ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

1879.

BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

Jahrgang 1879.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Juristisches. — IV. Literatur.

NB. Die im offiziellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, soweit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten und ist vor der Seitenzahl G.-A. = Güter-Anzeiger angegeben. Die unter I. mitgetheilten Aufsätze sind grösstentheils Leitartikel.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

NB. Siehe auch unter II. bei Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich.

II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

b) Ausland.

III. Juristisches.

Siehe auch unter Literatur.

IV. Literatur.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau Kl[illegible]nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 5.

No. 1. 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 6. Januar 1879.

Wirthschaftliche Rück- und Ausblicke.

Das eherne Thor der Zeit schloss sich vor Kurzem hinter einem Jahr, wie es schwerer für die wirthschaftliche Thätigkeit der Nation nicht gedacht werden kann, so dass so mancher ihm gewidmete Nachruf mit der verzweifelten Frage schloss, ob es denn je in der Welt wieder besser werden, ob und wann endlich eine Zeit blühender Gewerbsamkeit und belebter Handelsbewegung wiederum anbrechen werde, eine flotte Conjunctur, die wir, in tiefem Pessimismus versunken, fast schon vergessen haben und wie nie zurückkehrend ansehen.

Aber warum will diese Wendung der Verhältnisse nicht kommen, warum dauert diese Krisis chronisch fort und fort, ohne dass auch nur die ersten Anzeichen für die Wiedererhebung des Verkehrs aufleuchten? Eifrig meldete die Presse jedes selbst kleine Ereigniss aus der Geschäftswelt, welches einigermassen verheissend aussah und bauschte es um so mehr auf, je fester die erschütterten Hoffnungen des Tages sich gern an jeden Strohhalm anklammerten, um freilich bald genug wieder jederzeit enttäuscht zu werden. Ueberall zutreffend zeigten sich allein die Symptome der Verkehrsstockung, der geschwächten Capitals- und Kaufkraft, des verschlechterten Creditwesens und des tiefgesunkenen Niveaus des allgemeinen Vertrauens zu allen Unternehmungen der Zukunft. Wiederholt versuchte man einen Anlauf, so nach dem Zustandekommen des Berliner Friedens — vergeblich!

Wir sind die Letzten, welche den allgemein grassirenden Pessimismus noch vermehren und beitragen wollen zu dem desperaten Glauben, als ob sich dieses breite Darniederliegen der wirthschaftlichen Energie menschlicher Production verewigen könne. Wir wollen aber eben nicht bei den Symptomen stehen bleiben, sondern jene obengenannte Frage nach dem „Warum" des chronischen Siechthums und der abermals ungünstigen Jahresbilanz zu beantworten suchen, und zwar an der Hand der Geschichte.

Die Schwindelzeiten begannen schon — die Meisten von uns mögen dies als frappant vernehmen — im Jahre der Väter 1666; alle 15—20 Jahre geriethen die Menschen in eine Art tollen Veitstanz, die Luft wurde epidemisch, riss Alles, was an der Production und dem Verkehr betheiligt war, mit sich fort; die tollsten Projecte fanden günstige Aufnahme und Capital, die verwegensten Hoffnungen knüpften sich an die Ausführung. „Es ist Alles schon einmal dagewesen," sagt Ben Akiba, dagewesen auch schon in der „guten alten Zeit", und das Ende war immer auch dasselbe wie bei uns: das luftige Gebäude wilder Speculation stürzte zusammen und tief und breit gingen die Verheerungen. Der eine grosse Unterschied aber gegen die heutige Krisis, die nunmehr bald das fünfte Jahr beschliesst, war jedoch der, dass damals wie in den folgenden zwei Jahrhunderten die Verheerung meist nur bestimmte Kreise der Bevölkerung oder bestimmte Branchen, fast immer aber nur ein bestimmtes Land traf, die gegenwärtige Krisis aber international ist und zwei Erdtheile umfasst. Wie aber wurde sie international? Man ruft uns zu: „Die Französischen Milliarden" — „daher alles Unheil!" „Nein" antworten wir. Sicher trugen sie mit bei, vor Allem bei uns; die richtige Diagnose der Krankheit aber ist die, dass nach der geschichtlichen Erfahrung jedes grosse weltbewegende Ereigniss die Geister zuerst tief bezw. beängstigend, den Verkehr und die Unternehmungslust stauend und bannend packt, dann aber, wenn das Ereigniss vorbei, die Hoffnungen auf eine neue ununterbrochene goldene Aera nun doppelt hoch aufwuchern, und, allen Calcul, allen ruhigen Verstand als unbrauchbar beiseitewerfend, die verwegensten Projecte zur Regel machen. Solche Kriege und Schlachten, wie sie gleich furchtbaren Wetterschlägen im Jahre 1870 geführt und geschlagen wurden, hatte die Weltgeschichte noch keine aufzuweisen. Um so mehr glaubte Jedermänniglich diesseits und jenseits des Oceans, jetzt sei der ewige Friede angebrochen, das goldene Zeitalter erschienen. War es etwa im Eisenbahnbau anders? Warf nicht der Preussische Staat für die Periode 1872—1875 eine Summe für neue Linien aus, die uns heut nicht nur enorm hoch, sondern auch abnorm erscheint, weil sie viele Grossindustrien zu äusserster Production herausforderte, zu masslosen Erweiterungen des Betriebes und colossaler Ueberproduction anstachelte, deshalb äusserst schädlich wirkte und schwere Verluste nach sich zog. War es ein Wunder, wenn der Privat-Eisenbahnbau sich der rapiden Bewegung anschloss, die Preise der Arbeit und aller Fabrikate aufschnellten und nicht nur gemeinhin theuer, sondern luxuriös und ohne viel Scrupel

über Rentabilitätsmomente gebaut wurde? Dieses ganze Treiben — es blieb nicht lediglich Deutscher Sport, unsere Nachbarn auf dem Continent wie unsere Vettern jenseits des Canals und Oceans machten das Rennen wacker mit. Der Rückschlag kam, viele Bahnen verzinsten das Anlagecapital schlecht, manche gar nicht, weil sie für den Verkehr, wie sich jetzt zeigte, ohne Werth sich erwiesen oder die Nebenbahnen auf Jahre hinaus vorerst auf Kosten der Hauptbahnen mit lebten. Die colossale Production in allen Zweigen sah sich plötzlich unterbrochen, viele Tausende Arbeiter wurden brodlos, Millionen und Abermillionen waren verloren, die Kaufkraft tief und auf Jahre geschwächt. Denn in diesen vergeudeten Millionen waren Vermögen, die oft vom Vater und Grossvater stammten, d. h. mühsam in einem oder mehreren Menschenaltern gesammelte Sparcapitalien. Und leider gingen Millionen Deutscher Capitalien noch dazu in Amerikanischen, Oesterreichischen, Rumänischen etc. Bahnen verloren. Das Jahr 1877 übermachte uns einen Krieg, das Jahr 1878, das den neuen Aufschwung endlich bringen sollte, hatte so recht eigentlich die Signatur der Bankerotte, Bankbrüche, Liquidationen, Subhastationen, Steuer-, Zoll- und Einnahmerückgänge in jeder Richtung.

Jene universelle Ausdehnung der Krisis, sie zeigt klarer als irgend Etwas, wie tief und breit die Verluste an den verschiedenen Nationalvermögen sind. Diese Internationalität ist die Ursache der lang sich hinschleppenden schlechten Zeit mit allseitiger Entkräftung und ist die Quelle des chronischen Siechthums. Capitalien sparen sich langsam auf, noch langsamer in Jahren solcher Erwerbslosigkeit. Wäre mit dem Krach die Production in die alten normalen Grenzen zurückgegangen, so hätte der Verkehr wohl rascher seine Gesundung wiedergefunden. Das aber konnte die Industrie nicht einmal ganz so, wie sie es meist gern gewollt. Nicht nur die anfängliche Hoffnung, es werde bald wieder anders werden, sondern auch der Umstand, dass man sich den tüchtigen Arbeiterstamm erhalten musste, zwang fortzuproduciren.

Kein Jahr hat so wie das verronnene den dämonischen Charakterschein, als habe es alle finsteren Mächte heraufbeschworen, die schon tief genug gesunkene Stimmung noch tiefer herabzudrücken. Der Orientkrieg potenzirte die Stockung des Marktes und wenn auch die Massengüter Russlands und der Unterdonau nun den Landtransit per Bahn wählten, so muss man doch nicht vergessen, dass hiervon immer nur einzelne Linien den Vortheil genossen, im Grossen und Ganzen aber dem allgemeinen Bahnverkehr durch den Krieg weit mehr entging, als dass jener partielle Nutzen dagegen aufkommen konnte. Der Markt wurde unter den lange sich hinschleppenden Verhandlungen über einen Präliminar- und später über den definitiven Frieden nicht zur Ruhe und Erholung gebracht. Endlich wurde der Frieden am 14. Juli abgeschlossen, und schon war man daran aufzuathmen, da zeigten sich auch schon neue Hindernisse der Ausführung des Vertrages, die noch heut obwalten. Und als ob des Unheils noch immer nicht genug wäre, begann der Afghanische Krieg.

Die Course der Eisenbahnactien gingen oft ihren ganz besonderen Weg, nach den besonderen Interessen der Börse, für welche die Wahrscheinlichkeit der Verstaatlichung leitend war. Die Regierungen verfolgen, wie ja offen liegt, den Plan des allmäligen Erwerbes der Bahnen, der heut so sicher ist, wie irgend eine mathematisch sicher zu berechnende Entwickelung. Nur wird der Process, darin liegt die Selbsttäuschung der Speculation, viel langsamer vor sich gehen, als dies der jeweilig operirenden Börsengruppe angenehm ist. Auf den Actienbesitz aber wirkte diese Unsicherheit sehr ungünstig, die abnehmenden Einnahmen der Bahnen in den letzten Monaten kamen hinzu, um diese Wirkung zu steigern, an der freilich auch der wachsende Staatsbahnbesitz und die Tarifpolitik ihren Antheil haben. Es ist uns früher sehr schlimm aufgenommen worden, als wir aussprachen, dass die Durchschnittsdividende aus naheliegenden Gründen allmälig sinken müsse. Heut liegen aus dem verflossenen Jahre neue Beweise vor: der Ausbau des Deutschen Netzes ist fortgeschritten, der Nutzen mancher Linie aber in keinem Verhältniss zum Anlagecapital, die Concurrenz drückt schärfer, die älteren Bahnen leiden darunter ganz besonders und stehen heut tief unter ihrer einst guten Dividende. Der Heilungsprocess für die neuen unrentablen Linien dürfte vor Allem darin liegen, dass man sie secundär betreibt. Das alte Jahr zeichnete sich hier durch das noch nie dagewesene Ereigniss aus, dass eine kleine Bahn (in Sachsen) ihren Betrieb ganz einstellte.

Wir befinden uns eben in einem Durchgangsstadium nach mehr als einer Richtung, das die Signatur einer schädlichen Unsicherheit und Unberechenbarkeit fast auf allen Seiten zeigt. Dahin gehört ausser den angeführten Momenten die vieldiscutirte Frage der Reichsbahnen, des Ueberganges der Preussischen Bahnen auf das Reich, vorerst die Neuorganisation eines Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, zu dessen Ressort die Bahnen gehören werden, die Organisation des Eisenbahn-Centralrathes in Preussen, die Vorlegung neuer organischer Gesetze für die Eisenbahnen an den Landtag, die vielseitige Anfechtung des neuen Reformtarifes nach nur kurzem Bestehen, selbst im Schosse der Tarifcommission, der Plan eines grossartig entworfenen, umfassenden Netzes neuer Nebenlinien etc. etc. Die Frage der Reichsbahnen ist nach heftigem Kampfe im letzten Jahre wieder etwas in den Hintergrund getreten oder absichtlich gezogen worden, fast das ganze Jahr war es still davon. Der Irrthum der Gegner der Reichsbahn-Idee lag einmal darin, dass sie den Entwickelungsgang in grande vitesse sich dachten, sodann darin, dass sie nicht sahen oder sehen wollten, dass der Gedanke der Reichsbahnen nicht ein „Project“ im gewöhnlichen Sinne, sondern die Beobachtung einer wirthschaftlichen Bewegung ausdrückt, die mit gesetzmässiger Sicherheit langsam aber ohne Fehl dem Ziele zutreibt, langsam, weil sie mehrere Vorstadien durchzumachen hat. Individueller Widerstand kann sich hier wie anderwärts versuchen, die Verhältnisse aber sind mächtiger als der Mensch. Der Bahnankauf wird in Preussen einen ungleich langsameren Gang gehen als beispielsweise in Sachsen, wo eine ergebene Opposition — es ist dies dort kein Widerspruch — die Verstaatlichung unter politischem Gesichtspunkte förderte. Der gegenwärtige Preussische Handelsminister, Anhänger des Reichsbahnprojectes, wird zunächst seine Fachkenntnisse in Organisations- und legislatorischen Arbeiten verwerthen, welche der Reichsbahnsache später zugutkommen werden. Die zwei besten Kunden für Bahnfrachten, die Kohlen- und Eisenwerke, litten unter dem Preisdrucke nach wie vor, erstere können erst dann wieder in altem Umfange die Bahnen mit Gut versorgen, wenn neues Leben in die Industrie gekommen sein wird, letztere, wenn sich die Hoffnung auf Wiedereinführung der Eisenzölle erfüllt.

Trotz dieser von uns wir denken objectiv geschilderten schweren wirthschaftlichen Lage, die bei grösserem als dem uns zugemessenen Raume mit reicher Statistik hätte illustrirt werden können, tritt das neue Jahr doch nicht ohne Hoffnungen einer Wendung zum Besseren über die Schwelle der Zeit zu uns herein. Die Ausführung des Berliner Vertrages ist nicht zweifelhaft, sie ist an einen nahen Termin gebunden, und der Englische Minister Beaconsfield hat noch neulich kurz und bestimmt erklärt, dass die Mächte dafür bürgen, dass der Vertrag eine Wahrheit wird. Der Afghanische Krieg ist nur eine kurze Episode, die bis dahin ebenfalls sich abgespielt haben dürfte. Dann endlich wird der definitive wirkliche Friede, der so sehnsüchtig von aller Welt herbeigewünscht ist, da sein und die Gewerbsamkeit wieder Muth fassen zu lebhafterem Betriebe, der Handel Vertrauen für die grössere Sicherheit der Conjunctur gewinnen. Für Deutschland, das seine besten Exportmärkte verloren hat, liegen zwei grosse Aufgaben vor: der Abschluss eines wirklichen Handelsvertrages mit Oesterreich — die neuliche Stipulation ist nur die Einigung über ein Provisorium — und die definitive Annahme eines bestimmten zollpolitischen Systems. Wie man auch zu den sich feindlich gegenüberstehenden Parteien in der Zollfrage sich stellen mag, Eines bleibt für Alle und nicht zum Mindesten für die Eisenbahnen das dringend Wünschenswerthe: die durch Entscheidung

des Systems endlich zu erreichende Sicherheit für Handel und Industrie, denen das lange Schweben der Frage, also die Ungewissheit, ob Freihandel ob Schutzzoll, alle feste Basis für jede Operation nahm.

Für den Deutschen Verkehr und die grossen Transportanstalten kündigt sich somit das neue Jahr als mit Lösung bedeutsamer äusserer und innerer Fragen befasst an, und so schwierig auch die letztgenannte Frage der Entscheidung über das künftige zollpolitische System ist, so heftigen Streit dieselbe auch in der Presse, Literatur, in den Handelskörperschaften und vor Allem im Reichstage begegnen wird, sie muss gelöst und damit wieder, und zwar auf lange Zeiten hinaus eine Sicherheit für den Calcul, für den wirthschaftlichen Unternehmungsgeist geschaffen werden, welche als die Voraussetzung der Gesundung des Marktes, der Production und Consumtion erscheint.

Das Gesicht, mit welchem sonach das begonnene Jahr vor uns auftritt, ist ein immerhin ernstes mit mancherlei Falten auf der Stirn, aber auch ein wiederum hoffnungsreiches für die Lösung grosser Fragen und den Frieden draussen in der Welt und drinnen im Bereiche unserer nationalen Betriebsamkeit und Verkehrsverhältnisse. Möge das Jahr diesem wichtigen Haltepunkte ohne Entgleisungen und Bahnhindernisse zusteuern, fest den gewählten Schienenweg innehaltend! Jul. Frühauf.

Das Jahr 1878.

Seitdem Fürst Bismarck den Plan einer Centralisirung des Deutschen Bahnbesitzes eifrig verfolgt, ist die Eisenbahnfrage in Preussen und das Reichs-Eisenbahnproject dauernd das Hauptthema aller Jahresbetrachtungen gewesen und die Rückschau auf das verflossene Jahr wird umsomehr in erster Linie dieser beiden Angelegenheiten zu gedenken haben, als die allgemeine Annahme dahin ging, dass das Jahr 1878 berufen sei, einen principiellen Schritt auf dem Wege zur Erreichung der Bismarck'schen Eisenbahnpläne zu verzeichnen.

Wie in vielen anderen Beziehungen, so ist das verflossene Jahr auch nach dieser Richtung hin durchaus negativ gewesen. Bei Beginn desselben stand Herr Dr. Achenbach dem Handelsressort vor und obgleich er selbst als Anhänger des gemischten Eisenbahnsystems galt, so wusste man doch, dass er dieses Princip mit einer weiteren Accentuirung des Staatsbahnbetriebes glaubte vereinigen zu können und dass er gewillt war, die nächstliegenden Ankaufsprojecte des Fürsten Bismarck nach Kräften zu fördern. Demgemäss hatte er sein Hauptaugenmerk auf die Verstaatlichung der Berlin-Stettiner Eisenbahn gerichtet und waren auch bereits am Beginne des Jahres die erforderlichen Verhandlungen angebahnt.

Ebenso wie in der Verstaatlichungsfrage war aber auch bezüglich der anderen Fragen des Eisenbahnwesens für das Jahr 1878 eine besonders fruchtbare Thätigkeit in Aussicht genommen und als Fürst Bismarck sich im Februar und März an der Thätigkeit des Preussischen Landtages betheiligte, verfolgte er die Idee der Errichtung eines selbstständigen Eisenbahnministeriums und inaugurirte den Kampf gegen die Differentialtarife.

Ohne dass damals in diesen Angelegenheiten ein eigentliches greifbares Resultat herbeigeführt wurde, so war das Auftauchen derselben doch zum Mindesten die zeitliche Veranlassung, dass Herr Dr. Achenbach sein Portefeuille niederlegte und Herrn Maybach zum Nachfolger erhielt. War des Herrn Achenbach's eisenbahnpolitisches Bekenntniss nur unvollkommen bekannt, da man nicht wusste, wie weit er unter Umständen geneigt gewesen wäre, dem Verstaatlichungsgedanken Concessionen zu machen, so wusste man von Herrn Maybach im Gegentheil ganz genau, dass er auf dem Standpunkt des Reichs- und Staatsbahngedankens steht und sich bei der Durchführung desselben auf eigene eisenbahnfachmännische Kenntniss stützen konnte.

Von anderen eisenbahnpolitischen Umständen und Vorgängen vorläufig absehend, ist hervorzuheben, dass man sich nirgends wunderte, dass in der eigentlichen Eisenbahnfrage sich nach dem Ministerwechsel eine besondere Rührigkeit zeigte. Die Angelegenheit der Berlin-Stettiner Eisenbahn wurde weiter gefördert und bis zur Aufsetzung eines Vertrages zwischen der Bahnverwaltung und dem Staate fertig gestellt. Mit der Magdeburg-Halberstädter und mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnverwaltung wurden wegen des Ankaufs der Bahn Verhandlungen angeknüpft, der Uebernahme der Deutz-Giessener und Oberhausen-Arnheimer Strecke der Köln-Mindener Bahn wurde durch Ernennung von Delegirten näher getreten, welche bereits die Abfindungssumme zu erörtern hatten und einer Anzahl anderer Bahnen wurden mehr oder minder indirecte Anregungen gegeben, der Regierung in ihrer Verstaatlichungspolitik auf halbem Wege entgegenzukommen.

Man ersieht schon aus der blossen Aufzählung dieser Thatsachen, dass in ganz anderem Umfange und mit ganz anderem Accent als in früheren Jahren im Jahre 1878 die Eisenbahnfrage in Preussen behandelt wurde, nachdem in den früheren Jahren die anderen Deutschen Staaten behufs Durchkreuzung des Reichs-Eisenbahnprojectes ihre Bahnen fast sämmtlich verstaatlicht hatten. Da die eisenbahnpolitischen Massnahmen dieser kleineren Staaten jedoch sehr ungünstige finanzielle Resultate aufwiesen und auch die Preussischen Finanzen gerade in dem verflossenen Jahre zum ersten Male wieder in die Periode des Deficits eintraten, so scheiterte die Fertigstellung von Eisenbahnankaufsvorlagen, welche sogar hypothetisch noch in der die letzte Landtagssession inaugurirenden Thronrede erwähnt worden waren, an den finanziellen Bedenken.

Da der Landtag Mangels directer Vorlagen mit der Eisenbahnfrage nicht befasst wurde, so hat das verflossene Jahr auch nicht die Hoffnung realisiren können, die parlamentarische Strömung gegenüber der Verstaatlichungsidee bündig festzustellen, wohl aber ist auch in Preussischen Abgeordnetenkreisen die staatsfinanzielle Seite der Eisenbahnfrage mehr in den Vordergrund getreten und hat, wenn nicht im Plenum, so doch in der Budgetcommission Berücksichtigung gefunden. Ueberhaupt lässt sich, wenn man aus Indicien Schlüsse ziehen darf, vermuthen, dass die Mehrheit des Parlaments der Staatsbahnidee weniger günstig gesonnen ist als etwa im Jahre 1877; jedenfalls ist zu constatiren, dass das Reichs-Eisenbahnproject, obgleich es noch eine offizielle Existenz hat, im verflossenen Jahre eher Rückschritte als Fortschritte gemacht hat und vielfach nachgerade als thatsächlich undurchführbar angesehen wird.

Zu dem negativen Characteristicum des Jahres 1878 gehört auch der vollkommene Stillstand der Reichs-Eisenbahngesetzgebung. Das Jahr 1878 ist dahingegangen, ohne dass der Preussische Reichs-Eisenbahngesetzentwurf beim Bundesrath eingebracht worden ist und auch in der Präsidentlosigkeit des Reichs-Eisenbahnamtes ist Alles beim Alten geblieben. Erst gegen Schluss des Jahres spielte der Ausbau der Reichsgesetzgebung für das Eisenbahnwesen wenigstens insofern eine Rolle, als im Preussischen Landtage die Uebertragung des Aufsichtswesens über die Preussischen Bahnen an das Reich zur Berathung gelangte.

Es liegt auf der Hand, dass der im März beim Landtage kurz vor Beendigung der Session eingebrachte Gesetzentwurf betreffend die Errichtung eines Preussischen Eisenbahnministeriums nicht ohne gleichzeitige Berücksichtigung des Abschnitts VII der Reichsverfassung hätte erledigt werden können. Der Landtag ging aber bekanntlich gar nicht auf eigentlich materielle Erwägungen ein, da er eine Ueberhastung vermeiden wollte und zog es vor, den Gesetzentwurf gewissermassen aus Zeitmangel abzulehnen. Inzwischen war durch den Abgang des Herrn Achenbach und in Folge der Uebernahme des Handelsressorts durch den damals zum Chef des Eisenbahnministeriums in spe designirten Herrn Maybach die Sachlage verändert und führte diese Veränderung zum Fallenlassen des ursprünglichen Plans und zur Einbringung des noch in frischer Erinnerung befindlichen ministeriellen Ressortveränderungsentwurfs, durch welchen das Handelsministerium in ein Gewerbeministerium unter dem Präsidenten Hofmann und in ein Bautenministerium unter Herrn Maybach mit der Massgabe abge-

zweigt wurde, dass die Regierung dafür Sorge tragen möge, das particulare Eisenbahnaufsichtsrecht zu einer Reichsangelegenheit zu machen. In dieser Resolution des Preussischen Landtages liegt der einzige belangreiche Vorgang auf dem Gebiete der Reichseisenbahnpolitik. Die von Herrn Maybach aus diesem Anlasse gegebenen Darlegungen haben den Character von Verheissungen, deren Verwirklichung hoffentlich dem soeben begonnenen Jahre vorbehalten ist.

Das verflossene Jahr wird durch den Wechsel im Handelsministerium für das Eisenbahnwesen in zwei Perioden getheilt. Den eisenbahnpolitischen Vorgängen der letzteren Periode gehört der Kampf gegen die Differentialtarife an. Eingeleitet wurde derselbe durch die bekannte Rede des Fürsten Bismarck über die Holztarife. Seitdem liess sich der landwirthschaftliche Herr Minister angelegen sein, eine Anzahl Rescripte gegen die Differentialtarife zu erwirken, welche so vielfach erörtert worden sind, dass es eines näheren Eingehens auf dieselben hier nicht weiter bedarf. Zum Jahresschluss noch wurde die Frage der Differentialtarife durch das Zollprogramm des Fürsten Bismarck in die öffentliche Discussion geworfen und wird abgewartet werden müssen, wie weit die Anregung fruchtbar zu machen sein wird. Im verflossenen Jahre hat der Kampf gegen die Differentialtarife keinen nennenswerthen Erfolg aufgewiesen.

Ueberhaupt war das verflossene Jahr für das Tarifwesen mehr ein solches der Sammlung als der Neugestaltung. Nachdem die Tarifreform in den Hafen gebracht war, handelte es sich wesentlich darum, die neuen Einrichtungen Boden gewinnen zu lassen. Im Grossen und Ganzen wird man mit Befriedigung auf das erste Jahr der Wirksamkeit des neuen Tarifs blicken und namentlich dem Modus der Fortentwickelung der Reform durch periodische Conferenzen Beifall zollen können. Nicht unberücksichtigt darf aber gelassen werden, dass bereits jetzt die Stimmen sehr zahlreich sind, welche sich gegen das Bestehen nur Einer Stückgutclasse wenden und bereits angefangen haben, nach dieser Richtung hin das neue System zu untergraben.

Was die Lage der Eisenbahnindustrie im Jahre 1878 betrifft, so profitirte dieselbe von dem Russisch-Türkischen Friedensschlusse nicht, war vielmehr unter dem Drucke des allgemeinen wirthschaftlichen Nothstandes entsprechend in Mitleidenschaft gezogen und hatte noch besonders unter der Beunruhigung zu leiden, welche die Verstaatlichungsfrage erklärlicher Weise heraufbeschwören musste. Für die momentanen Eisenbahnverkehrsverhältnisse bot die Eisenbahnpolitik im verflossenen Jahre auch kaum einen einzigen Lichtblick. Höchstens ist für die Zukunft mit einigem Interesse von dem in Aussicht genommenen Entwurf zum Schutze der Prioritäteninhaber durch Errichtung von Eisenbahngrundbüchern Act zu nehmen, obgleich davon ein grosser Erfolg natürlich nicht zu erwarten ist, sondern mehr die Tendenz des Entwurfes Beifall hervorruft. Dass die Course auf dem Eisenbahnactienmarkte am Ende des Jahres einige Procente höher stehen als am Anfange, kann als ein besonders erfreuliches Symptom nicht bezeichnet werden. Diese Erscheinung hängt theils mit dem Nachlassen des politischen Druckes im Orient, theils mit der speculativen Anregung zusammen, zu welcher die Staatsbahnpolitik der Regierung Veranlassung gegeben hat. Thatsächlich ist zu constatiren, dass die Einnahmen der Deutschen Bahnen im verflossenen Jahre sehr ungünstige waren und fast alle Rückgänge aufzuweisen haben, ganz besonders die Staatsbahnen. Die monatlichen Einnahmetabellen zeigen dies unwiderleglich und können wir uns begnügen, auf diese zu verweisen.

Der Eisenbahnbau stockte unter den schlechten wirthschaftlichen Verhältnissen und angesichts der Eisenbahnpolitik seitens der privaten Industrie nahezu gänzlich, und beschränkt sich die Erweiterung des Eisenbahnnetzes im vorigen Jahre wesentlich auf die staatliche Thätigkeit. Auch der Secundärbahnbau hat nicht den gewünschten und vielfach erhofften Aufschwung genommen. Man wird nicht fehlgreifen, wenn man dies auch hauptsächlich auf die Beunruhigung zurückführt, in welche die gesammte Eisenbahnindustrie durch das auf der Entwickelung der Zukunft lagernde Dunkel versetzt worden ist.

Wir glauben, in Vorstehendem die wichtigsten Fragen, welche das Eisenbahnwesen im vorigen Jahre bewegten, in allgemeinen Umrissen skizzirt zu haben; zieht man daraus das Soll und Haben, so ist des Tröstlichen nicht eben viel vorhanden und wollen wir hoffen, dass in dem eben begonnenen Jahre ein freundlicherer Stern uns voranwandeln möge auf dem Wege in die schrittweise sich entschleiernde Zukunft. G.

Reformen auf den Preussischen Staatsbahnen.

Die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung ist neben der auf allen Gebieten herrschenden Oeconomie fortdauernd bemüht, alle im Bereich des Eisenbahnwesens bekannt gewordenen Verbesserungen einzuführen, und dadurch auf eine stete Verminderung der Betriebsausgaben hinzuwirken. Wir wollen dahingestellt sein lassen, ob nicht die aus dem allgemeinen Rückgange des Verkehrs entspringende Nothwendigkeit, die Ausgaben mit den Einnahmen in Einklang zu bringen, viel dazu beigetragen hat, die Einführung aller auf die Oeconomie des Betriebes und der Verwaltung gerichteten Reformen zu erleichtern. Thatsache ist, dass kaum eine Zeit in dieser Beziehung so fruchtbringend wie die gegenwärtige gewesen ist, und dass die Preussischen Staatsbahnen mit gutem Beispiel vorangegangen sind.

Unter den wichtigeren Reformen, welche auf den Preussischen Staatseisenbahnen theils bereits eingeführt, theils noch in der Einführung begriffen sind, und welche für die Folge dazu beitragen werden, die Höhe der Bau- und Betriebskosten wesentlich zu mässigen, glauben wir folgende nennen zu dürfen:

1. Ausführung eingeleisiger Tunnel. Während es bisher für zweckmässig gehalten wurde, bei allen Hauptbahnen ohne Ausnahme das Terrain für zwei Geleise zu erwerben, die Tunnels und den grösseren Theil der Kunstbauten zweigeleisig auszuführen, auch wenn das Bedürfniss der Anlage eines zweiten Geleises in noch so weiter Ferne lag, ist von diesem bisher allgemein beobachteten Princip beim Bau der Linie Glatz-Dittersbach insofern wesentlich abgewichen, als hierbei, soweit uns bekannt zum ersten Male, die Tunnels eingeleisig ausgeführt worden sind. Abgesehen von der damit verbundenen erheblichen Ermässigung der Baukosten, scheint dieser Vorgang um so bedeutsamer, als daraus wohl geschlossen werden kann, dass für die Folge solche Bahnen wie Oels-Gnesen, Kreuzburg-Posen, Berlin-Dresden, bei denen voraussichtlich niemals das Bedürfniss für die Anlage eines zweiten Geleises eintreten wird, in allen Theilen nur eingeleisig ausgeführt zu werden brauchen.

2. Ausschliessliche Anwendung von Stahlschienen und allgemeine Einführung des eisernen Oberbaues nach dem Hilf'schen System. Wenn in Betreff der Stahlschienen die gegenwärtigen Preisverhältnisse naturgemäss zur ausschliesslichen Anwendung von Stahlschienen geführt haben, und durch die grossen Erfolge auf dem Gebiete der Stahlfabrikation die Eisenschiene als überwundener Standpunkt angesehen werden kann, so muss dagegen die allgemeine Einführung des eisernen Oberbaues als ein bedeutsamer und bahnbrechender Vorgang bezeichnet werden, und es gebührt jedenfalls der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung das grosse Verdienst, die durch den niedrigen Stand der Eisenpreise gebotene günstige Gelegenheit benutzt zu haben, um eine für die Oeconomie der Eisenbahnen wie für die Hebung der Eisenindustrie gleich wichtige Massregel einzuführen.

3. Weglassung der optischen Streckensignale. Indem das bisher auf den Norddeutschen Bahnen allgemein eingeführte Princip der optischen Streckentelegraphen für die Signalisirung der Eisenbahnzüge verlassen und nach dem Beispiele der Süddeutschen, Englischen und Amerikanischen Eisenbahnen etc. die Anwendung der optischen Telegraphen nur auf die Sicherung der Stationen und auf besonders gefährdete Punkte beschränkt worden ist, und zwar, wie zu erwarten, ohne jeden Nachtheil für die Sicherheit des Betriebes, hat eine erhebliche Verminderung des Wärterpersonals erfolgen können — eine Ersparniss, die noch durch die Verwendung von Frauen zum Barrièrendienst erhöht worden ist.

4. Einführung der Weichenstell-Vorrichtungen. Durch die Einführung der Weichenstell- und Signalapparate, sei es nach dem System von Saxby und Farmer oder nach anderen Nachbildungen dieses Systems, ist nicht nur die Sicherheit des Betriebes erhöht, sondern auch, durch die mechanische Stellung der Weichen von einem Punkte aus, die Zahl des Weichenstellerpersonals in nicht geringem Grade vermindert worden. Da nach Massgabe der vorhandenen Mittel mit Einführung der Weichen-

stell-Vorrichtungen ausser auf den grossen Stationen zur Sicherung des Betriebes, auch auf den kleinen Stationen zur Ersparniss an Wärterpersonal vorgegangen wird, so ist dadurch für die Folge eine nicht zu unterschätzende Verminderung der persönlichen Ausgaben zu erwarten.

5. Einführung continuirlicher Bremsen. In Folge der ausgedehnten mit wissenschaftlicher Gründlichkeit vorgenommenen Versuche, welche im Jahre 1877 in der Nähe von Cassel mit allen als zweckmässig erkannten Bremssystemen stattgefunden haben, sind bei den Personenzügen auf den Preussischen Staatsbahnen die Bremssysteme von Heberlein, Smith, Westinghouse, Steel zur Einführung gekommen. Auch ist auf Grund wiederholter auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stattgefundenen Versuche die Einführung der Heberlein-Bremse bei den Güterzuglocomotiven, und bei den Güterzügen selbst in Aussicht genommen. In beiden Fällen liegt die Absicht zu Grunde, ausser der Erhöhung der Sicherheit des Betriebes, durch Ersatz der unzuverlässigen und kostspieligen Menschenkraft, zur Bedienung der Bremsen durch mechanische Vorrichtungen das Bremserpersonal und damit die Betriebskosten zu vermindern.

6. Verminderung der Kosten des Rangirdienstes. Als eine der wichtigsten Anordnungen zur Verminderung der Betriebsausgaben kann die Einschränkung der Kosten des Rangirdienstes durch Anwendung ansteigender Ablaufgeleise bezeichnet werden. Durch die Einführung dieser Rangirmethode, die, wie wir anerkennen müssen, auf den Sächsischen Staatseisenbahnen schon seit einer längeren Reihe von Jahren besteht und dort bis zu einer grossen Vollkommenheit ausgebildet worden ist, werden nicht nur die Kosten des Rangirdienstes, welche bei einzelnen Bahnen einen wichtigen Factor bilden, durch die geringere Inanspruchnahme von Rangirmaschinen und Personal ganz erheblich vermindert, sondern es wird insbesondere die Leistungsfähigkeit der Rangirbahnhöfe in einer bisher nicht erreichten Weise gesteigert und dadurch die Anlagekosten für die Herstellung der Geleise etc. eingeschränkt. Mit dieser Rangirmethode steht auf verschiedenen Bahnen die Benutzung von Pferden für das Verschieben einzelner Wagen an den Güterschuppen und Freiladegeleisen in Verbindung — ein Verfahren, das um so mehr in weiteren Kreisen empfohlen werden kann, als ausser der Ersparniss, welche mit dem Ersatz der Rangirmaschinen durch Pferde verbunden ist, auch die Sicherheit des Betriebes gewinnt.

7. Einführung des secundären Betriebes. Als die bedeutsamste Anordnung, welche in neuerer Zeit auf Veranlassung der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung zur Einführung gekommen ist, muss jedoch vor Allem die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bezeichnet werden, indem durch diese Bahnordnung die Anlage und der Betrieb derartiger Bahnen in einer Weise vereinfacht worden ist, und dadurch die Anlagekosten und Betriebsausgaben bis zu einem Grade ermässigt worden sind, dass auch den einfachsten Verkehrsverhältnissen Rechnung getragen wird.

Aus dem Vorstehenden, dem wir noch zahlreiche wenn auch minder wichtige Anordnungen hinzufügen könnten, wird zur Genüge ersichtlich sein, dass die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung unablässig bemüht ist, jede sich darbietende Verbesserung zu benutzen, um ausser der Einschränkung der einmaligen Ausgaben, insbesondere die dauernden und wiederkehrenden Ausgaben auf das zulässig geringste Mass einzuschränken. So sehr man daher auch den mit der allgemeinen Ungunst der Verhältnisse im engsten Zusammenhange stehenden Rückgang der Einnahmen und in Folge dessen auch der Rentabilität der Eisenbahnen bedauern mag, so ist doch andererseits der günstige Einfluss nicht zu unterschätzen, den dieser Nothstand auf die Verminderung der Betriebsausgaben ausgeübt hat, und für die Zukunft in noch bemerkbarerer Weise ausüben wird, und der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung wird das Zeugniss nicht versagt werden können, in Bezug auf Oeconomie und den Fortschritt auf den verschiedensten Gebieten des Eisenbahnwesens die Führung übernommen zu haben.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Declaration des Worts „Franco" beim Eisenbahn-Güter-Verkehr. In die in Folge der Tarifreform herausgegebenen neuen Deutschen Gütertarife sind in den I. Theil (Allgemeine Bestimmungen) sub A ausser dem Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands die zu diesem Betriebsreglement vom Tarifverbande vereinbarten allgemeinen Zusatz-Bestimmungen aufgenommen.

Die betreffenden Zusatz-Bestimmungen zu § 53 des Betriebsreglements enthalten nun eine Declaration des Worts „Franco" nicht, ebensowenig ist eine solche im Art. 19 des Uebereinkommens zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gegeben. Dagegen enthält der „internationale" Localtarif der Niederländischen Rhein-Eisenbahn folgende Zusatz-Bestimmung zu § 53 des Betriebsreglements:

> „Unter „Franco" wird nichts anderes verstanden, als franco Fracht. Alle weiteren Kosten, soweit deren Frankirung nicht ebenfalls durch ausdrückliche Vorschrift auf dem Frachtbriefe verlangt worden ist, werden vom Adressaten eingezogen. Frankirung benimmt der Eisenbahn nicht das Recht, den etwa vom Absender zu wenig bezahlten Frachtbetrag vom Empfänger oder Versender einzuziehen und die Güter nicht abzugeben, so lange der nachzuzahlende Betrag nicht erlegt ist."

Da, wie oben erwähnt, die Deutschen Tarife solche Vorschriften nicht enthalten, so werden die Francosendungen zwischen den Niederlanden und Deutschland, namentlich wenn sie nicht direct nach der Bestimmungsstation expedirt werden können, auf den Deutschen Empfangsstationen ungleichmässig behandelt und es entstehen dadurch häufig Verluste an Frachten und Nebengebühren.

Der Tarifverband hat deshalb die vorliegende Angelegenheit in den Kreis seiner Berathungen gezogen und in der am 4./5. Juli 1878 zu Harzburg abgehaltenen Conferenz beschlossen, die obige Bestimmung des internationalen Localtarifs der Niederländischen Rhein-Eisenbahn nicht nur im Verkehre von und nach den Niederlanden, sondern für alle Verkehre anzunehmen und mit dem 1. August 1878 im Instructionswege zur Einführung zu bringen.

Da indessen mehrere Verwaltungen, abweichend von dem obigen Wortlaute, ihre Dienststellen dahin instruirt haben, dass unter „Franco" zu verstehen sei: „Franco Fracht und Nebenkosten, soweit letztere Seitens der Absendestation zur Berechnung kommen", so hat der Tarifverband in der am 3./4. October 1878 in Braunschweig stattgehabten Conferenz nach nochmaliger eingehender Verhandlung den obenbezeichneten Beschluss dahin abgeändert,

> dass, sofern von dem Versender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, unter „Franco" die Fracht einschliesslich der Zuschläge für Werth- und Interesse-Declarationen, sowie alle Nebenkosten, welche nach Massgabe des Reglements und Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, zu verstehen sind, dass dagegen Kosten, welche erst während des Transports erwachsen, wie z. B. Zollkosten, Reparaturkosten für Fastagen etc. nicht unter den Begriff „Franco" fallen.

Zugleich hat der Tarifverband in Rücksicht darauf, dass die Einführung eines einheitlichen Verfahrens in Betreff des vorliegenden Gegenstandes für den Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen dringend wünschenswerth erscheint, die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als vorsitzende Verwaltung des Tarifverbands beauftragt, einen hierauf abzielenden Antrag beim Verein einzubringen.

Dieser Antrag, die obige Bestimmung als Zusatz zu Art. 19 des Uebereinkommens zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen anzunehmen, ist seitens der geschäftsführenden Direction des Vereins der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der diesjährigen Generalversammlung überwiesen worden.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 2. Januar. (Fürst Bismarck und die Differentialtarife. Herrn Maybach's Reise nach Friedrichsruh und sein Eisenbahnprogramm. Verstaatlichung von Bahnen: Magdeburg-Halberstadt, Berlin-Stettin. Beirath der Central-Eisenbahn-Verwaltung. Arrestfreiheit Oesterreichischen Eisenbahnmaterials. Märkische Wasserstrassen. Harburg-Cuxhaven. November-Einnahmen.)

Fürst Bismarck hat dem neuen Jahre sein Zollprogramm als Angebinde bescheert. Die aus Friedrichsruh den 5. December datirte Kundgebung ist seit ihrem Erscheinen in aller Munde und von ihr erwartet man, dass sie im Jahre 1879 eine neue Aera unsrer Wirthschaftspolitik inauguriren werde. Das Bismarck'sche Zollprogramm, dessen Quintessenz in allgemeinen Eingangs-Abgaben von importirten Waarenartikeln besteht, beschäftigt sich auch mit den Differentialtarifen in der ihnen vindicirten Eigenschaft als Importprämien und ist in diesem Sinne gewissermassen eine Fortsetzung der vorjährigen Aeusserungen des Fürsten Bismarck gegen die Frachtdisparitäten, denen derselbe damals durch die Gründung eines selbstständigen Eisenbahnministeriums mit einem seine wirthschaftlichen Ansichten theilenden Chef an der Spitze entgegentreten wollte. Wie Fürst Bismarck die Differentialtarife beurtheilt, spricht folgender Satz seines inzwischen der Zolltarif-Commission des Bundesraths überwiesenen Programms aus: „Gegenüber den Preisschwankungen, welche bei bestimmten Waarengattungen durch den Wechsel im Verhältniss von Angebot und Nachfrage oft binnen kurzer Zeit und bei geringer örtlicher Entfernung der Marktplätze von einander bedingt werden, kann ein Zoll, der etwa 5—10 pCt. vom Werth der Waare beträgt, nur einen verhältnissmässig geringen Einfluss auf den Kaufpreis üben. Andere Momente, wie die Un-

gleichheiten der Frachtsätze bei den Differentialtarifen der Eisenbahnen, wirken in dieser Beziehung viel einschneidender vermöge der Einfuhrprämie, die sie dem Auslande oft zum vielfachen Betrage jedes vom Reiche aufzulegenden Zolles, auf Kosten der Deutschen Production gewähren. Ich bin deshalb auch der Ueberzeugung, dass mit der Revision der Grenzzölle eine Revision der Eisenbahntarife nothwendig Hand in Hand gehen muss. Es kann auf die Dauer den einzelnen Staats- und Privat-Eisenbahn-Verwaltungen nicht die Berechtigung verbleiben, der wirthschaftlichen Gesetzgebung des Reiches nach eigenem Ermessen Concurrenz zu machen, die Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstages nach Willkür zu neutralisiren und das wirthschaftliche Leben der Nation den Schwankungen auszusetzen, welche im Gefolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegenstände nothwendig eintreten". Es ist aus dieser in das Zollprogramm hineingetragenen Kritik der Differentialtarife nicht recht ersichtlich, welche Revision der Tarife in Aussicht zu nehmen ist und wie die Zoll- und Steuerreform gerade den Rahmen der Revision abgeben soll. Auch in der Tagespresse ist dieser Punkt bereits auffällig vermerkt worden und hat man sich mit demselben durch die Annahme abgefunden, ein specieller Gesetzentwurf über diesen Gegenstand sei in Vorbereitung begriffen. Es muss nach dieser Richtung hin Weiteres abgewartet werden und lässt sich auch wohl noch nicht feststellen (wie dies seitens einiger Blätter geschieht), dass den landwirthschaftlichen Interessenten bezüglich der Abschaffung der Differentialtarife bündige Zusicherungen gemacht seien. Das grosse Publikum seinerseits dagegen hat dabei freilich keine Sonderinteressen und ist gerade wesentlich durch die Differentialtarife bevorzugt, immerhin vergegenwärtigt man sich auch hier nicht genügend, dass die Differentialtarife Frachtermässigungen im Interesse der Allgemeinheit sind. Diese Ermässigungen haben sicher eine gewisse wirthschaftliche Bedeutung, aber eine einschneidende Wirkung als Einfuhrprämien, welche ihnen die Bismarck'sche Kundgebung zuschreibt, haben sie ganz gewiss nicht in dem befürchteten Umfange einer Concurrenz und willkürlichen Durchkreuzung der Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstages. Hoffentlich giebt die Erörterung des Zollprogramms bezw. die darauf sich aufbauende zukünftige Gesetzgebung die Veranlassung, erst einmal das Wesen und den Umfang der Eisenbahndifferentialtarife festzustellen und zu untersuchen, wo dieselben denn als Importprämien in nennenswerther Weise wirken und noch weiter zu wirken in der Lage sind, wenn erst die allgemeinen Eingangsabgaben Gesetzeskraft erlangt haben.

Nachdem der Herr Finanzminister kürzlich in Friedrichsruh beim Fürsten Bismarck conferirt hatte, fand kurz vor Jahresschluss eine Zusammenkunft zwischen Herrn Maybach und dem Reichskanzler statt, welche den Zeitungen zu allerlei Conjecturen Veranlassung giebt. Wir beschränken uns darauf, die verschiedenen Lesarten über den Reisezweck zu den Acten zu nehmen. Eine Anzahl Blätter will wissen, es handele sich um die weitere Verwirklichung der Verstaatlichungspolitik, während andere Stimmen behaupten, dass hauptsächlich nur die weitere Reichs-Eisenbahn-Gesetzgebung zwischen dem Kanzler und dem Minister vereinbart wurde. Speciell die „Nationalzeitung" berichtet darüber: „Bekanntlich hat der Handelsminister in der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses bereits erklärt, dass er die Vorlage eines Eisenbahngesetzes und die Einsetzung eines Eisenbahnrathes für den Bundesrath ausgearbeitet habe. Inzwischen werden dem Vernehmen nach die Vorschläge des Ministers dem Preussischen Staatsministerium unterbreitet; es möchte diese Angelegenheit mehr als jene der Erwerbung Preussischer Privatbahnen für den Staat den Handelsminister augenblicklich nach Friedrichsruh führen. Die Verhandlungen über die Eisenbahn-Verwaltung werden den Handelsminister veranlassen, sein Programm sowohl für Preussen als für das Reich im Zusammenhang zu entwickeln". Wenige Tage darauf brachte dieselbe „Nationalzeitung" die folgende offenbar durch obige Mittheilung veranlasste, anscheinend autoritative Auslassung: „Gegenüber den Unterstellungen der Blätter, wonach Herr Maybach sein Eisenbahn-Programm demnächst vor dem Landtage entwickeln werde, verweist man uns in einer Zuschrift auf die jüngsten Aeusserungen des Handelsministers in der Budgetcommission und namentlich auf seine Vernehmung vor der Specialcommission zur Untersuchung des Eisenbahn-Concessionswesens im Jahre 1873, worin er vor der Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen seine Gedanken über Organisation der Eisenbahn-Verwaltung und Eisenbahn-Aufsicht sowie über die Eisenbahn-Politik aussprach. Die darin ausgesprochenen Ansichten des damaligen Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamtes sind, wie man schreibt, noch heute die des Handelsministers und die von ihm ausgearbeiteten Gesetze und Vorlagen für Landtag und Bundesrath bilden nur die Ausführung derselben. In seiner Vernehmung am 18. April 1873 vor der genannten Untersuchungscommission schickte Herr Maybach der Beantwortung der ihm vorgelegten Fragen die Bemerkung voraus, es sei nicht zu leugnen, dass unsere Eisenbahn-Politik bisher eine nicht immer planvolle gewesen sei; es lasse sich aber annehmen, dass dieselbe in Zukunft zu einer planvollen sich gestalten werde. Daran knüpften sich sodann folgende wörtliche Bemerkungen: „ „Ich nehme ferner an, dass die Aufsicht über das Eisenbahnwesen an das Reich übergeht, dass der Abschnitt der Reichs-Verfassung, der über das Eisenbahnwesen spricht, in das Practische übersetzt wird. Ich habe mir nach längerer Ueberlegung auch sagen müssen, dass das Nothwendige, was die Aufsichtsbehörde bedarf, ich meine materiell, sich eigentlich in der Reichs-Verfassung schon findet. Wir haben für unsere Staatsaufsicht über die Eisenbahnen kaum Bestimmungen, die abgesehen von einzelnen statutarischen und Concessionsbestimmungen, so genau die Anforderungen und Rechte des Staates und Reiches präcisiren wie die Reichsverfassung. Es wird sich im Wesentlichen für einzelne Dinge nur darum handeln, einmal die Organe zu schaffen, die die betreffenden Artikel der Reichs-Verfassung practisch durchführen, sodann bei einzelnen Punkten vielleicht noch eine Präcisirung vorzunehmen, die aber vielleicht nicht einmal zu einer Declaration der Verfassung führen müssten, sondern einfach in dem betreffenden Reichs-Eisenbahn-Gesetz Ausdruck finden könnten. Ich gehe endlich auch davon aus, um das gleich zu anticipiren, dass, so lange das Reich nicht in der Lage ist oder nicht die Neigung hat, die Aufsicht über das Eisenbahnwesen zu übernehmen, ich es für durchaus zweckmässig halte, die eigentliche Staats-Eisenbahn-Verwaltung von der Aufsicht zu trennen. Es sind verschiedene Gründe, die dafür sprechen: namentlich das nun einmal nicht abzustreitende Misstrauen, welches gegen die höchste Behörde sich kund giebt, dass ihre Verantwortlichkeit für den Theil der Verwaltung, den sie administrire, ihre Unparteilichkeit bezüglich ihrer Stellung als Aufsichtsbehörde afficire. Ob die eigentliche Staats-Eisenbahn-Verwaltung, die dann als Verwaltung eine Finanzverwaltung als solche sein würde, dem Handelsministerium oder einem anderen Ministerium zu überweisen wäre, vielleicht dem Finanzministerium, ist eine Zweckmässigkeitsfrage, über die ich mich nicht auszusprechen habe" ". Die letztere Frage steht, so heisst es in der Zuschrift weiter, bekanntlich vor ihrer unmittelbaren Lösung dahin, dass ein Ministerium des Bauwesens hergestellt wird, die übrigen Cardinalpunkte versucht der Minister durch die erwähnten an den Bundesrath zu überweisenden Gesetzentwürfe ins Practische zu übersetzen und so kann nur in Nebendingen, namentlich in Bezug auf Modificationen secundärer Art, welche die Zeitumstände erfordert haben, etwas Neues erwartet werden. Die Grundzüge unserer demnächstigen Eisenbahn-Politik liegen klar vor Aller Augen". Die „Nationalzeitung" bemerkt dazu: „Wir gestehen, dass wir durch diese Darstellung nicht ganz überzeugt sind. Seit 1873 haben sich eine Menge von Ereignissen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zugetragen und namentlich darf man erwarten, über die Behandlung der Privat-Eisenbahnen, den Staat und die Gesichtspunkte, die dabei verfolgt werden, ein aufklärendes Wort zu hören".

Die Verstaatlichung der Preussischen Privatbahnen macht in keiner Weise die Fortschritte, welche namentlich die Speculation wünscht. Allerdings sind seit Schluss der Vorwoche wieder einige Nachrichten in die Oeffentlichkeit gedrungen, es haben Verhandlungen stattgefunden; aber die Sache selbst erscheint wenig gefördert. Mit den Vertretern der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Actiengesellschaft ist am 28. December über Einzelheiten des Betriebsüberlassungs-Vertrages verhandelt worden; die angebotene Rente von 6 pCt. passt zwar anscheinend der Gesellschaft, die Abstempelung der Actien auf 6 pCt. convenirt ihr aber nicht; die Vertreter wünschen effective Preussische Consols. — Aehnlich steht's auch bei der Berlin - Stettiner Eisenbahn - Actiengesellschaft. Die Verwaltungsbehörden dieser Bahn waren durch ein am 24. December beim Directorium eingegangenes Schreiben des Handelsministers aufgefordert worden, „auf einer neuen Basis den Verkauf der Bahn an den Staat zu berathen, damit derselbe unter den jetzt veränderten Verhältnissen Chance biete, von der Landesvertretung acceptirt zu werden". Zur Unterhandlung über diese neuen Bedingungen waren die Commissarien der Eisenbahngesellschaft auf den 30. December eingeladen. Behufs Feststellung der ihnen zu ertheilenden neuen Instructionen hat bekanntlich am Freitag eine Sitzung des Verwaltungsrathes und des Directoriums stattgefunden. Die Commissarien haben aber, wie die „Ostsee-Zeitung" hört, in Bezug auf den Preis, zu welchem der Verkauf an den Staat stattfinden soll, kein Mandat erhalten, sondern nur den Auftrag, von dem Handelsminister die betreffenden Eröffnungen entgegenzunehmen und in einer in nächster Woche stattfindenden Sitzung des Verwaltungsrathes darüber zu referiren. Ueber die Sitzung am 30. December wird bekannt, dass die Regierungscommissarien keinerlei bestimmte Proposition gemacht, die Vertreter der Bahn dagegen an ihrer bisherigen Basis festgehalten hätten. Hierauf habe ein Regierungsvertreter erklärt, die Gewährung einer zu bewilligenden festen Rente in Form von Consols sei aufgegeben. Die Regierung könne nur die Abstempelung der Actien zugestehen, die Regierungscommissarien seien aber heute noch nicht in der Lage, über die Höhe der in dieser Form zu gewährenden Rente eine bestimmte Mittheilung zu

machen. Eine bezügliche Mittheilung über die Höhe der Rente in dieser Form sei zu der am Freitag (3. d. M.) stattfindenden Verwaltungsrathssitzung in Aussicht gestellt. Die Bahnvertreter hätten schliesslich darauf bestanden, dass bis zum 1. Mai die ganze Angelegenheit geregelt werde und noch in der jetzigen Session dem Landtage eine bezügliche Vorlage zugehe.

Der „Reichsanzeiger“ meldet: „Nachdem die Königlichen Eisenbahn-Directionen zur Erhaltung und Förderung einer lebendigeren Verbindung der Eisenbahnverwaltung mit Vertretern der Eisenbahn-Verkehrsinteressen von dem Handelsminister angewiesen worden sind, mit Delegirten der wirthschaftlichen Corporationen und Verbände ihres Bahnbereichs behufs gemeinsamer Erörterung wichtigerer Verkehrsfragen in periodischen Conferenzen zusammenzutreten und hierneben zur Erleichterung schleunigerer Informationen auf die Bestellung eines ständigen Ausschusses thunlichst hinzuwirken, beabsichtigt der Handelsminister auch für die Centralverwaltung der Eisenbahnen eine Einrichtung zu treffen, welche es ermöglicht, in ähnlicher Weise Ansichten und Gutachten über wichtigere, das Eisenbahnwesen betreffende Fragen von allgemeinerer Bedeutung aus den Kreisen der Verkehrsinteressenten in unmittelbarer Berührung mit geeigneten Vertretern derselben entgegenzunehmen. Zu dem Ende ist — vorläufig nur versuchsweise — in Aussicht genommen, eine beschränkte Zahl angesehener, mit den allgemeinen Verkehrsinteressen des Landes vertrauter Männer aus den Kreisen des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft, sowie auch der Privateisenbahnen zu einem wirthschaftlichen Beirath der Central-Eisenbahn-Verwaltung zu vereinigen. Die Zusammensetzung und der Geschäftsgang dieses Beiraths werden durch ein besonderes Regulativ geregelt, den Conferenzen desselben auch je nach Umständen Commissarien der übrigen Ressorts, insbesondere des landwirthschaftlichen wie des Finanzressorts beiwohnen.“ So der Reichsanzeiger. Es soll demnach die Anzahl rein consultativer Körperschaften noch um eine vermehrt werden.

Wie nachträglich bekannt wird, hat sowohl bei den Ausschussberathungen wie im Plenum des Bundesraths der Art. 17 des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrags, wonach eine Beschlagnahme von Oesterreichischem Eisenbahnmaterial nicht mehr zulässig ist, zu umfangreichen Erörterungen geführt, und man hat sich nicht verhehlt, dass aus der bei der jetzigen Lage möglichen Entscheidung der Gerichte allerlei Schwierigkeiten erwachsen können, bevor der Reichstag seine Zustimmung zu dem Vertrage gegeben hat. Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt über diesen Gegenstand: „An die Aufnahme einer Bestimmung über die Arrestfreiheit der Eisenbahnwagen in den Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrag haben sich in der Presse Erörterungen geknüpft, welche die hierbei betheiligten und bestimmend gewesenen Interessen des öffentlichen Verkehrs ausser Betracht lassen. Deutscherseits ist man gewiss weit entfernt gewesen, Oesterreichischen Eisenbahngesellschaften in der Nichterfüllung übernommener Verbindlichkeiten einen internationalen Schutz gewähren zu wollen. Es hat aber nicht unbeachtet bleiben können, dass die von einzelnen Prioritätengläubigern zur Begründung des Deutschen Gerichtsstandes ausgebrachte Beschlagnahme Oesterreichischer, im Deutschen Eisenbahnverkehr verwendeter Güterwagen den öffentlichen Verkehr auch innerhalb der Deutschen Grenzen mit Nachtheilen bedroht, welche mit den von der anderen Seite erwarteten Vortheilen in keinem Verhältniss stehen. Dies um so weniger, als den Gläubigern, neben der Verfolgung ihrer Ansprüche bei den ordentlichen Gerichten der verpflichteten Gesellschaft auch noch andere Mittel und Wege verbleiben, um — ohne Gefahr für das öffentliche Wohl — das forum arresti bei Deutschen Gerichten zu begründen. Die Natur des Eisenbahnverkehrs erheischt den ungehinderten Durchlauf der beladenen Wagen möglichst bis zu dem Bestimmungsort der Waare und die ungehemmte Circulation der im öffentlichen Dienst stehenden Betriebsmittel. Die Beschlagnahme cursirender Wagen ist hiermit nicht vereinbar. Schon seit längerer Zeit — wir erinnern an die beiden vom Reichs-Eisenbahnamt in den Jahren 1874 und 1875 ausgegangenen Entwürfe eines Reichs-Eisenbahngesetzes — unterliegt daher die Frage der Erwägung, ob nicht aus denselben und aus noch zwingenderen Gründen, aus welchen in Preussen schon nach der Allgemeinen Gerichtsordnung von 1793 für die Betriebsmittel der Post die Arrestfreiheit statuirt war, auch für das ebenfalls im Dienst des öffentlichen Verkehrs stehende Eisenbahnbetriebsmaterial die Freiheit von der Beschlagnahme oder Zwangsvollstreckung gerechtfertigt erscheint und allgemein gesetzlich auszusprechen sein möchte. Im vorliegenden Falle kommt aber zu den Störungen, welche die Entziehung der arrestirten Wagen und ihr Aufenthalt auf den Stationen für den regelmässigen Gang des Betriebes mit sich bringt, noch hinzu, dass sich die betheiligten Oesterreichischen Verwaltungen aus Besorgniss vor weiteren Arrestschlägen veranlasst sahen, ihre Betriebsmittel an der Grenze zurückzuhalten und von dem Uebergang auf die Deutschen Linien gänzlich auszuschliessen. Während hierdurch den Gläubigern dieser Gesellschaften die Möglichkeit weiterer Arrestschläge auf das Betriebsmaterial der letzteren innerhalb der Deutschen Grenzen ohnehin entzogen wurde und insoweit also dasjenige thatsächlich schon eintrat, was der Staatsvertrag jetzt zu Recht feststellen will, gingen auf der anderen Seite die anschliessenden Deutschen Bahnen der Benutzung jener Wagen für den eigenen Verkehr verlustig und wurden ohne Noth und zum Schaden Deutscher Verkehrsinteressen zur Beistellung eigener Wagen, sowie zu zeitraubenden und kostspieligen Umladungen an der Grenze genöthigt. Als im Jahre 1876 die Kaschau-Oderberger Bahn aus Anlass der Beschlagnahme zweier Güterwagen den ferneren Uebergang ihrer sämmtlichen Wagen untersagte, musste die Oberschlesische Eisenbahn allein in der Zeit vom 18. October bis zum Jahresschluss mehr als 700 Wagen zur Umladung auf der Grenzstation in Oderberg stellen. Hiernach ist es verständlich, wenn die Frage der Abhülfe solcher Missstände schon seit den ersten Beschlagnahmen Oesterreichischer Wagen Gegenstand eingehender Erörterung seitens der zuständigen Behörden gewesen, und wenn jetzt Deutscherseits die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in den Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn auch im eigenen öffentlichen Interesse nachgegeben worden ist.“

Dem Abgeordnetenhause ist ein Gesetzentwurf zugegangen, betr. „die Aufnahme einer Anleihe für Verbesserung der Märkischen Wasserstrassen“, welcher also lautet: § 1. Zur Bereitstellung eines Geldbetrages von 5 227 000 *M.* für die Verbesserung der Märkischen Wasserstrassen: 1. Hohensaaten-Spandau-Berlin, und zwar Finow-Canal; Oranienburger-Canal; Havelstrecke zwischen dem Finow- und dem Oranienburger-Canal; Havelstrecke von Pinnow bis zur Einfahrt in den Berlin-Spandauer Schifffahrts-Canal. 2. Wasserverbindung von Berlin nach dem Planer-Canal bezw. bis zur Elbe; 3. Spree von Dämeritzsee bis Köpenick; Rüdersdorfer Gewässer von dem Kalksee bis zum Dämeritzsee ist eine Anleihe durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufzunehmen. § 2. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister. Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässiger Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 zur Anwendung. In den Motiven heisst es, die Havel und die Spree nebst den mit ihnen verbundenen Canälen bilden durch Vermittelung des Finow- und des Friedrich-Wilhelms-Canals die Verbindung der Elbe mit der Oder. Die Versorgung der Hauptstadt mit Getreide, Bau- und Brennmaterialien und anderen Erzeugnissen von grossem Gewicht und verhältnissmässig niedrigem Preise, insbesondere solcher, welche in unmittelbarer Nähe der Wasserstrassen in der Provinz Brandenburg oder deren nächster Umgebung selbst gewonnen werden, bildet eine Hauptaufgabe des Märkischen Wasserstrassennetzes. Der Verkehr auf diesen Strassen zeigt daher überwiegend nur in der Richtung auf Berlin beladene Fahrzeuge unter Zunahme der Zahl mit der Annäherung an die Hauptstadt, in der umgekehrten Richtung dagegen ein starkes Ueberwiegen der leeren Fahrzeuge und Abnahme der Frequenz mit der steigenden Entfernung. Im Weiteren wird die Nothwendigkeit betont, die betreffenden Wasserstrassen in einen Zustand zu versetzen, welcher die Ausnutzung der Dampfkraft zum Schleppen, sowie die Einrichtung der Tauerei gestattet. Bei der wirthschaftlichen Lage des Landes wird der jetzige Zeitpunkt der Ausführung als besonders günstig bezeichnet, und zwar wegen der reichlich verfügbaren Arbeitskräfte zu niederer Löhnung und der billigen Preise der Materialien. Es ist eine fünfjährige Bauzeit projectirt.

Der Präsident des Abgeordnetenhauses, Herr R. v. Bennigsen, hat über den Stand der Harburg-Cuxhavener Eisenbahn-Angelegenheit unterm 19. v. Mts. nachstehendes Schreiben an Herrn Dohrmann in Otterndorf gerichtet: In Veranlassung Ihrer gefl. Mittheilungen vom 14. v. Mts. habe ich noch direct Erkundigungen im Handelsministerium eingezogen und vollständig bestätigt gefunden, was mir bereits im Anfange dieses Monats zur Kenntniss gekommen war. Die Angelegenheit der Harburg-Cuxhavener Bahn wird nun endlich und zwar in allernächster Zeit ihre glückliche Erledigung finden. Der Statutenentwurf ist von allen Theilen gebilligt, die Concessionsbedingungen sind erfüllt, die Belgischen Gesellschaften sind für solide erachtet, so dass dem formellen Abschlusse der ganzen Sache schon in den nächsten Wochen nichts mehr im Wege steht. Sobald ich von der formellen Genehmigung Kenntniss erhalte, werde ich mir erlauben, Ihnen weitere Mittheilungen zu machen. Für die dortigen Landestheile ist dieser Ausgang der Sache jedenfalls der günstigste; hätte die Regierung, wie dort zum Theil gewünscht wurde, bereits vor Jahren alle weiteren Verhandlungen mit der Gesellschaft abgebrochen, so würde zwar die Strecke Harburg-Stade schon im Bau, vielleicht sogar schon fertig sein, aber auf die Fortsetzung der Strecke Stade-Cuxhaven als Staatsbahn hätte

man ein Dutzend Jahre warten können, möglicherweise noch viel länger.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen — ausser Bayern — im Monat November d. J. stellt sich auf den 89 Bahnen, welche in dem Zeitraume vom 1. Januar 1878 bis Ende November cr. im Betriebe waren und zum Vergleich gezogen werden können: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen im Monat November d. J. bei 37 Bahnen gleich 41,6 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 52 Bahnen gleich 58,4 pCt. der Gesammtzahl geringer als in demselben Monate des Vorjahres; die Einnahme vom Kilometer im Monat November d. J. bei 33 Bahnen gleich 37,1 pCt. der Gesammtzahl höher, bei 56 Bahnen gleich 62,9 pCt. der Gesammtzahl (darunter 12 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Monat des Vorjahres; die Einnahme aus allen Verkehrszweigen bis Ende November d. J. bei 40 Bahnen gleich 44,9 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 49 Bahnen gleich 55,1 pCt. der Gesammtzahl geringer als in demselben Zeitraume des Vorjahres; die Einnahme vom Kilometer bis Ende November d. J. bei 34 Bahnen gleich 38,2 pCt. der Gesammtzahl höher, bei 55 Bahnen gleich 61,8 pCt. der Gesammtzahl (darunter 14 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraume des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende November d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 242 369 800 *M.* (408 495 900 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 789 278 900 *M.* Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 492,59 km, so dass auf je 1 km 276 537 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende November d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 3 055 693 507 *M.* (1 096 631 608 *M.* Stammactien, 331 592 550 *M.* Prioritäts-Stammactien und 1 627 469 649 *M.* Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 11 891,71 km, so dass auf je 1 km 256 960 *M.* kommen.

Versuche, die Zollfrage durch die Eisenbahn-Tariffrage zu lösen.

In der Sitzung des Ausschusses vom Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen am 21. December v. J. wurde zunächst beschlossen, den Herrn Handelsminister um Zuziehung von Delegirten des Vereins zu einer, voraussichtlich am 13. d. M. in Amsterdam stattfindenden Eisenbahn-Conferenz zu bitten, welche, angeblich im Interesse der Verhinderung des Importes fremder Waaren, eine Erhöhung der Tarife auf denjenigen Linien, die den Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk mit den Niederländischen und Belgischen Seehäfen verbinden, bezwecke. Der Ausschuss war einstimmig der Ansicht, dass solche Versuche, die Zollfrage durch die Eisenbahn-Tariffrage zu lösen, nicht zu billigen wären, da mit einem solchen Vorgehen gleichzeitig eine Schädigung der Interessen des Exports verbunden sein müsse. Der Ausschuss hielt es für nothwendig, dass das Princip billiger Frachten aufrecht erhalten werde, er konnte sich auch nicht gegen Differentialtarife im Allgemeinen, sondern nur gegen die Missbräuche und Auswüchse, welche bei denselben nicht immer vermieden werden, aussprechen. Sodann wurde beschlossen, die im Herbste wegen der im Gange befindlichen Enqueten herausgeschobene Generalversammlung pro 1878 am 16. Januar 1879 abzuhalten und ausser den geschäftlichen Angelegenheiten folgende Gegenstände auf die Tagesordnung zu setzen: Der Ausbau unserer Verkehrsstrassen, insbesondere unseres Eisenbahnnetzes. — Sind die von dem Mitgliede des Reichstages, Herrn Stumm, beantragten Invalidencassen für Arbeiter als eine Massregel im Interesse des socialen Friedens zu befürworten? — Der neue Handelsvertrag zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 30. December 1878. (Der Deutsche Handelsvertrag. Refactien. Ungarisches Central-Grundbuch. Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verband. Wagen-Umladung. Localbahnfrage. Erze und Kohlen. Frachtbrief-Formular. Eisenbahnkalender. Personalien. Eisenbahnzeitung. Der neue Posttarif. Die Couponfrage. Coursnotiz.)

Mit der Errungenschaft des Deutschen Handelsvertrages schliesst das Jahr doch besser als befürchtet ab. Derselbe wurde auch vom Herrenhause einstimmig angenommen und wird wahrscheinlich am Neujahrstage als Gesetz publicirt werden. Das meiste trug zu diesem Erfolge die Berichterstattung des Freiherrn von Winterstein (auch Director der Kaiser Ferdinands Nordbahn) an das Haus bei. Wir entnehmen seiner Rede folgende das Eisenbahnwesen betreffende Enunciationen. „Wesentlich neu sind die Bestimmungen, welche sich auf den Eisenbahnverkehr beziehen. Die eine berührt die Frage der Refactien, das ist die Frage der Rückvergütungen, die von den Eisenbahn-Gesellschaften für gewisse Fälle zu gewissen Zeiten für gewisse Quantitäten und an gewisse Parteien gewährt werden. Es ist nunmehr in dem Vertrage mit Deutschland festgestellt worden, dass alle Refactien, welche auf Frachtsätze Bezug haben, publicirt werden sollen. Im Schosse der Commission sind mehrere gewichtige Stimmen laut geworden, welche diese Massregel, die ohne vorangegangene Einvernehmung der Eisenbahn-Gesellschaften erfolgte, als eine tiefeingreifende erklärten, und es ging das Ersuchen der Commission an die hohe Regierung dahin, diese Angelegenheit, namentlich wenn es sich um die weitere Erledigung der Frage der Refactien handeln sollte, einer tief eingehenden Erörterung zu unterziehen, weil die Anwendung von schablonenhaften Bestimmungen, wie sie in anderen Ländern gerechtfertigt sein mögen, auf die Oesterreichischen Verhältnisse schon darum nicht Anwendung finden können, weil das bekannte Capitel der Subventionen und Zinsengarantien für die Eisenbahn-Gesellschaften eine genaue Prüfung und Erwägung fordert, bevor man zu einer Abänderung der Bestimmungen über die Refactien im internen Verkehr schreiten kann. Gegenstand vielfacher Erwägung war ferner die Frage der Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen, die bisher Anlass zu leidigen und ungerechten Processen gegeben hat; ungerecht darum, weil die Oesterreichischen Gerichte, die in dieser Angelegenheit Recht gesprochen haben, immer das Recht der Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaften betont haben. Die Bestimmung des Vertrages ist nun derart abgefasst, dass in Bezug auf diese Frage jede Art von Anfechtungen (wohl nur rücksichtlich der Betriebsmittel) in der Folge unterbleiben soll. Der Commissions-Standpunkt war der, dass es anerkannt werden muss, dass die ungestörte Benutzung von Verkehrsmitteln im internationalen Verkehre ein Postulat des regelmässigen Verkehrs ist, weil die Alternative, die in der Umladung sämmtlicher Transporte an den betreffenden Grenzen bestünde, gewiss nur den Verkehr in der schädigendsten Weise lähmen würde."

Im volkswirthschaftlichen Ausschusse des Abgeordnetenhauses hatte sich Minister Chlumetzky über die Bestimmungen des Deutschen Handelsvertrages folgendermassen geäussert: Die Concession im Eisenbahnverkehre bittet er nüchtern zu betrachten. Was man davon für die Regelung der Frachtentarife erwartet, ist nicht ganz richtig. Der Grundsatz, dass im Tarife beide Nationen gleichgestellt werden, ist in allen Eisenbahn-Anschlussverträgen sowie in dem früheren Vertrage enthalten. Es enthält also der Artikel 15 keine neue Disposition. Aber das Gegentheil lässt er wenigstens damit nicht zu, nämlich dass für unsere Producte in Deutschland höhere Tarifsätze gelten sollen, als für die Deutschen. Die Verbandstarife sind eine Begünstigung für den internationalen Verkehr gegenüber dem Inlandsverkehr. Deren Beseitigung ist durch den Vertrag nicht behindert.

Der Minister freut sich, dass die Bestimmung über die Nichtbeschlagnahme der Fahrbetriebsmittel im Vertrage aufgenommen wurde. Hierdurch werden gewisse Speculationen erschwert, welche darin bestehen, dass unsere Silber-Prioritätencoupons aufgekauft und in Deutschland, nachdem man durch Beschlagnahme der Waggons den dortigen Gerichtsstand begründet, auf Zahlung in Gold eingeklagt werden. Gewiss liegt es in unserem Interesse, dass dies künftig nicht geschehe; aber auch hier ist der Vortheil ein beiderseitiger, weil die Fortdauer des heutigen Zustandes endlich den Eisenbahnverkehr zwischen Oesterreich und Deutschland gänzlich unterbunden hätte. Den wichtigsten Theil des Vertrages bilden jedoch die Bestimmungen über die Regelung von Verkehrsbeziehungen, die speciell zwischen beiden Nachbarländern sich entwickelten; Millionen von Existenzen würden gefährdet, wenn die plötzliche Beseitigung derselben erfolgen sollte.

Das Oesterreichische Handelsministerium will aus Anlass des Deutschen Handelsvertrags-Abschlusses eine analoge Verfügung betreffs der Publication aller Frachtermässigungen für die Localverkehre der Oesterreichischen Bahnen treffen. Eine hierauf bezügliche Mittheilung ist einer Conferenz eröffnet worden, welche über Einladung und unter Vorsitz des Generaldirectors des Oesterreichischen Eisenbahnwesens, Sectionschefs von Nördling, stattfand und zu welcher die hervorragendsten Leiter der Oesterreichischen Bahnen geladen waren. Die Regierung gab nämlich, trotz mancher widerstrebenden Aeusserungen der Eisenbahn-Directoren, die bestimmte Erklärung ab, dass sie — da die bisherige Uebung der Eisenbahn-Verwaltungen, Refactien, Provisionen etc. zu ertheilen, mit den Bestimmungen der Concessions-Urkunden nicht im Einklange ist und zu Missbräuchen Anlass giebt — unbedingt daran festhalten müsse, dass die Bestimmungen des Artikels 15 des Oesterreichisch-Deutschen Handelsvertrages nicht nur für den directen Deutsch-Oesterreichischen Verkehr, sondern auch in allen Localverkehren stricte beobachtet werden. Die Durchführungsmodalitäten sollen den Bahnen mitgetheilt und publicirt werden.

Das Ungarische Central-Grundbuch der aus dem Eisenbahn-Anlehen und zum Theil aus anderen Einnahmen des Staates gebauten Eisenbahnen ist bereits fertig; doch konnte dasselbe noch nicht ins Leben treten und konnte auch das Eisenbahn-Anlehen noch nicht intabulirt werden, weil einige Grundbuchsbehörden in der Provinz ihr Verfahren noch nicht beendet haben und weil die zur Intabulation des Eisenbahn-Anlehens erforderlichen Daten dem Central-Grundbuche noch nicht eingesendet wurden. Die Einsendung dieser Daten hängt von der Beendigung jener Verhandlungen ab, welche in Betreff der genauen Feststellung der in den auf Staatskosten erbauten Eisenbahn-Linien investirten Capitalien und der nach diesen bis auf die neueste Zeit aufgetauchten Intercalarzinsen, ferner darüber im Zuge sind, auf welche Staatseisenbahn-Linien und bis zu welchem Betrage das Eisenbahn-Anlehen mit Rücksicht auf die Staatsinteressen zu intabuliren wäre. Der Staatsrechnungshof hat den Justizminister ersucht, die Beendigung dieser seit Jahren sich hinziehenden Verhandlungen zu urgiren.

In der am 20. d. M. hier abgehaltenen Generalconferenz des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verbandes gaben die Bayerischen Staatsbahnen die Erklärung ab, dass sie ihren schon früher bekannt gegebenen Austritt-Beschluss jedenfalls aufrechterhalten. Der Verband wird demzufolge in Hinkunft nur den Verkehrsinteressen zwischen Italien, Ungarn, Böhmen und Mähren einerseits, Nordrussland andererseits zu dienen haben. Die Generalconferenz ist über die Kündigung der Bayern zur Tagesordnung übergegangen und hat im Verlaufe ihrer Berathungen neue Bestimmungen für das Abrechnungsverfahren, sowie diverse Declassificationen festgesetzt. Unter den letzteren ist namentlich der Artikel Baumwolle von Triest nach Russland hervorzuheben. Die nächste Generalconferenz findet in Moskau statt.

Nach einer dem „Pester Lloyd" entnommenen Mittheilung mehren sich die Klagen der Handelswelt darüber, dass im Inlande selbst der directe Frachtenverkehr erschwert wird und dass auf den Strecken innerhalb der Oesterreichisch-Ungarischen Marken die Möglichkeit sehr beschränkt ist, vermittelst durchlaufender Waggons und ohne Ueberladung des Frachtmaterials die Versendung von Gütern zu bewerkstelligen. Insbesondere auf den Ungarischen Bahnen muss fast regelmässig an den Ausgangspunkten derselben eine Ueberladung des Frachtgutes aus den Waggons einer Bahn in jene der anderen Bahngesellschaft erfolgen; darunter leiden nicht selten die Frachtstücke. Die Ursache dieses Vorgehens liegt darin, dass die Bahnverwaltungen die Kosten, welche ihnen bei durchlaufenden Waggons die Waggonmiethe auferlegen würden, in Ersparung bringen wollen. Dieses Sparsystem schädigt jedoch sowohl die Exactheit des Verkehrs als auch die Sicherheit desselben, und wenn Deutschland gegenüber mit Recht so grosses Gewicht gelegt wurde auf die Möglichkeit, mittelst „durchlaufender Waggons" die Eisenbahn-Frachtgüter zu versenden, so muss innerhalb der Reichsgrenzen bei einheimischen Bahngesellschaften es um so grösseres Befremden erregen, dass bei uns nicht durchzusetzen ist, was Deutschland gegenüber erreicht wurde.

Von den Inspectoren Gustav Landau und August Walther ist im Auftrag des Königlich Ungarischen Communicationsministeriums eine „Beschreibung der wichtigeren Europäischen Normal- und schmalspurigen Eisenbahnen von localem Interesse, mit einem Vorschlage für die beim Baue und Betriebe der Ungarischen Bahnen von localem Interesse zu beobachtenden Principien" erschienen. Die Verfasser haben mit Bewilligung des Ministers den grössten Theil der in diesem Werke besprochenen Europäischen Eisenbahnen bereist und geben darin ihre gemachten Erfahrungen wieder. Die Verfasser beantragen, dass blos die einen internationalen Character habenden Hauptbahnen normalspurig zu bauen sind; bei Bahnen von localem Interesse hingegen wird die Anwendung der schmäleren Spurweite von $^4/_5$—1 m Abstand empfohlen. Sie stellen auch gleich detaillirte Berechnungen diesbezüglich auf, nach welchen sich die Baukosten der breitspurigen Eisenbahn pro Meile bei flachen Bahnen auf 350 000 fl., bei Gebirgsbahnen auf 625 000 fl. belaufen, die Kosten des schmalen Geleises von 1 m Geleiseabstand dagegen pro Meile bei flachen Bahnen 203 600 fl., bei Gebirgsbahnen 355 200 fl. erreichen, was einer Ersparniss von 146 400 bezw. 269 800 fl. gleichkommt.

Aus Anlass der Weltausstellung in Paris hat das K. K. Ackerbauministerium zwei Werke „Die Eisenerze Oesterreichs und ihre Verhüttung", das andere „Die Mineralkohlen Oesterreichs" publicirt. Beide Werke bilden auch für das Bahnwesen sehr ausführliche Uebersichten der geologischen Betriebs- und Absatzverhältnisse der bezüglichen Montanindustrie Oesterreichs.

Mittelst Erlasses des K. K. Handelsministeriums vom 8. d. M. wurden die Bahnverwaltungen verständigt, dass die Erörterung der Frage wegen Anbringung der Specification grösserer Sendungen auf dem neuen Frachtbrief-Formular eine Einigung nicht ergeben haben, daher bis zur Austragung dieser Angelegenheit im Einvernehmen mit der Deutschen Reichsregierung und dem Ungarischen Communicationsministerium in Fällen, wo sich der Raum für die Inhaltsangabe auf den Frachtbriefen thatsächlich als zu klein erweist, die bisher geduldeten Auskunftsmittel zuzulassen sind, insofern solche keine Veränderung des Formates des neuen Frachtbrief-Formulars mit sich bringen. Dagegen wird die K. K. Tabakregie in Wien ermächtigt, das mit den Oesterreichischen Bahnen vereinbarte ergänzte Frachtbrief-Formular vom 1. Januar 1879 ab in Anwendung zu bringen.

Der vom Beamten Anton Staufer der Nordwestbahn für das Jahr 1879 herausgegebene Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnkalender bringt neben den üblichen Anhängen und Beilagen eine systematisch geordnete Uebersicht der Eisenbahn-Gesetze, -Verordnungen und -Vorschriften Oesterreichs, die zwar auf Vollständigkeit keinen Anspruch machen kann, aber dem practischen Bedürfnisse genügt. Dasselbe gilt von den technisch-mathematischen Bestimmungen, Formeln und Lehrsätzen. Die tabellarische Zusammenstellung der finanziellen und Betriebs-Ergebnisse unserer Bahnen erleichtert deren Vergleichung. Beachtenswerth ist eine Studie des Ober-Inspectors Elbel dieser Bahn über die Mittelwerthe der Betriebsstatistik. Einheimische Personalien und Bahnbehörden, endlich verschiedene Daten des Deutschen Eisenbahnvereines bieten u. A. sehr angenehme Zugaben.

Der Verwaltungsrath der Südbahn hat den Ober-Inspector S. Hahn zum Sub-Director ernannt. Er gilt als einer der genauesten Kenner des Oesterreichischen Tarifwesens, als ein vorzüglicher Taktiker in den Concurrenzkämpfen und geniesst das besondere Vertrauen seines Chefs, des bewährten Schöpfers der vorzüglichen Verkehrseinrichtungen der Südbahn, des nunmehrigen General-Directors Schüler. Hahn's Ernennung ist die ehrende Anerkennung seiner langjährigen Dienste und Talente.

Im kräftigsten Mannesalter ist der Redacteur des „Ungarischen Centralblattes für Eisenbahnen", Lazar Tettau, nach langem Leiden verschieden. Von journalistischem Schaffensdrang und aufopferndem Eifer für die Ausbildung der Ungarischen Sprache beseelt, hat er ausser diesem noch andere publicistische Unternehmungen unter Besiegung zahlreicher Hindernisse geschaffen. Der Verblichene wusste den Werth der Deutschen Cultur sehr zu würdigen. Die Anerkennung der hohen Regierung und die Theilnahme unserer Berufsgenossen wurden ihm stets zu Theil.

Die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" bespricht die den Bahngesellschaften durch die K. K. Post erwachsenden Nachtheile. Der neue Posttarif limitirt das zulässige Gewicht der Fahrpostsendungen mit 50 kg, gegenüber von 10 kg nach dem Deutschen Postgesetz. Die den Bahnunternehmungen obliegende unentgeltliche Postbeförderung benachtheilige dieselben zum Vortheile des Post-Aerars, welches ihnen doch wenigstens die Selbstkosten vergüten sollte. Dasselbe sollte auch bezüglich des Onus der Fall sein, dass die Postverwaltung auf allen Oesterreichischen Bahnen für einen jeden von der Endstation abzusendenden Zug die Abfahrtstunde und Schnelligkeit bestimmen kann. — Im Club selbst hielt Ingenieur Valmagini einen sehr beifällig aufgenommenen Vortrag über sein patentirtes Verfahren der Städteassanirung; dessen Anwendung auf Eisenbahnen kommt demnächst zum Vortrage.

In derselben „Eisenbahn-Ztg." bespricht Secretär Dr. Eger der Nordwestbahn in „Ein Beitrag zur Couponfrage" dieses oft ventilirte Thema. Dem fremdländischen Schuldner dürfe nicht zugemuthet werden, in einem rechtlich anders gewordenen Werthzeichen zu bezahlen. Im diplomatischen Wege sei auf eine entsprechende Abänderung des Deutschen Reichsmünzgesetzes hinzuwirken. Statt der nun durch den Handelsvertrag entzogenen Wagen würden nun andere Arrestobjecte hervorgesucht werden; dagegen helfe die Aufstellung von Curatoren gar nichts. Die Oesterreichischen Bahnen hätten das Recht und die Pflicht, keines der sich gesetzlich bietenden Palliativmittel unbenutzt zu lassen, welche den Gegnern die Realisirung ihrer unberechtigten Forderungen wenigstens erschweren.

Die Course lassen noch nichts von der Steigerung merken, welche gewöhnlich am letzten Jahrestage wegen der Einstellung in die Bilanz der Geldinstitute eintritt. Zu den beiden letztwöchentlichen Coursen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2007,—	2015,—	Nordbahn . . .	103,25	103,50
Franz-Josefbahn	126,75	126,50	Franz-Josefbahn .	84,50	84,25
Karl-Ludwigbahn.	231,50	232,25	Rudolfbahn . . .	75,75	75,10
Oesterr. Nordwestb.	108,—	108,25	Salzkammergutb. .	88,—	89,60
Staatsbahn . . .	252,—	254,25	Kaschau-Oderb. B.	68,25	68,25
Südbahn . . .	66,50	68,—	3 pCt. Südbahn .	110,—	110,25
Theissbahn . . .	185,—	184,50	Theissbahn . . .	82,20	82,60

Zur Reorganisation der Gotthardbahn.

Die Interpellation betreffend die Reorganisation der Gesellschaftsbehörden der Gotthardbahngesellschaft, welche am 19. December im Schweizer Nationalrath verhandelt wurde, bietet all-

gemeineres Interesse und theilen wir daher nach der „N. Zürch. Z.“ darüber Folgendes mit.

Die Begründung dieser Interpellation führte Regierungspräsident Rohr von Bern wie folgt aus: Weder in der Presse, noch in den Eidgenössischen Räthen habe man darüber Auskunft erhalten, wie dem Postulat vom 22. August Folge gegeben worden. Am 19. Januar finde nun aber die Volksabstimmung über den Gotthardcompromiss statt und da sei es Aufgabe der Volksvertreter, das Volk auch über diesen Punkt aufzuklären. Das Volk wolle nicht die blosse Zuwendung einiger Millionen an eine Eisenbahngesellschaft, sondern sei gewillt, ein nationales Werk zu unterstützen, aber nur unter der Bedingung, dass die künftige Verwaltung dieses Werkes eine sparsame und sorgsame und die Bauaufsicht eine tüchtige sei. Auch in dieser Beziehung sei es daher nothwendig, dass der Compromiss voll und ganz und ehrlich durchgeführt werde. Je klarer und bündiger die Antwort, desto besser sei der Einfluss derselben auf die bevorstehende Abstimmung. Die Interpellanten wollen ohne Hintergedanken das Ihrige dazu beitragen, dass das nationale Unternehmen gerettet werde.

Die Erklärung von Bundespräsident Schenk lautet wörtlich wie folgt: Die HH. Interpellanten begehren zu wissen: 1. Was der Bundesrath zur Erledigung des Postulates vom 22. August 1878 betreffend Reorganisation der Gotthardgesellschaft bisher gethan habe; 2. was er fernerhin in dieser Angelegenheit zu thun gedenke. — Hierauf beehrt sich der Bundesrath, dem Nationalrathe folgende Antwort zu ertheilen:

Ad 1. Der Bundesrath geht von der Ansicht aus, dass die momentane Lage der Gotthardgesellschaft nicht wohl gestattet, die Frage der Reorganisation sofort ernstlich an die Hand zu nehmen. Es kann dies naturgemäss erst geschehen, wenn die Reconstruction derselben auf Grundlage des Staatsvertrages vom 12. März 1878 als vollendete Thatsache vorliegt. Es muss also zuerst die neue Subvention auch von der Schweiz und von Italien, wie es von Deutschland bereits geschehen ist, fest zugesichert sein. Es muss dann aber ferner auch Seitens der Actionäre durch Einzahlung wenigstens der vierten Rate der Actienbeträge, die nun auf 31. Januar 1879 eingefordert wird, der Beweis geleistet sein, dass sie Willens sind, in der That die Gesellschaft aufrecht zu halten, und es muss endlich die Gesellschaft sich in der Lage befinden, dem Bundesrathe gegenüber sich auszuweisen, dass sie die nöthigen Mittel besitze, um, mit Hülfe der staatlichen Subsidien, das Luzerner Programm auszuführen. Sind diese drei Voraussetzungen einmal vorhanden, dann ist die Reconstruction des Unternehmens als vollzogen zu erachten; dann aber wird auch die Zeit gekommen sein, um die Reorganisation der Gesellschaft vorzunehmen. Bis dahin kann es sich nur um einleitende und vorbereitende Schritte handeln, und insbesondere die noch speciell postulirte Neubestellung der Gesellschaftsbehörden kann während des jetzigen Provisoriums um so weniger stattfinden, als kaum irgend Jemand sich bereit finden würde, eine Stellung zu übernehmen, die innerhalb kurzer Zeit durch die Eventualität eines Zusammenbruchs der Gesellschaft (!!) hinfällig werden könnte. — Angesichts dieser ganzen Sachlage hat daher bis zur Stunde der Bundesrath sich darauf beschränkt, die Frage der Reorganisation und der Neubestellung der Behörden in allgemeiner Weise bei der Verwaltung der Gotthardgesellschaft in Anregung zu bringen und dieselbe zur Prüfung der allfällig in Betracht fallenden Vorschläge aufzufordern. Positive Ergebnisse waren aus den schon erörterten Gründen zur Zeit nicht zu erwarten und es ist daher von solchen nichts zu melden. Nur was die künftige Neubestellung der Behörden anbelangt, ist unsere Anregung erwidert worden durch eine Kundgebung des Verwaltungsrathes, welche beweist, dass derselbe durchaus bereit ist, so weit es von ihm abhängt, zu einer allseitig befriedigenden Lösung Hand zu bieten. Wir nehmen keinen Anstand, den hierauf bezüglichen Passus aus dem Erlass des Verwaltungsrathes wörtlich hier wiederzugeben: „Bei gegenwärtiger Sachlage, welche der Vermuthung Raum zu lassen scheint, als beabsichtigten die dermalen auf ihrem arbeits- und verantwortungsreichen Posten ausharrenden Personen einen Einfluss irgend welcher Art auf den Wahlkörper der reconstruirten Gesellschaft auszuüben und nachdem die Direction mittlerweile Anträge eingebracht hat, sehen wir uns veranlasst, Ihnen andurch zu eröffnen, wie wir über die Dauer unseres Mandates denken. — Die finanzielle Reconstruction der Gotthardbahn, wenn sie einmal eine vollendete Thatsache und durch den vom Bundesrathe genehmigten Finanzausweis constatirt sein wird, bildet nach unserer Ansicht einen so wichtigen Standpunkt in der Geschichte und in der Entwickelung dieses Unternehmens, dass eine Aenderung in der Wahlart und Amtsdauer der Gesellschaftsbehörden angezeigt erscheint. Unter der Voraussetzung, dass die für Statutenänderung durch Verträge bedingte Zustimmung des Consortiums für Beschaffung des Baucapitals ertheilt wird, beehren wir uns Ihnen mitzutheilen, dass wir auf das uns zustehende Cooptationsrecht — unerlässliche Ergänzungswahlen vorbehalten — verzichten und eine Statutenveränderung auch in dem Sinne einleiten werden, dass inskünftig alle Wahlen in den Verwaltungsrath durch die Generalversammlung stattfinden und dass eine Integralerneuerung nach durchgeführter Reconstruction erfolgen kann.“

Ad 2. Was die zweite Frage der Interpellanten anbetrifft, so ist der Bundesrath der Ansicht, dass zunächst die ganze Angelegenheit nicht weiter verfolgt werden kann, dass aber, sobald die Reconstruction des Unternehmens durchgeführt oder in sichere Aussicht gestellt sei, darauf zurückgekommen werden solle. Es sei dies der Direction mit Bestimmtheit angekündigt worden und der Bundesrath werde im gegebenen Zeitpunkte zu handeln nicht versäumen. Das Wegfallen der Cooptation und die Herstellung eines normalen Wahlverhältnisses, wonach auch schon während der Bauperiode die Generalversammlung den wesentlichsten Einfluss auf die Bestellung der Verwaltungsorgane ausüben könne, die Integralerneuerung sämmtlicher Organe . . . das seien von Anfang an Zielpunkte gewesen, welche der Bundesrath zu erreichen sich vorgesetzt hatte. — Durch die bereits erwähnte Kundgebung des Verwaltungsrathes gegenüber dem Bundesrathe sei es als gesichert zu betrachten, dass es möglich sein werde, hierzu zu gelangen, ohne dass auch nur Schwierigkeiten zu überwinden sein werden. Dies waren im Wesentlichen die Auseinandersetzungen des Bundesraths und die Versammlung, namentlich die Interpellanten selbst, waren davon befriedigt. Nur Herr Planta und Herr Dr. Kaiser, die beiden Gegner des Gotthardcompromisses, machten Aussetzungen, die aber zu keiner weiteren Discussion führten.

Die vorstehende Interpellation im Nationalrath und deren Beantwortung seitens des Bundesraths zeigt, dass alle Factoren, insbesondere auch die Direction der Gotthardbahn die Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Verwaltung erkennen. — Wie es möglich war, dass trotzdem dieselbe Direction den bauleitenden Oberingenieur der Gesellschaft gleichsam in letzter Stunde zu Anfang December v. J. im Disciplinarweg abgesetzt hat, ungeachtet mit demselben ein unlöslicher Vertrag bestand, der ausdrücklich seiner Zeit für beide Theile bis zur Vollendung des Baues verbindlich abgeschlossen wurde, das zu vernehmen sind wir, aufrichtig gesagt, sehr gespannt und müssen wünschen „die sachlichen Gründe der ernstesten Art“ bald kennen zu lernen, welche nach der nicht weiter motivirten Erklärung der Direction in Nr. 98 dieser Zeitung die Verwaltung veranlasst haben, selbst im gegenwärtigen Augenblick eine Lösung des Verhältnisses mit Herrn Hellwag herbeizuführen, da der Mangel des Vertrauens, von welchem die Direction spricht, nach unseren aus zuverlässiger Quelle geschöpften Informationen eben nur darauf beruht, dass Herr Hellwag die technischen und finanziellen Massnahmen der Direction nicht als die richtigen ansehen konnte. —h.

—st. **Seilbahn am Giessbach (Schweiz).** Im Berneroberlande wird gegenwärtig eine Seilbahn nach neuem System gebaut, welche die Hôtels Giessbach mit dem zu ihrem Fusse liegenden Brienzer See verbindet. Sie beginnt hart am Ufer, zieht sich ca. 160 m den Feldabhang entlang, dann auf einer Breite von 200 m Länge zuerst über den Wildbach, nachher an dessen Seite und hält unmittelbar vor den berühmten 500 Fuss hohen Fällen des Giessbaches. Die Brücke besteht aus 5 eisernen Bogen von gleicher Spannweite mit steinernen Widerlagern und Pfeilern. Diese sowohl, wie überhaupt die ganze Brücke liegen in einer Steigung von 280 ‰.

Der Betrieb wird stets mit zwei Zügen zugleich ausgeführt, die an den Enden eines Drahtseiles befestigt sind, das auf der Höhe um eine grosse Seilrolle geschlungen ist. Als treibende Kraft wird ausschliesslich das Gewicht einer gewissen Wassermenge benutzt, welche oben in ein Reservoir des Personenwagens gelassen werden kann. Dadurch erhält der obere Zug das Uebergewicht und zieht den untenstehenden in die Höhe. Unten angekommen entleert sich das Wasser durch eine automatisch wirkende Vorrichtung sehr rasch, während gleichzeitig das Reservoir des oben angelangten Zuges mit Wasser gefüllt und dadurch in Stand gesetzt wird, nun seinerseits den ersteren emporzuziehen.

Jeder Zug besteht aus einem Personen- und einem Gepäckwagen. Der erstere ist gedeckt, sonst ganz offen und enthält 48 Sitzplätze. Unter dessen Fussboden befindet sich das erwähnte Wasserreservoir. Der 9 m lange Wagen wird von zwei festen und einer beweglichen Achse getragen, wovon die oberste mit einem Zahnrade und zwei Bremsrollen versehen ist. Das erstere greift in die Zahnstange ein, welche auf der ganzen Länge der Bahn gelegt wird; die eine Bremsrolle dient zum Anhalten des Zuges durch den Conducteur mittelst einer gewöhnlichen Schraubenbremse; die andere steht unabhängig von der ersteren mit dem Drahtseil direct in Verbindung und sichert das plötzliche Stellen des Zuges auf automatischem Wege im Falle eines Seilbruches.

Die Bahn besitzt 1 m Spurweite und ist bis auf ein kurzes Stück in der Mitte einspurig; abweichend von allen derartigen bis jetzt ausgeführten Seilbahnen, welche mit verstellbaren Weichen, ganz doppelspurig oder doch mit drei Schienen, wovon die mittlere vom auf- und vom niedersteigenden Zuge benutzt

wird, angelegt sind. Bei dieser Bahn ist die Anordnung so getroffen, dass ohne Bedienung auf der Kreuzungsstelle der eine Zug stets nach rechts, der andere stets nach links ausweicht.

Die Ausführung der ganzen Anlage ist der Maschinenfabrik Aarau, N. Riggenbach, Director, — R. Abt, Constructeur, übertragen. Die Vollendung und Inbetriebsetzung soll Anfangs Juni 1879 erfolgen.

(Organ f. d. Fortschr. d. Eisenbahnw.)

Englische Correspondenz.

Continuirliche Bremsen. Mit welcher ausserordentlichen in Deutschland unbekannten Energie die Englischen Eisenbahnen mit der Einführung von Verbesserungen vorgehen, davon giebt die Anwendung der continuirlichen Bremsen bei den Personenzügen ein neues und nachahmungswerthes Beispiel.

Nachdem in der letzten Parlamentssession den Englischen Eisenbahnen die Verpflichtung auferlegt worden ist, zweimal im Jahre einen Bericht über die Einführung und den Erfolg der continuirlichen Bremsen zu erstatten, hat nunmehr das Board of trade diese Mittheilungen der Eisenbahnverwaltungen in einem zweiten Bericht veröffentlicht, der eine Menge interessanten und werthvollen Materials enthält. Da es uns zu weit führen würde, auf den Inhalt dieses Berichtes näher einzugehen, so wollen wir hier nur einen Ueberblick darüber geben, in welcher Ausdehnung bereits die continuirlichen Bremsen bei den Englischen Eisenbahnen zur Anwendung gekommen sind.

Shmith Vacuum Bremse.

Cheshire Railways	—	Maschinen	68	Wagen
Great Eastern	18	„	101	„
„ Northern	126	„	688	„
„ Western	13	„	77	„
Lancashire and Yorkshire	2	„	6	„
Sheffield	88	„	205	„
Manchester South Junction and Altrincham	6	„	72	„
Metropolitan	42	„	168	„
Midland	36	„	201	„
North Eastern	25	„	19	„
South Eastern	23	„	140	„
Taff Vale	3	„	26	„
Glasgow and South Western	6	„	22	„
Great Northern of Ireland	8	„	8	„
Great Southern and Western	30	„	81	„
Im Ganzen	426	Masch.	1 882	Wagen

Westinghouse Bremse.

Metropolitan District	30	Maschinen	122	Wagen
Great Eastern	4	„	22	„
„ Northern	2	„	15	„
Lancashire and Yorkshire	2	„	7	„
London and Brighton	16	„	131	„
London Chatam	6	„	17	„
Midland	57	„	192	„
North Eastern	9	„	51	„
Caledonian	5	„	39	„
Glasgow and South Western	22	„	24	„
North British	22	„	224	„
Im Ganzen	175	Maschinen	844	Wagen

Steel M'Innes Bremse.

Caledonian 2 Locomotiven 13 Wagen.

Heberlein Bremse.

Maencloohog 1 Locomotive 5 Wagen.

Ausser diesen auch auf den Preussischen Eisenbahnen zur Anwendung gekommenen continuirlichen Bremsen sind auf den Englischen Eisenbahnen noch im Gebrauch:

Clark und Webb's Bremsen.

London and North Western	1 519	Wagen
North London	494	„
Caledonian	166	„
Im Ganzen	2 179	Wagen

Saunders Automatic Vacuum Bremse.

Great Western	17	Locomotiven	42	Wagen
Midland	8	„	40	„
Im Ganzen	25	Locomotiven	82	Wagen

Hiernach sind also auf den Englischen Eisenbahnen bereits 629 Locomotiven und 5 005 Wagen mit continuirlichen Bremsen versehen.

Railway Commission. Soeben ist der fünfte Jahresbericht der Railway Commission erschienen, der jedoch im Allgemeinen wenig Interesse bietet. Die Zahl der Fälle, in welchen die Entscheidung der Railway Commission angerufen wurde, betrug überhaupt nur 14, und von diesen wurden 12 von der Commission selbst entschieden, 2 dagegen an einen höheren Gerichtshof verwiesen.

Brücken aus Stahl. Während in Europa Brücken aus Stahl bisher nur selten, wenn wir nicht irren nur vereinzelt in Holland und Schweden, zur Ausführung gekommen sind, scheint die Anwendung des Stahls zum Brückenbau in Amerika leichter Eingang zu finden. Soeben ist von der Chicago and Alton Railroad eine Brücke mit 5 Oeffnungen über den Missouri bei Glasgow, Mo., vollständig aus Stahl von den Edgar Thomson Bessemer Steelworks durch die American Bridge Company ausgeführt worden.

Präjudizien.

A. Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen. Bei der Feststellung einer dauernden Entschädigungsrente für einen beim Eisenbahn- etc. Betriebe verletzten Menschen, dessen Verletzung die Erwerbsfähigkeit vermindert hat, ist nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, III. Senat, vom 11. November 1878 unter Anderem auch zu berücksichtigen, ob die beschränkte noch vorhandene Arbeitskraft nach den allgemeinen Verhältnissen überhaupt und mit ähnlicher Sicherheit verwerthbar ist, als früher die ganze Arbeitskraft. Auf die augenblickliche thatsächliche Verwerthung der Arbeitskraft des Verletzten ist nur insoweit Rücksicht zu nehmen, als während der Dauer dieser Verwerthung von der objectiv festgestellten Rente eine dem Lohne entsprechender Theil abgezogen werden kann. — Ein Arbeiter war bei dem Betriebe der Königlichen Ostbahn verletzt und ihm vom Appellationsgericht zu Bromberg eine Rente von 15 Thlr. monatlich zugesprochen worden, indem es annahm, dass der Verletzte in Zukunft nur auf einen Erwerb von 3 Thlr. monatlich rechnen könnte. Auf die Revisionsbeschwerde der Direction der Ostbahn, welche geltend machte, dass der Verletzte zur Zeit von ihr mit einem Tagelohn von 9 Sgr. beschäftigt wurde, und seine Thätigkeit auch wirklich so viel werth wäre, bestätigte das Reichs-Oberhandelsgericht das zweite Erkenntniss, indem es motivirend ausführte: „Auch wenn die Arbeiten, welche Kläger noch leisten kann, für die Verklagte täglich 90 ₰ werth sind, so ist Beschäftigung bei der Verklagten als eine so aussergewöhnliche Gelegenheit zu höherer Verwerthung der Arbeitskraft des Klägers anzusehen, dass sie, da weder Verklagte verpflichtet ist, den Kläger dauernd zu beschäftigen, noch Kläger, immer bei der Verklagten zu arbeiten, zur Feststellung der objectiven Erwerbsfähigkeit nicht geeignet ist, jedenfalls ist das Interesse der Verklagten dadurch gesichert, dass ihr die Anrechnung auch des Lohns auf die Rente vom zweiten Richter in der Art nachgelassen ist, wie der Tenor und die Gründe des zweiten Erkenntnisses ergeben, welche letztere dahin zu verstehen sind, dass dem Kläger an Lohn und Rente 54 *M.* monatlich, täglich 1 *M.* 80 ₰ zustehen und nur dasjenige, was er an Lohn über 30 ₰ täglich, 9 *M.* monatlich, empfangen hat oder empfängt, auf die Rente von 45 *M.* anzurechnen ist."

Miscellen.

—st.— **Ein rascher Eisenbahnbau.** Die „Railw. Gaz." berichtet über den Bau der Philadelphia and Atlantic City Railway unter Angabe der folgenden Ziffern: Die Länge der Linie beträgt 88 km, die Arbeiten wurden am 1. April 1877 begonnen und schon am 7. Juli desselben Jahres passirte der erste Zug die ganze Strecke. Die höchste Anschüttung hatte eine Höhe von 10,5 m und der tiefste Einschnitt erreichte 9 m. Eine einzige Anschüttung erforderte 23 000 cbm und in einem einzigen Einschnitte wurden 30 000 cbm Erde ausgehoben. Es bedurfte nicht mehr als einer Woche, um eine Anschüttung von 17 500 cbm und 550 m Länge zu formiren. An einem einzigen Tage wurden bis zu 8 km Geleise gelegt. Auf der Strecke sind mehr als 100 grössere und kleinere Brücken; die drei längsten Brücken haben eine Länge von zusammen 400 m. Zwei Monate genügten, um einen 13 km langen Quai zu bauen, welchen die Gesellschaft in Camden herzustellen verpflichtet war. An dem Tage der Probefahrt waren noch 2 800 m Geleise zu legen, welche bedeutende Arbeit in weniger als 2 Stunden vollführt wurde. Die mittleren Preise der Dammanschüttung waren ungefähr 0,50 Frcs. pro Cubikmeter. Die Totalausgabe der Construction und Anschaffung von Betriebsmaterial betrug 3 850 000 Frcs.; das letztere bestand in 8 Locomotiven, 44 Wagen für Reisende und 60 für Güter. Acht Züge pro Tag, vier in jeder Richtung, legen die Strecke in 2 Stunden ohne Unterbrechung zurück und haben manchmal 29 Wagen, welche 2 300 Passagiere zu fassen vermögen.

—st.— **Electrische Fahrkartenzähler.** Derselbe ist auf dem Wiener Personenbahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingerichtet und gestattet die Anzahl der bei jedem Zuge ausgegebenen Fahrkarten und hiernach das Erforderniss an Personenwagen rechtzeitig zu ermitteln. Zu diesem Behufe ist der Composteur einer jeden der drei Billetcassen mit einem electrischen Contacte versehen, der beim Markiren einer Fahrkarte (durch die dabei ausgeführte Bewegung des Composteurs) zum Schlusse gebracht werden muss. An dem fixen Ständer desselben sind ferner Tasterknöpfe für die verschiedenen Classen angebracht, durch die es ermöglicht wird, denselben Composteur auch dann für die Markirung am Zählapparat zu verwenden, wenn an einer Casse Fahrkarten für die verschiedenen Classen ausgegeben werden sollen. Von den in den Cassenlocalen befindlichen Composteuren führen drei Leitungen — für jede Wagenclasse eine — zu dem am Perron in der unmittelbaren Nähe des den Zug expedirenden Beamten

aufgestellten uhrförmigen Zählapparate, der ein hunderttheiliges Zifferblatt und die entsprechende Zeigerzahl enthält. Die Zeiger sind mit Scheibchen versehen, welche die Nummer der betreffenden Wagenclasse tragen. Mit dem Zeiger für die dritte Classe, für welche die grösste Anzahl von Karten ausgegeben wird, ist noch ein kleinerer nicht nummerirter Zeiger verbunden, welcher die Anzahl der ganzen Umläufe des Zeigers, d. i. die Anzahl der Hunderte von ausgegebenen Karten dieser Classe zeigt. Sämmtliche Zeiger müssen nach Abgang eines Zuges auf den Nullpunkt zurückgestellt werden.

Diese Vorrichtung, welche von Mayer & Wolf in Wien ausgeführt wurde, leistet schon unter normalen Verhältnissen vorzügliche Dienste, da bei einer unvermuthet grossen Zahl von Reisenden ein sonst erst im letzten Augenblicke vor Abgang des Zuges sich als nothwendig erweisendes Anschieben von Wagen, womit leicht Zugverspätungen verbunden sind, vermieden wird. Dieselbe ist jedoch dann von besonders grossem Werthe, wenn bei einem hervorragend starkem Andrange von Reisenden, wie er zu gewissen Gelegenheiten vorzukommen pflegt, mehrere Züge in rascher Folge expedirt werden müssen; denn durch diese Einrichtung wird die denkbar schnellste Verständigung des Verkehrsbeamten über die Anzahl der erforderlichen Wagen erzielt und sowohl einem Platzmangel für die Reisenden, als auch einer unter solchen Verhältnissen oft fühlbaren Verschwendung an Personenwagen vorgebeugt und somit eine unnütze Belastung des Zuges vermieden. (Organ f. d. Fortsch. d. Eisenbahnw.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Betriebsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach Mittheilung der Betriebsdirection der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn hat die in unserer Bekanntmachung vom 5. d. Mts. (No. 97 S. 1219 dieser Zeitung) erwähnte Einstellung des Betriebes auf der Strecke Einöd-Friesach bis zum 28. November d. J. gewährt.

Berlin, 28. December 1878.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Siegert.

Oesterreichische Nordwestbahn. Der Zugsverkehr auf der Oesterreichischen Nordwestbahn in der Strecke Deutsch-Brod-Rossitz wurde wegen Schneeverwehung ab 26. December eingestellt.

Das Verkehrs-Hinderniss dürfte ca. 4—5 Tage andauern.

Ungarische Nordostbahn. Der Frachtenverkehr war in Folge Hochwassers auf der Strecke Királyháza-Mácamaros Szigeth vom 21. d. Mts. Abends 7 Uhr bis 26. d. Mts. Früh 8 Uhr gänzlich eingestellt.

Niederländische Staatsbahn. In Folge Schneeverwehungen war der regelmässige Verkehr auf der Lüttich-Limburger Bahn am 18., 19. und 20. December unterbrochen.

2. Lieferfrist-Verlängerung.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. In Folge einer eingetretenen Verkehrsstörung zwischen den Stationen Leverda-Dorohoiu und Botosani unserer Rumänischen Linien und der dadurch hervorgerufenen Verzögerung in der Güterabfertigung von und nach Botosani, wurden rücksichtlich dieser Station vom 20. December 1878 angefangen bis auf Weiteres, die Lieferfristen bei Eil- und Frachtgütern mit Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde um zwei Tage verlängert.

Die Aufhebung dieser Massregel wird seinerzeit publicirt werden. Wien, am 30. Decbr. 1878. Der Verwaltungsrath. (26)

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft. Der am 1. Jänner 1879 fällige Coupon der Actien wird:

in Budapest bei der gesellschaftlichen Haupt-Cassa,

in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank,

mit **fl. 4** Oesterreichische Währung in Silber eingelöst.

Der am 1. Jänner 1879 fällige Zinsen-Coupon der Prioritäts-Obligationen wird an denselben Zahlstellen mit **fl. 5** Oesterreichische Währung in Silber ausgezahlt.

Die Rückzahlung der am 1. Juli 1878 verlosten Prioritäts - Partial - Obligationen erfolgt vom 1. Jänner 1879 ab bei den für die Einlösung der Coupons angegebenen Zahlstellen.

Vom 1. Jänner 1879 ab hört jede weitere Verzinsung der am 1. Juli l. J. ausgelosten Prioritäts-Partial-Obligationen auf, und es sind demnach bei ihrer Eincassirung ausser dem Originale der Prioritäts-Partial-Obligation auch alle zugehörigen bis zum 1. Jänner 1879 nicht verfallenen Coupon und Talons mit zurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons, von dem Capital in Abzug gebracht wird. Budapest im December 1878. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1413)

Eutin - Lübecker Eisenbahn - Gesellschaft. Bei der am 28. d. Mts. in Gegenwart zweier Notare erfolgten Ausloosung von 33 Obligationen unserer Prioritäts - Anleihe vom Jahre 1871 sind die nachfolgenden Nummern ausgeloost worden:

Litr. A. No. 15 . . . . . . 3 000 ℳ
„ B. „ 80. 261. 580. 595 . 6 000 „
„ C. „ 156. 175. 246. 404. 525. 995 . . . . . 3 600 „
„ D. „ 245. 247. 474. 895. 907. 1169. 1170. 1709. 2028. 2131. 2345. 2553. 2690. 2796. 3235. 3425. 3427. 3659. 3712. 3740. 3819. 3925 . . . . 6 600 „
Sa. 19 200 ℳ

Die ausgeloosten Obligationen werden am 1. Juli 1879 nach Wahl der Inhaber in Oldenburg bei der Oldenburgischen Landesbank, in Lübeck bei der Commerzbank, in Frankfurt a./Main bei den Herren von Erlanger & Söhne, in Berlin bei den Herren Platho & Wolff eingelöst.

Von den in den ersten fünf Ausloosungen (pro 1873, 1874, 1875, 1876, 1877) gezogenen Nummern sind bis jetzt zur Einlösung nicht präsentirt:

von der ersten Ausloosung:
Litr. D. 3523. 3609.,
von der zweiten Ausloosung:
Litr. D. 2427. 3155. 3385.,
von der dritten Ausloosung;
Litr. D. 3205.,
von der vierten Ausloosung:
Litr. C. 729. 739.,
„ D. 3102.,
von der fünften Ausloosung:
Litr. B. 349.,
„ D. 2328. 3108. 3612.

Alle durch Amortisation bis heute eingelösten Obligationen sammt den dazu gehörigen noch nicht fälligen Coupons nebst Talon sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden. Eutin, den 30. December 1878. Der Verwaltungsrath. (21)

4. Tarifwesen.

Am 1. Januar a. f. kommt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Strecken Eitorf-Giessen und Siegen-Betzdorf der Köln-Mindener Bahn sowie Stationen der Strecke Cabel-Siegen incl. Seitenlinien der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits via Giessen-Frankfurt a. M. — unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 15. Januar 1876 nebst Nachträgen für die Beförderung von Rohproducten zwischen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Nassauischen, Hessischen Ludwigs- etc. Bahnen andererseits — ein neuer Tarif zur Einführung. Derselbe ist zu 1 ℳ bei den Verbandsexpeditionen zu haben. Köln, den 29. December 1878. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (13)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Verbandsverkehre zwischen den Seehafenstationen Lübeck, Brake, Nordenhamm, Bremen, Hamburg und Harburg einerseits und Basel, Strassburg, Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen, Mainz, Frankfurt a. M., Kreuznach und Saarbrücken andererseits treten am 1. Januar 1879 für verschiedene Export- bezw. Import-Artikel ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Der betreffende Tarif nebst Nachtrag I ist bei den Verbands-Güterexpeditionen für 5 ₰ zu haben. — Die in den genannten Tarif nebst Nachtrag I mitaufgenommenen Frachtsätze für Altona, Flensburg, Kiel und Ottensen kommen bis auf Weiteres nicht zur Anwendung. Köln, 29. December 1878. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (14)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Januar 1879 treten zum Verbands-Gütertarife in Kraft:

Nachtrag V zum Heft 1, 4, 5 und 10
„ III „ „ 2
„ II „ „ 3 und 6
„ VI „ „ 7 und 8
„ IV „ „ 9.

Bestimmungen über verlängerte Gültigkeit der Sätze des Ausnahmetarifs 4, regulirte Frachtsätze und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für einige Stationen enthaltend.

Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen. Erfurt, den 23. December 1878. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (15)

Zum Tarife vom 1. October 1874 für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg (K.-M. B. u. B.-H. B.), Harburg etc. einerseits und Stationen der Kaiser Franz-Josefbahn und Böhmischen Westbahn andererseits via Eger bezw. Bodenbach kommt mit 15. Januar 1879 der Nachtrag XIX zur Ausgabe, welcher bei den Verwaltungen der Endbahnen zu erlangen ist. Dresden, am 28. December 1878. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (20)

Der mit dem 1. Januar 1879 im diesseitigen Verwaltungsbereiche in Kraft tretende neue Localtarif für den Personenverkehr ist, wie unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 17. November d. J. noch besonders bemerkt wird, im Druck erschienen und wird auf allen Stationen zur Einsicht ausliegen. Derselbe kann durch unsere Billetverkaufsstellen zu dem Preise von 1 ℳ 50 ₰ bezogen

werden. Dresden, am 29. December 1878. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (19)

Hannoversche Staatsbahn. Zu dem vom 1. Juni d. J. ab gültigen Gütertarif für den Hannover-Rheinischen Verband ist der mit dem 1. Januar k J. in Kraft tretende Nachtrag I herausgegeben, welcher die Einbeziehung neuer Verbandstationen, mit Ermässigungen verbundene Ergänzungen etc. der Tariftabellen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Roheisen von Peine nach Neheim-Hüsten und für Schwerspath von Niedersachswerfen-Ilfeld nach Hamburg (K. M.), Ausnahmetarife für gebrannten Kalk, für Salz und für Holz des Specialtarifs II enthält.

Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 17. December 1878. Königliche Eisenbahn-Direction. (9)

Zum Tarife vom 1. October 1874 für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg (K. M. B.), Harburg etc. einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer, Pilsen-Priesener und Oesterreichischen Staatsbahn andererseits ist der vom 15. Januar 1879 ab giltige Nachtrag XVI erschienen. Exemplare hiervon sind bei den Verwaltungen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, am 28. December 1878. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (11)

Am 1. Januar 1879 tritt Nachtrag II zum Tarife für den Saarbrücken-Sächsischen Güterverkehr in Kraft. Derselbe enthält Tarifsätze für Mügeln und Niedersedlitz und einen Ausnahmetarif für Holz. Dresden, am 28. December 1878. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (10)

Am 1. Januar a. f. kommt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Eisenbahnen andererseits via Giessen-Frankfurt a. M.-Heidelberg bezw. via Köln-Bingerbrück-Mannheim ein neuer Tarif zur Einführung. An demselben Tage treten die nachstehend bezeichneten Tarife und Frachtsätze ausser Wirksamkeit, und zwar:

1. der Ausnahmetarif vom 20. August 1877 für die Beförderung von Holz zwischen Württembergischen und Köln-Mindener Stationen; 2. die Ausnahmetarifsätze vom 19. März resp. 12. December 1877 für Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel ab Hagen nach Esslingen bezw. ab Dortmund nach Heilbronn; 3. der provisorische Tarif für den Köln-Minden-Württembergischen Güterverkehr vom 10. Juni 1878 nebst Nachtrag I sowie die unterm 3. Mai 1878 eingeführten Frachtsätze zwischen Bergisch-Märkischen und Württembergischen Stationen via Giessen.

Soweit jedoch die jetzt bestehenden Tarife niedrigere Frachten ergeben als der neue Tarif, bleiben die ersteren noch bis zum 15. Februar a. f. in Gültigkeit. Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verbandsstationen für 50 ₰ zu haben. Köln, den 28. December 1878. Namens der Verbandsverwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (7)

Die im Bergisch-Märkisch-Köln-Minden-Badischen Verkehre laut Gütertarifs vom 15. October cr. sowie laut Ausnahmetarifs vom selben Tage für die Beförderung von metallurgischen Erzeugnissen bestehenden Tarifsätze für Basel (Badische Bahn) kommen vom 1. Januar a. f. auch für den Verkehr mit der Station Basel der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen zur Anwendung. Köln, den 28. December 1878. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (8)

Zum Norddeutschen Verbands-Güter-Tarife vom 1. Januar 1878 ist der mit dem 1. Januar 1879 in Kraft tretende Nachtrag 4 herausgegeben, welcher die Aufnahme neuer Verband-Stationen, mit Ermässigungen verbundene Aenderungen etc. des Kilometerzeigers und der Stations-Tarif-Tabellen, sowie Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs für Salz von Unna, Werl, Salzkotten etc. und Einführung eines Ausnahme-Tarifs für Holz des Special-Tarifs II enthält. Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, 11. December 1878. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Verwaltungen des Norddeutschen Verbandes. (6)

Am 1. Januar k. J. tritt zum Gütertarife vom 15. October d. J. für den Verkehr zwischen **Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Grossherzoglich Badischen Stationen andererseits** ein Nachtrag (I.) in Kraft, enthaltend Berichtigungen, Abänderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, insbesondere Frachtsätze für die Stationen Bensberg, Bergisch-Gladbach, Dellbrück, Opladen und Schlebusch der Bergisch-Märkischen Bahn. Exemplare sind für 10 ₰ bei den Verbandsstationen zu haben. Köln, den 27. December 1878. Namens der Verbands-Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (2)

Am 1. Januar 1879 treten für den Transport von Salz aller Art im Verkehr zwischen der diesseitigen Station Schöningen einerseits und den Stationen Friesack, Nauen, Neustadt a. D. und Spandau der Berlin-Hamburger Bahn andererseits anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche auf den genannten Stationen zu erfahren sind. Berlin, den 23. December 1878. Das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (1433)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Die Tarifsätze für die Stationen Bremen, Bremerhafen und Geestemünde der Hannoverschen Staatsbahn für den Verkehr mit der Station Berlin der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn bleiben via Wunstorf-Helmstedt im Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbande auch nach dem 1. Januar c. in Kraft. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (1434)

Am 1. Januar f. tritt zum Nachbartarif zwischen der Königlichen Ostbahn und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn vom 1. August cr. ein Nachtrag in Kraft, welcher eine den Transport diverser leicht verderblicher Artikel, wie Milch, Bier, Brod etc. betreffende Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften enthält.

Exemplare des Nachtrags sind durch das Tarifbureau der Königlichen Ostbahn und das Formular-Magazin derBreslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn unentgeltlich zu beziehen. Breslau, den 26. December 1878. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbands-Verwaltungen. (1)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Januar fut. tritt der Nachtrag II zum diesseitigen Local-Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält Abänderungen des Betriebs-Reglements, des Tarifs für Neben- und Ueberfuhrgebühren sowie neue bezw. abgeänderte Frachtsätze und ist durch unsere Expedition zu beziehen. Berlin, den 23. December 1878. Die Direction. (4)

Westdeutscher und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Zu den vom 1. Januar 1879 ab gültigen Seehafen-Ausnahmetarifen ist ein Ergänzungsblatt, gültig von dem gleichen Tage ab, erschienen, welches von den betreffenden Verbands-Expeditionen zu beziehen ist.

Dieses Ergänzungsblatt enthält anderweite Tariftabellen, welche an die Stelle der jenen Ausnahmetarifen beigefügten treten, und durch welche, ausser einigen Berichtigungen von Frachtsätzen, in den Ausnahmetarif II noch die Artikel Farbeholzextract, Gambir, Catechu, Farbehölzer (auch Quercitron) und Naphta aufgenommen, im Ausnahmetarif I die Artikel Käse und condensirte Milch unter die Artikel der Kategorie d. versetzt und die Ausnahmetarife I und II auf den Verkehr mit Stationen der Altona-Kieler und der Oldenburgischen Bahn ausgedehnt werden, sowie ein weiterer Ausnahmetarif III für den Verkehr nach und von Strassburg eingeführt wird. Cassel, am 27. December 1878. Namens der Verbands-Verwaltungen Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (3)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Januar 1879 tritt zum Tarif für vorbezeichneten Verbands-Verkehr der Nachtrag IV. in Kraft, welcher u. A. neue Tarifsätze zwischen Stationen der Berlin-Dresdener Bahn einerseits und der Berlin-Anhaltischen Bahn (Kohlfurt-Falkenberg) und der Cottbus-Grossenhainer Bahn andererseits enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei unseren betreffenden Güter-Expeditionen zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu haben. Berlin, den 27. December 1878. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (25)

Am 1. Januar 1879 wird der IV. Nachtrag zum Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 herausgegeben, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für die Artikel:

Farbholzextract, Felle und Häute, Fische, Gambir, Catechu, Kaffee, Pfeffer, Piment, Cassia, Speck, Taback Roh-, Talg, Thran, Käse, Milch condensirte, Schmalz (Schweinefett), Baumwolle rohe, Farbhölzer, Quercitron, Heringe, Reis, Petroleum und Naphta

im Verkehr zwischen den Seehafenstationen Hamburg (K. M.), Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Harburg einer- und Lindau andererseits.

Derselbe kann bei den betreffenden Verbandsexpeditionen eingesehen bez. von da bezogen werden. Frankfurt a/M., den 28. December 1878. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens des Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbandes. (23)

Am 1. Januar 1879 tritt zu den Local-Güter-Tarifen der unterzeichneten Verwaltungen ein Nachtrag in Kraft, enthaltend Frachtsätze und Bestimmungen für die Ueberführung von Wagenladungsgütern zwischen dem hiesigen Bahnhofe der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und dem Oderthorbahnhofe der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn. Breslau, 28. December 1878. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. (22)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Zu den vom 1. Januar 1879 ab gültigen Seehafen-Ausnahmetarifen ist der 1. Nachtrag, gültig von dem gleichen Tage ab, erschienen, welcher von den betreffenden Verbands-Expeditionen zu beziehen ist.

Dieser Nachtrag enthält Berichtigungen bezüglich der Sätze der Ausnahmetarife

I.—III. Lit. d. bezw. c. nach und von den Stationen der Altona - Kieler Bahn, auch werden durch denselben die Ausnahmetarife II. auf den Verkehr mit den Stationen Heidelberg, Kreuznach, Saarbrücken loco und Saarbrücken trans. ausgedehnt. Cassel, den 30. December 1878. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königl. Direction der Main-Weser Bahn. (27J)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Zum Tarif für den rubricirten Verband vom 1. September c. ist Nachtrag II erschienen, welcher Ergänzungen des Tarifs und Druckfehlerberichtigungen enthält. Näheres ist in den Verbandsexpeditionen zu erfahren, woselbst Nachtragsexemplare à 5 ₰ käuflich zu haben sind. Erfurt, den 15. December 1878. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn - Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1411)

Der nach unserer Bekanntmachung vom 8. März cr. für den Transport von eisernen Brückentheilen in Wagenladungen von mindestens je 10 000 kg zwischen Dortmund B.-M., K.-M. und W., sowie Dorstfeld (Dortmunder Union) einerseits und Warlubien andererseits bis ultimo dieses Jahres im **Ostdeutsch - Rheinischen Verband - Verkehr** in Kraft bestehende Frachtsatz bleibt widerruflich bis zum Schlusse des Jahres 1879 in Gültigkeit. Bromberg, den 17. December 1878. Königl. Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1424 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Januar 1879 neuen Styls ab wird der Artikel „Knochenmehl zum Düngen" für Sendungen in Quantitäten von 5 000 kg und darüber, unter Vorbehalt der jederzeitigen Aufhebung in die vom 1/13. Januar 1878 gültigen provisorischen Ausnahmetarife aufgenommen.

Exemplare des dieserhalb herausgegebenen V. Nachtrages zu den provisorischen Ausnahmetarifen sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 18. December 1878. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1425 J)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Der inzwischen zur Ausgabe gelangte Nachtrag I zu den unter dem Titel:

Deutsche Eisenbahn-Verbände.
Verbands-Güter-Tarif
Theil I.

Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr:

A. Betriebs-Reglement nebst allgemeinen Zusatz-Bestimmungen,
B. Allgemeine Tarif-Vorschriften nebst Güter-Classification

herausgegebenen allgemeinen Bestimmungen, welcher neben anderen Bestimmungen auch die Vorschriften wegen des am 1. Januar 1879 obligatorisch zur Einführung kommenden neuen Eisenbahn-Frachtbrief - Formulars (cfr. Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 30. April d. J.) enthält, wird von unseren sämmtlichen Güter - Expeditionen in üblicher Weise ausgegeben. Auch kann das neue Frachtbrief-Formular selbst von unseren bezeichneten Dienststellen zum Preise von 1 ₰ pro Stück resp. 75 ₰ pro Buch bezogen werden.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wird noch speciell darauf hingewiesen, dass das neue Frachtbrief-Formular für den ganzen Verkehr im Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, also auch für den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn und den Niederlanden von dem angegebenen Zeitpunkt ab ausschliesslich zur Verwendung gelangt. Berlin, den 23. December 1878. Die Direction. (1431)

Niedersächsisch - Ostdeutscher Verband-Gütertarif. Vom 1. Januar 1879 ab treten im Ausnahmetarif B für Holz des Specialtarifs II für den Verkehr zwischen Posen O. S. E. und M. P. E. und den Stationen der Berliner Nordbahn, Hinterpommerschen und Berlin-Stettiner Eisenbahn einerseits und den im rubricirten Verbandtarif, in den Tariftabellen aufgeführten Stationen westlich Berlin andererseits, directe, zum Theil ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Diese Frachtsätze sind auf den Verbandsstationen zu erfahren. Bromberg, den 17. December 1878. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1406 J)

5. Submissions-Resultate.

Badische Staatsbahn. Submission vom 16. December 1878.

No.	Submittenten	Stahllaschen für 129 mm hohe Schienen	Stahllaschen für 102 mm hohe Schienen	Laschenschraub. für 129 mm hohe Schienen	Laschenschraub. für 102 mm hohe Schienen	Unterlagsplatten 129 mm für schwebende Stösse	Unterlagsplatten 129 mm auf Zwischenschwellen	Unterlagsplatten 102 mm für schwebende Stösse	Kloben
		Preis pro 100 kg in Mark							
1	Wendel & Cie. in Hayange								
	franco Kehl	.	.	20.35	23.85	13.55	13.55	13.55	18.85
	franco Mannheim	.	.	20.47	23.97	13.67	13.67	13.67	19.97
	franco Karlsruhe	.	.	20.55	24.05	13.75	13.75	13.75	20.05
2	Funke & Hück in Hagen franco Mannheim	.	.	21.30	.	.	.	.	.
3	Rheinische Stahlwerke in Ruhrort franco Mannheim	12.30	12.30	.	.	.	.	.	.
4	Brückmann in Dortmund	14.30	14.30	33.33	33.33	.	.	.	.
5	Hetzler, Kolb & Karcher in Böckingen	.	.	.	.	13.60	13.60	13.60	.
6	Actiengesellschaft Eisen- und Stahlwerke in Osnabrück	14.26	.	.	.	.	.	.	.
7	Seissenschmidt in Plettenberg								
	franco Mannheim	.	.	21.50	.	.	.	.	.
	franco Karlsruhe	.	.	21.70	.	.	.	.	.
	franco Mannheim	.	.	.	22.10	.	.	.	.
	franco Karlsruhe	.	.	.	22.30	.	.	.	.
8	Gewerkschaft Quind in Quind	.	.	.	.	13.20	.	.	.
9	Union, Actiengesellschaft in Dortmund								
	franco Mannheim	13.24	13.24	.	.	13.74	13.74	13.74	.
	franco Karlsruhe	13.46	13.46	.	.	13.96	13.96	13.96	.
10	Bochumer Verein in Bochum franco Mannheim	13.32	13.32	.	.	.	.	.	.
11	Hagen-Grünthaler Eisenwerke in Hagen	.	.	24.68[4]	25.79[5]	.	.	.	20.68[3]
12	Englerth & Cünzer in Eschweiler	.	.	.	.	14.—	14.—	14.—	.
13	Roth & Schüler in St. Johann	.	.	19.98	21.75	.	.	.	16.80
14	Andreas Koch in Altona	.	.	22.10	22.75	.	.	.	18.32
15	Hetzler, Kolb & Karcher in Böckingen	.	.	20.95	20.95	.	.	.	17.40
16	Phönix, Actiengesellschaft in Laar	13.20	.	.	.	12.90	12.90	.	.
17	Erbacher Fabrik bei Homburg	.	.	20.10	20.10	.	.	.	17.20
18	Schrör & Cie. in Münster	.	.	.	.	.	.	.	17.88[1]) 18.38[2]) 18.88[3]) 19.38[4])
19	Hörder Bergwerks- u. Hüttenverein in Hörde	13.20	13.20	.	.	13.15	13.15	13.45	.
20	Otto Asbeck in Hagen	.	.	.	.	.	.	.	18.80
21	Siegrheinischer Bergwerksverein, Friedrich - Wilhelmshütte bei Troisdorf	.	.	.	.	13.20	13.20	.	.
22	Luxemburger Bergwerks- und Saarbrücker Eisenhütten-Actiengesellsch. in Burbach	.	.	.	.	12.64	12.64	.	.
23	Beyersmann in Hagen	.	.	21.80	25.60	.	.	.	18.55
24	August Flender in Düsseldorf	.	.	23.—	23.—	.	.	.	.
25	Stehmann & Co. in Hagen	.	.	25.40	.	.	.	.	.
26	Wilhelm Peters in Kügelhausen	.	.	.	.	.	.	.	18.94
27	Josef Hablitzel in Stockach	.	.	30.—	30.—	.	.	.	.
28	Gutehoffnungshütte, Actienverein in Oberhausen	13.15	.	.	.	13.15	13.15	.	.

[1]) Bis März lieferbar 100 000 Stück; [2]) bis April lieferbar 100 000 Stück; [3]) bis Mai lieferbar 100 000 Stück; [4]) bis Juni lieferbar 100 000 Stück.

6. Submissionen.

Lieferung von Telegraphenstangen. Die Lieferung von 652 Stück kiefernen Telegraphenstangen soll im Submissionswege unter Vorbehalt der Auswahl unter den Concurrenten vergeben werden. Blanquets mit Lieferungsbedingungen werden im Hauptbureau der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staats-

eisenbahnen ausgegeben. Bezügliche Offerten, an welche die Concurrenten bis zum 25. Januar 1879 gebunden bleiben, sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift „Stangenlieferungs-Angebot" versehen bis zum 15. Januar 1879 Vormittags 10 Uhr an unterzeichnete Stelle einzusenden. Dresden, am 24. December 1878. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (12)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

300 t Stahlschienen mit Laschen, Bolzen u. Hacknägeln (Bedingungsheft 143/4);
43 Gussstahlherzstücke (Bedingungsheft 142/3);
6 000 eichenen Bahnschwellen und eichenes Weichenholz für 21 Weichen (Bedingungsheft 141/2),

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Jedes der Bedingungshefte ist gegen portofreie Einreichung von 2 M vom Oberingenieur in Amsterdam (O. Z. Voorburgwal K. No. 145) zu beziehen, wo die versiegelten Offerten bis spätestens 13. Januar 1879 um 12 Uhr portofrei einzureichen sind; dieselben werden am selben Tage in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten im Bureaulocal O. Z. Voorburgwal K. No. 131 Nachmittags 1½ Uhr eröffnet. Die Betriebsdirection. (5 H.)

Die Lieferung verschiedener, im Laufe des Jahres 1879 für die Werkstätten der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Ersatzstücke als:

1. Walzeisen, 2. Weissblech, Draht, Drahtgewebe, Nieten, Nägel, Stifte, Schliessen, Schrauben, 3. Werkzeuge, Ersatzstücke, 4. Dochte, Oelkissen, Sand- u. Schmiergelpapier, Filz, Pappe, 5. Bremspfähle, Holzkohlen, hölz. Rechen, Hammerstiele, Hefte, Putzwolle, 6. Droguen, 7. Leder-, 8. Bürstenbinder-, 9. Web-, 10. Seiler-, 11. Glas- und 12. Gummiwaaren

soll vergeben werden und wird hiermit öffentlich ausgeschrieben.

Die der Anlieferung zu Grunde gelegten Bedingungen sind nebst den in zwölf Verzeichnissen (s. oben) enthaltenen Bedarfsnachweisen bei der unterzeichneten Stelle einzusehen, auch gegen Entrichtung von je 20 ₰ daselbst zu entnehmen. Abzugebende Lieferungsanerbieten, welche verschlossen und mit entsprechender Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von . . . für 1879" versehen sein müssen, werden postfrei bis 18. Januar 1879, spätestens 9 Uhr Vormittags entgegengenommen.

An demselben Tag wird im Sitzungszimmer des Personenbahnhofs zu Chemnitz bei Anwesenheit etwa erschienener Bewerber die Eröffnung der eingegangenen Angebote erfolgen. Chemnitz, am 30. December 1878. Maschinenhauptverwaltung der Königl. Sächs. Staats-Eisenbahnen. (24 J)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Lieferung von 70 000 Stück gewöhnlicher kieferner Bahnschwellen und 3 820 Stück kieferner Weichen- und Herzstückschwellen soll im Wege der Submission im Ganzen oder getheilt vergeben werden.

Offerten sind bis zum 15. Januar 1879 frankirt an uns einzusenden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Submissions-Formulare können von unserem technischen Büreau hierselbst kostenfrei bezogen werden. Berlin, den 28. December 1878. Die Direction. (28)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Die pro 1879 erforderlichen Oberbau-Materialien und zwar:

1. 7 900 Stück Bessemerstahl - Schienen, 131 mm hoch, 7,5 m lang,
2. 800 Stück Bessemerstahl - Schienen, 123,75 mm hoch, 6,59 m lang,
3. 400 Stück Bessemerstahl - Schienen, 104,5 mm hoch, 5,65 m lang, 200 Stück Bessemerstahl - Schienen, 104,5 mm hoch, 4,71 m lang,
4. 26 600 lfd. m Oberbau nach dem System Hilf,
5. 32 000 Stück eiserne Querschwellen aus gewalztem Blech

sollen im Submissionswege ganz oder theilweise vergeben werden.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem technischen Bureau zur Einsicht aus und können auch gegen Erlegung von 50 ₰ für jede Ausschreibung durch unsere Registratur bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und portofrei bis zum 10. Januar 1879 an uns einzusenden. Schwerin, den 22. December 1878. Die Direction. (1422)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1879 erforderlichen 76 300 Stück kiefernen Querschwellen soll im Submissionswege ganz oder theilweise vergeben werden.

Die Bedingungen liegen in unserer Registratur zur Einsicht aus und können auch gegen Einsendung von 30 ₰ durch dieselbe bezogen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt bis zum 10. Januar 1879 bei uns einzureichen. Schwerin, den 22. December 1878. Die Direction. (1423)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

[Z]usammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat November 1878.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
			Befördert wurden				Die Einnahme betrug							
			Personen		Güter		pro Monat November						bis ult. November	
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat November	Betriebslänge ultimo Novbr.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.	i. Pers.-Verkehr im Ganzen	i. Pers.-Verkehr pro Klm.	im Güterverk. im Ganzen	im Güterverk. pro Klm.	in Summa incl. Extraordinarien im Ganzen	in Summa incl. Extraordinarien pro Klm.	in Summa im Ganzen	in Summa pro Klm.
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
I. Staatsbahnen.														
[Fran]kfurt-Bebraer Eisenbahn . .	1878	502,00	332 742	672	176 825	356	294 760	595	871 100	1 752	1 228 980	2 448	13 797 870	27 486
gegen	1877	—	— 3 156	— 6	— 9 947	— 20	+ 3 050	+ 6	— 67 539	— 135	— 61 151	— 122	+ 506 886	+1010
[Hann]oversche Eisenbahn . . .	1878	873,43	372 892	430	491 632	563	618 000	713	1 926 000	2 205	2 693 357	3 083	29 692 391	33 995
gegen	1877	—	— 23 458	— 27	— 68 951	— 79	— 38 879	— 44	—270 138	— 309	—325 517	— 373	— 221 727	— 254
[...]-Weser-Eisenbahn	1878	198,79	107 917	543	96 609	486	147 198	740	364 714	1 835	514 242	2 587	6 640 460	33 407
gegen	1877	—	— 5 458	— 27	— 7 002	— 35	— 7 389	— 38	— 26 312	— 132	— 82 147	— 413	— 458 137	—2305
[Tan]uische Eisenbahn	1878	275,76	295 036	1 070	105 055	381	169 026	613	236 415	857	438 441	1 587	5 693 573	21 848
gegen	1877	+ 18,03	— 1 091	— 79	— 991	— 30	— 229	— 44	— 9 701	— 98	— 10 460	— 152	-- 265 391	—1244
[Nied]erschlesisch-Märk. Eisenbahn	1878	925,61	447 003	483	419 337	457	552 508	597	2 407 971	2 626	3 204 804	3 462	34 477 390	37 248
gegen	1877	+ 88,59	+ 21 543	— 29	+ 4 270	— 47	+ 4 317	— 63	— 307 819	— 672	— 317 934	— 781	- 1367876	-10723
[Ostba]hn	1878	1 950,00	410 428	219	204 165	109	923 195	492	1 733 635	922	2 770 622	1 421	36 358 731	21 907
gegen	1877	+ 415,51	+ 35 475	— 26	— 41 736	— 51	+ 67 343	— 68	— 544 318	— 563	— 573 325	— 758	— 757 137	—2842
[Osnab]rücker Eisenbahn	1878	237,92	228 850	1 068	438 141	1 842	131 260	613	578 895	2 433	824 705	3 466	8 713 117	40 458
gegen	1877	+ 56,23	+ 15 124	— 284	— 4 453	— 594	+ 12 467	— 139	— 10 865	— 813	— 8 979	—1122	— 22 223	—7620
[...]ersleben-Hettstedt	1878	6,60	—	—	10 416	1 578	—	—	12 287	1 862	12 287	1 862	131 921	19 988
gegen	1877	—	—	—	— 225	— 34	—	—	— 289	— 43	— 289	— 43	+ 25 555	+3369
[West]fälische Eisenbahn	1878	504,11	126 357	251	214 527	425	136 478	271	685 000	1 359	878 578	1 733	8 948 175	18 041
gegen	1877	+ 76,21	+ 8 845	— 24	+ 11 800	— 49	+ 12 450	— 19	+ 24 066	— 186	+ 38 702	— 219	+ 270 581	—2045
[Wilhe]lmshaven-Oldenburger Eisb.	1878	52,37	30 535	583	20 292	387	25 661	490	22 539	430	48 200	920	613 710	11 719
gegen	1877	—	— 2 905	— 56	— 15 204	— 291	— 1 534	— 29	— 16 181	— 309	- 17 715	— 338	— 87 935	—1679
[Säch]s. Staats - Eisenbahn . .	1878	1 880,63	1 421 949	765	739 399	393	1 359 132	732	3 182 988	1 693	4 595 269	2 443	51 724 387	27 526
gegen	1877	+ 2,20	— 46 299	— 26	— 16 360	— 9	— 22 584	— 13	— 189 681	— 102	— 230 611	— 126	—1486719	—1928
[Würt]tembergische Staats-Eisenb.	1878	1 377,75	824 168	598	262 139	190	694 766	504	1 966 275	1 428	3 010 155	2 185	28 953 648	21 638
gegen	1877	+ 73,26	— 5 649	— 38	— 35 423	— 38	— 13 473	— 39	— 26 546	— 99	— 4 057	— 125	— 699 215	—1093
[Badi]sche Staats-Eisenbahnen . .	1878	1 192,90	590 876	499	286 196	240	759 865	641	1 407 832	1 180	2 294 751	1 924	25 327 118	21 291
gegen	1877	+ 11,82	— 20 345	— 22	— 10 216	— 11	— 9 802	— 15	— 29 390	— 37	— 142 284	— 139	—1652001	—1552
[Main]-Neckar-Eisenbahn	1878	87,50	182 320	2 083	50 355	575	146 545	1 675	185 348	2 118	334 393	3 822	4 186 965	47 851
gegen	1877	—	+ 1 900	+ 21	+ 485	+ 5	+ 913	+ 11	+ 804	+ 9	+ 2 125	+ 25	— 2 618	— 30
[Olden]burgische Staats-Eisenbahn	1878	290,25	104 759	361	46 904	162	96 020	331	114 758	395	210 778	726	2 703 872	9 316
gegen	1877	—	— 3 282	— 11	— 13 972	— 48	— 3 614	— 12	— 19 230	— 67	— 22 844	— 79	— 105 400	— 363
[Elsas]s-Lothringische Eisenbahn .	1878	1 123,18	660 800	588	451 000	402	620 600	553	1 831 100	1 630	2 603 200	2 318	29 065 150	26 161
gegen	1877	+ 124,00	+ 3 845	— 70	+ 3 557	— 46	+ 14 418	— 54	— 2 595	— 200	— 12 532	— 275	+ 291 951	—4287
[Ober]hessische Eisenbahn . . .	1878	176,00	39 327	223	16 005	91	32 109	182	42 418	241	74 959	425	854 827	4 857
gegen	1877	—	— 3 244	— 19	+ 935	+ 5	— 3 452	— 20	— 690	— 4	— 4 491	— 26	— 47 286	—1269
[...]n-Langwedeler Eisenbahn .	1878	97,78	9 893	101	10 258	105	14 663	150	67 160	687	81 823	837	892 229	9 125
gegen	1877	—	1 859	— 19	— 4 528	— 46	— 2 203	— 22	— 13 580	— 139	— 15 783	— 161	— 99 976	—1022
Summa	1878	11 752,58	—	—	—	—	—	—	—	—	25 819 544	2 210	288775534	25 429
gegen	1877	+ 865,85	—	—	—	—	—	—	—	—	—1764228	— 325	—6178668	—2303
II. Privatbahnen.														
[U]nt. Staatsverwaltung stehend.														
[...]n-Dresdener Eisenbahn . .	1878	174,00	40 087	230	23 512	135	54 019	310	121 725	700	185 504	1 066	2 185 931	12 563
gegen	1877	—	+ 2 069	+ 12	— 4 747	— 27	— 4 113	— 24	— 22 877	— 131	— 28 276	— 162	— 485 942	—2793
[Be]rg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1878	1 163,19	1 002 770	903	1 323 840	1 138	804 557	724	3 678 566	3 162	4 803 923	4 130	50 464 054	43 384
gegen	1877	—	— 82 788	— 74	+ 34 215	+ 29	— 6 837	— 6	+ 15 808	+ 13	+ 8 971	+ 8	+ 531 491	+ 223
[R]uhr-Sieg-Eisenbahn	1878	134,14	50 081	373	192 100	1 432	38 992	291	482 063	3 594	545 655	4 068	5 650 279	42 122
gegen	1877	—	— 8 690	— 65	— 698	— 5	— 4 072	— 30	— 628	— 5	— 4 700	— 35	— 13 705	— 102
[...]-Sorau-Gubener Eisenbahn	1878	294,60	74 892	254	83 885	285	80 690	274	379 440	1 288	474 904	1 612	5 150 928	17 485
gegen	1877	—	— 8 404	— 29	+ 12 004	+ 41	+ 1 451	+ 5	+ 41 231	+ 140	+ 42 422	+ 144	+ 658 150	+2235
Hinter-[p]ommersche Eisenbahn a. Stargard-Cöslin-Colberger	1878	172,50	41 597	243	20 892	121	62 005	362	107 890	625	185 570	1 076	2 338 642	13 557
gegen	1877	—	+ 1 820	+ 11	— 756	— 4	— 4 498	— 27	— 15 200	— 89	— 4 672	— 27	+ 58 863	+ 341
Hinter-[p]ommersche Eisenbahn b. Cöslin-Danziger	1878	198,29	55 687	281	12 508	63	53 652	271	56 991	289	128 129	646	1 656 154	8 352
gegen	1877	—	+ 1 532	+ 8	— 110	— 1	— 1 993	— 10	— 8 976	— 46	+ 6 228	+ 31	+ 71 358	+ 360
[...]ster-Enscheder Bahn . . .	1878	56,46	13 653	242	5 115	91	8 635	153	12 390	219	24 721	438	277 323	4 912
gegen	1877	—	+ 36	+ 1	+ 1 026	+ 19	— 120	— 2	+ 2 771	+ 49	+ 3 930	+ 70	+ 34 008	+ 602
[O]berschlesische Eisenbahn . .	1878	825,28	330 326	433	716 475	868	328 592	431	2 573 536	3 118	3 192 541	3 868	31 332 631	38 004
gegen	1877	+ 1,31	— 17 208	— 23	— 16 809	— 22	— 7 184	— 9	— 40 496	— 54	— 61 798	— 82	—1615683	—2091
[Z]weigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1878	102,38	—	—	136 269	1 331	—	—	50 129	490	51 828	507	549 626	5 368
gegen	1877	—	—	—	— 376	— 4	—	—	+ 1 126	+ 11	+ 849	+ 9	+ 8 206	+ 80
[B]reslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1878	211,19	62 134	297	109 432	518	94 190	450	477 861	2 263	613 828	2 907	5 923 018	28 134
gegen	1877	+ 2,11	— 3 544	— 17	— 8 228	+ 34	— 1 395	— 7	+ 36 245	+ 151	+ 24 479	+ 88	— 268 427	—1479
[B]reslau-Mittelwalder Eisenb. .	1878	291,64	108 028	370	98 609	338	96 871	332	279 045	957	412 192	1 413	4 171 869	14 305
gegen	1877	—	— 10 419	— 36	+ 11 858	+ 41	— 7 535	— 26	+ 36 090	+ 124	+ 24 237	+ 83	+ 264 809	+ 908
[O]ppeln - Gr.-Strehlitz - Morgen-[ro]ther Eisenbahn	1878	32,43	2 614	81	996	31	1 977	61	2 560	79	5 737	177	11 870	2 005
[St]argardt-Posener Eisenbahn .	1877	172,24	34 732	202	49 134	285	51 516	299	203 123	1 179	294 739	1 711	3 170 385	18 407
gegen	1878	—	— 4 849	+ 28	— 4 992	— 29	3 328	— 19	— 18 568	— 108	— 24 723	— 143	— 304 245	—1766
[Rhe]in-Nahe-Eisenbahn	1878	120,60	90 780	753	58 273	483	78 640	652	188 806	1 566	284 141	2 356	3 319 177	27 522
gegen	1877	—	+ 2 639	+ 22	— 4 435	— 37	+ 11 488	+ 95	+ 18 548	+ 154	+ 26 616	+ 220	+ 30 323	+ 251
[Alte]nburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1878	25,58	16 257	636	41 428	1 620	6 379	249	42 622	1 666	49 145	1 921	540 029	21 111
gegen	1877	—	— 1 015	— 39	+ 3 259	+ 128	— 336	— 14	+ 1 758	+ 69	+ 1 400	+ 55	— 25 226	— 987

1.	2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Summa incl. Extraord.	14. pro km	15. in Sum
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1878	27,76	11 539	416	15 554	560	4 936	178	19 601	706	24 606	886	264
	gegen	1877	—	− 813	− 29	+ 1 551	+ 56	− 226	− 8	+ 2 055	+ 74	+ 1 833	+ 66	− 13
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn .	1878	26,73	20 174	755	13 429	502	11 852	443	24 902	932	36 887	1 380	432
	gegen	1877	—	− 1 968	− 73	− 19	− 1	− 408	− 16	− 107	− 4	− 470	− 18	+ 5
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1878	12,23	4 475	366	29 573	2 418	1 324	108	22 425	1 997	25 794	2 109	346
	gegen	1877	—	+ 461	+ 38	− 1 198	− 98	+ 124	+ 10	− 18 458	−1510	18 327	−1499	− 72
	Summa	1878	4 041,24	—	—	—	—	—	—	—	—	11 339 844	2 806	117785
	gegen	1877	+ 35,85	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 3 736	− 24	−1124
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn .	1878	31,98	14 603	614	46 322	1 448	3 731	157	38 595	1 207	43 586	1 363	451
	gegen	1877	—	− 6 869	− 57	+ 10 269	+ 321	− 61	+ 38	+ 4 686	+ 147	+ 5 528	+ 173	+ 23
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1878	288,01	146 440	508	61 801	215	161 436	561	303 848	1 055	477 274	1 657	5 665
	gegen	1877	—	− 15 384	− 54	− 13 583	− 47	− 19 038	− 66	− 12 475	− 43	− 36 863	− 128	− 273
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn .	1878	23,11	6 980	302	1 593	69	4 037	175	3 966	172	8 158	353	94
	gegen	1877	—	− 259	− 11	− 387	− 17	− 416	− 18	− 1 015	− 44	− 1 276	− 55	− 10
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn . . .	1878	431,27	190 477	442	193 548	449	319 000	740	795 360	1 844	1 164 360	2 700	13 330
	gegen	1877	—	+ 3 341	+ 8	− 6 919	− 16	+ 12 526	+ 29	− 52 206	− 121	− 39 680	− 92	− 322
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn . . .	1878	327,35	108 182	330	100 235	306	93 467	286	390 357	1 192	512 936	1 567	5 289
	gegen	1877	—	− 4 814	− 15	+ 7 980	+ 24	− 4 996	− 15	− 40 686	− 125	− 42 609	− 130	− 262
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn . .	1878	440,63	129 980	295	95 822	217	235 752	535	1 032 279	2 343	1 288 889	2 925	14 604
	gegen	1877	—	− 16 455	− 37	− 49 896	− 114	− 14 673	− 33	− 423 483	− 961	− 499 821	−1134	−12465
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1878	259,56	268 579	1 035	137 169	528	304 384	1 173	547 673	2 110	852 057	3 283	10 230
	gegen	1877	—	+ 6 756	+ 26	− 6 332	− 25	− 3 882	− 15	− 144 247	− 555	− 148 129	− 570	− 434
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1878	346,38	158 075	456	98 306	284	222 735	643	519 174	1 501	752 913	2 177	8 782
	nebst Zweigbahnen gegen	1877	—	− 14 464	− 42	− 20 019	− 58	− 25 164	− 73	− 80 703	− 234	− 96 645	− 280	− 827
	b. Vorpommersche Zweigbahn .	1878	236,97	65 079	283	23 434	99	85 440	372	104 187	440	192 638	813	2 490
	gegen	1877	—	− 4 424	− 20	− 2 133	− 9	− 13 836	− 60	− 16 328	− 69	− 27 638	− 117	− 293
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1878	602,69	173 172	291	207 233	344	200 400	336	798 753	1 325	1 040 215	1 726	10 157
	gegen	1877	+ 1,36	− 15 276	− 25	+ 13 383	+ 22	− 16 800	− 29	+ 35 701	+ 56	+ 19 862	+ 29	+ 592
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn .	1878	55,50	15 192	274	8 149	147	10 683	192	22 055	397	35 285	635	376
	gegen	1877	—	+ 1 923	+ 35	+ 445	+ 8	+ 306	+ 5	+ 627	+ 11	+ 1 171	+ 20	+ 31
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1878	152,00	31 381	206	47 060	310	30 993	204	135 227	890	166 220	1 094	1 513
	gegen	1877	—	− 4 297	− 29	+ 3 634	+ 24	+ 1 909	+ 13	+ 16 650	+ 110	+ 18 559	+ 123	+ 167
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1878	41,69	41 599	998	5 797	139	10 596	254	6 160	148	18 385	441	182
	gegen	1877	—	+ 3 152	+ 76	− 457	− 11	+ 428	+ 10	− 565	− 13	− 909	− 22	− 10
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1878	96,08	29 031	302	29 509	307	15 232	159	40 686	423	63 323	659	650
	gegen	1877	—	− 286	− 3	+ 8 893	+ 92	− 695	− 7	+ 8 886	+ 92	+ 10 528	+ 109	+ 136
14	Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn	1878	33,40	18 970	568	6 594	197	14 050	421	15 491	464	29 983	898	293
	gegen	1877	—	+ 2 796	+ 84	+ 1 310	+ 39	+ 2 833	+ 85	+ 1 703	+ 51	+ 4 255	+ 127	− 20
15	Hannover-Altenbekener Eisenb. .	1878	290,65	91 548	315	138 719	477	65 537	226	405 871	1 396	471 408	1 622	5 094
	gegen	1877	—	− 4 129	− 14	− 19 733	− 68	− 2 682	− 9	− 78 725	− 271	− 81 407	− 280	− 48
16	Homburger Eisenbahn	1878	18,06	64 912	3 606	4 293	239	22 552	1 253	8 141	452	31 893	1 772	498
	gegen	1877	—	− 7 779	− 432	− 41	− 2	− 2 628	− 146	− 235	− 13	− 2 863	− 159	− 9
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn . .	1878	435,01	269 222	657	690 579	1 588	384 619	938	1 537 310	3 534	2 097 846	4 823	22 648
	gegen	1877	+ 37,05	+ 7 538	− 56	+ 4 723	− 135	+ 21 589	− 51	+ 24 373	− 268	+ 52 992	− 315	+ 911
	b. Köln-Giessener Eisenbahn . .	1878	184,16	102 522	557	239 393	1 300	78 909	428	591 820	3 214	723 005	3 926	7 963
	gegen	1877	—	− 3 676	—	+ 10 266	+ 56	− 2 092	− 12	+ 6 572	+ 36	− 2 340	− 13	+ 342
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn .	1878	466,76	149 193	321	202 853	435	231 020	497	999 233	2 141	1 282 753	2 748	14 366
	gegen	1877	—	+ 2 457	+ 5	− 48 660	− 104	+ 2 764	+ 5	− 171 205	− 367	− 177 229	− 380	+ 592
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1878	111,00	55 835	503	54 803	494	67 608	609	195 516	1 761	290 124	2 613	3 147
	gegen	1877	—	+ 1 233	+ 11	+ 5 159	+ 47	+ 1 718	+ 15	+ 15 674	+ 141	+ 18 543	+ 166	+ 121
19	Märkisch-Posener Eisenbahn . .	1878	271,90	50 030	184	52 323	192	96 063	353	188 321	692	286 640	1 053	3 025
	gegen	1877	—	− 3 986	− 15	+ 659	+ 2	− 1 308	− 5	+ 3 202	+ 11	+ 1 142	+ 3	+ 71
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1878	983,80	435 795	443	374 854	381	643 014	654	1 916 470	1 948	2 559 484	2 602	28 334
	gegen	1877	—	− 9 376	− 10	− 53 805	− 55	− 12 055	− 12	− 373 415	− 380	− 385 470	− 392	− 503
	b. Vienenburg-Grauhof	1878	11,28	3 810	338	36 602	3 245	1 892	168	17 867	1 584	19 759	1 752	224 31
	gegen	1877	—	− 351	− 31	− 5 764	− 511	− 186	− 16	− 1 734	− 154	− 1 920	− 170	+ 18 74
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn .	1878	143,03	17 806	124	24 102	169	24 682	173	112 022	783	141 407	989	1 491 44
	gegen	1877	—	+ 991	+ 6	+ 10 674	+ 75	+ 5 379	+ 38	+ 22 265	+ 155	+ 30 888	+ 216	+ 860 58
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb. . .	1878	78,28	19 391	248	25 576	336	20 600	263	62 046	815	87 846	1 122	835 41
	gegen	1877	—	− 996	− 12	+ 5 227	+ 69	− 1 920	− 25	+ 9 307	+ 123	+ 8 116	+ 103	+ 10 17
23	Oberlausitzer Eisenbahn: a. Kohlfurt-Falkenberg	1878	148,00	19 896	134	15 612	105	16 760	113	46 400	314	63 160	427	641 30
	gegen	1877	—	− 233	− 2	− 2 660	− 18	+ 4 569	+ 31	− 10 587	− 71	− 6 018	− 40	+ 12 56
	b. Ruhland-Lauchh. .	1878	7,50	1 701	227	1 663	222	315	42	1 455	194	1 770	236	21 07
	gegen	1877	—	− 732	− 97	− 464	− 61	− 72	− 9	− 742	− 99	− 814	− 108	− 5 43
24	Oels-Gnesener Eisenbahn . . .	1878	159,71	21 363	134	12 662	79	22 762	142	45 635	286	81 101	508	877 61
	gegen	1877	—	− 5 447	− 34	+ 632	+ 4	− 1 103	− 7	+ 477	+ 3	+ 1 708	+ 11	+ 63 16
25	Ostpreussische Südbahn	1878	243,00	49 839	205	61 654	254	70 394	290	354 104	1 457	433 920	1 786	5 643 34
	gegen	1877	—	− 481	− 2	− 12 841	− 52	+ 5 526	+ 23	− 209 594	− 863	− 210 251	− 865	− 449 86
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn .	1878	202,10	20 691	102	27 554	136	28 890	143	107 088	530	148 648	736	1 428 98
	gegen	1877	—	− 4 551	− 23	+ 3 097	+ 15	+ 85	—	+ 10 251	+ 51	+ 13 871	+ 69	+ 255 49
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn . .	1878	318,10	74 574	253	176 107	554	93 760	319	733 480	2 306	897 240	2 821	8 438 81
	gegen	1877	+ 0,80	− 2 950	− 11	+ 17 648	+ 55	− 3 905	− 13	+ 67 028	+ 206	+ 63 123	+ 192	+ 421 15
28	a. Rheinische Eisenbahn	1878	1 017,89	786 300	871	745 500	732	769 000	852	2 611 000	2 565	3 380 000	3 321	34 943 00
	gegen	1877	+ 32,78	+ 4 679	− 36	+ 14 672	− 25	+ 26 260	− 45	+ 39 967	− 98	+ 66 227	− 111	+ 568 78
	b. Call-Trierer Eisenbahn . . .	1878	118,16	27 900	236	29 100	246	40 750	345	108 000	914	148 750	1 259	1 555 55
	gegen	1877	—	− 1 986	− 17	+ 1 140	+ 9	− 4 993	− 42	+ 10 315	+ 87	+ 5 322	+ 45	+ 39 90
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1878	52,77	14 251	270	12 568	238	8 817	167	21 419	406	32 458	615	308 61
	gegen	1877	—	+ 1 115	+ 21	+ 2 783	+ 53	+ 423	+ 8	+ 1 589	+ 30	+ 2 012	+ 38	− 8 65
30	Schleswigsche Eisenbahn . . .	1878	229,80	52 783	230	19 335	84	68 132	296	139 041	605	212 850	926	2 423 99
	gegen	1877	—	− 2 943	− 12	− 2 878	− 14	− 7 856	− 35	+ 8 855	+ 39	− 1 790	− 8	− 168 85

2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Sum. incl. Extraord.	14. pro km	15. in Summa	16. pro km
a. Stammbahn . . .	1878	317,81	268 418	845	177 744	559	307 649	968	810 201	2 549	1 131 562	3 560	12 645 668	39 790
gegen	1877	—	+ 6 798	— 21	+ 6 604	+ 21	+ 10 713	+ 34	+ 3 300	+ 10	+ 14 033	+ 44	— 654 924	—2061
b. Dietendorf-Arnstadt	1878	10,13	8 344	824	5 874	580	4 114	406	10 109	998	14 902	1 471	169 677	16 750
gegen	1877	—	— 134	— 13	+ 1 415	+ 140	— 53	— 5	+ 1 306	+ 129	+ 1 102	+ 109	+ 25 255	+2493
c. Gotha-Leinefelde .	1878	67,13	30 576	455	17 724	264	19 031	283	48 316	720	68 647	1 023	752 101	11 204
gegen	1877	—	— 2 574	— 39	+ 1 607	+ 24	— 1 805	— 27	+ 360	— 5	— 2 086	+ 31	— 9 925	— 147
d. Gera-Eichicht . .	1878	77,00	30 089	391	20 876	271	20 224	263	49 099	638	70 887	921	847 647	11 008
gegen	1877	—	— 15 689	— 204	+ 1 662	+ 21	— 1 433	— 18	+ 1 461	+ 19	+ 59	+ 1	— 32 117	— 418
Insterburger Eisenbahn . .	1878	53,93	11 207	208	6 296	117	17 327	321	19 002	352	39 307	728	497 014	9 216
gegen	1877	—	+ 845	+ 16	+ 499	+ 10	+ 714	+ 13	+ 1 331	+ 24	+ 2 535	+ 46	+ 9 572	+ 178
olsteinische Eisenbahn . .	1878	78,50	14 016	179	5 785	74	9 878	126	14 001	178	24 367	310	296 184	3 773
gegen	1877	—	+ 1 202	+ 16	+ 1 607	+ 21	— 2 474	— 31	— 1 772	— 23	+ 3 758	— 48	+ 193 981	— 534
a. nicht garant. Linien	1878	375,00	315 743	842	212 396	566	287 409	766	615 674	1 642	929 836	2 479	10 214 568	27 239
gegen	1877	—	— 13 331	— 36	+ 4 646	— 13	— 20 434	— 54	— 27 313	— 73	— 50 866	— 136	— 442 560	—4531
b. garantirte Linien .	1878	180,00	101 547	564	75 902	422	49 395	274	73 554	409	128 219	712	1 371 701	7 621
gegen	1877	—	— 3 252	— 18	— 13 214	— 73	— 4 732	— 27	— 12 078	— 67	— 17 371	— 97	— 169 055	+ 939
enburgische Eisenbahn . .	1878	321,57	73 789	229	30 018	93	129 885	404	185 655	577	328 202	1 020	4 074 703	12 671
gegen	1877	—	+ 2 276	— 8	— 3 572	— 11	— 4 107	— 13	— 34 892	— 109	— 38 906	— 122	+ 20 855	+ 65
isenbahn	1878	74,80	33 070	442	9 583	128	17 936	240	27 450	367	45 949	614	640 816	8 567
gegen	1877	—	— 1 968	+ 26	+ 749	+ 10	— 342	— 4	+ 1 733	+ 23	+ 1 385	+ 18	— 2 923	— 39
ar-Geraer Eisenbahn . . .	1878	68,11	22 211	326	5 944	87	20 211	297	16 454	241	36 843	541	500 727	7 352
gegen	1877	—	+ 3 251	+ 48	+ 1 073	+ 16	+ 1 760	+ 26	+ 2 510	+ 36	+ 4 236	+ 62	+ 51 009	+ 749
-Thüringische Ost-Westb. .	1878	33,80	7 047	209	9 220	273	3 158	94	10 444	309	14 066	417	165 619	4 900
gegen	1877	—	— 1 263	— 37	+ 1 711	+ 51	— 91	— 2	+ 978	+ 29	+ 1 351	+ 41	+ 44 364	+1312
-Lübecker Eisenbahn . . .	1878	33,00	13 265	402	2 715	82	10 612	322	8 094	245	20 230	613	252 532	7 652
gegen	1877	—	+ 75	+ 2	+ 44	+ 1	+ 167	— 5	+ 28	+ 1	— 350	— 11	— 4 361	— 133
schweigische Eisenbahn .	1878	340,78	—	—	—	—	164 010	481	644 256	1 891	842 777	2 473	9 216 088	27 044
gegen	1877	—	—	—	—	—	— 6 291	— 19	— 118 100	— 346	— 122 880	— 361	— 253 964	—1373
rstadt-Blankenburger E.	1878	18,80	4 385	233	5 872	312	2 800	149	7 861	418	11 261	599	143 934	7 656
gegen	1877	—	+ 73	+ 4	— 3 703	— 197	+ 192	+ 10	— 3 647	— 194	— 5 129	— 273	+ 1 464	+ 78
rra-Eisenbahn	1878	172,00	36 657	213	38 374	223	47 743	278	155 950	907	204 713	1 191	2 400 608	13 957
gegen	1877	—	+ 808	— 5	+ 4 621	+ 27	— 6 480	— 37	— 15 620	— 90	— 22 192	— 128	— 181 398	—1055
rnshausen-Schmalkald. E.	1878	7,00	2 153	308	2 139	306	727	104	2 720	389	3 520	503	37 149	5 307
gegen	1877	—	— 122	— 17	— 360	— 51	— 47	— 7	— 2	—	— 60	— 8	+ 843	+ 120
-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1878	17,30	8 010	463	1 436	83	4 660	269	2 643	153	7 515	434	109 660	6 334
gegen	1877	—	— 1 968	— 114	+ 99	+ 6	— 241	— 14	— 173	— 10	— 410	— 24	— 1 464	— 89
Summa	1878	11 104,24	—	—	—	—	—	—	—	—	23 961 087	2 158	263362615	23 777
gegen .	1877	+ 71,99	—	—	—	—	—	—	—	—	—1679122	— 170	+ 1056991	— 666
Im Ganzen	1878	26 898,06	—	—	—	—	—	—	—	—	61 120 475	2 278	669923404	25 332
gegen	1877	+ 973,69	—	—	—	—	—	—	—	—	—3493614	— 215	—8360385	—1319

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat November 1878.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Novemb. 1878	Im Monat November 1878 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat November							Einnahme vom 1. Januar bis Ende November 1878	
				1878				1877				
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom. in Percent	im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn . . .	267	16212	12836	22198	35249	57447	215	55114	206	+ 4·4	604538	2264
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	367	36899	86246	30647	273856	304503	830	365800	997	— 16·8	3219158	8772
Oesterr. Staats- einschl. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	2007	276880	507598	517683	2448257	2965940	1478	3276293	1800	— 17·9	29641058	15551
Südbahn-Gesellschaft	2238	424699	337132	840591	2596471	3437062	1536	3258135	1456	+ 5·5	32971434	14733
Ungarische Westbahn	373	50968	36274	43017	120001	163018	437	129580	347	+ 25·9	1302497	3492
Summa . . .	5252	805658	980086	1454136	5473834	6927970	1319	7084922	1399	— 5·7	67738685	13151
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	94	58833	323505	25425	252630	278055	2958	282529	3006	— 1·6	2376796	25285
Böhmische Nordbahn	180	45829	61320	23334	115002	138336	769	143868	799	— 3·8	1410283	7835
Böhmische Westbahn	201	36715	120463	50406	265772	316178	1573	328228	1633	— 3·7	2940749	14631
Buschtiehrader Eisenbahn	397	42288	237106	40244	384634	424878	1070	424251	1069	+ 0·1	4082786	10284
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . .	86	26150	125370	7310	174420	181730	2113	153180	1781	+ 18·6	1583580	18414
Elbogener Localbahn-Gesellschaft .	5	1002	3292	380	1548	1928	386	560	112	† 244·6	17677	3535
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	12866	8496	11919	32812	44731	247	44116	244	+ 1·2	507934	2806
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz.	352	58660	115079	85957	823189	909146	2583	1068382	3035	— 14·9	8718121	24767
neues Netz	241			31017	174533	205550	853	307152	1274	— 33·0	2317004	9614
Graz-Köflacher Eisenbahn B.-G. . .	91	19974	51197	9759	101898	111657	1227	117661	1293	— 5·1	1036549	11391
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	113667	122771	161868	503312	665180	934	682159	958	— 2·5	7020378	9860

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Novemb. 1878	Im Monat November 1878 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat November 1878: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1877: im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende November 1878: im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	115925	174483	165471	895125	1060596	2651	929475	2324	+ 14·1	9703304	24258
Lambach-Gmunden	27	2859	4168	1474	2825	4299	159	8725	323	— 50·8	88814	3289
Budweiser Bahn	144	9731	18077	10334	53156	63490	441	71272	495	— 10·9	760486	5281
Neumarkt-Braunau	58	11122	90987	13125	197541	210666	3632	159252	2746	+ 32·3	1444587	24907
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	72258	. .	33602	33602	1680	30031	1502	+ 11·9	225036	11252
Salzburg-Tiroler Bahn	290	30736	16780	19384	39504	58888	203	82761	285	— 28·8	893925	3083
Kronprinz Rudolf-Bahn pr. 1878 incl., pr. 1877 excl. Pachtbahn: Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	73870	105125	65063	245976	311039	383	355594	444	— 13·7	3826049	4712
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	157468	444670	283442	2014111	2297553	3296	2364590	3498	— 5·8	22509277	32956
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	37972	42760	33696	73589	107285	761	107065	759	+ 0·3	1062155	7533
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn: (Oesterreichische Linien)	357	31527	32607	58614	244719	303333	850	583228	1634	— 48·0	3440750	9638
Leoben-Vordernberger Bahn	15	3314	15986	699	12813	13512	901	14335	956	— 5·8	137405	9174
Mährische Grenzbahn	109	10196	14727	5312	19883	25195	231	20752	190	+ 21·6	279289	2562
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	12241	28278	12809	60218	73027	480	61263	403	+ 19·1	653607	4300
Oesterreichische Nordwestbahn: Garantirte Strecke	623	115892	149733	137419	451682	589101	946	631550	1014	— 6·7	6260720	10049
Oesterreichische Nordwestbahn: Ergänzungsnetz	305	46233	164867	42018	331667	373685	1225	369482	1211	+ 1·2	3156830	10350
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	5058	9416	2405	17533	19938	604	19822	601	+ 0·5	228501	6924
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Alte Linie	165	17837	48018	14426	86733	101159	613	94473	573	+ 7·0	785400	4760
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Pilsen-Eisenstein	97	8350	23636	5895	41713	47608	491	20423	211	† 132·7	341168	3517
Prag-Duxer Eisenbahn	155	11023	63066	9833	100286	110119	710	102853	657	+ 8·1	806565	5204
K. K. Staats-Eisenb.: Braunau-Strasswalchener B.	37	4190	2174	1878	2924	4802	130	6253	169	— 23·1	57649	1558
K. K. Staats-Eisenb.: Dalmatiner Bahn	105	2040	746	2053	1735	3788	36	3502	33	+ 9·0	74809	712
K. K. Staats-Eisenb.: Dniester Bahn	112	27931	5771	7838	19353	27191	243	28786	257	— 5·4	296129	2644
K. K. Staats-Eisenb.: Donau-Ufer Bahn	8	. .	10323	. .	3680	3680	460	1180	236	+ 94·9	14058	2343
K. K. Staats-Eisenb.: Istrianer Bahn	143	4189	1266	4672	3882	8554	60	6842	48	+ 25·0	97357	681
K. K. Staats-Eisenb.: Kriegsdorf-Römerstadt	14	918	1901	347	1270	1617	116	. .	. .	. .	2318	1159
K. K. Staats-Eisenb.: Niederösterr. Staatsbahnen	154	13918	13136	6584	20984	27568	179	21304	146	+ 22·6	313306	2089
K. K. Staats-Eisenb.: Rakonitz-Protiviner Bahn	144	12626	19454	10114	30047	40161	279	33471	232	+ 20·3	317801	2207
K. K. Staats-Eisenb.: Tarnow-Leluchow (Orló)	151	4995	5192	4902	16112	21014	139	19411	129	+ 7·8	261665	1733
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	51250	92721	31407	203233	234640	829	227521	804	+ 3·1	2258951	7982
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	27576	78034	21437	106234	127671	1064	125354	1045	+ 1·8	1225574	10213
Vorarlberger Bahn	96	34977	20501	13560	19480	33040	344	30678	320	+ 7·5	345081	3595
Wien-Pottendorf und Wiener-Neustädter Bahn	67	10271	19227	6634	34085	40719	608	55241	824	— 26·2	464999	6940
Summa	8574	1312219	2958687	1440464	8215445	9655909	1126	10138575	1191	— 5·5	94345423	11045
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	97798	35020	93270	111363	204633	522	156992	400	+ 30·5	1907555	4866
Arad-Körösthaler Bahn	62	8410	7258	5519	12910	18429	297	14679	237	+ 25·3	182619	2945
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	5800	5700	6100	14900	21000	368	24698	433	— 15·0	254016	4456
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	8343	9399	6060	21225	27285	164	39268	237	— 30·8	364855	2198
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1313	3560	778	10899	11677	198	7229	123	+ 61·0	66000	1119
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	18054	18449	17463	84568	102031	352	165954	572	— 38·5	1158318	3994
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	20517	16875	9477	40900	50377	741	55938	823	— 10·0	574131	8443
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	18219	38069	9733	72861	82594	1215	87483	1287	— 5·6	1101660	16201
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	17690	16735	9163	30107	39270	446	36642	416	+ 7·2	312301	3549
Theiss Eisenbahn	585	82000	80000	127000	386000	513000	877	580183	992	— 11·6	5272633	9013
Ungarische Nordostbahn	580	54249	41461	55821	175440	231261	399	256689	443	— 9·9	2268774	3912
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Nördliche Linie	607	53294	121634	72655	586307	658962	1086	648401	1069	+ 1·6	5937029	9928
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Oestliche Linie	605	25295	35489	48396	208663	257059	425	250945	415	+ 2·4	2486675	4110
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Südliche Linie	278	16580	18892	20486	45300	65786	237	40349	145	+ 63·4	500245	1799
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gran-Bressnitz-Schemnitz	23	281	4116	407	6343	6750	293	3350	146	† 100·7	54823	2384
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gömörer Industriebahnen	168	4583	11973	4333	46775	51108	304	44434	264	+ 15·2	389950	2321
Waagthalbahn	140	27254	19108	19025	44571	63596	454	49805	422	+ 7·6	538642	4081
Summa	4236	459680	523738	505686	1899132	2404818	568	2463039	584	— 2·9	23370226	5527
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5252	805658	980086	1454136	5473834	6927970	1319	7084922	1399	— 5·7	67738685	13151
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8574	1312219	2958687	1440464	8215445	9655909	1126	10138575	1191	— 5·5	94345423	11045
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4236	459680	523738	505686	1899132	2404818	568	2463039	584	— 2·9	23370226	5527
Hauptsumme	18062	2577557	4462511	3400286	15588411	18988697	1051	19686536	1106	— 5·0	184454334	10348

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 2. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Berlin, den 10. Januar 1879.

Die Post und die Eisenbahnen.

Unter dem Titel „Die K. K. Post und die Eisenbahnen in Oesterreich" bringt die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung" einen Aufsatz, der auch bei den Deutschen Bahnen allgemeines Interesse finden wird, da dieselben, und zwar Staats- wie Privatbahnen, in gleicher Weise unter den Anforderungen der Postverwaltung leiden.

Es heisst in dem vorgenannten Artikel, den wir auszugsweise wiedergeben:

„Die Oesterreichischen Eisenbahnen sind durch Steuern und im öffentlichen Interesse vorzunehmende Leistungen in hohem Grade in Anspruch genommen und ist speciell die Verpflichtung der unentgeltlichen und nicht hinreichend limitirten Post-Packetbeförderung für die Bahnverwaltungen um so bedrückender, als denselben hierdurch nicht nur bedeutende Beförderungskosten erwachsen, sondern auch noch für den eigenen Eilgutverkehr eine empfindliche Concurrenz geschaffen wird. Alle diesbezüglichen Bestrebungen der Eisenbahnen nach einer den gegenwärtigen Zeitverhältnissen entsprechenden Regelung der Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen sind bis nun resultatlos geblieben. Der mit dem 1. November v. J. in Kraft getretene Oesterreichische Fahrposttarif limitirt neuerdings das zulässige Collogewicht der Fahrpostsendungen mit 50 kg, und es dürfte daher gewiss gerechtfertigt erscheinen, das Verhältniss der K. K. Postverwaltung und der Eisenbahnen in Oesterreich einer Erörterung zu unterziehen und mit den diesbezüglichen Verhältnissen in den Nachbarstaaten zu vergleichen".

„Die rapide und nunmehr stetig anhaltende Steigerung des Postverkehrs, welche gewiss mit der Entwickelung der Eisenbahnen in engsten Zusammenhang gebracht werden muss, legt diesen letzteren immer schwerere Opfer auf, und es kann als eine merkwürdige aber unumstössliche Thatsache hingestellt werden, dass die Postverwaltung durch den mit Hülfe der Eisenbahnen prosperirenden Postverkehr steigende Einnahmen aufzuweisen hat, den Eisenbahnen aber durch diese Prosperität immer grössere Kosten, immer zahlreichere Erschwernisse im Betriebe erwachsen. Wenngleich für den wirthschaftlichen Fortschritt des Landes alle möglichen Verbesserungen des Postverkehrs angestrebt und daher die Eisenbahnen zu den für den Postverkehr nothwendigen Leistungen unbedingt verpflichtet werden müssen, so scheint es doch andererseits nur billig, dass den Bahnanstalten für diese unweigerlich vorzunehmenden Leistungen zum mindestens die hierbei auflaufenden Selbstkosten vergütet werden. Nicht die Wohlthaten des durch den Eisenbahnverkehr geförderten exacten und raschen Postdienstes sollen irgend wie alterirt werden, aber der concessionsmässig bestehende Rechtszustand soll den Gründen der Billigkeit weichen, die Eisenbahnen sollen für ihre Leistungen wenigstens zum Theil aus den Posterträgnissen entschädigt werden, da wohl das postalische Interesse demjenigen der Eisenbahnen gleichzustellen ist, die Ueberwälzung von Ausgaben eines Staats-Verwaltungszweiges auf Erwerbs-Institute kaum als volkswirthschaftlich richtig anerkannt werden dürfte".

„Die Oesterreichischen Eisenbahnen sind nämlich nach § 68 der Kaiserlichen Betriebsordnung vom 16. November 1851, sowie nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, endlich nach den speciellen Concessions-Urkunden für jede einzelne Anstalt zur unentgeltlichen Beförderung der Brief-, Geld- und Packetpost, der manipulirenden Postbediensteten, sowie der zu dieser Beförderung nothwendigen Wagen verpflichtet, wobei noch bemerkt werden muss, dass zahlreiche Bahnanstalten auch die Beistellung und Erhaltung der zu Postzwecken erforderlichen Eisenbahn-Fahrzeuge auf eigene Kosten zu besorgen haben. Der Postverwaltung steht ferner das Recht zu, auf allen Oesterreichischen Bahnen für einen täglich von jeder Endstation abgehenden Zug die Abfahrtstunde und Schnelligkeit zu bestimmen. Die Eisenbahnen können von der Postverwaltung keinerlei Entschädigung in Anspruch nehmen, ausgenommen in dem selten vorkommenden Falle, dass von der Postverwaltung mit dem einen bei jedem Zuge unentgeltlich zu befördernden Postwagen das Auslangen nicht gefunden werden kann, und die Beistellung eines zweiten oder mehrerer Wagen für Postzwecke zu einem Zuge angeordnet werden muss. Aber auch dann ist die Entschädigungsgebühr, welche die Postverwaltung den Bahnen zu entrichten hat, in den wenigsten Fällen hinreichend, um die für die Bahnanstalten durch diese Mehrleistung entstehenden Selbstkosten zu decken".

Diesen für die Oesterreichischen Eisenbahnen geltenden Bestimmungen gegenüber sind allerdings die zum Deutschen Reich gehörenden Eisenbahnen etwas weniger ungünstig gestellt, da das zulässige Collogewicht für unentgeltlich zu befördernde Poststücke in Deutschland nur 10 kg einschliesslich, also nur den fünften Theil der in Oesterreich noch gestatteten Gewichtsgrenze von 50 kg, erreicht, da ferner in Deutschland die zur Beförderung der Post erforderlichen Eisenbahn-Fahrzeuge entweder von der Postverwaltung selbst beigestellt und unterhalten, oder für Stellung von Wagen resp. einzelner Abtheilungen eines Eisenbahnwagens doch wenigstens Entschädigungen an Wagenmiethe vergütet werden, und da endlich für Poststücke, welche nicht unentgeltlich zu befördern sind, die Postverwaltung eine Frachtvergütung zu zahlen hat, welche nach der Gesammtmenge der auf

der betreffenden Eisenbahn sich bewegenden zahlungspflichtigen Poststücke für den Achskilometer berechnet wird.

Die günstigere Stellung der Deutschen Eisenbahnen in Betreff der Anforderungen der Postverwaltung dürfte indessen nur eine scheinbare sein. Da nämlich das Packetporto innerhalb des Deutschen Reiches beträgt:

bis 5 kg auf 75 km directe Entfernung		25 ₰	
„ 5 „ über 75 „ „ „		50 „	
über 5 „ für jedes weitere Kilogramm:			
bis 75	km	5 „	
über 75—150	„	10 „	
„ 150—375	„	20 „	
„ 375—750	„	30 „	
„ 750—1 125	„	40 „	
„ 1 875	„	50 „	

und somit 1 Packet von 5 kg auf eine Entfernung von 75 bis zu 1 612 km, der Entfernung von Eydtkuhnen bis Metz, zu demselben Satze von 50 ₰ befördert wird, so ist eine natürliche Folge dieser die Entfernung fast ganz ignorirenden Packet-Portotaxe, dass die der Post zu übergebenden Sendungen soweit als irgend thunlich in Packete von 5 kg Gewicht getheilt werden, um diesen für weite Entfernungen überaus niedrigen Satz zu geniessen, und dass überhaupt der weit überwiegende Theil aller von der Post zu befördernder Packete innerhalb der Gewichtsgrenze von 10 kg bleibt, somit von den Eisenbahnen unentgeltlich befördert werden muss.

Auf diese Weise werden natürlich die Eisenbahnen in doppelter Weise geschädigt. Einerseits müssen sie für die Post die Beförderung aller Packete unter 10 kg Gewicht unentgeltlich bewirken, andererseits werden durch die Theilung der Packete und Beförderung derselben mit der Post die Einnahmen der Eisenbahnen aus dem Eil- und Stückgutverkehr wesentlich geschmälert, und zwar um so mehr, als durch die mit Einführung des Reformtarifs eingetretene Erhöhung der Stückguttaxen, sowie durch den Umstand, dass die Post zur Packetbeförderung fast ausschliesslich Personenzüge benutzt, während die Eisenbahnen aus Rücksicht für die Regelmässigkeit derselben davon Abstand nehmen, dass der Versandt des Stückguts wegen des billigen Packetportos und der schnellen und regelmässigen Beförderung durch die Post mehr und mehr sich in den Packetverkehr umwandelt.

Die seitens der Eisenbahnen unentgeltlich zu bewirkende Beförderung der Packete unter 10 kg Gewicht ist übrigens nicht die einzige, wenn auch vielleicht wichtigste Bestimmung, durch welche die Eisenbahnen in so hohem Grade zu Gunsten der Post belastet werden.

Die im Artikel 1 des Eisenbahn-Postgesetzes enthaltene Bestimmung:

„Der Eisenbahnbetrieb ist, soweit es die Natur und die Erfordernisse desselben gestatten, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen“

und die bestehende Vorschrift, jede Fahrplanänderung in erster Reihe von der Zustimmung der Postverwaltung abhängig zu machen, räumt der letzteren einen so weit reichenden Einfluss auf die Lage und Zahl der Personenzüge ein, dass dadurch, wie die Erfahrung lehrt, das finanzielle Interesse der Eisenbahnen wesentlich beeinträchtigt werden kann.

Auch die im Artikel 7 enthaltene Bestimmung, nach welcher bei Errichtung neuer Bahnhöfe oder Stationsgebäude auf Verlangen der Postverwaltung die durch den Eisenbahnbetrieb bedingten, für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Diensträume, und bei dem Mangel geeigneter Privatwohnungen in der Nähe der Bahnhöfe sogar die erforderlichen Dienstwohnungen von der Eisenbahnverwaltung gegen Miethsentschädigung zu beschaffen und zu unterhalten sind, ist eine Verpflichtung, deren Härte umsomehr hervortritt, wenn etwa in Folge von Aenderungen im Postbetriebe die von der Eisenbahn angelegten Diensträume und Dienstwohnungen seitens der Post nicht mehr benutzt werden.

Wenn alle diese Verpflichtungen, welche durch das Eisenbahn-Postgesetz den Deutschen Eisenbahnen auferlegt sind, selbst die Hauptbahnen in ihren Einnahmen resp. Ausgaben empfindlich berühren, so ist dies natürlich in noch höherem Grade bei den Secundärbahnen der Fall, und es ist daher schon wiederholt darauf hingewiesen worden, dass diese Bahnen die Anforderungen der Post-Verwaltung gar nicht erfüllen können, ohne ihre eigene Existenz zu gefährden, und dass ein Festhalten des Standpunktes der Reichs-Postverwaltung nur dazu beitragen würde, die Anlage der Eisenbahnen minderer Ordnung zu verhindern. Wie dem aber auch sein mag. Für jetzt scheint uns jede Verminderung der durch das Postgesetz den Deutschen Eisenbahnen auferlegten Verpflichtung, ausser günstigen Falls in Betreff der Secundärbahnen, vollständig aussichtslos, und zwar schon aus dem Grunde, weil der Umfang der von den Eisenbahnen für die Post unentgeltlich oder ohne genügende Entschädigung zu bewirkenden Leistungen nicht festgestellt wird. Wenn es daher in der Absicht der Eisenbahnen liegt, auf eine entsprechende Entschädigung dieser Leistungen hinzuwirken — und diese Absicht dürfte wohl auch bei den Staatsbahnen vorhanden sein — dann dürfte der erste Schritt in dieser Richtung darin bestehen, alle für die Post bewirkten Leistungen nach dem Massstabe der Selbstkosten alljährlich zu ermitteln. Wir zweifeln nicht, dass eine derartige Zusammenstellung zunächst der Budget-Commission des Abgeordnetenhauses Gelegenheit geben würde, der Frage näher zu treten, ob in der That das öffentliche Interesse eine so weit gehende Belastung der Eisenbahnen zu Gunsten der Post erfordert.

Mehr Licht!

Nachdem wir über die electrische Beleuchtung in ihrem Concurrenzverhältniss zum Gas zwei sachverständige Urtheile aus neuester Zeit besitzen, nämlich: eine Mittheilung von Herrn W. Oechelhäuser, General-Director der Deutschen Continental-Gas-Gesellschaft und einen im September v. J. über die Anwendung der Electricität zu Beleuchtungszwecken in Paris erstatteten Bericht des Herrn Fischer, Dirigenten der öffentlichen Beleuchtung in Berlin, glauben wir mit der Besprechung dieser auch für Eisenbahnkreise sehr wichtigen Angelegenheit nicht länger zurückhalten zu dürfen.

Wir müssen uns an dieser Stelle selbstredend versagen auf die Beschreibung der electrischen Beleuchtung näher einzugehen, und können denjenigen, welche sich für diese Angelegenheit besonders interessiren, nur das Studium der vorgenannten beiden sehr lehrreichen Berichte empfehlen.

Um indessen das Princip der electrischen Beleuchtung mit wenigen Worten zu erklären, bemerken wir Folgendes:

Zur Herstellung des für die Beleuchtung erforderlichen electrischen Stromes in möglichst grosser Stärke und mit einem möglichst geringen Kostenaufwande werden an Stelle der früheren galvanischen Batterien gegenwärtig magneto-electrische Maschinen verwendet und zwar in Paris nach dem System der Gesellschaft l'alliançe und nach dem System von Gramme, doch sollen die letzteren, dem Vernehmen nach, durch die Maschinen von Siemens & Halske in Berlin ersetzt werden.

Zum Betriebe der magneto-electrischen Maschine ist eine besondere Dampfmaschine, Gaskraftmaschine oder eine andere Betriebskraft erforderlich.

Der durch diese Maschinen erzeugte Strom wird durch isolirte Leitungsdrähte zu den electrischen Lampen geleitet.

In den electrischen Lampen wird das Licht stets dadurch erzeugt, dass der electrische Funke zwischen 2 einander gegenüberstehenden Kohlenspitzen überspringt (Davy'scher Lichtbogen). Wo man einzelne wenige Lichtquellen von grosser Helligkeit erhalten will, wie bei Beleuchtung von grossen Werkstätten, Werkplätzen, Leuchtthürmen etc., bedient man sich der sogenannten Regulatorlampen; wo man dagegen einer grösseren Anzahl von Lichtquellen geringerer Intensität bedarf, wie zur Beleuchtung von Verkaufslocalen, Strassen etc., wendet man die Jablochkoff'schen Kerzen an.

Bei der ersten Beleuchtungsart erhält man von jeder Lampe ein Licht von der hohen Helligkeit mehrerer hundert Gasflammen, aber mit lebhaften Intensitätsschwankungen, während bei den Jablochkoff'schen Kerzen für jede electrische Flamme wohl kaum

eine grössere Helligkeit als von etwa 30 Gasflammen, aber ein Licht von viel beständigerer und ruhigerer Wirkung erzielt wird.

Nach den in Paris mit beiden Beleuchtungsarten gewonnenen Erfahrungen — die Jablochkoff'schen Kerzen werden u. A. zur Beleuchtung der Place und Avenue de l'Opéra, der Place du Théâtre Français, des Arc de l'Etoile, der Front des Palais du Corps législatif verwendet — lässt der Gesammteindruck sich dahin zusammenfassen, dass die electrische Beleuchtung bis jetzt noch nicht zu einem festen Abschluss gekommen ist, sondern sich noch in den ersten Entwickelungsstadien befindet. Alles trägt daher den Character des Provisorischen und Unfertigen und an allen Orten, wo electrische Beleuchtung eingeführt ist, findet stets noch eine Benutzung von Gaslicht als sicherer Ersatz für Fälle des Versagens der electrischen Beleuchtung oder wenigstens als eine Ergänzung derselben statt. (Auch bei der öffentlichen Beleuchtung in Paris lässt man die electrischen Laternen nur bis 12 Uhr Nachts brennen und zündet dann die Gasflammen an.)

Aus der Besichtigung der in Paris vorhandenen electrischen Beleuchtungen — Ende September waren ungefähr 40 Installationen theils in der Ausführung, theils in Benutzung — ergiebt sich ferner, dass für kleine Räume, z. B. Bureaus, in welchen längere Zeit geschrieben oder gelesen werden soll, ferner für Corridore und solche Räume, in welchen ein einzelnes Licht wegen schattenwerfender Gegenstände nicht überall hinreicht, eine Beleuchtung durch Gas unzweifelhaft die einzig entsprechende ist. Ebenso ist es wegen des Versagens der electrischen Beleuchtung in Räumen, in welchen eine grössere Versammlung von Personen stattfindet, mehr als wünschenswerth, neben dem electrischen Licht noch aushülfsweise Gasbeleuchtung anzuwenden. Für die Hauptbeleuchtung z. B. in Verkaufslocalen, Vergnügungs-Etablissements, in Gärten mit grossen Flächen und hohen Bäumen kann man sich sehr wohl der Jablochkoff'schen Kerzen bedienen, wenn man eine über das gewöhnliche Bedürfniss hinausgehende Beleuchtung haben will, während es zur Erzielung von starken Lichteffecten aus öconomischen Gründen geeigneter ist, die älteren Regulatorlampen event. in Verbindung mit Reflectoren zu verwenden, da bei den Regulatorlampen die einfachen Kohlenstifte angewendet werden, welche beträchtlich billiger sind als zur Zeit die Jablochkoff'schen Kohlenkerzen.

Was die öconomische Seite der electrischen Beleuchtung betrifft, so ist dieselbe, selbst wenn man ihre höheren Einrichtungskosten ganz unberücksichtigt lässt, in dem günstigsten Falle, bei Benutzung einer electrischen Flamme an Stelle von 25—30 Gasflammen, nicht billiger als Gasbeleuchtung. Da man aber in der Praxis fast nie mehr als 15 Gasflammen durch eine electrische Kerze ersetzen kann, so wird die electrische Beleuchtung in den meisten Fällen zwei- bis dreimal theurer.

Unter Berücksichtigung der Zinsen und der Amortisation für die Einrichtungskosten ergiebt sich der Betrag für eine electrische Kerzenflamme bei der gewöhnlichen Benutzung bis spätestens 9 Uhr Abends pro Brennstunde je nach der Grösse der Anlage auf 1,35 bis über 2 Frcs., sodass die electrische Beleuchtung mittelst Jablochkoff'scher Kerzen in Paris fast das Doppelte bis Vierfache einer Gasbeleuchtung kosten würde. In Berlin dagegen würde der billigeren Gaspreise wegen die electrische Beleuchtung das Drei- bis Vierfache der Gasbeleuchtung kosten.*)

Inwieweit die electrische Beleuchtung für Eisenbahnzwecke nutzbar zu machen sein wird, darüber fehlen zur Zeit noch Erfahrungen. Es ist zunächst nur bekannt, dass auf dem Güterbahnhofe der Nordbahn La Chapelle in Paris die Güterladehalle mit electrischem Licht durch 2 in der Richtung der Diagonale aufgehängte electrische Lampen beleuchtet wird, wie dies auch in gleicher Weise auf dem Bahnhofe St. Lazare geschieht, und dass auf der Kaiser Ferdinands Nordbahn ein bei Unfällen im Betriebe zu benutzender Hülfswagen mit einer magneto-electrischen Maschine zur Herstellung der electrischen Beleuchtung ausgerüstet ist, sowie endlich, dem Vernehmen nach, auf der Kronprinz Rudolfsbahn Versuche, die Zug-Locomotiven an Stelle der bisherigen Oel- oder Petroleumlaternen mit electrischem Licht zu beleuchten, angestellt worden sind.

Nach unserem Dafürhalten wird die electrische Beleuchtung für Eisenbahnzwecke, ausser der Beleuchtung von Bau- oder Unfallstellen, zweckmässig und öconomisch vortheilhaft wohl nur zur Beleuchtung grosser Bahnhofshallen, wie z. B. für das neue Empfangsgebäude in München beabsichtigt wird, oder für ausgedehnte Rangirbahnhöfe, deren Beleuchtung mit Gas der ausgedehnten Leitung wegen ebenfalls kostspielig ist, anzuwenden sein. Darüber, inwieweit die electrische Beleuchtung diese Erwartungen erfüllen wird, dürfte wohl die nächste Zukunft schon Auskunft geben.

*) In Berlin stellen sich die Kosten einer electrischen Lampe mit Jablochkoff'schen Kerzen pro Stunde auf 1 ℳ, dies entspricht in Berlin einem Quantum von 6,3 cbm Gas, wofür man in minimo 38 Gasflammen benutzen kann — eine Anzahl von Gasflammen, die in der Praxis bisher nirgends durch eine electrische Kerze ersetzt wird.

Der Stückgutverkehr.

Es ist längst eine anerkannte Thatsache, dass der Transport des Stückgutes den Eisenbahnen zur Zeit unverhältnissmässig mehr kostet, als der Transport geschlossener Wagenladungen und bietet der für Stückgut erhöhte Tarif bei Weitem keinen Ersatz für diese Mehrkosten, die theils durch die entsprechenden Bahnhofsanlagen (Güterschuppen etc.), theils durch die vielfachen Ein-, Um- und Ausladungen (Verwiegungen etc.) endlich und nicht zum geringsten Theile durch die unzureichende Ausnutzung der Wagen verursacht werden.

Inwieweit durch einige vorzuschlagende Neuerungen es möglich ist, dieses ungünstige Verhältniss ohne Erhöhung der Stückguttaxen auszugleichen, soll in Nachstehendem versucht werden nachzuweisen.

Nicht zu verkennen ist es, dass unserem Stückgutverkehr noch mancherlei Mängel aus der Kinderzeit des Eisenbahnwesens anhaften, denn abgesehen von einigen unwesentlichen Verbesserungen im Expeditionswesen und den stellenweise eingeführten Ausladezügen, die vorzugsweise eine schnelle Beförderung erzielen, ist wenig geschehen, um dieses Stiefkind des Verkehrs den Zeitanforderungen gemäss auszubilden.

Es ist daher eigentlich nicht zu verwundern, wenn neuerdings der Gedanke auftauchen konnte, dasselbe von der Post adoptiren zu lassen, ein Gedanke, der, wohl nur in der Ueberzeugung eines in der oberen Postleitung vorhandenen unfehlbaren Organisationstalentes entstanden, kaum ausführbar erscheint. Die Post würde sich eine Last aufbürden, die geeignet wäre, sie zu erdrücken, und die sie in eine bisher unbekannte Abhängigkeit zu der Eisenbahn bringen würde. Aber selbst wenn diese Schwierigkeiten zu überwinden wären, müsste die Post mit Versuchen anfangen, um die nothwendigen Erfahrungen erst wieder zu sammeln, welche der Eisenbahn bereits zur Seite stehen.

Diese Erfahrungen eisenbahnseitig zu verwerthen, dürfte umsomehr an der Zeit sein, als durch das heutige Bestreben der Spediteure, den einträglichen Stückgutverkehr an sich zu ziehen, dieser Verkehrszweig für die Eisenbahn immer kostspieliger werden wird. Leider ist schon fast zwischen allen Hauptorten Deutschlands der Stückgutverkehr in den Händen der Spediteure, und zwar hauptsächlich zum Nutzen dieser und nicht des handeltreibenden Publicums, welches sich eine oft wochenlange Ansammlung gefallen lassen muss, ohne dass die Fracht wesentlich oder überhaupt billiger wird. Man könnte da vielleicht einwenden, dass der Versender nicht nothwendig hat, seine Güter derartigen Spediteuren zu übergeben. Gewiss ist dieser Einwand begründet, aber wie es die Praxis lehrt, bekümmert sich der Versender in der Regel weiter nicht um den Transport, schenkt vielmehr den Angaben dieser Spediteure Glauben, und den Schaden hat der Empfänger, welcher womöglich die gleiche Fracht zu zahlen hat und dem das Gut wochenlang zu spät geliefert wird, zu tragen. Klagen dieser werden sicher mit der Zeit zur Folge haben, dass diese Sammelwagen, wo sie ohne Transportverzögerung unmöglich sind, wieder eingehen. Statt dass nun die Eisenbahnverwaltungen darauf hinwirken sollten, derartigen unrentablen Ansammlungen von Gütern vorzubeugen, weil ihnen schliesslich die langsame Beförderung aus Unwissenheit des Publicums zum Vorwurf gemacht wird, und dies ihren Ruf beeinträchtigt, ist leider das Bestreben erkennbar, diesen auch vom volkswirthschaftlichen Standpunkt aus zu verurtheilenden Gebrauch zu unterstützen. Einzelne Verwaltungen sind sogar schon soweit gegangen, dass sie die von den Sammelgesellschaften verladenen Sammelwagen mit den einzelnen Frachtbriefen übernehmen, auf den Empfangsexpeditionen entladen, und diesen Frachtbriefen gemäss vertheilen, sowie die Fracht einziehen. Andere Verwaltungen werden vielleicht aus Concurrenzrücksichten auf diesem Wege nachfolgen müssen, und es stünde dann wohl ein in seinen Folgen kaum zu beurtheilender Wirrwarr bevor. Die Eisenbahn kann hierbei nichts gewinnen, denn ihre

Arbeit ist fast dieselbe, nur die Einnahmen sind geringer und zwar zu Gunsten der Spediteure. Wozu sind aber die Spediteure nothwendig, wenn das Sammelwesen in dieser einseitigen Weise ausartet? Könnte nicht die Eisenbahn und noch viel besser auch die Ansammlungen und Beförderung zum Wagenladungsfrachtsatz selbst übernehmen? Rationeller wäre dies jedenfalls; leider gestattet aber die Verwaltungseinrichtung der Deutschen Eisenbahnen einen derartigen kaufmännischen Betrieb nicht. Auf Umwegen scheint sich hieraus zugleich die Nothwendigkeit zu ergeben, die Fracht für Stückgut zwischen grossen Stationen, welche täglich vollständige Wagenladungen Stückgüter auswechseln, den Selbstkosten entsprechend zu verringern, was nur beiläufig erwähnt sei.

Welche Missbräuche mit dem Sammelwesen Seitens der Spediteure getrieben werden, zeigt sich schon jetzt deutlich.

Wo nur einige Pfennige zu verdienen sind, wird der Sammelwagen benutzt, ohne Rücksicht auf Umwege und Zeitversäumnisse. Einige keineswegs aussergewöhnliche Beispiele mögen dies beweisen. Stückgüter von Berlin nach Metz werden nach Strassburg per Sammelwagen befördert und vom Strassburger Spediteur unter Nachnahme der tarifmässigen Stückgutfracht Berlin-Metz franco nach Metz expedirt. In den Gewinn theilen sich somit nur die Spediteure, und der Empfänger erhält sein Gut anstatt nach 5—6 Tagen nach etwa 3 Wochen. Stückgut aus Böhmen nach Paris wird an einen Spediteur nach Bodenbach, von dort in einem Sammelwagen nach Chemnitz, und abermals in einem Sammelwagen nach Hof befördert, und erst der Hofer Spediteur verladet einen directen Sammelwagen nach Paris. Auch in diesem Falle werden sich die drei betheiligten Spediteure wahrscheinlich in den Gewinn theilen. Das Gut, welches aber sonst 2—3 Wochen Transportfrist braucht, wird 2 Monate lang herumgefahren. Ausserdem werden Güter sehr häufig über ihre Bestimmungsstation hinausbefördert und von den Spediteuren dann wieder zurückgeleitet. Durch das Herumlagern dieser Güter, welche doch meistens Handelsartikel sind, gehen viele Tausende an Zinsen verloren, während die indirecten Nachtheile gar nicht zu berechnen sind. Das System in seiner Vollendung würde in vielfacher Beziehung dem früheren Botenfuhrwesen ähneln, denn während man jetzt seine Güter täglich befördern kann, müsste man sich wieder daran gewöhnen, Gelegenheitsfuhren abzuwarten.

Indessen war es weniger der Zweck dieser Zeilen das Stückgut-Sammelwesen zu besprechen, nur sollte darauf aufmerksam gemacht werden, welcher Irrthum es ist, wenn man glaubt, durch dasselbe einen Ausweg gefunden zu haben, der es gestattet, die Stückgutfrage von der Tagesordnung zu streichen. Die krankhaften Auswüchse dieses Sammelwesens werden selbst den gesunden Kern desselben zerstören, und die Eisenbahnen werden um so besser daran sein, je zeitiger sie der Ausartung desselben vorgebeugt haben. Nur von der einheitlichen Behandlung durch die Eisenbahnverwaltungen ist Gedeihliches für den Stückgutverkehr zu erwarten.

Ein Hauptaugenmerk ist auf die gewinnbringende Ausnützung der Stückgutwagen zu richten. Eine solche ist bei der gegenwärtigen Praxis nicht oder doch nur auf Kosten der Uebersichtlichkeit durch Bildung sehr complicirter Stückgutwagen und durch vielfache Umladungen erreicht worden.

Dieses Verhältniss ist in dem Masse fortschreitend ungünstiger geworden, als durch Erweiterung des Eisenbahnnetzes eine grössere Verkehrszersplitterung stattgefunden hat, und als der bessere Stückgutverkehr zwischen den Hauptstationen von den Spediteuren bedient wird. Dass diese Verkehrszersplitterungen von den Verwaltungen selbst noch künstlich vermehrt worden sind, ist leider eine Wahrheit, von welcher die Tarif- und Instradirungshefte Zeugniss ablegen. Man sehe sich solche Instradirungshefte, die zu wahren Bänden anschwellen, an und man wird finden, dass das Jahr kaum mehr eine genügende Anzahl Monate hat, um die Anwendung der zwischen den einzelnen Stationen bestehenden verschiedenen Routen so vorzuschreiben, dass jede Route den Verkehr eines Monats erhält, weshalb schon angefangen ist, mit halben Monaten zu rechnen. Die einzelnen Verbände tragen zu noch weiterer Zersplitterung dadurch bei, dass sie ihre Instradirungen selbstständig ohne Rücksicht auf die bestehenden anderen Verbände feststellen.

Kann es schon nicht bestritten werden, dass bei der Vielheit der Deutschen Bahnen die Concurrenzrücksichten das Vorhandensein der verschiedenartigen Instradirungsvorschriften bedingen, so wird doch zugegeben werden müssen, dass die Anwendung derselben auf Wagenladungen genügend wäre, während die Vertheilung des Stückgutverkehrs auf die einzelnen Routen nicht in jedem einzelnen Falle, sondern im Allgemeinen zu erfolgen hätte, und zwar derart, dass gewisse Stationen bezw. Stationsgruppen nach gewissen anderen Stationen bezw. Stationsgruppen stets nur über ein- und dieselbe Route instradiren, während die übrigen vorhandenen Routen durch Zutheilung der Transporte in umgekehrter Richtung bezw. durch Zutheilung der Transporte zwischen anderen Stationsgruppen entschädigt werden. An der Hand der Statistik lässt sich die Stärke des Verkehrs zwischen den einzelnen Stationen ermitteln und dessen gruppenweise Vertheilung auf die einzelnen Routen so bewirken, dass die verschiedenen Routen gleichmässig bedacht werden. Zeitweise Revisionen würden die Beseitigung hervortretender Ungleichheiten ermöglichen.

Ein Beispiel möge zeigen, wie diese Vertheilung gedacht ist. Angenommen, zwischen den Elsässischen Stationen und den nördlich und östlich von Berlin (einschliesslich) belegenen Stationen beständen im Mitteldeutschen Verbande drei transportberechtigte Routen a, b und c und es betrüge der Verkehr vom Elsass nach Berlin etc. durchschnittlich pro Jahr 2 000 t Stückgut, in umgekehrter Richtung dagegen nur 1 000 t, im Ganzen also 3 000 t, so hätte jede Route auf 1 000 t Anspruch. Man weise deshalb der Route a den Verkehr von Elsässischen Stationen nördlich von Strassburg incl. nach Berlin etc., welcher 1 000 t betragen soll, zu; der Route b denjenigen von Elsässischen Stationen südlich von Strassburg nach Berlin etc., welcher ebensoviel beträgt; der Route c endlich den Verkehr von Berlin etc. nach allen Elsässischen Stationen. Es dürfte auch dem nichts entgegenstehen, dass einer Route, welche innerhalb eines Verbandes nicht befriedigt werden konnte, aus einem anderen Verbande, in welchem dieselbe Route transportberechtigt ist, ein entsprechendes Aequivalent gewährt wird.

Bei einer systematischen Eintheilung der Stationsgruppen würde es ermöglicht, dass gewisse Gruppen täglich nach gewissen anderen Gruppen besondere Wagen bilden könnten, ohne dass unterwegs eine Theilung zu erfolgen hat. Nur durch ein solches Zusammenhalten des Verkehrs auf möglichst lange Strecken an Stelle der z. Z. üblichen systemlosen Zertheilung derselben, ist ein billiger und schneller Transport möglich. Es ist einleuchtend, welche grosse Erleichterungen nicht nur für die Verlade- und Expeditionsbeamten, sondern auch für die Abrechnungsstellen geschaffen würden, und es bedarf keines Beweises, dass durch die zu erreichende grösstmöglichste Wagenausnützung und durch Vermeidung der vielen Umladungen eine bedeutende Verringerung der Transportkosten erzielt würde. Nicht zu verkennen ist andererseits der Nutzen, welchen eine derartige Festigkeit des Verkehrs durch dessen fortgesetzte Vervollkommnung zu gewähren im Stande ist. Wenn ein Verkehr sich stetig über eine und dieselbe Route bewegt, so muss derselbe sich nach und nach so ausbilden, dass die nothwendige Transportfrist zwischen zwei Orten stets die gleiche ist und dass Fehlspeditionen gänzlich vermieden werden. Wird einerseits das Publikum in den Stand gesetzt, das Eintreffen seines Gutes am Bestimmungsorte mit möglichster Genauigkeit vorher zu bestimmen, so wird andererseits das ungeheure Schreibwerk und die Strafen, welche die Fehlspeditionen im Gefolge haben, sehr vermindert werden können. Vorausgesetzt ist hier, dass Routenvorschriften der Versender unzulässig sind oder nicht befolgt zu werden brauchen. Dringend an der Zeit wäre es, das Betriebsreglement entsprechend zu berichtigen. Dem Publikum muss es gleichgiltig sein, auf welchem Wege ihm das Gut zugeführt wird, wenn ein Weg so billig wie der andere ist. Als Grundsatz dürfte nur noch aufzustellen sein, dass beim Bestehen mehrerer Routen, deren Maximallieferfristen in Folge von Zuschlagsfristen, welche auf der einen Route hinzutreten, auf der anderen nicht, verschieden sind, die kürzeste Lieferfrist für alle Routen anzuwenden ist.

Es erübrigt noch zu besprechen, wie die Güter dieser Gruppenwagen auf der Versandbahn zusammenzubringen bezw. wie dieselben auf der Empfangsbahn zu vertheilen sind, und wie der Local-Stückgutverkehr zu bedienen ist. Beides hat durch sogenannte Ausladezüge zu erfolgen, welche auf den Hauptrouten der meisten Bahnen bestehen bezw. einzurichten wären. Es ist bereits der Nutzen angedeutet worden, welchen diese Ausladezüge hinsichtlich einer schnellen Beförderung ausüben. Indess genügt die gegenwärtige Einrichtung dieser aus verschiedenen Kurswagen für die einzelnen Stationen und Strecken bestehenden Ausladezüge nicht, weil deren Behandlung umständlich und schwerfällig ist, und weil eine genügende Ausnützung der Wagen, welche auch für diesen Verkehr auf kürzere Strecken anzustreben ist, damit nicht erreicht werden kann. Es ist deshalb vorzuschlagen, für die Hauptrouten jeder Bahn besondere Züge herzustellen, deren einzelne Wagen an den Kopfseiten mit einander verbunden sind, so dass ein solcher Zug gewissermassen ein fahrendes Gütermagazin bilden würde. Es ist dabei selbstverständlich nicht auszuschliessen, dass für verkehrsreiche Stationen und Seitenstrecken besondere Kurswagen in der gegenwärtigen Weise am Schlusse dieser Züge eingestellt werden können. Diese zusammenhängenden Wagen, deren Anzahl durch die Stärke des Verkehrs bestimmt wird, sind dagegen zur Aufnahme der übrigen Stückgüter bestimmt, wobei es einer genauen Trennung der Stationen nicht bedarf, vielmehr die Verladeweise dem Packmeister überlassen werden kann. Dieser hat während der Fahrt oder auch schon auf einer früheren Station Zeit, diejenigen Güter entladerecht zu stellen, welche für die nächste Station bestimmt sind. Wenn derartige Wagen mit 50 pCt. ihrer Tragfähigkeit belastet würden, was bekanntlich z. Z. nur höchst selten erreicht wird, so würde noch genügender Raum zur Güterbewegung übrig bleiben. Das

Anbringen von Befestigungsvorrichtungen, welche ein Uebereinanderladen der Güter bis unter die Wagendecke gestatten würden, wäre geeignet, die Ausnützung der Wagen noch zu erhöhen. Solche Güterzüge wären mit allen Requisiten, welche zur Güterbewegung, zur Reparatur beschädigter Güter etc. erforderlich sind, auszurüsten. Bei der Güterbewegung würden die Schaffner und Bremser Hülfe zu leisten haben. Der Umstand, dass immer nur an einer Stelle aus- und eingeladen zu werden braucht, würde eine sehr schnelle Abfertigung der Ausladezüge auf den Zwischenstationen zulassen, ausserdem würde ermöglicht, die Ausladezüge auf den frequenten Stationen zur Ent- und Beladung direct an die Güterhalle zu stellen, was z. Z. in der Regel deshalb nicht möglich ist, weil die Züge zu lang sind und die Ent- und Verladung aus und in die verschiedensten Wagen erfolgen muss. Dass diese Ent- und Verladung am Güterboden grosse Vortheile bietet, bedarf kaum eines Hinweises. Wie hieraus zu ersehen ist, sollen die Thüren an den Langseiten der Wagen, ausser denen an den Kopfseiten beibehalten werden. Einen weiteren Vortheil derartiger Züge, wo der Packmeister das Gut fortwährend unter Augen hat, würde der sein, dass in jedem Beschädigungsfalle sofortige Abhülfe getroffen werden könnte. Wollte Jemand einwenden, dass die Sicherheit der Güter gegen Beraubung gefährdet sei, wenn das Zugpersonal sich während der Fahrt in den Güterwagen befindet, so wäre zu erwiedern, dass einerseits ein Complott des Fahrpersonals vorausgesetzt werden müsste, weil ein Beamter durch den anderen controlirt wird, während andererseits die gegenwärtige Einrichtung eine grössere Gewähr gegen Diebstahl auch nicht bietet. Im Gegentheil würde bei dem neuen System, welches eine sehr sorgsame Uebergabe und Uebernahme der Güter ermöglicht, weil Beides nur an einer Stelle erfolgt, jeder Diebstahl leicht entdeckt werden können, während gegenwärtig sehr oft an verschiedenen Stellen des Zuges ein- und ausgeladen wird und das Uebergabegeschäft vielfach eine reine Vertrauenssache zwischen Packmeister und Expedition ist. Die weitere Ausbildung des Systems würde auch die Einrichtung einer fahrenden Expedition, deren Vorhandensein immer mehr Bedürfniss zu werden verspricht, ermöglichen.

Diese beiden von einander unabhängigen Vorschläge, nämlich die rationelle Instradirung der Verbands-Stückgüter einerseits und die Einrichtung practischer Localausladezüge andererseits, mögen der Begutachtung Sachverständiger empfohlen sein.

Schliesslich sei noch beiläufig erwähnt, dass die vorgeschlagenen Züge in Kriegszeiten ohne Weiteres in Sanitätszüge umgewandelt werden könnten, und zwar in solche, wie sie von massgebender Stelle unlängst als wünschenswerth bezeichnet worden sind. Wenn alle Deutschen Bahnen derartige Züge besässen, so würde im Falle der Noth das Bedürfniss gedeckt sein und es wäre eine der wichtigsten Aufgaben erfüllt, welche den Eisenbahnen in militärischer Beziehung obliegt. G. F.*)

Antrag auf Verbot der Versicherung gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht im Wege der Gesetzgebung.

Der Verwaltungsrath der Magdeburger Allgemeinen Versicherungs-Actien-Gesellschaft hat beim Reichskanzleramte mit Rücksicht auf die dem Reichstage in der letzten Session vorgelegten, aber noch nicht zur Verhandlung im Plenum gekommenen Anträge auf Abänderung resp. Ergänzung des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 eine Vorstellung eingereicht, worin er ausführt, dass die Unfallsversicherung volkswirthschaftlich verwerflich erscheine und gegen die guten Sitten verstosse. Bei derselben handele es sich nicht nur um solche Haftpflicht-Ansprüche, welche auf Grund des § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 aus einer Verschuldung der Bevollmächtigten oder Repräsentanten des Betriebsunternehmers erhoben werden, die meisten Haftpflichtprocesse werden vielmehr aus mangelhaften Betriebseinrichtungen hergeleitet, haben also nicht jenes Specialgesetz, sondern die allgemeine Gesetzgebung, insbesondere den § 107 der Reichs-Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869,

> nach welcher jeder Gewerbeunternehmer verbunden ist, alle diejenigen Einrichtungen herzustellen und zu unterhalten, welche mit Rücksicht auf die besondere Beschaffenheit des Gewerbebetriebes und der Betriebsstätte zu thunlichster Sicherung der Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit nothwendig sind,

zum Fundament.

Zu sehr sei es in der menschlichen Natur begründet, dass Jemand auf sein Thun und Lassen, dessen Folgen ihn nicht treffen, nicht dieselbe Aufmerksamkeit verwende, als geschehen würde, wenn er dafür verantwortlich wäre und jedenfalls müsse man mit Recht bezweifeln, ob es vor dem Richterstuhl der Moralität zu rechtfertigen ist, dass Jemand sich gegen die Folgen seiner eigenen Verschuldung versichere, was zudem leicht eine Vermehrung der Unglücksfälle zur Folge haben könne.

Man wundere sich darüber, woher es komme, dass in neuerer Zeit so ausserordentlich zahlreiche Haftpflichtprocesse geführt werden, während doch die oben angezogene Reichs-Gewerbeordnung schon früher bestand, als das sogenannte Haftpflichtgesetz und der Französische Code civil, der schon seit langer Zeit in einem grossen und besonders industriereichen Theile des Deutschen Reichs Geltung hatte, nach jeder Richtung hin weit strengere Haftpflichtvorschriften enthält, als das Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. Diese auffallende Thatsache erkläre sich daraus, dass, während früher die Betriebsunternehmer bei vorkommenden Unglücksfällen fast ausnahmslos mit dem Verletzten oder den Hinterbliebenen der Getödteten sich gütlich zu einigen pflegten, jetzt dagegen in den meisten Fällen die Frage, ob Haftpflicht vorliege oder nicht und welche Entschädigung event. dafür zu gewähren, durch den Richter entschieden werde. In der Hauptsache sei die Haftpflichtversicherung daran Schuld, namentlich in ihrer jetzigen Form, nach welcher die Gesellschaften in unbegrenzter Höhe für alle Leistungen aufkommen müssen, zu welchen der Betriebsunternehmer rechtlich verurtheilt wird. Komme bei einem gegen Haftpflicht versicherten Betriebsunternehmer ein Unfall vor und die Versicherungsgesellschaft leiste nicht ohne weiteres Entschädigung, so werde der Verletzte leider oft durch den Betriebsunternehmer selbst dazu verleitet gegen ihn zu klagen, weil er wisse, dass ihn die Versicherungsgesellschaft im Falle seiner Verurtheilung schadlos halten müsse. In den meisten derartigen Processen würden die Kläger, weil sie ein Verschulden der Betriebsunternehmer oder seiner Repräsentanten nicht nachzuweisen vermöchten, abgewiesen und der Betriebsunternehmer, welcher früher wohl den Verletzten ex aequo et bono unterstützt habe, überlasse jetzt denselben, da er bestimmt wisse, dass ihm eine rechtliche Verpflichtung nicht obliege, seinem Schicksale resp. der öffentlichen Armenpflege. Es liege auf der Hand, dass solche Vorgänge auf das ohnehin schon getrübte Verhältniss zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer den nachtheiligsten Einfluss ausüben müssen und es sei deshalb die Haftpflichtversicherung auch in volkswirthschaftlicher Beziehung verwerflich.

Gegen diese Missstände gebe es nur ein Mittel, nämlich dass, ebenso wie durch § 5 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 die Beschränkung der Haftpflicht durch Verträge zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer verboten ist, durch die Gesetzgebung auch die Versicherung gegen die Folgen der Haftpflicht untersagt würde. Dann würde das Unfall-Versicherungsgeschäft in die richtige Bahn zurückkehren; die Betriebsunternehmer würden sich nicht mehr blos den Regress an die Versicherungsgesellschaft sichern, wenn sie zu einer Entschädigung an die Arbeitnehmer verurtheilt werden, sondern es würde dann entweder überhaupt nicht, oder wenigstens ohne Rücksicht auf die Haftpflicht gegen die Folgen von Unfällen aller Art mit bestimmten Summen versichert werden. Die Haftpflichtprocesse würden in Folge dessen, wenn nicht ganz wegfallen, doch sehr vermindert werden und die Betriebsunternehmer würden, ebenso wie in früherer Zeit, die Beschädigten entweder aus eigenen Mitteln, oder wenn sie Versicherung genommen hätten, aus der ihnen zufliessenden Unfall-Versicherungssumme im Wege der Güte zu entschädigen suchen, was ihnen zweiffellos in den meisten Fällen gelingen dürfte. Ebenso würde wieder mehr Sorgfalt auf die Einrichtung und Leitung des Betriebes verwendet werden, weil wegen der Höhe der Prämien die Unfall-Versicherungssummen niemals so hoch gegriffen werden könnten, dass der Betriebsunternehmer, wie dies jetzt der Fall ist, unbedingt gegen die Folgen der gesetzlichen Haftpflicht geschützt wäre.

Literatur.

Das Ungarische Eisenbahn-Jahrbuch (1. Jahrgang 1878) von Ladislaus Vörös, Concipisten des Königlich Ungarischen Communications-Ministeriums und das Kohn'sche Jahrbuch.

Beim Jahresschluss beeilen wir uns, das vom Redacteur des „Ungarischen Compass" und Expedit-Director des Königlich Ungarischen Handelsministeriums, Alexander Mihól, in Ungarischer Sprache herausgegebene und dem Communications-Minister Herrn von Pechy gewidmete Jahrbuch zu besprechen. Das Vorwort des Herausgebers und Verfassers giebt über die Tendenz dieses Werkes genügenden Aufschluss. Es gilt die nationale Selbstständigkeit auch auf diesem Felde des Eisenbahngebiets zum sprachlichen Ausdruck zu bringen. Das in jeder Beziehung als ausgezeichnet anerkannte: Eisenbahn-Jahrbuch für die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie von Ignaz Kohn hat bisher auch den Ungarischen Bahnverwaltungen als vortreffliches Hilfsbuch gedient. Das Ungarische Communications-Ministerium glaubte aber im Interesse der Magyarisirung aller im Lande befindlichen Eisenbahn-Unternehmungen darauf sehen zu müssen, dass die von denselben dem Deutschen Jahrbuche zugewendete Subvention einem in Ungarischer Sprache verfassten ähnlichen periodischen Sammelwerke zu Theil würde.

Dies ist nun in der That geschehen und nur durch die Opferwilligkeit der Oesterreichischen Bahnverwaltungen, welche den durch die sohin entfallende Betheiligung der Ungarischen Bahnen entstandenen Ausfall an dem Kohn'schen Jahrbuch auf sich nahmen, ist es ermöglicht worden, dessen Bestand auch für die Folge zu sichern. Entbehrlich wird dasselbe in Ungarn nicht werden, da sich die betreffenden Kreise doch über die Verhältnisse der Oesterreichischen Bahnen orientiren müssen, welche das Vörös'sche Jahrbuch

*) Wir ersuchen den Herrn Verfasser um gefällige Angabe seiner Adresse. Die Redaction.

nicht behandeln kann. Dagegen wird Letzteres wegen der fast ganz mangelnden Kenntniss des Ungarischen Idioms in Cisleithanien dort gar keine Verbreitung finden; daher das Kohn'sche Jahrbuch nach wie vor genöthigt sein wird, auch die Ungarischen Bahnen zu behandeln. Wenn daher auch keine sonst erspriessliche Arbeitstheilung zwischen diesen beiden Jahrbüchern walten kann, so würde sich doch ein gewisser modus vivendi empfehlen, um einander soviel als möglich die Arbeit zu erleichtern, da auf beiden Seiten das Material riesig anwächst und auf die Dauer von einer Kraft weder geistig noch räumlich zu bewältigen wäre.

Zu berücksichtigen ist dabei noch der trotz aller Verwahrung doch halbamtliche Charakter, den das Ungarische Eisenbahn-Jahrbuch durch die amtliche Stellung des Verfassers und Herausgebers gewinnt und dass dieselbe in der That geeignet ist, Thatumstände und Verhältnisse zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, welche dem privaten Sammler verschlossen sind. Freilich kann auch durch diesfällige Aeusserungen der Communications-Minister in eine schiefe Stellung kommen, indem ihm Ansichten des Redacteurs imputirt werden. In dieser Beziehung ist beispielsweise der Excurs auf Seite 267 betreffend die Absichten der Ungarischen Regierung auf die Waagthalbahn gegenüber den Bestrebungen der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft beachtenswerth. Doch das sind unwesentliche Inconvenienzen gegenüber den Vortheilen solcher halbamtlicher Publicationen. Jedenfalls wird auch das Kohn'sche Jahrbuch und somit das grössere Deutsche Lesepublikum daraus Nutzen ziehen.

Auf das Ungarische Eisenbahn-Jahrbuch von Vörös selbst übergehend, muss vor Allem der Fleiss in der Zusammenstellung des in der ausführlich behandelten Entwickelungsgeschichte aller Ungarischen Bahnunternehmungen riesig angehäuften Materials und die vollkommen gelungene Ueberwindung der sprachlichen und technischen Schwierigkeiten in dieser 1. Auflage rühmend hervorgehoben werden. Freilich hat das Kohn'sche Jahrbuch den meisten Stoff hergegeben; aber es sind überaus viele Parthien, insbesondere der historischen Darstellung, die bisher unbekannt waren und nur aus den ministeriellen Registraturen mühsam geschöpft werden konnten. Wir müssen uns deren auch nur beispielsweise Andeutung wegen des hierfür mangelnden Interesses und Raumes versagen. Vielleicht kommt noch das Kohn'sche Jahrbuch auf diese Ergänzungen gelegentlich zurück; wir machen insbesondere auf die sehr lehrreiche Bearbeitung der Geschichte der Arad-Körösthalbahn aufmerksam, als ein nachahmenswerthes Muster der Ausdauer und Besiegung entgegenstehender Hindernisse, welche diese vorzüglich prosperirende Vicinalbahn ohne Subvention der Regierung blos durch den persönlichen Credit und Mühaufwand der Anrainer in's Leben gerufen hat.

Es dürfen aber auch die in anderen Parthien überwiegenden Leistungen des Kohn'schen Jahrbuches nicht übersehen werden. Auffallend tritt dies in der beiderseitigen Behandlung der Militärgrenz-Eisenbahnen hervor. Während das Kohn'sche Jahrbuch dieselben auf mehr als 20 Seiten ausführlich bespricht, hat das Vörös'sche Jahrbuch hierfür kaum $2\frac{1}{2}$ Seiten zur Verfügung, was bei dem actuellen Interesse an diesen Bahnen um so mehr auffällt, als das Kohn'sche Jahrbuch schon im August, das Vörös'sche Jahrbuch aber erst im October v. J. die Sammelarbeit für den Druck abschliessen musste. Sollten da amtliche Rücksichten auf dieses Stillschweigen Einfluss geübt haben? Ein weiterer Vorzug des Kohn'schen Jahrbuches ist seine lebendige Schreibweise; diesbezüglich verweisen wir insbesondere auf die Darstellung der Dux-Bodenbacher Bahn. Auch die Ungarische Sprache hat bereits diese Schmiegsamkeit und stylistische Gefälligkeit erlangt, um dergleichen trockene Themata anziehender zu behandeln.

Dürften wir eine kleine Ausstellung machen, so wäre es die des Mangels der übersichtlichen vergleichenden Zusammenstellung der bei allen Bahnen conform gestalteten oder geordneten Einrichtungen. Dieselben Concessions- und statutarischen Bestimmungen wiederholen sich bei der Darstellung der einzelnen Bahnen. Es würde sich aus vielfachen Gründen, darunter auch wegen des geringeren Umfanges dieses Eisenbahn-Jahrbuches, empfohlen haben, diese gleichen Bestimmungen der Gesetzgebung und Verwaltung den Einzeldarstellungen voran zu schicken und bei diesen nur auf die Abweichungen hinzuweisen. Eine solche Behandlung des Gemeinsamen wäre beiden Eisenbahn-Jahrbüchern für die Folge dringend zu empfehlen; freilich müsste hierfür die Basis in einer conformen Redigirung der Jahresberichte seitens aller Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen gegeben sein. Ob dies im Wege der freien Vereinbarung derselben oder durch regierungsseitige Verordnung zu erzielen wäre — steht dahin.

Ein wohl bei dem nächsten Jahrgange abzustellender Mangel des Vörös'schen Jahrbuchs ist die Nichtberücksichtigung der letzten Vorkommnisse, insbesondere der Berichte aller Bahnunternehmungen an die betreffenden Generalversammlungen vom laufenden Jahre, wie dies vom Kohn'schen Jahrbuche anfangsweise geschah, obzwar dasselbe, wie schon bemerkt, früher erschienen war. Die von Letzterem auch nur sehr fragmentarisch reproducirten Gesetze und Verordnungen, welche im Jahre 1877 erlassen wurden, fehlen im Vörös'schen Jahrbuche wahrscheinlich aus dem Grunde, weil in diesem grossentheils retrospectiven ersten Jahrgange alle früheren Gesetzesbestimmungen hätten aufgenommen werden müssen, was bei der gedrängtesten auszugsweisen Kürze nicht gut ausführbar gewesen wäre.

Beide Jahrbücher sollten diesem Zweige der Eisenbahnkunde in der Folge eine grössere Pflege schenken, um nicht von den Eisenbahnkalendern hierin überholt zu werden. Ebenso wünschenswerth wäre die Mittheilung der von beiden Obersten Gerichtshöfen des Reiches gefällten Urtheile und der vom Oesterreichischen Verwaltungsgerichtshofe geschöpften Entscheidungen in Eisenbahn-Angelegenheiten, sowie es auch bei einiger Unterstützung seitens der Bahndirectionen möglich wäre, auch diejenigen in solchen Angelegenheiten rechtskräftig gewordenen Judicate der Gerichte und politischen Behörden zu veröffentlichen, welche sonst nicht in die Oeffentlichkeit gelangen. Speciell wäre dies in Steuer- und Gebührensachen zu empfehlen, um diesfälligen Uebergriffen und ausdehnenden Auslegungen seitens so vieler Finanzbehörden durch die Möglichkeit einer Berufung auf conträre Entscheidungen wirksam zu begegnen.

So begrüssen wir denn das neue Ungarische Eisenbahn-Jahrbuch des Ministerial-Concipisten Vörös mit der lebhaftesten Anerkennung und dem wiederholten Wunsche, dass es einverständlich und ergänzungsweise mit dem erprobten Eisenbahn-Jahrbuche des Kaiserlichen Rathes Kohn zum Frommen und Gedeihen des Eisenbahnwesens der Monarchie wirken möge.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 7. Januar. (Verstaatlichungsprojecte. Internationales Frachtrecht. Bayerisches Eisenbahn-Reservatrecht. Rechtliche Sicherung der Prioritäten-Inhaber. Ausbildung junger Leute in Eisenbahn-Werkstätten. Weimar-Gera. Arbeiten am Gotthard-Tunnel.)

Mit dem Beginn des Jahres ist die Verstaatlichungsfrage wieder in den Vordergrund gerückt! Es scheint characteristisch an dieser Eisenbahnfrage werden zu sollen, dass sie einen sprungweisen Verlauf nimmt. Nachdem die Springfluth der Verstaatlichungsprojecte gegen Ende des Jahres zurückgegangen war, ist jetzt wieder volle Rührigkeit zu constatiren. Es ist dahingestellt zu lassen, wie weit die Reise des Herrn Handelsministers zum Reichskanzler nach Friedrichsruh mit dieser gesteigerten Emsigkeit auf dem Gebiete der Eisenbahnfrage in Zusammenhang zu bringen ist, doch kann es nicht Wunder nehmen, dass aus dem Umstande, dass nach der Rückkehr desselben die Wiederaufnahme einer Anzahl von Verstaatlichungs-Verhandlungen stattgefunden hat, vielfach gefolgert wird, Fürst Bismarck habe seinerseits ein beschleunigteres Tempo in der Verwirklichung seiner Eisenbahnpläne verlangt. Wäre dies der Fall, so bestände ein gewisses Dilemma, da auch die Bahnverwaltungen, mit welchen verhandelt wird, vor Allem eine rasche Erledigung herbeiwünschen, während dem Herrn Handelsminister nach übereinstimmenden Zeitungsmittheilungen, die aus parlamentarischen Kreisen inspirirt sind, seitens der Landtagsabgeordneten die bündige Mittheilung gemacht worden ist, dass in diesem Landtage, zumal bei der ungünstigen Finanzlage und der ebenso ungünstigen Rentabilität der Bahnen, eine Mehrheit für etwaige Vorlagen, den Ankauf von Privatbahnen betreffend, nicht zu finden sein werde und die Budgetcommission soll beabsichtigen, aus staatsfinanziellen Erwägungen eine Resolution gegen eine weitere Vermehrung des Staatsbahnnetzes einzubringen. Die Abneigung gegen die Verstaatlichungsidee ist dort so gross, dass einzelne Mitglieder sogar einer Verpachtung der vorhandenen Staatsbahnen das Wort reden. Inzwischen sind auf Veranlassung des Abg. Rickert der Budgetcommission zwei Zusammenstellungen zugegangen, welche, wie man annimmt, als Unterlage für solche allgemeine finanzielle Anträge dienen sollen. In der einen sind die sämmtlichen seit 1868 bewilligten Staatsanleihen nebst den auf Grund derselben bis jetzt emittirten Beträgen zusammengestellt. Die andere bezieht sich auf die Kosten der einzelnen Verwaltungen in diesem zehnjährigen Zeitabschnitte, und zwar sind hier, was von besonderem Interesse ist, die Ausgabenbeträge nach dem Voranschlage im Etat und nach der wirklichen Verwendung neben einander gestellt. Dieses statistische Material wird namentlich bei Beantwortung der Frage, welches die Ursachen des Deficits im Preussischen Etat sind, werthvolle Anhaltspunkte bieten und, wenn die betreffenden Budgetcommissions-Mitglieder bei ihrer Absicht beharren, zur Motivirung der oben erwähnten Resolution ausgenutzt werden. Ein Sinn solcher Resolution wäre natürlich nur dann vorhanden, wenn keine Eisenbahn-Ankaufsvorlage eingebracht würde, weil alsdann die Resolution die Bedeutung hätte, vor dem Lande zu bekunden, wie der eine der gesetzgebenden Factoren sich zur Verstaatlichungsfrage stellt. Wird jedoch eine bestimmte Ankaufsvorlage eingebracht, so würde diese ohnehin den Probirstein für die parlamentarische Strömung abgeben. Die Bahnge-

sellschaften selbst, mit denen Verhandlungen schweben, stellen sich auf den Standpunkt, die Einbringung ev. Ankaufsentwürfe noch in dieser Session zu beanspruchen, andererseits macht abgesehen von den Kaufspreisen der Modus der staatlichen Gegenleistung noch den Gegenstand der Meinungsdifferenz aus, in welche auch die Zeitungspresse schon eingetreten ist. Der „Berl. Actionär“ schlägt in einem längeren Artikel vor, bei einem Ankauf von Bahnen durch den Staat als Entschädigung weder Consols zu geben noch Abstempelung vorzunehmen, sondern die Creirung besonderer 4procentiger Eisenbahn-Schuldscheine zu wählen. Auch andere Blätter sprechen sich nicht mit Unrecht gegen die Abstempelung aus. Was die Verhandlungen mit den einzelnen Bahnen betrifft, so verlautet durch das offiziöse Wolff-sche Telegraphenbureau, dass seitens der Commissarien des Handelsministeriums den Vertretern der Berlin-Stettiner Bahn eine Rente von 4½ pCt. als fernere Unterhandlungsbasis in Aussicht gestellt worden sei. Die Vorstandsmitglieder der Berlin-Stettiner Bahn hätten beschlossen, die schriftliche Anfrage an den Minister zu richten, ob das Gebot von 4½ pCt. Rente als ein festes anzusehen sei, welches der ausserordentlichen General-versammlung eventuell vorgelegt werden könne. Sie vermöchten eine Aussicht auf Annahme desselben nicht zu eröffnen und glaubten, um den Abschluss zu ermöglichen, eine Erhöhung der Rente auf 4¾ pCt. empfehlen zu sollen. Ueber das in der letzten Aufsichtsrathssitzung der Berlin-Stettiner Eisenbahn stattgehabte Stimmenverhältniss gegenüber der von der Regierung gemachten Offerte wird von anderer Seite mitgetheilt, dass im Directorium 3 Stimmen für völligen Abbruch der Verhandlungen und 4 Stimmen für Fortführung derselben waren, auch im Aufsichtsrathe erfolgte die Annahme mit nur einer Stimme Majorität. Bis auf ein erkranktes Mitglied war derselbe vollzählig versammelt. Noch weiter vorgeschritten ist die Angelegenheit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. In einer vorgestern stattgehabten Sitzung der Commissarien der Regierung mit den Vertretern der Bahn wegen der Ueberlassung des Betriebes sind die Verhandlungen zu einem vorläufigen Abschluss gekommen auf der Basis einer Abstempelung der Actien Lit. A mit 6 pCt., der Actien Lit. B mit 3½ pCt. und der Actien Lit. C mit 5 pCt. und unter der Bedingung, dass auf der einen Seite die Landesvertretung, auf der anderen Seite die Generalversammlung beistimme und die ganze Angelegenheit bis zum Mai d. J. ihren definitiven Abschluss finde. Es wird nunmehr wohl bald die Generalversammlung einberufen werden, um zunächst ihrerseits ihr Votum abzugeben. Ein genaues Urtheil über die ganze Operation wird sich erst dann fällen lassen, wenn der abgeschlossene Vertrag in allen seinen Einzelheiten vorliegt; kommt eine Einigung auf dieser Basis zu Stande, so gewinnt es den Anschein, als ob massgebenderseits die Absicht bestände, den Landtag behufs Votirung von Eisenbahn-Vorlagen zu einer Nachsession zusammenzurufen. Man darf sehr gespannt auf die weitere Entwickelung der Ankaufs-Verhandlungen sein, welche somit im Stande wären, die Eintheilung der gesammten parlamentarischen Geschäfte erheblich zu beeinflussen.

Auf Grund des Entwurfs einer Convention wegen internationaler Regelung des Eisenbahn-Frachtrechts sollen zunächst Verhandlungen zwischen den betheiligten Regierungen stattfinden, nachdem dieselben sich über die Beschlüsse der Berner Commission schlüssig gemacht haben. Die Ausschüsse des Bundesraths beantragen, der Bundesrath wolle sich mit dem Abschluss einer Convention auf Grundlage der Commissionsbeschlüsse einverstanden erklären.

Wie nachträglich noch bekannt wird, hat der Bayerische Bevollmächtigte im Bundesrathe, als es sich um die Zustimmung des Bundesrathes zu dem mit Oesterreich abgeschlossenen Meist-Begünstigungsvertrage handelte, die Erklärung abgegeben, dass die Bayerische Regierung in der Bestimmung der Nichtconfiscation der Eisenbahnwaggons eine theilweise Verletzung des ihr durch die Reichsverfassung zugesicherten Eisenbahn-Reservatrechtes erkennen zu müssen glaube.

Am Dienstag sind die Berathungen geschlossen worden, welche im Reichs-Justizamte über eine Vorlage, betreffend die rechtliche Sicherung der Prioritätenbesitzer eingeleitet worden waren. Dieselben trugen nur einen commissarischen Character und deshalb nahmen allein Mitglieder der betheiligten Behörden daran Antheil ohne Hinzuziehung von anderen Sachverständigen oder Interessenten. Aus dem so gewonnenen Materiale wird demnächst der bezügliche Gesetzentwurf hergestellt werden, so dass er dem Reichstage noch in seiner nächsten Session zugehen kann. Dieser Entwurf wird auch der einzige bleiben, welcher dem Parlamente betreffs der Reform des Actienwesens gegenwärtig vorgelegt wird; die Reform ist allerdings weder sistirt noch in Stillstand gerathen, sie muss aber augenblicklich zurücktreten hinter der Aufgabe, alle mit der Reichs-Justizorganisation in Verbindung stehenden Fragen zu lösen. Aus dem Reichs-Justizamte wird daher der Reichstag zumeist diesen Gegenstand betreffende Vorlagen erhalten.

Dem Handelsminister waren Berichte zugegangen von den Königlichen Eisenbahndirectionen, aus denen hervorgeht, dass Bestrebungen, junge Leute in den grossen Eisenbahn-Werkstätten zu Handwerkern auszubilden, bisher nur in geringem Umfange stattgefunden und nur in wenigen Fällen günstige Resultate erzielt haben. In den Berichten werden Bedenken dagegen in verschiedener Weise erhoben. Der Minister erklärt jedoch jetzt, dass er den von den meisten Directionen eingenommenen Standpunkt nicht theilen könne, sondern die Ausbildung von tüchtigen Handwerkern als eine Aufgabe der Eisenbahnverwaltungen nach wie vor betrachte. Nachdem er dann die Einwendungen einzeln zurückgewiesen, legt er noch einmal die Angelegenheit den Directionen dringend ans Herz. Zur Erzielung gleichmässiger Behandlung hat der Minister seinem Erlass den Entwurf der zu beobachtenden Grundsätze beigelegt, über welche die Directionen sich gutachtlich zu äussern haben. Auch hat er von ihnen eine Aufstellung der etwa zu erwartenden Kosten und ihre Vorschläge zur Deckung derselben eingefordert.

In der am 29. v. M. in Weimar abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung der Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft wurde der Antrag der Verwaltungsorgane, dass zum Zwecke der Effectuirung der durch die General-Versammlung am 29. October v. J. bewilligten Prioritätsanleihe von 1½ Millionen Mark die Stammactionäre von den noch auf 8½ Jahre garantirten 4½ pCt. Zinsen nur die Hälfte dieser Zinsen empfangen, und dass sie zur Entschädigung für die andere Hälfte auf jede Stammactie eine 4½procentige Priorität von 50 ℳ erhalten sollen, bezüglich deren die Amortisation im Jahre 1880 beginnt, mit 273 gegen 70 Stimmen, also mit der erforderlichen Zweidrittel-Majorität für diese Statuten-Aenderung angenommen.

Ueber die Verification der Arbeiten am Gotthardtunnel ist dem Bundesrathe mitgetheilt worden, dass die in den Artikeln 12 und 17 des internationalen Vertrages über den Bau und Betrieb der Gotthard-Eisenbahn vom 15. October 1869 vorbehaltene Verification der am Gotthardtunnel ausgeführten Arbeiten für das sechste Baujahr unter Betheiligung eines Vertreters des Deutschen Reichs an Ort und Stelle stattgefunden hat. Die Verificationsverhandlungen haben aus den in der Mittheilung vom 25. Januar 1878 angegebenen Gründen wiederum bereits im Monat September v. J., am 19. und 20. stattgefunden. Danach ist in der Zeit vom 1. October 1877 bis zum 31. August 1878, abgesehen von dem Richtungstunnel von 145 m Länge, der fertige Tunnel auf 4 783 m und der Richtstollen auf 11 187 m verlängert worden. Die der Gotthardbahn-Gesellschaft hiernach in dem vorerwähnten Zeitraum erwachsenen Tunnelbaukosten sind von den Vertretern der subventionirenden Staaten unter Zugrundelegung des bei den früheren Schätzungen angenommenen von dem Bundesrathe gebilligten Satzes von 3 800 Frcs. für den fertigen Meter Tunnel auf 9 521 640 Francs ermittelt worden, welchem Betrage der in Folge der Verlegung des Verificationstermins an den Kosten für das volle sechste Baujahr fehlende Theil für den letzten Monat — September — mit $^1/_{11}$ dieser Summe in Höhe von rund 865 603 Frcs. hinzugerechnet worden ist, so dass sich für die Zeit vom 1. October 1877 bis Ende September 1878 ein Gesammtkostenbetrag von rund 10 387 243 Frcs. ergeben hat. Dieser Summe tritt die fällige sechste Annuität mit 3 148 148,15 Frcs. hinzu, so dass im Ganzen 13 535 391,15 Frcs. von den subventionirenden Staaten zu zahlen waren. Von dieser Summe entfallen auf das Deutsche Reich $^{20}/_{85}$ mit 3 184 797,92 Frcs. oder zum Course von 81,40 gerechnet 2 592 425,50 ℳ, deren Zahlung rechtzeitig erfolgt ist. Nach Mittheilung des Schweizerischen Bundesraths ist bis zum 30. September 1878 thatsächlich der fertige Tunnel auf 5 034 m und der Richtstollen auf 11 461 m verlängert worden. Nach dem den Subventionsstaaten vorgelegten Voranschlage sollten bis zum Schlusse des sechsten Baujahres 6 900 m fertiger Tunnel und 11 744 m Richtstollen hergestellt werden. Es ist somit im Laufe der ersten sechs Baujahre die Herstellung fertiger Tunnelstrecken um 1 866 m, der Ausbruch des Richtstollens um 283 m hinter dem Voranschlage zurückgeblieben.

Zum Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

Der zweite Satz des § 54, Absatz 3 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, die Provisionsbefreiung der nachgenommenen Frachtgelder für die von einer Eisenbahn auf die andere beförderten Güter betreffend, wird von verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen verschieden verstanden. Während die eine Verwaltung auf Grund dieser Bestimmung Provision in allen Fällen erhebt, in welchen der Versender oder Empfänger die Weitersendung des Gutes an einen andern als den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort verfügt, unterscheidet die andere darnach, ob der Versender bezw. Empfänger bei der Weitersendung einen neuen Frachtbrief ausstellt, oder den alten Frachtbrief nur abändert und erhebt Provision nur bei Ausstellung neuer Frachtbriefe.

Das Reichs-Eisenbahnamt, welches das ersterwähnte Verfahren für richtig hält, während es die letztgedachte Unter-

scheidung, wenn auch für das Publicum vortheilhaft, so doch rechtlich insofern nicht für massgebend erachtet, als die Veränderung der Adresse eines Frachtbriefes zu dem hier fraglichen Zweck rechtlich der Ausstellung eines neuen Frachtbriefes gleich zu stellen ist, hat, bevor es zur Behebung der aus der verschiedenartigen Handhabung der fraglichen Bestimmung des Betriebs-Reglements entstehenden Unzuträglichkeiten Weiteres veranlasst, die Deutschen Bahnverwaltungen unterm 17. December v. J. zur Aeusserung aufgefordert, darüber, welche Anwendung dieselbe in der gedachten Richtung dort bisher gefunden hat.

Gotthardbahn.

Wechsel der Person des Oberingenieurs.

Seitens des Herrn Oberingenieur Hellwag erhalten wir folgende Zuschrift:

Die Betrachtungen, welche in No. 94 der Vereinszeitung über „den abermaligen Wechsel der Person des Oberingenieurs der Gotthardbahn" angestellt wurden, erwiderte die Direction in No. 98 mit einer Erklärung, in der sie die Gründe, welche sie zur einseitigen Lösung des Verhältnisses zu mir veranlasst haben, als „sachliche der ernstesten Art" bezeichnet, wodurch sie — wie durch die Fassung der Erklärung überhaupt, der Vermuthung Raum bietet, als ob es sich in dem Conflicte zwischen der Verwaltung und dem Oberingenieur um etwas Anderes handele, als um abweichende Auffassung über diejenigen technischen und finanziellen Grundlagen, welche dem Unternehmen bei dessen Reconstruction zu geben und über die Stellung und den Einfluss, welche dem Oberingenieur bei deren Berathung und Bestimmung einzuräumen seien, also um Gründe, wie sie eben in jenen Betrachtungen perhorrescirt werden.

Die Direction stellt nun wohl in Aussicht, dass sie die näheren Umstände „an Hand der Actenstücke später" darlegen würde, versäumt aber anzugeben, warum sie zur Zeit mit der Bekanntgabe dieser Actenstücke, wie überhaupt mit den nöthigen Aufklärungen noch zurückhält.

Unter solchen Umständen kann ich nicht unterlassen meinerseits einstweilen jene Erklärung im obigen Sinne zu commentiren und sodann die Mittheilung hinzuzufügen:

1. dass von einer Veröffentlichung der näheren Umstände des Conflictes und der betreffenden „Actenstücke" — (die ich in meinem Interesse längst gewünscht hätte) — in beiderseitigem Einvernehmen vorläufig noch Umgang genommen wird, um durch dieselbe nicht die am 19. Januar c. bevorstehende Volksabstimmung über die Subventionsleistung der Schweiz zu beeinträchtigen;

2. dass zwischen beiden Theilen ein Compromiss dahin in Abschluss begriffen ist, dass die zwischen ihnen schwebenden Streitgegenstände: nämlich die weitere Vollziehung des Dienstvertrages, die rechtliche Zulässigkeit der vorzeitigen Entlassung des Oberingenieurs Seitens der Verwaltung resp. des ihm zu leistenden Schadenersatzes, einem gemeinsam erwählten Schiedsgerichte zur Beurtheilung übertragen werden sollen.

Sobald jener Termin vorüber ist, und dem Schiedsgerichte die beiderseitigen Rechtsgesuche vorgelegt sein werden, wird auch kein Anstand mehr bestehen, dem Publikum die Vorgänge, welche zu der abermaligen Entfernung des Oberingenieurs der Gotthardbahn geführt haben, zur Kentniss zu bringen und der öffentlichen Beurtheilung anheim zu geben.

W. Hellwag,
Oberingenieur der Gotthardbahn.

Russische Correspondenz.

—A— Zweites Geleise. Am 3./15. November v. J. wurde der Betrieb auf dem zweiten Geleise zwischen folgenden Stationen der Moskau-Brest Litowsk Bahn eröffnet: Smolensk-Orscha = 3 Werst, Borisow-Minsk = 75 Werst und Berjosa-Brest = 99 Werst, insgesammt 177 Werst.

Am 14./26. October v. J. sind folgende Strecken des zweiten Geleises auf der Kursk-Charkow-Azow Bahn in Betrieb gekommen: Von Losowaja der Sewastopoler Bahn bis Losowaja der Kursk-Charkow-Azow Bahn = 6 Werst; von Merefa bis Borki = 17,5 Werst und am 28. October von Bjelomjeștnaja bis Kustarnaja = 18,5 Werst.

Bahneröffnung. Am 1./13. December v. J. ist der grösste Theil der Donetzschen Kohlenbahn dem Betriebe übergeben worden, die noch restirenden Zweiglinien nach Lissitschansk und Krinitschnaja werden in der allernächsten Zeit ebenfalls eröffnet werden. Die Donetzsche Kohlenbahn (deren Stationen sind in No. 94 S. 1182 v. Jahrg. mitgetheilt worden. Die Redact.) besteht aus folgenden Strecken: 1. Kramatorskaja (Station der Kursk-Charkow-Azow Bahn) nach Swjerewo (Station der Koslow-Woronesch-Rostow Bahn) über Popasnaja und Debalzewo, Länge 293 Werst; 2. Krinitschnaja (Station der Kursk-Charkow-Azow Bahn) über Chajepetowka und Debalzewo (Durchschneidung der Linie ad 1) nach dem Luganskischen Eisenwerk und bis Station Donetzkaja am Sewerny (Nördlicher) Donetz, Länge 130 Werst; 3. von Popasnaja (Station der Linie ad 1) zum Lissitschanskischen Eisenwerk, Länge 41 Werst; endlich 4. von Nikitowka (Station der Kursk-Charkow-Azow Bahn zwischen Kramatorskaja und Krinitschnaja) nach Chajepetowka (Station der Linie 2), Länge 18 Werst. Endlich hat, wie bereits gemeldet, die Donetzsche Kohlenbahn am 16. Oct. 1878 die Concession zum Bau einer 12 Werst langen Verbindungsbahn von der genannten Station Krinitschnaja der Kursk-Charkow-Azow Bahn zur Station Jassinowatoje der Constantinowschen Bahn erhalten; möglicherweise kommt auch sehr bald die Verbindung Swjerewo zur Wolga-Don Bahn in Bau. Betriebsdirector der fertigen Strecken ist Herr Ingenieur Wladimir Nicolajewitsch Petschkowski.

Mittelasiatische Bahn. Einer dieser Tage in Samara erschienenen Broschüre „über die Traçenstudien zwischen dem Ural und Syr Daria" entnehmen wir, dass die mit diesen Untersuchungen betraute Expedition die Entfernung zwischen Orenburg und Taschkent zu 1 603 Werst bestimmt hat. Der Broschüre ist eine Karte der Gegend beigelegt, aus der ersichtlich ist, dass die günstigste Traçe an der Stadt Irgis vorbei durch die Sandebene von Karakum führt und dann dem rechten Ufer des Dschaman-Darja folgt, der das fruchtbare und bevölkerte Turkestan durchzieht. Allerdings lässt sich vorläufig noch nicht absehen, wann mit der Ausführung dieser Bahn begonnen werden kann.

Tracirung. Dieser Tage wurde im Ministerium der Beschluss gefasst, regierungsseitig Traçirungen für den Bau einer Eisenbahn von der Station Samtredi der Poti-Tiflis Bahn nach Batum vorzunehmen.

Die Constantinowsche Bahn macht bekannt, dass vom 1. Januar 1879 an die Station Rudnitschnaja in den directen Güterverkehr der Bahnen III. Gruppe einbezogen worden ist, für den Personenverkehr aber vorläufig Localstation verbleibt.

Die am 8./20. December v. J. abgehaltene General-Versammlung der Koslow-Woronesch-Rostow Bahn genehmigte den Voranschlag pro 1879 und folgende Vorlagen: Vermehrung der Betriebsmittel, Vergrösserung des Betriebscapitals, Eröffnung des Credits für den Verwaltungsrath und endlich Vereinigung der Koslow-Woronesch-Rostow Bahn mit der Kursk-Charkow-Azowschen und der Orel-Griasi Bahn. Zu letzterem Zwecke cooptirte die Direction Herrn A. N. Salkow und wählte schliesslich noch die Revisoren.

Betriebs-Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.

Der Oesterreichische Minister-Präsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat, wie die „Wiener Zeitung" in ihrem amtlichen Theile meldet, auf Grund a. h. Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien der Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe in Paris die Bewilligung zur Errichtung einer Actien-Gesellschaft unter der Firma „Betriebs-Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die bezüglichen Statuten genehmigt.

Präjudizien.

A. Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen. Nach Artikel 403 des Handelsgesetzbuchs ist die Eisenbahn verpflichtet, am Ort der Ablieferung dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger das Frachtgut auszuhändigen. Erfolgt dagegen die Ablieferung irrthümlich an eine andere Person und das Gut geht demzufolge verloren, so braucht nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, I. Senat, vom 26. November 1878, die Eisenbahnverwaltung den allgemein bestimmten und bedungenen Normal-Entschädigungssatz (60 ℳ pro 50 kg) gemäss § 68 des Betriebs-Reglements vom 11. Mai 1874 bei der Ersatzleistung nicht zu übersteigen. „Der Artikel 403 des Handelsgesetzbuchs", führt das Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts aus, „gehört nicht zu den Bestimmungen, bezüglich deren die Freiheit der Eisenbahnen in der Abschliessung von Verträgen durch die Prohibitivbestimmung des Artikels 423 beschränkt worden ist; er konnte auch nicht in der Reihe der Bestimmungen aufgeführt werden, welche Vorschriften über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatz enthalten, weil er nur die Verpflichtung regelt, welche dem Frachtführer hinsichtlich der Ablieferung des Frachtguts an den durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger obliegt, dagegen über den Ersatz des durch Nichterfüllung dieser Verpflichtung entstehenden Schadens nichts bestimmt. Der Wirksamkeit einer Vereinbarung, welche die Eisenbahnen über die Höhe des in diesem Fall eintretenden Schadensersatzes treffen, stehen mithin die Artikel 423, 424 ff. nicht entgegen. Im Gegentheil umfasst die Bestimmung des Artikels 427 No. 1, wonach bedungen werden kann, dass der nach Artikel 396 der Schadensberechnung zum Grunde zu legende Werth einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll, auch den im gedachten Falle eintretenden Schadensersatz. Denn Artikel 396 betrifft den Ersatz, welcher auf Grund des Artikels 395 für Verlust oder Beschädigung des Guts zu leisten ist; Artikel 395 aber bestimmt die Haftung für den Schaden, welcher seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung an den zum Empfang legitimirten Empfänger durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts entsteht, mithin auch für denjenigen Schaden, welcher nach der Ankunft des Frachtguts am Bestimmungsort dadurch entsteht, dass durch Aushändigung desselben an eine andere Person die Ablieferung an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger verhindert wird."

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. December 1878.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	92	%
do. II. Emiss.	5	B.	99	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	97,75	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	67,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	100	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	101	% à 200 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	o. Z.	L.	76	% à 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	104,80	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	98	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	96,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	93	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	92,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	91,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	100,30	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	101,50	%
do. II. Serie	4½	B.	100,25	%
do. III. Serie * 3 1/4	3½	B.	84,90	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3½	B.	84,90	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Serie C.	3½	B.	79,75	%
do. IV. Serie	4½	B.	100	%
do. V. Serie	4½	B.	100	%
do. VI. Serie	4½	B.	100,10	%
do. VII. Serie	5	B.	103,80	%
do. IX. Serie	5	B.	104,30	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. Nordbahn	5	B.	103,75	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	93	%
do. do. II. Serie	4½	B.	98,80	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	92,25	%
do. do. II. Serie	4½	B.	100	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	93	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	92,25	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	98,80	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	99	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	92	%
do. do. III.	4½	B.	99	%
Berlin-Anhalt	4	B.	98,50	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	100,25	%
do. Lit. B.	4½	B.	100,25	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	99,30	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	101,50	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	89,50	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	84,50	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	95,10	%
do. II. Emiss.	4	B.	95,10	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103,10	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	93,50	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	93,50	%
do. D.	4½	B.	99,30	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	99,25	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	99,10	% à 300—3000 M
Berlin-Stettin	4½	B.	101	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	93,10	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	93,10	% a 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	102,10	%
do. V. Emiss.	4½	B.	100	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	93	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	100,10	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	54,60	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	52,25	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	93	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	92,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	95,60	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	97,75	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	95,75	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	95	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B.	94,50	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	94,50	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	101,60	% à 300—1000 M
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	89	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	86	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	58	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	56,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	53,75	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	96	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	100,60	%
do. II. Emiss.	5	B.	105	%
do. do.	4	B.	93,50	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	93	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit B * 3½ u. Ba.	4½	B.	100,25	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	94	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	93	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	99,60	% à do,
Cottbus-Grossenhain	5	L.	102	% à 100 Thlr,
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	61,80	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	64	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	56,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	66	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	67,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5i.S.	W.	81,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5i.S.	L.	85,25	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5i.S.	L.	84,75	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5i.S.	L.	81,75	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5i.S.	B.	81,70	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	88	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5i.S.	L.	78,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	60,20	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	60,20	% à do. = do.
Graz-Köflach	o. Z.	L.	60	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	o. Z.	L.	55,50	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	52,50	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	101,60	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	101,75	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	96	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	93,50	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	97,25	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	96 1/8	% in fl. S. W. } à 175 u.
do. do.	4	F.	88 1/2	% in Th. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	102 1/8	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	99	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	101,30	% 100 fl CM } à 1000,
do.	öW5	W.	95,50	% 100 fl öW } 500, 100 fl
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5i.S.	W.	103,50	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5i.S.	W.	103,75	do. per do.
do. Anl. 1876	5i.S.	W.	101,50	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5i.S.	W.	84,25	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5i.S.	W.	92,40	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5i.S.	W.	91,30	fl. öW pr 100 fl i. S } à 200
do. Linz-Budweis	5i.S.	W.	85,25	do. pr 100 fl i. S } u. 300 fl
do. Emiss. 1870	5i.S.	W.	81,75	do. pr 100 fl i. S } i. S.
do. Emiss. 1872	5i.S.	W.	87,50	do. per do
do. Salzburg-Tyrol	5i.S	W.	79,25	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5i.S.	B.	59	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5i.S.	B.	64,80	% à 200 fl. ö W.
do. Emiss. 1869 *	5i.S.	B.	62,80	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5i.S.	B.	62,20	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	89,70	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	116,50	% à do.
do. von 1854	4	L.	99,25	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	97,50	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	96,50	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4½	L.	101,75	% à do.
do. von 1866	5	L.	100	% à 100 und 500 Thlr.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	89,25	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5i.S.	B.	65,30	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5i.S.	B.	67,50	% à do. = do.
do. -Jassy * III. Emiss.	5i.S.	B.	62	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5i.S.	B.	58,10	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1872	1873	1874	1875	1876	1877	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	1 1/4	1	1	1	½	4	B.	13,25	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	6	5	4	5	5	5	5	W.	115,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	—	8 1/6	6 1/4	6	4 19/30	4	L.	73	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	6 4/5	5 2/3	5 5/12	5	5	L.	94,50	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	7 1/3	5	6	7 2/3	8	8	4	B.	127,50	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6½	6 9/10	6,59	5,95	5 4/5	5 4/5	4	B.	115,75	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	12	11	9	8 1/2	10	11	5	L.	136,75	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	48	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	6	3	3	4	3 3/4	3 1/3	4	B.	75,75	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	17	16	8½	8	6	5 3/4	4	B.	87,40	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	5	5	2½	0	0	4	B.	8,40	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	2½	0	0	5	B.	18,75	—
Berlin-Görlitz	3½	3	0	0	0	0	4	B.	10,90	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	5	4	5	0	0	5	B.	29	% à 200 „
Berlin-Hamburg	12	10	12½	10	11	11½	4	B.	190	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	8	4	1 2/3	3	3½	3½	4	B.	79,25	% à 100 „
Berlin-Stettin	12 3/4	10 3/4	9 11/1	9	8 9/10	7 1/10	4	B.	92,75	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	3	2½	2 1/3	2½	0	0	5	W.	15,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	160,25	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	7½	8	7½	5 2/3	5	2½	4	B.	62	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	5	0	0	0	0	0	5	B.	25	% à 200 „
Brest-Grajewo	5	2½	0	0	0	—	4	B.	37,40	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	5	—	—	0	1 1/3	4	B.	62	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	10	5	4½	3 1/2	2½	0	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	5	0	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	7½	10	10½	11 3/4	16 1/5	16 1/3	4	L.	133	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	9 7/20	8 1/1	6 9/0	4 6/10	5 1/4	5 1/20	4	B.	102,60	% a 200 „
Cottbus-Grossenhain	6	7½	7	7	5	0	4	L.	35	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5½	6 1/4	6	6	5	5	5	L.	74,75	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	102,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	5	0	0	0	0	o. Z.	B.	15	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	5	1	0	0	5	W.	17	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	5	0	0	5	W.	145	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * 5 2/10	7	½	8½	6	7	9,28	5	W.	232,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	1	1	1	—	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Gössnitz-Gera	4 4/5	4 5/6	4 2/3	5 1/10	4	4 19/30	4	L.	91	% à 100 „
Gotthardbahn 60% Einz.	6	6	6	6	6	—	o. Z.	B.	43,75	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	12	7½	3	1 1/2	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	11,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	0	0	0	0	0	5	B.	37,50	% à 200 „
Hannover-Altenbeken	5	0	0	0	0	0	5	B.	10,10	% à 100 „
do. Stamm Prior.	5	0	0	0	0	0	5	B.	22,50	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	11 3/5	9	6	6	5	5	4	F.	67	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	14 2/7	13 1/3	12½	9 1/4	12½	14½	5	W.	201,60	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	126,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	153,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Leoben-Vordernberg	5i.S.	W.	—	% a 300 fl. ö. W. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	100 3/4	% à1000,500 u. 100 fl.SW
do.	4	F.	94 3/4	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	100,50	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	4½	B.	100,50	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	99,40	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	77	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	100	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	101,40	% à 300—1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	90,50	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	52,40	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	—	% à 300 fl. do.
do. II. Emiss.	o. Z.	W.	—	% à do.
Märkisch-Posen	5	B.	100,50	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4½	B.	100	% à 500 M.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	96,60	%
do. II. Ser.	4	B.	95	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	98,50	% à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	95	%
Nordhausen-Erfurt	5	B	100,25	% à do.
Oberschlesische A.	4	B	93,50	%
do. B.	3½	B	86	%
do. C.	4	B.	93	%
do. D.	4	B.	93	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	3½	B.	86,25	%
do. F.* 3½	4½	B.	100,50	%
do. G.	4½	B.	100,10	%
do. H.*	4½	B.	101,25	%
do. von 1869	5	B.	101,50	%
do. von 1873	4	B.	92	%
do. von 1874	4½	B.	100,25	%
do. Brieg-Neisse	4½	B.	98,75	% à 100—1000 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103,10	%
do. do.	4	B.	96	%
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	79	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	93	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	101	% à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	101	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	84,40	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	79	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	W.	—	% à 600 M.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	158	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	152	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	149,25	fl. ö.W.pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	110	fl. ö.W.pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	97,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn	4½	B.	99,40	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
do. Litt. B.	5	B.	100	% à 500 und 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	B.	100	% à do.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	41	% à do.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	86,50	% à 200Th.=300 fl.ö.W.i.S.
do.*	5i.S.	W.	79,50	% à fl. ö.W.pr.100fl. C.M.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	71	% à 200Th.=300fl.ö.W.i.S.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	89	% à do.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	100 3/4	% à 400 M.
Pfälzische Nordbahn	4½	F	101	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	26	% à
Prag-Dux	o. Z.	L.	18,90	% 100 Th.=150 fl. ö.W.i.S.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	14	% 100 Th.=150fl. ö.W i. S.
Rechte Oderufer	4½	B.	100,20	% 100 Th.= do.
Rheinische	4	B.	94,50	% à 500 und 100 Thlr.
do.*	3½	B.	87	%
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	100,30	%
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	103,50	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. von 1874 u. 77	5	B.	103,60	%
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	102	% à do.
do. II. Emiss.*	4½	B.	102	% à 1000, 500 und
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	98,50	% 100 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	93,90	% à 200 Thlr.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	91	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	83	% à do.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	85,25	% à 136 Thlr.
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	84,10	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	92,25	% à
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	84,30	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	77	% à
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	100	% à 680 und 136 Thlr.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	63,50	% à1000,500,200 u.100 Th.
Theissbahn*	5i S.	B.	70,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	95	% à 200 fl. ö. W.
do. II. Emiss.	4½	B.	100,50	%
do. III. Emiss.	4	B.	95,50	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4½	B.	100,50	%
do. V. Emiss.	4½	B.	100,50	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	100,50	% à 300—3000 M.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	68,75	% à 100Th.=150 fl.ö.W.i.S.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	65,50	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	59,25	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5i.S.	L.	83	% à do. do.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	54,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	56,80	% à 300 fl. do.
do.	5 M.	W.	78,50	% à 400 M.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	66	% à 300 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à 200 fl. do.
Warschau-Terespol*	5	B.	88,25	% à 1000 u. 100 S.R.=107 Th.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	97,50	% à 500 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	94,30	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	83,50	% à do.
Werrabahn	4½	L.	90	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
				% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1872	1873	1874	1875	1876	1877	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	5	5	W.	141	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W.i. S.
do.* Salzb.-Tirol III.Em.1873	—	5	5	5	5	5	5	W.	120	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	5	4½	4	4	5	W.	99,50	fl. ö. W. pr.200 fl. ö W.i.S.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	115,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	5	3 3/4	2	1 1/3	3/5	5	L.	28	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	5	5	W.	102	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Leoben-Vordernberg	2	0	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	11	9	9	9	9	9	4	F.	183	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	4½	5½	5	5	4½	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	12,40	% à 500 Fs. 300=80 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	8½	6	3	6	8	8	4	B.	124,75	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	77	% à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	105	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	2,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	—	0	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	17	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	1 5/8	0	0	3	3 3/4	4½	5	B.	86,80	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	—	6½	7	7	7	4	B.	108,90	% à 500 M.
Münster-Enschede Stamm-Prior.	1½	5	5	0	0	0	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	96	% à 100 „
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	7½	5½	4½	5½	5½	5½	4½	F.	114 3/4	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	96,75	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	16,10	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	1½	2 2/15	5	B.	45,60	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	5	2½	0	0	0	5	L.	17	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	13 2/3	13 2/3	12	10½	9 2/3	8½	3½	B.	125,50	% à 100 „
do. Litt. B.	13 2/3	13 2/3	12	10½	9 2/3	8½	3½	B.	118,60	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	5	4 3/4	5	W.	109	fl. ö. W.pr.200 fl.ö.W.i.S.
do. Litt. B.	5	5	5	0	0	0	5	W.	43,50	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	10	10	8	6½	5 2/5	6	5	W.	253,50	fl. ö.W. pr.Stck.v.frcs.500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	4	3	1½	0	0	0	5	W.	67,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	39,50	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	3½	5	5	5	5	B.	88,90	% à 200 „
Ostrau-Friedland	5	—	3/4	0	0	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4½	4	4½	W.	81	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	6	4	4	4	4	4	4	F.	85	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	5	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö.W.i.S.
Rechte Oderufer	6	6 1/3	6 1/3	6 1/3	6 2/5	6 1/3	5	B.	107,30	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6	6 1/3	6 1/3	6 1/3	6 2/5	6 1/3	5	B.	112	% à 200 „
Rheinische	9 2/3	9	8	8	7½	7	4	B.	108,90	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	92,90	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	5,10	% à 200 „
Rumänische	3 3/5	5	0	2½	1	2	5	B.	32	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	84	% à 150 „
Russische Bahnen*	5½	5,53	5 4/5	5,92	6,28	6,56	5	B.	119,60	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	5	2 2/3	1 1/3	0	0	5	B.	13	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	0	o. Z.	B.	—	% à 100 „
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	105,50	fl. ö.W. pr. 200 fl.ö.W.i.S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	101,75	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	106,50	fl. ö.W. pr. 200 fl.ö.W i.S.
Thüringische	9	7 1/4	7½	8½	9 1/4	7½	4	B.	112,60	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	90,50	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	100,80	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	17,25	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	1 1/4	2	2 3/5	3	4	3,9	5	B.	75,70	% à 100 „
Theissbahn* 5 2/10	5 3/4	8½	5	3	—	—	5	W.	184,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	7	4	3	3	3	3	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	5	—	—	5	W.	115,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	5	—	—	5	W.	80	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	—	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	10	11	10	7½	6 2/3	5	5	B.	174,60	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	—	4½	4½	2 1/4	4½	4½	L.	33,85	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	—	—	5	2½	0	0	5	L.	11	% à 200 „
Werrabahn	2 2/3	1	0	1	2/3	1 1/3	4	B.	27,75	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	9	9	8	5	4½	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	8	3	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	1 3/5	1 3/5	0	0	3/5	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	—	11 1/5	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	16 3/4	16 3/4	12	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/	6 3/5	6 3/5	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	8	—	8			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	—	—	—			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	11	11			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

—st.— **Hardy's Vacuum-Bremse,** nebst einem Anhang über Hardy's automatische Vacuum-Bremse. Von C. Belcsak, Maschineningenieur der K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit 8 Tafeln. Wien 1879. Verlag der technisch-artistischen Anstalt (Chr. Höller).

Durch vorliegende Schrift beabsichtigt der Verfasser auf eine neue Bremse aufmerksam zu machen, mit der er sich längere Zeit eingehend beschäftigt und von deren vorzüglichen Eigenschaften er sich dabei überzeugt hat. Diese Bremse ist seit 2 Jahren bei der Oesterreichischen Südbahn eingeführt und hat sich dort, namentlich auch auf den beiden Gebirgsstrecken Semmering und Brenner, vollkommen bewährt. Die mit derselben angestellten Versuchsfahrten, sowie ihr Verhalten im practischen Betriebe haben gezeigt, dass diese Bremse eine vorzügliche genannt werden muss.

Nachdem in der Einleitung das Princip der Vacuum-Bremsen erörtert ist, wird die Hardy'sche Bremse im Allgemeinen und im Detail beschrieben; sodann folgen Mittheilungen über die Wirkung dieser Bremse und die Resultate der damit gemachten Probefahrten von Personen- und Lastzügen, endlich Angaben über Gewichte und Anschaffungskosten genannter Bremse. Ein Anhang bringt die gedrängte Beschreibung von Hardy's automatischer Bremse, die jedoch der Verfasser in ihrer practischen Ausführung nicht kennt und über welche er daher Erfahrungsresultate nicht geben kann.

Das lebhafte Interesse, welches gegenwärtig mehr als je den Verbesserungen und Vervollkommnungen der Eisenbahnbremsen entgegengebracht wird, macht es überflüssig, die besprochene Publication besonders zu empfehlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Betriebsstörungen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Seit dem 31. v. M. können in Folge eingetretener Ueberschwemmung des Bahnkörpers auf der Zweigbahn von Tingleff nach Tondern die Züge dieser Zweigbahn nur von Tingleff bis Jeising-Hostrup fahren.

Zeitdauer der Betriebsstörung noch nicht zu übersehen. Altona, den 3. Januar 1879. Die Direction. (39)

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Grosswardein-Essegger Strecke. In Folge starken Eisganges war der Trajectbetrieb über die Donau vom 16. December bis 30. December eingestellt. Budapest, am 31. December 1878. Die Betriebs-Direction.

Oesterreichische Nordwestbahn. Aufhebung von Verkehrstörung. Der Zugsverkehr auf der Strecke Deutschbrod-Rossitz ist seit 31. December v. J. wieder eröffnet.

2. Lieferfrist-Verlängerung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 5. Januar 1878.

Nach Mittheilung der Betriebs-Direction der Alföld-Fiumaner Eisenbahn ist mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde für die Station Essegg aus Anlass unabwendbarer Verhältnisse im Sinne des § 57 des Betriebs-Reglements eine sechstägige Zuschlagsfrist zur normalen Lieferzeit vom 22. December v. J. an bis zum Eintritt normaler Verhältnisse eingeführt worden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Aufhebung der Lieferfrist-Verlängerung. Nach Behebung der zwischen den Stationen Leverda-Dorohoiu und Botosani unserer Rumänischen Linien stattgehabten Verkehrsstörung findet der Gütertransport von und nach Botosani nunmehr wieder ohne Verzögerung statt und tritt sonach die mit 20. December v. J. eingeführte zweitägige Verlängerung der Lieferfristen bei Eil- und Frachtgutsendungen nach und von der genannten Station vom 4. Jänner d. J. an ausser Kraft. Wien, am 4. Jänner 1879. Der Verwaltungsrath. (42)

3. Viehverkehr.

Von und nach unserer Station Fermerswalde erfolgt fortan im diesseitigen Localverkehr eine directe Expedition von lebendem Vieh aller Gattungen.

Die Verwendung von Wagen mit doppeltem Boden bleibt jedoch ausgeschlossen. Berlin, 28. December 1878. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (37)

4. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft. Der am 1. Jänner 1879 fällige Coupon der Actien wird:

in Budapest bei der gesellschaftlichen Haupt-Cassa,

in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank,

mit fl. 4 Oesterreichische Währung in Silber eingelöst.

Der am 1. Jänner 1879 fällige Zinsen-Coupon der Prioritäts-Obligationen wird an denselben Zahlstellen mit fl. 5 Oesterreichische Währung in Silber ausgezahlt.

Die Rückzahlung der am 1. Juli 1878 verlosten Prioritäts - Partial - Obligationen erfolgt vom 1. Jänner 1879 ab bei den für die Einlösung der Coupons angegebenen Zahlstelen.

Vom 1. Jänner 1879 ab hört jede weitere Verzinsing der am 1. Juli l. J. ausgelosten Prioritäts-Partial-Obligationen auf, und es sind demnach bei ihrer Eincassirung ausser dem Originale der Prioritäts-Partial-Obligation auch alle zugehörigen bis zum 1. Jänner 1879 nicht verfallenen Coupon und Talons mit zurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons, von dem Capital in Abzug gebracht wird. Budapest im December 1878. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1413)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss des betheiligten Publikums, dass die Zinsscheine zu allen unseren Prioritäts-Obligationen und die Zins- und Dividendenscheine zu unsern Actien für die Folge nur bei unserer Hauptcasse hier und bei unserer Stationscasse in Berlin werden eingelöst werden.

Die bisher für die Einlösung der gedachten Coupons und Zins- und Dividendenscheine fungirenden Zahlstellen bei den Herren M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M., dem Herrn Paul Mendelsohn - Bartholdy in Hamburg und den Herren Ziegler & Koch in Magdeburg haben wir aufgehoben.

Nur die Coupons zu unseren Prioritäts-Obligationen VII. Emission, sowie die alljährlich zur Ausloosung kommenden Prioritäts-Obligationen dieser Emission werden auch fernerhin durch die Herrn M A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M. zur Einlösung gelangen. Stettin, den 3. Januar 1879. Directorium. (35)

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Bei der am 2. Jänner 1879 in Gegenwart des K. K. Notars Hrn. J.-U.-Dr. Carl Komers vorgenommenen tilgungsplanmässigen IX. Verlosung der Prioritäts-Schuldverschreibungen der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn wurden folgende 25 Stück der Emission 1871 und zwar:

No. 16174, 18032, 23393, 24574, 27104, 28698, 32099, 36053, 36864, 44725, 44838, 44906, 45029, 53106, 54973, 56170, 58240, 60499, 60959, 61442, 67736, 73784, 75846, 78586, 79540

ferner nachbenannte 7 Stück der Emission 1872, nämlich:

No. 87457, 94044, 96056, 98323, 99755, 101057 und 105374, gezogen.

Diese gezogenen Prioritäten werden vom 1. Juli 1879 beginnend, gegen Beibringung der Schuldverschreibungen und der bis dahin noch nicht fällig gewordenen Zinsen-Coupons bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft in Prag, in vollem Nennwerthe in effectiver Silbermünze eingelöst werden.

Vom Fälligkeitstage der verlosten Prioritäten hört die Verzinsung derselben auf.

Von den bei den früheren Verlosungen gezogenen Obligationen sind bisher unbehoben:

a) von der Emission 1871:
No. 1130, 1350, 2773, 2930, 4366, 5068, 5942, 7821, 11527, 11652, 11938, 12217, 12272, 17568, 17617, 17992, 27071, 27901, 28129, 30705, 30908, 33806, 35085, 37836, 38467, 40824, 42793, 45011, 46056, 46287, 47264, 47395, 49678, 51203, 54936, 55875, 60125, 63382, 63618, 65286, 65710, 66545, 66893, 67574, 67744, 73804, 73964, 75445, 75459, 75631, 78156 und 80498.

b) von der Emission 1872:
No. 82027, 84139, 84502, 91083, 94356, 101397, 102814, 103928 und 104016.

Prag, am 3. Jänner 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Tarifwesen.

Köln-Mindener Eisenbahn. Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Nachtrag I vom 15/12. 78 z. Ausnahmetarife v. 1/4. 78 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen von den an die Köln-Mindener und die Dortmund - Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Altona-Kieler, Berlin - Hamburger, Eutin - Lübecker etc. Bahnen, enthaltend Aenderungen resp. Ergänzungen des Zechen-Verzeichnisses, neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze nach verschiedenen Stationen, Instradirungs-Vorschriften und Berichtigungen. Köln, den 3. Januar 1879. Die Direction. (38)

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Der Verkehr zwischen der Station Frankfurt a/O. und den im Preussisch-Thüringischen Verbands - Gütertarif enthaltenen Stationen der Thüringischen Bahnen wird vom 1. Januar 1879 ab ausschliesslich im Preussisch - Thüringischen Verbande abgefertigt. Die entsprechenden Tarifsätze des Sächsisch - Thüringischen Tarifs treten von diesem Tage ab ausser Kraft. Eine Aenderung der Tarifsätze tritt hierdurch nicht ein. Erfurt, den 31. December 1878. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (34)

Mit dem 1. Januar 1879 treten die Nachträge III. zu den Tarifheften I., II., III. und IV. des Hof-Meininger Eisenbahn-Verbandes in Kraft.

Unter Anderem werden durch dieselben am 15. Februar 1879 die Frachtsätze für folgende Verkehrsrelationen aufgehoben:

1. Frankfurt a/M. Ostbahnhof (Hessische Ludwigsbahn) mit Berlin (Berlin-Anhaltische Bahn) und sämmtlichen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn;
2. Weissenburg (Reichsbahn) mit Stationen der Thüringischen, Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer und Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn.

Dieselben bleiben von diesem Tage ab zu den gleichen Sätzen nur noch im Mitteldeutschen Verbande bestehen.

Ausserdem treten am 1. Januar 1879 für die Stationen der Werrabahn, und zwar:

a) Immelborn und Salzungen im Verkehre mit Alzey, Bingen, Bischofsheim, Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Gross-Gerau, Gustavsburg, Hanau, Ingelheim, Mainkur, Mainz, Mainz-Gartenfeld, Nierstein, Oppenheim, Osthofen, Rüsselsheim und Worms der Hessischen Ludwigsbahn,

b) Schmalkalden und Wernshausen mit Alzey, Bingen, Bischofsheim, Frankfurt a/M. Ostbahnhof, Gustavsburg, Hanau, Ingelheim, Mainkur, Mainz, Mainz-Gartenfeld, Nierstein, Oppenheim und Rüsselsheim der Hessischen Ludwigsbahn,

c) Eisenach, Immelborn und Salzungen mit sämmtlichen Stationen der Pfälzischen Bahnen,

d) Schmalkalden und Wernshausen mit Blieskastel-Lautzkirchen, Deidesheim, Dürkheim, Eisenberg - Hettenleidelsheim, Frankenthal, Grünstadt, Homburg i. d. Pfalz, Kaiserslautern (Hauptbahnhof), Kaiserslautern (Nordbahnhof), Kirchheimbolanden, Kusel, Lambsheim, Landstuhl, Oggersheim, Rheingönheim, St. Ingbert, Winnweiler und Zweibrücken der Pfälzischen Bahnen

im Mitteldeutschen Verbande billigere Taxen in Kraft und kommen daher die betreffenden Taxen des Hof-Meininger Verbandes in Wegfall. Dresden, am 30. December 1878. Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (32)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für Frachtgüter im Verkehr zwischen Station Hamburg der Köln-Mindener, Harburg, Lüneburg, Sebaldsbrück, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde der Hannoverschen Staatsbahn, sowie den Stationen Delmenhorst, Oldenburg, Leer und Wilhelmshafen der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits

und sämmtlichen bedeutenderen Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Rechte-Oder-Ufer Bahn andererseits via Braunschweig-Helmstedt-Zerbst-Falkenberg-Kohlfurt wird vom 1. Januar 1879 ab die für die gleichen Relationen im Hanseatisch-Schlesischen Verbande zur Berechnung kommende Fracht erhoben. (31)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für Frachtgüter im Verkehr zwischen Station Hamburg (Köln-Mindener Bahn), Bevensen, Harburg, Lüneburg, Uelzen und Winsen (Hannoversche Staatsbahn) einerseits und sämmtlichen bedeutenderen Stationen der Königlich Sächsischen Staats- bezw. Muldenthalbahn andererseits via Braunschweig-Helmstedt-Zerbst wird vom 1. Januar 1879 ab die für die gleichen Relationen im Norddeutschen Verbande zur Berechnung kommende Fracht erhoben. (30)

Die im Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischen Verbandtarif vom 15. October 1878 für den Verkehr zwischen Königsberg N/M., Vietnitz resp. Bärwalde und Leipzig enthaltenen Frachtsätze der Classe B. werden sämmtlich auf den Betrag von 1,82 ℳ pro 100 kg ermässigt. Breslau, den 4. Januar 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft: im Namen des Verbandes. (41)

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Vom 1. Januar d. Js. ist zum Heft III. obenbezeichneten Verbandtarifs vom 1. Juli 1878 ein Nachtrag I. in Kraft getreten. Derselbe enthält die Aufnahme der Stationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach via Friedrichshafen, Aufhebung einiger Frachtsätze, Einbeziehung von Crossen und Züllichau M. P. B. und Sprottau O. S. E., Berichtigungen von Frachtsätzen des Haupttarifs und Ausnahme-Tarifsätze für Sprit und Spiritus mit Cottbus H. S. G. Bahn.

Druckexemplare sind auf den Verbandstationen für 0,10 ℳ käuflich zu beziehen. Breslau, den 3. Januar 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verwaltungen des Verbandes. (40)

6. Submissionen.

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:
- 300 t Stahlschienen mit Laschen, Bolzen u. Hacknägeln (Bedingungsheft 143/4);
- 43 Gussstahlherzstücke (Bedingungsheft 142/3);
- 6 000 eichenen Bahnschwellen und eichenes Weichenholz für 21 Weichen (Bedingungsheft 141/2),

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Jedes der Bedingungshefte ist gegen portofreie Einreichung von 2 ℳ vom Ober-Ingenieur in Amsterdam (O. Z. Voorburgwal K. No. 145) zu beziehen, wo die versiegelten Offerten bis spätestens 13. Januar 1879 um 12 Uhr portofrei einzureichen sind; dieselben werden am selben Tage in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten im Bureaulocal O. Z. Voorburgwal K. No. 131 Nachmittags 1½ Uhr eröffnet. Die Betriebsdirection. (5 H.)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 3. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 13. Januar 1879.

Dieser Nummer liegt ein Prospect der K. K. priv. Wachs- (Ozo-Cerotin) Fabrik Elbeteinitz betr. Patent-Wachsstifte bei.

Der Landes-Eisenbahnrath.

In seinen Ausführungen vor der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses nannte der Herr Handelsminister beim Beginne dieser Session zwei Gegenstände, denen er seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet habe: die Errichtung eines Landes-Eisenbahnrathes und die Förderung eines Reichs-Eisenbahngesetzes mit darin enthaltenen Bestimmungen über die Einsetzung eines Eisenbahn-Verwaltungsgerichtes. Während der Weihnachtsferien des Landtages hat denn auch der „Reichsanzeiger" eine Notiz gebracht, derzufolge die Absicht bestände, einen wirthschaftlichen Beirath der Central-Eisenbahnverwaltung ins Leben zu rufen und ist inzwischen auch schon der authentische Wortlaut des Geschäftsregulativs der am 1. April — vorläufig versuchsweise — in Action tretenden Körperschaft erschienen.

Das neun Paragraphen umfassende Regulativ, welches wir an anderer Stelle vollständig zum Abdruck bringen, setzt im Wesentlichen fest, dass der neue Landes-Eisenbahnrath aus 16 Mitgliedern und ebenso vielen Stellvertretern besteht, von welchen je 4 Mitglieder und Stellvertreter dem Handelsstande, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft, sowie den Privat-Eisenbahnverwaltungen angehören, dass die Sitzungen in Berlin je nach Bedürfniss, aber mindestens zwei Mal im Jahre, stattfinden und dass der Landes-Eisenbahnrath auf Verlangen des Ministers in wichtigeren, das Eisenbahnwesen betreffenden Angelegenheiten sein Gutachten abzugeben hat. Hierzu gehören unter anderen: Gesetzentwürfe, betreffend das Eisenbahnwesen, Vorschläge — nicht technischer — Aenderungen des Bahnpolizei- oder Betriebsreglements, die Zulassung von Ausnahme- oder Differentialtarifen, Fusions- oder Mitbenutzungsverträge und dergleichen mehr, „sofern die zu begutachtenden Fragen von besonderer Bedeutung für die grundsätzliche Regelung des Eisenbahnwesens, für das allgemeine Verkehrsinteresse oder für die wirthschaftlichen Interessen des Landes oder einzelner Landestheile sind".

Die Errichtung eines solchen Landes-Eisenbahnrathes mit Competenzen wie sie oben skizzirt sind, schliesst sich den seit Jahren unternommenen Versuchen an, die Interessenten an den wirthschaftlichen und eigentlichen Eisenbahnfragen direct zu betheiligen. Nach dieser Richtung hin sind namentlich diejenigen Berathungen zu nennen, welche regelmässig zwischen den Königlichen Directionen mit Vertretern von Handelskammern stattfinden, sowie die Conferenzen der ständigen Tarifcommission zur Fortentwickelung der Tarifreform, da in diesen Conferenzen geschäftsordnungsmässig auch ein Beirath von Interessenten Sitz und Stimme hat.

Berücksichtigt man, dass ausser dem Einfluss, welchen die schon vorhandenen Beiräthe von Interessenten auf die Gestaltung der das Gebiet des Eisenbahnwesens berührenden Fragen ausüben, Reichstag, Bundesrath, Landtag und das Ministerium mit seinen Specialbehörden in allen Eisenbahnfragen bestimmende Entscheidung treffen, so wird man einräumen müssen, dass der Apparat, von dem die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens abhängig ist, sich als sehr complicirt darstellt. Trotz dieses grossen Apparates fehlt es aber auch nicht an Lücken und Mängeln und drängt sich die Frage auf, ob der neue Landes-Eisenbahnrath geeignet ist, diese Lücken auszufüllen, und ist um so mehr Veranlassung dieser Frage näher zu treten, als ja die Einsetzung dieser neuen Institution ausdrücklichst nur versuchsweise geschieht.

Wenn wir den Mängeln und Lücken ernstlich auf den Grund gehen, an welchen das Eisenbahnwesen vorzugsweise leidet, so ist es namentlich das Fehlen eines Eisenbahngesetzes, welches in erster Linie frappirt und welches sich in der Einsetzung eines Landes-Eisenbahnrathes uns nach der Richtung hin geltend zu machen scheint, dass die auf einigen Gebieten vorhandenen Unzulänglichkeiten durch halbe Massregeln beseitigt werden sollen. Eine solche halbe Massregel scheint uns die geplante Neuerung insofern zu sein, als ein durchgreifender Einfluss von ihr nicht zu erwarten, vielmehr anzunehmen ist, dass der ohnehin schon complicirte Apparat von Interessenten-Beiräthen nach einer weiteren Vermehrung auf die Dauer nicht wird neben einander arbeiten können.

Schon jetzt sind die Stimmen sowohl in den Kreisen der Eisenbahnen als auch in denen der Beiräthe über die Nützlichkeit derjenigen Conferenzen, die bisher von Eisenbahn-Verwaltungen mit Handelskammern etc. abgehalten wurden, sehr getheilt. Bekannt ist ferner, dass die regelmässigen Verhandlungen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit den Interessenten vor Jahren aus Mangel an Stoff für längere Zeit abgebrochen werden mussten. Ebenso erging es den Conferenzen der Interessenten-Vertretung bei der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Verwaltung. Auch die neuerdings wieder aufgenommenen Verhandlungen zwischen den betheiligten Interessenten und der Oberschlesischen sowie der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn sind nach den

darüber bekannt gewordenen Aufzeichnungen nur dürftigen Inhalts. Es soll durch diese Bemerkungen nicht etwa der Beseitigung dieser Conferenzen in Zukunft das Wort geredet, sondern nur thatsächlich das bisherige Resultat festgestellt werden, um keine übertriebenen Hoffnungen darüber aufkommen zu lassen.

Bei diesen Conferenzen der Verwaltungen sind unseres Wissens Fragen über Aenderung des Tarifsystems grundsätzlich ausgeschlossen und zwar wohl mit Recht, weil die ständige Tarifcommission und ihr Beirath dazu berufen sind, an dieser Frage mitzuwirken. Nichtsdestoweniger hat doch auf diesem Gebiete schon eine Collision stattgefunden, insofern bei der letzten Conferenz der Rheinisch-Westfälischen Bahnen die brennende Frage der zweiten Stückgutclasse Gegenstand eifriger Debatten der zahlreich erschienenen Interessenten geworden war, welche unter stürmischen Applaus die Verurtheilung der aus dem Elsässischen System übernommenen Theile der Tarifreform aussprachen. Ein solcher Vorgang, der bisher zu den Ausnahmen gehört, ist natürlich nicht unpräjudicirlich, weil er der Thätigkeit der Interessenvertretung bei der Tarifcommission vorgreift. Auf die Wirksamkeit dieser letzteren werden berechtigte Hoffnungen gesetzt werden.

Es ist gewiss richtig, in allgemeinen Fragen der Eisenbahngesetzgebung oder der Bahn- und Betriebs-Reglements das Gutachten der zunächst Betheiligten, der Eisenbahn-Verwaltungen und des verkehrstreibenden Publikums, zu hören, bevor die Vorlagen in fertiger Form den gesetzgebenden Factoren vorgelegt werden. Aber bei der ausgesprochenen Divergenz der Interessen der verschiedenen am Eisenbahnverkehr betheiligten Kreise muss für das abzugebende Gutachten jeder Interessenkreis auch als solcher für sich gehört und das von jeder Gruppe abgegebene Gutachten als solches kenntlich gemacht werden. Aus den verschiedenen Interessentengruppen aber ein einheitliches Organ, einen Beirath für die Staatsbehörde, die unparteiisch über Allen stehen soll, zu schaffen, scheint uns nicht richtig. Erst kürzlich ist nach eingehenden Berathungen im Deutschen Handelstag der Versuch, einen Beirath aus dem Handelsstande für die Staatsbehörde in Handelssachen als ordentliches Staatsorgan zu schaffen, aus dem gleichen Gesichtspunkt aufgegeben, weil eine Versöhnung stark entgegengesetzter Interessen in solchem staatlichen Organ unmöglich ist.

Eine Organisation für jeden der Interessentenkreise zu der als nothwendig anzuerkennenden Begutachtung allgemein wichtiger Eisenbahnfragen zu schaffen, ist kaum nöthig, solche Organisationen existiren für die Eisenbahnen wie für die wichtigsten Verkehrsgruppen. Es kommt mehr darauf an, die bestehenden zu benutzen, als neue zu schaffen.

Für alle übrigen Fragen, namentlich für die Streitigkeiten zwischen Eisenbahnen und Publikum, über die Zulassung von Differential- und Ausnahmetarifen und zwischen den Eisenbahnen unter einander, über Mitbenutzung von Strecken etc. kann der Landes-Eisenbahnrath nur dazu dienen, die Verantwortung der Aufsichtsbehörde zu schwächen, ohne die erforderliche Sicherheit in der Handhabung des Aufsichtsrechts zu gewähren. Gerade in diesem Punkte zeigt sich der Mangel des heutigen Zustandes in Deutschland gegenüber anderen Ländern, namentlich England, nämlich dass das Aufsichtsrecht auch da von dem Handelsminister ausgeübt wird, wo es sich im Wesentlichen um Streitfragen zwischen Bahnverwaltungen und Publikum oder zwischen Bahnen unter einander handelt, die neben ihrer privatrechtlichen Seite zugleich einen öffentlichen Charakter haben. Dieser Theil ihrer Befugnisse muss eben aus der Competenz der Aufsichtsbehörde ausgeschieden und einem Verwaltungsgericht zugewiesen werden.

Welche Garantie giebt der Beirath eines Collegiums in Bezug auf Unbefangenheit und Unparteilichkeit des Standpunkts, welches berufen ist, die Interessen der einzelnen Verkehrsgruppen auf das Schärfste zu vertreten? Für eine oder die andere Meinung wird in allen Fällen eine Majorität oder auch eine genügende Minorität vorhanden sein, um die Entscheidung der Aufsichtsbehörde dem Publikum gegenüber zu rechtfertigen. Der Fehler liegt darin, dass durch das neu geschaffene Organ die Verantwortlichkeit der Aufsichtsbehörde sich leicht decken lässt, während die Schwierigkeit der Stellung der Aufsichtsbehörde gegenüber den massenhaft sich kreuzenden Ansprüchen und Wünschen nur durch Schaffung eines neuen verantwortlichen Organs, durch Theilung der Verantwortlichkeit behoben werden kann.

Die Organisation des Landes-Eisenbahnrathes nach § 2 und 3 des Regulativs ist gewiss nicht geeignet, die in obiger Beziehung sich erhebenden Bedenken zu beseitigen. Die Mitglieder werden vom Minister ernannt, die Berathungen von seinem Vertreter geleitet; nur solche Anträge zur Berathung und Beschlussfassung zugelassen, welche vom Minister auf die Tagesordnung gesetzt werden.

Es handelt sich bei dem Landes-Eisenbahnrath ausgesprochenermassen nur um einen Versuch; die Zukunft muss lehren wie derselbe ausfällt. Ist es aber bereits erlaubt Abänderungsvorschläge anzubringen, so möchten wir empfehlen: 1. Einholung des Gutachtens sämmtlicher Eisenbahn-Verwaltungen in allen administrativen Eisenbahnfragen; 2. Einholung des Gutachtens von allen Interessenten-Corporationen über Aenderungen gesetzlicher Bestimmungen, des Betriebsreglements u. s. w.; 3. Entscheidung des Verwaltungsgerichts für die Streitigkeiten zwischen Privaten und Eisenbahn-Verwaltungen und der letzteren untereinander, insoweit solche Streitigkeiten nicht blos das privatrechtliche Interesse sondern Angelegenheiten des allgemeinen Verkehrs betreffen.

Regulativ für den Landes-Eisenbahnrath.

§ 1. Der Landes-Eisenbahnrath hat die Bestimmung, den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten als dessen regelmässiger Beirath in der Förderung des Eisenbahnwesens zu unterstützen. Derselbe hat auf Verlangen des Ministers in wichtigeren, das Eisenbahnwesen betreffenden Angelegenheiten sein Gutachten abzugeben. Hierzu gehören unter anderm:

Gesetzentwürfe, betreffend das Eisenbahnwesen,
Vorschläge — nicht technischer — Aenderungen des Bahnpolizei- oder Betriebsreglements,
die Zulassung von Ausnahme- oder Differentialtarifen,
Fusions- oder Mitbenutzungsverträge und dergleichen mehr,

sofern die begutachtenden Fragen von besonderer Bedeutung für die grundsätzliche Regelung des Eisenbahnwesens, für das allgemeine Verkehrsinteresse oder für die wirthschaftlichen Interessen des Landes oder einzelner Landestheile sind.

§ 2. Der Landes-Eisenbahnrath besteht aus 16 Mitgliedern und ebenso vielen Stellvertretern, von welchen je 4 Mitglieder und Stellvertreter dem Handelsstande, der Industrie-, der Land- und Forstwirthschaft, sowie den Privat-Eisenbahnverwaltungen angehören. Die Mitglieder und Stellvertreter werden von dem Minister auf den Vorschlag der Provinzialbehörden etc. zunächst auf zwei Jahre berufen und können nach Ablauf dieser Frist von Neuem ernannt werden.

§ 3. Der Landes-Eisenbahnrath tritt nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal im Jahre auf Berufung des Ministers in Berlin zusammen. Die Sitzungen werden von einem Ministerial-commissarius geleitet. Die Verhandlungen wird eine im Ministerium aufgestellte und den Mitgliedern in der Regel spätestens vier Wochen vor dem Sitzungstage mitgetheilte Tagesordnung zu Grunde gelegt. Die Referenten und Correferenten für die einzelnen Berathungsgegenstände werden vom Minister aus der Reihe der Mitglieder ernannt.

Anträge einzelner Mitglieder auf Erörterung bestimmter Gegenstände im Landes-Eisenbahnrath sind unter entsprechender Begründung dem Minister vorzulegen, welcher über ihre Aufnahme in die Tagesordnung befindet.

§ 4. Ueber die Sitzungen ist ein Protocoll aufzunehmen, aus welchem der Gang der Verhandlungen genau zu ersehen ist. In geeigneten Fällen findet stenographische Aufzeichnung statt. Die Feststellung der Vota erfolgt in namentlicher Abstimmung.

§ 5. Dem Minister ist vorbehalten, zu den Sitzungen ausser den Mitgliedern bezw. Stellvertretern in einzelnen Fällen auch andere besonders geeignete Sachverständige zuzuziehen, deren Gutachten in dem Protocoll zu vermerken ist. An den Abstimmungen des Landes-Eisenbahnrathes nehmen diese Sachverständigen nicht Theil. Das Letztere gilt auch von den zu den Sitzungen abgeordneten Ministerialcommissarien, einschliesslich des Vorsitzenden.

§ 6. Werden von dem Landes-Eisenbahnrath für seine Beschlussfassung Vorerhebungen für erforderlich erachtet, so erfolgen diese durch Vermittelung des Ministers.

§ 7. Die von dem Landes-Eisenbahnrath abgegebenen Gutachten sind unter Begründung, in welcher auch die Auffassung der Minorität darzulegen ist, mit dem gesammten Material unter Anschluss der Sitzungsprotocolle durch den Vorsitzenden dem Minister einzureichen.

§ 8. In besonders dringenden Fällen bleibt dem Minister vorbehalten, Gutachten des Landes-Eisenbahnraths oder einzelner Mitglieder desselben im Wege schriftlicher Umfrage einzuholen.

§ 9. Die zu den Sitzungen berufenen Mitglieder, Stellvertreter und Sachverständigen erhalten die freie Eisenbahnfahrt in beliebiger Wagenclasse auf den Staatsbahnen und — in Voraussetzung der Zustimmung der Gesellschaftsvertretungen — auf den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen für die Reisen nach und von Berlin. Im Uebrigen üben die Mitglieder, Stellvertreter und Sachverständigen ihre Functionen als Ehrenamt unentgeltlich.

Ueber die Anlage von Canälen und die Concurrenz mit den Eisenbahnen.

Wie die Zeitungen melden, haben im Anschluss an die im vorigen Winter ausgearbeitete und den Mitgliedern des Landtags mitgetheilte Denkschrift über die im Preussischen Staate vorhandenen Wasserstrassen auf Veranlassung des Herrn Handelsministers, welcher auch den Canälen ein lebhaftes Interesse zuwendet, Erörterungen wegen der in Frage kommenden Canalprojecte stattgefunden. In Folge dessen ist dem bereits früher befürworteten Gedanken näher getreten worden, durch Herstellung eines Rhein-Weser-Elbecanals die grossen Stromläufe der westlichen Provinzen unter sich und zugleich mit dem Stromgebiet der östlichen Landestheile, welche bereits zu einem zusammenhängenden System der Binnen-Schifffahrt vereinigt sind, zu verbinden.

Die Bedeutung eines solchen Verbindungscanals, durch welchen mittelst der an das östliche Wasserstrassennetz bereits angeschlossenen Elbe eine das Preussische Staatsgebiet in dessen ganzer Ausdehnung von Westen nach Osten durchschneidende Wasserstrasse geschaffen würde, leuchtet ein. Indessen fehlt es noch an positiven Nachweisungen, dass die zu erlangenden Vortheile von solcher Tragweite sein würden, um die voraussichtlich sehr grossen Kosten aufzuwiegen. Zu diesem Behufe sollen jedoch schon Einleitungen getroffen sein, um durch besondere, aus den Kreisen der Interessenten gebildete Comitées unter Leitung der betreffenden Oberpräsidenten diese Angelegenheit unter den erwähnten Gesichtspunkten prüfen zu lassen. Bezüglich des Rhein-Wesercanals haben bereits vor einiger Zeit unter Vorsitz des Oberpräsidenten der Provinz Westfalen Verhandlungen stattgefunden, und die Staatsregierung widmet dieser Angelegenheit das lebhafteste Interesse.

Da es sich jedoch um einen Kostenaufwand von etwa 130 Millionen Mark handelt, deren directe Rentabilität nicht zu erwarten steht, so muss natürlich eine sehr sorgfältige Prüfung dieses grossartigen Projectes vorausgehen, und zwar umsomehr, als die vor einer Reihe von Jahren stattgefundenen Erwägungen sich gegen dieses Project aussprachen.

Bereits im Jahre 1865 war nämlich im Auftrage des Handelsministeriums ein specielles Project nebst Kostenanschlag für den Rhein-Weser-Elbecanal aufgestellt und eine Denkschrift darüber veröffentlicht worden. Dieses Project, dessen Ausführung einen Kostenaufwand von 30 Millionen Thaler verlangte, war damals Gegenstand der eingehendsten Erwägungen, und wenn wir nicht irren, war es nahe daran, die Frage zu Gunsten der Anlage des Rhein-Weser-Elbecanals entschieden zu sehen, als schliesslich doch das von dem verstorbenen Geheimen Oberbaurath Koch abgegebene Gutachten gegen die Anlage des Rhein-Weser-Elbecanals den Ausschlag gab, und von der Ausführung desselben Abstand genommen wurde.

Die Gründe, die damals gegen das Project geltend gemacht wurden, waren im Wesentlichen folgende:

Die der angestellten Rentabilitätsberechnung zu Grunde gelegte Frequenz von 1 000 Millionen Centnermeilen oder ein Transportquantum von 30 Millionen Centner über den ganzen 33,3 Meilen langen Canal ist viel zu hoch angenommen und schon sehr reichlich geschätzt, wenn dasselbe etwa gleich dem Durchschnittsverkehr der Wasserstrassen im Departement du Nord zu 12, höchstens zu 15 Millionen Centner angenommen wird. Sollen die Canalabgaben bei einem solchen Transportquantum aber die Zinsen des Anlagecapitals sowie die Unterhaltungs- und Betriebskosten decken, so betragen dieselben statt 0,36 Silberpfennig, wie angenommen, mindestens 0,72 Silberpfennig. Rechnet man dazu die billigsten Transportkosten für Canalschiffe von 7 000 Centner Ladungsfähigkeit bei nur 8 Tagen Zeitaufwand für Löschen und Laden, so beträgt die Fracht pro Centnermeile von Dortmund bis zur Elbe

bei Pferdetransport ohne Rückfracht . . . . 1,07 Silberpfennig
„ „ mit „ . . . . 1,01 „
„ theilweiser Benutzung der Dampfkraft
ohne Rückfracht . 1,00 „
mit „ . 0,95 „

Tarifsätze, mit welchen die Eisenbahnen die Concurrenz sicher aufnehmen werden.

Mit Bezug auf diese beiden Momente und selbst zugegeben, dass der Canal einen grossen Theil des Kohlenverkehrs der Köln-Mindener Eisenbahn an sich ziehen würde, müsste die Rentabilität des Canals ernstlich in Zweifel gezogen werden und ist deshalb auch die Ausführung des Projectes unterblieben.

Wie bekannt, ist vor Kurzem Freiherr M. M. von Weber von dem Herrn Handelsminister nach England gesandt worden, um von dem dortigen Canalwesen Einsicht zu nehmen. Die bis jetzt nach einer in der „National-Zeitung" enthaltenen Mittheilung bekannt gewordenen Ergebnisse dieser Reise scheinen ausser den schon bisher geltenden allgemeinen Bedenken, noch neue schwerwiegende Gründe gegen die Anlage von Canälen im Allgemeinen, wie gegen die Anlage des Rhein-Weser-Elbecanals insbesondere zu enthalten.

Nach den gewonnenen Beobachtungen ist nämlich die erste und wichtigste Erscheinung, welche bei allen Englischen Canälen greifbar hervortritt, die, dass die Canäle weder vom Bergbau noch von der Industrie zum Versandt der dabei gewonnenen Massenartikel benutzt werden, sondern in ganz hervorragendem Masse der Landwirthschaft dienen; nach London wird, um nur ein Beispiel anzuführen, jährlich nicht Ein Centner Kohlen auf den Canälen gebracht.

Die Kohlen werden im innern Verkehr fast ausschliesslich durch Eisenbahnen versandt, einmal, weil die Bahnen Sommer und Winter gleichmässig liefern können und dann, weil die Lieferfristen der Bahnen ausserordentlich kurz sind. Solchen Vortheilen gegenüber kommt in einem Lande, in welchem Zeit Geld ist, der höhere Frachtsatz nicht in Betracht, zumal die Differenz zwischen Eisenbahn- und Canalfracht eine sehr geringe ist. Die Canäle, denen mit der Entwickelung der Eisenbahnen nach und nach alle durchgehenden Transporte entzogen wurden, befördern gegenwärtig namentlich Dünger, Abfälle aus den Städten, Steine, Ziegel, Erde etc. und dienen somit vorzugsweise zu landwirthschaftlichen Zwecken.

Als in England die Bahnen den Massenverkehr an sich rissen, kauften die Bahngesellschaften einzelne Canäle an mit der Absicht, dieselben verfallen zu lassen. Dem gegenüber verhielt sich Bergbau und Industrie apathisch und nur die Landwirthschaft erhob einen solchen Nothschrei, dass im Jahre 1875 durch Parlamentsacte bestimmt wurde, die vorhandenen Canäle müssten in gutem Zustande erhalten werden.

Was die Rentabilität der Brittischen Canäle anbetrifft, so sind dieselben in zwei scharf von einander getrennte Canäle zu theilen. Alle Canäle nämlich, welche direct in das Meer führen, bringen auch heute noch eine angemessene Rente, während die inneren mit Schleusen versehenen Wasserstrassen zumeist Noth leiden.

Ueberträgt man diese Beobachtungen auf unsere Deutschen resp. Preussischen Verhältnisse, so liegt in ihnen wahrhaftig nicht der geringste Antrieb, um etwa staatlicherseits mit grossen Canalprojecten vorzugehen, selbst wenn die Finanzverhältnisse sich erheblich gebessert haben sollten. Bei den wesentlich localen und provinziellen Vortheilen derartiger Wasserstrassen kann daher die Pflicht zum Bau derselben nicht dem Staate, sondern den Interessenten und Adjacenten obliegen und diese sollten nach Englischem Vorgange aus eigener Initiative

die Sache in die Hand nehmen. Staatlicherseits würde gewiss alle mögliche Unterstützung gewährt werden.

Wenn wir auch die im Vorstehenden ausgesprochenen, auf die Englischen Erfahrungen begründeten Ansichten nicht als allein massgebend betrachten können, und insbesondere nach Massgabe der in Frankreich mit der Canalschifffahrt gewonnenen Ergebnisse, die Verschiffung der Steinkohlen auf den Canälen nicht für ganz ausgeschlossen erachten, so glauben wir doch auf Grund dieser beiden in einem Zwischenraum von 15 Jahren und unabhängig von einander abgegebenen Gutachten zu dem Schluss kommen zu müssen, dass in Betreff der Steinkohlentransporte die Eisenbahnen in eine siegreiche Concurrenz mit den zu erbauenden Canälen treten werden und den letzteren voraussichtlich nur ein geringer Theil dieser Transporte zufallen wird.

Ist dieser Schluss, wie kaum noch zu bezweifeln, richtig, so wird dadurch die schon bisher nicht nachzuweisende Rentabilität der projectirten Canäle noch mehr in Frage gestellt, und es wird daher die angestrebte Erweiterung des Canalnetzes, besonders wenn die Kosten vorzugsweise seitens der Interessenten und Adjacenten bestritten werden sollen, auch in Zukunft wohl kaum Aussicht auf Verwirklichung haben.

Zur Anwendung der Locomotiv-Dampfpfeife.

Wir publicirten im vorigen Jahrgang unserer Zeitung verschiedene Vorschläge zur Abhülfe gegen übermässige und unnöthige Anwendung der Dampfpfeife (vgl. No. 2, 11 und 38 des Jahrg. 1878). Umsomehr verpflichtet halten wir uns nachstehenden Erlass des Königlich Preussischen Handelsministeriums vom 18. November 1878 zum Abdruck zu bringen, welcher zeigt, dass genanntes Ministerium bereits im Mai v. J. die Directionen der Preussischen Eisenbahnen veranlasst hat, eingehende Versuche zur entsprechenden Constructions-Aenderung der Locomotiv-Dampfpfeife anzustellen und dass diesen Versuchen auch der Erfolg nicht gefehlt hat. — Der Ministerialerlass vom 18. November lautet:

„Bei den in Folge des Erlasses vom 1. Mai cr. mehrfach angestellten Versuchen, durch entsprechende Constructions-Aenderungen der Locomotiv-Dampfpfeifen unliebsame Belästigungen des Publikums auszuschliessen, sind anscheinend besonders günstige Erfolge seitens der Main-Weser Bahn durch Anbringung einer Hahnregulirung an den vorhandenen gewöhnlichen Dampfpfeifen erzielt worden. Soweit die bisherigen Versuche ergeben haben, wird durch diese Einrichtung die für den Zugdienst auf freier Strecke und auch auf Bahnhöfen bei eintretender Gefahr nothwendige Schallstärke in keiner Weise beeinträchtigt, zugleich aber ermöglicht, für den Rangirdienst auf den Bahnhöfen den Ton der Dampfpfeife zu mildern und den Schall auf den für dieses Geschäft erforderlichen Bereich zu beschränken.

Unter Anschluss einer kurzen Zusammenstellung der bei den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen bisher gemachten Erfahrungen werden die Königlichen Directionen auf die erwähnte Einrichtung der Main-Weser Bahn besonders aufmerksam gemacht. Dieselben werden zugleich veranlasst, dem Gegenstande fortgesetzte Aufmerksamkeit zuzuwenden und nach Verlauf von 12 Monaten über den Erfolg der ferneren Versuche zu berichten.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
gez. Duddenhausen".

Dem Erlass ist beigefügt folgende Zusammenstellung der von den Eisenbahnverwaltungen eingegangenen Berichte über angestellte Versuche zur Verhütung der missbräuchlichen Anwendung der Dampfpfeifen bei Locomotiven, resp. zur Einführung eines milderen Tones der Pfeifen, namentlich bei Rangirmaschinen:

1. Ostbahn. Versuche zur Abänderung des schrillen Tones der Dampfpfeifen haben nicht stattgefunden, weil die Rangirbahnhöfe sämmtlich von Wohngebäuden entfernt liegen, einem Missbrauch der Dampfpfeife streng entgegengewirkt wird und bisher Klagen über Belästigung des Publicums nicht vorgekommen sind.

2. Niederschlesisch-Märkische Bahn. Dampfpfeifen mit schwächerem Ton sind an 49 Rangirlocomotiven (72 pCt. des Gesammtbestandes) bereits eingeführt und haben sich im Allgemeinen gut bewährt. Nur auf Bahnhof Görlitz wird die Wiedereinführung des starken Tones des vielen Geräusches wegen beabsichtigt.

3. Westfälische Bahn. Dampfpfeifen mit dumpfem Ton sind bei 88 Locomotiven angebracht, haben sich sowohl beim Rangir- als auch beim Fahrdienst gut bewährt und sollen allmälig durchweg eingeführt werden.

4. Saarbrücker Bahn. Sämmtliche Rangirmaschinen haben hohltönende Signalpfeifen erhalten; eine Störung der Anwohner tritt nicht mehr ein.

5. Hannoversche Bahn. Von 79 Rangirlocomotiven sind 62 mit Dampfpfeifen milderen Tones ausgerüstet; sie haben sich gut bewährt; auch können die Signale der Rangir- von denen der Zugmaschinen genau unterschieden werden.

6. Nassauische Bahn. Die Dampfpfeifen haben dort keinen sehr hohen und schrillen Ton; Abänderungen sind nicht getroffen, da in Folge möglichster Beschränkung der Signale Beschwerden über missbräuchliche Anwendung nicht vorgekommen sind.

7. Frankfurt-Bebraer Bahn. Mehrfache Versuche sind zwar angestellt, eine Aenderung der Dampfpfeifen mit hohem Ton wird jedoch nicht als zweckmässig erachtet, weil die meisten zum Rangiren dienenden Maschinen auch zum Zugdienst herangezogen werden und andererseits die Bahnhöfe, mit Ausnahme der zu Sachsenhausen und Offenbach, meist so weit abliegen, dass die Anwohner durch die Rangirsignale nicht belästigt werden.

8. Main-Weser Bahn. Dreierlei Constructionen der Dampfpfeifen versucht, um gleichzeitig für die Fahrt ein lautes und für den Rangirdienst ein milder tönendes Signal zu geben. Die erste Art mit 2 Pfeifen und 2 Ventilen, sowie die zweite Art mit 1 Pfeife und 2 Ventilen sind complicirt. Die dritte Art, „eine gewöhnliche Dampfpfeife mit Hahnregulirung" ist die einfachste und billigste; hat sich bisher bei einer Schnellzugmaschine gut bewährt und werden hiermit ausgedehntere Versuche angestellt.

9. Oberschlesische Bahn. Aenderungen an den Dampfpfeifen sind nicht vorgenommen, weil Beschwerden seitens der Anwohner nicht vorliegen.

10. Bergisch-Märkische Bahn. Die Personenzug-Locomotiven und etwa noch die Hälfte der älteren Güterzug-Locomotiven haben helltönende Pfeifen; dumpftönende dagegen die sämmtlichen neueren Güterzug-Locomotiven, die Personenzug- und Rangir-Tenderlocomotiven. Die Einführung einer zweiten, kleineren Pfeife hat sich bei den Rangir-Tenderlocomotiven als vollständig hinreichend, bei den Personenzug-Locomotiven noch eben als genügend gezeigt.

11. Eisenbahn-Commissariat Berlin.

a) Berlin-Anhaltische Bahn. Dampfpfeifen mit dumpfem Ton an sämmtlichen Rangirmaschinen haben sich gut bewährt; Unterscheidung der Rangir- und Zugmaschine zweckmässig erreicht.

b) Braunschweigische Bahn. Sämmtliche Locomotivpfeifen haben keinen überlauten Ton. Mehrfach jedoch ist eine Milderung des Tones noch durch Regulirung der Entfernungen der beiden Glocken erreicht.

c) Lübeck-Büchener Bahn. An Rangir-Locomotiven wird eine Milderung des Tones durch eine vom Führer zu handhabende Ventil-Regulirung befriedigend erreicht.

d) Altona-Kieler Bahn. Die Pfeifen haben keinen sehr schrillen Ton; eine Milderung jedoch ist in einzelnen Fällen noch durch Verengung der Dampfkanäle erlangt.

e) Magdeburg-Halberstädter Bahn. An einigen Locomotiven sind Pfeifen mit tieferem Ton eingeführt; auf Bahnhof Berlin ist bei Rangir-Locomotiven die Vorrichtung getroffen, dass die Führer während des Pfeifens die Hand am Pfeifenhebel zu halten genöthigt sind. Erfolg günstig.

f) Berlin-Hamburger Bahn. An sämmtlichen Rangir-Locomotiven ist der schrille Ton beseitigt durch Verlängerung des Dampfweges und Vergrösserung der Glocke.

g) Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. Abänderungen sind nicht getroffen. Die Rangir-Locomotiven haben zum Theil schon milder tönende Pfeifen, die sich gut bewähren.

h) Altenburg-Zeitzer Bahn. Pfeifen mit milderem Ton werden demnächst eingeführt.

i) Glückstadt-Elmshorner Bahn. Rangirt wird meist mit Pferden; im Allgemeinen Milderung des hohen Tones angeordnet.

k) Peine-Ilseder Bahn. Sämmtliche Pfeifen haben mehr einen sogenannten Heulton; Klagen sind nicht vorgekommen.

l) Cottbus-Grossenhainer; m) Nordhausen-Erfurter; n) Berlin-Görlitzer; o) Militärbahn und alle noch übrigen Bahnen des Commissariats Berlin haben besondere Versuche nicht angestellt, jedoch eine thunlichste Einschränkung der Signale angeordnet.

p) Berlin-Stettiner; q) Oberlausitzer Bahn haben ebenfalls keine besonderen Versuche angestellt.

12. Eisenbahn-Commissariat Breslau.

a) Rechte-Oder-Ufer Bahn. Zur Milderung des hohen Tones haben die Tender-Locomotiven und etwa die Hälfte der übrigen Locomotiven Pfeifen mit regulirbarem Doppelventil erhalten; Resultate befriedigend.

b) Die übrigen Bahnen haben keine Abänderungen getroffen.

13. Eisenbahn-Commissariat Coblenz.

a) Köln-Mindener Bahn. Versuche noch nicht ausreichend befriedigend.

b) Rheinische Bahn. Keine besonderen Versuche angestellt. Rangir-Locomotiven nur in geringer Anzahl; Rangirsignale möglichst eingeschränkt; Beschwerden des Publikums kommen in neuerer Zeit nicht mehr vor.

c) Hessische Ludwigsbahn. Die Zug-Locomotiven rangiren zugleich; eine Abänderung an den Pfeifen erscheint nicht empfehlenswerth; der Rangirdienst wird strenge überwacht.

d) Dortmund - Gronau - Enscheder Bahn. Abänderungen sind nicht vorgenommen, da das Rangiren von den Zugmaschinen mitbesorgt wird und auch die Pfeifen an und für sich einen milderen Ton haben.

e) Alle übrigen Bahnen des Commissariats Coblenz haben keine Versuche angestellt, da deren Rangirdienst unerheblich und Beschwerden nicht vorliegen; auf einigen Bahnen sind bereits Pfeifen von nicht sehr hohem Ton in Gebrauch.

14. Eisenbahn-Commissariat Erfurt.

Thüringische Bahn. Abänderungen sind nicht getroffen, weil die Rangirbahnhöfe von Wohngebäuden so weit abliegen, dass Beschwerden des Publikums nicht laut geworden.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 6. Januar 1879. (Rückschau. Bahnnetz-Entwickelung. November - Einnahmen. Der Handelsvertrag. Local - Refactien. Böhmische Bahnen. Zollrevision. Agiozuschlag. Feuerrayon. Ungarisches Centralblatt. Schiedsgericht. Quartal-Course.)

In ihrer volkswirthschaftlichen Rückschau auf das Jahr 1878 lässt sich die „N. Fr. P." wie folgt vernehmen: Am trostlosesten war es während des abgelaufenen Jahres mit der Eisenbahn-Bauthätigkeit bestellt; Alles in Allem wurden in Oesterreich 47 km (nach der Uebersicht weiter unten nur 39,74 km. Die Redact.), in Ungarn 90 km (diese Angabe ist viel zu niedrig gegriffen; es ist offenbar nur die Strecke Karansebes-Orsova berücksichtigt. Die Red.) neuer Linien dem Verkehre übergeben. Dies Resultat ist im Grunde genommen mit einer vollständigen Stockung des Eisenbahnbaues nahezu gleichbedeutend, denn insbesondere die in Oesterreich eröffneten Linien sind ohne Ausnahme ganz kleine, dem localen Bedürfnisse entsprungene Flügel- und Verbindungsbahnen. Es ist gar nicht nöthig, zurückzugehen auf die Jahre vor der Krisis, wo in dem Triennium 1871 bis 1873 durchschnittlich 2 036 km jährlich fertiggestellt wurden; selbst von 1874 bis 1877 wurden im Jahresdurchschnitte 636 km dem Verkehre übergeben, also noch immer nahezu das Fünffache der diesjährigen Strecken. Regierung und Reichsrath scheinen eben der Ansicht zu sein, dass das Oesterreich. Eisenbahnnetz vorläufig einer weiteren Entwickelung gar nicht bedürfe. — Die gouvernementale Presse schreibt dagegen: Wenn auch die Entwickelung des Oesterreichisch-Ungarischen Bahnnetzes im Jahre 1878 eine relativ geringe war, so ist das abgelaufene Jahr dennoch nicht in vollständiger Unthätigkeit verstrichen. Es sind mehrere Linien eröffnet und andere in Angriff genommen worden. Das, was einem regeren Leben auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hinderlich im Wege steht, ist das gänzliche Fehlen des Unternehmungsgeistes. So harren noch die projectirten neuen Verbindungen mit dem Russischen Bahnnetze (Lemberg-Tomaszow), mit dem Ungarischen Bahnnetze (Troppau-Vlarapass, Marmaros-Szigeth-Suczawa und Munkacs-Stry), mit dem Rumänischen Bahnnetze (Orsova-Vercierova und Kronstadt-Plojeschti), mit Serbien (bei Belgrad), endlich mit Bosnien (Sissek-Novi und Brod-Serajewo) der Ausführung. Das was überhaupt im Jahre 1878 geschehen ist, ist hauptsächlich der Staatsbahn-Bauthätigkeit zu danken, durch welche übrigens auch eine wichtige Verbindung mit dem Oriente, nämlich bei Brod, bereits eingeleitet wurde. Was speciell Oesterreich betrifft, so sind im Jahre 1878 folgende Linien dem Betriebe übergeben oder doch gebaut worden: 1. Eröffnet wurden die Linie Kriegsdorf-Römerstadt (Staatsbahn) 14,75 km, Bielitz-Saybusch (Ferdinands-Nordbahn) 20,92 km, Donau-Uferbahnstrecke Nussdorf-Nordbahn (Staatsbahn) 4,07 km, zusammen 39,74 km. 2. Im Baue verblieben: Tarvis-Pontafel (Staatsbahn) 24 km, Mürzzuschlag-Neuberg (Staatsbahn) 13 km, Unter-Drauburg-Wolfsberg (Staatsbahn) 39 km, Erbersdorf - Würbenthal (Staatsbahn) 21 km, Wien-Aspang (Privat-Unternehmung) 80 km, zusammen 177 km. Das Oesterreichische Eisenbahnnetz hat somit im Jahre 1878 keine grosse Erweiterung erfahren. Gegen 1877 ist das Ergebniss um 437 km und gegen 1876 um 404 km zurückgeblieben. Für das nächste Jahr steht ein besseres Resultat in Aussicht. Denn es ist schon jetzt gewiss, dass die Linien Tarvis-Pontafel, Mürzzuschlag-Neuberg und Unter-Drauburg-Wolfsberg im nächsten Jahre zur Eröffnung gelangen werden. Die Ansprüche, welche die jetzige Eisenbahn-Bauthätigkeit in Oesterreich an den Geldmarkt stellt, sind keineswegs grosse und dieselben haben speciell den Eisenbahnmarkt gar nicht belastet, weil die Baufonds, fast ausschliesslich für Staatsbahnen bestimmt, durch Begebung von Staatswerthen beschafft wurden. In Ungarn wurden folgende Linien eröffnet: Karansebes - Orsova (Oesterreichische Staatsbahn) 94,7 km (diese Angabe ist unrichtig, die Strecke Vercierova-Orsova 4,7 km ist noch nicht eröffnet und ist die Strecke Karansebes-Vercierova nur 90 km lang. Die Redact.), Waag-Neustadtl-Trentschin (Waagthalbahn) 22,3 km, Dálja-Brod (Grenzbahn) 95 km. Zusammen 222 km (richtiger 217 km. Die Redact.). Im Bau verblieb Kronstadt-Tömös (Ungarische Staatsbahn) 25,2 km. Verglichen mit dem vorhergehenden Jahre, hat das Ungarische Eisenbahnnetz im Jahre 1878 einen um 148,5 km grösseren Zuwachs erhalten als 1877, dagegen um 62 km weniger als 1876. Für das nächste Jahr steht ausser der Kronstadt-Tömöser Linie — eventuell noch Apahid-Dées — keine Eisenbahn-Eröffnung in Aussicht. Das gesammte Oesterreichische Bahnnetz umfasst Ende 1878 11 260,5 km, das Ungarische 7 220 km, das Bahnnetz der gesammten Monarchie daher 18 480,5 km. Werden schliesslich die occupirten Provinzen Bosnien und die Herzegowina in Betracht gezogen, so ist die in Reconstruction befindliche Strecke Banjaluka - Novi zum Theil schon im Laufe des Jahres 1878 eröffnet worden, während die restliche Theilstrecke erst im Jahre 1879 dem Betriebe übergeben wird. Im Jahre 1879 dürften weiter zur Vollendung gelangen die Linien Brod-Serajewo und Serajewo-Mostar-Metkovics.

Ueber die Betriebs-Ergebnisse der im Verkehre befindlichen Eisenbahnen im Jahre 1878 bemerkt die „N. Fr. Pr.": Dieselben blieben gegen die des Vorjahres nicht unwesentlich zurück; in den ersten 10 Monaten wurden 166,12 Millionen Gulden, das ist um 2,05 Millionen Gulden oder 1,23 pCt. weniger, eingenommen; pro Kilometer berechnet sich die Einnahme auf 9 280 fl. oder um 4,33 pCt. niedriger als im Vorjahre. Dieses finanzielle Minder-Ergebniss ist insofern auffallend, als die Zahl der beförderten Personen um 26 434 und die Zahl der beförderten Tonnen um 574 580 zugenommen hat; der scheinbare Widerspruch zwischen der Verminderung der Gesammt-Einnahmen und der Vermehrung der Gesammt-Frachten lässt sich in erster Linie durch den Hinweis auf das gesunkene Silberagio und in zweiter Linie wohl auch dadurch erklären, dass durchschnittlich die beförderten Güter weniger Achsenmeilen zurücklegten als im Vorjahre.

Auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen — die am 23. November v. J. eröffnete 97 km lange Strecke Dálja-Brod ausgenommen — wurden im November 1878 im Ganzen 2 577 557 Personen und 4 462 511 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 988 697 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 1 051 fl. Im gleichen Monate 1877 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 2 317 688 Personen und 4 513 045 t Frachten — 19 686 536 fl. oder pro Kilometer 1 106 fl.; daher resultirt für den Monat November v. J. eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 5 pCt. Die Gesammteinnahmen in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende November v. J. betragen 185 454 334 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres 190 090 445 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen für die ersten eilf Monate v. J. 17 921 km, für denselben Zeitraum 1877 dagegen 17 377 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für diese Periode 1878 auf 10 348 fl., gegen 10 939 fl. pro 1877, d. i. um 591 fl. ungünstiger oder — auf das Jahr berechnet — pro 1878 auf 11 289 fl. gegen 11 933 fl. pro 1878 d. i. um 644 fl. oder 5,4 pCt. ungünstiger.

Der Deutsche Handelsvertrag wurde auch im Ungarischen Reichstage angenommen. Dafür trat besonders Generaldirector Ivánka der Nordostb. ein und wurde der Vertrag auch schon als Gesetz publicirt. Indessen macht ein Erlass des Ungarischen Communicationsministers vom 31. v. Mts. die Bahnverwaltungen aufmerksam, dass dieser Vertrag noch nicht von der Deutschen Gesetzgebung angenommen werden konnte, nachdem der Deutsche Reichstag gegenwärtig nicht beisammen ist. Der Artikel 17, betreffend das Verbot der Beschlagnahme von Wagen stehe daher noch nicht in Giltigkeit, weshalb die Verwaltungen bei ihren diesbezüglichen Vorsichtsmassregeln wegen Umladung der Wagen an der Grenze bis zur Gesetzeskraft dieses Vertrages in Deutschland beharren mögen. (In der That sollen 10—15 Wagen der Lemberg-Czernowitzer Bahn vor 2—3 Tagen wieder in Breslau arrestirt worden sein. Anmerkung des Referenten.)

Die Verordnung der Oesterreichischen Regierung über die Refactien im Localverkehr soll nach Mittheilung der „N. F. P." demnächst erscheinen und dem Wunsche der Eisenbahnen entsprechend sich nur auf die Refactien bei Sendungen nach Deutschland beziehen. Es soll auch da gestattet sein, Refactien zu ertheilen, nur würden dieselben veröffentlicht werden müssen. Auch wird es den Eisenbahnen erlaubt sein, Refactien an Versender zu gewähren, welche sich verpflichten, eine bestimmte Quantität zu verfrachten, wenn Quantität und Refactie allgemein bekanntgegeben werden.

Aus Prag wird dem „Tagblatt" geschrieben: Die Böhmischen Bahnen sind, wie es den Anschein hat, mit Beginn des neuen Jahres an einer Wendung zum Besseren angelangt und haben wir bei den meisten derselben ganz ansehnliche Plusein-

nahmen zu registriren. Bei anderen dagegen, die noch an Deficiten laboriren, ist es in Folge bedeutender Ersparnisse gelungen, sich aus der einzigen Bedrängniss, nämlich von den auf denselben lastenden schwebenden Schulden durch bedeutende Rückzahlungen zu saniren. So ist es der Buschtêhrader Eisenbahn gelungen, in dem abgelaufenen Jahre die ansehnliche Summe von circa 700 000 Gulden von ihrer schwebenden Schuld abzustossen, wodurch der Hoffnung Raum gegeben ist, dass die Bahn sich in einigen Jahren vollständig saniren dürfte. Zieht man noch das Bestreben der Generaldirection in Betracht, die allerweitesten Ersparnisse im Betriebe durchzuführen, so können die Actionäre und Prioritätenbesitzer mit Befriedigung auf dieses Unternehmen blicken. — Von der Pilsen-Priesener Eisenbahn verlautet, dass die Betriebseinnahmen sich stets heben und für die Obligationäre dieser Bahn die Chancen sich bessern. Die Pilsen-Priesener Bahn hat auch der Böhmischen Westbahn einen nicht geringen Theil der Frachten entzogen und so wie die Einnahmen der Pilsen-Priesener Bahn sich bessern, sind die der Böhmischen Westbahn im Rückgange begriffen. Trotzdem jedoch muss die Böhmische Westbahn zu den bestsituirten Böhmischen Bahnen gezählt werden. Die Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, deren Betriebsleitung die Direction der Böhmischen Westbahn führt, erfreut sich unter der Verwaltung derselben insoweit günstigerer Einnahmen, als wenigstens mit denselben die Betriebsspesen gedeckt werden können und ein Staatszuschuss gegenwärtig nicht nöthig ist. — Die Betriebseinnahmen der Prag-Duxer Eisenbahn sind heuer unerwarteter Weise durch vermehrte Frachten gestiegen und wird dieser Bahn ein günstiges Prognosticon gestellt, wenn es derselben gelingen würde, die noch schwebenden Verhandlungen wegen des Ausbaues der Bahn bis zur Landesgrenze baldigst zu einem Abschlusse zu bringen. — Es erübrigt uns nur noch, die Verhältnisse der Böhmischen Nordbahn darzulegen. Obwohl die Verwaltung einen Sanirungsplan zur Rückzahlung der schwebenden Schuld ausarbeitete, so hat es doch den Anschein, als werde sich die Bezahlung der bestimmten Quote der schwebenden Schuld verzögern, weil die Mindereinnahmen des abgelaufenen Jahres sich zu bedeutend stellen. Dagegen bessern sich die Verhältnisse der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn fortwährend.

Die von der Elisabeth-Westbahn bisher eingehobenen und in den Gepäcktarif eingerechneten Gebühren für die Uebertragung des aufgegebenen Reisegepäcks in die Zollrevisionslocalitäten zu Salzburg, Simbach und Passau wurden über Anordnung des Oesterreichischen Handelsministeriums nunmehr aufgelassen, nachdem in sämmtlichen Bayerischen Grenzstationen für die Bringung des aufgegebenen Reisegepäcks zur Revisionshalle und von da zurück zum Zuge eine Gebühr nicht erhoben wird und dass nur in jenen Fällen, in welchen die Reisenden die Hilfe der Kofferträger zum Wiedereinpacken der Effecten beanspruchen, den letzteren gestattet ist, eine Entschädigung für diese Leistung zu verlangen.

Vom 1. Jänner 1879 ab wird bei sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen sowohl im internen als in den Anschluss- und Verbandverkehren der bei Zahlung von in Oesterreichischer Silberwährung ausgedrückten Tarifgebühren bisher übliche Agiozuschlag, wenn die Zahlung in klingender Münze erfolgt, nicht mehr zur Einhebung gelangen. Die Directorenconferenz hat eine richtige Einsicht in die Wandlung der Verhältnisse bewährt, indem sie in ihrer Sitzung vom 12. v. M. über Anregung der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen einhellig beschloss, zunächst den Agiozuschlag bei Frachtzahlung in Silber abzustellen.

Anlässlich eines speciellen Falles, in welchem von einer Gemeindevorstehung der Bauconsens zur Errichtung eines Gebäudes im Feuerrayon einer Eisenbahn ertheilt wurde, ohne die Bestimmungen des § 99 der Kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851 zu beachten, wurden die K. K. Landesbehörden vom Ministerium des Innern beauftragt, die Gemeinden des unterstehenden Verwaltungsgebietes aufmerksam zu machen, dass nach § 99 der Kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R. G. B. No. 1 ex 1852 (Betriebsordnung) neue Bauführungen und Aenderungen bestehender Gebäude an der Eisenbahn im Feuerrayon der letzteren nur mit Zustimmung der zur Oberaufsicht über den Betrieb berufenen Behörde stattfinden können, und dass zu allen Commissionen, welche solchen Bauführungen oder Aenderungen vorangehen, die K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen behufs allfälliger Abordnung eines Vertreters sowie auch die Eisenbahnunternehmung als Anrainer und Interessent einzuladen ist. Hiervon wurden die Bahnverwaltungen vom Handelsministerium mit der Aufforderung in Kenntniss gesetzt, den Bauführungen in der Nähe der Eisenbahnen jederzeit die grösstmöglichste Aufmerksamkeit zu schenken und im Falle als wider Vermuthen in Hinkunft ein ordnungswidriger Vorgang beobachtet würde, sofort von den gesetzlich zulässigen Mitteln Gebrauch zu machen.

In der Redaction des „Ungarischen Centralblattes für Eisenbahnen" ist eine bedeutsame Veränderung vorgegangen. Der als Nationalöconom rühmlichst bekannte Reichstags-Abgeordnete Andreas György und der Verfasser des Ungarischen Eisenbahn-Jahrbuchs Ladislaus Vörös, dieser als Hauptmitarbeiter, haben diese Redaction übernommen. Das Programm verspricht eine radicale Aenderung der bisherigen Tendenz und das Streben, dem Ungarischen Communicationswesen einen mehr nationalen und volkswirthschaftlichen Charakter zu geben.

Beim Eisenbahn-Schiedsgericht wurde die früher vertagte Verhandluug über die Klage eines Kaufmannes gegen die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auf Ersatz von 100 fl. zu Ende geführt. Dieser Kaufmann hatte in Pardubitz fünf Ballen leere Säcke zur Beförderung nach Suczawa mit Lieferzeit-Versicherung von 100 fl. aufgegeben und es langte die Fracht mit mehr als einmonatlicher Verspätung am Bestimmungsorte an, was den Kläger zum Anspruche des erwähnten Betrages veranlasste. Bei der früheren Verhandlung über diese Angelegenheit vertagte das Schiedsgericht seine Urtheilsfällung, um dem Kläger die Möglichkeit zu bieten, den nach seiner Angabe durch die versäumte Lieferfrist erlittenen Schaden documentarisch nachzuweisen. Es wurde nun seitens des klägerischen Vertreters die Zuschrift eines Geschäftsvermittlers des Klägers an diesen producirt, wonach ihm als Entschädigung für die verspätete Zusendung der Säcke eine Angabe im Betrage von 110 fl. zurückbehalten worden sei. Nachdem jedoch dieses Schriftstück weder einen Poststempel trug, noch sonst irgendwie legalisirt war, wurde die Beweiskräftigkeit desselben von Seiten des Vertreters der verklagten Bahn nachdrücklich angefochten. Das Schiedsgericht anerkannte auch nicht den verlangten Nachweis als erbracht und verurtheilte die Bahn blos zur Rückerstattung der halben Fracht, das ist zur Zahlung von 2 fl. 81 kr. — In den Gründen wird ausgesprochen: Die in kaufmännischen Kreisen vielfach verbreitete Anschauung, dass die Declarirung einer Schadensziffer genüge, um bei versäumter Lieferfrist die declarirte Summe beanspruchen zu können, sei irrig. Im Sinne des § 70 des Betriebsreglements muss nämlich auf Verlangen der Bahnverwaltung der Nachweis des behaupteten Schadens geliefert werden und nur wenn dies geschehen, ist die Bahn verpflichtet, die ganze Frachtgebühr zurückzuerstatten, oder, bei declarirter Lieferfrist-Versicherung, Schadenersatz bis zur Maximalhöhe des Versicherungsbetrages zu leisten. Wird der Schaden nicht nachgewiesen, oder ist ein Betrag nicht declarirt worden, so hat die Bahn höchstens die halbe Fracht zu ersetzen.

Statt des wöchentlichen Börsenberichts folgen die Quartal-Course der marktgängigen Bahneffecten im verflossenen Jahre:

Actien:	31. Dec. 1877	30. März 1878	28. Juni 1878	30. Sept. 1878	31. Dec. 1878
Nordbahn	1 932	1 963	2 148	2 035	2 022
Staatsbahn	254,50	249,—	258,25	260,50	253,50
Südbahn	74,25	70,50	77,50	71,—	68,—
Karl-Ludwigbahn . .	240,50	242,25	258,—	232,50	232,50
Elisabethbahn . . .	152,25	163,—	173,—	163,25	158,50
Theissbahn	168,—	176,50	192,75	192,25	184,50
Rudolfbahn	112,25	113,—	122,25	120,50	115,75
Franz-Josefbahn . .	124,50	127,—	138,25	130,75	127,—
Alföld-Fiumaner . .	109,25	111,50	121,50	121,—	115,75
Kaschau-Oderberger .	95,—	100,25	106,50	105,25	99,50
Nordwestbahn . . .	103,50	107,—	110,50	113,75	109,—
Siebenbürger	96,50	101,50	109,50	113,—	106,25
Lupkower (Ung.-Galiz.)	92,—	91,50	84,25	86.—	80,—
Prioritäten:					
Nordbahn	105,—	106,—	104,50	105,—	103,50
Franz-Josefb.	85,75	88,50	88,—	84,50	84,25
Karl-Ludwigb. . . .	100,70	102,25	100,75	100,75	100,—
Kaschau-Oderb. . . .	68,—	70,50	74,—	71,50	69,—
Nordwestbahn . . .	85,75	88,50	88,—	84,75	84,40
Rudolfbahn	74,—	78,70	77,50	76,50	75,40
Staatsbahn	155,—	157,—	154,50	158,—	158,25
Südbahn	109,—	112,—	112,75	112,—	110,50
Nordostbahn	63,—	67,50	66,25	67,80	66,25

Eingegangene Drucksachen.

1. **Erörterungen für Vervollständigung und Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes.** Mit Rücksicht auf Entwickelung des Güterverkehrs und Erzielung billiger Frachten von Hartwich, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath a. D., Mitglied der Königlichen technischen Baudeputation. Berlin, Verlag von Leonhard Simion. 1878.

2. **Schweizerischer Eisenbahnkalender** nach offiziellen Angaben zusammengestellt und herausgegeben von H. Frei, Lagerhausverwalter in Romanshorn und E. Tissot, Departementssecretär in Zürich, Beamten der Schweizerischen Nordostbahn. Vierter Jahrgang 1879. Nebst einer Eisenbahnkarte der Schweiz. (Dieselbe Karte extra zum Preise von 1 Frcs.) Preis 3,50 Frcs. Zürich. Im Selbstverlage der Herausgeber, Bahnhof Zürich.

3. **Die Ausübung des Telegraphendienstes bei Eisenbahnen.** Entwurf einer Normal-Instruction von Ludwig Kohlfürst, Oberingenieur. Prag 1878. Verlag von H. Dominicus.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Betriebsstörungen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 3. d. M. theilen wir mit, dass die Betriebsstörung auf der Zweigbahn von Tingleff nach Tondern jetzt gehoben ist. Altona, den 8. Januar 1879. Die Direction. (49)

Nassauische Eisenbahn. Der Güter-Traject zwischen Rüdesheim und Bingerbrück ist seit dem 6. d. M. wegen Hochwassers eingestellt.

Die muthmassliche Dauer dieser Betriebsstörung ist vorläufig nicht anzugeben. Wiesbaden, den 7. Januar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction.

Schweizerische Nordostbahn. In Folge starken Schneefalles war der Wagenverkehr auf den sämmtlichen Linien vom 19. bis 24. December 1878 sehr gehemmt.

2. Lieferfrist-Verlängerung.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Aufhebung der Lieferfrist-Verlängerung. Nach Behebung der zwischen den Stationen Leverda-Dorohoiu und Botosani unserer Rumänischen Linien stattgehabten Verkehrsstörung findet der Gütertransport von und nach Botosani nunmehr wieder ohne Verzögerung statt und tritt sonach die mit 20. December v. J. eingeführte zweitägige Verlängerung der Lieferfristen bei Eil- und Frachtgutsendungen nach und von der genannten Station vom 4. Jänner d. J. an ausser Kraft. Wien, am 4. Jänner 1879. Der Verwaltungsrath. (42)

3. General-Versammlungen.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft. Zur Beschlussfassung über die Uebernahme des Baues und Betriebes einer normalspurigen Secundär-Eisenbahn von Malchin nach Waren Seitens der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft findet am 28. Januar d. J. Nachmittags 2 Uhr zu Schwerin im Geschäftslocale der Eisenbahn-Direction eine ausserordentliche General-Versammlung statt, zu welcher die Herren Actionäre mit dem Bemerken eingeladen werden, dass die Berechtigung zur Theilnahme an der Versammlung nach Massgabe des § 26 ff. des Gesellschafts - Statuts nachzuweisen ist. Berlin, den 9. Januar 1879. Der Aufsichtsrath. Dülberg. (50)

4. Betriebs-Ergebnisse.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Einnahme pro Monat December beträgt:

	provisorisch 1878	definitiv 1877
a) aus dem Personenverkehr . .	22 220 *M.*	23 233 *M.*
b) aus dem Güterverkehr incl. Extraordinarien .	56 204 „	47 310 „
Sa.	78 424 *M.*	70 543 *M.*
pro December 1878 mehr . .		7 881 *M.*
und von Anfang des Jahres ab mehr		71 043 *M.*

Direction.

5. Tarifwesen.

Vom 15. Januar 1879 ab treten im Preussisch-Sächsischen Verbandverkehre für den Verkehr zwischen der Station Neucunersdorf der Märkisch-Posener Bahn einerseits und Grossenhain der Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Dresdener Bahn, sowie Döbeln der Sächsischen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze für den Specialtarif A2 und für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II. in Kraft.

Die Frachtsätze betragen:

	im Sp.-T. A2	im Ausnahmetarif für Holz, Europäisches, des Sp.-T. II.
Neucunersdorf-Grossenhain (C. G. und Bn. Drd.)	1,15 *M.*	0,72 *M.*
Neucunersdorf - Döbeln (S. St.)	1,42 „	0,93 „

pro 100 kg.

Von dem oben genannten Tage ab tritt der Specialtarif für den Transport von Hölzern in Quantitäten von 5 000 und von 10 000 kg für den Verkehr zwischen Neucunersdorf und Grossenhain bezw. Döbeln vom 26. August 1877 ausser Kraft. Bromberg, den 4. Januar 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Eisenbahn-Verbandes. (52 J.)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. März 1879 neuen Styls wird das Tarifheft VII, giltig vom 1. Mai 1875 und die zu demselben erschienenen Nachträge I bis incl. V aufgehoben. Bromberg, den 4. Januar 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (48 J)

Die durch Bekanntmachung vom 28. December 1878 am 1. Januar 1879 eingeführten Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen den Seehafenstationen und Lindau erfahren eine weitere Ermässigung durch den am 10. Januar cr. zur Ausgabe gelangenden X. Nachtrag zu dem Verbands-Gütertarif vom 1. November 1877.

Derselbe kann bei den betr. Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von da bezogen werden. Frankfurt a/M., den 3. Januar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens des Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Eisenb.-Verbandes. (47)

Mitteldeutscher und Schlesisch-Niedersächsischer Verband. Am 1. März 1879 treten im Mitteldeutschen Verbande die für den Verkehr zwischen Göttingen einerseits und Rechte-Oder-Ufer Bahn-Stationen sowie Station Sosnowice der Warschau-Wiener Bahn andererseits bestehenden Frachtsätze ausser Kraft.

Mit demselben Tage kommen für die genannten Verkehrsrelationen im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande, in Classe A_1, B, A_2 und Specialtarif II zum Theil erhöhte Tarifsätze zur Einführung.

An Stelle der im Mitteldeutschen Verbande für den Artikel grobe Eisenwaaren zur Aufhebung gelangenden Ausnahmefrachtsätze kommen indessen im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande bis auf Weiteres die regulären Frachtsätze des Specialtarifs I zur Erhebung. Erfurt, den 6. Januar 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (46)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Die Gültigkeitsdauer der im rubricirten Verbandtarife vom 1. September v. J. enthaltenen Ausnahmetarifsätze für den Transport von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export wird hierdurch bis zum 30. September d. J. verlängert. Berlin, den 6. Januar 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (53)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Mit dem 1. März d. J. tritt der Specialtarif für den Transport von Salz aller Art von Sangerhausen nach Oberschlesischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger etc. Stationen vom 1. April 1877 ausser Kraft.

An Stelle der in diesem Tarife enthaltenen Sätze kommen die im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande bereits bestehenden resp. am 1. März cr. zur Einführung kommenden Tarifsätze des Ausnahmetarifs für Salz etc. bezw. der Classe A^2 zur Anwendung. Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (51)

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Vom 1. Januar 1879 ab tritt zum Tarifheft II. des Schlesisch - Süddeutschen Verband-Tarifs vom 1. Mai 1878 ein Nachtrag I in Kraft, welcher neue Tarifsätze für die Stationen Crossen und Züllichau der Märkisch-Posener Eisenbahn, Aufhebung und Berichtigungen von Frachtsätzen des Tarifhefts II. und Ausnahmetarifsätze für Sprit und Spiritus im Verkehr mit Cottbus, Station der Halle-Sorau-Gubener Bahn enthält.

Druckexemplare sind zum Preise von 0,30 *M.* bei den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 31. December 1878. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der Deutschen Verwaltungen des Schlesisch-Süddeutschen Verbandes. (36)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 10. Januar 1879 ab tritt Nachtrag X zum Gütertarifheft No. 24/29 in Kraft, welcher directe Frachtsätze für die Stationen Ober-Röblingen, Dresden-Friedrichstadt, Halbau, Müggeln und Niederseelitz enthält. Näheres ist in den Güter-Expeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, 31. December 1878. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (43)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Die im Nachtrag III unsers Local-Gütertarifs sub No. 16 publicirten Tarifsätze für Frankenstein-Glogau resp. Gramschütz und Gnadenfrei-Glogau ermässigen sich von heute ab auf 0,54 *M.* pro 100 kg. Breslau, 7. Januar 1879. Directorium. (44)

Mitteldeutscher und Schlesisch-Niedersächsischer Eisenbahn - Verband. Am 1. März 1879 treten die für den Verkehr zwischen Göttingen einerseits und Rechte-Oder-Ufer Bahn-Stationen sowie Station Sosnowice der Warschau - Wiener Bahn bestehenden Frachtsätze ausser Kraft.

Mit demselben Tage kommen für die genannten Verkehrsrelationen im Schlesisch - Niedersächsischen Verbande, in Classe A_1, B, A_2 und Specialtarif II zum Theil erhöhte Tarifsätze zur Einführung.

An Stelle der im Mitteldeutschen Verbande für den Artikel grobe Eisenwaaren zur Aufhebung gelangenden Ausnahmefrachtsätze kommen indessen im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande bis auf Weiteres die regulären Frachtsätze des Specialtarifs I zur Erhebung. Namens der Verbandsverwaltungen des Schlesisch-Niedersächsischen Eisenbahn -Verbandes: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (29)

6. Submissionen.

Die Lieferung der Betriebs-Materialien, Dochte, Lampencylinder, Petroleum, Oele, Zündhölzer, Talg, Hanf, Verpackungsschnur, Putzwolle, Seife, Bindfaden, Telegraphenpapier, Fruchtgummi, Plombirbleie, Kupfervitriol, Desinfectionspulver, Bürstenwaaren, Schwämme, Putzleder und Schaffnerlaternen soll in Submission vergeben werden. Bedingungen 0,50 ℳ. Offerten mit kennzeichnender Aufschrift bis 21. Januar 1879, Vormittags 9 Uhr. Saarbrücken, den 23. December 1878. Königliche Eisenbahn-Direction: Betriebstechnisches Bureau. Reuter. (1432)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 4. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 17. Januar 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro December 1878“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Das Deutsche Bahnpolizei-Reglement und die Revisionspflicht der Güterwagen.

Das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 nebst den Abänderungen vom 12. Juni 1878 enthält neben manchen Erschwerungen der bisherigen Bestimmungen auch verschiedene bedeutungsvolle Erleichterungen, von denen eigenthümlicherweise wohl die wichtigste in Betreff der Revisionspflicht der Güterwagen, soweit uns wenigstens bekannt, bisher noch nicht genügende Beachtung gefunden zu haben scheint. Nach dem Wortlaut des § 17 des Bahnpolizei-Reglements:

> Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsenlager und Federn abgenommen werden müssen. Diese Revision hat spätestens 2 Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Revision zu erfolgen, bei den Personen-, Gepäck- und Postwagen jedoch spätestens nach jedesmaliger Zurücklegung eines Weges von 30 000 km.

ist die bisherige Bestimmung dahin modificirt worden, dass die Revision der Güterwagen unabhängig von dem durchlaufenen Wege nur in bestimmten Zeiträumen zu erfolgen hat. Dadurch sind aber die Eisenbahnen von der ihnen bisher obliegenden Verpflichtung entbunden, den Lauf jedes einzelnen Güterwagens verfolgen und die von demselben zurückgelegte Kilometerzahl feststellen zu müssen, und es entsteht nun allerdings die wichtige Frage, ob mit Rücksicht auf die Vereinfachung des Geschäftsganges und der Kostenersparniss wegen auf diese Feststellung verzichtet werden kann.

Abgesehen von der Feststellung des Zeitpunktes der Revision der Wagen dient die Berechnung der von jedem Wagen zurückgelegten Kilometer

1. zur Controle über den Verbleib der Wagen;
2. für die Statistik;
3. zur Feststellung der nach dem Wagen-Regulativ zu zahlenden Wagenmiethe.

Da es nach der erfolgten Aenderung des § 17 des Bahnpolizei-Reglements einer Controle über den Verbleib der Güterwagen zu dem Zweck, den Zeitpunkt der Revisionspflicht festzustellen, nicht mehr bedarf, die Werkstätten-Verwaltung vielmehr selbst in der Lage ist, diesen Zeitpunkt festzustellen und die Wagen behufs Ausführung der Revision aus dem Verkehr zu ziehen, eine andere Veranlassung aber, den Aufenthalt eines bestimmten Güterwagens festzustellen, wohl nur ausnahmsweise vorkommen wird und dann in einfacherer Weise durch Erlass eines Laufzettels an die Stationen und Werkstätten erreicht werden kann, so ist für die Controle über den Verbleib der Güterwagen ein Bedürfniss für die Beibehaltung der Laufregister nicht mehr vorhanden.

Dagegen muss allerdings die Controle über den Aufenthalt der fremden Güterwagen zur Berechnung der miethsfreien Entladezeit resp. der Verzögerungsgebühr auch fernerhin beibehalten werden, zu welchem Zweck jedoch die von den Stationen über die ein- und ausgesetzten Wagen zu erstattenden Rapporte genügen.

Was ferner die Frage betrifft, ob für die Statistik der Güterwagen die Führung der Laufregister auch für die Folge beizubehalten ist, so hat diese Frage allerdings eine grössere Wichtigkeit und bedarf daher einer reiflicheren Erwägung.

Die Statistik der Güterwagen erstreckt sich bisher
auf die Ermittelung der zurückgelegten Achskilometer;
auf die Ausnutzung der Ladungsfähigkeit;
auf die Ermittelung der Schmier- und Reparaturkosten
und macht somit als Grundlage für alle statistischen Ermittelungen die Feststellung der zurückgelegten Kilometer erforderlich. Während aber bisher für den Nachweis der Revisionspflicht die von jedem einzelnen Güterwagen zurückgelegten Kilometer ermittelt werden mussten, ist es für die Zwecke der Statistik vollständig ausreichend, nur die Gesammtzahl der auf der eigenen Bahn von den eigenen und fremden Güterwagen zurückgelegten Kilometer festzustellen — eine Berechnung, die auf Grund der Fahrrapporte täglich für jeden Zug mit voller Zuverlässigkeit, und mit sehr viel geringerem Zeit- und Arbeitsaufwande als bei der bisherigen Feststellung für jeden einzelnen Wagen, erfolgen kann.

Wenn daher nach dem Vorstehenden die Berechnung der von jedem Güterwagen zurückgelegten Kilometer weder zur Controle über den Verbleib der Wagen, noch auch für die Zwecke der Statistik erforderlich ist, so bleibt nur noch zu erörtern, ob diese Berechnung auch für die Feststellung der zu zahlenden Wagenmiethe entbehrt werden kann.

Während ursprünglich die Wagenmiethe nur nach Massgabe des zurückgelegten Weges berechnet wurde, und für diese Berechnung die für die Feststellung der Revisionspflicht erforderlichen Ermittelungen der zurückgelegten Wege benutzt werden konnten,

somit besondere Ermittelungen nicht mehr erforderlich waren, ist dies mit Einführung der Zeitmiethe neben der Laufmiethe nothwendig geworden. Auch hat die Zeitmiethe eine grössere Bedeutung gegenüber der Laufmiethe erhalten, da nach den Sätzen des Wagenregulativs bei einer Zeitmiethe von 1 *M.* für einen Güterwagen für je 24 Stunden, und bei einer Laufmiethe von 0,01 *M.* für einen Güterwagen unter der Annahme einer jährlichen Leistung von 13 333 km pro Wagen, der Betrag der Laufmiethe zur Zeitmiethe sich fast wie 1 : 3 verhält. Wenn daher schon bisher auf die Zeitmiethe ein solches Uebergewicht gelegt worden ist, wo, wie schon bemerkt, für die Laufmiethe besondere Ermittelungen nicht mehr nothwendig waren, so dürfte wohl gegenwärtig der ausschliesslichen Anwendung der Zeitmiethe unter entsprechender Erhöhung derselben keine ernstlichen Bedenken entgegenstehen, wenn die grosse damit verbundene Vereinfachung der Wagencontrole in Betracht gezogen wird.

Es würde zu weit führen, noch specieller auf die Gründe einzugehen, welche für die ausschliessliche Anwendung der Zeitmiethe sprechen, oder die Gründe zu erwähnen, welche zu Gunsten der Zeit- und Laufmiethe geltend gemacht werden können. Wir haben hier, wie auch bereits anderweitig geschehen, nur eine Anregung zur Regelung dieser hochwichtigen Angelegenheit geben wollen. Sache des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird es sein, die erforderlichen Schritte zu thun, um von den Erleichterungen, welche das Bahnpolizei-Reglement gewährt, thunlichst bald vollen Gebrauch zu machen, und zu diesem Behufe zunächst eine Enquête über diese Angelegenheit zu veranstalten, damit jede Vereins-Verwaltung Gelegenheit findet, sich in Betreff der Vor- und Nachtheile der ausschliesslichen Anwendung der Zeitmiethe für Güterwagen Ueberzeugung zu verschaffen.

Um Missverständnissen vorzubeugen, mag schliesslich noch besonders darauf hingewiesen werden, dass für die Personen- und Gepäckwagen, für welche die Revisionspflicht nach einer bestimmten Anzahl zurückgelegter Kilometer beibehalten worden ist, auch die Laufregister bestehen bleiben müssen, und daher auch keine Veranlassung vorliegt, in den in dem Wagenregulativ für die Miethsberechnung vereinbarten Grundsätzen eine Aenderung vorzunehmen.

Das System der Abstempelung von Actien gekaufter Bahnen.

Die neueren Erwerbungen von Privatbahnen durch den Staat sind von den meisten Territorialregierungen in der hinlänglich bekannten Weise vorgenommen worden, dass den Actionären ein Rentenpapier gewährt wurde, bald zu 3, bald zu 4 oder 4½ pCt. Dieser Modus der Verstaatlichung hat sich glatt vollzogen, sobald die nöthigen Stipulationen zuvor festgesetzt und geordnet waren. Die Actionäre erhielten ein Papier au porteur, das an Begebbarkeit der Actie voranstand, Coursschwankungen wenig unterworfen war und ausserdem eine genügende Sicherheit hatte.

Bei den gegenwärtig in Verhandlung gezogenen oder im ersten Stadium der Vorbereitung befindlichen Transactionen über Ankauf von Privatbahnen sind die unterhandelnden oder offerirenden Comitées wohl kaum von einer anderen Voraussetzung ausgegangen, als dass die Regierung beim Uebergange der Bahn 4procentige Consols gewähren werde. Umsomehr hat es allgemein überrascht, dass, dem Vernehmen nach, die Regierung Consols nicht gewähren will. Ueber das Motiv laufen sehr verschiedene Conjecturen um. Die Einen sagen, das Bedenken der Regierung beruhe auf der Besorgniss, es möchte nach Annahme des Princips der Consols-Ausgabe bei Bahnerwerbungen im Laufe der sicher zu erwartenden Weiterentwickelung der Verstaatlichung von Privatbahnen der Capitalmarkt mit (4 pCt.) Consols allzusehr beschwert werden. In dem gleich sehr wahrscheinlichen Falle neuer anderer Emissionen für die verschiedenen noch bevorstehenden Aufgaben resp. grossen Unternehmungen der Staatsregierung (Localbahnnetz, Canäle etc. etc.) könne dann leicht wenn auch nicht die Emission selber gehemmt, so doch der Cours bedeutend gedrückt werden. Aus diesem Grunde gebe die Staatsregierung der einfacheren Operation der Abstempelung der alten Actien den Vorzug. Andere dagegen meinen, dass die Regierung mit dieser Modalität den wirthschaftlichen Zweck verfolge, die Actien auf diese Weise in feste Hände, namentlich des Mittelstandes überzuleiten resp. dort festzuhalten, da die abgestempelte Actie mindere Beweglichkeit zeigen werde, als Consols. Wieder Andere bringen das System der Abstempelung mit dem aus langer Hand geplanten Project der Reichs-Eisenbahnen zusammen und conjecturiren so: Die Preussische Finanzverwaltung will die Erwerbung der Privatbahnen jetzt zunächst durch provisorische Abstempelung vollziehen. Um so einfacher macht sich nachher der Besitzwechsel, denn das Reich wird sicher ein Eisenbahnrenten-Papier creiren, während wenn schon jetzt Consols ausgegeben werden, die Transaction mit dem Reich umständlicher wird, abgesehen von dem Coursdruck bei jeder neuen Emission. Die Abstempelung dagegen hält die Actien im Lande und so vollzieht sich später die Umwandelung leicht.

Das zuerst genannte Motiv, die Befürchtung des Coursdruckes bei neuen Emissionen, hat einige Wahrscheinlichkeit, weil schon bisher neue Emissionen zuerst gewöhnlich diesen Effect hatten. Wie aber werden sich die Verhältnisse später gestalten? Bei der fortschreitenden Erwerbung der Privatbahnen durch den Staat ist das Tempo nach dem Eintreten der Wendung der Zeit- und Geschäftslage, die wir aus verschiedenen Gründen für den Herbst sicher erwarten zu können glauben, wahrscheinlicherweise ein allmälig beschleunigteres. Die Einnahmen der Bahnen werden sich zweifelsohne zwar etwas erholen, aber ebenso zweifellos hinter den Erwartungen des Actien besitzenden Publikums zurückbleiben, das nun einmal mit dem Wiederaufleben von Handel und Gewerbe die freilich ganz vage Hoffnung verbindet, der frühere Coursstand müsse wieder erreicht werden, woran wir unsererseits für die meisten Bahnen nicht glauben. Wir haben schon früher in diesem Blatte in einer Reihe von Artikeln ausgeführt, dass die Tendenz der Durchschnittsdividende weit eher und aus greifbaren Gründen eine abwärtsgehende als steigende ist und in Deutschland um 4½ pCt. oscilliren wird. Für Eisenbahnpapiere mit ihrer Courssensibilität gegen Conjuncturen und Risico ist der Durchschnitt von 4½pCt. ein ungenügender Ertrag. Selbst wenn die Durchschnittsdividende 6 pCt. sein würde, so würde z. B. ein 4½procentiger Consol hiergegen immer noch gleichwerthig sein. Wird aber das Tempo der Verstaatlichung beschleunigter, wie wir annehmen, so könnten allerdings die kurz sich folgenden Emissionen von Consols eine Ueberschwemmung des Marktes zur Folge haben und der Cours wesentlich beeinflusst werden, wenigstens immer so lange, bis das Privatpublikum die Stauung an der Börse löst, d. h. das Papier allmälig aufnimmt. So lange der Verkehr wie bislang daniederliegt, würden die Actionäre die Consols vielleicht noch festhalten, bei anderer Geschäftslage sie aber vielfach gegen höherzinsende Papiere der Börse zuführen.

An jenes zweite Motiv, dass die Regierung die Actien durch Stempelung nicht soweit alteriren wollte, dass sie aus festem Besitz kämen, glauben wir nicht. Als wir vor einiger Zeit dieses jetzt so lebhaft discutirte Capitel der Abstempelung bei einem gelegentlichen Zusammentreffen mit einem hohen Staatsbeamten besprachen, machte man lediglich die „Einfachheit der Operation" geltend, auf den gleichen Modus bei einer anderen Bahn hinweisend. Was die dritte Conjectur anlangt, nämlich, dass die Regierung absichtlich ein Provisorium schaffen wolle mit Rücksicht auf eine später zu creirende Reichs-Eisenbahnrente, so kann man zwar die Möglichkeit zunächst aus dem einfachen Grunde nicht bestreiten, weil man nicht in die Pläne der Regierung eingeweiht ist, andererseits aber auch die besondere Schwierigkeit nicht einsehen, die später aus einer Umwandelung der Preussischen Consols in eine Reichs-Eisenbahnschuld erwachsen sollte.

Was wir für richtig halten, ist die Ausgabe eines Eisenbahn-Consols zu 4 pCt., wobei wir gleich bemerken, dass man über den Zinssatz bezw. seine Practibilität noch discutiren kann. Ein solcher sich als eigentlicher Eisenbahn-Consol qualificirender Consol wird sich einer sehr willkommenen Aufnahme im Privatpublikum zu gewärtigen haben und in kurzer Zeit ohne nennenswerthe

Coursschwankungen oder Schwierigkeit in feste Hände des Privatpublikums gehen, da er den Realbesitz zur Grundlage hat, ohnedies aber die Rechtsmaterie in dieser Beziehung schon im nächsten Reichstage klargestellt werden wird. Das Abstempelungssystem ist der ganzen heutigen Capitalbewegung, dem entwickelten Geldverkehr unsers rasch pulsirenden Markt- und Börsenlebens eine fremde Form, die wie ein Ueberrest alter Zeit aussieht. Für die Finanzpolitik muss das erste Moment das sein, ein Papier zu creiren, das den Coursschwankungen an der Börse möglichst entrückt ist und mit anders gearteten Emissionen nicht zusammenworfen wird, um von ihnen stark afficirt zu werden. Die Voraussetzung hierfür ist die Schaffung eines Papieres, das auch vom Auslande willig aufgenommen, somit im Cours vom Europäischen Geldmarkte getragen wird. Den Einwand, dass dann dieses sichere Papier vom Auslande allmälig werde aufgekauft werden, halten wir aus verschiedenen naheliegenden Gründen nicht für erheblich, eine Betheiligung des Auslandes vielmehr für uns sehr wohlthätig und wichtig. Das Inland wird soweit möglich das Papier festhalten, schon seiner hohen Sicherheit wegen, zu keiner Zeit mehr wie heute, wo wir noch unter dem Drucke der Spielverluste aus den Jahren 1871—1873 leben und leiden. Es ist nicht abzusehen, warum der Actionär nicht weit lieber den Eisenbahn-Consol in dem von uns aufgestellten engeren eigentlichen Sinne festhalten sollte, als die Actie. Coursschwankungen lassen sich überhaupt nicht prohibiren, auch hier nicht. Wir gelangen aber so zu einem Papier, das in seiner besonderen Qualität auch abgesonderte eigene Coursbewegungen ungleich langsameren Tempos hat und somit für das Sparcapital der Nation zu einem sehr wichtigen Mittel der Capitalanlage werden wird. Jul. Frühauf.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 13. Januar. (Die Frage der Differentialtarife in der volkswirthschaftlichen Gesellschaft. Die Anträge der Budget-Commissionsmitglieder gegen die Erweiterung der Staatsbetriebe. Ein Vorschlag zur Verpachtung des Staatsbahnnetzes in Preussen. Verstaatlichungsprojecte. Berlin - Dresden. Bergisch - Märkische Eisenbahn. Ausbildung von Lehrlingen in Eisenbahn-Werkstätten. 1. Berathung des Gesetzentwurfs betr. Ankauf der Homburger Eisenb.)

In der vorgestrigen Sitzung der hiesigen volkswirthschaftlichen Gesellschaft bildete anlässlich der Besprechung des Bismarck'schen Zollprogramms auch die Frage der Differentialtarife den Gegenstand der Discussion. Der Referent Abg. Dr. Ludwig Bamberger, welcher die Ausführungen in dem Schreiben des Fürsten Bismarck der Reihe nach glossirte, kam zum Schluss auch auf den die Frachtdisparitäten betreffenden Passus in jenem Briefe zu sprechen und erklärte, dass er es nach seiner wissenschaftlichen Ueberzeugung und practischen Erfahrung unmöglich halte, durch Machtgebote die Tarifpolitik der Eisenbahnen zu regeln und appellirte in dieser Beziehung an den in der Versammlung anwesenden Präsidenten der Tarifenquête. Ebensowenig wie es im Allgemeinen möglich sei, das Wirken der Industrie durch Gesetze zu regeln, so unmöglich sei dies auch gegenüber der Eisenbahnindustrie, welche die grösste der vorhandenen Industrien, da in ihr 6 Milliarden Capital investirt seien. Der Weltmarkt lasse sich auch gar nicht durch Tarifdecrete unterbinden. Es sei falsch, zu glauben, dass beispielsweise durch Deutsche Tarifmassnahmen Ungarisches Mehl vom Englischen Markte abzudrängen sei oder dass mittelst Ministerialrescripte die Weintrauben Grünbergs die Qualität derjenigen von Meran erlangen könnten. Der Herr Landwirthschaftsminister scheine auf dem Standpunkt des Mannes zu stehen, der es gerechtfertigt fand, dem Import von Apfelsinen aus Messina und Valencia im Interesse der heimischen Treibhäuser entgegenzutreten.

Gerade die Angelegenheit der Differentialtarife war es, welche in der volkswirthschaftlichen Gesellschaft bei der sich über die Bamberger'sche Kritik des Bismarck'schen Schreibens entspinnenden Debatten eine Rolle spielte. Bamberger resumirte zum Schluss seiner Ausführungen seine Ansicht dahin, dass glücklicherweise dem Willen Sr. Durchlaucht des Reichskanzlers derjenige Sr. Durchlaucht des Dampfes und Ihrer Durchlaucht der Electricität gegenüberstände. Hieran anknüpfend begrüsste Prof. Wagener, der bekannte Nationalöconom, in dem Schreiben des Fürsten Bismarck, mit dessen zollpolitischen Ansichten er sich zwar nicht identificiren könne, besonders den Theil, welcher sich mit der Dampflocomotive beschäftigt, nämlich den Passus über die Differentialtarife. Es sei dies ein erster Schritt positiver, ordnender, regelnder Leitung auf wirthschaftlichem Gebiet. Er suchte den Nachweis dafür aus einer socialistischen Schrift zu führen, welche freilich inzwischen in Folge des Socialistengesetzes verboten sei.

Herr Professor Wagener ist bekanntlich ein Anhänger des Staatsbahnwesens. Auf demselben Standpunkt steht bekanntlich auch der Abgeordnete für Breslau, Herr Dr. Alexander Mayer. Trotz dieser Uebereinstimmung sah sich jedoch Herr Mayer bezüglich der differentiellen Frachten veranlasst, Herrn Wagener zu opponiren und aus seiner jahrelangen Erfahrung zu erklären, dass gerade dieses Gebiet sich am wenigsten für die regelnde Thätigkeit des Staates eigne.

Die Budgetcommission tritt morgen in die zweite Lesung des Eisenbahnetats ein, welcher insofern in dem Generalbericht der Commission eine besondere Rolle spielen wird, als auf Grund desselben gegen die Verstaatlichungspolitik resolvirt werden soll in zwei Anträgen der Abgg. v. Benda und Rickert, welche wir weiter unten wiedergeben. Die Stimmung ist diesen Anträgen günstig. Hat man doch neuerlichst schon die Frage angeregt, ob sich nicht anstatt der bisherigen Richtung der Eisenbahnpolitik vielmehr ein Rückbildungsprocess empfehle, welcher die Zeiten wieder herbeiführt, in denen der Eisenbahnetat keine factische Unterbilanz aufwies und in denen die in Folge der geringeren fiscalischen Concurrenz in besseren Erwerbsverhältnissen sich befindenden Privatbahnen in der Lage waren, höhere Beträge aus der Eisenbahnsteuer aufzubringen. Die Erwägung dieser Frage führt ohne Weiteres zu dem Gedanken, an Stelle der Verstaatlichungspolitik eine systematische Verpachtung der vorhandenen Staatsbahnen treten zu lassen, und wird in einer vielbesprochenen Artikelserie des „Hamburgischen Correspondenten" behandelt, deren Ausführungen wir weiter unten zu den Acten nehmen. Ernsthaft wird sich mit der Verpachtungsfrage die Budgetcommission wohl nicht beschäftigen, aber die beiden oben erwähnten Anträge zur Annahme bringen. Die Rickert'sche Resolution lautet: 1. Mit Rücksicht darauf, dass die von den jährlichen Etatsfestsetzungen unabhängigen, aus den Betriebsverwaltungen des Staates fliessenden Einnahmen erfahrungsmässig erheblichen Schwankungen unterworfen sind und dass in günstigen, grosse Ueberschüsse aus den Betriebsverwaltungen liefernden Jahren eine anderweitige Ermässigung der Einnahmen nothwendig ist, dagegen bei der gegenwärtigen Unbeweglichkeit sämmtlicher directer Steuern die Gefahr einer unverhältnissmässigen, über das normale Mass hinausgehenden Steigerung der Ausgaben vorliegt; mit Rücksicht ferner darauf, dass die im Interesse des Deutschen Reichs und Preussens angestrebte Vermehrung der eigenen Einnahmen des Reichs nur unter der Voraussetzung im Preussischen Staatsinteresse liegt, dass gegenüber der erhöhten Steuerlast des Reichs eine entsprechende Verminderung der Preussischen Steuern gesichert werde, ist es nothwendig, das Gesetz vom 25. Mai 1873 (Abänderung des Gesetzes betreffend Classen- und Einkommensteuer vom 1. Mai 1851) dahin abzuändern, dass es ermöglicht wird, in dem Staatshaushaltsetat jährlich soviel an Classen- und Einkommensteuer in Ansatz zu bringen, als zur Deckung des jeweiligen Ausgabebedarfs erforderlich ist; ferner eine Feststellung dahin vorzunehmen, dass für den Fall sich ergebender Ueberschüsse, über welche eine anderweitige Verfügung fehlt, ein Theil der Grund- und Gebäudesteuer an die Communalverbände zu überweisen ist. 2. In Erwägung, dass die gegenwärtige Finanzlage, zumal Angesichts des stetigen Sinkens der von den Staatseisenbahnen in den letzten Jahren erzielten Ueberschüsse und der Unsicherheit in unseren wirthschaftlichen Verhältnissen zur Zeit eine weitere Anspannung des Staatscredits zum Bau oder Ankauf von Vollbahnen in grösserem Umfange nicht gestattet; dass jedoch die weitere planmässige Fortbildung unseres Verkehrsnetzes durch Anlegung von Localbahnen im Interesse der wirthschaftlichen Entwickelung unseres Landes dringend zu wünschen ist, die Staatsregierung unter Bezugnahme auf den Beschluss des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar v. J. zu ersuchen: dem Landtage in der nächsten Session unter Angabe der bisher bei dem Bau und Betriebe von Localbahnen gemachten Erfahrungen in einer Denkschrift darzulegen; in welcher Weise und in welchem Umfange die Staatsregierung den Bau von Localbahnen zu fördern gedenkt und inwieweit dazu Staatsmittel in Anspruch genommen werden sollen. 3. Die Staatsregierung zu ersuchen: bei den Staatseisenbahnen für einen nicht über die Bedürfnisse des Verkehrs hinausgehenden, möglichst einfachen, sparsamen Betrieb Sorge zu tragen. 4. Die Staatsregierung zu ersuchen: in Zukunft auf eine Vereinfachung des Verwaltungsgeschäftsganges, auf Verminderung des Schreibwerks und der Zahl der Beamten, insbesondere bei den Bezirksregierungen, Bedacht zu nehmen. 5. Die Staatsregierung zu ersuchen: den Bau von öffentlichen Gebäuden möglichst einzuschränken und bei den beschlossenen Bauausführungen, insbesondere bei der Herstellung von Bahnhofsgebäuden, Dienstwohnungen etc. jeden kostspieligen Luxus und jede über das Bedürfniss hinausgehende Anlage zu vermeiden.

Ferner beantragt Abg. v. Benda, die Staatsregierung aufzufordern: 1. Bei Vorlegung des nächstjährigen Etats auf Herbeiführung von Ersparnissen bei den ordentlichen Ausgaben des Staatshaushalts bedacht zu sein, dabei aber besonders in Erwägung zu nehmen, inwieweit solche Ersparnisse durch Vereinfachung

und Verminderung der Zahl der öffentlichen Beamten zu ermöglichen sind. 2. Mit Rücksicht auf die gegenwärtige Finanzlage von kostbaren nicht unumgänglich nothwendigen Neubauten, sowie von finanziell gewagten oder nicht zureichend gesicherten Unternehmungen auf allen Gebieten unserer Betriebsverwaltungen, insbesondere der Eisenbahn-Verwaltung Abstand nehmen, dagegen die Ausführung productiver Anlagen zur Hebung des nationalen Wohlstandes nach wie vor kräftig fördern und die bezüglichen Vorschläge dem Landtage machen zu wollen. 3. Bei den in Aussicht stehenden Verhandlungen über die Steuerreform im Reiche darauf hinwirken zu wollen, dass das Mass der von der Deutschen Bevölkerung künftig zu erhebenden indirecten Steuern nicht über den Umfang des wirklichen, durch die Vorprüfungen nachzuweisenden Bedürfnisses für das Reich und die Einzelstaaten hinaus und nur unter Berücksichtigung bestimmter, als nothwendig anerkannter Verwendungszwecke festgestellt werde. 4. Dem künftigen Landtage eine Gesetzesvorlage über eine durchgreifende Reform der Einkommen- und Classensteuer zu machen, welche die Erhebung derselben nach alljährlich durch den Etat festzustellenden Monatsraten anordnet, gleichzeitig aber die gleichmässige und gerechte Einschätzung zu dieser Steuer durch ein sachgemässes und wirksames Einschätzungsverfahren regelt.

Die oben erwähnte Abhandlung im „Hamburgischen Correspondenten“, welche die Verpachtung des Preussischen Staatsbahnnetzes eingehend behandelt und die Möglichkeit bezüglich jeder einzelnen Staatsbahn unter Beibringung von Ziffern veranschaulicht, erklärt es für thunlich, das Staatsbahnnetz stückweise anderen Bahngruppen anzugliedern und zu einem die Verzinsung des Anlagecapitals deckenden Procentsatze zu verpachten und somit das jetzige Deficit des Staatsbahnbetriebes, das auf 16 Millionen Mark jährlich berechnet wird, auszugleichen. Es heisst dort: „Die Möglichkeit, durch Einführung des Verpachtungssystems das Staatsbahnnetz rentabler zu machen, liegt für jeden Kundigen auf der Hand und ist es ein indirectes Argument gegen die Wirthschaftlichkeit des Staatsbetriebes, dass der Privatbetrieb fast regelmässig in der Lage ist, bei Pachtung eines Staatsetablissements eine höhere Annuität zu zahlen, als bei der staatlichen Verwaltung herausgewirthschaftet wird.“ Weiter wird betont, dass das Staatsbahnprincip grundsätzlich verlassen werden müsse, alsdann liesse sich folgender Plan für die Verpachtung der Staatsbahnen aufstellen, bei welchem die Eisenbahnstatistik von 1876 mit dem Bemerken zu Grunde gelegt wird, dass, da bei dem Anlagecapital der Staatsbahnen die Bauzinsen im Betrage von 10 pCt. nicht berechnet sind, die aufgeführten Anlage-Capitalien um 10 pCt. zu erhöhen bezw. die Ertragsziffern um 10 pCt. zu verringern sind.

Dieses vorausgeschickt, ergebe sich folgendes Bild:

Westfälische Eisenbahn. Dieselbe hatte bei einem Anlagecapital von rund 115 Millionen Mark einen Ueberschuss von 2 260 000 ℳ, verzinste sich also auf ca. 2 pCt. Im Jahre 1866, wo die Westfälische Eisenbahn der Bergisch-Märkischen Eisenbahn noch keine Concurrenz machte, bot letztere dem Staat für die Westfälische Eisenbahn eine Pachtannuität von 3 pCt. und würde jetzt ein ziffermässig auf ½ pCt. höher zu veranschlagendes Interesse an dieser Pachtung haben.

Saarbrücker Bahn. Dieselbe hatte bei rund 76 Millionen Mark Anlagecapital einen Ueberschuss von 3 900 000 ℳ, rentirte sich also auf ca. 5,2 pCt. Die Rheinische Eisenbahn hat früher für die Saarbrücker Eisenbahn eine Pachtannuität von 6 pCt. geboten und ist dieses Geschäft für sie heute so werthvoll wie damals.

Nassauische Eisenbahn. Dieselbe hatte bei rund 80 Millionen Mark Anlagecapital ca. 2 Millionen Mark Ueberschuss, rentirte sich also auf ca. 2½ pCt. Für die Rheinische Bahn hätte die Pachtung der Bahn einen Werth, der einem Aequivalent von 3 pCt. jährlicher Rente entsprechen würde.

Hannoversche Eisenbahn. (Preussischer Theil.) Dieselbe hatte bei rund 210 Millionen Mark Anlagecapital 11 Millionen Mark Ueberschuss, somit einen Ertrag von 5,2 pCt. Wenn die Köln-Mindener und Magdeburg-Halberstädter Bahn in die Lage kämen, diese Bahn zu pachten (erstere die Strecke Hamburg-Hannover, die andere die Strecke Bremen-Wunstorf-Hannover), so würde dies Vortheile für beide Bahnen bedeuten, die durch eine Rente von 7—8 pCt. ziffermässig nicht zu hoch ausgedrückt erscheint.

Main-Weser Bahn. Dieselbe hatte bei rund 52 Millionen Mark Anlagecapital einen Ueberschuss von ca. 2 Millionen Mark, rentirte sich also auf ca. 4 pCt. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn würde zu ihrer Arrondirung durch diese Bahn die Gegenleistung einer Rente von 5 pCt. kaum zu hoch erachten.

Frankfurt-Bebra und Halle-Casseler Bahn. Dieselben hatten bei einem Anlagecapital von 140 Millionen Mark einen Ueberschuss von 5 200 000 ℳ, rentirten sich also durchschnittlich auf 3,68 pCt. Diese Durchschnittsrente würde für Frankfurt-Bebra seitens der Thüringischen Bahn ohne Weiteres bewilligt werden können, während Halle-Cassel für die Erweiterung der Berlin-Anhalter Eisenbahn einen Werth hätte, der durch 5 pCt. Rente nicht zu hoch veranschlagt wird.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Dieselbe hatte bei einem Anlagecapital von 260 Millionen Mark einen Ueberschuss von 16 Millionen Mark, rentirte sich also auf ca. 6 pCt. Die Oberschlesische Eisenbahn würde unter allen Umständen in der Lage sein, für Pachtung der Bahn 8 pCt. Rente zuzugestehen.

Ostbahn. Dieselbe hatte bei einem Anlagecapital von 357 Millionen Mark ca. 16½ Millionen Mark Ueberschuss, rentirte sich also auf ca. 4½ pCt. Da dieser grosse Bahncomplex nicht so gelegen ist, um sich einem anderen Bahnunternehmen eingliedern zu können, so wäre für denselben die Bildung einer speciellen Pachtgesellschaft in Aussicht zu nehmen, welche bei einer Pacht von 5½ pCt. sich wohl zusammenbringen liesse.

Nordbahn, Berlin-Wetzlar und Coblenz-Trier. Die Verpachtung dieser drei Bahnen, von denen Jahresergebnisse noch nicht vorliegen, würde, wenn sie ganz ohne pecuniäre Gegenleistung erfolgt, eine Entlastung für den Staat sein, da die Bahnen die Betriebskosten nicht decken. Für die Pachtung der Nordbahn wäre die Berlin-Hamburger Bahn, für die von Berlin-Wetzlar die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, für Coblenz-Trier die Rheinische Eisenbahn in Aussicht zu nehmen.

„Wir wiederholen, dass die im Obigen dargelegte „Zukunftsmusik“ nur dann den erforderlichen Resonanzboden hat, wenn das Staatsbahnwesen völlig aufgehoben würde*). Unter dieser Voraussetzung aber würde keine der dargelegten Combinationen den Interessen der betr. Eisenbahn-Actionäre widersprechen, sondern denselben im Gegentheil Vorschub leisten. Rechnet man aber die für jede einzelne Staatsbahn durch solche Combinationen zu erzielenden Mehrerträge nach obiger Aufstellung zusammen — unter Berücksichtigung des Zuschlages von 10 pCt. Bauzinsen —, so ergiebt sich ein Gesammtmehrerlös von ca. 20 Millionen Mark, also ein Betrag, der reichlich genügen würde, um die Zuschüsse von 16 Millionen Mark auszugleichen, welche gegenwärtig die Staatsbahnen aus der allgemeinen Staatscasse absorbiren.“

„Das Ergebniss der Betrachtungen des „Correspondenten“ ist in Kürze folgendes: Das Staatsbahnwesen in Preussen in seiner jetzigen Ausdehnung kostet der Allgemeinheit jährlich 16 Mill. Mark, die Herstellung des absoluten Staatsbahnsystem in Preussen würde eine jährliche, aus der allgemeinen Staatscasse zu deckende Unterbilanz von vorläufig ca. 50 Millionen Mark bedeuten, während die Lossagung von dem Staatsbahnwesen dem Budget eine Belastung von ca. 16 Millionen Mark jährlich ersparen und daher zur Ausgleichung des jetzt eingetretenen Staatshaushaltsdeficit beitragen würde.“

Bezüglich der Verstaatlichungsprojecte sind keine weiteren Fortschritte zu constatiren. Die in voriger Woche abgehaltene Conferenz der Vertreter der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn und der Regierungs-Commissarien war in sehr kurzer Zeit beendet. Während die Vertreter der Bahn für die Ueberweisung des Betriebes auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Linie an den Staat eine 4½procentige Rente forderten, erklärten sich die Regierungs-Commissarien nur zu einem Gebot von 3¾ pCt. ermächtigt, auf welchen Ertrag die Actien abzustempeln wären, so dass also auch in diesem Fall die Hinausgabe von Consols principiell abgelehnt ist. In auswärtigen Blättern wird behauptet, die Verhandlungen könnten damit als vorläufig gescheitert bezeichnet werden. Auch die Verhandlungen mit Berlin-Stettin sind ins Stocken gerathen. Es ist vielmehr dem Directorium ein Ministerialrescript zugegangen, wodurch demselben die Wiedereinrichtung des dritten Zuges auf der Strecke Swinemünde-Ducherow aufgegeben wird, zu dessen Aufhebung man sich vor etwas mehr als einem Jahre entschlossen hat, weil für denselben nicht das Bedürfniss vorhanden war und der Verkehr im vorigen Jahre ein Betriebsdeficit von ca. 300 000 ℳ erbrachte. Aus der angeordneten Wiedereinlegung dieses Zuges lässt sich indirect folgern, dass die Bahn vorläufig nicht Staatsbahn wird, da solch ein kostspieliger Zug die von der Budgetcommission für den Staatsbetrieb geltend gemachten finanziellen Principien wieder schwächen würde.

Die Budgetcommission des Abgeordnetenhauses hat den für die Berlin-Dresdener Eisenbahn geforderten Zuschuss von 300 000 ℳ vorläufig abgesetzt und die Regierung um Aufklärung der Sachlage ersucht. Die Regierung hat jetzt den Commissionen Uebersicht zukommen lassen. Danach hat der Güterverkehr im Jahre 1877/78 344 967 ℳ weniger eingebracht, als im Jahre 1876. Der Rückgang erkläre sich, abgesehen von dem Darniederliegen von Handel und Industrie, auch aus dem Vorgehen der Verwaltung der Sächsischen Staatsbahn, welche mit der Berlin-Anhalter ein Uebereinkommen getroffen hätte, wonach der grösste Theil der aus dem Süden kommenden Transporte der Berlin-Dresdener Bahn entzogen und via Röderau geleitet wurde. Inzwischen sind mit den betheiligten Verwaltungen anderweite Abreden getroffen, welche wiederum eine grössere Betheiligung der Berlin-Dresdener Bahn, der kürzesten Route zwischen Berlin und Dresden, gewährleisten. Im laufenden Etatsjahr haben die

*) Da gegenwärtig nicht daran zu denken ist, dass das Staatsbahn-Princip in Deutschland grundsätzlich verlassen wird, so erscheinen uns die Combinationen des „Hamb. Correspondenten“ als ziemlich unfruchtbare „Zukunftsmusik“. Die Redaction.

Einnahmen aus dem Personenverkehr ein Minus von 73 202 ℳ oder 9,6 pCt., die Einnahmen aus dem Güterverkehr ein Minus von 234 591 ℳ oder 29,6 pCt. gegen 1877 ergeben. Dass die Mindereinnahme des laufenden Jahres gänzlich durch Ersparnisse gedeckt werden wird, ist nicht anzunehmen. Durch Einschränkung der Züge ist nichts zu gewinnen. Für die Erzielung von Ersparnissen komme daher nur die Einziehung der Schnellzüge in Frage. Nach genauer Berechnung bleibt bei diesen Zügen ein Ueberschuss von 11 500 ℳ jährlich. Die Beseitigung der Schnellzüge würde daher das finanzielle Ergebniss der Berlin-Dresdener Bahn noch verschlechtern.

Der „Reichs-Anzeiger" enthält folgenden Nachtrag zu dem Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn: Auf den der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft concessionirten und von derselben zu bauenden Eisenbahnen von Winterswyk nach dem Bahnhofe Bismarck der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bei Gelsenkirchen und von Winterswyk nach Bocholt, wird der Betrieb nach Massgabe des zwischen der Niederländisch-Westfälischen, der Holländischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages von letzterer übernommen. Für die Dauer dieser Betriebsübernahmen finden auf diese Eisenbahnen die Statuten und Statutnachträge der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, der Betriebs-Ueberlassungsvertrag vom 23. August 1850 und dessen Ergänzungen, die in dem Vertrage über Bau und Betrieb der Ruhr-Sieg-Eisenbahn vom 13/14. Februar 1856 wegen Vertheilung der Betriebskosten enthaltenen Festsetzungen, desgleichen die bezüglich der Ruhr-Sieg-Eisenbahn zwischen der Königlichen Staatsregierung und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft getroffene Vereinbarung über die Vertheilung der Anschaffungskosten von Betriebsmitteln und der Zinsen der zu diesem Zwecke verwendeten Capitalien Anwendung.

Ueber den schon erwähnten Entwurf der Grundzüge über die Ausbildung von Lehrlingen in den Reparaturwerkstätten der Staatseisenbahnen wird offiziös noch Folgendes mitgetheilt: Die Lehrlinge sollen nicht lediglich zu Arbeitern erzogen, sondern möglichst vollkommen und vielseitig innerhalb ihres Handwerks ausgebildet werden. Bei der Einstellung der Lehrlinge — in der Regel nicht mehr als 8—10 jährlich in jeder grossen Werkstätte — sollen die Söhne der niederen Eisenbahnbeamten und der dauernd beschäftigten Arbeiter vorzugsweise berücksichtigt werden. Mit den Vätern oder Vormündern der Lehrlinge sind schriftliche Lehrverträge abzuschliessen. Die Lehrlinge sollen bei der Aufnahme nicht unter 14 und nicht über 16 Jahre alt sein, die Elementarschule vollständig absolvirt haben und confirmirt sein. Während der Lehrzeit haben sich die Lehrlinge in der Wohnung ihrer Eltern aufzuhalten oder Unterkommen in soliden Familien zu suchen. Die Verwaltung übernimmt nicht die Verpflichtung, die Lehrlinge nach vollendeter Lehrzeit weiter zu beschäftigen, jedoch sollen dieselben vorzugsweise beschäftigt werden, bei Verlassen der Arbeit aber während der Lehrzeit ohne Uebereinkommen von sämmtlichen Werkstätten der Staatseisenbahnen ausgeschlossen sein. Die Lehrlinge erhalten ein Tagegeld von höchstens 80 ₰ während des ersten Jahres, welches später erhöht werden kann; auch treten die Lehrlinge der Krankencasse bei. Die Beschäftigung soll 10 Stunden dauern, die Lehrzeit beträgt 4 Jahre. Die Ausbildung geschieht in kleinen, besonderen Lehrwerkstätten unter steter Anleitung und Aufsicht. Demnächst sind die Lehrlinge, nachdem sie die Kenntniss der erforderlichen Manipulationen des Handwerks nachgewiesen, den verschiedenen Werkstattsabtheilungen zu überweisen. Der Schulunterricht, welcher während der Lehrzeit fortgesetzt wird, soll den practischen Fortschritten der Lehrlinge angepasst sein. Derselbe ist frei und soll durch geeignete Elementarlehrer ertheilt werden. Für den technischen Unterricht werden sich technische Beamte der Werkstätten bereit finden lassen. Die Lehrwerkstätte steht unter Leitung eines tüchtigen Handwerksmeisters, der ausser der gründlichen Kenntniss seines Faches auch durch Solidität, Bildung und Charakter befähigt ist. Das Verhältniss des Lehrlings zur Verwaltung unterliegt den gesetzlichen Bestimmungen über das Lehrlingswesen. Nach Beendigung der Lehrzeit erhalten die Lehrlinge ein Zeugniss.

Nachschrift. Heute am 14. Januar c. erfolgte im Abgeordnetenhause die erste Berathung des Gesetz-Entwurfs betr. den Ankauf der Homburger Eisenbahn zum Preise von 1 800 000 ℳ. Die Homburger Bahn benutzt den Bahnhof der Main-Weser Bahn in Frankfurt, der im Interesse des Verkehrs umgebaut werden muss, weigert sich aber dazu beizutragen. Da sich ausserdem herausgestellt hat, dass die selbstständige Einführung der Homburger Bahn in den neuen Bahnhof erhebliche Unzuträglichkeiten für den Betrieb nach sich ziehen würde, während die Einführung als Staatsbahnlinie mit einer der übrigen Staatsbahnlinien leicht und mit Ersparung von ca. 500 000 ℳ bewerkstelligt werden könnte, so will die Regierung den kostspieligen Rechtsweg zur Erzwingung des Kostenbeitrages nicht beschreiten, sondern die Bahn ankaufen.

Köhler (Göttingen) beantragt, die Vorlage an die Budgetcommission zu verweisen; die Bahn sei nicht von principieller Bedeutung für das Staatsbahnnetz, sondern solle nur im Interesse des Bahnhofsbaues in Frankfurt erworben werden. Es wird zu prüfen sein, ob der Homburger Bahn ein Einspruchsrecht gegen den Bahnhofsbau zusteht. Jedenfalls sei der Erwerb einer so schlecht rentirenden Bahn nicht zu empfehlen.

Hammacher glaubt, dass die Homburger Bahn, wenn sie ein Einspruchsrecht gegen den Bahnhofsbau haben sollte, besser für den Staat angekauft würde; diese Rechtsfrage sei eben zu prüfen. Denn schon im Interesse des Verkehrs, sowie aus bahnpolizeilichen Rücksichten sei der Umbau nothwendig. Die Regierung wollte noch vor der Berathung des Etatspostens für den Frankfurter Bahnhof erklären, ob Baden und Hessen als Condomini der Main-Weser Bahn mit dem Umbau einverstanden seien.

Berger hält die Vorlage nicht für einen Fühler, ob das Haus der Verstaatlichung der Eisenbahnen geneigt sei, da es sich nur um den Neubau des Bahnhofes handelt. Die Commission sollte sich aber zehnmal überlegen, ob bei der schlechten Finanzlage ein Project auszuführen sei, welches 28 500 000 ℳ erfordert. (Hört!) Dem Vernehmen nach werden weder Hessen noch Baden dem Projecte zustimmen. Dem Verkehrsinteresse könnte bei dem jetzigen verringerten Verkehr auf andere und billigere Weise genügt werden.

Geh. Rath Frölich: Aus dem Verkauf von Terrains ist eine Einnahme von 18 000 000 ℳ zu erwarten, so dass die Baukosten nur 10 000 000 ℳ betragen würden.

Lasker ist der Ansicht, dass, da der Umbau des Bahnhofes aus polizeilichen Rücksichten zum Schutz des Verkehrs und der Bahn selbst nothwendig geworden, es besser sei, bei dem betreffenden Etatsposten zu prüfen, in wie weit sich im Interesse des Bahnhofsbaues der Ankauf empfehle.

Berger: die Einnahmen aus dem Terrainverkauf stehen doch erst in ferner Zukunft nach Vollendung des Baues zu erwarten; übrigens sind auch die Terrainpreise sehr hoch angesetzt, sodass die behauptete Einnahme sehr ungewiss ist.

Geh. Rath Frölich erwidert, dass die Terrainpreise nur auf $^1/_3$ resp. $^1/_4$ der Höhe des für gleichliegende und gleichwerthige Grundstücke heute geltenden Preises angenommen seien.

Abg. v. Benda theilt als Vorsitzender der Budgetcommission mit, dass der Posten für den Bahnhof in Frankfurt a. M. in der Commission abgesetzt sei und deshalb in dieser Session wahrscheinlich nicht zur Annahme gelangen werde. Nach dieser Erklärung will Windthorst (Meppen) erst nach dem Berichte der Commission auf die Materie eingehen.

Die Vorlage wurde der Budgetcommission überwiesen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. Mit 1. Januar cr. ist unter der Bezeichnung: „Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, Centralbureau für den Güterverkehr" eine neue Dienststelle errichtet und mit der Untersuchung der Reclamationen und Unregelmässigkeiten aus dem Gepäck- und Güterverkehr (den Vieh-, Equipagen und Leichentransport eingeschlossen) beauftragt, welche Functionen bisher der Ober-Güterinspection oblagen. Das Centralbureau ist befugt, mit gleichgestellten oder ähnlichen Dienststellen innerhalb seiner Competenz zu correspondiren. Die auf die Untersuchung von Reclamationen und Unregelmässigkeiten im Gepäck- und Güterverkehr Bezug habenden Correspondenzen sind daher für die Folge nicht mehr an die Ober-Güterinspection, sondern an das genannte Bureau zu richten.

Rn. **Dänische Staatsbahn.** Dem Geschäftsbericht der Dänischen Staatsbahn für das Rechnungsjahr 1877/78 entnehmen wir das Folgende:

Auf die Einnahmen auch dieser Bahn hat die anhaltende allgemeine Geschäftsstille ihre beeinträchtigende Wirkung ausgeübt. Der Rückgang der Einnahmen vertheilt sich auf den Personenverkehr mit 1 649 Kronen pro Bahnmeile oder ca. $6^1/_2$ pCt. und auf den Güter- und Viehtransport mit 1 623 Kr. pro Bahnmeile oder ca. $7^1/_2$ pCt.

Es sind an Personen etwas über 3 pCt. und an Gütermengen gegen 8 pCt. weniger befördert. Von letzteren 8 pCt. kommen 300 000 Ctr. auf Viehfutterartikel, 90 000 Ctr. auf Metallwaaren, 227 000 Ctr. auf Ziegel- und Kalksteine und 167 000 Ctr. auf Nutzhölzer. Dahingegen sind an Cerealien ungefähr 200 000 Ctr. mehr befördert worden. Auch die Viehbeförderung ist eine geringere gewesen; gr. Hornvieh 13 600, Kälber 1 300, Schafe 18 700 und Schweine und Ziegen 7 200 Stück weniger.

Die directe Dampfschiffsverbindung zwischen Frederikshavn und Gothenburg erforderte nahezu einen Zuschuss in der Höhe der Einnahme von 59 512 Kr.

Eröffnet wurde am 28. August 1877 die Bahn Silkeborg-Herning und der Betrieb und die Unterhaltung von der Staatsbahn auf Grund einer besonderen Uebereinkunft mit den Concessionsinhabern übernommen.

Noch ist die am 1. December 1877 erfolgte Eröffnung der 5,1 Meilen langen Strecke zwischen Aarhuus und Ryomgaard er-

wähnenswerth, welche auf Privatrechnung nur mit Staatszuschuss erbaut und in Verbindung mit der Randers-Grenaaer Bahn exploitirt wird.

Die Einnahmen betrugen:

aus dem Personenverkehr	2 594 996 Kr.
„ „ Güter- und Viehtransport	2 157 639 „
für Postenbeförderung	185 105 „
Verschiedene Einnahmen	128 871 „
Für den Betrieb der Silkeborg-Herning Bahn	29 000 „
Total	5 095 611 Kr.

Verausgabt wurden:

an allgemeinen Kosten	206 131 Kr.
für den Betriebsdienst	1 040 229 „
„ Bahnbewachung und Unterhaltung	1 195 459 „
„ Maschinen- und Wagen-Unterhaltung nebst Zugkraft	1 147 871 „
für die Trajectanstalt auf dem kleinen Belt	84 947 „
„ dieselbe Anstalt auf dem Lymfjord	51 190 „
„ die Dampfschiffsverbindung zwischen Frederikshavn und Gothenburg	119 286 „
Verschiedene Ausgaben	25 106 „
Total	3 870 219 Kr.

Es sind insgesammt 2 746 640 Reisende befördert, die 11 339 465 Meilen zurückgelegt haben. Die beförderte Gewichtsmenge betrug 7 732 085 Ctr. und die Anzahl Centnermeilen war 90 054 580.

Vorhanden sind 105 Locomotiven, welche 3 513 576 Meilen zurückgelegt haben. Die Personen-, Post- und Güterwagen haben 3 168 263 Meilen zurückgelegt.

Russische Correspondenz.

Russische Eisenbahnschulen. Die 20 000 km übersteigende Länge der Russischen Eisenbahnen hat eine grosse Nachfrage nach technischem Personal zur Folge, der die bisher ins Leben gerufenen Eisenbahnschulen zu genügen noch nicht vermögen. Dieselben sind in ihren Leistungen ausserordentlich verschieden. Einige können lediglich als Vorschulen angesehen werden und beschränken sich auf Lese- und Schreibunterricht, andere bereiten Schlosser und Mechaniker zum Dienst vor, endlich giebt es aber auch solche Schulen, welche Meisterdiplome für die verschiedenen technischen Fächer ausstellen. Es existiren Schulen ohne allen theoretischen Unterricht, bei einzelnen ist eigentlich ein Zusammenhang mit den Eisenbahnen gar nicht zu erkennen.

Zur Zeit bestehen in Russland folgende Eisenbahnschulen: 10 Schulen der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft 1. bei der Werkstätte der Petersburg-Warschauer Bahn in Petersburg; 2. bei der Alexandrow'schen Fabrik in Petersburg; 3. auf Station Lapy der Petersburg-Warschauer Bahn; 4. in Ljuban; 5. in Malaja Wischeva; 6. in Okulowka; 7. in Bologoje; 8. in Twer, Station der Nicolaibahn; 9. in Kowrow und 10. in Nischni-Nowgorod. Die übrigen Schulen vertheilen sich auf folgende Bahnen: 4 der Südwestbahn, davon 3 in Odessa und zwar: 11. Odessaer Gewerkschule; 12. Schule der Odessaer Werkstätte; 13. Odessaer Telegraphen-Werkschule und 14. OlviopolerBahnmeisterschule; 15. Sewastopoler Schule der Losowaja-Sewastopoler Bahn; 16. Eisenbahnschule der Kursk-Charkow-Azower Bahn in Charkow und 17. Schule der gleichen Bahn in Bjelgorod: 18. Schule der Orel-Griasi Bahn in Jeletz; 19. Schule der Tambow-Saratower Bahn in Tambow; 20. Schule der Warschau-Wiener Bahn in Warschau; 21. Schule der Orel-Witebsker Bahn in Roslawl; 22. Schule der Rjäsan-Koslower Bahn in Koslow; 23. Schule der Moskau-Rjäsaner Bahn in Moskau; 24. Michailowsche Schule der Poti-Tifliser Bahn in Tiflis; 25. Schule der Libau-Romny Bahn in Komel; 26. Schule der Charkow-Nicolajewer Bahn in Krementschny; 27. Schule der Moskau-Brest Litowsk Bahn in Moskau; 28. Schule der gleichen Bahn in Minsk; 29. Schule der Weichselbahn in Ljublin; 30. Schule der Koslow-Woronesch-Rostow Bahn in Woronesch; endlich 31. Delwig'sche Eisenbahnschule und 32. Komissarow'sche technische Schule — letztere beiden in Moskau.

Die Entwickelung der Eisenbahnschulen in Russland beginnt im Jahre 1869 mit Eröffnung der sub 18. aufgeführten Alexandrow'schen Schule der Orel-Griasi Bahn in Jeletz und der sub 9. genannten Schule der Moskau-Nischni-Nowgoroder Bahn bei den Kowrower Werkstätten. In Folge der Bemühungen des Baron Delwig entschloss sich zu Beginn des folgenden Jahres die Regierung, nach und nach sämmtlichen Bahnen (bis auf zwei) den Auftrag zu ertheilen, von den Betriebseinnahmen jährlich 15 Rubel pro Bahnwerst zur Bildung und Erhaltung von Eisenbahnschulen zurückzulegen. Gleichzeitig wurde damals eine Commission desVerkehrsministeriums mit der Ausarbeitung eines Programms für diese Schulen betraut, welches nachträglich auch von der General-Versammlung sämmtlicher Russischer Bahnen gutgeheissen wurde. Im Jahre 1870 wurde die Schule sub 16. in Charkow, 1871 diejenigen sub 17. und 12. eröffnet etc. Im Jahre 1878 allein sind die 8 Schulen sub 5. und sub 24. bis mit 30. eröffnet worden. Der Grundstock für die 1874 eröffnete Delwig'sche Schule in Moskau mit 140 000 Rubel rührt von einer Privatschenkung her. Die im Jahre 1878 eröffneten Schulen weisen am 1. Januar 1879 bereits über 400 Schüler auf, wobei auf die Schule der Weichselbahn nahezu 100 Schüler kommen; diese neuen Schulen besitzen fast sämmtlich eine Vorclasse und eine sogen. Specialclasse, auch die sub 9., 16., 17., 18., 21., 22., 23., 31. und 32. aufgeführten dürften als die vorgeschrittneren gelten, insbesondere die beiden letzten, welche etwa den untersten Classen einer Deutschen Gewerbeschule ähneln.

In einigen Tagen beginnt in Petersburg die General-Versammlung aller Lehrer und Dirigenten der verschiedenen Eisenbahnschulen behufs Ausarbeitung eines allgemeinen Lehrplanes und Bestimmung über die dem Schulbesuch folgenden praktischen Arbeiten der Zöglinge; da diese Verhandlungen veröffentlicht werden sollen, so werden wir wohl Gelegenheit haben, auf dieselben zurückzukommen.

Reichsbudget. Dem soeben veröffentlichten Russischen Reichsbudget entnehmen wir, dass in Folge des schlechten Courses und der Eröffnung neuer Linien mit unbeschränkter Zinsgarantie, sowie der neuen Garantie der Moskau-Brest Litowsk Bahn die Ausgaben des Verkehrsministeriums gegen das Vorjahr abermals bedeutend zugenommen haben. Wir geben nachstehend die von den Eisenbahn-Gesellschaften in den letzten 3 Jahren beanspruchten Staatsunterstützungen:

Bahngesellschaft:	hat von der Regierung erhalten 1875 Rubel	1876 Rubel	1877 Rubel
Riga-Dünaburg	—	430 953,34	58 032,19
Dünaburg-Witebsk	429 023,15	441 254,21	512 489,61
Wolga-Don	288 000,—	288 000,—	288 000,—
Rjaschsk-Morschansk	499 598,72	498 843,84	484 099,95
Lodz-Koliuschin	60 000,—	—	66 063,17
Warschau-Bromberg	150 000,—	96 000,—	100 000,—
Warschau-Terespol	115 732,28	107 771,34	126 420,53
Koslow-Woronesch-Rostow	—	622 357,36	326 744,87
Mitausche Bahn	64 000,—	121 928,83	136 826,37
Orel-Griasi	978 880,24	1 028 693,13	1 205 761,08
Orel-Witebsk	1 130 501,93	1 738 962,20	1 539 027,59
Schuja-Iwanowo	96 930,30	60 000,—	168 000,—
Kursk-Charkow-Azow	585 000,—	3 154 112,39	3 783 552,46
Poti-Tiflis	952 775,76	1 236 704,50	1 366 161,36
Moskau-Brest Litowsk	935 612,75	995 060,40	1 778 801,15
Baltische Bahn	614 374,51	892 223,75	1 199 559,80
Charkow-Nicolajew	309 752,10	671 961,20	585 942,16
Rjaschsk-Wiasma	416 185,90	447 730,70	556 805,14
Losowaja-Sewastopol	390 190,24	515 034,74	592 529,92
Morschansk-Sysran	336 291,65	351 318,52	437 817,12
Rostow-Wladikawkas	—	630 375,39	490 190,63
Griasi-Zarizyn	—	—	266 208,92
Fasstowsche Bahn	—	—	180 384,27
Orenburger Bahn	—	—	203 366,61
Weichselbahn	—	—	164 214,74
Summa	8 259 849,53	14 279 285,88	16 616 999,64

Diese Zahlenreihe, deren stetes Wachsthum wohl auch für die Folge mit einer gewissen Sicherheit angenommen werden kann, drückt immerhin, wie ja unsere Leser wissen, nicht einmal die Hälfte derjenigen Summen aus, welche der Staat alljährlich zu den Eisenbahnen beisteuern muss. Es darf dann auch nicht Wunder nehmen, dass die Regierung alle erdenklichen Versuche macht, um wenigstens eine Controle der Misswirthschaft bei verschiedenen Bahnen einzuführen, denen sie es ja so leicht gemacht hat Schulden bei ihr zu contrahiren. Ebenso begreiflich ist es aber auch, dass die verschiedenen Eisenbahnkönige alle diese Versuche der Regierung schon im Keime ersticken und dass seit dem betreffenden im Jahre 1874 gefassten Beschluss die Angelegenheit eigentlich noch zu gar keinem Resultat geführt hat.

Die „Pet. Börsenzeitung" brachte letzthin über diesen Gegenstand einen beachtenswerthen Aufsatz, in dem sie zunächst den Satz aus der bekannten „Philosophie des Eisenbahnwesens" anführte: Die ganze Eisenbahnwirthschaft besteht im Conjugiren des Verbums „nehmen": ich nehme, du nimmst, er nimmt etc.; hierauf werden die einschlägigen Bemerkungen aus den Werken von Poliakow: „Meine Principien", von Warschawski: „das Unmögliche ist möglich" und von Bloch: „Adam Smith, John Mill und ich" citirt, in denen sich die drei Verfasser, derzeit die bedeutendsten Russischen Eisenbahndirectoren resp. Financiers sämmtlich gegen diese projectirte Staatscontrole aussprechen. Der Letztgenannte, Director der Südwestbahn, weist nach, dass das jetzige Minus der Eisenbahnwirthschaft durch die Controle nimmermehr zu einem Plus werden kann, dass dadurch vielmehr das Minus nur durch die Kosten der Controle vermehrt werden kann. Sapienti sat.

Am 3./5. December v. J. hielt die Tambow-Saratow Bahn ihre Generalversammlung in Saratow ab und genehmigte das Budget pro 1879, wählte die Revisionscommission für das abgelaufene Rechnungsjahr und verwarf den Vorschlag der Saratower städtischen Behörde, die Zulassung eines Vertreters der Stadt in

das Bahndirectorium betreffend. Endlich wurde eine Commission mit der Aufgabe betraut, bei der Regierung die Aenderung des § 35 der Gesellschaftsstatuten zu veranlassen, damit in Zukunft die Generalversammlungen von Saratow nach Petersburg verlegt werden können und gleichzeitig in Petersburg eine ständige Agentur errichtet werde.

Präjudizien.

A. **Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen.** Die Verletzung eines Bahnwärters oder einer anderen Person bei der Bedienung der Signalstangen an der Eisenbahn steht an und für sich nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, III. Senat, vom 21. November 1878 in keiner Verbindung mit dem Eisenbahnbetriebe; der Verletzte, resp. seine Angehörigen können daher keinen Anspruch gegen die Eisenbahn-Gesellschaft aus dem Reichs-Haftpflichtgesetz erheben, vielmehr haben sie im Geltungsbereiche des Allgemeinen Landrechts nur einen Anspruch auf Schadensersatz gegen die Eisenbahn-Gesellschaft, wenn sie im Stande sind, ein den Ersatz rechtfertigendes Versehen der Bahnverwaltung nachzuweisen. „Kläger (ein Bahnwärter der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn) nimmt die Verklagte auf Grund des § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 auf Schadensersatz mit der Ausführung in Anspruch, dass die Verletzung bei dem Betriebe der Eisenbahn erfolgt sei. Zum Betriebe einer Eisenbahn im Sinne des § 1 a. a. O. gehört die Beförderung von Personen und Gütern auf der Bahn und alles dasjenige, was sich unmittelbar hieran anschliesst, namentlich diejenigen Handlungen, welche eine unmittelbare Vorbereitung dazu enthalten. Die weitgehende Haftung des Betriebs-Unternehmers bei Betriebshandlungen in diesem Sinne beruht darauf, dass damit eine dem Eisenbahnbetriebe eigenthümliche Gefahr verbunden ist. Dieser Sinn des § 1 ergiebt sich aus den Motiven dazu und den Verhandlungen darüber im Reichstage, namentlich den dort abgegebenen Erklärungen des Bundescommissars Falk, und hat in den Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts constante Anerkennung gefunden. Die Bedienung der Signalstangen an der Eisenbahn steht mit der Beförderung von Personen und Gütern nicht in unmittelbarer Verbindung, die Signalstangen sind vielmehr eine besondere, den Eisenbahnbetrieb nur sichernde Einrichtung, mit welcher die eigenthümliche Gefahr des Eisenbahnbetriebes nicht verbunden ist. Im vorliegenden Falle ist auch nicht ausnahmsweise eine solche Verbindung mit der Gefahr des Eisenbahnbetriebes vorhanden gewesen, denn nachdem ein Zug die Wärterbude, bei welcher Kläger stationirt, passirt war, hat Kläger die Signallaterne herabgelassen und dabei ist die Laterne mit der Kette, durch welche sie gezogen wurde, und dem Contregewicht herabgefallen".

Miscellen.

Metaline. Die Firma H. Rosenthal, Berlin, Chausseestrasse 113, empfiehlt als ein vortreffliches Schmiermittel ihre s. g. „Metaline". In Form von cylindrischen Stiften von 4—8 mm Durchmesser in gebohrte Löcher der Rothgusslager oder Reibungsflächen eingesetzt, soll dieselbe das Schmieren von Lagern und Reibungsflächen unnöthig machen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Auszahlungen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Gemäss unserer Bekanntmachung vom 27. November 1878 sind nachstehende Obligationen unserer Gesellschaft am 28. December v. J. zum Zwecke der Amortisation ausgeloost worden und zwar:

a) Von den Prioritäts-Obligationen Littr. A und B

218 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1879 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Serie VI. No. 8 bis 12 und Talon).

No.																
17	864	1398	2027	2584	2935	3525	3971	4215	4626	6030	6842	7303	7967	9178	9806	11163
78	1025	488	33	624	3026	528	980	229	650	168	922	341	969	190	10146	243
90	45	503	116	690	59	551	4038	248	672	287	923	344	8100	229	189	295
136	123	511	128	762	65	574	40	264	823	310	924	360	5	321	248	301
332	215	546	194	770	106	604	47	268	826	324	961	505	141	330	455	304
557	233	659	265	775	107	652	49	286	858	485	995	515	201	400	527	306
569	283	765	267	795	171	654	168	387	5118	511	7060	599	214	429	731	338
648	301	837	373	819	389	738	179	392	242	586	70	712	606	515	988	361
668	344	867	421	851	515	852	186	414	426	649	200	723	702	518	11022	441
674	391	930	425	871	519	879	188	426	632	652	215	919	709	599	41	540
681	392	938	467	872	521	891	191	529	691	653	247	921	729	685	95	591
700	396	951	553	898	522	928	193	559	806	814	274	926	972	744	99	648
854	397	2006	569	906	523	953	195	560	998	816	302	945	9040			

b) Von den Prioritäts-Obligationen Littr. C., neue Emission.

874 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1879 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Serie III. No. 11 bis 12 und Talon).

No.													
37	5445	10309	14384	18392	22848	28396	33706	38809	43203	49817	56406	60383	65069
203	504	509	746	563	991	403	800	859	857	971	420	433	176
279	612	520	752	646	998	422	816	996	907	50235	444	533	297
340	727	530	785	647	999	649	864	39113	938	265	482	591	368
447	747	609	797	655	23195	858	880	166	990	294	690	592	465
501	849	613	841	875	228	893	882	286	44123	452	854	712	497
527	850	631	15032	966	266	909	970	358	333	453	936	749	587
583	853	692	60	19089	601	913	34033	374	352	456	57057	989	652
636	977	711	75	101	617	29106	149	391	476	460	158	61135	751
663	6015	932	78	154	770	202	265	497	486	483	263	255	830
666	33	11012	83	288	815	338	331	499	777	812	304	256	831
703	36	74	116	306	925	410	393	534	837	815	345	557	866
1079	48	78	185	307	938	555	406	535	860	833	366	571	66024
119	134	135	197	386	960	571	570	536	45131	997	420	686	32
187	141	144	201	430	24116	640	587	595	155	51113	496	789	60
328	167	196	246	450	258	804	764	612	195	362	498	826	125
369	347	208	266	521	435	30163	862	846	271	381	519	830	151
387	446	411	290	528	767	228	901	933	344	435	556	832	247
450	569	471	325	656	799	503	912	957	387	564	652	833	620
497	724	595	400	659	849	555	913	40005	440	645	677	834	651
550	884	596	405	660	865	598	969	149	483	882	751	835	67090
737	885	628	418	719	912	600	974	215	800	930	752	836	256
861	994	658	566	766	987	694	975	278	893	52061	760	901	277
951	7007	705	705	776	988	834	977	423	916	84	762	919	282
983	60	707	748	990	25027	844	986	432	969	462	763	62038	289
2056	72	734	756	20146	94	882	35226	455	46155	631	768	39	295
257	85	899	842	147	235	883	273	682	196	682	769	40	310
305	225	949	909	220	383	951	408	950	243	687	770	67	360
317	243	12024	991	499	494	31054	448	968	261	807	771	86	410
421	261	28	995	977	562	147	506	41084	767	53123	926	361	575
531	340	174	999	21082	589	161	611	116	857	137	954	363	626
754	351	195	16030	104	627	273	812	130	871	140	957	512	714
860	658	296	56	279	777	362	36089	162	47040	219	58131	613	733
884	695	322	57	325	800	465	127	166	199	336	261	616	743
992	790	361	59	326	841	573	272	172	290	413	262	646	750
999	949	362	68	347	957	693	429	364	459	579	292	749	68027
3021	969	487	90	349	980	696	471	567	470	665	321	806	57
57	978	522	279	489	26076	736	505	765	509	707	439	832	194
111	8187	602	303	565	198	747	550	862	561	771	469	893	343

3568	8229	12604	16328	21596	26298	31930	36615	41928	47613	53776	58547	62943	68381
861	279	672	417	608	485	974	662	929	621	792	548	63191	382
863	311	685	449	676	596	32018	797	969	649	950	614	217	422
996	337	711	521	871	666	215	802	990	702	54112	700	323	497
4013	427	873	858	905	748	381	831	42188	739	236	710	415	545
74	554	918	937	961	773	383	891	194	911	249	882	429	778
108	629	944	944	22056	841	463	893	287	952	470	884	466	792
183	699	975	17009	64	27062	465	949	351	48226	706	907	800	813
211	722	13167	11	183	65	573	37142	402	507	713	59067	906	841
258	930	182	30	228	281	610	159	496	529	775	87	996	916
317	933	269	211	258	297	620	166	515	610	55045	137	64181	920
493	9057	312	393	264	410	635	279	520	731	88	241	281	966
557	119	395	560	350	500	710	284	609	898	101	371	691	69017
561	329	396	780	363	561	830	346	681	49100	343	474	692	129
613	342	504	860	424	707	841	380	756	117	392	522	772	274
657	375	534	877	433	743	884	500	757	119	395	898	774	281
967	443	555	18037	453	914	33154	38013	923	435	396	899	789	287
985	508	620	89	506	28024	222	28	938	468	493	994	811	404
5004	579	624	130	648	41	397	127	43025	502	595	998	854	544
48	743	640	141	685	104	415	538	45	520	978	60078	950	742
77	788	657	172	731	223	425	641	79	522	56051	201	987	832
78	854	784	259	765	235	440	675	80	666	223	312	65052	864
98	936	813	291	777	277	581	696	180	682	389	350	56	914
224	10239	14037	318	790	307								

c) Von den Prioritäts-Obligationen Littr. D., neue Emission.
Aus der Verloosung pro 1. Juli 1879 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Seerie II. No. 3 bis 12 und Talon).

5 Stück à 3000 Mark.

No. 242 367 470 645 950

27 Stück à 1500 Mark.

No.																
1088	1702	2354	2946	3338	4013	4321	4403	4461	4957	5239	5401	5582	5722	5723	5747	5960
528	781	945	947	4006	236	400	440	601	5238							

69 Stück à 600 Mark.

No.														
7147	7882	8367	9651	10723	10981	11579	11930	11936	12401	14301	14782	15294	16130	17124
365	8165	9312	779	779	982	728	931	937	13445	494	15101	500	17121	291
367	201	482	796	969	11208	757	933	12022	446	495	292	663	122	361
369	365	501	10721	979	302	770	934	318	499	496	293	789	123	972
705	366	650	722	980	377	771	935	319						

218 Stück à 300 Mark.

No.														
18507	22180	27883	30613	31764	32839	34236	34993	38387	41834	44955	48042	50481	52900	55070
513	973	28020	641	977	840	245	35374	937	962	45147	228	666	907	417
675	23270	453	642	32269	961	367	702	39349	42312	221	367	667	53025	852
714	552	455	643	425	33178	517	703	484	726	246	526	668	250	56076
943	668	668	644	426	193	627	791	552	944	703	824	669	501	57023
19253	697	896	748	427	232	706	797	967	43070	46206	981	973	505	278
254	708	980	749	494	233	707	830	40430	330	437	49015	51097	506	340
255	755	984	31088	499	239	708	36103	988	405	466	261	208	507	559
573	24301	29445	89	611	375	709	466	41100	577	646	397	210	508	694
20930	25105	30243	124	624	394	710	745	225	820	869	568	375	988	952
21339	493	332	218	661	467	711	844	241	910	47407	804	52199	54111	58184
807	601	333	501	708	524	712	37427	463	911	672	810	470	112	297
22146	713	580	758	804	983	769	571	602	44368	910	50307	489	113	425
178	26161	611	759	837	995	794	808	688	543	945	397	895	747	464
179	27609	612	763	838	34135	991	38386							

d) Von den Prioritäts-Obligationen Littr. E.
52 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1879 (abzuliefern mit Talon).

No.														
297	883	1174	2228	2914	3150	4002	5179	5310	6395	6670	7524	7969	8344	8745
355	947	277	579	3019	400	135	234	900	544	908	924	998	443	9010
356	1118	306	850	20	436	171	262	927	612	7400	936	8019	590	837
557	171	376	895	120	973	910								

Diese Obligationen sind vom 1. Juli 1879 ab bei unseren Cassen in Berlin oder Potsdam zur Einlösung einzureichen. Mit dem 1. Juli 1879 hört deren Verzinsung auf. Berlin, den 2. Januar 1879. Das Directorium. (54)

(Schluss der Auszahlungen auf Seite 52 des Hauptblattes.)

2. Tarifwesen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Bis auf Weiteres werden Magnesittransporte zwischen Frankenstein und Stettin B. F. zum Tarifsatze von 1,16 *M.* pro 100 kg expedirt. Breslau, den 9. Januar 1879. Directorium. (64)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Mit 1. März 1879 werden folgende Frachtsätze aufgehoben:

a) zwischen Guben und Sorau einerseits und Stationen der Braunschweigischen, Magdeburg-Halberstädter, Halberstadt-Blankenburger und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn andererseits,

b) zwischen Calau und Cottbus der Halle-Sorau-Gubener Bahn einerseits und Bergen a. D., Bismark, Brunau-Parkebusch, Gardelegen, Goldbeck, Langwedel, Osterburg, Rathenow, Salzwedel, Seehausen i. A., Soltau, Spandau, Stendal, Uelzen, Visselhövede und Wittenberge der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie Brandenburg, Genthin, Gr. Kreutz, Potsdam, Steglitz, Werder, Wusterwitz und Zehlendorf andererseits.

Von dem gedachten Tage ab findet zwischen den ad b genannten Stationen eine directe Expedirung von Gütern überhaupt nicht mehr statt. Im Uebrigen erfolgt die Abfertigung der Transporte vom 1. März cr. ab:

1. zwischen Calau und Cottbus der Berlin-Görlitzer Bahn und den ad b genannten Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Bahn (exclusive Spandau und Wittenberge), ferner zwischen Guben und Sorau einerseits und Stationen der Braunschweigischen Bahn, der Magdeburg-Halberstädter Bahn (exclusive Spandau und Wittenberge), der Halberstadt-Blankenburger und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn andererseits
auf Grund des vom 1. August 1878 ab giltigen Tarifs für den Schlesisch-Niedersächsischen Verbandsverkehr nebst Nachträgen,
2. zwischen Calau und Cottbus der Berlin-Görlitzer Bahn, sowie Guben und Sorau einerseits und Spandau und Wittenberge der Magdeburg-Halberstädter Bahn andererseits
auf Grund des vom 1. September 1878 ab giltigen Hanseatisch-Schlesischen Verbands-Gütertarifs nebst ev. Nachträgen.

Soweit die ad 1 und 2 genannten Verbandstarife für die fraglichen Verkehrsrelationen nicht bereits Ausnahme-Sätze enthalten, gelangen die im Berlin-Braunschweigischen-Halberstadt-Lausitzer Verband bisher giltigen Ausnahmetarife mit dem 1. März cr. gänzlich zur Aufhebung. Berlin, den 6. Januar 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (59)

Tarifwesen (Schluss) auf S. 3 des Anzeiger.

Beilage zu No. 4. **Berlin,** am 17. Januar 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro December 1878.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.

1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.

2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.

3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.

1) innerhalb des Österreichischen Staatsgebietes.

2) innerhalb Ungarns.

3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.

2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Görlitzer Eisenbahn. | Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. | Saal-Bahn. | Württembergische Staatsbahn.
Böhmische Westbahn. | Kaiser Franz Josef-Bahn. | Kaschau-Oderberger Bahn. | Rokonitz-Protiviner Eisenbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Altona-Kiel. Nachtrag VII (v. 1/12. 78) zum Tarif v. 1/1. 78, enthaltend Ausnahmetarif für frisches Gemüse und Obst.

| **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Tarif v. 1/7. 77. Für die Artikel Scherben von Steingut, Glas und Porzellan, Chamotte und Kapselscherben, auch Glasbrocken, sind im Verkehr zwischen den Stationen Altwasser, Waldenburg, Königszelt, Saarau und Striegau einerseits und den Stationen der Strecke Uchtdorf-Stettin andererseits, sowie für gewöhnliche Thonerde im Verkehr zwischen Saarau und Stettin v. 28/11. cr. Frachtermässigungen eingetreten.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif v. 1/7. 77.

1. Am 1/12. 78 sind sämmtliche Frachtsätze zwischen Breslau und Liegnitz ausser Kraft getreten.

2. Nachtrag III, giltig v. 20/12. 78, enthaltend Tarifänderungen und Erweiterungen, beziehungsweise Druckfehlerberichtigungen und Frachtermässigungen.

3. Seit dem 24/12. 78 findet für die Strecke Stettin-Podejuch im Verkehr zwischen Stettin und den Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahn excl. Dresden und Grossenhain via Cüstrin-Frankfurt a/Oder bis auf Weiteres eine Frachterhebung nicht statt.

Hannoversche Staatsbahn. Nachtrag 12. zum Tarife vom 1/7. 77. Einstellung der auf den Stationen Cassel und Nienburg eingerichtet gewesenen Rollfuhrgeschäfte. — Beförderung von leicht verderblichen Gegenständen (Milch etc.) als Eilgut zu den einfachen Frachtgutsätzen. — Ergänzung der Seite 62 des Tarifs unter 7. enthaltenen Bestimmung.

II.

Bergisch-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Kokes, Roheisen etc. v. 1/3. 78.

IV. Nachtrag. Derselbe enthält:

a) Die Aufnahme der Station Dortmunder-Union in den directen Verkehr mit den Frachtsätzen für Marten;

b) die wegen Verlegung des Güterverkehrs von der Station Gevelsberg nach Haufe bezw. wie jetzt die Bezeichnung ist: Gevelsberg-Haufe erforderliche Uebertragung der für Gevelsberg bisher giltigen Frachtsätze auf Gevelsberg-Haufe;

c) Bestimmungen über die Berechnung der Lieferfristen und anderweite Entfernungen für die Bergisch-Märkischen Bahnstrecken;

d) Druckfehlerberichtigungen;

e) Bestimmung über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Tarifs mit Nachträgen bis 30/6. 79. (Elsass-Lothr.)

| **Berlin-Anhalt- (Oberlausitz-) Sächsischer Tarif.** Nachtrag IV v. 20/11. 78 zum Tarif v. 1/7. 77, enthaltend: Berichtigung des Nachtrags III. Abgeänderte Frachtsätze für die Station Leipzig. (Berlin-Anhalter E.)

Deutsch-Dänischer Verband-Güterverkehr.

Nachtrag XV (v. 7/12. 78) zum Tarif v. 1/7. 75, enthaltend: Tarifirung leerer gebrauchter Kornsäcke.

Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen von Stationen der Köln-Mindener, Dortmund-Gronau-Enscheder, Bergisch-Märkischen, Westfälischen und Rheinischen Bahn nach Stationen der Dänischen Staatsbahnen v. 12/12. 78. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Bekanntmachung v. 7/10. pr. betreffend Ausscheiden der Station Brandenburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn aus dem Tarifheft VII mit dem 1/12. pr. (Pr. Ostbahn.)

Hamburg-Pommerscher Verband via Lübeck bezw. Hagenow-Güstrow.

Nachtrag 1. v. 1/12. 78 enthält Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Bergedorf, Boizenburg, Büchen, Grabow, Lauenburg, Ludwigslust und Pritzier der Berlin-Hamburger Bahn, Preis 0,10 ℳ.

Nachtrag 2. v. 15/12. 78 enthält Ergänzung des Vorworts, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hamburg und Oldesloe L. B. B. und Frankfurt a/O. B. St. B., sowie ermässigten Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 Hamburg-Stralsund. Preis 0,10 ℳ. (M. F. F.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahn-Verband.

1. Nachtrag III v. 15/12. 78, enthaltend:

1. Ermässigte Sätze für Holz des Specialtarifs II.

2. Aufnahme der Station Rüdersdorf in den Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifs II.
3. Ermässigte Frachtsätze für schon bestehende Verkehrs-Relationen.
4. Früher bereits publicirte Tarif-Veränderungen.
5. Druckfehler-Berichtigungen.
(Ostbahn. Preis 0,20 *M.*)

2. Verfügung v. 1/12. pr. J. N. 10392 W. betreffend Berichtigungen zum Nachtrag I.

3. Verfügung v. 10/12. pr. J. N. 10771 W. betreffend Berichtigungen zu den Nachträgen I, II und III.

4. Bekanntmachung v. 20/11. 78 betreffend Ausserkrafttreten der ermässigten Frachtsätze für Spiritustransporte ab Posen am 15/1. 79.

5. Verfügung v. 21/12. pr. J. N. 11125 W. betreffend Berichtigungen zum III. Nachtrage. (Pr. Ostbahn.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband. Nachträge No. 1 zu den Heften 6, 19, 21, 29 und 31, Nachträge No. 2 zu den Heften 3, 17, 18, 20 und 28 und Nachträge No. 3 zu den Heften 1 und 16 des Tarifs v. 1/3. 78 für die Beförderung von Gütern. Sämmtlich v. 1/12. 78, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Beckingen und Oldenburgischen Stationen, sowie ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Nassauischen, der Hessischen Ludwigs-, der Badischen und der Württembergischen Bahn. (Zusammen *M.* 0,80.) (Köln-Minden.)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband.

Nachtrag		zu Heft No.		Nachtrag		zu Heft No.	
Nachtrag	VI	zu Heft No.	1,	Nachtrag	V	zu Heft No.	10,
„	VIII	„ „ „	2,	„	IX	„ „ „	11,
„	IX	„ „ „	3,	„	VIII	„ „ „	12,
„	VI	„ „ „	4,	„	V	„ „ „	13,
„	VI	„ „ „	5,	„	IX	„ „ „	14,
„	VI	„ „ „	6,	„	VII	„ „ „	15,
„	VI	„ „ „	7,	„	V	„ „ „	16,
„	VII	„ „ „	8,	„	V	„ „ „	17,
„	IX	„ „ „	9,	„	VII	„ „ „	22,

sämmtlich giltig v. 1/12. 78 ab, enthaltend neue Tarifsätze für die Stationen Camberg, Idstein und Niederselters der Linie Höchst-Limburg, sowie diverse Berichtigungen. Hierzu die Dienstanweisungen No. 53, 54 und 55.

Nachtrag VIII zu Heft No. 21, giltig v. 1/12. 78 ab, enthaltend Berichtigungen der Tarifnachträge V und VII sowie neue Tarifsätze für verschiedene Stationen.

Heft No. 32, giltig v. 1/12. 78 ab, enthaltend Ausnahme-Tarifsätze für den Transport von Holz, Europäisches, Holzdraht und Holzmehl. Aufgehoben werden hierdurch für die vorbenannten Artikel:

a) zwischen den in dem neuen Ausnahmetarif speciell genannten Stationen die seitherigen Sätze des Specialtarifs II sowie des Ausnahmetarifs 3 der Mitteldeutschen Verbands-Gütertarife v. 1/11. bezw. 1/12. 77 und 1/3. 78 nebst deren Nachträgen;
b) zwischen den Stationen Halle, Thüringische Bahn, sowie Frankfurt a. M., Ostbahnhof, einer- und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn etc. andererseits die in den Nachträgen V bezw. VII und VI v. 1/10. 78 zu den Mitteldeutschen Tarifheften No. 15 bezw. No. 20 und 21 eingeführten Ausnahme-Tarifsätze für Holz etc.;
c) zwischen Offenbach, Frankfurt-Bebraer Bahn, und Gernsbach, Badische Bahn, sowie zwischen Jossa, Frankfurt-Bebraer Bahn, und Amanweiler Grenze, Elsass-Lothringische Bahn, die im Nachtrage VII v. 1/9. 78 zum Mitteldeutschen Tarifheft No. 24/29 eingeführten Ausnahme-Tarifsätze für Holz. (Thür. E.)

Niederländisch-Rechtsrheinischer Verkehr. Nachtrag XII v. 1/12. 78 zum Gütertarife v. 1/1. 69, enthaltend: 1. Frachtermässigung für gebrauchte Emballagen. 2. Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Stückgütern in Wagenladungen sowie für Salztransporte zwischen Frankfurt a. M. einerseits und Amsterdam und Rotterdam andererseits. (*M.* 0,10.) (Köln-Mindener E.)

Niederschlesisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband.

1. Nachtrag I v. 1/12. 78, enthaltend:

1. Ergänzungen der Titelseite des Tarifs.
2. Ergänzungen zum Vorwort und zu den speciellen Tarif-Vorschriften.
3. Aufhebung der Frachtsätze für Spandau und Wittenberge für den Verkehr mit den Hinterpommerschen Stationen und den Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn.
4. Ermässigung der Frachtsätze für den Verkehr mit Station Memel.
5. Neue Frachtsätze zwischen Cöthen und Ostbahnstationen,
6. Erweiterung der Nomenclatur des Ausnahmetarifs F für Salz.
7. Einbeziehung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn als Verbandsbahn für den Verkehr zwischen Königsberg N. M. einerseits und Magdeburg, Neustadt-Magdeburg etc. Sudenburg und Buckau andererseits.
8. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs G für Mauersteinsendungen zwischen Freienwalde a. O. etc. B. St. E. und Steglitz, Potsdam und Zehlendorf B. P. M.
9. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs H für die im Specialtarif III sub a) und b) aufgeführten Steinarten.
10. Aufnahme der Station Jatznick B. St. E. für Sendungen von Gütern der Classe A2 und der Specialtarife II und III von und nach Magdeburg etc. B. P. M. und M. H. E.
11. Neue Frachtsätze für die Ausnahmetarife J für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art des Specialtarifs I, K für Eisen und Stahl des Specialtarifs II und L für neue Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungs-Gegenstände von Osnabrück nach Stationen der Ostbahn, Hinterpommerschen, Berlin-Stettiner und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
12. Ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III an Stelle der im Haupttarif enthaltenen bezw. Schnitt-Frachtsätze.
13. Neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Posen und Stationen der B. P. M., M. H. E. und Hann. Altb. E.
14. Neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Inowrazlaw, Gnesen und Samter einerseits und den Stationen der westlich Berlin gelegenen Verbands-Verwaltungen.
15. Tariferweiterung für den Verkehr mit Czempin O. S. E. und den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
16. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften bezüglich der Ausnahmetarife.
17. Berichtigungen zum Haupttarif. (Ostbahn. Preis 0,20 *M.*)

2. Bekanntmachung v. 29/11. 78 betreffend Einführung eines directen Frachtsatzes von 1,27 *M.* für die Güter des Specialtarifs III im Verkehr zwischen Station Cüstrin der Königlichen Ostbahn und Station Osnabrück der Hannoverschen Staatsbahn.

3. Verfügung v. 4/12. 78 J. N. 10559 W. betreffend Berichtigungen des Nachtrags I. (Pr. Ostbahn.)

Ostdeutsch - Rheinischer Eisenbahn - Verband. Bekanntmachung v. 4/12. pr. betreffend Aufnahme der Station Alexandrowo transit in den Specialtarif III als Verbandstation. (Ostb.)

Posen-Halle-Schlesisch - Märkischer Verband. Nachtrag VI v. 1|12. 78 zum Tarif v. 1|9. 77 enthaltend:

I. Directe Frachtsätze für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen, Rechte Oder-Ufer, Breslau-Warschauer und Sosnowice der Warschau-Wiener Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn andererseits;

II. Directe Frachtsätze des Ausnahmetarifes I für Roheisen etc. zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Altwasser, Waldenburg N. M. E. andererseits;

III. Directe Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für Bau- und Nutzholz etc., sowie des Ausnahmetarifes 7 für Brennholz zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Waldenburg N. M. E. andererseits;

IV. Directe Frachtsätze für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Sosnowice der Warschau-Wiener Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen, Halle-Sorau-Gubener und Berliner Nordbahn andererseits;

V. Directe Frachtsätze für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Görlitz N. M. E. einerseits und Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits;

VI. Directe Frachtsätze für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Rothenburg a. O. M. P. E. einerseits und Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen, sowie der Berliner Nordbahn andererseits;

VII. Anderweite Frachtsätze für Station Malapane R. O. U. E.;

VIII. Frachtsätze des Ausnahmetarifes 11 für Salze aller Art etc. zwischen Halle a. S. und Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn;

IX. Directe Frachtsätze für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Kempen und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Halle-Sorau-Gubener und Berliner Nordbahn andererseits;

X. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für Holz; Europäisches, Bau und Nutzholz etc.;

XI. Neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 für gebrannten Kalk zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen, Halle-Sorau-Gubener, Berliner Nord- und Berlin-Görlitzer Eisenbahn andererseits;

XII. Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 für Braunkohlen etc.
XIII—XV. Ermässigungen verschiedener Frachtsätze;
XVI. Aufhebung verschiedener Frachtsätze;
XVII—XXVII. Ergänzungen und Berichtigungen.
Preis des Nachtrages: 1 *M.* (Oberschlesische E.)

Posen-Halle-Schlesisch-Märkischer Verband. Theil II. Tarif v. 1/2. 78.

Zu vorbezeichnetem Tarif ist am 1/11. cr. Nachtrag I in Kraft getreten, enthaltend neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Torgau, Station der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und Gebirgsstationen, sowie diverse Ermässigungen und Ausnahmetarife. (B.-S.-F. E.)

Preussisch - Oberschlesischer Eisenbahn-Verband. Bekanntmachung v. 28/11. pr. betreffend Einführung directer Frachtsätze des Special-Tarifs III für den Verkehr zwischen Station Cüstrin der Königlichen Ostbahn einerseits und den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn Banerwitz, Camenz, Deutsch-Rasselwitz,

Deutsch-Wette, Glatz, Giessmannsdorf, Habelschwerdt, Heinrichau, Jägerndorf, Leobschütz, Mittelwalde, Münsterberg, Neisse, Neustadt O|S., Ober-Glogau, Ottmachau, Patschkau, Wartha und Ziegenhals andererseits v. 1|12. pr. ab. (Pr. Ostbahn.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahn-Verband. Durch Verfügung v. 27|11. 78 J.-No. 9 900 W. werden die in Folge Verfügung v. 22|9. 78 J.-No. 7684 W. um 0,06 ℳ in der Eilgutclasse ermässigten Frachtsätze für die Stationen Friedland und Raspenau-Liebwerda der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Sächsischen Staatsbahn im Verkehr mit Bromborg K. O. der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Stationen in ihrer ursprünglichen Höhe wiederhergestellt. Bezügliche Tecturen zu den Nachträgen der Tarifhefte 2 und 3 werden herausgegeben. (Pr. Ostbahn.)

Schlesisch-Böhmisch-Bayerischer Verband. Tarif v. 1|12. 74. Seit dem 27|12. 78 ist ein directer Frachtsatz von 0,39 ℳ pro 100 kg für den Transport roher und roh bearbeiteter Steine in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen von Striegau nach Nachod via Halbstadt zur Einführung gelangt. (Bresl.-Freiburg.)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V (v. 1/12. 78) zum Tarif v. 1/1. 78, enthaltend Ausnahmetarif für frisches Gemüse und Obst. (Altona-Kiel.)

Süddeutscher Tarif v. 1/7. 70. Die Frachtsätze des 60. Nachtrages für Waldshut wurden auch für Station Thiengen in Gültigkeit gesetzt. (Elsass-Lothr.)

Süd-Ostpreussischer Güter-Verkehr.

1. Bekanntmachung v. 11|12. 78 betreffend Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Ausnahmefrachtsatzes für Eisenbahnschienen in Wagenladungen von je 10 000 kg von Pillau und Königsberg nach Wirballen bis zum 31/12. 78.
2. Bekanntmachung v. 12/12. 78 betreffend Beförderung der Artikel: „Milch, Bier, Brod, frisches Obst, Weintrauben, frische Beeren und leer zurückgehende Milchgefässe, sowie kleine lebende Fische und sonstige kleine Fluss- und Seethiere, insofern solche für Aquarien bestimmt sind“, zum einfachen Frachtsatze für Stückgut bezw. für die allgemeinen Wagenladungsclassen mit allen Zügen, ausgenommen Courier- und Schnellzüge. (Pr. Ostbahn.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Eisenbahnverband. Nachtrag II zu Heft No. 1 v. 1/11. 77, giltig v. 1/12. 78 ab, enthaltend Frachtsätze für neueinbezogene Stationen sowie geänderte Frachtsätze und Berichtigungen. (Thür. E.)

Thüringischer Eisenbahnverband. Nachtrag II zum Gütertarif v. 1/9. 78, ausgegeben im December 1878, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs sowie Druckfehlerberichtigungen. Hierzu Dienstbefehl 35—41. (Thür. E.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Tarif v. 1|7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen).

Ergänzungsblätter, gültig v. 1/1. 79 ab und zwar:

a) No. 7 zum 46. Hefte	No. 3 zum 127. Hefte
„ 7 „ 48. „	„ 3 „ 129. „
„ 3 „ 83. „	„ 2 „ 131. „
„ 3 „ 93. „	„ 3 „ 133. „

enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Bahn und Station der Altona-Kieler Bahn andererseits.

b) No. 5 zum 51. Hefte	No. 2 zum 128. Hefte
„ 5 „ 53. „	„ 2 „ 130. „
„ 3 „ 84. „	„ 1 „ 132. „
„ 3 „ 94. „	„ 1 „ 134. „

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Bahn und Station der Altona-Kieler Bahn andererseits.

c) No. 2 zum 8. Hefte	No. 1 zum 19. Hefte
„ 1 „ 11. „	„ 1 „ 20. „
„ 2 „ 9. „	„ 1 „ 29. „
„ 1 „ 12. „	„ 1 „ 34. „

enthaltend: Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs A2 zwischen den Stationen Oldenburg, Varel und Wilhelmshafen der Oldenburgischen Eisenbahnen einerseits und der Station Frankfurt a/M. der Frankfurt-Bebraer, der Main-Weser, der Main-Neckar und der Hessischen Ludwigsbahn andererseits. (Main-Weserb.)

III. A. 1.

Berlin-Anhaltische mit Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Altona-Kieler Eisenbahn via Berlin; Nachtrag I v. 1/12. 78 zum Verbands-Gütertarif v. 25/5. 78, enthält: I. Druckfehlerberichtigungen, II. Tarifirung von Salz, III. Bezeichnung der Routen, über welche die Tarifsätze für den Verkehr mit den Schleswig-Holsteinischen Stationen gelten, IV. Veränderte resp. neue Tarifsätze Preis 0,05 ℳ (Berl.-Hamb. E.)

Berlin-Hamburg — Mecklenb. Friedrich-Franz-Bahn. Nachtr. V v. 1|12. 78 enthält Ergänzung des Vorworts und weitere Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3. (M. F. F.)

Berlin-Stettin — Mecklenb. Friedrich-Franz-Bahn. Nachtr. II v. 1|12. 78, enthält Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5, Holz, Europäisches, im Verkehr mit Berlin. (M. F. F.)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn mit Märkisch-Posener Eisenbahn. Eisenbahn-Verbandtarif v. 1/1. 78.

Nachtrag II v. 1/11. 78, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Hölzer des Specialtarifs II, diverse Frachtermässigungen und neue Frachtsätze für die Stationen Guben-Podejuch. (B.-S.-F.-E.)

III. A. 2.

Berlin-Anhaltische, Köln-Mindener, Westfälische, Oldenburgische und Hannoversche Bahn. a) Transittarif v. 15/12. 78 für den Verkehr zwischen Halle B. A. E. und der Köln-Mindener, Westfälischen, Hannoverschen und Oldenburgischen Bahn.

b) Transittarif v. 15/12. 78 für den Verkehr zwischen Leipzig B. A. E. uud Hamburg der Köln-Mindener Bahn, Bremen, Harburg, Hohnstorf, Lüneburg, Winsen und Uelzen der Hannoverschen Staatsbahn. (Berlin-Anhalt.)

III. B. 3.

Cormons trans., Trieste und Fiume einerseits und Brody trans., Podwoloczisko trans. und Suczawa trans. via Wien-Krakau und via Budapest-Kelenföld-Miskolcz. Die Gültigkeitsdauer des Tarifes für Eil- und Frachtguttransporte im vorbenannten directen Verkehre wird bis auf Ende Juni 1879 ausgedehnt. (Oe. Südb.)

III. C. 1.

Hamburg (K. M. B.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Staatsbahn und der Theiss-Eisenbahn via Bodenbach. Nachtrag XVII v. 15/12. 78 zum Tarif v. 1|10. 74, enthaltend: 1. Specialtarifsätze für Getreide etc. im Verkehr mit Station Lagerhaus der Stadt Wien, 2. Ausnahmesätze für Petroleum im Verkehr mit Palota und Steinbruch, 3. Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Holz. (Sächs. Staatsb.)

Hamburg (K. M. B.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde mit der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Turnau-Kralup-Prager Bahn und der Mährischen Grenzbahn via Leipzig-Mittelgrund bezw. Leipzig-Reichenberg.

Nachtrag XXI v. 1/12. 78 zum Tarife v. 1/10. 74, enthaltend: 1. Umladekosten bei der Zollamtsbehandlung für Rohzuckerexporte, 2. Ermässigte Frachtsätze für Rohzucker, 3. desgleichen für Kartoffeln, 4. desgleichen für Baumwolle und Twiste, 5. Annahme von Silbertransporten nach und von Hamburg, 6. Aufhebung der Ausnahmesätze für Holz. (Sächs. Staatsb.)

III. C. 2.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oesterreichische Staatsbahn und Buschtehrader Eisenbahn. 1. Seit dem 4|12. 78 ist ein directer Frachtsatz Breslau-Eger via Halbstadt-Bubna von 2,66 ℳ pro 100 kg für Mehl in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen eingeführt worden.

2. Seit dem 16/12. 78 findet der im Schlesisch-Sächsischen Verbandtarif v. 1|2. 78 via Görlitz für Oelsendungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen bestehende Frachtsatz Breslau-Eger von 3,51 ℳ pro 100 kg unter den gleichen Bedingungen auch via Halbstadt-Bubna Anwendung. (Breslau-Freib.)

Stettin und Berlin mit der Kaiser Franz-Josefbahn und Böhmischen Westbahn via Eger-Leipzig bezw. Prag-Aussig-Bodenbach. Nachtrag XVII v. 15|12. 78 zum Tarife v. 1|10. 74 enthält: Ermässigte Frachtsätze für Erde, Kies etc., sowie für Petroleum. (Sächs. Staatsb.)

IV.

Asphalterde. Specialtarif für den Transport von Asphalterde von Travert nach Antwerpen, Brüssel und Ostende v. 1/11. 78. In den Specialtarif v. 20/6. 78 wurde Brüssel aufgenommen und der Tarif mit obigem Datum umgedruckt. (Elsass-Lothr.)

Braunkohlen. Der Tarif der Märkisch-Posener und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für den Transport von Braunkohlen in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief v. 1/8. 78 ist mit seinen sämmtlichen Relationen und denselben Frachtsätzen in den VI. Nachtrag zum Posen-Halle-Schlesisch-Märkischen Verbandtarif Theil I aufgenommen und daher mit dessen Inkrafttreten am 1/12. 78 als für sich allein bestehend aufgehoben. (Märkisch-Posener E.)

Getreide. Mittelrheinisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband. Getreide-Specialtarif für den Verkehr mit der Fastower und Charkow-Nikolajewe Bahn — gültig vom 19. Nov. n. St./1. Dec. n. St. 1878 unter Aufhebung des gleichen Specialtarifs v. 1|13. Octob. 9/11. St. 1878. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

Hölzer. Seit 15/12. 78 wird der für die Beförderung von Hölzern aller Art ab südwärts Kirchbühl gelegenen Stationen nach Kirchbühl bestehende ermässigte Tarif aufgehoben und von genanntem Tage angefangen die vorgedachten Transporte nach den normalen Frachtsätzen berechnet. (Oe. Südb.)

Holz, rohes und vorgearbeitetes Bau-, Werk-, Zeugholz etc., ferner für Grubenholz via Liebau-Ruhbank, von den Stationen Böhmisch-Skalitz und Roth-Kosteletz nach Gottesberg, Dittersbach, Waldenburg und Altwasser. Gültig v. 10/11. ab. (Niederschl. Märk. E.)

Kalk etc. Breslau-Schweidnitz-Freiburger mit Oberschlesischer Eisenbahn. Tarif für gebrannten Kalk, Kalkasche etc. v. 1|10. 77.

Der Frachtsatz für Thon ab Saarau nach Wilhelminenweiche und Rosdzin ist v. 18/12. 78 ab auf 0,75 ℳ pro 100 kg ermässigt worden. (Breslau-Freiburg).

Kartoffeln. Gemeinschaftlicher Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Märkisch-Posener und Posen-Creuzburger Eisenbahn für den Transport von Kartoffeln v. 5|12. 77.

Nachtrag I v. 20|12. 78, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Domanin und Kempen. (Bresl.-Freib.)

Rohzucker. Zum Specialtarif v. 1/11. 77 für Rohzucker- und Melassetransporte nach Belgien ist mit Gültigkeit v. 1/12. cr. der Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält Frachtsätze ab diesseitigen Stationen nach Bruges und Turnai. (Rakonitz-Prot.)

Steine. Im Specialtarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen und Niederschlesischen Zweigbahn für den Transport von rohen Steinen etc. v. 1|4. 65 sind die Frachtsätze ab Striegau und Ober-Streit nach Bunzlau und Görlitz am 15|12. 78 ausser Kraft getreten. (Breslau-Freib.)

Steinkohlen. Nachtrag I v. 15/12. 78 zum Ausnahmetarif v. 1/4. 78 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Eutin-Lübecker etc. Bahnen im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande, enthaltend Aenderungen resp. Ergänzungen des Zechen-Verzeichnisses, neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze nach verschiedenen Stationen, Instradirungsvorschriften und Berichtigungen. (Köln-Mindener E.)

Steinkohlentheer. Artikeltarif der O. S. und Oe. Nordwestbahn bezw. B. S. F. und Oe. Staats-Eisenbahn v. 10/6. 77 via Mittelwalde und via Halbstadt. Am 1/11. 78 ist der Frachtsatz Prag-Breslau für Steinkohlentheer in Ladungen von mindestens 10 000 kg von 1,56 ℳ auf 1,28 ℳ pro 100 kg ermässigt worden. (B. S. F. E.)

Zuckerrüben. Breslau-Schweidnitz-Freiburger mit Oberschles. Eisenbahn, Tarif v. 10/10. 78. Für die Beförderung von Zuckerrüben und deren Rückstände, sowie von Marmorblöcken etc. Die Frachtsätze für Wartha sind v. 1|11. 78 ab auf Patschkau übertragen worden. (B. S. F. E.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Auszahlungen (Schluss).

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Nachstehende Nummern der in früheren Jahren zur Amortisation ausgeloosten Obligationen unserer Gesellschaft sind wiederholten Aufrufs ungeachtet noch nicht zur Einlösung präsentirt worden:

a) Von den Prioritäts-Obligationen Littr. A. und B.

34 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1878 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Ser. VI. No. 6 bis 12 und Talon).
No. 330 1103 1310 1361 2216 2849 3244 4641 6108 6134 6250 6560 7187 7620 8526 9008 9393 9977 10679
1017 262 312 556 805 916 4080 5214 133 204 391 755 352 734 560

15 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1877 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Ser. VI. No. 4 bis 12 und Talon).
No. 405 1764 2380 2472 2777 3327 3475 4487 5261 5867 5868 6137 6566 8853 9998

8 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1876 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Ser. VI. No. 2 bis 12 und Talon).
No. 353 2679 4359 7205 7630 8451 9205 9991

b) Von den Prioritäts-Obligationen Littr. C., neue Emission.

100 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1878 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Serie III. No. 9 bis 12 und Talon).
No. 749 4522 8425 12294 14327 17198 26979 36264 42583 47321 53842 58496 61881 65020
1004 5370 512 644 345 312 27192 37964 813 846 54425 59660 62343 67192
423 843 518 870 516 18143 29479 39235 43626 48194 997 61254 344 193
2060 6506 9855 976 780 20230 569 955 706 50126 55095 274 572 279
3209 7107 10225 13468 15502 22090 30894 40574 835 752 391 275 63431 68952
666 296 734 505 16383 24954 31237 41648 44461 52176 870 813 64625 69049
747 347 11244 14025 727 998 461 858 45762 53841 57998 841 694 125
819 856

53 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1877 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Serie III. No. 7 bis 12 und Talon).
No. 3251 6951 13076 15112 23587 30481 32000 41957 45519 48520 51395 54226 66710 69403
995 11686 864 19331 787 542 99 42614 758 50214 570 57005 68763 570
4101 12700 14096 20740 24091 747 36927 936 47987 539 571 60580 69233 765
6378 969 515 22757 148 31954 38095 44725 48012 761 53840

29 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1876 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Serie III. No. 5 bis 12 und Talon).
No. 571 11182 12812 13391 15104 16925 27771 37553 39441 44721 46397 53120 60568 68724
9700 12320 13013 617 496 21503 29921 903 43813 46122 51816 57027 67347 69316
725

c) Von den Prioritäts-Obligationen Littr. D., neue Emission.
Aus der Verloosung pro 1. Juli 1878 (abzuliefern mit Talon).

1 Stück à 1500 Mark.
No. 4587

9 Stück à 300 Mark.
No. 19322 21804 29604 37119 37133 37134 37135 41645 41881

Aus der Verloosung pro 1. Juli 1877 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Serie I. No. 11 bis 12 und Talon).

1 Stück à 3000 Mark.
No. 613

3 Stück à 300 Mark.
No. 21964 27575 36048

d) Von den Prioritäts-Obligationen Littr. E.

8 Stück aus der Verloosung pro 1. Juli 1878 (abzuliefern mit den Zins-Coupons Serie I. No. 11 bis 12 und Talon).
No. 5959 6586 6834 6855 6893 7280 9231 9783

Wir machen dies mit dem Bemerken bekannt, dass die Verzinsung dieser Obligationen mit deren Fälligkeits-Terminen aufgehört hat.

Die übrigen aus den früheren Verloosungen eingelösten Obligationen sind vorschriftsmässig verbrannt worden. Berlin, den 2. Januar 1879. Das Directorium. (55)

3. Betriebsstörungen.

Rheinische Eisenbahn. Unsere Traject-Anstalten zu Bonn und Griethausen haben in Folge Hochwassers und Eisganges am 5. resp. 6. d. M. geschlossen werden müssen. Die Wiedereröffnung derselben wird seiner Zeit bekannt gemacht werden. Cöln, den 9. Januar 1879. Die Direction. (68)

4. Lieferfrist-Verlängerung.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Aufhebung der Lieferfrist-Verlängerung. Nach Behebung der zwischen den Stationen Leverda-Dorohoiu und Botosani unserer Rumänischen Linien stattgehabten Verkehrsstörung findet der Gütertransport von und nach Botosani nunmehr wieder ohne Verzögerung statt und tritt sonach die mit 20. December v. J. eingeführte zweitägige Verlängerung der Lieferfristen bei Eil- und Frachtgutsendungen nach und von der genannten Station vom 4. Jänner d. J. an ausser Kraft. Wien, am 4. Jänner 1879. Der Verwaltungsrath. (42)

(Schluss der offiziellen Anzeigen auf S. 3 des Güter-Anzeiger.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 5. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 20. Januar 1879.

Rückschau über die wichtigeren Ereignisse im Verkehrswesen Oesterreich-Ungarns im Jahre 1878.

C. St. Die ungünstige wirthschaftliche Lage, welche gleichwie in mehreren sonstigen Staaten Europas auch in Oesterreich-Ungarn schon seit Langem vorherrscht, übt selbstverständlich auch auf das Verkehrswesen ihre nachtheiligen Rückwirkungen, indem die Lust zu neuen Unternehmungen vollständig mangelt und die permanent gewordenen Productions- und Absatzkrisen eine solche Capitalansammlung, die einen Ueberschuss zu festen Investitionen liefern könnte, nicht ermöglichen. Unter solchen Umständen ist es leicht erklärlich, dass, wie bereits (siehe No. 3 S. 37) speciell dargelegt worden ist, auch in der Entwickelung der Schienenwege ein fast völliger Stillstand eingetreten ist und die Oesterreichisch-Ungarischen Bahngruppen in ihrer vielfach unvollendeten Situation vorläufig und insolange verharren dürften, bis nicht eine günstigere Zeit des wirthschaftlichen Aufschwunges eintritt, die dann auch die weitere naturgemässe Ausdehnung des Verkehrsnetzes bewirken wird.

Was die verkehrspolitische Bedeutung der im letztverflossenen Jahre eröffneten, in No. 3 aufgeführten Bahnlinien betrifft, so ist dieselbe rein localer Natur; eine Ausnahme bildet blos die Strecke Karansebes-Orsova, weil dadurch das Ungarische Bahnnetz den Anschluss an die Rumänischen Eisenbahnen gewonnen hat, obschon der durchgehende Verkehr auch heute noch nicht stattfinden kann, weil das Ungarische Communicationsministerirm die Betriebseröffnung der bereits fertigen circa 4 km langen Verbindungsstrecke Orsova-Vercierova aus verkehrspolitischen Gründen nicht gestattet.

In Bezug auf eine durchgreifendere grössere Action in der Verkehrspolitik, wie solche angesichts der Configuration des Bahnnetzes der Monarchie nöthig wäre, um durch Gruppirung der einzelnen unzusammenhängenden Linien sowie des Ausbaues verschiedener wichtiger Ergänzungslinien eine vollständige Gliederung desselben herbeizuführen, damit die Rentabilität gewisser Verkehrsgruppen gehoben würde, ist im letzten Jahre wenig geschehen. Wie sehr aber die baldige Ergreifung der diesfälligen Initiative im Interesse der Entlastung des Staatsbudgets als dringlich sich erweist, geht schon aus dem Umstande hervor, dass die jährliche Zinsengarantielast, welche in Oesterreich im Jahre 1868 blos 200 000 Gulden betrug, successive auf beiläufig 24 Millionen Gulden gestiegen ist, was nicht zum geringen Theil der schlechten Gliederung des Verkehrsnetzes zugeschrieben werden kann, da viele verkehrsarme Linien theils wegen ihrer derzeitigen Situation, theils wegen der mangelnden Anschlüsse fast lediglich auf einen durch die Bevölkerungs- und Industrieverhältnisse bedingten schwachen Localverkehr angewiesen sind und der belebenden Durchzugs-Güterbewegung entbehren müssen. Diese Schäden drängen zu einer raschen Abhilfe, wenn der Volkswohlstand nicht noch weiter ungünstig beeinflusst und die Steuerkraft des Reiches nicht noch eine weitere Anspannung erfahren soll. Allerdings ist die momentane finanzielle Situation der Monarchie eine derartig ungünstige, dass eine durchgreifende Operation, weil grosse Capitalsummen erfordernd, nicht möglich ist; man wird daher nur jene Transactionen vornehmen können, die auch bei einem geringeren Capitalaufwand möglich sind, und unter diese zählt die Zusammenlegung gewisser Bahncomplexe zu einem grösseren Verkehrsnetze, die die Bedingungen der Prosperität in sich tragen.

Schon seit mehreren Jahren besteht der Plan, dass der Staat in dieser Richtung intervenirend auftreten solle und durch Erwerbung der nothleidenden Bahnen, denen vermittelst eventuell zu vollführender Ergänzungsbauten eine rationelle Verkehrsrichtung zu geben wäre, eine Sanirung herbeiführe; allein bis jetzt ist in dieser Richtung kein entscheidender Schritt gethan worden. Dies gilt insbesondere für die Oesterreichische Reichshälfte, wo der Staat sich vorläufig darauf beschränkt hat, gewisse dem Localinteresse dienliche, wenig rentable Linien auf eigene Kosten herzustellen, deren Betrieb an die Nachbarbahnen übergeben wurde; indessen hat man auch hier den Versuch der eigenen Betriebsführung bei den Niederösterreichischen Südwestbahnen sowie den vom übrigen Bahnnetze gänzlich getrennten Dalmatiner Linien gemacht. Vielleicht sind diese Versuche die Vorläufer eines grösseren Planes der Verstaatlichung der Schienenwege, für dessen baldige Realisirung sich indessen im Hinblicke auf die derzeitige Finanzlage kein ganz günstiges Prognostikon stellen lässt. In Ungarn legt man in dieser Richtung mehr Thatkraft an den Tag und erfolgte im verflossenen Jahre die Einverleibung der früheren Ungarischen Ostbahn in das Staatsbahnnetz und die Betriebsübernahme der Donau-Draubahn durch die Regierung. Der Besitz des Staates an Bahnen in Ungarn ist ein ziemlich beträchtlicher, nur ist vermöge des unzusammenhängenden Netzes die Wirkung desselben wesentlich abgeschwächt; um diesem Uebelstande abzuhelfen, beabsichtigt man die Erwerbung mehrerer Linien und zunächst jener Strecken der Theissbahn, vermittelst welcher die Linien der östlichen Staatsbahnen mit den nördlichen verbunden werden, in welchem Falle man dann eine mächtige durchlaufende Linie von Landesgrenze zu Landesgrenze erzielen würde.

Durch die politischen Ereignisse auf der Balkaninsel hat der Ausbau der Orientbahnen an Actualität gewonnen und es unterliegt keinem Zweifel, dass nunmehr jene grossen und reichen Productionsgebiete, welche bis nun dem Eisenbahnverkehr verschlossen geblieben waren, durch den Bau von Schienenwegen zugängig gemacht werden. Damit tritt an Oesterreich-Ungarn die grosse Aufgabe heran die zweckmässigen Anschlüsse baldigst auszuführen, da zunächst die Ungarischen Bahnen, welche bisher im Süden durchwegs in Sacklinien ausliefen, berufen sind, den internationalen Transitverkehr zu vermitteln. Der jüngst zu Stande gekommene Oesterreichisch-Ungarisch-Serbische Handelsvertrag bestimmt, dass Oesterreich-Ungarn sich verpflichtet, die Anschlussbahnen des diesseitigen Territoriums innerhalb drei Jahren auszubauen, während Serbien gleichzeitig die Verpflichtung des Ausbaues der Strecke Belgrad-Alexinatz-Nisch über-

nimmt, von welch' letzterem Punkte die Türkischen Bahnen weitergeführt werden sollen. Es eröffnet sich dadurch endlich eine erfreuliche Perspective für die Erweiterung der Schienenwege im Süden und Südwesten Europas, das für das gesammte Mitteldeutsche Bahnnetz von unberechenbarer Tragweite ist und den Verkehrsbeziehungen desselben grossen Aufschwung verleihen dürfte.

An dieser Stelle möge auch des im rapiden Steigen begriffenen Verkehres nach und über die Adriatischen Seehäfen gedacht werden, die zum grossen Theil der steifen Haltung zuzuschreiben ist, welche die nach den Nord- und Ostseehäfen führenden Bahnrouten schon seit mehreren Jahren consequent beobachteten, ohne den sich immer pressanter gestaltenden Bedürfnissen nach Frachtreductionen nachzukommen. Infolge dessen suchte der sehr bedeutende Exportverkehr nach Nordfrankreich, Belgien, Holland und insbesondere nach Grossbritannien andere Auswege und fand in dem willfährigen Entgegenkommen der nach Triest und Fiume führenden Bahnen eine Unterstützung. Successive wandten sich die ganzen Gütermassen, welche nach den obgenannten Absatzländern bestimmt waren, von der directen Bahnroute ab und den Adriatischen Seehäfen zu, umsomehr als dort die steigenden Verfrachtungsquantitäten einen vermöge der sich vermehrenden Seefrachtconcurrenz billigeren Transport ermöglichten. Für Fiume that die Ungarische Regierung durch Subvention einer regelmässigen Dampferlinie sowie durch Herabminderung der Hafen- und Manipulationsgebühren noch ein Uebriges, und die Folge davon ist ein solcher Zufluss der überseeischen Transporte, dass dort, wo vordem eine totale Leblosigkeit der Transactionen der Permanenzzustand geworden war, nunmehr häufig ein den Verkehr beeinträchtigendes Anstauen der Güter stattfindet. Diese Kräftigung der Adriatischen Seehäfen, welche immer weiter fortschreitet, wird über Kurzem auch den sich jetzt noch über die Nordroute bewegenden Importverkehr über Triest und Fiume leiten, und es wird jedenfalls grosser Anstrengungen seitens der directen Bahnroute bedürfen, um wenigstens einen Theil der diesfälligen Güterbewegung sich zu erhalten.

Was den Verkehr der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im letztverflossenen Jahre anbelangt, so kann derselbe als im Allgemeinen befriedigend bezeichnet werden. Eine reiche Ernte lieferte bedeutende Ausfuhrmengen und beschäftigte namentlich die in die Exportrichtung fallenden Bahnlinien, während sich der Localverkehr auf der normalen Höhe erhielt.

Aus dieser kurzen Skizze der Ereignisse des Jahres 1878 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Oesterreich-Ungarn tritt die Wahrnehmung hervor, dass auch das letzte Jahr ein solches des forçirten Zuwartens war. Die grossen Aufgaben, welche die nächste Zukunft bringen dürfte, wie nicht minder die vielen klaffenden Wunden, mit welchen das Oesterreichisch-Ungarische Bahnnetz aus den oben angedeuteten Gründen bedeckt ist, fordern gleichmässig zur raschen energischen That auf, damit Oesterreich-Ungarn durch eine theilweise Regenerirung und Vervollständigung seines Communicationswesens einen würdigen Platz unter den Culturstaaten einnehmen könne. Zu diesem Behufe würde eine baldige Besserung der allgemeinen wirthschaftlichen Zustände nicht allein der Monarchie, sondern auch seiner Nachbarstaaten nöthig sein. Hoffentlich tritt dieser ersehnte Zustand bald ein, und wird die friedliche Thätigkeit in ihrem Streben nach Hebung des Volkswohlstandes nicht mehr durch jene Zwischenfälle gestört, welche sich hindernd jedem Fortschritte entgegenstellen.

Zu dem Aufsatze: „Der Stückgutverkehr".*)

In dem Aufsatze „Der Stückgutverkehr" macht ein Herr G. F. zwei Vorschläge, die jetzige Behandlung des Stückgutverkehrs zu ändern resp. zu verbessern, welche wohl werth sind, beachtet und in Erwägung gezogen zu werden. Während man jedoch dem ersten der beiden erwähnten Vorschläge ohne viel Bedenken zustimmen kann, erscheint der zweite nicht so ganz unbedenklich und erlaube ich mir daher in Folgendem einige Bemerkungen dazu zu machen, nicht um dem Herrn Verfasser entgegenzutreten, sondern um im Interesse der Sache zur Klärung, wenn auch nur wenig, beizutragen.

Verwerthen lässt sich vor allen Dingen der erste Theil des betr. Aufsatzes, welcher von einer rationellen Instradirung der Verbandsstückgüter handelt. Auch mit dem zweiten Theile, betr. die Einrichtung practischer Localausladezüge kann man sich im Princip einverstanden erklären, mit den Einzelheiten jedoch nicht. Der Herr Verfasser tadelt zunächst die jetzt ungenügende Ausnutzung der Ladefähigkeit der Wagen und schlägt zur Beseitigung derselben die Einrichtung von gewissermassen fahrenden Gütermagazinen vor, bestehend aus einer Reihe von an den Kopfseiten durch Thüren und Brücken mit einander verbundenen Wagen. In diesen Wagen sollen die auf den einzelnen Stationen auszuladenden Güter, wenn auch nicht nach Stationen geordnet, verladen sein. Das stationsweise Sortiren der Güter und das Zusammenstellen derselben soll dem Packmeister und seinen Leuten während der Fahrt obliegen. Dies würde vor allen Dingen voraussetzen, dass 1. die Züge hinreichend mit Personal versehen sind, um doch mindestens 2—3 Mann bei diesem Sortirgeschäfte verwenden zu können, und 2. dass die auszuladenden Stückgüter leicht und vor Allem ohne Anwendung von Schiebekarren, Ladebrücken u. s. w. zu behandeln sind. Ad 1. möchte ich hier bemerken, dass die Güterzüge wenigstens auf den mir bekannten Bahnen insgesammt selten über 8—9 Personal führen (selbstverständlich ohne Locomotivpersonal), in der Regel aber wohl weniger. Diese reichen aber, wenn den gesetzlichen Vorschriften genügt werden soll, in der Regel gerade zur Besetzung der nöthigen Bremsen aus. Es müsste also das Fahrpersonal, wenn dem Vorschlage entsprochen werden sollte, entsprechend um 2 — 3 Mann pro Zug (gewiss nicht unerheblich!) vermehrt werden, womit sich so leicht wohl keine Verwaltung, namentlich unter der Herrschaft des jetzigen Ersparnissprincips, einverstanden erklären würde. Einen gleichfalls nicht unbedeutenden Aufwand würde die Einrichtung der Wagen verursachen. Ad 2. gebe ich zu bedenken, dass mit den Stückgütern nicht immer so leicht umzugehen ist und dass sie häufig auch ein Umladen und namentlich während der Fahrt von einem in den andern Wagen nicht gut vertragen können. Auch möchte es schwer sein, die nöthigen Befestigungsvorrichtungen dem Bedürfniss entsprechend anzubringen. Ich erinnere hier nur an grosse Fässer (Soda-, Herings-, Wein-, Spirituosen-), Hopfen- und Wolleballen, Kinderwagen und andere Gegenstände von grossem Umfange. Eine Entladung nur an einer Stelle würde sich also in den meisten Fällen nicht ermöglichen lassen, besonders wenn man noch die auf besondere Wagen zu verladenden Güter (Petroleumballons und -Fässer) in Betracht zieht. Die ferner in Aussicht gestellte Ermöglichung der Entladung der Güterwagen an den Güterböden der Durchgangsstationen würde auch in Zukunft in den meisten Fällen zu den Unmöglichkeiten gehören, nicht etwa, wie der Herr Verfasser meint, weil die Züge zu lang sind, sondern schon weil die Güterbodengeleise in der Regel mit zu be- oder entladenden Wagen besetzt sind, die erst entfernt werden müssten, was nicht eine Verkürzung, sondern eher eine Verlängerung des Aufenthalts auf den Stationen zur Folge haben würde. Der letzte Passus endlich, betr. die Sicherheit der Güter gegen Beraubung ist wohl ganz hinfällig, da eine Beraubung der Güter auch ferner selbst ohne Complott sehr gut möglich sein würde; denn es ist doch nicht wahrscheinlich, dass nicht auch einmal ein einzelner Beamter in einem Wagen allein sein sollte, besonders wenn vielleicht ein Collo Gut aus einem weiter hinten stehenden Wagen in einen vorderen geholt werden sollte; oder es müsste denn ein so starkes Begleitpersonal mitgegeben werden, dass je zwei Mann auf einen Wagen kämen!!

Nach allem diesen kann ich leider nicht umhin, die Localausladezüge des Herrn G. F. zwar für gut gedacht, aber practisch nicht durchführbar zu halten. Dagegen halte ich das jetzige System der Sammel- und Auslade- (Reserve-) Wagen für den Localverkehr für völlig ausreichend, möchte jedoch behufs grösserer Ausnutzung der Wagen für den Verbands-Stückgutverkehr die Einrichtung von in gewissen Perioden und mit bestimmten Zügen zu expedirenden directen Wagen empfehlen. Die Zeiträume, in welchen diese Wagen abzugehen haben, wären für jede Station nach dem jährlichen Durchschnitt der zum Versand kommenden Güter besonders zu bestimmen, sei es nun, dass dieselben mit Gütern für bestimmte Stationen oder für bestimmte Bahnen, je nachdem ein regelmässiger Verkehr sich herausgebildet hat, beladen sind. Wenn hierbei auch die Güter auf der Versandstation einen oder zwei Tage liegen blieben, so würden sie schliesslich durch die geschlossene Uebergabe an der Grenze des eigenen Bahngebiets den Verlust bald wieder einholen und so bei jedem folgenden Uebergange von einer Bahn zur andern; das Publikum aber würde nicht nur nichts einbüssen, sondern es würde sogar ebenso sehr gewinnen wie der Frachtführer. F. W.

*) Siehe No. 2 d. Bl. Seite 23 ff.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 13. Januar 1879. (Monatausweise. Nebenverdienst der Beamten. Betreten der Bahn. Eisenbahn-Cartelle. Schleppbahn-Benutzung. Arlbergbahn und Bismarck. Ungarische Bahnverhandlungen. Ungarische Staatsbahnen. Fahrbetriebsmittel. Coupons-Processe. Jahreskarten und Eisenbahnbeirath. Pilsen-Priesen. Reform des Personentransportes. Schwellen-Imprägnirung. Börsen-Quartal.)

Das „Oesterreichische Centralblatt für Eisenbahnen" ertheilt Tadel und Belobungen wegen verspäteter resp. rechtzeitiger Einsendung der provisorischen Monatausweise über die Betriebs-Einnahmen. Am frühesten haben im Jahre 1878 eingesendet: 4 kleine Böhmische Bahnen; die Ungarischen Bahnen haben sich 4mal säumiger in der Vorlage gezeigt als die Oesterreichischen; vom neuen Jahre ab mögen daher alle Bahnen mit der für den Zweck nöthigen Pünktlichkeit einsenden.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat demselben Blatte zufolge anlässlich eines speciellen Falles entschieden, dass gegen die Führung des Kohlenverschleisses durch einen Stationschef der Franz-Josefbahn keine Einwendung erhoben werde, unter der Voraussetzung, dass der Verwaltungsrath geeignete Massregeln treffe, um das Vorkommen von Missbräuchen hintanzuhalten, und dass eintretendenfalls die dem Stationsvorstande ertheilte Bewilligung zum Kohlenverschleisse wieder zurückgezogen werde. In Hinsicht auf die Frage, ob den Eisenbahn-Beamten der Verschleiss von Kohle oder anderen Verfrachtungs-Artikeln für eigene Rechnung gestattet werde, bestehen bei den verschiedenen Bahnverwaltungen abweichende Uebungen. So ist z. B. auf der Südbahn gegenwärtig den Stations-Beamten jeder Handel mit Kohle oder anderen Artikeln untersagt. Die Nordbahn lässt andererseits die Ostrauer Kohle aus ihren eigenen Werken auf vielen Stationen für Rechnung der Direction um von dieser fixirte Preise durch die Stations-Vorstände in Verschleiss bringen, wofür diese eine Provision beziehen. Auf den Linien der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn wird den Stations-Vorständen über Ansuchen in einzelnen Fällen unter Berücksichtigung der in Betracht kommenden Verhältnisse der Handel mit Kohle erlaubt. Auf der Kaiser Franz-Josefbahn endlich ist eine solche Bewilligung im Allgemeinen schon im Jahre 1877 ertheilt worden. Bei den letztgenannten drei Bahnen, woselbst der Verschleiss für Rechnung der Beamten erfolgt, müssen dieselben für die Lagerplätze und Kohlenmagazine einen Pachtzins entrichten, müssen selbst die Erwerbsteuer zahlen und werden überhaupt so wie jede Privatpartei behandelt, welche im Bereiche eines Bahnhofes ein Geschäft betreiben will. (Unsere Bahnverwaltungen sollten die bezüglichen Einrichtungen der Holländischen Bahnen kennen lernen, bei welchen den strebsamen Beamten Gelegenheit zu Nebenverdiensten im Interesse der Bahnanstalt selbst gegeben wird. Anmerkung des Referenten.)

Vom Oesterreichischen Handelsministerium wurde ein vom 30. December v. J. datirter Erlass an sämmtliche Landesstellen gerichtet: „Um vorgekommenen Zweifeln zu begegnen, wird der K. K. Statthalterei eröffnet, dass die Bestimmungen des § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung und des § 5 des Eisenbahn-Betriebsreglements über das Betreten der Bahnen durch das Publicum auf allen Bahnen ohne Ausnahme, mithin auch auf jenen secundären Characters Anwendung zu finden haben, daher es nicht gestattet werden kann, dass das Publicum derlei Bahnen, wenngleich keine Absperrungen und Einfriedungen bestehen, an anderen als den hierzu bestimmten Punkten überschreite oder dieselben gar als Fussweg benütze. Hierzu liegt auch um so weniger eine Veranlassung vor, als gerade bei solchen Bahnen, wegen des Entfallens der Bedienung von Absperrvorrichtungen, Bahnübergänge eventuell unter einer geringen Beitragsleistung seitens der interessirten Gemeinden oder einzelner Besitzer an allen geeigneten Punkten leicht angebracht werden können."

Das genannte Ministerium hat anlässlich des (in einer früheren Correspondenz erwähnten) Falles der Ausschliessung einer durch ihre Distanzverhältnisse zur bezüglichen Theilnahme berechtigten Bahnlinie von dem geplanten Cartellvertrag in dem Erlasse hierüber bemerkt, den Eisenbahn-Cartellen überhaupt die vollste Aufmerksamkeit zuwenden und alle zu Gebote stehenden Mittel aufbieten zu wollen, um allfällige, das öffentliche Interesse gefährdende Intentionen der Eisenbahnen zu unterdrücken. Der General-Inspection wurde zugleich der Auftrag ertheilt, die vorschriftsmässige Vorlage aller Cartelle seitens der Eisenbahnen genau zu überwachen und dem Minister von Fall zu Fall detaillirten Bericht zu erstatten.

Dasselbe Ministerium hat die Bewilligung zur Benutzung der einem Privaten gehörigen Schleppbahn vom Schwechater Brauhause nach der Station Schwechat-Klederling der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft für den Transportverkehr zwischen der Donauländebahn, der Kaiserin Elisabethbahn und der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft ertheilt.

Angesichts der Bismarck'schen Tarifpolitik wird für die rascheste Ausführung der Arlbergbahn als Existenz-Bedingung der Oesterreichisch-Ungarischen Production und des Handels agitirt. Die „Triester Zeitung" meint, der Staat solle einen Tunnel bauen; Ungarn werde im Interesse seines Getreidehandels nach der Schweiz und Frankreich sicher eine Quote dazu beitragen, und die Südbahn werde, um ihr Netz unabhängig zu machen, die Strecke Landeck-Bludenz ausführen.

Während der Anwesenheit der Ungarischen Minister in Wien in Folge des Anleihegeschäfts wurde auch mit den Vertretern der Süd- und Oesterreichischen Staatsbahn über die Errichtung einer Ungarischen Betriebsdirection unterhandelt. Die Ungarische Regierung ist damit einverstanden, dass die nothwendigen Agenden einer einheitlichen Verwaltung durch diese Competenz-Erweiterung der Pester Direction nicht zersplittert werden dürfen. Sie fordert dagegen, dass die Pester Direction in mehreren speciell bestimmten Agenden eine gewisse Selbstständigkeit geniesse; eine Einigung ist voraussichtlich. Ueber den Erfolg der Verhandlungen wegen Eröffnung der Linie Orsova-Vercierova und wegen Erwerbung der Waagthalbahn verlautet Widersprechendes; dagegen wird als bestimmt mitgetheilt, dass der Communicationsminister seine Opposition gegen die Linie Sissek-Novi aufgegeben und eine baldige Vorlage bei der Legislative zugesichert habe, so dass der Bau gewiss im Frühjahre beginnen könne.

Die Ungarischen Staatsbahnen repräsentiren bei ihrer heutigen Ausdehnung von 1 681 km einen beträchtlichen Theil des Ungarischen Staatsvermögens und dürfte auch schon aus diesem Grunde eine — vorläufig approximative Schätzung des Reinertrages derselben von Interesse sein. Nach den veröffentlichten provisorischen Einnahmsausweisen betrugen die Transporteinnahmen im Jahre 1878 im Ganzen 10 420 081 fl. — wovon etwa 20 pCt. auf den Personenverkehr entfallen — gegen 9 747 093 fl. im Vorjahre. Von diesen Gesammteinnahmen entfallen auf das 798 km lange nördliche Netz 7 094 323 fl., d. i. um 448 265 fl. mehr als im Vorjahre; auf das 605 km lange östliche Netz 2 773 391 fl., d. i. um 156 916 fl mehr als im Vorjahre; auf das 278 km lange südliche Netz 552 367 fl., d. i. um 67 801 fl. mehr als im Vorjahre. Es zeigt sich somit eine circa 6 procentige Steigerung der Einnahmen auf den nördlichen und östlichen und eine circa 12 procentige Steigerung auf den südlichen Linien. Die schon seit mehreren Jahren ziemlich stabil gebliebenen Ausgaben dürften auch im Vorjahre kaum zugenommen haben, somit ergiebt sich — abgesehen von der durch Aufhebung der separaten Direction für die östliche Linie jedenfalls erzielten Ersparniss — als muthmasslicher Reinertrag durch Zuschlag obiger Differenzen zu den Reineinnahmen des Jahres 1877 für die nördlichen Linien (inclusive der sogenannten Gömörer Industriebahnen) ein Betrag von rund 3 090 000 fl., für die östlichen ein solcher von 255 000 fl. und für die südlichen Linien noch immer ein Betriebsdeficit von 58 600 fl. Das nördliche Netz verzinst somit seine rund 70 Millionen Gulden effectiv betragenden Baukosten mit 4,4 pCt., erscheint somit auch finanziell vollkommen lebensfähig; hingegen ist das Erträgniss des mit ungefähr ebenso grossen Kosten hergestellten östlichen Netzes der ehemaligen Ungarischen Ostbahn mit einem nominellen Actien- und Prioritätencapital von über 100 Millionen Gulden fast Null, und bieten endlich die rund 37 000 000 fl. effectiv betragenden Kosten der südlichen Linien gar keine Verzinsung, vielmehr ein ziemliches Betriebsdeficit. Man hofft zwar eine Besserung der Erträgnisse der östlichen Linien durch den bevorstehenden Anschluss bei Tömös und eine Belebung des Verkehrs der südlichen Linien durch ein Verkehrsabkommen mit der Südbahn, in welcher Richtung bereits Verhandlungen im Zuge sein sollen, allein allzu grosse Resultate sind bei der Armuth der betreffenden Landestheile auch hierdurch, wenigstens in der nächsten Zukunft, wohl nicht zu erwarten. Nur eine massenhafte Einwanderung intelligenter Kräfte kann dem Lande helfen.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel auf den normalspurigen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder belief sich, exclusive der Industriebahnen, mit Ende Juni 1878 auf 2 333 Locomotiven (701 Stück für Eil-, Personen- und gemischte Züge und 1 632 Stück für den Lastzugsdienst), 2 105 Tender, 271 Schneepflüge, 5 094 Personen- und 55 203 Lastwagen. Hierbei sind die Fahrbetriebsmittel der Südbahn-Gesellschaft und der Kaschau-Oderberger Bahn nur pro rata der in der diesseitigen Reichshälfte gelegenen Kilometerlänge, bei der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft jene der nördlichen Linie, der Brünn-Rossitzer Bahn mehr den vierten Theil der auf die Wien-Neu-Szönyer Linie entfallenden Fahrbetriebsmittel eingerechnet. Der Gesammt-Fahrpark der genannten, sowie der beiden übrigen gemeinsamen Bahnen, nämlich der I. Ungarisch-Galizischen und der Ungarischen Westbahn, dann der diesseitigen Bahnen beläuft sich auf 2 878 Locomotiven, 2 542 Tender, 332 Schneepflüge, 6 049 Stück Personen- und 66 967 Lastwagen. Der Stand der Fahrbetriebsmittel mit Ende Juni 1878 zeigt im Vergleiche mit jenem am Schlusse des vorigen Jahres im Totale und zwar für die diesseitigen Linien eine Verminderung um 6 Locomotiven und 30 Tender, eine Vermehrung um 66 Personenwagen und eine Verminderung um 74 Lastwagen. Den relativ grössten Stand an Fahrbetriebsmitteln besitzt wie bisher die Aussig-Teplitzer Bahn, während die Südbahn-Gesellschaft die absolut grösste Menge an Personenwagen (1 214 Stück inclusive 30 Personenwagen der Wien-Pottendorfer Bahn), das Gesammtnetz der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft an Locomotiven (594 Stück), ebenso an Lastwagen (12 629 Stück) aufweisen. Der Wagenbestand der Ersten Eisenbahnwaggon-Leihanstalt hat seit Schluss des ersten Quartals keine Aenderung erlitten und beziffert sich auf 739 gedeckte Güterwagen, 400 Kohlenwagen, 50 Plateauwagen mit hohen und 54 Stück mit niedrigen abnehmbaren Bordwänden, somit im Ganzen auf 1 243 Stück Wagen. Im Bestande der ärarischen Post-Ambulancewagen hat seit Ende März eine Verminderung respec-

tive Cassirung von 2 Stück derselben stattgefunden; der Stand dieser Fahrbetriebsmittel belief sich mit Ende Juni auf 124 Stück.

Trotz des Deutschen Handelsvertrages kam ausser Beschlagnahmen von Waggons sogar eine Requisition zur Vollziehung eines Urtheiles auf Goldeinlösung der Coupons gegen eine hier domicilirende Bahn vor, welche Requisition aber von zwei Instanzen zurückgewiesen wurde. Das Urtheil, dessen Ausführung verlangt wurde, war nämlich von einem Preussischen Gerichte gefällt worden, welches in Oesterreich in diesem Falle nicht competent gewesen wäre. — Andererseits lässt der Münchener Handelsverein nach erfolgter Sachfälligkeit der sieben Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die nicht durch Caution gedeckten Coupons „unter Wahrung seiner Rechte“ hier eincassiren, auf welche Proteste die meisten dieser Bahnen jedoch die Einlösung verweigern. Es ist nämlich eine Folge der Erfahrungen, welche die Bahnen haben machen müssen, dass man zunächst den Betrag in Empfang nahm und dann hinterdrein wegen der angeblich nicht ordnungsmässigen Zahlung in Deutschem Gelde seine Ansprüche gegen die Bahnen geltend machte, wenn nunmehr die verschiedenen Bahnen bestimmte Schemata bei ihren Zahlstellen in Deutschland niederlegen, auf denen allein die betreffenden Anmeldungen gemacht werden müssen und an deren Schluss eine ganz bestimmte, den Verzicht auf jede Mehrleistung enthaltende Quittung in Wortlauten vorgeschrieben ist, gegen welche allein die Auszahlung erfolgt.

Die Wiener Handelskammer hat an das Handelsministerium das Ersuchen gerichtet, bei den Eisenbahn-Verwaltungen die Einführung von Jahreskarten auf allen wichtigeren Verkehrslinien anzuregen. Ebenso wurde das Handelsministerium in einer Eingabe ersucht, einen Beirath für das Communicationswesen, welcher aus Vertretern der Regierung, der Eisenbahnen, des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft bestehen soll, möglichst bald zu errichten. (Wir bringen einen Auszug dieser Eingabe in der nächsten Correspondenz.)

Gegen Ende des vorigen Jahres fand erst die General-Versammlung der Pilsen-Priesener Bahn über die Geschäftsergebnisse des Jahres 1877 statt. Der Vorsitzende theilte vor Allem mit, dass die Verbindung mit der Dux-Bodenbacher Bahn bei Dux-Ladovic im nächsten Jahre hergestellt sein dürfte, ferner dass die Pilsen-Priesener Bahn, zufolge des getroffenen Arrangements mit dem Curator, in der Lage sein werde, bis 31. December 1882 ihren Verpflichtungen nachzukommen. Schliesslich erwähnte der Vorsitzende, dass mit dem früheren Betriebsdirector der Contract auf gütlichem Wege gelöst worden sei; statt seiner wurde dem Herrn Claudi der Directorsposten verliehen. — In Erledigung des Tagesprogramms sollte der Geschäftsbericht verlesen werden, wovon jedoch über Antrag eines Actionärs Umgang genommen wurde. Demselben entnehmen wir folgende Daten: „Das Bauconto der Hauptstrecke hat sich um 12 862 fl. 88 kr., mithin auf 23 324 736 fl. 13 kr. erhöht. Entsprechend dem gegenwärtigen Stande der Eisenbahntechnik und der Eisenpreise wird der Oberbau der ganzen Bahnstrecke nach dem Normale für die Linie Pilsen-Eisenstein mit Bessemer Stahlschienen reconstruirt, mit welcher Arbeit bereits im Jahre 1877 begonnen wurde. Die Kosten dieser Reconstruction werden aus den Betriebseinnahmen bestritten.“

Im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten vom 7. Januar d. J. hielt Herr W. Tedesco, Oberinspector der Oesterreichischen Nordwestbahn, einen interessanten, nach der „N. F. P.“ hier auszugsweise reproducirten Vortrag über Reformen im Personentransporte auf minder rentablen Bahnen. Es wurde historisch nachgewiesen, dass die ersten Bahnen ihren Maschinenpark erst nach Massgabe der Entwickelung des Verkehrs schwerer construirten, während die jungen Bahnen einen möglichst gleichartigen Maschinenpark schweren Kalibers acquirirten. Das Missverhältniss zwischen der todten Last und dem beförderten Passagiergewichte trete nun grell zu Tage, und manche Bahn erziele aus dem Personentransporte nicht einmal die Selbstkosten. Giebt es doch Bahnen, deren durchschnittliche Personenanzahl per Zug nicht jener eines Wiener Tramwaywagens gleichkomme; dennoch werden jene Personenzüge mit drei Wagenclassen ausgestattet und durch eine dreifach gekuppelte Maschine mit Schlepptender befördert. Es wurde weiters nachgewiesen, dass eine erhebliche Herabminderung in den einzelnen Agenden des Betriebsdienstes kaum mehr möglich sei; eine Verminderung der Wagenclassen sei nicht von Belang, noch weniger könne auf Verminderung der verkehrenden Züge eingerathen werden. Es muss vielmehr auf allen Bahnlinien mit geringem Personenverkehre der jetzige Betriebsmodus aufgegeben werden; man muss ein leichtes, compendiöses Fahrmaterial einführen, welches trotz Verminderung der Kosten eine höhere Leistung ermöglicht, wenn auch die Fahrgeschwindigkeit geringer ist, und welches leichtes Anhalten an gewissen Punkten der Bahn (ohne besondere Stationseinrichtung) und vermöge seines geringen Eigengewichtes einen öfteren Verkehr gestattet, also dem Publicum obendrein eine Vermehrung der Züge bietet. Die Dampfomnibusse, welche Maschine und Wagen in einem Vehikel vereinigen und Raum für 40 bis 100 Personen gewähren, sind für einen billigeren Personentransport das beste Auskunftsmittel. Wo gleichzeitig der Gütertransport gepflegt werden muss, empfiehlt sich das System Elbel, bei welchem die kleine Locomotive mit dem Gepäckwagen zu einem vierrädrigen Fahrzeuge vereinigt ist. Bei noch grösserer Verkehrsintensität werden sich kleine Tenderlocomotiven bewähren, ohne dass man sofort zu den normalen Schlepptendermaschinen starker Kategorie übergeht. Die Einführung der Dampfomnibusse ist die beste Remedur für die Uebelstände des jetzigen Personentransportes und ist bei manchen Bahnverwaltungen nach weiteren eingehenden Studien sicher zu gewärtigen. — An diesen Vortrag knüpfte Director Reynoschek von der Mährischen Centralbahn einige Bemerkungen über den Rowan'schen Wagen und dessen Einführung auf der neuen Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt, deren Bau- und Betriebsverhältnisse von ihm sehr anziehend in der „Eisenbahnzeitung“ besprochen wurden.

Hierauf hielt Baudirector Pischoff einen höchst interessanten Vortrag über die Imprägnirung von Schwellen, als Entgegnung des früher im Club gehaltenen Vortrages eines Privatdocenten und der in der „Eisenbahnzeitung“ hierauf enthaltenen Entgegnung des Oberingenieurs Hohenegger der Nordwestbahn, welcher auch für seine Ansicht debattirte. Der Vortragende trat für die Zweckmässigkeit des Imprägnirens mit Zinkflorid nach seiner Methode ein und theilte die Resultate der verschiedenen Imprägnirungsmethoden in Deutschland und Oesterreich in 2 Tabellen mit.

Statt des nicht ungünstigen Wochenberichtes reproduciren wir nach dem „Trésor“ die Rentabilität und Course der Bahneffecten zum Schlusse des IV. Quartals 1878. In Papier verzinsliche Prioritäten. Ferdinands-Nordbahn: in Conventionsmünze (101,30) 4,66, in Oesterreichischer Währung (95,50) 4,71, Theissbahn (82) 6,09. Eisenbahnactien (in Banknoten verzinslich). Elisabethbahn erste Emission fl. 200 Conv.-M. (158,50) 6,62, Theissbahn fl. 200 Oe. W. (184,50) 5,42. In Silber verzinslich. Prioritäten. Albrechtbahn (67,50) 7,40, Alföld-Fiumaner Bahn erste Emission (67,50) 7,40, Donau-Drau Eisenbahn (62) 8,06, Böhmische Westbahn (93) 4,84, Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft (95,50) 5,23, Elisabethbahn (Hauptbahn) (92,40) 4,87, Elisabethbahn Linz-Budweis erste Emission (85,25) 5,86, Elisabethbahn Salzburg-Tirol (79,50) 6,29, Eperies-Tarnow (63,75) 7,84, Ferdinands-Nordbahn (Mährisch-Schlesische) (103,50) 4,83, Ferdinands-Nordbahn Anlehen 1872 (104) 4,77, Franz-Josefbahn Emission 1867 (84,25) 5,93, Galizische Karl-Ludwigbahn erste Emission (100) 5, Kaschau-Oderberger Bahn (69) 7,25, Lemberg-Czernowitzer Bahn erste Emission (76) 5,92, Oesterreichische Nordwestbahn Littr. A (84,40) 5,92, Rudolfbahn erste Emission (74,40) 6,72, Siebenbürger Eisenbahn (63,75) 7,84, Ungarisch-Galizische Eisenbahn (63,50) 7,87, Ungarische Nordostbahn (66,26) 7,54. Eisenbahnactien (in Banknoten verzinslich). Alföld-Fiumaner Bahn zu fl. 200 Oe. W. (115,75) 8,63, Elisabethbahn (Salzburg-Tiroler Eisenbahn) 1873 zu fl. 200 Oe. W. (120) 8,33, Franz-Josefbahn zu fl. 200 Oe. W. (127) 7,87, Kaschau-Oderberger Bahn zu fl. 200 Oe. W. (99,75) 8,02, Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn zu fl. 200 Oe. W. (123,75) 8,08, Nordwestbahn Littr. A zu fl. 200 Oe. W. (109) 9,17, Rudolfbahn zu fl. 200 Oe. W. (115,75) 8,63, Siebenbürger Eisenbahn zu fl. 200 Oe. W. (106,25) 9,41, Ungarisch-Galizische Eisenbahn zu fl. 200 Oe. W. (80) 12,5, Ungarische Nordostbahn zu fl. 200 Oe. W. (115,50) 8,65. In Gold verzinslich: Ungarische Eisenbahnanlehen zu fl. 120 (102,20) 6,86, Ungarische Staatsobligationen (Ostbahn) (65,30) 7,99. Eisenbahnprioritäten. Oesterreichische Staatseisenbahn zu 500 Francs (158,25) 4,56, Südbahn zu 500 Francs (110,50) 6,69. Stand der Valuta: Silber: am 31. December 1878 100. Gold: am 31. December 1878 116,94.

Beschlagnahme eines Wagens der Oesterreichischen Nordwestbahn. Am Schlusse des eben vollendeten Jahres und unmittelbar vor dem Inslebentreten des neuen Oesterreichisch-Deutschen Handelsvertrages, dessen Artikel XVII, die Annahme durch den Deutschen Reichstag vorausgesetzt, die Beschlagnahme von Wagen der Oesterreichischen Eisenbahnen durch deren Gläubiger in Deutschland verhindert, ist, wie man uns mittheilt, in einer Schlesischen Grenzstation die Arrestlegung auf einen Kohlenwagen der Oesterreichischen Nordwestbahn bewirkt worden.

Der Kaufmann Bernhard Frey in Myslowitz begehrte am 30. December v. J. durch seinen Rechtsanwalt bei dem dortigen Kreisgerichte die Beschlagnahme eines auf der Station Brzezinka nächst Myslowitz an diesem Tage eingelaufenen Kohlenwagens der Oesterreichischen Nordwestbahn wegen Forderung des Klägers im Betrage von fl. 149,45. Dabei wurde ausdrücklich hervorgehoben, dass die grösste Beschleunigung nothwendig sei, um der hemmenden Rechtswirkung des durch den neuen Handelsvertrag am 1. Januar 1879 in Kraft tretenden Verbots der Beschlagnahme Oesterreichischer Eisenbahnwagen zuvorzukommen. Die Königliche Kreisgerichts-Deputation verfügte denn auch am

31. December v. J. die Arrestlegung und benachrichtigte hiervon sowohl die Stationsvorsteher als die geklagte Bahnverwaltung. Die Königliche Eisenbahn-Commission zu Kattowitz, welche durch die Stationsvorstehung Mittheilung von dem Vorfalle erhielt, verständigte die Kreisgerichts-Deputation Myslowitz, dass der mit Arrest belegte Wagen, welcher beim Eintreffen des Arrestbescheides bereits mit Kohlen beladen war, nunmehr umgeladen und der Kostenbetrag bei Gericht liquidirt werden würde. Ferner beantragte die Königliche Eisenbahn-Commission, es sei auf Grund des § 82 Tit. 29 der Prozessordnung der gepfändete Wagen schleunigst von der Station zu entfernen und auf die gerichtliche Pfandkammer zu bringen; bis dahin aber müsse der Wagen bewacht werden und habe der Kläger oder das Gericht einen Wächter zu stellen. Endlich forderte die Commission, dass zur Deckung der etwa entstehenden Baarauslagen und Anderen gegenüber ihr zufallenden Vertretungen der Kläger zur Deponirung einer Caution von 10 000 M. veranlasst werde. Durch Cautionserlag seitens der Geklagten wurde jedoch der mit Beschlag belegte Wagen wieder freigegeben.

Es erübrigt nur noch, rücksichtlich der Entstehung der Forderung des Kaufmanns Frey Folgendes beizufügen:

Bernhard Frey in Myslowitz gab im April v. J. eine Sendung Hirse und Erbsen nach Prag auf und nahm dem Gute fl. 149,45 als Vorfracht und Spesen nach. Die Sendung kam in Prag rechtzeitig, aber in durchnässtem und verschimmelten Zustande an, weshalb der Adressat die Annahme verweigerte. Nachdem hierauf von keiner Seite ungeachtet ergangener Aufforderung Dispositionen getroffen wurden, ist das Gut am 9. September v. J. reglementsmässig veräussert und dafür ein Erlös von 286 fl. 97 kr. erzielt worden. Auf dem Gute hafteten an Nachnahme des Versenders, an Fracht, Stempel- und Insertionskosten, an Sachverständigenhonorar, Umschauflungskosten und Lagerzins zusammen 533 fl. 01 kr.; demgegenüber standen die rückcartirte Nachnahme, dann der Erlös aus dem Verkauf, zusammen 436 fl. 42 kr., daher verblieben ungedeckt 96 fl. 59 kr., welchen Betrag die Oesterreichische Nordwestbahn vom Versender anzusprechen hatte.

⊙ **Württemberg.** Eisenbahnetat. Der Reinertrag der Württembergischen Bahnen berechnet sich bei einer Ausdehnung des Netzes von 1 377,75 km für das Jahr 1879/80 auf 13 635 000 M. und für das Jahr 1880/81 auf 13 946 000 M. Baden hat von seinem Rückkaufstermin Gebrauch gemacht und es wird die Uebergabe von Bretten-Bruchsal nicht mehr entfernt sein. Die Strecke gehört zu den gut rentirenden, doch ist zu erwarten, dass sich ein etwaiger Ausfall werde decken lassen.

Im Laufe der Etatsperiode werden voraussichtlich folgende Bahnstrecken dem Betrieb übergeben werden: in 1879/80 (Schaltjahr) Stuttgart-Freudenstadt am 1. Juli 1879, 87,4 km; Murrhardt-Hessenthal am 1. November 1879, 26,1 km; Backnang-Bietigheim am 1. November 1879, 25,7 km; zusammen 139,2 km mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 87,2 km im Jahr. Ausserdem in 1880/81: Kisslegg-Wangen am 1. Juli 1880, 13,4 km mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 10,1 km im Jahr.

Die 2,9 km lange Bahnstrecke Ludwigsburg-Beihingen kann nur in dem Fall vor Ablauf des Etatsjahres 1880/81 dem Betrieb übergeben werden, wenn der Bau derselben noch im Laufe des Jahres mit den Ständen verabschiedet wird. Wird der Reinertrag oben genannter Bahnstrecken zu durchschnittlich 5 000 M. pro Kilometer angenommen, so ist für das Jahr 1879/80 bei 87,2 km ein Zuschlag von 436 000 M., für das Jahr 1880/81 bei 149,3 km ein solcher von 746 500 M. zum Reinertrag der älteren Bahnen zu machen. Tritt man der Rentabilität dieser Bahnen näher, so findet man eine Rente von 3½ pCt. auch für die nächsten Jahre und ist seit den letzten Jahren eine wenn auch ganz kleine, doch stetige Erhöhung derselben zu verzeichnen gewesen. Betreffs der Herstellungskosten betragen dieselben für die Bayerische Staatsbahn pro Kilometer 210 000 M., für die Bayerischen Ostbahnen 216 000 M., für die Pfälzische Bahn 224 000 M., für die Hannoversche Staatsbahn 264 000 M., für die Württembergische Staatsbahn 280 000 M., für die Badische Staatsbahn 298 000 M., für die Sächsische Staatsbahn 299 000 M. und für die Elsass-Lothringische Bahn 410 000 M. Hier also kommt Württemberg in drittletzter Linie. Der Ertrag berechnet sich pro Kilometer für die Sächsische Staatsbahn auf 43 000 M., für die Hannoversche Staatsbahn auf 39 000 M., für die Elsass-Lothringische Bahn auf 35 000 M., für die Bayerische Ostbahn auf 26 000 M., für die Pfälzische Bahn auf 24 000 M., für die Bayerische Staatsbahn auf 21 000 M. und für die Württembergische Staatsbahn auf 20 800 M. Hier kommt also Württemberg, die Ausgaben im Verhältniss zu den Einnahmen gerechnet, in fünfter Linie. Die Ausgaben belaufen sich bei den Württembergischen Bahnen auf 11 048 M. pro Kilometer, bei der Bayerischen Ostbahn auf 13 000 M., bei der Badischen Staatsbahn auf 16 395 M., bei der Elsass-Lothringischen Bahn auf 23 006 M., zusammen 24 000 M., im Durchschnitt 18 268 M. Bezüglich der Rentabilität steht obenan die Hannoversche Staatsbahn mit 5,98 pCt., es folgt die Bayerische Ostbahn mit 5,11 pCt., Württemberg nimmt den fünften Rang ein.

Einem Nachtrag zu Folge wird sich die als Zuschlag für die neueren Bahnen für 1880/81 angesetzte Summe von 746 500 M. ändern in die Summe von 789 000 M. zu Folge der Betriebsaufnahme auf der Strecke Schwaigern-Eppingen, welche spätestens bis 1. August 1880 in Aussicht genommen ist. Sodann soll nach Titel 42 ein neuer Titel aufgenommen werden, „Abzug wegen des Verkaufs der Bahnstrecke Bruchsal-Bretten“. Die Uebergabe dieser Strecke an Baden ist nach dem abgeschlossenen Staatsvertrag vorläufig auf den 15. October 1879 in Aussicht genommen, wobei vorausgesetzt ist, dass bis zu diesem Tag der Wechselbahnhof in Bretten hergestellt ist. Die Badische Rückzahlung für die Abtretung dieser Strecke ist auf rund 2 866 000 M. veranschlagt, der Reinertrag aber dieser Strecke auf jährlich 260 000 M., es ist deshalb ein Reinertrag der Bahnen pro 1879/80 von 110 000 M. und für das Jahr 1880/81 von 266 000 M. abzuziehen. Die Beschränkung der Züge, hauptsächlich der Personenzüge, ist von der Regierung schon seit längerer Zeit ins Auge gefasst worden, wie das schon die Protocolle über die Verhandlungen mit dem ständigen Eisenbahnbetriebsausschuss darthun. Es werden im Vergleich gegen das Vorjahr täglich weniger gefahren derzeit 976 kg. Die Ersparniss in Folge dieser Reduction ist zu berechnen etwa auf 395 426 M., was aber nach Ansicht der Verwaltung ziemlich hoch gerechnet ist. Selbstverständlich ist ja bei diesem Moment nicht Alles in Berechnung gezogen, wie z. B. die Abnützung der Maschinen und Wagen. Sodann hat man auch in Folge dieser Reduction der Züge für Ausstattung der neueren Bahnlinien geringere Bestellungen zu machen an Locomotiven und Personenwagen. Es wird nun von der Bahnverwaltung betreffs der Construction des Fahrplans beabsichtigt, im Sommer auf einzelnen sehr frequenten Strecken Localzüge einzurichten und mit solchen auch die Badeorte genügend zu berücksichtigen, im Uebrigen aber wird es auch im Sommer bei der eingetretenen Reduction verbleiben. Die Eisenbahndirection befürchtet aber von weitergehenden Reductionen, und man erkennt dies als begründet an, eine entschiedene Verschlechterung des Fahrplans und eine Beeinträchtigung des Personenverkehrs und einigermassen auch des Güterverkehrs. Es sind deshalb im jetzigen Zeitpunkt weitere Reductionen nicht auszuführen.

Russische Correspondenz.

Generalversammlungen Russischer Eisenbahnen. Am 9./21. December v. J. fand die Generalversammlung der Kursk-Charkow-Azow Bahn statt, in welcher der Voranschlag pro 1879 genehmigt und folgende Beschlüsse gefasst wurden: 1. Vermehrung des Rollmaterials; 2. Rückerstattung der Kosten für von der Gesellschaft erworbene Betriebsmittel; 3. Rückgabe gewisser Summen an das Reservecapital; 4. Ausführung der vom Ministerium verlangten Arbeiten; 5. Einräumung eines grösseren Credits an die Verwaltung; 6. Vereinigung der Bahn mit der Koslow-Woronesch-Rostow und der Orel-Griasi Bahn. Für die weitere Behandlung der Fusionsfrage cooptirte der Verwaltungsrath noch Herrn S. W. Koslow; zum Schluss wurden die Revisoren pro 1878 ernannt.

Am 26. November/8. December v. J. genehmigte die ausserordentliche, nur von 12 Actionären besuchte Generalversammlung der Kiew-Brest Litowsk Bahn folgende wichtige Vorlagen: 1. die Kosten für Vermehrung der Betriebsmittel mit 618 293 Rubel und ausserdem 109 384 Rubel, welche letztere zu den Betriebskosten pro I. Semester 1878 gerechnet werden; 2. die Ausgabe von 229 264 Rubel für verschiedene Arbeiten werden dem Fonds für Verminderung des Bahnwerthes abgeschrieben; 3. der durch Arbeiten von Devrière & Co. ersparte Betrag von 27 891 Rubel wird unter die Beamten vertheilt; 4. die Rechnungen pro I. Semester 1878 und die Bilanz pro 1. Juli 1878; 5. die Bezahlung des Coupons pro erstes Halbjahr 1878 und die Ungültigkeitserklärung der übrigen Coupons; 6. die fernere Auszahlung dieses letzteren Coupons wird aber sistirt bis zum Schluss der regierungsseitigen Rechnungsrevision, jedoch nicht länger als bis zum 1. Juni 1879; 7. der Vorstand wurde bevollmächtigt, sämmtliche Abrechnungen mit dem Fiscus etc. vorzunehmen; 8. die Modalitäten des Umtausches der Kiew-Brest Litowsk Bahn-Actien in solche der Südwestbahn wurden festgesetzt; 9. den Directoren wurde statt ihres Gehaltes eine 5procentige Tantième bewilligt; 10. die Revisoren erhielten 4 000 Rubel.

Am 16./28. Januar 1879 findet in Folge Verfügung des Verkehrsministeriums eine Generalversammlung der Betriebsdirectoren bez. Delegirten sämmtlicher Russischer Bahnen in Petersburg statt, behufs Festsetzung eines allgemein gültigen Fahrplans für sämmtliche Bahnen bezüglich der durchgehenden Personenzüge.

Nowotorschoksche Eisenbahn. Wir berichteten vor längerer Zeit, dass die Actien dieser Bahn in Folge verschiedener Concessionsgerüchte von 30 bis 49 gestiegen waren; dieselben sind jedoch abermals auf 35 gesunken, da die Regierung mit Concessionirung der Strecke Rschewo-Wjasma zögert. Unterdess gehen die Einnahmen immer mehr zurück. Der erste Theil der Bahn von Ostaschkowo bis Torschok, 32,2 Werst lang, wurde am

30. Mai 1870 eröffnet und kostete 17 608 Actien à 100 Rubel. Die Betriebs-Resultate waren im ersten Jahre 16 740 Rubel Deficit; hierauf folgte 839 Rubel Reineinnahme, dann 28 658 Rubel und endlich 19 631 Rubel Reingewinn. Am 23. Juni 1874 begann nun der Betrieb auf der II. Section Torschok-Rschewo, für deren Bau 3 298 215 R. 55 Kop. Obligationen in Metall ausgegeben wurden, welche die Regierung für 3 967 952 R. 25 Kop. Papier übernahm. Das Jahr 1875 ergab nun für die ganze Bahn 192 387 Rubel Deficit; 1876 ergab 156 165 Rubel Deficit und 1877 ebenso 178 953 Rubel Deficit. Die Gesammtschuld der Bahn an die Regierung für nicht bezahlte Obligationszinsen erreichte am 1. Januar 1878 bereits die Höhe von 579 442 Rubel Metall oder 773 334 Rubel Papier. Seit 1874 erhielten selbstredend die Actionäre auch keine Dividenden mehr. Eine Besserung hofft nun die Verwaltung von dem Weiterbau der Bahn, um dessen Concessionirung sie daher abermals eingekommen ist.

Die Russische Zeitung „Charkow“ meldet, dass die Kiew-Brest Litowsk Bahn mit dem Commissionshaus Gebrüder Gutlan (?) in Wien eine Uebereinkunft betreffend Kohlentransporte zum Tarif von $^1/_{89}$ Kopeken pro Pud und Werst abgeschlossen hat; es ist dies ein Satz, wie er bisher überhaupt in Russland noch nicht bestanden hat und noch niedrigerer als derjenige, den die Kohlenwerkbesitzer am Don anstreben; er entspricht bei dem heutigen Rubelcours, vorausgesetzt dass die Bezahlung in Russischem Papiergeld gemeint ist, etwa 1,2 ₰ pro Tonne und Kilometer und dürfte wohl bedeutend geringer sein, als der Selbstkostenpreis irgend einer bestehenden Eisenbahn.

Aus den Verhandlungen der Kohlenwerkbesitzer in Charkow erfahren wir u. A., dass die Regierung die Eisenbahngesellschaften dazu veranlasst hat, Kohlenwagen resp. ganze Kohlenzüge herzustellen, welche allen eine Gruppe (Verband) bildenden Eisenbahnen gemeinschaftlich gehören sollen, um hierdurch den Betrieb zu erleichtern.

Ferner theilte der Betriebsdirector der Kursk-Charkow-Azow Bahn folgende interessante Zahlen der Versammlung mit. Die Kohlentransporte auf dieser Bahn betrugen:

Monat des Jahres 1878	nach Norden	nach Süden
Januar	1 533 749 Pud	178 140 Pud
Februar	1 535 320 „	341 830 „
März	2 239 591 „	473 650 „
April	1 863 955 „	275 770 „
Mai	1 454 520 „	287 200 „
Juni	1 359 814 „	259 630 „
Juli	2 285 795 „	298 600 „
August	1 802 069 „	284 925 „
September	1 865 184 „	287 400 „

Der gesammte Jahrestransport wird auf 22—23 Millionen Pud geschätzt, da seit dem 12. November die Militärtransporte, welche über 100 Züge monatlich in Anspruch nahmen, aufgehört haben und überdies der Fahrpark um 300 Wagen vermehrt worden ist.

Die Rybinsk-Bologoje Eisenbahn theilt mit, dass ihr Fahrpark im vergangenen Jahre um 17 achträdrige Locomotiven und 300 gedeckte Güterwagen verstärkt wurde und dass 2 000 Quadratsaschen gedeckte Güterperrons errichtet wurden; die Bahn vermag daher z. Z. 17 Güterzüge mit 576 gedeckten Wagen oder 350 000 Pud Getreide täglich zu transportiren. Ausserdem wurde auf der Kopajew'schen Landestelle eine Drahtseilbahn zur directen Umladung aus den Schiffen in die Waggons errichtet, welche eine stündliche Leistungsfähigkeit von 3 000 Pud darstellt.

Unfälle. Am 29. November/11. December v. J. wurde der aus 13 Wagen und 2 Locomotiven bestehende Personenzug der Rostow-Wladikawkas Bahn 2 km von der Station Bataisk durch Entgleisung der vorderen Maschine fast vollständig zertrümmert. Als Grund wird nahezu doppelte Fahrgeschwindigkeit, Schienenbruch und vorhandene Spurerweiterung (gleichzeitig!) angegeben. Ausser 2 Passagieren, welche bereits leblos unter den Trümmern hervorgezogen wurden, fand man 28 Schwerverwundete, welche Arme, Beine etc. einbüssten und von denen wohl ein ansehnlicher Theil nicht mehr aufkommen wird. Die meisten derselben waren Reconvalescenten, welche aus den Militärspitälern in ihre Heimath fuhren. Es ist dies in kurzer Zeit der dritte Unfall, der Militärpersonen trifft, denn es ging demselben zunächst der Unfall, auf der Orel-Griasi Bahn zuvor, bei dem 71 Soldaten betroffen wurden, und alsdann derjenige bei der Station Kamenskaja der Koslow-Woronesch-Rostow Bahn, bei dem laut der letzten offiziellen Nachricht 42 Militärpersonen zu Schaden kamen, von denen 16 auf der Stelle todt blieben, 3 im Spital verstarben und 23 als schwerverwundet bezeichnet werden.

Der „Rigaer Wjestnik“ berichtet folgenden selbst in Russland wohl seltenen Fall unverantwortlicher Nachlässigkeit. Von dem am 3./15. November v. J. aus Reval nach Petersburg abgegangenen Personenzug fiel 1½ Werst von Station Charlottenhof der Conducteur vom letzten Wagen herab. Der Zug wurde zwar nicht angehalten, aber bei der Ankunft in Charlottenhof dem Stationsvorstand sofort Anzeige gemacht. Statt nun sofort die nöthigen Massregeln zu treffen, liess derselbe 2 Güterzüge nach einander die Stelle passiren, auf welcher der arme Conducteur auf die Bahn gefallen war, und als hierauf Recherchen angestellt wurden, fand man nur noch einzelne unzusammenhängende Theile des Conducteurs, von dem man annimmt, dass er, durch den Fall der Besinnung beraubt, nicht mehr die Kraft fand, den ankommenden Zügen aus dem Wege zu gehen. Eine strenge Untersuchung soll im Gange sein.

Diebstähle. Eine in ihrer Art ganz eigenthümliche Reihe von Diebstählen auf der Kursk-Charkow-Azow Bahn kam im December v. J. endlich ans Tageslicht. Es hatte sich eine geschlossene Bande von Strolchen gebildet, deren einer jeweils in einen grossen leeren Koffer gesteckt und als Passagiergut aufgegeben wurde. Sobald der Gepäckwagen geschlossen und plombirt war, kroch der Betreffende aus seinem Versteck, erbrach die besser aussehenden Koffer der Mitreisenden, leerte von deren Inhalt soviel als möglich in seinen grossen Koffer, indem er in demselben nur den für seine Person durchaus nöthigen Platz frei liess. Auf der nächsten Station wurde der derart gefüllte Koffer von dem mitreisenden Complicen wieder in Empfang genommen der Insasse befreit. Nachdem dieses Geschäft monatelang geblüht hatte und eine Anzahl unschuldiger Beamten in Verdacht gekommen war, hatte am 3. December einer der Diebe den Koffer so voll gepackt, dass derselbe nicht fest zuging; der Packträger versuchte daher den Deckel zu lüften, nun sprang zwar der Dieb sofort heraus und betäubte durch einen Schlag auf den Kopf einen der Beamten, es gelang jedoch denselben zu erwischen und in Sicherheit zu bringen.

Odessaer Sanitätszug. Wie selbst das rothe Kreuz keinen Schutz gewährt, beweisen die nunmehr vor Gericht schwebenden Untersuchungen über die Thätigkeit des Odessaer Sanitätszuges. Es hat sich nämlich herausgestellt, dass bei den langen Fahrten dieses von dem Odessaer Localcomitée ausgestatteten Zuges einzelne zum Krankentransport hergerichtete geschlossene Wagen lediglich zum Transport von Brennholz für Privatrechnung benutzt worden sind, während gleichzeitig die armen Verwundeten auf offenen Plattformwagen untergebracht waren. Der für die Kranken von Jassy aus mitgegebene Schnaps wurde an die verschiedenen Stationsbüffetiers verkauft und das Geld von dem Zugdirigenten eingesteckt etc. Eine besondere Commission ist mit der ferneren Untersuchung über diese Thätigkeit des Sanitätszuges betraut.

Präjudizien.

A. **Haftpflicht.** Ein beim Eisenbahnbetrieb etc. verunglückter Beamter, für dessen Unfall der Eisenbahn- etc. Unternehmer haftpflichtig ist, ist nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts II. Senat, vom 14. December 1878 nur für verpflichtet zu erachten, sich durch eine seinen Kenntnissen, seinem Bildungsgrade, seiner früheren Stellung und seinen socialen Verhältnissen entsprechende Beschäftigung einen anderweiten Erwerb zu suchen, nicht aber eine Beschäftigung geringerer Gattung zu übernehmen. Werden ihm jedoch von seiner vorgesetzten Behörde seiner bisherigen Stellung angemessene Arbeiten zugemuthet, welche er zu leisten im Stande ist, so hat er diese zu übernehmen und kann nur wegen der etwaigen Differenz zwischen seinem zeitigen und seinem früheren Gehalt Entschädigung beanspruchen.

Schienenstatistik. Einem von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen an sämmtliche Verwaltungen des Vereins gerichteten Schreiben entnehmen wir Folgendes: Die zum Messen der Abnutzung der Schienen verwendeten Instrumente sind von einer grossen Verschiedenartigkeit. Während bei einigen Instrumenten das hohe Mass von Genauigkeit der Messungen gerühmt wird, welches mit demselben erreicht zu werden vermag, haben andere, als geeignet angesehene Instrumente ihrem Zwecke nur unvollkommen entsprochen, andere sind als gänzlich unbrauchbar befunden worden und die betreffenden Verwaltungen sind nicht in der Lage gewesen, das Mass der Schienenabnutzung so genau feststellen und angeben zu können, wie solches für die Zwecke der zu Folge Vereinsbeschlusses zu führenden Schienenstatistik erwünscht, ja nothwendig erschien. Indem die geschäftsführende Direction darauf hinweist, dass die vergleichende Statistik an Werth und Brauchbarkeit wesentlich gewinnen müsste, wenn zu den in Rede stehenden Messungen von allen Verwaltungen thunlichst dasselbe Instrument, oder doch nur solche Instrumente verwendet würden, mit welchen das grösstmöglichste — und thunlichst ein gleiches — Mass der Genauigkeit erreicht wird — und in der Absicht, das eingehende Material des oder der besten Apparate der technischen Commission zu überweisen, hat dieselbe an die Vereins-Verwaltungen das Ersuchen gerichtet, eine Zeichnung und Beschreibung der in Gebrauch befindlichen Instrumente einzusenden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Stations-Eröffnung.

Münster-Enscheder Eisenbahn. Bei der zwischen Münster und Altenberge belegenen Wärterbude No. 7 haben wir eine Haltestelle mit der Bezeichnung „Nienberge“ errichtet.

Vom 1. Februar d. Js. ab findet von und nach genannter Haltestelle eine Personenbeförderung in I., II., III. und IV. Wagenclasse von und nach den Stationen Münster und Altenberge bei unseren Zügen 2 resp. 3 statt. Münster, den 16. Januar 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

2. Personenverkehr.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Vom 15. März cr. ab kommen Retourbillets im Verkehr zwischen Berlin und Harburg via Wittenberge - Lüneburg **nicht** mehr zur Ausgabe. Berlin, den 13. Januar 1879. Die Direction. (72)

3. Tarifwesen.

K. K. p. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Einführung eines neuen Gebührentarifs für den Localverkehr der Rumänischen Linien. Mit 13. Jänner 1879 tritt für den Localverkehr der Rumänischen Linien der Gesellschaft ein neuer Gebührentarif in Kraft, durch welchen der seither bestandene Localtarif vom 1. August 1875 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Localtarifes können sowohl durch die Centralleitung in Wien als auch durch das Comité dirigeant in Bucarest, die Betriebsleitung in Jassy und die Stationscassen der Rumänischen Linien und zwar die Tarife für Personen und Gepäck zum Preise von 2 Francs, jene für Eil- und Frachtgüter zum Preise von 3 Francs, per Exemplar, bezogen werden. Wien, im Jänner 1879. Der Verwaltungsrath. (73)

Königliche Militär-Eisenbahn. Im Gypsverkehr ab Sperenberg sind directe Tarifsätze gebildet, welche vom 1. Februar cr. in Kraft treten. — Tarifexemplare sind von der Station Sperenberg und bei der Betriebs-Abtheilung zu Schöneberg zu beziehen.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Personen- und Gepäcktarife ist ein 10. Nachtrag erschienen, durch welchen neben der Berichtigung eines Druckfehlers

a) mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. ab directe Fahrpreise für III. Classe Schnellzug im Verkehr zwischen Berlin, B.-P.-M. B., einer- und Colmar sowie Mülhausen i. Els. andererseits zur Einführung gelangen;

b) die directe Personen- und Gepäckabfertigung im Verkehr zwischen den Stationen Berlin, Potsdam sowie Magdeburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn einer- und den Stationen südlich und westlich von Frankfurt a/M. — excl. Mainz der Hessischen Ludwigsbahn — über die Route „Schöningen-Friedland-Bebra“ und zwar in der Richtung von Norden nach Süden vom 1. Februar cr. und in umgekehrter Richtung je nach den von den betheiligten Verwaltungen zu erlassenden speciellen Bekanntmachungen in den betreffenden Localblättern entweder vom 15. Februar oder vom 1. März cr. ab zur Aufhebung gelangt, so dass für die gedachten Relationen von den bezeichneten Tagen ab nur noch über die Route „Schöningen-Cassel-Giessen“ directe Billets ausgegeben werden.

Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. Erfurt, den 9. Januar 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (78)

Mitteldeutsch-Schweizerischer Personen- etc. Verkehr. Zum Tarife vom 1. December 1878 ist ein 1. Nachtrag erschienen, durch welchen neben der Berichtigung einiger Druckfehler die directe Personen- und Gepäckabfertigung für den Verkehr von und nach den Stationen Berlin und Magdeburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn über die Route „Friedland-Offenbach“ und zwar in der Richtung von Norden nach Süden vom 1. Februar cr. und in umgekehrter Richtung vom 1. März cr. ab aufgehoben wird, so dass für die bezeichneten Relationen die Ausgabe directer Billets nur noch über die Route „Cassel-Giessen“ erfolgt.

Näheres ist auf den Verbandstationen zu erfahren. Erfurt, den 9. Januar 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (79)

Stettin - Berlin - Thüringischer Verband. Vom 1. Januar 1879 ab erfolgt die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Frankfurt a/O. und Stationen der Thüringischen, Werra- und Saalbahn nicht mehr im Stettin-Berlin-Thüringischen, sondern nur im Preussisch - Thüringischen Verbande. Es werden die bezeichneten Frachtsätze daher in dem oben bezeichneten Verbande aufgehoben, so dass in demselben für den Verkehr mit Frankfurt a/O. nur noch die Frachtsätze nach Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn Geltung haben.

Eine Aenderung der Frachtsätze wird hierdurch nicht herbeigeführt. Berlin, den 9. Januar 1879. Namens der Verbands - Verwaltungen: Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn - Gesellschaft. (80)

Mährisch - Schlesische Centralbahn. Mit Wirkung vom 1. Februar 1879, tritt Nachtrag I. zum Specialtarif für Holz etc. vom 1. September 1878 in Kraft.

Derselbe enthält: Geänderte Frachtsätze von und nach Jägerndorf und Berichtigung des Satzes Olbersdorf-Gottesberg sub a.

Exemplare dieses Tarifs werden bei der Betriebsdirection in Wien, I. Hegelgasse 7, bei dem Betriebsinspectorat in Jägerndorf und in den gesellschaftlichen Stationen unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 15. Januar 1879. Die Betriebsdirection. (69)

4. Submissionen.

Frankfurt-Bebraer Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1879/80 für unseren Werkstättenbetrieb erforderlichen Materialien als:

Roh-, Walz-, Schmiede- und Gusseisen, Bleche, Drähte, Schrauben, Niete, Antimon, Blei, Zinn, Kupfer, Gasleitungsmaterialien, Farben, Chemikalien, Droguen, Oele, Gummi-, Leder-, Seiler-, Polster-, Borsten-, Posamentir- und Manufactur-Waaren, Brennmaterialien, Töpfer-, Filz- und Glas-Waaren, Hölzer, Radreifen, Werkzeuge, Geräthe, Kurz- und Klempner-Waaren,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Werkstätten-Materialien“

bis Montag, den 10. Februar cr., Vormittags 9 Uhr, an die Werkstätten-Verwaltung in Fulda einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur vorgenannten Terminsstunde in Gegenwart der erschienenen Submittenten. Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Submissions- und Contracts-Bedingungen liegen in den Werkstätten-Bureaus in Fulda und Halle a/S. und auf den Stationen Neu-Sachsenhausen und Nordhausen aus, können auch gegen Einsendung der Copialien von 1,50 ℳ mittelst Postanweisung, unter Angabe der Adresse des Absenders auf dem Abschnitte, von unserer Central-Materialien - Controle hierselbst bezogen werden. Frankfurt a/M., den 11. Januar 1879. Königl. Eisenbahn-Direction. (81)

Köln-Mindener Eisenbahn. Die im Jahre 1879 in unseren Maschinen- und Wagen-Werkstätten sich ansammelnden, zu eigenen Betriebszwecken nicht mehr verwendbaren Materialien-Abgänge sollen an den Meistbietenden vergeben werden. Verkaufs-Bedingungen nebst Verzeichniss der Abgänge können von unserer Magazin-Controle hierselbst bezogen werden. Die bezüglichen Offerten, an welche die Submittenten bis zum 15. Februar cr. gebunden bleiben, müssen mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Material-Abgängen“ versehen, spätestens bis zum 31. d. M. bei uns eingehen. Köln, den 15. Januar 1879. Die Direction. (82)

Nassauische Eisenbahn. Die Lieferung von

2 000 Stück gewöhnlichen, eichenen Bahnschwellen und

60 Cubikmeter scharfkantigen, splindfreien, eichenen Brückenschwellen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Lieferungs-Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Bahnschwellen für 1879“

bis zum Submissionstermin am

Montag, den 3. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Materialien-Verwaltung einzusenden.

Die Eröffnung der eingehenden Offerten wird in dem bezeichneten Termin in Gegenwart der erschienenen Submittenten vorgenommen werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können von hier kostenfrei bezogen werden. Limburg a. d. Lahn, den 12. Januar 1879. Die Materialien-Verwaltung. (71 J.)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 7.

No. 6. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 24. Januar 1879.

Dieser Nummer liegt No. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur Reorganisation des Gotthardbahn-Unternehmens.

Die Betrachtungen, welche wir im November über den Rücktritt des Herrn Hellwag von der technischen Leitung der Gotthardbahn anstellten, haben die Direction dieser Bahn veranlasst, eine Erwiderung zu veröffentlichen, in welcher sie erklärt: es sei das zwischen der Verwaltung und dem leitenden Ingenieur eines Unternehmens unerlässliche gegenseitige Vertrauen nicht mehr vorhanden gewesen und sie habe sachliche Gründe ernstester Art gehabt, selbst im gegenwärtigen Augenblick eine Lösung des Verhältnisses zu Herrn Hellwag herbeizuführen, ohne jedoch auf die näheren Umstände „heute schon" eintreten zu können. In einer Gegenerklärung giebt Hellwag den Grund dieser Zurückhaltung dahin an, dass beide Theile sich verständigt hätten: mit der Veröffentlichung einstweilen Anstand zu nehmen, um nicht die bevorstehende Volksabstimmung über die Subvention zu gefährden.

Uns hat dieser Grund nicht ganz befriedigt und wir müssen gestehen, dass uns die Vorgänge noch immer ganz räthselhaft sein würden, wenn wir nicht Aufschlüsse aus dem Briefe eines Schweizers erhalten hätten, der sich ausführlich über die dortige gegenwärtige Stimmung in der Gotthardbahnsache und speciell über den Bruch zwischen der Verwaltung und ihrem Oberingenieur ausspricht, und welcher vermöge seiner Stellung und seines Ansehens die vollste Gewähr für die Glaubwürdigkeit und Unbefangenheit seiner Mittheilungen bietet.*) Darin heisst es:

„Der Zorn der Verwaltung über Hellwag entspringt aus seiner schonungslosen Klarlegung der Verhältnisse und der offenen Kritik der früheren Fehlgriffe und Irrthümer, sowie aus der Dringlichkeit, mit der er in seiner bekannten Broschüre über die Reconstruction zu radicalem Abbrechen mit der Beschönigungstheorie sowie mit unzuverlässigen Systemen und Plänen, namentlich auch zu einer besseren Organisation der Verwaltung gerathen hat; dadurch ist er den gegenwärtigen Personen gegenüber unmöglich geworden, die in erster Linie sich selbst und ihr Prestige erhalten und ihre Fehler und Fehlbarkeit nicht eingestehen wollten. Die Verwaltung sucht nun nach Gründen, welche ihr Vorgehen gegen Hellwag, das auch in der Schweiz nur von Wenigen gebilligt wird, rechtfertigen könne; zu diesem Zwecke discreditirt sie ihn wo sie kann und möchte sogar seine Tüchtigkeit und seinen Character in Zweifel stellen. Aber es findet das keinen Boden; — von einer rechtswidrigen oder gar unehrenhaften Handlung Hellwag's ist keine Rede, und es fällt auch sonst keinem Menschen in der Schweiz ein, daran auch nur zu denken. Hellwag muss aber fallen, um die Verwaltung zu salviren und dieselbe in den Stand zu setzen, das Unternehmen aus der Krisis zu führen. Die Ausweise über die Zulänglichkeit der vorhandenen resp. beizuschaffenden Mittel für den unvermeidlichen Aufwand der Bauausführung scheint nur auf Wegen und durch Annahmen geleistet werden zu können, welche Hellwag als gewissenhafter und objectiv handelnder Mann nicht billigen kann und nicht vertreten will. — Das Gefühl der Nothwendigkeit, dass die Schweiz die ihr gestellten Bedingungen: die Leistung ihrer Subventionsquote und die Beibringung des Finanzausweises endlich lösen müsse, — die Furcht, es könne durch irgend welche Eingriffe in den gegenwärtigen Lauf der Dinge die Verwerfung der Schweizerischen Subvention durch das Volk, oder es möge wegen mangelhaften Finanzausweises die Auszahlung der fremdländischen Subventionen beanstandet oder verweigert werden, oder es werde gar dahin kommen, dass bei mangelnder Erfüllung dieser Bedingungen Seitens der Schweiz die Subventionsstaaten eine directe Beeinflussung des Unternehmens durch Theilnahme an der Leitung oder Verwaltung in Anspruch nehmen, — ist so lebhaft und so verbreitet, dass man darüber alle Rücksichten zurücksetzt und vergisst, — es wird gegenwärtig förmlich als eine patriotische Pflicht angesehen: durchaus keinerlei Einwendungen und Bedenken gegen das, was zur Erreichung des ersehnten Zieles führen könnte, zuzulassen. Man will die gegenwärtige Verwaltung gewähren lassen, ja man unterstützt sie selbst auf die Gefahr hin, dass die Voraussetzungen und Massregeln, zu welchen sie greift, nicht correct sind und die Gefahr bergen, das Unternehmen nochmals ins Stocken zu bringen. Die Leute, welche den Muth haben, die Verantwortung für derartige Schritte auf sich zu nehmen, hält man warm, um nur aus der gegenwärtigen Krise herauszukommen und nicht noch mehr Zeit und Geld zu verlieren. — Die Männer nun, welche die Verwaltung bilden, gehören der herrschenden Partei an und werden durch dieselbe getragen. Eine grosse Partei in der Schweiz — vielleicht die Majorität, billigt jedoch dieses Vorgehen nicht, verlangt unbedingt correctes und sachliches Handeln, und dringt auf Beseitigung der durch ihre Vergangenheit missliebigen Personen von der Verwaltung. Von dieser Partei ist das bekannte Postulat auf Reorganisation der Verwaltung und in der jüngsten Nationalversammlung die Interpellation gestellt worden. Dieser Partei gehören auch Hellwag's Freunde an, — es ist aber sehr fraglich, ob dieselben ihren Zweck und Hellwag's Wiedereinsetzung erreichen können. Der Bundesrath verhält sich reservirt. Erst wenn der 19. Januar vorüber und die Subventionsfrage erledigt ist, wird der Kampf aufs Neue beginnen und vermuthlich erst in der nächsten Sitzung des Nationalraths im März entschieden werden".

Soweit unser Gewährsmann. Durch diese Mittheilung sind wir in unserer früheren Ansicht: dass Hellwag's Ueberzeugungstreue und Festigkeit ihn zu Fall bringen, nur noch mehr bestärkt

---

*) Der fraglich Brief einer in der Schweiz wie in Deutschland allgemein geachteten und uns als durchaus zuverlässig bekannten Persönlichkeit hat uns vorgelegen und können wir daher vorstehende Angaben des Herrn Verfassers vollkommen bestätigen. Die Redact.

worden und diese Thatsache ist fürwahr nicht geeignet, die schon früher ausgesprochenen Bedenken zu beseitigen. Wir können deshalb nicht umhin, die Aufmerksamkeit unserer Fachgenossen und der an dem Unternehmen betheiligten Deutschen Eisenbahnen und Verkehrsinstitute auf diese Vorgänge und ihre möglichen Folgen bei Zeiten hinzulenken, glauben auch, dass es wohl in der Ordnung sei, wenn die zur Abstellung fortgesetzter Missgriffe und abenteuerlicher Speculationen in der Schweiz begonnenen Anstrengungen bei den so vielfach interessirten Deutschen Fachkreisen günstigen Widerhall und kräftige Unterstützung fänden. Was vorab die Techniker anbetrifft, so sollten sie dem bedrängten Fachgenossen den Ausdruck der Anerkennung und der Billigung seines mannhaften Benehmens nicht vorenthalten und ihn zum Ausharren auf seinem schwierigen Posten im Kampf gegen überwucherndes Gründer- und Dilettantenthum auf dem dem Techniker gehörenden Gebiet aufmuntern und ermuthigen. Die Schweizerischen Collegen rüsten sich, wie wir dem Organ des Schweizerischen Ingenieur- und Architectenvereins entnehmen, bereits zu seiner Vertretung. Es gereicht denselben u. E. zu grosser Ehre, dass sie sich des fremden Collegen so thatkräftig annehmen und sie geben den Deutschen und den Oesterreichischen Fachgenossen, denen Hellwag seiner Nationalität und seiner Wirksamkeit nach angehört und näher steht, ein nicht zu übersehendes Beispiel.

Die „Eisenbahn“ bringt nämlich an der Spitze der letzten Nummer ihres Jahrgangs 1878 einen „Zur Solidaritätsfrage“ überschriebenen Artikel, den sie folgendermassen abschliesst:

„Veranlassung zu dieser Bemerkung giebt uns die durch mehrere politische Blätter gegangene Mittheilung der Entlassung des Herrn Hellwag von seiner Stelle als Oberingenieur der Gotthardbahn. Die eigenthümlichen Verhältnisse, die zwischen der Direction und dem leitenden Ingenieur schon lange Zeit bestanden haben sollen u. a. m. entzieht sich natürlich dem Fernstehenden einer eingehenden Beurtheilung, dagegen ist das Kriterium (soll wohl heissen: die Kritik) über die Befähigung und die Thätigkeit des Herrn Hellwag ebenso bemühend wie unerklärlich. Und auf diesen Punkt möchten wir die Aufmerksamkeit der Schweizerischen Techniker lenken. Es erscheint uns als eine Pflicht der Collegialität einerseits dem tüchtigen Fachmanne die ihm gebührende Anerkennung zu zollen und andererseits den Bestrebungen, die Schuld des durch den blühenden Dilettantismus hervorgebrachten theilweisen Ruin des Volkswohlstandes auf die Techniker allein abzulenken, energisch entgegenzutreten“.

Wir behalten uns vor, auf diese Angelegenheit zurückzukommen, wenn wir einmal in Kenntniss der Details sind; gegenwärtig wollen wir uns nur noch einige Bemerkungen über die in der Antwort des Bundesrathes auf die Interpellation angedeuteten Reconstructionspläne erlauben.

Zweierlei fällt uns daran auf:

Erstens, dass der Bundesrath den Augenblick der Reorganisation der Gesellschaft erst dann als gekommen ansieht, wenn die Reconstruction des Unternehmens als vollzogen zu erachten sei. Eine Neubestellung der Gesellschaftsbehörden könne während des jetzigen Provisoriums um so weniger stattfinden, als kaum irgend Jemand sich bereit finden würde, eine Stellung zu übernehmen, die innerhalb kurzer Zeit durch die Eventualität eines Zusammenbruchs der Gesellschaft hinfällig werden könne. — Es scheint also die Absicht zu sein, die jetzige Verwaltung erst den Versuch machen zu lassen, ob sie auf ihrem Wege die Reconstruction zu Stande bringt, obgleich man zugiebt, dass dabei das Zusammenbrechen der Gesellschaft nicht ausgeschlossen ist. Das scheint uns denn doch ein höchst bedenkliches Vorhaben und wir glauben, dass sich Alle, die an dem Unternehmen betheiligt sind, ernstlich dagegen verwahren sollten, es darauf ankommen zu lassen, dass die Männer, die ihr Administrationstalent bisher so wenig an demselben bewährt haben und denen man schon lange von vielen Seiten mit Missbehagen und Misstrauen zusieht, nun auch noch in die Lage kommen sollen, das ihnen anvertraute Unternehmen gänzlich zu Tode zu experimentiren! Wir glauben, dass es nun endlich an der Zeit und ernstlich Pflicht der unterstützenden Staaten wäre, ein schärferes Auge auf das Thun und Treiben der Gesellschaft zu richten als bisher, denn es ist weder dem Publikum im Allgemeinen, noch auch den Eisenbahnen, welche zu der Subvention beitragen, noch auch den Verkehrtreibenden, in deren Interesse die Gotthardbahn aus dem Deutschen Staatssäckel Subsidien erhält, gleichgültig, ob das grosse Werk durch den Unverstand und die Willkür seiner Leiter zu Grunde gerichtet, oder im Augenblick äusserster Gefahr durch gesunde und energische Leitung noch vom Untergang gerettet wird.

Zweitens können wir keineswegs billigen und uns dabei beruhigen, dass man annimmt, es sei damit zu helfen, dass in's Künftige alle Wahlen in den Verwaltungsrath durch die Generalversammlung stattfinden sollen. Was die Wahlen durch eine Generalversammlung bedeuten, weiss Jedermann und es würde auf diesem Wege die begehrte und versprochene „Integralerneuerung“ nach den bisherigen Erfahrungen nicht vollzogen werden. Auch würde dadurch ein „normales Wahlverhältniss“ gewiss nicht hergestellt werden. Bei einem Unternehmen, wo das Actiencapital nur den siebenten Theil des Gesammt-Capitals ausmacht, während die Obligationen mehr als das Doppelte und die Subsidien mehr als das Dreifache desselben betragen, kann man unmöglich der Generalversammlung der Actionäre allein die Befugniss zu verwalten zusprechen. Die Actionäre der Gotthardbahn sind von vornherein begünstigt, sie beziehen fortgesetzt 6 pCt. Bauzinsen, so dass dieselben (was übrigens auch vorher wusste wer es wissen wollte!) bereits etwa die Hälfte ihrer Einzahlungen zurückerhalten haben; zudem ist es zweifelhaft, ob nicht durch Versagung der restlichen Einzahlungen das Actiencapital noch erheblich zusammenschmilzt. Durch die ganze Situation sind die Obligationsbesitzer dagegen in die Gefahr gesetzt, früher oder später in die Stelle der Stamm-Actionäre treten zu müssen, indem sie anstatt eines fixen Jahreszinses mit einer eventuellen Dividende sich zufrieden zu geben haben. Die Subsidiäre endlich müssen sich ernstlich vor Augen halten, dass sie durch zweckwidrige und unwirthschaftliche Verwendung ihres Beitrages nicht nur in die Lage kommen können, den von ihren Hilfsgeldern erhofften Erfolg zu verlieren, sondern auch genöthigt werden nochmals in die Bresche treten zu müssen.

Liegt es da nicht sehr nahe und gewissermassen in der Natur der Sache, dass in Zukunft ausser den Actionären auch die Obligationäre und Subsidiäre zur Reconstruction des Unternehmens und zur Reform der Verwaltung herbeigezogen werden? und läge es nicht auch in der Billigkeit, die Verkehrsfactoren, denen die Bahn später dienen soll, durch ihre berufenen Vertreter zu hören, wo es gilt dem grossen Handelswege Existenz und Form zu geben, wie solches in sehr viel weniger wichtigen Dingen heut fast überall geschieht?

Wir wollen diese Fragen einstweilen nur angeregt haben, werden aber suchen, nähere Kenntniss der rechtlichen und statutarischen Grundlagen des Unternehmens uns zu verschaffen, um event. eingehender über eine entsprechende Constituirung desselben uns aussprechen zu können.

Zum Schluss glauben wir noch einige Worte über die in der Eingangs erwähnten Erklärung der Direction enthaltenen Berichtigungen unserer Betrachtungen über die Art der Vergebung der Bauarbeiten an der Gotthardbahn sagen zu sollen. Hinsichtlich unserer Ansicht über die Nachtheile der Vergebung des grossen Gotthard-Tunnels im Generalaccord sagt jene Erwiderung einerseits: es sei dieser Tunnel gar nicht à forfait, sondern zu Einheitspreisen und auf Nachmass veraccordirt worden und andererseits: es schreite der Bau desselben in befriedigendster Weise fort. Beides scheint uns nicht ganz geeignet, unsere Bemerkung zu entkräften. Was den seiner Zeit in Fachkreisen viel und wohl kaum je zustimmend besprochenen Vertrag über den grossen Tunnel anbetrifft, so ist derselbe dem Wesen und Inhalte nach ganz unzweifelhaft ein Generalaccord, denn dem Unternehmer ist freie Hand und alleiniges Verfügungsrecht über die sämmtlichen Baudispositionen im Einzelnen wie im Ganzen gegeben. Ob nun bei einem Bauobject von festem Ausmass, wie ein Tunnel, die Bezahlung nach der Einheit des Massquantums oder nach der Gesammtheit desselben erfolgt, ist ganz irrelevant. Was aber den Hinweis auf den gegenwärtigen Fortschritt des

grossen Tunnels anbetrifft, so beweist der Umstand, dass derselbe die Direction befriedigt, nicht viel, denn es bliebe immer noch die Frage übrig, ob nicht schon von vornherein der Fortschritt ein weit günstiger hätte sein können, wie auch ob nicht die Kosten der Ausführung für die Gesellschaft weit niedriger sich gestellt hätten, wenn der Bau statt durch einen General-Unternehmer in rein empirischer Weise durch eine umsichtige, nach wissenschaftlichen Grundsätzen verfahrende gesellschaftliche Leitung gehandhabt worden wäre. Es ist übrigens, was diese Frage anbetrifft, hier ausdrücklich zu constatiren, dass über den Baubetrieb am Tunnel die vielen Fachmänner, die nach dem Gotthard gewallfahrtet sind, um an diesem grössten Werke der Welt zu lernen, Anerkennendes nur wenig zu berichten gehabt haben, wie sehr man allseitig von vornherein wohl gemeint war, die höchste Blüthe der Tunnelbaukunst hier entfaltet zu sehen! Auch die anscheinend durch die Gotthardbahn-Verwaltung veranlassten Vertheidigungen des adoptirten Tunnelbau-Systems haben an dem abfälligen Urtheile der Fachleute wenig ändern können, wohl aber erkennen lassen, dass man auf die Ausführung Einfluss nicht habe, und Fehler des Unternehmers schliesslich bezahlen müsse und werde.

Ferner die Frage betreffend: ob die Zugangslinien im Generalaccord oder gegen Bezahlung von Einheitspreisen vergeben werden sollen, so spricht die Direction zu unserem Befremden auch von dem Ergebniss einer Submission für Vergebung der Bauten zu Einheitspreisen. Wir hören offiziell zum ersten Male von einer solchen; gelegentlich haben wir von Deutschen Unternehmern, dem entgegen, mehrfach Beschwerde darüber erheben hören, dass man für die Bauten der Gotthardbahn, zu welchen doch auch Deutschland viel Geld beisteuere und an denen doch auch Deutsche Arbeit betheiligt werden sollte, keine öffentliche Submission eingeleitet, sondern nur mit einzelnen General-Unternehmern verhandelt habe; nur einige wenige Unternehmer, welche zufällig zu der Kenntniss gelangten, dass auch eine Concurrenz auf Einzelvergebung stattfinden werde, seien in die Lage gekommen, Offerten auf Bauarbeit zu stellen; es habe aber durch die ganze Art ihrer Aufnahme und Information sofort klar werden müssen, dass es sich dabei kaum um ernste Absichten handle; es sei ihnen vielmehr erschienen, als ob sie vor einer bereits abgemachten Sache ständen; überhaupt hätten sie in der Direction Zustände vorgefunden, welche besonderen Muth zu einer Betheiligung an der Submission ihnen zu machen nicht geeignet gewesen wären.

Hoffen wir, dass man von dem falschen Wege noch abkommen werde und dass in dieser Beziehung das Versäumte noch sich nachholen lasse; das läge wohl nicht weniger in der Billigkeit als auch im Interesse des Unternehmens selbst. Wir glaubten dies nur erwähnen zu sollen, weil es auch etwas zur Vervollständigung des Urtheils beizutragen geeignet scheint, welches aus allen uns zu Gebote stehenden Daten über das in den diesseitigen Fachkreisen längst mit wärmstem und berechtigtstem Interesse beobachtete Unternehmen uns zu bilden und Andern zu verschaffen wir bemüht waren, und von welchem anzunehmen wir geneigt sind, dass es zur Gestaltung einer gedeihlichen Zukunft des grossen Unternehmens Etwas beitragen könne. —h.

Das Abgeordnetenhaus und die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung.

Die von nationalliberaler Seite für die Verhandlungen der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses für die allgemeine Finanzlage in Aussicht gestellten Anträge liegen nunmehr vor.

Der Abgeordnete Rickert beantragt u. A.:

1. In Erwägung, dass die gegenwärtige Finanzlage, zumal Angesichts des stetigen Sinkens der von den Staats-Eisenbahnen in den letzten Jahren erzielten Ueberschüsse und der Unsicherheit in unsern wirthschaftlichen Verhältnissen zur Zeit eine weitere Anspannung des Staatscredits zum Bau oder Ankauf von Vollbahnen in grösserem Umfange nicht gestattet; dass jedoch die weitere planmässige Fortbildung unseres Verkehrsnetzes durch Anlegung von Localbahnen im Interesse der wirthschaftlichen Entwickelung unseres Landes dringend zu wünschen ist, die Königliche Staatsregierung unter Bezugnahme auf den Beschluss des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar 1878 zu ersuchen, dem Landtage in der nächsten Session unter Angabe der bisher bei dem Bau und Betriebe von Localbahnen gemachten Erfahrungen in einer Denkschrift darzulegen:

in welcher Weise und in welchem Umfange die Königliche Staatsregierung den Bau von Localbahnen zu fördern gedenkt, und in wie weit dazu Staatsmittel in Anspruch genommen werden sollen.

2. Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen:

bei den Staats-Eisenbahnen für einen nicht über die Bedürfnisse des Verkehrs hinausgehenden, möglichst einfachen und sparsamen Betrieb Sorge zu tragen.

3. Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen:

in Zukunft auf eine Vereinfachung des Verwaltungsgeschäftsganges, auf Verminderung des Schreibwerks und der Zahl der Beamten (insbesondere bei den Bezirksregierungen) Bedacht zu nehmen.

4. Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen:

den Bau von öffentlichen Gebäuden einzuschränken und bei den beschlossenen Bauausführungen, insbesondere bei der Herstellung von Bahnhofsgebäuden, Dienstwohnungen etc. jeden kostspieligen Luxus und jede über das Bedürfniss hinausgehende Anlage zu vermeiden.

Was den Antrag ad 1 des Abgeordneten Rickert betrifft, welcher den Verein für Localbahnen gegründet hat und der Anlage derselben lebhaftes Interesse zuwendet, so möchten wir glauben, dass es kaum noch der Vorlage einer Denkschrift über die beim Bau und Betriebe von Localbahnen gemachten Erfahrungen bedarf. Seit der ersten, wenn wir nicht irren, bereits im Jahre 1865 von Schwabe veröffentlichten Schrift: „Ueber die Anlage secundärer Eisenbahnen in Preussen" bis jetzt, ist eine solche Fülle der Literatur über dieses Thema erschienen, und die Schriften von Rickert selbst „Zur Frage über den Bau von Localbahnen", vom Freiherrn von Weber: „Der staatliche Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen minderer Ordnung", von Schwabe: „Entwurf eines Eisenbahnplanes" behandeln diese Frage in so erschöpfender Weise, dass sich wohl kaum neue Gesichtspunkte gewinnen lassen und daher nur Bekanntes wiederholt werden könnte.

Die hieran sich knüpfende Frage: in welcher Weise und in welchem Umfange die Königliche Staatsregierung den Bau von Localbahnen zu fördern gedenkt und in wie weit dazu Staatsmittel in Anspruch genommen werden sollen, wird dagegen von der Staatsregierung um so bereitwilliger beantwortet werden, als dieselbe sich, wenn wir recht unterrichtet sind, nur mit Rücksicht auf die ungünstige Finanzlage hat abhalten lassen, schon in der diesjährigen Session eine darauf bezügliche Vorlage einzubringen. Da der Handelsminister sein besonderes Interesse für diese hochwichtige Angelegenheit wiederholt ausgesprochen hat und über die Grundsätze für die Gewährung von Subventionen wohl kaum noch grosse Meinungsverschiedenheit herrscht, so darf angenommen werden, dass der Kernpunkt der Frage — die finanzielle Betheiligung des Staates — eine baldige und befriedigende Lösung finden werde.

So allgemein man dem Abgeordneten Rickert für diese Anregung Dank wissen wird, so wenig vermögen wir uns einen besonderen Erfolg von dem Antrage 2 zu versprechen: bei den Staats-Eisenbahnen für einen nicht über die Bedürfnisse des Verkehrs hinausgehenden, möglichst einfachen und sparsamen Betrieb Sorge zu tragen.

Es ist zur Genüge bekannt, dass die Staats-Eisenbahnverwaltung von dem Augenblick an, als der allgemeine Rückgang des Verkehrs sich bemerkbar machte, unablässig bemüht gewesen ist, in allen Zweigen die grösste Oeconomie einzuführen, wie u. A. auch in den Nummern 96 und 99 des vorigen Jahrganges dieser Zeitung von anderer Seite in überzeugender Weise dargethan worden ist; ebenso ist bekannt, dass man sich nicht damit begnügt hat, die laufenden wiederkehrenden Ausgaben einzuschränken,

sondern auch Verbesserungen jeder Art einzuführen, welche eine dauernde Verminderung der Ausgaben erwarten lassen. Dazu gehört insbesondere die Einführung des secundären Betriebes nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, wodurch eine so weit gehende Vereinfachung des Betriebes und eine so grosse Einschränkung der Betriebsausgaben möglich ist, dass selbst der Kenner Amerikanischer Verhältnisse sich mit einem so weit vereinfachten Betriebe begnügen wird. Nach dem gegenwärtigen Stande der Technik und nach Massgabe der bisher auf den Staats- und Privatbahnen gewonnenen Erfahrungen möchte damit allerdings die Grenze der Oeconomie nahezu erreicht sein; ob es gelingen wird, eines der schwierigsten Probleme der Eisenbahn-Oeconomie zu lösen: die Selbstkosten der Personenzüge mit den Einnahmen in Einklang zu bringen, muss weiteren Erfahrungen vorbehalten bleiben. Sind wir auch nicht mit allen Vorschlägen des in No. 87 des vorigen Jahrganges dieser Zeitung enthaltenen Artikels: „Ein Beitrag zur Frage über die Rentabilität des Personenverkehrs“ einverstanden, so ist wohl nicht zu leugnen, dass in der Einschränkung der Zahl der Wagenclassen (Verschmelzung der I. und II. Wagenclasse zu einer Wagenclasse mit dem Tarife der letzteren, aber unter Bezeichnung als I. Wagenclasse) und in der Anwendung des Dampfomnibus, sei es nach dem System Rowan oder nach dem Belgischen System, zwei wirksame Mittel gefunden sind, die Rentabilität des Personenverkehrs zu erhöhen.

Die in dem Antrage 2 enthaltene indirecte Aufforderung, eine höhere Rente der Staats-Eisenbahnen zu erzielen, ist übrigens nur dann zu erfüllen, wenn ausser der in erster Reihe nothwendigen Einschränkung der Ausgaben auch mit gleichem Erfolge die Vermehrung der Einnahmen angestrebt werden kann. Leider muss in dieser Beziehung constatirt werden, dass, abgesehen von dem mit dem Darniederliegen des Handels und der Industrie in einem bisher unbekannten Masse aufs Engste verbundenen Rückgange des Personen- und Güterverkehrs und der daraus sich ergebenden Einnahmen, auch alle Bestrebungen darauf gerichtet sind, durch eine stetige Ermässigung der Gütertarife die Einnahmen aus der Haupt-Erwerbsquelle der Eisenbahnen zu vermindern.

Nicht genug, dass mit Einführung des neuen Tarifsystems eine allgemeine und meist nicht unerhebliche Ermässigung der Tarife stattgefunden hat, gegen welche die Erhöhungen bei einzelnen Waarenclassen auch nicht entfernt eine Entschädigung bieten, sind auch seitdem die Vertreter des Handels, der Industrie und des Ackerbaues unablässig bemüht, weitere Tarifermässigungen zu erreichen, dabei die Schnelligkeit der Beförderung ohne jede Entschädigung für die höheren Betriebsausgaben zu steigern und die sonstigen Nebengebühren der Eisenbahnen möglichst zu vermindern.

Wenn daher das Abgeordnetenhaus an die Staatsregierung die Aufforderung zu einer thunlichst sparsamen Verwaltung der Staatsbahnen richten sollte — eine Aufforderung, die übrigens mit demselben Recht oder Unrecht an die Verwaltung der Bergwerke, der Domänen und Forsten etc. zu richten sein würde —, so dürfte die Staatsregierung in gleicher Weise zu der Forderung berechtigt sein, dieselbe in der Vermehrung der Einnahmen zu unterstützen.

Wenn nach dem Vorstehenden im Allgemeinen kaum eine genügende Veranlassung zu dem Antrage 2 gefunden werden kann, so dürfte dies insbesondere umsoweniger der Fall sein, als der gegenwärtige Herr Handelsminister vermöge seiner reichen Erfahrungen wohl genügende Garantie bietet, dass die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen in jeder Beziehung mit weiser Oeconomie erfolgen wird.

Was den Antrag 3 betrifft: in Zukunft auf eine Vereinfachung des Verwaltungsgeschäftsganges, auf Verminderung des Schreibwerks und der Zahl der Beamten Bedacht zu nehmen, so sind schon seit Jahren die Bestrebungen der Staatsregierung dahin gerichtet gewesen. Leider ohne Erfolg, da nicht nur die Anlage neuer Bahnen durch das neue Enteignungsgesetz und durch die ganze neuere Gesetzgebung mit den zahlreichen Instanzen, der Unklarheit in Betreff der Abgrenzung derselben sehr erschwert worden ist, sondern auch die ganze Verwaltung der Eisenbahnen in der Einfachheit des Geschäftsganges und der Raschheit der Ausführung dadurch verloren hat, dass alle wichtigeren Beschlüsse auf dem Gebiet des Tarifwesens erst der Berathung mit den Vertretern des Handels, der Industrie und des Ackerbaues bedürfen, in den übrigen Angelegenheiten aber wichtige Entscheidungen erst der gutachtlichen Aeusserung der Oberpräsidenten zu unterwerfen sind.

Wird ausserdem noch berücksichtigt, dass für die Staats-Eisenbahnen jedes Jahr und zwar über 1 Jahr im Voraus ein ganz detaillirter Etat für die Einnahmen und Ausgaben aufgestellt werden muss, der zunächst Gegenstand der Verhandlung zwischen dem Handels- und Finanzministerium behufs Aufstellung des Staatshaushaltsetat ist, und demnächst wieder in der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses in der eingehendsten Weise geprüft wird, dass ferner die ca. 100 000 000 *M.* betragenden Jahresausgaben der Preussischen Staats-Eisenbahnen ausser von dem Abgeordnetenhause noch von der Ober-Rechnungskammer und zwar in der minutiösesten Weise geprüft werden, dann darf man wohl ohne Uebertreibung behaupten, dass keine Eisenbahnverwaltung irgend eines Landes einen so complicirten Controlapparat besitzt, der nicht nur den Geschäftsgang erschwert, sondern insbesondere auch den commerciellen Character der Eisenbahnen beeinträchtigt.

Dem Wunsche auf Vereinfachung des Geschäftsganges und Verminderung des Schreibwerks wird daher die Staatsregierung gewiss gern beistimmen, wie ja auch erst vor Kurzem im Handelsministerium Berathungen zu dem Zweck einer Decentralisation der Verwaltung stattgefunden haben. Eine erfolgreiche Abhülfe wird jedoch erst dadurch zu erzielen sein, dass die aus der Zeit vor der Entstehung der Eisenbahnen herrührende Instruction der Ober-Rechnungskammer der Ausdehnung und Bedeutung der Eisenbahnen, sowie dem commerciellen Character derselben entsprechend modificirt und für das Ordinarium der Eisenbahnverwaltung eine mindestens dreijährige Etatsperiode eingeführt wird. —

Es sind dies Vorschläge, die zwar noch nicht öffentlich ausgesprochen worden sind, die aber auf Neuheit keinen Anspruch machen, da sie, wie wir glauben annehmen zu dürfen, von vielen Stimmen getheilt werden und nur deshalb noch nicht ausgesprochen worden sind, weil man die Zeit dafür noch nicht gekommen erachtete. Der von dem Abgeordneten Rickert ad 3 gestellte Antrag dürfte jedoch nunmehr eine willkommene Gelegenheit bieten, auf Grund der langjährigen und ausgedehnten Erfahrungen der Staats-Eisenbahnverwaltung die Mittel zu bezeichnen, die eine dauernde und erfolgreiche Abhülfe erwarten lassen.

In Bezug auf den Schlussantrag: bei der Herstellung von Bahnhofsgebäuden, Dienstwohnungen etc. jeden kostspieligen Luxus und jede über das Bedürfniss hinausgehende Anlage zu vermeiden, können wir uns eines gewissen Bedauerns nicht erwehren, dass der schüchterne Anlauf der Staatsregierung, bei Ausführung der Bahnhöfe hinter den Privatbahnen und dem Auslande nicht zurückzubleiben, dadurch gehemmt werden wird. Abgesehen von den Dienstwohnungen, die überhaupt nicht hätten erwähnt werden sollen, da sie sich nirgends über das Niveau bürgerlicher Einfachheit erheben, ist uns kein Bahnhofsbau der Preussischen Staatsbahnen bekannt, der sich irgendwie durch kostspieligen Luxus auszeichnete. Im Gegentheil ist es eine mehrfach wiederholte Klage der Architecten, dass die Staatsregierung durch Beschränkung der Bahnhofsbauten auf das unmittelbare Bedürfniss die Kunst und das Kunstgewerbe nicht genügend unterstütze, und wer Süddeutschland, Oesterreich, Italien, Frankreich, England kennt, der wird in der That zugeben müssen, dass die Preussischen Staatsbahnen sich keineswegs durch über das Bedürfniss hinausgehende, luxuriöse Bahnhofsbauten auszeichnen.

Sollte der Antrag 4 vorzugsweise auf die Centralbahnhöfe in Hannover und Frankfurt gerichtet sein, von denen der erstere zum Sommer der Benutzung übergeben, der andere dagegen nach

Control- Stempel der Bahn.

ankatur-Vermerk des Absenders

Baar-Vorschuss / nach Eingang — **in Buchstaben**

Der Wag

№.

Eigenth.

№.

Eigenth.

ezifikation obiger chnahme	Betrag M.	Pf.		

Der Fracht-karte — No. / Pos.

rankirt		NOTE.	Fracht-satz für 100 Kilogr.	Zu erheben M.	Pf.		
		Nachnahme { Baar-Vorschuss					
		nach Eingang					
		Provision					
		Fracht bis					
		Zuschlag für { Werthsdeklaration					
		Interessedeklaration					

Sie empfang betreffenden Bahne

Zeichen und Nummer	Anza

sondern auch Verbesserungen jeder Art einzuführen, welche eine dauernde Verminderung der Ausgaben erwarten lassen. Dazu gehört insbesondere die Einführung des secundären Betriebes nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, wodurch eine so weit gehende Vereinfachung des Betriebes und eine so grosse Einschränkung der Betriebsausgaben möglich ist, dass selbst der Kenner Amerikanischer Verhältnisse sich mit einem so weit vereinfachten Betriebe begnügen wird. Nach dem gegenwärtigen Stande der Technik und nach Massgabe der bisher auf den Staats- und Privatbahnen gewonnenen Erfahrungen möchte damit allerdings die Grenze der Oeconomie nahezu erreicht sein; ob es gelingen wird, eines der schwierigsten Probleme der Eisenbahn-Oeconomie zu lösen: die Selbstkosten der Personenzüge mit den Einnahmen in Einklang zu bringen, muss weiteren Erfahrungen vorbehalten bleiben. Sind wir auch nicht mit allen Vorschlägen des in No. 87 des vorigen Jahrganges dieser Zeitung enthaltenen Artikels: „Ein Beitrag zur Frage über die Rentabilität des Personenverkehrs" einverstanden, so ist wohl nicht zu leugnen, dass in der Einschränkung der Zahl der Wagenclassen (Verschmelzung der I. und II. Wagenclasse zu einer Wagenclasse mit dem Tarife der letzteren, aber unter Bezeichnung als I. Wagenclasse) und in der Anwendung des Dampfomnibus, sei es nach dem System Rowan oder nach dem Belgischen System, zwei wirksame Mittel gefunden sind, die Rentabilität des Personenverkehrs zu erhöhen.

Die in dem Antrage 2 enthaltene indirecte Aufforderung, eine höhere Rente der Staats-Eisenbahnen zu erzielen, ist übrigens nur dann zu erfüllen, wenn ausser der in erster Reihe nothwendigen Einschränkung der Ausgaben auch mit gleichem Erfolge die Vermehrung der Einnahmen angestrebt werden kann. Leider muss in dieser Beziehung constatirt werden, dass, abgesehen von dem mit dem Darniederliegen des Handels und der Industrie in einem bisher unbekannten Masse aufs Engste verbundenen Rückgange des Personen- und Güterverkehrs und der daraus sich ergebenden Einnahmen, auch alle Bestrebungen darauf gerichtet sind, durch eine stetige Ermässigung der Gütertarife die Einnahmen aus der Haupt-Erwerbsquelle der Eisenbahnen zu vermindern.

Nicht genug, dass mit Einführung des neuen Tarifsystems eine allgemeine und meist nicht unerhebliche Ermässigung der Tarife stattgefunden hat, gegen welche die Erhöhungen bei einzelnen Waarenclassen auch nicht entfernt eine Entschädigung bieten, sind auch seitdem die Vertreter des Handels, der Industrie und des Ackerbaues unablässig bemüht, weitere Tarifermässigungen zu erreichen, dabei die Schnelligkeit der Beförderung ohne jede Entschädigung für die höheren Betriebsausgaben zu steigern und die sonstigen Nebengebühren der Eisenbahnen möglichst zu vermindern.

Wenn daher das Abgeordnetenhaus an die Staatsregierung die Aufforderung zu einer thunlichst sparsamen Verwaltung der Staatsbahnen richten sollte — eine Aufforderung, die übrigens mit demselben Recht oder Unrecht an die Verwaltung der Bergwerke, der Domänen und Forsten etc. zu richten sein würde —, so dürfte die Staatsregierung in gleicher Weise zu der Forderung berechtigt sein, dieselbe in der Vermehrung der Einnahmen zu unterstützen.

Wenn nach dem Vorstehenden im Allgemeinen kaum eine genügende Veranlassung zu dem Antrage 2 gefunden werden kann, so dürfte dies insbesondere umsoweniger der Fall sein, als der gegenwärtige Herr Handelsminister vermöge seiner reichen Erfahrungen wohl genügende Garantie bietet, dass die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen in jeder Beziehung mit weiser Oeconomie erfolgen wird.

Was den Antrag 3 betrifft: in Zukunft auf eine Vereinfachung des Verwaltungsgeschäftsganges, auf Verminderung des Schreibwerks und der Zahl der Beamten Bedacht zu nehmen, so sind schon seit Jahren die Bestrebungen der Staatsregierung dahin gerichtet gewesen. Leider ohne Erfolg, da nicht nur die Anlage neuer Bahnen durch das neue Enteignungsgesetz und durch die ganze neuere Gesetzgebung mit den zahlreichen Instanzen, der Unklarheit in Betreff der Abgrenzung derselben sehr erschwert worden ist, sondern auch die ganze Verwaltung der Eisenbahnen in der Einfachheit des Geschäftsganges und der Raschheit der Ausführung dadurch verloren hat, dass alle wichtigeren Beschlüsse auf dem Gebiet des Tarifwesens erst der Berathung mit den Vertretern des Handels, der Industrie und des Ackerbaues bedürfen, in den übrigen Angelegenheiten aber wichtige Entscheidungen erst der gutachtlichen Aeusserung der Oberpräsidenten zu unterwerfen sind.

Wird ausserdem noch berücksichtigt, dass für die Staats-Eisenbahnen jedes Jahr und zwar über 1 Jahr im Voraus ein ganz detaillirter Etat für die Einnahmen und Ausgaben aufgestellt werden muss, der zunächst Gegenstand der Verhandlung zwischen dem Handels- und Finanzministerium behufs Aufstellung des Staatshaushaltsetat ist, und demnächst wieder in der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses in der eingehendsten Weise geprüft wird, dass ferner die ca. 100 000 000 *M.* betragenden Jahresausgaben der Preussischen Staats-Eisenbahnen ausser von dem Abgeordnetenhause noch von der Ober-Rechnungskammer und zwar in der minutiösesten Weise geprüft werden, dann darf man wohl ohne Uebertreibung behaupten, dass keine Eisenbahnverwaltung irgend eines Landes einen so complicirten Controlapparat besitzt, der nicht nur den Geschäftsgang erschwert, sondern insbesondere auch den commerciellen Character der Eisenbahnen beeinträchtigt.

Dem Wunsche auf Vereinfachung des Geschäftsganges und Verminderung des Schreibwerks wird daher die Staatsregierung gewiss gern beistimmen, wie ja auch erst vor Kurzem im Handelsministerium Berathungen zu dem Zweck einer Decentralisation der Verwaltung stattgefunden haben. Eine erfolgreiche Abhülfe wird jedoch erst dadurch zu erzielen sein, dass die aus der Zeit vor der Entstehung der Eisenbahnen herrührende Instruction der Ober-Rechnungskammer der Ausdehnung und Bedeutung der Eisenbahnen, sowie dem commerciellen Character derselben entsprechend modificirt und für das Ordinarium der Eisenbahnverwaltung eine mindestens dreijährige Etatsperiode eingeführt wird. —

Es sind dies Vorschläge, die zwar noch nicht öffentlich ausgesprochen worden sind, die aber auf Neuheit keinen Anspruch machen, da sie, wie wir glauben annehmen zu dürfen, von vielen Stimmen getheilt werden und nur deshalb noch nicht ausgesprochen worden sind, weil man die Zeit dafür noch nicht gekommen erachtete. Der von dem Abgeordneten Rickert ad 3 gestellte Antrag dürfte jedoch nunmehr eine willkommene Gelegenheit bieten, auf Grund der langjährigen und ausgedehnten Erfahrungen der Staats-Eisenbahnverwaltung die Mittel zu bezeichnen, die eine dauernde und erfolgreiche Abhülfe erwarten lassen.

In Bezug auf den Schlussantrag: bei der Herstellung von Bahnhofsgebäuden, Dienstwohnungen etc. jeden kostspieligen Luxus und jede über das Bedürfniss hinausgehende Anlage zu vermeiden, können wir uns eines gewissen Bedauerns nicht erwehren, dass der schüchterne Anlauf der Staatsregierung, bei Ausführung der Bahnhöfe hinter den Privatbahnen und dem Auslande nicht zurückzubleiben, dadurch gehemmt werden wird. Abgesehen von den Dienstwohnungen, die überhaupt nicht hätten erwähnt werden sollen, da sie sich nirgends über das Niveau bürgerlicher Einfachheit erheben, ist uns kein Bahnhofsbau der Preussischen Staatsbahnen bekannt, der sich irgendwie durch kostspieligen Luxus auszeichnete. Im Gegentheil ist es eine mehrfach wiederholte Klage der Architecten, dass die Staatsregierung durch Beschränkung der Bahnhofsbauten auf das unmittelbare Bedürfniss die Kunst und das Kunstgewerbe nicht genügend unterstütze, und wer Süddeutschland, Oesterreich, Italien, Frankreich, England kennt, der wird in der That zugeben müssen, dass die Preussischen Staatsbahnen sich keineswegs durch über das Bedürfniss hinausgehende, luxuriöse Bahnhofsbauten auszeichnen.

Sollte der Antrag 4 vorzugsweise auf die Centralbahnhöfe in Hannover und Frankfurt gerichtet sein, von denen der erstere zum Sommer der Benutzung übergeben, der andere dagegen nach

Frachtbrief

Control-Stempel der Bahn.

Der Wagen

№ ....
Eigenth. ....
№ ....
Eigenth. ....

Der Frachtkarte	No.			
	Pos.			

Stempel der **Empfangs-**Station

An ....

in ....

Station ....

der .... *Eisenbahn.*

Etwaige Angabe des Transportweges ....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Betriebs-Reglements und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	Deklarirter Werth der einzelnen Positionen	Erklärung wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen Behandlung, Mittelsperson, Bezeichnung der betreff. Dokumente und sonstigen Beilagen incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.

Die deklarirte **Gesammt-Werthsumme** beträgt — in Buchstaben ....

Die deklarirte Summe des **Interesses an der rechtzeitigen Lieferung** beträgt — in Buchstaben ....

Stempel der **Abgangs-**Station	**Wiege-**Stempel

.... den .... ^ten^ .... 18....

Unterschrift des Absenders.

Frankatur-Vermerk des Absenders

Nachnahme: Baar-Vorschuss / nach Eingang — in Buchstaben ....

Spezifikation obiger Nachnahme	Betrag ℳ	Pf.
....		
....		

Frankirt	NOTE.	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben ℳ	Pf.
	Nachnahme { Baar-Vorschuss / nach Eingang			
	Provision			
	Fracht bis			
	Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration			
	Fracht bis			
	Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration			
	Fracht bis			
	Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration			

*NB. Die **Uebergangs-**Stempel sind der Reihenfolge nach auf die Rückseite der **Note** aufzudrücken.*

Druck der Nauck'schen Buchdruckerei in Berlin

Control- Stempel der Bahn.

Der Wage[n]

№ ....
Eigenth. ....
№ ....
Eigenth. ....

Der Fracht-karte	No.	
	Pos.	

Sie empfangen
betreffenden Bahnen

Zeichen und Nummer	Anzahl

[Fra]nkatur-Vermerk [de]s Absenders

		Betrag		
Baar-Vorschuss / nach Eingang — in Buchstaben		ℳ.	Pf.	
[Spez]ifikation [o]biger [Nach]nahme	....			

[Fra]nkirt	NOTE.	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben ℳ.	Pf.	
	Nachnahme { Baar-Vorschuss				
	nach Eingang				
	Provision				
	Fracht bis				
	Zuschlag für { Werthsdeklaration				
	Interessedeklaration				

Eilfrachtbrief

Control-Stempel der Bahn.

Stempel der **Empfangs**-Station

Der Wagen

№ ....
Eigenth. ....
№ ....
Eigenth. ....

Der Frachtkarte	No.		
	Pos.		

An ....

in ....

Station ....

der .... ***Eisenbahn.***

Etwaige Angabe des Transportweges ....

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Betriebs-Reglements und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	Deklarirter Werth der einzelnen Positionen	Erklärung wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen Behandlung, Mittelsperson, Bezeichnung der betreff. Dokumente und sonstigen Beilagen incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.

Die deklarirte **Gesammt-Werthsumme** beträgt — in Buchstaben ....

Die deklarirte Summe des **Interesses an der rechtzeitigen Lieferung** beträgt — in Buchstaben ....

*Stempel der **Abgangs**-Station* | ***Wiege**-Stempel*

.... *den* ......*ten* .... *18*....

Unterschrift des Absenders.

Druck der Nauck'schen Buchdruckerei in Berlin.

Frankatur-Vermerk des Absenders

Nachnahme: Baar-Vorschuss / nach Eingang — in Buchstaben

Spezifikation obiger Nachnahme	Betrag ℳ	Pf.

Frankirt	NOTE.	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben ℳ	Pf.
	Nachnahme: Baar-Vorschuss / nach Eingang			
	Provision			
	Fracht bis			
	Zuschlag für: Werthsdeklaration / Interessedeklaration			
	Fracht bis			
	Zuschlag für: Werthsdeklaration / Interessedeklaration			
	Fracht bis			
	Zuschlag für: Werthsdeklaration / Interessedeklaration			

*NB. Die **Uebergangs**-Stempel sind der Reihenfolge nach auf die Rückseite der **Note** aufzudrücken.*

mehr als 10jährigen Vorbereitungen jetzt begonnen werden soll, so liegt die Höhe der Kosten in beiden Fällen nicht in der Architectur der Empfangsgebäude, sondern in allen übrigen mit dem Bahnhofe verbundenen Anlagen, und es wird wahrscheinlich auch bei der grössten Einfachheit der Ausführung eine kaum in Betracht kommende Verminderung der Gesammtkosten zu erzielen sein.

Wir haben in Vorstehendem, um nicht zu ermüden, nur flüchtige Erläuterungen zu den Anträgen des Abgeordneten Rickert geben können, und hoffen, dass sich bei der Specialdebatte noch Gelegenheit finden wird, diese Ausführungen im Sinne der Staats-Eisenbahnverwaltung zu ergänzen. Zu bedauern bleibt dabei, dass dieselbe die Interessen der Eisenbahnverwaltung allein vertreten muss, und dass das in den Preussischen Staats- und Privatbahnen angelegte Capital von mehr als 4 Milliarden Mark im Abgeordnetenhause, soweit uns bekannt, keinen einzigen Vertreter hat — eine Erscheinung, die in keinem anderen Lande wieder vorkommt, und die leider zu dem Schlusse führt, dass die Bedeutung der Eisenbahnen für das öffentliche Wohl noch nicht genügend erkannt ist. X.

Ueber Signale vor Bahnhöfen.

Die Verschiedenheit der Ansichten über die Nothwendigkeit mehrerer Signale vor der Einfahrt in einen Bahnhof mit spitz befahrener Einfahrtsweiche wurzelt in der von den Verfechtern eines Signals nicht getheilten Anschauung, dass der Locomotivführer rechtzeitig (um eventuell vor der Weiche halten zu können) erkennen solle, ob letztere für seinen Zug richtig steht oder nicht. Die Freunde nur eines Signals wollen allein den Stationsvorsteher für die richtige Stellung der Einfahrtsweiche verantwortlich gemacht wissen; von dem Locomotivführer, sagen sie, sei die Prüfung, ob er in das richtige Geleise einfahre, nicht zu verlangen.

Wenn der Locomotivführer eines Courierzuges eine vorbezeichnete Station mit einer Geschwindigkeit von 70—80 km in der Stunde ohne eigene Ueberzeugung von der Richtigkeit der Weichenstellung durchfahren muss, so ist dies ungefähr dasselbe, als wenn man, statt ihm in der freien Strecke vor einer Drehbrücke ein mit der Stellung der letzteren in automatischer Verbindung stehendes Signal zu geben, sich begnügt, instructionsmässig zu verlangen, dass ein in weiterer oder geringerer Entfernung von der Brücke postirter Wärter sich vor Ankunft des Zuges von der erfolgten Einstellung der Brücke zu überzeugen und nunmehr die richtige Einstellung durch irgend ein von der Stellung der Brücke unabhängiges Zeichen, welches er dem nahenden Zuge giebt, letzterem zu signalisiren hat: die Brücke steht richtig. Man wird aber einräumen müssen, dass die Sicherheit des Zuges in Anbetracht dessen, was in der zwischen der Revision der Brückenstellung und der Ankunft des Zuges an der Brücke verfliessenden Zeit sich ereignen kann, thatsächlich bedroht ist. Ueberdies ist der Irrthum des Wärters und die Unterlassung der Revision möglich. Ein unzuverlässiger Wärter würde ein Risico übernehmen, statt eine versäumte Revision einzugestehen und den Zug zunächst halten zu lassen. Nach Lage der Sache würde in jedem dieser Fälle die höchste Gefahr hervorgerufen werden können.

Gleichwohl war die Belastung des Stationsvorstehers mit einer Verantwortung, welche zu tragen er nach dem Character und dem Umfange seiner sonstigen Obliegenheiten nicht fähig ist, sowie die gleichzeitige Befreiung des Locomotivführers von der Verantwortung für die richtige Einfahrt in einen Bahnhof, welche zu tragen er im Interesse der Sicherheit des Zuges nach dem Wesen seiner Stellung recht eigentlich berufen ist, in früherer Zeit allgemein üblich.

Die Einführung der Weichenstellapparate mit vorgeschobenen Signalen bricht mit dieser Anschauung. Die veränderten Betriebsverhältnisse haben diesen Bruch zur unabweislichen Nothwendigkeit gemacht. Wo die Ursprünglichkeit eines beschränkten Betriebes noch heute herrscht, da möge man sich nach wie vor mit der ursprünglichen Signalisirung behelfen. Wenn aber, wie es der Fall ist, der Betrieb der Deutschen Hauptbahnen an Dichtigkeit und Gestalt auf dem Punkte angekommen ist, dass die Sicherheit durch die allgemeine Einführung der Weichencentralapparate mit vorgeschobenen Signalen nicht etwa nur erhöht sondern geradezu bedingt wird, so entschliesse man sich doch, den Bruch mit veralteten Anschauungen dadurch zu besiegeln, dass man zwei Einfahrtssignale (vor Bahnhöfen mit spitz befahrener Einfahrtsweiche) nicht nur stillschweigend gestattet, sondern durch entsprechende Ausfüllung der in der Reichs-Signalordnung vorhandenen Lücke obligatorisch macht. B. N.

Die Eisenbahn-Bilanzen in ihrem Verhältniss zum Handelsgesetzbuch.

Vortrag, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin am 12. November 1878*)

von Hauptmann Schüler, Director der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft.

Die Jahres-Bilanzen einzelner Eisenbahnen sind seit mehreren Jahren in der Presse und in den General-Versammlungen auf das Lebhafteste angegriffen worden und beginnt das allgemeine Interesse sich denselben zuzuwenden. Es dürfte deswegen wohl hier der geeignetste Ort sein, eine Besprechung der verschiedenen bereits stattgehabten Angriffe, sowie derjenigen Mängel anzuregen, welche Veranlassung zu ferneren und, wie ich besorge, folgenschweren Angriffen werden könnten.

Die hauptsächlichsten Angriffe sind gegen die Bewerthung der Bahn-Anlagen gerichtet worden und haben z. B. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn bereits zu Statuten-Nachträgen Veranlassung gegeben.

Es ist verlangt worden, die Bahn-Anlage zu dem Werthe einzusetzen, welcher ihr bei der Bilanz-Aufstellung beiwohnte, courshabende Papiere sollten zu dem Courswerthe des Abschlusstages eingesetzt werden. Das Verlangen wurde gestützt auf Bestimmungen des Allg. Deutschen Handelsgesetzbuches.

Wenn das Verlangen begründet wäre, so würden gerade die solidesten Actien-Unternehmungen, die Eisenbahnen, in Bezug auf den Dividenden-Genuss die unsichersten Anlagen werden, da die Feststellung des Reinerträgnisses im Laufe des Jahres ganz unberechenbar und nur abhängig sein würde von der allgemeinen Geschäftslage eines einzigen Tages, dem letzten des Betriebsjahres.

Es war früher für die Eisenbahn-Verwaltungen die Aufstellung einer Vermögens-Bilanz nicht vorgeschrieben. Das Gesetz vom 3. November 1838 enthält eine diesbezügliche Bestimmung nicht. In den Statuten der älteren Eisenbahn-Gesellschaften war nur von Zusammenstellung des Betriebsergebnisses die Rede, so dass die Verpflichtung zur Gewinn-Vertheilung oder die Feststellung der Unmöglichkeit einer solchen einzig und allein davon abhängig war, wie die Betriebs-Einnahmen sich zu den Betriebs-Ausgaben und statutarischen Abschreibungen stellten.

So lange es noch keine Prioritäts-Anleihen gab, war die Sache klar und liessen die Statuten über die Feststellung der Rein-Ueberschüsse des Betriebsjahres keine Zweifel.

Die bezüglichen Statuten-Bestimmungen lauteten fast übereinstimmend dahin, dass der zu vertheilende Gewinn (Dividende) sich ergebe, wenn von den Betriebs-Einnahmen alle laufenden Unterhaltungs- und Betriebskosten incl. des etwa zum Reserve-Fonds zu entnehmenden Betrages abgezogen würden; nach der Emission von Prioritäts-Obligationen wurden den Ausgaben noch: der Betrag der Zinsen und zwar, wie ich schon jetzt bemerken will, nur der Betrag der Zinsen und nur bei wenigen Gesellschaften auch „der Amortisationsquote“ hinzugefügt.

Durch das Gesetz vom 9. November 1843 über die Actien-Gesellschaften wurde im § 24 dem Vorstande die Verpflichtung auferlegt, die zur Uebersicht der Vermögenslage erforderlichen Bücher zu führen, auch in den ersten drei Monaten eines jeden

*) Die Discussion über den sehr anregenden, aber zu vielfachen Entgegnungen Veranlassung gebenden Vortrag siehe in No. 92 S. 1165 des Jahrg. 1878. Die Redaction.

Geschäftsjahres eine Bilanz des Gesellschaftsvermögens zu ziehen und in ein dazu bestimmtes Buch einzutragen.

Ueber die Grundsätze für Aufstellung der Bilanzen waren Vorschriften nicht gegeben, auch nirgends angedeutet, dass aus der Bilanz der zu vertheilende Jahres-Gewinn sich ergeben müsste.

Das Gesetz vom 30. Mai 1853 über die Eisenbahnsteuer hielt zur Ermittelung des Reinertrages gleichfalls die Vermögens-Bilanz für einflusslos.

In dessen § 2 ist bestimmt:

„Als Reinertrag der Eisenbahn-Unternehmungen ist derjenige Betrag anzusehen, welcher nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, ferner des erforderlichen Beitrages zum Reserve-Fonds, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der etwa gemachten Anleihen erforderlichen Beträge, auf das verwendete Actien-Capital zur Vertheilung kommt".

Das Allg. Deutsche Handelsgesetzbuch vom 24. Juni 1861 gab schon andere und bestimmtere Vorschriften.

Der Art. 29 verordnete für Kaufleute die Anfertigung eines Inventars und einer Bilanz derart, dass die Grundstücke, Forderungen, Schulden, der Betrag des baaren Geldes und die anderen Vermögensstücke zu verzeichnen, dabei der Werth der Vermögensstücke anzugeben, und daraus ein das Verhältniss des Vermögens und der Schulden darstellender Abschluss zu fertigen sei.

Nach Art. 30 sollte Inventar und Bilanz unterzeichnet werden.

Der Art. 31 bestimmte, dass bei der Aufnahme des Inventars und der Bilanz sämmtliche Vermögensstücke und Forderungen nach dem Werthe anzusetzen seien, welcher ihnen z. Z. der Aufnahme beizulegen war.

Durch Art. 5 des Bundesgesetzes vom 11. Juni 1870 war bestimmt worden:

„Die in Betreff der Kaufleute gegebenen Bestimmungen gelten in gleicher Weise in Betreff der Handelsgesellschaften, insbesondere auch der Commanditgesellschaften auf Actien und der Actiengesellschaften".

Im Art. 208:

„Eine Actiengesellschaft gilt als Handelsgesellschaft, auch wenn der Gegenstand des Unternehmens nicht in Handelsgeschäften besteht".

Es gelten sonach auch für Eisenbahn-Gesellschaften diejenigen Bestimmungen, welche in Bezug auf Bilanzirung und Gewinn-Vertheilung für Kaufleute und Handelsgesellschaften gegeben waren, es dürfen also nicht mehr die Betriebs-Rechnungen zur Ermittelung des zu vertheilenden Gewinnes als Grundlage dienen, wie im Art. 217 auch noch ausdrücklich ausgesprochen ist:

„Es darf nur dasjenige unter die Actionäre vertheilt werden, was sich nach der jährlichen Bilanz und, wenn im Gesellschaftsvertrage die Einhaltung eines Reserve-Capitals bestimmt ist, nach Abzug desselben als reiner Ueberschuss über die volle Einlage ergiebt. Die Actionäre können bis zur Wiederergänzung des durch Verlust verminderten Gesammtbetrages der Einlagen Dividenden nicht beziehen".

Die Motive sagen:

„Die Fassung soll klar machen, dass die Aufstellung blosser Ertragsbilanzen und die Vertheilung von blossen Jahresüberschüssen unstatthaft ist".

Haben nun die Eisenbahn-Gesellschaften diesen gesetzlichen Bestimmungen genügt?

In Bezug auf die bemängelte Einsetzung des Bahnwerthes wird die Frage mit: Ja! zu beantworten sein.

Es mag zwar bei oberflächlicher Betrachtung der anscheinend ganz bestimmten Vorschriften des Handelsgesetzbuches das Verlangen begründet erscheinen, alle Vermögensstücke zu dem Werthe in die Bilanz einzusetzen, der ihnen zur Zeit der Bilanz-Aufstellung beiwohnt, also alljährlich eine Werthschätzung des gesammten Bahnvermögens unter Berücksichtigung der Conjuncturen des Arbeitsmarktes, der Grundstücke, Baumaterialien, des Eisens etc. vorzunehmen. So wenig es bezweifelt werden kann, dass diese ursprünglich für Kaufleute und Handelsgesellschaften gegebene Bestimmung für diese zweckmässig und auch dem kaufmännischen Gebrauche entsprechend ist, ebenso widersinnig würde ihre Anwendung auf Geschäfte und Unternehmungen sein, welche mit ihren Werthobjecten keinen Handel treiben.

Für diese hat die jeweilige Conjunctur derjenigen Vermögensstücke, welche sie weder wiederveräussern wollen noch sollen, gar keine Bedeutung, zur Erhaltung dieser Anlagen in dem vollwerthigen Zustande hat der Reserve- resp. Erneuerungs-Fonds einzutreten.

Denke man sich eine Gesellschaft, welche Grundstücke und Baulichkeiten nur als Mittel zum Zweck erwirbt resp. herstellt, dieselben nicht veräussern will und darf, sondern nur durch Vermiethungen etc. ausnutzt; mehrjährige Verträge sichern ihr für längere Zeit einen guten Ertrag; plötzlich tritt zu Ende des Jahres eine ungünstige Conjunctur in Grundstücken ein, z. B. in Folge eines ausgebrochenen Krieges.

Sollte hier, obwohl die Bilanz, wenn man die Grundstücke zu den Selbstkosten einsetzt, einen Gewinn ergiebt, nur deswegen die Geschäfts-Bilanz mit einem Verlust-Saldo abschliessen, weil, wenn die Grundstücke an dem Abschlusstage hätten verkauft werden müssen, sich ein Verlust ergeben haben würde?

Angenommen aber, die Bilanzirung erfolgte in dieser Weise, so würde also ein Verlust fingirt werden.

Inzwischen gehen der Krieg und auch die Miethsverträge zu Ende; es müssen noch unter der Nachwirkung des Krieges neue, ungünstige Verträge abgeschlossen werden; vor Abschluss des Geschäftsjahres tritt ein Umschlag ein, die Bauthätigkeit erwacht, die Werthe steigen, wie stets nach langem Druck, weit über das normale Mass und die Werthsteigerung erreicht ihren Höhepunkt um die Zeit des Jahresschlusses; so muss consequenter Weise der derzeitige d. h. derjenige Herstellungswerth als Activum eingesetzt werden, welcher aufzuwenden sein würde, wenn die Herstellung zur Zeit der Bilanz-Aufstellung erfolgte, und da sich dadurch ein erheblicher scheinbarer Gewinn ergiebt, trotzdem der eigentliche Ertrag des Geschäfts ein geringer ist, erwerben die Actionäre den Anspruch auf Vertheilung des Ueberschusses als Dividende; da dazu bereite Mittel fehlen, müssen Schulden contrahirt werden und das Geschäft ist, wenn später wieder normale Verhältnisse eintreten, ruinirt.

Genau so liegt die Sache bei den Eisenbahnen.

Die zum Zwecke der Betreibung des Transportgeschäfts geschaffenen Anlagen sind unwandelbar feststehende Werthe und nur, wenn ein Theil derselben etwa veräussert oder vernichtet werden sollte, ergiebt sich ein rechnungsmässiger Gewinn oder Verlust, wie ein solcher in der Bilanz der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn hätte zum Ausdruck gebracht werden müssen, als sie eine ca. 3 Meilen lange Strecke zwischen Burg und Magdeburg abbrach.

Da nun die Protocolle der Commission zur Berathung des Allg. Deutschen Handelsgesetzbuches das Anerkenntniss enthalten, dass jene Vorschrift weder überall passt, noch in allen Punkten den Handelsgebräuchen entspricht, und dass man in der Bestimmung nur „einen sehr schätzbaren Wegweiser" fand, da ferner die Anwendung jener Bestimmung auf alle Gesellschaften ohne Unterschied Unzuträglichkeiten und Widersinnigkeiten zu Tage fördern würde, die man gerade zu vermeiden wünschte, so darf behauptet werden, die Eisenbahn-Gesellschaften sind in vollem Rechte und verstossen nicht gegen die gesetzlichen Vorschriften, wenn sie die, das Bahnvermögen darstellenden Activposten der Bilanz nicht alljährlich verändern, sondern als feststehende Werthe betrachten.

Wie wollte man auch feststellen, welchen Werth die gesammte Bahnanlage an einem bestimmten Tage repräsentirt und welche Folgen würden sich daraus ergeben?

Sollte von mehreren, natürlich höchst zuverlässigen Sachverständigen auf der ganzen Strecke der Grund- und Gebäudewerth, die Summe der auf Herstellung des Bahnkörpers verwendeten Arbeitskraft, der Werth der Schienen, unter Berücksichtigung der bereits stattgehabten Abnutzung, der zeitige Werth des

Fuhrparks etc. festgestellt werden? Das, auch nur mit annähernder Zuverlässigkeit durchzuführen, ist fast unmöglich, denn beispielsweise haben Grundstücke gar keinen marktgängigen Werth; jedes einzelne ist in seiner Werthbestimmung abhängig von den verschiedensten Umständen, die richtig zu beurtheilen nur wenige Personen die Fähigkeit haben, deswegen kann jede Schätzung eines Grundstückes, und hauptsächlich eines nicht Zins tragenden, nur gelten als eine einseitige Meinung, der stets eine andere Meinung gegenüber stehen würde. Mit anderen Worten, man wird fast ebenso viel verschiedene Taxen erhalten, als man Taxatoren wählt.

Aber man nehme auch hier an, es sei dennoch möglich, eine zuverlässige Taxe zu erlangen: würde dann nicht bei den alten vor ca. 30 Jahren erbauten Bahnen allein der Grund- und Gebäudewerth das volle Passivum decken? Alle anderen Vermögensobjecte würden einen Gewinn darstellen, auf dessen Vertheilung die Jahres-Actionäre den begründetsten Anspruch erheben könnten.

Umgekehrt würden die neuen und namentlich die in General-Entreprise gebauten Eisenbahnen, auch wenn sie höchst rentable wären, lange Jahre keine Dividende geben können, bis der bei einzelnen doch wohl ziemlich bedeutende Unterwerth unter dem Nominalbetrage des Actien-Capitals gedeckt ist.

Ebenso sind auch die unter der Bedingung bestimmter Vortheile, selbstständiger Betriebsführung etc. erworbenen Actienbetheiligungen zu beurtheilen.

Für die Werthbemessung dieses Actienbesitzes ist der Dividendengenuss und der dadurch regulirte Coursstand wenn auch nicht gleichgültig, so doch wenigstens nebensächlich; wogegen die Macht, mit der Betriebs-Verwaltung etc. der eigenen Bahn zu nützen, Hauptsache ist. Dieser Vortheil ist gewissermassen eine Superdividende; dieselbe aber ziffermässig zu schätzen, ist noch schwieriger, als den genauen Preis einer Bahnanlage zu bestimmen und kann deswegen auch in diesem Falle nur der Erwerbspreis des Actienbesitzes in Betracht kommen. Ebenso wenig wie bei niedrigem Erträgniss der Actien das Betriebsrecht geringwerthiger wird, ebenso wenig wird dasselbe bei hohem Erträgniss werthvoller. Der höhere Cours dürfte aber auch deswegen nicht in der Bilanz zur Geltung kommen, weil sonst in einem Jahre statt der einfachen höheren Dividende deren capitalisirter Werth als Gewinn erscheinen würde.

Aber auch in anderer Beziehung würde die Courseinsetzung derartiger Betheiligungen in die Bilanz geradezu eine Calamität sein.

Ein Beispiel wird dies klar machen.

Bei der Berliner Stadteisenbahn-Gesellschaft waren bekanntlich die Berlin-Potsdam-Magdeburger und die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit je 6, die Berlin-Hamburger Bahn mit 3 Millionen Mark als Actionäre betheiligt; auf eine nennenswerthe Rentabilität hatten sie wohl nicht gerechnet; für Uebernahme dieser Actien waren ihnen aber gewisse Rechte zugesichert; die Actien durften erst 5 Jahre nach Eröffnung des Betriebes veräussert werden; die Deutsche Eisenbahnbau-Gesellschaft, welche 12 Millionen Mark Actien übernommen hatte, durfte ihren Besitz sofort veräussern. Angenommen, es wären von letzteren Actien nur wenige Tausend Mark in den Verkehr gekommen und es beliebte einigen Speculanten der Börse, am 31. December den Cours auf 50 zu setzen, so ergab sich für erstere Bahnen ein Verlust von je 3, für die letztere von 1½ Millionen Mark, so dass keine der Gesellschaften in der Lage wäre, Dividende zu zahlen. Noch um Vieles bedenklicher für die Gesellschaft wäre aber der umgekehrte Fall, wenn der Cours erheblich über pari festgesetzt würde, alsdann würde ein nirgends gemachter, sich bilanz- und ziffermässig aber ergebender Gewinn erscheinen, der versteuert und vertheilt werden müsste, obwohl bereite Mittel dazu nicht vorhanden sind.

Die wörtliche Befolgung jener Bestimmung würde also das stricteste Gegentheil der Absicht der Gesetzgeber zur Folge haben.

Die Bestimmung passt nur für solche Geschäfte, deren Activum fast ausschliesslich aus Werthen besteht, welche zum Zwecke der Wiederveräusserung erworben resp. hergestellt worden sind und deren Werthe einer zuverlässigen Schätzung fähig sind.

Es muss also, dem geschäftlichen Gebrauche und dem Sinne des Gesetzes entsprechend, als Norm festgehalten werden, dass Vermögensobjecte, welche einen marktgängigen Preis nicht haben und demzufolge eine zuverlässige Werthschätzung nicht erfahren können, zu den Selbstkosten in die Bilanz eingesetzt werden, bei Eisenbahnen also mit den für die Herstellung und Ausrüstung aufgewendeten Beträgen, einschliesslich der Coursverluste, Bauzinsen, Prämien etc., der Betheiligung an anderen Unternehmungen mit dem Erwerbspreise.

Es wird also bei Eisenbahnen das Bau- resp. Betheiligungs-Conto sich fast immer mit dem Nominalbetrage des Actiencapitals resp. der Prioritätsanleihen decken.

Es entsteht nun aber hierbei die Frage, wie soll es gehalten werden, wenn eine Emission von Actien oder Obligationen einen den Nominalwerth übersteigenden Erlös bringt? Es erscheint unzweifelhaft, dass die neu geschaffenen Werthe nicht um so viel geringwerthiger eingestellt werden dürfen, als der Mehrerlös beträgt, sondern das Bau-Conto muss sich um den vollen aufgewendeten Betrag erhöhen, so dass, da als Passivum der geringere Nominalwerth der Actien erscheint, sich ein Ueberschuss ergiebt, welcher entsprechende Verwendung finden muss.

Dies allein richtig scheinende Verfahren ist aber nicht überall innegehalten worden; z. B. hat die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ihr Prioritäts-Stammactien-Capital Lta. B mit 29 740 200 *M.* (dem Erlöse) ausgeworfen, obwohl der Nominalwerth 43 800 000 *M.* beträgt; es scheint aber auch das Activum nur den aus dieser Emission wirklich aufgewendeten Betrag zu enthalten, weshalb diese Buchungsweise auf das Gewinn-Resultat einflusslos ist.

Anders steht die Sache mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft. Bei dieser hat die Königliche Direction in ihrer Bilanz die bis zum Jahre 1873 erbauten Strecken bewerthet mit den Nominalbeträgen der bezüglichen Emissionen, also einschliesslich der Bauzinzen und Coursverluste zum Betrage von 16 311 489 *M.*; seit 1873 ist das Bau-Conto nur um die wirklichen Aufwendungen — also ohne Coursverluste etc. — erhöht und sind dadurch die Passiva um 11 464 561 *M.* 35 ₰ grösser als die Activa geworden; es hätte also, da die Dividende auf die Stammactien pro 1877 nur ca. 7 Millionen betrug, nicht einmal ein voller Jahresverdienst ausgereicht, dies Deficit zu decken.

Dies dürfte unzulässig sein.

Entweder wird für das gesammte Bahn-Unternehmen — allerdings abweichend von dem Verfahren der anderen Bahnen — nur der wirklich aufgewendete Betrag als Activum eingesetzt, oder es wird auch ferner der Coursverlust als Aufwendung für die Anlage betrachtet und der volle Nominalbetrag dem Baufonds belastet.

Diese Inconsequenz ist bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nur deswegen nicht klar in die Erscheinung getreten, weil bei Emission von Stamm-Actien und 5procentigen Prioritäts-Obligationen ein Coursgewinn von 13 620 388 *M.* 96 ₰ gemacht worden ist, durch welchen der Ausfall seine Deckung gefunden hat und die Dividende nicht alterirt wurde.

Bedenklicher erscheint aber das Verfahren der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft bei der Einsetzung ihres Bahnwerthes.

Nach deren Statuten hatte der Staat das Recht der Amortisation der Actien zum Nennwerth.

Durch den Vertrag vom 10. August 1865 verzichtete der Staat auf dieses Recht und erhielt dafür von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft eine Abfindung von 39 Millionen Mark. Um diesen Betrag hat die Gesellschaft ihr Bau-Conto erhöht ohne dass die Bahn einen Pfennig mehr werth geworden wäre. Es führt mich dieser Vorgang im Besonderen, neben anderweit gemachten Wahrnehmungen, zu der Behauptung, dass zum Nachtheile der Eisenbahn-Gesellschaften den Bilanzen bisher zu wenig Beachtung geschenkt worden ist und deren Werth zur Beurtheilung von Geschäften nicht genügend erkannt wird. (Schluss folgt.)

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 20. Januar. (Reichs-Eisenbahngesetz und Entwurf gegen Differentialtarife. Bahnverstaatlichungen, Main-Weser Bahn. Budgetcommission. Tarifcommission. Zwangs-Pensionscassen für Staatsbahnen. Getreideeinfuhr von Ungarn nach Stettin. Märkische Wasserstrassen. Eisenzölle. Bayerische und Sächsische Bahnen. Gotthardtunnel. Rumänische Eisenbahnfrage. Verspätungen und Unfälle im November.)

Im Vordergrunde des Interesses steht die von verschiedenen Seiten verbreitete Nachricht, dass der Preussische Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes, von welchem der Herr Handelsminister bekanntlich bereits vor den Weihnachtsferien einige Paragraphen der Budgetcommission zur Kenntniss gebracht hat, nunmehr, unter vorläufiger Umgehung des Bundesrathes und der Eisenbahnverwaltungen, den Regierungen zur Begutachtung unterbreitet worden sei. Die Nachricht ist in der Form in den Zeitungen erschienen, dass der Ursprung derselben sich aus Süddeutschland herleiten liess und dürfte es dementsprechend auch wohl richtig sein, dass eine oder mehrere Süddeutsche Regierungen den Entwurf zur Kenntnissnahme, beziehungsweise zur Begutachtung zugesendet erhielten. Unrichtig erscheint jedoch die Annahme, dass alle Regierungen in den Besitz der Vorlage gelangt seien; bezüglich einzelner Regierungen ist jedenfalls bekannt geworden, dass sie von dem Preussischen Reichs-Eisenbahngesetzentwurf bis jetzt nicht mehr wissen, als was darüber in den Zeitungsmittheilungen verlautete. Bei dem allen Deutschen Staaten gemeinsamen Interesse an dem neuen Reichs-Eisenbahngesetze ist wohl anzunehmen, dass bezüglich derjenigen Regierungen, welche noch nicht in den Besitz des Entwurfs gelangt sind, nur eine Verzögerung in der geschäftsmässigen Expedition vorliegt. Auch ist wohl die Voraussetzung erlaubt, dass wenn erst sämmtliche Regierungen dieses neueste Substrat für die Reichs-Eisenbahngesetzgebung erhalten haben werden, auch den Eisenbahnverwaltungen und der verkehrtreibenden Allgemeinheit Gelegenheit gegeben wird, dasselbe kennen zu lernen und ein Urtheil darüber abzugeben. Besonders haben die Eisenbahnverwaltungen, welche bei früheren ähnlichen Gelegenheiten sich die Abgabe anerkannt werthvoller Gutachten angelegen sein liessen, ein Anrecht darauf, in einer so besonders wichtigen Materie alsbald gehört zu werden. Es ist davon Act zu nehmen, dass auch in der hiesigen und in der auswärtigen Tagespresse in diesem Sinne plaidirt wird und ist diese Befürwortung auch wohl um so angebrachter, als die bisher in den Zeitungen figurirenden Mittheilungen über den neuen dritten Eisenbahngesetzentwurf offenbar wesentlich auf Combinationen beruhen und daher keinen Anspruch auf besondere Zulässigkeit zu haben scheinen. Es mag noch kurz erwähnt sein, dass die meisten Angaben sich darin begegnen, dass der neue Entwurf gegenüber seinem Vorgänger eine grössere Accentuirung der Befugnisse des Reichs-Eisenbahnamtes enthält. Inwieweit die stattgehabte Versendung des neuen Entwurfs mit der Reise des Herrn Handelsministers nach Friedrichsruhe in Zusammenhang zu bringen ist, ist umsomehr dahingestellt zu lassen, als durchaus nicht erwiesen ist, ob nach den betreffenden Daten ein Zusammenhang überhaupt möglich ist. Auch die jüngst erfolgte Reise des Herrn Generalpostmeisters Stephan und die des ersten Beamten des Reichs-Eisenbahnamtes Geheimraths Körte nach Friedrichsruhe hat man zuerst mit dem neuen Entwurf in Verbindung gebracht, während jetzt wohl glaubhafter verlautet, dass diese beiden Reisen, abgesehen von anderen Specialien, zwar auch eine Frage der Reichs-Eisenbahngesetzgebung betrafen, nicht aber den Entwurf eines allgemeinen Gesetzes, sondern den eines Deutschen Tarifgesetzes, das seine Spitze gegen die Differentialtarife richtet. Es ist an dieser Stelle darauf aufmerksam gemacht worden, dass der die Differentialtarife betreffende Passus in dem Schreiben des Fürsten Bismarck, de dato Friedrichsruhe, den 15. December, an den Bundesrath eigentlich keine Angelegenheit behandelte, welche in den Rahmen der Zoll- und Steuerreform, bezüglich welcher die Kundgebung des Reichskanzlers das Programm liefert, erledigt werden könne. Diese Auffassung war auch eine ziemlich allgemeine und bald nachdem das Friedrichsruher Zollprogramm erschienen war, fand sich in den Zeitungen die Mittheilung, dass die darin enthaltene Kritik gegen die Differentialtarife der Vorläufer eines besonderen die Frachtdisparitäten zum Gegenstand habenden Gesetzentwurfes sein würde. Vermuthlich ist es ein solcher Entwurf, auf den die „Post" gestern an hervorragender Stelle durch die Mittheilung hinweist, dass der Reichskanzler einen Antrag an den Bundesrath vorbereite, welcher die Regulirung der Eisenbahntarife auf dem Wege der Gesetzgebung nach Analogie der Posttarife bezweckt. Da an den Posttarifen das Wesentliche ist, dass sie gleiche Sätze für alle Entfernungen bestimmen, so ist die Auslassung der „Post" ganz und gar unverständlich, da doch kaum anzunehmen ist, dass an die Uebertragung dieses Grundsatzes auf das Eisenbahn-Transportwesen gedacht wird und hat auch bereits die Mehrzahl der politischen Blätter der Unmöglichkeit Ausdruck gegeben, diesen Hinweis der „Post" zu verstehen. Es wird natürlich erst eine genaue authentische Nachricht abzuwarten sein, ehe in eine Besprechung eines solchen Gesetzentwurfes gegen Differentialtarife eingetreten werden kann und wird sich dann auch erst feststellen lassen, inwieweit die Stimmen Recht haben, welche behaupten, dass diese Materie überhaupt nicht durch Gesetz zu regeln sei.

In Sachen der Verstaatlichungsfrage ist heute wiederum von einigen Mittheilungen Notiz zu nehmen. Bezüglich der Berlin-Stettiner Eisenbahn cursiren Zeitungsmittheilungen, denen zu Folge die Regierung nunmehr der genannten Bahngesellschaft, vorbehaltlich der Zustimmung des Landtags, eine Rente von 4¾ pCt. angeboten und sich verpflichtet hat, sich an diese Offerte bis zum 1. Juli gebunden zu erachten. Es wird, wie es heisst, morgen eine Verwaltungsraths-Sitzung stattfinden, in welcher über die Einberufung einer Generalversammlung der Actionäre zur Stimmabgabe über die betreffende Offerte berathen werden soll. Vermuthlich würde zur endgiltigen Votirung über die Offerte noch die Einberufung einer zweiten Generalversammlung erforderlich sein. — Wenn die Mittheilung hiesiger Correspondenten auswärtiger Blätter richtig ist, hat sich in letzter Woche der Ausschuss der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn mit dem Modus der Abstempelung einverstanden erklärt und auch sonst den mit der Regierung vereinbarten Ueberlassungs-Vertrag, vorbehaltlich der Genehmigung der Actionäre, ratificirt. — Mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn haben dagegen in letzterer Zeit keine Verhandlungen stattgefunden und die Nachricht der „Börsenzeitung", dass der Köln-Mindener Bahn neuerdings von der Regierung eine Kaufofferte zum Preise von 5 pCt. durch Abstempelung zu gewährleistende Rente zugegangen sei, begegnet in unterrichteten Kreisen den entschiedensten Zweifeln. Dagegen ist schliesslich von einer über Darmstadt hierher gelangten Nachricht Act zu nehmen, dass unter den in der Schwebe befindlichen Projecten zur Erweiterung des Preussischen Staatsbahnnetzes sich auch das des Ankaufs des Hessischen Antheils an der Main-Weser Bahn befindet. Die betreffende der zweiten Hessischen Kammer gemachte Vorlage ist nicht etwa in dem Lichte des Preussischen Entwurfs wegen Uebergangs des Preussischen Eisenbahninteresses an das Reich zu betrachten, in welchem Falle zwar ein Verkäufer, aber kein Käufer vorhanden war, sondern die Hessische Eisenbahnvorlage ist offenbar die Folge von Verhandlungen, welche letzthin zwischen der Preussischen und Hessischen Regierung geführt worden sind. Die Vorlage giebt den Verkaufspreis auf 17 250 000 *M.* an. Dieser Betrag enthält, wie die Vorlage ausführt, nicht nur eine vollständige Erstattung des gesammten Baucapitals von 16 457 300 *M.*, sondern auch „einen billigen Ersatz für die aus Betriebsfonds gemachten Aufwendungen". In den Motiven wird ausgeführt, dass nach dem Perfectwerden des mit Preussen vereinbarten Ueberlassungsvertrages das Hessische Staatsbudget eine Aufbesserung um 416 760 *M.* erfahren würde. Im Friedens-Vertrag von 1866 hatte sich Preussen bekanntlich bereits besondere Verhandlungen bezüglich der Hessischer Seits abzutretenden Verwaltung und des Betriebes des Hessischen Main-Weser Bahn-Antheils vorbehalten, und es ist demgemäss ein Vertrag vom 30. Mai 1868 zu Stande gekommen, nach welchem Preussen schon seit 1. August 1868 auf ewige Zeiten die Verwaltung der s. Z. von ihm mit Hessen und Frankfurt gemeinsam erbauten Main-Weser Bahn selbstständig führt. Die Erträgnisse der Bahn wurden bisher nach Verhältniss des von den einzelnen Regierungen verwendeten Baucapitales vertheilt.

Die Budgetcommission des Abgeordnetenhauses beendigte in voriger Woche die zweite Berathung des Eisenbahnetats und erledigte die sämmtlichen auf die Einnahmen bezüglichen Titel, sowie die der ordentlichen Ausgaben der Staatseisenbahnen. Vorweg verständigte man sich darüber, solche allgemeine Fragen, welche nicht in unmittelbarer Verbindung mit einzelnen Einnahme oder Ausgabepositionen stehen und nicht Einfluss auf die Gestaltung der Etats selbst haben, für die Debatte über den Generalbericht zurückzustellen. Ueber die Einnahmepositionen waren von der Staatsregierung nähere Erläuterungen gegeben; die Commission fand keine Veranlassung, die Ansätze zu bemängeln. Sie nahm jedoch eine Resolution an, welche die Staatsregierung auffordert, über die Betriebsergebnisse solcher Eisenbahnstrecken, welche eine wirthschaftlich selbstständige Bedeutung haben und im Etat nicht als besondere Position erscheinen, künftig erläuternde Auskunft bei dem Etat zu geben. Zugleich wurden als solche, im nächsten Etat besonders zu behandelnde Bahnen bezeichnet: die Berliner Nordbahn, die Bahnen Berlin-Blankenheim, Posen - Rügenwalde - Belgard, die Pommersche Centralbahn, die Moselbahn. Sodann wurde eine Resolution angenommen, welche die Staatsregierung auffordert, bei den künftigen Etats zahlenmässige Erläuterungen über die Ergebnisse neu hinzutretender Bahnstrecken und den Einfluss concurrirender Linien zu geben. — Die Mittheilung, welche die Staatsregierung über das Ergebniss der Submissionen gemacht hat, soll dem Hause gedruckt vorgelegt werden und wird beim Generalbericht nähere Würdigung

finden. Die Auskunft über die Verwendung inländischer Kohlen im Gebiete der Ostseeprovinzen wurde zu Resolutionen oder Anträgen vorläufig nicht geeignet befunden, weil es zunächst darauf ankommen würde, die Gegenäusserungen der betheiligten Seestädte zu hören. Bezüglich der Hinterpommerschen Bahn soll mit dem nächsten Etat eine Uebersicht über die Ergebnisse des Betriebes seit Uebernahme der Bahn in die Staatsverwaltung vorgelegt werden. Bei der Berlin-Dresdener Bahn hat die Staatsregierung eine Auskunft ertheilt, wonach die Einstellung des Schnellzuges auf derselben das Interesse der Verwaltung schädigen würde, da die Ergebnisse die Kosten des Zuges, wenn auch nur um ein Geringes, übersteigen. Die Commission berücksichtigte indessen, dass im verflossenen Jahre die Einnahmen der Berlin-Dresdener Bahn gegen das Vorjahr sehr bedeutend zurückgegangen seien, dass also der jetzt ausgerechnete Ueberschuss voraussichtlich nicht bestanden haben würde, ferner dass mit der Einstellung des Schnellzuges nicht der ganze damit beförderte Verkehr verloren würde, und nahm deshalb eine Resolution an, wonach der Staatsregierung zur Erwägung gegeben wurde, wenigstens ausserhalb der Reisesaison die Personenbeförderung durch Schnellzug einzuschränken. Ferner wurde eine Resolution angenommen, wonach die Regierung künftig dem Abgeordnetenhause die Jahresberichte derjenigen Eisenbahnen mittheilen solle, zu denen aus der Staatskasse Beihülfe geleistet worden oder welche unter Mitwirkung von Staatsbehörden stehen. Bei Erörterung der Frage, ob bei Regulirung der Eisenbahntarife der Finanzminister eine Mitwirkung habe, musste nach den bisherigen Verhandlungen die Commission von der Voraussetzung ausgehen, dass eine solche Mitwirkung bisher nicht stattgefunden habe. Von dem Vertreter der Regierung wurde jetzt die Auskunft ertheilt, dass die beiderseitigen Verwaltungschefs bereits darüber in Verbindung getreten seien, in welcher Weise eine Einwirkung des Finanzministers festzustellen sei. Bei der hohen finanziellen Bedeutung der Eisenbahnen und bei dem Einfluss ihrer Einnahmen und Ausgaben auf die Gestaltung des Etats hielt die Commission die Mitwirkung des Finanzministers grundsätzlich für nothwendig und nahm eine Resolution an, wodurch diese Ansicht Ausdruck fand. Ueber die Stellung des Eisenbahn-Commissarius bei der Thüringischen Bahn wurde eine besondere Mitwirkung der Staatsregierung in Aussicht gestellt. Bezüglich der Dienstwohnung für Eisenbahnbeamte wurde eine Resolution angenommen, dass dem nächsten Etat eine Uebersicht über die in grösseren Städten für Beamte angemietheten Wohnungen beigefügt und bei Forderungen für Stationsgebäude in Zukunft angegeben werde, welche Dienstwohnungen darin herzustellen beabsichtigt sei. Unter den ausserordentlichen Ausgaben wurden für den Rangirbahnhof in Rummelsburg, unter Streichung von 300 000 ℳ. nur 300 000 ℳ. bewilligt. Die Position für den Umbau des Güterbahnhofes der Ostbahn in Berlin wurde von 470 000 ℳ. auf 360 000 ℳ. ermässigt; ferner die Rate für die Erweiterung des Hannoverschen Bahnhofes auf 2½ Millionen. Die Beschlussnahme über die Annahme des Frankfurter Centralbahnhofes wurde ausgesetzt bis zur Mittheilung der mit Hessen und Baden verabredeten Verträge. Eine weitere Resolution ging dahin: künftig bei der Rentabilitätsberechnung in den Anlagen zum Etat zu berücksichtigen: 1. für das Anlagecapital die jährlich hinzukommenden Aufwendungen und die Bauzinsen, 2. für die Berechnung des Ueberschusses die Ausgaben der Centralverwaltung, die Pensionen und die Differenz zwischen den Erneuerungsfonds im Etat gegen den normalen Verschleiss an Bahnanlagen und Betriebsmitteln. Die Resolution gelangte nach längerer Debatte zur Annahme.

In den letzten Tagen voriger Woche hat hier die ständige Eisenbahn-Tarifcommission getagt, an welcher sich auch der Interessentenbeirath durch die Herren von Wedell-Malchow, Russel und Commerzienrath Wollheim betheiligte. Gegenstand der Berathung bildete die Frage der sogenannten zweiten Stückgutclasse. Man beschloss Erhebungen darüber durch Fragebogen anzustellen unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass die Einführung einer ermässigten zweiten Stückgutclasse die Erhöhung der Sätze der ersten Classe zum Correlat habe.

Wie man erfährt, ist den Arbeitern der Staatseisenbahnen durch Werkstattbeamte angekündigt worden, dass auf Veranlassung des Herrn Handelsministers demnächst eine Zwangs-Pensionscasse errichtet werden wird. Bekanntlich hatte sich schon der verflossene Handelsminister mit diesem Project getragen und es waren auch schon die Statuten der Casse ausgearbeitet, doch liess er dasselbe fallen, nachdem ihm durch eine Deputation von Arbeitern dargelegt worden, dass ein Bedürfniss zur Errichtung einer Zwangs-Pensionscasse nicht vorhanden und dass ein grosser Theil der Arbeiter bei freien Pensionscassen versichert ist. Auch jetzt will man den Handelsminister durch eine Deputation zu bestimmen suchen, von dem Project abzulassen und dies damit begründen, dass die bereits versicherten Arbeiter bei Einführung der Innungscasse in die Lage kämen, die Zahlungen einzustellen und den schon erworbenen Anrechten zu entsagen, da die Arbeiter unter den gedrückten Lohnverhältnissen unmöglich die Beiträge für zwei Versicherungscassen aufbringen könnten.

Das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn hatte bei den Vorstehern der Berliner Kaufmannschaft angefragt, ob und welche andere Ursachen als die billigere Fracht über Triest den Rückgang der diesjährigen Getreide-Einfuhr von Ungarn nach Stettin verglichen mit der vorjährigen, herbeigeführt haben; unter Bezugnahme auf einen ministeriellen Erlass, der die Genehmigung einer von den interessirenden Bahnen beantragten Tarifermässigung um mindestens 5 pCt. bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg pro Wagen davon abhängig macht, dass die Nothwendigkeit oder hervorragende Nützlichkeit der Ermässigung für die wirthschaftlichen Interessen des Landes nachgewiesen werde. Das Schreiben des Directoriums hob hervor, dass vom 1. August bis 30. November 1877, als auf grössere Getreideversendungen von Ungarn nach Norddeutschland eine Bonification von 2 pCt. gezahlt wurde, 5 300 t, im gleichen Zeitraum 1878 nur 2 000 t Ungarisches Getreide hier eingegangen sind. — Das Collegium beschloss, über die vorliegende Frage eine Antwort zu ertheilen und solche seiner Zeit zu veröffentlichen.

Zu der Anleihe für die Märkischen Wasserstrassen, die im Princip von der Budgetcommission genehmigt worden, ist noch Folgendes mitzutheilen. Die Vorschläge der Regierung bezwecken die systematische Herstellung dreier Hauptlinien, welche für die Reichshauptstadt besonderen Werth haben, weil sie diese durch die Spree, Havel und mehrere Canäle mit der Elbe und Oder verbinden sollen. Die überwiegende Mehrheit der Commission beurtheilte, wie schon gesagt, die Vorlage sehr günstig, namentlich wurde die Bedeutung der Wasserstrassen für den Kohlentransport aus Schlesien hervorgehoben. Mit Bezug auf die Rentabilität war man der Ansicht, dass eine Amortisation und Verzinsung der Anlagecapitalien erzielt werden würde. Der Betrag der Anleihe ist auf 5 227 000 ℳ. festgesetzt.

Der vom Bayerischen Staatsrath v. Schloer erstattete Bericht der Eisen-Enquête ist dem Bundesrathe übermittelt worden. In Zeitungsmittheilungen verlautet, dass nach den Ergebnissen der Enquête seitens des Bundesraths beantragt werden wird, einen Zoll von 25 bis 75 ₰ für den Centner Roheisen und 1 ℳ. bis 1 ℳ. 75 ₰ für einen Centner Stabeisen zu legen.

Der Ausschuss der Bayerischen Abgeordnetenkammer für den Eisenbahn-Gesetzentwurf hat dieser Tage mit der Berathung desselben begonnen. Es soll im Ausschuss die Ansicht allgemein vorherrschen, dass bei dem verhältnissmässig geringen Erträgniss der Bahnen zur Zeit nur der Bau der wichtigsten und nothwendigsten neuen Linien beschlossen werden könne. In dem schon vor längerer Zeit vorgelegten Regierungsentwurf sind zwölf verschiedene Bahnen aufgeführt, für welche das Baucapital auf 86 559 000 ℳ. veranschlagt ist.

Das „L. Tagebl." enthält eine Rentabilitätsberechnung der Sächsischen Staatsbahnen in 1877, welche gegenüber einem Anlagecapital von 527,1 Millionen Mark einen Reinertrag von 21,1 Millionen Mark (4 pCt.) ergiebt. Dresden-Bodenbach-Tetschen brachte 14,23 pCt., dann folgt Leipzig-Zwickau-Hof mit 8,54 pCt., Dresden-Görlitz mit 7,64 pCt., Chemnitz-Reichenbach mit 6,26 pCt., Leipzig-Dresden mit 5,02 pCt. und Zwickau-Schwarzenberg mit 4,53 pCt. Alle anderen Bahnen haben weniger als 4, sieben sogar weniger als 1 pCt. ergeben und noch andere haben einen Zuschuss erfordert.

Der Richtstollen des Gotthardtunnels hatte nach Mittheilung der „N. Zür. Z." am 5. d. M. auf beiden Seiten zusammen die Länge von 12 241 m erreicht, folglich die Länge des Mont-Cenistunnels um 21 m überschritten. Es blieben an diesem Tage noch 2 679 m zu durchbrechen, welche, wenn der Fortschritt des abgelaufenen Jahres anhält (welcher 2 540 m beträgt), im Laufe des Januars 1880 bewältigt sein können.

Ueber die Rumänische Eisenbahnfrage wird der „Wiener Polit. Corr." von anscheinend interessirter Seite aus Bukarest geschrieben: Es handelt sich keineswegs um die bekannte Frage des geplant gewesenen Rückkaufs seitens der Rumänischen Regierung. Diese Frage ist, wie ganz positiv versichert werden kann, von der Tagesordnung gänzlich abgesetzt und wird vor der künftigen Novembersession der Rumänischen Kammer in keinem Falle wieder aufgenommen werden. Der reelle Grund der den massgeblichen Kreisen in Bukarest verursachten Sorgen liegt in den ernsten Differenzen, die zwischen Bukarest und Berlin wegen jener drei Directoren ausgebrochen sind, welche man zur Leitung der Rumänischen Linien von Berlin aus bestellt hat, die jedoch von der Rumänischen Regierung nicht etwa aus persönlichen, sondern einzig nur aus öconomischen Gründen nicht anerkannt worden sind, und die sie auch niemals anzuerkennen fest entschlossen ist. Ein weiterer, auch sehr ernster Grund der auseinandergehenden Ansichten sind die Gefälligkeitsdienste, die das Triumvirat des Eisenbahn-Directoriums den Russen beim Trans-

porte Russischer Truppen erwiesen hat und die jetzt, und zwar in der Ziffer von über einer Million Francs dem Rumänischen Staatsschatze in Rechnung gebracht worden sind. Die Rumänische Regierung will diese ohne ihr Wissen gemachten Ausgaben nicht anerkennen. Einer der drei Directoren, Herr Charlier, war jüngst in Odessa, kehrte jedoch unverrichteter Dinge von dort zurück. Gestern hat sich Director Offermann zu General Totleben nach Adrianopel begeben, um die Sache zu ordnen: gelingt ihm dies nicht, so hat er von Berlin aus die Weisung, nach St. Petersburg zu gehen, um die Frage zu regeln. Andererseits ist von Berlin aus die Entsendung des Justizrath Wölfel nach Bukarest signalisirt, der die Aufgabe haben soll, sowohl die obgedachten Differenzen, als auch anderweitige Streitigkeiten, betreffend die zu kostspielige und somit von der Rumänischen Regierung beanstandete Verwaltung der Rumänischen Linien wo möglich zu begleichen.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über im November 1878 beförderte Züge und deren Verspätungen wurden auf 57 grösseren Deutschen Bahnen mit einer Gesammtlänge von 26 858 km an fahrplanmässigen Zügen befördert 11 218 Courier- und Schnellzüge, 73 913 Personen-, 39 803 gemischte und 71 495 Güterzüge. An ausserfahrplanmässigen Zügen 1 246 Personen- und gemischte, 28 745 Güter- und Arbeitszüge. Es verspäteten sich im Ganzen 717.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monat November 1878 auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 24 Entgleisungen und 8 Zusammenstösse fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 12 Züge mit Personenbeförderung — von je 10 411 Zügen dieser Gattung einer — und 20 Güterzüge resp. leer fahrende Locomotiven betroffen; ferner 62 Entgleisungen und 38 Zusammenstösse beim Rangiren und 113 sonstige Betriebs-Ereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.).

In Folge dieser Unfälle wurden 1 Arbeiter getödtet, 23 Personen (3 Reisende, 18 Beamte und 2 fremde Personen) verletzt, 31 Thiere getödtet, 4 Thiere verletzt, 79 Fahrzeuge erheblich und 297 unerheblich beschädigt.

Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 29 Tödtungen (1 Reisender, 13 Beamte, 5 Arbeiter und 10 fremde Personen), 90 Verletzungen (2 Reisende, 39 Beamte, 33 Arbeiter und 16 fremde Personen) und 14 Tödtungen und 2 Verletzungen bei beabsichtigtem Selbstmorde.

Fasst man sämmtliche Verunglückungen — ausschliesslich der Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 15 620 km Betriebslänge, 21 284 km Geleislänge und 369 185 103 geförderten Achskilometern) 87 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Oberschlesische (13), Sächsische (12) und die Niederschlesisch-Märkische Bahn (11); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Westfälischen, der Saarbrücker und der Oberschlesischen Bahn vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 10 175 km Betriebslänge, 13 500 km Geleislänge und 228 122 177 geförderten Achskilometern) 55 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Rheinische (16), die Köln-Mindener (10) und die Berlin-Görlitzer Bahn (5); verhältnissmässig sind jedoch auf der Berlin-Görlitzer, der Rechte-Oder-Ufer und der Rheinischen Bahn die meisten Verunglückungen vorgekommen.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 7 161 882 geförderten Achskilometern) 1 Fall, und zwar auf die Westholsteinische Bahn.

Von den im Ganzen beförderten 12 853 307 Personen wurden 1 getödtet und 5 verletzt, und zwar fanden diese Verunglückungen statt: auf der Berlin-Görlitzer (1 Person), der Braunschweigischen (1 Person), der Elsass-Lothringischen (1 Person), der Rheinischen (1 Person), der Westfälischen (1 Person) und der Württembergischen Bahn (1 Person). Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurde von je 9 861 Einer getödtet und von je 2 249 Einer verletzt.

Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt — unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat November 1878 bei 21 Verwaltungen mehr, bei 10 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 9,4 pCt. weniger Verunglückungen vorgekommen sind, als in demselben Monate des Vorjahres.

Französische Correspondenz.

—r— Im Monate November 1878 wurde bei der Kammer ein Gesetzentwurf in Betreff des Ankaufes der Linie von Sedan nach Lérouville, von welcher eine Section der Gesellschaft von Lille-Valenciennes gehört, eingebracht.

Die Linie von Lérouville nach Pont-Maugis, welche am 12. August 1876 eröffnet wurde, hat eine Länge von 143 km. An die Stelle der zuerst concessionirten Gesellschaft trat in Folge des durch Decret vom 12. August 1874 genehmigten Vertrages vom 10. September 1873 die Gesellschaft der Eisenbahn von Lille nach Valenciennes.

Durch Vertrag vom 31. December 1875 (bestätigt durch Decret vom 20. Mai 1876) hat letztgenannte Gesellschaft den Betrieb ihres Netzes der Nordbahn-Gesellschaft abgetreten, indem sie sich nur den Betrieb der Linie von Sedan nach Lérouville vorbehielt. Nachdem nun die Gesellschaft von Lille-Valenciennes am 21. Februar 1877 in Concurs gerathen, hat der Syndicus dem Staate den Ankauf der Linie angeboten.

Die Regierung ging auf den Vorschlag ein, indem sie als Basis für den Preis die Summe annahm, welche der Bau der Bahn dem Staate gekostet haben würde. Eine Commission von General-Inspectoren hat diesen Preis auf 12 400 000 Frcs. veranschlagt, unabhängig von der Staatssubvention von 8 445 000 Frcs. Diese Summe soll 1 Monat nach Besitzergreifung und mit 5 pCt. Zinsen bei Verzögerung bezahlt werden. Das Fahrmaterial, die Ausrüstung der Stationen und die Vorräthe sollen vom Staate auf Grund der Schätzung durch Sachverständige abgelöst werden. Ein vorgeschlagener Vertrag mit der Ostbahn-Gesellschaft wird der Legislative unterbreitet werden und soll den Betrieb der Linie Sedan-Lérouville sicherstellen. Der Syndicus der Gesellschaft von Lille nach Valenciennes verzichtet inhaltlich der mit dem Staate abgeschlossenen Convention auf die der Gesellschaft ertheilte Concession für 5 Linien. Diese 5 Linien (Lille-Valenciennes mit Verbindung über Bruay; Saint-Amand nach Blanc-Misseron; Saint-Amand nach Tournai; Don nach Hénin-Liétard und Armentières; Valenciennes nach Douzies über Buvai) wurden der Nordbahn-Gesellschaft überlassen.

Die mit dem Staate abgeschlossene Convention berührt in keiner Weise die durch den Vertrag zwischen der Nordbahn-Gesellschaft und der Gesellschaft von Lille-Valenciennes geschaffenen Verhältnisse.

In der Sitzung der Deputirtenkammer vom 4. November hat die Regierung einen Gesetzentwurf in Betreff des Ergänzungsnetzes der Bahnen von allgemeinem Interesse in Algerien eingebracht.

Dieser Gesetzentwurf bezieht sich auf 21 neue Linien von einer Länge von ungefähr 1 600 km und auf 2 Linien, die zur Zeit als Linien von localem Interesse concessionirt sind, und ca. 100 km umfassen.

Das gegenwärtige Algerische Netz hat eine Länge von ungefähr 1 300 km. Hiernach wird eine Länge von 2 900 km erreicht. Das Verhältniss zwischen dem Mutterlande und der Afrikanischen Colonie wird sich immer mehr gleichstellen; denn wenn nach Vollendung des projectirten Netzes Frankreich 39 000 km Bahnen, sohin 1,05 km auf 1 000 Einwohner haben wird, werden daher in Algerien bei 2 900 km Bahnen auf 1 km je 1 000 Einwohner kommen.

Auf der Eisenbahnlinie von Hermes nach Beaumont wurden kürzlich die Arbeiten begonnen.

Diese 6 Meilen von Paris entfernt liegende Linie wird eine der ersten Bahnen Frankreichs sein, die mit einer Spurweite von 1 m gebaut wird. Dieselbe wird eine Länge von 31 km erhalten, und durch die industriellen Cantone von Noailles und Neuilly-en-Telle führen. Die Zahl der Stationen wird 11 betragen.

Die Kosten sollen sich einschliesslich eines sehr vollständigen Fahrmaterials nur auf 60 000 Frcs. pro Kilometer belaufen, eine Summe, welche hinter jener von 200 000 Frcs. pro Kilometer, die eine Bahn mit gewöhnlichem Terrain bei den Terrainverhältnissen dieser Strecke kosten würde, erheblich zurückbleibt.

Die concessionirte Gesellschaft, welche ganz local ist, hat sich unter Mitwirkung der Nordbahn-Gesellschaft gebildet.

Die Actionäre der Médocbahn-Gesellschaft waren am 7. December 1878 zu einer ausserordentlichen Generalversammlung berufen. Die Versammlung fasste u. A. folgende Beschlüsse:

1. Genehmigt werden die mit dem Gironde-Departement getroffenen Vereinbarungen über den Bau und Betrieb der Zweigbahnen von localem Interesse von Castelnau nach Margaux und von der Station Pauillac nach Port des Pilotes. (Das genannte Departement trägt sämmtliche Baukosten.)

2. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, in Gemässheit eines Antrages des Generalrathes des Gironde-Departements mit dem Staate über den Betrieb einer Zweigbahn zu unterhandeln, welche vom Staate zwischen Moulins und dem Hafen von Lamarque herzustellen wäre und wobei eine Dampfschiffverbindung mit Bloye eingerichtet würde.

3. Der Verwaltungsrath wird zur Aufnahme eines Anlehens von 500 000 Frcs. ermächtigt.

4. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, mit dem Staate Verhandlungen einzuleiten über den Ankauf der Médocbahn oder über ihre Fusion mit einer anderen Eisenbahn-Gesellschaft. Für die

bezüglichen Vereinbarungen wird die Genehmigung einer neuerlichen Generalversammlung vorbehalten.

Die Ostbahn-Gesellschaft wurde kürzlich ermächtigt, die in Rouen hergestellte Verbindungsbahn zwischen der Linie von Paris nach Rouen und Hâvre und der Linie von Rouen nach Amiens in Betrieb zu setzen.

Die „Semaine financière“ berichtet, dass Seitens des Staates eine Convention mit der Orléansbahn-Gesellschaft soeben abgeschlossen ist über Retrocession mehrerer Linien dieser Gesellschaft an den Staat, um ein vollständig neues Südwest-Netz (réseau du Sud-Ouest) mit Paris an der Spitze der Linie zu constituiren.

Dieses siebente Bahnnetz, von welchem oft bereits seit 6 Jahren die Rede war, wird auf die Weise seinen End- resp. Ausgangspunkt in Paris haben, dass der Staat die Linie Paris-Sceaux erwirbt und bis nach Chartres verlängert, wo die neue Linie an eine Strecke der im Staatsbesitz befindlichen Orléans-Rouen-Bahn anschliesst. Das siebente Bahnnetz wird ausserdem einen Theil der Linien der Orléans-Rouen-Bahn sowie die Linien der Vendée und Charente umfassen. Auf diese Weise wird eine neue directe Linie zwischen Paris und Bordeaux in's Leben gerufen, welche den ganzen Südwesten Frankreichs durchläuft und so den Namen des siebenten Bahnnetzes rechtfertigt.

Italienische Correspondenz.

In No. 91 Jahrg. 1878 der Vereinszeitung haben wir gemeldet, dass der Oberste Rath für die öffentlichen Bauten das Project einer Eisenbahn auf den Vesuv gutgeheissen habe. Nunmehr hat das Ministerium der öffentlichen Arbeiten im Einverständnisse mit dem Finanzministerium, der Präfectur von Neapel und der General-Domänen-Direction die Concession für diese Bahn auf die Dauer von 30 Jahren ertheilt. An die Unternehmung wurden überlassen: 200 qm Terrain am Kegel, 500 qm Terrain am Fuss des Berges und eine Zone von 10 m Breite auf eine Strecke von 840 m auf der Seite des Berges. Die Bahn wird nach einem brevetirten System auf einer eisernen Brücke gebaut, welche sich ca. 1 m hoch über dem Boden erhebt. Für den Dienst sind 8 sehr bequeme Wagen bestimmt, welche an dem Drahtseile ohne Ende befestigt sind, das ihnen die Bewegung giebt. Jeder Wagen ist mit selbstwirkenden Bremsen versehen. Ein zweites Sicherheitsseil ist dem ersten beigefügt. Jedes dieser Seile, welches eine Spannung und ein Gewicht von 3 000 kg ertragen soll, wird einer Spannung und einem Gewicht von wenigstens 33 000 kg Widerstand zu leisten vermögen.

Eine kleine Station mit Restaurant wird am Kegel eingerichtet werden; eine andere mit allem Comfort versehene wird sich am Fusse des Berges befinden. In letzterer werden sich die Dampfmaschinen und Alles, was für den Dienst und die Unterhaltung erforderlich ist, befinden. In der Nähe des Observatoriums werden die anderen Magazine für die Unterbringung des ganzen beweglichen Materials, als Maschinen, Wagen, Seile etc. angelegt werden, welche im Falle eines grossen Ausbruches Schutz gewähren können.

Als Terrain für die Anlage der Bahn wurde dasjenige gewählt, welches nach vieljährigen Erfahrungen am wenigsten den Eruptionen ausgesetzt ist. Das System der Brücke, auf welcher die Geleise ruhen, bietet den Vortheil, dass auch bei einer starken Eruption die Linie nur theilweise Schaden leiden kann. Die Massnahmen, welche getroffen sind, um das gesammte bewegliche Material rasch zum Observatorium bringen zu können, bewirken, dass die Unternehmung von keiner Eruption grösseren Schaden zu gewärtigen hat.

Nach den projectirten Einrichtungen werden bis zu 600 Personen während 6 Dienststunden des Tages befördert werden können. Die Arbeiten werden im Januar beginnen und soll im Frühjahr 1879 schon die Bahn fungiren.

Die Enquête-Commission über den Betrieb der Italienischen Bahnen hat in 11 Sitzungen die sämmtlichen Fragepunkte durchberathen. Letztere sind allgemeiner oder militärischer Natur und sind in einzelne Capitel abgetheilt.

Das 1. Capitel enthält die Fragen über die öconomische und administrative Einrichtung der Gesellschaften, welche den Betrieb der Italienischen Bahnen führen.

Das 2. Capitel betrifft die Einrichtung des Betriebes insbesondere in administrativer Beziehung.

Das 3. Capitel handelt vom beweglichen und unbeweglichen Material und vom Brennmaterial.

Das 4. Capitel enthält die Fragen über die Beförderung von Personen und Gütern.

Das 5. Capitel betrifft die Betriebskosten,

das 6. die Tarife.

Das 7. Capitel handelt von der Einmischung der Regierung.

Im 8. Capitel werden die Staatsbahnen behandelt, welche im Betriebe von Privatgesellschaften stehen,

im 9. die Staatsbahnen, welche provisorisch vom Staate betrieben werden.

Im 10. Capitel werden die für eine Neu-Regulirung des Italienischen Eisenbahnwesens gemachten Vorschläge erörtert und im 11. die allgemeinen Fragen behandelt.

Die zweite Abtheilung wird von den Fragepunkten militärischer Natur gebildet.

Das 1. Capitel dieser Abtheilung handelt von den Fahrmaterialien vom militärischen Standpunkte aus, das 2. von dem militärischen Personale, das 3. von der Einrichtung des Dienstes im militärischen Interesse und mit Rücksicht auf eine rasche und sichere Mobilisirung der Armee.

Das 4. Capitel behandelt die in Friedenszeiten stattfindende Vorbereitung, während das 5. erörtert, wie die Eisenbahnfrage vom militärischen Standpunkte aus am Besten zu lösen wäre.

In den drei ersten Quartalen 1878 wurden 81 km neue Eisenbahnen dem Verkehre übergeben und zwar die Linie Treviglio-Rovato (33 km am 5. März) und Resiutta-Chiusaforte (8 km am 21. September) der Oberitalienischen Staatsbahnen, S. Caterina-Caltanisetta (6 km am 8. April) der Sicilischen Staatsbahnen, Ponte Galera-Fiumicino (11 km am 14. März) der Römischen Eisenbahnen und endlich die Linie Settimo-Rivarolo (23 km am 6. Mai).

Die für Anfang December festgesetzte Prüfung der 9 km langen Eisenbahnstrecke — genannt Variante von Collemonco — längs der Calabrischen Linie von Buffaloria di Cassano nach Cosenza und zwar zwischen den Stationen von Majolungo und Frassia musste wegen Ungunst der Witterung vertagt werden.

Die Eröffnung der beiden zwischen Giave und der definitiven Station von Ozieri gelegenen Sectionen der Sardinischen Bahnen fand am 21. December statt.

Von dem Obersten Rathe für öffentliche Bauten wurden mit einigen Modificationen die Projecte für die Bahnen von Salerno-S. Severino, Vercelli-Gattinara-Pratosesia, ferner die Bahn von Vercelli nach Pavia mit einer Verbindungsbahn von Bressana nach Broni gutgeheissen.

Folgendes waren nach Abzug der an das Aerar zu entrichten gewesenen Steuern die Erträgnisse der Italienischen Eisenbahnen in den drei ersten Quartalen des Jahres 1878 vergleichsweise mit den Einnahmen derselben Periode des Vorjahres:

	Länge der Linien in Kilom.		Gesammt-einnahme Lire		Einnahme pro Kilomet. Lire	
Staatsbahnen . . .	3767	+ 58	66750727	+ 556064	17350	— 402
Diverse vom Staate betriebene Linien	957	—	10902170	+ 296812	11660	+ 318
Römische	1684	+ 11	19656473	— 901111	11877	— 604
Südliche	1452	—	15136611	— 1372077	10439	— 964
Sardinische	199	—	701320	— 51157	3524	— 257
Turin-Lanzo	32	—	322941	— 12310	10091	— 358
Turin-Rivoli	12	—	114111	+ 7292	9509	+ 608
Vicenza - Thiene-Schio	32	—	139851	— 14055	4661	— 469
Vicenza-Treviso u. Padua-Bassano .	108	+ 47	439952	+ 412682	4111	+ 1632
Settimo-Rivarolo .	23	+ 23	59758	+ 59758	4979	+ 4979
Total:	8266	+ 139	112223851	— 1018102	13746	— 530

Gotthardbahn.

In der Schweiz hat am 19. d. Mts. die Volksabstimmung über die Subventionirung der Gotthardbahn stattgefunden und eine überwältigende Majorität, fast zwei Drittel der Stimmenden, zu Gunsten des Unternehmens ergeben; nur die Cantone Waadt und Graubünden haben sich gegen die Subvention ausgesprochen. — Der „Bund“ richtet gleich vielen andern Schweizer Blättern am Tage vor der Entscheidung noch ein mahnendes Wort an seine Leser, in welchem er ihnen die Verantwortlichkeit klar machte, welche der Schweiz aus einem ablehnenden Votum erwachsen müsste. Er betonte dabei namentlich das Urtheil, welches aus dem dann unvermeidlichen Verfall des Gotthardunternehmens im Auslande für die Schweiz erwachsen müsste. Auch vom constitutionellen Standpunkt aus könne mit voller Beruhigung für das Gesetz votirt werden; dasselbe stehe durchaus auf dem Boden des bestehenden Schweizerischen Eisenbahnrechtes und könne zu keinerlei Consequenzen führen, welche zu fürchten wären. Rechtlich stelle sich die Sache so, dass der Bund nicht eine Eisenbahngesellschaft, sondern die an einem Bauunternehmen interessirten Cantone unterstützt und sie dadurch in die Lage versetzt, eine staatliche Subvention zu leisten, von der das Zustandekommen des betreffenden Werkes abhänge.

„Was die finanzielle Tragweite der Subventionsvorlage anbetrifft, so legt dieselbe der Eidgenossenschaft keineswegs übermässige Verpflichtungen auf. Der Bund hat an die Schweizerische Nachsubvention für das Gotthardbahnunternehmen 4½ Millionen Francs zu leisten und darf nach einer ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes für diesen Zweck nicht mehr ein zweites Mal in Anspruch genommen werden. Dieser Beitrag ist überdies an die Voraussetzung geknüpft, dass die Ausführung des Unternehmens durch einen zuverlässigen Finanzausweis bis zur vollen

Gewissheit gesichert sei. Kann der Finanzausweis gar nicht oder nicht in genügender Weise geleistet werden, so ist die Eidgenossenschaft durch das Subventionsvotum in keiner Weise gebunden. Dass der Bundesrath bei der Prüfung des Finanzausweises mit Ernst und Gewissenhaftigkeit zu Werke gehen wird, darf von dieser Behörde erwartet werden, welche für ihren daherigen Entscheid nicht blos dem eigenen Volke, sondern auch den fremden Subventionsstaaten gegenüber verantwortlich ist und diese ihre Verantwortlichkeit sicherlich nicht leichtfertig engagiren wird. Die directe finanzielle Verpflichtung, welche die Schweiz übernehmen soll, stellt sich demnach so, dass 4½ Millionen Francs geleistet werden müssen, sofern die Ausführung der Gotthardbahn finanziell und technisch als gesichert erscheint; ist das letztere der Fall, so ist das Opfer, das der Bund bringt, gering im Vergleich zu dem Zwecke, der damit erreicht wird; ist der bezügliche Ausweis nicht zu erbringen, so fällt auch die Beitragspflicht des Bundes wieder dahin."

„Das Gesetz sichert dann allerdings eine gleiche Subventionssumme von je 4½ Millionen Francs auch einem östlichen und einem westlichen Alpenbahnunternehmen, vorausgesetzt, dass dieselben sich unter den gleichen Verhältnissen präsentiren, wie jetzt das Gotthardbahnunternehmen. Diese Bestimmung entspricht durchaus der Billigkeit; wir glauben übrigens, dass auch ohne dieselbe der Bund ein krankes Alpenbahnunternehmen im Westen oder Osten der Schweiz so wenig in der Noth verlassen würde, als jetzt die Gotthardbahn. Directe finanzielle Verpflichtungen gehen zur Zeit aus der grundsätzlichen Gleichstellung der drei Alpenbahnen für die Bundescasse noch nicht hervor. Im Weiteren setzt das Gesetz eine Subvention aus von 2 Millionen Francs für die Monte Cenere-Linie im Canton Tessin; diese Subvention ist politisch und militärisch so sehr gerechtfertigt, dass man nur wünschen muss, das betreffende Unternehmen möchte recht bald so weit vorgerückt sein, dass der Bundesbeitrag an dasselbe geleistet werden kann. Finanziell wird die Eidgenossenschaft auch durch die daherigen 2 Millionen Francs nicht erdrückt. Ueberhaupt sind die Anforderungen, die das Gesetz an den Bund stellt, nicht derart, dass von daher der Ruin der Bundesfinanzen zu befürchten wäre."

Der „Bund" hebt sodann anderweiten Bedenken gegenüber hervor, dass wenn fremde Staaten ihre Millionen dem Gotthardunternehmen unter der Controle des Bundesraths anvertrauen, vom Schweizer Volke wohl auch erwartet werden dürfe, dass es seinen eigenen Landesbehörden mindestens das gleiche Vertrauen entgegenbringe, wie das Ausland. Schliesslich werden die volkswirthschaftlichen und politischen Momente betont, welche für das Unternehmen sprechen, und die letzteren dabei in den Vordergrund gestellt: „Die Ehre der Schweiz und ihre unverkürzte Stellung zu den anderen interessirten Staaten erheischen ein Opfer für die Gotthardbahn."

Literatur.

—st. **Étude sur les chemins de fer d'intérêt local** par **Ch. Baum**, ingénieur des ponts et chaussées. Extrait des Annales des ponts et chaussées, 1878, 2e sem., tome XV. Paris. Dunod éditeur. 1878.

Trotz der reichen Literatur über Localbahnen ist die Frage über Anlage derselben noch weit von ihrer Lösung entfernt. So haben die in Frankreich durch das Gesetz von 1865 geschaffenen Localbahnen kein günstiges Resultat geliefert, indem dabei zum Theil von unrichtigen Voraussetzungen ausgegangen wurde und die Einnahmen sich im Missverhältniss zu den Anlagekosten gestalteten.

In der vorliegenden „Studie" erörtert der Verfasser vorerst den Begriff und die Bedeutung der Localbahn, dann deren Construction, ob Schmal- oder Normalspur, die kilometrischen Herstellungskosten u. s. f. Sodann werden die voraussichtlichen Einnahmen und Betriebsausgaben behandelt und die Bedingungen für die Anlage derartiger Bahnen entwickelt. Die endlich gezogenen Schlussfolgerungen sind im Wesentlichen Nachstehende:

Der Typus einer Localbahn soll vor Allem dem bescheidenen Zwecke, dem sie zu dienen hat, angepasst sein und daher die Schmalspur als Regel gelten. Als Spurweite dürfte sich 0,80 m eignen. Die durchschnittlichen Kosten für eine Schmalspurbahn, das Fahrmaterial inbegriffen, werden bei besonderem Dammkerne gegen 65 000 Frcs. pro Kilometer und gegen 47 000 Frcs. bei Benützung einer Strasse betragen. Die breite Spur würde eine Ausgabe von 100 000 Frcs. bei ebenem Terrain und von 120 000 Frcs. bei coupirtem Terrain verursachen. Die Betriebseinnahmen einer Localbahn hängen hauptsächlich von der Wichtigkeit des Einmündungspunktes ab; sie werden in den ersten Jahren kaum die Betriebsausgaben decken, es kann daher vorerst auf eine Verzinsung des Anlagecapitals durch die Betriebsergebnisse nicht gerechnet werden. Somit ist für Frankreich die Subvention oder Zinsgarantie durch die dabei Interessirten, die Gemeinden, Departements oder den Staat unerlässliche Bedingung für die Anlage und die Entwickelung der Localbahnen.

Beigefügt ist noch das Gesetz vom 12. Juni 1878 über die Localbahnen in Deutschland.

Die besprochene Broschüre bietet viel des Reellen und Wohlbegründeten und darf als eine werthvolle und empfehlenswerthe Arbeit bezeichnet werden.

Möller's Kursbuch 1879 Heft 1 ist soeben von der Verlagsbuchhandlung von Schmorl & von Seefeld in Hannover ausgegeben worden. Dasselbe enthält die Fahrpläne, welche bis zum 14. Mai d. J. volle Gültigkeit behalten. Das Kursbuch ist correct wie immer, und die Karten bis zum letzten Tage revidirt. Jährlich erscheinen 5 Hefte, welche den Abonnenten für den Preis von 4 Mark sofort nach Erscheinen franco zugeschickt werden. Man abonnirt bei allen Buchhandlungen und Postanstalten. Der Preis eines einzelnen Heftes ist 1 Mark.

Miscellen.

In der am 17. d. M. in Düsseldorf stattgefundenen 8. ordentlichen Generalversammlung des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen wurde zu Punkt V. der Tagesordnung: Ausbau unserer Verkehrsstrassen, insbesondere unseres Eisenbahnetzes folgender Beschluss gefasst:

In Erwägung,

a) dass das Preussische Eisenbahnnetz, theils wegen des mehrfachen Wechsels der vom Staate in seiner Eisenbahnpolitik verfolgten Principien, theils in Folge der früher getrennten geographischen Lage der einzelnen Landestheile, ohne systematische Aufstellung eines bestimmten Planes angelegt worden ist;

b) dass die nunmehr als abgeschlossen zu betrachtende letzte grosse Periode des Eisenbahnbaues hauptsächlich auf die Herstellung directer Verkehrs- und Abkürzungslinien gerichtet war;

c) dass in Folge dessen in vielen Landestheilen, zum Nachtheil der Prosperität und wirthschaftlichen Entwickelung, die Interessen des Localverkehrs noch nicht durch die Anlage der fehlenden Bahnverbindungen die genügende Beachtung erhalten haben;

I. hält der Verein für nothwendig, dass seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ein umfassender Plan für die Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes, unter ganz besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des Localverkehrs, aufgestellt werde.

II. Zur Ausführung dieses Planes, soweit dieselbe nicht mit den bestehenden Privat-Eisenbahnen oder mit neu zu bildenden Gesellschaften zu vereinbaren oder unter Mitwirkung communaler Verbände zu bewirken ist, wäre, nach Massgabe der sorgfältig abzuwägenden Finanzkraft des Landes, der Staatscredit jedoch in einem Masse in Anspruch zu nehmen, dass die Ausführung des in Rede stehenden Planes für die Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes in angemessener Zeit und möglichst gleichmässig vollzogen werden kann.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Betriebs-Reglement-Nachtrag.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

IV. Nachtrag zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Juni 1876. Gültig vom 1. Jan. 1879 ab. (Herausgegeben am 21. Decbr. 1878.)

Mit dem 1. Januar 1879 treten folgende Abänderungen des Betriebs-Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Juni 1876 in Kraft:

1. An Stelle der Anlagen B. und C. zu § 50 Ziffer 7 daselbst (Seite 32) treten die aus den Anlagen in Form und Fassung ersichtlichen Frachtbrief-Formulare.*)
2. In § 50 Ziffer 7 Absatz 3 des Betriebs-Reglements (Seite 32) werden die Worte „Adressseite des Frachtbriefes" durch „Rückseite des Frachtbriefes" und die Worte „nothwendigen Raumes" durch „bestimmten Raumes" ersetzt.

Berlin, den 21. December 1878.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

*) Diese Formulare liegen der heutigen Nummer an.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 7 des Güter-Anzeiger.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 7. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 27. Januar 1879.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. „Mittheilungen aus der Tagesliteratur des Eisenbahnwesens“, herausgegeben vom Verein für Eisenbahnkunde in Berlin, Comm.-Verlag der polytechn. Buchhandl. (A. Seydel), bei.

Die Eisenzollfrage und die Eisenbahnen.

I.

Bei dem grossen Interesse, welches die Eisenbahnen einerseits an einer leistungsfähigen Eisenindustrie vom Standpunkte des Frachtführers, andererseits vom Standpunkte des grössten Consumenten von Eisenproducten an der Eisenzollfrage haben, verdienen die Verhandlungen der Eisen-Enquêtecommission die Aufmerksamkeit der Eisenbahnkreise im höchsten Masse. Wir haben deshalb s. Z. Veranlassung genommen, in der „Wochenschau“ der Vereinszeitung aus den Verhandlungen Mittheilung zu machen, insoweit uns solche zugänglich geworden sind, was leider nur in ganz geringfügigem Masse der Fall war. Nunmehr liegen in einem 825 Seiten starken Quartbande die „Protocolle über die Vernehmung der Sachverständigen durch die Eisen-Enquêtecommission“ vor und es findet sich darin ein so reiches Material über die Lage der mit dem Eisenbahnwesen in so nahem Zusammenhange stehenden Eisenindustrie, dass wir nach Durcharbeitung des umfangreichen Opus auf die aus den Vernehmungen zu abstrahirenden Ergebnisse eingehend zurückzukommen beabsichtigen.

Vorläufig wollen wir uns darauf beschränken, in diesem und einem folgenden Artikel aus den Protocollen über die stattgehabten sechs und vierzig Vernehmungen ein summarisches Referat über diejenigen zwei Vernehmungen zu liefern, bei welchen die geladenen Sachverständigen den Kreisen der Eisenbahnindustrie angehörten. Die beiden Sachverständigen, welche sich eingehend über Bezug und Verwendung desjenigen Eisenmaterials ausliessen, welches den Bedarf der Eisenbahnen ausmacht, waren Herr Director Büchtemann aus Berlin und Herr Geh. Rath Rennen aus Köln, Director der Rheinischen Eisenbahn. Das Gutachten des letzteren Herrn Sachverständigen, über das wir im zweiten Artikel referiren werden, ist insofern ein Pendant zu den Aussagen des Herrn Büchtemann, als Herr Rennen allem Anschein nach auf dem entgegengesetzten wirthschaftspolitischen Standpunkt steht wie sein Berliner Herr College.

Herr Büchtemann, Director der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, erörterte die ihm vorgelegten Fragen wesentlich auf Grund der in seiner Praxis gemachten Erfahrungen, da er mit Fug und Recht von der Annahme ausgehen musste und dieser auch Ausdruck gab, dass, um ein vollständiges Bild von dem Zusammenhange des Eisenbahnwesens mit der Eisenindustrie zu erlangen, die Commission die Vernehmung von Eisenbahn-Sachverständigen verschiedener geographischer Zonen bewirken würde. Die Commission hatte dies nur insoweit gethan, dass sie im weiteren Verlaufe der Enquête den oben genannten Herrn Eisenbahn-Sachverständigen aus Köln citirt hatte, so dass nur zwei Gutachten erfolgten.

Immerhin ist das von Herrn Büchtemann abgegebene Gutachten von grossem allgemeinen Interesse und giebt auch, wie noch besonders hervorgehoben werden mag, werthvolle Aufschlüsse über die Schienenfrage und die Coalition der Schienenfabrikanten, welche bekanntlich erst kürzlich in der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses eine besondere Rolle gespielt hat.

Zu der Vernehmung selbst übergehend, ist zuerst von der folgenden Frage Act zu nehmen, welche dem Sachverständigen zur Beantwortung unterbreitet wurde, wobei zu bemerken ist, dass auch bei der Vernehmung des anderen Herrn Sachverständigen der nämliche Fragebogen zu Grunde lag.

1. Frage. Welche Preise bezahlt man im Inlande gegenwärtig für die wichtigsten Erzeugnisse der Eisenindustrie, welche die Eisenbahnen verwenden?

Herr Büchtemann berührte zunächst die Preise der „Eisenbahnschienen“ als den wichtigsten Eisenartikel für Eisenbahnen und wies an einem kürzlich stattgehabten Submissionsverfahren die Differenz zwischen den Preisofferten des Inlandes und Auslandes nach. Danach betrug der von inländischen Werken geforderte fast einheitliche Preis für die Tonne Bessemer Stahlschienen loco Berlin 167 ℳ, nur Marienhütte bei Kainsdorf forderte 160 ℳ. Drei Englische Werke dagegen stellten Offerten, die um mehr als 20 ℳ für die Tonne niedriger als die der inländischen Industrie ausfielen. Trotz der erheblichen Preisdifferenz entschied sich die Verwaltung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn für ein inländisches Etablissement und zwar für das Hörder Werk, welches bereits früher für die Bahn Eisenbahnschienen geliefert hatte und von der Vereinigung der Rheinisch-Westfälischen Eisenwerke als das geeignetste für die Lieferung bezeichnet wurde. Es wurde der Preis pro Tonne auf 157 ℳ vereinbart, ein Preis, der die Englischen Offerten allerdings noch um 12 ℳ übertraf. Sachverständiger erläuterte die Gründe, welche die Verwaltung zu dem Entscheide veranlasst hatten und welche im Wesentlichen darin bestehen, dass die Bahn bei dem Transport der Schienen mit einer nicht unbeträchtlichen Zahl von Meilen selbst betheiligt ist, auch sei dies bei der Braunschweigischen Bahn der Fall, an deren Einnahmen die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn zur Hälfte participirt. Im Uebrigen komme beim Bezug der Schienen durch die eigene Bahn gegenüber dem Bezug aus England auf dem Wasserwege im Allgemeinen die leichtere Disposition in der Vertheilung der Schienen den Verwaltungen zu statten. Im Grossen und Ganzen wiegen die hervorgehobenen Vortheile die Differenz im Preise auf.

In Bezug auf die anlässlich der obigen Submission erwähnte Vereinbarung unter den Werken führte Sachverständiger weiter aus, dass eine solche Coalition in früheren Jahren bestanden habe und gegenwärtig wieder bestehe; einige Jahre hindurch hätte die Coalition ihre Thätigkeit eingestellt. Uebrigens hätten nicht alle Werke Rheinland-Westfalens dazu gezählt. Es ist aber die Thätigkeit der Vereinigung nicht der Art, dass zu den einzelnen Lieferungen einzelne Werke sich vereinigten, sondern die Vereinigung nimmt gewissermassen alle Submissionen in ihre Obhut.

An zwei andere später erfolgte Submissionen von Eisenbahnschienen anknüpfend, wies Sachverständiger nach, wie die Concurrenz mit dem Auslande, vorzugsweise mit England, fast erdrückend für die heimische Industrie erschiene. In dem einen Falle wurden der Oberschlesischen Bahn von einem Englischen Hause 133,8 ℳ pro Tonne franco Stargard abgefordert, während Königs- und Laurahütte franco Königshütte 165 ℳ beanspruchten. Die Rheinisch-Westfälischen Werke forderten ungefähr 175 ℳ. In dem anderen Falle wurde der Ostbahn von einem Englischen Hause die Tonne Schienen franco Danzig für 127,50 ℳ offerirt, während die inländischen Werke weit höhere Forderungen stellten. Die Concurrenz in dieser Heftigkeit sei seines Wissens erst neueren Datums und hänge wohl mit den augenblicklichen Zuständen der Eisenindustrie in England zusammen.

Ungeachtet dieser gefahrvollen Concurrenz hielt Herr Büchtemann dafür, dass der grösste Theil der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, auch wenn sie lediglich ihr finanzielles Interesse im Auge hätten und von patriotischen Gründen absähen, sich nicht veranlasst finden würde, die Preisofferten der Englischen Werke vorzuziehen. Die Motive hierfür wären analog den bereits angeführten betreffend die Submission seiner Bahn. Ausserdem sei noch von Bedeutung, dass die Garantie für Bessemer Stahlschienen eine sehr lange sei, regelmässig eine zehnjährige; eine eventuelle Verfolgung der Sache auf processualischem Wege in England sei aber im Falle entstehender Differenzen notorisch mit ausserordentlichen Schwierigkeiten verbunden, — und solche Eventualitäten fürchte selbstredend jede Verwaltung. Die angeführten Gründe wären vorzugsweise für die Bahnen südlich und westlich von Berlin massgebend, während bei den im Norden und Nordosten, namentlich in der Provinz Preussen belegenen die Englischen Offerten günstigere Aufnahme fänden, da die Fracht der eigenen Bahnen hierbei ohne Belang sei. Schliesslich mache sich auch noch die engere Beziehung dieser nördlichen Bahnen, namentlich in Schleswig-Holstein, geltend.

Was die Qualität Englischer sowohl wie Deutscher Schienen anlange, so lasse sich nach Ansicht des Herrn Sachverständigen weder ein Vorzug, noch ein besonderer Mangel in dem Deutschen oder Englischen Material constatiren. In Betreff der Bessemer Stahlschienen aus Deutschen Werken müsste jedoch bemerkt werden, dass solche erst seit 1870 in grösseren Quantitäten verlegt seien; man habe also in Bezug auf die Beurtheilung der Qualität noch zu wenig Erfahrung.

In Betreff der längeren Haltbarkeit von Bessemer Stahlschienen gegenüber den gewöhnlichen Eisenschienen bemerkt Herr Büchtemann, dass eben noch keine ausreichende Erfahrungen vorlägen. Bei der Verwaltung der Potsdam-Magdeburger Bahn neige man sich der Ansicht zu, dass Bessemer Schienen auf dem Hauptgeleis 30 Jahre halten können, während Eisenschienen nur 20 Jahre halten. Die Garantie für Bessemer Stahlschienen würde für 10 Jahre geleistet, dagegen für Eisenschienen früher regelmässig nur für 4 Jahre.

Bevor die Frage über andere Eisenmaterialien zur Erörterung gelangte, wies der Sachverständige noch auf die bei den östlichen Bahnen, namentlich der Niederschlesischen und Ostbahn, versuchsweise in Anwendung gebrachten eisernen Schwellen hin. Bei der grossen Billigkeit der kyanisirten Holzschwellen und namentlich bei dem so günstigen Unterbau der Potsdamer Bahn glaubte indess derselbe, dass an eine principielle Einführung der bedeutend theueren Eisenschwellen vorläufig nicht gedacht werde. Die Versuche auf der Braunschweigischen Bahn nach dem System des dortigen Technikers berechtigten noch keineswegs zur Adoptirung dieser Methode. Man wäre mit der zwanzigjährigen Dauer guter Holzschwellen vollkommen zufriedengestellt.

In Bezug auf das kleinere Eisenzeug machte der Sachverständige hierauf einige Mittheilungen über die Preise einzelner Stücke. Eiserne Laschen kosteten franco Berlin 130—145 ℳ pro 1 000 kg; Schienenstuhlnägel wären in der letzten Submission mit 210 ℳ pro 1 000 kg bezahlt worden. Schienenstühle hätte die Bahnverwaltung in den eigenen Werkstätten anfertigen lassen; das Rohmaterial dazu habe man aber nicht aus Deutschen, sondern aus Englischen Werken bezogen. Neuerdings hätten indess Deutsche Werke, wie die Gutehoffnungshütte und das Blankenburger Eisenwerk, angefangen, Roheisen zu produciren, das sich für diese Zwecke qualificirt. Die Roheisenpreise waren loco Berlin ca. 7 ℳ pro 100 kg, in letzter Zeit vielleicht noch billiger. Möglich sei es, dass die heutigen Preise mit den angegebenen differirten.

Für Tenderpersonenzugmaschinen wurden von der Verwaltung im Jahre 1877 nahe an 12 000 Thlr. pro Stück gezahlt und dieselben von Borsig bezogen. Im Jahre 1878 habe Borsig den Preis für solche Maschinen um 2 000 Thlr. erhöht und hierbei die Mittheilung gemacht, dass die Maschinenfabrikanten zu einer Vereinigung zusammengetreten seien und er sich nicht veranlasst sehe, zu einem billigeren als dem bezeichneten Preise zu liefern. Die Verwaltung hätte unter solchen Umständen von einer Acquisition neuer Maschinen Abstand genommen. — Der Preis für Güterzugmaschinen und Personenschnellzugmaschinen sei bei den früheren Submissionen durchschnittlich 15 000 Thlr. gewesen. — Den Grund, weshalb sich die Verwaltung nicht lieber an das Ausland wende, bevor sie den von Borsig geforderten Aufschlag gewähre, erläuterte Herr Büchtemann dahin, dass man ungern dazu übergehe, von anderen Fabrikanten als gewöhnlich zu beziehen. Bei der Unterhaltung der Maschinen sei grosser Werth darauf zu legen, dass die Maschinen von einer und derselben Construction seien. In Bezug auf die Leistungsfähigkeit und Schwere der Maschinen erwähnte der Sachverständige, dass seit Ende der 60er Jahre eine weitere Verstärkung nicht erstrebt werde; man scheine in beiden Beziehungen an der äussersten Grenze angekommen zu sein. Seit Ende der 60er Jahre stelle man allgemein neu fast nur doppelt gekuppelte Schnellzugmaschinen und dreifach gekuppelte Güterzugmaschinen in Dienst. Diese Maschinen leisteten das Aeusserste sowohl in der Geschwindigkeit als in der Zugkraft.

Die Concurrenz des Auslandes für Eisenbahnwaggons erklärte Sachverständiger für ganz unwesentlich, da die Personenwagen, welche namentlich aus der Pflug'schen Fabrik bezogen werden, in jeder Hinsicht so ausgezeichnet hergestellt würden, dass man nicht nöthig habe, sich an das Ausland zu wenden, überdies seien seit 1874/75 die Preise hierfür in Deutschland so erheblich gefallen, dass auch schon deshalb eine Concurrenz mit dem Auslande in dieser Beziehung nicht zu befürchten wäre. Was den Export dieses Artikels seitens des Inlandes betreffe, so bezeichnete Herr Büchtemann denselben als unbedeutend; die Pflug'sche Fabrik und die der Herren v. d. Zippen & Charlier in Deutz hätten früher nach Russland exportirt, doch nur in beschränkterem Masse, dagegen exportirten Belgien und Frankreich Eisenbahnwaggons nach Russland in weit ausgedehnterer Weise.

Der Bezug der Axen, Räder und Radreifen geschähe, wie Sachverständiger schliesslich zu Frage 1 erwähnt, fast ausschliesslich aus heimischen Werken und wäre hierbei die Concurrenz des Auslandes fast gänzlich ausgeschlossen. Deutschland liefere in diesen Ersatzstücken betriebssicheres und relativ billiges Material. Was die Preise anlange, so stellen sich dieselben für Feinkornbandagen bei Tendern und Wagen auf 22 bis 23 ℳ pro 100 kg. Der Preis für Reifen von Bessemer Stahl sei 18 und 19 ℳ pro 100 kg. Die Preise von Tiegelguss seien schwankend, je nach der Qualität des Stahles. Axen von Tiegelguss hätte die Verwaltung kürzlich zum Preise von 65 ℳ pro Stück bezogen, es würden also hierbei 100 kg ungefähr 32 ℳ kosten. Was Räder anbetreffe, so lägen der Verwaltung Offerten von 250 bis 270 ℳ pro Satz Axen und Räder vor; die Axen und Räder der Bahn hätten ein Gewicht von 925 kg sowohl bei Scheiben- als bei Speichenrädern.

Die verschiedenen Sorten Rundeisen, Flacheisen etc., welche sonst lediglich aus Englischen Werken herrührten, bezöge die Verwaltung von hiesigen Grosshändlern, Ravené, Dellschau etc., indess schon seit Jahren erschiene das Englische Eisen nicht mehr in der gewünschten Qualität, weshalb jetzt Deutsches Fabrikat zur Verwendung käme; der Preis für 100 kg variire zwischen 12 und 19 ℳ. Nur zu Werkzeugstahl ziehe die Maschinenverwaltung Englischen Stahl vor, im Uebrigen käme Deutscher Stahl zur Verwendung; der Preis für Englischen Stahl stelle sich auf 100 und einige Mark pro 100 kg.

Bezüglich der eisernen Brücken constatirte der Sachverständige, dass neuerdings eine kleine Magdeburger Firma den auffallend billigen Preis von 148 ℳ pro 1 000 kg bei der Submission einer kleinen Brücke gestellt und erhalten habe. Eine Concurrenz des Auslandes bei grösseren Brückenbauten habe nicht stattgefunden.

2. Frage. Welche Veränderungen haben die Preise seit 1869 in den einzelnen Jahren bis jetzt erlitten.

Herr Büchtemann erklärte, dass nach einer Zusammenstellung in der eigenen Verwaltung und nach Ermittelungen bei anderen Bahnen seit den Jahren 1871/72 erhebliche Preissteigerungen in fast allen Eisenartikeln eingetreten seien, Steigerungen, die ihr Maximum in den Jahren 1873/74 erreichten. Vom Jahre 1874 ab habe dagegen constant bei allen diesen Artikeln ein Rückgang im Preise stattgefunden; z. B. Gussstahlschienen von Krupp 1871 bezogen hätten damals 28 ℳ pro 100 kg gekostet; bis zum Jahre 1873 stieg der Preis bis auf 45 ℳ, jetzt wäre derselbe allmälig auf 15,7 ℳ gefallen. — Bei Tiegelgussstahl zu Reifen für Maschinen stellten sich die Preise seit 1866 folgendermassen: 1866 96½ ℳ, 1867 92 ℳ, 1868 87 ℳ, 1869 59 ℳ, 1870/71 59 ℳ, 1872 83 ℳ, 1874 49 ℳ, 1877 40 ℳ. Die Preise für Feinkornradeisen waren: 1865 42 ℳ, 1869, 70, 71 — 31 und 32 ℳ, 1872 32 ℳ, 1874 34 ℳ, von diesem Jahre ab sanken die Preise auf 23 und 22 ℳ, welcher Preis kürzlich gezahlt wurde. Siederohre wären Anfangs der 70er Jahre mit 82 ℳ pro 100 kg bezahlt worden; im Jahre 1873 sei der Preis auf 146 ℳ gestiegen, 1874 auf 90 ℳ und jetzt auf 45 ℳ gefallen. — Als von grosser Bedeu-

tung für die Unterhaltung der Maschinen bezeichnete Herr Büchtemann das Rohstabeisen, dessen Preis vor 1868 loco Berlin 20 ℳ pro 100 kg betrug, dann bis 1870 zu 19 ℳ fiel, aber 1871/72 wieder bis 21—22 ℳ und 1873 sogar bis auf 34 ℳ stieg, während der jetzige Preis wieder 19,50 ℳ beträgt. Das Rohstabeisen, welches hier bei den Bahnen zur Verwendung kommt, hielt der Herr Sachverständige für inländisches Material.

Sachverständiger machte noch auf den Umstand aufmerksam, dass im Jahre 1868 die Eisenindustrie in entschiedenem Aufblühen war; die Rheinischen Werke fingen seitdem wieder an, Dividende zu zahlen.

3. Frage: Wie stellen sich die Preise für entsprechendes ausländisches Fabrikat in Deutschen Häfen und am Consumtionsorte?

Eigentliche Marktpreise für Eisenbahnartikel aus Englischen Werken existirten, wie der Sachverständige hervorhob, weder in Hamburg noch in Stettin. Diese Hafenorte seien in diesem Falle nur beliebige Zwischenstationen für den Transport, es könne daher nur im Wesentlichen sich um die Preise handeln, welche am Consumtionsorte gezahlt würden. In dieser Beziehung lägen indess nur Erfahrungen für Schienen vor; für Reifen, Axen und Räder existirten zwar Englische Preisofferten, factische Abschlüsse über Lieferungen derartiger Artikel auf dem Submissionswege hätten jedoch nicht stattgefunden. Soweit hierüber Ermittelungen angestellt seien, habe sich eine Preisdifferenz mit dem Auslande nicht gezeigt. — Von Wichtigkeit bei der Beurtheilung der Englischen und Deutschen Concurrenz dürfte indess ein Vergleich der Frachten von England nach Deutschland mit denen aus Rheinland-Westfalen sein. Von Rheinland-Westfalen nach Berlin stelle sich der Frachtpreis für eine Tonne Eisenbahnschienen oder ähnlicher Eisenartikel auf 17 ℳ, von England nach Hamburg betrug die Fracht in diesem Sommer 6—7 ℳ pro Tonne, im Herbst gegen 10 ℳ; die Wasserfracht von Hamburg nach Berlin betrug im Sommer 4 ℳ pro Tonne, im Herbst 5 ℳ pro Tonne, so dass unter Zurechnung der Seeassecuranz die Frachten aus England bis Berlin zwischen 12 und 16 ℳ schwankten. Die Frachten aus England stellten sich also etwas billiger als die vom Rhein. Ueber Berlin hinaus nach Nordost änderten sich aber die Frachtsätze zu Ungunsten der Westfälischen Werke und kämen für Ostpreussen die Eisenbahnfrachten wegen ihrer Höhe eigentlich gar nicht in Frage. Was die Wasserfracht beträfe, so würde die Fracht für Seeschiffe von Rotterdam und Emden oder Leer immer etwas theuerer sein, als die von England.

4. Frage. Vermag die Deutsche Eisenindustrie das Ausland für alle Zweige seiner Erzeugnisse, betreffend Eisenbahnartikel, in Qualität und Quantität zu ersetzen?

Sachverständiger beantwortete diese Frage einfach mit „Ja" und bemerkte, dass nur wenig ausländisches Eisen, in der Hauptsache Giessereieisen für Stuhlschienen, Stühle, sowie der geringe Bedarf an Werkzeugstahl in den diesseitigen Verwaltungen zur Verwendung käme.

5. Frage. „Verwendet Sachverständiger ausländische Fabrikate oder nicht? Aus welchen Gründen?" — hatte bereits ihre Erledigung gefunden.

6. Frage. In welcher Weise ist bereits die Ermässigung resp. Aufhebung der Deutschen Eisenzölle seit 1873 nachtheilig oder vortheilhaft für den Sachverständigen gewesen? Hat besonders das Gesetz vom 7. Juli 1873 einen Einfluss auf die Preise Eisen und Eisenfabrikaten ausgeübt und event. welchen?

Nach Ansicht des Herrn Sachverständigen hätten die Zollermässigungen des Jahres 1873 auf die Thatsache, dass die Eisenbahnartikel bis zum Jahre 1874 stiegen und von da ab in rapider Weise fielen, keinen wesentlichen Einfluss ausgeübt. Die seit einigen Monaten erst wieder lebhafter hervortretende Englische Concurrenz, namentlich in Bezug auf Schienen, sei, wie bereits erwähnt, durch die eigene Lage der Englischen Eisenindustrie, in der sie sich zur Zeit befinde, allem Anscheine nach begründet; überdies stellten die Englischen Fabrikanten sich gegenwärtig auf den Standpunkt, dass, wenn die Deutschen Werke ihnen mit Preisen unter den Selbstkosten den Markt in Russland, Italien etc. nähmen, ihnen nichts weiter übrig bliebe, als den Krieg selbst nach Deutschland zu tragen.

7. Frage Findet bei Lieferungen eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie statt?

Eine Begünstigung der inländischen Industrie blos aus dem Grunde, weil dieselbe inländisch sei, dürfe nach dem Dafürhalten des Sachverständigen wohl schwerlich zu constatiren sein. Nur das eigene finanzielle Interesse wäre eventuell massgebend.

8. Frage. In welcher Weise würde sich die Concurrenz des Auslandes geltend machen, wenn solche Begünstigungen in Wegfall kommen?

Der Sachverständige bezieht sich hierbei auf seine frühere Auslassung, wonach eventuelle Begünstigungen inländischer Fabrikate seitens der Eisenbahnen lediglich durch das eigene finanzielle Interesse bedingt seien. Bahnen, die Englische Schienen besonders leicht zu Wasser beziehen, würden bei einer Differenz von mehr als 10 ℳ zu Gunsten Englischer Fabrikate sich entscheiden, dagegen bei den Bahnen auf dem Gebiet westlich und südlich von Berlin würde dies nicht unbedingt der Fall sein; für die Oberschlesische Bahn liegt der Schwerpunkt des Schienenbedarfs stets in dem Oberschlesischen Revier.

9. Frage. Würde die Wiedereinführung von Zöllen für die Producte der Deutschen Eisenindustrie Nachtheile für die Eisenbahnen herbeiführen und in welchem Masse?

Sachverständiger constatirte zunächst aus drei Zusammenstellungen die Kosten für Eisenmaterial unter Hinzufügung des Preises der Kohlen, welche während der Jahre 1874 und 1877 den Verwaltungen der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Hamburger und der Niederschlesischen Bahn erwachsen waren, um danach den Einfluss einer Zollerhöhung für Eisen, wenn damit eine Erhöhung der Preise verbunden ist, auf die Eisenbahnen beurtheilen zu können. In Betreff der Potsdam-Magdeburger Bahn ergab die Zusammenstellung der Kosten für die beiden Materialien pro 1874 fast 33⅓ pCt. der Gesammtausgaben; hiervon fallen auf Eisen und auf Kohlen ungefähr gleich hohe Beträge. Im Jahre 1877, in welchem die Eisenpreise den relativ niedrigsten Preis hatten, stellte sich der Kostenpunkt für die erwähnten Materialien bedeutend niedriger, denn derselbe betrug nur ungefähr ein Sechstel der Gesammtausgabe. Die Zusammenstellung bei der Niederschlesischen Bahn ergab in beiden Jahren einen fast gleichen Procentsatz wie bei der Potsdam-Magdeburger Bahn; die der Hamburger Bahn resultirte mit ¼ resp. ⅙ der Gesammtausgabe in den beiden Jahren. Die Leistungen der 3 Bahnen waren im Jahre 1877 ungleich grösser als im Jahre 1874. Herr Büchtemann will aus diesen Mittheilungen nur den Schluss ziehen, dass, wenn die Eisenzölle wieder eingeführt werden sollten, mit dem beabsichtigten und sich verwirklichenden Effect, die Eisenpreise zu erhöhen, dies auf die finanziellen Resultate der Bahnen einen ungünstigen Einfluss haben würde, der nicht zu unterschätzen sei.

Nach der Meinung des Sachverständigen hängt die nähere Erörterung der Frage in erster Linie von der Beurtheilung der Wirksamkeit der Englischen Concurrenz auf dem Deutschen Markte ab. Eine grosse Zahl von Eisenbahnartikeln würden, wie bereits mehrfach hervorgehoben, hierdurch nicht alterirt, dagegen sei die Concurrenz für Schienen eine bedeutende. Die Differenz von 10 ℳ könne indess von den Deutschen Werken durch die Lage der meisten Deutschen Eisenbahnen überwunden werden und es würde nach dieser Richtung und unter solchen Verhältnissen keine Ursache vorhanden sein, die Deutschen Werke gegenüber den Englischen als eines Zolles bedürftig darzustellen. Anders dagegen würde es liegen, wenn seitens der Englischen Werke eine besondere Preisschleuderung stattfinden würde und dann dürfte es angemessen erscheinen, ob nicht solchem Vorgehen der Englischen Eisenindustrie gegenüber ein wirksamer Schutz durch einen Zoll zu suchen sei; dabei müsse aber beachtet werden, dass eine solche Prohibitivmassregel nicht weiter greife, als die Concurrenz es wirklich nöthig macht und dass diese Concurrenz sich nur auf Schienen beschränkt, nicht auf andere Eisenbahnartikel erstreckt.

Zu berücksichtigen wäre bei der Frage noch das Verhältniss der Deutschen Production zu dem Bedarf der Deutschen Eisenbahnen an Schienen und Zubehör. Letzterer stelle sich auf rund 4 200 000 Ctr., dagegen die Production auf etwa 7½ Millionen Centner, die bis auf 10 Millionen gesteigert werden kann. Hieraus erhelle, dass die Deutschen Werke in grosser Ueberproduction begriffen seien und es entstehe die Frage, will man dadurch, dass man die Eisenpreise erhöht, andere Zweige belasten, damit die Deutschen Werke auch bei ihrer Ueberproduction rentiren? Man werde immerhin hierüber zweifelhaft sein. Fest stehe, dass die meisten Werke sich in bedrückter Lage befinden. Nun lägen aber die Preise so, dass immer noch 20 ℳ pro Tonne Gewinn wären, ein genügender Betrag zur Verzinsung des Anlagecapitals grösserer Werke, freilich nur, wenn sie voll beschäftigt sind. Würde es nun opportun sein, wenn ein Theil der Lasten der grossen Eisenwerke, weil sie nicht voll beschäftigt werden, den Eisenbahnen aufgebürdet würde? Letztere seien, wie allbekannt, gegenwärtig in keiner so günstigen Lage, um noch weitere finanzielle Nachtheile zu tragen. Diese Nachtheile würden sich aber in weiterer Consequenz wieder auf die Werke zurückführen, da die Eisenindustrie im engen Zusammenhange mit der Bahnindustrie stehe, es dürfte somit nicht zweifelhaft erscheinen, dass man mit Erhöhung der Eisenpreise zu entgegengesetzten Resultaten kommen würde, als man wünscht.

Herr Büchtemann erwähnte schliesslich noch, dass die erwähnte Schienencoalition immer noch auf die Schienenpreise von Einfluss sei und es deshalb für die Eisenbahnverwaltungen wünschenswerth erschiene, wenn die Englische Concurrenz nicht ganz ausgeschlossen würde.

10. Frage. Welche Zollsätze sind eventuell ohne wesentliche Schädigung der Interessen der Eisenbahnen für zulässig zu erachten? glaubte Sachverständiger, den Standpunkt der Fragestellung acceptirend, dahin beantworten zu können, dass ein Zoll von 10 ℳ pro Tonne Bessemer Stahlschienen in diesem Falle ausreiche.

Der Stückgutverkehr.

Kurze Entgegnung auf den in No. 2 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen enthaltenen Artikel.

„Diese Erfahrungen (bezüglich der Nachtheile des Stückgutverkehrs) eisenbahnseitig zu verwerthen, dürfte umsomehr an der Zeit sein, als durch das heutige Bestreben der Spediteure, den einträglichen Stückgutverkehr an sich zu ziehen, dieser Verkehrszweig für die Eisenbahnen immer kostspieliger werden wird. Leider ist schon fast zwischen allen Hauptorten Deutschlands der Stückgutverkehr in den Händen der Spediteure etc.“

so beginnt jener Artikel, welcher, wie im Eingang desselben vorausgeschickt wird, lediglich nachzuweisen versuchen soll, wie durch vorzuschlagende Neuerungen dieses ungünstige Verhältniss, ohne Erhöhung der Stückguttaxen, ausgeglichen werden könnte.

Der Name des Herrn Verfassers ist nicht genannt, thut auch nichts zur Sache, um so objectiver lässt sich die Frage behandeln. Da halte ich den Hinweis für angebracht, dass der richtige Weg der Sachbehandlung nur der sein wird: erst die bestehenden Verhältnisse unparteiisch kritisirend zu beleuchten und dann, wenn Grund dazu vorhanden, einen abfälligen Schluss aus den Betrachtungen zu ziehen, nicht aber, wie es hier geschehen, den umgekehrten Weg, vom Ziele zum nothwendigen Ausgangspunkte, einzuschlagen.

Bis jetzt lässt sich — so wird der unparteiische Laie ebenso wie der unbefangene Fachmann zugestehen müssen — ein endgiltiges Urtheil über den Werth des Gütersammelsystems noch nicht fällen. Die Erfahrungen, welche man in der kurzen Spanne Zeit von einem Jahre gemacht hat, berechtigen, meines Erachtens, noch nicht dazu, das System zu verwerfen und ich für meinen Theil halte es für durchaus unrichtig und in wirthschaftlicher Hinsicht für eminent nachtheilig und gefährlich, dass man bahnseitig so rasch mit einem System brechen will, worüber mit Recht die Meinungen noch so getheilt sind. — Im fortlaufenden jähen Wechsel der Systeme kann auf keinem Gebiete etwas Erspriessliches geleistet werden, deshalb gönne man auch dieser Neuerung Zeit, sich zu klären!

Betrachte ich die Anzahl der Angriffe und die Bemühungen der Bahnen, dieses neue System zu discreditiren, so drängt sich mir unwillkürlich die Ueberzeugung auf, dass auch diesen Bestrebungen weit weniger allgemeine, als das eigene Interesse zu Grunde liegt, mit anderen Worten, dass es der Selbsterhaltungstrieb ist, der auch hier, wie auf allen Lebensgebieten, einschneidenden Neuerungen gegenüber sich geltend macht.

Die Rente der Bahnen ist allseitig zurückgegangen, die Aussichten auf ein lohnendes Geschäft sind gering, der grossartige Aufschwung, welchen unsere Verkehrsverhältnisse, wie überhaupt unsere wirthschaftlichen Zustände, in dem letzten Jahrzehnt genommen, hat ausserordentliche Ausgaben allerseits verursacht und wie das heutige Geschäft liegt, lassen sich die an jene Ausgaben geknüpften Hoffnungen vorerst nicht realisiren. — Eine solche Zeit ist schlecht geeignet zum Experimentiren und darin liegt wohl die Ursache, warum die Bahnen sich den Neuerungen im Tarifwesen gegenüber so ablehnend verhalten, warum sie dem Raum-Tarifsystem, welches geeignet ist, die Rentabilitätsvoranschläge der Eisenbahnverwaltungen fürs Erste in Frage zu stellen, im Grunde abgeneigt sind.

Von dem Standpunkte der Bahnen, jenes des Selbsterhaltungstriebes, aus, ist der eingeschlagene Weg der Discreditirung des Systems scheinbar motivirt; er gleicht aber jenen verzweifelten Angriffen oder jener stumpfen Unempfänglichkeit, welche oft der alte Mann an Neuerungen der über ihn hinaus fortgeschrittenen Zeit entgegensetzt, weil er nicht im Stande ist, mit dem Reste seiner Kräfte — die er seiner Zeit vielleicht nicht räthlich zusammengehalten — die Neuerung zu ertragen; die Bahnen wehren sich gegen das neue System, weil sie nicht die Kraft zu haben glauben oder z. Z. noch nicht mit dem andern Standpunkt der Anschauung sich befreundet haben, dasselbe zum Mittel ihres eigenen Fortbestandes und Aufschwunges zu machen. Die Zerfahrenheit des bestehenden Deutschen Eisenbahnbetriebs, als vielköpfige Gegnerschaft, ist eben nicht im Stande, dem einköpfigen und energischen Angreifer erfolgreich Widerstand zu leisten. — So erscheint mir das Bild des Kampfes zwischen den Bahnen und dem neuen System. Der Ausgang kann kaum zweifelhaft sein. Das Richtige und Gesunde an dem neuen Tarifsystem wird sich mit dem gesunden Kern der Bahnen verbinden und das Veraltete und Unhaltbare wird mit den schlechten Anhängseln, mit der Spreu, der neuen Richtung zu Grunde gehen.

Der Stoff ist zu gewaltig, als dass er hier eingehend erörtert werden könnte, deshalb muss ich mich auf diese skizzenhaften Andeutungen beschränken, um den Eingangs angezogenen Artikel hier noch etwas weiter zu verfolgen.

Der Herr Verfasser ist auf die Herren Spediteure nicht gut zu sprechen. Ich will ihn hierin nicht unbedingt widerlegen.

Gewiss ist es richtig, dass die Spediteure im Allgemeinen die besten Träger des Wagenladungssystems nicht sind, dass vielseitig nur eine Ausbeutung der Gelegenheit resp. des Publikums ins Auge gefasst sein mag. Indessen ist nicht zu verkennen, dass auch gesunde Bestrebungen vorhanden sind und dass durch dieselben da, wo die Bahnen diese Bestrebungen zu würdigen verstanden haben, ganz Tüchtiges geleistet worden ist. Es ist aber mehr als selbstverständlich, dass dasselbe System, welches die Bahnen nun doch einmal adoptirt und eingeführt haben — soll es zum Nutzen der Bahnen ausschlagen — von ihnen unterstützt, nicht aber bekämpft werden darf, wie dies leider factisch der Fall ist. Damit ist selbstredend nicht gesagt, dass auch unreelle Geschäftstendenzen unterstützt werden sollten, gewiss nicht! Wo aber reelle Bestrebungen vorliegen, wo solide Grundsätze solchen Gütersammel-Instituten zu Grunde liegen — was dem unbefangenen Verständniss der Bahnen sich durchaus nicht entziehen kann — da wäre es am Platze, gemeinsam zu versuchen, den rechten Weg für die Nutzbarmachung des Systems auszufinden und dem Ausbau dieser Richtung förderlich zu sein.

Die Behauptung, dass die Spediteure den Gewinn des „lohnenden Stückgutverkehrs“ an sich gezogen, ist nicht richtig. Der Stückgutverkehr ist überhaupt nicht lohnend. Das ist ja doch keine Frage mehr, denn die ganze colossale Arbeit und die grossen räumlichen Einrichtungen, welche mit diesem Geschäfte verbunden sind, werden nirgends lohnend bezahlt; ausserdem stehen dem Gewinn eine solche Menge Verluste gegenüber, dass der erstere auf ein sehr bescheidenes Mass reducirt wird. Wenn Jemand von der grossen Rentabilität solcher Unternehmungen spricht, so scheint mir dies nur begreiflich aus dem Mangel eines gründlichen Einblicks in die Praxis des Güterverkehrs.

Dass die Leistungen der Spediteure bis jetzt in vielen Fällen geringe geblieben sind, das hat allein seinen Grund in der Zersplitterung der Transportmengen, zu der die Bahnen selbst nur zu viel beitragen.

Es kann und soll zugegeben werden, dass nicht jeder beliebige Spediteur für diese dem allgemeinen öffentlichen Verkehrsinteresse dienende Einrichtung der Beförderung in Wagenladungen geeignet sein kann und von vielen nur sehr wenige. Es giebt aber doch auch Kräfte, die die Bahn guten Grund hätte zu halten, anstatt sie zu bekämpfen. Es handelt sich somit nicht darum, das System zu verwerfen, wenn das Ziel einer rationellen Stückgutbeförderung erreicht werden soll, sondern es handelt sich darum, die richtigen Träger für das System zu finden. Diese müssen nothwendig zwischen den Spediteuren und den Bahnen gesucht werden, bewährt unparteiische Sammelstellen, welche das allgemeine Interesse des Verkehrs sich zum leitenden Grundprincip gemacht haben. Diesen Stellen müsste dann Alles zugeführt werden, was rationell im Sammelwagen verladen werden kann, während die Bahnen die Beförderung der Einzelgüter auf kleine Strecken und mit kleineren Einrichtungen als seither, selbst besorgen.

„Das System in seiner Vollendung würde in vielfacher Beziehung dem früheren Botenfuhrwesen ähneln, denn während man jetzt seine Güter täglich befördern kann, müsste man sich wieder daran gewöhnen, Gelegenheitsfuhren abzuwarten“ so lautet die bezügliche Schlussbemerkung zu dem vorstehenden Thema von Seiten des Herrn Verfassers des Eingangs erwähnten Aufsatzes. Das ist eine Auffassung, welcher practischer Werth auch nicht beigemessen werden kann, denn die tägliche Auflieferung der Güter an die Bahn involvirt doch keineswegs eine raschere Beförderung und durchaus noch keine tägliche Beförderung — bekanntlich haben die Bahnen 2 Tage Expeditionsfrist — und es schliesst dieselbe auch nicht eine unbedingt promptere Beförderung in sich. Denn wenn z. B. das täglich expedirte Gut zwischen Berlin und Metz sechs- und achtmal umgeladen wird, so gehen nothwendig mehr Zeit, mehr Arbeitsleistung und mehr Zinsen verloren, als wenn die Ladung 2 — 3 Tage zurückgehalten wird, um sie dann direct zu expediren.

Die für die Bahnen hochwichtige und gewinnbringende Ausnutzung der Stückgutwagen dürfte, soweit meine Kenntniss und Erfahrung reicht, einzig und allein im Sammelsystem liegen; ebenso aber dürfte die Promptheit und die richtige Verladung mit der Ausbildung des Sammelsystems Hand in Hand gehen.

Der Vorschlag der sogenannten Ausladezüge, womöglich selbst mit ambulanter Expedition, nimmt sich in der Theorie ganz hübsch aus, die Praxis würde dem Project am ersten Tage ein Bein stellen, worüber die Theorie den Hals brechen müsste. In Wirklichkeit würde damit das directe Gegentheil von Wagenraumausnutzung erzielt werden, eine ungeheuere Vergeudung von Zeit und Material würde ferner damit Hand in Hand gehen und den grossen Anforderungen, welche an den Stückgutverkehr gestellt werden, würde nicht im Entferntesten genügt werden können; es darf nicht übersehen werden, dass beim Stückgutverkehr bekanntlich wirklich hohe Werthe repräsentirende Transportobjecte, in der Fracht selbst relativ hohe Werthanlagen im Gegensatz zu den Postpacketen in Betracht kommen.

Die in dem hier besprochenen Artikel gemachten Vorschläge würden in ihrer Ausführung allein schon Unsummen für die Einrichtung der „rationellen Instradirung der Verbands-Stückgüter“ und für die Ausladezüge verschlingen.

Im Gegensatz zu diesem Vorschlag möchte ich den näherliegenden anderen machen. Die bestehenden Einrichtungen

auszunützen und das ganze Heil in der Concentrirung der Sammelgüter in einer Hand zu suchen. Dazu wäre eine aus den Eisenbahnen selbst, als Actionäre, nach Verhältniss der kilometrischen Länge ihrer Bahnlinien zu constituirende Gesellschaft das rechte Organ, welches nach einheitlichen Normen und doch nach kaufmännischen Grundsätzen die Bewegung der grossen Masse der Stückguttransporte im Sammelverkehr in ganz Deutschland in die Hand zu nehmen hätte.

Die Geldmittel, welche dazu nothwendig, sind verschwindend klein, hingegen würde ein einmüthiges Zusammengehen der Bahnen den erdrückenden Ballast von Arbeit unendlich vermindern, es würden grosse Summen an Zeit und Geld gespart werden und die Hauptsache wäre erreicht: die grösstmögliche Ausnutzung der Tragfähigkeit der Waggons, bei gleichheitlicher Betheiligung aller Bahnen am Gewinn, bei vollständiger Zufriedenstellung der berechtigten Anforderungen des grossen Publikums.

Es wäre ein Schritt gemacht zur gedeihlichen Lösung eines Theiles der wirthschaftlichen Aufgabe des Betriebes der Eisenbahnen.

Mainz, im Januar 1879. William Egan.

Wir können nicht umhin, den vorstehenden Aufsatz mit einigen Worten zu begleiten.

Das sogenannte Wagenraumsystem ist nicht aus practischem Bedürfnisse, sondern aus theoretischer Abstraction hervorgegangen; die allgemeine Wagenladungsclasse ist von vornherein selbst von Anhängern des Systems für nicht unbedenklich gehalten und in Eisenbahnkreisen ist gewiss die grosse Mehrzahl der Unterrichteten nicht der Meinung gewesen, dass aus der allgemeinen Wagenladungsclasse das Publikum einen besonderen Vortheil haben würde. Man hat dieselbe als ein nothwendiges Zubehör des Systems in den Kauf genommen, in der Hoffnung, dass die Befürchtungen, welche vielseitig an dieselbe geknüpft wurden, sich nicht bewahrheiten würden.

Diese Befürchtungen sind aber sehr bald eingetroffen. Es hat sich gezeigt, dass die Eisenbahnen Schaden aus der Einrichtung haben, denn die Sammlung der Güter findet, wie dieses auch vorhergesagt war, fast nur zwischen Haupt-Verkehrsplätzen statt, für welche es den Eisenbahnen schon früher leicht war, volle Wagenladungen zusammenzubringen, so dass sie keine namhaft bessere Wagenausnutzung erzielen, aber trotzdem zu niedrigeren Sätzen fahren müssen. Das Publikum hat keinen rechten Vortheil, denn einen sehr erheblichen Theil des Unterschiedes zwischen den Sätzen der Stückgut- und der allgemeinen Wagenladungsclasse nimmt der Spediteur für sich in Anspruch. Transportverzögerungen treten häufig ein und wenn die Beförderungspreise auch etwas ermässigt sein mögen, so sind sie dafür in ihrem Betrage unsicherer geworden, ein Nachtheil, der in manchen Fällen grösser ist, als der Vortheil der Ermässigung.

Aber auch die Spediteure haben längst nicht den erhofften Gewinn, ja es zeigt sich, dass der einzelne Spediteur überhaupt nicht im Stande ist, mit entsprechendem Gewinn Güter zu sammeln, dass es dazu Vereinigungen von vielen Spediteuren bedarf. Der aus offenbar dem Spediteurwesen nahestehender Quelle*) geflossene Aufsatz scheint auf diesem Wege sich auch noch keinen rechten Erfolg zu versprechen; er will eine vollständige Vereinigung des ganzen Deutschen Sammelgutverkehrs in einer einzigen Hand durch die Eisenbahnen selbst.

Wenn zur Zeit noch kleinere Vereinigungen von Spediteuren bestehen können, so verdanken sie das mehr der Concurrenz der Eisenbahnen unter einander, welche zu Begünstigungen der Spediteure durch Ueberlassung billiger Räume zum Sammeln der Güter etc. führt, als der eigenen Kraft des Geschäftes. Ob grosse Spediteurvereinigungen möglich sind, wollen wir noch dahin gestellt sein lassen, aber wenn dies das Ende sein sollte, so ist es sicher nicht das, welches wenigstens von den dem System günstigen Regierungen gewollt ist.

Denn solche Transportgesellschaften würden natürlich völlig frei und ungehemmt ihr Geschäft betreiben und ihre Tarife und Lieferungsfristen normiren und damit würde die staatliche Controle über das Tarifwesen soweit es Stück- und Sammelgut betrifft aufhören, etwas, was allen jetzt vertretenen Principien über die Beaufsichtigung des Eisenbahnverkehrs durchaus widerstrebt.

Höchst eigenthümlich würde sich die Sache aber gestalten, wenn die Eisenbahnen selbst als Gesammtheit das Sammeln der Güter in die Hand nehmen wollten. Der Aufsatz will ihnen für diesen Verkehr völlige Tariffreiheit geben, vom Publikum könnten sie also ohne Rücksicht auf ihre offiziellen Tarife erheben was sie wollten. Diese sind auch schon darum unanwendbar dem Publikum gegenüber, da dasselbe nicht Wagenladungen, sondern Einzelgut bringen würde, die Sammelstelle könnte also nicht anders, als von demselben einen Stückgutsatz erheben. Eigentliches Stückgut, das heisst solches, welches zu dem Satz der offiziellen Stückgutclasse befördert werden soll, würde gar nicht mehr zur Auflieferung gelangen. Für Güter der „Sammel-Stückgutclasse" würde also eben ein in der Mitte zwischen der offiziellen Stückgut- und den Wagenladungsclassen liegender Satz — der natürlich in jedem Falle aus „kaufmännischen Rücksichten" höher oder niedriger gegriffen werden könnte, genommen werden müssen. Die Stückgutclasse und die allgemeinen Wagenladungsclassen des Tarifsystems würden also factisch ausser Anwendung kommen und für alle nicht zu den Specialtarifen gehörenden Artikel würde eine willkürliche Tarifirung eintreten.

Den Eisenbahnen möchte vielleicht dieses noch ganz erwünscht sein, ob aber auch dem Publikum? Und wie würde es mit den Lieferfristen stehen? Sollen die Eisenbahnen für dieses Gut an die Lieferfristen des Betriebs-Reglements gebunden sein? Wenn dieses beabsichtigt wird, so wird das Sammeln für manche Stationen doch erschwert, wenn nicht, so geht dem Publikum gerade für diejenigen Güter die gesetzliche Lieferfrist verloren, für welche sie von besonderem Werth ist. Schliesslich würde man auf diesem Wege doch wieder zur Einrichtung mehrerer Classen gelangen, für welche man als Eintheilungsprincip entweder einfach das alte Classificationsprincip, oder eine Abstufung nach dem aufgelieferten Quantum (etwa unter 1 000 und über 1 000 kg) wählen müsste.

Der Vorschlag des Aufsatzes, der scheinbar die allgemeine Wagenladungsclasse erhalten will, kommt in der That auf ihre Beseitigung hinaus; nur unter der Form der Vereinigung aller oder vieler Eisenbahnen zu einer besonderen Gesellschaft. Wozu aber noch eine besondere Form schaffen, wo die alte schon genügt? Denn viele Eisenbahn-Unternehmungen sind schon heut reichlich gross genug und vereinigen recht grosse Transporte, um für solche Punkte, für welche der Verkehr stark genug ist, Güter zu Wagenladungen täglich zu vereinigen und wenn eine Vereinigung mehrerer oder aller an einem Orte gelegenen Unternehmungen nöthig ist, so geht das, wie die grossen Eisenbahnverbände zeigen, sehr wohl ohne die Schaffung einer besonderen Unternehmung. Die Bildung eines besonderen Unternehmens wäre nur ein Mittel, die staatliche Controle zu beseitigen und würde schon deshalb nicht durchführbar sein.

Ausserdem würden dadurch doch nur ganz unnöthig die Kosten vermehrt, namentlich wenn man ohne Noth, blos des Princips wegen, ausserhalb der Bahnhöfe gelegene Aufbewahrungs- und Sammelstellen, Comptoire etc. schaffen, Beamte anstellen wollte. Das Publikum hätte davon keinen Vortheil, die Eisenbahnen nur Nachtheil, da sie die hohen Kosten tragen müssten, ohne ihren Gewinn zu erhöhen.

Und wenn wirklich die allgemeinen Wagenladungsclassen nicht den erwarteten Nutzen gebracht haben, wäre es dann nicht das Beste, einfach zu dem Alten zurück zu kehren, dass heisst, die allgemeine Wagenladungsclasse wieder aufzugeben und für dieselbe eine zweite ermässigte Stückgutclasse wieder einzuführen?

Ist es nicht wirthschaftlich viel richtiger und billiger, das Sammeln in alter Weise den Eisenbahnen zu überlassen, die dazu alle Einrichtungen und einen Geschäftsumfang haben, der den jedes Spediteurs weit übersteigt, und welche ihren ganzen Verhältnissen nach dem Publikum besondere Sicherheit für eine zuverlässige und gleichmässige Behandlung geben und einer scharfen Staatscontrole unterworfen werden können, wenn man als andere Möglichkeit nur die Besorgung des Waarenverkehrs durch grosse, noch viel monopolistischere Transportgesellschaften, denen alle diese Garantien fehlen, hat?

Der Handelsstand — abgesehen von den Spediteuren — würde von einer solchen Veränderung, die er lebhaft wünscht, gewiss nicht nachtheilig berührt werden.

Glaubt man aber nicht so schnell das System wieder ändern zu können, nun so wird es sich nicht empfehlen, noch immer mehr neue kostspielige Versuche für eine nicht haltbare Einrichtung zu machen; dann mag man lieber die Sache lassen wie sie ist, bis dahin, dass die allgemeine Ueberzeugung noch mehr befestigt ist.

*) Diese Annahme ist begründet. Der Herr Verfasser ist Inhaber eines Speditions-Büreau für Sammelladung in Mainz. Die Red.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 20. Januar 1879. (Budget-Debatten. Einnahmeausweise. Staatsbahn-Garantie-Abrechnungen. Selbstversicherung. Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. Sommer-Fahrplan. Directoren-Conferenz. Klage der Elisabethbahn und Couponconflicte. Schiedsgericht. Eisenbahn-Beirath. Russische Bahnen. Börsen-Notiz.)

Im Finanzcomitée des Ungarischen Abgeordnetenhauses wurden bei dem Budget des Communicationsministeriums die im Betriebs-Präliminare der Königlich Ungarischen Staatsbahnen für verschiedene Einnahmen veranschlagten 10 760 000 fl. auf 11 Millionen erhöht, weil die Rechnungen der verflossenen Jahre eine stete Hebung aufweisen. Ein Abgeordneter stellte die Frage betreffend das Zustandekommen der Verbindung der Kronstadt-Tömöser Linie. Der Minister erklärt, dass die gewünschte Verbindung garantirt ist und noch im Laufe dieses Jahres zu Stande kommen wird. Ein anderer Abgeordneter verlangt Aufklärung über den Verkehr der Verbindungsbahn, welcher angeblich der hohen Tarife halber beinahe 0 ist. Direc-

tor Tolnay der Staatsbahnen giebt hierüber detaillirte Aufklärung und führt aus, dass nicht der Tarif übermässig ist; derselbe sei niedriger als jener der Wiener Verbindungsbahn. Der Verkehr ist in steter Zunahme. Die Frage hängt übrigens mit dem Wesen der Verkehrs-Verhältnisse und Richtungen enge zusammen.

Die General-Direction der Oesterreichischen Eisenbahnen hat an die Bahn-Verwaltungen folgenden Erlass gerichtet: Bei der Aufstellung der allmonatlich in der Wiener Zeitung und im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt veröffentlichten Ausweise über die Transport-Einnahmen tauchen immer wieder nachstehende zwei Fragen auf: Sollen die zur Vergleichung dienenden Ziffern des Vorjahres nach den buchhalterischen Ergebnissen richtig gestellt werden? Sollen die für die neuesten Monate approximativ ermittelten Ziffern im Laufe des Gegenstandsjahres je nach dem Fortschritte der definitiven Buchungen richtiggestellt werden? In Uebereinstimmung mit dem von einigen Verwaltungen befolgten Vorgange möchte das Handelsministerium diese beiden Fragen bejaht sehen; denn wenn es auch selbstverständlich ist, dass bei den verwickelten und langwierigen Abrechnungen aus den Gemeinschafts- und Cartellverkehren die veröffentlichten Ziffern nur annähernd richtig sein können, so scheint doch der Leser zu der Annahme und dem Anspruche berechtigt, dass man ihm den letztbekannten Sachverhalt mittheile und die zuerst wahrgeglaubten Ziffern richtigstelle, sobald sie ihre relative Wahrheit verloren haben. Gegen diesen Vorgang wird meist eingewendet, dass es richtiger sei, d. h. zu geringeren Differenzen Anlass gebe, wenn nur gleichartige Grössen verglichen werden, und dass die Uebereinstimmung der auf einander folgenden Veröffentlichungen nicht gestört werden dürfe. Das Handelsministerium vermag diese Bedenken nicht zu theilen: denn das erstere widerspricht den Gesetzen der Wahrscheinlichkeits-Rechnung, und dem letzteren scheint eine practische Tragweite deswegen nicht zuzukommen, weil nach der gegenwärtigen Form der fraglichen Publicationen jede derselben in sich abgeschlossen und vollständig ist und der Leser also gar keinen Anlass hat, dieselbe mit der vorhergehenden zu vergleichen. Auch wäre es ja nicht ausgeschlossen, in die Notizen zu der Tabelle für jede Bahn eine Bemerkung aufzunehmen, etwa also lautend: „Für Mai wurde nachträglich eine Richtigstellung von fl. . . . Plus (oder Minus) vorgenommen". Das Handelsministerium hält sich nicht für berufen, in dieser Frage einen massgebenden uniformirenden Einfluss zu üben, und beschränkt sich darauf, dieselbe beim Jahreswechsel der Verwaltung zur neuerlichen Erwägung zu empfehlen mit der Einladung, den gefassten Beschluss anher bekanntgeben zu wollen.

Ueber den Stand der definitiven Abrechnungen der K. K. Staatsverwaltung mit den garantirten Bahnen am 31. December 1878 bringt das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" folgende Mittheilung: „Vollständig geregelt und im gegenseitigen Einvernehmen anerkannt sind — sofern eine gegentheilige Bemerkung nicht ausdrücklich gemacht wird — die Garantierechnungen a) bis Ende 1877: für die Erste Ungarisch-Galizische Bahn; für die Ungarische Westbahn; für die Kaschau-Oderberger Bahn, von welch letzterer jedoch die Anerkennung bis zur Feststellung ihrer Ungarischen Garantierechnung verschoben werden musste; bis Ende 1876: für die Erzherzog Albrecht Bahn; für die Vorarlberger Bahn; für die Mährische Grenzbahn; für die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn; für die Kaiser Franz-Josef Bahn; für die Oesterreichische Nordwestbahn; für die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn; für die Kronprinz Rudolf Bahn, jedoch vorläufig ohne Anerkennung seitens dieser zwei letzten Bahnverwaltungen; c) bis Ende 1875: für die Galizische Karl-Ludwig Bahn; für die Kaiserin Elisabethbahn (Hauptbahn, Linz-Budweis- und Gisela Bahn); für die Oesterreichische Staats- und Brünn-Rossitzer Bahn; d) rückständig ist nur noch die Mährisch-Schlesische Nordbahn, Eigenthum der Kaiser Ferdinands Nordbahn. Die Verhandlungen mit letzterer Bahnverwaltung, sowie mit der Oesterreichischen Staatsbahn (Betriebsjahre 1876 und 1877) sind übrigens im Zuge. Die Anzahl der Gesellschaften, mit denen abgerechnet werden muss, beträgt nach Obigem 15; da aber mehrere derselben 2 oder 3 getrennte Betriebsrechnungen zu führen haben, so beträgt die Zahl der jährlich festzustellenden Garantierechnungen 19. Um sich zu überzeugen, inwieweit die im Jahre 1876 eingesetzte Garantierechnungs-Commission in ihrer mühevollen Arbeit vorwärts kommt, muss die Zahl der mit Ende 1875 rückständigen Betriebsrechnungen mit den Ende 1878 vorhandenen Rückständen verglichen werden. Diese Vergleichung ergiebt für 1875 im Ganzen 50, für 1878 im Ganzen 29 Rückstände. Nach diesem Zahlenverhältnisse wäre mit Ende 1878 noch nicht einmal die Hälfte der Rückstände aufgearbeitet. Man kann aber mit Bestimmtheit behaupten, dass sich in Wirklichkeit die Sache viel besser verhält, weil bei den meisten Gesellschaften erst alle Baurechnungen geprüft und im Wege langwieriger Verhandlungen vorerst beiderseits anerkannte Grundsätze für die Art der Aufstellung der Garantierechnungen gewonnen werden mussten. Dieser mühsamste Theil der Arbeit ist fast ganz überwunden und kehrt nicht wieder, so dass mit Bestimmtheit angenommen werden kann, dass im Laufe des Jahres 1879 alle und jede Rückstände im Garantierechnungswesen verschwinden werden".

Das Ungarische Communicationsministerium strebt die Selbstversicherung der im Genuss der Staatsgarantie stehenden, sowie der Ungarischen Staatsbahnen an, da die den Versicherungs-Gesellschaften von den genannten Bahnen gezahlten, sich auf ca. 150 000 fl. belaufenden Jahresprämien auch nicht entfernt im Verhältniss zu den factisch vorgekommenen Schädensfällen stehen. Zur Berathung der gegen diese Selbstversicherung ausgesprochenen Bedenken fanden im Apr. u. Decbr. v. J. Conferenzen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen statt. Das Ministerium hat nun, wie ein umfangreicher Erlass desselben kund giebt, definitiv Stellung in dieser Frage genommen und im Einvernehmen mit dem Finanzminister festgestellt, dass mit Ablauf der bestehenden Versicherungsverträge resp. der in denselben vereinbarten kürzesten Kündigungsfristen der Staat bezüglich der Staatsgarantiegebühren, hinsichtlich der Transport- und Feuerschäden auf Grund der thatsächlich vorgekommenen Schäden, mit den betheiligten Bahnen abrechnen werde, diesen gegenüber jedoch (den in den erwähnten Conferenzen vorgebrachten Bedenken Rechnung tragend) nachstehende beruhigende Erklärung abgegeben:

1. Die Regierung erhebt keine Einwendung dagegen, dass statt der bisherigen, auf die Transport- und Feuerschäden sich beziehenden Jahresprämien — ohne Rücksicht auf deren Höhe — die wirklich aufgelaufenen Schadenersätze und Herstellungs-Auslagen zu Lasten der Betriebsrechnung eingestellt werden.

2. Die Regierung bewilligt, dass gegenüber dem verfrachtenden Publikum auch weiter das durch die Versicherungsverträge ermöglichte bisherige billige und coulante Verfahren beobachtet werde. Eben deshalb erklärt die Regierung, dass sie bei der concessionsmässigen Revision der Geschäftsführung und der Rechnungen gegenüber den für die fraglichen Schäden etwa verantwortlichen gesellschaftlichen Organen eben jene Bestimmungen für massgebend erachten werde, welche in den Versicherungsverträgen zu Gunsten der Versicherungsanstalten ausbedungen wurden.

3. In dem Falle, wenn in einem Jahre die bisherigen Jahresprämien überschreitende Schäden vorkommen sollten und dadurch in den Betriebseinnahmen in Folge deren verhältnissmässiger Geringfügigkeit ein Betriebsdeficit sich ergeben sollte, erklärt die Regierung, auch die in Rede stehenden etwa durch die Einnahmen nicht bedeckten Schadenbeträge als ordentliche Staatsgarantie-Gebühren abzurechnen.

Ueber die Selbstversicherung der Eisenbahnen hat auch die Erste Ungarische Assecuranz-Gesellschaft ein längeres Memorandum ausarbeiten lassen, welches sie der Regierung und den Eisenbahnen mittheilte, und in welchem sie nachzuweisen bestrebt ist, dass die Eisenbahn-Gesellschaften, beziehungsweise das die Lasten der Zinsengarantie tragende Aerar grosse Gefahren riskiren, wenn die Eisenbahn-Versicherung nicht nach den Principien der Assecuranz-Gesellschaft, sondern nach jenen der Selbstversicherung geschieht. Im Falle irgend ein grösseres Eisenbahngebäude, eine Fabrik oder Werkstätte abbrennt, kann nämlich die Gesellschaft dieses Object nach der bisherigen Versicherungsart sofort aufbauen lassen, während, wenn das Aerar für den Fall des Zustandekommens der Selbstversicherung über die erforderliche Summe nicht verfügt und dieselbe nur mit Bewilligung der Legislative im Wege einer Creditoperation zu decken im Stande wäre, hierdurch für den Verkehr der Eisenbahnen ein beträchtlicher Schade entstehen würde. Schliesslich erklärt die allgemeine Assecuranz-Gesellschaft, dass nachdem der Zweck dieser ganzen Bewegung lediglich in der Herabsetzung der Versicherungs-Prämienbeträge liegt, sie bereit ist, für den Fall, wenn die bestehenden 18 Eisenbahn-Gesellschaften ihre sämmtlichen Feuer- und Transportschäden bei der Anstalt auf 15 Jahre zu versichern, von den bisher entrichteten Prämien einen bedeutenden Procentsatz nachzulasssen.

Der Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe in Paris wurde die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die bezüglichen Statuten genehmigt. — Dem Vernehmen nach wird die constituirende Generalversammlung im nächsten Monate abgehalten werden.

Am 15. und 16. d. Mts. fand hier bei der Elisabethbahn eine Conferenz der Vertreter der Oesterreichisch-Ungarischen, sowie der an den internationalen Verkehren betheiligten ausländischen Eisenbahnverwaltungen statt, um über die während der Sommersaison einzuführenden Fahrpläne des directen Personen- und Gepäckverkehrs zu berathen. Im Allgemeinen wurden gegenüber den im Vorjahre bestandenen Fahrplänen nur wenige Modificationen vorgenommen. Bemerkenswerth ist dabei, dass diesmal auch die Delegirten der Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden an der erwähnten Conferenz theilnahmen.

Nach der Geschäftsordnung der gemeinschaftlichen Directoren-Conferenz entfallen im Jahre 1879 auf die Monate Mai, Juli und September gemeinschaftliche Conferenzen, welche abwechselnd in Pest, Prag oder in einem anderen gemeinschaftlich bestimmten Orte stattzufinden haben. In den Monaten, wo die gemeinschaftliche Directoren-Conferenz in Pest stattfindet, wird die Oesterreichische zwei Tage vorher in Wien abgehalten werden. Beim Abhalten der gemeinschaftlichen Conferenz in Prag wird die Oesterreichische thunlichst mit der gemeinschaftlichen in Verbindung gebracht werden. Die Kaschau-Oderberger Bahn, welche seit 8 Jahren die Geschäfte der Ungarischen Directoren-Conferenz führt, wurde in Anerkennung ihrer Mühewaltung gebeten, noch 1879 dieses Amt zu führen, dann wird ein regelmässiger Turnus unter den in Budapest domicilirenden Bahnverwaltungen eintreten.

Aus Anlass der von der Elisabethbahn gegen die Besitzer der Schuldverschreibungen und Zinsencoupons der Anlehen vom 1. August 1860 und vom 1. Februar 1861 von zusammen 21 Millionen Gulden Oesterreichischer Währung bei dem Landesgerichte Wien eingebrachten Klage auf Anerkennung, dass diese Anlehen in Oesterreichischer Währung contrahirt und dass dieselben in effectiver Silbermünze der Oesterreichischen Währung zurückzahlbar seien, dass die einzelnen Raten dieser Anlehen sowohl als die Zinsen nur in effectiver Silbermünze zu zahlen seien, dass daher auch in Deutschland diese Rückzahlung nur in effectivem Silber der Oesterreichischen Währung oder in dessen Aequivalente in dortiger Landesmünze zu leisten sei und die Prioritätenbesitzer nicht berechtigt seien, die Zahlung in Gold zu begehren, wurde von dem Handelsgerichte für die Besitzer dieser Theilschuldverschreibungen und Coupons der Advocat Dr. Heinrich Bach zum gemeinsamen Curator zum Zwecke der Empfangnahme der Klage und zur Vertretung der Geklagten in dem anhängigen Rechtsstreite bestellt. Dieser Schritt wurde durch die ungeachtet des Deutschen Handelsvertrages noch immer vorkommenden Beschlagnahmen Oesterreichisch-Ungarischer Waggons wegen der geforderten Couponzahlung in Gold veranlasst. Neuestens wurden unter diesem Titel Guthaben Oesterreichisch-Ungarischer bei Deutschen Bahnen mit Beschlag belegt. Selbstverständlich mussten hierauf die betreffenden heimischen Bahnen erklären, unter solchen Umständen auf die directe Abfertigung der Güter mit Ueberweisung der bis zur Landesgrenze entfallenden Gebühren an die Deutsche Eisenbahn verzichten und Begleichung ihres Frachtaufkommens in der Uebergangsstation vor Weiterbeförderung des Gutes verlangen zu müssen, wobei nothwendigerweise Verzögerungen der Sendungen und überhaupt Störungen des durch die Preussische Tarifpolitik ohnedies arg geschädigten internationalen Verkehrs nicht zu vermeiden sein werden. In Folge dessen hat eine Bahnverwaltung vorläufig ihre Guthabungen aus der Wagenabrechnung und den directen Verkehr an eine Wiener Bank cedirt und dies den Deutschen Bahnen angezeigt.

Die Thätigkeit des Wiener Schiedsgerichtes in Transportsachen, dem im Jahre 1877 auch die Staats-Eisenbahngesellschaft beigetreten ist, wurde im Jahre 1877 nur in einem Falle in Anspruch genommen. Im Jahre 1878 wurden bei dieser Schiedsgerichtsstelle bis Ende October fünf Klagen eingebracht, von welchen zwei wegen Formgebrechen abgewiesen werden mussten. Von den angenommenen drei Klagen wurde eine durch Urtheil erledigt, die übrigen zwei wurden durch aussergerichtlichen Vergleich beigelegt.

Der früher schon gedachten Eingabe der Wiener Handelskammer über die Einrichtung eines Eisenbahn-Beirathes entnehmen wir die folgenden Ausführungen: „In allen Ländern, welche hinsichtlich der Entwickelung ihres Verkehrswesens eine hervorragende Stellung einnehmen, macht sich die Tendenz geltend, den unabweislichen Contact zwischen der Regierung, den Verwaltungen der Transportanstalten und der Geschäftswelt herzustellen. Insbesondere erscheint es bei der hohen Bedeutung des Eisenbahn- und Dampfschiffverkehrs für die Wohlfahrt des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft als ein Bedürfniss für alle Theile, dass die Angehörigen der zuletzt genannten Interessengruppen einen berechtigten Einfluss auf die Verfügungen im Gebiete des Verkehrswesens und namentlich auf die Tarifangelegenheiten erlangen, in der Weise, dass der Regierung, welcher die oberste Leitung und Ueberwachung des Verkehrswesens zukommt und den Directionen der Transportanstalten ein berathendes Organ an die Seite gestellt wird. So besteht in England seit dem Jahre 1873 die sogenannte Railwaycommission, welche Beschwerden des Publicums in Betreff des Eisenbahnverkehrs entgegennimmt und prüft, auch die Eisenbahnverwaltungen darüber hört und Entscheidungen fällt. Eine ähnliche Commission ist seit dem Jahre 1875 in Italien eingesetzt. Frankreich ist im Begriffe, eine derartige Institution dadurch zu schaffen, dass es die schon bestehende Centralcommission der Eisenbahnen entsprechend ergänzen will. Der Französische Minister für öffentliche Bauten beantragt die Ernennung einer Commission, welche zugleich die Angelegenheiten der Wasserstrassen und Häfen in ihren Bereich zu ziehen hätte und den Namen „Oberster Rath für das Communicationswesen“ führen wird. Diese Körperschaft soll aus 48 Mitgliedern bestehen, und zwar aus 16 Vertretern der beiden Kammern, aus 16 Vertretern der Verwaltung der Communicationsanstalten und aus 16 Vertretern des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft. In Deutschland fand die Institution zuerst Eingang durch die Handelskammer zu Mühlhausen, auf deren Anregung im Jahre 1874 ein berathender Ausschuss aus je zwei Delegirten oder vier Elsässischen Handelskammern bei der Generaldirection der Reichs-Eisenbahnen gebildet wurde. Diesem Beispiele folgend veranstalteten die Deutschen Eisenbahnverwaltungen periodische Eisenbahnconferenzen mit Zuziehung von industriellen Vertretern und die Bewegung machte seither solche Fortschritte, dass dem Bundesrathe bereits ein Gesetzentwurf behufs Schaffung eines Eisenbahn-Beirathes für Deutschland vorgelegt wurde. „Wenn nun schon — bemerkt die Eingabe der Wiener Kammer — in Ländern, wo die Verhältnisse des Verkehrswesens, beziehungsweise der Verkehrsunternehmungen, bei weitem nicht so ungleichartig sind, wie in Oesterreich, die Institution der Eisenbahn-Beiräthe als eine nothwendige betrachtet wird, so hätte eine solche in unserem Staate um so grössere Berechtigung“.

Am 14. d. Mts. hielt Centralinspector Dr. Gintl im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten vor einem zahlreichen Fachpublicum einen längeren sehr instructiven und anziehend gehaltenen Vortrag über die „Russischen Eisenbahnen“. Der Redner besprach zuerst in ausführlicher Weise die sehr lehrreiche in drei Zeitperioden eingetheilte Entstehungsgeschichte der genannten Bahnen, hob die erste Expedition Oesterreichischer Ingenieure im Jahre 1834 unter dem Ingenieur von Gerstner, sowie dessen grosse Studien und Programm der Anlage von Eisenbahnen hervor, erwähnte in der zweiten Periode der erfolgreichen Verwendung von 9 000 Militärsträflingen zu Erdarbeiten im Süden Russlands, sowie der damals erfolgten weiteren Berufung Oesterreichischer Ingenieure nach Odessa und gelangte so zu der Entwickelung des höchst beachtenswerth angelegten Eisenbahnnetzes, welches gegenwärtig eine Gesammtlänge von 21 676 Werst oder 23 122 km beträgt und gleich einem Spinnennetze den grössten Theil des Europäischen Russlands umfasst. Redner führt hierbei an, dass Moskau als Mittelpunkt des ganzen Netzes angenommen war, von wo aus die einzelnen Hauptlinien als Radien aus dem genannten Centrum bis an die Meeresküsten, schiffbaren Flüsse oder an die Reichsgrenzen geführt, und ihrerseits durch concentrisch geführte Eisenbahnringe oder durch die mit diesen parallel laufenden schiffbaren Flüsse verbunden sind. Hierauf besprach Dr. Gintl die wichtigsten Bau- und Betriebsvorschriften, sowie die neuesten Einrichtungen der einzelnen Bahnen und endete seinen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag unter Hinweisung auf die zur Einsicht ausgestellten Photographien, Pläne, Karten und Bücher mit reichhaltigen statistischen Daten über die Verkehrsverhältnisse der Russischen Eisenbahnen von 1870—1877. Der Vortragende, welcher an diesen Bauten durch eine geraume Zeit selbst Theil nahm, würde sich ein grosses Verdienst erwerben, das schon wegen der fremden Sprache unzugängliche Material zu einem Werke über die Russischen Eisenbahnen zu verarbeiten.

Die schlechte Woche für Eisenbahnwerthe scheint auf ausländische Abgaben und die Fatalitäten des Couponsconflictes zurückzuführen zu sein. Zum Schlusse der beiden Vorwochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2083,—	2065,—	Nordbahn . . .	103,80	104,75
Franz-Josefbahn	130,25	129,—	Franz-Josefbahn .	85,—	85,80
Karl-Ludwigbahn.	231,25	226,50	Rudolfbahn . . .	76,—	75,75
Oesterr. Nordwestb.	112,50	111,50	Salzkammergutb. .	89,75	90,—
Staatsbahn . . .	250,50	244,50	Kaschau-Oderb. B.	69,50	69,50
Südbahn . . .	67,—	65,50	3 pCt. Südbahn .	110,—	109,50
Theissbahn . . .	186,75	182,25	Theissbahn . . .	82,70	83,10

Russische Correspondenz.

—A— Neue Bahnverbindung. Es soll noch in diesem Frühjahr eine Eisenbahn zwischen Belgrad und Ismail mit 50 Werst Länge zur Ausführung kommen und zwar wird nach den nunmehr beendeten Vorarbeiten die Station Trojanow Wal (Trajanswall) der Bender-Galatzer Militärbahn als Ausgangspunkt bezeichnet. Unsere Leser wissen bereits, dass im Jahre 1879 die Militärbahn in den Besitz der Süd-Westbahn, resp. der Odessaer Section übergehen wird.

Die Süd-Westbahn hat, wie mitgetheilt, den Beschluss gefasst, die Generaldirection nach Kiew zu verlegen. Diese in administrativer oder doch technischer Hinsicht motivirte Wahl hat selbstverständlich eine grosse Bestürzung in Odessa hervorgerufen und es ist daher in der letzten Sitzung der Stadtverwaltung der Beschluss gefasst worden, eine aus den Herren Raffalovich, Stern und Paschkow bestehende Commission zu ernennen, um bei dem Ministerium eine Aenderung dieses Beschlusses durchzusetzen und die Direction nach Odessa zurückzuverlegen.

Die Warschau-Wiener Bahn hat eine derartige Zunahme des Getreideverkehrs aufzuweisen, dass sie genöthigt war, 14 neue Güterlocomotiven in Bestellung zu geben und bis zu deren Eintreffen die gleiche Anzahl Maschinen von ihrer Deutschen Nachbarbahn geliehen hat.

Die projectirte Bahnverbindung Poti-Batum ist in Folge eines Beschlusses des Kriegsministeriums aufgegeben worden mit Rücksicht darauf, dass diese Bahn, welche ihrer ganzen Länge nach dem Meeresufer folgen würde, den feindlichen Ueberfällen ausgesetzt bliebe; es ist hingegen der Befehl erlassen worden, für die Verbesserung des Hafens in Poti die Summe von 2 Millionen Rubeln auszuwerfen.

Einer Meldung der Russischen „Börs.-Zeitg." zufolge beabsichtigt die Regierung den Betrieb auf der Griasi-Zarizynschen und der Tambow-Saratowschen Bahn einzustellen, falls die Asiatische Pest im Saratowschen Gouvernement überhandnehmen sollte.

Russische Süd-Ostbahn. Die allgemeinen Grundlagen dieser Gesellschaft, welche aus der Fusion der Kursk-Charkow-Azow-, der Koslow-Woronesch-Rostow- und der Orel-Griasibahn gebildet wird, lauten nach den übereinstimmenden Beschlüssen der Generalversammlung genannter Bahnen folgendermassen:

§ 1. Die drei Bahnen: Kursk-Charkow-Azow, Koslow-Woronesch-Rostow und Orel-Griasi werden zu einem untheilbaren Ganzen vereinigt; die Besitzer der Actien dieser einzelnen Bahnen bilden eine Gesellschaft unter dem Namen: Gesellschaft der Süd-Ostbahnen.

§ 2. Die Gesellschaft der Süd-Ostbahnen übernimmt folgende Verpflichtungen:

a) Die Bildung eines allgemein gültigen Statuts, welches bestimmt: die Zulassung von Vertretern der Staatsregierung in das Bahndirectorium, die Einführung von Bestimmungen betreffs der Militärtransporte, der Anschlüsse an andere Bahnen und des durchgehenden Verkehrs, sowie der Minimalsätze für mineralische Kohle und andere Producte, soweit die Regierung dies verlangt.
b) Die Bahn ist in denjenigen Zustand zu bringen, welcher durch die Militär- und durch die Kohlentransporte bedingt wird, es ist daher innerhalb 3 Jahren das zweite Geleise zu legen, die Gebäude sind zu vermehren und die Betriebsmittel zu vergrössern, insoweit dies die Regierung vorschreiben wird.
c) Die bisher von der Regierung den einzelnen Gesellschaften zur Vermehrung ihrer Betriebsmittel vorgeschossenen Beträge müssen der Regierung zurückerstattet werden. (?)
d) Die nicht garantirten Actien der II. Section der Koslow-Woronesch-Rostow Bahn im Betrage von 5 241 909 Rubel, sowie diejenigen der II. Section der Orel-Griasi Bahn mit 3 009 000 R., zusammen 8 250 909 R. Metall müssen rückbezahlt werden.
e) Es ist ein einziger allgemeiner Betriebsfonds nach Bestimmung der Regierung zu bilden.
f) Die drei Bahnen erhalten eine Generaldirection mit dem Sitz in Charkow oder einer andern von der Regierung zu bestimmenden Station, ferner eine Vertretung in Petersburg, welche mit der Regierung zu unterhandeln und die Generalversammlungen einzuleiten hat.

§ 3. Behufs Ausführung der sub b, c, d, e aufgeführten Verpflichtungen genehmigt die Regierung der Gesellschaft die Emission 5 pCt. Obligationen, deren Höhe die Regierung festsetzen wird. Diese Obligationen behält die Regierung für sich, und wird dieselben zu dem übrigen Grundcapital der Bahnen hinzuschlagen unter der Bedingung, dass die Gesellschaft die Verpflichtung übernimmt, für die ganze Summe jährlich 5 pCt. Zins und Amortisation zu bezahlen.

Eisenbahnsteuer. Das neueste „Kaiserliche Verordnungsblatt" bestimmt, dass vom 1./13. Februar d. J. an eine besondere Steuer zu Gunsten des Reiches eingeführt werde, und zwar werden mit derselben belegt: Billets für den Passagierverkehr auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, ferner Personengepäck und Güter, welche als Eilgut befördert werden.

A. Auf den Eisenbahnen.

1. Es werden die Personenbillets I. und II. Classe einer Zuschlagssteuer von 25 pCt., diejenigen der III. Classe von 15 pCt. unterworfen.
   Bemerkung 1: Auf Bahnen mit Pferdebetrieb findet diese Besteuerung nicht Anwendung.
   Bemerkung 2: Im Falle der Einführung einer IV. Personenclasse auf irgend einer Eisenbahn unterbleibt die Besteuerung solange, als der Fahrpreis in dieser Classe den Betrag von ¾ Kopeken pro Bahnwerst nicht übersteigt; bei einem höheren Fahrpreis unterliegen die Billets einer Besteuerung nach Massgabe des für die III. Classe festgesetzten Betrages.
2. Der Personenverkehr in Extrazügen wird mit 25 pCt. des von den Eisenbahnen zu erhebenden Tarifs besteuert.
3. Eilgüter und Passagiergepäck unterliegen einer Besteuerung von 25 pCt. des Bahntarifes.
4. Von der Besteuerung bleiben befreit: Militärpersonen, deren Gepäck, Arrestanten, Post etc., überhaupt alle diejenigen Transporte, für welche die Regierung die Frachtgebühren bezahlt.
5. Die Erhebung der Zuschlagssteuer hat gleichzeitig mit dem Verkauf der Billets zu geschehen, der Betrag der Steuer muss besonders angegeben sein, und zwar sowohl auf den Personenbillets als auf den Gepäckscheinen und Güterformularen.
   Bemerkung: Beträge unter ½ Kopeken fallen aus, über ½ Kopeken werden als voll berechnet.
6. Die näheren Bestimmungen über die Erhebung, Controle und Abführung der neuen Steuerbeträge werden von den Ministerien der Finanzen, des Verkehrs und der Staatscontrole festgesetzt werden.

Die weiteren Bestimmungen sub B. etc. beziehen sich auf Dampfschiffe und deren Besteuerung.

Brände. Am 5/17. December v. J. sind die grossen Werkstätten der Benardakischen Erben auf der Station Sormowo der Nischni-Bahn nebst 48 Eisenbahnwagen abgebrannt; am 24. November die Hauptwerkstätte der Uralschen Gebirgsbahn in Perm.

Pferdebahnbetrieb. Einer Ende vorigen Jahres erlassenen Verfügung der Militärbehörde in Petersburg entnehmen wir, dass es den Soldaten und niederen Chargen verboten worden ist, Plätze im Inneren der Pferdebahnwagen zu benützen, da Seine Kaiserliche Hoheit der Herr Generalcommandirende es mit den Erfordernissen des militärischen Dienstes für nicht vereinbar ansehen kann, wenn die unteren Chargirten neben den Officieren sitzen würden. (Golos No. 317.)

Dem Bericht der II. Petersburger Trambahn-Gesellschaft pro 1877 entnehmen wir, dass die Gesammteinnahmen 1 108 872 Rubel, die Ausgaben 979 935 Rubel betragen haben, von letzteren 37 pCt. Kosten der Pferde, 17 pCt. des Fahrparkes und 7 pCt. für Administration. Die Stadt erhielt an Abgaben 17 768 Rubel oder 1,8 pCt. aller Ausgaben. Im Betrieb befanden sich 26 Linien mit 89 Werst Länge, deren mittlere Gesammteinnahme 2 987 Rubel betrug und für die einzelnen Linien von 2 bis 885 Rubel schwankte; jeder Wagen löste im Durchschnitt 20 Rubel pro Tag. Die Gesammtsumme der beförderten Passagiere betrug 26 189 276 Personen; im minimum pro Februar 900 Mille und im maximum pro Juli 3 554 Mille. Im Ganzen waren 150 Wagen in Benutzung.

Russische Industrie. Einem Bericht des früheren Generaldirectors der Odessaer Eisenbahn, des Contreadmirals Tschichatschow entnehmen wir folgende Zugeständnisse. In Odessa kostet ein Pud Russisches Winkeleisen 3 Rubel bis 3,84 Rubel, während daselbst ausländisches, d. h. Englisches, Belgisches und Französisches für 1 R. 40 Kop. zu haben ist. Es folgt hieraus, dass ein in Russland zu bauendes Schiff etwa drei mal soviel kostet und dabei drei mal so viel Zeit braucht, als ein im Auslande bestelltes. Während in der That den Engländern die berühmte „Devastation" 2¼ Millionen Rubel kostete, kam der Russischen Regierung der „Grosse Peter" auf ca. 7 Millionen zu stehen. Die Tonne der Devastation repräsentirt ca. 402 Rubel, die Tonne der „Popowka Nowgorod" ca. 1 126 Rubel. Als Grund dieser enormen Unterschiede giebt der bekannte Administrator an: ungenügende Ausarbeitung der Detailpläne und daher Aenderungen während des Baues, lange Constructionsdauer, schlechte und unerfahrene Arbeiter und Aufseher, ungünstige klimatische Verhältnisse und lange Nächte im Norden, Kostspieligkeit des Eisens etc. und Mangel tüchtiger Ingenieure. Da alle diese Ursachen auch für den Bau von Locomotiven gelten, so dürfte auch das endgültige Resultat für dieselben ein gleiches sein.

Electrische Beleuchtung. Auch in den Odessaer Werkstätten sind bereits am 22. Nov. 1878 Versuche mit der Jablochkoffschen Beleuchtung gemacht worden und haben vollkommen befriedigende Resultate ergeben. Die bisherigen 300 Gasbrenner sind durch 6 electrische Kerzen vollauf ersetzt.

Einer Notiz der Russischen „Börsenzeitung" entnehmen wir folgende Zahlenangaben. Die Entfernung von Ceylon via Suezcanal beträgt nach: Sewastopol 5 020 Meilen, Odessa 5 080 Meilen, Marseille 5 490 Meilen, Hâvre 7 090 Meilen, London 7 300 Meilen, Hamburg 7 610 Meilen, Petersburg 8 630 Meilen. Die Zeitung deducirt aus diesen Zahlen die Wichtigkeit der beiden Russischen Häfen für den Europäischen Import und weist alsdann auf die Nothwendigkeit der Bahnanlage nach Batum hin.

Posteinnahmen. Einer unlängst publicirten Notiz entnehmen wir, dass die Einnahmen betragen haben:

im Jahre	bei der Postverwalt.	b. d. Telegraphenverwalt.
1867	7 575 718 Rubel	2 452 172 Rubel
1869	8 508 229 „	3 325 726 „
1871	9 702 796 „	3 986 566 „
1874	10 449 708 „	4 842 758 „
1877	10 931 393 „	5 391 000 „

Leider giebt die Quelle die Ausgaben nur gemeinsam für beide Verwaltungen an und zwar:

pro 1873 mit 10 851 469 Rubel
„ 1874 „ 10 897 275 „

Eisenbahnbau in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika im Jahre 1878.

Die „Railroad Gazette" bringt schon jetzt, soweit dies eben möglich ist, eine Zusammenstellung der im Jahre 1878 eröffneten neuen Bahnlinien. Hieraus geht hervor, dass in diesem Jahre erheblich mehr Bahnen eröffnet sind, als 1877.

Die Meilenzahl der eröffneten Strecken betrug:

1872:	7 340 Engl. Meilen	1877:	2 281 Engl. Meilen
1875:	1 561 „ „	1878:	2 688 „ „

Nach „Poor's Manual" waren Anfangs 1878 im Betriebe 79 208 Meilen Bahnlänge; es entsprechen somit die neuen 2 688 Meilen einem Zuwachs von $3^1/_3$ pCt. Die Zunahme der Bevölkerung in den Vereinigten Staaten erreicht selbst bei starker Einwanderung jährlich nie mehr als 3 pCt. Da nun nach Obigem zur Zeit 81 896 Meilen Bahnlänge im Betriebe sind, während nach amtlichen Angaben die Vereinigten Staaten 48 000 000 Einwohner zählen, so kommen 585 Einwohner auf je eine Meile Bahnlänge d. i. eine erheblich geringere Anzahl, als in irgend einem anderen Lande der Welt. Von allen Europäischen Staaten hat Schweden die grösste Meilenzahl im Verhältniss zu der Bevölkerung; dort kommen 1 667 Einwohner auf die Englische Meile Bahnlänge, also nahezu dreimal so viel, als in den Vereinigten Staaten. In ganz Europa kamen 1876 noch 3 333 Einwohner auf die Englische Meile Bahnlänge oder sechsmal so viel, als in den Vereinigten Staaten.

Im Allgemeinen stellt sich heraus, dass die Entwickelung der Bahnbauten im Jahre 1878 eine naturgemässe gewesen ist, und dort Platz gegriffen hat, wo die Production des Landes sich besonders hervorthat. Es geschah dies hauptsächlich in den sogenannten Nordweststaaten. Die Meilenzahl der hier neu gebauten Bahnen ist 1878 doppelt so gross, wie 1877 und umfasst überhaupt 46 pCt. der gesammten Bauausführungen des verflossenen Jahres. Aber nicht allein diese ausserordentlich fruchtbaren Länder des Mississippi, sondern auch die wüsten Districte am Fusse der Sierra Nevada, wo nur Viehzucht und Bergbau betrieben werden können, sind im Jahre 1878 reichlich mit neuen Bahnen bedacht worden; denn es entfallen nahezu ein Achtel der neuen Linien auf dies Gebiet. Zwei Territorien, Arizona und Idaho, erhielten 1878 die ersten Bahnen und nach Neu-Mexiko ist die erste Bahnlinie von Colorado aus in Angriff genommen worden. Hiernach sind von allen Staaten nur noch Neu-Mexiko und Montana ohne Bahnen, sie werden sich dieser Segnungen aber unzweifelhaft 1879, spätestens 1880 erfreuen. Allen Staaten stand 1878 im Bahnbau voran Minnesota mit 338 Meilen.

Die durchschnittliche Länge der neuen Bahnlinien betrug:

	Anzahl der Linien	gesammte Meilenzahl	durchschnittliche Länge
1872:	210	7 340	35,0 Engl. Meilen
1875:	94	1 561	16,6 „ „
1877:	122	2 281	18,7 „ „
1878:	144	2 688	18,7 „ „

Eine grosse Anzahl der neuen Bahnlinien ist ebenso wie im Vorjahr schmalspurig gebaut und zwar:

1877: . . 776 Engl. Meilen oder 33 pCt.
1878: . . 871 „ „ „ 33,9 „

der gesammten neuen Linien.

Die Aussichten für den Weiterbau der Bahnen pro 1879 stehen günstig, indem allein 50 bis 60 der im Jahre 1878 gebauten Linien weiter ausgedehnt werden sollen; doch wird dies vorzugsweise wie bisher von einer mehr oder weniger reichen Erndte in den Staaten Minnesota, Jowa, Kansas und Nebraska abhängen.

B.

Das Finet'sche System des Canalbetriebs.

Ein Belgischer Ingenieur, Herr Th. Finet, hat Ende des vorigen Jahres eine demnächst auch im Buchhandel erscheinende Arbeit geliefert, welche zur Klärung des Verhältnisses zwischen Eisenbahntransport und Canalschifffahrt wesentlich neue Momente entwickelt und welche umsoeher eine Besprechung in diesen Blättern erfordert, als bereits die gesammte Belgische und Französische Tagespresse der verdienstvollen Arbeit eine ungetheilte Anerkennung gezollt hat.

Der Verfasser sucht zunächst, auf eingehendes Studium umfangreichen Materiales gestützt, den Nachweis zu liefern, dass die niedrigsten, derzeit gültigen Eisenbahnfrachtsätze bereits Minimalsätze sind, dass dieselben theilweise kaum noch irgend einen Ueberschuss über die eigentlichen Betriebsspesen aufweisen, theilweise ja sogar in den meisten Fällen nur in Verbindung mit den übrigen höheren Tarifen haltbar sind und für sich allein eine Deckung der Kosten, zum Mindesten aber eine Verzinsung des Anlagecapitals nicht mehr aufzubringen vermögen.

Im Jahre 1874 betrugen nach seinen Angaben die mittleren Frachtsätze der 4 grossen Französischen Eisenbahngesellschaften pro Tonne und Kilometer:

Compagnie du Midi	0,0729 Frcs.
„ de l'Ouest	0,0612 „
„ Méditerranée altes Netz	0,0585 „
„ „ neues „	0,0595 „
„ Nord	0,0571 „

Im Jahre 1876 weist die letzte Gesellschaft, die Französische Nordbahn, folgende detaillirte Sätze auf:

für Kohlen und Coacs	0,0354 Frcs.
„ andere Güter	0,0765 „
im Mittel	0,0551 „

Eine nahezu vollständige Uebereinstimmung mit den zuletzt aufgeführten Tarifen findet sich für die Belgischen Bahnen insbesondere für die Belgische Staatsbahn, welche unter ähnlich günstigen Betriebsverhältnissen arbeitet wie die Französische Nordbahn.

Eine weitere Ermässigung dieser Tarifsätze ist ohne Schädigung des Eisenbahncapitals resp. ohne Verringerung der Eisenbahnrente nicht mehr ausführbar; es ist dies eine wohl allgemein anerkannte Thatsache, für welche der Verfasser ausser den einschlägigen Berichten der Französischen Privatbahnen auch noch den Beweis aufführt, dass die Belgischen Staatsbahnen bei ihrem ausserordentlich intensiven Verkehr und bei einem lediglich durch die Betriebssicherheit begrenzten Sparsystem kaum noch eine 4procentige Rente des Baucapitals abzuwerfen vermögen.

Es ist demnach in dieser Richtung nicht wohl eine Befriedigung der in Folge der schlechten Verhältnisse in letzter Zeit immer häufiger werdenden Wünsche möglich, welche dahin gehen, den Fabrikanten die Rohstoffe durch Ermässigung der Tarife billiger zu stellen; es gilt dies auch in vollem Umfang für uns, und die Hoffnung unserer Producenten, durch niedrigere Frachtsätze der Concurrenz mit dem Auslande besser begegnen zu können, ist bezüglich des Eisenbahntransportes wenigstens in nennenswerthem Umfang wohl nicht mehr zu erfüllen.

Die Lösung dieser wichtigen Frage sucht Herr Finet in den Canälen, und zwar nicht eigentlich in der Anlage grosser und kostspieliger Canalnetze, zu deren Herstellung ja doch zur Zeit wenig Aussicht vorhanden ist, als vielmehr in einer neuen Art und Weise des Canalbetriebs, welche dazu berufen erscheint, selbst unter wenig günstigen Verhältnissen den Canälen die Erfüllung ihrer Aufgabe im Staatshaushalte zu ermöglichen. Die Canäle sollen nach Ansicht des Verfassers in erster Linie alle diejenigen Güter übernehmen, welche überhaupt keine Eisenbahnfrachten ertragen und deshalb z. Z. überhaupt nicht verführt werden, sie sollen hierdurch neue Industrien schaffen, welche theilweise ihre Producte wieder den Eisenbahnen übergeben werden; die Canäle sollen ferner den Bahnen einen Theil derjenigen Massengüter abnehmen, welche von den Bahnen mit einem sehr geringen, oft wohl nur imaginären Nutzen transportirt werden; Massengüter, bei denen es weniger auf die Raschheit als auf die Billigkeit der Beförderung ankömmt; es wird auf diese Weise den Bahnen möglich werden, sich mehr den besseren Gütern zu widmen, welche höhere Frachten vertragen und bessere Resultate ergeben; niemals aber werden Canäle die Aufgabe haben als eigentliche Concurrenten der Bahnen aufzutreten, sie werden denselben weder die Stückgüter noch den Personenverkehr streitig machen können.

Es ist nun eine bekannte Thatsache, dass die Seefrachten, wie dieselben auf den verkehrsreichen Routen seit längerer Zeit üblich sind, sich zwischen Grenzen bewegen, welche weit unter den Eingangs erwähnten Minimalbahnfrachten belegen sind; es darf wohl als feststehend angenommen werden, dass diese Wasserfrachten trotzdem noch immer einen erklecklichen Nutzen für die Eigner abwerfen, während die erwähnten Bahntarife sich den directen Betriebsunkosten in bedenklicher Weise nähern.

Nehmen wir immerhin an, dass eine weitere Ermässigung der Bahnfrachten für einzelne Massengüter bis auf 3 Cent. möglich wäre, obgleich von vielen Eisenbahngesellschaften dieser Betrag als Norm für die directen Transportkosten, ohne Antheil an der Verzinsung und Amortisation des Capitals angegeben wird, so bleiben wir immer noch weit entfernt von dem auf den Dampfer- und Segelrouten giltigen Transportsatz von 1 Centimes pro Tonne und Kilometer, welcher Satz häufig bis auf $^1/_2$ Centimes, ja mitunter bis auf $^1/_4$ Centimes pro Kilometertonne herabsinkt. Dabei gelten diese Sätze für alle denkbaren Güter, für Kohlen sowohl als für Seidenwaaren, für Getreide und beliebige Fabrikwaaren; es werden zu diesen niedrigen Sätzen jährlich zwischen den Seehäfen der ganzen Welt Mengen von Kilometertonnen verführt, welche alle Eisenbahntransporte zusammengenommen um ein Vielfaches übersteigen.

Es sind somit insbesondere 2 Momente, welche bei Beurtheilung des Werthes der Wassertransporte zu berücksichtigen sind und zwar einmal die Billigkeit derselben und zweitens die unbegrenzte Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen;*) und es stellt sich der Verfasser die Aufgabe, nach diesen beiden Richtungen hin

*) Als Beispiel der letzteren wird angeführt, dass nach Aufhebung der Belagerung von Paris an einem einzigen Tage nicht weniger als 40 000 t Güter die Schleusse von Bougival passirt haben!

den Canalbetrieb zu vervollkommnen und sich der Grenze des Erreichbaren zu nähern.

Er führt zunächst alle diejenigen Ursachen auf, welche der Entwickelung der Canalschifffahrt hinderlich waren und in deren Folge zum Theil die Canäle selbst in Misscredit gekommen sind. Während nämlich bei den Eisenbahnen, die grossartige Entwickelung nur möglich geworden ist durch die Einführung allgemein giltiger Normalien, gleichförmiger Spurweite, gleicher Betriebsmittel und gleichmässigen Oberbaues in Bezug auf Festigkeit, Steigungsverhältnisse etc., sehen wir heute noch die einzelnen Canalstrecken ebenso verschieden in Bezug auf ihre Tiefe, Breite, Schleussendimensionen etc., wie die Schiffe selbst die sie befahren; es ist dann auch einleuchtend, dass ein durchgehender Verkehr nur möglich wäre für diejenigen Fahrzeuge, deren Dimensionen der ungünstigsten zu durchfahrenden Canalstrecke etc. entsprechen würden.

Ohne uns nun weiter bei diesen allgemeinen Erörterungen aufzuhalten, wollen wir auch nur kurz bemerken, dass der Verfasser die bisherige Art des Canalbetriebes eingehend untersucht und ihre Mängel bezüglich der vielköpfigen nicht in einander arbeitenden Verwaltung, des Mangels einer einheitlichen Expeditionsweise, insbesondere rücksichtlich der Güteransammlung, der Rückfrachten etc. aufführt und wir kommen nunmehr zu den neuen Vorschlägen, die Herr Finet theilweise unter Zugrundelegung älterer Versuche für die Regenerirung des Canalbetriebes macht, indem er insbesondere die Erfahrungen, welche bei dem Eisenbahnbetriebe gemacht worden sind, auf die Canäle zur Anwendung zu bringen sucht.

Von der bekannten Aubuisson'schen Formel für den Widerstand von Schiffen in Canälen $R = \frac{K\ A^2\ V^2}{S + 2\ A}$ ausgehend, — in welcher die Länge des Schiffskörpers selbst gar nicht vorkommt, derzufolge also ein Schiff von gleichem Querschnitt selbst bei doppelter Länge dennoch keinen grösseren Kraftaufwand erfordert, macht Herr Finet den Vorschlag, für den Canalbetrieb Fahrzeuge zu benutzen, welche folgendermassen zusammengesetzt sind. Zunächst kommt ein Schiffsgefäss von dreieckiger Grundform, dessen Spitze gleich einer gewöhnlichen Schiffsspitze construirt ist, während die hintere Wand rechtwinklich zur Canalrichtung abgeschnitten ist. An diese Spitze werden nun beliebig viele einzelne viereckige kastenförmige Schiffswaggons, alle von gleicher Breite und Tiefe ohne Zwischenraum angekuppelt, während das Ende des Zuges abermals durch einen dreieckigen Schiffskörper, ähnlich einem Schiffsende, gebildet wird, in welchem Steuer etc. untergebracht ist. Die einzelnen Schiffswaggons werden von verschiedener Länge und mit einem Fassungsvermögen von 100, 200 und 300 Tons construirt, dieselben können leicht an- und abgekuppelt werden und bieten grosse Vortheile bezüglich des Auf- und Abladens und der Güteransammlung und Vertheilung längst des ganzen Wasserlaufes.

Bei erleichtertem Durchgang durch enge Curven wird die Anwendung solcher Schiffszüge mit einer Tragfähigkeit von 1 000 und mehr Tons selbst in Canalstrecken mit geringer Schleussenlänge ermöglicht; bei einer den genannten Güterzügen entsprechenden Länge wäre die Tragfähigkeit eines Schiffszuges für die gewöhnliche Tiefe von 2 m und Breite von 5,20 m bereits 2 000 Tons, würde also diejenige der Eisenbahnen bedeutend übertreffen und dennoch bei der normalen Geschwindigkeit von 5—6 km pro Stunde nur einen sehr geringen Kraftaufwand erfordern.

Wir übergehen hier die weiteren interessanten Untersuchungen über die anzuwendende Betriebskraft — bekanntlich hatte bereits im Jahre 1872 die Amerikanische Regierung einen Preis von 100 000 Dollars für die beste Lösung ausgesetzt — ferner die Vorschläge betreffend die Verbesserung und Egalisirung der bestehenden Wasserstrassen und die Art der Einführung eines geregelten Betriebes, welch letzterer insbesondere auf eine intensivere Ausnützung der Arbeitsleistung des Personals — das z. Z. kaum 5 pCt. seiner Thätigkeit nutzbar macht — gerichtet ist, und erwähnen zum Schluss nur kurz der Rentabilitätsberechnungen, welche immerhin in der Praxis einige Abänderungen erleiden werden, wie dies wohl allgemein auch bezüglich der Anwendbarkeit der Aubuisson'schen Formel wird geschehen müssen, welche insbesondere durch die bekannten neueren Untersuchungen von Froude auf etwas engere Grenzen bezüglich der Schiffslänge beschränkt wird.

Zum Schluss behandelt der Verfasser die neueren grossen Canalprojecte, für welche Frankreich z. Z. im Begriff steht, eine Summe von 750 Millionen Francs auszusetzen, deren Besprechung hier jedoch zu weit führen würde, wenn auch zugestanden werden muss, dass viele der dabei entwickelten Gesichtspunkte auch für Deutschland, das einer Reihe von Flussverbindungen näher zu treten gedenkt, von zeitgemässer Bedeutung sind.

Literatur.

F. R. **Die virtuelle Länge** und ihre Anwendung auf Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Eine Studie von A. Lindner, Ingenieur. Auf Wunsch des Schweiz. Eisenbahndepartements dem Druck übergeben. Zürich, Orell Füssli & Co. 1879. 8⁰. 144 Seiten.

Dass der Eisenbahnbau in der gegenwärtigen Zeit sehr darniederliegt, während doch allerwärts für den Bau weiterer Bahnen agitirt wird, findet seinen Grund hauptsächlich in dem herrschenden Mangel an Vertrauen in neue Unternehmungen. Gerechtfertigt ist dieses Misstrauen durch die Betriebsergebnisse vieler Bahnen, welche im Anfange dieses Decenniums ohne entsprechende Rücksichtnahme auf ihre Rentabilität gebaut wurden. Man wird daher jetzt und in Zukunft für neue Projecte eine Finanzirung nur erreichen können, wenn die Rentabilität des Betriebs gesichert erscheint.

Bei Entscheidung dieser Frage spielen die Betriebskosten eine Hauptrolle und ist deshalb die vorliegende Schrift eine äusserst zeitgemässe, da sie in rationeller Durchführung das Prinzip der virtuellen Länge behandelt, welches den Vergleich verschiedener Bahnlinien in Bezug auf ihren Betriebswerth in sehr einfacher Weise gestattet. Auch andere von dem Verfasser vorgeführte Anwendungen — Bestimmung der Kosten einzelner Betriebszweige, entsprechende Tarifirung etc. — sind wichtig genug, um die Schrift nicht nur für projectirende und bauausführende, sondern auch für betriebsleitende Fachmänner unentbehrlich erscheinen zu lassen.

Briefkasten. Herrn Spediteur C. W. in G. Der Aufsatz über Stückgutverkehr in No. 2 unserer Zeitung geht, wie aus der Unterschrift zu ersehen ist, nicht von der Redaction aus und können Sie also die dort ausgesprochenen Ansichten unmöglich als die der Redaction ansehen. Uebrigens sagen Sie ja selbst, dass die dort gemachten Angaben im Allgemeinen zutreffend sind und ist das Urtheil, welches Sie über die Mehrzahl Ihrer Collegen fällen, ein so wenig rühmliches, dass wir es nicht für angezeigt halten, dasselbe hier wiederzugeben. Dass Speditionsgeschäfte existiren (deren Zahl nach Ihrem Dafürhalten keine grosse ist), auf welche das allgemein gehaltene Urtheil des Verfassers jenes Aufsatzes in No. 2 nicht zutrifft, wird wohl Niemand bezweifeln. Die von Ihnen gegenüber der Eisenbahn-Stückgutfracht eingeräumten wesentlichen Frachtvortheile müssen wir Ihnen überlassen, unter den Privatbekanntmachungen mitzutheilen. Die Redaction.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 22. Januar 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Saarbrücken ist in Folge Eisganges der Güterverkehr auf dem Rheintrajecte Bingerbrück-Rüdesheim vom 11. bis 15. Januar d. J. unterbrochen gewesen.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Grosswardein-Essegger Strecke. In Folge starken Eisganges und ungünstigen Wasserstandes musste der Trajectbetrieb über die Donau vom 10. d. Mts. an eingestellt werden, und hängt dessen Wiedereröffnung lediglich von einem günstigen Witterungswechsel ab, daher die Dauer dieser Verkehrsstörung nicht bestimmt werden kann.

2. Tarifwesen.

Am 1. k. Mts. kommt für den directen Verkehr zwischen den **Stationen Dillenburg, Ehringshausen, Haiger, Herborn, Sinn und Wetzlar der Köln-Mindener Bahn einerseits und Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahe Bahn andererseits via Giessen-Frankfurt a. M.** unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze des Rohproducten-Tarifes vom 15. Januar 1876, ein neuer Güter-Tarif zur Einführung. Derselbe ist für 40 ₰ bei den Verbands-Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Köln, 22. Januar 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (97)

Am 1. k. Mts. kommt für den directen Güter-Verkehr zwischen **Stationen der Strecke Au-Giessen und Siegen-Betzdorf der Köln-Giessener sowie Werdohl-Siegen und Olpe-Finnentrop der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits via Giessen-Frankfurt a. M.** ein neuer Tarif zur Einführung und treten an demselben Tage die bezüglichen Frachtsätze des Rohproducten-Tarifes vom 15. Januar 1876 sowie der hierzu erschienenen Nachträge ausser Gültigkeit. Exemplare des neuen Tarifes sind für 40 ₰ bei den Verbands-Güter-Expeditionen zu haben. Köln, 22. Januar 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (96)

Hannover-Rheinischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Eisenschlacken von verschiedenen Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Peine kommen von jetzt an ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Anwendung, worüber in den Güter-Expeditionen der Verbandstationen das Nähere zu erfahren ist. Hannover, den 18. Januar 1879. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbands-Verwaltungen. (93)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. künftigen Monats ab sind zu den Heften 45 und 50 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 20. Januar 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen Königliche Direction der Main-Weserbahn. (98)

Hannoversche Staatsbahn. Mit dem 1. März 1879 treten an Stelle der im Gütertarife für den Norddeutschen Verband vom 1. Januar 1878 enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für Cement-Transporte von Vorwohle nach Westfälischen Stationen anderweite erhöhete Frachtsätze in Kraft, worüber in den Güter-Expeditionen der Verbandstationen das Nähere zu erfahren ist. Hannover, den 22. Januar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Verwaltungen des Norddeutschen Verbandes. (99)

3. Submissionen.

Nassauische Eisenbahn. Die in den Magazinen zu Limburg, Lahnstein und Castel vorhandenen abgängigen Betriebs- und Werkstätten-Materialien, sollen im öffentlichen Submissionswege an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf den Ankauf von Materialien-Abgängen"

versehen, bis zum Submissions-Termin

„Montag, den 10. Februar cr., Vormittags 11 Uhr"

an die unterzeichnete Materialien-Verwaltung einzureichen.

In diesem Termine werden die eingegangenen Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Das Materialien-Verzeichniss, nebst den Verkaufs-Bedingungen, wird auf portofreie Anträge gegen Erstattung der Copial-Gebühren von 50 ₰ von hier mitgetheilt werden. Limburg a. d. Lahn, den 22. Januar 1879. Die Materialien-Verwaltung. (100 J.)

Königliche Militär-Eisenbahn. Die Lieferung des Bedarfs an Kohlen, sowie an Schmier-, Putz- und Schreibmaterialien für das Betriebsjahr 1879/80 soll an den Mindestfordernden vergeben werden. Die Lieferungs-Bedingungen können im Bureau der Betriebs-Abtheilung Schöneberg Militärbahnhof gegen Erlegung der Copialien in Empfang genommen werden. Die Offerten sind getrennt für

Kohlen
Schmier- etc. Materialien
Schreib-Materalien

mit der entsprechenden Aufschrift: „Submission auf Kohlen etc." bis zum 15. Februar cr. Vormittags 10 Uhr frankirt und versiegelt in das qu. Bureau einzureichen.

Offerten, welche den vorstehenden Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Schöneberg, den 20. Januar 1879. (94)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von:

a) 3 Stück Güterzug-Locomotiven mit 3 untereinander gekuppelten Achsen, nebst completen Tendern;
b) 17 Stück Personenzug-Locomotiven mit 3 Achsen, von denen die vordere Laufachse ist, nebst completen Tendern;
c) einem Satz Locomotivachsen für Personenzug-Locomotiven und einem Satz Tenderachsen, als Reservetheile, —

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven resp. Reserve-Achsen"

versehen bis zum Submissionstermine am

Montag, den 10. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch können daselbst Copien derselben gegen Erstattung der Copialien von 5 Mark entnommen werden. Breslau, den 20. Januar 1879. Königliche Direction. (92 J)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von

360 000 kg Befestigungsmaterialien für den eisernen Oberbau,
176 000 „ Laschenschraubenbolzen,
57 400 „ Hakennägeln und
932 cbm eichene Weichen- und Kreuzungshölzer

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem bautechnischen Büreau hier zur Einsicht offen, auch können Abdrücke gegen Erstattung der Kosten von dem Rechnungsrath Elkemann hierselbst bezogen werden.

Lieferungs-Anerbieten sind versiegelt unter der Aufschrift: „Abtheilung VI. Anerbieten auf Lieferung von Befestigungsmaterialien resp. Lieferung von eichenen Weichenschwellen"

bis zu dem auf Freitag, den 31. Januar cr. anberaumten Submissionstermine frankirt uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 16. Januar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (88)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die in den diesseitigen Werkstätten im Laufe des Jahres 1879 sich ansammelnden Materialien-Abfälle als:

Eisenguss, Schmiedeeisen-, Stahl-, Kupfer- und Messingschrott, alte Bandagen, Abfälle von Leder, Gummi, Wagentuch, Glasscheibenstücke u. a. m. sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf alter Werkstätten-Materialien" versehen, bis zum 3. Februar cr. an das unterzeichnete Büreau einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben am darauffolgenden Tage, Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die bezüglichen Bedingungen nebst dem Verzeichniss der Materialien-Abfälle sind bei dem Kanzlei-Vorsteher Herrn Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 Pfg. von dem Genannten bezogen werden. Elberfeld, den 16. Januar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. Maschinentechnisches Büreau. (90 J)

Nassauische Eisenbahn. Die Lieferung von

2 000 Stück gewöhnlichen, eichenen Bahnschwellen und
60 Cubikmeter scharfkantigen, splindfreien, eichenen Brückenschwellen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Lieferungs-Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Bahnschwellen für 1879"

bis zum Submissionstermin am

Montag, den 3. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Materialien-Verwaltung einzusenden.

Die Eröffnung der eingehenden Offerten wird in dem bezeichneten Termin in Gegenwart der erschienenen Submittenten vorgenommen werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können von hier kostenfrei bezogen werden. Limburg a. d. Lahn, den 12. Januar 1879. Die Materialien-Verwaltung. (71 J.)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 8. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 31. Januar 1879.

Erörterungen über Vervollständigung und Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes

mit Rücksicht auf die Entwickelung des Güterverkehrs und Erzielung billiger Frachten

von Hartwich, Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath a. D.

Wir würden die unter vorstehendem Titel soeben erschienene Schrift, welche im Wesentlichen dieselben Anschauungen wiedergiebt, die der Herr Verfasser bereits in verschiedenen Broschüren ausgesprochen hat, an dieser Stelle nicht ausführlich erwähnen, wenn wir nicht befürchten müssten, dass diese Anschauungen in den nicht fachmännischen Kreisen leicht zu Missverständnissen Veranlassung geben könnten. In der That bringt bereits die „Nationalzeitung" unter der Bezeichnung „Die Erzielung billiger Eisenbahnfrachten im localen Verkehr" eine Besprechung über die vorgenannte Broschüre, wobei zwar dem Herrn Verfasser als Sachverständigen die Verantwortung für die von ihm gemachten, auch dem Laien ungewöhnlich und in dem Erfolge zweifelhaft erscheinenden Vorschläge überlassen wird, dabei jedoch die Ansicht zum Ausdruck kommt, dass es durch Beachtung derselben möglich sein werde, noch billigere Frachten als bisher zu erzielen.

Gegen derartige Anschauungen, insbesondere aber gegen die von Herrn Hartwich ausgesprochene Ansicht, dass es möglich sein wird, im grossen Durchschnitte die Massengüter zu billigeren Preisen, als es jetzt geschieht, zu befördern, und dass, wo es sich um die Erzielung wichtiger national-öconomischer Zwecke handelt, der Satz von etwa ½ Markpfennig pro Centner und Meile wird Anwendung finden können, müssen wir jedoch Verwahrung einlegen und wir glauben daher im Interesse unserer Leser zu handeln, wenn wir auf eine Besprechung der in Rede stehenden Broschüre näher eingehen.

Die in derselben enthaltenen Grundgedanken sind vom Herrn Verfasser in folgender Weise präcisirt:

1. Bei Vervollkommnung und Erweiterung des Preussischen Bahnnetzes ist der Güterverkehr, sowie die Erzielung billiger Frachten als massgebend zu betrachten. Der Personenverkehr ist nur dem Güterverkehr entsprechend zu modeln.
2. Für den Güterverkehr ist die Fahrgeschwindigkeit auf 40 Minuten pro Meile festzustellen.
3. Alle neuen Bahnanlagen müssen so construirt sein, dass bei dieser Geschwindigkeit auch die schwersten Güterwagen der bestehenden Bahnen auf denselben kursiren können.
4. Wenn neue leichte Güterwagen beschafft werden, müssen dieselben so construirt sein, dass sie bei der gedachten Geschwindigkeit in den Zügen gemischt mit den stärksten bestehenden Wagen verwendet werden können.
5. Für den Betrieb mit 40 Minuten Fahrzeit pro Meile dürfen in den Zügen nicht mehr wie 50 Achsen bewegt werden.

   Ausnahmen von diesen Bestimmungen müssen ganz besonders und zweifellos motivirt werden.
6. Bei Erwägung neuer Bahnanlagen ist mit grosser Sorgfalt und Umsicht zu verfahren. Ganz besonders wird Belehrung aus den bestehenden Anlagen zu entnehmen sein.

Wir sind mit dem Herrn Verfasser darin einverstanden, dass der Schwerpunkt der weiteren Entwickelung unseres Eisenbahnwesens auf die Entwickelung des Güterverkehrs und die Erzielung billiger Frachten zu legen ist, und zwar nicht blos deshalb, indem man, wie der Herr Verfasser sagt, jetzt in ruhiger Ueberlegung anerkennt, dass der Güterverkehr als der eigentliche wohlthätige Nerv des Eisenbahnwesens zu betrachten ist, sondern weil wir auf Grund von vielfachen Berechnungen wissen, dass der Reinertrag der Eisenbahnen vorzugsweise aus dem Güterverkehr entspringt, während der Personenverkehr bei zahlreichen Eisenbahnen noch nicht die Kosten deckt. Dessenungeachtet hat jedoch wohl noch Niemand im Ernst daran gedacht, den Güterverkehr so in den Vordergrund zu stellen und den Personenverkehr so als Nebensache zu behandeln, wie dies vom Herrn Verfasser in Aussicht genommen wird. Abgesehen davon, dass wir vergeblich nach einem Beispiele dafür in irgend einem Lande suchen, empfiehlt es sich im eigenen Interesse der Eisenbahnen nicht, den Personenverkehr so hintanzusetzen, weil mit der Erleichterung des Reisens auch eine Erleichterung der geschäftlichen Beziehungen und damit eine Hebung des Güterverkehrs verbunden ist. Aber selbst wenn man darauf keinen Werth legen wollte, die berechtigten Anforderungen des Verkehrs, der Post etc. machen es unmöglich, den Personenverkehr nur als Nebensache zu behandeln und für die Personenbeförderung in Uebereinstimmung mit dem Güterverkehr eine allgemeine Fahrgeschwindigkeit von 40 Minuten pro Meile zu Grunde zu legen. Eine solche Fahrgeschwindigkeit, welche noch nicht einmal die der früheren Schnellposten erreicht, würde zur Folge haben, dass die Personenbeförderung sich wieder den Chausseen und Landstrassen zuwenden müsste, und würde eigentlich nichts anderes bedeuten, als die Gegenwart wieder in die Zeit vor der Entstehung der Eisenbahnen zurückzuversetzen.

Nach unserem Dafürhalten, und wir glauben uns hierbei in Uebereinstimmung mit der Erfahrung zu wissen, ist eine Fahrgeschwindigkeit von 40 Minuten pro Meile für die Personenbeför-

derung nur für kurze Strecken anwendbar, da für Bahnen von einiger Länge schon der Werth der Zeit, die Ansprüche des Publikums und der Post, die Gewinnung der Anschlüsse an die Nachbarbahnen die Anwendung einer so geringen Fahrgeschwindigkeit ausschliessen.

Was ferner die Anwendung einer Maximal-Geschwindigkeit von 40 Minuten pro Meile für den Güterverkehr sowie die damit in Verbindung stehende Bestimmung betrifft, dass in den Zügen nicht mehr wie 50 Achsen befördert werden sollen, so wird es keiner ausführlichen Begründung bedürfen, dass derartige Bestimmungen in ihrer Allgemeinheit nicht nur unausführbar sind, sondern auch der Oeconomie des Betriebes widersprechen.

Es ist eine in den Kreisen der Betriebsbeamten genügend bekannte und beachtete Thatsache, dass es sich im Interesse der Regelmässigkeit des Betriebes, der Ausnutzung der Maschinenkraft und somit im Interesse der Verminderung der Betriebs-Ausgaben empfiehlt, thunlichst schwere Güterzüge möglichst langsam zu befördern. Aus diesem Grunde werden daher jetzt fast allgemein dreifachgekuppelte Maschinen für den Güterzugdienst verwendet, und dabei eine Fahrgeschwindigkeit angenommen, die von 20 Minuten pro Meile bei günstigen Steigungen bis zu 30 Minuten pro Meile, bei längeren Steigungen von etwa 1 : 100 wächst, und als die für alle in Betracht kommenden Verhältnisse vortheilhafteste Geschwindigkeit angesehen werden kann. Eine noch geringere Fahrgeschwindigkeit anzunehmen und sogar als Maximal-Geschwindigkeit für die Güterzüge 40 Minuten pro Meile festzustellen, daran ist bisher allerdings noch nicht gedacht worden, weil eine soweitgehende Verlangsamung für die Verminderung der Betriebskosten ohne Einfluss ist, ganz abgesehen davon, dass die Anwendung einer so geringen Geschwindigkeit sich für Bahnen von einiger Länge als unausführbar erweist.

Selbst wenn man nämlich von dem gegenwärtigen Zustande des Güterverkehrs auf den Deutschen Eisenbahnen mit den unausgesetzten und vom geschäftlichen Standpunkte aus vollständig begründeten Bestrebungen auf raschere Beförderung resp. Abkürzung der Lieferfristen Abstand nehmen und die Schnelligkeit der Güterbeförderung um ein Vierteljahrhundert wieder zurückversetzen wollte, die Anwendung einer Fahrgeschwindigkeit von 40 Minuten pro Meile bei einer Zugstärke von höchstens 50 Achsen ist schon deshalb unausführbar, weil dadurch die Leistung der Eisenbahnen auf ein Minimum beschränkt werden würde. Nehmen wir z. B. eine eingeleisige Bahn, bei welcher einzelne Stationen etwa 2 Meilen von einander entfernt sind, so ergiebt sich, dass bei dieser keineswegs seltenen Entfernung für einen Zug und Gegenzug rund drei Stunden erforderlich sein würden, und dass somit innerhalb 12 Stunden nur 4 Züge in jeder Richtung befördert werden können. Da nach dem Vorschlage des Herrn Verfassers an Stelle der Personenzüge jedem Güterzuge einige Personenwagen angehängt werden sollen, so würden von der Maximalzugstärke von 50 Achsen doch mindestens 6 Achsen für Personen- und Packwagen abgehen und die Leistungsfähigkeit einer eingeleisigen Bahn würde somit innerhalb 12 Stunden nur $4 \times 44 = 176$ Achsen in jeder Richtung betragen. Daraus ist schon zu ersehen, dass eine Maximalgeschwindigkeit von 40 Minuten pro Meile für die Praxis nicht anwendbar ist, und dass ferner der Vorschlag: bei dieser als natürlich bezeichneten Geschwindigkeit auf denselben Schienen Locomotiven und Pferdefuhrwerk sich bewegen zu lassen, wohl als ausserhalb der Discussion stehend angesehen werden kann.

Wenn wir auch durch vorstehende Ausführungen die von dem Herrn Verfasser der geringen Fahrgeschwindigkeit zugeschriebenen öconomischen Vortheile widerlegt erachten, so müssen wir doch noch bei dem Ausspruch des Herrn Verfassers verweilen, dass es möglich sein wird, im grossen Durchschnitte die Massengüter zu billigeren Preisen als bisher zu befördern, und dass da, wo es sich um die Erzielung wichtiger national-öconomischer Zwecke handelt, der Satz von etwa ½ Markpfennig pro Centner und Meile wird Anwendung finden können. Wir müssen zu unserem Bedauern dieser Ansicht um so mehr widersprechen, da nicht nur zu keiner Zeit und in keinem Lande so niedrige Tarifsätze Anwendung gefunden haben, sondern es auch nach den übereinstimmenden Erfahrungen unmöglich erscheint, die Selbstkosten unter das Mass von ½ Markpfennig pro Centner und Meile zu ermässigen. Leider giebt uns auch der Herr Verfasser, trotzdem er kein Bedenken trägt eine solche überraschende Ansicht auszusprechen, nicht den geringsten Aufschluss darüber, worauf sich seine Ansicht gründet. Da überdies in der Broschüre alle Versuche, durch Formeln und Verhältnisszahlen einen richtigen Ueberblick über die Selbstkosten des Personen- und Gütertransports zu erlangen, als verfehlt bezeichnet werden und dieser Berechnung bei einer im Betriebe befindlichen Bahn kein grosser practischer Werth beigemessen wird, während andererseits der Herr Verfasser bei neuen Anlagen die richtige Beurtheilung der Frage, welche Kosten der Güterverkehr und welche der Personenverkehr erheischt, von der durchschlagendsten Wichtigkeit und Bedeutung hält, so stehen wir hier vor einem ungelösten Räthsel. Wir glauben daher einem allseitigen Wunsche nachzukommen, wenn wir an den Herrn Verfasser die Bitte richten, die Anwendung des von ihm vorgeschlagenen Tarifsatzes von ½ Markpfennig pro Centner und Meile durch Zahlen näher zu begründen. x.

Die Eisenzollfrage und die Eisenbahnen.

II.

Der Sachverständige, Herr Geh. Regierungsrath Rennen, Director der Rheinischen Eisenbahn zu Köln, bezog sich Betreffs der beiden ersten Fragen — die Preise der Eisenbahnbedarfsartikel und ihre Veränderungen im letzten Jahrzehnt — auf zwei von ihm vorgelegte Verzeichnisse. Das Verzeichniss A. enthielt die bezogenen Eisen- und Stahlwaaren, das Verzeichniss B. die Betriebsmaterialien in den wesentlichsten Positionen je nach Gewicht, resp. Stückzahl, und Preis. Die Aufstellungen, welche die Jahre rückwärts von 1878 bis 1869 umfassen, enthielten überdies noch die verschiedenen Bezugsquellen; sämmtliche Positionen in A. und B. bezogen sich selbstverständlich auf die von dem Sachverständigen vertretene Eisenbahn.

Die letzte Schienensubmission, lieferbar für 1879, wies in Beziehung auf Stahlschienen den billigsten Zuschlag zu 142 *M* für 1 000 kg nach. Die Vereinigung von Schienenetablissements hatte die billigste inländische Offerte gestellt; in dieser Vereinigung sind die Hauptwerke von Rheinland-Westfalen vertreten. Eine Bedrängniss der Eisenbahnverwaltungen durch eine solche Coalition konnte Sachverständiger nicht constatiren, betrachtete dieselbe vielmehr als eine Folge des Nothstandes, gewissermassen als Nothwehr der inländischen Eisenindustrie gegen die Concurrenz des Auslandes. Letzteres concurrirte beispielsweise bei der erwähnten Submission mit einer 15 *M* billigeren Offerte gegen die niedrigste Offerte des Inlandes.

Als Motiv zu dem Entscheid für die um 15 *M* theuerere inländische Waare bezeichnete Sachverständiger einmal die durch längere Erfahrung erlangte grössere Sicherheit beim Bezug der inländischen Waare, und dann vorzugsweise die Rücksicht, welche die Verwaltung aus eigenen finanziellen Interessen für die Rheinisch-Westfälische Eisenindustrie zu nehmen gezwungen sei. Der Betrieb der Hochöfen und Walzwerke in Rheinland-Westfalen sei für das Bahnnetz der Rheinischen Bahn von grösster Wichtigkeit. Die Abnahme der Arbeit durch die gegenwärtige Stockung im Eisenbahnbau, das Drängen nach jeder kleinen Bestellung in grosser Concurrenz, sowie das Herabdrängen der Löhne und das Entlassen der Arbeiter zeige bei diesen Werken klar, wie leidend dieselben wären. Selbstredend würde durch diese Thatsache der Bahnbetrieb entsprechend in Mitleidenschaft gezogen und habe man sich daher genöthigt gesehen, die Frachten für Kohlen-, Kalk- und Erz-, sowie Eisentransporte unter das bisherige niedrigste Mass herabzusetzen. Aber auch nicht allein der Frachtverkehr in diesen Branchen, sondern auch der Personenverkehr zeige deutlich, wie gross die Misère in der Eisenindustrie Rheinland-Westfalen's sei. Denn wenn auch in letzterem Verkehr die Frequenz nicht wesentlich abgenommen habe, so sei doch in demselben eine Declassificirung, eine Verschiebung der Classenbenutzung eingetreten, eine Thatsache, in Folge welcher die Einnahme im Personenverkehr pro 1877 gegen das Vorjahr um fast 2 Procent abgenommen habe, während die Betriebslänge um fast 1 Procent grösser war. — Das Handinhandgehen der eigenen Interessen mit denen der Eisenindustrie Rheinland-Westfalen's bedinge daher zum grössten Theil, da, wo es nur möglich sei, helfend und unterstützend für letztere einzutreten.

Frage 3 — Preise der ausländischen Fabrikate in Deutschland — betreffend bemerkte Sachverständiger, dass die Verwaltung Betriebsmaterial aus Deutschen Häfen nicht bezogen habe und er deshalb nicht in der Lage sei, präcise Daten anzugeben; die Einstellung des ausländischen Preises für den Deutschen Hafen plus Fracht würde indess den Preis am Consumtionsorte ergeben. Werthvoller sei es ihm erschienen, von den Französischen, Belgischen und Niederländischen Bahnen womöglich diejenigen Materialien-

preise, welche in dem Rheinischen Nachweise enthalten sind und in den verschiedenen Jahren bezahlt wurden, zu ermitteln. Wenn dies auch in dem erwünschten Masse nicht zu bewerkstelligen war so biete doch immerhin das dieserhalb gesammelte (und in Zusammenstellung C. enthaltene) Material einen beachtenswerthen Anhalt zur Beurtheilung und Vergleichung der heimischen mit der ausländischen Eisenindustrie. Es ergäbe sich aus der Zusammenstellung C. die Thatsache, dass die Preise in den Nachbarstaaten im Allgemeinen einen constanteren Character hätten als bei uns; nur die Jahre 1873 und 1874 hätten eine unerhebliche Veränderung nach oben hin gezeigt; vor und nach dieser Zeitperiode sei aber eine gewisse Gleichmässigkeit, wie schon bemerkt, zu constatiren. Während die Französischen Nachbarbahnen den früheren mittleren Preis zahlten, hätten bei uns nach 1874 die Preise sich bedeutend niedriger gestellt. Beispielsweise hätte die Verwaltung im Jahre 1878 für Stahlschienen 152 ℳ, die Französische Nordbahn 204 ℳ gezahlt; im Jahre 1877 zahlte die Rheinische Bahn 156 ℳ, die Französische 218 ℳ und im Jahre 1876 stellte sich das Verhältniss von 168 ℳ zu 223 ℳ. — Auffälliger Weise zahlte in denselben Jahren die Französische Ostbahn geringere Preise für Stahlschienen, als die Nordbahn, aber immerhin noch wesentlich höhere, als die Rheinische Bahn; der Grund hiervon läge vielleicht in der anderen Construction der Bahn. Auch in Bezug auf andere Eisenartikel habe sich dasselbe Verhältniss herausgestellt.

Auf die Bemerkung hin, dass sich aus der Tabelle C. ergebe, die Rheinische Bahn beziehe seit Aufhebung des Zolles ihre sämmtlichen Eisengusswaaren aus Belgien, während bis zum Jahre 1872 nur aus Deutschland diese Artikel bezogen wurden, motivirte Sachverständiger diese Thatsache dadurch, dass Belgien dieselben, namentlich die Axlager, entschieden besser geliefert habe als die Deutschen Giessereien, zudem wären die Preise für den Belgischen Guss billiger gewesen. Neuerdings habe indess die Verwaltung Lieferungen für complete Kohlen- und Güterwagen inländischen Werken übertragen, welche selbstverständlich die erforderlichen Axlager aus Deutschen Werken entnehmen, resp. selbst anfertigen würden. Die Verwaltung habe sich hierbei durch entsprechende Garantien gesichert. Im Uebrigen hielt Sachverständiger dafür, dass die Deutschen Werke die betreffenden Gussartikel anzufertigen und zu annähernd gleichen Preisen zu liefern eben so gut wie die Belgischen im Stande wären; die Deutschen Werke hätten indess allem Anscheine nach damals nicht besonderes Gewicht auf solche an und für sich nur unbedeutende Bestellungen gelegt und das um so mehr, da ihnen diese in technischer Beziehung gewisse Unbequemlichkeiten verursacht hätten, welche letzteren noch dadurch vergrössert wurden, dass die Eisenbahntechniker mit ihren eigenen Modellen nicht sonderlich gute Resultate erzielten. Die Ueberzeugung, dass die Hüttentechniker in solchen Dingen praktischer als die eigenen wären, sei in letzterer Zeit bei den Bahnverwaltungen mehr zur Geltung gelangt und in dieser Beziehung eine Verständigung mit inländischen Werken angebahnt; ausserdem hätten letztere auch alle Ursache, sogar unbedeutendere Bestellungen zu jedem nur annehmbaren Preise auszuführen.

Zu Frage 4, ob die Deutsche Eisenindustrie das Ausland für alle Zweige der Erzeugnisse dieser Industrie, soweit sie auf den Eisenbahnbetrieb Bezug haben, zu ersetzen vermag, bemerkte Sachverständiger, dass dies nach seinem Dafürhalten wohl der Fall sei. Auch in den Fällen, wo bisher das Ausland die Bezugsquelle war, glaubt Herr Rennen, dass es nur einer Verständigung der technischen Kräfte, des Consumenten und des Producenten bedürfe, um das erwünschte Resultat zu erzielen.

Betreffs der Frage 5 — Verwendung ausländischen Materials — erwähnt Sachverständiger noch, dass ausser den Belgischen Gussfabrikaten Stahl vom Auslande, theils aus Schweden, theils aus England und Oesterreich bezogen wurde. Der Schwedische Stahl wurde zu Radbandagen, der Oesterreichische und Englische zu Werkzeugen verwandt. Deutscher Stahl trat indess gleichzeitig in Concurrenz mit einer Quantität, die sich zwischen $^1/_4$ und $^1/_3$ des gesammten Bezuges vom Auslande her beziffern mag. Ob das nun in dem bestimmten Zweck des zu fabricirenden Werkzeuges und in der grösseren Sicherheit der Marke lag, die vom Auslande bezogen wurde, ob es nicht gleichzeitig auch der Wunsch vergleichender Versuche war, das hatte Herr Rennen nicht festgestellt. — Bezüglich der bei Neubauten resp. Reparaturen vorkommenden Gas- und Wasserröhren theilte Herr Rennen mit, dass solche theils aus der Kölner Maschinenfabrik, theils aus der Fabrik in Duisburg und der Friedrich-Wilhelmshütte bei Mülheim a. d. Ruhr bezogen würden.

Frage 6 — Wirkung der Zollaufhebungen — beantwortete Herr Rennen dahin, dass auf der einen Seite die Vortheile, welche durch die Ermässigung resp. Aufhebung der Deutschen Eisenzölle seit dem Jahre 1873 in Bezug auf Eisenbahnen erzeugt wurden, nicht zu verkennen seien, dass aber diese Vortheile von den gleichzeitig hierdurch hervorgerufenen Nachtheilen mehr wie aufgewogen worden sind.

In ersterer Beziehung erscheine es sehr zweifelhaft, ob durch die ausgeprägte Entwickelung der Deutschen Concurrenz allein die Preise in den Jahren 1873 und 1874 so rasch auf ein solches Mass heruntergebracht werden konnten, wie dies jetzt der Fall sei. Da nun seitens der Verwaltung ein grosser Theil von Eisen und Eisenfabrikat verwendet werde, so sei der billige Bezug von diesem Fabrikat ein erheblicher Vortheil; es erwiesen dies die Ausgabeersparnisse der folgenden Jahre. Viel grösser sei jedoch bei dem Zustand, wie er jetzt ist und in den letzten Jahren schon existirt hat, der Nachtheil, indem das Heruntergehen der Preise des in die Concurrenz eintretenden Auslandes in solchem Masse erfolgte, dass die Bahnverwaltung sich veranlasst fand, nicht die ausländische Concurrenz als alleinigen Regulator für die Bezüge und Preise hinzustellen, sondern für die Bezüge aus dem Inlande über die abnorm vom Auslande gebotenen Preise nicht unerheblich hinauszugehen. Der wesentlichste Nachtheil bestehe nach der Ansicht des Sachverständigen darin, dass die fortschreitende Abnahme des Wohlstandes in den Gegenden, welche durch das Bahnnetz der Verwaltung bedient würden, ganz unbedingt von grossem Einfluss auf die Erträge der eigenen Bahn sei. Die grösstmöglichste Entwickelung der Eisenindustrie dieser Bezirke bleibe entschieden einer der belebendsten Factoren für den Verkehr auf den Linien der Bahn. Wenn hinsichtlich der beförderten Gütermassen sich keine stärkere Abnahme gegen die früheren Jahre herausgestellt habe, so liege das wohl zum grössten Theil in dem noch festgehaltenen Export, der die Werke bis jetzt noch zu grösserer Production veranlasste. Das lebhafte Drängen auf immer weitere Ermässigungen der Tarife aber, — um diese Exportmöglichkeit zur Fortbeschäftigung der Arbeiter aufrecht zu erhalten — liesse, wie auch der sehr herabgedrückte Arbeitslohn, schliessen, dass der Export nur möglich sei zu Preisen, die am Ende nicht mehr lohnend seien. Der eingetretene Mangel des Verdienstes wäre, wie schon bemerkt, durch die Abnahme der Frequenz in den besseren Wagenklassen sicher ausgeprägt. In der Herabminderung der Einnahmen bei vielfach grösseren Leistungen trete ein Ausfall hervor, der erheblich grösser sei, als die erzielte Ersparniss bei den Verbrauchsartikeln der Bahn und damit ergebe sich ein positiver Schade.

Dem Fallenlassen, resp. Herabsinken der Zölle wollte Sachverständiger die Ermässigung der Preise lediglich nicht beimessen; zweifelsohne würde eine solche auch stattgefunden haben durch die freie natürliche Ausbildung in der grossen inländischen Concurrenz, nur das sei zu constatiren, dass diese Herabminderung sehr wesentlich durch die Aufhebung der Zölle beschleunigt worden sei.

Auf die Bemerkung hin, dass die billigeren Kohlenpreise auch einen niedrigeren Frachtsatz zuliessen, erwiederte Herr Rennen, dass dies wohl der Fall wäre, indess nicht in dem Masse, wie es gefordert würde.

Die Frage 7, ob bei Lieferungen eine Begünstigung der inländischen Eisenindustrie stattfinde, bejahte Sachverständiger insoweit, dass bei annähernd ähnlichen Preisen immer das Inland vorgezogen werde. Diesem Umstande sei, die Frage 8 angehend, es wohl hauptsächlich beizumessen, dass in den letzten Jahren die Concurrenz des Auslandes das Inland nicht ganz aus dem Felde gedrängt habe. Dennoch scheine sich die Gefahr von Tag zu Tag zu mehren; die letzten Submissionen auf Schienen hätten dies nachgewiesen. Auch in Bezug auf anderes Eisenbahnmaterial, nämlich auf Fahrzeuge, eiserne Kohlenwagen etc., habe sich dies in der letzten Zeit in auffälliger Weise gezeigt. Namentlich leuchte aus einem Schreiben — welches der Sachverständige mittheilt — unzweideutig hervor, dass die auswärtige Concurrenz neuester Zeit alle Hebel ansetze, um die etwa noch einigermassen ebenbürtigen heimischen Werke — die Schienenvereinigung — gänzlich zu erdrücken, eine Manipulation, die doch nichts anderes bezwecke, um nach dem Niederwerfen der grösseren heimischen Werke zunächst den Deutschen Markt unumschränkt zu beherrschen, dann aber die Scala der Preise nach eigenem Ermessen den Deutschen Consumenten vorzuschreiben.

Zu Frage 9, welche Nachtheile die eventuelle Wiedereinführung der Eisenzölle etwa für die Deutsche Eisenbahnindustrie zur Folge haben würde, äusserte sich Sachverständiger dahin, dass seines Erachtens bis zu einem allerdings nur enge zu begrenzenden Masse ein Schutz der inländischen Industrie durch einen Zoll wünschenswerth erscheine und auch auf den Eisenbahnbetrieb von vortheilhaftem Einfluss sein würde. Wie weit indess dieser Schutz auszudehnen sei (Frage 10), darüber sei ein sachgemässes Urtheil abzugeben schwierig. Eins scheine aber von grosser Bedeutung zu sein, dass dieser mässige Schutzzoll möglichst bald eintreten möge, bevor durch das Stagniren die weniger lebensfähigen, das heisst die nicht mit eigenem grossen Kapital betriebenen Werke vollständig zum Erliegen gekommen sind. Mehrfach werde die Behauptung aufgestellt, es müsse ein durchgreifender Gesundungsprocess erst stattfinden, denn es sei vorzugsweise die Ueberproduction, welche diese Kalamität hervorgerufen habe, und ein Schutzzoll werde diese Ueberproduction nicht abhalten, vielmehr würden durch denselben eine Menge Werke, die dazu weniger berechtigt erschienen, noch längere Zeit im Betriebe bleiben. Seines Dafürhaltens glaubte indess Herr Rennen, dass auch diese Werke des Schutzes vor dem Erliegen bedürften

und dass die Aufrechterhaltung einer grossen Concurrenz im Innern gerade dem Consumenten die beste Sicherheit in Beziehung auf die Preise überhaupt und auf die Billigkeit und Angemessenheit derselben gewähre.

Ueber Signale vor Bahnhöfen.

II.

Wird zugegeben, dass die Fahrtrichtung des Zuges dem Locomotivführer vor der Einfahrt in einen Bahnhof mit spitzer Einfahrtsweiche im Interesse der Sicherheit gekennzeichnet werden muss, so entsteht die Frage, wie es zu geschehen habe?

M. M. v. Weber sagt in seiner Broschüre „Die Praxis der Sicherung des Eisenbahnbetriebes. 1876“, dass es keine Signalform giebt, welche nicht von der einen oder anderen Bahn für überflüssig, keine, die nicht von der einen oder anderen als für die Sicherheit des Betriebes unerlässlich erklärt würde, und knüpft hieran folgende Bemerkung: „Es deutet dieses Factum darauf hin, dass jedes Signalsystem seinem Zwecke entsprechen kann, wenn es dem Ortsbedürfnisse gemäss, und sein Gebrauch den betreffenden Personalen vertraut und geläufig ist. Die Praxis lehrt, dass es weniger darauf ankommt, dass man eine gewisse Art von Signalen anwende, als dass man, wenn es geschieht, sie richtig anwende.“ Hiermit kann man sich vom Standpunkte des verantwortlichen Betriebstechnikers nur einverstanden erklären. Es ergiebt sich daraus aber auch, dass, wenn andere Interessen ein einheitliches, möglichst gleichartiges Signalsystem erheischen, die Forderung desselben nicht ohne Weiteres als eine ideale, in der Praxis schwer durchführbare, noch weniger als eine in directer Beziehung zur Betriebs-Sicherheit stehende bezeichnet werden darf. Man kann eben einen und denselben Gedanken, einen und denselben Willen auf verschiedene Weise zu erkennen geben, und alle diese verschiedenen Weisen können gut sein.

Im vorliegenden Falle handelt es sich also nur darum, wie das in der Reichs-Signalordnung nicht vorgesehene Signal (für die Ablenkung aus dem Geleise, in welchem ein Zug bei der Einfahrt in einen Bahnhof sich bewegt) in der für die Sicherheit des Betriebes nothwendigen, den §§ 27 und 46 des Bahn-Polizeireglements unter allen Umständen entsprechenden Art einfach, deutlich und, ohne dass Nachtheile entstehen, herzustellen ist? Die von mehreren Bahnen hierauf gegebene Antwort liegt, und zwar mit dem Stempel mehrjähriger Bewährung versehen, bereits vor, und, da sie im Grunde übereinstimmend ausgefallen ist, obgleich die Bahnen Mangels einer Bestimmung in der Reichs-Signalordnung unabhängig von einander geantwortet haben, so kann man wohl nicht schwanken, das in ihnen Gemeinsame als die beste Lösung zur allgemeinen Einführung zu empfehlen. Man giebt dem Einfahrtssignale II b. No. 13 und 14 der Reichs-Signalordnung einen zweiten Flügel bezw. eine zweite Laterne an demselben Maste senkrecht unter dem vorhandenen Flügel bezw. der vorhandenen Laterne und lässt den unteren Flügel bezw. die untere Laterne nach der für die Signalordnung massgebenden Vorschrift der Reichs-Signalordnung die Ablenkung vom Hauptgeleise anzeigen.

Wie aber, wenn die Ablenkung nach mehren Geleisen des Bahnhofes erfolgt? Die vorstehenden Ausführungen gehen von der Anschauung aus, dass die Sicherung der die Stationen durchfahrenden Schnellzüge jene Trennung der Signale unbedingt erheischt, welche für den sonstigen Betrieb allenfalls entbehrt werden könnte, dass aber die Vortheile der nach dem Hauptgeleise einerseits, den Nebengeleisen andererseits getrennten Signalisirung bei der Einfahrt in einen Bahnhof so unzweifelhaft sind, dass die allgemeine Einführung der letzteren für Hauptbahnen sich empfiehlt. Dem gegenüber erscheint die Frage, ob für jedes Einfahrtsgeleise ein besonderes Signal zu geben sei, untergeordnet. Man überlasse die Entscheidung hierüber den einzelnen Bahnverwaltungen und begnüge sich, vorzuschreiben, dass, wenn jedes Einfahrtsgeleise dem Locomotivführer gekennzeichnet wird, es durch weitere senkrecht unter dem vorhandenen Flügel anzubringende Flügel etc. zu geschehen habe. Wie die Beziehung zwischen den einzelnen Nebengeleisen und ihren Signalen ausgedrückt wird, ist nebensächlich. Die Fähigkeit des Locomotivführers, mit dem veränderten Bilde, welches er durch die verschiedenartige Combinirung der Signale empfängt, den bestimmten Begriff seiner Bedeutung sicher zu erfassen, ist noch weniger zweifelhaft, als die Zuverlässigkeit des Telegraphisten, welcher durch richtige Deutung bezw. Combinirung der Zeichen des Morsealphabets seinerseits zur Sicherung des Betriebes beiträgt.

Es erübrigt die Betrachtung des Falles, in welchem eine grössere Anzahl gleichberechtigter Perrongeleise sich aus dem Hauptgeleise entwickelt, wie es häufig auf grossen Kopfstationen, aber auch auf Durchgangsstationen vorkommt. Nur für letztere erscheint die Frage der Signalisirung von Bedeutung und deshalb eine grundsätzliche Lösung wünschenswerth, während die für den Locomotivführer bestimmte Kennzeichnung der gleichberechtigten Geleise einer Kopfstation der localen Eigenthümlichkeit anzupassen sein wird, sofern überhaupt eine vorgeschobene Signalisirung angezeigt ist.

Wenn aus einem Hauptgeleise verschiedene gleichberechtigte Perrongeleise gabeln, entweder, um sich auf der anderen Seite der Station wieder zu vereinigen, oder, um als selbstständige Geleise den Bahnhof zu verlassen, wenn also ein Durchfahren der Station bezw. ein Einfahren in dieselbe durch schnell fahrende Züge derselben Richtung auf verschiedenen Geleisen erfolgen kann, so werden vor der Gabelung so viel selbstständige Signale nebeneinander aufzustellen sein, wie Gabelgeleise abzweigen. Diese Lösung ist scheinbar nicht correct, da die Stellung der Signale nebeneinander vor der Gabelung nicht in genauer Uebereinstimmung mit § 50 al. 2 des Bahn-Polizeireglements erfolgt, auch die Anwendung des § 50 im vorliegenden Falle nicht ohne Weiteres berechtigt ist. Es wird aber diese letztere Bestimmung die weitere Deutung, welche ihr im Vorstehenden zuerkannt wird, unbedenklich erleiden können, und um so mehr, da sonst eine zweite Lücke der Reichs-Signalordnung zu constatiren ist.*) B. N.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 27. Januar. (Aus der Budgetcommission. Frankfurter Centralbahnhof. Verstaatlichungen: Main-Weserbahn, Berlin-Stettin und Köln-Minden. Grimmenthal-Suhl. Berlin-Kopenhagen. Berlin - Metz. Lieferfristen. Beschwerdebücher. December - Einnahmen. Eisenbahntarifwesen.)

Im Vordergrunde des Interesses stehen heut die letztwöchentlichen Verhandlungen der Budgetcommission des Preussischen Landtages mit dem durch Dreiviertel-Majorität votirten Antrag, welcher sich wegen der Finanz- und Wirthschaftslage des Staates gegen eine weitere Bethätigung der Verstaatlichungspolitik ausspricht. Die Genehmigung dieses Antrages ist eine Bestätigung unserer Voraussagung, dass die diesmalige Landtagssession eine ganz besondere Wichtigkeit für die Eisenbahnpolitik beanspruchen dürfe und dass sich ein vollkommener Meinungsumschwung zu Ungunsten der Staatsbahnidee vollzogen hat, wenn anders überhaupt angenommen werden kann, dass die Negirung des bisherigen Systems bereits feste Wurzel gefasst habe. Ob der Antrag der Budgetcommission im Plenum zur Annahme gelangen wird, muss abgewartet werden. Gouvernementale Blätter, angeführt von der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“, arbeiten mit Hochdruck dagegen. In Abgeordnetenkreisen meint man jedoch vielfach, dass zur Beruhigung der so lange in Irritation gehaltenen Eisenbahnindustrie es nothwendig sei, vor dem Lande zu bekunden, dass der eine Factor der Gesetzgebung nicht geneigt ist, der Regierung weiter in ihren eisenbahnpolitischen Plänen zu folgen, welche schon der einflussreiche Präsident der Budgetcommission, Herr von Benda, als „finanziell gewagte Projecte“ bezeichnete. Die grosse Majorität, mit welcher der gegen die Staatsbahnpolitik gerichtete Antrag gefasst worden ist, beweist deutlich, dass die Annahme der „Nordd. Allg. Ztg.“, die nationalliberalen Mitglieder der Budgetcommission hätten gewissermassen auf eigene Faust gehandelt und würden durch den Ausfall des Plenarvotums von ihren Fractionsgenossen desavouirt werden, auf sehr schwachen Füssen steht. Interessant ist an dem Antrage ganz besonders, dass er die staatliche Betheiligung an Vollbahnen von der an Secundärbahnen ganz trennt und letzteren sowie der staatlichen Subventionirung derselben das Wort geredet wird.

Der Antrag, welcher wesentlich die Postulate der Benda-Rickert'schen Resolutionen enthält, ist vom Abg. Richter (Hagen) gestellt und verlangt — in seinem vollen Wortlaute — die Königliche Staatsregierung aufzufordern: 1. dass in Anbetracht der finanziellen und wirthschaftlichen Lage des Staates vom Ankauf von Vollbahnen Abstand genommen werden solle (die Annahme dieses Antrages erfolgte mit 15 gegen 5 Stimmen); 2. eingehende Untersuchungen darüber anzustellen, inwieweit der Bau von localen Anschlussbahnen niederer Ordnung geeignet ist, die Rentabilität der vorhandenen Eisenbahnen, insbesondere der Staatsbahnen zu heben und den Absatz von landwirthschaftlichen Erzeugnissen und sonstigen Rohproducten zu entrichten (?); 3. dem Landtage in der nächsten Session eine Darlegung zu machen, inwieweit die Interessenten bei dem Bau solcher Localbahnen durch Massregeln der Gesetzgebung und Verwaltung bezw. durch Staatsmittel unterstützt werden können.

Die Annahme der Anträge No. 2 und 3 erfolgte mit 17 gegen 2 Stimmen. Der Regierungscommissar erklärte, dass die Staatsregierung allerdings den Ankauf von Privatbahnen zur Consolidation des Eisenbahnwesens anstrebe.

Aus der weiteren Thätigkeit der Budgetcommission interessiren noch folgende Mittheilungen. Die zurückgestellte Position über den Bau des Centralbahnhofs in Frankfurt a. M. (2 500 000 *M.*) wurde nach eingehender Discussion unter Absetzung von 500 000 *M.* bewilligt, gleichzeitig jedoch die Resolution ange-

*) Einen abschliessenden dritten Artikel über Signale vor Bahnhöfen bringen wir in nächster Nummer. Die Redaction.

nommen: den definitiven Plan für den Bau des Centralbahnhofes in der nächsten Session vorzulegen und bei der nochmaligen Revision des Planes nur die für den Verkehr nothwendigen Anlagen mit möglichster Sparsamkeit in Ansatz zu bringen. Bei Gelegenheit der Verhandlung über die Position erklärte der Vertreter des Handelsministers auf eine an ihn gerichtete Anfrage, dass das Staatsministerium die Absicht habe, noch in dieser Session dem Landtage eine Vorlage wegen Ankaufs des in Hessen liegenden Stücks der Main-Weserbahn zu machen. Die Sache liegt augenblicklich dem Hessischen Landtage vor. Demnächst wurde über die Vorlage, betreffend den Verkauf der Homburger Bahn, discutirt, die Discussion jedoch nicht zum Abschluss gebracht. Rückständig war noch die Berathung über die Position, betreffend Vorarbeiten für Eisenbahnen, 150 000 ℳ. Obschon der Regierungscommissar ersuchte, mit Rücksicht auf mehrfach eingeleitete Vorarbeiten für Secundärbahnen die Summe voll zu bewilligen und dies auch aus der Mitte der Commission befürwortet wurde, beschloss die Mehrheit 50 000 ℳ abzusetzen.

Die Angelegenheit des Frankfurter Centralbahnhofes, der oben Erwähnung geschehen, gelangte auch in der zweiten Badischen Kammer zur Sprache. Es wurde durch eine Interpellation der Abg. Junghanns und Gen. die Frage zur Erörterung gestellt, ob die Preussische Regierung kraft eines ihr vertragsmässig zustehenden Oberaufsichtsrechts Baden und Hessen zum Bau eines Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. zwingen könne. Der Minister Turban erklärte unter allseitiger lebhafter Zustimmung Folgendes: „Die Königlich Preussische Regierung habe uns gegenüber das Oberaufsichtsrecht aus dem Vertrage über den Bau und Betrieb der Main-Neckarbahn vom Jahre 1844 nicht geltend gemacht, auch nicht das Ansinnen gestellt, den Bau eines Centralbahnhofes zusammen mit Preussen auszuführen. Nach jenem Vertrag habe jeder Staat die auf seinem Grund und Boden liegende Strecke zu bauen und für das verwendete Anlagecapital die Verzinsung zu beanspruchen. Wenn nun Preussen die Ausführung des Bahnhofes bewirke und der Main-Neckarbahn einen Theil der Kosten zuschiebe, so würde sich Preussens Baucapital beträchtlich vermehren und die Verzinsung dieses höheren Baucapitals müsste die Rente der anderen Staaten erheblich schmälern. Die Kosten des Centralbahnhofes seien zu 28 Millionen veranschlagt, wovon durch Verkauf der alten Bahnhöfe später wieder ein Theil, zu 18 Millionen veranschlagt, ersetzt würde. Jedenfalls müsste das Anlagecapital Preussens, wesentlich erhöht, auf eine Reihe von Jahren verzinst werden, ohne dass überhaupt eine Erhöhung der Erträgnisse der Bahn zu erwarten wäre. Unsere Zeit ist zu solchen grossartigen Anlagen nicht angethan. Die Sorge, dass unser Antheil am Erträgniss der Main-Neckarbahn wesentlich belastet wird, indem ein viel grösserer Theil der Rente an Preussen abzugeben wäre, ist nur zu begründet. Der Bahnhof der Main-Neckarbahn sei ganz genügend, andere dort einmündende Bahnen seien schuld an den Missständen. Die Auffassung der Regierung ist: Aus dem Staatsvertrage von 1844 ergiebt sich kein Aufsichtsrecht Preussens, daher auch nicht die Nothwendigkeit, zum Bau des Centralbahnhofes mitzuwirken. Die in Frankfurt a. M. bestehenden Missstände rühren nicht von der Main-Neckarbahn her, daher derselben auch nicht zugemuthet werden kann, an den Kosten zur Abstellung der Missstände mitheilzunehmen. Die Regierung glaubt sich nicht verpflichtet, an den Kosten des Unternehmens eines Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. theilzunehmen, in diesem Sinne habe die Regierung gewirkt und werde es fernerhin thun".

Bezüglich der Verstaatlichung von Eisenbahnen, welche, wenn der betreffende Antrag der Budgetcommission durchgeht, einen Theil von ihrem imminenten Interesse einbüssen wird, ist schon oben davon Act genommen, dass die Regierung noch in der gegenwärtigen Session des Landtages eine Vorlage, betreffend den Ankauf des Hessischen Theiles der Main-Weser Bahn einbringen wird. Man darf sehr gespannt sein, wie sich das Abgeordnetenhaus angesichts der Beschlüsse seiner Budgetcommission zu dieser Vorlage verhalten wird. Jedenfalls ist zu berücksichtigen, dass die Budgetcommisson speciell bei ihrem Beschlusse eine Demonstration gegen weitere Ankäufe Preussischer Privatbahnen im Auge gehabt hat. In Sachen der Berlin-Stettiner Eisenbahn berichtet der „Berliner Actionär": „Das Directorium machte dem Verwaltungsrath Mittheilung von der Erklärung der Commissare der Staatsregierung für die Verhandlungen wegen Abtretung der Bahn an den Staat, dass die Fortsetzung der Verhandlung auf der Basis einer Rente von 4¾ pCt. und des Zugeständnisses kein Bedenken habe, dass, wenn bis zum 1. Juli c. der Vertrag nicht durch die Genehmigung der Factoren der Gesetzgebung perfect werde, der Vertrag an sich zwar aufrecht erhalten werde, jedoch beiderseits eine Revision des Rentensatzes vorbehalten bleibe. Directorium und Verwaltungsrath fanden in diesem Vorbehalte eine Gefahr für die Interessen der Gesellschaft und beschlossen demnach gegen diesen Vorbehalt vorstellig zu werden. Für den Fall, dass die Staatsregierung denselben fallen lässt, wurden die Delegirten der Gesellschaft ermächtigt, den Vertrag zu vollziehen, und es soll dann alsbald eine Generalversammlung um ihre definitive Zustimmung zu dem Vertrage angegangen werden. Aber auch dann, wenn die Staatsregierung den Vorbehalt aufrecht erhält, soll eine Generalversammlung berufen werden, um dieser die Entscheidung zu überlassen." Bezüglich Köln-Mindens dementirt die „Börsenzeitung" jetzt sich selbst, indem sie schreibt: „In einer ganz positiven Weise können wir heute ein sehr verbreitetes Gerücht, dessen auch wir jüngst gedacht haben, wonach die Regierung an die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für Uebernahme der gesammten Linien derselben ein festes Gebot von 5 pCt. gemacht haben sollte, als unbegründet bezeichnen."

Auch das Plenum des Abgeordnetenhauses beschäftigte sich in voriger Woche mit einer Eisenbahnangelegenheit anlässlich des Berichts der Petitionscommission über die Petition des Magistrats und der Stadtverordneten-Versammlung zu Suhl wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit dem dortigen Orte bezw. Gewährung der zum Bau der projectirten Secundärbahn Suhl-Grimmenthal in Aussicht gestellten Staatssubvention von 600 000 ℳ. — Die Commission beantragt durch ihren Referenten Abg. Löwe (Berlin) „die Petition der Staatsregierung wiederholt zur Berücksichtigung mit der erneuten Aufforderung zu überweisen, die Verhandlungen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Suhl thunlichst zu beschleunigen." — In der kurzen Discussion über diesen Antrag erklärt der Handelsminister Maybach, er trage dieser Angelegenheit grosse Sympathien entgegen, und bedauerte, mit leeren Händen vor das Haus zu treten. Leider ständen sachliche und finanzielle Schwierigkeiten der augenblicklichen Regelung entgegen. Der beste Weg dazu wäre die Verlängerung der Magdeburg-Erfurter Bahn bis Suhl. Etwaige Mehrkosten werde der Staat tragen. Abg. Berger warnt dringend vor diesem Project. Es erfordere einen sehr theuren Tunnel durch den zwischen Suhl und Erfurt liegenden Thüringer Wald. Die Linie Magdeburg-Erfurt gehöre ausserdem der Magdeburg-Halberstädter, und es sei sehr zweifelhaft, ob das Haus dem Ankauf derselben dereinst zustimmen wird. An der Linie Suhl-Grimmenthal hat die Forstverwaltung ein grosses Interesse, weil jetzt die grossen Transportkosten zur Bahn bei der Vernachlässigung der Wege in den Königlichen Forsten die Ausfuhr des Holzes nicht lohnen. Auch der Bergbau im Kreise Schleusingen würde sich in dem Masse heben, dass die Bahn rentabel würde. Die kleinen Thüringischen Staaten rings um Suhl sind viel besser mit Bahnen versorgt. Der Preussische Staat sollte doch im Stande sein, dasselbe zu leisten. Der Antrag der Commission wurde einstimmig angenommen.

Aus Mecklenburg wird geschrieben: Das Project einer Verbindung Berlin-Rostock-Kopenhagen tritt zur Zeit in ein günstigeres Stadium. Nachdem im December v. J. die Mecklenburgischen Regierungen und Landstände über die Erbauung einer Vollbahn von Warnemünde nach Rostock Beschluss gefasst haben, auch die übliche Landeshülfe zugesichert worden, hat sich vor einigen Tagen in Rostock ein Comité gebildet, das sich zur Aufgabe machen wird, für die Route Rostock-Gjedserode-Nykjöbing-Kopenhagen energisch zu wirken und die geeigneten Schritte für Erwirkung weiterer Landeshülfen und solche zu einer Beschleunigung des Abschlusses des Postvertrages zwischen Deutschland und Dänemark zu thun. In der Mecklenburgischen Presse wird die Seeverbindung mit Dänemark unausgesetzt besprochen und der Landesregierung proponirt: „Zur Sicherung der Ausführung der Seeverbindung mit Dänemark die Uebernahme einer Zinsgarantie von 4 pCt. für das erforderliche Baucapital, d. h. unter der Bedingung des Zustandekommens des Deutsch-Dänischen Postvertrages, also dass die Postverwaltungen der bez. Länder, Deutschlands und Dänemarks, für die Beförderung der Post einen jährlichen angemessenen Zuschuss zahlen." Ein solches Vorgehen der Mecklenburgischen Regierung, darf man annehmen, wird ohne Zweifel auch der Deutschen Reichsregierung angenehm sein, während es die Dänische Regierung veranlassen würde, in Angelegenheit des Deutsch-Dänischen Postabschlusses jetzt die Initiative energisch zu ergreifen. Auf den Abschluss des Postvertrags glaubt man sicher rechnen zu dürfen, da die Dänische Regierung und der Generalpostmeister Stephan die genannte Postlinie ins Leben zu rufen ernstlich gedenken. Die Schwierigkeiten für den Abschluss des Postvertrags für die Dänische Regierung begann bisher in den inneren politischen Verhältnissen Dänemarks, indem bei dem Antagonismus, welcher zwischen dem Dänischen Ministerium und dem aufgelösten Folkething bestand, an den Abschluss des Deutsch-Dänischen Postvertrags nicht zu denken war. Die Initiative war gewissermassen dem Ministerium genommen und die fragliche Angelegenheit konnte keine Erledigung finden, obgleich die Linke im Dänischen Reichstage der Entwickelung freundschaftlicher Beziehungen zu Deutschland stets das Wort geredet hat. Die Majorität verwarf bekanntlich Alles, was die Regierung vorschlug, um das Ministerium zu stürzen. In dem zum 31. d. M. einberufenen Folkething wird sich die Sache hoffentlich weit besser gestalten, zumal wenn, was zu erwarten ist, die Mecklenburgischen Regierungen sich zur Uebernahme der oben erwähnten Zinsgarantie verstehen.

Die neue Moselbahn ist in ihrem Bau soweit vorgeschritten, dass dieselbe nach der „Kölnischen Zeitung" voraussichtlich gegen Ende Mai eröffnet sein wird. Die Rheinbrücke über Oberwerth ist vollendet, die Moselbrücke bei Güls wird bereits befahren, die Bahnhofsgebäude sind im Rohbau fertig gestellt. Von Coblenz bis Cochem sind acht Bahnhöfe vorhanden, nämlich Güls, Winningen, Cobern-Gondorf, Kattenes, Hatzenport, Moselkern, Carden, Cochem. Sobald die Montage-Arbeiten der Ellerer Brücke beendet sein werden, wird der Oberbau auf diese Brücke aufgebracht. Die starken Krümmungen der Mosel bei Cochem machen es nothwendig, den Fluss auf verschiedenen Strecken zu verlassen. Zuerst geschieht dies durch den 4 200 m langen Cochemer Tunnel und die Flussüberschreitung bei dem Dorfe Eller, sowie durch den den Petersberg durchsetzenden 340 m langen Tunnel. Nun folgt die Bahn dem rechten Ufer der Mosel bis Bullay, setzt hier abermals über den Fluss und tritt nach Passirung des 400 m langen Prinzenkopf-Tunnels und des 489 m langen Reilerhals-Tunnels in das Thal der Alf. In diesem Thal steigt die Bahn aufwärts und erreicht bei Kinderheuren die Wasserscheide der Lieser mit dem 520 m langen Tunnel. Dicht vor Station Ehrang ist sodann noch ein 719 m langer Tunnel zu passiren. Von Ehrang überschreitet die Bahn die Mosel zum letztenmal beim Dorfe Pfalzel und bleibt nun auf dem rechten Flussufer. Die weiteren Stationen von Cochem aus sind Bullay, Reil, Baufendorf-Uerzig, Wittlich, Salmrohr, Hetzerath, Schweich, Ehrang. Von hier aus bis Metz ist die Strecke bis Sierck bereits im Betriebe.

Vom Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist das nachfolgende Rescript an sämmtliche Königlichen Eisenbahndirectionen ergangen:

Aus den Berichten, betreffend die Beförderung von Stückgütern, habe ich entnommen, dass in der überwiegenden Mehrzahl der vorgeführten Fälle die zur Abfertigung und Beförderung bei ordnungsmässigem Geschäftsbetrieb erfahrungsmässig erforderliche Zeit die reglementsmässig zulässige Lieferfrist nicht erreicht. Ich erachte mit Rücksicht darauf, dass einerseits die Eisenbahn eine auskömmliche Bemessung der Lieferfristen beanspruchen darf, andererseits namentlich der Handelsstand ein Interesse daran hat, mit den veröffentlichten Fristen rechnen zu können, eine den thatsächlichen Verhältnissen mehr entsprechende Normirung derselben für angemessen und will zunächst einen Versuch in einigen der wichtigeren Verkehrsbeziehungen in der angedeuteten Richtung gemacht sehen. Zu diesem Behufe sind für die nachbenannten Relationen die daneben vermerkten unter Berücksichtigung der wirklichen Beförderungszeit ausgiebig bemessenen Lieferfristen für Frachtgüter in vorschriftsmässiger Weise bekannt zu machen. Breslau-Stargard 5, Breslau-Bromberg 4, Breslau-Thorn 4, Frankfurt a. M.-Hannover 4, Frankfurt a. M.-Harburg 5, Frankfurt a. M-Bremen 5, Berlin-Dresden, Friedrichstadt, 3, Berlin-Breslau N./M. 4, Berlin-Leipzig 3, Breslau-Leipzig 4, Frankfurt a. O.-Leipzig 4, Breslau-Halle 4, Königsberg i. Pr.-Berlin 5, Danzig-Berlin 4, Bromberg-Berlin 4, Thorn-Berlin 4 Tage. Bis zum Jahresschlusse wollen die betreffenden Königlichen Directionen über die gemachten Erfahrungen berichten und eventuell auf Grund derselben weitere Anträge wegen entsprechender Ausdehnung der getroffenen Massnahmen stellen. Was die sonstigen durch den Erlass vom 16. Juni v. J. II./V. T. 1519. empfohlenen Verbesserungen und Erleichterungen des Stückgutverkehrs anbelangt, ist dieser Angelegenheit fortgesetzt die volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und auf die Einführung entsprechender Einrichtungen, wo solche bisher nicht thunlich waren, mit allem Nachdruck hinzuwirken. Berlin, den 16. Januar 1879. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Maybach.

Das Reichs-Eisenbahnamt hat eine Verfügung erlassen, welche darauf hinweist, dass die Vorschrift des § 65 des Bahnpolizeireglements, nach welchem auf jedem Bahnhof ein dem Publicum zugängliches Beschwerdebuch im Stationsbureau auszulegen ist, auf Haltestellen bisweilen nicht zur Anwendung gebracht wird. Aus der Vorschrift das § 9, Abtheilung 3 und 4 der Normen für Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands ist zu entnehmen, dass unter Bahnhöfen auch Haltestellen zu verstehen sind. Daher werden die Bahnverwaltungen angewiesen, für die Ausführung dieser Vorschrift Sorge zu tragen.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen — excl. Bayerns — im Monat December 1878 stellt sich auf den 89 Bahnen, welche in dem Zeitraum vom 1. Januar 1877 bis Ende December 1878 im Betriebe waren und zum Vergleich gezogen werden können: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen im Monat December 1878 bei 41 Bahnen = 46,1 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 48 Bahnen = 53,9 pCt. der Gesammtzahl geringer als in demselben Monat des Vorjahres; die Einnahme pro Kilometer im Monat December 1878 bei 36 Bahnen = 40,4 pCt. der Gesammtzahl höher, bei 53 Bahnen = 59,6 pCt. der Gesammtzahl (darunter 13 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Monat des Vorjahres; die Einnahme aus allen Verkehrszweigen bis Ende December 1878 bei 38 Bahnen = 42,7 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 51 Bahnen = 57,3 pCt. der Gesammtzahl geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres; die Einnahme pro Kilometer bis Ende December 1878 bei 31 Bahnen = 34,8 pCt. der Gesammtzahl höher, bei 58 Bahnen = 65,2 pCt. der Gesammtzahl (darunter 14 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende 1878 das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 242 369 800 ℳ (408 495 900 ℳ Stammactien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 789 278 900 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 492,59 km, so dass auf je 1 km 276 537 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende December 1878 das gesammte concessionirte Anlagecapital 3 062 377 057 ℳ (1 099 931 758 ℳ Stammactien, 334 975 650 ℳ Prioritäts-Stammactien und 1 627 469 649 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 11 956,61 km, so dass auf je 1 km 256 114 ℳ kommen.

In Ausführung der bereits angekündigten Absicht der Regierung, eine reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens anzuregen, hat der Reichskanzler vorbereitende Verhandlungen mit massgebenden Persönlichkeiten angeknüpft. Aus einem Schreiben, welches zu diesem Behufe an einen der Deutschen Collegen des Reichskanzlers gerichtet ist, ist die „Nordd. Allg. Ztg." in der Lage, folgende Stellen mittheilen zu können:

„Ich beabsichtige, am Reiche die Frage anzuregen, ob nicht das Tarifwesen der Eisenbahnen, unabhängig von dem intendirten Reichseisenbahngesetz, der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf. Wenn es in Preussen unmöglich ist, ohne allerhöchste Ermächtigung eine Aenderung in geringem Wegegeld oder Brückenzoll-Erhebungen herbeizuführen, so steht damit die Rechtlosigkeit, in welcher die Bevölkerung sich gegenüber den sehr viel wichtigeren Eisenbahntarifen befindet, in einem auffälligen Widerspruch. Wenn streng darauf gehalten wird, dass die Post ihre Tarife nur auf der Grundlage gesetzlicher Bestimmungen regeln kann, wenn es für ein unabweisliches öffentliches Bedürfniss erkannt wurde, dass der letzte Rest von Privat-Posteinrichtungen in Gestalt der Taxis'schen Privilegien durch Expropriation beseitigt wurde, so ist es schwer erklärlich, wie der sehr viel grössere und wichtigere Interessenkreis im Vergleich mit der Post, welcher von den Eisenbahntarifen abhängig ist, der Ausbeutung im Privatinteresse durch locale Behörden ohne gesetzliche Controle für die Dauer überlassen werden konnte. Dabei hat der Postverkehr seine Concurrenz und Controle durch jede Privatspedition, während die Eisenbahnen in bestimmten Bezirken den Verkehr monopolistisch beherrschen, jede Concurrenz vermöge des staatlichen Privilegiums, auf dem sie beruhen, unmöglich ist und da, wo zwei und mehrere Eisenbahnen concurriren könnten, eine Verständigung zwischen ihnen in der Regel gefunden wird. Der Umstand, dass so grosse öffentliche Interessen, wie das Eisenbahntransportwesen, Privatgesellschaften und einzelnen Verwaltungen ohne gesetzliche Controle zur Ausbeutung für Privatinteressen überlassen sind, findet in der Geschichte des wirthschaftlichen Lebens der modernen Staaten seine Analogie wohl nur in den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben. Wenn nach denselben Modalitäten, wie die Eisenbahnen ein Verkehrsregal ausüben, man die Erhebung der Klassen- und Einkommensteuer einer Provinz oder die Erhebung der Grenzzölle auf bestimmten Abschnitten unserer Grenze Privatactien-Gesellschaften zur Ausbeutung überlassen würde, so wären dieselben doch immer durch die Schranken gesetzlich feststehender Abgabensätze gebunden, während heute bei uns für die Eisenbahntarife die Bürgschaft gesetzlicher Regelung unserem Verkehrsleben fehlt. Diesen Erwägungen gegenüber glaube ich nicht umhin zu können, im Wege der Reichsgesetzgebung eine vorbereitende Prüfung der Frage zu veranlassen, ob und auf welchem Wege es thunlich sein wird, in Anknüpfung an die Bestimmung der Reichsverfassung eine gesetzliche und soweit es möglich ist, einheitliche Regelung des Deutschen Tarifwesens herbeizuführen. Wenn es gelingt, dies Ziel zu erreichen, so werden dann auch die Ausnahmetarife nur auf Grund der Gesetzgebung eingeführt oder beibehalten werden können u. s. w. (gez.) v. Bismarck.

Regulirung des Eisenbahntarifwesens von Reichswegen.

Der Reichskanzler hat in dem Schreiben, welches wir vorstehend mittheilten, eine reichsgesetzliche Regelung des Tarifwesens der Eisenbahnen unabhängig von dem intendirten Eisenbahngesetze in Aussicht genommen.

Gewiss ist es mit grosser Freude zu begrüssen, wenn diese wichtige Materie recht bald eine reichsgesetzliche Regelung erfährt, denn die Normen, welche in Deutschland für das Tarifwesen gelten, beruhen theils auf Landesgesetzen, zumeist aber auf administrativen Anordnungen der obersten Landesbehörden.

Die Befugnisse des Reiches auf diesem Gebiete sind nicht bestimmt genug in der Verfassung und in dem Gesetze über das Reichs-Eisenbahnamt ausgesprochen und eben deshalb wohl, namentlich in letzter Zeit mit grosser Zurückhaltung geübt, so dass z. B. die Reform der Gütertarife in ihrer Ausführung der aus vielen Rücksichten dringend wünschenswerthen Mitwirkung des Reiches zum Schaden der Einheitlichkeit ganz hat entbehren müssen.

Aber man würde das Schreiben falsch verstehen, wenn man aus demselben entnehmen wollte, dass die Eisenbahnen, namentlich die Privateisenbahnen, eben einer grossen Freiheit im Tarifwesen genössen; es ist vielmehr das Gegentheil der Fall: sie sind in solcher Weise gebunden, dass sie kaum noch eine Verantwortung für ihre Tarife haben.

Was die Staatseisenbahnen betrifft, so kann bei ihnen von einer Entgegensetzung gegen die allgemeinen Interessen gar nicht die Rede sein, da ihre Verwaltung eine rein von dem Ermessen der obersten Stelle ganz abhängige Staatsverwaltung ist, die Sonderinteressen gar nicht verfolgen kann. Bei den Preussischen Staatseisenbahnen sind die Directionen verpflichtet bei allen wichtigeren Tarifsachen die vorgängige Genehmigung des vorgesetzten Ministers einzuholen und dieser ordnet in manchen Fällen sogar direct allgemeine tarifarische Massregeln an. Die ausserpreussischen Staats-Eisenbahnverwaltungen haben vielleicht factisch eine grössere Selbstständigkeit als die Preussischen, aber auch bei ihnen steht ganz selbstverständlich dem Ministerium in jedem Augenblicke directe Anordnung zu.

Die Preussischen Privateisenbahnen sind allerdings nach dem Eisenbahngesetz von 1838 berechtigt, ihre Tarife selbstständig festzusetzen und nur verpflichtet, Erhöhungen derselben 6 Wochen vor der Einführung zu publiciren; aber mit ganz einzelnen und factisch nicht bedeutenden Ausnahmen bedürfen sie auf Grund ihrer Concessionsurkunden für ihr ganzes Netz zu jeder Tarifänderung der Genehmigung des Preussischen Handelsministers. Bis vor Kurzem hatte derselbe durch allgemeines, jeden Augenblick aber zurücknehmbares Rescript gestattet, Ermässigungen ohne Einholung der Genehmigung einzuführen, — jedoch unter Vorbehalt der Befugniss, die sofortige Wiederaufhebung zu fordern — und besondere Genehmigung nur für Erhöhungen vorgeschrieben. Diese Sachlage ist in neuerer Zeit geändert.

Die Tarifreform beruht auf einem für alle Deutschen Bahnen verbindlichen System, d. h. einer festen Classeneintheilung, bei welcher sogar für die Specialtarife die zu denselben gehörigen Artikel festgesetzt sind. Alle Ausnahmetarife bedürfen besonderer ministerieller Genehmigung, welche nicht ohne ganz speciellen Nachweis des Bedürfnisses ertheilt wird.

Jeder einzelnen Bahn sind durch ihre Aufsichtsbehörde für jede Classe die Maximalsätze festgesetzt, sie sind so normirt, dass sie für die meisten Güter erheblich niedrigere Tarifsätze als früher bedingen und im Ganzen zu einer allgemeinen Ermässigung der Eisenbahneinnahmen geführt haben. Innerhalb dieser Maximalsätze ist den Privateisenbahnen zwar freie Bemessung der Tarife zugestanden, ein Recht, das aber zu drückenden Tarifen schon darum nicht führen kann, weil die Maximalgrenze eine sehr niedrige ist und das auch nach der Seite der Ermässigung hin gewiss nicht leicht unvorsichtig angewendet wird, weil nur noch die ganze Classe — nicht mehr ein einzelner Artikel ermässigt werden darf, jede Ermässigung also eine sehr grosse Tragweite hat. Ausserdem ist bestimmt, dass der Tarifsatz nach einer vorgelegenen Station nicht höher sein darf, als nach einer weiter entfernten.

Für alle nicht nach dem Reformsystem regulirten (d. h. die internationalen) Tarife hat durch neuere allgemeine Verfügung der Preussische Handelsminister sich die vorgängige besondere Genehmigung jeder Massregel vorbehalten und zugleich ausgesprochen, dass diese Genehmigung dann nicht zu erwarten sei, wenn der einzuführende Tarif einen Artikel im Auslandverkehr günstiger stelle, als im Inlandverkehr.

Die internationalen Tarife sind zum grössten Theile in der Umarbeitung begriffen, die inländischen jetzt wohl mit ganz geringen Ausnahmen schon nach dem Reformsystem umgerechnet.

Es ist hieraus ersichtlich, dass die Preussischen Privatbahnen jetzt schon noch wenig Tarife haben, welche nicht in allerletzter Zeit, sei es durch Festsetzung der Maximalsätze, sei es ausdrücklich für den einzelnen Fall von dem Preussischen Handelsminister genehmigt sind, und dass die noch nach früheren Bestimmungen aufgestellten, nur stillschweigend genehmigten internationalen Tarife bald beseitigt sein werden. Ebenso klar ist, dass eine grössere Einschränkung der freien Bewegung als jetzt nur etwa dadurch noch eintreten könnte, dass auch bei den nach dem Reformsystem aufgestellten Tarifen für jeden einzelnen Aenderungsfall besondere vorgängige Genehmigung erfordert würde; materiell würde dadurch bei der niedrigen Normirung der Maximalsätze nicht viel erreicht werden, ganz ungemein erschwert würde aber das Tarifwesen dadurch werden.

Nicht viel anders steht es bei den wenigen ausserpreussischen Privateisenbahnen.

Bei der dargestellten Sachlage kann also der Reichskanzler nicht wohl angenommen haben, dass es an einer staatlichen Controle über die Eisenbahnen überhaupt fehle, oder dass die vorhandenen — wenigstens die in Preussen vorhandenen — Controlerechte der Staatsbehörden nicht ausreichend seien; der Reichskanzler wird vielmehr nur daran gedacht haben, dass dem Reiche die Controle fehle und dass dieselbe darum nicht für ganz Deutschland nach einheitlichen Gesichtspunkten geübt werden könne. Dass es in dieser Beziehung einer Regelung bedarf, darüber ist man allgemein einig; im Wesentlichen würden aber dem Reiche für alle Bahnen keine anderen Befugnisse beigelegt werden können, als sie jetzt die Preussische Regierung den Privateisenbahnen gegenüber besitzt und übt.

Freilich könnte man auch aus einigen Ausdrücken des Schreibens abnehmen, dass unter der gesetzlichen Regulirung des Eisenbahntarifwesens nicht die Schaffung einer gesetzlich geordneten Controle des Reiches über die Tarife verstanden sei, sondern geradezu die gesetzliche Festsetzung der Tarife, also des Tarifsystems und der Sätze. Diese könnte entweder für jede einzelne Relation ziffermässig bestimmt, oder es könnten die zu Grunde zu legenden Einheitssätze fixirt werden und dieses wieder entweder gleich für alle Deutschen Bahnen oder für jede oder für Gruppen besonders.

Für eine solche Anschauung könnte die häufige Bezugnahme auf die Analogie der Posttarife sprechen.

Dem würden aber wichtige, rechtliche, finanzielle und wirthschaftliche Gründe entgegenstehen.

Die Eisenbahnen, insoweit sie nicht Eigenthum des Reiches sind, haben diesem gegenüber eine selbstständige Existenz und es geht über die Grenzen, welche man der Gesetzgebung steckt, hinaus, wenn das Reich für die nicht ihm gehörigen Eisenbahnen die Preise direct normiren wollte. Staatsbahnen und Privatbahnen stehen in jeder Beziehung ganz gleich; die Verfassung giebt auch ein soweit gehendes Recht dem Reiche nicht, sondern gewährt demselben nur die Controle über das Tarifwesen, die etwas ganz anderes ist, als die directe Festsetzung der Tarife. Diese ist nur denkbar, wenn das Reich selbst das Eigenthum oder den Betrieb auf eigene Rechnung erwirbt, eine Vorbedingung, welche schwerlich schnell erfüllt werden kann.

Dass eine vollständige neue Normirung der Eisenbahntarife die grössten Wirkungen sowohl auf den Ertrag der Eisenbahnen als auch auf die ganze wirthschaftliche Lage Deutschlands üben muss, bedarf keines Nachweises. Neue Schwankungen im Reichshaushalte und in allen Staatshaushalten, neue Beunruhigung aller industriellen Verhältnisse ist davon die nothwendige Folge.

Besonders schwerwiegend sind diese Bedenken aber dann, wenn die Normirung eine gesetzliche sein soll. Wir sehen dabei von der in einigen Zeitungen aufgetauchten Idee ganz ab, dass nach Analogie der Posttarife auch für die Eisenbahnen Zonentarife erstellt werden sollen, denn das ist uns ganz undenkbar. Die Beförderungskosten spielen bei dem Eisenbahntransporte eine viel zu grosse Rolle, als dass die Entfernung, auf welche derselbe erfolgt, nicht massgebend sein müsste. Die Nichtberücksichtigung der Entfernung würde auch gerade zu dem führen, dass ein entfernterer Ort einen weit niedrigeren Einheitstarif geniesst als der nähere; ein Zonentarif würde eine Verschiebung der Verhältnisse in einem Masse zu Wege bringen, wie man sie sich kaum vorstellen kann.

Anders können wir uns eine reichsgesetzliche Festsetzung der Eisenbahntarife nicht denken, als dass ein festes Tarifschema und für jede Classe desselben ein Einheitssatz pro Kilogramm-Kilometer und zwar auf allen Bahnen — mit Ausnahme eben der secundären — ein gleicher festgesetzt wird. Denn eine Normirung der einzelnen Frachtsätze, d. h. der Sätze zwischen je zwei Stationen, ist schlechterdings unmöglich für die Gesetzgebung; fast ebenso schwer ist es, richtige Normen für eine verschiedene Normirung der Einheitssätze zu finden, und es bleibt darum, wie sich auch bei der Tarifreform für Preussen ergeben, kaum etwas anderes übrig als gleiche Einheitssätze anzunehmen. Soll darüber wie dieselben bemessen werden, der Reichstag entscheiden? Das wäre gar nicht zu umgehen, denn eine so wichtige Entscheidung, von welcher Reichs- und Staatshaushalt und die ganze Wirthschaft des Deutschen Volkes abhängt, kann man nicht einer anderen Stelle, sei es nun der Bundesrath oder das Reichs-Eisenbahnamt, überlassen. Was aber wäre die Consequenz davon? Der Interessenstreit der jetzt schon bei den Zollfragen so lebhaft entbrannt ist, würde auf diesem weit wichtigeren Gebiete noch viel schlimmer werden; aber es würden auch keineswegs blos wirthschaftliche Gesichtspunkte entscheiden, die Politik würde hinein gemischt werden und man würde gar leicht dahin kommen, nicht mehr Wirthschaftspolitik, sondern auf Kosten unserer Wirthschaft Politik zu treiben.

Und wie könnte ein solches gesetzliches Tarifschema beschaffen sein? Soll es ein reines Classificationssystem sein oder — wie das jetzige Reformsystem — das Wagenraumsystem mit einer Classification verbinden, oder soll es ein reines Wagenraumsystem sein? Wenn man wirkliche gesetzliche Normirung, d. h. wenn man die Eintheilung der Classen und die Zutheilung der

Güter zu denselben der Gesetzgebung zuweisen will, so scheint uns nur das letztere möglich zu sein, denn die Gesetzgebung kann sich in die Details einer Classification schon bei der ersten Aufstellung nicht einlassen und noch weniger deren den Verkehrsinteressen entsprechende Fortbildung übernehmen. Wie ein solcher Tarif, also etwa 1 Stückgutclasse und je 2 Classen für bedeckte und offene Wagen für 5 000 und 10 000 kg oder wie man sonst eintheilen würde, auf die Industrie wirken, welche grossen Vertheuerungen auf der einen und welche grosse Ermässigungen er auf der anderen Seite bringen würde, beides sehr oft ohne jeden innern Grund, nur dem System zu Liebe, das haben wir schon bei dem doch noch so gemässigten Reformtarife gesehen, der, wenn es nach den Wünschen des verkehrstreibenden Publikums geht, recht bald eine Aenderung nach dem Classificationssystem hin erfahren wird.

Indessen kann für jetzt nur auf gewisse allgemeine Bedenken gegen die gesetzliche Festsetzung der Eisenbahntarife hingewiesen werden, eine eingehende Erörterung und ein abschliessendes Urtheil ist erst möglich, wenn ein einigermassen detaillirter Plan vorliegt. Soviel aber glauben wir zum Schluss sagen zu können: Den Deutschen Staaten fehlt es durchaus nicht an Macht auf die Eisenbahntarife einzuwirken; sie haben auch diese Macht in solchem Masse angewendet, dass sie die Verantwortung für die gegenwärtigen Tarifzustände nicht von sich ablehnen können und die Aenderung der gegenwärtigen Lage wird kaum in etwas anderem bestehen können, als darin, dass die Tarifcontrole von den Staaten auf das Reich in wirksamer Weise übertragen wird, während die Zweckmässigkeit, ja die Möglichkeit einer Festsetzung der Tarife im Wege der Gesetzgebung mindestens höchst zweifelhaft ist.

Englische Weichen.

Das Reichs-Eisenbahnamt hatte in einem Erlasse vom 24. Mai 1876 von den Bahnverwaltungen Deutschlands excl. Bayerns abermals Aeusserungen über Construction und Anwendung Englischer Weichen eingefordert. Diese Aeusserungen liegen nunmehr sämmtlich in einer vom Reichs-Eisenbahnamte den Bahnverwaltungen mitgetheilten Zusammenstellung vor. Wir entnehmen derselben sowie den begleitenden Mittheilungen der genannten Behörde Folgendes: Die Berichte über Anwendung und Construction Englischer Weichen stimmen im Wesentlichen mit den früher von denselben Stellen berichteten Wahrnehmungen überein. Die bereits früher beim Verlegen Englischer Weichen als zweckmässig bezeichnete Ueberhöhung der Zwangschienen um ca. 50 mm ist inzwischen, da deren Anwendung durch die eingetretene Aenderung des Normalprofils des lichten Raumes für die Eisenbahnen Deutschlands ein Hinderniss nicht mehr im Wege steht, in grösserem Umfange bewirkt worden; sie wird von den meisten Verwaltungen — wenn von den Weichen mit spitzeren Neigungen wie 1:10 abgesehen wird — als ausreichend bezeichnet, um die gegen die bisherige Construction erhobenen Bedenken zu beseitigen. — Zwei Verwaltungen glauben die mannigfachen Betriebsstörungen in den Englischen Weichen mehr der fehlerhaften Bedienung als deren Construction zuschreiben zu sollen und nehmen an, dass dergleichen Unfälle seltener eintreten würden, sobald erst das bezügliche Personal mit der Bedienung bezw. dem Wesen der Englischen Weichen vertrauter geworden sei. Bezüglich des Umfangs der Verwendung Englischer Weichen geht aus den Berichten hervor, dass auf 12 Bahnen mit einer Länge von in Summa 566 km oder 2,2 pCt. der in Betracht zu ziehenden Gesammt-Bahnlänge solche nicht verlegt sind (gegen 15 Bahnen in 1875), so dass 44 Verwaltungen die gewonnenen Resultate mitzutheilen in der Lage waren. — Von den jetzt vorhandenen 3 245 Englischen Weichen sind 1 802 ($55\frac{1}{2}$ pCt.) mit der Neigung 1:10 und 1 101 (34 pCt.) mit der Neigung 1:9 verlegt. Neue Versuche mit Weichen steilerer Neigung haben inzwischen vier Verwaltungen angestellt und zwar zwei Verwaltungen mit einer Neigung von 1:7 und je eine Verwaltung mit einer solchen von 1:7,5 beziehungsweise 1:8. — Eine Vergleichung der Anzahl der gegenwärtig in Betrieb befindlichen mit den im Jahre 1875 vorhanden gewesenen Englischen Weichen ergiebt eine Vermehrung von rund 37 pCt. Die grösste Zunahme fällt auf die Weichen mit dem Neigungsverhältniss 1 : 10 (73,10 pCt. von der Gesammtvermehrung und 54 pCt. von der 1875 vorhanden gewesenen Anzahl Englischer Weichen dieses Neigungsverhältnisses). Die Vermehrung der Englischen Weichen mit stumpferen Neigungen als 1 : 9 ist, neben probeweisen Beschaffungen behufs Anstellung von Beobachtungen, auch auf den Entschluss einiger Verwaltungen zurückzuführen, demnächst nur Englische Weichen mit stumpferen Neigungswinkeln zu verlegen. — Hinsichtlich der seit der letzten Berichterstattung beobachteten Entgleisungen ist aus den Berichten einiger grösserer Verwaltungen Folgendes hervorzuheben. **Badische Staatsbahn:** Obgleich die Weichen theilweis beim Rangiren der Güterzüge stark gebraucht werden und erhöhte Zwangschienen nicht angebracht sind, hat sich bisher Anlass zu Bedenken nicht gezeigt. In der Construction der Englischen Weichen beruhende Entgleisungen sind bisher nicht vorgekommen. **Bergisch-Märkische Bahn:** Gegen die Betriebssicherheit der Weichen sind Bedenken nicht zu erheben. Die vereinzelt in dem Falle noch vorkommenden Entgleisungen, dass gebremste Wagen auf der Kreuzungsstelle zum Halten gelangen oder auf derselben stehende Fahrzeuge durch einen Stoss in Bewegung gesetzt werden, hofft die Verwaltung durch allgemeine Einführung von Kreuzungsstücken mit überhöhten Zwangschienen vollständig zu beseitigen. **Berlin-Anhalt:** Es sind zwei Entgleisungen in Weichen mit überhöhten Zwangschienen und fünf Entgleisungen in Weichen ohne solche vorgekommen. Fast sämmtliche Entgleisungen sind beim Rangiren von Zügen in Folge zu starken Anstossens des im gebremsten Zustande im Herzstücke stehenden Wagens erfolgt. Die betriebssichere Brauchbarkeit der Englischen Weichen in ihrer jetzigen Construction darf nicht mehr in Zweifel gezogen werden. **Berlin-Hamburg:** Es hat innerhalb der letzten zwei Jahre in den Englischen Weichen nur eine Entgleisung stattgefunden. Der entgleiste Wagen passirte die Kreuzung mit angezogener Bremse etc. — —

Das Reichs-Eisenbahnamt sieht einem weiteren Berichte über die Zahl der ferner zur Verlegung kommenden Weichen dieser Construction unter Angabe ihres Neigungsverhältnisses und Bezeichnung der Geleise, in welche dieselben verlegt worden sind, sowie über die beim Befahren gewonnenen Resultate bis zum 1. März 1881 entgegen.

Literatur.

Baggage Car Traffic. By Marshall M. Kirkman. Published by the „Railroad Gazette" No. 73. Broadway, Newyork. 1878.

Von Marshall M. Kirkman, dem fleissigen Verfasser einer Anzahl früher erschienener und theilweise auch von uns schon mehrfach erwähnter Monographien über einzelne Zweige des Amerikanischen Eisenbahndienstes, liegt uns jetzt wieder ein solches Werk über den Gepäckverkehr vor. Dasselbe verbreitet sich ausführlich über die Art und Weise der Expedirung und Beförderung von Gepäck, die Ueberfracht-Erhebung, Abonnements und sonstige Ermässigungen bei der Gepäckbeförderung u. s. w., vielfach in Vergleichung mit den Einrichtungen und Gebräuchen auf Europäischen Bahnen. Zum Schluss werden Dienst-Instructionen für die betheiligten Beamten und eine Darstellung des sogenannten Express- oder Parcelverkehrs beigegeben.

Auch in diesem Werke hat der Verfasser seine gründliche Kenntniss des betr. Dienstzweiges und seine Erfahrung darin zum Ausdruck gebracht und den Stoff häufig in ein sehr ansprechendes Gewand gekleidet.

Manches von dem Inhalt wird auch für unsere Verhältnisse interessant sein und behalten wir uns daher vor, gelegentlich einige Mittheilungen daraus zu machen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Lieferfrist-Verlängerung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 25. Januar 1879.

Nach einer Mittheilung der Kgl. Württembergischen Eisenbahn - Direction vom 15. d. M. ist mit Genehmigung der dortigen Aufsichtsbehörde die in No. 8 S. 115 dieser Zeitung (Jahrgang 1878) publicirte Verlängerung der reglementsmässigen Lieferfrist um je einen Tag für die nach Ulm (loco und transit) und Cannstatt (loco und Remsbahn transit) bestimmten Frachtgüter auch für das Jahr 1879 wegen der Fortdauer des Umbaues der genannten Stationen gültig.

Die geschäftsführ. Direction des Vereins.

2. Verkehrs-Auflassung.

Saal-Eisenbahn. Die Localzüge No. 3 (Saalfeld-Rudolstadt) und No. 6 (Rudolstadt-Saalfeld) kommen vom 1. Februar d. J. an in Wegfall. Jena, den 21. Januar 1879. Die Direction der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft. (175)

3. Tarifwesen.

Vom 1. Februar 1879 treten innerhalb des **Preussisch-Sächsischen Eisenbahn-Verbandes** für den Verkehr zwischen Cüstrin, Station der Königlichen Ostbahn einerseits und den Stationen Grossbeeren und Ludwigsfelde der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn andererseits, directe Frachtsätze für sämmtliche Tarifclassen in Kraft, welche bei den genannten Stationen zu erfahren sind. Bromberg, den 23. Januar 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Eisenbahn-Verbandes. (180J)

Hannoversche Staatsbahn. Für den Niederdeutschen Eisenbahn-Verband ist ein vom 1. Februar d. J. an gültiger Tarif-Nachtrag herausgegeben, welcher Tarifsätze für den Verkehr zwischen Salzwedel einerseits und Lübeck-Büchener Stationen andererseits, ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für Salz, Blei und Schwerspath, sowie verschiedene Berichtigungen zu den bisherigen Sätzen enthält.

Aufgehoben werden dagegen die im Tarif für Salz-Transporte von ehemaligen

Magdeburg-Leipziger nach Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener etc. Stationen vom 1. April 1872 enthaltenen Sätze von Sangerhausen nach verschiedenen Berlin-Hamburger Stationen und den Stationen der Lübeck-Büchener Bahn.

Der Nachtrag ist in den Güter-Expeditionen der Verbands-Stationen käuflich zu haben. Hannover, den 20. Januar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (183)

Der im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** für die Artikel: „Traubenzucker, Stärke und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt" bestehende Ausnahmetarif zwischen Cüstrin und Hamburg in Höhe von 1,44 ℳ pro 100 kg kommt fortan mit einer Giltigkeit bis zum 1. October cr. auch für den Verkehr mit der Station Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn widerruflich zur Anwendung. Bromberg, den 23. Januar 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (182)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahn-Verbande treten am 1. Februar d. J. folgende Nachträge in Kraft: a) No. 2 zu den „Besonderen Bestimmungen für den Güterverkehr" (gratis); b) No. 2 zu den Tarifheften 21 und 34 und No. 3 zum Tarifheft 17, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr der Stationen Bettemburg, Bettingen, Dommeldingen, Esch a. d. Elz, Luxemburg und Oettingen mit Oldenburgischen Stationen, sowie ermässigte Frachtsätze für verschiedene Württembergische Stationen (Preis je 5 ₰). Exemplare sind bei den Verbands-Güter-Expeditionen zu haben. Köln, 24. Januar 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln - Mindener Eisenbahn - Gesellschaft. (179)

Zum Tarife vom 1. Februar 1872 für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Magdeburg - Halberstädter Bahn etc. einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer, Oesterreichischen Staats-, Kaiser Ferdinands Nord- und Theisseisenbahn andererseits tritt am 15. Februar cr. der Nachtrag XII in Kraft, welcher bei den Verbands-Verwaltungen zu erlangen ist. Dresden, am 22. Januar 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (176)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Am 1. Februar cr. tritt zum Heft 2 der II. Nachtrag in Kraft, Frachtsätze für neu einbezogene Stationen enthaltend.

Auskunft ertheilen die Verbands-Güter-Expeditionen, bei denen Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben sind. Erfurt, den 22. Januar 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (174)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Mit dem 1. Februar d. J. tritt zum diesseitigen Local-Güter-Tarife vom 1. November 1877 der Nachtrag V in Kraft, welcher enthält:

1. Eine Zusatz-Bestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements.
2. Allgemeine Tarif-Vorschriften nebst Güter-Classification (nach den von der General-Conferenz Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beschlossenen Abänderungen neu redigirt).
3. Ergänzungen zu den speciellen Tarif-Vorschriften.
4. Aenderung des Verkaufs-Preises für Frachtbrief-Formulare.

Die in den anderweiten allgemeinen Tarif-Vorschriften mit einem Stern bezeichneten Bestimmungen haben erst vom 1. April d. J. ab Gültigkeit.

Die in dem vorbezeichneten Nachtrage sub 1 und 2 enthaltenen Vorschriften finden auch in sämmtlichen nach dem Deutschen Reform-System bestehenden Verbands- und Nachbar-Verkehren, an welchen wir betheiligt sind, Anwendung.

Exemplare des Tarif-Nachtrages sind durch unsere Güter-Expeditionen zu beziehen. Berlin, den 24. Januar 1879. Das Directorium. (178)

4. Submissionen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die Lieferung des Bedarfs an Kleineisenzeug und zwar:

5 500 Stück Unterlagsplatten, 1 000 Stück Stahllaschen, 70 000 Stück Hakennägel, 140 000 Stück Tirefonds, 30 000 Stück Schwellenbezeichnungsnägel und 3 000 Stück Stosswinkel

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Preisofferten sind frankirt und verschlossen bis zu dem auf

Mittwoch, den 5. Februar 1879,
Vormittags 10 Uhr

Zimmer 43 anberaumten Submissionstermine einzureichen.

Bedingungen etc. können von unserer Registratur Zimmer No. 35 gegen Erstattung von 1 Mark bezogen werden. Breslau, den 22. Januar 1879. Directorium. (177)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Wir beabsichtigen die in unseren Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg aufgekommenen, auf unseren Bahnhöfen daselbst lagernden alten Materialien, als: Schmelzeisen und Brocken, Gusseisen, Eisenblech und Rohrabschnitte, Drehspähne, Reifen Räder u. s. w., sowie die in unseren Depots zu Berlin und Hamburg vorhandenen alten Schienen und Schienenenden an den Meistbietenden zu verkaufen. Offerten auf sämmtliche oder einen Theil der zum Verkauf stehenden Materialien sind bis zum 8. Februar d. J. an uns einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen, sowie die Offerten-Formulare, welche eine specielle Nachweisung der Materialien enthalten, können von unserem technischen Büreau hierselbst, sowie von unserem Verwaltungs-Büreau in Hamburg und von unseren Werkstätten kostenfrei bezogen werden. Berlin, 21. Januar 1879. Die Direction. (181 J)

Königliche Militär-Eisenbahn. Die Lieferung des Bedarfs an Kohlen, sowie an Schmier-, Putz- und Schreibmaterialien für das Betriebsjahr 1879/80 soll an den Mindestfordernden vergeben werden. Die Lieferungs-Bedingungen können im Bureau der Betriebs-Abtheilung Schöneberg Militärbahnhof gegen Erlegung der Copialien in Empfang genommen werden. Die Offerten sind getrennt für

Kohlen
Schmier- etc. Materialien
Schreib-Materialien

mit der entsprechenden Aufschrift: „Submission auf Kohlen etc." bis zum 15. Februar cr. Vormittags 10 Uhr frankirt und versiegelt in das qu. Bureau einzureichen.

Offerten, welche den vorstehenden Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Schöneberg, den 20. Januar 1879. (94)

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Schluss der Privat-Anzeigen auf S. 100.)

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahn

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15
				Befördert wurden				Die Einnah						
				Personen		Güter								pro M
								i. Pers.-Verkehr		im Güterverk.		an Extraordinarien		in S
Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat December	Betriebs-länge ultimo Decbr. Kilomet.	im Ganzen Anzahl.	pro Klm. Anz.	im Ganzen Tonnen.	pro Kilom. Tonnen.	im Ganzen M.	pro Klm. M.	im Ganzen M.	pro Klm. M.	im Ganzen M.	pro Klm. M.	im Ganz M.
	I. Staatsbahnen.													
1	Frankfurt-Bebraer Eisenbahn .	1878	[1] 502,00	317 934	642	149 743	301	242 170	489	783 500	1 575	64 720	129	1 090
	gegen	1877	—	— 15 927	— 32	— 2 562	— 5	— 18 825	— 38	— 19 044	— 39	+ 873	+ 2	— 36
2	Hannoversche Eisenbahn . . .	1878	873,43	374 573	432	459 549	526	590 000	680	1 743 000	1 995	132 267	151	2 465
	gegen	1877	—	— 20 121	— 23	+ 78 239	+ 90	— 31 694	— 36	+ 166 188	+ 190	— 29 389	— 34	+ 105
3	Main-Weser-Eisenbahn	1878	198,79	104 805	527	87 571	441	142 220	715	357 047	1 796	58 095	292	557
	gegen	1877	—	— 4 980	— 25	+ 3 658	+ 19	— 6 795	— 45	+ 14 976	+ 75	+ 23 163	+ 116	+ 31
4	Nassauische Eisenbahn	1878	[2] 275,76	301 042	1 092	84 766	307	153 223	556	203 133	737	34 000	121	390
	gegen	1877	+ 18,03	+ 10 984	— 33	— 1 649	— 28	— 7 126	— 66	— 158	— 52	+ 470	— 7	— 6
5	Niederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1878	[3] 925,61	440 006	475	371 848	406	542 281	586	2 132 290	2 326	264 085	285	2 938
	gegen	1877	— 46,23	— 3 606	— 29	+ 49 397	+ 36	+ 4 529	— 26	— 56 330	— 182	+ 11 968	— 2	— 39
6	Ostbahn	1878	[4] 1 950,00	401 799	207	190 838	98	839 911	432	1 669 119	856	173 114	89	2 682
	gegen	1877	— 386,76	+ 36 188	— 28	— 33 272	— 45	+ 27 745	— 90	— 469 024	— 512	— 47 363	— 52	— 488
7	Saarbrücker Eisenbahn	1878	[6] 237,92	208 550	973	402 280	1 691	121 700	568	537 607	2 260	105 562	444	764
	gegen	1877	+ 56,23	+ 13 449	— 262	— 10 449	— 466	+ 16 149	— 100	+ 23 155	— 571	— 4 345	— 161	+ 34
8	Sandersleben-Hettstedt	1878	[8] 6,60	—	—	12 199	1 848	—	—	14 491	2 196	—	—	14
	gegen	1877	—	—	—	— 2 024	— 306	—	—	+ 2 645	+ 401	—	—	+ 2
9	Westfälische Eisenbahn	1878	[10] 504,11	114 842	228	179 500	356	114 490	227	541 400	1 074	57 100	103	712
	gegen	1877	+ 76,21	+ 1 785	— 36	+ 16 708	— 24	— 4 764	— 52	+ 18 014	— 149	+ 2 186	— 14	+ 15
10	Wilhelmshaven-Oldenburger Eisb.	1878	52,37	29 631	566	13 550	259	23 335	445	21 591	412	17 240	329	62
	gegen	1877	—	— 2 889	— 55	— 10 790	— 206	— 7 225	— 138	— 13 227	— 253	+ 1 224	+ 23	— 19
11	Sächs. Staats - Eisenbahn . .	1878	[11] 1 880,63	1 374 877	740	700 174	372	1 225 584	660	3 141 004	1 670	39 236	21	4 405
	gegen	1877	+ 2,20	— 88 666	— 49	— 54 005	— 29	— 82 758	— 45	— 216 890	— 118	— 61 318	— 33	— 360
12	Württembergische Staats-Eisenb.	1878	[13] 1 377,75	788 498	572	203 360	148	660 785	479	1 624 063	1 179	264 187	192	2 549
	gegen	1877	+ 73,26	— 43 169	— 65	— 23 998	— 26	— 40 942	— 59	+ 129 322	+ 33	— 29 088	— 32	+ 59
13	Badische Staats-Eisenbahnen . .	1878	[14] 1 192,90	539 087	455	250 593	210	659 238	556	1 137 539	954	673 869	564	2 470
	gegen	1877	+ 11,82	— 40 567	— 39	— 791	— 3	— 48 266	— 47	— 29 939	— 34	+ 4 368	— 3	— 73
14	Main-Neckar-Eisenbahn	1878	87,50	185 550	2 121	44 850	513	137 460	1 571	152 396	1 742	2 000	23	291
	gegen	1877	—	— 4 127	+ 47	— 475	— 5	— 1 306	— 15	— 1 900	— 21	— 339	— 4	— 3
15	Oldenburgische Staats-Eisenbahn	1878	[15] 290,25	102 541	353	32 998	114	79 153	273	91 063	314	79 460	274	249
	gegen	1877	—	— 7 969	— 28	— 11 876	— 41	— 3 805	— 13	— 28 969	— 100	+ 12 414	+ 43	— 20
16	Elsass-Lothringische Eisenbahn .	1878	[16] 1 123,18	642 200	572	419 000	373	540 600	481	1 701 000	1 515	151 500	135	2 393
	gegen	1877	+ 67,76	+ 1 050	— 45	+ 30 543	— 1	+ 734	— 39	+ 53 708	— 70	— 4 481	— 15	+ 49
17	Oberhessische Eisenbahn . . .	1878	176,00	39 201	223	11 185	64	29 867	170	31 033	176	352	2	61
	gegen	1877	—	— 3 053	— 17	+ 158	+ 1	— 3 117	— 17	— 1 836	— 11	— 251	— 1	— 5
18	Uelzen-Langwedeler Eisenbahn .	1878	97,78	9 173	94	15 451	158	12 955	133	81 466	833	—	—	94
	gegen	1877	—	— 468	— 5	+ 6 177	+ 63	— 936	— 9	+ 18 866	+ 193	—	—	— 17
	Summa	1878	11 752,58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 194
	gegen	1877	+ 838,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 738
	II. Privatbahnen.													
	A. Unt. Staatsverwaltung stehend.													
1	Berlin-Dresdener Eisenbahn . .	1878	174,00	41 223	237	26 057	150	56 785	326	144 619	831	9 980	57	211
	gegen	1877	—	+ 6 103	+ 35	— 1 067	— 6	+ 1 864	+ 10	— 9 056	— 52	— 783	— 5	— 7
2	a. Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1878	[19] 1163,19	1 037 249	934	1 170 900	1 007	816 618	735	3 285 806	2 825	320 700	276	4 423
	gegen	1877	—	— 65 805	— 59	+ 64 899	+ 56	— 19 786	— 18	+ 197 209	+ 170	—	—	+ 177
	b. Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1878	134,14	50 557	377	171 500	1 278	38 036	284	435 195	3 244	24 390	182	497
	gegen	1877	—	— 8 618	— 64	+ 3 447	+ 25	— 4 490	— 33	+ 9 249	+ 69	—	—	+ 4
3	Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1878	294,60	72 436	246	74 150	252	76 183	259	352 665	1 197	43 778	149	472
	gegen	1877	—	— 10 145	— 34	+ 12 700	+ 43	— 3 729	— 12	+ 40 232	+ 136	+ 1 645	+ 6	+ 38
4	Hinterpommersche Eisenbahn: a. Stargard-Cöslin-Colberger	1878	[21] 172,50	38 663	226	17 193	100	56 191	328	91 117	528	7 820	45	155
	gegen	1877	—	— 202	— 1	+ 1 257	+ 8	— 8 954	— 53	— 49 553	— 287	— 144 162	— 836	— 202
	b. Cöslin-Danziger	1878	[23] 198,29	52 296	264	9 858	50	47 836	241	48 836	248	11 239	57	107
	gegen	1877	—	— 418	— 2	— 848	— 4	— 4 049	— 21	— 21 351	— 108	— 61 123	— 308	— 86
5	Münster-Enscheder Bahn . . .	1878	56,46	13 724	243	5 181	92	8 561	151	8 190	145	3 696	62	204
	gegen	1877	—	— 409	— 7	+ 833	+ 15	— 213	— 4	— 967	— 17	+ 1 279	+ 23	+
6	a. Oberschlesische Eisenbahn . .	1878	[26] 825,74	311 959	409	656 788	795	304 544	399	2 268 068	2 747	290 413	352	2 863
	gegen	1877	+ 1,40	— 25 087	— 33	— 36 520	— 46	— 18 783	— 25	— 348 352	— 427	— 14 115	— 17	— 381
	b. Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1878	102,38	—	—	125 324	1 224	—	—	43 618	426	1 699	17	45
	gegen	1877	—	—	—	+ 10 350	+ 101	—	—	+ 2 655	+ 26	— 276	— 2	+ 2
	c. Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1878	[27] 211,19	58 650	281	98 464	466	87 622	419	388 909	1 842	41 777	198	518
	gegen	1877	+ 2,11	— 5 003	— 23	+ 12 209	+ 53	— 6 915	— 33	— 5 835	— 46	— 10 375	— 51	— 23
	d. Breslau-Mittelwalder Eisenb. .	1878	291,64	104 295	358	81 650	280	90 823	311	228 369	783	36 276	124	355
	gegen	1877	—	— 4 599	— 15	+ 12 670	+ 43	— 4 130	— 15	+ 983	+ 3	— 4 314	— 15	— 7
	e. Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenrother Eisenbahn	1878	[30] 32,43	1 982	61	1 301	40	1 610	49	7 774	240	1 200	37	105
	f. Stargardt-Posener Eisenbahn .	1877	172,24	30 994	180	54 783	318	44 857	260	221 917	1 288	40 100	233	306
	gegen	1878	—	— 1 975	— 11	+ 13 369	+ 78	2 395	— 14	+ 34 149	+ 197	— 2 829	— 16	+ 28
7	Rhein-Nahe-Eisenbahn	1878	120,60	81 150	673	45 676	379	70 230	582	177 421	1 471	17 112	142	264
	gegen	1877	—	— 1 589	— 13	— 11 588	— 96	+ 5 810	+ 48	+ 20 839	+ 173	— 1 029	— 8	+ 25
8	Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1878	25,58	14 605	571	36 093	1 411	5 651	221	38 477	1 504	130	5	44
	gegen	1877	—	— 260	— 10	— 640	— 25	— 135	— 5	— 248	— 10	+ 55	+ 2	—

…cl. Bayerns) im Monat December 1878.

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	1.
…trug			Auf die in Col. 4. bezeichnet. Bahnstrecken sind bisher an Anlage-Capital verwendet		pro 1878 sind z. Verzg. u. Amort. der Prioritäten aus Betriebs-Einn. erford.	pro 1878 nehmen an der Dividende resp. Verzinsung Theil:		p. 1877 s. a. Div. resp. Zns. gz. auf		Gesammtes bis jetzt der Gesellschaft concessionirtes Anlage-Capital				Ganze Länge derj. Bahnstr., welche f. d. i. Col. 26 ben. Anlage-cap. herzust. s.	Nach Verausgb. des ges. in Col. 26 ben. Cap. sind z. jährl. Verzins. u. Amortisation d. Pr.-Obl. erford.	Laufende No.
…c.	bis ult. Decbr.										davon ab					
	in Summa															
…ro …m.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.		Stamm-Actien	Prioritäts-Stamm-Act.	Stamm-Actien	Prior. St.-Act.	im Ganzen	Stamm-Actien	Prioritäts-Stammact.	Prioritäts-Obligationen			
…	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	pCt.	pCt.	M.	M.	M.	M.	Kilom.	M.	
172	14 888 260	29 658	141 308 815	295 218	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
74	+ 469 890	+ 936														
822	32 467 458	37 172	240 641 274	274 956	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
120	+ 193 178	+ 221														
803	7 174 500	36 091	52 414 721	263 669	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
156	— 414 350	— 2 084														
414	6 083 929	23 228	88 117 457	319 544	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
125	— 272 205	— 1 403														
175	37 416 046	40 423	261 544 937	278 827	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
212	—1 407 709	—10765	5)													
375	39 216 858	23 283	380 205 103	194 977	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
653	+1 069 796	— 3 484	7)													
215	9 477 986	43 621	73 930 968	408 978	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
802	+ 12 736	— 8 475														
196	146 412	22 184	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
401	+ 28 200	+ 3 713	9)													
404	9 661 165	19 440	114 092 111	225 803	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
215	+ 314 459	— 2 264														
187	675 876	12 906	7 039 200	134 413	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
368	— 107 163	— 2 046	12)													
343	56 135 752	29 872	566 856 480	305 953	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
195	—1 842 143	— 2 113														
850	31 502 683	23 484	366 457 100	268 185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
58	— 639 923	— 1 155														
071	27 797 764	23 363	354 528 190	303 854	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
83	—1 725 838	— 1 634														
336	4 478 821	51 187	21 738 382	248 439	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
40	— 6 163	— 70														
860	2 953 548	10 176	32 134 290	112 142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
70	— 125 760	— 433	17)													
131	31 458 250	28 290	373 484 637	339 531	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
124	+ 341 912	— 4 361														
348	916 079	5 205	38 948 640	221 299	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
29	— 52 490	— 298	18)													
966	984 403	10 068	7 162 000	73 246	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
184	— 84 293	— 862														
059	313 435 790	27 519	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
208	—6 387 458	— 2 466														
214	2 397 315	13 778	50 910 051	292 587	850 725	15 750 000	15 750 000	0	0	54 440 000	15 750 000	15 750 000	22 940 000	174,00	1 032 300	1
47	— 493 917	— 2 838														
803	54 977 547	47 264	510 200 000	441 525	14 956 740	210000000	—	$3\frac{1}{3}$	—	548 980 500	210 000 000	—	338 980 500	1 533,75	17 373 402	2a
153	+ 799 283	+ 455														
710	6 132 282	45 716	56 200 000	418 965	2 445 750	—	—	—	—	64 800 000	—	—	64 800 000	139,42	2 592 000	2b
36	— 24 564	— 183					20)									
605	5 623 554	19 089	67 971 548	230 725	1 338 561	20 250 000	20 243 300	0	0	70 230 000	20 250 000	20 250 000	29 730 000	294,60	1 486 500	3
130	+ 696 299	+ 2 364														
899	2 493 034	14 452	34 831 625	201 922	22) 1 379 544	—	—	—	—	34 500 000	—	—	34 500 000	172,50	1 380 000	4a
1175	— 144 542	— 838														
544	1 762 111	8 887	27 597 803	139 179	24) 1 104 276	—	—	—	—	30 000 000	—	—	30 000 000	198,29	1 200 000	4b
437	— 17 119	— 86			25)										25)	
358	297 770	5 231	9 000 000	153 505	94 500	2 250 000	4 050 000	0	0	9 150 000	3 000 000	4 050 000	2 100 000	58,63	94 500	5
2	+ 34 107	+ 609														
3 467	34 187 165	41 461	171 788 440	208 042												6a
469	—2 005 424	— 2 570														
443	591 673	5 779	10 354 200	101 135											28)	6b
24	+ 7 415	+ 72														
2 454	6 398 542	30 384	40 826 675	193 317	10606164	88 242 900	—	$8\frac{1}{2}$	—	327 459 300	101 580 900	—	225 878 400	1 535,29	10 828 164	6c
136	— 334 336	— 1 818														
1 218	4 522 493	15 507	29) —	—												6d
27	+ 252 504	+ 866														
326	27 292	3 341	—	—												6e
1 781	3 479 718	20 203	21 343 844	123 919	337 500	15 000 000	—	31) $4\frac{1}{2}$	—	21 900 000	15 000 000	—	6 900 000	172,13	337 500	6f
167	— 272 861	— 1 584														
2 195	3 583 940	29 718	48 921 081	402 047	1 237 500	26 049 000	—	0	—	54 000 000	27 000 000	—	27 000 000	121,68	1 237 500	7
213	+ 55 943	+ 464														
1 730	584 565	22 852	5 485 005	214 467	32) —	1 905 000	2 205 000	$4\frac{19}{30}$	5	8 610 000	1 905 000	2 205 000	4 500 000	25,58	225 000	8
13	— 25 276	— 989														

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
			Betriebslänge in km	Personen	pro km	Güter	pro km	Einnahmen Personen	pro km	Güter	pro km	Extraord.	pro km	in Sum[ma]
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1878	27,76	11 547	416	12 812	462	4 890	176	16 193	584	62	2	21
	gegen	1877	—	— 501	— 18	— 71	— 2	— 69	— 3	— 199	— 6	+ 13	—	—
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1878	26,73	21 196	793	14 160	530	12 106	453	25 809	966	109	4	38
	gegen	1877	—	— 942	— 35	+ 659	+ 25	+ 27	— 1	+ 1 129	+ 43	+ 6	—	+ 1
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1878	35) 12,23	4 410	361	26 075	2 132	1 281	105	19 448	1 590	43	3	20
	gegen	1877	—	+ 95	+ 8	+ 319	+ 26	+ 6	+ 1	— 16 446	—1345	— 5	— 1	— 16
	Summa	1878	4 041,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 376
	gegen	1877	+ 35,94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 436
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1878	36) 31,98	13 101	551	40 847	1 277	3 237	136	34 520	1 079	1 022	32	38
	gegen	1877	—	— 9 135	— 144	+ 11 058	+ 346	— 596	+ 16	+ 3 010	+ 94	+ 756	+ 24	+ 3
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1878	288,01	149 102	518	50 388	175	162 531	564	243 292	845	9 232	32	415
	gegen	1877	—	— 17 622	— 61	— 12 583	— 44	— 16 811	— 59	— 19 531	— 67	+ 142	—	— 36
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1878	23,11	8 548	370	1 650	71	4 889	212	3 619	157	393	17	8
	gegen	1877	—	+ 384	+ 17	— 70	— 3	+ 91	+ 4	— 1 237	— 53	+ 114	+ 5	— 1
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn	1878	431,27	193 410	448	163 731	380	316 200	733	654 700	1 518	339 780	788	1 310
	gegen	1877	—	+ 1 943	+ 4	+ 882	+ 2	+ 2 682	— 6	— 45 386	— 105	— 1 607	— 4	— 49
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1878	327,35	114 884	351	69 427	212	93 169	285	316 375	966	39 503	121	449
	gegen	1877	—	— 4 686	+ 14	+ 828	+ 2	— 8 603	— 26	— 16 101	— 49	— 13 114	— 40	— 37
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1878	440,63	151 286	343	104 409	237	248 402	564	1 086 632	2 466	24 879	56	1 359
	gegen	1877	—	— 15 827	— 36	— 11 968	— 27	— 23 837	— 54	— 307 747	— 699	— 11 414	— 26	— 342
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1878	259,56	272 872	1 059	125 410	483	301 713	1 162	496 805	1 914	—	—	798
	gegen	1877	—	+ 16 888	+ 65	— 1 809	— 7	— 6 325	— 25	— 78 225	— 301	—	—	— 84
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1878	346,38	161 102	465	75 294	218	231 012	667	494 035	1 429	1 160 543	3 356	1 885
	nebst Zweigbahnen gegen	1877	—	— 10 364	— 30	— 8 257	— 24	— 21 615	— 62	— 78 068	— 225	+ 615 589	+1780	+ 515
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1878	46) 236,97	65 850	287	21 832	92	83 986	366	122 092	515	95 905	405	301
	gegen	1877	—	— 2 514	— 11	+ 332	+ 1	— 15 663	— 68	— 13 395	— 57	— 60 163	— 254	— 89
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1878	48) 602,69	174 525	293	197 489	327	196 289	330	678 735	1 126	181 012	300	1 056
	gegen	1877	+ 1,36	— 6 743	— 11	+ 8 987	+ 14	— 10 774	— 18	+ 38 863	+ 62	+ 7 673	+ 12	+ 35 7
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1878	55,50	11 643	210	6 856	124	9 519	172	17 532	316	2 608	47	29
	gegen	1877	—	— 674	— 12	— 215	— 3	+ 195	+ 4	— 2 162	— 39	+ 299	+ 5	— 1
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1878	152,00	28 402	187	37 459	246	24 217	159	103 240	679	—	—	127 4
	gegen	1877	—	— 5 013	— 33	— 2 402	— 16	+ 447	+ 2	— 6 710	— 44	—	—	— 6
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1878	41,69	42 289	1 014	5 195	125	10 767	258	5 437	131	3 282	79	19 5
	gegen	1877	—	+ 3 661	+ 87	+ 657	+ 16	+ 649	+ 15	+ 537	+ 13	+ 771	+ 19	+ 1
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1878	96,08	29 302	305	28 829	300	15 870	165	38 295	399	8 552	89	62 7
	gegen	1877	—	— 1 827	— 19	+ 7 915	+ 82	— 2 245	— 24	+ 7 461	+ 79	+ 3 963	+ 41	+ 9 1
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1878	290,65	89 713	309	118 311	407	62 999	217	327 868	1 128	—	—	390
	gegen	1877	—	— 4 334	— 15	— 10 947	— 38	— 4 606	— 16	— 49 860	— 171	—	—	— 54 4
15	Holst. Marschb. a. Glückst.-Elmshorner	1878	33,40	18 810	563	6 345	190	15 001	449	13 176	394	970	29	29 1
	gegen	1877	—	+ 2 213	+ 66	+ 1 415	+ 42	+ 2 650	+ 79	+ 1 526	+ 45	— 336	— 10	+ 3
	b. Itzehoe-Heide E.	1878	54) 53,90	13 477	250	1 750	32	10 584	196	5 849	109	—	—	16 4
16	Homburger Eisenbahn	1878	18,06	61 078	3 393	3 744	208	20 850	1 160	6 739	373	10 443	580	38
	gegen	1877	—	— 12 125	— 674	— 221	— 12	— 4 355	— 240	— 1 003	— 57	— 30 711	—1706	— 36
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn	1878	56) 435,01	266 132	649	610 888	1 404	349 243	852	1 384 746	3 183	910 000	1 756	2 643
	gegen	1877	+ 37,05	+ 1 727	— 72	+ 298	— 130	— 20 674	— 156	+ 17 600	— 252	+ 37 880	— 80	+ 34 8
	b. Köln-Giessener Eisenbahn	1878	184,16	101 374	550	215 614	1 171	74 274	404	555 798	3 018	117 000	635	747
	gegen	1877	—	— 4 869	— 27	+ 14 288	+ 78	— 6 301	— 33	+ 44 237	+ 240	+ 6 173	+ 33	+ 44 1
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1878	57) 466,76	145 235	313	211 735	454	215 257	463	989 944	2 121	400 600	858	1 605 8
	gegen	1877	—	— 6 142	— 13	— 10 161	— 21	— 16 602	— 36	+ 18 310	+ 39	+ 36 999	+ 79	+ 38 7
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1878	111,00	52 615	474	40 226	362	65 594	591	141 544	1 275	77 800	701	284 9
	gegen	1877	—	— 4 326	— 39	— 3 332	— 30	— 6 107	— 55	+ 3 969	— 36	— 9 026	— 81	— 19 1
19	Märkisch-Posener Eisenbahn	1878	271,90	47 161	173	45 848	168	88 498	325	148 859	547	48 960	180	286 3
	gegen	1877	—	— 4 984	— 19	+ 1 915	+ 7	+ 3 577	+ 13	+ 6 139	+ 22	31 961	— 117	— 22 2
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1878	983,80	421 392	428	365 658	372	619 190	629	1 801 092	1 831	—	—	2 420 2
	gegen	1877	—	— 23 410	— 24	— 17 275	— 17	— 33 441	— 34	— 104 736	— 106	—	—	— 138 1
	b. Vienenburg-Grauhof	1878	11,28	3 637	286	25 083	2 224	1 802	159	12 561	1 114	—	—	14 3
	gegen	1877	—	— 286	— 25	— 5 575	— 494	— 130	— 12	— 1 927	— 171	—	—	— 2 0
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1878	143,03	18 023	126	22 080	154	22 569	158	101 563	710	3 765	26	127 8
	gegen	1877	—	+ 3 501	+ 24	+ 8 936	+ 62	+ 5 259	+ 37	— 1 170	— 8	— 971	— 7	+ 3 1
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1878	78,28	19 452	248	19 597	257	20 683	264	45 870	602	5 200	66	71 7
	gegen	1877	—	— 410	— 6	+ 3 668	+ 48	— 159	— 2	+ 3 550	+ 46	+ 729	+ 9	+ 4 1
23	Ober-lausitzer Eisenbahn a. Kohlfurt-Falkenberg	1878	60) 148,00	18 564	125	13 129	89	12 530	85	40 260	272	—	—	52 7
	gegen	1877	—	+ 77	—	— 835	— 5	+ 1 645	+ 11	— 11 423	— 77	—	—	— 9 7
	b. Ruhland-Lauchh.	1878	7,50	860	114	1 479	197	127	17	1 286	171	—	—	1 4
	gegen	1877	—	— 909	— 122	+ 250	+ 31	— 165	— 22	— 90	— 12	—	—	— 2
24	Oels-Gnesener Eisenbahn	1878	159,71	21 725	136	12 143	76	22 220	139	42 812	268	13 392	84	78 4
	gegen	1877	—	— 4 176	— 26	+ 2 613	+ 16	— 1 013	— 7	+ 5 872	+ 37	+ 3 002	+ 19	+ 7 8
25	Ostpreussische Südbahn	1878	243,00	49 605	204	58 512	241	70 330	289	299 304	1 232	8 912	37	378 5
	gegen	1877	—	— 715	— 3	— 20 168	— 83	+ 1 047	+ 4	— 243 577	— 1002	— 6 693	— 27	— 249 2
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1878	202,10	19 576	97	22 755	113	29 202	144	88 500	438	20 320	101	138 0
	gegen	1877	—	— 3 184	— 16	+ 2 129	+ 11	+ 1 675	+ 8	+ 15 983	+ 79	+ 11 185	+ 56	+ 28 8
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1878	63) 318,10	71 518	243	148 231	466	89 350	304	667 720	2 099	70 000	220	827 0
	gegen	1877	+ 0,80	— 4 199	— 14	+ 10 309	+ 31	— 5 750	— 19	+ 88 520	+ 274	—	—	+ 82 7
28	a. Rheinische Eisenbahn	1878	65) 1 017,89	695 000	770	661 500	650	650 000	720	2 275 000	2 235	—	—	2 925 0
	gegen	1877	+ 32,77	— 49 369	— 75	+ 4 239	— 17	— 62 708	— 89	+ 15 724	— 58	—	—	— 46 9
	b. Call-Trierer Eisenbahn	1878	118,16	23 850	202	27 000	229	32 500	275	102 000	863	—	—	134 5
	gegen	1877	—	— 2 416	— 20	— 259	— 3	— 2 874	— 24	— 750	— 7	—	—	— 3 6
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1878	52,77	13 438	255	9 747	185	8 012	152	15 335	291	2 222	42	25 5
	gegen	1877	—	+ 380	+ 8	+ 2 578	+ 49	+ 70	+ 1	+ 897	+ 17	—	—	+ 9

	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	1.
m	bis 31. Decbr.	pro km	Anlage-capital	pro km		Stamm-actien	Prioritäten			Anlage-capital	Stammactien	Stamm-prioritäten	Prioritäten			
62	285 300	10 277	5 191 236	186 997	[33] —	1 560 000	2 340 000	0	3/5	5 400 000	1 560 000	2 340 000	1 500 000	27,76	78 750	9
9	— 13 539	— 488														
23	471 464	17 638	10 891 683	407 425	—	11 250 000	—	[34] 4	—	11 250 000	11 250 000	—	—	26,73	—	10
12	+ 7 243	+ 271														
98	368 626	30 141	1 613 380	131 888	—	1 200 000	—	16⅓	—	1 650 000	1 200 000	—	450 000	12,23	25 500	11
15	— 87 762	—7176														
67	128 184 391	31 921	—	—	—	—	—	—	—	1242369800	408 495 900	44 595 000	789 278 900	4 492,59	—	
33	—1 539 254	— 529														
13	489 926	15 319	5 332 791	172 974	6 500	1 800 000	1 800 000	0	5	4 800 000	1 800 000	1 800 000	1 200 000	30,83	60 000	1
00	— 27 020	+ 844														
41	6 080 937	21 113	40 150 395	139 059	969 400	18 450 000	—	8	—	[37] 48 450 000	18 450 000	—	[37] 30 000 000	288,01	1 377 000	2
26	— 309 316	—1075														
36	103 939	4 498	1 574 655	68 137	—	855 000	855 000	0	2¼	1 710 000	855 000	855 000	—	23,11	—	3
44	— 10 915	— 472														
39	14 640 840	33 948	77 250 000	179 122	1 275 000	51 750 000	—	5¾	—	107 250 000	51 750 000	—	55 500 000	431,27	2 625 000	4
15	— 372 386	— 864														
72	5 738 649	17 531	66 325 747	[38] 205 336	1 604 319	16 500 000	16 500 000	0	0	67 593 000	16 500 000	16 500 000	34 593 000	318,14	1 748 400	5
15	— 300 737	— 918														
86	15 964 533	36 231	79 073 317	179 455	[39] 2 680 800	15 000 000	—	11½	—	84 894 000	15 000 000	[46] 9 000 000	60 894 000	440,63	2 680 800	6
79	—1 589 590	—3608														
76	11 029 308	42 492	[41] 115 652 421	445 571	3 356 963	60 000 000	—	3½	—	[42] 142 099 200	60 000 000	—	82 099 200	269,00	[43] 3 924 574	7
26	— 519 240	—2000														
53	10 690 182	30 915	88 972 680	257 303	1 230 000	[44] 62 145 000	—	[45] 7,1	—	86 745 000	[44] 62 145 000	—	24 600 000	348,00	1 230 000	8a
92	— 288 806	—1684														
74	2 784 928	11 752	35 106 615	148 148	[47] 1 580 323	—	—	—	—	36 000 000	—	—	36 000 000	236,97	1 620 000	8b
77	— 389 833	—1645														
52	11 213 609	18 621	[49] 75 343 839	174 004	3 690 000	38 250 000	—	2½	—	116 250 000	38 250 000	—	78 000 000	598,81	3 952 500	9
55	+ 628 427	— 31														
34	405 963	7 315	8 882 358	160 039	—	4 005 000	4 005 000	0	0	8 760 000	4 005 000	4 005 000	[50] 750 000	55,50	41 250	10
30	+ 29 861	+ 538														
38	1 640 564	10 794	[51] —	—	97 500	6 000 000	9 000 000	0	5	18 675 000	6 000 000	9 000 000	3 675 000	152,00	202 125	11
42	+ 161 605	+1064														
68	202 275	4 852	4 951 140	95 214	[52] —	—	—	0	0	[53] 9 180 000	2 265 000	2 265 000	4 650 000	73,34	[52] —	12
47	— 8 319	— 199														
53	713 542	7 427	18 000 000	182 131	—	9 000 000	9 000 000	0	0	18 000 000	9 000 000	9 000 000	—	98,83	—	13
96	+ 145 935	+1520														
45	5 570 544	19 166	95 000 000	326 854	1 805 350	27 750 000	27 750 000	0	0	100 500 000	27 750 000	27 750 000	45 000 000	316,60	2 250 000	14
87	— 18 194	— 62														
72	322 902	9 668	3 056 850	91 522	30 198	1 192 500	1 224 000	2½	4½	3 215 250	1 350 000	1 224 000	641 250	33,40	30 198	15a
14	— 16 476	— 493														
05	35 520	3 899	[55] —	—	—	—	—	—	—	6 083 550	3 000 150	3 083 400	—	53,90	—	15b
13	536 888	29 827	4 960 534	275 585	126 069	1 371 429	—	5½	—	5 100 000	2 742 858	—	2 357 142	18,06	126 069	16
03	— 45 190	—2511														
93	25 324 956	59 177	201 745 775	463 773						192 823 500	78 000 000	—	114 823 500	435,01	5 690 430	17a
71	+ 976 129	—1552														
57	8 681 247	47 140	97 171 800	527 648	16300027	117000000	—	5 1/20	—	100 500 000	—	—	100 500 000	184,16	4 020 000	17b
40	+ 357 085	+1939														
40	16 047 428	34 380	173 928 192	372 628						174 000 000	39 000 000	—	135 000 000	466,76	6 750 000	17c
83	+ 706 300	+1513														
67	3 432 103	30 920	25 761 441	232 085	340 000	18 474 000	—	5	—	30 474 000	18 474 000	—	12 000 000	111,00	600 000	18
72	+ 102 850	+ 927														
52	3 311 635	12 175	46 500 000	171 019	165 000	21 750 000	21 750 000	0	4½	46 500 000	21 750 000	21 750 000	3 000 000	271,90	165 000	19
82	+ 49 058	+ 180	[58]													
60	30 829 095	31 337														
40	— 566 759	— 647	301 591 00	303 082	9 940 500	30 600 000	73 800 000	8	3½ 5	356 000 000	30 600 000	73 800 000	251 600 000	1 208,88 11,28	11500000	20a 20b
73	240 431	21 315														
83	+ 18 444	+1635														
94	1 619 346	11 322	[59] —	—	—	12 840 000	12 840 000	0	0	25 680 000	12 840 000	12 840 000	—	143,03	—	21
22	+ 863 699	+5107														
917	907 165	11 589	9 882 848	126 250	66 000	3 750 000	4 500 000	0	2 2/15	9 450 000	3 750 000	4 500 000	1 200 000	78,28	66 000	22
53	+ 14 295	+ 183														
357	694 096	4 690														
66	+ 2 791	+ 19	19154714	123 181	—	7 200 000	10 800 000	0	0	19 800 000	7 200 000	10 800 000	1 800 000	155,50	90 000	23
188	22 492	2 999														
34	— 5 690	— 671														
491	956 043	5 986	23 179 885	143 298	—	9 300 000	13 950 000	0	0	23 250 000	9 300 000	13 950 000	—	159,71	—	24
49	+ 71 043	+ 445														
558	6 021 892	24 781	49 821 993	205 029	1 174 837	13 500 000	13 500 000	0	[61] 5	49 200 000	13 500 000	13 500 000	22 200 000	243,00	1 174 837	25
025	— 699 088	—2877														
583	1 567 002	7 754	[62] —	—	—	14 400 000	21 600 000	0	0	36 000 000	14 400 000	21 600 000	—	203,70	—	26
143	+ 284 340	+1407														
600	9 279 258	29 171	[64] 60 657 440	190 687	650 000	22 500 000	22 500 000	6⅓	6⅓	67 500 000	22 500 000	22 500 000	22 500 000	323,40	1 012 500	27
254	+ 517 296	+1557														
374	40 211 800	40 078	342 342 686	353 524	7 500 000	[66] 175552500	4 428 500	7	7	447 600 000	220 571 250	4 428 750	222 600 000	1 484,76	11 850 000	28a
143	+ 323 283	—1961														
138	1 748 859	14 801	38 889 100	329 960	—	37 500 000	—	[67] 4	—	37 500 000	37 500 000	—	—	117,86	—	28b
31	+ 20 588	+ 174														
485	334 187	6 333	9 758 152	184 919	[68] 120 000	2 280 000	4 920 000	0	0	9 600 000	2 280 000	4 920 000	2 400 000	52,77	[72] 120 000	29
18	— 7 685	— 146														

1.	2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. Extraord.	14. pro km	15. in Summa
30	Schleswigsche Eisenbahn	1878	229,80	44 193	192	14 032	61	57 588	251	88 692	386	5 399	23	151…
	gegen	1877	—	— 4 638	— 20	— 5 847	— 26	— 9 286	— 40	— 21 549	— 94	+ 93	—	— 30…
31	Thüringische Eisenbahn a. Stammbahn	1878	317,81	254 594	801	146 073	460	291 480	917	633 856	1 994	10 429	33	935…
	gegen	1877	—	— 8 137	— 26	+ 11 616	+ 37	+ 1 796	+ 5	+ 18 617	+ 58	— 1 325	— 4	+ 19…
	b. Dietendorf-Arnstadt	1878	10,13	7 595	750	4 236	418	3 632	359	10 047	992	473	47	14…
	gegen	1877	—	— 420	— 41	+ 34	+ 3	— 192	— 18	+ 2 759	+ 273	— 156	— 15	+ 2…
	c. Gotha-Leinefelde	1878	67,13	31 701	472	12 386	189	16 357	244	40 921	610	964	14	58…
	gegen	1877	—	— 1 380	— 21	+ 1 629	+ 25	— 3 966	— 59	+ 5 198	— 78	— 5	—	+ 1…
	d. Gera-Eichicht	1878	77,00	92 932	389	18 065	235	22 016	286	37 059	481	1 211	16	60…
	gegen	1877	—	— 7 066	— 91	+ 2 222	+ 29	+ 772	+ 10	— 536	— 7	+ 30	+ 1	+ 2…
32	Tilsit-Insterburger Eisenbahn	1878	53,93	10 941	203	5 857	109	14 934	277	16 625	308	14 240	264	45…
	gegen	1877	—	+ 119	+ 2	+ 338	+ 7	— 1 237	— 23	— 1 590	— 30	— 6 514	— 121	— 9…
33	Westholsteinische Eisenbahn	1878	78,50	8 241	105	2 222	28	7 614	97	8 475	108	1 082	14	17 1…
	gegen.	1877	—	— 4 456	— 56	— 825	— 10	— 5 448	— 69	— 3 454	— 44	+ 1 082	+ 14	— 7…
34	Wesselburen-Heider Eisenbahn	1878	[72]) 11,00	4 563	415	1 065	97	1 535	139	933	85	—	—	2…
35	Hessische Ludwigsbahn a. nicht garant. Linien	1878	375,00	307 954	821	173 937	464	266 674	711	506 388	1 350	22 036	59	795…
	gegen	1877	—	— 21 016	— 56	— 2 818	— 7	37 982	— 101	— 32 834	— 88	+ 2 697	+ 7	— 68…
	b. garantirte Linien	1878	180,00	102 366	569	61 290	341	48 386	269	59 071	328	2 257	13	109…
	gegen	1877	—	— 1 964	— 10	— 18 810	— 104	— 3 820	— 21	— 11 543	— 64	— 1 221	— 6	— 16…
36	Mecklenburgische Eisenbahn	1878	321,57	74 934	233	25 724	80	135 986	423	173 572	541	120 625	375	430…
	gegen	1877	—	— 5 832	— 18	— 1 426	— 4	— 6 631	— 21	— 17 411	— 53	+ 53 347	+ 165	+ 29…
37	Saal-Eisenbahn	1878	74,80	30 203	404	8 809	118	17 506	234	25 145	336	458	6	43…
	gegen	1877	—	— 4 833	— 64	+ 1 166	+ 16	— 2 130	— 29	+ 2 902	+ 39	+ 35	—	+ 8…
38	Weimar-Geraer Eisenbahn	1878	68,11	20 879	307	7 463	110	19 597	288	17 641	259	231	3	37…
	gegen	1877	—	— 321	— 4	+ 2 612	+ 39	— 122	— 1	+ 2 595	+ 38	— 18	— 1	+ 2…
39	Sächs.-Thüringische Ost-Westb.	1878	33,80	6 906	204	8 289	245	3 238	96	9 695	287	982	29	13…
	gegen	1877	—	— 1 234	— 37	+ 2 569	+ 76	— 215	— 6	+ 2 522	+ 75	+ 982	+ 29	+ 3…
40	Eutin-Lübecker Eisenbahn	1878	33,00	14 522	440	1 712	52	11 046	335	5 759	174	2 144	65	18…
	gegen	1877	—	+ 602	+ 18	— 320	— 10	+ 6	—	— 448	— 14	— 31	— 1	— 4…
41	Braunschweigische Eisenbahn	1878	340,78	—	—	—	—	167 012	490	628 487	1 844	26 000	76	821…
	gegen	1877	—	—	—	—	—	+ 1 577	+ 5	— 16 640	— 49	+ 4 985	+ 14	— 10…
42	Halberstadt-Blankenburger E.	1878	18,80	4 610	245	3 512	187	2 800	149	4 472	238	1 000	53	8…
	gegen	1877	—	+ 241	+ 13	— 2 978	— 158	+ 57	+ 3	— 3 242	— 172	— 3 451	— 188	— 6…
43	a. Werra-Eisenbahn	1878	172,00	36 541	212	27 312	159	45 896	267	123 192	716	634	4	169…
	gegen	1877	—	— 2 997	— 18	— 42	—	— 4 806	— 28	— 18 318	— 107	— 234	— 1	— 23…
	b. Wernshausen-Schmalkald. E.	1878	7,00	2 098	300	1 959	280	688	98	2 150	307	82	12	2…
	gegen	1877	—	— 195	— 28	+ 58	+ 8	— 64	— 9	+ 151	+ 21	+ 21	+ 3	+ 1…
44	Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn	1878	17,30	8 385	485	1 062	61	4 901	283	2 547	147	126	7	7…
	gegen	1877	—	— 1 216	— 70	+ 212	+ 12	+ 119	+ 7	+ 752	+ 43	— 35	— 2	+ 8…
	Summa	1878	11 169,14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 746 0…
	gegen	1877	+ 136,88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 510 8…
	Im Ganzen	1878	26 963,42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58 317…
	gegen	1877	+ 911,32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—16865…

Bemerkungen.

[1]) Auf 6,80 km findet Personenverkehr und auf 4,67 km Güterverkehr nicht statt.

[2]) Am 15. October 1878 ist die Theilstrecke der Berlin-Metzer Linie Wetzlar-Lollar (18,03 km) dem Betriebe übergeben worden.

[3]) Am 1. Januar 1878 ist die Schlussstrecke der Berliner Nordbahn Demmin-Stralsund (46,27 km) dem Verkehr übergeben worden. Die für den Güterverkehr in Betracht kommende Länge beträgt pro 1878: 916,85 km, pro 1877: 872,52 km.

[4]) Einschliesslich der 5,40 km langen Strecke Fredersdorf-Rüdersdorf. Eröffnet wurden 1878: am 16. Januar die Strecke Hammerstein-Schlochau (30,64 km), am 15. Mai die Strecke Tempelburg-Hammerstein (52,78 km), am 1. October die Strecke Neustettin-Stolpmünde-Rügenwalde (156,13 km), und am 15. November die Strecken Neustettin-Belgard (63,46 km), Graudenz-Jablonowo (30,15 km) und Insterburg-Goldap (53,60 km). Die für den Personenverkehr in Betracht kommende Länge beträgt 1 943,96 km pro 1877 und 1 528,45 km pro 1878.

[5]) Einschliesslich des auf die Strecke Fredersdorf-Rüdersdorf verwendeten Anlage-Capitals von 988 423 Mk.

[6]) Auf 23,65 km findet Personenverkehr nicht statt. Am 15. Mai 1878 ist die Moselbahnstrecke von Ehrang bis zur Grenze bei Sierck (54,08 km) und die Verbindungsbahn von Karthaus bis Conz (2,15 km) eröffnet worden.

[7]) Excl. des noch nicht festgestellten Anlagecapitals für die Moselbahnstrecke von Ehrang bis zur Grenze bei Sierck.

[8]) Die am 10. Januar 1877 für den Güterverkehr eröffnete Strecke ist eine Theilstrecke der im Bau begriffenen Staatsbahn Berlin-Wetzlar und wird bis auf Weiteres von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft verwaltet.

[9]) Baucapital noch nicht festgestellt.

[10]) Am 15. Januar 1878 ist die Strecke Ottbergen-Northeim (64,60 km) und am 1. September 1878 die Strecke Dortmund-Bodelschwingh - Mengede (11,61 km) dem Betriebe übergeben worden.

[11]) Ausschliesslich der bis zum 15. October d. J. gepachteten, von da ab von der Sächsischen Staatsbahn für Rechnung der Eigenthümerin betriebenen 12,23 km langen Chemnitz-Würschnitzer Bahn (Lugau-Wüstenbrand). Auf 23,02 km findet kein Personenverkehr statt.

[12]) Das verwendete Anlagecapital pro 1877 einschliesslich der verpachteten Strecken.

[13]) Am 11. April 1878 ist die Strecke Backnang-Murrhardt (16,08 km), am 4. Juli 1878 die Strecke Balingen-Sigmaringen (45,86 km) und am 10. October 1878 die Strecke Heilbronn-Schwaigern (11,32 km) dem Verkehr übergeben worden.

[14]) Eröffnet wurden 1878: am 5. Januar die Strecke Altbreisach-Mitte Rheinbrücke (0,78 km), am 6. Februar die Strecke Mühlheim-Mitte Rheinbrücke (4,61 km), am 11. Februar die Strecke Leopoldshöhe-Mitte Rheinbrücke (1,99 km) und am 15. Juli die Strecke Hausach-Wolfach (4,46 km). Auf 8,11 km findet kein Personenverkehr statt.

[15]) Die der Westfälischen Bahn gehörende Strecke Leer-Ihrhove wird gegen Erstattung der Hälfte der Brutto-Einnahme mitbenutzt; der Betriebslänge sind deshalb 3,78 km — die Hälfte der Strecke — zugesetzt worden.

[16]) Eröffnet wurden 1878: am 5. Januar die Strecke Colmar-Breisach (21,14 km); am 6. Februar die Strecke Mühlhausen-Neuenburg-Mitte Rhein (17,56 km) und am 11. Februar die Strecke St. Ludwig-Hüningen (3,65 km), am 15. Mai die Strecke Diedenhofen-Sierck (23,07 km). Die früher an die Pfalzbahn verpachtete 2,34 km lange Strecke Weissenburg-Bayerische Grenze ist am 1. April 1878 in den diesseitigen Betrieb übergegangen.

[17]) Ausschliesslich des noch nicht festgestellten Anlage-Capitals der Strecke Diedenhofen-Sierck.

[18]) Ausschliesslich der von der Magdeburg-Halberstädter Bahn für Betriebsmittel verausgabten Summe von 2 900 000 Mk. Das Anlagecapital ist aus Bremischen 4½ und 5 pCt. Staatsanleihen entnommen.

[19]) Auf 52,38 km findet kein Personenverkehr statt.

[20]) 6 600 Mk. Prioritäts-Stammactien sind noch unbegeben.

[21]) Auf 1,36 km findet Personenverkehr nicht statt.

[22]) Nur die Zinsen der bis jetzt begebenen 34 488 600 Mk. Oblig. Eine Amortisation tritt erst ein, wenn der Rninertrag mehr als 4 pCt. des Anlagecapitals beträgt.

[23]) Auf 1,21 km findet Güterverkehr nicht statt.

[24]) Nur die Zinsen der bis jetzt begebenen 27 606 900 Mk.

17. bis 31. Decbr.	18. pro km	19. Anlage-capital	20. pro km	21.	22. Stamm-actien	23. Prioritäten	24.	25.	26. Anlage-capital	27. Stammactien	28. Stamm-prioritäten	29. Prioritäten	30.	31.	1.
2 575 677	11 208	27 405 770	119 259	748 700	—	13 000 000	—	5	30 000 000	—	15 000 000	15 000 000	229,80	750 000	30
— 199 594 13 581 433	— 869 42 734	94 280 737	296 658	2 648 160	45 000 000	—	7½	—	102 600 000	45 000 000	—	} 57600000	371,81	} 2 883 388	31a
— 635 836 183 829	— 2 001 18 147	1 147 293	113 257	51 628	—	—	—	—	—	—	—		10,13		31b
+ 27 666 810 343	+ 2 731 12 071	16 470 300	245 349	—	16 470 300	—	69) 4	—	16 470 300	16 470 300	—	—	67,13	—	31c
— 8 698 907 933	— 130 11 791	17 975 452	233 447	—	18 000 000	—	70) 4½	—	18 000 000	18 000 000	—	—	77,00	—	31d
— 31 851 541 700	— 414 10 045	9 267 000	171 834	—	4 600 200	4 666 800	0	3,9	10 167 000	4 600 200	4 666 800	71) 900 000	53,93	49 500	32
— 878 313 355	— 16 3 992	3 621 000	46 127	—	1 962 300	1 787 700	—	—	3 750 000	1 962 300	1 787 700	—	78,50	—	33
+ 186 161 5 462	— 488 2 968	395 000	35 909	—	300 000	300 000	—	—	600 000	300 000	300 000	—	11,00	—	34
11 009 992 — 510 353 1 480 269	29 360 — 4 641 8 224	109 281 811 73) 34 820 176	291 418 193 445	} 3 859 387	67 479 000	—	5	—	179 548 857	72 000 000	—	107 548 857	597,00	5 358 917	35
— 186 785 4 507 388	— 1037 14 017	43 328 182	134 740	74) 960 000	13 500 000	—	7	—	32 700 000	13 500 000	—	75) — 19 200 000	321,57	960 000	36
+ 52 612 683 925	+ 164 9 143	16 508 319	220 699	176 258	6 742 800	6 750 000	0	0	17 000 000	76) 6 750 000	6 750 000	3 500 000	74,80	189 758	37
— 2 116 538 196	— 29 7 902	18 900 000	277 492	—	9 000 000	9 900 000	77) 4½	0	18 900 000	9 000 000	9 900 000	—	68,11	—	38
+ 53 464 179 534	+ 785 5 312	10 187 799	301 414	—	4 200 000	6 300 000	0	0	10 500 000	4 200 000	6 300 000	—	33,80	—	39
+ 47 652 271 481	+ 1 410 8 227	5 400 000	163 636	78) 165 000	2 400 000	—	0	—	5 400 000	2 400 000	—	78) 3 000 000	33,00	165 000	40
— 4 834 10 2037 587	— 146 29 454	93 552 000	274 523	79) 3 057 000	36 000 000	—	2 1/6	—	95 787 700	36 000 000	—	80) 9 600 000 50 187 700	354,53	3 057 000	41
— 264 042 152 206	— 1 399 8 096	2 336 655	124 290	—	1 200 000	1 200 000	0	0	2 400 000	1 200 000	1 200 000	—	18,80	—	42
— 5 262 2 570 330	— 280 14 944	81) 29 054 598	168 922	731 168	15 020 700	—	1 1/3	—	82) 24 770 700	15 020 700	—	9 750 000	83) 150,00	731 168	43a
— 204 726 40 069	— 1 190 5 724	966 701	138 100	—	—	—	—	—	91) 600 000	—	—	84) — 600 000	7,00	—	43b
+ 952 117 234 — 628	+ 136 6 777 — 36	2 000 000	115 607	45 000	1 000 000	—	0	—	2 000 000	1 000 000	—	1 000 000	17,30	45 000	44
289 302 027 — 1 494 319	26 087 — 750	—	—	—	—	—	—	—	3062377057	1099931758	334975650	1627469649	11 956,61	—	
730 922 208 — 9 421 031	27 587 — 1 446	—	—	—	—	—	—	—	4304746857	1508427658	379570650	2416748549	16 449,20	—	

Obligationen. Eine Amortisation tritt erst ein, wenn der Reinertrag mehr alt 4 pCt. des Anlagecapitals beträgt.

25) Amortisation wird wegen mangelnder Ueberschüsse nicht erfolgen.

26) Personenverkehr fand nicht statt 1877: auf 61,44 km, 1878: auf 62,84 km.

27) Am 15. April 1878 ist die Zweigstrecke von der Pägelwitzer nach der Striegauer Weiche mit 2,11 km für den Güterverkehr eröffnet worden.

28) Ausschliesslich der Amortisationsquote für 39 000 000 Mk Prioritäts-Obligationen, welche unbestimmt ist.

29) Baurechnung noch nicht abgeschlossen.

30) Am 1. October 1878 ist die 32,43 km lange Theilstrecke Oppeln-Grossstrehlitz dem Verkehr übergeben worden. Sie ist noch im Bau begriffen und wird das Anlagecapital aus der Stammactien-Emission Litt. E. entnommen.

31) Die Stammactien erhalten eine feste Rente von 4½ pCt.

32) Der Betrag ist unbestimmt.

33) Der Betrag ist unbestimmt. Die Amortisation beginnt erst 1879.

34) Garantirter Zinsfuss.

35) Bis zum 15. October 1878 vom Sächsischen Staate gepachtet.

36) Seit dem 1. Februar 1878 findet Personenverkehr nur auf einer Länge von 23,78 km statt.

37) Für 7 500 000 Mk. Prior.-Oblig. sind 7 230 000 Mk. Schlesw. St.-A. angekauft.

38) Ausschliesslich der Strecke Kamenz-Landesgrenze.

39) Excl. 715 405 Mk. zur Verzinsung der Hamburg-Bergedorfer Bahnanlage etc.

40) Die Prioritäts-Stammactien sind amortisirt.

41) Einschliesslich 1 591 266 Mk. Zuschüsse aus Betriebsmitteln und 461 955 Mk. Agiogewinne bei dem Verkaufe unbezogen gebliebener Stammactien.

42) Einschliesslich 10 500 000 Mk. $4^1/_2$ pCt. Prioritäts-Obligationen zur Betheiligung bei dem Bau der Berl. Stadtbahn und Anschluss an dieselbe bei Charlottenburg nach Schlachtensee, und 18 000 000 Mk. Stammactien zum antheiligen Erwerbe der Braunschweigischen Eisenbahnen.

43) Einschliesslich 525 000 Mk. Verzinsung der 10 500 000 Mark-Anleihe zur Betheiligung bei dem Bau der Berliner Stadtbahn und Anschluss an dieselbe bei Charlottenburg nach Schlachtensee.

44) Einschliesslich 19 245 000 Mk. neuer Actien mit vom 1. Juli 1878 ab laufenden Zins- und Dividendenscheinen.

45) Auf 42 900 000 Mk. Stammactien.

46) Auf 7,38 km findet Personenverkehr nicht statt.

47) Nur die Zinsen der bis jetzt begebenen 35 118 300 Mk. Obligationen. Eine Amortisation tritt erst ein, wenn der Reinertrag mehr als $4^1/_2$ pCt. des Anlagecapitals beträgt.

48) Einschliesslich 7,13 km nur für den Güterverkehr benutzte Strecken. Am 10. Mai 1878 ist das Verbindungsgeleis Fellhammer-Gottesberg (1,36 km), dem Betriebe übergeben worden.

49) Das Anlage-Capital für die Strecken Reppen-Stettin (132 km) und Sorgau-Halbstadt (34 km) ist noch nicht festgestellt.

50) Die Prioritäts-Obligationen ad 750 000 Mk. sind noch nicht begeben.

51) Die Baurechnung ist noch nicht abgeschlossen.

52) Die Bahn befindet sich seit dem 23. März 1874 im Fallitzustande.

53) Einschliesslich 3 900 000 Mk. für die Neubaustrecken Grefrath-Straelen und Hüls-Moers (27,15 km).

54) Am 1. November 1878 eröffnet. Der Betrieb erfolgt à conto Baufonds.

55) Das Anlage-Capital ist noch nicht festgestellt.

56) Am 1. Januar 1878 ist die Strecke Castrop-Merklinde-Marten-Dortmund (16,80 km) für den Güterverkehr, am 1. April 1878 die ganze Strecke Herne-Castrop-Dortmund (23,17 km) auch für den Personenverkehr und am 1. Juli 1878 die Zweigbahn von Wesel nach Bocholt (20,3 k) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Personenverkehr findet nicht statt auf 25,01 km pro 1878 und 31,03 km pro 1877.

57) 2,37 km haben keinen Personenverkehr.

58) Einschliesslich 4 200 000 Mk. für Vienenburg-Grauhof und von rot. 20 788 000 Mk. für Ankauf der Hannover-Altenbekener Actien und für Beschaffung der Uelzen-Langwedeler Betriebsmittel. Bei Angabe des Anlage-Capitals ist der Erlös aus den $3^1/_2$proc. Prioritäts-Stammactien angesetzt, bei Annahme des No-

minalbetrages würde sich das Anlage-Capital auf 315 650 800 Mk. stellen.

[59]) Baurechnung noch nicht abgeschlossen.

[60]) Die Strecke „Kohlfurt-Falkenberg" (148,0 km) ist vom 1. Juli 1878 ab von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn und die Zweigstrecke „Ruhland-Lauchhammer" (7,50 km) vom gleichen Datum ab von der Cottbus-Grossenhainer Bahn in Betrieb genommen worden.

[61]) Ausserdem sind $8^2/_3$ pCt. zur Verwendung als Dividende früherer Jahre festgestellt.

[62]) Baurechnung noch nicht abgeschlossen.

[63]) Am 1. Mai 1878 ist das Verbindungsgeleise nach der Radzionkaugrube mit 0,8 km dem Verkehr übergeben worden. Auf 24,1 km findet kein Personenverkehr statt.

[64]) Von der Bausumme ad 60 657 400 Mk. sind 421 577 Mk. (Tilgung der Staats-Bausubvention) aus Betriebsfonds bestritten.

[65]) Eröffnet wurden 1878: am 1. April die Strecke „Andernach-Niedermendig" (14,85 km) für den Güter- und am 15. Mai 1878 auch für den Personenverkehr, am 15. Juni die Strecke „Rüttenscheid-Steele" (7,68 km) für den Güterverkehr, am 1. Juli die Anschlüsse „Deimelsberg, Horster Hochöfen und Horster Walzwerk" (1,64 km), am 20. August der Anschluss nach der Wattenscheider Coakerei (0,40 km) und am 1. November die Strecke „Neersen-Viersen" (6,78 km) und Anschluss „Herfeld" (0,58 km). Personenverkehr fand nur auf 902,49 km pro 1878 und auf 880,86 km pro 1877 statt.

[66]) 1 518 750 Mk. Stammactien sind noch unbegeben.

[67]) Garantirter Zinsfuss.

[68]) Nur die Zinsen der begebenen Obligationen. Die Amortisation beginnt erst 1880.

[69]) Garantirter Zinsfuss.

[70]) Garantirter Zinsfuss.

[71]) Die Prior.-Oblig. sind noch nicht emittirt worden.

[72]) Am 1. November 1878 eröffnet.

[73]) Excl. der Kosten des Betriebsmaterials.

[74]) 960 000 Mk. Annuität auf 64 Jahre ab 1. Januar 1873.

[75]) Repräsentirt den Capitalwerth der Annuität.

[76]) 24 Stück Stammactien à 300 Mk. sind nicht eingezahlt worden.

[77]) Garantirte Zinsen.

[78]) Der zur jährlichen Verzinsung und Amortisation erforderliche Betrag von 165 000 Mk. ist von der Grossh. Oldenb. Reg. und dem Senat der freien und Hansestadt Lübeck garantirt.

[79]) Incl. 2 625 000 Mk. Annuität auf 64 Jahre.

[80]) Incl. 50 187 700 Mk. Capitalwerth der Annuität.

[81]) Incl. 4 283 898 Mk. für Coburg-Lichtenfels.

[82]) Excl. 4 283 898 Mk. für Coburg-Lichtenfels.

[83]) Eisenach-Coburg-Sonneberg.

[84]) Die Bahn bildet einen Vermögensbestandtheil der Stadt Schmalkalden.

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 9. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 3. Februar 1879.

Zur Reconstruction des Gotthardbahnunternehmens.

Sie gestatten der Verwaltung der Gotthardbahn wohl auch ein Wort der Erwiederung auf die Anschuldigungen, welche der Leitartikel in No. 6 Ihres verehrlichen Blattes enthält.

Wir lassen die persönlichen Verhältnisse des Herrn Oberingenieur Hellwag bei Seite, da dieselben mit der Reconstruction des Unternehmens nichts zu thun haben und gegenwärtig dem Urtheile unbefangener Richter unterstellt sind. Wir folgen auch nicht den Erörterungen in dem mitgetheilten „Briefe eines Schweizers", dessen Ansehen und Ehrenhaftigkeit wir nicht in Zweifel ziehen, der aber den Verhältnissen zu ferne steht oder nicht unbefangen genug ist, um ein competentes Urtheil abgeben zu können. Man würde auch sehr irren, wenn man glauben sollte, dass die Bestrebungen, denen derselbe seine Feder leiht, in der Schweiz allgemein getheilt werden. Ein grosser Theil der Bevölkerung wie der Behörden ist anderer Ansicht und führt die immerwährenden Verdächtigungen der Gesellschaftsorgane auf ganz andere Tendenzen zurück, als die Absicht, der Unternehmung zu Hülfe zu kommen.

Hinsichtlich der Frage der Reorganisation der Gesellschaft findet der Correspondent Ihres Blattes es zunächst „höchst bedenklich", dass der Schweizerische Bundesrath das Vorhaben kund gegeben habe, die Reorganisation der Gesellschaft, beziehungsweise die Neubestellung der Gesellschaftsbehörden erst nach vollzogener Reconstruction eintreten zu lassen, — ein Vorhaben, gegen welches der Correspondent die subventionirenden Staaten sowie die interessirten Eisenbahngesellschaften und Verkehrtreibenden des Auslandes zum Aufsehen zu ermahnen für nöthig erachtet. Wir glauben, dass darauf nicht besser geantwortet werden kann, als durch die Mittheilung der Erklärung, welche der Schweizerische Bundesrath unterm 19. December abhin auf eine bezügliche Interpellation im Schosse des Nationalrathes abgegeben hat. Diese Erklärung lautet:*)

„Die H. H. Interpellanten begehren zu wissen: 1. Was der Bundesrath zur Erledigung des Postulates vom 22. August 1878 betreffend Reorganisation der Gotthardbahngellschaft bisher gethan habe; 2. was er fernerhin in dieser Angelegenheit zu thun gedenke. — Hierauf beehrt sich der Bundesrath, dem Nationalrathe folgende Antwort zu ertheilen:

„Ad. 1. Der Bundesrath geht von der Ansicht aus, dass die momentane Lage der Gotthardgesellschaft nicht wohl gestattet, die Frage der Reorganisation sofort ernstlich an die Hand zu nehmen. Es kann dies naturgemäss erst geschehen, wenn die Reconstruction derselben auf Grundlage des Staatsvertrages vom 12. März 1878 als vollendete Thatsache vorliegt. Es muss also zuerst die neue Subvention auch von der Schweiz und von Italien, wie es von Deutschland bereits geschehen ist, fest zugesichert sein. Es muss dann aber auch ferner Seitens der Actionäre durch Einzahlung wenigstens der vierten Rate der Actienbeträge, die nun auf 31. Januar 1879 eingefordert wird, der Beweis geleistet sein, dass sie Willens sind, in der That die Gesellschaft aufrecht zu halten, und es muss endlich die Gesellschaft sich in der Lage befinden, dem Bundesrathe gegenüber sich auszuweisen, dass sie die nöthigen Mittel besitze, um, mit Hülfe der staatlichen Subsidien, das Luzerner Programm auszuführen. Sind diese drei Voraussetzungen einmal vorhanden, dann ist die Reconstruction des Unternehmens als vollzogen zu erachten; dann aber wird auch die Zeit gekommen sein, um die Reorganisation der Gesellschaft vorzunehmen. Bis dahin kann es sich nur um einleitende und vorbereitende Schritte handeln, und insbesondere die noch speciell postulirte Neubestellung der Gesellschaftsbehörden kann während des jetzigen Provisoriums um so weniger stattfinden, als kaum irgend Jemand sich bereit finden würde, eine Stellung zu übernehmen, die innerhalb kurzer Zeit durch die Eventualität eines Zusammenbruches der Gesellschaft hinfällig werden könnte.

„Angesichts dieser ganzen Sachlage hat daher bis zur Stunde der Bundesrath sich darauf beschränkt, die Frage der Reorganisation und der Neubestellung der Behörden in allgemeiner Weise bei der Verwaltung der Gotthardgesellschaft in Anregung zu bringen und dieselbe zur Prüfung der allfällig in Betracht fallenden Vorschläge aufzufordern. Positive Ergebnisse waren aus den schon erörterten Gründen zur Zeit nicht zu erwarten und es ist daher von solchen nichts zu melden. Nur was die künftige Neubestellung der Behörden anbelangt, ist unsere Anregung erwidert worden durch eine Kundgebung des Verwaltungsrathes, welche beweist, dass derselbe durchaus bereit ist, so weit es von ihm abhängt, zu einer allseitig befriedigenden Lösung Hand zu bieten. Wir nehmen keinen Anstand, den hierauf bezüglichen Passus aus dem Erlass des Verwaltungsrathes wörtlich hier wiederzugeben: „„Bei gegenwärtiger Sachlage, welche der Vermuthung Raum zu lassen scheint, als beabsichtigten die dermalen auf ihrem arbeits- und verantwortungsreichen Posten ausharrenden Personen einen Einfluss irgend welcher Art auf den Wahlkörper der reconstruirten Gesellschaft auszuüben, und nachdem die Direction mittlerweile Anträge eingebracht hat, sehen wir uns veranlasst, Ihnen andurch zu eröffnen, wie wir über die Dauer unseres Mandates denken. — Die finanzielle Reconstruction der Gotthardbahn, wenn sie einmal eine vollendete Thatsache und durch den vom Bundesrathe genehmigten Finanzausweis constatirt sein wird, bildet nach unserer Ansicht einen so wichtigen Standpunkt in der Geschichte und in der Entwickelung dieses Unternehmens, dass eine Aenderung in der Wahlart und Amtsdauer der Gesellschaftsbehörden angezeigt erscheint. Unter der Voraussetzung, dass die für Statutenänderung durch Verträge bestimmte Zustimmung des Consortiums für Beschaffung des Baucapitals ertheilt wird, beehren wir uns Ihnen mitzutheilen, dass wir auf das uns zustehende Cooptationsrecht

*) Zum grössten Theil ist diese Erklärung bereits in No. 1 de 1879 mitgetheilt. Die Redaction.

— unerlässliche Ergänzungswahlen vorbehalten — verzichten und eine Statutenveränderung auch in dem Sinne einleiten werden, dass inskünftig alle Wahlen in den Verwaltungsrath durch die Generalversammlung stattfinden und dass eine Integralerneuerung nach durchgeführter Reconstruction erfolgen kann.““

„Ad 2. Der Bundesrath ist der Ansicht, dass zunächst die ganze Angelegenheit nicht weiter verfolgt werden kann, dass aber, sobald die Reconstruction des Unternehmens in gedachtem Sinne durchgeführt oder wenigstens durch die Decretirung der noch ausstehenden staatlichen Subsidien und eine genügende Betheiligung der Actionäre bei der eingeforderten Zahlung der vierten Rate in nahe und ziemlich sichere Aussicht gerückt ist, mit aller Energie darauf zurückgekommen werden soll. Es ist dies der Direction der Gesellschaft bereits mit aller Bestimmtheit angekündigt worden und der Bundesrath wird dieser Erklärung gemäss im gegebenen Zeitpunkt zu handeln nicht versäumen. Das Wegfallen der Cooptation bei den Ergänzungswahlen in den Verwaltungsrath, die Herstellung des normalen Verhältnisses, wonach, auch schon während der Bauperiode, die Generalversammlung der Actionäre den wesentlichsten Einfluss auf die Bestellung der Verwaltungsorgane zu üben berufen ist; die Integralerneuerung sämmtlicher Organe nach vollzogener Reconstruction — dies waren von Anfang an Zielpunkte, die der Bundesrath sich zu erreichen vorgesetzt hatte. Durch die vorerwähnte Kundgebung des Verwaltungsrathes ist bereits als gesichert zu betrachten, dass es möglich sein wird, hierzu zu gelangen, ohne dass auch nur erhebliche Schwierigkeiten überwunden zu werden brauchen. Ein weiteres Programm derjenigen Punkte, welche anlässlich der postulirten Reorganisation in's Auge zu fassen sein werden, will der Bundesrath zur Zeit nicht aufstellen, da in mancher Beziehung zuerst die weitere Entwickelung der Dinge abgewartet werden muss und es angemessen sein wird, sich nicht zum Voraus und inmitten einer noch sehr der Abklärung bedürftigen Situation nach irgend einer Seite hin die Hände allzusehr zu binden. — Der Bundesrath beschränkt sich daher für heute auf diese wenigen Bemerkungen und muss gewärtigen, ob die H. H. Interpellanten sich damit befriedigt erklären wollen.“

Wir beschränken uns darauf hier blos noch beizufügen, dass Vorschläge für die erforderlichen statutarischen Aenderungen bei den Gesellschaftsorganen in Berathung liegen. Hierbei mag auch die freilich eigenthümliche Idee eines Mitstimmrechtes der Obligationsinhaber oder Creditoren der Gesellschaft in den Generalversammlungen der Letzteren ihre Würdigung finden. Die Schweizerischen Subvenienten besitzen ein solches seit der Begründung des Unternehmens. Sobald als möglich werden die Vorschläge sodann der Generalversammlnng der Actionäre zur Entscheidung unterbreitet werden. Inzwischen wird die bestehende Verwaltung ihre Pflicht thun und die ihr anvertrauten Interessen des Unternehmens nach bestem Wissen und Gewissen zu wahren bemüht sein. Sie hegt auch die feste Zuversicht, dass es ihr trotz aller Hindernisse gelingen werde, das grosse Werk aus der schwierigen Situation zu retten, in welche dasselbe zunächst durch die Missrechnungen der Techniker gerathen ist.

Statt auf die vielen Anklagen gegen die Verwaltung zu antworten, erlauben wir uns noch einige thatsächliche Verhältnisse darzulegen, aus denen Jedermann sich selbst ein Urtheil bilden kann.

Das Gotthardbahnnetz zerfällt in drei Hauptheile: 1. die sogenannten Tessinischen Thalbahnen, welche sich im Betriebe befinden; 2. den grossen Gotthardtunnel, dessen Bau der Vollendung entgegenrückt, und 3. die noch zu erstellenden Zufahrtslinien Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca und Cadenazzo-Pino. Wie lagen und liegen denn die Dinge bei diesen Abtheilungen der Gotthardbahn in Wirklichkeit?

Was vorab die Tessinischen Thalbahnen anbelangt, so haben dieselben etwas über die Hälfte mehr gekostet, als der Voranschlag der internationalen Commission vom Jahre 1869 vorgesehen hatte; es erheischte der Bau der ausgeführten 67 km Bahn inclusive Antheil an der allgemeinen Verwaltung, Capitalbeschaffungskosten und Verzinsung laut dem jüngsten offiziellen Berichte des Schweizerischen Bundesrathes an die Subventionsstaaten Frcs. 33 489 000 statt der im Voranschlage für 62 km berechneten Frcs. 14 500 000. Ein Theil dieser Mehrkosten hat seinen Grund in der Art und Weise der Anlage und Ausführung der Bahn. Ob dabei ein grösseres Mass von Verschulden der Verwaltung oder der technischen Bauleitung zufällt, mag hier unerörtert bleiben. Sicher ist, dass ein sehr erheblicher Theil der Mehrkosten in Verhältnissen liegt, an welchen keine Verwaltung und kein Ingenieur etwas ändern konnte, wir meinen die während der Zeit des Baues (1871—1874) allerwärts bestandenen hohe Löhne und Preise der Materialien. Mussten ja dazumal — um nur ein einziges Beispiel zu citiren — für die Tonne Eisenschienen loco Locarno, beziehungsweise Chiasso Frcs. 358 und für die Tonne Stahlschienen Frcs. 469 bezahlt werden!

Das zweite und schwierigste Object der Gotthardbahn bildet bekanntlich der grosse Tunnel. Dieser wird um den Voranschlag der internationalen Commission vollendet werden, ungeachtet er in einem viel grösserem Umfange ausgemauert werden muss, als im Jahre 1869 angenommen worden war. Dass der Tunnel gehörig ausgeführt wird, dafür bürgt wohl das Urtheil der hervorragenden Fachmänner, welche im Auftrage der subventionirenden Staaten alljährlich eine genaue Verification der Arbeiten vornehmen. Die Frage, ob nicht ein anderes Accord- oder Bausystem oder die von Herrn Hellwag beantragte Ausseraccordsetzung Favre's ein noch günstigeres Resultat zu Folge gehabt hätte, hat kaum einen academischen Werth.

Auf den dritten Hauptbestandtheil der Gotthardbahn, die Zufahrtslinien Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca und Cadenazzo-Pino, fällt der grösste Theil der Mehrkosten der Gotthardbahn gegenüber dem Voranschlage von 1869. Auf diesen Zufahrtslinien sind bis jetzt die Vorarbeiten vollendet und einige Tunnels in Angriff genommen worden. Man dürfte doch zugestehen, dass die Verwaltung kaum Schuld daran ist, wenn die Ingenieure die Kosten der noch zu erstellenden Bahn jetzt höher berechnen, als dies von den Technikern in den Jahren 1865 und 1869 geschehen ist. Hinwieder glauben wir sagen zu dürfen, dass die so viel geschmähte Verwaltung der Gotthardbahn einen nicht geringen Antheil daran hat, dass der Voranschlag des Herrn Hellwag vom Jahre 1876 für das ganze Netz der Gotthardbahn von 289 Millionen Franken nunmehr auf den Bedarf von 221 Millionen Franken, inclusive Verzinsung bis 1. Juli 1882, herabgebracht und damit die Ausführung des Unternehmens überhaupt wieder ermöglicht worden ist.

Betreffend die Vergebung der Arbeiten der Zufahrtslinien der Gotthardbahn genügt es zur Widerlegung des von dem Verfasser des fraglichen Artikels Gesagten Folgendes anzuführen: Die Unterbauarbeiten der Zufahrtslinien wurden im September und October von 1876 zur Submission allgemein ausgeschrieben und den damaligen Submittenten, wie ein durch Herrn Hellwag unterfertigtes Circular an die Sectionsingenieure*) beweist, das Versprechen gegeben, dass keine Ausschreibung mehr stattfinden, sondern dass man diejenigen Submittenten, deren Offerten man entsprechend finde, seiner Zeit zur Verhandlung einladen werde. — Diese allgemeine Submission hatte das Resultat, dass 44 Offerten eingereicht wurden, unter denen sich ca. 10 von Deutschen Firmen befanden. — Im Sommer 1878 wurden dann allerdings einige Unternehmer aufgefordert, auch Offerten für eine Uebernahme des Baues im Generalaccord (à forfait) abzugeben und zwar hauptsächlich zu dem Zwecke, um vor der entscheidenden Bundesversammlung den Beweis zu führen, dass die von der Verwaltung präliminirte Summe zur Herstellung der Gotthardbahn ausreiche; aber es wurde von dem System der Generalentreprise schon im August desselben Jahres wieder abgegangen und an jene Unternehmer, welche im Jahre 1876 submissionirt hatten und deren Offerten die Aussicht auf ein günstiges Ergebniss eröffneten, die Einladung gerichtet, ihre Offerten zu erneuern, respective nach den inzwischen an dem Projecte vorgenommenen Abänderungen zu rectificiren. — Von einer neuerlichen Ausschreibung musste man in Rücksicht auf das oben erwähnte Versprechen absehen, dagegen liess man, um das Ergebniss der Submission möglichst günstig zu gestalten, auch andere Unternehmer, welche sich meldeten, mit ihren Offerten noch zu. — Es ist dabei allen Unternehmern, welche die Verhältnisse für die Abgabe eines Offertes studiren wollten, mit der grössten Bereitwilligkeit entgegengekommen und denselben mehr Material vorgelegt worden,

*) Siehe den Anhang S. 103.

als es sonst zu diesem Zwecke zu geschehen pflegt. — Im Ganzen haben sich bei der Submission etwa 60 Unternehmer betheiligt. Ob das eingeschlagene Verfahren das Richtige war, dürfte der Erfolg zeigen. Vorläufig kann mitgetheilt werden, dass auf die bis jetzt vergebenen Arbeiten des Unterbaues von zwei Strecken, welche zu Frcs. 27 750 000 veranschlagt waren, ein Abgebot von Frcs. 2 500 000 erzielt worden ist.

Die Direction der Gotthardbahn.

Gotthardbahn. (Centralbauleitung. No. 5809.)

Herrn . . . . Zürich, den 23. September 1876.

In Fortsetzung meines Auftrages vom 19. d. M. Z. 5716 gebe ich Ihnen hiermit weitere Weisungen über Ihr Verhalten bei der Auflage der Projecte zur Einsichtnahme der Unternehmer.

In erster Linie haben Sie die Unternehmer auf die Besichtigung des Terrains zu verweisen und dieselben, je nach ihrer Qualität, entweder selbst zu begleiten oder begleiten zu lassen oder auch nach Umständen auch nur allgemein vom Büreau aus zu informiren. Auf dem Terrain sollte die Richtung des Bahntraces und die Höhe des Niveaus der Bahn hie und da ersichtlich und auf den Richtungspunkten die Kilometerzahlen angegeben sein, auch wird es gut sein, wenn die wichtigsten Punkte, als Thal- und Flussüberbrückungen und Tunnelmündungen, sowie auch die Loosgrenzen draussen markirt sind. Zur Orientirung des Unternehmers wird es endlich viel beitragen, wenn er die auf dem Terrain bezeichneten Punkte in den Plänen und Längenprofilen angedeutet findet.

Zur näheren Instruirung der Unternehmer über die Eintheilung des Bahnnetzes in Sectionen und Loose und den Umfang der Arbeiten in diesen einzelnen Unterabtheilungen, sodann über die Bedingungen der Offertstellung der Uebernahme und der Ausführung derselben, erhalten Sie hierbei:

1. Eine Anzahl Exemplare der Uebersichtstableaus sämmtlicher Unterbauarbeiten.

2. Eine entsprechende Anzahl der Allgemeinen Bestimmungen für die Offertstellung und die Bedingungen der Uebernahme der Unterbauarbeiten der Gotthardbahn.

Aus den Letzteren werden Sie selbst auch am besten entnehmen, welche Tendenz bei der Ausschreibung verfolgt wird. Sie können den Unternehmern jedoch immerhin noch ausdrücklich versichern, dass an die gegenwärtige Offertstellung jedenfalls die Verhandlungen betreffend die Vergebung, gleichviel ob dieselbe in kürzerem oder längerem Zeitraume erfolgen kann, angeknüpft und dass keinenfalls eine nochmalige besondere Ausschreibung stattfinden werde.

Was die Offertstellung selbst anbetrifft, so wird von Seite der Bauleitung der Art derselben die grösste Aufmerksamkeit gewidmet werden, und es wird jedenfalls ein Offert, welches alle oder doch die hauptsächlichen Einzelpreise besonders behandelt, weit mehr gewürdigt werden, als ein solches, welches das Aboder Aufgebot in Pausch und Bogen auf ein ganzes Loos oder auf Arbeitsrubriken stellt. Offerte à forfait oder gegen Pauschalsummen dürften kaum Berücksichtigung finden. Im Uebrigen sind Sie ja vollständig im Stande, dem Unternehmer über die Bedeutung der Ausführung und geschäftliche Behandlung im Allgemeinen zu informiren, da dieselbe ganz unserer langgewohnten und bewährten Methode entsprechen wird.

Ueber Materialbezugsorte, Localverhältnisse und Ortspreise können Sie den Unternehmern diejenigen Mittheilungen machen, die Ihnen zu Gebote stehen, selbstverständlich aber in unverbindlicher Weise. Die Mittheilung von Preisanalysen ist jedoch unter keinen Umständen gestattet.

3. Erhalten Sie 50 Exemplare autographirte Loosvoranschläge, dieselben wollen Sie zunächst zur Auflage behufs Einsichtnahme der Unternehmer benutzen; es soll den Unternehmers jedoch auch die Erwerbung derselben zugelassen werden und zwar gegen Ersatz von Frcs. 5 pro Exemplar und Loos.

Von den sub 1 und 2 aufgeführten Documenten kann jedem Unternehmer ein Exemplar gratis verabfolgt werden.

Sie wollen in Ihrem Bureau einen Bogen auflegen, in welchem jeder Unternehmer, der Einsicht in die Projecte nehmen will — vorher seinen Namen (resp. Firma) und seinen Wohnort einzutragen, und nach genommener Einsicht zu bestätigen hat, dass er die Projectspläne eingesehen, das Terrain besichtigt und von den allgemeinen Bestimmungen etc. Kenntniss erhalten hat.

Sodann wollen Sie auf einem Exemplar der letzteren alle Unternehmer ihre Kenntnissnahme unterschriftlich bestätigen lassen.

Sie selbst haben keinerlei Offerte, Wünsche oder Erklärungen schriftlich entgegen zu nehmen, sondern die Unternehmer mit solchen an die Direction, resp. die Centralbauleitung zu verweisen.

Sie mögen den Unternehmern noch bedeuten, dass die Eingabe eines mit den beabsichtigten Offertpreisen umgerechneten Kostenvoranschlages als Offert oder mit dem Offert, als den Erwartungen bestens entsprechend angesehen würde.

Sollten Ihnen noch anderweitige Informationen wünschenswerth erscheinen, so wollen Sie dieselben besonders einholen.

Zum Schlusse lade ich Sie noch ein, jeden zweiten Tag hierher kurz zu berichten, ob und welche Unternehmer Einsicht genommen haben, wobei Sie auch Ihre Wahrnehmungen über die Eindrücke oder Aeusserungen der Unternehmer einfliessen lassen wollen.

Der Oberingenieur:
W. Hellwag.

Internationale Eisenbahn-Statistik.

In No. 2 des „Centralblattes für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" ist der Bericht der fachmännischen Commission für die internationale Eisenbahn-Statistik über die zu Bern vom 23. bis 26. September v. J. abgehaltene zweite Session abgedruckt.

Die Conferenz hat sich zunächst damit beschäftigt, das in der ersten Versammlung in Rom vereinbarte Formular für die internationale Eisenbahn-Statistik in Bezug auf

die Bestimmung der Details für die Ausgaben der Eisenbahn-Verwaltungen (Colonne 134—149);

die Nachweisung der für Privatzwecke betriebenen Eisenbahnen;

die Statistik des Unfallwesens auf den Eisenbahnen

einer nochmaligen Besprechung und Modification zu unterziehen, sowie in verschiedenen Punkten noch zu erweitern. Das für die internationale Eisenbahn-Statistik angenommene Formular besteht demgemäss nunmehr aus folgenden Tabellen:

Tabelle I. Bahnbeschreibung der für den öffentlichen Verkehr im Betriebe befindlich gewesenen Eisenbahnen.
Tabelle II. Betriebsmittel und Leistungen des Betriebes.
Tabelle III. Anlagecapital.
Tabelle IV. Betriebs-Einnahmen und Ausgaben.
Tabelle V. Verwendung des Betriebs-Ueberschusses.
Tabelle VI. Unfälle.
Tabelle VII. Personalstand.
Tabelle VIII. Nachweisung des Unterstützungswesens zu Gunsten des Personales.
Tabelle IX. Nachweisung der für Privatzwecke betriebenen Eisenbahnen.

Bei den Berathungen in Bern haben sich dieselben Schwierigkeiten wiederholt, welche schon auf dem ersten Congress in Rom hervorgetreten waren, und die darin gipfeln, dass von der Mehrzahl der Delegirten, welche auf dem Gebiet der Eisenbahn-Statistik wohl selbst nicht thätig gewesen sind, die Schwierigkeiten in Bezug auf die Beschaffung des statistischen Materials weit unterschätzt werden. Diesem Umstande muss es auch vorzugsweise zugeschrieben werden, dass die Bestrebungen der Deutschen Delegirten in Rom: die der internationalen Statistik zu Grunde zu legenden Nachweisungen zunächst so einfach und allgemein als möglich zu halten, nicht nur keinen Erfolg gehabt haben, sondern dass insbesondere von den Vertretern derjenigen Staaten, welche auch nicht entfernt eine so specielle Eisenbahn-Statistik besitzen, wie Preussen und der Deutsche Eisenbahn-Verein, auf eine Specialisirung der internationalen Eisenbahn-Statistik gedrungen worden ist. Wir können es daher für das Zustandekommen derselben nicht förderlich halten, dass noch vor der Zusammenstellung der internationalen Statistik auf Grund der in Rom vereinbarten Formulare schon eine Modification und Erweiterung derselben vorgenommen worden ist. Jedenfalls wird es nunmehr Aufgabe des Congresses resp. des Präsidii desselben sein, mit der ersten Zusammenstellung der internationalen Eisenbahn-Statistik zu beginnen und jede weitere Discussion so lange auszusetzen, bis das gesammte Material ein Urtheil darüber gestattet, ob die vereinbarten Formulare dem Zweck der internationalen Statistik bei dem so verschiedenen Culturzustande der einzelnen Länder entsprechen.

Einen zweiten Gegenstand der Verhandlungen bildete die Berathung über eine Memoire von L. Perl, Divisionschef der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft in St. Petersburg, über die internationale Waarenverkehrs-Statistik, welches schliesslich einer Subcommission zur weiteren Behandlung übertragen wurde. General-Director Dr. Sochor weist in Betreff dieser Angelegenheit darauf hin, dass er vielleicht die 10. oder 12. Discussion über die Güter-Statistik auf Eisenbahnen mitmache, und dass ihm immer dieselben Erscheinungen entgegengetreten seien: der lebhafte Wunsch, diese Statistik zu construiren, schätzenswerthe Vorschläge hierzu und zum Schluss immer die Erfahrung, dass man genau auf demselben Standpunkt stehen geblieben sei. Auch wir fürchten, dass die Arbeiten der Subcommission, so sehr wir denselben auch besten Erfolg wünschen, zu keinem practischen Ergebniss führen werden. In jedem Falle möchten wir der Subcommission empfehlen, zunächst mit einer Sammlung und Sichtung des für diese Aufgabe vorhandenen reichen Materials zu beginnen.

Stimmen der Presse,

betreffend das Schreiben des Reichskanzlers über die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens.

Der von der „Nordd. Allg. Ztg." veröffentlichte Brief des Fürsten Bismarck über das Eisenbahntarifwesen, welcher in voriger Nummer unserer Zeitung zum Abdruck kam und eingehend besprochen wurde, ist ein Document von so weittragender Bedeutung, dass es uns angezeigt erscheint, Besprechungen desselben, welche sich in politischen Blättern verschiedener Richtung finden, zusammenzustellen.

Die „Nat.-Ztg." vom 28. d. M. schreibt:

Die Empfindung, mit welcher wir das Schreiben des Reichskanzlers über die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens aufgenommen haben, ist das einer unabweisbaren Beunruhigung. Wir meinen, es kommt gegenwärtig weit mehr darauf an, irgend eines der bereits in Angriff genommenen wirthschaftlichen Probleme seiner endlichen Lösung zuzuführen, als darauf, immer neue Probleme in Angriff zu nehmen. Wir sehen voraus, dass in nicht zu ferner Zeit ein Augenblick der Abspannung eintreten muss, welche es unmöglich macht, selbst leichtere und dringende Reformen auf dem Gebiete des wirthschaftlichen Lebens durchzuführen. Alles in der Welt hat seine Grenzen, auch die Kraft, welche eine Nation an die Lösung der ihr obliegenden gesetzgeberischen Aufgaben setzen kann, findet ihre Schranken, und wenn man diese Kraft überspannt, läuft man Gefahr, dass gar nichts zu Stande kommt. Auf politischem Gebiete haben wir Aehnliches erlebt. Wer möchte leugnen, dass die Fortführung der Verwaltungsreform eine im höchsten Grade dringliche Aufgabe ist, dass das Halbfertige der jetzigen Zustände nicht allein Unbehaglichkeit, sondern Schaden stiftet. Und dennoch stehen wir diesen halbfertigen Zuständen mit einer gewissen Resignation gegenüber. Der Mehrheit der Bevölkerung ist die Aussicht auf neue, tief in das Leben einschneidende Gesetze um Nichts behaglicher, als das Verharren in dem gegenwärtigen Zustande. Die Ueberbürdung mit gesetzgeberischen Arbeiten, die zu gleicher Zeit in Anspruch genommen wurden, mit Nothwendigkeit genommen werden mussten, dann aber an dem Mangel an Uebereinstimmung zwischen der Regierung und Volksvertretung in das Stocken geriethen, hat diese Neigung zur Resignation verschuldet. Das ganze Interesse, welches sich vor einigen Jahren auf politische Fragen concentrirte, wendet sich jetzt den wirthschaftlichen Gegenständen zu. Aber es kann nicht fehlen, dass, wenn Viel in Angriff genommen und Nichts gefördert wird, auch hier zuletzt eine Theilnahmslosigkeit eintritt, welche es hindern muss, dass irgend Etwas zu Stande kommt.

Wie sich dies bei einer Kundgebung des Fürsten Bismarck von selbst versteht, enthält auch sein neuestes Schreiben über die Eisenbahntarife ausserordentlich viel Bedeutsames. Vieles darin ist unbezweifelt richtig und, wenn auch längst bekannt, in einer so glücklichen Form ausgedrückt, dass es dadurch den Reiz der Neuheit erhält. Anderes, was wir nicht als richtig anzuerkennen vermögen, entspricht doch der herrschenden Strömung, den Wünschen zahlreicher und mächtiger Interessenten, und wird die herrschende Strömung noch verstärken, da gerade hier überall ein kräftiger, zugespitzter, wir dürfen wohl sagen agitatorischer Ton getroffen worden ist. Aber der Schlusssatz des Schreibens giebt selbst Zweifeln darüber Raum, ob das ins Auge gefasste Ziel erreicht werden kann, und wir halten diese Zweifel für ausserordentlich gewichtige.

Unser Eisenbahntarifwesen leidet an schweren Mängeln. Zugestanden. Um einen Mangel zu heben, bedarf es zweierlei: der Einsicht, ein Mittel aufzufinden, welches dem Mangel abhelfen kann, und der Macht, um das aufgefundene Mittel anzuwenden. Nach Durchsicht des Bismarck'schen Schreibens sollte man glauben, dass es sich lediglich um eine Frage der Macht handelt. Heute, so wird deducirt, entscheiden die Privatinteressen da, wo nur das öffentliche Interesse den Ausschlag geben sollte. Beugen wir darum das Privatinteresse unter das öffentliche Interesse! Regeln wir durch ein Gesetz dasjenige, was bisher von der Willkür der Interessenten abhängig gewesen ist. Die Frage, in welche das Schreiben sich zuspitzt, geht dahin, ob das Tarifwesen der Eisenbahnen der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf.

Nun wir meinen, darüber, dass das Tarifwesen durch ein Reichsgesetz geregelt werden soll, würden wir uns sehr schnell einigen, sobald wir uns vorher nur einigermassen über die Frage verständigt haben, was denn in diesem Gesetze stehen soll. Aber hier liegt die Schwierigkeit. An Machtmitteln, um unerträglichen Uebelständen des Tarifwesens abzuhelfen, fehlt es doch wahrscheinlich schon in diesem Augenblicke nicht. Ein sehr grosser Theil der Preussischen Bahnen ist im Besitze des Staates und an diesen ist das Tarifwesen genau so geordnet, wie es den Wünschen der Staatsverwaltung und den bei ihr angesammelten Erfahrungen entspricht. Ein anderer Theil der Eisenbahnen findet sich zwar in Privateigenthum, aber doch in Staatsverwaltung. Die Hemmung, welche bei diesen Bahnen den Tarifmassregeln der Regierung durch den Widerstand der Aufsichtsräthe entgegengestellt werden kann, sind ausserordentlich gering. Und selbst bei den Privatbahnen ist der Regierung ein ausserordentlich grosser Einfluss auf die Stellung der Tarife eingeräumt. Vor wenigen Jahren ist es der Preussischen Regierung, allerdings nicht ganz ohne Widerstand, aber doch ohne ernstliche Schwierigkeit gelungen, ein neues Tarifsystem bei allen Preussischen Bahnen durchzusetzen. Es würde ihr heute um nichts schwerer werden, eine Abänderung dieses Systems durchzusetzen. An der erforderlichen Macht fehlt es ihr also nicht und wird es ihr in Zukunft gleichfalls nicht fehlen. Aber das ist freilich richtig, dass die Einführung des neuen Systems nur ein sehr geringes Mass von Befriedigung hervorgerufen hat, und wir zweifeln sehr, dass eine Abänderung, welche heute beschlossen werden möchte, grössere Befriedigung hervorrufen würde. Auf die Bahnen der nichtpreussischen Staaten des Deutschen Reiches übt allerdings die Preussische Verwaltung keinen Einfluss aus; aber das Staatsbahnsystem ist in diesen Staaten eher mehr als weniger ausgebildet als in Preussen. Nicht um den Gegensatz der Privatinteressen und der öffentlichen Interessen handelt es sich also dort, wohl aber möglicher Weise um den Widerstreit zwischen dem Particularinteresse und der Reichsgewalt. Seinen Stützpunkt bei Ausgleichung dieses Widerstreits kann Fürst Bismarck aus leicht begreiflichen Gründen nicht beim Bundesrath, sondern nur beim Reichstage finden.

Ueber die Frage, ob das Tarifwesen durch ein Reichsgesetz geregelt werden soll, würde sich die liberale Partei mit dem Reichskanzler sehr schnell einigen können. Die Schwierigkeit besteht aber darin, die Frage zu beantworten: Was soll in diesem Gesetze stehen? Im Jahre 1875 wurde eine umfassende Enquête veranstaltet, um das beste Tarifsystem zu ermitteln. Dieselbe hat keinen anderen Erfolg gehabt, als den, die ganze Kluft offen zu legen, welche innerhalb des Kreises einsichtiger und wohlunterrichteter Männer zwischen den verschiedenen Ansichten besteht. Man denke sich die Discussion aus einer Enquête in den Reichstag verlegt und die Aussicht, ein harmonisches, heilsames und befriedigendes Gesetz auf diesem Wege hergestellt zu sehen, wird auf ein Minimum herabsinken.

Die Beseitigung der Differentialtarife oder wenigstens die Einschränkung derselben auf ein gewisses Mass ist ein Gesichtspunkt, der in das Auge zu fassen ist und auf welchen der Reichskanzler nach dem Vorgange der Landwirthe sein Hauptaugenmerk gerichtet hat. Industrie und Handel richten ihr Augenmerk vorzugsweise auf die Wohlfeilheit der Tarife; die Eisenbahnverwaltungen richten es vorzugsweise auf die Rentabilität der Eisenbahnen. Der Eisenbahn ist derjenige Tarif der liebste, welcher ihr den grössten Nettogewinn übrig lässt. Die Erfahrung allein belehrt darüber, ob eine Erhöhung, ob eine Ermässigung des Bruttosatzes der Tarife in dem einzelnen Falle den Nettogewinn zu erhöhen vermag. Die Eisenbahnverwaltungen haben Jahre lang die Tendenz verfolgt, aus diesem Gesichtspunkt von Fall zu Fall ihre Entscheidung zu treffen und haben dadurch ein sehr complicirtes Tarifsystem herbeigeführt. Seit Gründung des Deutschen Reiches hat sich hiergegen eine Reaction geltend gemacht. In der That darf dieser Gesichtspunkt nicht der allein herrschende sein, aber man darf ihn doch auch nicht ganz in den Hintergrund drängen. Auch wenn sämmtliche Eisenbahnen Staatseigenthum geworden sein sollten, wenn das Privatinteresse an dem Ertrage derselben gänzlich beseitigt sein sollte, so wird doch der Staat daran denken müssen, seine Eisenbahnen möglichst rentabel zu erhalten. Ja, wir vermuthen, dass gerade nach einem solchen Verstaatlichungsprocess das fiscalische Interesse wieder lebhafter als jetzt in den Vordergrund treten wird. Vor einigen Monaten bezeichnete es Fürst Bismarck in einer im Abgeordnetenhause gehaltenen Rede als eine Calamität, dass — angeblich in Folge ungeeigneter Eisenbahntarife — der Ertrag der Staatsforsten um einige Millionen Mark gesunken sei. Kann es im Interesse der Staatsfinanzverwaltung liegen, dass der Ertrag der Forsten um fünf Millionen Mark steigt, wenn um diesen Preis der Ertrag der Staatseisenbahnen um die doppelte oder dreifache Summe fällt? Die lebhaften Discussionen, welche in der Presse, in der Literatur in den letzten Jahren über das Tarifwesen geführt worden sind, haben gerade zu der Ueberzeugung geführt, dass es allgemein anerkannte Grundsätze über das Tarifwesen, die sofort in die Praxis eingeführt werden könnten, nicht giebt. Aber noch etwas Anderes hat man in den letzten Jahren gelernt. Die Eisenbahnen haben vielfach bei Normirung der Tarife Sachverständige aus den Kreisen des verkehrstreibenden Publicums hinzugezogen, und in diesen Conferenzen hat es sich häufig gezeigt, dass wenn man sich auf dem Boden des Princips nicht verständigen konnte, man sich auf dem Boden der Thatsachen leicht verständigte. Aus diesem gemeinsamen Wirken werden sich voraussichtlich im Laufe der Jahre Principien wie ein Niederschlag absetzen, die für die allgemeine Anwendung brauchbar sind. Diesen Process soll man, meinen wir, nicht unterbrechen. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen das Tarifwesen schon in die Spanischen Stiefel eines starren Gesetzes schnüren zu wollen, erscheint uns verfrüht und wir halten unsere Zweifel an der Durchführbarkeit fest, bis man uns durch Vorlage eines Entwurfes eines Besseren zu belehren weiss.

In gleichem Sinne äussert sich das „B. T.“:

Die „Nordd. Allg. Ztg.“ veröffentlicht aus einem Schreiben des Reichskanzlers einen Auszug, in welchem die Gründe auseinander gesetzt werden, die nach des Fürsten Bismarck Meinung für eine Regelung des Eisenbahn-Tarifwesens durch Reichsgesetz geltend zu machen sind. Es giebt sich auch in dieser Ausführung die Absicht zu erkennen, das Reichs-Eisenbahngesetz immer wieder als eine unabweisbare Nothwendigkeit im Hintergrunde aller Erwägungen auftauchen zu lassen. Wie man auch über die hier beigebrachten Gründe denken mag, zu besorgen bleibt nur, dass, wenn erst die Privatbahnen zu existiren aufgehört haben, der Staat als alleiniger Inhaber sämmtlichen Eisenbahnverkehrs uns weit höhere Tarife dictiren wird, als wir sie jetzt haben. Dass dies alsdann nur im Wege des Gesetzes geschehen und dass ein solches ohne die Zustimmung der Landesvertretung nicht zu Stande kommen kann, wird nur dem Anschein nach eine Gewähr gegen übermässige Erhöhung bieten. Denn die Staatsverwaltung braucht, um die Erhöhung zu rechtfertigen, nur den Nachweis zu liefern, dass sie bei den niedrigeren Sätzen nicht auf die Kosten kommt, und da sie bekanntermassen theurer arbeitet als die Privatindustrie, so kann ihr ein solcher Nachweis voraussichtlich nicht schwer fallen. Im Uebrigen möchte doch wohl auch zu bedenken sein, wohin man schliesslich kommen könnte, wenn man das Princip, welches der Reichskanzler aufstellt, dass nämlich die grösseren und wichtigeren Interessenkreise der Ausbeutung durch Private nicht anheimgegeben werden sollten, folgerichtig verallgemeinert. Auch die Schifffahrt, um nur ein Gebiet herauszugreifen, stellt einen für den gesammten Handelsverkehr höchst bedeutsamen und umfangreichen Interessenkreis dar und müsste demzufolge nach der Theorie des Schreibens des Reichskanzlers ebenfalls der Privatspeculation entzogen und dem Staate überwiesen werden. Aber wir glauben, dass diese in den oberen Regierungskreisen seltsamer Weise wiedererwachende Neigung, dem Staate durch die Herausziehung grosser Industriegebiete aus dem Privatverkehr und ihre Nutzbarmachung im ausschliesslichen Staatsinteresse neue Einnahmequellen zu eröffnen, nur eine vorübergehende Erscheinung ist, die binnen Kurzem wieder den jetzt verpönten althergebrachten Anschauungen Platz machen wird. Die Erfahrung, dass der Staat ein theurer und, wenn ohne Concurrenz, ein schwerfälliger und geringe Waare liefernder Producent ist, haben unsere Voreltern bereits sattsam gemacht, und es liegt daher wahrlich kein Grund vor, dass wir diese Erfahrung für theures Lehrgeld noch einmal machen sollten etc.

Die Eisenbahn-Bilanzen in ihrem Verhältniss zum Handelsgesetzbuch.

Vortrag, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin am 12. November 1878

von Hauptmann Schüler, Director der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft.

(Schluss aus No. 6.)

Die Bilanzen der Eisenbahnen sind ihrer Mehrzahl nach nur in ihrer äusseren Form Vermögens-Bilanzen, insofern nämlich die Debet- und Credit-Seite die gleiche Endsumme zeigen. Ihrem Inhalte fehlt das Haupterforderniss, ein verständliches Bild der Vermögens- und Geschäftslage resp. des Geschäfts-Resultates zu liefern.

Sie sind eigentlich nur eine Art statistisch-historischer Zusammenstellung.

Für Beurtheilung des erwähnten Geschäftes der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Staate wäre eine bilanzmässige Darstellung desselben höchst werthvoll gewesen; entweder wäre es überhaupt nicht oder in anderer Form abgeschlossen worden.

Die Verbuchung desselben in der geschehenen Weise ist m. E. unzulässig. Das Bau-Conto hatte mit dem ganzen bezüglichen Geschäft, welches eine von dem Bauwerthe ganz unabhängige Finanz-Operation war, gar nichts zu thun. Eine andere Activpost war aber nicht zu formiren, es durfte also, da dem neu geschaffenen Passivum der 39 Millionen keine Werthsteigerung des Unternehmens oder ein Neuwerth gegenübergestellt werden konnte, so lange keine Dividende vertheilt werden, bis die 39 Millionen wieder eingebracht waren. Die bisher geschehene Vertheilung von Dividenden, welche nur durch die ungerechtfertigte Erhöhung des Bau-Contos ermöglicht worden, ist m. E. gegen die klaren gesetzlichen Vorschriften.

Bevor ich zu den allgemeinen Mängeln der Eisenbahn-Bilanzen übergehe, muss ich noch eines aufgetauchten Bestrebens Erwähnung thun, behufs Ermöglichung einer Dividenden-Vertheilung, auch dann den vollen Nominalbetrag einer Prioritäts-Anleihe dem Bau-Conto zuzuschreiben, wenn ein Theil derselben nicht zur Verbesserung der Bahn-Anlage selbst, sondern zur Deckung von Betriebs-Deficits verwendet worden ist.

Das Betriebs-Deficit, zu dessen Deckung zunächst eine schwebende Schuld contrahirt wird, hört deswegen nicht auf, eine Verminderung des Gesellschafts-Vermögens zu sein, weil die schwebende Schuld in eine feste Anleihe umgewandelt worden ist, oder wie die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in der Bilanz der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn sich ausdrückt, „die Unterbilanz durch die Aufnahme einer Anleihe consolidirt wird“.

Wenn bei der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn in dem bezüglichen Privilegium auch ausdrücklich die Verwendung eines Theils der Anleihe zur Deckung der Unterbilanz bestimmt worden ist, so kann eine solche Bestimmung nicht entgegen der ganz bestimmten Vorschrift eines Reichsgesetzes, wie des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs eine Wirkung ausüben; die Unterbilanz muss erst durch Betriebsüberschüsse beseitigt sein, ehe eine Dividende vertheilt werden kann.

Ich habe vorher gesagt, dass die Eisenbahn-Bilanzen ihrer Mehrzahl nach nur in ihrem Aeusseren mit eigentlichen Bilanzen Aehnlichkeit hätten und eigentlich nur eine Art statistisch-historischer Zusammenstellung seien.

Es wird mir dies zugegeben werden müssen schon allein auf Grund der einzigen Thatsache, dass in allen Bilanzen sämmtliche bereits bezahlten, früher einmal gemachten Schulden noch immer als Passiva fungiren.

Welcher Kaufmann wird eine solche Bilanz fertigen? Er würde ob solcher Zumuthung sich geradezu entsetzen.

Und dennoch sind, so viel ich weiss, die mit dieser Ungeheuerlichkeit aufgestellten und publicirten Eisenbahn-Bilanzen bisher in Bezug hierauf noch nicht getadelt worden.

Die amortisirten Beträge der Prioritäts-Anleihen werden entweder nur nachrichtlich *ante lineam* angegeben, während der volle ursprüngliche Betrag in der Haupt-Colonne verbleibt oder aber es wird der verbliebene Rest ausgeworfen und als besondere Position „amortisirte Obligationen“ unter den Passivis aufgeführt.

Von allen mir zu Gesicht gekommenen Bilanzen weicht nur eine und zwar diejenige der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn von den andern ab; sie ist aber deswegen, weil sie augenscheinlich mit dem sich über die Passiva ergebenden Ueberschuss nichts anzufangen weiss, keine Bilanz mehr.

Sie stellt nämlich Activa und Passiva nach Abzug der amortisirten Beträge gegenüber und kommt dann, da die Activa nicht dieselbe Endsumme wie die Passiva ergeben, zu dem Resultate:

„Mithin Ueberschuss der Activa über die Passiva 3 371 800 ℳ, repräsentirend den Capitalbetrag der bis ult. 1877 amortisirten Prioritäts-Actien und Obligationen“.

Ein solches Resultat, nämlich ein Ueberschuss der Activa über die Passiva, würden sämmtliche Bilanzen ergeben, wenn man nicht das völlig am falschen Platze stehende Conto: „amortisirte Obligationen“ erfunden hätte.

Es liegt nun hier die Frage nahe: wie kommt es, dass alle Bahnen gleichmässig in dieser Weise verfahren? Sollte diese Art der Buchung nicht dennoch eine Berechtigung haben?

Ich glaube die Antwort dahin ertheilen zu können:

Die neueren Bahnen machen es wie die alten, ohne an die, ihnen von untergeordneter Bedeutung als rein calculatorische Arbeit erscheinende, Aufstellung der Bilanz besondere Betrachtungen zu knüpfen. Wenn die zu vertheilende Dividende ersichtlich ist und die Activseite dieselbe Summe ergiebt, wie die Passivseite, so ist die Sache richtig und die Arbeit abgethan. Die alten Bahnen haben nun aber das alte Schema aus der Zeit beibehalten, wo die Bilanzen noch keine vermögensrechtliche Bedeutung hatten und nur statistisch-historische Zusammenstellungen waren.

So ist es nun geblieben bis auf den heutigen Tag und wie soeben erwähnt, nur eine Verwaltung scheint zu der Erkenntniss gekommen zu sein, dass das bisherige Verfahren doch unmöglich richtig sein könne. Dieselbe hat aber augenscheinlich nicht gewusst, wo sie dieser Activ- (nicht Passiv-) Post einen Platz im Rahmen der Bilanz anweisen solle und hat sie aus der Bilanz hinausgeworfen.

Denn dass eine bezahlte Schuld kein Passivum ist, wird Jedem bei nur geringem Nnchdenken klar werden. Da nun die Dividende hergebrachtermassen aus dem Ueberschuss der Betriebs-Einnahmen über die Betriebs-Ausgaben nach Abschreibung der Quoten für den Reservefonds und der zur Amortisation der Anleihen erforderlichen Beträge festgestellt wird, ohne die sonstigen Bilanz-Conten in Betracht zu ziehen, so ist man nicht auf den Gedanken gekommen, dass auch die zur Amortisation verwendeten Summen ein Gewinn sind, auf welchen die Actionäre Anspruch haben.

Wenngleich die meisten Statuten die Amortisationsquoten von der Gewinnvertheilung ausschliessen, so darf diese Bestimmung nicht so weit ausgedehnt werden, diesen Quoten die Eigenschaft eines Gewinnes überhaupt abzusprechen und sie einfach zu ignoriren.

Es ist, wie zugegeben werden muss, durch die nackte Ausschliessung dieser Amortisationsquoten von der Gewinn-Vertheilung, ohne Bestimmung zu treffen, was damit angefangen werden soll, eine schwer zu regelnde Situation für die Eisenbahn-Gesellschaften geschaffen, es fehlen aber auch denjenigen Gesellschaften, denen die Vertheilung durch Statut nicht untersagt ist, zur Zah-

lung die bereiten Mittel und statt auf einen Ausweg zu sinnen, hat man sich begnügt, für die amortisirten Beträge ein Conto zu erfinden.

Es mag für die meisten Gesellschaften die Frage, wie dieser Gewinn auszuschütten, vielleicht als eine z. Z. rein theoretische, ohne jede practische Bedeutung deswegen erscheinen, weil bei ihnen noch eine lange Reihe von Jahren vergehen muss, ehe eine Prioritäts-Emission getilgt ist und bis dahin voraussichtlich die Frage bei einer anderen Verwaltung practisch gelöst sein wird.

Nach meinem Dafürhalten darf aber bis dahin nicht gewartet, sondern schon jetzt muss festgestellt und in der Bilanz ausgedrückt werden, in welcher Weise den Inhabern der bezüglichen Dividendenscheine alljährlich ihr Antheil an dem nicht vertheilten Ueberschuss gesichert ist.

Bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn z. B. ist die Frage auch jetzt schon von höchst practischer Bedeutung geworden.

Eine ganze Emission Stammactien in Höhe von 9 Mill. Mark ist amortisirt, ohne dass davon eine weitere Notiz genommen wäre, als bei den Passivis der Bilanz anzuführen: „amortisirte Stammactien Littra B. 9 Mill. Mark".

Wem gehören diese 9 Millionen? Als Passivum der Gesellschaft zu figuriren, haben sie keine Berechtigung mehr; die Tilgung ist erfolgt, folglich muss dieser Betrag Jemandem gehören und zwar wie mir scheint, muss er dem Capital-Conto der Actionäre zuwachsen; es fragt sich aber nur: welchen Actionären ein Eigenthumsrecht an dem Betrage zugesprochen werden soll, denen, welche zur Zeit des Eintritts der Amortisation Actionäre waren, oder welchen anderen?

Es wäre wünschenswerth, darüber die Ansicht Rechtsverständiger zu hören.

Durch das bisher stattgehabte Verfahren wird aber, wie ich noch nebenbei bemerken muss, auch ein falsches Bild der Rentabilität der Bahnen geliefert.

Bis zur Tilgung der Emission wächst die zur Amortisation erforderliche Summe alljährlich und beträgt zum Beispiel pro 1877 für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn beinahe 2 pCt. und für die Bergisch-Märkische Eisenbahn ca. $^{9}/_{10}$ pCt. des Stamm-actien-Capitals.

Bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn sind bereits Prioritäts-Obligationen in Höhe von 11 pCt. und bei der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Höhe von ca. 19 pCt. des Actien-Capitals amortisirt. Man muss also, um die Rentabilität zu ermitteln, nicht blos die gezahlten Dividenden rechnen, sondern auch noch die zur Amortisation verwendeten Summen in Betracht ziehen. —

Analog der Einsetzung bezahlter Schulden wird von den Bahnen mit denjenigen Summen verfahren, welche aus den Betriebs-Ueberschüssen zur Erweiterung des Unternehmens verwendet sind. Man kann nicht umhin, diese Beträge im Activum zur Erscheinung zu bringen, und da man einen zu vertheilenden Ueberschuss nicht haben will, stellt man unter derselben Bezeichnung, mit welcher der Betrag im Activum aufgeführt worden, denselben Betrag in's Passivum.

Das ist aber unzulässig. Man muss die Post bezeichnen: „Unvertheilter Gewinn früherer Geschäftsjahre", dann ist ihre Stellung unter den Passivis begründet.

Durch eine solche Bezeichnung würde aber den Actionären deutlicher gesagt werden, dass von dem Gewinne Beträge einbehalten worden, welche zur Vertheilung geeignet und vorhanden gewesen sind.

Ich greife von den verschiedenen Gesellschaften diejenige heraus, bei welcher die in Betracht kommenden Beträge bereits eine ganz besondere Höhe erreicht haben und noch immer wachsen, um nachzuweisen, wie die wahren Verhältnisse durch ein solches Verfahren nur bei ganz genauer Prüfung der Geschäftsberichte etc. zu erkennen sind und bei oberflächlicher Betrachtung leicht falsch beurtheilt werden.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn hat nach Ausweis ihrer letzten Bilanz 25 Millionen, also $166^{2}/_{3}$ pCt. des 15 Millionen Mark betragenden Actien-Capitals aus den Betriebs-Ueberschüssen resp. dem Reserve-Fonds zu Verbesserungen und Ergänzungen der Hauptbahn, sowie zur Ergänzung der Betriebsmittel entnommen und da der Betrag unter den Activposten aufgeführt wird, ist anzunehmen, dass derselbe nicht zur betriebsfähigen Unterhaltung der Bahn, sondern zur Herstellung resp. Erwerbung ganz neuer Werthe verwendet worden ist.

Ohne die Frage eingehend erörtern zu wollen, inwieweit derartige Verwendungen mit den Statuten und dem Handelsgesetzbuche in Uebereinstimmung zu bringen sind, will ich nur anführen den Art. 216 des Allg. Deutschen Handelsgesetzbuchs, welcher lautet:

> „Jeder Actionär hat einen verhältnissmässigen Antheil an dem Vermögen der Gesellschaft. Er kann den eingezahlten Betrag nicht zurückfordern und hat, so lange die Gesellschaft besteht, nur einen Anspruch auf den reinen Gewinn, soweit dieser nach dem Gesellschaftsvertrage zur Vertheilung unter die Actionäre bestimmt ist"

und den Art. 218, welcher lautet:

> „Der Actionär ist nicht schuldig, zu dem Zwecke der Gesellschaft und zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten mehr beizutragen, als den für die Actien statutenmässig zu leistenden Beitrag".

Im Passivum muss ein erkennbarer Gläubiger erscheinen, der Betrag kann nicht herrenlos sein, wie er es der Bezeichnung nach ist.

Man könnte erwiedern, da das Unternehmen um so viel werthvoller geworden, sei es selbstverständlich, dass die Actionäre Eigenthümer dieses Mehrwerthes geworden seien. Demgegenüber wiederhole ich, dass dies wenigstens in der Bilanz ausgedrückt werden müsste, denn der Actienbesitz ist keine unveräusserliche Familienstiftung, sondern wechselt, und jeder Actionär muss klar und deutlich aus der Bilanz die Vermögensobjecte und Schulden ersehen können.

Durch das bisherige Verfahren wird der erworbene Anspruch auf den Reingewinn eines jeden Jahres verwischt, ja er geht ganz verloren zu Gunsten derjenigen, welche zuletzt noch Actionäre sind, wenn kein Geld mehr in das Unternehmen gesteckt werden kann, und alsdann der volle Ueberschuss unverkürzt vertheilt werden muss.

Aus der Thatsache, dass diese Summen grösstentheils dem Reserve-Fonds entnommen sind, geht hervor, dass die gegebenen Vorschriften einer Auslegung und Handhabung fähig sind, welche zweifellos weit über den Zweck hinausgehen, welcher bei Ertheilung der Concession und Feststellung der Statuten beabsichtigt war.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sagt in ihrem Geschäfts-Berichte pro 1876:

> Dass es nur den nach ihrer Ansicht richtigen, seit nunmehr 30 Jahren beobachteten Wirthschaftsgrundsätzen, nach welchen stets in erster Reihe die Bedürfnisse der Bahn ihre Befriedigung gefunden haben, zu danken ist, wenn das Berlin-Hamburger Unternehmen jetzt soweit consolidirt ist, dass es ohne empfindliche Beeinträchtigung der unter die Actionäre zu vertheilenden Rente die Ungunst der Verhältnisse leichter erträgt, als dies bei einer Reihe anderer, selbst alter Eisenbahnen zum grossen Nachtheil des National-Wohlstandes der Fall ist.

Sieht man die Bilanz etc. genauer an, so findet man, dass die Vertheilung der Dividende nur ermöglicht worden durch Einbehalten von früher verdienten Ueberschüssen, welche zum Theil wieder werbend angelegt sind, so dass also nicht mehr die ursprüngliche Anlage den anscheinend guten Ertrag von $11^{1}/_{2}$ pCt. bringt, sondern sich nur die Neuanlagen mässig verzinsen und dem sehr mässigen Ertrag der Hauptanlage zu Hilfe kommen. Da die $166^{2}/_{3}$ pCt. einbehaltenen Gewinne nicht besonders zu verzinsen sind, wie bei anderen Eisenbahnen, welche zur Herstellung von Neuwerthen Anleihen aufgenommen haben, muss trotz des mässigen Ertrages das Gesammt-Resultat ein günstiges scheinen, ohne es wirklich zu sein. Hierzu kommt, dass zum grossen Theil jetzt andere Leute den Genuss davon haben, als diejenigen, denen man die Ueberschüsse zurückbehielt. Die Actionäre haben auch wohl jetzt einen geringeren Nutzen, wie sie ihn sich andernfalls selbst hätten schaffen können; denn hätten die zur Ergänzung der Hauptbahn und die zur Amortisation der Actien La. B verwendeten Summen, welche den nicht vertheilten Betriebs-Ueberschuss darstellen, durch eine $4^{1}/_{2}$ pCt. Anleihe beschafft werden müssen, so würde zu deren Verzinsung $25 + 9 = 34$ Millionen ein Betrag von 1 530 000 ℳ erforderlich gewesen sein; das Jahr 1877 hat einen Ueberschuss ergeben von 1 725 000 ℳ; es würden mithin 195 000 ℳ Reinertrag verblieben sein, welche (die ersparte Eisenbahnsteuer ausser Betracht gelassen), zu einer Dividende von 1,3 pCt. ausgereicht hätten, oder mit anderen Worten, die aufgewendeten 15, 25 und 9 Millionen $=$ 49 Millionen haben einen Ertrag gebracht von $3^{1}/_{2}$ pCt.

Als zweifellosen Vortheil für die Actionäre könnte man nur anführen, dass im Falle der Vertheilung der Ueberschüsse ca. 20 pCt. derselben als Eisenbahnsteuer an die Staatscasse hätten abgeführt werden müssen. Abgesehen davon, dass auch bei diesem Erhöhen des Bau-Conto's, ohne dass die Summe als Gewinn erscheint, ebenso wie bei der Behandlung der amortisirten Anlehens-Beträge ein ganz falsches Bild der Rentabilität der Bahn geliefert wird, stehen für den Fall, dass der Staat von dem ihm durch das Eisenbahngesetz gegebenen Recht der Expropriation Gebrauch macht, den Actionären ganz erhebliche weitere Verluste bevor.

Nach § 42 bezahlt der Staat an die Gesellschaft den 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Actionäre im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden sind; die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen, wogegen alle Activforderungen, wie auch der Reserve-Fonds, auf die Staats-Casse übergehen.

Um den 25fachen Betrag des nicht vertheilten Gewinnes vermindert sich also der Kaufpreis und obenein geht, wenn die Amortisations-Quote etc. nicht als „Schuld an die Actionäre, unvertheilter Gewinn" gebucht wird, der Betrag selbst verloren.

Ich halte deswegen die genaueste Prüfung, ob meine vorgetragene Ansicht über die Unzulässigkeit des bisher geübten Verfahrens richtig ist, und wie bejahendenfalls die Interessen der Actionäre am besten gesichert werden können, für dringend geboten. —

Es sei nun noch der Bilanzen derjenigen Eisenbahn-Gesellschaften Erwähnung gethan, deren Stamm-Prioritäten-Inhaber für die in einem Jahre etwa nicht zur Zahlung kommenden Minimal-Zinsen ein Nachforderungsrecht haben. In den Jahres-Bilanzen werden die von dem Reinertrage des folgenden Jahres zu deckenden Beträge nicht nachgewiesen; ich halte dies aber für durchaus nothwendig. Denn mit dem Augenblick des Jahres-Abschlusses entsteht die Schuld, welche erst getilgt sein muss, ehe von einem anderweit zu vertheilenden Gewinne die Rede sein kann. Diese Schuld ist allerdings keine sofort fällige, muss aber, da die Bilanz eine Uebersicht der Vermögenslage sein soll und da dieses Nachforderungsrecht für die Beurtheilung der demnächstigen Ertragsfähigkeit des Unternehmens sehr wesentlich ist, dennoch in der Bilanz zur Erscheinung kommen. —

Zum Schlusse ist nur noch auf einen Uebelstand hinzuweisen, der durch die generelle Ausdehnung der ursprünglich nur für Kaufleute gegebenen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs auf alle Actien-Gesellschaften durch das Gesetz vom 11. Juni 1870 hervorgerufen ist und der namentlich bei den Secundärbahnen, für welche Subventionen vom Staate, den Communen und den Adjacenten verlangt werden, Unzuträglichkeiten herbeiführen muss, wenn nicht rechtzeitig Vorkehrungen getroffen werden.

Wie zu Anfange des Vortrages ausführlich auseinandergesetzt ist, soll das Activum jeder Actien-Gesellschaft in die alljährliche Bilanz zu dem Werthe eingesetzt werden, welcher ihm s. Z. beizulegen ist, der Ueberschuss der Activa über die Passiva stellt den Gewinn dar. Blosse Ertrags-Bilanzen sollen nicht aufgestellt werden.

Besteht die Subvention also, welche bisher *à Fonds perdu* verlangt worden, in $^1/_5$ der Anlage-Kosten, so wird, da die gesammten aufgewendeten Anlage-Kosten das Activum bilden, aber nur in Höhe von $^4/_5$ Actien vorhanden sind und nur diese als Passiva erscheinen, sich in der ersten Bilanz ein rechnungsmässiger Reingewinn von 25 pCt. ergeben. Man könnte diesem Uebelstande zwar damit begegnen, dass für die Subventionen aller Art ein bedingtes Rückforderungsrecht festgestellt und dadurch die Berechtigung geschaffen würde, in Höhe derselben eine Passivpost zu formiren und so die Bilanz wieder herzustellen; bei vielen Bahnen wird dies aber nicht mehr möglich sein, es wird sich deswegen auch dieser Punkt der gründlichen Erörterung und Erwägung empfehlen, damit bei Berathung des zu erwartenden Eisenbahn-Gesetzes möglichst über alle zweifelhaften Bestimmungen und Verhältnisse Klarheit vorhanden ist, und demnächst zweckentsprechende Festsetzungen erfolgen.

—r— **Frankreich.** Vom 1. Juli 1877 bis zum 30. Juni 1878 wurden 806 km neue Bahnen eröffnet, nämlich:

Altes Netz: Kilometer

Nordbahn: Verbindungsbahn von Lille (5. November 1877) . 1 — 1

Ostbahn: Von Vaux-sous-Aubigny nach Chalindrey (16. Juli 1877) . . . 23
Verbindungsbahn zwischen der Linie von Vincennes und der inneren Gürtelbahn (1. Mai 1878) . . . 1 } 24

Paris-Lyon-Mittelmeer Bahn: Von Marseille nach Aix (5. October 1877) . . . 34
Von Gardane nach Trets (15. October 1877) . . . 19
Von Belleville nach Beaujeu (Bahn von localem Interesse, einverleibt ab 4. April 1878 . . . 13 } 66

Grosse Pariser Gürtelbahn: Von Nogent-sur-Marne nach Champigny (16. Juli 1877) . . . 3
Von Sucy-en-Brie nach Villeneuve-Saint-Georges (16. Juli 1877) . . . 8
Von Plaine de Saint-Denis nach Pantin (1. Jan. 1877) 3 } 14

Summa 105

Neues Netz:

Ostbahn: Von Belfort nach Morvillars (13. August 1877) 12
Von Conflans nach Pagny-sur-Moselle (27. August 1877) 30
„ Longuyon nach Conflans (10. December 1877) . . 40
„ Aillevillers nach Lure (25. April 1878) . . . 32
„ Longwy nach Villerupt (25. April 1878) . . . 18
„ Aillevillers nach Plombières (14. Juni 1878) . . 11 } 143

Westbahn: Von Château-Gontier nach Segré (1. Oct. 1877) 24
Von Achères nach Pontoise (15. October 1877) . . 12
„ Laval nach Château-Gontier (5. November 1877) . 30
„ Segré nach Châteaubriant (23. December 1877) . 42
Vom Bahnhofe des Champ de Mars zur Rue le Blanc und Verbindung mit der Gürtelbahn (1. April 1878) 3 } 111

Orléans-Bahn: Von Châteaubriant nach Nantes (23. December 1877) . . . 62
Definitiver Bahnhof von Rodez (4. März 1878) . . . 2 } 64

Paris-Lyon-MittelmeerBahn: von Clamecy nach Nevers (2. Juli 1877) . . . 74
von Thiers nach Boën (2. August 1877) . . . 48
von Clamecy nach Cercy-la-Tour (8. Juni 1878) . . 79
von Montagny-Miserey (17. Juni 1878) . . . 27 } 228

Midi Bahn: von Foix nach Tarascon (20. August 1877) 16
von Toulouse nach Auch (22. October 1877) . . . 82
von Banyuls an die Spanische Grenze (23. Januar 1878) 7 } 105

Summa 651

Verschiedene Gesellschaften.

Charentes Bahn: von Taillebourg nach Saint-Jean-d'Angély (25. Januar 1878) . . . 19
Nord-Ostbahn: von Orchies nach Tourcoing (15. Mai 1878) 30
Picardie et Flandres: Verbindungsbahn von Cambrai (18. August 1877) . . . 1 } 50

Gesammtlänge der eröffneten Linien 806

Die Länge der im Betriebe stehenden Linien betrug:
am 30. Juni 1877 . . . 20 480 km
am 30. Juni 1878 . . . 21 285 „

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat December 1878.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Decemb. 1878	Im Monat December 1878 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat December 1878: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1877: im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende December 1878: im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	12190	15582	14977	27503	42480	159	63964	240	— 33·8	647018	2423
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	367	34125	75898	28122	230994	259116	706	275105	750	— 5·9	3478298	9478
Oesterr. Staats- einschl. Brünn-Rossitzer Eisenbahn	2007	285001	480786	529020	2213668	2742688	1367	2442341	1342	+ 1·9	32383746	16919
Südbahn-Gesellschaft	2240	415031	392062	653548	2452568	3106116	1387	3220161	1439	— 3·7	36077550	16120
Ungarische Westbahn	373	40599	36219	30083	108469	138552	371	124243	333	+ 11·4	1441049	3863
Summa	5254	786946	1000547	1255750	5033202	6288952	1197	6125814	1209	— 1·0	74072661	14349
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	94	53889	217902	23356	171988	195344	2078	196905	2095	— 0·8	2572140	27363
Böhmische Nordbahn	180	46611	43392	22815	85203	108018	600	105114	584	+ 2·7	1518301	8435
Böhmische Westbahn	201	36714	110440	52887	198255	251142	1249	299617	1491	— 16·2	3191891	15880
Buschtiehrader Eisenbahn	397	42197	226908	38462	366429	404891	1020	391178	985	+ 3·6	4487677	11304
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	86	24880	93797	6820	130160	136980	1593	116180	1351	+ 17·9	1720560	20007
Elbogener Localbahn-Gesellschaft	5	1014	2458	389	1205	1594	319	655	131	† 143·5	19271	3854
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	10600	15000	10070	31634	41704	230	52182	288	— 20·1	549637	3037
Galizische Carl Ludwig-Bahn: altes Netz	352	56168	94058	75860	839273	915133	2600	1285669	3653	— 28·8	9633255	27367
neues Netz	241			29051	135665	164716	683	359866	1493	— 54·3	2481720	10298
Graz-Köflacher Eisenbahn B.-G.	91	16950	49381	8551	99108	107659	1183	98660	1084	+ 9·1	1144208	12574
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	94366	113949	130419	579033	709452	996	780452	1096	— 9·1	7729830	10857

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Decemb. 1878	Im Monat December 1878 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat December 1878: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1877: im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende December 1878: im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	95480	145479	131477	776985	908462	2271	869585	2174	+ 4·5	10611766	26529
Lambach-Gmunden	27	2118	3653	963	4202	5165	191	6316	234	— 18·4	89179	3303
Budweiser Bahn	144	8511	17583	8193	58786	66979	465	60466	420	— 10·7	827465	5746
Neumarkt-Braunau	58	9994	68869	10697	194560	205257	3539	141932	2447	+ 44·6	1649844	28446
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	47461	. .	30197	30197	1510	19874	994	+ 51·9	255233	12762
Salzburg-Tiroler Bahn	290	25827	14898	14983	43672	58655	202	60918	210	— 3·8	952580	3278
Kronprinz Rudolf-Bahn pr. 1878 incl., pr. 1877 excl. Pachtbahn: Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	64800	105485	50287	251243	301530	371	317177	396	— 6·3	4127579	5083
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	162442	474019	292972	1868128	2161100	3101	2103710	3112	— 0·4	25172346	36801
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	36750	50485	34776	68646	103422	733	101615	721	+ 1·7	1197901	8496
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn: (Oesterreichische Linien)	357	29848	28429	54331	148164	202495	567	522806	1464	— 61·3	3643246	10205
Leoben-Vordernberger Bahn	15	2583	15857	584	13082	13666	911	14773	985	— 5·5	151071	10071
Mährische Grenzbahn	109	10154	14802	5407	17796	23203	213	19632	180	+ 18·3	302493	2775
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	11680	22638	11496	53015	64511	424	54483	358	+ 18·4	718118	4724
Oesterreichische Nordwestbahn: Garantirte Strecke	623	95292	152242	127026	467792	594818	955	574868	923	+ 3·5	6855538	11004
Oesterreichische Nordwestbahn: Ergänzungsnetz	305	48010	153979	41779	320696	362475	1188	313390	1028	+ 15·6	3519305	11539
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	5026	7459	2199	14993	17192	521	15695	476	+ 9·5	250979	7605
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Alte Linie	165	21969	50348	16093	85142	101235	614	77051	467	+ 31·5	886636	5374
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Pilsen-Eisenstein	97	8096	23165	5296	40061	45357	468	22196	229	† 104·4	386525	3985
Prag-Duxer Eisenbahn	155	10401	58475	10022	86672	96694	624	77356	499	+ 25·1	903259	5827
K. K. Staats-Eisenb.: Braunau-Strasswalchener B.	37	3908	1970	1766	3626	5392	146	4625	125	+ 16·8	63041	1704
K. K. Staats-Eisenb.: Dalmatiner Bahn	105	2787	772	2681	2175	4856	46	3532	34	+ 35·3	79665	759
K. K. Staats-Eisenb.: Dniester Bahn	112	32608	6879	9005	17449	26454	236	35119	314	— 24·8	322583	2880
K. K. Staats-Eisenb.: Donau-Ufer Bahn	8	. .	7433	. .	3242	3242	405	513	103	† 293·2	17300	2883
K. K. Staats-Eisenb.: Istrianer Bahn	143	3999	1465	4390	4601	8991	63	7468	52	+ 21·2	106348	744
K. K. Staats-Eisenb.: Kriegsdorf-Römerstadt	14	920	1509	317	1026	1343	96	. .	. .	. .	3661	1220
K. K. Staats-Eisenb.: Niederösterr. Staatsbahnen	154	12956	11660	6044	19820	25864	168	17184	118	+ 42·4	339170	2246
K. K. Staats-Eisenb.: Rakonitz-Protiviner Bahn	144	14526	13477	13470	16636	30106	209	32191	224	— 6·7	347907	2416
K. K. Staats-Eisenb.: Tarnow-Leluchow (Orló)	151	5509	3899	4293	13110	17403	115	15928	106	+ 8·5	279068	1848
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	49890	97279	29942	220816	250758	886	213586	755	+ 17·4	2509709	8869
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	28139	77569	23085	96084	119169	993	113286	944	+ 5·2	1344743	11206
Vorarlberger Bahn	96	32988	22047	12027	20259	32286	336	29682	309	+ 8·7	377367	3931
Wien-Pottendorf und Wiener-Neustädter Bahn	67	9787	19234	6319	34095	40414	603	50206	749	— 19·5	505413	7543
Summa	8574	1230387	2686804	1330600	7634724	8965324	1046	9586671	1126	— 7·1	103845528	12153
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	72709	24376	55035	88340	143375	366	131944	337	+ 8·6	2050930	5232
Arad-Körösthaler Bahn	62	4753	5372	4386	10391	14777	238	14674	237	+ 0·4	197395	3184
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	6700	3400	7100	8900	16000	281	17516	307	— 8·5	269876	4735
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	8065	5226	6107	17755	23862	144	28813	174	— 17·2	388717	2342
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	2535	2058	1117	6038	7155	121	3924	67	+ 80·6	73154	1240
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	16279	16292	15172	75721	90893	313	151553	523	— 40·1	1249211	4308
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	20094	18559	9057	48411	57468	845	47267	695	+ 21·6	631599	9274
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	11629	36538	6000	69967	75967	1117	70085	1031	+ 8·3	1177627	17318
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	13960	13832	6737	31563	38300	435	22749	259	+ 68·0	350603	3984
Theiss Eisenbahn	585	72000	67000	111000	322000	433000	740	504765	863	— 14·3	5690700	9728
Ungarische Nordostbahn	580	49039	35450	50796	143217	194013	335	196526	339	— 1·2	2462787	4246
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Nördliche Linie	607	60054	116844	63714	546334	610048	1005	614014	1012	— 0·7	6547077	10786
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Oestliche Linie	605	23779	29013	42014	233739	275753	456	278345	460	— 0·9	2762427	4566
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Südliche Linie	278	15535	19977	18426	50899	69325	249	32899	118	† 111·0	569571	2049
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Garam-Bressnitz-Schemnitz	23	497	3145	642	6084	6726	292	3447	150	+ 94·7	61609	2679
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gömörer Industriebahnen	168	6430	13509	7722	55581	63303	377	37873	225	+ 67·6	453253	2698
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Dalya-Vinkovce-Brod	97	4121	500	1671	1119	2790	29	. .	. .	. .	2790	279
Waagthalbahn	140	24633	16614	16198	35563	51761	370	42158	357	+ 3·4	590403	4439
Summa	4333	412812	427705	422894	1751622	2174516	502	2198552	522	— 3·8	25529729	6023
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5254	786946	1000547	1255750	5033202	6288952	1197	6125814	1209	— 1·0	74027661	14349
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8574	1230387	2686804	1330600	7634724	8965324	1046	9586671	1126	— 7·1	103845528	12153
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4333	412812	427705	422894	1751622	2174516	502	2198552	522	— 3·8	25529729	6023
Hauptsumme	18161	2430145	4115056	3009244	14419548	17428792	960	17911037	1007	— 4·6	203402918	11336

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 27. Januar 1879. (Der Berliner Vertrag und die Orientbahnen. Petroleumbrände. Statistisches. Holzhandel. Fiume. Fichtelgebirgsbahn. Staatliche Eisenbahnbeamten. Die Frage der Coupon-Einlösung. Directoren-Conferenz. Dalya-Vinkovce. Börsenbericht.)

In der mehrtägigen Debatte über den Berliner Vertrag im Oesterreichischen Abgeordnetenhause äusserte sich Dr. Peetz über die Orientbahnen wie folgt: Was den Eisenbahnbau betrifft, so kamen die ersten Bauunternehmer, van der Elst und Langrand-Dumonceau, mit trefflichen Empfehlungen nach Konstantinopel, erzielten aber gar nichts. Später kam Baron Hirsch, ein Mann von ganz anderem Schlage, der mit bedeutenden Mitteln die Sache in Angriff nahm. Er gründete eine Finanz- und Baugesellschaft; die Finanzgesellschaft wurde mit der Beschaffung der Geldmittel betraut, und sie wählte dazu die Emission der Türkenloose. Ein Drittel sämmtlicher Türkenloose wurde in Oesterreich abgesetzt, und wir haben also zum Türkischen Bahnnetz ungefähr ein Drittel der Kosten beigetragen. Redner führt nun aus, dass durch die Art der Bauausführung der Türkischen Bahnen die Oesterreichischen Verkehrsverhältnisse zum Orient geschädigt wurden. Die Baugesellschaft setzte überdies die Frachtsätze derart fest, dass die Eisenbahn fünfmal, in gewissen Fällen sogar achtmal billiger fahren sollte, als die alten Transportmittel; dadurch war es möglich, dass die Englischen, Französischen und Belgischen Erzeugnisse für den gleichen Frachtbetrag fünf- bis achtmal so weit zu verfrachten waren, wie die Oesterreichischen im Norden per Saumthier. Ich glaube, dass die Türkei in dieser Angelegenheit ursprünglich die allerbesten Absichten gehabt hatte. Sie erstrebte immer in erster Linie den Anschluss an Bosnien. Es ist gar keinem Zweifel unterworfen, dass, wenn unsere Diplomatie die Türkei in entsprechender Weise unterstützt hätte, die Linie Konstantinopel-Novi unzweifelhaft schon ausgeführt wäre. Ich will nicht sagen, dass diese die wichtigste Linie für den Welthandel ist. Technische Fachmänner versichern, dass die Bahn über Salonichi nach Belgrad bei weitem günstigere Terrainverhältnisse bietet. Es bleibt also immerhin für den ganzen Weltverkehr die Linie Belgrad-Salonichi und Belgrad-Konstantinopel die wichtigste. Allein warum wurde die Linie von Konstantinopel nach Novi nicht gebaut? Die allgemeine Ansicht ist die, dass der Ausbau an dem Widerspruche der Ungarischen Regierung scheiterte. So war denn das Resultat, dass zwar die Ungarische Linie heute nicht gebaut ist, aber die Oesterreichische auch nicht. Es war also dahin gekommen, dass zuerst Ungarn den Anschluss an Bosnien gehindert hat; dann war das Geld ausgegeben, die Türkei war in einem heillosen Zustande, und so unterblieb der ganze Anschluss. Nun macht allerdings der Berliner Vertrag den Versuch, diesen Anschluss für Oesterreich zu sichern. Die Linien, die in Rumänien, Serbien und in der Türkei auszuführen sind, sind folgende: Belgrad-Konstantinopel 1 040 km, Belgrad-Salonichi 640 km. Davon sind ausgeführt: Konstantinopel-Belovar 560 km. Dagegen sind noch auszuführen: Belovar-Belgrad 480 km, auf der andern Seite Salonichi-Mitrovitza 360 km und Nisch bis Sultan-Murad. Es fragt sich aber, wird denn der Staat auch in der Lage sein das auszuführen, was er im Vertrage versprochen hat? Wenn man es nach den Grenzen vertheilt, so hat Serbien 222 km mit einem Kostenaufwande von ungefähr 22 Millionen Gulden zu bauen. Dagegen hätte die Türkei 440 km mit einem Kostenaufwande von 40 Millionen Gulden zu bauen. Nun sind aber die finanziellen Verhältnisse dieser Staaten sehr ungünstige. Serbien hat seine Obligationen in den letzten drei Jahren nicht verzinst. Die Oesterreichische Staatsbahn weigert sich, auch nur einen Kilometer Bahnstrecke in Ungarn zu errichten; es sind also gar keine Aussichten vorhanden, dass die Lücken, wie sie gegenwärtig durch den Berliner Vertrag noch bestehen, in Kurzem ausgefüllt werden und Niemand leidet schwerer darunter als Oesterreichs Handel und Industrie. Auf das lebhafteste bedauere ich, dass in dem Berliner Vertrag die Strecke Sissek-Novi nicht aufgenommen worden ist; in militärischen Kreisen schätzt man die Nachtheile, die aus dem Nichtvorhandensein der Linie Sissek-Novi für unsere Armee erwuchsen, auf 20 Millionen Gulden.

Die bedeutenden Petroleumbrände, welche vor Kurzem in Triest vorkamen, veranlassten das Oesterreichische Handelsministerium zu der Erwägung, ob nicht die Petroleumlager, welche gegenwärtig auf den Wiener Bahnhöfen bestehen, eine zu grosse Gefahr involviren und daher ausserhalb des Wiener Stadtrayons zu verlegen wären. Die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hat diesbezüglich Berathungen mit den Verwaltungen der in Wien einmündenden Eisenbahnen gepflogen, zu einem definitiven Beschlusse jedoch bis nun nicht gelangen können, da die Eisenbahnen in der Absicht des Handelsministers eine zu grosse Beschränkung des Verkehrs erblicken. Es sollen zunächst noch Erhebungen eingeleitet werden, wie andere grosse Städte zu der Frage sich stellen.

Am 31. December 1877 betrug die Länge der öffentlichen Eisenbahnen Oesterreichs 11 219 151 m. Im Laufe des Jahres 1878 sind folgende neueröffnete Bahnstrecken hinzugekommen: Die Flügelbahn Scheibmühl-Schrambach der K. K. priv. Nieder-Oesterreichischen Südwestbahnen (8 423 m), die Strecke Bielitz-Saybusch der Kaiser Ferdinands Nordbahn (20 758 m), die Fortsetzung der Donau-Uferbahn von der Quaistation der Nordbahn bis Nussdorf (4 064 m) und die Strecke Kriegsdorf-Römerstadt (13 761 m), beide K. K. Staatsbahnen, zusammen 47 006 m. In Folge von Richtigstellungen wuchs die Länge des Eisenbahnnetzes um 9 038 m. Die Gesammtlänge der öffentlichen Bahnen Oesterreichs (incl. Liechtensteins) war am 31. December 1878 also 11 275 195 m. Diese Gesammtlänge vertheilt sich unter 39 verschiedene Besitzer, nämlich 3 Staatsverwaltungen (K. K. Oesterreichische. K. Bayerische und K. Sächsische Staatsverwaltung), 2 ausländische Actiengesellschaften (Oberschlesische und Rechte-Oder-Uferbahn) und 34 theils rein Cisleithanische, theils gemeinsame Actiengesellschaften. In der erwähnten Länge von 11 275 km 195 m sind 138 km 195 m enthalten, welche auf Oesterreichischem Boden von ausländischen Bahnverwaltungen ausschliesslich oder gemeinschaftlich betrieben werden, während anderentheils die rein Cisleithanischen und die gemeinsamen Bahnverwaltungen im Auslande 57 km 655 m theils im ausschliesslichen, theils im Mitbetriebe haben. — Die Gesammteinnahmen der Ungarischen Bahnen im verflossenen Jahre beliefen sich auf 25 526 940 fl., um 2½ pCt. mehr als 1877. Die gemeinsamen Bahnen hatten eine Gesammteinnahme von 74 027 661 fl., um 2½ pCt. weniger als 1877. Die höchsten kilometrischen Einnahmen hatten: die Oesterreichische Staatsbahn, Mohacs-Fünfkirchner Bahn, Südbahn, die Königlich Ungarischen Staatsbahnen nördlicher Linie, Theissbahn, Fünfkirchen-Barcser Bahn, Kaschau-Oderberger Bahn.

Der Ungarische Holzhandel wird einerseits von den Deutschen und Französischen Schutzzoll-Bestrebungen, andererseits aber hauptsächlich von den feindseligen Tarifmassnahmen der Deutschen Eisenbahnen bedroht, deren Zweck es ist, die Verfrachtung des Ungarischen Holzes nach Deutschland unmöglich zu machen. Das weiche Bauholz sowie die Holzwaaren können im Frühjahre in den unteren Donauländern einen guten Absatz finden. Bei der Borke gewärtigt man für heuer ein gutes Geschäft, weil trotz der hohen Tarife Deutschland gezwungen ist, seinen Bedarf aus Ungarn zu decken, nachdem man die Borke weder mit der Russischen, noch mit der Scandinavischen Waare ersetzen kann.

Der Verkehr im Hafen von Fiume ist seit der Erhöhung der Tarife der Deutschen Eisenbahnen bedeutend gestiegen und entwickelte sich seit zwei Monaten in Fiume ein so grosser Verkehr, wie ihn auch die grössten Sanguiniker nicht anhofften. Sowohl die Ungarische Regierung als auch die Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bieten alles auf, um den Handel nach Fiume zu ziehen und dort zu binden.

Die politische Begehung der Strecke Grenze bei Schirnding-Eger der Königlich Bayerischen Fichtelgebirgsbahn wurde bereits abgehalten. Nach dem Ergebnisse der hinsichtlich dieser Theilstrecke durchgeführten technisch-militärischen Traçerevision tritt die projectirte Bahn im Kilometer 16¾ auf Oesterreichisches Gebiet, den Grenzbach übersetzend, zieht sich sodann längs der Reichsstrasse Eger-Bayreuth in östlicher Richtung bis zum Kreuzungspunkte mit dieser Strasse hin, nächst dessen sich die projectirte Haltestelle Mühlbach befindet. Von dieser Haltestelle aus setzt sich die Bahn in östlicher Richtung an der linken Seite obiger Reichsstrasse, an der Militärschiessstätte vorbei, fort, bis sie sich in einer sanften Curve in südöstlicher Richtung gegen die Eger-Waldsassener Strasse wendet, diese mit einer Ueberfahrt übersetzt und sohin bei 26,4 km mittelst einer Curve von 400 m Radius in das südliche Ende der Station Eger einmündet. Die Gesammtlänge der in Rede stehenden Bahnstrecke beträgt von der Reichsgrenze bis zum Anschlusspunkte in der Stadt Eger 10,1 km.

Die staatlichen Eisenbahnbeamten in Oesterreich, in der Anzahl von beiläufig 200 gegenwärtig, welche stetig mit der Verstaatlichung wachsen wird, bilden eine eigenthümliche Kathegorie von Bediensteten, da sie keine Staatsbeamten sind und doch auch nicht zu den Privatbeamten gezählt werden können. Dies ist sogar bei denjenigen 3 von den 9 Staatsbahnen der Fall, welche vom Staate selbst verwaltet werden, während die der übrigen 6 Bahnen einen von dem Beamtenkörper der privaten Verwaltung ganz gesonderten Status bilden. Alle staatlichen Eisenbahnbeamten sind nur Beamte des Staates und geniessen daher nicht die den eigentlichen Staatsbeamten zukommenden Vortheile. Da ihre Dienst- und Pensionsverhältnisse gar nicht oder nur ungenügend geregelt sind, so hat sich der Sectionsrath Pollanetz im Handelsministerium ein grosses Verdienst um diese Regelung erworben, indem er eine „Dienstordnung“ für die Dalmatiner Staatsbahnen schon im Jahre 1877 ausarbeitete, deren Bestimmungen sehr human und freisinnig sind, so dass diese

Dienstordnung mit den in Folge der gemachten Erfahrungen etwa wünschenswerthen Modificationen auf allen übrigen Staatsbahnen eingeführt werden soll. Darin ist das Vertrags- und Kündigungsverhältniss, sowie die Pension der Beamten geordnet, endlich zweckmässig statt der „Diener" die Kathegorie von Unterbeamten geschaffen worden.

Im Eisenbahnclub hielt Inspector Haas einen Vortrag über die Frage der Coupon-Einlösung. Die Geld- und Valutaverhältnisse zur Zeit der Ausfertigung der fraglichen Prioritäts-Obligationen rechtfertigen darin die Aufnahme der verschiedenen damals gleichwerthigen Münzquantitäten; es könne auch den damaligen finanziellen und juristischen Berathern der Eisenbahngesellschaften wegen der unterlassenen Vorsichten für den Fall einer Aenderung der Valuta im Auslande kein Vorwurf gemacht werden, was durch zahlreiche Gesetzesbestimmungen illustrirt wird. Die diametrale Verschiedenheit der Urtheile Deutscher und Oesterreichisch-Ungarischer Gerichte über die Verpflichtung zur Verzinsung und Rückzahlung der in Silber aufgenommenen Anlehen in Gold sei um so auffallender, als ein Handelsrecht in beiden Gebieten herrscht; die Entscheidungen der zwei Obergerichte Cassel und Dresden zu Gunsten der Oesterreichischen Rechtsanschauung resp. der Silberzahlung stehen den sich nachweisbar widersprechenden Motiven des Reichs-Oberhandelsgerichts Leipzig entgegen. In Ermangelung eines internationalen Aeropags müssen nun die bezüglichen Urtheile der Oesterreichisch-Ungarischen Gerichte zur Geltung im Auslande gebracht werden; hierzu bieten die Staatsverträge über die gegenseitige Rechtshülfe das Mittel; die hierfür gemachten Vorschläge und die Schwierigkeit ihrer Durchführung wurden besprochen; nachdem jedoch die neue Deutsche Processordnung bald ins Leben tritt, welche die bisherigen Einwendungen Oesterreichisch-Ungarischer Gerichte gegen die Execution Deutscher Urtheile gegen das Gesammtvermögen der Bahngesellschaften und zwar im Inlande selbst, beseitigt, so ist dringend das Einschreiten der Regierung und eine Enquête über ein gemeinsames Vorgehen zur Abwehr nöthig. Bis dahin müssen sich die Bahnen durch Palliative schützen, welche nebst ihrer Räthlichkeit und Rechtmässigkeit der Reihe nach durchsprochen wurden. Der Vortrag schloss mit dem Hinweis darauf, dass es sich nicht blos um eine jährliche Mehrbelastung von ca. 4½ Millionen Gulden, sondern um die Ehre und den Credit der Oesterreichisch-Ungarischen Bahngesellschaften und der ganzen Monarchie handele, welche nicht zugeben dürfe, dass der Schuldenstand ihrer garantirten Eisenbahnen und somit ihr eigenes Garantieverhältniss durch eine fremde Judicatur und Gesetzgebung alterirt werde. — Secretär Trabert las hierauf die Motive des die Oesterreichische Rechtsanschauung theilenden Obergerichts Cassel mit dem Bemerken vor, dass da noch Juristen der alten Schule eines Savigny judiciren, während das Reichs-Oberhandelsgericht Leipzig denn doch, wenn auch unbewusst, der diesbezüglich entgegengesetzten Strömung in Deutschland Rechnung trage.

In der am 16. d. M. hier abgehaltenen Conferenz der Oesterreichischen Eisenbahndirectoren gelangte nach einem den Blättern zugekommenen Communiqué die Ansicht zum Ausdruck, dass eine gleichförmige Publicirung der Einnahme-Ausweise nicht möglich sei. Es möge daher von einem gemeinsamen Beschlusse abgesehen und den einzelnen Bahnverwaltungen überlassen werden, die Ausweise nach ihren speciellen Verhältnissen aufzustellen und zu veröffentlichen, um hierbei den Wünschen der Regierung thunlichst zu entsprechen. Der Concurs für die den Unteroffizieren vorzubehaltenden Eisenbahndienstposten soll nur zweimal im Jahre, vor Anfang Januar und Anfang Juli, ausgeschrieben und die Ausschreibung nur auf die niedrigsten Stellen, wie Lastzugspacker, Weichen- und Wechselwächter, Heizer, Bahnwächter, Stations- und Bahnaufsehers-Aspiranten ausgedehnt werden.

Die Theilstrecke Dalya-Vinkovce der bisher nur für Militärtransporte benutzten Linie Dalya-Brod wird nach Mittheilung der „N. F. P." Anfangs des kommenden Monats dem allgemeinen Verkehr übergeben werden, während dies für den Rest der Strecke bis Brod erst dann möglich sein wird, wenn die noch immer überschwemmte Partie zwischen Ivankowa und Vrpolje trockengelegt und wieder fahrbar gemacht sein wird. Man hofft übrigens, dass sich auch auf der Strecke Dalya-Vinkovce, welche die nicht unbedeutende Handelsstadt Vukovar berührt, ein ziemlich lebhafter Localverkehr entwickeln wird, nachdem in der Umgegend von Vinkovce ein Theil jener prächtigen, seiner Zeit vielgenannten Militärgrenz-Wälder sich befindet, deren Reichthum an Bauholz, Knoppern und Fassdauben bisher wegen Mangels an entsprechender Communicationen nur theilweise verwerthet werden konnte.

Die Schreckensnachrichten der Pest allarmirten die Börse. Unter den Bahnpapieren waren es vorzugsweise die Actien der durch ihre geographische Lage zumeist betroffenen Karl-Ludwig Bahn, welche den grössten Coursverlust aufzuweisen haben. Ihnen zunächst folgen dann Nordbahn-, Lemberg-Czernowitz-Jassy- und Staatsbahn-Actien; aber auch der übrige Transport-Actienmarkt vermochte der eingerissenen Strömung keinen Widerstand zu leisten und schliesst zu erheblich reducirten Coursen. Blos Prioritäten blieben fest. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:		
Nordbahn . . .	2065,—	2015,—
Franz-Josefbahn .	129,—	127,—
Karl-Ludwigbahn	226,50	214,50
Oesterr. Nordwestb.	111,50	108,50
Staatsbahn . . .	244,50	235,50
Südbahn . . .	65,50	63,25
Theissbahn . . .	182,25	178,75

Prioritäten:		
Nordbahn . . .	104,75	103,75
Franz-Josefbahn .	85,80	86,10
Rudolfbahn . . .	75,75	75,20
Salzkammergutb. .	90,—	90,—
Kaschau-Oderb. B.	69,50	68,—
3 pCt. Südbahn .	109,50	110,—
Theissbahn . . .	83,10	83,25

Schweizerische Eisenbahnen. Die „Schweizerische Handelszeitung" veröffentlicht eine höchst interessante Coursstatistik Schweizerischer Eisenbahnen in den Jahren 1874 bis 1878. Die Resultate dieser Statistik lassen sich dahin zusammenfassen, dass ein im Januar (die Prioritätsactien der Suisse Occidentale: im Mai 1874; für Prioritätsactien der Nordostbahn: im Juli 1876; die Gotthardbahnactien während aller 4 Jahre zu 300 Francs Einzahlung gerechnet) 1874 in einer der 11 unten genannten Actiengattungen angelegtes, nach dem Courswerth berechnetes Vermögen von 100 000 Francs im Laufe der 5 Jahre 1874/78 folgende Schwankungen erlitt:

	Maximum Francs	Minimum Francs	Ende 1878 Francs
Suisse Occidentale-Prioritätsactien .	101 020	65 407	77 873
Rigibahn-Actien	118 702	53 767	55 835
Vereinigte Schweizerbahnen-Pr.-A. .	103 373	45 080	52 852
Nordostbahn-Prioritätsactien . . .	103 055	30 047	48 050
Vereinigte Schweizerbahnen-St.-A. .	113 968	37 253	39 451
Suisse Occidentale-Stammactien . .	102 136	20 425	35 820
Centralbahn-Actien	100 926	18 853	23 825
Uetlibahn-Actien	111 200	19 909	21 486
Nordostbahn-Stammactien	100 247	8 231	10 837
Arther Rigibahn-Actien	100 641	2 770	6 463
Gotthardbahn-Actien	100 844	3 195	5 192

Von Allen, deren Geld vor 5 Jahren in Schweizerischen Eisenbahnactien angelegt war, hatte also zu Ende 1878 der Eigenthümer von Prioritätsactien der Suisse Occidentale am wenigsten (kaum ¼ seines Vermögens) verloren. Fast die Hälfte betrug der Verlust an Actien der Rigibahn und Prioritätsactien der Vereinigten Schweizerbahnen, — über die Hälfte (seit 2½ Jahren) an Prioritätsactien der Nordostbahn, — 61 pCt. an Stammactien der Vereinigten Schweizerbahnen, 64 pCt. an Stammactien der Suisse Occidentale, 76 pCt. an Centralbahn-Actien, 79 pCt. an Uetlibahn-Actien, 89 pCt. an Stammactien der Nordostbahn, 94 pCt. an Actien der Arther Rigibahn, 95 pCt. an Actien der Gotthardbahn.

Die Eisenbahnen der Australischen Colonien.

Mitgetheilt von einem Australier.

Artikel VI.*)

Süd-Australien. Die Länge der fertigen Bahnen dieser Colonie am Schlusse des Jahres 1877 belief sich auf 327½ Miles (davon waren 294½ Staats- und 33 Privatbahnen), an 404½ Miles wurde noch gebaut, und weitere 30½ Miles waren vom Parlamente autorisirt. Die Staatsbahnen hatten £ 2 015 531 zu bauen gekostet, zu deren jährlicher Verzinsung es £ 108 358 bedurfte. Da nun die Bahnen im Jahre 1877 nur eine Gesammt-Einnahme von £ 198 021 lieferten und nach Abzug der Betriebskosten nicht mehr als £ 18 011 übrig liessen, so hatte der Staat zur Deckung der Zinsen auf das Anlagecapital einen Zuschuss von £ 90 347 zu leisten. Manche der Bahnen erforderten sogar noch bedeutende Zuschüsse zum Betriebe. Dahin gehörte namentlich die 14 Miles lange Bahn von Port Broughton nach dem Barunga Range, welche im letzten Jahre nur £ 294 vereinnahmte, während der Betrieb £ 2 342 erheischte.

Folgende neue Bahnstrecken wurden im Jahre 1878 eröffnet:

1. Am 7. Januar die kaum 2 Miles lange Strecke von Port Adelaide nach dem kleinen Seeorte Semaphore jenseits der Lefevre's Peninsula, welche Port Adelaide von der offenen Meeresküste trennt. Es musste bei diesem Bau eine 320 Fuss lange Brücke über den Port Creek gebaut werden, die £ 65 000 kostete.

2. Am 19. Januar auf der Gladstone und Jamestown Linie, welche eine Verlängerung der von Port Pirie, in 33° 7′ S. Br. und 138° Oe. L. Gr., auslaufenden Bahn bildet, vgl. Jahrg. 1877 No. 24 Seite 318, die Strecke von Gladstone nach Caltowie, 12 Miles. Gladstone am Rocky R. und 33 Miles von Port Pirie,

*) Anmerkung. Siehe Artikel I in Jahrg. 1873 No. 69 Seite 789; Artikel II in Jahrg. 1874 No. 95 Seite 1171; Artikel III in Jahrg. 1876 No. 30 Seite 363; Artikel IV in Jahrg. 1877 No. 24 Seite 317 und Artikel V in Jahrg. 1878 No. 17 Seite 224 und No. 18 Seite 238 u. flg. dieser Zeitung.

zählt erst 150 Einwohner. In unmittelbarer Nähe ist der Boden schlecht, aber eine Mile nach Westen zu breitet sich das fruchtbare Thal des Rocky-Flusses aus. Caltowie, vor fünf Jahren gegründet, ist ebenfalls schwach bevölkert. Der District war vor drei Jahren noch ausschliesslich Weidegegend, jetzt wird dort viel Ackerbau, namentlich auf Weizen, betrieben. Die Bahn steigt von Gladstone, 740 Fuss über dem Meeresspiegel, auf 1 250 Fuss, bevor sie Caltowie erreicht.

3. Am 10. Mai die Burra-Hallett Strecke, 18½ Miles. Sie bildet eine Verlängerung der von Adelaide auslaufenden Nordbahn und hat dieselbe Spurweite von 5 Fuss 3 Zoll. Die Regierung liess den Bau durch sogenannte Government-Immigrants, d. i. Einwanderer, welche auf Kosten der Regierung aus Europa nach Süd-Australien befördert waren, ausführen. Die Baukosten haben sich, ohne die Stationsgebäude, auf £ 73 000 belaufen. Hallett, ein neu angelegter Ort, liegt nördlich vom the Burra (Kooringa).

4. Am 10. Juni die von einer Privatgesellschaft, mit 10 000 Actien à £ 5, gebaute Adelaide and Eastern Suburbs (Kenttown, Norwood und Kensington) Pferde-Eisenbahn. Dieselbe ist jetzt (seit December 1878) bis Nord-Adelaide weitergeführt und erreicht damit eine Länge von 7 Miles.

5. Am 9. October die von Port Wakefield, in 34° 16' S. Br. und 138° 6' Oe. L. Gr., nach Kadina führende Bahn. Kadina auf Yorke Peninsula mit 2 000 Einwohnern war bisher eine wichtige Kupferminenstadt, hat aber durch die zeitweilige Einstellung der Arbeiten in den Bergwerken, welche in Folge der niedrigen Kupferpreise in Europa eintreten musste, an Bevölkerung und Bedeutung in letzter Zeit verloren. Die Bahn, mit der schmalen Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll, ist 34¾ Miles lang und hat £ 182 000 oder £ 5 238 pro Mile gekostet. In Kadina schliesst sie sich an die beiden nach Port Wallaroo und nach Barunga Gap führenden Bahnen an. In Port Wakefield verbindet sie sich mit der seit zwei Jahren fertigen Hoyleton and Blyth-Bahn, und wenn auf dieser letzteren die in Bau begriffene Zweigbahn von Balaklava nach Hamley Bridge, vgl. Jahrg. 1878 No. 17 Seite 224, erst in Betrieb ist, wird Kadina durch eine 120 Miles lange Eisenbahn mit der City of Adelaide verbunden sein.

6. Am 18. October die Kapunda and North-West Bend Bahn, 55½ Miles und mit breiter Spurweite. Kapunda ist eine bekannte Kupferminenstadt, 49 Miles nordöstlich von Adelaide und mit 2 272 Einwohnern. Unter North-West Bend, wo der kleine Ort Morgan liegt, versteht man die starke Biegung, welche der Murray-Fluss in 34° S. Br. und 139° 35' Oe. L. Gr. macht. Die Regierung begann den Bau der ersten 17 Miles im Jahre 1876 mit einem Theile der auf Kosten der Colonie aus Europa importirten Arbeiter, welche bei ihrer Ankunft keinen Verdienst finden konnten. Die übrige Länge wurde dann am 22. März 1877 den Messrs. Overend and Robb für die Summe von £ 165 523 in Contract gegeben. Die Totalkosten haben sich, mit Ausschluss der nöthigen Landungsbrücke am Murray R., auf £ 318 000 oder ungefähr £ 5 700 pro Mile belaufen. Besondere Schwierigkeiten bot der Bau nicht. Die ersten 25 Miles führen über wellenförmiges Terrain. Die Bahn erreicht nach einer Steigung von 750 Fuss ungefähr 20 Miles von Kapunda im Eudunda Range ihren Höhepunkt, welcher 1 517 Fuss über dem Meeresspiegel liegt. Von da läuft sie durch das lange Murray-Scrub (Gesträuch), welches sich bis zum Murray hin um 1 497 Fuss senkt. Man legt dieser Bahn eine grosse Bedeutung bei, indem man hofft, durch dieselbe einen beträchtlichen Theil des Handelsverkehrs im westlichen Riverina, wie man den durch die grössten Flüsse des Australischen Continents drainirten Süden der Colonie Neu-Süd-Wales nennt, nach Süd-Australien zu ziehen.

Die Kadina, Wallaroo and Moonta Railway Company hielt am 11. Februar 1878 eine Generalversammlung ab, auf welcher die Actionäre den Verkauf ihrer 16½ Miles langen Bahn an die Regierung von Süd-Australien für die Summe von £ 90 000 genehmigten. Die Uebergabe erfolgte dann schon am 1. März.

Der Bau der Bahn von Port Augusta, an der Spitze des Spencer's Golf in 32° 29½' S. Br. und 137° 45½' Oe. L. Gr., bis zu den 199 Miles nach Norden zu liegenden Government Gums, vgl. Jahrg. 1877 Seite 317, wurde am 1. October 1877 den Messrs. Barry, Brooks and Fraser in Melbourne für die Summe von £ 578 820 in Contract gegeben. Die Arbeiten, bei denen die Unternehmer viele Chinesen verwenden, begannen am 18. Januar 1878. Die erste Section, 64 Miles, muss am 1. October 1879, die zweite, ungefähr 80 Miles, am 1. October 1880 und die dritte, gegen 55 Miles, am 1. October 1881 fertig gestellt werden. Die grosse Bedeutung dieser Bahn, welche stufenweise durch Central-Australien bis Port Darwin fortgesetzt werden soll, liegt zunächst darin:

1. Dass sie in eine Gegend führt, welche an Mineralien, namentlich Kupfer, ausserordentlich reich ist, die aber, wegen fehlender Communicationswege, bis jetzt nicht ausgebeutet werden konnte.

2. Dass sie die Schäfereien und Rindviehstationen des hohen Nordens der Colonie in schnelle Verbindung mit der Küste bringt.

3. Dass sie gutes Agriculturland, welches jetzt unbenutzt daliegt, für Anbau ermöglicht.

Für ganz Australien wird diese Bahn erst ihre grosse Bedeutung gewinnen, wenn sie bis Port Darwin, worüber freilich wohl noch viele Jahre vergehen werden, vollendet ist. Die Producte und Fabrikate, welche aus Europa, Asien und Amerika für Australien bestimmt sind, werden dann zum grossen Theile in Port Darwin gelandet und mit dieser Bahn weiter geschafft werden. Ebenso werden die Europäischen Postdampfer und Passagierschiffe in Port Darwin einlaufen und dadurch die Entfernung, der Zeit nach, wesentlich abkürzen und die Fahrt billiger machen. Aber die Bahn, wenn fertig, wird sicherlich nicht lange auf die directe Linie von Port Augusta nach Port Darwin beschränkt bleiben; es werden sich Bahnen nach den Colonien Queensland und Neu-Süd-Wales abzweigen und sich bis Victoria fortsetzen.

Die Bahn läuft von Port Augusta aus zunächst auf den 12 Miles entfernten kleinen Ort Saltia und passirt im Flinders Gebirge den Pichirichi Pass, durch den sich ein wellenförmiger Weg über offene Ebenen und durch flache Thäler hinzieht. Der höchste Punkt dieses Passes liegt 1 300 Fuss über dem Meeresspiegel, aber man erreicht ihn ganz allmälig und merkt es kaum, dass man das höchste Gebirge in Süd-Australien, die Flinders Ranges, überschreitet. Den ursprünglichen Plan, die Bahn an der für den Bau allerdings günstigeren, aber wüsten Westseite dieses Gebirges hinzuführen, hat man aufgegeben und die Ostseite gewählt. Hier nun läuft die Bahn, nachdem der Pichirichi Pass passirt ist, über die Willochra Ebene hin. Es ist dies ohne Frage die schönste Gegend im Far North, wo später, wenn die Bahn fertig ist, gegen 300 Quadrat-Miles Kronland für Ackerbau auf Weizen disponibel sein werden. Zu bedauern ist nur, dass die Ebene mitunter Ueberschwemmungen ausgesetzt ist, welche durch die Boolcunda und Willochra Creeks veranlasst werden.

Die Bahn erhält die schmale Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll. Es müssen 64 Brücken von 20 bis 740 Fuss Länge, 470 Durchlässe für gelegentliches Fluthwasser von 10 bis 40 Fuss Weite, 550 Ueberwölbungen, 61 Drainirungen und 14 anzulegende Wasserläufe gebaut werden. Einer grossen Anzahl von Creeks und Wasserrinnen muss ein anderes Bett angewiesen werden.

Die Rivoli Bay and Mount Gambier Bahn, 50¾ Miles, vergleiche Jahrgang 1877, Seite 318, welche von Rivoli Bay, in 37° 33' S. Br. und 140° 7' Oe. L. Gr., nach Gambiertown, dem Hauptorte eines der fruchtbarsten Agriculturdistricte der Colonie Süd-Australien, führen soll, wurde am 29. October 1877 den Messrs. C. und E. Millar für die Summe von £ 84 455 in Contract gegeben und soll von da ab in 80 Wochen fertig sein. Spurweite 3 Fuss 6 Zoll.

Die Kadina and Barunga Gap Bahn, 25¾ Miles, vergleiche Jahrgang 1877 Seite 318, welche von der Minenstadt Kadina auf Yorke Peninsula nach dem nordöstlich davon gelegenen Barunga Gap im County of Daly laufen soll, liess die Süd-Australische Regierung am 1. August 1877 mit Arbeitern beginnen, die durch Entlassung (in Folge der niedrigen Kupferpreise in Europa) aus den Kupferbergwerken auf Yorke Peninsula brotlos geworden waren. Die Vollendung der begonnenen Arbeiten ward am 17. December 1877 den Messrs. Fry Brothers für die Summe von £ 31 664 in Verdung gegeben.

Nachdem im December 1877 das Parlament von Süd-Australien £ 500 für eine vorläufige Vermessung einer Eisenbahn von Port Darwin, an der Nordküste von Australien, nach den Goldfeldern am Pine Creek, eine Entfernung von 140 Miles, bewilligt hatte, wurde im April 1878 von Adelaide aus der Feldmesser Graham Stewart für diesen Zweck nach Port Darwin geschickt. Er beendigte die Arbeit im folgenden November.

Im Mai 1878 bildete sich in Adelaide eine Privatgesellschaft, genannt the Holdfast Bay Railway Company, mit einem Capital von £ 30 000, um eine Eisenbahn von Adelaide nach dem 7 Miles entfernten See- und Badeorte Glenelg (2 180 Einwohner) zu bauen, und von da weiter nördlich über Henley Beach auf der Militärstrasse entlang nach Semaphore an der Largs Bay, zum Anschlusse an die von hier nach Port Adelaide führende Bahn. Das Parlament gab am 14. November seine Genehmigung dazu.

Im Jahre 1877 bewilligte das Parlament die Geldmittel zum Bau von folgenden neuen Bahnen:

1. Am 3. September die Verlängerung der Nordbahn, welche jetzt von Adelaide bis Hallett, 126½ Miles, fertig ist, von Hallett bis Terowie, 20½ Miles und mit der breiten Spurweite von 5 Fuss 3 Zoll. Die Kosten sind auf £ 132 194 veranschlagt. Terowie liegt im Südosten der Grafschaft Kimberley. Vor ungefähr vier Jahren kaufte Mr. John Mitchell das Land mit noch anderem Areale an und legte auf der einen Hälfte eine Stadt an. Der Ort hat sich rasch entwickelt und zählt zur Zeit schon ein Hôtel, mehrere Kaufläden, eine Kirche, eine Schule und eine Anzahl Privathäuser.

2. Am 3. October den Bau einer Bahn von Terowie über Yongala, Orroroo und Coonattoo nach Pichirichi Pass, 93 Miles. Dieselbe soll die von der City of Adelaide auslaufende Nordbahn

mit der von Port Augusta nach den Government Gums in Bau begriffenen Bahn verbinden. Die Kosten sind auf £ 574 485 oder £ 6 177 pro Mile veranschlagt. Spurweite 3 Fuss 6 Zoll. Der District, welchen diese Bahn berührt, hat zur Zeit eine Bevölkerung von 6 500 Seelen, und 594 000 Acres Land sind von 1 020 Farmern occupirt. Die Fruchtbarkeit des Bodens lässt einen Ertrag von 20 Bushels Weizen vom Acre zu. Yongala, im Südosten des County of Dalhousie und ungefähr 16 Miles nordnordwestlich von Terowie, existirt erst seit drei Jahren, hat sich aber in dieser kurzen Zeit sehr schnell entwickelt. Orroroo im Norden des County of Dalhousie und Coonattoo im Nordosten des County of Frome sind ebenfalls junge Orte, schreiten aber rasch vorwärts.

3. Am 3. October den Bau einer Zweigbahn von Yongala nach Jamestown, 22 Miles und mit enger Spurweite. Die Kosten sind auf £ 138 948 oder £ 6 400 pro Mile veranschlagt. Jamestown, in der Grafschaft Victoria und durch eine Eisenbahn mit Port Pirie, an der Ostseite des Spencer's Golf, verbunden, ist ein hübsches Städtchen, dessen Häuser fast sämmtlich aus schönen weissen Quadersteinen aufgebaut sind.

4. Am 19. November eine Bahn von Adelaide über Mount Lofty nach Nairne, 33 Miles und mit breiter Spurweite. Die Kosten sind auf £ 712 721 berechnet. Es soll dies die erste Section einer intercolonialen Eisenbahn von Adelaide über den Murray R. nach Melbourne bilden. Die Bahn wird, bei einer Steigung von 1 in 51, ungefähr 18¼ Miles von Adelaide bei Crafers die Höhe des Mount Lofty (1 620 Fuss über dem Meeresspiegel) erreichen und von da mit einem Falle von 1 in 40 sich bis Nairne wieder senken. Es sind 8 Tunnels nothwendig, von denen der längste 1¼ Miles messen wird. In der Entfernung von 26 Miles von Adelaide soll eine Seitenbahn nach der 3 Miles entfernten Stadt Mount Barker abzweigen. Nairne, südöstlich von Adelaide, ist ein blühender Ort mit 550 Einwohnern, in dessen Umgegend Ackerbau und Viehzucht betrieben werden. Mount Barker ist ein lebhaftes Städtchen mit 900 Einwohnern in einem Ackerbaudistricte.

Das Parlament bewilligte im December 1878 eine neue Anleihe von £ 2 348 105. Davon sollen £ 1 558 408 auf den Bau der vorgenannten Bahnen und £ 233 828 auf weitere Accommodationen der alten Bahnen verwendet werden.

Die Colonie Victoria besass Ende 1877 an fertigen Eisenbahnen 931 Miles gegen 699 im Vorjahre. Es wurden auf denselben im Jahre 1877 im Ganzen £ 1 135 799 vereinnahmt und £ 592 481 verausgabt. Es verblieb ein Netto-Ueberschuss von £ 543 318, welcher das Anlagecapital in der Höhe von £ 14 566 166 mit 3,73 pCt. verzinste. Ende Juli 1878 waren 967 Miles in Betrieb gegen 815 im Vorjahre. Die Einnahmen vom 1. Juli 1877 bis dahin 1878 summirten auf £ 1 202 279 gegen £ 1 078 082 in 1876/77.

Im Laufe des Jahres 1878 wurden folgende neue Eisenbahnen eröffnet:

1. am 9. Januar die 60 Miles lange Strecke von Hamilton nach Portland. Hamilton, die Metropole des Westens der Colonie Victoria und mit, einschliesslich der Vorstädte, 4 000 Einwohnern, liegt in 37° 45′ S. Br. und 142° 1′ Oe. L. Gr., während Portland, in 38° 21′ S. Br. und 141° 41′ Oe. L. Gr. und mit 2 364 Seelen, eine wichtige Hafenstadt an der Portland Bay ist. Durch die Eröffnung dieser Strecke wird Portland durch eine 275 Miles lange Eisenbahn über Ararat und Ballarat mit Melbourne verbunden.

2. Am 21. Januar die nur 2 Miles lange Strecke von Geelong bis zum Racecourse (Rennbahn). Geelong, nächst Melbourne die wichtigste Hafenstadt der Colonie, liegt an der Corio Bay und hat, mit Einschluss von vier Vorstädten, eine Bevölkerung von 23 200 Seelen.

3. Am 1. März auf der von Oakleigh nach Sale führenden Bahn die letzte noch unfertige Strecke vom Moe-Fluss nach Bunyip am Creek gleichen Namens, 26 Miles. Die ganze Bahn hat eine Länge von 119 Miles und hat £ 499 541 gekostet. Die grösste Bauschwierigkeit lag in der mittleren Section, welche über sehr unebenes, dicht bewaldetes und bebuschtes (scrubby) Terrain führt und wo die Auffindung einer practicablen Route schwer hielt. Diese Section allein, 40½ Miles lang, kostete £ 260 523. Oakleigh mit erst 150 Bewohnern liegt, 10 Miles südöstlich von Melbourne, in einer ziemlich sandigen Gegend, welche sich jedoch für Gemüsebau eignet. Sale, ostsüdöstlich von Melbourne in 38° 6′ S. Br. und 147° 5′ Oe. L. Gr., ist eine der wichtigsten Städte im Gipps Land-Districte und zählt 3 500 Seelen.

Die Strecke von Oakleigh nach Melbourne konnte bisher nicht in Angriff genommen werden, weil die beiden Häuser des Parlaments in der Route differirten. Die Streitfrage ist nun endlich im Sinne des Legislative Council beigelegt. Die Bahn soll von Oakleigh aus auf South Yarra, eine aristocratische Vorstadt von Melbourne, gebaut werden und hier in die Hobson's Bay Railway einfallen.

Ende Juni genehmigte das Parlament mit grosser Majorität den Ankauf der Hobson's Bay Bahn, welche Melbourne mit den Vorstädten und der Hafenstadt Sandridge verbindet und die bis dahin einer Actiengesellschaft gehörte. Der Kaufpreis, der den 16 fachen Werth des durchschnittlichen Gewinnes der letzten drei Jahre repräsentirt, beträgt £ 1 320 820, von denen £ 855 520 in Baar gezahlt wurden und der Rest in verzinslichen Obligationen, die im Laufe von 18 Jahren einzulösen sind. Dies würde für jede Actie, welche auf £ 50 lautet, £ 80 ergeben. Ausserdem kommt den Actionären der Reservefonds von £ 24 868 und der Erlös aus den von der Regierung zum Werthe von £ 11 000 übernommenen Vorräthen zu Gute. Es entfallen damit auf jede Actie im Ganzen £ 82. 10 s. Die Uebernahme der Bahn von Seiten der Regierung erfolgte schon am 1. Juli. (Schluss folgt.)

Präjudizien.

v. O. **Unfälle beim Abbruch oder Aufbau von Bahnanlagen fallen nicht unter das Gesetz.** Von der seit 1874 in Betrieb gesetzten Eisenbahnstrecke Lübbenau-Kamenz der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft zweigte früher unweit des Bahnhofes Kalau ein nur zum Zwecke der Kieswerbung angelegter, mit Einfriedungen, Buden und Signalmasten versehener Schienenstrang nach den Freibergen ab. Dieser früher in die Hauptstrecke Lübbenau-Kamenz einmündende Schienenstrang wurde damals auch mit Locomotiven und Arbeitszügen befahren und von Bahnwärtern bewacht. Schon Anfangs 1875 hatte jedoch die Eisenbahn-Gesellschaft den Abbruch dieses nach den Freibergen führenden Schienenstranges und zugleich angeordnet, dass die Schienen und Schwellen dieses Stranges von den Freibergen ab aufgenommen, auf 2 zufolge Gefälles ohne Triebkraft auf den Schienen herablaufende Handlowrys verladen und an den damals nicht mehr mit der Hauptbahn verbundenen, sondern todt auslaufenden Endpunkte dieses Kiesstranges aufgestapelt werden sollten. Nachdem bereits ein Theil dieser Schienen und Schwellen in dieser Weise aufgenommen und fortgeschafft war, und nur noch ein Rest dieses lediglich zu jenem Material-Transporte benutzten Kiesstranges existirte, verunglückte der bei diesen Abbruchsarbeiten beschäftigte Büdner B. der Art, dass eine mit Abbruchsmaterial beladene Handlowry bei der Hinabfahrt nach dem Auslaufe entgleisete und er in Folge der durch das Hinabschleudern erlittenen Verletzungen verstarb. Das Kammergericht wies den von Hinterbliebenen des Verunglückten erhobenen Entschädigungsanspruch ab und das R.-Ob.-H.-Gericht bestätigte dieses Erkenntniss aus folgenden Gründen: „Der sich mit dem Abbruch stets vermindernde Rest des Kiesstranges blieb keine Eisenbahn mehr im Sinne des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes. Der nur dem Abbruchszwecke dienende Transport der Schienen und Schwellen war kein Betrieb mehr, wie ihn § 1 l. c. voraussetzt. Ebensowenig wie ein noch im Aufbau begriffener Bahnkörper, so wenig möchte ein früher vollendet gewesener Schienenstrang, welcher zum Abbruch bestimmt und im Abbruch befindlich ist, als Eisenbahn nach dem Reichs-Haftpflichtgesetz angesehen werden. In beiden Fällen fehlt es ebenmässig an der fertigen Anlage, welche zur Beförderung von Personen und Sachen bestimmt ist. Gehören nach diesem bestimmungsmässigen Zwecke einer Eisenbahn alle Vorgänge, welche als Vorbereitung, Durchführung und Abschluss dieser Hauptthätigkeit der Bahnen anzusehen sind, so fallen unter einen solchen Eisenbahnbetrieb nicht solche Arbeiten, welche den Zweck haben, einerseits den Bahnkörper erst herzustellen, ihn in einen betriebsfähigen Zustand zu bringen, bezl. durch Reparaturen in einem solchen zu erhalten, andererseits den Bahnkörper wieder abzubrechen, ihn ausser Betriebsfähigkeit zu setzen (Erk. d. I. Sen. d. R.-Ob.-H.-G. v. 22. October 1878.)"

v. O. **Gegen die Sperrung eines Eisenbahnüberganges seitens der Eisenbahn-Gesellschaft ist die Possessorienklage unzulässig.** Zur Beseitigung polizeilicher Anordnungen finden, wie in der Judicatur constant angenommen worden, die possessorischen Rechtsmittel keine Anwendung. Ein durch solche Anordnung verletztes Privatrecht kann vielmehr nur im petitorischen Processe verfolgt werden. Damit ergiebt sich aber, dass die Frage, ob ein behauptetes Recht verletzt sei, im Possessorienprocesse völlig unerheblich ist. — Vorliegend hat A. in seiner Eigenschaft als Bahnpolizeibeamter, auf Grund des § 54 des Bahnpolizei-Reglements vom 4. Januar 1875, einer polizeilichen Vorschrift, den Uebergang über die Bahn gesperrt und die beklagte Direction will diese Sperrung aufrecht erhalten wissen. Darnach handelt es sich also um eine polizeiliche Anordnung. — Wenn der Vorderrichter die Implorantin abgewiesen hat, weil dem Publicum nach dem allegirten § 54 das Betreten des Planums untersagt sei und Handlungen, welche gegen ein Verbotsgesetz laufen, eine Possessorienklage nicht begründen, so setzt er sich nicht in Widerspruch mit dem zu Anfang angeführten Rechtsgrundsatze. (Erk. der III. Abth. des Preuss. Ob.-Tribun. vom 15. Juli 1878; Deutsche Jurist. Zeit. 1878. S. 404.)

v. O. **Schaffner-Instruction der Königlichen Ostbahn.** In der im § 20 getroffenen Bestimmung, dass der Schaffner, sobald der Zug steht, schnell seinen Platz verlassen und die näher angegebenen Functionen ausüben soll, liegt nicht das Verbot, während der Fahrt den Platz überhaupt zu verlassen, namentlich

wenn, wie im vorliegenden Falle, der Schaffner in einem Coupé Platz genommen hat. Die Beweisaufnahme ergiebt zur Ueberzeugung, dass P. bei der Einfahrt in den Bahnhof Simonsdorf aus dem Güterperronwagen, in dem er sich befunden, auf den Perron des Wagens getreten, beim Einfahren auf ein anderes Geleise von dem entstandenen Stosse in's Taumeln gerathen, dabei vom Wagen heruntergefallen und verunglückt ist. — Darin, dass P. sich auf den Perron begeben und von diesem in Folge eines unglücklichen, starken Stosses heruntergefallen ist, kann ein Verschulden desselben nicht gefunden werden, wie der zweite Richter meint. Freilich ist diesem darin beizutreten, dass der fragliche Unfall sich nicht ereignet haben würde, wenn P. im Wagen geblieben wäre; das Heraustreten aus demselben ohne ersichtliche Ursache ist aber noch kein Verschulden, keine dem P. als Schuld anzurechnende Handlung, zumal die fragliche Stelle der Bahn als eine besonders gefährliche nicht anzusehen ist. (Erk. d. III. Sen. d. R.-Ob.-H.-G. vom 18. November 1878.)

Personal-Nachrichten.

Preussen. Dem technischen Mitgliede des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, Baurath Quassowski in Berlin, ist der Character als Geheimer Regierungsrath, sowie dem Mitgliede des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, Eisenbahn-Betriebs-Director a. D. Krancke in Magdeburg, dem Mitgliede der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector a. D. Micks in Erfurt, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Director Voss in Emden und dem Ober-Ingenieur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, Eisenbahn-Baumeister a. D. Wiedenfeld in Berlin, der Character als Baurath verliehen.

Miscellen.

Nach den auf Anordnung des Herrn Handelsministers veröffentlichten Jahresberichten der Fabrikinspectoren pro 1877 war der Stand der Grossindustrie in Berlin wie folgt:

Bezeichnung der Gruppe	1877		Gegen 1876	
	Zahl der Fabriken	Zahl der Arbeiter	Fabriken	Arbeiter
Bergbau-, Hütten- und Salinenwesen	2	14	—	—
Steine und Erden	62	1687	— 6	— 223
Metall-Verarbeitung	295	6541	— 8	— 269
Maschinen etc.	309	13811	— 27	—2362
Chemische Industrie	40	674	+ 1	+ 76
Heiz- und Leuchtstoffe	69	3102	—	+ 387
Textil-Industrie	126	5455	— 16	— 127
Papier und Leder	234	6805	— 19	— 111
Holz- und Schnitzstoffe	307	5505	— 19	— 597
Nahrungs- und Genussmittel	415	4175	— 64	— 351
Bekleidung und Reinigung	138	4716	— 19	— 338
Baugewerbe	11	153	—	+ 7
Polygraphische Gewerbe	181	5421	—	+ 34
Diverse	24	187	— 5	— 52
Summa	2213	58246	— 182	—3926

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarifwesen.

Am 1. Februar ds. Js. treten in den nachbezeichneten **Güterverkehren** folgende Tarifnachträge in Kraft:

Nachtrag VI für den Localverkehr der Sächsischen Staatseisenbahnen. (Die in dem letzteren enthaltenen Bestimmungen kommen auch im Localverkehre der Muldenthalbahn sowie im nachbarlichen Verkehre mit derselben zur Anwendung.)

Nachtrag I für den Hof-Meininger Verband.

Nachtrag I für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verband.

Nachtrag II für den Berlin-Dresden-Sächsischen Verband.

Nachtrag II für den Magdeburg-Sächsischen Verband.

Nachtrag II für den Sächsisch-Schweizerischen Verband.

Nachtrag III für den Norddeutsch-Sächsischen Verband.

Nachtrag III für den Berlin-Anhalt-Sächsischen Verband.

Nachtrag III für den Saarbrücken-Sächsischen Verband.

Nachtrag III für den Stettin-Sächsischen Verband.

Nachtrag III für den Magdeburg-Bayerischen Verband.

Nachtrag V für den Stettin-Berlin-Bayerischen Verband.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der Tarifvorschriften und der Waarenclassification, von denen die mit einem Stern *) bezeichneten Positionen erst vom 1. April ds. Js. ab zur Anwendung gelangen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 28. Januar 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, zugleich als geschäftsführende Verwaltung für die obigen Verbandsverkehre. (190)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Mit dem 1. Februar cr. kommen zur Einführung:

Nachtrag 4 zum Local-Güter-Tarif vom 1. October 1877,

Nachtrag II zu dem für die Deutschen Eisenbahn-Verbände herausgegebenen Theil 1 der Verbands-Güter-Tarife;

beide Nachträge gleichmässig enthaltend:

a) eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements,
b) die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güter-Classification (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt).

Exemplare der vorbezeichneten Nachträge sind zum Preise von 0,25 ℳ bei den Güterexpeditionen zu haben. Schwerin, den 30. Januar 1879. Die Direction. (195)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 1. Februar cr. tritt zum diesseitigen Local-Gütertarif vom 1. Juli 1877 ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält: Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt), Ergänzungen der speziellen Tarifvorschriften, Bestimmungen und Frachtsätze für die Ueberführung von Wagenladungsgütern zwischen dem diesseitigen Bahnhof Breslau und dem Oderthorbahnhof der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn daselbst sowie Ermässigungen, bezw. Erhöhungen des Ausnahmetarif 7.

Die ersten zwei Bestimmungen finden auch in sämmtlichen, nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden directen und Verbandsverkehren, an welchen die diesseitige Verwaltung betheiligt ist, Anwendung.

Druckexemplare des Tarifnachtrages sind zum Preise von 0,25 ℳ vom 1. Februar cr. ab bei unserem Formularmagazin, sowie durch Vermittelung der Güterexpeditionen zu haben.

Vorläufig ertheilt unser Tarifbüreau hierselbst alle erforderliche Auskunft. Breslau, den 27. Januar 1879. Directorium. (191)

Thüringische Eisenbahn. Zu dem s. Z. für die Deutschen Eisenbahnverbände herausgegebenen Verbands-Gütertarif Theil I, Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr (das Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen und die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification enthaltend), tritt am 1. Februar cr. Nachtrag II. in Kraft. Derselbe enthält:

I. Eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements;
II. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt).

Die mit einem Stern *) versehenen Bestimmungen haben erst vom 1. April cr. ab Gültigkeit.

Die im Nachtrage II. enthaltenen Vorschriften finden auch in sämmtlichen, nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden directen und Verbandsverkehren, für welche obenbezeichneter Theil 1. angenommen wurde, Anwendung. Insbesondere gelten dieselben auch für den z. Z. gültigen Mitteldeutschen, Nord-Ostsee-Hannover- und Preussisch-Thüringischen Verbands-Gütertarif, sowie für den Verbands-Gütertarif Thüringischer Bahnen und für die Local-Gütertarife der Thüringischen, Werra, Friedrichrodaer, Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut, Saal, Weimar-Geraer und Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn, hinsichtlich welcher wir theils in unserer Eigenschaft als geschäftsführende Verwaltung vorbezeichneter Verbände, theils im besonderen Auftrage der Verwaltungen für die zuletzt bezeichneten Tarife hiermit Publication erlassen.

Ueber das ev. Erscheinen besonderer, diese Bestimmungen enthaltenden Nachträge für die vorbezeichneten Local-Gütertarife und für den Sächsisch-Thüringischen und Thüringisch-Bayerisch-Württembergischen Verbands-Gütertarif wird demnächst besondere Bekanntmachung erfolgen. Erfurt, den 28. Januar 1879. Die Direction. (193)

Norddeutscher Eisenbahnverband. Für Schwefelkies-Transporte in Ladungen von 10 000 kg von Schwelm nach Schöningen kommt im Norddeutschen Verbande von jetzt ab ein Ausnahmefrachtsatz von 0,86 ℳ pro 100 kg zur Anwendung. Hannover, den 27. Januar 1879. Königliche Eisenbahndirection zu Hannover, Namens der Verbandsverwaltungen. (192)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Mit dem 15. Februar d. J. tritt zum diesseitigen Local-Güter-Tarif vom 1. October 1877 der zweite Nachtrag in Kraft, enthaltend:

1. Eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements,
2. Aenderungen des § 50 des Betriebs-Reglements,
3. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt),
4. Aenderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Hafenbahnen, des Kilometerzeigers, der Tariftabellen,

5. Eine Bestimmung über die Aufhebung des Tarifs für den Localverkehr der Hinterpommerschen Bahn.

Die mit einem Stern bezeichneten Bestimmungen haben erst vom 1. April ab Gültigkeit.

Die zu 1, 2, 3 dieser Bekanntmachung gehörigen Vorschriften finden auch in sämmtlichen nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden directen und Verbandsverkehren, an welchen die diesseitige Bahn betheiligt ist, Anwendung.

Druckexemplare des Tarifnachtrages sind vom 15. Februar cr. ab bei unseren Güter-Expeditionen bezw. Güter-Cassen zum Preise von 25 Pf. pro Stück käuflich zu haben. Stettin, den 27. Januar 1879. Directorium. (186)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Im Local-Güterverkehre der Berlin - Hamburger Eisenbahn, sowie in sämmtlichen, nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden Nachbar- und Verbandverkehren, an denen die diesseitige Bahn betheiligt ist, treten vom 1. Februar cr. bezw. vom 1. April cr. ab Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie der Güter-Classification in Kraft, worüber das Nähere bei unseren Güter-Expeditionen zu erfahren ist. Berlin, den 29. Januar 1879. Die Direction. (184)

Hannover-Rheinischer Verband. Für den Transport von Schwefelkiesrückständen und Eisenerzen in Wagenladungen von Linden nach Hörde kommt mit sofortiger Gültigkeit ein Ausnahmefrachtsatz von 0,59 *M.* pro 100 kg zur Anwendung. Hannover, den 23. Januar 1879. Königliche Eisenbahndirection, Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen. (185)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Die Bekanntmachung vom 7. Januar d. J. wird hierdurch dahin modificirt, dass der Specialtarif vom 1. April 1877 für den Transport von Salz aller Art von Sangerhausen nach Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Breslau - Schweidnitz-Freiburger etc. Stationen nicht am 1. März d. J., sondern erst am 1. April d. J. und nur für diejenigen Stationen ausser Kraft tritt, für welche in dem Schlesisch-Niedersächsischen Verbandstarife vom 1. August 1878 resp. in dem Nachtrage 1 zu demselben vom 1. April d. J. anderweite Tarifsätze enthalten sind. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (188)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Für Salztransporte von Stassfurt nach Oderberg trans. kommt vom 1. Januar cr. ab ein Ausnahmefrachtsatz von 1,48 *M.* pro 100 kg zur Erhebung. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (187)

2. Submissionen.

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

39 Zungenvorrichtungen für gewöhnliche und Englische Weichen nebst Bewegungshebeln u. s. w. (Bedingungshefte 144/5)

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Das Bedingungsheft ist gegen portofreie Einreichung von 2 *M.* vom Oberingenieur in Amsterdam O. Z. Voorburgwal No. 145 zu beziehen, wo die versiegelten Offerten bis spätestens 17. Februar 1879 um 12 Uhr portofrei einzureichen sind; dieselben werden am selben Tage in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten im Bureaulocal (O. Z. Voorburgwal bei Stoof-Steeg No. 131) Nachmittags $1^1/_2$ Uhr eröffnet. Der Betriebs-Director. (189H)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die Lieferung des Bedarfs an Kleineisenzeug und zwar:

5 500 Stück Unterlagsplatten, 1 000 Stück Stahllaschen, 70 000 Stück Hakennägel, 140 000 Stück Tirefonds, 30 000 Stück Schwellenbezeichnungsnägel und 3 000 Stück Stosswinkel

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Preisofferten sind frankirt und verschlossen bis zu dem auf

Mittwoch, den 5. Februar 1879, Vormittags 10 Uhr

Zimmer 43 anberaumten Submissionstermine einzureichen.

Bedingungen etc. können von unserer Registratur Zimmer No. 35 gegen Erstattung von 1 Mark bezogen werden. Breslau, den 22. Januar 1879. Directorium. (177)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Wir beabsichtigen die in unseren Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg aufge-

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Fortsetzung der Privat-Anzeigen auf S. 115.)

kommenen, auf unseren Bahnhöfen daselbst lagernden alten Materialien, als: Schmelzeisen und Brocken, Gusseisen, Eisenblech und Rohrabschnitte, Drehspähne, Reifen, Räder u. s. w., sowie die in unseren Depots zu Berlin und Hamburg vorhandenen alten Schienen und Schienenenden an den Meistbietenden zu verkaufen. Offerten auf sämmtliche oder einen Theil der zum Verkauf stehenden Materialien sind bis zum 8. Februar d. J. an uns einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen, sowie die Offerten-Formulare, welche eine specielle Nachweisung der Materialien enthalten, können von unserem technischen Büreau hierselbst, sowie von unserem Verwaltungs-Büreau in Hamburg und von unseren Werkstätten kostenfrei bezogen werden. Berlin, 21. Januar 1879. Die Direction. (181 J)

Nassauische Eisenbahn. Die in den Magazinen zu Limburg, Lahnstein und Castel vorhandenen abgängigen Betriebs- und Werkstätten-Materialien, sollen im öffentlichen Submissionswege an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf den Ankauf von Materialien-Abgängen"

versehen, bis zum Submissions-Termin

„Montag, den 10. Februar cr., Vormittags 11 Uhr"

an die unterzeichnete Materialien-Verwaltung einzureichen.

In diesem Termine werden die eingegangenen Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Das Materialien-Verzeichniss, nebst den Verkaufs-Bedingungen, wird auf portofreie Anträge gegen Erstattung der Copial-Gebühren von 50 ₰ von hier mitgetheilt werden. Limburg a. d. Lahn, den 22. Januar 1879. Die Materialien-Verwaltung. (100 J.)

Fortsetzung der Privat-Anzeigen.

Achtundfünfzigster Rechnungsabschluß

der

Feuerversicherungsbank für Deutschland in Gotha

vom Jahre 1878.

		M.	₰	M.	₰
	A. Einnahme.				
1.	Prämien-Uebertrag vom Jahre 1877 laut 57. Rechnungsabschluß	3 964 941	25		
	Hierzu: für nach Abschluß der Rechnung hinzugetretene Versicherungen	12	90		
		3 964 954	15		
	Hiervon ab: für nach Abschluß der Rechnung ristornirte Versicherungen	5 942	86		
				3 959 011	29
2.	Reserve für unermittelt gebliebene Schäden, Verluste und Kosten laut 57. Rechnungsabschluß			325 075	39
3.	Brutto-Prämieneinnahme im Jahre 1878			7 721 639	22
4.	Zinsen-Einnahme und Agio			425 482	86
5.	Verjährte Dividenden aus dem Jahre 1872			17 035	90
	Die Gesammt-Einnahme des Jahres 1878 beträgt demnach			12 448 244	66
	B. Ausgabe.				
1.	Provision für die Auszahlung der Dividende aus dem Jahre 1877	91 472	09		
2.	Brandschäden, Kosten und Verluste:				
	a. aus dem Jahre 1877 und früher, laut Nachweisung I. a.	42 660	01		
	b. aus dem Jahre 1878, laut Nachweisung I. b.	807 111	77		
3.	Laufende Verwaltungsunkosten, laut Nachweisung II.	321 894	56		
4.	Prämien-Provision an die Agenten, Haupt- und General-Agenten	619 755	27		
		1 882 893	70		
	C. Reserve.				
1.	Für unerledigte oder noch unermittelte Schäden, Verluste und Kosten aus dem Jahre 1878 und aus früheren Jahren .	454 747	14		
2.	Prämienreserve zur Deckung der in künftige Jahre überlaufenden Versicherungen	3 700 588	82		
				6 038 229	66
	Es bleibt mithin ein **reiner Ueberschuß** von			6 410 015	—
	welcher von der an der Ersparniß dieses Jahres theilnehmenden Summe von 8 012 518 M. 70 ₰ eine Dividende von **80 Procent** ergiebt.				
	Die Gesammtsumme der im Jahre 1878 in Kraft gewesenen Versicherungsverträge beläuft sich auf . M. 2 767 481 800				
	und die Summe der eingelegten Nachschußbürgschaften auf . .	44 931 746	—		
	wovon für 1878 . . 31 920 247 M.				
	1879 . . 13 011 499 „				

Die speciellen Nachweisungen I. und II. dieser Rechnung sind bei sämmtlichen Agenturen der Bank zur Einsicht der Theilnehmer niedergelegt.

Schließlich wird darauf aufmerksam gemacht, daß die unerhobenen Dividendenantheile vom Jahre 1873 nach § 9 der Bankverfassung verjähren, wenn deren Erhebung nicht im Jahre 1879 erfolgt.

Gotha, den 5. Januar 1879.

Die Feuerversicherungsbank für Deutschland.

A. Matthäi. Hopf, i. V. C. Mathies. J. Doebel.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 10. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 7. Februar 1879.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Vorberathung des Berner Entwurfs eines allgemeinen Eisenbahn-Transportrechts Seitens der Commission für Angelegenheiten des Güter-Verkehrs.

Die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft als bisherige Vorsitzende der Commission für Angelegenheiten des Güter-Verkehrs hat, einer von der geschäftsführenden Direction gegebenen Anregung folgend, zur Beschleunigung der Verhandlungen über den, den Vereins-Verwaltungen mittelst Circularschreibens der geschäftsführenden Direction vom 22. November pr. Nr. 4353 mitgetheilten Antrag Thüringens,

die Stellung des Vereins zu dem Berner Entwurfe eines allgemeinen Eisenbahn-Transportrechts betreffend,

eine aus den Verwaltungen

der Hannoverschen Staatsbahn, Württembergischen Staatsbahn, Rheinischen Bahn, Oesterreichischen Staatsbahn, Magdeburg-Halberstädter Bahn, Böhmischen Westbahn und Köln-Mindener Bahn

bestehende Sub-Commission ernannt und letztere mittelst Schreibens vom 23. December pr. (G. 147) zu einer Sitzung auf den 16. Januar d. J. nach Leipzig berufen, in welcher

die Thüringische Eisenbahn (an Stelle der Hannoverschen Staatsbahn und der Württembergischen Staatsbahn) über die von der Eingehung und Erfüllung des Frachtvertrags handelnden §§ 5—19, 21, 22 und 24 des Entwurfs,

die Rheinische Eisenbahn und die Oesterreichische Staatsbahn über die, die Haftung und Entschädigungspflicht der Eisenbahnen betreffenden §§ 25, 29—46,

die Magdeburg-Halberstädter Bahn und die Böhmische Westbahn über die §§ 20, 23, 26—28, 47—56, die Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen unter einander und die Processführung betreffend,

das Referat zu übernehmen ersucht waren, während Köln-Minden über die die Begrenzung der Gültigkeit des allgemeinen Eisenbahn-Transportrechts handelnden §§ 1—4 des Entwurfs den Bericht übernommen hatte.

Herr Geh. Regierungsrath Offermann leitet die Verhandlungen durch ein kurzes Resumé über die zur Berathung stehende Angelegenheit ein.

Auf Grund der General-Discussion über die zur Berathung stehende Frage befürwortet die Sub-Commission, die Einführung eines allgemeinen Eisenbahn-Transportrechts im Wege der übereinstimmenden Gesetzgebung der Staaten Mittel-Europas als ein Bedürfniss anzuerkennen. Sie erblickt in der gesetzlichen Feststellung eines solchen Rechts eine Erweiterung und Befestigung der Bestrebungen, welche im Wege freier Vereinbarungen zu der Einführung des Betriebs-Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und zu der Anwendung der Bestimmungen dieses Betriebs-Reglements und des Uebereinkommens zu demselben auch in solchen Verkehren geführt haben, welche über die Grenzen des Vereinsgebietes hinausgehen.

Die Sub-Commission erkennt jedoch als eine nothwendige Voraussetzung, dass durch die Bestimmungen der internationalen Gesetzgebung den Eisenbahnen nicht neue Verpflichtungen und finanzielle Belastungen auferlegt werden dürfen, welche zu den durch jene Bestimmungen zu erreichenden Vortheilen in keinem angemessenen Verhältnisse stehen. Solche Belastungen zu vermeiden, ist nach Ansicht der Sub-Commission um so nothwendiger, als man sich der Ueberzeugung nicht zu verschliessen vermag, dass das internationale Frachtrecht nicht ohne Rückwirkungen auf das Frachtrecht für die internen Verkehre bleiben wird.

Uebrigens leidet der Berner Entwurf nach der Ansicht der Versammlung an verschiedenen Lücken und redactionellen Mängeln, welche darauf zurückzuführen sind, dass der den Berathungen zu Grunde gelegte Schweizerische Entwurf im Laufe der Verhandlungen durch Annahme einer Reihe von Anträgen, welche auf die Rechtsgrundsätze des Vereins-Betriebs-Reglements basirt sind, in erheblicher Weise amendirt worden ist. Da das in dem Entwurfe vorliegende Endresultat der Verhandlungen ergiebt, dass die Bestimmungen des Vereins-Betriebs-Reglements die wesentliche Grundlage des internationalen Rechtes bilden sollen, so würde nach Ansicht der Sub-Commission der Entwurf eine wesentliche Verbesserung erfahren, wenn bei der Schlussredaction das durch langjährige Praxis bewährte Betriebs-Reglement auch in formeller Beziehung zur Grundlage genommen und dieses Reglement nur dort geändert resp. ergänzt würde, wo die zu findende Form des internationalen Rechtes dies erfordert, sowie zu dem Zwecke, um die Beziehungen der Eisenbahn-Verwaltungen unter sich zu ordnen und die einschlägige Gesetzgebung der verschiedenen vertragschliessenden Staaten in denjenigen Punkten, in welchen sie von einander abweichen, zu vereinigen.

Man geht hiernächst zur Special-Berathung des vorliegenden Entwurfs über:

Abtheilung A. Begrenzung der Gültigkeit des allgemeinen Eisenbahn-Transportrechts. Art. 1. Begrenzung der Gültigkeit (Eingang § 46 und § 62 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 429 des Handels-Gesetz-Buches). Nach der Meinung der Sub-Commission scheint beabsichtigt zu sein, die Rechtsgültigkeit der von den vertragschliessenden Staaten zu vereinbarenden Ausführungsbestimmungen von der Sanction durch die Landesgesetzgebungen unabhängig zu machen. Die Sub-Commission beantragt, zu empfehlen, das Gebiet der Ausführungs-Bestimmungen möglichst einzuschränken und auf Bestimmungen über Einrichtungen zu beschränken, welche erfahrungsmässig öfterem Wechsel unterworfen sind.

Jedenfalls dürfte bestimmt auszusprechen sein, dass es sich nur um solche Ausführungsbestimmungen handelt, welche im Gesetze ausdrücklich vorgesehen sind.

Art. 2 und 3. Ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Transporte (§ 48 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 422 des Handels-Gesetz-Buches). Keine Bedenken.

Art. 4. Geltung besonderer Transport-Bedingungen (Eingang des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 392 und 423 des Handels-Gesetz-Buches). Ohne Bedenken.

Abtheilung B. Eingehung und Erfüllung des Fracht-Vertrags. Art. 5. Verpflichtung der Eisenbahnen zur Ueber-

nahme der Transporte (§§ 55 und 56 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 422 des Handels-Gesetz-Buches). Es erscheint der Sub-Commission zweckmässig, die Nicht-Verpflichtung zur Annahme von Gütern ausdrücklich auf den Fall auszudehnen, dass entweder in Folge von Betriebsunfällen oder aussergewöhnlichen Verkehrs-Conjuncturen auf einem Theile der Bahnstrecke, auf welcher das Gut befördert werden soll, der Transport behindert ist.

Art. 6. Frachtbrief (§ 50 des Vereins-Betriebs-Reglements und Artikel 391 und 392 des Handels-Gesetz-Buches). Der Herr Vertreter der Rheinischen Bahn beantragt, unter litt. h. die Worte „sowie die etwaige Bezeichnung einer Mittelsperson" zu streichen (cfr. Art. 10 des Entwurfs).

Ein Theil der heute vertretenen Verwaltungen hält für zweckmässiger, dass die näheren Festsetzungen über die Ausstellung des Frachtbriefes und das Frachtbrief-Formular (welches sich mit den Bestimmungen des internationalen Rechts in Uebereinstimmung befinden muss) nicht den Ausführungs-Bestimmungen vorbehalten bleibe, sondern in den Vertrag selbst aufgenommen werden.

Art. 7. Haftung des Absenders für die Angaben im Frachtbriefe (§§ 50 und 52 am Schlusse des Vereins-Betriebs-Reglements). Kein Bedenken.

Art. 8. Abschluss des Frachtvertrags (§§ 49 und 50 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 391 und 413 des Handels-Gesetz-Buches). Es erscheint der Sub-Commission dringend erwünscht, die Aufdrückung des Frachtbrief-Stempels ausdrücklich zum Essentiale für den Abschluss des Frachtvertrags zu machen, wie dies auch im § 49 des Vereins-Betriebs-Reglements, allerdings nicht ganz im Einklange mit dem Handels-Gesetz-Buche, geschehen ist.

Von Seiten der Herren Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft wird beantragt, die Bestimmungen im § 47 Alin. 3 und § 50 Nr. 2 und 6 des Vereins-Betriebs-Reglements in das Gesetz mit aufzunehmen.

Art. 9. Verpackung (§§ 47 und 67 des Vereins-Betriebs-Reglements und Artikel 395, 422 und 424 des Handels-Gesetz-Buches). Kein Bedenken.

Art. 10. Begleitpapiere (§ 51 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 393 des Handels-Gesetz-Buches). Die Sub-Commission befürwortet zu beantragen, die Bestimmungen in den Alineas 2, 3 und 4 des § 51 des Vereins-Betriebs-Reglements in das Gesetz mit aufzunehmen.

Nach Ansicht des Herrn Vertreters der Rheinischen Bahn würde in der Zulassung einer Mittelsperson zur Besorgung der Zollformalitäten im internationalen Verkehre keine Erleichterung, sondern eine Erschwerniss liegen, weil durch Einschiebung einer dritten Person ausser dem Frachtführer eine Complication geschaffen werde, welche vermieden werden müsse. Der Herr Vertreter der Rheinischen Bahn beantragt deshalb, diese Bestimmung aus dem Gesetze zu streichen.

Art. 11. Berechnung der Fracht (§ 52 des Vereins-Betriebs-Reglements und Artikel 392 und 406 des Handels-Gesetz-Buches). Mit Bezug auf den 2. Satz dieses Artikels machen die Herren Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft darauf aufmerksam, dass die dort getroffene Bestimmung mit den, verschiedenen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen concessionsmässig gewährten Rechten nicht in Uebereinstimmung sich befinden, und beantragen Streichung dieses Satzes.

Die Sub-Commission glaubt im Uebrigen Vorschläge behufs Ergänzung der qu. Bestimmung durch Bezeichnung der Folgen, mit welchen Zuwiderhandlungen bedroht werden, nicht machen zu sollen.

Art. 12. Zahlung der Fracht (§ 53 des Vereins-Betriebs-Reglements). Die Sub-Commission hält für ein Bedürfniss, dass für den Fall, wenn von dem Versender bei Frankirung von Sendungen das Wort „franco" gebraucht wird, in dem Vertrage bestimmt ausgesprochen werde, was unter diesem Ausdrucke zu verstehen ist.

Art. 13. Werth-Nachnahmen (§ 54 des Vereins-Betriebs-Reglements). Es wird empfohlen zu beantragen, die Bestimmung wegen des Höchstbetrages der Nachnahmen nicht in die Ausführungsvorschriften, sondern in das Gesetz selbst aufzunehmen und diesen Höchstbetrag auf 1 000 Frcs. festzusetzen. Je höher der Betrag gegriffen wird, desto häufiger werden Schwierigkeiten bei der Abnahme stattfinden.

Ferner wird befürwortet, im ersten Satze hinter „des Werthes desselben" einzuschalten: „am Absendeorte".

In Betreff der Auszahlung der Nachnahmen wird der Fassung der Bestimmung im Art. 20 (alinea 1) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement (unter Weglassung der Worte: „sofern dieselben 150 *M.* und darüber betragen") der Vorzug gegeben, weil private Benachrichtigungen nicht die nöthige Sicherheit gewähren.

Art. 14. Lieferfristen (§ 57 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 392 und 397 des Handels-Gesetz-Buchs). Versammlung hält für unerlässlich, dass die einen sehr wesentlichen Theil des Frachtvertrages bildenden Bestimmungen über Beginn, Dauer, Unterbrechung und Ablauf der Lieferfristen in das Gesetz aufgenommen werden.

Art. 15. Verfügungsrecht des Absenders (§ 59 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 402 des Handels-Gesetz-Buchs). Die Sub-Commission ist der Ansicht, dass das Verfügungsrecht des Absenders dahin eingeschränkt werden müsse, dass er berechtigt ist, die Zurückgabe der Waare auf der Aufgabestation, sowie das Anhalten oder die Ablieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte, nicht aber das Anhalten unterwegs zu verlangen, weil eine Verpflichtung der Eisenbahn, einer auf Unterwegs-Anhalten gerichteten Disposition Folge zu leisten, mit den Einrichtungen und der Regelmässigkeit des Transportbetriebes meist nicht vereinbar ist.

Ausserdem stehen öfters auch die Bestimmungen der Zollgesetzgebung und polizeiliche Vorschriften dem Anhalten und der Auslieferung unterwegs entgegen.

Art. 16. Verpflichtung zur Ablieferung am Bestimmungsorte (§ 59 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 403—405 des Handels-Gesetz-Buchs). Seitens der Herren Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft wird beantragt, hier auch die Bestimmung im § 64 alinea 3 des Vereins-Betriebs-Reglements aufzunehmen.

Art. 17. Zahlungsverpflichtung des Empfängers (Art. 406 des Handels-Gesetz-Buchs). Kein Bedenken.

Art. 18. Zeitweilige Transporthindernisse (§ 58 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 394 des Handels-Gesetz-Buchs). Von Seiten der Herren Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft wird beantragt, in den Art. 18 noch die Bestimmung im § 58 (alinea 2) des Vereins-Betriebs-Reglements aufzunehmen, einerseits zur Vermeidung von Verkehrsstockungen, andererseits, um zu ermöglichen, das Gut an den Bestimmungsort zu befördern, ohne dass eine Zurückdirigirung desselben nöthig wäre.

Art. 19. Verfahren bei Ablieferung (§§ 59 und 60 des Vereins-Betriebs-Reglements. Kein Bedenken.

Art. 21 und 22. Pfandrecht der Eisenbahn (Art. 409—412 des Handels-Gesetz-Buchs). Es wird empfohlen, im Art. 21 noch hinzuzufügen: „unbeschadet der den Eisenbahnen günstigeren Bestimmungen der Landesgesetze".

Man ist insbesondere der Ansicht, dass die im Art. 409 des Handels-Gesetz-Buchs enthaltene Bestimmung wegen der Fortdauer des Pfandrechts nach erfolgter Ablieferung des Gutes es den Eisenbahnen ermöglicht, gegen das Publikum in Beziehung auf Auslieferung der Güter und Einziehung der Frachten coulante Einrichtungen zu treffen, die Sub-Commission empfiehlt deshalb, die Bestimmungen des Art. 409 des Handels-Gesetz-Buchs im Interesse des Verkehrs in den internationalen Vertrag mit aufzunehmen.

Art. 24. Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen (§ 61 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 407 des Handels-Gesetz-Buchs). Ohne Bedenken.

Abtheilung C. Haftung und Entschädigungspflicht der Eisenbahn. Art. 25. Untersuchung in Verlust-, Minderungs-, Beschädigungs- und Verspätungsfällen (§ 64 des Vereins-Betriebs-Reglements) und Art. 29. Haftung für Leute und Beauftragte (§ 63 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 400 des Handels-Gesetz-Buchs). Kein Bedenken.

Art. 30, 31, 32 und 33. Begrenzung der Haftpflicht für Verlust, Minderung und Beschädigung (§§ 64 und 67 des Vereins-Betriebs-Reglements und Artikel 395, 424 und 426 des Handels-Gesetz-Buchs). Zu Art. 30 wird in Consequenz des Antrages zu Art. 8 befürwortet, die Worte „seit der Annahme zur Beförderung" in Uebereinstimmung mit § 64 des Vereins-Betriebs-Reglements zu ersetzen durch: „seit Abschluss des Frachtvertrages". Als selbstverständlich wird hierbei angenommen, dass in dem Falle, wenn zur Abholung der Frachtgüter von der Behausung des Absenders Rollfuhr-Unternehmer bestellt sind, die Haftung für Verlust etc. von dem Zeitpunkte der Uebergabe an den Rollfuhr-Unternehmer bis zur Ablieferung an die Bahn-Verwaltung durch besondere, den Eisenbahnen zu überlassende Bestimmungen geregelt wird.

Zu Art. 31 ist zu bemerken, dass in dem in Nr. 53 der Vereins-Zeitung (Jahrgang 1878) enthaltenen Abdrucke des Vertrages in der linksseitigen Spalte auf Seite 727 in der zweiten Zeile von unten hinter „Frachtbriefe" die Bezugnahme auf § 9 — in Parenthese: „(§ 9)" — ausgelassen ist.

Es wird vorgeschlagen, unter Nr. 3 dieses Artikels die Bestimmung unter Nr. 4 im § 67 des Vereins-Betriebs-Reglements zuzusetzen, um bei etwaigem Rückgriffe wegen solcher Entschädigungen nicht auf das Dienstpersonal beschränkt zu sein.

Zu Nr. 4 wird von dem Herrn Vertreter der Rheinischen Bahn Aufnahme der speciellen Beispiele sub a, b, c, d und e im § 67 des Vereins-Betriebs-Reglements empfohlen, event. aber beantragt, dieselben in die Ausführungs-Vorschriften aufzunehmen. Dasselbe wird von dem Herrn Vertreter der Rheinischen Bahn zu Nr. 5 dieses Artikels in Betreff der Beispiele im § 44 (Alinea 2) des Vereins-Betriebs-Reglements empfohlen.

Mit Bezug auf die Höhe der Procentsätze für Gewichtsverluste wird angenommen, dass dieselben mit Rücksicht auf die Entfernungen festgesetzt werden.

Zu Art. 33 wird vorgeschlagen, die dort bestimmte Frist nach Verhältniss der Entfernung festzusetzen bezw. abzustufen.

Art. 34 und 35. Feststellung des Geldbetrages der Entschädigung bei Verlust und Minderung (§ 68 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 395, 396 und 427 des Handels-Gesetz-Buchs);

Art. 36. Wiederauffindung verlorenen Gutes (§ 64 des Vereins-Betriebs-Reglements);

Art. 37. Feststellung des Geldbetrages der Entschädigung bei Beschädigungen (§ 68 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 396 des Handels-Gesetz-Buchs);

Art. 38. Extraentschädigung bei Declaration des Interesses an der Lieferung. Aus der General-Discussion über die in den obigen Artikeln behandelten Fragen ergab sich vorweg allseitiges Einverständniss darüber, dass in Betreff der Feststellung und Regulirung der Entschädigung ein Compromiss zwischen der Französischen und Deutschen etc. Gesetzgebung gefunden werden müsse, dass aber gewichtige Bedenken bestehen, dem in dem vorliegenden Entwurfe zur Erreichung dieses Zweckes eingeschlagenen Wege zu folgen.

Die in dem vorliegenden Entwurfe getroffenen bezüglichen Bestimmungen entsprechen nach Ansicht der Sub-Commission nämlich in zweierlei Richtungen nicht den Forderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit, und zwar

1. darin, dass, während die Bahnen gesetzlich verpflichtet werden, jeden ihnen angebotenen Transport zu übernehmen, gleichviel, ob sie es in ihrem Interesse liegend erachten, den Transport auszuführen oder nicht, ihnen auf der anderen Seite ein unbegrenztes Risico auferlegt wird;
2. darin, dass die den Eisenbahnen für den Transport gewährte Fracht-Einnahme nicht in ein angemessenes Verhältniss zu dem zu übernehmenden Risico gesetzt ist,

während ein gewöhnlicher Frachtführer in beiden Beziehungen in der Lage ist, ein richtiges Verhältniss herzustellen.

Ausserdem kommt noch in Betracht, dass der Entwurf an den erheblichsten Mängeln der practischen Ausführung leidet, indem die Eisenbahnen in die Lage kommen, entweder für jede Tarifclasse zweierlei Frachtsätze erstellen zu müssen, den einen für den Fall der unbegrenzten Haftung, den andern für den Fall der begrenzten Haftung, oder die Begrenzung des Risico's auf die untersten Tarifclassen zu beschränken und damit gerade für die werthvollsten Güter die Nicht-Uebereinstimmung des Risico's mit der Fracht bestehen zu lassen.

Ausserdem muss ein Widerspruch zwischen den Bestimmungen des Art. 35 und denjenigen des Art. 38 darin gefunden werden, dass der im Art. 35 den Eisenbahnen gebotene Schutz durch die im Art. 38 auch für die Güter der Special-Tarife zugelassene Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung vollständig illusorisch gemacht wird.

Die Sub-Commission ist der Ansicht, dass die Ausgleichung zwischen den beiden Gesetzgebungen unter Wahrung der vorstehenden Gesichtspunkte am zweckmässigsten durch Einführung einer obligatorischen Werthversicherung gefunden werde und dass die practische Ausführung nach einer der folgenden Alternativen zu empfehlen wäre:

entweder

es wird bei Erhebung eines Frachtzuschlages nach Massgabe des declarirten Werthes ausser der Haftung für den gemeinen Handelswerth bezw. den gemeinen Werth des Gutes auch die Haftung für den nachzuweisenden indirecten Schaden bis zur Höhe eines Betrages, welcher zu dem angegebenen Werthe in einem bestimmten Verhältnisse steht (etwa bis zum alterum tantum dieses Werthes) übernommen, während die Haftung für Einhaltung der Lieferfrist durch besondere, den gegenwärtigen Bestimmungen des Vereins-Betriebs-Reglements entsprechende Bestimmungen zu regeln wäre,

oder

es wird bei Erhebung eines nach Massgabe des obligatorisch zu declarirenden Werthes zu bemessenden Frachtzuschlages nur für den gemeinen Handelswerth bezw. den gemeinen Werth innerhalb der declarirten Summe gehaftet, ausserdem aber eine facultative Declaration des Interesses an der Lieferung zugelassen, welche die Haftung sowohl in Beziehung auf den nachzuweisenden indirecten Schaden, als auch für den durch Ueberschreitung der Lieferfrist erwachsenen, ebenfalls nachzuweisenden Schaden umfasst, und zwar im Ganzen bis zur Höhe eines Betrages, welcher in ein bestimmtes Verhältniss zu dem angegebenen Werthe (etwa bis zum alterum tantum dieses Werthes) gesetzt wird, oder ohne Rücksicht auf den Werth des Gutes auf einen bestimmten Höchstbetrag zu begrenzen wäre.

Art. 39. Haftung für Schaden durch Versäumung der Lieferfrist (§ 69 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 397 des Handels-Gesetz-Buchs);

Art. 40. Geldbetrag der Entschädigung für Versäumung der Lieferfrist (§ 70 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 398, 399, und 427 des Handels-Gesetz-Buchs);

Art. 41. Vergütung des vollen Schadens bei Arglist oder grober Fahrlässigkeit (§ 68 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 396 und 427 des Handels-Gesetz-Buches). Nichts zu erinnern.

Art. 42. Verzugszinsen. Zur Vermeidung kleinlicher Zinsberechnungen und anderer practischen Erschwernisse wird empfohlen, die Zinsenberechnung erst nach Ablauf von 30 Tagen von dem Tage an, an welchem das Gut hätte abgeliefert werden müssen bezw. vom Tage der erfolgten Ablieferung an gerechnet, eintreten zu lassen.

Art. 43. Ausschliessung der Haftpflicht bei unrichtiger oder ungenauer Declaration oder Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften. Ohne Bedenken.

Art. 44 und 45. Erlöschen der Entschädigungs-Ansprüche (§§ 64 u. 69 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 408 u. 428 des Handels-Gesetz-Buches). Die Sub-Commission empfiehlt zu beantragen, dass die unter Nr. 1 und 3 des Art. 44 erwähnten Ausnahmen, weil zwecklos und gehässig gegen die Eisenbahnen, zu streichen.

Gegen Art. 45 erhebt sich kein Bedenken.

Art. 46. Verjährung (§§ 64 und 69 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 386 und 408 des Handels-Gesetz-Buches). Es besteht Einverständniss darüber, dass das durch die herrschende Zeitströmung unterstützte practische Bedürfniss zu thunlichster Beschränkung der Verjährungsfristen auffordert, die Sub-Commission empfiehlt deshalb Ermässigung der im Art. 46 festgesetzten Verjährungsfrist auf die Dauer eines Jahres.

Aus gleichen Erwägungen wird eine Modification der beiden letzten Sätze dieses Artikels dahin empfohlen, dass die Verjährung nur durch die Klage unterbrochen wird.

Abtheilung D. Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen unter einander und Prozessführung. In der über die hier in Betracht kommenden Artikel 20, 23, 26—28, 47—56 eröffneten General-Discussion werden von einigen Seiten Bedenken gegen die obligatorische Zuziehung der bei dem Prozesse betheiligten Bahnen (Art. 50 des Entwurfs) erhoben und wird die jetzige Einrichtung für ausreichend und auch zweckmässiger erachtet, wonach die verklagte Bahn die übrigen betheiligten Bahnen benachrichtigt und es der Entschliessung dieser Verwaltungen vorbehalten bleibt, in den Prozess mit einzutreten bezw. sich einziehen zu lassen.

Ferner wird im Interesse einer sachverständigen und einheitlichen Entscheidung als zweckmässig bezeichnet, die Bestimmung über die Vertheilung der Entschädigung nicht in die Hand des Richters zu legen, sondern einem Schiedsgerichte zu übertragen, welches aus einer Anzahl von, den einzelnen vertragschliessenden Staaten angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen zusammen zu setzen wäre.

Art. 20. Verpflichtung der Bestimmungsbahn zur Einziehung aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen (Art. 22 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement und Art. 410 und 412 des Handels-Gesetz-Buches). Es wird empfohlen, ausdrücklich auszusprechen, dass die Verpflichtung zur Einziehung der aus dem Frachtvertrage sich ergebenden Forderungen sich nur auf diejenigen Forderungen bezieht, welche nicht bereits auf der Absendestation zur Erhebung gekommen sind.

Art. 23. Verpflichtung der Ablieferungsbahn zur Befriedigung der Vorbahnen. Die Sub-Commission hält für unzulässig, den Eisenbahn-Verwaltungen die Verpflichtung aufzuerlegen, am Transporte mitbetheiligten Verwaltungen Frachtbeträge auch in dem Falle zu creditiren, wenn in Betreff einzelner derselben Bedenken oder Unbekanntschaft hinsichtlich der Zahlungsfähigkeit obwalten. Die zur Behebung dieser Bedenken von der Berner Conferenz in Aussicht genommenen Schutzmassregeln werden nicht für ausreichend erachtet, ausserdem würde denselben die gesetzliche Sicherstellung fehlen. Die Sub-Commission befürwortet deshalb, in den Art. 23 eine Bestimmung aufzunehmen, wonach eine jede Transportbahn berechtigt ist, von der Bahn, an welche sie den Transport zu übergeben hat, die Zahlung der bis dahin aufgelaufenen Frachten und Spesen zu verlangen und bis zur erfolgten Zahlung das Gut zurückzuhalten, die Folgen einer hierbei etwa eingetretenen Verzögerung aber von derjenigen Verwaltung tragen zu lassen, welche die Verzögerung verschuldet hat. Wenn eine Verwaltung von der oben bezeichneten Berechtigung Gebrauch macht, so würde sie in Bezug auf die Zahlung der Fracht etc. an die Vorbahnen in die gleiche Verpflichtung eintreten, wie sie im Art. 23 der Endbahn auferlegt worden ist.

Art. 26—28. Klagebefugniss und Verpflichtung zur Einlassung auf die Klage (§ 62 des Vereins-Betriebs-Reglements und Art. 401 und 429 des Handels-Gesetz-Buches). Kein Bedenken.

Art. 47—54. Rückgriff auf mitbetheiligte Eisenbahnen. (Art. 21, 25 und 26 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement und Art. 401 des Handels-Gesetz-Buches). Art. 47. Die Sub-Commission ist der Ansicht, dass die Vertheilung unter mehrere schuldige Verwaltungen nach Massgabe der bezogenen Frachtantheile erfolgen muss. Ferner ist dieselbe der Meinung, dass der Nachweis, dass der Schaden auf einer bestimmten Strecke nicht entstanden ist, von der gemeinsamen Betheiligung an der Tragung der Entschädigung nicht zu befreien vermag, und zwar aus Gründen des practischen Bedürfnisses, weil, wenn eine solche Ausnahme zugelassen würde, eine erhebliche Erschwerung und Ver-

zögerung der Uebergabe auf den Uebergangsstationen zu befürchten sein würde. Ein Theil der Mitglieder der Sub-Commission empfiehlt im Gegentheil die Aufnahme der Bestimmung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement, wonach specielle Uebergabe auf den Uebergangsstationen nur verlangt werden kann, wenn eine specielle Zolldeclaration stattfindet, oder Umstände vorliegen, welche auf Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes schliessen lassen.

Art. 48. Es wird empfohlen, die Bestimmung über die Vertheilung der Lieferfristen in das Gesetz selbst aufzunehmen und die bezüglichen Bestimmungen des Art. 21 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement zu adoptiren.

Art. 49. Kein Bedenken.

Art. 50 und 51. Es wird auf die allgemeinen Bemerkungen im Eingange dieses Abschnitts verwiesen.

Art. 52—54. Kein Bedenken.

Art. 55. Processualisches Verfahren und Beweis und Art. 56. Vollziehbarkeit der Urtheile. Ohne Bedenken.

Es wird allseitig anerkannt, dass in dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement sich noch manche zweckmässige und auf practischen Bedürfnissen beruhende Bestimmungen (wie z. B. die Bestimmungen über die Vertheilung des Erlöses aus dem Verkaufe des Gutes, über Plombencontrole, Entschädigungen in Brandfällen u. s. w.) befinden, deren Aufnahme in den Entwurf wünschenswerth, ja nothwendig erscheint. Die Sub-Commission glaubt indessen wegen der vorgerückten Zeit von der vollständigen Aufzählung dieser Bestimmungen für jetzt absehen, vielmehr der Plenar-Conferenz die Bezeichnung derjenigen Bestimmungen überlassen zu dürfen, deren Aufnahme sie für nothwendig hält.

Ferner machen die Herren Vertreter der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft darauf aufmerksam, dass die Einführung eines internationalen Eisenbahn-Transportrechts die gesetzliche Sicherstellung der Neutralität der Eisenbahnwagen im Kriegsfalle, die Unzulässigkeit der Beschlagnahme derselben und eine ganze Reihe ähnlicher Vereinbarungen zu nothwendigen Voraussetzungen habe, zu denen u. A. auch gehöre, dass eine Organisation geschaffen werde, durch welche die gegenseitige Mittheilung aller in dem Bestande der Bahnen und der Stationen vorkommenden Veränderungen ermöglicht wird, und das Bestimmungen über die Modalitäten des Ueberganges der Wagen und über die technischen Bedingungen desselben getroffen werden.

Schliesslich wird an die geschäftsführende Direction das Ersuchen gerichtet, sie wolle die von den Herren Vertretern der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in der Conferenz vorgelegten Drucksachen:

1. Protocolle über die Verhandlungen der vom 13. Mai bis 4. Juni 1878 in Bern stattgefundenen internationalen Conferenzen, betreffend die Vereinbarung eines internationalen Eisenbahn-Transportrechts,
2. Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit dem Entwurfe von Ausführungs-Bestimmungen zu diesem Vertrage und dem Entwurfe eines Vertrages, betreffend die Einführung einer internationalen Commission (Ergebnisse der vom 13. Mai bis 4. Juni 1878 in Bern abgehaltenen internationalen Conferenzen),

auf Vereinskosten beschaffen und den Commissions-Verwaltungen schleunigst übersenden.

Endlich spricht die Sub-Commission noch den Wunsch aus, dass die Plenar-Conferenz der Commission in der zweiten Hälfte des Monats Februar c. nach Wien berufen werden möge.

Stimmen der Presse,

betreffend das Schreiben des Reichskanzlers über die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens.

Weit heftiger als die nationalliberale „National-Ztg." und das keiner bestimmten Partei angehörige „Berl. T.-Bl." greifen die Blätter der Fortschrittspartei, so insbesondere die „Vossische Zeitung", das Schreiben des Reichskanzlers über das Eisenbahntarifwesen an. Die „Vossische Zeitung", welche „den besonderen Kanzlersocialismus von politisch-fiscalischer Natur" beleuchten will, sagt, die Socialdemokraten hätten nie kräftigere Schlagworte zur Verführung der Massen gehabt, als „Rechtlosigkeit und Ausbeutung im Privatinteresse", um den Kampf der Arbeiter gegen die Capitalisten frisch zu halten. Diese Schlagworte schleudere der Kanzler nun den Eisenbahnen entgegen. Dann heisst es wörtlich weiter:

„Zuerst spricht der Kanzler von der „Rechtlosigkeit, in welcher die Bevölkerung sich gegenüber den Eisenbahntarifen" befindet. Nun ist absolut unerfindlich, in welchem anderen Rechtsverhältniss sich die Bevölkerung zu den Eisenbahnen und diese sich zu jener als in demjenigen von Angebot und Nachfrage, von Angebot im Frachtfahren und in der Nachfrage nach Frachtfuhren befindet. Können sich darüber beide Theile entweder auf Grund des allgemeinen Tarifs der einzelnen Eisenbahn einigen oder finden sie ihre Vortheile noch bei besonderen Abmachungen, so treten sie in den ganz normalen Geschäftszustand, in welchem Handel und Verkehr überhaupt leben und immer gelebt haben, wo und so lange sie nicht gewaltsame Störungen in Rechnung zu ziehen hatten. Und dann ist ungewiss, was das für eine Art von „Bevölkerung" sei, die sich den Eisenbahntarifen gegenüber im Zustand der „Rechtlosigkeit" befinden soll. Den Würzburger Kaufmann und Fabrikanten mag es verdriessen, wenn er im Detailgeschäft für Beziehungen aus Bremen eben so viel, am Ende noch mehr Fracht bezahlen muss als der Grossist in Frankfurt, aber diese Herren pflegt man nicht „Bevölkerung" zu nennen, sondern die Menge derjenigen, welche sie beschäftigen, mit denen sie handeln und an die sie zum Consum verkaufen, für welche der Kaufmann die billigsten Bedingungen eben sucht, damit er ihnen in der Concurrenz die Waare um ein oder einige Procente wohlfeiler liefern kann. Dabei kommen solche Differenzen vor, dass die Frachten von Hamburg nach Halle vielleicht theurer als nach Leipzig sein können — wir exemplificiren, ohne bestimmte Einzelheiten im Auge zu haben —, aber wenn der Kanzler das „Rechtlosigkeiten" gegen das Interesse der „Bevölkerungen" nennt, so ist es auch eine solche, dass Berlin aus weit entlegenen Districten mit den primitivsten Erzeugnissen der Umgebung in Milch, Butter, Eier, Geflügel, Fisch, Fleisch etc. versorgt wird, wodurch nicht nur die dortige Concurrenz aus Charlottenburg, Tempelhof, Lichtenrade etc. etc. erschwert wird, sondern auch die dortigen Bevölkerungen genöthigt werden, ihre nächsten Bedürfnisse nach Berliner Preisen zu bezahlen. Nach derselben Ansicht ist es ganz horrend, wenn Eisenbahnen bei Aussicht auf volle oder lohnende Rückladung weniger Fracht nehmen, als wenn ihre Wagen im todten Gange nach Monats- und Jahresfrist leer zurückkehren, aber Niemand hat sich im öffentlichen Interesse darum gekümmert, wenn der Frachtfuhrmann von Leipzig nach Riga 20, 30, 50 pCt. mehr oder weniger nahm, je nachdem er Aussicht hatte, vom Bestimmungsorte oder aus Memel, Königsberg, Thorn volle oder theilweise Rückladung zu erhalten. Im utopischen Socialistenstaate wird das freilich Alles ganz anders sein, aber man soll die Socialisten nicht mit Feuer und Schwert ausrotten, wenn man ihre Gedanken in Thaten umsetzen will.

Ein anderes socialistisches Schlagwort ist die „Ausbeutung im Privatinteresse". Niemand macht im öffentlichen Interesse Schuhe, Stiefel, Wurst, setzt Fensterscheiben ein, backt Brod, schreibt Bücher und so in's Unendliche fort, jeder will und muss das „Privatinteresse ausbeuten", wie es an ihm ausgebeutet wird, damit Alle leben, verdienen, sparen können. Warum der Frachtbetrieb auf Eisenbahnen nicht mit demselben Masse gemessen werden soll, ist vom gewerblichen, kaufmännischen, technischen Standpunkte aus unbegreiflich. Irgendwo müssen die Zinsen für das Capital und der Lohn für die Arbeit bei Eisenbahnen auch herauskommen, mögen es nun Staats- oder Gesellschaftsbahnen sein. Es fragt sich nur, ob die sogenannte Ausbeutung im Privatinteresse oder auf Kosten der Steuerzahler besser ist, ob die Strecke Magdeburg-Dresden mit stets übervollem oder die Hinterpommersche Centralbahn mit nie vollem Betriebe den Tarifsmassstab abgeben soll, ob alte Bahnen mit wohlfeilem oder neuere mit theurem Grundbesitz, Flachland- oder Gebirgsbahnen die tarifmässig normalen sind. Der richtigste Durchschnitt kommt sicher heraus, wenn jede Bahn um ihrer Existenz willen nach den Herstellungskosten, der mercantilen Lage, der Kundschaft, dem Betriebsaufwande, im Privatinteresse das Publikum so weit ausbeutet, um es nicht zum eigenen Nachtheil von ihrer Benutzung abzuschrecken. Alles Andere ist Staats-, fiscalischer oder anderer Socialismus.

Nun soll man uns dem Kanzlerbrief gegenüber damit nicht kommen, dass die Eisenbahnen mit einer Wucht in den modernen Staat gefallen sind, die mit dem alten Frachtfuhrwesen zu Wasser und zu Lande keinen Vergleich aushält und deshalb eine gesetzliche Regelung nothwendig sei. Dann soll man sich aber auch hieran halten und nicht mit socialdemokratischen Floskeln Alles verwirren und durcheinander werfen. Gegen einen Gedankengang, der von Wege- und Brückenzöllen bis zur Generalpacht der Steuern seine Argumente zusammenhält, um sie mit der Frachtindustrie durch Eisenbahnen in Parallele zu stellen, brauchen wir uns hier nicht zu rechtfertigen, da wir einer vernünftigen Eisenbahngesetzgebung bis in Tariffragen hinein nicht entgegen sind. Aber im Namen der gesunden Vernunft muss dagegen Protest erhoben werden, dass der geschäftsmässig gerechtfertigte Verdienst socialistisch mit dem Vorwurf der „Rechtlosigkeit und der Ausbeutung im Privatinteresse" belastet wird, während andererseits dahin gewirkt wird, einigen Grossindustriellen und bevorzugten Classen die Gelegenheit zu verschaffen, das Publikum ausserhalb der Gesetze des Weltmarktes auszubeuten."

Die „Neue Preuss. Zeitung" schreibt über denselben Gegenstand:

„Ueber die Anarchie auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens ist schon viel geklagt worden. Die Frage wegen der gesetzlichen Regelung dieser Materie ist nun durch das bekannte Schreiben des Reichskanzlers in neuen Fluss gekommen. Der Reichskanzler beabsichtigt, „am Reiche die Frage anzuregen, ob nicht das Tarifwesen unabhängig von dem intendirten Reichs-

Eisenbahngesetz der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf?" So heisst es in dem Schreiben des Reichskanzlers, das nach bis jetzt nicht widersprochenen Zeitungsnachrichten an den Bayerischen Minister v. Pfretzschner gerichtet ist.

Die Adresse darf nicht übersehen werden, wenn man das Schreiben über die reichsgesetzliche Regelung des Tarifwesens richtig beurtheilen will. Nach Art. 45 der Reichsverfassung steht allerdings dem Reiche die Controle über das Tarifwesen zu, und weiter heisst es, „das Reich werde dahin wirken, dass die möglichste Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt . . . werde". Art. 46 handelt sodann von den Nothstandstarifen, zu deren Einführung unter bestimmten Voraussetzungen die Eisenbahnverwaltungen von Reichswegen verpflichtet werden können. Gleich weiterhin in demselben Artikel heisst es aber: „Die vorstehend, so wie die in den Art. 42 bis 45 getroffenen Bestimmungen sind auf Bayern nicht anwendbar". Nach Lage der Sache würde also die Tarifgesetzgebung des Reiches zunächst von Bayern absehen müssen.

Der Reichskanzler legt den Schwerpunkt auf die einheitliche Regelung des Deutschen Tarifwesens, so weit eine solche möglich ist, und wenn es gelingt, dies Ziel zu erreichen, heisst es am Schluss des Schreibens, so werden dann auch die Ausnahmetarife nur auf Grund der Gesetzgebung eingeführt oder beibehalten werden können.

Es muss zweifelhaft bleiben, ob hier unter den Ausnahmetarifen das zu verstehen ist, was man sonst Differentialtarife nennt. In der technischen Sprache pflegen beide Bezeichnungen ein und dasselbe zu bedeuten. Sonst kommt in dem ganzen Schreiben keine Wendung vor, die man direct auf die Differentialtarife beziehen dürfte. Man kann auch den Differentialtarifen keineswegs nachsagen, dass sie kurzweg gleichbedeutend wären mit „Ausbeutung des Publicums", von welcher der Reichskanzler an einer anderen Stelle seines Briefes spricht. Denn als Differentialtarif bezeichnet man immer nur den billigeren von zwei nebeneinander gebrauchten Tarifen. An sich würden die Differentialtarife auch eine nach dem Sinne der Reichsverfassung erfolgende Regelung nicht zu fürchten haben; denn die Reichsverfassung stellt selbst Differentialtarife in Aussicht. Das Reich, so heisst es in Art. 45, wird namentlich dahin wirken, „ . . . insbesondere, dass bei grösseren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Coaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniss der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermässigter Tarif und zwar thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde". Hier hat man die Differenz sogar nach zwei Richtungen hin, einmal hinsichtlich der Entfernungen und zum andern hinsichtlich der zu transportirenden Güter. Jetzt beträgt, wie hier gleich beiläufig bemerkt sei, im Norddeutschen Eisenbahnverbande der Normaltarifsatz bei Wagenladungen auf Centner und Meile für Holz 1½ ₰, Roheisen, Salz und Steine 1¼ ₰, Getreide 2 ₰, Düngungsmittel 1 ₰.

Es wird nun Niemand glauben wollen, dass die Differentialtarife jemals ganz abgeschafft werden würden. Das könnte auch der Zweck einer reichsgesetzlichen Regelung nicht sein. Aus dem Wunsche des Reichskanzlers, eine einheitliche Regelung des Deutschen Tarifwesens herbeizuführen, lässt sich dieser Zweck ebenfalls nicht folgern; vielmehr soll durch diese erst erreicht werden, dass „Ausnahmetarife" nur auf Grund der Gesetzgebung eingeführt oder beibehalten werden können. Der Uebelstand liegt zur Zeit eben in Willkür der einzelnen Eisenbahnverwaltungen und der daraus resultirenden Verschiedenheit in der Behandlung einzelner Gegenden sowohl wie einzelner Productionszweige. Doch herrscht auch hier keineswegs eine völlige Schrankenlosigkeit; es hat für die Regierung immer Mittel gegeben, ihren Einfluss auf die einzelnen Eisenbahnverwaltungen nach dieser Richtung hin geltend zu machen. Eine andere Frage ist die, wie von diesen Mitteln Gebrauch gemacht wurde.

Allerdings enthält die Preussische Eisenbahngesetzgebung keine Bestimmungen, wonach die Regierung den Privat-Eisenbahnverwaltungen die Einführung von Differentialtarifen verbieten könnte. Die Regierung kann auf Grund von Gesetzen die Eisenbahnen nicht hindern, wenn sie für gewisse Entfernungen und gewisse Transportartikel ausnahmsweise Tarifermässigungen zulassen wollen. Der § 26 des Eisenbahnengesetzes vom 3. November 1838 besagt zwar, dass die Eisenbahnen verpflichtet sind, zu den publicirten Tarifen jeden Transport ohne Unterschied der Interessenten und der Waare zu befördern. Man hat nun in Kreisen der Interessenten gegen gewisse Differentialtarife daraus auch folgern wollen, dass eine absolute Gleichheit in der Behandlung der Versender und der Waaren stattfinden müsse und dass also Differenzen zu Gunsten des einen oder des anderen nicht zu gestatten seien; die Regierung hat sich jedoch diese Anschauung niemals zu eigen gemacht. Sie hat aber auf anderem Wege gesucht, nach dieser Seite hin Einfluss auf die Tarife zu erhalten. Dies geschah, indem sie die Concessionen zu neuen Eisenbahnbauten, oder die Genehmigung für Erweiterungen und Veränderungen schon bestehender Bahnen an dahin zielende Bedingungen knüpfte. So dürfte es gegenwärtig wohl nur wenige Bahnen geben, die in Bezug auf die Differentialtarife ganz willkürlich handeln können.

Nichtsdestoweniger ist, bis auf die neueste Zeit, von einer Geltendmachung des Regierungseinflusses gegen die Differentialtarife nicht viel zu hören gewesen. Die Regierung war eben selbst in der Lage, schon wegen der Concurrenz mit den Privatbahnen, die sich unter Umständen wohl gar mit der vertraulichen Gewährung von Refactien halfen, nicht ganz auf die Differentialtarife verzichten zu können.

Die Concurrenz überhaupt ist als die Urheberin der Differentialtarife zu bezeichnen. Dadurch war allerdings nie ausgeschlossen, dass die Siegerin in der Concurrenz, sobald sie sich als solche fühlte, die Tariferleichterungen wieder aufhob und ihre volle Macht zur Geltung brachte. So war es schon in den ersten Jahren der Eisenbahnzeit. Damals führte man Differentialtarife zunächst für kleinere Strecken ein, namentlich für solche, die im Flussverkehr standen. Es fehlte schon zu jener Zeit nicht an Beschwerden der geschädigten Interessenten, der Flussschiffer. Die Bezeichnung „Differentialtarife" war allerdings damals noch nicht so geläufig als heute.

Erst späterhin wurden die Klagen allgemeiner, zunächst aus Handelskreisen, sofern sie von Tarifermässigungen, die für gewisse Linien seitens der Eisenbahnverwaltungen genehmigt wurden, ausgeschlossen waren. So ging die Mindener Handelskammer im Jahre 1850 an das Handelsministerium. Alle diese Beschwerden richteten sich aber nicht gegen das System der Differentialtarife im Princip, sondern nur gegen die Ausschliessung von der Theilnahme an dem Vortheil. So sehen wir noch im Jahre 1875 die Breslauer Getreidehändler Klage führen über den Stettin-Rumänischen Tarif für Getreide. Es wurde dabei ausdrücklich hervorgehoben, man wolle zwar Differentialtarife, aber man verlange, dass sie auch den grossen Binnenplätzen, im speciellen Falle auch Breslau zu Theil würden. Indessen wurde auch diese Beschwerde von dem damaligen Handelsminister abgewiesen.

Eine principielle Opposition gegen das System der Differentialtarife überhaupt ging Ende der sechsziger Jahre aus landwirthschaftlichen Kreisen hervor. Auf liberaler Seite, wo man mehr den Intentionen der tonangebenden Handelswelt folgte, verhielt man sich Anfangs zwar neutral, oder wohl gar misstrauisch dieser Opposition gegenüber. In neuerer Zeit aber haben selbst die fortschrittlichen Landwirthe Ostpreussens sich entschieden gegen die Differentialtarife ausgesprochen.

Gerade den Anregungen aus landwirthschaftlichen Kreisen sind auch die umfassenden objectiven Untersuchungen über die Wirkungen der Differentialtarife zu danken, deren Ergebnisse jetzt in weiteren Kreisen bekannt geworden sind. Mit Recht wurde hervorgehoben, dass die Differentialtarife unter anderm die Productionsverhältnisse verschieben. Eine Eisenbahn, die auf Grund der Verhältnisse eine Art Transportmonopol für einen ganzen Landesstrich hat, ist im Stande, vermittelst der Differentialtarife den einen Productionszweig einer Gegend auf eine gewisse Zone zurückzuwerfen und in die Situation ferner Hinterländer zu versetzen, während auf demselben Wege vielleicht derselbe oder ein anderer Productionszweig in einer andern Gegend um Zonenweite an das Centrum herangerückt wird. Ferner ist den Differentialtarifen zum Vorwurf zu machen, dass sie der Ueberfluthung der Industrie- und Bevölkerungscentren Vorschub leisten, ein Umstand, dessen schlimme Tragweite man heute selbst in liberalen Kreisen anerkennt. Das Gegenstück zu dieser Ueberfluthung der Centren ist auf der anderen Seite die Entvölkerung und die Entwerthung der Productionsinstrumente des platten Landes und der kleinen Städte. Am schädlichsten aber sind für die Production des Inlandes überhaupt diejenigen Differentialtarife inländischer Bahnen, welche nur für das Ausland bewilligt werden. Auf diesem Wege kann eine Eisenbahn gewisse inländische Productionszweige nahezu ruiniren. Differentialtarife hier haben eine den Schutzzöllen entgegengesetzte Wirkung.

Wir wollen für heute im Einzelnen auf die Differentialtarife und auf das Schreiben des Reichskanzlers nicht näher eingehen. Auf eine gänzliche Beseitigung der Differentialtarife wird niemals zu rechnen sein, und dies wäre auch kaum erwünscht. Auch der inländische Postbetrieb weist Tarifdifferenzen auf, sowohl im Brief- als im Packetverkehr, — die Reichsverfassung heisst gewisse Eisenbahn-Differentialtarife ebenfalls gut. Es handelt sich also nur um die Frage, wie dieselben zu regeln sind.

Dem Wege einer Regelung durch die Reichsgesetzgebung würde an sich nichts entgegen stehen, es kommt nur darauf an, in welcher Weise dies geschehen soll, was aus dem Schreiben des Reichskanzlers nicht näher ersichtlich ist. Weiterhin aber bleibt es in Frage, ob bei den in Betracht kommenden Verfassungsverhältnissen auf diesem Wege ein entsprechendes Resultat sicher zu erreichen sein wird. Möge man aber für alle Fälle an dem Gedanken festhalten, durch Geltendmachung des Staatsbahnsystems zu einer Regelung des Tarifwesens zu gelangen. Dieser Gesichtspunkt ist auch von der Preussischen Staatsregierung bei dem Bestreben, das Staatsbahnnetz zu erweitern

und Privatbahnen in dasselbe überzuführen, wiederholt hervorgehoben worden. Sind erst die Hauptlinien im Staatsbetriebe, so dürfte die einheitliche Regelung der Tarife, allerdings zunächst in Preussen, keine grossen Schwierigkeiten haben. Die übrigen Deutschen Bahnen werden sich dann bezüglich ihrer Tarife dem Einfluss des Preussischen Tarifsystems nicht für die Dauer entziehen können."

Der Stückgutverkehr.

Auf die in No. 7 dieser Zeitung enthaltene Kritisirung meines Artikels in No. 2 „Der Stückgutverkehr" sei mir eine kurze Erwiderung gestattet.

Zunächst möchte ich darlegen, dass eine Verurtheilung des ausgearteten Stückgutsammelwesens, wie sie in meinem Aufsatz enthalten ist, nicht zugleich eine Verurtheilung des neuen Tarifsystems involvirt, und dass es sich deshalb um eine Discreditirung des letzteren, wie sich der Herr Verfasser ausdrückt, nicht handeln kann. Dieser Nachweis wird sich am besten aus einer kurzen Darstellung der historischen Entwickelung des sogenannten Sammelwesens ergeben.

Schon vor Einführung des gegenwärtigen Tarifsystems, also zur Zeit des Classifications- oder Werthsystems war es möglich, Sammelladungen zu bilden; allerdings mussten sich diese auf Güter beschränken, die einer Wagenladungsclasse angehörten, während Güter der sogenannten Normalclasse keinerlei Vortheile bei Versendung in Wagenladungen genossen. Solche Sammelladungen, in der Regel aus gleichartigen Stückgütern gebildet, kamen bereits früher häufig vor und machen noch jetzt den grössten Theil der Sammelladungen aus. In dieser Weise werden Artikel wie Häringe, Petroleum, Baumwolle u. a. aus den Seehäfen in das Binnenland, und Fabrikate wie Sprit, Bier, Steingut, Hohlglas u. a. von den Productions- nach den Consumtionsplätzen verfrachtet. Dies ist ohne Zweifel der gesundeste Kern des Sammelwesens.

Eine weitere Ausbildung desselben hat der neue Tarif ermöglicht, indem er die seitherigen Beschränkungen aufhebt und die Bildung von Sammelladungen aus allen Güterarten gestattet.

Diese Möglichkeit haben nun die Spediteure mit einem Eifer ergriffen, der wohl am besten beweist, dass sie aus der Bedienung des Stückgutverkehrs einen reichlichen Gewinn erhofften. Fast alle, selbst die mittelmässigsten Spediteure schrieben den Sammeldienst auf ihre Firma, und durch diese zügellose Concurrenz ist eine Ausartung des Sammelwesens entstanden, deren Umfang ich in meinem Aufsatze nur durch einige wenige Beispiele aus der Wirklichkeit belegt habe.

Der Erfolg hat den Erwartungen nicht entsprochen, und selbst zwischen den grössten Handelsplätzen, wo ein täglicher Sammeldienst wohl möglich wäre, wurde dieser durch die Concurrenzbestrebungen so beeinträchtigt, dass schon jetzt stellenweise in Spediteurvereinigungen, Sammelgenossenschaften u. s. w. Auswege gesucht werden.

Das Geräusch, welches dieser gewaltige Anlauf der Spediteure hervorgerufen hat, die Unzufriedenheit dieser selbst mit ihren Resultaten, die unerfüllt gebliebenen Versprechungen und andere Umstände mögen wohl verursacht haben, dass sich eine Richtung im Publikum ausbildete, welche, von der Ueberzeugung durchdrungen, dass jedes Collo nunmehr zu einem billigeren Sammelfrachtsatze befördert werden müsse, die Cultivirung des Sammelwesens durch Ertheilung von Privilegien u. s. w. von den Eisenbahnen verlangt. Es wäre irrig in dieser künstlich hervorgerufenen Stimmung die Nothwendigkeit eines solchen Eingreifens der Eisenbahn zu erblicken, oder anzuerkennen, dass das neue Tarifsystem eine derartige Ausbildung des Stückgut-Sammelwesens erfordert.

Wenngleich der Tarif bezüglich der Bildung von Sammelladungen keine Einschränkung kennt, so kann diese Tariffreiheit doch nicht die natürlichen, durch die Verkehrsstärke bestimmten Grenzen aufheben, welche das Sammelwesen auf die wirklich möglichen Fälle beschränken.

Nachdem jedoch diese Grenzen überschritten worden sind und jene Mängel und krankhaften Auswüchse des Sammelwesens zu Tage getreten sind, welche auch von massgebender Seite (vergleiche die Verhandlungen über eine 2. Stückgutclasse) anerkannt wurden, wird es sich schwerlich von dieser Sache als von einer bahnbrechenden Neuerung, welcher nur die zum Fortschritt nicht mehr geneigten Elemente nicht beistimmen können, reden lassen, und es ist das von dem Herrn Verfasser gewählte Beispiel des alten abgestumpften Mannes schlecht am Platze.

Was nun die Bemerkung über den „lohnenden Stückgutverkehr" betrifft, so enthält diese eine arge Entstellung des Sachverhalts, gegen die ich um so mehr Verwahrung einlegen muss, als der Herr Verfasser daraus in wenig geschminkter Form den Schluss einer mangelnden Praxis zieht. Wenn ich von einem einträglichen und später von einem besseren Stückgutverkehr zwischen den Hauptstationen gesprochen habe, so geschah dies in nicht misszuverstehender Weise im Gegensatze zu einem weniger einträglichen, nämlich dem zwischen den Nebenstationen. Dagegen scheint mir die Bemerkung des Herrn Verfassers eher auf seine eigene Behauptung „der Stückgutverkehr ist überhaupt nicht lohnend" anwendbar zu sein.

Darüber werden wohl die Fachgenossen mit mir einig sein, dass einem wirklich lohnenden Stückgutverkehr zwischen grossen Plätzen wie Berlin und Hamburg, Berlin und Leipzig, Leipzig und Dresden, Frankfurt a/M. und Stuttgart, Stuttgart und München u. a. m. ein weniger lohnender zwischen kleinen Orten entgegensteht.

Ueber die irrige Auffassung der Bedeutung der Expeditionsfrist seitens des Herrn Verfassers hinweggehend, kann ich doch nicht umhin, die Behauptung, das Gut zwischen Berlin und Metz müsste 6—8 mal umgeladen werden, zu widerlegen. Bei entsprechender Routenvorschrift, welche dem Interessenten freisteht, erfolgt eine einzige Umladung in Frankfurt a/M., indem das Gut bis dahin im directen Kurswagen und von da bis Metz mit dem Südwestdeutschen Verbandszuge ebenfalls im directen Kurswagen befördert wird.

Welche Unsummen die vorgeschlagene rationelle Instradirung der Verbandsstückgüter verschlingen sollen, ist nicht erfindlich, denn zur Ausführung des Vorschlages bedarf es ja nur einer Vereinbarung und keinerlei besonderer Einrichtungen. Dass die gegenwärtigen Instradirungsvorschriften im höchsten Grade irrationell sind, wird zwar nicht widerlegt, ich möchte jedoch bei dieser Gelegenheit noch einen Punkt berühren, über den ich in meinem vorigen Aufsatz hinweggegangen bin.

Die zwischen einzelnen Verkehrsplätzen für den Stückgutverkehr eingerichteten Verbandszüge fahren Jahr ein Jahr aus über dieselbe Route, während die Stückgüter zwischen diesen Stationen nach Vorschrift derselben Verbände, welche die Züge eingerichtet haben, abwechselnd über 2, 3 und mehr Routen befördert werden müssen, sodass die Verbandszüge in einem Theil des Jahres ihren Zweck verfehlen. Wenn etwas geeignet ist, die Haltlosigkeit des gegenwärtigen Systems in der Instradirung der Stückgüter zu beweisen, so ist es diese Inconsequenz.

Wenn schliesslich noch mit Bezug auf den jedenfalls von unterrichteter Seite herrührenden Artikel in No. 5 dieser Zeitung Einiges gesagt werden soll, so geschieht dies, um die Zweifel, welche gegen den die Einrichtung der Ausladezüge betreffenden Vorschlag erhoben worden sind, möglichst zu beseitigen.

Eine Personalvermehrung, wie sie der Herr Verfasser eventuell für erforderlich hält, die sich übrigens nur auf einige Züge bei jeder Verwaltung erstrecken würde, ist meines Erachtens zu umgehen. Wenn die Bremsen im Innern der Wagen angebracht sind, so kann jeder Bremser in dem betreffenden Wagen ohne Gefährdung der Zugssicherheit beschäftigt werden. Die Beschäftigung während der Fahrt hätte insbesondere darin zu bestehen, die auf der nächsten Station zur Entladung gelangenden Güter entladerecht zu stellen, was in jedem Wagen besonders erfolgen kann. Das Aussuchen der Colli besorgt der Packmeister, wobei ihm die Bremser hülfreiche Hand leisten. Hält der Zug auf der Station, so lässt sich das ausgesuchte Gut dann schnell an die Ausladestelle bringen und zu dieser Arbeit sind die Bremser natürlich vollständig verfügbar. Unter den Requisiten, mit welchen diese Güterzüge auszurüsten sind, hatte sich Verfasser allerdings auch Schiebekarren gedacht; ja selbst das Vorhandensein einer Decimalwage dürfte von Vortheil sein.

Betreffs der Verschiedenartigkeit der Güter wird zugegeben werden müssen, dass es sich in der Mehrzahl um Ballen, Kisten und Fässer handelt, und dass die Behandlung von sperrigen Gütern und aussergewöhnlich schweren Collis sich nicht schwieriger gestalten würde als heutzutage. Was die Besetzung der Güterbodengeleise mit Wagen anbelangt, so wird sich deren Beseitigung in vielen Fällen ohne Zeitaufwand bewerkstelligen lassen. Wo die Güterböden an todten Geleisen liegen, muss ohnehin das Ausziehen aller Wagen behufs Ausrangirung der be- und entladenen Wagen in einem Tage mehrmals stattfinden, und es könnte hierzu die Zeit kurz vor Ankunft der Ausladezüge gewählt werden. Wünschenswerth bleibt jedenfalls die directe Entladung am Güterboden.

Der Beraubungsfrage endlich braucht ein so grosses Gewicht nicht beigelegt zu werden, weil, wie hervorgehoben, die Controle bei der Güterabgabe eine schärfere und somit die Entdeckung einer Beraubung eine leichtere ist. Es bleibt ferner zu berücksichtigen, dass die Beseitigung der gestohlenen Gegenstände schwierig ist und dass ein Dieb jeden Augenblick fürchten müsste, während der That von einem anderen Beamten (Aufsichtsbeamten) überrascht zu werden. Ausserdem haben es die Eisenbahnverwaltungen in der Hand, für diesen wichtigen Dienstzweig das erprobteste Personal zu verwenden.

Wird das schwerfällige und unpractische der gegenwärtigen Ausladezüge anerkannt und finden sich nicht bessere Vorschläge, so lohnt sich der besprochene Vorschlag vielleicht eines Versuches, der um so leichter anzustellen ist, als entsprechend eingerichtete Güterwagen z. B. in Württemberg bereits vorhanden sind. G. F.

Ein Beitrag zur Frage über die Rentabilität des Personenverkehrs.

In No. 87 des vorigen Jahrganges dieser Zeitung ist unter der Ueberschrift: „Ein Beitrag zur Frage über die Rentabilität des Personenverkehrs“ der Vorschlag gemacht, die 1. und 2. Wagenclasse zu einer Wagenclasse mit dem Tarif der letzteren, aber unter der Bezeichnung als 1. Wagenclasse zu verschmelzen. Dieser Vorschlag ist in mehreren Zuschriften gebilligt worden, während noch keine einzige Stimme sich dagegen erhoben hat. Für jeden Deutschen, der aus dem Auslande in die Heimath zurückkehrt, ist es ein behagliches Gefühl, wenn er die 2. Classe der fremden Wagen mit den durchweg besser eingerichteten und sauberen Deutschen Wagen 2. Classe vertauschen kann. Er sagt sich: Du hast zwar Vieles im Auslande kennen gelernt, das dir imponirt hat und von dem wir Deutsche lernen könnten, unserer Eisenbahnwagen haben wir uns aber nicht zu schämen, mit Stolz können wir sie jeder anderen Nation als Vorbild hinstellen. Dies soll nun also anders werden, um „die Rentabilität der Personenzüge zu heben“. Ja, werden denn dadurch sich mehr Personen veranlasst fühlen, die neue 1. Wagenclasse zu benutzen? Werden nicht — unter der Voraussetzung, dass die Zahl der Personen, welche jetzt in 1. und 2. Classe fahren, die gleiche bleibt — die Eisenbahn-Verwaltungen einfach den Differenzbetrag der bisherigen Tarife der 1. und 2. Classe einbüssen? Allerdings brauchten sie dafür keine Coupées 1. Classe mehr einzustellen, diese sind aber doch vorhanden und für viele Jahre ausreichend, zweckmässig wäre es also höchstens keine neuen Coupées 1. Classe einzurichten und erst, wenn die jetzigen aufgebraucht sind, die 1. Classe eingehen zu lassen. Aber die Zahl der Personen, welche heute in 1. und 2. Classe fahren, wird, wenn die vorgeschlagene Massregel, welche so zu sagen den Werth der Wagenclassen herabdrückt, eintreten sollte, gar nicht die gleiche bleiben, es werden Viele zur neuen 2. Classe übergehen, und die Einnahmen würden damit thatsächlich vermindert werden. Nein, nicht dadurch, dass man die 1. Classe allgemein abgeschafft, sondern dadurch, dass man sie nur da einstellt, wo ein wirkliches Bedürfniss dafür vorliegt, wird man eine zweckmässige Ersparniss erzielen. Unser Unglück ist es ja, dass man bei uns Alles zu sehr schablonirt, Alles und Jedes bis in das Detail hinein von einem Centralpunkt leiten will und nicht genug dem wirklichen Bedürfniss, dem Leben Rechnung trägt. Es wäre thöricht, die 1. Classe in den grossen durchgehenden Jagd- und Courierzügen, die überhaupt nur auf Grund dieser Tarife möglich sind, eingehen zu lassen, wohl aber müsste die 1. Classe in denjenigen Localzügen, die ärmlich und dünn bevölkerte Gegenden passiren, ganz wegfallen, ja selbst die Zahl der Coupées 2. Classe noch mehr als bisher beschränkt werden. Die Hauptmassregel die Rentabilität der Personenzüge zu heben, ist jedoch nach des Verfassers Ansicht allein die Pflege und Ausbildung des Localverkehrs, bisher hat man stets zuviel Rücksicht auf den Transitverkehr genommen. Die Züge müssen dem localen Bedürfniss angepasst sein, das Reisen muss auf jede mögliche Weise erleichtert und begünstigt werden, man muss den Verkehr aus allen in der Nähe der Bahn gelegenen Ortschaften heranziehen, man sollte in jedem Dorfwirthshause einen Fahrplan mit den betreffenden Tarifen aushängen, kurzweg ein wenig mehr Reclame machen, das Geschäft mehr kaufmännisch betreiben. Eine Massregel die eben dahin zielt, wäre auch eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillets; es war ein Fehler dieselbe allgemein einzuschränken, wie viele Geschäfte sind dadurch nicht auf den Weg der schriftlichen Erledigung gedrängt worden, wie viele Vergnügungsreisende, die gern „über Sonntag“ ihre in der Nähe wohnenden Verwandten aufgesucht hätten, sind dadurch zurückgehalten worden!

Sch.

Statistik des Personen- und Güterverkehrs der in Berlin mündenden Eisenbahnen

vom Jahre 1853—1877.

Von der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ist eine Statistik des Personen- und Güterverkehrs der in Berlin mündenden Eisenbahnen vom Jahre 1853 bis 1877 aufgestellt und den übrigen Eisenbahnen mitgetheilt worden. Diese Statistik bietet in verschiedenen Beziehungen ein so hohes Interesse, dass wir glauben die Hauptergebnisse derselben unseren Lesern nicht vorenthalten zu dürfen.

I. Personenverkehr.

Jahreszahl	Einwohnerzahl von Berlin	Gesammtzahl der angekommenen und abgegangenen Reisenden	Im Durchschnitt täglich	Bemerkungen
1853	425 550	1 437 135	3 937	Eröffnet wurden:
1854	429 390	1 462 322	4 006	Berl.-Potsd.-M. 23/9. 1838
1855	434 240	1 565 323	4 288	Berlin-Anhalt 1/9. 1840
1856	442 040	1 815 530	4 974	Berlin-Stettin 1/8. 1842
1857	449 610	2 012 055	5 512	Berlin-Frankfurt(Nieder-
1858	458 610	2 005 955	5 496	schles.-Märk.) 23/10. 1842
1859	474 790	2 127 845	5 830	Berl.-Hamburg 15/10. 1846
1860	493 400	2 251 439	6 168	
1861	547 200	2 310 785	6 331	
1862	567 560	2 485 568	6 810	
1863	596 390	2 927 027	8 019	
1864	632 500	3 411 418	9 346	
1865	657 690	3 388 333	9 283	
1866	665 710	3 837 155	10 513	Berlin-Cüstrin(Ostbahn)
1867	703 120	3 664 300	10 039	1/10. 1867
1868	728 590	4 348 103	11 913	Berlin-Görlitz 31/12. 1867
1869	762 450	4 697 762	12 871	
1870	774 310	5 522 523	15 130	
1871	824 580	6 425 225	17 603	Berlin-Lehrte 15/7. 1871
1872	864 300	7 474 877	20 479	
1873	900 620	9 243 225	25 324	
1874	932 760	9 955 140	27 249	
1875	964 240	10 298 363	28 062	Berlin-Dresden 1/7. 1875
1876	995 470	9 770 457	26 695	
1877	1 021 110	9 292 860	25 460	Berliner Nordb. 10/7. 1877

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, dass in dem Decennium von 1853—1863 die Einwohnerzahl von 425 550 auf 596 390, also um **40,1 pCt.**, die Gesammtzahl der auf allen Berliner Bahnen angekommenen und abgefahrenen Reisenden von 1 437 135 auf 2 927 027, also um **103,7 pCt.** gestiegen ist, dass ferner in dem Decennium von 1863—1873 die Einwohnerzahl von 596 390 auf 900 620, also um **51,1 pCt.**, die Gesammtzahl der Reisenden dagegen von 2 927 027 auf 9 243 225, also um **315,8 pCt.** zugenommen hat, und dass endlich in dem Zeitraum von 1873—1877 die Einwohnerzahl auf 1 021 110 gestiegen ist, während die Gesammtzahl der Reisenden den Culminationspunkt mit 10 298 363 im Jahre 1875 erreicht hat, und in den letzten Jahren ungeachtet des Hinzutritts zweier Bahnen fast wieder auf das Niveau des Jahres 1873 gefallen ist.

Werden die einzelnen Bahnen für sich betrachtet, so ergiebt sich für das Jahr 1877 nachstehende Reihenfolge:

	Gesammtzahl der Reisenden	Im Durchschnitt täglich
1. Berlin-Potsdam-Magdeburger	2 372 732	6 501
2. Niederschlesisch-Märkische	1 729 413	4 738
3. Berlin-Stettiner	961 345	2 634
4. Berlin-Hamburger	923 030	2 529
5. Berlin-Anhaltische	888 597	2 435
6. Ostbahn	733 693	2 010
7. Magdeburg-Halberstädter	722 612	1 980
8. Berlin-Görlitzer	487 916	1 337
9. Berlin-Dresdener	245 234	672
10. Berliner Nordbahn	191 980	526
11. Militärbahn	36 308	99
Im Ganzen	9 292 860	25 461

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, dass die beiden Bahnen: Berlin-Potsdam-Magdeburger und Niederschlesisch-Märkische, welche einen erheblichen Localverkehr besitzen und der Ausbildung desselben besondere Aufmerksamkeit zuwenden, in Betreff der Gesammtzahl der ankommenden und abfahrenden Reisenden alle übrigen Berliner Bahnen weit übertreffen.

So imponirend dem Anschein nach die vorgenannten Zahlen sind, so treten sie doch ganz zurück, wenn wir sie mit den Verkehrsverhältnissen von London in Vergleich stellen. Nach den Reisestudien über das Englische Eisenbahnwesen von Schwabe betrug nämlich die Gesammtzahl der auf der Cannonstreetstation der South Eastern im Jahre 1875 angekommenen und abgefahrenen Reisenden 9 500 000, und die grösste Zahl der an einem Tage auf der Charingcrossstation ankommenden und abgehenden Rei-

senden 30 000, in beiden Fällen also auf einem Londoner Bahnhofe mehr als auf allen Berliner Bahnhöfen zusammengenommen

II. Güterverkehr.

Jahreszahl	Einwohnerzahl von Berlin	Auf allen Berliner Bahnhöfen sind angekommen und abgegangen	
		an Gütern t	davon Steinkohlen t
1853	425 550	577 050	45 324
1854	429 390	794 521	55 604
1855	434 240	880 170	61 598
1856	442 040	936 832	84 201
1857	449 610	1 227 303	140 760
1858	458 610	1 007 402	118 298
1859	474 790	896 534	71 255
1860	493 400	988 783	88 264
1861	547 200	1 107 251	126 548
1862	567 560	1 437 266	199 126
1863	596 390	1 632 054	274 572
1864	632 500	1 800 299	426 963
1865	657 690	2 023 870	489 567
1866	665 710	2 005 800	446 785
1867	703 120	2 359 478	525 828
1868	728 590	2 479 697	577 694
1869	762 450	2 500 246	562 034
1870	774 310	1 892 240	656 242
1871	824 580	3 372 795	752 486
1872	864 300	4 575 790	867 354
1873	900 620	6 188 255	1 184 581
1874	932 760	6 218 319	1 272 383
1875	964 240	5 685 950	1 171 282
1876	995 470	5 614 662	1 243 952
1877	1 021 110	5 592 041	925 042

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, dass in dem Decennium von 1853 — 1863 gegenüber einer Steigerung der Einwohnerzahl von 40,1 pCt. der Güterverkehr eine Steigerung von 28,3 pCt. zeigt, während in dem Decennium von 1863 — 1873 gegenüber einer Steigerung der Einwohnerzahl von 51,1 pCt. die Steigerung des Güterverkehrs 379,1 pCt. beträgt, und dass endlich in den Jahren 1873 — 1877 bei fortdauernder Zunahme der Einwohnerzahl der Güterverkehr im Jahre 1874 seinen Culminationspunkt erreicht hat, in den letzten Jahren wieder zurückgegangen ist, jedoch in noch geringerem Grade als beim Personenverkehr.

Und insofern bietet diese Statistik noch ein besonderes Interesse, als sie einerseits den enormen Aufschwung erkennen lässt, den der Personen- und Güterverkehr seit Beendigung des Französischen Krieges genommen hat, andererseits aber die Beruhigung gewährt, dass ungeachtet des bedauernswerthen Rückganges der letzten Jahre ein bedeutender dauernder Gewinn in der Entwickelung des Verkehrs zu verzeichnen bleibt.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 3. Februar. (Der Ankauf von Privatbahnen und der dagegen gerichtete Beschluss der Budgetcommission. Bismarck's Schreiben über Differentialtarife und die Forderungen des Landwirthschaftsraths. Verkehrsbeschränkungen in Folge der Pest. Main-Neckar Bahn. Dispositionsrecht über Frachtgut. Lübecker Kohlen - Interessentenconferenz. Secundärbahn Zerbst - Schönhausen.)

In Abgeordnetenkreisen sieht man mit vieler Spannung der Aufnahme entgegen, welche der Beschluss der Budgetcommission gegen die weiteren Ankäufe von Privatbahnen im Plenum finden wird. Die offiziösen Blätter bemühen sich inzwischen, vor der Gutheissung der Resolution durch das Abgeordnetenhaus zu warnen. Diese Warnung und die Emphase, mit welcher dieselben ausgesprochen werden, characterisiren am besten, wie wenig Grund dazu vorhanden war, dass die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ behauptete, die Zusammensetzung der Budgetcommission spiegele bezüglich der Eisenbahnfragen nicht die Schattirung des Plenums wieder. Thatsächlich ist ungefähr das Gegentheil richtig und die „Post“, welche einige Tage später als die „N. A. Z.“ eben dieser Angelegenheit einen leitenden Artikel widmete, erkennt dies auch an und glaubt das Plenum dadurch nach einer anderen Richtung engagiren zu können, dass es demselben vorhält, in der vorigen Session noch ausgesprochenermassen dem Staatsbahnsystem gehuldigt zu haben. In dieser positiven Form ausgesprochen ist diese Behauptung zwar incorrect, correct ist aber, dass sich in Jahresfrist in der bezüglich der Eisenbahnfrage herrschenden parlamentarischen Strömung eine bemerkenswerthe rückläufige Bewegung vollzogen hat. Diesem Umstande ist es wesentlich zuzuschreiben, dass die Budgetcommission überhaupt diesmal fast alle in Eisenbahnsachen früher abgelehnten Resolutionen mit grosser Majorität angenommen hat. Der Umschwung, der sich vollzogen hat, besteht darin, dass jetzt auch einzelnen verhältnissmässig unbedeutend erscheinenden Eisenbahnangelegenheiten eine principielle Bedeutung beigemessen und alles Einzelne im Lichte der gesammten Eisenbahnfragen betrachtet wird. Bemerkenswerth ist übrigens in dem oben angezogenen Artikel der „Post“ das Zugeständniss, dass die Concurrenz der Staatsbahnen auf die Privatbahnen eine ruinöse Wirkung übe. Es ist sehr lehrreich, dass dieses Zugeständniss gerade an der gedachten Stelle erfolgt und höchst bezeichnend, dass damit dem Landtage implicite gesagt wird, er habe zu lange die starke Accentuirung des Staatsbahnwesens gutgeheissen, um jetzt noch zurücktreten zu können. Es ist dies derselbe Gedankengang, in welchem sich noch im vorigen Jahre einige nationalliberale Volkswirthe bewegten. Dieselben stehen jedoch neuerdings auf dem Standpunkt, zwar einzusehen, dass sie in einem zu hohen Masse die Verschiebung des gemischten Systems zu Gunsten einer Erweiterung des Staatsbahnnetzes geduldet haben, beherzigen aber jetzt desto eifriger bezüglich aller weiteren Eisenbahnpolitischen Massnahmen die Lehre des „principiis obsta“. Diesem Umstande ist es wohl zuzuschreiben, dass die Budgetcommission sogar den principiellere Gesichtspunkte eigentlich entbehrenden Gesetzentwurf wegen Ankaufs der **Homburger Eisenbahn** für die Summe von 1 800 000 *M.* nach längerer Discussion mit allen gegen 3 Stimmen abgelehnt hat. Die Handhabe für diesen Beschluss bildete der Umstand, dass weder die Rechtsverhältnisse, noch die Grundlagen für die Berechnung der Verkaufssumme für genügend klar angesehen wurden. Es bleibt unter solchen Umständen fraglich, ob die bezüglich des Hessischen Theils der **Main-Weser Bahn** zu erwartende Vorlage beziehungsweise das Project des **Frankfurter Centralbahnhofes** auf Annahme im Landtage rechnen kann. Was die Chancen der gegen die Verstaatlichungspolitik gerichteten Resolution der Budgetcommission betrifft, so ist die Annahme derselben im Plenum gesichert, wenn, wie zu erwarten steht, die liberalen Parteien dieselbe unter ihre Fittige nehmen. Sicher ist, dass die conservativen Parteien dagegen stimmen und liegt auch schon ein Beschluss der freiconservativen Fraction in diesem Sinne vor, welcher mit allen gegen eine Stimme gefasst ist.

Die Frage der **Differentialtarife** ist durch den von der „N. A. Z.“ mitgetheilten, in der vorigen Wochenschau abgedruckten Brief des Fürsten **Bismarck** an einen seiner Deutschen Collegen, der, wie versichert wird, der Bayerische Minister **von Pfretzschner** ist, von Neuem lebhaft in Fluss gekommen und bildet auch jetzt noch den Gegenstand eingehender Betrachtungen in der Tagespresse. Besonders haben sich die politischen Organe, wie dies aus neueren Auslassungen derselben hervorgeht, daran gestossen, dass Fürst Bismarck von einer Rechtlosigkeit der Bevölkerung spricht, während doch, wie auch die vor acht Tagen in der Vereinszeitung erschienene Zusammenstellung der einschlägigen Bestimmungen bündig nachweist, von der Möglichkeit einer Willkür der Eisenbahnen keine Rede sein kann und die Interessen der Bevölkerung im Grossen und Ganzen gegen Tarifänderungen, jedenfalls aber durchaus gegen **Tarifheraufschraubungen** geschützt sind. Auch die von dem Fürsten Bismarck hervorgekehrte Verwunderung darüber, dass wichtige Verkehrsinteressen der privaten Exploitirung anheimgegeben sind, hat zu Rückäusserungen in der Tagespresse Veranlassung gegeben und hat man in ganz geeigneter Weise an jene beiden Landtagssitzungen im April 1877 erinnert, in welchen Herr Camphausen bei den vom Fürsten Bismarck besonders aufmerksam verfolgten Berathungen über den Uebergang des Preussischen Eisenbahninteresses an das Reich darauf hinwies, dass wir uns nicht entfernt eines Eisenbahnnetzes von der damaligen Ausdehnung erfreuen würden, wenn die Privatunternehmung sich nicht auf diesem Gebiete bethätigt und in vielfach rationeller Weise auf demselben gewirthschaftet hätte. Einige Blätter klagen geradezu, dass die Veröffentlichung der Auslassungen des Reichskanzlers die Wirkung der neueren antisocialistischen Massnahmen beeinträchtige. Um was es sich eigentlich eventuell bei einem Eisenbahn-Tarifgesetz handeln soll, ist heute ebensowenig klar geworden, wie bei dem ersten Auftauchen der betreffenden Nachricht. Das, was zuverlässig darüber verlautet ist, scheint sich darauf zu beschränken, dass dem Herrn General-Postmeister bei den Vorarbeiten in dieser Angelegenheit eine besondere Rolle angewiesen ist; weiter tritt mit dem Anschein einiger Glaubwürdigkeit die Nachricht auf, Fürst Bismarck habe sich gegenüber den agrarischen Politikern zu Massnahmen gegen Differentialtarife verpflichtet, weil diese Kreise die Hoffnung hegen, auf dem Wege der Tarifpolitik einen Schutzzoll für ihre landwirthschaftlichen Producte zu erwirken, ohne das politisch unbequeme Odium eines solchen Schutzzolles sich aufzuladen. Einigermassen unterstützt wird diese Behauptung durch die Stellung, welche der **Deutsche Landwirthschaftsrath** zur Frage der Getreidezölle und der Differentialtarife eingenommen hat, indem er zu Gunsten der ersteren keine directe Resolution fasste, dagegen die Beseitigung

der letzteren ausdrücklich in seine Postulate aufnahm. Was den Kampf der Landwirthe gegen die Differentialtarife betrifft, so ist über die irrigen Auffassungen und oft an ganz falscher Stelle gesuchten Ursachen der Existenzbedrängnisse schon soviel geschrieben worden, dass es kaum noch neuer Wiederholung bedarf und erscheint es auch genügend, unter Absehung von den Debatten des Landwirthschaftsrathes lediglich die von demselben angenommenen Commissionsvorschläge wiederzugeben. Dieselben lauten:

A. Der Deutsche Landwirthschaftsrath erklärt:

I. Eine Vermehrung der Einnahmen des Reiches erscheint nur statthaft aus erhöhten Erträgen der indirecten Steuern und der Eingangszölle. Eine Erhöhung der directen Steuern ist im Hinblick auf die bereits bestehende Mehrbelastung des Grundbesitzes durch dieselben sowohl für staatliche wie communale Zwecke nicht ausführbar.

II. Zu diesem Zwecke empfiehlt sich:

a) eine wesentliche Erhöhung der Tabaksbesteuerung;
b) eine Besteuerung des Bieres bis auf Höhe der in Bayern gültigen Sätze;
c) die Einführung des Zolles auf Petroleum, sowie der Erhöhung der auf Genussmittel, als Wein, Caffee, Thee, Gewürze, Südfrüchte etc. gelegten Zölle.

Ist aus finanzpolitischen Gründen bei der in Aussicht genommenen Revision des jetzt geltenden Zolltarifs eine Belastung bisher zollfrei eingehender Artikel unvermeidlich und müssen für dieselben deshalb niedrige Finanzzölle (Eingangsgebühren) eingeführt werden, so erwartet der Deutsche Landwirthschaftsrath, dass dabei die Interessen der Landwirthschaft in derselben Weise Berücksichtigung finden, wie die Interessen der Industrie.

III. Der Abschluss von Handelsverträgen auf Grundlage eines die vorstehenden Gesichtspunkte berücksichtigenden autonomen Tarifs und unter Wahrung des Princips der meistbegünstigten Nation liegt im dringenden Interesse der Landwirthschaft.

Die hierüber stattfindenden Verhandlungen sind mit dazu zu benutzen, um sowohl den Deutschen Export einschliesslich desjenigen der landwirthschaftlichen Producte, als auch die Beseitigung aller unsere Ausfuhr schädigenden directen und indirecten Exportprämien, namentlich für Spiritus und Zucker, sowie die den Deutschen Markt schädigenden Eisenbahn-Differentialtarife und Refactien in allen mit uns Handelsverträge abschliessenden Ländern in wirksamster Weise sicher zu stellen.

IV. Gleichzeitig und in enger Verbindung mit dem autonomen Zolltarif ist gesetzlich zu bestimmen, dass bei der Beförderung von ausländischen Producten auf inländischen Bahnen — Zeiten der Noth ausgenommen — jede Bevorzugung des ausländischen Frachtgutes gegen das gleichartige inländische durch Ausnahmetarife (Differential-Frachtsätze) oder Refactien verboten werde.

B. Der Deutsche Landwirthschaftsrath beauftragt seinen Vorstand, von den vorstehenden Resolutionen und den darüber stattgefundenen Verhandlungen dem Herrn Reichskanzler, dem Bundesrath und dem Reichstage Mittheilung zu machen.

Nachdem vor kaum 14 Tagen von den Ufern der Wolga her das Auftauchen einer verdächtigen Krankheit seine Schatten über Europa warf, hat das Gespenst der als Beulenpest bezeichneten Epidemie eine so greifbare Gestalt für unseren gesammten Welttheil angenommen, dass die zu ergreifenden Schutzmassregeln die Verkehrsfreiheit zwischen Russland und seinen westlichen Nachbarn nicht mehr schonen konnten. In Uebereinstimmung mit Oesterreich musste auch das Deutsche Reich eine Verordnung für die Einfuhr aus Russland erlassen und damit eine tief einschneidende Massregel treffen, durch welche besonders die nördlichen und östlichen Provinzen unseres Vaterlandes erheblich berührt werden. Man darf annehmen, dass in unserer Zeit der wirthschaftlichen Depression die Beeinträchtigungen des Verkehrs eine unabweisbare Nothwendigkeit gegenüber dem Ernste der Lage sind, welche die Pestepidemie in Europa heraufbeschworen hat und wird man sich mit der Hoffnung begnügen müssen, dass die inzwischen anscheinend in Gang gekommene Zerstörung der eigentlichen Seuchenheerde im Zusammenhang mit den internationalen Massnahmen weitere Verkehrsabsperrungen unnöthig mache. Die oben allegirte Verordnung selbst datirt vom 29. v. M. und lautet:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen etc. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes, was folgt:

§ 1. Zur Verhütung der Einschleppung ansteckender Krankheiten ist die Einfuhr nachbenannter Gegenstände aus Russland über die Reichsgrenze bis auf Weiteres verboten:

Gebrauchte Leib- und Bettwäsche, gebrauchte Kleider, Hadern und Lumpen aller Art, Papierabfälle, Pelzwerk, Kürschnerwaaren, Felle, Häute, halbgares sowie sämisch zugerichtetes Ziegenleder und Schafleder, Blasen, Därme in frischem und in getrocknetem Zustande, gesalzene Därme (Saitlinge), Filz, Haare (einschliesslich der sogenannten Zackelwolle), Borsten, Federn, Caviar, Fische und Sareptabalsam.

§ 2. Auf Wäsche, Kleidungsstücke und anderes Reisegeräth, welches Reisende zu ihrem Gebrauch mit sich führen, findet das im § 1 enthaltene Verbot keine Anwendung.

Der Reichskanzler ist ermächtigt, anzuordnen, in welchem Umfange und auf welche Weise solche Gegenstände einer Desinfection zu unterwerfen sind.

§ 3. Die Einfuhr von Schafwolle ist, soweit dieselbe nicht durch Verordnungen der Landesbehörden überhaupt verboten ist, nur nach vorgängiger Desinfection gestattet.

Ist die einzuführende Schafwolle einer Fabrikwäsche unterzogen worden, so hat sich die Desinfection auf die Emballage zu beschränken.

§ 4. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 29. Januar 1879.

(L. S.) Wilhelm.

Otto Graf zu Stolberg.

Eine weitere Kaiserliche Verordnung vom 2. d. Mts. ordnet die Passpflichtigkeit der Reisenden aus Russland und ein Ausführungsreglement die Desinfection verdächtigen Reisegepäcks an. Dieselben lauten:

Verordnung, betreffend die Passpflichtigkeit der aus Russland kommenden Reisenden. Vom 2. Februar 1879.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden, Deutscher Kaiser, König von Preussen etc. verordnen im Namen des Reichs, auf Grund des § 9 des Gesetzes über das Passwesen vom 12. October 1867 (Bundes-Gesetzbl. S. 33), was folgt:

§ 1. Vom 10. d. Mts. ab bis auf Weiteres ist jeder Reisende, welcher aus Russland kommt, verpflichtet, sich durch einen Pass auszuweisen, welcher am Tage des Austritts des Reisenden aus dem Russischen Staatsgebiete oder an einem der beiden vorhergehenden Tage von der Deutschen Botschaft in St. Petersburg oder von einer Deutschen Consularbehörde in Russland visirt worden ist.

§ 2. Zur Erlangung dieser Visirung ist der glaubhafte Nachweis zu führen, dass der Passinhaber sich innerhalb der letzten 20 Tage in keinem von der Pest ergriffenen oder derselben verdächtigen Gebiete aufgehalten hat.

§ 3. Der Pass ist beim Eintritt über die Reichsgrenze behufs Gestattung der Weiterreise der diesseitigen Grenzbehörde zur Visirung vorzulegen.

§ 4. Der Reichskanzler ist ermächtigt, die zur Ausführung gegenwärtiger Verordnung erforderlichen allgemeinen Anordnungen zu treffen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 2. Februar 1879.

(L. S.) Wilhelm.

Otto Graf zu Stolberg.

Bekanntmachung, betreffend die Bedingungen der Zulassung von Reisenden aus Russland zum Eintritt über die Reichsgrenze. Vom 3. Februar 1879.

Auf Grund der mir im § 4 der Verordnung vom 2. d. Mts., betreffend die Passpflichtigkeit der aus Russland kommenden Reisenden, (Reichs-Gesetzbl. S. 9) und im § 2 Absatz 2 der Verordnung vom 29. v. Mts., betreffend Beschränkungen der Einfuhr aus Russland, (Reichs-Gesetzbl. S. 3) ertheilten Ermächtigung bestimme ich hierdurch:

1. Reisende, welche aus Russland kommen, sind zum Eintritt über die Reichsgrenze nur dann zuzulassen, wenn sie sich durch Pässe ausweisen, welche der Vorschrift des § 1 der Verordnung vom 2. d. Mts. vollständig entsprechen.

2. Das Reisegeräth derjenigen Reisenden, welche hiernach zum Eintritt über die Reichsgrenze zwar zuzulassen sind, welche jedoch einem von der Pest ergriffenen oder derselben verdächtigen Gouvernement Russlands durch Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt angehören, sind beim Eintritt über die Reichsgrenze vor Gestattung der Weiterreise einer Desinfection zu unterwerfen. Von der Kleidung, welche solche Reisende an sich tragen, sind mindestens die Oberkleider gleichfalls zu desinficiren.

3. Die Desinfection (2) hat mittelst gasförmiger schwefliger Säure in der Weise zu geschehen, dass die zu desinficirenden Gegenstände mindestens sechs Stunden hindurch in geschlossenem Raume den unmittelbaren Einwirkungen der schwefligen Säure ausgesetzt und dass dabei mindestens fünfzehn Gramm Schwefel auf den Kubikmeter lichten Raum verbrannt werden.

Berlin, den 3. Februar 1879.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.

Otto Graf zu Stolberg.

Gegenüber der Auffassung der Badischen Kammer, dass Baden nicht zur Heranziehung der Kosten zum Bau des Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. herangezogen werden könne, bringt

die „N. A. Z." folgendes Entrefilet: „Nach Mittheilungen verschiedener Blätter soll in der zweiten Badischen Kammer, gelegentlich einer Interpellation über das Frankfurter Bahnhofsproject, die Ansicht vertreten worden sein, dass aus dem in Betreff der Main-Neckarbahn im Jahre 1843 zwischen Baden, Hessen und der freien Stadt Frankfurt abgeschlossenen Staatsvertrage ein Aufsichtsrecht für Preussen und daher auch für Hessen und Baden die Nothwendigkeit nicht herzuleiten sei, zum Bau des Centralbahnhofs mitzuwirken. Diese Mittheilungen dürften auf einem Missverständniss beruhen. Allerdings ist in dem bezeichneten Vertrage für Frankfurt, dessen Rechtsnachfolger Preussen geworden ist, ein Aufsichtsrecht nicht ausdrücklich constituirt, ebenso wenig wie für die beiden anderen Contrahenten bezüglich ihres Gebiets. Es war das aber auch überflüssig, weil das Eisenbahn-Aufsichtsrecht einen Ausfluss der Landeshoheit bildet und überall — für das eigene Gebiet — besteht, soweit darauf nicht ausdrücklich verzichtet ist. Ein solcher Verzicht ist aber unseres Wissens weder seitens Frankfurts in jenem Vertrage oder später, noch seitens Preussens ausgesprochen".

Der Berner Vertragsentwurf eines internationalen Eisenbahn-Transportrechtes behält in seinem Art. 10 dem Absender das Dispositionsrecht über der Eisenbahn übergebenes Frachtgut so lange vor, bis letztere den Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder bis dieser auf Herausgabe geklagt hat. Dem gegenüber hat die Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern bereits unterm 30. September v. J. beim Bundesrath beantragt, dahin zu wirken, dass in den Berner Entwurf eine Bestimmung aufgenommen werde, wonach der Absender, falls er ein Frachtbriefduplicat genommen hat, bei der Aufgabestation nur dann eine den ursprünglichen Frachtvertrag abändernde Disposition geben kann, wenn er das Duplicat vorweist und auf diesem die Abänderung bestätigen lässt. Eine zur Unterstützung dieses Antrages vor Kurzem von den Vorstehern der Stettiner Kaufmannschaft an den Bundesrath gerichtete Eingabe schliesst sich den Gründen der Antragsteller an und bemerkt ferner: „Es sei für eine wohlbegründete Forderung zu halten, dass dem Frachtbrief der Eisenbahn, welchem der Gebrauch des Handels thatsächlich schon längst dieselben Eigenschaften beigelegt habe, in deren gesetzlichen Besitz der Ladeschein des Flussschiffers und das Connossement des Seeschiffers sich befinden, jene Eigenschaften auch gesetzlich zuzuerkennen seien. Die dem Art. 10 gegebene Fassung sei dagegen so sehr darauf bedacht, das Dispositionsrecht des Absenders über rollendes Frachtgut zu sichern, dass sie dem Absender nicht erlaube, sich jenes Rechtes zu Gunsten eines Andern zu entäussern, und es dadurch für ihn selbst vollkommen werthlos mache. Erhielte der Art. 10 in jener Fassung Gesetzeskraft, dann wäre es weder dem Absender noch irgend einem von ihm bezeichneten Empfänger möglich, auf rollendes Frachtgut im Wege des Pfandcredits Geldvorschüsse zu erhalten; dies würde zur nothwendigen Folge haben, dass sich das durch die Eisenbahnen vermittelte Geschäft mit Gegenden, woher und wohin die Transporte längere Zeit unterwegs sind, in den Händen weniger sehr bemittelter Kaufleute concentrirte, die entweder einen grossen persönlichen Credit haben oder keinen gebrauchen. Da diese in der Regel bei ihren Unternehmungen sehr sicher zu gehen wünschen, so wäre eine bedeutendere Beschränkung des Geschäfts und damit der Einnahmen der Eisenbahnen die unausbleibliche weitere Folge, abgesehen von der bedauernswerthen Vernichtung der Existenz zahlreicher Vermittler, deren Betriebsamkeit und mühsam erworbene Geschäftskunde ihnen dann nichts mehr nützt. Diese Uebelstände seien zu vermeiden, wenn man den Grundsatz aufstelle, dass der Absender ein übertragbares Dispositionsrecht habe; dass er es übertrage, sobald er der Eisenbahn einen Empfänger bezeichne, und dass dieser es auf jeden Dritten weiter übertragen dürfe. Die von der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern beantragte Formel ziehe durchaus nicht die letzten Consequenzen jenes Grundsatzes, bilde aber ein für beide Theile annehmbares Compromiss zwischen den einander entgegenstehenden Anschauungen, und enthalte jedenfalls das Minimum dessen, was eben so sehr im wohlverstandenen Interesse der Eisenbahnen selbst, wie in dem des Handels unumgänglich nothwendig sei, um eine dem Bedürfniss entsprungene Usance mit ausreichenden gesetzlichen Garantieen zu umgeben".

Eine Conferenz Deutscher Kohleninteressenten, welche jüngst in Lübeck stattfand, hatte folgendes Resultat. Die jetzigen niedrigen Schiffsfrachten gestatteten die Ausfuhr der Westfälischen Kohlen weder in Lübeck, noch in Rostock und Wismar, weil die Englische Kohle in Russischen und Schwedischen Häfen zu niedrig einstehe. Auf eine Frachtermässigung schon jetzt einzugehen trugen die Vertreter einiger Eisenbahnen Bedenken. Es solle erst mit Ueberzeugung dargethan werden, dass der herabgesetzte Tarif zu einem grossartigen Verkehr Anlass geben werde. Wenn ein solcher Verkehr in Aussicht stände und namentlich wenn die Kohlenzüge nicht leer wieder zurückzukehren brauchten, sondern hier Rückfracht erhalten könnten, so seien allerdings erhebliche Frachtherabsetzungen zuzugestehen. Der Präsident der Lübecker Handelskammer plädirte für Herabsetzung der Tarifsätze auf Eisen. Für die Rückbefrachtung der leeren Kohlenzüge sei in allererster Reihe Getreide in Aussicht zu nehmen. Dieser Artikel sei bereits thatsächlich der bedeutendste Einfuhrartikel Lübecks. Von anderer Seite, namentlich von dem Geheimen Rath Schwartzkopf, wurde als Rückfracht Schwedisches Eisenerz in Aussicht gestellt. Die Westfälischen Werke beziehen jetzt aus Spanien, Algier und Elba 4 Millionen Centner Eisenerz jährlich. — Commerzienrath Baare aus Bochum gab an, dass er für sein Werk allein vielleicht 100 000 Centner Schwedisches Eisenerz jährlich beziehen würde, den Umständen nach auch mehr. Versuche mit Schwedischem Eisenerz seien von ihm gemacht, aber die Bezugskosten müssten niedriger werden. — Vorgeschlagen war im Laufe der Berathungen die Fracht für zum Export bestimmte Kohlen auf 70 *M.* für den Doppelwagen zu 200 Centner herabzusetzen und auf 80 *M.* für Eisen, beides von Westfalen nach Lübeck. Schliesslich wurde beschlossen, eine Commission einzusetzen, welche nach genauer Prüfung der einschlagenden Verhältnisse suchen sollte, bestimmte ermässigte Frachtsätze für den in Rede stehenden Verkehr in Vorschlag zu bringen bezw. zu vereinbaren. Der Vorsitzende der Conferenz, Geheimrath Dittmer, wurde ersucht, den Vorsitz der Commission zu übernehmen und sind ausserdem in die Commission zu delegiren: je ein Mitglied seitens der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, der Direction der Hannoverschen Staatsbahn, der Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft und der Handelskammer in Lübeck, drei Mitglieder seitens der Westfälischen Kohlen-Bergwerksbesitzer, sowie der Commerzienrath Baare seitens der Westfälischen Eisenindustriellen.

Die Erlaubniss zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ist ferner ertheilt worden: für eine Linie von Zerbst über Loburg, Genthin und Jerichow nach Schönhausen einem behufs Herstellung derselben zusammengetretenen Comitée, zu Händen des Commerzien-Raths Fr. Knoblauch zu Magdeburg.

Russische Correspondenz.

(da) **Petersburg,** 19/31. Januar 1879. Schneewehen. Seit Ende December 1878 haben die Russischen Bahnen wieder ungeheuerlich von den Schneewehen zu leiden. Alljährlich wird uns der nicht zu widerlegende Beweis geliefert, dass die Macht der Naturkräfte alle menschlichen Anstrengungen um das zehn- und hundertfache übertrifft und ebensowenig, wie auf dem Meere ein Mittel gegen die Stürme erfunden ist, so haben wir auf den Bahnen auch noch keins gegen die Schneewehen. Alle bis jetzt angewandten Mittel erweisen sich als viel zu unwirksam. Anfangs Januar wütheten die Schneestürme auf der Rostow-Wladikawkasbahn und der Koslow-Woronesch-Rostowbahn; jetzt scheinen sie sich allmälig höher nach Norden zu ziehen. Unterm 11/23. d. M. wurde aus Charkow gemeldet: Seit drei Tagen wüthet bei uns der entsetzlichste Schneesturm. Die Kursk-Charkow-Asowbahn ist an ihren beiden Enden vollständig eingeschneit. 7000 schreibe sieben Tausend Arbeiter erhielten zwei Tage lang einen schwachen Betrieb für Personenzüge — an Waarenzüge war nicht zu denken —, heute ist in der Stadt eine Ankündigung erschienen, dass der Betrieb vollständig eingestellt ist bis auf Weiteres, so lange die Bahn vom Schnee gereinigt wird. Die Post vom Norden ist bereits 2 Tage ausgeblieben. Die Charkow-Nikolajew und die Schumy'sche Bahn haben ihren Betrieb bereits seit dem 8. Januar vollständig eingestellt. Der Betrieb auf der Sewastopoler und der Moskau-Kursker Bahn wird mit der grössten Anstrengung und doch colossalen Verspätungen noch fortgeführt.

Aehnliche Nachrichten liefen am 12/24. d. M. von der Rjaschk-Wjasma, Moskau-Rjäsan, Moskau-Brest, Orel-Witebsk und Morschansk-Sysran Bahn ein. Verspätungen bis zu 12 Stunden gehören zu den noch geringfügigen und die Passagiere solcher Züge schätzen sich glücklich, damit fortgekommen zu sein. Von 3 Bahnen trafen telegraphische Klagen bei dem Minister ein, dass Kaufleute, welche zum Jahrmarkt fahren wollten, drei Tage auf einer Station gesessen haben, so z. B. aus Poltawa, Losowaja und anderen Stationen.

Eisenbahnsteuer. Nach Gerüchten des „Sohn des Vaterlandes" wird in den Ministerien der Finanzen wie Communicationen und in der Regierungscontrole energisch und erfolgreich daran gearbeitet, den Bahnverwaltungen zum Termin die detaillirten neuen Vorschriften über die Zusammenstellung der Rechenschaftsberichte der Eisenbahnverwaltungen zu beschaffen zur Klarlegung der neuen Steuer, Controle derselben durch die betreffenden Regierungsorgane, und Bestimmung der Behörden wie der Termine, an und in welchen die Steuereinnahme jeder Bahn abgeführt werden soll.

Neue Bahnen. Endlich ist vorgestern im Ministercomité die wichtige Entscheidung gefallen zum Bau von 2 Bahnen im Kaukasus; es sind dieselben Tiflis-Baku ca. 520 Werst und die Zweigbahn nach dem Hafen am Schwarzen Meere Batum 185 Werst.

Hoffentlich wird das Communicationsministerium nun auf die Ertheilung der eigentlichen Concession auch nicht zu lange warten lassen!

Actien der Südwestbahnen. Die Bruttoeinnahme für den Novembermonat auf allen drei Sectionen der Bahn beträgt an 2 588 305 Rubel, was eine Mehreinnahme gegen 1877 von 351 057 Rubel darstellt; bezüglich der Einnahmen der einzelnen Sectionen zeigt aber nur die Odessaer eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr, nämlich 495 093 Rubel; die beiden andern dagegen zeigen eine Mindereinnahme, Brest-Kiew von 38 431 Rubel und Brest-Grajewo sogar von 105 605 Rubel. Diese Zahlen beweisen deutlich, dass die Verwaltung sich mit allen Kräften bemüht, die Güter vorzugsweise in der Richtung nach Odessa zu dirigiren, so dass sogar Güter aus einer Gegend, welche 5 Jahre hindurch nach Königsberg zu geschickt hat, heutzutage gen Odessa wandern.

Südwestbahnen. Bekanntlich hat der Verwaltungsrath der neuen Südwestbahnen zum Sitz der Haupt-Localverwaltung Kiew in Aussicht genommen. Dieser Umstand hat Odessa ungeheuer in Aufregung versetzt und schreibt man von dort Folgendes in der „Börsenzeitung“: Ende December wurde in einer Ausschusssitzung der Odessaer Kaufmannschaft die Frage berathen, wie Odessa zum Centralverwaltungspunkt der Südwestbahnen zu machen sei. Man erwählte eine ständige Commission, um alle etwa nöthigen Schritte sofort einzuleiten und bevollmächtigte sie, sofort den Ausschuss wieder zusammenzurufen, falls es etwa nöthig erschiene eine Deputation nach Petersburg zu senden.

Nach heute aus Odessa empfangenen Nachrichten rief die betreffende Commission am 4. Januar wirklich den ganzen Ausschuss der Odessaer Kaufmannschaft zusammen und sie kamen nach reiflicher Ueberlegung dieser für Odessa colossal wichtigen Frage zur Ueberzeugung, dass Odessa in Folge einer Ueberführung der Bahnverwaltung als Centralhandelspunkt von Neurussland, als Vereinigungspunkt für den Handel, die Industrie und den Seeverkehr des ganzen südlichen Russlands unvermeidlich die Bedeutung verliert, welche es bis jetzt gehabt hat und dass dieses nicht nur ein Verlust sein würde für das ganze Reich und überhaupt alle Russischen Interessen, sondern im Gegentheil nur zur Entwickelung eines ausländischen Hafens — Königsberg — dienen müsse. In Folge dessen wurde in der Sitzung des Ausschusses, um den Handel Südrusslands in Russischen Händen zu halten und denselben weiter zu entwickeln, Folgendes zum Beschluss erhoben: Eine Deputation der Kaufmannschaft, aus den Herren Contreadmiral Tschichatschoff, Stadthaupt Marasli und Generalmajor Weiss bestehend, nach Petersburg unverzüglich zu entsenden und dieselbe zu bevollmächtigen, direct bei den Regierungsbehörden und sonst betreffenden Persönlichkeiten darum nachzusuchen, dass Odessa Centralverwaltungspunkt der Südwestbahnen werde, ja im äussersten Falle sogar dem Kaiser selbst ihre unterthänigste Bitte zu unterbreiten.

Niederländische Correspondenz.

Der Gesetzentwurf für Secundärbahnen (S. No. 49 S. 660 Jg. 1878) ist von der zweiten Kammer der Generalstaaten angenommen und also zum Gesetz erhoben worden.

Das seit April 1872 bei den Niederländischen Staatseisenbahnen eingeführte Prämiensystem für das sparsame Schmieren der Wagen hat bis jetzt zu sehr günstigen Resultaten geführt, wie aus nachfolgender vergleichenden Uebersicht der betreffenden Kosten sich ergiebt.

Jahr	Anzahl der Achskilometer (in 1 000)	Kosten für das Schmieren der Wagen Im Ganzen fl.	Pro 10 000 Achskm fl.
1871	73 132	20 776	2,84
1872	85 265	20 292	2,38
1873	89 218	17 106	1,91
1874	103 113	15 996	1,55
1875	103 277	14 026	1,35
1876	108 487	14 163	1,30
1877	115 792	15 014	1,29

In 1877 betrugen also die Kosten fl. 5 763 weniger als in 1871; noch mehr aber tritt die Ersparniss hervor, wenn man diese Zahlen mit den in beiden Jahren 1871 und 1875 durchlaufenen Achskilometern vergleicht.

In 1871 wurden fl. 20 776 verausgabt und 73 132 030 Achskm geleistet, in 1877 wurden dagegen 115 792 247 Achskm durchlaufen und würden deshalb, falls die Kosten wie in 1871 fl. 2,84 pro 10 000 Achskm betragen hätten, fl. 32 896 verausgabt sein. Es ergiebt sich also gegen das Jahr 1871 eine verhältnissmässige Ersparniss von fl. 17 882.

Seitens der Opponenten des Prämiensystems wird bisweilen behauptet, dass die Schmierprämien die Beamten in Versuchung brächten, allzu sparsam zu schmieren und dadurch auf das Heisslaufen der Achsen nachtheilig einwirkten. Wird aber das ungenügende Schmieren der Wagen mit einer im Verhältniss zur Prämie sehr grossen Geldstrafe bedroht, so werden die Beamten wohl vorschriftsmässig schmieren. Es bestätigt sich diese Behauptung durch die nachstehende Angabe über die heissgelaufenen Achsen.

Jahr	Anzahl der heissgelaufenen Achsen	Auf der eigenen Linie durchlaufene 1 000 km	Heissgelaufene Achsen pro 100 000 Achskm
1872	1 328	65 999	2,012
1873	1 859	71 158	2,612
1874	1 537	77 256	1,989
1875	1 342	79 017	1,698
1876	1 544	86 143	1,792
1877	1 306	90 063	1,450

Es geht aus diesen Ziffern hervor, dass ungeachtet der allmälig grösseren Ersparniss von Schmiermaterialien die Anzahl der heissgelaufenen Achsen sich nicht vermehrte, vielmehr verminderte. Dieses Resultat ist aber auch zum Theile der Verbesserung der bestehenden und der Einführung eines neuen Systems Schmierbüchsen (System Stous Sloot) zuzuschreiben.

In dem Geschäftsbericht der Niederländischen Staatseisenbahnen für 1877 kommen nachfolgende Ziffern vor, durch welche die Anwendbarkeit dieses Systems klar hervortritt.

Jahr	Schmierbüchsen an den Wagen Anzahl		Von Wagen mit Schmierbüchsen sind auf eigener und fremder Bahn durchlaufen Achskm (in 1 000)		Heissgelaufene Achsen pro 100 000 Achskm	
	System Stous Sloot	Sonstige Systeme	System Stous Sloot	Sonstige Systeme	System Stous Sloot	Sonstige Systeme
1874	2 688	12 622	18 549	84 565	0,814	1,639
1875	4 176	11 190	33 482	69 795	0,734	1,561
1876	5 489	10 297	62 946	45 540	1,094	1,877
1877	7 092	9 664	64 340	51 452	0,817	1,515

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Versammlung am 14. Januar 1879.

Vorsitzender Herr Streckert, Schriftführer Herr G. Meyer.

In Folge eines Antrages mehrerer Mitglieder wird der letzte Gegenstand der Tagesordnung: Fortsetzung der in der vorhergehenden Sitzung begonnenen Discussion über die Frage: Welche Signale sind anzuwenden, wenn vor einem Bahnhofe von einem Geleise (Hauptgeleise) mehrere Einfahrtsgeleise abzweigen? zuerst in Berathung genommen.

Der Vorsitzende leitete die Discussion zunächst durch ein kurzes Resumé der bereits stattgehabten Berathung und eine Wiederholung der zur Besprechung gestellten folgenden 3 Specialfragen ein:

1. Sind mehrere Signale zulässig oder soll nur ein Signal angeordnet werden?
2. Wie sollen bei Anwendung mehrerer Signale dieselben angewendet werden, neben- oder übereinander?
3. Welche Ansichten herrschen über die Anwendung zweier Signale mit ganz bestimmter Bedeutung, nämlich
   a) Einfahrt für Personenzüge,
   b) Einfahrt für Güterzüge?

Herr Dircksen hebt die Nachtheile hervor, welche man durch Einführung mehrerer Signale habe beseitigen wollen. — Nach dem Bahnpolizei-Reglement solle die Stellung der Weichen in den Hauptgeleisen dem Locomotivführer auf 150 m Entfernung sichtbar sein. Diese Vorschrift sei mit nur einem Signale meist nicht zu erfüllen. Durch Anwendung mehrerer Signale werde der Locomotivführer über die Betriebs-Situation der Geleise frühzeitig benachrichtigt und der Unsicherheit, ob Alles in Ordnung sei, überhoben. — Von Wichtigkeit sei die aufgeworfene Frage hauptsächlich für Bahnhöfe mit Central-Weichen- und Signal-Apparaten. Auf der Bergisch-Märkischen Bahn würden die Signal-Flügel, bezw. -Laternen für die verschiedenen Geleise über einander gestellt. Dies sei zwar nicht immer leicht verständlich, doch lasse sich in dieser Hinsicht eine Vereinfachung dadurch einführen, dass das oberste Signal stets das Hauptgeleis markire, die unteren dagegen die Nebengeleise. Mit dieser Einschränkung halte er das System mehrerer Signale für das richtigere. In der Regel würden jedoch 2 Signale genügen, da beim Fahren in dem Nebengeleis mit bereits verminderter Geschwindigkeit der Locomotivführer vorher nicht genau zu wissen brauche, welches Nebengeleis für seinen Zug bestimmt sei.

Herr Bessert-Nettelbeck beantwortet von den 3 Specialfragen, welche Herr Frischen gestellt hatte, die erste Frage dahin, dass seiner Ansicht nach mehrere Signale zulässig und zweckmässig seien; die zweite, dass kein allgemeines Princip hierüber aufgestellt werden könne, sondern dass für die Art der Anordnung der Signale in jedem Falle die besonderen Umstände massgebend seien; die dritte, dass die Trennung der Signale in solche für Personenzüge und für Güterzüge wünschenswerth erscheine. — Redner erörtert die Vortheile mehrerer Einfahrts-Signale an einzelnen Beispielen der Berlin-Potsdamer Bahn und hebt als einen der wichtigsten hervor, dass durch sie der Locomotivführer Klarheit über die Situation und damit Ruhe und Zuversicht bei Ausübung seiner Functionen gewinne.

Dem gegenüber werde häufig die Nothwendigkeit einer Vereinfachung des Systems und einer Concentrirung der Verantwortlichkeit in der Person des Bahnhofsvorstands betont. Seiner Ansicht nach könne Letzterer aber die ganze Verantwortung nicht tragen. Der Locomotivführer orientire sich sehr leicht, er sei im Stande nach den Signalen die richtige Bewegung der Züge zu beurtheilen und einen Hauptheil der Verantwortung zu übernehmen. — In Kriegszeiten würden allerdings andere Verhältnisse eintreten, die aber nicht für normale Zeiten massgebend sein dürften und ausserdem auch keine besonderen Schwierigkeiten böten. — Die Stellung der Signale betreffend, so sei es in England Praxis, die Arme für die verschiedenen Geleise nebeneinander anzuordnen und den für das Hauptgeleis bestimmten etwas höher als die übrigen. Redner hält die aufgeworfene Frage für noch nicht abgeschlossen, räth die Entscheidung nach den in der Praxis gemachten Erfahrungen vorzubereiten und demnächst eine bestimmte Vorschrift in die Reichs-Signalordnung aufzunehmen.

Herr Kinel wirft einen Rückblick auf die Entwickelung des Signalwesens in den letzten Jahren und erkennt es als einen Vortheil an, dass man die Person des Bahnhofsvorstandes aus der Zahl der für die Signalgebung und die Bewegung der Züge direct verantwortlichen Beamten eliminirt habe. Nachdem man zur Vermeidung des Zurücksetzens der Züge und des dabei vorkommenden Kreuzens der Hauptgeleise bei doppelgeleisigen Bahnen Spitzweichen wieder eingeführt habe, müsse genau festgestellt werden, dass ein bestimmtes Signal in ein bestimmtes Geleis weise. Das führe zu mehreren Signalen. Es würde fehlerhaft sein, hierbei auch die Rangirgeleise mit aufnehmen zu wollen, nothwendiger Weise müssten aber die Aufstellgeleise berücksichtigt werden. Die Signale am Ende des Bahnhofes seien ein Ersatz für die vielen Signale an den Weichen, welche früher beobachtet werden mussten und das Bild, wie es sich nach der neueren Einrichtung bei Anwendung mehrerer Signale zeige, sei jedenfalls ein grosser Gewinn gegen früher.

Herr Rüppell schliesst sich den Ausführungen des Herrn Kinel an. Bei der Rheinischen Bahn würden folgende Regeln bei Aufstellung der Signale befolgt:

1. Jeder Signalmast steht rechts neben dem Geleise, zu welchem er gehört; wenn es an Platz dazu fehlt, werden die Signale über dem betreffenden Geleise angebracht.

2. Mehr als 2 Flügel übereinander seien in der Regel nicht gestattet; der obere gilt für das Hauptgeleis, der untere für die Nebengeleise. In besonders complicirten Fällen werden die Signale in mehrfacher Anordnung über die Geleise gestellt.

Die ganze Verantwortlichkeit für die richtige Signalisirung dem Bahnhofsvorsteher zu übertragen, wie es von den Anhängern der einfachen Signale beabsichtigt werde, sei nicht durchführbar. Derselbe werde durch zu viele andere Arbeiten in Anspruch genommen, um nicht sehr häufig durch einen seiner Unterbeamten die Signal-Apparate bedienen lassen zu müssen. Daneben habe man auch mit den Schwächen der Menschen, mit einer gewissen Gleichgültigkeit und Trägheit zu rechnen. — Welches System der Aufstellung mehrerer Signale vorzuziehen sei, komme erst in zweiter Linie in Frage.

Herr Oberbeck ist in seiner Anschauung durch das Streben nach Einfachheit geleitet und hat noch nicht die Ueberzeugung gewonnen, dass bei Festhaltung einfacher Signale die nöthige Sicherheit nicht zu erreichen sei. Was von der Fehlbarkeit des Bahnhofsvorstehers gesagt sei, passe auch von der des Locomotivführers. Man dürfe sich nicht scheuen einem bestimmten Beamten die volle Verantwortlichkeit zu übertragen.

Herr Dircksen hebt hervor, dass für mehrere Signale, ausser den bereits angeführten Gründen, auch die dadurch erreichte Controle über das was innerhalb des Bahnhofs vorgehen soll, spreche. Den Bahnhofsbeamten und Arbeitern würde die Möglichkeit geboten, sich über den Lauf der erwarteten Züge und über die frei zu haltenden Geleise zu orientiren.

Herr Emmerich meint, dass, wenn man überhaupt Zeichen in mehrfacher Zahl anbringen wolle, wie es für das Bahnhofspersonal als nothwendig bezeichnet sei, man dieselben dann doch auch als Signale für den Locomotivführer (nach aussen) ausbilden möge. Mit nur einem Einfahrtssignale würde eine Fluth von Weichensignalen nöthig werden. Wichtig seien auch mehrere Ausfahrtssignale, denn sonst könnte z. B. ein Güterzug auf ein für einen Personenzug bestimmtes Signal ausfahren.

Herr Kinel erkennt ebenfalls in dem Aufstellen von Signalen, die nur nach innen (nach dem Bahnhof) wirken und nicht gleichzeitig nach aussen keine Vereinfachung des Systems. Seine früheren Aeusserungen über die Verantwortlichkeit des Bahnhofsvorstandes wünscht Redner dahin verstanden zu haben, dass der Vorstand für die Freihaltung der betreffenden Bahnhofsgeleise verantwortlich zu machen sei, aber nicht für die Signalgebung.

Nachdem noch die Herren Rüppell und Oberbeck sich über die Ausfahrtssignale geäussert, constatirt der Vorsitzende, dass die meisten Redner sich für die Zweckmässigkeit mehrerer Einfahrtssignale ausgesprochen haben, die zur Anwendung gekommenen Zeichen für ein und dasselbe Signal jedoch nicht bei allen Bahnverwaltungen gleich seien. Würde die Anwendung mehrerer Einfahrtssignale demnächst allgemein zugelassen werden, so sei doch im Interesse der Einheitlichkeit und Sicherheit des Betriebes auf allen Deutschen Bahnen es unbedingt erforderlich für dasselbe Signal auch ein gleiches Signalzeichen einzuführen.

Herr Ernst berichtet sodann über den Cassenabschluss des Jahres 1878.

Wegen vorgerückter Zeit konnte der in Aussicht genommene Vortrag nicht mehr gehalten werden.

Durch übliche Abstimmung wird Herr Professor Dr. E. Winkler als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Literatur.

—st.— **Ueber die Folgen der Verletzungen auf Eisenbahnen,** insbesondere der Verletzungen des Rückenmarks. Mit Hinblick auf das Haftpflichtgesetz dargestellt von Dr. Johannes Rigler, pr. Arzt etc. Berlin, Druck und Verlag von G. Reimer. 1879.

Die vorliegende Broschüre, streng genommen medicinischen Inhaltes, bietet doch dem Eisenbahn-Betriebsbeamten sehr viel Interessantes, weshalb wir über ihren Inhalt referiren;

Seit dem Bestehen des Haftpflichtgesetzes vom Juni 1871 sind, einerseits durch das Streben der Unternehmer die schweren Folgen der verschärften Haftpflicht von sich abzuwenden, andererseits durch das Verlangen des Publikums, wenn irgend möglich die Vortheile des neuen Gesetzes für sich in Anspruch zu nehmen, in zahlreichen Processen der richterlichen Interpretation Fragen unterbreitet worden, die in den verschiedenen Instanzen die verschiedenste Beantwortung fanden und zu den widersprechendsten Aussprüchen Anlass gaben. Die grössten Schwierigkeiten traten hierbei den begutachtenden Aerzten entgegen und ist es sehr begreiflich, dass sich auch hier öfters die auffälligsten Meinungsverschiedenheiten geltend machten.

Der Verfasser, seit einigen Jahren als Eisenbahnarzt thätig und mehrfach in der Lage sich über die Folgen von Eisenbahn-Unfällen zu äussern, hat es sich angelegen sein lassen, das ihm gebotene Material einem sorgfältigen Studium zu unterziehen. Dabei ergab sich zunächst das überraschende Resultat, dass während bei der Beförderung auf der betreffenden Bahn von ihrer Begründung an bis zum Juni 1871: 19 Zusammenstösse und 15 Entgleisungen sich zugetragen hatten, bei diesen Unfällen angeblich nur 6 Personen eine dauernde Beschädigung ihrer Gesundheit erlitten haben sollten, dass hingegen vom Juni 1871 bis Ende 1876 bei 12 Zusammenstössen und 7 Entgleisungen angeblich 30 Personen in gleicher Art beschädigt wurden, dass also mit Emanation des Haftpflichtgesetzes die Zahl der Eisenbahn-Invaliden relativ auf das Neunfache gestiegen ist. Es waren sonach seit 1871 die Zusammenstösse 7 mal, die Entgleisungen 12 mal so gefährlich geworden, wie sie es vordem waren, ein Sachverhältniss, welches keine andere Deutung gestattet, als dass vielfach die durch das Gesetz verschärfte Haftverbindlichkeit der Eisenbahn-Gesellschaften missbräuchlich in Anspruch genommen wurde.

Dr. Rigler hat nun die obenerwähnten 36 Fälle eingehend geprüft, wobei sich herausstellte, dass davon 28 sich auf das Rückenmark beziehen, welchen deshalb eine gesonderte Betrachtung zugewendet worden ist. Nach Vorführung der einzelnen Fälle wird die Wirkung des „Shock“ auf das Nervensystem erörtert und gezeigt, wie empfänglich dafür in Folge ihres Berufes gerade die im Fahrdienst der Eisenbahnen angestellten Beamten sind. Bei denselben trete dadurch häufig eine mehr oder weniger hochgradige, mit allgemeiner hysterischer Verstimmung und krankhafter Abneigung gegen die gewohnte Thätigkeit verbundene spinale Irritation ein, die mit „Siderodromophobie“ bezeichnet wird. In früherer Zeit nun, wo die Haftpflicht eine beschränktere und nicht so allgemein bekannt war, zwang die Sorge um die Existenz den mit Siderodromophobie Behafteten mit Aufgebot aller Kraft die physische Verstimmung zu überwinden und trotz heftigsten Widerstrebens die gewohnte Thätigkeit wieder aufzunehmen. Gerade hierdurch erstarkte er auf's Neue, während die veränderte Gesetzeslage jetzt vielfach den keineswegs schon Arbeitsunfähigen in Unthätigkeit, demnächst aber auch in immer tiefere körperliche und geistige Verstimmung versinken lässt. So erklärt sich in einfachster Weise die Thatsache, dass mit Emanation des Haftpflichtgesetzes sich die Zahl der Eisenbahn-Invaliden so ausserordentlich vermehrte, so auch der Umstand, dass Fälle von vermeintlicher Läsion des Rückenmarks fast ausschliesslich

bei Mitgliedern des Maschinen- und Fahrpersonals der Eisenbahnen und äusserst selten nur auf Seiten des reisenden Publikums zur Beobachtung kamen. Der missbräuchlichen Inanspruchnahme des Gesetzes aber, wie solche erwiesenermassen häufig geglückt ist, wirksam entgegenzutreten, erscheint ebenso im Interesse der Humanität, wie auch des allgemeinen Wohls geboten.

Als Resultat seiner Untersuchungen kömmt der Verfasser zu dem Schlusse, dass Verletzungen des Rückenmarks nur durch Zusammenstösse veranlasst werden können und nur dann, wenn der Betreffende dem Punkte des Zusammenstosses den Rücken zukehrte; dass solche Verletzungen, wenn sie nicht alsbald zum Tode führen, meist den Ausgang in relative Genesung nehmen, so dass die Arbeitsfähigkeit wenn auch in beschränkter Weise, wiedergewonnen werden kann; dass die bei Eisenbahnbeamten beobachtete Siderodromophobie leicht mit Verletzungen des Rückenmarks verwechselt werden kann; dass zweckbewusste Simulationen, in Folge der neueren Gesetzesbestimmung, ausnehmend häufig geworden sind und dass einmalige, selbst öfters wiederholte Untersuchung den Arzt niemals berechtigt ein Urtheil abzugeben, indem es hierzu langer und sorgfältiger Beobachtung des angeblich Verletzten, genauer Feststellung dessen früheren Körperzustandes, sowie einer gewissenhaften Erwägung aller auf den betreffenden Fall bezüglichen Momente bedarf.

Das in der besprochenen Broschüre niedergelegte reiche Material ist wohl geeignet, den Herren Bahnärzten zum Vergleich mit ihren eigenen Beobachtungen und Erfahrungen zu dienen und dürfte zu weiteren bezüglichen Veröffentlichungen anregen.

—st.— **Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen** von Franz Schima, Oberingenieur. I. Ueber die Beförderung der Züge. Prag. In Commission von Franz Rzivnac. 1878.

Die Ausführungen vorliegender Broschüre gründen sich auf den Fundamentalsatz, dass die Beförderung der Eisenbahnzüge in der Weise ausgeübt werden soll, dass dieselbe mit derjenigen Sicherheit vor sich gehe, welche durch Benützung aller bei dem jetzigen Stand des Eisenbahnwesens zu Gebote stehenden Mittel zu erreichen ist und bei gehöriger Rücksichtsnahme auf die Oeconomie des Betriebes den Anforderungen des Verkehres entspreche. Um diesen Zweck zu erreichen, müssen alle Factoren, durch welche die Bewegung der Züge bedungen oder beeinflusst wird, in Betracht gezogen und in bestimmte Relationen zu einander gebracht werden; vor Allem jedoch die Niveau- und Richtungsverhältnisse, die Beschaffenheit der Betriebsmittel der Bahn, die einzuführende Geschwindigkeit der Züge, ferner auch jene Mittel, welche zur Mässigung derselben oder zum Anhalten dienen und schliesslich die Belastung der Züge behufs gehöriger Ausnützung des mit der Zugförderung verbundenen Aufwandes.

Dem Verfasser war Gelegenheit geboten, Versuche über Leistungsfähigkeit der Locomotiven, Beweglichkeit der Betriebsmittel u. s. w. anzustellen. Die Resultate dieser Versuche hat er nun benützt zur analytischen Bearbeitung oben angeführter Relationen, welche hier theilweise in Tabellenform dargestellt werden. Die Sicherheit und gleichzeitige Oeconomie des Betriebes ist eine Frage von höchster Wichtigkeit, deren Lösung nur durch vielseitige Erörterung erreicht werden kann. Als einen verdienstvollen Beitrag hierzu kann die besprochene Schrift bezeichnet und empfohlen werden.

—st.— **Die Ausübung des Telegraphendienstes bei Eisenbahnen.** Entwurf einer Normalinstruction von L. Kohlfürst, Oberingenieur. Prag 1878. H. Dominicus.

Der durch mehrfache Veröffentlichungen auf dem Gebiete der Eisenbahntelegraphie wohlbekannte Autor beabsichtigt mit seiner vorliegenden Arbeit für den fraglichen Eisenbahndienstzweig ein einheitliches Reglement anzubahnen. Nachdem sonst überall dem Principe der Einheitlichkeit streng Rechnung getragen wird, muss es um so befremdender erscheinen, dass für den Bahntelegraphen, dem fernwirkensten und deshalb vornehmsten Signalmittel und dem wichtigsten Hilfsmittel des Eisenbahn-Verkehrsdienstes, das Einheitlichkeitsprincip von Staatswegen noch nirgends in Betracht gezogen worden ist. Wenn auch für einzelne Gruppen von Bahnen, wie z. B. für das Oesterreichisch-Ungarische Netz sich eine derartige Einheitlichkeit von selbst entwickelt hat, so weisen auch hier, gerade so wie anderweitig, die bezüglichen Bestimmungen über die formelle Ausübung des Telegraphendienstes vielfach von einander ab. Die Durchführung einer Einheitlichkeit in diesem Dienste scheint aber dem Verfasser nicht allzu schwer und hat er es deshalb unternommen, durch Aufstellung einer Normalinstruction die Initiative zur Anstrebung des genannten Zweckes zu ergreifen. Diese Instruction, von der ausdrücklich hervorgehoben wird, dass sie keineswegs den Anspruch erhebt als Muster zu gelten, zieht vorläufig nur die Morseeinrichtungen und die Verhältnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen in Betracht und enthält die Bestimmungen über die Durchführung des Telegraphendienstes und über die Behandlung, Anwendung, Ueberwachung, Instandhaltung, Verrechnung und Evidenzhaltung der Telegraphenleitungen und Telegraphenapparate.

Wir erkennen die Bestrebungen des Autors für sehr gerechtfertigt an und wünschen, dass seine verdienstvolle Arbeit zur Förderung ihres Zweckes gewürdigt werde.

Kursbuch der Deutschen Reichs-Post-Verwaltung — Februar-März — mit Eisenbahn-Uebersichtskarte in Schwarz- und Blaudruck ist soeben in R. v. Decker's Commissions-Verlag, Marquardt und Schenck in Berlin C. Niederwallstrasse 22 (Preis 2 Mk.) erschienen. Dasselbe enthält in 5 nach den Landestheilen geordneten und durch verschiedenfarbiges Papier kenntlich gemachten Abtheilungen die Fahrpläne der Deutschen und ausländischen Eisenbahnen, die Reiseverbindungen der grösseren Städte, die Dampfschiffslinien zwischen Europäischen und ausser-europäischen Häfen und ausserdem auf dem Umschlage eine Uebersicht der Briefportosätze im Weltpostverein, eine Zeitvergleichungs-, Münz- und Wegemasstabelle, den Gebührentarif für Telegramme und die bestehenden Schlafwagen-Einrichtungen.

Präjudizien.

Ober-Tribunals-Entscheidungen. In der Untersuchung wider die Gründer und Vorstandsmitglieder der falliten Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahngesellschaft wegen Bilanzverschleierung und Untreue, welche die Verurtheilung derselben durch die Appellationskammer des Landgerichts zu Düsseldorf zur Folge gehabt hat, hat das Ober-Tribunal durch Erkenntniss vom 14. November 1878, unter Verwerfung der sowohl von der Staatsanwaltschaft als auch von den Beschuldigten eingelegten Cassationsrecurse, folgende Rechtssätze ausgesprochen: 1. Wird auf Grund des Statuts einer Eisenbahn-Actiengesellschaft noch vor erfolgter Genehmigung des Statuts durch die Staatsregierung Jemand zum Vorstandsmitglied gewählt, und übernimmt er sofort die Functionen eines Vorstandsmitgliedes, so ist er von diesem Zeitpunkt an im Sinne des Handelsgesetbuchs, insbesondere der darin enthaltenen Strafbestimmungen gegen Vorstandsmitglieder von Actiengesellschaften, für die Handlungen des Vorstandes verantwortlich. „In dem angegriffenen Urtheil ist als erwiesen angenommen, dass F. auf Grund des neuen Statuts zum Vorstandsmitgliede gewählt worden sei, diese Wahl auch angenommen und thatsächlich alle Functionen eines Vorstandsmitgliedes ausgeübt habe, und darum der Strafbestimmung des Art. 249 No. 3 l. c. unterliege. Diese Schlussfolgerung ist nicht um deswillen als eine rechtsirrthümliche anzusehen, weil das neue Statut ungeachtet der durch die Novelle vom 11. Juni 1870 im Allgemeinen erfolgten Aufhebung der Staatsgenehmigung dieser letzteren immerhin wegen des Objects der Gesellschaft, nämlich einer Eisenbahnunternehmung, nach wie vor bedurfte, diese Staatsgenehmigung auch erst kurz vor der Fallimentserklärung der Gesellschaft erfolgt ist; vielmehr konnte ohne Rechtsirrthum angenommen werden, dass in der Zwischenzeit die strafrechtliche Verantwortlichkeit der gewählten und thatsächlich fungirenden Vorstandsmitglieder der Actiengesellschaft als solcher nicht suspendirt war, diese Verantwortlichkeit daher mit Recht geltend gemacht worden ist". 2. Die stillschweigende Zustimmung von Vorstandsmitgliedern einer Actiengesellschaft zu den unwahren Darstellungen ihrer Collegen über den Vermögensstand der Gesellschaft macht sie zu Theilnehmern an der strafbaren Handlung ihrer Genossen. „Der Gesetzgeber hat bei Aufhebung der früheren staatlichen Controle die Einführung einer besonderen Garantie für den wahrheitsgemässen Inhalt der in der Generalversammlung gehaltenen Vorträge für nothwendig erkannt und zu diesem Ende durch Art. 249 No. 3 des Handelsgesetzbuchs die Mitglieder des Aufsichtsraths und des Vorstandes für die Richtigkeit dieser in ihrem Namen und unter ihrer Autorität gemachten Angaben strafrechtlich verantwortlich gemacht — die stillschweigende Zustimmung jener Mitglieder zu den ihnen bekannten Unrichtigkeiten der Darstellung sonach deren Mitthäterschaft bei dem bezeichneten Vergehen constituirt". 3. Ein Specialdirector einer Actiengesellschaft, welcher nicht Vorstandsmitglied, sondern nur Beamter der Gesellschaft ist, ist, wenn er über Forderungen oder andere Vermögensstücke der Gesellschaft absichtlich zum Nachtheile derselben verfügt, aus § 266 No. 2 des Strafgesetzbuchs wegen Untreue zu bestrafen, „da auch einem Specialdirector die Eigenschaft eines „„Bevollmächtigten"" beiwohnt". 4. Bevollmächtigte, welche zum Nachtheile des Auftraggebers Wechselverbindlichkeiten eingehen, sind nur dann wegen Untreue zu bestrafen, wenn die Seitens der Bevollmächtigten erfolgte Unterzeichnung von Wechseln nach ihrem Bewusstsein endgültig und ohne die Möglichkeit einer eventuellen Wiedererlangung der etwa zu leistenden Wechselbeträge den Auftraggeber belasten soll und wird. „Die wesentlich verschiedene Wortfassung der drei Nummern des § 266 des Strafgesetzbuchs liefert den Beweis, dass die Strafbestimmung in No. 2 auf die hier nicht vorliegende Verfügung über Forderungen oder andere Vermögensstücke des Auftraggebers beschränkt worden ist, während in No. 1 ib. wegen des besonderen Characters der davon betroffenen Bevollmächtigten jedes absichtliche Handeln zum Nachtheil der ihrer Aufsicht anvertrauten Personen und Sachen, wozu auch die Eingehung von Schuldverbindlichkeiten gehören

kann, mit Strafe bedroht und in No. 3 ib. eine entsprechend allgemeine Strafandrohung enthalten ist; vorliegend ist auch nicht festgestellt worden, dass die Seitens der Beschuldigten erfolgte Unterzeichnung von Wechseln nach dem Bewusstsein der Beschuldigten endgültig und ohne die Möglichkeit einer event. Wiedererlangung der etwa zu leistenden Wechselbeträge die Gesellschaft belasten solle und werde — eine desfallsige Feststellung im positiven oder negativen Sinne war aber auch durch den Inhalt der Beschuldigung nicht geboten".

A. Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen. Die Klagen gegen den Spediteur wegen gänzlichen Verlustes oder wegen Verminderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes verjähren nach Art. 386 H.-G.-B. nach einem Jahre. In Bezug auf diese Bestimmung hat das Reichs-Oberhandelsgericht, I. Senat, durch Erkenntniss vom 7. Januar 1879 den Rechtssatz ausgesprochen, dass unter diese kurze Verjährungsfrist nur derjenige Verlust, beziehentlich Schaden fällt, welcher das Gut überhaupt bei der Ausführung der übernommenen Versendung trifft, mag er auf dem Transporte selbst oder bei der Empfangnahme, der Aufbewahrung, beziehentlich Auslieferung eingetreten sein. Handelt es sich dagegen um den Verlust, die Beschädigung etc. von Gütern, welche ein Spediteur nicht zur Besorgung der Versendung, sondern nur zur Aufbewahrung übernommen hat, so findet darauf die im Art. 386 H.-G.-B. bestimmte kurze Verjährungsfrist keine Anwendung, vielmehr sind die darauf bezüglichen Klagen nach den einschlagenden landesgesetzlichen Bestimmungen zu beurtheilen. — Ein Bahnhofsspediteur in Posen erhielt im Mai 1874 von der Güterexpedition ein Fass Arak zur Beförderung an den Adressaten. Dieser verweigerte die Annahme und die Güterexpedition gab das Fass dem Spediteur auf Lager, bis der Absender in anderer Weise darüber verfügen würde. Der Absender liess jedoch das Gut in der Verwahrung des Spediteurs. Im Jahre 1876 entstand in dem Lagerraum desselben Feuer, wobei unter Anderem auch das Fass Arak verbrannte. Der Absender klagte fast zwei Jahre später gegen den Spediteur auf Schadensersatz, wurde jedoch vom Appellationsgericht zu Posen abgewiesen, weil Klagen gegen den Spediteur handelsrechtlich nach einem Jahr verjähren. Auf die Nichtigkeitsbeschwerde des Klägers vernichtete das Reichs-Oberhandelsgericht das vorinstanzliche Erkenntniss und verurtheilte den Spediteur zur Zahlung des beanspruchten Schadensersatzes, indem es in seinem Erkenntniss motivirend ausführte: „Der Art. 386 H.-G.-B. setzt voraus, dass der Verlust, die Verminderung, Beschädigung, verspätete Ablieferung innerhalb eines bestehenden Speditionsverhältnisses geschehen, das heisst, dass das in Verlust gerathene, beschädigte etc. Gut dem Spediteur zur Besorgung der Versendung übergeben war. Der Umfang der Ansprüche, die der Artikel 386 cit. der Verjährung unterwirft, ist also adäquat dem Umfange der Verpflichtung, welche der Spediteur, als solcher, übernimmt. Hiernach fällt derjenige Verlust, beziehentlich derjenige Schaden, welcher das Gut überhaupt bei der Ausführung der übernommenen Versendung trifft, mag er auf dem Transporte selbst, oder bei der Empfangnahme, der Aufbewahrung, beziehentlich Auslieferung eingetreten sein, unter die Vorschrift des Art. 386 cit. Soweit also die Aufbewahrung des Gutes ein Bestandtheil des Speditionsauftrages ist, tritt die kurze Verjährung ein. Handelt es sich dagegen um den Verlust, die Beschädigung etc. von Gütern, welche ein Spediteur nicht zur Besorgung der Versendung, sondern nur zur Aufbewahrung übernommen hat, so liegt kein Speditions- sondern ein Verwahrungsgeschäft vor. Es greifen also dann die einschlagenden landesgesetzlichen Vorschriften, nicht der Art. 386 cit. Platz. Der Umstand, dass der Depositar sonst gewerbsmässig Speditionsgeschäfte betreibt, kann den Rechtscharakter eines anderen Verhältnisses nicht bestimmen oder beeinflussen. Die hier entwickelte Ansicht folgt aus der Natur der Sache, dem Wortlaut und Geist des Artikels 386 cit., sowie dessen Stellung in dem nur von dem Speditionsgeschäfte handelnden vierten Theil des vierten Buchs des Handelsgesetzbuchs. Bestätigt wird sie dadurch, dass man nur bei den Entschädigungsklagen gegen die Spediteure (und beziehentlich gegen die Frachtführer, Art. 408 des Handelsgesetzbuchs) wegen mangelhafter Ausrichtung der Speditionsaufträge die Einführung kürzerer als der gewöhnlichen Verjährungsfristen als ein unverkennbares Bedürfniss erachtete. Als Ausnahme - Bestimmung endlich ist Art. 386 cit. stricte zu interpretiren. Hiernach würde nur die landrechtliche ordentliche Verjährung Platz greifen, welche noch nicht abgelaufen ist. Die gesetzliche Verpflichtung des Verklagten zum Ersatze des Werths des bei ihm niedergelegten und verloren gegangenen Fasses Arak kann nach den §§ 35 sq. Theil I. Titel 4 des Allgemeinen Land-Rechts keinem Zweifel unterliegen. Denn er hat nicht behauptet, dem Niederleger binnen 3 Tagen nach bemerktem Verlust des Fasses davon Nachricht gegeben zu haben; und nicht nachgewiesen, dass der Verlust durch einen blossen unabwendbaren Zufall, ohne ein auch nur geringes Versehen von seiner Seite, entstanden sei. Dieser strenge Nachweis wird durch die unstreitige Thatsache allein, dass das Fass durch Brand zerstört worden, nicht erbracht."

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Ausloosungen.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. In Gemässheit des Art. 36 der gesellschaftlichen Statuten fand am 1. Februar 1879 die planmässige Verloosung von Prioritäts-Obligationen I. Emission der Mährisch-Schles. Centralbahn in Gegenwart des K. K. Notars Herrn Dr. Julius Coelestin Seidl und des Prioritäten-Curators Herrn Dr. Carl Gaber statt, und wurden nachstehende 12 Nummern gezogen:

6696, 7605, 12934, 15517, 20484, 21921, 22307, 22416, 23768, 26925, 30100, 38460.

Diese verloosten Prioritäts-Obligationen werden vom 1. August 1879 an in ihrem vollen Nennwerthe bei der gesellschaftl. Haupt-Cassa in Wien (I. Hegelgasse 7) eingelöst. Wien, am 1. Februar 1879. Der Verwaltungsrath.

Restanten:

2462, 3130, 3348, 5437, 5594, 6141, 10298, 10503, 12118, 13288, 14093, 18717, 21718, 26482, 26686, 34125, 34725, 37295, 38980, 39440, 42097, 42469.

Zur Einlösung gelangen vom 1. Februar 1879 an:

8452, 9841, 10017, 10450, 13209, 15634, 15957, 19825, 27140, 27630, 36113, 42537. (201)

2. Auszahlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. Von den laut unserer Bekanntmachung vom 23. März 1876 zur Einlösung am 2. Januar 1877 gekündigten Obligationen unserer 5 procentigen Prioritätsanleihe vom 1. Januar 1867 sind bisher zur Einlösung nicht eingeliefert worden:

die Nummern 1425, 1994 und 1995.

Wir bringen dies mit dem Hinzufügen zur öffentlichen Kunde, dass eine Zinszahlung für die aufgeführten 3 Obligationen vom 1. Januar 1877 ab nicht mehr stattfindet.

Die bisher eingelösten Obligationen der obigen Anleihe nebst Coupons und Talons sind unter notarieller Assistenz vernichtet worden. Lübeck, den 31. Januar 1879. Die Direction. (209)

3. Tarifwesen.

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband. Für den Verkehr zwischen der Station Posen der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Eisenbahn einerseits und den Stationen Aschersleben, Ballenstedt, Bernburg, Biendorf, Calbe a/S., Cöthen, Ditfurt, Ermsleben, Frose, Gatersleben, Gnadau, Güsten, Hettstadt, Nachterstedt, Neinstedt, Quedlinburg, Sandersleben, Stassfurt, Thale, Wegeleben und Wulfen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn andererseits treten mit dem heutigen Tage theilweis ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den Verbandsstationen zu erfahren. Bromberg, den 29. Januar 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (208 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 13. Februar c. neuen Stils ab kommt im rubricirten Verbande in beiden Richtungen für Personenbillets I. und II. Classe, Gepäcküberfracht und Eilgutfracht ausser dem tarifmässigen Personenfahrgelde resp. der Fracht noch eine Transportsteuer von 25 pCt. der auf die Russischen Bahnstrecken entfallenden Transportkosten zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung zur Erhebung. Bromberg, den 31. Januar 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (210 J.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom heutigen Tage ab findet zwischen unserer Station Berlin und den Stationen der Berliner Verbindungsbahn Charlottenburg, Friedrichsberg, Moabit, Rixdorf, Schöneberg, Tempelhof und Wilmersdorf directe Abfertigung von Eil- und Stückgütern statt. Nähere Auskunft ertheilen unsere hiesigen Eil- und Güter-Expeditionen. Berlin, den 30. Januar 1879. Die Direction. (212)

Königliche Militär-Eisenbahn. Mit dem 1. Februar c. treten für den Localverkehr Abänderungen der „Allgemeinen Tarifvorschriften" in Kraft. Diejenigen Aenderungen, welche Tariferhöhungen enthalten, haben erst vom 1. April c. Gültigkeit. Sämmtliche Abänderungen sind bei den diesseitigen Stationen zu erfahren.

Vom 1. Februar 1879 treten innerhalb des **Preussisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes** für Güter des Specialtarifs III. für den Verkehr zwischen Cüstrin, Station der Königlichen Ostbahn einerseits und den Stationen Weichensdorf, Lieberose, Drebkau, Petershain, Ortrand und Schönfeld der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze in Kraft, welche von den genannten Stationen zu erfahren sind. Bromberg, den 30. Januar 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes. (211 J.)

Thüringische Eisenbahn. Mit dem 15. Februar cr. tritt zum Tarife für den Thüringisch - Bayerisch - Württembergischen Ver-

bandsverkehr Heft 1 der IV. Nachtrag in Kraft, Tarifsätze für die Station Luckenau enthaltend.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen Exemplare zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 27. Januar 1879. Die Direction. (203)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 10. Februar cr. wird der XI. Nachtrag zu dem Verbands-Gütertarif vom 1. November 1877 herausgegeben.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für die Artikel Farbeholzextract, Felle und Häute, Fische, Gambir, Catechu, Kaffee, Pfeffer, Piment, Cassia, Rohtaback, Schmalz (Schweinefett), Speck, Talg, Thran, Baumwolle rohe, Farbehölzer (auch Quercitron), Heringe und Reis im Verkehr der Seehafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg und Hamburg (K.-M.) einer- und Bayerischen Stationen andererseits und kann bei den betr. Verbandstationen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a. M., den 29. Januar 1879. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (202)

Die Station Graudenz der Königlichen Ostbahn wird für die Zeit vom 1. Februar bis zum Schlusse dieses Jahres in den, im **Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande** bestehenden Ausnahmetarif F für Brückentheile, eiserne, widerruflich aufgenommen.

Der Frachtsatz beträgt von Dortmund B. M., K. M. und W., sowie von Dorstfeld (Dortmunder Union) Rh. nach Graudenz 2,54 ℳ pro 100 kg. Bromberg, den 30. Januar 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (197 J)

Der 4. Nachtrag zum Verband-Gütertarif, Theil II, gültig vom 1. Februar 1879 ist erschienen. Derselbe bestimmt als Lieferfrist für Frachtgut Frankfurt-Hannover 4 Tage, Frankfurt a/M.-Harburg und Bremen 5 Tage. Cassel, den 28. Januar 1879. Für die Verwaltungen des Westdeutschen Verbandes, die Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (199)

Mit dem 1. Februar cr. tritt zum diesseitigen Local-Gütertarif vom 1. Juli 1877 ein Nachtrag 5 in Kraft, welcher enthält:

I. Eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements.
II. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter - Classification (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt).
III. Ermässigungen von Ausnahme-Frachtsätzen für Holz des Special-Tarifs II von und nach Halle.

Die mit einem Stern bezeichneten Bestimmungen haben erst vom 1. April cr. ab Gültigkeit.

Die in dem vorbezeichneten Nachtrage ad I und II enthaltenen Vorschriften finden auch in sämmtlichen, nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden directen und Verbands-Verkehren, an welchen die der diesseitigen Verwaltung unterstellten Bahnen betheiligt sind, Anwendung.

Exemplare dieses Nachtrags sind durch Vermittelung unserer Güter-Expeditionen zum Preise von 0,25 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Frankfurt a/M., den 29. Januar 1879. Königl. Eisenbahn-Direction. (198)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Februar cr. tritt der Nachtrag II zum Verbands - Gütertarif für die Deutschen Eisenbahn-Verbände in Kraft. Derselbe enthält:

1. Eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements.
2. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification (nach den in der General-Tarif-Conferenz beschlossenen Abänderungen neu redigirt).

Die in dem vorbezeichneten Nachtrage enthaltenen Bestimmungen finden von dem Tage der allgemeinen Gültigkeit ab, ihrem vollen Umfange nach, Anwendung, sowohl für unseren Local-Verkehr, wie auch für alle directen und Verbands-Verkehre der diesseitigen Bahn, in denen das Deutsche Reform-Tarifsystem Gültigkeit erlangt hat.

Exemplare des fraglichen Nachtrages sind zum Preise von 0,25 ℳ bei unseren sämmtlichen Güter - Verwaltungen und Güter-Expeditionen zu haben. Berlin, den 29. Januar 1879. Die Direction. (194)

Am 1. Februar d. J. tritt zum **Stettin-Berlin-Bayerischen Verbands-Gütertarife** vom 1. Januar 1878 der Nachtrag IV in Kraft, welcher unter anderen directe Frachtsätze für den Verkehr mit Spandau, Station der Berlin-Hamburger Bahn, sowie einen Ausnahmetarif für Europäisches Holz enthält.

Der Nachtrag ist durch die Expeditionen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, am 23. Januar 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (206)

Am 1. Februar 1879 tritt zu den Tarifen für den
Cottbus-Grossenhain-Oberlausitz-Württembergischen Verkehr via Hof
und für den
Stettin-Berlin-Württembergischen Verband via Hof
je ein Nachtrag I in Kraft.

Die Nachträge enthalten Aenderungen der Tarifvorschriften und der Waarenclassification, von denen die mit einem Stern *) bezeichneten Positionen erst vom 1. April d. J. ab zur Anwendung gelangen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und Güterexpeditionen zu beziehen. Dresden, am 30. Januar 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (205)

Schlesisch-Niedersächsischer und Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Eisenbahn-Verband. Am 1. April d. J. treten an Stelle des mit dem gleichen Tage zur Aufhebung gelangenden Special-Tarifs für den Transport von Salz in Wagenladungen von den Stationen Schönebeck, Stassfurt, Sangerhausen und Halle nach Stationen der Berlin-Dresdener Bahn via Halle-Dobrilugk gültig vom 1. Januar 1877 neue Tarifsätze für die Stationen Schönebeck und Stassfurt im Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer und für die Stationen Sangerhausen und Halle im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande in Kraft.

Die neuen Sätze für 5 000 kg und darüber enthalten Erhöhungen, die Sätze für 10 000 kg dagegen Ermässigungen. Namens der betheiligten Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Bahn. (204)

4. Submissionen.

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

39 Zungenvorrichtungen für gewöhnliche und Englische Weichen nebst Bewegungshebeln u. s. w. (Bedingungshefte 144/5)

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Das Bedingungsheft ist gegen portofreie Einreichung von 2 ℳ vom Oberingenieur in Amsterdam O. Z. Voorburgwal No. 145 zu beziehen, wo die versiegelten Offerten bis spätestens 17. Februar 1879 um 12 Uhr portofrei einzureichen sind; dieselben werden am selben Tage in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten im Bureaulocal (O. Z. Voorburgwal bei Stoof-Steeg No. 131) Nachmittags $1^1/_2$ Uhr eröffnet. Der Betriebs-Director. (189H)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Eindeckung des Hallendaches des neuen Empfangs - Gebäudes der Berlin - Anhalti-

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Fortsetzung der Privat-Anzeigen auf S. 132.)

schen Eisenbahn in Berlin mit verzinktem Eisenwell-Blech soll einschliesslich der Lieferung sämmtlicher dazu erforderlicher Materialien im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, wozu Termin auf

den 24. Februar cr., Vormittags 12 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten Möckernstrasse 26 II Treppen hier anberaumt ist.

Lusttragende werden ersucht, ihre durch entsprechende Aufschrift kenntlich gemachten Offerten bis zur Terminsstunde ebenda einzureichen. Die Eröffnung findet in Gegenwart der anwesenden Submittenten statt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im bezeichneten Büreau zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von Zwei Mark Copialien ebendaher bezogen werden. Berlin, den 30. Januar 1879. gez. Wiedenfeld, Königlicher Baurath, Ober-Ingenieur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (200)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von 200 Stück Special-Wagen für Coakstransporte im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen Erstattung der Copialien von dem Kanzlei-Vorsteher Herrn Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens

Freitag, den 14. Februar cr., Vormittags 11 Uhr

unter der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Coakswagen

frankirt und versiegelt an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst einzureichen, zu welchem Zeitpunkt deren Eröffnung stattfindet. Elberfeld, 31. Jan. 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (207)

Fortsetzung der Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 11. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 10. Februar 1879.

Warum stockt der Bau der Localbahnen?

Nach wiederholten vergeblichen Anläufen und Versuchen wie in anderen Ländern die Local- und Secundärbahnen zur Ausführung zu bringen, ist wieder auf fast allen Seiten bei uns vollständiger Stillstand und eine fast apathische Ruhe im Bau dieser als nothwendig anerkannten Bahnen eingetreten. Die zeitige finanzielle Beklemmung, welche auf dem Lande lastet, wird bestens von denen als Grund zum ferneren Zögern benutzt, welche das dilatorische Vorgehen auf diesem Felde „in Permanenz" erklärt haben.

Die Verhandlungen, welche am 8. Februar v. J. im Preussischen Landtage in der Absicht geführt wurden, die Regierung zu einem rascheren Tempo in dieser Sache und möglichst zur gesetzlichen Regulirung der Unterstützung der Local (Secundär-) bahnen zu veranlassen, waren ungenügend vorbereitet und sind höchst unfruchtbar verlaufen.

Alle ähnlichen Versuche der Anregung vom Verein für Localbahnen und einzelnen Vorkämpfern derselben fielen gleichfalls aufs Trockene und begegneten ganz besonders einem ausgeprägten Widerstand, die Sache organisatorisch zu behandeln und in einen gesetzlichen Rahmen zu bringen.

Mit Ausnahme einiger Linien in Schleswig-Holstein, welchen es gelang, trotz nur minimaler staatlicher Hülfe sich noch in den Jahren 1876 und 1877 aus eigener Kraft zu finanziren, ist auf der ganzen Linie die Stille der Entsagung eingetreten und selbst das nach Mittheilungen der offiziellen Fachblätter schon weit geförderte Ostfriesische Netz scheint trotz höchst anerkennungswerther Leistungen der Landschaft und der Städte wieder zum Stillstand gekommen zu sein; ebensowenig ist Aussicht vorhanden, dass der Bau der Zweigbahn nach Suhl und anderer in diesem Jahre noch in Angriff genommen wird. Die vielen ablehnenden und hinhaltenden Bescheidungen, welche sich die Comité's und Proponenten sowohl bei der Regierung, als bei den Nachbarbahnen, die sie um Unterstützung angegangen, eingeholt, haben sowohl die Kreise und Stadtgemeinden eingeschüchtert, als auch die Privat-Interessenten und deren Fürsprecher müde gemacht und so hofft denn auch die auf den Eisenbahnbedarf angewiesene Industrie vergeblich, dass der Beginn der Localbahnen einen Ersatz für die bevorstehende Vollendung der Vollbahnen schaffen möchte.

Und doch ist hier so leicht abzuhelfen, wenn der Staat nicht von Fall zu Fall, sondern im Rahmen eines Gesetzes seine Beihülfe zu gewähren gewillt ist und der Selbsthülfe eine angemessene Aufmunterung zu Theil werden lässt.

Bei diesem Stande der Sache kann man es dem Herrn Abgeordneten Rickert nur Dank wissen, welcher in der betreffenden Commission des Landtages dieselbe abermals zur Anregung gebracht und die Staatsregierung zu einer Aeusserung veranlassen will, in welchem Umfang sie den Bau von Localbahnen zu fördern gedenkt und dass dazu Staatsmittel in Anspruch genommen werden sollen.

Im ganzen Lande sieht man noch immer vertrauensvoll auf die Person des jetzigen Handelsministers, von dessen Energie man sich verspricht, dass, wenn er die Sache erst einmal in die Hand nimmt, ganz gewiss auch etwas Tüchtiges geschaffen werden und dass es ihm gelingen wird, den leider in den allgemeinen Verhältnissen des Landes begründeten Widerstand des Finanzministers zu geeigneter Zeit zu überwinden.

Inzwischen kann aber auch ohne neue Mittel zu beantragen, unserer Ansicht nach auf andere Weise geholfen werden.

Im Jahre 1873 wurde zur Zeit des Milliardenrausches für eine zweite Bahn von Hannover nach Harburg, welche durch die Lüneburger Haide geführt und weiter keinen als den unbedeutenden Ort Walesrode berühren sollte, von der Regierung 27 Millionen Mark gefordert und vom Landtage bewilligt. Die Gründe, welche damals für den Bau dieser Linie sprachen, sind durch die Vollendung der Venlo-Hamburger Bahn und den allgemeinen Rückgang des Frachtverkehrs in Wegfall gekommen und deshalb wurde der Bau dieser Linie noch gar nicht begonnen.

Einige tausend Centner Schienen, die bereits beschafft waren, sind anderweitig mit verbraucht und einige Millionen Mark mögen mit zum Umbau des Bahnhofes in Hannover verwendet sein. Sicher aber sind noch gegen 24 Millionen Mark bereits bewilligter Baumittel disponibel.

Es bedarf sicherlich nur eines Antrages der Regierung beim Landtage und derselbe wird sehr gern genehmigen, dass diese Summe anstatt für die unfruchtbare Linie Hannover-Harburg zur Förderung der Local- und Secundärbahnen verwendet werde. Gern wird man auch der Regierung Vollmacht ertheilen, mit diesen Mitteln nach ihrem eigenen Ermessen jene kleinen Bahnen zu unterstützen, ohne in jedem einzelnen Fall die Sache nochmals vor den Landtag zu bringen, wenn diese Verwendung nach einem bestimmten Plan und mit möglichster Gleichmässigkeit geschieht.

Und was sind heute für diesen Zweck 24 Millionen Mark!

Ein Kilometer normalspurige Localbahn kostet, insbesondere wenn zum Theil vorhandene Wege und Strassen benutzt werden können und sonach für den Grunderwerb nur wenig Ausgaben entfallen, selbst bei Anwendung des ganz eisernen Oberbaues bei den jetzt überaus günstigen Bauconjuncturen (excl. der Betriebsmittel) selten mehr als 50 000 *M.* (Normalbahn dagegen 150 000 bis 180 000 *M.*).

Gewährt die Regierung nun ein Viertel der Baukosten als Beihülfe und sagt in einer gesetzlichen Bestimmung: „Alle diejenigen Proponenten, deren Linien die Regierung überhaupt als bau- und betriebswürdig erkennt, und welche nicht gegen das allgemeine Landesinteresse sind, erhalten jene Beihülfe, sobald sie nachweisen, dass die anderen drei Viertel der Baukosten gesichert sind, so wird das eine ganz bedeutende Anregung geben und alle schlummernden oder müden Kräfte wieder wecken!

Werden sonach mit jenen 24 Millionen Mark Prämien oder Beihülfen je nach Bedeutung und Schwierigkeit der Bahn von 12 000 bis 15 000 *M.* pro Kilometer bewilligt und mit verbaut, so können 1 800 bis 2 000 km Secundärbahnen hergestellt und dem Lande Arbeit für 5 bis 6 Jahre verschafft werden.

Es bedarf wohl kaum des Hinweises, dass jene neuen Verkehrswege selbst wieder „werbende Capitalsanlagen" sind, dass bei einem recht sparsamen, verständigen Betrieb durch geeignete Transportübernehmer und einem der Natur der kleinen Bahnen angepassten Tarif mit Leichtigkeit 3 bis 3½ pCt. Zinsen abgeführt werden können und durch Ansammlung dieser sich Gelegenheit bietet, später alle Jahre wieder gegen hundert Kilometer neue Localbahnen mit der Staatsprämie auszustatten. Vor Allem aber muss einmal ein Anfang gemacht werden und hierzu wiederholt anzuregen, ist der Zweck dieser Zeilen gewesen. Pl.—

Obligatorische Bestätterei in Elberfeld.

Wir entnehmen dem Bericht der Elberfelder Handelskammer: Die Königliche Eisenbahn-Direction benachrichtigt die Kammer durch Schreiben vom 27. December v. J. davon, dass die von ihr bis jetzt constatirten Resultate der obligatorischen Bestätterei recht günstige seien. Klagen des Publicums seien bei der Direction nicht laut geworden, auch glaube dieselbe nicht, dass zur Unzufriedenheit irgend ein Anlass vorliegen könnte, da die Abfuhr von ihrem Güterschuppen thatsächlich prompt bewirkt und auf eine coulante und schnelle Zustellung gehalten werde. Da es der Direction bei der ganzen Einrichtung hierum wesentlich zu thun gewesen, so glaube sie den mit grossen Kosten erstrebten Zweck schon jetzt als erreicht ansehen zu können. Es heisst dann in dem Schreiben weiter: „Soweit Betriebs-Ueberschüsse hier noch weitere Erleichterungen und Verbesserungen gestatten, werden wir damit vorgehen. Zur Zeit sind diese Ueberschüsse natürlich noch von so geringem Belang, dass sie zur Ausgleichung für eine allen Gütern zu statten kommende Ermässigung nicht ausreichen. Wohl aber würden wir schon jetzt bereit sein, für jede Frachtbriefsendung von mindestens 500 kg die Taxe auf 8 ₰ (pro 50 kg) zu ermässigen. Der Minimalsatz von 80 ₰ pro 500 kg würde auch den Sendungen über 400—500 kg zu statten kommen, so dass thatsächlich an dieser Ermässigung alle Sendungen über 400 kg participiren würden. Es erscheint auch gerechtfertigt, die Ermässigung, wenn sie noch nicht auf sämmtliche Sendungen ausgedehnt werden kann — zunächst den grösseren Transportquoten zu Theil werden zu lassen, da diese bei der Normaltaxe verhältnissmässig nicht so günstig gestellt sind, wie die kleineren." Die Königliche Eisenbahn-Direction wünscht zuvor die Ansicht der Kammer hierüber zu hören. Die letztere beschliesst, den Vorschlag der Königlichen Eisenbahn-Direction dankend anzunehmen und an dieselbe das Ersuchen zu richten, die fragliche Ermässigung auch in den Fällen eintreten zu lassen, dass das geforderte Minimalgewicht von 500 kg erst durch Zusammenrechnung mehrerer an denselben Empfänger gerichteter, mit einem Wagen expedirter Frachtbriefsendungen erreicht wird.

Indem wir vorstehende interessante Mittheilung aus dem „Deutschen Handelsblatt" zur Kenntniss unserer Leser bringen, können wir nur unser Bedauern aussprechen, dass wir nicht in der Lage sind, über diese Einrichtung der obligatorischen Bestätterei in Elberfeld — eine Einrichtung, die soweit uns bekannt, in Deutschland bisher noch gar nicht oder doch nur ausnahmsweise zur Anwendung gekommen ist — ausführlicheren Bericht zu erstatten. Wir bedauern dies um so mehr, als zwar über die obligatorische An- und Abfuhr der Güter auf den Englischen Eisenbahnen ausführlichere Mittheilungen vorliegen, über die Anwendung dieser Einrichtung auf Deutsche Verhältnisse bis jetzt jedoch noch keine Erfahrungen in die Oeffentlichkeit gedrungen sind, und uns nur bekannt geworden ist, dass vor mehreren Jahren die Berliner Eisenbahn-Verwaltungen den Beschluss gefasst hatten, die obligatorische Abfuhr der Güter einzuführen, dass jedoch nach längeren Verhandlungen von der Ausführung dieses Beschlusses Abstand genommen wurde.

Wir können bei dieser Gelegenheit nicht unterlassen, zwischen Eisenbahn- und Postverwaltung eine Parallele zu ziehen, die zum Theil wenigstens darüber Aufschluss giebt, weshalb die Post, ungeachtet ihres den Eisenbahnen gegenüber so sehr viel kleineren Wirkungskreises und der so sehr viel geringeren Leistung, beim Publicum doch viel beliebter ist und in höherem Ansehen steht, als die Eisenbahn-Verwaltung. Während z. B. im vorliegenden Falle die von der Königlichen Eisenbahn-Direction getroffene Einrichtung der obligatorischen Bestätterei in Elberfeld — eine Einrichtung, die einen wichtigen Fortschritt auf dem Gebiet des Transportwesens bezeichnet — soweit uns bekannt in öffentlichen Blättern noch nicht erwähnt worden ist, — ein Fall, der keineswegs vereinzelt dasteht — wird seitens der Postverwaltung keine Gelegenheit unbenutzt gelassen, jede Verbesserung durch die gesammte Presse zur Kenntniss des Publicums zu bringen, und dadurch demselben bei jeder Gelegenheit die Bedeutung der Post für das öffentliche Wohl in das Gedächtniss zurückzurufen. Ausser diesen offiziellen Bestrebungen scheint auch der gesammte Stand der Postbeamten bestrebt zu sein, Alles aufzubieten, um das Ansehen der Post zu heben. Denn wohl nur dadurch ist es zu erklären, wenn wir ausser in politischen Zeitungen auch so oft in Unterhaltungsblättern wie: Gartenlaube, Daheim etc. Mittheilungen über Einrichtungen der Post finden, wenn die Anwendung des Telephons, des electrischen Lichtes bei der Postverwaltung durch alle Zeitungen läuft und dadurch die Wichtigkeit der Post, ihr Streben für Verbesserungen dem Publicum stets vor Augen gehalten wird.

Bei den Eisenbahnen findet eine entgegengesetzte Strömung statt. Obgleich dieselben öffentliche Transportunternehmungen sind und daher recht eigentlich dem öffentlichen Leben angehören, wird seitens der Eisenbahn-Verwaltungen wie seitens der Eisenbahn-Beamten eine viel zu weit gehende Reserve beobachtet, so dass das Publicum von den fortwährenden, und gegenüber der Post ungleich bedeutsameren Reformen viel zu wenig erfährt, und dadurch allerdings zu dem irrigen Glauben kommen kann, dass die Eisenbahnen dem Fortschritt und den Verbesserungen weniger huldigen als die Post, deren Existenz im Wesentlichen doch erst durch die Eisenbahnen ermöglicht wird.

Wir haben nicht unterlassen können, den vorerwähnten Gedanken Ausdruck zu geben und zweifeln nicht, dass alle diejenigen, welche dafür ein warmes Interesse haben, das Ansehen der Eisenbahnen in der öffentlichen Meinung zu heben, mit uns übereinstimmen werden. X.

Ueber Signale vor Bahnabzweigungen.

III.

Abzweigungen aus der freien Strecke sind in grosser Zahl vorhanden. Die frequentesten Bahnen weisen die zahlreichsten auf. Mit der Ausführung eines dritten und event. vierten Geleises, zu welcher die wachsende Dichtigkeit des Betriebes zuweilen drängt, werden einige Abzweigungen beseitigt, andere durch die Vermehrung des Verkehrs hervorgerufen.

Die Forderung der Abzweigung aller Seitenlinien aus einem Bahnhofe oder der Anlage eines Bahnhofs an der vorhandenen Abzweigungsstelle ist gleichbedeutend mit einer Erschwerniss, oft sogar mit einer positiven Hemmung der Entwickelung des Eisenbahnnetzes und des damit im engsten Zusammenhange stehenden industriellen und commerciellen Verkehrs. Für die Sicherheit des Betriebes geht der Gewinn der Erfüllung jener oft nur mit unüberwindlichen Kosten ausführbaren Forderung von vornherein theilweise verloren; denn es ergeben sich indirecte Verluste durch complicirteren Bahnhofsdienst,

Vermehrung des Personals u. s. w., und die Sicherung der Personenzüge macht die Aufstellung besonderer Centralapparate mit vorgeschobenen Signalen, wie solche auch in der freien Strecke die nothwendige Sicherheit gewähren, zur unabweislichen Pflicht. Der auf diese Weise gesicherte Abzweigungspunkt der offenen Bahn beseitigt aber die Gefahr als solche. Die grundsätzliche Forderung der Abzweigung aller Seitenlinien aus einem Bahnhofe ist also durchaus unberechtigt. Wenn, wie nach den früheren Ausführungen (s. No. 6 u. 8 d. Ztg.) als selbstverständlich angesehen wird, dem Locomotivführer die Abzweigung der Geleise eines Bahnhofes in gewisser Entfernung kenntlich sein muss, so ist dies im Sicherheitsinteresse um so mehr vor Bahnabzweigungen in freier Strecke zu fordern. Denn die Gefahr als solche, welche hier zu beseitigen ist, ist die grösste. Falls der Schnellzug, welcher von a nach b fährt, mit dem von c nach a fahrenden Schnellzuge in der Abzweigung zusammentrifft, oder falls die von b nach a und von c nach a fahrenden Züge in der Abzweigung sich erschneiden, so sind die Folgen die denkbar unheilvollsten. Wie letztere bei unvollkommener Signalisirung durch die die Abzweigung deckenden Zeichen sicher zu gewärtigen sind, so ruhig wird der Leiter des Betriebes die Lebhaftigkeit des letzteren selbst an solchem Gefahrpunkte sich vollziehen sehen dürfen, wenn er die Abzweigung durch vorgeschobene, in ihrer Bedeutung klare Signale, deren Bewegung mit derjenigen des Weichenmechanismus in dem bekannten Zusammenhange steht, welcher Zugcollisionen vorbeugt, gedeckt weiss.

Welche Signale sollen angewendet werden? Man hat in dem obigen Beispiele zu unterscheiden:

1. Züge, welche von a nach b fahren;
2. „ „ „ b „ a „
3. „ „ „ a „ c „
4. „ „ „ c „ a „

In den Fällen ad 2 und 4 haben wir den im § 50 des Bahn-Polizei-Reglements vorgesehenen Fall vor uns. Die Signalgebung ist nicht zweifelhaft. Wie aber sind die Richtungen ab oder ac für von a kommende Züge zu signalisiren? Wie die gar nicht seltenen Abzweigungen, welche sich sogleich hinter der Weiche im obigen Beispiele aus den Geleisen b und c entwickeln, ebenfalls für von a kommende Züge? Wie kann die Ablenkung der Nebengeleise eines unmittelbar hinter der Abzweigung liegenden Bahnhofes dem Locomotivführer, ohne dass Missverständnisse zu besorgen sind, rechtzeitig erkennbar gemacht werden?

Die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands enthält eine bezügliche Bestimmung nicht.

Unter einfachen Verhältnissen und also in vielen Fällen unterliegt es gar keinem Bedenken, die Ablenkung aus der freien Strecke ebenso zu signalisiren, wie diejenige vor Bahnhöfen. In vielen Fällen markirt der Stand des Verkehrs die eine Linie naturgemäss als die Hauptlinie, die andere als die Nebenlinie. Diese Art der Lösung ist einfach, sie wird auch in dem Referate über die Beantwortungen der Frage Gruppe VIII, No. 5 für die VIII. Versammlung der dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Techniker mit Recht als vorhanden und berechtigt vorausgesetzt.

Die einheitliche Lösung aller vorkommenden Fälle verlangt zur Verhütung von Missverständnissen die Unterscheidung der Signale vor Bahnabzweigungen von denjenigen vor Bahnhöfen. Man kann diese Forderung um so unbedenklicher stellen, als in der That die Anwendung des § 50 des Bahn-Polizei-Reglements in Verbindung mit den durch die Reichs-Signalordnung gegebenen Signalen die dem praktischen Bedürfnisse entsprechenden Mittel an die Hand giebt. Man avisirt dem im Stammgeleise nach der Abzweigung fahrenden Zuge (Richtung ab resp. ac) in angemessener Entfernung vor der Abzweigung die sämmtlichen Wege, welche von der Abzweigungsstelle ab für ihn möglich sind, durch nebeneinander stehende Signale unbeschadet der festzuhaltenden Regel (s. No. 6 u. 8 d. Ztg.), dass die aus einer der Zweigbahnen sich abzweigenden Nebengeleise eines Bahnhofes durch einen resp. mehrere Flügel unter dem Flügel der betreffenden Zweigbahn signalisirt werden. Die Anwendung des § 50 des Bahn-Polizei-Reglements ist, wenn der Wortlaut entscheiden soll, natürlich angreifbar. Sobald der Sinn entscheiden darf, kann es keinem Bedenken unterliegen, die Signalbezeichnung, welche für eine bestimmte Bahnstelle durch § 50 des Bahn-Polizei-Reglements obligatorisch vorgeschrieben ist, schon in einiger Entfernung an derjenigen Stelle anzuwenden, an welcher es am dringendsten nothwendig ist, den Zweck der Vorschrift — die Sicherheit des Betriebes — zu erreichen.

Schliesslich werde des Gegensatzes und des Bezuges gedacht, in welchem die vorstehenden Ausführungen (s. auch No. 6 u. 8 d. Ztg.) zu der in Kraft befindlichen Signalisirung stehen, über welche gemäss dem Referate über die Beantwortungen der Frage Gruppe VIII, No. 5 etc. (s. oben) die Erfahrungen verschiedener Bahnen vorliegen.

Die Braunschweigische und die der Erfahrung auf dem in Rede stehenden Gebiete entbehrende Rechte Oder-Ufer Bahn greifen darnach die von mir als massgebend hingestellten Grundsätze an.

Die Elsass-Lothringische Bahn, die Niederschlesisch-Märkische Bahn, die Kaiser Ferdinands Nordbahn, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn und die Sächsische Staatsbahn lösen die Aufgabe der Signalisirung von Geleiseabzweigungen sowohl bei Abzweigungen anderer Linien als auch bei Gütergeleisen den localen Bahnverhältnissen entsprechend theils durch über-, theils durch nebeneinander stehende Signale, und zwar ohne strenge Unterscheidung zwischen Bahnhofs- und Bahnabzweigungen.

Die Berlin-Stettiner Bahn hat sich durch die in der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vorhandene Lücke verleiten lassen, ihre bezüglichen, gut bewährten Einrichtungen abzuschaffen.

Die Rheinische Bahn befindet sich in voller Uebereinstimmung mit meinen Vorschlägen; ich würde letztere, welche die baldige Ergänzung der Reichs-Signalordnung zum Ziele haben, zurückgehalten haben, wenn ihnen nicht die Bewährung in dem grossen und belebten Bahnnetze der Rheinischen Bahn, dessen Betriebsleitung die Sicherheitserfordernisse der schwierigen Betriebsverhältnisse mit besonders klarem Blicke erkennt, zur Seite stände.

B. N.

Die Pest.

Fast noch unentwirrt sind die Völkerschaften, welche in den Gebieten jenseits der Wolga wohnen. Von Alters her Nomaden, haben sie auch seit der Unterjochung durch Russland ihren Character nur wenig geändert. Ist doch die Russische Herrschaft dort zumeist nur eine territoriale; sie erstreckt sich nicht auf die Menschen, sondern lediglich auf das Gebiet. Wo diese Nomaden im Sommer sich aufhalten, wohin sie ziehen, das hängt von den Verhältnissen der Weideplätze, der Jagd und des Handels ab; sie wandern fast ununterbrochen; ihre Standplätze (Stanitzas) sind in nichts mit dem zu vergleichen, was in cultivirten Ländern unter dem Begriffe Wohnsitz verstanden wird. Es sind dies einfache Sammelpunkte, an denen sie die Greise und die Kranken zurücklassen und an denen sie sich zeitweilig zusammenfinden. Wie unter ihren Heerden, tritt auch unter ihnen selbst oft ein grosses Sterben ein, und dann macht sich ihr Wandertrieb mit doppelter Gewalt geltend. Sie suchen der Seuche, wenn sie selbst für Orientalischen Stumpfsinn zu heftig auftritt, in die Steppe zu entfliehen, und in der Regel wandert der Tod mit ihnen. So kommt es, dass jene Gebiete fast niemals frei von Epidemien sind; die Blattern, die Pest sterben dort niemals aus. Sie verschieben sich nur wie die wandernden Menschen und wechseln ihre Intensität mit den Verhältnissen des Bodens und des Klimas, das bekanntlich dort wie fast sonst nirgends sich in Extremen bewegt. Im Frühjahre 1877 wurde zum Beispiel die Pest in der Nähe von Zarizyn bemerkt; sie soll damals mit jenen schwarzen Fellen zugeschleppt worden sein, die man hier unter dem Namen Astrachaner Pelzwerk kennt. An solche Erscheinungen gewöhnt, machte man kein Aufhebens damit; hat doch selbst Herr Jelenski, der Verwalter der dortigen Dampfschifffahrt-

Gesellschaft Liebed, zu dieser Zeit die Pest selbst durchgemacht, ohne dies als etwas Besonderes zu betrachten. Alljährlich im Herbst beginnen die Zuzüge der jenseits der Wolga nomadisirenden Völkerschaften an diesen Strom, der das Hauptverkehrsmittel des östlichen Russland, die directe Verbindung zwischen dem Kaspischen und dem Baltischen Meere ist. Sie tauschen dort hauptsächlich in Zarizyn und Astrachan ihre Waaren (Felle, Häute, Pelzwerk, Saffran, Südfrüchte) gegen Russische und fremdländische Artikel ihres Bedarfes ein. Weiter vermittelt wird dieser Handelsverkehr zumeist durch Tataren die Wolga aufwärts. Wird nun die Wolga-Schifffahrt unterbunden (im Winter durch Eis und jetzt durch den Cordon in dem Tschornijar'schen Kreise und in Zarizyn), so ist eine Verschleppung von Krankheitsstoffen an und für sich ausgeschlossen. Schmuggel ist, nachdem der Betrieb der einzigen Eisenbahnlinie, welche die Verbindung mit dem Westen herstellt, dermalen unterbrochen ist, unausführbar, theils weil die ungeheuren wegelosen Distanzen die Verwendung anderer Transportarten unmöglich machen, theils weil der Handel mit den aus jenen Gebieten stammenden Erzeugnissen im Kleinvertrieb nicht lohnend genug ist. Nun ist in jenen Gegenden die Pest ausgebrochen, die Pest im eigentlichsten Sinne des Wortes. Unter dem Einflusse eines ungewöhnlich milden Winters (die Wolga, die sonst regelmässig Anfangs December einfriert, ist jetzt noch bis nach Zarizyn hinaus offen), der auch wegen des dadurch verspäteten Fischfanges auf die Ernährungsverhältnisse jener Gebiete höchst ungünstig eingewirkt hat, haben sich die schon im Sommer vorigen Jahres wahrnehmbaren Erkrankungsfälle bedeutend gesteigert; unterstützt durch das Zusammentreffen der Wanderzüge der Baschkiren, Kirgisen, Kalmücken Tscherkessen, Tataren und Perser mit der Rückkehr der aus dem Armenischen Feldzuge über den Kaukasus heimgesendeten Mannschaft des Astrachan'schen Kosakenheeres, hat sich die Pest vom linken auf das rechte Ufer herübergezogen und ist dort, wie aus dem Berichte des Oberarztes der Astrachan'schen Kosaken-Hetmanschaft, Dr. Depner, bekannt ist, in einer Reihe von Dörfern, vor Allem in Wetljanka, im November vorigen Jahres mit ungewohnter Heftigkeit aufgetreten. Diese Thatsache ist nicht zu bezweifeln. Ein Anderes aber ist es jedoch, ob die Besorgnisse, welche daraus speciell hierzulande abgeleitet werden, begründet sind.

Wie schon erwähnt, sind es nicht Ortschaften in unserem Sinne, welche von der Pest ergriffen sind, sondern Ansammlungen elender Hürden, in welchen ein halbwildes Volk wohnt, das, schlecht genährt, unrein, allen Unbilden eines elenden Klimas ausgesetzt, jahraus jahrein von Seuchen decimirt wird. Und gerade dieses Volk betreibt gar keinen Handel und kennt kein Gewerbe, und wenn es flieht, so flieht es nach dem Osten in die Steppe, nicht nach dem Westen, wo es sich eingeengt fühlt und wo zu reisen und zu leben ihm jedes Mittel fehlt. Wie gesagt, es ist eine exclusive, eigenartige Bevölkerung, die in keinerlei Relation zu dem Westen steht. Und dann die Distanzen? Wien ist von Zarizyn 385 Meilen und von Wetljanka 407 Meilen, also weiter als von Madrid entfernt; zur Eisenbahnreise von Wien nach Zarizyn braucht man sieben Tage, genau dieselbe Zeit, wie zur Seefahrt von Havre nach New-York. Mit den Gegenden, in welchen die Pest jetzt herrscht, wird überhaupt gar kein Handel betrieben, und auch aus den angrenzenden Gebietstheilen besteht mit Oesterreich, ausgenommen vielleicht in Caviar und gepökelten Fischen, fast gar kein Handelsverkehr, und zwar deshalb, weil sich das geringfügige Geschäft in Artikeln des Astrachaner Gebietes wie ehedem so auch heute noch ausschliesslich auf der Route Reval-Stettin-Breslau bewegt. Die ungeheure Distanz auf der einen und der Mangel an Geschäftsverbindung mit Oesterreich auf der andern Seite gestatten ohneweiters die Behauptung, dass wo immer im Orient die Pest auftreten mag, die Gefahr der Verschleppung nach Oesterreich grösser wäre, als dies nach der Oertlichkeit ihres jetzigen Auftretens der Fall ist. Es ist eine bemerkenswerthe Thatsache, dass das Auftreten der Pest, welche z. B. 1837 in Constantinopel mit grosser Heftigkeit wüthete, wenig oder keinen Eindruck im übrigen Europa hervorgebracht hat, und jetzt lähmt das Entsetzen geradezu die Fähigkeit zur ruhigen Beurtheilung der Sachlage! Ein guter Theil dieser hochgradigen Erregung mag in der durch eine lange Reihe von aufregenden politischen Ereignissen hervorgebrachten Nervenstimmung liegen, die sich ja auch auf anderen Gebieten geltend macht. Aber in noch viel höherem Grade scheint dieselbe durch Verbreitung von abenteuerlichen Gerüchten hervorgerufen zu sein, die zum Theil eingewohntem Pessimismus, zum Theil bestimmten Absichten zuzuschreiben sind. Zuerst kam das bekannte rothe Tuch, und jetzt ist es bald ein Telegramm an einen Eisenbahn-Director, dann wieder ein Brief eines Gerbergesellen, bald wieder die Reise eines anderen Eisenbahnbeamten, vertrauliche Mittheilung vom Zuströmen von Flüchtlingen, und scheint das alles noch unzureichend, stellt sich alles das als unwahr heraus, so müssen schwermüthige Betrachtungen über Sanitätsberathungen an die Reihe. Die schlimmsten Eindrücke und wohl auch die überwiegendsten Anlässe dazu stammen jedoch aus Agitationen Russischer Blätter. Welche Bedeutung solche Agitationen haben und welche Wirkungen sie in Russland hervorbringen können, berührt uns vorläufig nicht, aber eben deshalb müssen diese Hiobsposten um so vorsichtiger, ja um so misstrauischer an anderen Orten aufgenommen werden. Und nicht minderes Misstrauen verdienen die Börsennachrichten. Wie systematisch auch hier auf Begriffsverwirrung losgearbeitet wird, zeigt z. B. die Hinweisung darauf, dass der Verkehr zwischen Norddeutschland und Moskau sich nun angeblich über Oesterreich bewegt, während thatsächlich nie ein Loth diesen Weg zurücklegte. Und zu welchen Uebertreibungen geben erst die Erörterungen über Grenzaufsicht Anlass! Als wenn die unter allen Umständen nur temporäre Beschränkung des Verkehrs mit Russland sofort aller künftigen Rentabilität unserer Verkehrsanstalten ein Ende machen müsste! Vergesse man doch ja nicht, dass, wenn selbst eine Absperrung eingeführt werden müsste, sie keine einseitige sein wird, sein kann, und dass es sich demnach nicht um den Verlust, sondern lediglich um die Anstauung der Transporte handeln würde.

Nicht von einem einseitigen, egoistischen Standpunkte, sondern lediglich von der Betrachtung geleitet, dass es Jedermanns Pflicht ist, zur Klarstellung der Sache und vielleicht auch zur Beruhigung der über alles Mass hinaus geängstigten Gemüther nach Kräften beizutragen, ist hier der Versuch unternommen worden, eine Skizze der örtlichen Verhältnisse zu entwerfen und zu zeigen, dass die Eigenthümlichkeit der Volksstämme, unter denen die Epidemie ausgebrochen ist, keineswegs für eine Verbreitung der letzteren spricht, dass die Gerüchte von einem Vorschreiten derselben über die seit December davon ergriffenen Gebietstheile unerwiesen geblieben sind, da selbst die so nahe gelegenen Städte wie Zarizyn und Astrachan, von der Pest noch immer unberührt geblieben sind. Nicht ein Moment spricht für eine drohende Gefahr; wirklich gefährlich ist dagegen jener Kleinmuth, der fast noch verheerender wirkt, als die Pest selbst.

Wien, 27. Januar 1879. Sochor.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 3. Februar 1879. (Der Italienische Handelsvertrag. Staatsvorschüsse. Bahn-Assecuranz. Betreten der Bahn. Zuschläge-Berechnung. Förderbahnen. Kronstadt-Tömös. Grenzbahnen. Die Couponfrage. Neutra-Zambokréd. Börsen-Notiz.)

Mit dem 1. d. M. ist der Oesterreichisch-Italienische Handelsvertrag in beiden Staaten in Gesetzeskraft und Wirksamkeit getreten. Derselbe enthält bezüglich der Eisenbahnen und Gültigkeitsdauer folgende Bestimmungen:

Artikel 23. Auf Eisenbahnen sollen in Beziehung auf Zeit, Art und Preise der Beförderungen, sowie auf die öffentlichen Abgaben die Angehörigen des anderen Theiles und deren Güter nicht ungünstiger als die eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden. Die hohen vertragenden Theile verpflichten sich, so viel als möglich auf die betreffenden Eisenbahnverwaltungen einzuwirken, um bezüglich der Personen- und Güterzüge directe Expedition, sobald und soweit dies die Regierungen für nützlich erkennen, zu erzielen. Es bleibt den competenten Ministerien der beiden Theile vorbehalten, bezüglich der directen Beförderung gemeinschaftliche Transport-Bestimmungen, namentlich bezüglich der Lieferfristen, festzustellen.

Artikel 24. Die hohen vertragenden Theile werden dahin wirken, dass die Waarenbeförderung auf den Eisenbahnen in ihren Gebieten durch Herstellung unmittelbarer Schienenverbindungen zwischen den an einem Orte zusammentreffenden Bahnen und durch Ueberführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde. Sie werden ferner, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Uebergang der Transportmittel stattfindet, Waaren, welche in vorschriftsmässig verschliessbaren Wagen eingehen und in demselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Declaration, Abladung und Revision an der Grenze, sowie vom Colloverschluss frei lassen, insoferne jene Waaren durch Uebergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Eingang angemeldet sind. Waaren, welche in vorschriftsmässig verschliessbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines der vertragenden Theile aus oder nach dem Gebiete des anderen ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Declaration, Abladung und Revision, sowie vom Colloverschluss sowohl im Innern als an der Grenze frei bleiben, insoferne dieselben durch Uebergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Durchgang angemeldet sind. Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, dass die betheiligten Eisenbahnverwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschlusse auf dem Abfertigungsamte im Innern oder auf dem Ausgangsamte verantwortlich seien. Insoweit von einem der vertragenden Theile mit dritten Staaten in Betreff der Zollabfertigung weitergehende als die hier aufgeführten Erleichterungen vereinbart worden sind, finden diese Erleichterungen auch bei dem Verkehr mit dem anderen Theile unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit Anwendung.

Artikel 27. Der gegenwärtige Vertrag soll vom Tage der Auswechselung der Ratificationen an bis zum 31. December 1887 in Kraft bleiben etc.

Im Budget-Ausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses wurden als vierprocentige Vorschüsse für Eisenbahnen folgende Beträge auf Antrag des Referenten pro 1879 bewilligt und zwar für: die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn in Silber im ausserordentlichen Erfordernisse 900 000 fl. (Abstrich 186 000 fl.); Kaiser Franz-Josefbahn in Silber 2 307 000 fl. (somit um 330 000 fl. mehr als in der Regierungsvorlage); Kronprinz Rudolfbahn 5 966 000 fl. (gleich der Regierungsvorlage); Kaschau-Oderberger Bahn 106 000 fl. (um 90 000 fl. mehr als in der Regierungsvorlage); Galizische Karl-Ludwigbahn 530 000 fl. (gleich der Regierungsvorlage); Mährisch-Schlesische Nordbahn 644 000 fl.; Oesterreichische Nordwestbahn 880 000 fl. (Abstrich 186 000 fl.); Südnorddeutsche Verbindungsbahn und zwar: a) in Noten 430 000 fl. (Abstrich 361 000 fl.), b) in Silber 709 600 fl. (um 338 600 fl. mehr als in der Vorlage); Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn: 1. Als Garantievorschuss in Silber 969 000 fl. (gleich der Regierungsvorlage), 2. Betriebs-Deficitsvorschuss in Noten 87 000 fl. (gleich der Regierungsvorlage); Ungarische Westbahn: 1. Garantievorschuss in Silber 331 000 fl. (gleich der Regierungsvorlage), 2. Betriebs-Deficitsvorschuss in Noten wird nichts eingestellt (mithin ein Abstrich der ganzen Regierungsziffer von 18 000 fl.); Vorarlberger Bahn: 1. Garantievorschuss in Silber 678 000 fl. (gleich der Regierungsvorlage), 2. Betriebs-Deficitsvorschuss in Noten 95 000 fl. (gleich der Regierungsvorlage); Erzherzog Albrecht bahn: in Silber 881 000 fl. (gleich der Regierungsvorlage); Kaiserin Elisabethbahn: a) Wien-Salzburg in Noten wird nichts eingestellt (hiermit ein Abstrich der ganzen Regierungsziffer von 375 000 fl.), dagegen wird auf Antrag des Referenten die Einstellung einer Bedeckungspost von 50 000 fl. beschlossen; b) Linz-Budweis in Silber 1 130 000 fl. (hierbei Abstrich von 53 000 fl.); c) Salzburg-Tyrol in Silber 2 090 000 fl. (um 125 000 fl. mehr als in der Regierungsvorlage); Mährische Grenzbahn: 1. Garantievorschuss in Silber 336 000 fl. (gleich der Regierungsvorlage), 2. Betriebs-Deficitsvorschuss in Noten 60 000 fl. (Abstrich 7 000 fl.); Staats-Eisenbahngesellschaft: a) Ergänzungsnetz in Noten 900 000 fl. (Abstrich von 187 000 fl.), b) Brünn-Rossitzer Bahn wird kein Betrag eingestellt (hiermit die ganze Regierungsvorlage von 4 000 fl. gestrichen); für Zittau-Reichenberger Bahn werden auf Antrag des Referenten die Zuschüsse in Gold im Betrage von 82 000 fl., hiermit um 7 000 fl. mehr als in der Regierungsvorlage, im ordentlichen Erfordernisse eingestellt. Bezüglich der ebenfalls seitens der Regierung eingestellten Ziffer von 200 000 fl. als Bauvorschuss für die Localbahn Bozen-Meran wird die Einstellung unter dieses Capitel des Voranschlages als unzutreffend beanstandet und beschlossen, dass diese Summe zu bewilligen, jedoch in das Capitel „Handelsministerium" unter einem besonderen Titel einzustellen sei.

In der Angelegenheit der Assecuranz bei den Eisenbahnen fand am 30. v. M. im Communications-Ministerium eine Conferenz statt, welcher alle Ungarischen und gemeinsamen Bahnen mit Ausnahme der Oesterreichischen Staatsbahn und der Südbahn, ferner von Seite der Regierung Ministerialrath Ribary und drei Sectionsräthe beiwohnten. Gegen das Project der Selbstversicherung erklärten sich die Alföld-, Fünfkirchen-Barcser und die Arad-Temesvarer Bahn, für dasselbe ohne jede Bemerkung die Ungarisch-Galizische Bahn. Die Vertreter aller übrigen Bahnen, im Principe die Selbstversicherung acceptirend, brachten so viele Gegenbemerkungen vor und forderten so viele Cautelen, dass die Regierungsvertreter ihr ursprüngliches Project nicht mehr vertheidigten, sondern das System wechselseitiger Versicherung aller Bahnen concedirten. Es wurde ein Comité, bestehend aus den Directoren Freund, Fakler, Tolnay, Ivanka, Polyak und Sectionsrath Szabo, mit dem Auftrag entsendet, ein Elaborat auf Basis der wechselseitigen Versicherung auszuarbeiten und binnen zwei Monaten einen Bericht zu erstatten.

Dem zum Schutze einzelner Zweige der Landescultur aufgestellten Wachpersonale (Feld-, Forst-, Jagdschutzpersonale etc.), auf welches die Oesterreichischen Handelsministerialerlässe betreffend das Betreten der Eisenbahnen durch die Sicherheits- und Finanzorgane nicht Anwendung finden, ist derzeit im Sinne des § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung das Betreten der Bahnanlagen und das Ueberschreiten des Bahnkörpers, ausser an den hierzu allgemein festgesetzten Punkten, nicht gestattet. Auch diese Organe können jedoch in Ausübung ihres Dienstes, insbesondere wenn es sich darum handelt, die Verübung einer strafbaren Handlung zu verhindern oder den Uebertreter zu verfolgen oder solche Gegenstände aufzusuchen, die sich zur Verübung einer strafbaren Handlung eignen oder von einer solchen herrühren, in die Lage kommen, die Bahnanlagen zu betreten, und sind in dieser Richtung von Grundbesitzern und Jagdinhabern wiederholt Ansuchen gestellt worden. Das Handelsministerium behielt sich daher in einem an alle Bahnen ergangenen Erlasse vor, über specielles Ersuchen unter den von Fall zu Fall mit Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse der betreffenden Bahnstrecke und des Haftgesetzes vom 5. März 1869 festzustellenden Bedingungen zu gestatten, dass die erwähnten Aufsichtsorgane in Ausübung ihres Dienstes die Bahnanlagen betreten und zur unmittelbaren Verhinderung einer Gesetzübertretung oder bei Verfolgung eines Gesetzübertreters die Bahn auch ausserhalb der bestimmten Bahnübergänge überschreiten. Das bezügliche Ansuchen haben die Dienstherren unmittelbar bei der betreffenden Eisenbahnverwaltung anzubringen, welche dasselbe in Begleitung ihrer Anträge an das Handelsministerium vorzulegen hat. In jedem einzelnen Falle sind die bezeichneten Aufsichtsorgane, für welche die besondere Erlaubniss ertheilt wird, von Seite der Bahnverwaltungen mit Legitimationen zu versehen und ist das betreffende Bahnaufsichtspersonal genau zu informiren. Die Benützung der Bahn als Fussweg bleibt auch diesen Organen untersagt.

Die „Wiener Ztg." schreibt: Unlängst ist einer Beschwerde darüber Raum gegeben worden, dass im gebrochenen Eisenbahnverkehre, d. i. wenn die Abfertigung eines Gutes im Wege der Umkartirung von Bahn zu Bahn erfolgt, die zum Behufe der Berechnung der Zuschläge für die Versicherungen des Werthes und des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung reglementsmässig vorgesehene Aufrundung der von dem Gute zurückzulegenden kilometrischen Distanzen nicht für die ganze zu durchlaufende Strecke in ihrer Gesammtheit, sondern für die einzelnen dabei in Frage kommenden Theilstrecken einer jeden betheiligten Bahnverwaltung getrennt vorgenommen wird. Dieser Vorgang wird sohin als dem Eisenbahn-Betriebsreglement zuwiderlaufend bezeichnet, und in diesem Sinne macht es die Beschwerde zu einem an die Adresse der staatlichen Aufsichtsbehörde gerichteten Vorwurfe, dass der gedachte Vorgang nicht abgestellt werde. Nun bestimmt aber das Betriebsreglement ausdrücklich, dass die fraglichen Zuschläge „für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn, respective des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat", zu berechnen sind, daher die Deutung, welche der Beschwerdeführer der bezüglichen Anordnung des Reglements giebt, eine irrige ist, welche sich nur dadurch erklären lässt, dass die Transportfristen laut § 57 des Betriebsreglements aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation resultiren. Da jedoch eine analoge Anwendung dieser Bestimmung auf anderweitige, ganz und gar verschiedenartige Verhältnisse durchaus unzulässig erscheint, so ergiebt sich hieraus, dass die Bahnunternehmungen in der angedeuteten Richtung keineswegs reglementswidrig vorgehen, daher auch die staatlichen Aufsichtsbehörden nicht in der Lage sind, verbietend einzugreifen.

Folgende Daten über jene Eisenbahnlinien, welche im Dienste des Bergbaues stehen und zur Beförderung von Bergwerksproducten theils in der Grube, theils über Tag dienen, haben gewiss Anspruch auf das allgemeine Interesse. In ganz Oesterreich betrug 1877 die Länge der Förder-Eisenbahnen bei den:

	In der Grube m	Ueber Tag m
Steinkohlenbergbauen	787 033	158 905
Braunkohlenbergbauen	654 220	304 032
Salzbergbauen	60 019	5 793
Anderen Bergbauen	146 010	181 815
Zusammen	1 647 282	650 545

Zusammen also 2 297 827 m Förder-Eisenbahnen gegen 1876 um 59 798 m mehr. Abgenommen haben die Förderbahnen um 1 970 m, und zwar bei Salz- und anderen Bergbauen. Von den im Jahre 1877 vorkommenden Zunahmen entfallen 70 pCt. auf die Steinkohlenbergbaue. Von den obigen Förder-Eisenbahnen sind 252 114 m Locomotiv- und 261 962 m Pferdebahnen. Die übrigen sind Hunde-Eisenbahnen. An Holzbahnen lagen 447 436 m in der Grube und 27 596 m über Tag, daher die Gesammtlänge der Holzbahnen 475 032 m betrug, das ist um 37 787 m weniger als 1876.

Die Bauarbeiten auf der Grenzlinie Kronstadt-Tömös sind so weit vorgeschritten, dass der Unternehmer in den nächsten Tagen die Linie fertig übergeben wird. Die Generalinspection hat bereits ein Organ zur Prüfung entsendet; sofern der Bericht günstig ausfällt, wird die technisch-polizeiliche Begehung sofort stattfinden, so dass die Linie in den ersten Tagen des kommenden Monats dem Verkehr übergeben werden kann.

Längs der Militär-Grenzbahnen ist die Ueberschwemmung so weit zurückgetreten, dass die Oberbauten trocken stehen und die Hoffnung vorhanden ist, dass in wenigen Tagen der Verkehr auf der ganzen Linie beginnen kann.

Der „Kölnischen Zeitung" entnehmen wir folgenden Vorschlag über die bekannte Streitfrage bezüglich der Coupon-Einlösung: Wo Zwei Recht zu haben behaupten und gleich gute Rechtsgründe beibringen, da liegt zwar nicht immer das Recht, wohl aber die Billigkeit in der Mitte, und diese muss dann zu Recht erklärt werden. Demgemäss möchten wir befürworten, dass der Zinscoupon Oesterreichischer Schuldverschreibungen, welche auf die frühere Deutsche Währung lauteten, nach dem arithmetischen Mittel bestimmt und für immer festgestellt werde,

welches sich aus der Berechnung der Werthe ergiebt, welchen der Coupon am Tage des Abschlusses des neuen Vertrages in Silber und welchen er in Gold gehabt hätte oder haben würde. Wenn also der Coupon beispielsweise am Tage der Unterzeichnung des Vertrages in Gold, d. h. nach dem Rechtsanspruche der Deutschen Gläubiger 12 ℳ werth sein würde, nach der Meinung der Oesterreichischen Gerichte aber, d. h. in Silber, nur 6 fl. oder 10 ℳ, so soll der Werth desselben dauernd auf 11 ℳ festgestellt werden. Wir glauben, auch Oesterreichischerseits würde man die Billigkeit dieses Vorschlages nicht verkennen können. Oesterreich hat bei allen neueren Finanzoperationen, bei welchen es auf die Betheiligung des Auslandes angewiesen war, sich der Goldwährung anbequemen müssen und wird es auch in Zukunft nicht vermeiden können. Gewiss wird man ebenso verlangen dürfen, dass gelegentlich des Abschlusses des neuen Handelsvertrages nachgeholt werde, was bei Inkrafttreten der Goldwährung in Deutschland versäumt wurde: Es muss den alten Gläubigern Oesterreichischer Gesellschaften ein- für allemal vertragsmässig der Werth ihrer Zinsscheine nach neuer Deutscher, also Goldwährung, bestimmt und gesichert werden.

Das Consortium der Neutrathalbahn Neutra-Nagy-Tapolcsany-Zambokréd-Banovce-Trentschin-Tepla hat sich entschlossen, die Theilstrecke Neutra-Zambokréd im Anschlusse an die Staatsflügelbahn Tot-Megyer-Neutra in Ausführung zu bringen. Wer die Verlängerung von Zambokréd bis Tepla, wodurch die Bahn eine Länge von 97 km erhalten wird und an die Troppau-Trentschin-Linie, resp. durch eine weitere Verbindung von Tepla bis Sillein (70 km lang) an die Kaschau-Oderberger Bahn anschliesst, ausbauen wird, ist eine Frage der Zukunft. Dem Consortium (Exminister Wilhelm Toth, Stummer de Tavarvoth, Thonet und Schmitt, Grossgrundbesitzer und Grossindustrielle des Neutrathales) liegt in erster Linie daran, eine Schienenverbindung mit der Staatsbahn endlich, nachdem die Frage des Baues der Neutrathalbahn sich bereits seit vier Jahren hinzieht, zu erlangen. Der Staatsbahn würde durch die Realisirung jedenfalls eine verhältnissmässig grössere Fracht als bisher zufliessen.

Ein wegen seiner Vorzüglichkeit an anderer Stelle (S. 135) reproducirter Beschwichtigungsartikel des Generaldirectors Sochor der Karl Ludwigbahn übte auf die Course der Bahneffecten eine wohlthätige Wirkung. Es notiren zu Ende der beiden letzten Wochen:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2015,—	2045,—	Nordbahn . . .	103,75	104,—
Franz-Josefbahn .	127,—	127,75	Franz-Josefbahn .	86,10	86,25
Karl-Ludwigbahn	214,50	217,50	Rudolfbahn . . .	75,25	75,50
Oesterr. Nordwestb.	108,50	110,—	Salzkammergutb. .	90,—	90,70
Staatsbahn . . .	235,50	244,25	Kaschau-Oderb. B.	68,—	68,75
Südbahn . . .	63,25	63,50	3 pCt. Südbahn .	110,—	109,—
Theissbahn . . .	178,75	181,50	Theissbahn . . .	83,25	83,25

Aus dem Generalbericht der Budgetcommission des Preuss. Abgeordnetenhauses zum Staatshaushalts-Etat pro 1879/80.

Die zweite Gruppe der der Budgetcommission vorgelegten Anträge betrifft die Eisenbahnfrage. Dieselben lauten in der im Laufe der Sitzung der Commission modificirten Fassung:

I. Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen:

Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, mit Rücksicht auf die gegenwärtige Finanzlage von finanziell gewagten oder nicht zureichend gesicherten Unternehmungen auf allen Gebieten unserer Betriebsverwaltungen, insbesondere der Eisenbahnverwaltung Abstand zu nehmen; dagegen die Ausführung productiver Anlagen, soweit sie nach wohlerwogener Prüfung den Wohlstand und die Steuerkraft der Bevölkerung zu heben geeignet sind, nach wie vor nach Kräften zu fördern.

II. In Erwägung,

dass die gegenwärtige Finanzlage, zumal Angesichts des stetigen Sinkens der von den Staatseisenbahnen in den letzten Jahren erzielten Ueberschüsse und der Unsicherheit in unsern wirthschaftlichen Verhältnissen zur Zeit eine weitere Anspannung des Staatscredits zum Bau oder Ankauf von Vollbahnen in grösserem Umfange nicht gestattet; dass jedoch die weitere planmässige Fortbildung unseres Verkehrsnetzes durch Anlegung von Localbahnen im Interesse der wirthschaftlichen Entwickelung unseres Landes dringend zu wünschen ist,

die Königliche Staatsregierung unter Bezugnahme auf den Beschluss des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar v. J. zu ersuchen:

dem Landtage in der nächsten Session unter Angabe der bisher bei dem Bau und Betriebe von Localbahnen gemachten Erfahrungen in einer Denkschrift darzulegen: in welcher Weise und in welchem Umfange die Königliche Staatsregierung den Bau von Localbahnen zu fördern gedenkt, und inwieweit dazu Staatsmittel in Anspruch genommen werden sollen.

Bei der Berathung der Budgetcommission über den Specialetat der Eisenbahnverwaltung pro 1879/80 war im Laufe der Discussion über nachfolgende, auf die Frage der Rentabilität der Staatseisenbahnen bezügliche Punkte von den Herrn Vertretern der Königlichen Staatsregierung Auskunft gewünscht und ertheilt:

1. Die Commission wünschte eine Mittheilung über die Höhe des zur Zeit in den Eisenbahnen in Wirklichkeit angelegten Anlagecapitals. Die in den Erläuterungen zum Etat hierüber enthaltenen Angaben könnten — so wurde von mehreren Mitgliedern bemerkt — als zutreffend nicht angesehen werden, da das Capital, welches für die im Jahre 1879/80 hinzukommenden neuen Strecken thatsächlich verwendet sei, nicht in Rechnung gezogen sei.

Die Vertreter des Königlichen Handelsministeriums übergaben der Commission eine Nachweisung, aus welcher hervorgeht, dass das am Schlusse des Jahres 1879/80 pro rata der Betriebszeit verwendete Capital 1 517 870 000 ℳ (rund 1 520 Millionen Mark) beträgt.

2. Auf Ersuchen der Budgetcommission übergab ferner der Herr Vertreter des Finanzministeriums im Laufe der Verhandlung eine Nachweisung, aus welcher die Procentsätze hervorgehen, auf welche sich die Zinsen der bis zum 10. Januar 1879 aufgenommenen Staats-Eisenbahnanleihen nach den Erträgnissen (den Emissionscoursen) der letzteren beziehen. Es ist daraus ersichtlich, dass der Durchschnittsbetrag des für die Eisenbahnanleihen gezahlten Procentsatzes 4,4097 oder rund 4,41 beträgt.

3. Die Commission ersuchte ferner den Herrn Vertreter des Handelsministeriums um eine Mittheilung über die Höhe der Zinsen während der Bauzeit der Eisenbahnen für das für dieselben verwendete Capital. Die hierauf hin mitgetheilte Berechnung giebt eine solche in Bezug auf das bis zum Schlusse der Etatsjahre 1877/78, 1878/79 und 1879/80 verwendete Capital und zwar nach einem aus der Mitte der Commission geäusserten Wunsche beispielsweise, für 1½ Jahre sowohl, wie für 2 Jahre. Nach derselben berechnen sich die Bauzinsen für das bis zum Schlusse des Etatsjahres 1879/80 verwendete Capital für 1½ Jahre auf 72 010 229 ℳ, für 2 Jahre auf 96 013 638 ℳ.

4. Unter den Ausgaben im Etat der Eisenbahnverwaltung befinden sich diejenigen für Pensionen an Eisenbahnbeamte nicht. Da der hierfür erforderliche Betrag bei der Berechnung der Rentabilität der Eisenbahnen mit in Berücksichtigung zu ziehen ist, so hatte die Budgetcommission die Königliche Staatsregierung schon im vorigen Jahre ersucht, in den Erläuterungen zu dem nächsten Etat diesen Betrag anzugeben. Dies ist in den allgemeinen Erläuterungen des Etats S. 67 geschehen. Ueber die dort angeführten Summen gab der Herr Vertreter des Handelsministeriums in der Budgetcommission folgende Erklärung ab:

„Nach Mittheilung des Finanzministeriums finde eine gesonderte Verrechnung der Beamtenpensionen für die einzelnen Staats-Verwaltungszweige nicht statt und die Aussonderung derselben für einen einzelnen Verwaltungszweig sei mit Schwierigkeiten und erheblichem Zeitaufwande verbunden. Dagegen sei festgestellt, welcher Betrag am 1. December 1877 zahlbar gewesen ist, und werde seitdem regelmässig im Juli eine Nachweisung der am 1. Juli des betreffenden Jahres für Rechnung des Civilbeamten-Pensionsfonds angewiesenen Pensionen ehemaliger Staats-Eisenbahnbeamten aufgestellt.

Demnach haben die Pensionen

am 1. December 1877 .	588 021 ℳ
am 1. Juli 1878	656 314 „
betragen, sind mithin in 7 Monaten um	68 293 ℳ

mithin durchschnittlich in einem Monate um ca. 9 750 ℳ gestiegen. Nehme man nun an, dass in der Mitte des Jahres (am 1. October) der Durchschnittsbetrag an Pensionen zu zahlen ist, so sei behufs Ermittelung der Ausgaben für das Jahr 1877/78 der

am 1. December 1877 zahlbar gewesene Betrag von .	588 021 ℳ
um die durchschnittliche Steigerung für 2 Monate im Betrage von	19 500 „
zu ermässigen, stelle sich sonach auf	568 521 ℳ
oder rot. .	568 600 „

während behufs Veranschlagung der wahrscheinlichen Ausgabe für das Jahr 1879/80 der am 1. Juli 1878 zahlbar gewesene

Betrag von	656 314 ℳ
um die durchschnittliche Steigerung für 15 Monate (vom 1. Juli 1878 bis 1. October 1879) im Betrage von	146 250 „
zu erhöhen sei, die Ausgaben sich mithin voraussichtlich auf den Betrag von	802 564 ℳ
oder rot. .	802 600 „

stellen werden".

Aus der Mitte der Commission wurde constatirt, dass aus diesen Mittheilungen des Herrn Regierungscommissarius hervorgehe, dass die Pensionslast sich mit jedem Jahre steigern werde.

5. Die Staatseisenbahnen haben keinen Erneuerungsfonds, in welchen jährlich bestimmte Beträge aus den Einnahmen zurückgelegt werden müssen, um als Reserve für im Laufe der Zeit nothwendig werdende grössere Ergänzungen und Erneuerungen der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials zu dienen. Die Privat-

bahnen, welche einen Erneuerungsfonds haben, sind verpflichtet, jährlich in denselben eine angemessene Quote der Bruttoeinnahmen zurückzulegen. Bei Berechnung der Rentabilität der Staatseisenbahnen wird man nach der in der Commission geltend gemachten Ansicht dieses Moment in Berechnung ziehen müssen. Zu diesem Zweck wird zu ermitteln sein, welcher Betrag den zeitigen Abnutzungen, die erst später durch Erneuerungen ausgeglichen werden, entspricht. In der Commission war man darüber einig und es wurde auch von dem Vertreter der Königlichen Staatsregierung zugestanden, dass der vorliegende Eisenbahnetat an Mitteln zur Erneuerung nicht dasjenige aussetze, was dem voraussichtlich anzunehmenden Verschleiss entspreche. Der Herr Vertreter der Königlichen Staatsregierung theilte auf Ersuchen der Commission eine Berechnung des zu erwartenden Verschleisses und der Höhe der demselben entsprechenden Rücklage mit. Es geht aus der Berechnung hervor, dass nach der Ansicht des Herrn Vertreters der Regierung der Eisenbahnetat pro 1879/80 über die zur Erneuerung ausgesetzten Mittel noch 2 093 000 *M.* aus den Einnahmen für zukünftige Erneuerungen hergeben müsste.

6. Bei der Berechnung des Ueberschusses der Staatseisenbahnen sind bisher die Ausgaben für die Centralverwaltung nicht in Abzug gebracht. In der Commission war man der Ansicht, dass es unrichtig wäre, sie ausser Betracht zu lassen und es wurde daher, um die betreffenden Ausgaben berücksichtigen zu können, angefragt, welche Beträge von den Ausgaben bei Capitel 33 des Etats auf die Abtheilung für die Staatseisenbahnverwaltung (Abtheilung II), und welche auf diejenige für die Aufsicht über die Privateisenbahnen (Abtheilung V) entfallen. Nach der zu dem Bericht der Budgetcommission über den Etat der Eisenbahnverwaltung pro 1879/80 ertheilten Auskunft fallen von den 1 182 997 *M.* des Capitels 33 auf die Abtheilung II 218 747 *M.*, auf die Abtheilung V 173 970 *M.* In Betreff des Restes von 790 280 *M.* lasse sich eine Scheidung der für beide Abtheilungen gemeinsamen Ausgaben nicht vornehmen.

7. Im Laufe der Berathung des Eisenbahnetats war in der Budgetcommission die Meinung ausgesprochen worden, dass man die Frage der Rentabilität der Staatseisenbahnen nicht lediglich nach den Resultaten des vorgelegten Etats behandeln dürfe, sondern dass man gleichzeitig auch die Resultate der Vergangenheit in Berücksichtigung ziehen müsse. Die Vertreter der Königlichen Staatsregierung würden daher zu ersuchen sein, eine Berechnung derjenigen Beträge aufstellen zu lassen, um welche die Ueberschüsse der Eisenbahnen während der Jahre 1853 bis 1877/78 den zur Verzinsung des Anlagecapitals erforderlichen Betrag überstiegen haben bezw. hinter demselben zurückgeblieben seien. Der Vertreter des Handelsministeriums hat in Folge dessen eine Berechnung übergeben, die als Ueberschuss für die Zeit von 1853 bis 1. April 1878 unter Zugrundelegung einer Verzinsung des Gesammt-Anlagecapitals mit 4,41 pCt. die Summe von 121 037 337 *M.* aufweist. Das Gesammt-Anlagecapital hätte zur Verzinsung von 4,41 pCt. einen Ueberschuss von 568 945 507 *M.* erfordert, während das wirkliche nach qu. Uebersicht 689 982 844 *M.* ausmacht.

Bei der Discussion über die vorliegenden Anträge wurde zunächst zur Begründung des zweiten Folgendes angeführt:

Die allgemeine Finanzlage mache es zur Pflicht, diejenige unserer Betriebsverwaltungen einer genauen Prüfung zu unterwerfen, welche den bei Weitem grössten Theil des Staatsvermögens repräsentire. Die finanziellen Resultate der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung seien in den letzten Jahren erheblich ungünstiger geworden. Der vorliegende Eisenbahnetat ergebe einen Ueberschuss, welcher, wie man auch die Berechnung anstellen möge, nicht hinreiche, um das für die Eisenbahnen verwendete Anlagecapital zu verzinsen; die Unterbilanz betrage, wenn man die von der Majorität der Budgetcommission angenommenen Grundsätze zur Anwendung bringe, mindestens 10 Millionen Mark. Man dürfe sich auch nicht der Hoffnung hingeben, dass dieses ungünstige Verhältniss sich schon in nächster Zeit wesentlich ändern werde, da die Bahnen, welche in der Ausführung begriffen seien, mehr zur Verschlechterung als zur Verbesserung der Bilanz des Eisenbahnetats beitragen würden. Man habe in den letzten Jahren überhaupt zu theuer, und zu viel unrentable Eisenbahnen gebaut. Aus dieser Thatsache solle kein Vorwurf gegen die Königliche Staatsregierung hergeleitet werden, die Majorität des Abgeordnetenhauses habe das Vorgehen nach dieser Richtung hin stets anerkannt und unterstützt. Aber die vorliegenden Resultate der Eisenbahnverwaltung müssten doch auch diejenigen, welche bisher für eine schnelle Erweiterung der Staatseisenbahnen eingetreten seien, zur Vorsicht auffordern. Angesichts der Thatsache, dass die Eisenbahnrente in den letzten Jahren wieder Erwarten stark gesunken, Angesichts der im Allgemeinen ungünstigen Finanzlage und der Unsicherheit in unseren wirthschaftlichen Verhältnissen müsse man entschieden Bedenken tragen, in dem gegenwärtigen Augenblicke auf dem bisherigen Wege fortzufahren. Wie man auch zu der Frage: Staats- oder Privatbahnsystem stehe, man werde im Interesse unserer Finanzen wünschen müssen, dass zur Zeit und so lange nicht das Gleichgewicht im Staatshaushalt hergestellt sei, mit der Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes innegehalten werde. So weit man durch die öffentlichen Blätter unterrichtet werde, schwebten gegenwärtig Ankaufverhandlungen in grossem Umfange. Wie weit die Königliche Staatsregierung in dieser Beziehung gehen wolle, wisse man nicht; die Landesvertretung sei nicht klar darüber, ob die Staatsregierung überhaupt noch Privatbahnen bestehen lassen wolle, oder ob sie nur diejenigen in Staatsbesitz bringen wolle, welche innerhalb der von ihr innegehaltenen Eisenbahngebiete liegen. Es sei dringend wünschenswerth, dass die Vertreter der Königlichen Staatsregierung sich darüber äusserten. Ein Bedürfniss, alle Bahnen zu kaufen, liege auch vom Standpuncte der Eisenbahnpolitik der Staatsregierung nicht vor. Man könnte diejenigen Banen welche, wie z. B. die Anhalter oder Berlin-Hamburger Bahn, besondere Verkehrsgebiete hätten, in Privatbesitz belassen. Je grösser der Umfang der Ankaufpläne, desto grösser sei auch das Risico für unsere Staatsfinanzen. Es handle sich dabei um tausende Millionen Mark. Schon jetzt seien die Schwankungen in den Einnahmen des Eisenbahnetats für unsere gesammte Finanzwirthschaft sehr bedenklich; der Ausfall von auch nur 1 pCt. an der Eisenbahnrente belaufe sich bereits bei dem gegenwärtigen Stande unseres Eisenbahnbesitzes auf 15 bis 16 Millionen Mark. Wenn man in diesem Augenblick aus Rücksichten für unsern Staatshaushalt keine weitere Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes durch Bau und Ankauf von Vollbahnen in grösserem Umfange wünsche, so trete man keineswegs im Princip der bisherigen Eisenbahnpolitik entgegen, man wolle nur unter den obwaltenden Umständen nicht die Verantwortung für ein grösseres Risico übernehmen. Er (der Antragsteller) erkläre sogar ausdrücklich, dass er, so sehr er auch die Aufrechterhaltung des gemischten Eisenbahnsystems wünsche, sich der Erkenntniss nicht verschliessen könne, dass einzelne der innerhalb des Staatseisenbahngebiets liegende Privatbahnen, wenn die Staatsregierung ihre Existenz gefährden wolle, nicht würden bestehen können und dass er unter Umständen für den Ankauf stimmen würde, weil er nicht wünsche, dass das unter andern Voraussetzungen und unter Begünstigung der Staatsorgane für so wichtige Verkehrsinstitute hergegebene Privatcapital vernichtet würde. In diesem Augenblicke könne man sich jedoch nicht dazu verstehen, weil das Interesse einer geordneten Staatsfinanzwirthschaft Allem vorangehe. Dem Antrage I liege zwar dieselbe Tendenz zu Grunde, er sei jedoch zu unbestimmt gehalten. Wenn einerseits eine Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes in grösserem Umfange für jetzt nicht wünschenswerth erscheine, so könne man andererseits von der Förderung der Verkehrsmittel nicht ganz absehen und es sei daher im Antrage II im Anschluss an den vorjährigen Beschluss des Abgeordnetenhauses an die Staatsregierung das Ersuchen gerichtet, in der nächsten Session ihre Stellung zu der Frage der Localbahnen näher zu bezeichnen. Auch in dieser Beziehung herrsche im Lande keine genügende Klarheit. Ungeachtet der wohlwollenden Stellung, welche der frühere und der gegenwärtige Handelsminister zu dieser Frage genommen habe, höre man, dass die Staatsregierung es ganz ablehne, sich bei dem Bau von schmalspurigen Localbahnen zu betheiligen und dass auch in Betreff der normalspurigen Localbahnen in einzelnen Fällen Schwierigkeiten entstanden seien. Einige Provinzialverbände, z. B. Pommern und Brandenburg, hätten sich bereit erklärt, den Bau einiger Localbahnen durch Beihülfe oder Actienzeichnung aus Provinzialmitteln zu unterstützen, sie hätten dies aber nur unter der Voraussetzung gethan, dass der Staat zu einer gleichen Unterstützung sich bereit finden lassen werde. Schon aus diesem Grunde sei es wünschenswerth, dass man sich wenigstens im Allgemeinen über die Grundsätze verständige, nach welchen der Staat den Bau von Localbahnen fördern wolle. Dies bald zu thun, liege im wirthschaftlichen Interesse des Landes, weil daran die weitere Entwickelung unserer Verkehrsmittel, insbesondere der der Landwirthschaft dienenden, abhänge. Es sei anzunehmen, dass der Chausseebau eine Einschränkung erfahren oder wenigstens eine andere Richtung nehmen werde, wenn erst die Grundlagen für die Fortentwickelung der Localbahnen festgestellt seien. Der Antrag II. engagire — das müsse noch betont werden — nicht für eine bestimmte Staatsbetheiligung, er wünsche nur, dass man dahin gelange, sich darüber zu verständigen, unter welchen Umständen, bis zu welcher Höhe und in welcher Form Staatsmittel zur Verwendung zu bringen seien.

In Betreff der von dem Herrn Vertreter des Handelsministeriums der Commission übergebenen Zusammenstellung der Resultate der Eisenbahnverwaltung in der vergangenen Zeit bis 1853 zurück müsse noch bemerkt werden, dass dieselbe als richtig nicht anerkannt werden könne. Weder das Anlagecapital sei in derselben nach den in der Budgetcommission als massgebend anerkannten Grundsätzen berechnet, noch die Ueberschüsse. Man werde daher auch aus dieser Berechnung keinerlei Schlüsse ziehen können.

Die Zahl der Beamten sei bei den Eisenbahnen seit 1868 verhältnissmässig dieselbe geblieben, die Besoldungsausgaben dagegen erheblich gestiegen und zwar in höherem Grade, als die Besoldungsverbesserungen dies bedingen. Man würde also fehl-

gehen, wenn man glauben möchte, dass die Erweiterung des Eisenbahnnetzes Ersparnisse bei den Verwaltungsausgaben herbeiführe.

Für den Antrag 1 wurde von dem Antragsteller geltend gemacht:

Er sei stets ein Freund des gemischten Eisenbahnsystems gewesen, aber er könne dafür unter den veränderten Verhältnissen doch nur in dem Umfange eintreten, als es sich noch aufrecht erhalten lasse. Auch er wünsche auf dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung dringend bei allen Plänen eine Berücksichtigung unserer gegenwärtigen Finanzlage, die Motive in dem Antrage II gingen aber zu weit. Man möge sich darauf beschränken, die Königliche Staatsregierung zur Vorsicht zu mahnen und vor gewagten Experimenten zu warnen. Gehe sie zu schnell vor, so habe das Abgeordnetenhaus es immer in der Hand, dies zu verhindern. Ueber den Bau von neuen Vollbahnen wolle er keinen Ausspruch des Abgeordnetenhauses, derselbe könnte nach aussen hin leicht zu Missverständnissen Anlass geben. Das Abgeordnetenhaus möge sich vorbehalten, in jedem einzelnen Falle die Entscheidung zu treffen. Die besondere Hervorhebung der Localbahnen in dem Antrage II halte er nicht für angezeigt. Man könne sich darauf allein jedenfalls nicht beschränken, man müsse auch den Kanalbau, Stromverbesserungen, landwirthschaftliche Meliorationen u. s. w. ins Auge fassen. Aus diesem Grunde empfehle er die Annahme des zweiten Theiles des Antrags I, welcher dem Missverständnisse wohl nicht unterliegen könne, dass man die gegenwärtige Finanzlage dabei nicht genügend berücksichtigt habe.

Von dem Herrn Vertreter des Königlichen Handelsministeriums wurde darauf folgende Erklärung abgegeben:

„Auf die Bemerkung, dass bei Aufstellung der der Budgetcommission mitgetheilten Nachweisung über die Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung in den Jahren bis 1877/78 diejenigen Momente unberücksichtigt gelassen seien, welche nach dem Beschlusse der Budgetcommission zu dem Etat der Eisenbahnverwaltung künftig in Betracht gezogen werden sollen, erwidere er, dass für die Vergangenheit diese Berücksichtigung nicht ohne grosse Schwierigkeit und Zeitaufwand stattfinden könne. Denn es würden Behufs Berechnung von Bauzinsen für die einzelnen Jahre diejenigen Beträge auszuscheiden sein, welche bei der Berechnung von Bauzinsen nicht in Betracht gezogen werden könnten (Ausgaben zum Ankauf bereits im Betriebe befindlicher Bahnen, zur Beschaffung von Betriebsmitteln, Erweiterungsbauten etc. bereits im Betriebe befindlicher Bahnen, Verwendungen aus dem Extraordinarium).

Ferner seien die Ausgaben an Pensionen für Eisenbahnbeamte nicht besonders verrechnet, so dass es einer speciellen Ermittelung derselben bedürfe. Die Ausgaben der Centralverwaltung für die Eisenbahnen seien erst seit wenigen Jahren von dem Etat für Handel, Gewerbe und Bauwesen getrennt. Das Mehr und Minder der Ausgaben für Erneuerung der Bahnanlagen und Betriebsmittel endlich werde in ähnlicher Weise, wie dies für 1879/80 geschehen, durch specielle Berechnungen ermittelt werden müssen. Für das Etatsjahr 1879/80 dagegen befinde sich die Budgetcommission im Besitze desjenigen Materials, welches zur Aufstellung einer Rentabilitätsberechnung im Sinne des Beschlusses der Commission erforderlich sei. Nach der mitgetheilten Nachweisung werde das gesammte bis zum Schlusse des Jahres 1879/80 auf die im Etat 1879/80 berücksichtigten Bahnen verwendete Capital voraussichtlich 1 532 970 000 ℳ (pro rata der Betriebszeit im Etatsjahre 1 517 870 000 ℳ) betragen, die Zinsen während der Bauzeit würden sich bei Zugrundelegung eines durchschnittlichen Zinsfusses von $4^1/_4$ pCt. und einer der Annahme der Commissarien der Budgetcommission entsprechenden Dauer der Verzinsung von $1\frac{1}{2}$ Jahr auf 69 397 613 ℳ belaufen, so dass bei einem Gesammtcapitale von rund 1 587 000 000 ℳ gegenüber dem auf 63 680 376 ℳ veranschlagten Ueberschusse, welcher sich bei Berücksichtigung der Ausgaben an Pensionen und der Minderausgaben für Erneuerung auf 60 784 776 ℳ ermässigen würde, eine Rente von 3,8 pCt. sich ergeben würde. Die vorgedachte Berechnung des Capitals erscheine indessen insofern zu hoch, als einmal der dabei angenommene Procentsatz an Bauzinsen ($4^1/_4$ pCt. auf $1\frac{1}{2}$ Jahr = $6^3/_8$ pCt.) nach den Seitens der Regierung unter Berücksichtigung der bis zur Betriebseröffnung der einzelnen Bahnstrecken aufgewendeten Beträge und unter Zugrundelegung eines durchschnittlichen Zinsfusses von $4^1/_4$ pCt. aufgestellten Berechnungen in Wirklichkeit nicht erreicht würde, die Bauzinsen sich vielmehr nur auf rund 57 000 000 ℳ stellen würden. Ausserdem sei der Berechnung die Verzinsung des vollen Capitals am Schlusse des Jahres zu Grunde gelegt, während ein Theil desselben erst im Laufe des Jahres zur Verwendung gekommen ist und dem entsprechend zu verzinsen war.

Für die Beurtheilung der Frage, in welchem Umfange der Staat durch die Eisenbahnverwaltung belastet werde, könne aber diese Art der Berechnung überhaupt nicht als zutreffend anerkannt werden, vielmehr komme hierfür wesentlich der Umstand in Betracht, in welchem Umfange die Eisenbahnverwaltung die Finanzen des Staats in Anspruch genommen habe und noch in Anspruch nehme. Er wolle sich mit Rücksicht auf die bei der Berathung des Etats stattgefundenen Erörterungen in dieser Beziehung darauf beschränken, nachzuweisen, dass die vielfach aufgestellte Behauptung, die Steuerzahler würden zur Deckung der Ausgaben für die Eisenbahnverwaltung herangezogen, nicht begründet sei. Zu diesem Zweck genüge es, darauf hinzuweisen, dass von dem vorbezeichneten Betrage von 1 587 000 000 ℳ auf Ausgaben, welche auf Erweiterungen und Ergänzungen von Bahnanlagen etc. aus extraordinären Fonds der Eisenbahnverwaltung verwendet sind, 123 500 000 ℳ entfallen, zu deren Deckung die Inanspruchnahme der allgemeinen Staatsfonds nicht erforderlich gewesen ist, wie sich aus der mitgetheilten Nachweisung ergebe. Ferner sei bezüglich der mit den neuen Provinzen auf Preussen übergegangenen Staatseisenbahnen bei Beurtheilung der Frage über die Belastung des Staats durch die Eisenbahnverwaltung nur derjenige Betrag in Rechnung zu stellen, welcher zur Zeit der Uebernahme den Staat in der That noch belastet habe. Wenn hiernach verfahren werde, so werde das von der Eisenbahnverwaltung zu verzinsende Capital sich weiter um 63 145 731 ℳ vermindern und selbst wenn im Uebrigen die von der Commission adoptirten Grundsätze zur Anwendung gebracht würden, sich eine Verzinsung von 4,3 pCt. ergeben, also mehr als durchschnittlich zur Verzinsung der Staatsschulden erforderlich ist. Es dürfen aber auch die Resultate der Eisenbahnverwaltung aus früheren Jahren nicht ausser Betracht gelassen werden, wenn es sich darum handele, festzustellen, ob eine Belastung der Staatsfinanzen durch dieselbe stattfinde. Ein richtiges Bild gewinne man erst dann, wenn man die Eisenbahnverwaltung als eine selbstständige Verwaltung betrachte und hiernach ermittele, inwieweit dieselbe Zuschüsse erfordert, bezw. durch die Abführung von Ueberschüssen sich entlastet habe. Von diesem Gesichtspunkte aus sei die der Commission mitgetheilte Nachweisung aufgestellt, nach welcher bei Annahme eines Zinsfusses von $4^1/_4$ pCt. den allgemeinen Staatsfonds aus der Eisenbahnverwaltung über die Verzinsung hinaus bis zum Jahre 1877/78 noch 228 000 000 ℳ zugeflossen seien.

Was die Anführungen bezüglich der persönlichen Ausgaben und der Vermehrung der Beamten bei der Staats-Eisenbahnverwaltung anlange, so gehe aus den der Commission in dieser Beziehung gemachten Mittheilungen hervor, dass seit dem Jahre 1874 ein sehr erheblicher Rückgang eingetreten sei. Bezüglich der Vergleichung der Jahre 1868 und 1879/80 ergebe auch die von dem Referenten der Commission übergebene Nachweisung der Beamten, dass trotz der complicirteren Verkehrs- und Betriebsverhältnisse die durchschnittliche Zahl der Beamten pro Kilometer nicht gestiegen sei, während die Steigerung der durchschnittlichen Ausgabe pro Kilometer in dem Hinzutritt der Wohnungsgeldzuschüsse, sowie der Erhöhung des Einkommens der Beamten ihre natürliche Erklärung finde. Die Erfahrungen der letzten Jahre hätten gezeigt, dass es dem steten Streben der Verwaltung, die Ausgaben thunlichst einzuschränken, gelungen sei, in der Regel, und zwar zum Theil sehr erhebliche Ersparnisse an den in den Etats vorgesehenen Summen herbeizuführen“.

Von dem Herrn Vertreter des Finanzministeriums wurde demnächst mitgetheilt, dass auf Grund der Seitens der Seehandlung angestellten Berechnung der Durchschnittsprocentsatz der für die vom Staate seit 1852 aufgenommenen Eisenbahnanleihen gezahlten Zinsen auf 4,4097 oder rund 4,41 — nicht auf $4^1/_4$ bis $4^1/_3$, wie er in einer früheren Sitzung angegeben habe, sich herausstelle. Er bemerke, dass die Anleihen dabei nicht in Berücksichtigung gezogen seien, welche von Hannover und Nassau vor der Einverleibung in den Preussischen Staat aufgenommen worden seien.

Gegen den Antragg II. wurden aus der Mitte der Commission Bedenken erhoben. Man müsse dem Regierungscommissarius beistimmen, wenn er behaupte, dass bisher die Steuerzahler für die Verzinsung des in den Eisenbahnen angelegten Staatscapitals nicht in Anspruch genommen seien. Die von dem Vertreter des Handelsministeriums übergebenen Berechnungen lieferten den Nachweis, dass ein erheblicher Theil des Anlagecapitals bereits amortisirt wäre, wenn die Eisenbahnverwaltung als ein selbstständiges Unternehmen im Staatshaushalt betrachtet und behandelt worden wäre. Man müsse auch anerkennen, dass die Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahren auf Ersparnisse Bedacht genommen und die vorhandenen Kräfte besser ausgenutzt hätte. In Betreff der zukünftigen Resultate der Eisenbahnen dürfe man sich allerdings keinen übermässigen Erwartungen hingeben; es sei für die nächste Zeit auf eine Steigerung der Ueberschüsse nicht zu hoffen, man müsse sogar fürchten, dass in Zukunft der Steuerzahler für die Deckung der Zinsen für das Eisenbahncapital werde herangezogen werden. Auch die Privatbahnen seien eben so wie die Staatsbahnen in ihren Ueberschüssen herabgegangen. Bei einer etwaigen Steigerung des Verkehrs würden wahrscheinlich auch die Ausgaben für Kohlen, Schienen etc. wieder steigen. Wie die Verhältnisse zur Zeit liegen, so gebe es nur wenige Wege, entweder man nehme rücksichtslos lediglich das

Staatsfinanzinteresse wahr und dann würde man das in den Concurrenzbahnen steckende Privatcapital tödtlich schädigen, oder man verfahre massvoll gegen die concurrirenden Privatbahnen, oder man entscheide sich für den Ankauf derselben. Ein anderer Weg wäre der, dass man sich dazu entschliesse, die Bahn Berlin-Wetzlar als ein im militärischen Interesse dem Deutschen Reiche gebrachtes Opfer zu betrachten, und auf eine Concurrenz mit den betr. Privatbahnen zu verzichten. Man könne sich aller Besorgnisse über die zukünftige Eisenbahnpolitik nicht entschlagen; aber gleichwohl empfehle es sich nicht, sich schon heute in bestimmter Weise durch einen Ausspruch, wie er vorgeschlagen sei, zu vinculiren. Man müsste sich die Entscheidung für jeden einzelnen Fall vorbehalten. Für eine Resolution in Betreff der Localbahnen liege nach dem vorjährigen Beschluss ein Bedürfniss nicht vor und es empfehle sich daher, den Antrag II abzulehnen.

Von anderer Seite wurde betont, dass für das Abgeordnetenhaus die Verpflichtung vorliege, in der Eisenbahnfrage gerade unter den gegenwärtigen finanziellen Verhältnissen einen Ausspruch zu thun. Man möge immerhin davon absehen, eine präjudizielle Entscheidung zu treffen, sondern nur aus der jetzigen Finanzlage heraus vor weiterem Vorgehen abrathen. Die von dem Herrn Vertreter des Handelsministeriums übergebene Berechnung könne von der Commission in keiner Weise acceptirt werden. Nach der von dem Herrn Vertreter des Finanzministers übergebenen Nachweisung habe der Staat einen höheren Zins für die Eisenbahnanleihe gezahlt, als in der Berechnung angenommen sei; die von der Budgetcommission festgestellten Grundsätze für die Rentabilitätsberechnung seien nicht berücksichtigt, auch die Annahme, dass Hannover vor der Einverleibung aus den Eisenbahnüberschüssen 63 Millionen von dem für seine Eisenbahnen aufgenommenen Capital amortisirt habe, sei nicht zutreffend. Thatsache sei es, dass die Preussischen Eisenbahnen in den letzten Jahren Zuschüsse aus der Staatscasse zur Verzinsung des Anlagecapitals schon erfordert hätten und dass die Eisenbahnverwaltung in dem Etat 1879/80 ebenfalls einen erheblichen Zuschuss erfordere. In Zukunft werde der Zuschuss noch steigen. Wir hätten noch 60 bis 80 Millionen für unrentable Bahnen zu verwenden, ohne Aussicht auf die entsprechenden Einnahmen. Aus allen diesen Gründen empfehle es sich, zur Zeit von weiteren Eisenbahnankäufen abzusehen. Durch die schwebenden Ankaufverhandlungen, welche sich auf Objecte von einem Werth von mehr als 1 000 Millionen Mark bezögen, würde eine wilde Speculation in Eisenbahnpapieren begünstigt und die Privateisenbahnverwaltung in hohem Grade beunruhigt. Auch die Einnahmen der Privatbahnen seien im Sinken begriffen. Im vorigen Jahre hätte man für die Berlin-Stettiner Bahn eine fast um $^2/_3$ höhere Rente geboten. Wäre der Ankauf damals zu Stande gekommen, so hätte man den Staat finanziell geschädigt, man wisse nicht ob nicht das jetzige Gebot ebenfalls zu hoch sei. Einen Ausspruch des Hauses über den Bau von Vollbahnen herbeizuführen, sei nicht erforderlich, denn weder die Staatsregierung noch die Landesvertretung würde im gegenwärtigen Augenblick die Neigung haben, Vollbahnen in grösserem Umfange zu bauen. Der Antrag I sei in seinem ersten Theile zu unbestimmt und in seinem zweiten Theile bedenklich, weil er eine Perspective eröffne für alle möglichen productiven Anlagen. Das könnte leicht falsche Hoffnungen erwecken, was man bei der gegenwärtigen Finanzlage nicht wünschen könne. Ueber die Localbahnen nochmals das Votum des Abgeordnetenhauses herbeizuführen, würde sich allerdings empfehlen. Man habe dieselben nur zu sehr vernachlässigt. Die Förderung derselben sei auch vom Standpunkt der Staatseisenbahnen wünschenswerth, um denselben eine grössere Rentabilität zu verschaffen. In dem Antrage II werde jedoch der Staat für die Localbahnen zu weit engagirt. Die Finanzlage gebiete auch in dieser Beziehung Vorsicht.

Im Anschluss an diese Ausführungen wurde nachfolgender Antrag eingebracht:

III. In Erwägung, dass die Ueberschüsse der Staatseisenbahnen bereits jetzt unter den zur Verzinsung des Anlagecapitals erforderlichen Betrag gesunken sind und ein ferneres Sinken derselben nicht ausgeschlossen ist,

dass die Unsicherheit der wirthschaftlichen Verhältnisse und die bereits stattfindende starke Anspannung des Staatscredits alle finanziell nicht zureichend gesicherten oder gewagten Unternehmungen verbietet,

die Königliche Staatsregierung aufzufordern,

1. vom Ankauf von Vollbahnen Abstand zu nehmen;
2. dagegen eingehende Untersuchungen darüber anzustellen, in wieweit der Bau von localen Anschlussbahnen niederer Ordnung geeignet ist, die Rentabilität der vorhandenen Eisenbahnen, insbesondere der Staatsbahnen, zu heben und den Absatz von landwirthschaftlichen Erzeugnissen und sonstigen Rohproducten zu erleichtern;
3. dem Landtage in der nächsten Session eine Darlegung zu machen, in wieweit die Interessenten bei dem Bau solcher Localbahnen durch Massregeln der Gesetzgebung und Verwaltung bezw. durch Staatsmittel unterstützt werden können.

Von einem anderen Mitgliede der Commission wurde die Darstellung der Verhältnisse der Eisenbahnen, wie sie in den vorangegangenen Ausführungen gegeben sei, für zu ungünstig bezeichnet. Die Möglichkeit, dass die Eisenbahnen bei gesteigertem Verkehr auch wieder bessere Renten gewähren würden, sei nicht ausgeschlossen. Man möge sich nur der Ostbahn erinnern. In den ersten Jahren habe sie stets Zuschüsse erfordert; Viele hätten geglaubt, diese Bahn würde niemals eine hinreichende Rente abwerfen; jetzt wisse man, dass sie in den letzten Jahren eine ganz gute Rente gebracht habe. Wenn man aber auch in ungünstigen Jahren, wie die jetzigen, einen Zuschuss von etwa 8 oder 9 Millionen aus allgemeinen Staatsfonds für die Eisenbahnen geben müsse, so stehe diesem Zuschuss auf der anderen Seite der grosse Nutzen gegenüber, welchen die Eisenbahnen der gesammten wirthschaftlichen Entwickelung des Landes gewährten. Zugegeben müsse es allerdings werden, dass die durch die Ankaufsverhandlungen entstehende Beunruhigung des Publicums nicht wünschenswerth sei und dass man ein Interesse daran habe, Klarheit über die Ziele der Eisenbahnpolitik der Königlichen Staatsregierung zu erhalten. Dass ein weiterer Ankauf in grösserem Umfange unter den jetzigen finanziellen Verhältnissen wirklich zu Stande gebracht werden möchte, müsse bezweifelt werden. In Zukunft freilich würden sich die Privatbahnen nicht halten können; die ganze wirthschaftliche Entwickelung unserer Zeit dränge auf das Staatseisenbahnthum.

Von dem Vertreter des Herrn Handelsministers wurde darauf folgende Erklärung abgegeben:

„Es handle sich bei den vorliegenden Anträgen einerseits um die bisherigen finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung, anderseits um die aus denselben herzuleitenden Gesichtspunkte für die künftige Verwaltung.

In ersterer Beziehung könne das Ergebniss ein ungünstiges nicht genannt werden. Selbst nach der von der Regierung als zutreffend nicht anerkannten, höchst ungünstigen Berechnung der Rentabilität, welche von der Majorität der Budgetcommission vertreten werde, ergebe sich für das Etatsjahr 1879/80 eine Rente von 3,8 pCt. Bedenke man einerseits die gegenwärtige Verkehrslage, anderseits die Thatsache, dass Seitens der Staatseisenbahnverwaltung über die volle Verzinsung ihres Anlagecapitals bereits bis incl. 1877/78 mehr als 200 Millionen Mark an die allgemeinen Staatsfonds abgeliefert seien, so habe man allen Grund, mit dem finanziellen Resultat dieser Verwaltung zufrieden zu sein. Wäre die Staatseisenbahnverwaltung von der allgemeinen Staatsverwaltung völlig abgelöst und vom ersten Betriebsjahre ab getrennt geführt worden, so dass sie ihre Zinsüberschüsse zur Amortisation ihres Anlagecapitals hätte verwenden können, so würde sich für das Etatsjahr 1879/80 die Rente des Anlagecapitals zwischen $4^1/_2$ und 5 pCt. berechnen. Nur diese Berechnung gebe ein richtiges Bild des finanziellen Verhältnisses der Staatseisenbahnverwaltung zu der allgemeinen Staatsverwaltung.

Was die Gesichtspunkte für die künftige Verwaltung der Staatsbahnen betreffe, so sei die Regierung gewillt, wie bisher, auf eine möglichste Einschränkung aller Ausgaben hinzuwirken. Zu einer besonderen Empfehlung dieses allgemeinen Verhaltens liege ein Anlass nicht vor. — Der Erwerb von Privatbahnen müsse für die Zukunft ins Auge gefasst werden. Die Erfahrungen, welche man in anderen Ländern, namentlich in England und Frankreich gemacht habe, wiesen auf die Vereinigung der ursprünglich zahlreichen kleinen und selbstständigen Unternehmungen zu grösseren, ein bestimmtes Verkehrsgebiet beherrschenden Verwaltungssystemen, als den natürlichen Fortschritt in der Entwickelung des Eisenbahnwesens hin. Der Stückbetrieb kleiner Verwaltungen bedinge eine wirthschaftliche Verschwendung, welche in keinem Lande, am wenigsten in einem verhältnissmässig armen Lande mit einer schwer darniederliegenden Industrie gerechtfertigt erscheine. Wenn es daher die Aufgabe der Zukunft des Preussischen Eisenbahnwesens sei, diesen natürlichen Process der Verdichtung und Consolidation der Verwaltungssysteme durchzumachen, so sei die Preussische Staatsbahnverwaltung ebenso berechtigt und darauf angewiesen, eine planmässige Vervollständigung durch geeigneten Erwerb anschliessender Linien anzustreben, als solches Seitens der Privatbahnverwaltungen geschehe. Die Ausbeutung solcher Projecte durch die Speculation und die Rückwirkung derselben auf die Lage anderer Eisenbahnunternehmungen seien daher, so sehr man sie an sich beklagen möge, lediglich begleitende Erscheinungen einer natürlichen und unausbleiblichen Wandlung und würden überall eintreten, möge es sich um die Erwerbung einer Privateisenbahn durch eine andere, oder um Erwerbungsprojecte des Staates handeln. Um solche Nachtheile zu vermeiden, sei es nicht erforderlich, die wegen der Uebernahme bestimmter Privatbahnen bereits eingeleiteten Verhandlungen abzubrechen. Man könne denselben Zweck ebensowohl dadurch erreichen, dass man sie zum Abschluss bringe.

Den Bau von Secundärbahnen beabsichtige die Regierung nach wie vor, so weit in ihren Kräften stehe, zu fördern. Sie habe in Ausführung der Resolutionen, welche durch den vorigjährigen Beschluss des Hauses angenommen, das Erforderliche veranlasst. Die Feststellung bestimmter Grundsätze, nach welchen die staatsseitige Unterstützung in den einzelnen Fällen zu gewähren sei, erachte sie zur Zeit nicht für thunlich und angemessen und glaube sich hierbei in Uebereinstimmung mit derjenigen Auffassung zu befinden, welche bei der vorigjährigen Berathung der bezeichneten Resolutionen leitend gewesen sei".

Die Regierung müsse sich sonach gegen die Aufnahme der in Rede stehenden Resolutionen aussprechen. Zum Theil seien sie überflüssig, indem sie der Regierung lediglich das empfehlen, was sie schon bisher gethan habe und auch für die Folge zu thun entschlossen sei. Zum Theil seien sie nachtheilig, indem sie bezweckten, der Regierung die Hände zu binden und die künftige Entschliessung derselben hinsichtlich solcher Massnahmen zu beschränken, deren Beurtheilung erst an der Hand bestimmter Vorlagen möglich sei".

Diesen Ausführungen gegenüber wurde von Mitgliedern der Commission wiederholt darauf hingewiesen, dass die von den Vertretern des Handelsministeriums aufgestellte Berechnung über die Ueberschüsse der früheren Jahre aus den im Laufe der Discussion bereits geltend gemachten Gründen in keiner Weise als richtig anerkannt werden könne. Die Budgetcommission sei nicht in der Lage, eine zutreffende Gegenrechnung für die ganze Zeit bis 1853 zurück aufzustellen, weil ihr das Material dazu fehle. Soweit Letzteres vorhanden sei, also für 1879/80 ergebe sich unter Zugrundelegung der von dem Königlichen Handelsministerium angegebenen Daten ein ganz anderes Resultat. Nehme man für das Jahr 1879/80 die Ziffer für die Differenz zwischen Erneuerung und Verschleiss mit 2 093 000 *M.* an, ferner für Pensionen den von dem Herrn Regierungscommissarius angegebenen Betrag (s. oben ad 5), so stelle sich die Berechnung wie folgt:

Das gesammte auf die im Etat 1879/80 berücksichtigten Staatseisenbahnen verwendete Anlagecapital beträgt nach der Mittheilung des Handelsministeriums pro rata des Betriebsjahres 1879/80 rund	1 520 000 000 *M.*
Die Zinsen während der Bauzeit würden bei Zugrundelegung einer Zinsdauer von nur $1^1/_2$ Jahren und Annahme des für sämmtliche Anleihen durchschnittlichen Zinsfusses von 4,41 pCt. rund	72 000 000 „
betragen, so dass	1 592 000 000 *M.*

das voraussichtlich bis 1. Januar 1880 verwendete Capital darstellen.

Die Einnahme der Staatseisenbahnen ist für 1879/80 angenommen mit	176 905 826 „
die Ausgaben mit	113 225 450 „
Mithin Ueberschuss	63 680 376 *M.*

Von diesem Ueberschuss sind aber in Abzug zu bringen:

Ausgabe an Pensionen . . . . rot.	802 600 *M.*
Rücklagendifferenz für Erneuerungen . . . . . rot.	2 093 000 „
Der auf die Staatseisenbahnen entfallende Antheil an der „Centralverwaltung und den Eisenbahncommissariaten" (im ungefähren Verhältniss von 22:17 zwischen Staats- und Privatbahnen) mit rot.	660 000 „
zusammen . . rot.	3 555 600 *M.*
so dass ein relativer Netto-Ueberschuss von . . rot.	60 125 000 „

sich ergiebt, d. h. für das obige Anlagecapital eine Rente von 3,777 pCt. Gegen 4,41 pCt. ergäbe das eine Differenz von 0,633 pCt., mithin ein Deficit der Einnahme gegen die nöthige Verzinsung von rund 10 077 000 *M.*

Es sei nicht zweifelhaft, dass, wenn man eine Berechnung nach diesen Grundsätzen weiter zurück aufstellen würde, man zu ganz andern Resultaten kommen würde. Die Annahme, dass sich bei einer weiteren Ausdehnung des Staats-Eisenbahn-Netzes eine Vereinfachung der Verwaltung und Ersparnisse erzielen lassen würden, beruhe auf Illusion. Das zeigten schon die bisherigen Erfahrungen. Man möge sich nicht der fatalistischen Anschauung hingeben, dass alle Einwendungen gegen die Aufsaugung aller Privatbahnen gegenüber der vorhandenen Strömung doch nichts helfen. Es sei kein physikalisches Gesetz, dass die Staatseisenbahnen die übrigen annectiren müssten. Die Privatbahnen, welche ein besonderes Verkehrsgebiet für sich hätten, könnten jedenfalls, wie bisher, neben den Staatsbahnen bestehen. Der Verkehr und das reisende Publicum habe keinerlei Interesse daran, in wessen Besitz eine Eisenbahn sei; die Privatbahnen dienten so gut als Transportmittel, wie die Staatsbahnen. Soweit es nöthig sei im Interesse des Verkehrs habe er, der Staat, von Aufsichtswegen Gewalt über sie. Wie man aber auch über die Principienfrage denken möge, darin werde man einig sein, der gegenwärtige Zeitpunct sei zu grösseren Ankäufen nicht geeignet. Der schnelle und theure Bahnbau habe schon die Finanzen beeinträchtigt, der Bau von Berlin-Wetzlar insbesondere durch Entwerthung der Concurrenzbahnen die Leistungsfähigkeit des sparenden Volkes und insbesondere des Mittelstandes geschädigt. Man möge weitere grössere Operationen bis zur besseren Gestaltung unserer Finanzen vertagen. Ohnehin würde eine erhebliche Erweiterung des Staatsbahnsystems eine vorherige anderweitige Ordnung unserer Budgetverhältnisse in Bezug auf die Eisenbahnen nothwendig machen.

Bei der Abstimmung wurden die Anträge in folgender Form angenommen:

Die Königliche Staatsregierung aufzufordern:

1. vom Ankauf von Vollbahnen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen Abstand zu nehmen;
2. dagegen eingehende Untersuchungen darüber anzustellen, in wieweit der Bau von localen Anschlussbahnen niederer Ordnung geeignet ist, die Rentabilität der vorhandenen Eisenbahnen, insbesondere der Staatsbahnen zu heben und den Absatz von landwirthschaftlichen Erzeugnissen und sonstigen Rohproducten zu erleichtern;
3. dem Landtage in der nächsten Session eine Darlegung zu machen, in wieweit die Interessenten bei dem Bau solcher Localbahnen durch Massregeln der Gesetzgebung und Verwaltung bezw. durch Staatsmittel unterstützt werden können.

Die Eisenbahnen der Australischen Colonien.

Mitgetheilt von einem Australier.

Artikel VI. (Schluss.)

4. Am 3. September auf der Bahn von Dunolly nach St. Arnaud, 33 Miles, welche gegen die Summe von £ 78 974 in Verdung gegeben ist, die erste Strecke von Dunolly nach Bealiba, 12 Miles. Dunolly, in 36° 52′ S. Br. und 143° 44′ Oe. L. Gr. und 107 Miles nordwestlich von Melbourne, mit 1 600 Bewohnern, bildete bisher den Endpunkt der von Melbourne über Ballarat und Maryborough laufenden Bahn. Bealiba, nordwestlich von Dunolly, in dessen Nähe sich goldhaltige Quarzriffe befinden, zählt erst 500 Einwohner.

Ueber die Richtung der vom vorigen Parlamente beschlossenen Goulburn Valley Bahn, in Betreff welcher beide Häuser differirten, ist jetzt endlich am 14. August ein Compromiss zu Stande gekommen. Die Bahn soll abwechselnd am östlichen und westlichen Ufer des Goulburn entlang laufen, d. i. bei Gravel Pitts beginnen, dann bei Toolomba auf's westliche Ufer übergehen und bei Kialla wieder auf's östliche zurückkehren, um bei Shepparton zu enden. Der Goulburn R. entspringt in der Grafschaft Anglesy, mündet 6 Miles östlich von Echuca in den Murray und ist 230 Miles lang. Shepparton, am Goulburn in 36° 25′ S. B. und 145° 24′ Oe. L. Gr., mit 400 Einwohnern ist ein rasch fortschreitender Ort.

Der Bau von folgenden beiden Bahnen ward im Jahre 1878 contractlich vergeben:

1. von Stawell (dem Endpunkte der von Ballarat über Ararat eintreffenden Bahn), in 34° 3′ S. Br und 142° 47′ Oe. L. Gr. und mit 6 879 Seelen, nach dem nordwestlich davon in 36° 45′ S. Br. und 142° 15′ Oe. L. Gr. gelegenen Orte Horsham mit 900 Einwohnern, 52¼ Miles, für die Summe von £ 118 291. Das Terrain liegt für den Bau sehr günstig.

2. von der Hafenstadt Geelong nach Queenscliff, am Eingange in die Port Philipp Bay, in 38° 16′ S. Br. und 144° 40′ Oe. L. Gr., $20^1/_2$ Miles für £ 58 977. Queenscliff zählt 1 000 Bewohner.

Das Parlament von Victoria genehmigte in September 1878 eine weitere Staatsanleihe von 5 000 000 £. Davon sollen 2 500 000 £ auf den Bau von 32 neuen Eisenbahnen, in der Länge von 1 121 Miles verwendet werden. Dem Parlamente ging darüber am 29. October eine Bill zu, in welcher aber, da die Session schon dem Schlusse nahe war, nur die nöthigen Geldmittel für die Vermessung der Linien verlangt — und auch bewilligt — wurden. Die Discussion über den resp. Werth der einzelnen Strecken soll erst in der Parlamentssession des Jahres 1879 stattfinden, weshalb wir von der Aufzählung derselben vorläufig absehen.

In der Colonie Victoria hat man im November 1878 angefangen, die Eisenbahnwagen mit Gas zu beleuchten, anstatt wie bisher mit Oel.

Indem wir nun auf Neu-Süd-Wales übergehen, wollen wir, um den gewaltigen Fortschritt des Eisenbahnwesens auch in dieser Colonie zu constatiren, die Jahre 1867 und 1877 in Vergleich stellen.

Eisenb. von Neu-Süd-Wales	1867	1877
Im Durchschnitt fertige Bahnen . . .	175	552
Capital darauf verwendet	£ 3 282 320	£ 8 883 177
Hat sich verzinst mit	£ 2. 3 s. $8^1/_2$ d.	£ 4. 9 s. $4^1/_2$ d.
Zahl der beförderten Passagiere . . .	875 671	2 957 144
Zahl der beförderten Güter in Tonnen .	517 021	1 410 610
Zahl der zurückgelegten Miles	600 707	2 106 802

Die Eisenbahnen der Colonie lieferten im Jahre 1877 einen Ertrag von £ 800 000 oder £ 121 500 mehr als im Jahre 1876.

Von Juli 1877 bis dahin 1878 belief sich die Einnahme auf £ 846 848, gegen £ 719 314 im Jahre 1876/77, was 4,47 pCt. auf das Anlagecapital ergiebt. Bis zum 30. September 1878 waren £ 10 081 603 auf den Bau von Eisenbahnen verwendet worden.

Am 31 December 1877 bemass die Zahl der Eisenbahnen in Betrieb 597½ Miles. Im Laufe des Jahres 1878 wurden auf der Südbahn neu eröffnet:

1. Ende April die 15 Miles lange Strecke von Corramundra oder Cootamundra nach Bethunga. Es sind dies zwei noch kleine Orte, die aber rasch aufblühen. Viehzucht und namentlich Ackerbau werden im Districte betrieben.

2. Am 6. Juli die Strecke von Bethunga nach Junee, 18 Miles. Junee am Houlahan Creek, in 35 ° S. Br. und 147 ° Oe. L. Gr. mit erst 100 Einwohnern, liegt in einem Minen- und Weidedistricte.

Von Junee aus soll sich, auf Beschluss des Parlaments, eine ungefähr 30 Miles lange Bahn westlich nach Narrandera, am Murrumbidgee R. in der Grafschaft Cooper und mit 150 Einwohnern, abzweigen. Dieselbe soll später bis Hay, einer Stadt mit 2 000 Seelen in der Grafschaft Waradgery und ebenfalls am Murrumbidgee River, welcher zur Winter- oder Regenzeit bis hier für kleine Dampfer schiffbar ist, fortgesetzt werden, und von da dann später weiter bis Pooncaira am Darling R., 70 Miles von dessen Mündung in den Murray. Auch wird beabsichtigt, von Narrandera aus eine Zweigbahn nach Deniliquin am Edwards R., eine Entfernung von 100 Miles, zu bauen. Deniliquin ist die wichtigste Stadt im sogenannten Riverina-Districte, von welcher schon eine Privatbahn nach Moama am Murray R., der Stadt Echuca am jenseitigen Ufer gegenüber, läuft. Da nun von Echuca aus eine Bahn nach Melbourne in Betrieb ist, so würde, wenn diese Strecken fertig sind, auch in dieser Richtung, siehe gleich unten, eine Eisenbahn-Verbindung zwischen Sydney und Melbourne hergestellt sein.

3. Am 3. September die 17½ Miles lange Strecke von Junee nach North Wagga. Nachdem die Bahn bei Junee eine Höhe von 984 Fuss über dem Meeresspiegel erreicht hatte, ist sie bei North Wagga wieder auf 739 Fuss gefallen. Wagga Wagga, am südlichen Ufer des Murrumbidgee, ist eine Stadt mit lebhaftem Verkehr und zählt gegen 4 500 Seelen. Mit der Eröffnung dieser Strecke verlängert sich die von Sydney auslaufende Südbahn auf 324¼ Miles.

Die letzte 82 Miles lange Strecke von Wagga Wagga bis Albury am Murray, dem Städtchen Wodonga am jenseitigen Ufer gegenüber, wurde im Januar 1878 den Messrs. Cornwell, Mixner & Co. für die Summe von £ 263 655 in Contract gegeben. Mit der Vollendung dieser Linie werden, da seit dem 19. November 1873 zwischen Wodonga und Melbourne eine Eisenbahn existirt, die Cities of Sydney and Melbourne auf der ganzen Entfernung von 594 Miles durch Eisenbahn verbunden sein. Die Reise lässt sich dann in 30 und wenn es sein muss, auch schon in 20 Stunden zurücklegen.

Auf der Nordbahn wurde am 15. October die 36 Miles lange Strecke von Quirindie nach Tamworth eröffnet. Die von Newcastle, einer wichtigen Hafenstadt an der Ostküste, auslaufende Nordbahn erhält damit eine Länge von 182 Miles, und die fertigen Bahnen der Colonie überhaupt mehren sich auf 686 Miles. Quirindie, am Creek gleichen Namens und mit 400 Seelen, liegt in der Grafschaft Buckland und auf den fruchtbaren Liverpool Plains. Ungleich wichtiger ist Tamworth an den Flüssen Peel und Cockburn und mit einer Bevölkerung von 4 000 Seelen, welches das Centrum eines ausgezeichneten Agricultur-, Weide- und Minendistrictes bildet.

Noch im Bau begriffen sind zur Zeit folgende 210 Miles:

1. Die vorerwähnte Strecke von North Wagga Wagga nach Albury, 82 Miles, fertigzustellen bis zum 30. December 1880.

2. Auf der Westbahn die Strecke von Orange nach dem nördlich davon gelegenen Wellington, 41 Miles, contractlich zu vollenden bis zum 30. Juni 1879, und von da weiter nach dem nordnordöstlich liegenden Dubbo, 44 Miles, zu vollenden bis zum 31. Juli 1880. Orange, in 33 ° 22 ' S. Br. und 149 ° 12 ' Oe. L. Gr., zählt 3 500, Wellington am Macquarie R. 1 350 und Dubbo, ebenfalls am Macquarie, 1 150 Seelen. In den Districten, welchen diese Orte angehören, werden Ackerbau, Viehzucht und Bergbau getrieben.

3. Auf der Nordwestbahn, die sich in der Mitte zwischen Quirindie und Tamworth von der Nordbahn abzweigt, die erste Strecke von Werris Creek nach Gunnedah, 45 Miles. Gunnedah, 48 Miles westlich von Tamworth, liegt am Namoi R. und zählt 470 Einwohner.

Die Vorarbeiten auf dem vom Parlamente von Neu-Süd-Wales bewilligten Weiterbau der Nordbahn von Tamworth über Armidale nach Tenterfield an der Nordgrenze der Colonie, 210 Miles, um sich hier an die Südbahn von Queensland anzuschliessen, sind soweit gediehen, dass der Ausbau nun ebenfalls in nächster Zeit in Verdung gegeben werden kann.

Die Colonie Queensland besitzt zur Zeit an fertigen Bahnen 651 Miles. Dieselben sind:

1. Die 24 Miles lange Bahn von der City of Brisbane, der Hauptstadt der Colonie mit, einschliesslich der Vorstädte, 30 883 Einwohnern, nach der südsüdwestlich davon gelegenen blühenden Stadt Ipswich am Bremer Flusse mit 8 000 Seelen.

2. Die Westbahn, welche von Ipswich ausläuft und zur Zeit in der Länge von 206 Miles bis zu dem kleinen Orte Miles fertig ist, aber bis Roma, weitere 81 Miles, fortgesetzt wird. Roma am Bungill Creek liegt, westnordwestlich von Brisbane, in der Grafschaft Waldograve, einem reichen Pastoraldistricte.

3. Die Südbahn, welche von Toowomba bis Warwick in der Länge von 65 Miles in Betrieb ist, während an der 41 Miles langen Strecke von Warwick bis Stanthorpe noch gebaut wird. Toowomba, 1 950 Fuss über dem Meeresspiegel, liegt 78 Miles westlich von Ipswich an der Westbahn und zählt jetzt 5 100 Seelen. Es ist die wichtigste Stadt in dem reichen Pastoraldistricte Darling Downs. Warwick ist eine in gesundester Gegend gelegene hübsche Stadt in der Grafschaft Merivale an der Grenze der Colonie Neu-Süd-Wales und zählt, mit Einschluss der nächsten Umgebung, 4 055 Einwohner. Der District betreibt ausser Weizenbau, Bergbau auf Gold und Zinn. Stanthorpe, in der Grafschaft Bentinck und mit einer Bevölkerung von 1 179 Seelen, ist erst sechs Jahre alt, hat sich aber in diesem kurzen Zeitraume ausserordentlich rasch entwickelt. Der District enthält reiche Zinnminen, und wird, bei 3 000 Fuss über dem Meeresspiegel, wegen seines sehr gesunden Klimas das „Sanatorium of Queensland“ genannt.

Die Regierung von Neu-Süd-Wales lässt auf Beschluss des Parlaments, wie wir schon oben angaben, die von Newcastle auslaufende Nordbahn bis Tenterfield, 11 Miles von der Nordgrenze der Colonie, weiter bauen. In Folge dessen beabsichtigt nun die Regierung von Queensland, ihre Südbahn bis zur Grenze der Colonie, ungefähr 40 Miles, fortzusetzen. Sie lässt jetzt die nöthigen Vermessungen dazu vornehmen, die Vorlage selbst wird aber wohl nicht vor dem nächsten Jahre ins Parlament eingebracht werden. Die Verbindung mit der Nordbahn der Colonie Neu-Süd-Wales soll möglichst auf der Grenze stattfinden, da die Spurweite der Eisenbahnen in den beiden Colonien (4 Fuss 8 Zoll in Neu-Süd-Wales und 3 Fuss 6 Zoll in Queensland) eine verschiedene ist, und sich daher ein Umsteigen der Personen und Umladen des Gepäcks und der Güter nothwendig macht.

4. Die Nordbahn, welche von Rockhampton ausläuft und in der Länge von 140 Miles bis Comet in Betrieb ist. An der Verlängerung von Comet bis Retreat Creek, in dessen Nähe sich werthvolle Kupferminen befinden, 57 Miles, wird zur Zeit noch gearbeitet. Rockhampton, in 23 ° 26 ' S. Br. und 150 ° 43 ' und am südlichen Ufer des Fitzroy R., 45 Miles von dessen Mündung in die See, mit 6 401 Einwohnern, gilt als die Hauptstadt des nördlichen Queensland und als dessen wichtigster Hafen. Comet, in westlicher Richtung von Rockhampton, ist ein kleiner Ort am gleichnamigen Flusse.

In Bau begriffen sind zur Zeit:

1. Eine Bahn von Maryborough nach Gympie, 62 Miles, angefangen Ende März 1878. Maryborough, in der Grafschaft March und am nördlichen Ufer des Mary, 25 Miles von dessen Mündung und 180 Miles nördlich von Brisbane, ist eine wichtige Hafenstadt mit 6 637 Seelen. Gympie ist eine Goldminenstadt am oberen Mary und 54 Miles südlich von Maryborough, mit 6 000 Einwohnern. Die dortigen Goldfelder lieferten im Jahre 1877 einen Ertrag von 45 119 Unzen, gegen 40 188 Unzen im Vorjahre.

2. Eine Bahn von Bundaberg nach Mount Perry, an der jetzt die erste Section, 45 Miles, gebaut wird. Bundaberg mit 2 185 Seelen ist eine blühende Hafenstadt an den Ufern des Burnett R., 10 Miles von dessen Mündung und 70 Miles nördlich von Maryborough. Mount Perry, südwestlich von Bundaberg, ist ein kleiner Ort mit erst 350 Seelen. Der District dient zu Viehweiden, und enthält auch Gold und namentlich Kupfer.

3. Eine Bahn von Townsville nach Charters Towers, 87 Miles. Townsville, in 19 ° 10 ' 10 " S. Br. und 146 ° 57' 56 " Oe. L. Gr. und in der Grafschaft Elphinstone, liegt an der Küste der Cleveland Bay. Es ist ein blühender Hafenort mit 3 200 Seelen. Charters Towers, südwestlich von Townsville in der Grafschaft Davenport, liegt an den nördlichen Ausläufern des Towersgebirges und zählt 1 000 Seelen. Die Goldfelder des Districtes ergaben im Jahre 1877 eine Ausbeute von 87 149 Unzen.

Noch mehrere andere Eisenbahnlinien sind projectirt, ohne dass darüber bis jetzt fester Entschluss gefasst wäre. Das Parlament der Colonie bewilligte im Juli 1878 eine neue Anleihe von £ 3 000 000 und sollen davon £ 2 000 000 auf Eisenbahnbauten verwendet werden. Die Gesammteinnahme auf den Bahnen der Colonie belief sich in den ersten neun Monaten des Jahres 1878 auf £ 174 724.

In West-Australien schreitet der Bau von Eisenbahnen nur langsam vor, da es der schwach bevölkerten Colonie (27 838 Seelen) an den nöthigen Geldmitteln fehlt. An fertigen Bahnen sind zur Zeit erst vorhanden:

1. Eine Bahn von Geraldton nach Northampton, welche sich im Januar 1878 auf 23 und im October 1878 auf 31 Miles verlängert hatte. Geraldton, an der Westküste und ungefähr 300 Miles nordwestlich von der City of Perth, zählt 1 300 Einwohner und ist der Haupthafen des Nordens der Colonie. Die

vornehmsten Exportartikel des Districtes sind Wolle, Kupfer und Blei. Northampton, nordöstlich von Geraldton, ist ein kleiner Ort, in dessen Nähe sich sehr reiche Bleigruben befinden, welche im Jahre 1877 Erze im Werthe von £ 30 000 lieferten.

2. Eine Privatbahn von Lockville nach den Darling Ranges. Lockville ist ein unbedeutender Ort an der Geographe Bay und 5 Miles nördlich von Busselton, von wo ab das aus den Darling Ranges eintreffende Nutzholz verschifft wird. Im Jahre 1870 bildete sich die Ballarat Timber Company, um Jarrah, Tuart (beide Bäume gehören zu den Eucalypten) und andere werthvolle Hölzer, an denen diese Gegend reich ist, zu exportiren. Die Gesellschaft erhielt von der Westaustralischen Regierung die Concession, alles derartige Holz auf einem Striche in der Länge von 20 und der Breite von 10 Miles fällen und verschiffen zu dürfen. Um den Transport an die Küste zu erleichtern, baute die Compagnie im Jahre 1871 eine Eisenbahn von Lockville nach dem Fusse der Darling Ranges, 11¾ Miles, und verlängerte dieselbe im März 1877, nachdem die Gegend abgeholzt war, um weitere 2½ Miles.

3. Eine zweite Privatbahn gehört der Jarrahdale Timber Company, welche Gesellschaft denselben Zweck verfolgt, wie die vorgenannte. Jarrahdale heisst ein Thal inmitten einer grossen Waldgegend im Serpentine District. Die Compagnie verfügte bisher über eine 27 Miles lange Pferdebahn, welche von ihren Sägemühlen nach dem Platze der Verschiffung in Rockingham führt, die aber mit grossen Kosten jetzt in eine Locomotivbahn umgeändert ist. Rockingham liegt, 20 Miles südlich von Perth, an der Küste und bildet das Centrum einer schönen Waldgegend.

Ausserdem ist der Bau einer Eisenbahn von Fremantle nach Perth und Guildford beschlossen worden. Die Legislatur der Colonie bewilligte eine Anleihe von £ 200 000. Davon sollen £ 123 000 auf diesen Bau und £ 17 000 auf die Vollendung der Geraldton-Northampton Bahn verwendet werden. Fremantle liegt an der Mündung des Swan R. und 12 Miles südlich von Perth, und zählt 4 000 Seelen. Die City of Perth, mit einer Bevölkerung von 6 000 Seelen und ebenfalls am Swan R. gelegen, ist bekanntlich die Hauptstadt der Colonie West-Australien. Guildford, 9 Miles südlich von Perth, liegt am Zusammenflusse der Flüsse Avon und Helena und zählt 1 557 Einwohner.

Endlich haben wir noch anzuführen, dass im November 1878 in Fremantle ein öffentliches Meeting abgehalten wurde, auf welchem der Bau einer leichten Eisenbahn von da in den Canningdistrict, ungefähr 20 Miles lang und auf £ 20 000 veranschlagt, beschlossen ward. Sofern die Regierung keine Beihülfe gewährt, wollen Private die Geldmittel aufbringen.

Die Eisenbahnen der Colonie Tasmanien waren am Schlusse des Jahres 1878 folgende:

1. Die Launceston and Western Railway, 45 Miles, welche Launceston mit Deloraine verbindet. Launceston ist die zweitbedeutendste Stadt in Tasmanien und die wichtigste an der Nordküste; sie liegt in 41° 30' S. Br. und 147° 14' Oe. L. Gr. am Tamar R., 40 Miles von dessen Mündung in die See, und zählt 12 000 Seelen. Deloraine liegt an beiden Ufern des Meander R. in der Grafschaft Westmoreland und zählt erst 800 Einwohner. Der District ist fruchtbar und gut bewässert, und eignet sich zu Ackerbau und Viehzucht bestens. Die Bahn, welche von einer Privatgesellschaft gebaut wurde, hat £ 510 000 gekostet und ist jetzt Staatsbahn. Die Einnahmen beliefen sich im Vorjahre auf £ 18 416, die Betriebs- und Unterhaltungskosten dagegen auf £ 15 782, so dass nur ein Netto von £ 2 634 verblieb. Die Spurweite beträgt 4 Fuss 8 Zoll.

2. Die Main Line Railway, welche von Hobart Town nach Launceston läuft und 133 Miles oder genauer, da sie in Evandale, 11¾ Miles von Launceston, in die Western Railway einmündet, 121¼ Miles lang ist. Hobart Town, in 42° 53' 32" S. Br. und 147° 21' 20" Oe. L. Gr., am Derwent R., 12 Miles von dessen Mündung, und am Fusse des Mount Wellington gelegen, ist bekanntlich die Hauptstadt der Colonie. Sie zählt gegen 20 000 Einwohner. Die Bahn, welche eine Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll hat, wurde von den Messrs. Clark, Punchard and Reeve in London gebaut, und der Staat übernahm die Verpflichtung, den Unternehmern auf 30 Jahre fünf Procent auf ein Baucapital von £ 650 000 zu garantiren. Als der Bau nach manchen Unfällen endlich vollendet war, weigerte sich die Regierung, die Garantie von fünf Procent zu leisten, weil die Bahn nicht die stipulirte Fahrgeschwindigkeit besitze. Es entstanden darüber sehr unerquickliche Streitigkeiten, und ein grosser Process drohte daraus zu entstehen. Da die Bahn die Betriebskosten nicht einbrachte, so ward sogar eine Zeitlang der Betrieb eingestellt. Die streitige Angelegenheit wurde erst im September 1878 beigelegt. Das Parlament von Tasmanien nahm eine Bill an, nach welcher die rückständigen Zinsen, vom Tage der Eröffnung der Bahn an, ausgezahlt und in Zukunft die Garantie pünktlich geleistet werden solle. Die Einnahmen auf dieser Bahn beliefen sich im Jahre 1877 auf nur £ 38 743, während die Ausgaben £ 48 148 erheischten, so dass sich eine Unterbilanz von £ 10 595 ergab.

3. Die Mersey and Deloraine Railway, welche bestimmt ist, Deloraine mit der Mündung des Mersey R. und der Nordküste zu verbinden. Der Bau wurde von Privaten unternommen, es konnten aber nur, da die Geldmittel zu früh ausgingen, 18 Miles vollendet werden. Es fehlen noch 12 Miles, bevor die Bahn Deloraine erreicht hat. Das Unternehmen, welches nach Vollendung sicherlich nicht mehr als die Betriebskosten decken würde, liegt zur Zeit todt da. Man wünscht, dass die Regierung die Bahn ankaufe und den Bau zu Ende führe, aber wenn das nur die derangirten Finanzen der Colonie erlaubten.

In Neu-Seeland ist das Eisenbahnwesen ausserordentlich vorgeschritten. Bis Ende Juni 1877 war der Bau von 1 227 Miles — 412 auf der Nord- und 815 auf der Südinsel — autorisirt, und waren bis dahin £ 7 154 553 für Eisenbahnzwecke verausgabt worden. Zu Anfang Juli 1878 befanden sich schon 1 068 Miles in Betrieb. Die Colonie hat sich aber auch dadurch eine bedenkliche Schuldenlast aufgebürdet, welche, mit Ausschluss der ebenfalls vom Staate garantirten besonderen Provinzialanleihen, am 30. Juni 1878 bereits die Höhe von £ 22 491 111 oder £ 50. 9 s. pro Kopf der Bevölkerung erreicht hatte. Für Jahreszinsen und einzulösende Bonds hatte die Colonie um diese Zeit £ 1 195 320 zu zahlen, was reichlich ein Viertel der gesammten Revenue in Anspruch nahm.

Die Gesammteinnahme auf den Eisenbahnen in Neu-Seeland belief sich im Jahre 1877/78, von Juli zu Juli gerechnet, auf £ 563 635, gegen eine Ausgabe für Betrieb von £ 403 383 oder 71,56 pCt. der Einnahme. Es verblieben also für Verzinsung des Anlagecapitals £ 160 252 übrig.

Nach offiziellen Angaben sollen im Jahre 1878/79 auf der Nordinsel £ 600 000 und auf der Südinsel £ 108 000 auf den Bau von neuen Bahnen verwendet werden, und auf beiden Inseln zusammen in 1879/80 £ 550 000, in 1880/81 £ 580 000 und in 1881/82 £ 702 000.

Die neuen Linien auf der Nordinsel werden zum grossen Theile Land der Eingeborenen berühren. Dies gilt namentlich von der Bahn, welche von Auckland aus, im Norden der Insel, nach der City of Wellington, im Süden an der Cook-Strasse, in der Länge von 476 Miles laufen soll und von der erst die Strecken von Auckland bis Ohaupo, 94 Miles, und von Wellington bis Kaitoke, 27 Miles, fertig sind. Die Erwerbung des nöthigen Landes im Waikatoo-Gebiete, dem Herzen der Nordinsel, wird noch viel Schwierigkeiten verursachen, da die Waikatoo-Eingeborenen sich bisher gegen die Weissen streng abgeschlossen hielten. Sie kennen die Gefahr, welche ihnen droht, wenn sie die Weissen einlassen, denn es ist gleichbedeutend mit ihrem Untergange. Es wird jedenfalls grosser Vorsicht und Klugheit von Seiten der Regierung bedürfen, um die Häuptlinge für Abtretung des nöthigen Areals auf deren ausschliesslichen Gebiete zu gewinnen.

Auch auf den Sandwich-Inseln wurde im Jahre 1878 die erste Eisenbahn eröffnet. Dieselbe läuft von dem Hafen Punalu in Süd-Hawaii über rauhe Lavafelder nach dem 5 Miles entfernten Dorfe Keaiwa, um den Zucker der im Innern gelegenen Plantagen an die Meeresküste zu bringen. Im Norden derselben Insel wird jetzt eine weitere 30 Miles lange Bahn von Kawaihae an der Westseite durch die verschiedenen Plantagen nach der Ostküste zu gebaut. Die Locomotiven und Wagen kommen aus England. H. Gr. . . . .

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Auszahlungen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Die Zins- und Dividendenscheine zu den nachstehend bezeichneten Actien unserer Gesellschaft sind bisher nicht zur Einlösung vorgelegt worden:

1. die Zins- u. Dividendenscheine Serie IV No. 4 zu der Actie
   No. 385,
2. die Zins- u. Dividendenscheine Serie IV No. 5 zu den Actien
   No. 385 20112a 30181b 53224a,
3. die Zins- u. Dividendenscheine Serie IV No. 6 zu den Actien
   No. 385 15590 30013b 41944 43466b 52812b,
4. die Zins- u. Dividendenscheine Serie IV No. 7 zu den Actien
   No. 26a 385 6998 7280 11263 17006 29612b 31474 43370b 51909a 52872a.

Wir ersuchen die Inhaber dieser Scheine, die darauf fälligen Beträge bei Vermeidung der im § 17 unserer Statuten gedachten Nachtheile zu erheben, wobei wir in letzterer Beziehung ausdrücklich bemerken, dass, wenn die vorstehend zu 1 und 2 bezeichneten Zins- und Dividendenscheine nicht binnen 8 Wochen, vom Tage dieser Bekanntmachung an gerechnet, eingelöst werden, dieselben annullirt und die darauf fälligen Beträge zur Gesellschaftscasse eingezogen werden. Stettin, den 30. Januar 1879. Directorium. (214)

(Forts. der offiz. Anz. auf S. 147.)

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Januar 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
achen-Mastricht	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	99	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	99	%
lföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	67,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
ltenburg-Zeitz	4½	L.	100	% à 100 Thlr.
ltona-Kiel	4½	L.	101	% à 200 u. 100 Thlr.
nnaberg-Weipert	o. Z.	L.	79	% à 100 Thlr.
msterdam-Rotterdam	5	B.	104,50	% à 1000 Fl. Holl.
ussig-Teplitz	5 i. S.	L.	98,40	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	97,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	94,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	93,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	93,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	101,25	% à do. = do.
ergisch-Märkische	4½	B.	101	%
do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	85	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	85	%
do. III. Serie C.	3½	B.	80,10	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	100,25	%
do. V. Serie	4½	B.	100,25	%
do. VI. Serie	4½	B.	100,50	%
do. VII. Serie	5	B.	104,20	%
do. IX. Serie	5	B.	105,50	% à 3000, 1000 u. 500 M.
do. Nordbahn	5	B.	104	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	93	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	93	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III.	4½	B.	—	%
erlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	100,60	%
do. Lit. B.	4½	B.	100,60	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	99,70	% à do. = do.
erlin-Görlitz	5	B.	—	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	89,80	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	84,40	% à 100 Thlr.
erlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	102,90	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	94	%
do. C.	4	B.	93,75	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. D.	4½	B.	99,70	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	99,50	% à 300—3000 M.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	93,75	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	93,75	% a 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	102,40	%
do. V. Emiss.	4½	B.	—	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	93,30	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	100	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	56,50	% à 200 Th.=300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	53	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	93	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	92	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	96,20	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	96,40	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	95,50	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B	—	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	95,30	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	102,20	% à 300—1000 M.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	89,75	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	89,75	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	62,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	58,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	55,50	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	95	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	%
do. do.	4	B.	—	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	93,25	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit B * 3½ u. Ba.	4½	B.	—	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	94,50	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	93	%
do, VI. Emiss.	4½	B.	100,10	% à do,
Cottbus-Grossenhain	5	L.	102,25	% à 100 Thlr,
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	61,50	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	65	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	57,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	69	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
rzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	67,25	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
ünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	82	% à 200 fl. ö. W. i. S.
alizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	86	% à 200 Th.=300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	85,40	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5 i. S.	L.	83,40	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5 i. S.	B.	83	% à do. = do.
loggnitzer	5	W.	89	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
ömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	79	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
otthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	68,30	% à 1000 Fs. 300 Fs.=80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	68,30	% à do. = do.
raz-Köflach	o. Z.	L.	57	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do.	o. Z.	L.	54,60	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	50,75	% à do. = do.
lalle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	102	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	102	% à do.
lannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	97	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	93,90	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	98,50	% à do.
lessische Ludwigsbahn	4½	F.	97¼	% in fl. S. W. à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	89	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	102¼	% 200 Thlr. à 105 kr.
lomburger *	4½	F.	99¼	% à
aiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	102	% 100 fl CM à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	97	% 100 fl ö W
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871|72.	5 i. S.	W.	103,80	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	103,80	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	102	do. per do.
aiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	86,10	% 100 fl. ö. W. i. S.
aiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	92	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	90,50	fl. ö W pr 100 fl i. S à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	85,50	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	82	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	87	do. per do
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	79	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
aschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	59,75	% do. a do.
ronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	65	% à 200 fl. ö W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	62,50	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	62,10	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	90,70	% à 200 fl. = 500 fcs.
eipzig-Dresden Partial.	3½	L.	116,50	% à do.
do. von 1854.	4	L.	98,75	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860.	4	L.	97,50	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4	L.	97,10	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4½	L.	102,10	% à do.
eipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	89,25	% à 300 M.
emberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	66	% à 200 Th.=300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	B.	67,60	% à do. = do.
do. - Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	61,75	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	57,70	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	1872	1873	1874	1875	1876	1877	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
	Dividenden und Zinsen in %									
Aachen-Mastricht	1	1¼	1	1	1	½	4	B.	15,90	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	6	5	4	5	5	5	5	W.	116	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	—	8 1/6	6¼	6	4 19/30	4	L.	74,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	6 4/5	5⅔	5 5/12	5	5	L.	94	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	7⅛	5	6	7⅔	8	8	4	B.	123	% à 100 Spec.=150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6½	6 9/10	6,59	5.95	5⅘	5⅘	4	B.	111,25	% à 250 fl. holl.=145 Thlr.
Aussig-Teplitz	12	11	9	8½	10	11	5	L.	131,25	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl,
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	—	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	6	3	3	4	3¾	3⅓	4	B.	75,60	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	17	16	8½	8	6	5¾	4	B.	86,75	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	5	5	2½	0	0	4	B.	8,25	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	2½	0	0	5	B.	18,40	—
Berlin-Görlitz	3½	3	0	0	0	0	4	B.	14,75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	5	4	5	0	0	5	B.	35,50	% à 200 „
Berlin-Hamburg	12	10	12½	10	11	11½	4	B.	184	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	8	4	1⅔	3	3½	3½	4	B.	78,75	% à 100 „
Berlin-Stettin	12¾	10¾	9 11/12	9	8 9/10	7 1/10	4	B.	93,50	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	3	2½	2⅛	2½	0	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	7½	8	7½	5⅔	5	2½	4	B.	62,90	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	5	0	0	0	0	0	5	B.	30,40	% à 200 „
Brest-Grajewo	5	2½	0	0	0	—	4	B.	42,10	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	5	—	—	0	1⅓	4	B.	63,50	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	10	5	4½	3½	2½	0	5	W.	145	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	5	0	0	0	0	0	5	W.	24	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	7½	10	10½	11¾	16⅕	16⅓	4	L.	132	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	9 7/20	8 1/1	6 9/10	4 6/10	5¼	5 1/20	4	B.	102,50	% a 200 „
Cottbus-Grossenhain	6	7½	7	7	5	0	4	L.	39,90	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5½	6¼	6	6	5	5	5	L.	78	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	5	0	0	0	0	o. Z.	B.	17,50	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	5	1	0	0	5	W.	30	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	5	0	0	5	W.	—	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * 5 2/10	7	½	8½	6	7	9,28	5	W.	216,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	1	1	1	—	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Gotthardbahn 60% Einz.	6	6	6	6	6	—	o. Z.	B.	42,75	% à 500 Fs. 300=80 Thlr.
Graz-Köflach	12	7½	3	1½	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	15,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	0	0	0	0	0	5	B.	44,75	% à 200 „
Hannover-Altenbeken	5	0	0	0	0	0	5	B.	13,50	% à 100 „
do. Stamm Prior.	5	0	0	0	0	0	5	B.	25,50	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	11⅜	9	6	6	5	5	4	F.	66⅛	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	14 2/7	13⅛	12½	9¼	12½	14½	5	W.	204,80	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	127,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	158,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	101½	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do.	4	F.	$95\frac{3}{4}$	% }à1000,500 u. 100 fl.SW
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	101,25	%
do. do. von 1865	4½	B.	100,60	% à 100 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	99,60	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	—	% à do. u. do.
do. do. Priorit.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	101,60	
do. do. Lit. B	4	B.	91,25	% à 300–1500 M.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	52,75	% à do.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Märkisch-Posen	5	B.	100,50	% à 300 fl. do.
Münster-Enschede*	4½	B.	102	% à do.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	96,50	% à 500 u. 100 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	96,50	% à 500 M.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	97,75	%
do. III. Ser.	4	B.	95,50	% }à 62½, 100 u. 500 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	—	%
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3½	B.	—	% à do.
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	93,25	%
do. E.*	3½	B.	87	%
do. F.* 3½	4½	B.	101,30	% à 1000, 500 und
do. G.	4½	B.	100,50	% 100 Thlr.
do. H.*	4½	B.	101,50	%
do. von 1869	5	B.	101,75	%
do. von 1873	4	B.	92,20	%
do. von 1874	4½	B.	—	%
do. Brieg-Neisse	4½	B.	—	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103,50	% }à 100—1000 Thlr.
do. do.	4	B.	—	%
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	81	%
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S	W.	85,55	% }à 100 und 50 Thlr.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	81	%
do. Em. 1874	5 M	W.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	159,75	% à do.
do.* II. Emiss.	3	W.	154,25	% à 600 M.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	152,75	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
do. II. Emiss.	5i.S	W.	—	fl.ö.W.pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	109,75	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do.*	5i.S.	W.	96,50	do. per do.
Ostpreuss. Südbahn	4½	B.	99,30	fl.ö.W.pr. do. à do.
do. Litt. B.	5	B.	99	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. C.	5	B.	99	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	41,75	% à 500 und 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	86	% à do.
do.*	5i.S.	W.	80	% à do.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	72	%à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
do. Emiss. 1875	5 M	W.	88,50	% à fl.ö.W.pr.100fl. C.M.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	102	%à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à do.
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	26,75	% à 400 M.
Prag-Dux	o. Z.	L.	20	% à
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	13,90	% à
Rechte Oderufer	4½	B.	101	%100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	95,10	%100 Th.=150fl. ö. W i. S.
do.*	3½	B.	—	%100 Th.= do.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	101,10	% à 500 und 100 Thlr.
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	103,75	%
do. von 1874 u. 77	5	B.	103,75	% }à 250, 200 u. 100 Thlr.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	102,20	%
do. II. Emiss.*	4½	B.	102,20	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	100,50	% à do.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	94,75	% à 1000, 500 und
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	91,20	% 100 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	84,50	% à do.
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	85	% à do.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	93,60	% à 136 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	85,40	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	100,25	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	62,25	% à
Theissbahn*	5i S.	B.	72	% à 680 und 136 Thlr.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	—	% à1000,500,200 u.100 Th.
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. III. Emiss.	4	B.	—	% à 200 fl. ö. W.
do. IV. Emiss.	4½	B.	—	%
do. V. Emiss.	4½	B.	101	% à 1000, 500, 200 und
do. VI. Emiss.	4½	B.	101	% 100 Thlr.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	70,25	%
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	67	% à 300—3000 M.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	60,25	%à100Th.=150 fl.ö.W.i.S.
do. Emiss. 1874	5i-S.	L.	82,75	% à do. do.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	54,50	% à do. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	57,80	% à do. do.
do.	5 M	W.	78,40	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	65,75	% à 300 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	—	% à 400 M.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à 300 fl. do.
Warschau-Terespol*	5	B.	—	% à 200 fl. do.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	98	% à 200 fl. do.
do. III. Emiss.	5	B.	95,50	%à1000u.100S.R.=107Th.
do. IV. Emiss.	5	B.	84,80	% à 500 und 100 Thlr.
Werrabahn	4½	L.	89,60	% à do.
				% à do.
				% à 500, 200 u. 100 Thlr.
				% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1872	1873	1874	1875	1876	1877	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1873	—	5	5	5	5	5	5	W.	122,50	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	5	4½	4	4	5	W.	99	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5\frac{3}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	116,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	5	$3\frac{3}{4}$	2	$1\frac{1}{5}$	$\frac{4}{5}$	5	L.	30	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	5	5	W.	119,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Leoben-Vordernberg	2	0	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	11	9	9	9	9	9	4	F.	180	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	4½	5½	5	5	4½	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	14,25	% à 500 Fs. 300=80 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	8½	6	3	6	8	8	4	B.	119	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	76,25	% }à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	104,25	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	—	0	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	21,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	$1\frac{5}{8}$	0	0	3½	$3\frac{3}{4}$	4½	5	B.	86,75	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	—	6½	7	7	7	4	B.	106	% à 500 M.
Münster-Enschede Stamm-Prior.	1½	5	5	0	0	0	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 „
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	7½	5½	4½	5½	5½	$5\frac{1}{3}$	4½	F.	$113\frac{3}{8}$	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	96,90	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	17	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	1½	$2\frac{2}{15}$	5	B.	48,50	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	5	2½	0	0	0	5	L.	20,50	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	$13\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	3½	B.	119,75	% à 100 „
do. Litt. B.	$13\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	3½	B.	—	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	5	$4\frac{3}{4}$	5	W.	109,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5	5	5	0	0	0	5	W.	50,50	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* $5\frac{3}{10}$ (Oest. Franz.)	10	10	8	6½	$5\frac{2}{5}$	6	5	W.	243	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	4	3	1½	0	0	0	5	W.	63,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	38,25	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	3½	5	5	5	5	B.	87	% à 200 „
Ostrau-Friedland	5	—	$\frac{3}{4}$	0	0	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4½	4	4½	W.	81	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M
Pfälz. Nordbahn*	6	4	4	4	4	4	4	F.	85	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	5	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	6	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	5	B.	106,25	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	5	B.	111,20	% à 200 „
Rheinische	$9\frac{2}{3}$	9	8	8	7½	7	4	B.	105,70	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	93,20	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	9,10	% à 200 „
Rumänische	$3\frac{5}{8}$	5	0	2½	1	2	5	B.	30,75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	84	% à 150 „
Russische Bahnen*	5½	5,53	$5\frac{4}{5}$	5,92	6,28	6,56	5	B.	119,75	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	5	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	0	0	5	B.	19,25	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	0	o. Z.	B.	—	% à 100 „
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	107	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	101,10	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	108	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	9	$7\frac{1}{4}$	7½	8½	$9\frac{1}{4}$	7½	4	B.	110,50	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	90,80	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	101	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	19,75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	$1\frac{1}{4}$	2	$2\frac{3}{5}$	3	4	3,9	5	B.	—	% à 100 „
Theissbahn* $5\frac{3}{10}$	$5\frac{3}{4}$	8½	5	3	—	—	5	W.	181	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	7	4	3	3	3	3	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	5	—	—	5	W.	115	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	5	—	—	5	W.	80,50	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	—	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	10	11	10	7½	$6\frac{2}{3}$	5	5	B.	169	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	—	4½	4½	$2\frac{1}{4}$	4½	4½	L.	31	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	—	—	5	2½	0	0	5	L.	15,75	% à 200 „
Werrabahn	$2\frac{2}{3}$	1	0	1	$\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	4	B.	29	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	9	9	8	5	4½	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	8	3	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	$1\frac{3}{5}$	$1\frac{3}{5}$	0	0	$\frac{3}{5}$	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	—	$11\frac{1}{5}$	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	$16\frac{3}{4}$	$16\frac{3}{4}$	12	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6³/	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{2}$	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	8	—	8			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	—	—	—			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	11	11			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Markt-Bericht über Bergwerks-Producte und Metalle. Berlin, den 6. Februar 1879. — Roheisen sehr still. Warrants 42 sh 6 p. Langloan und Coltness 49 sh 9 p. bis 50 sh. f. a. B. Glasgow. Locowaare ist knapp, für gute und beste Schottische Marken 3 60 bis 3 90 Mk. pro 50 kg. Englisches Roheisen 2,75 bis 3,00 Mk. pro 50 kg. Oberschlesisches Coaks-Roheisen 2,60 bis 2,80 Mk. Giesserei Roheisen 2,70 bis 2,90 Mk., graues Holzkohlen-Roheisen 3,60 bis 4,50 Mk. für beste Marken 5,00 bis 5,50 Mk., weisses Holzkohlen-Roheisen 3,00 bis 4,00 Mk. pro 50 kg ab Oberschlesischen Hochofen. — Brucheisen je nach Qualität 2,45 bis 2,80 Mk. pro 50 kg loco hier. — Stabeisen, gewalztes 5,50 bis 5,75 Mk. pro 50 kg ab Oberschlesisches Werk. — Schmiedeeiserner Träger 9 bis 14 Mk. pro 50 kg je nach Dimension. — Eisenbahnschienen zu Bauzwecken, nach bestimmten Dimensionen geschlagene 4 bis 4,75 Mk. pro 50 kg. Zum Verwalzen 3,20 bis 3,50 Mk. je nach Lage des Ablieferungsortes. — Kohlen und Coaks Englische Nuss- und Schmiedekohlen je nach Qualität werden hier bis 40 Mk. Coaks 30 bis 36 Mk. pro 40 Hectoliter bezahlt. — Schlesischer und Westphälischer Schmelzcoaks 0,70 bis 0,90 Mk. pro 50 kg loco hier. — Kupfer ruhig. Chili in England 56 Pfd. 15 sh bis 57 Pfd. Wallaro in Cokes 66 Pfd. 10 sh. Englisches 61 Pfd. 10 sh bis 62 Pfd. Mannsfelder Raffinade 67,50 Mk. pro 50 kg ab Hütte. — Hiesiger Preis für Englische Marken 66,50 bis 68 Mk., für Mannsfelder Raffinade 69 bis 70 Mk. pro 50 kg. Detail theurer. — Zinn ziemlich fest. Bancazinn in Holland ca. 38 florin. Hier Bancazinn 67 bis 69 Mk. Straits in England 59 Pfd. 15 sh. Hier Prima Lammzinn 62 bis 64,50 Mk. pro 50 kg. Im Detail entsprechend höher. —

Leopold Hadra.

Fortsetzung d. offiziellen Anzeigen.

2. Tarifwesen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. April 1879 n. St. ab wird der directe Güterverkehr von und nach den Stationen Weissenburg, Basel, Alt-Münsterol transit, Mühlhausen, Amanweiler transit, Strassburg, Metz, Hagendingen, Bannstein, Reichshofen und Styringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Tarifheft IV, aufgehoben. Bromberg, den 3. Februar 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (223 J.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Am 15. Februar cr. treten zum Verbandstarife

Nachtrag VI zu Heft 1, 4, 5 und 10
„ IV „ „ 2
„ III „ „ 3 und 6
„ VII „ „ 7

in Kraft, Frachtsätze für den allgemeinen Güter-Verkehr mit der Thüringischen Station Luckenau, sowie Berichtigungen enthaltend.

Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen. Erfurt, den 29. Januar 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (215)

Am 1. April cr. treten die gemeinschaftlichen Tarife der Breslau-Freiburger Eisenbahn, Oberschlesischen Eisenbahn und Kaiser Ferdinands Nordbahn vom 1. März 1876 und der Breslau-Freiburger Eisenbahn, Oberschlesischen Eisenbahn und Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 1. Juni 1877, beide für Mergeltransporte ab Gramschütz, ausser Kraft. Breslau, den 3. Februar 1879. Für die Verbandsverwaltungen: Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (216)

Die Frachtsätze des Ausnahme-Tarifs 1 des **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen Güter-Tarifs** vom 15. October a. pr. kommen vom 1. d. M. ab für alle Europäischen Hölzer des Special-Tarifs II incl. Holzdraht und Holzmehl zur Anwendung. Köln, 3. Februar 1879. Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (217)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahn-Verbande treten am 15. d. M. die Nachträge No. 1 zum Tarifheft 32 und No. 3 zum Tarifheft 3, enthaltend ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, sowie ein Ausnahme-Tarif für Europäisches Holz etc. in Kraft. Exemplare sind bei den Verbands-Güter-Expeditionen für 5 bzw. 20 Pf. zu haben. Köln, 4. Februar 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (218)

Zu dem s. Z. für die Deutschen Eisenbahn-Verbände herausgegebenen Verbands-Gütertarif Theil I. Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr (das Betriebs-Reglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen und die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güter-Classification enthaltend) tritt am 1. Februar cr. Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält:

I. Eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements.

II. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt).

Die mit einem *) versehenen Bestimmungen haben erst vom 1. April cr. ab Gültigkeit.

Die im Nachtrage II enthaltenen Vorschriften finden auch in sämmtlichen, nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden directen und Verbandsverkehren, für welche oben bezeichneter Theil I angenommen wurde, Anwendung. Insbesondere gelten dieselben auch für den z. Z. gültigen Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen und Schlesisch-Rheinischen Verbands-Gütertarif, hinsichtlich welcher Tarife wir in unserer Eigenschaft als geschäftsführende Verwaltung dieser Verbände hiermit Publication erlassen.

Wegen Einführung dieser Bestimmungen für unseren Localverkehr verweisen wir auf unsere Bekanntmachung vom 27. Januar cr., welche dahin modificirt wird, dass die Bestimmungen des Nachtrags 4 zu unserem Local-Gütertarif nur für letzteren, nicht aber auch für die directen und Verbands-Verkehre Anwendung zu finden haben.

Exemplare des Nachtrags können zum Preise von 0,25 M. pro Stück von unsern Güterexpeditionen bezogen werden. Münster, den 1. Februar 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (220J)

Vom 13. Februar (1. Februar alten Styles) dieses Jahres ab gelangt in Russland bei der Beförderung von Eilgütern eine Steuer in Form eines Zuschlages von 25 pCt. zu der tarifmässigen Fracht zur Erhebung.

Bei den directen Eilgut-Sätzen zwischen Russischen und Deutschen Stationen werden daher 25 pCt. der in diesen Sätzen enthaltenen Antheile der Russischen Bahnen als Steuerzuschlag erhoben und in den Eilgut-Frachtbriefen den Frachtsätzen zugesetzt.

Näheres ist auf den Güter- und den Eilgut-Expeditionen zu erfahren. Breslau, den 30. Januar 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für den Local-Verkehr, sowie als geschäftsführende Verwaltung des Sächsisch-Russisch-Polnischen und Schlesisch-Polnischen Verbandes, und im Namen der Verbands-Verwaltungen des Posen-Halle-Schlesisch-Märkischen, Schlesisch-Sächsischen, Hanseatisch-Schlesischen, Schlesisch-Niedersächsischen und Schlesisch-Rheinischen Verbandes. (221)

3. Submissionen.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 150 Stück vierrädrigen Schienentransportwagen zu 15000 kg Tragfähigkeit soll in zwei Loosen zu 50 Wagen ohne Bremsen und einem Loose zu 50 Wagen mit Bremsen im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind gegen Einsendung von drei Mark von unserm hiesigen technischen Centralbureau zu beziehen.

Die Ablieferung der Wagen muss spätestens bis zum ersten October d. J. erfolgen. Offerten mit Angabe etwaiger früherer Lieferungstermine sind mit der äusseren Bezeichnung: „Submission auf Schienentransportwagen" bis zum 28. d. M. an uns einzureichen und bleiben Submittenten bis zum 15. März an ihre Offerten gebunden. Köln, den 6. Februar 1879. Die Direction. (222)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von 200 Stück Special-Wagen für Coakstransporte im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen Erstattung der Copialien von dem Kanzlei-Vorsteher Herrn Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Freitag, den 14. Februar cr., Vormittags 11 Uhr

unter der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Coakswagen

frankirt und versiegelt an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst einzureichen, zu welchem Zeitpunkt deren Eröffnung stattfindet. Elberfeld, 31. Jan. 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (207)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Eindeckung des Hallendaches des neuen Empfangs-Gebäudes der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Berlin mit verzinktem Eisenwell-Blech soll einschliesslich der Lieferung sämmtlicher dazu erforderlicher Materialien im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden, wozu Termin auf

den 24. Februar cr., Vormittags 12 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten Möckernstrasse 26 II Treppen hier anberaumt ist.

Lusttragende werden ersucht, ihre durch entsprechende Aufschrift kenntlich gemachten Offerten bis zur Terminsstunde ebenda einzureichen. Die Eröffnung findet

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Fortsetzung der Privat-Anzeigen auf S. 148.)

in Gegenwart der anwesenden Submittenten statt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im bezeichneten Büreau zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von Zwei Mark Copialien ebendaher bezogen werden. Berlin, den 30. Januar 1879. gez. Wiedenfeld, Königlicher Baurath, Ober-Ingenieur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (200)

Fortsetzung der Privat-Anzeigen.

H. ROSENTHAL. BERLIN
CHAUSSEE STR. 99.

Lager von Röhren zu Field-Kesseln.

Kupferröhren ohne Naht

kalt gepresst zum Anschuhen an Locomotiv-Siederöhren, Rohrleitungen.

Kalt gepresste Stahlröhren ohne Naht

für Locomotiv-, Marine- und stationäre Kessel, Stossringe, Stopfbuchsen und Brandringe.

CRAMER & BUCHHOLZ

in *Rönsahl* (in Westfalen) und *Rübeland* (am Harz)

liefern

alle Sorten **Pulver** bis zu den grössten Quantitäten.

Technicum Mittweida.
(Sachsen.) — Höhere Fachschule für **Maschinen-Ingenieure** und **Werkmeister.** Vorunterricht frei.
Aufnahmen: Mitte April u. October.

Papierfabrik Cöslin. Pappenfabrik Varzin.

Bernhard Behrend

Comptoir Cöslin, wohin Briefe z. richten bitte

Specialität: Papierrollen

für Morsetelegraphenapparate.

Canzlei- u. Concept-Papiere aller Art.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Kohlen-Ersparniss.

Root's nichtexplodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in Kalk a. Rhein.

Keine Explosions-Gefahr.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

SCHAEFER & HAUSCHNER

HOFLIEFERANTEN

Berlin

Friedrichs-Strasse No. 233.

7 Mal prämiirt; 1878 Staatsehrenpreis für Beleuchtungs-Gegenstände.

Candelaber, Wandarme und Laternen für Strecken-Beleuchtung.

Laternen, Ampeln, Luster für Gas-, Kerzen- und Petrol.-Beleuchtung für Perrons, Wartesäle, Bureaux. — Transparent-Laternen für Telegraphen, Stations-Bureaux etc.

Locomotiv-, Weichen-, Schaffner-Laternen.

Zeichnungen und Kosten-Anschläge stehen auf Wunsch gern zu Diensten.

Technisches Bureau für Gas-, Wasser- und Ventilations-Anlagen.

Unsere **patentirten Gasconsum-Regulatoren** geben bei nicht **unwesentlicher** Gasersparniss regelmässig brennende Flammen und verhindern das Blaken.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen versehen,** sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst **Dresdner Glasfabrik Friedr. Siemens.**
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt

Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Eisen- & Metallgiesserei

liefert

Dampfmaschinen jeder Grösse bis 600 Pferdekräfte

mit Ventil- oder Schieber-Präcisions-Steuerung

mit Riemenantrieb, Seilantrieb oder mit

Verzahnten Schwungrädern bis $7\frac{1}{2}$ m Durchm. mit gehobelten Zähnen

unter Garantie

von $8\frac{1}{2}$ kg Dampfverbrauch oder 0,9 kg Kohlenverbrauch pro indicirte Pferdekraft für grössere Maschinen.

Dampfkessel jeder Construction und Grösse

mit gewöhnlicher Feuerung oder

mit Halbgasfeuerung, d. h. mit Rauchverbrenner System Tenbrink,

letztere unter Garantie für 9 bis 10fache Verdampfung,

d. h. Kohlenersparniss gegenüber anderen Kesseln 20 bis 40 Procent.

Belästigung durch Rauch und Russ fällt ganz weg.

NB. Bestehende Kesselanlagen können leicht nach diesem System abgeändert werden, Kosten hiefür bezahlen sich in 1 bis 2 Jahren.

Unterirdische Wasserhaltungsmaschinen

in jeder Grösse bis zu 300 m Förderhöhe.

Locomobilen. Transmissionen.

Dampfpumpen Patent Decker

nach deutschem Reichspatent No. 926 vom 8. Mai 1878

in verschiedenen Grössen bis 150 cbm Wasserlieferung pro Stunde.

Bis 15. Januar 1879 wurden effectuirt:

902 Stück Dampfmaschinen und Dampfpumpen.

1184 „ Kessel.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction

Hennicke & Goos, Hamburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 12. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 14. Februar 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Januar 1879“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Erörterungen über Vervollständigung und Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes.

Entgegnung.

Die in No. 8 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 31. Januar cr. enthaltene Besprechung der von mir verfassten:

„Erörterungen über Vervollständigung und Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes, mit Rücksicht auf die Entwickelung des Güterverkehrs und Erzielung billiger Frachten“

veranlasst mich behufs Berichtigung von Missverständnissen zu folgenden kurzen Aeusserungen:

In gedachter Besprechung sind die am Schlusse meiner Broschüre für die in Preussen neu anzulegenden Bahnen in 6 Punkten zusammengefassten Vorschläge ohne jede Erläuterung vorweg zur Herleitung ganz allgemeiner Folgerungen benutzt.

Nachdem zugegeben wird, dass zwar in der Entwickelung des Güterverkehrs bei unseren Bahnen der Schwerpunkt liege, zumal der Personenverkehr bei zahlreichen Eisenbahnen noch nicht die Kosten decke, heisst es wörtlich:

„Dessenungeachtet hat jedoch wohl noch Niemand im Ernst daran gedacht, den Güterverkehr so in den Vordergrund zu stellen und den Personenverkehr so als Nebensache zu behandeln, wie dies vom Herrn Verfasser in Aussicht genommen wird. Abgesehen davon, dass wir vergeblich nach einem Beispiele dafür in irgend einem Lande suchen, empfiehlt es sich im eigenen Interesse der Eisenbahnen nicht, den Personenverkehr so hintanzusetzen, weil mit der Erleichterung des Reisens auch eine Erleichterung der geschäftlichen Beziehungen und damit eine Hebung des Güterverkehrs verbunden ist. Aber selbst wenn man darauf keinen Werth legen wollte, die berechtigten Anforderungen des Verkehrs, der Post etc. machen es unmöglich, den Personenverkehr nur als Nebensache zu behandeln und für die Personenbeförderung in Uebereinstimmung mit dem Güterverkehr eine allgemeine Fahrgeschwindigkeit von 40 Minuten pro Meile zu Grunde zu legen. Eine solche Fahrgeschwindigkeit, welche noch nicht einmal die der früheren Schnellposten erreicht, würde zur Folge haben, dass die Personenbeförderung sich wieder den Chausseen und Landstrassen zuwenden müsste und würde eigentlich nichts anderes bedeuten, als die Gegenwart wieder in die Zeit vor der Entstehung der Eisenbahnen zurückzuversetzen“.

In sämmtlichen von mir bisher über das Eisenbahnwesen veröffentlichten Schriften ist besonders hervorgehoben, dass bei allen neuen Bahnanlagen die Bedürfnisse und Verhältnisse massgebend sein müssen und in der in Rede stehenden Broschüre ist diese Ansicht durchweg besonders betont.

Auf Seite 12 derselben ist, nach Erwähnung der Erträge des Personenverkehrs, nach welchen die Zukunft zahlreicher Bahnen nicht als gesichert betrachtet werden könne, gesagt:

„dass man der Frage unbedingt näher treten müsse, ob es gerechtfertigt erscheint, den Personenverkehr als einen rentablen Factor zu betrachten, für welchen besondere Kosten aufzuwenden sind. Man wird in solchen Fällen oft zu der Ueberzeugung gelangen, dass es viel vortheilhafter sein würde, den Personenverkehr auf solchen Bahnen in der Weise zu befördern, dass man nur eine Wagenclasse an die Güterzüge anhängt und den Transport dem der Strassenbahnen gleichstellt. In vielen Fällen wird eine solche Beförderung, die häufiger stattfinden kann und die Besteigung sowie das Verlassen der Wagen an viel zahlreicheren Stellen zulässt, für den Localverkehr viel günstiger sein, als das Coursiren der schnellfahrenden Züge in langen Zwischenräumen“.

Wenn mir nun in dem vorangeführten Satze der Recension Ansichten und Auffassungen zugeschrieben sind, welche mir ebenso wenig wie irgend Jemand in den Sinn gekommen sein können, wenn behauptet wird, nach meiner Ansicht solle der Personenverkehr als Nebensache behandelt und hintangesetzt werden, so kann ich solche völlig unrichtigen und ungerechtfertigten Folgerungen nur als unbegreifliche Missverständnisse bedauern und muss es jedem aufmerksam unpartheiischen Leser lediglich anheimstellen, zu beurtheilen, ob der Inhalt meiner ganzen Schrift zu solchen Auffassungen irgend Anlass geben kann.

Die in der Broschüre besonders hervorgehobene und begründete Ansicht, dass es bei einem ganz unerheblichen, unwichtigen, die Kosten in keiner Weise deckenden Personenverkehr, welchem durch eine den Strassenbahnen gleiche Beförderungsweise in Verbindung mit dem Güterverkehr vollständig genügt werden kann, durchaus widersinnig und verderblich ist, die Bahnunternehmen zu Gunsten eines solchen Verkehrs mit übertriebenen und unnützen, durch die Schnellfahrt bedingten Anforderungen zu belasten, zu vertheuern und dadurch einen billigen Güterverkehr auszuschliessen, muss ich aber unter allen Umständen als vollständig gerechtfertigt ansehen.

Betrachtet man die sämmtlichen noch auszuführenden

Bahnanlagen im Preussischen Staate, so wird Niemand bestreiten können, dass mit Rücksicht auf die obwaltenden Bedürfnisse und Verhältnisse, sowie auf das grosse Netz bestehender Bahnen, bei deren Anlage überall der Personenverkehr massgebend war, nur in seltenen Fällen noch Anlagen vorkommen werden, wo die Rücksicht auf den Personenverkehr allein oder auch nur vorzugsweise massgebend sein könnte.

Wenn also für neue Anlagen in Preussen die besondere Berücksichtigung des Güterverkehrs als Regel, die des Personenverkehrs aber als Ausnahme vorgeschlagen ist, so wird dies nicht ohne Weiteres verwerflich erscheinen.

Dass über das Mass der Transportgeschwindigkeit verschiedene Ansichten stattfinden können, ist bereits in der Broschüre gesagt.

Die Gründe, welche für die unter Umständen als massgebend angenommene Fahrzeit sprechen, sind dort, wie in früheren Auslassungen, erörtert.

Anlangend nun das über die Transportkosten der Massengüter Gesagte, so mag nur Folgendes kurz erwähnt werden.

Auf Seite 11 der Broschüre ist nach Erörterung der grossen Vortheile billiger Frachten gesagt, dass sich unter Umständen selbst Transporte rechtfertigen können, welche nur die Kosten decken, wobei selbst auf Nichtverzinsung des Anlagecapitals hingedeutet ist. Es heisst dann weiter:

„Denkt man sich nun Bahnen, bei welchen für die Güterbewegung die zweckmässigsten Einrichtungen und Geschwindigkeiten eingeführt sind, wo von allem, die Kosten steigernden, entbehrlichen Beiwerk und vertheuernden Betriebseinrichtungen Abstand genommen wurde und wo ein billiger Betrieb in der umfassendsten Weise hergestellt ist, so wird die Ansicht gerechtfertigt erscheinen, dass es möglich sein wird, im grossen Durchschnitte die Massengüter zu billigeren Preisen, als es jetzt geschieht, zu befördern. Wo es sich um die Erzielung wichtiger national öconomischer Zwecke handelt, wird der Satz von etwa ½ ₰ pro Centner und Meile Anwendung finden können“.

Welche Umstände und Verhältnisse bei dieser Annahme vorausgesetzt sind, geht aus dem Gesagten wohl klar hervor. Wenn in solchen Fällen zur Erzielung wichtiger national öconomischer Zwecke der Satz von ½ ₰ pro Centner und Meile als möglich angenommen ist, so wird es sachverständiger Beurtheilung anheimgestellt bleiben können, ob eine solche Annahme unter den vorausgesetzten Umständen als zu weit von der Wirklichkeit abweichend angesehen werden muss.

Es ist dabei für bestimmte Fälle auf Gütertransportbahnen mit Doppelgeleisen, aber ohne alle Personenstationen und ohne alle durch Schnellfahrt bedingte Vorsichtsmassregeln und Schwierigkeiten bei reichlichem Massengüterverkehr in der einen Richtung und mässigem Rückverkehr gerechnet. Ein Zug von 60 Achsen würde eine Einnahme von 30 ℳ gewähren.

Man wird aus meiner so specialisirten, besonders in Bezug auf den Transport der Massengüter nach der See oder nach den Verbrauchsorten gemachten Annahme wohl nicht berechtigt sein können, für alle Güter-Transporte Folgerungen zu ziehen. Jedoch mag auch hier wiederholt die Ueberzeugung ausgesprochen werden, dass man da, wo es sich um wichtige und grosse Massengütertransporte handelt, mit dem jetzigen Transportsystem, wo auf denselben Geleisen alle verschiedenartigen Güter mit den Personen in Schnellfahrt durcheinander bewegt werden, niemals zu dem möglichst billigsten Transporte der Massengüter gelangen wird und dass zur Erreichung dieses Zweckes nur für billige Gütertransporte besonders eingerichtete Bahnen geeignet sind. Hartwich.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 11. Februar. (Berathung des Eisenbahnetats im Preussischen Abgeordnetenhause. Coblenz-Reichsgrenze. Internationales Frachtrecht. Rickert über Eisenbahnpolitik. H. B. Oppenheim über Bismarck's Tarifplan. Abwehr gegen die Pest. Frankfurter Centralbahnhof. Aachen-Mastricht.)

Das Ereigniss par excellence der jüngsten Berichtsperiode war die zweite und dritte Berathung des Eisenbahnetats, welche schon früher auf die Tagesordnung gesetzt, am vorigen Sonnabend und Montag erfolgte. Da die Berathung der eigentlichen Eisenbahnfrage im Zusammenhange mit dem Generalberichte der Budgetcommission naturgemäss zu erfolgen hatte, so war von dem Präsidenten dieser Gegenstand von vornherein von der Debatte ausgeschlossen worden. Nichtsdestoweniger gelang dieses nicht vollkommen und trug die Verhandlung am Sonnabend überdies ein sensationelles Gepräge durch das Hineinziehen des Bismarck'schen Schreibens über die Eisenbahntarife, ein Gegenstand, der freilich mehr in den Reichstag als in den Landtag gehört, immerhin nach der Auffassung der Majorität einmal zur Sprache im Abgeordnetenhause gebracht, der Competenz desselben nicht vorenthalten werden kann. Der Herr Handelsminister theilte freilich diese Meinung nicht, sondern erklärte auf eine Anfrage des Abg. Richter (Hagen) über seine Stellung zu den Tarifreformplänen des Fürsten Bismarck, dass das Abgeordnetenhaus sich mit diesen Projecten des Reichskanzlers nicht zu befassen habe, und als der Abg. Richter sich hierdurch nicht abhalten liess, das bekannte Schreiben des Fürsten einer scharfen Kritik zu unterziehen, begnügte der Minister sich mit der Erwiderung, dass der grosse Staatsmann, der sich über diesen Tadel leicht hinwegsetzen könne, im Reichstage Gelegenheit finden werde, die Angriffe zurückzuweisen. Diese ablehnende Haltung veranlasste den Abg. Virchow zu einer noch dringlicheren Entgegnung. Es erinnerte daran, dass der Fürst Bismarck nicht allein Reichskanzler, sondern auch Preussischer Ministerpräsident sei und dass kein Minister das Recht habe, seine eigene persönliche Verantwortlichkeit vor dem Landtage mit der des Reichskanzlers zu decken. Der Minister verzichte durch eine solche Haltung auf seine Selbstständigkeit und drücke das Niveau der Preussischen Minister zu blos ausführenden Beamten ohne eigene Meinung herab. Das Stillschweigen des Herrn Maybach lasse nur die Deutung zu, dass er sich vor der eigenen Landesvertretung nicht getraue, offen auszusprechen, was die Regierung beabsichtige. Wolle man das Staatsbahnsystem, so möge man mit dieser Forderung klar hervortreten und es im Ganzen durchführen, nicht aber stückweise vorgehen und das in den Privatbahnen angelegte Capital des Landes ruiniren, um dann diese Privatbahnen billig für den Staat anzukaufen. Auch dieser Appell vermochte den Standpunkt des Herrn Maybach nicht zu alteriren, welcher im Uebrigen gegen den Abg. Virchow, welcher mit seiner obigen Bemerkung in die Eisenbahnfrage selbst eingegangen war, ungefähr Folgendes erwiderte: Der Abg. Virchow hat die Behauptung ausgesprochen, dass wir durch unsere Politik die Privatbahnen ruiniren, um sie demnächst um billige Preise zu erwerben. Ich für mein Theil weise die Beschuldigung auf das Bestimmteste zurück. Ich bin mir bewusst, den Privatbahnen gegenüber auch als Verwalter der Staatsbahnen alle Rücksichten der Loyalität und Billigkeit beachtet zu haben. Ich halte es für unrichtig und des Staates nicht würdig, die Privatbahnen zu ruiniren, um sie demnächst billig in seinen Besitz überzuführen. Auch damit bin ich einverstanden, und die Nothwendigkeit tritt an uns heran, nicht dazu überzugehen, wie bisher im Drange der Zeit geschehen ist, theilweise die Bahnen zu erwerben, sondern wir werden, wenn wir mit einem solchen Geschäfte vorgehen, Ihnen eine grosse Perspective zeigen und eine ganze Gruppe von Bahnen kaufen. Abg. Richter (Hagen) knüpfte hieran folgende Bemerkungen: Wenn der Herr Minister uns eine weite Perspective eröffnet, so müssen wir verlangen, dass er sich zuerst mit der Mehrheit des Hauses verständigt und mit ihr vereinbart, bevor er zum Handeln übergeht. Statt dessen sehen wir ihn nach allen Seiten handeln, bevor er sich noch der Uebereinstimmung mit der Mehrheit über eine solche generelle Ermächtigung versichert hat und dass, wenn er uns eine Perspective eröffnet, er zugleich mit fertigen Vorschlägen vor uns zu erscheinen beabsichtigt. Einstweilen, bis zur Discussion der Anträge der Budgetcommission, muss ich Verwahrung dagegen einlegen, dass aus den letzten Worten des Herrn Ministers eine Uebereinstimmung mit den Ansichten auf dieser (der linken) Seite des Hauses entnommen werde. In persönlicher Bemerkung betonte Abg. Virchow noch: Ich habe der Regierung nicht die Absicht zugeschrieben, die Eisenbahnen zu ruiniren, um sie dann billig zu kaufen, aber das Resultat ihrer Operationen kommt thatsächlich darauf heraus.

Ausser der Debattirung der Eisenbahnfrage selbst zerfallen die Debatten über den Eisenbahnetat noch in vier Theile: in die Berathung über Differentialtarife, über Secundärbahnen, über das Verbot des Verkaufs der Frankfurter Zeitung auf den Bahnhöfen der Staatsbahnen und in eine Blumenlese aller möglichen Wünsche und Beschwerden, die in einer Abendsitzung summarisch erledigt wurden.

Bezüglich 1. der Differentialtarife interessiren aus der Sitzung vom Sonnabend die folgenden Ausführungen des Abg. Richter: .... Wir haben jetzt ein allgemeines einheitliches Classificationssystem für alle Bahnen, von dem keine Privatbahn ohne Genehmigung des Ministers abweichen kann. Wir haben für alle diese Classen unter Zustimmung des Ministers festgesetzte Maximalsätze, es kann also auch keine Bahn, um im Stile des Reichskanzlers zu reden, das Publikum ausbeuten. Diese Maximalsätze unterscheiden sich sehr wenig von den für die Preussischen Staatsbahnen bestehenden Normalsätzen. Ausserdem ist auch als geltendes Recht eine alljährliche Revision der Maximalsätze seitens des Bundesraths in

Aussicht genommen. Ausnahmetarife kann nur das Ministerium genehmigen und wird diese Genehmigung auf Widerruf ertheilt. Es können also aus eigener Initiative der Regierung diese Ausnahmetarife wieder aufgehoben werden. Die Ausnahmetarife sind gerade im Interesse der Landwirthschaft, der Kohlen- und Eisenindustrie und zwar vielfach auf Verlangen der Regierung eingeführt worden. Die Ausnahmetarife dienen zu nichts weniger als zur Ausbeutung des Publikums in Privatinteressen der Eisenbahnen. Differentialtarife können auch nur mit Zustimmung des Ministers bestehen. Wir haben selbst gesehen, welche Wirkung eine einzige Rede des Ministerpräsidenten im März v. J. in diesem Hause auf die Umgestaltung des gesammten Holztarifwesens in Deutschland gehabt hat und welche Massnahmen ergriffen worden sind zum Schutze der Grüneberger Weintrauben gegen die Ungarischen und zum Schutze unseres Mehles gegenüber dem nach Holland durchgehenden Ungarischen Mehl. Die Privateisenbahnen sind also in Bezug auf ihre Tariffreiheit auf das Aeusserste beschränkt und man kann darin nicht weiter gehen, wenn das Privatcapital bei diesen Bahnen irgendwie rentabel sein soll. Die vom Reichskanzler vor zwei Jahren berufene Sachverständigencommission hat verneint, dass es möglich und räthlich sei, Einheitstarife auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens einzuführen. Die geschichtliche Entwickelung unseres Eisenbahntarifwesens ist eine gerade entgegengesetzte. Anfänglich waren die Tarife viel mehr einheitlich und allmälig ist eine grosse Vielheit entstanden, welche wieder in den letzten Jahren durch die Bemühungen des Ministers Achenbach zu einer grösseren Einheit zurückgeführt worden ist. Das Publikum und die Interessenten meinen, man sei darin schon zu weit gegangen. Man will jetzt statt einer Stückgutclasse zwei einführen und die Ausnahmetarife vermehren. Man hat nämlich endlich eingesehen, dass die Einheit nicht blos Herabsetzung, sondern auch Heraufsetzung der Tarife bedeuten kann und damit eine Schablonisirung unter Nichtberücksichtigung einzelner Verkehrsinteressen. Sie bringt unter Umständen weder den Interessenten noch den Eisenbahnen Vortheil, indem die Heraufsetzung auf den Verkehr mindernd wirkt. Nichts würde den Interessen des Publikums mehr zuwider sein, als die vom Reichskanzler vorgeschlagene gesetzliche Fixirung der Tarife. Die ganze Entwickelung der Eisenbahntarife geht mit Ausnahme einer Unterbrechung im Jahre 1874 auf Ermässigung und heute klagt man auch vorwiegend darüber, dass die Eisenbahnen auf gewissen grossen Strecken zu billig fahren. Die Ermässigungen wurden erschwert, ganz abgesehen von der Unmöglichkeit, in gesetzgebenden Körpern Eisenbahntarife festzusetzen. Wir haben schon an Zolltarifen genug. Niemand ist bisher noch auf solchen unglücklichen Gedanken gekommen. Wie kommt nun der Reichskanzler zu solchen unmöglichen, unausführbaren Vorschlägen? Er lässt sich verführen durch die Analogie mit der Chaussee, der Post und einem Generalpächter von Steuern. Natürlich lehnt es ein Eisenbahnminister ab, dergleichen vor uns zu discutiren. Der Besitzer einer Chaussee stellt doch nur das Anlagecapital, übernimmt aber nicht den Transport auf derselben. Den Unterschied von Post und Eisenbahn aber hat gerade die Wirthschaftspolitik des Kanzlers in der letzten Zeit klar gestellt. Man hat die Differentialtarife der Ungarischen Weintrauben für die Eisenbahnen aufgehoben und gleichzeitig für die Postpackete unter 5 kg denselben Tarif eingeführt, mögen die Trauben nun aus Ungarn oder aus Grüneberg kommen! Die Eisenbahnen dürfen ihre grossen Traubenpackete nicht so billig aus Ungarn uns zuführen, wie sie möchten, werden aber gezwungen, für die Post kleine Traubenpackete aus Ungarn unentgeltlich zu fahren. (Heiterkeit.) Wer Post und Eisenbahnen so grundverschieden behandelt, sollte doch wissen, dass beide etwas ganz verschiedenes sind.

In dritter Lesung gab die Angelegenheit der Differentialtarife dem Abg. Richter (Hagen) Veranlassung zur Einbringung der folgenden Resolution:

„Die Staatsregierung aufzufordern, dem Landtage in einer besonderen Denkschrift eingehend und ziffermässig im Einzelnen darzulegen, welche Gründe die Beschränkung von Differentialtarifen seit dem März 1878 namentlich in Bezug auf Holz, Mehl, Weintrauben und Hammel veranlasst haben und welche Wirkungen sich aus diesen Massnahmen für die betreffenden Consumenten- und Producentenkreise sowie für Eisenbahnen und Schifffahrt ergeben haben".

Die sehr eingehende Debatte, welche sich daran knüpfte und bei welcher besonders der Antragsteller zu längeren Ausführungen das Wort ergriff, betraf ganz besonders die Holztarife. Da gegenwärtig die Eisenbahnverwaltungen Denkschriften über die Differentialtarife anfertigen und die Ausführungen des Abg. Richter, so werthvoll dieselben auch waren, durch dieselben bei Weitem überholt werden dürften, so beschränken wir uns darauf, von dem Ergebniss der Debatten Act zu nehmen, welches in der Annahme des Richter'schen Antrages bestand.

Die Debatte über Secundärbahnen entspann sich in zweiter Lesung anlässlich Kap. 20 (Hannov. Staatsb.) mit Bezug auf eine Bitte des Abg. Köhler (Göttingen), das Project einer schmalspurigen Localbahn von Leer nach Aurich durch Gewährung einer Staatssubvention möglichst zu fördern. Gleichzeitig fragte Abg. Rickert den Minister, ob er gewillt sei, schmalspurige Bahnen als solche anzuerkennen, die im Interesse des Localverkehrs durch Staatsmittel zu fördern seien.

Minister Maybach: Schmalspurige Bahnen sind für das allgemeine Staatsinteresse von viel geringerem Werthe, als normalspurige, namentlich aus militärischen Rücksichten. Mir liegt gegenwärtig eine so grosse Zahl von Gesuchen um Subventionirung von normalspurigen Secundärbahnen vor, dass ich für eine Reihe von Jahren nicht in der Lage bin, schmalspurige Bahnen zu unterstützen; ich muss also auch die Frage bezüglich der Subventionirung der Bahn von Leer nach Aurich verneinen.

Abg. Rickert: Ich möchte den Minister fragen, ob er die schmalspurigen Localbahnen für so wenig im Interesse des Localverkehrs liegend erachtet, dass er ihnen von Verwaltungswegen keine Unterstützung zukommen lassen will und ob er ihnen einen principiellen Widerstand entgegenstellt.

Minister Maybach: Ich habe nur gesagt, dass ich den schmalspurigen Localbahnen jetzt keine materielle Unterstützung gewähren kann, im Uebrigen werde ich ihnen stets das grösste Wohlwollen bezeigen.

Die Angelegenheit der „Frankfurter Zeitung" absorbirte einen übergrossen Theil der Zeit und hat nur das Interesse einer Episode. Der Minister erwiderte am Sonnabend auf die Interpellation des Abg. Virchow, dass die Eisenbahndirection das Verbot im Einvernehmen mit der Königl. Regierung in Wiesbaden auf Grund der allgemeinen Bestimmung erlassen habe, dass unsittliche und gegen die allgemeine Ordnung verstossende Druckschriften auf den Bahnhöfen nicht feil gehalten werden dürften. Weiter versprach der Minister, die Angelegenheit noch einmal genau zu prüfen und geeigneten Falls Remedur eintreten zu lassen, während die Abgg. Lasker und Richter sich bis zur dritten Lesung des Etats die Stellung bestimmter Anträge vorbehielten.

In dritter Lesung am Montag wurde die Affaire der Frankfurter Zeitung dadurch erledigt, dass unter Zustimmung des Herrn Maybach, der bereits selbst inzwischen die Initiative für eine Remedur ergriffen hatte, folgender Antrag Virchow's zur Annahme gelangte:

„Das Haus wolle beschliessen: die Staatsregierung aufzufordern, dafür Sorge zu tragen, dass der Verkauf von Zeitungen, deren Erscheinen durch das Gesetz nicht untersagt ist, auf den Eisenbahnstationen durch die Verwaltung nicht gehindert werde".

Die zweite Lesung wurde in einer Tagessitzung am Sonnabend nicht erschöpft, sondern bis zum Abend vertagt. Ueber diesen Theil der Sitzung glauben wir noch folgendes summarische Referat geben zu sollen. Bezüglich der Ausgaben richtet Abg. Lüders an die Regierung die Frage, ob sie die complicirte Organisation der Eisenbahnverwaltung in 8 Directionen beibehalten wolle.

Minister Maybach erklärt, dass im nächsten Jahre der Plan einer vereinfachten Organisation vorgelegt werden solle.

Abg. Berger glaubt, einer solchen Vorlage eine günstige Aufnahme zusichern zu können. Redner tadelt dann das Ueberwiegen der juristischen Beamten gegenüber den technischen, besonders solle man die beim Bau beschäftigt gewesenen Baumeister auch beim Betriebe anstellen.

Minister Maybach erklärt, dass er in Bezug auf die Parität der beiden Beamtenkategorien der Eisenbahnen von den bewährten Grundsätzen seines Amtsvorgängers nicht abweichen werde. Die Regierungsassessoren würden nur scheinbar bevorzugt, indem ihre Ernennungen, auch wenn sie nicht etatsmässige Stellen erhielten, publicirt würden. Für die bei den Bauten angestellten Baumeister werde, soweit dies irgend möglich, bei Eröffnung des Betriebes gesorgt werden.

Abg. Colberg beklagt, dass durch die Ostbahn, die den Kreis, aber nicht die Stadt Braunsberg berühre, der Verkehr aus der Stadt fortgezogen und hierdurch die Stadt geschädigt worden sei; er bittet deshalb um Herstellung der Secundärbahn Allenstein-Braunsberg, statt der Verbindung Allenstein-Kobbelbude.

Abg. Röstel (Gerdauen) empfiehlt seinerseits der Regierung, an dem ursprünglichen Project unter allen Umständen festzuhalten.

Die Budgetcommission beantragt: „Dem Landtage im künftigen Jahre eine Zusammenstellung der Ergebnisse der Schienensubmissionen vorzulegen und zugleich Mittheilungen darüber zu machen, wie weit sich bei solchen und anderen Submissionen für die Staats-Eisenbahnverwaltung Coalitionen von Lieferanten zum Zwecke der Erzielung höherer Preise bemerkbar gemacht haben".

Abg. Richter (Hagen) macht auf die erhebliche Ueberproduction der Deutschen Schienenwerke aufmerksam, welche dieselben nöthige, etwa 3 Millionen Centner jährlich mehr zu exportiren, als importirt wird. Um diesen Export zu erleichtern, habe sich eine Coalition Deutscher Schienen-Fabrikanten gebildet, die bei allen Submissionen von Deutschen Eisenbahnverwaltungen die Preise um etwa 1/8 höher halten, als die Englischen Werke, während sie nach dem Auslande billiger verkaufen. Deutschland müsse also zu Gunsten des billig kaufenden Auslandes eine sehr erhebliche Last tragen. Noch habe die Regierung die Möglichkeit, durch Zulassung der Englischen Concurrenz diese Preise

einigermassen zu reduciren, sobald jedoch, wie beabsichtigt, der Centner Schienen mit 1 ℳ Zoll belastet werde, werde diese Concurrenz gänzlich ausgeschlossen.

Abg. Röstel erinnert an die im vorigen Jahre gefasste Resolution, welche die Regierung um eine generelle Prüfung und eventuelle Reform des Submissionsverfahrens ersuchte.

Geh. Rath Rapmund erwidert, dass die Regierung mit der Aufstellung allgemeiner Bestimmungen beschäftigt sei.

Abg. Berger bemerkt dem Abg. Richter, dass die Ueberproduction nur durch den plötzlich gesteigerten Bedarf hervorgerufen sei, der vorzugsweise auch die Beseitigung der Eisenzölle veranlasst habe. Die Coalition habe nur den Zweck, die vorhandene Arbeit gleichzeitig an alle Unternehmer zu vertheilen, statt sie in die Hände eines Einzigen fallen zu lassen. Die ins Ausland gelieferten billigeren Schienen seien von viel schlechterer Qualität als die für die Preussischen Bahnen gelieferten. Drücke man die Eisenwerke noch weiter herunter, so entziehe man dadurch gleichzeitig den Eisenbahnen erhebliche Transporte, weil zur Herstellung eines Centners Eisen 10 Centner Rohmaterialien gehören.

Abg. Richter hält es für zweckmässiger, den Eisenbahnen dadurch zu helfen, dass man ihnen billigere Schienen liefere. Der Redner will näher auf die Eisenzollfrage eingehen, wird aber wiederholt von dem Präsidenten darauf aufmerksam gemacht, dass die Geschäftslage ein detaillirtes Eingehen auf diese Materie um so weniger räthlich mache, als der Reichstag dieselbe binnen Kurzem ausführlich erörtern werde. Der Redner bedauert, dass eine so wichtige Frage über das Knie gebrochen werden müsse, da man den umfassenden Eisenbahnetat auf eine einzige Abendsitzung zusammengedrängt habe.

Abg. Cohn spricht seine Befriedigung darüber aus, dass die von der Regierung ausgearbeiteten allgemeinen Bestimmungen über das Submissionsverfahren, soweit dieselben bereits bekannt geworden, den Wünschen der Sachverständigen vollkommen entsprechen.

Die Resolution der Budgetcommission wird mit grosser Majorität angenommen.

Die Budgetcommission beantragt ferner, die Regierung möge dafür Sorge tragen, dass dem Landtage mehrere Exemplare der Jahresberichte derjenigen Eisenbahngesellschaften zugehen, denen der Staat auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen Zuschüsse zu leisten hat, sowie derjenigen, deren Betrieb durch den Staat geführt wird.

Die Regierung erklärt sich mit dieser Resolution einverstanden, welche auch das Haus genehmigt.

Abg. Richter (Hagen) fragt, ob eine Verfügung in Betreff der literarischen Beschäftigung der Eisenbahnbeamten in neuester Zeit erlassen sei.

Minister Maybach: Ich bin nicht dagegen, dass sich die Beamten auch wissenschaftlich beschäftigen, ich wünsche nur im Allgemeinen zu wissen, worüber sie schreiben wollen, damit ihre Arbeit nicht absolut im Widerspruch mit den Absichten der Regierung steht. Die Broschüre von Schwabe über Secundärbahnen stellt eine solche Menge von Locallinien auf, dass ich mich der Anfragen gar nicht erwehren konnte, weil man glaubte, die Broschüre enthalte meine Auffassungen.

Abg. Richter (Hagen). Dann würde doch wohl die einfache Erklärung genügen, die Arbeit sei eine Privatarbeit; eine solche Censur, wie sie der Minister einführt, würde alle wissenschaftlichen Bestrebungen der Beamten lahm legen.

Desgleichen wird folgende Resolution genehmigt: Die Regierung aufzufordern:

1. In den Erläuterungen zum nächstjährigen Etat über die Aenderungen Auskunft zu geben, welche die Uebernahme des Betriebes auf den Staat bei der Hinterpommerschen Eisenbahn in den Ausgaben herbeigeführt hat;

2. In Erwägung zu nehmen, ob es nicht finanziell und wirthschaftlich richtig ist, den Schnellzugsverkehr auf der Berlin-Dresdener Bahn mindestens ausserhalb der eigentlichen Reisesaison einzustellen.

Als Kosten der Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen fordert die Regierung 150 000 ℳ, welche das Haus, trotz des Antrages der Budgetcommission nur 100 000 ℳ zu bewilligen, genehmigt.

Im Extraordinarium werden für einen Rangirbahnhof bei Rummelsburg statt 600 000 nur 300 000 ℳ, zum Umbau der Güterbahnhöfe in Berlin statt 470 000 nur 360 000 ℳ, zur Erweiterung des Bahnhofes Hannover statt 3 000 000 nur 2 500 000 ℳ, zur Anlage eines Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. statt 2 500 000 nur 2 000 000 ℳ bewilligt, und zu letzterem Titel folgende Resolution angenommen: Der Plan des Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. einer erneuten Prüfung zu unterziehen und dabei auf die grösste Sparsamkeit Rücksicht zu nehmen, — auch dem Landtage in dessen nächster Session den definitiven Plan vorzulegen und zugleich mitzutheilen, in welchen Perioden sie die Vollendung der Anlage beabsichtigt.

Die Kosten zur Erweiterung einer Gasanstalt auf dem Bahnhof Fulda in Höhe von 65 000 ℳ werden gestrichen.

Schliesslich genehmigt das Haus noch folgende zu diesem Etat beantragten Resolutionen der Commission: Die Regierung aufzufordern 1. künftig die Einnahmeanschläge aus dem Personenverkehr und dem Güterverkehr näher zu begründen, insbesondere durch zahlenmässige Angaben über die von neuen Strecken zu erwartenden Einnahmen und über den Einfluss von Concurrenzbahnen. 2. Ueber die Rentabilität wirthschaftlich selbstständiger Staatseisenbahnstrecken, für welche nicht selbstständige Etatskapitel bestehen, alljährlich ausführliche, — so weit dies nicht möglich ist, schätzungsweise Mittheilungen in dem Betriebsberichte, und kürzere Mittheilungen in den Motiven zu dem Etat bei Forderungen für Mehrausgaben zu machen. 3. Bei der nächsten Etatsberathung eine Uebersicht mitzutheilen über die Zahl der angemietheten Dienstwohnungen in grossen Städten, und bei Neubauten, inwieweit in solchen beabsichtigt wird, Dienstwohnungen einzurichten. 4. Künftig bei Erwägung von Tarifänderungen, welche auf die Einnahme-Ergebnisse von Einfluss sein können, auch das Finanzministerium hinzuzuziehen. 5. Künftig bei der Rentabilitätsberechnung in den Anlagen zum Eisenbahnetat auch in Betracht zu ziehen: Bei dem Anlagecapital die im Jahre vor dem Etatsjahre und im Laufe des Etatsjahres hinzukommenden Aufwendungen für die während des Etatsjahres im Betrieb befindlichen Strecken, sowie die sämmtlichen Bauzinsen, — bei Berechnung des Ueberschusses des Etatsjahres die Ausgaben der Centralverwaltung und die Ausgaben für Pensionen, desgleichen die Unterschiede zwischen den Erneuerungsfonds im Etat und dem normalen Verschleiss an Bahnanlagen und Betriebsmitteln, — endlich die Ausgaben in dem Extraordinarium, welche sich nicht als zur Vermehrung des Anlagecapitals bestimmt darstellen

Es folgt der Gesetzentwurf betr. die Feststellung des Staatshaushaltsetats, welcher in Einnahme und Ausgabe auf 711 500 758 ℳ festgestellt wird, und zwar auf 652 622 066 ℳ an fortdauernden und 58 878 692 ℳ an einmaligen Ausgaben, und der Gesetzentwurf, betreffend die Ergänzung der Einnahmen, in welchem die Höhe der Anleihe statt auf 73 750 000 ℳ auf 67 950 000 ℳ fixirt wird. Das Haus genehmigt beide Gesetze.

Die Vorlage betr. die Bahn Coblenz-Reichsgrenze gelangte ebenfalls in zweiter und dritter Lesung in voriger Woche zur Berathung und Erledigung. Es handelte sich dabei um die Deckung der Mehrkosten für den Bau der Bahnen von der Reichsgrenze bei Sierck über Trier und Coblenz unter fester Ueberbrückung des Rheins nach Oberlahnstein zum Anschluss an die Lahnbahn und von Godelheim resp. Ottbergen nach Northeim. Die Regierung hatte vorgeschlagen, diese Mehrkosten im Betrage von 7 500 000 ℳ und 469 000 ℳ aus den ihr durch das Gesetz vom 17. Juni 1874 zur Verfügung gestellten Eisenbahn-Crediten zu decken, während die Budgetcommission beantragte, diese Summe aus den Mitteln zu entnehmen, welche im Jahre 1873 für den Bau einer Eisenbahn von Hannover nach Harburg bewilligt sind, und welche sich bereits seit einer Reihe von Jahren unbenutzt in den Händen der Regierung befinden. In der sich hierüber erhebenden Discussion erklärte der Handelsminister Maybach, dass er den Antrag der Commission beim Staatsministerium befürworten werde, da er nicht in der Lage sei, dem Bau einer Bahn von Hannover nach Harburg unter den gegenwärtigen veränderten Verhältnissen das Wort zu reden. Der Minister stellte dabei eine anderweite Entschädigung der Landestheile in Aussicht, die durch das Aufgeben dieses Projectes getäuscht werden. Der Antrag der Commission wurde demnächst angenommen.

Bezüglich des internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr haben die Bundesrathsausschüsse vorgeschlagen: „Der Bundesrath wolle sich damit einverstanden erklären, dass vorbehaltlich der Ratificationen und abgesehen von den durch die weiteren Verhandlungen etwa nöthig werdenden Modificationen auf der Grundlage der vorgelegten Entwürfe und unter thunlichster Berücksichtigung der von den Ausschüssen empfohlenen Aenderungen Namens des Deutschen Reichs ein Vertrag mit den übrigen in der Berner Conferenz vertreten gewesenen Regierungen abgeschlossen werde“. — Der Bundesrath fasste über die wünschenswerthen Aenderungen vorläufig Beschluss, hat sich aber die Schlussabstimmung noch für eine der nächsten Sitzungen vorbehalten.

In einer am 3. Februar abgehaltenen Sitzung des „national-liberalen Vereins“ sprach Abg. Rickert über das Thema: „Die Entwickelung der Preussischen Finanzen“. Wir entnehmen dem Vortrage, dessen Titel der Redner selbst als zu weit gehend bezeichnete, da er nur einen kleinen Umriss über gewisse Theile des Finanzsystems geben wolle, Nachstehendes. Die Frage der Eisenbahnverwaltung ist diejenige, die uns heutzutage am meisten bewegt. Nach dem Etat haben im letzten Jahre die Staatseisenbahnen einen Ueberschuss von 63 Millionen Mark gebracht; zieht man hiervon noch, wie billig, die Kosten für die Centralverwaltung u. s. w. ab, so bleibt eine Summe von 60 Millionen Mark. Die Bezeichnung dieser Summe als „Ueberschuss“ ist aber nicht richtig. Denn das Anlagecapital der Eisenbahnen beträgt ungefähr anderthalb Milliarden Mark und es ergiebt somit obiger „Ueberschuss“ nur eine Capitalsverzinsung von etwa 3½ pCt. Nun kann man sicher 4½ pCt. vom Capital verlangen und der

„Ueberschuss" von 60 Millionen Mark verwandelt sich dann in ein Deficit von 10 Millionen Mark. Das heisst mit anderen Worten, die Bahnen rentiren sich nicht gehörig — aber gleichwohl verlangt die Regierung noch eine Milliarde für den Ankauf neuer Bahnen. Woher aber kommt das Heruntergehen des Eisenbahnetats? Zunächst sicher dadurch, dass der Verkehr bedeutend abgenommen hat, dann aber auch, weil wir selbst Fehler begangen haben, weil wir noch immer glauben oder doch lange Zeit glaubten, immer in den Jahren der Milliarden zu leben. Es war ein richtiges Princip des Ministers Camphausen, von diesen Milliarden 415 Millionen Mark zur Tilgung von Staatsschulden zu verwenden; als falsch hat sich jedoch die Eisenbahnpolitik erwiesen; opferte man doch nicht weniger als 800 Millionen Mark für den Neubau von Eisenbahnen. Und was für Bahnen! Man sehe sich nur Berlin-Wetzlar an. Damals versprach man sich goldene Berge von dieser Bahn, und heute wären wir froh, wenn wir sie nie zu bauen begonnen hätten. Nicht 10 Abgeordnete würden heute für diese Bahn stimmen. Im vergangenen Jahre sind 1 100 km Bahnstrecken eröffnet, die wenig oder gar keine Rente versprachen und im nächsten Jahre bauen wir für 60 bis 80 Millionen Mark unrentabler Bahnen. Wir werden also auf Jahre hinaus ein chronisches Deficit in unserem Eisenbahnetat haben. Es ist deshalb das dringendste Gebot, auf diesem Gebiete einen Ruhepunkt eintreten zu lassen; wir wollen erst abwarten, wie sich unsere Finanzen gestalten, ehe wir daran denken wollen, Privatbahnen anzukaufen.

Der bekannte Volkswirth und frühere Abgeordnete Dr. H. B. Oppenheim unterzieht den Eisenbahn-Tarifplan des Reichskanzlers einer eingehenden Kritik, zu deren Schluss er sagt: „Feste Tarifsätze, gesetzlich festgestellte, giebt es nicht und kann es der Billigkeit nach niemals geben, so wenig als gesetzlich fixirte Waarenpreise. Will man diesen Weg einschlagen, so wäre es noch am besten, wieder die Brod- und Fleischtaxe einzuführen". Unter Anderm*) macht Dr. Oppenheim darauf aufmerksam, wie die „neue Offenbarung aus Friedrichsruh" in einer so wenig beglaubigten Form uns zugekommen sei, dass man den Inhalt wohl für apokryph halten könnte. Dem ist nun freilich nicht so; die „Nordd. Allg. Ztg." wird am besten wissen, von wie competenter Stelle ihr die Abschrift des Bismarck'schen Schreibens an einen Collegen zugekommen ist. Uebrigens erinnert eine Stimme aus Süddeutschland daran, dass in Bayern eine gesetzliche Fixirung der Eisenbahn-„Tarife" schon seit 33 Jahren stattfinde. Es handelt sich da aber nur um die Tarife für den Personen- und Gütertransport auf Staatseisenbahnen, die auch blos in ihren Maximalsätzen, von einer Budgetperiode bis zur anderen, also höchstens auf zwei Jahre, in dem jeweiligen Finanzgesetze festgesetzt werden. Maximalsätze gelten jetzt bekanntlich für alle Deutsche Bahnen.

Die Commission zur Berathung der Schutzmassregeln gegen die Pestgefahr ist, wie der „R.-A." mittheilt, insoweit zu einem ersten Abschlusse ihrer Berathungen gekommen, als sämmtliche nach Lage der Sache sogleich zu ergreifenden Massnahmen durchberathen und in der Hauptsache zur Feststellung gelangt sind. Diese Massnahmen bestehen vornehmlich in der auf Einladung der Russischen Regierung bevorstehenden Entsendung einer Commission in die von der Pest ergriffenen und derselben verdächtigen Gebietstheile Russlands, in den durch die Kaiserlichen Verordnungen vom 29. Januar und 2. Februar und die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 3. Februar vorgesehenen Beschränkungen des Personen- und Sachenverkehrs aus Russland, sowie in der Anordnung einer sanitären Inspection der aus Russischen und anderen verdächtigen Häfen eingehenden Schiffe und der auf denselben befindlichen Personen und Waaren. Weitere Massnahmen sind erst für den Fall in Aussicht genommen, dass die Gefahr sich wesentlich steigern sollte. Dahin gehören insbesondere die Beschränkung des Verkehrs aus Russland nach Deutschland auf bestimmte Einbruchstationen und an letzter Stelle die Grenzsperre unter Errichtung von Quarantäneanstalten. Auch diese eventuell zu ergreifenden Massregeln sind in ihren Grundzügen von der Commission festgestellt. Aus Anlass der Kaiserlichen Verordnung vom 29. Januar d. J. hinsichtlich der Verhütung einer Einschleppung der Pest aus Russland fand übrigens am 3. d. M. im Geschäftsgebäude der Königlichen Eisenbahncommission der Oberschlesischen Eisenbahn zu Kattowitz unter dem Vorsitz des Königlichen Regierungs- und Bauraths Urban eine Conferenz von Deputirten der Warschau-Wiener, der Kaiser Ferdinands Nordbahn, der Oberschlesischen und der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn, behufs Ausführung der Anordnungen statt, welche seitens der Eisenbahnen in Beziehung auf die stricte Befolgung der oben erwähnten Ordre zu befolgen sind.

In der Sonnabendsitzung der Hessischen Kammer erklärte der Minister von Starck in Beantwortung einer bezüglichen Interpellation des Abg. v. Rabenau, dass der Preussischen Regierung kein Oberaufsichtsrecht zustehe, durch welches Baden und Hessen zu einem Beitrag zu den Kosten des Frankfurter Centralbahnhofes gezwungen werden könnten.

Trotzdem die Hessische und Badische Auffassung bei der dritten Lesung des Eisenbahnetats bekannt war, genehmigte das Preussische Abgeordnetenhaus die Position des Frankfurter Centralbahnhofs-Projectes und zwar brachte Herr Maybach die Preussische Auffassung über diese Angelegenheit in folgender Darlegung zum Ausdruck: „Der Frankfurter Bahnhof der Main-Neckar-, der Main-Weser- und der Taunusbahn, sowie die auf Preussischem Gebiete belegene Strecke der Main-Neckarbahn sind Staatseigenthum. Aus dem Vertrag mit Baden und Hessen kann allerdings ein Polizeiaufsichtsrecht Preussens nicht direct hergeleitet werden; dasselbe ist vielmehr ein Ausfluss der Staatshoheit und nur wenn ausdrücklich darauf verzichtet wäre, käme es ausser Frage. Die Frage spitzt sich nur auf eine Geldfrage zu und ich hoffe, dass es auch ohne die Betonung der polizeilichen Seite gelingen wird, in freundlicher Weise die Frage zu regeln. Die Frage des Bedürfnisses ist schon 1872 entschieden, indem die Regierung gesetzlich ermächtigt wurde, die Bahnhöfe Frankfurts in eine einheitliche Station zusammenzufassen. Das Bedürfniss ist ein wirklich dringendes; denn Frankfurt bot im Jahre 1870 bei der Mobilmachung die grössten Hindernisse für die militärischen Bewegungen. Wenn ein ähnlicher Zustand eintreten sollte, so müssten die jetzigen Verhältnisse unter allen Umständen abgeändert werden. Die Regierung kann es nicht verantworten, die Hand dazu zu bieten, dass diese Zustände noch ein ganzes Jahr lang weiter bestehen".

Die Direction der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft hat beim Abgeordnetenhause eine Beschwerde wegen Ueberbürdung bei der Veranlagung zur Eisenbahnsteuer eingereicht, welche die Petitionscommission der Regierung zur Berücksichtigung zu empfehlen vorschlägt. Der Bericht, welchen die Commission über diese Angelegenheit erstattet, ist in mancher Beziehung interessant und wir entnehmen ihm daher Folgendes: Zu den statutenmässigen Zwecken der Gesellschaft gehört ausser dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe auch die Uebernahme der Verwaltung und Nutzniessung einiger Steinkohlenwerke im Wurmrevier, welche der Niederländischen Staatsregierung gehören, von dieser aber durch ein besonderes Gesetz der Eisenbahn-Gesellschaft zur Nutzniessung übertragen worden sind. Als durch das Preussische Gesetz vom 30. Mai 1853 die Eisenbahnsteuer eingeführt wurde und die Staatsregierung den Reinertrag des Unternehmens berechnete, schloss sie in denselben auch den Reinertrag der Steinkohlenwerke ein. Die Eisenbahndirection reclamirte hiergegen durch alle Instanzen, hat aber, als sie abgewiesen wurde, mehr als zwanzig Jahre die veranlagte Steuer bezahlt. Als neuerdings der Eisenbahnbetrieb vollständig aufhörte, rentabel zu sein und nur durch den Ertrag der Zechen sich die Möglichkeit herausstellte, eine minimale Dividende zu bezahlen, erneuerte die Direction ihre Reclamation, wurde abschläglich beschieden und wendete sich nunmehr an das Abgeordnetenhaus mit der Bitte, dass bei der Berechnung des Reinertrages der Aachen-Mastrichter Eisenbahn der Reinertrag der Niederländischen Domanialgrube zu Kirchrath ausser Ansatz bleibe und die bisher davon entrichtete Abgabe zurückerstattet werde. Die Petitionscommission hat über diesen Gegenstand unter Zuziehung eines Vertreters des Finanzministers verhandelt, wobei beide Referenten den Antrag auf Ueberweisung zur Berücksichtigung stellten. Sie führten aus, das Gesetz vom 30. Mai 1853 bestimme den Reinertrag der Eisenbahn-Unternehmungen, aber nicht den Reinertrag aller Unternehmungen von Eisenbahn-Gesellschaften. Aus den Geschäftsberichten der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft ergebe sich, dass die Zeche unter einer vollständig getrennten Verwaltung stehe, welche lediglich den Reinertrag ihres Betriebes an die Eisenbahn-Gesellschaft abliefere. Man thue aber der Sprache Gewalt an, wenn man einen Grubenbetrieb, der auch den Verkauf der geförderten Kohlen bezwecke, als Theil eines Eisenbahn-Unternehmens hinstelle. Auch gegen die Billigkeit verstosse es in hohem Grade, dass ein auf Niederländischem Gebiet stattfindender Grubenbetrieb einer Preussischen Eisenbahnsteuer unterliege. — Der Regierungs-Commissar wies u. A. darauf hin, dass eine Trennung des Reinertrages der Eisenbahn von dem des Bergwerkes gar nicht möglich und nicht durchzuführen sei. Welcher Theil des Actiencapitales auf den Bau und Betrieb der Bahn und welcher Theil auf den Bergbau verwendet sei, werde nicht festgestellt werden können; ebensowenig seien die gemeinsamen Centralverwaltungskosten von einander zu scheiden; ferner werde die Reineinnahme aus der Bahn sehr wesentlich dadurch beeinflusst, wie die Gesellschaft den Preis der zu eigenem Bedarf verwendeten Kosten berechne, ob nach den Selbstkosten oder dem möglicher Weise zu erzielenden Verkaufspreise; endlich werde die unbedingt zu stellende Forderung, dass bei einer solchen Trennung die Gesellschaft für die zum Zwecke des Verkaufs versandten Kohlen die tarifmässigen Frachtsätze in Einnahme nachweise, zu der Nothwendigkeit einer nicht erwünschten Controle der Einnahmen und Ausgaben der Gesellschaft führen. Nach alledem könne die Regierung den Anspruch

*) Unsere Leser finden die Ausführungen Oppenheim's vollständig in nächster Nummer unter „Stimmen der Presse". D. Red.

der Petenten nicht für begründet erachten. Nichtsdestoweniger entschied die Commission wie oben erwähnt.

Handelsministerial-Erlass vom 24. Januar 1879. Das am 1. October d. J. in Kraft tretende Deutsche Gerichtsverfassungsgesetz vom 27. Januar 1877 übt, indem es über den Sitz und die Bezirke der Gerichtsbehörden neue Bestimmungen trifft, auch auf die öffentlichen Verkehrsbeziehungen einen nicht unwesentlichen Einfluss. Diesen veränderten Verhältnissen ist bei Aufstellung des nächsten Winterfahrplans thunlichst Rechnung zu tragen, damit der Verkehr mit den Orten, in welchen die oberen Gerichtsbehörden, namentlich die Landgerichte, ihren Sitz erhalten, wenigstens keine Erschwerniss erleidet. Insbesondere ist zu prüfen, ob der Fahrplan den Gerichts-Eingesessenen des Bezirks die Möglichkeit gewährt, jene Orte zur üblichen Termins- und Geschäftszeit zu erreichen und an demselben Tage zurückzukehren.

Wo eine Modification des bisherigen resp. des projectirten Fahrplans sich als wünschenswerth herausstellt, ist dieselbe in erster Reihe durch Verlegung bestehender Züge, eventuell, wenn es sich um verhältnissmässig geringe Entfernungen handelt, durch Benutzung der Güterzüge zur Personenbeförderung zu erstreben.
Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Der Mehlexport von Budapest nach dem Auslande.

Der Umstand, dass die Budapester Dampfmühlen seit 1877 grösstentheils über Triest und seit 1878 über Fiume das Mehl verfrachten, hat die Aufmerksamkeit der Deutschen Privat-Eisenbahnen und Handelskreise auf sich gezogen. Von dieser Seite wurde die Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen um gründliche Aufklärung der Sachlage gebeten. Diese Direction hat ein sehr interessantes Memorandum ausgearbeitet, welches wir im Nachstehenden in extenso zum Abdruck bringen:

„Der Exporthandel der Budapester Mühlen, welcher sich bereits seit Jahren vorwiegend nach Grossbritannien bewegt, erreichte unter dem Einflusse günstiger Ausnahmeverhältnisse seinen Höhepunkt im Jahre 1877, in welchem sich die gesammte Budapester Ausfuhr nach Englischen Hafenplätzen auf 677 321 Meter-Centner erhob.

An diesem Quantum participirte die directe Eisenbahnabfuhr nach Hamburg mit 111 590 Meter-Centner, der Elbumschlag in Dresden mit 51 240 Meter-Centner und die Eisenbahnabfuhr via Triest mit 406 520 Ballen oder 514 491 Meter-Centner.

Die bei Vergleich dieser Zahlen auffallende Thatsache, dass die bedeutend kürzere Route über die Nordseehäfen, welche in früheren Jahren selbst bei etwas höheren Frachten vorgezogen wurde, an der Gesammtausfuhr in verhältnissmässig nur geringem Masse mitwirkte, findet ihre Erklärung hauptsächlich in der Rückwirkung der Orientalischen Kriegsereignisse auf die commerciellen und Verkehrsbeziehungen des Triester Hafens.

Während der Kriegsdauer fanden nämlich die dem Levantehandel dienenden Englischen Schiffe das Schwarze Meer verschlossen und suchten einen nahe liegenden Ersatz in der Vermittelung des Triester Verkehres. Anlässlich des stärkeren Angebotes wurden andererseits aber auch die Seefrachten in den Relationen Triest-Liverpool und Triest-Glasgow erheblich billiger und sanken beispielsweise in letzterer Route von einem Durchschnittssatze von 28—29 sh. auf 16 sh. pro Tonne.

Mit raschem commerziellen Verständnisse folgte ferner auch die Oesterreichische Südbahn der neuen Verkehrsconjunctur, indem sie ausser besonders billigen Frachtsätzen ab Ofen auch noch anderweitige Erleichterungen, wie freie Lagerung der Transporte bis zur Embarquirung und dergleichen gewährte.

Unter Zusammenwirkung dieser Factoren musste daher auch nothwendigerweise der Export nach England via Triest riesige und wie die nachfolgende Tabelle zeigt, vorher nie erreichte Dimensionen annehmen:

Mehlexport von Triest nach England in Ballen pro 280 Pfund Englisch.

Nach	Liverpool	London	Glasgow	Hull	Total
1874 . . .	77 323	11 678	1 740	501	91 242
1875 . . .	109 775	15 744	7 416	821	133 756
1876 . . .	198 519	9 406	—	3 530	211 455
1877 . . .	229 927	17 380	59 133	80	406 520

Für das Jahr 1878 stehen die genauen Daten noch nicht zur Verfügung; doch dürften die Quantitäten des Jahres 1877 mindestens erreicht worden sein, — nur dass sich der Verkehr im Jahre 1878 zwischen Triest und Fiume theilte, während sich derselbe in früheren Jahren fast ausschliesslich über Triest bewegte.

Dieser den Verkehr der Nordseehäfen grossentheils absorbirende rapide Aufschwung der Triester Route konnte sich um so sicherer entwickeln, als die von den an der nördlichen Route betheiligten Eisenbahnverwaltungen ergriffenen Gegenmassregeln in Folge innerer Uneinigkeit und des Veto der Königlich Preussischen Aufsichtsbehörde von vornherein unwirksam gemacht wurden. Obgleich nun später mit Zuhülfenahme Deutscher Privatbahnen der geplante ermässigte Ausnahmetarif ab Budapest nach Nord- und Ostseehäfen im Februar 1878 dennoch zur Einführung gelangte, vermochte derselbe in Folge seines nur 4monatlichen Bestehens der Ablenkung der Transporte auf die Triester Route nicht Einhalt zu thun; wohl aber musste die baldige Aufhebung dieses Tarifes, als Ausdruck der Verzichtleistung auf fernere Concurrenzbestrebungen, die Superiorität des Triester, und in neuerer Zeit besonders auch des Fiumaner Hafens nothwendigerweise stabilisiren. In der That ist es auch den Budapester Mühlenetablissements mit Hülfe der Südbahn und intelligenter Englischer Rheder und Spediteure gelungen, einen regelmässigen Dampfschifffahrtsverkehr nach England und Holland zu schaffen, welcher ohne die unzeitige Aufhebung des Concurrenztarifes nach den nördlichen Häfen wahrscheinlich nicht so schnell entstanden wäre.

Gegenwärtig verladen die Mühlen über Fiume und die von Seiten der Königlich Ungarischen Regierung subventionirten Dampferrouten factisch viel billiger nach England und Holland, als über Hamburg und Bremen, und es lässt sich bei dem practischen Blicke der Englischen Rheder annehmen, dass sich die neueingeführten Linien, begünstigt durch den in Folge stetig abnehmenden Welthandels vorhandenen Ueberfluss an Schiffsmaterial, mit derselben Continuität stabilisiren werden, wie der Verkehr zwischen den nördlichen Häfen und England.

Jedenfalls geht aus dieser Sachlage zur Evidenz die für die Budapester Mühlenindustrie erfreuliche Thatsache hervor, dass eine Schmälerung des Mehlexportes durch hohe Tarife auf der nördlichen Route in Anbetracht der zahlreich vorhandenen Ersatzrouten überhaupt nicht möglich ist.

Die dargestellte Sachlage hat für die am Transporte ab Budapest nach den nördlichen Häfen betheiligten Eisenbahnverwaltungen zunächst einen jährlichen Ausfall von ca. 2 000 bis 2 500 Wagen Transportquantum, beziehentlich von 800 000 bis 1 200 000 ℳ Frachteinkommen zur Folge, ein Factum, welches um so bedauerlicher ist, als die gegen die Einführung des Concurrenztarifes geltend gemachten Gründe bei eingehender Untersuchung von jedem objectiven Beurtheiler als hinfällig erkannt werden müssen.

Diese Gründe gipfeln bekanntlich in der Besorgniss, dass die beantragten Tarifermässigungen der Deutschen Mühlenindustrie und in natürlicher Rückwirkung der das Rohmaterial producirenden Landwirthschaft zum erheblichen Nachtheile gereichen würden, indem die Hauptmasse des Ungarischen Mehlexportes nach England, Schottland und Holland solche mittlere Mehlsorten umfasse, welche auch in Deutschland erzeugt werden.

Die Verhinderung eines billigen Tarifes für Ungarische Provenienzen soll daher die Exportfähigkeit derselben abschwächen und dem Deutschen Producte directen Schutz gewähren.

Obgleich nun einerseits die blosse Erwägung, dass die Nordseeroute gegenüber den via Fiume und Triest bestehenden billigen Land- und Seetarifen überhaupt nicht in der Lage ist, eine derartige, ganz ausserhalb ihrer Machtsphäre liegende Wirkung factisch ausüben zu können, genügt, um die Hinfälligkeit der ganzen Combination klar zu legen, so muss andererseits doch noch besonders constatirt werden, dass die fundamentale Voraussetzung der erwähnten Schutzmassregel — das supponirte regelmässige Concurrenzverhältniss zwischen der Deutschen und Ungarischen Mühlenindustrie — in Wirklichkeit überhaupt gar nicht besteht.

Zur näheren Ausführung dieser Behauptung ist es nothwendig, auf einige Details der Budapester Mühlenindustrie zurückzugehen.

Die Budapester Mühlen erzeugten im Jahre 1860 in 5 grösseren Etablissements 7 Mehlsorten unter den die Abnahme der Qualität in aufsteigender arithmetischer Ordnung ausdrückenden conventionellen Bezeichnungen 0 — 5.

Heute erzeugen 12 Mühlen ersten Ranges die Sorten: 0—8, 8½, 8¾ und 9, also 12 Sorten, unter welchen No. 3, also die der Qualität nach in vierter Linie stehende Gattung, ebenso fein ist als im Jahre 1860 die vorzüglichste Sorte No. 0. Hierbei hat die Erzeugung der feinen Sorten 0—4 fortwährend zugenommen, da einige Mühlen bemüht waren, die Concurrenz durch Feinheit der Waaren zu überflügeln.

Einer Verbesserung der Normaltypen einer Mühle müssen indess andere Etablissements nothwendigerweise folgen, so dass bei Fortdauer dieser Art der Concurrenz eine weitere Vermehrung der Sorten zu erwarten ist.

Dieses Bestreben, den Schwerpunkt der Concurrenz auf die Verfeinerung der Qualität zu legen, ging Hand in Hand mit der Ausdehnung des Exportes und datirt hauptsächlich vom Jahre 1864, in welchem der erste bescheidene Anfang einer überseeischen Ausfuhr gemacht wurde. — Dieser erste Schritt gab, von durchschlagendem Erfolge begleitet, den Anstoss zu der seitherigen intensiven Ausdehnung dieses Geschäftszweiges.

Gute Zeiten ermunterten, schlechte Epochen zwangen zu unaufhörlichen Verbesserungen und zum Aufsuchen neuer Absatzquellen und gegenwärtig erzeugt und exportirt jede einzelne Mühle ihre Sorten einheitlich nach einmal aufgestellten Typen in stets gleicher Qualität nach der Schweiz, nach Belgien, Holland, Südamerika, Ostindien und Grossbritannien, im Allgemeinen nach

solchen Consumtionsgebieten, welche auf den Bezug feiner Mehle Anspruch machen.

In jedem Consumtionsgebiete bildete sich für die einzelnen Sorten ein constanter Kundenkreis, je nach Art des erzeugten Gebäckes.

Jede dieser Sorten ist heute ein Artikel für sich, dessen Preise ohne directen Zusammenhang mit der Gesammtindustrie fixirt werden.

Dieselben richten sich nach Angebot und Nachfrage in einer und derselben Gattung und so findet jede Sorte, zum Theile unabhängig von dem allgemeinen Mehlconsum, ihre besonderen Conjuncturen. Schon aus dieser Sachlage geht genügend hervor, dass die Ausfuhr sich nur auf jene feineren Qualitäten beschränken muss, welche der ausländischen Concurrenz entzogen sind; nichtsdestoweniger ist die Behauptung, dass Ungarische Mühlen nicht nur feine, sondern auch mittlere Gattungen nach Holland und England exportiren, richtig; ja man kann sogar noch weiter gehen und constatiren, dass zeitweise selbst ordinäre Sorten versendet wurden. In dieser Beziehung handelt es sich hauptsächlich aber um die Menge jeder Kategorie und hierbei stellt es sich heraus, dass von den Marken 0—3 fast Alles, und von den anderen Nummern nur ein verschwindend kleiner Theil zum Exporte gelangt.

Uebrigens datirt der Bezug mittlerer Mehlgattungen nach England erst aus dem Jahre 1877, in welchem die gewöhnlichen Russischen und Bessarabischen Provenienzen mangelten, und wenn auch noch nach Aufhören der letzteren Ausnahmefactoren zuweilen Mehlsorten von den Marken 4—9 zum Export gelangen, so ist mit Sicherheit anzunehmen, dass dies Nothverkäufe sind, wie sie wegen übergrossen Lagers, Geldklemme und anderer Ursachen zeitweilig vorkommen. Eine Folgerung auf die allgemeine Natur des Budapester Mehlhandels lässt sich aus solchen seltenen Ausnahmefällen indess bei einiger Kenntniss der localen Industrieverhältnisse nicht ziehen.

Regelmässig werden vielmehr für den Export seit nahezu 10 Jahren nur die Nummern 0—3 erzeugt, welche Luxusmehl im eminenten Sinne des Wortes sind, wie es in gleichen Eigenschaften bezüglich Weisse, Reinheit und Kraft mit äusserst seltenen Ausnahmen nicht nur im Deutschen Reiche, sondern selbst in der ganzen Welt nicht erzeugt wird.

In dieser Beziehung ist zu bemerken, dass die Verwendung Ungarischen Mehls als beinahe concurrenzfreies Luxusfabrikat die natürliche Folge seiner vorzüglichen Eigenschaften ist, welche ihm in grösseren Orten des Westens, in welchen ein gewisser Luxus im materiellen Leben herrscht, Eingang verschafft haben.

Den schlagendsten Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung liefert das Nothjahr 1873.

In diesem Jahre zwang der geringe Ernteertrag in Ungarn zum Verbrauche Deutscher und Galizischer Mehle in Budapest Deutscher und Russischer Mehle in Oesterreich. Trotzdem aber behaupteten die Budapester Mühlen auch in diesem Jahre ihren Export in feinen Sorten nach Berlin, Paris, England, Schweiz, Süd-Amerika und selbst nach Ostindien.

Diese überlegene Handelsstellung des Ungarischen Mehles beruht sowohl auf den specifischen Eigenschaften des Rohproductes, als besonders auch auf der hohen technischen Vollendung der Budapester Mühlenindustrie.

Der Consum der Budapester Mühlen beträgt gegenwärtig ca. 9 Millionen Zollcentner pro anno, welches Quantum in unzähligen Theilquantitäten aus allen Gegenden des Landes zugeführt wird.

Diese in vielen verschiedenen Landestheilen producirten Gattungen zu mischen, aus ihnen eine das ganze Jahr hindurch gleichmässige Mischung hervorzubringen, ist eine Kunst, welche die Ungarischen Mühlen in hohem Grade besitzen.

Selbstverständlich ist es ferner, dass die Concentrirung eines so ausgedehnten, capitalskräftigen Industriezweiges in einem engen Productionsgebiete bei stetem Concurrenzkampfe ausserordentliche Erfolge haben muss und diese gegenüber den ein billigeres Rohmaterial verarbeitenden jüngeren Productionsgebieten des Ostens und Amerikas nur durch Vervollkommnung der Qualität erreichen kann.

Diesen Vorbedingungen entsprechend, wird der Mühlenbetrieb mit dem Aufgebote aller technischen Hülfsmittel und so kostspieliger Investitionen betrieben, dass nur die hohe Verwerthung des durch seine Bearbeitung überaus vertheuerten Luxus-Fabrikates den Mühlen Rechnung bietet.

Schon die hierdurch verursachten enormen Betriebskosten im Vereine mit einem in Folge vieler überseeischer Vertretungen nothwendigen grossen commerciellen Apparate drücken dem Fabrikate den Stempel eines Luxusartikels auf.

Eine regelmässige Concurrenz Deutschen und Ungarischen Mehles erscheint daher schon mit Rücksicht auf die Verschiedenheit des Fabrikates ausgeschlossen. In der That sind nach eingezogenen Informationen die Budapester Mühlen innerhalb 10 Jahren auch nur mit einem Deutschen Etablissement in Berührung getreten, welches durch seine Lage begünstigt, ab Altona und Kiel regelmässig nach England arbeitet.

Aber selbst in diesem Falle kreuzten sich die Interessen der beiderseitigen Ausfuhr nicht, da das beste Fabrikat des Deutschen Etablissements ungefähr der Budapester Type No. 4 gleichkam, während es beim Anmachen eines Teiges hinsichtlich Wasserfreiheit, Härte, Elasticität und Klebergehalt, also jener Eigenschaften, welche es dem Bäcker werthvoll machen, geringer ausfiel.

Deutsche Mahlproducte sind daher ebenso wie Russische und Amerikanische Provenienzen im Allgemeinen auf einen anderen Kundenkreis angewiesen, als Ungarisches Mehl und es lässt sich mit Bestimmtheit behaupten, dass eine regelmässige Concurrenz Deutschen Mehles, welche um so weniger verborgen bleiben könnte, als die hiesigen Mühlen in allen Hauptplätzen ständig vertreten sind, nicht existirt.

Die so viel ventilirte Tariffrage ist daher in Ermangelung eines positiven Zusammenhanges zwischen den wirklichen Verhältnissen und dem bei dem Verbote des Tarifes beabsichtigten Zwecke mit dem Interesse Deutscher Müller und Landwirthe nur künstlich in Verbindung gebracht worden und hat mit dem Zeitpunkte, in welchem die Adriatischen Häfen die für die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie übrigens naturgemässe Superiorität erlangt haben, aufgehört, den in manchen Kreisen vielleicht erhofften Schutz industrieller Sonderinteressen zu gewähren.

Zweifelhaft erscheint es aber selbst für den Fall, wenn die protectionistischen Massregeln factisch ein Resultat gehabt hätten, ob ein Vergleich des erwarteten Nutzens Deutscher Mühlen und der Einnahmeausfälle Deutscher Eisenbahnen eine günstige Schlussbilanz gestattet hätte".

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 7. Februar 1879.

Nach Mittheilung der Direction der Königl. Ungarischen Staatsbahnen ist von der am 23. November v. J. für Militair-Transporte eröffneten Staatsbahnlinie Dalja-Vinkovce-Brod (siehe unsere Bekanntmachung v. 30. November pr. in No. 95 S. 1198 des Jahrganges 1878 dieser Zeitung) die 41,8 km lange Theilstrecke Dalja-Vinkovce-Ivankova, und zwar die Stationen

Vukovar und Vinkovce für Personen- und Gepäckbeförderung, für Eil- und Frachtgüter dagegen nur mit gewissen Beschränkungen, Brsadin und Ivankova nur für Reisende und Gepäck

am 1. Februar d. J. eröffnet worden.

Die Station Dalja (westl. Erdöd) ist zugleich Station der Alföld-Fiumaner Eisenbahn und für Personen- und Güterverkehr eingerichtet.

Die geschäftsführende Direction d. V.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Am 15. Februar 1879 wird die der Königlichen Eisenbahn-Commission Aachen unterstellte, 25,0 km lange Bahnstrecke M.-Gladbach-Dalheim-Landesgrenze mit den Stationen Rheindahlen und Dalheim für den Güter-, Personen-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr eröffnet.

An der Landesgrenze bei Dalheim erhalten wir Anschluss an die gleichzeitig zu eröffnende Linie Roermond-Landesgrenze bei Dalheim des Grand Central Belge.

Von dem gedachten Zeitpunkte ab werden auf der Strecke M.-Gladbach-Dalheim, auf welcher einstweilen Secundärbetrieb eingerichtet wird, in beiden Richtungen je 2 Personenzüge mit folgenden Fahrzeiten kursiren:

Abfahrt M.-Gladbach	8²⁰ Vm.	1³² Nm.
„ Rheindahlen	8⁵² „	2⁸ „
Ankunft Dalheim	9²¹ „	2³⁷ „
Abfahrt Dalheim	11⁵⁷ Vm.	5⁵⁴ Nm.
„ Rheindahlen	12³³ Nm.	6³⁶ Ab.
Ankunft M.-Gladbach	1² „	7⁴ „

Für die neue Strecke treten am 15. Februar cr. das Bahnpolizeireglement, die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, sowie die Bestimmungen der Localtarife der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Kraft.

Der bezügliche Nachtrag (VI) zum Localgütertarife, welcher ausser den Frachtsätzen für die neu zu eröffnenden Stationen unter Anderem noch theilweise ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr mit der Strecke Grebenstein-Gerstungen und des Ausnahmetarifs G für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen enthält, sowie der Nachtrag II zu dem Ausnahmetarif F (für Steinkohlen), welcher neben den neuen Sätzen noch verschiedene Ermässigungen nachweist, und der Nachtrag IV zu dem Localpersonengeldtarife sind bei unseren Dienststellen — Güter- resp. Billet-Expeditionen — käuflich zu haben.

Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, nach den neuen Stationen gelten die Bestimmungen des Localgütertarifs vom 1. Januar 1877.

Mit Eröffnung der neuen Strecke wird zugleich ein directer Personen- und Gepäckverkehr zwischen einzelnen dies-

seitigen Stationen einerseits, Roermond und Melik-Herkenbosch andererseits via Vlodrop eingeführt. Elberfeld, 6. Februar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction.

2. Verkehrsstörungen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. In Folge eingetretener Ueberfluthung des Bahnkörpers auf der Zweigbahn von Tingleff nach Tondern können die Züge dieser Strecke seit 10. d. M. nur von Tingleff bis Jeising - Hostrup befördert werden.

Zeitdauer der Betriebsstörung ist noch nicht zu übersehen. Altona, den 11. Februar 1879. Die Direction. (239)

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Bezugnehmend auf unsere Anzeige v. 20. v. M. machen wir die Mittheilung, dass seit 2. d. M. der Traject-Betrieb wieder eröffnet ist.

Rumänische Eisenbahnen-Actien-Gesellschaft. Der Güterverkehr auf unseren Linien Roman-Galatz, Braila-Buzeu und Tecuciu-Berlad war vom 16. bis incl. 26. Jänner 1879 wegen Schneeverwehung ganz eingestellt, der Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr war beschränkt.

3. Ausloosungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zur planmässigen Verloosung von:

Stück		Betrag	
346 Stück	à	300 M.	4 procentige Prioritäts-Actien
54 „	„	1500 „	
66 „	„	300 „	4½procentige Prioritäts-Oblig. I. Em.
12 „	„	1500 „	
247 „	„	300 „	4½procentige Prioritäts-Oblig. II. Em.
50 „	„	1500 „	
67 „	„	300 „	4½procentige Prioritäts-Oblig. Lit. B.
12 „	„	1500 „	

unserer Gesellschaft ist ein Termin auf:

Montag, den 10. März d. J.,
Nachmittags 4 Uhr

im Conferenz-Saale der unterzeichneten Direction hierselbst, am Ascanischen Platz No. 5 anberaumt, wozu den Inhabern der gedachten Prioritäts-Actien und Obligationen der Zutritt freisteht. Berlin, den 6. Februar 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (234

4. Tarifwesen.

Im Hanseatisch-Preussischen Eisenbahn-Verbande treten vom 15. Februar cr. ab für die Beförderung von Hölzern des Specialtarifs II zwischen der Station Landsberg der Königlichen Ostbahn einerseits und den westlichen Verbandstationen des vorbezeichneten Verbandes andererseits, directe Frachtsätze in Kraft.

Die Höhe der qu. Tarifsätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 6. Februar 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (230 J)

Thüringische Eisenbahn. Zu unsern Localtarifen vom 1. März 1870 für die Beförderung von Fahrzeugen, Thieren etc. und vom 1. November 1877 für die Beförderung von Gütern sind die Nachträge XXXIII und bezw. VI erschienen. Es enthält der Nachtrag XXXIII am 1. April cr. in Kraft tretende anderweite mit Tariferhöhungen verbundene Bestimmungen über die Beförderung kleinerer Fahrzeuge, und der Nachtrag VI mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. sowie bezüglich einiger Erhöhungen mit Gültigkeit vom 1. April cr. eine Zusatzbestimmung zum Betriebs-Reglement und Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification.

Näheres hierüber theilen unsere Güter-Expeditionen mit, bei welchen auch Nachtrags-Exemplare käuflich zu haben sind. Erfurt, 5. Februar 1879. Die Direction. (229)

Sächsisch - Thüringischer Verbandsverkehr. Am 1. Februar cr. trat zum Verbands-Gütertarife der III. Nachtrag in Kraft, eine Zusatzbestimmung zum Betriebsreglement und die nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirte Güterclassification etc. enthaltend.

Die mit einem Stern *) versehenen Bestimmungen treten erst am 1. April cr. in Kraft.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,25 M. pro Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 5. Februar 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (224)

Thüringische Eisenbahn. Am 1. Februar cr. trat zum Tarifheft 1 und 2 des Thüringisch-Bayerisch-Württembergischen Verbandes der III. Nachtrag in Kraft, eine Zusatzbestimmung zum Betriebsreglement und die nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirten Tarifvorschriften nebst Güterclassification enthaltend. Die mit einem Stern *) versehenen Bestimmungen treten erst mit dem 1. April cr. in Kraft.

Auskunft ertheilen die Güterexpeditonen, bei denen Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,25 M. p. Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 5. Februar 1879. Die Direction. (225)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Am 1. April cr. tritt zum gemeinschaftlichen Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, Oberschlesischen Eisenbahn und Mährisch - Schlesischen Centralbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen via Königszelt-Frankenstein-Ziegenhals vom 1. Mai 1877 ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält die Beschränkung der Giltigkeit der Frachtsätze auf Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Druckexemplare sind vom 20. d. Mts. ab bei unserem Formularmagazin zu haben. Die gleiche Beschränkung tritt am gleichen Tage für den Specialtarif für Steinkohlen und Coakes aus dem Niederschlesischen Kohlenrevier nach Stationen der K. K. priv. Oesterr. Südbahn und K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn via Halbstadt-Stadlau vom 1. Juli 1877 ein. Breslau, den 3. Februar 1879. Directorium. (226)

Homburger Eisenbahn. Cronberger Eisenbahn. Am 1. Februar, bezw. 1. April a. c. tritt zu dem Gütertarif der Homburger und Cronberger Eisenbahn vom 1. September 1877 ein Nachtrag in Kraft, welcher die in der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vom 30./31. October v. J. beschlossenen Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification enthält. Homburg, 31. Januar 1879. Der Verwaltungsrath der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft. (213)

5. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Wir beabsichtigen, eine noch neue, für die Wasserstation unseres Bahnhofes Frankfurt a/O. bestimmt gewesene Dampfpumpe, deren Aufstellung wegen Einführung der städtischen Wasserleitung in den genannten Bahnhof unterblieben ist, zu verkaufen. Zeichnung und Beschreibung der Dampfpumpe, welche aus einem stehenden Dampfkessel, einer Dampfmaschine und der Pumpe nebst Gestänge besteht, sind auf portofreie Anfragen in unserer Magazinverwaltung auf dem hiesigen Personenbahnhofe zu haben. Die zum Verkauf gestellten Gegenstände sind in der F. Wöhlert'schen Maschinenbauanstalt (Berlin, Chausseestrasse 36) angefertigt und daselbst zu besichtigen.

Kaufliebhaber ersuchen wir ergebenst, mit uns in Benehmen zu treten resp. uns ein Kaufgebot abzugeben. Stettin, den 5. Februar 1879. Directorium. (240)

Köln - Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 150 Stück vierrädrigen Schienentransportwagen zu 15 000 kg Tragfähigkeit soll in zwei Loosen zu 50 Wagen ohne Bremsen und einem Loose zu 50 Wagen mit Bremsen im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind gegen Einsendung von drei Mark von unserm hiesigen technischen Centralbureau zu beziehen.

Die Ablieferung der Wagen muss spätestens bis zum ersten October d. J. erfolgen. Offerten mit Angabe etwaiger früherer Lieferungstermine sind mit der äusseren Bezeichnung: „Submission auf Schienentransportwagen“ bis zum 28. d. M. an uns einzureichen und bleiben Submittenten bis zum 15. März an ihre Offerten gebunden. Köln, den 6. Februar 1879. Die Direction. (222)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von 200 Stück Special-Wagen für Coakstransporte im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen Erstattung der Copialien von dem Kanzlei-Vorsteher Herrn Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Freitag, den 14. Februar cr., Vormittags 11 Uhr unter der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Coakswagen

frankirt und versiegelt an unser maschinentechnisches Büreau hierselbst einzureichen, zu welchem Zeitpunkt deren Eröffnung stattfindet. Elberfeld, 31. Jan. 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (207)

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Fortsetzung der Privat-Anzeigen auf S. 12 des Güter-Anzeiger.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 12. Berlin, am 14. Februar 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro Januar 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.
1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.
2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.
3) Süddeutsche Bahnen††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.
**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.
†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.
††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Görlitzer Bahn. | Nordhausen-Erfurter Bahn. | Erzherzog Albrecht Bahn. | Kaschau-Oderberger Bahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Badische Staatsbahuen. VIII. Nachtrag zum Tarif v. 1|2. 78. Enthaltend veränderte Frachtsätze für Steinkohlen und Coakstransporte ab Mannheim nach Basel etc. und Abänderung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands zufolge Einführung der neuen Frachtbrief-Formulare. Giltig v. 1/1. 79. (Gratis.)

Reexpeditionstarife für die Beförderung bestimmter Artikel ab Mannheim und Basel nach andern Badischen Stationen als Anhang zu den Seehafen-Ausnahme-Tarifen des West- und Nordwestdeutschen und des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1|1. 79.

Bayerische Staatsbahnen. IV. Nachtrag zum Tarif v. 1/7. 77. Giltig ab 1/2. 79.
Enthaltend:
I. Tarife für den Güterverkehr zwischen Lindau einerseits, dann Altdorf, Weissenhorn, Winkelhaid und Witzighausen andererseits und
II. Ergänzung der Tariftabellen zum Haupttarife. Preis 20 Mkpf.
V. Nachtrag. Giltig v. 1/2. 79.
Enthaltend:
Aenderung resp. Ergänzungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. Preis 10 Mkpf.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Nachtrag II. v. 1/1. 79, enthaltend: Aendernngen der Betriebs-Reglements, Einführung eines neuen Frachtbrief-Formulars, Frachtermässigung für Milch, Bier, Brod etc., Einführung eines Ausnahme-Tarifes für Europäisches Holz des Specialtarifes II.

II. Nachtrag III. (Oberlausitzer Bahn) v. 1|1. 79, enthaltend: Einführung eines neuen Frachtbrief-Formulars. Frachtermässigung für leicht verderbliche Gegenstände, Ausnahmetarif für Europäisches Holz des Specialtarifs II.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Tarif v. 1/8. 77. Nachtrag II. v. 1/1. 79. Preis 0,20 ℳ. Aenderung des Frachtbrief-Formulars, anderweite Feststellung der Ladezeiten und Aenderung der Gebühren für Frachtbrief-Formulare.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Nachtrag No. 6 v. 1/1. 79. zum Tarif v. 1/11. 77 enthaltend: 1. Druckfehler-Berichtiguugen, 2. Ausnahme-Tarifsätze für die Beförderung von Europäischem Holz.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn. Nachtrag 3 v. 1/1. 79. enthält: Abänderung des § 50 des Betriebs-Reglements, Einführung eines neuen Frachtbrief-Formulars und Abänderung des Tarifs für die Nebengebühren bez. des Verkaufspreises der Frachtbrief-Formulare.

| **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Nachtrag VIII. v. 1|12. 78 zum Gütertarif nebst Anhang v. 1/7. 77 enthaltend: Abänderungen und Ergänzung von Bestimmungen etc., Einführung von neuen Tarif- rerp. Ausnahmesätzen, Aenderung und Aufhebung von Tarifsätzen etc., sowie Druckfehler-Berichtigungen.

Oberschlesische Eisenbahn. Nachtrag No. 5 v. 1|1. 79 soweit nicht in demselben anderweite Termine angegeben sind. Tarif v. 1|7. 77 enthaltend:
I. Abänderungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands.
II. Specialbestimmungen zu demselben.
III. Specielle Tarifvorschriften.
IV. Berichtigungen des Haupttarifs.
V. Güter-Tarif-Tabelle für Station Sosnowice.
Preis des Nachtrages: 0,20 ℳ.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Nachtrag 1. vom 1|1. 79 zum Tarif v. 1|7. 77.

Sächsische Staatseisenbahnen. Specialbestimmungen und Tarife v. 1/1. 79 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Thüringische Eisenbahn. Nachtrag IV. zum Tarif v. 1/11. 77, gültig v. 1/1. 79 ab, enthaltend Abänderungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Nachtrag V. gültig v. 1/1. 79 ab, enthaltend Ergänzungen und Berichtungen des Tarifs.

Ungarische Staatsbahnen. a) Nördliche Linie. Nachtrag IV v. 1|1. 79 zum Tarif vom 1|8. 76 enthält Gebührentarif und Kilometerzeiger der Dalga-Vinkovci Broder Linie und Aenderungen der auf die Budapester Verbindungsbahn Bezug habenden Tarifbestimmungen und Frachtsätze.

b) Oestliche Linie.

Nachtrag IV. v. 1/1. 79 zum Tarif vom 1|10. 76. enth. Aus-

nahme-Tarife für Getreide, Holz, mineralische Kohle, Hornvieh und Kalktransporte.

II.

Bayerisch-Hessisch-Nassauischer Verkehr. Nachtrag II zum Gütertarif v. 1/8. 78. Enthaltend: 1. Ermässigte Frachtsätze des Specialtarifes II. für den Transport von Bau- und Nutzholz unter Aufhebung des Ausnahmetarifes für den Export von Bau- und Nutzholz aus Bayern nach Stationen der Linie Höchst a.|Main-Limburg der Hessischen Ludwigsbahn v. 15 1. 1778.

2. Druckfehler-Berichtigungen zum Haupttarife. Giltig v. 1|2. 79. Preis 2 *M.* By. St. B

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbandstarif v. 1|1. 78, Heft I.—VI. a) Nachtrag IV v. 1/1. 79 enthaltend: neue Tarifsätze zwischen Berlin-Dresden und Berlin-Anhalter, Magdeburg-Halberstadt und Halle-Sorau-Gubener Bahn. Abgeänderte resp. neue Frachtsätze zwischen Berlin B. A. E. und Hohenbocka, und Berichtungen.

b) Nachtrag IX. v. 1/1. 79 zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen derBerlin-Braunschweiger, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Oberlausitzer, Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn v. 10|7. 76, enthaltend: Frachtberechnung für einzelne Thiere. (Berlin-Anhaltische E.)

Deutsch-Dänischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag XVI. v. 15|1. 79 zum Tarif v. 1/7. 75) enth.: Abänderung der Special-Bestimmungen. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag XXII. v. 1|1. 79 zum Tarife v. 1|7. 75 enthält I. Reglementarische und tarifarische Aenderungen; II. Anderweite Specialtarife für Holztransporte. (Berlin-Hamburger Bahn).

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband.

1. Nachtrag X zu den reglementarischen Bestimmungen und der Classification, giltig v. 1/1. 79, enthaltend Abänderung der Einführungs- und der reglementarischen Bestimmungen.

2. Nachtrag IV. zu den provisorischen Ausnahmetarifen, giltig v. 1/1. 79 n. St., enthaltend:

a) Verfahren bezüglich der procentualen Reduction bei Roggen-, Weizen- und Gerste-Sendungen des provisorischen Ausnahmetarifs I, welche über Wirballen von Russischen Verbandstationen, die den provisorischen Ausnahmetarifen angehören, eingehen und nach der ursprünglichen Kartirung der Versand-Expedition auf Königsberg resp Pillau, resp. Braunsberg, resp. Elbing, resp. Danzig, resp. Neufahrwasser gestellt, in Folge anderweitiger in Eydtkuhnen erfolgter Disposition des Empfängers aber auf Thorn oder über Thorn hinausgelegene Verbanstationen weiter expedirt werden.

b) Wie ad a) bei Sendungen, die auf Thorn oder auf westlich Thorn gelegene Stationen kartirt sind, deren Kartirung aber auf eine Station westlich Thorn oder auf Thorn abgeändert wird.

c) Die Erhebung von Reugeld ist bei der Reexpedition von Getreidesendungen ausgeschlossen.

3. Nachtrag V zu den provisorischen Ausnahmetarifen, enthaltend Aufnahme des Artikels „Knochenmehl zum Düngen" für Sendungen in Quantitäten von 5 000 kg in die provisorischen Ausnahmetarife v. 1/1. 79 n. St. ab.

4. Allgemeiner Nachtrag II zu den Eilgüter- und Güter-Frachttabellen der Tarifhefte I bis incl. VI, giltig v. 1/1. 79 n. St. ab, enthaltend:

a) Berichtigungen des Titelblattes des allgemeinen Nachtrags I.

b) Angabe derjenigen Beträge, um welche sich die Frachtsätze bei Getreidesendungen des Specialtarif II im Verkehr einiger Stationen der Libau-Romnyer Bahn und Königsberg i. Pr. resp. darüber hinaus erhöhen.

5. Nachtrag III zu den Eilgüter- und Güter-Frachttabellen zum Tarifheft I, enthaltend: Aufnahme des Kaibahnhofs in Königsberg in das Tarifheft I mit den für Station Königsberg i. Pr. giltigen Frachtsätzen v. 1/1. 79 n. St. ab. (Ostbahn.)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag 1 v. 1|1. 79 zum Tarif v. 1|10. 78 enthält einen Ausnahmetarif für die Beförderung der Artikel:

a) Farbholzextract, Felle und Häute, Fische, Gambir, Catechu, Kaffee, Pfeffer, Piment, Cassia, Speck, Taback, Roh-, Talg, Thran;

b) Schmalz (Schweinefett);

c) Baumwolle, rohe, Farbhölzer, Quercitron, Häringe, Reis;

d) Käse, Milch, condensirte, Petroleum und Naphta

im Verkehre zwischen Lindau und Hamburg (B. H.) resp. Lübeck. (Berl.-Hamb. E.)

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahn-Verband via Wittenberge resp. via Stendal-Berlin. Nachtrag 1 v. 15|1. 78 enthält: I. Ergänzung des Vorworts; II. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften; III. Aenderungen in den Frachttabellen des Haupttarife; IV. Veränderte resp. neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Holz; V. Aufnahme verschiedener Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn in den Verband; VI. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Salztransporte ab Lüneburg. Preis 0,20 *M.* (Berl.-Hamb. B.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahn-Verband.

1. Verfügung v. 24/12. 78. J.-No. 11294 J. betreffend Berichtigung von Druckfehlern im I. Nachtrag.

2. Bekanntmachung v. 23|1. cr.

Der Ausnahmetarif für die Artikel Traubenzucker, Stärke und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt, zwischen Cüstrin und Hamburg in Höhe von 1,44 *M.* prz 100 kg kömmt fortan mit einer Giltigkeit bis zum 1|10. cr. auch für den Verkehr mit der Station Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn widerruflich zur Anwendung. (Ostbahn.)

Hof-Meininger Eisenbahn-Verband. Tarif v. 1/3. 78. Nachtrag III v. 1/1. 79 zum Tarifheft I, enthaltend: Uebergang der Oberlausitzer Bahn in den Besitz der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. 2. Aufhebung der Tarifsätze für Berlin und sämmtlichen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn einer- und Frankfurt a. M. (Ostbahnhof) andererseits. 3. Aufnahme der Stationen Mügeln und Niedersedlitz der Sächsischen Staatsbahn. 4. Ausnahmetarifsätze für Getreide. 5. Ausnahmesätze für Holz. 6. Abänderungen der Sätze für Stationen der Werrabahn.

Nachtrag III v. 1/1. 79 zum Tarifheft II enthält: 1. Uebergang der Oberlausitzer Bahn in den Besitz der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. 2. Streichung der Sätze für Weissenburg. 3. Neue Frachtsätze für Mügeln und Niedersedlitz. 4. Neue Frachtsätze für Albisheim a. d. Pfrimm. 5. Ausnahmefarif für Cement. 6. Ausnahmetarif für Holz. 7. Aufhebung bezw. Versetzung von Tarifsätzen für Werrabahnstationen. 8. Berichtigungen.

Nachtrag III. v. 1/1. 79 zum Tarifheft III enthält: 1. Uebergang der Oberlausitzer Bahn in den Besitz der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. 2., 3., 4. Aufnahme neuer Stationen. 5. Anderweite Frachtsätze für Mannheim im Verkehre mit Werrabahn. 6. Ausnahmetarifsätze für Cement. 7. Desgl. für Holz. 8. Desgl. für Salz. 9. Berichtigungen.

Nachtrag III v. 1/1. 79 zum Tarifheft IV enthält: 1. Uebergang der Oberlausitzer Eisenbahn in den Besitz der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. 2. und 3. Aufnahme neuer Stationen. 4. Ausnahmetarifsätze für Jutegarne und Jutegewebe. 5. Ausnahmetarif für Holz. 6. Frachtsätze für Werrabahnstationen. 7. Berichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Italienisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr via Brenner-Kufstein. I. Nachtrag zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Oberitalienischen und Römischen Bahnen einerseits und den Stationen Lindau, Constanz, Romanshorn und Rorschach andererseits v. 16|5. 78. Giltig v. 15|1. 79. Enthaltend:

I. Anderweitige Tarifsätze für Frachtgut im Verkehre zwischen Triest und Fiume einerseits und Lindau, Constanz, Romanshorn und Rorschach andererseits;

II. Ergänzung der Waarenclassifikation;

III. Tarif-Berichtigung.

Preis 20 ₰. (By. St. B.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischer Verkehr. Nachtrag I v. 1|1. 79 zum Tarif v. 15|10. 78, enthaltend: 1. Einbeziehung der Route via Köln-Bingerbrück-Mannheim in den Verbands-Verkehr. 2. Aufnahme der Stationen Bensberg, Bergisch-Gladbach, Delbrück, Opladen und Schlebusch der Bergisch-Märkischen Bahn in den Verbands-Verkehr via Giessen-Frankfurt a. M. 3. Ergänzung des Vorwortes. 4. Abänderung der Specialbestimmung zu § 57 des Betriebs-Reglements. 5. Berichtigungen des Haupttarifs. (*M.* 0,10.) (Köln-Minden.)

Köln - Minden - Bergisch - Märkisch - Hessischer Verkehr via Giessen-Frankfurt a/M. Tarif v. 1/1. 79. (1,00 *M.*) (Köln-Minden.)

Köln-Minden - Bergisch - Märkisch - Main-Neckarbahn-Verkehr. Nachtrag 1 v. 20/1. 79 z. Verbands-Gütertarif v. 1/9. 78 enthaltend 1. Ergänzung des Vorwortes. 2. Abänderung der Specialbestimmung zu § 51 des Betriebs-Reglements. 3. Frachtsätze für die Station Gevelsberg-Haufe der Bergisch-Märkischen Bahn. 4. Berichtigungen des Haupttarifs. (0,10 *M.*) (Köln-Minden.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischer Verkehr via Giessen-Frankfurt a/M.-Heidelberg bezw. via Köln-Bingerbrück. Tarif v. 1/1. 79. (0,50 *M.*) (Köln-Minden.)

Kursk-Königsberger Eisenbahn-Verband. Nachtrag II enthaltend:

1. Bestimmung, dass die im Nachtrag I angegebenen Frachtsätze v. 13|1. 79 n. St. ab nur für die Beförderung von leeren gebrauchten Säcken Giltigkeit haben, für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaamen, Buchweizen (geschält und ungeschält), Hirse (geschält und ungeschält) und Grützen kommen vom genannten Tage ab neue Frachtsätze zur Anwendung.

2. Aufnahme des Kaibahnhofes in Königsberg i/Pr. in den Tarif mit den für Königsberg i./Pr. angegebenen Frachtsätzen v. 1|2. c. ab. (Ostbahn.)

Kursk-Königsberger Verkehr via Grajewo. Nachtrag III zum Tarif v. 1|12. 76 setzt die bisherigen Frachtsätze des Nachtrag II für Getreide und Hanf ausser Kraft und enthält neue v. 13. c. ab giltige Sätze für genannte Artikel. (Ostpreus. Südb.)

Mitteldeutscher Verbands-Gütertarif. Nachtrag X zu Heft No. 9 v. 1/12. 77, giltig v. 1/1. 79 ab, neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stettin und Sontra enthaltend.

Nachtrag IX zu Heft No. 12 vom 1/12. 77, giltig v. 1/1. 79 ab, enthaltend Tarifsätze zwischen Potsdam und Neustadt M.-W. B.

Nachtrag VI zu Heft No. 13 v. 1/11. 77, giltig v. 1/1. 79 ab, abgeänderte Tarifsätze für Holzminden-Frankfurt a. M.-Sachsenhausen-Ostbahnhof enthaltend.

Nachtrag X zu Heft No. 14 v. 1/12. 77, giltig v. 1/1. 79 ab, neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Leipzig und Wilhelmshöhe M.-W. B. enthaltend.

Nachtrag VIII zu Heft No. 15 v. 1/11. 77, giltig v. 1/1. 79 ab, neue Tarifsätze zwischen Friedrichsroda und Waltershausen einer- und Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, sowie Ostbahnhof andererseits, ferner Ausnahmetarifsätze für rohe Steine im Verkehr zwischen Wilhelmshöhe M.-W. B. und Stationen der Gotha-Leinefelder Bahn und Aenderung eines Stationsnamens enthaltend.

Nachtrag VI zu Heft No. 16 v. 1/11. 77, giltig v. 1/1. 79 ab, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Guntershausen und Wilhelmhöhe M.-W. B.

Nachtrag V zu Heft No. 18 v. 1/11. 77, Nachtrag V zu Heft No. 23 und Nachtrag IV zu Heft No. 26 v. 1/3. 78, giltig v. 1/1. 79 ab, neue Tarifsätze für den Verkehr mit Stationen der Werrabahn enthaltend. Die bezüglichen seitherigen Tarifsätze werden hierdurch aufgehoben.

Nachtrag VIII zu Heft No. 20 v. 1/11. 77, giltig v. 1/1. 79 ab, enthaltend Berichtigung zu Nachtrag VII, neue Tarifsätze für Guntershausen, Wilhelmshöhe und Neustadt und Ausnahmetarifsätze für rohe Steine für Station Wilhelmshöhe.

Nachtrag IX zu Heft No. 21, v. 1/11. 77, giltig v. 1/1. 79 ab, enthaltend abgeänderte Sätze für Frankfurt a. M.-Holzminden, neue Tarifsätze für Frankfurt a. M.-Friedrichroda und Waltershausen sowie für Steinau-Gustavsburg und Mainz, ferner für Sontra Stettin und Ausnahmetarif für rohe Steine Halle-Wilhelmshöhe.

Nachtrag VIII zu Heft No. 22 v. 1/11. 77, giltig v. 1/2. 79 ab, enthaltend abgeänderte Tarifsätze für Frankfurt a. M.-Holzminden, neue Tarifsätze für Frankfurt a. M.-Friedrichsroda und Waltershusen, für Gustavsburg-Steinau, für Manz-Steinau und für den Verkehr mit Stationen der Werrabahn.

Nachtrag IX zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29 v. 1/3. 78, giltig v. 1/1. 79 ab, enthaltend Aufhebung diverser Tarifsätze der Württembergischen Staatsbahn, sowie Einführung neuer Tarifsätze für Stationen der Werrabahn.

Nachtrag X zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29 v. 1/3. 78, giltig v. 10/1. 79 ab, enthaltend Ergänzung der Tariftabellen und Druckfehlerberichtigungen.

Gleichzeitig wurden die Dienstanweisungen No. 57 und 58 herausgegeben. (Thüring. E.)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verbandstarif v. 15|10. 78.

Die Frachtsätze Königsberg i. N., Vietnitz resp. Bärwalde-Leipzig sind v. 4|1. cr. ab auf den Betrag von 1,82 ℳ pro 100 kg ermässigt worden. (Bresl.-Freib.)

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. VI. Nachtrag v. 1/1. 79 zu Heft I., Specialtarif für Getreide etc. v. 15/12. 76 enthaltend: 1. Einführung neuer Frachtsätze. 2. Druckfehlerberichtigung. 3. Bestimmung über Routenvorschreibungen.

VI. Nachtrag v. 1/1. 79 zu Heft II, Gütertarif v. 1/1. 77 enthaltend: 1. Einführung neuer Frachtsätze. 2. Aufhebung der Ausnahmesätze für Margarintransporte von Wien, Stockerau und Budapest nach Haarlem (Holländ. Eisenb.) 3. Druckfehlerberichtigung. 4. Bestimmungen über Routenvorschreibungen. (Sächs. Stb.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband.

Bekanntmachung v. 17/12. 78, betreffend Einführung directer, theilweise ermässigter Frachtsätze v. 1/1. 79 ab im Verkehr zwischen Posen O.-S. E. und M.-P. E. und den Stationen der Berliner Nordbahn, Hinterpommerschen und Berlin-Stettiner Eisenbahn einerseits und den im Tarif aufgeführten Stationen westlich Berlin andererseits. (Ostb.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güterverkehr.

Haupttarif v. 1|12. 77.

Nachtrag V zu Heft No. 1, giltig v. 1|1. 79 ab, enthaltend Bestimmungen über die Fortdauer der Sätze des Ausnahmetarifs No. 4, regulirte Frachtsätze, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 im Verkehr von Eisenach nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm sowie Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag III zu Heft No. 2 und Nachtrag II zu Heft No. 3, giltig v. 1|1. 79 ab, regulirte Frachtsätze sowie Sätze des Ausnahmetarifs 3 für den Transport von Schwerspath, verpackt in Säcken und Fässern und Berichtigungen enthaltend.

Nachtrag V zu Heft No. 4 und Nachtrag V zu Heft No. 5, giltig v. 1|1. cr. ab, enthaltend Bestimmungen über die Fortdauer der Sätze des Ausnahmetarifs 4 und Ausnahmetarifsätze für den Transport von „Schwerspath, verpackt in Säcken und Fässern."

Nachtrag II zu Heft No. 6, giltig v. 1|1. cr. ab, enthaltend Ausnahmetarifsätze für den Transport von Schwerspath, verpackt in Säcken und Fässern sowie regulirte Frachtsätze.

Nachtrag VI zu Heft No. 7, Nachtrag VI zu Heft No. 8 und Nachtrag V zu Heft No. 10, giltig v. 1|1. 79 ab, enthaltend Bestimmungen über Fortdauer der Sätze des Ausnahmetarifs No. 4, regulirte Frachtsätze und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 im Verkehr von Saalfeld (S. B.) und Schwarza, sowie Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag IV zu Heft No. 9, giltig v. 1|1. cr. ab, regulirte Frachtsätze und Druckfehlerberichtigungen enthaltend. (Thür. E.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband.

1. Bekanntmachung v. 17|12. pr. betreffend Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Frachtsatzes für den Transport von eisernen Brückentheilen zwischen Dortmund, B.-M., K.-M., sowie Dorstfeld (Dortmunder Union) einerseits und Warlubien andererseits bis zum Schlusse des Jahres 1879.

2. Nachtrag I v. 1|1. 79, enthaltend:

a) Ergänzungen zum Vorwort des Tarifs und zu den Specialbestimmungen zu dem Betriebsreglement.
b) Ergänzungen resp. Abänderungen zu den speciellen Tarifvorschriften.
c) Abänderungen zu den Bestimmungen der Tariftabellen, neue, sowie auch anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze. (Preis 0,25 ℳ) (Ostb.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.

Bekanntmachung v. 2|1. 79, betreffend Giltigkeit der Frachtsätze für Steinkohlentransporte von den Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach den Ostbahnstationen via Creuzburg-Posen-Kreuz bezw. Stargard auch für die Route Breslau-Pl. Lissa-Kreuz bezw. Stargard v. 1|1. cr. (Ostb.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahn-Verband.

1. Durch Verfügung v. 30/12. 78 J.-No. 11591 H. werden die durch Bekanntmachung v. 9|11. v. J. eingeführten ermässigten Frachtsätze für Kalk ab Rüdersdorf nach Falkenberg, Station der Berlin-Anhaltischen Bahn auch auf die Station Falkenberg der Halle-Sorau-Gubener Bahn ausgedehnt.

2. Bekanntmachung v. 4/1. 79 betreffend Einführung directer Frachtsätze v. 15/1. c. ab für Specialtarif A2 und für Holz, Europäisches des Specialtarifs II für den Verkehr zwischen der Station Neucunersdorf der Märkisch-Posener Bahn einerseits und Grossenhain der Cottbus-Grossenhainer Bahn und Berlin-Dresdener Bahn, sowie Döbeln der Sächsischen Staatsbahn andererseits.

Vom 15|1. c. tritt der Specialtarif für Beförderung von Holz für den Verkehr zwischen Neucunersdorf und Grossenhain bezw. Döbeln v. 26/8. 77 ausser Kraft. (Ostbahn.)

Saarbrücken-Sächsischer Güterverkehr. Nachtrag II vom 1/1. 79 zum Tarif v. 1/3. 78, enthaltend: 1. Neue Tarifsätze für Mügeln und Niedersedlitz; 2. Ausnahmetarifsätze für Holz etc.; 3. Berichtigungen. (Sächsische Staatsbahn.)

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Tarif vom 1/1. 78. Nachtrag II v. 1/1. 79 zu Theil I (Allgemeine Bestimmungen) enthaltend: 1. Abänderung des Betriebsreglements. 2. Abänderung der allgemeinen Tarifvorschriften. 3. Ergänzung und Abänderung des Tarifs 4. Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Stsb.)

Schlesisch-Oberungarischer Verband.

Stettin-Ungarischer Verband.

Ungarisch- bezw. Nordostungarisch-Schlesisch-Sächsisch-Thüringischer Verband.

Norddeutsch-Ungarischer bezw. Nordostungarischer Verband.

Ungarisch-Rheinischer bezw. Westostdeutsch-Ungarischer Verband.

Ausnahmetarife v. 1/1. 79 für die Beförderung von Holz, roh und roh bearbeitet, sowie Eisenbahnschwellen, Brenn- und Grubenholz bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief, oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum innerhalb der obenbezeichneten Verbände zwischen Stationen:

1. der Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
2. der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen,
3. der Ersten Siebenbürger Eisenbahn,
4. der Theisseisenbahn,
5. der Ungarischen Nordostbahn,
6. der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn

einerseits und Stationen:

1. der Oberschlesischen Eisenbahn,
2. der Berlin-Stettiner Eisenbahn,
3. der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn,
4. der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn,
5. der Halle-Sorau-Gubener Bahn,
6. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn,
7. der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn,
8. der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen,
9. der Thüringischen Eisenbahn,
10. der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn,
11. der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
12. der Berlin-Görlitzer Eisenbahn,
13. der Berlin-Dresdener Eisenbahn,
14. der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn,
15. der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,
16. der Braunschweigischen Eisenbahn,
17. der Hannover-Altenbekener Eisenbahn,

18. der Hannoverschen Staatsbahn,
19. der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
20. der Westfälischen Eisenbahn,
21. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn,
22. der Köln-Mindener Eisenbahn,
23. der Rheinischen Eisenbahn

andererseits.

Mit Einführung dieser Frachtsätze sind die Holzfrachtsätze des
a) Ungarisch-Rheinischen Verbandtarifs v. 1|9. 75.
b) Westostdeutsch-Ungarischen Verbandtarifs v. 20|9. 74.
c) Norddeutsch-Ungarischen Verbandtarifs v. 1|5. 75.
d) Norddeutsch-Nordostungarischen Verbandtarifs v. 20|7. 77.
e) Ungarisch-Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verbandtarifs v. 1/9. 75.
f) Nordostungarisch-Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verbandtarifs v. 25/9. 75.
g) Stettin-Ungarischen Verbandtarifs v. 15|2. 78.
h) Schlesisch-Oberungarischen Verbandtarifs v. 1|10. 77, nebst Nachträgen excl. der Sätze für den Verkehr mit Hamburg-Lübeck, sowie derjenigen für den Verkehr mit Niederländischen Stationen, welche bis auf Weiteres noch fortbestehen bleiben, aufgehoben worden. Preis des Tarifs 0,50 *M.* (Oberschles. E.)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag VI v. 1|1. 79 (z. Tarif v. 1/1. 78) enth. Tarifsätze zwischen Heide, Station der Westholsteinischen Bahn und Elmshorn, Station der Altona-Kieler Bahn. (Altona-Kiel.)

Seehafen Ausnahme-Tarif, gültig v. 1|1. 79 ab, enthält: Ausnahme-Taxen für den Verkehr zwischen den Seehafenstationen Lübeck, Hamburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Brake und Nordenhamm einerseits und den Stationen Basel, Frankfurt a|M., Mainz, Ludwigshafen, Mannheim und Lollar transito andererseits. (Main-Weser Bahn.)

Seehafen-Ausnahmetarife v. 1|1. 79. Ergänzungsblatt, gültig v. 1|1. 79 ab, enthält:
a) Berichtigungen einzelner Frachtsätze.
b) Aufnahme einzelner Artikel unter Ausnahmetarif II, sowie Versetzung anderer Artikel unter Ausnahmetarif I.
c) Ausdehnung der Ausnahmetarife I und II auf den Verkehr mit den Stationen Altona loco und trans., Ottensen loco und trans., Flensburg und Kiel der Altona-Kieler Bahn, und den Stationen Brake und Nordenhamm der Oldenburgischen Eisenbahnen,
d) Einführung eines weiteren Ausnahmetarifs (III) für den Verkehr nach und von Strassburg.

1. Nachtrag, gültig v. 1/1. 79 ab, enthält:
a) Berichtigung des Ergänzungsblattes zu den Seehafen-Ausnahme-Tarifen.
b) Ausnahmetarifsätze nach und von den Stationen Heidelberg M. N. B. und B. St. B., Kreuznach, Saarbrücken loco und Saarbrücken transito. (Main-Weser B.)

Stettin-Schlesischer Verband.
Vom 22|1. 79 ab beträgt die Fracht für Magnesit in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür
von Frankenstein nach Stettin 1,16 *M.* } pro 100 kg
„ Wartha „ „ 1,21 „ }
(Oberschlesische E.)

Südwestdeutscher Verkehr v. 1|3. 78.
Nachtrag VI zu Heft 6 (Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Bahn einerseits und den Badischen Bahnen andererseits). Enthaltend: theilweise veränderte Frachtsätze für die Badischen Stationen Schaffhausen und Constanz und Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu eröffnete Station Ottersweier der Badischen Staatsbahnen. Giltig v. 1/1. 79. (gratis.) (Badische Staatsb.)

Südwestdeutscher Verband. Nachtrag II zu Heft 1, III zu Heft 2, II zu Heft 3, III zu Heft 4, II zu Heft 5, V zu Heft 6 v. 1/12. 78. Entfernungen für die Els. Station Lingolsheim, ferner bei Heft 1 u. 3 Ausnahmetarife für Hölzer des Specialtarifs II, ferner bei Heft 2 Transittaxen für Bingerbrück und für Heft 3 anderweite Entfernungen für die Station Banzenheim und Hüningen. Gratis. (Els.-Lothringen.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Tarif v. 1/7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen).

Ergänzungsblätter, gültig v. 1/2. 79 ab und zwar:
No. 1 zum 45. Hefte } enthaltend:
„ 1 „ 50. „ }
Tax- und Entfernungsberichtigungen für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Badischen Staats-Eisenbahnen andererseits. (Main-Weserbahn.)

III. A. 1.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn. Tarif v. 1|7. 77.
1. Nachtrag v. 1|1. cr., enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze für die Ueberführung von Wagenladungen zwischen den beiderseitigen Bahnhöfen auf Station Breslau.
2. Am 7|1. cr. sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II für Glogau-Frankenstein resp. Gnadenfrei und Gramschütz-Frankenstein auf 0,54 *M.* pro 100 kg ermässigt worden.
3. Am 9|1. cr. ist für die Station Frankenstein-Stettin ein Ausnahmefrachtsatz für Magnesit mit 1,16 *M.* pro 100 kg in Kraft getreten. (Breslau-Freiburg.)

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Nachtrag III, gültig v. 1|1. 79, enthaltend:
a) Aenderungen der Tarifbestimmungen.
b) Neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Graudenz, Gumbinnen und Insterburg, Stationen der Ostbahn und Danzig Olivaer Thor, Station der Hinterpommerschen Bahn, sowie ermässigte Frachtsätze für die Stationen Belgard, Colberg, Cöslin, Lauenburg i. Pom., Schlawe, Stolp.
c) Druckfehlerberichtigung. (Ostbahn — Preis 0,15 *M.*)

Ostbahn und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn. Tarif v. 1|8. 78.
Nachtrag I hierzu am 1|1. in Kraft getreten, enthaltend Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften hinsichtlich der für die Artikel: Milch, Bier etc. gewährten Frachtermässigungen. (Bresl.-Freib.)

Ostbahn und Tilsit-Insterburger Eisenbahn. Nachtrag I gültig v. 20/1. 79, enthaltend:
a) Aenderungen der Tarifbestimmungen.
b) Neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stonischken einerseits und den Ostbahnstationen ab Insterburg andererseits, sowie zwischen den Stationen der Strecke Pogegen-Memel einerseits und den Ostbahnstationen Darkehmen, Goldap und Graudenz, der Strecken Neustettin-Stolpmünde bezw. Rügenwalde und Belgard, sowie verschiedene Stationen der Hinterpommerschen Eisenbahn andererseits.
c) Druckfehlerberichtigung. (Ostbahn — Preis 0,20 *M.*)

III. A. 2.

Spandau der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Rheinischen, der Aachener Industrie-, der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Eisenbahn via Berlin-Potsdam-Schöningen-Holzminden andererseits. Nachtrag II v. 15/1. 79 zum Tarif v. 15/1 78, enthaltend verschiedene neue und abgeänderte Tarifsätze und Berichtigungen. (Berlin-Potsdam-Magdeb. E.)

III. A. 3.

Badische Staats-Eisenbahnen einerseits und Hessische Ludwigsbahn andererseits via Worms-Mannheim. Nachtrag III zu Heft 9. Enthaltend: Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holztransporte. Gültig v. 1/1. 79. Gratis. (Bad. Staatsb.)

Badische Staatseisenbahnen einerseits und Nassauische Bahn andererseits via Frankfurt a. M. Nachtrag IV zu Heft 11. Enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holztransporte. Gültig v. 1|1. 79. Gratis. (Bayer. Staatsb.)

III. B. 1.

Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie) und Stationen der Kaiserin Elisabethbahn via Salzburg transito Bayern andererseits. Mit 15/9. 79 werden die seit 20/6. bestehenden Tarife für den directen Güterverkehr ausser Wirksamkeit gesetzt.

III. C. 1.

Hamburg (K. M.), Harburg, Bremen (K. M.), Bremerhafen und Geestemünde einerseits und Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer, Pilsen-Priesener Bahn und Oesterreichischen Staatsbahn andererseits via Buchholz (resp. Harburg)-Wittenberge-Berlin-Bodenbach. Nachtrag XI v. 10|1. 79 zum Tarife v. 15/4. 76, enthält: 1. Ausnahmefrachtsätze für Baumwolle und Twiste, 2. Ermässigte Frachtsätze für Petroleumtransporte, 3. Umladekosten anlässlich der Zollamtshandlung beim Rohzucker-Exporte, 4. Ausnahmefrachtsätze für Rohzucker, 5. Ermässigte Frachtsätze für Getreidetransporte, 6. Frachtsätze für Obsttransporte, 7. Berichtigung. (Berlin-Hamb. B.)

Hamburg (K. M.), Harburg, Bremen (K. M.), Bremerhafen und Geestemünde einerseits und Oesterr. Nordwestbahn, deren Ergänzungslinien etc. andererseits via Buchholz (resp. Harburg). Wittenberge-Berlin-Mittelgrund bezw. Berlin-Seidenberg. Nachtrag XVII v. 1/1. 79 zum Tarife v. 15|4. 76, enthält: 1. Ausnahmefrachtsätze für Baumwolle und Twiste, 2. Ausnahmefrachtsätze für Kartoffeln, 3. Umladekosten anlässlich der Zollamtshandlung beim Rohzucker-Exporte, 4. Ausnahmefrachtsätze für Rohzucker, 5. Annahme von Silbertransporten nach und von Hamburg K. M. (Berlin-Hamb. B.)

Hamburg (K. M. u. B. H. B.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde mit Kaiser Franz-Josefbahn und Böhmischer Westbahn via Eger-Leipzig etc. Nachtrag XIX v. 15/1. 79 zum Tarife v. 1/10. 74 enthaltend: 1. Umladekosten bei der Zollamtshandlung für Rohzuckerexporte. 2. Aufhebung der Ausnahmetarifsätze für Holz. 3. Ausnahmetarifsätze für Petroleum im Verkehre mit Pilsen. 4. Ausnahmesätze für Viehtransporte zwischen Hamburg und Wien. (Sächs. Staatsb.)

(Fortsetzung auf S. 11 des Güter-Anzeiger.)

No. 13. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 17. Februar 1879.

Das Programm des Handelsministers.

Die Rede des Herrn Handelsministers Maybach, welche derselbe in der heute (am 13. Februar) abgehaltenen Sitzung des Preussischen Abgeordnetenhauses hielt, hat jedenfalls das Gute gebracht, dass man nun einigermassen weiss, welche Ziele die Regierung sich auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik gesteckt hat. Es muss einer so eingehenden Darlegung gegenüber selbstverständlich vorbehalten bleiben, in eine Prüfung derselben später einzutreten. Wir können uns für heute darauf beschränken, die Rede des Herrn Ministers selbst und die Entgegnungen, welche dieselbe Seitens der Abgeordneten Lasker und Richter (Hagen) hervorrief, ausführlich mitzutheilen.

Handelsminister Maybach: Der Referent der Budgetcommission hat gestern sein Befremden darüber ausgesprochen, dass in der Commission bei Berathung des vorliegenden Gegenstandes die Regierung blos durch Commissarien, nicht durch den Minister selbst vertreten gewesen sei. Ich habe nicht geglaubt, dass ich bei einer einfachen Vorlegung des Etats, der an sich besondere Veranlassung zu ausführlichen Erörterungen kaum giebt, auch mit Fragen von principieller Tragweite angegangen werden würde; ich habe gemeint, dass sich an den Passus der Thronrede, in welchem gesagt worden, dass — treu dem System, welches die Regierung bis dahin befolgt, — eine Eisenbahnvorlage an das Haus in Aussicht genommen sei, schon jetzt in eine Erörterung der principiellen Fragen eingetreten werden würde, dass es sich vielmehr empfehlen würde, an der Hand practischer Unterlagen die Principienfragen zu erörtern. Weshalb diese Vorlage in der jetzigen Session nicht an das Haus gelangen kann, darüber behalte ich mir die Aeusserung vor. — Wie die Sachen jetzt liegen, ist die Erörterung nur von akademischem Werthe. Gewiss können verschiedene Ansichten über die Entwickelung des Eisenbahnwesens Platz greifen — und sie sind ja auch hier laut geworden —, aber es ist nicht gut möglich, sich in akademischer Erörterung über Dinge von so eminent practischer Natur zu verständigen, das ist viel leichter an der Hand der Vorlagen selbst. — Allerdings hat ja die Presse verschiedentlich an mich die Aufforderung gerichtet, mit einem Programm hervorzutreten, mit einer Denkschrift, wie ich mir das Eisenbahnwesen und die Eisenbahnverwaltungen in Zukunft geordnet denke. Indessen, m. H., was sind Programme? (Unruhe links.) Wollen Sie ein Programm mit meinem Namen verbinden, so kann das allerdings insofern geschehen, als, so lange ich in der Eisenbahnverwaltung thätig bin, — und das ist ein Vierteljahrhundert — ich niemals den Gedanken verleugnet habe, weil ich ihn aus der practischen Anschauung entnommen, dass das, was man gewöhnlich unter Staatseisenbahnsystem versteht, für einen Staat wie Preussen allein das Richtige sei. (Beifall rechts.) Indessen die Modalität, das Tempo, der Umfang der Massregeln, welche zur Ausführung dieses Gedankens zu ergreifen sein möchten, werden von der Zeit und den Umständen abhängen und dabei wird ganz gewiss in erster Reihe die Finanzlage des Staates in Erwägung kommen. Ich meine, der Handelsminister ist zum Handeln da, nicht blos in Bezug auf den Handel, sondern er soll Ihnen Thatsachen vorlegen; nicht mit Reden, sondern mit Handeln muss vorgegangen werden. Und in der That, weshalb soll denn jetzt, nach der gegenwärtigen geschäftlichen Lage der Dinge Anlass vorliegen, über so weit tragende Fragen hier in Erörterung zu treten? Wenn es richtig ist, dass wir in Unterhandlung stehen mit verschiedenen Privatbahnen, und das ist der Fall, um deren Unternehmungen auf den Staat überzuführen, Unternehmungen, die vielleicht einen Umfang von 2 000 und einigen Kilom. haben, was wird dadurch in der gegenwärtigen Lage unseres Eisenbahnetats geändert? Wird der Zustand ein anderer, wenn zu den 6 000 km Staatsbahnen noch 2 000 km hinzutreten? Die ins Auge gefassten Linien sind allerdings von gewisser Bedeutung für die Entwickelung und Wirksamkeit der vorhandenen Staatsbahnen. Aber von diesen 2 000 km ist schon der dritte Theil, wenn auch nicht der Form nach, so doch in Wirklichkeit in Staatsbesitz. Ich nenne gleich das Unternehmen, welches ich dabei im Auge habe, es ist das Unternehmen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, ein Unternehmen, welches einige 900 km Umfang hat, von welchen 900 km über 600 mit Staatsgarantie für die Zinsen des Anlagecapitals bedeckt sind, Zinsen, die das Budget ganz erheblich belasten. Schon in früherer Zeit ist gerade hier aus dem hohen Hause eine Anregung an die Regierung gelangt, ob es nicht zweckmässig sein möchte, ein solches Unternehmen auch ganz in Staatshände überzuführen, wenigstens aber die Verwaltung der garantirten Strecken auf den Staat zu übernehmen. Es ist damals schon geltend gemacht worden, dass die Zusammensetzung von Linien, welche nicht unter Staatsgarantie stehen und solchen, welche unter Staatsgarantie stehen, nothwendig eine gewisse üble Wirkung für die Staatscasse resp. für die garantirten Bahnen haben müssen. — Ich möchte dann noch einen zweiten Punkt zur Richtigstellung erwähnen. Der Abg. Richter hat gestern gesagt, dass Berlin-Dresden und die Belastung, welche der Staatscasse daraus erwächst, vielleicht hätte vermieden werden können. Er wollte damit andeuten — und ich will ihm nicht gerade widersprechen, — dass die Bedeutung dieses Unternehmens für den wirthschaftlichen Wohlstand wohl nicht im Verhältniss mit der bei der Gründung gemachten Aufwendung steht, welches jetzt, nachdem sich diese Gründung als eine verfehlte erwiesen, für den Staat eine Quelle von Ausgaben geworden ist und noch werden wird, ohne dass die Regierung dies von sich abwälzen kann, weil viele der Bahnen, die der Herr Abg. Richter in einer früheren Debatte als „verkrachte" bezeichnete, d. h. solche, deren Erträgniss nicht im Verhältniss steht zu ihren Kosten, von der Regierung unter Zustimmung des hohen Hauses übernommen werden mussten, um nicht Trümmer und Ruinen über das Land zu verstreuen. Das ist aber eben die Folge der unseligen Privat-Eisenbahnindustrie, die uns die Jahre nach dem Abschluss des Französischen Krieges gebracht haben.

Zur Sache selbst muss ich bevorworten, dass ich mir gewisse Schranken in den hier zu machenden Mittheilungen auferlegen muss; einmal gegenüber persönlichen Angriffen, welche mir ja in einem selten reichen Masse zu Theil geworden sind. Ich denke, dass diese Angriffe nicht an mich heran reichen und lehne es ein für allemal ab, auf sie irgend etwas zu erwidern. Ich will mich nicht des in diesem Hause gebrauchten Bildes von dem Reiter, der durch das schmutzige Dorf reitet, bedienen, aber ich halte an dem Grundsatze fest: thue recht und scheue Niemand, und meine,

dass der Staatsmann, der für König und Vaterland in die Schlacht geht, auch den Pulverdampf nicht scheuen soll, mag er auch etwas übel riechen. (Beifall rechts.) Ich weiss auch nicht, ob gerade die heutige Verhandlung geeignet ist, die Unterhandlungen, welche wir mit einzelnen Gesellschaften pflegen, sehr zu fördern und ich habe mir wohl die Frage vorgelegt, ob es nicht dem Staatsinteresse förderlicher sei, heute mit der Erklärung zu schliessen: „M. H., ich bitte abzuwarten, bis wir mit practischen Vorlagen an Sie herantreten, in akademische Erörterungen, ich wiederhole es, darf ich mich heute nicht einlassen". Indessen auch ich fühle das Bedürfniss, mich heute doch etwas weiter auszusprechen.

Eine zweite Reserve muss ich mir mit Rücksicht darauf auflegen, dass, wie Sie sich denken können, für einen Beamten, der ein Vierteljahrhundert im Eisenbahndienst thätig gewesen ist, in den verschiedensten Provinzen des Staates eine amtliche Wirksamkeit in den verschiedensten Stellungen entfaltet hat, der also mit den Verhältnissen des Eisenbahnwesens, wie sie sich im Laufe der Zeit entwickelt haben, ziemlich gut bekannt sein muss, die Versuchung sehr nahe liegt, auf verschiedene Nebenpunkte, die ich nicht näher berühren will, einzugehen, um das ganze Gebiet sachlich zu erörtern. Ich will mit Rücksicht auf die Geschäftslage des Hauses auf diese Nebenpunkte nicht eingehen, die zur Sache doch nichts nützen. So weit über einzelne Punkte Auskunft gegeben werden muss, werden dies meine Herren Mitarbeiter thun. Der Passus der Thronrede: „Im Interesse der Landeswohlfahrt erweist sich eine kräftigere Zusammenfassung und Ordnung des Eisenbahnwesens sowie die Ergänzung des vaterländischen Eisenbahnnetzes in verschiedenen Theilen des Staates als unerlässlich. Sofern, wie gehofft wird, die behufs demnächstiger Ueberführung wichtiger Actieneisenbahnunternehmungen in die Hände des Staates und für den Bau einiger besonders dringlicher Eisenbahnlinien eingeleiteten Vorarbeiten bei Zeiten zum Abschluss gelangen, wird Ihnen eine desfallsige Vorlage zugehen", — dieser Passus bezeichnet den Standpunkt der Regierung, welche an dem festhält, was sie im Jahre 1876 gelegentlich der Vorlage wegen Uebertragung des Eigenthumsrechts des Preussischen Staates an das Reich ausgesprochen hat, nämlich dass sie, sofern das Reich auf diese Anerbietung nicht eingehen möchte, es für nothwendig halte, im eigenen Lande mit denjenigen Massregeln vorzugehen, welche das eigene Interesse gebietet. Der Gedanke, Reichseisenbahnen ins Leben zu rufen in dem Umfange, wie sie das Gesetz vom 6. Juni 1876 ins Auge gefasst hat, fand bekanntlich bei unseren verbündeten Regierungen nicht den Anklang, auf den man geglaubt hatte rechnen zu dürfen. Es liegt kein Anlass vor, nach irgend einer Seite eine Pression zu üben. Wir wollen ja alle Rücksicht nehmen auf die verbündeten Regierungen; indessen es wird uns nicht zu verdenken sein, dass wir uns im Hause selbst vorläufig so einrichten, wie es unserem Interesse entspricht. Die Staatsregierung hat mit jenem Satz aussprechen wollen und wiederholt es durch meinen Mund und zwar, wie ich sagen kann, in einem vom Staatsministerium gefassten Beschluss, dass sie sich die Durchführung des Staatseisenbahnsystems zur Aufgabe stellen will in dem Umfange, welcher in jener Vorlage vom Jahre 1876 bezeichnet worden ist, d. h. in Bezug auf die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes.

M. H., wie stehen denn die Dinge heute?

Ich stimme mit dem Abg. Nasse darin überein, dass wir in Bezug auf diese Frage nicht mehr freie Hand haben; wir befinden uns in der That in dem Staatseisenbahnsystem, d. h. in einem verkrüppelten und zwar weder zum Nutzen der Staats- noch der Privatbahnen. Sie haben seiner Zeit die Zustimmung ertheilt zur Ausführung der grossen Linie Berlin-Wetzlar (Hört! Hört!), welche nach meiner Auffassung in der That den Uebergang zum Staatseisenbahnsystem bezeichnete. Diese Linie sollte die richtige Verbindung herstellen zwischen dem Staatsbahnnetz des Osten und des Westen, welche bisher fehlte. Sie ist damals richtig bezeichnet worden als das Rückgrat des Systems, welches noch der Ausführung bedürfe. Es fehlen aber noch die Rippen, vielleicht auch etwas Fleisch. Die bisher an das Haus gelangten Vorlagen, ich erwähne blos die Vorlage der Homburger Eisenbahn, stehen mit dem grossen Gedanken, der damals ausgesprochen ist, in keinem Zusammenhang. Ich glaube auch aus der Budgetcommission vernommen zu haben, dass man der Vorlage selbst eine eisenbahnpolitische Bedeutung nicht beimesse, sondern dass sie eine Vorlage ist, welche sich aus technischen, rechtlichen und finanziellen Gründen empfiehlt. — Auch von einer anderen Bahn kann ich bestätigen, dass ihre Erwerbung für den Preussischen Staat in Aussicht genommen ist, welche aber keine eisenbahnpolitische Bedeutung hat, ich meine den Hessischen Theil der Main-Weser Bahn, welche sich auf Grund des nach dem Frieden abgeschlossenen Vertrages in Preussischer Staatsverwaltung befindet. Wir sind wegen des Erwerbes dieser Bahn bereits im Jahre 1867 in Verhandlungen getreten und haben uns im Laufe der Zeit immer mehr überzeugt, dass es für beide Theile wünschenswerth sei, im öconomischen Interesse wie auch im Interesse der Leistungsfähigkeit des Unternehmens dem jetzigen Zustande ein Ende zu machen. Dass wir diese Vorlage noch nicht an das Haus gebracht haben, beruht darin, dass die Hessische Ständeversammlung sich noch nicht über den Vertrag schlüssig gemacht hat und ich Bedenken tragen muss, eine Vorlage an das Haus zu bringen, bevor wir sicher sind, dass auch der Verkäufer Neigung hat, auf das Geschäft einzugehen.

Ich komme auf die Linie Berlin-Wetzlar zurück. Es befindet sich zwischen dem Staatseisenbahnnetz des Ostens und dem des Westens, insofern sich die Richtung nach dem Unterrhein bewegt, eine sehr bedenkliche Lücke, so dass der Gedanke sehr nahe liegt, sie durch den Erwerb derjenigen Linien auszufüllen, welche geeignet sind, diese Lücke voll zu ergänzen. Nach meiner Auffassung würde es richtiger gewesen sein, nachdem wir Hannover und Kurhessen erworben, in die Erörterung einzutreten, wie eine richtige Eisenbahnverbindung mit diesen neuen Landestheilen und zwar für Staatsrechnung herzustellen sein möchte. Ich habe mich damals dafür ausgesprochen, dass man die Linie von Berlin nach Lehrte aus politischen und wirthschaftlichen Gründen für Staatsrechnung unternehmen und durch sie die Verbindung des östlichen und westlichen Netzes herstellen möge. Die technischen Gründe liegen für jeden Eisenbahnverständigen nahe. Wären die östlichen und westlichen Staatseisenbahnnetze in der Hand einer Privat-Eisenbahngesellschaft, so würde ich es ihr durchaus nicht verdenken, wenn sie mit allen Mitteln dahin strebte, diese zwischenliegenden, die Entwickelung und Fruchtbarkeit ihrer Hauptlinien hindernden Glieder in ihre Hand zu bringen. Wirthschaftlich halte ich den Erwerb solcher Bahnen für erwünscht, weil durch Verminderung in den Betriebskosten, Vereinfachung der Organisation, bessere Ausnutzung des vorhandenen Materials sich Vortheile erreichen lassen, die den Finanzen so gut wie dem Verkehr zu Gute kommen. — Wenn Sie mich nun fragen: Ja, wie denkt ihr denn mit dem Erwerb solcher Bahnen vorzugehen? — so kann ich auch hier wiederum nicht zu viel sagen, aber unser Gedanke ist der — ob wir ihn verwirklichen werden, weiss ich ja nicht, weil uns bindende Beschlüsse der betreffenden Faktoren noch nicht vorliegen — dass wir dem schwankenden Credit solcher Gesellschaften den guten Credit des Staats zu einem billigen Preise substituiren in Form einer Rente. Diese Rente würde nach der Auffassung der Regierung und nach den angestellten Erörterungen nicht allein kein Nachtheil sein für die Staatskasse — und insofern kann ich also Diejenigen beschwichtigen, welche aus solcher Erwerbung eine Verminderung der gegenwärtigen Rentabilität der Staatsbahnen befürchten — sondern sie würde bei vollster Rücksichtnahme auf die Verhältnisse der Actionäre im Stande sein, dem Staat dadurch einen Vortheil zuzuführen, dass wie gesagt erhebliche wirthschaftliche Ersparnisse ermöglicht werden, wenn wir z. B. Doppelbauten, die wir jetzt, wenn das bisherige System bestehen bleibt, in mehr oder minder grossem Umfange auf Kosten des Staats und auch der Gesellschaften vornehmen müssen, ersparen können. — Wenn Sie sich die Eisenbahnkarte ansehen, die ich dem Hause überreicht habe, so werden Sie bei oberflächlicher Prüfung sich sagen müssen: die Entwickelung unseres Preussischen Eisenbahnwesens bei Ausbau des Gesammtnetzes hat nicht denjenigen Fortgang genommen, den man im Interesse des Landes eigentlich hätte wünschen müssen — ich meine nicht in Bezug auf Zahl und Ausdehnung der Linien, sondern in Bezug auf eine Menge von Linien, die man besser unterlassen hätte, in Bezug auf eine Menge von Bauten, von Anschlussbahnhöfen etc., die man auch besser hätte unterlassen können. (Sehr wahr!) Es ist das ein Grund, weshalb viele unserer Privatgesellschaften augenblicklich unter dem Druck der Zeit doppelt seufzen und wir müssen Alles vermeiden, was dazu beiträgt, dieses System des Doppelbaues und Doppelbetriebs — ich will sagen, des Fahrens mit zwei Pferden, wo man mit einem auskommen kann — zu fördern, denn darauf beruht vorzugsweise die Leistungsfähigkeit auch im Tarifwesen der Eisenbahnen.

Sie werden weiter fragen, wie man sich die Organisation eines so grossen Eisenbahnnetzes denken kann? Es ist — ich weiss nicht, auf wessen Veranlassung — in der Presse mir einmal in den Mund gelegt worden: ich hätte mich dahin ausgesprochen, dass ein Netz von über 200 Meilen — ich will dieses Längenmass einmal gebrauchen — nicht füglich von einer Direction, von einer Centralstelle verwaltet werden könne. Ich nehme Veranlassung, diese Worte, welche in der That von einer Unkenntniss der Verhältnisse zeugen, hiermit ausdrücklich zu dementiren. Ich habe Ihnen bereits bei der Etatsberathung mitgetheilt, dass wir darüber nachsinnen, wie wir die Organisation der Staatsbahnen, nicht im Sinne der Centralisation, wenigstens nicht über das Mass der für gewisse Gegenstände nothwendigen Centralisation hinaus, sondern im Sinne der Decentralisation zu bewirken gedenken. Wir wünschen Behörden zu haben, welche mit den nöthigen Competenzen ausgestattet, über ein angemessenes Verkehrsgebiet bestimmen — und das nicht allein, sie sollen in Bezug auf die Massregeln, die sie im wirthschaftlichen Interesse ergreifen, Fühlung behalten mit den Bedürfnissen des Lebens, sie sollen nicht vom grünen Tisch aus regieren, sondern mit denjenigen Vertretern des Verkehrs, welche bei der Entwickelung des Eisenbahnwesens ein lebhaftes Interesse haben, in Fühlung verbleiben. Sie werden

vernommen haben, dass es die Absicht der Regierung ist, einen Eisenbahnrath einzusetzen. Er ist gestern ein Wirthschaftsrath von Interessenten genannt worden. Ja, m. H., Interessenten beim Eisenbahnwesen sind wir Alle, als Producenten oder als Consumenten; einen Wirthschaftsrath zu constituiren, in dem kein Interessent sitzt, ist nach Lage der Dinge nicht möglich; es wird nur darauf ankommen, die Mischung so zu machen, die Auswahl auf solche Männer zu lenken, die mit möglichster Objectivität das Interesse des Verkehrs und das Wohl des Staates ins Auge fassen. Auch ist es nicht die Meinung, diesen Wirthschaftsrath, welcher in bestimmten Fällen gehört werden soll, wirken zu lassen, ohne Betheiligung der übrigen sonst betheiligten Ressortministerien. Ich habe den Finanzminister, den landwirthschaftlichen und den Kriegsminister ersucht, und diesem Ersuchen ist Folge gegeben worden, auch Vertreter ihres Ressorts den Verhandlungen zuzuordnen, damit nicht einseitige Beschlüsse gefasst, einseitige Gutachten dem Publicum vorgelegt werden. Ich denke mir, dass dieser Wirthschaftsrath, der kürzlich auch im Königreich Württemberg ins Leben getreten ist, sehr entwickelungsfähig sein kann und man darf annehmen, dass er im Laufe der Zeit eine gesetzliche Basis erhält sowohl in Bezug auf seine Zusammensetzung, wie auf seine Wirksamkeit. Wir haben in anderen Ländern — ich will geradezu Hannover nennen — eine Einrichtung gehabt, wo Commissarien der Landesvertretung einen Einblick in den Lauf der Verwaltung erhielten und bei gewissen Tarifmassregeln um ihre Zustimmung gefragt wurden. Sollten wir inzwischen im Reich nicht so weit kommen, so lässt sich ja denken, dass sich dieser Wirthschaftsrath zunächst unter Betheiligung von Mitgliedern dieses hohen Hauses wie des anderen Hauses zusammensetzt, um — was für den Minister doch sehr angenehm sein muss — ihm die Verantwortung zu erleichtern, ihm Gutachten zu geben, ihm die Gewissheit zu gewähren, dass er nicht einseitig vom grünen Tisch aus urtheilt. Wenn Jemand das Bedürfniss fühlt, nicht sich die Verantwortlichkeit abnehmen zu lassen, sondern nur vor sich selbst die Ueberzeugung zu haben, dass er das Richtige getroffen hat, so bin ich es. — Ihre Commission schlägt Ihnen vor, die Regierung möge absehen von Erwerb von Vollbahnen und Untersuchungen anstellen über die zweckmässige Art der Ausführung von Secundärbahnen. Ein solcher Antrag verheisst dem Handelsminister ja eine, bei seiner Ueberlastung ganz anmuthende Ruhe. Allein Ruhe auf diesem Gebiet ist Rückschritt, deshalb kann ich nicht darauf eingehen. — Es ist eben von mir berührt worden — wie sich etwa in Zukunft beim Reich die Sache gestalten dürfte. Ich habe bereits in der Commission erklärt, dass von der Preussischen Regierung die Initiative ergriffen ist für die Ausarbeitung eines Gesetzes über das Eisenbahnwesen im Reich, über einen Reichs-Eisenbahnrath, einen consultativen Körper, der nach bestimmten Vorschriften des Gesetzes gehört werden muss und endlich über einen Gerichtshof, welcher entscheiden soll über Differenzen zwischen Privat- und Staatsbahnen und mit der Aufsichtsbehörde. Ich darf Ihnen heute die Mittheilung machen: Die Sache liegt nicht mehr im Schreibtisch, sie wird mit dem Antrage Preussens an den Bundesrath gelangen, eine Commission für diese wichtige Materie zu bestellen, zusammengesetzt aus den hauptbetheiligten Staaten, welche das Recht hat Sachverständige zu hören, Gutachten einzuziehen und welcher die von Preussen ausgearbeiteten Entwürfe als Material überwiesen werden sollen. — Ich darf annehmen, dass dieser Vorlage die Zustimmung der verbündeten Regierungen nicht fehlen und aus diesen Berathungen ein bestimmtes Resultat zu Tage treten wird. Hoffen wir, dass dieses Resultat ein gutes sei. Jedenfalls wird der Weg, den wir in Preussen beschreiten, wesentlich förderlich sein für die Ordnung des Eisenbahnwesens im Reiche und ich erkenne es als eine meiner Hauptaufgaben, dahin zu wirken, dass das Reich in alle seine verfassungsmässigen Rechte eingesetzt wird. Ich erkläre wiederholt, dass die Preussische Regierung nicht daran denkt, sich mit ihrem Staatseisenbahncomplex, wie gross er auch sei, der vollen Einwirkung des Reichs zu entziehen. (Beifall rechts.) — Ich würde damit zugleich das Glück haben, der Aufsicht über die Privatbahnen entledigt zu werden. Es ist wiederholt in diesem Hause und, irre ich nicht, auch gestern ausgesprochen, dass es für den Eisenbahnminister ausserordentlich schwierig ist, nicht nach beiden Seiten anzustossen. Es ist das eben eine Folge des gegenwärtigen Systems. Seitens der Privatbahnen tritt mir Misstrauen entgegen, wo ich es nicht erwartet habe, wo ich bestrebt bin, ihnen klar zu machen, dass ich mich vollkommen als Minister, nicht blos für die Staatsbahnen, sondern auch für die Privatbahnen fühle, dass ich glaube, darauf halten zu müssen, dass, so lange Privatbahnen existiren, ihnen ihre Rechte auch nicht verkümmert werden. Ich habe den Beweis geliefert, und könnte dies auch heute, dass ich eine widernatürliche Concurrenz der Staatsbahnen gegen die Privatbahnen nicht will. Allerdings gehe ich nicht soweit, dass ich nun auch dazu meine Zustimmung gebe, nicht im Interesse des Verkehrs, sondern im Interesse der Finanzen der Privatbahnen, Ablenkungen des Verkehrs von der natürlichen Staatsbahnroute auf Privatbahnrouten zuzulassen, denn das wäre eine Staatsunterstützung für die Privatbahnen, die ich nicht billigen könnte, und, wie ich denke, auch die Mehrheit des Hauses nicht. Die Vorbereitungen, die wir getroffen hatten, um mit einer ausführlichen Vorlage an das Haus zu treten, sind bisher zu meinem Bedauern nicht so weit gefördert, dass dies in dieser Session, besonders bei deren vorgerücktem Stande noch möglich wäre. Ich kann nur wiederholen, dass es misslich ist, sich jetzt schon über den Ausgang der schwebenden Verhandlungen zu äussern. Die Ansichten darüber, was vortheilhaft oder nicht vortheilhaft ist, gehen ja auseinander. An diese Vorlage würde sich allerdings eine andere über die Ausführung und Subventionirung verschiedener Secundärbahnlinien geknüpft haben, die wir für den Ausbau des jetzigen Eisenbahnnetzes zur Wohlfahrt des Landes für erforderlich erachten; wir glauben hoffen zu dürfen, dass aus den Mitteln, welche uns noch zu Gebote stehen, aus Ersparnissen und ebenso aus den Mitteln, welche der Staat durch den Erwerb der Privatbahnen erwerben würde, es uns gelingen wird, das Secundärbahnwesen in Preussen erheblich zu fördern, sei es, indem man Linien für die sich anderen Unternehmer mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit der betreffenden Landestheile nicht finden, baut, sei es, dass wir eine Subvention an Privatunternehmer gewähren, die es den Interessenten möglich macht, diese Secundärbahnen auszuführen.

In Bezug auf die Entwickelung unseres Vollbahnwesens sind wir vielleicht am Ende, die Speculation ist erschöpft, aber wir stehen erst am Anfang mit der Ausführung derjenigen Linien, welche ich als Saugadern der Vollbahnlinien bezeichnen möchte. Die aus allen Theilen des Landes nicht blos an mich, sondern schon an meinen Vorgänger in grosser Menge gelangten Anträge beweisen mir, wie sehr das Land das Bedürfniss hat, solcher Verkehrswege theilhaftig zu werden. Wir haben uns bemüht, uns mit den Ressorts des Reichs, mit der Post- und Telegraphenverwaltung und mit der Militärverwaltung über die Erleichterungen zu verständigen, welche wir zur Förderung dieses Secundärbahnwesens glauben in Anspruch nehmen zu müssen. Diese Verständigung ist gelungen, wir haben eine feste Basis für die Zukunft gewonnen, und ich hoffe, dass wenn auch nicht sofort aber doch im Laufe der Zeit die nöthige Unterlage gewonnen wird, um nach festen gesetzlich zu erkennenden Prinzipien dem Secundärbahnwesen uns gegenüberzustellen.

Wenn die Regierung ausspricht, dass sie sich in dem vorhin angedeuteten Sinne dem Staatseisenbahnwesen zuwendet, so befindet sie sich, wie ich glaube, im Einklang mit den besten Traditionen der Preussischen Verwaltung, mit dem ganzen bisherigen Gange der Gesetzgebung, mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens und auch mit der Haltung dieses hohen Hauses selbst. Gestatten Sie mir einen kurzen Rückblick auf den Verlauf der Entwickelung unseres Eisenbahnwesens in Bezug auf die Gesetzgebung. Das Gesetz vom Jahre 1838 hat sich lediglich über den Bau und Betrieb der Privateisenbahnen ausgesprochen. Allein, obgleich unser Vorbild England den Gedanken, dass die Bahnen in bestimmter Zeit an den Staat überzuführen seien, nicht kannte, hat man es doch damals in dem Gesetz von 1838 ausdrücklich ausgesprochen, dass der Erwerb der Bahnen für den Staat eigentlich das richtige sein würde. Zu dem Zwecke hat man nicht blos dem Staat das Ankaufsrecht der Eisenbahnen unter gewissen Bedingungen vorbehalten, sondern man hat auch die Amortisation der Eisenbahnactien und zwar unter Benutzung einer von ihnen selbst aufzubringenden Abgabe vorbehalten. Man hat dann weiter gesagt, dass nach vollendeter Amortisation der Eisenbahnactien den Eisenbahnunternehmungen, die man als öffentliche Strassen auch schon damals ansah, eine solche Einrichtung gegeben werden solle, dass lediglich die Transportkosten gedeckt würden. Man hat damals auch wohl an das gedacht, was in anderen Ländern des Continents geschah, wo die Concession bekanntlich nur auf Zeit, auf 80, 90 Jahre verliehen wurde mit der Bedingung, dass nach Ablauf dieser Frist die Eisenbahnen in das volle unbelastete Eigenthum des Staates übergehen sollten, und es ist das auch als eine in früheren Jahren wiederholt betonte ernste Eventualität bezeichnet worden, dass nach einem bestimmten Zeitablauf unsere Nachbarstaaten ihre Eisenbahnen voll und unbelastet übernehmen und so in der Lage sein würden, den Landeseinrichtungen angepasste Transporteinrichtungen zu treffen, ohne dafür irgendwie erheblich grössere Entschädigungen, als der Transportbetrieb selbst erfordert, fordern zu müssen. Damals — der Minister v. d. Heydt hat wiederholt darauf hingewiesen, wurde anerkannt, dass man sich die Situation vergegenwärtigen möge, wie es in Preussen aussehen würde, wenn alle Staaten um uns herum unentgeltlich erworbene Staatsbahnen hätten, während Preussen noch Actienunternehmungen, die auf Dividenden sehen müssten, besässe. Es ist dann im Jahre 1847 zuerst dem vereinigten Landtage eine Vorlage über den Bau der Ostbahn gemacht worden, zu welcher Privatunternehmer sich nicht fanden, weil man damals glaubte, sie würde nicht einmal die Betriebskosten aufbringen. Im Jahre 1848 wurde seitens des wahrlich vorsichtigen Finanzministers Hansemann ein Antrag an

die höchste Stelle gerichtet auf Ermächtigung zum Ankauf der Privatbahnen. Es hat später der damalige Handelsminister Milde mir persönlich eine Denkschrift übergeben, welche zur Motivirung dieses Ankaufes diente; Sie werden ihn nach seiner späteren parlamentarischen Thätigkeit nicht in Verdacht haben, dass er sich zu etwas bekannt, was seiner Ueberzeugung nicht entsprach; in dieser Denkschrift ist mit dürren Worten ausgesprochen, Preussen müsse die Conjunctur benutzen und sich in den Besitz dieser grossen Verkehrsstrassen setzen. — Im Jahre 1853 wurde der Gedanke betreffs der Amortisirung der Eisenbahnactien durch das Gesetz vom Mai ins Leben geführt. Die Amortisation schritt stetig fort zu dem Zweck, die Privatbahnen nach und nach in das Eigenthum des Staats zu bringen. Leider ist im Jahre 1859 unter dem Druck einer kriegerischen Eventualität dieser Weg verlassen, um die Mittel für die Verzinsung einer Militäranleihe zu gewinnen. Wäre das nicht geschehen, und darin stimme ich mit dem Abg. Lasker, der dieser Ueberzeugung wiederholt Ausdruck gegeben hat, überein, so würden wir schon sehr viel weiter sein. Im Jahre 1867 ist es versäumt worden, die glückliche Constellation der Verhältnisse zu benutzen, um das Staatseisenbahnsystem durch eine angemessene Verbindung mit dem Westen zu ergänzen. Auf die Periode von 1867—1872 folgte bekanntlich eine Zeit, die ich zum Theil wenigstens aus der Geschichte unseres Eisenbahnwesens ausgemerzt sehen möchte. (Sehr richtig.) Sie hat ihren Abschluss in dem Berichte der Untersuchungscommission gefunden, welcher ja hervorragende Mitglieder dieses Hauses angehört haben, die einen tiefen Einblick gewonnen hat darin, wie es bei der Gründung mancher Privateisenbahnen zugegangen ist und welche dem einen Ausdruck in folgender Stelle des Berichts gegeben hat: „Die Commission ist nicht zweifelhaft gewesen, dass diese Frage (ob der Eisenbahnbau lediglich dem Staate vorzubehalten und Privatunternehmungen principiell auszuschliessen seien) in Uebereinstimmung mit dem Gutachten aller Sachverständigen dahin zu beantworten, dass der ausschliessliche Staatseisenbahnbau für die Gegenwart unausführbar erscheint. Sie hat sich jedoch andrerseits der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass bei der Ausdehnung und Ausbildung des Eisenbahnwesens, wie sie in neuerer Zeit schon eingetreten ist und sich von der Zukunft immer mehr erwarten lässt, volkswirthschaftliche Rücksichten und Gründe auf die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staats als letztes Ziel hinführen. Die Eisenbahnen sind öffentliche Transportanstalten und stehen ihrem Wesen und Zwecke nach den Landstrassen gleich. Nur zwingende finanzielle Gründe haben diesen Standpunkt verrückt und den Bau wie die Erhaltung der Eisenbahnen aus der Hand des Staates genommen und der Speculation und der Industrie übergeben. So erfolgreich dies auch in mannichfacher Beziehung auf den Eisenbahnbau gewirkt hat, so dürfte es sich doch als eine volkswirthschaftliche Anforderung an die Zukunft bezeichnen lassen, dass sie das dem Wesen und Zweck der Eisenbahnen allein entsprechende Verhältniss verwirklicht, nach welchem ebenso wie dies bereits bei den Chausseen der Fall ist, nicht mehr die Frage Zinsgewinn bringender Rentabilität, sondern unabhängig davon das Bedürfniss des öffentlichen Verkehrs entscheidend in den Vordergrund tritt, und nur insoweit, als nach Genügung und ohne Gefährdung desselben die Speculation zugelassen werden kann, dieselbe ihren Antheil an dem Unternehmen behält und überkommt, wie dies bezüglich des Transport- und Befrachtungswesens nicht bedenklich sein, vielmehr principiell nothwendig werden dürfte. Die Commission erachtet es daher für wünschenswerth, dass die Staatsregierung fortgesetzt die Möglichkeit der Erreichung jenes Zieles im Auge behält und von vornherein Bestimmungen trifft, welche dieselben vorbereiten und erleichtern". Nun sind Bedenken verschiedener Art ausgesprochen worden, wenn auch vielleicht nicht gerade gegen das Princip, so doch gegen die Opportunität. Man sagt: sind denn die jetzigen Zeiten für solche grossen Unternehmungen geeignet, ist nicht die wirthschaftliche, die finanzielle Lage des Landes so, dass wir abstehen müssen von allen weiteren Engagements? Die Staatsregierung ist nicht dieser Meinung, denn wenn wir etwas nothwendig haben, so ist es eine Verbesserung unseres Eisenbahntransportwesens; unsere Industrie, unsere Production bedarf, um concurrenzfähig zu sein, billiger und gut eingerichteter Transportwege, und da gerade kann die Erweiterung des Staatseisenbahnwesens ganz ausserordentlich nützliche Dienste leisten. Die Zusammenfassung desselben wird es uns möglich machen für die Zukunft — ich will nicht zu viel Erwartungen erwecken, denn ein Eisenbahnparadies können wir auch dann nicht schaffen — doch Einrichtungen zu treffen, welche den Verkehr durch billige und gut eingerichtete Transportwege erleichtern. Sie sagen nun, die bisherigen Finanzresultate sind doch zu betrübend, sie enthalten eine Belastung der Steuerzahler. Ihre Commission hat ausgerechnet, dass die Staatsbahnen in der vollen Ausdehnung sich nur mit 3,8 pCt. verzinsen. Diese Berechnung kann ich nicht anerkennen. Es ist das buchmässige Capital zu Grunde gelegt, nicht das zinspflichtige Capital; Sie würden sonst sehen, dass das zu Grunde gelegte Capital die gesammte zinspflichtige Staatsschuld weit übersteigt. Nach meiner Berechnung beträgt der gesammte Ueberschuss der Staatsbahnen von 1852—1877/78 nach Abzug der Zinsen, der Tilgungsquoten (102 000 000 *M.*), der Meliorationskosten (96 000 000 *M.*), noch über 140 000 000 *M.*, das ist doch kein so übles Resultat. Ich will noch eine andere Berechnung aufmachen, welche die Summen enthält, die 1873 bis 1877/78 für das Eisenbahnwesen im Ganzen zur Verwendung gekommen sind, ich meine an Zinsen, Amortisationen, Subventionirung von Privatbahnen auf der einen Seite, auf der andern die Ueberschüsse der Staats- und garantirten Privatbahnen; danach verbleibt immer noch ein Ueberschuss von 235 000 000 *M.* Eine Hauptursache, dass diese Berechnung von derjenigen abweicht, welche in der Budgetcommission angestellt worden ist, dürfte darin liegen, dass die Amortisation, also die Entlastung des Staates von Schulden, die er für das Eisenbahnwesen gemacht hat und die sich auf 102 Millionen Mark belaufen, nicht in Betracht gezogen ist, dass ferner die Meliorationen nicht in Betracht gezogen sind, endlich auch dasjenige nicht, was aus der Kriegscontribution amortisirt worden ist, welche uns die Tapferkeit unserer Armee eingebracht hat, endlich ein Posten, der eigentlich nicht für die Eisenbahnen bestimmt war, sondern andern Zwecken gedient hat, eine Summe von 12 Millionen, welche für die Regulirung der Weichsel und Nogat ausgegeben worden ist. Ich meine, wenn Sie die Gesammtsumme, welche auf diese Weise in Abführung gekommen ist, auch die Kriegscontribution, mit praeter propter 4½ pCt. verzinsen, dann würde das allerdings auf ein ungünstiges Resultat hinauskommen. Aber war denn die Anlage der Kriegscontribution in Staatseisenbahnen etwa eine schlechte? Wenn wir aus ihr Linien hergestellt haben und noch herstellen, welche das Land melioriren, die Steuerkraft heben und die Vertheidigungsfähigkeit des Landes bessern, haben wir dann die Kriegscontribution schlecht angewendet? Ich glaube, wir hätten kaum einen besseren Zweck finden können. (Sehr richtig! Beifall.) Es ist ferner in Betracht zu ziehen, dass wir eine Vermehrung unseres Staatseisenbahnnetzes im Betrieb von beinahe 200 Meilen bekommen haben, von denen der kleinste Theil in nächster Zeit eine Rente in Aussicht stellt. Wir haben übernehmen müssen die Pommersche Centralbahn, um nicht Trümmer und Ruinen entstehen zu lassen, ebenso die Nordbahn. Wir haben Bahnen in Ostpreussen gebaut: Tilsit-Memel, Thorn-Insterburg, Laskowitz-Jablonowo, alles Bahnen, die nicht entfernt ihre Zinsen aufbringen werden. Aber die Regierung bereut das trotzdem nicht und ich hoffe, auch nicht das Haus, denn das ist ja eben der Nutzen der Staatsbahnen, dass sie im Stande sind, die schlechten Linien mit den guten zu übertragen. Es wird diese Erfahrung die Regierung nicht abhalten, auch in Zukunft den nothleidenden Provinzen, und ich rechne dazu ganz besonders die östlichen, auf ähnliche Weise zu Hülfe zu kommen und mit entsprechenden Vorlagen an das Haus zu treten. (Beifall.)

Dann m. H. frage ich weiter: Haben wir denn überhaupt eine Staatsbahn in Angriff genommen, um damit ein Geschäft oder eine Speculation zu machen? Mit nichten! Ihr Zweck ist der, das Land zu melioriren, die Steuerkraft zu heben; und wenn man rechnet, was der Staat an Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer mehr bekommt dadurch, dass wir Staatsbahnen erhalten haben, dann wird sich leicht das compensiren lassen, was man als angeblichen Zuschuss der Steuerzahler herausrechnet. (Sehr wahr! rechts.) Fragt man denn bei den Häfen, Strömen, Chausseen, bei der Post nach einer Rentabilität ihrer Anlagen? Wenn man dies thun will, dann sind wir längst, wenigstens theoretisch bankerott.

Lassen Sie mich noch einige Worte über ein System sprechen, welches unter allen als Panacee für das Eisenbahnwesen gepriesen worden ist: das sog. gemischte System. Ich kann nicht leugnen, dass ich immer das Gefühl gehabt habe, dass, wenn man das gemischte System anpries, man eigentlich das Privateisenbahnsystem anpreisen wollte. Es ist ja ganz unvermeidlich, dass, wenn man sich denkt, es solle neben einer Staatseisenbahn eine Privatbahn den Betrieb führen, oder umgekehrt, dann die Mittel vergeudet werden. Wir werden durch diese unglückselige Zersplitterung des Deutschen Eisenbahnnetzes in zahllose Unternehmungen gezogen, in eine so grosse Menge selbstständiger Wirthschaftskörper, die ihre Directionen, — Privat- und Königliche Directionen —, die ersteren mit sehr ausgebildeten und weit ausgedehnten Befugnissen an der Spitze haben, dass dieselben zu einer grossen Vergeudung des Capitals führen müssen. Nehmen Sie zu den durch diese Zersplitterung weit über das Bedürfniss gesteigerten Kosten der Anschlussbahnhöfe und des gesammten Betriebsapparates den ganzen Luxus, den ein vollständig eingerichteter Hofstaat einer Privatdirection erfordert (Sehr wahr!), dass dieser Luxus unseren Transportinteressenten und dem Verkehr die Mittel entzieht für billige und gute Transporteinrichtungen; nehmen Sie dann hinzu, dass der Staat in die üble Lage kommt, bei einem solchen Concurrenzsystem entweder die Privatbahnen zu drücken und darüber entsteht grosser Lärm, oder aber seine Pflicht, den Betrieb auf so billige Weise zu führen, als es ihm möglich, um dem Verkehr entgegenzukommen, verletzt. Das

Verhältniss für einen Minister, der beide Seiten zu überwachen hat, ist ein überaus schwieriges und ich gestehe, dass, seitdem ich dieses Amt verwalte, ich die Ueberzeugung habe gewinnen müssen, dass dieses Verhältniss auf die Dauer absolut unhaltbar sein wird. (Sehr richtig.) Wenn man also dazu kommt, zu verlangen, dass der Staatsverkehr abgeben soll, damit die Privatbahnen aufrecht bleiben, dass der Staat die Leistungen, die er wirklich ausführen kann, nicht ausführen soll, damit den Privatbahnen nicht der Verkehr entzogen und die Hoffnung ihrer Actionäre auf Dividenden beeinträchtigt werde, in welche Lage setzen Sie da einen Minister, der darüber entscheiden soll, was beiden Seiten gerecht und billig ist. Man hat gesagt, das gemischte System ist kein System, es ist nur eine Mischung der Systeme. Es kann ein Staatsbahnsystem und ein Privateisenbahnsystem bestehen, nicht aber können beide neben einander denselben Interessen dienen, dieselben Linien beherrschen; das ist auf die Dauer nach meiner Auffassung unmöglich. (Sehr wahr!) Wie gestaltet sich denn nun auch gegenwärtig unser Tarifsystem? Wir haben ja eine Vereinfachung und Verminderung unserer Tarife in Folge der Beschlüsse der früheren Jahre herbeigeführt. Trotzdem ist dasselbe noch nicht sehr weit gediehen, einfach in Folge der Nothwendigkeit, den individuellen Interessen der einzelnen Unternehmungen Rechnung zu tragen und diese individuellen Interessen der Unternehmungen, so lange sie als solche bestehen, haben Anspruch auf Berücksichtigung. Wir würden ja, wenn wir in Zukunft ein ausgebildetes Staatseisenbahnsystem besitzen, in der Lage sein, zu bestimmen, dass die Transporte, im Güterverkehr, über die kürzeste und leistungsfähigste Route sich bewegen. Sie können sich doch denken, dass auf einer längeren doppelgeleisigen Route mit Nachtdienst ein Transport sich billiger bewerkstelligen lässt, als auf einer kürzeren Linie, wenn sie nur eingeleisig und ohne Nachtdienst ist. Dann hat der Staat es in der Hand, den Verkehr über diejenige Route zu lenken, auf welcher er am vortheilhaftesten für seine Oeconomie und den Verkehr selbst bewältigt werden kann. (Sehr richtig.) Sie würden es doch ridikül finden, wenn man der Post zumuthete, sie solle einen Brief, den Sie von hier nach Frankfurt a. M. schicken wollen, über Cassel oder Fulda dirigiren. Die Post wird Ihnen antworten: es kann Ihnen ja gleichgiltig sein, wir werden den Brief in der allerkürzesten Frist nach Frankfurt für dasselbe Porto besorgen. Aehnlich würde sich bei richtiger Gruppirung des Eisenbahnwesens auch dieser Dienstzweig wohl gestalten lassen. Das Nebeneinanderbestehen von Staats- und Privatbahnen für dieselben Interessen hat sich ja auch in anderen Ländern nicht bewährt, ich erinnere Sie nur an Bayern. Bayern hatte in dem rechtsrheinischen Theil bekanntlich neben sehr ausgebildeten Staatsbahnen auch noch eine grosse Privatbahn, die Bayerische Ostbahn, die der Staatsbahn eine nicht unerhebliche Concurrenz bereitete. Man überzeugte sich, dass dies System nicht haltbar sei und ging dazu über, die Ostbahn zu kaufen und ich glaube, ebenso wird es auch bei uns werden. In Sachsen hat man auch unter dem Einfluss der Befürchtung, die das Reichseisenbahnproject hervorrief, sich entschlossen, sehr rasch die noch vorhandenen Privatbahnen zu kaufen. Ich glaube, dass auch heute noch nicht, ganz abgesehen von diesen Besorgnissen, die Sächsische Bevölkerung sich damit würde einverstanden erklären können, die erworbenen Privatbahnen wieder in das Privateigenthum zurückzuführen. Soviel ich höre, ist man im Allgemeinen dort recht zufrieden mit den Resultaten, auch den finanziellen; dasselbe werden Sie, was den Verkehr und die Organisation im Allgemeinen angeht, von Württemberg, Baden und Oldenburg hören, und doch sind die Staaten ja nicht überall so leistungsfähig, wie wir. Es war mir überraschend, in der Sächsischen Presse die Empfehlung zu bekommen, für Preussen nicht auf den Erwerb der Privatbahnen Bedacht zu nehmen, während man den guten Erfolg der Procedur auf Sächsischem Gebiet preist. Ich kann das nur einem gewissen particularistischen Zuge zuschreiben, der ja — ich kann es nicht verhehlen — in dem Privatbahnsystem eine gewisse Unterstützung findet. Ich habe bereits erwähnt, dass wir noch das Bedürfniss haben, eine Menge von Bahnen zu bauen, und je nachdem es unsere Finanzverhältnisse und die sonstigen Bedürfnisse mit sich bringen, Secundärbahnen zu unterstützen und zwar in dem wohlwollenden Sinne, den auch die Budgetcommission in ihre vorgeschlagene Resolution gelegt hat. Aber das ist nach meiner aufrichtigen Ueberzeugung unausführbar, ohne dass wir zugleich auf dem Gebiete der Consolidation unseres Staatseisenbahnnetzes kräftig vorgehen. Ein anderer Grund daran zu denken, unser Eisenbahnwesen auszubilden, ist der, dass von den Privatbahnen eine erhebliche Erweiterung unseres Eisenbahnnetzes nicht zu erwarten ist. Wie wollen diese das Capital zu selbstständigen Unternehmungen anschaffen? Die Stammactien stehen unter Pari, eine Vermehrung ist also nicht denkbar, und selbst bei solchen Unternehmungen, welche den Paricours um etwas überschritten haben, wird immerhin die Aussicht dass eine Vermehrung des Stammactiencapitals eintreten könnte, nur lähmend wirken. Auch die Menge der Prioritätsobligationen ist bei sehr vielen Unternehmungen an der Grenze des für den Credit dieser wichtigen Papiere selbst Zulässigen angelangt. Gewiss giebt es noch einzelne Unternehmungen, die sich die Entwickelung des Eisenbahnwesens angelegen sein lassen und, wie ich dankbar anerkenne, im Interesse des Landes. Indessen ruhen auf ihnen so grosse Verpflichtungen, dass wir nur mit aller Schonung werden vorgehen dürfen, um die Ausführung der concessionirten Linien von ihnen zu erlangen. Ich bitte Sie demnach aufs Dringendste, für welche Resolution Sie sich auch entscheiden mögen, dass Sie sich in einem Sinne aussprechen, der für uns, für die Regierung ermuthigend ist auf dem beschrittenen Wege, dass Sie uns vor der, ich kann sagen, Calamität bewahren, von dem Wege, der nun einmal mit Ihrer Zustimmung betreten ist, wiederum auf einen anderen einzulenken. Es ist ja das ein Uebelstand, dass in der Preussischen Eisenbahnpolitik wiederholt ein Schwanken vielleicht bemerkbar gewesen; dieses Schwanken dürfen wir nicht weiter fortsetzen, wir schädigen damit das Land. Will die Majorität dieses Hauses gegen ihre Ansicht von 1876 eine Schwenkung machen, die Regierung macht sie nicht mit. Für mich würde ja nur der Gedanke tröstlich sein, dass ich wenigstens das Gute erstrebt habe, dass ich mir bewusst bin, was ich will, und dass ich mich schliesslich mit dem Worte trösten kann: In magnis voluisse sat est. (Lebhafter Beifall von verschiedenen Seiten des Hauses.)

Abg. Lasker, welcher als Vertreter der nationalliberalen Partei sich über das Programm des Ministers beifällig aussprach, betonte, dass eine Verständigung des Ministers mit dem Hause über die nothwendigen Vorbedingungen seiner Staatsbahnpolitik erreicht werden müsse, wozu derselbe namentlich Garantien für die Tarifpolitik und Rücksichtnahme auf die Finanzlage rechne.

Abg. Lasker: Der durchdachte und lichtvolle Vortrag des Handelsministers hat so viele Punkte angeregt, dass ich nicht auf alle eingehen kann. Ich habe auf die Debatten im Hause mehr Werth gelegt, als auf die Fassung der Resolutionen, weil es mehr darauf ankommt, dass die Regierung mit den im Hause verbreiteten Ansichten Fühlung gewinnt und dass wir die Absichten der Regierung kennen lernen; denn nur bei bestimmten Vorlagen ist es möglich festzustellen, welches System befolgt werden soll. Bei der Berechnung, ob die Eisenbahnen 4½ pCt. oder mehr oder weniger bringen, bin ich nicht sehr interessirt. Ich will nicht leichtfertig von den finanziellen Erfolgen der Eisenbahnen sprechen; aber ein grosser Eisenbahncomplex schliesst so viele Momente, wirthschaftliche und staatliche, in sich, dass eine allgemeine Rechnung mit Nutzen nicht aufgemacht werden kann. Ich erkenne nur eine Grenze an; der Staat darf sich nicht in das Eisenbahnwesen so vertiefen, dass er Aufgaben dringender Art vernachlässigt; die Productivität der Eisenbahnen muss also somit gewahrt bleiben, dass sie nicht unsere gesammte Finanzen verwirrt. Gerade von unseren lieben Nachbarn (dem Fortschritt) sind die Eisenbahnen befürwortet worden, welche mit einem Passivum in der Rechnung stehen; und zwar aus dem zufälligen Grunde, weil die östlichen Provinzen, welche Eisenbahnen brauchten, liberal gewählt haben. Von Ertragsüberschüssen ist bei diesen Bahnen keine Rede; die betreffenden Abgeordneten vertraten aber ein legitimes Interesse, welches die Conservativen ebenso vertreten hätten, denn dieser Landestheil konnte unmöglich in seiner wirthschaftlichen Entwickelung zurückbleiben. Das Haus wird gut thun, bei jeder einzelnen Bahn auch die Rentabilität zu prüfen; für die Vergangenheit dürfte ein Nutzen daraus nicht erwachsen. Die Tendenz unserer Resolution ist, dass durchaus eine Verständigung zwischen Regierung und Landesvertretung stattfinden muss, ehe wir mit erheblichen Schritten nach der einen oder anderen Seite vorgehen. Der Handelsminister hat ausgeführt, dass Preussen zu seinem Schaden in seiner Eisenbahnpolitik nicht blos geschwankt, sondern geradezu die verkehrtesten Wege eingeschlagen hat. Von 1859 ab kam eine Politik, die nicht recht entschieden war, dann wurden die Eisenbahnangelegenheiten in den allgemeinen Conflict verwickelt; das Allerunseligste war die Eisenbahnpolitik des Grafen Itzenplitz, der zum Theil unter dem Beifall des Hauses eine wahrhaft anarchische Eisenbahnwirthschaft getrieben und mehrfach geäussert hat: „Ein System habe ich gar nicht, ich nehme die Eisenbahnen, woher ich sie bekomme, Staatsbahnen und Concurrenzbahnen auf derselben Linie, denn Eisenbahnen machen das Land reich". Jetzt gesteht der practische Mann an der Spitze des Ministeriums es zu, und kein Mensch wird dem zu widersprechen wagen, dass diese sogenannte Gelegenheitspolitik verderblich für Preussen war. Lernen wir aus der Vergangenheit! — Der Minister hat auf den Bericht der Eisenbahncommission verwiesen, bei dem ich erheblich betheiligt gewesen bin; ich habe mich eines Lächelns nicht enthalten können, als neulich ein Mitglied dieses Hauses die Enquete dieser Commission für die unfruchtbarste erklärte — an sensationellem Geschrei vielleicht, aber nicht an der Beleuchtung der Folgen, wohin eine planlose Eisenbahnwirthschaft führt. Die Untersuchungen dieser Commission haben den Durchbruch des Staatsbahnsystems wesentlich gefördert. Haben wir denn seitdem gelernt, dass zur Beruhigung für das Land ein vertrauensvolles Uebereinkommen

zwischen Regierung und Landesvertretung herrschen muss? Keineswegs! Jede Eisenbahnvorlage war ein Kriegsact von der Regierung gegen einen Theil dieses Hauses und zwischen beiden Theilen des Hauses, und die Stimmen haben so geschwankt, dass eine einzige Stimme Majorität entschieden hat. Der ewige Streit darüber, ob wir bei einer einzelnen Vorlage dem Staats- oder Privatbahnsystem folgen und uns daher für oder gegen eine Vorlage entscheiden sollen, muss aufhören; denn es hängt ja dabei vom Zufall ab, ob eine Vorlage die Majorität gewinnt. Kommt es zu einer Verständigung der Regierung mit diesem Hause nicht, wer bürgt uns dafür, dass nicht an die Stelle des jetzigen Systems ein anderes tritt, welches uns an einem Tage die Mühe vieler Jahre grade so zerstört, wie wir es 1859 erlebt haben. Ich, der in diesem Hause vielleicht mit zu den ältesten Mitgliedern zählt, die hier ausdrücklich und öffentlich das Staatsbahnsystem vertreten haben noch vor der Krisis, die durch den Abgang des Ministers Grafen Itzenplitz herbeigeführt worden ist, ich bin häufig in der Lage gewesen, gegen die uns eingebrachten Vorlagen zu stimmen, lediglich weil ich nicht bei den einzelnen Vorlagen schrittweise ins Dunkle hineingezogen werden wollte, ohne die Pläne der Regierung im Ganzen zu übersehen. Würde ich mich heute materiell zu entscheiden haben, so würde ich mich individuell dahin erklären, dass mir das System, welches heute der Herr Handelsminister entwickelt hat, als das in dieser Zeit zutreffende erscheint, und zwar im Gegensatz zu dem, was der Abg. Nasse gestern ausgesprochen hat, indem er eine schwere Anklage erhoben hat gegen die Eisenbahnpolitik des früheren Handelsministers, dass der Staat suchen solle, sich in den Besitz dominirender Linien zu setzen und namentlich den Osten mit dem Westen durch durchgehende Linien zu verbinden. Ich war erfreut, aus den heutigen Ausführungen des Handelsministers zu hören, dass er hierin lediglich der Fortsetzer der Politik seines Amtsvorgängers sein will, denn der von dem Abg. Nasse getadelte Grundsatz passt wörtlich als Grundlage derjenigen Rede, die wir heute gehört haben. Der Eifer des Abg. Nasse ist der Uebereifer der Neubekehrten. (Unruhe.) Herr Nasse ist ein Anhänger des unbedingten Staatsbahnsystems von jüngerem Datum, er wirft jede Mittelentwickelung gänzlich fort und erklärt, einzig richtig sei die Verstaatlichung des ganzen Eisenbahnwesens. Aber ist dieser Vorschlag practisch und ist es möglich, ihn in der nächsten Zeit zu verwirklichen? Auch ich meine, dass dem Principe nach alle Eisenbahnen nicht blos dem Staate gehören, sondern dass sie eine öffentliche Angelegenheit sind, und das ist etwas Anderes, als das Staatsbahnsystem. Im Laufe der Zeit werden wir mit dem Staatsbahnwesen dieselben Erfahrungen machen, wie mit den Chausseen, dass der Staat nämlich einen Theil dieses Eisenbahnwesens an die untergeordneten communalen Abschnitte entweder zur Verwaltung oder als Eigenthum abtreten werde. (Widerspruch.) Das ist der nächste Weg, den Sie selbst andeuten, denn wenn Sie an die Ausbildung des Systems der Zufuhrbahnen kommen, meinen Sie, dass der Staat das Eigenthum übernehmen wird, oder sind Sie nicht der Meinung, dass das Communalwesen selbstständig eingreifen muss? Wir müssen aber Rücksicht nehmen auf die geschichtliche Entwickelung des Landes und können heute nicht mit einem Plan auftreten, um sämmtliche Privat-Eisenbahnen an den Staat zu bringen, weil wir dadurch die Finanzen des Landes auf das Unglücklichste verwirren würden. Wir müssen deswegen einen begrenzten Plan vor uns haben. Nun will unser Antrag zunächst, dass die Regierung die Zielpunkte vorlegen soll, welche sie bei der Entwickelung des Eisenbahnwesens verfolgt. In dieser Beziehung hat der Handelsminister heute bereits ein Bild gegeben; wir haben, was die Ziele betrifft, vorläufig und bis zum nächsten Jahre genug gehört, denn er hat entwickelt, dass, was er in Aussicht nehme, der Erwerb von noch 2000 km Eisenbahn sei. Wenn hier noch geheim gehalten wird, um welche Bahnen in Verhandlung getreten werden solle, weil etwa sonst der Preis in die Höhe getrieben werden könne, so glaube ich, kann das nur eine Täuschung sein für solche, die keine Einsicht in unsere Eisenbahnkarte haben. Jeder eisenbahnkundige Mann wird wohl genau wissen, welche Bahnen hinsichtlich des Ankaufs in Betracht kommen. Was an Geheimniss vorhanden war, ist heute bereits an die Glocke gebracht; ich meine auch nicht, dass man dieses Princip eines klugen Privathandels, um es nicht mit dem Namen „Schacher“ zu belegen, auch auf diejenigen Operationen anzuwenden hat, die der Staat vollziehen soll. Diese Geheimnisskrämerei, um etwas billiger den Eisenbahnen ihr Vermögensobject abzujagen, halte ich gar nicht für berechtigt; und andererseits ist die Auffassung ausgeschlossen, dass etwa die Bahnen im Stande wären, in Folge dessen einen illoyalen Preis zu fordern, da der Staat nicht gezwungen ist, eine Eisenbahn heut oder morgen zu erwerben, sondern mit den Gesellschaften so lange verhandeln kann, bis sie einen angemessenen Preis annehmen. Aber die Regierung wird sich auch nicht entschlagen können, mit den Vorlagen, die sie uns im künftigen Jahre macht, auch die Grundsätze vorzulegen und eine Verständigung herbeizuführen über die Interessen, welche bei der Eisenbahnverwaltung in Frage kommen. Die Tariffrage tritt sofort an die Spitze. Zu meiner Verwunderung habe ich gestern den Satz aufstellen hören, das Tarifwesen sei keiner Regelung im Wege der Gesetzgebung fähig. Die einzelnen Tarifpositionen können freilich nicht im Wege der Gesetzgebung abgeändert werden; aber wenn der Plan in Betracht kommt, gesetzlich solche Vorkehrungen zu treffen, dass die Herrschaft über den Tarif nicht mehr im Wege der einseitigen Verfügung dem Handelsminister und der Verwaltung verbleibt, dann glaube ich, haben wir einen sehr legitimen Gegenstand der Gesetzgebung vor uns. Der heutige Zustand ist unleidlich. Wir haben erlebt, dass Bahnen die Tarifpolitik benutzt haben, um bestimmte wirthschaftliche Erfolge zu erzielen, und damit in der That die innere wirthschaftliche Production durch eine irrationelle Abmessung der Differentialtarife geschädigt haben. Aber ist nicht andererseits von der Regierung eine vollständig gleichartige Politik befolgt worden? Hat sie nicht auch mit Tarifpositionen einzuwirken gesucht, um eine Correctur in den wirthschaftlichen Verhältnissen herbeizuführen? Ob diese Correctur zur Zeit richtig vorgenommen ist oder falsch, lasse ich dahingestellt sein. Aber wir können unmöglich 2½ Milliarden Staatsvermögen in Eisenbahnen engagiren lassen und die Herrschaft darüber lediglich der Decretur überlassen, und zwar ausgestattet mit der Macht, dass sie im Stande ist, diejenigen Zollschranken zu errichten, welche im Wege der Gesetzgebung und Zolltarifpolitik nicht zu erreichen gewesen wären. (Sehr richtig!) Es ist eine wichtige Politik der Landesvertretung, nicht eher die Ausdehnung des Staatsbahnsystems zu bewilligen, bis sie gleichzeitig die genügenden Garantien dafür erlangt hat, dass die Tarife nicht zur ausschliesslichen Disposition der Verwaltung bleiben. Eine zweite Frage ist die Finanzwirthschaft. Wenn wir jetzt 1500 Millionen in Eisenbahnanlagen engagirt haben und wahrscheinlich, wenn der Plan des Ministers sich verwirklichen sollte, ungefähr noch 1000 Millionen engagirt werden sollen, so ist ein Vermögen von 2½ Milliarde von einem solchen Einfluss, dass 1 pCt. mehr oder weniger Rentabilität über den ganzen Staatshaushalts-Etat entscheiden und unsere ganze Steuerpolitik mit der Zeit dirigiren kann, so dass dies unmöglich im Ressort des Handelsministers verbleiben darf; vielmehr muss die Finanzverwaltung in dieser Beziehung ebenso ihre volle Mitwirkung haben, wie der Handelsminister. Nun hat man mir berichtet und es ist sogar in der Budgetcommission amtlich festgestellt worden, dass sich jetzt die Tarifveränderungen ohne Mitwirkung der Finanzverwaltung vollziehen. Diese Staatswirthschaft ist doch ganz unleidlich, wenn der Ressortpatriotismus sich so abschliesst, dass der Handelsminister der Meinung ist, wir übertrügen einem Minister das Steuerwesen und überliessen dem anderen Minister Milliarden des Staatsvermögens zu einer solchen Verfügung, dass er möglicherweise alle Dispositionen des Finanzministers in Verwirrung bringt. Auch hier werden uns Garantien gegeben werden müssen.

Endlich halte ich es für ungemein wichtig, dass die Regierung sich gleichzeitig mit uns über die Frage verständigt, wie sie künftig das Zufuhrsystem regeln will. Die Haupt- und durchgehenden Linien sind in Deutschland fast erschöpft, die künftige Politik wird sich also zur Ausführung der Zufuhrlinien wenden. Der Handelsminister hat uns neulich in einem Zwischensatz die Mittheilung gemacht, dass schmalspurige Bahnen keine Aussicht auf Staatssubvention haben. Aber, wenn wir wirklich zur Regelung unseres Bahnsystems schreiten, müssen wir eine feste Verständigung mit der Regierung darüber herbeiführen, welche Erfordernisse sie beim Bau von Secundärbahnen stellen, welche Grundsätze sie in Bezug auf das Subventionssystem befolgen will, welche Ansprüche von Seiten des Staates an diese Bahnen gestellt werden sollen. Der frühere Handelsminister hat bei dem Antritt seiner Verwaltung ausdrücklich anerkannt, dass alle diese Regulirungen der Fortbildung unseres Eisenbahnwesens vorangehen müssten, aber bis heute ist dieses Versprechen noch unerfüllt.

Unsere Resolution hat sich ganz gewissenhaft fern davon gehalten, ein Präjudiz schaffen zu wollen, ob das Staatsbahnsystem gefördert werden soll oder ob dem Privatbahnsystem mehr Gunst zuzuwenden sei; um der Entscheidung nach der einen oder anderen Richtung näher treten zu können, dazu gehören vor Allem Informationen. Wir haben vier Perioden der Eisenbahnverwaltung hinter uns, zunächst den Privatbahnbau mit dem gesetzlichen Rückhalt, in das Staatsbahnsystem umzuleiten. Diese Periode hat einen heillosen Druck erlebt, nicht blos im Jahre 1860 durch das Drängen des Abgeordnetenhauses, indem die Amortisationskassen aufgelöst wurden, sondern weit mehr noch durch die schlechte Verwaltung des Eisenbahnwesens während des Conflictsministeriums; ich erinnere die Regierung an ihre Operationen mit der Köln-Mindener Bahn. Vor dem Jahre 1866 konnten wir die schützende Hand nicht ausstrecken gegen diesen Fehltritt der Regierung, wohl aber konnten wir es 1866 thun, wo dieselbe Regierung uns zumuthete, die Westfälische Bahn zu verkaufen. Die Regierung hat also einen viel höheren Grad von Mitschuld gehabt, als das Abgeordnetenhaus, dass von dem ursprünglichen Eisenbahnsystem abgelenkt worden ist. — In einer dritten

Periode haben wir uns mehr dem Staatsbahnsystem zugewendet; aber wer bürgt uns dafür, dass die jetzige Politik jetzt schon ihren Ruhepunkt gefunden hat, ob nicht, nachdem der Beschluss über den Erwerb gewisser Bahnen gemacht ist, im nächsten Jahre entweder wieder mit einem Ankauf von neuen Bahnen vor uns getreten oder wieder ein System eingeleitet wird, welches wieder von diesem Wege abführt? Wer bürgt uns gerade mit Rücksicht auf die Zufuhrbahnen dafür, dass da nicht wiederum militärische Rücksichten einseitig den Ausschlag geben und wir so zu Eisenbahnen kommen, die in Wahrheit nicht mehr Zufuhrbahnen, sondern wieder Hauptbahnen in anderer Richtung sind? Alle diese Dinge bedürfen einer klaren Verständigung und es ist rathsam, der Regierung mitzutheilen durch einen Beschluss dieses Hauses, dass zwar dieses Haus in zwei Theile getheilt ist, in Solche, bei denen das Staatsbahnsystem nach der Entwickelung des Ministers Billigung findet, und in eine andere Hälfte, welche nach der einen Richtung hin das Privatbahnsystem überhaupt billigen will, und nach einer anderen Richtung das ganze Heil in einer schleunigen Verstaatlichung aller Eisenbahnen erblickt. Alle drei Richtungen aber sind einig in dem Punkte, dass nicht weiter vorgegangen werden soll, ehe nicht eine Verständigung zwischen Landesvertretung und Regierung in Bezug auf die von mir angedeuteten Punkte gefunden ist. Ich lege den grössten Werth auf die Annahme der Resolution unter II, die Resolution I haben wir blos aufgenommen, um gerade die Erwägungen der wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnisse von dem System der Eisenbahnpolitik zu trennen. Mit der Nummer II unseres Antrags wollen wir als Friedensstifter zwischen den beiden ringenden Parteien auftreten, indem wir heute erklären, dass wir in diesem Jahre, in welchem uns Vorlagen der Regierung beschäftigen, über das System selbst einen entscheidenden Ausspruch nicht herbeiführen, aber die Regierung warnen wollen, im Dunkeln weiter zu gehen. Das Haus wird ja auch nach der Entscheidung der Regierung entweder im nächsten Jahre erklären, es sei Halt zu machen in der weiteren Fortentwickelung des Staatsbahnwesens, weil wir uns über die nothwendigen Vorbedingungen mit der Regierung nicht verständigen können. In diesem Falle hat der Handelsminister in Aussicht gestellt, dass er die Verwaltung nicht weiter führen würde. Gelingt es ihm aber, sich über die Vorbedingungen, wie ich sie angedeutet habe, mit dem Hause zu verständigen, so wird er klare Bahn haben, dann werden die loyalen Gegner der Staatsbahnen mit dem Abg. Virchow sagen: Der Wille des Hauses ist festgestellt, eine Verständigung mit der Regierung erzielt; wir haben keinen Grund mehr, den einzelnen Vorlagen den Krieg zu erklären, sondern prüfen blos, ob sie in den Gesammtrahmen hineinpassen. In diesem Sinne einer vorbereitenden Klärung ist die Resolution No. II gemeint und ich bitte deshalb, dass alle Seiten des Hauses ihr zustimmen. (Beifall links.)

Gegen die Anschauungen des Herrn Maybach trat sodann Herr Richter (Hagen), als Vertreter der Fortschrittspartei, ein. Er suchte einerseits die finanzielle Gefährlichkeit, andererseits den socialistischen centralisirenden Character der offiziellen Eisenbahnpolitik nachzuweisen, und nahm sich principiell des Privatbahnwesens, als der Volkswohlfahrt förderlicher, an. Seine Rede lautete wie folgt: Die umfassenden Darlegungen des Ministers ermöglichen es mir, statt wie gestern nur gegen einen Vorredner zu plänkeln, heute tiefer auf die Sache einzugeben. Der Minister wundert sich, dass die Budgetcommission ohne eine Vorlage vor sich zu haben, die allgemeine Eisenbahnfrage behandelt hat. Aber ein Generalbericht über den Haushalt, in welchem die Eisenbahnen mit 169 Millionen figuriren, würde unverständlich sein, ohne Stellungnahme zur Eisenbahnfrage. Der Antrag, unter den gegenwärtigen Verhältnissen von Ankauf von Vollbahnen Abstand zu nehmen, rührt nicht, wie die offiziöse Presse meint, von mir her, sondern giebt einem Gedanken Rickert's Ausdruck, welchen derselbe schon in der Generaldiscussion mit den Worten ausgedrückt hat, man wolle auf diesem Gebiet für einige Jahre Ruhe haben. Die 2 000 km, über welche der Minister verhandelt, also der Ankauf von Berlin-Stettin, Köln-Giessen, Magdeburg-Halberstadt, Hannover-Altenbeken und Berlin-Potsdam-Magdeburg würde unsere Staatspapiere um 786 000 000 ℳ vermehren, unsere Staatsbeamten um 7 000 Köpfe und den Jahreshaushalt um 80 000 000 ℳ erweitern. Zu solchen Plänen, die nicht in den Bureaus geblieben, sondern auf den öffentlichen Markt getreten sind, muss man Stellung nehmen, wenn man nicht die Verantwortung übernehmen will für das, was vorgeht. Diese Verhandlungen sind zum Theil vom Minister Achenbach eingeleitet, alsdann aber vom Minister Maybach erweitert und besonders energisch betrieben worden. Ueber Jahresfrist schweben theilweise diese Verhandlungen. Denken Sie sich, wie schon eine Gutswirthschaft leiden müsste, wenn über dieselbe so lange hin- und hergehandelt würde. Meliorationen unterbleiben, Neuerungen treten nicht ein, Herr und Diener sind unlustig. Das Alles lastet schwer auf unserm Eisenbahnwesen. (Sehr wahr!) Niemand weiss, was dabei schliesslich herauskommen wird. Die Verhältnisse der Börsen sind der Ausdruck der Unsicherheit und wirken auf andere Verhältnisse zurück. Die „Zeitung der Eisenbahnverwaltungen" schilderte schon im August das Kesseltreiben an der Börse nach schweren Eisenbahnactien seit dem Amtsantritt des Ministers Maybach. Der Jahresbericht der „Vossischen Zeitung" über den Börsenverkehr schildert ausführlich die fortgesetzte Beunruhigung des Eisenbahnactienmarkts im Jahre 1878, den „Unfug und Schwindel", den die sich abwechselnden Gerüchte über den Gang der Verkaufsverhandlungen hervorgerufen. Diese Verhandlungen ziehen sich wegen der grossen Zahl von Kollegien, welche die Entscheidung haben, ins Unendliche hin und können nicht zum Abschluss gelangen, weil im Laufe der Verhandlungen unter den Betheiligten sich das Urtheil über den Werth des Objects ändert. Im Eingang seiner Rede meint der Minister, was denn der Ankauf von 2 000 km zu den vorhandenen 6 000 km Staatsbahnen gross ändere. Er selbst aber sucht am kleinen Finger die ganze Hand zu fassen. Aus der Staatsgarantie für die Vorpommerschen Linien sucht er den Kauf von Berlin-Stettin zu folgern, der mit jener Nebenlinie gar nicht zusammenhängt. Er sucht uns ebenso durch Berlin-Wetzlar präjudicirt darzustellen für den Ankauf jener 2 000 km. Gewicht hat der Bau von Berlin-Wetzlar, aber man soll nicht falsche Consequenzen daraus herleiten. In den Motiven der Vorlage Berlin-Wetzlar (Redner verliest dieselben) ist nur dargethan, dass die Linie die Rentabilität der vorhandenen Bahnen nachhaltig sichern und eine Concurrenz dem Staate gegen die beiden andern Linien nach dem Südwesten ermöglichen solle. Allerdings nannte man damals Berlin-Wetzlar den Rückgrat des Staatsbahnsystems — heute schon stellt diesen Halle-Sorau-Guben dar — nunmehr aber will der Minister zum Rückgrat auch Rippen und Fleisch haben. Für die Zukunft stellt er es auch jetzt wieder so dar, als wenn er nur eine Hauptverbindungslinie überallhin wolle. Hat er aber erst diese, so wird er auch wieder später Rippen und Fleisch verlangen, bis er zum ausschliesslichen Staatsbahnsystem gekommen ist, wie er es auch heute schon in der Theorie befürwortet. Allerdings hat man in Preussen schon verschiedene Anläufe in dieser Richtung gemacht. Aber eben der Umstand, dass man stets wieder davon zurückgekommen ist, beweist, dass derselbe für Preussen Nichts taugt und das gemischte System vorzuziehen ist. Die Mobilmachung von 1859 hat nur den nächsten Anlass gegeben, die Amortisation der Privatbahnen zu sistiren. Vorgesehen aber war dies schon im Finanzprogramm, welches Minister von Patow als liberaler Abgeordneter der drohenden Steuervermehrung gegenüber entwickelte. Auch jetzt wird in derselben Weise die Steuervermehrung gebieten, in der Verstaatlichung der Bahnen innezuhalten. Bayern und Sachsen haben ihre Privatbahnen nur unter dem Drucke des Reichseisenbahnprojects angekauft. Sie leiden jetzt schwer finanziell unter den Deficits ihrer Eisenbahnen. Die Eisenbahn-Enquete-Commission von 1873 hatte wesentlich die Aufgabe, die thatsächlichen Verhältnisse über die Handhabung des Concessionswesens in den Vorjahren klar zu stellen und hat diese Aufgabe gut erfüllt. Dasselbe lässt sich nicht von ihren legislatorischen Vorschlägen sagen, auf welche sich der Minister berufen hat. Für den letzteren Zweck war sie einseitig und nicht geeignet besetzt. Keiner ihrer Vorschläge hat darum bisher Beachtung gefunden. Dieser Theil des Berichts ist hier nicht einmal zur Verhandlung gekommen. Nasse und Lasker sind keineswegs ohne Bedenken und Vorbehalte bezüglich der Durchführung des Staatsbahnsystems. Falls das Experiment misslingt, meint Nasse, könne man ja die Bahn wieder verpachten. Lasker meint, man könne die Bahn eventuell wieder an Provinzialverbände übertragen. Neue und verschiedene Probleme erscheinen also am Ende der Durchführung des Projects. Nur unter schweren Verlusten und Erschütterungen wird man vom Staatsbahnsystem wieder zu einem anderen zurückkehren können. Man müsste doch jetzt die geträumten Vortheile eines grossen Staatsbahnsystems schon erkennen können. Neben 6 000 km Staatsbahn verfügt Herr Maybach über 4 000 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung. Von 27 000 km Eisenbahnen in Deutschland sind 16 000 in Staatsverwaltung. Das System Maybach würde schliesslich 20 000 km von jetzt bestehenden Bahnen unter die Berliner Centralverwaltung bringen, uns einen Jahresetat dieser Bahnen von 500 Millionen schaffen, und die Staatsschuld auf 5 Milliarden, die Staatseisenbahnbeamten auf 70 000 Köpfe bringen. Welche Concurrenz bringt die Verwandlung aller Actien in feste zinstragende Papiere für den Hypothekenverkehr mit sich? Wo sind die Vortheile, welche solche Riesenpläne versprechen? Der Minister spricht von der Vermeidung des Baues von Doppelbahnen; aber bis 1867 hat die Entwickelung des Preussischen Eisenbahnwesens gerade unter dem bis dahin bestehenden Verbote von Parallelbahnen schwer gelitten. Wohl hat die Entwickelung des Eisenbahnwesens unter particularistischer Handhabung des Concessionswesens bei der Vielstaaterei gelitten, aber der frühere Präsident des Reichseisenbahnamtes v. Scheele hat im Gegensatz zum Minister Maybach 1873 in einer Denkschrift zum Reicheisenbahngesetz anerkannt, wie gerade der Umstand, dass man in Deutschland, nicht wie in Frankreich gleich die kürzesten Linien gebaut, uns gute Verkehrslinien, damit eine Masse von Quellen eröffnet, welche wir sonst vielleicht noch nicht hätten. Diesem Umstand verdanken wir das gemischte System, welches

ein Vorzug sowohl Privatbahnen wie Staatsbahnen gegenüber sei. Der weitere Bau von Doppellinien steht aber jetzt überhaupt nicht mehr in Frage. Gewiss war die Privat-Eisenbahnindustrie nach 1871 eine unglückselige. Aber nicht das gemischte System, sondern die unverantwortliche Handhabung des Concessionswesens trägt die Schuld an dem Schwindel auf einem Gebiete, wo ihn gerade die Concessionsgesetze hätten fernhalten können. Wie die nichtrentabeln Staatsbahnen, so haben auch die nichtrentabeln Privatbahnen für die betreffenden Landschaften ihre Vortheile, aber für unrentable Privatunternehmungen büssen jetzt die Actionäre im Mangel von Dividenden: für unrentable Staatsbahnen aber büssen die Steuerzahler. (Sehr richtig!) Hätte 1871 das reine Staatsbahnsystem bestanden, unser Deficit wäre jetzt noch weit grösser. Gerade die Abgeordneten aus Gegenden mit Staatsbahnen handeln ihren Interessen entgegengesetzt, wenn sie gegen das gemischte System vorgehen. Dass, wo das Staatsbahnsystem ausschliesslich herrscht, künftig neue Bahnen nur Staatsbahnen sein werden, ist ausgemacht. Jene Gegenden werden aber um so weniger Staatsbahnen bekommen, je mehr in der Ausnutzung des Staatscredits für Eisenbahnzwecke künftig ihnen Gegenden Concurrenz machen werden, wo heute noch das gemischte System besteht. Nicht können Ueberschüsse der Bahnen im Westen ein Deficit im Osten decken; denn die grössere Zahl der Bahnen im Westen macht die einzelne weniger rentabel. Deutschland ist zu arm, um die Entwickelung des Eisenbahnwesens auf die Form eines Credits zu stützen. (Redner verliest eine Stelle aus der Rede des Ministers Achenbach von 1873, worin dieser anerkennt, was das Privatcapital im Eisenbahnwesen geleistet hat und unter Umständen bei staatlicher Capitalarmuth wieder werde leisten müssen.) Ist das reine Staatsbahnsystem durchgeführt, so wird man das Privatcapital später vergeblich suchen. Der Minister wundert sich, warum die Privatbahnen gegen ihn misstrauisch seien. Der Hahn stellte zum Regenwurm eine ähnliche Frage (Heiterkeit). Nur nicht ängstlich! meinte er, es ist ja nur ein Uebergang! (Heiterkeit.) Wer die Privatbahnen kaufen will, kann beim besten Willen psychologisch nicht unbefangen die Aufsichtsrechte handhaben. Die Verdoppelung der Staatsbahnen hat bisher die Beamtenzahl auf denselben pro Kilometer nur um $1^1/_2$ Procent und auch nur vorübergehend vermindert. Der Minister spricht von Decentralisation; aber zu keiner Zeit ist im Eisenbahnwesen so viel centralisirt, rescribirt, generalisirt und schablonisirt worden. Wo wie bei Staatsbahnen die finanzielle Verantwortlichkeit centralisirt ist, hat die Decentralisation wenig Spielraum. Das Aeusserste hat der Reichskanzler an Centralisation vor mit seiner neuen Eisenbahntarifcommission. Die individuellen Interessen der einzelnen Eisenbahnunternehmungen, auf welche der Minister hinweist, sind überhaupt die individuellen Interessen der betreffenden Landschaften. Soll die Privatwirthschaft und die Concurrenz in Deutschland überhaupt nicht aufhören, so müssen die Eisenbahnen den verschiedenen Interessen Rechnung tragen. Was der Reichskanzler als Unklarheit und Verworrenheit ansieht bei den Eisenbahnen, ist dasselbe, was die Socialisten ebenso in der gesammten Privatwirthschaft bezeichnen. Ich weiss nicht, was der Minister als „Hofstaat der Privatbahnen“ bezeichnet. Ich weiss nur, dass unsere Staatsbahnen von 100 Directionsmitgliedern verwaltet werden, und dass im Verwaltungsplan des Ministers für die Staatsbahnen 3 Etagen von Collegien über einander gebaut werden sollen. Die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens bedingt gerade eine grössere Verantwortlichkeit der Einzeldirectionen, Berücksichtigung localer und individueller Verhältnisse, (Sehr richtig!) und eine Initiative im Aufsuchen und Ermöglichen von Transporten, wozu Staatsdirectionen nicht geeignet sind. Der Minister will seine Directionen Fühlung mit dem Geschäftsleben suchen lassen und will doch mit den Privatdirectionen Verwaltungen beseitigen, in denen gerade Geschäftsmänner sitzen. Seine neuen Eisenbahnbeiräthe haben sich wenig bewährt. Die Geschäftsmänner fangen schon an, derselben überdrüssig zu werden. Der neue Landeseisenbahnrath ist hier noch nicht erwähnt worden und verdient auch solche Erwähnung nicht. Er ist das Zerrbild eines Collegiums, für welches der Minister Tagesordnung, Anträge, Vorsitzende und sogar Referenten bestimmt. (Hört!) Das mag dem Minister angenehm sein, um seine Verantwortlichkeit zu decken; weiter aber hat es keinen Zweck. Wir haben so viel Beiräthe und Enquete-Commissionen jetzt in Deutschland, dass ein Hinwegfegen derselben wesentlich zur Beruhigung und Klärung beitragen würde. (Redner wird von der rechten Seite durch Schlussrufe unterbrochen.) An dem Zuhören der Herren von der Rechten liegt mir weniger, als dass das Land zu den Ausführungen des Ministers sofort die entsprechende Kritik erhält. (Sehr wahr! links.) Man mag über das zukünftige Staatsbahnsystem denken wie man will, nach keiner Seite sind die Voraussetzungen dafür, darin stimme ich mit Lasker überein, gegeben. Immer wird der Schwerpunkt der Tarifgestaltung — dagegen vermag kein Gesetz zu schützen — bei der Verwaltung liegen. Welcher Missbrauch kann mit der Eisenbahnmacht politisch getrieben werden! Muss doch anscheinend schon jetzt die Eisenbahnfrage der hohen Politik Dienste leisten. Kein jährliches Steuerbewilligungsrecht paralysirt die Machterweiterung aus dem Ankauf von 2000 km. Wie das Staatseisenbahnpersonal zu Wahlzwecken gebraucht werden kann, hat man in Königsberg gesehen. In einem Augenblick, wo wichtige verfassungsmässige Freiheiten bedroht werden — (Oho! rechts); jawohl, zwingen Sie mich nicht, über die Bedrohung der Redefreiheit hier weiter zu sprechen — überträgt man unter keinen Umständen der Regierung eine grössere Machtfülle, welche auch auf die politischen Verhältnisse zurückwirkt. Dazu kommt die gegenwärtige Finanzlage. Allerdings will der Minister aus schwankenden Privatrenten gute feste Staatsrenten machen. Aber damit überträgt er die Schwankungen nur auf den Staatshaushalt. Der Minister hat uns wohl zur Auswahl 4 verschiedene Berechnungen gegeben, was die Staatsbahnen in Preussen in 25 Jahren Ueberschuss ergeben haben. Die Berechnungen sollen ergeben 120, oder 140, oder 200 oder 220 Millionen. Aber alle diese Rechnungen sind falsch und haben nur Makulaturwerth. Kein objectiver Statistiker wird dieselben als richtig anerkennen. (Redner führt im Einzelnen aus, wie bei diesen Berechnungen das Anlagecapital und die Verwaltungsausgaben unvollständig und der Zinsfuss der Staatsanleihen nach einem falschen Durchschnitt berechnet worden sei.) Der Minister möchte vom Anlagecapital der Bahnen abschreiben, was aus beliebigen Staatsmitteln zur Tilgung von Eisenbahnanleihen verwendet worden ist. Aber der Minister kann doch nicht etwa die Tapferkeit des Heeres und die erkämpfte Kriegscontribution den Staatsbahnen als Verdienst zurechnen. (Sehr wahr!) Die Staatseisenbahnen verzinsen sich heute noch nicht mit $3^3/_4$ Procent; im nächsten Jahr wird das Verhältniss noch schlechter sein, weil im Betrieb befindliche Bahnen noch nicht vollständig ausgebaut sind, und Kohlen- und Schienenpreise sicher steigen werden. Was kann es uns trösten, dass Staatsbahnen gleich Privatbahnen in früheren Jahren, als das Eisenbahnnetz noch nicht entsprechend entwickelt war, mehr Gewinn gebracht haben, wenn sie heute wenig bringen und künftig noch weniger bringen werden. Gerade die Verkaufsverhandlungen über Berlin-Stettin zeigen, dass sich überhaupt heute nicht sagen lässt, was eine Bahn werth ist. Im November 1867 wollte die Regierung Berlin-Stettin gegen $5\frac{1}{3}$ pCt. Rente kaufen. Die Actionäre hielten dies für zu wenig. 1877 hat die Bahn 7 pCt. Dividende gegeben; Ende 1878 dagegen erklärte die Direction, dass sie nicht 4 pCt. vorschussweise zahlen könne, weil selbst eine solche Dividende pro 1878 nicht sicher sei. Hätten wir zu $5\frac{1}{3}$ pCt. damals gekauft, so würden wir heute den Nachtheil haben. Jetzt unterhandelt man über den zweifelhaften Werth von $4\frac{1}{2}$ bis $4\frac{3}{4}$.

Wir können zum Schluss als Resultat der Debatte noch mittheilen, dass die Commissionsanträge wegen der Secundärbahnen vom Hause angenommen wurden, dass in Betreff der Vollbahnen dagegen kein Antrag die Majorität erlangte und als einziges Resultat der zweitägigen Debatte nur dieses zu verzeichnen ist, dass der Herr Handelsminister endlich mit dem so lange erwarteten Programm hervorgetreten ist.

Zum Gesetzentwurf

betreffend Regelung des Eisenbahntarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen.

Der Reichskanzler hat, beauftragt von Sr. Majestät dem Kaiser „im Namen des Präsidiums“ beim Bundesrath den Antrag gestellt: „Die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Güter-Tarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen beschliessen und zu diesem Behufe zunächst einen Ausschuss berufen zu wollen, welcher aus einem Vertreter des Präsidiums und aus einer vom Bundesrath näher zu bestimmenden Zahl von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, zu bestehen hätte“. Der Antrag ist mit einer sehr umfassenden Einleitung versehen. Dieselbe geht von einer Beleuchtung der Grundzüge des bestehenden Systems der Frachtberechnung aus und sucht dessen Unhaltbarkeit nachzuweisen. Es wird betont, „dass der Tarif, ohne gewaltsame Verschiebung der bestehenden Voraussetzungen der Production und Consumtion herbeizuführen, den Anforderungen entsprechen muss: a) dass er in seiner Structur klar ist und Jedermann in den Stand setzt, die Fracht für eine Sendung leicht zu berechnen; b) dass er die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten sichert; c) dass er die Benachtheiligungen beseitigt, welche bei dem gegenwärtigen System auf dem Verkehr des kleinen Gewerbebetriebes lasten; d) dass er bei seiner Anwendung die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahntransports durch unwirthschaftlichen Betriebsaufwand erhöhender Bildungen nicht begünstigt, sowie die Integrität der Beamten nicht gefährdet“. Diesen Anforderungen entspricht, wie behauptet wird, das bestehende Tarifsystem nicht. Es wird im Weiteren auf die Vielgestaltigkeit der Tarife hingewiesen. „Die Zahl der Verbands- und directen Tarife im Deutschen Reiche belief sich am 15. Juni 1878 auf 520 ohne Einrechnung der zahlreichen Ausnahmetarife“. Es ergeben sich in Bezug auf die Verschiedenartigkeit der Behandlung der Gütersendungen ebenso viele ge-

trennte Verkehrsgebiete als der Zahl nach Verbände vorhanden sind. „Das Ganze stellt ein Durcheinander von Combinationen verschiedener Verkehrsbeziehungen dar, welches sich in engeren Verkehrskreisen und über diese hinaus wieder über einzelnen Verkehrsgruppen bildet.“ Die Einleitung kommt dann auf eine historische Entwickelung des Posttarifwesens, welcher die heutige Entwickelung des Eisenbahntarifwesens ähnlich, die auf dem Punkte angelangt sei, „dass sie nicht länger in der Verwirrung belassen werden kann, in welche sie die bunte Gestaltung der einzelnen Bahngebiete und Verkehrsinteressen gebracht hat“. Die Einleitung tritt sodann sehr energisch für die Herstellung von Einheitssätzen ein, welche dem Handel und Verkehr ungemein zu statten kommen und ferneren Aufwand an Zeit, Arbeitskraft und Geld, wie er mit den jetzigen Zuständen verknüpft ist, in Folge ersparen würden. Es wird gegen den Schluss der Einleitung hin noch das Verhältniss der Eisenbahnconcessionen gegenüber der beabsichtigten einheitlichen Tarifgesetzgebung beleuchtet und ausgeführt, dass die ersteren als ein Hinderniss für die letztere vom juridischen Standpunkt nicht angesehen werden können; das Concessionsrecht stehe als ein Privilegium der Eisenbahngesellschaften dem Rechte der Gesammtheit gegenüber, welchem sich das Sonderinteresse immer unterordnen müsse. Die Frage nach der Entschädigung bei gesetzlicher Aufhebung bestehender Eisenbahnconcessionen wird offen gelassen und die Absicht, ihr durch die Vorlage zu präjudiziren, in Abrede gestellt. Mit der Anregung der Form des Eisenbahntarifwesens bei dem Bundesrathe glaubt der Reichskanzler „nur an der Erfüllung einer Pflicht mitzuarbeiten, welche der Gesetzgebung des Reiches der Nation gegenüber obliegt“. „Die Nothwendigkeit der baldigen Herstellung eines geordneten Zustandes im Deutschen Eisenbahntarifwesen tritt in so dringender Weise hervor, dass zur Ausführung der gesetzlichen Regelung der Erlass eines allgemeinen Reichs-Eisenbahngesetzes, welcher mit anderen noch nicht spruchreifen Fragen zusammenhängt, nicht abgewartet werden kann. Die gesonderte Ordnung des Tarifwesens unterliegt keinem Bedenken, da dasselbe ohnehin eine getrennte Materie auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung bildet und einer unabhängigen Behandlung fähig ist.“

Zu diesem Präsidialantrag, dessen Motive ihrem Wortlaute nach uns noch nicht vorliegen, bemerkt das „Berliner Tageblatt“:

„Der Reichskanzler ist jetzt seinen Tarifplänen durch den (vorstehend) mitgetheilten Präsidialantrag beim Bundesrathe näher getreten. Der Antrag an sich würde kaum vor der Hand eine Unterlage für die Kritik abgeben können, wenn nicht die Motive, welche demselben beigegeben sind, allerhand Bedenken rege machen müssten. Aus diesen Motiven geht unzweifelhaft hervor, dass die nach langen Kämpfen und Mühen errungene Eisenbahn-Tarifreform nicht etwa, wie dies ursprünglich in Aussicht genommen war, an der Hand der gemachten Erfahrungen fortentwickelt werden wird, dass vielmehr eine Tarifregulirung in ganz anderem Sinne angestrebt werden soll.

Wer mit den Verhältnissen nicht bekannt ist, müsste glauben, die vor zwei Jahren zu Stande gebrachte Tarifreform sei das Werk der einzelnen Eisenbahnverwaltungen und nicht unter der Mitwirkung der offiziellen Instanzen und der Parlamente festgestellt worden. Das Gegentheil ist aber bekanntlich der Fall! Die Eisenbahntarif-Reform entstand, von den parlamentarischen Vertretungen abgesehen, unter den Auspicien des Bundesraths, des Reichs-Eisenbahnamtes, des Preussischen Handelsministeriums und derjenigen Bundesregierungen, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen. Der also durch hohe und höchste Regierungsstellen repräsentirte Ausschuss, welcher an der Berathung der Tarifreform thätig war, war zwar nicht so zusammengesetzt, wie der vom Fürsten Bismarck in seinem Präsidialantrage in Aussicht genommene Ausschuss, bot aber schon dadurch, dass der Bundesrath die letzte Entscheidungsinstanz war, alle Garantien dafür, dass die laut gewordenen Beschwerden über die Vielgestaltigkeit und sonstigen Unzukömmlichkeiten der Tarife nach Möglichkeit berücksichtigt worden waren.

Freilich war man sich damals darüber klar, dass man eine gründliche Tarifreform nicht etwa in der Weise einführen könne, wie jener König, der von einem bestimmten Tage ab die „Aufklärung“ in seinem Lande proklamirte, sondern dass man Institutionen finden müsse, welchen die Weiterentwickelung des Tarifwesens auf der vereinbarten Grundlage überlassen werden konnte. Eine solche Institution glaubte man durch Einsetzung einer ständigen Tarifcommission zu erreichen, und die nützliche Wirksamkeit derselben erschien um so mehr gewährleistet, als man dem Bundesrathe auch für die weitere Ausgestaltung der Tarifreform durch die ständige Commission eine entsprechende Mitwirkung vorbehalten hatte.

In der That scheint denn auch die ständige Tarifcommission recht Tüchtiges geleistet zu haben, denn ein Theil der Klagen, deren Abhülfe Fürst Bismarck dadurch anstrebt, dass er das jetzige Tarifwesen über den Haufen zu werfen sich bemüht, ist überhaupt erst durch die Berathungen der Tarifcommission klar gestellt worden, wie auch ein Theil der Bismarck'schen Forderungen einfach denjenigen entlehnt ist, deren Prüfung und eventuelle Berücksichtigung seit einiger Zeit ununterbrochen den Gegenstand der Tarifconferenzen ausmacht. Die vom Fürsten Bismarck herausgehobenen vier Forderungen bestehen, wie erwähnt, darin: 1. dass der Tarif in seinem Aufbau klar ist und Jedermann in den Stand setzt, die Fracht für eine Sendung leicht zu berechnen, 2. dass er die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten sichert, 3. dass er die Benachtheiligungen beseitigt, welche bei dem gegenwärtigen System auf dem Verkehr des kleinen Gewerbebetriebes lasten und 4. dass er bei seiner Anwendung die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahntransportes durch unwirthschaftlichen Betriebsaufwand erhöhender Bildungen nicht begünstigt.

Was den ersten Punkt betrifft, so versteht sich die darin enthaltene Forderung ganz von selbst und bildet die erste Aufgabe jeder Regelung des Tarifwesens; auch war es ganz besonders das Bemühen der jüngsten Tarifreform, einen durchsichtigen Aufbau der einzelnen Tarifsätze zu erzielen. Dass diese Durchsichtigkeit immer nur unvollkommen sein kann, bedingt sich durch die Vielgestaltigkeit der Verhältnisse. Hat es sich doch herausgestellt, dass man nach der Seite der Vereinfachung hin sogar zu weit gegangen ist, denn es hat sich gezeigt, dass die Einrichtung nur einer Stückgutclasse den Verkehr des „kleinen Gewerbebetriebes“ ungebührlich belastet und dass daher die Herstellung mehrerer Stückgutclassen wünschenswerth ist. Es ist das Verdienst der ständigen Tarifcommission, gerade nach dieser Richtung hin wichtige Feststellungen gemacht zu haben, und wenn Fürst Bismarck jetzt den Schutz des kleinen Gewerbebetriebes in seine Tarifforderung aufnimmt, so eignet er sich einfach eine der hauptsächlichsten Bestrebungen der Tarifcommission an, was insofern hervorzuheben nicht unwichtig ist, als sonst im Publicum der Glaube aufkommen könnte, die hohen Regierungsstellen, welche an der Entwickelung des Tarifwesens betheiligt sind, hätten kein Empfinden für die Interessen des kleinen Gewerbebetriebes.

Ebenso wie Punkt 1 und 3, insoweit dieselben überhaupt vereinbar, durchaus dem Programm der Tarifreform-Commission entlehnt sind, hat diese Commission auch den Punkt 2 — die Gleichberechtigung aller Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten — stets im Auge behalten und speciell erst in einer ihrer jüngsten Conferenzen den Papierindustriellen gegenüber zur Geltung gebracht, freilich zur grossen Entrüstung eines Theils dieser Herren.

Was aber endlich den vierten Punkt, nämlich die angestrebte Vermeidung unwirthschaftlichen Betriebsaufwandes betrifft, so gehörte dieselbe in dem Sinne, wie Fürst Bismarck sie auffasst, gar nicht zur Aufgabe der Tarifcommission, denn Fürst Bismarck hat, indem er seine Forderung aufstellt, nur das absolute Staatsbahnsystem in Gedanken, während die Tarifcommission angesichts der allerhöchsten Concessionen und der darin verbrieften Rechte der Privatbahnen sich nicht auf den Standpunkt stellen konnte, dass diese Concessionsrechte, als dem Rechte der Gesammtheit zuwiderlaufend, in irgend einer Weise zu beseitigen seien. —

Freilich würde die Herstellung von „Einheitssätzen“ im Tarifwesen nur dann möglich sein, wenn private Rechte dem allgemeinen Interesse in der Weise geopfert würden, wie dies schon lange von den Aposteln der Socialdemokratie verlangt wird, und das wird doch Fürst Bismarck sicherlich nicht wollen. Dass aber solche Einheitssätze, wie er meint, dem Handel und Verkehr ungemein zu Statten kommen werden, lässt sich füglich in dieser Allgemeinheit nicht behaupten, vielmehr würden nur Diejenigen mit solchen Einheitssätzen zufrieden sein, welche dadurch billiger verfrachten als früher. Im Grossen und Ganzen würden solche Einheitssätze die Productionsbedingungen in einer Weise verändern, die im höchsten Masse widernatürlich wäre und zwar so widernatürlich, dass diese Eventualität wirklich nicht ernsthaft in Erwägung gezogen zu werden braucht. Die Begründung des neuesten Präsidialantrages ist überhaupt eine derartige, dass es für den Kundigen keinem Zweifel unterliegen kann, dass dieselbe, insoweit es sich nicht um schon vorhandene Bestrebungen handelt, für die Gesetzgebung fruchtbare Anregung nicht bieten kann. Der Antrag selbst aber ist angesichts der kaum zu Stande gebrachten Tarifrevision und der zu deren Fortentwickelung geschehenen Vorkehrungen unseres Erachtens überflüssig; schädlich wird derselbe aber werden, wenn der zu berufende „Ausschuss“ zur Ausarbeitung eines Tarifgesetzes etwa in derselben Weise zusammengesetzt wird, wie man dies bei anderen Reichscommissionen jüngst erlebt hat.“

Die Eisenbahndebatten im Preussischen Abgeordnetenhause.

I.

Die Session des Preussischen Landtages naht sich nicht ihrem Ende, ohne die beim Beginn derselben rege gewordene Erwartung zu erfüllen, dass Gegenstände des Eisenbahnwesens in der Sitzungsperiode 1878/79 eine ganz besonders hervorragende Rolle spielen würden. Diese Erwartung war vor Allem auch durch

die Thronrede hervorgerufen worden, welche von einer Zusammenfassung und Consolidirung des Staatsbahnwesens durch Ankäufe von Privatbahnen und von einer Erweiterung des Eisenbahnnetzes sprach.

In dem Sinne, wie die Thronrede dies vermuthen liess, ist es jedoch nicht zu Verhandlungen im Landtage gekommen, da die Voraussetzung dafür die Verwirklichung der hypothetisch erwähnten Ankaufsprojecte sich nicht hatte realisiren lassen.

Immerhin hatte der Hinweis in der Thronrede dazu geführt, in einer nicht wieder zu bannenden Weise die Aufmerksamkeit der Volksvertretung auf die Eisenbahnfrage und die damit verknüpften Absichten der Regierung zu lenken und man würde die Haltung des Abgeordnetenhauses und der von Eisenbahnangelegenheiten besonders in Anspruch genommenen Budgetcommission nicht richtig verstehen können, wenn man nicht berücksichtigte, dass dem Plenum sowohl, als auch der Commission in allen einzelnen Fällen die Verstaatlichungsfrage vorschwebte.

Ausser dem besonderen Gepräge, welches das Actuellwerden der Verstaatlichungsfrage den Eisenbahnverhandlungen dieser Session verleihen musste, standen dieselben auch unter dem Eindruck einer anderen in Aussicht genommenen staatlichen Intervention, welche speciell das Gebiet der Tarife zu ihrem Tummelplatze erkoren hatte.

Seit den parlamentarischen Weihnachtsferien, während welcher das vom 15. December datirte Zollprogramm des Fürsten Bismarck mit seinen gegen die Differentialtarife gerichteten Ausführungen bekannt geworden ist, war eine neue Seite der Eisenbahnfrage in den Vordergrund gekehrt worden, welche um so weniger vom Preussischen Abgeordnetenhause lediglich der Sphäre des Reichstags überlassen werden konnte, als gerade Fürst Bismarck selbst schon im März vorigen Jahres die Angelegenheit der Differentialtarife vor das Abgeordnetenhaus gebracht hatte, als ferner seitdem eine Anzahl Preussischer Tarifdecrete ergangen ist, welche man in einen speciellen Zusammenhang mit den Auslassungen des Herrn Ministerpräsidenten gebracht hat und als schliesslich ganz neuerdings ein Schreiben des Fürsten Bismarck über die Eisenbahntarife bekannt geworden ist, welches implicite einen Vorwurf gegen das Preussische Handelsministerium sowohl in seiner Eigenschaft als oberste Staatsbahnverwaltung, als auch in der der obersten Aufsichtsinstanz über die Privatbahnen enthielt.

Das Hervorheben dieser beiden Punkte, nämlich der Verstaatlichungsfrage und der Angelegenheit der differentiellen Frachtsätze, ist um deswillen nöthig, weil dadurch das hauptsächlichste Kampfterrain bezeichnet wird, welches sich ganz von selbst für die Debatten des Landtags ergab. Da, wie wir oben erwähnt, die in der Schwebe befindlichen Verstaatlichungsprojecte nicht bis zur parlamentarischen Verhandlung herangereift sind, so hätten die Eisenbahndebatten des Landtags des durch die eigentliche Eisenbahnfrage dargestellten Kampfplatzes entrathen können, wenn nicht der Landtag selbst den Wunsch gehabt hätte, gerade auf diesem Terrain zu kämpfen. Man ging dabei von der Ueberzeugung aus, dass es für die schon so lange beunruhigte Eisenbahnindustrie von Werth sei, die parlamentarische Strömung in der Eisenbahnfrage kennen zu lernen.

Diesen Erwägungen ist es zuzuschreiben, dass die Budgetcommission in ihrem zum Etat aufgestellten Generalbericht specielle Anträge in Sachen der Eisenbahnfrage in Form von Resolutionen zur Geltung brachte. Es geschah dies in dem mit 15 von 20 Stimmen angenommenen Antrag Richter, aus staatsfinanziellen Gründen von Bahn-Ankäufen abzusehen, ein Antrag, der einen seitens der Nationalliberalen gestellten Gegenantrag hervorrief, welcher die gegen weitere Bahnverstaatlichungen gerichtete Spitze dadurch abstumpft, dass die Frage einer weiteren Ausdehnung des Staatsbahnsystems ausdrücklich offen gelassen und für etwa zu erwerbende Bahnen nur eine genügend sichere Rentabilität als Voraussetzung verlangt wird. Dadurch, dass die Eisenbahnfrage in ihrem eigentlichen Theile in den Generalbericht über den Staatshaushalt aufgenommen war, ergab sich von vornherein als naturgemäss, die Verhandlungen über den Eisenbahnetat, welche man ursprünglich als den Rahmen für die Debatten in Sachen der Verstaatlichungsfrage in Aussicht genommen hatte, von dieser Angelegenheit zu entlasten und dieselbe der Berathung jenes Generalberichts vorzubehalten. Mit solcher von vorherein stillschweigend vereinbarten Arbeitsdisposition trat das Abgeordnetenhaus in diejenigen grossen Eisenbahndebatten ein, welche gewissermassen als der Schlusseffect dieser Session in Aussicht genommen waren und auf welche sich schon lange das Hauptinteresse aller politischen Kreise concentrirte.

Wir werden uns in der heutigen Darlegung mit den Ergebnissen der zweiten und dritten Lesung des Eisenbahnetats befassen, einem zweiten Artikel die Besprechung der Debatten über den Generalbericht der Budgetcommission vorbehaltend, welcher neben der Frage der Quotisirung der Steuern wesentlich in seiner eisenbahnpolitischen Bedeutung gipfelt. Bei dem oben dargelegten Interesse, welches die Landesvertretung gerade an der durch Ankaufsprojecte sich bethätigenden Eisenbahnpolitik hat, war es freilich nicht zu vermeiden, dass trotz der sich eigentlich von selbst ergebenden und auch vom Präsidenten speciell gewünschten Arbeitstheilung einige mit der Verstaatlichungsfrage zusammenhängende Ausführungen auch schon anlässlich des Eisenbahnetats eine Rolle spielten.

Im Wesentlichen darf die zweite und dritte Lesung des Eisenbahnetats, welche am 8. und 10., also in zwei Sitzungstagen, mit Zuhülfenahme einer Abendsitzung erledigt wurde, als eine eingehende Debatte über die Differentialtarife bezeichnet werden. Alles Uebrige war gewissermassen nur Beiwerk, unter welchem die zeitraubende Besprechung über das für Staatsbahnhöfe erlassene Colportageverbot der Frankfurter Zeitung nicht einmal irgend welches Interesse vom Standpunkte des Eisenbahnwesens aus beanspruchen kann. Was das übrige Beiwerk anbetrifft, so war auch bezüglich dessen, wenn man von der Erledigung einiger concreter Beschwerden absieht, die Verhandlung über den Eisenbahnetat nicht eben ergiebig. Die Auslassungen des Abg. Virchow über die Schädigung des Privatcapitals durch die stückweise Inangriffnahme der Verstaatlichungspolitik konnten durch „kurze Bemerkungen", wie solche der Herr Handelsminister entgegenwarf, nicht widerlegt werden, wobei aber zu berücksichtigen ist, dass das Befremden der linken Seite des Hauses darüber, dass der Herr Minister nur kurze Bemerkungen in Aussicht stellte, sehr ungerechtfertigt war, da der Präsident ja selbst diese Frage eigentlich von der Discussion ausgeschlossen hatte.

Von anderen principiellen Fragen wurde bei der zweiten Lesung des Eisenbahnetats noch die Frage der Secundärbahnen berührt, aber ebenfalls in keiner sehr eingehenden Weise. Man hat aus Rede und Gegenrede eigentlich nur erfahren, dass die schmalspurigen Bahnen im allgemeinen Staatsinteresse viel weniger Werth, als normale Bahnen haben. Wenn man berücksichtigt, dass der Passus der Thronrede, welcher von einer Erweiterung des Eisenbahnnetzes spricht und dabei doch offenbar nicht Vollbahnen, sondern Secundärbahnen im Sinne hat, so ist es einigermassen zu bedauern, dass bezüglich der Absichten und Ziele der Regierung nicht mehr Klarheit als das Ergebniss der Debatten zu constatiren ist.

Ueberhaupt muss hervorgehoben werden, dass die Debatten anlässlich des Eisenbahnetats, insoweit Meinungsäusserungen vom Regierungstische davon zu erwarten waren, einen nahezu abortiven Character hatten, was sich freilich dadurch erklären lässt, dass der Herr Handelsminister eine eingehende Darlegung seiner Eisenbahnpolitik sich für die Debatten des Generalberichtes vorbehalten hatte, welche in dem Augenblick, wo wir dies schreiben, noch nicht beendigt und daher erst in dem zweiten Artikel im Zusammenhange gewürdigt werden soll.

Nicht ganz unergiebig waren dagegen die Verhandlungen über die Differentialtarife, insofern der Richter'sche Antrag, welcher die regierungsseitige Darlegung der Gründe für die seit dem März vorigen Jahres erfolgte Beschränkung der Differentialtarife verlangte, vom Abgeordnetenhause angenommen wurde. Die bei der zweiten und dritten Lesung von dem Antragsteller gegebene Darlegung hatte den Vorzug, dem grossen Publicum einen Einblick in das Wesen der Differentialtarife und die vielfach fehlerhaften Anregungen des Herrn Landwirthschaftsministers zu geben. Das, was der Antragsteller über die Holztarife sagte, zeichnete sich überdies durch Reichhaltigkeit des sachlichen Materials aus und kam zu der Zeit, wo die Forstinteressenten aller Orten ganz besonders lebhaft für die Inschutznahme der Deutschen Forstproducte gegen die Differentialtarife agitirten, recht à propos, wenn auch gewisse in ihren befangenen Auffassungen von blindem Eifer geleitete Landwirthe, wie beispielsweise die Magnaten der Provinz Schlesien, in Unkenntniss der thatsächlichen Verhältnisse verharren und, wie die oben Genannten, in einer jüngst abgehaltenen Conferenz die Beseitigung von Differentialtarifen resolvirten, welche überhaupt schon nicht mehr existiren.

Es steht zu hoffen, dass in Zukunft, und zwar zum Theil in Folge der jüngsten Landtagsdebatten, in die Angelegenheiten der Differentialtarife grössere Klarheit hineinkommt. Wir erhoffen dies aus dem Umstande, dass ausser der von der Staatsbahnverwaltung verlangten Darlegung über die Begründung der Massnahmen gegen die Differentialtarife auch die Privatbahnverwaltungen diesen Gegenstand in eingehenden Denkschriften erörtert haben, welche sie den Parlamenten zugänglich zu machen im Begriffe stehen. Selbst der heftigste Gegner der Differentialtarife wird sich nicht ganz verhehlen können, dass diejenigen Beobachtungen, bezüglich welcher beide erwähnten Factoren sich in Uebereinstimmung befinden sollten, einen hohen Grad von Berechtigung für sich haben. Es ist übrigens auch nicht unmöglich, dass der durch den Präsidialantrag des Reichskanzlers beim Bundesrathe behufs Berathung eines Eisenbahngüter-Tarifgesetzes vorgesehene „Ausschuss", für welchen auf die Theilnahme von Privatbahnen nicht Bedacht genommen ist, von jenen Erhebungen über die Differentialtarife Nutzen ziehen kann, wenn anders anzunehmen ist, dass jener Antrag im Bundesrathe zur Annahme gelangt.

Der Stückgutverkehr.

Mein in No. 7 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen abgedruckter Aufsatz (Entgegnung auf den in No. 2 desselben Organs enthaltenen Artikel) wird gleichzeitig mit seinem Erscheinen von anderer Seite einer Kritik unterzogen.

In der Hauptsache bezweckte ich die Anregung einer Discussion über meinen Vorschlag und sind insofern diese Gegenausführungen meinem Zweck nur entsprechend.

Zu den meinem Aufsatze angehängten Bemerkungen habe ich jedoch Folgendes zu erwidern:

Dass das Raumsystem nicht aus dem „practischen Bedürfnisse", sondern aus „theoretischer Abstraction" hervorgegangen sei, scheint mir — so volltönend diese Behauptung auch klingen mag — doch nicht ganz richtig zu sein. Es dürfte schliesslich überhaupt kaum eine Neuerung geben, die nicht mehr oder weniger der theoretischen Abstraction entstammt, welche aber durch das practische Bedürfniss veranlasst ist. Auch zu der hier in Rede stehenden Neuerung muss ein Bedürfniss vorhergegangen sein, gleichviel ob dieses Bedürfniss sich in grösseren Kreisen oder in den Köpfen Einzelner geltend gemacht hat. Aendere ich den Ausdruck „practisches Bedürfniss" in den „„allgemeines"" practisches Bedürfniss, so scheint mir dies dasjenige, was der Herr Gegner meint. Meine Entgegnung darauf ist dann kurz die folgende: Den Eisenbahnen mag es kein Bedürfniss gewesen sein, hingegen war es dem Publicum ein Bedürfniss, ein Tarifsystem zu schaffen, welches ohne Beeinträchtigung der berechtigten Interessen der Bahnen auch jene des Publicums wahrt. Ich versichere aus eigener Praxis im kaufmännischen Berufe tausendfach das Bedürfniss nach einem rationellen System empfunden zu haben. Als Spediteur bin ich überhaupt erst seit einem Jahr thätig; ich bin gerade durch meine kaufmännischen Erfahrungen über die Mängel des Speditionswesens im Stückgutverkehr zu dem Unternehmen eines Speditionsbüreau für Sammelladung bestimmt worden.

Ein Blick in den Wirrwarr der früheren Tarifsysteme, wenn er dem grossen Publicum möglich wäre, würde hinreichen, um alle Verständigen im Publicum zu dem neuen System zu bekehren.

Es ist ein Irrthum, zu behaupten, dass ein Bedürfniss zu einer einschneidenden Aenderung nicht vorhanden gewesen sei. Gerade die Stellung, welche der Herr Verfasser nehmen will, jene principiell rechtliche, unparteiische Stellung, welche eine gleichheitliche Behandlung des Publicums will, gerade diese bedingte die Aenderung, resp. das neue System.

Die „theoretische Abstraction" nun, welche sich zuerst geltend machte, bildete das reine Raumsystem, wonach ohne Rücksicht auf den Inhalt oder die Art der Ladung, lediglich der benutzte Raum bezw. das Quantum tarifirt wurde — mit alleiniger Ausnahme weniger ganz billiger Massenartikel, wie Kohlen, Erze, Roheisen und Steine.

Das „allgemeine practische Bedürfniss" verlangte aber nach mehrjährigem Bestande des reinen Raumsystems — die theoretische Abstraction practisch verbessernd — das heutige sogen. Reformsystem, welches ein Gemisch aus dem alten Classifications- und dem Wagenraumsystem ist.

Dieses System muss jeder unparteiische Fachmann, muss jeder einsichtsvolle Kaufmann — bei gründlicherem Studium der Verhältnisse — als entschieden richtiger als das frühere und als einen werthvollen Fortschritt bezeichnen. Ich spreche hier, wie seit Jahren in dieser Frage, lediglich vom Standpunkte des Gemeinwohls, im Interesse des Publicums wie der Eisenbahnen zugleich, mit einem Wort vom wirthschaftlichen Standpunkte überhaupt, vor dem alles Sonderinteresse zurücktreten muss, soweit es mit demselben nicht im Einklange steht. Diese grundsätzliche Stellung zu der Frage voraus bezeichnet, finde ich es als durchaus unrichtig, Jedermann auf allen Nebenplätzen die gleichen Vortheile einräumen zu wollen, welche grosse Verkehrsstrassen den an denselben gelegenen Hauptpunkten gewähren. Das alte Lied von unmittelbarer Gleichstellung, von gleichheitlicher Bedienung aller Versender ist practisch unausführbar, weil für den Transportanten (hier die Bahn) nachtheilig und folglich wirthschaftlich wie rechtlich ungerechtfertigt.

Gerade so wenig wie man die Annehmlichkeiten einer grossen Stadt einem jeden Dorfbewohner auf seine Station hinaustragen kann, ebenso wenig kann man dem Consumenten des kleinen Nebenplatzes die Vortheile unmittelbar zugänglich machen, welche grosse Handelsplätze naturgemäss geniessen. Das Bestreben, diese Nebenplätze ebenso zu bedienen, wie grosse Städte, ist ein verlorenes und damit fallen alle die wiederholten Bemängelungen des Sammelsystems — wonach es die Hauptplätze begünstige — in sich zusammen. Diese werden nicht vom Tarifsystem, sondern durch ihre natürliche Lage begünstigt. Deutlicher tritt dieser Umstand bei den Wasserstrassen hervor; es wird Niemand die billigen Wasserfrachten, die der am Rheine liegenden Industrie so grosse Vortheile einräumen, den industriellen Etablissements des inneren Landes unmittelbar zugänglich machen wollen — noch weniger wird Jemand den Schifffahrtsgesellschaften einen Vorwurf deshalb machen, weil sie von Rotterdam nach Mainz relativ billiger befördern, als der Consument in Aschaffenburg z. B. oder in Darmstadt die Fracht sich stellen kann.

Das ist einmal der natürliche und unabänderliche Gang der Dinge selbst und nicht ein Mangel im System!

Der „richtige" Standpunkt des Transportanten kann nur der sein, dass er da, wo vortheilhafter transportirt werden kann, vortheilhaftere Frachten, und dass er, wo die Beförderung weniger billig möglich, auch weniger billige Frachten stellt. Das hängt aber nicht von seinem freien Willen ab, sondern von der in den Verhältnissen liegenden Nothwendigkeit. Es tritt nun hier die vom Gemeinsinn dictirte Nothwendigkeit ein, wonach auch der Consument des Nebenplatzes zur Erleichterung seiner Existenz ein Anrecht hat auf erträgliche Frachten, damit Licht und Wärme im Vaterland möglichst gleichheitlich vertheilt werde; daraus resultirt nun die Consequenz, dass die Stückgutfrachten nach Hauptplätzen etwas mehr als normalen Verdienst einbringen müssen, um daraus den Ausfall, welchen die „erträglichen" Frachten nach Nebenplätzen dem Transportanten bringen, bestreiten zu können. Das wäre die „mittelbare" Gleichstellung des transportirenden Publicums, die indessen eben nur in beschränkteren Grenzen möglich ist. Gerade zur Erreichung dieses Zieles aber bietet das Sammelsystem die allergrösste Chance, denn wenn auf den Hauptrouten durch Concentrirung der Güter der grösstmögliche Gewinn erzielt wird — so ist es jedenfalls leichter, den Ausfall der Beförderung nach Nebenplätzen zu decken, als wenn die zu transportirenden Gütermassen zerrissen und in alle Winde zerstreut werden.

Dass man die „allgemeinen Wagenladungsclassen als ein nothwendiges Zubehör des Systems in den Kauf genommen" hätte — ist mir ganz neu. Ich war bis jetzt der Meinung und bin es noch, dass diese allgemeinen Wagenladungsclassen fast ausschliesslich das neue System ausmachen, ja, wenn diese wegfallen würden, dann wären wir genau da, wo wir vorher waren. Dieses angeblich kleine Zubehör wegstreichen und mit dem ganzen System tabula rasa machen, das ist absolut ein und dasselbe.

„Das Publicum hat keinen Vortheil vom Sammelsystem" sagt man. Dies steht mit der thatsächlichen Wahrheit in den einschlagenden Verhältnissen in so schreiendem Widerspruch, dass man nur staunen kann, so oft man diese Behauptung hört. Ich könnte zur schlagenden Widerlegung Zahlen reden lassen zur Taxenvergleichung; ich sehe davon ab, da meine Darlegung einen Vorschlag, keine Propaganda für Einzelinteressen zum Zweck hat. Ich kann aber auf Grund thatsächlicher Wahrheit versichern, dass ich Institute kenne, welche dem Publicum 30 bis 40 pCt. Frachtermässigung bei ganz anständiger Promptheit der Beförderung gewähren, und für ihre eigene Bemühung nur ca. 10 pCt. von der erreichten Frachtersparniss in Anspruch nehmen, wovon wiederum meist 8 pCt. für den Betrieb aufgewendet werden müssen!

Dies nur nebenbei als Antwort auf die Insinuation, als sei das System so unvortheilhaft für das Publikum und so vortheilhaft für die Spediteure.

Gewiss aber verspreche ich mir auf diesem Wege, der durch die Bahnen täglich gleichsam mit neuer Steinaufschüttung und theilweise mit Barrikaden versehen wird, keinen allzu grossen Erfolg für die Spediteure. Aber ich spreche auch gar nicht für diese, weil ich, wie letztmals schon zugestanden, wohl einzelne, nicht aber alle für „geeignete Träger des neuen Systems" halte.

Im Weiteren bespricht mein Herr Gegner conjecturirend bereits die Detaileinrichtungen einer Deutschen Transportgesellschaft, wie die von mir proponirte, ohne dass ich bis jetzt selbst noch dazu gekommen bin, Detailvorschläge zu machen. Davon sehe ich zur Zeit überhaupt noch ganz ab.

Erst wenn von competenten Seiten und insbesondere von den Bahnen selbst die meinem Vorschlag zu Grunde liegende Anschauung Beachtung findet, dann sind Detailvorschläge am Platze. Ohne diese Voraussetzung wäre die durchgreifende Darlegung und Ausarbeitung des Projectes verlorene Mühe.

Zur Zeit kommt also auch noch nicht die Regulirung der staatlichen Controle, die selbstverständlich gewahrt bleiben muss, noch die entsprechende Vinculirung der Transportgesellschaft in Bezug auf die Taxen, noch sonstiges Detail in Betracht. Die unbefangene, ganz objective Beurtheilung hat sich vorerst nur über die Hauptfrage klar zu werden und zu entscheiden, um welche es sich bei meinem Vorschlag principiell zunächst und vor Allem handelt, nämlich:

um eine rationelle Gruppirung und wirklich rationell vertheilte Instradirung der Transporte.

Ist diese wünschenswerth? ist sie möglich? und wäre die von mir vorgeschlagene, die Interessen der Bahnen und jene des Publikums vermittelnde Vereinigung sämmtlicher Bahnen das rechte Mittel dazu? das sind die vor Allem in Betracht kommenden Fragen.

Ueber die „kaufmännischen Grundsätze" scheint zwischen meinem Herrn Gegner und mir auch eine ziemlich weitgehende

Divergenz der Anschauung zu bestehen. Unter kaufmännischen Grundsätzen verstehe ich nicht die, in manchen Orten und Kreisen vielleicht als modern angesehene und gebilligte „Goldjagd“, sondern nach der guten altväterischen Auffassung des Begriffes von Handels- und kaufmännischem Verkehr überhaupt, jene Grundsätze, welche die solide wirthschaftlich rationelle Grundlage bilden, einen die berechtigten Interessen des Producenten und Consumenten, der Käufer und Verkäufer, Absender und Transportanten vermittelnden und befriedigenden ehrbaren Geschäftsverkehr; im Transportgeschäft sind nach meiner Auffassung Lieferfristen und „feste Taxen“ — die nicht, wie mein Herr Gegner meint, „natürlich in jedem Falle geändert werden“ — die selbstverständlichen Consequenzen solcher kaufmännischen „Grundsätze“.

Was übrigens die Stabilität der Eisenbahntaxen betrifft, was die garantirte Taxe, die für das Publikum controlirbare, bedeutet, davon müssten — wenn sie es nur immer zu ermitteln verständen — alle Empfänger auf Nebenstationen erzählen können. Es kann nicht wohl in Abrede gestellt werden, dass das Bestreben zu verdienen, wo es irgend möglich ist, sich auch bahnseitig theilweise oft recht wirksam geltend macht. Nach dieser Praxis ist nämlich diejenige Cartirung nach Nichtverbandsstationen für das „Publikum“ die richtigste, welche das Gut am längsten — auf der Linie der expedirenden Bahn hält. Dass in Bezug auf Instradirung — und gewiss nicht zum Vortheil des Publikums — oft ganz ausserordentliches geleistet wird, kann wenigstens denjenigen, welche einen Einblick in diese Verhältnisse gewonnen haben, nicht bestritten werden; nur erzählt man davon nicht eben so oft, als von den „Nachtheilen des Sammelsystems“.

Der Schluss der „begleitenden Worte“ zu meinem Vorschlag zielt — wie vom gegnerischen Standpunkt nicht anders zu erwarten war — darauf hinaus, wieder zurückzukehren zum alten, „Bequemen“, „Erprobten“ u. s. w. Die Bahnen, sagt man, seien selbst im Stande Wagenladungen zu formiren zwischen den Hauptpunkten etc. Dagegen sage ich entschieden: Nein! sie sind es deshalb nicht, weil die verschiedenen eigenen Interessen den verschiedenen Bahnen es verbieten; mein Vorschlag kann, meines Erachtens, einzig und allein nur dann als unrichtig bezeichnet werden, wenn alle Deutschen Bahnen in einer Verwaltung concentrirt sein werden. So lange dies aber nicht der Fall — und es wird, wenn überhaupt, doch wohl noch ziemlich lange nicht der Fall sein, — giebt es wohl kein anderes Mittel, zu einer besseren Rente im Frachtgeschäft der Bahnen — bei Zufriedenstellung der berechtigten Anforderungen des Publikums — zu gelangen, als durch die Concentrirung des Stückgutverkehrs in einer Hand, d. h. durch eine die jetzt sich durchkreuzenden Sonderinteressen vermittelnde und ausgleichende Transportgesellschaft sämmtlicher Deutschen Bahnen selbst.

Ich muss mich vorerst auf die Andeutung der entscheidenden Grundgedanken meines Vorschlages beschränken. Ohne Rücksicht auf die eigenen Interessen, welche einleuchtend davon keine Förderung finden können, habe ich, nur von Rücksichten auf die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen geleitet und einem Lieblingsstudium folgend, meinen Vorschlag in seinen Grundgedanken der öffentlichen Discussion unterstellt. Die Einwendungen meines Herrn Gegners gegen meinen Vorschlag scheinen mir durchaus unhaltbar.

Mein Vorschlag steht inmitten zwischen jenem Project der Uebertragung des Stückgutverkehrs an die Reichspost und dem jetzigen Frachtsystem der Bahnen und er verdient, wie ich behaupten zu dürfen glaube, um deswillen einer mehr als nur oberflächlichen Beachtung und Ergänzung, weil er vor Allem, durch Vermittelung und Ausgleichung der sich entgegenstehenden Interessen der Bahnen, die Ursache der bisherigen Missstände im Deutschen Eisenbahn-Frachtverkehr beseitigt und die gewünschte Ersparniss, die möglichste Einigung, sowie die gleichheitliche Vertheilung der Leistung und des Gewinnes im Frachtgeschäfte für die Bahnen sichert, ohne die Wahrnehmung der berechtigten Sonderinteressen einzelner Gegenden und einzelner Industrien, ja einzelner Bahnen auch nur für einen Augenblick in Frage zu stellen; Alles in Allem, weil derselbe der Eigenart unserer Deutschen Verkehrsentwickelung in allen Punkten Rechnung trägt.

Mainz, im Januar 1879. — William Egan.

Nachschrift. Ehe noch der vorstehende Aufsatz im Drucke erscheint, liegt mir in No. 10 dieser Zeitung die Erwiderung des Herrn Gegners auf meinen in No. 7 enthaltenen Artikel vor.*)

Ich bedauere lebhaft, dass meine wirklich objectiv gehaltenen und durchaus wohlgemeinten Betrachtungen in der gegnerischen Beantwortung so nahe an die Grenze herangezogen werden, wo sachliche und persönliche Bemerkungen sich streifen könnten; es entspricht dies, wie die obigen Ausführungen darthun dürften, keineswegs meinen Absichten; ich erlaube mir deshalb den Wunsch auszusprechen, es möchte im weiteren Verlaufe der Discussion der Boden der objectiven, allein auf die Sache gerichteten Betrachtung nicht verlassen werden.

Es lässt sich, will man sich an Wörter oder an einzelne aus dem Rahmen des Ganzen herausgenommene Sätze halten, zu sehr Vieles deuten und anders deuten, als es gemeint ist.

Ich habe auf die neueren Ausführungen des Herrn Gegners nur zu erwidern, dass diese von mir in dem vorstehenden Artikel entweder niedergelegt worden sind oder mit Leichtigkeit widerlegt werden können, soweit es sich nicht um Punkte handelt, die in meinen beiden Aufsätzen als theilweise zutreffend bereits gewahrt wurden.

Ich darf mich deshalb und um die Spalten dieses geschätzten Blattes nicht über Gebühr in Anspruch zu nehmen, ziemlich kurz fassen.

Die Formirung der Sammelladungen auf Grundlage des alten Systems war eine ungemein begrenzte und gestattet eigentlich keinen Vergleich mit dem heutigen System. Dort sind es wenige glückliche Versender gewesen, die im Stande waren, hin und wieder eine Sammelladung aus eigenen Gütern oder aus eigenem Fabrikat zu formiren, während hundert andere Versender, deren Güter nicht alle in eine Tarifclasse zählten, eben ausser Stande waren, sich einen Frachtvortheil zu verschaffen, welche Ungleichheit im heutigen System grundsätzlich vermieden ist. Alle die von Seiten des Herrn Gegners angezogenen Artikel als: Heringe, Petroleum und Baumwolle sind zu dem Begriffe „Stückgüter“, besonders im Seehafenverkehr ganz gewiss nicht zu zählen, denn sie kommen, mit ungemein seltenen Ausnahmen, nur in Massen in Wagenladungen vor.

Aus diesen Andeutungen geht doch schon hervor, dass ein grosser Theil des Publikums, und keineswegs erst in Folge der von den Spediteuren — nach der Meinung des Herrn Gegners — künstlich gemachten Stimmung, guten Grund hat, dem neuen System und zwar aus eigenstem Interesse nicht abhold zu sein.

Meine obigen Ausführungen in Bezug auf den „lohnenden Stückgutverkehr“ nach Hauptstationen stimmen in der That mit jenen des Herrn Gegners überein.

Mein Beispiel, dass ein Gut zwischen Berlin und Metz im Sammelwagen rascher befördert werden könne, als wenn es unterwegs sechs bis acht Mal umgeladen würde, kann ich durch die Ausführungen des Herrn Gegners auch nicht als widerlegt erachten; ich habe zunächst nur eine Möglichkeit unterstellt und nicht bestritten, dass man auch Einrichtungen treffen kann, welche solche Umladungen vermindern. Sodann giebt sogar der Herr Gegner zu, dass eine gewisse Routenvorschrift von Seite des Absenders nöthig sei; giebt also der Versender aus Unkenntniss der bestehenden Bestimmungen diese Vorschrift nicht, was nicht so selten vorkommen wird, dann kann meine Unterstellung schon zutreffen.

Meine Behauptung, dass solche Einrichtungen, wie der Herr Gegner sie in No. 2 dieser Zeitung proponirt hat, Unsummen verschlingen würden, konnte sich natürlich in der Hauptsache nur auf die Ausladezüge beziehen und ich bin der Meinung dies wiederholt bestätigen zu dürfen, ohne es für nothwendig zu halten die Hunderte von Hindernissen aufzuführen, welche die allgemeinere Verwendung von Ausladezügen practisch unmöglich machen.

Mainz, 7. Februar 1879. — William Egan.

*) Es war uns weder möglich, die vorstehende noch auch die nachstehende Entgegnung früher als in der vorliegenden Nummer zum Abdruck zu bringen. — Die Redaction.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 10. Februar 1879. (Pestmassregeln. Projecteverfassung. Staatsgarantieprotocolle. Communicationsbudget. Betriebsordnung. Einnahmeresultate. Wagenabrechnungskosten. Refactieverbot. Postbeförderung. Routenkarten. Bergbahnvertrag. Börsenbericht.)

Nicht weniger als sechs Verordnungen gegen die Einschleppung der Pest sind von der Oesterreichischen Regierung seit dem 30. v. Mts. erlassen worden; dieselben erstrecken sich auf die Desinficirung der Wagen und Localitäten, die Bedingungen für die Gestattung des Eintritts von Reisenden aus Russland und deren Effecten über die Grenzen der Monarchie und auf die sanitätsamtliche Behandlung von Thierabfällen aus der Levante; speciell wurden den Galizischen Eisenbahnen die strengsten Vorsichtsmassregeln aufgetragen. Von der Ungarischen Regierung sind ebenso umsichtige Verfügungen gegen die Epidemie erlassen worden. Regierungscommissare bereisen überdies die von derselben zunächst bedrohten Bahngebiete, um die gehörige Controle zu üben.

Das Oesterreichische „Reichsgesetzblatt“ enthält eine Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Januar d. J., betreffend die Verfassung der auf Eisenbahnen bezüglichen Projecte und die damit zusammenhängenden Amtshandlungen. Die Verordnung, welche auf Grund des neuen Eisenbahn-Expropriationsgesetzes vom 18. Februar 1878 erlassen wurde, enthält detaillirte Bestimmungen über die Vorprojecte (die Vornahme technischer Vorarbeiten), über das Project der definitiven Traçe, über die Anzahl und Lage der Stationen, über die politische Begehung, über den Bauconsens, Benutzungsconsens und über die feuer-

sicheren Herstellungen bei den öffentlichen Bahnen; ein zweiter Abschnitt der Verordnung beschäftigt sich mit der Anlage von Schleppbahnen, und ein dritter Abschnitt endlich enthält allgemeine Bestimmungen. Durch diese Verordnung, welche aus 48 Paragraphen besteht, „werden alle entgegenstehenden Bestimmungen früherer Verordnungen und Erlässe ausser Wirksamkeit gesetzt. Gänzlich aufgehoben werden insbesondere: die Verordnung vom 4. Februar 1871, die Verordnung vom 30. August 1877, endlich die in einem besonderen Erlasse näher zu bezeichnenden und den Bahnverwaltungen auch bereits mitgetheilten Erlässe des Handelsministeriums und der Generalinspection".

Wie das „Centralblatt für Eisenbahnen" meldet, ist im Handelsministerium ein Protocollarübereinkommen zwischen der Regierung und der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft unterzeichnet worden, durch welches alle hinsichtlich der Betriebsrechnungen der Jahre 1876 und 1877 bestandenen Differenzen im vollen Einvernehmen zur Austragung gebracht wurden. Auch die Rudolfbahn hat jetzt die von der Staatsverwaltung schon seit Jahresfrist festgestellten Garantierechnungen pro 1873—1876 rückhaltslos anerkannt.

Aus dem Motivenbericht zum Budget des Ungarischen Communicationsministeriums pro 1879 entnehmen wir Folgendes: Der Bahnbau Kronstadt-Tömöspass geht der Vollendung entgegen und sollen noch 470 000 fl. hierfür erforderlich sein. Zum Ausbau und zur Versetzung der Linie in betriebsfähigen Zustand ist mittelst Gesetzartikels 34 : 1876 ausser den Intercalarzinsen ein Credit von 4 188 550 fl. bewilligt, zu dessen Lasten im Jahre 1876 201 028,91 fl., im Jahre 1877 1 890 154,09½ fl., im Jahre 1878 (bis zum Jahresschlusse) 1 260 000 fl. gebraucht wurden, so dass vom bewilligten Credite noch 837 366,99½ fl. erübrigen, aus denen jedoch auch die Verkehrsmittel und Einrichtungsgegenstände zu bestreiten sind, welcher Betrag für später reservirt bleibt.

Ueber die Herstellungskosten der Bahn Dalya-Vinkovce giebt derselbe Motivenbericht den Aufschluss, dass diese 99,27 km lange Linie auf 1 802 208 fl. präliminirt ist und dass hiervon für das Jahr 1879 1²/₁₀ Millionen Gulden votirt werden mögen, womit der Minister nicht nur die im Laufe des Jahres sich ergebenden Baukosten decken, sondern einen Theil der ihm aus den Militärgrenzfonds im Jahre 1878 vorgestreckten Summen zurückzahlen will. Der Motivenbericht ertheilt übrigens die Versicherung, dass der Bau ungeachtet der Geldopfer, welche dessen beschleunigte Herstellung erheischte, und ungeachtet der den Unternehmern zugestandenen 11 percentigen Aufzahlung nicht mehr kosten werde als den präliminirten Betrag, da für unvorhergesehene Fälle eine Viertel Million reservirt war.

Es figuriren endlich die sämmtlichen staatlichen Bahnlinien der Ungarischen Staatsbahnen mit einer Gesammtlänge von 1 823,821 Bahnkilom. mit einer Gesammteinnahme von 10 760 000 fl., während die Ausgaben 7 470 000 fl. und die Investitionen und Neubauten 692 400 fl. betragen. Ueber die Ertragsfähigkeit der Staatsbahnlinien giebt eine Specialisirung der Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Strecken Aufschluss, laut welcher nur die nördlichen Linien erheblich zu diesem Ueberschusse beitragen, währenddem alle anderen entweder nur unbedeutende Ueberschüsse ergeben oder mit Deficit arbeiten. In der That entfallen von dem Gesammtüberschusse von 3 290 000 fl. auf diese nördlichen Linien 3 130 519 fl. Für die Verbindungsbahn und die Verbindungsbrücke in Pest erscheinen 165 500 fl. und für die Herstellung eines Pester Bahnhofes am Donauufer (als Theilbetrag) 233 100 fl. unter den Investitionen.

Mit Erlass des Ungarischen Communicationsministeriums vom 24. Januar d. J. wurden die Jurisdictionen angewiesen, die Uebertretungen aller in der Eisenbahn-Betriebsordnung dem Publikum auferlegten Pflichten mit der grössten Strenge zu ahnden, insbesondere das unbefugte Betreten der Bahn durch Menschen und Thiere zu verhindern, da in letzter Zeit sehr viele Unglücksfälle durch das Ueberführen von Thieren vorgekommen sind. Die Bahnverwaltungen mögen sich wegen Abhülfe in den die Betriebsordnung betreffenden Fällen an die Verwaltungsausschüsse der Jurisdictionen wenden.

Die Vergleichung der Betriebs-Resultate der beiden letzten Jahre ergiebt Folgendes:

	1877	1878	+ od. —
	Mill. Gulden		
a) Gemeinsame Bahnen:			
Südbahn-Gesellschaft	36,08	36,08	—
Oesterr. Staatsb. s. Brünn-Rossitzer B.	34,07	32,38	— 1,69
Kaschau-Oderberger Bahn	3,70	3,48	— 0,22
Ungarische Westbahn	1,48	1,44	— 0,04
Erste Ungarisch-Galizische Bahn	0,66	0,65	— 0,01
Zusammen	75,99	74,03	— 1,96
b) Oesterreichische Bahnen:			
Kaiser Ferdinands Nordbahn	25,38	25,17	— 0,21
Mährisch-Schlesische Nordbahn	1,20	1,20	—
Kaiserin Elisabethbahn:			
Hauptbahn	10,79	10,61	— 0,18
Lambach-Gmunden	0,25	0,09	— 0,16
Linz-Budweis	0,86	0,83	— 0,03
Neumarkt-Braunau	1,38	1,65	+ 0,27
Hetzendorf-Kaiser Ebersdorf	0,20	0,26	+ 0,06
Salzburg-Tyroler Bahn	1,11	0,95	— 0,16
	14,59	14,39	— 0,20
Galizische Karl-Ludwig Bahn:			
Altes Netz	10,62	9,63	— 0,99
Neues Netz	2,81	2,48	— 0,33
	13,43	12,11	— 1,32
Oesterreichische Nordwestbahn:			
Garantirte Strecke	7,11	6,86	— 0,25
Ergänzungsnetz	3,41	3,52	+ 0,11
	10,52	10,38	— 0,14
Kaiser Franz-Josefbahn	8,02	7,73	— 0,29
Buschtěhrader Bahn	4,56	4,49	— 0,07
Kronprinz Rudolfbahn	3,88	4,13	+ 0,25
Lembg.-Czernowitz-Jassy B. (Oesterr. L.)	5,39	3,64	— 1,75
Böhmische Westbahn	3,40	3,19	— 0,21
Aussig-Teplitzer Bahn	2,58	2,57	— 0,01
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2,66	2,51	— 0,15
Dux-Bodenbacher Bahn	1,58	1,72	+ 0,14
K. K. Staatsbahnen	1,24	1,56	+ 0,32
Böhmische Nordbahn	1,59	1,52	— 0,07
Turnau-Kralup-Prager Bahn	1,29	1,34	+ 0,05
Pilsen-Priesen (Komotau):			
Alte Linien	0,84	0,89	+ 0,05
Pilsen-Eisenstein	0,16	0,39	+ 0,23
	1,00	1,28	+ 0,28
Graz-Köflacher Bahn	1,23	1,14	— 0,09
Prag-Duxer Bahn	0,80	0,90	+ 0,10
Mährisch-Schlesische Centralbahn	0,72	0,72	—
Erzherzog Albrechtbahn	0,58	0,55	— 0,03
Wien-Pottendorf-Wien:			
Neustädter Bahn	0,54	0,51	— 0,03
Vorarlberger Bahn	0,38	0,38	—
Mährische Grenzbahn	0,29	0,30	+ 0,01
Ostrau-Friedländer Bahn	0,26	0,25	— 0,01
Leoben-Vordernberger Bahn	0,17	0,15	— 0,02
Elbogener Localbahn	—	0,02	+ 0,02
Zusammen	107,28	103,84	— 3,44

Das Jahrespräliminare der gemeinschaftlichen Wagenabrechnungsstelle in Budapest pro 1879 wurde mit 3 300 fl. festgestellt. Bei Vergleichung mit dem vorjährigen Kostenvoranschlage zeigt sich ein Ersparniss von 930 fl., welches durch Vergrösserung der mit der Central-Liquidationsstelle vereinigten Wagen-Controle der Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen (der geschäftsführenden Verwaltung) ermöglicht wurde. Eine billigere Einrichtung der gegenseitigen Wagen-Abrechnung aller Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen lässt sich kaum denken!

Die Ausführung des Artikels 15 des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages, laut welchem bekanntlich die Gewährung nicht veröffentlichter Frachtrabatte, Refactien etc. im Verkehre mit Deutschland nicht gestattet sein soll, lässt noch immer auf sich warten und ist bisher in dieser Beziehung seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Aufsichtsbehörden noch keine Intimation an die Bahnverwaltungen erflossen. Wie verlautet, nimmt man massgebenden Ortes Anstand, eine solche einschneidende Massregel vorläufig auch auf den Localverkehr der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auszudehnen, obschon nicht verkannt wird, dass im Falle der einseitigen Durchführung einer solchen Bestimmung auch der directe Auslandsverkehr berührt werden muss. Die dadurch geschaffene schwierige Situation wird noch complicirter durch den Umstand, dass die derartigen Transportabschlüsse für das laufende Jahr zum grossen Theile bereits geschehen sind und eine ausnahmslose Veröffentlichung derselben vielfach die Parteiinteressen schädigen müssten. Man dürfte daher wahrscheinlich zu dem im vorliegenden Falle zweckmässigen Auskunftsmittel schreiten, den Termin für das allgemeine Inslebentreten jener Massregel bestimmt zu fixiren, wozu sich der 1. Jänner 1880 eignen würde. Die Unbestimmtheit, welche heute noch in diesem Punkte vorherrscht, ist zweifelsohne dem Handel abträglich, der sich dadurch in seinen Transactionen gehemmt sieht. Die Frage der Zweckmässigkeit der gänzlichen Abschaffung von an bestimmte Auslieferungs-Quantitäten geknüpften Frachtnachlässen bei Seite setzend, sollte in derselben ein rascher Beschluss gefasst werden, um jeden Zweifel zu beseitigen. Vorläufig haben die Staatsbahnen in der diesseitigen und jenseitigen Reichshälfte die dies-

fällige Initiative durch Veröffentlichung aller Frachtnachlässe ergriffen.

Die Thatsache, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen durch die Bestimmungen der Betriebsordnung und des Eisenbahn-Concessionsgesetzes zur unentgeltlichen Beförderung der Brief-, Geld- und Packetpost und viele jüngere Bahnen nach den speciellen Bestimmungen ihrer Concessionsurkunden auch zu der Beistellung und Erhaltung der nöthigen Wagen verpflichtet sind, hat bei dem Umstande, als die Oesterreichische Post Packete bis zu dem Gewichte von 50 kg (in Deutschland nur 10 kg) zu einem, insbesondere bei grossen Distanzen sehr billigen Satze befördert, Veranlassung geboten, dass seitens der Bahnen, sowie der fachmännischen Presse bereits wiederholt auf die enorme Belastung hingewiesen wurde, welche den Eisenbahnen hierdurch erwächst. Es wurde geltend gemacht, dass bei dem stets steigenden Postverkehre und dem Umstande, dass die Post ihre Packete zumeist mit Personenzügen befördert, den Bahnen einerseits sehr bedeutende Auslagen verursacht und andererseits auch deren Einnahmen aus dem Stückgutverkehr schwer geschädigt werden. Wie man der „N. Fr. Pr." mittheilt, fand dieser Tage hier eine Conferenz Oesterreichisch-Ungarischer Bahndirectoren statt, welche sich ausschliesslich mit diesen Fragen beschäftigte, jedoch bei der Mannigfaltigkeit der einschlägigen Verhältnisse noch keine endgiltigen Beschlüsse fasste, sondern vorläufig nur die demnächstige Fortsetzung der Berathung beschloss. Allseitig wurde jedoch anerkannt, dass eine billige Lösung dieser Frage, wenn auch bei den garantirten Bahnen schliesslich doch der Staat die Lasten trägt, schon vom Standpunkte der richtigen Werthschätzung des Erträgnisses der Eisenbahnen äusserst wünschenswerth sei. Die Ungarische Generalinspection hat im Interesse der Bahnen vorgeschlagen, dass die Post mit Ausnahme der Briefe durch zu systemisirende Eillastzüge befördert oder der Bahntarif für Eilgüter mit dem der Post gleichgestellt werde. Dieser Vorschlag würde die Postanstalt allerdings verkürzen, aber den Bahnen keinen Vortheil bringen.

Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hat die Ausgabe einer neuen Routenkarte nebst Stationsverzeichniss für den Transportdienst auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und auf den Bahnen der angrenzenden Länder veranlasst. Diese Karte enthält sämmtliche Eisenbahnlinien und Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie nebst Rumänien, sowie die Linien und Hauptstationen der übrigen angrenzenden Länder. Mit Hilfe des Stationsverzeichnisses kann sowohl die geographische Lage jeder auf der Karte verzeichneten Station, als auch die Eigenthumsbahn sofort und leicht gefunden werden. Stationsnamen, welche wegen Raummangels in der Karte selbst nicht untergebracht werden konnten, sind in abgesonderten, nach grösserem Massstabe gezeichneten Detailsituationen zu finden.

Im Oesterreichischen Eisenbahnclub sprach Ingenieur Lippert der Kaiserin Elisabeth Westbahn über Bergbahnen nach dem Adhäsions-, dem Zahnrad- und dem Seilbahnprincipe. Nach einer kritischen Zusammenstellung der hervorragendsten Seilbahnen gelangte der Vortragende zu dem Schlusse, dass die Grenzen der Anwendung jedes dieser Systeme sich nicht genügend decken und dass zwischen der langsam fahrenden Zahnradmaschine auf sehr steilen Linien mit schwachem Verkehr und der schnellfahrenden Adhäsionsmaschine auf sanftsteigenden Linien mit grossem Verkehr eine breite Lücke besteht, welche noch keineswegs dadurch ausgefüllt ist, dass die neueren Zahnradlocomotiven beim Uebergange von der Steilrampe auf die Flachlandsbahn das Zahnrad ausschalten und mit glatten Triebrädern weiter fahren können. Es fehle noch ein ganzes Bahnsystem zwischen diesen beiden, welches für Seitenlinien ins Gebirge die überaus kostspielige Entwickelung langer Traçen beschränkt und mit mittleren Steigungen sich dem Terrain in öconomischer Weise anschliesst, ohne den Nutzeffect der Maschine in so hohem Grade wie auf Adhäsions-Steilrampen von der Witterung abhängig zu machen. Es wurden dazu Modelle vorgewiesen, von der, noch sehr theuren, leiterartigen Zahnschiene der Rigibahnen u. A.; ferner von einer umgekehrt U-förmig combinirten Zahn- und Laufschiene mit eingestanzten Zahnlücken nach dem Patente B. Curant in Wien und auch von zwei gewöhnlichen breitbasigen Schienen, welche eigenthümliche flache Zahngruben gegen die Aussenseite, aber doch genügende Lauffläche und Führung für die Räder auf der Innenseite des Schienenkopfes haben. Vom technischen Detail der Bergbahnen wurde den anwesenden Fachgenossen namentlich die rotirende Klemmbremse der Seilbahn von Lausanne, jedoch in einfacherer Ausführungsform, empfohlen, besonders um ein Mittel gegen das rücksichtslose Flachschleifen der Radbandagen jener Bremswagen zu finden, welche dem Zugpersonale fremder Bahnen in die Hände gerathen. Die einfache graphische Darlegung der Vortheile stärkerer Steigungen bei Secundärbahnen, ist in No. 7 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" übersichtlich nach dem Vortrag des genannten Ingenieurs reproducirt, welchem dafür ein lebhafter Beifall zu Theil wurde.

Die abgelaufene Woche war für Eisenbahnwerthe recht gut gestimmt; garantirte Titres erzielten kleine Aufbesserungen; besonders gesucht waren Theissbahnactien, welche gerüchtweise von der Ungarischen Regierung acquirirt werden. Schlusscourse der beiden letzten Wochen sind:

Actien:		
Nordbahn . . .	2045,—	2052,—
Franz-Josefbahn .	127,75	127,75
Karl-Ludwigbahn	217,50	217,—
Oesterr. Nordwestb.	110,—	110,25
Staatsbahn . . .	244,25	243,—
Südbahn	63,50	64,50
Theissbahn . . .	181,50	187,—

Prioritäten:		
Nordbahn . . .	104,—	104,50
Franz-Josefbahn .	86,25	86,50
Rudolfbahn . . .	75,10	75,30
Salzkammergutb. .	90,70	91,80
Kaschau-Oderb. B.	68,75	69,—
3 pCt. Südbahn	109,—	109,80
Theissbahn . . .	83,25	83,75

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarifwesen.

Rheinisch - Westfälisch - Thüringischer Verkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt für Kohlen- und Kocestransporte von Stationen der Bergisch-Märkischen, Cöln-Mindener, Rheinischen, Westfälischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen der Thüringischen, Gotha - Ohrdrufer, Friedrichsrodaer, Weimar-Geraer, Sächsisch-Thüringischen Ost-West, Saal- und Werra-Bahn ein Ausnahmetarif in Kraft, welcher neben einigen Erhöhungen vielfach Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze enthält. Durch diesen Tarif werden die in dem Specialtarif vom 1. Mai 1877 nebst Nachtrag vom 10. Februar 1878 enthaltenen Frachtsätze aufgehoben. Exemplare des Tarifs sind in den Geschäftslocalen der Verbands-Verwaltungen, sowie bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verbandsstationen zum Preise von 0,50 *M.* pro Exemplar zu beziehen. Elberfeld, den 12. Februar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (246)

Vom 1. Februar cr. ist der Nachtrag II zum **Rheinisch - Thüringisch - Sächsischen Verbandstarif** in Kraft getreten, welcher theilweise erst vom 1. April cr. ab gültige Aenderungen der allgemeinen Tarif-Vorschriften, einige veränderte Tarifsätze und Druckfehler-Berichtigungen enthält. Elberfeld, den 12. Februar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (246)

Vom 15. Februar cr. ab treten für den generellen Verkehr zwischen Station Driesen einerseits und den westlich ab Berlin gelegenen Verbandstationen des rubricirten Verbandes andererseits directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben betragen bis zum Schnittpunkte:

Entfernung 175 km:
für Eilgut 4,46 *M.*, für Spec.-Tar. III 0,60 *M.*
„ Stückgut 2,23 *M.*, für Ausn.-Tarif A.
„ Wagenladungsclasse A[1] 1,39 *M.*, für Getreide etc. 0,88 *M.*
„ Wagenladungsclasse B 1,26 *M.*, für Ausnahme-Tarif B.
„ Special-Tarif A[2] 1,08 *M.*, für Holz des Special-Tarifs II 0,69 *M.*
„ Special-Tarif I 0,88 *M.*, für Ausnahme-Tarif C.
„ für Special-Tarif II 0,78 *M.*, für Brennholz etc. 0,53 *M.*
pro 100 kg. Bromberg, den 9. Februar 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (247 J)

Vom 20. d. Mts. ab tritt für Steinkohlen- und Coakstransporte ab Gottesberg nach Surany via Fellhammer-Halbstadt ein directer Frachtsatz von 95,4 Kreuzer B. N. pro 100 kg in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen in Kraft. Wien, Berlin, Breslau, den 13. Februar 1879. Verkehrsdirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Directorium der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (243)

Preussisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. März cr. tritt Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Ergänzungen und Berichtigungen der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement und der speciellen Tarifvorschriften, neue resp. veränderte Tarifsätze der südlichen Stationen der Werrabahn, sowie directe Frachtsätze für neu einbezogene Stationen der Südnorddeutschen Verbindungs-, der Warschau-Wiener und der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Salz im Verkehr mit Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn. Erfurt, den 11. Februar 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn. (244)

Mittelrussisch - Galizisch - Norddeutscher und Südrussisch-Norddeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 13. Februar (1. Februar alten Styls) dieses Jahres ab gelangt in Russland bei der Beförderung von Eilgütern eine Steuer in Form eines Zuschlages von 25 pCt. zu der tarifmässigen Fracht zur Erhebung. Bei den directen Eilgut-Sätzen zwischen Russischen und Deutschen Stationen werden daher 25 pCt. der in diesen Sätzen enthaltenen Antheile der Russischen Bahnen als Steuerzuschlag erhoben und in den Eilgutfrachtbriefen den Frachtsätzen zugesetzt.

Näheres ist auf den Verbandstationen zu erfahren. Breslau, den 8. Februar 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (236)

Zum Köln - Minden - Bergisch - Märkisch-Badischen Gütertarife vom 15. October

a. pr. tritt am 15. d. M. der **Nachtrag II**, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Hornberg und Mühlacker der Badischen Staatseisenbahnen sowie Tarifbestimmungen und Berichtigungen in Kraft. Derselbe ist für 10 ₰ bei den Verbands-Güterexpeditionen zu haben. Köln, 9. Februar 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (237)

Deutsch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbandstarife vom 1. Juli 1875 ist der Nachtrag XXIII, enthaltend reglementarische und tarifarische Aenderungen, sowie Specialtarife für Getreide etc. im Verkehre mit Station Wien-Lagerhaus, giltig vom 1. März cr. ab, erschienen.

Exemplare davon sind bei den bekannten Dienststellen der Verbands-Verwaltungen zu haben. Berlin, den 14. Februar 1879. Direction der Berlin-Hamburger Bahn als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (238)

Mit dem heutigen Tage gelangt der IV. Nachtrag zum **Weichsel-Eisenbahn-Verbandtarif** vom 13/1. December 1877 zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für Getreide etc. zwischen Station Maciejow der Weichselbahn einerseits und Station Danzig der Königlichen Ostbahn andererseits. Die Fracht wird für die Weichselbahn in Rubeln und für die Deutschen Bahnen in Mark erhoben.

Genannter Tarifnachtrag ist auf den Verbandstationen einzusehen, sowie auch käuflich zu haben. Danzig, 10. Februar 1879. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn - Gesellschaft. von Winter. (235 J)

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Mit dem 1. Februar cr. tritt zum diesseitigen Local-Güter-Tarif vom 1. November 1877 ein Nachtrag III in Kraft, welcher enthält:

1. Eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements,
2. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter - Classification (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt),
3. Tarifermässigung für Milch, Bier, Brod etc.

Die mit einem Stern bezeichneten Bestimmungen haben erst vom 1. April cr. ab Gültigkeit.

Die in dem vorbezeichneten Nachtrage enthaltenen Vorschriften finden auch in sämmtlichen nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden directen und Verbandsverkehren, an welchen die diesseitige Bahn betheiligt ist, Anwendung.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den Stationscassen zum Preise von 0,25 ℳ pro Stück käuflich zu haben. P.-Wartenberg, den 1. Februar 1879. Direction. (232

☞ Zum Tarif vom 15. April 1876 für den **Elb- und Weserhäfen-Verkehr** mit Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn etc. via Berlin ist der Nachtrag XVIII — giltig vom 1. März 1879 ab — erschienen, welcher in unserer Güter-Expedition Hamburg zu haben ist. Berlin und Hamburg, den 6. Februar 1879. Direction der Berlin-Hamburger Bahn. (231)

Märkisch - Sächsischer Verbands - Güter-Verkehr. Am 1. April cr. tritt zum Tarif für den obengenannten Verkehr der III. Nachtrag in Kraft.

Derselbe wird ausser Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs sowie des Nachtrag I und neu eingeführten Frachtsätzen etc. auch geänderte theilweise erhöhte Taxen enthalten.

Nähere Auskunft hierüber ertheilt das diesseitige Tarifbureau. Berlin, den 8. Februar 1879. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (241 R M)

2. Submissionen.

Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen. Für die mit eisernem Oberbau nach dem System Hilf herzustellende Bahnstrecke Schwaigern-Eppingen bedürfen wir:

3 000	Stück	Langschwellen,
24	„	Weichenschwellen,
1 508	„	Stossquerschwellen,
1 260	„	Mittelquerschwellen

von Eisen mit je verschiedenen Dimensionen nebst

5 880	Stück	Satteleisen mit zugehörigen Nieten; ferner
5 840	„	Laschen aus Bessemer Stahl,
29 250	„	Laschen- u. Querschwellenbolzen,
1 190	„	Verbindungs-Stangen,
85 150	„	Befestigungsbolzen mit Muttern u. Unterlagsplättchen,
60 260	„	normale u. } Deckplättchen
11 660	„	anormale } Deckplättchen und
15 410	„	Winkelbleche,

lieferbar im September und October 1879.

Die näheren Lieferungs - Bedingungen und die Zeichnungen können auf unserem technischen Büreau eingesehen oder von diesem bezogen werden.

Lieferungs-Anerbietungen wollen unter Angabe des Preises pro 100 kg franco Waggon Bahnhof Heilbronn (für die Schwellen einschliesslich der Lieferung und des Annietens der Satteleisen) schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf eiserne Schwellen etc.“ spätestens bis

Montag, den 3. März 1879,
Mittags 12 Uhr

bei uns eingereicht werden.

Der urkundlichen Eröffnung der Offerten an demselben Tage Nachmittags 3 Uhr können die Submittenten anwohnen. Stuttgart, den 8. Februar 1879. Königl. Eisenbahnbau-Commission. Böhm. (242)

Köln - Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 150 Stück vierrädrigen Schienentransportwagen zu 15 000 kg Tragfähigkeit soll in zwei Loosen zu 50 Wagen ohne Bremsen und einem Loose zu 50 Wagen mit Bremsen im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind gegen Einsendung von drei Mark von unserm hiesigen technischen Centralbureau zu beziehen.

Die Ablieferung der Wagen muss spätestens bis zum ersten October d. J. erfolgen. Offerten mit Angabe etwaiger früherer Lieferungstermine sind mit der äusseren Bezeichnung: „Submission auf Schienentransportwagen“ bis zum 28. d. M. an uns einzureichen und bleiben Submittenten bis zum 15. März an ihre Offerten gebunden. Köln, den 6. Februar 1879. Die Direction. (222)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 14. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 21. Februar 1879.

Die Eisenbahndebatten im Preussischen Abgeordnetenhause.

II.

Eine weit grössere, weil practische Bedeutung hatten die Landtagsdebatten über den Generalbericht der Budgetcommission und verschwinden hinter denselben die Verhandlungen über die Differentialtarife und die anderen Gegenstände des Eisenbahnwesens, zu deren Erörterung die zweite und dritte Lesung des Eisenbahnetats die Anregung gab, fast vollkommen. Es waren freilich weniger die Debatten, welche diesen Verhandlungen die bedeutsame Signatur verliehen, als der Umstand, dass der Herr Handelsminister zum ersten Mal seit seinem Eintritt in das Cabinet mit einer grösseren programmartigen Kundgebung vor den Landtag trat und dass der Herr Minister in der Lage war, dieser seiner Kundgebung das Relief fachmännischen Gehaltes zu verleihen. Die grosse Rede, welche der Herr Handelsminister am 13. d. Mts. gemäss seiner am Tage vorher gegebenen Zusage vor dem Landtage hielt, hat, um vor Allem den Eindruck zu constatiren, welchen dieselbe im Hause gemacht hat, selbst auf derjenigen Seite Anerkennung gefunden, welche im Grossen und Ganzen die eisenbahnpolitische Ueberzeugung des Herrn Ministers nicht theilt. Diese Wirkung ist besonders der schon erwähnten fachmännischen Behandlung des Gegenstandes zuzuschreiben. Die Beherrschung des gesammten Gebietes der Eisenbahnpolitik, welche der Herr Chef des Handelsressorts bekundete, erzielte um so grössere Wirkung, als bisher der Minister noch keine Gelegenheit genommen hatte, die Ergebnisse seiner, ein Viertel Jahrhundert umspannenden Erfahrung in den Vordergrund treten zu lassen.

Unter diesen Umständen machte es einen tiefen Eindruck auf die Zuhörer, dass der aus dem Zweige der Eisenbahnverwaltung hervorgegangene Minister sich als ein principieller Anhänger des absoluten Staatsbahnsystems für Preussen zu erkennen gab und zwar als ein Anhänger älteren Datums, welcher zu einem solchen nicht erst in Folge des Bismarck'schen „Ideals" bekehrt worden ist. Diese Proclamirung des absoluten Staatsbahngedankens an dieser Stelle und mit so viel Ueberzeugungsbewusstsein zur Geltung gebracht, muss als ein epochemachendes Ereigniss umsomehr bezeichnet werden, als auch der Herr Finanzminister Hobrecht gleichzeitig der Ueberzeugung Ausdruck gab, dass die der Ausdehnung des Staatsbahnbesitzes entgegenstehenden finanziellen Bedenken die volkswirthschaftlichen Gründe, welche der Regierung dabei vorschweben, nicht zu entkräften vermögen.

Es ist gewiss richtig, dass im Laufe der letzten drei Jahre, etwa seitdem die Preussische Regierung sich vom Landtage die Ermächtigung erbat, das Preussische Eisenbahninteresse an das Reich übergehen zu lassen, die parlamentarische Strömung zu Gunsten des absoluten Staatsbahnsystems von Jahr zu Jahr abgenommen hat, um so bedeutungsvoller gerade hebt sich aber das handelsministerielle Bekenntniss auf diesem Hintergrunde ab. Der Minister machte kein Hehl daraus, dass der Antrag wegen Uebergang des Preussischen Eisenbahninteresses an das Reich der erste Schritt zur Concentrirung des Deutschen Eisenbahnbesitzes hat sein sollen, dass aber diese Absicht durch die Eisenbahnverstaatlichungen in den Einzelstaaten durchkreuzt worden sei; angesichts der eisenbahnpolitischen Verschiebung im Deutschen Reich hat die Bewegung zu Gunsten des Staatsbahnsystems aber nur scheinbar geruht; sie ruhte nur im Reiche und hat insofern nur ihre Gestalt gewechselt, als sie in der veränderten Form des Preussischen Staatsbahngedankens lebendig wurde und auch nicht angesichts derjenigen staatsfinanziellen Bedenken erlahmt ist, welche in politischen Kreisen das Interesse für die Bismarck'sche Eisenbahnidee mehr und mehr erkalten liess.

Dass der Staatsbahngedanke die ausschlaggebenden Instanzen so vollkommen präoccupirt, wie dies der Herr Handelsminister in der Sitzung vom 13. d. Mts. zum Ausdruck brachte, musste um so mehr frappiren, als noch vor drei Jahren bei Berathung des mehrerwähnten eisenbahnpolitischen Regierungsantrags der Herr Finanzminister Camphausen in Vertretung der Vorlage sich des Längeren darüber aussprach, dass die Entwickelung unseres Eisenbahnnetzes dem privaten Unternehmungsgeist und der fortdauernd rationellen Bethätigung desselben überaus viel verdanke und betonte, dass er der Vorlage nie seine Unterschrift gegeben haben würde, wenn die Beseitigung des privaten Bahnwesens die eigentliche Tendenz derselben sein sollte. Im Interesse der historischen Genauigkeit darf auch füglich bei diesem Anlasse constatirt werden, dass das Abgeordnetenhaus im April vor drei Jahren die Uebertragung des Preussischen Eisenbahninteresses an das Reich kaum votirt haben würde, wenn es sich damals dabei um die Inaugurirung einer absoluten Staatsbahnpolitik gehandelt hätte. Nur eine Minorität befürchtete Aehnliches und gab dieser Furcht in den Debatten in mehr oder minder verständlichen Andeutungen Ausdruck; dieselbe hat jetzt sonach Recht behalten.

Die grosse Majorität, welche die Eisenbahnfrage noch für eine offene hielt, erblickte in den inzwischen erfolgten Ankäufen einzelner in ihrer finanziellen Existenz einigermassen gefährdeten Eisenbahnen nur Opportunitätsmassregeln, glaubte aber nicht, wie das jetzt seitens des Herrn Handelsministers geltend gemacht wurde, darin die Merkmale einer principiellen Politik sehen zu sollen. Wie der Herr Minister andeutete, war es eine durchaus zielbewusste und tendenzvolle Politik, dass man die Gelegenheit, welche die Consequenzen des auf die Gründerjahre folgenden Rückschlages darboten, dazu ausnutzte, Ankäufe von Bahnen vorzunehmen, welche zwar an und für sich nur von untergeordneter wirthschaftlicher Bedeutung waren, weil ihre Verkehrsaufgabe durch andere bereits vorhandene ältere Bahnen im Wesentlichen miterfüllt werden konnte, welche aber insofern der Regierung convenirten, als sie in der Lage derselben eine Ergänzung des Staatsbahnnetzes erblickte, mit welchem die Bahnen entweder bereits zusammenhingen oder doch leicht in Verbindung gebracht werden konnten.

Der Landtag war, wie gesagt, bei Votirung dieser Vorlagen nur von dem Gedanken geleitet, dem Verkehre Linien zu erhalten, deren Existenz im Privatbetrieb fraglich war. Erst als die Regierung dazu überging, auch ältere und gut fundirte Privatbahnen als Kaufgegenstände ins Auge zu fassen, wurde man sich

in politischen Kreisen darüber klar, dass nunmehr die eigentliche Eisenbahnfrage in Action trete.

In dieser Erkenntniss empfand man es mit einigem Missbehagen, sich durch die früheren der Regierung genehmigten Bahnverbindungen schon zu weit engagirt zu haben und die Budgetcommission des Abgeordnetenhauses beeilte sich deshalb, durch eine Resolution gegen die neuerdings mit unzweifelhafter Klarheit zu Tage getretene Verstaatlichungspolitik der Regierung Front zu machen. Dieser Resolution, welche insofern nicht ganz offen und ehrlich war, als sie ihre Spitze nur aus staatsfinanziellen Erwägungen gegen das Staatsbahnsystem richtete, thatsächlich aber eine dem Staatsbahnwesen principiell abholde Tendenz hatte, wurde von dem Herrn Handelsminister die eigentliche Pointe dadurch genommen, dass er um so offener und unverhüllter die auf Verstaatlichung der Preussischen Bahnen hinauslaufenden Absichten der Regierung constatirte und als nächstes Ziel die Erwerbung derjenigen 2 000 km Eisenbahnen betonte, wegen welcher, wie bekannt, sich bereits Verhandlungen in der Schwebe befinden. Der Herr Minister ist sich dabei der thatsächlichen Conjunctur vollkommen klar und hat in kühler, objectiver Geschäftsmässigkeit die in der jetzigen Depression der Eisenbahnindustrie liegenden Umstände hervorgehoben, welche der staatlichen Erwerbung von Eisenbahnen zu Gute kommen.

Was sich auch immer etwa gegen die Art, wie die Eisenbahnpolitik der Regierung lancirt worden ist, einwenden lassen möchte, insofern der Vorgänger des jetzigen Herrn Handelsministers mit der auf die Verstaatlichung sämmtlicher Bahnen gerichteten Tendenz hinter dem Berge hielt, so ist es doch keine Frage, dass die parlamentarische Strömung, welche gegenüber dem Staatsbahngedanken immer rückläufiger wurde, durch das neuerliche freimüthige Programm des jetzigen Herrn Handelsministers an einen entscheidenden Wendepunkt gelangt ist. Man wird sich nicht verhehlen können, dass in Folge der Erklärungen des Herrn Handelsministers vom 13. d. Mts. die bisherige Minorität der Anhänger des Staatsbahnsystems um diejenigen Elemente vermehrt werden wird, welche selbst ohne prononcirte Meinung aus politischen oder anderen Gründen die Wege der Regierung zu wandeln lieben. Diese practische Folge der ministeriellen Rede wird um so stärker hervortreten, wenn erst der neue Landtag gewählt wird, welcher, insoweit sich jetzt schon die Chancen beurtheilen lassen, allgemeiner Annahme zufolge, eine Verschiebung nach rechts erfahren wird; andererseits werden eigentliche Eisenbahn-Ankaufsvorlagen erst dem nächsten Landtage zugehen, da von einer Nachtragssession definitiv Abstand genommen ist.

Gegenüber dem Resultat der Debatte, welches in der Ablehnung aller eisenbahnpolitischen Beschränkungen besteht, welche der Regierung durch mehr oder minder stark nuancirte Resolutionen auferlegt werden sollten, ist alles Sonstige ohne grossen Belang, sowohl die übrig gebliebenen Resolutionen zu Gunsten der Secundärbahnen, als auch der parlamentarische Meinungskampf, welcher sich an die handelsministerielle Programmrede knüpfte.

Das Facit der jüngsten Eisenbahndebatten und, insoweit das Eisenbahnwesen in Betracht kommt, der gesammten Landtagssession ist die nicht mehr anzuzweifelnde Thatsache, dass wir, wenn der Wind, welcher unserem Staatsschiff den Cours vorzeichnet, nicht eine andere Richtung erhält, mit vollen Segeln in das absolute Staatsbahnsystem hineinsteuern. Sobald die Regierung mit gut motivirten concreten Vorschlägen vor das Haus hintritt, kann sie erwarten, dass die starke Minorität, welche ihr jetzt zur Seite stand, sich in eine erhebliche Majorität verwandeln wird.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 17. Februar. (Reichstagssession. Gesetzliche Tarifregelung. Eisenbahndebatte im Preussischen Abgeordnetenhause. Buchungsformular. Tarifreform. Eisenbahncommissionen. Magdeburg-Halberstadt. Verspätungs- und Unfallstatistik pro December.)

Der Thronrede gemäss, mit welcher am 12. d. M. die Session des Reichstages eröffnet worden ist, sind es wesentlich Gegenstände der Handelspolitik, welche die Reichsvertretung zu beschäftigen haben werden. Nichtsdestoweniger wird auch wohl das Eisenbahnwesen bei den betr. Berathungen eine Rolle zu spielen haben, nachdem Fürst Bismarck früher mehrfach hervorgehoben hat, dass mit der veränderten Zollpolitik eine Revision des Tarifwesens Hand in Hand gehen müsse und nachdem er neuerdings beim Bundesrath einen Präsidialantrag wegen Einsetzung eines die Tarifregelung zu berathenden Ausschusses gestellt hat. Deshalb wird der Reichstag gewissermassen ohne Weiteres die Erbschaft der Eisenbahnetatsberathung des Preussischen Abgeordnetenhauses in Bezug auf dessen Berathung der Differentialtarife antreten, da in diesem ja das hauptsächlichste Moment der reichskanzlerischen Action zu erblicken ist. Weiter dürfte etwaigenfalls auch schon der Präsidialantrag für die parlamentarische Behandlung in dieser Session heranreifen und ist auch keineswegs ausgeschlossen, dass die Reichseisenbahngesetzlichen Vorarbeiten des Herrn Handelsministers noch vor dem Sommer das Licht des Reichstags erblicken. In Kreisen der Reichsboten wird das freilich bezweifelt. Wie sich die Strömungen im Reichstage gegenüber wirthschaftspolitischen Vorlagen gestalten werden, lässt sich jetzt beim Beginn der Session auch nicht mit einem Schimmer von Zuverlässigkeit beurtheilen. Es waltet gegenwärtig ein Zustand der Gährung ob und muss abgewartet werden, ob aus demselben eine freihändlerische Gruppe Gestaltung gewinnen wird, welche stark genug ist, die bisherigen wirthschaftspolitischen Positionen erfolgreich zu vertheidigen. Aus den dem Reichstag bereits vorgelegten Drucksachen ist der Etat der Reichsbahnen hervorzuheben, welcher wiederum ein Zurückgehen des kilometrischen Ertrages in Aussicht nimmt, und der Etat des Reichs-Eisenbahnamts, welcher das Gehalt für die Präsidenten vorsieht und damit die Annahme hervorruft, die Wiederbesetzung dieser Stelle stehe in Aussicht. Von anderen Reichseisenbahnangelegenheiten ist zu constatiren, dass die neue Session wiederum mit verringerten Aussichten für das Reichseisenbahnproject beginnt und dass diesmal diese geringeren Aussichten offiziell durch den Preussischen Herrn Handelsminister selbst bei den Landtagsdebatten über die Eisenbahnfrage betont worden sind. So sehr es unter Erwägung aller Umstände, wenn man die Vorbedingungen der soeben eröffneten Reichstagssession resumirt, denkbar und möglich erscheint, dass dieselbe grosse und wichtige Verhandlungen über Gegenstände des Eisenbahnwesens in ihrem Schosse birgt, so wenig lässt sich in Anbetracht der geschäftlichen Lage der parlamentarischen Aufgaben schon jetzt darüber ein Urtheil fällen, ob für die mehr oder minder brennenden Eisenbahnfragen Zeit übrig sein wird; nur so viel lässt sich behaupten, dass Angesichts der in Fluss gekommenen wirthschaftspolitischen Strömung auch vom Standpunkt des Eisenbahnwesens alle Veranlassung vorhanden ist, die Arbeiten des Reichstags mit Spannung zu verfolgen.

Am Sonnabend trat der Bundesrath zu einer Sitzung zusammen, in der auch der Antrag auf gesetzliche Regelung der Eisenbahntarife zur Berathung kam. Der Antrag des Reichskanzlers, einen Ausschuss, oder, wie man bisher zu sagen pflegte, eine Sachverständigencommission zur Ausarbeitung eines Gesetzes wegen Regelung der Eisenbahn-Frachttarife zu berufen, enthält sich, ebenso wie das bekannte Schreiben des Reichskanzlers an Herrn von Pfretzschner, der ausdrücklichen Bezeichnung der Art und Weise, in welcher die gesetzliche Regelung der Gütertarife erfolgen soll. Andeutungsweise wird allerdings auf eine ähnliche Regelung des Tarifwesens hingewiesen, wie diejenige ist, welche die Postverträge von 1867 bezüglich der Einnahmen der einzelnen Staaten aus dem Postverkehr eingeführt hatten. Mit anderen Worten, die Einnahmen aus dem Güterverkehr der Eisenbahnen sollen als gemeinschaftliche betrachtet, aber nach besonders festzuhaltenden Sätzen nach Massgabe der Leistungen vertheilt werden. Die Begründung des Antrages ist aber nicht untrennbar von dem Antrage selbst, der Bundesrath würde nur dann in der Lage sein, den Antrag ganz abzulehnen, wenn die Majorität der Regierungen eine gesetzliche Regelung des Tarifwesens überhaupt als entweder unmöglich oder nicht wünschenswerth erklären sollte. Da aber unter der gesetzlichen Regelung des Tarifwesens nicht einmal nothwendig eine gesetzliche Feststellung der Tarife selbst verstanden werden muss, so ist die Ablehnung des Antrags seitens des Bundesraths schwerlich zu erwarten. Nach dem Antrage des Reichskanzlers soll der Ausschuss bestehen aus einem von dem Reichskanzler selbst zu ernennenden Vorsitzenden und aus Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, also von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Hessen, Baden und Oldenburg. Ob Elsass-Lothringen als besonderer „Bundesstaat" in Betracht kommt, muss dahingestellt bleiben. Die Reichseisenbahnverwaltung von Elsass-Lothringen wird schon durch den vom Reichskanzler zu ernennenden Vorsitzenden der Commission zur Genüge vertreten sein. Sobald der Bundesrath sich über seine Stellung zu dieser Vorlage schlüssig gemacht hat, wird der Entwurf selbst nicht lange auf sich warten lassen. In Abgeordnetenkreisen will man wissen, dass der Entwurf 10 Paragraphen umfasse. Es wird das Unternehmen als eine bemerkenswerthe That gerühmt, es sei in 14 Tagen ein Entwurf geschaffen worden, zu dem Andere Jahre gebraucht hätten und überdies weise der Entwurf auf eine grosse Vereinfachung des Transport- und Tarifwesens hin.

Die grosse Eisenbahndebatte im Abgeordnetenhause anlässlich des Generalberichts der Budgetcommission ist ohne eigentliches Resultat zu Ende gegangen; wenigstens sind alle Anträge zum Generalbericht, sowohl die der Consolidirung des Staatsbahnnetzes günstigen, wie der Antrag der Budgetcommission, der direct gegen den Ankauf von Vollbahnen gerichtet war, abgelehnt worden. Dem Antrag Hammerstein und Genossen, „die Durchführung des Staatsbahnsystems als Ziel der Preussischen Eisenbahnpolitik unverrückt im Auge zu behalten", war durch die gestrige Rede des Handelsministers der Boden entzogen. Die Zurückziehung desselben sollte die Thatsache verschleiern, dass die absoluten Anhänger des Staatsbahnsystems im Hause entschieden in der Minorität sind und diese Absicht

gelang trotz des Eifers, mit dem Herr Richter den seiner Auffassung principiell widerstrebenden Antrag wieder aufnahm. Der Antrag Lasker, Benda, Hammacher sollte Herrn Maybach die Hand reichen, ohne das Haus zu engagiren, ging aber in Folge dessen den Conservativen zu weit und den Gegnern nicht weit genug. Der Antrag der Budgetcommission wollte wenigstens zur Zeit den Ankauf von Vollbahnen abweisen. Hier theilte das Haus sich in zwei fast gleiche Hälften; wie der Hammelsprung bewies, war die verneinende Majorität sehr gering. Einen sicheren Boden für das Project, durch Ankauf einer Reihe von Privatbahnen das Preussische Staatsbahnnetz um etwa 2 000 km, d. h. um ein Drittel zu erweitern, bietet also das Abgeordnetenhaus in seiner gegenwärtigen Zusammensetzung nicht; aber in der nächsten Session wird ja ein neugewähltes Haus in Action treten. Ausser der an anderer Stelle schon gewürdigten und in extenso wiedergegebenen Rede des Herrn Handelsministers geben wir über die Debatten vom Donnerstag und Freitag noch folgenden summarischen Bericht: Nach dem Herrn Minister erkannte der Abg. Dr. Lasker ausdrücklich die von dem Herrn Minister entwickelte Politik, die im Wesentlichen derjenigen seines unmittelbaren Herrn Vorgängers folge, zur Zeit als die zuträglichste an, dagegen verlangte er auch Garantien gegen einen Rückfall in das System Itzenplitz und deshalb eine Verständigung über die Eisenbahnpolitik zwischen Regierung und Abgeordnetenhaus an der Hand der geschichtlichen Entwickelung unseres Eisenbahnwesens. Die Regierung finde dadurch im Allgemeinen einen festen Boden für ihr Vorgehen, während Einzelfragen allerdings auf Grund bestimmter Vorlagen entschieden werden müssten. Gegen den Plan, sämmtliche Bahnen an den Staat zu bringen, erklärte er sich in Rücksicht auf die verwirrende Tragweite für unsere Finanzen, und was die eingeleiteten Verhandlungen anbelangt, so meinte er, „dass man das Princip eines klugen Privathandels, um es nicht mit dem Schacher zu belegen, auf diejenigen Operationen nicht anwenden solle, die der Staat vollziehe. In Betreff der Grundsätze, über welche eine Verständigung herbeizuführen sei, trete die Tariffrage in den Vordergrund, für welche gesetzlich solche Vorkehrungen zu treffen seien, dass sie nicht mehr ausschliesslich durch einseitige Verfügung der Verwaltungsbehörden beherrscht werde, die Zollschranken errichten könne, welche im Wege der Zolltarifpolitik nicht zu erreichen gewesen wären, irrationelle Differentialtarife zu schaffen vermöge, welche die innere wirthschaftliche Production schädigten. Eine zweite Frage betreffe die Finanzwirthschaft, die erschüttert werden könne, je nachdem das in Staatsbahnen angelegte Capital in seiner Rentabilität schwanke. Endlich komme das Zufuhrsystem in Frage; die Grundsätze für den Bau von Secundärbahnen und für ihre Subventionirung müssten festgestellt werden. Die Verständigung über diese Fragen herbeizuführen, sei der Zweck seines Antrages, der weder für noch gegen das Staatsbahnsystem Stellung nehme und seinen Schwerpunkt in dem zweiten Theile finde, während der erste Theil nur aufgenommen sei, um die Erwägung der wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnisse von dem System der Eisenbahnpolitik zu trennen. Gelinge die Verständigung, so seien auch die Gegner gezwungen, den Willen des Landes zu respectiren und sich den einzelnen Vorlagen gegenüber auf die Prüfung zu beschränken, ob sie in den Gesammtrahmen hineinpassen. — Der Abg. Eugen Richter versuchte noch einmal den Nachweis zu führen, dass das gegenwärtige System zum Ruin der Staatsfinanzen führen werde. Am Freitage unternahm derselbe es, den Standpunkt der Fortschrittspartei darzulegen. „Wir haben in Eisenbahnfragen einen wesentlich negativen Standpunkt eingenommen und blicken mit einer gewissen Genugthuung auf diese Politik der Negation zurück. Wir befinden uns am Ende der Legislaturperiode und können nicht wissen, welche Stellung das neue Haus in diesen Fragen einnehmen wird". — Der Regierungs-Commissar, Herr Geh. Ober-Regierungsrath Brefeld versuchte sodann die Zahlenaufstellungen der Gegner, auch diejenigen des Berichts der Budgetcommission zu widerlegen. Der Abg. Freiherr v. Hammerstein acceptirte dankbar die Erklärungen des Herrn Handelsministers zu Gunsten des Staatsbahnsystems und zog seinen Antrag, da der Zweck desselben erreicht sei, nunmehr zurück. — Der Abg. Eugen Richter nahm denselben jedoch wieder auf, um vor dem Lande die unbedingten Anhänger des Staatsbahnsystems festzustellen und provocirte dadurch eine Erklärung der freiconservativen (Abg. Lucius), der neuconservativen (Abg. v. Rauchhaupt) und der altconservativen Partei (Abg. Frh. v. Hammerstein), gegen den nunmehrigen „Antrag Richter" zu stimmen. Abg. Frh. v. Heeremann (Centrum) wendete sich aus politischen Gründen gegen das Staatsbahnsystem, weil es die Omnipotenz des Staates noch weiter ausdehne. — Hiernach sprach das Haus den Schluss der Debatte aus. Der Referent, Abg. Rickert, beklagte, dass der Regierungscommissar seine Einwände gegen die Zahlen des Berichts nicht in der Commission zur Erörterung gebracht habe, wo sie ebensowenig des sachlichen Eindrucks verfehlt haben würden, als im Hause selbst und apostrophirte alsdann den Herrn Finanzminister, der sich in der wichtigen Debatte überaus schweigsam verhalten habe. — Bei der Abstimmung wurde zuerst der Antrag Eugen Richter's (früher Hammerstein) mit allen gegen die Stimme des Abg. Sombart abgelehnt, sodann der Vordersatz des Antrags des Abg. Lasker: „Unbeschadet der Frage, ob und in welcher Weise das Staatsbahnsystem über den bisherigen Umfang auszudehnen", event. mit grosser Majorität angenommen, darauf jedoch die Resolution 1: „zu erklären, dass die derzeitige Finanzlage des Staates nicht gestattet, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens mit Unternehmungen vorzugehen, bei welchen die Rentabilität nicht genügend gesichert ist"; und ferner die Resolution 2: „zu erklären, dass es dringend erforderlich ist, die Ziele und Grundsätze der Eisenbahnpolitik Seitens der Königlichen Staatsregierung klar darzulegen und eine Verständigung über dieselben zwischen der Staatsregierung und dem Landtage herbeizuführen", abgelehnt; ebenso wurde die erste Resolution der Budgetcommission: „Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, vom Ankauf der Vollbahnen unter den gegenwärtigen finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen Abstand zu nehmen, bei Zählung mit 179 gegen 174 Stimmen abgelehnt, dagegen die zweite und dritte Resolution: „Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, eingehende Untersuchungen darüber anzustellen, inwieweit der Bau von localen Anschlussbahnen niederer Ordnung geeignet ist, die Rentabilität der vorhandenen Eisenbahnen, insbesondere der Staatsbahnen zu heben und den Absatz von landwirthschaftlichen Erzeugnissen und sonstigen Rohproducten zu erleichtern, und dem Landtage in der nächsten Session eine Darlegung zu machen, inwieweit die Interessenten bei dem Bau solcher Localbahnen durch Massregeln der Gesetzgebung und der Verwaltung beziehungsweise durch Staatsmittel unterstützt werden können", mit grosser Majorität angenommen. — Auf die obenerwähnte Rickert'sche Provocation hin gab der Herr Finanzminister eine Erklärung mit etwa folgendem Wortlaut: „Damit nicht eine falsche Deutung meines Schweigens in der Eisenbahnfrage aufkommt, bemerke ich ausdrücklich, dass ich die volle schwere Bedeutung der Ausdehnung des Staatsbahnbesitzes für die Finanzlage des Landes vollkommen anerkenne, dass ich kein Bedenken unterschätzt habe und nach reiflicher Erwägung zu der Ueberzeugung gekommen bin, dass diese Bedenken, wenn man sie scharf prüft und gliedert, die volkswirthschaftlichen Gründe nicht zu entkräften vermögen, welche ebenso für die Ergänzung des Staatsbahnwesens zwingend sprechen, wie sie gestern der Handelsminister ausgesprochen hat. Ich werde es für meine Pflicht halten, die Bestrebungen desselben nach allen Richtungen hin zu fördern".

Es ist Aussicht vorhanden, dass in einer noch in diesem Monate abzuhaltenden Conferenz die mehrfach erwähnte Angelegenheit eines Normalformulars für die Buchung und Statistik der Einnahmen und Ausgaben der Deutschen Eisenbahnverwaltungen definitiv geregelt wird. Da auf die einheitliche Gestaltung der Statistik für sämmtliche Eisenbahnen Deutschlands der grösste Werth gelegt werden muss, so ist mit Interesse von einer offiziösen Meldung Notiz zu nehmen, dass die Absicht besteht, den Entwurf „soweit als thunlich" für die Preussischen Staatseisenbahnen einzuführen. „Nach definitiver Feststellung des Entwurfs wird geprüft werden, in welchen Beziehungen das gegenwärtige Etatsschema umzugestalten sein möchte und dabei in Betracht gezogen werden, in welcher Weise die Kosten der allgemeinen Verwaltung, deren Ermittelung neben den Kosten der Bahn- und Transportverwaltung in dem Entwurfe vorgesehen ist, besonders ersichtlich zu machen sein möchten".

Im „Berliner Actionär" liest man: „Die Tarifreform ist auf den Preussischen Bahnen im Local- und im directen Verkehr mit den übrigen Deutschen Bahnen, mit Ausnahme des Verkehrs zwischen Stettin und den Stationen der Ostbahn und zwischen der Köln-Mindener Bahn und der Bayerischen Staatsbahn durchgeführt. Auf die beschleunigte Umarbeitung der beiden noch rückständigen Tarife wird hingewirkt. Neben den allgemeinen Gütertarifen sind u. A. im Seehafenverkehr noch einzelne ältere Artikel- und Ausnahmetarife in Geltung, deren Einordnung in die Reformtarife betrieben wird. Die zahlreichen besonderen Steinkohlentarife beruhten bisher schon zum grössten Theil auf den Grundsätzen des Reformtarifs und sind im Grossen und Ganzen als besondere Tarife bestehen geblieben. Die neuen Tarife haben, dem Beschluss des Bundesraths vom 14. December 1876 entsprechend, die procentualen Frachtzuschläge des Jahres 1874 nach Möglichkeit beschränkt und in den vollen Wagenladungsclassen im Allgemeinen ganz beseitigt. Periodische Ermittelungen, welche auf den Staatsbahnen im zweiten Semester 1877 in den der Reform damals schon unterzogenen Verkehren angestellt worden sind, haben ergeben, dass die Güter des Specialtarifs I um durchschnittlich 3,2 pCt., diejenigen des Specialtarifs II um 3,8 pCt. und diejenigen des Specialtarifs III um 1,7 pCt. noch unter die im Jahre 1874 bestandenen Sätze ermässigt worden sind. Eine durchschnittliche Ermässigung der procentual erhöhten Sätze hat sich in allen Tarifclassen herausgestellt. Gleichwohl ist die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr im Jahre

1877—78 pro Tonne und Kilometer nur auf 4,62 ₰ gegen 4,65 ₰ im Jahre 1876 zurückgegangen. Mit Rücksicht hierauf ist bei Veranschlagung der Einnahmen der Preussischen Staatsbahnen für das Jahr 1879—80 ein finanzieller Einfluss der Tarifreform nicht angenommen“.

Schon seit längerer Zeit war bekannt, dass die Absicht bestand, die Anzahl der **Eisenbahncommissionen** zu verringern und dadurch den Wirkungskreis jeder einzelnen derselben zu vergrössern. Seltsamer Weise wurde diese Absicht jedoch erst vor einigen Monaten von Stimmen, die gewöhnlich für offiziös gelten, mit grosser Leidenschaftlichkeit dementirt. Wie wenig es jedoch, wie gleich damals von uns hervorgehoben, mit jenem Dementi auf sich hat, geht aus den Verhandlungen der Budgetcommission hervor. Auf die Frage der Commission, welche Erfahrungen man bezüglich der seit dem Jahre 1872 für die grösseren Eisenbahnverwaltungen bestehenden Organisation gemacht habe, und ob, wie es verlautete, die Ausdehnung derselben auf die übrigen Staatsbahnverwaltungen oder die Einrichtung einer Generaldirection für sämmtliche Staatsbahnen in Aussicht genommen sei, hat die Regierung nämlich geantwortet, dass man seit der Einrichtung der Eisenbahncommissionen Erfahrungen gemacht habe, welche in manchen Punkten eine zweckmässigere und einfachere Gestaltung derselben an die Hand geben. Die Ausdehnung dieser Einrichtung auf sämmtliche Staatsbahnen kann erst nach Eröffnung des Betriebes der Berlin-Wetzlarer Linie ins Auge gefasst werden — und zwar in Verbindung mit einer Zusammenlegung der kleineren Verwaltungsbezirke zu grösseren Directionen. Die Einrichtung einer Generaldirection für die gesammten Staats- und vom Staate verwalteten Eisenbahnen liegt dagegen nicht in der Absicht, wohl aber unterliegt es der Erwägung, inwiefern eine Vereinfachung der Geschäfte durch Erweiterung der Competenz der Directionen erzielt werden kann. Bei einer Aenderung der Organisation, über welche die Verhandlungen innerhalb des Ressorts der Eisenbahnverwaltung noch schweben, werden die bisherigen Erfahrungen verwerthet werden.

Wie die „Magdeb. Ztg.“ erfährt, ist der Vertrag, betreffend den Uebergang der Magdeburg-Halberstädter Bahn an den Staat von den Commissären der Staatsregierung und der Gesellschaft auf der bekannten Grundlage am vorigen Sonnabend (15. Febr.) abgeschlossen worden.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über im Monat December v. J. beförderte Züge und deren **Verspätungen** wurden auf 57 grösseren Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns), mit einer Gesammtlänge von 26 868,35 km, an fahrplanmässigen Zügen befördert: 11 545 Courier- und Schnellzüge, 75 974 Personenzüge, 41 257 gemischte und 70 751 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 180 Courier-, Personen- und gemischte, und 22 789 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 569 893 956 Achskilometer bewegt, von denen 166 711 879 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 128 776 fahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 2 411 oder 1,87 pCt. (gegen 1,41 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 0,57 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 240 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 1 171 Verspätungen oder 0,91 pCt. (gegen 0,35 pCt. im Vormonat) der beförderten Züge entstanden. In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf 57 Bahnen durch im eigenen Betriebe liegende Ursachen 926 Züge, gleich 0,73 pCt., sonach 0,18 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 460 Anschlüsse versäumt (gegen 308 in demselben Monat des Vorjahres und 160 im Vormonat).

Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monat **December** 1878 auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen **Unfälle** waren im Ganzen zu verzeichnen: 29 Entgleisungen und 19 Zusammenstösse fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 21 Züge mit Personenbeförderung — von je 6 325 Zügen dieser Gattung Einer — und 27 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 70 Entgleisungen und 22 Zusammenstösse beim Rangiren und 149 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.).

In Folge dieser Unfälle wurden 2 Personen (1 Beamter und eine fremde Person) getödtet, 20 Personen (1 Reisender, 12 Beamte 4 Arbeiter und 3 fremde Personen) verletzt, 5 Thiere getödtet, 1 Thier verletzt und 41 Fahrzeuge erheblich und 339 unerheblich beschädigt.

Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 40 Tödtungen (13 Beamte, 8 Arbeiter und 19 fremde Personen), 83 Verletzungen (48 Beamte, 23 Arbeiter und 12 fremde Personen) und 5 Tödtungen bei beabsichtigtem Selbstmorde.

Fasst man sämmtliche Verunglückungen — excl. Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 15 616 km Betriebslänge, 21 311 km Geleislänge und 349 267 565 geförderten Achskilometern) 95 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Sächsischen Staatsbahnen (16), die Bergisch-Märkische (15) und die Westfälische Eisenbahn (11); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Westfälischen, der Nassauischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 189 km Betriebslänge, 13 497 km Geleislänge und 213 888 670 geförderten Achskilometern) 49 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Köln-Mindener (9), die Rheinische (8) und die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn (6); verhältnissmässig sind jedoch auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Posen-Kreuzburger und der Rechte-Oder-Ufer Bahn die meisten Verunglückungen vorgekommen.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 6 737 721 geförderten Achskilometern) 1 Fall, und zwar auf die Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

Von den im Ganzen beförderten 12 572 954 Personen wurde 1 verletzt, und zwar fand diese Verunglückung auf der Tilsit-Insterburger Eisenbahn statt. Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurden von je 9157 Einer getödtet und von je 2136 Einer verletzt. Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat December 1878 bei 16 Verwaltungen mehr und bei 20 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 2 pCt. mehr Verunglückungen vorgekommen sind, als in demselben Monate des Vorjahres.

Interpretation des technischen Reglements des internationalen Verbandes. Auf Einladung der Generaldirection der Belgischen Staatsbahnen wird am 17. Februar c. in Brüssel eine Conferenz stattfinden, um einzelne Bestimmungen des technischen Reglements des internationalen Verbandes zu interpretiren, deren Fassung zu verschiedenen Auslegungen Veranlassung gegeben hat. Von Seiten der Generaldirection in Strassburg ist unter Acceptation der Conferenz betont, dass ausser den von den Belgischen Verwaltungen hervorgehobenen Mängeln ihrerseits noch eine Reihe anderer beobachtet worden sei, zu deren thunlichster Beseitigung die Conferenz in Brüssel werde beitragen können.

Stimmen der Presse,

betreffend das Schreiben des Reichskanzlers über die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens.

I. Das „Deutsche Handelsblatt“ veröffentlicht folgenden Aufsatz:

Der Reichskanzler hat in einem in der „Nordd. Allg. Ztg.“ veröffentlichten Schreiben, welche wir gewohnt sind als Vorläufer von gewichtigen Absichten und Entschlüssen des Reichskanzlers anzusehen, seine Ansicht in Bezug auf das Tarifwesen gegenüber einem seiner Collegen dargelegt. Fürst Bismarck will, wie es in dem Schreiben heisst, „im Reiche die Frage anregen, ob nicht das Tarifwesen der Eisenbahnen, unabhängig von dem intendirten Reichseisenbahngesetz, der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf“. So weit sind die Absichten des Reichskanzlers klar ausgesprochen, aber auch sonst ist das Ziel des Staatsmannes, der das gesammte Eisenbahnwesen unter die Controle des Reichs, ja sämmtliche Eisenbahnen Deutschlands in das Eigenthum des Reichs bringen möchte, auch in dem erwähnten Briefe angedeutet, um nicht zu sagen deutlich zum Ausdruck gebracht. Anders können wir jene Sätze nicht auslegen, in welchen die Ausübung ihrer Aufgabe, die Verfolgung ihrer Interessen seitens der Privateisenbahnen gekennzeichnet wird. Es heisst dort: Der Umstand, dass so grosse öffentliche Interessen, wie das Eisenbahntransportwesen, Privatgesellschaften und einzelnen Verwaltungen ohne gesetzliche Controle zur Ausbeutung für Privatinteressen überlassen sind, findet in der Geschichte des wirthschaftlichen Lebens der modernen Staaten seine Analogie wohl nur in den früheren Generalpächtern finanzieller Abgaben. — Wenn in der That die Privatbahnen Institute sind, bestimmt, das Publicum auszubeuten, wie es etwa der Wucher thut, dann freilich liegt es im Interesse der Ausgebeuteten, solche Institute als gemeingefährliche zu beseitigen, dann hat der Staat das Recht, ihre Leitung zu übernehmen und diese zum Nutzen der Gesammtheit ohne Rücksicht auf die Ansprüche des Capitals, das jene Institute hat schaffen helfen, hinauszuführen. Wir wollen nicht weiter die Natur der Motive beleuchten, welche zur Begründung einer reichsgesetzlichen Controle herangezogen werden, wir können uns aber nicht enthalten, im Allgemeinen sie durch Hervorhebung der markantesten Stellen zu kennzeichnen. Die Motive und namentlich die Analogien der Reichsinstitute, deren sich der Reichskanzler bedient, tragen den Stempel einer gezwungenen, mehr für die Drastik der Gegensätze und den Eindruck auf die Masse bestimmten Darstellung der Verhältnisse an sich. Es wird die Opportunität der Beseitigung von Privatposteinrichtungen, wie solche vom Staate an dem letzten Rest derselben,

den Taxis'schen Privilegien, durch Expropriation vollzogen wurde, gegenübergestellt der Ueberlassung eines „viel grösseren und wichtigeren Interessenkreises, welcher von den Eisenbahntarifen abhängig ist, der Ausbeutung durch Localbehörden ohne gesetzliche Controle". Der Postverkehr hat, nach dem Schreiben des Reichskanzlers, „seine Controle und Concurrenz durch jede Privatspedition" (?), während die „Eisenbahnen den Verkehr monopolistisch beherrschen". Ob die Post ihre Einnahmen zumeist mit Hülfe der Eisenbahnen und indem sie die letzteren sogar zu unentgeltlichen Leistungen anhält, steigert, bleibt freilich unbeachtet. Am wichtigsten erscheint uns aber darzulegen, dass die Freiheit der Privateisenbahnen im Tarifwesen, gegen welche sich das Schreiben des Reichskanzlers kehrt, durchaus nicht besteht, dass vielmehr die Privatbahnen in dieser Beziehung sich die Hände gebunden haben. Die im Jahre 1877 zu Stande gekommene und von den meisten Deutschen Bahnen angenommene und angewendete Tarifreform ruht auf einer genauen Classeneintheilung; für die Specialtarife sind die einzelnen zu denselben gehörigen Artikel festgesetzt. Die resp. Aufsichtsbehörde der einzelnen Bahnen hat für jede Classe die Maximalsätze normirt. Sie sind so bemessen, dass sie niedriger sind als die früheren Sätze und die Einnahmen vieler Eisenbahnen schon in den letzten Monaten des Jahres 1877, worüber die Berichte pro 1877 Auskunft geben, beeinträchtigt haben. Diese Maximalsätze darf keine Bahn überschreiten. Ferner darf der Tarifsatz nach einer vorgelegenen Station nicht höher als der einer weitergelegenen sein, für die Regulirung der internationalen Tarife bedarf es der Genehmigung des Preussischen Handelsministers. Bekanntlich hat dieser von diesem ihm zustehenden Recht reichlichen Gebrauch gemacht und zwar nicht zum Nutzen der Bahnen und des Transitverkehrs. Er hat gegen einen wohlfeilen Tarif für Mahlproducte aus Ungarn Einspruch erhoben, um die Deutsche Mühlenindustrie und das Deutsche Rohmaterial zu schützen und hat damit bewirkt, dass der jährliche Ausfall der Transporte von Ungarischen Mahlproducten nach den Nordseehäfen 2 000 bis 2 500 Waggons beträgt. Die Exporte nehmen ihren Weg auf der Oesterreichischen Südbahn zum Adriatischen Meere und kommen auf dem westlichen Seewege nach England. Den Schaden, den unser Seeverkehr dabei erleidet, können wir nicht mit Zahlen wiedergeben, aber er lässt sich nach dem oben erwähnten Ausfall der Eisenbahnverfrachtung als erheblich bezeichnen. Die Rumänischen und einige Oesterreichische Bahnen haben in Gemeinschaft mit dem Süddeutschen Verband Ermässigungen für Getreideexporte von Rumänien und Galizien nach Süddeutschland ausgearbeitet, welche bewirken, dass der ganze Getreideverkehr dieses Verbandes sich Dank der Tarifpolitik des Preussischen Handelsministers, welcher die Ermässigung für die Myslowitzer Route versagte, nur über die Oesterreichischen Bahnen bewegen und die östlichen Bahnen nicht berühren wird.

Dergestalt ist die Controle beschaffen, welche die Preussische Regierung über die Privatbahnen ausübt. Nun ist aus dem Schreiben des Reichskanzlers nicht recht ersichtlich, ob er nur diese Controle auf die sämmtlichen Bahnen des Deutschen Reichs ausdehnen und der Reichsregierung übertragen will, oder ob er eine andere Regulirung des Eisenbahntarifwesens herbeizuführen beabsichtigt. Unseres Erachtens wird wohl die letztere Unterstellung die richtige sein, wenn man den oben gekennzeichneten Aufwand von Ereiferung gegen das Geschäft der Privatbahnen nicht als einen unnützen, als ein bedeutungsloses Ornament anzusehen geneigt ist. Unsere Voraussetzung wird gestützt durch die gewiss nicht zu bestreitende Annahme eines engen Zusammenhangs der Aeusserungen des Reichskanzlers in dem besprochenen Briefe mit seinem Steuer- und Zollprogramm vom 15. December und dem von ihm mit Energie verfolgten Ziel der Verstaatlichung aller Deutschen Eisenbahnen. Dieser Zusammenhang ist so eclatant, dass wir eine Beweisführung dafür füglich unterlassen können. Ist aber eine Festsetzung der Tarifsätze, eine Normirung der Frachtsätze gemeint, dann stehen wir vor dem Versuch einer Umwälzung, deren Tragweite für die Gestaltung unserer ganzen wirthschaftlichen Verhältnisse kaum zu ermessen ist. Wir gehen nicht so weit, die Einschränkung der Tarif-Freiheit der Eisenbahnen als eine eminente Verletzung des Eigenthumsrechts jener Gesellschaften überhaupt zu verwerfen, weil in jeder Gesetzgebung sich das Eigenthum gewisse Schranken in der Ausübung seiner Befugnisse zum Wohle öffentlicher Interessen gefallen lassen muss. Allein wir fragen, ob es einen Zweig der Industrie giebt, der sich an Ausdehnung, an Umfang mannigfach verschlungener Interessen einer Reihe von Industrien, von Capitalien, die in Eisenbahnen angelegt sind, auch nur entfernt mit diesen messen kann? Wir fragen, ob eine Beeinträchtigung der Einnahmen der Eisenbahnen nicht gleichbedeutend ist mit dem Ruin und dem Stillstand von Arbeitszweigen der verschiedensten Art? Das öffentliche Interesse, wenn es gezählt und gewogen wird nach der Anzahl der Betheiligten, ist gerade in der Prosperität der Eisenbahnen gelegen, welche die ganze wirthschaftliche Lage Deutschlands beeinflusst, deren Benachtheiligung jene und dazu alle Staatshaushalte auf's Tiefste erschüttern würde. Es mag beabsichtigt sein, dass ein Einheitssatz für jedes von einer Gewichtseinheit durchlaufene Kilometer und zwar wahrscheinlich für jede Classe Gut besonders, gleichmässig für alle Bahnen festgesetzt werde. Wer wird diese Sätze feststellen? Doch gewiss der Reichstag. Wir geben nun das Problem zur Lösung auf, wie eine Körperschaft, in welcher sich die Vertreter der verschiedensten wirthschaftlichen Interessen zusammenfinden, den Widerstreit derselben zur Befriedigung Aller aufheben, ferner jederzeit den Forderungen der im Fluss befindlichen und von Moment zu Moment veränderten Verkehrsverhältnisse mit ihren Beschlüssen genügen soll.

Es sind Stimmen laut geworden, welche mit Hinweis auf die vom Reichskanzler aufgestellte Analogie der Posttarife behaupten, dass der Reichskanzler dem Grundsatz der fallenden Scala für die Tarifbildung huldigen und ihm Geltung verschaffen wolle. Wir haben kein Recht, eine solche Voraussetzung zu adoptiren, um so weniger, als abgesehen von der auf der Hand liegenden Verschiedenheit der Functionen von Post und Eisenbahnen, die auch dem Scharfsinn des Reichskanzlers nicht entgangen sein kann, gerade die gleitende Scala die Uebel der Differentialtarife erweitert und alle die Nachtheile der Schädigung des Zwischenhandels, der Zwischenfabrikation und der inländischen Production herbeiführt, die man bisher den Differentialtarifen allein zur Last legte. Es dürfte doch den Leitern unseres Staats nicht unbekannt sein, wie der mit voller Autorität im Eisenbahnwesen bekleidete, gewiss unparteiische Herr M. M. v. Weber die Verschiedenheit des Wesens des Posttransports von dem des Eisenbahntransports darstellt. „Die Objecte, welche die Post befördert, meint Weber, verändern ihren Werth nicht durch den Transport. Der Werth des Transportgegenstandes (des Briefes) steigt weder, noch fällt er, komme der Brief eine oder hundert Meilen weit her. Der Eisenbahntransport schlägt aber den Arbeitswerth des Transports zum Stoffwerthe des Transportgegenstandes hinzu und er producirt daher neue Werthe". Daher weg mit jener Analogie. Hören wir noch, wie sich Weber im Jahre 1877 über den Versuch, „das Eisenbahntarifwesen behördlich oder gar legislatorisch zu beeinflussen" ausspricht. „Der Staatsmechanismus", so äussert er sich, „hat sich noch stets zu schwer beweglich gezeigt, und wird sich immer so zeigen, um mit seinen Emanationen den Anforderungen dieser leicht beweglichen, Formen und Bedingungen wechselnden Natur in solcher Weise gerecht werden zu können, dass dadurch die Wirkungskraft des Eisenbahnwesens auf die öffentliche Wohlfahrt nicht abgeschwächt werden sollte". Unsere Absicht ging dahin, die Aufmerksamkeit auf die Bestrebungen der Reichsregierung rücksichtlich der Eisenbahnpolitik hinzulenken, die jetzt noch in dunkelen Umrissen, gleichsam andeutungsweise, in dem Briefe des Reichskanzlers zum Vorschein kommen. Wir leiten die Abwehr ein und fordern die öffentliche Meinung zur Aeusserung auf, um gegen Ueberraschungen durch Programme rechtzeitig gewappnet zu sein. Julius Basch.

II. Die „Freihandels-Correspondenz" schreibt:

In einer so wenig beglaubigten Form, dass man den Inhalt wohl für apokryph halten könnte, ist uns eine neue Offenbarung aus Friedrichsruh zugekommen. Die „Nationalzeitung" nennt sie „eine merkwürdige Eisenbahn-Encyklika", indem sie vermuthlich damit auf den innern Widerspruch zwischen dem Zeitalter der Eisenbahnen und dem Autoritätsglauben hinweisen will. Um ein so widerspenstiges Kind der Neuzeit, wie das Eisenbahnwesen, zu discipliniren, dazu gehört in der That etwas mehr, als die Anwendung einer kanonischen Formel und die Inspiration eines menschenfreundlichen Gedankens. Erst eine gründliche Vertiefung in den spröden Stoff wäre nöthig, um auch nur die unendlichen Schwierigkeiten zu ahnen, welche auch unter günstigeren, ja unter den günstigsten Umständen einer einheitlichen Regelung des Eisenbahntarifwesens, wie hier beabsichtigt wird, in den Weg treten. Allerdings beginnt das Schreiben mit der „Frage", „ob nicht das Tarifwesen der Eisenbahnen unabhängig von dem intendirten Reichseisenbahngesetz der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf"? — Das Wörtlein „bedarf" bedürfte hier einer näheren Erklärung. Die gesetzliche und zwar die reichsgesetzliche Regelung des Eisenbahntarifwesens wird dadurch in Bezug auf ihre innere Nothwendigkeit zur Discussion gestellt und diese Nothwendigkeit nach dem Geiste des ganzen Schreibens implicite bejaht. Am Schlusse des kurzen Briefes wird aber wiederum auf eine vorbereitende Prüfung der Frage hingewiesen, „ob und auf welchem Wege es thunlich sein wird, in Anknüpfung an die Bestimmung der Reichsgesetzgebung eine gesetzliche und, soweit es möglich ist, einheitliche Regelung des Deutschen Tarifwesens herbeizuführen". Also steht doch die Thunlichkeit und sogar die Möglichkeit noch in Frage, und bei allen diesen Fragen ist noch eine wesentliche ausgelassen: die nach der Gerechtigkeit der beabsichtigten Massregeln, um von deren Nützlichkeit nicht zu reden. Alle Klagen über die Eisenbahntarife gehen von Leuten aus, welche lieber billig fahren und wohlfeil transportiren wollen, als theuer. Dies ist ein sehr allgemeines und sehr natürliches Begehren, aber es begründet kein Rechtsprincip. Wenn man die Eisenbahn-Enquêten liest und

namentlich unsere umfangreiche von 1875, so findet man freilich diesen naiven Egoismus, der Landwirthe zumal, in der ganzen Pracht eines unerschütterlichen Rechtsbewusstseins. Und alle diese Beschwerden beruhen auf der irrigen Voraussetzung, dass die Eisenbahn-Directionen, wenn sie nur wollten, wenn sie nur etwas menschlicher fühlten, ihre Preise beliebig herabsetzen könnten. Der Wahn, dass jede Eisenbahn eine unerschöpfliche Fundgrube des Reichthums sei, ein Wahn, der, von früheren Regierungen getheilt, sie zu einer falschen und verderblichen Eisenbahnpolitik verleitet hat, bestärkte die masslosen Ansprüche und wird von denselben überlebt, obgleich die Eisenbahnen durchschnittlich kaum die regelmässigen Capitalzinsen aufbringen. Von falschen Voraussetzungen kam man zu falschen Einwirkungen. Ich bin überzeugt: wenn keine Regierung sich jemals um die Tarife bekümmert hätte, so würden wir gerade die naturgemäss richtigen Tarife haben. Die Directionen würden gelernt haben, die kaufmännischen, die geschäftlichen Gesichtspunkte richtig anzuwenden und die Transportpreise so zu berechnen, dass sie durch den möglichst vervielfältigten Verkehr die höchsten Einnahmen erzielten; das würde durchgängig niedere Tarife herbeiführen und jedenfalls die Tendenz der Herabminderung befördern, besonders in Deutschland, das auf den Hauptwegen überall concurrirende Linien hat. Sobald sich aber bureaukratischer Unverstand einmischt, bildet sich ein contradictorisches Verfahren, bei welchem die Directionen nothgedrungen engherzige Standpunkte einnehmen. Sie setzen z. B. die Preise nicht leicht herab, weil sie fürchten müssen, sie auch im Nothfall nicht wieder erhöhen zu dürfen.

Aber auch abgesehen hiervon, würde das Publicum seine Forderungen herabstimmen und seine Unzufriedenheit zügeln, wenn es rechnen könnte und wollte, wenn es sich klar machte, wie viele und grosse Dienste es von den Eisenbahnen empfängt, für welche es weitaus nicht den Selbstkostenpreis erlegt.

Nun kommt die Klage über die Differentialtarife und die Refactien, welcher schon an bevorzugter Stelle von der einflussreichsten Seite ein verführerischer Ausdruck verliehen ward. Die Interessenten des Localverkehrs haben, bei der allgemeinen Begriffsverwirrung, kein Interesse daran, einzusehen oder vielmehr einzugestehen, dass die Rentabilität der Eisenbahnen auf dem grossen Transitverkehr beruht, dass sie den Localverkehr nur so billig herstellen können, als sie jetzt es thun, wenn der Weltverkehr nicht von ihren Schienen weggescheucht wird; denn für den Weltverkehr giebt es immer concurrirende Wege.

Auf diese Fragen kann hier nicht näher eingegangen werden, so wenig wie auf das Schiboleth: „Staats- oder Privatbahnen"? — Handelt es sich um Privatbahnen, so soll man erkennen, dass die Rechte derselben unter onerösen Bedingungen entstanden sind und dass mit der Anklage auf „Monopol" hier Nichts anzufangen ist. Handelt es sich aber um Staatsbahnen, so hat der Steuerzahler ein Recht, gegen die Bevorzugung einzelner Gewerbsclassen zu protestiren und eine fructificirende Verwaltung der Eisenbahnen zu verlangen. Die Eisenbahn, selbst wenn sie im Staatsbesitz ist, kann doch keine öffentliche Anstalt nach Art der Post sein; sie hat einen verwickelten Betrieb mit kostspieligen Anlagen und lässt sich nicht auf die mechanische Einfachheit der Briefpost reduciren. Der Geist der Privatindustrie und das wirthschaftliche Interesse müssen sie beleben, wenn sie fruchtbar wirken soll. So wie sie sich als Organ der gesammten Volkswirthschaft entwickelt hat, dass das ganze Transport- und Transitwesen in ihr culminirt, stellt sie den, nach der Landwirthschaft, wichtigsten und umfangreichsten Theil der nationalen Industrie und Gesammtthätigkeit dar, und man sollte sich hüten, mit ihr zu experimentiren, mit unklaren Vorstellungen und gewagten Versuchen ihren Rechtsbestand und ihre öconomische Sicherheit zu erschüttern!

Die Analogie der Post scheint sehr verlockend zu sein. Ich entsinne mich eines jugendlichen Reformators, der in einem völlig ausgearbeiteten System das Princip der Pennypost, also das bei uns jetzt eingeführte, auf die Eisenbahnen anzuwenden vorschlug. Man hätte demnach für eine Eisenbahnmarke von Lissabon nach Petersburg fahren können, aber für den Weg von Berlin bis Zehlendorf wäre diese Eisenbahnmarke vermuthlich doch etwas zu theuer geworden. Der Reformator war, wenn ich mich recht erinnere, bereit, auf ein vermittelndes Zonensystem einzugehen; die Tollheit hätte dadurch nur etwas mehr Methode bekommen. Aus diesem jungen Reformator ist dann der Mann geworden, der als Verfasser der Artikel „Aera Bleichröder" in der Kreuzzeitung die öffentliche Moral und die Volkswirthschaft zu retten beabsichtigte. Jedenfalls hatte er seiner Zeit das Verdienst, die eigentliche Consequenz aus der erkünstelten Analogie zwischen Post und Eisenbahn zu ziehen.

Der Verfasser des Schreibens fragt zunächst, wie schon erwähnt, „ob nicht das Tarifwesen der Eisenbahn unabhängig von dem intendirten Reichs-Eisenbahngesetz der reichsgesetzlichen Regelung durch ein Tarifgesetz bedarf". Die gesperrt gedruckten Worte bringen noch ein neues Moment in die verwickelte Frage. Also 1. ist ein Tarifgesetz erforderlich? — 2. muss, soll, kann oder darf dasselbe von dem intendirten Reichs-Eisenbahngesetz unabhängig sein, also schon vor demselben gegeben werden? — Es ist schwer, sich in dem eigentlichen Sinn dieser zusammengefassten Fragen zurechtzufinden. Die formale Competenz der Reichsgesetzgebung steht natürlich ausser Frage. Eine wichtigere, hier nicht berührte Frage ist aber, ob und wieweit die Gerechtigkeit gestattet, einer Privatindustrie den Preis vorzuschreiben, zu welchem sie arbeiten muss. Das „intendirte Reichs-Eisenbahngesetz" würde sich doch wohl mit dieser Vorfrage direct oder indirect beschäftigen müssen, welche, bei Lichte besehen, nur gelöst werden könnte, indem man auf den — vorläufig zum Glück bei Seite geschobenen — Plan der Expropriirung aller Eisenbahnen auf Kosten des Reiches zurückkäme.

Diese Antwort ist der Kern jener Frage. Oder meint man wirklich, durch billige Vereinbarungen und gesetzliche Ermittelungen die festen Sätze eines für alle Linien gleichen Tarifes zu finden? eines Tarifes, der die Kosten der abgelegenen Gebirgsbahn deckt und auf der grossen Transitlinie des Weltverkehrs nicht zu hoch wäre? — Da wären wir ja richtig wieder bei Perrot's Pfennigeisenbahn angelangt, d. h. bei einem System, in welchem keine Leistung nach ihrem Werth und ihren Kosten bezahlt wird, sondern der Eine für den Andern bezahlen muss und zwar zumeist der Arme für den Reichen, kurz bei der Art von Communismus, welcher sich in dem ganzen Schutzzollsystem als ein integrirender Bestandtheil nachweisen lässt.

Feste Tarifsätze, gesetzlich festgestellte giebt es nicht und kann es der Billigkeit nach niemals geben, so wenig als gesetzlich fixirte Waarenpreise. Will man diesen Weg einschlagen, so wäre es noch am besten, wieder die Brod- und Fleischtaxen einzuführen. Freilich, wenn das Reich erst mit dem Besitz der Eisenbahnen belastet wäre, würden die Interessentengruppen rasch bei der Hand sein, um feste, „gleichmässige und einheitliche" Tarifsätze „zum Schutz der nationalen Arbeit" zu verlangen, und würden sich dann sicherlich zu dem Behuf auch auf das vorliegende Schreiben berufen.

H. B. O.

Böhmischer Braunkohlenverkehr.

Das Nordwestböhmische Braunkohlenbecken weist im Jahre 1878 gegen das Vorjahr abermals und ungeachtet der ungünstigen Zeitverhältnisse eine Zunahme der Production auf. Es förderten nämlich im verflossenen Jahre 145 Maschinenschächte für den

Bahntransport zusammen	4 210 293 t
Gegenüber der Förderung von 1877 mit	4 087 433 „
zeigt sich eine Zunahme von	122 860 t

Die fünf das Becken durchschneidenden, beziehungsweise von demselben ausgehenden Bahnen verfrachteten:

	Anzahl der Schächte	1878 t	1877 t
Aussig-Teplitzer Bahn	78	2 601 795	2 511 957
Dux-Bodenbacher Bahn	32	1 101 641	1 008 405
Buschtěhrader Bahn	28	604 078	632 979
Prag-Duxer Bahn	4	238 960	219 313
Pilsen-Priesener Bahn	3	132 793	119 121
in Summa	145	4 679 267	4 491 835

Im Vergleich zu der Production erscheint diese Verfrachtungsziffer höher, weil die von den beiden zuerst genannten auf die übrigen drei Bahnen übergegangene Kohle in den Transportziffern der letzteren ebenfalls enthalten ist. Es wurden sohin im Jahre 1878 im Ganzen 187 432 t mehr verfrachtet, als im Vorjahre. In den früheren Jahren betrug der Braunkohlenverkehr auf den obenbezeichneten Bahnen zusammen:

1872	1 825 259 t	1875	4 060 248 t
1873	2 627 511 „	1876	4 438 666 „
1874	3 585 357 „		

Nach den verschiedenen Verkehrsrichtungen wurden in beiden letzten Jahren befördert:

	1878 t	1878 pCt.	1877 t	1877 pCt.
nach Norddeutschland per Bahn	1 764 138	41,9	1 795 131	43,9
„ „ „ Elbe	715 517	17	587 532	14,4
Zusammen	2 479 655	58,9	2 382 663	58,3
„ Süddeutschland und der Schweiz	130 703	3,1	126 406	3,1
„ dem Inlande	1 312 900	31,2	1 278 969	31,3
im Localverkehr	287 035	6,8	299 395	7,3

Die Verladung nach Norddeutschland zu Schiff hat sich im vergangenen Jahre zufolge der günstigen Schifffahrtsverhältnisse gegenüber dem Vorjahre beträchtlich gehoben, während der Bahnversandt dahin ein wenig gesunken ist.

Das Absatzgebiet erweitert sich von Jahr zu Jahr; es wird jetzt begrenzt gegen Norden durch Hamburg, die Insel Rügen, Danzig und Posen, gegen Süden durch Innsbruck, Genf und Mühl-

hausen. Die fortdauernde Ausdehnung des Absatzrayons, die stetig fortschreitende Entwickelung der Production und die sich noch immer vermehrende Anzahl der Förderschächte sind der sprechendste Beweis für die enorme Leistungsfähigkeit des Beckens und die besondere Qualität des in demselben gewonnenen Brennstoffes.

Russische Correspondenz.

—A.— Neue Bahnen. Der Kostenanschlag der von uns bereits erwähnten neuen Bahnlinie von Petersburg nach Sestrorjätzk (Finnland) beläuft sich für 36 Werst auf 1 440 000 Rubel, d. i. 40 000 Rubel pro Werst. Die Concession lautet auf den Namen der Herren Koslianinow, Müller & Co. — Der Kostenanschlag der Bahn Tamerfors-Wasa beläuft sich auf 23 Millionen Finnl. Mark.

Schmalspurige Bahn in Polen. Ein auf Veranlassung der Grundbesitzer des Ljublin'schen Kreises ausgearbeitetes Project soll in diesen Tagen bereits zur Genehmigung kommen. Dasselbe umfasst eine schmalspurige Bahn von 73 Werst Länge und führt von Cholm über Grubeschew, Mentkie, Tischowzy bis zur Oesterreichischen Grenze bei Tomaschew. Die Kosten sind zu 15 000 Rubel pro Werst veranschlagt.

Auch die von uns bereits erwähnte normalspurige Bahn Kalisch-Kutno, für welche derzeit die detaillirten Vorarbeiten ausgeführt werden, unterliegt bereits der Genehmigung des Ministeriums.

Mittelasiatische Bahn zwischen dem Ural und dem Syr Darja. Die Berichte über die Resultate der im Jahre 1878 unternommenen Expedition mehren sich ausserordentlich in letzter Zeit; wir geben denjenigen, die sich speciell für dieselben interessiren, am Fusse ein kleines Verzeichniss*) und theilen Einiges aus denselben mit. Die Expedition bestand aus den Ingenieuren Lapunow und Sokolowski (Theilnehmer der 1876er Expedition zwischen Turgai und Dschulek), dem Hütteningenieur Jacowlew, dem Professor der Botanik Dr. Sorskin, dem Generalstabsoberst Graf Rostowzew, dem Artillerieoffizier Lunkewicz, dem Topograph Kaschirin, Photopraph Buchholz etc., denen für die 1879er Expedition noch ein Zoologe, ein Archeologe, ein Geodätist und verschiedene Künstler beigegeben werden sollen. Die Expedition ist sehr gewissenhaft zu Werke gegangen, sie sammelte zunächst alle Daten der vorhergehenden Untersuchungen vom Fürsten Bariatinski, Lesseps, Rowlinson, Hochstetter etc.; die Untersuchungen an Ort und Stelle bezogen sich u. A. auf eingehende geologische Studien, Bohrungen, alsdann wurden Versuche angestellt in den Sandwüsten von Kara-Kum durch Bepflanzung mit verschiedenen Pinusarten, mit Acacien, mit Eleagnus, Salix repens, Anabasis, Calligonum, Populus nigra etc. Es wurden Messungen der Wassergebiete vorgenommen und die Durchflussweiten der grösseren Brücken folgendermassen festgesetzt: über den Ural: 425 m, Kuraly 42 m, Kargaly 80 m, Ori 64 m, Taldyk 106 m und Tschig-Irgisa 80 m. Wir haben in der vorletzten Correspondenz die Trace, für welche sich die Expedition entschieden hat, bereits angegeben, die Längen sind etwa folgende: Von Orenburg bis zu den Mugodscharskischen Bergen 340 Werst Hügelbahn, folgen 100 Werst durch den genannten Gebirgszug, von da bis zur westlichen Grenze der Kara-Kum-Sandebene 230 Werst grösstentheils Steppenbahn, von Kara-Kuduk bis zum Syr 250 Werst theils sandiger, theils auch salziger Boden mit Längsthälern in der Bahnrichtung, in denen theilweise die Kirgisen nomadisiren. Die diesjährige Expedition zur weiteren Erforschung dieses Gebietes geht mit Anfang des Frühjahres bereits ab.

Pferdebahnen. Die Charkower städtische Verwaltung (Gorodskaja Uprawa) hat Liebhaber zum Bau und Betrieb einer Pferdebahn in der Stadt Charkow (nahezu 100 000 Einwohner) aufgefordert, Pläne und Projecte einzusenden.

Die Warschauer Pferdebahn, über welche dieser Tage eine Entscheidung betreffend die Bauausführung erfolgen wird, soll bis Ende 1881 dem Betriebe übergeben werden; die Bahn geht in 40 Jahren in den unumschränkten Besitz des Magistrats über.

Brand. Am 11/23. Januar d. J. brannten die sämmtlichen Werkstätten der Baltischen Bahn in Reval nieder, der Betrieb der Bahn ist in Folge hiervon jedoch nur erschwert aber nicht gehindert, der Schaden ein sehr bedeutender.

Eisenbahndiebstähle. Die Odessaer Zeitung „Prawda" (Wahrheit) macht auf die Unzuverlässigkeit der offiziellen Zahlen aufmerksam, indem sie angiebt, dass nach denselben auf der Strecke Odessa-Birsula-Olviopol in den Jahren 1875—1878 jeweils 18, 19, 10 und 6 Diebstähle in den Waggons vorgekommen sein sollen, während sich jetzt aus den Berichten der Bahngendarmerie die Anzahl der Diebstähle in den Waggons für die genannten Jahre auf der ersten Strecke Odessa-Birsula allein zu 62, 67, 84 und 41 herausstellt. Bedenkt man, dass doch nur der kleinste Theil der wirklich begangenen Diebstähle von den Passagieren bemerkt und angezeigt wird, so erscheint allerdings auf der Odessaer Bahn das Eigenthum der Reisenden wenig gesichert.

Unfall. Soeben wird ein bedeutender Eisenbahnunfall auf der kürzlich eröffneten Donetzbahn gemeldet. In der Nähe der Kreuzungsstation Debalzewo entgleiste ein Güterzug, wobei 18 Wagen zertrümmert wurden, die Zahl der Verunglückten ist noch nicht festgestellt.

Directorenconferenz. In der am 9/21. Januar d. J. abgehaltenen Conferenz, an welcher ausser den Russischen Bahnen auch die Karl-Ludwigs und die Marienburg-Mlawkaer Bahn vertreten waren, wurden unter dem Vorsitz des derzeitigen Directors der Süd-Westbahn, Herrn Bloch, Beschlüsse über die allgemein gültige Nomenclatur der Güter gefasst, welche s. Z. in der Kiewer Versammlung vorgeschlagen worden war. Ausserdem kamen verschiedene die Gültigkeit der Tarife etc. betreffende Vorlagen zur Genehmigung.

Eisenbahn-Billetsteuer. Unterm 8/20. Januar d. J. veröffentlichte die Russische Regierung die Ausführungsbestimmungen zu der am 26. December v. J. beschlossenen Billetsteuer, deren Hauptbestimmungen unsern Lesern bekannt sind. Wir erwähnen daher nur noch, dass § 3 die Verantwortlichkeit für die Erhebung des Steuerbetrags von 25 resp. 15 pCt. für die Strecke bis zur Landesgrenze bei Ausgabe internationaler directer Billets auf der Russischen Abgangsbahn ruht. § 4 hingegen lautet: Bei dem Verkauf von directen Billets im Auslande ist die betreffende ausländische Bahn verantwortlich für den ganzen Betrag der Steuer für Billet und Gepäck von der Russischen Grenze bis an den Bestimmungsort des Passagiers. § 6 macht bei Güterbeförderungen über verschiedene Bahnen ohne directen Verkehr jede einzelne für den Steuerbetrag ihrer Strecke haftbar. § 11 bestimmt, dass die Regierungscontroleure jederzeit Zutritt sowohl zu den betreff. Räumen der Verwaltungsbureaus als zu den Stationscassen haben. Hierzu müssen die bezüglichen Stationsdocumente mindestens 4 Monate lang aufbewahrt werden. § 12 handelt von den Fällen der force majeure. § 14 bestimmt, dass in Fällen von Verkauf von Gütern, deren Annahme verweigert wurde, jeweils zunächst die Steuer zu decken ist. Beigelegt ist ein Formular zur Abführung der erhobenen Steuerbeträge, welche innerhalb 4 Wochen einzuliefern sind.

Rybinsk-Bologoje Eisenbahn. Der unlängst veröffentlichte Voranschlag dieser Bahn pro 1879 erscheint in sehr rosigem Lichte. Die Einnahmen sind mit 3,9 Millionen Rubel veranschlagt, somit um 800 000 Rubel höher als pro 1878, obgleich im vergangenen Jahre die ersten 5 Monate in Folge eigenthümlicher Conjuncturen aussergewöhnliche Einnahmen aufwiesen; bei einem Ausgabenvoranschlag von 2,1 Millionen rechnet die Verwaltung eine Reineinnahme von 1,8 Millionen oder 5½ Rubel pro Actie heraus. Dieses glänzende Resultat unterzieht die „Birschewaja Gaseta" einer eingehenden Revision und kommt zu ganz anderen Zahlen, welche der Wirklichkeit allerdings näher stehen dürften und welche wir in Anbetracht der grossen Verbreitung dieser Actien in Deutschland auch unseren Lesern mittheilen wollen. Es wird nämlich der Nachweis geliefert, dass pro 1878 keine Dividende zu erwarten ist und von einer solchen pro 1879 also sicher nicht die Rede sein kann. Der Einnahme von 3,1 Millionen steht die Ausgabe mit 2 075 000 Rubel entgegen; es verbleiben somit 1 025 000 Rubel. Hiervon sind aber zu zahlen: 5 pCt. an den Reservefonds mit 51 250 Rubel; für Verzinsung und Amortisation der Obligationen 5⅒ pCt. von 34 272 000 ℳ zum Course von 230, macht für 1 747 872 ℳ in Rubeln: 873 936 Rubel, sodann für Amortisation der Actien 15 288 Rubel; insgesammt: 940 400 Rubel. Es bliebe somit ein Ueberschuss von 84 600 Rubel, da aber hiervon laut Concession zunächst an die Regierung 90 000 Rubel zurückzuvergüten sind, so erscheint als Endresultat ein Manco von 5 400 Rubel und an eine Dividendenvertheilung pro 1878 ist gar nicht zu denken. Da nun voraussichtlich die Ausgaben pro 1879 dieselben bleiben, die Einnahmen aber eher geringer ausfallen werden, so sieht man, wie schlecht die Aussichten der Actionäre pro 1879 eigentlich sind.

Süd-West Bahn. In der am 14./26. Decbr. v. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Voranschlag pro 1879 genehmigt, 135 000 Rubel Zuschuss zur Pensionscasse gewährt, der Verkauf abgängigen Materials im Werthe von ca. 3½ Millionen Rubel genehmigt, die Revisoren gewählt und für dieselben 5 000 Rubel ausgesetzt. Endlich wurden Bestimmungen betreffs Einrichtung der neuen Direction getroffen.

---

*) Bericht der Russischen geographischen Gesellschaft vom 8. März 1878; Broschüre über Terrainstudien für die Mittelasiatische Bahn, Samara 1878, deren erster Theil abgedruckt in den No. 260, 264 und 267 pro 1878 des Beiblatts der „Deutschen St. Petersburger Zeitung", der zweite Theil findet sich im „Bulletin de la société de géographie de France" 1878.

Betriebs-Einrichtungen auf Amerikanischen Eisenbahnen.

1. Bahnhofs-Anlagen und Signale. Mit 13 Kupfertafeln und 107 Holzschnitten. Berlin, Verlag von Ernst & Korn. 1879. 17 Bg. 8°.

Im Auftrage Seiner Excellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach dem eingereichten Reiseberichte bearbeitet und herausgegeben von

H. Bartels, Königl. Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspector.

Der Verfasser, welcher schon durch zwei kleinere, auch in diesem Blatte besprochene Schriften über Amerikanisches Eisenbahnwesen sich vortheilhaft bekannt gemacht hat, giebt in dem vorliegenden Buche einen neuen gelungenen Beweis seiner literarischen Thätigkeit im Eisenbahnwesen. In diesem sorgfältig durchgearbeiteten, von dem Verleger in bekannter trefflicher Weise ausgestatteten Werke sind von den Erfahrungen und Studien, welche der Verfasser während seiner Beauftragung bei der Deutschen Ausstellungs-Commission in Philadelphia 1876 auch über das Amerikanische Eisenbahnwesen zu machen Gelegenheit hatte, diejenigen über die Bahnhofsanlagen und Signale bei den Amerikanischen Eisenbahnen in klarer und anschaulicher Weise niedergelegt. Die Einrichtungen, Anlagen und Constructionen werden im Ganzen wie in den Details beschrieben und unter anziehender Schilderung der sie umgebenden Verhältnisse in treffender Weise, nicht ohne dass zuweilen Reflexe auf die hiesigen Einrichtungen fallen, charakterisirt. „Besonders ist“, wie es in der Vorrede heisst, „danach gestrebt worden, neben einer möglichst detaillirten Beschreibung der Anlagen selbst, in objectiver Weise die Verhältnisse, unter denen dieselben entstanden sind, und die Zwecke, denen sie dienen sollen, klar zu legen, so dass über die Zweckmässigkeit und Tragweite sowie über die Uebertragbarkeit der Einrichtungen auf ähnliche Verhältnisse ein Urtheil gewonnen werden kann“. Können wir uns mit solchem Programm für Reiseberichte technischer Natur völlig einverstanden erklären, so haben wir nur hinzuzufügen, dass der Verfasser demselben in jeder Weise gerecht geworden ist und es verstanden hat, unter der grossen Fülle des zu Gebote stehenden Materials das richtige, treffende, charakteristische auszuwählen und systematisch vorzuführen.

Anfangend von den kleinen Haltestellen, welche nur durch den zur Seite des Geleises geschlagenen Pfahl bezeichnet werden, werden der Reihe nach die Halte- und Ausweichstellen, die kleinen Bahnhöfe, dann diejenigen mit den Betriebsbureaux und Divisionswerkstätten, darauf die mittleren und schliesslich die grossen in ihrer Ausdehnung von Europäischen Bahnhöfen kaum erreichten Bahnhofsanlagen in Philadelphia, Baltimore, New-Jersey etc. beschrieben und in allen Details erläutert. Ebenso werden von den Stationsgebäuden die kleine, nur Schutz gegen die Witterung gewährende Hütte, das Gebäude, der Wartesaal, Bureaux, Gepäck- und Güterniederlage, Perron und Locomotivschuppen unter einem Dach vereinigt, das einfache Stationshaus der Pacific- und schmalspurigen westlichen Bahnen, die ärmlichen Stationen der nothleidenden Eisenbahnen in den grossen Städten, die normalen wie auch die hocheleganten Empfangsgebäude der reichen östlichen Bahnen bis in alle Details beschrieben und durch zahlreiche Zeichnungen erläutert. Auf die Beschreibung folgt unter genauer Beschreibung der einschlagenden Verhältnisse eine sehr treffende Charakteristik dieser Anlagen, wobei speciell besprochen werden: die sehr fremdartig erscheinenden Eigenthumsverhältnisse, die Lage der Bahnhöfe von einander und zum Centrum der grossen Städte, die Trennung und Vereinigung derselben in den letzteren, ihre Gesammtanordnung, die Anfertigung der Projecte und Bauausführung, die Anlage und Ausrüstung der Stationsgebäude, der Dienstgebäude, der Perrons und Perronhallen sowie der verschiedenen Geleise; ferner die allgemeinen und speciellen Anordnungen der Güter- und Rangirbahnhöfe, der Anlagen für den gemischten Verkehr für den Kohlen-, Getreide-, Vieh-, Petroleum- und Holztransport. Auch diejenigen Anlagen, welche dem Betriebe dienen, als Locomotivschuppen, Wasserstationen, Kohlenladestellen, Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen und Waagen sind ganz speciell durch Wort und Bild erläutert, während der Werkstätten mehr in genereller Weise, aber in voller und gerechter Anerkennung dieser bekanntlich hochberühmten und unerreichten Amerikanischen Anlagen gedacht wird.

Im zweiten Theile werden die Signalvorrichtungen detaillirt beschrieben und ihre Anwendung unter Mittheilung der einschlägigen Bestimmungen charakterisirt. Dahin gehören von den festen Zeichen diejenigen an den Wegeübergängen, Bahnkreuzungen, zur Bezeichnung der Bauwerke, zur Bezeichnung der zulässigen Geschwindigkeit, sowie diejenigen vor niedrigen Bauwerken über der Bahn. Ferner die Dampfpfeife, Locomotivglocke, Zugleine, Knallsignale und Zündlichte, Flaggen, Laternen, sowie die Uhren zur Bezeichnung der abgehenden Züge und deren Richtungen; dann die Weichensignale und die combinirten Signal- und Weichenapparate von Hand, mit comprimirter Luft oder Electricität gestellt, die Telegraphen-Apparate und Telephone. Eine übersichtliche Zusammenstellung der Signale, ihre Anwendung und Bedeutung nach der Deutschen Signalordnung bei der Pennsylvania, der Reading- und Kansas-Pacific-Bahn lässt einen sehr interessanten Vergleich der verschiedenen Systeme zu. Zum Schlusse wird dann der Gebrauch der Geleise und Signale, wie derselbe sich während des grossartigen Verkehrs im Sommer 1876 auf dem Bahnhofe Westphiladelphia gestaltet hat, unter Hervorhebung aller bestehenden Schwierigkeiten, an ganz speciellen Beispielen dargestellt. Hierdurch wird besonders den Ingenieuren, welche Philadelphia besucht und über den massenhaften Verkehr gestaunt haben, eine willkommene Erklärung gegeben, in wie einfacher und sicherer Weise und mit wie auffallend wenig Personal jener Verkehr ohne Gleichen trotz der bestehenden Niveaukreuzungen der Bahnen und anderer Schwierigkeiten bewältigt wurde.

Indem wir das Buch des Herrn Bartels als einen werthvollen Beitrag zum Studium des Amerikanischen Eisenbahnwesens und als eine Quelle zu mannigfachen Anregungen und Verbesserungen auch für das hiesige Eisenbahnwesen auf das Wärmste empfehlen, gedenken wir in einem nachfolgenden Artikel einige der interessanteren Einrichtungen aus dem reichen Inhalte des Buches unsern Lesern specieller vorzuführen.

Miscellen.

Eisenbahnen in Afrika. Die Verwaltung der Staats-Eisenbahnen am Kap der guten Hoffnung macht bekannt, dass sie Offerten entgegennimmt für den Bau einer 53 Englische Meilen langen Eisenbahn von Cookhuis nach Cradock im Ostdistrict des Kap der guten Hoffnung.

New-York elevated railway. Die Stadt-Eisenbahnen in New-York haben eine neue Erweiterung durch Eröffnung der „elevated railway“ von Harlem bis zur Batterie erfahren. Auch hat Cyrus Field, der Präsident dieser Bahn, die Absicht, nunmehr 3 Wagenclassen einzuführen.

Amerikanische Concurrenz in Europa. Wie das Journal „The Iron monger“ berichtet, hat die Regierung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika sämmtliche in Europa bestallten Consulate angewiesen, über den jeweiligen Stand des Handels und der Preise für alle jene Artikel, in welchen Amerika exportfähig ist, am 1. und 15. eines jeden Monats an die Handelskammern von New-York, Philadelphia, Boston, Baltimore, New-Orleans und San Francisco einzusenden, um den Exporteuren die Transactionen nach Europa zu erleichtern und denselben zuverlässige Daten an die Hand zu geben.

Zahlungseinstellungen in den Vereinigten Staaten. In den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika fanden im Jahre 1878 im Ganzen 10 478 Zahlungseinstellungen statt mit einem Betrage der Gesammt-Verbindlichkeiten von 940 Millionen Mark, daher gegen das Vorjahr mehr 1 606 Zahlungseinstellungen mit einer Passivmasse von 180 Millionen Mark.

Zugverspätungen. Von dem Gerichtshofe der Londoner City wurde vor Kurzem die South Eastern Bahn zur Zahlung von 2 Schilling, dem Betrage einer Cabfahrt, verurtheilt, welche ein Passagier in Folge einer Zugverspätung hatte benutzen müssen.

Amerikanische Kohle in Europa. Englischen Zeitungen zufolge ist die Amerikanische Kohle nicht nur in Marseille eingeführt worden, sondern beginnt auch bereits in der Schweiz verkauft zu werden.

Schneestürme in Amerika. Schneestürme haben den Betrieb auf den Eisenbahnen im Norden und Westen von New-York erheblich beeinträchtigt. So war z. B. der Betrieb auf der New-York Central westlich von Utika fast eine Woche lang ganz unterbrochen und Personenzüge von 6, 8 und 10 Locomotiven gezogen, mussten so lange warten, bis endlich der Schnee beseitigt war.

Dividenden Englischer Eisenbahnen.

	1876 1. Semester pCt.	1876 2. Semester pCt.	1877 1. Semester pCt.	1877 2. Semester pCt.	1878 1. Semest. pCt.
Caledonian	6¼	7	6¼	6	4½
Furness	6	6½	8	8	7
Glasgow and South Western	4	4¼	4¼	4	3½
Great Eastern	—	1½	—	2¼	—
„ Northern	4¼	6¾	4	6½	4
„ Northern (Ireland)	6	6	6	6	6
Great Southern and Western	5½	6	5½	5½	5½
Great Western	3¾	4¼	3½	4¼	3½
Lancashire and Yorkshire	5½	6¼	5¾	6½	4¾
London and N. Western	6	7¼	6	7¼	6
London and Brighton	2¾	7¼	3	8¼	4¼
London and S. Western	4¾	6½	4¾	6¾	4¾
Manchester, Sheffield and Linc.	¾	3¾	1	4¾	1¼
Metropolitan	4	4¼	$4\frac{7}{2}$	5	6
Midland	5	5¾	5	5¾	5
North British	3½	4	2	2½	2¼
North Eastern	7	7¾	6½	7¼	6
North London	6	6½	6½	6¾	7¼
North Staffordshire	1½	2¼	1¾	2¼	1¼
South Eastern	3¾	7½	3½	7½	4
Taff Vale	10	10	10	10	10

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, dass ungeachtet des Darniederliegens von Bergbau, Industrie und Handel in England die Einnahmen der Eisenbahnen durchaus nicht so ungünstig beeinflusst worden sind, als man dies erwarten sollte und als dies in Deutschland der Fall ist. Ganz besonders überraschend ist es aber, dass Bahnen mit einem so riesigen Anlagecapital wie North London und Metropolitan sich nicht nur auf der Höhe ihrer Dividende behauptet haben, sondern die letztgenannte Bahn sogar eine weitere Steigerung auf 6 pCt. zeigt — ein Resultat, das ein neuer Beweis des steigenden Verkehrs und der tüchtigen Verwaltung dieser Bahn ist und um so grössere Anerkennung verdient, wenn man das Anlagecapital der Metropolitan von 7½ Millionen Mark pro Kilometer in Betracht zieht. Auch die in vorstehender Tabelle nicht enthaltene Metropolitan District, deren Anlagecapital sogar über 8½ Millionen Mark pro Kilometer beträgt, nur dem Personenverkehr dient und im Jahre 1878 im Ganzen 14 273 000 Passagiere befördert hat, ist im vorigen Jahre zum ersten Mal in der Lage gewesen, auf die Prioritäten die volle Verzinsung von 5 pCt. zu zahlen.

Locomotivführerlöhne in England. Auf den Englischen Bahnen haben bekanntlich Locomotivführer und Heizer ebenso wie die Oberschaffner, Schaffner und Bremser keinen festen Gehalt, sondern stehen im Tagelohn und werden nur für diejenigen Tage bezahlt, an denen sie wirklich Dienst thun. Die in Paddington, Station der Great Western, stationirten Locomotivführer erhalten gegenwärtig und zwar die Führer der Rangir- und Vorspannmaschinen 36 ℳ pro Woche, die Führer der Zugmaschinen durchschnittlich 42 ℳ 70 ₰ pro Woche mit einer Jahresprämie von 200 ℳ. Der höchste Lohn eines Locomotivführers beträgt 7 ℳ 50 ₰ pro Tag.

Sicherheit des Eisenbahnbetriebes. Die „Annales des Ponts et Chaussées" bringen eine Abhandlung über die grössere Sicherheit des Reisens auf den Eisenbahnen gegenüber der Post und Diligence. In der Zeit der Diligencen kam in Frankreich eine Tödtung auf 300 000 Reisen und eine Verletzung auf 30 000 Reisen. Auf den Eisenbahnen kam dagegen in der Zeit von 1872—1875 eine Tödtung auf 45 000 000 Reisen und eine Verletzung auf 1 Million Reisen. Man hat darnach berechnet, dass eine Person, welche auf der Eisenbahn continuirlich mit einer Geschwindigkeit von 50 km in der Stunde fahren würde, bei der obengenannten Sicherheit erst in 7 450 Jahren Gefahr liefe, getödtet zu werden. — Wir stellen dem Leser anheim, sich von der Richtigkeit vorstehender Berechnung zu überzeugen.

Getreidezufuhr nach den Atlantischen Häfen Nordamerika's.

Einem Bericht der „Railroad Gazette" entnehmen wir folgende Angaben in Tausenden von Bushel*) über die Zufuhr von Weizen, Mais, Gerste, Roggen und Hafer nach den sieben Atlantischen Häfen:

	1875	1877	1878
New-York	71 444	81 202	125 411
Boston	9 773	13 471	18 234
Portland	2 153	1 212	1 807
Montreal	18 855	13 428	12 858
Philadelphia	18 341	21 502	38 203
Baltimore	15 029	24 573	39 672
New-Orleans	5 339	8 226	11 189
Summa	132 934	163 543	247 424

*) 1 Bushel = 36,34 l.

Die Zufuhr von Mehl, Bohnen, Erbsen etc. ist hierbei unberücksichtigt geblieben.

Die Gesammtsumme obiger Angaben weist eine Zunahme von nahezu 50 pCt. der Zufuhr im Jahre 1878 gegen 1877 nach, und ist in der ganzen Handelsgeschichte dieses schnell wachsenden Landes eine ähnliche Productionsteigerung wohl auf keinem andern Gebiete zu verzeichnen gewesen.

Von der ganzen Zufuhr entfallen in Procenten ausgedrückt auf die drei Haupthäfen:

	1875	1877	1878
New-York	53,7	49,7	50,7
Philadelphia	13,8	13,2	15,4
Baltimore	11,3	15,0	16,1

Hieraus ist ersichtlich, dass mehr als die Hälfte dieses enormen Getreidehandels New-York allein zufällt.

Gegen 1877 zeigt nach der ersten Tabelle Philadelphia die verhältnissmässig grösste Zunahme der Zufuhr im Jahre 1878; dieselbe beträgt hier 78 pCt., bei Baltimore nur 61 pCt. und bei New-York 54½ pCt.

Interessant ist ferner ein Vergleich zwischen der Zufuhr von Getreide nach New-York auf den Eisenbahnen und den Wasserstrassen, indem hier der Eriecanal mit den ersteren in Concurrenz tritt. Die Zufuhr von allen Getreidesorten ohne Ausnahme und incl. Mehl betrug:

	per Canal	per Bahn	Summa	pCt. per Canal
1877	47 935 000	35 873 000	83 808 000	57,2
1878	64 753 000	63 860 000	128 613 000	50,4

Hiernach ist die gesammte Zufuhr des Jahres 1878 um 53½ pCt. gegen 1877 gewachsen, indessen betrug die Zunahme auf dem Canal allein nur 35 pCt., während die Eisenbahnen eine solche von fast 80 pCt. zeigen.

Leipziger Pferdeeisenbahn - Actien - Gesellschaft. (Leipzig Tramway's Company) limited. Frequenz und Einnahmen sämmtlicher Linien im Jahre 1878. Reudnitz: Personen 415 443, Einnahmen ℳ 60 413 (1877: 429 961 bezw. 62 221). Connewitz: Personen 514 712, Einnahmen ℳ 92 699 (1877: 508 027 bezw. 92 303). Plagwitz-Lindenau: Personen 511 560, Einnahmen ℳ 100 360 (1877: 527 263 bezw. 104 085). Eutritzsch: Personen 215 208, Einnahmen ℳ 44 324 (1877: 194 990 bezw. 40 659). Gohlis: Personen 349 864, Einnahmen ℳ 78 044 (1877: 311 812 bezw. 69 890). Summa 1878: Personen 2 006 787, Einnahmen ℳ 375 842 (1877: 1 972 053 bezw. 369 160).

Aus vorstehenden Zahlen ist sonach ersichtlich, dass die Linien Reudnitz und Plagwitz-Lindenau eine gegen das Jahr 1877 erheblich abweichende Minderfrequenz aufweisen. Auf erstgenannter Linie ist dies leicht begreiflich, wenn man erwägt, dass die Ostumgebung Leipzigs von einer starken Arbeiterbevölkerung bewohnt ist, deren Verhältnisse infolge der allgemeinen Krise es nicht gestatten, wie früher die Fahrgelegenheit zwischen Stadt und Land häufig zu benutzen. Auf Plagwitz-Lindenau wieder mag der geringere Verkehr der reducirten Anzahl sogenannter „Sommerbewohner" zuzuschreiben sein. Dagegen erfreute sich der Verkehr auf den übrigen drei Linien eines ganz bedeutenden Aufschwungs (83 749 Personen), der lediglich durch den geringeren Verkehr auf den erstgenannten beiden Linien um 49 015 Personen reducirt und dadurch auf nur 34 734 Personen insgesammt herabgedrückt wird. Zu constatiren ist übrigens ausserdem, dass die steigende Frequenz lediglich bei den Einzelzahlern stattgefunden hat, während in Bezug auf die Abonnenten, Schüler und den per Extrawagen beförderten Passagieren eine allgemeine Abnahme sich bemerklich macht. Man kann mit ziemlicher Sicherheit hieraus schliessen, dass auch die besser situirten Classen der Bevölkerung, welche vorzugsweise das Contingent des Abonnentenstandes bilden, sich Beschränkungen auferlegen, die sonst in diesen Kreisen nicht üblich waren.

Präjudizien.

A. **Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen.** In allen den Ländern, in welchen der telegraphische Verkehr durch eine Staatsanstalt besorgt wird, haben die zur Ausgabe an den Adressaten gelangenden Depeschen nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, II. Senat, vom 22. Januar 1879 civilrechtlich die Beweiskraft öffentlicher Urkunden. Wird von einer Partei behauptet, dass die von der Gegenpartei zum Beweise ihrer Behauptung producirte Depesche in dem Ankunftsort unrichtig ausgefertigt worden, so hat sie dies nachzuweisen. — In einer Badischen Processsache hatte der Beklagte die Forderung des Klägers bestritten und sich hierbei zur Bekräftigung auf die in einer Originaldepesche befindliche Ziffer „26" berufen. Der Kläger bestritt die Richtigkeit der Ausfertigung der Depesche, da sehr oft Ziffern in Depeschen falsch angegeben werden und so auch im vorliegenden Falle anstatt „25" die Ziffer „26" in die Depesche kam. Da Verklagter in anderer Weise als durch die Producirung der Depesche die Hinfälligkeit der klägerischen Forderung nicht nachweisen konnte, so erachtete das Badische Hofgericht zu Mannheim die sonstigen vom Kläger vorgebrachten Beweise zur Begründung seines Forderungsrechts

für genügend und verurtheilte den Beklagten zur Zahlung. Das Reichs-Oberhandelsgericht wies dagegen auf die Appellation des Beklagten unter Abänderung der vorinstanzlichen Entscheidung den Kläger mit seiner Klage ab, indem es motivirend ausführte: „Beklagter hat ein Schriftstück vorgelegt und solches als die in Wien ausgefertigte, dem S. zugestellte Originaldepesche bezeichnet. Eine solche ist aber, soweit sie hier in Frage kommt, eine öffentliche Urkunde. Es handelt sich nämlich nur um das Zeugniss, dass die in Mannheim am 27. August in 28 Worten unter No. 676 aufgegebene Depesche in Wien in der Weise ausgefertigt worden sei, dass sie die Zahl 26 anstatt 25 enthielt. Wo, wie dies in Oesterreich der Fall ist, der telegraphische Verkehr durch eine Staatsanstalt besorgt wird, sind die dabei Functionirenden öffentliche und unzweifelhaft zur urkundlichen Abgabe des hier in Frage stehenden Zeugnisses berufene Beamte; sie ertheilen dieses Zeugniss durch die den bestehenden Vorschriften entsprechende Ausfertigung der Depesche. Es liegen mithin alle Voraussetzungen des Landrechtsatzes 1317 vor. — Dass die Ausfertigung den hierfür gegebenen Bestimmungen entspricht, ergiebt eine Vergleichung derselben mit den auf ihrer Rückseite abgedruckten Vorschriften, wie Telegramme, welche mittelst Hughe'schen Typenapparates aufgenommen sind, hergestellt werden müssen. Handelt es sich aber um eine öffentliche Urkunde, so genügte die Erklärung des klägerischen Anwaltes, dass er sie nicht für das anerkenne, wofür sie ausgegeben wird, nicht, er hatte vielmehr — vergl. § 418 der Processordnung — den Beweis der Fälschung anzutreten. Da er dies unterlassen, so benimmt seine Erklärung der Urkunde nichts an ihrem Werthe, und hat somit der Beweis für vollständig geführt zu gelten".

Literatur.

—st.— **De l'organisation du service médical dans les chemins de fer et de secours à donner dans les accidents de chemins de fer** par le docteur A. de Boer Vervoorn, Président de l'Association de médecins de chemins de fer néerlandais etc. Rotterdam. Van Hengel et Eeltjes. 1877.

In der kleinen, 13 Seiten umfassenden Schrift entwickelt der Verfasser in gedrängter Kürze seine Ansichten über die Organisation des bahnärztlichen Dienstes und die Mittel zur Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen. Darnach sollte jede Eisenbahnverwaltung eine Krankencasse haben, an der das Gesammtpersonal zu betheiligen wäre. Die Mitglieder würden ihrer Stellung nach in zwei Classen eingetheilt, wovon die erste, die oberen Beamten, freien Genuss der ärztlichen und chirurgischen Behandlung sowie der Medicamente, die zweite, das niedere Personal, überdies im Falle der Erkrankung oder des Todes eine bestimmte Geldunterstützung ansusprechen hätte. Die zur Behandlung des Personals anzustellenden Aerzte sollten nicht zu grosse Bezirke erhalten und sich nicht allein mit der Sorge um die Kranken, sondern auch mit der Hygieine, der Ueberwachung der Wohnungen, Kleidung, Nahrung u. s. w. befassen.

Um den bei einem Eisenbahnunfalle Beschädigten möglichst schnell Hilfe bringen zu können, wären militärisch organisirte Ambulancen einzurichten. Hierzu bedarf es eines geübten Personals, welches den ersten Verband anlegen könnte und am besten aus Krankenhäusern auszuwählen wäre. Vor dem Eintritt in den Bahndienst müsste es eine Prüfung vor dem Bahnarzte ablegen, welche auch auf die Conducteure ausgedehnt werden könnte. Vier derartige Personen sollten auf jedem grösseren Bahnhofe anwesend sein, woselbst sie mit gewöhnlichen Arbeiten beschäftigt werden könnten, aber stets bereit sein müssten. Sobald ein Eisenbahnunfall gemeldet wird, hätten sie sich sofort mit dem Ambulancewagen an die Unglückstätte zu begeben, um da, auch schon vor Ankunft des Arztes, Hilfe zu leisten. Auf jeder Locomotivstation sollte sich ein Ambulancewagen, wozu ein Güterwagen eingerichtet werden kann, befinden.

Diese wohlgemeinten Rathschläge, zunächst an die Niederländischen Bahnen gerichtet, verdienen gewiss allgemeine Beachtung, weshalb wir nicht verfehlen, auf das Schriftchen aufmerksam zu machen.

Berichtigung. In unserem Auszuge aus dem vor der Eisenenquête-Commission abgegebenen Sachverständigen-Gutachten des Herrn Director Büchtemann hiess es:

> bezüglich der eisernen Brücken constatirte der Sachverständige, dass neuerdings eine kleine Magdeburger Firma den auffallend billigen Preis von 148 ℳ pro 100 kg gefordert und erhalten habe bei der Submission einer kleineren Brücke etc.

Wir werden darauf aufmerksam gemacht, dass bezüglich dieser Ziffernangabe die offiziellen Protocolle einen Druckfehler enthalten, welcher in dem als Anhang publicirten Druckfehlerverzeichniss berichtigt ist; danach betrug der Preis pro 100 kg nicht 148 ℳ, sondern 29,45 ℳ. — Wir wollen nicht verfehlen, im Interesse der in Frage kommenden Firma sowie des vernommenen Sachverständigen, von dieser Rectification Notiz zu nehmen.

Vermischtes.

Maschinentechniker, die sich dem Maschinenbau im Allgemeinen oder einem speciellen Zweige desselben widmen wollen, wollen wir auch diesmal darauf aufmerksam machen, dass das **Technicum zu Mittweida** (Sachsen) am 21. April sein 13. Schuljahr eröffnet. Die Aufnahmen für den unentgeltlichen Vorunterricht finden im März und April jederzeit statt. Diese Anstalt ist die älteste und in Folge dessen auch die besuchteste Specialschule für Ausbildung im gesammten Maschinenbau. Ihr letzter Jahresbericht zeigte eine Frequenz von 415 namentlich aufgeführten Studirenden: der jüngste ist 16 Jahre, der älteste 49 Jahre, einige sind bereits verheirathet und selbstständige Fabrikanten. Vertreten sind Europa, Amerika und Afrika, so dass fast jeder neu ankommende Studirende Landsleute trifft. Programme, sowie jede nähere Auskunft über Unterricht, Wohnung, Verpflegung u. s. f. ertheilt sofort gratis und franco Herr Director Weitzel in Mittweida. em.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Aufhebung von Zuschlagsfristen.

Berlin, 17. Februar 1879.

Nach Mittheilung der Betriebsdirection der Alföld-Fiumaner Eisenbahn ist die für die Station Essegg am 22. December v. J. eingeführte, in No. 2 S. 31 dieser Zeitung Jahrgang 1879 publicirte Lieferfrist-Verlängerung mit Ende Januar d. J. aufgehoben worden. Von da ab kommen die im Betriebs-Reglement bezw. im Tarif vorgeschriebenen Lieferzeiten in Anwendung.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Berlin-Anhaltische und Oberlausitzer Eisenbahn. Die im Laufe des Jahres 1879 in den Werkstätten der Berlin-Anhaltischen und der Oberlausitzer Eisenbahn sich ansammelnden alten Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen können im Bureau des Unterzeichneten, Ascanischer Platz No. 6, eingesehen oder gegen Zahlung von 50 ₰ Schreibgebühren ebendaselbst in Empfang genommen werden. Angebote sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Abnahme alter Materialien" bis zum 1. März d. J. an den Unterzeichneten einzusenden bezw. in dem obenbezeichneten Bureau abzugeben. Berlin, den 18. Februar 1879. Der Ober-Maschinen-Meister. gez. W. Hennig. (266)

1. Stations-Eröffnung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 14. Februar 1879.

Nach Mittheilung der Direction der Königl. Ungarischen Staatsbahnen ist die an der Carlstadt-Fiumaner Linie gelegene Haltestelle Gomirje, welche bisher nur provisorisch für die Annahme von Gütern eingerichtet war, seit 1. Januar d. J. für den gesammten Güterverkehr definitiv eingerichtet worden.

Die geschäftsführende Direction d. V.

2. Betriebsstörungen.

Rumänische Eisenbahnen Actien-Gesellschaft. Infolge Hochwasser ist der gesammte Verkehr auf unserer Strecke Braila-Barbosi vom 31. Januar 1879 an eingestellt.

Die Dauer dieser Unterbrechung lässt sich nicht übersehen, und wird die Wiedereröffnung des Betriebes auf demselben Wege bekannt gemacht werden.

Ungarische Staatsbahnen. Infolge von Rutschungen in den Einschnitten zwischen den Stationen H. Bonyhád und Mórágy ist der Güterverkehr auf der von uns verwalteten Donau-Drau Bahn seit 6. Feber l. J. zwischen H. Bonyhád und Báttaszék eingestellt.

Erzherzog Albrechtbahn. Infolge Beschädigung der Lomnicabrücke zwischen den Stationen Bednarów und Kalusz der Erzherzog Albrechtbahn wurde der Lauf der Wagen seit 11. Februar c. gestört, vom 13. Februar angefangen wurde Störung insoweit behoben, das Züge überschoben wurden, wodurch regelmässiger Gesammtverkehr wieder hergestellt wurde.

3. General-Versammlungen.

Durch Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche General-versammlung der **Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft** auf

Mittwoch, den 26. Februar c.,
Vormittags 10 Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Actionäre werden hierzu unter Hinweisung auf Art. VIII der Statuten mit dem Bemerken eingeladen, dass die Hauptrechnung mit 3 Nebenrechnungen über das Betriebsjahr 1878 im Bureau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalactien ist am 25. Februar c. Termin angesetzt und zwar:

Vormittags im Cassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags im Saale des hiesigen Stationsgebäudes. Nürnberg, am 13. Febr. 1879. Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Ley. (254)

4. Tarifwesen.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. April 1879 neuen Styls ab scheidet die Route Hansdorf-Guben-Frankfurt a/O.-Wirballen resp. Alexandrowo aus dem Verkehr der dem Tarifheft VI angehörenden Stationen Görlitz, Liebau, Hirschberg, Greiffenberg, Rabishau, Ruhbank, Landeshut der Niederschlesisch-Märkischen Bahn sowie der in dem Anhange zum Tarifheft VI genannten Flachsstationen der Oesterreichischen Nordwestbahn resp. Südnorddeutschen Verbindungsbahn aus. Bromberg, den 11. Februar 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (255 J)

Mit dem 1. April d. J. tritt der **Mittelrussisch - Oesterreichische** bezw. **Mittelrussisch-Galizisch-Norddeutsche Verband-Gütertarif,** gültig vom 15. September 1875, mit sämmtlichen Nachträgen ausser Kraft. Breslau, den 12. Februar 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (253)

Sächsisch - Thüringische Ost-Westbahn, Zwickau-Weida. Zu unserem Localgütertarif vom 15. December 1877 trat Nachtrag III am 1. Februar cr. in Kraft. Derselbe enthält die in der General-Conferenz Deutscher Eisenbahnen vom 30/31. October v. J. beschlossenen, zum Theil vom 1. Februar, zum Theil vom 1. April c. ab gültigen Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification, sowie eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen, durch deren Vermittelung auch Exemplare des Nachtrags käuflich zu haben sind. Weida, am 3. Februar 1879. Die Direction. (252)

Für den Transport von „Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand etc.“ zwischen den Stationen Bitterfeld einerseits, Berlin, Lichterfelde und Grossbeeren andererseits, Burgkemnitz einerseits, Berlin und Lichterfelde andererseits, Gräfenhainchen einerseits und Berlin andererseits werden die Sätze des Ausnahmetarifs 4 auf 0,36 *M.* pro 100 kg ermässigt. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (258)

Vom 1. April cr. ab erhöhen sich die im gemeinschaftlichen Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer, Oels-Gnesener, Breslau-Warschauer, Posen-Creuzburger, Märkisch-Posener, Königlichen Ostbahn, Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn für Niederschlesische Steinkohlen vom 15. September 1878 enthaltenen Frachtsätze für die Transporte aus Juliusschacht durchweg um *M.* 0,03 pro 100 kg.

Die gleiche Erhöhung tritt am gleichen Tage für Juliusschacht auch bezüglich der im Nachtrag III zum Local-Gütertarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn pag. 10 publicirten Frachtsätze ein. Breslau, den 13. Februar 1879. Namens der Verbandsverwaltungen, Directorium der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahngesellschaft. (259)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. März d. Js. ab treten Nachträge zu den Verbands-Gütertarifheften No. 1 bis 23 und No. 26 in Kraft. Dieselben enthalten die unterm 6. v. Mts. bereits publicirte Aufhebung der Frachtsätze zwischen Göttingen und Stationen der Rechte-Oder-Ufer Bahn, dann neue sowie abgeänderte Tarifsätze für verschiedene Stationen, ferner Aufhebung der bestehenden Taxen zwischen Mainz, Nassauische Bahn, und verschiedenen nördlichen Verbandsstationen und zwischen einzelnen Stationen Sachsens im Verkehr mit der Hessischen Ludwigs- und Pfälzischen Bahn. Durch letztere wird die directe Abfertigung nicht beseitigt, dieselbe bleibt vielmehr nach wie vor und zu den seitherigen Frachtsätzen für die Hessische Ludwigsbahn Station Mainz und beziehungsweise im Hof-Meininger Verbande bestehen.

Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 13. Februar 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (261)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Verbands-Gütertarif, Theil II ist der 5. Nachtrag, enthaltend anderweite Bestimmungen für die Berechnungen der Lieferungszeit im Verkehr mit Bergedorf, Lübeck, Büchen, Eutin und den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn, erschienen, und kann solcher von den Verbands-Güter-Expeditionen bezogen werden. Cassel, am 12. Februar 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (251)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Zu den Eilgüter- und Güterfracht-Tabellen der Tarifhefte I bis incl. VI, giltig vom 1. Juni 1877 neuen Styls resp. zum Tarifheft VII ist ein „Allgemeiner Nachtrag III“, enthaltend die von der Kaiserlich Russischen Regierung den Russischen Eisenbahnen bezüglich ihrer Transportantheile für Eilgüter auferlegte Staatssteuer, welche letztere von den Transportinteressenten eingehoben wird, erschienen.

Exemplare dieses Nachtrages, welcher mit dem 13. Februar 1879 neuen Styls in Kraft tritt, sind von den Stationscassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 8. Februar 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (250 J)

5. Submissionen.

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Anlieferung von

3 000 cbm Säumlingen

zum Anheizen der Locomotiven soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazinhauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Die Angebote sind unter Angabe des Preises für einen Cubikmeter versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission für Säumlinge“ bis zum 1. März d. J., Vormittags 11 Uhr portofrei an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzusenden; zu gedachter Stunde erfolgt die Eröffnung derselben.

Die Auswahl unter den Anbietern, welche bis zum 15. März d. J. an ihre Angebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin eine Mittheilung über die Annahme seines Angebots nicht erhält, hat dasselbe als erledigt zu betrachten. Dres-

6. Submissions-Resultate.

Submissions-Resultate auf Locomotiven und Tender der **Oberschlesischen Eisenbahn.** Termin: 10. Februar 1879. Gegenstand der Submission: 3 Stück Güterzug-Locomotiven, 3fach gekuppelt; 17 Stück Personenzug-Locomotiven, gekuppelt, mit 450 mm bezw. 420 mm Cylinder-Durchmesser; 1 Satz Locomotivachsen für Personenzug-Locomotiven und 1 Satz Tenderachsen.

Offerte pro a) Locomotive mit Ausrüstung b) Tender Mark	Submittent, Name und Domicil	Lieferfrist	Lieferort
	A. 3 Stück Güterzug-Locomotiven.		
46 200	A. Borsig in Berlin	10 Monate	Berlin
a) 44 170 b) 45 200	Henschel & Sohn in Cassel	nach 6½ Monaten in 2 „	a) Cassel b) Posen
45 800	Berliner Maschinen-Act.-Ges. L. Schwartzkopff	nach 7 Monaten in 1 Monat	Berlin
46 200	F. Wöhlert in Berlin	9 Monate	Berlin
46 200	Hannoversche Maschinenb.-Actien-Gesellschaft G. Egestorff in Linden	nach 7 Monaten in 1 Monat	Linden
	B. 17 Stück Personenzug-Locomotiven.		
45 900	A. Borsig in Berlin	8 Stück i. 8 Mon. 9 „ „ 9 „	Berlin
a) 43 870 b) 44 900	Henschel & Sohn in Cassel	nach 6½ Monaten in 2 „	a) Cassel b) Breslau od. Posen
45 450	Berliner Maschinenbau-Actien-Ges. L. Schwartzkopff in Berlin	nach 7 Monaten 6 Stück monatl.	Berlin
45 800	F. Wöhlert in Berlin	9 Monate	dto.
45 900	vorm. G. Egestorff in Linden	nach 7 Monaten 5 Stück monatl.	Linden
a) 44 000 b) 44 900	Union-Giesserei in Königsberg	8½ Monat	a) Königsberg b) Posen
a) 44 250 b) 44 900	Rich. Hartmann in Chemnitz	8½ Monat	a) Chemnitz b) Breslau oder Posen
	C. Reserve-Achsen. I. 1 Satz Locomotivachsen für Personenzug-Locomotiven. II. 1 „ Tenderachsen.		
I. 6 200 II. 2 200	A. Borsig in Berlin	wie bei den Locomotiven	wie bei den Locomotiven
I. 5 600 II. 1 950	Henschel & Sohn in Cassel	dto.	dto.
I. u. II. 8 600	L. Schwartzkopff in Berlin	dto.	dto.
I. u. II. 8 700	F. Wöhlert in Berlin	dto.	dto.
I. 6 160 II. 2 150	vorm. Georg Egestorff in Linden	dto.	dto.

den, am 14. Februar 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (260)

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Erbauung der Bahn von Frankfurt a/M. nach Mannheim. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten im Loose 1 der Abtheilung X in den Gemarkungen Mannheim und Feudenheim von Profil 200,4643 bis 238,1680 sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten dieses 3770,37 m langen Looses sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planirarbeiten	110 636,92 ℳ
Kunstbauten	81 478,14 „
Herstellung des Unterbaues	9 005,80 „
Pflaster- und Chaussirungsarbeiten	2 692,60 „
Zus.	203 813,46 ℳ

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Büreau des Sections-Ingenieurs Ampt zu Mannheim zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 6. März l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten im Loose 1 der Abtheilung X in den Gemarkungen Mannheim und Feudenheim, der Bahn von Frankfurt a/M. nach Mannheim". Mainz, den 14. Februar 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (256)

Magdeburg-Halberstadt. Submission. Die im Jahre 1872 auf der verlassenen Verbindungsstrecke zwischen dem Localbahnhof der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover und dem Staatsbahnhof daselbst aufgestellten Eisenconstructionen, und zwar:

3 Stück von 36,5 m Stützweite,
1 „ „ 20 „ „
64 „ „ 5 „ „

im Gesammtgewicht von ungefähr 284 000 kg sollen zusammen oder in einzelnen Constructionen im Submissionswege auf Abbruch verkauft werden.

Generelle Zeichnungen der Eisenconstructionen, sowie die Submissionsbedingungen können gegen Gebührenerstattung von 2 ℳ von unserem Hauptbüreau hierselbst bezogen werden. Offerten sind portofrei bis zum 15. März cr., Vormittags 11 Uhr bei uns einzureichen. Magdeburg, 8. Februar 1879. Directorium. (248)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Wir beabsichtigen, eine noch neue, für die Wasserstation unseres Bahnhofes Frankfurt a/O. bestimmt gewesene Dampfpumpe, deren Aufstellung wegen Einführung der städtischen Wasserleitung in den genannten Bahnhof unterblieben ist, zu verkaufen. Zeichnung und Beschreibung der Dampfpumpe, welche aus einem stehenden Dampfkessel, einer Dampfmaschine und der Pumpe nebst Gestänge besteht, sind auf portofreie Anfragen in unserer Magazinverwaltung auf dem hiesigen Personenbahnhofe zu haben. Die zum Verkauf gestellten Gegenstände sind in der F. Wöhlert'schen Maschinenbauanstalt (Berlin, Chausseestrasse 36) angefertigt und daselbst zu besichtigen.

Kaufliebhaber ersuchen wir ergebenst, mit uns in Benehmen zu treten resp. uns ein Kaufgebot abzugeben. Stettin, den 5. Februar 1879. Directorium. (240)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 15. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Kefelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 24. Februar 1879.

Die gesetzliche Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen.

Dem bereits erwähnten Antrage des Reichskanzlers, der Bundesrath wolle die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen beschliessen und zu diesem Behufe zunächst einen Ausschuss berufen, welcher aus einem Vertreter des Präsidiums und aus einer vom Bundesrathe näher zu bestimmenden Zahl von Vertretern derjenigen Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, zu bestehen hätte sind, wie wir dem „Actionär" entnehmen, im Wesentlichen folgende Erwägungen beigegeben.

Bekanntlich machte sich, nachdem der Bundesrath durch den Beschluss vom 14. December 1876 in der schon seit mehreren Jahren schwebenden Tarifreformfrage vorläufig auf ein weiteres unmittelbares Eingreifen verzichtet und die Betreibung den einzelnen Bundesregierungen überlassen hatte, eine auf Anregung des Königlich Preussischen Herrn Handelsministers in den Tagen vom 12./13. Februar 1877 in Berlin zusammenberufene Generalconferenz sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen über ein gemeinsames Tarifschema schlüssig.

Die Beschlüsse der Generalconferenz beziehen sich, wie das Tarifschema ergiebt, nur auf die Classification der Güter, dagegen nicht auf die innerhalb der einzelnen Classen anzuwendenden Frachtsätze. Letztere sind als Maximaltarifsätze in Form von Sätzen für Gewichts- und Entfernungseinheiten, sowie fester Expeditionsgebühren, von den Landesregierungen festzusetzen. Bei der Frachtberechnung ist den Bahnen ein Hinausgehen über die Maximalsätze nicht gestattet; dagegen steht ihnen innerhalb der Grenzen des Maximaltarifs die freie Bewegung nach unten, sowohl hinsichtlich der Strecken-Kilometersätze, als auch der Expeditionsgebühr frei. Für einzelne Artikel können ferner in Abweichung von der Classificirung des Tarifschema's Ausnahmetarife zugelassen werden, deren Festsetzung sowohl hinsichtlich der Frachtgegenstände als der Verkehrsrelationen, für welche die Ausnahmetarifirung eintritt, gleichfalls den Landes-Aufsichtsbehörden überlassen worden ist.

Die gewonnene schematische Classification, auf welche sich das Ergebniss der Tarifreform beschränkt, stellt sich, wie der Gang der sehr gründlichen Verhandlungen, sowohl innerhalb der Enquêtecommission, als auch der Conferenzen der Eisenbahnverwaltungen überzeugend darthut, als das Maximum des auf dem bisherigen Wege Erreichbaren dar.

Schon im Schosse der Enquêtecommission vom Jahre 1874 kam einstimmig zum Ausdruck, dass

„in Uebereinstimmung mit den Intentionen des Art. 45 der Reichsverfassung die möglichst baldige Einführung einer einheitlichen Tarifeinrichtung auf allen Bahnen Deutschlands als ein unabweisliches Bedürfniss anzusehen sei".

Die Erfahrungen, welche mit dem aus den Berathungen der Eisenbahnverwaltungen hervorgegangenen Classificationsschema bis jetzt gemacht worden sind, haben aber zur Genüge erwiesen, dass dessen Einführung nur einen geringen Fortschritt auf der Bahn der Bestrebungen zur Reformirung des Deutschen Eisenbahn-Tarifwesens bezeichnet, und dass dieses Schema, selbst vom Standpunkte der Einheitlichkeit aus, von nur zweifelhaftem Werthe ist. Abgesehen davon, dass die getroffenen Vereinbarungen keineswegs durchweg in's Leben geführt sind, ist auch auf denjenigen Verkehrsgebieten, bezüglich deren die Einführung des Reformtarifschema's als beendet anzusehen ist, die Zufriedenheit der Interessenten mit dem kaum eingeführten Zustande weit hinter dem erwarteten Masse zurückgeblieben.

Die Regulirung der Frachtpreise der Eisenbahnen als öffentlicher Verkehrswege, bei deren Benutzung die gleiche Behandlung Aller nicht beeinträchtigt oder künstlich beschränkt werden darf, ist für die wirthschaftlichen Interessen der Nation von weittragendster Bedeutung. Die Reichsregierung wird sich der Ausübung der ihr verfassungsmässig obliegenden Pflichten, einen den Anforderungen der nationalen Wirthschaft entsprechenden Zustand auf diesem Gebiete herbeizuführen, nicht länger entziehen dürfen, nachdem sich erwiesen hat, dass die bisher eingeschlagenen Wege nicht zum Ziele führen, und nachdem auf anderen Gebieten von minder umfassender Bedeutung die dem Reiche verfassungsgemäss zugewiesene Regelung bereits zu Ende geführt ist.

Die Eisenbahnen sind vom Staate monopolisirte, öffentliche Verkehrswege und können nur von einem Unternehmer befahren werden. Durch die ihnen concessionsmässig verliehenen Rechte der Expropriation, der Ausübung polizeilicher Functionen, der Aufnahme öffentlicher Anleihen u. s. w. hat der Staat den Eisenbahnen einen Theil der staatlichen Hoheitsrechte eingeräumt. Die Verleihung dieser Hoheitsrechte ist nicht im Interesse des Bahneigenthümers, sondern in demjenigen des Gemeinwohls erfolgt; hieraus folgt aber, dass die Ausübung des Bahnbetriebes nicht der Willkür der Bahnverwaltungen überlassen werden darf, sondern dass derselbe nach den Bedürfnissen des Gemeinwohls und des öffentlichen Verkehrs geregelt werden muss.

Nach dieser Richtung hin congruirt die Lage der Eisenbahnen genau mit der staatsrechtlichen Stellung und den, ausschliesslichen Interessen des Gemeinwohls dienenden, Aufgaben der übrigen öffentlichen Verkehrsanstalten.

Den desfallsigen Erwägungen würde es auch entsprechen, wenn bei der Bemessung der Transportpreise nicht vorherrschend die Rücksichten der Rentabilität massgebend wären. Für den Staat darf nicht blos die Rücksichtnahme auf die Höhe der Verzinsung des Anlagecapitals bei der Bemessung der Eisenbahntarife ausschlaggebend sein, sondern er hat ausserdem auch die aus der wirthschaftlich richtigen Ausübung des von dem gewährten oder geübten Privilegiums hervorgehende Befrachtung des allgemeinen Verkehrs und die Zunahme des Wohlstandes der Bevölkerung, sowie die damit im Zusammenhange stehende Erhöhung der staatlichen Lebenskraft der Nation in Rücksicht zu nehmen.

Es gereicht jedenfalls zum Nachtheil der Gesammtinteressen, wenn die Privateisenbahnen diese Gesichtspunkte ausser Acht lassen müssen, und es ergiebt sich hieraus eine Verstärkung der Gründe, welche gegen das System der Privateisenbahnen überhaupt sprechen.

Wenn es hiernach keinem Zweifel unterliegen kann, dass die Festsetzung der Tarifsätze nur der Staatsgewalt zugewiesen werden darf, welche allein im Stande ist, die Interessen des Allgemeinwohls auf diesem Gebiet mit erforderlichem Nachdrucke zu wahren, so ist auch die Richtung, nach welcher hin eine Regelung des Tarifwesens in Deutschland gegenwärtig vorzunehmen sein wird, durch die heutige Lage der Deutschen Eisenbahnverhältnisse vorgezeichnet.

Ob bei der Bemessung des Frachtpreises der Nutzeffect für den Empfänger oder Absender, die Stufe der Production — ob Rohproduct, Halb- oder Ganzfabrikat —, die grössere oder geringere Leichtigkeit der Versendung, ferner eine vorwiegende Rücksichtnahme auf Specialbedürfnisse gewisser Zweige der Industrie, des Handels oder der Landwirthschaft u. s. w. in Rechnung zu ziehen sind, oder ob in erster Linie auf den Handelswerth des Gutes, auf den Raum oder das Gewicht, bezw. auf das Verhältniss beider, Rücksicht zu nehmen sei: dies sind Fragen, über welche in eine mehr oder weniger theoretische Behandlung einzutreten, jetzt nicht am Platze ist.

Die Thatsachen liegen jedenfalls vor, dass durch besondere, hierauf berechnete Tarife einzelnen Geschäftszweigen direct ein höherer Aufschwung gegeben, eine locale Production unmittelbar gefördert, selbst eine neue Industrie bewusst ins Leben gerufen worden ist, gleichwie dadurch unbestreitbar die Preise bestimmter Waaren in bestimmten Localitäten herabgedrückt werden können. Es kann den einzelnen Bahnverwaltungen das Recht aber nicht zustehen, gegenüber den hundertfach verwickelten Factoren und Bedingungen der Production und Consumtion einer Volksgemeinschaft des 19. Jahrhunderts eine nach allen Seiten regelnde und beherrschende Thätigkeit gewissermassen gleich einer eingreifenden Vorsehung sich vindiciren zu wollen. Es darf nicht von ihnen abhängen, an irgend einem Punkte des Vaterlandes durch künstliche Bildungen, wie die Ausnahmetarife, Industrien grosszuziehen und gleichzeitig an anderen Orten die von der Natur gegebenen Erwerbszweige zu bedrücken oder selbst zu unterdrücken. Auch die aufgeklärtesten Mitglieder der einzelnen Eisenbahndirectionen, so grosse Verdienste sie sich um das vaterländische Transportwesen erworben haben, können unmöglich mit Sicherheit übersehen, welche Wirkungen auf den gesammtwirthschaftlichen Zustand ihre für die Nähe vielleicht wohlberechneten Massregeln zur Folge haben werden. Die durch den Transport bewirkte Steigerung des Nutzwerthes wird nur dann dem Ganzen zugutkommen, wenn sie, mit Vermeidung künstlicher Verschiebungen des natürlichen Gleichgewichts, sich auf fester und Allen erkennbarer Grundlage bewegt. Uebrigens haben bereits mehrere Eisenbahnverwaltungen, darunter sehr bedeutende, sich von der Vorstellung losgesagt, als seien sie berufen, durch gebietende Macht in die gegebenen Bedingungen der Production und Consumtion einzugreifen, die natürlichen Verhältnisse umzugestalten und Handel und Industrie zu beherrschen, statt diesen zu dienen.

Unter diesen Gesichtspunkten ist davon auszugehen, dass der Tarif, ohne gewaltsame Verschiebungen der bestehenden Voraussetzungen der Production und Consumtion herbeizuführen, den Anforderungen entsprechen muss:

a) dass er in seiner Structur klar ist und Jedermann in den Stand setzt, die Fracht für eine Sendung leicht zu berechnen;
b) dass er die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten sichert;
c) dass er die Benachtheiligungen beseitigt, welche bei dem gegenwärtigen System auf dem Verkehr des kleinen Gewerbebetriebes lasten;
d) dass er bei seiner Anwendung die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahntransports durch unwirthschaftlichen Betriebsaufwand erhöhender Bildungen nicht begünstigt, sowie die Integrität der Beamten nicht gefährdet.

Diesen Anforderungen wird durch das bestehende Tarifsystem nicht entsprochen.

Bis zum 15. Juni 1878, bis zu welchem Zeitpunkte sich die dem Bundesrathe zugegangenen Mittheilungen über den Umfang der Einführung des Reformtarifsystems bei den Deutschen Bahnen erstrecken, war die Reform — um diesen gangbaren Ausdruck beizubehalten — der Localtarife nahezu abgeschlossen, während von den auf den Deutschen Bahnen zu jener Zeit in Kraft gewesenen Verbands- und directen Tarifen im Verkehr unter sich und mit dem Auslande erst etwa 18 pCt. und von den Verbands- und directen Tarifen der Deutschen Bahnen unter sich etwa 30 pCt. auf der Grundlage des Reformsystems erstellt waren.

Demgemäss bestanden damals noch:

	A. Auf Grundlage des Reformsystems:		
61	Localtarife mit	283	Ausnahmetarifen,
154	Verbands- und directe Tarife mit	474	„
	B. Auf früherer Grundlage:		
2	Localtarife und		
366	Verbands- und directe Tarife mit	613	„ bzw. Specialtarifen für einzelne Artikel
zus. 583	Tarife mit	1 370	Ausnahmetarifen.

Nach einer vorliegenden Uebersicht aus dem Februar waren beispielsweise bei Versendungen im Bereiche der Elsass-Lothringischen Bahnen ausser dem Localtarife

159 Verbands- und directe Tarife, ohne Einrechnung der zahlreichen Ausnahmetarife

zu berücksichtigen. Ein Fabrikant in Köln, welcher Verkehrsbeziehungen nach allen Richtungen Deutschlands unterhält, hat gegenwärtig, wenn er sich selbst über die geltenden Frachtsätze unterrichten will, nicht weniger als 36 Tarife nöthig. Für seine Beziehungen mit dem Auslande braucht er ausserdem eine entsprechende Anzahl von Tarifen und trotzdem wird er wegen der häufig erscheinenden Nachträge doch nicht immer in der Lage sein, die Frachtsätze mit Zuverlässigkeit voraus berechnen zu können.

Diese Zahlen sprechen für sich und bedürfen eines weiteren Commentars nicht.

Bezüglich der durch die Einführung des Reform-Tarifsytems erstrebten Einheit ist zunächst zu berücksichtigen, dass die Annahme der vereinbarten schematischen Classification von der freien Entschliessung der Bahnen abhängig ist, und dass ihnen ebenso freisteht, Abänderungen und Ergänzungen nach ihrem Ermessen vorzunehmen. Von dieser Befugniss haben, wie eine Durchsicht der Tarifhefte ergiebt, auch diejenigen Bahnen, welche das Reform-Tarifschema ihren Tarifen zu Grunde gelegt haben, reichlichen Gebrauch gemacht.

Durch die im weitesten Umfange zugelassenen Ausnahmen bezüglich einzelner Productionsartikel, sowie durch die fortwährend eingetretenen Declassificirungen innerhalb der drei Specialtarife werden ferner, wie die stattliche Zahl der Ausnahmetarife von 1370, sowie die bis jetzt in nicht weniger als 28 Puncten getroffenen Aenderungen in der Nomenclatur der Güter der Specialtarife zeigen, die Vortheile der gemeinsamen Classification empfindlich geschmälert. Ausnahmetarife pflegen auf Antrag einzelner Kaufleute oder Industrieller oder eines immerhin mehr oder minder begrenzten Kreises von Interessenten zugelassen zu werden, denen sie einen augenblicklichen Vortheil verschaffen, während die Concurrenten desselben Industriezweiges, welche von der eintretenden Ausnahmetarifirung bezw. der vorzunehmenden Declassificirung erst später erfahren, dadurch nicht selten auf das Empfindlichste geschädigt werden.

Von einem Einheitstarife kann bisher um so weniger die Rede sein, als die Festsetzung der Maximalsätze jederzeit von den Aufsichtsbehörden geändert werden kann, und als den Bahnen innerhalb der Grenzen der Maximaltarife die freie Bewegung nach unten gelassen worden ist. Während in Preussen vor der Einführung des Reform-Tarifsystems bei vielen Bahnen jede Tarifveränderung, auch das Hinuntergehen unter ein bestimmtes Tarifminimum, an die Genehmigung der Aufsichtsbehörde gebunden war, hat man sich sogar jetzt dieses Rechtes begeben, indem den Eisenbahnen, wenigstens für die Dauer der Beibehaltung des Reform-Tarifsystems, die unbeschränkte Normirung des Tarifs nach unten hin gestattet worden ist.

Endlich ist in Betracht zu ziehen, dass durch den Bundesrathsbeschluss vom 14. December 1876 nur erklärt worden ist, dass von Seiten des Reichs gegen die Einführung des Systems im Allgemeinen nichts einzuwenden sei, mit der Massgabe, dass die Genehmigung der Maximalsätze und die Einführung von Ausnahmetarifen den Landes-Aufsichtsbehörden vorbehalten werde. Bei dieser nur negativ ausgedrückten Erklärung steht es den Landes-Aufsichtsbehörden offen, den bezüglich des Normal-Tarifschemas getroffenen Beschlüssen der Eisenbahnverwaltungen die Genehmigung zu versagen, wodurch die beabsichtigte Einheit beeinträchtigt werden würde.

Es fehlt eine reichsgesetzliche Bürgschaft dafür, dass das einheitlich Gedachte auch einheitlich in's Leben treten und weitergebildet werde.

Bezüglich der Ausnahmetarife sind jetzt schon Differenzen vorhanden. Auch die bezüglich der Maximalsätze in den einzelnen Staatsgebieten immerhin bestehenden Ungleichmässigkeiten sind nicht lediglich auf Abweichungen in den zu beurtheilenden Verhältnissen, sondern auch auf Verschiedenheiten in den Anschauungen der urtheilenden Instanzen zurückzuführen.

Durch die verschiedenartige Behandlung wichtiger Productiosartikel seitens der einzelnen Bahnverwaltungen wird ein Interessenkampf der Production verschiedener Wirthschaftsgebiete hervorgerufen, welcher das Gefühl der wirthschaftlichen Zusammengehörigkeit der Reichsangehörigen zu schädigen geeignet ist.

Wenn schon die Verschiedenheit der Ansichten unter den Aufsichtsbehörden den Keim einer Gefährdung der gleichen Behandlung aller Transportinteressenten bei Benutzung der Deutschen Eisenbahnen in sich trägt, so wird eine solche ungleiche Behandlung thatsächlich hervorgerufen durch die auch innerhalb der zweifellosen Grenzen der Maximaltarife noch immer weit genug gehende Freiheit der Bahnen, welche ihnen gestattet, vermöge verschiedenartiger Bemessung der Frachtpreise einzelne Artikel und Industrien willkürlich zu begünstigen oder zu belasten und dadurch nach eigenem Gutdünken Verkehrspolitik zu treiben, sowie durch den mit dem freien Tarifrechte im ursäch-

lichen Zusammenhange stehenden Concurrenzkampf der Eisenbahnen unter einander.

Bei diesen Bedingungen der Entwickelung fehlt es an Fällen nicht, in welchen in Verkehrsgebieten, wo die natürlichen Voraussetzungen zu bestimmten Industrie- und Handelszweigen fehlten, durch Tarife, welche an die Selbstkosten streiften, beziehungsweise solche kaum erreichten, industrielle und Handelsetablissements künstlich — das heisst mit Opfern — hervorgerufen sind, während die Bahnen zur Ausgleichung sich durch hohe Tarifirung der natürlichen Producte und Exportartikel des betreffenden Gebietes schadlos gehalten haben. So hatte in einem bestimmten Falle eine Westdeutsche Bahn die Fabrikation von künstlichen Steinen und Cement in einem Terrain, wo die zu solcher Production dienenden Rohmaterialien fehlten, durch aussergewöhnlich niedrige Tarife für Rohmaterialien möglich gemacht. Um den in Folge dessen eingetretenen Einnahme-Ausfall zu decken, hatte dieselbe den Artikel Holz — das natürliche Product des betreffenden Gebietes — auf eine so hohe Taxe gesetzt, dass der Handel mit diesem Producte schwer geschädigt, beziehungsweise das Absatzgebiet desselben gegenüber auswärtiger Concurrenz eingeschränkt wurde. Ein Mitglied einer anderen Bahn erklärte es als ein nachahmenswerthes Beispiel der von seiner Verwaltung betriebenen Tarifpolitik, dass sie einige Artikel unter denjenigen Sätzen, welche als Minimalsätze gedacht werden (und zwar auf weite Entfernungen unter Zuwendung grösserer Tarifeinheiten an Nachbarbahnen) gefahren habe, blos um einzelne Industriezweige zum Aufleben und in Gang zu bringen. Dabei ist indessen nicht erwähnt, wie viele Producenten und wie viele Industrien hierdurch an anderen Orten geschädigt worden sind, und wie diese Verhältnisse auf die Consumenten eingewirkt haben.

Mag ein Verfahren der in Vorstehendem gekennzeichneten Art vielleicht im Interesse einer einzelnen Bahnverwaltung gelegen sein; die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen der Nation werden aber dadurch sicherlich mehr geschädigt als gefördert.

Die nachtheiligen Einflüsse des Kampfes der Eisenbahnen unter einander sind schon so häufig erörtert worden, dass es hierüber an dieser Stelle nur einiger Andeutungen bedarf. Sie äussern sich zunächst in den Auswüchsen des Differential-Tarifsystems und der Ausnahmetarife.

Es ist wohl allgemein anerkannt und auch in den Verhandlungen der Enquête-Commission des Jahres 1875 durchgehends zum Ausdruck gekommen, dass Differentialtarife, wenn sie die Begegnung von Concurrenz des Auslandes zum Zwecke haben, sich, wie den finanziellen Interessen der Bahnen förderlich, so auch der nationalen Wirthschaft nützlich erweisen können, vorausgesetzt, dass sie sich in den richtigen Grenzen halten.

Ebenso sind Abstufungen der Tarife, welche, der Verminderung der Transportkosten auf weite Entfernungen hin Rechnung tragend, den Frachteinheitssatz mit der zunehmenden Entfernung zonenartig ermässigen, an sich nicht unberechtigt.

Ein Gleiches gilt indessen nicht von den durch inländische Concurrenzverhältnisse hervorgerufenen Differentialtarifen, welche sich dadurch kennzeichnen, dass sie Ermässigungen nur für einzelne Artikel, zwischen einzelnen Stationen, sowie mit Unterbietung der Frachtsätze der zwischenliegenden Stationen gewähren. Diese Tarifdifferenzen schliessen eine Ungerechtigkeit ein, weniger in der Ermässigung an sich, als vielmehr in der Entziehung der Ermässigung für die übrigen Stationen und die übrigen Artikel, wodurch berechtigte Interessen verletzt werden.

Ebenso wie diese Differentialtarife können diejenigen Tarifdifferenzen für die nationale Wirthschaft von schwer schädigendem Einflusse werden, welche, durch das Bestreben der Bahnen hervorgerufen, Massentransporte — auch durch Herabgehen unter den normalen Transportgewinn, sogar bis unter die Grenze der Selbstkosten — auf ihre Linien zu ziehen, ausländische Artikel vor den gleichartigen Artikeln der inländischen Production begünstigen.

Während den Eisenbahnen, als vom Staate monopolistisch ausgestatteten öffentlichen Transportanstalten, die Pflicht der gleichen Behandlung Aller obliegen sollte, wird durch Differentialtarife dieser Art die dem Monopole als Voraussetzung dienende Gleichberechtigung empfindlich gestört. Da diese Tarife von der zufälligen Gestaltung der wirthschaftlichen Interessen der in Betracht kommenden Bahnverwaltungen abhängig sind, und da ihre Schwankungen ebenfalls in diesen zufälligen von den Bedingungen der Production unabhängigen Ursachen ihre Entstehung finden: so sieht sich die heimische Industrie dadurch Aenderungen ihrer Productions- und Absatzbedingungen ausgesetzt, denen sie zu folgen nur unter empfindlichen Nachtheilen Einzelner im Stande ist.

Wenn man zu Gunsten der billigen Concurrenztarife anführt, dass sie wohlfeile Frachten für die in Betracht kommenden Verkehrsgebiete ermöglichen, so ist hierbei neben den schon erwähnten Uebelständen ausser Acht gelassen, dass die Bahnen zum Theil genöthigt sind, sich für den Ausfall an dem unter den Differentialtarif fallenden Verkehr wieder durch höhere Preisstellung im Localverkehre schadlos zu halten. Da die Entstehung der wohlfeilen Differentialsätze es mit sich bringt, dass sie vorwiegend nur für Städte ersten Ranges und Centren des Verkehrs wirksam sind, so haben sie eine ungesunde Zusammenziehung des Verkehrs und der Industrien in einzelne grosse Orte zur Folge, welche wirthschaftlich und politisch grossen Bedenken unterworfen ist.

In ursächlichem Zusammenhange mit der Entwickelung der Concurrenzverhältnisse zwischen den Eisenbahnen stehen die Bildungen, welche sich in den Verbands- und directen Verkehren der einzelnen Bahnen unter einander ergeben haben. Ihrer historischen Entwickelung nach haben die Verbände der Eisenbahnen zunächst die Verabredung gemeinsamer Bestimmungen:

über die directe Expedition von Gütern zwischen Stationen der zu dem Verbande zusammengetretenen Eisenbahnen, ferner

der reglementarischen Festsetzungen über die Behandlung dieser Güter,

der im gemeinschaftlichen Verkehre zur Anwendung zu bringenden Güterclassification und der gemeinsamen Tarifvorschriften

zum Zweck gehabt.

Mit dem weiteren Ausbau des Deutschen Eisenbahnnetzes sind aber auch die dadurch hervorgerufenen Concurrenzverhältnisse auf die Bildung der Verbände von Einfluss gewesen. Sobald für den Verkehr zwischen zwei entfernten Orten und Verkehrsgebieten sich mehrere Linien zur Verfügung stellen, ist es das aus dem Sonderinteresse hervorgehende natürliche Bestreben der meisten Bahnverwaltungen — auch derjenigen, deren Linien keineswegs die kürzeste Verbindung darstellen — möglichst viel von dem betreffenden Verkehre an sich zu ziehen.

Um den vernichtenden Folgen eines hieraus entspringenden Concurrenzkampfes zu entgehen, pflegen sich nun die Bahnen innerhalb der Verbände im gütlichen Wege über die Vertheilung des Verkehrs auf die einzelnen Routen zu einigen. Bei der im Schosse der Verbandsconferenzen erfolgenden Einigung über die Theilung des Verkehrs sind keineswegs die natürlichen Verhältnisse des Verkehrs allein bestimmend, sondern es wird diejenige Bahn den meisten Verkehr an sich ziehen, welche durch geschickte Verhandlung um die Tranport-Bedingungen den grössten Vortheil zu erreichen weiss. Die Abmachungen darüber, welchen Theil jede Linie an dem Gesammtverkehr zu nehmen hat, pflegen in den Instradirungsvorschriften, welche in Form umfangreicher Hefte für die betheiligten Verbände herausgegeben werden, niedergelegt zu werden. Die Vertheilung der Güter unter die in Frage kommenden Routen wird meistens nach bestimmten Zeitperioden vorgenommen; sind zwei Routen zu versorgen, so werden diese Zeitperioden in der Regel abwechselnd auf einen Monat festgesetzt, so dass die eine Route in der Regel alle im Januar, die andere alle im Februar eingelieferten Güter erhält u. s. w.; sind mehrere Linien zu versorgen, so werden diese Zeitperioden derart geändert bezw. abgekürzt, dass in halb- oder selbst drittelmonatlicher, bei Concurrenz einer grösseren Anzahl Routen sogar in wöchentlicher Reihenfolge, abgewechselt wird. Die Vertheilungsvorschriften beziehen sich auf solche Sendungen, bei denen der Versender im Frachtbriefe keine bestimmte Route vorgeschrieben hat. Enthält der Frachtbrief eine Vorschrift über die Leitung der Sendung, so ist in der Regel nach dieser zu verfahren. In einige Verbandsabkommen hat man aber auch die Bestimmung aufgenommen, dass der directe Frachtsatz nur in Anwendung kommen soll, wenn der Frachtbrief keine Route vorschreibt, dass dagegen, wenn eine Route vorgeschrieben ist, die theuere Fracht von Bahn zu Bahn zur Berechnung kommt. Da es vorgekommen sein soll, dass die eine oder andere bei einem Verbandstarife betheiligte Verwaltung, um die dem Verbande zufallenden Güter auf ihre Routen zu ziehen, dem Publicum, wenn es die Frachtbriefvorschriften auf ihre Route ausstellte, besondere Begünstigungen unter der Hand gewährt hat, so hat man durch die letztere Bestimmung erreichen wollen, dass nicht eine einzelne Verwaltung durch Anwendung derartiger Mittel im Stande sei, die Güter über ihre Route zu leiten und so andere Verwaltungen, welche die vereinbarten Bestimmungen beobachten, zu schädigen.

So ergiebt sich beispielsweise aus den Instradirungsvorschriften des Deutsch-Oesterreichischen Verbandes, dass zwischen Wien und Stettin nicht weniger als insgesammt 34 verschiedene Schienenwege in wöchentlich abwechselnder Reihenfolge zur Beförderung der in den einzelnen Verkehrsbeziehungen zwischen diesen beiden Orten zum Austausch gelangenden Güter in Benutzung sind. In gleich verwickelter Weise gestalten sich die Verhältnisse zwischen Wien und Berlin, Hamburg und Wien u. s. w. Bei kürzeren Beförderungsstrecken wird die Benutzung der Routen zwar weniger zahlreich, aber nicht minder verwickelt. So erfolgt die Beförderung der Güter zwischen Hamburg und Zittau, im Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehre, auf nicht weniger als 10 Routen, in deren Wahl zum Theil wöchentlich gewechselt wird. Aehnliche Beispiele lassen sich in grosser Zahl aus den Instradirungs-Vorschriften aller übrigen auf längere Strecken sich ausdehnenden Verbände herausgreifen.

Der die Bewegung des Verkehrs, entgegen den natürlichen Wegen, dem Ermessen der Bahnen künstlich unterordnende Character der Tarifverbände wird hieraus zur Genüge sich erkennen lassen.

Ausser den Abkommen über die Behandlung der Güter und die Berechnung der Frachten, über etwaige Zuganschlüsse für durchgehende Züge, über das Expeditionsverfahren und die Instradirung werden von den Verbänden weiter besondere Verabredungen über die Frachtantheile jeder einzelnen Verwaltung an dem Verbandsverkehre für alle die in Betracht kommenden zahlreichen Routenrelationen getroffen. Die Frachtantheile pflegen für die Gewichtseinheiten bis zu drei Decimalstellen ausgerechnet zu werden.

Wenn also ein Verbandsgütertarif in den 8 Frachtclassen des Normaltarifschema's und in 4 Ausnahmetarifen die Frachtsätze für 300 Relationen enthält, bei denen im Durchschnitt je 3 Routen möglich sind, so stellen sich die Frachtsätze in der die Zusammenstellung der Antheile enthaltenden sogenannten Antheilstabellen in $12 \times 300 \times 3 = 10\,800$ Additions-Exempeln, zum grossen Theil vierstelliger Zahlen, dar. Antheilstabellen von 100 und mehr Seiten in Tabellen- und Zahlendruck, in Folioformat, gehören keineswegs zu den Seltenheiten.

Die Zahl der Verbands- und directen Tarife im Deutschen Reiche belief sich am 15. Juni 1878 auf 520 ohne Einrechnung der zahlreichen Ausnahmetarife. Die Verbände setzen sich zum Theil aus Vereinigungen einzelner Nachbarbahnen zusammen, und diese Vereinigungen bilden wiederum Verbände mit anderen Bahnen und Bahngruppen. Da jeder Verband die Bedingungen des Güteraustausches für sich besonders beschliesst und für die Verkehrsbeziehungen, auf welche er sich erstreckt, ein abgeschlossenes Ganze bildet, so ergeben sich in Bezug auf die Verschiedenartigkeit der Behandlung der Gütersendungen ebenso viele getrennte Verkehrsgebiete, als der Zahl nach Verbände vorhanden sind. —

Das Ganze stellt ein Durcheinander von Combinationen verschiedener Verkehrsbeziehungen dar, welche sich in engeren Verkehrskreisen und über diese hinaus wieder zwischen einzelnen Verkehrsgruppen bilden. Mit der steten Bewegung des Verkehrs erleiden innerhalb der Verbände die reglementarischen Vorschriften, die Tarifbestimmungen, die Tarifsätze, die Instradirungs-Vorschriften, die Uebereinkommen und Antheils-Tabellen eine fortwährende Aenderung und Ergänzung, welche in Dienstbefehlen und zahlreichen Nachträgen ihren Ausdruck finden.

Es ist hieraus leicht zu ermessen, welche ausserordentliche, kostspielige Thätigkeit die zahlreichen directen Tarifverbände im Deutschen Eisenbahnwesen entwickeln. Ein ungeheurer Aufwand an Material und Arbeitskraft wird durch dieses stete Arbeiten der Tarifverbände in Anspruch genommen, welcher bei einheitlicher, das Fortbestehen der Verbände entbehrlich machender Gestaltung des Eisenbahn-Tarifwesens der Volkswirthschaft zum grossen Theil erspart und für productive Zwecke frei werden würde.

Die Umleitungen, welche die Sendungen gegenüber der kürzesten und natürlichsten Route erleiden, und die durch die künstlichen Instradirungsfestsetzungen der Tarifverbände herbeigeführt werden, sind sehr erheblich; sie stehen mit einer rationellen wirthschaftlichen Bewältigung des Verkehrs in einem folgenschweren Gegensatze. Letzterer findet in der Erhöhung der Betriebskosten des Transports seinen Ausdruck.

Von dem Bestreben geleitet, möglichst viel Verkehr an sich zu ziehen, haben Bahnen, welche durch ihre natürliche Lage nur auf den Localverkehr angewiesen sind, es durch Rührigkeit ihrer Vertreter auf den Conferenzen der Eisenbahnverbände dahin gebracht, dass ihnen wochen- oder monatsweise ein Theil des grossen Durchgangs-Verkehrs, unter Ablenkung von den natürlichen Verkehrswegen, zugewiesen ist. Die Bahnen haben sich mit ihren Betriebseinrichtungen und Fahrplänen auf den grossen Verkehr eingerichtet: sie fahren ebenso viel Züge als andere durch ihre natürlichen Verhältnisse auf den Durchgangs-Verkehr angewiesene Bahnen, noch dazu mit grösseren Kosten auf Umwegen, während die Hauptbahn leicht das Doppelte des ihr gegenwärtig zufliessenden Verkehrs ohne wesentliche Erhöhung ihrer Selbstkosten, durch bessere Ausnutzung der Zugkraft und des Wagenraumes, bewältigen könnte.

Der Entstehung solcher unnatürlichen Zustände würde der Boden entzogen werden durch ein Tarifsystem, welches, indem es den Bahnen feste Einheitssätze und richtige Instradirung vorschreibt, die Concurrenzjagd beseitigt und damit der Güterbewegung wiederum ihre natürlichen Bahnen anweist. Nicht nur, dass unter dem Einflusse des gegenwärtigen Systems Bahnen mit einem Aufwande an Anlage-Kosten entstanden sind und noch entstehen, deren Verhältnisse bei natürlicher Leitung des Verkehrs einen weit wohlfeileren Bau gestatteten: auch die laufenden Betriebskosten werden bei der bestehenden Theilung, Zersplitterung und Umleitung des Verkehrs durch den übermässigen Transportaufwand der Neben- und die mangelhafte Zugkraft- und Wagenraum-Ausnutzung der Hauptbahnen jährlich um viele Millionen vertheuert, welche der nationalen Wirthschaft erspart werden, und dem Güteraustausche in Gestalt billiger Frachttarife zu Gute kommen könnten.

Ein Rückblick auf die vorangegangenen Erörterungen führt zu der Ueberzeugung, dass eine Besserung der geschilderten Verhältnisse auf dem Gebiete des Eisenbahn-Tarifwesens nach einer Richtung hin, welche den Character der Eisenbahnen als im Dienste der Gesammtheit stehender Deutscher Verkehrsanstalten zum Ausdruck bringt, und sich zugleich dem Rahmen des Bestehenden anschliesst, nur durch Einschränkung der Tariffreiheit der einzelnen Bahnen und durch reichsgesetzliche Festsetzung der Tarifsätze nach gleichmässigen durch das Allgemeinwohl bestimmten Grundsätzen ausführbar ist. Die Entscheidung darüber, ob eine Abweichung von der normalen Berechnung im einzelnen Falle mit Rücksicht auf die wirthschaftlichen Interessen Deutschlands oder einzelner Gebiete zweckmässig oder zulässig ist, darf nicht länger von der zufälligen Gestaltung der Sonderinteressen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen abhängig gemacht werden, sondern muss der unparteiischen Beurtheilung durch die staatliche Aufsichtsbehörde unterliegen.

Mit historischer Nothwendigkeit vollzieht sich auch im Eisenbahnwesen derjenige Uebergang, wie ihn die Culturgeschichte der Völker bei anderen wirthschaftlichen Entwickelungen erlebt hat. Neue wirthschaftliche Erscheinungen sind zunächst ohne Beeinflussung durch die staatliche Einwirkung entwickelt und fortgebildet; allmälig ist aber das Interesse an denselben so gross und allgemein geworden, dass die fernere Regelung nicht mehr dem Egoismus und der Willkür der Einzelinteressen überlassen werden konnte, vielmehr nach den Interessen der Allgemeinheit erfolgen musste. Ein lehrreiches Beispiel liegt in Deutschland in der Entwickelung des Tarifs der Packetpost vor, welcher vor dem Baue der Eisenbahnen, bei dem Mangel anderer regelmässiger und geordneter Verkehrsmittel, die Vermittelung des grössten Theils des Waaren-Schnellverkehrs zufiel.

Sehr ähnlich diesen geschichtlichen Vorgängen bei der Entwickelung des Päckereitarifes ist auch die heutige Entwickelung des Eisenbahn-Tarifwesens auf dem Punkte angelangt, dass sie nicht länger in der Verwirrung belassen werden kann, in welche sie die bunte Gestaltung der einzelnen Bahngebiete und Verkehrsinteressen gebracht hat.

Einer so durchgreifenden Umgestaltung, wie sie die Entwickelung des Posttarifs durch die Einführung der directen Entfernung von Ort zu Ort — der Luftlinie —, bei einheitlichen Grundtaxen, schon im ersten Viertel dieses Jahrhunderts aufzuweisen hatte, erscheint der heutige Entwickelungszustand des Eisenbahnwesens zur Zeit noch nicht fähig.

Die zunächst nothwendige Reform würde sich den bestehenden Verhältnissen anzuschliessen und auf diejenigen Festsetzungen zu beschränken haben, welche im Interesse des Gemeinwohls gefordert werden müssen. Bis auf Weiteres würde daher die zur Zeit auf den Deutschen Bahnen fast durchgängig eingeführte Güterclassification, mit den für die Erleichterung des Kleinverkehrs gebotenen Modificationen, dem Einheitstarife zu Grunde zu legen sein. Da es aber unmöglich ist, Tarife für jedes einzelne Industrie- und Productionsgebiet zu bilden, ohne in dem jetzigen Chaos des Tarifwesens zu verbleiben, und da die Festsetzung der Tarife für eine Industrie und ein Industriegebiet stets alle benachbarten Gebiete und concurrirenden Industrien mit berührt: so bleibt nichts übrig, als die Ausnahmen von dem Classificationsschema auf das Nothwendigste zu beschränken und innerhalb der einzelnen Classen die Tarife nach einem gleichmässigen Durchschnitt festzusetzen, wie er dem gesammten wirthschaftlichen Bedürfnisse am Besten entspricht. Hierbei wäre davon auszugehen, dass die Beförderungskosten nach der kürzesten Entfernung auf dem Eisenbahnwege berechnet werden, dass nach entfernteren Orten nicht geringere Gebühren, als nach näher gelegenen zur Erhebung kommen und dass alle Begünstigungen Einzelner zum Nachtheil der Uebrigen, wie sie in vielen der vorhandenen Differential-Tarife ihren Ausdruck finden, beseitigt werden muss.

In Verbindung mit einer auf der Grundlage gleichmässiger Durchschnittssätze beruhenden Reform des Tarifwesens würde auf Vorkehrungen Bedacht zu nehmen sein, welche, unter Beseitigung der für die heutige Entwickelung des Verkehrs viel zu verwickelten Organisation des Verbandswesens, das Abrechnungsverfahren durch Errichtung einer Centralstelle, zum Theil nach Art des Englischen Clearing-house vereinfachen, die Vertheilung der Einnahmen des gemeinschaftlichen Verkehrs unter die verschiedenen Bahnen auf einen ihren Leistungen entsprechenden und den besonderen Verhältnissen der einzelnen Bahnen Rechnung tragenden Grundlage regeln und den Verkehr von den ihm jetzt zum Theil künstlich angewiesenen Richtungen allmälig auf seine natürlichen Wege zurückführen.

Von manchen Seiten könnte es Anfechtung finden, dass überhaupt versucht wird, Einheitssätze für den gesammten Vereinsverkehr aufzustellen, weil bisher die Ansicht verbreitet war, es gäbe keine zutreffenden Einheitssätze für ein Verkehrsgebiet von grosser Ausdehnung mit seinen wesentlich verschiedenartigen localen und provinziellen Verhältnissen und der daraus hergeleiteten Nothwendigkeit verschiedener Tarifirung.

In dieser Allgemeinheit muss die Richtigkeit der Ansicht schon dem nahe liegenden Einwande begegnen, dass die zulässigen Maximalsätze auf den Deutschen Bahnen z. Z. nur unerheblich von einander abweichen und, wenn auch bei den selbstständigen Privatbahnen innerhalb der gezogenen Grenze zahlreiche Abweichungen vorgekommen, diese doch bei den ausgedehnten Bahnnetzen, welche z. B. Preussen und Bayern im Staatsbesitze haben, schon geringer sind. Jedenfalls hat sich herausgestellt, dass im Verbandsverkehr, wo entweder die Nothwendigkeit auf möglichste Gleichmässigkeit hinwies, oder Concurrenzlinien zu demselben Ziele führten, abgesehen von Differentialtarifen, nicht solche Verschiedenheiten in dem Gesammtergebniss der Verbandstarife bestehen, dass sie als ein unüberwindliches Hinderniss gelten könnten, zu angemessenen Einheitssätzen zu gelangen.

Da Einheitssätze ein unbedingtes Erforderniss sind, wenn in dem unendlich complicirten Verbandswesen mit seinen hunderten von Tarifen Wandel geschaffen werden soll, so wird über kleinere, mit einer solchen Verschmelzung unvermeidlich verbundene Differenzen fortzukommen sein. Man darf mit Sicherheit voraussetzen, dass die Preisveränderungen, welche eine solche Massregel für einzelne Orte mit sich bringt, im Ganzen weniger zahlreich oder erheblich ausfallen werden, als dies hundertfach im Laufe eines Jahres bei Einführung neuer Verbände und neuer Differentialtarife unter der Herrschaft des jetzigen Systems der Fall gewesen ist.

Mit der Annahme der Einheitssätze aber ist den steten Veränderungen ein für alle Mal ein Ende gemacht und dem Handel und Verkehr eine dauerhafte Unterlage gegeben, auf welcher bestehende Geschäftsverbindungen sicher fortgeführt und neue angeknüpft werden können, während sich bei dem jetzigen Zustande die Transportkosten aller Vorausberechnung entziehen. Dieser Gewinn wäre allein gross genug, um über viel erheblichere Schwierigkeiten fortzuhelfen, als sie thatsächlich mit der gleichmässigen Anwendung der vorgeschlagenen Einheitssätze verbunden sind.

Dazu kommt der Vortheil, welcher den Eisenbahnverwaltungen selbst aus der einheitlichen Regelung des Vereinsverkehrs erwächst und denselben jeden ferneren Aufwand an Zeit, Arbeitskraft und Geld, wie er in erheblichstem Umfange mit der Bildung der Verbände verknüpft ist, für die Folge erspart.

Dieser Vortheil ist um so schwerer wiegend, als die Einrichtung einer Central-Rechnungsstelle es ohne technische Schwierigkeiten gestattet, die Vertheilung der Gesammteinnahmen aus dem Verbandsverkehre auf die einzelnen Bahnen entsprechend ihrer Transportleistung, sowie unter Berücksichtigung höherer oder niedrigerer Anlagekosten zu bewirken. Der letzteren Rücksicht würde z. B. in einfacher Weise dadurch entsprochen werden können, dass ausserordentliche Transportleistungen, wie Ueberführungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen, besonders kostspielige Brückenübergänge und Trajecte, Transporte auf schwierigen Gebirgsbahnen und ähnliche ungewöhnliche Leistungen einzelner Bahnen, welche künftig in dem auf der kürzesten Entfernung zwischen Abgangs- und Bestimmungsort beruhenden Einheitssätze nicht mehr besonderen Ausdruck finden, bei der Feststellung der Antheile einer jeden Verwaltung in der Central-Rechnungsstelle nach demselben Verhältniss, welches gegenwärtig bei Berechnung der Fracht zu Gunsten der durch ausserordentliche Leistungen der gedachten Art besonders belasteten Verwaltungen zur Geltung kommt, durch entsprechenden Zuschlag an Taxkilometern zu Gunsten der betreffenden Verwaltung zur Berechnung kommen.

Die gesetzliche Festsetzung der Tarifmassregeln und die dauernde Beaufsichtigung des Tarifwesens steht nach der Reichsverfassung dem Reiche zu. Nur die Ausübung der Tarifgesetzgebung durch das Reich kann dem Erfordernisse Genüge leisten, dass einheitliche Bestimmungen getroffen werden und deren einheitliche Durchführung gesichert wird. Die Zuständigkeit des Reichs, im Wege der Gesetzgebung das Tarifwesen zu regeln, kann im Hinblick auf die Verfassungsbestimmungen von Artikel 4 No. 8 und von Artikel 41 bis 46 einem Zweifel nicht ausgesetzt sein.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass eine den Absichten der Verfassung entsprechende Ausübung der Controle über das Tarifwesen sich ohne legislative Einwirkung des Reichs auf die Normirung der Frachtsätze nicht ermöglichen lässt, und dass die einheitliche Regelung dieser Sätze im Interesse des allgemeinen Verkehrs als ein unabweisliches Bedürfniss der Nation zu erachten ist.

Den bestehenden Privatbahnen sind durch die Concessionen der Einzelstaaten verschiedene Rechte, namentlich bezüglich der Bestimmung der Frachtsätze, beigelegt worden. Diese Rechte sind indessen dadurch wesentlich eingeschränkt, dass sowohl die Festsetzung, als die Abänderung der Tarife fast allgemein an die Genehmigung der Staatsregierung geknüpft sind. Insbesondere darf der überwiegend grösste Theil der Preussischen Privatbahnen concessionsmässig selbst Ermässigungen des Tarifs nur mit Genehmigung der Staatsregierung einführen; die später durch Ministerial-Erlasse ertheilten weitergehenden Befugnisse sind überall nur unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs zugestanden worden. Diese durch die bisherige Gesetzgebung (Preuss. Eisenbahnges. v. 3. Nov. 1838 § 32) vorgesehene und concessionsmässig begründete Einwirkung der Landesregierungen auf die Normirung der Tarifsätze hat bisher eine Handhabe gewährt, um der lediglich im Wege der Vereinbarung in Angriff genommenen Reform des Tarifschema's Eingang bei den bestehenden Privatbahnen zu verschaffen. Es lässt sich annehmen, dass die Schwierigkeiten, welche sich aus den Concessionen der bestehenden Privatbahnen gegen die Durchführung eines gemeinsamen Tarifgesetzes ableiten lassen, sich practisch als nicht unüberwindlich herausstellen werden.

Vom juridischen Standpunkte können die Concessionen als ein formelles Hinderniss einer einheitlichen Tarifgesetzgebung des Reichs nicht anerkannt werden. Das durch die Concessionen begründete Recht der Eisenbahngesellschaften steht als ein Privilegium dem Rechte der Gesammtheit gegenüber; gerathen Beide in Widerstreit, so entspricht es der Natur der Sache, dass das Sonderinteresse dem Wohle der Gesammtheit zu weichen hat. Wie es deshalb von jeher in der Rechtswissenschaft und in der Praxis der Gesetzgebung für unzweifelhaft gegolten hat, dass Privilegien im Wege der Gesetzgebung aufgehoben werden können, so lässt sich eine Ausnahme von dieser Regel zu Gunsten der Privilegien der Eisenbahngesellschaften nicht nachweisen. Sie lässt sich insbesondere nicht daraus herleiten, dass die Concessionen zum Theil auf vorgängigen Verhandlungen zwischen den Staatsregierungen und den Bahnunternehmern beruhen. Denn die Aufhebbarkeit der Privilegien wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass dieselben auf einem lästigen Titel beruhen; vielmehr kann dieser Umstand nur in der Entschädigungsfrage von Bedeutung sein, und eine abweichende Behandlung der onerosen Privilegien im Gegensatze zu den auf Liberalität beruhenden nach sich ziehen.

Darf es als rechtlich zweifellos bezeichnet werden, dass bestehende Eisenbahnconcessionen durch Gesetz aufgehoben werden können, so bleibt noch zu erörtern, ob diese Aufhebung gegen Entschädigung oder unentgeltlich zu bewirken sein wird.

Für Beides fehlt es nicht an Vorgängen. Unentgeltlich ist, um von ferner liegenden Beispielen abzusehen, die Aufhebung der Lauenburgischen Elbzölle, des Jagdrechts und eines grossen Theils der Grund- und Gewerbegerechtigkeiten erfolgt. Dagegen ist bei Aufhebung der Binnenzölle, bei Revision der Communicationsabgaben und bei Abschaffung der Flössereiabgaben insoweit Entschädigung geleistet worden, als die aufgehobenen Rechte auf lästigen Privatrechtstiteln beruhten.

Die Nothwendigkeit der baldigen Herstellung eines geordneten Zustandes im Deutschen Eisenbahntarifwesen tritt in so dringender Weise hervor, dass zur Ausführung der gesetzlichen Regelung der Erlass eines allgemeinen Reichseisenbahngesetzes, welcher mit anderen noch nicht spruchreifen Fragen zusammenhängt, nicht abgewartet werden kann. Die gesonderte Ordnung des Tarifwesens unterliegt keinem Bedenken, da dasselbe ohnehin eine getrennte Materie auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung bildet und einer unabhängigen Behandlung fähig ist.

Der Frage, welche Rücksichten der Billigkeit bei der Regelung des Entschädigungspunktes zu beachten sein werden, soll durch die Vorlage nicht präjudicirt, vielmehr soll dieselbe dem Ermessen der gesetzgebenden Gewalten unter Benutzung der finanziellen Erfahrungen überlassen werden, welche die künftige Verkehrsgestaltung darbieten wird.

Ein Beitrag zur Frage über die Rentabilität des Personenverkehrs.

(C. v. Tóth.)

Die unter diesem Titel im letzten Jahrgange d. Ztg. stattgehabte Discussion hat, nebst sehr beherzigenswerthen Vorschlägen zur Behebung der als zu gering anerkannten Rentabilität des Personentransportes, gleichzeitig den Beweis geliefert, dass der zu bewältigende Stoff für einzelne Aufsätze zu reichhaltig sei. Aus der zu Tage getretenen Divergenz der hingestellten Voraussetzungen liess sich ferner schliessen, dass eine entschiedene Gruppirung der Urtheile erst dann zu erwarten ist, wenn nachgewiesen, d. h. mittelst Rechnung festgestellt wird: woher die Einbussen rühren, und wenn auf gleiche Weise beziffert wird, wie hoch die Ersparnisse anzuschlagen sind, welche mittelst der projectirten Abhilfsmittel erzielt werden können, weil nur die vollste Klarheit über die Tragweite der Vorschläge zur Verständigung führen kann.

Soll das Interesse an diesen wirthschaftlichen Fragen ein allgemeineres sein, so müssten diese Untersuchungen auf mehrere Bahnen ausgedehnt werden, deren Detaileinrichtungen in weiteren Kreisen bekannt sind.

Diesen Bahnen ferne stehend, bin ich schlechterdings genöthigt, viele Resultate meiner Rechnungen unerwähnt zu lassen. Die mit den Details der Norddeutschen Bahnen besser Vertrauten werden indess leicht die Beweise liefern können:

1. dass das Deficit des Personenverkehrs hauptsächlich herrühre:

a) von allzu reichlicher Raumbemessung (z. B. bei der I. Personenclasse und bei den Nebenartikeln u. s. w.);

b) von der unzureichenden Frequenz (z. B. bei der I. Classe und dem Gepäcke u. s. w.);

c) von der ungenügenden Bewerthung einzelner Leistungen (z. B. bei der I. Classe, bei kurzen Fahrten u. s. w.).

2. dass diese Ursachen der Einbussen durch nachstehende Behebungsmittel theils gänzlich, theils innerhalb bestimmter Grenzen, beseitigt werden können und zwar:

a) das grosse Defizit bei der I. Personenclasse kann durch Umwandlung der letzteren in eine tarifirte Coupéeclasse, bestehend aus Coupées II. Classe, paralysirt werden.

b) Jene Wagen, welche ausschliesslich für den Transport wenig frequentirender Artikel (Pferdewagen) construirt sind, erfordern die Reconstruction, um sie auch für andere gangbarere Artikel benützen zu können. — Die aus der unzureichenden Frequenz herrührende Einbusse im Gepäcksverkehre kann durch die Aufhebung des Freigewichtes reducirt werden.

Es lässt sich mit Daten Deutscher Bahnen nachweisen, dass Fahrten auf kurze Distanzen allzu gering, dagegen weite Reisen zu hoch taxirt sind, und zwar deshalb, weil gegenwärtig die grossen Kosten der Spedition weniger, als die verhältnissmässig geringen Tractionskosten berücksichtigt sind.

Als illustrirendes Beispiel sei erwähnt, dass das Verhältniss der von der Reiselänge unabhängigen Auslagen zu jenen, welche mit der Distanz zunehmen, auf einer Preussischen Staatsbahn sich verhalten, wie 32 : 68 pCt. der gesammten Betriebskosten.

Es lässt sich rechnend nachweisen, dass bei entsprechender Würdigung dieses dem Eisenbahntransporte eigenthümlichen Unterschiedes an Leistungen, im Interesse der Frequenz — also auch des Bahnerträgnisses — der nationalöconomisch wichtige Ausspruch Ghega's „mit den Eisenbahnen verschwinden die Distanzen" ohne Schädigung berechtigter Ansprüche des Localverkehres verwirklicht werden kann. Der geringe Preisunterschied zwischen den Stationen gestattet nämlich Durchschnittssätze (Stufen- oder Zonenpreise) festzusetzen und auf diese Weise an Stelle der grossen Zahl von Stationen die ungleich geringere der Stufen zu setzen. Die Einführung dieser Stufensätze ist um so gerechtfertigter, als die geringen Preisdifferenzen die zur Einhebung derselben nöthigen Regiekosten selten decken. Mit der allgemeinen Einführung der Stufentarife werden die Differentialtarife nicht mehr auf Kosten weiterer Reisen begünstigt. Die Ersparnisse an Zeit, an Rechnungs- und Manipulationskosten, an Inventar und Material können zwar nicht beziffert werden, sind jedoch ohne Zweifel gross. Ueberdies ergeben sich durch zweckgemässe Einrichtung dieses Tarifsystems für das Publicum Bequemlichkeiten, über welche dasselbe eventuelle kleine Preiserhöhungen bald verschmerzen kann.

Als einleitender Versuch solcher, auch auf Deutsche Bahnen auszudehnender Studien soll im Nachstehenden eine kleine Gruppe der erwähnten wirthschaftlichen Fragen rechnend beantwortet werden, wobei die angeschlossene, aus den betreffenden Jahresberichten zusammengestellte Tabelle unsere Erörterung illustriren und begründen soll.

Zur Erläuterung dieser Tabelle muss zuvörderst Nachstehendes hervorgehoben werden:

In der Zeile bezw. Post No. 7 sind die Selbstkosten pro Personenkilometer, entsprechend der gegenwärtigen eingliedrigen Tarifconstruction (Vl, wenn l die Distanz ist), und in der Post No. 8 und 9 die beiden Addenden der eisenbahngemässeren zweigliedrigen Construction angeführt. Die verdoppelte Ziffer (2S) zur Tractionsgebühr der Distanz (Tl) addirt, giebt den Fahrpreis (2S + Tl) der letzten Construction.

In der Post No. 10 ist die Distanz x ermittelt, bei welcher der nach der eingliedrigen Tarifconstruction berechnete Fahrpreis jenem der zweigliedrigen gleich wird.

$$\text{Also } Vx = 2S + Tx \text{ daraus } x = \frac{2S}{V-T}$$

Jeder Preis für Fahrten, welche kürzer als x sind, ist unter den Selbstkosten taxirt. Die dadurch erwachsenden Ausfälle werden durch die Erträgnisse jener Fahrten äquilibrirt, welche zwischen die Distanz x und 2x fallen, wogegen die über 2x hinausgehenden Reisen höher tarifirt sind, als dies **die Selbstkosten** bedingen.

In der Post No. 11 ist derselbe Vergleich der zweigliedrigen Construction mit den bestehenden Normalsätzen angestellt.

Diese Erläuterungen vorausgeschickt, kann nun hervorgehoben werden, dass — abgesehen von der weiteren Differenz, welche von der geringeren Frequenz in den beiden höheren Classen herrührt — der Sitzplatz I. Classe 20—25 mal und jener der II. Cl. 5 mal höheren Werth hat, als ein Steh- oder Sitzplatz IV. Cl. u. z. hauptsächlich deshalb, weil der wesentlichste Vorzug der beiden höheren Classen in der reichlicheren Ausmessung des gebotenen Raumes besteht.

Die öconomische Frage: wie weit man, unbeschadet des Classenunterschiedes, mit Reductionen sowohl des Sitzraumes, als der Ausstattungskosten gehen kann, habe ich in meiner bei Lehmann & Wentzel in Wien unter dem Titel „Die Selbstkosten und die Tarifconstruction" erscheinenden Broschüre (Seite 34—37) mittelst Rechnung beantwortet. Dieselben Erwägungen, auf Norddeutsche Bahnen angewendet, haben mir nahezu gleiche Resultate und die Ueberzeugung verschafft, dass auch dort die in dieser Richtung beantragten Reductionen sich theils unbefriedigend, theils äusserst bescheiden erweisen. Namentlich ist die Beschränkung in der Ausstattung, im Hinblicke auf den bedeuteuden Ausfall, welcher beseitigt oder doch ausgiebig vermindert werden soll, kaum fühlbar. So müssten z. B. bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn die Sitze I. Classe pro Achse von 7,6 auf 28 vermehrt werden, oder es wäre die Ausstattung von 100 auf 26 pCt. der gegenwärtigen Kosten herabzudrücken. Diese Grenzen weisen deutlich genug darauf hin, dass selbst eine Combination beider Mittel nur eine halbe Massregel wäre.

Grösseren Erfolg kann man sich versprechen, wenn an die Stelle der I. Classe eine tarifmässige Coupéeclasse mit einem Preise substituirt wird, welcher eine günstigere Ausnützung der Sitzplätze gewährleistet.

Belaufen sich nämlich die Selbstkosten eines voll ausgenützten Coupées II. Classe mit 8 Sitzen auf 50 ₰ pro Kilometer und pflegt gegenwärtig ein solches Coupée (wie bei der früher erwähnten Bahn) mit 14,79 pCt. der bewegten Sitzplätze besetzt zu sein, so rentirt es sich, dasselbe (mit dem Benützungsrechte für zwei Personen) mit dem Preise von (50 × 30 pCt.) oder (50 × 60 pCt.) zu tarifiren. — Den allgemein höheren Preisverhältnissen Oesterreich-Ungarns entsprechend, beziffert sich dieser Preis auf 12—18 kr.

Nachdem die Rentabilität dieser neuen Classe — ohne Beeinträchtigung des indirecten, aber hohen nationalöconomischen Werthes des Personenverkehres — gesichert werden kann, ist nur noch zu untersuchen, wie hoch der Vortheil anzuschlagen sei, welcher durch die Einführung der Coupéeclasse der II. Wagenclasse zu Gute kommt.

Dieser dürfte wohl höher geschätzt werden, als er thatsächlich sein wird.

Wenn wir annehmen, dass irgend ein Bruchtheil der gegenwärtig in der I. Classe stattfindenden Frequenz (z. B. ein Drittheil d. h. eine Million Personenkilometer) diese Coupéeclasse benutzt und der Rest in die II. Classe übergeht, so wird sich die Nachfrage in der letzteren folgendermassen gestalten:

A. Benutzte Sitzplätze II. Classe:

a) die gegenwärtige Frequenz	34 216 027	Pers.-Klm.
b) aus der I. in die II. übergetreten	2 083 848	„
zusammen . .	36 299 875	Pers.-Klm.

B. Bewegte Sitzplätze II. Classe:

a) die derzeitige Frequenz	232 269 331	Sitzkilom.
b) vermehrter Bedarf durch das Hinzukommen der Passagiere aus der I. Classe, mit Rücksicht auf die zweifache Benutzbarkeit der Coupées II. Classe nur	1 730 669	„
zusammen . .	234 000 000	Sitzkilom.

Die Nachfrage der II. Classe wird sich also, trotz des Zuwachses von 14,79 pCt. nur auf 15,5 pCt. erhöhen. — Dadurch wird der Coëficient N (Post No. 5 = 6,8) auf 6,45 und der relative Werth C von 92 auf 6,45 × 13,6 = 87,7 reducirt. Die Kosten eines Sitzplatzes II. Classe werden um $\frac{92-87,7}{92}$ billiger sein.

Bei Fixirung der Tarifsätze ist der nationalöconomische Werth des Personenverkehres das wichtigste Moment, da aber dieser local zu verschieden ist, um von ferner Stehenden ziffermässig präcisirt werden zu können, so muss hier von dieser Rücksicht abgestanden und an Stelle derselben — unserem Bestreben gemäss, äusserste Grenzen zu suchen — die Nebenbedingung substituirt werden, dass die bisherigen Einnahmen der I. und II. Classe (2 277 521) auch fernerhin unverändert bleiben sollen.

Demnach wären folgende Normalsätze zu stellen:

Entweder: 500 000 Coupéekilom. für 2 Pers. à 28 ₰	} 140 000 ℳ	
Oder: 333 334 „ „ 3 „ à 42 „		
36 299 875 Personenkilom. II. Classe à 5,9 „ .	2 141 692 „	
zusammen . .	2 281 692 ℳ	

Es resultirt mithin ein kleiner Ueberschuss von 4 171 ℳ.

Die Reduction der Selbstkosten ist dabei nicht unansehnlich, da die gegenwärtigen Selbstkosten beider Classen 2 974 568 ℳ betragen, und mit der Einführung der Coupéeclasse, je nachdem das Benutzungsrecht der Coupées auf zwei oder drei Reisende ausgedehnt wird, sich auf 2 605 916 oder 2 501 959 ℳ reducirt. Diese Ersparniss von 368 542 resp. 472 498 ℳ kann zur Belebung der Frequenz anderer Artikel (und zur werthgemässeren Taxirung der Coupéeclasse) verwendet werden.

Die Vortheile, welche durch den Wegfall einer ganzen Wagenserie dem Betriebscapitale zu Gute kommen, sind gross, lassen sich aber nur bei näherer Kenntniss der dort herrschenden Amortisationsprincipien ziffermässig bestimmen.

Post No.	Factoren, welche bei der Frage über die Rentabilität des Personenverkehrs zu berücksichtigen sind.	I. Personenclasse: K. Ung. Sts.-Eisenb. Nördliche Linien 1876	K. Ung. Sts.-Eisenb. Südliche Linien 1876	Niederschlesisch-Märkisch. Bahn 1877/8	Kgl. Preus. Ostb. 1877/8	Kgl. Sächs. Stsb. 1877/8
1	Zahl der Sitzplätze pro Achse	9,0	8,5	7,6	7,0	6,9
2	Kosten K eines Sitzplatzes in Reichsmark	730,46	522,46	645,63	698,0	647,5
3	Kosten des Raumes $^1/_{10}$ Tonne Massengut in Reichsmark in den wohlfeilsten Wagen. Als Vergleichseinheit	28,6	30,6	20,6	23,0	20,0
4	K auf diese Einheiten reducirt	25,54	17,08	31,34 gerechnet	30,3 gerechnet	32,3 gerechnet
5	Nachfrage N, d. h. der reciproke Werth des Procentsatzes benutzter Sitzplätze	10,93	11,24	12,9	9,06	12,4
6	C = KN der relative Werth eines Sitzplatzes	279	192	404	274	400
7	Selbstkosten V ohne Rücksicht auf die Expeditionskosten in Markpfennigen	60,6	57,2	27,3	—	—
8	Selbstkostenpreis S einer Aufnahms- oder einer Abfertigungs-Expedition in Markpfennigen	1146,2	847,8	795	—	—
9	Selbstkostenpreis T der Traction pro Kilometer. Fahrdistanz in Markpfennigen	40,4	45,2	18,7	—	—
10	Distanz X, in welcher Vx = 2 S + Tx, die ein- und die zweigliedrige Construction verglichen wird. In km	113,0	141,0	180	—	—
11	Distanz X für den Vergleich der bestehenden Sätze mit 2 S + Tx. In Kilometern	—	—	∞	—	—

Post No.	II. Personenclasse: K. Ung. Sts.-Eisenb. Nördliche Linien 1876	K. Ung. Sts.-Eisenb. Südliche Linien 1876	Niederschlesisch-Märkisch. Bahn 1877/8	Kgl. Preus. Ostb. 1877/8	Kgl. Sächs. Stsb. 1877/8
1	12,0	12,0	14,8	16,5	14,9
2	326,3	380,44	279,76	322,4	228,0
3	—	—	—	—	—
4	11,4	12,43	13,6 gerechnet	14,0 gerechnet	11,4 gerechnet
5	5,07	4,15	6,8	5,7	6,03
6	58	51,5	92	80	68
7	12,6	15,3	6,22	—	—
8	181,2	214,8	77,0	—	—
9	8,4	13,2	4,25	—	—
10	86	204	77,9	—	—
11	—	—	88,0	—	—

Post No.	III. Personenclasse: K. Ung. Sts.-Eisenb. Nördliche Linien 1876	K. Ung. Sts.-Eisenb. Südliche Linien 1876	Niederschlesisch-Märkisch. Bahn 1877/8	Kgl. Sächs. Stsb. 1877/8
1	18,8	17,0	22,87	19,4
2	162,6	177,24	145,61	122,8
3	—	—	—	—
4	5,7	5,8	7,0 gerechnet	6,1 gerechnet
5	3,8	2,8	4,4	4,6
6	22	16	31	28
7	4,6	4,7	2,09	—
8	53,6	52,4	10,8	—
9	3,0	3,76	1,4	—
10	67	105	35	—
11	—	—	∞	—

Post No.	IV. Personenclasse: K. Ung. Sts.-Eisenb. Nördliche Linien 1876	K. Ung. Sts.-Eisenb. Südliche Linien 1876	Niederschlesisch-Märkisch. Bahn 1877/8	Kgl. Sächs. Stsb. 1877/8
1	20	20	27,5	25,1
2	122,5	134,7	101,91	75,7
3	—	—	—	—
4	4,3	4,4	5,0	3,8
5	2,7	1,7	3,6	2,3
6	12	4,7	18	14,0
7	2,6	1,4	1,21	—
8	26,6	18,6	7,7	—
9	1,74	1,1	0,8	—
10	59	120	37	—
11	—	—	12	—

Gleichzeitig lässt sich aber auch die Wahrnehmung machen, dass die Einführung der Coupéeclasse allein die Differenz zwischen Leistung und Entlohnung nicht gänzlich beheben kann, dass also die früher angedeuteten Mittel gleichfalls herangezogen werden müssten, um das Gleichgewicht herzustellen.

Der Raum gestattet nicht, die auf die Rentabilität des Personentransportes sich beziehenden übrigen Fragen auf ähnliche, jede Illusion ferne haltende Weise zu behandeln, weshalb das Weitere unterbleiben muss.

Es sei nur noch die Bemerkung gestattet, dass die Tabelle überdies bestimmt war, noch jene Beweisgründe zu unterstützen, welche ich, behufs Modification der Behauptung, dass „die Berücksichtigung der Selbstkosten passiver Bahnen die Bahnbenutzung unmöglich mache,“ hier noch vorbringen wollte.

Um mich möglichst kurz zu fassen, muss ich mich darauf beschränken, auf die (pag. 49 meiner Broschüre) ausgleichende Wechselwirkung hinzuweisen, welche zwischen den Ausgaben — als Dividend — und der Frequenz — als Divisor — besteht.

Das vorgeführte Beispiel der entschieden passiven südlichen Linie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bestätigt diese Wechselwirkung.

Selbst den Fall einer noch passiveren Bahn angenommen, bei welcher also das Missverhältniss zwischen Ausgabe und Frequenz noch auffallender wäre, wird man weder nach den Selbstkosten tarifiren, noch den Betrieb einstellen, sondern die Minimalhöhe der Subvention berechnen, welche nöthig ist, um bei den bestimmt oder variabel gegebenen Verhältnissen der Frequenz practisch brauchbare Preise feststellen zu können. Eben dieser Fall bedingt die Kenntniss der Selbstkosten am Meisten und dürfte den practischen Werth der von mir anempfohlenen Formeln erst recht illustriren.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 17. Februar 1879. (Kikinda-Pancsova. Verhandlungen über die Staatseisenbahnen, Leobersdorf-Ebenfurth. Technische Bedienstete. Militärgebühren. Divacca-Pola. Tarifabänderungen. Ungarische Nordwestbahn. Waagthalbahn. Sanitätszüge. Gemeindezuschläge. Curatelskosten. Zwei Generalversammlungen. Fleischtransport. Börsenbericht.)

Im Ungarischen Unterhause erklärte der Communicationsminister in Beantwortung einer Interpellation, dass er sich betreffs des Ausbaues der Eisenbahnstrecke Kikinda-Pancsova in keinerlei Unterhandlung mit Jemanden einliess. Er halte die Constantinopel - Semlin - Budapester Weltverkehrslinie für eine Lebensfrage Ungarns und hätte schon längst einen diesbezüglichen Gesetzentwurf unterbreitet, wenn der Serbische Theil dieser Linie schon gesichert wäre und nicht finanzielle Schwierigkeiten im Wege stünden. Er werde sein Möglichstes thun, um je eher einen auf den Ausbau dieser Linie mit möglichst kleiner Belastung bezüglichen Gesetzentwurf dem Hause zu unterbreiten. Wegen des Serbischen Anschlusses stehe er mit der dortigen Regierung noch in Unterhandlung. Das Haus nahm die Antwort zur Kenntniss.

Im Budgetausschusse des Oesterreichischen Unterhauses wurde beim Kapitel „Staateisenbahnen“ vom Referenten im allgemeinen Theile seines Berichts die Frage der noch nicht abgeschlossenen Betriebsverträge bezüglich der demnächst zur Eröffnung gelangenden Staatsbahnlinien besprochen, ferner mitgetheilt, dass die Regierung gemäss der im Vorjahre beschlossenen Resolution auf die möglichste Beschleunigung der Abrechnungen dringt, endlich die Nothwendigkeit der Verlängerung der Donau-Uferbahn zum Anschluss an die Donauländebahn bei Kaiser-Ebersdorf unter Betheiligung der Kaiserin Elisabethbahn in dringender Weise hervorgehoben. Die Gerüchte, dass die Oesterreichische Regierung die Offerte der Italienischen Regierung über einen Centralbahnhof in Pontafel zurückgewiesen habe, werden vom Referenten dementirt. Der Referent sprach sich schon früher dagegen aus, dass die beiden unter dem Titel Niederösterreichische Staatsbahnen einbezogenen Bahnen, die Donau-Uferbahn und Südwestbahn, sowohl im Finanzgesetz als auch in der Verrechnung gemeinsam geführt werden, während es zur besseren Evidenz unerlässlich sei, für dieselben sowohl bezüglich Regie als Ertrag getrennte Rechnung zu führen. Der Referent beantragt daher, dass getrennt werde: a) Donau-Uferbahn, b) Südwestliche Staatsbahn. Zugleich spricht der Referent in seinem Berichte sich dagegen aus, dass die Verwaltung dieser Bahnen durch eine Ministerialcommission nach Art eines Verwaltungsrathes fungire und derart in den einzelnen Personen zusammengesetzt sei, dass dieselben Personen ihre eigenen Verfügungen als Ministerialcommission wieder zu prüfen und gutzuheissen haben, was mancherlei Unzukömmlichkeiten mit sich bringen dürfte und kaum eine glückliche und gewöhnliche Organisation genannt werden könne. Ferner beantragt der Referent, die Regierung aufzufordern, auf eine Herabminderung der enorm hohen Verwaltungskosten besonders in den persönlichen Bezügen hinzuwirken. Diese Anträge werden angenommen. Der Berichterstatter führt ferner in einem

ausführlich motivirenden Bericht aus, dass die geringen Einnahmen der Niederösterreichischen Staatsbahn hauptsächlich durch den Umstand veranlasst werden, dass dieselbe, zwischen zwei grossen Bahnen eingekeilt, durch diese mittelst beiderseitiger Abmachungen einen Theil des ihr sonst zukommenden Verkehrs verliere und daher günstigere Ergebnisse nur dann zu gewärtigen sind, wenn dieser Bahn durch eine kleinere Verlängerung ihrer Strecke eine selbstständige Existenz gewahrt werde, welches dadurch möglich ist, wenn die Bahnverbindung bis Ebenfurth im Anschlusse an die Ungarische Bahn realisirt wird. Der Berichterstatter beantragt, die Regierung aufzufordern, in dieser Session noch eine Vorlage einzubringen behufs der Herstellung der Strecke Leobersdorf-Ebenfurth. nach einer längeren Debatte, bei welcher sich einzelne Redner für, andere gegen den Antrag aussprechen, wird angeregt, statt eine bestimmte Vorlage schon jetzt von der Regierung zu verlangen, im Berichte auszusprechen, dass es sehr wünschenswerth erscheine, dass die Errichtung dieser kaum 2 Meilen betragenden Strecke von der Regierung in Erwägung gezogen werde. Nachdem der Berichterstatter sich diesem Antrage accommodirt, wird derselbe vom Ausschusse angenommen.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat die Bahnverwaltungen ersucht, dass bei Neuaufnahme von Aspiranten und Eleven für den executiven Verkehrsdienst auch auf technisch gebildete Bewerber Bedacht zu nehmen und solchen unter sonst gleichen Umständen der Vorzug vor jenen, welchen eine derartige Qualification nicht zukommt, einzuräumen sei. Es sind nämlich manche beschäftigungslose Techniker bereit, sich im Eisenbahndienste auch auf Dienstposten verwenden zu lassen, welche eine technische Vorbildung nicht erheischen; die Gewinnung solcher wissenschaftlich gebildeter Organe erscheinen dem Interesse des Dienstes förderlich und begegnen der Bedrängniss dieser Berufskreise.

Den politischen Behörden wurde über Weisung des K. K. Landesvertheidigungsministeriums mitgetheilt, dass mit Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse die aus Anlass der theilweisen Mobilisirung der bewaffneten Macht eingeführte Creditirung der Fahrgebühren für Militärtransporte und einzelne Reisende nunmehr wieder eingestellt wird. Die Berichtigung der Fahrgebühren für Militärtransporte und einzelne Reisende auf Eisenbahnen und Dampfschiffen im Allgemeinen hat bis auf Weiteres wieder in der vor dem Eintritte der Mobilisirung bestandenen Art, das ist durch Baarzahlung, zu geschehen. Die Creditirung der Fahrgebühren à Conto des Aerars auf Grund von Fahrtanweisungen der Gemeindevorsteher für die Eisenbahn- und Dampfschifffahrt hat sofort aufzuhören.

Die Südbahngesellschaft hat bekanntlich den Betrieb der Staatsbahnlinie Divacca-Pola seit dem Bestande derselben übernommen. Wie man der „Grazer Tagespost" schreibt, wurde der diesbezügliche Vertrag durch das Handelsministerium unzweifelhaft in der Absicht gekündigt, den Betrieb der erwähnten Bahnstrecke in eigner Regie weiterzuführen. Der Betrieb von Secundärbahnen, welche an grosse Privat-Eisenbahnunternehmungen anschliessen, von diesen abhängen, oder in dieselben „eingekeilt" sind, durch den Staatsbahnbetrieb, dürfte, wie das genannte Blatt bemerkt, eher Opfer erheischen, als öconomische Erfolge erzielen.

Das Oesterreichische „Correspondenzblatt für Eisenbahnen" vom 13. d. M. bringt wieder zwei Verordnungen gegen die Pest, den neuen Erlass der Generalinspection für Eisenbahnen vom 5. d. M., betreffend die Vorlage und Publication der von der Directorenconferenz beschlossenen Abänderungen etc. der einheitlichen Tarifbestimmungen durch die geschäftsführende Direction. Solche Beschlüsse sind sofort mittelst einer die massgebenden Motive skizzirenden Eingabe mit dem Entwurfe der im Namen aller betheiligten Verwaltungen hinauszugebenden Kundmachung zur Kenntniss zu bringen. Dadurch werde übrigens die seitens der einzelnen Bahnen vorzunehmende Vorlage und Ausgabe von Tarifnachträgen und die Anordnung sonstiger Massnahmen im eigenen Wirkungskreise nicht berührt. Ueber diese Anregung soll nach dem Wunsche der Generalinspection die Directorenconferenz erst berathen.

Der Ungarische Finanzminister wird demnächst dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf, betreffend die Rückzahlung der s. Z. seitens der Concessionäre und Unternehmer der projectirten, aber in Folge der Zeitverhältnisse nicht zu Stande gekommenen Ungarischen Nordwestbahn deponirten Caution von 650 000 fl., unterbreiten. Der Finanzminister hat mit den Bevollmächtigten der Concessionäre und Unternehmer einen Präliminarvertrag abgeschlossen, wonach das Aerar zur Ausgleichung der Ansprüche, welche die Concessionäre und Unternehmer der Ungarischen Nordwestbahn gegen die Ungarische Regierung erhoben haben, nominell 650 000 fl. theils in 5½ procentigen Papier-Pfandbriefen des Ungarischen Bodencreditinstituts, theils in Grundentlastungsobligationen ausbezahlt.

Die Ungarische Regierung ist mit dem Verwaltungsrathe der Waagthalbahn wegen Ankauf der letzteren in Unterhandlungen getreten und hat mit demselben einen Präliminarvertrag abgeschlossen, laut welchem der Ungarische Staat sich verpflichtet, die genannte Bahn um den Preis von circa 7 Millionen Gulden zu erwerben. Die Kaufsumme soll zum Theil in Baarem, zu ihrer grösseren Hälfte jedoch in neu zu creirenden, mit der Staatsgarantie zu versehenden, auf Gold lautenden Prioritätsobligationen beglichen werden.

Die Demobilisirung sämmtlicher Eisenbahn-Sanitätszüge, die während der Occupation in Verwendung kamen, ist nun vollzogen. Derzeit besteht nur noch für den Krankentransport aus Bosnien eine Schiffsambulanz zwischen Brood und Sissek. Der Kranken- und Verwundetentransport mittelst eigener Eisenbahn-Sanitätszüge, welcher zuerst in Amerika während des Secessionskrieges in Anwendung kam und dann in Deutschland im Laufe des Deutsch-Französischen Krieges Hervorragendes geleistet hat, erfolgte in Oesterreich zum ersten Male während der Occupation, und geht das übereinstimmende Gutachten von Fachmännern dahin, dass mit den zur Zeit der Occupation theils vom Staate, theils vom Malteserorden beigestellten Eisenbahn-Sanitätszügen die heilsamsten Erfolge im Interesse der kranken und verwundeten Truppen erzielt worden sind.

Einzelne Gemeinden belasten die in ihrem Bezirke erbauten Eisenbahnen mit Zuschlägen, Schulsteuern, Beiträgen für Brücken oder andere Baulichkeiten und unter sonstigen Titeln mit solchen Steuern, welche die Anstalten nicht betreffen können. Die für die Eisenbahnen abgenommenen Gründe werden nämlich in Ungarn in den Provinzial-Grundbüchern abgeschrieben und in das Centralgrundbuch übertragen, wobei dieselben statt den bisherigen Realinstanzen dem Königlichen Gerichte in Pest unterstellt wurden. In Oesterreich erfolgt diese Uebertragung in das Grundbuch der Landeshauptstadt, dessen Landesgericht auch das Eisenbahnbuch führt. Das Eisenbahninstitut steht daher als Grundeigenthümer mit den einzelnen Gemeinden in gar keiner Verbindung und kann demnach auch zur Tragung der Gemeindelasten nicht verhalten werden, weil die Eisenbahn als juristische Person, nicht aber als Gemeindebesitzer angesehen werden kann und den fraglichen Zuschlägen gegenüber auch jener Wohlthaten nicht theilhaftig wird, welche die Gemeinde als solche bietet; deshalb fehlt auch die Basis für die Gemeindezuschläge. Der anscheinende Schade, welcher für die Gemeinden angeblich daraus entstand, dass das Eisenbahninstitut keine Gemeindelasten trägt, ist durch den Eisenbahnverkehr reichlich ersetzt, weil durch diesen der Grundbesitzwerth und das die Basis der Steuer bildende reine Einkommen sich erhöht, — Industrie und Handel einen Aufschwung gewinnen, die Gemeindeeinkünfte sich vermehren und die Gemeinde aufblüht. Die Eisenbahnbediensteten und deren Angehörige zahlen übrigens die Personal-Einkommensteuer und die Gemeindezuschläge, daher ist die Belastung der Eisenbahnen mit Gemeindezuschlägen entschieden unbegründet. In dieser Beziehung sollten die Eisenbahndirectionen eine Vorlage an die Regierung richten, um das Unrechtmässige dieser Steuerzuschläge energisch nachzuweisen, nachdem die staatliche Besteuerung der Eisenbahnen ohnehin so hoch, wie in keinem anderen Staate, ist.

Das Wiener Handelsgericht hat die aus Anlass eines durchgeführten Couponprocesses aufgelaufenen Kosten des Prioritäten-Curators auf 2 500 fl. und die sonstigen Curatelskosten desselben auf 500 fl. bestimmt und die Berichtigung der Gesammtkosten pro 3 000 fl der betreffenden Bahn binnen vierzehn Tagen bei Execution aufgetragen. Dieser Bescheid wurde in Folge Recurses der Bahn vom Oberlandesgerichte dahin abgeändert, dass der Curator mit seinem Begehren um gerichtliche Bestimmung dieser Expensen, sowie um Ertheilung des Auftrages an die Bahn zur Berichtigung des bemessenen Betrages abgewiesen werde. Auf den Revisionsrecurs des Curators hat nun der Oberste Gerichtshof in Abänderung der obergerichtlichen Entscheidung den Bescheid des Handelsgerichtes in dem Punkte, welcher die Expensen auf 3 000 fl. bestimmt bestätigt, weiters aber erkannt, dass es mit dem Auftrage an die Bahn zur Berichtigung dieser Expensen sein Abkommen habe und der Curator in Betreff des in dieser Richtung gestellten Begehrens angewiesen werde, wegen Berichtigung des bestimmten Expensenbetrages im ordentlichen Rechtswege einzuschreiten.

Am 16. d. Mts. fand die vierte ordentliche Generalversammlung der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn statt. Wie aus dem Gewinn- und Verlustconto zu ersehen, wurden aus dem pro 1873 von der Südbahn entrichteten Pachtschillinge pro 550 000 fl. die Zinsen und die Amortisationsquote für das Prioritätencapital mit 317 890 fl. und 7 400 fl., dann die fünfprocentigen Zinsen an die Actionäre mit 219 500 fl. bezahlt, und erübrigte noch ein Betrag von 3 637 fl., welcher der Reserve zugewiesen wurde, aus der nach Ablauf der Steuerfreiheit die Coupon-Stempelgebühren für die gesellschaftlichen Titres be-

stritten werden sollen. Dieser Fonds, welcher auf die Höhe von 26 500 fl. gebracht werden muss, um seinem Zwecke zu entsprechen, hat durch die erwähnte Zuweisung bereits die Höhe von 19 928 fl. erreicht. Dem Antrage des Revisors entsprechend, wurde der Rechnungsabschluss pro 1878 genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Sodann wurden die Anträge des Verwaltungsrathes angenommen, wonach die Generalversammlung die früher angeführte Verwendung des im Jahre 1878 erzielten Reinerträgnisses genehmigt und sich weiters damit einverstanden erklärt, dass auch der nächste Juli- und Januarcoupon der Actien mit 5 pCt. aus dem Pachtschillinge bestritten werde. Eine die Beschlussfähigkeit erleichternde Statutenänderung wird genehmigt und die Entlohnung des Verwaltungsrathes für die nächsten drei Jahre in der bisherigen Höhe von 100 fl. pro Jahr für jedes Mitglied bestimmt.

Der für heute einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn wurde das vom Verwaltungsrathe mit dem Handelsministerium abgeschlossene Protocollar-Uebereinkommen vom 21. October 1878 zur Schlussfassung vorgelegt. Durch diese Vereinbarung wird die Staatsgarantie auf den jährlichen Betrag von 410 057 fl. Oe. W. in Silber erhöht, beziehungsweise das Garantieverhältniss auf die Linie Hohenstadt-Zöptau ausgedehnt, jedoch die Dauer der Staatsgarantie lediglich auf die Zeit bis zur gänzlichen Tilgung der gegenwärtig bestehenden Prioritätsschuld herabgemindert und werden die eventuellen Betriebsüberschüsse zur Gänze für die Tilgung der Garantie in Anspruch genommen. Ein Actionär stellt den Antrag: „Die Generalversammlung wähle ein Comitée von drei Personen, welches ermächtigt wird, mit der Staatsverwaltung wegen Erzielung besserer Bedingungen sofort zu unterhandeln". Die Generalversammlung wird bis zum 27. d. Mts vertagt, und soll das Comitée an diesem Tage über das Ergebniss der Verhandlungen Bericht erstatten. Ein anderer Actionär amendirt den Antrag dahin, dass das Comitée im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrathe vorgehen solle, da die Regierung doch nur mit der statutenmässigen Vertretung der Gesellschaft unterhandeln könne. Der so modificirte Antrag wird einstimmig angenommen.

Der Export von frischem Fleisch aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich und England soll nun eine grössere Ausdehnung erhalten, zu welchem Behufe auch bereits eine Anzahl von sogenannten Kühlwagen eingerichtet wurde. Die bisher in grösserem Massstabe eingeleiteten Probesendungen lieferten ein zufriedenstellendes Resultat. Ein wesentliches Hinderniss bieten bisher noch die zeitweilig auftretenden Viehseuchen, welche gewöhnlich Einfuhr- und Durchfuhrverbote im Gefolge haben. Man will dieser Calamität durch Errichtung von Contumazviehhöfen steuern.

Der Bahneffectenmarkt gestaltete sich durchwegs günstig; namentlich waren Buschtěhrader Actien rapid auf 225 gestiegen, nachdem eine bedeutende Abstossung ihrer schwebenden Schuld bekannt geworden war; für Prioritäten liefen namhafte Kaufordres vom Auslande ein. Schlussnotirungen der beiden letzten Wochen sind:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2052,—	2056,—	Nordbahn . . .	104,50	104,75
Franz-Josefbahn .	127,75	129,50	Franz-Josefbahn .	86,50	88,40
Karl-Ludwigbahn	217,—	220,75	Salzkammergutb. .	91,80	91,90
Oesterr.Nordwestb.	110,25	112,75	Kaschau-Oderb. B.	69,—	69,50
Staatsbahn . . .	243,—	247,50	3 pCt. Südbahn .	109,80	111,50
Südbahn	64,50	67,50	Rudolfbahn . . .	75,30	76,25
Theissbahn . . .	187,—	190,—	Theissbahn . . .	83,75	84,50

⊙ **Aus Bayern.** Der dem Landtage vorgelegte Gesetzentwurf, die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes betreffend, hat nunmehr nach den Beschlüssen des hierzu eingesetzten besonderen Ausschusses folgenden Wortlaut erhalten:

Art. 1. Zur Vervollständigung des Bayerischen Staatseisenbahnnetzes werden — ausser den gemäss Art. 1 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der Bayerischen Staatseisenbahnen, dann Erbauung von Vizinalbahnen betreffend, noch vorgesehenen Bahnen — die folgenden Linien zur Ausführung bestimmt: 1. Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen Wiesau und Redwitz, 2. Bahnverbindung Kirchseren-Schwaben und Erding-Landshut, 3. Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt a. S. nach Bischofsheim, 4. Herstellung einer Bahn von Brückenau nach Jossa, 5. Herstellung einer Bahn von Gemunden nach Hammelburg, 6. Herstellung einer Bahn von Hof nach Naila und von Naila zum Anschluss an die Süd-Nordbahn bei Schödlas, 7. Verbindungsbahn zwischen Dinkelsbühl und Feuchtwangen, 8. Verbindungsbahn zwischen Dombühl und Rothenburg, 9. Verbindungsbahn zwischen Steinach und Windsheim, 10. Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt a. A. nach Forchheim und von Forchheim nach Bayreuth, 11. Bahn von Kelheim nach Georgensgemünd, 12. Bahn von Cham nach Gotteszell, 13. Bahnverbindung zwischen Zwiesel und Passau, 14. Verbindungsbahn zwischen Straubing und der Mühldorf-Plattlinger Bahn, 15. Eisenbahnverbindung zwischen der Rottthalbahn und der Bahn Straubing-Passau, 16. Herstellung einer Bahn von Neumarkt a. R. nach Landshut, 17. Eisenbahn von Freilassing nach Mühldorf, 18. Eisenbahn von Günzburg nach Mindelheim, 19. Herstellung einer Bahn von Bamberg über Königshofen zum Anschluss an die Schweinfurt-Meininger Bahn, 20. Bahnverbindung von Schweinfurt über Gerolzhofen zum Anschluss an die Nürnberg-Würzburger Bahn, 21. Bahnverbindung zwischen Gräfenberg und Nürnberg, 22. Bahnverbindung zwischen Cham und Straubing, 23. Bahnverbindung zwischen dem Bahnhofe Eichstätt und der Stadt Eichstätt, 24. Bahnverbindung zwischen Georgensgmünd und einem Punkte der Schwandorf-Amberger Linie mit möglichster Berücksichtigung der Städte Hilpoltstein, Freystadt, Neumarkt.

Art. 2. Zunächst sollen die nachbenannten Bahnen zur Ausführung kommen und wird der Bauaufwand für dieselben festgesetzt: 1. für die Herstellung einer Eisenbahn von Wiesau nach Redwitz auf den Betrag von 5 000 000 ℳ; 2. für die Herstellung einer Eisenbahn von Neumarkt a|R. nach Landshut auf den Betrag von 10 000 000 ℳ; 3. für die Herstellung einer Eisenbahn von Dinkelsbühl nach Feuchtwangen auf den Betrag von 1 500 000 ℳ; 4. für die Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt a|S. nach Bischofsheim auf den Betrag von 3 400 000 ℳ; 5. für die Herstellung einer Eisenbahn von Cham nach Gotteszell auf den Betrag von 9 700 000 ℳ; 6. für die Herstellung einer Eisenbahn von Hof nach Naila zum Anschluss an die Süd-Nordbahn bei Schödlas auf den Betrag von 6 500 000 ℳ; 7. für die Herstellung einer Eisenbahn von Gemünden nach Hammelburg auf den Betrag von 3 800 000 ℳ; zusammen auf den Maximalbetrag von 39 900 000 ℳ — Art. 3. Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfes und nach Massgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im bezeichneten Maximalbetrage aufzunehmen Die Ausgaben für Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung des in Art. 2 gewährten Anlehenscredites zu beschaffen. Von der Zeit der Vollendung der im genannten Artikel bezeichneten Bahnlinien an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen. Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür massgebenden Finanzgesetze. Dem Gesetzentwurfe ist folgender Antrag beigefügt: Die Kammer wolle beschliessen, an den König die Bitte zu richten, anzuordnen, dass die Königliche Staatsregierung die Frage in Erwägung ziehe, ob und in welcher Weise Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, über die Ausdehnung und Vervollständigung der Bayerischen Staatseisenbahnen etc. einer Abänderung behufs Erleichterung der Leistungen der Interessenten zu unterziehen oder ob derselbe gänzlich aufzuheben sei, dann wie die Verhältnisse des Vicinal-Eisenbahn-Baufonds und der auf Grund der allegirten Gesetzesbestimmung bereits erbauten Vicinalbahnen gesetzlich zu ordnen seien.

Der Bericht des besonderen (VI.) Ausschusses zur Vorberathung der die Erbauung von Eisenbahnen betreffenden Petitionen über den Gesetzentwurf, die Pfälzischen Eisenbahnen betreffend, wurde ausgegeben und enthält folgendes Nähere. Das Verlangen der Pfalz, sein Eisenbahnnetz ausgebaut zu sehen, erscheint als ein so berechtigtes wie das der diesseitigen Kreise. Mehr und mehr nähern wir uns dem Zeitpunkte, in welchem die Eisenbahnen an die Stelle der früheren Strassenzüge treten, der Transport auf den Landstrassen nur noch auf den kürzesten Verbindungsstrecken für den Güter- wie für den Personenverkehr möglich erscheint und von der Bahnverbindung die Möglichkeit wirthschaftlichen Gedeihens abhängt. Wenn auch die Pfalz bereits im Besitze ihrer Hauptverkehrslinien ist, wie das diesseitige Bayern gleichfalls, so schliesst dies doch weder eine Vervollständigung dieser Linien, noch weniger aber eine Verzweigung derselben auf Nebenrouten aus und ist nur Bedacht darauf zu nehmen, letztere möglichst wohlfeil in der Anlage und für den Betrieb herzustellen. Die Herstellung von 4 solchen Linien in der Pfalz, wovon jedoch 2 mehr als Varianten oder Abzweigungen einer Linie erscheinen, ja 2 dieser Linien sogar als der Ausbau einer durchlaufenden Linie von Bingen über Kreuznach nach Landstuhl, Zweibrücken, Bitsch, Strassburg erscheinen könnte, enthält auch kein übermässiges Verlangen. Zwar ist die Pfalz im Eisenbahnbau nicht zurückgeblieben. Sie hat zur Zeit 594 km Eisenbahnen im Betriebe auf 5 937 qkm und 641 254 Einwohner, also 1 km Eisenbahn auf 10 qkm und 1 080 Seelen. Das diesseitige Bayern dagegen 3 887 km Eisenbahnen auf 69 926 qkm und 4 381 136 Einwohner, also 1 km Eisenbahn auf 18 qkm und 1 127 Einwohner. Scheint dies aber auch dafür zu sprechen, dass die Pfalz weitere Ansprüche auf die Beihülfe des Staates zur Erlangung von Bahnen nicht zu machen berechtigt sei, so muss dagegen angeführt werden, dass die grössere Betriebsamkeit der Pfalz auch grössere Bedürfnisse mit sich bringt. Ueberdies sind im diesseitigen Bayern noch eine Reihe von Eisenbahnen zur

Ausführung bewilligt und theilweise schon im Bau begriffen und soll ein den Kammern zur Beschlussfassung unterbreiteter Gesetzentwurf die Zahl der Bahnen noch erheblich vermehren, so dass auch die Pfalz eine Vermehrung ihrer Bahnen beanspruchen kann. Ueberdies ist nicht zu verkennen, dass die grosse Ausbildung des Bahnnetzes nur im östlichen Theile der Pfalz, in der fruchtbaren und reichen Rheinebene stattfindet, nicht aber im westlichen Theile. Nach dem einmal in der Pfalz ausgebildeten System müsste dies durch Zinsgarantie geschehen. Lässt sich auch dieses System durch mehrfache Gründe anfechten, indem insbesondere der Staat dabei zwar die ungünstigen, nicht aber auch die günstigen Chancen trägt, so steht doch einer Aenderung des Systems der Fusionsvertrag der Pfälzischen Bahnen im Wege. Zur Zeit begründet die Verschiedenheit des Systems auch keine factische Verschiedenheit. Ob im diesseitigen Bayern mittelst Belastung des Budgets durch einen Ausfall in der Verzinsung der Eisenbahnanlehen, oder in der Pfalz durch Ergänzung der garantirten Rente die Subvention geleistet wird, begründet für den Staatshaushalt keinen wesentlichen Unterschied. Es wird demnach der Bau der Bahn von Zweibrücken nach Bitsch, von Landstuhl nach Thaleischweiler und von Kaiserslautern nach Biebermühle, die Lauterthalbahn und zwar von Kaiserslautern nach Lauterecken mit einer allenfallsigen Abzweigung nach Ottenberg (als Secundärbahn) in Vorschlag gebracht; ebenso wird die Garantie von 265 000 ℳ für Verbindungsgeleise zur erleichterten Verbindung verschiedener Bahnen empfohlen.

An der Rottthalbahn werden zufolge allerh. Genehmigung folgende Stationen und Haltestellen errichtet: ab Neumarkt a/R. in Hörbering, Massing, Oberdietfurt, Eggenfelden, Hebertsfelden, Kaissmühle, Pfarrkirchen, Anzenkirchen, Birnbach, Bairnbach, Karpfham, Kühnham und Pocking.

Die Bahnstrecke Redwitz-Arzberg-Schirnding wird im Laufe dieses Jahres dem Verkehre übergeben werden, die Reststrecke der Fichtelgebirgsbahn von Schirnding nach Eger jedoch kann wegen der vorerst noch zu endigenden technischen Vorfragen erst im Jahre 1890 zur Eröffnung gelangen.

Bezüglich der Frage betr. den Verkauf der Privatbahnen entnehmen wir der „Magdeb. Zeitung“ Folgendes:

Es stellt sich immer mehr heraus, dass die auf dem Gebiete des Privatbahnwesens herrschende Unsicherheit durch die jüngsten Erklärungen des Ministers Maybach im Abgeordnetenhause und die anschliessenden Debatten nur zum kleinsten Theil beseitigt worden ist. Der Handelsminister hat allerdings mit Bestimmtheit constatirt, dass die Preussische Regierung ihre auf die (allmälige Durchführung des Staatsbahnprojects) gerichteten Bestrebungen unbeirrt verfolgen und den Erwerb von 2 000 km Privatbahnen anbahnen werde — durch diese Erklärung ist aber neues Material kaum gewonnen, weil man ja bereits vorher von den zwischen der Staatsregierung und verschiedenen Eisenbahngesellschaften schwebenden Kaufverhandlungen wusste; höchstens hat dieselbe dazu beigetragen, die Zweifel zu beseitigen, welche neuerdings darüber aufgetaucht waren, ob die Staatsregierung angesichts der widerstrebenden Haltung des Abgeordnetenhauses ihr Eisenbahnprogramm noch aufrecht erhalten werde. Im Uebrigen aber sind die Fragen:

Wird das Abgeordnetenhaus die von der Regierung beabsichtigten Eisenbahnankäufe genehmigen? Wie lange Zeit wird noch vergehen, bis der Handelsminister seine Kaufprojecte dem Abgeordnetenhause unterbreitet? Nach welchen Grundsätzen wird die Regierung bei der Bemessung des den Actionären zu gewährenden Kaufpreises verfahren? Wird die Entschädigung nur für die Börsenspeculation oder auch für die alten Actionäre vortheilhaft sein? Welches sind die Bahnen, deren Erwerb der Minister ins Auge gefasst hat? Geht seine Absicht dahin, sich auf den Erwerb der 2 000 km zu beschränken, oder sollen letztere nur eine erste Station bilden?

im Ganzen und Grossen offen geblieben. Dass dies leider der Fall ist, wird gelegentlich schon aus den Coursschwankungen der betreffenden Eisenbahnpapiere mit einer Deutlichkeit, welche nichts zu wünschen übrig lässt, hervorgehen. Weshalb insbesondere die Mittheilung des Ministers, dass er wegen des Erwerbs von ca. 2 000 km Privatbahnen in Unterhandlungen stehe, einer Ergänzung bedürftig ist, haben wir schon angedeutet. Von der „B. B.-Z.“ wurde jene Erklärung dahin commentirt, dass Herr Maybach beabsichtige, die Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnen zu erwerben. Das Blatt berechnet nämlich, dass Magdeburg-Halberstadt 995 km, Berlin-Stettin 583 km, Hannover-Altenbeken 290 km und Berlin-Potsdam-Magdeburg 260 km Betriebslänge umfasse, woraus sich eine Gesammtsumme von 2 168 km ergeben würde. Diese Berechnung, bei welcher von den bereits in Staatsverwaltung befindlichen Hinterpommerschen Bahnen (371 km), sowie von Langwedel-Uelzen (98 km) abgesehen worden ist, lässt sich mit einer anderweitigen Bemerkung des Handelsministers nicht vereinigen. Herr Maybach fügte nämlich hinzu:

„Von diesen 2 000 km ist schon der dritte Theil wenn auch nicht der Form nach, so doch in Wirklichkeit in Staatsbesitz; ich erinnere nur an Berlin-Stettin, wovon einzelne Linien schon mit Staatsgarantie das Budget erheblich belasten“ etc.

Der dritte Theil des von der „B. B.-Ztg.“ oben angenommenen Netzes von 2 168 km würde ca. 720 km umfassen, während sich unter den von diesem Blatte aufgezählten Linien nur 237 km befinden, auf welche sich die letztcitirte Bemerkung des Handelsministers beziehen kann.

Der Abgeordnete Eugen Richter nimmt an, dass die von dem Handelsminister erwähnten 2 000 km sich auf den Erwerb von Berlin-Stettin, Magdeburg-Halberstadt, Hannover-Altenbeken, Berlin-Potsdam-Magdeburg und Köln-Giessen beziehen sollen. Auch diese Berechnung scheint nicht zutreffen zu können. Wenigstens beläuft sich die Betriebslänge der von Eugen Richter namhaft gemachten Bahnen, selbst wenn man Uelzen-Langwedel und die Hinterpommerschen Bahnen ausser Ansatz lässt, auf ca. 2 400 km und zwar würde diese Gruppe mit Einschluss der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn nur ca. 500 km Bahnen enthalten, bei denen der Preussische Staat schon jetzt finanziell betheiligt ist. Man sieht, dass die Angaben des Handelsministers keineswegs mit Deutlichkeit erkennen lassen, welche Eisenbahnen als zu erwerbende Objecte ins Auge gefasst sind. Calculatorisch liesse sich mit jenen Angaben vielleicht noch am besten fertig werden, wenn man folgende Gruppe bildete:

Magdeburg-Halberstadt		995 km
Berlin-Stettiner Hauptbahn		346 „
Vorpommersche Bahnen	237 km	
Köln-Giessen	184 „	
Oberhausen-Arnheim	74 „	
Eifelbahn	118 „	
Hessischer Antheil der Main-Weser B.	65 „	678 „
	Zusammen	2 019 km

Auf jeden Fall darf der fragliche Sachverhalt durch die Angabe des Handelsministers noch keineswegs als geklärt angesehen werden, zumal der Regierungscommissar Geh. Rath Brefeld davon sprach, dass es sich um den Erwerb von Privatbahnen mit einer Milliarde Anlage- und 250 Millionen Mark Actiencapital handele.

Russische Correspondenz.

Petersburg, im Februar 1879.

da. Personalien. Bekanntlich haben wir in Russland noch keinen Ueberfluss an tüchtigen, practisch und theoretisch gebildeten Volkswirthen, welche sich dem Eisenbahnfache gewidmet hätten und im Stande wären, die staatliche Bedeutung der Bahnen für unser grosses Reich auch von anderer Seite zu betrachten und für Andere zu beleuchten, als wie nur durch das Spectrum ihres und ihrer Angehörigen Beutel. Ich sage ausdrücklich: keinen Ueberfluss, denn einige Wenige mag es wohl geben, denen ich mit meinem Urtheil nicht zu nahe treten mag — und welche ein Verständniss der Sache wirklich mit dem guten Willen in sich vereinen, dem Grossen und Ganzen, dem Allgemeinwohl des Staats und seiner sämmtlichen Angehörigen zu nützen. — Es darf daher nicht zu sehr Wunder nehmen, dass eine hohe Staatsregierung bisweilen Leute an die Spitze irgend einer Administration stellt, für welche Erstere gar kein oder nur ein sehr geringes Verständniss haben. Dabei gilt in Russland mehr als irgendwo das alte Sprüchwort: „Wem Gott ein Amt giebt, dem giebt er auch den Verstand“ oder wie der Nationalrusse sich Deutsch auszudrücken beliebt: „Der Bien muss“ und da werden denn Generäle oder Admiräle — Finanzminister, Communicationsminister; Professoren — General-en-chef; Kriegsgeneräle — Universitätscuratoren, und es geht so lange es eben gehen kann! — Die jüngsten Zeitungsgerüchte bereiten nun das Publikum auch auf eine solche eigenthümliche Besetzung eines hohen Postens im Finanzministerium vor. Im vorigen Jahre vertheidigte ein jüngerer Docent cameralistischer Wissenschaften zur Erlangung der Magisterwürde an der Universität Moskau sein umfangreiches Werk unter dem Titel: „Die Oeconomik der Eisenbahnen“. Derselbe stellte in seiner Schrift diverse Thesen auf, von denen 50 pCt. mindestens von der gründlichsten Unkenntniss des Verfassers in Dingen der Eisenbahnverwaltung, sowohl der höheren Finanz- als der technisch-commerciellen Localverwaltung der Bahnen, Zeugniss ablegten. Es fand sich denn auch ein practischer Ingenieur, der Director einer der Russischen Westbahnen, welcher mit zweifellosem Erfolg die Falschheit der aufgestellten Thesen nachwies und den Verfasser als freilich fleissigen, aber verständnisslosen Compilator einem grösseren technischen Leserkreise durch die Presse darstellte. Trotzdem wurde der Herr Magister — Professor und der Herr Professor soll nächstens im Finanzministerium, in einer der höchsten Abtheilungen desselben als Chef, — Verwendung finden und zwar speciell in derjenigen, in welcher sich die Eisenbahn-Geschäfte für das ganze grosse Russische Reich concentriren! — Vor 23 Jahren sagte der General

Totleben einem jungen Manne aus seiner Bekanntschaft: „Um in Russland vorwärts zu kommen, braucht man nur ein Buch zu schreiben — was darin steht, ist so ziemlich einerlei; wer ein Buch in Russland geschrieben hat — kann Alles werden". Sollte fast ein Vierteljahrhundert wirklich ohne Veränderung in dieser Beziehung vorübergegangen sein und wir wirklich heute noch auf derselben Stufe stehen?!

Um Besseres zu erleben, werden wir das Schicksal wohl um Geduld und recht langes Leben bitten müssen!

Unglücksfall auf der Donetzbahn. Die kaum dem Betrieb übergebene Donetzbahn hat leider in ihren Annalen auch bereits eine von bösen Folgen begleitete Entgleisung zu verzeichnen. Mitte Januar kam, in Folge einer vom offenen Wagen herabgefallenen Schiene, ein Güterzug aus den Schienen; 18 Waggons wurden in Splitter geschlagen und es muss noch als ein grosses Glück angesehen werden, dass von der Zugbedienung nur ein Einziger um's Leben kam.

Neue Fusionen. Fusionen von Eisenbahngesellschaften können auch Mode werden! Diese Manie scheint in Russland jetzt überhand zu nehmen. Zwischen den Verwaltungsräthen der Donetzbahn und der Konstantinow'schen Bahn, erstere 389 Werst, letztere 85 Werst, nähern sich die Verhandlungen über den Ankauf der Letzteren durch die Erstere ihrem Ziele. Diese Fusion scheint eine rationelle, denn die Donetzbahn ist bekanntlich hauptsächlich für den Steinkohlen- und Erzverkehr gebaut und denselben Zielen dient die Konstantinow'sche Bahn seit 7 Jahren. Etwas anderes ist es mit den drei sogenannten Poljakow'schen Bahnen, der Kursk-Charkow-Azower, Orel-Griasi und Koslow-Woronesch-Rostower Bahn. Diese geben zusammen ein Contingent von 1 832 Werst. Welche von ihnen am schlechtesten verwaltet wird, ist schwer zu entscheiden. Alle Regierungsaufsicht durch constante Organe (Inspectoren) wie durch Extracommissionen, vom Minister vorgeschriebener Personenwechsel in der Verwaltung und dergleichen Zwangsmassregeln, haben bis jetzt keine Ordnung in die Verhältnisse dieser drei anrüchigen Bahnen bringen können. Nun will man sie in eine grosse Gesellschaft fusioniren und hofft davon (?) Besserung! Diese Fusion ist bereits soweit gediehen, dass in den betreffenden Ministerien die Statuten der neuen „Südostbahn-Gesellschaft" ausgearbeitet werden. Ob wir dann wohl sicherer jene Bahnen werden passiren können?!

Batumbahn. Die „Börsenzeitung" schreibt: In diesen Tagen kam in Batum ein Ingenieur von der Losowaja-Sewastopoler Eisenbahn-Gesellschaft, Herr Menses, an, mit dem Auftrag von dem Consortium der Erbauer jener Bahn, Verhandlungen mit dem Gouverneur der Provinz betreffs Voruntersuchungen zum Bau der Batum'schen Bahn einzuleiten. Solche Vorerhebungen wurden von anderer Seite durch einen Ingenieur, welcher im Solde des Herrn Nowosselski steht, bereits mit grossem Erfolge gemacht.

Bekanntlich sind die Statuten der Batum-Bahngesellschaft (185 Werst), als auch der Bahn Tiflis-Baku (520 Werst) in der vorigen Woche vom Ministercomité bestätigt worden und werden augenblicklich im Ministerium der Communicationen die technischen Bedingungen und der General-Kostenanschlag ausgearbeitet.

Murombahn. Der Bau der Murom'schen Bahn von Murom nach Kowrow (101 Werst), Station der Nischni-Nowgoroder Bahn, ist in diesem Jahre, trotz der schwierigen Finanzverhältnisse, doch vorwärts gegangen. Die Erdarbeiten sind fast auf der ganzen Strecke beendet; einige Stationsgebäude sind ebenfalls fertig; in Murom ist der grosse Locomotivschuppen und das Empfangsgebäude im Rohbau vollendet, in welchem letzteren der innere Ausbau noch fortgesetzt wird. Man hofft allgemein, dass die Bahn zum Herbst vollendet und dem Betrieb nicht später als October oder November übergeben werden wird.

Personenverkehr in Amerika.

Es liegt uns eine Dienst-Instruction für Zugführer (Conductors) der Rock-Island and Pacific-Bahn (Chicago) vor, aus deren Inhalt Manches über die Amerikanischen Einrichtungen bemerkenswerth oder eigenthümlich erscheint. Es sei uns daher gestattet, Nachstehendes daraus anzuführen:

1. Von Passagieren, die ohne Billet oder andere Fahrlegitimation den Zug besteigen, hat der Zugführer den Zugpreis, welcher um 10 Cts. (= 0,40 ℳ) höher ist als der Preis am Schalter, zu erheben. Dieser Zuschlag fällt weg, wenn durch Schuld der Gesellschaft oder ihrer Beamten kein Billet auf der Station zu haben gewesen ist. (Eine Entschuldigung für den Passagier ist es aber nicht, wenn der Stationsbeamte die ihm offerirten Geldstücke nicht hat wechseln können.) Den Personenzug-Schaffnern werden Einschnitt-Tafeln geliefert, auf welchen in Gegenwart der zahlenden Passagiere die erhobenen Fahrgelder verzeichnet und welche demnächst mit an das Haupt-Billetamt eingesandt werden müssen.

2. Gesetzlich ist für Kinder von 12 Jahren und darunter der halbe Fahrpreis zu zahlen; die Gesellschaft bewilligt indessen für Kinder bis zu 5 Jahren, in Begleitung, freie Beförderung.

3. Von den in der Instruction genannten verschiedenen Billetsorten sind besonders zu erwähnen:

a) gewöhnliche Meilenbillets; dieselben werden in Buchform herausgegeben. Jede Seite repräsentirt 100 Meilen. Der Zugführer muss den Personentarif — dessen Entfernungs-Angaben als Norm dienen — bei sich führen und sich vorsehen, dass er beim Coupiren solche Figuren einsticht, welche die richtige Anzahl der vom Reisenden in seinem Zuge zurückzulegenden Meilenzahl angeben. Die abgefahrenen Blätter, ebenso die Deckel, sobald sie werthlos geworden, müssen abgenommen und eingesandt werden. Blätter, ohne den Umschlag sind zur Benutzung nicht gültig. Die Bücher sind übertragbar und können von jedem Inhaber benutzt werden.

b) Billets für Zeitungs- etc. Redacteure auf 1 000 oder 5 000 Meilen; nur gültig für ein bestimmtes Kalenderjahr. Sie sind wie die sub a. übertragbar.

c) Durchgangsbillets, mit Control-Coupons für die verschiedenen, vom Passagier zu durchfahrenden Strecken.

d) Einwanderer- und Rundbillets zu ermässigten Preisen auf eine bestimmte Zeit gültig.

e) Special-Land-Ausflugsbillets, ausgegeben an Landkäufer im Interesse des Land-Departements der Bahn östlich vom Missouri zu sehr ermässigten Preisen nach Unterzeichnung eines besonderen Contractes. Dieselben sind nicht übertragbar, nur gültig für ununterbrochene Fahrten und müssen coupirt werden durch den auf der Rückseite des qu. Contractes bezeichneten Agent oder Land-Commissar.

f) Halb-Preis-Ordres, Theater-Certificate, Freifahrscheine, sämmtlich nicht übertragbar.

g) Freischeine für Viehbegleiter auf 10 Tage gültig (nach den vom General-Fracht-Departement geschlossenen und vorzuzeigenden Contracten).

Bemerkenswerth ist noch die eindringliche Art und Weise, in welcher den Beamten anempfohlen wird, im dienstlichen Verkehr mit dem die Bahn benutzenden Publikum sich zu bestreben, dasselbe (die „Gönner" derselben) zufriedenzustellen. Characteristisch ist in dieser Beziehung u. A. der Schlussparagraph der Instruction: „Verlieren Sie nie die Thatsache aus den Augen, dass Ihre Pflichten von der eigensten und verantwortlichsten Art sind; dass Sie in nachdrücklichster Weise die Ihrer Fürsorge anvertrauten Züge und Passagiere zu überwachen und zu controliren bestimmt sind, und Sie in der Erfüllung dieser Pflichten im Allgemeinen wie in der Durchführung dieses Regulativs im Besonderen stets darauf bedacht sein müssen, dass Ihre Führung und Ihr Verkehr mit den Passagieren geleitet ist von der gewissenhaftesten Sorge für Höflichkeit, Zuvorkommenheit und wohlgesittetes Benehmen. Streben Sie dahin, unsere Linie populär zu machen, weil ihr Geschäftserfolg von dem guten Willen des Publikums abhängt. Wenn ein Passagier Zahlung weigert, oder grob und anzüglich ist, behandeln Sie ihn gleichwohl artig, aber mit Festigkeit".

Sehr artig schliesst der Herausgeber der Instruction, General-Billet-Agent, die letztere mit einem: „Hochachtungsvoll".

Das Telephon im Eisenbahndienste. Das Reichs-Eisenbahnamt giebt unterm 16. d. Mts. den Bahnverwaltungen von den Versuchen Kenntniss, welche bei der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn mit Telephonleitungen für diejenigen Betriebszwecke angestellt sind, bei welchen auch im Falle eines Missverständnisses jede Gefährdung der Sicherheit des Betriebes ausgeschlossen ist. Man beabsichtigt, Erfahrungen zu sammeln, ob die Telephone unter allen Umständen das sichere Verständniss gewährleisten. So sind dort beispielsweise Telephonleitungen zur Anwendung gebracht zur Verbindung des Stationsbüreaus mit dem Locomotivschuppen (zur Anforderung von Reservemaschinen etc.), zur Verbindung zweier Büreaus auf Bahnhöfen, sowie zur Verbindung einer mit Morseapparat ausgerüsteten Wärterbude mit bestimmten Weichenstellerposten. Soweit erforderlich, haben dergleichen Leitungen Klingeleinrichtungen erhalten, um die anzusprechende Stelle aufmerksam zu machen. Nach einem Berichte des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Bahn haben die Telephone in dieser beschränkten Anwendung, und zwar besonders die nach neuerer Construction von Siemens & Halske mit Trompete, bisher sich sehr gut bewährt. — Unter Hinweis darauf, dass die Frage, ob und in welcher Ausdehnung Telephone für den Eisenbahnbetrieb mit Vortheil sich verwenden lassen, nur durch das Resultat einer in grösserem Umfange vorgenommenen Erprobung beantwortet werden kann und unter Hervorhebung des Interesses, über die möglichste Verwendung besonders im äusseren Dienste des Eisenbahnwesens unterrichtet zu werden, stellt das Reichs-Eisenbahnamt die Anstellung von Versuchen in der angedeuteten Richtung, soweit nicht die Mittheilungen in anderer, durch das Bahnpolizei-Reglement und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vorgeschriebenen Weise zu bewirken sind,

in Erwägung und sieht den Berichten über die Art und den Umfang der angestellten Proben, sowie über die mit der Einrichtung gemachten Erfahrungen zum 1. October d. J. entgegen.

Präjudizien.

A. **Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen.** Die Vorschrift des Artikels 408 des Handelsgesetzbuchs: „Durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer", findet nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, 1. Senat, vom 6. December 1878 keine Anwendung auf Ansprüche gegen den Spediteur. „Da der ganze Streitbetrag in dem Frachtbriefe als „Vorfracht" bezeichnet, so ist anzunehmen, dass der Kläger die Zahlung unter dem stillschweigenden Vorbehalte geleistet habe, den durch die Fracht nicht absorbirten Betrag zurückfordern zu dürfen. Ein solcher auch nur einseitiger Vorhalt würde hier an sich zur Rückforderung ausreichen. Die Letztere würde bei Unterstellung eines nur einseitigen Vorbehaltens auch nicht dadurch gehindert sein, dass Kläger als Destinatär nach Art. 408 d. H.-G.-B. das Gut angenommen und die Nachnahme nebst Fracht gezahlt hat. Denn, abgesehen von der hier nicht vorliegenden Frage, ob die fragliche Zurückforderung gegen den Frachtführer durch Art. 408 cit. ausgeschlossen sein würde, so findet diese Gesetzesvorschrift keinesfalls auf Ansprüche gegen den Spediteur Anwendung".

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Sitzung am 11. Februar 1879.
Vorsitzender Herr Streckert, Schriftführer Herr G. Meyer.

Vortrag des Herrn v. Weber über Eisenbahn-Geographie, gehalten am 11. Februar im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Einleitung weist Redner darauf hin, wie die geographische Lage eines Landes seine Entwickelung bedingt, wie die Physis desselben sich in dem Sinne seiner Bewohner spiegelt, der seinerseits treulich in ihren Producten reflectirt.

Die Technik begleitet die Civilisation auf ihrem grossen Wege von Südost nach Nordwest um die Erde und gewinnt immer grössere Bedeutung im Culturleben, je weiter dieses nach Norden fortschreitet, je dringender die geographische Lage der Länder ihre Hülfe erheischt. Der Austausch ist aber in so eminentem Sinn das Grundelement der Civilisation, dass sein Vermittler, der Weg, als das Bild und der Ausdruck der Culturform betrachtet werden darf. James Watt bezeichnete die Strassenkarte eines Landes als das Portrait seiner Wohlfahrt. Die Natur des Weges wird um so drastischer von den geographischen und physikalischen Verhältnissen eines Länderbereichs bedingt, je unentwickelter die Technik seines Verkehrswesens ist. Der älteste und mächtigste Verkehrsvermittler ist das Wasser. Wie die alten Culturen auf ihn angewiesen waren, so mussten sie sich vornehmlich an seinen Ufern entwickeln. Nirgends ist die Geographie eines Länderbereichs von zwingenderem Einflusse auf seine Cultur gewesen als in den Ländern der antiken Civilisation. Die Culturbeziehungen zu dem Innern der grossen Continente erhoben den Karawanentransport zu der bedeutsamsten Form der Verkehrsvermittelung im Orient und südlich vom Mittelmeer. Die wesentlich continentale Natur des Weltreichs der Römer, deren starke Seite niemals die Schifffahrt gewesen ist, bedingte die Schöpfung des grössten Strassennetzes, welches jemals den Zwecken einer Regierung gedient hat. Als nach dem Verfall der Römischen Strassen mit dem Römerreich die Welt sich über ein Jahrtausend fast ohne gebaute Wege behalf, drängten die expansiven Tendenzen der Civilisation, die zu Lande beinahe ausschliesslich durch die Kreuzzüge vermittelt wurden, die Culturbewegung, zum Vortheile der Entdeckungen der Spanier und Portugiesen, fast ausschliesslich wieder auf den Wasserweg. Als aber die materiellen Fesseln der Völker durch die Erfindung des Schiesspulvers, die geistigen durch die der Buchdruckerkunst gesprengt worden waren, konnte keine der bis dahin der Menschheit gebotene Form der Verkehrsvermittelung den Ausdehnungsbestrebungen der Cultur genügen. Der Wasserweg war nicht allgegenwärtig, die Kunststrasse nicht leistungsfähig genug, beiden mangelte die Schnelligkeit der materiellen Verkehrsbewegung, die dem Fluge der geistigen entsprach. Deshalb bildete auch die kurze, kaum 1½ Jahrhunderte umfassende Periode, während welcher der Strassen- und Canalbau in den Culturländern gepflegt wurde, nur gleichsam ein Uebergangsstadium für den Empfang des der neuen Culturepoche wirklich entsprechenden Verkehrsmittels — der Eisenbahnen.

Dasselbe hatte vor dem Wasserwege, dem es an Massenbewegungskraft und Wohlfeilheit des Transports nachstand, den grossen Vortheil voraus, den Menschen überall begleiten, sich allen Bedingungen des Orts und Klimas fügen, gleich tüchtige Dienste im Gebirge wie im Flachlande leisten zu können.

Treffend hat daher Fairbairn die Locomotive „das eiserne Hausthier der Menschheit" genannt. Wenn es dem Unkundigen scheinen mag, als ob die Locomotiven überall gleich seien, da es überall gilt, durch sie Wagen auf Schienen zu ziehen, so weiss der Kundige, dass ihr ganzes Wesen ebenso genau den Orts- und Zeitverhältnissen sich anpassen, dass ihre Construction ebenso sorgsam acclimatisirt werden muss, wie die Natur des lebendigen Hausthiers. So wird die Locomotive auf den Hinterwald-Bahnen Amerikas nach ihrer Art und Physiognomie von der auf der Köln-Mindener Bahn so drastisch verschieden sein, wie die Natur Marylands oder Pennsylvaniens von der Westfalens. Aehnlich sehen wir in jedem durch seine physikalische Geographie characteristisch geschiedenen Districte Wagen-, Ober- und Unterbau-Constructionen, Stationsanordnungen u. s. w. sich durch bestimmte, präcis ausgesprochene Formen und Constructionselemente von ihres Gleichen in anderen Districten unterscheiden. Aber nicht nur auf die technischen Formen, sondern ganz vornehmlich auch auf die administrativen Einrichtungen erstreckt sich der Unterschied. Das Amt des Eisenbahnwesens ist ein anderes in jedem Lande nach dessen politischer Lage. Anlage und Anordnungen des Eisenbahnsystems in einem Insellande wie England, einem Reiche ohne ebenbürtige Nachbarn wie die Amerikanische Union, werden keine der militärischen Veranstaltungen aufzuweisen haben, wie z. B. Deutschland, zum Theil auch Oesterreich, in minderem Masse Frankreich, noch weniger Italien oder Spanien, die weniger weite offene Grenzen haben und nicht mit anderen Staaten parallel liegen wie Deutschland.

Für die weiteren Erörterungen zerfällt der Organismus des Eisenbahnwesens in zwei Gruppen von Elementen, in solche, die am Orte oder wenigstens innerhalb eines gewissen Bahncomplexes bleiben, wie Unter- und Oberbau und Hochbau der Bahnen, und solche, die über einen grossen Bereich von Bahnnetzen frei circuliren. Während die ersteren, die fixen Organe, zu denen in dieser Hinsicht auch die Locomotiven zu rechnen sind, ihren Zweck um so vollständiger erfüllen, je individueller sie ihrem ganzen Wesen nach den Bedingungen des Ortes angepasst sind, werden die zweiten, die mobilen, ihr Amt desto besser erfüllen, je universeller verwendbar ihre Construction ist, über je grössere Bereiche sie ungehindert zu circuliren im Stande sind.

Redner geht dann auf die Eisenbahnsysteme in verschiedenen Ländern über.

Alle erdenklichen Bedingungen der physikalischen und politischen Geographie vereinigten sich, um England zur Wiege des Eisenbahnwesens zu machen, seine insulare Lage, sein fruchtbarer und reicher Boden, seine Industrie, seine dichte Bevölkerung und die nationalen Eigenschaften seiner Bewohner. Als das Eisenbahnwesen hier sein grosses civilisatorisches Amt antrat, fand es zu seiner Pflege und Entwickelung eine Reihe von Meistern der Technik mit grossen Kreisen befähigter Schüler und eine Eisen- und Maschinenindustrie vor, die seinen steigenden Bedürfnissen gewachsen war. Das Interesse der Engländer an der Schnelligkeit in jeder Form half die charakteristische Tendenz des Englischen Eisenbahnwesens, die auf Schnelligkeit der Bewegung, entwickeln. Die Massen der Güterbewegung bei einer Ueberfülle von Verbrauchs- und Productionsstoffen sind hier sehr gross, die Transportstrecken bei den dichtliegenden Productions- und Verwerthungsstellen aber klein. Die schnelle Ueberkunft des Guts wird hier gern theuer erkauft, daher zahlreiche, verhältnissmässig kleine Güterzüge mit schneller Bewegung. Noch prägnanter drückt sich der hohe Werth der Zeit in dem Personenverkehr aus. Die Tendenz der schnellen Bewegung giebt dem Englischen Eisenbahnwesen seine Physiognomie und wird begünstigt durch die physikalisch-geographische Gestaltung des Landes mit mässigen Bodenerhebungen und mildem Klima.

Die verhältnissmässig geringe Fahrdauer, das Bestreben die Züge rasch zu füllen und zu entleeren, erhalten ihre Erscheinung in der geringen Accomodation der Personenwagen. Der enorme Werth von Grund und Boden, von Zeit und Menschenarbeit findet seinen Ausdruck in der Anwendung der Maschine auf kleinem Areal mit reichster Ausstattung an mechanischen Hülfsmitteln, welche die Expedirung sehr grosser Güter- und Personenverkehrsmassen in raschester Aufeinanderfolge gestatten. Ein guter Theil der enormen Leistungsfähigkeit der Englischen Bahnen beruht auf der unvergleichlichen Schulung und dem Material ihrer unteren Beamten, die sich ausserordentlich selbstständig thätig entwickeln und schon fast ganz aus sich selbst ergänzen.

Bei seinem Uebertritt auf den Europäischen Continent fand das Eisenbahnwesen zunächst politische, dann auch physikalisch-geographische Verhältnisse vor, die sein Amt und somit auch seine Physiognomie wesentlich modificirten. Die Eisenbahnen wurden, abgesehen von ihrem mercantilisch-wirthschaftlichen Hauptzwecke, zum starken politisch-militärischen Actionsmittel. Ihre ganze Entwickelung wurde unter die unablässige Einwirkung der polizeilich beaufsichtigenden und politisch-militärisch vorschreibenden Staatsbehörden gestellt, ja fast ganz davon abhängig gemacht. Das wirthschaftlich seit Jahrhunderten consolidirte Frankreich, dessen geistiges, mercantiles und administratives Leben sich centralistisch um Paris gruppirt, ordnete sein Eisenbahnnetz spinnennetzförmig um die Hauptstadt an. Wie in England fand das Eisenbahnwesen auch in Frankreich eine Fülle von hochentwickelten, an grossen Staatsbauten practisch gebildeten, zu seiner Pflege im Voraus geeigneten Capa-

citäten vor. Sie waren hier aber, im Gegensatz zu England, streng disciplinirte Zöglinge straff organisirter Staatsschulen, wodurch die Verwendung völliger Unfähigkeit zwar unmöglich, aber auch die freie Schaffenskraft durch die reglementirte Schulung abgestumpft wurde. Daher der Schematismus in dem Französischen Eisenbahnwesen. Auf die Physiognomie desselben haben keine zwingenden physikalisch-geographischen Momente eingewirkt.

In Deutschland erschien das Eisenbahnwesen unter Verhältnissen, die für seine technische und politische Entwickelung so ungünstig waren, wie in keinem anderen Lande. Hier hatten, als es auftrat, nicht wie in England schon grosse Häfen, Canal- und Strassenbauten eine Reihe von Meistern für seine Pflege vorgebildet, Deutschland besass nicht wie Frankreich ein theoretisch und practisch vortrefflich geschultes corps des ponts et chaussées et des mines, seine kaum entstandenen technischen Bildungsanstalten lagen in der ersten Kindheit und seine wenigen Staatsbauten hatten keinen solchen Ueberschuss an practisch-technischer Intelligenz herangezogen, dass damit den Anforderungen des Eisenbahnwesens hätte Genüge geleistet werden können. In keinem andern Lande hatte es sich daher mit so bunt zusammengerafften, halb und ganz unreifen Organen bei seinem ersten Inslebentreten behelfen müssen, und es giebt kein sprechenderes Zeugniss für das Eisenbahntalent des Deutschen Volkes, als dass es aus diesem ersten Wuste heraus sein Eisenbahnwesen so tüchtig entwickelt hat. Zu fast ebenso günstigem Resultat haben die anfangs so deplorablen Verhältnisse der Deutschen Eisenbahnpolitik geführt. Das geographische Element, welches Physiognomie gebend auf das Deutsche Eisenbahnwesen eingewirkt hat und ihm, wie dem Oesterreichisch-Russischen, recht eigentlich den continentalen Charakter giebt, ist die bedeutende Distanz der Productions-, Consumtions- und Verwerthungsstellen und der Massentransport auf grosse Entfernungen hin. Mehr Einfluss als das physikalisch-geographische Element hat das politische auf die Gestaltung der Deutschen Bahnen gehabt, sein Umgebensein von 3 mächtigen Nachbarreichen ohne schützende Grenzen. Die militärisch-politischen Gesichtspunkte sind daher bei der Wahl der Tracen und bei der Ausrüstung der Bahnen hier mehr als sonst irgendwo leitend gewesen. Die allgemeine Wehrpflicht füllt in bedeutendem Masse die Schichten des unteren und mittleren Eisenbahnpersonals mit Individuen, denen treu geleistete Dienste Ansprüche an den Staat verliehen hatten. Diese brachten in die neuen Functionen Disciplin, Diensttreue, Redlichkeit und die Fähigkeit, erhaltene Befehle tüchtig auszuführen, selten aber Eisenbahn-Fachkenntniss, noch seltener den Geist der Selbstbestimmung, des Handelns auf eigene Verantwortung, des Eingewachsenseins in das ganze Leben des Eisenbahnwesen mit, der eben der eigentliche Geist der Eisenbahnhandhabung ist und dessen Besitz das Englische Personal so unvergleichlich leistungsfähig macht. Die politische Geographie zerlegt das Deutsche Eisenbahnwesen in zwei grosse Gruppen, deren Natur ihm eine, sich in keinem anderen Lande wiederholende Physiognomie giebt. Im Norden die Gruppe der Preussischen (und einiger Kleinstaaten-) Netze, aus Staats- und Privatbahnen lebhaft gemischt, im Süden die der 4 Mittelstaaten, aus 4 Staatsbahncomplexen bestehend. Unter dieser geographischen Configuration sieht die Welt das, in seinen Consequenzen ungemein lehrreiche, noch nicht dagewesene Schauspiel des Concurrenzkampfes zwischen unbegrenzt zahlungsfähigen Gegnern sich entwickeln. Staat ringt hier mit Staat, wie sonst Bahn mit Bahn, mit dem Unterschiede, dass hier der Kampf nicht durch den Bankerott des einen Gegners enden kann.

Die physikalische Geographie Oesterreichs und der Schweiz haben in diesen Ländern zu der Tracirung von Gebirgsbahnen mit bis dahin für unmöglich gehaltenen Steigungen und Krümmungen geführt. Die Locomotiven haben ihre Physiognomie hauptsächlich durch die Schmiegsamkeit des Radstandes in den Curven, durch die Grösse des Dampfgenerators und die Verhältnisse von Cylindermass, Raddurchmesser und Gewicht erhalten. Das Problem ist mit ebenso viel wissenschaftlichem Geiste als practischem Sinne gelöst worden und das Eisenbahnwesen ist ganz unstreitig Oesterreich für den grössten Fortschritt zu Danke verpflichtet, den seine Technik auf dem Continent gemacht hat.

Im Gegensatze zu den Bedingungen, welche dem Eisenbahnwesen in den grossen continentalen Staaten seine Physiognomie geben, stehen die der Halbinselländer Italien, Dänemark, zum Theil auch des Balkanstaats. Die Massengüter niederen Werthes suchen das Meer auf, die schnellen Güter, vornehmlich aber die Personenverkehre die Eisenbahnen. Letztere verlieren daher diejenigen Beförderungsmassen, von denen meist die finanzielle Prosperität der Bahnen abhängt.

In den weitaus bedeutsamsten Bereich geographischer Einflüsse trat das Eisenbahnwesen, als es den Ocean nach dem westlichen Continent hin überschritt.

In Europa entwickelte es sich aus den Bedürfnissen hochcivilisirter Völker und Staaten, in Amerika half es von Anfang an Völkerschaften und Länder schaffen, war ein mächtiges Werkzeug der gewaltigen Staatenbildung der Union. Vor dem einfachen Fusspfade, vor der Saumthierstrasse streckte sich die Eisenbahn in die wilden Savannen und den Urwald. In Europa hatte das Eisenbahnwesen Verkehre zu vermitteln, in Amerika sie zu schaffen. Das Klima dieses Areals wechselt vom fast arktischen bis zum beinahe tropischen. Grosse Gebirgsketten, mächtige Stromgebiete, dazu die Wildheit der Eingeborenenstämme, stellten der Anlage der Eisenbahnen bedeutende Schwierigkeiten entgegen, die eine zu jedem Kampfe gerüstete Thatkraft des Amerikaners unter einer freisinnigen, dem Schaffen des Individuums fast keine Hindernisse bereitenden Staatsverfassung zu überwinden verstand. Viele wohlfeile, rasch und fast ausschliesslich mit den Landesproducten erbaute Bahnen! Das war dabei die Losung. So entstand in unglaublicher Eile ein aus den localen geographischen Bedingungen hervorgegangenes, durch Neuheit und Kühnheit der Constructionen ausgezeichnetes Bahnnetz von 130 000 km Länge, so dass dort zur Zeit auf 10 000 Einwohner schon 28,3 km Eisenbahnen kommen, während das best ausgerüstete Land Europa's, England, deren nur 8,14 besitzt. — Die flüchtige und wohlfeile Herstellung der festen Anlagen drückte diesen das ihnen eigenthümliche Gepräge auf. Die nach Europäischen Begriffen ungenügende Stabilität der Geleise führte zu den geschmeidigen Gestellen der Wagen und Locomotiven, die Natur des zuerst benutzten Brennstoffs, Holz, gebot die Anbringung der sonderbar gestalteten Funkenfänger, das Befahren unbewachter Bahnstrecken machte es erforderlich, die Locomotiven mit pflugförmigen Gerüsten zu versehen, die bestimmt waren, Vieh und über die Bahn gefallene Baumstämme vom Geleise zu werfen. Nicht weniger charakteristisch gestaltend wirkte die Länge der Reisen und die Unwirthbarkeit der Gegend auf die Form der Personenwagen ein, die mehr die Natur des mit allem Comfort des Lebens ausgerüsteten Seedampfschiffs als die eines Europäischen Eisenbahnzugs erhielt. Mit der steigenden Civilisation der Gegenden verbesserte sich der Zustand der Bahnen, so dass jetzt viele der grossen Amerikanischen Bahnlinien den besten Europäischen an Tüchtigkeit der technischen Ausführung und Herstellung nichts nachgeben.

Nach einer kurzen Charakteristik der Südamerikanischen, Indischen, Egyptischen und Türkischen Bahnen schloss Redner seinen Vortrag mit dem Hinweise, dass nur dasjenige Eisenbahnsystem sein Amt im ganzen Umfange erfüllen könne, dessen ganze Individualität den Bedingungen des Bereiches entspricht, dem es dienen soll. In späteren Zeiten, nach einer Verbreitung der Eisenbahnen über die ganze Erde, werden die Formen derselben so vielgestaltig sich zeigen, dass man von einer Geographie des Eisenbahnwesens werde sprechen können, wie jetzt von der der Pflanzen- und Thierwelt.*)

---

*) Wir fügen dem vorstehenden trefflichen Referat aus dem geistvollen Vortrage des Herrn v. Weber nur noch des letztern Charakteristik der Indischen, Südamerikanischen etc. Bahnen an. v. Weber sagte in dieser Richtung:

„Unter dem Einfluss der tropischen Regen, welche mit der Heftigkeit unserer stärksten Gewittergüsse tage- und wochenlang vom Himmel strömen, genügte bei Ausführung der Indischen Bahnen, besonders in den unteren Gangesgegenden bei Benares und Dacca, dass Vielfache der Querschnitte der Wasserdurchlässe und Brückenöffnungen nicht, welche die Englischen Ingenieure unter ähnlichen Terrainverhältnissen in Europa angewandt hatten; und das Längen- und Querprofil der Bahnen erhielt durch die Abwässerungsbedürfnisse eine vom Europäischen abweichende Physiognomie.

Für die Tracirung der Bahnen haben, mit Hinblick auf diese Wasserstürze, die Gewalt des Tornado's, die Plötzlichkeit der Stromschwellungen und die Erdbebenerschütterungskreise, neue Prinzipien adoptirt werden müssen. Die Rücksichten auf die Erderschütterungen haben für die Brücken- und Hochbauarchitectur der Peruanischen und andern, in häufig bewegten vulcanischen Gebieten gelegenen Bahnsysteme bestimmte Gesetze vorgeschrieben und selbst in den Gegenden besten Steinbaumaterials Steinconstructionen verboten. Ja sie haben es auch räthlich gemacht, selbst um den Preis grosser Kosten und Betriebsbeschwerden, sowohl hohe Brücken als Tunnels zu vermeiden und die Bahnen, auf möglichst wenig zerstörbarer Basis, oft mit grossen Umwegen zur Vermeidung besonders häufig erschütterter Areale, an den Berglehnen und in den Ebenen hinzuführen.

Für die Südamerikanischen Bahnen, die, in der Höhe des Montblanc, in einer Region der Atmosphäre die Anden überschreiten, wo der Siedepunct des Wassers bei 84° Celsius liegt, der Luftdruck nur noch 400 mm beträgt und das Feuer nur noch schwierig brennt, werden ganz specifische Locomotionsapparate zu construiren sein.

Der eiserne Oberbau wurde für Gegenden zuerst erdacht, wo unermüdliches vegetabilisches und animalisches Leben das Holz rapid zerstören, die nordische Schneeschutzwand verwandelt sich auf der Egyptischen Bahn in die Mauer, die den vom Samum gefegten Flugsand der Lybischen Wüste von den Geleisen fernhält. Die Personenwagen der Epyptischen und Indischen Bahnen bedecken sich mit doppelten, weissen Dächern gegen den

Herr Golz bespricht das Werk von Herrn Bartels, „über die Betriebseinrichtungen der Amerikanischen Eisenbahnen“ und empfiehlt es der besonderen Beachtung. Die eigenthümliche Entwickelung der Amerikanischen Bahnen, welche einerseits der Ansiedelung erst die Wege geöffnet haben, und andererseits in manchen rapide angewachsenen Städten mit ihren Stationsanlagen sich in Situationen befinden, welche dem Europäischen Auge höchst seltsam und bedenklich erscheinen, ferner die Selbstständigkeit, mit welcher die Amerikanischen Ingenieure jede constructive Aufgabe lediglich aus den gegebenen concreten Bedingungen heraus und ohne Rücksicht auf Normalien zu lösen gewohnt sind, machen die Aufgabe: die Amerikanischen Betriebseinrichtungen kurz, einigermassen vollständig und zutreffend zu schildern, zu einer ziemlich schwierigen. Herr Bartels habe dieselbe sehr glücklich gelöst. Er gebe zunächst, unter Vermeidung von Generalisirungen und Abstractionen, eine correcte und anschauliche Schilderung von 20 Bahnhöfen der verschiedensten Grösse und Gattung, dann eine mehr kritisch gehaltene und nach den Gegenständen geordnete Darstellung der Bahnhofseinrichtungen, ferner in der 2. Abtheilung eine Abhandlung über das Amerikanische Signalwesen im Vergleich mit dem Deutschen, sowie eine Erläuterung der ganzen Amerikanischen Betriebsführung an einzelnen Beispielen. Mit Recht hüte sich der Verfasser, die eine oder andere Amerikanische Einrichtung zur Einführung bei uns zu empfehlen; demnach werde das Studium des Buches nicht nur lebhaft anregen, sondern auch manchen directen und practischen Nutzen bringen, besonders denen, welche ihr Interesse den Bahnen minderer Ordnung zuwenden. Herr Golz giebt dann noch eine Uebersicht des Inhalts des Werkes unter Hervorhebung einzelner, für Deutsche Anschauungen besonders interessanter Gegenstände.

Herr Wiedenfeld spricht sodann über den Neubau des Bahnhofs Berlin der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. In einer kurzen Uebersicht über die historische Entwickelung dieses Bahnunternehmens wird angeführt, dass der alte Bahnhof, in den Jahren 1839 — 1840 in bescheidenen Dimensionen erbaut, schon nach Erweiterung des ursprünglichen Bahnnetzes durch die Linie Jüterbog-Röderau im Jahre 1847, durch die Linie Wittenberg-Halle und Leipzig-Dessau in den Jahren 1857—1859, mehrfachen Veränderungen habe unterworfen werden müssen. Als ein grosser Uebelstand sei seit lange die Unmöglichkeit empfunden, das Rangirgeschäft auf dem Bahnhof durchzuführen, ohne den Schifffahrtscanal und den daneben liegenden Niveau-Uebergang zu passiren. Schon in den 60er Jahren sei daher eine durchgreifende Vergrösserung der Bahnhofsanlage geplant und mit dem Ankauf des erforderlichen Terrains begonnen. Die im Jahre 1871 beendete Expropriation habe einen Kostenaufwand von 4 420 000 ℳ verursacht. Der noch im Bau begriffene neue Bahnhof bestehe zunächst aus dem zwischen dem Askanischen Platze und dem Canal belegenen Personenbahnhof, an ihn schliesse sich der vom Canal bis zur Kreuzbergstrasse reichende Güter- und Producten-Bahnhof mit den erforderlichen Rangirgeleisen, darauf folgen weitere Geleise zum Anschluss an die Verbindungsbahn und zuletzt der Werkstätten-Bahnhof. Die Gesammtlänge des Bahnhofs betrage etwa $^3/_4$ Meilen. Für seine Höhenlage sei die nothwendige Unterführung der Tempelhofer und Hallesche-Ufer-Strassen bestimmend geworden. Speciell den Personen-Bahnhof betreffend, sei an eine spätere Erweiterung desselben wegen der angrenzenden Strassen (der Möckern- und der Schöneberger-) nicht zu denken gewesen und daher auf eine möglichste Ausnutzung des vorhandenen Terrains Bedacht genommen. Bei der Geleis- und Perron-Anordnung kommen die 3 directen Personenzugsrouten nach Dresden, Leipzig und Halle und ferner der Localverkehr, einestheils nach Lichterfelde, anderntheils nach den Stationen der Verbindungsbahn in Betracht. Dem Verkehr entsprechend seien in der 61 m breiten und 168 m langen Empfangshalle 4 Perrons vorgesehen. Bei der Anordnung der Räumlichkeiten für das Publikum habe man sich bestrebt, Umwege beim Ausgange aus den Wartesälen nach den Perrons möglichst zu vermeiden und habe nach einer früheren Annahme zwei Pavillons für Abgang und Ankunft ausbilden wollen, zwischen denen die Halle sich öffnen sollte. Dieser Plan sei indessen aufgegeben, weil der Platz für den Wagenverkehr bei dieser Anordnung nicht genügend Raum geboten und man habe jetzt dem Eingangs-Vestibül die Front des Kopfbaues am Askanischen Platz angewiesen, während das Ausgangs-Vestibül im südlichen Seitenflügel an der Möckernstrasse Platz fände.

Wegen vorgerückter Zeit wird der Vortrag hier abgebrochen, um in einer der folgenden Sitzungen fortgesetzt zu werden.

Durch übliche Abstimmung werden die Herren Eisenbahnbau- und Betriebsinspector O. Neitzke und Stadtbauinspector H. Urban als einheimische ordentliche Mitglieder des Vereins aufgenommen.

Aufprall der fast senkrechten Sonne, wie die der Russischen, Kanadischen und nordisch Europäischen Linien durch doppelte Wände und Fenster und ausgebildete Heizvorrichtungen den Winter von ihren comfortablen Räumen fernhalten.

Den Stationen und Wagen der Türkischen Bahnen geben die Vorschriften des Korans in Bezug auf die absolute Trennung der Geschlechter und den Gebrauch der Gebetteppiche eine ganz besondere Anordnung, während die Collisionen der Türkischen und Europäischen Tageseintheilung dem Verkehr zahlreiche Erschwernisse bereiten.

Der geringe Kostenbetrag, der auf den Bahnen in der gemässigten Zone das Freihalten der Bahngeleise von Pflanzenwuchs verursacht, wird zu einem bedeutenden Ausgabecapital unter den Tropen, wo eine übermächtige Vegetation in wenig Tagen jede nicht künstlich freigehaltene Bodenfläche mit einer dichten und starken Pflanzendecke, deren mächtige Keime jede Beschotterung durchbrechen, überwuchert.

Das Eisenbahnwesen begleitet den Menschen in alle Bereiche und Klimate, die er selbst zu bewohnen im Stande ist. Wie der Mensch selbst aber in jedem seiner Wohnbereiche erst dann seine volle Wirksamkeit entfalten kann, wenn er sich in der Form seines Lebens, seinen geistigen und körperlichen Thätigkeiten und Gewohnheiten den Bedingungen des Orts genau bequemt, in dessen Boden Wurzel geschlagen und sich acclimatisirt hat, so wird auch dasjenige Eisenbahnsystem sein Amt nur im ganzen Umfange erfüllen können, dessen ganze Individualität den Bedingungen des Bereiches entspricht, dem es dienen soll.

Je schärfer ausgeprägt ein Eisenbahnsystem diese Individualität kundgiebt, um so weniger wird es möglich sein, aus demselben, ohne Weiteres, Constructionen, technische und administrative Einrichtungen in andere Bereiche zu verpflanzen.

Die hier Meisterstücke und von grösster Erspriesslichkeit waren, werden dort zu schädlichen Missgriffen und Fehlern; was hier Heilmittel war, wird dort zum Gift.

Das Recept für die „gute Eisenbahn“ kat'exochen, ist ein Stein der Weisen, der noch nicht gefunden ist und nie gefunden werden wird.

Und so erscheint das Eisenbahnsystem eines jeden geographisch bestimmt charakterisirten Bereiches ebenso als Product von dessen Physis, Boden und Klima, wie seine Flora und Fauna, nur dass dort der Menschengeist als gestaltender Vermittler zwischen die Naturbedingungen und ihr Erzeugniss getreten ist.“

Die Redaction.

Literatur.

Von **Stieler's Hand-Atlas** (Gotha: Justus Perthes) erscheint eine neue Lieferungs-Ausgabe 1879 mit 95 colorirten Karten in Kupferstich in 32 Lieferungen, nebst Supplement: Petermann, Karte des Mittelmeeres, 8 colorirte Blätter in Kupferstich, in 3 Lieferungen. Der Schluss der letzten Lieferungs-Ausgabe in 80 Blättern ist im Jahre 1875 erfolgt. Die Verlagshandlung kündigt 29 Neustiche an. (15 Blätter von Dr. A. Petermann, abgeschlossen von Dr. Herm. Berghaus; 7 Blätter von Dr. Herm. Berghaus und 7 Blätter von Carl Vogel.) Mittel- und Südamerika erhalten in der gegenwärtigen Ausgabe durch 10 neue Blätter die ihrer räumlichen Ausdehnung und ihrer Bedeutung entsprechende Darstellung. Die erste Lieferung, enthaltend die drei Blätter: Frankreich, nordwestlichen Theil; Nordost-Russland und Nordwest-Afrika mit Kartons Senegambien, Sierra Leoneküste und Gold- und Sclavenküste, ist Anfang Februar erschienen. Die folgenden Lieferungen erscheinen in Zwischenräumen von 4 bis 5 Wochen; die Verlagshandlung verheisst wegen Verkürzung der Lieferungsfristen eifrigst bemüht zu sein. Es bedarf keiner weiteren Empfehlung dieser neuen Ausgabe; der Name „Justus Perthes“ bürgt dafür, dass ein gediegenes Werk in die Hand des Publicums gelangen wird.

Strassen- und Orts-Entfernungskarte von Bayern. Für dienstliche Zwecke ist Seitens der General-Direction der Königlichen Verkehrsanstalten eine Strassen- und Ortsentfernungskarte von Bayern, im Massstabe von 1 : 250 000 bearbeitet worden, in welche die Eisenbahnen und sämmtliche Staats- und Districtsstrassen, sodann die Eisenbahnstationen, und die an den bezeichneten Strassen gelegenen Orte, soweit dieselben Sitze von Behörden oder Strassenknoten-Punkte sind, mit den Entfernungen der Stationen und bezw. Orte von einander, wie der Bahnhöfe von den bezüglichen Stationsorten, Aufnahme gefunden haben. Diese Karte, in sechs Blättern, wovon zwei die Pfalz mit dem Anschlusse an das rechtsrheinische Bayern für sich selbstständig umfassen, ist durch lithographischen Farbendruck vervielfältigt worden und wird, soweit die Auflage reicht, an Königliche Behörden und Beamte der Königlichen Verkehrsanstalten um den Preis von drei Mark für das Exemplar, an Private um den Preis von vier Mark abgegeben. Die sehr sorgfältig ausgeführte offizielle Karte entspricht allen Anforderungen der Interessenten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrsstörungen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Seit dem 17. d. M. sind in Folge Schneeverwehungen die Dänischen Staatsbahnen und die nördlich von Flensburg belegene Schleswigsche Bahn theilweise gestört, wovon wir in Uebereinstimmung mit dem § 14 des Wagen-Regulativs hierdurch Mittheilung machen. Altona, den 19. Februar 1879. Die Direction. (278)

Rumänische Eisenbahnen Actien - Gesellschaft. In Folge Hochwassers musste vom 13. Februar 1879 ab der gesammte Verkehr auf der Strecke Galatz-Tecuciu eingestellt werden. Die Dauer der Unterbrechung ist nicht zu übersehen. Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird durch das Vereinsblatt bekannt gegeben werden.

2. Tarifwesen.

Zum **Friesisch-Westfälischen** Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1878 tritt mit dem 1. April cr. der Nachtrag No. 2 in Kraft, enthaltend auf Grundlage des Reformtarifsystems erstellte, gegen die bestehenden Sätze theils höhere, theils niedrigere Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn einerseits und Westfälischen, Münster-Enscheder und Oldenburgischen Stationen andererseits.

Soweit Erhöhungen eintreten, sind solche durch das neue System bedingt.

Der Tarif für den Deutsch-Holländischen Eisenbahn-Verband vom 1. Juli 1873 und der Tarif für den Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verband (Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn) vom 1. Februar 1874 nebst den dazu erlassenen Nachträgen treten mit dem 1. April cr. ausser Kraft, soweit dieselben Tarifsätze für die im vorerwähnten Nachtrag 2 aufgeführten Relationen enthalten.

Exemplare des Nachtrages sind demnächst von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen, bis dahin ertheilt unser Tarifbureau nähere Auskunft. Oldenburg, den 15. Februar 1879. Namens der Verbands - Verwaltungen. Grossherzogliche Eisenbahn-Direction. Schmidt. (264)

Zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Bayerischen und Sächsischen Stationen vom 10. August 1877 ist der III. Nachtrag ausgegeben worden. Derselbe enthält neben Aenderungen der Tarifvorschriften, von welchen die eine Erhöhung bringenden Bestimmungen erst am 1. April d. J. in Kraft treten, neue Frachtsätze für Bayerische und Sächsische Stationen und kann bei den betheiligten Expeditionen käuflich erlangt werden.

Die im vorerwähnten Nachtrage enthaltenen Aenderungen der Tarifvorschriften finden auch im Sächsisch-Württembergischen Güterverkehre, Tarif vom 1. Juli 1878, Anwendung. Dresden, am 16. Februar 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats - Eisenbahnen. von Tschirschky. (283)

Mit dem 20. Februar a. cr. tritt zu dem **Hanseatisch-Schlesischen Verbands-Gütertarife** vom 1. September 1878 ein Nachtrag I in Kraft, welcher Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften und der Tariftabellen, Ausnahmetarife für Glassand-Transporte, Getreide- und Mühlenfabrikate, Holz Europ., des Specialtarifs II, Salz, Transporte von Eisen und Stahl des Specialtarifs II und Transporte von groben Eisenwaaren, Pflastersteinen, Granitstufen und Platten etc., sowie das Ausscheiden der Route Kohlfurt - Ruhland - Falkenberg - Zerbst-Helmstedt aus dem Verbande und Druckfehlerberichtigungen enthält.

Ausserdem sind in demselben enthalten:

1. Bestimmungen über Erhebung von Steuer - Zuschlägen für Russland, bei Eilgutsendungen nach und von Sosnowice und
2. die vom 1. April cr. ab eintretende Erhöhung der im Haupttarife enthaltenen Ausnahmetarifsätze für Eisen des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Brake und Elsfleth einer- und Stationen der Oberschlesischen, Rechte - Oder - Ufer- und Warschau-Wiener Eisenbahn andererseits, sowie für den Verkehr zwischen Brake einer- und den Stationen Breslau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Breslau, Lissa (Deutsch), Maltsch und Neumarkt der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn andererseits.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Güter - Expeditionen der Verbandsbahnen für den Preis von 0,50 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Berlin, den 18. Februar 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (282 J)

Hanseatisch - Rheinisch - Westdeutscher Eisenbahn - Verband. Am 1. Mai d. J. treten — unter Aufhebung der in dem Tarife vom 25. Januar 1875 nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Taxen — anderweite Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den Bodenseeuferplätzen Friedrichshafen, Romanshorn, Rorschach und Bregenz einerseits und den diesseitigen Stationen Hamburg, Harburg, Bremen, Hemelingen, Diepholz, Osnabrück, Hassbergen, Minden und Oeynhausen sowie Lüneburg B. H., Lübeck und Stationen der Oldenburgischen und der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen andererseits in Kraft, welche den bisherigen gegenüber theils Frachtermässigungen, theils Erhöhungen enthalten. Die bezüglichen Tarifnachträge sind vom 20. März d. J. ab bei den Verbands - Güter - Expeditionen zu haben; bis dahin ertheilt das Tarifbureau der unterzeichneten Direction auf Verlangen nähere Auskunft. Köln, 17. Febr. 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln - Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (277)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt-Lausitzer Verband. Mit dem 1. April 1879 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für „Cement, sowie Steine, Platten, Fliesen von Cement, auch Mörtel aller Art“ im Verkehr zwischen den Stationen der Halle-Sorau-Gubener Bahn einerseits und Stationen der Braunschweigischen, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener, Halberstadt-Blankenburger und Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits ausser Kraft, mit Ausnahme jedoch der betreffenden Sätze des Verkehrs mit der Station Delitzsch der Halle-Sorau-Gubener Bahn, welche bis auf Weiteres fortbestehen bleiben. Berlin, den 15. Februar 1879. Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (279)

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Am 1. April cr. tritt der Nachtrag XV zu unserem Localtarife vom 1. September 1873 in Kraft, welcher anderweite mit Tariferhöhungen verbundene Bestimmungen über die Beförderung kleinerer Fahrzeuge enthält. Nachtrags-Exemplare sind von unseren Eil- und Güter-Expeditionen zu beziehen. Die Direction. (263)

3. Wagen-Verleihung.

Bei der diesseitigen Verwaltung sind 250 Güter- und 300 Kohlenwagen auf mehrere Monate leihweise abzugeben.

Diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche hierauf reflectiren, ersuchen wir, unter Angabe des Bedarfs, sich gefälligst dieserhalb direct an uns wenden zu wollen. Frankfurt a/M., 4. Februar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (284)

4. Submissionen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Erbauung der Bahn von Frankfurt a/M. nach Mannheim. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten im Loose 1 der Abtheilung X in den Gemarkungen Mannheim und Feudenheim von Profil 200,4643 bis 238,1680 sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten dieses 3770,37 m langen Looses sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planirarbeiten	110 636,92 ℳ
Kunstbauten	81 478,14 „
Herstellung des Unterbaues	9 005,80 „
Pflaster- und Chaussirungsarbeiten	2 692,60 „
Zus.	203 813,46 ℳ

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Büreau des Sections-Ingenieurs Ampt zu Mannheim zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 6. März l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten im Loose 1 der Abtheilung X in den Gemarkungen Mannheim und Feudenheim, der Bahn von Frankfurt a/M. nach Mannheim“. Mainz, den 14. Februar 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (256)

Magdeburg-Halberstadt. Submission. Die im Jahre 1872 auf der verlassenen Verbindungsstrecke zwischen dem Localbahnhof der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover und dem Staatsbahnhof daselbst aufgestellten Eisenconstructionen, und zwar:

3 Stück von 36,5 m Stützweite,
1 „ „ 20 „ „
64 „ „ 5 „ „

im Gesammtgewicht von ungefähr 284 000 kg sollen zusammen oder in einzelnen Constructionen im Submissionswege auf Abbruch verkauft werden.

Generelle Zeichnungen der Eisenconstructionen, sowie die Submissionsbedingungen können gegen Gebührenerstattung von 2 ℳ von unserem Hauptbüreau hierselbst bezogen werden. Offerten sind portofrei bis zum 15. März cr., Vormittags 11 Uhr bei uns einzureichen. Magdeburg, 8. Februar 1879. Directorium. (248)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 16. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 28. Februar 1879.

Dieser Nummer liegt No. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Der Taxquadrat-Gütertarif.

Es liegt uns eine Broschüre vor, betitelt: „Der allgemeine Deutsche Eisenbahn-Gütertarif nach Taxquadraten. Eine Skizze von Ad. Scholtz, Mitglied der Thüringischen Eisenbahn-Direction etc. Berlin, Carl Heymann's Verlag". Angeregt ist dieselbe, wie wir nach dem Vorwort annehmen dürfen, von dem bekannten Schreiben des Fürsten Reichskanzler, betr. eine einheitliche resp. gesetzliche Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen, welches auf den nunmehr beim Bundesrath gestellten Antrag, die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen beschliessen zu wollen,*) das Publicum vorbereitete.

Der Herr Verfasser ist der Ansicht, dass die vielen und schweren Mängel unseres Tarifwesens**) vollständig beseitigt werden können, wenn es gelänge auf einfachster Grundlage einen durch seine Natur möglichst stabilen und allgemein verständlichen Deutschen Generaltarif zu construiren, welcher von geringem Umfang und für die Bedürfnisse des directen Verkehrs eingerichtet erschiene, ohne dass durch denselben die nothwendige Rentabilität der Eisenbahnen eine wesentliche Schmälerung erlitte.

Verfasser glaubt nun eine entsprechende Methode aufgefunden zu haben, wie zum Zweck übersichtlicher Darstellung und einheitlicher Gestaltung des Eisenbahntarifwesens dieser Generaltarif sachgemäss zu construiren sei.

Der von Herrn Scholtz aufgestellte Grundgedanke, einen allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif nach Taxquadraten bezw. nach Analogie der Posttax-Grundsätze zu construiren und durchzuführen, ist, wie Herr S. selbst sagt, an sich nicht neu. Schon vor ungefähr 12 Jahren machte der Eisenbahn-Betriebsbeamte Westphal den Vorschlag, „zum Zweck der Begrenzung und Eintheilung der Gütertarife der Eisenbahnen im directen Verkehr eine Karte von Deutschland in eine Anzahl von Quadraten zu theilen und für das Gebiet eines jeden Quadrats, an Stelle der mit Namen bezeichneten Verbände einen directen Tarif in sich und mit allen andern zu construiren". Später schlug Perrot, welcher in Anlehnung an die Posttax-Grundsätze unter Nichtbeachtung der Eigenthumsverhältnisse der Deutschen Eisenbahnen noch weiter ging, vor, den damaligen postalischen Briefporto-Zonentarif nur mit anderen Einheiten auf den eisenbahnlichen Sachentransport anzuwenden.

Der Verfasser macht keinen Anspruch auf erschöpfende oder vollkommene Erörterung des Gegenstandes. Der Zweck ist, „in scharfen Strichen skizzenhaft zu zeigen, dass ohne gänzliche Umgestaltung des Bestehenden und unter weitgehender Wahrung der Interessenverhältnisse es wohl denkbar ist, das ganze gegenwärtige Verbandstarifwesen zu beseitigen und an seine Stelle eine unglaublich einfache graphische Darstellung mit der Wirkung eines Generaltarifs der Deutschen Eisenbahnen zu setzen". Er will, nachdem der Gedanke gesetzlicher Regelung der Eisenbahntarifverhältnisse unter Begründung eines Zustandes möglichster Einfachheit und Uebersichtlichkeit an massgebender Stelle Anklang gefunden hat, vom Standpunkt des Eisenbahnsachverständigen und Eisenbahnpraktikers die Idee in die entsprechenden Bahnen lenken, unter Aufrechthaltung der wesentlichsten gegenwärtigen Tarifstellungen und Vereinbarungen.

Derselbe construirt seinen graphischen Tarif nach Taxquadraten in folgender Weise:

Wie auf unserer Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Abstossstationen von Deutschland und Oesterreich-Ungarn theilt er die Eisenbahnkarte von Deutschland in kleine, einer Wegelänge von 10 km entsprechende, (10 000) Rechtecke, die so klein sind, dass von den 3 250 Deutschen Güterstationen durchschnittlich auf jedes Quadrat noch nicht einmal eine Station kommt.

In dieser Karte sollen alle Stationen, für welche directer Verkehr gelten soll, namentlich aufgeführt und durch kleine Verschiebungen in die Mitte, oder wenn ausnahmsweise einmal zwei oder mehr Stationen für ein Quadrat in Frage kommen, geräumig neben einander placirt werden. — Die Eisenbahnen sollen sich nach dem Vorschlag des Verfassers nun dahin verständigen, auf Grund einer solchen graphischen Stationsdarstellung dem Publikum directe Tarife zu offeriren, welche lediglich davon abhängen, wie viele Quadrate zwischen je zwei Stationen nach einem bestimmten **Zählmodus** in Frage kommen.

Als solchen Modus des Zählens — und es ist mit die Hauptsache für den ganzen Gedanken, diesen Zählmodus richtig zu finden und anzuwenden — soll man sich etwa folgenden vereinbart denken:

Um die Anzahl der im einzelnen Falle zu tarifirenden Taxquadrate zu finden, wird von der einen Station zur andern im rechten Winkel gezählt und das Quadrat jeder der beiden Stationen stets mitgerechnet (ein in gleiche Theile wie die Seiten der Taxquadrate getheilter rechter Winkel, dessen Scheitelpunkt mit 0, dessen Schenkel, vom Scheitelpunkt aufsteigend, mit 1 bis 68 und 53, beziehungsweise bis 100 und 100 nummerirt sind, brauchte blos mit den Schenkeln an die äusseren Streifenlinien der beiden in Frage kommenden Stationen angelegt zu werden, und man erhielte durch Addition der entsprechenden Nummern der beiden Schenkel stets die Summe der Taxquadrate). Für die

---

*) Man vergleiche die Motive zu diesem Antrage in No. 15.

**) Nach einer Berechnung von Scholtz S. 8 bestehen zur Zeit für den Verkehr in Deutschland 5¼ Millionen Tarifrelationen resp. unter Berücksichtigung der 8 Rubriken des Tarifschemas und der daneben geltenden Ausnahmetarife etwa 50 Millionen verschieden anzuwendender selbstständiger Tarifsätze, in etwa 600 Tarifbüchern zusammengestellt, an deren Stelle eine einzige graphische Darstellung der Taxquadrate nebst eine auf einem Blatt zusammengestellte Nachweisung von 121 bzw. 200 Tarifsätzen mit der bequemsten und sichersten Möglichkeit der Aufsuchung jedes Satzes und jeder Lieferfrist treten soll.

so gefundene Anzahl Taxquadrate wird dann aus einer Zusammenstellung von Tarifsätzen für jede mögliche Anzahl von Taxquadraten der anzuwendende Frachtsatz einfach abgelesen. Es leuchtet ein, dass die Karte bei der Eintheilung mit je 100 Streifen nur 100 + 100 = 200 solcher Sätze enthalten würde.

Bei dieser Tarifdarstellung soll dem Publicum für die regulären Tarife nur die Karte mit den Taxquadraten und seitlich vorgedruckten Gebrauchsanweisungen nebst dem Schema über die 200 Tarifsätze gegeben und ihm das Recht eingeräumt werden, bei Stationen mit Bahnhöfen verschiedener Verwaltungen den Bahnhof vorschreiben zu dürfen, während ihm im Uebrigen die Wahl der Route besser zu entziehen wäre. Für die wichtigsten Ausnahmetarife des directen Verkehrs soll entweder je eine besondere, nur die betreffenden Stationen enthaltende Taxquadratkarte herausgegeben oder ein relationsweises Verzeichniss nach der gegenwärtig üblichen einfachsten Tarifdarstellung gehalten werden. Offenbar würde sich die Sache thatsächlich dann weiter so gestalten, dass jede einzelne Eisenbahn Deutschlands für die regelmässig in Anwendung kommenden Verkehrsrelationen einen Gesammt-Index für die bei jeder nicht Transit-Relation bezüglich ihrer Stationen zu rechnende Taxquadratanzahl (etwa 20 Seiten stark) zusammenstellen würde, der sich durch geeignete Anmerkungen nach vielen anderen Richtungen nutzbar machen liesse, und dass jede einzelne Station sich einen solchen Index (etwa 3 Seiten stark) als Stationstarif mit allerhand nutzbaren Bemerkungen anfertigen und dem Publicum beides, wie auch ausgerechnete Stationstarifsätze, zur Disposition halten könnte.

Was den wichtigsten Punkt, die Normirung der Tarifsätze, anlangt, will Herr Scholtz das Schema der Tarifreform ganz und gar beibehalten, dasselbe soll auch in seiner Entwickelungs- und Umgestaltungsfähigkeit durchaus unabhängig von dieser neuen Tarifdarstellungsweise bleiben. Für die Localtarife soll das neue System nicht einmal angenommen zu werden brauchen, obschon es auch hierfür durchaus unter denselben Bedingungen und mit gleichem Erfolge wohl durchführbar erscheint.

Für die einzelne Taxquadratanzahl wäre derjenige Tarifsatz einzustellen, welcher für die wichtigste, unter dieselbe Anzahl Taxquadrate fallende Relation thatsächlich jetzt vorhanden ist und zur Zeit gilt. „Also etwa für diejenige Anzahl Taxquadrate, unter welche die Relation Berlin-Köln fällt, die jetzt für Berlin-Köln gültigen Frachtsätze; analog etwa die jetzigen Frachtsätze Breslau-Berlin für die betreffende Anzahl Taxquadrate; weiter würden wichtige Frachtsätze, wie Berlin-Hamburg, Cöln-Frankfurt a. M., Mannheim-Leipzig, Hannover-München und andere solche von durchschlagender Bedeutung in gleicher Weise zu conserviren, oder doch massgebend zu beachten sein. Es wären hierbei nur durch Regulirungen nach oben und nach unten Abstufungen derart zu suchen, dass für eine grössere Anzahl Taxquadrate kein geringerer Frachtsatz zur Einstellung käme, als für eine kleinere. Ausgeschlossen bleibe es hierbei keinesfalls, dass Relationen mit besonderen Verhältnissen, wie: die Seehafenplätze, Stationen grosser Industriegebiete, durch Hauptwasserwege concurrenzirte Relationen etc., eine besondere Berücksichtigung beziehungsweise Behandlung erführen. Es dürfte dies durch eine gedrängte übersichtliche Zusammenstellung, vielleicht am Rande der graphischen Tarifdarstellung, oder in einem einzigen Blatte „Bemerkungen“ voraussichtlich zu ermöglichen sein. Man könnte weiter durch theilweise Colorirung oder Schraffirung des Bildes den anders construirten Einheitssätzen ganzer Gebiete Rechnung tragen. Das Publicum aber würde es stets nur mit drei höchst einfachen Dingen zu thun haben, mit einem Localtarif, dem graphischen Tarifbild für den allgemeinen directen Verkehr nebst Nachweisung der Sätze mit einem Hefte „Ausnahmen“.

Zur Veranschaulichung der Sache, wie sie sich nach den bisherigen Ausführungen gestaltet, giebt der Verfasser eine Zusammenstellung von Tarifrelationen, bei welcher die weniger selbstständigen Classen „Eilgut“ und „A²“ der Vereinfachung wegen fortgelassen sind. An Lieferfristen sind für die „Transportfrist“ pro Taxquadrat 3 Stunden angesetzt und an Expeditionsfrist 2 Tage eingerechnet.

Wollte man bei diesem System und der vorliegenden Quadratbildung — sagt der Verfasser S. 18 — zur Festsetzung maximaler, normaler oder überhaupt von Einheitstaxen übergehen, so dürfte am zweckentsprechendsten eine fallende Skala in der Art sein, dass pro 100 kg in Markpfennigen

	für das erste Taxquadrat		für das letzte Taxquadrat		für das erste Taxquadrat		für das letzte Taxquadrat
Stückgut	15,00	abfallend bis	12,00	Sp.-T. I.	6,25	abfallend bis	5,25
A¹	10,00	„ „	8,50	„ II.	5,25	„ „	4,20
B	8,50	„ „	7,25	„ III.	4,20	„ „	3,00
A²	7,25	„ „	6,25				

in der Weise festgesetzt würden, dass vom 1. bis zum resp. 120. Taxquadrat jedes folgende um den 120. Theil der Differenz zwischen dem ersten und letzten Taxquadrat gegen das vorhergehende im Einheitssatze billiger eingerechnet würde.

Ob dieses neue Tarifsystem in der angegebenen Weise durchführbar erscheint, das zu prüfen müssen wir zunächst unseren Tarif-Sachverständigen überlassen. Wir sind aber der Ansicht, dass die gegenwärtige Situation derart ist, dass jeder einigermassen sachgemässe Vorschlag die wohlmeinendste Aufnahme und eingehendste Behandlung beanspruchen darf und dass wir vor Allem mit den beiden schwebenden Fragen: Staatserwerb und Tarifregelung uns zu beschäftigen haben. Von diesem Gesichtspunkt aus verdient die Scholtz'sche Broschüre besondere Beachtung und theilen wir von diesem Gesichtspunkt ausgehend auch die nachfolgenden Ausführungen mit, welche uns Herr Scholtz zur Unterstützung seiner Ansicht übersendet.

In einer kleinen, unter dem Titel: „Der allgemeine Deutsche Eisenbahn-Gütertarif nach Taxquadraten“ im Verlage von Carl Heymann in Berlin erschienenen Schrift habe ich Ideen zu skizziren versucht über eine gründliche Vereinfachung, Einheitlichkeit und Uebersichtlichkeit des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifwesens. Die Aufnahme der Schrift selbst in die Vereinzeitung war wegen des Umfanges und der inhaltlichen Zusammengehörigkeit nicht in Aussicht zu nehmen. Aber einige Erläuterungen und Bemerkungen darüber dürften hier, wo ich mich unmittelbarer an die Fachgenossen wenden kann, von Denjenigen freundlich aufgenommen werden, welche sich der Mühe unterzogen haben oder noch unterziehen wollen, die Principien meiner Vorschläge einer Prüfung zu unterwerfen.

Ich nehme an, dass die Haupteinwände von Seiten der Eisenbahn-Verwaltungen etwa die folgenden sein können:

1. dass eine Tarifschablone, wie ich sie vorgeschlagen habe, den gesammten besonderen Verhältnissen und Bedürfnissen einzelner Bahnen und einzelner Wirthschaftsgebiete nicht genügend Raum lasse;
2. dass die Freiheit der einzelnen Verwaltungen dadurch allzusehr beschränkt werde, um noch ihre berechtigten Interessen genügend zur Geltung bringen und plötzlich auftretenden localen Verkehrsbedürfnissen gerecht werden zu können;
3. dass die Rentabilität dadurch sofort oder doch in späterer Zeit in Frage gestellt werden müsse oder doch könne, dass lediglich dieselben Einheiten in derselben bestimmten Weise überall zur Grundlage dienen sollen;
4. dass die Concurrenzfähigkeit gegen Auslandsrouten, Auslandsplätze, gegen Wasser- und Landstrassen, sowie die sonstige Concurrenz im Inlande über die Gebühr beschränkt werde;
5. dass die Ausnahmetarifirungen allmälig einen solchen Umfang würden annehmen müssen, dass sie zur Hauptsache werden und der gegenwärtige Zustand unter ungünstigeren Verhältnissen wieder vorhanden ist.

Alle diese Einwände laufen zum erheblichen Theil auf dasselbe hinaus und verlieren bei näherer Betrachtung schon recht bald ein gut Theil ihrer Bedeutung. Ich möchte vorausschicken dürfen, dass der wesentlichste Gedanke meiner Vorschläge von formeller Bedeutung, nämlich der ist: die Regel für die allgemeinen directen Tarife nicht durch Ersichtlichmachung ihrer Wirkung im einzelnen Falle, sondern allgemein und graphisch darzustellen.

Beim jetzigen Zustande wird die Regel gar nicht gegeben und dargestellt, es kommt vielmehr nur die ziffermässige Consequenz derselben in jedem einzelnen Falle zur Erscheinung. Die Folge davon ist, dass zuerst die regelmässige Tarifirung für jeden einzelnen Fall in Ziffern und Bedingungen dargelegt werden, dass dann für eine grosse Menge bestimmter Fälle in bestimmten Formen die Aufhebung dieser Regel erfolgen und zur Erscheinung gebracht werden, und dass endlich, wiederum in einer bestimmten anderen Form, die Darstellung der vielen Ausnahmen und deren Heraushebung aus den Fällen der Regel geschehen muss. Diese Verhältnisse sind nicht zum geringsten Theil die Ursache und Erklärung für die gegenwärtige Complicirtheit und Zerfahrenheit des Güter-Tarifwesens der Deutschen Eisenbahnen.

Ich bin deshalb zu der Meinung gelangt, man müsse die Sache umdrehen, indem man die Regel in ihrer Allgemeinheit aufstellt und nur die Ausnahmen in einer bestimmten Weise einzeln, aber methodisch und leicht erkennbar zur Erscheinung bringt. Von diesem Grundgedanken ausgehend, habe ich die mit dem geringsten Aufwande von Ueberlegung und Calculation verbundene Auffindung aus einer graphischen Darstellung für das einfachste Mittel zu erkennen gemeint, die allgemeine Regel zu geben.

An die Spitze der ganzen Ausführungen habe ich dann den radicalsten und weitgehendsten Vorschlag stellen zu sollen gemeint, nämlich den, den gesammten directen Verkehr Deutschlands durch eine einzige graphische Darstellung zu regeln. Aber es ist damit keineswegs gesagt, dass nicht schon eine ganz erstaunliche Vereinfachung und Erleichterung eintreten würde, wenn unter Festhaltung der wesentlichsten gegenwärtigen Verbände und ihrer Tarifsätze für jeden einzelnen derselben oder für je einige zusammen je eine besondere Taxquadratkarte angefertigt werden und so an Stelle complicirter Tariffolianten eine leicht verständliche graphische Darstellung nebst

Gebrauchsanweisung im Wege einer neuen Art Verbands-Tarifkarten treten möchte.

Ferner würde auch dem nichts im Wege stehen, die graphische Tarifdarstellung mit ihren Bedingungen und ihrer Anwendungsweise etwa auf denjenigen allgemeinen Verkehr zu begrenzen, für welchen gewisse grössere Entfernungen in Frage kommen, indem man die Giltigkeit vielleicht auf Relationen beschränkt, welche über 30 oder 40 Taxquadrate (300 oder 400 km) weit auseinanderliegen, die engeren Gebiete aber durch Local- und Nachbartarife nach gegenwärtigem System bedient.

Endlich kann nicht genug hervorgehoben werden, dass durch eine angemessene, den Verhältnissen Rechnung tragende **Zeichnung des Kartenbildes**, namentlich durch Verlegung der Einschreibung der Stationsnamen aus einem Taxquadrat in ein anderes, durch Veränderung des Abzweigungswinkels der Zweigstrecken u. dergl. m., man einer ganzen Reihe besonderer Verhältnisse Ausdruck geben und gebührend Rechnung tragen kann. —

Nach diesen Auseinandersetzungen dürften die oben bezeichneten Einwendungen schon um Vieles abgeschwächt erscheinen. Von dem, was noch übrig bleibt, liegt der Kernpunkt in der Wahrung der individuellen Verhältnisse und Rechte der einzelnen Eisenbahnen. Letztere sind aber im Princip durchaus gewahrt, wenn, wie es bei der Durchführung der Tarifreform auch geschehen ist, eine solche neue Tarifeinrichtung, wie ich sie vorgeschlagen habe, im Wege der freien Vereinbarung, widerruflich und abänderungsfähig zu Stande kommt. Alles Uebrige ist im Wege der Ausnahmetarifirungen erreichbar und erhaltbar und darin namentlich liegt das Gemeinsame der obigen Einwände.

Sehen wir uns alle diese Ausnahmen doch einmal etwas näher an und zwar zuerst in Beziehung auf ihre Entstehung. Im Wesentlichen werden nur zweierlei Ursachen dafür vorhanden sein: Die Bestrebungen auf Herbeiführung oder Erhaltung der Concurrenzfähigkeit und die Nothwendigkeit, den Bedürfnissen der Industrie etc., dem öffentlichen und allgemeinen Interesse zu dienen. Soweit es sich im ersteren Falle um Wahrung der Concurrenzfähigkeit Deutscher Bahnen gegenüber dem Auslande handelt, werden die bezüglichen Massnahmen von den betheiligten Deutschen Bahnen, wie seither, gemeinsam zu ergreifen sein, und es wird, da es sich um Auslandsverhältnisse handelt, ohne Beeinflussung und Benachtheiligung des inländischen Systems der Tarifdarstellung die Ausnahmetarifirung leicht zu vereinbaren und darzustellen sein.

Im Inlandsverkehr kann die ungenügende Anerkennung der Concurrenzberechtigung einer einzelnen Bahn oder Route, oder die abweichende Meinung einer solchen über Bedürfnisse der Industrie und das Verkehrsinteresse zu solchen Ausnahmetarifirungen hindrängen, welche dann nur zu leicht den Character eines Krieges annehmen, welcher demnächst immer wieder einen Frieden zur Folge hat. Bezüglich dieses Punktes bin ich der Meinung, die entwickelten Verhältnisse der Jetztzeit, die allgemeine Situation des Deutschen Eisenbahnwesens und die gemachten Erfahrungen müssten die Vermeidung jedes Tarifkrieges überhaupt als nothwendig und jeden billigen Vergleich als erheblich besser bereits haben erkennen lassen; im einzelnen Falle werden gewisse naheliegende Einrichtungen wie: Schiedsgerichte, freigewählte ständige Commissionen, Anrufung der massgebenden Behörden etc., die nicht allein zu erreichende Vereinbarung auch ohne vorherigen Concurrenzkampf herbeiführen helfen.

Anders liegt die Sache allerdings gegenüber dem öffentlichen Interesse, den Bedürfnissen von Landwirthschaft, Handel und Industrie und den Concurrenzwegen der Land-, Wasser- und ausländischen Eisenbahnen. Diese alle werden stets und für viele Eisenbahnen eine ganze Menge von Ausnahmemassnahmen bedingen; immerhin aber werden dieselben nicht den zwanzigsten Theil des Umfanges und der Complicirtheit der heutigen Tarifdarstellungen annehmen brauchen. Ein allgemeiner Deutscher Ausnahmetarif für die Deutschen Seehäfen; theilweise Ausnahme-Local- und Nachbartarife für die an den Seeküsten und den grossen Wasserstrassen entlang führende Strecken; relationsweise bezifferte besondere Tarife für eigenthümlich situirte durch Gebirge getrennte und dergleichen bogige und winklige Strecken; artikelweise dargestellte Ausnahmetarife für eine Reihe Deutscher Rohproducte und Industrieerzeugnisse etc.: — — dies Alles geschickt gruppirt, übersichtlich zusammengestellt, bahnweise in besonderen Heften geordnet und so aus der allgemeinen Regel scharf herausgehoben, lässt die Ausnahmetarifirungen durchaus nicht mehr so schlimm erscheinen.

Was die oben sub 3 angedeutete Rentabilitätsfrage anlangt, so glaube ich in einer ziemlich langen Eisenbahnthätigkeit unter steter und sorgfältiger Beobachtung reichlich die Erfahrung gemacht zu haben, dass jene viel weniger durch conservatives und etwas schablonenhaftes Verhalten im Tarifwesen gefährdet ist, als ganz besonders durch die Massnahmen zur Wahrung der Concurrenzfähigkeit und zur allzu coulanten Befriedigung vermeintlicher Verkehrsbedürfnisse neben den Regulirungen, welche durch eingetretene Veränderungen des Bahnnetzes und des kürzesten Weges bedingt wurden. Wenn in diesen Beziehungen meine Vorschläge energisch conserviren wollen, so werden sie deshalb mit aller Wahrscheinlichkeit der Erhaltung der Rentabilität ebenso erheblich dienen, wie fernere periodische Tariferhöhungen überflüssig machen.

Ich gebe ohne Weiteres zu, dass sich vom Standpunkte der Theorie aus über meinen Vorschlag ungemein viel streiten und erstaunlich viel dagegen einwenden lässt. Wenn indessen jede einzelne Eisenbahn statt dessen feststellen wollte, wie für sie die Tarifsätze normirt und welche Ausnahmen ihr statuirt sein müssten, wollte sie jenen Vorschlag annehmen können, dann würde es sich — das bin ich überzeugt — ergeben, dass die Differenzen jedenfalls nicht so bedeutend sind, um sie nicht durch Vereinbarungen und Modificationen abschwächen und durch die Vortheile des von mir proponirten Systems nahezu ausgleichen zu können.

Weitere Auseinandersetzungen behalte ich mir in geeigneter Weise vor, bis positive Meinungen und Urtheile in detaillirterer Weise vorliegen werden.

Scholtz.

Ein Beitrag zur Frage über die Rentabilität des Personenverkehrs.

Ein unter vorstehendem Titel mit „Sch." gezeichneter Artikel in No. 10 dieser Zeitung enthält eine Entgegnung gegen den unter obiger Bezeichnung in No. 87 des vorigen Jahrganges enthaltenen Aufsatz, welcher die Frage über die Rentabilität des Personenverkehrs in Fluss gebracht und dem Anschein nach auf verschiedenen Seiten Anerkennung gefunden hat. Diese Entgegnung zeigt jedoch einige wesentliche Missverständnisse, deren Berichtigung wir bei der Wichtigkeit der Sache nicht glauben unterlassen zu dürfen.

Der Verfasser des Aufsatzes in No. 87 des vorigen Jahrganges hat mit keinem Wort ausgesprochen, die Beschaffenheit der Personenwagen II. Classe auf den Deutschen Eisenbahnen in irgend einer Weise zu verschlechtern resp. weniger gut wie bisher auszustatten; im Gegentheil, die II. Wagenclasse soll durchaus ihre gegenwärtige, dem Auslande gegenüber so rühmlich contrastirende Beschaffenheit, sowie auch die üblichen Tarifsätze behalten, und nur mit I. Wagenclasse bezeichnet werden, nachdem vorher die vorhandenen Wagen resp. Coupées I. Classe mit der Ausstattung der II. Wagenclasse versehen, d. h. in Betreff ihrer Einrichtung und Ausstattung auf das Mass ermässigt worden sind, welches z. B. in England, Frankreich, Italien etc. der I. Wagenclasse entspricht.

Dieser Vorschlag dürfte wohl kaum noch misszuverstehen sein. Auch erscheint derselbe um so eher ausführbar, als wohl angenommen werden darf, dass die Ausstattung der Wagen, die in England und Frankreich bei dem viel grösseren Reichthum und bei den viel höheren Ansprüchen an Comfort für ausreichend erachtet wird, auch in Deutschland genügen wird.

Der Verfasser der Entgegnung nennt es thöricht, die I. Classe in den grossen durchgehenden Jagd- und Courierzügen, die überhaupt nur auf Grund dieser Tarife möglich sind, eingehen zu lassen und will nur in den Localzügen die I. Classe beschränken. Wir wollen über den Ausdruck „thöricht" mit Stillschweigen fortgehen und möchten nur dem Verfasser, selbst wenn er sich nicht durch die Statistik belehren will, empfehlen, gegenwärtig die Frequenz der Expresszüge zwischen Berlin und Köln zu beobachten. Er würde finden, dass an einzelnen Tagen selbst bei diesen Zügen die Zahl der Reisenden I. Classe kaum die Zahl der Coupées übersteigt, und dass es auch bei diesen Zügen finanziell vortheilhaft sein würde, unserem Vorschlage entsprechend, die I. und II. Wagenclasse mit der Ausstattung und dem Tarife der letzteren zu einer Classe zu vereinigen und dieselbe mit I. Classe zu bezeichnen.

Dass im Uebrigen dieser Vorschlag, selbst wenn derselbe in weiteren Kreisen Annahme finden sollte, ein mehr oder minder langes Uebergangsstadium haben wird, ist wohl selbstverständlich. Ebenso liegt es nahe und ist wohl auch schon hier und da in Aussicht genommen, mit der Einschränkung der I. Wagenclasse zunächst in der Weise vorzugehen, dass dieselbe thunlichst von den Local-Personenzügen ausgeschlossen und nur auf die Schnell- und Courierzüge beschränkt wird.

Im Uebrigen sind wir mit dem Verfasser darin einverstanden, dass eine Hauptmassregel, die Rentabilität der Personenzüge zu heben, die Pflege und Ausbildung des Localverkehrs ist, und dass es sich zu diesem Behufe sehr empfehlen würde, die Gültigkeitsdauer der Retourbillets zu verlängern. Da indessen unter den gegenwärtigen Verhältnissen und bei dem allgemein herrschenden Nothstande es schon als ein günstiges Ergebniss betrachtet werden muss, die Einnahmen aus dem Personenverkehr vor weiterem Rückgange zu bewahren, so müssen neben den Bestrebungen zur Ausbildung und Pflege des Localverkehrs, alle Anstrengungen darauf gerichtet werden, die Selbstkosten der Personenbeförderung soweit als irgend thunlich zu ermässigen, und in dieser Beziehung können die in No. 87 des vorigen Jahrganges gemachten Vorschläge nicht dringend genug empfohlen werden.

Ueber die Anwendung mehrflügeliger Signale zum Abschluss der Bahnhöfe.

Wie aus den letzten Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin hervorgeht, sind die Ansichten darüber, ob mehrflügelige Signale zweckmässig seien und welche Bedeutung den einzelnen Flügeln gegeben werden müsse, noch weit auseinandergehend.

Auch auf einzelnen grösseren Deutschen Bahnen sind die mehrflügeligen Signale schon durchweg zur Anwendung gekommen und werden von den betreffenden Verwaltungen lebhaft empfohlen, weil sie die Sicherheit des Betriebes nach verschiedenen Richtungen hin wesentlich erhöhen.

Die Bedeutung der einzelnen Flügel ist auf jeder der grösseren Bahnen eine verschiedene; es haben sich aber nirgends Mängel zu erkennen gegeben, woraus zu schliessen ist, dass die Art der Bedeutung der einzelnen Flügel unter sich nicht von so grosser Wichtigkeit ist, als es für den ersten Augenblick scheinen mag. Allseitig wird aber anerkannt werden müssen, dass die Bedeutung der mehrflügeligen Signale auf den Deutschen Bahnen eine einheitliche sein muss, wenn eine Deutsche Signalordnung in Wirklichkeit vorhanden sein soll.

Die mehrflügeligen Signale haben in England, Belgien etc. so vollständig das Feld erobert, dass es einigermassen befremden muss, wenn der Einführung dieses Systems grundsätzlich entgegen getreten wird; man mag dasselbe da für überflüssig halten, wo die Betriebsverhältnisse noch so einfacher Natur sind, dass die zu erreichenden Vortheile ohne Bedeutung sein würden, darf aber denjenigen Bahnlinien, welche einen grösseren Verkehr unter schwierigen Verhältnissen bewältigen müssen, dieses System und seine Vortheile nicht vorenthalten, um eine äusserliche Gleichmässigkeit mit den anderen Bahnen festzuhalten.

Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes dürfte es angezeigt sein, nochmals auf die Vortheile aufmerksam zu machen, welche durch das System der mehrflügeligen Signale zur Sicherung des Betriebes gewonnen werden, wobei die Erfahrungen zu Grunde gelegt werden sollen, welche auf einer Deutschen Bahn gemacht worden sind, die schon 260 mehrflügelige Signale in Betrieb hat und in Bezug auf die Schwierigkeit der Betriebsverhältnisse keiner anderen Deutschen Bahn nachstehen dürfte.

1. Der Locomotivführer der schnell fahrenden Züge muss das Signal am Abschlusstelegraphen ohne weitere Mühe und frühzeitig genug erkennen können, um den Zug event. noch vor dem Signal zum Halten bringen zu können.

Je nach dem Hintergrunde, von welchem das einflügelige Signal sich abhebt, nach der Witterung, dem Stande der Sonne etc. ist der Flügel schlecht zu erkennen, die einzelne grün leuchtende Laterne Nachts aber häufig nur mit Mühe aufzufinden. Dieser Uebelstand tritt bei den mehrflügeligen Signalen weit weniger hervor, da sie, am Tage durch ihre leichter bemerkbare Gruppenform und auch bei Nacht durch die Gruppirung der Lichter (roth neben grün), das rasche Auffinden des Signals ungemein erleichtern. Aus diesem Grunde hatte früher die Köln-Mindener Bahn an den wichtigeren Punkten mehrflügelige Signale aufstellen lassen und waren diese Signale, ihrer Deutlichkeit wegen, bei den Führern sehr beliebt.

2. Die mehrflügeligen Signale bieten dem Locomotivführer die Möglichkeit, an dem Signale selbst zu erkennen, ob er in das für ihn nach der Fahrordnung bestimmte Geleise eingelassen wird.

Hat der Führer sich selbst davon überzeugt, dass er den Bestimmungen gemäss in den Bahnhof eingelassen wird, so kann er mit Ruhe einfahren und seine Aufmerksamkeit wichtigeren Obliegenheiten zuwenden, als der Controle der Irrlichter an den Weichen, wie solches bei einflügeligen Signalen von ihm verlangt werden muss.

Nach den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements soll der Locomotivführer langsamer fahren:

1. durch Weichen, welche gegen die Spitze befahren werden, und

2. bei dem Uebergang aus einem Geleise in das andere, in letzterem Falle so langsam, dass der Zug auf eine Länge von 200 m zum Stillstand gebracht werden kann.

Woran soll nun der mit einer Geschwindigkeit von 90 km fahrende Locomotivführer erkennen, dass er eine Weiche gegen die Spitze befährt, oder dass er in der Weiche abgelenkt wird?

Es wird vermuthlich kein Betriebsbeamter von dem Locomotivführer verlangen, sich hierüber an dem Stande der Weichensignale so rechtzeitig Ueberzeugung zu verschaffen, dass er event. die vorgeschriebene Verlangsamung rechtzeitig herbeiführen kann.

Die durch das Bahnpolizei-Reglement vorgeschriebene Verlangsamung beim Uebergang aus einem Geleise in das andere ist nur dann ausführbar, wenn das Signal der Weiche hinreichend weit vorgeschoben wird und dies ist unstreitig am einfachsten dadurch zu erreichen, dass man das Weichensignal, welches der Führer beachten muss, mit dem Einfahrtsignal zu einem gemeinsamen Signal verbindet.

3. Nach den von uns gemachten Erfahrungen wird die Sicherheit des Betriebes in hohem Masse dadurch gewahrt, dass auf allen Bahnhöfen die für die Züge vorgeschriebene Fahrordnung auf das gewissenhafteste beachtet wird. Die Einhaltung einer bestimmten Fahrordnung ist aber nur dann zu erzwingen, wenn der Locomotivführer verpflichtet ist, die Fahrordnung ebenfalls zu beachten und nicht ohne Weiteres in den Bahnhof einfahren darf, wenn er an dem Signal erkennen kann, dass er in ein Geleis eingelassen wird, was nach der Fahrordnung nicht für ihn bestimmt ist, es sei denn, dass er über eine anderweite Einfahrtsrichtung auf einer Vorstation rechtzeitig benachrichtigt worden ist. Tritt der Anlass für diese Benachrichtigung aber zu spät ein, so würde dazu überzugehen sein, dass der Stationsbeamte den Zug zunächst vor dem Abschlusstelegraphen halten lässt und den Führer von der geänderten Disposition verständigt. Der Locomotivführer kann bei dieser Anordnung mithin ein aussergewöhnliches Signal nur dann bekommen, wenn der Stationsbeamte einen Irrthum begangen hat und die Sicherheit des Zuges in hohem Masse bedroht ist.

4. Dem Stationsbeamten, welcher die Ein- und Ausfahrt der Züge zu regeln und zu überwachen hat, wird die Controle ausserordentlich erleichtert, wenn er an der Form des Signals, welches dem Locomotivführer die Ein- resp. Ausfahrt gestattet, erkennen kann, ob das Signal für das richtige Geleise gegeben resp. die zu befahrenden Weichen dem entsprechend festgelegt sind. Der dienstthuende Beamte gehört zunächt auf den Bahnhof resp. auf den Perron, um den äusseren Dienst wahrzunehmen; es muss ihm deshalb auch die Möglichkeit gegeben werden, die Controle über die Signale von seinem wechselnden Standorte aus vornehmen zu können, was am zweckmässigsten durch die Anwendung der charakteristischen mehrflügeligen Signale geschieht. Siemens-Halske'sche Blockapparate können mehrflügelige Signale in dieser Beziehung nicht ersetzen, da die Controle derselben bedingt, dass der dienstthuende Stationsbeamte dieselben entweder selbst bedient oder jedesmal in das Büreau geht, um den Stand der Scheiben nachzusehen. Beides bedingt ganz überflüssige Wege und kostet eine Menge Zeit, die entweder nicht immer zur Verfügung steht, oder doch besser ausgenutzt werden kann. Bei einigermassen lebhaftem Verkehr und verwickelteren Bahnhofsverhältnissen hat der dienstthuende Stationsbeamte zu diesen Wegen überhaupt keine Zeit und muss sich bei einflügeligen Signalen darauf verlassen, dass der Telegraphist auf seine Weisung hin das richtige Signal freigiebt, wobei Irrthümer vorkommen können, für welche der Stationsbeamte eintreten muss, obgleich ihm die Möglichkeit vorenthalten ist, diese Controle zu jeder Zeit selbst auszuüben, ohne sonstige eilige Dienstgeschäfte zu unterbrechen.

Auf grossen Bahnhöfen haben gleichzeitig mehrere Stations-Assistenten den Dienst an verschiedenen Punkten des Bahnhofs und ist es Sache des Stations-Vorstehers, den Dienst im Allgemeinen zu überwachen. Dies kann nicht vom Büreau, sondern nur vom Bahnhofe aus geschehen, und bieten ihm die mehrflügeligen Signale, nicht aber Siemens-Halske'sche Blockapparate, die Möglichkeit, den Lauf der Züge zu controliren. Der Stationsbeamte wird durch die mehrflügeligen Signale nicht von seiner Verantwortung entlastet, sondern es wird ihm die Erfüllung seiner oft recht schwierigen Aufgabe durch diese Signale ausserordentlich erleichtert, was für die Sicherung des Betriebes viel werthvoller ist, als Instructionen, welche an sich sehr logisch zusammengestellt sein mögen, aber von ihm das Unmögliche verlangen.

Die Massnahmen für die Sicherheit der grossen Zahl von Beamten verschiedenster Art werden ihm erleichtert, wenn diesen Beamten selbst die Möglichkeit gegeben ist, zu sehen, in welches Geleise jeder Zug sich bewegen wird und der Stationsbeamte nicht mehr jeden Locomotivführer, Rangirer, Weichensteller, Zugführer, Bremser, Wiegemeister etc. am Gängelbande führen muss, damit derselbe nicht Schaden leidet.

Von den Stationsbeamten wird verlangt, auch auf den grösseren Bahnhöfen die richtige Stellung der Weichen an den Signalen derselben zu controliren. Dass dies in vielen Fällen vollständig kaum möglich ist, wird wohl allseitig zugegeben werden, und kann diese Forderung nur dazu dienen, den gewissenhaften Beamten in fortdauernder Aufregung und Unruhe zu erhalten, was seine Leistungsfähigkeit in erheblichem Masse mindert und ihn frühzeitig aufreibt.

Die vorstehend bezeichneten Vortheile der mehrflügeligen Signale werden von den Stationsbeamten allseitig anerkannt. Die Beamten sind dadurch entlastet worden, ohne dabei nach unseren Erfahrungen zur Nachlässigkeit oder Bequemlichkeit verleitet zu sein.

5. Das gesammte Betriebspersonal, welches in irgend einer Weise auf dem Bahnhofe beschäftigt ist, kann bei mehrflügeligen Signalen wissen, welches Geleise der zu erwartende Zug benutzen soll und wird oftmals in der Lage sein, eventuell unrichtige Dispositionen des Stationsbeamten rückgängig resp. unschädlich zu machen.

Auf den Stationen, wo viel rangirt wird und eine grössere Zahl von Maschinen nach und von dem Schuppen fährt, auch

die Geleise für die Durchfahrt der Züge nicht vollständig abgesperrt werden können, ohne die Weichen in unnöthiger Weise zu vermehren, ist eine solche Information der verschiedenen Beamten durchaus erforderlich, wenn nicht die Aufsichtsbeamten in sonst unnöthiger Zahl vorhanden sein sollen.

6. Bei Anwendung mehrflügeliger Signale, in Verbindung mit Sicherheits-Stellapparaten, können die Tagessignale und Laternen derjenigen Weichen der Hauptgeleise fortfallen, welche von Rangirzügen weniger benutzt werden, wodurch die Uebersichtlichkeit der eigentlichen Rangirweichen erhöht und zudem eine grössere Geldausgabe erspart werden kann, als zur Anbringung und Unterhaltung der grossen Zahl von Flügeln resp. Laternen an den Abschlusstelegraphen erforderlich ist.

Von den Gegnern der mehrflügeligen Signale werden nun Gesichtspunkte hervorgehoben, welche die Anwendung dieser Signale als nicht räthlich erscheinen lassen.

Es wird behauptet, dass:

1. Die Verantwortung über die Handhabung des Betriebsdienstes auf der Station nur in einer Hand liegen dürfe, wenn nicht Unklarheit und Verwirrung entstehen solle. Unseres Erachtens wird in dieser Beziehung durch die Anwendung mehrflügeliger Signale an dem Bestehenden nichts geändert. Der Locomotivführer soll nicht mitbestimmen, welches Geleise der Zug benutzen soll, sondern soll nur erkennen können, welche Bestimmung der Stationsbeamte getroffen hat.

Auch die Weichensteller, Rangirer etc. haben die Verpflichtung, Acht zu geben, ob das Geleise frei ist, welches der Zug benutzen soll, um event. sofort das Haltsignal zu geben, nicht aber blindlings der Weisung des Stationsbeamten Folge zu leisten; es ist aber wohl nicht anzunehmen, dass hierdurch die Einheitlichkeit in der Betriebsleitung und die Klarheit über die Verantwortung jedes einzelnen Beamten beeinträchtigt wird. Wollte man die übrigen Betriebsbeamten von der Verpflichtung entbinden, den Stationsbeamten in dieser Hinsicht zu unterstützen, so würde schliesslich die ganze Controle und Verantwortung auf zwei Augen stehen, Unfälle dafür aber nicht ausbleiben und nur die Klarheit bestehen, dass man nicht mehr im Zweifel zu sein braucht, wer dem Staatsanwalt zur Bestrafung zu überantworten ist.

Alle unsere Betriebseinrichtungen und Instructionen gehen dahin, die Sicherheit nicht durch die Nachlässigkeit eines einzelnen Beamten in Frage stellen zu lassen; Unfälle, bei welchen die Schuld von Beamten zu constatiren ist, treten meist nur dann ein, wenn mehrere Beamte gleichzeitig Fehler begehen, und steht es vollständig im Einklange mit diesem wohl allseitig anerkannten Principe, dass dem Locomotivführer die Möglichkeit gewährt wird, zu erkennen, in welches Bahnhofsgeleise er einfahren wird und dass von ihm verlangt wird, anzuhalten, wenn er erkennen kann, dass Gefahr vorliegt.

2. Es wird ferner geltend gemacht, dass es für den Locomotivführer unmöglich sei, sich die Kenntniss der verschiedenen Signale zu eigen zu machen.

Nach den Erfahrungen, welche verschiedene grössere Deutsche Bahnen gemacht haben, ist diese Befürchtung ganz unbegründet und haben die Locomotivführer den Beweis geliefert, dass sie nicht weniger begabt sind, als die der Englischen und Belgischen Bahnen und es verdienen, günstiger beurtheilt zu werden.

In dieser Beziehung kann unseres Erachtens nur die Erfahrung sprechen, und ist solche nur da zu machen, wo dergleichen Signale in grösserer Zahl zur Anwendung gebracht sind.

Eine Kenntniss der Fahrordnung und der ungefähren Gestaltung der Bahnhöfe ist allerdings Bedingniss, wenn die Vortheile sämmtlich zur Geltung kommen sollen, solche müssen aber unter gewöhnlichen Verhältnissen, wo geordnete Zustände bestehen sollen, überhaupt vorausgesetzt werden, und in aussergewöhnlichen Verhältnissen, z. B. in Kriegszeiten, bleibt lediglich ein Theil der Vortheile ausser Wirkung, ohne dass die Sicherheit weniger gross sein würde, als wenn einflügelige Signale vorhanden wären. In solchen Zeiten fährt ein Führer auf fremder Strecke eben ohne Fahrordnung und fährt in den Bahnhof ein, wenn irgend ein Flügel des Abschlusstelegraphen auf Fahrt steht. Das mehrflügelige Signal bringt in diesem Falle keine Gefahr hervor, sondern bleibt nur für den fremden Führer in Betreff der localen Orientirung bedeutungslos.

In Kriegszeiten benutzen die Militärzüge wohl nur die Hauptgeleise und haben bei grosser Regelmässigkeit eine so geringe Fahrgeschwindigkeit, dass der Betrieb zu solchen Zeiten ein höchst einfacher ist.

Es wird Sache des Reiches sein, durch einheitliche Bestimmungen in Bezug auf die Bedeutung der mehrflügeligen Signale, die Gleichmässigkeit in der Signalgebung zu erzielen, welche für alle Deutsche Bahnen angestrebt werden muss.

Welche Bedeutung die einzelnen Flügel eines solchen Signals haben müssen, um möglichst leicht verständlich zu sein, ist wohl noch eine Streitfrage und wollen wir diese Frage demnächst erörtern.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 24. Februar. (Schluss des Preussischen Landtages. Reichstagsdebatte über Differentialtarife. Präsidialantrag wegen Regelung der Gütertarife. Gesetzentwurf wegen Pfandrechts an Eisenbahnen. Eisenbahnankaufsprojecte: Magdeburg-Halberstadt; Berlin-Stettin; Homburger Bahn. Abdrängen Deutschlands vom Transitverkehr des Ungarischen Mehles und Getreides. Rheinische Eisenbahn, Concession. Kiel-Eckernförde-Flensburg. Unter-Elbe'sche Eisenbahn.)

Die für die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens vermuthlich sehr wichtige Session des Preussischen Landtages ist am Freitag mit einer Thronrede geschlossen worden, welche die Aufzählung dessen enthält, was auf dem Gebiete der Gesetzgebung geschehen ist und daher das Eisenbahnwesen unerwähnt lassen muss, da dasselbe, so häufig es auch den Gegenstand der Verhandlungen des Hauses in der vorigen Session abgegeben hat, nicht in bestimmten Vorlagen in den Vordergrund trat. Das Bedeutsame der Verhandlungen des Abgeordnetenhauses, insoweit Eisenbahnangelegenheiten in Frage kamen, liegt in den Debatten und in dem, was dieselben enthüllt haben. Die Tragweite derselben, welche besonders den letzten Theil der Session ausfüllten, ist bereits in selbstständigen Artikeln besprochen worden. Die Blicke richten sich jetzt auf die Folgen, welche der eisenbahnpolitische Meinungskampf für die Gestaltung des Preussischen Eisenbahnsystems haben wird. Die Spannung in Bezug darauf ist um so grösser, als die Aufgaben der Zukunft einem neu zu wählenden Abgeordnetenhause anheim fallen. Dasselbe wird, was das Eisenbahnwesen betrifft, seine Thätigkeit auf Grundlage der Thatsachen zu beginnen haben, dass sich in der vorhergehenden Session formell keine Majorität gefunden hat, welche den ministeriellen Plänen zu Gunsten des absoluten Staatsbahnsystems entgegengetreten ist, andererseits wird dabei nicht vergessen werden können, dass die Minorität hinter der Majorität nur um wenige Stimmen zurückblieb. Ueberdies wird nicht ganz unberücksichtigt bleiben können, dass die Preussischen Staatsfinanzen gegenwärtig die durch die Ausbildung des Staatsbahnsystems erforderlichen Transactionen nicht ganz leicht ertragen können. Hauptsächlich kommt freilich Alles darauf an, wie das neue Haus sich zusammensetzen wird.

Unsere Annahme, dass bei der Fülle der schwebenden Fragen auf dem Eisenbahngebiete auch die Verhandlungen des Reichstages nicht ohne Eisenbahndebatten abgehen dürften, hat sich bereits in den wenigen Tagen seines Zusammenseins bewahrheitet. Die Berathung des Deutsch-Oesterreichischen Meistbegünstigungsvertrages gab Veranlassung, dass am Freitag die Angelegenheit der Differentialtarife gestreift und am Sonnabend zu einer längeren Polemik zwischen der rechten und linken Seite des Hauses ausgedehnt wurde. Es handelte sich dabei besonders um die Holztarife und um die frühere Behauptung des Reichskanzlers von der Existenz differentieller Tarife für Holz nach Schlesien. Der Abg. Richter-Hagen wies an der Hand von Aufstellungen, welche der gemeinschaftlichen Thätigkeit von Eisenbahnen und Handelskammern entstammen, in bündigster Weise nach, dass für Schlesien überhaupt keine Holzdifferentialtarife bestehen; Graf Udo Stolberg suchte diese Behauptung dadurch zu widerlegen, dass er auf die thatsächlich für Holz bestehenden Ausnahmetarife hinwies und damit bekundete, dass er einen Unterschied zwischen Ausnahme- und Differentialtarif zu machen nicht versteht. Der Abg. Richter kam deshalb in die Lage, dem Reichstage eine Definition beider Tarife zu geben und sich mit dem Abg. Stumm auseinander zu setzen, welcher, obgleich selbst seiner Zeit Mitglied der Tarifenquête, über die einschlägigen Verhältnisse so wenig Bescheid zu wissen schien, dass er dem Grafen Stolberg secundirte und die Behauptung aufstellte, der Begriff der Differentialtarife sei noch nicht festgestellt, womit implicite dem Reichstage der Vorwurf gemacht wäre, über eine Sache debattirt zu haben, deren Wesen vorher festzustellen übersehen worden ist. Durch die betreffende Reichstagsverhandlung ist jedenfalls der Beweis erbracht, dass in der Frage der Differentialtarife grosse Unkenntniss herrscht und dass daher die Resolution des Preussischen Abgeordnetenhauses, welche von der Regierung eingehende Darlegungen über die Massnahmen gegen die Differentialtarife verlangt, thatsächlich durchaus angezeigt war. Hoffentlich werden auch die Ausarbeitungen der Privatbahnen über denselben Gegenstand, welche demnächst in Aussicht zu stehen scheinen, zur Klärung beitragen.

Die schon mitgetheilten Erwägungen, welche dem beim Bundesrathe eingebrachten Präsidialantrag wegen gesetzlicher Feststellung von Einheitssätzen bei dem Güterverkehr beigegeben sind, finden einen halbamtlichen Commentar in einem Artikel der Preussischen „Provinzial-Correspondenz“ über eben diesen Gegenstand. Die Abhandlung enthält insofern eine Ergänzung der amtlich dem Bundesrath unterbreiteten Erwägungen, als sie in nicht misszuverstehender Weise darauf hinweist, dass die „Bemessung der Transportpreise“ von den „Rücksichten der Rentabilität“ befreit werden müsse und dass es zum

Nachtheil der Gesammtwohlfahrt gereiche, wenn die Privat-Eisenbahnen diesen Gesichtspunkt ausser Acht lassen müssen, woraus sich eine „Verstärkung der Gründe gegen das Privatsystem überhaupt" ergebe. Hält man mit dieser Andeutung der „Provinzial-Correspondenz" den in den Motiven des Präsidialantrages in Sachen der Gütertarife befindlichen Satz zusammen, dass die Tarife nicht länger von der „zufälligen Gestaltung der wirthschaftlichen Interessen der in Betracht kommenden Bahnverwaltungen" abhängig bleiben können, so ergiebt sich, dass das zu schaffende Hoheitsrecht des Reiches in Tarifsachen eventuell in der Weise geübt werden soll, dass die finanziellen Interessen des Betriebes keine Rolle mehr spielen dürfen. In ähnlichem Sinne ist auch eine Auslassung im „Berliner Actionär" aufzufassen, welcher behauptet, „der Antrag habe insbesondere gegenüber den Interessen der Privatbahngesellschaften eine Tragweite, die bisher vielfach unterschätzt zu sein scheint". Unter solchen Umständen ist es fraglich, ob der Antrag, dessen Bedeutung auch gegen die staatsfinanziellen Interessen der Einzelstaaten nicht zu verkennen ist, im Bundesrathe Zustimmung finden wird. Schon liegen Stimmen vor, welche dies glauben verneinen zu müssen. Seit Auftauchen der Tarifpläne des Fürsten Bismarck ist die öffentliche Meinung in verschiedenen Staaten einigermassen erregt. Als Probe dafür citiren wir folgenden Passus, welchen die „Leipziger Zeitung", bekanntlich ein Organ der Sächsischen Regierung, kürzlich enthielt; es hiess dort: „Das Schreiben des Reichskanzlers betreffend die Regulirung des Eisenbahn-Tarifwesens hat bei den Eisenbahnverwaltungen grosse Sensation hervorgerufen. Denn wo besteht die Freiheit der Privatbahnen im Tarifwesen, gegen welches sich das Schreiben kehrt? Seit den Maximalsätzen und der Waaren-Classeneintheilung von 1877, seit der Regulirung der internationalen Tarife unter Genehmigung des Handelsministers, der von seinen Befugnissen reichlichen Gebrauch gemacht hat und zwar nicht zum Nutzen der Bahnen und des Transitverkehrs, wo ist die Ausbeutung des Publikums und des Verkehrs ohne gesetzliche Controle möglich? Der Abg. Richter hat sich ein Verdienst damit erworben, dass er die in weiten Kreisen hervorgetretenen Bedenken gegen das Schreiben des Reichskanzlers im Abgeordnetenhause zur Sprache brachte; die ausweichenden Antworten des Preussischen Handelsministers konnten Niemand befriedigen. Die Resolution, welche die Staatsregierung auffordert, in einer besonderen Denkschrift eingehend und ziffermässig im Einzelnen darzulegen, welche Gründe die Beschränkung von Differentialtarifen seit dem März v. J. namentlich in Beziehung auf Holz, Mehl, Vieh veranlasst haben und welche Wirkungen sich aus diesen Massnahmen für die betreffenden Consumenten- und Producentenkreise, sowie für die Eisenbahnen ergeben haben, wurde von einer grossen Majorität votirt; trotz alles Für und Wider, was über diese seit März v. J. angeregte Frage geschrieben worden, fehlt es leider noch an jedem genügenden Material zur sachlichen Beurtheilung".

Der Reichskanzler hat dem Bundesrathe den Entwurf eines Gesetzes betreffend das Pfandrecht an Eisenbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben zugehen lassen. Der Entwurf zerfällt in 7 Abschnitte und umfasst 67 Paragraphen. Der erste Abschnitt behandelt die Eisenbaheinheit (§ 1 bis 11), der zweite Eisenbahnschulden (§ 12 bis 24), der dritte die Zwangsvollstreckung (§ 25 bis 36), der vierte die Zwangsverwaltung (§ 37 bis 42), der fünfte die Zwangsversteigerung (§ 43 bis 49), der sechste das Concursverfahren (§ 50 bis 62), der siebente Schlussbestimmungen (§ 63 bis 67). Dem Entwurf ist eine ausserordentlich eingehende Begründung beigegeben. Sie verbreitet sich über die Veranlassung zu dem Entwurf durch verschiedene Resolutionen des Reichstages anlässlich der Berathung über die Justizgesetze, namentlich der Concursordnung, denen der Bundesrath beigetreten ist. In dem Abschnitt über die Bedürfnissfrage wird betont, dass die Entwickelung des Eisenbahnwesens innerhalb der Gebiete des Deutschen Reiches die Gesetzgebung der einzelnen Staaten längst überholt hat. Dieser Abschnitt der Einleitung beleuchtet dann die Creditverhältnisse der Eisenbahnen, welche ohne erforderliche Fürsorge der Gesetzgebung geblieben sind. Die Schweiz und Oesterreich seien zuerst vorgegangen, um diese Lücke auszufüllen. Wenn die Gesetzgebung dieser Nachbarstaaten des Reichs es für angezeigt gehalten hat, die Möglichkeit der Verpfändung der Eisenbahnen gesetzlich auszusprechen, die Form und die Wirkung solcher Verpfändung zu ordnen und die Eisenbahn-Prioritätsobligationen mit einem Pfandrecht auszustatten, so müsse sich der Mangel entsprechender gesetzlicher Vorschriften für die gleichartigen Obligationen innerhalb des Reichs in stärkerem Masse fühlbar machen, zumal da in neuester Zeit im Betrieb befindliche Eisenbahn-Unternehmungen in Vermögens-Verwickelungen gerathen sind. Auch sonst habe sich herausgestellt, dass der Mangel gesetzlicher Bestimmungen, welche die Erhaltung der zum Betriebe der Eisenbahn erforderlichen Gegenstände bei der Bahn sichern, weitere Gefahren in sich birgt, denen nicht nur im öffentlichen Interesse, sondern auch im Interesse der Eisenbahngläubiger selbst entgegengetreten werden muss. — Es wird dann noch die Nothwendigkeit nachgewiesen, die Materie auf dem Gebiete der Reichsgesetzgebung zu regeln, da sonst Verwirrungen und Verwickelungen der mannigfachsten Art entstehen müssten und der Rechtszustand bedenklicher werden möchte, als bei dem gegenwärtigen Mangel gesetzlicher Bestimmungen.

Die Eisenbahn-Ankaufsangelegenheiten sind neuerdings wieder mehr in Fluss gerathen. Der zwischen der Magdeburg-Halberstädter Bahn und der Regierung abgeschlossene Vertrag ist fertig gestellt bis auf die Genehmigung der Landesvertretung, des Ausschusses und der Generalversammlung, sowie der Zustimmung der Hannover-Altenbekener Gesellschaft, deren Verhältniss zum Staate gleichzeitig geregelt worden ist. Der Staat pachtet die Bahn und gewährt den Actionären Lit. A dafür eine feste Rente von 6 pCt., den Lit. B 3½ pCt. und Lit. C 5 pCt., ausgedrückt durch eine Abstempelung der Papiere. Die Auszahlung dieser Rente findet in halbjährlichen Raten statt. Auf Verlangen des Staats soll ihm aber auch das vollständige Eigenthum der Bahn übertragen werden. In diesem Fall muss er den Actionären Staats-Schuldverschreibungen anbieten, welche gleiche Zinsen tragen, und zwar entweder amortisirbare, welche mit 1 pCt. getilgt werden und hierbei für die 6 procentigen Actien Lit. A mit 418 *M.*, für die 5 procentigen Lit. C mit 348 *M.* und für die 3½ procentigen Lit. B mit 244 *M.* eingelöst werden, oder Consols, welche eine gleich hohe Rente tragen. Die Grundlage für alle diese Ziffern bietet eine Berechnung der 4 pCt. Consols zu 93 pCt. Für den Umtausch der Bahnpapiere in die oben bezeichneten Staatspapiere muss der Staat den Actionären ein Jahr Frist gewähren. Für den Fall der Erwerbung des vollen Eigenthums der Bahn tritt nach Ablauf des erwähnten Jahres die Gesellschaft in Liquidation. — In Beziehung auf Hannover-Altenbeken spricht der Vertrag nur aus, dass in dem Verhältniss zwischen beiden Bahnen Nichts geändert werden soll. Der Staat tritt nur in Bezug auf die Verwaltung an Stelle Magdeburg-Halberstadt resp. der Direction derselben, welche gegenwärtig den Vorstand der Altenbekener Bahn bildet. Wenn jedoch der Staat das volle Eigenthum Magdeburg-Halberstadt erwirbt, dann bleibt zunächst die Verpflichtung bestehen, aus dem Reinertrage des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens die Altenbekener Prioritäten 3. Emission soweit erforderlich zu verzinsen (eine directe Garantie des Staats tritt nicht ein); demnächst soll die Rückzahlung der geleisteten Zinszuschüsse aus dem Gewinn der Altenbekener Gesellschaft von einem späteren Termin ab erfolgen. Zu all' diesen Stipulationen ist die Zustimmung der Altenbekener Generalversammlung ausbedungen. Bekanntlich steht der Magdeburg-Halberstädter Bahn ein grosses Stimmrecht in der Altenbekener Generalversammlung zu.

In Sachen der Berlin-Stettiner Bahn ist zu melden, dass der Aufsichtsrath der Gesellschaft für Mittwoch zu einer Sitzung einberufen ist. Auf der Tagesordnung derselben wird zweifellos die Berathung stehen des Vertrages mit dem Staat. — Den Hauptschwerpunkt der Debatten werden die Festsetzung des Courses bilden, zu welchem die Actien event. von der Regierung eingelöst werden können, und die Forderung der Regierung, die Gesellschaft sollte sich an den Vertrag nicht bis 1. Juli, sondern bis 1. Januar 1880 binden. Generell ist zu bemerken, dass die vermuthete Nachtragsession des Landtages für eventuelle Eisenbahnvorlagen nicht stattfinden wird. In Actionärkreisen beschwert man sich, dass der Staat als Capitalsrückzahlung für 4 pCt. Rente nicht, wie dies als selbstverständlich angenommen war, je 100, sondern nur 93 pCt. gewähren will.

Der vom Abgeordnetenhause erbetenen Darlegung bezüglich der Homburger Bahn entnehmen wir Folgendes:

Die Denkschrift stellt sich die Aufgabe, die von der Budgetcommission gegen den Gesetzentwurf geltend gemachten Bedenken zu widerlegen. Sie widerlegt namentlich die von der Commission gemachten Angaben, die Bahn habe schlechter rentirt, als es bisher von der Regierung angenommen sei, und hält die Behauptung aufrecht, dass die Verhältnisse der Bahn eine dauernde Verzinsung des Kaufpreises mit 4,6 pCt. erwarten lassen. — Die Denkschrift gesteht dann zu, dass es nicht ganz unzweifelhaft sei, ob die Homburger Bahn zu den Kosten des neuen Bahnhofs herangezogen werden könne, betont aber, dass die eingeholten Gutachten bei einem Rechtsstreit der Gesellschaft keine ungünstige Position anweisen. Mindestens aber seien Billigkeitsgründe massgebend. Die Homburger Bahn sei in den Bahnhof der Main-Weser Bahn aufgenommen worden, um die kleine Bahn, welche vielleicht sonst nicht zu Stande gekommen wäre, von den Kosten eines theuren Bahnhofs einer grossen Stadt zu liberiren, es dürfe kaum billig sein, ihr jetzt eine solche Anlage ohne Entschädigung zuzumuthen, zumal zur Zeit der Concessionirung wohl von Niemanden die spätere Nothwendigkeit des Umbaues der für die damaligen Zeitverhältnisse grossartigen Westbahnhöfe zu Frankfurt vorgesehen werden konnte. Die Gesellschaft ist jedenfalls davon ausgegangen, dass ihr die Mitbenutzung des Bahnhofs für die Dauer der Concession gesichert sei. Würde jetzt der Gesellschaft angesonnen, die Kosten der selbstständigen

Einführung der Bahn in den neuen Bahnhof oder aber die Kosten der Anlage eines neuen Bahnhofs allein zu tragen, so würde sie auf eine Reihe von Jahren in ihren finanziellen Verhältnissen auf das Schwerste geschädigt werden.

Der „Pest. Lloyd“ schreibt: „Das bereits zu wiederholten Malen signalisirte Ueberwiegen der Adriatischen Route bezüglich des Ungarischen Mehl- und Getreideexports nach England, insbesondere nach den wichtigen Plätzen Liverpool und Glasgow, gegenüber dem früher hauptsächlich benutzten Transitwege durch Deutschland über Hamburg, scheint sich nach uns von gut informirter Seite zugehenden Mittheilungen in Folge der billigen Seefrachten ab Triest und Fiume nicht nur zu stabilisiren, sondern werden durch Etablirung neuer Dampferlinien auch fortwährend neue Relationen geschaffen. So gingen beispielsweise in neuerer Zeit wiederholt complete Schiffsladungen Gerste, Mehl etc. von Triest und Fiume nach Havre, nach Dünkirchen und nach Amsterdam, und ist man im Begriffe, auch nach den Häfen der Englischen Ostküste regelmässige, wenn auch seltener befahrene Dampferlinien zu errichten, was zweifelsohne von Erfolg begleitet sein wird, so bald die commerziellen Verhältnisse die Expedition von ganzen Schiffsladungen gestatten werden. Die Transportkosten stellen sich nämlich, letzteren Fall vorausgesetzt, inclusive aller Spesen von Budapest über Fiume nach Glasgow oder Amsterdam auf rund 4 *M.* pro 100 kg, wovon 1,60 *M.* auf die Seefracht ab Fiume entfallen, während die directe Bahnabfuhr von Budapest nach Amsterdam 5,58 *M.*, nach Hamburg 4,8 *M.* kostet, während die Seefracht von Hamburg nach Glasgow 12 *M.*, also die Gesammtfracht Budapest-Glasgow via Hamburg 6 *M.* pro 100 kg beträgt. Nachdem ein Steigen der anfangs allerdings nur in Folge der Orientalischen Wirren so billig gewordenen Seefrachten von Triest und Fiume nunmehr in Folge des nun einmal mit Erfolg etablirten, regelmässigen Verkehrs kaum zu erwarten ist, so kann man für den Fall, als die nördlichen Concurrenzrouten nach Hamburg sowie nach den Holländischen und Nordfranzösischen Plätzen in ihrer durch die Tarifpolitik der Preussischen Regierung bedingten bisherigen Unthätigkeit verharren, mit ziemlicher Gewissheit annehmen, dass der Verkehr, insbesondere der so bedeutende Mehlexport von Budapest, und auch die Ausfuhr von einem grossen Theile der nördlich und östlich von Budapest liegenden Stationen, welche sich bisher nach dem Norden bewegte, sich definitiv der Südroute zuwenden wird. Die Resultate des Jahres 1878 bestätigen diese Anschauung vollkommen; während nämlich beispielsweise die Mehlausfuhr nach England laut dem Bericht der Firma Kalnoki & Simon in dem genannten Jahre via Triest 408 757 und via Fiume 138 240 t betrug, im Ganzen also etwa um 30 pCt. mehr als im Jahre 1877, wurden von Budapest und von den Ungarischen Provinzmühlen via Dresden und Hamburg im Jahre 1878 nur 15 030 t, gegen 18 438 t im Vorjahre, also um 20 pCt. weniger, abgefertigt.“ *)

Der „Reichs-Anzeiger“ enthält die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Rheinischen und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft zu Dortmund. Diese neue Anlage bildet einen integrirenden Bestandtheil des Rheinischen Eisenbahnunternehmens und finden auf dieselbe die Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten und deren Nachträge Anwendung. Zur Herstellung der Anschlussbahnen an industrielle und gewerbliche Etablissements ist in jedem einzelnen Falle die Zustimmung des Handelsministers und, wenn nöthig, die besondere Verleihung des Enteignungsrechtes nachzusuchen. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, nach Bestimmungen des Handelsministers auch anderen Bahnverwaltungen sowohl den Anschluss an die Verbindungsbahn, als auch die Mitbenutzung, d. h. das Befahren derselben mit eigenen Locomotiven und Zügen gegen eine angemessene, beim Mangel der Einigung vom Minister festzusetzende Entschädigung zu gestatten. Auch ist sie — ihrem Erbieten gemäss — gehalten, die zwischen der Westfälischen und Dortmund-Enscheder Eisenbahn zu bewirkenden Transporte auf der Verbindungsbahn prompt durchzuführen und an Ueberführungsgebühren — unter Verzicht auf Zurechnung einer Expeditionsgebühr — höchstens einen Streckensatz von zwölf Kilometer nach Massgabe ihres jeweiligen Localtarifs zu erheben.

Die zum Bau der Secundärbahn Kiel-Eckernförde-Flensburg gebildete Actiengesellschaft ist unter der Firma: „Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn-Gesellschaft“ mit dem Sitze in Kiel in das Handelsregister eingetragen. Die Höhe des Grundcapitals der Gesellschaft beträgt 4 200 000 *M.*, bestehend in 8 400 Stück auf den Inhaber lautender Actien à 500 *M.*

Die Gesellschaft der Cuxhavener Eisenbahn, Hafen- und Dampfschifffahrt bedarf bekanntlich für ihre Reorganisation auch einer Hamburger Concession.

*) Man vergl. den ausführlichen Artikel „Der Mehlexport von Budapest nach dem Ausland“. Die Redaction.

Die Hamburger Bürgerschaft hat den Antrag des Senats, betreffend die Uebertragung der Concession zum Bau und Betrieb der auf Hamburgischem Gebiete liegenden Strecke einer Eisenbahn von Hamburg nach Cuxhaven, an eine unter dem Namen „Unter-Elbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft“ neu zu begründende Eisenbahn-Gesellschaft mit zwei von dem Ausschusse gestellten Bedingungen definitiv genehmigt. Man hört bei dieser Gelegenheit, es solle die Bahn mindestens in drei Jahren fertig gestellt werden. Die Concession empfängt die von der Société générale belge des chemins de fer unter dem erwähnten Namen zu gründende neue Gesellschaft.

Bayerische Correspondenz.

⊙ München, den 18. Februar 1879. XXVI. Betriebsnachweisung der Königlichen Generaldirection der Verkehrsanstalten. Die Generaldirection der Verkehrsanstalten hat soeben ihre 26. Betriebsnachweisung für das Jahr 1877 im Drucke herausgegeben, aus welcher wir im Anschlusse an unsere Mittheilungen über die früheren Jahrgänge folgenden Auszug geben. Die behufs Vergleichung in Parenthese beigesetzten Zahlen beziehen sich stets auf das vorangegangene Jahr 1876.

Die Organisation hat eine Veränderung nicht erfahren. Die Gesammtzahl der sämmtlichen Verkehrsanstalten einschliesslich der Generaldirection und der äusseren Aufsichtsbehörden beziffert sich auf 2 843 (2 732) Anstalten, bei welchen ein ständiges Personal von 18 102 (17 356) Personen (536 vereinigter Post- und Eisenbahndienst, 11 400 Eisenbahnbetrieb, 4 881 Post, 390 Telegraph, 104 Ludwigcanal, 67 Bodenseedampfschifffahrt und 724 Eisenbahnneubau) mit einem Besoldungsaufwande von 24 190 632 Mk. (23 372 591 Mk.) thätig ist. Ueber den Betrieb der einzelnen Verkehrsabtheilungen führen wir an:

I. Eisenbahn. Die Betriebslänge der 579 Stationen umfassenden Bayerischen Staatsbahnen war Anfangs 1877: 3 650 km; eröffnet wurden pro 1877 sieben Bahnstrecken = 246 km, so dass nach Ausserbetriebsetzung der Privatbahn Plattling-Deggendorf Ende 1877 3 887 km im Betriebe waren und die mittlere Jahreslänge 3 735 km betrug. Ausserdem waren 96 km an fremde Bahnen verpachtet, während von obigen 3 887 km auf 11 Vicinalbahnen 115 km und auf 13 gepachtete Bahnstrecken 343 km treffen. Doppelgeleise sind auf 6 Strecken mit einer Gesammtausdehnung von 258 km vorhanden. Durchschnittlich treffen auf je 10 000 Einwohner des diesrheinischen Bayern 8,7 km Bahnlänge, auf je 9 km Flächenraum 56 m Bahnlänge, auf je 6,7 km Bahnlänge eine Station und auf eine Bahnstation 121 qkm Flächenraum und 7 696 Einwohner. Das für den Bau der Bayerischen Staatsbahnen aufgewendete Capital beziffert Ende 1877 für die Staatsbahn-Hauptlinien 787 881 249 Mk., für die Vicinalbahnen 9 999 692 Mk. und für die gepachteten Bahnen 49 006 881 Mk., im Ganzen die Summe von 846 887 819 Mk. (766 527 193 Mk.) und zwar durchschnittlich pro Kilometer bei den eigentlichen Staatsbahnen 219 213 Mk. und bei den gepachteten Bahnen 142 798 Mk.

Von dem Bauaufwande für die Pachtbahnen war Ende 1877 die Summe von 3 409 714 Mk. amortisirt. — Das Transportmaterial bestand aus 949 Locomotiven, 2 239 Personenwagen mit 83 164 Plätzen, 178 Gepäckwagen mit einer Tragkraft von 1 254 t, 14 333 Güter- und Viehwagen mit einer Tragkraft von 140 066 t und mit Hinzurechnung der übrigen Wagen für den Post- und Eisenbahndienst, zusammen aus 18 434 (17 722) Wagen. Der Aufwand für sämmtliches Transportmaterial betrug 130 426 968 Mk. (124 807 137 Mk.). Die Locomotiven haben bei den Fahrten 21 084 306 km (wovon 20 969 026 Nutzkm sind) und beim Rangiren 4 935 500 km, im Ganzen 26 019 806 km zurückgelegt, so dass auf eine Locomotive im Durchschnitte 27 418 km treffen. Das hierbei im Reservedienste verbrauchte Brennmaterial war 15 431 cbm Holz, 234 442 cbm Torf, 247 458 t Steinkohlen und 69 872 t Braunkohlen und kosteten zusammen 5 085 711 Mk. (5 472 865 Mk.) oder pro Nutzkilometer durchschnittlich 24,25 Pf. (27,13 Pf.). Bezüglich der Leistungen der Wagen ergiebt sich, dass die Bayerischen Staatsbahnwagen 550 853 954 Achskilometer auf der eigenen Bahn, 135 092 846 Achskilometer auf fremden Bahnen, zusammen 685 946 800 Achskilometer und durchschnittlich jede eigene Achse 18 242 km zurückgelegt haben, während die Anzahl der von fremden Wagen auf den Bayerischen Staatsbahnen durchlaufenen Achskilometer 210 990 008 beträgt. Von den bewegten Personenwagen waren durchschnittlich nur 24,34 (26,17) pCt. der Plätze besetzt und die bewegten Güterwagen mit 32,75 (32,72) pCt. ihrer Ladungsfähigkeit belastet.

Befördert wurden: Personen in der I. Classe 82 841, in der II. Classe 2 086 746 und in der III. Classe 15 816 925, Summa 17 986 512 (17 070 130) mit einer Einnahme von 22 422 570 Mk. (22 747 497). Auf 1 Tag treffen durchschnittlich 49 278 Personen mit einer Einnahme von 61 432 Mk., mithin pro Person 1 Mk. 25 Pf. (1,34 Mk.) Nachdem von sämmtlichen Personen 610 515 272 km zurückgelegt wurden, durchfuhr durchschnittlich jede Person eine Strecke von 34 km. Reisegepäck beziehungsweise Express-

güter: 28 633 t (26 482 t) und Einnahme hierfür 1 306 511 Mk. (1 372 382 Mk.), pro Tag 78 t mit 3 579 Mk.; Fahrzeuge: 1 563 (1 227) Stück und Einnahme hierfür 45 325 Mk. (36 724 Mk.). Viehverkehr: 1 975 352 (1 775 389) Stück und Einnahme hierfür 2 660 277 Mk. (2 207 202 Mk.), pro Tag 5 412 Stück mit einer Einnahme von 7 288 Mk. Aus dem Güterverkehr ergiebt sich eine Frequenz von 63 612 t (64 806 t) Eilgüter, 779 066 t (840 129 t) Stückgüter; 4 062 542 t (3 808 062 t) Wagenladungsgüter; 1 214 405 t (1 185 449 t) Kohlen, zusammen 6 119 625 t (5 898 446 t), wovon 2 802 697 t (2 889 871 t) auf den internen, 2 643 342 t (2 524 415 t) auf den direkten und 673 586 t (484 160 t) auf den Transitverkehr kommen. Die Gütereinnahmen sind im internen Verkehr 16 729 259 Mk. (17 171 893 Mk.), im directen 21 037 124 Mk. (21 391 593 Mk.) und im Transitverkehr 10 450 359 Mk. (8 039 066 Mk.), in Summa 48 216 742 Mk. (46 602 552 Mk.). Durchschnittlich wurden jeden Tag 18 219 t (17 427 t) Güter mit einer Einnahme von 132 101 Mk. (127 329 Mk.) verfrachtet. Sämmtliche Güter legten 879 702 315 (842 721 078) Tonnenkilometer zurück, so dass auf jede Tonne Güter eine Beförderungsstrecke von 144 km und pro Kilometer ein Ertrag von 5,48 Pf. (5,53 Pf.) durchschnittlich trifft. Nach der Grösse der Güterfrequenz geordnet, nimmt die Station München C. B. die erste Stelle mit 551 416 t (552 378 t) ein und reihen sich an: Nürnberg mit 463 894 t (467 917 t), Augsburg mit 330 746 t (336 678 t), München S. B. mit 273 379 t (188 206 t), München O. B. mit 219 670 t (199 320 t), Hof mit 176 218 t (184 323 t), Passau mit 175 843 t (184 990 t), Regensburg mit 172 321 t (169 685 t), Würzburg mit 166 325 t (169 578 t), Lindau mit 144 483 t (128 815 t) u. s. w bis Perach mit 2 t.

Die Uebersicht der Gesammtfrequenz und aller Transporteinnahmen nach Monaten zeigt bezüglich der Personen im August die höchste Ziffer mit 1 421 547 (1 362 730) und im Februar die niedrigste mit 742 532 (638 189), jene bezüglich der Güter im October die höchste mit 609 256 t (602 782 t) und im Februar die niedrigste mit 416 901 t (451 104 t). Aus sämmtlichen Transporteinnahmen trifft auf einen Tag 204 524 Mk. (199 362 Mk.) und auf 1 km Bahnlänge 19 986 Mk. (20 589 Mk.), an Procenten auf den internen 50,06, den directen 33,39 und den Transitverkehr 16,55 oder nach den einzelnen Transportgattungen auf Personen 30,04, Gepäck 1,45, Fahrzeuge 6,01, Thiere 3,57 und Güter 64,58 pCt. Die höchste Einnahme hatte München C.-B. mit 9 637 722 Mk. (10 321 310 Mk.), hieran reihen sich: Nürnberg mit 5 757 838 Mk. (6 005 309 Mk.), München S.-B. mit 3 859 259 Mk. (2 181 561 Mk.), Augsburg mit 3 575 864 Mk. (3 676 557 Mk.), Würzburg mit 2 461 489 Mk. (2 587 693 Mk.), Lindau mit 1 976 666 Mk. (1 829 115 Mk.), München O.-B. mit 1 800 438 Mk. (1 645 936 Mk.), Regensburg mit 1 767 210 Mk. (1 777 468 Mk.), Bamberg mit 1 408 183 Mk. (1 470 702 Mk.), Hof mit 1 370 947 Mk. (1 543 373 Mk.), Passau mit 1 108 329 Mk. (1 041 470 Mk.) u. s. w. bis zur Haltestelle Wiesau mit 67 Mk. Die Hauptgeldrechnung schliesst ab mit einer Einnahme von 79 163 674 Mk. (77 140 610 Mk.), Ausgabe von 49 201 973 Mk. (48 367 315 Mk.) und einem Ueberschusse von 29 961 701 Mk. (28 773 295 Mk.), von welchem noch der Betrag von 108 024 Mk. für Materialwerthsminderung abgeht, so dass ein Reinertrag von 29 853 676 Mk. (28 758 402 Mk.) verbleibt, welcher nach Reducirung der Bausummen für die im Laufe des Jahres 1877 eröffneten neuen Linien auf die wirkliche Betriebsperiode, also für ein Gesammtbaucapital von 74 961 487 Mk. eine Verzinsung von 3,98 pCt. (4,12 pCt.) darstellt. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen war 59,43 : 100 (59,77 : 100). Nach der beigegebenen Specification ergeben sich an Einnahmen: 23 729 082 Mk. (24 119 880 Mk.) aus dem Personen- und Gepäckverkehre, 50 922 345 Mk. (48 846 478 Mk.) aus dem Güter- und Viehverkehre und 4 512 248 Mk. (4 174 252 Mk.) aus sonstigen Quellen oder nach Procenten 29,97, 64,33, 5,70 (31,27, 63,32, 5,41). Von den Ausgaben treffen: 927 001 Mk. (939 135 Mk.) auf die allgemeine Verwaltung, 32 808 727 Mk. (32 402 887 Mk.) auf die Transportverwaltung und 13 199 859 Mk. (12 749 096 Mk.) auf die Bahnverwaltung oder nach Procenten 1,98, 69,90, 28,12 (2,04, 70,30, 27,66 pCt.), ferner als Zins für gepachtete Bahnen 2 266 385 Mk. (1 276 197 Mk.). Der obengenannte Einnahme-Ueberschuss wurde mit 28 300 414 Mk. (24 518 951 Mk.) für Verzinsung und mit 1 497 419 Mk. (1 695 722 Mk.) für Amortisation des Baucapitals verwendet, während der Rest von 163 869 Mk. (2 558 622 Mk.) an die K. Centralstaatscasse abgeliefert wurde. Bei der Durchführung des Betriebsdienstes sind nur 3 grössere Betriebsstörungen bei Gangkofen, Höchstädt a|D. und Neukirchen erwähnt, während grössere Unfälle nicht zu beklagen waren, da unverschuldet nur 3 Reisende und 4 Bedienstete Verletzungen erhalten haben. Durch Unvorsichtigkeit wurden 3 Reisende beschädigt und 9 getödtet; Beamte und Bedienstete der Bahn 97 erheblich beschädigt und 32 getödtet, endlich dritte Personen 15 beschädigt und 26 getödtet. Ausserdem fanden den Tod 12 Personen durch absichtliches Ueberfahrenlassen. Ueber das Tarifwesen ist zu bemerken, dass das neue Deutsche Reformgüter-Tarifsystem am 1. Juli für den internen Verkehr eingeführt wurde. Eine Ausdehnung desselben konnte im Jahre 1877 nur für den Güterverkehr mit Sachsen und Thüringen bewirkt werden. Ausserdem wurden für den Export Bayerischen Getreides und Holzes ermässigte Ausnahmetarife zugelassen. Die Betriebsergebnisse der Vicinalbahnen zeigen wie im Vorjahre, dass bei keiner Vicinalbahn die vereinbarte Verzinsung des aus Staatsmitteln aufgewendeten Baucapitals erreicht werden konnte, mithin die von den Interessenten beigesteuerten Summen für Grunderwerbung und Erdarbeiten unverzinst blieben. Schliesslich enthält die vorliegende Betriebsnachweisung noch einen Bericht nebst Beilagen über das am 1. Februar 1877 für sämmtliche Linien der K. Bayerischen Staatseisenbahnen eingeführte bahnärztliche Institut, nach welchem die aufgestellten 169 Bahnärzte bei Verunglückungen von Personen auf der Bahn thätig sein, ferner sämmtliche Bedienstete excl. der pragmatisch Angestellten, sowie die ständigen Tagelöhner und Arbeiter — im Ganzen 18 626 Individuen — im Erkrankungsfalle unentgeltlich behandeln müssen. Indem wir Interessenten auf diesen Bericht selbst verweisen müssen, heben wir nur hervor, dass 10 061 Individuen = 54 pCt. erkrankten und von diesen 7 768 geheilt und 1 543 gebessert wurden. 193 starben, 423 blieben Ende 1877 krank und 134 wurden pensionirt oder entlassen. Die Gesammtzahl der Krankentage betrug 153 238. Von dem gesammten Personal starben 1,04 pCt. und von den Erkrankten 1,92 pCt.

Den Eisenbahnneubau betreffend waren der mit Beginn des Jahres 1877 für Herstellung neuer Eisenbahnen bestehenden Bauabtheilung 44 Eisenbahnbausectionen und die Schwellenfabrik in Kirchseeon unterstellt. Die Thätigkeit der Bauabtheilung theilt sich in die generelle und Detail-Projectirung und die eigentliche Erbauung neuer Bahnen, sowie deren Abrechnung.

Betriebsergebnisse. Generelle Projectirungen wurden im Jahre 1877 für 49 Linien zum Theil durch Ergänzung vorhandener Projecte, grösstentheils aber ganz neu ausgeführt. In Detailprojectirung befanden sich die Strecken: Lohr-Wertheim, Schirnding - Eger, Landshut - Landau a/Is. und Neumarkt a/R. - Pocking. Im eigentlichen Bau waren begriffen: 14 Strecken mit einer Gesammtlänge von 422 km, von welchen 8 mit einer Länge von 246 km noch im Laufe des Jahres 1877 zur Eröffnung gelangten. Uneröffnet sind die Strecken: Redwitz - Schirnding, Schweinfurt-Gemunden und Weilheim-Murnau. Ausserdem waren in Angriff genommen: die Herstellung einer Güterbahnstrecke von Oberreitnau nach Lindau, sowie die Bahnhoferweiterungen und Vervollständigungen resp. Verlegungen in München C.-B., Augsburg, Nürnberg, Regensburg, Hof und Oberndorf-Schweinfurt. Erwähnungswerth ist, dass in Verbindung mit dem neuen und alten Aufnahmsgebäude in München C.-B. eine grosse Einsteighalle mit 16 Geleisen erbaut wird, die einen lichten Flächenraum von nicht weniger als 21 000 qm oder 6$^1/_6$ Bayer. Tagwerk umfasst. Der südliche Flügelbau des Hauptgebäudes und das hier anschliessende Längsschiff der Einsteighalle soll bis Mai 1879 in Benutzung genommen werden. Der alte Kopfbahnhof in Hof wird verlassen, dagegen ein neuer durchgehender Grenzbahnhof erbaut und bis Frühjahr 1880 vollendet werden. Ueber den Umfang der Bauarbeiten wird bemerkt, dass im Jahre 1877 circa 4 370 000 cbm Erdmassen bewegt, 40 800 cbm Mauerwerk für die Kunstbauten, 97 200 cbm für die Hochbauten hergestellt, endlich rund 47$^1/_3$ Millionen Mark ausgegeben wurden. Die grösste verwendete Arbeiterzahl betrug 19 900, die Zahl der Baulocomotiven 47 und der Rollwagen 2 570. Schliesslich ist über den Stand der sämmtlichen noch bestehenden gesetzlichen Baudotationen eine detaillirte Zusammenstellung beigefügt, wonach die Dotationen 614 839 116 Mk., die Gesammtausgaben hiervon 530 634 810 Mk. und der Dotationsrest 84 204 306 Mk. betragen.

Die Zusammenstellung der finanziellen Ergebnisse der sämmtlichen Verkehrsanstalten pro 1877 gegenüber den Budgetansätzen der 13. Finanzperiode zeigt folgendes Resultat. Eisenbahn: Brutto-Einnahme 79 163 675 ℳ, Brutto-Ausgabe 49 201 973 ℳ, Mehr-Einnahme 29 961 702 ℳ, Einnahme-Anschlag nach dem Budget: activ 29 789 354 ℳ, gegen das Budget mehr: 172 348 ℳ. Post: Brutto-Einnahme 8 773 615 ℳ, Brutto-Ausgabe 8 195 700 ℳ, Mehr-Einnahme 577 915 ℳ, Einnahme-Anschlag nach dem Budget: activ 553 290 ℳ, gegen das Budget mehr: 24 625 ℳ. Telegraph: Brutto - Einnahme 1 070 973 ℳ, Brutto - Ausgabe 1 046 943 ℳ, Mehr-Einnahme 24 030 ℳ, Einnahme-Anschlag nach dem Budget: activ 106 977 ℳ, gegen das Budget: 82 947 ℳ weniger. Canal: Brutto-Einnahme 132 008 ℳ, Brutto-Ausgabe 314 177 ℳ, Mehr-Ausgabe 182 169 ℳ, Einnahme-Anschlag nach dem Budget: activ 147 587 ℳ, gegen das Budget weniger: 34 582 ℳ. Bodensee-Dampfschifffahrt: Brutto - Einnahme 501 695 ℳ, Brutto-Ausgabe 364 167 ℳ, Mehr-Einnahme 137 528 ℳ, Einnahme-Anschlag nach dem Budget: activ 19 044 ℳ, gegen das Budget mehr: 118 484 ℳ. Summa: Brutto-Einnahme 89 641 966 ℳ, Brutto-Ausgabe 59 122 960 ℳ, Mehr-Einnahme 30 701 175 ℳ, Mehr-Ausgabe 182 169 ℳ, Einnahme - Anschlag nach dem Budget: activ 30 468 665 ℳ, passiv 147 587 ℳ, gegen das Budget mehr: 315 457 ℳ, weniger 117 529 ℳ. Nach Abzug der Mehr-Ausgabe von 182 169 ℳ bleibt Mehr-Einnahme 30 519 006 ℳ und gegen den Budget-Anschlag von 30 321 078 ℳ mehr 197 928 ℳ. Nachdem sich im ersten Jahre der 13. Finanzperiode 1876 eine Minder-Einnahme von 965 251 ℳ ergeben hat, so besteht mithin für die ganze 13. Finanzperiode eine Minder-Einnahme von 767 323 ℳ.

No. 17. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 3. März 1879.

Die Verwaltungskosten der Preussischen Staatseisenbahnen.

Während der soeben beendeten Debatten über den Etat der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung ist die Zahl der im Bereich derselben beschäftigten Beamten und Arbeiter im Vergleich zu den Privatbahnen wiederholt einer ungünstigen Beurtheilung unterworfen worden, die uns an der Hand der „Statistischen Nachrichten über die Preussischen Eisenbahnen“ zu einer Richtigstellung dieser Angelegenheit veranlasst, wobei wir uns der Kürze wegen auf die letzten drei Jahre, 1874, 1875 und 1876 beschränken. Es betrug:

	1874	1875	1876
die Länge der Staatseisenbahnen in km	4 100,41	4 328,73	4 612,95
„ Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter	26 855	25 561	26 260
„ „ „ täglich beschäftigt. Arbeiter	31 757	30 585	28 731

so dass hiernach ungeachtet der Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes um 512,54 km eine Verminderung der Beamten und Hülfsarbeiter um 595 Personen, sowie der täglich beschäftigten Arbeiter um 3 026 Köpfe stattgefunden hat.

Aus der nachstehenden „Vergleichenden Zusammenstellung“ ist ferner ersichtlich, dass pro Kilometer Bahnlänge die Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter

im Jahre 1874 6,5
„ „ 1875 5,9
„ „ 1876 5,6

betrug, in diesen beiden Jahren daher um **15 pCt.** gefallen ist, und dass pro Kilometer Bahnlänge die Zahl der täglich beschäftigten Arbeiter

im Jahre 1874 7,6
„ „ 1875 7,1
„ „ 1876 6,2

betrug, in diesen beiden Jahren daher um **18 pCt.** gefallen ist.

Die Angabe des Abgeordneten Richter, dass die Verdoppelung der Staatsbahnen die Beamtenzahl auf denselben pro Kilometer bisher nur um 1½ pCt. und auch nur vorübergehend vermindert habe, ist daher in Bezug auf den Procentsatz unrichtig, und in Betreff der vorübergehenden Verminderung insofern selbstverständlich, als allerdings mit steigendem Verkehr, mit der Zunahme der Zahl der Züge, der Ausdehnung der täglichen Dienstzeit etc., auch naturgemäss das Bahnbewachungs-, Zug- und Stationspersonal, sowie auch die Anzahl der bei der Bahnunterhaltung, in den Werkstätten, sowie auf den Stationen und Güterexpeditionen beschäftigten Arbeiter verstärkt werden muss.

Gehen wir ferner auf den Vergleich zwischen Staats- und Privatbahnen ein, so ergiebt sich Folgendes:

In Betreff der Bahnverwaltung ist die Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter, sowie der Arbeiter, auf je 100 000 Wagen-Achskilometer berechnet, bei den unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen geringer wie bei den Staatsbahnen, und bei beiden geringer als bei den von Privatdirectionen verwalteten Privatbahnen. Dasselbe Verhältniss findet auch in Betreff der Gehälter, Tagegelder und sonstigen Emolumente statt. Die höchsten Ausgaben, und zwar sowohl auf je 100 000 Wagen-Achskilometer wie auf je 100 000 *M.* Bruttoeinnahme haben die Privatbahnen, dann kommen die Staatsbahnen und endlich die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen.

Anders stellt sich das Verhältniss bei der Transport-Verwaltung.

Hier ist die Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter, auf je 100 000 Wagen-Achskilometer, am geringsten bei den Staatsbahnen, am höchsten bei den von Privatdirectionen verwalteten Privatbahnen, während die Ausgaben für Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente, auf je 100 000 Wagen-Achskilometer, sich bei den verschiedenen Bahngruppen wenig von einander unterscheiden, auf je 100 000 *M.* Bruttoeinnahme jedoch bei den von Privatdirectionen verwalteten Privatbahnen am niedrigsten, bei den Staatsbahnen dagegen am höchsten sind — eine Erscheinung, die wohl darin ihre Erklärung findet, dass die Staatsbahnen im Allgemeinen die niedrigsten Tarife im Personen- und Güterverkehr haben, und in Bezug auf die Zahl der Personenzüge, die Anforderungen der Post etc., die öffentlichen Interessen in höherem Grade berücksichtigen, als dies von den Privatbahnen gefordert werden kann.

Was ferner die allgemeine Verwaltung betrifft, so ist die Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter, auf je 100 000 Wagen-Achskilometer, bei den drei Bahngruppen nahezu übereinstimmend und spricht eher etwas zu Ungunsten der von Privatdirectionen verwalteten Privatbahnen, während auf je 100 000 *M.* Bruttoeinnahme die Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen am geringsten und bei den Staatsbahnen am grössten ist.

Vergleichende Zusammenstellung der während der Jahre 1874—1876 bei den Preussischen Eisenbahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter, deren Besoldung etc.

Bahn-Verwaltung

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen	Jahr	pro Kilom. Bahnlänge kommen: Beamte und Hülfsarbeiter (Zahl)	davon auf Streckenpersonal (Zahl)	davon auf Stationspersonal (Zahl)	davon auf die Telegraphie (Zahl)	Arbeiter (Zahl)	auf je 100 000 Wagenachskilom. kommen: Beamte und Hülfsarbeiter (Zahl)	Arbeiter (Zahl)	Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente: pro Kilometer Betriebslänge (Mark)	auf je 100 000 Wagenachskilometer (Mark)	auf je 100 000 Mark Brutto-Einnahme (Mark)
I.	Staatsbahnen.	1874	3,2	1,7	1,4	0,2	2,8	0,8	0,7	4275	1035	11098
		1875	3,0	1,5	1,3	0,2	2,2	0,8	0,6	4154	1100	11024
		1876	2,8	1,4	1,3	0,1	2,2	0,9	0,6	3826	1115	10856
II.	Privatbahnen. A. Unter Staatsverwaltung stehend.	1874	3,4	1,7	1,6	0,1	2,6	0,8	0,6	4587	1104	10184
		1875	3,2	1,6	1,5	0,1	2,2	0,8	0,6	3916	962	8840
		1876	2,8	1,4	1,3	0,1	2,2	0,7	0,6	3841	987	9304
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.	1874	2,9	1,6	1,1	0,1	1,9	1,0	0,6	3558	1200	11025
		1875	2,8	1,6	1,1	0,1	1,8	1,1	0,7	3920	1244	10746
		1876	2,7	1,5	1,1	0,1	1,7	1,8	0,7	3185	1274	11072
	Im Durchschnitt sämmtlicher Bahnen.	1874	3,1	1,7	1,3	0,1	2,3	0,9	0,7	3939	1122	10869
		1875	2,89	1,56	1,2	0,13	1,95	0,9	0,6	3631	1139	10422
		1876	2,8	1,49	1,19	0,13	1,99	0,94	0,67	3464	1163	10636

Transport-Verwaltung

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen	Jahr	pro Kilom. Bahn kommen: Beamte und Hülfsarbeiter (Zahl)	Arbeiter (Zahl)	auf je 100 000 Wagenachskilometer kommen: Beamte und Hülfsarbeiter (Zahl)	davon auf den Betriebsdienst (Zahl)	davon auf Werkstätten-u.Magazinverwaltung (Zahl)	Arbeiter (Zahl)	Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente: pro Kilometer Betriebslänge (Mark)	auf je 100 000 Wagenachskilometer (Mark)	auf je 100 000 Mark Brutto-Einnahme (Mark)
I.	Staatsbahnen.	1874	2,7	4,8	0,65	0,58	0,07	1,15	7857	1902	20387
		1875	2,32	4,89	0,63	0,55	0,08	1,33	7508	1987	19924
		1876	2,29	4,06	0,69	0,61	0,08	1,21	6968	2031	19768
II.	Privatbahnen. A. Unter Staatsverwaltung stehend.	1874	3,1	4,0	0,76	0,69	0,07	0,98	8547	2058	18972
		1875	2,79	3,87	0,70	0,64	0,06	0,97	7624	1873	17211
		1876	2,57	3,59	0,69	0,62	0,07	0,96	7317	1881	17723
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.	1874	2,3	3,2	0,80	0,70	0,09	1,12	5826	1968	18063
		1875	2,06	3,03	0,79	0,70	0,09	1,17	5216	1967	16984
		1876	1,90	2,69	0,77	0,68	0,09	1,10	4815	1927	16741
	Im Durchschnitt sämmtlicher Bahnen.	1874	2,50	3,80	0,74	0,66	0,08	1,10	6876	1762	18968
		1875	2,25	3,67	0,72	0,64	0,08	1,18	6231	1953	17882
		1876	2,12	3,15	0,73	0,65	0,08	1,10	5802	1949	17815

Allgemeine Verwaltung / Für alle 3 Verwaltungszweige

Laufende Nummer	Bezeichnung der Bahnen	Jahr	Allg. Verw. – von den Beamten und Hülfsarbeitern kommen: pro Kilometer Bahnlänge (Zahl)	auf je 100 000 Wagenachskilometer (Zahl)	auf je 100 000 Mark Brutto-Einnahme (Zahl)	Allg. Verw. – Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente: pro Kilometer Betriebslänge (Mark)	auf je 100 000 Wagenachskilometer (Mark)	auf je 100 000 Mark Brutto-Einnahme (Mark)	Für alle 3 Verwaltungszweige – pro Kilom. Bahnlänge kommen: Beamte und Hülfsarbeiter (Zahl)	täglich beschäftigte Arbeiter (Zahl)	Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente: auf 1 Kilometer Bahnlänge (Mark)	auf je 100 000 Wagenachskilometer (Mark)	auf je 100 000 Mark Brutto-Einnahme (Mark)
I.	Staatsbahnen.	1874	0,64	0,15	1,63	1134	273	2940	6,5	7,6	13266	3213	34425
		1875	0,64	0,17	1,75	1175	311	3119	5,9	7,1	12838	3397	34067
		1876	0,55	0,16	1,62	1105	323	3134	5,6	6,2	11899	3469	33758
II.	Privatbahnen. A. Unter Staatsverwaltung stehend.	1874	0,64	0,16	1,43	1182	279	2569	7,2	6,7	14292	3438	31724
		1875	0,58	0,15	1,34	1133	279	2557	6,6	6,1	12672	3114	28608
		1876	0,54	0,14	1,36	1134	291	2747	5,8	5,8	12292	3159	29774
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.	1874	0,47	0,16	1,5	810	273	2511	6,1	6,1	10194	3441	31598
		1875	0,44	0,17	1,45	758	284	2468	5,3	4,8	9264	3497	30208
		1876	0,43	0,17	1,51	760	304	2642	5,0	4,4	8760	3505	30455
	Im Durchschnitt sämmtlicher Bahnen.	1874	0,55	0,16	1,53	963	276	2655	6,1	6,1	11778	3363	32491
		1875	0,52	0,16	1,52	932	292	2675	5,7	5,6	10794	3384	30984
		1876	0,48	0,16	1,51	913	307	2804	5,3	5,2	10179	3419	31255

Wir vermögen für diese Erscheinung, die um so auffallender ist, wenn man sich an die im Vergleich zum Auslande zwar nur mässigen, gegenüber den Staatsbahnen aber hohen Gehälter der Directionsmitglieder und Oberbeamten der Privatbahnen erinnert, keine genügende Erklärung zu finden. In dem Umstande jedoch, dass nicht nur die Zahl der Beamten und Arbeiter, sondern auch die Ausgaben für Gehälter, Tagegelder etc. bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen das günstigste Verhältniss zeigen, möchte wohl ein Fingerzeig zu finden sein, dass die Staatsverwaltung, befreit von der mit dem commerciellen Character einer Eisenbahnverwaltung schwer vereinbaren und kostspieligen Controle der Ober-Rechnungskammer, die geringsten Kosten für die allgemeine Verwaltung zeigt.

Für alle drei Verwaltungszweige endlich stellt sich die Zahl der Beamten und Arbeiter, sowie die Ausgabe für Gehalt und Lohn pro Kilometer Bahnlänge am niedrigsten bei den von Privatdirectionen verwalteten Privatbahnen, während die Ausgabe für Gehalt und Lohn auf je 100 000 Wagen-Achskilometer berechnet, am niedrigsten bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, und am höchsten bei den von Privatdirectionen verwalteten Privatbahnen, auf je 100 000 *M* Bruttoeinnahme dagegen ebenfalls am niedrigsten bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen und am höchsten bei den Staatsbahnen ist.

Es würde zu weit führen, auf die Beziehungen, welche in Betreff der drei in Betracht gezogenen Bahngruppen bestehen, noch näher einzugehen. Einen Gesichtspunkt jedoch, der bei Beurtheilung der Staatseisenbahn-Verwaltung selten genügend gewürdigt wird, glauben wir noch erwähnen zu sollen, die Thatsache nämlich, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung wenigstens in Betreff der Subaltern- und Unterbeamten, sowohl in Bezug auf ihre Zahl als ihre Gehaltsverhältnisse, nicht die alleinige Verantwortung übernehmen kann, da in den Jahren 1873—1875 in Folge zahlreicher Petitionen aus den Kreisen der Subaltern- und Unterbeamten die Landesvertretung einen wesentlichen Antheil an der Erhöhung der Gehälter und Beschränkung der Dienstzeit genommen hat. Wenn wir in dem Vorstehenden den Beweis erbracht haben, dass die in Bezug auf die Zahl der Beamten und Arbeiter und die für Gehälter und Löhne entstandenen Ausgaben gegen die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung gerichteten Vorwürfe unbegründet sind, und zwar, obgleich uns erst die Statistik bis einschliesslich des Jahres 1876 vorliegt, bis zu welcher Zeit die auf allen Gebieten der Eisenbahn-Verwaltung eingeführten Ersparnisse noch nicht zur vollen Wirksamkeit gekommen waren, so zweifeln wir nicht, dass seit jener Zeit die Sachlage noch mehr zu Gunsten der Staatseisenbahn-Verwaltung sich gestaltet haben wird. —

Der in No. 1 dieses Jahrganges enthaltene Artikel: „Reformen auf den Preussischen Staatseisenbahnen“ dürfte dies zur Genüge bestätigen, und wir können uns nur dem Schlusse desselben anschliessen, dass der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung das Zeugniss nicht wird versagt werden können, in Bezug auf Oeconomie und den Fortschritt auf den verschiedensten Gebieten des Eisenbahnwesens die Führung übernommen zu haben.

Der Präsidialantrag betreffend die gesetzliche Regelung des Gütertarifwesens.

Der Antrag des Herrn Reichskanzlers, der Bundesrath wolle einem ad hoc einzuberufenden Ausschusse die Ausarbeitung eines Tarifgesetzes übertragen, muss die Kritik um so mehr herausfordern, als, abgesehen von der befremdlichen Thatsache, dass die Entwickelung der Deutschen Tarifreform schon in dem ersten Stadium ihres Bestehens jäh unterbrochen werden soll, die Begründung, welche jenem Antrage beigegeben ist, ihrer ganzen Tendenz nach auffallend, im Einzelnen in hohem Masse anfechtbar ist.

Die Begründung, soweit dieselbe bekannt geworden ist, beginnt mit einer historischen Darlegung der Tarifreform, von der Behauptung ausgehend, dass der Bundesrath von seinem Beschlus vom 14. December 1876 vorläufig auf ein weiteres unmittelbares Eingreifen verzichtet habe. Es wird dabei nicht erwähnt, dass der Bundesrath sich auch für die Fortentwickelung der Tarifreform sein Votum vorbehalten und wird auch nicht näher auseinandergesetzt, warum nach einer so kurzen Wirksamkeit der Tarifreform die darin vorgesehenen Factoren der natürlichen

Fortentwickelung bei Seite geschoben und eine ganz neue Grundlage gewonnen werden soll.

Die weitere Darstellung der Entstehung der Hoheitsrechte der Eisenbahnen hat nicht eigentlich mit der Tariffrage zu thun und könnte eine Entgegnung für sich beanspruchen. Es wird darin die Entstehungsgeschichte der Eisenbahnen ganz ignorirt und der Anschein erweckt, als ob es nur ganz zufällig geschehen sei, dass das Privatcapital sich dem Eisenbahnbau widmete und als ob den Hoheitsrechten, welche der Staat den durch die Privatinitiative entstandenen Eisenbahngesellschaften verleiht, nicht der Character von Leistung und Gegenleistung inne wohnte, und zwar von Gegenleistung dafür, dass ohne Einspringen des Privatcapitals und des Privatunternehmungsgeistes Eisenbahnen vielfach gar nicht zu Stande gekommen wären. Die Geschichte des Eisenbahnwesens ist doch wahrlich nicht so alten Datums, dass man bis jetzt schon vergessen haben könnte, wem Deutschland es verdankt, dass die Stephenson'sche Erfindung auf Deutschem Boden heimisch geworden ist.

Wenn man nach dieser Richtung hin, besonders in Bezug auf die Gesichtspunkte, welche die Begründung des Präsidialantrages in Rücksicht auf die Eisenbahnfrage eröffnet, den Antrag des Reichskanzlers einer Erörterung unterziehen wollte, so würde man weit über den eigentlichen Rahmen hinaus sich zu begeben haben. Der Rahmen, in dem sich die Untersuchung der Bismarck'schen Vorschläge zu bewegen hat, wird wesentlich durch die 4 Punkte dargestellt, welche der Bismarck'sche Antrag selbst als diejenigen aufführt, welche die Voraussetzung der Tarifregelung abzugeben haben.

Der erste dieser Gesichtspunkte ist der, dass der Tarif in seiner Structur klar ist und Jedermann in den Stand setzt, die Fracht für eine Sendung leicht zu berechnen.

Was diesen Punkt betrifft, so handelt es sich dabei wesentlich um die Form. Auch die vielgeschmähten jetzigen Einrichtungen des Tarifwesens gründen sich insoweit als möglich auf diese Voraussetzung, wobei freilich nicht zu verhindern war, dass in den Fällen, wo die Einfachheit der Structur den wirthschaftlichen Interessen entgegenstand, wie beispielsweise bei dem Elsass-Lothringischen Tarif, die Einfachheit nicht allein den Ausschlag geben konnte, vielmehr im Grossen und Ganzen die Rücksicht auf die wirthschaftlichen Interessen es zur Nothwendigkeit machte, das Princip der Klarheit des Aufbaues der Tarife mit dem Principe zu verbinden, möglichst Viel zu möglichst billigem Preise zu transportiren.

Der zweite Gesichtspunkt, welcher bei dem Präsidialantrage in Sachen des Tarifwesens vorgeschwebt hat, war der, dass der Tarif die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten sichert.

Was mit dieser Voraussetzung gemeint ist, ist nicht recht verständlich, wenn nicht etwa damit das ausgedrückt werden soll, was schon im Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch vorgesehen ist, dass jeder einzelne Verfrachter zu den öffentlich bekannt zu gebenden Tarifen zu bedienen ist.

Drittens tendirt die Bismarck'sche Tarifregelung, dass der Tarif die Benachtheiligungen beseitigt, welche bei dem gegenwärtigen System auf dem Verkehr des kleinen Gewerbebetriebes lasten.

Was diesen Punkt betrifft, so richtet derselbe sich offenbar gegen den Wegfall der zweiten Stückgutklasse, eine Angelegenheit, die bekanntlich auf den Tarifconferenzen schon mehrfach Gegenstand der Berathungen gewesen ist. In dem alten Tarifsystem für die Preussischen Bahnen bestand bekanntlich die Bevorzugung der Ladungen von 200 Ctr. nicht, diese Bevorzugung ist vielmehr in das jetzige System aus dem Elsassischen Wagenraumtarif übernommen und sind jedenfalls die Privatbahnen durchaus geneigt, die darin enthaltenen Bevorzugungen, beziehungsweise die Benachtheiligungen des kleinen Gewerbebetriebes zu beseitigen.

Die vierte Forderung für die gesetzliche Neuregelung des Tarifwesens besteht darin, dass der Tarif bei seiner Anwendung die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahntransportes durch unwirthschaftlichen Betriebsaufwand erhöhende Bildungen nicht begünstigt, sowie die Integrität der Beamten nicht gefährde.

In Bezug auf diesen Punkt ist vor Allem hervorzuheben, dass unwirthschaftliche Tarife, wie sie die obige Position im Sinne hat, überhaupt zu den Ausnahmen gehören, im Uebrigen ist es aber für das Publicum ganz gleich, ob seine Güter auf einer oder mehreren Routen verfrachtet werden können und wie die Transporte dirigirt werden. Die zur Illustrirung dieses vierten Punktes angeführten 159 Verbands- und directen Tarife sind inzwischen durch den Reformtarif überholt. Im Uebrigen tragen die so viel verlästerten und vielfach unrichtig verstandenen Verbandstarife dem Interesse des Publicums Rechnung, in fasslicher Form über die Tarife sich informiren zu können. In diesem Sinne haben sich die Verbandstarife als die entsprechendste Form erwiesen und haben jedenfalls mit dem eigentlichen System nichts zu thun.

Zur weiteren Begründung der oben erwähnten vier Forderungen werden noch allerlei Behauptungen aufgestellt, von denen einzelne nicht ohne Kritik bleiben können. So wird u. A. der Ausnahmetarife Erwähnung gethan, ohne dass auf das Wesen derselben näher eingegangen wird. Die Ausnahmetarife sind doch einfach die Folge davon, dass in dem jetzigen Tarifsystem zu wenig Classen vorhanden sind. Anstatt der von den Privatbahnen gewünschten 7 Classen sind nur 3 Specialclassen in das neue Tarifsystem aufgenommen worden und sind eben durch dieses Abweichen von den Wünschen der Privatbahnen Ausnahmetarife zu billigeren Sätzen nöthig geworden, welche anderenfalls unnöthig gewesen wären.

Von dem Seitensprunge nach Richtung der Ausnahmetarife kehrt die Begründung des Präsidialantrages zu seinem eigentlichen Hauptziel, dem Einheitstarife, zurück, von welchem bisher um so weniger die Rede habe sein können, als die Festsetzung der Maximalsätze jederzeit von den Aufsichtsbehörden geändert werden könne. Demgegenüber ist, was die Einheitssätze selbst betrifft, hervorzuheben, dass dieselben bei der Verschiedenheit der Production und Consumtion an innerer Unmöglichkeit leiden, und eben weil die Production gründlich verschieden ist, sind die Staatsbahnen jetzt angewiesen, die bestehenden Sätze zu conserviren, in Rücksicht darauf, dass diese Sätze sich auf Grundlagen von Production und Consumtion herausgebildet haben und deshalb nicht ohne wirthschaftliche Nachtheile über den Haufen geworfen werden können.

Nicht glücklich gewählt erscheinen die Beispiele, welche in den Motiven des Präsidialantrages herangezogen worden, um die aufgestellten Behauptungen zu erläutern. So wird von einer Westdeutschen Bahn erzählt, dass sie die Fabrikation von künstlichen Steinen und Cement in einem Terrain, wo die zu solcher Production dienenden Rohmaterialien fehlen, durch aussergewöhnlich niedrige Tarife für Rohmaterialien möglich gemacht und um den in Folge dessen eingetretenen Einnahmeausfall zu decken, den Artikel Holz — das natürliche Product des betreffenden Gebietes — auf eine so hohe Taxe gesetzt habe, dass der Handel mit diesem Product schwer geschädigt wurde. Der gesperrt gedruckte Satz kritisirt dieses Beispiel hinlänglich; es fehlt hier durchaus der nöthige Causalnexus. Ein anderes Beispiel, bezüglich dessen nicht einmal die Himmelsrichtung der angezogenen Bahn angegeben ist, erzählt von einer dort betriebenen Tarifpolitik, nach welcher einige Artikel unter den Minimalsätzen gefahren wurden, blos um einzelne Industriezweige zum Aufleben zu bringen. Es wäre von Interesse zu erfahren, wo die betreffende Bahn gelegen ist, welche in dieser Weise die Wegschleuderung ihrer eigenen Interessen zum Programm ihrer Tarifpolitik macht.

Sehr seltsam nimmt sich in den weiteren Ausführungen der Motive des Präsidialantrages die Behauptung aus, dass die Differentialtarife dem Einflusse des Kampfes der Eisenbahnen untereinander entstammen. Es hätte dieser Punkt doch eines eingehenden Beweises bedurft, da bis jetzt doch wohl angenommen wird, dass die Differentialtarife nicht aus dem Concurrenzkampfe der Bahnen untereinander, sondern aus den Verkehrsbedürfnissen hervorgegangen sind.

Die Motive führen aus, dass, um den vernichtenden Folgen des Concurrenzkampfes zu entgehen, sich die Bahnen innerhalb der Verbände im gütlichen Wege über die Vertheilung des Verkehrs auf die einzelnen Routen zu einigen pflegen und dass bei der im Schosse der Verbandsconferenzen erfolgenden Einigung über die Theilung des Verkehrs keineswegs die natürlichen Verhältnisse des Verkehrs allein bestimmend sind, sondern dass diejenige Bahn den meisten Verkehr nach sich zieht, welche durch geschickte Verhandlung um die Transport-Bedingungen den grössten Vortheil zu erreichen weiss. Wir haben diesen Satz aus den Motiven wiedergegeben, weil wir meinen, dass die darin geschilderten Folgen des Concurrenzkampfes in höchstem Masse überschätzt sind. Nur bei grössesten Entfernungen kommt eine grössere Anzahl von Routen in Frage, und was die Theilung des Verkehrs betrifft bzw. was darüber weiter in den Motiven von den Aufwendungen an Material und Arbeitskraft behauptet wird, entspricht in keiner Weise den wirklichen Zuständen.

Die Vorkehrungen, auf welche die Motive im Interesse der Beseitigung jetzt vorhandener Organisationen hinweisen, lehnen sich im Grossen und Ganzen an das an, was bereits vorhanden oder anderweitig angestrebt wird. So ist die Vereinfachung des Abrechnungsverfahrens durch Errichtung einer Centralstelle bereits jetzt vorhanden und die weiter erwähnte Nachahmung des Englischen Clearinghouse ist bereits in Bildung begriffen. Es war dafür die vorherige Durchführung des Reformtarifes nöthig. Für überwiegend Norddeutsche Verkehre besteht aber bekanntlich die Abrechnungsstelle in Hannover und ist die weitere Ausdehnung derselben bekanntlich vorgesehen.

Wenn schliesslich in den Motiven so grosses Gewicht auf die Häufigkeit der Preisveränderungen gelegt wird, welche das jetzige System mit sich bringt, so ist dabei doch zu berücksichtigen, dass die Hauptänderungen in den Jahren von 1872 bis 1875 — nach dem Grundsatze, die Tarife stets über die kürzeste Route zu berechnen — in Folge der durch zahllose Neubauten herbeigeführten Abkürzungen zu erfolgen hatten und dass in diese Zeit auch die 20procentige Tariferhöhung fiel. Was die Aenderungen aus dem erst genannten Grunde betrifft, so werden die-

selben auch später nicht zu vermeiden sein, falls das Bahnnetz andauernd erweitert wird und nicht, wie es jetzt freilich den Anschein hat, der Bahnbau lahm gelegt bleibt.

Die Ergebnisse der Eisen-Enquête.

Aus den vorliegenden gedruckten Protocollen über die Vernehmung der Sachverständigen durch die Eisen-Enquêtecommission haben wir bereits in einem summarischen Referat diejenigen beiden Depositionen wiedergegeben, bei welcher Vertreter der Eisenbahnindustrie, nämlich Herr Büchtemann, Director der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, und Herr Geh. Regierungsrath Rennen, Director der Rheinischen Eisenbahn, als Sachverständige vernommen wurden.

Wir gehen heut zu der damals uns vorbehaltenen kritischen Besprechung der allgemeinen Ergebnisse der gesammten Vernehmung über, indem wir einige nicht uninteressante statistische Daten über die Thätigkeit der Enquête-Commission vorausschicken.

Die Enquête-Commission widmete den Sachverständigen-Vernehmungen 46 Sitzungen und erledigte in jeder Sitzung das Verhör eines Sachverständigen.

Die Vertretung der einzelnen Industriezweige durch die Sachverständigen stellte sich folgendermassen:

Hüttenwerke, Puddel- und Hochöfen, Giessereien, Walzwerke	24	Personen
Eisenhandel	6	„
Maschinenbau	4	„
Kleinindustrie	2	„
Eisenbahnindustrie	2	„
Stahlfabrikation	2	„
Gruben	1	„
Landwirthschaft	4	„
Schiffsbau	1	„
	46	Personen.

Eine bestimmte Reihenfolge in geographischer Beziehung fand bei der Vernehmung der einzelnen Sachverständigen ebensowenig wie eine gruppenweise Eintheilung der einzelnen Industriezweige statt, vielmehr wurden die Sachverständigen abwechselnd aus den verschiedensten Deutschen Landestheilen und aus den verschiedensten Eisenindustriezweigen vernommen.

Zu den Ergebnissen der einzelnen Auslassungen übergehend, ist vor Allem hervorzuheben, dass trotz der Schwierigkeiten, welche es verursacht, aus den theilweis sich sehr stark widersprechenden Aussagen nebst dazu gehörigen statistischen Mittheilungen die thatsächliche Unterlage der zahlreichen Beschwerden zu abstrahiren, die Enquête-Vernehmungen doch die Bedeutung hatten, ein annähernd zuverlässiges Urtheil über die Lage der Eisenindustrie zu bieten.

Zum Mindesten liefern die vorliegenden Protocolle genügende Anhaltspunkte, um an der Hand derselben eine Anzahl negativer und positiver Schlüsse über die Berechtigung der Klagen der Eisenindustriellen zu ziehen.

Wir wollen vorweg constatiren, dass wir aus dem Studium der Sachverständigen-Protocolle zu der Ueberzeugung gelangt sind, dass für die Deutsche Eisenindustrie die ausländische Concurrenz für Façon- und geschmiedetes Eisen (grobe Eisen- und Stahlwaaren), ferner für Eisendraht, sowie für alle Eisenbahnartikel ausser Schienen nicht in wirksamer Weise auftritt, dass es dagegen den Anschein hat, als ob für Bessemer Rohstahleisen und Bessemer Stahlschienen, sowie für Giesserei-Roheisen und Gusswaaren, endlich für Weissblech die Englische Concurrenz in einer Weise in Frage kommt, welche den nach dieser Richtung hin geltend gemachten Klagen eine nähere Prüfung auf ihre Berechtigung und Tragweite vindiciren muss.

Um bezüglich der negativen Ergebnisse, welche wir aus den Enquête-Protocollen glaubten herauslesen zu müssen, die für uns leitend gewesenen Anhaltspunkte hervorzuheben, ist es nöthig, die Aussagen solcher Sachverständigen zusammenzustellen, welche so zu sagen durch ihren geographischen Wirkungskreis geeignet sind, durch Darlegung ihrer Erfahrung ein Bild zu geben, das die betreffenden Verhältnisse ganz Deutschlands umrahmt.

Bezüglich des Stab- und Façoneisens (des Handelseisens überhaupt) können die Aussagen der vernommenen Eisenhändler als besonders massgebend angesehen werden, da ihr Interessenstandpunkt von der Zollfrage verhältnissmässig am wenigsten berührt wird.

Weiter dürfte sich ein ungefähres Bild über die in Frage kommenden Consumtions- und Productionsverhältnisse des Deutschen Eisenhandels dadurch gewinnen lassen, dass die Erfahrungen aus Norddeutschland und Süddeutschland und aus den Seehafenstädten zusammengestellt werden. Wir glauben daher dem Bilde eine gewisse Treue beimessen zu dürfen, welches auf Grund der Beobachtungsstationen Berlin, München und Hamburg zu fixiren ist. Das Bild wird um so weniger anzuzweifeln sein, als die betreffenden Sachverständigen, welche aus diesen Städten zur Abgabe von Gutachten geladen waren, ihrer wirthschaftspolitischen Parteistellung nach, höchstens mit Ausnahme des Hamburger Vertreters, der Sache des Freihandels nichts weniger als zugeneigt waren. Trotzdem ergeben alle drei Aussagen übereinstimmend, dass für Façon-, Stabeisen etc. die Englische Concurrenz in den letzten Jahren durchaus überwunden ist.

Für den Berliner Eisenhandel war Herr Geh. Commerzienrath Ravené*) vorgeladen, welcher die Frage, ob durch die Zolländerungen von 1873 und 1877 der Absatzkreis des Englischen Eisens sich erweitert habe, nach seiner Auffassung rundweg verneinte.

Abgesehen von einigen etwa mit den Seestädten zu Stande gekommenen Geschäften habe das Englische Eisen keine Concurrenz gemacht und zwar ist für die Bedeutung der Beobachtungen des Sachverständigen von Belang, dass sein Absatz östlich bis zur Russischen Grenze, südlich bis Sachsen und westlich bis Hannover sich erstreckt. Auf den Einwurf, ob denn die vielfach behauptete Ueberfluthung des Deutschen Marktes mit fremden Erzeugnissen nicht zutreffe, wiederholte er, dass dies in seinem Kreise „ganz entschieden nicht“ der Fall sei, und antwortete auf die Frage: welche Zollsätze erforderlich sein würden, um Eisen und Eisenfabrikate ganz von Deutschland abzudrängen, mit der erneuten Behauptung, dass der „fremde Markt jetzt ganz ausgeschlossen“ sei und es höchstens vorkomme, dass man „einige 100 Centner von einer Façon, zu der in Deutschland keine Walzen vorhanden sind, von England bezieht“.

In ähnlichem Sinne sagte auch der Eisenhändler Herr Kustermann in München aus.**) Diejenigen von ihm angeführten Werke, von welchen er Stabeisen, Façoneisen und Gusswaaren bezieht, sind sämmtlich Deutsche. Belgisches Eisen, namentlich Tragbalkeneisen, stellte sich anfänglich gleich nach der neuen Zolländerung vom October 1873 ca. 50 bis 75 ₰ pro Centner billiger als das Deutsche. Diese Preisdifferenz hat sich indess allmälig ausgeglichen; je näher die Zeit für den Fall des Zolles im Jahre 1877 heranrückte, desto billiger wurde das Deutsche Fabrikat und von 1877 an führte Herr Kustermann keinen Stab Belgischen Eisens mehr.

Der Hamburger Sachverständige, Herr Schemmann†), welcher in Harburg eine Commandite unterhält, sagt aus, dass er bis zum Jahre 1876 Stabeisen in drei Qualitäten, nämlich common, superior und Süd-Staffordshire geführt habe. „Mit dem Jahre 1876 — erzählte er — kamen wir auch in Hamburg in die Lage, statt des ausländischen Englischen (auch zuweilen Belgischen), Deutsches Eisen einführen zu können, für die erste und ebenso zweite Qualität und wir haben seitdem zum grösseren Theil in beiden Kategorien Deutsches Eisen geführt. Nur einmal, im Jahre 1876, haben wir auch Belgisches Eisen No. 2 eingeführt und in diesem Jahre noch eine Partie superior. Im Uebrigen führen wir zur Zeit in Hamburg in den ersten Sorten nur noch Deutsches Eisen; die Qualität Süd-Staffordshire haben wir beibehalten, weil es eine vorzüglich gute und bei unseren sämmtlichen Kunden beliebte, anerkannt gute Marke ist. Feines Eisenblech führen wir seit 1877 nur Deutsches“.

Die aus diesen Vernehmungen hervorgehenden Resultate stimmen mit denjenigen Angaben überein, welche aus den statistischen Tabellen des Deutschen Reichs zu entnehmen sind. Auf Grundlage der Daten, welche sich daselbst auf Seite 117 und folgende vorfinden, lässt sich ein Vergleich der Einfuhr und Ausfuhr in den ersten drei Quartalen des Jahres 1878 mit denen des Jahres 1878 anstellen, welcher für alle Positionen ein Wachsen des Exports und ein Abnehmen des Importes zur Veranschaulichung bringt.

Nach dieser Statistik stellt sich für die genannten ¾ Jahre Folgendes heraus. Es betrugen:

Geschmiedetes Stabeisen:					
Einfuhr 1878	322 294 Ctr.		Ausfuhr 1878	1 507 654 Ctr.	
„ 1877	595 195 „		„ 1877	1 226 648 „	
Winkeleisen:					
Einfuhr 1878	115 260 Ctr.		Ausfuhr 1878	102 374 Ctr.	
„ 1877	120 546 „		„ 1877	54 659 „	
Eisen- und Stahlplatten sowie Stahlblech:					
Einfuhr 1878	194 517 Ctr.		Ausfuhr 1878	477 970 Ctr.	
„ 1877	284 170 „		„ 1877	261 500 „	
Grobe geschmiedete Eisen- und Stahlwaaren:					
Einfuhr 1878	367 034 Ctr.		Ausfuhr 1878	1 871 993 Ctr.	
„ 1877	460 933 „		„ 1877	1 676 283 „	
Eisen- und Stahldraht:					
Einfuhr 1878	49 234 Ctr.		Ausfuhr 1878	796 603 Ctr.	
„ 1877	42 477 „		„ 1877	376 866 „	

Die Exportzunahme der zuletzt genannten Eisenartikel, sowie von Stabeisen beziffert Herr Kamp††), Director der Westfälischen Union in Hamm, in seiner Vernehmung durch die Enquêtecommission folgendermassen:

---

*) S. 43 folg. der Protokolle.
**) S. 242 folg.
†) S. 191 folg.
††) S. 144.

	Gewicht	Werth
1873	1 185 902 kg	446 463 M. 46 ₰
1874	2 067 277 „	721 189 „ 87 „
1875	2 469 362 „	591 285 „ 77 „
1876	6 054 864 „	1 173 518 „ 63 „
1877	12 584 215 „	2 375 753 „ 93 „
erste 10 Monate 1878	11 461 694 „	2 320 569 „ 20 „

Herr Kamp bemerkt aber hierzu, dass die von ihm vertretenen Werke zu dem nicht unerheblichen Export gewissermassen gezwungen seien, um überhaupt den Betrieb derselben aufrecht zu erhalten und die Generalkosten nicht zu sehr zu erhöhen, vor allen Dingen auch die Arbeiter in Beschäftigung zu erhalten.

Diese letztere Angabe scheint jedoch insofern von zweifelhafter Richtigkeit, als die Production von Draht zum Export einen sehr wesentlichen Theil der Gesammtproduction an Stahl und Eisen ausmacht und die Anlagen, die den Bedarf des Inlandes weit übersteigen, auf die Production von Draht zum Export von vornherein angewiesen zu sein scheinen. Von allen Branchen der Deutschen Eisenindustrie hat in der That keine eine so erstaunliche Entwickelung aufzuweisen, wie die Drahtindustrie. Die Ein- und Ausfuhr von Eisen- und Stahldraht betrug — um noch weiter zurückgreifende statistische Daten zu geben — in Centnern Netto

	Einfuhr:	Ausfuhr:	
1874	38 700	174 000	
1875	44 500	190 000	
1876	50 000	294 000	
1877	57 900	678 600	Nach Aufhebung des Zolles!
1878	58 000	985 000	do.

(Januar—November incl.)

Die im Vergleich zur Steigerung der Ausfuhr geringe Zunahme der Einfuhr seit 1876 erklärt sich in der Hauptsache wohl dadurch, dass die Zahlen der Statistik bei der Einfuhr und Ausfuhr seit Fortfall des Zolles auch einen Theil der Durchfuhr enthalten, welche bis dahin in Folge der Zollcontrole getrennt ermittelt werden konnte. Im Jahre 1876 wurden z. B. 10 872 Ctr. Draht direct durch Deutschland durchgeführt.

Was den für Eisenbahnzwecke erforderlichen Eisenbahnbedarf betrifft, so geben uns hierüber und über die Verhältnisse der auswärtigen Concurrenz die Aussagen der beiden Sachverständigen, welche aus den Kreisen der Eisenbahnindustrie vernommen sind, hinlängliche Auskunft. Da die beiden Gutachten in der Vereinszeitung bereits in eingehendem Auszuge vor dem Erscheinen dieser kritischen Besprechung der Eisenenquête wiedergegeben worden sind, so erübrigt uns hier, nur noch unter Berufung auf jene Referate die daraus zu ziehenden Folgerungen zu resumiren. Wie namentlich aus den Auslassungen des Herrn Director B ü c h t e m a n n hervorgeht, worüber das Gutachten des Herrn Geh. Rath R e n n e n sich nicht speciell ausspricht, ist es zweifellos, dass, abgesehen von Oberbaumaterialien, bezüglich des sonstigen Bedarfs an Eisenmaterial im Betriebe, namentlich zur Reparatur von Betriebsmitteln, zu Reifen für Maschinen, Tender und Wagen, Achsen und Rädern, ferner Siederöhre, sowie sonstiges Flach-, Quadrat-, Band- und Rundeisen, Eisenbleche, eine auswärtige Concurrenz in irgend nennenswerther Weise nicht besteht, mit Ausnahme vielleicht für ganz geringe Quantitäten Werkzeugstahl, welches aus England bezogen wird. Dagegen kommt bezüglich der Bessemer Stahlschienen das Englische Fabrikat auf dem Deutschen Markt allerdings in Frage und ist in der Lage, in den Fällen, wo der höhere Preis des Deutschen Fabrikats nicht in Folge der geographischen Lage zu den Deutschen Werken bez. zu den See-Importplätzen durch den Verdienst der Eisenbahnen an den Transportkosten ausgeglichen wird, eine gewichtige Concurrenz zu bereiten.

Nachdem wir in dem Vorstehenden diejenigen Specialitäten angeführt haben, für welche das Nichtvorhandensein einer nennenswerthen ausländischen Einfuhr die Nothwendigkeit von Zöllen ausschliesst, wenden wir uns nunmehr, ebenfalls an der Hand der Sachverständigenprotokolle, zu denjenigen Artikeln, für welche die Leistungsfähigkeit Deutscher Werke gegenüber England zurückzustehen scheint. Es sind dies, wenn wir von Weissblech absehen, wie schon hervorgehoben, Giessereiroheisen, Gusswaaren, Bessemer Roheisen und Bessemer Stahlschienen.

Bezüglich des Giessereiroheisens und der hieraus fabricirten Artikel erklärt Herr Schlinck,*) Director der Friedrich-Wilhelmshütte in Mülheim a. d. Ruhr, dass ein ganz erheblicher Import vom Auslande stattfinde. Er schätzt denselben auf die Hälfte der Gesammt-Roheiseneinfuhr von England in Deutschland, so dass sich nach diesen Angaben ein Betrag von ca. 5 bis 6 Millionen Centner Giessereiroheisen herausstellen würde, dazu tritt an Einfuhr von groben Gusswaaren und Maschinen überwiegend aus Gusseisen nach der vom Sachverständigen mitgetheilten amtlichen Statistik etwa 1 Million Centner jährlich. Bei einer so grossen Einfuhr von Giessereiroheisen und den hieraus erzeugten Artikeln kann selbstverständlich von einer Deutschen Ueberproduction hierin nicht die Rede sein, vielmehr constatirt diese Thatsache gerade in Bezug auf Giessereiroheisen den Mangel an derartigen heimischen Werken, oder doch mindestens die verringerte Thätigkeit in den bestehenden. Augenblicklich arbeiten in Rheinland-Westfalen vielleicht nur 4 Oefen auf Giessereiroheisen. Es leuchtet ein, bemerkt der Sachverständige, dass der Import in solchem Masse die Preise sehr erheblich beeinflussen muss, ja fast bedingt.

*) S. 365 folg.

Mindestens die Hälfte, vielleicht noch mehr, des eingeführten Roheisens besteht aus Giessereiroheisen und ein grosser Theil der eingeführten groben Gusswaaren besteht wieder in Röhren. Beispielsweise hat Hamburg allein im Jahre 1877 für mindestens 500 000 M. Englische Röhren gebraucht, Berlin im Jahre 1874 für 900 000 M.

Die schon erwähnte Thatsache, dass Rheinland-Westfalen diesen Zweig der Eisenindustrie in solchem beschränkten Masse cultivirt, so schliesst der Herr Sachverständige weiter, ist wohl der beste Beleg von dem immer mehr und mehr sich geltend machenden Niederdrücken des Auslandes auf unsere Industrie; in nothwendiger Consequenz muss dieser Zweig schliesslich dem Auslande ganz unterliegen, wenn nicht bald durch Wiedereinführung der Zölle Abhülfe erfolgt.

Wie schon bemerkt, meint Sachverständiger, erfolgt das Ueberfluthen des Deutschen Marktes nicht blos von der Seite jenseits des Canals, sondern auch von Frankreich und Belgien aus und die von den Werken dieser beiden Länder bei Gelegenheit der letzten Submissionen abgegebenen Offerten veranlassten die heimischen Werke, um mindestens 10—12 M. unter das Selbstkostenniveau herunterzugehen.

Noch bemerkte Herr Schlinck, dass sich die Concurrenz des Auslandes auf das ganze Absatzgebiet Deutschlands erstrecke und dass vor der Zeit 1873 die Concurrenz weniger drückend war wie jetzt, vielleicht eine Folge des damals noch bestehenden Zolles. Ferner constatirt Sachverständiger, dass nach Aufhebung der Zollschranke an der Französisch-Lothringischen Grenze Französische Werke entstanden seien, und zwar lediglich zu dem Zweck, ihr ganzes Product nach Deutschland zu werfen.

Was das Giessereiroheisen betrifft, so glauben wir, an die Wiedergabe der Ausführungen des einen Sachverständigen folgende Bemerkungen knüpfen zu müssen. Es scheint, als wenn Deutschland an Erzen zur Production eines Qualitäts-Giessereiroheisens weniger reich ist als England, und dass in Folge dessen der Giessereibetrieb in England früher entwickelt war als in Deutschland. In den letzten Jahren indessen haben sich bedeutende Werke, wie die Gutehoffnungs-Hütte in Sterkrade mehr der Erzeugung von Qualitäts-Giessereiroheisen zugewandt und auch im Harz sind neuerdings grosse Hochofenanlagen zu gleichem Zwecke errichtet. Die Jugend des Betriebes ist vielleicht Ursache des starken Druckes der ausländischen Concurrenz, welcher gegenüber der Production in Deutschland in den letzten Jahren zugenommen, nicht abgenommen hat. (Schluss folgt.)

Der gegenwärtige Umfang und die Art der Heizung der Personenwagen.

Ueber den derzeitigen Umfang und die Art der Heizung der Personenwagen auf den Eisenbahnen Deutschlands (excl. derjenigen Bayerns) liegt eine auf den Berichten der Bahnverwaltungen beruhende, nach vielfachen Seiten hin interessante Zusammenstellung vor, welche das Reichs-Eisenbahnamt hat vernehmen und u. A. auch den Eisenbahnen zur Kenntnissnahme hat zugehen lassen.

Die Nachweisung enthält die Angaben von 67 Bahnverwaltungen bezw. getrennt verwalteten Linien (Halle-Sorau-Guben, Vorpommersche Bahn, Berlin-Dresden etc.) und führt zunächst den Bestand an Personenwagen, die Zahl der Coupées I., II., III. und IV. Classe und der sich daraus ergebenden Plätze auf, lässt dann übersichtlich ersehen, wie viele dieser Plätze überhaupt und auf welche Weise geheizt werden, wieviele Plätze mit Heizvorrichtungen n i c h t versehen sind, innerhalb welcher Jahreszeit und bei welcher Temperaturbeschaffenheit geheizt wird und giebt endlich in den „Bemerkungen" die Urtheile der Bahnverwaltungen über die Bewährung der verschiedenen Einrichtungen.

Was die einzelnen Heizmethoden betrifft, so ist die folgende Unterscheidung beobachtet:

a) Dampfheizung mit Dampf von der Zugmaschine,
b) Dampfheizung mit besonderem Dampfkessel,
c) Heizung mit präparirter Kohle,
d) Eiserne Füllöfen mit Steinkohlen oder Braunkohlen geheizt,
e) Eiserne Füllöfen mit Holzkohlen geheizt,
f) Wärmflaschen resp. Kasten mit heissem S a n d e gefüllt,
g) Wärmflaschen resp. Kasten mit heissem W a s s e r gefüllt und
h) Anderweitige Einrichtungen.

Die Anzahl der Plätze in den Personenwagen der in Betracht gezogenen Eisenbahnen (excl. der Bahnrevisions- und Arrestantenwagen und einzelner Salonwagen) beträgt — alle Wagenclassen zusammengenommen 727 861, wovon bis 15. October 1878 mit Heizvorrichtungen n i c h t bedacht waren: 185 359; zu diesem Zeitpunkte waren eingerichtet zur Heizung

	Plätze
a) mit Dampf von der Zugmaschine	59 440
b) mit Dampf durch besonderen Dampfkessel	8 247
c) mit präparirter Kohle	210 613
d) durch eiserne Füllöfen mit Steinkohlen oder Braunkohlen geheizt	155 283
e) durch eiserne Füllöfen mit Holzkohlen geheizt . . .	8 682
f) durch Wärmflaschen resp. Kasten mit heissem Sande gefüllt	2 042
g) durch Wärmflaschen resp. Kasten mit heissem Wasser gefüllt	78 564
h) durch anderweitige Einrichtungen	20 535

Unter „h) durch anderweitige Einrichtungen" sind die verschiedenen Systeme von Luftheizungen (Thamm & Rothmüller, Schweizerische Industrie-Gesellschaft Maye & Pape und Bernstorf und Eichwede) begriffen, welche bei einzelnen Verwaltungen, theils in versuchsweisem, theils in entschiedenem Gebrauche sind.

Nach der Zusammenstellung ist nunmehr auf sämmtlichen grösseren Bahnen in allen der Personenbeförderung dienenden Zügen die Heizung eingeführt, bezw. durch das Vorhandensein von Einrichtungen ermöglicht. Nur die Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn, die Friedrichrodaer Bahn, die Georg-Marienhütten- und die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn haben mit Rücksicht auf ihre kurzen Strecken, sowie wegen der schwachen Personenfrequenz davon abgesehen oder aber, wie die Westholsteinische Bahn, die Coupées den Winter über mit dicken Cocosmatten belegt. — Verschiedene derjenigen grösseren Verwaltungen, deren Wagen nicht sämmtlich Heizvorrichtungen besitzen, bezeichnen die Zahl ihrer dafür eingerichteten Wagen als ausreichend für den Winterverkehr, so dass, wenn Heizung erforderlich wird, nur Wagen letzterer Art zur Verwendung kommen.

Wie die obigen Zahlen ergeben, ist die Anwendung der Dampfheizung noch keine ausgebreitete, am wenigsten bei der Einrichtung, welche hierfür einen besonderen Dampfkessel erfordert. Bei der Württembergischen Eisenbahn, welche die Dampfheizung für 542 Plätze besitzt, kann die Heizung, je nach den Zügen, in welchen die Wagen verwendet werden, von der Locomotive, oder von einem besonderen Dampfkessel aus erfolgen. — An der unter a) angegebenen Zahl von 59 440 Plätzen für Dampfheizung von der Zugmaschine ist die Preussische Ostbahn, deren 43 581 Plätze, wie fast ausnahmslos diejenigen der Preussischen Staatseisenbahnen, sämmtlich für irgend eine Heizmethode eingerichtet sind, mit 24 206 Plätzen betheiligt; daneben kommen für die Dampfheizung noch die Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Elsass-Lothringer, die Hessische Ludwigs- und die Main-Neckar Bahn in Betracht.

Am meisten in Benutzung ist die Heizung mit präparirter Kohle (210 613 Plätze), alsdann die Heizung durch eiserne Füllöfen mit Stein- und Braunkohlenverwendung (155 283 Plätze); die letztere Methode, welche mannigfache Vortheile bietet, ist namentlich in der III. und IV. Wagenclasse in Anwendung. — Wärmflaschen mit heissem Sande finden nur noch geringe Verwendung, Wärmflaschen resp. Kasten mit heissem Wasser gefüllt sind noch in stärkerem Gebrauche, besonders auf den Sächsischen Staatseisenbahnen, welche von ihren 77 500 Plätzen 58 316 auf diese Weise erwärmen.

Bei den meisten Verwaltungen ist nicht die eine oder andere Methode ausschliesslich in Gebrauch, sondern in der Regel zwei oder drei nebeneinander, was sich sowohl daraus erklärt, dass die neueren Methoden als noch in der Erprobung begriffen, die älteren nicht sogleich verdrängen, als dass auch die in der Verschiedenheit des Dienstes (längere oder kürzere Strecke, Local- oder Durchgangsverkehr etc.) beruhende Verschiedenheit der Anforderungen ein gemischtes System für vortheilhafter erscheinen lassen. Nur eine Verwaltung mit stärkerem Personenverkehr, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, hat ein vollkommen einheitliches System, die 15 089 Plätze derselben sind sämmtlich zur Heizung mit präparirter Kohle eingerichtet.

Was die Jahreszeit, innerhalb welcher und die Temperaturbeschaffenheit, bei welcher die Beheizung stattfindet, anbelangt, so ergeben die Berichte der Verwaltungen, dass die Praxis hierin eine sehr verschiedene ist. Manche Verwaltungen unterscheiden nach Zeitabschnitten eine obligatorische und eine facultative, andere eine Tages- und eine Nachtheizung. Einige lassen die Heizung in jedem einzelnen Falle durch die Temperaturbeschaffenheit entscheiden, welche eine Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges herrscht, die meisten lassen eine gewisse Temperaturbeschaffenheit entscheidend sein, welche zur Nachtzeit und an einem oder mehreren darauf folgenden Tagen um die Mittagszeit beobachtet worden ist. Durchschnittlich wird mit der Heizung begonnen in der Zeit vom 1. October bis 1. December, wenn während dieser Termine die Temperatur auf einen bestimmten Grad und zwar auf + 4 Grad Réaumur am Tage und 0 Grad in der Nacht herabsinkt; eingestellt wird die Heizung in der Zeit vom 1. März bis ultimo April.

Die Bemerkungen der Bahnverwaltungen über die mit den einzelnen Methoden gemachten Erfahrungen lassen sich nicht gut zusammenfassen, können auch, da sie sich nur auf die Zweckdienlichkeit und, bis auf wenige Ausnahmen, nicht auch auf den Kostenpunkt erstrecken, zur Beantwortung der Frage, ob einer bestimmten Methode und welcher der Vorzug zu geben sei, nicht gut verwendet werden. Im Allgemeinen äussern die Verwaltungen ihre Zufriedenheit mit den bei ihnen bestehenden Einrichtungen und constatiren, dass das Publicum mit ihrer Praxis befriedigt sei. Die vorzugsweise in Betracht kommende Heizung mittelst präparirter Kohle wird durchweg als bewährt bezeichnet; auch die in grösserem Umfange und vorzugsweise in der dritten und vierten Wagenclasse vorhandenen eisernen Füllöfen sollen dem Bedürfnisse genügen. Ueber die Dampfheizung, welche nur bei einigen — oben genannten — Bahnen eingeführt ist, lauten die Urtheile — vorsichtige Behandlung vorausgesetzt — ebenfalls günstig, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn bezeichnet sie als „durchaus bewährt" und macht zugleich die Angabe, dass dieselbe im Winter 1876/77 pro Wagencubikmeter 0,57 ℳ gekostet habe.

Die unter „h) anderweitige Einrichtungen" begriffenen Luftheizungen nach verschiedenen Systemen (drei Systeme bei fünf, sechs und zwei Verwaltungen, versuchsweise) finden gleichfalls, mit wenigen Ausnahmen, eine günstige Beurtheilung. Die Art der Erwärmung der Coupées durch stetige Zuführung frischer erwärmter Luft wird als eine sehr angenehme bezeichnet, eins der neuen Systeme wird „wegen der leichten Bedienung und billigen Unterhaltung empfohlen und für besonders zweckmässig für diejenigen Wagen gehalten, deren Coupées nicht vollständig von einander getrennt sind, wo die Wärme also in dem ganzen inneren Raume des Wagens sich gleichmässig vertheilen und auch die Regulirung derselben von einem Punkte aus erfolgen kann".

Wie bereits erwähnt, sind die Erhebungen auf den Kostenpunkt nicht ausgedehnt worden, vermuthlich, weil sich absolute Zahlen ohne Vorbereitung nicht würden angeben lassen.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 24. Februar 1879. (Die Mährische Grenzbahn und die Garantiepolitik. Eisenbahn-Lehrcurs. Bahnstatistik. Locomotivreflectoren. Tarvis-Pontafel. Russischer Verkehr. Raab-Ebenfurth. Böhmischer Kohlenverkehr. Dux-Bodenbach. Eisenbahnbau-Prozessausgleiche. Verkehrsdienst-Centralisirung. Börsen-Notiz.)

Dem folgenden Bericht des Oesterreichischen Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Erhöhung der Staatsgarantie für die Mährische Grenzbahn gingen mehrere Verhandlungen voraus, um den am 1. März d. J. fälligen Prioritätencoupon nicht nothleidend werden zu lassen. Der unsere gegenwärtige Eisenbahn-Garantiepolitik illustrirende Bericht erörtert zunächst in klarer Weise die Genesis dieser Bahn und weist darauf hin, dass der Vorgang, für die garantirte Linie Sternberg-Mittelwalde und die ungarantirte Strecke Hohenstadt-Zöptau vollständig gleiche Titres auszugeben, sich zwar nur schwer mit der Concessionsurkunde in Einklang bringen lässt und als incorrect bezeichnet werden muss, dass aber die damalige optimistische Auffassung, welche bezüglich der Rentabilität von Eisenbahnunternehmungen im Jahre 1872 alle Kreise gleichmässig beherrschte, diese laxe Interpretation der Concessionsbestimmungen wesentlich mitverschuldet hat. Ging ja doch selbst die Regierungsvorlage damals von der Voraussetzung einer sicheren Rentabilität der neuen Eisenbahnlinie aus und erwartete schon im ersten Jahre ein Reinerträgniss von 731 826 fl., während dieselbe thatsächlich zwei Jahre nach der Betriebseröffnung nicht einmal die Betriebskosten aus den eigenen Einnahmen aufzubringen vermochte. Der Bericht geht sohin auf die verschiedenen Ursachen, welche diese Calamität verschuldet haben, über, erwähnt ferner der gescheiterten Fusionsversuche mit der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und constatirt, dass die Gesellschaft seit dem Jahre 1877 den Ausfall an den nöthigen Geldmitteln zur Verzinsung und Amortisation der Prioritäten aus dem concessionsmässig für andere Zwecke bestimmten Reservefonds gedeckt hatte, dass derselbe aber nunmehr vollständig erschöpft ist, so dass, wenn die Gesellschaft vom Staate keine Hilfe erhält, der Prioritätencoupon schon am nächsten Fälligkeitstermine gekürzt werden müsse. Die Regierungsvorlage beansprucht nun vom Reichsrathe die Ermächtigung, diese Hilfe durch Erhöhung der Garantiesumme bieten zu dürfen. Diese Vorlage unterscheidet sich von den früheren Sanirungsvorschlägen dadurch, dass gegenwärtig nur die Prioritätenbesitzer vor Schaden bewahrt werden sollen, während auf die Actionäre keine Rücksicht genommen wird. Die Genehmigung oder Verwerfung der Regierungsvorlage ist demnach in erster Linie durch die Bejahung oder Verneinung der Frage bedingt, ob das öffentliche und Staatsinteresse darunter leiden würde, wenn die Prioritätsobligationen einer vom Staate garantirten Eisenbahnunternehmung nothleidend würden. Diese Frage ist nach Ansicht des Referenten entschieden zu bejahen, weil der öffentliche Credit nothwendig darunter leiden müsste, wenn nunmehr auch solche Anlagewerthe, welche allgemein als vollständige Sicherheit bietend angesehen wurden, entwerthet würden. Referent glaubt daher, dass die gegenwärtige Regierungsvorlage im Principe umsomehr zu billigen sei, als in der Debatte des Abgeordnetenhauses am 23. Februar 1876 selbst die entschiedensten Gegner der damaligen Regierungsvorlage zwischen der Sanirung der Eisenbahnunternehmung als solcher und zwischen Vorkehrungen, welche die Entwerthung der Prioritätenschuld zu verhüten hätten, scharf unterschieden und ihre Bereitwilligkeit

erklärt haben, Vorschlägen der Regierung, welche blos letzteren Zweck verfolgen, zuzustimmen. Bei der Berathung wurde diese Argumentation des Referenten allgemein anerkannt, und der Ausschuss nahm mit allen gegen Eine Stimme den Vorschlag an, ohne der definitiven Ordnung der Verhältnisse vorzugreifen, die Regierung zu ermächtigen, die Gefahr vorläufig abzuwenden, dass der Prioritätencoupon nothleidend werde und deshalb der Actiengesellschaft K. K. priv. Mährische Grenzbahn behufs Volleinlösung ihres Prioritätencoupons einen unverzinslichen Vorschuss bis zur Höhe von 75 000 fl. Oe. W. in Silber für den Bedarf des Jahres 1879 zu gewähren.

Das Königlich Ungarische Communicationsministerium präliminirt nach einem vorjährigen Beschlusse des Abgeordnetenhauses für den an der Budapester Handelsacademie eingerichteten Eisenbahn- (technischen) Lehrcurs eine Dotation von 1 500 fl. In Eisenbahn-Fachkreisen ist man schon seit langer Zeit darüber im Klaren, dass der an der Handelsacademie zu Budapest bestehende Eisenbahn-Fachcurs eine vollkommen nutzlose Institution ist, welche ihrem Zwecke nicht entspricht. Während eines blos auf die Abendstunden beschränkten Lehrcurses von drei oder fünf Monaten kann wohl keine Rede davon sein, dass sich die Hörer höhere theoretische Kenntnisse aneignen, sie können nicht einmal die Elementarkenntnisse erlangen, sonst würden sie nicht gehalten sein, beim Eintritte in den Eisenbahndienst Ausnahmsprüfungen abzulegen. Doch müssen ferner die im Eisenbahn-Lehrcurse ausgebildeten Individuen, ebenso wie andere ohne Ausbildung eintretende Practikanten die vorgeschriebenen Fachprüfungen ebenfalls ablegen, sie gewinnen daher keinen Vortheil dadurch, dass sie den Eisenbahn-Lehrcurs absolvirten, sondern erleiden nur einen Verlust, indem sie fünf Monate ganz erfolglos im Lehrcurse zubringen. Die Executivorgane des Eisenbahnbetriebes können von den Unternehmungen am Besten und Raschesten selbst ausgebildet werden, überhaupt ist gar kein vorbereitender Lehrcurs nothwendig; in dieser Ueberzeugung empfehlen wir, selbst für den Fall, wenn für den Eisenbahn-Lehrcurs die staatliche Subvention auch fernerhin bewilligt werden sollte, Denjenigen, welche in Eisenbahndienste zu treten beabsichtigen, ihre Zeit und ihr Geld zum Besuche dieser Lehrcurse nicht zu verschwenden, sondern unmittelbar, vorläufig selbst ohne Entgelt, in die Dienste irgend einer Eisenbahnunternehmung zu treten, da sie auf diese Art früher und sicherer an ihr Ziel gelangen können.

Das neueste (4.) Heft der vom K. K. Handelsministerium herausgegebenen „Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr" enthält die Hauptergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1877. Wir entnehmen derselben folgende Daten. Am 31. December 1877 hatte das gemeinsame und Oesterreichische Eisenbahnnetz die Länge von 13 677,191 km. Hiervon kamen auf die gemeinsamen Eisenbahnen 5 133,49 km und auf die Oesterreichischen Eisenbahnen 8 543,7 km. Von den letzteren wieder sind 704,242 km Staatsbahnen und 7 839,458 km Privatbahnen. An der Länge der gemeinsamen Eisenbahnen participirt das Oesterreichische Staatsgebiet mit 2 594,653 km und das Ungarische Staatsgebiet mit 2 538,837 km. Die Gesammtlänge sämmtlicher Locomotiveisenbahnen Oesterreichs (inclusive Industriebahnen) war 11 641,499 km. Mit Schluss des Jahres 1877 betrug die Totalsumme des für alle Oesterreichischen Eisenbahnen verwendeten Anlagecapitals 1 968 406 753 fl., pro Kilometer Bahnlänge 140 684 fl. Der Stand der Fahrbetriebsmittel war 2 874 Locomotiven, 3 953 Personen- und 66 553 Lastwagen, dann 312 Postwagen. Befördert wurden 32 813 587 Personen und 43 885 423 t Güter. Die Gesammteinnahmen aus sämmtlichen Verkehrszweigen beliefen sich auf 189 302 122 fl., die Betriebsausgaben auf 165 395 007 fl. und mit Rücksicht auf die besonderen Ausgaben auf weitere 23 907 115 fl. Betriebsstörungen fanden 833 (gegen 1 135 im Vorjahre) statt, Reisende verunglückten 20 (davon 2 getödtet), Bahnbedienstete 274 (davon 58 getödtet), dritte Personen 148 (davon 88 getödtet).

Das K. K. Handelsministerium hat der Verwaltung der K. K. Niederösterreichischen Staatsbahnen im Hinblicke auf das günstige Ergebniss der Versuche mit weiss leuchtenden Reflectorlaternen an den Locomotiven der Secundärlinien die Genehmigung ertheilt, in Abweichung von der Bestimmung des § 31, lit. a der Signalordnung vom 10. Februar 1877, an der Spitze des Zuges statt zwei rothen Laterne Eine Laterne mit stark weiss leuchtendem Lichte auf den Secundärbahnen der Niederösterreichischen Staatsbahnen zu verwenden.

Mit der für den 1. Juni d. J. in Aussicht genommenen Eröffnung der Staatsbahnstrecke Tarvis-Pontafel und der Italienischen Bahnlinie Chiusa-Pontafel ist die unter dem Namen der Pontebabahn bekannte kürzeste Verbindung Wiens mit Venedig hergestellt. Ohne dass hierdurch der Handel Triests mit den dieser Stadt immer noch näher als für Venedig liegenden Hauptpunkten der Südbahn, mit Passau und Pest irgendwie geschädigt werden könnte, bietet die Pontebabahn besonders für die Kohlen- und Eisenindustrie der südlichen Alpenprovinzen eine wesentliche Frachtermässigung. Den grössten Vortheil zieht allerdings Kärnten, indem durch die neue Bahn der Verkehrsweg zwischen Villach und Venedig um 207 Tarifkm verkürzt wird.

Durch die von der Regierung zur Abwehr gegen eine Verschleppung der in Russland ausgebrochenen Pest getroffenen Massregeln wird der Russisch - Oesterreichische Verkehr allerdings geschädigt und werden durch die bereits vorgenommenen und noch vorzunehmenden Vorkehrungen einige Grenzbahnen vorübergehend berührt. Sollte aber die westliche Hälfte von Europa jeden Verkehr mit dem Czaren-Reiche abbrechen, so würden sich günstige Conjuncturen für unseren Cerealien- und sonstigen Export dorthin eröffnen, da eine Ausschliessung Russlands von den Französischen und Englischen Märkten gleichbedeutend mit der Verdrängung eines unserer gefährlichsten Concurrenten ist. Die neuesten Nachrichten stellen jedoch eine solche Eventualität gar nicht in Aussicht, da die prophylaktischen Massregeln eine günstige Wirkung üben. Unser Verkehr ist also in jedem Falle geschützt. Wir wollen bei dieser Gelegenheit noch anführen, dass ein späterer Erlass des K. K. Handelsministeriums, betreffend die Desinfection der Effecten der aus verdächtigen Russischen Gouvernements kommenden Reisenden die betreffenden Verwaltungen verständigt, dass diese Desinfection auf Staatskosten durchzuführen ist.

Die Raab - Oedenburg - Ebenfurther Bahn schliesst (vermöge der Verbindungsbahnen) mit ihrer dermaligen Betriebslinie in Raab an die Oesterreichische Staatsbahn und in Oedenburg an die Südbahn an. Nach dem Ausbaue der Linie Oedenburg-Ebenfurth wird sie in letzterem Orte noch Anschluss finden an die Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn und eventuell an die Niederösterreichische Südwestbahn (Leobersdorf-St. Pölten). Wie nun der „Pester Lloyd" aus wohlinformirter Quelle erfährt, soll der Ausbau der Strecke Oedenburg bis zur Landesgrenze bei Ebenfurth noch im Laufe dieses Sommers bewerkstelligt werden. Andererseits hat (vide die letzte Correspondenz) der Budgetausschuss des Oesterreichischen Reichsrathes beschlossen, die Regierung aufzufordern, sie möge noch in dieser Session eine Vorlage behufs Herstellung der Strecke Leobersdorf-Ebenfurth einbringen, welche nöthig sei, um den Anschluss an die Raab-Oedenburg-Ebenfurther Linie zu gewinnen und dadurch die Rentabilität der heute in verkehrspolitischer Beziehung sehr ungünstig situirten Niederösterreichischen Staatsbahnen zu steigern. Da die projectirte Linie nur ca. 15 km lang ist und keine Terrainschwierigkeiten bietet, also auch kein besonderes finanzielles Opfer erheischt, so dürfte ohne Zweifel der diesfällige Reichsraths-Beschluss günstig ausfallen. Es ist somit gegründete Aussicht vorhanden, dass die westlichen Bahnlinien Ungarns bald eine zweckmässige Erweiterung erfahren werden, die insbesondere für Raab, Wieselburg und Oedenburg eine specielle Wichtigkeit besitzt, indem diese bedeutenden Getreideplätze in diesem Falle eine kürzere directe Verbindung mit Süddeutschland, der Schweiz etc. gewinnen. Wien, wo in starken Exportjahren leicht eine Verkehrsanstauung einzutreten pflegt, wird, wie das oben citirte Blatt meint, durch die neue Linie umgangen werden. Dem gegenüber glaubt das „Tageblatt" jedoch bemerken zu dürfen, dass Wien vermöge seiner grossartigen Lagerhäuser und als Mittelpunkt eines reichen, durch mächtige Finanzgruppen unterstützten Verkehrslebens nicht so leicht zu umgehen sein wird.

Die im nördlichen Böhmen eingetretene Katastrophe, welche so traurige Folgen für den Kohlenverkehr befürchten liess, wird bald behoben sein und hat die betroffenen Bahnen zu enormen Anstrengungen bestimmt, welche fast jeden Schaden abgewendet haben. Nach der „N. Fr. Presse" beziffert sich der Frachtenverkehr der Dux-Bodenbacher Bahn für die Zeit vom 1. bis 21. Februar l. J. auf 63 865 t und 88 570 fl. Einnahme, für die gleiche Periode des Vorjahres auf 56 828 t und 84 030 fl. Einnahme, daher 1879 auf 7 037 t und 4 540 fl. mehr als 1878. Die gesammten Betriebseinnahmen betragen vom 1. bis 21. Februar 1879 93 250 fl. gegen 88 580 fl. im Vorjahre.

Aus authentischer Quelle erfahren wir, dass das K. K. Kreis- als Handelsgericht Leitmeritz mit Bescheid vom 18. Februar 1879 das demselben von allen Interessenten befürwortend in Vorlage gebrachte, zwischen der Dux-Bodenbacher Bahn und den bestellten Prioritäten - Curatoren zur Regelung der finanziellen Verhältnisse dieser Bahn getroffene Uebereinkommen, wonach bekanntlich die volle Verzinsung der sämmtlichen Prioritäts-Obligationen am 1. November 1879 wieder aufgenommen werden wird und den Besitzern dieser Obligationen als Entschädigung für den zweiundeinhalbjährigen Zinsenentgang mit 5 pCt. verzinsliche Prioritätsactien auszufolgen sind, vorbehaltlich der staatlichen Genehmigung der hierdurch bedingten Statutenänderungen, curatelsbehördlich genehmigt hat.

Durch die Bemühungen des Sections-Chefs v. Nördling sind dieser Tage zwei Eisenbahnbau-Processe ausgeglichen worden. Die Bauunternehmung Gebrüder Klein erhob nämlich vor mehr

als zehn Jahren schon aus dem Bau der Prager Verbindungsbahn eine Forderung im Betrage von anderthalb Millionen Gulden an die Franz-Josefbahn. Diese Forderung ist im Vergleichswege auf weniger als ein Drittel derselben reducirt worden, und diese Summe wird von der Franz-Josefbahn, ohne ihre Actionäre zu belästigen, abgetragen werden. — Ein zweiter Process, betraf eine Forderung von anderthalb Millionen Gulden durch die Bauunternehmung Schebek-Lanna bei der Pilsen-Eisensteiner Eisenbahn für Mehrherstellungen und für erlittene Verluste in Folge der Unterbrechung der Zahlungen, nachdem der erste Staatsvorschuss consumirt und die weitere Capitalsbeschaffung durch die Regierung noch nicht beschlossen war. In letzterer Beziehung konnte sich die Firma auf eine ihr dienliche Vertragsclausel berufen. Die Bauunternehmung erklärte sich nunmehr mit einem Betrage, der kaum das Sechstel ihrer ursprünglichen Forderung erreicht, zufrieden. — Ein dritter auch jetzt erst bekannt gewordener Ausgleich betrifft auch die Erstgenannte; diese Bauunternehmer der Ersten Siebenbürger Eisenbahn haben schon vor längerer Zeit aus dem Titel von Mehrleistungen und Schadenersatzansprüchen gegen die Gesellschaft im Klagewege eine Forderung im ungefähren Betrage von 4,5 Millionen Gulden geltend gemacht, deren gerichtliche Entscheidung indess noch nicht einmal seitens der ersten Instanz erfolgt ist. Nach dem der Ratification der Generalversammlung und der Regierung vorbehaltenen Vergleiche sollen die Gebrüder Klein gegen eine innerhalb zweier Jahre zu zahlende Abfindungssumme von 800 000 fl. auf alle ihre Ansprüche verzichten und die Klage gegen die Gesellschaft zurückziehen. Die Aufbringung der Summe von 800 000 fl. soll durch eine temporäre Couponkürzung erfolgen. Es wird nämlich der Generalversammlung vorgeschlagen werden, durch 2 Jahre lang den Actiencoupon von 10 fl. auf 5 fl. zu reduciren, durch welche Massregel, da im Ganzen 70 000 Stück Actien circuliren, ein Betrag von 700 000 fl. hereingebracht werden würde, während die restlichen 160 000 fl. aus den vorhandenen Fonds der Gesellschaft gedeckt werden sollen. Die Actien der Siebenbürger Bahn erlitten, als dieses Arrangement bekannt wurde, einen Rückgang von 10 fl., während der Cours der Prioritäten nicht alterirt wurde.

Im Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten hielt Inspector M. Pollitzer, der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, einen mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag über die bei der Baudirection dieser Bahn gemachten Studien zur Centralisirung des Verkehrsdienstes in Stationen minderen Characters. Der Vortragende besprach, unter Vorweisung zahlreicher Detailpläne die zu diesem Zwecke construirten Apparate und zwar einen Hebelapparat mit Compensationsvorrichtung zur Stellung der Ein- und Ausfahrtsweichen und zur Stellung der Flügel auf den Masten der Localsignale. Nach den vom Vortragenden angeführten Principien blockiren die Localsignale, die in hinlänglicher Entfernung von den beiden Endpunkten der Station aufgestellt sind, die letztere, indem die Flügel, die entsprechend ihrer Anordnung für jedes Geleise übereinander gelagert sind, auf „Halt" gestellt bleiben. Während dieses Zustandes sind die mit Gegengewichten versehenen Weichen selbstthätig oder können von dem betreffenden Zugpersonale bethätigt werden. Jede Bewegung der Weiche signalisirt sich jedoch acustisch und optisch dem betreffenden Beamten im Bureau. Wird ein Flügel auf „frei" gestellt, so verankert er die betreffenden Weichen in der von dem Flügel „frei" gegebenen Fahrrichtung. Sämmtliche Hauptweichen sind mit Sicherheitsvorrichtungen versehen, welche für den festen Anschluss der Zungenschiene nach jeder Fahrrichtung Sorge tragen. Etwa vorkommende Wegabsperrungen werden durch electrische Motoren bethätigt. Bezüglich dieser Art der Absperrungen erwähnte der Vortragende, dass bereits derartige Schranken ausgeführt sind und lud den Club zur Besichtigung derselben ein. Durch diese Vorrichtungen soll der Dienst in kleinen Bahnhöfen an Sicherheit gewinnen, da derselbe in Einer Hand concentrirt wird und billiger sich gestalten, da die Weichen- und Schrankenwächter hierdurch erspart werden.

Ungeachtet der vorerwähnten Allarmirung der Börse durch die Couponkürzung der Siebenbürger Bahn war doch eine gute Stimmung für Bahnpapiere vorherrschend. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren nämlich:

Actien:		
Nordbahn . . .	2056,—	2085,—
Franz-Josefbahn .	129,50	133,—
Karl-Ludwigbahn	220,75	222,50
Oesterr. Nordwestb.	112,75	116,75
Staatsbahn . . .	247,50	249,—
Südbahn	67,50	67,—
Theissbahn . . .	190,—	191,—

Prioritäten:		
Nordbahn . . .	104,25	104,50
Franz-Josefbahn .	88,40	88,40
Rudolfbahn . . .	76,25	80,—
Salzkammergutb. .	91,90	94,—
Kaschau-Oderb. B.	69,50	70,80
3 pCt. Südbahn .	111,50	111,75
Theissbahn . . .	84,50	86,25

Die Unter-Elbebahn.

Die Reorganisation der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actiengesellschaft hat nunmehr ihren Abschluss gefunden.

Darnach hat diese Gesellschaft die Concession für den Bau der Bahn Harburg-Stade-Cuxhaven an die unter den Auspicien der Societé belge des chemins de fer in Brüssel neu begründete „Unterelbesche Eisenbahngesellschaft" übertragen.

Diese letztere Gesellschaft ist am 25. d. Mts. hier in Berlin constituirt worden. Den Aufsichtsrath derselben bilden die Herren Staatsminister a. D. Victor Tesch in Brüssel, Director Stoclet in Brüssel, Herr Ph. Ernst Caspers in Coblenz, Herr Paul Magnus, Banquier, in Firma F. Mart. Magnus in Berlin und Herr Director Ernst David in Berlin.

Die Direction wird ihren Sitz in Harburg haben und aus den Herren Leon Ulens in Brüssel und Regierungsbaumeister Becké bestehen. — Die Gesellschaft wird mit dem Bahnbau unverzüglich beginnen. Die Baufrist für die ganze Bahn ist auf 3 Jahre bemessen, man hofft jedoch zuversichtlich, schon im Jahre 1880 dieselbe zu vollenden und den Betrieb zu eröffnen.

Die Cuxhavener Gesellschaft hat sich bei der Uebertragung der Concession vertragsmässig das Recht gesichert, die Concession für die Bahn wieder zurückzunehmen und dann also den Betrieb der Bahnen und des Hafens wieder in ihrer eigenen Hand zu vereinigen, was für die Prosperität des Unternehmens jedenfalls von hoher Bedeutung erscheint. Der Cuxhavener Eisenbahn- etc. Gesellschaft liegt es also nun zunächst ob, dass sie den Hafen in Cuxhaven baut. Zu diesem Zwecke sind alle Vorbereitungen getroffen und die Durchführung dieses Theils des Unternehmens wird jetzt um so sicherer erfolgen, als die Belgischen Finanzinstitute ein sehr warmes Interesse daran nehmen, dass mit der Bahn zugleich der Hafen vollendet wird und auch jetzt auf ein werkthätiges Mitwirken der Hamburger Bürgerschaft zu rechnen ist. — Zunächst hat nun die Cuxhavener Eisenbahngesellschaft ihr Capital auf 5 100 000 ℳ Stammactien reducirt, welche Summe das bisher in dem Hafenbau verwendete Capital repräsentirt. Die ferneren Baugelder werden durch die Emission von 5 000 000 ℳ 5 pCt. Hafenobligationen beschafft, von denen der grösste Theil schon placirt ist. Ausserdem bleibt noch 1 000 000 ℳ in Reserve gestellt. — Die Baufrist für den Hafen wird von dem Senate der Stadt Hamburg auf 3 Jahre prolongirt und während dieser Zeit wird daher der neue Seehafen an der Elbmündung, der sowohl in Bezug auf den Deutschen Nordsee- und Transatlantischen Handel, als auch für die Reichs-Kriegsmarine von so hervorragender Bedeutung und Tragweite ist, vollendet werden.

Betriebs-Einrichtungen auf Amerikanischen Eisenbahnen.

II.

Bei den Bahnhöfen sei zuerst als bemerkenswerthe Eigenthümlichkeit die bequeme Verbindung erwähnt, welche in Amerika zwischen den städtischen Pferdebahnen und den Personenbahnhöfen besteht und auch hier, zunächst in den grösseren Städten um so mehr Bedürfniss und Nothwendigkeit wird, je mehr sich die Pferdebahnen ausbauen, erweitern und Verkehr an sich bringen, und je mehr die Benutzung der Droschken — namentlich der schlechteren und billigeren — eingeschränkt wird. Bezüglich dieser Verbindung heisst es: „In neuerer Zeit hat man die Pferdebahnen bis an die Perrons hinangeführt, so z. B. in Westphiladelphia, wo eine eigene, bedeckte Unterfahrt, welche seitwärts des Stationsgebäudes angelegt ist und am Perron endigt, die Pferdebahnwagen aufnimmt. Bei dem Bahnhof der New-York Centralbahn in New-York sind die Pferdebahngeleise bis in die grosse bedeckte Halle an der Ankunftsseite neben die Bahngeleise eingeführt, so dass man von der Eisenbahn nach Ueberschreiten des Perrons direct in diese Wagen einsteigen kann. Es mag hier angeführt werden, dass die Pferdebahnen in den Städten Amerika's Tag und Nacht Wagen zum Anschluss an jeden ankommenden und abgehenden Zug stellen, so dass die Benutzung derselben jederzeit für die Reisenden gesichert ist. Der Uebergangsverkehr zwischen Eisenbahn und Pferdebahn und umgekehrt ist ein sehr schneller, weil die Reisenden mit Ausnahme einer kleinen Handtasche (satchel) kein Gepäck mit sich führen, letzteres vielmehr durch die Expresscompagnien von dem Hotel oder der Wohnung zur Bahn und umgekehrt spedirt wird". In gleich bequemer Weise ist die Verbindung zwischen Eisenbahn und Dampf-Fähre geschaffen, wo die letztere, wie zwischen Jersey city und New-York, die Fortsetzung der Bahn bildet. Das Stationsgebäude in Jersey city liegt unmittelbar am Hudson und daran sind 4 Landungsbrücken für die Fährboote angelegt, welche in zwei verschiedenen Routen den Traject von hier aus nach den an der Desbrosses und Cortlandt Strasse in New-York errichteten Stationsgebäuden der Pennsylvaniabahn besorgen. Zwischen den genannten 4 Landungsbrücken und dem Stationsgebäude befindet sich eine 18,3 m breite Halle fast in der doppelten Länge der letztern. Es können die von der Eisenbahn kommenden resp. dahin gehenden Personen gegen die Witterung geschützt zwischen den Eisenbahnwagen und den Dampf-Fährbooten verkehren, den Wartesaal benutzen etc. Dabei sind die Einrichtungen so getroffen, dass die mit der Bahn ankommenden Reisenden ohne besondere Controle auf die Dampfboote gelangen können, während

getrennt davon für die von Jersey city kommenden Reisenden und Fuhrwerke eine Controle angeordnet ist.

Bezüglich der bequemen Lage der Bahnhöfe zu dem Centrum der grossen Städte heisst es: „Aus den geschilderten Verhältnissen ergiebt sich, dass in Amerika allgemein wohl das Streben obgewaltet hat, die Bahnhöfe in grösseren Städten bis dicht an die regelmässig ausgebauten Stadttheile vorzuschieben; wo sich die Städte nach der Richtung der Eisenbahnen hin in jener bekannten schnellen Art erweitert haben, da liegen die Bahnhöfe jetzt inmitten der Stadt, wie in Pittsburgh, Chicago, Harrisburg, Baltimore. Wenn dann die gesteigerten Verkehrsverhältnisse einen Umbau des Bahnhofs und insbesondere der im Niveau der Strassen liegenden Geleise erheischten, so ist der Bahnhof in grössere Entfernung von dem Centrum der Stadt verlegt worden, wie in New-York, Philadelphia. Nur in wenigen Fällen sind die Bahnhöfe, wie der Centralbahnhof in St. Louis, die Bahnhöfe der Baltimore- und Potomacbahn in Baltimore und Washington, gleich bei der ersten Anlage, unter möglichster Vermeidung von Niveaukreuzungen, bis in die belebtesten Theile der Stadt vorgeschoben worden. Im Allgemeinen macht es den Eindruck, dass, unter Berücksichtigung der verschiedenen Dimensionen der hiesigen und Amerikanischen Städte, die Bahnhöfe in den letztern eine gleiche oder eher nähere Lage einnehmen, wie solche hier in Deutschland und dem Europäischen Continent meistentheils üblich ist. Anstrengungen, unter Aufwand ungeheuerer finanzieller und technischer Mittel, die Bahnhöfe bis in die Geschäftscentren der fertig bebauten Stadt zu legen, wie solches in London und vielen anderen Englischen Städten geschehen ist, sind in Amerika nirgends zu finden.*) Es verbieten das einerseits die ganz enormen Kosten solcher Anlagen und die finanzielle Lage der in erster Reihe vom geschäftlichen Standpunkte aus geleiteten Gesellschaften; andererseits ist aber auch eine Nothwendigkeit für solche Lage der Bahnhöfe nicht vorhanden, da die bestehenden oft sehr grossen Entfernungen von der Wohnung oder dem Hotel zum Bahnhofe weit weniger gespürt werden und weniger Verlegenheit oder Kosten verursachen, als die wesentlich kleinern Entfernungen in Europäischen Städten. Es kommt dies daher, weil, was den Personenverkehr anbelangt, in allen Amerikanischen Städten, selbst in den kleinen Landstädten des Westens, ein sehr gutes und nach allen Richtungen der Stadt führendes Pferdebahnsystem angelegt ist, welches mit den Bahnhöfen unmittelbar in Verbindung und Anschluss steht; Billetexpeditionen befinden sich in den verkehrsreichen Punkten der Städte, das Gepäck wird zwischen Bahnhof und Wohnung durch die Expresscompagnien befördert. Was den Güterverkehr anbelangt, so wird dieser zwischen Absender oder Empfänger und der Bahn, sowie auf dieser selbst durch die Express- oder Transportcompagnien (Fast freight lines) besorgt, und eine grosse Anzahl Agenturen dieser Gesellschaft in der Stadt machen die Absender und Empfänger der Güter ganz unabhängig von der Entfernung der Bahnhöfe". Niemand wird bezweifeln, dass sowohl die Errichtung mehrerer, jederzeit für alle Billetsorten geöffneten Billetexpeditionen in den grossen Städten, als auch ganz besonders die geschilderte Gepäckexpedition durch besondere Gesellschaften auch für hier wünschenswerth ist. Ein nicht geringer Vortheil erscheint es, dass dann auch wie in Amerika, wo für die Gepäckbesorgung zur Bahn eine bestimmte Taxe, aber niemals Trinkgeld erhoben wird, das letztere auch hier eine wesentliche und wünschenswerthe Beschränkung erfahren würde.

Besonders hervorzuheben bleibt die einfache und klare Disposition der grossen und kleinen Stationsgebäude: „Selbst bei den kleinsten Stationen sind zwei Wartesäle angelegt, von denen der eine als allgemeiner Wartesaal, der andere ausschliesslich für Damen**) bestimmt ist. Vielfach wird ein grosses Vestibul als allgemeiner Wartesaal benutzt und dann an einzelnen Stationen noch ein kleiner Wartesaal für Herren angelegt. Ein Unterschied in den Wartesälen nach Wagenclassen wird nicht gemacht, wenn man nicht etwa hierzu die besondern, für Neger eingerichteten Säle rechnen will. Die Wartesäle sind so angelegt, dass man von der Strasse und dem Perron aus in dieselben direct eintritt, ohne erst einen Corridor oder eine Vorhalle zu passiren, und nehmen den bevorzugtesten Platz und grössten Raum im Gebäude ein. An dieselben schliessen sich das Bureau, welches nur als Billetexpedition dient, die Gepäckexpedition, ein Gelass für Kohlen, Materialien etc. und die Closets. An einzelnen Stationen sind auch Räume für die Restauration angelegt. Auch an den grösseren Stationen wird eine gleiche Disposition der Räume beibehalten, dieselben nur dem Verkehr entsprechend vergrössert nicht leicht aber andere als die genannten Räume im Stationshause angeordnet, es sei denn, dass das Bureau für den Stationsvorsteher, wo ein solcher angestellt ist, oder für die Expresscompagnie noch in demselben untergebracht ist". „Die Wartesäle sind sehr geräumig und hoch angelegt. Bei den grösseren Anlagen reichen dieselben durch zwei Stockwerke. Sie sind vorzüglich ventilirt und mit guter Heizung, in letzterer Zeit gewöhnlich mit Dampfheizung versehen. Ausgerüstet sind dieselben nur mit einigen auf dem Boden befestigten hölzernen Bänken, aber fast niemals mit Tischen; dafür befindet sich in denselben das cylindrische Blechgefäss mit reinem und kalten Wasser, welches zur unentgeltlichen Benutzung der Reisenden steht. Die Billetschalter liegen meistens in den Wartesälen selbst, ebenso auch der Billetverkauf für die Schlafwagen". Auf grossen Bahnhöfen erfolgt die Trennung der Personen nach Fahrtrichtungen, ehe dieselben auf den Perron treten, entweder indem wie auf der Zwischenstation Trenton die beiden Hauptgeleise auseinander gezogen werden und das Stationsgebäude auf dem sich so bildenden Inselperron angelegt wird, oder durch die an dem Ausstellungsbahnhof in Westphiladelphia angeordneten Gitter. Hier diente nämlich „jede zum Perron führende Thüre des Gebäudes als Ausgang nur für eine bestimmte Fahrtrichtung, welche im Innern mit grossen Buchstaben über derselben angeschrieben war. An den Thüren, welche 5 Minuten vor der planmässigen Abfahrt des Zuges geöffnet wurden, fand die Billetcontrole statt. Hierdurch wurde erreicht, dass nur Passagiere, welche mit einem für die betreffende Fahrtrichtung gültigen Billet versehen waren, durch die entsprechende Thür heraustreten konnten, und indem von der letztern bis zu dem Geleise, auf welchem der betreffende Zug hielt, ein mit Gittern eingezäunter Weg hergestellt war, konnten die Passagiere nur zu demjenigen Zuge gelangen, für welchen sie ein Billet hatten. Einem etwaigen Irrthum seitens der Passagiere wurde durch die Billetcontrole, einem Verlaufen durch die Gitter vorgebeugt. Letztere setzten sich auch über die Geleise als bewegliche Gitterthore fort".

Neben den im Allgemeinen sehr einfach gehaltenen Stationsgebäuden werden einige recht anziehende Beispiele gegeben, wo an kleineren Orten mit Bädern, Sommerfrischen, landschaftlichen Reizen etc. sehr reich ausgestattete, mit der Gegend harmonirende Stationsgebäude angelegt sind. In sehr verständiger Weise werden auf den kleineren Stationen Amerikas die Perrons zur Annehmlichkeit des Publikums nicht verschlossen, während auf den grösseren Stationen des Ostens ein sehr strenger Perronverschluss im vollen Einverständniss seitens des Publikums eingeführt war. Ein solcher war aber auch nothwendig, um den grossartigen Personenverkehr schnell und sicher zu bewältigen. „Für die Bequemlichkeit des wartenden Publikums waren die geräumigen Wartesäle und Vorperrons angelegt, auf denen man die Ankunft der Züge sehen, die Ankommenden empfangen, die Abfahrenden verabschieden konnte; dies geschah allerdings sehr selten, da die Begleitung bis zum Bahnhof den Amerikanischen Gewohnheiten nicht entspricht und auch bei dem meist üblichen Gebrauch der Pferdebahn beschwerlicher wird, als wenn ein Wagen benutzt wird, dessen etwa disponibel bleibende Plätze von den Angehörigen der Abreisenden gar leicht ausgefüllt werden".

Neben den aus Holz gefertigten, frostfreien Wasserstationen, den auch hier schon bekannten Seller'schen Drehscheiben etc., sind noch die Fairbanks'schen Waagen zu erwähnen. Eine Art der letzteren wird nicht in ein besonderes Geleis, sondern in ein zum Rangiren oder auch für die Durchfahrt der Güterzüge benutztes Geleis so eingelegt, dass eine Art Geleisverschlingung entsteht. Ist die Weiche geradeaus gestellt, so fährt der Zug auf das eine Geleis, welches durch eine Mauer resp. feste Stützen getragen wird; bei der anderen Stellung der Weiche fährt der Wagen auf das andere Geleis und wird, da dasselbe auf der Platform der Waage ruht, gewogen. „Auf diese Weise wird ein besonderer Strang für die Waage gespart, der Wagen passirt die Waage nur, wenn er gewogen werden soll, und die Anlage kann wegen der geringern Raumbeanspruchung an eine bequemere Stelle des Bahnhofs verlegt werden, als dies für ein besonderes Nebengeleis möglich ist". Die andere Art dieser Waagen hat eine bewegliche Platform bis 38 m lang, und dient insbesondere zum Wiegen der Kohlenwagen auf den Sammelbahnhöfen. Die Wagen werden gewogen während sie von der Locomotive mittelst eines Balkens oder Stossrüssels vom Nebengeleis über die Platform gedrückt werden.

*) Die elevated Railroad in New-York steht mit keinem Bahnhof der grossen Linien in Verbindung und bildet nur einen Ersatz für die in den Strassen liegenden Pferdebahnen.

**) In dem Damenzimmer des Stationshauses zu Buffalo befindet sich die Bekanntmachung: Gentlemen are not allowed in this room unless accompanied by Ladies.

Berichtigung. In dem Aufsatz über Stückgutverkehr, abgedruckt in No. 13, ist auf S. 172 Spalte 1 Zeile 22 von unten gerechnet statt Ergänzung zu lesen: Erwägung und daselbst in Spalte 2 Zeile 8 von oben statt niedergelegt: widerlegt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 27. Februar 1879.

Von der Ungarischen Staatsbahnlinie Dalja-Vinkovce-Brod wurde die 41,8 km lange Theilstrecke Dalja-Ivankova am 1. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben (siehe unsere Bekanntm. vom 7. d. Mts. in No. 12 S. 155 dieser Zeitung). Nach Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wird die 54,4 km lange Reststrecke Ivankova-Brod der Linie Dalja-Vinkovce-Brod mit den Stationen:

Mikanovce, Vrpolje, Strizivojna, Andrievce, Garzin und Brod

am 1. März d. J. für Beförderung von Personen und Reisegepäck, für Eil- und Frachtgüter dagegen nur mit gewissen Beschränkungen eröffnet werden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

2. Verkehrsstörungen.

Ungarische Staatsbahnen. Die Strecke Ivankova-Brod der Dalja-Broder Linie ist am 15. l. Mts. für Militärtransporte und Militärgüter wieder eröffnet.

Böhmische Nordbahn. Seit dem 23. Februar l. J. ist in Folge Schneeverwehungen der Verkehr der Züge auf unseren sämmtlichen Linien behindert, wovon wir mit Bezug auf § 14 des Wagenregulativs Mittheilung machen.

Die Dauer der Unterbrechung lässt sich nicht bestimmen, jedoch werden wir die Wiedereröffnung des ungehinderten Verkehres im Vereinsblatte bekannt geben.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Seit dem 24. d. Mts. sind unsere Betriebsstrecken durch Schneeverwehungen theilweise unfahrbar geworden, wovon nach Vorschrift des § 14 des Wagenregulativs hierdurch Mittheilung gemacht wird. Magdeburg, den 26. Februar 1879. Directorium.

3. Auszahlungen.

In Folge Beschlusses der heute abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre der **Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft** wird hiermit bekannt gegeben, dass die Superdividende pro 1878 auf 24 Mark per Actie festgesetzt worden ist und mittelst des Coupons pro II. Semester 1878 vom 3. März c. ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn dahier in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr erhoben werden kann. Nürnberg, am 26. Februar 1879. Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Ley. (303)

4. Tarifwesen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Unter Aufhebung der Transittarife vom 1. November 1877 und vom 15. März 1878 nebst den dazu erschienenen Nachträgen für den Güterverkehr zwischen unseren Stationen Berlin bezw. Magdeburg und Neustadt-Magdeburg einerseits und Stationen der Magdeburg-Halberstädter, Halberstadt-Blankenburger und Hannover-Altenbekener Bahn andererseits treten am 1. März d. J. neu aufgestellte Tarife in Kraft. Exemplare derselben sind bei unseren Güterexpeditionen zu haben. Berlin, den 19. Februar 1879. Directorium. (298)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit 1. März 1879 erscheint zu den Tarifheften I.-VI. ein Nachtrag V. Derselbe enthält Aufhebung von Frachtsätzen im Verkehr mit den Stationen Calau, Cottbus, Guben und Sorau der Halle-Sorau-Gubener Bahn, sowie abgeänderte und neue Frachtsätze etc. — Ferner werden durch denselben aufgehoben und zwar zum 15. April 1879 die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Forst (H. S. G.) einerseits und Bergen a/D., Bismark, Brunau-Packebusch, Gardelegen, Goldbeck, Langwedel, Osterburg, Rathenow, Salzwedel, Seehausen i. A., Soltau, Spandau, Stendal, Uelzen, Visselhövede und Wittenberge der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie den Stationen Brandenburg, Genthin, Gr. Kreutz, Potsdam, Steglitz, Werder, Wusterwitz und Zehlendorf der Berlin - Potsdam - Magdeburger Bahn andererseits. Die directe Expedirung zwischen den vorgenannten Stationen erfolgt vom obengenannten Zeitpunkt ab im Schlesisch-Niedersächsischen resp. (für Spandau und Wittenberge) im Hanseatisch - Schlesischen Verbande, mit der Massgabe jedoch, dass die im Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbande für die betreffenden Relationen zur Anwendung gekommenen Ausnahmetarife mit Ausnahme derjenigen für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabricate, sowie für Steine, gebrannte, rohe und Mühlsteine wegfallen. Berlin, den 22. Februar 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (299)

Stettin - Berlin - Thüringischer Verband. Mit dem 1. März c. tritt zum Stettin-Berlin-Thüringischen Verbandstarif Nachtrag VII. in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements, der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification, Aufhebung der Tarifsätze für Danzig (Hinterpommern) und Frankfurt a/O. (N. M. B.) zum 15. April c. sowie neue resp. abgeänderte Frachtsätze etc. und kann von unseren Güter-Expeditionen zum Preise von 0,10 *M.* pro Exemplar bezogen werden. Berlin, den 22. Februar 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (300)

Vom 1. März c. ab findet eine directe Expedition von Glassand-Transporten in Wagenladungen ab unserer Station Hohenbocka nach Luschitz — Station der Kaiser Ferdinands Nordbahn — zum Frachtsatze von 2,11 *M.* pro 100 kg statt. Berlin, den 20. Februar 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (301)

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Vom 1. Februar d. J. ist zum Schlesisch-Süddeutschen Verbandtarif, Heft I. der Nachtrag I., enthaltend Aenderungen der Tarifvorschriften, in Kraft getreten. Druckexemplare desselben sind zum Preise von 0,05 *M.* auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 22. Februar 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn: im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (304)

Am 1. März c. tritt zu unserem nachbarlichen Gütertarif ein Nachtrag II in Kraft, welcher ausser einigen, zum Theil bereits früher publicirten Ermässigungen der Frachtsätze für Kalk, directe Frachtsätze für alle Güter im Verkehr zwischen Breslau, Hundsfeld, Sibyllenort und Bohrau einerseits und allen Stationen der Oels-Gnesener Eisenbahn andererseits enthält. Der Nachtrag ist auf den Verbandstationen zum Preise von 0,20 *M.* käuflich zu haben. Breslau, den 20. Februar 1879. Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. März cr. kommen zwischen den Stationen Görlitz und Magdeburg via Horka-Falkenberg-Zerbst anderweite Billet- und Gepäcktaxen zur Einführung.

Dieselben sind bei den betreffenden Billet-Expeditionen zu erfahren. Berlin, den 21. Februar 1879. Die Direction. (289)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. März cr. kommen zwischen den Stationen Cottbus und Breslau, sowie zwischen Halle a/S. und Görlitz via Horka anderweite Billet- und Gepäcktaxen zur Einführung.

Dieselben sind bei den betreffenden Billet-Expeditionen zu erfahren. Berlin, den 22. Februar 1879. Die Direction. (290)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. März cr. ab kommen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer und der diesseitigen resp. Oberlausitzer Bahn anderweite, etwas erhöhete Billet- und Gepäcktaxen zur Einführung.

Näheres bei den betreffenden Billet-Expeditionen. Berlin, den 24. Februar 1879. Die Direction. (293)

Am 1. März 1879 tritt der Nachtrag I zum Tarif vom 15. Juni 1878 für den **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Eisenbahn-Verband** in Gültigkeit. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers, der Tariftabellen, der Stations- und Ausnahmetarife, sowie Druckfehlerberichtigungen. Elberfeld, den 24. Februar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (291)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 1. März d. J. ab tritt Nachtrag XI zum Verbands-Güter-Tarifheft No. 24/29. in Kraft. Durch denselben werden theils neue, theils abgeänderte Frachtsätze eingeführt, sowie die bestehenden Taxen zwischen den Stationen der Pfälzischen Bahnen und einigen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, ferner zwischen einzelnen Stationen der Württembergischen Bahn und verschiedenen nördlichen Verbandsstationen aufgehoben. Eine Beseitigung der directen Abfertigung zwischen den gedachten Stationen tritt durch diese Aufhebungen nicht ein, dieselbe bleibt vielmehr nach wie vor und zwar zu unerhöheten Frachtsätzen im Hof - Meininger bezw. Stettin-Berlin-Württembergischen Verbande bestehen. — Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 24. Februar 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (294)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. k. M. ab sind zum Ausnahmetarif für Holz, sowie zu den Heften No. 1, 2, 3, 5, 29, 30, 32, 34, 46, 48, 51, 53, 135, 136, 142 und 143 des West- und Nordwestdeutschen Reform - Gütertarifs Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 20. Februar 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (295)

Nachdem die Bestimmung in dem Special-(Ausnahme-) Tarife vom 1. Mai 1877 für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes,

Steinkohlenasche, Cokesasche und Briquets im diesseitigen Localverkehre, wonach bei Verwendung von Wagen von geringerer Tragkraft als 10 000 kg die Fracht für die volle Tragkraft dieser Wagen im Verhältniss zu den Sätzen für 10 000 kg zur Erhebung kommt, von der Aufsichtsbehörde als mit den Vorschriften des Tarifreformschemas unvereinbar bezeichnet worden ist, sind wir genöthigt, die gedachte Bestimmung aufzuheben und vom 10. April d. J. ab ausser Anwendung zu setzen.

Dagegen bleibt die allgemeine Bestimmung unter II B. 1 des Local-Gütertarifs, wonach, wenn Wagen von 10 000 kg Tragkraft nicht vorhanden sind, die Eisenbahn-Verwaltung berechtigt ist, andere Wagen mit mindestens 10 000 kg Gesammttragkraft zur Beladung zu stellen, auch für die Beförderung von Steinkohlen etc. ferner in Geltung. Köln, den 25. Februar 1879. Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (296)

Am 1. März d. J. tritt zum Tarifheft I für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreideverkehr ein vierter Nachtrag, enthaltend directe Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Golzern und Niederwiesa, in Kraft.

Druckexemplare sind bei den Verbandsstationen zu haben. Breslau, den 18. Febr. 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (297)

5. Submissionen.

Oberschlesische Eisenbahn. Es soll die Lieferung von

200 Stück stählernen Bandagen zu Locomotiv-Treibrädern,
180 „ stählernen Tenderrad-Bandagen und
1 300 „ stählernen Wagenrad-Bandagen,

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Rad-Bandagen“
bis zum Submissionstermine am
Mittwoch, den 19. März d. J., Vormittags 11 Uhr
versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Bureau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen im vorbezeichneten Termin zur Einsicht aus, auch können daselbst Exemplare derselben auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien mit 1 *M.* pro Exemplar entnommen werden. Breslau, den 24. Febr. 1879. Königl. Direction. (302)

Fortsetzung der Privat-Anzeigen.

Altes Eisenbahn-Material und Feilen werden zu kaufen gesucht. Offerten in Englischer Sprache zu adressiren an
A. Erskine Muirhead, Glasgow.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und unverstocklich, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Root's nichtexplodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in Kalk a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.
Kohlen-Ersparniss.

Ein in allen Zweigen des Eisenbahn-Kassenwesens und der Calculatur äusserst firmer Beamter, dem beste Empfehlungen zur Seite stehen, sucht baldigst anderweite Stellung als Buchhalter, Calculator etc. Gefl. Offerten sub **G. R.** nimmt die **Expedition dieser Zeitung** (Berlin, Beuthstrasse No. 8) entgegen.

PH. O. OECHELHAEUSER

Berlin SW., Grossbeerenstr. 89
Ingenieur, General-Unternehmer für Gas- und Wasserwerke,
erbaut als Specialität combinirte Gas- und Wasserstationen für Bahnhöfe u. Werkstätten.

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE

Actien-Verein für Bergbau und Hüttenbetrieb

vormals JACOBI, HANIEL & HUYSSEN

in

Oberhausen a. d. Ruhr, Rheinpreussen,

liefert:

Eisenbahnschienen aus Eisen und Bessemerstahl.
do. mit Puddelstahl- und Bessemerstahlkopf.
Laschen aus Eisen und Stahl, **Unterlagsplatten** aus Eisen.
Eiserne Lang- & Querschwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stabeisen, d. i. Rund-, Quadrat-, Flach- und Schneideisen.
Façoneisen, als Winkel, T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Gruben- & Winkelschienen in Eisen u. Stahl.
Bessemerstahl in allen Dimensionen und Winkelstahl.
Bleche, glatte, gerippte und gesteinte in Eisen und Stahl.
Puddel-, Giesserei- u. Bessemer-Roheisen, Spiegel-Eisen u. Ferro-Mangan.

Dampfmaschinen jeder Grösse, **besonders** für Zechen, als: Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Druck- & Hebepumpen für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen hergestellt.
Geschmiedete Rund-Gestänge aus bestem Hammereisen mit *Patent-Schlössern.*
Maschinenguss jeder Art und Grösse; Potterieguss.
Geschosse in allen Calibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon u. jeder Grösse.
Dampfkessel, Reservoire etc.
Eiserne Brücken jeder Grösse, **Dachconstructionen etc.**
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, eiserne **Kähne etc.**

Patente: Wasserhaltungsmaschinen mit Hülfsrotation und Hubpausen, System Kley.
Selbstthätige variable Expansions-Umsteuerung für Fördermaschinen, System Versen.
Gestängeschlösser.
Selbstthätige Kipp-Vorrichtung zum Entladen von Eisenbahnwagen. (Gesetzlich geschützt.)
Eiserner Oberbau für Strassenbahnen. (System Böttcher.)

Der Verein besitzt folgende Werke:

Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
St. Antonyhütte zu Osterfeld bei Sterkrade.
Neu-Essen bei Oberhausen.
Walzwerk Oberhausen.
Eisenhütte Oberhausen.
Eisen- und Stahlwerk Neu-Oberhausen.
Steinkohlenzeche Oberhausen, Steinkohlenzeche Osterfeld.
Steinkohlenzeche Ludwig bei Essen.
Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Bayern, der Eifel etc.

Das Geschäft besteht seit dem Jahre 1808 und wurden 1873/74 ca. 9000 Arbeiter beschäftigt.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania"

Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"

Chemnitz

(früher William Benndorf)

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer **Patent-Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlosen **Ventilatoren Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-Schneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager und in Arbeit.

Industrie-Ausstellung zu Chemnitz 1867.

Weltausstellung 1873 Wien. Dem Verdienste.

Johann v. G. G. König von Sachsen

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat Januar 1879.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat Januar	Betriebslänge ultimo Januar	Befördert wurden				Die Einnahme betrug							
			Personen		Güter		pro Monat Januar						bis ult. Januar	
							i. Pers.-Verkehr		im Güterverk.		in Summa incl. Extraordinarien		in Summa	
			im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
I. Staatsbahnen.													wie Col.	13u.14
ankfurt-Bebraer Eisenbahn .	1879	502,00	290 502	587	132 875	267	231 670	468	686 970	1 381	971 670	1 936	—	—
gegen	1878	—	— 11 158	— 22	— 13 704	— 28	— 25 593	— 52	— 69 855	— 141	— 94 642	— 188	—	—
nnoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	305 139	351	394 994	452	516 500	595	1 634 000	1 870	2 328 938	2 666	—	—
gegen	1878	—	— 31 538	— 37	— 15 171	— 17	— 53 384	— 62	— 62 768	— 72	— 127 843	— 146	—	—
ain-Weser-Eisenbahn	1879	198,79	90 776	457	87 010	438	122 184	615	330 258	1 661	462 168	2 325	—	—
gegen	1878	—	— 6 912	— 34	+ 1 081	+ 6	— 9 308	— 46	+ 4 099	+ 20	— 28 553	— 143	—	—
ssauische Eisenbahn	1879	275,76	254 352	929	93 336	338	131 177	476	222 851	808	388 028	1 404	—	—
gegen	1878	+ 18,03	— 8 288	— 97	+ 4 261	— 8	— 10 209	— 73	+ 26 664	+ 47	+ 16 925	— 34	—	—
ederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	925,61	360 780	390	363 896	397	453 846	490	2 100 468	2 291	2 779 134	3 003	—	—
gegen	1878	—	— 31 672	— 34	+ 29 812	+ 33	— 38 031	— 41	— 46 629	— 51	— 99 101	— 106	—	—
tbahn	1879	1 950,00	333 396	172	190 697	98	753 648	388	1 579 990	810	2 513 012	1 289	—	—
gegen	1878	+ 356,12	+ 15 639	— 30	— 42 226	— 50	+ 15 753	— 81	— 727 737	— 651	— 785 438	— 800	—	—
arbrücker Eisenbahn	1879	237,92	170 150	794	409 734	1 722	101 480	474	512 691	2 155	716 695	3 012	—	—
gegen	1878	+ 56,23	+ 7 236	— 237	+ 19 585	— 425	+ 6 412	— 128	— 5 579	— 697	— 10 072	— 988	—	—
ndersleben-Hettstedt	1879	6,60	—	—	11 064	1 676	—	—	13 094	1 984	13 094	1 984	—	—
gegen	1878	—	—	—	+ 2 258	+ 342	—	—	+ 2 687	+ 407	+ 2 687	+ 407	—	—
estfälische Eisenbahn	1879	501,61	100 198	200	165 000	329	106 388	212	553 600	1 104	720 464	1 426	—	—
gegen	1878	+ 11,61	+ 981	— 15	+ 20 435	+ 15	— 610	— 20	+ 58 036	+ 29	+ 63 988	+ 12	—	—
ilhelmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	24 316	464	8 657	165	19 627	375	15 913	304	35 540	679	—	—
gegen	1878	—	— 3 380	— 65	— 5 773	— 111	— 3 247	— 62	— 4 123	— 79	— 7 370	— 141	—	—
chs. Staats - Eisenbahn . .	1879	1 880,63	1 173 189	632	769 570	409	1 041 859	561	3 325 361	1 768	4 408 671	2 340	—	—
gegen	1878	+ 2,20	— 84 222	— 40	— 45 031	— 25	— 29 669	— 17	— 364 718	— 196	— 414 045	— 223	—	—
ürttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 377,75	677 604	492	199 856	145	580 831	422	1 593 685	1 157	2 365 205	1 717	—	—
gegen	1878	+ 73,26	— 6 040	— 32	— 631	— 9	— 13 805	— 34	+ 186 805	+ 79	+ 205 139	+ 64	—	—
dische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 192,90	483 933	408	244 907	205	561 139	474	1 138 681	955	1 713 300	1 436	—	—
gegen	1878	+ 11,14	— 17 867	— 20	— 3 170	— 5	— 53 469	— 50	+ 66 856	+ 48	+ 17 456	+ 1	—	—
ain-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	148 540	1 698	42 575	487	138 307	1 581	171 126	1 956	310 883	3 554	—	—
gegen	1878	—	+ 1 255	+ 15	+ 275	+ 4	+ 725	+ 9	+ 1 375	+ 16	+ 2 169	+ 26	—	—
denburgische Staats-Eisenbahn	1879	290,25	89 760	309	28 014	97	76 786	265	89 338	308	166 124	572	—	—
gegen	1878	—	— 9 557	— 33	— 554	— 1	— 6 470	— 22	— 216	— 1	— 6 686	— 23	—	—
sass-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	606 000	540	420 000	374	486 600	433	1 758 400	1 566	2 396 500	2 134	—	—
gegen	1878	+ 46,62	— 8 870	— 33	+ 32 519	+ 13	— 11 036	— 30	+ 174 881	+ 91	+ 159 364	+ 51	—	—
berhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	33 506	190	12 955	74	28 040	159	33 082	188	61 550	349	—	—
gegen	1878	—	— 4 562	— 26	+ 2 094	+ 12	— 3 238	— 19	+ 453	+ 3	— 2 936	— 17	—	—
lzen-Langwedeler Eisenbahn .	1879	97,78	7 406	76	15 370	157	11 516	118	75 620	773	87 136	891	—	—
gegen	1878	—	— 2 249	— 23	+ 682	+ 7	— 2 466	— 25	+ 4 131	+ 42	+ 1 665	+ 17	—	—
Summa	1879	11 750,08	—	—	—	—	—	—	—	—	22 438 202	1 910		
gegen	1878	+ 575,21	—	—	—	—	—	—	—	—	—1104293	— 206	wie Col.	13u.14
II. Privatbahnen.														
. Unt. Staatsverwaltung stehend.														
erlin-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,00	31 512	181	29 408	169	42 818	246	121 106	696	171 759	987	—	—
gegen	1878	—	+ 141	+ 1	+ 9 083	+ 52	— 4 959	— 29	+ 18 838	+ 108	+ 13 421	+ 76	—	—
Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1163,19	919 841	828	1 119 300	962	715 736	644	3 078 024	2 646	4 114 560	3 537	—	—
gegen	1878	—	— 75 840	— 68	+ 48 821	+ 42	— 12 250	— 11	+ 97 408	+ 84	+ 85 158	+ 73	—	—
. Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1879	134,14	46 519	347	187 270	1 396	31 263	233	427 664	3 188	483 527	3 604	—	—
gegen	1878	—	— 7 136	— 53	+ 1 061	+ 8	— 7 129	— 53	+ 1 384	+ 10	— 5 745	— 43	—	—
alle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	64 659	219	80 174	272	74 733	254	329 908	1 120	417 523	1 417	—	—
gegen	1878	—	— 8 702	— 30	+ 16 608	+ 56	— 3 752	— 12	+ 41 207	+ 140	+ 38 308	+ 131	—	
Hinterpommersche Eisenbahn a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,50	33 045	193	17 675	102	53 835	315	87 556	508	144 787	839	—	—
gegen	1878	—	— 1 081	— 6	— 157	— 1	— 5 300	— 31	— 13 574	— 78	— 26 621	— 155	—	—
Hinterpommersche Eisenbahn b. Cöslin-Danziger	1879	198,29	43 514	219	10 725	54	44 488	224	44 155	224	92 811	468	—	—
gegen	1878	—	— 3 854	— 20	— 1 068	— 6	— 3 474	— 18	— 21 784	— 111	— 33 354	— 168	—	—
ünster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	13 404	237	3 567	63	7 980	141	8 036	142	19 878	348	—	—
gegen	1878	—	+ 997	+ 17	— 932	— 17	+ 293	+ 5	— 2 215	— 40	— 819	— 15	—	—
. Oberschlesische Eisenbahn . .	1879	825,74	274 861	360	657 041	796	280 560	368	2 261 385	2 739	2 814 790	3 409	—	—
gegen	1878	+ 1,37	— 13 284	— 18	+ 26 914	+ 32	— 1 216	— 1	— 658	— 5	+ 44 326	+ 48	—	—
. Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	128 491	1 258	—	—	43 044	421	44 694	437	—	—
gegen	1878	—	—	—	+ 12 495	+ 125	—	—	+ 1 971	+ 20	+ 2 121	+ 21	—	—
. Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	49 667	238	95 309	451	78 431	375	372 651	1 765	492 340	2 331	—	—
gegen	1878	+ 2,11	— 2 661	— 12	+ 10 694	+ 45	— 2 681	— 13	+ 8 062	+ 21	+ 6 939	+ 9	—	—
. Breslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	292,54	91 121	311	85 475	292	84 156	288	228 528	781	348 823	1 193	—	—
gegen	1878	—	— 1 094	— 4	+ 12 894	+ 44	+ 1 544	+ 6	+ 1 946	+ 6	+ 3 965	+ 14	—	—
. Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenrother Eisenbahn	1879	32,43	1 842	57	1 117	34	1 615	50	2 430	75	5 245	162	—	—
. Stargardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	26 397	153	45 628	265	40 584	236	182 249	1 058	261 933	1 521	—	—
gegen	1878	—	— 3 121	— 18	+ 5 867	+ 34	— 2 482	— 14	+ 7 439	+ 43	+ 7 957	+ 46	—	—
hein-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	78 600	652	47 875	397	67 250	558	155 465	1 289	243 458	2 019	—	—
gegen	1878	—	+ 2 134	+ 18	— 5 981	+ 50	+ 6 183	+ 52	— 7 646	— 63	+ 1 192	+ 11	—	—
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	12 499	489	38 445	1 503	5 133	201	38 933	1 522	44 139	1 726	—	—
gegen	1878	—	— 1 812	— 70	— 2 928	— 114	— 656	— 25	— 2 370	— 93	— 3 148	— 123	—	—

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
			Betriebs-länge in km	Personen	pro km	Güter	pro km	Einnahmen Personen	pro km	Güter	pro km	in Summa incl. Extraord.	pro km	in Summa pro Januar
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1879	27,76	10 829	390	14 454	521	4 486	162	17 739	639	22 268	802	—
	gegen	1878	—	– 219	– 8	– 274	– 10	– 107	– 4	– 1 059	– 38	– 1 209	– 44	—
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1879	26,73	18 389	688	16 026	600	10 043	376	27 579	1 032	37 737	1 412	—
	gegen	1878	—	– 299	– 11	– 794	– 29	+ 65	+ 3	– 271	– 10	– 176	– 6	—
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	3 775	309	26 654	2 179	1 123	92	19 579	1 601	20 778	1 699	—
	gegen	1878	—	+ 317	+ 26	– 1 495	– 123	+ 81	+ 7	– 14 233	–1164	– 14 127	–1155	—
	Summa	1879	4 042,53	—	—	—	—	—	—	—	—	9 781 050	2 420	wie Col. 13
	gegen	1878	+ 35,94	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 123 433	+ 9	—
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1879	31,98	14 036	590	45 883	1 122	3 448	145	36 753	1 149	42 931	1 342	—
	gegen	1878	—	– 9 778	– 154	+ 8 892	– 35	– 412	+ 24	+ 3 081	+ 96	+ 2 919	+ 91	—
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	133 621	404	51 541	179	148 267	514	247 340	859	402 468	1 397	—
	gegen	1878	—	– 17 383	– 60	– 4 135	– 14	– 14 382	– 51	– 25 296	– 87	– 39 496	– 137	—
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1879	23,11	6 607	286	1 262	54	3 981	172	2 552	110	6 629	287	—
	gegen	1878	—	– 139	– 6	– 334	– 15	– 237	– 10	– 1 727	– 75	– 1 943	– 84	—
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn	1879	431,27	156 770	364	129 035	299	269 680	625	610 000	1 414	929 680	2 155	—
	gegen	1878	—	– 10 923	– 25	– 29 764	– 69	– 24 843	– 58	– 47 656	– 111	– 72 499	– 169	—
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1879	327,35	97 946	299	71 968	220	82 520	252	275 169	841	384 939	1 176	—
	gegen	1878	—	– 5 929	– 18	+ 751	+ 2	– 12 591	– 39	– 17 392	– 53	– 22 816	– 70	—
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1879	440,63	111 492	253	79 429	180	206 057	468	830 464	1 885	1 114 131	2 529	—
	gegen	1878	—	– 12 550	– 29	– 30 146	– 69	– 28 936	– 65	– 354 296	– 804	– 353 408	– 801	—
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	222 588	858	116 489	449	251 105	967	453 600	1 748	704 705	2 715	—
	gegen	1878	—	– 3 803	– 14	+ 2 572	+ 10	– 17 668	– 69	– 67 941	– 261	– 85 609	– 330	—
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	346,38	125 756	363	73 967	214	187 204	540	393 812	1 139	602 183	1 742	—
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	—	– 19 042	– 55	– 6 095	– 17	– 29 589	– 86	– 14 263	– 41	– 35 141	– 101	—
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	236,97	51 485	224	22 543	95	72 406	315	89 355	377	167 639	707	—
	gegen	1878	—	– 7 818	– 34	– 2 534	– 11	– 16 474	– 72	– 21 162	– 89	– 34 789	– 147	—
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1879	602,69	145 046	244	178 360	296	167 422	281	619 054	1 027	806 998	1 339	—
	gegen	1878	+ 1,36	– 7 226	– 12	+ 18 271	+ 30	– 10 875	– 18	+ 34 250	+ 54	+ 22 516	+ 34	—
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	55,50	11 585	209	8 594	155	8 584	155	21 498	387	32 792	591	—
	gegen	1878	—	– 204	– 3	+ 1 359	+ 25	– 491	– 9	+ 1 952	+ 35	+ 1 641	+ 29	—
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	152,00	24 279	160	35 867	236	21 528	141	107 136	705	135 347	890	—
	gegen	1878	—	– 5 182	– 34	+ 4 003	+ 27	– 1 178	– 8	+ 14 470	+ 95	+ 14 351	– 94	—
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	41,69	43 345	1 040	3 599	86	10 523	252	4 106	98	15 901	381	—
	gegen	1878	—	+ 3 673	+ 88	– 554	– 14	+ 496	+ 11	– 551	– 14	– 1 270	– 32	—
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	22 458	234	32 321	336	13 754	143	41 697	434	63 644	662	—
	gegen	1878	—	– 3 627	– 38	+ 14 678	+ 153	– 772	– 8	+ 15 086	+ 157	+ 17 618	+ 183	—
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1879	290,65	70 640	243	112 395	387	52 788	182	302 364	1 040	355 152	1 222	—
	gegen	1878	—	– 5 544	– 19	– 16 567	– 57	– 5 155	– 17	– 58 577	– 202	– 63 732	– 219	—
15	Holsteinische Marschbahn	1879	88,10	24 935	283	8 421	96	22 268	253	20 967	238	43 546	495	—
	gegen	1878	+ 54,70	+ 9 005	194	+ 3 407	– 54	+ 10 971	– 85	+ 9 415	– 108	+ 19 703	– 219	—
16	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	53 466	2 970	3 306	184	18 968	1 054	6 495	361	25 963	1 443	—
	gegen	1878	—	– 9 395	– 522	– 1 378	– 76	– 2 858	– 159	– 1 126	– 62	– 3 984	– 221	—
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn	1879	435,01	234 530	572	630 291	1 449	315 939	760	1 388 812	3 193	1 882 051	4 326	—
	gegen	1878	+ 20,30	+ 2 448	– 60	+ 28 632	– 2	– 10 107	– 129	+ 23 665	– 99	+ 19 245	– 166	—
	b. Köln-Giessener Eisenbahn	1879	184,16	91 548	497	215 632	1 117	67 085	364	533 115	2 895	652 080	3 541	—
	gegen	1878	—	+ 343	+ 2	+ 6 509	– 19	– 3 700	– 20	+ 23 216	+ 126	+ 13 761	+ 75	—
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1879	466,76	137 230	296	198 762	426	201 702	434	966 360	2 070	1 227 330	2 629	—
	gegen	1878	—	+ 8 429	+ 19	+ 11 278	+ 24	+ 473	+ 1	+ 23 975	+ 51	+ 31 672	+ 67	—
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb. gegen	1879	111,00	46 205	416	34 184	308	54 988	495	126 191	1 137	199 779	1 800	—
	gegen	1878	—	– 112	– 1	– 965	– 9	– 2 723	– 25	– 5 193	– 47	– 7 886	– 71	—
19	Märkisch-Posener Eisenbahn	1879	271,90	37 655	138	51 826	191	80 441	296	171 724	631	257 165	945	—
	gegen	1878	—	– 3 725	– 14	+ 2 699	+ 10	+ 121	+ 1	+ 8 521	+ 31	+ 9 055	+ 33	—
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	983,80	374 241	380	351 271	357	541 798	551	1 716 403	1 745	2 258 201	2 296	—
	gegen	1878	—	– 38 888	– 40	– 36 139	– 37	– 59 420	– 60	– 178 194	– 181	– 237 614	– 241	—
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	3 545	314	27 178	2 409	1 848	164	12 860	1 140	14 708	1 304	—
	gegen	1878	—	– 429	– 38	– 5 666	– 503	– 110	– 9	– 3 030	– 269	– 3 140	– 278	—
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1879	143,03	14 785	103	27 245	190	22 100	155	123 902	866	150 085	1 050	—
	gegen	1878	—	+ 2 370	+ 16	+ 4 824	+ 33	+ 5 891	+ 42	+ 10 939	+ 76	+ 18 535	+ 130	—
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1879	78,28	16 487	210	17 380	228	18 276	233	44 853	589	68 329	873	—
	gegen	1878	—	– 2 076	– 27	+ 6 280	+ 82	– 1 437	– 19	+ 9 421	+ 124	+ 7 984	+ 102	—
23	Oberlausitzer Eisenbahn: a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	15 910	108	12 270	83	11 530	78	35 930	243	47 460	321	—
	gegen	1878	—	– 661	– 4	– 858	– 6	+ 1 615	+ 11	– 2 334	– 16	– 719	– 5	—
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	999	133	1 340	179	193	26	1 165	155	1 358	181	—
	gegen	1878	—	– 497	– 66	+ 188	+ 27	– 56	– 7	+ 118	+ 15	+ 62	+ 8	—
24	Oels-Gnesener Eisenbahn	1879	159,71	19 392	121	11 342	71	20 314	127	42 880	269	77 074	483	—
	gegen	1878	—	– 4 251	– 27	+ 138	+ 1	– 283	– 2	+ 1 763	+ 12	+ 1 480	+ 10	—
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,00	36 087	149	75 345	310	59 680	245	370 988	1 527	439 950	1 810	—
	gegen	1878	—	– 3 153	– 12	– 31 976	– 132	+ 5 216	+ 21	– 214 006	– 880	– 211 408	– 870	—
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1879	202,10	18 872	93	26 830	133	27 297	135	99 177	491	136 174	674	—
	gegen	1878	—	– 3 368	– 17	+ 1 893	+ 10	+ 1 137	+ 6	+ 6 679	+ 33	+ 8 516	+ 42	—
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1879	318,10	64 093	218	167 445	527	80 550	274	699 530	2 200	835 080	2 626	—
	gegen	1878	+ 0,71	– 211	– 1	+ 20 144	+ 63	+ 60	—	+ 96 841	+ 301	+ 96 901	+ 300	—
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 024,17	657 500	729	596 700	585	608 000	674	2 060 000	2 019	2 668 000	2 615	—
	gegen	1878	+ 39,05	– 8 905	– 28	– 5 118	– 26	– 10 056	– 28	– 24 248	– 97	– 34 304	– 128	—
	b. Call-Trierer Eisenbahn	1879	118,16	20 300	172	30 500	258	28 000	237	81 000	686	109 000	923	—
	gegen	1878	—	– 1 960	– 16	– 2 328	– 20	– 3 999	– 34	– 7 740	– 65	– 11 739	– 99	—
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	12 016	228	8 070	153	7 197	136	14 964	283	24 384	461	—
	gegen	1878	—	+ 138	+ 3	+ 2 316	+ 44	+ 3	—	+ 2 672	+ 50	+ 2 675	+ 50	—

2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Sum. incl. Extraord.	14. pro km	15. in Summa pro Januar	16.
hleswigsche Eisenbahn	1879	229,80	39 576	172	14 624	64	55 916	243	101 431	441	162 854	708	—	—
gegen	1878	—	— 3 805	— 17	— 1 327	— 6	— 6 321	— 28	— 6 890	— 31	— 11 892	— 53	—	—
hürin- ische Eisen- bahn: a. Stammbahn	1879	331,81	230 232	694	142 581	430	256 823	774	662 643	1 997	929 813	2 802	—	—
gegen	1878	—	— 9 749	— 29	+ 16 050	+ 49	— 17 123	— 52	+ 23 069	+ 69	+ 1 300	+ 3	—	—
b. Gotha-Leinefelde	1879	67,13	26 582	396	10 802	161	17 489	261	33 770	503	52 149	777	—	—
gegen	1878	—	— 2 397	— 36	+ 440	+ 7	— 1 645	— 24	— 2 316	— 35	— 4 116	— 62	—	—
c. Gera-Eichicht	1879	77,00	23 962	311	19 137	249	16 523	215	42 669	554	60 225	782	—	—
gegen	1878	—	— 7 105	— 92	+ 1 896	+ 25	— 2 291	— 29	+ 2 561	+ 33	+ 71	+ 1	—	—
lsit-Insterburger Eisenbahn	1879	53,93	9 095	169	5 734	106	16 120	299	16 197	300	34 397	638	—	—
gegen	1878	—	+ 491	+ 9	+ 2 406	— 45	— 705	— 13	— 6 946	— 129	— 8 841	— 164	—	—
estholsteinische Eisenbahn	1879	78,50	8 799	112	1 862	24	7 576	97	8 167	104	16 083	205	—	—
gegen	1878	—	— 1 514	— 19	— 27	—	— 3 398	— 43	— 894	— 11	— 3 997	— 50	—	—
esselburen-Heider Eisenbahn	1879	11,00	4 814	438	1 907	173	1 962	178	1 734	157	3 696	336	—	—
ssische dwigs- bahn: a. nicht garant. Linien	1879	375,00	264 209	705	167 176	446	233 198	622	466 140	1 243	711 740	—1898	—	—
gegen	1878	—	— 24 978	— 66	— 12 599	— 33	— 14 650	— 39	— 83 290	— 222	— 97 878	— 261	—	—
b. garantirte Linien	1879	180,00	98 764	549	51 079	284	43 125	240	54 754	304	98 762	549	—	—
gegen	1878	—	+ 1 921	+ 11	— 374	— 2	— 3 366	— 18	— 2 106	— 12	— 5 340	— 29	—	—
cklenburgische Eisenbahn	1879	321,57	62 686	195	26 682	83	115 412	359	160 588	499	289 305	899	—	—
gegen	1878	—	— 7 331	— 23	— 5 070	— 16	— 15 531	— 48	— 62 760	— 196	— 82 182	— 256	—	—
al-Eisenbahn	1879	74,80	27 577	369	8 253	110	15 377	206	21 916	293	37 823	506	—	—
gegen	1878	—	— 721	— 9	+ 554	+ 7	— 1 519	— 20	+ 854	+ 11	— 435	— 6	—	—
eimar-Geraer Eisenbahn	1879	68,11	17 612	259	6 547	96	16 962	249	14 717	216	31 869	468	—	—
gegen	1878	—	— 393	— 5	+ 2 423	+ 35	— 384	— 6	+ 2 893	+ 43	+ 2 489	+ 37	—	—
chs.-Thüringische Ost-Westb.	1879	33,80	5 858	173	8 704	258	2 534	75	9 395	278	12 338	365	—	—
gegen	1878	—	— 593	— 18	+ 1 805	+ 54	— 305	— 9	+ 1 534	+ 45	+ 1 549	+ 45	—	—
tin-Lübecker Eisenbahn	1879	33,00	12 950	392	2 528	77	9 154	277	7 247	220	17 339	525	—	—
gegen	1878	—	+ 799	+ 24	— 288	— 8	— 477	— 15	— 664	— 20	— 1 691	— 52	—	—
aunschweigische Eisenbahn	1879	340,78	—	—	—	—	154 521	453	550 998	1 617	713 393	2 093	—	—
gegen	1878	—	—	—	—	—	— 5 690	— 17	— 14 325	— 42	— 19 917	— 58	—	—
lberstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	3 894	207	2 378	126	2 550	136	3 051	162	6 101	325	—	—
gegen	1878	—	+ 22	+ 1	— 3 917	— 209	+ 81	+ 5	— 4 744	— 253	— 4 727	— 251	—	—
Werra-Eisenbahn	1879	172,00	33 050	192	27 294	158	44 358	258	119 145	692	166 503	967	—	—
gegen	1878	—	— 112	— 1	+ 924	+ 5	+ 471	+ 3	— 11 897	— 70	— 9 458	— 56	—	—
Wernshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 012	287	2 154	308	689	98	2 121	303	2 870	409	—	—
gegen	1878	—	— 80	— 12	+ 253	+ 36	— 33	— 5	— 13	— 2	— 36	— 6	—	—
tha-Ohrdruffer Eisenbahn	1879	17,30	6 849	396	848	49	4 045	234	1 898	110	6 074	351	—	—
gegen	1878	—	— 524	— 30	+ 24	+ 1	— 178	— 10	+ 47	+ 3	— 125	— 7	—	—
Summa	1879	11 180,00	—	—	—	—	—	—	—	—	20 236 145	1 811	wie Col.	13 u. 14
gegen	1878	+ 127,12	—	—	—	—	—	—	—	—	—1174393	— 126	—	—
Im Ganzen	1879	26 972,43	—	—	—	—	—	—	—	—	52 455 397	1 945	wie Col.	13 u. 14
gegen	1878	+ 738,24	—	—	—	—	—	—	—	—	—2155253	— 140	—	—

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Januar 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Januar 1879 (Kilom.)	Im Monat Januar 1879 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monat Januar 1879: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1878: im Ganzen (Gulden)	per Kilom (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende Januar 1879: im Ganzen	per Kilom.
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	13 039	8 222	11 694	34 316	46 010	172	40 372	151	+ 13·9	46 010	172
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	367	33 921	78 430	27 260	229 091	256 351	699	243 737	664	+ 5·3	256 351	699
Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft	2 007	239 865	478 493	365 371	2 293 159	2 658 530	1 325	2 274 079	1 249	+ 6·1	2 658 530	1 325
Südbahn-Gesellschaft	2 240	405 252	357 194	571 651	2 116 355	2 688 006	1 200	2 390 896	1 068	+ 12·4	2 688 006	1 200
Ungarische Westbahn	373	38 235	32 155	29 875	92 073	121 948	327	85 510	229	+ 42·8	121 948	327
Summa	5 254	730 312	954 494	1 005 851	4 764 994	5 770 845	1 098	5 034 594	994	+ 10·5	5 770 845	1 098
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	94	39 323	252 168	14 550	181 717	196 267	2 088	193 062	2 054	+ 1·7	196 267	2 088
Böhmische Nordbahn	180	44 472	45 095	20 188	87 575	107 763	599	103 505	575	+ 4·2	107 763	599
Böhmische Westbahn	201	24 498	101 000	25 924	247 755	273 679	1 362	280 312	1 395	— 2·4	273 679	1 362
Buschtiehrader Eisenbahn	397	38 034	238 589	33 843	346 002	379 845	957	344 331	867	+ 10·4	379 845	957
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	86	22 260	104 074	6 130	145 170	150 300	1 748	122 610	1 462	+ 22·6	150 300	1 748
Elbogener Localbahn-Gesellschaft	5	819	7 489	341	2 236	2 577	515	919	184	† 179·9	2 577	515
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	9 097	8 300	8 230	26 777	35 007	193	39 620	219	— 11·9	35 007	193
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz	352	51 337	81 358	68 942	502 285	571 227	1 623	912 107	2 591	— 37·4	571 227	1 623
neues Netz	241			24 776	106 953	131 729	547	264 115	1 096	— 50·1	131 729	547
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	16 379	44 865	7 998	108 980	116 978	1 285	103 707	1 140	+ 12·7	116 978	1 285
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	91 010	106 417	114 356	386 702	501 058	704	476 099	669	+ 5·2	501 058	704
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	90 862	132 991	113 536	618 131	731 667	1 829	691 633	1 729	+ 5·8	731 667	1 829
Lambach-Gmunden	27	2 196	4 445	1 042	4 523	5 565	206	6 457	239	— 13·8	5 565	206
Linz-Budweis	144	8 471	16 221	8 459	50 650	59 109	410	54 198	367	+ 9·0	59 109	410
Neumarkt-Braunau	58	7 617	58 728	8 394	128 980	137 374	2 368	96 769	1 668	+ 42·0	137 374	2 368
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	42 521	. .	20 306	20 306	1 015	15 173	759	+ 33·7	20 306	1 015
Salzburg-Tiroler Bahn	290	24 024	17 297	13 591	45 865	59 456	205	50 888	175	+ 17·1	59 456	205
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	59 818	105 574	44 632	250 536	295 168	364	284 709	351	+ 3·7	295 168	364

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Januar 1879	Im Monat Januar 1879 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Januar							Einnahme vom 1. Januar bis Ende Januar 1879	
				1879				1878		Differz. per Kilom. in Percent		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	153 960	359 668	276 897	1 798 339	2 075 236	2 977	1 981 722	2 932	+ 1·5	2 075 236	2 977
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	37 818	33 842	32 093	67 684	99 777	708	96 457	684	+ 3·5	99 777	708
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn: (Oesterreichische Linien)	357	26 523	33 081	44 874	182 659	227 533	638	431 124	1 208	— 47·2	227 533	638
Leoben-Vordernberger Bahn	15	1 986	14 348	571	13 306	13 877	925	12 834	856	+ 8·1	13 877	925
Mährische Grenzbahn	109	9 469	11 933	5 092	17 231	22 323	205	22 401	206	— 0·5	22 323	205
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	10 078	23 657	10 386	48 070	58 456	385	51 976	342	+ 12·6	58 456	385
Oesterreichische Nordwestbahn: Garantirte Strecke	623	103 016	131 538	109 873	385 735	495 608	796	523 210	840	— 5·2	495 608	796
Oesterreichische Nordwestbahn: Ergänzungsnetz	305	43 659	147 251	35 347	278 849	314 196	1 030	290 190	951	+ 8·3	314 196	1 030
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	4 445	9 589	1 956	18 792	20 748	629	16 559	502	+ 25·3	20 748	629
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Alte Linien	165	11 930	45 046	9 733	80 700	90 473	548	71 246	432	+ 26·6	90 473	548
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Pilsen-Eisenstein	97	6 236	24 539	4 339	43 198	47 537	490	21 481	221	† 121·7	47 537	490
Prag-Duxer Eisenbahn	155	9 248	62 083	8 185	95 010	103 195	666	78 443	506	+ 31·6	103 195	666
K. K. Staats-Eisenb.: Braunau-Strasswalchener B.	37	3 176	2 495	1 741	4 210	5 951	161	4 384	118	+ 36·4	5 951	161
K. K. Staats-Eisenb.: Dalmatiner Bahn	105	2 432	1 412	1 857	2 395	4 252	40	4 480	43	— 7·0	4 252	40
K. K. Staats-Eisenb.: Dniester Bahn	112	30 368	6 343	8 083	13 551	21 634	193	26 652	238	— 18·9	21 634	193
K. K. Staats-Eisenb.: Donau-Ufer Bahn	8	. .	8 141	. .	3 623	3 623	453	567	113	† 300·9	3 623	453
K. K. Staats-Eisenb.: Istrianer Bahn	143	3 276	2 643	3 393	7 104	10 497	63	5 936	42	+ 73·8	10 497	73
K. K. Staats-Eisenb.: Kriegsdorf-Römerstadt	14	744	2 055	237	1 469	1 706	122	. .	. .	. .	1 706	122
K. K. Staats-Eisenb.: Niederösterr. Staatsbahnen	154	12 082	12 963	5 742	20 448	26 190	170	16 109	110	+ 54·5	26 190	170
K. K. Staats-Eisenb.: Rakonitz-Protiviner Bahn	144	8 296	12 760	5 382	18 573	23 955	166	23 608	164	+ 1·2	23 955	166
K. K. Staats-Eisenb.: Tarnow-Leluchow (Orló)	151	4 532	3 950	4 163	12 718	16 881	112	14 022	92	+ 21·7	16 881	112
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	43 116	93 365	25 270	201 860	227 130	803	203 180	718	+ 11·8	227 130	803
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	24 400	75 430	18 721	105 640	124 361	1 036	110 675	922	+ 12·4	124 361	1 036
Vorarlberger Bahn	96	28 039	14 904	9 442	17 372	26 814	279	26 847	280	— 0·4	26 814	279
Wien-Pottendorf Wiener-Neustädter Bahn	67	8 520	18 800	5 545	33 864	39 409	588	40 899	610	— 3·6	39 409	588
Summa	8 574	1 117 566	2 518 968	1 143 894	6 732 543	7 876 437	919	8 115 216	952	— 3·6	7 876 437	919
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	69 238	30 805	49 026	96 820	145 846	372	125 049	319	+ 16·6	145 846	372
Arad-Körösthaler Bahn	62	7 669	6 226	4 336	10 699	15 035	243	11 579	187	+ 29·9	15 035	243
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	3 700	4 000	4 100	10 900	15 000	263	12 380	217	+ 21·2	15 000	263
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	6 486	7 528	4 590	26 061	30 651	185	22 613	136	+ 36·0	30 651	185
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1 195	1 173	622	6 013	6 635	112	6 389	108	+ 3·7	6 635	112
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	14 714	14 306	12 986	67 374	80 360	277	81 640	282	— 1·8	80 360	277
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	12 130	20 950	5 223	50 639	55 862	822	34 846	512	+ 60·5	55 862	822
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	9 140	36 044	4 927	65 287	70 214	1 033	57 462	845	+ 22·2	70 214	1 033
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	15 362	15 032	7 802	24 567	32 369	368	23 269	264	+ 39·4	32 369	368
Theiss Eisenbahn	585	65 000	72 000	100 000	345 000	445 000	761	403 247	689	+ 10·4	445 000	761
Ungarische Nordostbahn	580	51 097	38 716	50 331	142 302	192 633	332	152 573	263	+ 26·2	192 633	332
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Nördliche Linien	607	43 305	136 776	57 589	473 644	531 233	875	463 993	764	+ 14·5	531 233	875
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Oestliche Linien	605	26 351	19 459	42 251	138 557	180 808	299	193 643	320	— 6·6	180 808	299
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Südliche Linien	278	10 945	10 863	14 180	34 461	48 641	175	31 008	112	+ 56·3	48 641	175
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gran-Bressnitz Schemnitz	23	297	3 171	467	6 639	7 106	309	4 100	178	+ 73·7	7 106	309
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gömörer Industriebahnen	168	7 776	10 053	5 655	27 666	33 321	198	35 318	210	— 5·7	33 321	198
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Dalya-Vinkovce-Brod	97	2 397	748	1 067	1 610	2 677	28	. .	. .	. .	2 677	28
Waagthalbahn	140	21 935	17 873	14 264	37 188	51 452	368	34 733	294	+ 25·3	51 452	368
Summa	4 333	368 737	445 723	379 416	1 565 427	1 944 843	449	1 693 842	402	+ 11·7	1 944 843	449
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 254	730 312	954 494	1 005 851	4 764 994	5 770 845	1 098	5 034 594	994	+ 10·5	5 770 845	1 098
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 574	1 117 566	2 518 968	1 143 894	6 732 543	7 876 437	919	8 115 216	952	— 3·6	7 876 437	919
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 333	368 737	445 723	379 416	1 565 427	1 944 843	449	1 693 842	402	+ 11·7	1 944 843	449
Hauptsumme	18 161	2 216 615	3 919 185	2 529 161	13 062 964	15 592 125	859	14 843 652	834	+ 3·0	15 592 125	859

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 18. 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Berlin, den 7. März 1879.

Der Artikel 15 des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages im Deutschen Reichstage.

Der Artikel 15 des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages hat in dem Deutschen Reichstage zu langen Verhandlungen Anlass gegeben, welche aber kaum dazu geführt haben dürften, die Auslegung desselben zu erleichtern; vielmehr haben sich so manche Unklarheiten sowohl über die Bedeutung der Vertragsbestimmungen als auch über mit denselben in Beziehung stehenden Theilen des Eisenbahntarifwesens gezeigt, dass es wohl am Platze ist, hier die angeregten Fragen einer rein fachlichen Erörterung zu unterziehen, zumal ja in den Reichstagsverhandlungen mehrfach auf fachmännisches Urtheil recurrirt ist.

In Betracht kommen hier nur die beiden ersten Absätze des Artikels 15, nämlich:

„Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungsweise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragenden Theile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Theils in das Gebiet des anderen Theiles übergehenden oder das letztere transitirenden Transporte weder in Bezug auf die Abfertigung noch bezüglich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Theiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Für den Verkehr von dem Gebiete des einen Theiles nach dem Gebiete des anderen, sowie für Durchfuhren nach oder aus dem Gebiete des anderen Theiles ist die Anwendung nicht publicirter Tarife auf den Eisenbahnen untersagt. Die publicirten Tarife sind überall und für Jedermann unter Ausschluss von nicht veröffentlichten Rückvergütungen (Rabatten, Refactien u. dgl.) gleichmässig in Anwendung zu bringen. Die vertragenden Theile werden dahin wirken, dass die Uebertretung dieser Bestimmung seitens der Eisenbahnverwaltungen mit entsprechender Strafe belegt wird."

Der erste Absatz setzt, wenn man sich an den vollkommen klaren Wortlaut hält, fest, dass die Bewohner und Producte des einen Gebietes in dem anderen Gebiete bezüglich der Eisenbahnbeförderung nicht ungünstiger behandelt werden sollen, als die Bewohner und Producte dieses anderen Gebietes. Vorzugsweise wichtig ist diese Bestimmung für den Güterverkehr; sie bedeutet für diesen, dass keines der beiden vertragschliessenden Länder in seinem Gebiete für das Product des anderen höhere Tarife haben darf, als für das gleiche eigene Product. Also dürfen beispielsweise die Oesterreichischen Bahnen für Deutsches Holz nicht höhere Tarifsätze fordern als für Oesterreichisches, aber der Absatz 1 des Artikels 15 hindert sie weder für Oesterreichisches Holz, wenn es nach Deutschland geht, billigere Frachten anzusetzen, als wenn es in Oesterreich bleibt, noch besonders ermässigte Frachten für Oesterreichisches Holz dann zu berechnen, wenn es nach gewissen Punkten in Deutschland geht. Das ist keine schlechtere Behandlung des Deutschen Transport-Interessenten, nämlich desjenigen, welcher das Holz bezieht; im Gegentheil wird dieser vor einem Oesterreichischen Empfänger durch billigere Frachten noch begünstigt; von einer schlechteren Behandlung des Deutschen Productes, des Deutschen Holzes, könnte in diesem Falle nur die Rede sein, wenn demselben beim Transporte nach Oesterreich in analogen Fällen gleiche Begünstigung versagt würde.

Hieraus folgt denn auch, um bei dem Beispiele zu bleiben, dass wir in Deutschland für das Oesterreichische Holz nicht deshalb höhere als die im Deutschen Verkehre zur Anwendung kommenden Tarifsätze fordern dürfen, weil in Oesterreich besonders billige Sätze berechnet werden, denn das würde eine ungünstigere Behandlung des Oesterreichischen als des Deutschen Holzes sein.

Der Sinn des Artikels 15 kann nicht der sein, dass der eine Theil von dem anderen etwa die Annahme derselben Tarifsätze, welche er hat oder einzuführen für gut hält, fordern kann, oder dass er sonst irgend eine Regel für die Berechnung der Tarife dem anderen Theil auflegen kann; sein Recht geht nur dahin, in dessen Gebiete nicht schlechter behandelt zu werden als dessen Bewohner oder Producte. Weiter kann ein Vertrag zwischen zwei Staaten überhaupt nicht gehen, wenn er die Basis der Gleichberechtigung nicht verlassen will.

Nach Artikel 16 Absatz 2 des Vertrages

„Die vertragenden Theile verpflichten sich, dahin zu wirken, dass durch die beiderseitigen Bahnverwaltungen directe Expeditionen oder directe Tarife im Personen- und Güterverkehr, sobald und insoweit dieselben von beiden Theilen als wünschenswerth bezeichnet werden, zur Einführung gelangen"

wird man auch wohl annehmen müssen, dass ein vertragender Theil nicht seine Eisenbahnen blos deshalb an der Herstellung directer Tarife mit einer Bahn des anderen Theiles hindern darf, weil diese niedrigere Antheile als im eigenen Verkehr in die directen Tarife einrechnen will. Denn der Vertrag will die Herstellung directen Verkehrs möglichst fördern und damit würde es im Widerspruche stehen, wenn ein Theil deren Zustandekommen lediglich darum hindern wollte, weil die Bahn des

anderen Theiles ihren Tarif in einer Weise feststellen will, welche der Vertrag gestattet.

Einige Redner im Reichstage haben dennoch eine solche Tarifbildung für unzulässig erachtet, aber wie es scheint — ganz klar ist es nicht — mehr deshalb, weil sie in derselben die Gewährung einer Ausfuhrvergütung, welche durch Artikel 3 verboten ist, oder einer Refactie, also einen Verstoss gegen den Absatz 2 des Artikels 15 erblicken. Eine Ausfuhrvergütung kann die Gewährung eines billigeren Eisenbahntarifes nicht sein, denn unter derselben wird im Vertrage nur eine Zoll- oder Steuervergütung verstanden; ebenso wenig passt darauf der Begriff der Refactie.

Der Artikel 15 Absatz 2 bestimmt, dass nur publicirte, d. h. in den öffentlichen Zeitungen bekannt gemachte Tarifsätze und diese gleichmässig für Alle angewendet werden dürfen und verbietet in Consequenz dessen, die Gewährung nicht veröffentlichter Rückvergütungen, also factisch die heimliche Berechnung anderer als der publicirten Tarifsätze. Aus dem Worte „Rückvergütung“ ergiebt sich schon, dass hier nur gedacht ist an die theilweise Rückzahlung der erhobenen Fracht an den Transportnehmer; das Verhältniss der Eisenbahnen unter einander, die Frage, welche Antheile sie in die Tarife einrechnen, gehört gar nicht hierher. Von dem Falle, dass eine Bahn andere Antheile aus einem directen Tarifsatze bezieht, als eine andere an demselben betheiligte Bahn, hat man unseres Wissens im Eisenbahnwesen noch nie den Ausdruck Rückvergütung oder Refactie gebraucht, er ist auch dem Wortsinne nach ganz unpassend, weil man bei der Vertheilung einer Frachteinnahme unter die bei dem Transporte betheiligten Bahnen von einer Rückzahlung gar nicht reden kann.

Schon dies wäre entscheidend für die Auslegung, denn es kann nicht angenommen werden, dass ein von Sachverständigen abgefasster Vertrag bei einer specifisch technischen Frage technische Ausdrücke in einer weder dem technischen Sprachgebrauche noch dem Wortsinne entsprechenden Bedeutung angewendet habe; ausserdem ergeben die vorhergehenden Ausführungen zum Absatz 1, dass die Verhinderung der Einrechnung besonders ermässigter Sätze ein dem ganzen Sinne des Vertrages widerstreitendes Eingreifen in die Rechte des anderen Staates sein würde.

Der kurze Sinn beider ersten Absätze des Artikels 15 zusammen ist hiernach der, dass weder öffentlich (Absatz 1) noch heimlich (Absatz 2) eine Benachtheiligung der Bewohner oder Producte des anderen Gebietes gegenüber demjenigen des eigenen Gebietes stattfinden darf. Der Absatz 2 hat darum auch nur Geltung für den Verkehr von einem Gebiet zum andern oder durch das andere; für den innern Verkehr kann jeder vertragende Theil machen, was ihm beliebt. Das liegt, ausser in dem Absatze 2 selbst, auch in der ganzen Natur des Vertrages, welcher nur zum Zweck hat, den Handel und Verkehr zwischen den beiderseitigen Gebieten der Contrahenten zu regeln. Werden in Oesterreich Rückvergütungen für den innern Verkehr gewährt, so geht das Deutschland nichts an, sofern nicht etwa dadurch doch indirect der Verkehr mit seinem Gebiet getroffen, d. h. die Rückvergütung im innern Verkehr gegeben wird für einen Transport, welcher zum directen Uebergange in das andere Gebiet bestimmt und nur in Folge gebrochener Kartirung zunächst im innern Verkehre abgefertigt ist. Es mag im einzelnen solchen Falle zweifelhaft sein, ob er unter die Vertragsbestimmung fällt, das aber wird man als feststehend annehmen müssen, dass dieselbe angewendet werden muss auf allen sich wirklich zwischen den beiden Gebieten bewegenden Verkehr ohne Ansehung, ob er formell als directer, d. h. mit directer Frachtkarte aus einem Gebiete in das andere abgefertigter Verkehr erscheint oder ob Umkartirung an der Grenze stattgefunden hat.

Wenn trotz dieser, wie uns wenigstens scheint, so grossen Klarheit der besprochenen Vertragsbestimmungen doch im Reichstage so viele Zweifel darüber aufgetaucht sind, so liegt das wohl theils daran, dass Manche ihre Wünsche in den Vertrag hineingedeutet haben, theils an der Unklarheit über die Bedeutung der eisenbahntechnischen Ausdrücke, welche gebraucht worden sind.

Fast alle Redner, welche dem Vertrage eine weitere als die oben dargestellte Bedeutung beilegten, waren von dem Wunsche geleitet, dass der Export oder doch der Export gewisser Artikel aus Oesterreich nach Deutschland erschwert werden möge und suchten daher eine Auslegung, nach welcher der Vertrag die Oesterreichischen Bahnen verhindern würde, Oesterreichische Producte im Verkehr mit Deutschland billiger zu tarifiren, als im innern Verkehre. Bestärkt mussten diese Redner in ihrer Auffassung noch dadurch werden, dass es für die wirthschaftliche Ansicht, welche sie vertreten, nachgerade fast zum unumstösslichen Dogma geworden zu sein scheint, dass jede Tarifirung eines Gutes, welche für gewisse Strecken demselben einen niedrigeren Einheitssatz (pro Tonne und Kilometer) gewährt als für andere Strecken, unter allen Umständen gemeinschädlich ja unmoralisch sei. Ob diese Auffassung der Differentialtarife richtig ist, kommt hier nicht in Betracht, denn von Differentialtarifen ist in dem Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrage weder ausdrücklich die Rede, noch kann aus demselben abgeleitet werden, dass eine bestimmte Regel über die Construction der Tarife hat aufgestellt oder dass etwa verboten werden solle, Tarife nach entlegeneren Orten zu billigeren Einheitssätzen als nach näheren Orten zu berechnen. Die Frage der Differentialtarife hat daher mit dem Vertrage nichts zu thun, sondern ist lediglich nach den Bestimmungen jedes der beiden Länder zu behandeln.

Wenn einzelne Redner im Reichstage ihre Klagen über Differentialtarife für Holz an den Vertrag angeknüpft haben, so war diese Anknüpfung eine unrichtige.

Die Bedeutung der Kunstausdrücke, über welche im Reichstage so viel gestritten ist, erläutert sich am leichtesten im Anschluss an das neue Deutsche Reformtarifsystem. Dieses unterscheidet ausser Eilgut eine Stückgutclasse, 2 allgemeine, d. h. nicht für bestimmt bezeichnete Artikel geltende Wagenladungsclassen, 3 Specialtarife, d. h. ermässigte Tarifclassen für bestimmt bezeichnete Güter, und eine Wagenladungsclasse für alle Artikel der Specialtarife in geringeren Quantitäten als 10 000 kg. Der Ausdruck „Specialtarif“ ist gewählt im Gegensatz zu den allgemeinen Wagenladungsclassen und soll bezeichnen, dass eine besondere (specielle) Behandlung der diesen ermässigten Classen zugewiesenen Artikel, d. h. dass für sie eine besondere ermässigte Frachtfeststellung für nöthig erachtet ist. Man hätte vielleicht besser gethan, diese Classen einfach als ermässigte Classen „I., II. und III.“ zu bezeichnen, weil der Ausdruck „Specialtarif“ früher gebräuchlich war für einen Tarif, welcher nur für einen Artikel, z. B. für Getreide, für Holz etc. gebildet wurde.

Die Zutheilung der Artikel zu den Specialtarifen darf von den Eisenbahnen nicht geändert werden, sie dürfen Aenderungen der Tarifsätze überhaupt nur vornehmen für ganze Classen. Sie dürfen also (selbstverständlich innerhalb der gesteckten Grenzen) z. B. den Tarifsatz für den Specialtarif I. zwischen 2 Punkten ändern, aber nicht den Tarifsatz für einen einzelnen oder einige dieser Classe angehörige Artikel. Um nun aber die besondere Behandlung einzelner besonders wichtiger Artikel zu ermöglichen, lässt das Tarifsystem von der Aufsichtsbehörde zu genehmigende Ausnahmetarife zu, d. h. es ist nachgelassen, dass für einzelne Artikel die Tarifsätze besonders normirt werden, wobei indessen als Regel gilt, dass die Tarifsätze niemals höher gegriffen werden dürfen, als die Sätze desjenigen Specialtarifs, welchem der Artikel nach der allgemeinen Classification angehört.

Ausnahmetarif im Sinne des Reformtarifsystems ist also ein Tarif, welcher für einen oder einige Artikel ausserhalb des Rahmens des Systems gebildet ist. Besondere Tarife, z. B. für Holz, Getreide etc. sind in dem Sinne des Tarifsystems also Ausnahmetarife und nicht Specialtarife. Dieser letzte Titel ist indessen vielfach noch gebräuchlich für Tarife für einzelne Artikel in den internationalen Verkehren; erst jetzt sind zur Klarstellung der Begriffe Einleitungen dazu getroffen, den Namen auch in den internationalen Tarifen durch das Wort „Ausnahmetarif“ zu ersetzen.

Der Begriff Differentialtarif ist allerdings ein sehr bestrittener gewesen, aber mehr im Publikum, als bei den Eisenbahnen.

Das erstere hat sich daran gewöhnt, jeden Tarif so zu nennen, der, in welcher Form es auch sei, für einen Ort eine günstigere Frachtfestsetzung ergiebt, als für einen anderen. Mit diesem Gebrauche des Wortes verbindet sich überhaupt kein fester Begriff. Die Eisenbahnen verstehen unter Differentialtarif einen solchen, welcher für dieselbe Transportstrecke niedrigere Tarifeinheiten zur Bildung des Frachtsatzes nach einer entfernteren Station anwendet, als zur Bildung des Frachtsatzes nach einer näheren Station. Das ist ein klarer und practisch verwendbarer Begriff; d. h. man kann bestimmen, ob und wie weit ein solcher Tarif zulässig sein soll; nach dem Reformsystem sind solche Differentialtarife mit der allerdings ihre mögliche Schädlichkeit sehr einschränkenden und ihre Erstellung sehr erschwerenden Massgabe zulässig, dass die vorliegende Station keinen höheren Satz haben darf, als die weiterliegende. Eine differentielle Tarifirung in diesem Sinne kann eintreten für jede Classe des Reformtarifsystems, es kann also der Stückgutsatz, oder der Satz der allgemeinen Wagenladungsclassen, oder eines Specialtarifs, oder eines Ausnahmetarifs für einen entfernteren Punkt derselben Linie nach niedrigeren Sätzen berechnet sein, als für einen näheren Punkt.

Es kann sich aber auch eine differentielle Tarifirung noch auf eine andere Weise ergeben, nämlich daraus, dass nach oder von einem Orte für einen oder einige Artikel ein Ausnahmetarif mit billigeren Sätzen eingeführt ist, als denjenigen der Classe, zu welchem dieser Artikel gehört; ein solcher Ausnahmetarif in sich kann, wenn er mehrere Stationen umfasst, normal, d. h. nach gleichen Einheitssätzen für alle in ihm enthaltenen Stationen berechnet sein; er führt dann aber zu einer differentiellen Tarifirung des Artikels gegenüber denjenigen Stationen, welche nicht in den Ausnahmetarif aufgenommen sind, für welche also die Frachtberechnung auf Grund des allgemeinen Tarifs erfolgt.

Die früheren Tarife für Ungarisches Holz waren in zwei Richtungen Differentialtarife, nämlich erstens in sich selbst, insofern sie auf derselben Strecke für gewisse Stationen niedrigere Einheitssätze (aus Concurrenzrücksichten, namentlich gegen die Wasserwege, oder gegen andere Productionsgebiete) angenommen hatten, als für andere Stationen und zweitens gegenüber denjenigen Stationen, welche nicht in den Ausnahmetarif aufgenommen waren, insofern für diese nach einem höheren Einheitssatze berechnete Tarifsätze im internen Verkehr zur Anwendung kamen.

In beiden Beziehungen ist für Deutschland durch die Durchführung des bekannten Ministerial-Erlasses der Differentialtarif beseitigt, d. h. es gelten im ganzen Deutschen Gebiet, soweit diese Verfügungen durchgeführt sind, dieselben Einheitssätze für Holz, mag dasselbe aus dem Auslande oder aus dem Inlande, mag es auf kurze oder auf weite Strecken transportirt werden (selbstverständlich mit der Massgabe, dass auf kürzere Strecken die Expeditionsgebühren einen grösseren Einfluss auf die Höhe des Tarifsatzes üben, als bei weiteren Entfernungen).

Eine differentielle Tarifirung für Oesterreichisches oder Ungarisches Holz kann hiernach nur noch insoweit bestehen, als die Oesterreichischen Bahnen ihrerseits eine differentielle Behandlung eintreten lassen. Rechnen diese für ihre Strecken in gewissen Fällen höhere, in anderen niedrigere Antheile ein, so gewinnt dadurch allerdings der Gesammttarifsatz einen differentiellen Character, insoweit aber die von manchen Rednern ausgesprochenen Vorwürfe gegen die Deutschen Bahnen gerichtet waren, fehlt ihnen die thatsächliche Begründung; insoweit sie gegen die Oesterreichischen Bahnen oder die Oesterreichische Regierung gerichtet sind, entbehren sie der Begründung durch den Handelsvertrag und — wenn durch die Reden auf eine künftige veränderte Gestaltung desselben hingewirkt werden soll — enthalten sie eine Forderung, welche ein ungerechtfertigter Eingriff in die freie Selbstbestimmung der Oesterreichischen Regierung sein würde; ein Eingriff, welchen sich auch Deutschland schwerlich von Oesterreichischer Seite würde gefallen lassen können und dürfen.

Die materielle Bedeutung der angegriffenen Holztarife zu besprechen, würde für jetzt unzweckmässig sein, da das Erscheinen der im Reichstage mehrfach erwähnten Denkschriften des Vereins der Privat-Eisenbahnen wird erwartet werden müssen; hier kam es uns nur darauf an, die Bedeutung des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages für den Eisenbahntransport klar zu legen.

Auf einen im Reichstage viel berührten Punkt, die Rückvergütungen, behalten wir uns vor, demnächst zurückzukommen, zur Beruhigung des Herrn von Kardorff wollen wir nur schon jetzt bemerken, dass heimliche Refactien in Deutschland nur ganz vereinzelt vorgekommen sind und dass — weil in Deutschland, dem grössten und für die Privatbahnen deshalb massgebenden Lande Refactien gesetzlich verboten sind — auch keine Veranlassung für Privatbahnen vorgelegen hat, für die Deutschen Verkehre Uebereinkommen zur Verhinderung von Refactien zu treffen. Das von Herrn von Kardorff erwähnte Uebereinkommen, durch welches Conventionalstrafen für Gewährung von Refactien festgesetzt sind, besteht in dem Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande, an welchem nicht blos Deutsche Privatbahnen, sondern auch Deutsche, die Sächsische und Preussische Staatsbahnen betheiligt sind.

Obligatorische Bestätterei.

Die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld hat die Frage wegen weiterer Einführung der obligatorischen Bestätterei auf die Tagesordnung der nächsten Conferenz zwischen den Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen und der in deren Bereich bestehenden Handelskammern und sonstigen wirthschaftlichen Körperschaften gesetzt, und in dieser Angelegenheit das nachstehende Rundschreiben erlassen, welches wir bei dem grossen Interesse des Gegenstandes*) vollständig mittheilen.

Elberfeld, den 19. Februar 1879.

Die Frage, ob es sich empfehle, die Befugniss der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, im allgemeinen Verkehrsinteresse an gewissen Stationsorten zu beschränken resp. aufzuheben, ist seit einiger Zeit der Gegenstand unserer besonderen Prüfung und Erwägung gewesen. Wir haben die Ueberzeugung gewonnen, dass die in Rede stehende Massnahme dem öffentlichen Interesse in hohem Masse dienlich sein würde, weil ein wirklich prompter Stückgutverkehr nur beim Vorhandensein dieser Einrichtung durchführbar ist. Dennoch würden wir bei Durchführung dieser Einrichtung in Folge der sich dagegen erhebenden Bedenken auf grosse — an manchen Orten unüberwindliche — Vorurtheile und Schwierigkeiten stossen, sofern wir nicht von vornherein in den Vertretern der öffentlichen Meinung wirksame Unterstützung fänden.

Aus diesem Grunde wünschen wir, dass diese Angelegenheit, an welcher Empfänger und Versender und somit jeder Ort, mag die Einrichtung auf denselben ausgedehnt werden oder nicht, fast in gleichem Masse interessirt ist, in der nächsten gemeinsamen Conferenz zwischen den Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen und Handelskammern sowie wirthschaftlichen Körperschaften eingehend besprochen werde. Wir gestatten uns deshalb, die Sachlage und die in Betracht kommenden Gesichtspunkte vorbehaltlich der weiteren mündlichen Erläuterung schon jetzt des Näheren anzugeben, damit die einzelnen Handelskammern und Vereine rechtzeitig in eine Vorberathung über die im Allgemeinen zur Sache einzunehmende Stellung eintreten und sich event. darüber schlüssig machen können, ob zur speciellen Prüfung dieser Angelegenheit und Feststellung der zur Einführung dieser Einrichtung geeigneten Orte ein Ausschuss ad hoc einzusetzen sei.

Im Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands ist den Eisenbahn-Verwaltungen zwar vorbehalten, besondere Rollfuhr-Unternehmer zum An- und Abfahren der Güter zu bestellen. Jeder Empfänger darf jedoch durch schriftlich bei der betreffenden Güter-Expedition zu hinterlegende Disposition die Abfuhr der für ihn ankommenden Güter durch den Rollfuhr-Unternehmer ausschliessen, und sich seine Güter selbst abholen, oder sich anderer als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer bedienen. Dabei ist indess der Vorbehalt gemacht — § 59 al. 7 — dass

„die Befugniss der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen, oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrs-Interesse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch aufgehoben werden könne".

Von diesem Vorbehalt haben wir probeweise für die Stadt Elberfeld Gebrauch gemacht. Seit 1. August 1878 ist in Elberfeld unter Zustimmung und — wie wir dankbar anerkennen — mit

*) S. No. 11 dieser Zeitung.

Unterstützung der hiesigen Handelskammer die obligatorische Bestätterei in folgenden Grenzen eingeführt:

a) Derselben unterliegen nur die ankommenden Güter. Die Anfuhr zur Bahn wird bahnseitig zwar ebenfalls in der weitgehendsten Weise besorgt, ist indess nicht obligatorisch und kann nach dem gegenwärtig gültigen Betriebs-Reglement auch nicht obligatorisch gemacht werden.

b) Die durch die Eisenbahn zu besorgende Abfuhr erstreckt sich nur auf die Frachtstückgüter (nicht Eilgüter resp. Wagenladungen).

c) Als Vergütung für das Zustellen resp. Abholen sind bis vor Kurzem ohne Unterscheidung der Stadttheile 10 ₰ pro 50 kg unter Abrundung des Gewichtes von 50 zu 50 kg — für sperrige Güter mit 50 pCt. Aufschlag — in minimo pro Frachtbriefsendung 20 ₰ erhoben. Da eine Ermässigung dieser Sätze angängig war, so ist neuerdings die Gebühr für Sendungen im Gewicht von mehr als 400 kg auf 8 ₰ pro 50 kg herabgesetzt.

Besonders construirte Wagen sind von uns beschafft, während ein geschäftstüchtiger Fuhrunternehmer uns Knechte und Pferde contractlich stellt. Das gesammte Fuhrwesen steht unter der directen Leitung und Aufsicht eines Eisenbahnbeamten, hat diesem unbedingt Folge zu leisten und ist der Willkür des Fuhrunternehmers ganz und gar entzogen.

Bei Beurtheilung dieser Einrichtung im Allgemeinen werden wir uns an die Erfahrungen, welche wir bisher für Elberfeld gemacht haben, anlehnen und zunächst die einschlagenden Verhältnisse daselbst vor und nach der in Rede stehenden Massregel gegenüberstellen.

Bevor die obligatorische Bestätterei in Elberfeld eingeführt war, waren bei unserer Güter-Expedition Elberfeld-Steinbeck 250 bis 260 Dispositionen über die Abfuhr der Güter hinterlegt. Von diesen kamen 16 nicht in Betracht, weil sie den von der Bahnverwaltung bestellten Rollfuhr-Unternehmer zur Abrollung aller Güter (auch der Wagenladungen) ermächtigten.

15 Empfänger wünschten Avisirung und Selbstabholung, 225 Abholung durch andere als den Bahnspediteur und darunter 190 verbaten sich sowohl Avisirung als Zuführung durch den bahnseitig bestellten Fuhrunternehmer.

Die Gesammtzahl der Empfänger von Stückgutsendungen beziffert sich im Durchschnitt (Mitte des Jahres 1878) täglich auf 450. Davon erhielt der Bahnspediteur zur Abrollung durchschnittlich täglich 270 Sendungen, zur Selbstabholung und Abrollung durch andere Spediteure kamen 180 Sendungen. Von den Stückgutsendungen erhielt mithin der Bahnspediteur durchschnittlich 60 pCt., die übrigen 40 pCt. wurden von den Empfängern selbst resp. von anderen als dem bahnseitig bestellten Fuhrunternehmer abgefahren.

Nach Ausladung eines jeden eingegangenen Güterzuges musste demnach zuvor ermittelt werden, welche Sendungen dem von uns bestellten Fuhrunternehmer zum Abrollen zu übergeben, und welche Sendungen in Gemässheit der getroffenen verschiedenartigen Dispositionen entweder zu avisiren, oder anderen Spediteuren zu übergeben, oder aber auch gar nicht zu avisiren und auf tägliche Nachfrage zur Ausantwortung bereit zu halten seien. Diese Ermittelungen nahmen sehr viel kostbare Zeit in Anspruch, da bei der Menge der Dispositionen auch die eingeübtesten Beamten in dem täglich der Veränderung unterworfenen Verzeichniss nachschlagen mussten. Wenn vollends, wie dies ja nicht zu vermeiden war, neue Beamte fungirten, so verlängerte sich diese umständliche Thätigkeit, oder es liefen beim Bestreben, diese Zeit abzukürzen, oft Irrthümer unter, die dann zu Reclamationen Anlass gaben. Dazu kam noch, dass der Schalterdienst durch die Verausgabung der vielen Frachtbriefe die Bureaukräfte stark in Anspruch nahm.

Der Güterboden aber blieb trotz seiner Ausdehnung mit Gütern angefüllt, indem der eine heute, der andere morgen abholte, je nachdem es ihm passte. Durch die Zulassung der vielen Fuhrunternehmer wurde dem bahnamtlichen Fuhrunternehmer Concurrenz gemacht. Die Concurrenz bewegte sich in den Stadttheilen, wo eine leichte und schnelle Abfuhr zu bewirken war; wusste sich die beste Kundschaft zu erwerben und überliess die weniger lohnende dem bahnseitig bestellten Bestätterer. Dieser, um sich sein Geschäft rentabel zu erhalten, benutzte seinen Fuhrpark häufig zu anderen Zwecken und liess sich dadurch Verspätungen in der Zustellung zu Schulden kommen. Alle Anstrengungen zur Beseitigung dieses Zustandes blieben trotz Ordnungsstrafen, Wechsel in der Person des Bestätterers etc. erfolglos.

Diese einem prompten Stückgutverkehr hinderlichen Zustände zwangen uns ferner, während des ganzen Tages ein complettes Beamten- und Arbeiter-Corps bereit zu halten, dem es dabei häufig an Arbeit fehlte, während zu anderen Zeiten starker Andrang stattfand, und mancher Empfänger auf die Abfertigung warten musste. Dabei war dann noch bei Abholung jeder Sendung zu untersuchen, wie lange dieselbe bereits gelagert, und ob danach Lagergeld zu berechnen war, event. wie viel. Endlich war auch bei der Bewegung vieler Menschen auf dem Güterboden die Gefahr eine grössere, dass Güter ungeachtet der Aufsicht verschwanden resp. beraubt wurden. Zu diesen Uebelständen kam für eine Stadt wie Elberfeld mit ihrem lebhaften Verkehr, unregelmässigen und engen Strassen der Missstand hinzu, dass durch die ungeregelte Abfuhr der öffentliche Verkehr, namentlich auf den dem Güterbahnhof benachbarten Strassen merklich erschwert wurde.

Wenn wir diesen Zuständen gegenüber unsere jetzige Einrichtung halten, so können wir mit Genugthuung constatiren, dass die Verhältnisse sich wesentlich besser gestaltet haben.

Da die verschiedenartigen Dispositionen vollständig in Wegfall gekommen sind, so hat es die Güter-Expedition jetzt in der Hand, die Güter sofort nach der Ankunft zuzustellen. Schon mit der Ausladung der Güter erfolgt zugleich die Vertheilung derselben nach Lage der verschiedenen Stadtbezirke. Noch am Tage der Ankunft werden dieselben der Regel nach zugestellt; der Güterboden ist frei, Uebersicht und prompter Geschäftsgang zeigt sich innen und aussen. Die sofortige Aufräumung des Güterbodens macht eine schnellere Entladung der Eisenbahnwagen möglich und hat weiter eine schnellere Circulation derselben im Gefolge. Jede, auch die kleinste Versäumniss und Ungehörigkeit Seitens des Fuhrpersonals lässt sich schnell und wirksam abstellen, da dasselbe vollständig uns resp. unserem Beamten unterstellt ist.

Auch das finanzielle Resultat erweist sich als ein günstiges. Wiewohl die Gebühr gegen die von den früheren Fuhrunternehmern erhobenen Sätze niedriger bemessen ist, haben wir unter Berücksichtigung unserer Anlage- und Betriebskosten bereits Ueberschüsse erzielt, so dass wir, da es uns bei der Einrichtung wesentlich um einen prompten Geschäftsgang zu thun war, das Bestättergeld — wie geschehen — entsprechend ermässigen konnten.

Sofern die Einrichtung der obligatorischen Bestätterei in grösserem Umfange zur Durchführung gelangen sollte, würden sich ausser den in Elberfeld erzielten Erfolgen mit derselben noch andere erhebliche Vortheile verknüpfen lassen.

Die endlosen Güterschuppen der grossen Stationen, welche dennoch in Zeiten der Frequenz bei dem bisherigen Abrollungsverfahren für die Menge der dort gestapelten Güter manchmal kaum ausreichen, würden kein Bedürfniss mehr sein. Eine Vermehrung resp. Vergrösserung der Bahnhofsanlagen in Folge der langsamen Entladung der Güterzüge, namentlich Anlage von Reservegeleisen zur Aufstellung der nicht am Schuppen unterzubringenden Wagen würde entbehrlich werden.

Es würde alsdann lohnend werden, besondere schnellfahrende Stückgüterzüge einzurichten, welche nur auf den grösseren Stationen fertige Wagen ab- und anhängen, während von den kleineren Stationen nach der nächsten grösseren das Gut per Ausladezug vorgeschoben werden könnte.

Es liesse sich sogar ohne grosse Umstände ermöglichen, den ganzen Inhalt eines eingelaufenen Güterzuges, nachdem die Papiere mittelst Personenzug vorausgesandt, sofort mittelst Ueberladerampen in die bereitstehenden Rollwagen zu verladen.

Das Publicum gewinnt ausser den vielen bereits angedeuteten Vortheilen von der obligatorischen Bestätterei noch eine Abkürzung der gesetzlichen Lieferfrist. Diese ist nämlich nach § 57 al. 6 des Betriebs-Reglements gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger an die Behausung zugeführt oder schriftliche Nachricht von der Ankunft zur Post gegeben resp. anderweit zugestellt ist. Fällt die Avisirung per Post oder durch Boten in Folge der obligatorischen Bestätterei fort, so verschiebt sich für die Eisenbahn die Entledigung von den Folgen der Lieferfrist in allen Fällen bis zur wirklichen Ablieferung des Gutes.

Die Vorzüge der obligatorischen Bestätterei erweisen sich so durchschlagend, dass deren Einführung an allen dazu geeigneten Orten sehr zweckmässig erscheinen dürfte. Die Einrichtung passt natürlich nur für grössere verkehrsreichere Städte; an solchen Orten, wo verschiedene Eisenbahngesellschaften Stationen haben, auch nur dann, wenn sämmtliche betheiligten Bahnen dieselbe dort ausüben.

Schliesslich wollen wir nicht unterlassen, die möglichen Einwendungen gegen diese Einrichtung vorweg einer Prüfung zu unterziehen.

Da der Empfänger von der Ankunft der ihm durch den Bahnbestätterer zuzustellenden Güter vorher nicht avisirt wird, auch in den selteneren Fällen eine dem Gute vorausgehende Annonce vom Absender erhält, so würde ihm die Möglichkeit entzogen, über das Gut anderweit zu disponiren, namentlich einen anderen Lagerraum, Vertheilung der Sendung an verschiedene Empfänger etc. zu bestimmen. Diese Möglichkeit wird dem Empfänger durch die obligatorische Bestätterei in etwas erschwert. Für denjenigen Empfänger aber, welcher auf diese Freiheit besonderen Werth legt, würden sich Einrichtungen treffen lassen, welche dies Bedenken ganz beseitigen.

Ein anderer Einwand wird für die Gegner dieser Einrichtung vielleicht aus dem Kostenpunkt entnommen werden. Man wird vorbringen, dass hie und da die Privatfuhrunternehmer billiger führen, mancher Geschäftsmann ohnehin Fuhrwerk halten

müsse und sich für die gelegentliche Abholung seiner Güter nicht viel Selbstkosten zu rechnen habe.

Dass einzelnen Empfängern die Selbstabholung weniger kostspielig ist, wie die Zahlung der Rollgebühren und dass manche kleinere Spediteure die Abrollung event. noch billiger als die Bahn zu effectuiren bereit sind, liegt in der Natur der Verhältnisse. So niedrig event. die Eisenbahn oder ein von ihr angestellter Rollfuhr-Unternehmer die Gebühren auch stellen mögen, so werden Privatspediteure, um concurriren zu können, stets noch billiger abrollen müssen. Dagegen werden sie sich auch nur die lohnenden Sendungen aussuchen. Welche Taxen solche Spediteure haben, dürfte kaum festzustellen sein, da dieselben sich je nach Conjunctur ändern werden. Dass Privatleuten, welche sich in einzelnen Fällen ohne vorher zu accordiren, solchen nicht von der Bahnverwaltung bestellten Spediteuren anvertrauen, sehr oft übermässige Sätze in Rechnung gestellt werden, ist eine feststehende Erfahrung. Endlich ist an solchen Orten, wo bahnseitig überhaupt kein Rollfuhr-Unternehmer bestellt ist, schwerlich eine Garantie für eine gleichmässig wohlfeile Abrollung geboten, selbst wenn es an Concurrenz nicht fehlen sollte.

Bleibt die Bahn bei Festsetzung des Rollgeldes dem Grundsatze getreu, dass diese Vergütung im Wesentlichen nur ein Aequivalent ihrer Selbstkosten sein soll und dass der Erfolg bei der ganzen Einrichtung vielmehr in der Verbesserung der Verkehrseinrichtungen zu suchen ist, so werden die Privatspediteure selbst bei den weitgehendsten Concessionen das nicht zu bieten vermögen, was eine tüchtige Bahnbestätterei leistet. In Elberfeld wenigstens, wo die Ab- und Anfuhr jetzt, — wie wir glauben und der näheren Prüfung unterstellen — eine befriedigende ist, wo den Interessen des Publicums durch coulante und schnelle Zustellung nach Möglichkeit Rechnung getragen werden kann, ist die jetzige Rollgebühr wie die nachstehende Vergleichung ergiebt, nicht so hoch bemessen, wie die des früheren Bahnspediteurs und der Privatfuhr-Unternehmer.

Der Bahnbestätterer zu Elberfeld hat vor Einführung der obligatorischen Bestätterei für An- und Abfuhr der Stückgüter vertragsmässig erhalten:

a. bei Frachtbrief-Sendungen über 500 kg
im I. Bezirk pro 50 kg . . . . 10 ₰
„ II. „ „ 50 „ . . . . 15 „
„ III. „ „ 50 „ . . . . 20 „

b. bei Frachtbrief-Sendungen bis 500 kg
im I. Bezirk pro 50 kg . . . . 15 ₰
„ II. „ „ 50 „ . . . . 20 „
„ III. „ „ 50 „ . . . . 25 „ und

c. als Minimalsätze für jede Frachtbrief-Sendung
im I. Bezirk . . . . 30 ₰
„ II. „ . . . . 40 „
„ III. „ . . . . 50 „
(Für sperriges Gut 50 pCt. Zuschlag.)

Die Privatfuhr-Unternehmer haben erhoben:
im I. Bezirk pro 50 kg . . . . 7 bis 9 ₰
„ II. „ „ 50 „ . . . . 10 ₰
„ III. „ „ 50 „ . . . . 10 bis 15 ₰ und
als Minimalsatz durchschnittlich 30 ₰ pro 50 kg.

In Vorstehendem glauben wir das Wesentlichste für und wider die projectirte Einrichtung in dem Masse hervorgehoben zu haben, dass es den betheiligten Handelskammern und wirthschaftlichen Körperschaften möglich sein wird, die Angelegenheit zunächst im engeren Kreise zu berathen und sich über die von ihnen zu nehmende Stellung schlüssig zu machen.

Unseren Antrag formuliren wir, vorbehaltlich der nach dem Gange der Debatte etwa nützlich erscheinenden Modificationen dahin:

„Conferenz wolle erklären,
es sei anzuerkennen, dass die obligatorische Bestätterei an geeigneten Orten im Allgemeinen Vorzüge darbietet,
und beschliessen,
einen Ausschuss ad hoc einzusetzen zur näheren Prüfung dieser Angelegenheit, zur Abwägung der Vorzüge gegen etwaige Nachtheile, und zur Begutachtung darüber, welche Orte im Bereiche der an der Conferenz betheiligten Bahnverwaltungen als geeignet für diese Einrichtung zu erachten seien“.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Jonas.

Die Ergebnisse der Eisen-Enquête.

(Schluss.)

Wir gehen nunmehr zu dem Theil unserer Darlegung über, welcher sich mit dem Bessemer Roheisen und den Bessemer Stahlschienen zu beschäftigen hat. Es dürfte nach dieser Richtung hin interessiren, die Angabe von mehreren Sachverständigen in Parallele zu stellen.

Die protocollarischen Vernehmungen der Herren A. Thielen, B. Baare und Haniel in Bezug auf die Selbstherstellungskosten von Bessemer Roheisen ergaben folgende Resultate: Herr Thielen beziffert für 1 000 kg Bessemer Stahl folgende Ausgaben

	ℳ	ℳ
für Eisenerze	17,05	
Dazu Transportkosten	21,20	38,25
„ Coakskohlen		3,41
„ Kalksteine		2,—
„ Kohle		0,64
„ Löhne		6,39
„ Unterhaltungs- und Generalkosten		2,49
„ Amortisation, d. h. Erneuerung der Hochofenanlagen		1,50
„ Beamtengehälter		1,12
„ Coaks		9,—
„ Kohlen		2,—
„ Kalksteine		1,24
		68,14

Verzinsung und Amortisation des Werks sind in diesem Calcul nicht mit enthalten.

Herr Baare normirte diesen Satz auf 63 ℳ, und auf 74,80 ℳ unter Hinzurechnung von 11,80 ℳ für Generalkosten (9 pCt.) sowie für Verzinsung und Amortisation des Werks; Herr Haniel berechnete die Summe der Gesammtkosten auf 68,70 ℳ.

Es mag an dieser Stelle bemerkt werden, dass die Selbstkostenberechnungen namentlich in Ansehung der Generalkosten und der Amortisation sehr variiren, dass unter letzterer zum Theil Erneuerung und Ergänzung, zum Theil reine Werthabschreibung verstanden wird. Eine genauere und allgemeinere Festhaltung bestimmter Grundsätze hierfür würde auch der Wirthschaftsführung der Werke selbst von Vortheil sein.

Nach den Angaben des Herrn Thielen*) stellten sich die Selbstherstellungskosten für Bessemer Stahlschienen folgendermassen:

Kohlen	1,54 ℳ
Löhne	7,90 „
Verbrauchs-Gegenstände .	3,56 „
Halbfabrikate	113,— „
	126,— ℳ

ohne Verzinsung und Amortisation.

Herr Hösch**) bezifferte für sein Dortmunder Werk, welches bekanntlich hauptsächlich ausländisches Bessemer Eisen bezieht und letzteres überhaupt nicht fabricirt, diese Summe auf 109,75 ℳ und Herr Baare während der drei ersten Quartale des Jahres 1878 auf 110 ℳ, einschliesslich der Generalkosten auf 121 ℳ und einschliesslich auch der Verzinsung und Amortisation des Werks auf 129 ℳ.

Fast gleichlautend stimmten die Aussagen der drei Sachverständigen darin überein, dass die auswärtige Concurrenz gerade in diesem Artikel gegenwärtig eine sehr erhebliche wäre und dass es unzweifelhaft sei, dass die Concurrenz zukünftig eine noch drückendere würde. Bei jeder ausgeschriebenen Submission von Stahlschienen trete das Ausland mit Offerten auf, welche die der heimischen Werke durchschnittlich um 20 bis 25 ℳ pro 1 000 kg unterbieten. Wenn auch nichtsdestoweniger der Zuschlag den heimischen Werken ertheilt wurde, so motivire sich dies durch Interessen, welche die Bahnen in anderer Beziehung haben. Immerhin rücke bei dem andauernd progressiven Unterbieten der heimischen Offerten der Zeitpunkt heran, wo die anderweitigen Interessen der Bahnen gänzlich aufhören und durch die abnorme Differenz vollständig aufgewogen werden und dann würde wohl schwerlich eine Bahn mehr ihren Bedarf an Bessemer Stahlschienen von Deutschen Werken beziehen, wenn diese sich nicht dazu entschliessen wollten, unter dem Selbstkostenpreis zu liefern.

Von Interesse dürfte noch die Aeusserung des Herrn Baare sein, dass seiner Ansicht nach die technischen Leistungen der Bessemer Industrie in allen Ländern der Welt, wenn sie völlig ausgenutzt werden, dem dreifachen Consum der Welt genügen würden und dass man lange warten könne, bis der Consum sich so mehre, um nur einigermassen einer mässigen Production zu entsprechen.

Bezüglich des Bessemer Roheisens treffen die vorliegenden Aussagen der Sachverständigen darin zusammen, dass die Concurrenz des Englischen Materials auf die dortigen billigeren Productionskosten zurückzuführen sei und zwar beruht die grössere Billigkeit erstens auf den niedrigeren Preisen des Eisenerzes, sowohl des einheimischen Hämatiterzes als des ausländischen, für welches letztere die Frachten erheblich geringer sind, und zweitens auf der grösseren Arbeitsleistung der Arbeiter an den Hochöfen.

ad 1 stellt sich die Schiffsfracht der Erze aus Bilbao, Santander, Elba, Bona via Rotterdam nach Middlesborough 9—10 sh. pro Tonne, während dieselbe (nach der Aussage des Herrn Baare) sich in Bochum auf 18—19 sh. stellt; dieselbe Differenz zu Ungunsten Deutschlands von ca. 10 sh. giebt auch Herr Haniel (s. Protocolle pag. 304) an. (Zu berücksichtigen ist dabei freilich,

---

*) S. Seite 3. **) Seite 231.

dass die ungünstigen Schiffsfrachten nur eine theilweise Wirkung ausüben, da sich die Eisenproduction in Deutschland nur etwa zur Hälfte ausländischer Erze bedient.)

ad 2 wird in England am Hochofen pro Schicht 145 sh. (bei einem Lohn von 3,69 ℳ pro Mann) bezahlt, während sich in Bochum die Schicht auf 186 sh. (bei Lohn von 2,93 ℳ pro Mann) berechnet, wie Herr Baare angiebt.

Wie ausserordentlich verschieden übrigens die Productionsverhältnisse sind und wie schwer ein zutreffender Vergleich angestellt werden kann, ergiebt sich aus folgender bezüglich der Englischen Herstellungskosten aufgestellten Tabelle, welche aus den Angaben des Herrn Haniel zusammengestellt ist. (Vergl. pag. 281 der Protocolle).

Kosten der eigenen Materialien pro Tonne Roheisen

	Brennmaterialien	Erze	Kalksteine	Summa
	sh.	sh.	sh.	sh.
Westschottland	1,82	3,82	1,19	6,80
Süd-Staffordshire	1,53	4,16	1,70	7,82
Cumberland	9,77	4,59	0,59	14,96
Südwales	1,82	13,77	0,76	16,32
Middlesborough	3,06	4,08	1,53	8,67
Rheinland und Westfalen .	2,58	11,25	2,57	16,40
Oberhausen sonst	—	—	—	23,50

Was die obige parenthetische Andeutung betrifft, dass die billigen Schiffsfrachten nur eine theilweise Wirkung üben, da gegenwärtig etwa 50 pCt. und mehr Deutsche Erze verwendet werden, so ist hervorzuheben, dass die Unbrauchbarkeit der Deutschen Erze in deren Phosphorgehalt liegt, so dass sich Alles in dieser Beziehung ändern würde, wenn eine Methode zur Entphosphorirung der Erze entdeckt würde, wie dies nach Zeitungsangaben, die wohl mit grösster Vorsicht vorläufig aufzunehmen sind, bezüglich einer Erfindung der Fall sein soll, deren Patent Herr Krupp für Deutschland erworben hat.

Zu den Bessemerstahlschienen übergehend, so behaupten alle Sachverständigen, dass dieselben in England etwa zu 100 ℳ reiner Selbstkosten pro Tonne hergestellt werden können. Diese gegen Deutschland wohlfeilere Herstellung beruht nach den Aussagen des Herrn Hösch allein darauf, dass, wie oben dargelegt, das Englische Bessemer Roheisen billiger ist. Es leuchtet dies schon aus der Thatsache hervor, dass das Englische Bessemer Roheisen sich loco Dortmund pro 1 000 kg gegenwärtig auf 67 ℳ stellt, während das Deutsche unter denselben Bedingungen 69 ℳ gilt. Der Unterschied kann auf 14 sh. pro Tonne Schienen angenommen werden und ist die Wirkung dieser Preisdifferenz so bedeutend, dass die theureren Arbeitslöhne in England, welche nach Mittheilung des Herrn Hösch die Deutschen um das Zweiundeinhalbfache überragen, mehr als compensirt werden.

Fragt man sich, worauf die ungünstige Lage der Roheisenindustrie in Deutschland zurückzuführen ist, so wird man derselben um so ernster nahe treten müssen, als die Thatsache selbst aus den statistischen Notizen, welche der Eisenenquêtecommission amtlich zur Verfügung gestellt sind, zu verificiren ist. Danach betrug im Durchschnitt für die Jahre 1861/64 die heimische Production von Roheisen 13 943 935 Ctr., die Einfuhr 2 756 467 Ctr., die Ausfuhr 225 634 Ctr., der heimische Verbrauch somit 16 474 768 Ctr. In Procenten der Production beziffert sich also die Einfuhr auf 19,8, während die heimische Production in Procenten des Verbrauchs sich auf 84,6 stellt. Der Durchschnitt für die Jahre 1866/69 ergiebt folgende Zahlen: heimische Production 22 705 264 Ctr., Einfuhr 2 899 065 Ctr., Ausfuhr 1 253 838 Ctr., heimischer Verbrauch 24 350 491 Ctr., Einfuhr in Procenten der Production 12,8, heimische Productien in Procenten des Verbrauchs 93,2; der Durchschnitt pro 1871/74: heimische Production 37 244 543 Ctr., Einfuhr 11 991 012 Ctr., Ausfuhr 3 197 819 Ctr., heimischer Verbrauch 46 037 736 Ctr., Einfuhr in Procenten der heimischen Production 32,2, heimische Production in Procenten des Verbrauchs 80,9; das Jahr 1877 ergab für heimische Production 38013223 Ctr., Einfuhr 10837275 Ctr., Ausfuhr 7312499 Ctr., einheimischen Verbrauch 41 537 999 Ctr., Einfuhr in Procenten der Production 28,5 und einheimische Production in Procenten des Verbrauchs 91,5.

Die Preisschwankungen, welche bei den verschiedenen Eisensorten in den wichtigsten Eisenindustriebezirken Preussens während der Jahre 1865/77 vorkommen, treten deutlich aus der vergleichenden Uebersicht in den statistischen Notizen hervor. Danach stellt sich der Preis pro Tonne Roheisen und zwar Bessemerroheisen pro 1865 im Siegenschen District 100,80 ℳ, pro 1873 188,70 ℳ, pro 1877 69,90 ℳ; für gewöhnliches Puddelroheisen beziffern sich die Preise im Aachener District pro 1865 73,00 ℳ, pro 1873 95,00 ℳ und pro 1877 54,50 ℳ; im Ruhrdistrict pro 1865 81,80 ℳ, pro 1873 137,40 ℳ, pro 1877 auf 57,6 ℳ, für Gusswaaren im Oberschlesischen District pro 1865 172,8 ℳ, pro 1873 230,0 ℳ und pro 1877 168,4 ℳ. Schmiedeeisenfabrikate und zwar Stab- und Façoneisen hatten folgende Preise im Ruhrgebiet: 1865 204,13 ℳ, 1873 288,87 ℳ und 1877 143,60 ℳ; Bleche: Saarbezirk 1865 276,0 ℳ, 1873 420,0 ℳ und 1877 168,0 ℳ; Walzdraht: Ruhrgebiet 1865 219,0 ℳ, 1873 354,0 ℳ und 1877 148,2 ℳ; Eisenschienen: Saar- und Aachener Bezirk 1865 195,0 ℳ, 1873 287,6 ℳ und 1877 119,6 ℳ. Stahlfabrikate und zwar Stahlschienen: Ruhrdistrict 1865 264,0 ℳ, 1873 390,0 ℳ und 1877 140,0 ℳ.

Die Productions-Sachverständigen schieben die Ursache dieses Preisrückgangs der letzten Jahre 1. auf die billigere Fabrikation in England. Der Bezug der Erze und des Roheisens wird dort durch das ausgedehnte Canalnetz erleichtert und auch billiger bewerkstelligt. Ueberdies ermöglicht die Grossartigkeit der Einrichtungen in den Fabriken, welche auf den Absatz der ganzen Welt zugeschnitten sind, nicht nur die Realisirung jedes Quantums, sondern auch jeder Façon dieser Producte. Ferner 2. auf die Ueberproduction in England und Belgien. Diese eben ist es, welche die Industriellen dieser Länder zwingt, Alles auf die fremden Märkte zu werfen. Deutschlands Ueberproduction wird nur nebenbei anerkannt.

Letztere anlangend, hält Herr Thielen[1]) die Production Deutschlands in Betreff von Stahlartikeln für viel zu stark, um durch den Consum des Inlandes absorbirt werden zu können. Eine weitere Einschränkung gerade dieses Betriebes sei indess nur dann durchführbar, wenn einzelne Werke, welche in der Hoffnung auf bessere Zeiten gegenwärtig nur mit den äussersten Opfern und Anstrengungen kämpfen, den Betrieb überhaupt ganz einstellten. Die grösseren vorhandenen Werke können aber ihren ohnehin schon auf's Aeusserste beschränkten Betrieb nicht noch mehr einschränken. — Die seit Kurzem immer drohender werdende Ueberfluthung des Deutschen Marktes mit Englischen Fabrikaten rührt nach Herrn Thielen zum grossen Theil davon her, dass England in den letzten Jahren auf den Nordamerikanischen Markt, der in guten Zeiten annähernd 1 Million Tons ausländisches Eisen consumirte, fast ganz hat verzichten müssen. Den Ersatz für den Absatz dieses Quantums sucht England nun in Deutschland und zwar mit der unverkennbaren Absicht, nach Erdrückung der heimischen Industrie den Markt Deutschlands lediglich allein zu beherrschen.

Auch der Vertreter einer grossen Röhrenfabrik, Herr Pönsgen aus Düsseldorf[2]), constatirt in Bezug auf diesen Fabrikationszweig die Ueberschwemmung des Deutschen Marktes durch Englische Waare. Eine factische Ueberproduction der heimischen Werke lasse sich gegenwärtig indess nicht strikte behaupten, da dasjenige, was über den Bedarf des Inlandes hinaus producirt werde, wenn auch mit oft grossen Opfern, im Auslande Absatz fände. Während der Jahre 1872, 1873 und 1874 hätten die Consumenten Deutschlands, namentlich einige Bahnen, weit über den eigenen Bedarf hinaus, Bestellungen an Röhren in der Besorgniss abgegeben, später noch weit übertriebenere Preise zahlen zu müssen oder nichts mehr zu bekommen. Diese Besorgniss wäre unbegründet gewesen, die Conjunctur eine rückläufige geworden, der angesammelte „Angstbedarf" habe den Consum der nächsten Jahre gedeckt und dadurch sei selbstverständlich der flotte Betrieb in's Stocken gerathen und dies um so mehr, da gleichzeitig die Englische Concurrenz fühlbarer aufgetreten sei.

Herr de Wendel aus Hayingen in Lothringen[3]), welcher in seinen Etablissements Roheisen zum Puddeln, Handelseisen, Schienen, Langschwellen etc. anfertigt, erkennt eine Ueberproduction in Deutschland in Folge fremder Concurrenz an, glaubt aber, dass wenn die ausländische Einfuhr beschränkt würde, die Deutsche Ueberproduction sich dann auf ein normales Mass reducire. Die Annexion von Elsass-Lothringen, welches sonst an Frankreich ca. 5 Millionen Centner absetzte, sei seiner Ansicht nach der fernere Grund der gegenwärtigen Deutschen Ueberproduction.

Der Vertreter[4]) der Krupp'schen Etablissements in Essen, Herr Commerzienrath Meyer in Berlin, giebt eine Ueberproduction in der Deutschen Eisenindustrie nur in gewissen Artikeln zu, eine allgemeine sei seiner Ansicht nach indess nicht zu constatiren. Die Abnahme in der Consumtionsfähigkeit des Landes habe aber eine Ueberproduction der heimischen Werke zur Folge, wenn letztere es nicht vorzögen, ihren Betrieb einzuschränken. Dies könne indess nur bis zu einem gewissen Grade geschehen. Würde die Consumtionsfähigkeit Deutschlands wieder gestärkt sein, so würde in demselben Masse die Ueberproduction der heimischen Werke zurückgehen. Weit schlimmer aber als die vereinzelte heimische Ueberproduction wirke die auswärtige, namentlich die Englands und Belgiens, auf die Deutsche Eisenindustrie. Die Belgischen Werke waren noch im Jahre 1874 nicht im Stande, mehr als 90 000 t Schienen pro anno zu liefern, jetzt könnten sie jährlich ca. 200 000 t produciren. Der Deutsche Consum hierin war im Jahre 1877 ca. 160 bis 180 000 t, Belgien kann also mehr produciren als der gesammte Deutsche Consum beträgt. Die Englische Ueberproduction motivirte Herr Meyer gleichlautend mit Herrn Thielen durch den Verlust des Nordamerikanischen Marktes. Trotz des vollen Bewusstseins, dass

[1]) S. 14.
[2]) S. 34. [3]) S. 57.
[4]) S. 75.

letzterer wohl für immer verschlossen bleibe, arbeitet England doch mit voller Kraft weiter und sucht sich für dieses überproducirte riesige Quantum andere Absatzgebiete und kommt zunächst dahin, wo man es ohne Zoll hineinlässt, also nach Deutschland. Herr Meyer erkennt an, dass eine staatliche Begünstigung — soweit das Preussische Handelsministerium, nicht das Reichsministerium, in Frage komme — noch dahin wirke, dass die Preise für Stahlschienen zwar eine Ermässigung erleiden, aber die fremden Fabrikate ausgeschlossen würden; höre diese Begünstigung aber auf, dann seien die Werke gezwungen, unter dem Selbstkostenpreise zu verkaufen. In anderen Stahlartikeln als in Schienen habe sich Belgien noch nicht hierher gewendet, vielleicht aber nur deshalb, weil das Belgische Material sich bei uns im Allgemeinen keines günstigen Rufes erfreut.

Herr Mannesmann aus Remscheid[1]), welcher sich mit der Fabrikation von kleineren Stahlartikeln, wie Feilen, Sägen, Hobeleisen etc. beschäftigt, beklagt sich nicht über eine Ueberproduction; die heimischen Eisenhändler hätten zwar selbst nur geringen Absatz, der Export biete für den Ausfall im eigenen Absatzgebiet ein geringes, wenn auch nicht genügendes Aequivalent.

Was Walzdraht und Stabeisen anlangt, so konnte Herr Kamp aus Hamm hierin keine Ueberproduction der Werke der Westfälischen Union constatiren. Die Fähigkeit, mehr zu produciren als thatsächlich producirt wird, sei ja vorhanden, denn Deutschland besitze einen viel grösseren Reichthum an Erzen und Kohlen als das Ausland. Nichtsdestoweniger habe Deutschland im Jahre 1876 an Roheisen nur eine Production von 37,8 kg, England von 203,1, Frankreich, das sehr arm an Erzen und Kohlen ist, 39,3, Belgien 90,8, Amerika 48,8, Schweden 78 kg pro Kopf gehabt und an Stabeisen hatte Deutschland 23,8, England und Belgien 73 kg pro Kopf producirt. Was Weissblech betreffe, so habe Deutschland darin keine Ueberproduction, das gehe aus der Statistik hervor; England dagegen producire diesen Artikel in einem so ausgedehnten Masse, dass sich eine ganze Anzahl solcher Werke doch zur Einstellung ihres Betriebes bequemen mussten, während ca. 70 andere dahin sich vereinigten, nur 4 Tage pro Woche zu arbeiten.

Herr Metz[2]) aus Eich bei Luxemburg, Producent hauptsächlich von Puddel-Roheisen, erklärt, dass ohne den Export nach Belgien und Frankreich auf dem heimischen Markt gegenwärtig zu viel Roheisen der von ihm producirten Sorte vorkommen würde und in diesem Sinne dürfe man von einer Ueberproduction sprechen. Würde ein entsprechender Schutz gegen die Einfuhr fremden, namentlich Englischen Roheisens gewährt, so wäre das eigene Absatzgebiet ausreichend, um normale Zustände einzuführen und dann wäre auch von einer Ueberproduction keine Rede.

Herr Hösch[3]) aus Düren schildert die gegenwärtige Lage der Rheinischen Stahlwerke ebenso in nicht günstiger Weise und hebt hierbei namentlich hervor, dass ein Drittel des Betriebes dieser Werke nur auf den einheimischen und zwei Drittel auf den ausländischen Markt basiren. Das traurige Faktum, dass zwei sehr tüchtige Bessemer Werke den inländischen Markt vollauf beschäftigen können, sei gleichfalls ein schlagender Beweis hierfür. Noch zutreffender aber für den Rückgang der Stahlfabrikation Deutschlands ist nach Herrn Hösch's Auslassung die Thatsache, dass die Stahlwerke Rheinland-Westfalens in den letzten 3 Jahren im Allgemeinen keine Dividende mehr zahlen; im Jahre 1877 betrug nach den Aufstellungen des Vereins der Deutschen Eisen- und Stahlwerke das Capital von 125 Actiengesellschaften 497 Millionen, die Bilanzen ergaben einen Verdienst von . . . . . . 6 410 889 *M.*
dagegen einen Verlust von . . . . 50 714 331 „ [4])
also eine Unterbilanz von . . . . 44 303 442 *M.*
Diese Zahlen sprechen wohl deutlich genug. — In engster Verbindung mit diesen Zuständen bezeichnete Herr Hösch ferner die seit 3 Jahren zunehmende Ueberproduction in der Bessemer Stahlschienenbranche. Die Schienenfabrikation betrug in Deutschland in früheren Jahren 240 bis 250 Millionen Pfund, in den letzten Jahren hat dieselbe die Höhe von ca. 400 Millionen erreicht, während der Verbrauch sich nur auf ca. 240 Millionen Pfund veranschlagen lasse. Die ausländische Concurrenz habe hierbei grosse Erfolge eigentlich auch nicht zu registriren, wenn nicht den, dass die Preise gedrückt wurden und einzelne kleinere Werke zu Grunde gingen. Die eigene so gesteigerte Production im Verein mit der überhandnehmenden ausländischen Einfuhr stehe aber im diametralen Gegensatz zu der Consumtionsfähigkeit des Inlandes, denn letztere habe sich unverhältnissmässig gegen die Vorjahre verringert.

Es kommen zur Beurtheilung der Situation für die specielle Behandlung der Qualität Bessemer Roheisens und der Bessemer Stahlschienen nach Vorstehendem folgende zwei Punkte in Betracht:

1. die billigere Production in England;
2. die Ueberproduction sowohl im Inlande wie im Auslande.

Beziehentlich des ersten Punktes ist anzuerkennen, dass die geltend gemachten Umstände im Allgemeinen richtig sind, fraglich ist nur, ob die ganze Eisenindustrie angesichts dieser Einzelumstände als krank betrachtet werden muss und ob die Preise der Rohproduction, worüber ohnehin von den davon berührten Eisenindustriellen geklagt wird, noch weiter vertheuert werden sollen. Die Einfuhr hat auch bereits inzwischen abgenommen, wie dies sich aus den statistischen Notizen ergiebt. Danach stellt sich beim Vergleich der Einfuhr von Eisen und Eisenwaaren, Maschinen und Fahrzeugen pro I. Semester 1878 gegen I. Semester 1877 folgendes Resultat in den wichtigsten Positionen heraus:

	Einfuhr I. Sem. 1878	Einfuhr I. Sem. 1877
	Ctr.	Ctr.
Roheisen aller Art	3 848 612	5 159 323
Geschmiedetes und gewalztes Eisen . .	208 737	403 894
Eisenbahnschienen	632 631	925 202
Grober Eisenguss	131 562	194 402
Grobe Eisen- und Stahlwaaren	250 239	316 099

und bis zum 1. November

	1878 gegen	1877
	Ctr.	Ctr.
Roheisen aller Art	8 402 000	9 918 000
Geschmiedetes und gewalztes Eisen . .	422 796	670 335
Eisenbahnschienen	896 340	1 485 000
Grober Eisenguss	267 934	341 078
Grobe Eisen- und Stahlwaaren	448 405	571 431

dagegen hat die Ausfuhr in gleichem Masse zugenommen

	1878 gegen	1877
	Ctr.	Ctr.
Roheisen aller Art	6 915 984	6 246 929
Geschmiedetes und gewalztes Eisen . .	1 855 953	1 591 903
Eisenbahnschienen	3 702 164	4 249 476
Grober Eisenguss	fehlt	—
Grobe Eisen- und Stahlwaaren	2 316 973	2 137 716
dazu Eisendraht	1 027 970	557 925

Also nicht nur die Einfuhr von Roheisen aller Art, sondern auch die der gröberen Erzeugnisse hat erheblich nachgelassen.

Zur weiteren Information schliessen wir hier die folgende aus der der Enquêtecommission unterbreiteten amtlichen Statistik entnommenen Tabelle an.

Eisen in Masseln und Gänzen.

Jahrgang	Einheimische Production			Einfuhr	Ausfuhr	Einheimischer Verbrauch
	Roheisen Ctr.	Rohstahleisen Ctr.	Zusammen Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1861	10 635 719	213 700	10 849 419	2 648 801	101 920	13 396 300
1862	12 682 410	231 454	12 913 864	3 056 304	262 538	15 707 630
1863	14 611 477	447 969	15 059 446	3 104 171	260 591	17 903 026
1864	16 162 897	790 114	16 953 011	2 216 592	277 486	18 892 117
Durchschn.	13 523 126	420 809	13 943 935	2 756 467	225 634	16 474 768
1866	18 970 144	964 607	19 934 751	2 809 380	412 113	22 332 018
1867	18 316 117	1 427 139	19 743 256	2 338 282	592 419	21 489 119
1868	22 496 074	1 507 679	24 003 753	2 651 846	1 963 576	24 692 023
1869	24 266 597	2 872 699	27 139 296	3 796 750	2 047 242	28 888 804
Durchschn.	21 012 233	1 693 031	22 705 264	2 899 065	1 253 838	24 350 491
1871	24 890 271	4 939 278	29 829 549	8 812 686	2 236 753	36 405 482
1872	33 554 189	4 987 039	38 541 228	13 259 619	3 017 139	48 783 708
1873	37 096 344	6 384 823	43 481 167	14 882 411	3 087 366	55 276 212
1874	31 812 905	5 313 323	37 126 228	11 009 333	4 450 017	43 685 544
Durchschn.	31 838 427	5 406 116	37 244 543	11 991 012	3 197 819	46 037 736
1875	34 721 228	4 913 482	39 634 710	12 512 898	6 783 841	45 363 767
1876	29 201 259	6 827 890	36 029 149	11 677 155	6 136 507	41 569 797
1877	—	—	38 013 223	10 837 275	7 312 499	41 537 999

Zu dem zweiten Punkt, dem der Ueberproduction übergehend, so ist schon hervorgehoben, dass die Herren Sachverständigen sehr eingehend von der Ueberproduction in England und Belgien sprechen, dagegen die Deutsche Ueberproduction nur beiläufig erwähnen. Hierin liegt doch aber gerade der Kern der Eisenfrage.

[1]) S. 105.
[2]) S. 214. [3]) S. 238.
[4]) Die Aufstellung leidet allerdings an offenbaren Fehlern insofern, als die Abschreibungen auf eine Anzahl von Werken, die von Actiengesellschaften mit zu hohem Capital gegründet sind, als Unterbilanz für das eine laufende Jahr gebucht sind; so ist das Actiencapital der Locomotiven-Bauanstalt Hohenzollern von 4 Millionen Mark ganz abgeschrieben.

Ein Herüberwerfen Englischen Eisenfabrikats nach Deutschland wird von den Sachverständigen in Uebereinstimmung mit der Statistik entschieden in Abrede gestellt; eine lebhafte Concurrenz findet thatsächlich nur in Giessereieisen und in Schienen statt. Bezüglich der Schienenbranche ist aber auch in Deutschland eine grosse Ueberproduction als festgestellt anzusehen. Da der Bedarf daran jährlich auf höchstens 4 Millionen Centner anzunehmen ist, nach einiger Meinung sogar 3 Millionen Centner nicht übersteigt, so ist die Folge, dass wenige Werke den Gesammtbedarf Deutschlands befriedigen können. Sie sind deshalb gezwungen, grössere Quantitäten, als sie für das Inland herstellen, für den ausländischen Markt zu produciren und hierfür sich mit Preisen zu begnügen, die die Selbstkosten nicht decken.

Für die Lieferungen in Deutschland sind den Werken bisher Preise bezahlt, welche sie vollständig in den Stand setzen, neben den Selbstkosten ihr Anlagecapital zu verzinsen (120 bis 130 *M.* loco Werk), aber die Nothwendigkeit, die grossen Werke in Betrieb zu erhalten, zwingt sie, über den inländischen Consum hinaus den ausländischen Markt zu jedem Preis zu halten. Die Verringerung der Werke scheint hiergegen das einzige, wenn auch schlimme Hilfsmittel. Es kann sich bei dem Concurrenzkampf zwischen England und Deutschland im Wesentlichen somit nur um das Roheisen handeln und spitzt sich die Frage der Eisenzölle dahin zu: Soll im Interesse der Hochofenindustrie das Roheisen besteuert werden, welches im Inland nicht billig hergestellt werden kann, oder sollen Roheisenzölle vermieden werden und die Fabrikation von Eisenfabrikaten, die in hohem Masse auch für den Export arbeitet, dadurch in ihren Beziehungen erhalten werden, dass ihr der Bezug von billigem Roheisen wie bisher ermöglicht wird?

Wir haben oben beispielsweise für die Drahtindustrie nachgewiesen, dass wir in Bezug auf gewisse Branchen eine grossartig entwickelte, für den Export fabricirende Eisenindustrie haben, welche es bei der Vertheuerung des Rohmaterials aufgeben müsste, auf dem Weltmarkt zu concurriren und sich wieder den bescheidenen Verhältnissen des inländischen Consums anpassen müsste.

In wie grossem Umfange die auf den Export zugeschnittene Eisenindustrie durch Roheisenzoll geschädigt würde, geht aus der unten folgenden, dem amtlichen statistischen Material entnommenen Tabelle hervor. Angesichts der dortigen Zahlen wird es sich vielmehr als die Aufgabe der Eisenindustrie erweisen, ihre Production den für sie vorhandenen Vorbedingungen anzupassen und die Schwierigkeiten zu überwinden, welche für die Production von gewissen Roheisensorten in Deutschland noch vorhanden sind. Dieser Standpunkt ist für einzelne Industrielle mit offenbaren Schwierigkeiten verbunden, für das Gedeihen der Deutschen Gesammt-Eisenindustrie allein Hoffnung gebend. Die oben erwähnte Tabelle selbst lautet:

Halbfabrikate von Eisen und Stahl.

Jahrgang	Einheimische Production Ctr.	Einfuhr Ctr.	Ausfuhr Ctr.	Mehr- (+) oder Minder- (—) Ausfuhr gegen die Einfuhr Ctr.	Verbrauch Ctr.
1861	9 100 720	408 713	235 017	— 173 696	9 274 416
1862	10 698 233	357 301	195 310	— 161 991	10 860 224
1863	11 658 453	411 947	256 557	— 155 390	11 813 843
1864	12 801 235	281 100	394 338	+ 113 238	12 687 997
Durchschnitt	11 064 660	364 765	270 306	— 94 459	11 159 119
1866	13 918 185	448 269	366 677	— 81 592	13 999 777
1867	15 282 278	301 591	530 264	+ 228 673	15 053 605
1868	17 486 085	433 064	1 246 035	+ 812 941	16 673 144
1869	20 947 870	409 839	1 550 914	+ 1 141 075	19 806 795
Durchschnitt	16 908 605	398 198	923 473	+ 552 275	16 383 330
1871	25 274 313	975 511	1 540 479	+ 564 968	24 709 345
1872	29 840 827	1 640 029	2 643 385	+ 1 003 356	28 837 471
1873	29 702 993	3 209 245	2 158 914	— 1 050 331	30 753 324
1874	31 333 490	1 167 967	2 962 832	+ 1 794 865	29 538 625
Durchschnitt	29 037 906	1 748 188	2 326 403	+ 578 215	28 459 691
1875	29 179 880	1 009 368	4 059 194	+ 3 049 826	26 130 054
1876	27 982 410	663 632	4 700 546	+ 4 006 914	23 915 496
1877*)	27 775 028	3 189 242	7 906 404	+ 4 717 162	23 057 866

*) Die Production für 1877 ist geschätzt.

Vertrag zwischen der Staatsregierung und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch die Geheimen Ober-Regierungsräthe Brefeld und Rapmund, als Commissarien des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und dem Geheimen Ober-Finanzrath Rötger, als Commissar des Finanzministers, einerseits und dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft andererseits ist heute unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie der Zustimmung des Ausschusses und der Generalversammlung der Actionäre der vorgenannten Eisenbahn-Gesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat. Zu diesem Zwecke übergiebt das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft Verwaltung und Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von dem Directorium der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 9 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§ 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1879 ab Verwaltung und Betrieb der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staats in bisheriger Weise durch ihr Directorium führen lässt, verpflichtet sich, in allen wichtigen Angelegenheiten sich der vorgängigen Zustimmung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu versichern.

Vom 1. Januar 1879 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft erforderlichen Beträge und der Zinszuschüsse, welche seitens derselben auf Grund der mittelst Vertrag vom 17. Juni 1874 übernommenen Garantie für die Verzinsung der Prioritäts Obligationen 3. Emission des Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmens etwa zu leisten sind, verbleibende Reinertrag dem Staate ausschliesslich zu. Zu den Anleihen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft sind auch zu rechnen die von ihr selbstschuldnerisch übernommenen Prioritäts-Obligationen der ehemaligen Magdeburg-Wittenbergischen Eisenbahn-Gesellschaft, sowie die Actien dieser und der ehemaligen Cöthen-Bernburger Eisenbahn-Gesellschaft, welchen die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft beim Erwerb der betreffenden Bahnen eine feste jährliche Rente garantirt hat, und endlich auf das von der Herzoglich Anhaltischen Regierung gegebene Darlehn von vierhundert fünfzig Tausend Mark.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände der bisher noch getrennt verwalteten Reservefonds der Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Wittenberger und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, des Erneuerungsfonds, des Extra-Reservefonds mit der in § 9 vorgesehenen Beschränkung, des Reservebaufonds und des Garantiefonds für Zuschüsse zur Verzinsung der Hannover-Altenbekener 4½ procentigen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen 3. Emission zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung, bezw. Verwaltung bezüglichen statutarischen Bestimmungen ausser Anwendung treten.

§ 3. Auf die zu errichtende Königliche Behörde gehen alle in den durch Allerhöchste Ordre vom 14. Januar 1842 bestätigten Gesellschaftsstatuten und deren Nachträgen, den Generalversammlungen, dem Ausschuss und dem Directorium beigelegten Befugnisse, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, über. Ingleichen vertritt sie die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in Magdeburg, und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Magdeburg unterworfen sein.

Der Ausschuss der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Die Zahl der Ausschussmitglieder wird in der Weise allmälig auf 15 reducirt, dass in den Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt. Der Ausschuss hat zugleich das Interesse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen.

§ 4. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, den Ueberschuss an Reingewinn des Jahres 1878, welcher sich etwa nach Gewährung einer Dividende von 8 pCt. an die Inhaber von Actien Lit. A. ergeben sollte, dem Reservefonds zuzuführen.

§ 5. Der Staat zahlt den Inhabern der Stammactien Lit. A. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von 6 pCt., den Inhabern der Prioritäts-Stammactien Lit. B. eine solche von 3½ pCt. und den Inhabern der Prioritäts-Stammactien Lit. C. eine solche von 5 pCt. Zu dem Ende wird der Betrag der festen Rente mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Gleichzeitig werden die Dividendenscheine nebst Talons gegen Zinscoupons und Talons nach beigefügtem Formulare (cf. am Schluss) umgetauscht. Die Zahlung der Rente erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Magdeburg und Berlin. Falls der Umtausch der Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente nur in einer Rate am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gezahlt. Dividendenscheine, Zinscoupons, welche nicht 4 Jahre nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der Pensions- und Unterstützungscasse für die Beamten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, jedoch mit der Massgabe, dass die ihr zugeflossenen Rentenbeträge, soweit nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Handelsminister aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§ 6. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft — mit Einschluss der oben im § 2 erwähnten Magdeburg-Wittenbergeschen Prioritätsgläubiger und Inhaber von Actien der ehemaligen Magdeburg-Wittenbergeschen und Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft — bleiben ihre Rechte bezüglich des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenscomplex verwalten.

Falls seitens des Staats mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn Staatsbahnen oder unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen zu einer Verwaltung vereinigt werden, soll behufs Vereinfachung der für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu führenden getrennten Rechnung dieselbe an sämmtlichen Betriebsausgaben nach Massgabe derjenigen Bestimmungen Theil nehmen, welche im Artikel IX. No. 2 des unterm 17. Juni 1874 Allerhöchst bestätigten, zwischen der Hannover-Altenbekener und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages — betreffend die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebes des Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmens an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und Uebernahme einer Zinsgarantie seitens der letzteren für die im Betrage von 9¼ Millionen Thaler zu Lasten des Hannover-Altenbekener Unternehmens aufzunehmende Prioritätsanleihe — über die Betheiligung beider Bahnen an den gesammten Betriebsausgaben vereinbart sind, resp. durch die Bedingungen des § 11 dieses Vertrages festgestellt worden.

Der Handelsminister ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 7. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Theil der Prioritätsobligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu den in den betreffenden Allerhöchsten Privilegien angegebenen Zwecken nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil derselben für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§ 8. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft räumt dem Staat das Recht ein, zu jeder Zeit das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Der Staat ist verpflichtet, bevor er von diesem Rechte Gebrauch macht, den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte an dem Vermögen der Gesellschaft, d. i. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen bezw. Zinscoupons und Talons Staatsschuldverschreibungen von gleichem Zinsertrage anzubieten. Sofern bei dem Umtausch die mit einzuliefernden Dividendenscheine bezw. Zinscoupons fehlen sollten, werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht, welches hinfort nicht mehr auf eine Maximalstimmenanzahl beschränkt sein soll, aus.

Die Bekanntmachung dieses Angebots erfolgt in den durch den 15. Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten vorgeschriebenen öffentlichen Blättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausch wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Ausschusses bleibt der Umtausch der von ihnen gemäss § 39 des Gesellschaftsstatuts deponirten Actien bis zur Beendigung der unten vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

Die Staatsschuldverschreibungen unterliegen, sofern der Staat es nicht vorziehen sollte, den Umtausch durch Ausgabe von Schuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zu bewirken, der Tilgung, welche mit dem auf den Ablauf der für den Umtausch bewilligten einjährigen Frist folgenden Jahre beginnt und durch alljährliche Verwendung von 1 pCt. des Nominalbetrages der ausgegebenen Staatsschuldverschreibungen und den auf die eingelösten Stücke fallenden Zinsen mit der Massgabe ausgeführt wird, dass für die 6procentigen, 3½procentigen, 5procentigen Staatsschuldverschreibungen je ein besonderer Tilgungsfonds gebildet wird. Die Nummern der für 1 Jahr zu tilgenden Staatsschuldverschreibungen werden alljährlich im September öffentlich ausgeloost und die gezogenen Nummern zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Sechs Monate nach erfolgter Bekanntmachung der gezogenen Nummern können die Inhaber der ausgeloosten 6procentigen Staatsschuldverschreibungen 418 ℳ, die Inhaber der ausgeloosten 3½procentigen Staatsschuldverschreibungen 244 ℳ, und die Inhaber der ausgeloosten 5procentigen Staatsschuldverschreibungen 348 ℳ bei der Staatsschulden-Tilgungscasse baar in Empfang nehmen.

Ueber diesen Termin hinaus werden die etwa unabgehoben gebliebenen Capitalbeträge nicht weiter verzinset. Dem Staate bleibt das Recht vorbehalten, sowohl den Tilgungsfonds zu verstärken, als auch die sämmtlichen Staatsschuldverschreibungen auf einmal zu kündigen und durch Zahlung der vorerwähnten (bei der Ausloosung zu zahlenden) Beträge einzulösen.

Nach Ablauf der für den Umtausch der Actien gegebenen einjährigen Frist kann der Staat jederzeit von dem ihm eingeräumten Rechte des Eigenthumserwerbs, bezw. der Liquidation der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft Gebrauch machen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er

1. die sämmtlichen Prioritätsanleihen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft — einschliesslich der mehrfach erwähnten Verpflichtung der Gesellschaft bezüglich der Prioritätsobligationen und Stammactien der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahngesellschaft und der Stammactien der Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft, sowie alle sonstigen Schulden der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen;
2. an die Liquidatoren einen Kaufpreis von 106 650 000 ℳ behufs statutenmässiger Vertheilung an die Actionäre zu überweisen.

Die Actionäre sind demnächst durch die im 15. Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten vorgeschriebenen öffentlichen Blätter aufzufordern, binnen einer Frist von 3 Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Liquidationserlöse abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Dividendenscheine, bezw. Zinscoupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Actien entfallenden Betrag in Abzug gebracht wird. Dieser Abzug gelangt erst nach Ablauf der Verjährungsfrist zur Auszahlung, wenn innerhalb derselben von anderer Seite ein Anspruch auf Auszahlung nicht erhoben sein sollte.

Die nach Ablauf der angegebenen 3monatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe zur gerichtlichen Verwahrung gezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actie für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf. Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes seitens des Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Magdeburg-Halberstädter Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahncommissariat zu Berlin event. die an dessen Stelle getretene Eisen-

bahnaufsichtsbehörde benennen wird. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern, oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden, oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen zu erhöhen.

§ 9. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal mit Ausnahme der Mitglieder des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die für die Beamten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn einschliesslich der Hannover-Altenbekener Eisenbahn bestehende Pensions- und Unterstützungscasse, die Beamten-Begräbnisscasse, sowie die verschiedenen Arbeiter-Kranken- und Sterbecassen bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Magdeburg-Halberstädter Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die statutenmässigen Rechte der Gesellschaft und des Directoriums werden künftig durch die zur Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Die Mitglieder des Directoriums erhalten im Falle der Aufgabe der ihnen vertragsmässig zustehenden Competenzen bei dem Uebergange der Verwaltung des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens auf den Staat eine Seitens des Ausschusses nach billigem Ermessen zu bestimmende Abfindung.

Diese Abfindung soll für sämmtliche Directionsmitglieder den Betrag von einer Million fünfhunderttausend Mark nicht übersteigen und aus dem Extra-Reservefonds entnommen werden. Der vorbezeichnete Betrag ermässigt sich, insofern ein Abkommen wegen des Uebertritts der einzelnen Mitglieder in den Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um die darin zu vereinbarenden Beträge.

§ 10. Seitens der Königlichen Staatsregierung soll die Genehmigung der Landesvertretung, seitens des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Genehmigung des Ausschusses und der Generalversammlung, sobald als thunlich, herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn die Zustimmung des Ausschusses und der Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, sowie die verfassungsmässige Genehmigung zu demselben bis zum 1. Juli 1879 nicht erlangt worden ist.

§ 11. Durch den zwischen der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft geschlossenen, unter dem 17. Juni 1874 Allerhöchst bestätigten Vertrag hat die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft den Betrieb des Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmens übernommen. In diesem Verhältnisse soll, so lange die Bahnen beider Gesellschaften wie bisher für sich und unter Ausschliessung anderer Strecken als ein einheitliches Eisenbahnnetz verwaltet werden, keine Veränderung eintreten. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft wird hiernach durch die nach § 1 zu errichtende Königliche Behörde von dem daselbst näher bezeichneten Zeitpunkte ab, gleichwie diese an die Stelle des jetzigen Directoriums tritt, auch die Verwaltung und den Betrieb des Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmens führen lassen. Von dem gedachten Zeitpunkte an bildet dieselbe auch den Vorstand der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft.

Für die Verwaltung und die Betriebsleitung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn bleiben die Bestimmungen des eben erwähnten Betriebs-Ueberlassungsvertrages, sowie der Statuten der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft und deren Nachträge massgebend.

Falls jedoch der Staat dazu übergeht (cfr. § 6 dieses Vertrages) in der einheitlichen Verwaltung des vereinigten Bahnnetzes der Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaften durch Abtrennung einzelner Theile des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Unternehmens oder durch Vereinigung mit der Verwaltung anderer Staats- oder vom Staate verwalteten Privatlinien eine Aenderung eintreten zu lassen, soll diese Aenderung nicht zum Nachtheile der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft gereichen können. In diesem Falle tritt daher an die Stelle des Art. IX Abs. 2 des oben gedachten Vertrages folgende Bestimmung:

Art. IX. Im Uebrigen werden die Betriebsausgaben auf die vereinigten Bahnen in folgender Weise vertheilt:

a) An den Kosten der Allgemeinen Verwaltung participiren die vereinigten Bahnen nach Verhältniss ihrer Länge, jedoch mit der Massgabe, dass der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft von dem Gesammtbetrage dieser Ausgaben, so lange die Bruttoeinnahmen des Unternehmens den Betrag von Sieben Millionen Mark nicht übersteigen, ein höherer Betrag als Zweihundert vierzigtausend Mark jährlich nicht in Anrechnung gebracht werden soll, — bei einer Vermehrung der Einnahmen über Sieben Millionen Mark indess für jede diesen Betrag übersteigende Million Mark eine Erhöhung dieses Maximalbetrages um Vierzig Tausend Mark eintreten soll. Als Kosten der Allgemeinen Verwaltung sollen diejenigen Ausgaben angesehen werden, welche in dem Rechnungsabschlusse des Hannover-Altenbekener Unternehmens pro 1877 als solche angesehen sind.

b) An den Kosten der Bahnverwaltung participiren dieselben nach Massgabe der wirklichen Ausgaben.

c) An den Kosten der Transportverwaltung participiren dieselben nach Verhältniss der durchlaufenden Locomotiv- und Wagen-Achskilometer, jedoch mit der Massgabe, dass die Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich der Gesammtkosten der Transportverwaltung pro Wagen-Achskilometer die hierfür bei dem Betriebe der sämmtlichen unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen erwachsenen Durchschnittsausgaben, wie sich solche jeweilig nach den Angaben der zuletzt veröffentlichten Preussischen Eisenbahnstatistik berechnen, zu tragen hat.

Die Rückzahlung von Zinszuschüssen, welche seitens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft aus der von ihr in Gemässheit des oben gedachten Vertrages übernommenen Garantie der Zinsen der im Betrage von 27 750 000 *M.* der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft bewilligten Prioritätsanleihe bisher geleistet worden sind oder noch geleistet werden sollten, soll bis zum Jahre 1884 einschliesslich ausgesetzt bleiben und von da ab in Raten von je Einhunderttausend Mark für das Betriebsjahr aus dem Reingewinn erfolgen.

Falls der Staat von dem ihm im § 8 vorbehaltenen Rechte, „das Eigenthum an der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu erwerben und die Liquidation der Gesellschaft herbeizuführen“, Gebrauch macht, überträgt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft gleichzeitig mit dem Eigenthumsübergang auch sämmtliche Rechte und Verbindlichkeiten, welche ihr aus dem obenerwähnten mit der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft geschlossenen Vertrage zustehen, auf den Staat und tritt dieser demnächst ganz an Stelle der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft in den erwähnten Vertrag ein.

Es wird vorausgesetzt, dass die Zustimmung des Verwaltungsraths und der Generalversammlung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu dieser Vereinbarung bis zum 1. Juli 1879 erfolgt.

Ferner hat die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft durch Vertrag vom 20. Mai 1870 die Verwaltung und den Betrieb der der freien Hansestadt Bremen gehörigen Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel übernommen. Auch an den Bestimmungen dieses Vertrages wird durch vorstehenden Vertrag nichts geändert. Von demselben Zeitpunkte, in welchem die Verwaltung und der Betrieb des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Unternehmens auf die nach § 1 zu errichtende Königliche Behörde übergeht, überträgt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft derselben Königlichen Behörde auch die nach Massgabe des Vertrages vom 20. Mai 1870 zu führende Verwaltung der Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel. Falls der der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zufliessende Antheil an der Bruttoeinnahme zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten nicht ausreicht, so ist der erforderliche Zuschuss aus dem Reinertrag des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Unternehmens zu entnehmen.

§ 12. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die durch diesen Vertrag bedingten Aenderungen der Statuten, sowohl der Magdeburg-Halberstädter, wie der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft herbeizuführen.

§ 13. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 14. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Berlin, den 15. Februar 1879.

(L. S.) gez. Rötger. Brefeld. Rapmund.

Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.
gez. Lent. Schmidt.

Auszug aus dem Schluss-Protocoll.

etc.

4. Zu § 10 des Vertrages:

Die Vertreter der Eisenbahn-Gesellschaft erklären sich bereit, falls etwa die Königliche Staatsregierung es vorziehen sollte, den Zeitpunkt, bis zu welchem beide Contrahenten sich an das getroffene Abkommen für gebunden halten, auf den 1. Januar 1880 statt auf den 1. Juli 1879 festzusetzen, auch mit dieser Aenderung den Vertrag zu vollziehen.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 3. März. (Tarifwesen. Internationaler Frachtverkehr. Buchungsformular. Reichsbahnen. Main-Weserbahn. Berlin-Stettin. Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahngesellschaft. Denkschrift der Privateisenbahnen. Prof. Wagner über die Eisenfrage. Telephonbenutzung. Januar-Einnahmen.)

Der an den Bundesrath gerichtete Präsidialantrag in Sachen des Gütertarifwesens, sowie die Angelegenheit der Differentialtarife stehen andauernd im Vordergrunde des Interesses. Auch im Reichstage kam bei der dritten Lesung des Deutsch-Oesterreichischen Meistbegünstigungs-Vertrages wiederum die Angelegenheit der Holztarife zur Sprache, ohne dass jedoch hierin besonders Neues geboten wurde. Auch die politischen Tagesblätter sind voll von Besprechungen über die Differentialtarife und von Beispielen, welche die feindliche Haltung der Regierung gegenüber diesen Tarifen illustriren sollen. Vermuthlich handelt es sich dabei um Vorgänge, welche durch die Berathungen der Privatbahn-Verwaltungen über die Frage der Differentialtarife eruirt worden sind, nachdem dieser Tage eine Conferenz dieser Verwaltungen sich über die Stellung schlüssig gemacht hat, welche gegenüber den neuesten Vorschlägen auf dem Gebiete des Gütertarifwesens zu beobachten ist. Ebenso wie die Verwaltungen bereits früher beschlossen haben, die Anklagen gegen die Differentialtarife einer Erörterung zu unterziehen, werden sie sich auch angelegen sein lassen, die Vorlage des Reichskanzlers an den Bundesrath mit einer Denkschrift zu beantworten. Die von den Privatbahn-Verwaltungen in Aussicht genommenen Veröffentlichungen in Sachen der Differentialtarife sind inzwischen zum Abschluss gediehen und dürften auch schon demnächst dem Reichstage übersendet werden. Es handelt sich dabei, wie wir hören, um fünf Denkschriften, von welchen die eine gewissermassen die Einleitung bildet, insofern sie eine allgemein gehaltene Abhandlung über das Wesen und die Entstehung der Differentialtarife enthält. Die vier anderen Denkschriften behandeln die Differentialtarife für Getreide, Holz, Gerberlohe und Spiritus. Selbstverständlich wird demnächst auf diese Denkschriften, sobald sie der Oeffentlichkeit vorliegen, zurückzukommen sein. Die Emanation derselben erfolgt insofern zu einem nicht ungünstigen Zeitpunkt, als sowohl in Folge der zollpolitischen Fragen, als auch in Folge des neuesten Präsidialantrages das Interesse für solche Besprechungen besonders rege ist. Auch haben die inzwischen stattgefundenen Erörterungen im Reichstage und in der politischen Tagespresse dazu geführt, dass bezüglich der Differentialtarife vielfach nachgerade eine unbefangenere Würdigung Platz greift. Man kann sich eben nicht der Einsicht verschliessen, dass es wichtige wirthschaftliche Interessen gewesen sein müssen, welche zu den vorhandenen Differentialtarifen die Veranlassung gegeben haben. Es fällt dabei auch ganz besonders ins Gewicht, dass nach Massgabe der in Frage kommenden differentiellen Frachtsätze es wesentlich Königliche Verwaltungen sind, welche bei denselben in erster Linie betheiligt zu sein scheinen. Da vor Allem für Producte aus Russland und Oesterreich-Ungarn Differentialtarife bestehen, welche zu Klagen Veranlassung gegeben haben, so kann man sich der Erwägung nicht entziehen, dass die Königliche Direction der Ostbahn und die der Oberschlesischen Eisenbahn einen Hauptantheil an den Differentialtarifen haben, da solche Tarife von der Schweiz, Frankreich, Belgien und Holland aus keine nennenswerthe Rolle spielen und den Gegenstand von Klagen nicht abgegeben haben. Wie wenig übrigens das Ausland durch die neuere Preussische und Deutsche Tarifpolitik in Wirklichkeit geschädigt wird, geht daraus hervor, dass die Concurrenz der Transportwege fast regelmässig dazu geführt hat, dass bei den tarifpolitischen Massnahmen den eigentlichen Schaden Preussische oder Deutsche Bahnen getragen haben. Die Denkschrift der Ungarischen Staatsbahn-Verwaltung über den Ungarischen Mehltransport war nach dieser Richtung hin sehr lehrreich und wird bezüglich des Getreideverkehrs durch folgende mittheilungswerthen Ausführungen des „Pester Lloyd" ergänzt: „Bekanntlich, schreibt das genannte Blatt, wurde die auf der Mehadiaer Eisenbahn-Directorenconferenz beschlossene Tarifermässigung für Getreide im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande in Folge der ablehnenden Haltung der Preussischen Ober-Aufsichtsbehörden nicht durchführbar. Dies bewog unsere Eisenbahnen, ihre Interessen von der Haltung der Deutschen Bahnen dadurch unabhängig zu machen, dass sie die Transporte per Bahn bis Dresden und von dort per Elbe mittelst Umladung in Dampfer bewerkstelligen. Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen setzten für die an das Dresdener Quaiufer adressirten Getreidesendungen directe Tarife fest, und da diese nur über Marchegg und Oderberg-Olmütz Geltung haben, schliessen sie die Preussischen Staatsbahnen aus, falls diese nicht freiwillig dem Uebereinkommen beitreten. Bei der Tariffestsetzung wurden seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen beim Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Tarife die im Verkehr mit Hamburg eingerechneten Tarifsätze, von den Königlich Sächsischen Staatsbahnen aber jene Frachtantheile als Basis genommen, welche nach den Tarifbestimmungen des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes von Bodenbach nach Dresden (Loco) gelten, in jenen Relationen aber, in welchen die Frachtantheile der Theilstrecke Oderberg-Olmütz-Bodenbach ungünstiger wären, als die der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, wurde zu Gunsten jener von diesen eine 5 procentige Aufbesserung insolange zugestanden, bis hierdurch der Frachtantheil der Königlich Ungarischen Staatsbahnen pro Wagen und Kilometer nicht unter 13,2 kr. sinkt. Dagegen wird die Rutkaer Route nicht nach der Theilungsquote des Dresdener, sondern des Hamburger Verkehrs an den zu verfrachtenden Quantitäten participiren. In Folge dessen sind für das Dresdener Quaiufer solche Tarifsätze festgesetzt, welche um 1,30 bis 1,72 *M.* pro 100 kg niedriger sind, als die jetzigen Hamburger Totalsätze, was mit Rücksicht darauf, dass die Dampfschiffsfracht von Dresden nach Hamburg pro 100 kg beiläufig 80 ₰ ist, anstatt der ursprünglich geplanten 5 procentigen Frachtermässigung, einer 11- bis 19 procentigen Ermässigung entspricht". Es kann nicht fehlen, dass solche und ähnliche Erfahrungen, welche mit unserer neueren Tarifpolitik gemacht werden, weitere Kreise stutzig machen und erklärt sich daraus, dass, wie die Correspondenten auswärtiger Blätter ziemlich übereinstimmend mittheilen, der an sich doch noch durchaus unverbindliche Präsidialantrag behufs Einsetzung eines Ausschusses zur Herstellung eines Güter-Tarifgesetzes im Bundesrath auf Schwierigkeiten stösst. Insoweit wir aus parlamentarischen Kreisen uns informiren konnten, ist es allerdings richtig, dass die Erfahrungen, welche der Kampf gegen die Differentialtarife gezeitigt hat, gerade in Bezug auf den Präsidialantrag das Nachdenken in hohem Masse herausgefordert haben. Nichtsdestoweniger ist aber wohl anzunehmen, dass der Ausschuss zur Berathung der Tariffrage im Sinne des Präsidialantrages schliesslich vom Bundesrathe gutgeheissen und installirt werden wird. Anders steht es mit einem eventuellen Tarifgesetz, welches aus den Berathungen des Ausschusses hervorgeht. In Bezug darauf hört man schon jetzt, dass die Einzelstaaten unmöglich ihre Staatsfinanzen dem Reiche so Preis geben können, wie dies durch die in Aussicht genommene Gestaltung des Tarifwesens bedingt werden könnte. Was es übrigens mit der Neugestaltung des Tarifwesens eigentlich auf sich haben soll, ist immer noch sehr dunkel. In Bezug darauf ist das Material zu den Acten zu nehmen, dass die der obersten Postverwaltung nahestehende „Deutsche Verkehrszeitung" in ihrer neuesten Nummer gleichsam zur Ergänzung der neulich mitgetheilten Denkschrift des Generalpostmeisters Stephan über die Nothwendigkeit der gesetzlichen Regelung des Eisenbahntarifwesens einen Artikel zur Entwickelungsgeschichte des Postpackettarifs bringt, welcher, damit die Beziehung zu dem gegenwärtig dem Bundesrathe vorliegenden Antrage des Reichskanzlers Niemandem verborgen bleibe, mit folgendem Passus schliesst: „Es gewährt ein hohes Interesse, in jetziger Zeit, wo die gesetzliche Regelung des Gütertarifwesens im Reiche angeregt ist, die einzelnen Stadien dieser Entwickelung zur Anschauung zu bringen und dabei die Parallele zu ziehen. Wer in der Jetztzeit auf die früheren Zustände im Päckereiverkehr zurückblickt, kann im Geiste kaum die Vorstellung fixiren, wie jene Verhältnisse noch bis in die neuere Zeit haben fortbestehen können und doch waren die Mittel zur Beseitigung derselben so einfach und die Folgen so wohlthätig, dass noch heute mit Befriedigung auf den Moment zurückgeblickt werden kann, wo der Entschluss zur Reform gefasst und thatkräftig ausgeführt wurde. So scheint es keinem Zweifel mehr zu unterliegen, dass bei der heutigen Entwickelung des Verkehrs mit geschichtlicher Nothwendigkeit auch im Tarifwesen der Eisenbahnen eine Wendung eintreten muss, welche in ihren Grundzügen wesentlich verschiedene Bahnen kaum einschlagen kann."

Inzwischen geht die Tarifreform auf alter Grundlage vorläufig ihren Weg weiter und ist in Bezug darauf davon Notiz zu nehmen, dass auf Grund Beschlusses der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen zur Gewinnung eines Urtheils über die finanzielle Bedeutung gewisser, von verschiedenen Seiten beantragter Tarifänderungen, zu denen insbesondere auch die Wiedereinführung einer zweiten Stückgutclasse gehört, bei sämmtlichen Deutschen Staats- und Privatbahnen statistische Ermittelungen darüber gegenwärtig angestellt werden sollen, welche Quantitäten auf jeder Station im Localverkehr versendet werden, welche Fracht-Einnahmen dafür aufgekommen sind und welche Quantitäten in denjenigen Verbandsverkehren, in welchen das Reformsystem durchgeführt ist, versendet und empfangen werden. Diese Erhebungen sollen den Monat März umfassen.

Der Bundesrath hat bezüglich des internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr nunmehr beschlossen, sich damit einverstanden zu erklären, dass vorbehaltlich der Ratification und abgesehen von den durch die weiteren Verhandlungen etwa nöthig werdenden Modificationen, auf der Grundlage der vorgelegten Entwürfe und unter thunlichster Berücksichtigung der von den Ausschüssen empfohlenen Aenderungen Namens des Deutschen Reichs ein Vertrag mit den übrigen in der Berner Conferenz vertreten gewesenen Regierungen abgeschlossen werde. Hierdurch erledigen sich die an den Bundesrath

gerichteten den Gegenstand betreffenden Petitionen. Die Bayerische Regierung liess erklären, sie gehe von der Annahme aus, dass durch ihre Zustimmung zu dem Antrage der Frage nicht präjudicirt sei, welche Folgerungen aus dem in Eisenbahnsachen bestehenden Bayerischen Reservatrechte sich in Bezug auf die Anwendung des abzuschliessenden internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr und die Einsetzung einer internationalen Commission auf die Bayerischen Eisenbahnen ergeben werden.

Vom 25—27. v. M. hat im Reichs-Eisenbahnamte eine Conferenz über das gemeinschaftliche Buchungsformular für die Deutschen Eisenbahnen stattgefunden, in welcher die gegen die Resultate einer im vorigen Jahre stattgehabten gleichen Conferenz von einzelnen Seiten erhobenen Bedenken und einige Verbesserungsvorschläge des Reichs-Eisenbahnamtes besprochen wurden. Diese letzteren hatten namentlich die Tendenz, eine grössere Uebereinstimmung zwischen dem Deutschen Buchungsformulare und der internationalen Eisenbahnstatistik, wie sie sich nach den Beschlüssen der Berner Conferenz gestalten wird, herzustellen.

Ausserdem wurde das von der dazu bestellten Subcommission aufgestellte neue Formular der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit in Erwägung gezogen.

Das Ergebniss der Conferenz ist ein sehr günstiges, da noch manche Verbesserungen des Formulars vorgenommen sind und da es namentlich auch in den wichtigsten Punkten gelungen ist, das Formular mit der internationalen Statistik und der Vereinsstatistik in Einklang zu setzen.

Es wird mit Bestimmtheit angenommen werden dürfen, dass das Formular schon für die Etats des Jahres 1880 zur Anwendung gebracht werden kann.

Dem Bundesrathe ist eine Uebersicht zugegangen über den Stand der Bauausführungen und der Beschaffungen von Betriebsmaterial für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und die im Grossherzogthum Luxemburg belegenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn. Bewilligt wurden zur Beschaffung von Betriebsmitteln 65 562 000 ℳ, zum Bau neuer Bahnen 64 897 011 ℳ, zur Erweiterung der Bahn- und Bahnhofsanlagen 33 658 650 ℳ. Diese Summen wurden aus der Französischen Kriegskostenentschädigung entnommen. Zur Beschaffung von Betriebsmitteln sind verwandt 61 278 481,57 ℳ, noch nicht verausgabt 4 283 518,43 ℳ. Sämmtliche Bahnen, deren Baukosten bewilligt wurden, sind seit längerer Zeit in Betrieb gesetzt. Ueber die noch zu vollendenden Strecken sowie über die im Bau begriffenen Bahnhofsanlagen enthält die Uebersicht genaue Angaben.

Der Widerstand der Hessischen Landstände gegen den projectirten Verkauf des Hessischen Antheiles an der Main-Weser Bahn an Preussen hat, wie der „Voss. Ztg." aus Hessen berichtet wird, sicherem Vernehmen nach zu einer Vereinbarung beider Regierungen geführt, welche den für den Eigenthumsübergang bestimmten Termin (1. April 1879) hinausschiebt.

Der Verwaltungsrath der Berlin-Stettiner Eisenbahn hat beschlossen, bei einer Rente von 4¾ pCt. auf einem Einlösungscours von 114 zu bestehen. Sollte die Proposition der Regierung, die 4procentigen Consols nur auf der Basis von 93 zu berechnen, bestehen bleiben, so wird eine entsprechend höhere Rente verlangt werden. Die Generalversammlung der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft wird auf den 3. April einberufen. (Siehe Bekanntmachung S. 243.) Es liegt jetzt der Entwurf eines Vertrages, betreffend den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes, eventuell des Eigenthums der oben genannten Bahn auf den Staat vor. Bestimmungen über die Ueberlassung der Verwaltung und der Uebergabe des Besitzes des Vermögens der Gesellschaft, ferner der Termin der Uebernahme (Januar 1879) sind gleichlautend mit dem oben abgedruckten Vertrage des Staates mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn. Aus § 2 heben wir die Bestimmung hervor, dass aus dem Reservefonds der Stammbahn der Betrag von 908 000 ℳ der Gesellschaft zu dem alleinigen Zwecke und mit der Verpflichtung, den Mitgliedern und Hülfsarbeitern des Directoriums die für den Verlust ihrer bisherigen dienstlichen Stellung zu gewährenden Entschädigungen zu zahlen und die Vertretung des Staates gegenüber etwaigen weiteren Ansprüchen der bezeichneten Mitglieder und Beamten zu übernehmen, überlassen wird, der Rest des Reservefonds dagegen dem Staate zur freien Verfügung anheimfallen soll. Auch die Modalitäten der Stellung des Verwaltungsraths, hinsichtlich des Domizils der Gesellschaft sind gleichlautend mit dem Vertrage der Halberstädter Bahn. Bis zur Auflösung der Gesellschaft wird die Tantième für den Vorsitzenden auf jährlich 3 000 ℳ, für den Stellvertreter auf 1 800 ℳ, und für jedes Mitglied des Verwaltungsraths auf 1 400 ℳ festgesetzt. Die 1878er Dividende wird nach den statutarischen Bestimmungen festgestellt. Der Staat zahlt pro Actie eine jährliche Rente von 4¾ pCt. Der Betrag wird durch Abstempelung auf der Actie vermerkt. Die Zahlung der Rente erfolgt in halbjährlichen Raten. Die Prioritätenbesitzer behalten diese Rechte. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Theil der Prioritäten der Gesellschaft nach Bedürfniss zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil derselben für Rechnung des Unternehmens zu begeben. Die Gesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, zu jeder Zeit das Eigenthum der Berlin-Stettiner Eisenbahn zu erwerben und die Auflösung der Gesellschaft ohne Weiteres herbeizuführen. Für den Fall, dass der Staat von diesem Rechte Gebrauch machen sollte, wird behufs der Liquidation des Gesellschaftsvermögens, welche für Rechnung des Staats erfolgt, festgesetzt, dass 1. der Staat die sämmtlichen Prioritätsanleihen und Schulden der Gesellschaft als Selbstschuldner übernimmt, 2. an die Liquidatoren für jede ganze Actie den Betrag von 600 ℳ, für jede halbe Actie den Betrag von 300 ℳ als Kaufpreis zur Vertheilung überweist. Die Actionäre sind aufzufordern, binnen einer Frist von 6 Monaten ihre Actien gegen Empfangnahme des bezeichneten Betrages abzuliefern. Die nach Ablauf der sechsmonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden zur gerichtlichen Verwahrung gezahlt. Es soll jedoch jedem Actionär die Berechtigung vorbehalten bleiben, statt der Empfangnahme seines Antheils an dem Liquidationserlöse seine Actien nebst Zinsscheinen gegen Staatsschuldverschreibungen von gleichem Zinsertrage umzutauschen. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher das Stimmrecht aus, welches hinfort nicht mehr auf eine Maximalstimmenzahl beschränkt sein soll. Die Staatsschuldverschreibungen unterliegen, sofern der Staat es nicht vorziehen sollte, den Umtausch durch Ausgabe von Schuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zu bewirken, der Tilgung, welche mit dem auf dem Ablauf der sechsmonatlichen Frist folgenden Jahre beginnt und durch alljährliche Verwendung von 1 pCt. des Nominalbetrages der Staatsschuldverschreibungen und den auf die eingelösten Stücke fallenden Zinsen ausgeführt wird. Die Nummern der für ein Jahr zu tilgenden Staatsschuldverschreibungen werden alljährlich im September öffentlich ausgeloost und die gezogenen Nummern zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Sechs Monate nach erfolgter Bekanntmachung der gezogenen Nummern können die Inhaber der ausgeloosten Staatsschuldverschreibungen gegen den Nennwerth von 300 ℳ 330 ℳ bei der Staatsschulden-Tilgungscasse in Empfang nehmen. Ueber diesen Termin hinaus werden die etwa unabgehoben gebliebenen Capitalbeträge nicht weiter verzinst. Die Contrahenten sind an dieses Abkommen nicht gebunden, sofern nicht die Zustimmung des Verwaltungsraths und der Generalversammlung der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, sowie demnächst die verfassungsmässige Genehmigung des Abkommens seitens des Staates bis längstens zum 1. Juli 1879, diesen Tag eingeschlossen, herbeigeführt ist. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

Der „Staats-Anzeiger publicirt das Privilegium wegen Ausgabe von 6 000 000 ℳ 5 pCt. Prioritäts-Obligationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. Die Anleihe soll aufgenommen werden zum Zwecke der Tilgung der Baukostenüberschreitung bei den Bahnbauten Breslau-Raudten, Rothenburg-Reppen, Reppen-Küstrin-Stettin und Sorgau-Halbstadt, zur Ausführung der Bahnhofs- und Hafenanlagen am Dunzig bei Stettin, des Verbindungsgeleises von Fellhammer bis Gottesberg, zum Umbau des Bahnhofes Liegnitz, einschliesslich der damit zusammenhängenden Bahnverlegung, zu Vergrösserungen auf Bahnhöfen und Bahnanlagen im Interesse der Schifffahrt wie des Verkehrs und zur Vermehrung der Betriebsmittel. Die Zinsen werden in halbjährigen Raten am 1. April und 1. October ausgezahlt. Die Inhaber der Prioritäts-Obligationen sind auf Höhe der darin verschriebenen Beträge nebst den dafür zu zahlenden Zinsen Gläubiger der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. Sie haben in dieser Eigenschaft ein unbedingtes Vorzugsrecht vor allen Actien nebst deren Zinsen und Dividenden. Dagegen bleibt den in Gemässheit früherer Privilegien emittirten Prioritäts-Obligationen im Gesammtbetrage von ℳ 78 000 000 das Vorzugsrecht. Die Obligationen unterliegen der Amortisation, wozu jährlich verwendet werden: a) der Ueberschuss, der vom Ertrage der Bahnstrecken der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft nach Deckung der laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, der Beiträge zum Reserve- und Erneuerungsfonds, der Zinsen sämmtlicher für das Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahnunternehmen emittirten, insbesondere auch der durch dieses Privilegium bewilligten Prioritäts-Obligationen und nach Abzug der zur Amortisation der seither emittirten Anleihen nach Massgabe der bezüglichen Privilegien zu verwendenden Beträge übrig bleibt, bis zur Summe von 30 000 ℳ; b) die ersparten Zinsen der amortisirten Obligationen. Die Amortisation soll im Jahre 1886 aus dem vorstehend bezeichneten Ueberschusse des Betriebsjahres 1885 beginnen. Für die Jahre, worin ein solcher Ueberschuss nicht vorhanden ist, wird zur Amortisation nur das etwaige bezeichnete Zinsenersparniss verwandt. Der Eisenbahngesellschaft bleibt das Recht vorbehalten, mit Genehmigung des Staates den Amortisationsfonds zu verstärken und dadurch die Tilgung der Prioritäts-Obligationen

zu beschleunigen, wie auch vom 2. Januar 1886 ab sämmtliche Prioritäts-Obligationen durch die öffentlichen Blätter mit sechsmonatlicher Frist zu kündigen und durch Zahlung des Nennwerths einzulösen. Die Inhaber der Obligationen sind nicht befugt, die Zahlung der darin vorgeschriebenen Capitalbeträge anders, als nach Massgabe der im § 4 bezeichneten Amortisationsbedingungen zu fordern, ausgenommen: a) wenn ein Zinszahlungstermin durch Verschulden der Eisenbahnverwaltung länger als 3 Monate unberichtigt bleibt, b) wenn durch Verschulden der Eisenbahnverwaltung der Transportbetrieb auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn länger als 6 Monate gänzlich eingestellt gewesen ist, c) wenn die im § 4 festgesetzte Amortisation nicht eingehalten wird. In den Fällen zu a) und b) bedarf es einer Kündigungsfrist nicht, sondern das Capital kann von dem Tage ab, an welchem einer dieser Fälle eintritt, zurückgefordert werden, und zwar: zu a) bis zur Zahlung des betreffenden Zinscoupons, zu b) bis zur Wiederherstellung des unterbrochenen Transportbetriebes.

Eine soeben ausgegebene Denkschrift der Privateisenbahnen über die Frage der Differentialtarife gelangt hinsichtlich des Getreideimports Deutschlands zu folgenden Resultaten: Die Aufhebung der Differentialfrachtsätze für Getreide würde das Russische Getreide noch mehr als jetzt auf den Seeweg bezw. im inneren Deutschland auf die Flussschifffahrt drängen, ohne den Gesammtverkehr, der schon jetzt nicht auf die Differentialtarife angewiesen ist, in irgend wesentlicher Weise zu alteriren. Für das aus Galizien und Ungarn kommende Getreide würde die Aufhebung der Differentialtarife für Weizen und Gerste eine wesentliche Schmälerung des Transitverkehrs und für die Rheinisch-Westfälischen Provinzen eine Erhöhung des Imports von ausländischem Getreide anderer Provenienz (namentlich des Amerikanischen und Russischen) zur Folge haben. Soweit das Oesterreichische Getreide, welches jetzt mit Differentialtarifen direct in den Consum übergeht, wegen der besonderen Qualität oder zum Ersatz des inländischen Getreides, welches exportirt wird, würde eine Schädigung in der Consumtion bezw. in der internationalen Bewegung des Getreides entstehen, welche namentlich in letzterer Hinsicht auch auf die eigene Production nachtheilig zurückwirken muss. Wollte man die Differentialtarife durch Herabsetzung der Frachten für Getreide in den Deutschen Local- und Verbandsverkehren herbeiführen, so würde dies bei den relativ geringen Entfernungen eine für Production und Consumtion unerhebliche Ermässigung zur Folge haben, welche für beide Theile ohne irgend erhebliche finanzielle Wirkung ist, die Gesammteinnahmen der Deutschen Bahnen aber empfindlich schädigen würde. Wir behalten uns vor, auf die Denkschrift ausführlicher zurückzukommen.

Der hiesige schutzzöllnerische Verein für Deutsche Volkswirthschaft hielt am Freitag eine Versammlung ab, in welcher der bekannte Staatsrechtslehrer Prof. Ad. Wagner in einem längeren Vortrage die Eisenbahnfrage behandelte. Derselbe führte etwa Folgendes aus: Das Recept zur Gesundung des Eisenbahnwesens sei, dass für eine Planmässigkeit des Baues, der Capitalbeschaffung, des Betriebes gesorgt werde und dies könne am besten beim Staatseisenbahnsystem geschehen. Redner sprach schliesslich die Hoffnung aus, dass aus dem Preussischen Staatsbahnwesen sich schliesslich Deutsche Reichseisenbahnen entwickeln werden und empfahl als Uebergang den Vertrag, event. aber die Expropriation. Den Schluss des Vortrages bildete eine Betrachtung der Frage, betreffend die Herstellung der Bahnen, woran sich ein kurzer Blick auf den Betrieb und das Tarifwesen schloss.

Das Reichseisenbahnamt macht durch Erlass vom 16. d. M. den Eisenbahn-Verwaltungen von den Versuchen Mittheilung, welche bei der Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Telephonleitungen für diejenigen Betriebszwecke angestellt sind, bei welchen auch im Falle eines Missverständnisses jede Gefährdung der Betriebssicherheit ausgeschlossen ist. Gegenwärtig handelt es sich darum, Erfahrungen zu sammeln, ob mittelst der Telephone unter allen Umständen ein sicheres Verständniss herbeizuführen ist. Die Frage, ob und in welcher Ausdehnung Telephone für den Eisenbahnbetrieb mit Vortheil sich verwenden lassen, kann nach der Ansicht des Reichs-Eisenbahnamts nur durch das Ergebniss einer in grösserem Umfange vorgenommenen Erprobung beantwortet werden, weshalb die Reichsbehörden unter Hervorhebung des Interesses an der möglichen Verwendung besonders im äusseren Dienste des Eisenbahnwesens unterrichtet zu werden, die Anstellung von Versuchen in der angedeuteten Richtung empfehlen, soweit nicht die Mittheilung in anderer durch die Bahnpolizeiordnung und die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vorgeschriebenen Weise zu bewirken ist, und sieht den Berichten über die Art und den Umfang der angestellten Proben sowie über die mit der Einrichtung gemachten Erfahrungen bis zum 1. October d. J. entgegen.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen — exclusive Bayerns — im Monat Januar d. J. stellt sich auf den 88 Bahnen, welche in dem Zeitraum vom 1. Januar 1878 bis Ende Januar d. J. im Betriebe waren und zum Vergleich gezogen werden können: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen im Monat Januar d. J. bei 38 Bahnen = 43,2 pCt. der Gesammtzahl, höher und bei 50 Bahnen = 56,8 pCt. der Gesammtzahl, geringer als in demselben Monat des Vorjahres; die Einnahmen pro Kilometer im Monat Januar d. J. bei 35 Bahnen = 39,8 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 53 Bahnen = 60,2 pCt. der Gesammtzahl (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monat des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Januar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 242 369 800 *M.* (408 495 000 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 789 278 900 *M.* Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 474,93 km, so dass auf je 1 km 277 629 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Januar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 3 062 359 057 *M.* (1 099 915 258 *M.* Stammactien, 334 974 150 *M.* Prioritäts - Stammactien und 1 627 469 649 *M.* Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 11 961,28 km, so dass auf je 1 km 256 023 *M.* kommen.

Ludwigs-Eisenbahn. In der Generalversammlung der Nürnberg-Fürther Eisenbahngesellschaft vom 26. v. M. wurde der Rechnungsabschluss pro 1878 vorgelegt. Nach demselben betrug die Gesammteinnahme 307 563 *M.*, die Gesammtausgabe 264 516 *M.*, der Ueberschuss 43 047 *M.* Derselbe wird nach Beschluss der Generalversammlung in folgender Weise verwendet: 42 480 *M.* zur Bezahlung einer Superdividende von 24 *M.* pro Actie, 567 *M.* für den Bahnerneuerungsfonds. Der Pensionsfonds enthält nunmehr 53 120 *M.*, der Erneuerungsfonds 16 438 *M.* Die Reserve, welche die Baurechnung für Neubauten vertritt, figurirt passiv mit 44 403 *M.* Das Actiencapital beträgt 303 428 *M.*, das Mobiliar- und Immobiliarvermögen wird mit 1 107 300 *M.* angegeben.

Sachsen. Dresden, den 1. März. Das Königliche Ministerium des Innern hat nach Vernehmung mit dem Königlichen Finanzministerium auf eine Eingabe der Handels- und Gewerbekammer in Zittau Verordnung ergehen lassen, dass es zunächst nach den hierüber für die Staatseisenbahn-Verwaltung geltenden Grundsätzen unthunlich sei, dem Antrage auf weitere Ausdehnung der vierten Wagenclasse zu entsprechen, zumal sich gerade in der Lausitz an die Benutzung dieser Wagenclasse, deren Tarife die Selbstkosten kaum decken, ein grösserer Theil desjenigen Publicums auffälliger Weise gewöhnt hat, für welches man die vierte Classe nicht bestimmt habe. Auch sei es unthunlich, für die Beigabe der vierten Classe andere Züge als die zur Zeit hierfür benützten auszuwählen, da dies wieder Beschwerden von anderer Seite hervorrufen würde.

Gütertarifwesen in der Schweiz.

Am 8. Januar ist in Bern von den vier grossen Schweizerischen Bahnen ein Vertrag vollzogen, welcher sich in der Annahme des Princips der Beförderung auf dem kürzesten Wege und einer besonderen Art der Vertheilung der gemeinschaftlichen Einnahme nach Massgabe der kilometrischen Transportleistung auf ganz neue Grundlagen stützt. Er besagt: Im inneren Verkehre erfolgt die Beförderung stets auf dem kürzesten Wege. Auch im internationalen Verkehre kommt dasselbe Princip in dem Sinne zur Geltung, dass der längere Weg keine ermässigten Taxen festsetzen darf und für die ihm zugehenden Transporte die kürzere Linie durch eine Summe entschädigen muss, welche dem Ertrage aus den betreffenden Transporten nach Abzug der Beförderungskosten gleichkommt, im Maximum jedoch die Selbstkosten der Beförderung auf der kürzeren Linie nach den auf letzterer in Kraft befindlichen Tarifen nicht überschreiten darf. Es soll also der Reinertrag an den betreffenden Transporten nicht der längeren, sondern der kürzeren Route zu Gute kommen; andererseits soll letztere dabei keinen höheren Reingewinn erzielen, als sie schon aus ihren Transportleistungen im inneren Verkehr bezieht. Eine Ausnahme von der Regel, dass der längere Weg keine ermässigten Einheitstaxen festsetzen darf, ist nur im Transitverkehr für den Fall nachgelassen, dass die Benutzung desselben dem Schweizerischen Gebiete eine längere Transportstrecke zuwenden sollte. Auch in diesem Falle hat indessen eine Entschädigung des kürzeren Weges nach Massgabe der vorangestellten Bestimmungen einzutreten. Wenn unter dieser Voraussetzung also die Concurrenz von zwei Routen im internationalen Verkehre zugelassen ist, so soll solche dennoch in dem Falle ausgeschlossen sein, dass im internationalen Verkehre für gewisse Waaren, bei deren Einfuhr zwei Grenzbahnhöfe verschiedener Linien betheiligt sind, zwei Routen in Concurrenz gerathen können. In diesem Falle sollen sich die betheiligten Bahnen über den betreffenden Verkehr, sei es durch Schaffung einer gemeinschaftlichen Casse, sei es durch Theilung des Ertrages, einigen. Bezüglich der Vertheilung der Einnahmen des gegenseitigen Verkehrs setzt das Uebereinkommen fest, dass der Ertrag aus der Beförderung

der Eilgüter und der gewöhnlichen Güter, mit Einschluss der lebenden Thiere, Equipagen und der Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfange als gemeinschaftlich angesehen werden und unter den einzelnen Verwaltungen pro rata der kilometrischen Beförderung auf den wirklich zurückgelegten Wegen getheilt werden soll. Von dieser Art der Vertheilung ausgeschlossen sind die Expeditionsgebühren, welche den Verwaltungen der Aufgabe- und Bestimmungsstationen zu gleichen Theilen zufallen. Der Errichtung eines gemeinschaftlichen Abrechnungsbureaus soll ungesäumt näher getreten werden. Für den inneren Verkehr zwischen Stationen der eigenen Bahn behält jede Verwaltung freie Hand mit der Einschränkung, dass auch der Verkehr zwischen gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Stationen der Einzelverwaltungen, sowie zwischen zwei gemeinschaftlichen Bahnhöfen unter die Bestimmungen des Wechselverkehrs fallen, und dass der Ertrag des Verkehrs zwischen den durch gleich lange Linien verschiedener Verwaltungen verbundenen Orten unter die betheiligten Verwaltungen vertheilt werden soll. Dem aufmerksamen Beobachter wird es nicht entgehen, dass die vorstehend wiedergegebenen Vereinbarungen in wesentlichen Punkten dem Principe nach von denselben Ideen ausgehen, welche dem Antrage des Reichskanzlers an den Bundesrath über ein Deutsches Gütertarifgesetz zu Grunde liegen. Dem Schweizerischen Vertrage ist die Bemerkung vorausgeschickt, dass die vertragschliessenden Theile überzeugt sind, im allgemeinen Interesse sowohl als im Interesse ihrer Unternehmungen zu handeln, indem sie den vertragsmässigen Vereinbarungen beitreten.

Die Conferenz der 4 Gesellschaften (der Nordost-, Centralbahn, Bernischen Jurabahn und der Westbahn) ist am 27. Februar wieder in Bern zusammengetreten. Sie hat den Namen angenommen: Union commerciale des administrations de Chemins de fer Suisses und zu ihrem Generalsecretär ernannt Herrn Elie Ducommun, Secretär der Jurabahn-Gesellschaft. Ferner nahm sie ein Reglement an für ihre innere Organisation und erledigte verschiedene Fragen bezüglich der künftigen Anwendung der Convention vom 8. Januar 1879. Der Beitritt der Vereinigten Schweizerbahnen ist sicher, ebenso derjenige des Cantons Bern für die Bern-Luzern Bahn; ausserhalb des Verbandes stehen alsdann nur noch die in Liquidation begriffene Nationalbahn, die Tössthalbahn, die Simplonbahn, die Bahn Bulle-Romont und die Tessinischen Thalbahnen der Gotthardbahn.

Situation der Gotthardbahn-Gesellschaft.

Februar 1879.

Unter vorstehender Ueberschrift ging uns ein Circular der Direction der Gotthardbahn vom 10. Februar zu, welches offenbar den Zweck hat, die Einzahlung der Actien auf angemessene Weise zu erleichtern. Das fragliche Circular lautet:

Der neueste Kostenvoranschlag der technischen Bauleitung der Gotthardbahn (vom October 1878) berechnet die Gesammtkosten des reducirten Netzes Immensee-Pino mit der Abzweigung nach Locarno und der Theilstrecke Lugano-Chiasso, incl. Kosten der allgemeinen Verwaltung, Capitalbeschaffung und Verzinsung des Baucapitals bis zum 1. Juli 1882, auf die Summe von rund 221 Millionen Franken. Hiernach ergiebt sich gegenüber der Bausumme von 227 Millionen Franken, welche von der internationalen Conferenz von Luzern für die gleichen Linien angenommen worden war, eine Ersparniss von . . . . Fr. 6 000 000*)

In dem erwähnten Voranschlage der technischen Bauleitung der Gotthardbahn sind die Kosten des Unterbaues der noch auszuführenden Linien Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca und Cadenazzo-Pino, excl. eiserne Brücken und Unvorhergesehenes, mit Fr. 51 810 000 beziffert. Die fraglichen Arbeiten sind nun inzwischen, mit Ausnahme derjenigen der Strecke Immensee-Brunnen, welche auf Fr. 3 580 000 veranschlagt sind, an solide Unternehmer vergeben worden und zwar mit einem Abgebot von zusammen . . . . Fr. 4 115 000

Des Ferneren sind die eisernen Brücken, welche im Voranschlage vom October 1878 mit einer Summe von Fr. 3 000 000 in Anschlag gebracht waren, um Fr. 2 425 000 (zu 5/6 an die „Gute Hoffnungshütte“ in Oberhausen und zu 1/6 an Gebr. Bell in Kriens) vergeben worden, so dass sich hier eine weitere Ersparniss ergiebt von . . . . „ 575 000

Endlich ist auch der ganze Bedarf von Schienen (13 600 t) veraccordirt worden. Obschon das Gewichtsquantum in Folge Annahme eines stärkeren Profiles, als den Berechnungen des Voranschlages zu Grunde lag, um ca. 1 600 t erhöht worden ist, so konnte durch den Vertragsabschluss mit der Union in Dortmund und dem Hörder Bergwerks- und Hüttenverein noch eine Ersparniss gegenüber dem Voranschlage von . . . . „ 180 000

erzielt werden. Summa der erzielten Abgebote Fr. 4 870 000

*) Es ist auffallend, dass diese wichtige Angabe ohne nähere Begründung gelassen ist.

Auf den Arbeiten der Linie Immensee-Brunnen, sowie auf den Hochbauten und dem Rollmaterial darf sodann noch eine weitere Ersparniss von mindestens . . . . „ 300 000

in Aussicht genommen werden. Zusammen Fr. 5 170 000

Es steht demnach gegenüber der von der internationalen Conferenz berechneten Bedarfsumme von 227 Millionen Franken eine sichere Reserve in Aussicht von Fr. 6 000 000 + Fr. 5 170 000 = . . . Fr. 11 170 000

Abgesehen hiervon enthält der Voranschlag der technischen Bauleitung vom October 1878 noch eine Summe von nahezu Fr. 6 000 000 für „Unvorhergesehenes“, welche in Händen der Gesellschaft verbleibt, die wir indessen bei den Ersparnissen nicht in Rechnung bringen, weil die Möglichkeit besteht, dass dieser Posten durch Zufälligkeiten des Baues, eine weiter gehende Ausmauerung der Tunnels als der Voranschlag voraussetzt, u. s. w. in Anspruch genommen werden muss. Mit Beziehung auf den letzteren Punkt fügen wir jedoch noch die Bemerkung bei, dass, sofern die Tunnels durchgehends mit einer Gewölbemauerung versehen werden müssten, dies gegenüber dem Voranschlage vom October 1878 gemäss den Berechnungen des Herrn Tunnelinspectors Kaufmann nur eine Mehrausgabe von ca. Fr. 1 500 000 zur Folge haben würde.

Die sämmtlichen Unternehmer, an welche bisher Arbeiten vergeben worden sind, haben sich verpflichtet, für ca. 10 pCt. der Verdienstsumme Obligationen II. Ranges auf die Gotthardbahn an Zahlungsstatt anzunehmen. In Folge dessen ist bis jetzt die Abnahme von Fr. 5 370 000*) von dem durch die Gesellschaft aufzubringenden Anleihen von 6 Millionen Franken II. Ranges gesichert.

Nach Angabe der „Eisenbahn“ sind die Unternehmer

I. Für den Oberbau:

a) Bauloose III und IVa. — Brunnen-Flüelen. Unternehmung: Reveillac, Bardol et Cie. Theilhaber: Reveillac, Adolf, in Narbonne (Ande); Bardol, Hugo, in Tarbes (Haute Pyrénées); Despaux, Eduard, in Tarbes (Haute Pyrénées); Tersouly, Johann, in Foix (Ariège). Vorläufige Adresse: Luzern, Hotel St. Gotthard.

b) Bauloose IVb—IX. — Flüelen-Göschenen. Unternehmung: Baugesellschaft Flüelen-Göschenen. Theilhaber: Fischer & Schmuziger von Aarau; Guyer, Ed., von Zürich; Locher & Cie. von Zürich; Moser, Rob., von Herzogenbuchsee (Bern); Rüttimann, Hetzler & Eisele in Zürich; Vicarino & Curty in Basel; Ziegler, C. E., von Schaffhausen. Vorläufige Adresse: Oberingenieur Moser in Zürich.

c) Bauloose X—XVII. — Airolo-Biasca. Unternehmung: Giovanni Marsaglia. Theilhaber: Giovanni Marsaglia in Turin; Fritz Müller in Wien; G. Ott in Bern. Vorläufige Adresse: G. Ott in Bern.

d) Bauloos XVIII. — Cadenazzo-Vira Gambarogno. Unternehmer: Caprioglio & Cie. Vorläufige Adresse: Caprioglio in Dingolfingen, Bayern.

e) Bauloos XIX. — Vira Gambarogno-Pino. Unternehmer: Filippo Milza. Theilhaber: Filippo Milza aus Parma; Carlo Marchioni aus Novara; Carlo Caselli aus Castellazo Bormida. Sämmtliche derzeit in Novara, Hotel di Roma.

II. Die Unternehmer für die eisernen Brücken sind:

a) Für die Strecke Immensee-Altdorf: Th. Bell & Cie. in Kriens bei Luzern (ca. 720 t à Fr. 420.)

b) Für die Strecke Altdorf-Biasca und Cadenazzo-Pino: Gutehoffnungshütte, Actienverein für Berg- und Hüttenbetrieb in Oberhausen II. (Westfalen) (ca. 4 850 t à Fr. 439.)

III. Die Schienen wurden wie folgt vergeben:

2 250 t	auf den Lagerplatz	Brunnen	zum Preise von Fr. 178 p. t.
5 370 „	„ „ „	Flüelen	„ „ „ „ 178 „
5 370 „	„ „ „	Biasca	„ „ „ „ 193 „
750 „	„ „ „	Magadino	„ „ „ „ 188 „

Es übernahmen von diesem Quantum von 13 740 t: Die „Union“, Actiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie in Dortmund 9 160 t, der Hörder Bergwerks- und Hüttenverein in Hörde 4 580 t.

Ueber den Umfang der Betheiligung an den ausgeschriebenen Einzahlungen der eingeforderten 4. Rate auf das Actiencapital liegen offizielle Angaben noch nicht vor. Der etwaige Ausfall scheint aber gedeckt zu sein.

Zwischen den zur Zeit als Vertreter der Gotthardbahn-Gesellschaft in Berlin anwesenden Vicepräsident Zingg von Luzern und Ständerath Strehlin von Basel und einem Consortium, an dessen Spitze die Disconto-Gesellschaft, die Darmstädter Bank und S. Bleichröder stehen, ist nämlich, wie die „Nat.-Ztg.“ vom 5. März berichtet, am 2. d. M. ein Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem das Consortium diejenigen 6 000 000 Frcs. 5procentige Gotthardbahn-Obligationen erster Hypothek, zu deren Ausgabe die Gesellschaft nach dem Vertrage vom 12. Februar 1878

*) Der Zinsenverlust von 4 Millionen Franken wegen Verspätung der Eröffnung um 1 Jahr ist nicht in Berechnung gebracht.

ermächtigt war, übernimmt und gegen eine gewisse Pauschalvergütung Garantie für die noch ausstehenden Einzahlungen der eingeforderten vierten Rate auf das Actiencapital leistet. Es wurde dabei ausbedungen, den übrigen Mitgliedern des früheren Gotthard-Consortiums den Beitritt zu diesem Vertrage offen zu halten.

Rumänien. Der Administrationsrath der Rumänischen Eisenbahngesellschaft hat soeben vom Minister offiziell die Bestätigung des von Berlin eingetroffenen Regierungsraths Sebold als Generaldirector der Rumänischen Eisenbahngesellschaft erhalten.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Schadensanspruch, weil dem Kläger (Maschinenputzer) in der Reparaturwerkstatt einer Eisenbahngesellschaft ein eisernes Geländer auf die Füsse gefallen ist und er in Folge dessen arbeitsunfähig geworden.** Dergleichen Werkstätten der Eisenbahnen sind constant als Fabriken im Sinne des § 2 des R.-Haftpflichtgesetzes betrachtet worden, wenngleich die Eisenbahnen in ihnen nur für ihren eigenen Bedarf Arbeiten vornehmen lassen. Auch kann blos deshalb, weil der Umsturz des fraglichen Geländers durch die Bodenerschütterung in Folge der Bewegung einer Locomotive auf einem daneben belegenen Schienenstrange veranlasst sein soll, von einer Anwendung der Bestimmung des § 1 nicht die Rede sein. Denn es lässt sich nicht annehmen, dass der Unfall bei dem Betriebe der Eisenbahn sich ereignet hat. Es ist das auch nicht behauptet und nach der Darstellung nicht anzunehmen. Die Locomotive scheint vielmehr nur zu Reparaturzwecken in Bewegung gesetzt zu sein. Sodann lässt es auch die Sachdarstellung vollständig ungewiss, ob die Bodenerschütterung durch eine Bewegung einer Locomotive oder durch die Arbeiter in der Werkstatt herbeigeführt ist. — Kommt hiernach § 2 zur Anwendung, so lag auch dem Kläger der Nachweis ob, dass der Unglücksfall durch ein Verschulden eines Aufsehers, Repräsentanten etc. des Verklagten herbeigeführt ist. (Erk. d. II. Sen. d. R.-O.-H.-G. v. 6. Novbr. 1878.)

Literatur. Die Naturkräfte, Eine naturwissenschaftliche Volksbibliothek. Wir machen noch besonders auf die dieser Nummer anliegende Ankündigung dieser trefflichen Volksbibliothek aufmerksam, welche in anregender Weise und in verständlicher Sprache dem Gebildeten die Resultate der Naturforschung in ihrer Anwendung auf das Leben und auf die verschiedene menschliche Thätigkeit vorführen und gleichzeitig die Kräfte der Natur in ihrem wechselseitigen gesetzmässigen Wirken zur allgemeinen Kenntniss bringen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Rheinische Eisenbahngesellschaft. Am 1. März cr. ist die zwischen Kray und Gelsenkirchen gelegene Haltestelle Dahlbusch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. (210)

2. Verkehrsstörungen.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. In Folge starker Schneeverwehungen ist in der Zeit vom 26. bis incl. 28. d. M. der Betrieb auf einigen diesseitigen Strecken gänzlich, auf anderen Strecken theilweise eingestellt. Die Wiederaufnahme des Betriebes auf den gesammten Strecken unserer Bahn erfolgt mit heute Abend. Schwerin, den 28. Februar 1879. Die Direction. (199)

Weimar-Geraer Eisenbahn. Wegen andauernden bedeutenden Schneefalls hat in der Zeit vom 24. bis 27. d. M. der Güter- und Personenverkehr auf unserer ganzen Strecke erhebliche Störungen erlitten. Vom 28. ab konnten die Hindernisse beseitigt werden. Weimar, den 28. Februar 1879. Die Direction. (202)

Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Die seit 24. v. M. bestandenen Verkehrsstörungen durch Schneeverwehungen sind beseitigt. Magdeburg, den 3. März 1879.

3. Personenverkehr.

Vom 1. März d. J. ab führen die Express-Züge der Route Berlin-Köln auch auf der Strecke Hannover-Köln die zweite Wagenclasse.

Es sind deshalb die Placat-Fahrpläne der diesseitigen Strecken wie folgt abzuändern.

A. Berlin-Lehrte-Hannover etc.

a) Bemerkung im Kopf des Express-Zuges 106 (Berlin-Hannover) „ab Hannover nur 1. Cl." ist zu streichen.

b) Bemerkung 1 durchgehende Wagen (Leipzig-Magdeburg nach Oebisfelde-Hannover) ist hinter „In den Zügen No. 36 und 22" hinzuzufügen: „und 38". Bemerkung 2 ist zu streichen.

c) Bemerkung 1 der umgekehrten Richtung ist hinzuzufügen: „und 21". Bemerkung 2 ebenfalls zu streichen.

d) Route Wien-Dresden-Leipzig etc.-Köln ist im Kopfe der Express - Züge die 1. Classe über resp. unter 1. 2. Classe zu streichen.

B. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig etc.

a) Bemerkung 4 durchgehende Wagen hinzuzufügen: „und 21".

b) Bemerkung 5 zu streichen.

c) Bemerkung 11 hinzuzufügen: „und 8".

d) Bemerkung 12 zu streichen.

C. Routen-Fahrplan.

Route (Breslau-) Dresden-Leipzig-Magdeburg - Aachen - Paris. Der Bemerkung: „Durchgehende Wagen in den Zügen ab Dresden 4¹⁵ und 6⁰, sowie ab Köln 7⁰ und 8⁰ zwischen Dresden und Köln ist hinzuzufügen: hinter 4¹⁵ „und 8⁰", hinter 7⁰ „und 9³⁰". Der Nachsatz: „ausserdem in etc.-Dresden" ist zu streichen. Magdeburg, den 28. Februar 1879. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Heidman. (312)

4. General-Versammlungen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Zur Entgegennahme des Berichts der Gesellschaftsvorstände über die Verhandlungen, welche mit der Königlichen Staatsregierung wegen dauernder Betriebs-Ueberlassung des Berlin-Stettiner Eisenbahn-Unternehmens an den Staat gepflogen worden sind, event. zur Beschlussfassung über einen Vertragsentwurf, betreffend den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes, event. des Eigenthums der Berlin-Stettiner Eisenbahn auf den Staat werden die Actionäre unserer Gesellschaft zu einer

ausserordentlichen General-Versammlung auf Donnerstag, den 3. April 1879, Vormittags 11½ Uhr

im grossen Saale des Börsenhauses am Heumarkt hierselbst ergebenst eingeladen.

Da der Vertragsentwurf zugleich die Auflösung der Gesellschaft in Aussicht nimmt, so machen wir auf den § 60 der Statuten ausdrücklich aufmerksam, nach welchem die Auflösung nur in einer General-Versammlung, in welcher wenigstens die Besitzer von drei Viertel sämmtlicher Actien anwesend oder vertreten sind, durch eine Mehrheit von mindestens zwei Drittel der Stimmen der Anwesenden unter Genehmigung des Staates beschlossen werden kann.

Sollten auf diese Einladung sich nicht die Besitzer von drei Viertel sämmtlicher Actien versammeln, so kann, wenn es durch die absolute Stimmenmehrheit der Anwesenden beschlossen wird, eine neue General-Versammlung zum Beschlusse über die Auflösung ausgeschrieben werden, in welcher sodann zwei Drittel der Stimmen der darin anwesenden oder vertretenen Actionärs die Auflösung für die gesammte Gesellschaft verbindlich aussprechen können.

Die Feststellung des Stimmrechts und die Aushändigung der Eintrittskarten für diese General-Versammlung gegen Präsentation der Actien erfolgt

in Berlin am 29. März cr., Vormittags von 9 bis 12 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr in unserem dortigen alten Bahnhofsgebäude, parterre

und

in Stettin am 1. und 2. April cr. in dem Verwaltungsgebäude unserer Gesellschaft hierselbst, Carlstrasse 1, während der vorgedachten Stunden.

Es werden dabei die Actien, auf welche Eintrittskarten ertheilt sind, mit einem die Jahreszahl 1879 enthaltenden Stempel in schwarzer Farbe versehen und kann auf so gestempelte Actien bei ihrer etwaigen abermaligen Production für diese General-Versammlung ein ferneres Stimmrecht nicht ertheilt werden.

An Stelle der Actien werden auch Depotscheine der Reichsbank oder anderer öffentlicher Institute zur Abstempelung zugelassen. Diese Scheine müssen in solchen Fällen aber bis zum Schluss der Abstempelung in unseren Händen verbleiben und werden erst dann gegen die unsererseits bei der Empfangnahme ertheilte und von dem Präsentanten mit einer Bescheinigung über den Rückempfang zu versehende Quittung zurückgegeben.

Die Tagesordnung, sowie der von den Gesellschaftsvorständen zu erstattende Bericht können in den letzten 8 Tagen vor der General-Versammlung in der Registratur unserer Verwaltung, Carlstrasse 1, zwei Treppen rechts, hierselbst, entgegengenommen werden. Stettin, den 1. März 1879. Der Verwaltungsrath der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft. Pitzschky. Ferd. Brumm. Güterbock. (308)

5. Tarifwesen.

Am 1. März d. J. gelangt der **IV. Nachtrag zum Saarbrücken-Sächsischen Gütertarife** via Hof zur Einführung, welcher neue Frachtsätze für die Station Saargemünd mit sämmtlichen Sächsischen Verbandsstationen, sowie für Bingerbrück und Langenlonsheim mit Mügeln und Niedersedlitz enthält. Exemplare desselben sind bei den Güterexpeditionen käuflich zu erlangen. Dresden, am 28. Febr. 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (306)

Hof-Meininger Verband. Am 1. März d. J. tritt der IV. Nachtrag zum 2. Hefte des Verbandstarifs in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Pfälzische Station Saargemünd, Aenderung der Stationsbezeichnung Blieskastel-Lautzkirchen und einen Ausnahmesatz für Jutegarn und Jutegewebe von Meissen nach Ludwigshafen enthält. Exemplare desselben sind durch die Güterexpeditionen käuflich zu

erlangen. Dresden, am 28. Februar 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (307)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Verband-Gütertarif. Vom 15. April c. ab treten sämmtliche, für den Verkehr zwischen Danzig der Hinterpommerschen Eisenbahn über die Route Stettin-Stargard bisher giltigen Frachtsätze des rubricirten Verbandes ausser Kraft. Es bleiben in diesem Verbandverkehr demnach nur die Sätze für Danzig lege Thor via Schneidemühl-Dirschau bestehen. Bromberg, den 26. Februar 1879. Königl. Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (313 J.)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Verbandstarif für directe Personen- und Gepäck-Beförderung ist Nachtrag 11 ausgegeben, welcher verschiedene neue Billetpreise etc. sowie Aufhebung der bestehenden directen Personen- und Gepäckabfertigung von und nach Warschau mit dem 15. April d. J. enthält. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. Erfurt, den 26. Februar 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (311)

Der im Tarife vom 1. Januar cr. für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischen Güterverkehr** enthaltene Ausnahmetarif No. 1 für Bau- und Stammholz findet fortan auf sämmtliche in der Waarenclassification des Reformtarifes unter Speciaftarif II in der Rubrik „Holz, Europäisches“ aufgeführte Holzarten incl. Holzdraht und Holzmehl Anwendung. Köln, 1. März 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (310)

6. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Die Lieferung der für unsere Werkstätten pro 1. April 1879 bis 1. April 1880 erforderlichen Materialien beabsichtigen wir an den Mindestfordernden zu vergeben.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien“
bis zum 16. März c. an uns einzusenden.

Die Bedingungen sind von unseren Betriebs-Inspectoren Busse zu Berlin und Wilde in Stettin, sowie von unserm Ober-Maschinenmeister Kretschmer in Stargard auf portofreie Anträge zu haben. Stettin, den 21. Februar 1879. Directorium. (305)

7. Stellen-Vacanzen.

Für das technische Bureau der unterzeichneten Verwaltung wird zu baldigem Antritt ein theoretisch und practisch gebildeter Eisenbahn-Maschinentechniker als Hilfsingenieur gesucht. Chemnitz, den 1. März 1879. Maschinenhauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. (312 J.)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 19. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 10. März 1879.

Die Preussischen Staatsbahnen im Lichte der Statistik.

In No. 17 der Vereinszeitung wird an der Hand der statistischen Nachrichten über die Preussischen Eisenbahnen der Nachweis versucht, dass die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung in Bezug auf Oeconomie den Vergleich mit der Privatbahnverwaltung wohl auszuhalten vermöge. Zu diesem Zweck wird die Zahl der Beamten und Arbeiter und die Summe des ausgegebenen Gehalts, sowie der Löhne bei den Staatsbahnen, Privatbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen auf den Kilometer, auf je 100 000 Wagenachskm und auf je 100 000 ℳ Brutto-Einnahme reducirt.

Schon vor Jahresfrist ist ein ähnlicher statistischer Versuch von der Reichs-Eisenbahnverwaltung veröffentlicht, aus der Zahl der Beamten, wie sie bei den einzelnen Verwaltungen beschäftigt werden, den Nachweis der öconomischen Wirthschaft der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen zu führen. Dieser Versuch ist auch der Budgetcommission des Reichstages vorgelegt, welche indessen Schlüsse nach dieser Richtung aus dem vorgelegten Material zu ziehen nicht vermocht hat. Es ist interessant, das Urtheil derselben, welches in dem dem Reichstag erstatteten Commissionsbericht niedergelegt ist, wiederzugeben; dasselbe lautet:

„Die zweite der Commission mitgetheilte beim Reichs-Eisenbahnamte angefertigte und sämmtlichen Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen mitgetheilte Zusammenstellung „der im October 1877 auf Deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Betriebsdienst gewesenen Beamten und Hilfsbeamten“ beschäftigt sich nur mit der Anzahl der Beamten und Hilfsbeamten, nicht mit dem Aufwand, welchen sie verursachen und nicht mit den anderen Hilfskräften, Arbeitern etc. und gelangt zu sehr wenig wahrscheinlichen Schlüssen. Sie giebt die durchschnittliche Anzahl der Beamten an, welche entfallen auf

a) 1 Million Achskilometer,
b) 1 Kilometer Geleislänge,
c) das geometrische Mittel von a) und b),

und schliesst daraus, dass unter 54 Deutschen Bahnen die Elsass-Lothringischen für a) die dritte, für b) die sechszehnte und für c) die erste Stelle einnehmen, d. h. dass sie im geometrischen Mittel der Anzahl Beamten auf 1 Million Achskilometer und 1 km Geleislänge die geringste Anzahl Beamten von allen Deutschen Bahnen habe.

Wenn man den Werth dieses statistischen Versuchs beurtheilt, so wird man zunächst finden, dass schon der Gedanke, lediglich mit der Anzahl der unter den Titeln 1—4 des Etats enthaltenen Beamten einen Schluss auf die Wirthschaftlichkeit der Verwaltung im Vergleich mit anderen Verwaltungen ziehen zu wollen, keinen Beifall verdient.

Unter die Titel 5, 7 und 8 des Reichs-Eisenbahnetats fällt eine um die Hälfte grössere Anzahl von Lohnarbeitern, als Beamte unter 1 bis 4 fallen. Sodann ist die Unterscheidung zwischen Beamten und Lohnarbeitern keineswegs bei allen Eisenbahn-Verwaltungen die gleiche und erscheint es practisch fast unmöglich, eine solche Scheidung überhaupt in einer Weise zu treffen, dass die Grösse und der Werth der geleisteten gleichartigen Arbeit, auf die es doch schliesslich allein ankommen kann, nach der Zahl der Beamten oder Lohnarbeiter bemessen werden könnte. Das Verhältniss der als Beamte und der als Lohnarbeiter bezeichneten Anzahl von Arbeitskräften war nach den statistischen Nachweisungen für 1876 bei den

	Beamte	Arbeiter und Frauen
Elsass-Lothring. u. Luxemburg. Eisenb.	4 459	6 126
Preussischen Staatsbahnen	26 260	28 731
Preussischen Privatbahnen in Staatsverwaltung	17 434	17 346
Preussischen Privatbahnen in Privatverwaltung	49 284	43 669

Diese Zahlen sprechen ohne weitere Erläuterung für das früher Gesagte.

Zu der fraglichen Zusammenstellung ist weiter zu bemerken, dass nicht die einfache Bahnlänge, sondern diese mit Zuschlag der Länge der zweigeleisigen Strecken in Rechnung genommen ist. Wenn also von zwei gleichlangen Bahnen eine zweigeleisig, die andere eingeleisig ist und beide Bahnen auch gleichviel Beamte haben, so folgt für jene statistische Arbeit bezüglich der Ziffer b) daraus, dass die eingeleisige Bahn doppelt soviel Beamte habe, als die zweigeleisige! Die Eigenschaft einer Bahn, dass sie zweigeleisig ist, hat aber ganz gewiss einen sehr geringen Einfluss auf die Vermehrung der Zahl der Beamten, sie kommt wesentlich nur in der Zahl der Arbeiter bei der Bahnunterhaltung zur Geltung, der Bedarf an Personal für Bahnbewachung, Fahr- und Werkstättendienst u. s. w. ist davon nicht abhängig.

Aehnliche Bemerkungen lassen sich über den Vergleichsfactor a), welcher die Gesammtbeamtenzahl für alle Verwaltungszweige auf Achskilometer bezieht, machen. Abgesehen davon, dass die Grösse des Verkehrs auf das Bedürfniss von Beamten nicht in alle Dienstzweige gleichmässig zurückwirkt, kommt es darauf an, welche Steigungsverhältnisse eine Bahn hat,

ob sich auf gleiche Länge mehr oder weniger Stationen befinden, ob die Transporte auf grössere oder geringere Entfernungen ausgeführt werden, in welchem Verhältniss Localverkehr, directer und durchgehender Verkehr stehen u. s. w.

Je grösser die Zahl der beförderten Achsen pro Kilometer, je umfangreicher der directe und durchgehende Verkehr gegen den Localverkehr, je grösser die Transportlänge, je günstiger die Steigungsverhältnisse, je kleiner die Anzahl der Stationen etc., um so geringer kann die Zahl der Beamten, namentlich für den Expeditions- und Fahrdienst sein.

Es zeigt sich eben hier wieder ganz deutlich, wie schwer es ist, zu einigermassen zuverlässigen und zur Vergleichung brauchbaren statistischen Resultaten zu gelangen. Gerade die Eisenbahnstatistik hat einen grossen Umfang angenommen. Ob sie auch an Vollkommenheit und Nutzen für das practische Bedürfniss gewachsen ist, wird öfters in Frage gestellt sein, wenn es sich darum handelt, Vergleiche in den Details der Betriebsergebnisse verschiedener Bahnlinien anzustellen. Nimmt man alsdann die Geschäftsnachweisungen und Verwaltungsberichte der einzelnen Eisenbahnen, die amtlich zusammengestellten Betriebsergebnisse, die Deutschen Eisenbahnstatistiken, die alle jedes Jahr mit Bienenfleiss in Millionen von Zahlen zusammengetragen werden, zur Hand und sucht nach sicherem Aufschluss in Dingen, die nicht ganz an der Oberfläche liegen, so wird man gar oft ermüdet die dicken Bände wieder bei Seite legen, weil man auf Unwahrscheinliches, auf Widersprüche gestossen oder weil man gar nicht finden kann, was man zu finden berechtigt wäre, wenn überall Grundlage, Aufbau und Gruppirung, die an sich so einfach sind, genau übereinstimmen und klar und durchsichtig vorliegen würden".

Soweit die Ausführungen des erwähnten Reichstags-Commissionsberichtes, wie solche durch den sachkundigen Abg. Gerwig als Referent festgestellt sind. Wie man sieht, sind die darin enthaltenen Einwendungen von dem Verfasser des in No. 17 abgedruckten Artikels nicht berücksichtigt worden. Die gleiche Zahl von Wagenachskilometern repräsentirt an sich nicht dieselbe Leistung, abgesehen von anderen Factoren wäre dieser Vergleich nur dann zutreffend, wenn eine gleiche Zahl Achskilometer auf einen Kilometer Bahn entfallen und ferner, wenn der Verkehr derselbe ist, namentlich aber bezüglich der Güterwagen-Achskilometer der Localverkehr, welcher mehr Personal zur Abfertigung erfordert, gegenüber dem directen und durchgehenden Verkehr auf den Bahnen in gleichem Verhältniss steht.

Ziffermässig ergiebt sich nun bezüglich der Betriebsleistungen der Preussischen Bahnen Folgendes.

Es sind befördert Wagenachskilometer pro Kilometer Bahn:

Personenwagen

auf den	1874	1875	1876
Preussischen Staatsbahnen. .	70 478	65 428	57 795
Preussischen Privatbahnen in Staatsverwaltung.	53 944	48 609	46 526
Preussischen Privatbahnen in Privatverwaltung.	54 044	53 715	46 497

Güterwagen

auf den	1874	1875	1876
Preussischen Staatsbahnen. .	336 809	307 290	279 757
Preussischen Privatbahnen in Staatsverwaltung.	357 489	352 628	338 845
Preussischen Privatbahnen in Privatverwaltung.	234 213	209 588	197 226

Es sind somit pro Kilometer Bahn auf den Preussischen Bahnen sehr verschiedene Leistungen zu constatiren und dem entsprechend ist auch die kilometrische Einnahme und Ausgabe der Bahnen verschieden.

Es betrug nämlich die Einnahme pro Kilometer Bahn:

auf den	1874 Thaler	1875 ℳ	1876 ℳ
Preussischen Staatsbahnen. .	12 845	37 818	35 250
Preussischen Privatbahnen in Staatsverwaltung.	15 018	44 295	41 287
Preussischen Privatbahnen in Privatverwaltung.	10 851	30 732	28 764

Ausgaben pro Kilometer Bahn:

auf den	Thaler	pCt.	ℳ	pCt.	ℳ	pCt.
Preuss. Staatsbahnen. .	7 924	57,6	21 798	61,7	19 001	53,9
Preuss. Privatbahnen in Staatsverwaltung . .	8 430	50,3	22 279	56,3	20 614	49,9
Preuss. Privatbahnen in Privatverwaltung . .	6 063	52,5	16 134	55,8	14 774	51,4

Davon entfallen auf den Local-Güterverkehr:

Einnahme 1874

auf den	Localverkehr Thaler	directer u. Verbandsverkehr Thaler
Preussischen Staatsbahnen. .	10 594 654	24 650 507
Preussischen Privatbahnen in Staatsverwaltung.	10 472 857	16 245 078
Preussischen Privatbahnen in Privatverwaltung.	20 400 147	33 442 733

Einnahme 1875

auf den	ℳ	ℳ
Preussischen Staatsbahnen. .	31 780 513	74 296 729
Preussischen Privatbahnen in Staatsverwaltung.	33 981 138	53 097 291
Preussischen Privatbahnen in Privatverwaltung.	70 367 552	110 320 617

Die relativ höheren Einnahmen im Localgüterverkehr bei den Staatsbahnen pro 1874 und 1875 lassen einen Rückschluss auf die Abfertigung grösserer Quantitäten im Localverkehr zu; 1876 sind die Quantitäten selbst bekannt.

Befördert sind:

auf den	Tonnen Eil- u. Frachtgut
Preussischen Staatsbahnen.	21 506 797
davon Localverkehr = ¼ . . .	5 748 435
Preuss. Privatbahnen in Staatsverwaltung . .	24 802 407
davon Localverkehr = ²/₅ . . .	11 132 734
Preuss. Privatbahnen in Privatverwaltung . .	40 539 805
davon Localverkehr = ²/₅ . . .	17 105 296

Es hat ferner jede Tonne Gut durchlaufen 1876:

auf den	km
Preussischen Staatsbahnen.	91,8
Preussischen Privatbahnen in Staatsverwaltung	81,0
Preussischen Privatbahnen in Privatverwaltung	82,5

Nachdem diese Voraussetzungen der Statistik festgestellt sind, lassen sich auch die Resultate auf Grund derjenigen Zahlen ziehen, die im Aufsatz in No. 17 dieser Zeitung für die Wirthschaft der Staats- und Privatbahnen benutzt sind.

Die Resultate lassen sich dahin zusammenfassen: Obwohl in den Jahren 1874, 1875, 1876 die Preussischen Staatsbahnen pro Kilometer Bahn eine um mehr als 20 pCt. höhere Einnahme haben als die Privatbahnen in eigener Verwaltung, die Ausgaben relativ aber im Allgemeinen mit der Steigerung der Einnahmen pro Kilometer fallen, so absorbirten die Ausgaben bei den

	1874	1875	1876
Staatsbahnen.	57,6 pCt.	61,7 pCt.	53,9 pCt.
gegen Privatbahnen . .	52,5 „	55,8 „	51,4 „

Weiter: Obwohl, was die Transportverwaltung betrifft, die Staatsbahnen an Wagen-Achskilometern pro Kilometer Bahn in diesen Jahren um ca. 50 pCt. mehr befördert haben als die Privatbahnen in Privatverwaltung, die Arbeitskräfte für 100 000 Achskilometer daher geringer sein müssen, obwohl ferner der Local-Güterverkehr der Privatbahnverwaltungen stärker ist gegenüber dem directen und durchgehenden Verkehr als bei den Staatsbahnverwaltungen, obwohl endlich die Gütertransporte bei den Staatsbahnverwaltungen eine grössere Länge durchlaufen, obwohl diese Momente für letztere eine geringere Zahl von Arbeitskräften erforderlich erscheinen lassen, so ist doch in den Transportverwaltungen die Zahl der Beamten und Hilfsarbeiter, sowie der Arbeiter auf je 100 000 Wagenachskm reducirt]

	1874 Hilfsarbeiter + Arbeiter	1875 Hilfsarbeiter + Arbeiter	1876 Hilfsarbeiter + Arbeiter
Staatsbahnen	0,65 + 1,15	0,63 + 1,33	0,69 + 1,21
	Summa 1,80	Summa 1,96	Summa 1,90
Privatbahnen	0,80 + 1,12	0,79 + 1,17	0,77 + 1,10
	Summa 1,92	Summa 1,96	Summa 1,87

die gleiche, ebenso die Ausgabe für Gehalt, Löhne etc. Werden aber die Kräfte der Transportverwaltung auf Bahnkilometer reducirt, so

ergiebt sich für das Verhältniss zu Gunsten der Privatbahnen wie folgt:

Ausgabe an Gehalt und Löhnen pro Kilometer Bahn in der Bahnverwaltung:

	1874	1875	1876
Staatsbahnen . .	7 857	7 508	6 968
Privatbahnen . .	5 826	5 216	4 815

In der allgemeinen Verwaltung ist — wie die im Aufsatz enthaltenen Zahlen evident ergeben — die Verwendung von Arbeitskräften wie die Ausgabe bei den Privatbahnen erheblich geringer.

Es geht aus diesen Ziffern hervor, dass bei allen drei Verwaltungszweigen das Resultat zu Gunsten der Privatbahnen ausfällt, wie dies übrigens auch aus der Tabelle des Artikels in No. 17 selbst ersichtlich ist. Wenn man an der Hand der Statistik richtige Schlüsse ziehen will, so muss man nicht einzelne Ziffern allein gegenüberstellen, sondern die Voraussetzungen feststellen, unter denen allein die Ziffern ein gleiches Verhältniss, wie hier in Bezug auf die Leistungen der Bahnen, ergeben können. X.

Zur Frage der Rentabilität des Personenverkehrs.

Obgleich über diese so überaus wichtige Frage in den letzten Nummern dieser Zeitung eine beinahe schon erschöpfende Discussion stattgefunden hat, so sei es doch gestattet, nochmals darauf zurückzukommen, da gerade die oben betonte Wichtigkeit dieses rechtfertigen dürfte.

Die in No. 10 dieser Zeitung zu Gunsten der Beibehaltung der I. Classe aufgeführten Gesichtspunkte sind zwar bereits in No. 16 widerlegt, allein auch der Verfasser dieser Entgegnung hält bei der eventuellen Durchführung der vorgeschlagenen Massregel eine gewisse mehr oder minder lange Uebergangszeit für nothwendig. Gerade eine derartige Uebergangszeit hat aber sowohl für die Bahnverwaltungen als auch für das Publikum leicht Unannehmlichkeiten im Gefolge und es erscheint daher die Frage wohl berechtigt, ob denn eine Uebergangszeit überhaupt nothwendig ist. Bei einer eventuellen Verneinung dieser Frage ist jedenfalls die Durchführung der Beseitigung der I. Classe allen Interessenten erleichtert, ja es könnte unter Umständen sogar das vorgeschlagene Mittel probeweise eingeführt werden um danach zu ermessen, ob die gehofften Minderausgaben resp. Mehreinnahmen auch thatsächlich eintreten. Die oben gestellte Frage glauben wir nun entschieden verneinen zu müssen und zwar aus dem einfachen Grunde, weil es gar keinen Bedenken unterliegen dürfte, die jetzige II. Classe und die jetzige I. Classe mit ihren gegenwärtigen Ausstattungen zu der zukünftigen I. Classe zusammenzufassen und diese zwei Classen zukünftig äusserlich einfach gleichmässig zu bezeichnen. Eine derartige nur äusserliche Veränderung in der Classenbezeichnung erfordert aber so zu sagen gar keine Zeit, so dass recht wohl die Beseitigung der jetzigen I. Classe und die Vereinigung der zwei jetzigen Polsterclassen zu einer derartigen Classe sofort durchgeführt werden könnte, denn die Unterschiede in der Ausstattung der II. Classe sind jetzt innerhalb Deutschlands, ja sogar bei denselben Bahnen keineswegs geringer, als die Unterschiede zwischen der II. und I. Classe. Besonders in den westlichen Provinzen und Landestheilen, in denen doch vermöge grösseren Wohlstandes und in Folge der dichtbevölkerten Industriebezirke die jetzige I. Classe noch die verhältnissmässig grösste Existenzberechtigung sich erworben hat und also daher auch vielleicht deren Beseitigung am ersten zu Unzuträglichkeiten führen könnte, herrscht auch die grösste Mannigfaltigkeit in der Ausstattung der II. Classe — vom 10 sitzigen Coupee mit Lederpolstern bis zum feinen Damencoupee mit Plüschpolstern und Spiegeln — während die I. Classe gleichfalls 6 und 8 sitzig mit und ohne Spiegeln eingerichtet ist, so dass gerade hier eine weitere Vermehrung der Mannigfaltigkeit kaum merklich wäre. Zu dem kommt, dass in vielen durchgehenden Zügen von Frankreich nach Deutschland und in umgekehrter Richtung jetzt schon thatsächlich Deutsche Wagen I. Classe auf Deutschem Gebiet als Wagen II. Classe benutzt werden.

Wenn man daher für die Folge die besser ausgestatteten Coupees den durchgehenden Zügen — besonders etwa die früheren Coupees I. Classe als Damencoupees, diejenigen mit geringerer Ausstattung den Localzügen zuwies, so könnte man die weitere Durchführung einer mehr einheitlichen Polsterclasse recht wohl dem gelegentlich nothwendig werdender Reparaturen, vorzunehmenden Umbau einzelner Wagen überlassen. Ja, es könnte, wie schon oben erwähnt, recht wohl die Beseitigung der I. Classe ohne irgend erhebliche Kosten versuchsweise eingeführt werden.

Jedoch die Beseitigung der I. Classe allein kann die Rentabilität des Personenverkehrs nicht in dem gewünschten Masse erhöhen, hierzu ist vielmehr, wie schon häufig ausgeführt, in erster Linie eine weitere Hebung des Localverkehrs, welcher in England z. B. eine so grosse Rolle spielt, in's Auge zu fassen.

Es dürfte nun wohl in den meisten Fällen zur Hebung dieser Art von Personenverkehr angezeigt sein, jene sich lang hinziehenden sogenannten durchgehenden Personenzüge, welche vom Publicum so treffend „Bummelzüge“ genannt werden, eingehen zu lassen und sie in eine Reihe von Localzügen aufzulösen, welche ohne irgend welche Rücksicht auf den Durchgangsverkehr lediglich so nach Zeit und Ort zu legen wären, dass sie den Interessenten einen zeitlich passenden Besuch von Märkten, Gerichtssitzen, Industriegebietsmittelpunkten und dergleichen mehr ermöglichten, ohne sie zu grossen Ausgaben für unnützen Zeitaufwand, Mittagessen etc. zu nöthigen. In sehr vielen Fällen wird sich dies unter Benutzung von Güterzügen für kurze Strecken erreichen lassen, wo dies nicht möglich ist, werden kurze Personenzüge genügen, die mit geringer Fahrgeschwindigkeit sowohl mit ihrem Park als ihrem Personal hin und her coursiren und so die Wagen und das Fahrpersonal besser ausnutzen lassen, als die jetzt üblichen Personenzüge auf längere Strecken. Ueberall da, wo verhältnissmässig wenig Verkehr ist, wird man sogar mit dem Rowan'schen Dampfwagen oder ähnlichen Einrichtungen auskommen und so überall einerseits den Verkehr anlocken und heranbilden, andererseits aber mit geringeren Selbstkosten arbeiten.

Allerdings setzt die Aufhebung der durchgehenden, überall anhaltenden Personenzüge die Ausrüstung der für den Durchgangsverkehr einzig und allein noch übrig bleibenden Schnellzüge mit 2 Wagenclassen, der zukünftigen Polsterclasse und der jetzigen III. Classe, voraus; allein in dieser Nothwendigkeit kann eine Verminderung der Einnahmen unmöglich gesehen werden, da erfahrungsgemäss gerade die III. Classe die grössten Reineinnahmen aufweist und kein Grund vorliegt für die Annahme, dass dies bei Schnellzügen anders sein sollte. Es ist im Gegentheil anzunehmen, dass dadurch die Frequenz der Schnellzüge steigen würde, ohne die Ausgaben für dieselben zu vermehren; eine grössere Wagenzahl wäre kaum erforderlich — beim Wegfall der jetzigen I. Classe —, dagegen würden vermuthlich weitere Bevölkerungsschichten für den grossen Verkehr gewonnen. Auch hier ist das Beispiel Englands anzuführen, wo die sogenannten parliamentary trains, d. h. erheblich beschleunigte Züge für den Verkehr auf grössere Strecken mit III. Classe, den Beifall der Bahnverwaltungen und des Publicums gefunden haben. Ja, es dürfte sogar bei gänzlichem Fortfall der durchgehenden Personenzüge nur in sehr wenigen Fällen eine Vermehrung der jetzt bestehenden Schnellzüge nothwendig werden, da diese für den Durchgangsverkehr, selbst bei Ausrüstung aller mit der III. Classe, vollständig ausreichen werden, und so werden sich aus der Verwandlung der durchgehenden Personenzüge in Localzüge für die Eisenbahnen vermehrte Einnahmen und verringerte Ausgaben ergeben.

Wenn in No. 15 dieser Zeitung durch Rechnung der Nachweis erbracht wird, dass die Personentarife auf kurze Entfernung im Verhältniss zu den grösseren Strecken zu niedrig sind und dass daher entweder die Preise für den Localverkehr erhöht oder die für den Durchgangsverkehr ermässigt werden müssten, so dürfte, trotz der Richtigkeit der betreffenden Rechnungen, einer Veränderung der bestehenden Verhältnisse nach dieser Richtung hin doch nur mit der grössten Vorsicht näherzutreten sein. Denn eine Erhöhung der Localtarife wird gewiss keine Steigerung des Localverkehrs nach sich ziehen, eher wäre es wohl am Platz, den Preis für die einfachen Billete durch Ermässigung derselben mit dem der Retourbillete mehr in Einklang zu bringen, da mit Rücksicht auf die mit den lang gültigen Retourbillets gemachten schlechten Erfahrungen in Bezug auf Defraudationen eine Wiedereinführung längerer Gültigkeitsdauer kaum zu erreichen sein wird. Auch erleiden die Eisenbahnen auf kurze Entfernungen Concurrenz durch die verschiedensten anderen Transportmittel, vor allen Dingen durch Schusters Rappen, so dass auch aus diesem Grunde eine Erhöhung der Tarifsätze für den Localverkehr bedenklich erscheint.

Allerdings könnte man den Durchgangsverkehr insofern gegenüber dem Localverkehr günstiger stellen, als für die grössere Geschwindigkeit der Schnellzüge keine höheren, sondern dieselben Sätze berechnet würden, wie für die geringere Geschwindigkeit der Localzüge; dass ferner selbstverständlich die Schnellzüge mit den besten und bequemsten Wagen ausgerüstet würden und dass man den Reisenden derselben eventuell Freigepäck gewährte; eine weitere Begünstigung der Billete für weitere Strecken gegenüber denen für Localverkehr dürfte aber kaum zweckmässig sein. Der einzige Preisunterschied, der wohl zulässig erscheint, dürfte der sein, dass innerhalb des Durchgangsverkehrs selbst, entsprechend der grösseren Entfernung, eine fallende Skala zur Anwendung käme. Dadurch könnten auch die Schnellzüge auf kurze Strecken von dem für sie lästigen Localverkehr freigehalten werden, indem auf diese Weise der Durchgangsverkehr für kurze Entfernungen thatsächlich dann höher tarifirt wäre als der Localverkehr. B.

Die Schmalspurbahnen in militärischer Beziehung.

Bei Gelegenheit der Eisenbahndebatten im Preussischen Abgeordnetenhause wurde von dem Abgeordneten Rickert, welcher keine Gelegenheit vorübergehen lässt, um an dieser Stelle das Interesse für das Secundärbahnwesen wach zu erhalten und zu fördern, an den Herrn Handelsminister die Frage gerichtet, ob er gewillt sei, schmalspurige Bahnen als solche anzuerkennen, die im Interesse des Localverkehrs durch Staatsmittel zu fördern seien. Die Antwort des Herrn Ministers ging dahin, dass derselbe zwar den Schmalspurbahnen stets das grösste Wohlwollen bezeigen werde, dass dieselben jedoch für das allgemeine Staatsinteresse, namentlich aus militärischen Rücksichten von viel geringerem Werth als normalspurige seien; auch liege gegenwärtig eine so grosse Anzahl von Gesuchen um Subventionirung von normalspurigen Secundärbahnen vor, dass er für eine Reihe von Jahren nicht in der Lage sei, schmalspurige Bahnen zu unterstützen, und dass deshalb auch die Frage wegen Subventionirung der schmalspurigen Bahn von Leer nach Aurich verneint werden müsse.

Da die Staatsregierung im öffentlichen Interesse grossen Werth darauf legen muss, dass die zu erbauenden Localbahnen, soweit als irgend thunlich, normalspurig angelegt werden, und besonders in allen Fällen, wo Localbahnen sich an Staatsbahnen anschliessen, nur bei Anwendung der Normalspur in der Lage ist, die Localbahnen in der weitgehendsten Weise durch Stellung der Betriebsmittel etc. zu unterstützen, so konnte die Anfrage des Abgeordneten Rickert wohl kaum in anderer Weise beantwortet werden. Der Hinweis jedoch auf den geringeren Werth der schmalspurigen Eisenbahnen in militärischer Beziehung macht uns besorgt, dass das Wohlwollen, welches der Herr Handelsminister für die schmalspurigen Bahnen ausgesprochen hat, durch die militärischen Rücksichten beeinträchtigt werden könnte und dies giebt uns Veranlassung, den Werth der schmalspurigen Bahnen in militärischer Beziehung zu prüfen.

Es ist richtig, dass Schmalspurbahnen für militärische Zwecke geringere Bedeutung als Normalspurbahnen haben, da die Fahrzeuge der ersteren zwar die Beförderung von Infanterie, Cavallerie und Artillerie nicht vollständig ausschliessen, die Benutzung von Schmalspurbahnen für die Beförderung von Truppen jedoch insofern wesentlich beschränkt wird, als einerseits der Wagenpark bei dem geringen Verkehr und der geringen Länge solcher Bahnen nur wenig umfangreich sein wird, andererseits beim Uebergange auf die Hauptbahn eine Umladung erfolgen muss und daher von der Benutzung von Schmalspurbahnen zur Beförderung geschlossener Truppenkörper wohl kaum die Rede sein kann.

Demgegenüber ist jedoch nicht zu übersehen, dass Schmalspurbahnen in der Regel eine nur geringe Länge haben werden — von den in der Broschüre des Herrn Regierungsrath Schwabe angenommenen 39 Schmalspurbahnen haben die meisten nur geringe Länge und nur eine erreicht die Länge von 43 km, — dass dieselben auch nur in solchen Fällen in Frage kommen, wo es sich um den Anschluss wenig bevölkerter Städte, die in der Regel keine Garnison haben, handelt, und dass daher für die Benutzung von Schmalspurbahnen zur Beförderung geschlossener Truppenkörper wohl schwerlich ein Bedürfniss vorliegen dürfte, da für dieselben wegen der geringen Entfernung und der Umladung auf der Anschlussstation der Fussmarsch vorzuziehen sein wird.

Dessenungeachtet behalten die Schmalspurbahnen immerhin eine gewisse Bedeutung für militärische Zwecke, indem sie in Friedenszeiten die Einziehung der Rekruten und Entlassung der ausgedienten Mannschaften, die Einziehung der Reserven etc. zu den Uebungen erleichtern, im Falle einer Mobilmachung nicht nur die beschleunigte Heranziehung der zur Fahne einberufenen Mannschaften, sondern auch der Pferde ermöglichen, die Beförderung von Proviant und Fourage erleichtern, und somit in einem gewissen, wenn auch sehr bescheidenen Grade zur Erhöhung der Schlagfertigkeit der Armee beitragen.

So gering indessen auch der Nutzen der Schmalspurbahnen für militärische Zwecke sein mag, ihr Werth ist deshalb nach einem anderen Massstabe zu beurtheilen, weil es sich in allen Fällen, wo eine Schmalspurbahn ausgeführt werden soll, nicht um die Frage handelt, ob Schmal- oder Normalspur, sondern darum, ob Schmalspurbahn oder Chaussee resp. Landstrasse, und in diesem Lichte betrachtet, ist daher der geringe Nutzen, den die Schmalspurbahn für militärische Zwecke gewährt, als wirklicher Gewinn zu betrachten.

Dass übrigens auch Schmalspurbahnen Bedeutung für militärische Zwecke erhalten können, zeigt die Anlage schmalspuriger Eisenbahnen in grosser Ausdehnung in Schweden und Norwegen, sowie in Ostindien, in welchen Ländern die militärische Bedeutung dieser Bahnen gewiss ebenfalls in Betracht gezogen worden ist.

Sollte daher, wie es den Anschein gewinnt, der geringere Werth der Schmalspurbahnen in militärischer Beziehung massgebend sein, von einer Subventionirung derselben Abstand zu nehmen, so dürfen wir vielleicht hoffen, dass in dieser Frage noch nicht das letzte Wort gesprochen sein wird, und dass die vorerwähnten Gründe dazu beitragen werden, eine günstigere Anschauung von dem Werth der Schmalspurbahnen zu gewinnen und zwar um so mehr, als ihr Werth in nationalöconomischer Beziehung dem der normalspurigen Bahnen wenig nachsteht, und als in den meisten Fällen, wo überhaupt die Anlage einer Schmalspurbahn in Frage kommt, weder die Mittel vorhanden sein werden, eine normalspurige Bahn zu bauen, noch der Verkehr einen solchen Umfang haben wird, um die Betriebskosten und die Verzinsung einer normalspurigen Bahn aufzubringen. Sollte übrigens der von Herrn Regierungsrath Schwabe aufgestellte Satz, dass

> unter gleichen Umständen die Baukosten einer normalspurigen Eisenbahn das $1^1/_2$fache einer Schmalspurbahn (0,75 m Spurweite) und die Betriebsausgaben einer normalspurigen Bahn das Doppelte einer Schmalspurbahn betragen,

durch weitere Erfahrungen bestätigt werden, dann kann es sogar in Frage kommen, ob es nicht in dem Falle, dass den Schmalspurbahnen keine Staatssubvention gewährt werden sollte, dessenungeachtet vorzuziehen sei, gegebenenfalls die Schmalspur zu wählen, weil die einmalige Staatssubvention durch die Verringerung der Baukosten und durch die dauernde Verminderung der Betriebskosten einer Schmalspurbahn ausgeglichen wird.

Selbstredend wird in jedem einzelnen Falle eine eingehende und möglichst vorurtheilsfreie Prüfung der Verhältnisse der Entscheidung über die Wahl der Spurweite vorausgehen müssen.

Der Deutsch-Oesterreichische Handelsvertrag und die Sequestration Oesterreichischer Eisenbahn-Fahrzeuge.

(Aus den Sitzungen des Berliner Aeltesten-Collegiums der Kaufmannschaft.)

Auf den Antrag der zur Prüfung der Frage des § 17 des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages eingesetzten Commission wurde nachstehender Bericht an das Reichskanzleramt beschlossen:

An das Reichskanzleramt zu Berlin.

Die Bestimmung im § 17 des neuen Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages, nach welcher in Bezug auf Eisenbahn-Fahrbetriebsmaterial Beschlagnahme und Executions-Massregeln zwischen den contrahirenden Staaten wechselseitig ausgeschlossen werden, greift sehr tief in die Interessen derjenigen Deutschen ein, welche Besitzer von Oesterreichischen Eisenbahnpapieren sind.

Am 18. December 1874 bereits gestatteten wir uns in einer an Se. Durchlaucht den Herrn Reichskanzler gerichteten Eingabe darauf aufmerksam zu machen, dass die Kaiser-Ferdinands Nordbahn — nach unserer Auffassung vertragswidrig — die Absicht kundgegeben hatte, die Verzinsung und Tilgung ihrer Prioritäts-Obligationen vom 1. Januar 1875 ab ausschliesslich in Silbergulden Oesterreichischer Währung zu bewirken.

Wir erhielten darauf von dem Herrn Handelsminister unter dem 2. Januar 1875 (IV. 16887) den Bescheid, dass nach Lage der Sache es nicht thunlich erscheine, die gewünschte amtliche Einwirkung eintreten zu lassen, den Interessenten vielmehr überlassen bleiben müsse, ihre etwaigen Ansprüche event. im Rechtswege geltend zu machen. Von dem Rechtswege ist namentlich, seit die Handelskammern und Körperschaften bedeutender Plätze zur Bildung von Schutzvereinen angeregt haben, vielfach Gebrauch gemacht worden, und wenn bisher nur der Gerichtsstand des Arrestes es war, welcher gestattete, die Frage der Zinszahlung Oesterreichischer Papiere vor Deutschen Gerichten zum Austrage zu bringen, so wird nach dem Inkrafttreten der Deutschen Civil-Processordnung die Zuständigkeit der Deutschen Gerichte in noch umfassenderem Masse begründet, weil § 29 des gedachten Gesetzes das Gericht des Ortes, wo die streitige Verpflichtung zu erfüllen ist, allgemein für zuständig erklärt. Da das Reichs-Oberhandelsgericht zu Leipzig die Ansprüche der inländischen Inhaber Oesterreichischer Eisenbahnpapiere auf Zahlung der Zinsen in der Mark-Währung im vollen Umfange für berechtigt erklärt hat, so wäre dem Rechtsanspruche Genüge geleistet, so lange es den Gläubigern freistände, diese Entscheidungen des obersten Deutschen Gerichtshofes zur Vollstreckung zu bringen. Der Eingangs gedachte § 17 des Handelsvertrages beraubt sie aber dieser Möglichkeit der Realisirung ihrer Forderungen, zumal ja die Oesterreichischen Gerichte im entgegengesetzten Sinne entschieden haben.

Wir verkennen nun zwar durchaus nicht, dass für die Bestimmung des § 17 sich Gründe von Gewicht beibringen lassen. Die gesammte Güterbewegung ist im höchsten Masse daran interessirt, dass nicht an der Deutsch-Oesterreichischen Grenze eine Umladung der Transporte aus Oesterreichischen in Deutsche Waggons erfolgt, oder dass gar, wie es vorgekommen ist, Güter auf Stationen Oesterreichischer Bahnen so lange unverladen liegen bleiben, bis Deutsche Waggons zur Verfügung stehen.

Die ungehinderte Circulation der Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel ist Vorbedingung der Verbandtarife und mag demgemäss diesen Fahrbetriebsmitteln ein internationaler Schutz im Princip wohl zugebilligt werden, da ihre Circulation dem Wohle der Ge-

sammtheit dient und deshalb das Recht des Gläubigers der Bahn während der Circulation der Fahrzeuge wohl Beschränkungen unterworfen werden darf.

Andererseits verletzt es aber doch das Rechtsbewusstsein im höchsten Grade, wenn den Gläubigern der Oesterreichischen Eisenbahnen, deren Ansprüche nach den Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts ausser allem Zweifel stehen, das einzige zur Realisirung ihrer Ansprüche wirksame Mittel entzogen wird durch eine Vertragsbestimmung, welche den Oesterreichischen Bahnen ein Privilegium gewährt, dessen die Deutschen Bahnen ihren inländischen Gläubigern gegenüber entbehren.

Es fällt dabei insbesondere ins Gewicht, dass es sich um Ansprüche handelt, für welche in den Obligationen ausdrücklich die betreffenden Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen ihren Besitz verpfändet haben. Mit den Grundsätzen des Rechts lässt es sich wohl vereinbaren, dass im öffentlichen Interesse das Executionsrecht der gewöhnlichen Gläubiger gewissen Einschränkungen unterworfen wird. Wenn man aber diese Einschränkungen auch auf solche Forderungen anwenden will, für welche die von der Execution freizulassenden Objecte ausdrücklich verpfändet worden sind, so greift man damit in einer kaum zu billigenden Weise in wohlerworbene Rechte ein. Dieser Gesichtspunkt scheint uns bei der fraglichen Bestimmung des Oesterreichisch-Deutschen Handelsvertrages nicht ausreichend gewürdigt zu sein, denn er hätte, wenn man selbst die Rücksichten auf die Gütertransporte dergestalt für überwiegend erachtet, dass man sich zu dem Eingriffe in die Privatrechte entschloss, zum Mindesten dahin führen müssen, Vorsorge zu treffen, dass den Gläubigern anderweit zu ihrem Rechte verholfen würde.

Man kann die Deutschen Inhaber Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnpapiere nicht etwa, wie wohl hie und da geschehen ist, auf die Depots anweisen, welche die betreffenden Bahnen bei inländischen Banquiers hätten, denn die fraglichen Bahnen üben in Folge der geschehenen Beschlagnahmen die Praxis, die zur Einlösung ihrer Coupons erforderlichen Summen den Bankhäusern erst dann zu erstatten, nachdem der Coupon von den Bankhäusern eingelöst ist. Es ist ferner von zweifelhaftem Werthe die Verweisung auf dasjenige Guthaben, welches die vertragsbrüchigen Bahnen im Abrechnungsverkehr gegenüber inländischen Bahnen haben, da die Ermittelung dieser Guthaben auf grosse Schwierigkeiten stossen muss.

Wir können es nicht für unsere Aufgabe halten, mit politischen Anträgen über dasjenige hervorzutreten, was etwa geschehen könnte, um den beschädigten Deutschen Gläubigern zu ihrem Rechte zu verhelfen, wenn es wirklich auf die Dauer bei der die Rechtsverfolgung abschneidenden Bestimmung des § 17 des Handelsvertrages sein Bewenden behalten sollte. Wir wollen nur auf den schon im Jahre 1876 gemachten Vorschlag hinweisen, dass Oesterreich sowohl als Ungarn ihre Eisenbahnen ermächtigen sollen, bei Erhebung ihrer Fahr- und Frachtpreise, statt eines Silber-Agiozuschlages einen Gold-Agiozuschlag in Ansatz zu bringen. Jedenfalls glauben wir, dass die Angelegenheit einer anderweiten als der jetzt getroffenen Regelung auf das dringendste bedarf. Die Kaiser-Franz-Josefsbahn hat bereits einen weiteren Schritt gethan, indem sie in den neu ausgegebenen Couponbogen nur das Versprechen in Silber-Gulden zu zahlen, abgegeben hat. Die Kaiserin-Elisabethbahn und die Ferdinand Nordbahn aber verlangen von demjenigen, welchem sie Coupons bezahlen, bei der über Silber Oesterreichischer Währung auszustellenden Quittung noch die ausdrückliche Erklärung, dass der Empfänger dieser Zahlung wegen aller Ansprüche an die Gesellschaft rücksichtlich dieser Zinsforderung befriedigt sei.

Wie erheblich die Beträge sind, um welche es sich handelt, das lässt sich leicht folgern, wenn man sich vergegenwärtigt, dass es nachstehende Bahnen sind, welche seit den Jahren 1874—75 die Zahlungen nur in Silbergulden leisten:

Alföld-Fiume	mit fl.	21 391 400	Capital
Böhmische Westbahn	„	15 000 000	„
Erzherzog Albrechtsbahn	„	15 179 400	„
Fünfkirchen-Barcs	„	3 425 200	„
Galizische Carl-Ludwigsbahn	„	39 900 000	„
Ferdinand Nordbahn und Mährisch-Schlesische Nordbahn	„	53 721 000	„
Kaiser Franz-Josefbahn	„	53 560 000	„
Kaschau-Oderberger	„	38 825 200	„
Kronprinz Rudolfsbahn	„	82 772 000	„
Kaiserin Elisabethbahn	„	87 782 000	„
Lemberg-Czernowitz	„	67 500 000	„
Oesterreichische Nordwestbahn	„	68 764 500	„
Ostrau-Friedland	„	1 449 900	„
Süd-Norddeutsche Verbindungsb.	„	10 175 000	„
Ungarische Nordostbahn	„	31 138 500	„
Ungarische Ostbahn	„	45 020 000	„
Vorarlberger	„	7 396 600	„

abgesehen von folgenden Bahnen, deren Obligationen in Berlin nicht gehandelt werden:

Böhmische Nordbahn	mit fl.	10 500 000	Capital
Buschtěhrader Bahn	„	34 157 850	„
Donau-Drau	„	6 954 200	„
Leoben-Vordernberg	„	1 290 000	„
Siebenbürgener Eisenbahn	„	21 000 000	„
Turnau-Kralup-Prag	„	11 999 950	„
Ungarische Westbahn	„	24 063 000	„

Bei dieser Sachlage glauben wir der bestimmten Hoffnung Ausdruck geben zu dürfen, dass bei der mit Ablauf des Jahres 1879 nothwendig werdenden anderweiten Regelung der Vertragsbeziehungen zu Oesterreich-Ungarn den Deutschen Gläubigern der vorbezeichneten Bahnen in vollem Umfange Ersatz für die ihnen durch den § 17 des jetzigen Vertrages entzogenen Rechte gewährt werden wird. Wenn nicht alle Zeichen trügen, sehen die fraglichen Bahnen bereits jetzt ein, wie sehr sie ihrem Credit durch die von ihnen getroffenen Massregeln geschadet haben. Es wird daher der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung nicht allzuschwer werden, die Bahnen dazu zu bewegen, dass sie den Ansprüchen ihrer Deutschen Gläubiger im vollen Umfange gerecht werden. Das Reichskanzleramt aber bitten wir gehorsamst, auf die Erledigung der obwaltenden Differenz im Sinne der vollen Befriedigung der inländischen Gläubiger jener Bahnen nachdrücklich hinzuwirken.

Fr.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 3. März 1879. (Drei Ministerreden. Personalkosten. Weidenpflanzung. Ponteba- und Rudolfbahn. Getreideexport. Dampfwagen. Curatelenthebung. Director Reynoschek. Zwei Generalversammlungen. Judikatensammlung. Börsenwoche.)

Drei Minister sprachen in unseren verschiedenen Legislativen über Eisenbahnsachen. Der Ungarische Handelsminister rechtfertigte in der Budgetdebatte die Staatsschuld damit, dass von den seit 1867 aufgewendeten 416 Millionen Gulden für Investitionen 340 — 350 Millionen Gulden auf Eisenbahnen entfallen, das seien aber reele, nicht nominelle Werthe, Alles drängte zum Eisenbahnbau, man fürchtete von der civilisirten Welt abgeschlossen zu werden; dann kamen die öconomischen, Communicationsund strategischen Interessen, die drei damals in Ungarn bestehenden Bahnen (Süd-, Staats- und Theissbahn) genügten nicht und mussten ergänzt werden, es wurde wegen der Ueberstürzung um theueres Geld theuer gebaut und jede Gegend wollte ihre Eisenbahn haben, jede vindicirte für sich den Charakter einer Weltbahn, das Land wie die Regierungen haben geirrt, wozu auch der starke Export in den Jahren 1868/69 viel beigetragen hat. Der Minister hegt aber die Ueberzeugung, dass die Bahnen noch die Quellen unseres Wohlstandes bilden werden; das werde aus ihrer zweckmässigen Gruppirung erfolgen, worüber die Vorschläge sobald erstattet werden sollen als die Berathungen hierüber in einem vorgeschritteneren Stadium sich befinden; damit stehe die Tariffrage in Verbindung, ein halber Kreuzer Ermässigung oder Erhöhung könne Hunderttausende an Einnahmen, Millionen an Verkehr schaffen oder vernichten; bisher konnte sich der staatliche Einfluss darauf nicht so geltend machen, jetzt sei derselbe durch den successiven Ankauf von Bahnen gesichert; endlich werde die Regierung ihr Augenmerk auf den Bau von Secundärbahnen richten, die Arad-Körösthaler Bahn rentire schon im zweiten Jahre, besonders soll das der Strassen entbehrende Alföld damit bedacht werden.

In der Delegation rechtfertigte der Reichskriegsminister die Bosnischen Occupationsauslagen für Eisenbahnen. Die Anlage der Schleppbahn, welche von Seite der Kriegsverwaltung zur Sicherstellung der Verpflegung durchgeführt worden ist, war eine streng öconomische Massregel und würde sich schon im gegenwärtigen Momente nicht nur vollständig ausgezahlt, sondern auch bereits amortisirt haben, wenn nicht die einzelnen wiederholten Ueberschwemmungen eine theurere Herstellung und nachträgliche Renovirungen nothwendig gemacht hätten. Schon die Configuration des Terrains und die geologische Beschaffenheit des Landes haben übrigens hier eine bessere Herstellung als unabweislich nothwendig herausgestellt, daher auch einen bessern Unterbau nothwendig gemacht. Die Schleppbahn sei bisher bereits bis Doboj im Betriebe, werde nächstens bis Maglaj in Betrieb gesetzt, und der Minister hoffe mit Zuversicht, dass sie bis Zenica in Betrieb gebracht werden kann, was eine ausserordentliche Ersparniss für die Truppenverpflegung wäre. Die Eisenbahn Dalja-Brood sei durch das Entgegenkommen der Ungarischen Regierung nach Ueberwindung mehrfacher constitutioneller Bedenken zur Ausführung gekommen, während die Inangriffnahme der Strecke Sissek-Novi wegen verfassungsmässiger Schwierigkeiten bis jetzt nicht zum Austrage kommen konnte. Doch sei Hoffnung vorhanden, dass sich auch diese Schwierigkeiten werden beseitigen lassen. Die Eisenbahnbrücke über die Save sei ein provisorischer Bau, wozu man sich entschliessen musste, da eine hölzerne Construction mit einem 50 m breiten Durchlasse sich als eine technische Unmöglichkeit erwiesen habe,

Die Rede des Oesterreichischen Handelsministers Chlumetzky für die auch thatsächlich erfolgte Annahme des in der letzten Correspondenz besprochenen Gesetzentwurfes über die Erhöhung der Staatsgarantie der Mährischen Grenzbahn ist von besonderer Bedeutung, auch wegen der Zurückweisung der heftigen Angriffe eines Abgeordneten, welcher die Regierung der Irreführung des Publikums beschuldigte. Der Minister führte aus, dass der von der Regierung hingestellte Grundsatz, dass man Prioritäten einer die Staatsgarantie geniessenden Bahn nicht nothleidend werden lassen dürfe, von allen Seiten anerkannt worden sei. Den Vorwurf, dass mehr Prioritäten ausgegeben worden seien, als wozu die Summe von 336 000 fl. Staatsgarantie für eine 5 pCt. Verzinsung ausreiche, wies derselbe als actenwidrig nach, indem der Wortlaut der Concessionsurkunde gerade darum die beliebte Fassung erhalten habe, um die Gesellschaft zu ermächtigen mehr Obligationen auszugeben, als durch die 336 000 fl. mit 5 pCt. gedeckt und gesichert ist. Den schweren Vorwurf, dass die von der Regierung genehmigten Obligationsdocumente in betrügerischer Absicht in einer Weise gedruckt seien, dass die Verpflichtung zur 5 pCt. Verzinsung mit grösseren Lettern gedruckt seien, als der von der Höhe der Staatsgarantie handelnde passus, widerlegte der Herr Minister durch ein auf den Tisch des Hauses niedergelegtes Exemplar einer Prioritätsobligation der Mährischen Grenzbahn. Auf den vierten Vorwurf schwerwiegender Art, die Regierung sei thatsächlich schon über die durch die Concessionsurkunde und durch das Gesetz gezogenen Grenzen dadurch hinausgegangen, dass die Linie Hohenstadt-Zöptau, welche nicht garantirt ist, Betriebsdeficite aufweist, für welche die Staatsgarantie aufkomme, sodass also die Regierung indirect eine Erhöhung der Staatsgarantie bereits gewährt habe, erwidert der Minister: „Auch dieser Vorwurf ist unrichtig; es werden bezüglich dieser beiden Bahnen getrennte Betriebsrechnungen geführt; der Massstab der Vertheilung der gemeinsamen Kosten ist auf Grund der Concessionsurkunde und durch die Statuten festgesetzt. Nach diesen Grundsätzen werden die gemeinsamen Kosten vertheilt. Die Staatsgarantie von 336 000 fl. wird demnach nur in dem Masse und beziehungsweise das Betriebsdeficit nach dem Staatsgarantiegesetze nur in dem Masse geleistet, als für die garantirte Linie sich ein Ausfall zeigt". Die Rede des Herrn Ministers fand den grössten Beifall des Hauses.

Einer auf Grundlage der von den Ungarischen Eisenbahn-Gesellschaften eingesendeten Daten verfassten Zusammenstellung der Generalinspection zufolge sind nachstehend die Daten über den Status und die Auslagen für das Personal für die einzelnen Bahnen entnommen.

	Kilom.	Anzahl der Beamten	Anzahl der Diener	Gesammtausgaben für den Dienst	Ausgaben pro Kilom.
				fl.	fl.
Kgl. Ungar. Staatsbahnen sowie Donau-Draubahn und Eperies-Tarnower Bahn, Ungar. Strecke	1 917	793	2 529	2 077 906	1 030
Oesterreichische Staatsbahn . .	1 109	1 011	1 696	2 467 675	1 793
Südbahn	748	827	1 295	1 827 476	2 444
Theissbahn	585	430	1 161	1 042 986	1 783
Erste Siebenbürger Eisenbahn .	290	149	381	357 270	1 230
Alföld-Fiumaner Eisenbahn . .	392	188	457	416 067	1 061
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn .	69	43	73	66 065	957
Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn	69	53	109	109 045	1 579
Kaschau-Oderberger Eisenbahn .	303	172	471	403 740	1 329
Ungarische Nordostbahn . . .	550	280	763	627 377	1 081
Arad-Temesvárer Eisenbahn . .	—	4	56	26 263	46
Ungarische Westbahn	308	166	411	308 065	1 000
Ungarisch-Galizische Eisenbahn .	120	49	129	105 122	876
Waagthalbahn	139	85	232	180 401	1 289
Raab-Ebenfurther Eisenbahn . .	88	46	110	90 870	1 033
Arad-Körösthalbahn	62	28	40	34 990	563

Die Gesammtlänge beträgt demnach 6 749 km, die Anzahl der angestellten Beamten und Diener 14 187 und die Gesammtauslagen für die Gehälter und Bezüge 10 141 318 fl. — Bezüglich der Arad-Temesvárer Bahn, welche eine minimale kilometrische Ausgabe ausweist, ist zu bemerken, dass die Centralverwaltung von der Theissbahn unentgeltlich geführt wird und bezüglich der Arad-Körösthalbahn, dass dieselbe eine Secundärbahn mit dem Directionssitz in Arad ist.

In Folge der begründeten Thatsache, dass die Pflanzung von Korbweiden nicht nur im Interesse der Korbflechtindustrie gelegen ist, sondern auch für die Grundeigenthümer einen lohnenden Ertrag zu bieten vermag, und mit Rücksicht auf die an die Generalinspection der Eisenbahnen diesbezüglich ergangene Weisung des Handelsministeriums, wurden die Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen eingeladen, der Einführung der Korbweidencultur auf den entlang der Bahn disponiblen Bahngründen besonderes Augenmerk zuwenden und auf diese auch für das Interesse der Bahnverwaltung so wichtige und erspriessliche Cultur ernstlich Bedacht nehmen zu wollen. Unter den so zahlreichen Weidensorten (bei 800) erscheinen im Hinblicke auf ihre Verwendung für die Korbflechtindustrie insbesonders folgende drei Sorten empfehlenswerth: Salix viminalis für feuchten Boden, Salix purpurea für trockenen und sandigen Boden und Salix prucinosa für sterilen Sandboden. Mit Ausnahme der eigentlichen Dammböschungen können auf allen hierzu geeigneten Bahngründen, insoweit diese nicht eine anderweitige Verwendung finden, Weidenculturen geschaffen werden, und dürfte hierzu besonders das Terrain der Materialgräben und das längs der Flüsse gelegene geeignet sein. Besonders eignet sich diese Anpflanzung für die Uferversicherungen und könnte das Korbflechten auch dem Wächterpersonal eine lohnende Beschäftigung ohne Beeinträchtigung des Dienstes bieten.

Die Oesterreichische Regierung hat, nach Mittheilung der „N. Fr. Pr." der Rudolfbahn einen Vertragsentwurf über den von dieser zu übernehmenden Betrieb der Pontebabahn mitgetheilt, welcher jetzt den Gegenstand der gemeinsamen Conferenzen bildet. Die Bestimmungen desselben sind im Wesentlichen jenen nachgebildet, welche bei der Betriebsvergebung der Linie Kriegsdorf-Römerstadt massgebend waren. Zunächst soll die Rudolfbahn für den Betrieb nach Massgabe der Selbstkosten entschädigt werden. Ausgaben, welche bestimmt zu controliren sind, wie die Kosten der Bauerhaltung, werden direct zu Lasten der Regierung verbucht. Die anderen Betriebsausgaben werden pauschalirt und dürften mit 50—60 pCt. der Bruttoeinnahmen veranschlagt werden. Die Betheiligung der Rudolfbahn am Reingewinn steigt mit dem zunehmenden Ertrage. Wenn auch der Staat nur auf eine geringe Verzinsung des Anlagecapitals in den ersten Jahren rechnen darf, so wird er jedenfalls dadurch gewinnen, dass der Verkehr der Rudolfbahn durch die Eröffnung der Linie Pontafel-Tarvis eine bedeutende Steigerung und der Staatsvorschuss eine Verminderung erfahren wird.

Um dem thatsächlichen Bedürfnisse des Ungarischen Getreidehandels und den eigenen in der Sache stark engagirten Interessen Rechnung zu tragen, haben die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen im Einvernehmen mit der Sächsischen Staatsbahn, zufolge einer der „Presse" entnommenen Notiz, in der am 19. v. M. in Leipzig abgehaltenen General-Conferenz den Beschluss gefasst, sofort einen sehr ermässigten Tarif für den Elbe-Umschlag in Dresden einzuführen. Dieser Tarif ist darauf berechnet, unter Zuschlag der Elbe-Schifffahrtfrachten die Transportgebühren ab Ungarn nach Hamburg wesentlich billiger zu stellen, als die directen Eisenbahnfrachtsätze. Diese Massregel ist zunächst zwar nur für Ungarischen Mais berechnet; es besteht aber die Absicht, das Gleiche für Getreide überhaupt und Mehl eintreten zu lassen. Hiernach würde der Widerspruch des Preussischen Handelsministers gegen die beabsichtigte 5 pCt. Tarifermässigung der Deutschen Landwirthschaft, zu deren Schutze derselbe angeblich erhoben wurde, nichts nützen, dagegen die am Verkehre Dresden-Hamburg betheiligten Eisenbahnen empfindlich schädigen.

Mehrere Oesterreichische Eisenbahnen lassen probeweise einen Secundärzug verkehren, welcher aus einer kleinen Maschine mit geringer Leistungsfähigkeit und nur einem Wagen, sogenannten Dampfwagen besteht, der jedoch Räume für Gepäck- und Postmanipulationen, sowie Abtheilungen für etwa 40 Passagiere zweiter und dritter Wagenclasse enthält. Derartige Züge eignen sich in Folge der verminderten Betriebs- und Anlagecapitalspesen ganz vortheilhaft zur Vermittelung der Personenbeförderung auf untergeordneten Nebenlinien. Das Handelsministerium hat sich die Modalitäten dieser Einführung etc. fallweise vorbehalten.

Das Wiener Handelsgericht hat den Prioritäten-Curator der Mährisch-Schlesischen Centralbahn seines Amtes enthoben. Derselbe hatte bei diesem Gerichte um die Gestattung der Einleitung eines Entschädigungsprocesses gegen die Unionbank auf Zahlung von mehr als zwei Millionen Gulden angesucht und wurde mit diesem Ansuchen abgewiesen. Das ist der Grund der Enthebung. Für die Prioritätenbesitzer wird damit eine neue, aber keineswegs bessere Situation eröffnet. Der Curator gedachte durch jenen Process die Lage der Prioritätenbesitzer wesentlich zu verbessern, das hat sich nun als unerfüllbar herausgestellt. Er hat ausserdem einen „Sanirungsplan" concipirt, der, wie gering auch nach demselben die Aussichten der Prioritätenbesitzer sich gestaltet hätten, mit seinem Rücktritt nun auch in die Brüche gegangen ist.

Einen schmerzlichen Verlust hat diese Bahn in dem plötzlichen Hinscheiden ihres Betriebsdirectors Reynoschek erlitten; mit grosser Hingebung und Selbstaufopferung sorgte er für deren Interesse. Dabei war er ein liebenswürdiger, hilfsbereiter College, der auch als Vicepräsident des Oesterreichischen Eisenbahnclubs viel zu dessen Gründung und Gedeihen beigetragen hat. Der warme und tiefbewegte Nachruf, welchen ihm der Clubpräsident hielt, sprach zum Herzen aller Mitglieder. Das Oesterreichische Bahnwesen dankt dem Verstorbenen auch die über seine Denkschrift regierungsseitig erfolgte Zulassung der vorerwähnten Dampfwagen.

In der Generalversammlung der Actionäre der Mährischen Grenzbahn berichtete zunächst das Comité über den bei dem Handelsminister unternommenen Schritt, um günstigere Bedingungen als die in dem Protocollar-Uebereinkommen enthaltenen für die Actionäre zu erlangen. Der Handelsminister erklärte wohl dem Comité, welches sich zu ihm begeben, seine Geneigtheit, für die Mährische Grenzbahn etwas zu thun, bezeichnete aber den von den Actionären unternommenen Schritt als aussichtslos, da weitergehende Concessionen als die in dem Protocollar-Uebereinkommen enthaltenen seiner Meinung nach im Abgeordnetenhause nicht durchzubringen seien. Der Minister betonte, der Staat könne nur im Interesse des Staatscredits Opfer bringen, darüber hinaus könne er für die Actionäre nichts thun. Im Anschlusse an diese Mittheilung erklärte der Verwaltungsrath unter Hinweis auf den seither gefassten Beschluss des Abgeordnetenhauses die Generalversammlung für gegenstandslos und brachte noch zur Kenntniss, dass mit Zuhilfenahme der von der Regierung zugesicherten Beihülfe der März-Coupon (mit 5 fl. in Silber) voll eingelöst werden kann, im Uebrigen aber der Verwaltungsrath seine Bestrebungen fortsetzen werde, eine dauernde Ordnung der gesellschaftlichen Verhältnisse herbeizuführen. Hiermit wurde die Generalversammlung geschlossen.

In der 7. Generalversammlung der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft bezeichnete der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes die Resultate des abgelaufenen Jahres 1878 als befriedigende. Der Bericht und Rechnungsabschluss wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einstimmig das Absolutorium ertheilt. In Betreff der Verwendung des ausgewiesenen Reingewinnes wurde beantragt: Von dem Gewinne per 234 025 fl. kommen die fünfprocentigen Actienzinsen per 108 260 fl. in Abzug, so dass 125 765 fl. und nach noch weiterem Abzuge der statutenmässigen Tantièmen 107 640 fl. zur Disposition verbleiben. Hiervon sollen nun 12 083 fl. in den Reservefonds hinterlegt, 81 195 fl., das ist 3 fl. pro Actie, als Superdividende an die Actionäre vertheilt und die sonach erübrigenden 14 362 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Gesammt-Dividende beträgt somit 7 fl. pro Actie und gelangt vom 7. März ab zur Auszahlung. Diese Anträge wurden einstimmig angenommen.

Fast gleichzeitig erscheinen 2 Judicaten-Sammlungen und zwar „Oberstgerichtliche Entscheidungen in Eisenbahnsachen" vom Advocaten Dr. Epstein und „Eisenbahnrechtliche Entscheidungen der Oesterreichischen Gerichte" vom Rechtsconcipisten Dr. Röll der Elisabeth-Westbahn. Nach deren Erscheinen besprechen wir beide Sammlungen.

Die Börsenwoche hatte besser begonnen als geendet; ohne irgend welchen plausiblen Grund erlahmte der ziemlich lebhaft aufgetretene Bahneffectenverkehr; nur Prioritäten der Goldwährung behaupteten sich in der Nachfrage. Schlusscourse der beiden letzten Wochen sind:

Actien:		
Nordbahn	2085,—	2087,—
Franz-Josefbahn	133,—	132,75
Karl-Ludwigbahn	222,50	221,50
Oesterr. Nordwestb.	116,75	115,50
Staatsbahn	249,—	246,—
Südbahn	67,—	66,—
Theissbahn	191,—	190,—

Prioritäten:		
Nordbahn	104,50	104,—
Franz-Josefbahn	88,80	88,75
Salzkammergutb.	94,—	94,20
Kaschau-Oderb. B.	70,80	70,75
3 pCt. Südbahn	111,75	112,25
Rudolfbahn	78,—	76,75
Theissbahn	86,25	86,25

Zum Ungarischen Getreide- und Mehlexport via Hamburg nach England.

Geehrte Redaction! Berlin, 4. März 1879.

In No. 16 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist, wie schon in früheren Nummern, auf den für die Deutschen Eisenbahnen bedauerlichen Umstand hingewiesen, dass die Getreide- und Mehlausfuhr von Ungarn und besonders von Pest mehr und mehr den Weg durch Deutschland, über Hamburg nach England verlässt und dafür den Weg über Triest oder Fiume und den viel weiteren Seeweg von da nach England aufsucht. In der letzten Nummer wird die Schuld hierfür der Tarifpolitik der Preussischen Regierung zugeschrieben. Und, wenn es auch nicht geradezu gesagt ist, so wird doch Jeder, der den Aufsatz liest, leicht zu der Schlussfolgerung kommen, dass diese Tarifpolitik eine verkehrte ist. Ich glaube aber, dass man, wenn man sich die Verhältnisse genauer ansieht und klar macht, zu einem anderen Schluss kommen muss.

Der Seeweg Fiume-Glasgow beträgt etwa 6 000 km, der Weg Hamburg-Glasgow, je nachdem man durch den Canal oder um die Nordspitze Schottlands fährt, etwas mehr oder etwas weniger als 2 000 km. Diese Wege verhalten sich also ungefähr wie 3 : 1. Die Fracht für 100 kg Getreide oder Mehl wird in jener Mittheilung für Fiume-Glasgow zu 1,6 ℳ, für Hamburg-Glasgow zu 1,2 ℳ angegeben. Es ist hier also auf dem Seewege ein Differentialtarif zu Gunsten der längeren Strecke vorhanden, gegen den die Eisenbahnen nicht leicht werden ankämpfen können: denn während die Wege sich wie 3 : 1 verhalten, verhalten sich die Preise nur wie 1,33 : 1.

Der Eisenbahnweg Pest-Hamburg (über Wien, Tetschen, Dresden, Berlin) beträgt nun (nach dem Kursbuch) 1 266 km, der Weg Pest-Fiume nur 588 km. Bringt man hiermit die Tarifsätze in Verbindung, welche für erstere Strecke 4,8 ℳ, für letztere 2,4 ℳ betragen sollen, so findet man, dass dieselben pro Kilometer auf der längeren Strecke 0,00379 ℳ, auf der kürzeren 0,00408 ℳ betragen. Hieraus kann man meines Erachtens nicht den Schluss ziehen, dass die Deutschen Bahnen den Tarif in unberechtigter Weise hochhalten, während die Oesterreichischen Bahnen sehr billig fahren.

Es ergiebt sich vielmehr, dass die Verhältnisse für den Eisenbahnweg durch Deutschland zu ungünstig liegen und dass der Weg über Fiume im Hinblick auf den ausserordentlich billigen Seetransport der naturgemässere ist. H.

Betriebs-Uebersicht der Königlich Sächsischen Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privat-Eisenbahnen vom Jahre 1878.

Namen der Bahnen	Tarif-Länge in Kilometern		Befördert wurden: Personen		Befördert wurden: Güter-Kilogramm		Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Fahrzeugs- und Thier-Transport	aus dem Güter-Verkehr	Zusammen
	1878	1877	1878	1877	1878	1877	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Staats-Eisenbahnen[1]	1 942	1 833	18 692 608	18 313 237	8843 281 236	9161 903 384	16 751 683	756 784	[2]) 38 726 356	56 234 823
Privat-Eisenbahnen:										
Zittau-Reichenberg	27		294 687	314 310	165 770 520	163 033 410	169 457	2 552	299 081	471 090
Wüstenbrand-Lugau (Chemnitz-Würschnitz)	11		12 204	—	72 363 640	—	3 591	141	54 748	58 480
Altenburg-Zeitz	26		190 932	194 971	491 304 880	492 094 345	77 904	2 585	504 105	584 594
Gaschwitz-Meuselwitz	28		157 071	170 065	173 351 115	178 965 670	66 095	898	218 313	285 306

[1]) incl. Frequenz und Einnahme der Gössnitz-Geraer Eisenbahnlinie auf die Zeit vom 1. Januar bis ult. Juni 1878.
[2]) incl. 732 462 ℳ für Bau- und Bahnunterhaltungs-Transporte, Postfrachten etc.

Betriebs-Einrichtungen auf Amerikanischen Eisenbahnen.

III.

Von den Signalen ist eines zu erwähnen, „welches bei uns nicht gebräuchlich, aber bei Amerikanischen Bahnen in ausgedehnter Anwendung ist und sehr practisch erscheint. Mit Rücksicht darauf, dass die Communication zwischen den einzelnen Wagen eines Güterzugs seitens des Fahrpersonals auch während der Fahrt oben über die Wagen auf dem hierzu angebrachten Laufbrett zu geschehen pflegt, wird zur Warnung und zum Niedersetzen des etwa auf den Wagen stehenden oder gehenden Personals vor solchen Wegeübergängen, Tunnels etc., deren Unterkanten nicht hoch genug über der Bahn liegen, das folgende Signal gesetzt. Ungefähr 50 m vor einem solchen Bauwerke wird seitwärts des Geleises ein Pfahl errichtet, welcher an seinem oberen

Ende etwa $6^1/_2$ m über Schienenoberkante einen horizontalen Arm trägt, der über das Geleis hinwegragt. Von diesem Arm hängen eine Anzahl dünner, etwa 80 cm langer Seilchen herunter, welche, an ihrem untern Ende mit einem Knoten versehen, dem Manne, welcher auf einem dieses Signal passirenden Wagen steht, ein recht deutliches, fühlbares Zeichen zum Niedersetzen geben. Es ist wohl anzunehmen, dass diese Signale im Stande sind, mannigfachen Unglücksfällen, welche den auf den Wagen befindlichen Personen zustossen können, vorzubeugen, besonders beim Uebergang des rollenden Materials auf fremde Bahnen etc."

Besonders empfehlens- und nachahmungswerth erscheint die sehr geringe Anwendung der Locomotiv-Dampfpfeife auf Bahnhöfen und der Ersatz derselben durch eine Glocke auf der Locomotive. „Die **Dampfpfeife** ist wesentlich grösser als die hier zu Lande gebräuchliche und hat einen tiefen, sehr weit schallenden heulenden Ton, indem sie gemäss ihrer vorschriftsmässigen Verwendung auf weite Entfernungen hörbar sein muss. Sie wird nämlich weder bei der Abfahrt des Zuges noch auch für das Bremsen der mit continuirlichen Bremsen versehenen Züge, noch auch beim Rangiren etc. gebraucht und soll nur ertönen, wenn wirklich Gefahr droht, bei Annäherung an Planübergänge und bei vorkommenden Unregelmässigkeiten. Während somit der Gebrauch der Dampfpfeife ein sehr beschränkter ist, was im Interesse der Reisenden wie des in der Nähe der Bahnanlage wohnenden Publikums nur erwünscht sein kann, wird ein um so ausgedehnterer Gebrauch von der Signalglocke gemacht, welche ebenfalls ohne Ausnahme zu den Ausrüstungsstücken jeder Locomotive gehört. Dieselbe, zwischen Schornstein und Dom auf dem Kessel angebracht, wird vom Führerstande aus mittelst einer Leine geläutet und zwar beim Abgang des Zuges, bei der Einfahrt in den Bahnhof, vor und bei dem Passiren von Niveauübergängen, Brücken, Tunnels, fortwährend beim Rangiren etc. Da es hiernach vorkommt, dass die Glocke sehr lange Zeit hindurch geläutet werden muss, und dies den Heizer ermüdet, auch beim Feuern etc. hindert, so ist auf vielen Rangirmaschinen ein sehr hübsches kleines Dampfmaschinchen angebracht, welches unabhängig vom Gang der Maschine das Läuten besorgt, auch die Bewegung der Glocke von Hand gestattet". Eine gegen hier vermehrte Anwendung der Dampfpfeife findet auf der freien Strecke statt, bei Annäherung an Niveauübergänge, bei sich begegnenden Zügen, für das Zugpersonal etc. Begründet ist dieselbe durch die fehlende Bahnbewachung und die sehr beschränkte Meldung und Signalisirung der Züge seitens der Stationen.

Ein recht praktisches Signal scheint die sog. **Abfahrtszeigeruhr** zu sein. „Die Abfahrt eines Personenzuges wird durchgehends durch lautes, wenn auch unverständliches Ausrufen in den Wartesälen angekündigt. Um aber dem Publikum hierüber auch noch vor dem Abrufen Auskunft zu ertheilen, war im Wartesaale in Jersey City für jede der von dort abgehenden Linien ein Apparat angebracht, welcher in die Classe der optischen Signalvorrichtungen gehört und einer Wanduhr glich, deren Zeiger vom Wärter gestellt die Abfahrtszeit des nächsten Zuges für die betreffende Bahnlinie angaben.*) Auf dem Zifferblatte standen die Worte: „next train for", und darunter waren die Namen der Stationen zu lesen, wo der Zug halten sollte. Diese Namen waren auf verstellbare Schildchen geschrieben, welche dem Fahrplan des Zuges entsprechend in die unter dem Zifferblatt befindliche Tafel eingesteckt werden konnten". Diese Einrichtung war beim Publikum sehr beliebt und schützte die nur in geringer Zahl vorhandenen und sehr beschäftigten Beamten vor fortwährenden Fragen seitens des Publikums. Zur Erreichung des letzteren Zweckes „waren Schilder und Wegweiser an den Zügen resp. auf den Perrons in genügender Zahl angebracht; ausserdem pflegen auch unter gewöhnlichen Betriebsverhältnissen die Bremser des Zuges von ihrem Platze aus dessen Richtung auszurufen".

Als eine für die Sicherung des Betriebes ganz besonders wichtige Einrichtung muss die grosse **Hauptlaterne** (headlight) bezeichnet werden, welche vor dem Schornstein über der Rauchkammerthür der Locomotive auf gusseisernen Consolen angebracht ist. Sie erleuchtet die Bahn von 50 bis 300 Schritt vor der Maschine, „also auf eine Entfernung, innerhalb welcher mittelst der continuirlichen Bremse jeder Zug zum Halten gebracht werden kann. Auf der Central Pacificbahn zündete der Führer die Laterne während einer hellen Mondscheinnacht nicht an, weil er auch ohne dieselbe die Strecke genügend übersehen konnte. Diese Hauptlaterne besteht aus einem viereckigen Kasten, dessen vordere Seite verglast ist, dessen übrige Seiten aber mit bunt bemaltem Eisenblech geschlossen sind. Die Grösse dieser Kasten ist für die einzelnen Locomotiven verschieden; für die Schnellzugslocomotiven werden Laternen bis 1,20 m Höhe, 1 m Breite und 0,55 m Tiefe angewandt. Die Lampe hat einen Argand'schen Brenner mit doppeltem Luftzug und einen einfachen runden Docht von 40—55 mm Durchmesser. Der Brenner befindet sich im Brennpunkt eines fein polirten, versilberten Hohlspiegels (Paraboloid), welcher bis 0,40 m Tiefe und im Begrenzungskreise 0,80 m Durchmesser hat. Die Bedienung der Lampe erfolgt durch eine Oeffnung in der seitlichen Blechtafel. Der Brennapparat kann entweder zur Seite herausgenommen werden, indem sein Boden in Nuthen gleitet, oder er ist auf dem Untergestell drehbar". Es ist wohl nicht zweifelhaft, dass, wenn die jetzt so sehr langsam vor sich gehende Einführung der continuirlichen Bremsen auf unsern Eisenbahnen mehr Verbreitung gefunden hat, auch diese Laterne zur Anwendung kommen wird, und sowohl den Betrieb sicherer als auch die Bahnbewachung sparsamer gestalten wird.

*) Eine demselben Zwecke dienende Anordnung kann man auf verschiedenen Bahnhöfen in Paris sehen. Auf dem Bahnhofe der Nordbahn daselbst sind für die verschiedenen Fahrrichtungen besondere Billetschalter und besondere Wartesäle angelegt. An jedem Billetschalter ist nun eine grosse Tafel angebracht, welche die Abfahrtszeit des Zuges, die Anzahl der Classen in demselben, die Stationen, an denen er hält, sowie den Wartesaal (A, B, C etc.) anzeigt, durch welchen man zu dem betreffenden Zuge gelangt.

Was die übrigen feststehenden optischen Signale, Centralweichen-, combinirte Weichen- und Signal-Apparate anbetrifft, so haben die Amerikaner dieselben nur in sehr beschränktem Masse zur Anwendung gebracht, und ausser einigen originellen Anordnungen beruht das Meiste auf einer geschickten Imitation Englischer Einrichtungen. Zu erwähnen bleiben immerhin die sehr grosse Anwendung der Electricität und die im Allgemeinen wohl gelungenen Versuche, die comprimirte Luft selbst auf grosse Entfernungen zur Bewegung der Weichen und Signale zu benutzen.

Mit Rücksicht auf die in letzter Zeit hier in Preussen aufgetretenen Meinungsverschiedenheiten, ob, wo mehrere Einfahrtsgeleise vorhanden, bei freier Einfahrt auch das zur Einfahrt bereite Geleis besonders signalisirt werden muss, oder ob ein Fahrtsignal allein genügt, mag auf eine Einrichtung aufmerksam gemacht werden, welche als additionell an einem nur mit einem Arm versehenen Signalpfosten angebracht war, und von den drei Geleisen stets dasjenige, welches für die Einfahrt frei war, signalisirte. An dem Pfosten war ein Kasten mit drei Scheiben angebracht, welche mit den Weichen verbunden die Stellung der letzteren angaben. Sie zeigten, wenn der Arm des Semaphors auf „Halt" stand, alle drei dem Zuge entgegen die volle rothe Fläche (Halt); zeigte das Semaphor „freie Fahrt", so zeigten mit der Stellung der betreffenden Weichen automatisch ein, zwei oder drei Scheiben dem Zuge die scharfe Kante und dadurch gleichzeitig, welches Geleis frei war. Es scheint diese Anordnung immerhin ein Compromiss der widerstreitenden Meinungen, obgleich der Verfasser richtig bemerkt, dass sie mehr den Zweck hat, den aus localen Verhältnissen entspringenden Forderungen in einfachster Weise zu genügen, als die Signal- und Weichenapparate durch eine systematische Verbesserung zu vervollkommnen.

Ein sehr ausgedehnter Gebrauch wird von den Signalen am Zuge (Flaggen, Laternen) gemacht, nicht nur um Spitze und Schluss des Zuges, sondern auch um das Nachfolgen einer anderen Section desselben Zuges, oder dass der Zug ein Extrazug ist, anzuzeigen. Die Theilung der Züge für einzelne Strecken und ihre Wiedervereinigung auf den Bahnhöfen wird hierdurch sehr erleichtert.

Einige auch hier interessirende Bestimmungen der Signalordnung der Pennsylvaniabahn mögen mitgetheilt werden:

„Zwei grüne Flaggen bei Tage oder zwei grüne Laternen bei Nacht vorne an der Maschine bedeuten, dass dem Zuge oder der Maschine noch ein Zug (oder eine Maschine) folgt, welcher denselben Fahrplan und dieselben Rechte hat wie der erste Zug.

Zwei weisse Flaggen bei Tage oder zwei weisse Laternen bei Nacht vorne an der Maschine bedeuten, dass der Zug (resp. Maschine) ein Extrazug ist. Diese Signale müssen allezeit von allen Arbeits- und Extrazügen getragen werden, ausgenommen wenn der Extrazug als ein fahrplanmässiger Zug fährt.

Eine blaue Flagge bei Tage, ein blaues Licht bei Nacht, auf dem Buffer oder Platform oder der Treppe eines Wagens am Anfang oder Ende eines stillstehenden Zuges bedeutet, dass Schlosser unter den Wagen beschäftigt sind.

Ein so gedeckter Wagen oder Zug darf, so lange das blaue Signal nicht entfernt ist, weder gekuppelt noch bewegt werden.

Unnöthige Signale mit der Dampfpfeife sind strengstens verboten, da der übermässige Gebrauch derselben ihren Werth als Gefahrsignal herabmindert.

Beim Rangiren in den Bahnhöfen soll nur die Locomotivglocke geläutet und der Gebrauch der Dampfpfeife auf das äusserst Nothwendige beschränkt werden.

Die Locomotivführer sollen darauf achten, wenn auf dem andern Geleise Züge zu nahe auf einander folgen, und in diesem Falle ein Signal geben.

Hält ein Zug oder eine Maschine auf einem Nebengeleise, so dürfen sie keine rothen Signale tragen, um nicht den im Hauptgeleis fahrenden Zügen ein Gefahrsignal zu zeigen. Wenn ein Zug in das Nebengeleis setzt, behufs Ueberholung von einem andern Zuge, so müssen bei demselben die rothen Signallaternen fortgenommen oder bedeckt werden, sobald das Geleis für den überholenden Zug frei ist; sie müssen aber wieder angebracht werden, ehe der Zug das Seitengeleis verlässt oder in das Hauptgeleis zurücksetzt".

Hiermit seien die Proben aus dem inhaltreichen Buche geschlossen, und das Letztere nochmals Technikern wie Laien angelegentlichst empfohlen. Können wir Anerkennung und Dank dem Herrn Handelsminister zollen, dass er zu der vorliegenden Schrift Veranlassung und Anregung gegeben hat, dem Verfasser, dass er die nicht leichte Aufgabe mit Sachkenntniss und Geschick gelöst hat, so wollen wir den Wunsch nicht unterdrücken, dass nun auch von massgebender Stelle aus durch zahlreiche Versuche eine Prüfung der eigenthümlichen und neuen Einrichtungen angebahnt, und wo sich dieselben als zweckmässige Verbesserungen erweisen, ihre Einführung veranlasst werde. Dabei würde auch wohl der Verfasser Gelegenheit haben, seine Studien und Erfahrungen ins Praktische zu übersetzen und ein weites Feld verdienstvoller und interessanter Thätigkeit finden.

Russische Correspondenz.

Petersburg, im Februar 1879.

Bestand des Communicationsministeriums in Russland im Winter 1878/79.

1. Minister der Wege- und Wassercommunicationen, Viceadmiral Generaladjutant Konstantin Possiet.

2. Departementschef der Eisenbahnen und zugleich Verweser des Technischen Eisenbahn-Inspectionscomité's, Ingenieur Geheimerath Jouravsky.

3. Departementschef der Chausséen und Wasserwege und zugleich Verweser des Technischen Wasserbau-Inspectionscomité, Ingenieur wirkl. Staatsrath Fadejew.

4. Departementschef der allgemeinen Angelegenheiten (bis 1868 noch der „Stab" genannt, als noch eine militärische Verwaltung war), wirkl. Staatsrath Jemtschushnikow.

5. Ministergehilfe ist Geheimrath Sselifontow (Jurist von Fach).

Unter dem Eisenbahn-Departementschef stehen:

6. Aelterer Inspector der Centralinspection der Eisenbahnen, Ingenieur wirkl. Staatsrath Klewetzky.

7. Vorstand des technischen Baucomité's oder Ingenieur V. Classe, Ingenieur wirkl. Staatsrath Kologriwow.

8. Vicedirector, wirkl. Staatsrath von Behr, Präses der Finanz-, Oeconomieabtheilung und der für allgemeine Angelegenheiten.

Unter dem Aelteren Inspector stehen:

a) das Inspectionscomité, beaufsichtigt den eigentlichen Betrieb sämmtlicher Russischer Bahnen (die grösste Abtheilung im ganzen Ministerium);

b) die Tarifabtheilung;

c) die provisorische Abtheilung für Kriegstransport;

und persönlich zehn jüngere Centralinspectoren, welche zum Theil auch in den oben genannten Abtheilungen Verwendung finden; es sind die Herren Ingenieure:

9. Hofrath Nothaft;
10. Collegienasses. Apochalow;
11. Collegienassessor Laskin;
12. Collegiensecretär Stieda;
13. Hofrath Schultz;
14. Staatsrath Babikow;
15. Collegienrath Werchowsky;
16. Hofrath Gratschew;
17. Hofrath Sjerebrenikow;
18. stellvertr. Inspect., Collegienregistrator Borissow.

Unter dem Ingenieur V. Classe steht das technische Baucomité, aus circa 8 Mitgliedern (die Zahl wechselt) und einem Secretariat.

Endlich sind dem Eisenbahndepartement eine ziemliche Anzahl Ingenieure der verschiedensten Classen „zu besonderen Aufträgen" zugezählt.

Neben dem Minister steht noch ein sogen. Conseil des Ministeriums, in welches die älteren wohlverdienten Ingeniere, Juristen und sonstige ehemalige Beamten des Ministeriums hineingewählt werden.

Bankerott einer Eisenbahngesellschaft ist in Russland eine noch nie dagewesene Erscheinung; wir werden es aber doch, wie es scheint, in Bälde erleben. Die Gesellschaft der Borowitschibahn, einer Zweigbahn von der Nicolaibahn, ist so weit! Am 13./25. Februar wurde die Angelegenheit im Civildepartement des hiesigen Gerichtshofes verhandelt. Kläger ist der Ingenieurobrist Duchnowsky, der ehemalige Erbauer der Bahn, welcher bis jetzt — die Bahn ist etwa 2 Jahre schon fertig — von der Verwaltung sein Geld nicht bekommen hat. Das Gericht hat verfügt, eine Abschätzung alles beweglichen und unbeweglichen Besitzthums der Gesellschaft vornehmen zu lassen.

Pest. Die Pestfurcht, welche so manchen ehrsamen, aber wenig nachdenklichen oder übermässig furchtsamen Staatsbürger in ein entsetzliches Grausen versetzt hatte, fängt an, in Petersburg allmälig einer grösseren Besonnenheit zu weichen. Die von allen Ministerien des Reichs, den Behörden des innern Landes, den Gouverneuren und sonstigen Autoritäten strengstens durchgeführten Massregeln, scheinen das ganze Pestgespenst jenseits der Wolga gebannt zu haben. Auch das Ministerium der Communicationen hat reichlich seinen Theil Arbeit im Feldzug gegen die Pest geleistet: In den ersten Tagen des Januar wurde die erste Sanitäts- und Quarantainecommission auf der Grjasi-Zarizinbahn expedirt. Bald folgten dann zwei neue Commissionen auf der Koslow-Woronesch-Rostower und der Tambow-Saratower Bahn; Anfangs Februar wurden Sanitätscommissionen auf allen Bahnen ohne Ausnahme angeordnet und zugleich für die sämmtlichen nach Petersburg mündenden Bahnen Extracommissionen eingesetzt. Desinfectionsmittel, wie Carbolsäure, Chlorkalk, diverse zusammengesetzte Flüssigkeiten werden nach Hunderten und Tausenden von Puden im ganzen Reiche verbraucht; auf allen Stationen, wo das kleine Volk, als Wächter, Weichensteller und dergl. wirklich manchmal in licht- und luftlosen Löchern zusammengepresst wohnte, werden provisorische Baracken errichtet und ständige Erweiterungsbauten zu Arbeiterwohnungen in Aussicht genommen; Abtritte werden gereinigt, desinficirt und umgebaut; eine grosse Anzahl wird neu zugebaut; bei den Werkstätten wird für Badstuben umsonst warmes Wasser zum täglichen Gebrauch der Arbeiter zugeführt; die Güterwaggons werden regelmässig und besser gereinigt; schlechte Waare wird verbrannt, verdächtige desinficirt, kurz es ist ein reges Leben und eine Thätigkeit in die Eisenbahnen gekommen, wie wir es lange nicht gehabt haben!

Kostet nun dies Alles der Regierung, den Bahngesellschaften, dem rothen Kreuze auch manches schöne Stück Geld, welches — wenn das schwarze Gespenst jenseits der Wolga in den menschenleeren Steppen vor Futtermangel stirbt — scheinbar umsonst ausgegeben ist, so bleiben doch für unseren kleinen Beamten, für den Eisenbahnarbeiter und endlich auch für das reisende Publicum ganz enorme Vortheile, die augenblicklich gar nicht genügend geschätzt werden können!

Nur der mit dem Auslande Handel treibende, also meist reiche Kaufmann, hat directe Verluste durch das Deutsche Einfuhrverbot zu verzeichnen; aber weil er eben reich, so kann er gewisse Verluste ertragen! Der von Preussen z. B. verschmähte Caviar ist in Moskau, Petersburg u. Riga, wie in anderen Städten vom grossen Publicum mit Vergnügen zum halben, ja drittel Preise gekauft und ohne Schaden verzehrt worden. So hat auch das Böseste seine guten Seiten!

Wenn Sie die Berichte Ihrer Herren Doctoren Hirsch etc. werden bekommen haben, wird man in Deutschland einsehen, dass die Furcht ein wenig übertrieben war und werden wohl unseren Waaren wieder die Deutschen Grenzen geöffnet werden.

Eisenbahncommission. Im Juli 1876 wurde vom Kaiser eine Commission unter dem Vorsitz des Generaladjutanten Grafen Baranow ernannt, welche den Auftrag erhielt, die Mängel des Russischen Eisenbahnwesens zu ergründen, um demselben Abhilfe zu schaffen. Die Centralcommission, aus 6 Mitgliedern bestehend, cooptirte ferner 6 Subcommissionen, deren Vorsitz je Einer der Herren aus der Central-Commission führen sollte; in diese Subcommissionen wurden Vertreter der verschiedensten Ministerien gewählt, welche überhaupt nur mit den Eisenbahnen in Berührung kommen, natürlich auch aus dem Ministerium der Communicationen. Die kaum begonnenen Arbeiten dieser Commission wurden durch den beginnenden Krieg mit der Türkei unterbrochen und haben damals nichts zu Tage fördern können. Jetzt nun nach vollendetem Friedensschluss ist Allerhöchst befohlen worden, die Arbeiten der Commission fortzusetzen. Sämmtliche Bahnen sind in 7 Rayons getheilt, welche je ca. 3 000 Werst umfassen; es sind dies der Petersburger, Moskauer, Woronescher, Charkowsche, Warschauer, Rigasche und Kiewsche Rayon; Moscowischer Rayon Fürst Schtscherbertow und sein Gehülfe Prof. Tschitschorin; Woronescher Rayon Fürst Wolkowski; Warschauer Rayon Wirkl. Staatsrath Baron Mengden; Rigascher Rayon Geh. Rath Toerner; Kiewscher Rayon Wirkl. Staatsrath Borissow; Charkowscher und Petersburger Rayon noch nicht bestimmt; den sämmtlichen Verwaltungen ist es nahe gelegt worden, die Arbeiten der Commission mit allen Kräften zu unterstützen. Die 6 Subcommissionen werden sich wohl in den nächsten Wochen nach ihrem Bestimmungsort aufmachen, um fürs Erste ihre Arbeiten mit Einsammlung diverser auf die Bahn bezüglicher Daten an Ort und Stelle zu beginnen.

Italienische Correspondenz.

—r— Viele, ja fast alle minder bedeutenden Linien der Oberitalienischen Bahnen werden mit Verlust betrieben; es ist daher auch schon öfters daran gedacht worden, die Zahl der auf diesen Linien verkehrenden Züge noch mehr als bereits geschehen zu vermindern.

Eine neuerliche Prüfung dieser wichtigen Frage seitens des Verwaltungsrathes dieser Bahnen hat zu der Erwägung geführt, ob nicht für den Betrieb dieser Linien wenigstens theilweise mit billigeren Mitteln als den gegenwärtigen gesorgt werden könnte, wobei sowohl der Verkehr geringerer Orte zum Vortheile des ganzen Landes verwerthet zu werden vermöchte, und vielleicht auch für die Bahnen ein neues Feld des Ertrages eröffnet würde.

Nachdem bekanntlich die Belgische Regierung auf gewissen Linien einen speciellen Dienst zu obenbezeichneten Zwecken unterhält und hierfür eigenes Fahr- und Zugmaterial verwendet, wurde von dem Verwaltungsrathe beschlossen, zwei Oberbeamte

abzuordnen, um an Ort und Stelle dieses System in allen seinen Theilen zu studiren.

Der Verwaltungsrath der Oberitalienischen Bahnen hat angesichts der vielfachen Anforderungen um Einführung von Retourbillets zwischen den Stationen des Netzes diesbezüglich folgende Normen festgesetzt:

a) dass diese Einrichtung nur dann stattzufinden habe, wenn zwischen 2 Stationen innerhalb eines Jahres ein täglicher Durchschnittsverkehr von mindestens 10 Personen nachgewiesen ist;

b) dass die Einrichtung immer nur als eine versuchsweise anzusehen sei und daher die Zurücknahme derselben für den sub c) bezeichneten Fall vorbehalten werde;

c) dass die Tour- und Retourbillete zwischen zwei Stationen aufgehoben werden, wenn sich nach einem Jahre ein Einnahmerückgang gegenüber dem Vorjahre ergeben würde; der Verwaltungsrath kann aber in dieser Beziehung Ausnahmen machen;

d) dass die Aufhebung der Einrichtung auch auf bereits bestehende Retourbillete Anwendung zu finden habe, wenn sich ein Rückgang der Einnahmen ergeben sollte. Die Würdigung dieser Frage ist ganz in das Ermessen des Verwaltungsrathes gelegt.

Am 22. December v. J. fand in Rom die erste Generalversammlung der neuen Gesellschaft für die Eisenbahnen des westlichen Siciliens statt. Die Actionäre ermächtigten den Verwaltungsrath, mit der Gesellschaft des Crédit Mobilier einen Vertrag wegen der Ausführung à forfait aller Arbeiten an der 200 km langen Linie Palermo-Trapani im Laufe von ungefähr 32 Monaten abzuschliessen. Es wurde sodann der Verwaltungsrath durch die Ernennung der Herren Comm. Ignazio Florio, Senator Francesco Perez und Baron Wilhelm v. Erlanger (Frankfurt a/M.) zu Mitgliedern ergänzt.

Sardinische Bahnen. Die Eröffnung der neuen Sectionen Chilivani-Giave und Chilivani-Ozieri, welche eine Gesammtlänge von 32 km haben, fand am 20. December 1878 statt.

In der Sitzung vom 3. Februar d. J. genehmigte der Senat ohne Discussion den Gesetzentwurf über den mit dem Ingenieur Maraini abgeschlossenen Vertrag über den Bau und Betrieb der zwei schmalspurigen Linien von Tremezzina nach Porlezza und von Luino nach Fornasette.

H. S. **England.** Der Britische Total-Export im letzten Monat betrug nur £ 14 197 000 gegen £ 15 424 000 und £ 15 946 000 in dem entsprechenden Monate der Vorjahre, d. h. 8 pCt. weniger als in 1878 und 11 pCt. weniger als 1877. Baumwollgarne zeigen eine Abnahme von 9½ pCt. in Quantität und 12¼ in Werth. Gewebte baumwollene Sachen 12¼ pCt. in Quantität, 13½ pCt. in Werth. Leinen- und Jutegarne 20 pCt. Abnahme in Quantität, dagegen 14 pCt. Zunahme in Werth. Gewebte leinene Waaren dagegen zeigten eine Zunahme von 4¾ pCt. in Quantität und 2½ pCt. in Werth. Wollene und gemischte Garne nahmen 13¼ pCt. in Quantität und 22½ pCt. in Werth ab. Wollene gewebte Stoffe dagegen zeigen 5½ pCt. Vermehrung in Quantität und 4½ pCt. in Werth. Kammgarnstoffe nahmen 12½ pCt. in Quantität und 10 pCt. in Werth ab. Kohlen und Coke eine Vermehrung von 3½ pCt. in Quantität und eine Verminderung von 3¼ pCt. in Werth. Eisen und Stahl: Abnahme von 11 pCt. in Quantität und von 15½ pCt. in Werth.

Das electrische Licht macht stetigen Fortschritt in der öffentlichen Anwendung. In London ist der Lesesaal des Britischen Museum und die grosse Albert Hall beim South Kensington Museum mit vollständigem Erfolge beleuchtet worden. Während einer Aufführung des Messias in der Albert Hall war das colossale Gebäude in höchst angenehmer stetiger Weise ohne jede Unterbrechung erleuchtet. Die betreffenden Arrangements waren von der Firma Siemens gemacht. — Laut einer in der technischen Zeitschrift „Engineering" veröffentlichten Berechnung kostete die Beleuchtung des riesigen Gebäudes pro Stunde 12½ Reichsmark, während die gewöhnliche Gasbeleuchtung auf 42 Reichsmark kommen soll. — Ebenso ist das electrische Licht bereits in verschiedenen Docks probirt worden, und hat sich für die nächtlichen Arbeiten, das Laden und Ausladen von Schiffen u. s. w. scheinbar sehr gut bewährt.

Der bekannte Ingenieur Cowper hat einen Schreib-Telegraphen erfunden und letzte Woche der Telegraphen-Ingenieur-Gesellschaft in London vorgezeigt. Derselbe ist nicht zu verwechseln mit den vielfach vorher erfundenen Copir-Telegraphen, sondern schreibt wirklich mit Dinte auf der Empfangsstation, was auf der Absendestation mit einem Stift geschrieben wird und zwar in derselben Handschrift. Die Erfindung ist jedenfalls hochinteressant, sinnreich und möglicher Weise auch von practischem Werthe.

—r— **Egypten.** Der „Opinione" wird unter dem 19. December v. J. aus Cairo Folgendes berichtet:

Ein Decret vom 10. December v. J. bestimmt die Vereinigung der Eisenbahnverwaltung mit dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, und der Verwaltung des Hafens von Alexandria mit dem Ministerium der Finanzen. Nun ist zu bemerken, dass in Gemässheit des Decretes vom 18. November 1876, welches die mit den Herren Göschen & Jaubert getroffenen Vereinbarungen festsetzte, die Einnahmen des Hafens von Alexandrien und jene aus den Eisenbahnen für die privilegirte Schuld bestimmt und letzterer auch verpfändet wurden und dass hierfür eine eigene Verwaltung geschaffen wurde, welche aus drei Eingebornen, zwei Engländern und einem Franzosen bestand. Diese Verwaltung war ganz unabhängig und nur der Khedive hatte sich einige Rechte vorbehalten, wie die Genehmigung der Abrechnung, der Tarife etc.

Diese Verwaltung hatte sich indess thatsächlich niemals in den Besitz des Hafens von Alexandrien gesetzt, welcher immer in den Händen Englischer Marineoffiziere blieb, die im Dienste Egyptens standen, sohin Paschas und Beys waren, gleichwohl aber ihre Carrière in der Englischen Marine fortsetzten.

Dieses eigenthümliche Verhältniss ist nunmehr geklärt, nachdem es in den zwischen den Herren Waddington, Lord Lyons und Wilson in Paris stattgefundenen Verhandlungen Frankreich nicht gelungen ist, dass mit den Eisenbahnen der Hafen von Alexandrien dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten überwiesen werde. Aus dem bezüglichen Verhalten Englands ist ersichtlich, dass es beabsichtigt diesen wichtigen Hafen in Händen zu behalten und sich dessen Besitz noch mehr zu sichern, indem die Hafenverwaltung dem Finanzministerium unterstellt wird, welches Englisch ist, statt dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten, das Französisch ist. Die gemischte Verwaltung ist beibehalten, aber die Beziehungen, welche zu dem Vicekönig bestanden, gehen auf die bezeichneten Ministerien über, denen derselbe sie abgetreten hat.

Telegraphen in den Niederlanden.

Die Niederländischen Reichs-Telegraphenlinien haben seit 1852 bis Ende 1877 an Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten zusammen einen Aufwand von fl. 17 070 628 verursacht.

Die Gesammteinnahmen seit 1852 bis Ende 1877 betrugen fl. 11 559 983.

Am 1. Januar 1878 betrug die ganze Länge der Reichs-Telegraphenlinien 3 519 km und diejenige der Drähte 12 882,6 km.

In 1877 nahmen die Linien um 49,2 km und die Leitungen um 216,5 km zu.

Von den 3 519 km Reichs-Telegraphenlinien führten am 1. Januar 1878 1 932,3 km längs der Eisenbahnen.

Es sind in 1877 fünf neue Linien angelegt worden und zwar: von Wyk by Duurstede nach Rhenen; von Zevenbergen über Klundert nach Noordschans; von Oudepekela nach Stadskanaal; von der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahn zwischen Roosendaal und Oudenbosch nach Oud Gustel; und von der Rheineisenbahn in der Nähe von Nieuwersluis nach Mydrecht.

Am 1. Januar 1878 waren auf Niederländischem Gebiete in Wirkung 168 Reichs-Telegraphenbüreaus und 178 Telegraphenbüreaus von besonderen Unternehmungen. Ueberdies waren 12 Hilfsbüreaus des Reichstelegraphen in Wirkung.

Die Länge der im Niederländischen Telegraphennetze vorhandenen unterirdischen Linien betrug 59 257,1 m und diejenige der unterseeischen Linien 116 265 m.

Der Verkehr auf den Reichslinien beziffert sich in 1877 auf 2 405 240 Depeschen.

Die Einnahmen betrugen fl. 791 794 gegen fl. 788 753 in 1876.

Durch die Eisenbahntelegraphen wurden Depeschen befördert: Niederl. Staatsb. 95 478, Holländische Eisenbahn 52 838, Niederl. Rheinb. 48 850, Niederl. Centralb. 7 905, Nord-Brabantisch-Deutsche E. 7 044, Grosse Belgische Centralb. 13 414, Eisenbahn von Gent nach Neuzen 1 989, Eisenbahn von Mecheleu nach Neuzen 751 Stück.

Zwischen den Stationen der Rotterdamer Telegraphengesellschaft wurden 18 541 Depeschen befördert; überdies wurden über die Staatslinien 66 511 Depeschen zugeführt, also im Ganzen 85 052 Stück.

Die Gesellschaft „Amsterdamsche-Kanaal-Maatschappy" eröffnete im Laufe des Jahres 1877 Telegraphenstationen in Amsterdam, Ymuiden und Velsen. — Es wurden zwischen diesen Stationen 400 Depeschen befördert, während über die Staatslinien 2 252 Depeschen zugeführt wurden, also im Ganzen 2 652 Stück.

Die Anwendung des Telephons im Eisenbahnbetriebe.

Wenn Dr. E. Zetsche bei Besprechung von „Siemens & Halske's Telephon mit Hufeisenmagnet nebst telephonischem Rufapparate" in „Dingler's polytechnischem Journal" die Frage aufwirft, ob nicht jetzt mit grösserer Berechtigung als

früher das Telephon auch für den Eisenbahnbetrieb, sei es als tragbarer, mit den Zügen mitzunehmender Telegraph, sei es — und gewiss zweckmässiger — als in einer entsprechenden Anzahl von Wärterhäusern aufzustellender und im Falle des Bedarfs zu vorübergehendem Dienste bereiter Apparat zum Sprechen mit den benachbarten Stationen, verwendbar sein sollte, so sind wir in der Lage, diese Frage nicht nur bejahen, sondern auch dahin beantworten zu können, dass das Telephon bereits bei 2 Eisenbahnen — der Niederschlesisch-Märkischen und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn practische Verwendung gefunden hat.

In letzterer Beziehung ist bereits in No. 15 dieser Zeitung eine darauf bezügliche Mittheilung des Reichs-Eisenbahnamtes enthalten. In Betreff der Anwendung des Telephons bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hören wir dagegen, dass auf derselben das Telephon bereits eine weitere und für den Betriebsdienst wichtigere Benutzung gefunden hat. Allen Betriebsbeamten sind die Schwierigkeiten bekannt, mit welchen beim Liegenbleiben von Zügen in Folge von Unfällen, Schneeverwehungen etc. eine telegraphische Verständigung mit der nächsten Station zu erreichen ist.

Werden, wie dies früher allgemein der Fall war, Telegraphen-Apparate in den Zügen mitgeführt, um im Bedarfsfalle in die Leitung eingeschaltet zu werden, so muss mit dieser Manipulation, sowie mit der Kenntniss des Telegraphirens das Zugpersonal vertraut gemacht und in steter Kenntniss erhalten werden. Da dies aber mit nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten verknüpft ist, überdies das Einschalten und die Benutzung des Apparats bei dem seltenen Gebrauch und der meist im Winter vorkommenden Inanspruchnahme noch mehr erschwert wird, so hat nach den wohl übereinstimmenden Erfahrungen die Mitführung transportabler Telegraphen-Apparate in den Zügen nur selten dem Zweck entsprochen.

Aus diesem Grunde ist man bekanntlich schon seit einer Reihe von Jahren dazu übergegangen, diese transportablen Apparate durch stationäre Morse-Apparate zu ersetzen, welche in den Bahnwärterbuden aufgestellt werden, und in Betreff ihrer Anzahl von der Entfernung der Stationen und der Dichtigkeit des Verkehrs abhängen. Auf diese Weise werden einerseits die Schwierigkeiten des Einschaltens der Apparate beseitigt, andererseits wird auch die Benutzung derselben erleichtert und dadurch zuverlässiger gemacht, dass es nunmehr nur nothwendig ist, die betreffenden Bahnwärter im Telegraphendienst auszubilden und in Uebung zu erhalten.

Die Erfahrung jedoch, dass auch diese anscheinend leicht zu erfüllende Bedingung in der Praxis zu vielen Anständen führt, und es sich als nicht ausführbar erwiesen hat, alle mit Morseapparaten versehenen Bahnwärterbuden stets mit im Telegraphiren geübten Beamten zu besetzen, hat zum Ersatz der Budensprechapparate durch Telephone geführt.

Demgemäss sind seit dem Herbst v. J. auf den Stationen Friedrichsberg, Weissensee, Moabit, Charlottenburg, Rixdorf, Tempelhof und Willmersdorf, sowie in den dazwischen liegenden Bahnwärterbuden der Berliner Ringbahn die Budensprechapparate durch Telephone ersetzt und mit denselben eine befriedigende Verständigung zwischen den Stationen und Wärterbuden erreicht worden. Wir glauben daher diese Einrichtung umsomehr empfehlen zu dürfen, als sie neben den sonstigen Vortheilen auch den der Billigkeit hat.

Literatur.

Die Bahnverwaltungssysteme in Ungarn von C. Toth von Felseö-Szopor, Ingenieur und Inspector der Königlich Ungarischen Staatsbahn. Wien. Lehmann & Wentzel. Diese, von der Ungarischen Akademie der Wissenschaften mit dem Dorapreis prämiirte Schrift beginnt mit einer längeren geschichtlichen Einleitung über das Eisenbahnwesen im Allgemeinen, und speciell des Oesterreichisch-Ungarischen und führt dann je in einer besonderen Abtheilung alle Gründe, welche für das Staatsbahn- und Privatbahnsystem sprechen, klar und anschaulich vor. Nachdem dann eine „Vergleichung der gegenseitigen Ansichten" gegeben ist, werden die Vortheile des „gemischten Verwaltungssystems" dargestellt und in der „Schlussfolgerung" die durch diese Studie erhaltenen Eindrücke dahin zusammengefasst, dass das letztere System vor dem System der ausschliesslichen Staatsbahnen oder Privatbahnen den Vorzug verdiene.

Die Entstehungsursachen der Fragen nach dem anzuwendenden Bahnverwaltungssystem seien einerseits Hoffnung auf Verbesserungen, andererseits der Wunsch, den gegenwärtigen Mängeln des Eisenbahnwesens abzuhelfen; eine nähere Untersuchung ergebe jedoch, dass die in die Centralisirung gesetzten Hoffnungen sich auf ein bescheidenes Mass reduciren, das Erreichbare auch mit geringeren Mitteln als dem Ankauf der Bahnen durch den Staat erlangt werden könne und dass die aus vielfachen Ursachen entspringenden Missstände durch ein einziges Universalmittel keineswegs, wohl aber durch verschiedene, vom Verwaltungssystem unabhängige Mittel zu beseitigen seien.

Obwohl der grösste Theil der Schrift sich auf die Oesterreichischen und Ungarischen Verhältnisse bezieht, die hierin behandelte Frage aber in jedem Lande, je nach dessen eigenthümlichen Verhältnissen, einer anderen Beurtheilung unterliegt, so hat doch Vieles von dem Inhalt der Schrift einen allgemein gültigen Werth, so dass dieselbe gerade in der gegenwärtigen Zeit auch in Deutschland mit Interesse gelesen werden wird. Nicht unbeachtet ist zu lassen, dass der Herr Verfasser, obwohl (oder weil?) Staatsbahnbeamter, in dem obigen Sinne sich ausspricht.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. In 4 Blättern, Massstab 1 : 1 000 000. Zu beziehen durch die Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler und Sohn, Berlin. Die soeben erschienene offizielle Karte enthält nach dem Stande vom 1. Januar d. J. eine genaue Darstellung aller im Betriebe und im Bau befindlichen, wie der concessionirten noch nicht in Angriff genommenen Eisenbahnlinien. Der gewählte Massstab gestattete, sowohl die Hauptbahnen wie die Bahnen von untergeordneter Bedeutung exact und übersichtlich darzustellen. Diejenigen Eisenbahngebiete Deutschlands, in welchen wegen der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes die einzelnen Linien nur bei Anwendung eines grösseren Massstabes erkennbar sind (das Oberschlesische sowie das Rheinisch-Westfälische Kohlenrevier), sowie der Plan von Berlin und nächster Umgebung mit den einlaufenden Bahnlinien und der Stadtbahn, sind als Cartons der Karte beigefügt. Die einzelnen Bahnlinien sind auf der Karte, je nachdem dieselben Staatsbahnen, unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen oder Privatbahnen unter eigener Verwaltung sind, in Roth-, Grün- und Schwarzdruck angegeben, während auf dem Rande der Karte die Betriebsgebiete der einzelnen Eisenbahnverwaltungen zur Darstellung gebracht sind. Schwarze Zahlen neben den einzelnen Linien lassen die Länge, rothe Zahlen die grösste Neigung der Strecken zwischen je zwei Knotenpunkten erkennen; rothpunktirte Kreise, welche Zonen von je 100 km Abstand um Berlin umschreiben, gewähren eine Uebersichtlichkeit der Entfernungen. In politischer Beziehung enthält die Karte eine genaue Darstellung der Grenzen, und eine übersichtliche Anordnung der Schrift lässt diejenigen Städte, welche Sitz der Bundesregierungen, der Provinz- und Bezirksregierungen, sowie der Kreis-, Ober-Amts- etc. Verwaltungen sind, leicht erkennen. Den commerziellen Anforderungen ist durch Aufnahme der ausserhalb der Städte in Betrieb stehenden Pferdeeisenbahnen, der schiffbaren Flüsse und Canäle, der Chausseen etc., aller Städte bis wenigstens zu 2 500 Einwohnern herab, und namentlich aller Eisenbahnstationen Rechnung getragen. Der Preis der Karte, welche in recht sauberer Ausführung in der lithographischen Anstalt von W. Greve hierselbst hergestellt ist, beträgt nur 5 ℳ.

Präjudizien.

A. **Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen.** Die Verpflichtung der Oesterreichischen Eisenbahn-Gesellschaften zur Zahlung der Zinscoupons ihrer Obligationen, welche auf die früheren Münzwährungen in Süddeutschland und Norddeutschland gestellt worden und deren Coupons nach der Währung dieser beiden Ländergebiete gezahlt werden sollen, an den Deutschen Zahlstellen in der neuen Deutschen Reichswährung ist vom Reichs-Oberhandelsgericht bereits mehrfach ausgesprochen worden. Neuerdings hat dieser höchste Deutsche Gerichtshof (Erkenntniss vom 14. Februar 1879) Gelegenheit gehabt, in einem Process zwischen der Kaiserin-Elisabethbahn-Gesellschaft in Wien und einem Besitzer von Obligationen dieser Bahn in Frankfurt a/M. mit jener Frage sich wiederum zu befassen und dabei einen neuen von der Bahngesellschaft zu ihren Gunsten aufgeworfenen Gesichtspunkt erwogen. Die Gesellschaft geht, weil sie in Wien domicilirt und aus Obligationen belangt ist, die von Wien datirt sind, davon aus, dass Wien der Sitz der letzteren sei; zwar zur Bequemlichkeit der Inhaber seien Zahlstellen auch ausserhalb Wiens, nämlich in den genannten ausserösterreichischen Länder- und Währungsgebieten, und Einlösung der ausgeloosten Obligationen, sowie der Coupons in dortiger Währung zugesagt, jedoch nicht mit der Wirkung, dass dadurch die Einheit ihrer Obligation zerrissen worden wäre; die letztere geht auf Zahlung von je 200 resp. 5 Gulden Oesterreichische Währung in Silber; die zugesagte Zahlung in fremder Währung verpflichte also nur „zur Entrichtung des jener Zahlung jeweilig entsprechenden Aequivalents. Wolle man aber in den Zahlstellen der genannten Währungsgebiete in die Wahl der Gläubiger gestellte Erfüllungsorte annehmen, so müsse doch im Falle der Collision des Ortsrechts mit dem zu Wien geltenden Recht um der Obligationseinheitwillen das letztere als das präsumtiv gewollte die Obligation beherrschen; auch sei die Wahl des Erfüllungsortes durch die Fortdauer der in der Obligation genannten örtlichen resp. gebietlichen Währung bedingt, die Wahl folglich mit dem Fortfall der Währung unmöglich und die Pflicht zur Zahlung in den Gebieten der verschwundenen Währung erloschen. — Dieser Gedankengang wird vom Reichs-Oberhandelsgericht für unzutreffend erachtet, indem es unter Anderem aus-

führte: „Der Zweck und Wille der Beklagten war, den Abnehmern ihrer Obligationen nicht von dem Silbercourse abhängige, und nach ihm wechselnde Aequivalente für Oesterreichische Silbergulden, sondern feste Beträge der von ihnen gewählten Landeswährung zuzusichern. Die Käufer der Obligationen sollten so in Ansehung der Zahlung gestellt werden, als seien die, wenngleich von Wien datirten Obligationen in demjenigen der 4 Ländergebiete emittirt und allein auf die Währung desjenigen der 4 Ländergebiete gestellt, in welchem die Solution an dem bestimmten Zahlungsorte werde gefordert werden. Rechtlich ist also die Verpflichtung der Beklagten in Ansehung dieser Zahlung so, als habe sie die von ihr aufgenommene Anleihe in 4 verschiedenen Obligationsgruppen oder Serien emittirt, von der die eine auf 200 fl. Oesterreichischer Währung in Silber, die andere auf 233⅓ Gulden Süddeutscher Währung, die dritte auf 133⅓ Thlr. und die letzte auf 500 Frcs. gestellt worden, — eine Art der Emittirung, die aus naheliegenden geschäftlichen Gründen, insbesondere auch, um den Käufern die Vortheile der Wahl zu sichern, vermieden ist. Von dieser Rechtslage aus kann sich die Beklagte auf allgemeine und subsidäre Regeln über Collision örtlicher Rechte nicht berufen: denn die Einheit der Obligation, welche sie dabei unterstellt, ist in Ansehung der Solution nicht gewollt und nicht vorhanden. Der Inhaber, welcher im Gebiete Süddeutscher Währung an dem bestimmten Orte Zahlung fordert, ist in seinem Anspruche davon unabhängig, dass die Beklagte in drei anderen Gebieten Solution in anderer Währung und zwar je nach dem Silbercourse werthvollere und minderwerthe zu leisten schuldig; ihm steht die Beklagte so gegenüber, als habe sie nur die eine Verpflichtung übernommen, zu deren Erfüllung er sie kraft seines Wahlrechtes anhält und ihm kann nicht entgegengehalten werden, dass nur Wien Erfüllungsort der Obligation, Frankfurt etc. aber nur aus Coulanz zugesagte Zahlstelle sei, und dass die Zusage derselben mit dem Wegfall ihrer Voraussetzung, nämlich dem Erlöschen der Süddeutschen Währung, entkräftet worden“.

v. O. **Haftpflicht. Wiederverwendung eines bei einem Eisenbahnunfalle beschädigten Bediensteten in einer anderen seiner nunmehrigen Leistungsfähigkeit entsprechenden Stellung.** Am 27. Februar 1876 entgleiste zwischen Tutzing und Penzberg der Zug No. 293, bei welchem Staatsbahnconducteur H. als Personen- und Güterconducteur Dienst zu leisten hatte, kurz nach der Abfahrt von der Station Seeshaupt. Maschine und Tender nebst Dienstwagen, in welchem letzteren sich Kläger befand, stürzte die Böschung hinab und der ganze Inhalt des Wagens fiel auf H. — Seit dieser Zeit wurde H. in der Weise leidend, dass er seinen Dienst nicht mehr versehen konnte, und wurde derselbe durch Entschliessung der K. Bayer. Generaldirection vom 28. Decbr. 1876 auf die Dauer eines halben Jahres mit einem Pensionsgehalt von 380 ℳ pensionirt. H. erhob Klage gegen den K. Bayer. Eisenbahnfiscus auf Ersatz seiner bisherigen Krankheitskosten, Ersatz der Hälfte der von ihm bisher bezogenen Fahrdiäten für die Zeit vom 27. Febr. 1876 bis 1. Jan. 1877 und Zuerkennung einer jährlichen Rente von 1 620 ℳ vom 1. Jan. 1877 ab, in monatlichen Raten vorauszahlbar, zu bezahlen — der Vertreter des K. Bayer. Eisenbahnfiscus bestritt das Vorhandensein der Voraussetzungen des § 1 des R.-Haftpflicht-G. v. 7. Juni 1871, sowie in Folge dessen die Verpflichtung des K. Eisenbahnfiscus zur Bezahlung der vom Kläger geforderten Entschädigung und beantragte event., dem Fiscus die Berechtigung zuzuerkennen, den Kläger gegen Bezahlung der früheren Activitätsbezüge in einer seiner nunmehrigen Körperbeschaffenheit entsprechenden Stellung zu beschäftigen und dadurch der Rentenleistung auszuweichen. — Letzterer Antrag wurde indessen in dem Urtheile des K. Handelsgerichts M. vom 8. April 1878 und auf ergriffene Berufung durch Urtheil des Handelsappellations-Gerichts zu München vom 11. Juli 1878, in welchem Urtheile die klägerischerseits erhobenen Ansprüche mit geringer Abänderung hinsichtlich der Ziffer als berechtigt anerkannt wurden, abgewiesen und zwar hauptsächlich aus folgenden Gründen: Der Antrag des appellirenden K. Fiscus, ihm das Recht zuzusprechen, der Rentenleistung durch Verwendung des Klägers in einer seiner Leistungsfähigkeit angemessenen Stellung gegen eine seinem früheren reinen Diensteinkommen entsprechende Honorirung auszuweichen, wurde mit Recht vom Erstrichter abgewiesen. — Dieser Antrag widerstreitet dem gesetzlichen Zwecke der Ausgleichung des dem Kläger durch die erlittene Verletzung zugefügten Vermögensnachtheiles durch Gewährung von Rente oder Capital (Art. 7 R.-Haftpflicht-G.) und dem Principe der persönlichen Freiheit, da der Verletzte nicht gezwungen werden kann, seine Dienste auf Lebenszeit gerade nur dem Entschädigungspflichtigen zuzuwenden. — Ein Ausnahmefall, wonach Kläger durch Gesetz oder Dienstvertrag dem Entschädigungspflichtigen gegenüber verbunden wäre, sich nach der Verletzung in einer anderen seinen Kräften angemesseneren Weise von diesem verwenden zu lassen, wie Appellant meint, liegt keineswegs vor. — Im Dienstvertrage ist hierüber eine ausdrückliche Bestimmung nicht enthalten und auf § 12 Abs. 2 der Satzungen der Pensionscasse für die Angestellten der K. Bayer. Ostbahnen vom 13. Januar 1873 kann sich mit Grund nicht berufen werden, da hierdurch nur die Verhältnisse der Mitglieder des Pensionsvereins regulirt wurden, nicht aber Bestimmungen über den Dienstvertrag der Angestellten und der Ostbahn getroffen werden wollten; es handelt sich auch nicht um Pensionirung und Regulirung der Pension nach den Statuten des Pensionsvereins, sondern um Regulirung des Schadenersatzes nach dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 auf Grund der bei dem Eisenbahnbetriebe erlittenen Verletzung des Klägers. — Zudem würde eine solche Bestimmung der Vorschrift des Art. 5 des Haftpflicht-G. entgegenstehen, wonach die gesetzlich regulirte Schadensersatzpflicht durch nachtheilige Verträge dem Verletzten nicht entzogen oder beschränkt werden darf. Ueberdies ist das fragliche Verlangen unbestimmt, da die specielle Verwendung und der Ort nicht namhaft gemacht ist und in dieser Allgemeinheit ein richterlicher Ausspruch nicht gefällt werden kann. (Erk. des Handelsappellations-Gerichts in München vom 11. Juli 1878 (Urth.-B. No. 1163); Samml. von Entscheid. des oberst. Ger. für Bayern Bd. III. S. 795 f.)

A. In dem dem Bundesrathe vorliegenden Eisenbahnschuld-Gesetzentwurf befindet sich keine Bestimmung darüber, inwieweit die über die Grenzen des Deutschen Reichs hinaus führenden Eisenbahnen dem vorliegenden Gesetz, insbesondere den Vorschriften über die Eintragung in ein Eisenbahnbuch und die Verpfändung der Eisenbahneinheit, unterworfen sind, weil nach den völkerrechtlichen Grundsätzen es auch ohne ausdrückliche Hervorhebung sich versteht, dass die über die Reichsgrenzen hinaus führenden Bahnen der gesetzlichen Bestimmung nur insoweit unterliegen, als ihre Bestandtheile in den Grenzen des Reichs befindlich sind, oder als es sich um Rechtsacte handelt, welche nach den internationalen Rechtsgrundsätzen auch auf die ausserhalb des Bereichs des Gesetzes befindlichen Gegenstände Wirksamkeit äussern. In Bezug auf diesen Punkt wird in den amtlichen Motiven zu dem Gesetzentwurf betont, dass in jedem einzelnen Falle Gegenstand der Erwägung und Fürsorge sein muss, durch Staatsverträge die theilweise im Auslande belegenen Bahnen einem einheitlichen Recht zu unterstellen. Eine Anbahnung zu einer einheitlichen Regelung der einschlägigen Verhältnisse wird in dem vorliegenden Gesetzentwurf gewährt durch die Bestimmung des § 26, wonach eine Zwangsvollstreckung in das auf inländische Bahnen übergegangene rollende Betriebsmaterial ausländischer Bahnen, soweit die Gegenseitigkeit verbürgt ist, nicht stattfindet. Freilich wird hierdurch inländischen Gläubigern ausländischer Bahnunternehmer, welche ihre im Inlande zahlbaren Verbindlichkeiten nicht erfüllen, unter Umständen der Zugriff bezüglich des hierher gelangenden Betriebsmaterials der auswärtigen Bahn und damit die Möglichkeit sich bezahlt zu machen, abgeschnitten, wenn der Anspruch sich im Auslande nach der Lage der ausländischen Gesetzgebung oder Rechtsprechung als ein nicht verfolgbarer herausstellt. Solcher Nachtheil wird, so schwer er den einzelnen Fall trifft, nicht sehr häufig vorkommen und muss jedenfalls zurückstehen gegen das allgemeine Interesse, welches verlangt, einmal, dass der Eisenbahnverkehr von Land zu Land nicht durch Zurückhaltung des ausländischen Betriebsmaterials oder Entsendung schlechten Materials geschädigt werde, und zum anderen, dass eine diesseitige Berücksichtigung ausländischen Materials die gleiche Berücksichtigung diesseitigen Materials durch die ausländische Gesetzgebung ermöglichen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, 5. März 1879.

Nach Mittheilung der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen ist die 26,28 km lange Bahnlinie Blieskastel-Saargemünd mit den Stationen: Blieskastel, Blickweiler, Breitfurt, Bliesdalheim-Herbitzheim, Gersheim-Walsheim, Reinheim, Bliesbrücken, Folpersweiler, Saargemünd am 1. März d. J. für den Güter- und Kohlenverkehr eröffnet worden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Fournier.

2. Verkehrsstörungen.

Thüringische Eisenbahn. In Folge von Schneeverwehungen ist in der Zeit vom 22. bis 28. v. M. der Betrieb auf sämmtlichen Linien der diesseitigen Bahn zeitweise und theilweise gestört gewesen. Vom heutigen Tage ab ist der regelmässige Betrieb wieder eingetreten. Erfurt, den 1. März 1879.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 259.)

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 28. Februar 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	93,25	%
do. II. Emiss.	5	B.	100	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	100	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	100,20	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	100,50	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	104,80	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	99	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	98,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	95	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	94	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	93,40	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	100,75	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	100,75	%
do. II. Serie	4½	B.	100,75	%
do. III. Serie * $3^1/_4$	3½	B.	86	%
do. III. Serie B. * $3^1/_4$	3½	B.	86	%
do. III. Serie C.	3½	B.	81	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	100,50	%
do. V. Serie	4½	B.	—	%
do. VI. Serie	4½	B.	100,90	%
do. VII. Serie	5	B.	103,90	%
do. IX. Serie	5	B.	105	% à 3000, 1000 u. 500 ℳ
do. Nordbahn	5	B.	104	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	93,50	%
do. do. II. Serie	4½	B.	99,50	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	93	%
do. do. II. Serie	4½	B.	99,75	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	99,50	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	99,50	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III.	4½	B.	99,30	%
Berlin-Anhalt	4	B.	98,75	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	101	%
do. Lit. B.	4½	B.	101	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	100,40	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	102,25	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	93,50	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	87,40	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	94,75	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	94,10	%
do. D.	4½	B.	100,25	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	100	% à 300—3000 ℳ
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	95	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	95	% a 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	103,40	%
do. V. Emiss.	4½	B.	—	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	95	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	100,40	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	62,25	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	59,50	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	93,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	92,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	97,25	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	99,50	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	99	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	—	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B.	96,90	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	96,60	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	102,70	% à 300—1000 ℳ
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	93,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	93,50	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	66,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	63,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	66,25	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	95	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	101,75	%
do. II. Emiss.	5	B.	104,75	%
do. do.	4	B.	—	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	94	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	101,50	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	95,30	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	93,50	%
do, VI. Emiss.	4½	B.	101	% à do,
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103	% à 100 Thlr,
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	53,50	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	66	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	59,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	67,50	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	71	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	84,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	87	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	L.	86,80	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5 i. S.	L.	84	% à do. = do.
do. IV. Emiss.*	5 i. S.	B.	84,20	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	91	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	81	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	75	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	75	% à do. = do.
Graz-Köflach	o. Z.	L.	59	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	o. Z.	L.	59	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	53,25	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	102,20	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	—	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	—	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	95	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	99,25	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	$97^1/_4$	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	$90^3/_4$	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	$102^5/_8$	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	$98^3/_4$	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	102	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	98,50	% 100 fl ö W
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	104	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	105,50	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	103,25	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	88,75	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	93,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	91,60	fl. ö W pr 100 fl i. S } à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	88	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	84,80	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	88,75	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S.	W.	82,75	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	61,30	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	76,50	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	75	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	74	% à do.
do. (Salzkammergut)*	5 M.	W.	94,30	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	118	% à do.
do. von 1854.	4	L.	98,75	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860.	4	L.	97,50	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4	L.	97,50	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4½	L.	102,60	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	90	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	67,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	B.	69,50	% à do. = do.
do. -Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	63,20	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	58,10	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1872	1873	1874	1875	1876	1877	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	$1^1/_4$	1	1	1	½	4	B.	16,25	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	6	5	4	5	5	5	5	W.	118,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	—	$8^1/_6$	$6^1/_4$	6	$4^{19}/_{30}$	4	L.	82	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	$6^4/_5$	$5^2/_3$	$5^5/_{12}$	5	5	L.	94,50	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	$7^1/_3$	5	6	$7^2/_3$	8	8	4	B.	122,70	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6½	$6^9/_{10}$	6,59	5,95	$5^4/_5$	$5^4/_5$	4	B.	112,70	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	12	11	9	$8^1/_2$	10	11	5	L.	131	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	48,50	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	6	3	3	4	$3^3/_4$	$3^1/_3$	4	B.	77,50	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	17	16	8½	8	6	$5^3/_4$	4	B.	88,90	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	5	5	2½	0	0	4	B.	8	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	2½	0	0	5	B.	19,25	—
Berlin-Görlitz	3½	3	0	0	0	0	4	B.	16	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	5	4	5	0	0	5	B.	38	% à 200 „
Berlin-Hamburg	12	10	12½	10	11	11½	4	B.	179,25	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	8	4	$1^2/_3$	3	3½	3½	4	B.	79,90	% à 100 „
Berlin-Stettin	$12^3/_4$	$10^3/_4$	$9^{11}/_1$	9	$8^9/_{10}$	$7^1/_{10}$	4	B.	97,50	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	3	2½	$2^1/_3$	2½	0	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5^2/_{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	7½	8	7½	$5^2/_3$	5	2½	4	B.	65,40	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	5	0	0	0	0	0	5	B.	30	% à 200 „
Brest-Grajewo	5	2½	0	0	0	—	4	B.	44	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	5	—	—	0	$1^1/_3$	4	B.	64,50	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	10	5	4½	$3^1/_2$	2½	0	5	W.	240	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	5	0	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	7½	10	10½	$11^3/_4$	$16^1/_5$	$16^1/_3$	4	L.	134	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	$9^7/_{20}$	$8^1/_1$	$6^9/_0$	$4^6/_{10}$	$5^1/_4$	$5^1/_{20}$	4	B.	105,10	% a 200 „
Cottbus-Grossenhain	6	7½	7	7	5	0	4	L.	40	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5½	$6^1/_4$	6	6	5	5	5	L.	81,75	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	107	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	5	0	0	0	0	o. Z.	B.	20,50	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	5	1	0	0	5	W.	35,50	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	5	0	0	5	W.	154	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5^3/_{10}$	7	½	8½	6	7	9,28	5	W.	221,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn.	0	0	1	1	1	—	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Gotthardbahn 60% Einz.	6	6	6	6	6	—	o. Z.	B.	43,50	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	12	7½	3	$1^1/_2$	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	15,90	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	0	0	0	0	0	5	B.	46	% à 200 „
Hannover-Altenbeken	5	0	0	0	0	0	5	B.	14,10	% à 100 „
do. Stamm Prior.	5	0	0	0	0	0	5	B.	29	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	$11^8/_5$	9	6	6	5	5	4	F.	$67^1/_4$	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$14^2/_7$	$13^1/_3$	12½	$9^1/_4$	12½	14½	5	W.	208	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	132,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	167,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	102	% a 300 fl. ö. W. i. S.
do.	4	F.	95¾	% } à 1000, 500 u. 100 fl. SW
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	101	%
do. do. von 1865	4½	B.	101	% à 100 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	100,50	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	—	% à do. u. do.
do. do. Priorit.	4½	B.	77,90	% à 200 Thlr.
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	101,80	
do. do. Lit. B	4	B.	93	% à 300—1500 M.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	57,70	% à do.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Märkisch-Posen	5	B.	—	% à 300 fl. do.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à do.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	96,90	% à 500 u. 100 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	95,50	% à 500 ℳ.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	—	%
do. III. Ser.	4	B.	95,25	%
Nordhausen-Erfurt	5	B.	—	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3½	B.	—	% à do.
do. C.	4	B.	93,90	%
do. D.	4	B.	93,90	%
do. E.*	3½	B.	87,10	%
do. F.* 3½	4½	B.	—	% à 1000, 500 und
do. G.	4½	B.	—	% 100 Thlr.
do. H.*	4½	B.	101,80	%
do. von 1869	5	B.	101,50	%
do. von 1873	4	B.	93,25	%
do. von 1874	4½	B.	100,70	%
do. Brieg-Neisse	4½	B.	99,50	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103,10	%
do. do.	4	B.	95,75	% } à 100—1000 Thlr.
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	—	%
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	100,25	% à 200 und 100 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	100,25	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S	W.	88	% } à 100 und 50 Thlr.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	82,70	%
do. Em. 1874	5 M	W.	101,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	161,25	% à do.
do.* II. Emiss.	3	W.	157	% à 600 ℳ.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	154,25	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
do. II. Emiss.	5i.S	W.	—	fl. ö.W.pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	113	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do.*	5i.S.	W.	99,25	do. per do.
Ostpreuss. Südbahn	4½	B.	99,80	fl. ö.W.pr. do. à do.
do. Litt. B.	5	B.	99,80	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. C.	5	B.	99,80	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	44	% à 500 und 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	87,50	% à do.
do.*	5i.S.	W.	83	% à do.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	73,50	% à 200 Th.=300 fl.ö.W.i.S.
do. Emiss. 1875	5 M	W.	94,25	% à fl.ö.W.pr.100 fl. C.M.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	101⅞	% à 200 Th.=300 fl.ö.W.i.S.
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à do.
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	30,20	% à 400 ℳ.
Prag-Dux	o. Z.	L.	22,60	% à
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	17,25	% à
Rechte Oderufer	4½	B.	101,40	% 100 Th.=150 fl. ö.W.i.S.
Rheinische	4	B.	—	% 100 Th.=150 fl. ö.W i. S.
do.*	3½	B.	—	% 100 Th.= do.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	101,10	% à 500 und 100 Thlr.
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	104	%
do. von 1874 u. 77	5	B.	104	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	102,50	%
do. II. Emiss.*	4½	B.	102,50	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	99,80	% à do.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	96	% à 1000, 500 und
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	92,25	% 100 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	84,60	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	87	% à do.
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	87	% à do.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	94,10	% à 136 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	87,10	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	100,50	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	63,50	% à
Theissbahn*	5i S.	B.	74,75	% à 680 und 136 Thlr.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	96	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. II. Emiss.	4½	B.	101,40	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. III. Emiss.	4	B.	95,60	% à 200 fl. ö. W.
do. IV. Emiss.	4½	B.	101,40	%
do. V. Emiss.	4½	B.	101,30	% à 1000, 500, 200 und
do. VI. Emiss.	4½	B.	101,30	% 100 Thlr.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	73	%
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	71	% à 300—3000 ℳ.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	64	% à 100 Th.=150 fl.ö.W.i.S.
do. Emiss. 1874	5i-S	L.	82,75	% à do. do.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	56,50	% à do. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	59	% à do. do.
do.	5 ℳ	W.	81,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	67	% à 300 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	—	% à 400 ℳ.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à 300 fl. do.
Warschau-Terespol*	5	B.	92	% à 200 fl. do.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	98,20	% à 200 fl. do.
do. III. Emiss.	5	B.	96,10	% à 1000 u. 100 S.R.=107 Th.
do. IV. Emiss.	5	B.	87,50	% à 500 und 100 Thlr.
Werrabahn	4½	L.	90,75	% à do.
				% à do.
				% à 500, 200 u. 100 Thlr.
				% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1872	1873	1874	1875	1876	1877	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	5	5	W.	147	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W.i. S.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1873	—	5	5	5	5	5	5	W.	126	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	5	4½	4	4	5	W.	103	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	118,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	5	3¾	2	1⅓	⅗	5	L.	40	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	5	5	W.	123,25	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W. i.S.
Leoben-Vordernberg	2	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	11	9	9	9	9	9	4	F.	182	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	4½	5½	5	5	4½	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	14,25	% à 500 Fs. 300=80 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	8½	6	3	6	8	8	4	B.	125,75	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	78,70	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	107,50	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	—	0	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	1⅝	0	0	3½	3¾	4½	5	B.	88,75	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	—	6½	7	7	7	4	B.	106,40	% à 500 ℳ.
Münster-Enschede Stamm-Prior.	1½	5	5	0	0	0	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 „
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	7½	5½	4½	5½	5½	5½	4½	F.	114⅝	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	97	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	18,70	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	1½	2 2/15	5	B.	53,50	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	5	2½	0	0	0	5	L.	18	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	13⅔	13⅔	12	10½	9⅔	8½	3½	B.	124,50	% à 100 „
do. Litt. B.	13⅔	13⅔	12	10½	9⅔	8½	3½	B.	—	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	5	4¾	5	W.	115,50	fl. ö. W.pr.200 fl.ö.W. i. S.
do. Litt. B.	5	5	5	0	0	0	5	W.	55	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	10	10	8	6½	5⅖	6	5	W.	246,50	fl. ö.W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	4	3	1½	0	0	0	5	W.	66	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	43,40	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	3½	5	5	5	5	B.	89,50	% à 200 „
Ostrau-Friedland	5	—	¾	0	0	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4½	4	4½	W.	83,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	6	4	4	4	4	4	4	F.	86⅛	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	5	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö.W. i. S.
Rechte Oderufer	6	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	5	B.	108,90	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	5	B.	113,75	% à 200 „
Rheinische	9⅔	9	8	8	7½	7	4	B.	101,25	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	94,25	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	9	% à 200 „
Rumänische	3⅗	5	0	2½	1	2	5	B.	29,75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	83,50	% à 150 „
Russische Bahnen*	5½	5,53	5⅘	5,92	6,28	6,56	5	B.	121,25	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	5	2⅔	1⅓	0	0	5	B.	17,75	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	0	o. Z.	B.	—	% à 100 „
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	99	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	101,20	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	110,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	9	7¼	7½	8½	9¼	7½	4	B.	116	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	92,40	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,10	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	21	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	1¼	2	2⅗	3	4	3,9	5	B.	74	% à 100 „
Theissbahn* 5 2/10	5¾	8½	5	3	—	—	5	W.	189,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	7	4	3	3	3	3	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	5	—	—	5	W.	115,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	5	—	—	5	W.	83,50	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	—	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	10	11	10	7½	6⅔	5	5	B.	173	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	—	4½	4½	2¼	4½	4½	L.	34	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	—	—	5	2½	0	0	5	L.	16,75	% à 200 „
Werrabahn	2⅔	1	0	1	⅔	1⅓	4	B.	30,60	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	9	9	8	5	4½	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	8	3	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	1⅗	1⅗	0	0	⅗	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	—	11⅕	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	16¾	16¾	12	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/	6⅗	6⅗	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	8	—	8			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	—	—	—			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	11	11			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Ein Eisenbahn-Ingenieur als Minister und Botschafter. Der für den Botschafterposten in Wien bestimmte Herr Teisserenc de Bort war bekanntlich bis zur Bildung des Cabinets Waddington Minister des Handels und des Ackerbaues und hat als solcher die Ehre gehabt, die so überaus gelungene Pariser Weltausstellung von 1878 an oberster Stelle zu leiten. Herr Teisserenc ist 64 Jahre alt und gehört zu den bedeutendsten aus der école polytechnique hervorgegangenen Eisenbahn-Ingenieuren, welche in den vierziger Jahren die ersten grossen Eisenbahnlinien in Frankreich gebaut haben. Er ist Verfasser zahlreicher Fachschriften und war auch lange Jahre Mitarbeiter der ehemaligen „Presse“ für Eisenbahnangelegenheiten. Im Jahre 1846 zum Deputirten gewählt, gehörte Herr Teisserenc dem linken Centrum an, zog sich aber nach der Februar-Revolution vom politischen Schauplatze zurück, um seine im Departement der Haute Vienne gelegenen bedeutenden Güter zu bewirthschaften. Im Februar 1871 in seiner Heimath zum Mitgliede der Nationalversammlung erwählt, nahm er zuvörderst seinen Sitz auf dem rechten Centrum ein, wurde 1872 von Thiers zum Bautenminister ernannt, gab nach dem 24. Mai 1873 seine Entlassung, wurde nunMitglied des linken Centrums, 1876 im ersten Ministerium Dufaure zum ersten Male und 1877 nach dem Sturze des Ministeriums vom 16. Mai zum zweiten Male Handelsminister. Da ausser Herrn Teisserenc de Bort auch der Minister der öffentlichen Bauten, Charles de Freycinet, aus dem Kreise der Eisenbahn-Ingenieure hervorgegangen ist, so geniessen die Französischen Ingenieure die seltene Auszeichnung, aus ihren Reihen zwei Minister gestellt zu haben.

Fortsetzung d. offiziellen Anzeigen.

Rumänische Eisenbahnen Actien-Gesellschaft. Die in der Vereinszeitung No. 14 vom 21. Februar 1879 publicirte Unterbrechung unserer Strecke Braila-Barbosi und die in No. 15 vom 24. Februar 1879 angezeigte Verkehrseinstellung der Strecke Galatz-Tecuciu ist mit 25. Februar 1879 behoben.

3. Personenverkehr.

Der seit 1. October 1876 bestehende directe Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen Chemnitz, Station der Sächsischen Staatsbahnen, einerseits und Nordhausen, Station der Nordhausen-Erfurter Bahn, andererseits via Gössnitz-Mellingen-Erfurt wird wegen mangelnder Frequenz vom 1. Mai cr. ab aufgehoben. Weimar, am 2. März 1879. Namens der betheiligten Bahnen: Die Direction der Weimar-Geraer Bahn. (315)

4. Auszahlungen.

Hessische Ludwigs Eisenbahngesellschaft. Bei der heute stattgehabten Verloosung der Obligationen des im Jahre 1858 durch die ehemalige Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft aufgenommenen 4½ % Prioritäts-Anlehens wurden zur Rückzahlung am 1. Juli 1879 gezogen:

Lit. D, No. 6 61 95 187 228 231 298 321 à fl. 1 000,
„ E, No. 19 57 140 144 196 201 251 289 317 366 414 416 441 480 540 604 à fl. 500,
„ F, No. 93 141 147 149 204 224 285 335 354 363 461 493 à fl. 200,
„ G, No. 93 119 121 195 220 229 280 335 339 373 392 448 452 500 574 604 617 745 800 802 804 925 999 à fl.100.

Die Auszahlung dieser Obligationen erfolgt in Mainz bei der Effectenverwaltung resp. Hauptkasse der Gesellschaft, in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie, sowie den Herren Anhalt & Wagener Nachfolger nnd Sohn, Bürgers & Cie.

Restanten aus der Verloosung von
1874: Lit. D, No. 168 à fl. 1 000, Lit. G, No. 837 892 à fl. 100,
1875: Lit. D, No. 27 à fl. 1 000, Lit. G, No. 157 766 785 à fl. 100,
1876: Lit. D, No. 136 144 à fl. 1 000, Lit. F, No. 185 à fl. 200, Lit. G, No. 156 à fl. 100,
1877: Lit. E, No. 177 217 297 319 687 à fl. 500, Lit. F, No. 5 262 389 396 450 à fl. 200, Lit. G, No. 294 336 652 916 à fl. 100.

Mainz, 16. December 1878. Der Verwaltungsrath. (1392)

5. Tarifwesen.

Die in den Gütertarifen
a) für den **Schlesisch-Rheinischen Eisenbahnverband** vom 1. October 1872,
b) für den **Westöstlichen Verband** vom 1. September 1874 und
c) für den **Rheinisch-Westfälisch-Halle-Casseler Verband** vom 1. Mai 1873

bezw. in den Nachträgen zu denselben enthaltenen directen Tarifsätze für die Stationen Czernitz, Nicolai und Woinowitz der Oberschlesischen Eisenbahn, Tichau der Rechte-Oder-Ufer Bahn und Rothenburg der Märkisch-Posener Bahn einerseits und Stationen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen andererseits treten mit dem 1. Mai d. J. ausser Kraft.

Ebenso die im Rheinisch-Mitteldeutschen Verbandstarife vom 1. August 1872 und im Sächsisch-Rheinischen Verbandstarife vom 1. October 1872 nebst Nachträge enthaltenen Sätze für den Verkehr zwischen der Station Rothenburg der Märkisch-Posener Bahn und den Stationen der Strecke Deutz-Au und Station Köln trans. der Köln-Mindener Bahn. Münster, den 3. März 1879. Namens der Schlesisch-Rheinischen Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (322 J.)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Verbands-Gütertarife vom 1. October 1877 tritt am 15. März c. der IV. Nachtrag in Kraft, Frachtsätze für neuaufgenommene Stationen, Regulirungen bestehender Frachtsätze, Ausnahmetarifsätze für Hölzer des Sp.-T. II. etc. enthaltend.

Die gleichfalls in diesem Nachtrag enthaltenen erhöhten Frachtsätze Arnstadt-Werdau kommen erst mit dem 1. Mai c. in Anwendung.

Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, bei denen auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,20 ℳ pro Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 1. März 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (317)

Die Frachtsätze des gemeinschaftlichen Tarifs der unterzeichneten Verwaltungen für den Transport von Kartoffeln nach Cüstrin vom 5. December 1877 gelten fortan in beiden Richtungen für sämmtliche Güter des Specialtarifs III. Breslau, Guben, Posen, den 1. März 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Direction der Märkisch-Posener Eisenbahn. Direction der Posen-Creuzburger Eisenbahn. (316)

Vom 15. April 1879 treten die im **Preussisch-Sächsischen Verbandtarife** vom 1. Mai 1878, sowie die in den ersten Nachträgen zu demselben enthaltenen Frachtsätze der Specialtarife A2 und III. für den Verkehr zwischen Sperenberg, Station der Königlichen Militär-Eisenbahn, einerseits und Ostbahn-, Oberschlesischen und Märkisch-Posener Stationen andererseits ausser Kraft.

An Stelle derselben wird ein besonderer Artikeltarif für den Transport von Gyps- und Gypsmehl ab Sperenberg nach den vorgenannten Stationen mit theilweise ermässigten Frachtsätzen zur Einführung gelangen.

Das Nähere bezüglich des letzteren Tarifs wird seitens der Königlichen Militär-Eisenbahn publicirt werden. Bromberg, den 2. März 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (321 J.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 10. d. Mts. ab werden Glassandtransporte in Wagenladungen à 10 000 kg von unserer Station Hohenbocka nach Plan, Station der Kaiser Franz-Josefbahn zum Frachtsatze von 1,174 ℳ pro 100 kg direct expedirt. Berlin, den 4. März 1879. Die Direction. (323)

Köln-Mindener Eisenbahn. Rheinischer Nachbarverkehr. Ausnahme-Tarif, gültig vom 25/2. 79 bis Ende März 1880, für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen von den an die Stationen Courl und Dortmund der Köln-Mindener Bahn, sowie Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach den Stationen Bremen, Hamburg und Harburg der Köln-Mindener Bahn.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Ausnahme-Tarif, gültig vom 25/2. 79 bis Ende März 1880, für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes zum Export in Extrazügen von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Station Lübeck der Lübeck-Hamburger Bahn.

Nachtrag II, gültig vom 25/2. 79 bis Ende März 1880, zu dem vom 1/4. 78 bis Ende März 1879 gültigen Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Eutin-Lübecker etc. Bahnen, enthaltend Ergänzungen des Zechen-Verzeichnisses, neue Frachtsätze nach den Stationen Hitzacker der Berlin-Hamburger und Kleinen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn, sowie Tarifbestimmungen. Köln, den 2. März 1879. Die Direction. (314)

6. Submissionen.

Königliche Ostbahn. Linie Insterburg-Prostken. Es soll die Lieferung von ca. 1800 St. à 7,5 m langen Bessemer Stahlschienen für den Bahnhof Prostken im Gesammtgewicht von 419 850 kg verdungen werden. Submissionstermin am Sonnabend, den 15. März 1879, Morgens 11 Uhr in unserm technischen Büreau, Victoria-Str. No. 4 hierselbst, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift „Offerten auf Schienenlieferung für Insterburg-Prostken“ einzureichen sind. Die Bedingungen liegen bei unserem Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Pasdowsky, Victoria-Str. No. 4 und in dem Bureau des Berliner Baumarktes, Wilhelm-Str. No. 92 in Berlin aus, werden auch von ersterem gegen Franco-Einsendung von 1 ℳ pro Exemplar abgegeben. Bromberg, 1. März 1879. Königl. Direction der Ostbahn, Bau-Abtheilung I. (320 J)

Königl. Württembergische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Anschaffung des Jahresbedarfes an Radreifen von Stahl für Locomotiven und Tender.

Die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariat bezogen werden.

Die Preisofferten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Radreifen“ versehen bis spätestens den 21. März d. J., Abends 5 Uhr uns zuzustellen. Stuttgart, den 3. März 1879. Königl. Eisenbahndirection III. v. Wrede. (318)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Die Lieferung der für unsere Werkstätten pro 1. April 1879 bis 1. April 1880 erforderlichen Materialien beabsichtigen wir an den Mindestfordernden zu vergeben.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien“
bis zum 16. März c. an uns einzusenden.

Die Bedingungen sind von unseren Betriebs-Inspectoren Busse zu Berlin und Wilde in Stettin, sowie von unserm Ober-Maschinenmeister Kretschmer in Stargard auf portofreie Anträge zu haben. Stettin, den 21. Februar 1879. Directorium. (305)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 20. 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 14. März 1879.

Dieser Nummer liegt No. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Zur gefälligen Beachtung!

Die Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind in der neuesten Zeit derart in den Vordergrund der wirthschaftlichen und politischen Verhältnisse getreten, dass die Eisenbahnfragen nicht nur für den Eisenbahnfachmann, sondern auch für das gesammte Publikum, namentlich aber für alle Diejenigen, welche zu gesetzgeberischer Thätigkeit berufen sind oder den Kreisen des Handels, der Industrie etc. angehören, ein hervorragendes Interesse gewonnen haben. Wir glauben deshalb wiederholt alle Betheiligten auf unsere bereits seit 18 Jahren erscheinende „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ aufmerksam machen zu sollen, welche über alle wichtigen Ereignisse im Eisenbahnwesen schnelle und zuverlässige Auskunft giebt und alle das Eisenbahnwesen betreffenden politischen, administrativen, finanziellen und juristischen Fragen, alle in das Eisenbahnwesen einschlagenden Gesetze und Gesetzentwürfe eingehend bespricht.

Durch die aus den leitenden Kreisen der Vereins-Verwaltungen dem Blatte zu Theil werdende Unterstützung, welche durch die grosse Ausdehnung des Vereins über ganz Mitteleuropa von besonderem Werthe erscheint, und mit Hülfe der in Eisenbahnkreisen und anderweit der Redaction zur Seite stehenden tüchtigen Mitarbeiter und Correspondenten ist dieselbe, worauf besonderer Werth zu legen sein möchte, in der Lage, alle Tagesfragen durch Sachverständige besprechen zu lassen. Wir wollen hierbei nicht unterlassen, ganz besonders hervorzuheben, dass die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ als offizielles und von sämmtlichen Deutschen, Oesterreichischen, Ungarischen, Holländischen und von Belgischen, Rumänischen und Russischen Eisenbahnen subventionirtes Organ, Eisenbahn-Politik nach bestimmter Richtung zu machen nicht berufen ist, vielmehr als natürliche Vertreterin der hier betheiligten Interessengruppen, die Wünsche und Anforderungen einer jeden derselben in sachlicher Weise zum Ausdruck zu bringen hat resp. allen in dem Verein vertretenen Richtungen, Staatsbahn- wie Privatbahn-Interessen etc. gerecht werden soll. Es dürfte hiernach kaum zu bezweifeln sein, dass die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“, in welcher demgemäss die wichtigen Eisenbahn-Tagesfragen fachmännisch von den verschiedensten Standpunkten aus erörtert werden, wie keine andere Zeitung in der Lage ist, den Lesern ein klares und unbefangenes Urtheil über die jeweilige Situation in Eisenbahnangelegenheiten zu ermöglichen.

Im amtlichen Theile bringt die Zeitung sowohl die offiziellen Bekanntmachungen des Vereins, als auch die nicht rein locale Verhältnisse berührenden Bekanntmachungen der einzelnen Bahnverwaltungen, welche Tarife, Reglements und Fahrpläne betreffen, sowie die für die Actionäre und die Prioritätenbesitzer der Eisenbahngesellschaften wichtigen Veröffentlichungen, z. B. betreffend Berufung der Generalversammlungen, Verkündigung der Beschlüsse derselben, Feststellung und Erhebung der Dividenden und Zinsen, Verloosungen etc. Auch werden der Zeitung Monatsübersichten der erschienenen Tarife und Tarifnachträge beigegeben, desgleichen ebenfalls als Gratis-Beilage ein alle 14 Tage erscheinender Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Indem wir die Freunde unserer Zeitung und alle, welche sich für Eisenbahnwesen interessiren, bitten, uns bei der Verbreitung des Blattes in immer weitere Kreise zu unterstützen, bemerken wir, dass die Zeitung, welche Montags und Freitags in der Stärke von ca. 2 Bogen erscheint, zum Preis von 4 *M.* pro Quartal durch alle Postämter des Deutsch-Oesterreichischen Postgebiets sowie auch durch alle Buchhandlungen zu beziehen ist. Eisenbahn-Beamte können dieselbe zum ermässigten Pränumerationspreis von 3 *M.* pro Quartal von uns direct beziehen.

Kreuzbandporto wird extra berechnet und beträgt dasselbe (ausser dem Abonnementspreis von 4 *M.*) vierteljährlich: für Deutschland und Oesterreich-Ungarn 1 *M.* 50 *ℛ*, für sämmtliche übrigen Europäischen Staaten und für die Vereinigten Staaten von Nordamerika 2 *M.* 50 *ℛ*.

Bemerken wollen wir noch, dass zu Privat-Inseraten, welche das Eisenbahnwesen betreffen, die Zeitung ganz besonders geeignet ist, weil sie über das ganze weite Gebiet des Eisenbahn-Vereins verbreitet ist, bei allen Verwaltungen desselben gelesen und auch auf grösseren Bahnhofs-Restaurationen dieses ganzen Gebiets ausgelegt ist. Die Inserate finden deshalb eine ganz ausserordentlich weite Verbreitung und Beachtung gerade in den Kreisen, für welche sie bestimmt sind. Inserate werden à 30 *ℛ* pro Zeile, 3 000 Exemplare Beilagen in 4° für 15 *M.* von unserer Buchdruckerei H. S. Hermann, Beuthstrasse 8, Berlin SW, angenommen.

Die Redaction.

Der Tarif der kürzesten Route,

ein Versuch zur Beantwortung der Frage: Ist ein einheitlicher Deutscher Eisenbahn-Güter-Tarif entsprechend den Anforderungen des Fürsten Reichskanzlers möglich?

Der Präsidial-Antrag, betreffend die gesetzliche Regelung des Güter-Tarif-Wesens, ist wie eine Bombe in die Eisenbahn-Interessenten-Kreise hineingefallen, so unerwartet und so fremd-

artig stellt er sich dar. Es kann daher nicht Wunder nehmen, dass er eine Fluth von Kritiken, Lobgesängen und Spottreden hervorruft, und dass in Kurzem eine reiche Publicistik darüber vorhanden sein wird. Mehr fraglich aber ist, ob der Antrag und das in demselben als erstrebenswerthes Ziel Bezeichnete einer ruhigen und objectiven Prüfung unterzogen werden wird, nicht etwa in dem vom Bundesrath ad hoc einzuberufenden Ausschusse, sondern in den Kreisen der Eisenbahn-Verwaltungen und Tarif-Sachverständigen. Von diesen nämlich hört man vielfach die in dem Antrage ausgedrückten Ideen theils als keineswegs neue, theils als utopische bezeichnen und dem ganzen Antrage jede Aussicht auf Erfolg von vornherein absprechen. Auf der andern Seite, beim grossen Publikum, dagegen erntet der Antrag reiches Lob ein, weil mit Sicherheit erwartet wird, dass nunmehr in Kurzem für die Eisenbahn-Transporte sowie für die Post-Transporte die denkbar einfachsten Frachtberechnungen und die möglich billigsten Frachtsätze zur Einführung gelangen werden. Diese Hoffnungen theilen wir nun keineswegs, ebensowenig aber können wir in das absprechende Urtheil einstimmen, und zwar Letzteres um deswillen nicht, weil unseres Erachtens das ganze Schriftstück in hohem Masse nicht wörtlich genommen sein will, sondern nur bezweckt, Ideen anzuregen, und unter Bezeichnung eines idealen Zieles — einer idealen Maximal-Forderung — durch sachverständige Prüfung feststellen zu lassen, in wie weit es möglich ist, diesem idealen Ziele nahe zu kommen. Durchaus wörtlich ist etwa nur der einzige Satz zu nehmen:

„Es gereicht jedenfalls zum Nachtheil der Gesammtinteressen, wenn die Privat-Eisenbahnen diese Gesichtspunkte ausser Acht lassen müssen, und es ergiebt sich hieraus eine Verstärkung der Gründe, welche gegen das System der Privat-Eisenbahnen überhaupt sprechen."

Das ganze Actenstück stellt sich demnach vor Allem als ein politischer Act, als eine Art Anklageschrift gegen die Privat-Eisenbahnen, als eine Anpreisung der Unificirung der Bahnen — der Staatsbahn-Idee — dar. Lediglich hieraus erklärt es sich, dass die Beschwerden, welche gegen den heutigen Tarifzustand erhoben werden, so äusserst zugespitzt erscheinen, ohne den als theilweise Entschuldigung dienenden Momenten ein Wort der Beachtung zu schenken. So z. B. hätte bei der Klage über die grosse Anzahl der verschiedenen Tarife doch wohl erwähnt werden dürfen, dass diese 583 Tarife mit 1 370 Ausnahmetarifen zum grössten Theile lediglich zur bequemeren Handhabung als separate Tarifhefte erstellt sind. Hat doch der Südwestdeutsche Eisenbahn-Verband unter dem Vorsitze der Kaiserlichen General-Direction der Reichs-Eisenbahnen zu Strassburg und auf deren Antrag, und mithin unter Vorwissen und Zustimmung des Reichskanzleramts, es vorgezogen, den unter seinen Verbandsgenossen verabredeten, mit durchaus gleichen Einheitssätzen über die kürzeste Route berechneten Tarif nicht in ein einziges, unförmlich dickes und damit nicht nur unhandliches, sondern auch für die meisten Transport-Interessenten unnöthig theueres Buch zusammenzufassen, sondern nach Massgabe der in Betracht kommenden Hauptverkehrsrichtungen in einzelne dünne und billige Hefte zu zerlegen. Aus gleichem Grunde hatte die Königliche Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken für den in ihrem Gebiete originirenden Versandt aus dem Saarbrücker Kohlenbecken 20 und einige einzelne Tarifhefte nach Massgabe der verschiedenen Absatzgebiete, welche sie erst vor wenigen Wochen in einem einzigen Ausnahme-Tarif zusammengefasst hat.

Aus eben diesem Charakter einer Anpreisung der Staatsbahnidee erklärt es sich, weshalb das Actenstück die einzelnen Forderungen für Vereinfachung des Tarifwesens, z. B. die Fürsorge für den kleinen Gewerbebetrieb, die Einrichtung einer Central-Abrechnungsstelle, so hinstellt, als ob sie etwas ganz Neues, bisher durchaus ausser Beachtung gelassenes seien, und weshalb es ferner Vorwürfe über Einrichtungen und Zustände erhebt, z. B über die von den Eisenbahn-Verwaltungen ohne Schädigung des Publikums verabredete Theilung des Verkehrs auf die mehreren vorhandenen Eisenbahn-Linien, welche an und für sich gar nicht zur Tariffrage gehören.

Man kann nun die Fragen aufwerfen, und sie sind bereits erhoben worden, ob der heutige Tarifzustand wirklich ein so überaus schlechter ist, dass schon jetzt, ohne die Resultate der bereits in Angriff genommenen Tarif-Reform, ohne den Erlass eines allgemeinen Reichs-Eisenbahngesetzes abzuwarten, an die „baldige Herstellung eines geordneten Zustandes" herangetreten werden muss, und ferner, ob denn wirklich die Existenz der Privat-Eisenbahnen als solche diesen Zustand ganz oder theilweise verschuldet. Mit Beantwortung dieser Fragen wollen wir uns jedoch um so weniger befassen, als dem Vernehmen nach der Verein der Deutschen Privat-Eisenbahnen dieselbe bereits in die Hand genommen hat.

Wir wollen vielmehr in bester Absicht den Präsidial-Antrag darauf hin näher prüfen, ob und in welchem Umfange es möglich sein wird, die darin aufgestellten Maximal-Forderungen für einen practisch brauchbaren, den realen Verhältnissen entsprechenden Eisenbahn-Frachttarif zu erfüllen.

Der Kern dieser Forderungen muss offenbar einzig und allein darin erkannt werden, dass der Tarif für das ganze Deutsche Eisenbahngebiet auf der Grundlage gleicher Einheitssätze und zwar nach Massgabe der kürzesten Entfernung auf dem Eisenbahnwege berechnet werden soll. Manche glauben zwar, aus dem Satze:

„Der Entstehung solcher unnatürlichen Zustände würde der Boden entzogen werden durch ein Tarifsystem, welches, indem es den Bahnen feste Einheitssätze und richtige Instradirung vorschreibt, die Concurrenzjagd beseitigt und damit der Güterbewegung wieder ihre natürlichen Bahnen anweist,"

schliessen zu sollen, dass dasselbe Gesetz, welches die Tarifbewegung nach Massgabe der kürzesten Entfernung verlangen soll, auch fordern werde, dass alle Transporte stets nur über die effectiv kürzeste Route gefahren werden dürfen. Diese Folgerung kann und darf aber unseres Erachtens deshalb nicht gezogen werden, weil sie zu den unsinnigsten Resultaten führen würde, und zwar zu solchen, die für jeden Denkenden zu klar liegen, als dass deren Uebersehen oder Ausserachtlassen untergebens vermuthet werden dürfte. Mit obigem Satze soll vielmehr unseres Erachtens ausgesprochen werden, einmal, dass schon durch die Thatsache des Vorhandenseins der verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen vielfach eine an und für sich unnöthige Zersplitterung der Gütertransporte herbeigeführt werde, — eine Thatsache, die von Niemanden wird bestritten werden können —, und sodann, dass diese Zersplitterung noch vermehrt werde durch die für die einzelnen Bahn-Verwaltungen vorhandene Möglichkeit, bald durch diese, bald durch jene exceptionelle Tarif-Massregel einzelne Transporte von der bisher gewohnten Route ab und auf die eigene Linie überzuleiten. Dass auch dieses zutreffend ist, wird zugegeben werden müssen, und da ferner Alle darin übereinstimmen, dass jede unnöthige Zersplitterung des Verkehrs durchaus unproductive Kosten verursacht, so muss folgerichtig von diesem Gesichtspunkte aus das Hinwirken auf Einführung eines Tarifsystemes, welches thunlichste Vermeidung solcher Zersplitterung befördert, als gut und vortheilhaft für alle Parteien erkannt werden. Mit vollem Recht verlangt daher der Präsidial-Antrag, dass mit der Tarifreform auch die Herbeiführung einer richtigen Instradirung der Güterbewegung in Verbindung gebracht werde.

Sind alle concurrirenden Eisenbahnlinien in einer einzigen Hand, so wird die richtige Instradirung durch das Bestreben der Verwaltung, jeden Transport möglichst billig zu befördern, ganz von selbst herbeigeführt. Concurriren aber mehrere Eisenbahn-Verwaltungen, so zwingt das verschiedene finanzielle Interesse dieselben, Transporte selbst mit Aufwand von grösseren Betriebskosten beziehungsweise unter Begnügen mit kleineren Gewinnen als den normalen an sich zu ziehen, welche anders ihnen entgehen würden. Dieser Interessenkampf, allseitig bis auf's Aeusserste durchgeführt, würde mit allseitigem Ruine enden müssen, und gerade um dies zu vermeiden, treten die verschiedenen Verwaltungen zu Verbänden zusammen und treffen Verab-

redungen über Vertheilung der Transporte auf die einzelnen Linien. Diese Vertheilung kann ja und sie hat mehrfach zu einer ungeheuerlichen Zersplitterung geführt, aber dies sind doch nur Auswüchse. Im Allgemeinen ist sie aus dem Kampfe für berechtigte Interessen hervorgegangen, sie ist in Bezug auf diese Interessen eine nothwendige. So lange also diese berechtigten Interessen vorhanden sind, — und sie werden dies sein, so lange als nicht alle Eisenbahnen Deutschlands in einer Hand sich befinden, muss die mit dem Tarifsysteme zu verbindende Instradirungsfrage denselben Rechnung tragen. Bei deren Lösung kann es sich hiernach nur darum handeln, wie und in welcher Weise den missbräuchlichen Auswüchsen dieses Interessenkampfes gesteuert werden kann, und in welchem Masse es möglich ist, die an der Leitung der einzelnen Güter-Verkehre über die verschiedenen Bahnlinien interessirten Bahneigenthümer durch eine Vereinbarung in ähnlicher Weise zu desinteressiren, wie dies im Interesse der Landwirthschaft und der Landwirthe selbst bei übermässiger Parcellirung auf dem Wege der Consolidation mit Erfolg geschieht.

Beschäftigen wir uns nunmehr mit den Fundamentalforderungen des Präsidial-Antrages für das ideale Tarifsystem, und zwar zunächst damit, dass die Tarife nach Massgabe der kürzesten Entfernung auf dem Eisenbahnwege berechnet werden sollen.

Im Allgemeinen enthält diese Forderung nichts Neues Generell sind die Deutschen Tarife stets über die kürzeste Route berechnet worden und nur wenige Ausnahmen mögen vorhanden sein. Aber die Vorfrage ist die, welche Route unter mehreren ist die kürzeste? Dass bei Beantwortung derselben die realen Verhältnisse nicht völlig ausser Acht gelassen werden können, giebt der Präsidial-Antrag mit der Wendung zu:

„Einer so durchgreifenden Umgestaltung, wie sie die Entwickelung des Posttarifs durch die Einführung der directen Entfernung von Ort zu Ort — der Luftlinie — bei einheitlichen Grundtaxen schon im ersten Viertel dieses Jahrhunderts aufzuweisen hatte, erscheint der heutige Entwickelungszustand des Eisenbahnwesens zur Zeit noch nicht fähig."

Im Vorübergehen darf hier wohl die Bemerkung eingeschaltet werden, dass das Eisenbahnwesen überhaupt wohl niemals fähig werden wird, bezüglich seiner Tarife gleiche Behandlung vertragen zu können, wie sie bei dem Posttarife möglich ist. Für solche Gleichstellung sind diese beiden Verkehrszweige zu verschieden; was dem Zwerge Recht ist, ist noch lange nicht billig für den Riesen, und wenn es auch möglich, ja vielleicht aus mancherlei Rücksichten zweckmässig ist, für sämmtliche Deutschen Soldaten die Uniformknöpfe nach einem und demselben Modelle zu beschaffen, so wird es doch nie möglich werden, die Deutschen so auf das gleiche Mass körperlicher Entwickelung zu bringen, dass für alle Soldaten auch nur ein einziges Uniform-Modell beschafft werden kann. Die Röcke müssen eben Jedem auf den Leib geschnitten werden.

Giebt also, wie bemerkt, der Präsidial-Antrag zu, dass wenigstens bei dem heutigen Entwickelungszustande des Eisenbahnwesens die Einführung der directen Entfernung von Ort zu Ort — die Luftlinie — nicht angängig ist, und spricht er auch an keiner Stelle es ausdrücklich aus, dass unter der „kürzesten Linie" stets die nach Ausmessung mit dem Meterstock effectiv kürzeste zu verstehen sei, so ist es unbenommen, vom practischen Gesichtspunkte aus festzustellen, welche Linie — nicht ideell, sondern reell — die kürzeste ist.

Dieser practischen Gesichtspunkte sind es nun wesentlich zwei, welche in gleichem Masse Berücksichtigung fordern, wenn Eisenbahnlinien in der Unterstellung mit einander verglichen werden sollen, dass für die darüber gehenden Transporte für dieselbe Entfernungseinheit der gleiche Einheitssatz in die Tarife eingestellt werden soll. Alsdann nämlich kommt einmal die Leistungsfähigkeit der Linie und zum anderen die Höhe der Anlagekosten in Betracht.

Was die Anlagekosten betrifft, so muss es für die Nothwendigkeit deren Berücksichtigung an und für sich gleichgültig sein, ob dieselben von einem Privat-Unternehmer in der Absicht, nicht nur einfache magere Verzinsung, sondern, wenn möglich, auch noch gute Gewinn-Procente zu erzielen, aufgewendet worden sind, oder ob der Staat sie direct durch den Bau der Bahn, oder später durch Ankauf der bereits fertiggestellten aufgewendet hat, und bezüglich der Staatsbahnen darf es keinen Unterschied machen, ob die aufgewendeten Kosten noch in Form einer Anleihe als zu verzinsende Schuld den Staat belasten, oder ob dieselben durch Amortisation der Schuldverschreibungen theilweise oder ganz bereits getilgt sind. Ebensowie der Kaufmann, welcher schuldenfreier Eigenthümer seines Geschäftshauses ist, dessen ungeachtet seinem Geschäftsconto stets einen dem Werthe dieses Hauses entsprechenden Miethsbetrag zur Last schreibt, so muss auch der Staat bei rationeller Wirthschaft dafür Sorge tragen, dass die Zinsen, welche buchmässig das vielleicht längst getilgte Anlagecapital seiner Bahnen treffen, durch deren Intraden gedeckt werden. Dass dieses bei Privatbahnen selbstverständlich ist, bedarf keiner Ausführung. Wird aber hiervon ausgegangen, so liegt es auf der Hand, dass diejenige von zwei concurrirenden gleich langen Bahnlinien der niedrigsten Tarifeinheitssätze bedarf, welche das kleinste Anlagecapital zu verzinsen hat, dass ferner, wenn beide Bahnen zur gleichmässigen Deckung der verschieden hohen Anlagecapitalzinsen dennoch gleiche Einheitssätze annehmen müssen, dies mit Erfolg nur dann geschehen kann, wenn die Bahn, welche das höhere Anlagecapital verwendet hat, ihre effective Länge um einen entsprechenden Theil für die Tarifberechnung verlängert, und dass mithin von dem Gesichtspunkte der Verzinsung aus die billigst gebaute Bahn die kürzeste ist.

Sollen nach Massgabe dieses Satzes die verschiedenen Deutschen Eisenbahnlinien mit einander verglichen werden, so ist es ebenso naturgemäss wie nothwendig, dass nicht etwa die Gesammtkosten des einen grossen Bahncomplexes, etwa sämmtlicher Preussischen Staatsbahnen, kilometrisch vertheilt, den Anlagekosten einer anderen vielleicht kleinen Privatbahn, etwa den Holsteinischen Bahnen, gegenübergestellt werden können. Es ist vielmehr erforderlich, dass dieser Bahncomplex sich für diese Frage in seine einzelnen Glieder zerlegt, je nachdem diese Thal- oder Gebirgs-Bahnen sind, oder aus diesem oder jenem Grunde ein erheblich niedriges oder hohes Anlagecapital erfordert haben.

Nicht weniger naturgemäss ist es aber auch, dass bei dieser Vergleichung nur solche Differenzen im Anlagecapital beachtet werden, welche für die Verzinsung von Erheblichkeit sind, und hieraus folgt von selbst, dass bei Uebertragung dieser Vergleichungs-Principien in die Wirklichkeit nur bei wenigen Bahnlinien als solchen eine Vermehrung der effectiven Kilometer durch Zufügung einiger Tarifkilometer erforderlich ist, dass aber manche einer solchen Zufügung bedürfen, weil in ihnen ein aussergewöhnliches Bauobject, z. B. ein äusserst kostspieliger Trennungs- oder Grenz-Bahnhof, ein langer Tunnel oder eine grosse Flussbrücke sich befinden.

Das Richtige dieses Raisonnements mag durch folgendes Beispiel dargethan werden. Die Orte A und B sind durch eine 20 km lange Thal-Bahn um das im Bogen weit vorspringende Gebirge mit einem Anlagecapital von 2 000 000 ℳ verbunden worden, auf welcher ein Tarifsatz besteht, der gerade genügt, um dieses Capital mit 5 pCt. zu verzinsen. Nunmehr wird eine zweite Bahn quer durch's Gebirge gebaut, welche zwar nur 16 km lang ist, aber in Folge von Tunnelbauten ebenfalls 2 000 000 ℳ kostet. Wie soll nun für beide Bahnen ein gleicher Tarif-Einheitssatz gefunden werden? Uebernimmt die neue Bahn den Tarif der alten, so kann sie, unter der Voraussetzung, dass sie dieselben Betriebskosten wie jene hat, nur 4 pCt. Zinsen aufbringen. Wird beiden Bahnen ein so hoher Satz gewährt, dass die neue Bahn ihre 5 pCt. aufbringt, so erhält die alte Bahn den Vortheil, dass ihre Einnahme auf 6¼ pCt. steigt. Soll zwischen Beiden ein richtiger Ausweg gefunden werden, so bleibt nichts übrig — und es ist

rationell — als beide Bahnen, weil sie gleich viel kosteten, als gleich lang zu betrachten, d. h. der neuen Bahn zu gestatten, für die Tarife ihre Länge auf 20 km anzunehmen.

Wichtiger noch als die Gegenüberstellung der Anlagekosten ist die Vergleichung der Leistungsfähigkeit der auf ihre Kürze zu prüfenden Bahnlinien. Die auf dem Vorhandensein eines zweiten oder gar dritten Geleises, auf der Einrichtung des Nachtdienstes, oder auf der mehr oder weniger zweckmässigen Anordnung von Ueberholungs- und Kreuzungsstationen beruhende Leistungsfähigkeit soll hier ausser Acht gelassen werden, um so einschneidender ist aber der Umstand, ob die Bahn ein mehr oder weniger günstiges Gefälle hat, ob ihre auf den verschiedenen Flussseiten gelegenen Theile durch eine feste Brücke oder mittelst eines Trajects verbunden sind, sowie ob die Transporte die Bahnhöfe ohne Anstand passiren können, oder den durch das Vorhandensein einer Kopfstation bedingten Hemmnissen unterliegen. Für diese letzteren Betriebs-Erschwerungen — Traject, Kopfstation, Ueberfuhrgeleise zur Verbindung zweier nahe bei einander gelegenen Bahnhöfe verschiedener Linien — hat man schon heute in vielen Fällen Ausgleichungen durch Erhebung besonderer, den Normaltarif übersteigende Gebühren, oder auch mehrfach durch Zurechnung einiger Tarifkilometer zur effectiven Länge herbeigeführt. Es wird daher auch nicht schwer sein, hierfür eine allgemeine Regel aufzustellen. Es müssen aber diese Betriebshindernisse in solcher Weise in Betracht gezogen werden, weil nur hierdurch der richtige Massstab gefunden werden kann, um mehrere concurrirende Linien auf ihre relative Kürze für den Betrieb vergleichen zu können.

Noch vielmehr ist dies der Fall bezüglich der Berücksichtigung der Gefällverhältnisse der verschiedenen Linien. Ist unter zwei Bahnlinien, von denen die Lage der einen horizontal, die der anderen geradezu vertical gedacht wird, jene stets, und wie auch immer das Verhältniss der absoluten Längen sein mag, relativ die kürzeste, weil sie allein für Eisenbahn-Transporte brauchbar ist, so muss folgerichtig jede Bahnlinie relativ um so viel länger erscheinen, als ihr Gefäll-Verhältniss ungünstiger als dasjenige der mit ihr in Vergleich zu bringenden Bahnlinie ist.

Ueber die Berechnungen dieser „virtuellen Längen“ sind bekanntlich viele verschiedenartige Methoden aufgestellt worden, die im Ganzen ziemlich übereinstimmende Resultate ergaben. Dass diese Methoden auch bereits aus dem Reiche der Theorie hinausgetreten sind, zeigt eine von dem Regierungs- und Bau-Rath Früh in Saarbrücken abgegebene schiedsrichterliche Entscheidung „Ueber die Nachtheile einer (durch Neubauten der Rheinischen Bahn veranlassten) verlorenen Steigung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn“.*) Es kann daher nicht als schwierig angesehen werden, sich über eine Formel zu einigen, nach welcher die virtuellen Längen sowie die Leistungsfähigkeit aller Bahnlinien zu berechnen sind, und aus den Resultaten dieser Berechnung sowie der vorstehend geforderten Betrachtung der unterschiedlichen Höhe der Anlagekosten ergeben sich sodann die relativen Längen.

Hier werden nun wohl grosse Bedenken geäussert werden, ob die Vornahme dieser Berechnungen nicht an der zu bewältigenden enormen Menge derselben scheitern, oder doch jedenfalls nur höchst künstliche und unbrauchbare Resultate liefern werde. Wir wiederholen deshalb nochmals, dass selbstverständlich an kleinliche und unnöthige Berechnungen gar nicht gedacht wird. Der Grundgedanke ist ja nur die Schaffung einer gemeinschaftlichen Basis für Ausgleichung von Verschiedenheiten, welche nicht ausser Acht gelassen werden können, sowie für Herbeiführung einer Einigung, wenn Meinungsverschiedenheiten zwischen den concurrirenden Bahnverwaltungen eintreten. In weitaus den meisten Fällen werden aber die Bahnverwaltungen ohne die mindeste Schwierigkeit über die relativen Längen ihrer mit einander zu vergleichenden Linien sich einigen, sie werden, wenn der anzuwendende Tarifeinheitssatz so wie heute für die Bahnen von mittlerer relativer Länge genügt, einfach ebenso wie heute die absolute Kilometerzahl in den Tarif einstellen. Es wird daher in Wirklichkeit die Bildung dieser Grundlage für den Tarif der kürzesten Route weder erhebliche Arbeiten verursachen, noch an besonderen Schwierigkeiten scheitern können.

Nachdem diese Grundlage geschaffen und es auf diese Weise festgestellt sein wird, welche von je zwei concurrirenden Eisenbahnen relativ die kürzeste ist, so liegt nicht das mindeste Bedenken vor, nunmehr auch alle Tarife stets nur über diese relativ kürzesten Linien berechnen zu lassen. Indem sodann das erste Haupt-Erforderniss des Präsidial-Antrages für die Tarifreform zur Einführung gelangt, ist zugleich auch der Einführung des zweiten Erfordernisses — der Annahme gleicher Einheitssätze — der Weg geebnet.

Treffend bemerkt der Präsidial-Antrag, dass schon heute nicht solche Verschiedenheiten in dem Gesammt-Ergebniss der Verbandstarife bestehen, dass der Findung angemessener Einheitssätze unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen könnten. Dies muss in der That zugegeben werden bezüglich aller Unterschiede in den Einheitssätzen, welche lediglich in Berücksichtigung des eigenen Interesses der Eisenbahn-Verwaltungen darauf beruhen, dass die eine Linie in Folge ihrer günstigeren Tracirung und eines niedrigeren Anlagecapitals billig erfahren kann, als die etwa in den theuern Schwindeljahren gebaute kostspielige Gebirgsbahn. Wollen wir ein auffälliges Beispiel nennen, so bedarf es keines Nachweises, dass die Grossherzogl. Badische Staatsbahn für die Rheinthal-Linie Offenburg-Basel-Singen bedeutend niedrigere Einheitssätze gewähren kann, als für die Schwarzwaldbahn Offenburg-Villingen-Singen, wenn bei beiden die effective Länge für die Tarifberechnung in Betracht kommt. Werden aber bei allen Linien gerade die Umstände, welche den Verwaltungen die Einführung der für eine billig gebaute Thalbahn ausreichenden Einheitssätze auf den für die Betriebsführung ungünstigeren Linien unthunlich erscheinen lassen, in der oben vorgeschlagenen Weise durch Ermittelung der relativen Bahnlängen gehoben, so ergiebt sich die Möglichkeit der allgemeinen Einführung des den billigen Thalbahnen genügenden Einheitssatzes von selbst. Damit ist aber gleichzeitig auch den Interessen der Verfrachter ausreichend Rechnung getragen, da dieselben auf keinen niedrigeren Tarif Anspruch machen können, auch, abgesehen von Ausnahmetarifen, niemals niedrigere Einheitssätze gehabt haben, als wie solche für die billig gebauten Thalbahnen angemessen sind. Es kann nunmehr nur noch die Frage aufgeworfen werden, ob es möglich sein wird, für ganz Deutschland einen einzigen Einheitssatz zu finden und einzuführen, obgleich doch in einigen Theilen ein ganz enormer Verkehr vorhanden ist, der selbst den theuer gebauten Bahnen noch gute Rente verschafft, während in anderen Theilen der Verkehr so schwach pulsirt, dass die dort ausreichenden Einheitssätze hier völlig ungenügend sein müssen. Die Lösung dieser Frage bedarf allerdings einer sehr eingehenden Prüfung, aber Schwierigkeiten kann sie unseres Erachtens schliesslich nicht bereiten. Wenn nämlich dahin erkannt werden müsste, dass ein einziger Einheitssatz unannehmbar ist, so verschlägt es nicht viel, zwei Einheitssätze (d. h. Einheitssatz-Systeme nach Massgabe des Tarifschemas), äussersten Falls auch deren drei zuzugestehen, und sich darüber zu einigen, beziehungsweise zu bestimmen, in welchen grösseren oder kleineren Theilen Deutschlands, und nöthigenfalls auf welchen einzelnen Eisenbahnlinien der eine oder der andere Satz Anwendung finden soll. Dann wird beispielsweise vielleicht Satz 1, der niedrigste, für Sachsen, das Schlesische und Westfälische Kohlenrevier, das Elbthal und das Rheinthal bis Mannheim oder Strassburg genügen, Satz 3, der höchste, für die Bahnen nördöstlich Berlin sowie für die Holsteinischen, die Oldenburgischen und einen Theil der Bayerischen Staatsbahnen gefordert werden, während Satz 2 generell für alle Bahnen gilt, denen nicht ausdrücklich Satz 1 oder 3 zugestanden ist.

*) Abgedruckt in der zu München, Verlag Ackermann, erscheinenden Zeitschrift für Baukunde für 1878.

Dass auch mit einer solchen Einschränkung der Forderung eines Einheitssatzes noch ganz erhebliche Vortheile gegenüber dem heutigen Tarifsysteme erreicht werden würden, und dass für die practische Handhabung die Einführung von zwei oder gar drei verschiedenen Einheitssätzen keine besonderen Schwierigkeiten bietet, wird Folgendes ergeben.

Nimmt man zur Uebersetzung der vorgetragenen Ideen ins Practische die Kartographie zur Hülfe, wie dies ja auch jüngst Herr Scholtz für sein Taxquadrat-Tarifsystem gethan hat, und erinnert man sich, dass bereits viele Eisenbahnkarten vorhanden sind, in welche für Zwecke der Wagenabrechnungen bezüglich des ganzen Deutschen Eisenbahnnetzes für jeden zwischen zwei Eisenbahnknotenpunkten gelegenen Theil die Kilometerlänge eingeschrieben ist, so ist es eine leichte Arbeit, eine ähnliche Karte herzustellen, in welcher durch die eingeschriebenen Zahlen nicht die effective Kilometerlänge, sondern die nach den oben entwickelten Grundsätzen ermittelte relative (Tarif-) Länge angegeben wird. Eine lediglich aus dem Gesichtspuncte der bequemen Handlichkeit zu beurtheilende Frage ist sodann, ob in dieselbe Karte auch alle existirenden Stationen mit der von Station zu Station berechneten Tariflänge einzutragen sind, oder ob nicht neben jener Hauptkarte diese Detailkarten in grösserem Massstabe besonders herzustellen sind. Wie dies nun auch geschehe, jedenfalls leuchtet ein, dass aus solchen Karten die Tariflänge der einzelnen zwischen zwei Orten concurrirenden Bahnen mit Leichtigkeit abgelesen und folglich von Jedem, der zu lesen und rechnen versteht, in wenigen Augenblicken festgestellt werden kann, welche Bahnlinie die relativ kürzeste ist. Diese ist dann auch immer die absolut billigste, wenn und soweit nur ein einziger Einheitssatz besteht. Wenn deren aber auch zwei oder gar drei eingeführt sein sollten, so würde hierdurch die Ermittelung der kürzesten d. h. billigsten Linie nur um ein Unbedeutendes erschwert werden, wenn die Karte in deutlicher Weise die einzelnen Bahnlinien bezüglich des geltenden Einheitssatzes unterschiedlich kennzeichnet, was z. B. dadurch geschehen könnte, dass die Bahnlinien mit grüner, schwarzer oder rother Farbe gezeichnet werden, je nachdem Satz 1, 2 oder 3 auf ihnen Geltung hat. Sind nun einmal solche Karten in authentischer Ausgabe vorhanden, so wird das Bedürfniss der grösstmöglichen Erleichterung für Publicum und Bahnbedienstete dazu führen, dass die einzelnen Eisenbahnverwaltungen Nachweisungen der Kilometerentfernungen für ihr ganzes Bahnnetz, für die hauptsächlichsten Verkehrswege, für die einzelnen Stationen bezüglich der dort am meisten in Betracht kommenden Relationen anfertigen lassen und verausgaben. Fügen sie dann auch, wie in den heutigen Tarifen, die ausgerechneten Frachtsätze bei, so sind dies keineswegs eigentliche Tarifhefte, sondern nur Excerpte, Nachweisungen, Handbücher, die ebenso gut jeder Interessent aus dem in den authentischen Karten gegebenen Material sich selbst anfertigen, die also auch jeder Interessent bezüglich ihrer Richtigkeit sofort prüfen kann.

(Schluss folgt.)

Die Privatbahnen und die Differentialtarife.

Unter dem Titel: „Beiträge zur Beurtheilung der Frage der Differentialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den Deutschen Eisenbahnen, herausgegeben von dem Verein der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche. Februar 1878“, ist hierselbst die schon in der vorigen Wochenschau der Vereinszeitung erwähnte Denkschrift erschienen, welche ausser einer allgemeinen Einleitung über das Wesen der Differentialtarife und die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen specielle Untersuchungen über die differentiellen Frachtsätze für Getreide, Holz, Spiritus und Gerberlohe enthält. Bei dem grossen Interesse, welches die Angelegenheit der Differentialtarife gegenwärtig in weitesten Kreisen findet, wird es von Werth sein, die Ergebnisse jener Untersuchungen zu resumiren.

An die Spitze ihrer Untersuchungen stellte die Denkschrift den Satz: „die Frage der Eisenbahn-Differentialtarife hat allen Versuchen einer principiellen Lösung durch Aufstellung allgemein gültiger Definitionen oder Grundsätze bisher widerstanden; man war aber in der Praxis darüber einig, dass Differentialtarife schädlich wirken und dass für solchen Fall die Aufsichtsbehörde berechtigt und verpflichtet sei, Abhülfe zu schaffen“.

Weiter wird der Erlass vom 18. Februar 1873 mitgetheilt, welcher im Sinne des obigen Satzes den Eisenbahn-Verwaltungen eine gewisse Freiheit der Bewegung mit dem Vorbehalte der Wiederaufhebung nachtheiliger Tarifmassregeln gewährleistet.

Unter der Herrschaft dieses Systems hat das internationale Tarifwesen, soweit es sich um Verkehre handelt, an welchen Preussische Bahnen betheiligt sind, seine gegenwärtige Gestalt angenommen. Nur mit Hülfe dieses Systems war es möglich, den Deutschen Bahnen den ihnen gebührenden Antheil am Transitverkehr von Ausland zu Ausland zu sichern, ferner die Ausfuhr heimischer Producte, sowie die Versorgung des Inlandes mit nicht zu entbehrenden ausländischen Producten, welche früher durch den Seeweg und die Flussschifffahrt vermittelt wurde, wenigstens theilweise der schleunigeren und gefahrloseren Vermittelung der directen Eisenbahnwege zuzuführen, und endlich eine angemessene Betheiligung der Deutschen Häfen an dem Export heimischer und dem Import ausländischer Producte gegenüber der Concurrenz ausländischer Häfen sicher zu stellen. Der Umstand, dass gerade im internationalen Transitverkehre vielfach billigere Frachteinheitssätze bewilligt werden, schien hinlänglich gerechtfertigt durch die Erwägung, dass eine Betheiligung an diesem Verkehr eben nur zu so niedrigen Frachtsätzen zu ermöglichen war, und dass die durch diese Verkehre erhöhte Rentabilität der heimischen Bahnen indirect auch für die heimischen Verkehrsverhältnisse nur nutzbringend sein können.

Eine Aenderung dieser Entwickelung des Tarifwesens brachte das handelsministerielle Rescript vom 21. Februar 1878 zu Wege, insofern an die Stelle der früher ertheilten generellen Ermächtigung das Erforderniss einer vorgängigen speciellen Genehmigung in jedem einzelnen Falle wenigstens, soweit es sich um internationalen Transitverkehr handelte, gesetzt wurde. Die Tragweite dieses Erlasses wurde durch ein weiteres Rescript vom 23. April v. J. noch verstärkt, insofern dasselbe bewirkte, dass, während ehedem als selbstverständlich angenommen wurde, dass die Eisenbahnen zu Tarifermässigungen sich nur dann entschliessen würden, wenn von denselben die Gewinnung neuer Transporte oder die Erhaltung eines durch die Concurrenz in Frage gestellten Verkehres zu erhoffen wäre, man nunmehr dazu überging, von den Eisenbahnen den Nachweis zu verlangen, dass die geplante Tarifermässigung auch den beabsichtigten Zweck zur Folge haben werde. Hatte man früher an Denjenigen, welcher sich durch einen Differentialtarif geschädigt glaubte, die Anforderung gestellt, die behauptete Schädigung glaubhaft nachzuweisen, so begann man jetzt die Schädlichkeit aller differentiellen Tarife von vornherein zu präsumiren und verlangte von den Eisenbahnen den Nachweis der Nichtverletzung heimischer Interessen. Die Fortbildung des internationalen Tarifwesens, welche einen Stillstand zu keiner Zeit verträgt, ist hierdurch für die Deutschen Bahnen auf vielen wichtigen Gebieten so gut wie vollständig sistirt, und zwar zu einer Zeit des Verkehrsrückganges, in welcher sich der Verzicht auf bisher bestandene Einnahmequellen um so fühlbarer macht. Eine Instanz, bei welcher die Privat-Eisenbahnen ihren von der gegenwärtigen Auffassung der Aufsichtsbehörde abweichenden Standpunkt vertreten und wegen der Beeinträchtigung ihrer Interessen in diesen Fragen Recht suchen könnten, ist nicht vorhanden.

Das einzige Mittel, welches den Deutschen Privatbahnen bei dieser Sachlage verbleibt, um der herrschenden Strömung entgegen zu arbeiten, ist der Versuch, an practischen Beispielen darzulegen, dass die Bedeutung der Eisenbahn-Differentialtarife, sowie deren Einfluss auf die heimische Production und Industrie verkannt wird und dass es unrichtig ist, bei diesen Tarifen, wie thatsächlich geschieht, die Gemeinschädlichkeit bis zum Nachweise des Gegentheils zu präsumiren.

Diese practischen Beispiele beziehen sich auf die vier genannten Rohproducte, nämlich Getreide, Holz, Spiritus und Lohe.

I. Getreidetarife.

Bezüglich dieser Tarife kamen die Untersuchungen der Privat-Eisenbahnen zu folgenden Ergebnissen:

1. Differentialtarife für Getreide bestehen, was Oesterreich-Ungarn betrifft, nicht für Getreide aus Böhmen und Mähren, sondern nur für Getreide aus Ungarn und Galizien, bezw. den Rumänischen und Südrussischen Hinterländern. Sie sind nach den Schlesischen, Sächsischen und Märkischen Provinzen in einer Höhe gebildet, welche den Gesammtbetrag der Deutschen Antheile gegenüber der Berechnung in dem Localverkehr und den nachbarlichen Deutschen Verkehren nur unerheblich verringert; bedeutender sind dieselben nach den Seestädten und nach einem Theil der westlichen Stationen. Dieselben haben für die Seestädte den Zweck der Betheiligung an der internationalen Bewegung, vorzüglich in Weizen und Gerste, behufs des Exportes nach den westlichen Consumtionsländern.

Für die Rheinisch-Westfälischen Provinzen dienen sie zur Theilnahme an der Concurrenz des ausländischen Getreides, welches zur See mittelst des Rheinstromes in Deutschland eintritt.

Das mit Differentialtarifen eingehende Getreide aus Oesterreich-Ungarn geht hauptsächlich nach den Seestädten und den Rheinisch-Westfälischen Provinzen.

Ein Theil des nach Deutschland importirten Getreides ist für die Consumtion unentbehrlich.

2. Für das Russische Getreide bestehen Differentialtarifsätze nach dem Innern des östlichen Deutschlands, der Station Berlin und darüber hinaus, im Wesentlichen nur für die Bahnen westlich von Berlin, für Berlin selbst nicht auf der Strecke Eydtkuhnen-Berlin, wohl aber auf der Strecke Alexandrowo-Berlin.

Die Getreidequantitäten, die von Russland eintreten per Bahn, gehen zum grossen Theil nach den Seestädten Königsberg und Danzig. Soweit sie in das innere Deutschland über Alexandrowo eintreten, geht das Getreide ungeachtet der Differentialtarife zu einem erheblichen Theil auf dem Wasser weiter. Diejenigen Quantitäten, die nach Berlin eintreten, sind im Verhältniss zum Gesammtimport nicht unbedeutend; diejenigen, die Berlin überschreiten, sind verschwindend.

3. Die Aufhebung der Differentialfrachtsätze für Getreide würde das Russische Getreide noch mehr als jetzt auf den Seeweg, bezw. im Innern Deutschlands auf die Flussschifffahrt drängen, ohne den Gesammtverkehr, der schon jetzt nicht auf die Differentialtarife angewiesen ist, in irgend wesentlicher Weise zu alteriren.

Für das aus Galizien und Ungarn kommende Getreide würde die Aufhebung der Differentialtarife für Weizen und Gerste eine wesentliche Schmälerung des Transitverkehres und für die Rheinisch-Westfälischen Provinzen eine Erhöhung des Importes von ausländischem Getreide anderer Provinzen (namentlich der Amerikanischen und Russischen) zur Folge haben.

Soweit das Oesterreichische Getreide, welches jetzt mit Differentialtarifen eintrifft, in den Consum übergeht, wegen der besonderen Qualität oder zum Ersatz des inländischen Getreides, welches exportirt wird, würde eine Schädigung in der Consumtion, bezw. in der internationalen Bewegung des Getreides entstehen, welche namentlich in letzterer Hinsicht auch auf die eigene Production nachtheilig zurückwirken muss. — Wollte man die Differentialtarife durch Herabsetzung der Frachten für Getreide in den Deutschen Local- und Verbandsverkehren herbeiführen, so würde dies bei den relativ geringen Entfernungen eine für Production und Consumtion unerhebliche Ermässigung zur Folge haben, welche für beide Theile ohne irgend erhebliche finanzielle Wirkung ist, die Gesammt-Einnahmen der Deutschen Bahnen aber empfindlich schädigen würde.

Schliesslich muss bemerkt werden, dass vorstehende Darlegung über die Eisenbahn-Differentialtarife für Getreide die Frage nicht berührt, ob und inwieweit der bestehende Handel der Binnenstädte durch die Differentialtarife geschädigt wird oder nicht. Der Zweck der Darlegung geht vielmehr nur wesentlich dahin, über das Verhältniss ausländischen Getreides zu der Deutschen Getreideproduction und den Einfluss der Eisenbahn-Differentialtarife auf dieses Verhältniss möglichst Aufklärung in thatsächlicher Beziehung zu geben.

II. Holztarife.

Bezüglich dieser Tarife kommen die Untersuchungen der Privat-Eisenbahnen zu folgenden Ergebnissen:

1. Auf den Eisenbahnen Norddeutschlands sind Differentialfrachtsätze für Ungarisches und Galizisches Holz im Osten nur für die Stationen Berlin, Hamburg, Lübeck, Bremen, im Westen nur für das Rheinisch-Westfälische Absatzgebiet vorhanden. Die Höhe dieser Differentialtarife kann, abgesehen von Hamburg, Lübeck und Bremen, auf 2,8—3 *M.* pro Tonne und Kilometer gegenüber 3,5—4 *M.* im Localverkehr und den Deutschen Verbandverkehren angenommen werden.

Alle diese Gebiete, für welche die Differentialtarife eingeführt sind, waren schon vor deren Annahme wesentlich auf den Bezug vom Ausland zu Wasser oder zur See angewiesen.

2. Der Import ausländischen Holzes nach Deutschland, welcher in den letzten Decennien nöthig geworden ist, geschieht hauptsächlich auf den Wasserstrassen und zur See. Diejenigen Quantitäten Ungarischen und Galizischen Holzes, die mit Differentialtarifen nach Deutschland eingetreten sind, können für das Jahr 1876 und 1877 auf etwa 2 600 000 Ctr. angenommen werden. Vor Einführung dieser Differentialtarife ist Holz vom Osten Deutschlands nach dem Westen auf den Eisenbahnen niemals in irgend nennenswerthen Quantitäten transportirt.

3. Die Forsten in Norddeutschland finden mit Rücksicht auf die Bevölkerung der einzelnen Provinzen ihren Absatz wesentlich in der Nachbarschaft und sind auch in der Art des Betriebes und in der Feststellung der Taxpreise hauptsächlich auf diesen Absatz eingerichtet. Sie können irgend bedeutendere Quantitäten an diejenigen Provinzen, welche Holz importiren müssen, namentlich an die grossen Städte und die Verkehrscentren der Industrie nicht abgeben.

Die Forsten in Ungarn, Galizien und Russland werden auf den Holzgrosshandel hin bewirthschaftet und vermögen wesentlich durch die grosse Billigkeit des Materials im Walde selbst, sowie vermöge ihrer technischen und wirthschaftlichen Einrichtungen für den Grosshandel die grossen Differenzen in den Transportpreisen zu überwinden und auf dem Deutschen Markte zu concurriren.

4. Die Beseitigung der Differentialtarife durch Ermässigung der Frachtpreise für das inländische Holz hat nur einen Ausfall in den Einnahmen der Eisenbahnen zur Folge, ohne die Concurrenzfähigkeit des Auslandes für den Grosshandel zu beeinflussen und ohne der Forstwirthschaft Nutzen zu bringen. Ein wesentliches Interesse an dieser Herabsetzung haben vielmehr nur diejenigen Orte, welche einen Zwischenhandel mit ausländischem Holz betreiben, wie Magdeburg etc., und durch die Differentialtarife an der Concurrenz gegenüber den Werken an den Ursprungsorten verhindert werden. Die Begünstigung dieses Zwischenhandels befördert indessen nur den Verkehr des ausländischen Holzes und bringt für die Deutsche Forstwirthschaft Vortheile nicht.

III. Spiritustarife.

Bezüglich dieser Tarife weist die Denkschrift nach, dass durch dieselben die Einfuhr des ausländischen Fabrikats nicht begünstigt ist — und dass auch keine Klagen hierüber laut geworden sind. Bezüglich des Durchgangsverkehrs von Ausland zu Ausland wird aber der Nachweis erbracht, dass eine Erhöhung der Frachtantheile der Deutschen Bahnen im Verkehr von Russland nach Hamburg nur zur Folge haben würde, dass sich der Russische Spiritus ausschliesslich dem Seewege zuwendet. Was den internen Spiritusverkehr betrifft, so sind die bezüglichen Beschwerden in letzter Zeit durch entsprechende Reformen beseitigt.

IV. Gerberlohetarife.

Die Berechtigung dieser Differentialtarife erweist sich einfach durch den Hinweis darauf, dass der Bedarf an Eichenrinde für die Deutsche Lederproduction sich auf rund 8½ Millionen Centner beziffert, von welchen die Deutschen Schälwaldungen bis dahin nur etwas über 2 Millionen Centner lieferten.

Die Individualität der Eisenbahnen nach der Natur des Landes, Staates und Volkes.

Das lebhafte Interesse, welches der von Herrn v. Weber am 11 Februar 1879 im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin gehaltene Vortrag über Eisenbahngeographie sowohl unter den Zuhörern als bei unserem Leserkreise gefunden hat, giebt uns Veranlassung, noch mit einigen ergänzenden Worten auf den reichen Inhalt desselben zurückzukommen, da das in No. 15 S. 200 abgedruckte kurze Referat naturgemäss nur Umrisse des gehaltvollen Ideenganges zu geben vermochte.

Das durch seine geographische Lage so ganz ausserordentlich sowohl politisch wie wirthschaftlich begünstigte England wurde die Wiege des Eisenbahnwesens und hatte bei seiner schon hohen technischen Entwickelung, aus welcher der Gedanke, die elementare Kraft zum Zugdienst zu zwingen, entsprang, auch allein die Befähigung, dem neuen „Hausthier der Menschheit", der Locomotive, sowie dem gesammten Bahntransportwesen seine Erziehung und Gestaltung zu geben, wobei die ausgezeichneten Eigenschaften der Englischen Nation, dieser überwiegend Germanischen Race, ferner der schon breite blühende Wohlstand, sowie das bewusste Selbstvertrauen und zähe Energie und Intelligenz nicht minder kräftig wirkende Factoren waren. Ein bewundernswürdiges Strassen- und Canalnetz nach und von den zahlreichen Häfen hatte ein Corps hochbefähigter Techniker herangebildet, sodass, als die bewegende Elementarkraft nun in den Dienst des öffentlichen Lebens heraustrat, um das grosse civilisatorische Werk zu beginnen, eine Reihe Meister der Technik mit einer grossen Schaar Schüler und alle Hülfsmittel einer entwickelten Eisen- und Kohlenindustrie bereit standen, das neue Communicationsmittel in jeder Weise zu unterstützen und ihm die Bahn seiner Fortbildung zu ebnen. Ein Industrievolk kennt den Werth der Zeit besser als irgend ein anderes, „Zeit ist Geld"; diese Seite des Volkscharacters musste daher nothwendig auf die Schnelligkeit der Bewegung des neuen Transportmittels einwirken und hindrängen. Die Anglo-Germanische Race sah dasselbe recht eigentlich als ihr Product an und so dankt es gerade ihm noch heute diesseits und jenseits des grossen Oceans hauptsächlich seine Weiterentwickelung und fast jeden bedeutenden Fortschritt. Die Lage Englands, das grosse Weltgeschäft und die relativ geringe Ausdehnung des Landes erklären es, wenn die bewegten Massen enorm, die Strecken klein sind und möglichst schnell den Häfen zueilen, schnell, selbst gegen theurere Fracht. Die Bewegung der verhältnissmässig kleinen aber zahlreichen Güterzüge ist daher in England nur wenig langsamer als die der Personenzüge; es giebt Baumwollen-, ja sogar Kohlen- und Erz-Eilzüge. Die Construction der Locomotiven trägt dem Zwecke der Raschheit mit nicht allzugrossen Lasten Rechnung, der grosse Radstand ermöglicht schleuniges Anhalten und Abfahren, lange Güterzüge mit vielfach gekuppelten Maschinen sind dort unbekannt, die Billigkeit der Kohle macht öconomische Apparate weniger nöthig, die Vorzüglichkeit des Brennmaterials findet ihren Ausdruck in der Construction der Dampfgeneratoren; die schnellen Lade- und

Entladevorrichtungen, die reiche Ausstattung mit allen technischen Hülfsmitteln selbst auf kleinen Stationen zur Bewältigung grosser Leistungen etc. spiegeln dieses Hauptmoment, das hier Alles beherrscht: Schnelligkeit und Zeitersparniss, überall wieder, während das Vertrauen des Publikums zum Eisenbahnpersonal sich in der geringeren Accomodation der Personenwagen und Gepäck-Beförderungsart zeigt und Construction der Wagenräder, Gestelle und Kasten das rege Bestreben reflectirt, unnöthiges Geräusch zu vermeiden. Der gewaltige Verkehr entwickelte das Signalsystem Englands in ausgezeichneter Weise — die „Clapham Junction" passiren täglich fast 1000 Züge seit 10 Jahren ohne Unfall! —, während der Eisenreichthum zur Verwendung dieses Materials überall wo nur möglich geführt hat. Die abgeschlossene Lage der Englischen Bahnen machte die Errichtung jener bewundernswürdigen Institution des „Allgemeinen Abrechnungshauses" (Clearing house) möglich, während das Milizsystem, das nur ein kleines Contingent activ hält, keinen nennenswerthen Theil zum Eisenbahnpersonal stellt und strategische Rücksichten der Entwickelung des Bahnwesens nicht Lasten aufgelegt haben. Ein guter Theil der enormen Leistungsfähigkeit der Englischen Bahnen beruht auf der unvergleichlichen Schulung des Personales, das sich des „Hilf Dir selbst" und seiner Verantwortlichkeit stets bewusst ist und, in Familien den Dienst weiter vererbend, schon das heranwachsende Geschlecht in das ganze Getriebe des Eisenbahnwesens sich einleben lässt, sodass es, die Detailkenntniss schon ziemlich gut mitbringend, die Väter leicht ersetzt.

Auf dem Continente musste das Eisenbahnwesen trotz seines nächsten Zweckes, im Dienste des Handels zu stehen, doch innerhalb der grossen Militärstaaten nothwendig stark influirt und mit zum militärischen Actionsmittel werden, deshalb in der Ausrüstung und im Betriebe sich diesem Staatszwecke mit unterordnen. Die äussere Anlage wie die Verwaltung der continentalen Bahnen legen hiervon überall Zeugniss ab. Der politische Antagonismus der Deutschen Mittelstaaten führte früh zum Staatsbahnsystem, die stets hohen Ansprüche des Preussischen Heersystems an die Mittel des Staates zum gemischten Bahnsystem, unter Vorbehalt des staatlichen Einflusses, der, wie gesagt, überall auf dem Continent ein stark hervortretender geblieben ist.

Das streng centralisirte Frankreich hat diese charakteristische Erscheinung am meisten zum Ausdruck gebracht, die Linien und das ganze Netz gruppiren sich ostensibel um Paris, vom Centrum laufen die Radien in den Hauptrichtungen nach den Grenzen, nach denen leicht Truppenmassen zu werfen sind. Ein zahlreiches Contingent wohlunterrichteter Baumeister und Techniker aus den Staatsschulen stand verfügbar als man mit dem Eisenbahnbau begann, streng disciplinirt, aber ohne jenen Englischen Geist freier Initiative.

Das centralisirte Frankreich kennt für alles geistige Leben nur einen Brennpunkt, Paris. So auch im Eisenbahnwesen. Die General-Inspectionen (der „Ponts et des chaussées" in Paris denken für die Eisenbahnbeamten der Provinzen, diese führen als wohldisciplinirte Organe die herablangenden Anordnungen etc. aus wie Soldaten eines Heeres, der Gallische Geist macht das Französische Eisenbahnwesen zu einer Domäne der Centralleitung nach strengem Schematismus, wobei im Uebrigen der fachwissenschaftlich hochentwickelten Tüchtigkeit des herangebildeten Personals die Anerkennung keineswegs zu versagen ist.

Die Netze wurden geographisch eingetheilt und die ursprünglich ja auch hier im Einzelnen entwickelten Bahnen unter Mithilfe eines starken Druckes von oben in gesonderte, in sich centralisirte Bereiche zusammengelegt, die (bis auf einen) bekanntlich um Paris sich concentrisch gruppiren: in ihrer Richtung nach Belgien, nach dem Canal, dem Atlantischen Ocean, nach dem Mittelmeer, nach der Deutschen, nach der Italienisch-Schweizerischen Grenze und zwischen Mittelmeer und Atlantischen Ocean liegen, sechs Gruppen, souverän ihr Gebiet beherrschend (in einer Länge von 22000 km mit einem Anlagecapital von rund 10 Milliarden, dem dritten Theil des Nationalvermögens!).

Ganz anders die Entwickelung des Eisenbahnwesens bei uns, die sich vollzog unter den möglichst ungünstigen politischen Verhältnissen. Bei uns in Deutschland hatten keine grossartigen Hafen-, Canal- und Monumentalbauten ein Corps geschulter Techniker herangebildet, die polytechnischen Anstalten lagen noch in der Kindheit, das Eisenbahnwesen hatte sich mit bunt zusammengerafften, sachlich dilettantischen, halb oder ganz unreifen Organen bei seinem ersten Inslebentreten zu behelfen. Nur das Deutsche Talent vermochte diese Schwierigkeiten zu überwinden. Mehr als ein Dutzend „Mittelpunkte" bestanden. Wenn dies die Einheit und Centralisation entbehren liess, so ist doch auch wiederum bei diesem „Für sich sorgen" der Verkümmerung der Localinteressen, d. h. der untergeordneten Linien, an welchen andere Staaten so sehr Mangel leiden, vorgebeugt worden und ein Netz entstanden, das an Homogenität der Ausführung und Leistungsfähigkeit alle anderen übertrifft — eine Eigenschaft, die in vielen Beziehungen, selbst in militärischer, so manche anderen Bahncomplexe fremder Staaten übertrifft. Was besonders bestimmend bei uns eingewirkt und den Charakter unseres Bahnwesens influirt hat, ist (hier wie in Oesterreich) die grosse Ausdehnung des Reiches, die bedeutenden Entfernungen der Productionsstätten von den Märkten, bezw. der Massentransport auf grosse Distanzen. Man denke an die Massenbewegungen unserer beiden Kohlengebiete in Westfalen und Schlesien, an die Holztransporte Galiziens, die Getreideausfuhren Ungarns etc. Diese Verhältnisse erforderten Güterwagen von grosser Capacität und Leistungsfähigkeit, die den technisch-charakteristischen Zug im continentalen Eisenbahnwesen bilden. Der mindere Wohlstand Deutschlands hat Sparsamkeit in der Construction des Schienenweges, die Gewissenhaftigkeit hat aber auch alle erreichbare Sicherheit zu erzielen gesucht, die Locomotiven sind allen bereiten Brennstoffen angepasst worden. Den Haupteinfluss übte die politische Configuration. An drei Seiten ohne naturgeschützte Grenze und von mächtigen Nachbaren umgeben, musste die militärpolitische Leistungsfähigkeit für die Wahl der Tracen und Ausrüstung der Bahnen mit Nothwendigkeit einflussreich in den Vordergrund treten, der Staat die Hauptlinien selbst in die Hand nehmen, ohne die wohlthätige Wechselwirkung des gemischten Systems zu verhindern; die allgemeine Wehrpflicht brachte länger gediente Mannschaften in den Eisenbahndienst mit strenggewohnter Disciplin, Diensttreue, Redlichkeit und Fähigkeit in der Ausführung von Anordnungen, freilich aber auch ungewohnt der Selbstbestimmung, des Handelns auf eigene Verantwortung und ohne jenes wichtige „Eingewachsensein" in das ganze Leben der Eisenbahnen, wie es das Englische Personal auszeichnet. Die politische Gestaltung lässt zwei grosse Gruppen hervortreten: das nördliche Preussische, das einige kleinstaatliche Netze einschliesst und die Eisenbahnen der 4 Mittelstaaten in staatlichem Besitz, während im Norden das System noch gemischt ist — eine seltene Gestaltung, in den Consequenzen ungemein lehrreich, ein nirgends sonst noch vorhandenes Schauspiel des Concurrenzkampfes zwischen unbegrenzt zahlungsfähigen Gegnern. „Staat ringt hier mit Staat, wie sonst Bahn mit Bahn, nur mit dem Unterschiede, dass hier der Kampf nicht durch den Bankerott des einen Gegners enden kann".

Oesterreich (wie die Schweiz) zwangen die Gebirge, zwei der grössten Probleme im Eisenbahnwesen zu lösen, hohe Alpen waren zu durchbrechen, welche die Provinzen scheiden, und zugleich grosse Massentransporte auf weite Entfernungen zu befördern. Die Tracirung von Gebirgsbahnen brachte bis dahin unerhörte Steigungen und Krümmungen zu überwinden. Die „Gebirgsmaschine", deren Physiognomie und Schmiegsamkeit des Radstandes in den Curven — sei es durch seine Kürze, sei es durch Gelenkgestelle, sei es durch verschiebbare Axen, die Grösse des Dampfgenerators und die ein Maximum der Zugkraft erzielenden Verhältnisse von Cylindermass, Raddurchmesser und Gewicht — gegeben ist, musste für das Passiren des Semmerings, Toblach, Brenner, der Kapella, des Predil und der östlichen Karpathen geschaffen werden, sowohl in ihren Modificationen als Last- wie als Schnellzüge. Dieses Problem hat Oesterreich gelöst und damit auf dem Gebiete der Technik sich den Dank des Continents erworben.

Die relativ geringere Dichtigkeit der Bevölkerung und Industrie in Oesterreich, das Vorwiegen des Ackerbaues und die weiten Entfernungen des Reiches, das hauptsächlich Produkte ausführt, haben die langsamere Bewegung und die geringere Zahl der Züge bezw. der Eilzüge veranlasst. Die Zeit ist hier noch billiger. Militärische Einrichtungen weisen die Bahnen auch hier auf, wenn dieselben auch nicht so präcis functioniren; die Mischung der Nationalitäten giebt kein so gewandtes Personal her, also auch nicht die Leistungen wie im Norden.

Weder das fast ausschliessliche Nachahmungstalent des Nordslaven, noch die behagliche Leichtlebigkeit des Deutsch-Oesterreichers, noch die administrative Zerfahrenheit des Magyaren etc. ist dem Eisenbahnbetriebe erspriesslich, und es hat deshalb der straffen Disciplinirung der grossen Französischen Eisenbahn-Gesellschaften, denen die Oesterreichischen Haupt-Bahncomplexe gehören, bedurft, um das Eisenbahnwesen Oesterreichs auf seine heutige Stufe zu heben.

In der Schweiz tritt die Natur weit weniger einflussreich für die Gestaltung des Eisenbahnwesens auf als sociale Verhältnisse, der Güterverkehr steht gegen den Personenverkehr bedeutend zurück. Der hier sehr werthvolle Touristenverkehr war mit allen Mitteln zu fördern. (Anm. Man rechnet, dass die Schweiz, „die Promenade Europas", alljährlich 12 Millionen Frcs. aus dem Reiseverkehr zieht.) Man liess also hier die Locomotive mit Zahnrädern etc. selbst Berge erklettern, die ehedem dem Maulthiere schwer waren. Die Steigungsverhältnisse der Adhäsionsbahnen wurden daher nicht allein, wie z. B. bei der Uetlibergbahn, bis an die äusserste Grenze der Möglichkeit (7 pCt.) gerückt, sondern Riggenbach, Wetly u. Andere griffen zu Zahnstange und Schraube. Es ist dies aber nur ein Anfang und noch nicht abzusehen, welche Wagnisse die Zukunft bringen wird. Das Verdienst dieser kühnen Constructionssysteme gebührt der Schweiz. Fr.

Die Ausbildung der Staats-Baubeamten in Preussen.

Der Herr Handelsminister hat durch Circularverfügung vom 1. November 1878 den Gewerbeschulen, die zu allgemeinen Bildungsanstalten mit neunjährigem Lehrgang und mit zwei fremden Sprachen umgestaltet werden, in Aussicht gestellt, dass ihre mit Reifezeugniss versehenen Abiturienten nach Absolvirung des academischen Studiums zu den Staatsprüfungen auch im Hochbau und Bau-Ingenieurfach zugelassen werden sollen. Der Minister erklärt es für erforderlich, dass die in § 1 und 3 des Statuts über Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Bau- und Maschinenfach enthaltenen Vorschriften jenem Plane entsprechend zu ändern sind. Ebenso hat sich das Bedürfniss gezeigt, die für das zweite Examen gestellte Anforderung, wonach die mündliche Prüfung die Befähigung für die besonderen Aufgaben des Verwaltungsdienstes feststellt und ihm Gelegenheit geben soll, zu zeigen, inwieweit er sich Kenntnisse in der Jurisprudenz und den Kameral-Wissenschaften angeeignet habe, näher zu bestimmen und auf die für das specielle Fach des Candidaten wünschenswerthe Gesetzeskunde einzuschränken. Demgemäss bestimmt der Minister, dass die Vorschriften vom 26. Juni 1846 folgende abgeänderte Fassung erhalten: die Anstellung als Bau- und Maschinenbeamter im höheren Staatsdienst setzt eine wissenschaftliche Ausbildung voraus, die nach Ablegung der Reifeprüfung auf Gymnasien oder Real- resp. Gewerbeschulen mit neunjährigem Lehrgang durch ein vierjähriges academisches Studium und durch zweijährige practische Vorbereitung zu erwerben und in 2 Staatsprüfungen nachzuweisen ist, von denen die erste nach Abschluss der academischen Studien, die zweite nach Abschluss der practischen Prüfung abgelegt wird. Die mündliche Prüfung soll dem Candidaten eines jeden der 3 Fächer Gelegenheit bieten, zu zeigen, ob er sich mit der sein Fach betr. Gesetzgebung, also mit den bei Hochbauten, Strassen-, Eisenbahn-, Brücken- und Wasserbauten oder Maschinenanlagen einschlägigen Rechtsbestimmungen bekannt gemacht hat und fähig ist, event. dieselben in Anwendung zu bringen.

Durch den vorstehenden Ministerialerlass werden die Anforderungen, welche bei der Anstellung als Bau- und Maschinenbeamter im höheren Staatsdienst gefordert werden, insofern gesteigert, als zum ersten Male neben allen sonstigen Disciplinen Kenntnisse der Jurisprudenz und der Kameral-Wissenschaften verlangt werden.

Wir zweifeln nicht, dass diese Anordnung des Herrn Handelsministers sich als sehr zweckmässig erweisen und ungetheilte Anerkennung finden wird. Man kann allerdings der Meinung sein, dass die technischen Wissenschaften, deren Kenntniss im weitesten Umfange von den Staats-Baubeamten verlangt wird, bereits ein so ausgedehntes Gebiet umfassen, dass kaum noch eine Steigerung möglich erscheint. Die besonders im Eisenbahnwesen unentbehrlichen Kenntnisse der Jurisprudenz und der Kameral-Wissenschaften lassen es jedoch um so mehr zweckmässig erscheinen, die wissenschaftliche Ausbildung in dieser Richtung noch zu erweitern, als diese Kenntnisse in Ermangelung geeigneter Lehrbücher durch Selbststudium wohl kaum oder doch nur schwer gewonnen werden können.

Im Uebrigen glauben wir bei der Fürsorge, welche der Herr Handelsminister der Ausbildung der Eisenbahnbeamten widmet, in der vorstehenden Angelegenheit nur die Vorboten weiterer Massnahmen sehen zu dürfen, die sich auch auf die fachliche Ausbildung der in den höheren Eisenbahn - Verwaltungsdienst Eintretenden erstrecken werden.

Die Eisenbahn-Bilanzen in ihrem Verhältniss zum Handelsgesetzbuch.

In No. 6 und 9 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung ist ein Vortrag über Eisenbahnbilanzen, den der Director der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft, Herr Hauptmann Schüler vor einiger Zeit im Verein für Eisenbahnkunde gehalten hat, reproducirt worden, worin Meinungen aufgestellt und Gesichtspunkte vertreten sind, die zum grossen Theil als unrichtig oder unbegründet bezeichnet werden müssen und der Widerlegung bedürfen.

Der Inhalt des Vortrags, der systematisch nicht geordnet ist, lässt sich nur schwer übersehen; wenn man aber alle darin enthaltenen, mit vollen Händen ausgestreuten Aeusserungen sammelt und zusammenstellt, so lässt sich derselbe in Aussprüche eintheilen, welche:

a) den Grundsatz berühren, wonach die Bilanzen der Eisenbahngesellschaften, durch welche das Geschäftsresultat ermittelt wird, aufzustellen sind;

b) eine Kritik über Inhalt und Form der bisher veröffentlichten Eisenbahnbilanzen darstellen;

c) die Frage betreffen, ob die von den ermittelten Betriebsüberschüssen der Eisenbahngesellschaften zur Einlösung von Prioritätsobligationen oder Stammactien, sowie zu anderen Verwendungen zurückbehaltenen, über das ursprüngliche eigene Anlagecapital der Gesellschaften hinaus also neu eingelegten Summen, als ein Gewinn zu betrachten sind, der zur Dividendenvertheilung herangezogen werden kann;

d) die Frage zum Gegenstande haben, ob durch die Nichtgewährung der den Inhabern von Stamm-Prioritätsactien zustehenden Minimaldividende, worauf dieselben ein statutarisches Nachbezugsrecht haben, für die betreffenden Eisenbahngesellschaften vom Tage desjenigen Abschlusses ab, der die Unausführbarkeit der Dividendezahlung ergiebt, eine Schuld auf Höhe der ausgefallenen Minimaldividende entsteht, welche als solche in den Jahresbilanzen nachgewiesen werden muss.

Wir wollen diese Aussprüche im Nachfolgenden näher präcisiren und dabei prüfen, ob dieselben gerechtfertigt sind oder nicht.

Derjenige, welcher

I. den Grundsatz berührt, nach welchem die Geschäftsresultate bei den Eisenbahngesellschaften festgestellt werden müssen, gipfelt in der Behauptung:

„dass es gesetzlich nicht mehr zulässig sei, die jährlichen Geschäftsresultate der Eisenbahngesellschaften aus dem Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen zu ermitteln und dass durch die Aufnahme des Werthes der Bahnanlagen in die Bilanz zum Selbstkostenpreise den Vorschriften des Handelsgesetzbuches theilweise genügt werde“.

Wir lassen hier zunächst diejenigen Passus des Vortrages folgen, aus denen diese Behauptung sich ergiebt.

Es heisst darin, nachdem auf die Artikel 29—31 des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches vom 24. Juni 1861, sowie auf die Artikel 5, 208 und 217 des Bundesgesetzes vom 11. Juni 1870 hingewiesen worden ist:

„Es gelten sonach auch für die Eisenbahngesellschaften diejenigen Bestimmungen, welche in Bezug auf Bilanzirung und Gewinnvertheilung für Kaufleute und Handelsgesellschaften gegeben waren, es dürfen also nicht mehr die Betriebsrechnungen zur Ermittelung des zu vertheilenden Reingewinnes als Grundlage dienen, wie im Artikel 217 auch noch ausdrücklich ausgesprochen ist:

Es darf nur dasjenige unter die Actionäre vertheilt werden, was sich nach der jährlichen Bilanz und wenn im Gesellschaftsvertrage die Einhaltung eines Reservecapitals bestimmt ist, nach Abzug desselben als reiner Ueberschuss über die volle Einlage ergiebt. Die Actionäre können bis zur Wiederergänzung des durch Verlust verminderten Gesammtbetrages der Einlagen Dividenden nicht beziehen“.

und gleich hinterher auf die gestellte Frage: ob die Eisenbahngesellschaften den bezeichneten gesetzlichen Bestimmungen genügt haben, heisst es:

„In Bezug auf die bemängelte Einsetzung des Bahnwerthes wird die Frage mit: Ja! zu beantworten sein.

Es mag zwar bei oberflächlicher Betrachtung der anscheinend ganz bestimmten Vorschriften des Handelsgesetzbuches das Verlangen begründet erscheinen, alle Vermögensstücke zu dem Werthe in die Bilanz einzusetzen, der ihnen zur Zeit der Bilanzaufstellung beiwohnt, also alljährlich eine Werthschätzung des gesammten Bahnvermögens unter Berücksichtigung der Conjuncturen des Arbeitsmarktes, der Grundstücke, Baumaterialien, des Eisens u. s. w. vorzunehmen. So wenig es bezweifelt werden kann, dass diese ursprünglich für Kaufleute und Handelsgesellschaften gegebene Bestimmung für diese zweckmässig und auch dem kaufmännischen Gebrauche entsprechend ist, ebenso widersinnig würde ihre Anwendung auf Geschäfte und Unternehmungen sein, welche mit ihren Werthobjecten keinen Handel treiben. Für diese hat die jeweilige Conjunctur derjenigen Vermögensstücke, welche sie weder wiederveräussern wollen noch sollen, gar keine Bedeutung, zur Erhaltung dieser Anlagen in dem vollwerthigen Zustande hat der Reserve- resp. Erneuerungsfonds einzutreten“.

An zwei anderen Stellen ist dann noch gesagt:

„Da nun die Protocolle der Commission zur Berathung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches das Anerkenntniss enthalten, dass jene Vorschrift weder überall passt, noch in allen Punkten den Handelsgebräuchen entspricht, und dass man in der Bestimmung nur „einen sehr schätzbaren Wegweiser“ fand, da ferner die Anwendung jener Bestimmung auf alle Gesellschaften ohne Unterschied Unzuträglichkeiten und Widersinnigkeiten zu Tage fördern würde, die man gerade zu vermeiden wünschte, so darf behauptet werden, die Eisenbahngesellschaften sind in vollem Rechte und verstossen nicht gegen die gesetzlichen Vorschriften, wenn sie die das Bahnvermögen darstellenden Activposten der Bilanz nicht alljährlich verändern, sondern als feststehende Werthe betrachten“.

und:

„Es muss also, dem geschäftlichen Gebrauche und dem Sinne des Gesetzes entsprechend, als Norm festgehalten werden, dass Vermögensobjecte, welche einen marktgängigen

Preis nicht haben und demzufolge eine zuverlässige Werthschätzung nicht erfahren können, zu den Selbstkosten in die Bilanz eingesetzt werden, bei Eisenbahnen also mit den für die Herstellung und Ausrüstung aufgewendeten Beträgen, einschliesslich der Coursverluste, Bauzinsen, Prämien etc., die Betheiligung an anderen Unternehmungen mit dem Erwerbspreise.

Es wird also bei Eisenbahnen das Bau- resp. Betheiligungsconto sich fast immer mit dem Nominalbetrage des Actiencapitals resp. der Prioritätsanleihen decken".

Die richtige Formulirung der Behauptung des Herrn Schüler wird hiernach nicht bezweifelt werden können.

Prüfen wir nun, ob sie begründet ist und zwar zunächst, ob das erste Alinea derselben:

„dass es gesetzlich nicht mehr zulässig sei, die Geschäftsresultate der Eisenbahnen auf Grund reiner Betriebsbilanzen zu ermitteln",

so absolut feststeht, wie behauptet wird.

Herr Schüler stützt sich mit dieser Behauptung lediglich auf die Vorschriften des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs und der Actiennovelle vom 11. Juni 1870 in der Meinung, dass dadurch die älteren particularistischen Vorschriften vollständig aufgehoben sind und er würde mit derselben im Rechte sich befinden, wenn dies wirklich der Fall wäre.

Diese Annahme trifft aber durchaus nicht zu.

Es ist im Gegentheil nach der umfassenden rechtlichen Beweisführung des Herrn Kreisgerichtsraths von Strombeck zu Gardelegen in seiner höchst verdienstvollen Abhandlung über Grundcapital, Grundvermögen und Bilanz der Actiengesellschaften, insbesondere der Eisenbahngesellschaften (Archiv für Theorie und Praxis des Allgemeinen Deutschen Handels- und Wechselrechts Band 37, 38) kaum noch daran zu zweifeln, dass die Bilanzvorschriften des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 für die Eisenbahngesellschaften in Preussen noch fortdauernde Gültigkeit haben.

Herr von Strombeck führt aus, dass die Vorschrift des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, wonach die Dividendenermittelung auf Grund einer Betriebsbilanz stattzufinden habe, insbesondere im Hinblick auf die §§ 29 bis 33 und 42 dieses Gesetzes, als ein Ausfluss und nothwendiges Annexum des staatlichen Concessions- und Aufsichtsrechts, als eine im Interesse des öffentlichen Verkehrs und im höheren staatlichen Interesse nothwendige Massregel zu erachten sei, dass daher diese Vorschrift, von welcher wichtige staatliche Interessen abhängen (Bahngeld, Eisenbahnabgaben, Tarifermässigung, Ankaufsrecht des Staates) durch das Handelsgesetzbuch, welches lediglich privatrechtliche Beziehungen zu regeln bestimmt sei, nicht habe aufgehoben werden können, und dies um so weniger, als auch die Reichsgesetzgebung das Concessions- und Aufsichtsrecht der Einzelstaaten grundsätzlich unberührt gelassen habe.

Er legt deshalb den Bilanzvorschriften des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 fortdauernde Gültigkeit bei, hält aber schon die aus rechtlichen und thatsächlichen Gründen vorhandene, von ihm nachgewiesene Unmöglichkeit der Aufstellung richtiger Vermögensbilanzen der Eisenbahngesellschaften ausreichend, um die Unanwendbarkeit der Bilanzgrundsätze des Handelsgesetzbuches auf das stabile Gesellschaftsvermögen der Eisenbahngesellschaften und die Nothwendigkeit der Dividendenermittelung durch Betriebsbilanzen darzuthun.

Die rechtliche Beweisführung des Herrn von Strombeck für diese Ansicht ist unseres Erachtens so erschöpfend, durchschlagend und überzeugend, dass die entgegengesetzte Behauptung des Herrn Schüler:

„es sei gesetzlich nicht mehr zulässig, dass die Dividende der Eisenbahngesellschaften durch Betriebsbilanzen ermittelt werde"

ihr gegenüber als unhaltbar und ungerechtfertigt erscheint.

Uns auf die Ausführungen des Herrn von Strombeck stützend, weisen wir nur noch auf den gleichfalls für die Nothwendigkeit der Dividendenermittelung durch Betriebsbilanzen sprechenden Umstand hin, dass die Rentabilität und das Gedeihen eines Eisenbahnunternehmens lediglich und allein von den Resultaten des Betriebes abhängig ist.

Denn eine Eisenbahngesellschaft, die ihr Anlagecapital auf die Erbauung und betriebsfähige Herstellung einer Eisenbahn verwendet und in diesem Mittel zum Erwerbe fest angelegt hat, ist trotz ihres bedeutenden Grundvermögens zur Fortführung des Betriebes ausser Stande, sobald die Betriebsausgaben durch die Betriebseinnahmen nicht gedeckt werden; sie wird sogar, wenn das ungünstige Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen andauert, zur Liquidation mit dem Augenblicke genöthigt sein, wo der ihr zur Fortführung des Betriebes gewährte Credit aufhört, selbst dann, wenn der Werth ihres Grundvermögens gegen den ursprünglichen Selbstkostenwerth sich wesentlich erhöht haben sollte.

Wir wenden uns nun der Behauptung im zweiten Alinea zu:

„dass durch die Aufnahme des Werthes der Bahnanlagen in die Bilanz zum Selbstkostenpreise den Vorschriften des Handelsgesetzbuches theilweise genügt ist"

Herr Schüler fordert zur Dividendenermittelung die Aufstellung einer Vermögensbilanz nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches, giebt zu, dass in diese das Grundvermögen der Eisenbahngesellschaften zum Veräusserungswerthe zur Zeit des Abschlusses nicht aufgenommen werden kann, weil sich dieser nicht feststellen lasse, hält aber dennoch dafür, dass der entsprechenden Bestimmung des Handelsgesetzbuches genügt werde, wenn in der Vermögensbilanz das Grundvermögen zum Selbstkostenwerthe aufgenommen wird. Es liegt hierin ein so greller Widerspruch und eine so ungewöhnliche Schlussfolgerung, dass ihm in dieser kaum irgend Jemand folgen wird.

Er verlangt, dass die Eisenbahngesellschaften ebenso wie Kaufleute und Handelsgesellschaften den Vorschriften des Handelsgesetzbuches in Bezug auf Bilanzirung sich unterwerfen, will aber, dass die allerwesentlichste Bestimmung desselben, gerade diejenige Bestimmung, die das eigentliche Kriterium der ganzen Vermögensbilanz bildet und von deren gewissenhafter und genauer Erfüllung die richtige Ermittelung des Gewinnes im Sinne des Gesetzes fast ganz allein abhängig ist, von ihnen nicht ausgeführt werde, weil sie unanwendbar sei und folgert dann: es sei dem Gesetze entsprochen, wenn diese allerwesentlichste, einschneidendste Bedingung desselben nicht erfüllt wird.

Unmöglich lässt sich aus dem Umstande, dass ein Gesetz in einem bestimmten Falle als unzweckmässig oder unanwendbar oder unausführbar sich erweist, der berechtigte Schluss ziehen, dass es erfüllt werde, wenn seine wesentlichste Vorschrift nicht nur nicht befolgt, sondern geradezu das Gegentheil derselben ausgeführt wird. Denn unseres Erachtens kann in der vorliegenden Frage als Gegensatz von dem Veräusserungswerth des Besitzobjects nur der Selbstkostenwerth gelten.

Die Hinfälligkeit der obigen Behauptung liegt hiernach deutlich auf der Hand und jeder unbefangen Urtheilende wird mit uns darin übereinstimmen, dass es unmöglich sei, sie aufrecht zu erhalten. Selbst Herr Schüler wird bei näherer Erwägung einräumen müssen, dass er durch seine eigene Begründung sich geschlagen und mit dem Aufstellen einer solchen Behauptung eine Uebereilung begangen hat.

Wir schliessen hiermit die Erörterung über die Behauptung ad 1 und wollen nunmehr festzustellen suchen, wie die der Gewinnermittelung zu Grunde zu legende, im Sinne der oben wörtlich angeführten Erklärungen des Herrn Schüler aufzustellende Bilanz sich gestalten muss.

Es wird sich dabei ergeben, dass eine Bilanz nach seinen Intentionen auf das Resultat einer reinen Betriebsbilanz hinauskommt und dass er mit seiner Forderung: das Grundvermögen der Eisenbahngesellschaften ein für alle mal zum Selbstkostenwerthe in die Bilanz aufzunehmen, unbewusst, wenn auch nicht der Form, so doch der Wirkung nach, für eine reine Betriebsbilanz plaidirt, also gerade für diejenige Bilanz wirkt, welche er unzulässig erachtet.

Herr Schüler hat sich positiv darüber nicht ausgelassen, wie die Vermögensbilanz zur Gewinnermittelung bei Eisenbahngesellschaften richtig aufgestellt werden muss.

Er erklärt die reine Betriebsbilanz für unzulässig und hält die Bestimmung des Handelsgesetzbuches, wonach in der, der Ermittelung des Gewinnes zu Grunde zu legenden Vermögensbilanz die Activa mit dem wirklichen am Jahresschlusse ihnen beiwohnenden Werthe aufgenommen werden sollen, bezüglich des Grundvermögens der Eisenbahnen unausführbar, ist aber nichtsdestoweniger der Meinung, dass dem Handelsgesetzbuche entsprochen werde, wenn das Grundvermögen der Eisenbahnen ein für allemal mit dem feststehenden Selbstkostenwerthe in der Bilanz als Activum erscheint. Näheres über Gestalt und Inhalt der von ihm geforderten Bilanz ist nicht angegeben.

Es muss daher aus seinen Auslassungen gefolgert werden, was für eine Bilanz er an Stelle der nach dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 aufzustellenden Betriebsbilanz und der im Handelsgesetzbuch vorgeschriebenen Vermögensbilanz einzuführen gedenkt, obschon doch offenbar nur eine der beiden in diesen Gesetzen vorgeschriebenen Bilanzarten in Anwendung kommen kann.

Wir glauben ihn indess recht zu verstehen, wenn wir seine Meinung darüber, wie der zur Vertheilung zu bringende Gewinn einer Eisenbahn ermittelt werden muss, dahin auffassen: dass dies nur auf Grund einer nach Artikel 31, 217 des Handelsgesetzbuches aufzustellenden Vermögensbilanz geschehen könne, worin das nicht stabile Gesellschaftsvermögen mit dem wirklichen Werthe zur Zeit des Abschlusses, das stabile Grundvermögen der Gesellschaft aber mit dem Selbstkostenpreise aufgenommen wird.

Er will also, wenn sich diese Auffassung als richtig erweist, zwecks Ermittelung des Gewinnes bei den Eisenbahnen eine Bilanz combiniren, welche weder dem Eisenbahngesetze vom 3. November 1838, noch dem Handelsgesetzbuch entspricht, welche der Form nach keine Betriebs-

bilanz und in Wirklichkeit auch keine Vermögensbilanz ist.

Der Unterschied zwischen dem, was Herr Schüler will und was die Eisenbahnverwaltungen thun, ist deshalb lediglich ein formeller.

Die Eisenbahngesellschaften, welche sich auf die Bilanzvorschriften des Eisenbahngesetzes stützen, ermitteln den Gewinn durch Saldirung des Betriebscontos ohne Rücksicht auf die übrigen Bilanzconten. Herr Schüler will aus einer Bilanz, worin das stabile Grundvermögen zum Selbstkostenwerthe, das übrige nicht stabile Vermögen zum wirklichen Werthe aufgenommen ist, den Gewinn dadurch ermitteln, dass er die Summe aller Passiva von der Summe aller Activa abzieht.

Beide Wege führen aber zu ein und demselben Resultat und werden immer dahin führen, sobald jeder Posten in der Bilanz an der rechten Stelle steht.

Denn da das Anlagecapital einer Eisenbahngesellschaft im Allgemeinen immer verwendet wird, um entweder eine Eisenbahn mit allen zum Betriebe derselben erforderlichen Anlagen und Einrichtungen herzustellen, oder eine schon bestehende Eisenbahn zu erwerben oder sich bei einer anderen Eisenbahn zu betheiligen, so tritt bei den Eisenbahnen an Stelle des Anlagecapitals immer nur das Activum oder die Activa, welche das Grundvermögen der Gesellschaft bilden, als einheitliches Ganzes.

Wird für dieses Grundvermögen der Selbstkostenpreis ein für allemal als Werth festgehalten, so ist die Erhaltung des Anlagecapitals durch den Werth des stabilen Grundvermögens in der Bilanz ein für allemal gesichert. Anlagecapital und stabiles Grundvermögen werden sich immer decken, wenn ersteres ganz darauf verwendet ist und das Geschäftsresultat bei den Eisenbahnen wird daher factisch immer von dem Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen abhängen, also aus dem Saldo sich ergeben, den das Betriebsconto im Debet oder Credit hat.

Auch in dem Falle, dass das Anlagecapital nicht vollständig verwendet sein sollte und ausser diesem noch andere Passiva vorhanden sind, wird hieran nichts geändert, weil diese unter allen Umständen durch den wirklichen Werth der nicht stabilen Activa zur Zeit des Abschlusses gedeckt sein müssen.

Selbst der Umstand, dass unter diesen Activis Materialbestände und Effecten sich befinden können, welche mit dem Tagescourse vom 31. December in die Bilanz aufgenommen sind, ändert daran nichts, weil die Differenz, die sich dabei gegen den Uebernahmewerth nach der letzten Jahresbilanz oder gegen den Ankaufswerth ergiebt, bei dem Fonds, dem sie gehören, durch Vereinnahmung des Gewinnes oder Verausgabung des Verlustes geregelt werden muss.

Folgende Beispiele werden es bestätigen, dass die Gewinnermittelung bei den Eisenbahnen nach einer Vermögensbilanz, worin das Grundvermögen derselben zum Selbstkostenwerthe eingetragen ist, nothwendigerweise auf das Resultat einer reinen Betriebsbilanz hinaus kommen muss, weil der Zweck einer Eisenbahn ja nur darin besteht: eine Bahn mit Zubehör zu schaffen, wodurch der Eisenbahnbetrieb, d. h. die Beförderung von Personen und Gütern ermöglicht wird, das Anlagecapital mithin in dem Mittel zum Zweck, der Bahn mit ihren gesammten Anlagen und Betriebsmitteln, für immer fest angelegt ist.

Angenommen, eine Eisenbahngesellschaft habe mit 36 Millionen Mark den Bau einer Eisenbahn übernommen und zur Fertigstellung und Betriebseröffnung noch 14 Millionen gebraucht, habe diese sich durch Verausgabung von Prioritäts-Obligationen beschafft, bis zur Betriebseröffnung von den 50 Millionen Anlagecapital aber nur 49 500 000 *M.* ausgegeben, am Schlusse des Betriebsjahres eine Totaleinnahme von 8 000 000 *M.*, dagegen excl. einer Amortisationsquote eine Totalausgabe von 7 000 000 *M.* gehabt und in Materialienvorräthen, die zur Betriebsführung bereit gehalten werden müssen, einen Werth von 300 000 *M.* besessen, so würde nach Herrn Schüler's Auffassung die Vermögensbilanz zur Gewinnermittelung sich so gestalten:

		Activa.	Passiva.
Anlagecapital in Stammactien			36 000 000 *M.*
„ „ Prioritäts-Obligat.			14 000 000 „
Anlagekosten der Bahn		49 500 000 *M.*	
Materialienbestände		300 000 „	
Cassenbestand		1 200 000 „	
Betriebsconto:			
Credit	8 000 000 *M.*		
Debet	7 000 000 „		
mithin Gewinn			1 000 000 „
		51 000 000 *M.*	51 000 000 *M.*

Es ergiebt sich demnach, wenn die Passiva, welche ausser dem Guthaben des Betriebscontos vorhanden sind, also 50 000 000 *M.* von dem Gesammtbetrage der Activa von . . . . 51 000 000 „ abgezogen werden, ein Gewinn von . . . . 1 000 000 *M.* also genau derselbe Betrag, welcher sich herausstellt, wenn, wie vorstehend geschehen, allein das Betriebsconto saldirt wird.

Würde dieser Gewinn von 1 Million Mark als Dividende sofort vollständig aus dem Unternehmen gezogen, so müssten die Baarbestände von 1 200 000 *M.* auf 200 000 *M.* sich ermässigen und mit dem Werthe der Materialienbestände den Betrag des Anlagecapitals decken, der auf die Bahn noch nicht verwendet war.

Angenommen aber, es sollten von dem Ueberschusse à 1 000 000 *M.* zurückbehalten werden:

a) zur Einlösung von verloosten Prioritäts-Obligationen	50 000 *M.*	
b) zur Gründung eines Reservefonds	250 000 „	
c) zur Gründung eines Erneuerungsfonds	200 000 „	
also eine neue Einlage in das Unternehmen gemacht werden, um statutarische Verpflichtungen zu erfüllen und das Unternehmen betriebsfähig zu erhalten, in Summa von		500 000 „
so würden zur Auszahlung als Dividende verbleiben		500 000 *M.*

Wenn man die Auszahlung dieser Dividende zu Lasten des Betriebscontos sich als sofort erfolgt, dahingegen die Einlösung der Prioritätsobligationen als erst später eintretend denkt, so würden, um diese Einlagen in der nächsten Bilanz als neue Passiva nachzuweisen, zu Lasten des Betriebscontos, welches bei den Eisenbahnen das „Gewinn- und Verlustconto“ darstellt, zu erkennen sein:

a) das neu anzulegende Conto „Rückstände von verloosten Prior.-Oblig.“ mit	30 000 *M.*
b) „ „ „ „ „Reservefonds“ mit	250 000 „
c) „ „ „ „ „Erneuerungsfonds“ mit	220 000 „
	500 000 *M.*

Ausserdem würde der Betrag, der zur Einlösung von Obligationen dem Conto „Rückstände von verloosten Prioritätsobligationen“ gutgebracht ist, um demnächst zu Lasten desselben bei Präsentation der Obligationen ausgezahlt zu werden, dem Conto der Obligationsinhaber, also dem „Capitalconto der Prioritätsobligationen“ zu belasten und dagegen dem neu anzulegenden Capitalconto „Amortisationsfonds“ zu erkennen sein, um die Vermögensgestaltung der Eisenbahngesellschaft nach neuen Einlagen im Gesammtbetrage von 500 000 *M.* den Regeln der Buchhaltung gemäss in der Bilanz zum Ausdruck zu bringen.

Nach Ausführung dieser Buchungen würde die Bilanz sich demnächst gestalten wie folgt:

	Activa.	Passiva.
Anlagecapital in Stammactien		36 000 000 *M.*
„ in eingelösten Prioritätsobligationen		50 000 „
„ in coursirenden Prioritätsobligationen		13 950 000 „
Anlagekosten der Bahn	49 500 000 *M.*	
Materialienbestände	300 000 „	
Kassenbestände	700 000 „	
Rückstände auf Prioritätsobligationen		50 000 „
Reservefonds		250 000 „
Erneuerungsfonds		200 000 „
	50 500 000 *M.*	50 500 000 *M.*

Ferner angenommen, dass bei dieser Vermögenslage der Betrag von 500 000 *M.*, welcher vom Anlagecapital bisher noch nicht auf die Bahn verwendet war, im zweiten Betriebsjahre in Rücksicht auf die bereits vorhandenen Reserve- und Erneuerungsfonds zum Ausbau der Bahn seine volle Verwendung gefunden und dass das zweite Betriebsjahr bei einer Einnahme von 10 Millionen Mark eine Ausgabe von 8 Millionen Mark erfordert hätte, sowie dass von den verloosten Prioritätsobligationen 27 000 *M.* eingelöst, aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds aber noch keine Verwendungen erfolgt wären, so würde die Vermögensbilanz am Schlusse des zweiten Jahres sich gestalten wie folgt:

		Activa.	Passiva.
Anlagecapital in Stammactien			36 000 000 *M.*
„ in eingelösten Prioritätsobligationen (Amortisationsfonds)			50 000 „
„ in coursirenden Prioritätsobligationen			13 950 000 „
Anlagekosten der Bahn (Bauconto)		50 000 000 *M.*	
Materialienbestände		300 000 „	
Kassenbestände		2 173 000 „	
Rückstände auf Prioritätsobligationen			23 000 „
Reservefonds			250 000 „
Erneuerungsfonds			200 000 „
Betriebsconto:			
Credit	10 000 000 *M.*		
Debet	8 000 000 „		
			2 000 000 „
		52 473 000 *M.*	52 473 000 *M.*

Es ergiebt sich auch hier wieder, wenn die wirklichen und uneigentlichen Passiva, welche ausser dem Guthaben des Betriebscontos vorhanden sind, also . . . . 50 473 000 *M.*
von dem Gesammtbetrage der Activa von . . . . 52 473 000 „
abgezogen werden, derselbe Gewinn von . . . . . 2 000 000 *M.*
welcher sich herausstellt, wenn allein das Betriebsconto saldirt wird.

Diese Beispiele dürften genügend darthun, dass eine Vermögensbilanz, worin das Grundvermögen nicht mit dem zur Zeit des Abschlusses ihm beiwohnenden wirklichen, sondern mit dem darauf verwendeten Anlagecapital berechnet ist, wie schon gesagt, immer das Resultat einer Betriebsbilanz liefern muss, sobald nicht der ungerechtfertigte Anspruch erhoben wird, neue Capitaleinlagen, die den Betriebsüberschüssen entnommen und in dem Unternehmen fest angelegt sind, insbesondere auch die zur Einlösung von verloosten Prioritätsobligationen verwendeten Beträge, ebenfalls als einen Gewinn zu betrachten, der als Dividende ausgeschüttet werden muss.

Es kann nicht anders sein, weil entweder Anlagecapital und stabiles Grundvermögen sich vollständig decken, oder das Anlagecapital, wenn letzteres zur Bahnanlage nicht vollständig verwendet ist, für den nicht verwendeten Theil ebenso wie die übrigen noch vorhandenen wirklichen und uneigentlichen Passiva, d. h. solche, für welche die Gesellschaft selbst Gläubigerin ist, durch den wirklichen Werth des nicht stabilen Gesellschaftsvermögens zur Zeit der Bilanzaufstellung gedeckt sein müssen.

Das letzte Bilanzbeispiel ergiebt dies ganz unzweifelhaft.

Denn das Anlagecapital von 50 Millionen Mark, welches nach Amortisation von 50 000 *M.* Prioritätsobligationen in
36 050 000 *M.*
der Gesellschaft gehörendem Capital und in . . . 13 950 000 „
fremdem Capital besteht, wird durch das Grundvermögen von gleichem Betrage gedeckt und die übrigen Passiva, nämlich ein wirkliches Passivum von . . . . 23 000 *M.*
welche die Gesellschaft für verlooste Prioritätsobligationen schuldet und die 3 uneigentlichen Passiva als:
Reservefonds . . . . 250 000 *M.*
Erneuerungsfonds . . . . 200 000 „
und Jahresgewinn oder Betriebsüberschuss . . . . 2 000 000 „
welche der Gesellschaft gehören mit in Sa. . . . . . . 2 450 000 „
zusammen 2 473 000 *M.*
werden durch die Materialien und Kassenbestände von gleichem Betrage gedeckt.

Da hiernach Vermögensbilanz mit ein für allemal feststehendem Werthe des Grundvermögens und reine Betriebsbilanz im Effecte gleich sind, so haben die Eisenbahngesellschaften um so weniger Veranlassung, von dem bisherigen, unserer Ansicht nach auch heute noch mit Recht auf die Bilanzvorschriften des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 sich stützenden und daher gesetzlichen Verfahrens abzuweichen, um dagegen in ein Verfahren einzutreten, das weder diesem Gesetze noch dem Handelsgesetzbuche entspricht; Herr Schüler aber hat um so weniger Veranlassung, die Dividendeermittelung durch Betriebsbilanzen als nicht zulässig zu erachten.

Die Preussischen Eisenbahngesellschaften haben die Bilanzgrundsätze des Handelsgesetzbuches, soweit sie die Ermittelung der Dividende betreffen, bisher als für sich bindend nicht anerkannt, sondern das Verfahren zur Ermittelung der Dividende nach den Vorschriften des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 geregelt, weil sie in diesem Punkte dasselbe als für die Eisenbahngesellschaften noch zu Recht bestehend ansehen und in dieser Ansicht durch die Genehmigung ihres Verfahrens seitens der Staatsaufsichtsbehörden unterstützt worden sind.

Herr Schüler wird ihnen daher gestatten müssen, wenn sie dieser Anschauung treu, sich nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet halten, auch fernerhin der Gewinnermittelung lediglich den Betriebsabschluss zu Grunde zu legen, bis durch eine Declaration zu den Gesetzen jeder Zweifel über das einzuschlagende Verfahren beseitigt sein wird.

Thut er das, und er wird nicht anders können, so wird er auch zugestehen, dass alle Monita gegen die Eisenbahnbilanzen, welche darauf basiren, dass keine Vermögensbilanz, sondern eine Betriebsbilanz der Dividendeermittelung zu Grunde gelegt ist, ruhen müssen bis zu dem unzweifelhaften Nachweis, dass die Eisenbahngesellschaften gesetzlich verpflichtet sind, die erstere in Anwendung zu bringen.

Da aber alle von Herrn Schüler gegen die veröffentlichten Eisenbahnbilanzen gezogenen Monita mit Bilanzposten sich beschäftigen, die mit dem Betriebsconto gar nicht in Verbindung stehen, vielmehr ihre Quelle allein in dem Umstande haben, dass der Dividendeermittelung bei den Eisenbahnen keine Vermögensbilanz im Sinne des Herrn Schüler zu Grunde gelegt ist, die gesetzliche Verpflichtung der Preussischen Eisenbahngesellschaften zur Anwendung dieser letzteren von ihm aber nicht nachgewiesen worden ist, so sind dieselben vollständig gegenstandslos geworden, und es fällt damit eigentlich so ziemlich Alles, was er über die Mangelhaftigkeit und Verständnisslosigkeit der Eisenbahnbilanzen gesagt hat. (Schluss folgt.)

Entwurf eines Vertrages,

betreffend den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes, event. des Eigenthums der Berlin-Stettiner Eisenbahn auf den Staat.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch die Geheimen Ober-Regierungsräthe Brefeld und Rapmund, als Commissarien des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und dem Geheimen Ober-Finanzrath Rötger, als Commissar des Finanzministers, einerseits und dem Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn - Gesellschaft andererseits, ist heute unter dem Vorbehalt der Landesherrlichen Genehmigung, sowie der Zustimmung des Verwaltungsrathes und der General-Versammlung der Actionäre der vorgenannten Eisenbahn-Gesellschaft folgender Vertrag geschlossen worden.

§ 1. Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens — und zwar sowohl der Stammbahn, wie der sämmtlichen Zweigbahnen, einschliesslich derjenigen, für welche die Zinsgarantie vom Staate übernommen ist, — ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat.

Zu diesem Zwecke übergiebt das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von dem Directorium der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 2 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde und erklärt sich zugleich einverstanden, dass die Königliche Eisenbahncommission für die Hinterpommersche Bahn in Stettin die in ihrem Besitze befindlichen Bahnstrecken lediglich für Rechnung des Staates besitzt und verwaltet.

§ 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1879 ab Verwaltung und Betrieb der Berlin-Stettiner Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen. Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihr Directorium führen lässt, verpflichtet sich, in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu versichern.

Vom 1. Januar 1879 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der jetzigen Anleihen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge etwa verbleibende Reinertrag dem Staate ausschliesslich zu.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben.

Dagegen sollen dem Staate die Bestände der Reservebaufonds und der Reservefonds mit der nachstehenden Beschränkung zur freien Verfügung anheimfallen und die bezüglichen Bestimmungen, insbesondere in den §§ 21 bis 24 des Gesellschaftsstatuts, für die Dauer der staatsseitigen Verwaltung ausser Anwendung treten.

Mit Rücksicht auf den § 24 des Gesellschaftsstatuts wird vereinbart, dass aus dem Reservefonds der Stammbahn der Betrag von 908 000 *M.* der Gesellschaft zu dem alleinigen Zwecke und mit der Verpflichtung, den Mitgliedern und Hülfsarbeitern des Directoriums die für den Verlust ihrer bisherigen dienstlichen Stellung zu gewährenden Entschädigungen zu zahlen und die Vertretung des Staates gegenüber etwaigen weiteren Ansprüchen der bezeichneten Mitglieder und Beamten zu übernehmen, überlassen wird, der Rest des Reservefonds dagegen dem Staate zur freien Verfügung anheimfallen soll.

§ 3. Auf die zu errichtende Königliche Behörde gehen alle in dem durch Allerhöchste Ordre vom 12. October 1840 bestätigten Gesellschaftsstatute und dessen Nachträgen den Generalversammlungen, dem Verwaltungsrath und dem Directorium beigelegten Befugnisse, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, über.

Ingleichen vertritt sie die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicil der gedachten König-

lichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in Stettin, und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Stettin unterworfen sein.

Der Verwaltungsrath der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmälig auf 5 reducirt, dass in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt.

Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder des Verwaltungsraths nach Massgabe des Gesellschaftsstatuts jedoch ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnorts der zu wählenden Mitglieder statt.

Ordentliche Sitzungen des Verwaltungsraths werden alle sechs Monate abgehalten werden. Zur Gültigkeit der Beschlüsse des Verwaltungsraths ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich. Der Verwaltungsrath hat zugleich das Interesse der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen.

Die nach den Statutennachträgen vom 5. Mai 1862 Art. 5 und vom 22. April 1873 II. 2 dem Verwaltungsrathe zustehende Tantième von ¾ pCt. des in Gemässheit des § 21 des Gesellschaftsstatuts sich ergebenden jährlichen Reinertrags wird bis zur Auflösung der Gesellschaft (§ 8) auf den Betrag von jährlich 3 000 ℳ für den Vorsitzenden, 1 800 ℳ für den Stellvertreter des Vorsitzenden und 1 400 ℳ für jedes Mitglied des Verwaltungsrathes festgesetzt.

Die ordentliche jährliche General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft findet am letzten Donnerstag des auf den Schluss des Rechnungsjahres folgenden fünften Monats statt.

§ 4. Die auf das Jahr 1878 fallende Dividende der Actionäre der Berlin-Stettiner Eisenbahn wird noch von dem Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft berechnet und von dem Verwaltungsrath derselben nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen festgesetzt.

§ 5. Der Staat zahlt den Inhabern der Stammactien der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von 4¾ pCt. des Nominalbetrages der Berlin-Stettiner Stammactien. Zu dem Ende wird der Betrag der festen Rente mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Gleichzeitig werden die Zinsscheine und Zins- und Dividendenscheine nebst Talons gegen Zinscoupons und Talons umgetauscht. Die Zahlung der Rente erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Jan. des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Berlin und Stettin. Falls der Umtausch der ausgegebenen Zinsscheine und Zins- und Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente in halbjährlichen Raten gegen Rückgabe des Zins- und Dividendenscheines am 1. Juli des laufenden und gegen Rückgabe des Zinsscheines am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gezahlt. Zinsscheine, Zins- und Dividendenscheine, sowie Zinscoupons, welche nicht innerhalb 4 Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der vereinigten Pensionscasse für die Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahn und deren Zweigbahnen, jedoch mit der Massgabe, dass die ihr zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Handelsminister aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§ 6. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft bleiben ihre Rechte bezüglich des Berlin-Stettiner Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Berlin-Stettiner Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör als einen getrennten Vermögenscomplex verwalten.

Falls seitens des Staats mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn Staatsbahnen oder unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen zu einer Verwaltung vereinigt werden, soll behufs Vereinfachung der für die Berlin-Stettiner Eisenbahn zu führenden getrennten Rechnung dieselbe an sämmtlichen Betriebsausgaben nach Massgabe derjenigen Bestimmungen Theil nehmen, welche im § 17 des Vertrages über die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig vom 21. November 1866 (G.-S. pro 1867 S. 463/4) für die Betheiligung der Cöslin-Danziger Zweigbahn an den Betriebsausgaben des Gesammt-Unternehmens vereinbart sind.

Der Handelsminister ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Berlin-Stettiner Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt, als den Anfang des Kalenderjahres, zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 7. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Theil der Prioritäts-Obligationen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft zu den in den betreffenden Allerhöchsten Privilegien angegebenen Zwecken nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil derselben für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§ 8. Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, zu jeder Zeit das Eigenthum der Berlin-Stettiner Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen, an dem Unternehmen der Berlin-Stettiner Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Für den Fall, dass der Staat von diesem Rechte Gebrauch machen sollte, wird behufs der Liquidation des Gesellschaftsvermögens, welche für Rechnung des Staats erfolgt, festgesetzt, dass

1. der Staat die sämmtlichen Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner übernimmt.

2. an die Liquidatoren für jede ganze Actie den Betrag von 600 ℳ, für jede halbe Actie den Betrag von 300 ℳ als Kaufpreis zur statutenmässigen Vertheilung überweist.

Die Actionäre sind demnächst durch die im § 29 des Gesellschaftsstatuts und dem General-Versammlungsbeschluss vom 30. Mai 1861 vorgeschriebenen öffentlichen Blättern aufzufordern, binnen einer Frist von 6 Monaten ihre Actien gegen Empfangnahme des bezeichneten Betrages an die Gesellschaftscasse abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Zinsscheine, Zins- und Dividendenscheine, bezw. Zinscoupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Acten entfallenden Betrag in Abzug gebracht wird.

Die nach Ablauf der angegebenen sechsmonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe zur gerichtlichen Verwahrung gezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actie für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf.

Es soll jedoch jedem Actionär die Berechtigung vorbehalten bleiben, statt der Empfangnahme seines Antheiles an dem Liquidationserlöse seine Actie nebst zugehörigen Zinsscheinen, Zins- und Dividendenscheinen, bezw. Zinscoupons und Talons gegen Staatsschuldverschreibungen von gleichem Zinsertrage umzutauschen. Sofern bei dem Umtausch die mit einzuliefernden Zinspapiere fehlen sollten, werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht aus, welches hinfort nicht mehr auf eine Maximalstimmenzahl beschränkt sein soll.

Die Staatsschuldverschreibungen unterliegen, sofern der Staat es nicht vorziehen sollte, den Umtausch durch Ausgabe von Schuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zu bewirken, der Tilgung, welche mit dem auf den Ablauf der sechsmonatlichen Frist folgenden Jahre beginnt und durch alljährliche Verwendung von 1 pCt. des Nominalbetrages der Staatsschuldverschreibungen und den auf die eingelösten Stücke fallenden Zinsen ausgeführt wird. Die Nummern der für 1 Jahr zu tilgenden Staatsschuldverschreibungen werden alljährlich im September öffentlich ausgeloost und die gezogenen Nummern zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Sechs Monate nach erfolgter Bekanntmachung der gezogenen Nummern können die Inhaber der ausgeloosten Staatsschuldverschreibungen gegen den Nennwerth von 300 ℳ, 330 ℳ bei der Staats-Schuldentilgungscasse baar in Empfang nehmen.

Ueber diesen Termin hinaus werden die etwa unabgehoben gebliebenen Capitalbeträge nicht weiter verzinst. Dem Staate bleibt das Recht vorbehalten, sowohl den Tilgungsfonds zu verstärken, als auch die sämmtlichen Staatsschuldverschreibungen auf einmal zu kündigen und durch Zahlung des vorerwähnten (bei der Ausloosung zu zahlenden) Betrages einzulösen. Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchem in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahncommissariat zu Berlin, event. die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen zu erhöhen.

§ 9. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal mit Ausnahme der Mitglieder und Hülfsarbeiter des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen

Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die für die Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahn, einschliesslich der Zweigbahnen, deren Wittwen und Kinder bestehende (vereinigte) Beamten-Pensionscasse, die Pensionscasse für die Beamten der Strecke Stettin-Stargard, die Beamten-Sterbecasse, sowie die verschiedenen Arbeiter-Kranken- und Sterbecassen bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Cassen mit den entsprechenden Cassen der mit der Berlin-Stettiner zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Berlin-Stettiner Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die statutenmässigen Rechte der Gesellschaft und des Directoriums werden künftig durch die zur Verwaltung der Berlin-Stettiner Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Denjenigen Personen, welchen Seitens der Verwaltung der Berlin-Stettiner Eisenbahn aus Billigkeitsrücksichten fortlaufende jährliche Unterstützungen aus der Gesellschaftscasse bewilligt sind, werden diese Unterstützungen nach Massgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 10. Die Contrahenten sind an dieses Abkommen nicht gebunden, sofern nicht die Zustimmung des Verwaltungsraths und der General-Versammlung der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, sowie demnächst die verfassungsmässige Genehmigung des Abkommens Seitens des Staates bis längstens zum 1. Juli 1879, diesen Tag eingeschlossen, herbeigeführt ist.

§ 11. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 12. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 10. März. (Gesetzliche Regelung des Güter-Tarifwesens. Verwaltungskosten der Staats- und Privatbahnen. Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Stettiner Bahn. Denkschrift der Privatbahnen in Sachen der Differentialtarife. Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse. Holztarife. Befugnisse der Eisenbahn-Commissariate und Commissarien. Bahn-Commission Berlin-Blankenheim. Oberschlesische Bahn. Erfurt-Suhl. Secundärbahnen Querfurt-Röblingen und Koberwitz-Zobten a. Berge. Extrazüge Allerhöchster und Höchster Herrschaften. Beschwerden im IV. Quartal 1878.)

Wenn die Mittheilungen der politischen Tagesblätter richtig sind, so ist der eigentliche Grund dafür, dass der Präsidialantrag in Sachen der gesetzlichen Regelung des Gütertarifwesens bezüglich der Beschlussfassung im Bundesrathe eine nicht unbemerkt gebliebene Verzögerung erfährt, in dem Umstande zu suchen, dass über den Antrag des Reichskanzlers im Plenum, ohne Vorberathung in den Ausschüssen, entschieden werden soll. Es scheint, dass anstatt der Bundesraths-Ausschüsse eine specielle Commission, welche aus Delegirten derjenigen Staaten zusammengesetzt ist, die Staatsbahnen besitzen, mit der Vorberathung des Präsidialantrages betraut worden ist. Diese Annahme würde wenigstens die in den Tagesblättern cursirenden Meldungen am besten in Einklang bringen, da diesen Meldungen zufolge eine Commission ad hoc Mitte voriger Woche zusammengetreten ist, für deren Thätigkeit anderenfalls keine rechte Erklärung vorhanden wäre. Die über die Besprechung der Delegirten der Bundesstaaten cursirenden Mittheilungen sind zu widerspruchsvoll, um den Eindruck der Glaubhaftigkeit zu machen. Es scheint aber, wie wenigstens in Reichstagskreisen verlautet, dass den Besprechungen eine Vorlage zu Grunde liegt, welche die Ansichten des Preussischen Herrn Handelsministers über die zu bewirkende Tarifreform enthält. Die von verschiedenen Seiten verbreitete Nachricht, dass Bayern gegen die Ausarbeitung eines Gesetzentwurfs, betreffend die Regelung des Eisenbahngütertarifs protestirt habe, wird jetzt schon deshalb als unwahrscheinlich bezeichnet, weil die Vorlage bis jetzt im Bundesrath nicht Gegenstand der Berathung gewesen ist. Nach Art. 46 der Reichsverfassung finden die Art. 42—46 bezüglich des Eisenbahnwesens auf Bayern keine Anwendung und ist damit kaum zweifelhaft, dass Bayern in dem Ausschuss zur Ausarbeitung des in Rede stehenden Gesetzes nicht vertreten sein werde, andererseits verlautet freilich, dass die Bayerische Regierung sich dennoch an den diesbezüglichen Berathungen betheiligen werde, jedoch nicht mit beschliessender, sondern nur mit berathender Stimme.

Bezüglich der Darlegung, welche in den letzten Nummern der Vereins-Zeitung die Verwaltungskosten der Staats- und Privatbahnen hervorgerufen haben, verdient vielleicht ein Punkt noch nähere Erörterung, welcher in No. 17 der Vereins-Zeitung geltend gemacht, in der in No. 19 enthaltenen Replik keine eingehendere Berücksichtigung gefunden hat, nämlich der Punkt, dass „die Staatsbahnen im Allgemeinen die niedrigsten Tarife im Personen- und Güterverkehr haben und in Bezug auf die Zahl der Personenzüge, die Anforderungen der Post etc. die öffentlichen Interessen in höherem Grade berücksichtigen, als dies von den Privatbahnen gefordert werden kann." Was die Niedrigkeit der Tarife betrifft, so ist bezüglich des Güterverkehrs hervorzuheben, dass die Privatbahnen bei den Ausnahme-Tarifen vielfach unter die Sätze der Staatsbahnen heruntergehen, so dass bezüglich der Sätze, wo die Privatbahnen theurer sind, vermuthlich eine Compensation eintritt. Was aber die Zahl der Personenzüge betrifft, so klingt die oben citirte Behauptung insofern seltsam, als die grössere Zahl von Personenzügen doch im Verkehr nach Westen, wie beispielsweise zwischen Berlin und Köln, oder Berlin und Frankfurt a. M. vorhanden ist, wo Staatsbahnen nur in geringem Masse betheiligt sind und die Fahrpläne der Initiative der Privatbahnen entstammen.

In Sachen der Verstaatlichungsprojecte ist davon Notiz zu nehmen, dass der Ausschuss der Magdeburg-Halberstädter Bahn den mit der Regierung geschlossenen Vertrag einstimmig angenommen hat. In den Zeitungen wird inzwischen mehrfach versucht, die Actionäre zur Ablehnung des Vertrages zu bestimmen, wobei besonders die Rechte der Actionäre Lit. B. und C. in den Vordergrund gestellt werden, weil nach den Statuten bei einer Liquidation des Unternehmens alle Actionäre zu gleichen Theilen zu participiren haben, der abgeschlossene Vertrag jedoch verschiedene Rentenabstufungen macht.

Was die Berlin-Stettiner Bahn betrifft, so ist bekanntlich die offizielle Publication des Verwaltungsrathes, durch welche die Actionäre zu einer ausserordentlichen General-Versammlung auf den 3. April cr. einberufen werden, ergangen.*) In dieser Versammlung werden die Gesellschaftsvorstände bekanntlich über die Verhandlungen, welche mit der Königl. Staatsregierung wegen dauernder Betriebsüberlassung des Unternehmens an den Staat gepflogen worden sind, Bericht erstatten, eventuell soll über den an anderer Stelle des heutigen Blattes mitgetheilten Vertragsentwurf Beschluss gefasst werden. Da der Vertragsentwurf zugleich die Auflösung der Gesellschaft in Aussicht nimmt, so wird ausdrücklich auf § 60 der Statuten aufmerksam gemacht, nach welchem die Auflösung nur in einer General-Versammlung, in welcher mindestens die Besitzer von $^3/_4$ sämmtlicher Actien anwesend oder vertreten sind, durch eine Mehrheit von mindestens $^2/_3$ der Stimmen der Anwesenden unter Genehmigung des Staates beschlossen werden kann. Sollten auf diese Einladung sich nicht die Besitzer von $^3/_4$ sämmtlicher Actien versammeln, so kann, wenn es durch die absolute Stimmenmehrheit der Anwesenden beschlossen wird, eine neue General-Versammlung zum Beschlusse über die Auflösung ausgeschrieben werden, in welcher sodann $^2/_3$ der Stimmen der darin anwesenden oder vertretenen Actionäre die Auflösung für die gesammte Gesellschaft verbindlich aussprechen können. — Die Feststellung des Stimmrechts und die Aushändigung der Eintrittskarten für die am 3. April stattfindende General-Versammlung erfolgt in Berlin am 29. d. M., Vormittags von 9 bis 12 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr im alten Stettiner Bahnhofsgebäude parterre. — In Kreisen der Sächsischen Actionäre dieser Bahn, die schon einmal den Ausschlag wider den Verkauf der Bahn in der General-Versammlung gaben, wird inzwischen auf's Neue eine Agitation gegen den Verkauf der Bahn an den Staat für eine jährliche Rente von $4^3/_4$ pCt. vorbereitet.

Die Denkschrift der Privatbahnen in Sachen der Differentialtarife findet in der „Nationalzeitung" eine Besprechung, welche wir bei der namhaften Stellung des Blattes unverkürzt zu den Acten nehmen. Die Besprechung lautet:

„Es ist augenscheinlich eine Parteischrift, die uns hier vorgelegt wird, und das mag uns veranlassen, ihren Inhalt mit Vorsicht aufzunehmen; aber es ist eine Parteischrift, die in Vertheidigung berechtigter Interessen mit absoluter Ruhe des Tons und unter Beibringung eines reichen und schwer zugänglichen Materials an Thatsachen und Zahlen abgefasst ist, und das muss uns zurückhalten, sie unbeachtet bei Seite zu legen.

Wenn man die Vertheidigungslinie für die Differentialtarife so weit als irgend möglich zurücksteckt, so wird man zu einem Satze kommen, der auch von gegnerischer Seite voraussichtlich unangetastet bleiben wird. Sollte es nämlich möglich sein, irgend eine Tarifänderung in Vorschlag zu bringen, welche die Production und die Absatzverhältnisse des Inlandes gar nicht berührt, welche aber einen Verkehr, der sich von Ausland zu Ausland entweder über das Ausland oder über die See bewegt, über eine inländische Bahn leitet, die Rentabilität dieser Bahn erhöht und inländischen Händen lohnende Arbeit verschafft, so wird es immer gerathen sein, diese Aenderung vorzunehmen. Der Ueberschuss, den die Bahn auf diese Weise erzielt, wie gering er auch sei, ist ein Nettozuwachs am Nationalvermögen; jede Thätigkeit, die den heimischen Arbeitern in dieser Weise zugewiesen wird, ist eine

*) Die Bekanntmachung siehe unter den offiziellen Bekanntmachungen in No. 18 S. 243 d. Ztg.

erwünschte Vermehrung der Arbeitsgelegenheit. Wie man solche Tarife einführen muss, wo sie noch nicht bestehen, so muss man sie erhalten, wo sie bestehen. Eine Beseitigung derselben würde der inländischen Production und dem Absatz ihrer Producte nicht helfen, aber der einheimischen Transportindustrie lohnenden Verdienst entziehen.

In früherer Zeit war man geneigt, die Nützlichkeit der Differentialtarife für die Eisenbahnen sowohl als ihre Unschädlichkeit für die heimische Production zu präsumiren; man verlangte von denjenigen Interessenten, die sich darüber beschwerten, den Nachweis des Schadens, den sie dadurch erlitten. Der gegenwärtige Handelsminister verlangt umgekehrt zu Gunsten jedes Differentialtarifs, der eingeführt werden soll, den Beweis seiner allseitigen Unschädlichkeit. Wir halten diese Verschiebung der Beweislast, über welche die Privat-Eisenbahnen allerdings bittere Klagen führen, für eine vollkommen gerechte. Aber wir halten es auch für nöthig, dass da, wo die Eisenbahnen dieser schwierigen Beweislast völliges Genüge gethan haben, ihren Forderungen Beachtung geschenkt wird. Wir stemmen uns nicht gegen die Nothwendigkeit, unter Umständen in den Geschäftsbetrieb der Eisenbahnen einzugreifen, um von anderen Erwerbszweigen grösseren Schaden abzuwenden; aber wir sehen nicht die geringste Veranlassung, die Eisenbahnen zu schädigen, wenn niemand dadurch gewinnt.

In der vorliegenden Denkschrift, die sich über die Artikel Getreide, Holz, Spiritus und Gerberlohe erstreckt, ist für eine ganze Anzahl von Differentialtarifen der Beweis der Nothwendigkeit erbracht. In Betreff auf andere, und wir heben namentlich die den Roggen betreffenden ins Auge, bleibt uns an der Hand der hier gegebenen Darstellung selbst die Nützlichkeit zweifelhaft. Und hier können wir folgende Betrachtung nicht abweisen. Wenn man den Nutzen, den ein Eisenbahntarif nach der einen Seite hin, und den Schaden, den er nach der andern Seite hin stiftet, gegen einander abwägen will, so kann man sich nicht auf eine rein calculatorische Arbeit beschränken; es ist in einer Zeit, wie die gegenwärtige, schlechthin unmöglich, sich dem moralischen Eindruck und der herrschenden Strömung ganz zu entziehen. Man kann weder die Politik, noch die Wirthschaftspolitik in ein reines Rechenexempel auflösen.

Wir geben folgenden Vorschlag zur Erwägung. Man setze eine oberste Behörde ein, die ex aequo et bono als höchster Gerichtshof über die Zulässigkeit von Ausnahmetarifen entscheidet. Vor der Hand wird man ihr gar keine Grundsätze als Richtschnur mitgeben können. Aber aus ihrer Praxis werden sich im Lauf der Zeit von selbst allmälig gewisse Verwaltungsgrundsätze absetzen und nach einigen Jahren werden dieselben soweit crystallisirt sein, dass sie sich zu Prinzipien für den Gesetzgeber eignen. Aber man wird auf den Versuch verzichten müssen, kurzer Hand in wenigen Tagen die Frage der Differentialtarife — wie jener Volksbeglücker im Jahre 1848 die sociale Frage — zu „lösen.“

Wesentliche Einwürfe sind gegen diese Erörterung nur in Bezug auf das Verlangen zu erheben, dass bei den Eisenbahntarifen „moralische“ Gesichtspunkte in Frage kommen sollen. Wir glauben, dass es kaum ein Gebiet der Wirthschaftspolitik giebt, welches so par excellence lediglich nach wirthschaftlichen Rücksichten zu regeln ist.

In Betreff der Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse sind nunmehr an die Eisenbahnverwaltungen, sowie an den Ausschuss der Verkehrsinteressenten folgende Fragen gerichtet worden: 1) Ist die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse als ein entschiedenes Verkehrsbedürfniss anzuerkennen? 2) Wird diesem Bedürfnisse entsprochen, wenn die zweite ermässigte Stückgutclasse allgemein für Güter der Specialtarife eingeführt wird? oder ist die zweite Stückgutclasse für bestimmte Artikel und zwar der Specialtarife und andere, darin nicht enthaltene Artikel, die speciell zu bezeichnen sind, einzuführen? Hierbei ist a. zu berücksichtigen, dass der Ermässigung der Tarifsätze für die zweite Stückgutclasse eventuell eine Erhöhung der Sätze für die erste Classe gegenüber stehen müsste, da es nicht in der Absicht liegt, die Einnahmen der Eisenbahnen durch diese Massregel wesentlich zu ändern; b. darüber Auskunft zu geben, in welchem Verhältnisse die Stückgutsendungen für jeden der bezeichneten Artikel zu den Wagenladungen stehen, und welche finanzielle Bedeutung für Versender und Empfänger der Ermässigung der Stückgutfracht für die betreffenden Artikel beizumessen ist. 3) Empfiehlt es sich, die Anwendung der Sätze der zweiten Stückgutclasse für bestimmte Artikel an die Bedingung der Aufgabe eines Minimalquantums von etwa 1 000 kg zu knüpfen?

Bezüglich der Holztarife ist von einem neuen Rescript Act zu nehmen. Parquettfussbodentheile, welche in Deutschland nach dem Reformtarif zu den allgemeinen Wagenladungsclassen zu tarifiren sind, werden im Verkehr von Oesterreich-Ungarn nach Deutschen Stationen in Folge unrichtiger Declarirung als „Sägewaaren“ behandelt und zu, dem Specialtarif II des Reformtarifs entsprechenden Frachtsätzen abgefertigt. Die Königlichen Eisenbahn-Directionen sind deshalb unter dem 25. v. Mts. von dem Herrn Handels-Minister veranlasst, ihre Dienststellen sofort anzuweisen, diesen Transporten aus Oesterreich-Ungarn besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und bei unrichtiger Declaration bezw. Abfertigung stets die höheren Taxen zur Anwendung zu bringen. Zugleich beauftragt der Herr Minister die Königlichen Eisenbahn-Directionen, bei Umarbeitung der Tarife für den Deutsch-Oesterreichischen Verbandsverkehr auf Festsetzungen Bedacht zu nehmen, welche jeden Zweifel hinsichtlich der Tarifirung gehobelter Friese und Fussböden auszuschliessen geeignet sind.

Unter Bezugnahme auf den Erlass vom 14. Juni 1875 werden in einem Erlass des Handelsministers vom 21. Februar die Befugnisse der Eisenbahn-Commissariate und Commissarien dahin ausgedehnt, dass denselben bis auf Weiteres auch die Entscheidung über Anträge der ihrer Aufsicht unterstellten Privat-Eisenbahngesellschaften in nachbezeichneten Angelegenheiten — vorbehaltlich des Recurses an das Ministerium — zustehen soll: 1) Feststellung der Projecte für Niveau, Kreuzungen von Locomotivbahnen durch Pferdebahnen; 2) Feststellung der Projecte für Errichtung von Centesimalwaagen, Krahnen und ähnlichen mechanischen Anlagen auf Bahnhöfen; 3) Genehmigung der Signalordnungsbestimmungen für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Gleichzeitig bemerkt der Minister, um mehrfach hervorgetretenen Unklarheiten abzuhelfen, dass in den Fällen, in welchen das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 nicht die Entscheidung der „Landesaufsichts-Behörde“, sondern lediglich der „Aufsichtsbehörde“ ohne nähere Bezeichnung der Letzteren vorsieht, die Königlichen Eisenbahn-Commissariate und Commissarien in Betreff der ihnen unterstellten Privat-Eisenbahnen als die erstinstanzlichen Aufsichtsbehörden anzusehen sind, mit Ausnahme der in § 3, Absatz 4 und § 27, Absatz 3 bezeichneten Fälle, in welchen die Entscheidung auch ferner dem Minister vorbehalten bleibt. In gleicher Weise sind in denjenigen Fällen, in welchen die Entscheidung an die Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amtes geknüpft ist, die betreffenden Anträge zunächst dem Minister vorzulegen. Die auf Grund obiger Ermächtigung ertheilten Genehmigungen etc. sind in die durch Erlass vom 14. Juni 1875 angeordnete Berichterstattung aufzunehmen, doch soll in Abänderung des in diesem Erlass bezeichneten Termines, die Vorlage der bezüglichen Berichte fortan nur am Schlusse jedes Kalenderjahres erfolgen.

Nachdem der Kaiser genehmigt hat, dass zur Verwaltung der Bahn Berlin-Blankenheim eine von der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ressortirende „Königliche Eisenbahn-Commission (Berlin-Blankenheim) zu Berlin“ eingesetzt und dieser Commission gleichzeitig die Abwickelung der Geschäfte der aufzulösenden Commission für den Bau Berlin-Nordhausen übertragen wird, bestimmte der Handels-Minister, dass die Commission mit Rücksicht auf die derselben zu übertragenden Vorbereitungsgeschäfte für die zum 15. April d. J. für den Güterverkehr und zum 15. Mai d. J. für den Personenverkehr in Aussicht genommene Betriebs-Eröffnung der Strecke Berlin-Blankenheim ihre Wirksamkeit am 1. April d. J. beginnt und die bisherige Commission für den Bau Berlin-Nordhausen an demselben Tage ihre Thätigkeit einstellt. Zugleich ist der neuen Eisenbahn-Commission die Abwickelung der Geschäfte der aufzulösenden Bau-Commission übertragen. Bei der neuen Königlichen Eisenbahncommission ist die Stelle des Vorsitzenden dem Geheimen Regierungsrath Loeffler, bisher Vorsitzender der Commission für den Bau der Bahn, und die Stelle des administrativen Mitgliedes dem Regierungs-Assessor Kramm, bisher Mitglied der genannten Bau-Commission, übertragen worden.

Zum 28. d. Mts. ist eine ausserordentliche Generalvers. der Oberschlesischen Bahn einberufen mit folgender Tagesordnung: 1. Beschlussfassung über die Entnahme der für den Erweiterungs- bez. Umbau des Bahnhofs Breslau noch erforderlichen Geldmittel im Betrage von 3 000 000 *M.* aus den vorhandenen Beständen der durch Privilegium vom 24. Juli 1874 genehmigten Prioritäts-Anleihe. 2. Beschlussfassung über Beschaffung von Geldmitteln: a) zur Deckung der bei dem Bau der Breslau-Mittelwalder Bahn bis jetzt entstandenen Mehrkosten und zur Bestreitung der auf dieser Bahn noch erforderlichen Bauausführungen im Betrage von 15 500 000 *M.*, b) zur Kündigung und Rückzahlung des Nominalwerthes bez. zur Convertirung der noch im Umlauf befindlichen 39 775 800 *M.* 5 pCt. Prioritäts-Obligationen Emission 1869 in $4\frac{1}{2}$ pCt. Obligationen und über Ermächtigung der Gesellschaftsvorstände zur Festsetzung der Nominalsumme und der sonstigen Emissionsbedingungen der hierzu erforderlichen $4\frac{1}{2}$ pCt. Anleihen.

Nach Massgabe des zwischen den Regierungen von Preussen, Meiningen, Coburg-Gotha und Schwarzburg-Sondershausen in Betreff der projectirten Eisenbahn Erfurt-Suhl abgeschlossenen Staatsvertrages gestatten die letzteren Regierungen der Preussischen, für eigene Rechnung oder durch einen Privatunternehmer eine Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, welche von Erfurt

über Arnstadt, Plauen, Gräfinrode, Celle und Suhl nach den Stationen Grimmenthal und Ritschenhausen der Werrabahn bezw. der Meiningen-Schweinfurter Eisenbahn führt. Ob für die Bahn auf der Strecke von Erfurt bis Plauen eine directe, selbstständige Linie zu wählen, oder ob es angängig sein wird, auf dieser Strecke eine Mitbenutzung der Thüringischen Bahnstrecken Erfurt-Dietendorf-Arnstadt-Ilmenau eintreten zu lassen, bleibt der Preussischen Regierung vorbehalten. Die Gothaische Regierung stellt für die Strecke Plauen bis Grimmenthal den erforderlichen Grund und Boden innerhalb ihres Landesgebietes unentgeltlich zur Verfügung. Sondershausen tritt das zur Bahnanlage erforderliche Terrain, welches zu den Waldungen des Fürstlichen Kammergutes gehört, unentgeltlich ab. Sollte die Ausführung der ganzen Bahn auf Schwierigkeiten stossen, so soll nur das Stück von Grimmenthal nach Suhl zur Ausführung gebracht werden können, für welchen Fall Ausrüstung und Betrieb nach Massgabe der für Bahnen untergeordneter Bedeutung festgestellten Normen in Aussicht genommen ist.

Zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine normalspurige Bahn minderer Ordnung von Querfurt nach der Halle-Casseler Bahn bei Röblingen ist einem Comité zu Händen des Stadtverordneten-Vorstehers Röse in Querfurt die Erlaubniss ertheilt worden.

Auf Antrag der Stadt Zobten a./Berge ist die Königliche Direction der Oberschlesischen Bahn mit der Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die projectirte Rothsürben-Koberwitzer Bahn auszuführende normalspurige Bahn minderer Ordnung von Koberwitz nach Zobten a./Berge beauftragt worden.

Der Herr Handels-Minister hat zur Erzielung eines einheitlichen Verfahrens angeordnet, dass auf den Staatsbahnen die Extrazüge Allerhöchster und höchster Herrschaften durch den Obermaschinenmeister, bezw. Betriebs-Maschinenmeister auf der zugführenden Locomotive zu begleiten sind. Falls der Zug von 2 Maschinen befördert wird, hat ausserdem noch ein Betriebs-Werkmeister auf der zweiten Locomotive mitzufahren. — Den Privatbahnen ward gleiches Verfahren anempfohlen.

Wider Deutsche (nicht Bayerische) Eisenbahnen sind beim Reichs-Eisenbahnamt in der Zeit vom 1. October bis ult. December v. J. im Ganzen 110 Beschwerden aus dem Publicum eingelaufen. Von ihnen beziehen sich 35 auf den Personenverkehr, 55 auf den Güterverkehr und 20 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden: als begründet erachtet 12, als unbegründet zurückgewiesen 17, wegen mangelnder Zuständigkeit der Reichsgewalt nicht zur Cognition gezogen 19, auf den Rechtsweg verwiesen 22. Die übrigen 40 Beschwerden wurden in den meisten Fällen mit Rücksicht auf den darin behandelten Gegenstand sofort an die zuständigen Eisenbahnverwaltungen abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 33 Bahnverwaltungen. Unter diesen sind 10 mit je einer Beschwerde betheiligt, während die Zahl der auf jede der übrigen Bahnen fallenden Beschwerden sich zwischen 2 und 9 bewegt.

Unter-Elbe'sche Eisenbahn.

Die Allerhöchste Ordre, betreffend die Uebertragung der der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stade nach Cuxhaven und von Stade nach Harburg ertheilten Concessionen auf die unter der Firma „Unter-Elbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft" neu zu gründende Actien-Gesellschaft lautet:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc.

Nachdem zwischen der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft und der Société Belge de chemins de fer zu Brüssel unterm 6. Dezember v. J. ein Vertrag abgeschlossen worden, durch welchen die erstere Gesellschaft sich verpflichtet, im Falle der landesherrlichen Genehmigung die ihr unter dem 22. Mai 1872 für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stade nach Cuxhaven und unter dem 15. März 1873 für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stade nach Harburg ertheilten Concessionen auf eine von der Société Belge de chemins de fer unter der Firma „Unter-Elbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft" neu zu gründende Actiengesellschaft zu übertragen, wollen Wir hierzu Unsere landesherrliche Genehmigung unter den nachstehenden Bedingungen ertheilen.

I. Das Baukapital der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft wird 23 500 000 ℳ festgesetzt. Die Zeichner der in Höhe dieses Capitals auszugebenden Actien haften unbedingt für Volleinzahlung der Actien und können von dieser Verpflichtung durch die Organe der Gesellschaft nicht entbunden werden.

Auf den Inhaber lautend, dürfen die Actien nicht vor Inbetriebnahme der beiden Bahnen ausgegeben werden.

II. Die der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft in den genannten beiden Concessionen auferlegten Bedingungen sind, soweit solche nicht durch Nachstehendes eine Aenderung erleiden, auch für die Unter-Elbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft massgebend.

III. Die Bauarbeiten an beiden Bahnen müssen innerhalb dreier Monate nach Aushändigung dieser Concession wieder aufgenommen und ohne Unterbrechung derart weiter geführt werden, dass längstens bis zum 1. Januar 1882 die Bahnen fertig gestellt und in Betrieb genommen werden. Für die Vorlage der speciellen Bauprojecte, sowie für die Inangriffnahme, die Fortführung, die Vollendung und Inbetriebnahme der einzelnen Strecken und Bauwerke können vom Handels-Ministerium besondere Fristen festgesetzt werden.

IV. Die Bestimmungen der Nummern III. und V. der für die Bahn von Stade nach Harburg ertheilten Concession kommen in Wegfall.

Die Verbindung der Harburg-Stader Bahn mit der Hannoverschen Staatsbahn erfolgt durch eine Seitens der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft in Strassenhöhe auszuführende Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Harburg der Harburg-Stader- und dem Güterbahnhof der Hannoverschen Staatsbahn. Der Betrieb dieser Verbindungsbahn hat nach den desfalls unter Berücksichtigung des Bahnverkehrs auf der einen und des städtischen Verkehrs auf der anderen Seite ergehenden jeweiligen Anordnungen des Handels-Ministers zu erfolgen.

Die Ueberführung des Verkehrs zwischen der Harburg-Stader einerseits und der Venlo-Hamburger Bahn andererseits erfolgt vermittelst der zwischen der Hannoverschen Staatsbahn und der Venlo-Hamburger Bahn bestehenden Verbindung.

Ueber die nähere Art und Weise dieser Verkehrsüberführung und die dieserhalb Seitens der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft an die Hannoversche Staatsbahnverwaltung zu zahlende, nach Massgabe der Selbstkosten zu berechnende Entschädigung werden die beiden betheiligten Eisenbahnverwaltungen specielle Vereinbarungen zu treffen suchen. Eventuell wird der Handels-Minister hierüber endgültig entscheiden.

V. Die Seitens der Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actien-Gesellschaft der Staatsregierung zur Sicherstellung der concessionsmässigen Ausführung und Ausrüstung beider Bahnen bestellten Cautionen, einschliesslich der aus dem Erlöse der dazu gehörigen Zinscoupons beschafften resp. noch zu beschaffenden Effecten sind der Staatsregierung für die Erfüllung der der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft Inhalts der gegenwärtigen Ordre obliegenden Verpflichtungen, und zwar die bezüglich der Bahn von Stade nach Cuxhaven gestellte Caution auch für die der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft betreffs der im Hamburgischen Gebiete belegenen Bahnstrecke Seitens des Senats der freien und Hansestadt Hamburg auferlegten Verpflichtungen, verhaftet und werden eine jede für sich nur in dem Falle resp. dann zurückgegeben, wenn die Gesellschaft bezüglich der Bahn, für welche die Caution gestellt worden ist, allen ihren Verpflichtungen nach den Ermessen des Handels-Ministers nachgekommen ist. Ueber den Tag der Inbetriebsetzung der Bahnen hinaus soll die betreffende Caution jedoch event. nur in Höhe desjenigen Betrages zurückbehalten werden, welcher nach dem Ermessen der Aufsichtsbehörde zur Herstellung bezw. Fertigstellung der etwa dann noch rückständigen Arbeiten und Beschaffungen erforderlich ist.

Ausserdem ist zur ferneren Sicherstellung für die Erfüllung der Verpflichtungen der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft eine Caution in Höhe von Einer Million Mark bei der Preussischen General-Staatscasse hinterlegt worden, welche Summe jedoch schon dann zurückgegeben werden soll, sobald die Gesellschaft auf den Bau der Bahn von Stade nach Harburg die Summe von Drei Millionen Mark nach der Feststellung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde vorschriftsmässig verwendet hat.

VI. Die Bestimmungen der Nummern X. und XI. der für die Bahn von Stade nach Cuxhaven ertheilten Concession werden aufgehoben und durch folgende ersetzt:

Die Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft ist einem Vorstande zu übertragen, welcher die Geschäfte nach Massgabe einer von dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu genehmigenden und event. festzustellenden Geschäftsordnung führt.

Die Wahl des Vorsitzenden und des technischen Mitgliedes des Vorstandes unterliegt der Genehmigung des Ministers.

Von den Mitgliedern des Aufsichtsrathes muss die Mehrheit ihren Wohnsitz im Deutschen Reichsgebiete haben. Der Vorsitzende des Aufsichtsrathes und dessen Stellvertreter sind stets aus den im Deutschen Reichsgebiete wohnhaften Mitgliedern zu wählen.

VII. Die Zurücknahme der ertheilten Concessionen unter Caduzirung der für deren Ausführung bestellten Cautionen wird für den Fall vorbehalten, dass entweder die unter pos. III. für die Wiederaufnahme der Bauarbeiten festgesetzte dreimonatliche Frist Seitens der Unter-Elbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft nicht innegehalten oder eine der für die Ausführung von Arbeiten von dem Handels-Minister bestimmten Fristen um mehr als drei Monate überschritten werden sollte. Die Ueberschreitung wird in diesem Falle lediglich durch die Anzeige der zuständigen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde festgestellt.

Die Zurücknahme der Concession erfolgt eintretenden Falls ohne Weiteres auf den Antrag des Staats-Ministeriums durch landesherrlichen Erlass.

Die Errichtung eines Eisenbahn-Museums.

Der „K. Ztg." entlehnen wir folgende Notiz: „Der General-Postmeister hat angeordnet, dass von den zur Ausführung gelangenden grösseren Post- und Telegraphengebäuden genaue, die Aussenarchitektur darstellende Gypsmodelle im Massstabe von 1:25 sauber und kunstgerecht herzustellen sind, wobei es im Allgemeinen genügen soll, die Architektur der Strassenseiten plastisch zur Anschauung zu bringen, falls nicht besonderer Anlass geboten ist, die Modellirung auch auf die Hofseiten auszudehnen. Die zur Erscheinung kommenden, den architektonischen Aufbau krönenden Dachabschlüsse dürfen niemals fehlen. Bei Gebäuden an Strassenecken oder in freier Umgebung werden die Modelle der Regel nach sich auf den Gesammt-Baukörper zu erstrecken haben. Welche Ausdehnung den Modellen gegeben werden soll, bestimmt in jedem einzelnen Falle der General-Postmeister. Die Ober-Postdirectionen haben ihre desfallsigen Vorschläge alsbald nach Genehmigung des Bauangriffs einzureichen; in den bezüglichen Berichten sind, ausser den Gesammtpreisen der Modelle, die Grösse der letzteren nach Quadratmetern dargestellter Facadenfläche und der Durchschnittspreis für jeden Quadratmeter Modellfläche anzugeben. Die geschäftliche Vergebung der Modellarbeiten erfolgt nach den allgemeinen Vorschriften; die Kosten der Ausführung sind aus den Baumitteln zu bestreiten. Für die tüchtige Ausführung der Modelle, beziehentlich die Heranziehung geschulter Kräfte hat der Post-Baurath zu sorgen. Die fertigen Modelle sind an das technische Baubureau der obersten Post- und Telegraphenbehörde zu senden. Ausserdem sind noch Abbildungen beziehungsweise Zeichnungen anzufertigen, darunter ein photographisches Bild und eine perspectivische Zeichnung in Farbenbehandlung".

Die „Deutsche Bauzeitung" bemerkt dazu: „Wahrscheinlich ist es Absicht, die bezügliche Sammlung dem von dem Herrn General-Postmeister geschaffenen Post-Museum einzuverleiben. Hoffentlich giebt das dankenswerthe Vorgehen der Postverwaltung jedoch Veranlassung, dass auch andere Behörden das hier gegebene Beispiel befolgen und dass endlich einmal ernstliche Anstalten getroffen werden, die Gründung eines Bau-Archivs beziehungsweise eines architektonischen Museums in der Deutschen Hauptstadt in Aussicht zu nehmen".

Wir können uns in Bezug auf das Eisenbahnwesen vorstehend ausgesprochenem Wunsche nur anschliessen. Wir wollen dabei unerörtert lassen, ob die Entwickelungsgeschichte des Postwesens in der That so interessante Momente bietet, um darin genügendes Material für die Gründung eines Postmuseums zu finden, und ob die Architektur der Postgebäude von so hohem künstlerischen Werth ist, um Modelle derselben für die Nachwelt aufzubewahren. Thatsache ist, dass im Vergleich zu diesem Vorgehen der Postverwaltung die Deutschen Eisenbahnen weder ein Museum, noch auch nur eine Sammlung der wichtigsten Modelle aus dem ausgedehnten Gebiet des Eisenbahnwesens besitzen, und dass, wenn wir recht unterrichtet sind, selbst die technischen Hochschulen Deutschlands in dieser Beziehung nur sehr mangelhaft ausgestattet sind.

Wenn wir einen Blick zurückwerfen auf die ersten Anfänge des Eisenbahnwesens in Deutschland, wenn wir an unserem Auge vorüberziehen lassen die zahllosen Verbesserungen, die während dieser kurzen Zeit von kaum einen halben Menschenalter auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens gemacht worden sind, dann tritt uns eine solche Fülle von Kenntnissen und Erfahrungen entgegen, die zu keiner Zeit und in keinem anderen Zweige menschlichen Wissens ein Beispiel findet, und der umsomehr die Bewunderung aller Zeiten zu Theil werden wird, wenn wir den ungeahnten Erfolg in Betracht ziehen, den die Eisenbahnen auf die materielle und geistige Entwickelung unserer Zeit ausgeübt haben. Diese Zeit — eine der wichtigsten in der Geschichte der Civilisation — ist in der Erinnerung derer, welche an diesem Entwickelungskampfe der Eisenbahnen theilgenommen haben, lebendig erhalten, und dies ist wohl auch der Grund, weshalb diese Zeit noch keinen Geschichtsschreiber gefunden hat. Bald werden jedoch diese Traditionen erlöschen. Eine neue Generation, die das Eisenbahnwesen nicht in seinen bescheidenen Anfängen, sondern erst auf der Höhe seiner vollen Entwickelung gesehen hat, tritt in die Verwaltung ein, ohne Kenntniss der zahllosen Mühen und Schwierigkeiten, welche zu überwinden waren, um dem Eisenbahnwesen seine heutige Gestaltung zu geben, und bei dem Mangel einer Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens, bei dem Mangel eines Eisenbahn-Museums oder auch nur einer einigermassen vollständigen Sammlung der wichtigsten Modelle kaum in der Lage ist, sich durch einen Vergleich mit der Gegenwart und Vergangenheit ein tieferes Verständniss für unsere gegenwärtigen Einrichtungen zu verschaffen.

Wir glauben, dass es hiernach wohl kaum noch weiterer Ausführungen bedürfen wird, um den vielseitigen Nutzen, welcher die Schaffung eines Eisenbahn-Museums zur Folge haben würde, näher darzuthun, und wir meinen auch, dass ausser dem Werth als Bildungsmittel für diejenigen, welche sich dem Eisenbahnwesen widmen, und als eine willkommene Anregung für diejenigen, welche sich für die Fortschritte im Eisenbahnwesen interessiren, auch schon eine Pflicht der Dankbarkeit gegen Alle, welche im Eisenbahnwesen Hervorragendes geleistet haben, die Schaffung eines derartigen Museums unterstützen müsste.

Wie dasselbe einzurichten, und ob dasselbe allein in Berlin anzulegen oder mit jeder technischen Hochschule zu verbinden sein möchte, scheint uns nicht von entscheidender Bedeutung zu sein. Der Umstand jedoch, dass gegenwärtig in Berlin der Bau einer technischen Hochschule in Angriff genommen und dem Vernehmen nach in einem so grossartigen Massstabe ausgeführt werden soll, der alle übrigen technischen Hochschulen Deutschlands übertrifft, bietet uns eine willkommene Gelegenheit, die öffentliche Aufmerksamkeit darauf hinzulenken. Wir würden uns freuen, wenn dieser Hinweis Beachtung finden sollte und behalten uns vor, auf diese Angelegenheit seinerzeit zurückzukommen.

Russische Correspondenz.

—A— Russische Eisenbahn-Commission. Wir hatten s. Z. gemeldet, dass die Regierung eine Commission unter dem Vorsitz des Mitgliedes des Reichsraths, Generaladjutanten Grafen E. T. Baranow, ernannt hatte, deren Aufgabe darin bestand, das gesammte Eisenbahnwesen Russlands einer genauen Untersuchung zu unterziehen. Diese Commission war mit den weitgehendsten Befugnissen ausgestattet worden; es gehörten zu derselben Vertreter fast aller Ministerien und es hatte dieselbe überdies das Recht, alle ihr passenden Persönlichkeiten zu ihrer Arbeit heranzuziehen. Wie nun aus dem am 19./31. Januar d. J. erstatteten Bericht des Präsidenten hervorgeht, hat sich die Commission mit der Behandlung folgender Punkte befasst. 1) Inwiefern entsprechen die z. Z. im Betrieb befindlichen (Locomotiv-) Eisenbahnen den ökonomischen, politischen und strategischen Bedürfnissen des Reiches? 2) Falls dies nicht der Fall ist, worin besteht das Ungenügende ihrer Leistungen? 3) Welches sind die Gründe hierfür? 4) Welche Massregeln sind zu ergreifen, damit die Bahnen in commercieller, industrieller, administrativer und strategischer Beziehung ihrer Aufgabe gerecht werden? 5) Welche Verwaltungsänderungen beim Betriebe erscheinen als wünschenswerth? 6) Inwieweit ist eine staatliche Controle über das Gebahren der Eisenbahngesellschaften nothwendig? 7) Bis zu welchem Masse sind die im Betrieb befindlichen Eisenbahnen in finanzieller Beziehung als solvent zu betrachten? 8) In welches Ressort gehört die Eisenbahnpolizei und welches soll ihre Zusammensetzung sein? 9) Wie weit soll der Staat in den Betrieb eingreifen können? 10) Entspricht die jetzige Strafgesetzgebung betr. die Eisenbahnen den staatlichen, privaten und eisenbahnlichen Interessen? 11) Erscheint eine Aenderung der betr. Gesetze des X. und XII. Bandes der Gesetz-Sammlung geboten? 12) Sind die in der letzten Zeit erlassenen Normal-Statuten für Eisenbahnen genügend ausgearbeitet und zweckentsprechend? Der erste Theil der Commissionsarbeiten (Trudy) ist nunmehr im Druck erschienen und soll auch der nächste Theil nahezu fertiggestellt sein. Im Laufe des Frühjahrs soll dann mit Bereisung der einzelnen Linien begonnen werden und es sind bereits die einzelnen Subcommissionsvorstände für die Rayons von Moskau, Riga, Warschau, Kiew, Charkow und die Südwestlichen Bahnen ernannt worden; die Bahnen im Petersburger Rayon werden von der Haupt-Commission untersucht werden und wir dürfen uns wohl auf eine erschöpfende und hochinteressante Arbeit gefasst machen.

Die Bender-Galatzbahn hat in Folge des Donau-Hochwassers den Betrieb theilweise einstellen müssen und betreibt z. Z. nur das Stück von Bender bis zur Station Trojanow Wal. —

Die Notiz betreffend die Borowitscher Eisenbahn, welche entsprechend den Angaben des „Golos", der „B. G." und anderer Russ. Blätter von anderer Seite in voriger Nummer (Seite 253) mitgetheilt wurde, ist laut einer Publication des Vorsitzenden der Bahn, Herrn Sasdalzew, unbegründet. Es sind dem Unternehmer die Cautionen allein einbehalten worden und zwar 1) weil derselbe noch Arbeiten fertig zu stellen hat, 2) weil auf diese Cautionen von Seiten dritter Personen Arrest gelegt worden ist.

Warschauer Trambahn. Als Concessionär wird mit grosser Wahrscheinlichkeit die Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft genannt, welche bekanntlich bereits eine Trambahnverbindung in Warschau zwischen den Bahnhöfen der Petersburger und Terespoler Bahn einerseits und der Warschau-Wiener und Bromberger Bahn andererseits betreibt.

Zweite Petersburger Trambahn-Gesellschaft. Auf den sämmtlichen 88 Werst messenden Linien bewegten sich im abgelaufenen Jahre 31 353 966 Personen; den grössten Verkehr zeigt der Juli mit 3 844 968 Menschen. Die gesammte, durch 174 Waggons gelöste Einnahme betrug 3 304 250 Rubel.

(Forts. der Russischen Correspondenz auf S. 18 des Güter-Anz.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 21. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 17. März 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Februar 1879“ bei.

Der Tarif der kürzesten Route,

ein Versuch zur Beantwortung der Frage: Ist ein einheitlicher Deutscher Eisenbahn-Güter-Tarif entsprechend den Anforderungen des Fürsten Reichskanzlers möglich?

(Schluss.)

In No. 20 d. Ztg. glauben wir dargethan zu haben, wie leicht es ausführbar ist, in einem gewissen Sinne einen gemeinsamen generellen Deutschen Eisenbahntarif auf den im Präsidialantrage als nothwendig bezeichneten Grundlagen des Einheitssatzes und der Berechnung nach der kürzesten Route zu erstellen. In Kurzem wollen wir nun auch noch nachweisen, dass ein solcher genereller Einheitstarif auch mit den berechtigten und nicht zu beseitigenden Ausnahmebildungen und nicht minder mit den Concurrenzbestrebungen und begründeten Interessen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen sich sehr wohl vertragen wird. Zunächst wird man Auskunft darüber wünschen, auf welche Weise einzelne zur Fracht zu rechnende Erhebungen, welche nicht auf Einheitssatz und Einheitslänge reducirt werden können, den Interessenten zur Kenntniss gebracht werden. Hier kommen einmal solche Gebühren in Betracht, welche bei Verbindungsbahnen, Hafenbahnen und ähnlichen Anlagen meistens als feste Sätze erhoben werden, und ferner solche, welche meistens auf Grund privater Vereinbarungen als sog. Zechenfrachten, Anschlussgeleisegebühren u. s. w. zur Erhebung gelangen. Es giebt nun Anlagen jener ersteren Art verhältnissmässig so wenige, dass es unschwer ist, in der von uns in Aussicht genommenen authentischen Tarifkarte entsprechende Andeutungen in völlig genügender Weise zu machen, beziehungsweise an dem betreffenden Punkte in der Karte auf eine kleine Notiz am Rande oder in dem begleitenden Texte, der ja auch das Tarifschema, die Einheitssätze und die reglementarischen Vorschriften enthalten muss, hinzuweisen. Was aber die zuletzt erwähnten Gebühren, insbesondere die in den Kohlenrevieren eingeführten Zechenfrachten betrifft, so würden diese einfach für das Tarifwesen ausser Betracht zu bleiben haben. Die Tarife rechnen nur ab Tarifstation; kommt zum Transporte von der Zeche zu dieser Tarifstation noch eine Gebühr zur Erhebung, so darf dieselbe niemals im Frachtbriefe als Fracht, sondern nur als Nebengebühr erscheinen, oder sie wird, was am zweckmässigsten sein würde, nur zwischen dem Zecheninhaber und der Tarifstation verrechnet, und folglich von Jenem gleichwie alle anderen Förderungskosten auf den Preis der Waare geschlagen werden.

Eine weitere Frage ist die, welche Bedeutung der nach Massgabe der authentischen Karte für eine gewisse Relation sich berechnende billigste Frachtsatz haben soll. Ist es Absicht, ein einheitliches durchsichtiges Tarifsystem zu erhalten und zu behalten, so kann die Antwort nur lauten:

Der über die relativ kürzeste Route sich ergebende billigste Frachtsatz ist ein obligatorischer, er darf daher weder von dieser Route selbst, noch von den concurrirenden Linien weder direct oder indirect unterboten, noch unter Zuwendung anderer Vortheile erhöht werden, und daraus folgt mit Nothwendigkeit weiter, dass die directe Güterexpedition von jeder nach jeder in der Tarifkarte eingetragenen Eisenbahnstation gefordert werden kann, und von der betheiligten Eisenbahn-Verwaltung gegen Erhebung der hierfür nach der kürzesten beziehungsweise billigsten Route zu berechnenden Frachtsätze ohne weitere Unkosten effectuirt werden muss.

Hiermit kommen wir aber sofort zur Erörterung der Frage, in welcher Weise die Verhältnisse zwischen den concurrirenden, in den Händen verschiedener Eigenthümer befindlicher Eisenbahnlinien geregelt werden soll. Dass wir bei Beantwortung dieser Frage den in dem Präsidialantrage entwickelten Ansichten nicht beistimmen können, wird wohl die grosse Mehrzahl begreiflich finden. Mag das Gebahren der einzelnen Eisenbahneigenthümer bezüglich der Aufnahme der Concurrenz noch so unvernünftig, unwirthschaftlich sein, immerhin sind, so lange das Publicum und das öffentliche Interesse nicht verletzt werden, die freie Selbstbestimmung und die ungehinderte Disposition über das eigene Vermögen unangetastet zu lassen. Wir glauben auch annehmen zu sollen, dass die bezüglichen Ausführungen des Präsidialantrages eben nur eine Folge dessen Characters eines politischen Actenstückes, einer Anpreisung der Vortheile der Staatsbahnidee sind, keineswegs aber einen ernstlich gemeinten Vor-

schlag für legislatorische Massregeln enthalten. Jedenfalls folgt aus unserm Grundsatze, und es muss daran festgehalten werden, dass jede relativ längere Linie die Concurrenz gegen die kürzere ohne andere Einschränkung aufnehmen darf, als dass sie weder direct noch indirect geringere Vergütungen in Anspruch nimmt, welche nach Massgabe des allgemeinen Tarifs für die kürzere Linie zur Berechnung kommen. Hierdurch wird dann das eventuell mit Strafe zu bedrohende Refactienwesen ausgeschlossen, ohne den einzelnen Linien den ihnen naturgemäss zustehenden oder in Folge ihrer besseren Betriebseinrichtungen zuwachsenden Verkehr zu nehmen.

Dass an einer anderen Regelung dieses Verhältnisses das Publicum — und darauf kommt es doch bei einer Tarifreform zunächst an — irgend welches Interesse hätte, ja dass dasselbe durch eine andere Regelung nicht geradezu und erheblich geschädigt werden würde, muss noch bewiesen werden.

Trotzdem mag zugestanden werden, dass eine naturgemässe Zusammenlegung der einzelnen Güterverkehre auf diese oder jene Linie meistens für die Eisenbahnverwaltungen selbst von Interesse ist, unwirthschaftliche Ausgaben vermeidet und deshalb stets anzustreben bleibt. Dies haben aber auch bisher die Eisenbahnen aus eigenem Antriebe bereits in hohem Masse gethan oder doch versucht, und um ein Beispiel zu erwähnen, so sind Ende vorigen Jahres in dem die sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands südlich des Main's, der Nahe und der Saar umfassenden Süddeutschen Eisenbahnverbande Vereinbarungen zu Stande gekommen, durch welche die einzelnen in Betracht zu ziehenden Verkehre nur der transportfähigsten — relativ kürzesten — Route zugewiesen worden sind, welche sodann aus den Intraden gewisse Procentsätze an die anderen als concurrenzberechtigt anerkannten Routen für deren Verzicht auf Theilnahme an dem fraglichen Verkehre abzugeben hat. Ein solcher Vorgang ist offenbar in hohem Masse nachahmenswerth und es würde gewiss sehr förderlich sein, wenn eine gemeinschaftliche Mittelsperson, eine Behörde, zur Anregung und Leitung solcher Verhandlungen nicht als Richter, sondern als Berather und Obmann bestellt werden würde.

Nach den in Vorstehendem angedeuteten Grundsätzen würden sich also die directen Verkehrsbeziehungen und die Instradirung der Transporte folgendermassen ordnen beziehungsweise durch allgemein bindende Vorschriften zu ordnen sein: Die Eisenbahnen sind verpflichtet, von jeder Station nach jeder Station die angebotenen Transporte gegen Erhebung lediglich der Frachtbeträge zu transportiren, welche sich nach den Einheitssätzen der relativ kürzesten Route unter Zuschlag einer Expeditionsgebühr für die Aufgabe- sowie für die Ablieferungsstation als die billigsten berechnen. Unbedingt verpflichtet hierzu sind nur die Eigenthümer der für die Tarifberechnung massgebenden Route, wenn keine andere Route vorhanden ist oder eintreten will, die Eigenthümer der andern Routen nur dann, wenn sie die Aufnahme der Concurrenz — also zur Ausführung der Transporte zu denselben Gesammtfrachtsätzen, wie sie die kürzeste Route gewährt — erklärt haben. Alle an der längern Route betheiligten Bahnverwaltungen müssen zu dieser Concurrenzaufnahme mitwirken, wenn diejenigen Verwaltungen dies fordern, welche im Besitze von mindestens der Hälfte der Route, deren relativer Länge nach, sind. Jede Verwaltung rechnet zunächst ihre normalen Antheile excl. Expeditionsgebühr ein, und der zu tragende Ausfall wird sodann pro rata der normal zu erhebenden Frachtantheile vertheilt. Diejenige Verwaltung aber, welche hiernach gezwungen wird, auf der längeren Route die Concurrenz aufzunehmen, obgleich sie bereits an der kürzeren betheiligt ist, kann verlangen, dass ihr für die in der längeren Route gelegene Strecke der normale Frachtantheil unverkürzt und zuzüglich einer halben Expeditionsgebühr gewährt werde, jedoch in maximo keine grössere Gesammteinnahme, als ihr aus ihrer Betheiligung an der kürzesten Route zusteht. Unstatthaft ist es, die Concurrenz durch offene oder versteckte Refactien zu beleben. Wie sich die verschiedenen Routen in die Transporte theilen, ist Sache der Vereinbarung der Eisenbahnverwaltungen, welche hierin durch entgegenstehende Routenvorschriften der Versender nur in soweit gehindert sind, als Vorschriften betreffs Vorführung der zollpflichtigen Güter vor ein bestimmt bezeichnetes Steueramt beachtet werden müssen. Jedoch bleibt nach Möglichkeit anzustreben, dass die einzelnen Verkehre thunlichst ungetheilt über die natürliche Route geführt werden.

Gehen wir nun an die Frage der Ausnahme- und Differentialtarife, so haben wir, um auch hierin dem Gedankengange des Präsidialantrages zu folgen, zunächst die Declassificationen und die im internen Deutschen Eisenbahnverkehre üblichen Ausnahmetarife für einzelne Producenten, einzelne Producte und einzelne Orte zu besprechen.

Dem Präsidialantrage muss darin beigepflichtet werden, dass die Ausnahmen von dem Classificationsschema auf das Nothwendigste zu beschränken sein werden. Diese Nothwendigkeit zu prüfen und darüber zu entscheiden, wird Aufgabe derjenigen Körperschaften sein, deren Constituirung theilweise schon in der Bildung begriffen, theilweise — wie bezüglich des „Eisenbahnrathes" — erst angeregt ist. Fordert aber die Nothwendigkeit eine sehr weitgehende Declassificirung, lässt sie sogar das Zugeständniss von einem vollen Dutzend Ausnahmetarife für unabweisbar erscheinen, nun so wird damit dem Einheitstarife kein Schaden zugefügt werden, denn zweifelsohne liegt der enorme Vortheil eines Einheitstarifs nicht in der möglichst geringen Anzahl der Tarifclassen, sondern in der Einheit und allgemeinen leichten Verständlichkeit der Tarifbildung, wie ja auch die Vortheile der Englischen Sprache für den Kaufmann nicht in dem Umstande begründet sind, dass dieselbe so sehr wortarm im Verhältniss zur Deutschen ist, sondern allein darin, dass dieselbe in dem erwähnten Interessentenkreise eine geradezu universelle Ausdehnung gewonnen hat.

Schwieriger ist die Angelegenheit der Ausnahmetarife für einzelne Productions- oder Consumtionsorte zu behandeln. Theoretisch ist das vernichtende Urtheil, welches der Präsidialantrag über dieselben fällt, gewiss richtig; zutreffend ist auch der Vorwurf, dass sehr viele dieser häufig schädlich wirkenden Ausnahmetarife ihr Dasein nur der Existenz und dem Concurrenzkampfe der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen verdanken. — Dieser Vorwurf trifft übrigens die Staatsbahnen mindestens ebenso wie die Privatbahnen —, aber trotz alledem bezweifeln wir sehr, dass es möglich sein wird, alle speciellen Ausnahmetarife zu entfernen, und jede Neubildung zu verhindern. Denn was die vorhandenen Ausnahmetarife betrifft, so sind dieselben vielfach entweder durch aussergewöhnliche Wirthschafts-Interessen — Industriezweige — veranlasst worden, oder sie haben die Bildung solcher Industriezweige begünstigt. Jedenfalls sind diese concreten Verhältnisse nunmehr vorhanden, und es wird nicht anders angehen, als denselben Rechnung zu tragen, wenn nicht der Weg zum Einheitstarife mit einer Menge wirthschaftlicher Trümmer bedeckt werden soll. Bei der Behandlung dieser Angelegenheit darf das Interesse der Industrie nicht der Animosität gegen die Eisenbahn-Verwaltungen hintangesetzt werden, und es muss daher auch hier für jeden einzelnen Fall der Aufhebung wie der Neuerstellung solcher Ausnahmetarife gründlichste Prüfung der Bedürfnissfrage eintreten. Werden hierfür Organe geschaffen und fungiren dieselben richtig, so wird sich Niemand zu beschweren haben, vielmehr Allen wird es zur grössten Befriedigung gereichen, wenn alle Ausnahmetarife aufgehoben werden können. Ist dies aber bei der Einschränkung auf das nothwendigste Mass nicht möglich

so wüssten wir nicht, welche Nachtheile der Gesammtheit aus solchen genehmigten Ausnahmetarifen erwachsen könnten, wenn nur dafür Sorge getragen wird, dass die Existenz derselben allen Interessenten zur Kenntniss gelangen kann, und dass jedem Interessenten die Möglichkeit gegeben ist nachzuweisen, dass die Einführung eines gewissen Ausnahmetarifs auch für ihn nothwendig sei, und zu fordern, dass nach Richtigbefund seiner Nachweisung auch für ihn derselbe Ausnahmetarif eingeführt werde.

Alles dasjenige, was in Vorstehendem über die Behandlung der speciellen Ausnahmetarife gesagt worden ist, trifft in noch höherem Masse die Export- und Import-Tarife, nur möchten noch einige Worte über die sogenannten Import-Seetarife zu sagen sein. Bekanntlich sind äusserst schwierige und langwierige Verhandlungen darüber geführt worden, welche Tarife denjenigen Binnenplätzen einzuräumen seien, bei welchen der Import von ausländischen Häfen, z. B. Antwerpen, den Import von den Deutschen Nordsee-Häfen zu verdrängen im Stande ist. Muss der hier zu Grunde liegende Gedanke, dass den Deutschen Häfen die Concurrenz-Aufnahme gegen die ausländischen Häfen thunlichst zu ermöglichen sei, als richtig erkannt werden, so darf man auch vor der Consequenz nicht zurückscheuen, dem betreffenden Binnenplatze z. B. Frankfurt, Mannheim u. A., einen wirklichen Vorzug einzuräumen, d. h. vor Allem den, dass es für zulässig erachtet wird, dass die Frachten vom Seehafen nach diesem Binnenplatze billiger sind, als nach den zwischenliegenden Stationen. So ketzerisch diese Anschauung Manchem erscheinen mag, so richtig ist dieselbe.

Mannheim z. B. bezieht viele Güter mit Hülfe der Rheinschifffahrt zu Frachtsätzen, welche die Eisenbahnen nicht gewähren können. Die nächsten umliegenden Ortschaften beziehen diese Güter per Bahn von Mannheim und zwar trotz dieses Umweges im Ganzen billiger, als wenn sie dieselben direct per Bahn von Rotterdam beziehen wollten. Hier ist es die Wasserstrasse, welche unwiderstehlich solche Anomalie herbeiführt. Aehnliches würde der Fall sein, wenn Frankfurt a./M. und Hamburg mit einer ausreichenden Wasserstrasse verbunden wären. Was in aller Welt hindert nun aber im Interesse des Deutschen Seehafens die nicht vorhandenen Wasserstrassen durch Gewährung eines entsprechend billigen Ausnahmetarifs auf der vorhandenen Eisenbahnlinie zu ersetzen? Nichts, wenn nur — und dies würde allgemein unter Strafandrohung zu bestimmen sein — es nicht gestattet ist, die unter der Vergünstigung des billigen Ausnahmetarifs nach Frankfurt laufenden Transporte unterwegs, etwa in Giessen, abzuhängen, um hierdurch den normalen Tarif zu umgehen.

Ebendasselbe muss als zutreffend für solche Tarife erkannt werden, welche erforderlich sind, um den Eisenbahnen die Aufnahme der Concurrenz gegen die Wasserstrassen, z. B. bei den Russischen Getreidetransporten, zu ermöglichen.

Es sind nun noch die Transittarife zur Vermittelung von Transporten aus dem Auslande in's Ausland übrig. Generell würden auch diese regulär zu berechnen sein, aber eben so generell müssen Tarife zulässig bleiben, welche zur Aufnahme der Concurrenz gegen ausländische Bahnen die auf diesen letzteren vorhandenen niedrigen Sätze übernehmen. Wenn z. B. die Französischen Bahnen sich bemühen, mit Hülfe der Grossen Belgischen Centralbahn den ganzen enormen Verkehr zwischen Antwerpen und Basel an sich zu ziehen, oder sogar darauf ausgehen, den ganzen überseeischen Verkehr des Platzes Basel auf Le Hâvre zu concentriren, so kann es den Deutschen Bahnen nicht versagt werden, im Bündniss mit der Belgischen Staatsbahn die Concurrenz aufzunehmen, weil ein solches Verbot gar kein anderes Resultat haben würde als das, den Deutschen Bahnen die guten Einnahmen aus diesem Verkehre völlig zu entziehen, oder vielleicht den auch für Deutschland nicht unwichtigen Platz Antwerpen durch Le Hâvre ersticken zu lassen. Dass aber die Deutschen Bahnen durch ein entsprechendes Vorgehen der ausländischen Bahnen nicht zu ganz abnormen Tarifbildungen genöthigt werden, dass vielmehr auch hier eine beiden Theilen dienliche Verständigung herbeigeführt werde, dies würde eine lohnende Aufgabe der Diplomatie sein.

Müssen dem ausländischen Platze, also Basel, solche billigeren Tarife eingeräumt werden, so tritt jedoch ein ganz anderes Verhältniss ein, als wie etwa bei Frankfurt durch den Seetarif. Im letzteren Falle handelt es sich um einen inländischen Platz; was derselbe gewinnt, kommt dem ganzen Inlande zu Gute und es ist deshalb keine Härte, wenn im Interesse der Einheit und Durchsichtigkeit des allgemeinen Tarifs hier eine Gleichstellung der vorliegenden Orte abgelehnt und das Abhängen der Wagen unterwegs verboten wird. Im ersteren Falle aber würden durch zu weit gehende Bevorzugung des ausländischen Platzes die vorliegenden inländischen Orte erheblich geschädigt werden, und es muss daher selbstverständlich nachgegeben werden, dass der Tarif für Basel soweit als möglich, jedoch unverändert, auf die vorliegenden Orte z. B. Mülhausen übertragen werde.

Unsere Untersuchungen darüber, ob ein allgemeiner einheitlicher Deutscher Eisenbahn-Tarif nach den Anforderungen des Fürsten Reichskanzlers überhaupt möglich ist, haben unseres Erachtens zu einem bejahenden Resultate geführt. Denn einem nach unseren Vorschlägen in's Leben gerufenen Tarif darf gewiss das Zeugniss nicht versagt werden:

„a) dass er in seiner Structur klar ist und Jedermann in den Stand setzt, die Fracht für eine Sendung leicht zu berechnen;

b) dass er die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten sichert;

c) dass er bei seiner Anwendung die Entstehung schädlicher, die Kosten des Eisenbahn-Transports durch unwirthschaftlichen Betriebsaufwand erhöhender Bildungen nicht begünstigt, sowie die Integrität der Beamten nicht gefährdet".

Fraglich ist nunmehr nur: ob der einen einheitlichen Deutschen Eisenbahn-Tarif fordernde Präsidialantrag an den entscheidenden Stellen günstige Aufnahme finden wird. Wir bezweifeln dies; die Sonder-Interessen politischen wie privaten Characters sind wohl noch zu stark, und bereits melden ja auch die öffentlichen Blätter, dass über eine Verfolgung dieser Angelegenheit im Bundesrathe Nichts verlaute, da Bayern bereits lebhafte Einsprache erhoben habe.

Sollte in der That dieser Schritt zur Herbeiführung einer Einheit auf diesem so überaus wichtigen Gebiete scheitern, so möchten wir dies um so mehr bedauern, als wir überzeugt sind, dass auf dem von uns vorgeschlagenen oder auf einem ähnlichen Wege ein Ausgleich aller anscheinend widerstrebenden Interessen gefunden werden kann, wenn nur einmal von allen Seiten — aber auch wirklich von allen Seiten — mit friedfertiger Gesinnung und mit dem aufrichtigen Vorsatze, einerseits nur die wirklichen reellen Interessen zu vertheidigen, andererseits solchen wohlberechtigten Interessen auch in vollem Umfange und in aufrichtiger Loyalität Rechnung zu tragen, an das Aufsuchen des zweckmässigsten Weges gegangen wird.

Nehmen wir nun an, dass dieser unser aufrichtiger Wunsch sich erfüllen möchte, und dass unser Vorschlag der Annahme würdig erachtet wird, so wäre zunächst die nöthige, alle Interessen zur Geltung bringende Organisation zu schaffen, für welche die schon heute für die Fortbildung des Reformtarifs vorhandene ein gutes Vorbild bietet. Alsdann stellen wir uns den weiteren Verlauf etwa folgendermassen vor.

Eine in geeigneter Weise zusammengesetzte Reichsbehörde, nennen wir sie das Reichstarif-Amt — vielleicht eine Abtheilung des Reichs-Eisenbahn-Amts —, arbeitet zunächst die Grundsätze aus, nach welchen die relativen Bahnlängen berechnet werden sollen, bezeichnet im Anschluss an das heutige Tarifschema einen muthmasslich für ganz Deutschland geeigneten Einheitssatz, etwa die zur Zeit in den Preussischen Staatsbahntarifen eingerechneten mittleren Sätze, oder den Satz der Südwestdeutschen 2. Zone und lässt nach deren Massgabe beziehungsweise unter deren Berücksichtigung von den einzelnen Bahnverwaltungen die relativen Längen der einzelnen Bahnglieder — von Knotenpunkt zu Knotenpunkt — mittheilen. Diese Angaben vorläufig in eine Karte eingetragen, werden allen Verwaltungen zur Prüfung und Aeusserung mitgetheilt und schliesslich werden nach Erledigung der strei-

tigen Fälle, nöthigenfalls in einer General-Conferenz, die Tariflängen festgestellt. Zwischenzeitlich werden auch die Erhebungen über die Möglichkeit eines einzigen Tarifeinheitssatzes veranlasst, so dass auch ohne Verzug die Frage entschieden werden kann, welche Bahnnetze oder Linien eines höheren oder niedrigeren Einheitssatzes absolut bedürfen. Hiernach kann nun die Tarifkarte vorläufig hergestellt werden, und mit deren Benutzung sind die Verwaltungen und Behörden in der Lage, für alle Relationen Probe-Rechnungen darüber anzustellen, wie sich die Ergebnisse des neuen Systems zum vorhandenen stellen — Rechnungen, welche keineswegs umfangreicher, aber bei weitem leichter sein werden als diejenigen, welche vor Einführung und behufs Durchführung des bestehenden Reformtarifs angestellt werden mussten. Hieraus lässt sich sodann ermessen, wo im neuen System Fehler sind oder wo dem jetzigen Zustande gegenüber solche Härten — Tariferhöhungen, Benachtheiligung einzelner Eisenbahn-Verwaltungen, gewisser Productionsorte etc. — eintreten würden, dass aus Billigkeitsrücksichten ein Ausgleich nöthig erscheint. Nicht minder erkennen die Verwaltungen aus diesen Berechnungen, welche Ausnahme-Tarife ohne Weiteres fallen gelassen werden können und welche beizubehalten sind. Die diesbezüglich an das Reichs-Tarifamt zu richtenden Anträge werden geprüft, entschieden und nunmehr ist der ganze Tarif zur Einführung reif, wenn derselbe vorher mit dem nöthigen gesetzlichen Schutze umgeben worden ist, wozu vor Allem solche Bestimmungen gehören, wie wir oben bei Besprechung der Regelung der Concurrenz-Verhältnisse kurz skizzirt haben. Diesen wären noch hinzuzufügen, dass auf Antrag der Interessenten und soweit nöthig eine jährliche Revision der Tariflängen und Einheitssätze einzutreten hat, dass das Reichs-Tarifamt über alle einzuführenden Ausnahme-Tarife nach Anhörung und unter Mitwirkung der Interessenten entscheidet, dass dasselbe vor Eröffnung neuer Bahnlinien und neueingerichteter Stationen die Tariflängen unter Mitwirkung der Interessenten feststellt, dieser Entwickelung des Eisenbahn-Netzes entsprechend die offiziellen Tarifkarten vervollständigt, beziehungsweise neu auflegt, und endlich in einem besonderen Publicationsorgane die Tarifänderungen jeder Art zur allgemeinen Kenntniss bringt.

Durch solche Bestimmungen und Einrichtungen werden dann die Verfassungsbestimmungen, wonach die gesetzliche Festsetzung der Tarifmassregeln und die dauernde Beaufsichtigung dem Reiche zusteht, in vollem Masse zur Wahrheit werden.

Wir sind uns bewusst, in Vorstehenden einem Gedanken nur in groben Umrissen Ausdruck gegeben, nur einen Theil der der Ausführung entgegenstehenden Schwierigkeiten bezeichnet und deren mögliche Lösung angedeutet zu haben. Nicht minder haben wir aber die Ueberzeugung, dass wenn dieser Gedanke einer weiteren Verfolgung werth geachtet werden würde, alle Schwierigkeiten mit Leichtigkeit überwunden werden könnten. Wir geben daher unser Project „des Tarifs der kürzesten Route" zur allseitigen Prüfung, insbesondere auch zum Vergleich mit dem Scholtz-schen Projecte des Taxquadrat-Gütertarifs ruhig hin und würden über eine eingehende Besprechung an dieser Stelle sehr erfreut sein. Fällt die Beurtheilung gegen uns aus, so nehmen wir unsere Entschuldigung aus der in No. 16 S. 206 dieser Zeitung enthaltenen Redactionsbemerkung:

> „dass die gegenwärtige Situation derart ist, dass jeder einigermassen sachgemässe Vorschlag die wohlmeinendste Aufnahme und eingehendste Behandlung beanspruchen darf". R.

Die Eisenbahn-Bilanzen in ihrem Verhältniss zum Handelsgesetzbuch.*)

(Schluss.)

Nichtsdestoweniger wollen wir

II. prüfen, ob eine Berechtigung zu der gegen Form und Inhalt der bisher veröffentlichten Eisenbahnbilanzen ausgeübten Kritik vorgelegen hat.

Sie spitzt sich zu in der Behauptung:

„dass die von den Eisenbahnverwaltungen bisher veröffentlichten Bilanzen ihrer Mehrzahl nach kein verständliches Bild der Vermögens- und Geschäftslage gewähren und schon auf Grund der einzigen Thatsache hin, dass in allen Bilanzen sämmtliche bereits bezahlten, früher einmal gemachten Schulden noch immer als Passiva figuriren, als solche bezeichnet werden müssten, die nur in der äusseren Form mit eigentlichen Bilanzen Aehnlichkeit haben und lediglich eine Art statistisch-historischer Zusammenstellung sind"

und es soll daher insbesondere ermittelt werden, ob die Eisenbahn-Bilanzen wirklich kein treues Bild der Vermögenslage gewähren und bezahlte Schulden immer noch als Passiva nachweisen.

Die richtige Formulirung der vorstehenden Behauptung ergiebt sich aus den dem Vortrage des Herrn Schüler wörtlich entnommenen Sätzen:

> „Die Bilanzen der Eisenbahnen sind ihrer Mehrzahl nach nur in ihrer äusseren Form Vermögensbilanzen, insofern nämlich die Debet- und Creditseite die gleiche Endsumme zeigen. Ihrem Inhalte fehlt das Haupterforderniss, ein vollständiges Bild der Vermögens- und Geschäftslage resp. des Geschäftsresultates zu liefern.
>
> Sie sind eigentlich nur eine Art statistisch-historischer Zusammenstellung".

ferner:

> „Ich habe vorher gesagt, dass die Eisenbahn-Bilanzen ihrer Mehrzahl nach nur in ihrem Aeusseren mit eigentlichen Bilanzen Aehnlichkeit hätten und eigentlich nur eine Art statistisch-historischer Zusammenstellung seien.
>
> Es wird dies zugegeben werden müssen schon auf Grund der einzigen Thatsache, dass in allen Bilanzen sämmtliche bereits bezahlten, früher einmal gemachten Schulden noch immer als Passiva figuriren.
>
> Welcher Kaufmann wird eine solche Bilanz fertigen? Er würde ob solcher Zumuthung sich geradezu entsetzen.
>
> Und dennoch sind, soviel ich weiss, die mit dieser Ungeheuerlichkeit aufgestellten und publicirten Eisenbahn-Bilanzen bisher in Bezug hierauf noch nicht getadelt worden.
>
> Die amortisirten Beträge der Prioritätsanleihen werden entweder nur nachrichtlich ante lineam angegeben, während der volle ursprüngliche Betrag in der Hauptcolonne verbleibt oder aber es wird der verbleibende Rest ausgeworfen und als besondere Position „amortisirte Obligationen" unter den Passivis aufgeführt.
>
> Von allen mir zu Gesicht gekommenen Bilanzen weicht nur eine und zwar diejenige der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn von den anderen ab; sie ist aber deswegen, weil sie augenscheinlich mit dem sich über die Passiva ergebenden Ueberschusse nichts anzufangen weiss, keine Bilanz mehr.
>
> Sie stellt nämlich Activa und Passiva nach Abzug der amortisirten Beträge gegenüber und kommt dann, da die Activa nicht dieselbe Endsumme wie die Passiva ergeben, zu dem Resultate:
>
> > „Mithin Ueberschuss der Activa über die Passiva 3 371 800 ℳ, repräsentirend den Capitalbetrag der bis ultimo 1877 amortisirten Prioritätsactien und Obligationen".
>
> Ein solches Resultat, nämlich einen Ueberschuss der Activa über die Passiva, würden sämmtliche Bilanzen ergeben, wenn man nicht das völlig am falschen Platze stehende Conto „amortisirte Obligationen" erfunden hätte.
>
> Es liegt nun hier die Frage nahe: wie kommt es, dass alle Bahnen gleichmässig in dieser Weise verfahren? Sollte diese Art der Buchung nicht dennoch eine Berechtigung haben?
>
> Ich glaube die Antwort dahin ertheilen zu können:
>
> Die neueren Bahnen machten es wie die alten, ohne an die, ihnen von untergeordneter Bedeutung als rein calculatorische Arbeit erscheinende Aufstellung der Bilanz besondere Betrachtungen zu knüpfen. Wenn die zu vertheilende Dividende ersichtlich ist und die Activseite dieselbe Summe ergiebt, wie die Passivseite, so ist die Sache richtig und die Arbeit abgethan. Die alten Bahnen haben nun aber das alte Schema aus der Zeit beibehalten, wo die Bilanzen noch keine vermögensrechtliche Bedeutung hatten und nur statistisch-historische Zusammenstellungen waren.
>
> So ist es nun geblieben bis auf den heutigen Tag und wie so eben erwähnt, nur eine Verwaltung scheint zu der Erkenntniss gekommen zu sein, dass das bisherige Verfahren doch unmöglich richtig sein könne.
>
> Dieselbe hat aber augenscheinlich nicht gewusst, wo sie dieser Activ- (nicht Passiv-) Post einen Platz im Rahmen der Bilanz anweisen solle und hat sie aus der Bilanz hinausgeworfen.
>
> Denn dass eine bezahlte Schuld kein Passivum ist, wird Jedem bei nur geringem Nachdenken klar werden".

Wie man sieht, hat Herr Schüler eher mehr, denn weniger als das behauptet, was wir als seine Behauptung aufgestellt haben.

Er hat durchaus nicht mit seinen Angriffen gegen die Eisenbahnverwaltungen gespart, selbst nicht den Vorwurf der

*) In voriger Nummer S. 270, Spalte 2, Zeile 28 u. 30 ist 50 000 resp. 200 000 ℳ statt 30 000 resp. 220 000 zu lesen.

Oberflächlichkeit und der unrichtigen Darstellung der Vermögensverhältnisse seitens derselben gescheut.

Wenn man aber nach den Gründen forscht, die man nach solchen Behauptungen mit voller Berechtigung erwartet, so findet man deren sehr wenige.

Was er sagt, soll ihm geglaubt werden: „auf Grund der einzigen Thatsache, dass in allen Bilanzen sämmtliche bereits bezahlten früher einmal gemachten Schulden noch immer als Passiva figuriren", ferner: weil das völlig am falschen Platze stehende Conto „amortisirte Obligationen" erfunden ist und weil der Betrag für eingelöste Obligationen eine Activ-, nicht eine Passivpost sei.

Das ist Alles. — Was er unter „sämmtliche Schulden" versteht, die als Passiva figuriren, warum das Conto „amortisirte Obligationen" am falschen Platze stehen soll und warum das Conto eine Activpost sein muss, hat er verschwiegen.

Wir wollen darum, bevor wir prüfen, ob die gegen Form und Inhalt der Eisenbahn-Bilanzen ausgesprochene Kritik als zutreffend zu erachten ist, ermitteln:

wie es mit der Stichhaltigkeit dieser wieder nur auf eine leere Behauptung hinaus kommenden Begründung aussieht.

Sie trägt schon an und für sich betrachtet, wenig Ueberzeugungskraft in sich.

Denn da aus den veröffentlichten Eisenbahn-Bilanzen allein nicht entnommen werden kann, ob alle früher einmal von den Eisenbahngesellschaften gemachten Schulden noch immer als Passiva figuriren, so müsste Herr Schüler, um das bestimmt zu wissen, nothwendiger Weise die Bücher sämmtlicher Eisenbahngesellschaften in dieser Beziehung einer Revision unterworfen haben; ausserdem aber müssten danach die Cassenbücher aller Gesellschaften unrichtig geführt worden sein, weil die veröffentlichten Bilanzen nur auf den Büchern der Gesellschaft basiren können.

Ersteres ist kaum anzunehmen und Letzteres erscheint darum nicht glaublich, weil eine bezahlte Schuld als Passivum fortführen für den Sachkundigen nichts anderes heisst, als: entweder einen bezahlten Betrag gar nicht verausgaben oder den gezahlten Betrag nicht dem Conto des betreffenden Gläubigers, sondern einem anderen Conto belasten".

Den ersten Fall wird auch Herr Schüler für unwahrscheinlich halten, weil nicht anzunehmen ist, dass alle mit der Verwaltung der Gelder betrauten Beamten die daraus für sie entstehenden Verluste zu tragen im Stande sind, wenn es auch Einzelne vielleicht vermöchten.

Der zweite Fall ist ebensowenig denkbar, weil die Ausgaben auch bezüglich der Conten, denen sie zur Last fallen, geprüft werden und ein in dieser Hinsicht begangener Irrthum bald würde zu Tage treten müssen, weil ferner noch weniger wahrscheinlich ist, dass alle Eisenbahnen alle bezahlten Schulden einem unrichtigen Conto belasten sollten, ohne dass der Irrthum in einem einzigen Falle entdeckt würde.

Es ist darum nicht im Mindesten daran zu zweifeln, dass alle Eisenbahngesellschaften, welche Schuldenbeträge zurückgezahlt haben, diese nicht nur verausgabt, sondern auch den Conten der Gläubiger belastet haben, welche die Beträge zurückgezahlt erhielten.

Angenommen, dass unter: „sämmtliche Schulden" nur diejenigen verstanden werden sollen, worüber die Eisenbahngesellschaften Prioritätsobligationen als Schuldtitel emittirt haben, so würden nach der Behauptung des Herrn Schüler in den von den Eisenbahngesellschaften veröffentlichten Bilanzen diejenigen Posten der Passiva, welche die Höhe dieser Schuldtitel bezeichnen, noch immer in Höhe desselben Betrages erscheinen müssen, zu welchem sie ursprünglich emittirt worden sind.

Prüft man nach dieser Richtung die Bilanzen der Eisenbahngesellschaften, so findet man aber, dass die Passivposten, welche den Betrag der umlaufenden Prioritätsobligationen darstellen, regelmässig alljährlich um denjenigen Betrag sich verringert haben, der statutengemäss eingelöst werden musste.

Die Behauptung, dass bereits bezahlte, früher einmal gemachte Schulden noch immer als Schulden figuriren, sofern sie sich auf eingelöste Prioritätsobligationen bezieht, ist mithin unbegründet.

Ja noch mehr, sie muss geradezu als unrichtig bezeichnet werden und der Umstand, dass eine so schwer wiegende Behauptung ohne den geringsten Grund ausgesprochen wird, muss gerechtes Misstrauen in die Competenz oder Absicht desjenigen hervorrufen, der sie erhoben hat und wenn durch Proclamirung derselben etwa der „bisher vermisste Tadel über die mit solcher Ungeheuerlichkeit aufgestellten und publicirten Bilanzen" gegen die Eisenbahnverwaltungen hat herbeigeführt werden sollen, so ist der Zweck durchaus verfehlt.

Sehen wir nun, ob der andere als Beweisgrund dienende Ausspruch: „dass das völlig am falschen Platze stehende Conto: „amortisirte Obligationen" erfunden ist und der Betrag für eingelöste Obligationen eine Activ-, nicht eine Passivpost sei" sich als stichhaltig bewährt.

Es würde interessant und vielleicht lehrreich gewesen sein, wenn der Beweis dafür geführt worden wäre. Da dies aber nicht im Entferntesten versucht ist, so bleibt nichts übrig, als unsererseits zu ermitteln, ob eine Berechtigung zu diesem Ausspruche vorliegt.

Prioritätsobligationen einlösen heisst: das stabile Grundvermögen der Eisenbahngesellschaften auf Höhe desjenigen Betrages von Schulden befreien, der für eingelöste Prioritätsobligationen gezahlt ist.

Das Capital, welches darauf verwendet wird, bleibt daher, ebenso wie dasjenige eigene und fremde Capital, welches zur Her stellung der Bahn nebst Zubehör verwendet worden ist, ein für allemal fest angelegt in dem Grundvermögen der Eisenbahngesellschaften bis zu dem Augenblicke, wo eine Eisenbahn entweder durch Verkauf in das Eigenthum eines Dritten übergeht oder aber liquidirt.

Die Quote, welche dazu alljährlich verwendet wird, kann als statutenmässig feststehende, unbedingt zu bestreitende Ausgabe entweder direct zu Lasten des Betriebscontos gezahlt, oder von dem ermittelten Ueberschusse ebenso zurückbehalten werden, wie die Quoten für den Reserve- und Erneuerungsfonds.

Im ersteren Falle würde der Jahresüberschuss um den Betrag sich verringern, welcher zur Einlösung verlooster Obligationen bereits verausgabt worden ist.

Diese Amortisationsquote bildet ebenso, wie die Quoten für die genannten Fonds eine neue Capitaleinlage in das Eisenbahnunternehmen über das ursprünglich von den Actionären direct eingezahlte oder gegen Ausstellung von Obligationen aufgenommene Anlagecapital hinaus.

Sie unterscheidet sich nur in dem Zwecke von den Quoten für die bezeichneten Fonds dadurch, dass diese bereit gehalten werden zu neuen Verwendungen für das Unternehmen, um die Betriebs- und Concurrenzfähigkeit desselben zu sichern, jene aber, um einen Theil der zur ursprünglichen Bahnanlage mit fremden Mitteln gemachten Verwendungen nachträglich mit eigenen Mitteln zu bezahlen.

Die Summen, welche aus dem Reserve- resp. Erneuerungsfonds zur Erweiterung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendet werden und um welche deren Bestände sich vermindern, erhöhen demnach das ursprüngliche Grundvermögen, die Summen, welche zur Einlösung von Prioritätsobligationen verwendet werden, erhöhen das Grundvermögen aber nicht, sondern reinigen es auf Höhe der eingelösten Schuldtitel von den darauf lastenden Schulden.

Die Wirkung der Einlösung der Prioritätsobligationen ist also: dass der eigene Antheil der Gesellschaft an dem ursprünglichen Grundvermögen um den eingelösten Betrag der Prioritätsobligatinen sich erhöht und der Antheil der Pfandgläubiger daran um den ihnen zurückgezahlten Betrag sich vermindert.

Wäre beispielsweise eine Bahn für 50 Millionen Mark Anlagecapital hergestellt worden und hätte dies Anlagecapital in 36 Millionen Mark Einschuss aus eigenen Mitteln der Gesellschaft (Stammactiencapital) und aus 14 Millionen Mark geliehenen fremden Mitteln (Prioritätsobligationen) bestanden, so hätte die Gesellschaft an dem Grundvermögen (Activum), welches durch die Bahn mit Zubehör repräsentirt wird, einen Antheil von 36 Millionen Mark, die Inhaber der Prioritätsobligationen einen Antheil von 14 Millionen Mark gehabt.

In der Bilanz würde sich das dargestellt haben:

	Activa.	Passiva.
Anlagecapital in Stammactien . . .		36 000 000 *M.*
desgl. in Prioritätsobligationen		14 000 000 „
Anlagekosten der Bahn	50 000 000 *M.*	
	50 000 000 *M.*	50 000 000 *M.*

Gesetzt, es wäre im ersten Jahre nach der Betriebseröffnung nach Bezahlung sämmtlicher Betriebskosten noch ein Ueberschuss von 300 000 *M.* in baarem Gelde vorhanden gewesen, so würde die Bilanz ergeben haben:

	Activa.	Passiva.
Anlagecapital in Stammactien . . .		36 000 000 *M.*
desgl. in Prioritätsobligationen		14 000 000 „
Anlagekosten der Bahn	50 000 000 *M.*	
Betriebsconto, Gewinn		300 000 „
Kassenbestände	300 000 „	
	50 300 000 *M.*	50 300 000 *M.*

Angenommen, es sollte dieser gesammte Gewinn von 300 000 *M.* im Unternehmen verbleiben, also in dasselbe neu eingelegt werden und zwar:

a) zur Einlösung verlooster Obligationen mit . . . 50 000 *M.*
b) zur Gründung eines Reservefonds mit . . . . . 250 000 „
so würde die neue Einlage von . . . . 300 000 *M.*

dem Betriebsconto, welches bei den Eisenbahnen das Gewinn- und Verlustconto darstellt und mit diesem Betrage als Passivum erscheint, zu belasten und dagegen dem neu anzulegenden Conto
des Reservefonds mit . . . . 250 000 *M.*
dem eigenen Capitalconto dagegen mit . . . . . . 50 000 „
= 300 000 *M.*

gutzubringen sein.

Dies letztere ist indess, da es sich um ein durch Ausgabe von Actien aufgebrachtes Anlagecapital handelt, ganz unthunlich.

Das Capitalconto der Stammactien muss auch nach Vermehrung des eigenen Anlagecapitals (der Ausdruck „eigenes Anlagecapital“ sei gestattet, um den Gegensatz zu dem gegen Prioritätsobligationen geliehenen Anlagecapital zu bezeichnen) in der Bilanz unverändert nachgewiesen werden, weil diese über den Gesammtbetrag der cursirenden Actien genaue Auskunft zu gewähren hat.

Ausserdem bedingt es eine ordnungsmässige Bilanz, dass sie erkennen lässt, wieviel durch Ersparnisse der Gesellschaft auf Einlösung von Prioritätsobligationen verwendet ist und um welchen Betrag das ursprüngliche eigene Anlagecapital sich dadurch erhöht hat.

Es ist deshalb zwingende Nothwendigkeit, diese Einlagen in einem besonderen Conto nachzuweisen.

Man kann dies Conto: „Amortisationsfonds“ oder „Erworbene und amortisirte Prioritätsobligationen der Gesellschaft“ oder kurzweg „amortisirte Prioritätsobligationen“ nennen. Jede dieser Bezeichnungen ist genügend, um die Natur dieses Passivums erkennen zu lassen.

Die meisten Eisenbahngesellschaften haben diesem Conto die zuletzt erwähnte Bezeichnung gegeben.

Wir wollen es dahin gestellt sein lassen, ob sie bei gleicher Kürze nicht noch treffender hätte gewählt werden können. Es ist das möglich, aber es ist auch sicher, dass selbst die angewandte Bezeichnung „amortisirte Prioritätsobligationen“ für diese Passivpost hinreichend die Bedeutung derselben als eines neuen eigenen Capitalcontos ergiebt, durch welches gleichzeitig die Höhe der neuen Capitaleinlage, sowie die Höhe der erworbenen Schuldtitel bezeichnet wird, die auf dem Grundvermögen der Gesellschaft vor deren Erwerbung gelastet haben.

Nach Ausführung der zuletzt erwähnten Buchungen würde die Bilanz folgende Gestalt erhalten:

	Activa.	Passiva.
Anlagecapital in Stammactien . . .		36 000 000 *M.*
„ „ amort. Prioritätsobl.		50 000 „
„ „ Prioritätsobligat. . .		14 000 000 „
Anlagekosten der Bahn	50 000 000 *M.*	
Kassenbestände	300 000 „	
Reservefonds		250 000 „
	50 300 000 *M.*	50 300 000 *M.*

Denkt man sich ferner, dass die verloosten Prioritätsobligationen sämmtlich eingelöst und der dafür fällige Betrag von 50 000 *M.* sofort zu Lasten des Capitalcontos „Prioritätsobligationen“ gezahlt wäre, so müsste sich das Activum „Kassenbestände“, welches für die bewirkte Zahlung zu creditiren ist, ebenso wie das Passivum „Capitalconto der Prioritätsobligationen“, welches für die bewirkte Zahlung zu belasten ist, um den Betrag von 50 000 *M.* verringern, und die Bilanz, welche demnächst gezogen wird, muss nachweisen:

	Activa.	Passiva.
Anlagecapital in Stammactien . . .		36 000 000 *M.*
„ „ amort. Prioritätsobl.		50 000 „
„ „ cours. Prioritätsobl.		13 950 000 „
Anlagekosten der Bahn	50 000 000 *M.*	
Kassenbestände	250 000 „	
Reservefonds		250 000 „
	50 250 000 *M.*	50 250 000 *M.*

Das gesammte Anlagecapital ist demnach gedeckt durch das Grundvermögen und der Reservefonds durch die Kassenbestände.

Der Antheil der Gesellschaft an dem Grundvermögen beläuft sich nunmehr auf 36 050 000 *M.*, der der Inhaber der Prioritätsobligationen auf 13 950 000 *M.*

Der aus dieser Bilanz entnommene Status der Gesellschaft ergiebt:

Wirkliche Activa:	
Grundvermögen und Baarbestände	50 250 000 *M.*
Wirkliche Passiva nach Abzug der uneigentlichen, welche die Gesellschaft selbst besitzt:	
Schuld auf Prioritätsobligationen	13 950 000 „
also Vermögen	36 300 000 *M.*
mithin, da ursprünglich nur	36 000 000 „
eingelegt waren, eine Erhöhung des Vermögens um	300 000 *M.*

welche durch den oben bezeichneten, aus dem Unternehmen nicht herausgezogenen Gewinn des ersten Jahres herbeigeführt ist.

Aus dieser Darstellung ergiebt sich:

a) dass das Conto: „amortisirte Prioritätsobligationen“ durchaus nicht erfunden wird, sondern sich als neues Capitalconto der Eisenbahngesellschaften, welche verlooste Prioritätsobligationen einlösen müssen, ganz von selbst sachlich einführt;

b) dass es nicht am falschen Platze, sondern an der rechten Stelle steht, weil die zur Einlösung von Prioritätsobligationen verwendeten Beträge, als neue Einlagen zur Tilgung der auf dem Grundvermögen lastenden Schulden, eine Vermehrung des ursprünglichen eigenen Anlagecapitals herbeiführen und folglich mit demselben Rechte und derselben Nothwendigkeit, wie das ursprünglich eingelegte Capital, sowie die ebenfalls aus Betriebsüberschüssen der Gesellschaften gebildeten Reserve-, Erneuerungs- und etwaigen anderen Fonds „Passiva“ sein müssen;

c) dass die Einlagen, welche zur Einlösung verlooster Prioritätsobligationen aus den Betriebsüberschüssen der Gesellschaften gemacht werden, nicht, wie Herr Schüler meint, Activa, sondern Passiva sind, weil die correspondirenden Activposten für diese Passivposten im ursprünglichen Grundvermögen enthalten sind und darin naturgemäss enthalten bleiben müssen bis zur vollen Höhe des zur ersten Herstellung der Bahn, ausser dem eigenen Capital, verwendeten geliehenen Capitals.

Alle Eisenbahngesellschaften, welche die zur Einlösung von Prioritätsobligationen aus den Betriebseinnahmen entnommenen, in das Unternehmen neu eingelegten Beiträge unter der Bezeichnung:

„amortisirte Prioritätsobligationen“

in ihren Bilanzen als „Passiva“ aufgenommen haben, erfüllen daher nur die Bedingungen guter Buchhaltung und ihre Pflicht.

Wahrscheinlich hat Herr Schüler nur sich zu vergegenwärtigen vergessen, dass die Begriffe „Passiva und Schulden“ oder: „Activa und Vermögen“ sich durchaus nicht immer decken, dass nicht jedes Passivum wirkliche Schuld, nicht jedes Activum wirkliches Vermögen desjenigen repräsentirt, der die Bilanz aufstellt und ist in Folge dessen in die Lage gekommen, seine irrige Behauptung aufstellen zu können.

Es ist sonst in der That unerklärlich, wie man verlangen kann, Einlagebeträge, welche zur Freimachung des Grundeigenthums von den darauf lastenden Schulden ausgegeben sind, also zur Deckung der mit geliehenen Mitteln bezahlten Baukosten durch eigene Mittel gedient haben, den Activis noch hinzuzusetzen, während das Activum dafür im Grundvermögen schon vorhanden ist.

Es heisst das nichts Anderes fordern, als: durch eine gar nicht zu rechtfertigende Buchung dem Activvermögen der Eisenbahngesellschaften einen darin schon enthaltenen Betrag noch einmal hinzufügen und dadurch die Bilanz unrichtig machen.

Denn nach Herrn Schüler würde eine Eisenbahngesellschaft, deren Bahn nebst dazu gehörenden Anlagen mit 36 Millionen Mark eigenem und 14 Millionen Mark gegen Prioritätsobligationen aufgenommenen Capital hergestellt worden ist, also einen Selbstkostenwerth von 50 Millionen Mark hat, dann, wenn sie die 14 Millionen Mark Prioritätsobligationen eingelöst und, wie er verlangt, den dazu verwendeten Betrag von 14 Millionen Mark den Activis hinzugesetzt hätte, 50 Millionen Mark + 14 Millionen Mark = 64 Millionen Mark Activa in ihrer Bilanz nachweisen müssen, während sie, da das Geld zur Einlösung von Schuldtiteln ausgegeben ist, in Wirklichkeit doch nichts weiter besitzt als die Bahn im ursprünglichen Selbstkostenwerthe von 50 Millionen Mark, allerdings jetzt schuldenfrei.

Es wird weiterer Ausführungen nicht bedürfen, um zu beweisen, dass auch die Behauptung:

> „das völlig am falschen Platz stehende Conto: „amortisirte Obligationen“ sei erfunden und der Betrag für eingelöste Obligationen sei eine Activ- nicht eine Passivpost“

in keiner Weise gerechtfertigt werden kann und ebenso unrichtig ist, wie die Behauptung:

> „sämmtliche bereits bezahlten, früher einmal gemachten Schulden figurirten in den Eisenbahn-Bilanzen noch immer als Passiva“.

Wir wollen nun prüfen, ob die Behauptung des Herrn Schüler:

> „dass die von den Eisenbahnverwaltungen bisher veröffentlichten Bilanzen ihrer Mehrzahl nach kein verständliches Bild der Vermögens- und Geschäftslage gewähren, nur in ihrer äusseren Form mit eigentlichen Bilanzen Aehnlichkeit haben und lediglich eine Art statistisch-historischer Zusammenstellung sind“

wirklich begründet ist.

Die Eisenbahngesellschaften ermitteln, wie das im Vorhergehenden bereits ausgeführt ist, die Dividende alljährlich ganz unabhängig von der Vermögensbilanz lediglich aus dem Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen. Es kann sich darum bei den von ihnen nach dem Handelsgesetzbuch zu veröffentlichenden Bilanzen natürlich nicht mehr um Vermögensbilanzen handeln, durch welche die Höhe der zu gewährenden

Dividende bestimmt wird, sondern nur noch um Bilanzen, welche eine rechnungsmässige, den Büchern der Gesellschaft entsprechende Auskunft über die gesammte Vermögenslage gewähren. Insbesondere müssen sie auch den Nachweis darüber liefern, ob die sämmtlichen Passiva der Gesellschaft, wirkliche und uneigentliche — letztere einschliesslich des nach der Betriebsbilanz ermittelten Gewinnes —, durch die vorhandenen Activa gedeckt sind, ob die Kassenbestände die sofortige Auszahlung der Dividende zulassen, ohne dass die zur Betriebsfortführung erforderlichen Baarmittel entzogen werden, und ob das Vermögen der verschiedenen unter den Passivis der Gesellschaft aufgeführten Fonds in den vorhandenen Activis auch flüssig genug erscheint.

Sollen die von ihnen veröffentlichten Bilanzen diese Bedingungen erfüllen, so müssen sie also ergeben:

I. bei den Passivis

a) die Summe des eigenen ursprünglichen Anlagecapitals, wofür Stammactien ausgegeben sind;

b) die Summe des eigenen Anlagecapitals, welches durch Verwendung eines Theiles der Betriebseinnahmen zur Einlösung von Stammactien oder verloosten Prioritätsobligationen über das ursprüngliche direct eingezahlte Anlagecapital hinaus gewonnen ist;

c) die Summe des Capitals der noch in den Händen des Publikums befindlichen Prioritätsobligationen, also des fremden auf das Grundvermögen der Gesellschaft geliehenen Anlagecapitals;

d) die Summe des Bestandes aller einzelnen der Gesellschaft gehörenden Fonds, als: Reserve-, Erneuerungs-, Versicherungs- und sonstige etwa vorhandene Fonds;

e) die Summe der dem Reserve-, Erneuerungs- oder etwaigen anderen Fonds zur Ausführung von Neu- oder Erweiterungsbauten etc. entnommenen Beträge, durch deren Verwendung eine Vermehrung des Grundvermögens der Bahn herbeigeführt wird;

f) die Summe der Beträge der noch nicht zur Einlösung präsentirten, mithin noch einzulösenden verloosten Prioritätsobligationen;

g) die Summe der Beträge der noch nicht zur Einlösung präsentirten, mithin noch einzulösenden Coupons resp. Dividendenscheine;

h) die Summe sämmtlicher etwa sonst noch vorhandener, aus dem geschäftlichen Verkehr mit anderen Bahnen sich ergebenden Schulden;

i) das Betriebsergebniss des Jahres, wenn dasselbe einen Ueberschuss ergiebt;

II. bei den Activis:

1. die das stabile Grundvermögen der Gesellschaft darstellenden Posten, als:

a) die Summe der zur Anlage der Bahn nebst Zubehör aus dem ursprünglichen Anlagecapital verwendeten Beträge;

b) die Summe der zur Vermehrung des Grundvermögens aus dem Reserve-, Erneuerungs- oder anderen Fonds entnommenen und wirklich verwendeten Beträge;

2. die das nicht stabile Vermögen der Gesellschaft darstellenden Posten, als:

c) den wirklichen Werth der zum Betriebe erforderlichen und bereit zu haltenden Materialienvorräthe;

d) den Werth der etwa vorhandenen einzelnen Fonds der der Gesellschaft gehörenden Effecten zum Course vom 31. December;

e) die Summe der vorhandenen Geldbestände;

f) die Summe etwa sonst noch vorhandener, aus dem geschäftlichen Verkehr mit anderen Bahnen sich ergebenden Forderungen;

3. den etwaigen Verlust, welcher sich ergiebt, sobald die Betriebseinnahmen hinter den Betriebsausgaben zurückgeblieben sind. —

Die von den Eisenbahngesellschaften bisher veröffentlichten Bilanzen erfüllen diese Bedingungen sämmtlich vollständig, wenn auch in einzelnen Fällen die Bezeichnung der Activa und Passiva, sowie die gewählte Form in der Aufstellung nicht ganz zutreffend sein mag, und selbst die einzige der veröffentlichten Bilanzen, worin es versäumt ist, die Summe der zur Einlösung von Prioritätsobligationen verwendeten Beträge ausdrücklich als Passivum aufzunehmen, lässt durch die von ihr an einer anderen Stelle der Bilanz gemachte Bemerkung erkennen, dass das eigene Anlagecapital der Gesellschaft um den Betrag der eingelösten verloosten Prioritätsobligationen sich vermehrt hat.

Sie entsprechen der Form nach im Wesentlichen den im Vorangehenden beispielsweise aufgestellten Bilanzen.

Unterwirft man diese einer Prüfung dahin, ob sie die bezeichneten Erfordernisse enthalten, so wird das zugegeben werden müssen, weil sie das Verhältniss des Vermögens und der Schulden ganz genau ergeben und alle Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs bis auf die eine Forderung erfüllen, die auch Herr Schüler nicht erfüllt wissen will, weil ihre Erfüllung auch ihm unmöglich erscheint: die Forderung der Aufnahme des Grundvermögens mit dem am Jahresschlusse ihm beiwohnenden Werthe.

Wird davon diejenige zu Grunde gelegt, welche die meisten Posten enthält und lautet:

		Activa.	Passiva.
Anlagecapital in Stammactien			36 000 000 ℳ
„ „ amortisirten Prioritätsobligationen			50 000 „
„ „ coursirenden Prioritätsobligationen			13 950 000 „
Anlagekosten der Bahn (Bauconto)		50 000 000 ℳ	
Materialienbestände		300 000 „	
Kassenbestände		2 173 000 „	
Rückstände von verloosten Prioritätsobligatonen			23 000 „
Reservefonds			250 000 „
Erneuerungsfonds			200 000 „
Betriebsconto			
Credit	10 000 000 ℳ		
Debet	8 000 000 „		
			2 000 000 „
		52 473 000 ℳ	52 473 000 ℳ

so ergiebt sich folgender Vermögensstatus:

Es betragen		
a) die gesammten Activa		52 473 000 ℳ
b) die gesammten eigentlichen Passiva		
1. in coursirenden Prioritätsobligationen	13 950 000 ℳ	
2. Schuld auf noch einzulösende verlooste Prioritätsobligat.	23 000 „	
		13 973 000 „
mithin Vermögen		38 500 000 ℳ
Da ursprünglich eingelegt waren		36 000 000 „
so ist eine Erhöhung eingetreten von		2 500 000 ℳ
die sich zusammensetzt:		
aus der Einlage zur Einlösung verlooster Prioritätsobligationen mit	50 000 ℳ	
aus der Einlage zum Reservefonds mit	250 000 „	
aus der Einlage zum Erneuerungsfonds mit	200 000 „	
aus dem Ueberschuss des Betriebscontos mit	2 000 000 „	
wie vor		2 500 000 ℳ

Es ergiebt sich ferner, dass das gesammte Anlagecapital von 50 000 000 ℳ durch Grundvermögen im gleichen Betrage gedeckt ist, dass die übrigen Passiva im Betrage von 2 473 000 ℳ durch 300 000 ℳ in Materialien- und 2 173 000 ℳ in Kassenbeständen gedeckt sind, und dass, wenn der ganze Jahresgewinn von 2 000 000 ℳ herausgezogen werden sollte, noch ein Baarbestand von 173 000 ℳ verbleiben würde.

Die solchergestalt veröffentlichten Bilanzen der Eisenbahngesellschaften erweisen sich demnach übersichtlich und klar, ergeben die Vermögens- und Geschäftslage ganz deutlich und lassen auch die Zahlungsfähigkeit genau erkennen.

Die gegen Form und Inhalt derselben ausgeübte Kritik wird nach diesen Ausführungen also richtig gewürdigt werden können.

Die Aussprüche in Betreff der Frage:

III. ob die von den Betriebsüberschüssen der Eisenbahngesellschaften zur Einlösung von Prioritätsobligationen oder Stammactien, sowie zu anderen Verwendungen für das Unternehmen zurückbehaltenen, über das ursprüngliche eigene Anlagecapital der Gesellschaften hinaus also neu eingelegten Summen als ein Gewinn zu betrachten sind, der zur Dividendenvertheilung herangezogen werden kann? lassen sich in die Meinung zusammenfassen: dass diese Summen allerdings als ein solcher Gewinn zu betrachten seien und dass in der Bilanz ausgedrückt werden müsse, in welcher Weise den Inhabern der bezüglichen Dividendenscheine alljährlich ihr Antheil an dem nicht vertheilten Ueberschuss gesichert ist.

Die Aeusserungen, als deren Kern diese Ansicht unzweifelhaft sich ergiebt lauten:

„Da nun die Dividende hergebrachtermassen aus dem Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben nach Abschreibung der Quoten für den Reservefonds und der zur Amortisation der Anleihen erforderlichen Beträge festgestellt wird, ohne die sonstigen Bilanzconten in Betracht zu ziehen, so ist man nicht auf den Gedanken gekommen, dass auch die zur Amortisation verwendeten Summen ein Gewinn sind, auf welchen die Actionäre Anspruch haben.

Wenngleich die meisten Statuten die Amortisationsquoten von der Gewinnvertheilung ausschliessen, so darf diese Bestimmung nicht soweit ausgedehnt werden, diesen Quoten die Eigenschaft eines Gewinnes überhaupt abzusprechen und sie einfach zu ignoriren.

Es ist, wie zugegeben werden muss, durch die nackte Ausschliessung dieser Amortisationsquoten von der Gewinnver-

theilung, ohne Bestimmung zu treffen, was damit angefangen werden soll, eine schwer zu regelnde Situation für die Eisenbahngesellschaften geschaffen, es fehlen aber auch denjenigen Gesellschaften, denen die Vertheilung durch Statut nicht untersagt ist, zur Zahlung die bereiten Mittel und statt auf einen Ausweg zu sinnen, hat man sich begnügt, für die amortisirten Beträge ein Conto zu erfinden.

Es mag für die meisten Gesellschaften die Frage, wie dieser Gewinn auszuschütten, vielleicht als eine zur Zeit rein theoretische, ohne jede practische Bedeutung deswegen erscheinen, weil bei ihnen noch eine lange Reihe von Jahren vergehen muss, ehe eine Prioritätsemission getilgt ist und bis dahin voraussichtlich die Frage bei einer anderen Verwaltung practisch gelöst sein wird.

Nach meinem Dafürhalten darf aber bis dahin nicht gewartet, sondern schon jetzt muss festgestellt und in der Bilanz ausgedrückt werden, in welcher Weise den Inhabern der bezüglichen Dividendenscheine alljährlich ihr Antheil an dem nicht vertheilten Ueberschuss gesichert ist".

Ferner:

„Analog der Einsetzung bezahlter Schulden wird von den Bahnen mit denjenigen Summen verfahren, welche aus den Betriebsüberschüssen zur Erweiterung des Unternehmens verwendet sind.

Man kann nicht umhin, diese Beträge im Activum zur Erscheinung zu bringen und da man einen zu vertheilenden Ueberschuss nicht haben will, stellt man unter derselben Bezeichnung, mit welcher der Betrag im Activum aufgeführt worden, denselben Betrag ins Passivum.

Das ist aber unzulässig. Man muss die Post bezeichnen: „Unvertheilter Gewinn früherer Geschäftsjahre", dann ist ihre Stellung unter den Passivis begründet.

Durch eine solche Bezeichnung würde aber den Actionären deutlicher gesagt werden, dass von dem Gewinne Beträge einbehalten worden, welche zur Vertheilung geeignet und vorhanden gewesen sind".

Ferner:

„Durch das bisherige Verfahren wird der erworbene Anspruch auf den Reingewinn eines jeden Jahres verwischt, ja er geht ganz verloren zu Gunsten derjenigen, welche zuletzt noch Actionäre sind, wenn kein Geld mehr in das Unternehmen gesteckt werden kann und alsdann der volle Ueberschuss unverkürzt vertheilt werden muss".

Schliesslich heisst es noch:

„Ich halte deswegen die genaueste Prüfung, ob meine vorgetragene Ansicht über die Unzulässigkeit des bisher geübten Verfahrens richtig ist und wie, bejahendenfalls, die Interessen der Actionäre am besten gesichert werden können, für dringend geboten".

Eine nähere Begründung dieser Ansichten und Meinungen ist nicht versucht, ihre Richtigkeit scheint vielmehr als selbstverständlich angenommen zu sein.

Wir haben deshalb nach Gründen, die dafür sprechen könnten, geforscht, sind aber ausser Stande gewesen, auch nur den geringsten Anhalt zu einem Beweise so wenig für die Richtigkeit der darin liegenden Annahmen, als für die Zulässigkeit und Ausführbarkeit der darin liegenden Forderungen zu finden.

Sie können überdies in keinem Punkte als richtig und der Sachlage entsprechend anerkannt werden.

Bevor auf die Frage eingegangen wird, ob die darin bezeichneten Einlagen als Gewinn zu betrachten sind, der zur Dividendenvertheilung herangezogen werden darf und kann, sei es daher gestattet, die in den angeführten Aeusserungen enthaltenen thatsächlichen Unrichtigkeiten durch eine der wirklichen Sachlage entsprechende Beantwortung zu berichtigen. Es ist

1. die Angabe: dass man noch nicht auf den Gedanken gekommen sei, in den zur Amortisation verwendeten Summen einen Gewinn zu erkennen, welcher den Actionären gehört, dass man ferner dieser Quote die Eigenschaft eines Gewinnes überhaupt abgesprochen und sie ignorirt habe, durchaus nicht zutreffend und vollständig ungerechtfertigt.

Denn die Beträge, welche von dem jährlichen Bruttogewinne entweder zur Amortisation oder zur Dotirung der Reserve-, Erneuerungs- oder anderer Fonds zurückbehalten worden sind, erscheinen nach den vorangegangenen Ausführungen bei Beleuchtung der Kritik über die Eisenbahn-Bilanzen in den veröffentlichten Bilanzen der Eisenbahngesellschaften bei den Passivis ausdrücklich als neue Einlagen und sind folglich als ein Gewinn derselben nachgewiesen.

2. Die Amortisationsquoten werden zur Einlösung von Prioritätsobligationen oder Actien, also zur Bezahlung von Schulden, welche auf dem Grundvermögen lasten, resp. zur Zurückzahlung des von den Actionären eingeschossenen Capitals verwendet. Sie dienen mithin zur Befreiung des letzteren von Schulden auf Höhe der eingelösten Schuldtitel resp. zur Zurückzahlung des Actiencapitals und es ist schwer begreiflich, welche schwer zu regelnde Situation für die Eisenbahngesellschaften dadurch eintreten soll, dass sie ihr Grundvermögen statutenmässig allmälig schuldenfrei machen beziehungsweise Actiencapital zurückzahlen.

Es bedurfte und bedarf für die Eisenbahngesellschaften auch nicht der Aufsuchung eines Auswegs, weil die dem Amortisationsfonds überwiesenen Beträge für die Einlösung der Schuldtitel resp. Actien ausgegeben worden sind und das dadurch frei gewordene Grundvermögen unvertheilbar ist; auch brauchte, wie das schon im Vorangegangenen nachgewiesen ist, ein Conto für den Amortisationsfonds durchaus nicht erfunden zu werden, weil es zum Nachweis der Einlagen Zwecks der Amortisation sachlich nothwendig ist.

3. Den Inhabern der Dividendenscheine wird, soviel wir wissen, die statutenmässig festgesetzte Dividende aus dem Reinertrage des Unternehmens alljährlich ausgezahlt. Auf eine andere als die statutenmässige Dividende hat kein Actionär, also auch kein Inhaber von Dividendenscheinen Anspruch.

Der Gewinn der Gesellschaften, welcher zur Befreiung des Grundeigenthums von darauf lastenden Schulden, oder zur Vermehrung des Grundeigenthums verwendet wird oder in den Beständen der verschiedenen Fonds der Gesellschaft liegt, haftet nicht am Dividendenschein eines Jahres, sondern an den Actien der Gesellschaften und es kann daher von der Sicherung eines Antheils hieran für die Inhaber von Dividendenscheinen gar keine Rede sein.

4. Die Summen, welche zur Deckung der Kosten für Erweiterung der Bahnanlagen oder Vermehrung der Betriebsmittel aus dem Reserve- oder Erneuerungsfonds entnommen werden, durch deren Verwendung also eine Vermehrung des Grundvermögens herbeigeführt wird, müssen nach der Verausgabung aus diesen Fonds nothwendigerweise auf einem anderen Conto bei den Passivis als Einlagen und dagegen auf einem Conto bei den Activis als vermehrter Werthbetrag des Grundvermögens nachgewiesen werden.

Würde das nicht geschehen und liessen es die Eisenbahngesellschaften bei der Verausgabung dieser Summen zu Lasten der betreffenden Fonds bewenden, ohne sie gleichzeitig einem neuen Einlageconto zu creditiren und dem Grundvermögensconto zu debitiren, so würde in der Bilanz bei den Passivis der Einlagebetrag auf Höhe der verwendeten Beträge verschwinden, bei den Activis aber der Kostenwerth der Bahn und ihrer gesammten Anlagen auf Höhe der verwendeten Beträge zu gering angegeben sein, die Bilanz mithin der wirklichen Sachlage nicht mehr entsprechen und ein getreues Bild der Vermögenslage nicht mehr gewähren.

Die Eisenbahngesellschaften, welche die bezeichneten Buchungen ausführten und in ihren Bilanzen nachwiesen, handelten also strenge im Sinne des Handelsgesetzbuches, und wenn sie bei den Activis die Kosten, um welche sich der Werth der Bahn erhöhte, nicht dem ursprünglichen Bauconto, sondern einem besonderen Conto zur Last geschrieben haben, so ist das um so anerkennenswerther, weil die Bilanz dann genau ergiebt, wieviel der ursprüngliche Kostenwerth der Bahn betragen, hat und um wieviel derselbe in Folge von Verwendungen aus dem Reserve-, Erneuerungs- oder anderen Fonds sich erhöht hat.

Durch das bezeichnete Verfahren werden demnach die den oben bezeichneten Fonds zur Erweiterung der Bahnanlagen oder zur Vermehrung der Betriebsmittel entnommenen Beträge in den Bilanzen deutlich als Gewinn nachgewiesen, der in dem Unternehmen so angelegt und verwendet werden soll, dass er eine Erhöhung des Werthes des Grundvermögens herbeiführt, der mithin nach der vollen Verwendung bei den Activis in der Vermehrung des Grundvermögens um denselben Betrag sich zeigen muss.

Die ausgesprochene Meinung, dass man, um einen zu vertheilenden Ueberschuss nicht haben zu wollen, derartige Beträge zugleich als Activa und Passiva aufführt, ist also gar nicht zu rechtfertigen und die unbegründete Behauptung, dass das beobachtete Verfahren unzulässig sei, bricht nach dem Gesagten, worin die Nothwendigkeit und Richtigkeit des beobachteten Verfahrens nachgewiesen ist, vollständig in sich zusammen.

Es dürfte schon durch diese Erwiederungen hinlänglich der Nachweis geführt sein, dass weder die Beträge, welche zur Einlösung von Prioritätsobligationen oder Actien, noch diejenigen, welche zu anderen Verwendungen im Interesse eines Eisenbahnunternehmens von dem Bruttogewinn zurückbehalten und in dasselbe als neues Capital eingelegt werden, zur Dividendenvertheilung herangezogen werden dürfen noch können.

Dennoch soll die Frage, ob das zulässig und überhaupt möglich ist, noch näher erörtert werden.

Darüber, was bei den Eisenbahngesellschaften als Reingewinn eines Betriebsjahres zu betrachten ist, der unter die Actionäre als Dividende vertheilt werden muss, entscheiden einzig und allein die Statuten der einzelnen Bahnen.

Die uns zu Gesicht gekommenen Statuten setzen ausdrücklich fest, dass von dem ermittelten Bruttogewinn eines Kalenderjahres dasjenige als solcher Reinertrag anzusehen ist, was nach Berichtigung

a) der statutenmässigen Quoten zur Amortisation der Prioritätsobligationen,
b) der Zinsen der emittirten Prioritätsobligationen,
c) des statutenmässigen Beitrags zum Reserve- und Erneuerungsfonds,
d) der Beiträge, die zur Sicherung des Unternehmens und des regelmässigen Betriebes aussergewöhnlich nothwendig werden,

noch übrig bleibt und es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass alle Eisenbahnstatuten für Preussische Eisenbahnen ähnliche Bestimmungen enthalten, weil sie auf Grund des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 concessionirt worden sind.

Ist der Reingewinn einer Eisenbahngesellschaft also statutenmässig festgesetzt und danach der Procentsatz der zur Auszahlung kommenden Dividende geregelt, so ist auch mit der erfolgten Auszahlung der Dividende gegen Einlieferung des Dividendenscheins der Anspruch befriedigt, den ein Actionär auf Dividende machen kann.

Die Summen, welche von dem Bruttoüberschuss in das Unternehmen neu eingelegt sind, sei es zum Amortisations-, Reserve- oder Erneuerungsfonds, bilden eine dauernde Vermehrung des Anlagecapitals der Eisenbahngesellschaften.

Sie stellen demnach einen Gewinn dar, welcher eine Vermehrung des bis zum Verkauf oder zur Liquidation untheilbaren Gesammteigenthums derselben herbeiführt, folglich einen im Geschäfte verbleibenden unvertheilbaren Gewinn, welcher lediglich an den Actien der Gesellschaft haftet, deren Inhaber für den eingezahlten Betrag nicht nur Antheil an dem Ertrage, sondern auch am Gesammteigenthum der Gesellschaft haben.

Die Behauptung aufstellen, der jeweilige Dividendenscheininhaber besitze einen Anspruch auf einen verhältnissmässigen Antheil an den zur Einlage in das Unternehmen vom Bruttogewinn abgesetzten Beträgen, heisst also: sich ohne Weiteres über die allerbündigsten Bestimmungen der Statuten der Eisenbahngesellschaften hinwegsetzen und diese vollständig ignoriren. Eine solche Forderung ist statutenmässig absolut unzulässig und erscheint, an und für sich betrachtet, vollständig unbegreiflich.

Das Verlangen, über die statutenmässig beschlossene und ausgezahlte Dividende hinaus noch eine andere Dividende aus dem statutenmässig nicht zur Vertheilung zu bringenden und im Unternehmen zu verwendenden Gewinne zu gewähren, ist aber auch unausführbar.

Denn die einfachste Betrachtung ergiebt, dass Beträge, die zu bestimmten Zwecken in dem Eisenbahnunternehmen verwendet werden sollen, gleichzeitig nicht auch zur Gewährung von Dividende dienen können.

Ebensowenig wie Jemand, der 1 Million Mark besitzt, davon an A. eine Million und an B. auch eine Million geben kann, ebensowenig vermag eine Eisenbahngesellschaft, die im Ganzen 1 Million zur Ueberweisung an den Amortisations-, Reserve- und Erneuerungsfonds vom Gewinn abgesetzt hat, dieselbe Million auch noch als Dividende auszugeben.

Sie vermag es auch aus ihren gesammten Mitteln nicht, wie ein Blick auf die Bilanz einer Eisenbahngesellschaft lehrt.

Denn das eigene und fremde Anlagecapital, sowie das zu Erweiterungen des Unternehmens und zur Vermehrung der Betriebsmittel eingelegte Capital wird durch das, ein untheilbares Ganze bildende stabile Grundvermögen gedeckt und sämmtliche übrige Passiva werden durch die übrigen nicht stabilen Activa gedeckt; es ist also zur Gewährung von Dividende ausser der statutenmässig bewilligten Dividende eben Nichts vorhanden.

Es bleibt nun schliesslich noch

IV. die Frage zu erörtern, ob in dem Falle, wenn die Inhaber von Stamm-Prioritätsactien statutenmässig aus dem jährlichen Reinertrage vorweg einen bestimmten Procentsatz des Nominalbetrages ihrer Actien zu beanspruchen haben und wegen dieses Anspruchs mit dem sogenannten Nachbezugsrecht ausgestattet sind, in einem Betriebsjahre aber wegen dieses Anspruchs nicht haben befriedigt werden können, weil der Jahresabschluss dazu einen Reinertrag nicht ergeben hat, hierdurch von dem Zeitpunkte des Abschlusses ab eine Schuld der Gesellschaft auf Höhe jenes Anspruchs entsteht und als solche in der Jahresbilanz nachgewiesen werden muss?

Herr Schüler hält es für durchaus nothwendig, dass der Dividendenausfall auf Prioritäts-Stammactien, welcher statutarisch von den Reinerträgen späterer Jahre zu decken ist, in den Jahresbilanzen nachgewiesen wird, weil nach seiner Ansicht mit dem Augenblicke des Jahresabschlusses, wonach die stipulirte Minimaldividende nicht gewährt werden kann, für den rückständigen Dividendenbetrag eine allerdings nicht sofort fällige Schuld der Eisenbahngesellschaft entsteht, welche erst getilgt sein muss, bevor von einem anderweit zu vertheilenden Gewinn die Rede sein kann, weil ferner die Bilanz eine Uebersicht der Vermögenslage gewähren soll und weil es für die Beurtheilung der demnächstigen Ertragsfähigkeit des Unternehmens sehr wesentlich ist, dass man daraus die Höhe der an die Inhaber der Stamm-Prioritätsactien noch nachzuzahlenden Dividendenbeträge entnehmen kann.

Wir würden ihm in diesem Verlangen unbedingt zustimmen, wenn die Sachlage seiner Darstellung entspräche und mit der Feststellung des Jahresergebnisses, wonach die Zahlung der den Inhabern der Prioritätsstammactien statutarisch zu gewährenden Minimaldividende als unausführbar sich ergiebt, auch wirklich eine Schuld der Gesellschaft entstände.

Denn jede wirkliche Schuld einer Eisenbahngesellschaft muss selbstverständlich als Passivum in der Bilanz derselben erscheinen, und mit vollem Rechte würde also eine Eisenbahn-Bilanz als unvollständig und unrichtig bezeichnet werden müssen, worin wirkliche Schulden der Gesellschaft, d. h. perfect gewordene Forderungen von Gläubigern, für welche die Zahlungsverpflichtung der Gesellschaft absolut feststeht, unter den Passivis der Gesellschaft nicht nachgewiesen wären.

Ebenso nothwendig wie es ist, wirkliche Schulden in den Bilanzen nachzuweisen, ebenso unzulässig erscheint es uns aber auch, blosse Haftungsverpflichtungen, die einmal zur wirklichen Schuld sich gestalten können, vielleicht aber auch sich nie dazu gestalten, als Schuldposten darin aufzustellen, weil dadurch ebenfalls eine unrichtige Darstellung der thatsächlichen Vermögenslage herbeigeführt werden würde.

Dass aber nur eine solche Haftungsverpflichtung und keine Schuld der Gesellschaft in dem fragliche Falle vorliegt, ist ganz unzweifelhaft.

Denn die Statuten der Eisenbahngesellschaften, welche Stammprioritätsactien ausgegeben haben, bestimmen in Betreff der Reinertragsrechte der Stammprioritätsactien im Allgemeinen ziemlich übereinstimmend:

a) dass die Inhaber der Stammprioritätsactien vom Reinertrage einen gewissen Procentsatz des Nominalbetrages ihrer Actien vorweg erhalten;

b) dass das, was nachDeckung dieses Procentsatzes vom Reinertrage noch übrig bleibt, unter die Inhaber der Stammactien vertheilt wird und dass, wenn sich eine Dividende von mehr als $6^2/_3$ pCt. auf den Nominalbetrag der Stammactien ergiebt, der Ueberschuss über diese $6^2/_3$ pCt. auf die Stamm- und Stamm-Prioritätsactien pro rata zu vertheilen ist;

c) dass, wenn in dem einen oder dem anderen Jahre der Reinertrag nicht ausreichen sollte, um den Inhabern der Stammprioritätsactien den Procentsatz ad a) zu gewähren, das Fehlende aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre nachgezahlt wird, sowie dass die Inhaber der Stammactien nicht eher eine Dividende erhalten, als bis diese Nachzahlung vollständig geleistet ist.

Hieraus ergiebt sich, dass die betreffenden Gesellschaften die Verpflichtung eingegangen sind, für den Dividendenausfall zu haften, soweit der Reingewinn späterer Jahre die Möglichkeit der Nachzahlung gewährt.

Es tritt also mit dem Jahresergebniss, wonach der prioritätisch eingeräumte Dividendeprocentsatz nicht gewährt werden kann, lediglich die Verpflichtung der Gesellschaft, für den Ausfall zu haften, ein.

Ob diese Verpflichtung einmal wirkliche Schuld der Gesellschaft wird, ist davon abhängig, ob und inwieweit sich in späteren Jahren als Ergebnisse der Jahresrechnungen Reinerträge herausstellen.

Die Haftung wird demnach wirkliche Schuld der Gesellschaften erst mit dem Augenblicke, mit welchem sich der entsprechende Reingewinn ergiebt und wenn dieser Fall nie eintreten sollte, so würde auch nie eine Schuld der Gesellschaften eintreten.

Eine Gesellschaft, deren Jahresabschluss einen zur Nachzahlung von Dividenden verfügbaren Reingewinn nachweist, wird also auf Höhe dieses Reingewinnes Schuldnerin der Inhaber der Dividendenscheine früherer Jahre in dem Augenblicke, wo er sich ergiebt, und kann folglich auch erst von diesem Augenblicke an in ihren Bilanzen den zur Dividendennachzahlung verfügbaren Reingewinn als Schuld aufnehmen.

Würde sie nach dem Verlangen des Herrn Schüler verfahren und die Rückstände auf Minimaldividenden für Prioritätsactien als Schulden in der Bilanz nachweisen, so würde sie Beträge, für welche ihr nur eine bedingte Haftbarkeit obliegt und wofür sie vielleicht einmal Schuldnerin werden kann, vielleicht aber auch niemals Schuldnerin wird, schon als wirkliche Schuld aufnehmen und damit eine die Vermögenslage unrichtig darstellende Bilanz liefern.

Die Aufnahme derartiger Dividenderückstände als Schuld in den Bilanzen der betreffenden Eisenbahngesellschaften erscheint daher entschieden unstatthaft.

Dagegen werden die Jahresberichte derselben den geeigneten Platz darbieten, um diejenigen Beträge nachzuweisen, welche auf die mit einem Nachbezugsrecht ausgestatteten Dividendenscheine für die Vergangenheit zu zahlen sein würden, falls sich in Zukunft dazu ein Reinertrag ergeben sollte.

Die Berathung des Reichs-Eisenbahnamts-Etats.

Die Berathung des Reichs-Eisenbahnamts-Etats im Reichstage, welche am 13. d. M. stattfand, nahm den Charakter einer eisenbahnpolitischen Debatte in grösserem Massstab an und hätte zu noch bedeutsameren Verhandlungen geführt, wenn die Sitze des Bundesraths anders besetzt gewesen wären. Die Debatten gingen gleich so sehr in medias res der Tariffrage und des neuesten Präsidialantrages, welcher bezüglich dieser Frage beim Bundesrath eingereicht worden ist, dass die eigentliche Adresse der Verhandlungen der intellectuelle Urheber des Präsidialantrages, der Fürst Bismarck, und der Verfasser der Motive desselben, Herr Generalpostmeister Stephan, war, welche aber beide der Sitzung nicht beiwohnten.

Eröffnet wurde die Verhandlung des Reichs-Eisenbahnamts-Etats durch den Rufer im Streit bei allen wirthschaftlichen Debatten, durch den Abg. Richter (Hagen), welcher von dem ihm im Abgeordnetenhause zu Theil gewordenen Hinweise Gebrauch machte und den bekannten Eisenbahntarif-Brief des Fürsten Bismarck, welchen derselbe in seiner Eigenschaft als Reichskanzler geschrieben hat, sowie den daraus hervorgegangenen Präsidialantrag zur Sprache brachte und beide einer eingehenden Kritik unterzog. Die Ausführungen des Abg. Richter zeichneten sich durch pointirte Darstellung desjenigen aus, was bisher in den verschiedenen Zeitungskritiken des Präsidialantrages an gehaltvolleren Argumenten beigebracht worden ist. Zur causae cognitio entlehnen wir dem eigentlich sachlichen Theil der Richter'schen Darlegung folgende Auslassungen:

Nichts ist gefährlicher, als wenn ein geistreicher Mann für ein Fach, das er nicht kennt, Reformvorschläge machen soll; in seinem Fache hält ihn seine Sachkenntniss an der Erde fest; ohne dieselbe läuft er Gefahr, den Boden unter den Füssen zu verlieren. Selten ist mir ein solches Phantasiestück vorgekommen, wie diese Denkschrift, welche die Vorlage an den Bundesrath begleitete; sie sagt nur, es bestehe eine Analogie zwischen Post und Eisenbahnen, überhebt sich aber ganz der Mühe, dies zu untersuchen. Die Post hat die Vermittelung von persönlichen Beziehungen und Gedanken zur Aufgabe, die Eisenbahn die Güterausgleichung zwischen Production und Consumtion; vom Packetverkehr sind über 90 pCt. 10-Pfund-Packete. Dieser Postverkehr ist nur künstlich, weil er sich auf die Verpflichtung der Eisenbahnen, diese Packete unentgeltlich zu fahren, stützt. (Sehr richtig!) Die Denkschrift beruft sich darauf, dass die Post vor Einführung der Eisenbahnen allein den Schnellverkehr der Waaren gehabt hat. Daraus würden doch nur Analogien für den Eilgutverkehr der Bahnen folgen, welcher noch nicht 1 pCt. der $2^2/_3$ Milliarden Centner darstellt, welche die Eisenbahnen transportiren. Höchstens könnte doch mit dem Postpacketverkehr nur der Stückgutverkehr der Bahnen verglichen werden. Aber letzterer beträgt nur $^1/_{10}$ des gesammten Frachtverkehrs der Bahnen und bringt denselben noch nicht $^1/_5$ der Einnahmen aus dem Gütertransport. Alle jetzt im Publicum ventilirten Tariffragen beziehen sich durchweg nur auf den Wagenladungsverkehr, auf die Versendung von mehr als 100 Centner. Diesen betrifft die Frage der Differential- und Ausnahmetarife. Für Stückgut dagegen besteht nur eine Tarifklasse mit fast gleichen Frachtsätzen zwischen 11 und 12 Pf. Dem Publicum geht diese eben geschaffene Einheit schon zu weit; vielfach möchte man zwei Stückgutklassen haben und findet die Stückguttarife zu hoch gegen die Wagenladungstarife. Die Prämie auf Ansammlung von Stückgut durch Spediteure ist aber gerade nach dem Muster der Reichseisenbahnen eingeführt, man kann darin allerdings zu weit gehen. In der Denkschrift hat man nun eine grosse Zahl von Tarifen herausgerechnet für Wagenladungen, indem man die einzelnen Tarifhefte addirte, welche den gleichen Tarifsatz nur für verschiedene Strecken anwenden und zur Bequemlichkeit des Publikums nicht in einem Tarif zusammengebunden sind. Ueber die Hälfte der bestehenden Ausnahmetarife ist so eben erst mit Genehmigung der Behörden auf Grund des Reformprincips eingeführt worden; das spricht schon für ihre innere Nothwendigkeit. Nichts ist verkehrter, als zu glauben, die Eisenbahnen könnten ihre Tarife willkürlich gestalten, sie müssen von selbst billige Tarife einführen, um durch vermehrte Transportmengen sich grössere Einnahmen zu verschaffen, als es vielfach bei höheren Tarifen ihnen möglich ist. Gerade bei den Massengütern im Wagenladungsverkehr tritt das sogenannte natürliche Monopol zurück und erzwingt die Concurrenz der Wasserstrassen, sowie der Concurrenzbahnen für Kohlen, Holz, Eisen, Getreide die niedrigeren Tarife. Gerade diese Concurrenz, welche auf grossen Strecken am stärksten ist, erzwingt dort die Differentialtarife. Die Denkschrift macht es den Eisenbahnen zum Vorwurf, dass sie Industrien gross ziehe. Gerade das aber ist die Aufgabe der Eisenbahnen; nicht aus Bosheit und unter ihren Selbstkosten transportiren sie, sondern weil sich beim grösseren Transport nach billigerem Tarife die Einnahmen für sie höher stellen. Wenn eine Eisenbahn Geschäfte macht und eine Industrie bei billigem Tarif neu entsteht oder ein neues Absatzgebiet gewinnt, so ist das ein volkswirthschaftlicher Gewinn. Es wird dann mit weniger Kapital und Arbeit auf jenem Absatzgebiet ein Bedürfniss befriedigt. Das mag bereits dort vorhandenen Producenten verdriesslich sein, aber diese Verdriesslichkeit hat nicht mehr Recht, als die Verdriesslichkeit der Consumenten, wenn die Eisenbahnen den Producten des Ortes ein weiteres Absatzgebiet eröffnen, und dadurch die Preise am Orte theurer macht. Die billigen Tarife, welche die Kohlen fortführen, vertheuern die Kohlen in der Nähe der Gruben. Die Herren aus Oberschlesien beklagen sich über die billigen Tarife, welche ihnen durch Import Concurrenz machen; aber sie beklagen sich nicht, sondern schweigen über die billigen Differentialtarife, welche ihre Kohlen, Steine, Eisen von Oberschlesien ausführen. Die Spritinteressenten geben sich jetzt viel Mühe, einen Differentialtarif für die Ausfuhr zu erhalten, ebenso wollen die Schlesischen Spritinteressenten einen Differentialtarif gegen Sachsen, welcher die grössere Entfernung für den Absatz nach dem Westen ausgleicht. Gerade wenn man das natürliche Interesse aller Concurrenten walten lässt, wird das gemeinsame Interesse am ehesten gefördert. Den so verschiedenartigen Verhältnissen gegenüber bedeuten gleiche Tarife eine zu theuere Beförderung für viele Güter, während die billigere Beförderung vielleicht den Interessenten gerade wenig nützt. Die Gleichheit der Tarife ist den verschiedenartigen Verhältnissen gegenüber gerade das Unnatürliche. Freilich die Denkschrift scheint die Concurrenz der verschiedenen Wirthschaftsgebiete in Deutschland überhaupt aufheben zu wollen, wie es dort heisst, im Interesse des Gefühls der Reichsangehörigkeit; also auch die Concurrenz nicht blos mit dem Ausland, sondern auch im Inland soll schon von Reichswegen geregelt, also schliesslich unsere gesammte Production und Consumtion vom Reichskanzler bestimmt werden. Die Tarife der Waarenladungsclassen interessiren nicht das grosse Publicum, sondern nur die betreffenden Berufszweige, welchen man das Studium der verschiedenen Tarife ebenso zumuthen kann, wie das ihrer verschiedenen Absatzverhältnisse. Jeder Geschäftsmann verzichtet gern auf die Gleichheit der Tarife, wenn er dafür unter gewissen Verhältnissen einen billigeren Tarif bekommen kann. Noch unglücklicher als das Project gleicher Tarife ist der Gedanke, die Tarife gesetzlich zu fixiren. Ernte, Witterung, concurrirende Wasserfahrten, der beständige Wechsel in den Productions- und Absatzverhältnissen bedingen Tarifänderungen, der gleiche Tarif würde gerade unter veränderten Verhältnissen eine veränderte Bedeutung bekommen. Ganz abgesehen von der Frage, ob der Reichstag eine geeignete Körperschaft ist; für Tariffestsetzungen hat gerade die Veränderlichkeit der Tarife mit der Zunahme der Bahnen und deren Concurrenz die fortgesetzte Herabsetzung der Tarife möglich gemacht. Nur einmal, im Jahre 1874, ist ein Zuschlag gekommen, der richtiger bereits in der Gründerzeit eingetreten wäre, seitdem aber wieder aufgehoben ist. Alle Klagen über die Tarife gehen dahin, dass die Eisenbahnen zu billig fahren, billiger, als gewissen Producenten lieb ist, welche sich ein Monopol der Consumtion gegenüber erhalten möchten. Die Denkschrift des Generalpostmeisters will endlich den Verbandsverkehr möglichst auf die kürzeste Linie zusammendrängen; auch dies ist falsch. Beim Postverkehr kommt es mehr auf Schnelligkeit an, als darauf, ob Kohlen, Holz oder Getreide 100 km weiter gefahren werden; die kürzeste Linie ist nicht immer die billigste, man denke nur an Tunnels, Brücken und Gebirgsbahnen. Eine Zeit lang hat man geglaubt, jede Nebenlinie müsste als Vollbahn eingerichtet werden, jetzt scheint der Generalpostmeister in das entgegengesetzte Extrem zu fallen; nur die kürzesten Linien sollen Vollbahnen sein. Viele Landschaften und Orte würden dabei auf den dürftigsten Localverkehr beschränkt und in ihrer Entwickelung gehemmt werden. Die Centralisation braucht heute wahrlich nicht künstlich gefördert zu werden. Die Betheiligung mehrerer Linien am Verbandsverkehr schützt vor Monopolisirung. Ich bitte, mich in Bezug auf Alles Gesagte nicht misszuverstehen. Wenn ich die natürlichen Gesetze des Eisenbahnverkehrs darlege, so bin ich darum nicht der Meinung, dass Staatsaufsicht und Tarifaufsicht zu entbehren sei; wo nicht das wohlverstandene Interesse des Eisenbahnunternehmens selbst massgebend ist, sondern persönliches oder Nebeninteresse eines Directors nachgewiesen werden kann, würde ich dagegen dem Reich ebenso eingreifende Befugnisse geben, wie sie in England vorhanden sind. Darauf aber lassen sich die bis jetzt erhobenen Beschwerden von Producentenkreisen nicht zurückführen. So weit eine gesetzliche Regelung des Tarifwesens nothwendig und nützlich ist, wünsche ich dieselbe von Reichswegen, aber nicht auf der Grundlage des Kanzlerprojects, sondern unter Anlehnung an das bestehende Recht.

Die Beantwortung der Richter'schen Rede durch den stellvertretenden Chef des Reichs-Eisenbahnamtes, Geh. Rath Körte, war zwar, wie derselbe selbst hervorhob, nur ausweichend, dennoch enthielt dieselbe werthvolle Mittheilungen über die hier stattgehabte Conferenz in Sachen des Bismarck'schen Tarifantrages, an welcher die Delegirten der Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz Theil nahmen. Die Referate der Zeitungen über diese vom Geh. Rath Körte gegebenen Mittheilungen sind insofern ungenau, als sie demselben vielfach die Behauptung in den Mund legen, dass die Conferenz lediglich am Nachmittage des 11. d. M. getagt habe, während Herr Körte dieses Datum als die Schlusssitzung der Conferenz angab, welche be-

reits in der ersten Märzwoche zusammengetreten war und fast eine Woche gedauert hat. Da der Herr Bundesraths - Commissar seinem über die Conferenz dem Herrn Reichskanzler zu machenden Referate nicht vorgreifen wollte, so bieten seine kurzen Mittheilungen darüber, dass in jener Conferenz über die Durchführbarkeit des Bismarck'schen Projectes Ansichten zu Tage traten, welche denen des Abgeordneten Richter entgegenstehen, keine allzu präcise Unterlage für die Beurtheilung des Conferenzresultates, welches in einigen auswärtigen Blättern als nicht eben günstig bezeichnet wird.

Einigermassen auffallend bleibt es unter allen Umständen, dass, während der Präsidialantrag die Einsetzung eines „Ausschusses" aus Delegirten der Bundesstaaten mit eigenem Bahnbesitz zur Feststellung eines Güter - Tarifgesetzes in Aussicht nimmt, ein ebenso zusammengesetzter Ausschuss einberufen wird, um den Präsidialantrag einer Vorberathung zu unterziehen, welche aber, wenn das Tarifwesen selbst, wie es scheint, dort schon die Berathungsvorlage abgegeben hat, sogar über den eigentlichen Rahmen des Präsidialantrages hinausgeht und schon die Thätigkeit umfasst, welche dem erst zu creirenden Ausschusse vorbehalten sein sollte. Die Dunkelheit, welche danach stellenweise die vorbereitenden Stadien des Präsidialantrages umgiebt, wurde noch durch die Angaben des Herrn Geh. Rath Körte vermehrt, insofern derselbe die Präsidialvorlage als nicht für die Oeffentlichkeit bestimmt erklärte, während doch die halbamtliche „Provinz. - Correspondenz", deren ministerieller Character als Preussisches Organ notorisch und von berufenster Seite zugestanden ist, den Antrag und einen Auszug seiner Motive in ihrer Nummer vom 19. v. Mts. zu den Acten genommen hat, abgesehen davon, dass eine grössere Anzahl als offiziös geltender Blätter, wie die „Deutsche Verkehrs-Zeitung" (welche als das Organ des Herrn Stephan angesehen wird), ebenfalls über den Präsidialantrag Mittheilungen gebracht haben. Wir erwähnen dies in Ergänzung der Richter'schen Ausführung, welcher die Publication wesentlich auf den „Berliner Actionär" glaubte zurückführen zu müssen.

Insoweit die Debatte auf das Gebiet der Differentialtarife überging, brachte sie Neues in Bezug auf diese Tarife nicht zu Tage. Das was der Abg. Struve darüber sagte, dass die Holzfrachten von Friedrichsruh nach Bochum keineswegs theuerer wären, als die von Oesterreich-Ungarn nach Bochum, war bereits durch die Tagespresse aufs Eingehendste ventilirt, während die Ausführungen der Abgg. Freiherr von Mirbach, Günther (Sachsen), von Kardorff und Graf Stolberg (Rastenburg), insoweit sie differentielle Frachtungleichheiten behandelten, nicht viel mehr enthielten, als die derzeitigen Debatten über den Artikel 15 des Deutsch-Oesterreichischen Meistbegünstigungsvertrages, sodass der Abg. Windthorst (Meppen) mit Recht sagen konnte, er gehe aus der Discussion so gelehrt heraus, wie er hineingekommen sei.

Nach einer anderen Richtung hin bot jedoch dieser Theil der Discussion einiges Interesse, insofern derselbe sich mehrfach an das Reichs-Eisenbahnproject anlehnte. Die Conservativen gaben durch den Grafen Stolberg die bemerkenswerthe Erklärung ab, dass sie von dem Reichs-Eisenbahnproject zurückgekommen und nach eingehender Prüfung dahin gelangt seien, das absolute Staatsbahn - System in den Einzelstaaten für wünschenswerth zu erachten. Der Abg. Windthorst stellt sich dem gegenüber auf den Standpunkt, in der Unifizirung der Bahnnetze der Einzelstaaten nur eine Etappenstation auf dem Wege zum Reichs-Eisenbahnproject zu erblicken und erklärte sich im Interesse der gesunden Entwickelung des Eisenbahnwesens und des staatlichen Wirthschaftslebens als Anhänger des gemischten Eisenbahnsystems. Wichtig war auch in den Windthorstschen Ausführungen, dass er die Annahme des Grafen Stolberg richtig stellte, als ob das Preussische Abgeordnetenhaus in Folge der Programmrede des Herrn Handelsministers sich bereits zu Gunsten des Staatsbahnwesens engagirt habe. Windthorst erklärte, nicht zugeben zu können, dass das Preussische Abgeordnetenhaus sich mit den Plänen des Ministers einverstanden erklärt habe. Man habe nur eine Resolution, nach welcher vom Ankauf von Privatbahnen vorläufig Abstand genommen werden sollte, abgelehnt. Es sei also bis jetzt Nichts beschlossen, und glaubt der Führer des Centrums, wenn das Preussische Abgeordnetenhaus jetzt vollzählig zusammen wäre, so würde es den Ankauf von Privatbahnen nicht billigen.

Etwas unklar war der von der conservativen Seite ausgesprochene Gedanke, dass Diejenigen, welche das Reichs-Eisenbahnproject nicht wollen, geborene Anhänger der Bismarck'schen Tarifregelung sein müssten. Es ist dies insofern nicht ganz verständlich, als die Motive des Bismarck'schen Präsidialantrages selbst erklären, dass die darin gewünschte Emanzipirung von Rentabilitätsrücksichten auf die Beseitigung des Privatbahnwesens überhaupt hinweise und als vielfach mit offenbar logischer Consequenz daraus gefolgert worden ist, dass allerdings auch jeder Einzelhaushalt auf dem Deutschen Eisenbahngebiete einem Tarifwesen gegenüber unmöglich würde, das unter Umständen von einer Rücksichtnahme auf die Staatsfinanzen bei Feststellung der Frachtpreise absieht.

Einiges allgemeineres Interesse erregte anlässlich der Debattirung des Reichs-Eisenbahnamts-Etats noch die (vom Abg. Rickert provocirte) Erklärung des Bundesraths-Commissars, dass ebenso wie die Reichsregierung die Förderung sogenannter Localbahnen in Erkenntniss ihrer hochwichtigen Bedeutung vollste Aufmerksamkeit zuwende, so auch das Reichs-Eisenbahnamt die Gewährung möglichster Erleichterungen für solche Bahnen anstrebe; doch seien die Verhandlungen mit betheiligten Behörden noch nicht beendigt. Enthält diese Erklärung auch nicht viel mehr als andere regierungsseitige Auslassungen über diesen Gegenstand, so ist doch bei dem Interesse, welches in parlamentarischen Kreisen für die Secundärbahnen vorhanden ist, anzunehmen, dass solche offiziellen Zusagen nicht werden vergessen werden, sondern zu weiteren Anregungen Veranlassung geben.

Wenn wir nach dem Gesagten das Resultat der Verhandlungen resumiren, so war die Ausbeute derselben keineswegs so gering, wie vielfach die politischen Tagesblätter unter dem ersten Eindruck constatirten. Dieser Eindruck ist wohl mehr der vergleichenden Erwägung zuzuschreiben, dass, wenn Fürst Bismarck oder der Herr Generalpostmeister den Verhandlungen beigewohnt hätten, die Discussion bezüglich des Präsidialantrages allerdings werthvollere Ergebnisse geliefert haben könnte. Für ein Vorpostengefecht, als welches die Reichs-Eisenbahnamts-Debatte freilich nur betrachtet werden kann, waren die Dimensionen ziemlich grosse und das Resultat hinsichtlich des Einblicks, welcher in die taktischen Stellungen der Parteien zu thun war, keineswegs ohne Bedeutung. G.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 10. März 1879. (Bosnische Bahnen. Budgetdebatten; Bahngruppirung. Kronstadt-Plojesti. Waagthalbahnankauf. Oedenburg-Ebenfurt. Posttarif- und Eilgutverkehr. Börsennotiz.)

In der Oesterreichischen Delegation waren die Bosnischen Bahnen, welche bisher gegen 13 Millionen Gulden gekostet haben, Gegenstand heftiger Debatten. Es fehlte natürlich nicht an Reclamationen wegen des unterlassenen Baues der Linie Sissek-Novi. Die Ungarn, hiess es, bauten Dalja-Brood, um den Verkehr nach Bosnien über Ungarn zu leiten und sich allein das Bosnische Absatzgebiet zu sichern. Der Reichsminister des Aeussern, Graf Andrassy, bestritt eine Interessen-Verschiedenheit in Eisenbahnfragen. Oesterreich und Ungarn seien siamesische Zwillinge. Eine Bahn, welche Ungarn nütze, müsse auch Oesterreich nützen, sowie umgekehrt keine Oesterreichische Bahn eine Ungarische jemals schädigen könnte.

Bei der Debattirung des Budgets für das Communicationsministerium im Ungarischen Unterhause kamen eine Menge von Eisenbahnfragen zur Sprache. Ueber die Beschwerde, dass die Fracht von Amerika nach England nicht theurer als von Pest nach dem Alföld sei, erwiederte der Minister Pechy, dass die Tarifrechte derjenigen Bahnen respectirt werden müssen, welche vor der Neugestaltung Ungarns concessionsmässig ertheilt wurden; doch sind wegen Herabminderung der Tarife Verhandlungen mit den betreffenden Bahnen im Zuge; es müssen aber auch billige Verbandtarife fürs Ausland angestrebt werden, um unseren Producten den Absatz daselbst zu ermöglichen; dazu werden die Ungarischen Staatsbahnen benutzt; ferner wird für eine gehörige Vertretung der industriellen Interessen in deren Direction Sorge getragen, obzwar die höheren Staatsbeamten entscheidenden Einfluss üben müssen. Ein Antrag auf Beseitigung der Generalinspection wurde nach Anerkennung der Zweckmässigkeit dieser Behörde zurückgewiesen. Ueber die Gruppirung der Eisenbahnen betonte der Minister die Nothwendigkeit, dass der Staat die Hauptverkehrslinien für den ausländischen Verkehr in Händen habe, dieses Streben werde consequent verfolgt. Dem trat Generaldirector Ivánka entgegen, obzwar er sich auch für die Gruppirung ausspricht; zur Hebung des Localverkehrs und der Bahneinnahmen sei aber eine Modification der Verkehrsvorschriften nöthig. Unterstaatssecretär Hyeronimi begründet in einer sehr beachtenswerthen Auseinandersetzung die allseitige Nothwendigkeit der Eisenbahngruppirungen; es müssen die Bahnen theilweise centralisirt werden, um solche grösseren Verwaltungscomplexe wie in Frankreich zu bekommen; diese haben übrigens auch ihre naturgemässen Grenzen; bei Bahnen mit überwiegendem Localverkehr sollten die grösseren Adjacenten selbst sich an deren Verwaltung betheiligen; solche Localbahnen können diejenigen Transporte übernehmen, welche grosse Bahnen ablehnen müssen; bei der Gruppirung kann aber nicht einseitig vorgegangen werden; auch gewisse Decentralisationen haben ihre Berechtigung; ein speciell Ungarisches Interesse müsse aber alle diese Bestrebungen leiten: dass nämlich die Hauptverkehrslinien nach Budapest convergiren und diese Stadt nicht zu einer Zwischenstation degradirt werde.

Bei der Debatte über die Petition um die Verlegung des internationalen Grenzbahnhofes der Kronstadt-Plojestier Bahn auf Ungarisches Gebiet schilderte der Minister Pechy den

Verlauf dieser Frage und erklärt, dass er den bisherigen Vertrag mit Rumänien als erloschen betrachte, weil Rumänien seinen Verpflichtungen hinsichtlich des Ausbaues dieser Bahn nicht nachgekommen ist. In Folge dessen wurden neue Verhandlungen wegen Abschlusses eines neuen Vertrags eröffnet. Der Minister trachtet mit Rumänien das Uebereinkommen zu treffen, dass die aus Rumänien nach Ungarn kommenden Waaren in Kronstadt, die aus Ungarn nach Rumänien gehenden aber entweder ebenfalls in Kronstadt oder in einer Rumänischen Stadt verzollt werden sollen. Dadurch verliere die Frage, wo der Bahnhof liegen solle, an Wichtigkeit. (Man erwartet, dass in der heutigen Sitzung die Eröffnung des Anschlusses bei Vercierova zur Sprache kommt. Anmerkung des Correspondenten.)

Ueber den Ankauf der Waagthalbahn wurde am 27. v. Mts. einerseits zwischen der Ungarischen Regierung, andererseits zwischen den Vertretern der Waagthalbahn-Gesellschaft, ferner der Ersten Oesterreichischen Sparcasse, endlich der Grafen August Breuner-Enkevoerth und Franz Erdödy als Haupthypothekargläubigern der genannten Eisenbahn der Kaufvertrag unterfertigt. Die Bedingungen dieses aus 11 Punkten bestehenden Vertrages sind folgende: Im § 1 wird die lastenfreie Uebernahme um 6 988 000 fl. ausbedungen; nach § 2 übernimmt der Ungarische Staat zur Zahlung in zwanzig halbjährigen Raten mit der Verzinsung von 6½ pCt. die Schuld pr. 5 880 000 fl. bei der Ersten Oesterreichischen Sparcasse, ebenso 1 000 000 fl. (nach Abzug des bereits erfolgten Vorschusses pr. 271 000 fl.) in drei Raten binnen 1 Jahr an die Grafen Breuner und Erdödy; nach § 3 übernehmen die beiden genannten Grafen gegenüber den weiteren Gläubigern die Haftung; im § 4 wird ausbedungen, dass die Uebernahme in Anwesenheit delegirter Regierungsvertreter binnen 8 Tagen begonnen werden kann; § 5 enthält die Bedingung, dass der Staat nicht verpflichtet ist, die Beamten zu übernehmen; im § 6 wird die Zustimmung der Gläubiger erklärt; im § 7 verpflichten sich die Uebergeber zur Verbücherung; § 8 bestimmt die Gebührenfreiheit, § 9 die Competenz des Gerichtshofes Budapest; § 10 bedingt, dass die Generalversammlung diesen Vertrag ratificirt und verpflichtet sich die Regierung, denselben bis 15. Mai durch die Legislative ratificiren zu lassen; endlich verfügt § 11 über die Ausfertigung des Vertrages. — Nach einer telegraphischen Mittheilung hat die heute in Pressburg abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Waagthalbahn diesen Vertrag mit überwiegender Majorität angenommen und geht diese Bahn somit in das Eigenthum des Ungarischen Staates über.

Ueber die fragliche Generalversamml. wird aus Pressburg vom 10. cr. Folgendes gemeldet: In der heutigen ausserordentl. Generalversamml. der Waagthalbahn brachte der Generaldirector Szalay nach längerer Motivirung folgenden Antrag ein: Die Generalversammlung nimmt den vernommenen Bericht der Direction bezüglich der durch sie im Einverständnisse mit dem Directionsrathe und den Hypothekargläubigern in Angelegenheit des Verkaufes der Bahn an den Ungarischen Staat gepflogenen Verhandlungen in gutheissender Weise zur Kenntniss und beschliesst, dass der durch die Direction mit dem Königlich Ungarischen Ministerium unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Generalversammlung vereinbarte Kaufs- und Verkaufsvertrag, durch welchen die Bahn sammt allem Zubehör um den Betrag von 6 988 000 fl. in das ausschliessliche Eigenthum des Ungarischen Staates übergeht und zu dessen Fertigung die Direction als ermächtigt erklärt wird, hiermit zu genehmigen, sodass derselbe für die Gesellschaft volle Rechtsverbindlichkeit hat. Dieser Antrag wird von der Versammlung angenommen.

Der Ausbau der Oedenburg-Ebenfurter Strecke der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn ist gesichert. In der beim Communicationsministerium am 27. v. Mts. abgehaltenen Conferenz wurden nämlich jene Begünstigungen festgestellt, unter welchen auch vor der Concessionirung der Oesterreichischen Linie die Gesellschaft zum Ausbaue der Oedenburg-Ebenfurter Theilstrecke geneigt ist. Nach diesen Begünstigungen wurde gestattet, dass das Schotterbett nicht tiefer als $^{8}/_{10}$ m sei; die Hochbauten sind nur in dem durch den Localverkehr bedingten Masse herzustellen, statt 15 sind blos 5 Wächterhäuser zu bauen, die Warte- und Bureaulocalitäten können vor der Hand in den Magazinen eingerichtet werden; dagegen wird die grösste Geschwindigkeit mit 20 km festgesetzt. Es wurde jedoch ausbedungen, dass diese Begünstigungen nur provisorische sind und mit dem Eintritte der concessionsmässigen Verpflichtungen der Gesellschaft aufhören; gleichzeitig wurde die Gesellschaft verhalten, die dem Betrage der unterbliebenen Bauten entsprechenden Titres zu deponiren.

Gleich bei Entrirung des neuen Posttarifes haben wir, schreibt das „N. T. B.", des Einnahmeausfalles bei dem Eilgutverkehr unserer Eisenbahnen gedacht; derselbe lässt sich nun nach Verlauf von 4 Monaten bei den in Wien einmündenden Bahnen mit circa 30 000 fl. beziffern. Dieses namhafte Deficit bewog aber die in Wien einmündenden Bahnen, als: die Elisabethbahn, die Südbahn, die Nordbahn, die Nordwestbahn, die Franz-Josefbahn und endlich die Staatsbahn, eine Institution zu creiren, die der Post die lebhafteste Concurrenz bieten soll. Der Eilgütertarif wird von nun ab für Colli von 1—5 kg bis zu einer Entfernung von 75 km mit 16 kr. bemessen, die Avisirung und Zustreifung wird von der Bahn selbst innerhalb der kürzesten Frist besorgt werden. Zu diesem Zwecke werden in der Hauptstadt und in den grösseren Städten Aufnahmestellen errichtet und auch an jene Stellen, wo eine Aufnahmestelle sich nicht befindet, werden die Eilgüter unter Anwendung des oben genannten Tarifsatzes zugestellt werden. Die genannten Eisenbahngesellschaften sind übereingekommen, diesen Eilgutspecialdienst einer Unternehmung sammt dem Avisirungsdienst zu übertragen. Die Oesterreichische Transportgesellschaft, welche bis jetzt den Avisirungsdienst ausübte, soll in erster Reihe berücksichtigt werden.

Der Bahneffectenmarkt hatte eine unentschiedene Tendenz; Prioritäten waren wieder mehr als Actien gefragt; Schlusscourse der beiden letzten Wochen sind:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2087,—	2083,—	Nordbahn . . .	104,—	103,20
Franz-Josefbahn .	132,75	132,—	Franz-Josefbahn .	87,75	88,20
Karl-Ludwigbahn	221,50	222,—	Salzkammergutb. .	94,20	94,25
Oesterr. Nordwestb.	115,50	114,75	Kaschau-Oderb. B.	70,75	71,—
Staatsbahn . . .	246,—	245,—	3 pCt. Südbahn .	112,25	112,80
Südbahn	66,—	64,75	Rudolfbahn . . .	76,75	77,25
Theissbahn . . .	190,—	188,—	Theissbahn . . .	83,75	86,20

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. General-Versammlungen.

K. K. priv. Galizische Carl Ludwigbahn. Die 23. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Galizischen Carl Ludwigbahn findet Samstag, den 17. Mai 1879 um 10 Uhr Vormittags im Saale des Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenvereins in Wien, I., Eschenbachgasse No. 9, statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1878.
2. Jahresbericht des Verwaltungsrathes.
3. Baupräliminare.
4. Verwendung des Reinerträgnisses vom Jahre 1878.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Jahres 1879.
6. Ergänzung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 40 Actien befinden und das Stimmrecht ausüben wollen, haben in Gemässheit der §§ 22 und 26 der Statuten die besagte Anzahl Actien längstens bis einschliesslich 18. April d. J. zu hinterlegen und erhalten dagegen nebst dem Erlagsscheine eine für die Generalversammlung giltige Legitimationskarte.

Die Hinterlegung der Actien kann geschehen:

in Wien bei der Gesellschaftscasse,
in Wien bei der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Wien bei Herrn S. M. von Rothschild,
in Lemberg bei der Filiale der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Lemberg bei der K. K. priv. Galizischen Actien-Hypothekenbank,
in Krakau bei der Galizischen Bank für Handel und Industrie,
in Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. v. Rothschild und Söhne,
in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie,
in Breslau bei dem Schlesischen Bankverein, und zwar:

bei der Gesellschaftscasse in Wien mittelst zweifach, bei allen übrigen Erlagsstellen mittelst dreifach ausgefertigter, die Actien in arithmetischer Ordnung enthaltender Consignationen, welche bei den genannten Cassen und Agenturen unentgeltlich verabfolgt werden.

Wünscht ein Actionär sein Stimmrecht durch einen anderen stimmberechtigten Actionär auszuüben, so hat er die betreffende auf den Namen des gewählten Vertreters lautende Vollmacht auf der Rückseite der Legitimationskarte auszustellen und eigenhändig zu unterschreiben.

Diejenigen P. T. Herren Actionäre, welche hiernach in den Besitz von durch Vollmacht übertragenen Stimmen gelangen, haben die an sie übertragenen Legitimationskarten (Vollmachtsurkunden) spätestens einen Tag vor der Generalversammlung der Generaldirection einzuhändigen.

Je 40 Actien geben das Recht auf Eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mehr als 25 Stimmen im eigenen und im Vollmachtsnamen vertreten. Wien, am 8. März 1879. Der Verwaltungsrath. (339)

(Fortsetzung der offiz. Anz. auf S. 295.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilage zu No. 21. **Berlin, am 17. März 1879.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro Februar 1879.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Main-Neckar Bahn. | Württembergische Staatsbahn. | Böhmische Westbahn. | Erzherzog Albrecht Bahn.
Kaschau-Oderberger Bahn. | Rakonitz-Protiviner Bahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Altona-Kiel. Tarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung. Nachtrag VIII v. 1/2. 79 zum Tarif v. 1/1. 78. Enthaltend: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification, nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt.

Badische Staats-E. IX. Nachtrag zum Tarif v. 1/2. 78. Enthaltend: einen Ausnahmefrachtsatz für Biertransporte von Würzburg nach Basel und Ergänzungen bezw. Aenderungen zu „B. Allgemeine und besondere Tarifvorschriften nebst Güterclassification". Giltig v. 1/2. 79. (Gratis.)

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Nachtrag IV v. 1|2. cr. zum Tarif v. 1|7. 77. Zusatzbestimmung zum Betriebs-Reglement nebst allgemeine Tarifvorschriften und Güterclassification enthaltend.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Nachtrag 2 v. 1|2. 79 zum Gütertarif v. 15|1. 78 enthält
1. Aenderungen zu Abschnitt I A. (Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands.)
2. Aenderungen zu Abschnitt I. B (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification).

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Nachtrag V. v. 1|2. 79 zum Tarif v. 1|11. 77, enthaltend eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements, allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification, Ergänzungen zu den speciellen Tarifvorschriften, Aenderung des Verkaufspreises für Frachtbriefformulare und Tarifsätze für den Eil- und Stückgutverkehr zwischen Station Berlin (B. P. M.) und Stationen der Berliner Ringbahn.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Nachtrag IV, giltig v. 1/2. cr. ab, enthaltend Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, allgemeine Tarifvorschriften, Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, Bestimmungen und Frachtsätze für die Ueberführung von Wagenladungsgütern zwischen dem diesseitigen Bahnhofe Breslau und dem Oderthorbahnhofe der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn daselbst; ausserdem Abänderungen einiger Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (für Holz des Specialtarifs II).

Elsass-Lothringische Eisenbahnen. Zu dem Tarife v. 1|10. 77 für den Güterverkehr sind am 1|1. 79 folgende Nachträge eingeführt worden:

Nachtrag II zum Heft I mit Abänderungen der Bestimmungen des Betriebsreglements. — Nachtrag II zum Heft II. Derselbe enthält:
a) eine Aenderung der Spezial-Bestimmungen zu § 50 des Betriebsreglements;
b) einen neuen Tarif für die Besorgung von Zoll- und Steuerformalitäten;
c) Aufnahme neuer Stationen und Erweiterung des Verkehrs einzelner Stationen.

Beide Nachträge werden unentgeltlich abgegeben.

Die Ermässigung der Ausnahmetarifsätze für Erztransporte innerhalb des Grossherzogthums Luxemburg von 2,00 *M.* pro 10 000 kg ist bis Ende Juni d. J. verlängert worden.

Hannoversche Staatsbahn. Nachtrag 13 v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1/7. 77 enthaltend: Zusatzbestimmung zum § 48 des Betriebs-Reglements. — Neu redigirte allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Nachtrag No. 7 v. 1|2. 79 zum Tarif v. 1|11. 77, enthaltend: 1. Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements; 2. Theilweise Abänderung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güter-Classification; 3. Ergänzende Bestimmungen in Betreff bahnseitiger An- und Abfuhr von Gütern; 4. Abänderung einzelner Ausnahmebestimmungen resp. Ausnahmetarife; 5. Neuer Ausnahmetarif für Steinschrotten und unbearbeitete Bruchsteine ab Wildemann nach Berlin; 6. Ueberfuhrgebühren in Lehrte; 7. Abänderung einzelner Ausnahmefrachtsätze; 8. Berichtigungen.

Main-Weser-Bahn. Tarif v. 1|7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.) Nachtrag VI zum Heft II, ausgegeben am 1/2. 79, enthält:
1. Eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements.
2. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt).
3. Berichtigungen zum Nachtrag V.
4. Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Bahn. Nachtrag 4 v. 1|2. 79, enthaltend eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-

reglements und neu redigirte allgemeine Tarifvorschriften nebst Classification der Güter der Specialtarife. 0,25 *M.*

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Tarif der Niederschlesisch-Märkischen, Berliner Nord- und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Ausnahmetarif für den Transport von rohen Bruchsteinen, Steinschrotten und Ziegelbrocken, sowie für Kies des Specialtarif III für den Verkehr von Stationen der Berlin-Dresdener Eisenbahn unter einander bei Aufgabe mit je einem Frachtbriefe in Ladungen von mindestens 10000 kg auf einen Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen. Gültig v. 20/1. 79.

Nachtrag IV v. 1|1. 79 zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen sowie von lebenden Thieren v. 1|7. 77, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Oberschlesische Eisenbahn. Nachtrag No. 6 v. 1/2. 79 zum Tarif v. 1/7. 77, enthaltend:

I. Bestimmmungen über den Güterverkehr auf Halte- bezw. Ladestellen.

II. Stückguttarif für die Stationen Kattern, Brzerinka und Emanuelsegen.

III. Ausnahmetarif (No. 9) für gebrannten Kalk.

IV. Ermässigte Frachtsätze in einigen Relationen. Preis des Nachtrags 0,10 *M.*

Nachtrag No 7 v. 1|2. 79 bezw. v. 1/4. |79 zum Tarif v. 1/7. 77 enthaltend:

I. Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr.
A. Betriebsreglement. Zusatz-Bestimmung zu § 48 des Betriebsreglements.
B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Klassification.

II. Besondere Bestimmungen.
A. Specialbestimmungen zu dem Betriebsreglement.
B. Specielle Tarifvorschriften. (An Stelle der im Localtarife enthaltenen bezüglichen Bestimmungen.) Preis des Nachtrages 0,20 *M.*

Die im Tarif v. 1/7. 77 Seite 19 im § 57 sub b angegebenen Lieferfristen sind vom 10/2. cr. ab für den Verkehr zwischen Breslau und Stargard auf 5 Tage, zwischen Breslau und Bromberg auf 4 Tage, zwischen Breslau und Thorn auf 4 Tage beschränkt worden.

Am 25/2. 79 sind für Eisenschlacken-Transporte in Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum von Jägerndorf nach den Stationen Rudzinitz bis Myslowitz ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Nachtrag II v. 1|2. 79 zum Tarif v. 1|7. 77, enth. allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Pfälzische Eisenbahnen. 1. Nachtrag zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, gültig v. 1|2. 79.

2. Nachtrag II zum Tarifkilometerzeiger für die vereinigten Kgl. Bayer.-Pfälzischen Eisenbahnen, gültig v. 1|3. 79.

3. Nachtrag I zum Local-Gütertarif v. 1|10. 77, gültig v. 1|3. 79.

4. Nachtrag II zum Ausnahmetarif 1 für den Transport von Eisenfabrikaten v. 1|10. 77, gültig v. 1|3. 79.

5. Nachtrag I zum Ausnahmetarif 2 für Torferde v. 1|10 77, gültig v. 1|3. 79.

6. Nachtrag I zum Tarif v. 1|10. 77 für den Bezug von Pflastersteinen etc. aus den Steinbrüchen Rammelsbach und Albersweiler, gültig v. 1|3. 79.

7. Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, gültig v. 1|10. 78.

Hierzu Tabelle zur Berechnung der Fracht für Viehtransporte, gültig v. 1|10. 78.

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Nachtrag III zum Tarife v. 1|10. 77, giltig v. 1|2. 79.

Saal-Eisenbahn. Nachtrag I v. 1|1. 79, Tarife v. 1|11. 77. Enthaltend: Aenderungen der Vorschriften 20 und zu 20 im § 48 sowie derjenigen im § 50 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands. Ferner Berichtigungen des Tarifs.

Sächsische Staats-Eisenbahnen. Nachtrag VI zum Local-Gütertarif v. 1|4. 77, enthaltend Aenderung der Tarifvorschriften.

Thüringische Eisenbahn. Nachtrag VI zum Tarif v. 1|11. 77, gültig v. 1|2. c. ab, enthaltend eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements und allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification, (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt).

Württembergische Staatsbahnen. Nachtrag II zu dem ab 1|1. 78 gültigen Tarif für den Verkehr der Württembergischen Staatseisenbahnen sowie für den directen Güterverkehr mit Stationen der Kirchheimer und Ermsthalbahn; gültig v. 1|2. 79, enthaltend:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

II. Ergänzungen des Kohlentarifs ab den Uebergangstationen.

II.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Nachtrag III zu den Specialbestimmungen und zum Tarife für den directen Verkehr von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen zwischen Bayerischen und Sächsischen Stationen v. 10|8. 77. Enthaltend:

1. Aenderungen der Tarifvorschriften.
2. Frachtsätze für die Stationen Greitzsch, Siegmar, Wilschhaus und Wüstenbrand der Sächsischen Staatsbahnen und Marktleuthen, Offingen und Wallersdorf der Bayerischen Staatsbahnen. Gültig ab 1|2. 79. Preise 0,10 Mk. (Bayer. St.-B.)

Bergisch-Märkisch-Bayerischer Güterverkehr. Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den Transport von Europäischem Holz, als Bau- und Nutzholz etc. etc. von Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen nach Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn v. 10|5. 78. Gültig v. 15|2. 79. Enthaltend: 1. Aenderungen der Transportbestimmungen. 2. Neue resp. berichtigte Frachtsätze. a) Von den Stationen Bamberg, Eger, Mitterteich, Redwitz, Sandbach, Waldsassen und Wernberg der Bayer. Staatsbahn; b) nach den Stationen Holzminden, Oeventrop und Wickede der Bergisch-Märkischen Bahn unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze des Haupttarifs. 3. Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Preis 0,20 Mk. (Bayer. St.-B.)

Berlin-Anhaltisch-Sächsischer Verband. Nachtrag III v. 1|2. 79 zum Tarif v. 1|10. 77, enthaltend: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsb.)

Berlin-Dresden-Sächsischer Verband. Nachtrag II v. 1|2. 79 zum Tarife v. 1|11. 77, enthaltend: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsb.)

Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr v. 1|12. 73. Nachtrag X, gültig v. 15|2. 79 an, unter Aufhebung des Nachtrages VI v. 15|2. 77. Derselbe enthält Frachtsätze für den Transport mineralischer Kohlen von Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn, der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Stationen der Schweizerischen Bahnen (Nordostbahn und weiter). Nachtrag XI, gültig ab 15|2. 79, zum gleichnamigen Tarife, unter Aufhebung des Nachtrags VIII v. 15|2. 77. Derselbe enthält Frachtsätze für mineralische Kohle ab obbenannten Böhmischen Stationen nach Stationen der vereinigten Schweizerbahnen. (Buschtêhrader E.)

Bremen- resp. Hamburg-Galizisch-Rumänischer Verband. Nachtrag XV v. 1|2. 79, zum Tarif v. 1|10. 75, enthaltend: Declaration hinsichtlich der Frachtberechnung für Locomobilen und andere grössere eiserne Maschinen. (Oberschles. E.)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Allgemeiner Nachtrag III zu den Eilgüter- und Güter-Frachttabellen der Tarifhefte I incl. VII enthaltend: die in Folge Einführung einer Transportsteuer für Eilgut zu Gunsten der Kaiserl. Russ. Regierung zur Erhebung gelangenden Sätze v. 13/2. c. n. St. ab. (Ostb.)

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güterverkehr. Nachtr. XI v. 1|2. 79. zum Tarif v. 10|10. 75. Enth. Abänderung der Specialbestimmungen. (Altona-Kieler E.)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Tarif v. 1|2. 79. Tarifheft I. enthaltend: Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Holz, roh und roh bearbeitet, sowie Eisenbahnschwellen, Brenn- und Grubenholz bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Galizischen Carl-Ludwigbahn, der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, der Dniester und der Tarnow-Leluchower Staatseisenbahn, der Eperies-Tarnower Eisenbahn (Ungarischer Theil), der Erzherzog Albrechtbahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Oesterreichische Linie) einerseits und den Stationen Berlin, Halle, Leipzig, verschiedenen anderen Stationen der Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen, Halle-Sorau-Gubener, Berlin-Dresdener, Berlin-Anhalter, Magdeburg-Halberstädter, Cottbus-Grossenhainer Bahn und der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Zittau der Berlin-Görlitzer und Reichenberg der Sächsischen Staats- und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits an Stelle des:

a) Schlesisch-Galizisch-Rumänischen Verbandtarifs v. 1|3. 74 und

b) Norddeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbandtarifs v. 1|10. 75 nebst den dazu gehörigen Nachträgen, soweit dieselben Frachtsätze für die Beförderung von Holzsendungen in Mengen von 10000 kg pro Wagen nach den im Tarifheft I genannten Deutschen Stationen enthalten. (Preis 0,20 *M.*).

Tarifheft II, enthaltend: Ausnahmetarifsätze für Holz, roh und roh bearbeitet etc. für den Verkehr zwischen den vorstehend bei Tarifheft I genannten Ausserdeutschen Stationen einerseits und den Stationen Stettin, Swinemünde, Hamburg-Lüneburg, Wittenberge, Spandau, Lübeck, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Winsen andererseits. — An Stelle des Bremen- resp. Hamburg-Galizisch-Rumänischen Verbandtarifs v. 1/10. 75 und des Stettin-Galizisch-Rumänischen Verbandtarifs v. 1/9. 73 nebst den zugehörigen Nachträgen, soweit dieselben Frachtsätze für die Beförderung von Holzsendungen in Mengen von 10000 kg

pro Wagen nach den im Tarifheft II genannten Deutschen Stationen enthalten. (Preis des Tarifhefts 0,10 *M.*).

Tarifheft III, enthaltend: Ausnahmetarifsätze für Holz, roh und roh bearbeitet etc. für den Verkehr zwischen den vorstehend bei Tarifheft I genannten Ausserdeutschen Stationen einerseits und den westlich von Berlin und Leipzig gelegenen Deutschen Binnenstationen, sowie der Rheinländisch-Westfälischen Stationen andererseits. An Stelle des Norddeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbandtarifs v. 1|10. 75, des West-Ostdeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbandtarifs v. 15|4. 76, des Specialtarifs für Holz etc. im Mitteldeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbande v. 1/8. 75 nebst den dazu gehörigen Nachträgen, soweit dieselben Frachtsätze für die Beförderung von Holzsendungen in Mengen von 10 000 kg pro Wagen nach den im Tarifheft III genannten Deutschen Stationen enthalten. (Preis des Tarifhefts 0,20 *M.*). (Oberschles. E.)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Verband. Nachtrag II v. 1|2. 79, zum Tarife v. 1|10. 78, enthält:

1. Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements,
2. Tarifvorschriften für den Transport von Gütern,
3. Classification der Güter der Specialtarife (Preis 0,20 Mk.)

Nachtrag 3 v. 10|2. 79 enthält einen Ausnahmetarif für die Beförderung der Artikel:

a) Farbholz-Extract, Felle und Häute, Fische, Gambir, Catechu, Kaffee, Pfeffer, Piment, Cassia, Rohtaback, Schmalz (Schweinefett), Speck, Talg und Thran;
b) Baumwolle rohe, Farbehölzer (auch Quercitron), Heringe und Reis. Nachtrag 3 gratis. (Berlin-Hamb. E.)

Hamburg-Lübeck-Polnischer Verband wie Hamb.-Polnisch.

Hamburg-Polnischer Eisenbahnverband. Bekanntmachung v. 8/2. 79 betreffend Erhebung einer Transportssteuer von 25 pCt. der auf die Polnischen Strecken entfallenden Transportkosten für Eilgut zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung für den Verkehr mit Warschau und Lodz in beiden Richtungen v. 13/2. 79 n. St. ab. (Ostbahn.)

Hannover-Rheinischer Verband. Nachtrag I v. 1|1. 79 zum Tarife v. 1|6. 78. Einbeziehung der Stationen Osterath der Rheinischen, Altenessen der Bergisch-Märkischen, Bodelschwing und Bonenberg der Westfälischen Bahn in den Verband. Eröffnung des Verkehrs der Rheinischen Station Viersen. — Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hassbergen, Langerich und Stationen der Strecke Löhne-Hamm einerseits und südlich von Elze gelegenen Hannoverschen Stationen andererseits. — Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Stations-Tariftabellen. — Ermässigte Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen Achim, Sebaldsbrück, Bremen, sowie Stationen der Strecke Bremen. — Geestemünde resp. Bremerhaven einerseits und Stationen der oberen Ruhrthalbahn andererseits. — Einrichtung eines directen Wagenladungsverkehrs zwischen der Westfälischen Station Hamm und Stationen der Strecke Minden-Hannover. — Frachtsätze für Eil- und Stückgüter im Verkehr mit der Station Born. — Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Hannover-Altenbekener Station Altenbeken und Stationen der Strecke Minden-Hamm. — Tarifsätze für den Verkehr zwischen Winsen und Stationen der Strecke Osnabrück-Bremen. — Ausdehnung des Verkehrs der Köln-Mindener Station Hamburg auf Stationen der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn. — Ausnahme-Frachtsatz für Roheisen von Peine nach Neheim-Hüsten. — Ausnahme-Frachtsatz für Schwerspath von Niedersachswerfen-Ilfeld nach Hamburg K.-M., Ausnahme-Frachtsätze für gebrannten Kalk von Bergisch-Märkischen Stationen nach Hannover, Uelzen etc. — Ausnahmetarif für Salz etc. von Hannover und Linden. Ausnahmetarif für Europäisches Holz des Specialtarifs II. Berichtigungen des Haupttarifs. (Hannov. Staatsb.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahnverband.

1. Nachtrag IV v. 1/2. 79 giltig, enthaltend:

I. directe Frachtsätze des Specialtarifs A[2] und III für den Verkehr mit Stationen der Ostbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
II. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Quakenbrück.
III. Berichtigungen. (Preis 0,05 *M.*)

2. Verfügung v. 28/1. 79 J.-No. 832 W. betreffend Druckfehlerberichtigungen des 4. Nachtrages.

3. Bekanntmachung v. 6/2. 79 betreffend Einführung directer Frachtsätze für die Beförderung von Hölzern des Specialtarifs II zwischen Station Landsberg der Königlichen Ostbahn einerseits und den westlichen Stationen des Verbandes andererseits v. 15/2. 79 ab. (Ostbahn.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband. Nachträge No. 2 zum Heft No. 21 und 34, No. 3 zum Heft 17 des Tarifs v. 1/3. 78, sämmtlich v. 1/2. 79, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr der Stationen Bettemburg, Bettingen, Dommeldingen, Esch a. d. Elz, Luxemburg und Oettingen mit Oldenburgischen Stationen, sowie ermässigte Frachtsätze für verschiedene Württembergische Stationen. (Zusammen 0,15 *M.*).

Nachträge No. 1 zum Heft 32 und No. 3 zum Heft 3 des vorerwähnten Tarifs, beide gültig v. 15/2. 79, enthaltend ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Hessischen Ludwigsbahn. (0,10 *M.*) (Köln-Mindener E.)

Hof-Meininger Eisenbahnverband. Nachtrag I v. 1/2 79 zum Tarife (Allgemeine Bestimmungen) v. 1/3. 78 enthaltend: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsb.)

Italienisch-Deutscher Verkehr. V. Nachtrag zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Oberitalienischen Bahnen, der Italienischen Südbahnen, sowie der Römischen Bahnen einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, der Böhmischen Westbahn, der Sächsischen Staatsbahnen, der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn, der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, der Magdeburg-Halberstädter Bahn, der Berlin-Anhalter Bahn, der Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, der Pfälzischen, Hessischen Ludwigs-, Main-Weser und Rheinischen Bahn anderseits via Brenner-Kufstein v. 10/4.76. Gültig ab 15/2. 79. Enthaltend: Frachtsätze für Kufstein, Station der Oesterreichischen Südbahn. (Preis 0,10 *M.*) (Bayer. Staatsb.)

Kursk-Königsberger Eisenbahn-Verband. Nachtrag III, enthaltend Aufhebung der im Haupttarif bestehenden Frachtsätze für gepressten Hanf, Heede, Werg und Seilergarn und Einführung neuer, in Mark- und Rubelwährung angegebener Frachtsätze v. 13|2. cr. n. St. ab. (Ostbahn.)

Märkisch-Sächsischer Verband. Nachtrag II v. 1|2. cr. zum Tarif v. 1/11. 77 Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement sowie allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassificationen enthaltend. (Berlin-Görlitzer E.)

Magdeburg-Bayerischer Verband. Nachtrag III v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1/5. 78, enthaltend: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsb.)

Magdeburg-Polnischer Eisenbahnverband. Bekanntmachung v. 8/2. 79 betreffend Erhebung einer Transportsteuer von 25 pCt. der auf die Polnischen Strecken entfallenden Transportkosten für Eilgut zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung für den Verkehr mit Warschau und Lodz in beiden Richtungen v. 13/2. 79 n. St. ab. (Ostbahn.)

Niederdeutscher Verband. Nachtrag 3 v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1/4. 78 enthaltend: Neue Tarifsätze für Salzwedel. — Abgeänderte Tarifsätze im Verkehr mit Station Nienburg. — Ausnahmefrachtsätze für Bleitransporte von Goslar, Oker und Lautenthal nach Lübeck. — Ausnahmefrachtsätze für Schwerspath-Transporte von Niedersachswerfen-Ilfeld nach Bergedorf und Lübeck. — Veränderte Bezeichnung der Magdeburg-Halberstädter Station Clausthal. — Berichtigungen des Haupttarifs und der Nachträge 1 und 2. (Hannoversche Staatsbahn.)

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. VII. Nachtrag v. 1/2. 79 zu Heft I, Specialtarif für Getreide v. 15/12. 76, enthaltend: Aufnahme neuer Stationen und Ergänzung des Kilometerzeigers. (Sächs. Staatsb.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband.

1. Bekanntmachung v. 29/1. cr. betreffend Ermässigung der Frachtsätze zwischen Posen, O. S. E. und M. P. E., einerseits und diversen Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn andererseits v. 15/12. 78 ab.

2. Bekanntmachung v. 9/2. cr. betreffend Einführung directer Frachtsäte für den generellen Verkehr zwischen Station Driesen der Königlichen Ostbahn einerseits und den westlich ab Berlin gelegenen Stationen des Verbandes andererseits v. 15/2. cr. ab. (Ostbahn.)

Niederschlesischer Verbandstarif v. 1/12. 77. Nachtrag II v. 10/1. 79, enthaltend: Aufnahme der Station Stettin (B.-Schw.-F. B) und Stettin Dunzigbahnhof, Bestimmungen über die Beförderung von Equipagen und Fahrzeugen, ermässigte Ausnahmetarifsätze für Holz sowie ermässigte Tarifsätze für den Verkehr mit Stettin. (Niederschlesisch-Märkische E.)

Niederschlesisch-Oesterreichischer Verband. Tarif v. 1|3. 74. Seit dem 15|2. cr. findet eine directe Abfertigung von Gütern im Niederschlesisch-Oesterreichischen Verbande nur noch auf der Route via Halbstadt statt. (Breslau-Freiburg.)

Norddeutscher Verband. Nachtrag 4 v. 1/1. 79 zum Tarife v. 1/1. 78. Einbeziehung der Stationen Altenessen der Bergisch-Märkischen, Osterrath der Rheinischen, Rosslau der Berlin-Anhaltischen, Mahlwinkel der Magdeburg-Halberstädter und Bodelschwingh der Westfälischen Bahn in den directen Güterverkehr. — Eröffnung des Verkehrs mit der Station Viersen der Rheinischen. — Modification der Bestimmung auf Seite 3 des Tarifnachtrags 3 betreffend die Aufhebung des Verkehrs mit der Station Bitterfeld. — Neue bezw. anderweite ermässigte Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen Barleben, Gr. Ammensleben, Neuhaldensleben, Tangerhütte, Trotha und Wallwitz einerseits und verschiedenen Bergisch-Märkischen resp. Westfälischen Stationen andererseits. — Ergänzungen des Kilometerzeigers für den Verkehr zwischen Warburg und Halle, Leipzig etc. — Ergänzung der Stations-Tariftabellen bezüglich des Verkehrs mit der Station Miethe. — Ermässigte Tarifsätze für das nach den Specialtarifen I und II tarifirende Eisen im Verkehr zwischen Neuwied r. U. und Halle, Leipzig. — Ermässigte Frachtsätze für Eil- und Stückgüter im Verkehr mit Berlin, Brandenburg, Lichterfelde, Potsdam, Steglitz und Spandau. — Ergänzungen und Berichtigungen des Ausnahmetarifs für Getreide. —

Ausnahmefrachtsätze für Cementtransporte von Beckum. — Ausnahmsfrachtsatz für gebrannten Kalk von Beckum, Brackwede, Lengerich und Oelde nach Potsdam. — Ausnahmefrachtsätze für Roheisen von Neheim-Hüsten. — Berichtigungen von Frachtsätzen der Ausnahmetarife für Roheisen etc., Erze etc., rohe Steine und Thon. — Ausnahmefrachtsatz für Schwefelkiestransporte von Grevenbrück nach Schöningen. — Ausnahmefrachtsätze für Salz- etc. Transporte von Unna, Werl, Lippstadt, Salzketten, Sassendorf und Unna-Königsborn. — Ausnahmetarif für Europäisches Holz des Specialtarifs II. — Berichtigungen von Druckfehlern etc. (Hannov. E.)

Norddeutsch-Galizisch-Rumänischer Verband. Nachtrag XIV v. 1/2. 79 zum Tarif v. 1/10. 78, enthaltend:

Declaration hinsichtlich der Frachtberechnung für Locomobilen und andere grössere eiserne Maschinen. (Oberschles. E.)

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Nachtrag II v. 1/2. 79 zum Tarife v. 15/3. 78, enthaltend: 1. Bestimmung über die Publicationsorgane des Verbandes. 2. Frachtermässigung für frische Seefische. 3. Ausdehnung des Ausnahmetarifs 3 (Cement) auf Hannover und Lüneburg. 4. Aufnahme der Stationen Dresden-Friedrichstadt, Elsterwerda und Grossenhain der Berlin-Dresdener Bahn. 5. Ergänzung der Güter-Frachttarife. 6. Aufhebung diverser Frachtsätze. 7. Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag III v. 1/2. 79 zu demselben Tarife, enthaltend: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsbahn.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güterverkehr.

Nachtrag VI zu Heft 1 v. 1/12. 77	Nachtrag VI zu Heft 5 v. 1/12. 77
„ IV „ „ 2 „ „ „	„ III „ „ 6 „ „ „
„ III „ „ 3 „ „ „	„ VII „ „ 7 „ „ „
„ VI „ „ 4 „ „ „	„ VI „ „ 10 „ „ „

gültig v. 15/2. c. ab, enthaltend Frachtsätze für die in den allgemeinen Güterverkehr einbezogene Station Luckenau der Thüringischen Eisenbahn und Berichtigungen. (Thüringische E.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband, giltig v. 15/7. 77. Mit 13/2. 79 treten Steuerzuschlags-Tabellen zu den Tarifheften I und II in Wirksamkeit. Dieselben enthalten den rücksichtlich des Durchlaufes auf den bezüglichen Russischen Bahnen zur Einhebung gelangenden Steuerzuschlag von 25 pCt. zu den Tarifsätzen für Eilgüter und jene Güter, welche laut Dienstvorschrift No. 14 als Eilgut transportirt werden. (Oe. Südb.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband.

1. Bekanntmachung v. 30/1. 79 betreffend Aufnahme der Station Graudenz in den Ausnahmetarif F für eiserne Brückentheile im Verkehr mit Dortmund und Dorstfeld für die Zeit v. 1/2. bis Schluss dieses Jahres.

2. Bekanntmachung v. 8/2. 79 betreffend Erhebung einer Transportsteuer von 25 pCt. der auf die Polnischen Strecken entfallenden Transportkosten für Eilgut zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung für den Verkehr mit Warschau und Lodz in beiden Richtungen v. 13/2. cr. n. St. ab. (Ostbahn.)

Ostsee-Eisenbahnverband. Nachtrag IV (v. 1/2. 79) z. Tarif v. 1/3. 78. Enthaltend Tarifsätze zwischen Holsteinischen Marschbahnstationen und Stationen der Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener und Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn. (Altona-Kiel.)

Posen-Görlitzer Verbandtarif. Am 15/2. cr. ist der Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält Frachtsätze der Stückgutclasse, des Specialtarifs A 2 und I für den Verkehr zwischen Posen (M.-P. B.) und den neu aufgenommenen Stationen der Sächsischen Staatsbahn Bautzen, Grosschönau, Löbau und Warnsdorf und zwar ausschliesslich in der Stückgutclasse für leere Säcke, im Specialtarif A 2 und 1 für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Oelsamen und Mühlenfabrikate. Der Verkehr findet nur in der Richtung von Posen (M.-P. B.) und zwar über die Route Bentschen-Frankfurt a/O.-Müllrose-Cottbus-Görlitz statt, während in umgekehrter Richtung die Sendungen mit Ausnahme des Artikels leerer Säcke, im Preussisch-Sächsischen Verbande abgefertigt werden. Die Frachtsätze sind dieselben, wie sie im Preussisch-Sächsischen Verbandtarife zwischen Posen (Oberschles. E.) und den obengenannten Stationen über die Route Lissa-Hansdorf-Kohlfurt bestehen. 0,10 *M.* (Märkisch-Posener E.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag V v. 1|2. cr. ab enthaltend:

I. 1. Ergänzung zu B. Specielle Tarifvorschriften.

2. Frachtsätze der Ausnahmetarife für grobe Eisenwaaren und Eisen und Stahl des Specialtarifs II für den Verkehr zwischen Oberschlesischen Stationen und Bromberg K. O. und Thorn K. O. via Sosnowice-Alexandrowo. An Stelle des gemeinschaftlichen Tarifs für grobe Eisenwaaren u. s. w. via Sosnowice-Alexandrowo und via Breslau-Posen v. 1|7. 74.

3. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II.

4. Neue Ausnahmetarifsätze für grobe Eisenwaaren und Eisen und Stahl des Specialtarifs II zwischen Stationen der R. O. U. E. und Königl. Ostbahn und Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn.

5. Neue Frachtsätze zwischen Breslau, Posen und Woldenberg einerseits und Belgard, Cöslin, Colberg und Stolp andererseits.

6. Neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Breslau Oderthorbahnhof R. O. U. E. und D.-Eylau K. O., sowie Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits.

7. Ausnahme-Tarifsätze für Getreide u. s. w. zwischen Danzig K. O. und Königsberg einerseits und Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits.

8. Ausdehnung der Giltigkeit der Sätze für Kartoffelsendungen zwischen Cüstrin K. O. und Oels-Gnesener Stationen auf sämmtliche Güter des Specialtarifs III.

9. Theilweis ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Landsberg.

10. Sätze für den Ausnahmetarif für gebrannten Kalk und Kalksteine von Rüdersdorf nach Stationen der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Eisenbahn; an Stelle der in dem bezüglichen gemeinschaftlichen Tarif v. 1|10. 74 und den Nachträgen VII und XIII enthaltenen Sätzen.

11. Neue Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Cüstrin K. O. und den Stationen der Breslau-Mittelwalder Strecke der Oberschlesischen Eisenbahn.

12. Neue Frachtsätze zwischen Ginewkowo O. S. E. und den Ostbahn-Verbandstationen für den generellen Verkehr.

13. Berichtigungen des Tarifs.

14. Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Steinkohlen von den Kohlenstationen der Oberschlesischen und Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn nach den Hinterpommerschen Stationen. (Preis 0,25 *M.*)

II. Bekanntmachung v. 31|1. cr. betreffend. Aufnahme der Ostbahnstationen Stolp, Gr.-Tychow, Gramenz und Kaffzig in den Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen v. 1|2. c. ab.

III. Verfügung v. 21|2. cr. J. No. 1347 W. betreffend Berichtigungen zu den durch Bekanntmachung v. 30|1. eingeführten Frachtsätzen für Stolp, Gr.-Tychow, Gramenz und Kaffzig. (Ostb.)

Preussisch-Polnischer Eisenbahnverband. Bekanntmachung v. 8/2. 79 betreffend Erhebung einer Transportsteuer von 25. pCt. der auf die Polnischen Strecken entfallenden Transportkosten für Eilgut zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung für den Verkehr mit Warschau und Lodz in beiden Richtungen v. 13/2. 79 n. St. ab. (Ostbahn.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

1. Bekanntmachung v. 23/1. cr. betreffend Einführung directer Frachtsätze zwischen Cüstrin, Station der Königlichen Ostbahn einerseits und Grossbeeren und Ludwigsfelde, Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn andererseits, v. 1/2. cr. ab.

2. Verfügung v. 29/1. cr. J.-No. 791 W. betreffend Ermässigung des Ausnahmefrachtsatzes für gebrannten Kalk ab Rüdersdorf im Verkehr mit den Stationen Dobrilugk-Kirchhain, Brenitz-Sonnenwalde, Eilenburg, Torgau v. 30/12. 78 ab.

3. Bekanntmachung v. 30/1. cr. betreffend Einführung eines directen Frachtsatzes für Güter des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Cüstrin, Station der Königlichen Ostbahn, einerseits und den Stationen Weichensdorf, Lieberose, Drebkau, Petershain, Ortrand und Schönfeld der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits v. 1/2. cr. ab. (Ostbahn.)

Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Vom 15/2. 79 ab kommt für Zuckertransporte in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür im Verkehr zwischen Station Patschkau der Oberschlesischen Eisenbahn und Wien sowohl via Neustadt-Leobschütz-Oderberg, als auch via Mittelwalde ein directer Frachtsatz von 2,93 *M.* pro 100 kg zur Erhebung. (Oberschles. E.)

Rechtsrheinisch-Bayerischer Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn sowie der Main-Weser Bahn-Station Lollar einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits via Giessen-Gelnhausen-Gemünden und via Giessen-Frankfurt a/M.-Aschaffenburg. Specialbestimmungen und Tarife v. 1/2. 79. (2 *M.*) (Köln-Mind. E.)

Rechtsrheinisch-Bayerischer Verkehr via Giessen-Gelnhausen-Gemünden und via Giessen-Frankfurt a|M. Aschaffenburg.

I. Nachtrag zu den Specialbestimmungen und Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn, sowie der Main-Weser Bahn, Station Lollar einer- und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen anderseits v. 1/2. 79.

Giltig v. 1/2. 79. Enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. Preis 0,05 *M.* (Bayer. Staatsb.)

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verkehr. Nachtrag I v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1/11. 78 enthält: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsb.)

Saarbrücken-Sächsischer Güterverkehr via Hof. Nachtrag III v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1/3. 78 enthält: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch-Polnischer Eisenbahnverband. Bekanntmachung v. 8/2. 79 betreffend Erhebung einer Transportsteuer von 25 pCt.

der auf die Polnischen Strecken entfallenden Transportkosten für Eilgut zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung für den Verkehr mit Warschau und Lodz in beiden Richtungen v. 13/2. 79 n. St. ab. (Ostbahn.)

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn. Nachtrag II v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1/6. 78 enthält: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch - Süddeutscher Verbandsverkehr. Nachtrag I zu Tarifheft I v. 1/5. 78. Giltig ab 1/2. 79. Enthaltend: Aenderungen der Tarifvorschriften. Preis 0,05 ℳ. (Bayer. Staatsb.)

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Nachtrag III zum Tarif v. 1/10. 77, gültig v. 1/2. c. ab, enthaltend eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements und allgemeine Tarifvorschriften (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt). (Thüringische E.)

Schlesisch-Polnischer Verband. Die im Tarif v. 1/1. 71 für den Verkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen und Warschau-Wiener Eisenbahn via Kattowitz-Sosnowice enthaltene Bestimmung, nach welcher gebrauchte leere Säcke zum halben Betrage der Sätze der Wagenladungsclasse B tarifiren, ist v. 1/2. 79 ab aufgehoben worden und kommen von diesem Zeitpunkte ab die Localtarife der einzelnen Verwaltungen zur Anwendung. (Oberschlesische E.)

Schlesisch-Sächsischer Verbandstarif v. 1/2. 78. Nachtrag III v. 1/1. 79, enthaltend: Aufnahme neuer Stationen, ermässigte bezw. neue Ausnahmetarifsätze für Holz und Kalk, Berichtigung und Aufhebung von Frachtsätzen etc. (Niederschles.-Märk. E.)

Schlesisch - Südwestdeutscher Verband. Tarif v. 1|9. 78. Nachtrag I v. 1|2. cr. Aenderung der Tarifvorschriften enthaltend. (Breslau-Freiburg.)

Stettin-Berlin-Bayerischer Verband.

Nachtrag IV v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1/1. 78 enthält: 1. Abänderung der Frachtsätze zwischen Lichtenfels und Rosslau. 2. Ergänzung des Nachtrags III. 3. Einbeziehung der Station Spandau der Berlin-Hamburger Bahn. 4. Ausnahmetarifsätze für Holz. 5. Berichtigungen.

Nachtrag V v. 1/2. 79 zu demselben Verbandstarife enthält: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächsische Staatsb.)

Stettin-Berlin-Württembergischer Verband via Hof. Nachtrag I v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1/9. 78 enthält: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächsische Staatsb.)

Stettin-Galizisch-Rumänischer Verband. Nachtrag XII vom 1/2. 79 zum Tarif v. 1/9. 73 enthaltend: Declaration hinsichtlich der Frachtberechnung für Locomobilen und andere grössere eiserne Maschinen. Oberschlesische E.)

Stettin-Cüstrin-Posen-Lausitzer Verband. Tarif v. 1|2. 78. Am 1|2. cr. sind im Verkehr zwischen Cüstrin B. F. und Cottbus-Grossenhainer Stationen für Güter des Specialtarifs III ermässigte bezw. neue Frachtsätze in Kraft getreten. (Breslau-Freiburg.)

Stettin - Polnischer Eisenbahnverband. Bekanntmachung v. 8/2. 79 betreffend Erhebung einer Transportsteuer von 25 pCt. der auf die Polnischen Strecken entfallenden Transportkosten für Eilgut zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung für den Verkehr mit Warschau und Lodz in beiden Richtungen v. 13/2. 79 n. St. ab. (Ostbahn.)

Stettin-Sächsischer Verband. Nachtrag III v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1/12. 77, enthaltend: Abänderung der Tarifvorschriften sowie der Classification der Güter der Specialtarife. (Sächs. St.)

Stettin-Schlesischer Verband. Vom 1|2. 79 ab werden bis auf Weiteres auch Drahtnägel unter die im Nachtrag No. 1 zum genannten Tarif besonders genannten Frachtartikel des Ausnahmetarifs (No. 6) für Eisen- und Stahlwaaren einbezogen.

Nachtrag No. 2 v. 10/2. 79 zum Tarif v. 1|12. 77, enthaltend Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Station Swinemünde der Berlin-Stettiner Bahn einerseits, sowie Station Breslau der Niederschlesisch-Märkischen und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits. Preis 0,10 ℳ. (Oberschlesische E.)

Süddeutscher Eisenbahn - Verband. Tarif für die Beförderung von Pferden, Hornvieh, Borstenvieh und Schafen. — Die Frachtsätze für Elsass-Lothringische Stationen des Tarifs vom 10|4. 74 und der Nachträge zu denselben sind am 15|1. 79 ausser Kraft getreten. (Elsass-Lothring.)

Südwestdeutscher Eisenbahn - Verband. IV. Nachtrag zum Tarifheft 8 (Verkehr zwischen Baden und der Pfalz), gültig v. 1|3. 79, hierzu III. Nachtrag zu den Iastradirungstabellen. (Pfälzische Bahnen.)

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Tarif für den Güterverkehr Heft 1 bis 6, Nachtrag VI v. 1|1. 79 zum Heft 6 der Entfernungstabellen.

Derselbe enthält theilweise veränderte Frachtsätze für die Stationen Schaffhausen und Constanz und Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verkehr neu aufgenommene Station Ottersweier der Badischen Bahnen. (Elsass-Lothringen.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verbands - Güterverkehr. Nachtrag II zum Heft No. 2 v. 1|7. 78, gültig v. 1|2. cr. ab, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Besigheim und Jagstfeld der Württembergischen Staatsbahn, sowie für Luckenau der Thüringischen Eisenbahn und Berichtigungen von Druckfehlern.

Nachtrag III zu den Tarifheften 1 und 2, giltig v. 1|2. cr. ab, enthaltend eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements und allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Nachtrag IV zu Heft 1, giltig v. 15|2. cr. ab, Frachtsätze für die Station Luckenau der Thüringischen Eisenbahn enthaltend. Hierzu Dienstbefehl No. 8 und 9. (Thüringische E.)

West- Ostdeutsch-Galizisch - Rumänischer bezw. Rheinisch-Norddeutsch-Galizisch-Rumänischer Verband via Myslowitz bezw. Oderberg-Breslau. Nachtrag XI v. 1|2. 79 zum Tarif v. 15|4. 76, enthaltend: Declaration hinsichtlich der Frachtberechnung für Locomobilen und andere grössere eiserne Maschinen. (Oberschl. E.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Tarif v. 1|7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.)

4. Nachtrag zum Theil II, giltig v. 1|2. 79 ab, enthält: Ergänzung der Special-Bestimmungen zum § 57 des Betriebs-Reglements. (Lieferzeit. — Berechnung derselben.)

5. Nachtrag zum Theil II, ausgegeben am 15|2. 79 enthält: Aenderung der Special-Bestimmungen zum § 57 des Betriebsreglements betreffend Berechnung der Lieferzeit im Verkehr von und nach den Stationen Bergedorf, Lübeck, Büchen, Eutin und den Stationen der Mecklenburger Friedrich-Franzbahn in Folge Eröffnung der festen Elbbrücke bei Lauenburg.

Ergänzungsblätter, giltig v. 1|2. 79 ab. No. 1 zum 45. Hefte, No. 1 zum 50. Hefte, enthaltend: Berichtigungen von Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen Bahn und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. (Main-Weserbahn.)

III. A. 1.

Berlin-Görlitzer, Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Nachtrag III v. 1|2. cr. und Nachtrag IV v. 1|2. cr. zum Tarif v. 10|11. 77.

Ersterer enthält Aufhebung und Aenderung von Frachtsätzen, Einführung von Ausnahmetarifsätzen und neuen Frachtsätzen.) Der Nachtrag III v. 1|10. 78 ist hierdurch aufgehoben.)

Der Nachtrag IV enthält: Zusatzbestimmung zum Betriebsreglement sowie allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Berlin-Görlitzer E.)

Spandau und Berlin der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Köln-Mindener Bahn andererseits via Berlin-Stendal-Lehrte-Minden. Tarif v. 20|4. 78. Nachtrag No. 1 zu diesem Tarif v. 1|2. 79, enthaltend: 1. Tarifbestimmungen. 2. Ergänzung des Ausnahmetarifs für Cement, Steine etc. 3. Anderweite Tarifsätze für Eil- und Stückgut. 4. Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Europäischem Holze. (Der Haupttarif ist von der Köln-Mindener Eisenbahn gedruckt worden.) (Magdeburg-Halberst. E.)

III. A. 2.

Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn. Nachtrag I v. 1|2. cr. zum Tarif v. 10|9. 77. Zusatzbestimmung zum Betriebs-Reglement sowie allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification enthaltend. (Berlin-Görlitzer E.)

Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn mit Württembergischer Staatsbahn via Hof. Nachtrag I v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1|9. 78 enthält: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsbahn.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischer Verkehr. Nachtrag II v. 15|2. 79 zum Tarif v. 15|10. 78, enthaltend: 1. Specielle Tarifvorschriften. 2. Aufnahme der Station Hornberg und Mühlacker der Badischen Staatseisenbahnen in den Verbandsverkehr. 3. Berichtigungen. (ℳ 0,10.) Köln-Mindener E.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Pfälzischer Verkehr zwischen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits via Giessen-Frankfurt a. M. Tarif v. 1/2. 79. (ℳ 0,40.) (Köln-Mind. E.)

Köln-Minden-Saarbrücker Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn einerseits und Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn andererseits via Giessen-Frankfurt a. M. Tarif v. 1/2. 79. (ℳ 0,40.) (Köln-Mindener E.)

Königl. Militär-Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Dresdener Eisenbahn andererseits. Nachtrag II v. 1/1. 79 zum Tarif für den directen Güterverkehr, enthaltend Transport-Vergünstigungen bei Beförderung leicht verderblicher Gegenstände. (Niederschl.-Märkische E.)

Magdeburg - Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Halberstadt-Blankenburger, Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit Sächsischer Staatsbahn, Muldenthalbahn, Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn. Nachtrag II v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1|10 77, enthaltend: Aenderung der Tarifvorschriften. (Sächs. Staatsbahn.)

III. A. 3.

Württembergische, Badische und Main-Neckar-Bahn. Nachtrag II zum Reglement und Tarife für den directen Verkehr von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen v.

1|9.76, giltig v. 20|1. 79. Enthaltend: Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Bau- und Nutzholz von Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen nach Stationen der Main-Neckarbahn. (Württemb. Staatsb.)

Bayerisch-Württembergischer Verkehr. Nachtrag II zum Tarif für den directen Verkehr von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen zwischen Bayerischen und Württembergischen Stationen v. 1|1. 77. Giltig v. 1|3. 79. Enthaltend:

1. Neuaufnahme der Württemb. Staatsbahnstationen Elbingen und Winnenden, sowie der Bayerischen Staatsbahnstationen Gauting, Fremdingen und Weissenhorn;
2. Ermässigte Frachtsätze für die Württembergischen Stationen Immendingen und Villingen;
3. Aenderungen resp. Ergänzungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification;
4. Berichtigung zum Haupttarife Preis 0,15 Mk. (Bayr. Stsb.)

Hessisch-Pfälzischer Verkehr. Nachtrag IV. zum Gütertarife v. 15|10. 77, giltig v. 10|1. 79. Nachtrag V hierzu, giltig v. 1|3. 79. (Pfälzische B.)

Main - Neckarbahn - Pfälzischer Verkehr. Nachtrag V zum Gütertarife v. 15/10. 77, giltig v. 1|3. 79. (Pfälzische B.)

Saarbrücker, Rhein-Nahebahn, Hessisch-Pfälzischer Verkehr. Nachtrag IX zum Gütertarif v. 1|10. 77, giltig v. 1/3. 79. (Pfälz. B.)

III. C. 1.

Hamburg (K. M. B.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde mit Oesterr. Nordwest- und Südnordd. Verbindungsbahn, Turnau-Kralup-Prager und Mähr. Grenzbahn via Leipzig, Mittelgrund und via Leipzig-Reichenberg. Nachtrag XXII v. 1/2. 79 zum Tarife v. 1|10. 74, enthält: 1. Instradirungsbestimmungen. 2. Specialtarifsätze für Rohzucker und Melasse. 3. Ausnahmefrachtsätze für Viehtransporte zwischen Hamburg und Wien. (Sächs. Stsb.)

III. C. 2.

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Bahn, Leipzig - Dresdener und Sächs. Staatseisenbahn mit Aussig-Teplitzer Bahn, Oesterr. Staatsbahn, Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und Theiss-Eisenbahn via Bodenbach. Nachtrag XII v. 15|2. 79 zum Tarife v. 1|2. 72, enthaltend: Tarifsätze für den Transport von Chlormagnesium von Stassfurt nach Wien, Brünn-Olmütz, Prag. (Sächs. Staatsb.)

Oesterr. Südbahn Cormons, Görz und Triest einerseits und Stationen der Bayer. Staatsbahnen, der Böhm. Westbahn, der Württemb. und Badischen Staatsbahnen etc. etc. andererseits via Brenner-Kufstein v. 1|11. 71. Nachtrag VIII v. 15|2. 79. Enthaltend: Frachtsätze für Kufstein, Station der Oesterr. Südbahn. Preis 0,10 Mk. (Bayr. Staatsb.)

III. D.

Buschtěhrader Bahn, Böhm. Westbahn und Bayer. Bahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits. Tarif v. 15/8. 74 Für die Beförderung von Rohzucker von Stationen der Oesterr. Staatsbahn nach Paris sind mit Wirkung v. 15|11. 78 ab directe Frachtsätze eingeführt worden. (Els.-Lothr.)

IV.

Coaks, Roheisen und Eisenerze im Köln-Minden-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr über Köln-Trier-Wasserbillig und Köln-Herbesthal-Ulflingen v. 1/3. 77. — Die Giltigkeitsdauer des Tarifes ist bis Ende Juni d. J. verlängert worden. (Els.-Lothr.)

Coaks, Roheisen und Eisenerze im Rheinisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr, über Herbesthal-Ulflingen und über Trier-Wasserbillig v. 1|3. 77. Die Gültigkeitsdauer des Tarifs ist bis Ende Juni d. J. verlängert worden. (Els.-Lothr.)

Coaks, Roheisen und Eisenerze im Berg.-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr über Bleyberg-Ulflingen v. 1/3. 77. — Die Gültigkeitsdauer des Tarifes ist bis Ende Juni d. J. verlängert worden. (Els.-Lothr.)

Fassdauben. Mit 1/2. 79 tritt ein Specialtarif für Fassdauben und sonstiges hartes Nutzholz im Verkehre von Stationen der Südbahn, Mobacs - Fünfkirchner, Fünfkirchen - Barcser, Alföld-Fiumaner und Donau-Draubahn nach Romanshorn (trs.), Verrieres (trs.) und Genf (trs.) via Franzensfeste-Kufstein-Lindau in Wirksamkeit. Durch diesen Specialtarif wird der Uebernahmetarif für Fassdauben und sonstiges Nutzholz nach Lindau (trs.) und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen v. 15|9. 75 aufgehoben. (Oesterr. Südb.)

Holz. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Bau- und Nutzholz ab Württembergischen Stationen nach Mannheim, Station der Badischen Staatseisenbahnen, und Ludwigshafen, Station der Pfälzischen Eisenbahnen, v. 15/7. 78, giltig v. 20/1. 79. (Württemb. Staatsb.)

Holz. Ausnahmetarif v. 15|2. 79 für die Beförderung von Holz, Europäisches, im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbande. (0,20 *M.*) (Köln-Minden. E.)

Holz. Niederschlesisch - Märkische, Breslau - Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesische und Mährisch-Schlesische Centralbahn. Specialtarif für Holz v. 1|9. 78. Nachtrag I, giltig v. 1|2. cr. ab, enthaltend anderweite Frachtsätze von und nach Jägerndorf, und Druckfehlerberichtigung. (Breslau-Freiburg.)

Kohlen etc. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Mährisch-Schlesische Centralbahn und K. K. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt. — Specialtarif, giltig v. 1/2. 79 für mineralische Kohlen, Koaks und Briquets unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes v. 1|7. 76 sammt Nachträgen I und II. (Kaiser Ferd. Nordbahn.)

Kohlentarife.

1. Tarif No. 1 (Pfalz) v. 1/4. 78.
   I. Nachtrag v. 1/3. 79.
2. Tarif No. 5 (Baden) v. 1/2. 78.
   V. Nachtrag v. 1/1. 79. (Pfälz. E.)

Kohlenverkehr. Ausnahmetarife für den Transport mineralischer Kohlen in ganzen Wagenladungen ab Stationen der Buschtěhrader, der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Stationen:

a) der Vorarlberger Eisenbahn, giltig v. 1|2. 79;
b) der Südbahngesellschaft (Tyroler Linie), giltig v. 1|2. 79 unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes v. 10|1. 77;
c) der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen, giltig v. 15|2. 79, unter Aufhebung des Specialtarifes für den gleichen Verkehr v. 1|1. 77. (Buschtěhrader E.)

Steinkohlen, Coaks, Eisenerze und Roheisen zwischen Stationen der Elsass-Lothringer Bahnen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn einerseits und Stationen der Saarbrücker, Pfälzischen und Badischen Bahnen andererseits, giltig v. 1 1. bis 30|7. 79 — neu — 0,30 *M.* — Durch diesen Tarif ist der Ausnahmetarif v. 1|1. 77 für den gleichen Verkehr und der Ausnahmetarif v. 1|7. 78 für die Beförderung von Eisenerzen zwischen Luxemburgisch - Lothringischen und Saarbrücker Stationen aufgehoben worden. (Elsass-Lothr.)

Steinkohlen und Coaks von Ludwigshafen nach Stationen der Central- und Westschweiz v. 1/5. 78. Die Schnitttaxe Ludwigshafen-Basel ist mit Wirkung v. 7/1. 78 ab von 9,925 Frcs. auf 8,943 Frcs. pro 1 000 kg ermässigt worden. (Elsass-Lothr.)

Steinkohlen. Im gemeinschaftlichen Tarif der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Eisenbahn resp. Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und Märkisch-Posener Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen in Wagenladungen unter der Bedingung der vollständigen Ausnutzung der Tragfähigkeit oder des Raumes der Eisenbahnwagen via Posen resp. Guben und Frankfurt a. O. pro 100 kg in Mark v. 15/1. 79 ist auf dem Titelblatt die Anmerkung hinzugefügt: „Dieser Tarif findet auch Anwendung auf Kokes bei Auflieferung von mindestens 7 500 kg auf einen Frachtbrief und bei Verwendung der besonders eingerichteten Kokeswagen".

Zu den im Kopfe des Tarifschemas aufgeführten Stationen ist bei Rybnick (Beatenglück- und Goymgrubenweiche) noch hinzugefügt: „Johann Jacobsgrube". (Märk.-Pos. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif, giltig v. 25/2. 79 bis Ende März 1880 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen von den an die Stationen Courl und Dortmund der Köln-Mindener Bahn sowie Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach den Stationen Bremen, Hamburg und Harburg der Köln-Mindener Bahn im Rheinischen Nachbarverkehr. (0,10 *M.*) (Köln-Minden. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif F., giltig v. 10/2. 79 bis Ende März 1880 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen nach den Stationen Bremen, Hamburg und Harburg der Köln-Mindener Bahn im Localverkehre. (Gr.) (Köln-Minden. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif, giltig v. 25/2. 79 bis Ende März 1880 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes zum Export in Extrazügen von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Station Lübeck der Lübeck-Hamburger Bahn im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande. (0,15 *M.*) (Köln-Minden. E.)

Steinkohlen. Nachtrag II, giltig v. 25/2. 79 bis Ende März 1880 zu dem v. 1/4. 78 bis Ende März 1879 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Eutin-Lübecker etc. Bahnen im Rheinisch - Niederdeutschen Verbande, enthaltend Ergänzungen des Zechenverzeichnisses, neue Frachtsätze nach den Stationen Hitzacker der Berlin-Hamburger und Kleinen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Bahn, sowie Tarifbestimmungen. (0,05 *M.*) (Köln-Minden. E.)

Steinkohlen. Nachtrag I zum gemeinschaftlichen Tarif der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn, Posen-Creuzburger Eisenbahn und Märkisch-Posener Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen via Posen v. 15|7. 77, giltig v. 10/2. 79. (Posen-Creuzburg.)

Steinkohlen. Niederschlesisch-Märkische, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Oesterreichische Staatseisenbahn. Am 20|2. cr. ist für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks von Gottesberg nach Surany in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein directer Frachtsatz von 95,4 kr. in Kraft getreten. (Breslau-Freiburg.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen und Cokes-Transporte zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisen-

bahn und solchen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn und der Ostrau-Friedländer Eisenbahn andererseits v. 10|10. 76 (I. Theil) bezw. 1|11. 76 (II. Theil).

Nachtrag IV v. 1|2. 79 zum I. Theil, enthaltend: Ermässigte Frachtsätze für Suczawa transito bei Aufgabe mit directen von den betreffenden Grubenstationen nach den Rumänischen Stationen Botosani, Pascani, Roman, Jassy, Bacau, Adjud, Tecuciu, Berlad, Galatz, Braila, Buzeu, Plojesti, Bukarest und Pitesti lautenden Frachtbriefen.

(Durch diesen Nachtrag werden die im Nachtrag II zum I. Theil enthaltenen Frachtsätze für Suczawa transito aufgehoben.

Nachtrag IV v. 1|2. 79 zum II. Theil, enthaltend: Ermässigte Frachtsätze für Suczawa transito bei Aufgabe mit directen von den betreffenden Grubenstationen nach den vorgenannten Rumänischen Stationen lautenden Frachtbriefen. (Durch diesen Nachtrag werden die im Nachtrag II zum II. Theil für Suczawa transito enthaltenen Frachtsätze aufgehoben.) (Oberschlesische E.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen, Märkisch-Posener und der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn via Posen v. 15|7. 77. Nachtrag I v. 10|2. 79 enthaltend: Ermässigte Frachtsätze. (Oberschlesische E.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und der Berlin-Stettiner Bahn für Oberschlesische Steinkohlen via Breslau-Frankfurt a/O.-Wriezen und via Breslau-Posen-Stargard v. 1|7. 77.

Vom 24/2. 79 ab sind im Verkehr nach Jatznik, Station der Berlin-Stettiner Eisenbahn, für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg von einem Versender an einen Empfänger ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten. (Oberschles Eisenbahn.)

Wein. Mit 15|2. 79 tritt ein Specialtarif für Wein in Fässern und für leer retourgehende gebrauchte Fässer im Verkehre von Stationen der Südbahn, Ungarischen Westbahn und Donau-Draubahn nach Lindau via Villach-Franzensfeste-Kufstein in Wirksamkeit. (Oesterr. Südbahn.)

Fortsetzung d. offiziellen Anzeigen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Zur Entgegennahme des Berichts der Gesellschaftsvorstände über die Verhandlungen, welche mit der Königlichen Staatsregierung wegen dauernder Betriebs-Ueberlassung des Berlin-Stettiner Eisenbahn-Unternehmens an den Staat gepflogen worden sind, event. zur Beschlussfassung über einen Vertragsentwurf, betreffend den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes, event. des Eigenthums der Berlin-Stettiner Eisenbahn auf den Staat werden die Actionäre unserer Gesellschaft zu einer

ausserordentlichen General-Versammlung auf Donnerstag, den 3. April 1879, Vormittags 11½ Uhr

im grossen Saale des Börsenhauses am Heumarkt hierselbst ergebenst eingeladen.

Da der Vertragsentwurf zugleich die Auflösung der Gesellschaft in Aussicht nimmt, so machen wir auf den § 60 der Statuten ausdrücklich aufmerksam, nach welchem die Auflösung nur in einer General-Versammlung, in welcher wenigstens die Besitzer von drei Viertel sämmtlicher Actien anwesend oder vertreten sind, durch eine Mehrheit von mindestens zwei Drittel der Stimmen der Anwesenden unter Genehmigung des Staates beschlossen werden kann.

Sollten auf diese Einladung sich nicht die Besitzer von drei Viertel sämmtlicher Actien versammeln, so kann, wenn es durch die absolute Stimmenmehrheit der Anwesenden beschlossen wird, eine neue General-Versammlung zum Beschlusse über die Auflösung ausgeschrieben werden, in welcher sodann zwei Drittel der Stimmen der darin anwesenden oder vertretenen Actionärs die Auflösung für die gesammte Gesellschaft verbindlich aussprechen können.

Die Feststellung des Stimmrechts und die Aushändigung der Eintrittskarten für diese General-Versammlung gegen Präsentation der Actien erfolgt

in Berlin am 29. März cr., Vormittags von 9 bis 12 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr in unserem dortigen **alten** Bahnhofsgebäude, parterre

und

in Stettin am 1. und 2. April cr. in dem Verwaltungsgebäude unserer Gesellschaft hierselbst, Carlstrasse 1, während der vorgedachten Stunden.

Es werden dabei die Actien, auf welche Eintrittskarten ertheilt sind, mit einem die Jahreszahl 1879 enthaltenden Stempel in schwarzer Farbe versehen und kann auf so gestempelte Actien bei ihrer etwaigen abermaligen Production für diese General-Versammlung ein ferneres Stimmrecht nicht ertheilt werden.

An Stelle der Actien werden auch Depotscheine der Reichsbank oder anderer öffentlicher Institute zur Abstempelung zugelassen. Diese Scheine müssen in solchen Fällen aber bis zum Schluss der Abstempelung in unseren Händen verbleiben und werden erst dann gegen die unsererseits bei der Empfangnahme ertheilte und von dem Präsentanten mit einer Bescheinigung über den Rückempfang zu versehende Quittung zurückgegeben.

Die Tagesordnung, sowie der von den Gesellschaftsvorständen zu erstattende Bericht können in den letzten 8 Tagen vor der General-Versammlung in der Registratur unserer Verwaltung, Carlstrasse 1, zwei Treppen rechts, hierselbst, entgegengenommen werden. Stettin, den 1. März 1879. Der Verwaltungsrath der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft. Pitzschky. Ferd. Brumm. Güterbock. (308)

2. Verkehrsstörungen.

Auf der Linie Neuchâtel-Chaux de fonds-Locle und Sonceboz-Chaux de fonds der Jura-Bern-Luzern Bahn war in Folge ausserordentlichen Schneefalles der Güterverkehr während der Zeit vom 20. bis incl. 23. Februar cr. unterbrochen. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. In Folge von Schneeverwehungen ist in der Zeit vom 23. bis mit 28. v. Mts. der Betrieb auf den diesseitigen Linien zeit- und theilweise gestört gewesen. Cottbus, den 1. März 1879.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Auf der Strecke Szegedin-Horgos ist, in Folge von Ueberfluthung des Bahnkörpers durch die Theiss, der Personen- und Güterverkehr vom 9. d. Mts. bis auf Weiteres gänzlich eingestellt worden.

3. Tarifwesen.

Rumänische Eisenbahn-Actiengesellschaft. Am 15. März 1879 tritt ein neuer Localtarif für den Personen-, Gepäck-, Fracht- und Eilguttransport in Wirksamkeit.

Dieser Tarif ist bei den Expeditionen der Stationen verkäuflich. (337)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Der mit 1. Juni 1877 eingeführte Tarif für Mergeltransporte in vollen Wagenladungen von Gramschütz, Station der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nach den diesseitigen Stationen, wird mit 1. April d. J. ausser Kraft gesetzt. Wien, am 1. März 1879. Die Betriebsdirection. (338)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Mai 1873 n. St. ab wird der directe Güterverkehr von und nach den Stationen Mannheim, Basel der Badischen Staatseisenbahnen Tarifheft IV., sowie Aschaffenburg, Augsburg, Bamberg, Bayreuth, Crailsheim, Eichhofen, Fürth, Hersbruck, Kufstein, Lindau, Lauf, München, Nördlingen, Nürnberg, Ottensoos, Passau, Pommelsbrunn, Regensburg, Salzburg, Schweinfurt, Stein, Ulm und Würzburg der Bayerischen Staatseisenbahnen, Tarifheft V., aufgehoben. Bromberg, den 7. März 1879. Königl. Direction der Ostbahn. (342 J.)

4. Submissionen.

Cottbus-Schwielochsee Eisenbahn. Behufs Durchführung der von den Gesellschaftsorganen beschlossenen und staatlicherseits genehmigten Liquidation der Gesellschaft soll zum Verkauf des gesammten Bahncomplexes mit allem Zubehör oder der einzelnen Objecte des Unternehmens nach den aufgestellten Bedingungen, welche gegen Erlegung von 0,50 ℳ in Empfang genommen werden können, geschritten werden. Die Offerten sind bis zum 4. April cr., Abends 6 Uhr, an uns einzureichen. Cottbus, den 10. März 1879. Cottbus-Schwielochsee Eisenbahngesellschaft in Liquidation. Dr. E. Rosenberg. Moritz Ruff. R. Lutze. (340)

5. Stellen-Vacanzen.

Ein Ober-Locomotivführer wird von einer Niederländischen Eisenbahnverwaltung zum sofortigen Eintritt gesucht. Hauptbedingungen sind eingehende Kenntniss sowohl mit der Behandlung als auch mit dem Dienst der Locomotiven und langjährige practische Erfahrung im Eisenbahndienste.

Qualificirte Bewerber wollen ihre Offerte franco unter Beifügung eines kurz gefassten Lebenslaufes unter La. L. an die **Expedition dieses Blattes** einsenden. (341)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Altes Eisenbahn-Material und Feilen werden zu kaufen gesucht. Offerten in Englischer Sprache zu adressiren an
A. Erskine Muirhead, Glasgow.

Ingenieur mit tüchtiger theoretischer Vorbildung und langjähriger Praxis im Eisenbahn-Maschinen- und Werkstätten-Dienst, **sucht**, gestützt auf vorzügliche Zeugnisse und Empfehlungen **Stellung.** Frco. Offerten sub **N. 4145** befördert die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** in **Cöln.**

Papierfabrik Cöslin. — Pappenfabrik Varzin.

Bernhard Behrend

Comptoir Cöslin, wohin Briefe z. richten bitte

Specialität: Papierrollen für Morsetelegraphenapparate. Canzlei- u. Concept-Papiere aller Art.

Neuestes!

Patent-Wachsstifte

schwarz und farbig,
bei der Weltausstellung in Paris 1878 mit der silbernen Medaille prämiirt, zum **Beschreiben** und **Markiren** von **Hölzern, Steinen, Eisenmaterialien,** dann zum **Signiren** auf **Leinen, Papier** und anderen Stoffen, sowie zum **Schreiben** und **Zeichnen** für **Eisenbahn-** und **Telegraphenämter, Comptoirzwecke** etc. vorzüglich geeignet, werden zu billigsten Preisen empfohlen.

Die mit diesen Stiften erzeugten Marken, Schriften und Zeichnungen können weder durch Nässe, noch durch Säuren oder Reibung verlöscht werden.

Zu beziehen durch die
Hauptniederlage
der K. & K. privileg.
Wachs (Ozo-Cerotin) Fabrik Elbeteinitz,
Wien I., Giselastrasse 3.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Root's nicht explodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in Kalk a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr. — Kohlen-Ersparniss.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,
sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.
Dresdner Glasfabrik Friedr. Siemens.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania"

Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

SCHAEFER & HAUSCHNER

HOFLIEFERANTEN
Berlin
Friedrichs-Strasse No. 233.
7 Mal prämiirt; 1878 Staatsehrenpreis für Beleuchtungs-Gegenstände.

Candelaber, Wandarme und Laternen für Strecken-Beleuchtung.

Laternen, Ampeln, Luster für Gas-, Kerzen- und Petrol.-Beleuchtung für Perrons, Wartesäle, Bureaux. — Transparent - Laternen für Telegraphen, Stations-Bureaux etc.

Locomotiv-, Weichen-, Schaffner-Laternen.

Zeichnungen und Kosten - Anschläge stehen auf Wunsch gern zu Diensten.

Technisches Bureau für Gas-, Wasser- und Ventilations-Anlagen.

Unsere **patentirten Gasconsum-Regulatoren** geben bei nicht **unwesentlicher** Gasersparniss regelmässig brennende Flammen und verhindern das Blaken.

Das bekanntlich über den Partheien stehende

Süddeutsche Bank- u. Handelsblatt in München,

vertritt die materiellen Interessen des Einzelnen, wie die Wohlfahrt der Gesammtheit und somit die Ordnung der wirthschaftlichen Interessen Deutschlands. In der Beleuchtung der Bank-, Zoll-, Steuer-, Gewerberechts-, Genossenschafts-, Versicherungs- und aller wirthschaftlichen Fragen überhaupt hat das Blatt sich so sehr im Sinne der wahren und unpartheiischen Vertretung der Interessen des Volkes hervorgethan, dass es die vollste Beachtung in den massgebenden Kreisen, sowie die Zustimmung einer Reihe der hervorragendsten Männer und bedeutender Journale der Gegenwart und zwar aus den verschiedensten politischen Partheien gefunden hat. Unter Berufung darauf, dass es seinen seitherigen Tendenzen und Zielen unentwegt treu bleiben wird, erlaubt sich die unterzeichnete Expedition ergebenst

zum Abonnement

einzuladen.

Jede Poststelle nimmt Jahres- oder auch Quartals-Abonnements entgegen zum Preise von 2 ℳ pro Quartal. Bestellungen auf directe Zusendung unter Kreuzband à ℳ 2,50 pro Quartal wollen gerichtet werden an
Die Expedition des Südd. Bank- u. Handelsblattes in München,
welche Probenummern auf Wunsch gratis und franco versendet.

Deutsches Reichs-Patent.

Grosse silberne Medaille. Moskau 1872. — Anerkennungs-Diplom. Wien 1873.

Schauwecker's selbstthät. Oeltropfapparat

für Dampfschieber und Kolben, spart 15—30 % an Kraft oder Brennstoff, sowie bedeutend an **Reparatur.** Bis jetzt abgesetzt 14 100 Stück. Allein zu beziehen durch:
Fr. Schauwecker, Maschinenfabrik Weiden (Bayer. Oberpfalz).

H. Zimmermann, Berlin NW., Specialitäten für Eisenbahnen.

Billetdruck- u. Zählmaschinen, Datum-, Gepäck- u. Stiftpressen, Billetschränke, Plombir- u. Coupirzangen verschiedener Art. Handstempel f. Güter- etc. Expd. in gehärtetem Stahl. Gravirungen sauber und billig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 22. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 21. März 1879.

Zur gefälligen Beachtung!

Die Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind in der neuesten Zeit derart in den Vordergrund der wirthschaftlichen und politischen Verhältnisse getreten, dass die Eisenbahnfragen nicht nur für den Eisenbahnfachmann, sondern auch für das gesammte Publikum, namentlich aber für alle Diejenigen, welche zu gesetzgeberischer Thätigkeit berufen sind oder den Kreisen des Handels, der Industrie etc. angehören, ein hervorragendes Interesse gewonnen haben. Wir glauben deshalb wiederholt alle Betheiligten auf unsere bereits seit 18 Jahren erscheinende „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" aufmerksam machen zu sollen, welche über alle wichtigen Ereignisse im Eisenbahnwesen schnelle und zuverlässige Auskunft giebt und alle das Eisenbahnwesen betreffenden politischen, administrativen, finanziellen und juristischen Fragen, alle in das Eisenbahnwesen einschlagenden Gesetze und Gesetzentwürfe eingehend bespricht.

Durch die aus den leitenden Kreisen der Vereins-Verwaltungen dem Blatte zu Theil werdende Unterstützung, welche durch die grosse Ausdehnung des Vereins über ganz Mitteleuropa von besonderem Werthe erscheint, und mit Hülfe der in Eisenbahnkreisen und anderweit der Redaction zur Seite stehenden tüchtigen Mitarbeiter und Correspondenten ist dieselbe, worauf besonderer Werth zu legen sein möchte, in der Lage, alle Tagesfragen durch Sachverständige besprechen zu lassen. Wir wollen hierbei nicht unterlassen, ganz besonders hervorzuheben, dass die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" als offizielles und von sämmtlichen Deutschen, Oesterreichischen, Ungarischen, Holländischen und von Belgischen, Rumänischen und Russischen Eisenbahnen unterstütztes Organ, Eisenbahn-Politik nach bestimmter Richtung zu machen nicht berufen ist, vielmehr als natürliche Vertreterin der hier betheiligten Interessengruppen, die Wünsche und Anforderungen einer jeden derselben in sachlicher Weise zum Ausdruck zu bringen hat, resp. allen in dem Verein vertretenen Richtungen, Staatsbahn- wie Privatbahn-Interessen etc. gerecht werden soll. Es dürfte hiernach kaum zu bezweifeln sein, dass die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", in welcher demgemäss die wichtigen Eisenbahn-Tagesfragen fachmännisch von den verschiedensten Standpunkten aus erörtert werden, wie keine andere Zeitung in der Lage ist, den Lesern ein klares und unbefangenes Urtheil über die jeweilige Situation in Eisenbahnangelegenheiten zu geben.

Im amtlichen Theile bringt die Zeitung sowohl die offiziellen Bekanntmachungen des Vereins, als auch die nicht rein locale Verhältnisse berührenden Bekanntmachungen der einzelnen Bahnverwaltungen, welche Tarife, Reglements und Fahrpläne betreffen, sowie die für die Actionäre und die Prioritätenbesitzer der Eisenbahngesellschaften wichtigen Veröffentlichungen, z. B. betreffend Berufung der Generalversammlungen, Verkündigung der Beschlüsse derselben, Feststellung und Erhebung der Dividenden und Zinsen, Verloosungen etc. Auch werden der Zeitung Monatsübersichten der erschienenen Tarife und Tarifnachträge beigegeben, desgleichen ebenfalls als Gratis-Beilage ein alle 14 Tage erscheinender Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Indem wir die Freunde unserer Zeitung und Alle, welche sich für Eisenbahnwesen interessiren, bitten, uns bei der Verbreitung des Blattes in immer weitere Kreise zu unterstützen, bemerken wir, dass die Zeitung, welche Montags und Freitags in der Stärke von ca. 2 Bogen erscheint, zum Preis von 4 M. pro Quartal durch alle Postämter des Deutsch-Oesterreichischen Postgebiets sowie auch durch alle Buchhandlungen zu beziehen ist. Eisenbahn-Beamte können dieselbe zum ermässigten Pränumerationspreis von 3 M. pro Quartal von uns direct beziehen.

Kreuzbandporto wird extra berechnet und beträgt dasselbe (ausser dem Abonnementspreis von 4 M.) vierteljährlich: für Deutschland und Oesterreich-Ungarn 1 M. 50 ₰, im Weltpostverein 2 M. 50 ₰.

Bemerken wollen wir noch, dass zu Privat-Inseraten, welche das Eisenbahnwesen betreffen, die Zeitung ganz besonders geeignet ist, weil sie über das ganze weite Gebiet des Eisenbahn-Vereins verbreitet ist, bei allen Verwaltungen desselben gelesen und auch auf grösseren Bahnhofs-Restaurationen dieses ganzen Gebiets ausgelegt ist. Die Inserate finden deshalb eine ganz ausserordentlich weite Verbreitung und Beachtung gerade in den Kreisen, für welche sie bestimmt sind. Inserate werden à 30 ₰ pro Zeile, 3 000 Exemplare Beilagen in 4° für 15 M. von unserer Buchdruckerei H. S. Hermann, Beuthstrasse 8, Berlin SW, angenommen.

Die Redaction.

Die Preussischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1877

von Julius Basch.

Der jüngst seitens des Reichskanzleramts veröffentlichten Zusammenstellung der Ergebnisse der Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1877 sind jetzt die statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen, enthaltend die Ergebnisse des Jahres 1877, gefolgt. Die Anordnung dieser von dem technischen Eisenbahnbureau des Ministeriums für Handel etc. angefertigten Statistik gleicht der der früheren Jahrgänge; nur um eine Abtheilung ist die vorliegende Statistik reicher, nämlich um die, betreffend die auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juli 1871 gezahlten Entschädigungen. Hinsichtlich des Zeitraumes, auf welchen sich die Uebersicht der Ergebnisse erstreckt, ist zu bemerken, dass derselben bei Staatsbahnen, der Berlin-Dresdener, Münster-Enscheder und Rhein-Nahebahn das Etatsjahr 1. April 1877/78, bei den übrigen Bahnen das Kalenderjahr 1877 zu Grunde gelegt ist. Die Gruppirung der Bahnen ist die bekannte: in Staatsbahnen, welche 8 Netze umfassen, Privatbahnen unter Staatsverwaltung, zu welchen 6 und Privatbahnen unter eigener Verwaltung, zu welchen 31 Bahnunternehmungen gehören. Das reiche Material, das in den statistischen Nachrichten zusammengehäuft ist, zu sichten und nach allen Richtungen hin zu verwerthen, ist eine schwierige und nicht im ersten Anlauf zu lösende Aufgabe. Wir beabsichtigen vorerst, aus dieser Fundgrube und aus der Fülle des Stoffs das Wichtigste herauszuheben und die gegebenen Daten so zu ordnen, dass wenigstens ein Ueberblick über die Thätigkeit der Bahnen und ihre Erfolge nach allen Beziehungen hin gewonnen werden kann. Den Uebersichten sind die entsprechenden Positionen früherer Jahrgänge angefügt. Wir haben solche gewählt, welche gleichsam Etappen in der Entwickelung der Bahnen, wie des Auf- und Niedergangs der wirthschaftlichen Verhältnisse bilden. Das Jahr 1869 musste seine Stelle finden als das, welches dem Französisch-Deutschen Kriege voranging, der Jahrgang 1871 als der Anfang der Epoche der Aufwärtsbewegung, welche in 1873 ihren Höhepunkt erreicht hat, endlich die letzten Jahre von 1875 an tragen das Gepräge der Krisis an sich, die in der Entwickelung der Eisenbahnen scharf zum Ausdrucke kommt. An die einzelnen Tabellen werden wir die nothwendigsten, meistentheils erläuternden Bemerkungen knüpfen.

Tabelle I. Ausdehnung und Anlagecapital.

Bezeichnung der Bahngruppen	Länge km	Verwend. zus. Millionen M	Pro km Tausend M	Stammactien u. Stammpriorität. Millionen M	Obligationen Millionen M
Staatsbahnen	4 940	1 253	253	—	—
Privatb. unter Staatsverwaltung	3 449	1 053	307	718	—
Privatb. unter eigener Verwaltung	9 607	2 403	258	1 433	—
Zusam. resp. durchschn.	17 996	4 709	266	2 151	—
1876	17 186	4 512	265	1 590	2 125
1875	15 893	4 211	265	1 565	1 919
1873	13 783	3 252	239	1 360	1 663
1869	10 320	2 277	220	805	1 127

Der Zuwachs des Preussischen Bahnnetzes gegen das Vorjahr beträgt 810 km oder 4,6 pCt., dagegen hatte die Ausdehnung im Jahre 1873 gegen 1869 um 33,5 pCt. zugenommen. An dem Zugang waren die Staatsbahnen mit 394,99 km betheiligt, während auf die Privatbahnen 415 km kommen, gegen 517,60 km Erweiterung in 1876. Im Jahre 1878 wurden nach den neuesten Mittheilungen dem Verkehre übergeben auf den

Staatsbahnen	586,76 km.
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	33,26 „
Privatbahnen unter eigener Verwaltung	146,50 „
Zusammen	766,52 km.

Die Bauthätigkeit der Privatbahnen geht von Jahr zu Jahr mehr zurück.

Gruben und Industriebahnen sind ultimo 1877 im Betrieb gewesen

	Normal-spurig km	Schmal-spurig km	Anlagekosten M
Locomotivbahnen	697,35	147,88	18 501 912
Pferdebahnen	111,60	99,06	2 018 981

Von der Länge der Bahnen waren doppelgeleisig:

1877	km 6 513,92	in Proc.	36,56
1876	„ 6 391,28	„ „	37,19
1875	„ 6 185,66	„ „	38,92
1873	„ 5 348,97	„ „	38,81
1869	„ 4 368,41	„ „	35,46.

Das angegebene Anlagecapital ist das verwendete, es ist gegen 1876 um 197 487 083 Mk. oder um 4,3 pCt. gewachsen. Es entfallen von dem Plus auf Staatsbahnen 64 904 428 Mk., eine Vermehrung um 5,4 pCt. Die Steigerung pro Kilometer beträgt nur 1 141 Mk. oder 0,4 pCt. Ueber die Durchschnittssumme von 265 964 Mk. haben pro Kilometer an Anlagecapital verwendet 11 Privatbahnen und 5 Staatsbahnen. Voran steht die Berlin-Potsdamer Bahn mit 441 101 Mk., ihr zunächst die Rhein-Nahe Bahn mit 441 011 Mk. In minimo beträgt die Verwendung pro Kilometer bei der Cottbus-Grossenhainer Bahn 63 184 Mk., bei der Angermünde-Schwedter Bahn 77 240 Mk.

Von den Prioritäten waren Ende 1877 amortisirt 85 501 644 Mk., überhaupt von Stammactien und Prioritäten 102 655 044 Mk. Eine Staatsgarantie bestand für Prioritäten in der Höhe von 414 020 000 Mk., für Stammactien und Stammprioritäten für den Betrag von zusammen 69 185 940 Mk. Von Prioritäten sind in 1877 22 940 000 Mk. zugekommen und zwar die 4½ pCt. Prioritäten der Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Tabelle II. Verkehrsbewegung und Einnahmen.

Personenverkehr.

Bezeichnung der Bahngruppen	Beförderte Personen Tausend	Specifische Frequenz Personenkilometer Tausend	Jede Person durchfuhr durchschnittl. Kilometer	Einnahme: zusammen Millionen M	Einnahme: pro Person u. Kilometer ₰	Einnahme: incl. Nebenerträge Millionen M
Staatsbahnen	30 624	235	37,0	39	3,41	42
Privatb. unter Staatsverwaltung	24 488	195	27,1	22	3,28	23
Privatbahnen unter eigener Verwaltung	57 534	196	32,2	72	3,80	75
Zus. resp. durchschnittl.	112 646	206	32,4	133	3,58	140
1876	114 275	220	33,6	136	3,58	143
1875	113 237	234	32,1	135	3,60	142
1873	97 648	251	33,2	123	3,48	129
1869	60 124	182	36,1	83	3,60	87

Güterverkehr.

Bezeichnung der Bahngruppen	Beförderte Tonnen Millionen	Specifische Frequenz Tausend	Jede Tonne durchfuhr durchschnittl. Kilometer	Einnahme: zusammen Millionen M	Einnahme: pro Tonne u. Kilometer ₰	Einnahme: im Localverkehr Millionen M	Einnahme: im directen u. Durchgangsverk. Millionen M
Staatsbahnen	24	453	90,1	106	4,62	32	74
Privatb. unter Staatsverwaltung	26	657	87,9	90	3,82	31	59
Privatbahnen unt. eigener Verwaltung	43	371	82,4	177	4,79	65	112
Zus. resp. durchschnittl.	93	448	85,9	373	4,46	128	245
1876	91	456	84,7	375	4,63	133	242
1875	89	472	83,4	374	4,79	136	238
1873	87	510	80,3	327	4,50	122	205
1869	51	374	72,7	201	4,83	79	121

Während noch im Jahre 1876 die absolute Frequenz im Personenverkehr gestiegen war, hat dieser im Jahre 1877 nach allen Richtungen hin eine Abnahme gezeigt. Die Anzahl der Reisenden ist um 1 628 783 oder 1,4 pCt. zurückgegangen. Sie betrug in der Classe I. 1877: 1 466 735, 1876: 1 609 486; Classe II. 1877: 15 693 746, 1876: 16 827 153; Classe III. 1877: 58 226 434, 1876: 58 748 114; Classe IV. 1877: 37 259 421, 1876: 37 090 366.

Es fand hauptsächlich in den beiden ersten Classen der Rückgang statt. Die Länge der von jeder Person durchschnittlich gefahrenen Strecke ist ebenfalls kleiner gewesen als in 1876. Die specifische Frequenz, die im Jahre 1876 um 6,09 pCt., im Jahre 1875 um 6,69 pCt. gefallen war, erfuhr im Jahre 1877 eine weitere Verminderung um 6,2 pCt.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr ist um 2 655 050 Mk. oder 1,9 pCt. gefallen und incl. der Nebenerträge um 3 241 481 Mk. oder 2,2 pCt. Im Jahre 1876 resultirte ein Plus von 0,64 pCt., pro 1875 ein solches von 5,67 pCt. gegen die resp. Vorjahre. Die Einnahme pro Kilometer Bahnlänge betrug

	1877	1876	1875
bei den Staatsbahnen	M 8 845	9 761	10 211
„ „ Privatbahn. unter Staatsverw.	„ 6 974	7 861	8 481
„ „ Privatbahnen unter eigen. Verw.	„ 7 997	8 233	8 850
„ allen Bahnen	„ 8 034	8 586	9 155

Von den Einnahmen entfallen auf den

	1877	1876	1875
Localverkehr . . . M.	97 143 351	98 295 291	96 773 888
directen Verkehr . . „	37 097 679	38 665 327	39 315 825

Im Güterverkehr fand ebenfalls eine Abschwächung statt, aber nur nach einer Richtung hin. Das Gewicht der beförderten Güter ist um 1 203 294 t oder 1,3 pCt. gegen 1876 gewachsen, dagegen hat die specifische Frequenz gegen 1876 um 1,6 pCt., gegen 1875 um 4,9 pCt. und gegen 1873 um 12,0 pCt. abgenommen. Die von jeder Tonne durchschnittlich gefahrene Strecke ist gegen die Vorjahre gestiegen, gegen 1876 um 1,4 pCt. Befördert wurden (in Tonnen)

	Eilgut	Stückgut	Frachtgut in zu 5 t	Wagenladungen von je 10 t
1877 . . .	438 999	4 758 987	14 043 551	37 970 537
1876 . . .	470 656	5 125 654	18 046 308	31 766 431
1875 . . .	527 327	5 359 340	18 617 192	29 483 456
1873 . . .	574 464	5 985 299	20 665 839	42 698 468
1869 . . .	357 654	—	48 217 676	—

Die Transporte von Eil- und Stückgütern, erstere in Folge der Concurrenz der Post, sind gefallen, die Frachten der Wagenladungsclassen, stärker die Wagenladungen zu 10 t, sind gestiegen. Von den transportirten Massen kommen (in Tonnen) auf den

	Localverkehr	directen Verkehr	Durchgangsverkehr
1877 . .	32 899 983	40 460 609	13 200 041
1876 . .	28 899 234	35 509 585	11 034 643
1875 . .	35 013 453	32 414 017	10 285 100
1873 . .	34 634 921	—	—

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind hinter denen der Vorjahre geblieben, hinter 1876 um 1 245 189 Mk. oder 0,3 pCt., pro Tonne und Kilometer um 3,6 pCt. und gegen 1875 um 6,9 pCt. Im Localverkehr fand eine Einbusse von 4 554 487 Mk. oder 3,4 pCt. gegen 1876 statt und gegen 1875 von 7 975 131 Mk. oder 6,0 pCt. Dagegen sind die Einnahmen aus dem directen und Transitverkehr gestiegen, gegen 1876 um 3 309 298 Mk. oder 1,3 pCt., gegen 1875 um 7 550 997 Mk. oder 3,1 pCt. Sichtlich wirkte dahin die durch die Lage der wirthschaftlichen Verhältnisse gebotene Ausdehnung der Exporte. (Schluss folgt.)

Verzeichniss der im Jahre 1878 innerhalb des Vereinsgebiets dem Verkehr übergebenen Bahnstrecken.

(NB. Die Längen der einzelnen Strecken sind zum Theil den von Seiten der geschäftsführenden Direction uns zugegangenen offiziellen Anzeigen über Betriebseröffnungen, zum Theil nach den uns von den betreffenden Verwaltungen direct zugegangenen Mittheilungen entnommen.)

A. Deutsches Reich.

				km
1.	1/1.	Castrop-Dortmund	Köln-Mindener E.	16,80
2.	1/1.	Demmin-Stralsund	Berliner Nordb.	46,30
3.	5/1.	Altbreisach-Mitte Rhein	Badische Staatsb.	0,78
4.	5/1.	Colmar-Altbreisach	Elsass-Lothr. E.	21,14
5.	15/1.	Ottbergen-Northeim	Westfälische und Hannoversche B.	64,07 *)
6.	16/1.	Hammerstein-Schlochau	Ostbahn	30,64
7.	6/2.	Mülhausen-Mitte Rhein	Elsass-Lothr. E.	17,56
8.	6/2.	Müllheim-Mitte Rhein	Badische Staatsb.	4,59
9.	11/2.	Leopoldshöhe-Mitte Rhein	Badische Staatsb.	2,13
10.	11/2.	St. Ludwig-Hüningen	Elsass-Lothr. E.	3,65
11.	1/4.	Andernach-Niedermendig	Rheinische E.	14,60
12.	1/4.	Herne-Castrop	Köln-Mindener E.	6,37
13.	11/4.	Backnang-Murrhardt	Württemb. Staatsb.	16,08
14.	15/4.	Pegelwitzer-Striegauer Weiche	Oberschlesische E.	2,11
15.	10/5.	Fellhammer-Gottesberg	Breslau-Freiburger E.	1,36
16.	15/5.	Schnabelwaid-Holenbrunn	Bayerische Staatsb.	56,65
17.	15/5.	Diedenhofen-Sierck	Elsass-Lothr. E.	23,07
18.	15/5.	Tempelburg-Hammerstein	Ostbahn	52,78
19.	15/5.	Ehrang-Grenze bei Sierck	Saarbrücker E.	54,08
20.	15/5.	Karthaus-Conz	Saarbrücker E.	2,15
21.	15/6.	Rüttenscheid-Steele	Rheinische E.	5,80
22.	1/7.	Wesel-Bocholt	Köln-Mindener E.	20,30
23.	4/7.	Balingen-Sigmaringen	Württemb. Staatsb.	45,90
24.	15/7.	Hausach-Wolfach	Badische Staatsb.	4,47
25.	1/9.	Dortmund-Bodelschwingh-Mengede	Westfälische E.	11,61
26.	15/9.	Senden-Weissenhorn	Bayerische Staatsb.	9,57
27.	1/10.	Neustettin-Stolpmünde-Rügenwalde	Ostbahn	156,13
28.	1/10.	Oppeln- bezw. Groschowitz-Grossstrelitz	Oberschlesische E.	28,85 *)
29.	10/10.	Heilbronn-Schwaigern	Württemb. Staatsb.	11,32
30.	15/10.	Wetzlar-Lollar der Berlin-Wetzlarer Linie	Nassauische E.	18,03
31.	15/10.	Feucht-Altdorf	Bayerische Staatsb.	11,90
32.	1/11.	Itzehoe-Heide	Holstein. Marschb.	53,90
33.	1/11.	Neersen-Viersen	Rheinische E.	6,10
34.	1/11.	Wesselbüren-Heide	Westholsteinische E.	11,00
35.	1/11.	Echem-Mitte Elbbrücke b. Hohnstorf	Hannoversche E.	4,01
36.	15/11.	Neustettin-Belgard	Ostbahn	63,46
37.	15/11.	Graudenz-Jablonowo	Ostbahn	30,15
38.	15/11.	Insterburg-Goldap	Ostbahn	53,60
			Summa	983,01
		Hierzu kommen noch		
39.	1/1.	Anschluss der Berliner Ringbahn an die Berlin-Dresdener Bahn		0,97
40.	20/8.	Verbindungsbahn von Möckern zum Sammelbahnhof Leipzig		3,50
41.	20/8.	Leipziger Verbindungsb. der Sächs. Staatsb.		7,20
42.	20/8.	Verbindungscurve der Linie Leipzig-Hof		0,76
		Es sind sonach im Jahre 1878 im Deutschen Reiche neu eröffnet		995,44
		Hiervon sind abzurechnen		4,64

und zwar für die neue Abkürzungsstrecke der Sächsisch-Bayerischen Linie bei Altenburg der Sächsischen Staatsbahn, welche am 25/9. zur Eröffnung gelangte.

Es verbleiben sonach noch	990,80

Die neu eröffneten Strecken vertheilen sich auf die einzelnen Eisenbahnverwaltungen wie folgt:

Badische Staatsbahnen	No. 3, 8, 9 und 24	11,97
Bayerische Staatsbahnen	„ 16, 26 und 31	78,12
Berliner Nordbahn	„ 2	46,30
Breslau-Freiburger Bahn	„ 15	1,36
Elsass-Lothringische Bahn	„ 4, 7, 10 und 17	65,42
Hannoversche Staatsbahn	„ 35	4,01
Holsteinische Marschbahn	„ 32	53,90
Köln-Mindener Eisenbahn	„ 1, 12 und 22	43,47
Nassauische Eisenbahn	„ 30	18,03
Oberschlesische Eisenbahn	„ 14 und 28	30,96
Ostbahn	„ 6, 18, 27, 36, 37 u. 38	386,76
Rheinische Eisenbahn	„ 11, 21 und 33	26,50
Saarbrücker Eisenbahn	„ 19 und 20	56,23
Westfälische Eisenbahn	„ 5 und 25	75,68
Westholsteinische Eisenbahn	„ 34	11,00
Württembergische Staatsbahn	„ 13, 23 und 29	73,30
	in Summa wie vor	983,01

B. Oesterreich-Ungarn.

				km
1.	20/5.	Karansebes-Orsova	Oesterr. Staatsb.	91,00
2.	1/6.	Schaibmühl-Trambach	Niederösterr. Staatsb.	9,00
3.	18/8.	Bielitz-Saybusch	Kaiser Ferd.-Nordb.	20,90
4.	15/10.	Kriegsdorf-Römerstadt	Mähr.-Schles. Centralb.	14,56
5.	23/11.	Dalja-Brood	Ungarische Staatsb.	96,20
			in Summa	231,66

C. Niederlande.

				km
1.	1/7.	Pr. Uedem-Wesel	Nordbrabant-Deutsche	30,00
2.	24/7.	Zutphen-Winterswyk	Holländische E.	43,48
3.	15/10.	Zaandam-Amsterdam**)	Holländische E.	9,92
4.	15/10.	Leiden-Wörden	Niederl. Rheinbahn	33,85
			in Summa	117,25

Von sonstigen dem Vereinsgebiete angehörigen Eisenbahnen sind uns Neueröffnungen pro 1878 nicht bekannt geworden.

*) 1,19 km gehören der Hannoverschen Staatsbahn.

*) Die Gesammtlänge Oppeln-Grossstrelitz beträgt 32,43 km, von Oppeln bis Groschowitz (3,58 km) wird die Oberschlesische Hauptbahn benutzt.

**) Zaandam-Amsterdam wurde bereits unterm 11/5. 78 dem Personenverkehre übergeben.

Die Individualität der Eisenbahnen nach der Natur des Landes, Staates und Volkes.

(Nach dem Vortrage des Herrn von Weber im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin am 11. Februar 1879.)

(Schluss.)

Die Ungeheuerlichkeit der Raumverhältnisse in der Baltischen bis an den Ural und die südöstlichen Steppen reichenden Ebene, sowie die absolute Regierungsgewalt beeinflussen das Eisenbahnwesen Russlands in characteristischen Zügen: militärisch disponirt, nach politischen Rücksichten für ostwärts gerichtete

Ziele ausgebaut, eigensinnig durch abweichende Spurweite gegen das Europäische Netz abgeschlossen, sind die Russischen Bahnen eingerichtet für grosse Massentransporte niederwerthiger Producte aus weiten uncivilisirten Flächen, die erst die Locomotive dem Weltmarkte erschlossen hat.

Die Halbinselländer wie Italien und Dänemark mussten die Natur ihrer Lage auch im Bahnwesen wiederspiegeln. Italiens Schienenwege ziehen an den Küsten hin, nach den Häfen strebend, überall in Concurrenz mit dem Seewege. „Daher suchen dort die Massengüter geringeren Werths und grösserer Transportzeit, also diejenigen Beförderungsmassen, von deren Bewegung meist die finanzielle Prosperität der Bahnen abhängt, das Meer auf, während die schnellen Güter, deren kleine Masse grosse Transportanstrengungen erfordert, vornehmlich aber im Personenverkehre, auf die Eisenbahnen fallen". Seegüter pflegen, einmal schwimmend, den Wasserweg soweit wie möglich auch ins Binnenland festzuhalten. „Wir sehen daher die grossen Seehandelsplätze meist so tief im Lande als möglich, an Buchten und Aestuarien liegen und nur solche prosperiren, während die auf den Spitzen oder in der Nähe der Spitzen von Halbinseln liegenden Häfen höchstens die für diese selbst bestimmten Güter empfangen, fast nie aber für den regen Massenumschlag zwischen Meer und Eisenbahnen dienen, sondern höchstens Eilfrachten und Passagiere aufnehmen".

„Es zeigt daher von einem Verkennen oder Unterschätzen der zwingenden Kraft der geographischen Verhältnisse, wenn man z. B. glaubt, dass das in jetziger Zeit vielbesprochene Salonik ein Hafen von Bedeutung für den ganzen Europäisch-Orientalischen Handel, oder die Bosnisch-Macedonische Bahn, Novi-Salonik, jemals eine Hauptstrasse für denselben werden könne. Dieser Handel, einmal auf dem Meere befindlich, wird darauf so tief in den Europäischen Continent hinein als möglich, nach Triest, Venedig, Genua, Odessa, Marseille, gehen, aber niemals in Salonik auf die Bahn fallen, um, parallel mit dem Adriatischen Meere, zu zehnfach höherem Preise als auf diesem, nach Norden verführt zu werden, ja die z. B. für Deutschland bestimmten Orientgüter müssten auf der Gebirgsbahn Salonik-Novi und von da bis an die Deutsche Grenze, ca. 1 400 km Distanz, zu weit unter einem Pfennig pro Deutsche Meile gefahren werden, um den Transport dieser Güter um Gibraltar herum nach Hamburg nicht vortheilhafter erscheinen zu lassen, da die Seefracht von Salonik aus nach Hamburg wenig mehr als einen Frank pro Centner beträgt. Salonik kann daher wohl eine grosse Bedeutung für die Balkanhalbinsel, niemals aber für einen grösseren Theil Europas gewinnen".

Der Einfluss der geographischen Gestaltung auf die Art der Eisenbahnverkehre geht am deutlichsten aus den Zahlen hervor, welche das Verhältniss der Einnahmen vom Güter- zu denen des Personenverkehrs ausdrücken. Die Personenverkehr-Einnahme = 1 gesetzt, verhält sich zu der aus dem Güterverkehr:

in Oesterreich	(Continentalland)	wie	1 : 4,0
„ Russland	(„)	„	1 : 3,2
„ Preussen	(„)	„	1 : 2,7
„ England	(Inselland)	„	1 : 1,3
„ Italien	(„)	„	1 : 0,9
„ Dänemark	(„)	„	1 : 0,5

„Die physikalische Geographie scheidet auch den Massenbedarf Italiens, das kein Holz und keine Kohle besitzt, durch die Alpen noch für geraume Zeit vom Massenbezug von Deutschland. Die Englische Kohle kostet in Mailand gerade soviel, wie die Deutsche in Luzern, und diese müsste daher gratis über den Gotthard bis Mailand gefahren werden, wenn sie mit der Englischen in Italien concurriren wollte. Ebenso kommt Norwegisches Holz in ganz Italien um 50 pCt. billiger zu stehen, als Deutsches und selbst Oesterreichisches".

„In das weitaus bedeutsamste Bereich geographischer Einflüsse trat das Eisenbahnwesen ein, als es den Ocean nach dem westlichen Continente hin überschritt.

Die Bedingungen, unter denen es sich hier gestaltete, das Amt, welches es hier zu erfüllen hatte, waren völlig andere wie in Europa.

In Europa entwickelte es sich aus den Bedürfnissen hochcivilisirter Völker und Staaten, trat zwischen fertige, wirthschaftliche und staatliche Organismen als eine neue Macht hinein, welche Pflichten übernahm und Rechte forderte, vielenorts als Eindringling betrachtet und behandelt wurde.

In Amerika half es, fast von Anbeginn an, Völkerschaften und Länder schaffen, war es von Anfang an ein mächtiges Werkzeug der gewaltigen Staatenbildung der Union, ein treuer Gefährte ihrer Politik, ein stärkster Helfer ihrer Staatswirthschaft und der hauptsächliche, ja fast ausschliessliche Träger der von Ost nach West fortschreitenden Civilisation.

Es war dies alles und galt auch demgemäss von Anfang an, als ein den anderen Staatsfactoren völlig ebenbürtiges Element im Staatsleben.

Die Amerikanische Cultur begann das mit dem Eisenbahnwesen, was die Europäische mit ihm vollendete; vor dem einfachen Fusspfade, vor der Saumthierstrasse streckte sich die Eisenbahn in die wilde Savanna und in den Urwald.

In Europa hatte das Eisenbahnwesen Verkehre zu vermitteln, in Amerika sie zu schaffen".

Jenseits des Oceans liegt das hervorragende Moment des Eisenbahnwesens also in dem colonisatorischen Beruf. Hier, auf einem Gebiet, ein halb mal grösser als Europa, zwischen arktischer Kälte und fast tropischer Hitze fand das Eisenbahnwesen die Aufgabe vor, eine neue Welt erst zu schaffen, während es in Europa eine alte Cultur abschloss und eine neue Epoche herbeiführte". Die Ausrüstung der Bahnen gegen Hitze und Kälte und für sehr lange Reisen musste eine entsprechende sein, während vier Gebirgsketten und Stromgebiete zur Besiegung der schwierigsten Verhältnisse herausforderten und zahllose Brückenconstructionen grösster Kühnheit und Neuheit hervorriefen.

Als Concurrent trat dem Eisenbahnwesen hier ein Canalnetz entgegen, aber, wie überall, nur in beschränkter Kraft.

„Als das Eisenbahnwesen in Amerika erschien, fand es bereits über 60 000 km ganz schiffbare oder doch im weitesten Sinne flossbare Wasserläufe als natürliche Strassen vor, mit denen a priori in Wechselwirkung und Concurrenz zu treten war. Diese Länge hat sich seitdem durch Canalisirungen und Regulirungen um mehr als 10 000 km erhöht."

Der Urwald der Savannen lieferte anfangs zu allen Bauten überreiche Holzmassen, später entdeckte man Kohlen- und Erzlager von zehnfacher Mächtigkeit im Vergleich zu denen Europas. Der Viehreichthum der Ebenen, oft eine Schwierigkeit für Züge und Telegraphen, gab der Amerikanischen Locomotive ihre eigenthümliche Physiognomie.

Die ungeheure Getreideproduction des Westens wirft enorme Transporte auf die Bahnen und macht die Frachten so niedrig (½ Pfennig pro Meilencentner), wie wir das Gleiche nicht haben.

„Eine Getreideproduction ohne Gleichen ergiesst einen Cerealientransport, der sich im Jahre 1876 schon auf über 120 Millionen Centner erhob, vom Südwesten und Westen der Union auf die östlich führenden Eisen- und Wasserstrassen, welche diese Transporte zu in Europa ungekannt niedrigen Preisen beschaffen, die sich im Sommer dieses Jahres auf noch nicht ganz ⅓ Pfennig pro Centner und Meile erhoben haben und oft darunter gewesen sind. Die mittlere Länge dieser Transporte, wovon ein hohes Procent für den Export, beträgt fast 200 Deutsche Meilen." Aehnlich verhält es sich mit der Baumwolle.

Sicher im Innern, geschützt gegen Aussen, hält Amerka ein geringes Militärcontingent und konnte somit alle Kraft auf den Ausbau seines Netzes verwenden, während militärisch-politische Gründe Bau und Tracirung gar nicht influirten.

In diesem sich frei und selbstständig regierenden grossen Staate ist die Schaffenskraft eine strotzende, gewaltige, zunächst bis zum brutalen Materialismus gehende. Diese Kraft nützte die Errungenschaft der alten Cultur für sich aus und ging doch, allen Vorurtheiles baar, neue Wege eigener Wahl in Besiegung neuer Hindernisse, um die ungeheuren Ländergebiete auszubeuten. Die Verbindung des productenreichen Westens und der beiden Meere wurden ein Hauptobject, „Getreidebahnen" die Losung! So entstanden in unglaublicher Schnelligkeit, aus den geographischen Verhältnissen heraus, jene collosalen Linien mit Constructionen, deren Neuheit und Kühnheit eben „Amerikanisch" war: Langschwellenconstruction, Uebersetzung der Niederungen mit Gerüsten, Brücken in jenem vorzüglichen Amerikanischen festen Holze, Brücken von kühnster Anlage, die Stationen etc. wie Blockhäuser gebaut, Drehscheiben etc. ohne alles Eisen! Bei den Ungleichheiten des Oberbaues und starken Curven entstanden die gegliederten Amerikanischen Truckgestelle der Wagen und Locomotiven, pflugförmige Gerüste vor den Locomotiven zur Beseitigung von Bäumen und Vieh vom Geleise, Beleuchtung der Bahn auf weithin durch die grosse Fanallaterne und Warnungssignale durch die grosse Glocke an gefährdeten Stellen, sehr modificirte Dampfgeneratoren je nach dem sich bietenden Brennmaterial, Personenwagen auf den ungeheuren Strecken mit Salons, Speise- und Schlafzimmer, Küche etc., mehr fliegenden Hôtels oder dem mit allem erdenklichen Comfort eingerichteten Seedampfschiff ähnlich. Anfangs flüchtig und wohlfeil angelegt, sind die Verbesserungen der Bahnbauten doch Hand in Hand mit der steigenden Civilisation und Bevölkerungsdichtigkeit gegangen und die Ausführung jetzt weit solider als vordem. Man war anfangs vor die Alternative gestellt: „Entweder solid und so wenig Bahnen, oder leicht und schnell, dafür aber viel Bahnen". „Im ersten Falle (sagte der darüber interpellirte Präsident Lincoln) sparen wir jährlich Menschenleben, im letzteren gewinnt die ganze Union an Grösse und Wohlfahrt. Ich beklage die (durch Unglücksfälle vorkommenden) Opfer als Mensch, als Präsident der Union muss ich rathen, sie zu opfern." In Befolg dieses Princips hat die Union mit 40 Mil-

lionen Einwohnern fast ebenso viel Bahnen in gleicher Zeit aufgebracht als Europa mit seinen 300 Millionen Bewohnern!

Die geographisch-physikalischen Bedingungen sprechen sich deutlich im Amerikanischen Betrieb aus: Die Haupt-Getreideproductionsstätten liegen im fernen Westen, die Kohlen weit von den Erzen. Die Richtung der Bahnlinien geht deshalb von Ost nach West, die Linien treten mit den grossen Flussläufen und Canälen überall in die unerbittlichste freieste Concurrenz, so sehr, dass die Frachten wie erwähnt auf $^1/_3$ Pfennig für den Meilencentner herabgedrückt sind, was für die Union von unberechenbarer Bedeutung ist. Man will jetzt Transportinteressentengruppen bilden mit selbstgewähltem Leiter, um das Concurrenzproblem zu lösen.

Will man die charakteristischen Wirkungen des Landes und seiner Natur in ganz hervorstechenden Besonderheiten verfolgen, so muss man sich von dem genialen Redner und autoritativen Manne im Eisenbahnfache namentlich in die tropischen und fernen Ostländer führen lassen, um an interessanten Zügen in Construction des Betriebsmaterials und des Betriebes selbst mit lebhaftem Interesse zu sehen, wie schmiegsam und dehnbar sich die eiserne Schöpfung des Nordens nach den geographisch-physikalischen Eigenschaften gereckt und anbequemt hat, weit mehr als es auf den ersten Blick möglich erscheinen könnte.

Es waltet hier überall ebenso sehr die absolut gebietende Macht der Natur vor, als der Charakter des Volkes, die Verfassung des Landes und die besonderen Zwecke des Transports, die Arten der Frachten, ihre Richtungen, wie das allgemeine Tempo der Verkehrsbewegung ohne besondere Gesetze und Zwangsmassregeln es ganz von selbst mit sich bringen, der Construction des technischen Theiles und der Organisation der Verwaltung einen bestimmten Stempel oder Charakter aufzudrücken.

Es konnte nicht leicht eine Seite des Eisenbahnwesens von grösserem Interesse sein, in gleicher Weise aber nicht leicht ein Redner sich finden, der mit so feiner Beobachtungsgabe jene so zu sagen naturgesetzliche Individualität der Eisenbahnen uns darzulegen vermochte, wie dies seitens des Herrn v. Weber vor seinen dankbaren Zuhörern geschah. Fr.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 17. März 1879. (Präsidialantrag. Ankaufsverhandlungen mit Privatbahnen. Ministerielle Ressortveränderungen. Refactien. Differentialtarife für Kohlen zwischen Oberschlesien und den Ostseehäfen. Trierer Handelskammer. Russische Getreidetransporte. Währungsstreit Oesterreichischer Eisenbahngesellschaften. Bahnneigung. Secundärbahnen. Gotthardbahn. Neueröffnete Strecken.)

Bezüglich des Präsidialantrages in Sachen der Gütertarifregelung ist zu constatiren, dass der Bundesrath sich immer noch nicht mit demselben beschäftigt hat. Inzwischen ergehen sich die politischen Blätter in Conjecturen über den Ausfall der Vorberathung, welche die Gütertariffrage in der Conferenz von Staatsbahnenbesitzenden Bundesstaaten gefunden hat. Da nach den Angaben, welche der stellvertretende Chef des Reichs-Eisenbahnamtes anlässlich der Berathung des Etats dieses Amtes über diese Conferenz gemacht hat, das Resultat derselben nicht so ungünstig gewesen wäre, als dies auf Grund verschiedener Zeitungsnachrichten zu vermuthen war, so ist in der politischen Presse die Annahme aufgetaucht, dass die der Conferenz zu Grunde liegende Berathungsvorlage nicht ganz so weit gehe, wie dies nach der Begründung des Präsidialantrages eigentlich vorauszusetzen gewesen wäre.

Die Wiener „Polit. Corr.", die auch einen offiziösen Berliner Correspondenten hat, stellt für den kommenden Sommer eine Nachsession des Preussischen Landtages behufs Ankaufs von Eisenbahnen in Aussicht. Dies Gerücht war schon früher aufgetaucht, dann dementirt worden, hat aber, wie die „Nat.-Zeitung" meint, die innere Wahrscheinlichkeit für sich. Von anderer Seite hat freilich früher verlautet, dass man vor der Vorlegung von Eisenbahnankaufs-Entwürfen erst Neuwahlen abwarten wolle; im Uebrigen fragt es sich auch, ob die schwebenden Projecte bereits in den nächsten Monaten genügend weit gediehen sind. Die zuerst nach der Pause wieder aufgenommene Verhandlung mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn stösst Seitens Hannover-Altenbeken auf Schwierigkeiten. Der Verwaltungsrath der letztgenannten Bahn beschloss, dem Betriebsüberlassungs-Vertrag zwischen der Regierung und der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft die Genehmigung zu versagen, dagegen auf Grundlage einer Abfindung der Actionäre mit einer jährlichen Rente in neue Verhandlungen eintreten zu wollen. Der Verwaltungsrath delegirte den Schatzrath Hugenberg zur Vertretung der Gesellschaft bei den bezüglichen Unterhandlungen. Eine Denkschrift des Schutzvereins der Actionäre proponirt als mässigste Entschädigung 1 pCt. für die Actien und 2 pCt. für die Stamm-Prioritäts-Actien. — Die in voriger Woche mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn wieder aufgenommenen Verhandlungen haben vorläufig ein greifbares Resultat nicht ergeben.

In Folge der am 1. April in Kraft tretenden ministeriellen Ressortveränderungen in Preussen geht demnächst die bisherige zweite Abtheilung des Finanzministeriums für „Domänen und Forsten" als zweite Abtheilung des landwirthschaftlichen Ministeriums auf dieses über. Die vierte Abtheilung des bisherigen Ministeriums für Handel, nämlich die Abtheilung für „Gewerbe und Handel", wird als neues Handelsministerium unter dem Staatsminister Hofmann als Chef constituirt. Die drei übrigen Abtheilungen (für Privatbahnen, für Staatsbahnen und für Bergwerke) bilden das neue Ministerium für öffentliche Arbeiten unter dem Herrn Minister Maybach. Von dem neuen Handelsministerium geht jedoch das gewerbliche Unterrichtswesen (Geheimräthe Wehrenpfennig und Lüders) auf das Cultusministerium über. Der bisherige Director der Abtheilung für Gewerbe und Handel, Geheimrath Jacobi, wird dieselbe auch im neuen Handelsministerium als Director zu leiten fortfahren. Gleichzeitig wird die Bezeichnung der einzelnen Ministerien eine andere. Jedoch wird die räumliche Verlegung der anderen Ministerien zugetheilten Abtheilungen in die betreffenden Ministerialgebäude noch nicht sofort stattfinden, während die zum neuen Ministerium für öffentliche Arbeiten gehörenden Abtheilungen bereits am 1. April in dem nach der Vossstrasse liegenden Flügel des Handelministerial-Gebäudes verlegt werden.

Die Seitens der Königlichen Eisenbahncommissariate seither geübte Aufsicht über die Handhabung des Gütertarifwesens bei den unterstellten Privatbahnverwaltungen ist in der Regel auf die Einforderung von Berichten und Nachweisen beschränkt geblieben und nur selten auf nähere Untersuchungen durch Einsicht der Acten, der Abrechnungen und der in den Güterexpeditionen geführten Journale ausgedehnt worden. Im Interesse einer wirksameren Handhabung des Aufsichtsrechts der Regierung erachtet der Handelsminister für unerlässlich, dass die Eisenbahncommissariate sich über den gehörigen Vollzug der das Gütertarifwesen betreffenden Bestimmungen in den geeigneten Fällen auch durch eine von einem Commissar vorzunehmende Revision der Buch- und Rechnungsführung sowie durch sonstige zweckentsprechende Erhebungen Ueberzeugung verschaffen. Insbesondere empfehle es sich in Fällen, wo Verstösse gegen die bestehenden Vorschriften, unzulässige Abweichungen von den tarifarischen Bestimmungen und Bevorzugungen einzelner Transportinteressen im Wege sogenannter Refactien zur Anzeige gebracht sind, die Untersuchung durch einen Commissar eintreten zu lassen, statt sich auf die blosse Einforderung bezüglicher Berichte der betheiligten Verwaltungen zu beschränken. Insoweit es den Eisenbahncommissariaten hierzu an den geeigneten Beamten mangeln sollte, hat der Handelsminister die Königl. Eisenbahndirectoren angewiesen, solche Beamte den Commissariaten auf Requisition zur Verfügung zu stellen, wobei selbstverständlich zu vermeiden sei, dass Functionen der gedachten Art an Beamte einer concurrirenden Bahn übertragen werden.

Der Kern dieses Erlasses ist demnach gegen Refactien gerichtet und geht derselbe wohl parallel mit den Anforderungen, welche nach dieser Richtung hin Deutscher Seits an Oesterreich gestellt sind. In den Verhandlungen des Reichstages über den provisorischen Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrag erklärte bekanntlich die Reichsregierung, sie habe den vielbesprochenen §. 17, welcher die Beschlagnahme von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln untersagt, als eine Concession gegen den §. 15 bewilligen müssen, welcher bekanntlich die Einräumung von Refactien verhindern will und die Publication aller an Transportgeber gewährten besonderen Vortheile vorschreibt. Bis jetzt ist indessen dieser §. 15 thatsächlich noch nicht durchgeführt. Die „N. Fr. Pr." erzählt nun von einem Depeschenwechsel zwischen Berlin und Wien in Betreff Ausführung dieser Artikel 15. Wir entnehmen dem Blatte Folgendes: „Die Deutsche Regierung hat schon vor vier Wochen eine Note an das Oesterreichische Cabinet gerichtet, in welcher sie anfragt, wann Artikel 15 des Vertrages für den Oesterreichischen Verkehr geltend werden wird. Die Deutsche Regierung habe davon gehört, dass die Eisenbahnen den diesbezüglichen Abmachungen widerstreben und die Oesterreichische Regierung gesonnen sei, die Pflicht einer Publication der Refaction blos im Transit- und Aussenverkehr einzuführen. Dies widerspreche jedoch den zu Berlin getroffenen Vereinbarungen. Der Oesterreichische Handelsminister antwortete auf diese Note ziemlich energisch. Er erklärte, Deutschland habe kein Recht, über die Durchführung des Artikels 15 zu interpelliren, nachdem der Artikel 17 von den Deutschen Richtern nicht beachtet werde. Er verwahre sich ferner dagegen, als ob er verpflichtet sei, die Publicationspflicht der Refactien auch im internen Verkehr anzuordnen, da der Berliner Vertrag dies keineswegs heische. Aber um einen Beweis seiner Absicht zu geben, den Vertrag loyal zur Anwendung zu bringen, und um eine Umgehung des Vertrages durch Umkartirung der Waaren an der Grenze zu verhindern, werde er freiwillig die

Publicationspflicht der Refactien auch für den inneren Verkehr auferlegen. Die Verordnung wird in der That, wie wir bereits gemeldet haben, dem Sinne dieser Antwort entsprechen. Es wird den Eisenbahnen der Auftrag gegeben werden, dass das Minimalquantum, die Route und der gewährte Tarif ersichtlich werden. Die Fixirung eines Minimalquantums wird gestattet sein, jedoch heisst es in der Verordnung, „soweit dabei nicht die Gewährung von Vortheilen an Einzelne zu erkennen ist". Mit Ungarn ist bereits das Einvernehmen gepflogen worden, so dass in beiden Theilen der Monarchie gleiche Bestimmungen gelten werden."

Wie die politischen Blätter berichten, hat der Herr Handelsminister verfügt, dass für den Kohlentransport aus Ober-Schlesien folgende Tarifsätze in Kraft zu treten haben: nach Königsberg 46 Pf. per 50 kg, nach Danzig 36 Pf. per 50 kg, die Fracht nach den näher gelegenen Stationen: Kreuz bleibt 50 Pf., Stettin bleibt 56 Pf., Bromberg bleibt 60 Pf. Hier haben wir es also mit Differentialtarifen zu thun, welche die Kohlen an Mittelstationen zu niedrigeren Sätzen vorüberfahren als zu den Endstationen. Ueber eben diesen Gegenstand schreibt man aus Königsberg: „Es soll damit natürlich der Einfuhr Englischer Kohle Concurrenz gemacht werden, und die Massregel ist allerdings nach dieser Richtung hin einschneidend genug. Aber wer trägt die Kosten für diese Concurrenz? Die Frage beantwortet sich von selber, wenn man bedenkt, dass diese Concurrenz nur möglich ist, weil die Transportpreise weitaus billiger gestellt sind, als die Selbstkosten des Transports, und dass dadurch die Rentabilität der lediglich dabei in Betracht kommenden Staatsbahnen wesentlich herabgemindert wird. Es handelt sich also um eine Prämie zu Gunsten der Schlesischen Grubenbesitzer auf Kosten des Landes, insbesondere auf Kosten der östlichen Provinzen und speciell Königsbergs. In dem Augenblick, wo man die Einfuhr Englischer Kohle abschneidet, erschwert man natürlich auch unsern Ausfuhrhandel, denn da in diesem Falle weniger Schiffe einlaufen werden, werden auch die Ausfuhrfrachten in die Höhe getrieben werden. Kurzum, die Massregel, so wohlgemeint sie sein mag, wird unseres Erachtens nur dazu führen, unseren Handel empfindlich zu schädigen. Dass sie im Uebrigen mit dem Krieg gegen die Differentialtarife in krassem Widerspruch steht, braucht nicht erst hervorgehoben zu werden."

Das „Deutsche Handelsblatt" berichtet über eine Sitzung der Trierer Handelskammer Folgendes: „In Betreff der Anfrage der Königlichen Regierung wegen des Einflusses der niedrigen Fracht Galizischer Hölzer auf den Absatz des hiesigen Holzes waren bei den hiesigen Interessenten Erkundigungen eingezogen und auf Grund dieser der Entwurf eines an die Königliche Regierung zu richtenden Antwortschreibens angefertigt worden, welches verlesen und genehmigt wurde. Nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen sollen die Ungarischen und Galizischen Hölzer ebensowenig wie die hierauf bezüglichen Bahntarife für das diesseitige Holzgeschäft nachtheilige Wirkungen hervorgebracht haben. Ungarn und Galizien sind überhaupt für den hiesigen Bezug und Consum von dortigem Werk- und Nutzholz von keiner Bedeutung und influiren auch nicht auf den Absatz der im Mosel-Gebiet producirten Hölzer. Während von harten Hölzern nur versuchsweise Eichen-, Fass-, Daubenholz aus genannten Ländern hierher bezogen wurde, fanden die dortigen weichen Hölzer bis jetzt hier gar keinen Eingang und dürfte dies in erster Linie darauf zurückzuführen sein, dass das Holz des Mosel-Gebietes weniger porös, dagegen bedeutend ausdauernder als jenes und daher auch vermöge seiner Güte im Verhältniss nicht theurer ist, als das Ungarische und Galizische Product".

Es ist vielfach die Befürchtung verbreitet, dass die in Aussicht genommene neue Zollpolitik den Deutschen Transitverkehr schädigen wird. So wird von der Russischen Grenze berichtet, dass die Bestrebungen der Russischen Eisenbahn-Verwaltungen, den Getreideexport von den Preussischen Ostseehäfen abzulenken, in Folge der beabsichtigten Einführung Deutscher Getreidezölle eine kräftige Anregung erfahren habe. Schon am 11. Februar habe in Petersburg eine Conferenz von Vertretern derjenigen Russischen Eisenbahnen, welche auf Häfen des Asowschen, Schwarzen und Baltischen Meeres ausmünden, stattgefunden, in welcher es sich hauptsächlich darum handelte, wie die sehr bedeutenden Getreidefrachten, welche Deutschland bisher als Transitfrachten passirten, in Zukunft aber auch als Transitgut dem neuen Deutschen Getreidezoll unterliegen würden, nicht mehr nach Deutschland, sondern ausschliesslich nach Russischen Hafenplätzen zu dirigiren und von dort aus zu verschiffen und auf diese Weise das in's Ausland gehende Getreide von der Erlegung des Deutschen Getreidezolls zu befreien seien. Bei den Verhandlungen dieser Conferenz hat sich nun herausgestellt, dass die Mehrzahl der Russischen Häfen einen weit grösseren Export als bisher zu bewältigen im Stande wäre und auch einzelne der grossen Eisenbahnlinien, wie zum Beispiel die Odessaer und Nicolaibahn, keine Verstärkung ihrer Transportmittel bedürfen. Es wurde ferner constatirt, dass es im Interesse der Eisenbahnen der ersten Gruppe liegt, in Riga die Speicher und Ladevorrichtungen zu erweitern und für die Winterzeit Riga einen Hülfshafen in Windau zu schaffen, da der Libauer Hafen, welcher gegenwärtig schon durch eine Eisenbahn mit der Rigaer verbunden ist, beim Aufhören des Getreidetransportes über die Landesgrenze ausschliesslich der Romny-Libauer Bahn zu dienen haben wird, welche demselben vollauf zu thun geben kann. Es handelt sich darum, den Handel der Deutschen Ostseehäfen zu zerstören, den Russischen Handel aber zu beleben.

In Sachen des Währungs-Streites der Oesterreichischen Eisenbahngesellschaften ist davon Notiz zu nehmen, dass das Oberhandelsgericht in Leipzig die Nichtigkeitsbeschwerde der durch den Münchener Handelsverein angeklagten Oesterreichischen Bahngesellschaften verworfen hat. Der Appellrichter hält die beklagten Gesellschaften für verpflichtet, die Zahlung nach Wahl der Besitzer der betreffenden Schuldverschreibungen bezw. Coupons in Wien oder Pest nach Oesterreichischer Währung zu leisten. In diesem Ausspruche, dahin spricht sich der Nichtigkeitsrichter aus, sofern damit gemeint ist, es habe bezüglich der bei dem Zahlungsgeschäft massgebenden Geld- und Münzverhältnisse das in den betreffenden Oertern geltende Recht Anwendung zu finden, ist nichts den rechtlichen Prinzipien Zuwiderlaufendes enthalten. Das Recht des Erfüllungsortes ist damit gewahrt, Folge des bezeichneten der Entscheidung zu Grunde liegenden Princips ist, dass, nachdem Kläger für die in Frage stehenden Zahlungen Berlin, bezw. Frankfurt a. M. und München als Erfüllungsort gewählt hatte, das Zahlungsgeschäft in allen betreffenden Richtungen nach den in diesen Orten geltenden Rechten zu beurtheilen ist. Hat sich nun ein Schuldner verpflichtet, auch in Süddeutscher resp. Thalerwährung zu zahlen, so muss er, da diese Währungen jetzt beseitigt und durch Goldwährung ersetzt sind, in dieser erfüllen.

Aus den in Folge des vom Herrn Handelsminister ergangenen Circularerlasses vom 30. September v. J. eingegangenen Berichten hat derselbe ersehen, dass die Bezeichnung der Bahnneigungen auf den Neigungsweisern durch einen Decimalbruch nur auf wenigen Preussischen Bahnstrecken eingeführt worden ist und dass die Mehrzahl der Eisenbahnverwaltungen die früher allgemein übliche Bezeichnungsmarke durch eine Verhältnisszahl (1 : x) auch nach Einführung des Metermasses beibehalten hat. Wenngleich nicht zu verkennen ist, erklärt der Handelsminister in einem Erlass vom 2. März d. J., dass die letztere Bezeichnung durch Decimalbruch unter Umständen eine gewisse Erleichterung gewährt, so erscheint doch für eine Bezeichnung der Neigungen auf der Strecke, welche in erster Reihe für das Locomotiv- und Bahnaufsichts-Personal leicht verständlich sein muss, diejenige Ausdrucksweise am meisten empfehlenswerth, welche auch in den in den Händen der genannten Beamten befindlichen Reglements zur Anwendung gekommen ist. Es wird daher bestimmt, dass auf den Neigungsweisern die Bezeichnung durch eine Verhältnisszahl auf sämmtlichen Bahnstrecken Preussens wieder eingeführt, resp. beibehalten wird.

Der „Reichs-Anzeiger" veröffentlicht die Genehmigung für die Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn zur Anfertigung von Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von der Station Hundsfeld nach Trebnitz; desgleichen die Genehmigung zur Anfertigung von Vorarbeiten für Herstellung einer Secundärbahn von Meuselwitz nach Gera, soweit Preussisches Gebiet in Betracht kommt.

Der Brandenburgische Provinziallandtag beschloss auf Antrag des Provinzial-Ausschusses: a) Bezüglich des Baues einer Bahn niederer Ordnung von Stargard über Pyritz, Lippehne, Soldin, Neudamm nach Köslin. 1. Es soll der Bau der normalspurigen Bahn dadurch unterstützt werden, dass Seitens der Provinz für je 7 500 m der zu erbauenden Bahn, und zwar für die innerhalb der Grenzen der Provinz Brandenburg belegene Strecke der Betrag von 50 000 *M.* zur Hälfte in Stamm-Prioritäts- und zur anderen Hälfte in Stamm-Actien, soweit eine gleiche Theilung möglich ist, übernommen wird, wenn der Staat mindestens in gleicher Höhe wie die Provinz sich bei dem Unternehmen betheiligt. Werden St.-Pr.-Actien nicht emittirt, dann ist die Unterstützung nur in Stamm-Actien zu übernehmen. b) Bezüglich des Baues einer Bahn niederer Ordnung Paulinenaue-Fehrbellin-Neu-Ruppin. 1. Es soll der Bau der normalspurigen Bahn in einer Länge von 27 km unter der Bedingung, dass der Kreis Osthavelland auf die ihm bereits zugesicherte Prämie für den Bau einer Chaussée von Fehrbellin über Brunne bis zur Kreisgrenze in der Richtung auf Paulinenaue verzichtet, dadurch unterstützt werden, dass seitens der Provinz 150 000 *M.* in Stamm-Actien, oder falls zur Beschaffung des Baucapitals auch Prioritäts-Obligationen ausgegeben werden sollten, ein dem Verhältnisse, in welchem die Verausgabung der letzteren zum Baucapital erfolgt, entsprechender Theil jenes Capitals in diesen Obligationen übernommen wird.

Der Bauunternehmer des Gotthardtunnels, Favre, hat beim Bundesrathe gegen das Gesuch der Gotthardbahn-

Gesellschaft um Ermächtigung zur Aufnahme einer Hypothek von 70 Millionen Frcs. auf die Gotthardbahn Opposition erhoben.

Nach einer Uebersicht des Handelsministeriums über die im Laufe des Jahres 1878 eröffneten Eisenbahnstrecken sind zu verzeichnen: A. Staatsbahnen 586,76 km und zwar Strecken der Ostbahn, Niederschlesisch-Märkischen, Westfälischen, Saarbrücker, Hannoverschen und Nassauischen Bahn. B. Privatbahnen unter Staatsverwaltung 33,26 km, Strecken der Oberschlesischen und Berlin-Dresdener Bahn. C. Privatbahnen unter Privatverwaltung 146,50 km auf Strecken von acht Bahnen. D. Auf Preussischem Gebiet belegene Strecken anderer Verwaltungen 54,5 km, die Nordbrabant-Deutsche und Württembergisch-Hohenzollernsche Bahn.

Secundärbahnen. Der Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft in Breslau ist die Genehmigung zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von ihrer Station Hundsfeld nach Trebnitz ertheilt worden. — Einem zu Meuselwitz im Herzogthum Sachsen-Altenburg behufs Herstellung einer Secundär-Eisenbahn von Meuselwitz nach Gera zusammengetretenen Comité ist z. H. des Fabrikbesitzers Wilhelm Riekes in Spora die Genehmigung zur Anfertigung der bezüglichen generellen Vorarbeiten für das Preussische Staatsgebiet ertheilt worden.

Russische Correspondenz.

Russische Eisenbahnschuld. Der Russische Finanzminister hat dem alten Brauch gemäss auch zu Beginn dieses Jahres eine Uebersicht über den Stand der Finanzen des Zarenreiches aufgestellt, der wir die folgenden die Eisenbahnen betreffenden Zahlen entnehmen. Am 1. Januar 1878 belief sich das Guthaben der Regierung bei den verschiedenen Bahnen auf folgende Beträge:

a) Für Vorschüsse aus den Jahren 1857, 1859, 1862 und 1863 zur Fertigstellung der Grossen Russischen Eisenbahnen (nichts zurückgezahlt im vergangenen Jahre) 45 566 713 Rubel Papier.

b) Für Vorschüsse aus den Jahren 1869—1875 an die Gesellschaften: Dünaburg-Witebsk, Orel-Witebsk, Riga-Dünaburg, Moskau-Rjäsan, Rjäsan-Koslow und Griasi-Zarizyn zur Vermehrung der Betriebsmittel 712 747 £ und 14 591 923 R. P. Diese Schuld hatte im abgelaufenen Jahre um 1 068 592 R. P. abgenommen (wahrscheinlich durch Transcription, aber nicht durch Rückzahlung. Anm. d. Referenten).

c) Für Vorschüsse aus den Jahren 1871—1877 zur Deckung des Betriebsdeficits etc. der Bahnen: Tambow-Koslow, Griasi-Zarizyn, Libau-Romny und Constantinowsche Bahn (nichts zurückgezahlt im abgelaufenen Jahre) 2 468 702 R. P.

d) Vorschüsse zum Bau der Constantinowschen Bahn pro 1870—1875 (nichts zurückgez. im abgelauf. Jahre) 3 940 957 R. S.

e) Vorschüsse an Diverse für Bahnactien; nach Rückzahlung von 728 255 Rubel P. verblieben an Capital und Zinsenschuld 150 000 R. S. und 6 953 233 R. P.

f) Vorschüsse zur Zahlung der Zinsen für Obligationen der Tambow-Saratow und Brest-Grajewo Bahn (nichts abbezahlt) 3 076 142 R. P.

g) Vorschüsse von 1869—1877 an 30 verschiedene Gesellschaften für deren Obligationen; nach im Jahre 1877 erfolgter Rückzahlung von 9 473 024 R. P. (theilweise wahrscheinlich wie sub b) verblieben 547 242 012 R. S. und 4 334 424 R. P.

h) Avancen, welche 1872—1874 an 14 verschiedene Gesellschaften zur Ausgabe neuer Obligationen gewährt wurden. Hiervon verblieben nach erfolgter Rückzahlung von 23 075 R. P. noch 14 061 317 R. S. und 5 996 084 R. P.

i) Avancen von 1861—1878 für garantirte Zinsen und Amortisation; nach Rückzahlung von 5 342 £ und 954 677 R. P. verblieben 1 934 337 £ und 178 818 274 R. P.

k) Vorschüsse, welche zur militärischen Instandsetzung der Bahnen im Jahre 1876 gewährt wurden: 2 887 427 R. P.

l) Im Jahre 1877 wurde der Grossen Russischen Eisenbahn zum Bau des 2. Geleises von Wileika bis Koschedary ein Vorschuss gewährt von 402 474 R. P.

Uebersicht. Im Jahre 1876 betrug die Summe der vom Staate garantirten Zinsen für Actien und Obligationen 18 418 622 R. S., 538 935 £, 8 421 141 R. P.

Diese Summe hat im Jahre 1877 um 196 353 R. S. und 1 125 494 R. P. zu-, um 57 111 £ aber abgenommen, infolge der bekannten Valutaänderung einzelner Bahncapitalien und betrug nunmehr am 1. Januar 1878:

18 614 975 Rubel Silber,
481 824 £ und
9 546 636 Rubel Papier
Summa 43 529 364 Rubel Papier.

Von diesem Betrag kamen 16 069 890 R. P. zur Auszahlung; und zwar erforderten 6 Gesellschaften gar keine Subsidien, nämlich Moskau-Rjäsan, Moskau-Jaroslaw, Grosse Russische Eisenbahn, Dünaburg-Witebsk, Kursk-Kiew und Rjäsan-Koslow; von den übrigen Bahnen beanspruchten: Riga-Dünaburg 8,87 pCt. der garantirten Summe; Warschau-Terespol 14,92 pCt., Warschau-Bromberg 35,83 pCt., Koslow-Woronesch-Rostow 45,83 pCt., Schuja-Iwanowo 46,54 pCt., Orel-Witebsk 50 pCt., Griasi-Zarizyn 51,4 pCt., Mitausche Bahn 65,5 pCt., Lodz-Koliuschin 70,65 pCt., Charkow-Nicolajew 77 pCt., Moskau-Brest 95,2 pCt, Baltische Bahn 96,51 pCt., Rjaschsk-Morschansk 96,56 pCt., Kursk-Charkow-Azow 98,95 pCt.; ferner nahmen die volle Garantie in Anspruch: Fasstowsche Bahn, Orenburger, Weichselbahn, Orel-Griasi, Rostow-Wladikawkas, Wolga-Don, Poti-Tiflis, Morschansk-Sysran, Losowaja-Sewastopol und Rjaschsk-Wiasma.

Die gesammte beanspruchte Garantiesumme betrug wie bemerkt:

pro 1877	16 069 890 R. P.	gegen 1875	8 259 850 R. P.
gegen 1876	14 279 287 „	„ 1874	5 096 817 „

Die geringere Zunahme der wirklich beanspruchten Garantiesumme entspricht seit 1874 nur der geringeren Bauthätigkeit im Eisenbahnwesen Russlands.

Die Gesammtschulden der Russischen Eisenbahnen an die Regierung betrugen aber:

am 1. Januar	Rubel. Pap.	und	Rubel. Silb.
1878 . . .	265 095 396	„	581 959 940
1877 . . .	238 033 755	„	527 377 259
1876 . . .	216 514 900	„	459 840 950
1875 . . .	205 609 099	„	397 501 598
1874 . . .	191 801 553	„	338 329 247

Diese Zahlenreihen bedürfen wohl keines Commentars, die Milliarde Rubel Eisenbahnschuld ist in Russland ein bereits überwundener Standpunkt!

Post-Statistik. Dem unlängst erschienenen offiziellen Bericht pro 1877 (für 7 Rubel vom Postdepartement zu beziehen) entnehmen wir folgende Zahlen: Im genannten Jahre bestanden insgesammt 3 678 Poststellen und 6 501 Briefkasten; die Zahl der Beamten stieg auf 14 163. Poststationen (für den Personentransport) bestanden 4 294 mit 23 490 Schreibern, Aufsehern und Kutschern bei 51 587 Pferden; die Pferde machten 4 297 774 Fahrten mit Postgegenständen und Estaffetten und 7 924 816 Fahrten mit Passagieren. Die Länge der Poststrassen betrug 143 764 Werst, von denen 20 022 auf die Eisenbahnen kommen, 7 838 auf chaussirte Strassen, 95 015 auf gewöhnliche Wege, der Rest auf Feldwege und Wasserstrassen. Auf diesen Strecken legte die Post insgesammt 52 614 311 Werst zurück, von denen ca. 20 Millionen auf die Eisenbahnen, 4 Millionen auf chaussirte und 25½ Millionen auf gewöhnliche Wege kommen.

Im inländischen Verkehr wurden 161 634 776 Stücke versandt, davon zunächst 65¼ Million periodischer Drucksachen im Abonnement, 54 Millionen frankirte Briefe und 23½ Millionen portofreie Gegenstände; 7 742 234 Werth- und Geldpackete mit einem Totalwerth von 1 948 984 441 Rubel, 1 233 275 Geldsendungen mit 60 819 499 Rubel Inhalt. Mit der Stadtpost wurden 16 325 741 Gegenstände versandt, von denen ca. 11½ Millionen auf Zeitungen kommen.

Im Verkehr mit dem Ausland kamen 6 316 146 Packete zur Absendung, hiervon 89 805 mit einer Werthangabe von 47 617 484 Rubel und 33 552 Geldsendungen mit 16 385 338 Rubel Inhalt. Aus dem Auslande kamen in Russland 10 825 202 Gegenstände an und zwar 31 611 Werthpackete mit 19 990 454 Rubel Werth und 63 908 Geldsendungen mit 7 532 172 Rubel. Es wurden 817 505 periodische Zeitschriften aus Russland abgeschickt und 3 623 906 empfangen. Als unbestellbar verblieben zum 1. Januar 1878 insgesammt 158 136 inländische und 1 601 ausländische Gegenstände. Den weiteren Zahlen entnehmen wir, dass das Gewicht der gesammten Privatpackete 10,1 Millionen Pfund, dasjenige der Staatspacketsendungen 15,8 Millionen Pfund (!) betrug, welch letztere portofrei befördert wurden. An Marken wurden verkauft 60 581 184 Stück gegen 16,1 Millionen in 1867 und 10 500 Stück in 1857.

Die Gesammteinnahmen der Postverwaltung beliefen sich auf 12 840 684 Rubel 28 Kop., die gesammten Ausgaben auf 14 527 637 Rubel 50¼ Kop. (Stimmt mit früheren Angaben nicht überein. Anm. des Referenten.)

Vorsichtsmassregeln gegen die Pest. Aus den betreffs der Griasi-Zarizynbahn geführten Verhandlungen ersehen wir, dass die Kaiserliche Commission die Forderung stellte, im Bedarfsfalle die Bahnen streckenweise zu schliessen und dann den Betrieb, soweit derselbe unumgänglich nöthig sein sollte, auf Staatskosten weiterzuführen, hierbei die Beamten des Eisenbahnbataillons zu verwenden und die erforderlichen Quarantänemassregeln einzuhalten. Ausserdem sollen Lazarethe errichtet und besondere Wagen zum Transporte der Kranken nach diesen Lazarethen eingeführt werden. Die Verwaltung konnte sich jedoch zu so weit gehenden Concessionen nicht entschliessen und wollte einer Beschränkung des Betriebes, unter Berufung auf den § 1372 der alten Quarantäneordnung, überhaupt nicht beistimmen. Sie verlangte lediglich die militärische Absperrung jeder etwa inficirten Station und eine jedesmalige Räucherung und Desinficirung der Personen und Güter bei Durchfahrung eines solchen Cordons. Eine Einigung zwischen den beiden massgebenden Factoren ist bisher nicht erzielt worden.

Waggonfabrikation in Russland. Im abgelaufenen Jahre wurden im Inlande 2 638 gedeckte Waggons und 195 Plattformen, unter ersteren 27 Personen- und 6 Gepäckwagen, fabricirt

und zwar in den 6 Fabriken von Lilpop, Rau und Löwenstein, Putilow, Sormow, Malzew, Kolomna und Samsonieff und hierfür von der Regierung 4 220 000 Rubel ausbezahlt.

Warschau-Wiener Bahn. Diese Gesellschaft giebt vom 1. Mai d. J. die bisher bestandene 4. Wagenclasse, welche ja überhaupt in Russland wenig eingeführt ist, wieder auf.

Eisenbahnsteuer. Das bei der Direction der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft errichtete Comptoir für internationalen Verkehr macht bekannt, dass daselbst Tabellen zum Preis von 10 Kopeken pro Stück bezogen werden können, welche den Betrag der neuen Steuer pro 100 kg Eilgut ergeben für den bestehenden Russisch-Deutschen, Russisch-Deutsch-Belgisch-Französischen und Russisch-Ungarisch-Oesterreichischen Verband.

Schneeverwehungen auf Russischen Bahnen. Aus den offiziellen Angaben erfahren wir, dass im Winter 1877/78 von 19 210 Werst Bahnen im Ganzen 6 992 oder etwas mehr als der dritte Theil von Schneeverwehungen zu leiden hatten. Es wurden insgesammt 9 680 Werst Schneeschutzwände in dem betreffenden Winter aufgeführt, von denen 7 600 Werst in provisorischen resp. transportablen und der Rest in festen Vorrichtungen bestand. Nur zwei Bahnen, die Wolga-Donsche und diejenige von Petersburg nach Zarskoe-Selo hatten gar keine Schutzvorkehrungen getroffen. Dabei waren aber nur etwa 50 pCt. der den Verwehungen ausgesetzten Stellen bisher geschützt.

Unglücksfälle und Diebstähle. Unter den grösseren Unfällen ist insbesondere derjenige auf der Moskau-Kursker Bahn bei der Station Pachomowo zu erwähnen, bei dem ein Personenzug mitten in einen die Kreuzung passirenden Güterzug hineinfuhr, 6 Wagen zertrümmerte, wobei 3 Beamte verunglückten.

Zu den bedeutenderen Diebstählen dürfte wohl der aus Nowaja Ladoga berichtete zu zählen sein; es ist nämlich in der Nähe dieser Stadt auf einer Länge von über 4 km die im Canal versenkte eiserne Kette der Schleppschifffahrtsgesellschaft insofern unter erschwerenden Umständen gestohlen worden, als hierzu das Eis an vielen Stellen aufgebrochen werden musste. Zum Transport der zerhakten Kette sollen 40 Fuhrwerke gedient haben und es bleibt sehr fraglich, ob es bis zum Eintritt der Navigation gelingen wird, das fehlende Stück Kette zu ersetzen.

Gasbeleuchtung der Eisenbahnwagen

nach dem patentirten System von J. Pintsch in Berlin.

In welchem ausgedehnten Massstabe die zuerst vor etwa 10 Jahren auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eingeführte Gasbeleuchtung der Eisenbahnwagen, nach dem patentirten System von J. Pintsch in Berlin, in den letzten Jahren auch auf den übrigen Bahnen Deutschlands und des Auslandes Eingang gefunden hat, zeigt nachstehende Zusammenstellung:

Namen der Bahnen	in Betrieb Stück	noch i. Auftrag Stück
Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	637	—
Königliche Ostbahn	539	—
Berlin-Hamburger Eisenbahn	280	49
Berlin-Dresdener Eisenbahn	67	—
Berlin-Anhaltische Eisenbahn	150	8
Magdeburg-Halberstädter incl. Berlin-Kölner Verband	162	—
Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	52	—
Preuss.-Braunschweiger Verband	67	—
Kaiserlich Deutsche Post	134	15
Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	58	—
Reichseisenbahnen für Elsass-Lothringen	59	35
Bergisch-Märkische Eisenbahn	563	29
Hannoversche Staatsbahn	102	8
Königlich Frankfurt-Bebraer Eisenbahn	25	—
Oberschlesische Eisenbahn	49	170
Rheinische Eisenbahn	5	—
Moselthalbahn	78	—
Berlin-Wetzlarer Bahn	115	53
Berliner Nordbahn	24	64
Thüringische Eisenbahn	10	8
Schlafwagen-Gesellschaft	6	—
Hofzug Sr. Majestät des Kaisers von Deutschland	5	—
Hofzug Sr. Majestät des Kaisers von Russland	1	—
Kaiser Ferdinands Nordbahn	21	—
Königliche Saarbrücker Eisenbahn	10	—
Rhein-Nahe Eisenbahn	6	—
Für S. K. K. H. den Kronprinzen von Deutschland	—	2
Grand société des chemins de fer St. Petersburg, Nicolaibahn	79	—
Moskau-Brester Eisenbahn	76	50
Metropolitan Railway — London	30	150
Great Eastern Railway — London	190	52
Moskau-Rjäsaner Eisenbahn	—	12
	3 600	705

Locomotiven sind mit Gaseinrichtung versehen
17 Stück für die Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,
22 „ „ „ Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn,
1 „ „ „ Bergisch-Märkische Eisenbahn,
2 „ „ „ Nicolaibahn in St. Petersburg.

Ausser der Gasbeleuchtung nach dem System von Pintsch ist auf einzelnen Englischen, Französischen und Italienischen Bahnen die Gasbeleuchtung der Personenwagen mit Gas nach einer anderen, jedoch weniger vollkommeneren Methode eingeführt worden. Wenn wir auch die Zahl der auf diesen Eisenbahnen mit Gasbeleuchtung versehenen Personenwagen nicht kennen, so glauben wir doch mit Sicherheit annehmen zu können, dass die Beleuchtung der Personenwagen mit Gas auf den Deutschen, insbesondere Preussischen Eisenbahnen die ausgedehnteste Anwendung gefunden hat.

Ueber die Anwendung der Siemens & Halske'schen Blockapparate bei Bahnhofs-Abschlusssignalen.

In der Vereinszeitung findet sich in No. 16 d. J. Seite 208 in dem Artikel „Ueber die Anwendung mehrflügeliger Signale zum Abschluss der Bahnhöfe" folgender Satz:

„Siemens & Halske'sche Blockapparate können mehrflügelige Signale in dieser Beziehung nicht ersetzen, da die Controle derselben bedingt, dass der dienstthuende Stationsbeamte dieselben entweder selbst bedient oder jedesmal in das Bureau geht, um den Stand der Scheiben nachzusehen",

und ferner wird gesagt, dass nur die mehrflügeligen Signale, nicht aber die Siemens & Halske'schen Blockapparate dem Stationschef die Möglichkeit geben, den Lauf der Züge zu controliren.

Der Verfasser scheint, nach obigen Angaben zu urtheilen, die Wirkung der Siemens & Halske'schen Blockapparate falsch aufzufassen, da dieselben durchaus nicht den Zweck haben, eine Controle über den Lauf der Züge auszuüben, sondern dem Stationschef lediglich dazu dienen, in einer für den Empfänger absolut zwingenden Weise seine Befehle zu ertheilen, welcher Zug einfahren resp. welches Geleis dazu benutzt werden soll, wobei ihn der Apparat insofern unterstützt, als er verhindert, dass collidirende Anordnungen gegeben werden.

Mithin bildet der Siemens & Halske'sche Blockapparat einen wesentlichen Factor, um dem Stationschef seine oft recht schwierige Aufgabe zu ermöglichen, indem dadurch nicht allein die vollständige Disposition über die Zugeinfahrten und Geleisbenutzungen in seine Hand gelegt wird, soweit dies erforderlich ist, sondern auch diese Anordnungen stets in festgegliederter Verbindung mit den Anordnungen der etwaigen Assistenten stehen.

Von der Anwendung der Siemens & Halske'schen Blockapparate ist die Frage, ob ein- oder mehrflügelige Signale als Bahnhofs-Abschlusssignale benutzt werden sollen, ganz unabhängig, und erfüllen dieselben für alle einzelnen Fälle unverändert ihren Zweck.

Der Unterzeichnete muss sich persönlich auch hier zu der Ansicht bekennen, dass eventuell mehrflügelige Bahnhofs-Abschlusssignale nicht entbehrt werden können und schliesst sich in dieser Beziehung den Betrachtungen in der No. 16 dieser Zeitung vollkommen an. C. Frischen.

Zur Finanzirung der Gotthardbahn.

Zum Zwecke der Vorbereitung für den Finanzausweis, welchen die Gotthardbahn-Gesellschaft zu leisten haben wird, hat dieselbe in Betreff der Einzahlung des Actiencapitals und der Begebung der 6 000 000 Frcs. 5 pCt. Obligationen, welche in Gleichberechtigung mit den früher creirten 68 000 000 Frcs. zur er-ten Hypothek ausgegeben werden sollen, mit der Disconto-Gesellschaft, der Darmstädter Bank und Herrn S. Bleichröder, wie bereits in No. 18 mitgetheilt, am 2. d. M. einen Vertrag geschlossen. Diese Vereinbarung lautet nach dem „Actionär" wie folgt: § 1. Die Firmen garantiren der Gesellschaft die Einzahlung der IV. Rate auf die Actien. Die Gesellschaft wird demnach die Actien, auf welche die Einzahlung nicht geleistet worden ist, aufrufen und für dahingefallen erklären. An Stelle dieser Actien wird die Gesellschaft, vorbehaltlich eines Beschlusses der Generalversammlung, neue Actien von je 500 Frcs. mit 60 pCt. Einzahlung liberirt, ausfertigen, welche die gleiche Nummer wie die für dahingefallen erklärten alten Actien erhalten. Die Gesellschaft wird diese neuen Actien mit Ausnahme von 2 000 Stück derselben, welche sie anderweitig begeben hat, den Bankfirmen spätestens am 30. Juni 1879 aushändigen, wogegen dieses Consortium der Gesellschaft als Aequivalent 52,22 Frcs. nebst 6 pCt. Zinsen davon seit 31. December 1878 bis zum Tage der Ablieferung der Stücke für jede überlieferte Actie bezahlen wird. Die Gesellschaft vergütet den Firmen als Entgelt für die Uebernahme der Garantie der Actieneinzahlung baar 250 000 Frcs., zahlbar spätestens am 30. Juni 1879. Das Consortium der Firmen übernimmt von der Gesellschaft 6 000 000 Frcs. 5 pCt. Obligationen I. Hypothek. Diese sind in gleicher Weise wie die 20 000 000 Frcs. 5 pCt. Obligationen IV.

Serie auszufertigen und in Betreff der Zins- und Capitalrückzahlungen zu behandeln. Ob die Einverleibung in die IV. Serie, oder die Ausfertigung als V. Serie erfolgen soll, bleibt der Bestimmung des Consortiums vorbehalten. Der Uebernahmepreis beträgt 60 pCt. zuzüglich der Stückzinsen für den bei Abnahme mitzuliefernden laufenden Coupon bis zum Tage der Abnahme. Ausserdem participirt die Gesellschaft an dem Nettomehrerlös über 63 pCt. hinaus, welchen das Consortium beim Verkauf erzielen wird, dergestalt, dass dieser Nettomehrerlös zu ¾ der Gesellschaft und zu ¼ dem Consortium zufällt. Das Consortium verpflichtet sich, bis 31. December 1879 einschliesslich die Obligationen weder ganz noch theilweise zu weniger als 72½ pCt. zuzüglich laufender Stückzinsen ohne schriftliche Genehmigung der Direction der Gesellschaft zu begeben. Auch nach Ablauf dieser Frist wird das Uebernahme-Consortium, falls es zu weniger als 75 pCt. zuzüglich laufender Zinsen die übernommenen Obligationen begeben will, nach Möglichkeit darauf bedacht sein, die Gesellschaft in die Lage zu bringen, sich die Uebernahme der zu verkaufenden Obligationen zu dem angegebenen Course vor anderen Käufern zu sichern. Das Consortium ist berechtigt, die Obligationen ganz oder in Beträgen von nicht weniger als 500 000 Frcs. vom 1. Juli 1879 ab zu beziehen, dergestalt, dass die vollständige Abnahme spätestens am 31. December 1881 bewirkt sein muss. Jedes Mitglied des Consortiums kann die Obligationen entweder an der Casse der Gesellschaft abnehmen oder den Betrag provisionsfrei in seinem Domicil zur Verfügung stellen. Das Consortium der Firmen wird den Mitgliedern des Syndicats zur Beschaffung des Baucapitals der Bahn und zwar in der Zusammensetzung und in dem Verhältniss von Theilnehmern und Antheilen, welche bei dem Abschlusse des Nachtrags-Vertrages vom 12. Februar 1878 zum Vertrage vom 10. October 1871 bestanden haben, den Beitritt zu diesem Vertrage innerhalb der Ratificationsfrist desselben offen halten. Dieses soll jedoch nur geschehen unter der Bedingung, dass die gemeinschaftliche Begebung, sowohl der abzunehmenden 5 pCt. Gotthardbahn-Obligationen IV. Serie, wie der nach diesem Vertrage zu übernehmenden Actien und 6 000 000 Frcs. Nominal 5 pCt. Obligationen im Syndicate erfolgt und zwar nach den Bestimmungen des Syndicat-Vertrages vom 10. October 1871, welcher bis zum 30. Juni 1882 für die dem gegenwärtigen Vertrage Beitretenden erneuert wird. Die Betheiligung der Consortial-Mitglieder geschieht mit Ausschluss der Solidarität untereinander. Die Disconto-Gesellschaft, die Darmstädter Bank und Herr S. Bleichröder behalten sich das Recht vor, die Antheile von nicht beitretenden Milgliedern des früheren Consortiums in einem der Gesellschaft binnen vierzehn Tagen nach Ablauf der Ratificationsfrist anzugebenden bestimmten Verhältnisse selbst zu übernehmen. § 7. Die Ratification dieses Vertrages wird beiden contrahirenden Parteien bis zum 12. März d. J. einschliesslich vorbehalten. § 8. Dem Uebernahme-Consortium wird die Befugniss zum Rücktritt von diesem Vertrage unter denselben Bedingungen eingeräumt, welche in Artikel 9 des Nachtrags-Vertrages vom 12. Februar 1878 zum Vertrage vom 10. October 1871 wegen Beschaffung des Baucapitals der Gotthardbahn stipulirt worden sind.

Präjudizien.

Haftpflicht der Eisenbahnen. Nach einem Erkenntnisse des Königlichen Appellationsgerichts zu Magdeburg in Sachen der Wittwe des Rangirers T. wider die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft vom 22. October 1878, No. II 4583, genügt zum Beweise des eigenen Verschuldens des Getödteten der Nachweis, dass der Getödtete keinen Auftrag hatte, diejenige Dienstleistung, wobei er verunglückte, zu verrichten und dass er bei dieser Verrichtung höchst unvorsichtig zu Werke gegangen ist.

Der den Eisenbahnbediensteten bei Unfällen zu Gute kommende und dem Einwande der eigenen Verschuldung entgegenstehende Umstand, dass sie bei ihren Dienstverrichtungen sich in manchen Fällen Gefahren aussetzen müssen, findet in dem Falle keine Anwendung, wenn der Verunglückte eine Dienstleistung übernommen hatte, welche ihm nicht oblag und zu welcher er die erforderliche Gewandtheit, z. B. seiner Steifheit wegen, nicht besass.

Literatur.

Vom XVIII. Jahrgange (1878) der **Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Büreaus** ist unlängst das III. und IV. Vierteljahrsheft als Doppelheft zur Ausgabe gelangt. Dasselbe hat folgenden Inhalt: Die gewerbliche Dichtigkeit der Staaten des Deutschen Reichs, sowie der Provinzen, Bezirke und Kreise des Preussischen Staates nach der Gewerbezählung vom 1. December 1875. Von Dr. Engel. — Die Geburten, Eheschliessungen und Sterbefälle bei der Civil- und Militärbevölkerung des Preussischen Staates im Jahre 1877. Von A. Frhr. von Fircks. — Die wichtigsten Thatsachen aus dem Gebiete der Geburten, Sterbefälle und Eheschliessungen in Preussen. Von A. Frhr. von Fircks. — Neueste Ausweise über den Handel der Argentina, Chiles und Uruguays. Von K. Brämer. — Die neueste Entwickelung der Deutschen und Englischen Erwerbsgenossenschaften. Von Dr. R. Jannasch. — Vorläufige Ergebnisse der im Jahre 1878 vorgenommenen Ermittelung der landwirthschaftlichen Bodenbenutzung und des Ernteertrages im Preussischen Staate und vergleichende Rückblicke auf die Erntemengen und Erntewerthe früherer Jahre. Von Dr. Engel. — Die Organisation des meteorologischen Dienstes in den Hauptstaaten Europas. (Erster Theil.) Von Dr. Gustav Hellmann. — Die Gasanstalten im Deutschen Reiche und insbesondere in Preussen. Von Dr. Engel. — Die Einziehung der vor Inkrafttreten des Bankgesetzes vom 14. März 1875 ausgegebenen Banknoten. Von W. L. Hertslet. — Beiträge zur Statistik der Farbenblindheit. — Die Preussischen Sparcassen in den Jahren 1876 und 1877. — Beiträge zur Statistik des Deutschen Reichs. (Inhalt: I. Vorläufige Uebersicht über den Ertrag und den Werth der im Jahre 1878 in den Staaten des Deutschen Reichs angebauten wichtigsten Feldfrüchte. — II. Summarische Angabe der Anbaufläche der wichtigsten Feldfrüchte im Deutschen Reich). — Bücheranzeigen (E. J. Marey, La méthode graphique dans les sciences expérimentales et particulièrement en physiologie et en médecine. — Dr. Victor Böhmert und Arthur von Studnitz, Socialcorrespondenz. — Dr. A. Oldendorff, Die Arbeiter der Eisen-(Stahl-)waarenindustrie unter vorzugsweiser Berücksichtigung der Metallschleifer). — Statistische Correspondenz. (Inhalt: Die neueste social-statistische Erhebung Frankreichs. — Die Dampfkesselexplosionen in Preussen und Frankreich 1873—1876. — Die Königlichen Steinkohlengruben des Saarbeckens während des Verwaltungsjahres 1877/78. XXV. — Das Wegewesen Frankreichs. XXVI. — Der Baumwollenanbau in Amerika. — Die Statistik des Viehbesitzes in der Schweiz. XXVII. — Die Eisenbahnen minderer Ordnung in Frankreich, 1876 und 1877. — Die Verwaltung der indirecten Steuern in Preussen während des Finanzjahres 1877/78. XXVIII. — Grundbesitz und Landwirthschaft in Ober-Oesterreich. XXIX. — Die Bevölkerung von Rumänien. — Die Einfuhr und der Verbrauch ausländischer Nahrungsstoffe in Grossbritannien. — Das Tabaksmonopol und der Tabaksverbrauch im Königreich Italien. XXX. — Die Entwickelung des Steinkohlenverkehrs auf der Oberschlesischen Eisenbahn. — Die Statistik der Hagelschäden im Königreich Württemberg. XXXI. — Die Irrenanstalten in Frankreich. XXXII. — Ueber eine neue Methode zur Berechnung der Sterblichkeit, insbesondere der von Kindern. — Die neue Gerichtsverfassung in Preussen. XXXIII. — Die Gesellschaften zu gegenseitiger Hülfeleistung in Belgien. — Der Halberstädter Knappschaftsverein. XXXIV. — Die Entwickelung der Genossenschaften in Grossbritannien und Deutschland. XXXV. — Die Schweizerischen Eisenbahnen in den Jahren 1869—1876. — Die Heilanstalten in Preussen im Jahre 1877. XXXVI. — Die Statistik der Gemeindefinanzen in Frankreich 1878. XXXVII. — Die Volksschulen in Italien. — Die Dampfkessel und Dampfmaschinen der Schweiz 1877. — Die Industrie des Oberelsass. XXXVIII. — Die Zunahme des Britischen Nationalcapitals. XXXIX. — Das Tabaksmonopol in Oesterreich-Ungarn. XL. — Die Französische Seefischerei 1877. — Englands Bergwerks- und Hüttenproduction 1877. — Die Taufen und Trauungen in den evangelischen Gemeinden Preussens 1877. XLI. — Die Standesamts-Register und ihr Wiederersatz in Paris. XLII. — Die Staatsforsten im Königreich Ungarn. XLIII. — Die Veranlagung der Grund- und Gebäudesteuer für das Etatsjahr 1877/78 in Preussen. — Die Arbeiterwohnhäuser in Lüttich. XLIV. — Die Entwickelung des Britischen auswärtigen Handels von 1856—1877. — Schifffahrt und Handel von Marseille. XLV. — Zur Statistik der Gemeindefinanzen in Preussen. XLVI. — Die Forsten und der Forstbesitz in Frankreich. — Der Ertrag der wichtigsten Finanzzölle im Deutschen Reich und in Grossbritannien 1877. XLVII.). — Als besondere Beilagen: Wirkliche und Mittelpreise der wichtigsten Lebensmittel für Menschen und Thiere in den bedeutendsten Marktstädten der Preussischen Monarchie im Jahre 1877, nebst einer Zusammenstellung von Durchschnittspreisen für die Provinzen und den Staat, sowie für das Erntejahr 1877/78 und das Kalenderjahr 1878. — Stand und Bewegung der Bevölkerung in den landräthlichen Kreisen bezw. Oberamtsbezirken und selbstständigen Städten des Preussischen Staats während des Jahres 1877.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrsstörungen.

Ungarische Staatsbahnen. Die Verkehrsstörung auf der Donau-Drau-Bahn zwischen Hidas-Bonyhád und Mórágy ist am 10. März c. behoben worden.

Oesterreichische Staats-Eisenbahn. In Folge Hochwassers ist der Verkehr auf unserer Strecke zwischen den Stationen Szeged (Szegedin) und Félegyháza am 8. d. Mts. eingestellt worden.

Die Unterbrechung dürfte 5 bis 6 Tage dauern.

2. Ausloosungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 10. d. Mts. hat die Verloosung unserer 4 procentigen Prioritäts-Actien und 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen stattgefunden. Es sind folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4 procentigen Prioritäts-Actien

346 Stück à 100 Thlr. = 300 M.

3 4 75 104 161 239 251 266 314 328 330 381 451 476 496 501 513 514 557 610 634 651 673 771 778 784 810 812 842 859 867 869 891 896 905 906 948 994 1067 1072 1138 1139 1163 1167 1169 1195 1262 1276 1278 1306 1322 1331 1379 1428 1451 1473 1548 1575 1578 1589 1597 1628 1629 1651 1668 1704 1714 1745 1753 1771 1772 1831 1846 1978 1988 2086 2120 2126 2154 2172 2200 2210 2219 2247 2289 2295 2302 2303 2306 2310 2313 2321 2323 2328 2361 2446 2458 2564 2630 2690 2733 2739 2740 2744 2749 2753 2764 2768 2773 2774 2782 2784 2809 2835 2840 2860 2869 2880 2889 2902 2924 2959 2968 2977 3057 3076 3108 3131 3143 3155 3215 3277 3281 3331 3367 3382 4301 3409 3421 3424 3429 3448 3476 3478 3510 3531 3540 3560 3583 3641 3652 3696 3729 3730 3735 3814 3872 3955 3956 3958 3965 3978 4003 4015 4038 4056 4076 4077 4089 4119 4130 4143 4254 4290 4385 4399 4406 4418 4430 4471 4500 4507 4516 4518 4519 4527 4555 4563 4571 4609 4619 4643 4647 4656 4694 4698 4740 4748 4780 4809 4818 4849 4871 4873 4879 4885 4933 4941 4957 4968 4983 5038 5042 5053 5075 5081 5082 5152 5198 5205 5219 5223 5250 5314 5344 5350 5351 5393 5402 5449 5453 5508 5509 5519 5528 5536 5557 5572 5575 5577 5596 5608 5615 5662 5722 5735 5781 5831 5878 5880 5950 5958 5975 5997 6090 6097 6103 6136 6190 6206 6251 6292 6306 6435 6438 6479 6504 6554 6573 6732 6741 6755 6770 6817 6840 6842 6865 6913 6925 7053 7090 7108 7109 7125 7129 7130 7131 7138 7149 7158 7164 7193 7196 7246 7257 7279 7368 7388 7404 7425 7444 7455 7458 7461 7469 7509 7543 7564 7604 7605 7619 7627 7633 7643 7659 7664 7718 7729 7735 7742 7745 7796 7827 7837 7838 7854 7865 7875 7926 7962 7974 8001 8081 8155 8220 8229 8275 8305 8339 8353 8378 8395 8403 8407 8421 8497.

54 Stück à 500 Thlr. = 1500 M.

78 118 148 155 172 211 229 243 307 353 354 373 374 386 460 487 488 490 502 509 554 561 562 600 646 699 700 775 779 787 802 831 851 862 868 873 874 884 937 946 983 1003 1027 1059 1072 1167 1182 1199 1242 1243 1244 1264 1265 1298.

II. der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen

313 Stück à 100 Thlr. = 300 M.

22 44 128 272 391 403 416 424 515 520 587 589 592 617 650 757 861 913 943 1048 1076 1134 1212 1326 1548 1704 1899 2007 2094 2132 2323 2399 2426 2645 2777 2833 2920 2936 3045 3047 3084 3089 3125 3243 3283 3332 3380 3386 3438 3541 3545 3577 3648 3904 3996 4121 4134 4220 4255 4265 4359 4404 4568 4657 4748 4935 5171 5237 5267 5371 5384 5413 5516 5571 5642 5666 5824 5873 5952 5994 6229 6318 6353 6356 6580 6619 6763 6779 6790 6910 6969 6976 7022 7260 7287 7400 7516 7786 7939 7950 8087 8098 8110 8120 8354 8427 8496 8687 8767 8856 8861 9076 9225 9298 9378 9492 9618 9630 9883 9926 10114 10143 10185 10301 10618 10633 10816 10847 10920 10934 11007 11175 11302 11498 11503 11548 11605 11765 11775 11824 11849 11909 12139 12295 12389 12412 12504 12551 12677 12861 12886 13217 13302 13331 13381 13400 13479 13583 13641 13655 13685 13702 13732 13813 13873 13927 14038 14224 14226 14251 14416 14474 14544 14668 14727 14822 14851 15015 15254 15278 15389 15411 15424 15535 15702 15809 15992 16068 16153 16235 16260 16320 16334 16519 16569 16653 16731 16737 16807 16847 16990 17070 17111 17153 17179 17209 17358 17473 17488 17519 17587 17668 17692 17706 18003 18034 18051 18132 18250 18357 18492 18540 18543 18607 18610 18753 18831 18841 18932 18986 19036 19246 19310 19511 19512 19517 19528 19572 19611 19660 19677 19709 19712 19766 19803 19868 19935 20077 20190 20387 20526 20533 20559 20611 20672 20723 20907 20979 21083 21118 21156 21158 21511 21594 21596 21610 21691 21737 21918 22063 22418 22604 22739 23160 23168 23237 23287 23387 23591 23680 23729 23861 23874 23895 23943 23991 24174 24190 24535 24554 24575 24757 24946 25034 25134 25137 25202 25227 25305 25419 25458 25833 25878 25890 25900 26791 26835 26864 27061 27126 27208 27268 27500 e.

62 Stück à 500 Thlr. = 1500 M.

27 119 178 221 230 250 275 365 470 532 832 858 1033 1154 1310 1447 1492 1538 1651 1774 1866 1902 1992 2112 2226 2303 2350 2504 2602 2680 2742 2743 2826 2837 2876 2941 3109 3197 3271 3313 3527 3539 3614 3749 3951 4203 4318 4405 4470 4522 4529 4802 4886 4971 5066 5091 5093 5184 5278 5323 5497 5499.

III. 4½ procentige Prioritäts-Obligationen Littr. B.

67 Stück à 100 Thlr. = 300 M.

1524 1597 1609 1696 2118 2164 2337 2494 2613 2651 2680 2818 3052 3322 3443 3501 3590 3666 3853 3884 4194 4387 4433 4441 4575 4625 4727 4740 5073, 5156 5183 5195 5211 5275 5289 5354 5392 5463 5747 5758 5809 5825 5882 6247 6366 6620 6722 6846 6908 7004 7099 7299 7341 7415 7543 7909 7964 8069 8086 8246 8288 8298 8350 8359 8480 8705 8801.

12 Stück à 500 Thlr. = 1500 M.

44 109 414 436 639 1109 1128 1149 1167 1189 1219 1364.

Die Verzinsung dieser Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni d. J. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom 1. Juli d. J. ab bei unserer Hauptcasse hierselbst — am Askanischen Platz No. 5 — nebst den vom 1. Juli cr. ab laufenden Zinscoupons gegen Empfangnahme des Nennwerthes der Actien und Obligationen einzuliefern.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinscoupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht. In Betreff derjenigen Actien und Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gelangen, tritt gerichtliches Depositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt folgende Prioritäts-Actien und Obligationen noch nicht zur Einlösung gelangt:

I. 4procentige Prioritäts-Actien:

aus der 14. Verloosung de 1856 mit 1 Coupon,

à 300 M. No. 3711.

aus der 35. Verloosung de 1877 mit 7 Coupons,

à 1500 M. No. 71 378 800.

à 300 M. No. 187 5177 5738 6256 6561 8048 8075 8085.

aus der 36. Verloosung de 1878 mit 5 Coupons,

à 1500 M. No. 247 355 357 504 856 872.

à 300 M. No. 45 614 1136 1508 1900 1929 2296 3287 3686 3748 3985 4286 4608 4789 4823 4857 5996 6397 6499 6558 6832 6862 7183 7384 7923 8122.

II. 4½ procentige Prioritäts-Obligationen I. Emission:

aus der 19. Verloosung de 1876 mit 9 Coupons,

à 1500 M. No. 513.

à 300 M. No. 800 1057 1659 2718 3941.

aus der 20. Verloosung de 1877 mit 7 Coupons,

à 300 M. No. 93 494 815 922 1062 1117 1758 2309 2340 2797 3573 4631.

aus der 21. Verloosung de 1878 mit 5 Coupons,

à 1500 M. No. 498.

à 300 M. No. 193 1525 1698 1875 2398 3797 3880 3916 3969 4063 4418.

III. 4½ procentige Prioritäts-Obligationen II. Emission:

aus der 16. Verloosung de 1876 mit 9 Coupons,

à 1500 M. No. 1025 1870 2617 3389 4633 5409.

à 300 M. No. 5622 5923 7717 7787 8493 8925 9144 10716 14132 14852 15025 16082 16755 17566 18174 18757 23455 25007 25784 26188.

aus der 17. Verloosung de 1877 mit 7 Coupons,

à 1500 M. No. 1613 3218 3304 3863 4621.

à 300 M. No. 5363 6359 6514 8076 8311 8584 9553 9762 9933 10231 10281 10999 11232 11549 12490 15569 15831 16015 17048 17340 18723 19994 21333 21769 22975 24900 25501 27405.

aus der 18. Verloosung de 1878 mit 5 Coupons,

à 1500 M. No. 2143 2157 2401 2787 2862 3220 3563 3619 4727 5075.

à 300 M. No. 5227 5736 6510 6583 8646 8672 9143 9585 9969 10582 10780 10855 10888 11004 11135 11264 11695 11874 12555 13541 13967 14687 16779 16826 17715 18968 19318 20326 21420 21433 22372 22416 22718 22789 23338 23914 24078 24425 25020 26839 26983.

IV. 4½ procentige Prioritäts-Obligationen Littr. B.

aus der 10. Verloosung de 1876 mit 9 Coupons,

à 300 M. No. 3777 4142 5357 7811.

aus der 11. Verloosung de 1877 mit 7 Coupons,

à 300 M. No. 2943 3113 3393 4512 5474 5659 6435 6466 8675.

aus der 12. Verloosung de 1878 mit 5 Coupons,

à 1500 M. No. 221 578 1144.

à 300 M. No. 2268 3020 3063 3328 3345 5204 5997 6271 6519 6717 6931 6971 7085 7094 8026 8294.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien und Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden. Berlin, den 10. März 1879. Die Direction. (348)

3. Tarifwesen.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Mit 1. April a. c. tritt zum gemeinschaftlichen Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesischen Eisenbahn und Mährisch-Schlesischen Centralbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen via Königszelt, Frankenstein, Ziegenhals vom 1. Mai 1877 ein Nachtrag I. in Kraft.

Derselbe enthält die Beschränkung der Giltigkeit der Frachtsätze auf Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Exemplare werden bei der Betriebs-Direction in Wien I., Hegelgasse 7, beim Betriebs-Inspectorate in Jägerndorf, und in den gesellschaftlichen Stationen unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 4. März 1879. Die Betriebsdirection. (343)

Der am 20. d. Mts. zum Tarif für den **Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischen Verband** vom 15. October a. pr. in Kraft tretende Nachtrag I. enthält unter Anderem neue Frachtsätze für den Transport von Sprit und Spiritus. Die im Nachtrag II. vom 10. Februar 1877 zum Verbandtarife der Cottbus-Grossenhainer Bahn und der Königlich Sächsischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1877 enthaltenen bezüglichen Sätze werden hiermit, soweit dieselben nicht bereits durch obenge-

nannten Haupttarif aufgehoben sind, definitiv ausser Kraft gesetzt.
Exemplare des Nachtrags werden von dem Formular-Magazin der unterzeichneten Verwaltung zum Preise von 0,10 *M.* abgegeben. Breslau, den 12. März 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft: Namens der Verbandverwaltungen. (344)

Vom 1. April 1879 tritt der fünfte Nachtrag zum **Hanseatisch-Preussischen Verbandtarif** vom 1. Mai 1878, enthaltend:
1. Ermässigte Frachtsätze für Eilgut im Verkehr mit Posen,
2. Directe Frachtsätze für Stückgut, Specialtarif A2 und III, sowie für Gyps, auch gebrannt und roh gemahlen im Verkehr mit Pritzier, Station der Berlin-Hamburger Bahn,
3. Früher bereits publicirte Tarif-Veränderungen,
4. Druckfehler-Berichtigungen,
5. Anhang zum Haupttarif nebst Nachträgen,

in Kraft.
Exemplare des qu. Nachtrags sind zum Preise von 0,05 *M.* bei sämmtlichen Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 6. März 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (346 J.)

Zu dem Tarife für den Transport **Böhmischer Braunkohlen** von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Oesterreichischen Staats- und Oesterreichischen Nordwestbahn, sowie von Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) **nach Deutschland** via Bodenbach bezw. via Mittelgrund wird am 1. April 1879 der VII. Nachtrag ausgegeben. Die in demselben bestimmte Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr von Pilsen-Priesener Stationen nach einzelnen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, der Berlin-Görlitzer Bahn, sowie der Station Breslau der Niederschlesisch-Märkischen Bahn tritt am 1. Mai 1879 in Kraft. Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zu erlangen. Dresden, am 13. März 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (347)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. April cr. ist Nachtrag VI zum Frankfurt-Bebra-Nassauischen Gütertarif ausgegeben, welcher theils Aenderungen bestehender, theils neue Frachtsätze für verschiedene Stationen enthält. Näheres ist in den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren. Erfurt, den 10. März 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (349)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zu Tarifheft No. 32, Ausnahmetarif für Holz etc., gelangt Nachtrag 1 mit Gültigkeit vom 1. April cr. zur Ausgabe. Derselbe enthält Berichtigungen bezw. Ermässigungen bestehender Sätze, Aufhebung einzelner directer Taxen für den Verkehr von und nach Lichtenfels Werrab., Göttingen Fr. B. B. und Mainz Nass. B., sowie ferner neue Frachtsätze für verschiedene Stationen. — Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 11. März 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (350)

4. Submissionen.

Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln. Zur Unterhaltung unserer Bahnen bedürfen wir
110 000 kg Schienennägel und
70 000 kg Laschenbolzen.

Von diesen Schienenbefestigungsmitteln ist je ein Drittel bis 30. Juni, 30. September und 31. December 1879 abzuliefern. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen werden auf Verlangen durch unser Secretariat mitgetheilt. Die Angebote mit Angabe des Preises für 1 000 kg, frei auf die Württembergische Eisenbahnstation Heilbronn geliefert, sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln" versehen, spätestens bis 5. April d. J., Mittags 12 Uhr, bei unterzeichneter Direction einzureichen. Stuttgart, den 15. März 1879. K. Württb. Eisenbahndirect., Abth. III. Wrede. (352 R.M.)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Es soll die Lieferung von ca. 18 000 t à 1 000 kg gesiebten Kohlen bester Qualität zur Locomotivheizung auf unseren Holsteinischen und Schleswigschen Bahnen für den Zeitraum vom 1. Juli 1879 bis dahin 1880 im Ganzen oder getheilt an verschiedene Lieferanten vergeben werden.
Davon sind ca. 3 500 t nach Station Kiel, ca. 7 000 t nach Station Tönning und ca. 7 500 t nach Bahnhof Ottensen oder Altonaer Quai zu liefern. — Die Lieferungsbedingungen sind von unserer Material-Verwaltung gegen Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar zu beziehen. Versiegelte Offerten mit der Aufschrift: „Lieferung von Locomotivkohlen" sind bis spätestens zum 9. Mai d. J. an die Material-Verwaltung einzureichen. Die Eröffnung der Offerten wird am 10. Mai, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten im Bureau der Material-Verwaltung erfolgen. Altona, im März 1879. Die Direction. (351)

Thüringische Eisenbahn. Wir beabsichtigen circa 1 630 000 kg alte Schienen und Schienenenden der bei uns gebräuchlichen verschiedenen Profile im Submissionswege zu verkaufen.
Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien werden von unserer Central-Materialiencontrole hierselbst auf Ansuchen verabfolgt.
Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf den
24. März cr., Vormittags 11½ Uhr, anberaumten Submissionstermine an uns einzureichen. Erfurt, den 5. März 1879. Die Direction. (333)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 23. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 24. März 1879.

Dieser Nummer liegt No. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Wie sind die virtuellen Bahnlängen der Eisenbahnen bei der Tarifirung zu berücksichtigen?

Welcher Weg auch eingeschlagen werden mag, die virtuelle Bahnlänge L_1 (vergl. No. 50 des Jahrgangs 1864 dieser Zeitung) zu ermitteln, immer wird sie sich zusammensetzen aus der effectiven Bahnlänge L, einem Zuschlage zu derselben, welcher den Betriebserschwernissen durch die Steigungen entspricht und mit l bezeichnet werden mag, und einem anderen mit λ zu bezeichnenden Zuschlage, welcher den durch die Krümmungen erzeugten Betriebserschwernissen Rechnung trägt; sie ist daher durch

$$L_1 = L + l + \lambda$$

auszudrücken.

Wären sämmtliche Betriebskosten einer Eisenbahn von den Widerständen, welche Steigungs- und Krümmungsverhältnisse bieten, mit abhängig, so würde diese virtuelle Bahnlänge auch ohne Weiteres als Tarifbahnlänge der Bildung der Tarife zu Grunde gelegt werden können. Da dies aber durchaus nicht der Fall ist, sondern unter den Betriebskosten einer Eisenbahn sich Ausgaben befinden, welche wie z. B. die Kosten der allgemeinen Verwaltung von jenen den Betrieb vertheuernden Steigungs- und Krümmungsverhältnissen ganz unabhängig sind, so werden die Zuschläge l und λ zur effectiven Bahnlänge L bei der Tarifirung nicht in ihrer vollen Höhe in Anschlag kommen dürfen, sondern nur in dem Verhältnisse, in welchem die von den gedachten Betriebserschwernissen abhängigen Betriebskosten zu dem gesammten Betriebsaufwande stehen. Wird daher unter B das Verhältniss der mit den Steigungen zu nehmenden Betriebskosten und unter C das Verhältniss der mit den Curven wachsenden Betriebskosten zu den gesammten Betriebskosten verstanden, so erhält man durch

$$L_2 = L + Bl + C\lambda$$

eine ideale Bahnlänge, welche sich als Betriebskosten-Bahnlänge bezeichnen lässt und welche man der Tarifirung zu Grunde legen könnte, wenn die Anlagekosten pro Einheit der effectiven Bahnlänge bei allen Eisenbahnen dieselben wären.

Die grosse Verschiedenheit der auf die Längeneinheit entfallenden Anlagekosten hat aber berechtigten Anspruch, bei der der Tarifirung unterzulegenden idealen Bahnlänge, der sogenannten Tarifbahnlänge, ebenfalls Berücksichtigung zu finden. Dies könnte dadurch geschehen, dass man einen Werth A_m feststellt als mittleren Betrag der Anlagekosten für 1 km Eisenbahn und die Betriebskosten-Bahnlänge L_2 mit dem Verhältnisse der wirklichen Anlagekosten A eines Kilometer der in Betrachtung gezogenen Bahn zu den vorgedachten mittleren Anlagekosten eines Kilometers, also mit $\frac{A}{A_m}$ multiplicirt. Man erhielt dann als Tarifbahnlänge.

$$L_3 = \frac{A}{A_m}\left\{L + Bl + C\lambda\right\}$$

Nach diesem Ausdrucke, in welchem jeder der Coëfficienten B und C stets kleiner als 1 ist, während die Verhältnisszahl $\frac{A}{A_m}$ kleiner, gleich oder grösser als 1 sein kann, würden die Tariflängen der einzelnen Bahnstrecken festzustellen sein, um einen einheitlichen Tarif für die Eisenbahnen des Deutschen Reichs zu ermöglichen Die Werthe von A_m, B und C müssten ebenso wie die Relationen, nach welchen die Theile l und λ der virtuellen Bahnlänge ermittelt werden sollen, von Reichswegen durch Gesetz normirt werden.

Wenn gegen die hier vorgeschlagene Bestimmung der Tarifbahnlänge der Einwand erhoben werden sollte, dass dieselbe der Frequenz des Bahnverkehrs, welcher doch auf die Rentabilität der Eisenbahnen von ganz erheblichem Einfluss ist, nicht Rechnung trägt, so ist darauf zu erwiedern, dass die Vortheile und Nachtheile, welche aus der grösseren oder geringeren Verkehrsfrequenz der Bahnen entspringen, nach Recht und Billigkeit Chance der Unternehmer bleiben müssen.

Um den in Vorstehendem enthaltenen Vorschlag, der lediglich den Zweck hat, die behandelte Frage anzuregen und bessere Vorschläge zur Erreichung des Ziels zu provociren, durch ein Beispiel zu erläutern, mag angenommen werden, dass man es mit einer Bahn von effectiver Länge L = 100 km zu thun habe, für welche der den Steigungen entsprechende Theil der virtuellen Bahnlänge l = 80 km und der den Curven entsprechende Theil derselben λ = 20 km gefunden worden ist und das Anlagecapital pro Kilometer A = 200 000 ℳ beträgt, während gesetzlich festgestellt sein soll, dass B mit 40 pCt. $= \frac{2}{5}$ und C mit 30 pCt. $= \frac{3}{10}$ der Betriebskosten und die mittleren Anlagekosten eines Kilometer Bahn A_m mit 250 000 in Ansatz kommen sollen. Unter diesen Voraussetzungen würde man für die fragliche Bahn erhalten:

die virtuelle Bahnlänge $L_1 = 100 + 80 + 20 = 200$ km,

die Betriebskosten-Bahnlänge $L_2 = 100 + \frac{2}{5} \cdot 80 + \frac{3}{10} \cdot 20 = 138$ km

und die Tarifbahnlänge $L_3 = \frac{200\,000}{250\,000} \cdot 138 = 110{,}4$ km.

Ueber Dampfpfeifensignale.

Die missbräuchliche und überflüssige Anwendung der Dampfpfeife ist seit einem Jahre vielfach zum Gegenstande der Erörterung in dieser Zeitung*), im hiesigen Vereine für Eisenbahnkunde und in einzelnen Verbänden zwischen den Betriebstechnikern derselben gemacht worden. Im Folgenden sollen besonders die Resultate dieser Erörterungen und Verhandlungen, soweit solche bis jetzt bekannt geworden, mitgetheilt werden.

Die Grenzen, innerhalb welcher die Verminderung der mit der Dampfpfeife zu gebenden Signale erstrebt werden darf, sind durch das Bahn-Polizei-Reglement und das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands gegeben. Nach § 40 al. 3 des Bahn-Polizei-Reglements muss jeder Bewegung der Locomotive auf einem Bahnhofe ein Achtungssignal vorangehen. Nach § 16 des Betriebs-Reglements ist das Abfahrtszeichen eines Personenzuges mit der Dampfpfeife der Locomotive zu geben. Der Locomotivführer muss nach § 43 des Bahn-Polizei-Reglements überhaupt folgende Signale geben können: 1. Achtung geben; 2. Bremsen anziehen; 3. Bremsen loslassen. Wie letztere Signale gegeben werden sollen, schreibt die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vor (sub IV. No. 24, 25, 26).

Das durch § 40 des Bahn-Polizei-Reglements vorgeschriebene Achtungssignal, bestehend in einem mässig langen Pfiffe, erscheint, wenn ein Personenzug abfährt, durchaus überflüssig. Das Signal No. 28 der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands zeigt die Abfahrt an und macht dadurch ein mit der Locomotive zu gebendes Achtungssignal entbehrlich. Da aber dem Bahn-Polizei-Reglement genügt werden muss, so combinire man wenigstens allgemein das Vorsichtssignal § 40 des Bahn-Polizei-Reglements mit dem Locomotivabfahrtssignal § 16 des Betriebs-Reglements, wie es bereits bei den meisten Bahnen geschieht. Im Uebrigen wird dahin zu streben sein, dass al. 3 des § 40 des Bahn-Polizei-Reglements zwischen „Bahnhöfen" und „muss" die Einschaltung erhält: „ausgenommen derjenigen von abfahrenden Personenzügen", sowie dass im al. 1 des § 16 des Betriebs-Reglements der erste Satz gestrichen wird.

Da durch das Bahn-Polizei-Reglement und Betriebs-Reglement andere Dampfpfeifensignale nicht vorgeschrieben sind, so ist das Gebiet, auf welchem die Bahnverwaltungen der freien Bestimmung über die Anwendung der Dampfpfeife sich erfreuen, ein grosses, und um so grösser ist einerseits die Mannigfaltigkeit der Anwendung, um so leichter andererseits die Abstellung überflüssiger und missbräuchlicher Anwendung und bei gutem Willen die Gewinnung einheitlicher Grundsätze, nach welchen die unentbehrlichen Dampfpfeifensignale der Individualität der Bahn und des Bahnbetriebes entsprechend zu bestimmen sind.

Wohl alle Deutsche Bahnen ermächtigen den Locomotivführer durch seine Dienstinstruction, unter besonderen Verhältnissen von der Dampfpfeife jeden ihm geeignet erscheinenden Gebrauch zu machen, d. h. die drei Signale No. 24, 25 und 26 der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands zu geben wo und so oft er es nothwendig befindet. Unvorherzusehende Vorkommnisse sind im Betriebe gar nicht selten, und jene Ermächtigung darf dem Führer der Maschine so wenig genommen werden, wie es unbestritten ist, dass von seiner Vorsicht, seiner Pflichttreue, seiner Geistesgegenwart das Interesse der Verwaltung, das Leben der Reisenden und die Sicherheit überhaupt in erster Reihe abhängen. Man kann dies gar nicht oft genug aussprechen, weil ausser der Gewährung einer auskömmlichen Existenz nur dies unumwundene Anerkenntniss den Locomotivführer mit der strengen Beurtheilung versöhnen kann, welche seiner Thätigkeit, seiner Uebertretung der Vorschriften zu Theil werden muss. In Vorliegendem handelt es sich um die Grundsätze, nach welchen bestimmte Signale mit der Dampfpfeife unter gewöhnlichen Verhältnissen und in für alle Bahnen gleichartigen Fällen zu geben oder nicht zu geben sind.

Die oben erwähnten, zwischen den Betriebstechnikern verschiedener Norddeutscher Bahnen gepflogenen Verhandlungen, welche im grösseren Kreise practische Folge erhalten werden, sobald die Verwaltungen ihr Einverständniss erklärt haben, haben zu nachstehenden Vorschlägen geführt:

1. Das „Achtungssignal" ist ausser gemäss § 40 al. 3 des Bahn-Polizei-Reglements im Allgemeinen nur in Gefahrfällen, die der Locomotivführer während der Fahrt als solche erkennt, und ausserdem bei Unregelmässigkeiten, welche dem Zuge Aufenthalt bereiten können, zu geben;
2. dasselbe ist im Allgemeinen entbehrlich bei der Bahnhofs-Ein- und Durchfahrt und vor Abzweigungen, sofern aus der Stellung des optischen Signals sich ergiebt, dass die Station den Zug erwartet und demselben das richtige Signal gegeben ist;
3. desgleichen vor der Einfahrt in Tunnels und vor Brücken;
4. desgleichen, wenn Züge sich begegnen;
5. desgleichen, wenn der Locomotivführer ein Langsamfahrtsignal wahrnimmt;
6. desgleichen als Avertissementssignal vor dem Bremssignal;
7. Bei Nebel und Schneegestöber und auf Bahnstrecken mit geringer Fernsicht (Krümmungen, Einschnitte) bleibt es dem Ermessen des Locomotivführers überlassen, von dem Achtungssignale in der ihm geeignet erscheinenden Weise und eventuell häufiger als sonst Gebrauch zu machen;
8. Dampfpfeifensignale, aus localen Rücksichten an einzelnen Stellen gebräuchlich, sind möglichst zu beschränken;
9. Für die Probirung der Zugleine resp. zur Herbeiführung der Verständigung zwischen dem Locomotivführer und dem Begleitpersonale (§ 48 des Bahn-Polizei-Reglements) empfiehlt sich die Anbringung eines besonderen Weckers;
10. Sämmtliche Dampfpfeifensignale sind correct zu geben, d. h. mit Tönen und Pausen von bestimmter, der Vorschrift der Reichs-Signalordnung entsprechenden Dauer. Ein anhaltendes resp. wiederholtes Signal ist nur zu geben, wenn das gegebene Signal nicht beachtet wird.

Auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn soll bereits seit Jahr und Tag nach diesen Vorschlägen verfahren werden und es sollen sich keine Anstände irgend welcher Art aus der Verminderung der Dampfpfeifensignale ergeben haben.

In der That erscheint es empfehlenswerther, überflüssige und darum unter Umständen schädliche Dampfpfeifensignale auf dem vorangedeuteten Wege zu beseitigen, als etwa den von anderer Seite empfohlenen Weg zu betreten, welcher dahin geht, durch Milderung des Tons den Zweck zu erreichen; es sei denn, dass dies nur im Rangirdienste, welcher im Obigen gar nicht berücksichtigt worden ist, und für welchen, da es sich um gegebene, stets ähnliche Verhältnisse und um dieselben dabei thätigen Personen handelt, die Präcision und Deutlichkeit der möglichst besten Hörbarkeit voransteht, beabsichtigt wird.

Nicht unerwähnt darf schliesslich bleiben, dass, während man auf einer Seite bemüht ist, die Signale zu vermindern, Andere zur anderen Thür mit neuen Signalen hereinkommen. Denn, dass in Zukunft eines Briefbeutels wegen auf den Preussischen Eisenbahnen und, da es sich um einen Reichsbeutel handelt, demnächst vielleicht im ganzen, lieben Deutschland das Achtungssignal mit der Dampfpfeife gegeben wird, ist neu und recht interessant. B. N.

*) Siehe No. 2 S. 17, 11 S. 154 u. 38 S. 156 Jahrg. 1878.

Zur Frage der Eisenbahntarife.

In der Ingenieur- und Architekten - Gesellschaft zu Frankfurt hielt vor Kurzem Herr Geh. Regierungsrath Redlich einen eingehenden Vortrag über die bisherige Gestaltung der Gütertarife im Deutschen Reiche. Nach einleitenden Bemerkungen über Eisenbahnverbände, deren jetzige und frühere Einrichtungen und Zwecke, über die Vereinbarungen und Ausführung der Verkehrsleitung, über einheitliche Entwickelung des Betriebsreglements, über Behandlung der Tarife und Expeditionsgebühr der Streckensätze, über Form der Tarife, als a) gewöhnlicher Tarif mit Angabe der Sätze zwischen den einzelnen Stationen, b) Tarif mit Meilenanzeigen, c) Schnitttarife, bei welchen sich der Gesammtsatz aus zwei Sätzen nach einer zwischenliegenden Station zusammensetzt, d) Stationstarife mit Angabe sämmtlicher Tarifsätze einer Station nach allen anderen Stationen, ferner über Bedeutung der Differential- und Ausnahmetarife, giebt der Vortragende die Themata der wesentlich verschiedenen Tarifsysteme und vergleicht dieselben unter einander nach Vertheilung der Güter, nach Uebersichtlichkeit des Princips, nach Einfluss auf Spedition, Kleingewerbe, Grösse der Städte und flaches Land und nach finanzieller Wirkung, sowohl im Allgemeinen als namentlich mit Bezug auf den Wagenbau und die Wagenausnutzung. — In dieser Weise werden besprochen das frühere Classificationssystem, im Gegensatz dazu das Raumtarifsystem, ferner das sogenannte gemischte (Bayerische) System und endlich das des Reformtarifs. — Das frühere Classificationssystem hat zwei Stückgutclassen, vier Güterclassen von 100 Ctr. und zwei Classen von 200 Ctr. Minimalversandt. In den letzten Classen sind alle in irgend grösseren Quantitäten zum Versandt kommenden Güter classificirt, während bei den später bezeichneten Systemen nur die minderen Güter in die Specialtarife aufgenommen sind. Der Vortragende bedauert, dass die unter Führung des Tarifverbandes glücklich vorschreitende Vereinheitlichung des Classificationstarifs durch das Raumtarifsystem und die damit zusammenhängende Benutzung unterbrochen sei. Es trage das erstere System in seinen zwei Stückgutclassen und seinen Hauptgüterclassen von nur 100 Ctr. Minimalverladung dem Kleingewerbe die vollkommenste Rechnung, gestatte schnellen Transport, sei bei einheitlicher Classification übersichtlich und biete eine gleichförmige Abstufung der Tarifsätze von 5—1 Silber-Pfen-

nig pro Centner und Meile. Im schärfsten Gegensatze hierzu stehe das Elsass - Lothringische Raumsystem. Dasselbe enthalte nur eine Stückgutclasse und überweise alle Güter (ausser dem niedrigsten Kohlensatze) den nach Tragfähigkeit von 100 oder 200 Ctr. zu bezahlenden Wagenladungen, in denen es ausserdem noch zwischen offenen und bedeckten Wagen unterscheide. Dies System sei nicht consequent durchführbar, die Unterscheidung: bedeckt und offen, sei ungerechtfertigt, es enthalte den unlösbaren Zwiespalt zwischen Gewicht und Raum und vor allem schädigt es das Kleingewerbe, die kleine Stadt und das flache Land. Aus dem näher erläuterten sogenannten gemischten (Bayerischen) System sei das jetzt in Deutschland gültige Reform - Tarifsystem in dem von dem Vortragenden näher dargelegten historischen Verlauf entstanden. Das Reform-Tarifsystem enthalte nur eine Stückgutclasse, wovon die werthvollen Güter in drei Wagenladungsclassen von 100 und 200 Ctrn. Minimalfracht, und classificire die Güter von Baumwolle, Getreide abwärts in drei Specialtarifen von p. p. 200 Ctrn. Minimalladung. Der Mangel einer zweiten Stückgutclasse, die geringere Zahl der Specialtarifclassen und der Minimalsatz von 200 Ctrn. in den oberen Specialtarifen seien Nachtheile für das Publicum, welche den kleinen Versender gegen den Grossversender schädigten und welche jetzt um so schwieriger, trotz gutem Willen der Bahnen, zu beseitigen seien, als bei Einführung des Systems erhebliche Declassification stattgefunden habe. Der Zwiespalt zwischen Gewicht und Raum bei der 200 Ctr.-Wagenladungsclasse bestehe auch hier wie im Raumsystem. Der Vortragende erwähnt der Einrichtungen für einheitliche Fortbildung des Systems, welche in einer ständigen, mit einem Verkehrsinteressenten-Ausschuss berathenden Tarifcommission und der Generalversammlung der Bahnen besteht und erwähnt auch der neuen Bestrebungen zur Einführung einer zweiten Stückgutclasse. Unter Darstellung des Oesterreichischen Tarifsystems, welches eine allgemeine Wagenladungsclasse nicht kenne, theilt der Vortragende mit, dass die bisherigen Versuche der Combinirung des Deutschen und Oesterreichischen Systems resultatlos geblieben seien. Nachdem Redner noch die Mittel der Wagenausnutzung ausserhalb des Raumsystems und den Zusammenhang zwischen schneller Beförderung und Verzweigung des Verkehrs nachgewiesen, und das seiner Ansicht nach irrige Bestreben des Baues fast ausschliesslich grosser bedeckter Wagen von 200 Ctr. Tragfähigkeit besprochen hatte, ging er auf die neuerdings den Eisenbahnverwaltungen gemachten Vorwürfe a) der Tarifunklarheit, b) unwirthschaftlicher Verkehrsleitung detaillirt ein. Die Tarifunklarheiten entstehen 1. aus den wirthschaftlich nothwendigen Differential- und Ausnahmetarifen und 2. aus dem weniger gerechtfertigten, aber vom Publicum veranlassten Bestreben, die Frachtdifferenz gegen vorgelegene Stationen auszugleichen. Die wirthschaftliche Nothwendigkeit der Differentialtarife weist der Vortragende an einer grossen Reihe von Beispielen nach, entnommen aus der Concurrenz mit dem Seetransport und den ausländischen Eisenbahnen und Wasserwegen, aus der Concurrenz mit den inneren Wasserstrassen, aus der Nothwendigkeit der Stärkung der einheimischen Industrie im Concurrenzkampf mit dem Auslande. Es schliesst dieser Abschnitt mit der Behauptung: Bei gleich rationeller Behandlung ist der übersichtlichere Tarif der ungerechtere und der unwirthschaftlichste. Der Vorwurf unwirthschaftlicher Verkehrsleitung wird als berechtigt bestritten. Die Frage der wirthschaftlichsten Leitung sei fast in jedem Falle so schwierig, lasse sich nie nach einfachen Verhältnissen (etwa der kürzesten Route oder der kürzesten virtuellen Entfernung) entscheiden und würden derartige Entscheidungen, so lange ein Privateigenthum an Bahnen bestehe, nicht kürzer getroffen werden können, als durch die jetzt üblichen Verhandlungen, deren Ausdehnung man weit unterschätzte. Zur Besserung sei nöthig: a) ungestörte rationelle Fortbildung des Tarifwesens, b) thunlichste Verschmelzung der Verbände, c) Bildung einer unabhängigen, unparteiischen Instanz zur Entscheidung der Klagen der durch Differentialtarife Benachtheiligten (unter allmäliger Ausbildung einfacher Entscheidungsnormen), d) Ausbildung übersichtlicher Formen der Tarifrelationen.

Die Uniformen der Eisenbahn-Beamten in Deutschland.

Während auf den Eisenbahnen Deutschlands nach und nach das Bahn-Polizeireglement, das Betriebsreglement, die Technischen Vereinbarungen, die Signalordnung und andere Vereinbarungen eingeführt worden sind, wodurch der Bau und Betrieb, sowie der ganze Charakter der Deutschen Eisenbahnen eine grössere Uebereinstimmung als in irgend einem anderen Lande erhalten hat, tritt uns eigenthümlicher Weise gerade da, wo diese Uebereinstimmung am leichtesten zu erreichen sein würde, eine auffallende Verschiedenheit entgegen, nämlich:

in dem Anstrich der Personenwagen,
in der Uniformirung der Eisenbahn-Beamten.

Auf den Preussischen Eisenbahnen ist bekanntlich schon seit mehreren Jahren nach dem Vorgange der Oesterreichischen Eisenbahnen die Einrichtung getroffen, für den äusseren Anstrich der verschiedenen Classen der Personenwagen übereinstimmende Farben anzunehmen:

gelb für die I. Wagenclasse	braun für die III. Wagenclasse.
grün „ „ II. „	grau „ „ IV. „

und diese Farben auch den Fahrbillets der betreffenden Wagenclassen zu geben.

Man kann darüber streiten, ob z. B. die Farbenzusammenstellung von gelb und grün bei dem Anstrich der Personenwagen I. und II. Classe geschmackvoll ist, man wird aber die Zweckmässigkeit in der Uebereinstimmung des äusseren Wagenanstrichs für das Publikum und den Dienst anerkennen müssen, wie dies wohl am besten daraus hervorgeht, dass diese Einrichtung auf den Oesterreichischen Eisenbahnen, soweit uns bekannt, aus der eigenen Initiative der Verwaltungen hervorgegangen ist.

Umsomehr muss es daher befremden, dass diese Einrichtung sich in Deutschland nur langsam Bahn bricht und dem Anschein nach von verschiedenen Bahnverwaltungen überhaupt nicht einzuführen beabsichtigt wird.

Dürfen wir vielleicht hoffen, dass es nur eines Hinweises bedürfen wird, um die bisher dissentirenden Eisenbahn-Verwaltungen zu bestimmen, sich ebenfalls dem übereinstimmenden Anstrich der Personenwagen anzuschliessen und somit auch in dieser äusserlichen Seite die „Deutsche Einheit" zum Ausdruck zu bringen, so sind wir jedoch nicht so sanguinisch zu erwarten, dass in der Uniformirung der im äusseren Dienst beschäftigten Eisenbahn-Beamten so bald eine vollständige Uebereinstimmung zu erreichen sein wird.

Auch in dieser Beziehung ist uns Oesterreich mit gutem Beispiel vorangegangen, da auf allen Cisleithanischen Bahnen die im äusseren Dienst beschäftigten Beamten übereinstimmende Uniformen tragen und zwar, wenn wir recht unterrichtet sind, in Folge eines gemeinsamen Uebereinkommens der Eisenbahn-Verwaltungen.

Dem gegenüber zeigt Deutschland das bunteste Farbenbild. Sind wir auch nicht in der Lage genau anzugeben, wie viel verschiedene Uniformen bei den 75 Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands vorhanden sind, so wissen wir doch, dass es allein in Preussen ausser den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen mit übereinstimmender Uniformirung nicht weniger als 30 Privatbahnen mit einer jeder Eisenbahn eigenthümlicher Farbenzusammenstellung für die Uniformen giebt, und dass ausserdem die Staats- und Privatbahnen in Baden, Bayern, Braunschweig, Hessen, Oldenburg, Sachsen und Württemberg nicht nur eine verschiedene Farbenzusammenstellung der Uniformen, sondern auch verschiedene Abzeichen derselben zeigen. Es ist in der That zu bedauern, dass sich noch Niemand der Mühe unterzogen hat, diese in Bezug auf Schnitt, Abzeichen und Farben so verschiedenen Uniformen in einem Album zu vereinigen, es würde ein nicht uninteressanter Beitrag zur Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens sein. Man würde daraus auch erkennen, dass diese Zusammenstellung von Blau und Orange, von Blau und Weiss, von Blau und Gelb, von Blau und Roth, von Blau und Grün, kurz von allen Farben des Regenbogens, nicht zu den berechtigten Eigenthümlichkeiten gehört, und mit dieser Erkenntniss, die sich unwillkürlich aufdrängt, müsste auch, wie wir meinen, der Zeitpunkt gekommen sein, diese seit Errichtung des Deutschen Reiches nicht mehr berechtigte Eigenthümlichkeit aufzugeben, und sich der Uniformirung der Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnen anzuschliessen.

Man kann allerdings dagegen einwenden, dass diese Frage eine mehr theoretische Bedeutung hat und insofern in ihrer Wichtigkeit für das Publikum abgeschwächt worden ist, als wenigstens für die dienstthuenden Stationsbeamten ein gemeinsames Abzeichen — die rothe Mütze — zur Einführung gekommen ist. Dessenungeachtet würde die Annahme einer übereinstimmenden Uniformirung für alle Eisenbahnen Deutschlands auch für das Publikum einen nicht zu unterschätzenden Werth haben und besonders die aus dem Auslande kommenden Reisenden, denen die Verschiedenheit der Uniform um so weniger verständlich ist, würden gewiss vor manchem Irrthum bewahrt bleiben. Dass auch bei Truppentransporten, besonders in Kriegszeiten, und bei Verwendung Deutscher Eisenbahnbeamten auf dem Kriegsschauplatze die Verschiedenheit in der Uniformirung den im äusseren Dienst beschäftigten Eisenbahn-Beamten von Nachtheil sein kann, wollen wir nur nebenbei erwähnen.

Wenn wir diese Angelegenheit, in Betreff deren wohl Uebereinstimmung herrscht, wenn es auch noch nicht öffentlich ausgesprochen worden ist, hier zur Anregung bringen, so geschieht dies deshalb, weil bei der in Aussicht stehenden Anlage zahlreicher Localbahnen, von denen voraussichtlich ein Theil selbstständig betrieben werden wird, das Bedenken aufsteigt, dass dann eine noch buntere Musterkarte von Uniformen zur Einführung kommen kann und diesem Uebelstande wohl leicht abgeholfen werden könnte.

Y.

Localbahnen.

In der am 13. d. M. stattgefundenen Sitzung des Reichstages richtete bei Besprechung des Reichs-Eisenbahnprojectes der Abgeordnete Rickert (Vorsitzender des Vereins für Localbahnen) nachstehende, in voriger Nummer nur kurz angedeutete Anfrage an den Vertreter des Reichs-Eisenbahnamtes:

„Ich frage nun die Regierung, welche Ansicht sie über die Förderung von Localbahnen hat. Wir werden in den nächsten Jahren nicht viel Normalbahnen bauen, da hier eine Ueberproduction vorhanden ist. Dagegen ist die Förderung von Localbahnen dringend nöthig, weil sie als Zubringer für die Normalbahnen dienen sollen, und weil wir, je länger wir mit ihrer Durchführung zögern, um desto mehr unnützes Geld für Chausseen ausgeben, für welche keine Verschwendung getrieben werden darf. Um die Localbahnen zu fördern, sollten ihnen Erleichterungen gewährt werden gegenüber der Militärverwaltung, der Post- und Marineverwaltung und in Bezug auf die Tarife. Diesem Wunsche des Preussischen Abgeordnetenhauses soll die Reichsregierung, wie der Preussische Handelsminister erklärt hat, bereits Rechnung tragen. Die Frage muss aber definitiv und zwar gesetzlich geregelt werden“.

Geh. Rath Körte: „Die Reichsregierung wendet der Förderung der sogenannten Localbahnen in Erkenntniss ihrer hochwichtigen Bedeutung die vollste Aufmerksamkeit zu. Das Reichs-Eisenbahnamt insbesondere ist stets für die Gewährung möglichster Erleichterungen eingetreten, wie dies die Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni v. J. durch ihre Bestimmungen über den Bau und die Ausrüstung der Betriebsmittel in Bezug auf die Signaleinrichtungen und den Betrieb selbst beweist. Was die einzelnen Fragen betrifft, so ist über das Verhältniss der Postverwaltung zu den Localbahnen zwischen den zunächst betheiligten Ressorts eine Verständigung über Normativbestimmungen erfolgt, welche für alle neu anzulegenden Bahnen Anwendung finden sollen. Dieselben gehen davon aus, dass den Localbahnen nicht finanzielle Opfer auferlegt werden, welche deren Zustandekommen oder Bestandfähigkeit irgendwie gefährden könnten; im Princip ist die Erstattung aller Selbstkosten bezüglich der Leistungen für die Postverwaltung angenommen. Hinsichtlich des Verhältnisses zur Telegraphenverwaltung ist eine feste Regelung noch nicht erfolgt, sie wird voraussichtlich im Anschluss an eine allgemeine Regelung des Verhältnisses der Hauptbahnen zur Telegraphenverwaltung erfolgen. Mit der Militärverwaltung sind die Verhandlungen noch im Gange. Es wird ein ausführliches Reglement ausgearbeitet, doch konnten die Verhandlungen darüber noch nicht zum Abschluss gebracht werden“.

Wir können die vom Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Körte abgegebene Erklärung nur mit Freude begrüssen. Es wird dadurch die Ungewissheit, die besonders auf dem Verhältniss zwischen der Postverwaltung und den Localbahnen ruhte und das Zustandekommen derselben zu beeinträchtigen drohte, beseitigt; es werden ferner durch Einführung von Normativbestimmungen an Stelle der bisherigen Regelung von Fall zu Fall die ohnedies schon sehr schwierigen und zeitraubenden Verhandlungen, die der Concessionirung jeder Bahn vorausgehen, zum Vortheil der Interessenten wie nicht minder der Behörden wesentlich erleichtert; es wird endlich dadurch, dass im Princip die Erstattung aller Selbstkosten bezüglich der Leistungen für die Postverwaltung angenommen worden ist — ein Princip, das, wenn wir nicht irren, zuerst in der Schwabe'schen Broschüre vorgeschlagen wurde —, das Verhältniss zur Post in einer den öffentlichen Interessen entsprechenden und den Interessen der Localbahnen so entgegenkommenden Weise geregelt, dass darüber allseitige Befriedigung stattfinden wird.

Das Reichs-Eisenbahnamt, welches sich in Betreff der Localbahnen bereits durch Erlass der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ein grosses Verdienst erworben hat, würde einen weiteren Anspruch auf allgemeine Anerkennung finden, wenn dasselbe die Beziehungen der Telegraphen- und Militärverwaltung zu den Localbahnen in gleich humaner Weise, nämlich unter Annahme des Princips der Erstattung der Selbstkosten regeln wollte.

Der Brandenburgische Provinzial-Landtag, der bereits im vorigen Jahre für die Secundärbahn Perleberg-Wittenberge eine Unterstützung von 50 000 ℳ „als Aequivalent für die erleichterte Unterhaltung der mit dieser Bahn parallel laufenden Chaussee“ bewilligte, hat durch Uebernahme eines Theiles des Actiencapitals der beiden Localbahnen Stargard-Cüstrin und Paulinenaue-Neu Ruppin*) ein sehr nachahmungswerthes Beispiel gegeben, dass sicher auch auf die übrigen Provinzen des Preussischen Staates nicht ohne günstigen Einfluss bleiben wird. Nach diesem Vorgange und mit Rücksicht darauf, dass voraussichtlich in der nächsten Landtagssession auch die Frage in Betreff der Subventionirung der Localbahnen seitens der Preussischen Staatsregierung geregelt werden wird, können wir nur dringend wünschen, dass seitens der anschliessenden Bahnen Alles, was in ihren Kräften steht, aufgeboten werden möge, um die Anlage der Localbahnen auch ihrerseits zu erleichtern.

*) Vgl. die Wochenschau in No. 22. Die Redaction.

Die Preussischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1877*)

von Julius Basch.

(Schluss.)

Tabelle III. Einnahmen und Ausgaben.

Bezeichnung der Bahngruppen	Gesammteinnahme zusammen Millionen ℳ	Gesammteinnahme pro Nutzkm ℳ	Gesammtausgabe zusammen Millionen ℳ	Gesammtausgabe pro Nutzkm ℳ	Es kommen davon auf: Bahnverwalt. zusammen Millionen ℳ	pro Nutzkm ℳ	Transportverw. zusammen Millionen ℳ	pro Nutzkm ℳ	Verbesserungen, Erweiterung der Bahnanlagen Millionen ℳ
1. Staatsb. . .	159	4,62	99	2,80	26	0,76	50	1,46	9
2. Privatb. unt. Staatsverwalt.	124	4,84	69	2,70	18	0,70	36	1,40	6
3. Privatb. unt. eigener Verw.	269	4,65	149	2,57	41	0,71	81	1,40	13
4. Zusam. oder durchschnittl.	552	4,68	317	2,67	84	0,72	167	1,42	28
5. 1876	553	4,74	323	2,77	88	0,76	176	1,51	—
6. 1875	551	4,70	335	2,86	88	0,75	185	1,58	—
7. 1873	489	4,71	320	3,08	78	0,76	172	1,66	—
8. 1869	310	4,69	159	2,41	42	0,64	83	1,27	—

Ausgabe in pCt. der Einnahme	Kosten der Zugkraft: Zusammen Millionen ℳ	pro Nutzkm ℳ	Davon für Brennmaterial Millionen ℳ	in pCt. der Ausgabe	Besoldungen, Tagegelder: überhaupt Millionen ℳ	Auf 100 000 Wagenachskilometer ℳ	auf je 100 000 ℳ Bruttoeinnahme Tausend ℳ
1. 60,7	22	0,65	6,6	29,3	54	3 387	33,9
2. 55,8	14	0,53	3,3	24,4	36	3 004	29,2
3. 55,5	33	0,57	11,4	34,5	81	3 399	33,0
4. 57,0	69	0,59	21	30,8	171	3 305	31,1
5. 58,5	73	0,63	25	33,7	173	3 419	31,3
6. 60,9	81	0,69	30	36,7	171	3 384	30,0
7. 65,4	77	0,74	33	42,7	147	3 201	30,1
8. 52,1	35	0,53	12	33,6	75	2 667	24,3

Die Gesammteinnahmen sind niedriger als die von 1876 um 1 924 891 Mk. oder 0,3 pCt. Es participiren an der Gesammteinnahme (in Procenten)

	1877	1876	1875	1873
der Personenverkehr .	25,1	25,9	25,5	25,9
der Güterverkehr . .	68,0	67,7	68,2	67,2
sonstige Quellen . . .	6,9	6,4	6,3	6,9

Die Einnahme pro Nutzkilometer ist gegen 1876 und 1875 um 1,2 resp. 0,6 pCt. schwächer.

Die Gesammtausgaben sind durch Ersparnisse in allen Zweigen der Verwaltung wesentlich reducirt worden. Im Ganzen

*) Berichtigung. In der Tabelle I zu dem ersten Theil des Aufsatzes in No. 22 Seite 298 sind in einigen Exemplaren der Auflage durch Verschiebung von Zahlen Fehler entstanden, die wir hiermit berichtigen, indem wir diese Tabelle nochmals ganz zum Abdruck bringen.

Tabelle I. Ausdehnung und Anlagecapital.

Bezeichnung der Bahngruppen	Länge km	Verwend. zusamm. Millionen ℳ	Pro Kilom. Tausend ℳ	Concessionirt: Stamm-actien u. Stamm-priorität. Millionen ℳ	Concessionirt: Obligationen Millionen ℳ
Staatsbahnen	4 940	1 253	253	—	—
Privatb. unt. Staatsverwaltung	3 449	1 053	307	432	718
Privatb. unt. eigener Verwaltung	9 607	2 403	258	1 221	1 433
Zus. resp. durchschn.	17 996	4 709	266	1 653	2 151

betrugen sie 5 826 563 Mk. oder 1,8 pCt. weniger als in 1876, 7 828 304 Mk. oder 2,3 pCt. weniger als in 1875. Der Rückgang pro Nutzkilometer stellt sich in 1877 in Procenten gegen 1876, 1875 und 1873 auf 3,6, 6,9 und 13,3. Am erheblichsten war der Rückgang in den Ausgaben für den Transportverkehr. Diese waren 9 090 128 Mk. oder 5,1 pCt. geringer als in 1876 und 18 345 999 Mk. oder 9,8 pCt. niedriger als in 1875. Pro Nutzkilometer ergiebt sich eine Reduction gegen 1876 um 5,8 pCt., gegen 1875 um 10,1 pCt. und gegen 1873 um 14,4 pCt. Unter den Ausgaben für den Transport erfuhren die „Kosten der Zugkraft“ eine bedeutende Ermässigung und zwar von 4 230 540 Mk. oder 5,7 pCt. gegen 1876, von 12 136 225 Mk. oder 14,9 pCt. gegen 1875, und von 7 577 425 Mk. oder 9,7 pCt. gegen 1873. Wesentlich trug natürlich der Rückgang der Preise für Brennmaterialien dazu bei. Die Ausgaben dafür waren um 3 447 670 Mk. oder 13,9 pCt. niedriger als in 1876, um 8 532 827 Mk. oder 28,6 pCt. geringer als in 1875 und gar um 11 410 476 Mk. oder 34,9 pCt. mässiger als in 1873. Es haben ferner betragen die Ausgaben für die

		Bahnverwaltung 1877	Bahnverwaltung 1876	Allgem. Verwaltung 1877	Allgem. Verwaltung 1876
Staatsbahnen . . .	M.	26 114 537	25 812 754	7 767 675	7 363 202
Privatbahnen unter Staatsverwaltung .	„	17 630 337	18 090 983	6 410 145	5 319 835
Privatbahnen unter eigener Verwalt. .	„	40 693 145	44 002 467	9 890 426	9 762 599
Zusammen	„	84 438 019	87 906 204	24 068 246	22 445 636

In der Bahnverwaltung waren Minderausgaben von 3 468 185 Mk. oder 3,9 pCt. gegen 1876 ermöglicht, während in 1876 eine Steigerung von 0,36 pCt. gegen 1875 stattgefunden hatte. In den Ausgaben für die Allgemeine Verwaltung trat in 1876 eine Verminderung um 2,98 pCt. ein, in 1877 ergab sich eine Steigerung um 1 622 610 Mk. oder 7,2 pCt. gegen 1876.

Die eigentlichen Betriebsausgaben umfassten

		1877	1876	1875
Zusammen .	M.	275 516 428	286 452 131	294 782 297
pro Kilometer	„	15 519	16 863	18 673

Sie stellten sich niedriger als in 1876 um 10 935 703 Mk. oder 3,8 pCt., gegen 1875 um 19 265 869 Mk. oder 6,5 pCt. 10 Privatbahnen haben pro Kilometer mehr ausgegeben als der Durchschnitt betrug; die Ausgaben von nur 3 Staatsbahnen waren unter dem Durchschnittsbetrag geblieben. Wir haben noch zu bemerken, dass in den Betriebsausgaben der Vorjahre auch diejenigen Ausgaben mit enthalten waren, welche für Erneuerungen etc., überhaupt für „Andere Betriebsausgaben“ geleistet wurden. Würden diese mit ca. 5,2 Millionen Mark angerechnet, so erhöhten sich die Betriebsausgaben pro 1877 auf 280,5 Millionen Mark. In den Betriebsausgaben der Staatsbahnen sind die für Ergänzungen und Erneuerungen entstandenen Ausgaben mitenthalten.

Zu Erneuerungen und Erweiterungen wurden verausgabt:

1877	M.	36 370 539	1873	M.	51 645 192
1876	„	36 902 136	1869	„	25 208 217
1875	„	40 574 711			

Tabelle IV. Ueberschuss und dessen Verwendung.

Bezeichnung der Bahngruppen	Ueberschuss: zusammen Millionen M.	Ueberschuss: in Proc. d. verwend. Anlagecapitals	Der Ueberschuss wurde verwendet: zum Reserve- u. Erneuerungsfonds Millionen M.	zur Tilgung u. Verzins. v. Priorit. Millionen M.	zu Dividende: im Ganzen Millionen M.	zu Dividende: in Proc. des Stammactien-Capitals	zu Dividende: in Proc. des Stammactien-Capitals mit Garantie	für Prior.-Stammactien zusammen Millionen M.	in Proc. des Prioritäts-Stammactien-Capitals
Staatsbahnen	60	4,86	—	—	—	—	—	—	—
Privatb. unt. Staatsverw.	55	5,18	13,3	30,2	14,2	3,90	—	—	—
„ „ eigen. Verw.	119	4,95	22,9	55,9	38,9	4,61	4,92	7,3	2,80
Zus. oder durchschnittl.	234	5,0	36,2	86,1	54,1	4,40	4,62	7,3	2,80
1876	230	5,1	37,5	80,9	55,6	4,67	4,92	7,0	2,31
1875	215	5,1	37,9	72,8	58,9	4,92	5,01	6,8	3,28
1873	169	7,1	31,8	45,9	51,3	5,44	5,94	5,8	3,14
1869	138	6,5	22,2	38,2	52,2	7,71	7,72	0,9	4,81

Bezeichnung der Bahngruppen	Der Ueberschuss wurde verwendet: zur Eisenbahnabgabe (Tausend M.)	zur Extradividende an den Staat (Tausend M.)	Die zu Zinsen und Dividenden verwendeten Beträge geben eine Durchschnittsrente für das zinsberechtigte Anlagecapital in Procenten	mit Garantie	Bestand des Reservefonds (Tausend M.)	Bestand des Erneuerungsfonds (Tausend M.)
Staatsbahnen	—	—	5,01	—	—	—
Privatb. unt. Staatsverw.	974	3 284	3,94	4,06	2 108	44 650
„ „ eigen. Verw.	2 397	132	4,18	4,43	12 897	64 071
Zus. oder durchschnittl.	3 371	3 416	4,34	4,50	15 005	108721
1876	4 033	2 818	4,42	4,60	12 630	91 699
1875	4 682	2 483	4,51	4,70	13 081	74 452
1873	5 387	3 780	4,64	4,93	13 492	64 972
1869	5 545	3 921	5,67	5,81	14 087	43 304

Die Reduction der Ausgaben hat eine Erhöhung des Ueberschusses gegen 1875 um 3 900 672 Mk. oder 1,7 pCt. veranlasst. Als Ueberschuss aus dem Plus der Einnahmen über die reinen Betriebsausgaben resultirt bei den

Staatsbahnen	In Proc. d.	Anlagecapit.			6,14
Privatbahnen unter Staatsverwaltg.	„	„	„	„	6,01
„ unter eigener Verwalt.	„	„	„	„	5,57
Durchschnittlich	In Proc. d.	Anlagecapit.			5,81
1876	„	„	„	„	5,88
1875	„	„	„	„	5,99
1873	„	„	„	„	6,76
1869	„	„	„	„	7,76

Zuschüsse zur Verzinsung mussten von den betreffenden Regierungen im Betrage von 7 042 848 Mk. geleistet werden, davon von Preussen allein 4 571 001 Mk. Unter Anrechnung dieser Zuschüsse ergaben sich Procentsätze, die in der obigen Tabelle unter der Rubrik „Dividende mit Garantie“ stehen. Bei Berechnung der Durchschnittsdividende und Durchschnittsrente sind die Capitalbeträge der Stammactien und Stammprioritäten mit in Rechnung gezogen, welche wegen unzureichenden Ueberschusses keine Dividende resp. Zinsen erhalten haben. Es haben nämlich keine Dividende erhalten

bei 18 Bahnen	Stammactien . .	im Betrage von	M.	201 474 000
„ 10 „	Stammprioritäten .	„ „	„ „	143 655 000
		Zusammen .	M.	345 129 000

Die Saal-Unstrut und Crefeld-Kreis Kempener Bahn befinden sich im Concurs.

Das an den Zinsen und Dividenden theilnehmende Capital betrug 3 021 878 090 Mk. gegen 2 899 691 259 Mk. in 1876 und 2 763 317 256 Mk. in 1875.

Die Bestände des Reservefonds und Erneuerungsfonds ergaben 2,6 pCt. des verwendeten Anlagecapitals gegen 2,3 resp. 2,1, 2,4, 2;5 pCt. in 1878, 1875 und 1873.

Tabelle V. Durchschnittsdividende der Stammactien der Privatbahnen (in Procenten).

	Privatbahnen unter Staatsverwaltung ohne Garantiezuschuss	Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit Garantiezuschuss	Privatbahnen unter eigener Verwaltung ohne Garantiezuschuss	Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit Garantiezuschuss	Sämmtliche Privatbahnen ohne Garantiezuschuss	Sämmtliche Privatbahnen mit Garantiezuschuss
1877	3,90	—	4,61	4,92	4,40	4,62
1876	4,83	—	4,61	4,96	4,67	4,92
1875	5,00	—	5,02	5,41	5,01	5,30
1874	4,33	—	5,05	5,65	4,85	5,28
1873	4,54	—	5,75	6,42	5,44	5,94
1871	7,08	7,16	8,60	8,87	8,21	8,43
1869	7,71	—	7,89	7,91	7,71	7,72

Durchschnittsrente des ganzen Anlagecapitals (bei den Staatsbahnen des verwendeten) in Procenten:

	Staatsbahnen	Privatbahn. unter Staatsverwaltung ohne Garantiezuschuss	Privatbahn. unter Staatsverwaltung mit Garantiezuschuss	Privatbahn. unter eigen. Verwaltung ohne Garantiezuschuss	Privatbahn. unter eigen. Verwaltung mit Garantiezuschuss	Alle Bahnen ohne Garantiezuschuss	Alle Bahnen mit Garantiezuschuss
1877	5,01	3,94	4,06	4,18	4,43	4,34	4,50
1876	5,15	4,39	4,54	4,09	4,35	4,42	4,60
1875	4,78	4,41	4,60	4,41	4,69	4,51	4,70
1874	3,58	4,07	4,35	4,33	4,81	4,06	4,36
1873	4,95	4,18	4,39	4,63	5,13	4,64	4,93
1871	6,61	5,31	5,34	6,04	6,36	6,07	6,23
1869	5,77	5,31	5,38	5,76	6,04	5,67	5,81

Bei den Preussischen Staatsbahnen ergab sich ein Ueberschuss von 59 501 214 Mk., wovon 59 056 150 Mk. an die Preussische General-Staatscasse abgeführt wurden.

Tabelle VI. Leistungen des Betriebsmaterials.

I. Personenwagen.

Bezeichnung der Bahngruppen	Jede Achse durchlief durchschn. km	Jede bewegte Achse durchschn. besetzt mit Personen	Von den Sitzplätzen durchschn. benutzt pCt.	Unterhaltungskosten der Wagen pro Sitz- resp. Stehplatz M.
Staatsbahnen	29 614	4,6	23,6	9,6
Privatb. unt. Staatsverwalt.	39 740	4,7	24,8	9,1
„ „ eigen. Verwalt.	33 679	4,5	23,4	10,6
Zusammen resp. durchschn.	33 176	4,6	23,7	10,0
1876	33 874	4,6	23,7	—
1875	35 648	4,5	23,2	—
1873	37 956	4,8	25,0	—
1870	34 730	4,9	26,3	—

II. Güterwagen.

Bezeichnung der Bahngruppen	Durchschn. sind Kilm. durchlaufen von jeder Achse	Nettolast für jede bewegte Achse in Tonnen		Nettolast in Procenten der Ladungsfähigkeit		Unterhaltungskosten pro Achse
		beladen	überhaupt	beladen	überhaupt	M.
Staatsbahnen	15 250	2,96	1,86	61,9	38,9	48,9
Privatb. unt. Staatsverwalt.	16 224	3,89	2,37	84,3	51,2	52,0
„ „ eigen. Verwalt.	13 875	2,93	2,00	63,7	42,1	54,3
Zusammen resp. durchschn.	14 835	3,18	2,05	69,1	43,3	52,2
1876	14 353	3,11	2,04	65,9	43,2	—
1875	14 563	2,95	1,99	56,5	41,2	—
1873	15 098	3,00	2,02	64,7	43,9	—
1870	16 043	—	1,72	—	41,0	—

III. Locomotiven.

Bezeichnung der Bahngruppen	Von jeder im Dienst gewesen. Locomotive wurden Nutzkm zurückgelegt	Geförderte Bruttolast pro Nutzkm t	Kosten der Unterhaltung pro Nutzkm M.
Staatsbahnen	16 839	275	0,25
Privatb. unt. Staatsverwalt.	17 262	292	0,28
„ „ eigen. Verwalt.	19 326	254	0,20
Zusammen resp. durchschn.	18 099	268	0,23
1876	18 152	262	—
1875	18 797	248	—
1873	20 313	259	—
1870	—	238	—

Die Anzahl der Personenwagen betrug Ende 1877 10 248, 1876 10 103. An Güterwagen sind 1 140 hinzugekommen. Die Kosten der Beschaffung stellen sich pro Kilometer auf 24 250 Mk. gegen 25 070 Mk., 26 344 Mk. in 1876 und 1875. Die Ausnutzung der Personenwagen hat sich wenig gegen 1876 verändert, die der Güterwagen war eine wesentlich bessere. Die Reparaturkosten haben sich nicht vermindert. Sie betrugen bei

	Zusammen 1877	1876	pro Achskilom. 1877	1876
den Personenwagen . . M.	4 762 623	4 635 439	0,59	0,60
allen Güterwagen . . . „	15 207 280	14 807 253	0,35	0,35

Die Anzahl der Locomotiven am Ende des Jahres 1877 war 6 818, um 38 grösser als Ende 1876, die Anzahl der Tender 5 991, 14 mehr als Ende 1876. Die Beschaffungskosten der Locomotiven und Tender sind mit 574 352 Mk. angegeben, die durchschnittlichen pro Stück stellen sich auf 51 208 Mk. gegen 51 333 Mk. in 1876. Die in Betrieb befindlichen 6 769 Locomotiven hatten eine Leistungsfähigkeit von durchschnittlich 288 Pferdekräfte pro Stück (in 1876 291).

Die auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 gezahlten Entschädigungen und zwar die in Folge von Verunglückungen im Bahnbetrieb umfassen 1 065 546 Mk., die für Beschädigungen beim Werkstattsbetrieb 14 837 Mk., die fortlaufenden Zahlungen beziffern sich bei der ersten Kategorie auf 802 675 Mk., bei der zweiten auf 14 611 Mk. Die Zahl der verunglückten Personen beträgt an Getödteten 861, an Verletzten 754. Unter den ersteren befanden sich 394 Bahnbeamte, 417 Arbeiter, 31 andere Personen.

In Bezug auf die bei der Bahn thätigen Beamten und Arbeiter haben wir noch Folgendes anzuführen.

Es waren beschäftigt in 1877:

Bezeichnung der Bahngruppen	Beamte u. Hülfsarbeiter zusammen	pro km Bahnlänge	Arbeiter zusammen	pro km Bahnlänge
Staatsbahnen	27 344	5,4	28 157	5,6
Privatb. unt. Staatsverwalt.	18 671	5,4	17 438	5,1
„ „ eigen. Verwalt.	47 497	4,9	39 984	4,2
Zusammen resp. durchschn. 1876	93 512	5,2	85 579	4,7
1875	92 978	5,3	89 746	5,2
1873	91 555	5,7	90 921	5,6
1871	78 637	5,6	83 477	5,9
1869	49 586	4,8	51 802	5,0

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 17. März 1879. (Der Deutsche Handelsvertrag und die Refactie-Verordnung. Mährische Grenzbahn. Sissek-Novi. Theiss-Ueberschwemmung. Staatsbauten. Schleppbahnen. Zugverspätungen. Zwei gerichtliche Entscheidungen. Getreide-Enquête. Mostar-Türkisch Brod. Waagthalbahn. 1878er Vorschriften. Schneelawinen. Cours-Aufschwung.)

Ueber die Durchführung des Artikels 15 des Handelsvertrages mit Deutschland waren seit längerer Zeit die Unterhandlungen zwischen den beiderseitigen Regierungen ebenso wie zwischen den Oesterreichisch-Ungarischen Ressortministerien im Zuge. Es verlautete von Collisionen mit der Deutschen Regierung darüber, dass hierseitig nur die Publication der Refactien im Transit- und Auslandsverkehr als Vertragspflicht anerkannt wurde. Man wollte nicht daran glauben, dass eine solche Publicationspflicht der Refactien auch für den internen Verkehr angeordnet werden sollte, ohne dass früher eingehende Besprechungen mit den Eisenbahnen und Handelskammern darüber gepflogen worden, ob die Veröffentlichung der Refactien nicht den Bahnverkehr und Gesammthandel empfindlich schädigen werde. Die Oesterreichisch-Ungarische Regierung war offenbar — durch die Zeit gedrängt — an solchen Enquêten verhindert und musste, um eine Umgehung des Handelsvertrages durch Umkartirung der Waaren an der Grenze zu verhindern, die Publication der Refactien auch im internen Verkehre anordnen. Gewiss wird unsere Regierung vorgesorgt haben, damit wir nicht durch diejenigen Vortheile benachtheiligt werden, welche Deutsche Bahnen einzelnen Verfrachtern ausnahmsweise und ohne Veröffentlichung geben.

Die vom 12. März c. datirte Verordnung des Handelsministers über das Refactiewesen lautet in den wichtigsten Bestimmungen wie folgt:

§ 1. Vom 1. April 1879 an dürfen von den Verwaltungen der Eisenbahnen, welche im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder gelegen sind, weder im internen noch im internationalen Güterverkehr irgend welche Tarif-Ermässigungen in der Form von Rückvergütungen (Rabatten, Refactien u. dergl.) ohne vorherige Veröffentlichung in Wirksamkeit gesetzt werden. Die Veröffentlichung hat durch Kundmachung in einem dazu vom Handelsministerium bezeichneten periodischen Blatte zu erfolgen. (Bis auf Weiteres das „Centralblatt für Eisenbahnen".) Erst am dritten Tage nach dem Datum des Blattes, welches die betreffende Kundmachung bringt, dürfen die in derselben enthaltenen Begünstigungen in Anwendung kommen. Eine Anwendung dieser Begünstigungen auf Sendungen, welche vor Ablauf dieser Frist aufgegeben waren, ist untersagt.

§ 2. Die im § 1 erwähnte Kundmachung muss enthalten: 1. Die Bezeichnung der Artikel, für welche die Begünstigung gewährt wird; 2. die Bezeichnung der betheiligten in- und ausländischen Auf- und Abgabestationen, je nach Umständen mit Angabe der Route; 3. die Bezeichnung der Tarife, welche hierdurch berührt werden; 4. die Natur der Begünstigung, und zwar sofern ein Preisnachlass geboten wird, unter ziffermässiger Angabe sowohl des bestehenden Gesammtpreises als des Nachlasses; 5. die Dauer der Begünstigung; 6. etwaige besondere Bedingungen; 7. die Firma der Bahnunternehmung, beziehungsweise aller betheiligten inländischen und gemeinsamen (d. h. Oesterreichischen und Ungarischen) Bahnunternehmungen, in deren Namen die Veröffentlichung geschieht.

§ 3. Die vor dem 1. April 1879 gewährten und an diesem Tage noch in Wirksamkeit stehenden Begünstigungen aller Art sowohl im internen als internationalen Güterverkehre sind von den Verwaltungen der Eisenbahnen, welche im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Länder gelegen sind, sowohl für ihre eigenen als auch für die in ihrem Betriebe stehenden fremden Linien in einem oder mehreren Verzeichnissen mit den im § 2 vorgezeichneten Angaben zusammenzufassen. Die Verzeichnisse für den Verkehr mit dem Deutschen Reiche sind längstens bis 30. April 1879 an die K. K. General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen einzusenden und von derselben in dem im § 1 erwähnten

Blatte ehestens zu veröffentlichen. Die übrigen Verzeichnisse sind längstens bis 15. Mai 1879 bei der genannten Behörde einzureichen und bei derselben zu Jedermanns Einsicht aufzulegen.

§ 4. Die einem Versender unter gewissen Bedingungen eingeräumten Begünstigungen (§ 1) sind jedem Versender, welcher die gleichen Bedingungen eingeht, über Anmeldung zu gewähren. Für einen solchen zweiten oder weiteren Versender wirkt die Begünstigung nicht nur vom Tage seiner Anmeldung an, sondern auch zurück auf alle von ihm in der dem ersten Begünstigten eingeräumten Periode etwa schon zur Aufgabe gebrachten derartigen Sendungen, mit der alleinigen Beschränkung, dass sich diese Rückwirkung nur bis zum Tage der Kundmachung der gegenwärtigen Verordnung erstrecken kann. Beschwerden über die nicht entsprechende Handhabung dieser Vorschriften sind, insofern sie sich auf Handlungen oder Unterlassungen der Centralverwaltungen der Bahnen beziehen, an die K. K. General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen zu richten. Diese Behörde hat in erster Instanz zu entscheiden, ob eine etwa in Betreff eines aufzuliefernden Minimalquantums oder in anderer Richtung gestellte besondere Bedingung (§ 2, Punkt 6) nicht als eine persönliche, der Rechtswirksamkeit entbehrende Begünstigung aufzufassen sei.

§ 5. Auf die zu öffentlichen und zu Wohlthätigkeitszwecken gewährten Begünstigungen finden die Bestimmungen dieser Verordnung keine Anwendung. Der Ungarische Communicationsminister, mit welchem diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der Ungarischen Krone.

Die Eisenbahncommission des Oesterreichischen Herrenhauses hat den Bericht über den vom Abgeordnetenhause beschlossenen Gesetzentwurf, betreffend einen Vorschuss von 75 000 fl. an die K. K. priv. Mährische Grenzbahn, vorgelegt. Wenn man schon von der gewiss berechtigten Ansicht ausgeht, heisst es u. A. in diesem Berichte, dass es den Eisenbahn- und Staatscredit schädigt, wenn Prioritäten von Bahnen, die eine wenigstens theilweise Staatsgarantie geniessen und vielleicht nach dem Gesetze vom 14. März 1870 auch zur Anlage von Pupillengeldern angekauft wurden, nothleidend werden, so wäre wohl eine definitive Regelung dieser Frage wünschenswerther als die Gewährung eines Vorschusses für ein Jahr, welcher in den Augen der Prioritätenbesitzer als ein Präjudicat betrachtet werden dürfte, ohne doch wahre Beruhigung zu gewähren. Da aber das Abgeordnetenhaus sich nicht bestimmt fand, die Garantiefrage definitiv zu regeln, und die Aushilfe dringend erscheint, wenn die Prioritäten dieser Bahn nicht noch im laufenden Jahre nothleidend werden sollen, so glaubt die Commission des Herrenhauses auf die Zustimmung zu dem vom Abgeordnetenhause beschlossenen Gesetzentwurfe, welcher doch nur einen provisorischen Charakter hat, einrathen zu sollen.

Die Ungarische und Oesterreichische Regierung soll einen Gesetzentwurf vorberathen, nach welchem die Bahn Sissek-Novi als gemeinsame Bahn in Staatsregie gebaut und der Betrieb derselben der Südbahn übergeben werden soll. Mittlerweile haben auf die Einladung der Grazer Handelskammer, sich dem wiederholten Schritte derselben bei der Regierung wegen Ausbaues der Sissek-Novibahn anzuschliessen, die Kammern von Triest, Troppau, Prag, Leoben und Bozen zustimmend geantwortet. Die Pilsener Kammer erklärte, sich der Petition der Grazer Kammer nicht anzuschliessen, weil die Realisirung des darin enthaltenen Wunsches doch nur von der Ungarischen Regierung abhänge, daher jeder Schritt erfolglos wäre, und die Brünner Kammer schloss sich der Petition deshalb nicht an, weil diese Eisenbahnstrecke den Handel des Brünner Kammerbezirkes nur in untergeordneter Weise berühren würde.

Die entsetzliche Katastrophe, von welcher die Stadt Szegedin und deren Umgebung betroffen wurde, hat die Ungarische Regierung und die Bahnverwaltungen zu den wohlthätigsten Massregeln veranlasst. Sammlungen werden unter den Bahnbediensteten eingeleitet, die unentgeltliche Beförderung von Lebensmitteln und Kleidungsstücken wird auf allen Bahnen gewährt; die Rettungsflüchtigen geniessen unentgeltlichen Transport. Die am meisten bedrohte Oesterreichische Staats- und die Alföldbahn haben mit der äussersten Anstrengung ihres Personals gegen die Fluthen wacker gekämpft und dann für Hilfszüge und die Unterbringung der Obdachlosen gesorgt.

Von den Oesterreichischen Staatsbahnbauten, welche jetzt noch in Vollendung begriffen sind, wird — nach Meldung der „N. Fr. Pr." — die Linie Tarvis-Pontafel im Juni dem Verkehre übergeben werden. Die Ausführung der Linie Neuberg-Mürzzuschlag ist insofern bereits begonnen worden, als während des Winters einzelne Fundirungen vorgenommen wurden. Der eigentliche Bau wird erst jetzt angeordnet und im Herbste, wahrscheinlich im October, vollendet werden. (?) Um die gleiche Zeit wird auch die Linie Wolfsberg-Unterdrauburg eröffnet werden. Die schwierige Fundirung der Draubrücke wurde vollendet, und so wird der Bau rasch vorwärts schreiten. Der Bau der Linie Erbersdorf - Würbenthal ist neuerdings zweifelhaft geworden, (scheint nicht richtig zu sein, weil das Erforderniss hierfür schon ins Budget aufgenommen wurde. A. d. Red.) und ebenso die Bewilligung des von der Regierung geforderten Betrages von 0,2 Millionen Gulden für den Bau der Localbahn Bozen-Meran. Der Budgetausschuss hat zwar über diese Frage noch nicht entschieden, der Referent soll sich jedoch gegen die Annahme dieser Post ausgesprochen haben. Damit ist die Uebersicht über die Staatsbahnbauten beendet. Eine so sterile Zeit für die Entwickelung unseres Schienennetzes, wie die jetzige, ist seit Beginn der Eisenbahnperiode noch nicht dagewesen.

Am Schlusse des Jahres 1877 standen in den im Reichsrathe vertretenen Ländern im Ganzen 558 Schleppbahnen mit 511 325 m Länge im Betriebe. Im Laufe des Jahres 1878 sind anlässlich Eröffnung neuer und Verlängerung bestehender Industriebahnen hinzugekommen 38 mit 24 866 m, und in Folge theilweiser Abtragung sowie gänzlicher Auflassung bestehender Anlagen in Abfall gekommen 10 mit 8 713 m. Der effective Zuwachs an Schleppbahnen beläuft sich sonach im Gegenstandsjahre auf 28 mit 16 153 m. Es beträgt daher der Gesammtstand dieser Bahnen am 31. December 1878 586 mit 527 478 m. Hiervon sind im Besitze der Bahnverwaltungen der anschliessenden Hauptbahnen rund 211 km und im Besitze von Privaten rund 316 km.

Während des Monats November v. J. verkehrten auf den Oesterreichischen Bahnen 26 292 mit Personenbeförderung verbundene Züge, darunter 1 110 Eilzüge, 10 978 Personenzüge und 14 204 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 98,28 pCt. keine oder nur eine geringe Verspätung, und zwar: 1 037 Eilzüge, 10 791 Personenzüge und 14 012 gemischte Züge. Als geringere Verspätungen sind hier eingerechnet: bei Eilzügen jene bis inclusive 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis inclusive 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis inclusive 30 Minuten. Grössere Verspätungen hatten somit 1,72 pCt. der Züge, nämlich 73 Eilzüge, 187 Personenzüge und 192 gemischte Züge.

Laut Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 3. December 1878 ist der gerichtliche Erlag von Prioritätsobligationen einer nothleidenden Eisenbahn zu dem Zwecke, um den Erleger für künftige und derzeit noch unbestimmte Fälle zu legitimiren, dann nicht zulässig, wenn keine bestimmte Thatsache angeführt wird, welche nach Massgabe der bestehenden Gesetze die Bescheinigung des Besitzes von derlei Prioritätsobligationen zum Behufe der Legitimation des Einschreitenden zur Vornahme eines speciellen auf die fragliche Eisenbahnunternehmung sich beziehenden Actes erforderlich macht; daher es nicht genüge, die gerichtliche Verwahrung jener Obligationen ohne specielle Angabe eines bestimmten, durch das Gesetz selbst für den concreten Fall gebotenen Zwecks aus Bequemlichkeitsrücksichten für den Erleger wegen etwa erst künftig möglicher, zum Schutze seiner Rechte zu ergreifender Rechtsmittel in Anspruch zu nehmen.

Mit der oberstgerichtlich bestätigten Entscheidung des Oesterreichischen Oberlandesgerichts vom 21. August 1877 wurde die executive Sequestration der Nutzungen einer Eisenbahn-Gesellschaft in den ihr gehörigen Realitäten bewilligt und der früher bestandene (vertragsmässige) Sequester angewiesen, bei Verwaltung der Güter und Legung der Rechnung auf diese weitere Sequestration Bedacht zu nehmen. Die angesuchte Sequestration des Betriebes einer Eisenbahn kann im Executionswege, wenn nicht schon vorher die Zustimmung der betreffenden politischen, beziehungsweise Handelsbehörden vorliegt, nicht bewilligt werden, da der Eisenbahnbetrieb nicht mit der Verwaltung eines Grundstückes oder Gebäudes gleichgehalten werden kann, welche weder an sicherheitspolizeiliche Bewilligung noch an besondere bahntechnische Kenntnisse gebunden ist, während bei dem ersteren weitgehende öffentliche Rücksichten in Ansehung des Betriebes vorhanden und besondere Bewilligungen der betreffenden Behörden erforderlich sind.

Bei der in Lemberg abgehaltenen Enquête über den Verfall des Getreidehandels und der Mühlenindustrie in Galizien legte Hofrath Sochor, Generaldirector der Karl-Ludwigbahn ein eingehendes Memoire über den Galizischen Getreidehandel vor, in welchem er den Nachweis führte, dass sich gegenwärtig die Stagnation im Getreidegeschäfte nicht allein hierzulande, sondern fast in ganz Europa fühlbar mache, ferner dass die Galizischen Bahntarife im letzten Decennium um nahezu 50 pCt. ermässigt wurden. Hierauf wurden folgende Resolutionen gefasst: 1. Es sind Petitionen an das Handelsministerium zu richten, damit bei den neuerlichen Vertragsverhandlungen mit Deutschland die zollfreie Einfuhr unserer Cerealien und Mahlproducte nach Deutschland auch fernerhin vertragsmässig gesichert werde. 2. Die Errichtung von öffentlichen Lagerhäusern in Lemberg und Krakau wird als nothwendig angesehen. 3. Hinsichtlich der Bahntarife sei es wünschenswerth: a) dass zur Unter-

stützung der Mühlenindustrie für die Versendung desjenigen Getreides, welches behufs Vermahlung an die Mühlen gelangt und von hier exportirt wird, die directen Verbandsätze gelten sollen; b) dass die Galizischen Exporttarife für Getreide und Mehl nach Norddeutschland sich möglichst den bestehenden Transittarifen annähern sollen; c) dass die Importtarife für Getreide aus Russland und Rumänien verhältnissmässig so fixirt werden, wie die Russisch-Oesterreichischen Verbandsätze; d) dass die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn und die Erzherzog Albrechtbahn einen ähnlich ermässigten Localfrachtsatz, wie er bei der Karl-Ludwigbahn schon längst eingeführt ist, für Kartoffeln genehmigen.

In der Wiener Handelskammer wurde über die dem Freiherrn v. Schwarz ertheilte Vorconcession zur Erbauung einer Eisenbahn von Metkovic über Mostar und Serajewo nach Türkisch-Brod, welche also, an der Seeseite beginnend, in das Innere von Bosnien und der Herzegowina führt, interpellirt. Hierdurch wird nämlich den aus Oesterreich-Ungarn exportirten Waaren eine unmittelbare Concurrenz mit Industrie-Erzeugnissen ausländischer Herkunft geschaffen, da von der Seeseite jeder Nation der Weg offen ist und auch derzeit keine Zollbegünstigung unserer Fabrikate gegenüber ausländischen Waaren besteht. Würde jedoch der Bahnbau von der Landseite in Angriff genommen und die Bahn streckenweise eröffnet, so könnten schon während der Bauperiode Oesterreichische Fabrikate sich des dortigen Marktes versichern und sie hätten somit einen Vorsprung vor Waaren ausländischer Provenienz, da unsere Industrie, einmal über die Bedürfnisse und Anforderungen des neuen Absatzgebietes aufgeklärt, für ihre Fabrikate die Kundschaft auch erhalten werde. Es wurde demzufolge beantragt, eine Eingabe an die K. K. Regierung zu richten, damit sie bei der definitiven Concessionirung des erwähnten Eisenbahnbaues auf das Anliegen der Oesterreichischen Industrie Rücksicht nehme.

Zur letzten Mittheilung über die Generalversammlung der Waagthalbahn, in welcher deren Verkauf an den Ungarischen Staat beschlossen wurde, ist noch Folgendes nachzutragen: Director Szalay motivirte den Verkaufantrag eingehend. Das Unternehmen sollte nach den Intentionen der Concessionäre eine 54 Meilen lange Transitbahn zwischen Mähren und Schlesien durch Ungarn hindurch werden. Allein von Anbeginn hatte das auf unstreitig gesunder Basis ruhende Unternehmen gegen Missgunst anzukämpfen. Der härteste Schlag habe dasselbe durch die Unmöglichkeit, die Linie Troppau-Vlarapass zu bauen, getroffen. Die Bahn gerieth dadurch in die Lage einer Sackbahn, und die Verwaltung sah schon damals ein, dass es unmöglich sei, aus noch so günstigen Betriebsergebnissen die Tilgung der schwebenden Schuld und deren Verzinsung, welche allein die Summe von 450 000 fl. beansprucht, zu bestreiten, sowie die sonstigen Verbindlichkeiten des Unternehmens zu erfüllen. Trotz des Entgegenkommens der Hypothekar-Gläubiger fand sich im Laufe der Jahre nach reiflicher Erwägung kein anderer Ausweg, als der Verkauf der Bahn. Damit hierbei aber auch für die Actionäre eine Quote resultire, wurden die beiden Prioritäts-Gläubiger zum Rücktritte von all ihren Vorrechten gegen die übrigen Stammgläubiger bewogen. Nach den Statuten ist der Verkauf der Bahn nur mit Zustimmung der Ungarischen Regierung möglich. Deshalb fragte die Verwaltung bei derselben an, ob sie gestatten würde, die Bahn an irgend eine andere Oesterreichisch-Ungarische Bahngesellschaft zu verkaufen, oder ob sie geneigt wäre, die Waagthalbahn selbst anzukaufen. Die Ungarische Regierung gab ihre Geneigtheit zum Ankaufe der Bahn bekannt, und es wurde durch die eingeleiteten Unterhandlungen die Basis gefunden, wonach die Bahn um den Betrag von 6 988 000 fl. in das Eigenthum des Ungarischen Staates übergehen soll. Redner bezeichnet diese Basis als günstig, weil sie einerseits ermögliche, die liquiden Schulden der Gesellschaft zu zahlen und andererseits diese von der Verpflichtung enthebe, weitere Bahnlinien in der Länge von 34 Meilen auszubauen.

Im Eisenbahnclub hielt Ministerialsecretär Dr. F. Liharzik einen höchst interessanten Vortrag: Uebersicht der im Jahre 1878 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erlassenen Gesetze, Verordnungen und Normalerlasse. In einer klaren, und soweit die Kürze der Zeit es erlaubte, auch inhaltreichen Darstellung wurden diese Vorschriften sehr zweckmässig nach Bau, Verwaltung und Betrieb gruppirt und nach ihrer Nothwendigkeit oder Opportunität besprochen. Das an sich spröde Thema wurde zu einer lehrreichen Instruction ausgearbeitet, welche es nur bedauern lässt, dass wir nicht auch von früheren Jahren über die noch in Geltung stehenden staatlichen Bestimmungen solche Uebersichten besitzen, welche vom Vortragenden übrigens für das laufende Jahr in Aussicht gestellt wurden.

Im Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenverein hielt der Generaldirector der Kronprinz Rudolfbahn, Regierungsrath Morawitz, einen Vortrag über Schneelawinen. Die Erfahrungen, welche er als oberster Bauleiter der Salzkammergutbahn gemacht, bildeten die Grundlage desselben. Nachdem der Vortragende einige einleitende Bemerkungen über Eintheilung und Characteristik der Lawinen vorausgeschickt hatte, kam derselbe auf die ganz ungewöhnlichen Zerstörungen zu sprechen, welche auf der Salzkammergutbahn in den Jahren 1877 und 1878 durch Schneelawinen angerichtet wurden. Der verheerenden Macht dieses Feindes der Werke der Ingenieure zu begegnen, wurden die Lawinen zum Gegenstande eines sozusagen neuen Studiums in den Bureaus der Rudolfbahn gemacht. Heute dankt es die Rudolfbahn ihrem Leiter, dass sie ihre Reisenden und Waaren mit ziemlicher Beruhigung selbst unter den ungewöhnlichsten Schneeverhältnissen befördern kann.

Ungeachtet der Hiobsposten aus Ungarn über die furchtbaren Theiss-Ueberschwemmungen entwickelte sich doch ein sich auf alle Bahneffecten erstreckender Coursaufschwung; insbesondere waren Prioritäten gesucht; die der Goldwährung waren gar nicht zu haben. Der abundante, Anlage suchende Geldstand und die Hoffnung auf ein günstiges Frühjahrgeschäft waren die Motoren. Schlusscourse der beiden letzten Wochen sind:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2083,—	2090,—	Nordbahn . . .	103,20	103,25
Franz-Josefbahn .	132,—	134,—	Franz-Josefbahn .	88,20	88,75
Karl-Ludwigbahn	222,—	228,75	Rudolfbahn . . .	77,25	78,50
Oesterr Nordwestb.	114,75	116,75	Kaschau-Oderb. B.	71,—	72,75
Staatsbahn . . .	245,—	249,—	Salzkammergutb. .	94,25	94,40
Südbahn	64,75	64,75	3 pCt. Südbahn .	112,80	112,80
Theissbahn . . .	188,—	190,—	Theissbahn . . .	86,20	87,25

Entschädigungsübereinkommen im Italienisch-Deutschen und Italienisch-Schweizerischen Verbandsverkehre.

Die Generaldirection der Oberitalienischen Eisenbahnen in Mailand hat bei der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten die Frage der Neuregelung dieser Materie angeregt und dabei bemerkt, dass, so lange nicht ein anderes Uebereinkommen über die Behandlung und Erledigung von Entschädigungsreclamationen vereinbart sei, die Regulirung der Entschädigungsfragen auf Grund der im Jahre 1869 für den directen Güterverkehr zwischen Italien und Bayern vereinbarten Bestimmungen zu geschehen habe. Was die Neuregelung betrifft, so hat die Königlich Bayerische Verwaltung auf die Anfrage, welche Bestimmungen bei den hier in Frage kommenden Ausseritalienischen Bahnen unter sich in Gebrauch seien, auf das Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Januar 1877 und das Uebereinkommen zum Reglement für den Transport von Gütern im Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerisch-Schweizerischen Verkehr vom 1. December 1878 mit dem Bemerken verwiesen, dass diese Vereinbarungen für die Ausseritalienischen Verbandsverwaltungen in den reglementarischen Bestimmungen für den Italienisch-Deutschen Verkehr vom 10. April 1876 und in der Instruction für die Abfertigung von Gütern im Verkehre mit Italien vom 1. November 1871 fast vollständig reproducirt seien. In diese beiden Elaborate nicht aufgenommen und daher neben denselben noch in Betracht kommend seien die §§ 13, 14 und 15 der Convention vom Jahre 1869 folgenden Inhaltes:

„§ 13. Auszahlung der Entschädigung (Artikel 32 und 33 des Italienischen Regolamento). Jede der betheiligten Verwaltungen hat das Recht, sofort ohne specielle Ermächtigung Entschädigungen im Betrage von 100 Frcs. auszubezahlen. Bei Entschädigungen, welche diesen Betrag überschreiten, haben sich die betheiligten Verwaltungen zuvor ins Benehmen zu setzen. Entschädigungen sind immer von jener Verwaltung zu leisten, welcher die Abgabsstation angehört und zwar in der für die Interessen der verantwortlichen Verwaltung günstigsten Art und Weise. Falls sich jedoch der Absender als Eigenthümer der vom Adressaten zurückgewiesenen Sendung erklärt, so hat sich jene Verwaltung, bei welcher die Sendung aufgegeben wurde, mit der Streitfrage zu beschäftigen.

§ 14. Haftbarkeit für die Entschädigungen (Artikel 34 des Italienischen Regolamento). Wenn der Verlust, der Abgang oder die Beschädigung bei dem Eintreffen in der Uebergangsstation factisch constatirt wurde, so fällt der volle Betrag des Schadens der übergebenden Verwaltung zur Last. Falls dagegen der Verlust, Abgang oder die Beschädigung in der Uebergangsstation nicht constatirt wurde, so hat die Verwaltung, welche das Gut zuletzt unbeanstandet übernommen hatte, allen Schaden zu tragen. Ist jedoch die Ursache nicht äusserlich erkennbar und kann nicht positiv einer oder der andern Verwaltung zur Last gelegt werden, so wird die etwa zu leistende Entschädigung von den betheiligten Verwaltungen gemeinschaftlich und zwar im Verhältniss der auf dem Bahnnetze zurückgelegten Distanzen getragen.

§ 15. Plombirte Wagen (Artikel 35 des Italienischen Regolamento). Wenn die Abgabestation bei Eröffnung eines plom-

birten, nur symbolisch übergebenen und übernommenen Wagens einen Verlust, einen Abgang oder eine Beschädigung constatirt, so fällt der ganze Betrag des Schadens jener Verwaltung zur Last, welcher die Aufgabestation angehört, wenn nicht ein besonderes Verschulden einer anderen Verwaltung constatirt ist. Eine Ausnahme von dieser Regel machen die an Getreidesendungen constatirten, sowie solche Beschädigungen, welche während der Fahrt durch die Reibung der Säcke hervorgerufen werden können. In diesem Falle vertheilt sich die Entschädigung gemeinschaftlich auf die betheiligten Verwaltungen und zwar im Verhältnisse der auf jedem Bahnnetze zurückgelegten Distanz."

Die Anerkennung dieser Grundlagen schliesse jedoch nicht aus, dass die Oberitalienische Verwaltung die früher gegebene Zustimmung: „dass bei Entschädigungsreclamationen aus dem Italienisch-Deutschen und Italienisch-Schweizerischen Güterverkehr Beträge bis incl. 30 M. von den an der Beförderung von der Aufgabe- bis zur Empfangsstation derjenigen Kartirungsstrecke, in deren Bereich der Verlust bezw. die Beschädigung entdeckt wird, betheiligten Verwaltungen gemeinschaftlich nach Verhältniss der für ihre betreffenden Bahnstrecken zu berechnenden Fracht zu übernehmen seien, ohne Unterschied, ob ein Verschulden einzelner Verwaltungen ermittelt ist und ob eine specielle Uebergabe stattgefunden hat oder nicht" so lange in Geltung lasse, als nicht ein definitives Entschädigungsübereinkommen festgestellt sei.

Was das letztere anbelangt, so hat die Königlich Bayerische Verwaltung darauf aufmerksam gemacht, dass die Vereinbarung eines internationalen Eisenbahnrechtes zwischen den im vorigen Jahre in Bern vertretenen Regierungen allerdings neue Grundlagen auch für das Reglement im Italienisch-Deutschen Verkehre schaffen werde.

Verrechnung der Coursgewinne etc. Das Königliche Eisenbahncommissariat in Berlin hat an die Bahnverwaltungen seines Amtsbezirks folgende Verfügung erlassen: „Ein Specialfall giebt uns Veranlassung, die Eisenbahnen unseres Amtsbezirks mit der Aufforderung zur entsprechenden Nachachtung darauf hinzuweisen, dass der bei Begebung von Actien über den Nominalwerth erzielte Erlös (Coursgewinn) keine Betriebseinnahme bildet, welche als Dividende unter die Actionäre vertheilt werden könnte. Das gesammte durch die Begebung neuer Actien erlangte Capital, also auch der über den Nominalbetrag der Actien eingezahlte Betrag characterisirt sich vielmehr als eine Seitens der hinzutretenden Actionäre gezahlte Einlage, welche voll und uneingeschränkt zu den Zwecken, wofür die Actien-Emission geschehen — zunächst also zur Herstellung der desfalls von den Generalversammlungen der Gesellschaft beschlossenen baulichen Anlagen etc., eventuell zur Herstellung anderweiter, eine Erweiterung oder Vervollständigung des Bahnunternehmens bildender Anlagen etc. — zu verwenden ist.

Desgleichen werden Vergütungen für die anderen Verwaltungen gestattete Mitbenutzung von Bahnhöfen, sowie die Einnahmen aus Wagen- und Strafmietheforderungen gleich den übrigen Extraordinarien zu einem entsprechenden Theile bei der Aufstellung der Betriebsergebnisse der vorhergegangenen Monate jedes Jahres unter den Einnahmen Berücksichtigung zu finden haben, nicht aber in ihrem vollen Betrage lediglich dem Monat December gut zu schreiben sein, weil die letztere Verrechnungsweise das Jahresergebniss unter Umständen plötzlich als ein anderes erscheinen lässt, als nach dem Ergebniss der ersten elf Monate des Jahres erwartet werden musste, — was dem Zwecke der monatlichen Veröffentlichungen nicht wohl entsprechen kann. Berlin, 10. März 1879. Königliches Eisenbahncommissariat".

Die Thätigkeit der General-Saldirungsstelle in Berlin im Jahre 1878.

Nach dem Geschäftsberichte an ihre Mitglieder.

Die unter der Leitung des Directorii der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin bestehende, von Beamten der Hauptcasse derselben verwaltete General-Saldirungsstelle zählte am Schlusse des Jahres 1878 71 Eisenbahn-Verwaltungen.

Im Laufe des Jahres 1878 sind die Muldenthal- und die Oberlausitzer Eisenbahn als selbstständige Verwaltungen aus dem Saldirungsverbande ausgeschieden.

Zugetreten sind:
die Königliche Eisenbahn-Commission für die Hinterpommersche Bahn,
die Aachener Industriebahn,
die Mährisch-Schlesische Centralbahn,
die Rumänische Eisenbahn, Actiengesellschaft, und
die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die von denselben repräsentirte Gesammtbahnlänge beträgt nach dem von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 30. April 1877 ausgegebenen Streckenverzeichnisse 35 833 km.

Beglichen wurden an angemeldeten Posten:

	Forderungen	Schuldposten	Summa Posten
in Deutscher Währung	39 454	35 700	75 154
„ Oesterreichischer Währung, Noten	1 919	2 023	3 942
desgl. Silber	93	95	188
„ Russischen Noten	264	448	712
		in Summa Posten	79 996

Der Gesammtgeldbetrag der im Jahre 1878 angemeldeten Posten betrug:
in Deutscher Währung . . . . 163 043 176 M. 31 ₰,
„ Oesterreichischer Währung, Noten . . . 5 515 981 fl. 7 kr.,
„ „ „ Silber . . . 22 949 „ 71 „
„ Russischer Währung, Noten . . . . . . 281 335 R. 47 K.

Die angemeldeten Posten und Gesammtbeträge sind nun durch das Begleichungsverfahren reducirt:
von 75 154 Posten = 163 043 176 M. auf 1 617 Posten = 57 874 247 M.,
von 3 942 Posten = 5 515 981 fl. Noten auf 632 Posten = 4 900 007 fl. Noten,
von 188 Posten = 22 950 fl. Silber auf 73 Posten = 22 245 fl. Silber,
von 712 Posten = 281 335 R. auf 284 Posten = 244 837 R.,
sonach von zusammen 79 996 auf zusammen 2 606 Posten.

Was das Verhältniss der Geldsumme aller zur Anmeldung gelangten Posten zu den aus den Saldoausgleichungen hervorgegangenen, demnächst baar gezahlten Saldis anbetrifft, so ist dasselbe (wenn man zum Zwecke dieser Berechnung die Oesterreichische und Russische Währung in Deutsche Währung umrechnet, den Gulden Noten à 171,79 ₰, den Gulden Silber à 176,17 ₰, den Rubel à 207,32 ₰), wie 173 142 775 M. zu 66 838 756 M., oder wie 1:0,386.

Für jede der vier Währungen wurden im Jahre 1878 24 General-Saldoausgleichungen, oder je 2 pro Monat — am 1. und 16. — angefertigt und es kommen sonach durchschnittlich auf je eine Saldoausgleichung:
in Deutscher Währung . . 3 131 Posten = 6 793 465 M.,
„ Oesterr. Währung, Noten . 164 „ = 229 832 fl. Noten,
„ „ „ Silber . 8 „ = 956 „ Silber,
„ Russischer Währung, Noten 30 „ = 11 722 R.,
welche sich durch Begleichung reducirten auf:
67 Posten und 2 411 427 M.
26 „ „ 204 166 fl. Noten,
3 „ „ 927 „ Silber und
12 „ „ 10 201 R. Noten.

Im Durchschnitte sind durch je eine Saldozahlung 16 Forderungen zur Begleichung gekommen.

Die Kosten (Gehalte, Formulare etc.) der General-Saldirungsstelle betrugen im Jahre 1878 11 310 M., oder für jede der 24 Saldirungsperioden 471,25 M. Hieraus ergiebt sich im Vergleiche mit Obigem, dass die Begleichung je eines Postens 14,14 ₰ und jede beglichenen 100 M. 0,6532 ₰ Kosten verursachten.

Ein Beitrag zur Eisenbahngeographie.

Der in der letzten Versammlung des Berliner Vereins für Eisenbahnkunde vom Freiherrn von Weber gehaltene geistreiche Vortrag über Eisenbahngeographie hat eine solche Fülle interessanter Gesichtspunkte eröffnet, die wohl schwerlich Jemand unter diesem anspruchslosen Titel vermuthet haben würde. An diesen Vortrag und die weite Perspective, die er eröffnet, wurden wir erinnert, als wir in dem Werk von Adolph Bastian: „Die Culturländer des alten Amerika" folgende Notiz über die Eisenbahnen in Peru lasen:

„Neben der wildesten Verschwendung wurde der Speculationsgeist rege und — um für die Cultur etwas zu thun — warf man sich auf den Eisenbahnbau, ohne dass eine dringende Nothwendigkeit vorlag. In der guten Zeit hatte man nichts gespart und die Schuldenlast des Landes ist eine ungeheure, so dass nun Capitalien fehlen, um die erbauten Bahnen auszunutzen, die Bergwerke wieder in Flor zu bringen, Rohproducte zu fördern, um den Bahnen Frachten bieten zu können. Dazu lasten die Unterhaltungskosten der mit märchenhafter Extravaganz über die hohen Kordilleren gebauten Eisenbahnen (in Montblanchöhe) auf dem Staate und die meisten derselben „decken nicht einmal die Ausgaben für Wagenschmiere", so dass das Deficit in fortwährendem Steigen begriffen ist. Manche dieser Eisenbahnen sind wahre Wunderbauten der Ingenieurkunst und man hat bei ihnen Schwierigkeiten überwunden, vor denen man bei uns zurückschrecken würde. Das Schlimmste aber ist, dass die meisten in menschenleere Einöden auslaufen und der Strom der Auswanderer ihnen nicht folgt, wie im Westen Nordamerikas. Eine Bahn führt von Arequipa am Stillen Ocean über die Kordilleren nach Puno, das in der menschenleeren, kalten Hochebene am Titicasee liegt. Bei meiner Anwesenheit, erzählt weiter Bastian, wurde alle Wochen ein Train expedirt und wie Mitfahrende wissen wollten, sollte sich auf demselben zuweilen in der vierten Classe ein Indianer mit einem Sack Kartoffeln befinden. Die Herstellungskosten dieser Bahn betrugen 32 000 000 Soles (Thaler)."

Wenn auch diese Schilderung einigermassen den Eindruck der Uebertreibung macht, die Thatsache dürfen wir jedoch hiernach annehmen, dass es in der Welt eine Eisenbahn giebt, auf welcher wöchentlich nur ein Zug in jeder Richtung verkehrt.

Die Dalmatinische Staatsbahn Spalato-(Sebenico-)Siveric, auf welcher täglich nur ein Zug mit Personenbeförderung in jeder Richtung, und zwar eigenthümlicher Weise mit je den Tagen nach verschiedenen Fahrplänen, verkehrt, ebensowie die Erzherzog Albrechtbahn Lemberg - Stanislau, auf welcher ebenfalls täglich nur ein Zug mit Personenbeförderung in jeder Richtung abgelassen wird, zeigen dagegen schon eine bedeutende Verkehrssteigerung.

Wenn wir aber zu den äussersten Extremen übergehen wollen, müssen wir jener Peruanischen Eisenbahn in Montblanchöhe mit einem Zuge wöchentlich die unterirdischen Eisenbahnen in London mit täglich fast 800 Personenzügen in jeder Richtung gegenüberstellen — ein Contrast, welcher allerdings nicht allein in Betreff der Zahl der Züge und der Dichtigkeit des Verkehrs, sondern auch in jeder anderen Beziehung, besonders aber in Betreff der Situation, dort von der Küste des Stillen Oceans in eine menschenleere Alpenlandschaft der Kordilleren von unbeschreiblicher Grossartigkeit führend, hier unter dem Häusermeer der grössten Stadt der Welt sich hinziehend, wohl kaum schärfer gedacht werden kann.

Die Anordnungen des Russ. Finanzministeriums

über Erhebung und Controle der Kronsabgaben von den Fahr- und Frachtgeldern der Eisenbahnen

sind seit dem 1. Februar d. J. in Kraft getreten. Nach Ansicht der Russischen „St. Petersburger Zeitung“ leiden die beregten Regeln an vielen Mängeln und sind offenbar in aller Hast und ohne genügende Sachkenntniss seitens der bezüglichen Legislatoren zusammengestellt worden. Manche wichtigen Fragen, wie z. B. die, wie dieser Tarif auf das in Amtsangelegenheiten oder laut temporärem Urlaub reisende Untermilitär anzuwenden sei, bleiben unklar. Die Zeitung will gehört haben, dass einige Eisenbahnverwaltungen gegen die im § 6 der obigen Regeln getroffene Verfügung einen formellen Protest eingelegt hätten, indem diese Verwaltungen — sowohl im Interesse der Sache, als um etwaigen Verwirrungen in der Exploitations-Buchhalterei vorzubeugen — bezüglichen Orts sich um eine Modification dieses Punktes bemühen sollen, welche dahin zielt, die Verantwortlichkeit für die richtige und rechtzeitige Erhebung der Kronssteuer ausschliesslich denjenigen Verwaltungen zu überlassen, deren Bahnen direct, aber nicht blos transitorisch benutzt werden, weil unter Anderem die Transit- und andere Berechnungen der Eisenbahnverwaltungen unter einander gewöhnlich viel später geschehen, als dieses zur Bereinigung der Kronssteuer erforderlich ist. Bei dieser Gelegenheit erwähnt der Artikel eines Unfuges, der immer mehr und mehr um sich greift, und zwar in einem solchem Masse, dass auf der am 15. Januar in Moskau zusammengetretenen Generalversammlung der Eisenbahnverwaltungen der III. Gruppe beschlossen worden ist, die Regierung hiervon in Kenntniss zu setzen. Dieser Unfug, den keine Privatcontrole zu hemmen im Stande ist, geht bei dem Passagierschmuggel vor. Wird nämlich ein Reisender, der sich kein Billet gelöst hat, auf frischer That ertappt, so nimmt zwar der Stationsgendarm Name, Stand und Wohnort des Delinquenten zu Protocoll; da dies aber einfach nach den mündlichen Angaben des Inculpaten geschieht, so erweist sich in den meisten Fällen, dass sämmtliche Angaben erdichtet sind. Da der Reisende aber sofort nach Aufnahme des Protocolls auf freien Fuss gesetzt werden muss, so ergiebt sich von selbst, dass mit dem Entlassen des Delinquenten auch alle Hoffnung auf Entschädigung für den Fahrplatz geschwunden ist und es auch ferner bleiben wird, wenn die Regierung zu keinen ernsteren Schritten zur Wahrung sowohl ihrer eigenen, als der Interessen der Gesellschaften ihre Zuflucht nehmen wird.

Stand der Arbeiten am grossen Gotthardtunnel.

Nordseite. Göschenen.

	Ende Januar l. Meter	Monatl. Fortschritt l. Meter	Ende Februar l. Meter
Richtstollen	6 466,0	110,0	6 576,0
Seitliche Ausweitung desselben	5 813,8	111,6	5 925,4
Sohlenschlitz	4 343,9	124,3	4 468,2
Strosse	3 811,7	79,5	3 891,2
Vollausbruch	3 057,0	189,0	3 246,0
Deckengewölbe	4 792,6	56,0	4 848,6
Oestliches Widerlager	3 704,0	—	4 704,0
Westliches Widerlager	3 235,4	223,8	3 459,2
Sohlengewölbe	62,0	—	62,0
Tunnelcanal	3 462,0	—	3 462,0
Fertiger Tunnel	2 805,6	190,0	2 995,6

Südseite. Airolo.

	Ende Januar l. Meter	Monatl. Fortschritt l. Meter	Ende Februar l. Meter
Richtstollen	5 924,8	51,7	5 976,5
Seitliche Ausweitung desselben	5 108,0	43,0	5 151,0
Sohlenschlitz	4 387,0	8,0	4 395,0
Strosse	3 662,0	129,0	3 791,0
Vollausbruch	3 218,0	77,0	3 295,0
Deckengewölbe	4 635,4	51,0	4 686,4
Oestliches Widerlager	3 164,7	37,5	3 202,2
Westliches Widerlager	4 009,8	157,1	4 166,9
Sohlengewölbe	—	—	—
Tunnelcanal	3 946,0	100,0	4 046,0
Fertiger Tunnel	3 125,8	18,0	3 143,8

	Total Ende Februar l. Meter	Programm verlangte Leistung l. Meter	Differenz l. Meter
Richtstollen	12 552,5	12 820	— 267,5
Seitliche Ausweitung desselben	11 076,4	11 400	— 323,6
Sohlenschlitz	8 863,2	11 230	— 2 366,8
Strosse	7 682,2	10 062	— 2 379,8
Vollausbruch	6 541,0	—	—
Deckengewölbe	9 535,0	10 500	— 965,0
Oestliches Widerlager	6 906,2	9 980	— 2 714,2
Westliches Widerlager	7 626,1		
Sohlengewölbe	62,0	—	—
Tunnelcanal	7 508,0	—	—
Fertiger Tunnel	6 139,4	9 710	— 3 570,6

Gotthardtunnel. 10. März. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 27,70 m. Airolo 16,80 m. Total 44,50 m, mithin durchschnittlich pro Arbeitstag 6,35 m.

Es blieben am 10. März noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 2 293,60 m.

Schweiz.

Strassenbahnen. Am 6. März d. J. ist dem Bundesrathe ein Concessionsgesuch für folgende mit Locomotiven und event. mit comprimirter Luft zu betreibende Strassenbahnen eingereicht worden:

	Länge Kilom.
1. Für die Linie Nebikon (Station der Centralbahn) Schötz, Alberswil, Willisau, Menznau, Wolhausen mit Einmündung in die Station der Bern-Luzern-Bahn	22
2. Für die Linie Burgdorf (Station der Strecke Olten-Bern Centralbahn), Oberburg-Hasle, Lützelfluh, Rüderswyl, Lauperswyl, Langnau oder Signau	24
3. Für die Linie Langenthal (Station der Centralbahn) nach Lotzwyl, Mädiswyl, Kl.-Dietwyl, Rohrbach, Huttwyl, Zell, Willisau mit Einmündung in obengenannte Linie 1	33
4. Für die Linie Luzern, Hochdorf, Lenzburg	45
5. Für die Linie Suhr (Station der Nationalbahn), Kulm, Reinach, Menzikon mit Anschluss an Linie 4 bei Ermensee	24
6. Für die Linie Luzern (Bahnhof) zu den Bell'schen Eisenwerken etc. Kriens	6
7. Für die Linie Dielsdorf (Station der Nordostbahn), Schöfflisdorf, Niederweningen, Lengnau, Endingen, Degerfelden, Döttingen mit Einmündung in die Bahn Turgi-Waldshut	22
8. Für die Linie Liestal (Station der Centralbahn) nach Waldenburg	31
9. Für die Linie Koblenz (Station der Nordostbahn), Laufenburg, Stein mit Einmündung in die Linie Brugg-Basel	27
10. Für die Linie Bülach, Eglisau, Rafz, Jestetten, Schaffhausen	28
11. Für die Linie Etzweilen, Diessenhofen, Schaffhausen	16
12. Für die Linie Zürich (Bahnhof), Seefeld, Tiefenbrunnen, Küssnacht, Meilen, Rapperschwyl, sowie Zürich (Bahnhof), Bahnhofstrasse nach Bahnhof Enge	40
Gesammtlänge	318

Diese Bahnen sollen nach dem von Herrn Ingenieur Theodor Lutz herrührenden System, d. h. normalspurig, angelegt und betrieben werden, sodass eine Umladung der Waarentransporte nicht erforderlich ist. Wir verweisen, was die Grundzüge dieses Systems betrifft, auf die Schrift von Herrn Lutz, die im Jahre 1877 bei Cäsar Schmidt in Zürich erschienen ist. Die Concessionsbewerbung geht aus von der Firma Emil Dreyfuss & Comp. in Zürich, welcher dem Vernehmen nach die Betheiligung auswärtiger, namentlich Französischer Finanzkräfte zugesagt ist. Eine fernere Garantie liegt darin, dass der Concessionsbewerber sich der fachmännischen Mitwirkung des Herrn Lutz versichert hat, der die technische Leitung der projectirten Strassenbahnen übernommen hat. Die Anlagekosten sind in der Eingabe an den Bundesrath zu 60 000 Frcs. pro Kilometer, also im Ganzen auf 18 Mill. Frcs. veranschlagt; nimmt man die Betriebseinnahme zu 12 000 Frcs.,

die Betriebskosten zu 6 500 Frcs. pro Kilometer an, so würde sich eine Verzinsung des Anlagecapitals von 9 pCt. ergeben.

Das Concessionsgesuch liegt gegenwärtig zur Vorprüfung beim technischen Inspectorat des Eidgenössischen Eisenbahndepartements und ist vermuthlich auch schon den Interessenten zur Vernehmlassung mitgetheilt.

Die Eisenbahnen in Ostindien.

Die von Juland Danvers, Regierungs-Director der Indischen Eisenbahnen, in seinem „Report on Railways in India for the year 1877/78, presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty" gegebene Uebersicht über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in Britisch-Indien lässt die überraschende Entwickelung derselben erkennen und vervollständigt unsere Kenntniss von dem Verkehrsleben jenes hochinteressanten Landes in so verschiedenen Beziehungen, dass es angezeigt sein dürfte, eine eingehendere Schilderung der Ostindischen Eisenbahnen zu geben.*)

Das Ostindische Eisenbahnnetz, von welchem am 18. April 1853 die erste Strecke Bombay-Tannah eröffnet wurde und welches jetzt bereits eine Ausdehnung von 12 955 km hat, besteht theils aus Staatsbahnen, theils aus garantirten Privatbahnen.

I. Privateisenbahnen.

Die Haupt-Eisenbahnlinien befinden sich zur Zeit noch im Besitze von Privatgesellschaften, und sind im Allgemeinen in der Weise entstanden, dass seitens der Regierung den Gesellschaften der zur Bahnanlage erforderliche Grund und Boden unentgeltlich hergegeben und für das zum Bahnbau nothwendige Capital eine Garantie von 5 pCt. gewährt wird. Uebersteigen die Reineinnahmen den garantirten Zinsbetrag, so wird die Hälfte des Ueberschusses an die Staatscasse zur Deckung der früher verauslagten Zinsen abgeführt, während die andere Hälfte den Actionären zufällt.

Die Regierung ist ermächtigt, im Allgemeinen nach Verlauf von 25 Jahren die Privatbahnen anzukaufen, und zwar gegen Erstattung derjenigen Summe, welche dem durchschnittlichen Courswerth während der letzten drei Jahre entspricht. Statt diesen Capitalsbetrag in einer Summe zu entrichten, darf die Regierung auf die Dauer von 75 Jahren eine Rente gewähren, welcher ein Zinssatz zu Grunde gelegt wird, der dem während der letzten beiden Jahre in London gezahlten Durchschnitts-Zinsfusse für Indische Staatspapiere entspricht. Andererseits dürfen die Bahngesellschaften ihr Unternehmen zu jeder Zeit an die Regierung übertragen und dagegen die Erstattung des verauslagten Capitals beanspruchen. Macht die Regierung von ihrem Ankaufsrechte keinen Gebrauch, so fallen die Bahnen mit allem Zubehör nach Ablauf der Vertragsdauer — in der Regel nach 99 Jahren — der Regierung zu, welche lediglich das aufgewendete Capital zu erstatten hat.

Als Gegenleistung für die vom Staate übernommenen umfangreichen Verpflichtungen haben die Bahngesellschaften die Post unentgeltlich und die Truppen zu ermässigten Preisen zu befördern. Die Privateisenbahnen bestehen aus folgenden Linien:

1. East-Indian.

Die Hauptlinie beginnt auf dem Calcutta gegenüber liegenden rechten Ufer des Hoogly, einer Mündung des Ganges, bei Howrah und führt in nordwestlicher Richtung nach dem alten Hauptsitz der Mohamedaner, Patna mit 159 000 Einwohner, berührt Benares, jene berühmte Stätte Hindostanischer Gelehrsamkeit, die „Stadt Gottes" Allahabad, Hauptstadt der Nordwestprovinzen mit 106 000 Einwohnern, und das während des letzten Aufstandes bekannt gewordene Cawnpore mit 114 000 Einwohnern, und führt von hier über Agra nach dem von Orientalischer Pracht strahlenden Delhi mit 155 000 Einwohnern.

Ausser verschiedenen Zweigbahnen dieser Hauptlinie führt eine 360 km lange Nebenlinie von Allahabad nach Jubbulpore, einer Stadt mit 56 000 Einwohnern.

Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 2 419,52 km, wovon 660,9 km doppelgeleisig, das Anlagecapital im Ganzen 30 632 000 £ und pro Englische Meile 20 300 £. Im Jahre 1877 wurden 7 318 900 Reisende und 2 359 610 t Güter befördert.

Das Gesammtpersonal zählt 38 912 Köpfe: 1 012 Europäer, 517 Ostindier und 37 383 Eingeborne.

Die zur Verwendung kommende Kohle wird aus den von der Gesellschaft gepachteten, dicht an der Bahn gelegenen Kohlengruben bezogen.

Die Herstellung einer festen Brücke über den Hoogly ist in Aussicht genommen, so dass die Bahn demnächst in Calcutta enden und mit der East-Bengal, sowie mit der Mutlah-Linie direct in Verbindung gebracht werden wird.

*) In noch grösserer Ausführlichkeit findet sich eine Darstellung über die Entwickelung und den gegenwärtigen Stand der Ostindischen Eisenbahnen im „Archiv für Post und Telegraphie" No. 2 Januar 1879, mit einer die verschiedenen Bahngebiete Indiens klarstellenden Eisenbahnkarte. Nach dieser Abhandlung haben wir die Angaben des vorstehenden Aufsatzes in Betreff der Indischen Staatsbahnen ergänzt. Die Redaction.

2. Great Indian Peninsular.

Die Bahngesellschaft besitzt 2 von Bombay ausgehende Hauptlinien; eine nordöstliche nach Jubbulpore und eine südöstliche nach Raichore; ausserdem eine längere Zweigbahn nach Nagpore.

a) Die beiden Hauptlinien führen gleichmässig über Tannah nach Callian. Bald nach Erreichung dieser Station erklimmt die nordöstliche Linie das Thul Ghat in einer Höhe von 1 912′ unter Benutzung zahlreicher Tunnels und Viaducte, und unter Anwendung einer Maximalsteigung von 1 : 37 auf 4 Meilen Länge. In Jubbulpore schliesst sich die Bahn an die East Indian an und stellt auf diese Weise eine directe Verbindung Bombay-Calcutta von 2 252,6 km Länge her, welche von den Personenzügen in 70, von den Postzügen in 44 Stunden zurückgelegt wird. Die Bahn wurde am 7. März 1870 eröffnet.

b) Die zweite, südöstliche, nach Raichore führende und dort sich an die Madrasbahn anschliessende Linie, übersteigt von Callian aus das Bhore Ghat in einer Höhe von 2 037′ mit Steigungen ebenfalls bis zu 1 : 37.

Eine dem Staat gehörende, von der Gesellschaft verwaltete Zweigbahn führt von Wadi aus nach Hyderabad, der Residenz der Nizams, mit 400 000 Einwohnern.

c) Die Verbindung mit dem 86 000 Bewohner zählenden Nagpore, einem Hauptmarkt für Baumwolle in den Centralprovinzen, wird von der Station Bhosawul aus mittelst einer 392,19 km langen Zweigbahn bewirkt.

Die Gesammtlänge des Unternehmens beträgt 2 060,32 km, wovon 522,92 km doppelgeleisig sind.

Das Anlagecapital beläuft sich im Ganzen auf 23 100 000 £ und durchschnittlich pro Engl. Meile auf 18 000 £.

Im Jahre 1877 wurden 3 992 292 Personen und 1 509 010 t Güter befördert.

Die Gesellschaft beschäftigt ein Personal von 29 108 Köpfen, wovon 870 Europäer. Die für den Betrieb erforderlichen Kohlen werden zum Theil aus Bengalen, zum Theil aus England bezogen.

3. Madras.

Die Gesellschaft besitzt 2 Linien, welche vereint von Madras (397 550 Einwohner) 42,5 Engl. Meilen bis Arconum führen; von hier erstreckt sich die nordwestliche Linie nach Raichore zum Anschluss an die Great Indian Peninsular, während die südwestliche Linie quer durch die Halbinsel führt und bei Beypore an der Malabar-Küste endigt.

Die Bahnlänge beträgt im Ganzen 1 380,52 km, davon doppelgeleisig 69,19 km. Das Anlagecapital beläuft sich auf 10½ Millionen £, und zwar 12 200 £ pro Engl. Meile, befördert wurden im Jahre 1877 im Ganzen 2 625 139 Personen und 988 965 t Güter. Die Bahn wurde streckenweise von 1856—1873 eröffnet.

Die Betriebsergebnisse sind insofern nicht günstig, als im Jahre 1877 ein Zuschuss zu dem garantirten Zinsbetrage von 135 845 £ vom Staate geleistet werden musste. Dies ungünstige finanzielle Ergebniss ist zum Theil dem Umstande zuzuschreiben, dass die Bahn ihren Kohlenbedarf lediglich aus England und Australien beziehen muss.

4. Bombay, Baroda und Central India.

Die Bahn führt von dem Colaba-Hafen in Bombay in nördlicher Richtung an der Küste entlang nach Surat (70 000 Einwohner), dem Hauptstapelplatz Ostindischer Baumwolle, demnächst nach Baroda, der Hauptstadt des Guicowars (200 000 Einwohner) und Ahmedabad (117 000 Einwohner) und endigt in Wudwan auf der Halbinsel Kattywar.

Bei Veerumgaum zweigt sich die im Betrieb der Gesellschaft befindliche 22 Meilen lange Staatsbahnlinie nach Patree ab, vorweise dem Salztransport dienend.

Die Bahnlänge beträgt im Ganzen 678,19 km, davon 37,41 km doppelgeleisig. Das Anlagecapital beläuft sich auf 7 800 000 £. Befördert wurden im Jahre 1877 4 435 101 Personen und 530 065 t Frachtgut.

Das Personal zählt 6 137 Köpfe, davon 116 Europäer.

5. Scinde, Punjab und Delhi.

Das Unternehmen besteht aus der Verschmelzung dreier verschiedener Linien:

a) Der 176,58 km langen Sindh- (Scinde-) Linie, am Indus entlang von Kurrachee bis Kottree, einem bedeutenden Handelshafen, welcher sowohl mit Europa als auch mit ganz Indien in telegraphischer Verbindung steht.

b) Der 396,22 km langen Punjab-Linie von Mooltan in nordöstlicher Richtung nach dem 99 000 Einwohner zählenden Lahore mit seinen berühmten Moscheen, bis Umritsur mit 136 000 Einwohnern.

c) Der 494,77 km langen Delhi-Linie von Umritsur am Himalaya entlang über Saharunpore, Meerut nach Delhi zum Anschluss an die East Indian nach Calcutta.

Die Gesammtlänge beträgt 1 067,57 km, das Anlagecapital 10 500 000 £, zu dessen Verzinsung die Regierung im letzten Jahre einen Zuschuss von 169 818 £ leisten musste.

Befördert wurden im Jahre 1877 im Ganzen 2 741 430 Reisende und 775 092 t Güter.

Das Personal bestand aus 10 552 Personen, davon 376 Europäer.

6. South Indian.

Diese erst im Jahre 1878 fertig gestellte Eisenbahn, die einzige Privatbahn mit 1 m Spurweite, ist aus der Great Southern und Carnatic entstanden und führt von Madras in südlicher Richtung, stets unweit der Küste, bis zu dem an der Südspitze der Halbinsel Malabar gelegenen Hafen Tuticorin. Die Bahnlänge beträgt 967,01 km, das Anlagecapital 3 600 000 £, zu dessen Verzinsung der Staat im letzten Jahre einen Zuschuss von 33 516 £ leisten musste.

Die Herstellungskosten pro Englische Meile Bahn betragen nur etwa 5 900 £, also erheblich niedriger, als bei den übrigen Privatbahnen.

7. Eastern Bengal.

Die eingeleisig hergestellte, nur 255,83 km lange Bahn führt von Calcutta, der Residenz des Vicekönigs mit 1 Million Einwohnern, durch das Ganges-Delta nach Kooshtea zum Anschluss an die Northern Bengal und endet in Goalundo, am Zusammenflusse des Ganges und Brahmaputra.

Das Anlagecapital beträgt im Ganzen 3 108 400 £ und pro Englische Meile durchschnittlich 18 700 £

Befördert wurden im Jahre 1877 im Ganzen 1 864 000 Personen und 440 117 t Güter.

8. Oude und Rohilcund.

Diese Bahn ist im Wesentlichen eine Parallelbahn der East Indian, geht von der Station Chunar bei Benares aus und führt über Lucknow (285 000 Einwohner), wo eine Zweigbahn von Cawnpore einmündet, nach Bareilly, der Hauptstadt von Rohilcund, und endet einerseits in nördlicher Richtung bei Maradabad, andererseits schliesst sie sich in südwestlicher Richtung bei Allygurh an die East Indian an.

Die Bahnlänge beträgt 874,89 km, das Anlagecapital im Ganzen 5 750 000 £ und pro Englische Meile 10 590 £.

Befördert wurden im Jahre 1877 im Ganzen 2 753 772 Reisende und 631 938 t Frachtgüter. (Schluss folgt.)

Personal-Nachrichten.

Im Alter von 79 Jahren ist am Montag Morgen, den 17. d. Mts., hierselbst plötzlich der Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Hartwich gestorben. In ihm verliert die Deutsche Eisenbahntechnik einen ihrer hervorragendsten Vertreter; früher im Preussischen Staatsdienst einer derjenigen Beamten, welche sich durch gründliche Studien über das Englische Eisenbahnwesen befähigt gemacht hatten, an der Gründung und Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes zu arbeiten, war er bereits Ende der vierziger Jahre Ober-Bau- und vortragender Rath im Handels - Ministerium, 1855 Geheimer Ober-Baurath. Im Jahre 1856 schied er aus dem Staatsdienste, um als technischer Leiter an die Spitze der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu treten; als solcher hat er unermüdlich gearbeitet und seiner Thätigkeit mit verdankt die Rheinische Bahn die hervorragende Stellung, die man ihrer technischen Einrichtung wegen ihr allgemein zugesteht. Unter seiner Leitung erweiterte sich das Netz der Rheinischen Eisenbahn bis zu seiner jetzigen Ausdehnung; er baute die Rheinbrücken bei Coblenz und Rheinhausen, die Trajectanstalt bei Ruhrort; er machte die ersten Versuche mit eisernen Langschwellen auf Deutschen Bahnen und liess zuerst einen Central-Signalapparat auf dem Centralbahnhof in Köln errichten. — Im Jahre 1871 als Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath in das Reichskanzleramt berufen, schied er bereits im folgenden Jahre wieder aus, um sich von Neuem practischer Thätigkeit hinzugeben und an der Spitze der Deutschen Eisenbahn-Baugesellschaft grosse Entwürfe zur Ausführung zu bringen. Leider entsprach er in dieser Stellung den an ihn gestellten, vielleicht zu hoch gespannten Erwartungen nicht ganz; sein fast jugendlicher Thätigkeitstrieb verwickelte die Gesellschaft in zu viel Unternehmungen, welche ihre finanzielle Leistungsfähigkeit überstiegen und ihren Bruch herbeiführten. Seitdem lebte Hartwich seinem Amte als Mitglied der technischen Bau - Deputation, der er über 30 Jahre angehört hat, und vielfacher literarischer Thätigkeit, als deren Früchte eine Reihe von Broschüren in den letzten Jahren an die Oeffentlichkeit getreten sind, welche sich mit der Entwickelung unseres Eisenbahnwesens befassen und rationellere Betriebseinrichtungen ins Leben zu rufen bezwecken. Auf eine von ihm ausgegangene, gleichfalls durch Wort und Schrift vertretene Anregung entstand das Project eines Berliner Südcanals, welches in den Jahren 1874 bis 1876 die Behörden und Interessenten in Bewegung hielt, seitdem aber, wie in der letzten Session des Abgeordnetenhauses constatirt wurde, definitiv aufgegeben worden ist. Im vorigen Jahre betheiligte er sich an der Herausgabe von Glasers „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“, in welchen mehrere Aufsätze aus seiner Feder enthalten sind. Nachdem Hartwich noch am Donnerstag dem Schinkelfest gesund und munter beigewohnt hatte, ist er, wie gesagt, am Montag plötzlich durch einen Herzschlag abgerufen worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Bahnverwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 17. März 1879.

Nach Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn erhält die seit dem 1. October v. J. auf der Ladestelle Wolfganggrube für die Expedition der von den Ladestellen Gutehoffnung-Zinkhütte, Carl-Emanuelgrube, Wolfganggrube (Clara- und Valentinschacht), Schmiederschacht und Catharinagrube herrührenden Steinkohlen- und Cokestransporte eingerichtete selbstständige Güter-Abfertigungsstelle Wolfganggrube vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung: „Wolfgangweiche“. In den bestehenden Tarifverhältnissen wird hierdurch nichts geändert.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Fournier.

2. Tarifwesen.

Am 20. d. Mts. tritt zum Gütertarife vom 15. October v. J. für den Verkehr zwischen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Badischen Eisenbahnen andererseits ein Nachtrag III in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Castrop, Herchen, Issum, Lengerich, Mengede, Menzelen, Osterfeld und Wesel transit der Köln-Mindener Bahn, Arnsberg, Mülheim a. Rhein, Oeventrup und Wennemen der Bergisch-Märkischen Bahn, Herbolzheim, Hockenheim, Kirnach, Müllheim und Wiesloch der Badischen Bahn, anderweite Frachtsätze für die Station Dortmund-Union, und Berichtigungen. Verkaufspreis 10 ₰. Köln, 18. März 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (360)

Am 20. dieses Monats tritt zum Gütertarife vom 1. Januar cr. für den directen Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Bahnen andererseits ein Nachtrag I in Kraft, enthaltend: Frachtsätze für die Stationen Castrop, Herchen, Issum, Lengerich, Mengede, Menzelen, Osterfeld und Wesel transit der Köln-Mindener Bahn und Arnsberg, Mülheim a. Rhein, Oeventrop und Wennemen der Bergisch-Märkischen Bahn, anderweite Frachtsätze für die Station Dortmund-Union und Berichtigungen des Haupttarifes. Verkaufspreis 10 ₰. Köln, 18. März 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (361)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Von heut ab bis 1. April 1880 ermässigen sich die Tarifsätze des Ausnahmetarif 5 für rohe Steine Tab. 56, 57 und 58 unseres Local-Gütertarifs wie folgt:

Von Striegau und Gr. Rosen nach Frankenstein, Gnadenfrei, Reichenbach und Faulbrück auf 0,20 ℳ, von Jauer nach denselben Stationen auf 0,22 ℳ pro 100 kg. Breslau, 18. März 1879. Directorium. (362)

Südwestrussisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit dem 6. April neuen Styls 1879 gelangt ein neuer Verbandtarif für directe Gütersendungen zwischen Stationen der Russischen Südwestlichen Eisenbahngesellschaft (vereinigten Odessaer-, Kiew-Brester und Brest-Grajewoer Eisenbahn) einerseits und Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, Erzherzog Albrechtbahn, Galizischen Carl Ludwigbahn, Kaiser Ferdinands und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, Oesterreichischen Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, dann Kaiserin Elisabethbahn anderseits zur Einführung.

Mit dem gleichen Termine treten alle Bestimmungen und Tarife der Mittelrussisch-Oesterreichischen, Mittelrussisch-Galizisch-Norddeutschen und Mittelrussisch-Süddeutschen, dann des Südrussisch-Oesterreichischen und Südrussisch-Galizisch-Deutschen Eisenbahnverbandes sowie des Mittelrussisch-Oesterreichisch-Schweizerischen Getreideverkehres ausser Kraft.

Der obengenannte Verbandstarif besteht aus:

1 Heft reglementarische und Transportbestimmungen, dann Classification, und 1 Tarifheft. Exemplare sind bei den betheiligten Bahnen und deren Verbandstationen zum Preise von 50 kr. pro Heft zu beziehen.

Der neue Verbandstarif enthält 13 Specialtarife und 1 Ausnahmetarif für die wichtigsten Artikel, als: Wolle, Flachs, Hanf, Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlproducte, Malz und Malzkeime, leere Säcke, Oel-, Lein- und Rapskuchen und -Kuchenmehl, Melasse, Kleie, Erde, Steine, Knochen-Kohlenabfälle, Nutzholz, Salz, Düngemittel, Eisenerze, Eisenbahnschienen, neue und alte, Kohlen, Zucker, Petroleum, Spiritus, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, endlich Möbel und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, von welchen jeder einzeln zum Preise von je 10 kr. bezogen werden kann. St. Petersburg und Wien, 20. März 1879. Die Verbandsverwaltungen. (363)

(Schluss der offiziellen Anzeigen auf S. 22 d. Anzeiger.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 24. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 28. März 1879.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt.

Dieser Nummer liegt ein Prospect über „Beiträge zur Beurtheilung der Frage der Differentialtarife" aus dem Verlage von Leonhard Simion in Berlin bei.

Zur gefälligen Beachtung!

Die Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind in der neuesten Zeit derart in den Vordergrund der wirthschaftlichen und politischen Verhältnisse getreten, dass die Eisenbahnfragen nicht nur für den Eisenbahnfachmann, sondern auch für das gesammte Publikum, namentlich aber für alle Diejenigen, welche zu gesetzgeberischer Thätigkeit berufen sind oder den Kreisen des Handels, der Industrie etc. angehören, ein hervorragendes Interesse gewonnen haben. Wir glauben deshalb wiederholt alle Betheiligten auf unsere bereits seit 18 Jahren erscheinende „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" aufmerksam machen zu sollen, welche über alle wichtigen Ereignisse im Eisenbahnwesen schnelle und zuverlässige Auskunft giebt und alle das Eisenbahnwesen betreffenden politischen, administrativen, finanziellen und juristischen Fragen, alle in das Eisenbahnwesen einschlagenden Gesetze und Gesetzentwürfe eingehend bespricht.

Durch die aus den leitenden Kreisen der Vereins-Verwaltungen dem Blatte zu Theil werdende Unterstützung, welche durch die grosse Ausdehnung des Vereins über ganz Mitteleuropa von besonderem Werthe erscheint, und mit Hülfe der in Eisenbahnkreisen und anderweit der Redaction zur Seite stehenden tüchtigen Mitarbeiter und Correspondenten ist dieselbe, worauf besonderer Werth zu legen sein möchte, in der Lage, alle Tagesfragen durch Sachverständige besprechen zu lassen. Wir wollen hierbei nicht unterlassen, ganz besonders hervorzuheben, dass die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" als offizielles und von sämmtlichen Deutschen, Oesterreichischen, Ungarischen, Holländischen und von Belgischen, Rumänischen und Russischen Eisenbahnen unterstütztes Organ, Eisenbahn-Politik nach bestimmter Richtung zu machen nicht berufen ist, vielmehr als natürliche Vertreterin der hier betheiligten Interessengruppen, die Wünsche und Anforderungen einer jeden derselben in sachlicher Weise zum Ausdruck zu bringen hat, resp. allen in dem Verein vertretenen Richtungen, Staatsbahn- wie Privatbahn-Interessen etc. gerecht werden soll. Es dürfte hiernach kaum zu bezweifeln sein, dass die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", in welcher demgemäss die wichtigen Eisenbahn-Tagesfragen fachmännisch von den verschiedensten Standpunkten aus erörtert werden, wie keine andere Zeitung in der Lage ist, den Lesern ein klares und unbefangenes Urtheil über die jeweilige Situation in Eisenbahnangelegenheiten zu geben.

Im amtlichen Theile bringt die Zeitung sowohl die offiziellen Bekanntmachungen des Vereins, als auch die nicht rein locale Verhältnisse berührenden Bekanntmachungen der einzelnen Bahnverwaltungen, welche Tarife, Reglements und Fahrpläne betreffen, sowie die für die Actionäre und die Prioritätenbesitzer der Eisenbahngesellschaften wichtigen Veröffentlichungen, z. B. betreffend Berufung der Generalversammlungen, Verkündigung der Beschlüsse derselben, Feststellung und Erhebung der Dividenden und Zinsen, Verloosungen etc. Auch werden der Zeitung Monatsübersichten der erschienenen Tarife und Tarifnachträge beigegeben, desgleichen ebenfalls als Gratis-Beilage ein alle 14 Tage erscheinender Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Indem wir die Freunde unserer Zeitung und Alle, welche sich für Eisenbahnwesen interessiren, bitten, uns bei der Verbreitung des Blattes in immer weitere Kreise zu unterstützen, bemerken wir, dass die Zeitung, welche Montags und Freitags in der Stärke von ca. 2 Bogen erscheint, zum Preis von 4 ℳ. pro Quartal durch alle Postämter des Deutsch-Oesterreichischen Postgebiets sowie auch durch alle Buchhandlungen zu beziehen ist. **Eisenbahn-Beamte können dieselbe zum ermässigten Pränumerationspreis von 3 ℳ. pro Quartal von uns direct beziehen.**

Kreuzbandporto wird extra berechnet und beträgt dasselbe (ausser dem Abonnementspreis von 4 ℳ.) vierteljährlich: für Deutschland und Oesterreich-Ungarn 1 ℳ. 50 ₰., im Weltpostverein 2 ℳ. 50 ₰.

Bemerken wollen wir noch, dass zu Privat-Inseraten, welche das Eisenbahnwesen betreffen, die Zeitung ganz besonders geeignet ist, weil sie über das ganze weite Gebiet des Eisenbahn-Vereins verbreitet ist, bei allen Verwaltungen desselben gelesen und auch auf grösseren Bahnhofs-Restaurationen dieses ganzen Gebiets ausgelegt ist. Die Inserate finden deshalb eine ganz ausserordentlich weite Verbreitung und Beachtung gerade in den Kreisen, für welche sie bestimmt sind. Inserate werden à 30 ₰ pro Zeile, 3000 Exemplare Beilagen in 4° für 15 ℳ. von unserer Buchdruckerei H. S. Hermann, Beuthstrasse 8, Berlin SW, angenommen.

Die Redaction.

Ueber Bahn-Omnibusbetrieb.*)

Die Thatsache, dass in Folge der gesteigerten Anforderungen für die Personenbeförderung auf den Deutschen Bahnen die Einnahmen aus dem Personenverkehre bei Weitem nicht mehr die dafür aufgewandten Kosten decken, hat, da bei den jetzt herrschenden Anschauungen an die entsprechende Erhöhung des Personengeld-Tarifs nicht zu denken ist, alles Streben darauf gelenkt, jene Kosten so viel wie nur irgend möglich herabzumindern.

Unter den hierauf hinzielenden Massnahmen nimmt jetzt die Einführung eines Betriebes mit verminderter Geschwindigkeit und Erleichterungen, soweit solche die bahnpolizeilichen Bestimmungen gestatten, auf seither als Vollbahnen betriebenen Zweigbahnen und ganzen Bahnstrecken, namentlich aber die Ausführung eines gemischten Betriebes auf Vollbahnen, durch Einschiebung sogenannter Bahn-Omnibuszüge zwischen Vollzügen, eine besondere Aufmerksamkeit in Anspruch.

Ob die Wichtigkeit der letzteren Betriebsart nicht im Allmeinen überschätzt wird, mag dahingestellt sein, immerhin dürfte aber feststehen, dass durch häufiger verkehrende, ihre Betriebskosten schon bei schwacher Besetzung deckende Bahn-Omnibuszüge in der Nähe grosser Städte der Localverkehr wesentlich gehoben werden kann, sowie dass unter Umständen selbst auf grösseren Bahnstrecken mit schwachem Personenverkehr der Ersatz der Vollzüge durch Omnibuszüge finanziell sehr günstige Folgen haben wird.

Aus letzteren Gründen erscheint es bei der Neuheit der Sache wohl angezeigt, alle bei derartigen Betrieben gemachten Erfahrungen zu veröffentlichen und werden deshalb die nachfolgenden Mittheilungen über den seit längerer Zeit auf der Berlin-Görlitzer Bahn zwischen Berlin und Grünau eingeführten Bahn-Omnibusbetrieb und die Verhältnisse, die denselben veranlasst haben, von Interesse sein.

Zwischen Berlin und Grünau liegen die Haltestellen Johannisthal und Adlershof, welche, sowie auch Grünau, einen nicht unbedeutenden Personenverkehr mit Berlin vermitteln, der namentlich im Sommer, wo die Berliner mit Vorliebe die Sommerfrische an der Oberspree geniessen, grössere Dimensionen annimmt.

Von den fahrplanmässigen Zügen der Berlin-Görlitzer Bahn halten 3 in jeder Richtung an den genannten Haltepunkten; wird auch dadurch dem Geschäfts- und Marktverkehre, der sich Morgens nach Berlin und Nachmittags und Abends von Berlin zurück bewegt, Genüge geleistet, so ist den Anwohnern der genannten Strecke eine häufigere Verbindung mit Berlin doch sehr erwünscht. Da diese aber nur durch besondere Localzüge, die ihre Betriebskosten nicht decken würden, vermittelt werden konnte, so hatte die Berlin-Görlitzer Bahn keine Veranlassung dieselben einzulegen.

Das grosse Interesse, welches der Bauverein Adlershof-Grünau, der in letztgenannten Orten sehr ausgedehnte Villenterrains besitzt, deren Werth direct mit jeder Verbesserung der Communication mit Berlin wächst, an der Hebung des Localverkehrs hat, veranlasste denselben zu dem Antrage, ihm den Mitbetrieb der Strecke Berlin-Grünau in der Art zu gestatten, dass zwischen den fahrplanmässigen Zügen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn ein Rowan'scher Dampf-Omnibusverkehr eingeschoben werde.

Da die präciseste Beförderung der zwischen den ziemlich starken Vollbahnbetrieb der Strecke Berlin-Grünau einzuschiebenden Omnibuszüge erste Bedingung war, hierfür jedoch die derzeitige Construction des Rowan'schen Wagens nicht die nöthigen Garantien bot, so musste der Antrag abgelehnt werden.

Hierauf trat der vorgenannte Bauverein mit der Firma Krauss & Co. zu München in Verbindung und erbot sich letztere, zu den fraglichen Transporten ihre bekannten Tramway-Maschinen zu stellen.

Da der Verwendung dieser Maschinen nicht die vorgenannten Bedenken entgegenstanden, so konnte nunmehr dem Projecte der Beförderung von Bahn-Omnibuszügen zwischen Berlin und Grünau näher getreten und die Genehmigung der Ober-Aufsichtsbehörden dazu beantragt werden. Diese Genehmigung wurde, den desfallsigen Anträgen entsprechend, dahin ertheilt, dass die Beförderung in den Omnibuszügen nur in einer, der III. Wagenclasse, zu geschehen habe, die Leistungen für die Post auf die Mitnahme von Briefbeuteln beschränkt werde, Gepäckbeförderung ausgeschlossen sei und der Schutzwagen wegfallen könne, wenn die Fahrgeschwindigkeit der Züge sich innerhalb der für den Betrieb auf Bahnen untergeordneter Bedeutung vorgeschriebenen Grenzen halte, d. h. 30 km pro Stunde nicht überschreite.

Dahingegen wurde die Forderung des Bahn-Polizeireglements, dass neben dem Locomotivführer noch ein Heizer auf der Maschine zu fungiren habe, aufrecht erhalten.

Hierauf wurden zwischen den Betheiligten die Bedingungen, unter denen der Bahn-Omnibusverkehr auf der Strecke Berlin-Grünau zu gestatten, resp. der Betrieb auszuführen sei, vereinbart. Nach denselben haben Krauss & Co.

1. die erforderlichen Maschinen und Wagen unentgeltlich zu stellen,
2. die Ansprüche, die etwa aus dem Haftpflichtgesetze für diese Transporte erwachsen, zu vertreten, und
3. die pauschalirten Betriebskosten der Eisenbahn-Verwaltung zu garantiren.

Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Verwaltung übernimmt dagegen die Ausführung des Omnibusbetriebes und trägt alle daraus erwachsenden Kosten, incl. der Kosten für Reparatur der Maschinen und Wagen. — Der Ueberschuss der Einnahmen über die vorstehend sub 2 genannten pauschalirten Betriebskosten endlich wird zwischen der Bahnverwaltung und Krauss & Co. zu gleichen Theilen getheilt.

Nach Erledigung dieser Vorfragen wurde am 9. September 1878 der Bahn-Omnibusbetrieb eröffnet und bis zum heutigen Tage anstandslos und ohne die geringste Störung für den Vollbahnbetrieb mit einer Tramway-Maschine durchgeführt. Diese Maschine war täglich im Dienst und wurde nur am Sonntag Vormittag zur Vornahme von Reparaturen und zum Auswaschen kalt gestellt, während sie jeden Sonntag Nachmittag noch 3 Fahrten zu leisten hatte.

Was die Hauptverhältnisse dieser Maschine betrifft, so hat sie bei einer Stärke von 25 Pferden und 2 gekuppelten Achsen (die Kuppelung wird aber, weil nicht erforderlich, künftig beseitigt werden) eine Dampfspannung von 12 Atmosphären, eine Länge excl. Buffer von 3,5 m, eine Breite von 2,3 m, Cylinderdurchmesser von 160 mm, Kolbenhub von 300 mm, Raddurchmesser von 800 mm, einen Radstand von 1 500 mm, eine Heizfläche von 11,239 m, eine Rostfläche von 0,29 qm, einen Wasserraum von 1 cbm, einen Kohlenraum 5 hl fassend und ein betriebsfähiges Gewicht von 7 200 kg.

Die Omnibuszüge bestanden der Personenfrequenz entsprechend aus 1—2 oder 3 gewöhnlichen Berlin-Görlitzer Personenwagen III. Classe à 8 500 kg schwer und 40 Personen fassend; wie Versuche ergeben haben, kann jedoch die Maschine 4 vollbesetzte Wagen mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit befördern. — Zur Einstellung in den schon mit dem 15. März d. J. beginnenden Sommerbetrieb der Bahn-Omnibuszüge hat Krauss jetzt zur Auswechselung der Dienstmaschine eine zweite gleiche Maschine geliefert und ist dadurch die Ablassung einer grösseren Zahl von Zügen an den Sonntagen ermöglicht. Ferner lässt Krauss jetzt für diese Transporte zweietagige Personenwagen, die mehr als 100 Personen fassen und leer 7 000 kg wiegen, bauen.

Der reinen Fahrzeit der Omnibuszüge sind nach stattgehabten Versuchen hinzuzusetzen: für jedes Anfahren 25 bis 30 Secunden, für jedes Anhalten des Zuges 12 bis 15 Secunden und für jeden Aufenthalt auf einer Zwischenstation 45 Secunden. Bei

*) Aus einem mit grossem Interesse aufgenommenen, am 11. d. M. gehaltenen Vortrag des Herrn Baurath Reder, Director der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, im Verein für Eisenbahnkunde.

voller Geschwindigkeit kann der Zug auf 18 m Distanz durch die Maschinenbremse zum Stillstand gebracht werden.

Nach dem Sommerfahrplan verkehren an den Wochentagen 12 und an den Sonn- und Festtagen, an welchen die Strecke Berlin-Königs-Wusterhausen mit Extrapersonenzügen (Vollzügen) besetzt ist, 6 Omnibuszüge, so dass bei der Entfernung von 13,72 km zwischen Berlin und Grünau täglich im Durchschnitt 153 Zugkilometer zurückgelegt werden. Im Winter verkehren an Wochen- wie Sonntagen 6 Omnibuszüge, also tägliche Leistung = 82 Zugkilometer.

An Fahrgeld kommt nur ein Einheitssatz zur Erhebung, er beträgt 50 Pf. für das einfache und 70 Pf. für das Retourbillet; Schüler und Militärs zahlen für die einfache Fahrt 25 Pf. Ausserdem werden auch Abonnementsbillets zu ermässigten Sätzen ausgegeben. Ganz gleich wie bei der Pferdeeisenbahn besorgt der die Omnibuszüge begleitende Schaffner die Ausgabe der Billets und findet auch in ähnlicher Weise wie dort die Revision statt.

Bei der Berechnung der Betriebskosten der Omnibuszüge kommen Kosten für Bahnbewachung und Bahnreparatur nicht zum Ansatz, da einmal die Omnibuszüge nur in der Zeit verkehren, während welcher die Strecke für den Vollbahnbetrieb schon bewacht wird und weil ferner das Moment der mit sehr geringer Geschwindigkeit beförderten leichten Omnibuszüge so gering ist, dass dadurch nennenswerthe Mehrkosten für Bahnunterhaltung nicht erwachsen.

Nach den wirklichen Ausgaben für den Omnibusbetrieb in der Zeit vom 9. September 1878 bis ult. Januar 1879 sind die Betriebskosten im Einzelnen ermittelt und zusammengestellt, wie folgt:

Betriebskosten der Dampf-Omnibuszüge zwischen Berlin und Grünau bei Stellung der Locomotiven und Wagen durch Krauss & Co. Zusammengestellt nach den in der Betriebszeit der Dampf-Omnibuszüge vom 9. November 1878 bis 1. Februar 1879 gemachten Ermittelungen.	Tägliche Betriebskosten bei Sommer- Fahrplan Mk.	Tägliche Betriebskosten bei Winter- Fahrplan Mk.
1. Täglicher Fahrdienst. A. Sommer-Fahrplan: An 6 Wochentagen je 12 Züge; an den Sonntagen je 6 Züge, macht durchschnittlich täglich . . . . . $11^1/_7$ Züge à 13,72 km = rot. 153 km. B. Winter-Fahrplan: An Wochen- und Sonntagen je 6 Züge . . . . . 6 Züge à 13,72 km = rot. 82 km		
2. Gehalt-, Uniform- und Serviskosten des Locomotiv- und Fahrpersonals. A. Sommer-Fahrplan: An den Wochentagen erster Zug von Grünau 6.9 Vm., letzter Zug in Grünau 11.5 Nm.; an den Sonntagen: erster Zug an Grünau 9.25 Vm., letzter Zug von Grünau 10.25 Nm. 2 Locomotivführer à 4,6 Mk + 2 Heizer à 3,5 Mk. + 2 zugführende Schaffner à 3,0 Mk. (täglicher Wechsel des Personals und zwar in Berlin)	22,20	
B. Winter-Fahrplan: An Wochen- und Sonntagen: erster Zug von Grünau um 9.25 Vm., letzter Zug an Grünau 10.25 Nm. Locomotivführer und Heizer 4 Tage Dienst, den 5. Ruhe; Zugführer 7 Tage Dienst, den 8. Ruhe, darnach $1^1/_4$ Locomotivführer à 4,6 Mk. + $1^1/_4$ Heizer à 3,5 Mk. + $1^1/_7$ Zugführer à 3 Mk.		13,55
3. Uebernachtungsgelder. 1 Zugcorps übernachtet ohne dienstlich zugewiesenes Local täglich in Grünau (Dienstwechsel tritt in Berlin ein). A. und B. bei beiden Fahrplänen: 1 Locomotivführer à 1,5 Mk. + 1 Heizer à 1,0 Mk. + 1 Zugführer à 1,5 Mk.	4,00	4,00
4. Fahrgelder pro Zugkilometer: der Locomotivführer 0,888 Pf., der Heizer 0,666 Pf., der Zugführer 0,888 Pf., zus. 2,442 Pf. A. Sommer-Fahrplan: 153 Zugkm à 2,442 Pf.	3,74	
B. Winter-Fahrplan: 82 Zugkm à 2,442 Pf.		2,00
5. Ersatz für entzogene Kohlen- und Oelprämien an das Locomotivpersonal. A. Sommer-Fahrplan: 2 Locomotivführer à 1,5 Mk. + 2 Heizer à 1 Mk.	5,00	
B. Winter-Fahrplan: $1^1/_4$ Locomotivführer à 1,5 Mk. + $1^1/_4$ Heizer à 1 Mk.		3,13
6. Heiz-, Schmier- und Putzmaterial der Locomotiven. A. Sommer-Fahrplan: a) Koks: Anheizen 22 kg + 153 Zugkm à 2,5 kg (= 382,5 kg) + 9,5 Reservestunden à 3,5 kg (= 33,3 kg), zusammen 437,8 kg à 2,5 Pf. = ... 10,95 Mk. b) Holz zum Anheizen = 0,1 cbm à 5 Mk. = ... 0,50 „ c) Wasser = 153 Zugkm à 0,033 cbm rot. 5 cbm Wasser à 15 Pf. = ... 0,75 „ d) Schmieröl = 153 Zugkm à 0,018 kg (= 2,75 kg) + 9,5 Reservestunden à 0,025 kg (= 0,24 kg) zus. rot. 3 kg Oel à 68 Pf. = ... 2,04 „ e) Putzmaterial . . . . . 1,00 „	15,24	
B. Winter-Fahrplan: a) Koks: Anheizen = 22 kg + 82 Zugkm à 2,5 kg (= 205 kg) + 9,3 Reservestunden à 3,5 kg (= 32,6 kg) zusammen 259,6 kg à 2,5 Pf. = ... 6,49 Mk. b) Holz zum Anheizen = 0,1 cbm à 5 Mk. = ... 0,50 „ c) Wasser = 82 Zugkm à 0,033 cbm = 2,7 cbm à 15 Pf. = ... 0,41 „ d) Schmieröl = 82 Zugkm à 0,018 kg (1,48 kg) + 9,3 Reservestunden à 0,025 kg (= 0,23 kg) zusammen 1,71 kg Oel à 68 Pf. = ... 1,16 „ e) Putzmaterial . . . . . 0,80 „	—	9,36
7. Reparatur der Locomotiven (wegen noch ungenügender Erfahrungen geschätzt auf 3 Pf. pro Zugkilometer). A. Sommer-Fahrplan: 153 Zugkm à 3 Pf.	4,59	
B. Winter-Fahrplan: 82 Zugkm à 3 Pf.		2,46
8. Reparatur, Reinigen und Schmieren der doppeletagigen Personenwagen (Satz dem Jahresbericht 1877 der Berlin-Görlitzer Bahn für einfache Personenwagen entnommen). A. Sommer-Fahrplan: 153 km × 2 Achsen = 306 Achskm à 0,485 Pf.	1,48	
B. Winter-Fahrplan: 82 km × 2 Achsen = 164 Achskm à 0,485 Pf.		0,80
9. Beleuchtung der Züge während der Dunkelheit. A. Sommer-Fahrplan: 2 Locomotivlaternen à 4 Stunden, à Stunde 3,5 Pf. (= 0,28 Mk.) + 5 Wagenlaternen à 4 Stunden, à Stunde 3 Pf. (= 0,60 Mk.) zusammen	0,88	
B. Winter-Fahrplan: 2 Locomotivlaternen à 5 Stunden, à Stunde 3,5 Pf. (= 0,35 Mk.) + 5 Wagenlaternen à 5 Stunden, à Stunde 3 Pf. (= 0,75 Mk.) zusammen		1,10
Summa	57,13	36,40
macht pro Zug	5,14	6,06
„ „ Zugkilometer .	0,373	0,444
Unter Anrechnung einer 5 pCt. Verzinsung à 3 pCt. Amortisation der Anschaffungskosten zweier Krauss'schen Locomotiven (à 14 000 Mk.) und zweier Wagen (à 6 000 Mk.) stellen sich die Gesammtkosten pro Zugkilometer auf rot.	0,43	0,55

Vergleichung der Haupt-Abmessungen etc. der Dampfwaggons von Belpaire und Rowan und der Tramwaylocomotive von Krauss & Co.	Dampfwagen		Tramwaymaschine von Krauss & Co.
	von Belpaire	von Rowan	
1. Ganze Länge der Dampfwaggons resp. Maschine inclusive vorspringende Theile . . . . . . m	12,24	10,59	3,50
2. Grösste Breite aussen „	3,01	2,15	2,30
3. Abstand der Achsen von einander . . . . . m	2,2 + 4,6	0,77+5,73+0,77	1,50
4. Durchmesser der Triebräder . . . . . mm	980	530	800
5. Durchmesser der Dampfcylinder . . . . mm	170	153	160
6. Kolbenhub . . . „	320	254	300
7. Heizfläche des Kessels directe . . . . . qm	2,80 } 22,56	6,50	1,48 } 11,23
indirecte . . . . „	19,76	—	9,75
8. Rostfläche . . . . „	0,54	0,14	0,29
9. Dampfspannung (Ueberdruck) . . . . Atm.	10	10	12
10. Gewicht der betriebsfähigen Maschine . . . kg	—	3 850	7 200
11. Gewicht des leeren Waggons incl. betriebsfähiger Maschine . . . . kg	18 600	8 750	—
12. Gewicht des besetzten Waggons incl. betriebsfähiger Maschine . kg	22 600	13 250	—
13. Stärke der Maschine Pferdekraft	50	20	25
14. Anzahl der Sitzplätze in den Waggons	44	62	—

Die Fahrgeschwindigkeit des Belpaire'schen Dampfwaggons soll betragen:

auf Steigungen 1 : 150 mit 50 km pro Stunde
„ „ 1 : 110 „ 45 „ „ „
„ „ 1 : 90 „ 40 „ „ „
„ „ 1 : 50 „ 25 „ „ „

Nach Krauss zieht die Tramwaymaschine mit 15 km Geschwindigkeit:

pro Stunde auf Steigungen 1 : 100 = 22 600 kg
„ „ „ „ 1 : 50 = 13 000 „
Kleinste Radien 20 m.

Der Belpaire'sche Waggon hat 2 feste und 1 bewegliche Achse, der Rowan'sche 2 Wendeschemel mit je 2 Achsen. Im Belpaire'schen Waggon sind 22 Sitzplätze I. und 22 Sitzplätze II. Classe, ausserdem Gepäckraum für 500 kg; der Rowan'sche Wagen ist doppeletagig und führt nur eine Wagenclasse. An die Krauss'sche Maschine werden die Personenwagen in gewöhnlicher Weise angekuppelt.

Das Schlussresultat der Zusammenstellung ist, dass bei einer täglichen Leistung von durchschnittlich 153 Zugkilometer (Sommerbetrieb) sich die Gesammtkosten für Traction auf $37\frac{1}{3}$ ₰ pro Zugkilometer stellen, ein Betrag der noch erheblich niedriger ist, wie die Kosten für das Heizen und die Reparatur einer Vollbahn-Locomotive.

Hervorgehoben muss dabei noch werden, dass die nach den Auslagen für den verflossenen Winterbetrieb berechneten Betriebskosten, bei den günstigeren Verhältnissen im Sommer sich jedenfalls noch niedriger wie angegeben stellen werden.

Bei Betrieben ähnlicher Art kann endlich auf Bahnstrecken, auf welchen der erste Morgenzug von einem Bahnhof abgeht, welcher zugleich Stationsort eines grösseren Maschinen- und Fahrpersonals ist, wesentlich an Personal- und Uebernachtungskosten gespart werden.

Nach diesen Mittheilungen über die beim Bahn-Omnibusbetriebe zwischen Berlin und Grünau gemachten Erfahrungen, welche auf der Verwendung eines Motors basiren, der von den Wagen getrennt ist, sei es gestattet, noch Einiges über das damit jetzt concurrirende, das sogenannte combinirte System zu erwähnen, bei welchem Maschine und Wagen auf ein und demselben Untergestell ruhen. Das combinirte System ist schon im Jahre 1879 von Fairlie angegeben und findet zur Zeit im Belpaire-schen Dampfomnibus seinen hervorragendsten Vertreter.

Als Vortheile dieses Systems werden bezeichnet:

1. Grosse Stabilität des Ganzen,
2. ruhiger Gang während der Fahrt durch Mitwirkung der Waggonräder bei der Führung und namentlich
3. die Benutzung eines Theiles des Wagengewichts zur Vermehrung des Adhäsionsgewichtes.

Von den Gegnern werden als Nachtheile desselben geltend gemacht:

1. Grosse Kosten bei der ersten Anschaffung der in grösserer Zahl erforderlichen Dampfomnibusse.
2. Drehung der letzteren nach jeder Fahrt auf sehr grossen, häufig allein für diesen Betrieb herzustellenden Drehscheiben.
3. Jedesmalige Kaltstellung der Maschine bei Reparaturen an Wagen, oder Ausserbetriebsetzung des Wagens bei Maschinenreparaturen und
4. unnütze Vermehrung des Adhäsionsgewichtes und dadurch bedingter grösserer Angriff auf den Oberbau der Bahn.

Hierbei wird noch besonders betont, dass man für den Bahn-Omnibusbetrieb auf Bahnstrecken, die nicht zu ungünstige Steigungsverhältnisse haben, die Maschinen gar nicht so leicht construiren könne, dass ihr Gewicht nicht das für die Adhäsion erforderliche übersteige.

Der Taxquadrat-Gütertarif.

Bemerkungen zu dem in No. 16 dieser Zeitung besprochenen Vorschlag.

Der vom Herrn Verfasser der obigen Broschüre erdachte Zählmodus der Taxquadrate bei der von ihm empfohlenen Güter-Tarifirungsmethode, mit dessen Hülfe auf graphischem Wege einfach, leicht und sicher die Entfernungen zweier Stationen und hieraus hervorgehend, die Frachtbeträge ermittelt werden können, und dessen Auffindung und Anwendung mit die Hauptsache des ganzen Gedankens sein soll, scheint bei näherer Prüfung an einem bemerkenswerthen Mangel zu leiden.

Von der Voraussetzung ausgehend, dass durch rechtwinkelig sich kreuzende Parallelen mit gleichen, einheitlichen Abständen die Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands in lauter gleichgrosse Quadrate getheilt wird; dass ferner die Transportkosten einer Sendung zwischen zwei in verschiedenen Quadraten gelegenen Stationen als das Product aus einer variablen, der Vereinbarung unterliegenden Einheit mit einer nach der Karte zu bestimmenden Vielfachen, der Entfernung und dem Gewicht des Frachtgutes resultiren; sowie dass diese Vielfache dadurch bestimmt werden soll, dass die Quadrate zwischen den betreffenden Stationen, den Parallelen folgend, im rechten Winkel abgezählt werden: so ist es klar, dass die auf diese Weise gefundene Grösse, der Frachtbetrag, nicht nur von der wirklichen Entfernung der Aufgabe- und Empfangstation, dem Einheitssatze und dem Gewicht der Sendung abhängig ist, sondern wesentlich von der Grösse derjenigen Winkel beeinflusst wird, welche eine directe Verbindungslinie beider Stationen, die Hypothenuse des entstehenden Dreiecks, mit den die Taxquadrate erzeugenden Parallelen, den Katheten, bildet.

Wenn die in die Frachtberechnung einzustellende Entfernung mit Hülfe der Quadrate zu suchen ist, so würden dieselben nicht immer im Winkel abzuzählen sein. Liegt die Luftlinie beider Stationen beispielsweise in der einen Richtung der Parallelen, oder nähert sich ihr, so werden die zur Zählung gelangenden Quadrate auch in einer geraden Linie liegen und die ermittelte Zahl würde unter solchen Umständen nahezu gleich der wirklichen Entfernung, angenommen 100 km, sein. Bildet aber die Luftlinie mit den Seiten der Quadrate irgend einen Winkel, von x^0, so ist der nach der vorgeschlagenen Zählungsmethode ermittelte Entfernungsfactor der Rechnung nicht mehr 100 km, wie im vorher angeführten Falle, sondern er nimmt mit der Grösse der erwähnten Winkel ab und zu, wird bei der angenommenen directen Entfernung von 100 km durch die Formel $100 \cdot (\sin. x^0 + \cos. x^0)$ bestimmt, und im Maximum (bei Winkeln von 45°) $= 100 \cdot (0{,}70711 + 0{,}70711) = 141{,}422$ km betragen, also nahezu das anderthalbfache der wirklichen Entfernung. Hieraus ergiebt sich, dass eine Bahn, z. B.

die Preussische Ostbahn, deren Linien verschiedene Richtungen einschlagen, bei der Berechnung ihrer Frachtbeträge unter Zuhülfenahme des vorgeschlagenen Taxquadrat-Abzählungsverfahrens in die Lage kommen würde, bei gleichen Einheitssätzen, gleichen Entfernungen und gleichem Gewicht auf verschiedenen Abschnitten ihrer Strecken sehr verschieden ausfallende Frachtsummen erheben zu müssen, und zwar würde sich die Höhe derselben im ungünstigsten Falle verhalten wie 100 : 141, je nachdem der durchlaufene Weg in ihren Strecken Berlin-Cüstrin, Schneidemühl-Dirschau oder Thorn-Insterburg liegt und unter der Annahme, dass die Richtungslinie der zuerst genannten Strecke mit je einer der beiden letzteren einen Winkel von 45° bildet, was der Wirklichkeit nahe kommen dürfte.

Gesetzt nun, es sollten als Correctiv für diese Ungleichheiten Einheitssätze von verschiedener Höhe zur Anwendung gelangen, so würde dieses Mittel seinen Zweck nur dann erreichen, wenn die zum Transport benutzte Strecke annähernd in einer geraden Linie liegt, resp. mit gleichem Einheitssatze auf ihrer ganzen Länge bedacht ist. Würde der Weg eines Frachtgutes aber über Strecken mit verschiedenen Einheitssätzen führen, so würde die Rechnung dadurch erschwert, dass auch die jedesmaligen betreffenden Längen berücksichtigt werden müssten, und eine Ermittelung einzutreten hätte, welcher Weg vom Gut am zweckmässigsten einzuschlagen sein würde.

Ein Verlegen der einzelnen Stationen auf der Karte, wie es der Herr Verfasser in Aussicht genommen, um die auftretenden Unebenheiten in der vorgeschlagenen Tarifirungsmethode auszugleichen, würde wohl nur bei kleineren oder Kopfstationen möglich sein, da sonst die einmündenden oder anschliessenden Bahnen eine Längen- oder Richtungsänderung zu erleiden hätten, in Folge dessen neue Entfernungen geschaffen, aber hiermit den betreffenden Verwaltungen bei den verschiedenartig sich kreuzenden Interessen und Transportmodalitäten wenig gedient sein würde.

So vortheilhaft die vom Herrn Verfasser in Vorschlag gebrachte Gütertarifirung hinsichtlich ihrer Einfachheit auch sein mag, so scheint der dabei ausgedachte Zählmodus doch sehr der Verbesserung zu bedürfen, wenn er fähig sein soll, der Praxis zu genügen.

Homburg v. H. Boye.

Von anderer Seite wird darauf hingewiesen, dass die Berechnung der Hypothenuse eines rechtwinkeligen Dreiecks nach den beiden Katheten nicht Jedermanns Sache sei, dass also dem Publicum, bei Durchführung des Scholtz'schen Vorschlags, wieder ein Schema zur Verfügung stehen müsste, welches bei Eintheilung des Deutschen Gebietes in 10 000 Taxquadrate auch 10 000 zur Hälfte sich deckende Relationen zu enthalten hätte und lasse sich nicht verkennen, dass die Anwendung der Taxquadrate nicht so einfach sei, als von mancher Seite angenommen werde. Wenn es sich um Herstellung einer Grundlage für die Entfernungsberechnung handele, wäre für die erste Orientirung des Publicums vielleicht der directen Messung auf Grund der in ganz bestimmtem Massstab herzustellenden Karten der Vorzug zu geben.

Die Redaction.

Die Wassersnoth in Szegedin.

Von **B. Reiner** in **Budapest**,
Directions-Secretär der Alföldbahn.

Die lebhafteste Phantasie vermag sich die ganze Entsetzlichkeit der Katastrophe nicht auszumalen, welcher Szegedin zum Opfer gefallen. Die furchtbare Wirklichkeit dieser Schreckensscenen lässt die schauerlichsten Schilderungen eines Edgar Goë weit hinter sich zurück. Alle Bemühungen, die blühende Stadt zu retten, erwiesen sich als fruchtlos. Vergeblich hatten die Behörden in der letzten Zeit die angestrengteste Thätigkeit entwickelt, um das unheimliche Schicksal von der zweitgrössten Stadt des Landes abzuhalten. Vergeblich suchte man in der kurzen Spanne Zeit einiger Tage unter unsäglichen Mühen und Sorgen nachzuholen, was vielleicht seit Jahren zur Abhaltung einer solchen Elementargefahr hätte geschaffen werden können. Fast zwei Wochen lang dauerte der grässliche Kampf. Ein über das andere Mal scholl es von den Dämmen, die zum Kampfplatze zwischen dem Militär, einem Theil der erschöpften Bevölkerung und der empörten Fluth geworden waren, der Schreckensruf: „Wir sind verloren, das Wasser bricht durch!" Der Schreckensruf erwies sich stets als blinder Lärm. — Man athmete auf, man schöpfte Hoffnung, eine beruhigtere Stimmung griff in den beängstigten Gemüthern Platz. Am 11. d. M. hatte der Communicationsminister dem in fieberhafter Erregung sich befindenden Parlamente erklärt: „dass nach den letzten Nachrichten Szegedin als gerettet zu betrachten sei, wenn kein ausserordentlicher Zwischenfall diese begründete Hoffnung zu nichte mache." Dieser ausserordentliche Zwischenfall trat leider ein. Am Nachmittag des 11. erhob sich plötzlich ein Nordwind, der sich am Abend zum entsetzlichen Orcan gestaltete. Die bereits fallenden Wassermassen wurden über den Damm der Alföldbahn emporgehoben und die schauerliche Katastrophe trat ein. Der Widerstand der Schutzdämme war gebrochen, das mercantile Centrum des fruchtbaren Alföld war unrettbar dem Vernichtungswerke der mächtig eindringenden Wasserfluthen preisgegeben!

Szegedin ist von Dämmen auf allen Seiten eingeschlossen und liegt beiläufig 80 m über der Meeresfläche. Die niedriger gelegenen Vorstädte: Obere Stadt und Rochus-Vorstadt liegen beinahe 4 m niedriger, als der höchste Wasserstand des Jahres 1876 war. Im Süden, gegen die Theiss selbst, ist hart am Uferrande der höchste Damm aufgeführt; gegen das rechtseitige Inundationsterrain wird die Stadt im Osten durch den Baktoer Damm, im Norden durch jenen der Alföld-Fiumaner Bahn, im Westen durch den der Oesterreichischen Staatsbahn geschützt. Der Baktoer Damm geht gegen Norden bis an das Sumpfterrain des Fehertó, bildet zugleich einen weiteren Schutz gegen den Oberlauf der Theiss, die auch nördlich von Szegedin auf beiden Seiten von Dämmen eingeschlossen ist. Die Katastrophe trat in folgender Reihenfolge ein: Am Abend des 5. d. M. erfolgte der Durchbruch des 31 km langen Percsovaer Dammes, dieser liegt auf dem rechten Theissufer, etwa 10 km nördlich von der Alföldbahnstation Algyö. Am 7. überschlugen die sich nach Süden wendenden Fluthen die Sövényházer Dämme und überschwemmten die Fläche längs der Alföldbahn bis Algyö. In der Nacht vom 7. zum 8. durchbrach das Wasser den Damm der Alföldbahn nächst der Station Algyö in einer Breite von 25 m, zwischen den Wächterhäusern 97—98, 150 m ausserhalb des Ausfahrwechsels nach Szegedin. Die Fluth dehnte sich nun gegen Süden und Westen aus. Der Macskás Damm wurde zerstört und das Wasser staute sich an den Damm der Oesterreichischen Staatsbahn. Jetzt hielten nur noch der Alföldbahn- und der Baktoer Damm im Norden und Osten; allein auch der erstere wurde am 9. nordöstlich des Bahnhofs der Alföldbahn durchbrochen und damit war Szegedin verloren ...

Die Gefahr selbst kam nicht unerwartet. Der besonders schneereiche Winter dieses Jahres, der auf einen nassen Sommer gefolgt war, legte die Eventualität einer Ueberschwemmung nahe genug. Der Wasserstand der Theiss war übrigens schon im Herbst von Besorgniss erregender Höhe. Das Schmelzen der gewaltigen Schneemassen im Maramoroschen Comitate erfolgte rapid. Wäre der Uebergang von der kalten in die wärmere Jahreszeit in einer Weise erfolgt, dass auf die warmen Tage, welche den Schnee zum Schmelzen bringen, kalte Nächte folgen, in denen ein Theil des Wassers wieder erstarrt, so vollzieht sich der Abfluss der Fluth in einem verlangsamten Tempo und es tritt dann keine Gefahr ein. Allein der Umschlag erfolgte in diesem Jahre plötzlich, es stellten sich keine Nachtfröste ein und in diesem Factor lag die imminente Gefahr. Es wird Menschenwitz wohl nie gelingen, in die grossen Veränderungen, die fortwährend in unserem Luftmeere vor sich gehen, bestimmend eingreifen zu können, auf die kosmischen Processe überhaupt einen sichtbaren Einfluss zu üben.

Das Ungarische Communications-Ministerium hatte, als die Gefahr für Szegedin in Sicht war, die Directionen der Staats- und Alföldbahn aufgefordert, die nöthigen Rettungszüge für die Flüchtenden in Bereitschaft zu halten. Nachdem aber der Damm der Alföldbahn bei Algyö von dem Hochwasser durchbrochen, in der Richtung gegen Horgos aber überfluthet wurde, die Staatsbahn aus eben derselben Ursache den Verkehr gegen Pest einstellen musste, konnten dieselben nur gegen Süden, in der Richtung nach Temesvar, verkehren. Die Herstellung der ziemlich bedeutenden Schäden dürfte beiläufig drei Wochen in Anspruch nehmen, da die Alföldbahn bei zwei Durchbrüchen in einer beiläufigen Länge von 31 km, die Staatsbahn in einer Länge von 16 km von der Fluth bespült wurde und dies theilweise noch jetzt der Fall ist. Die Gebäude, speciell die Werkstätten der Alföldbahn im Szegediner Bahnhofe haben Dank ihrer soliden Bauart nur unwesentlichen Schaden erlitten.

Die Schuld an dem Schicksale, das Szegedin getroffen, wird einerseits der Mangelhaftigkeit der Theissregulirung, andrerseits der Eigenthümlichkeit der Theiss zugeschrieben; Eigenthümlichkeiten, wie sie in ähnlichen Verhältnissen kein Fluss des Continents aufweist. Neben ausserordentlich niedrigem Gefälle hat die Theiss zugleich die Eigenschaften eines rapiden Steigens. In ihrem obern Laufe, wo ein jeder andere Fluss stürmische Schnelligkeit und dem entsprechendes Gefälle aufweist, hat die Theiss ein halb so starkes Gefälle als der Po bei seiner Mündung, wo ihn die Italiener „Po morto" nennen. Ihr Gefälle ist bei Türkisch-Becse und Titel zweimal geringer als das geringste des Po, der auf seinen Zwischenlinien ein elfmal grösseres Gefälle aufweist

als die Theiss bei gleichen Abschnitten. Zudem hat die parallel laufende Donau ein siebenmal stärkeres Gefälle als die Theiss; deren Einmündung in dieselbe erfolgt beinahe senkrecht, was jedenfalls ein störendes Moment der ungehinderten Abfuhr der Theissfluth bildet. Dieses ungünstige Einmündungsverhältniss wird noch verschärft, wenn die Donau Hochwasser führt, wodurch der Rückstau der Theisswasser noch gesteigert wird. Zu dieser Gefällsarmuth der Theiss gesellt sich noch der eigenthümliche Umstand, dass ihre Nebenflüsse ein bedeutend stärkeres Gefälle haben, auf welche Ursachen die ungeheuren Ueberschwemmungen zurückzuführen sind, die bei dem Frühjahrsschmelzen des Schnees oder anhaltendem Regenwetter oft einen Flächenraum von 100 □Meilen bedecken.

Die Versuche, die Theiss respective das Wasser des Alföld zu reguliren, datiren sich ziemlich weit zurück. Im Jahre 1722 liess Kaiser Karl VI. Belgische Ingenieure kommen, um ein Project der Theissregulirung zu entwerfen. Auch die grosse Kaiserin Maria Theresia widmete der Sache eingehende Aufmerksamkeit. Ihr Nachfolger Kaiser Josef II. betraute 1784 Holländische Wasseringenieure mit dieser Aufgabe. Nach der grossen Ueberschwemmung des Jahres 1845 nahm Graf Szechényi die Angelegenheit in die Hand und seinen energischen Bemühungen gelang es, die lange havarisirte Idee zu verwirklichen. Den Plan zu der Theissregulirung entwarf Paul Vásárhelyi, der nach den empfohlenen Modificationen der als Experten berufenen Wasserbaumeister Paleocapa aus Venedig und Hofrath Pasetti aus Wien acceptirt wurde. Von der Idee ausgehend, dass das schwache Gefälle des Flusses in den zahlreichen Krümmungen seinen Grund hat, wurden in einer Länge von 17⅛ Meilen 107 Durchschnitte gegraben und dadurch der Flusslauf um ein Erklekliches gekürzt. Zugleich wurde auf den Ufern, in einer Entfernung von 200 Klaftern, den höchsten Wasserstand mit 3½ Fuss übersteigende Dämme aufgeführt, um das benachbarte Kulturland gegen Ueberschwemmung zu schützen. Der Zweck, vermittelst Durchstiche das Gefälle günstiger zu gestalten, wurde theilweise erreicht. Aber die Gefällsverbesserung beschränkte sich nur auf die Durchstiche selbst, die zwischen den Durchschnitten befindlichen Flusssectionen profitirten dabei nicht. Würde diese Gefällsverbesserung auf die ganze Stromlänge in Anwendung gekommen sein, so würde die Flussgeschwindigkeit überall eine gleiche sein, was faktisch aber nicht der Fall ist. Zudem sind die Erd- und Schlickmassen, welche im untern Theissbette eben durch die Ausführung der Durchstiche sich ablagerten, so bedeutend, dass sich die Flusssohle stellenweise 2—3 m gehoben hat, daher die Differenz des Niveaus zwischen dem Hochwasserspiegel und den anliegenden Gebieten bedeutend vermehrt wurde. Dadurch trat die Nothwendigkeit ein, jahraus, jahrein die Dämme zu erhöhen; ein Uebelstand an dem auch der analoge Po leidet, dessen Bette an einigen Stellen fast um 20 Fuss höher liegt, als das umliegende von Dämmen geschützte Land.

Auch wird es gerügt, dass die Theiss in ihren oberen Partien zuerst regulirt wurde, also dort, wo ihr Gefälle am stärksten ist, und nicht von der Mündung continuirlich aufwärts, wo das Gefälle geringer ist. Die Ursache dieser Art von Regulirung ohne einheitlichen Grundsatz für die ganze Tiefebene ist einzig in den politischen Verhältnissen Ungarns zu suchen: nämlich in der früheren Unabhängigkeit der Komitate. Jedes derselben suchte sich des Wassers zu entledigen, ohne Rücksicht, ob es nicht auf Kosten des Nachbars, ja des ganzen Landes geschehe. Zum Ueberfluss münden die bedeutenderen Nebenflüsse der Theiss in einer Weise in den Hauptfluss, die auf den ungehinderten Abfluss des Theisswassers störend einwirkt. Ganz besonders tritt dieser nachtheilige Einfluss bei der Maros auf, die bei Szegedin mündet, bei ihrem starken Gefälle eine Menge Sand und Erde mit sich führt und um die Ufermündung absetzt. Paleocapa hat im Jahre 1846 auf die imminente Gefahr, die Szegedin von dieser Seite droht, hingewiesen. In der That haben die Ingenieure in Voraussicht des Kommenden nach wissenschaftlichen Principien der Mündung der Maros von Deszka gegen Szte-Iván eine südwestliche Richtung und einen spitzen Winkel gegen die Theiss zu geben beabsichtigt. Allein dagegen erhoben die Szegediner im Interesse ihres bedeutenden Siebenbürger Holzhandels energische Einsprache, was Ursache war, dass die Marosmündung in „ihrem Sinne“ regulirt wurde.

Wohl wurde von der Ungarischen Regierung in den letzten Jahren die Unzulänglichkeit der antiquirten Regulirungsmethode erkannt und die Durchschnittsarbeiten seit 1872 im grossen Ganzen eingestellt; aber in der Periode der Eisenbahnbauten wurden für Flussregulirungen nur so geringfügige Summen bewilligt — date obolum Belisaro — dass an eine Systemänderung, die einen bedeutenden Kostenaufwand involvirte, absolut nicht zu denken war. Vergeblich wies man auf die Kulturländer, speciell auf Frankreich hin, dem mehrere seiner Flüsse im Süden ähnliche Kalamitäten wie die Theiss bereiten, wo aber ausser Regulirung, Entlastungskanäle und kolossale Reservebassins geschaffen wurden, um die das Fassungsvermögen des Flussprofiles übersteigenden Wassermassen aufzunehmen. So hat der Wildbach Furent, ein Nebenfluss der Loire, ein Reservoir, dessen Fassungsvermögen 1 600 000 cbm bei 95 000 □m Fläche, der Kanal von Bourgogne, ein Reservoir, dessen 6 Bassins 28 000 000 cbm fassen, welche Wassermassen zur Kanalspeisung und zu gewerblichen Anlagen verwerthet werden. Die Nothwendigkeit solcher Reservebassins ergiebt sich auch aus dem Umstande, dass Ungarn mit nicht weniger als 130 Regen- und Schneetagen pro anno mit einer Niederschlagshöhe von ca. 500 mm unter den meteorologisch verzeichneten Ländern figurirt.

Im Jahre 1873 erklärte sich eine Gesellschaft bereit, neue Regulirungsarbeiten nach dem Hobohm'schen Entlastungssystem durchzuführen, Kanäle anzulegen, und jene Wassermassen, welche das natürliche Flussbette nicht aufzunehmen im Stande ist, abzuleiten und an einem geeigneteren Punkte, als die dermalige Theissmündung ist, nämlich bei Bázias, der Donau zuzuführen. Man plante mit diesem Unternehmen eine rationelle Bewässerung der grossen Ungarischen Tiefebene, die dadurch ausnehmend viel gewonnen hätte. Der Krach machte dieser Idee, wie so vielen andern in Ungarn, ein unfreiwilliges Ende. Es ist anzunehmen, dass nach den jüngsten harten Erfahrungen zu diesem Plane wieder zurückgegriffen werden wird, schon um so gewisser, als auch in Deutschland, Frankreich, Italien mit dem alten Flussregulirungssystem gebrochen, das Damm- und Durchschnittssystem als Mittel der Flussregulirung verworfen und das Entlastungssystem selbst von Staatswegen adoptirt wurde.

Dem einflussreichsten Organe des Landes, dem „Pester Lloyd“ gebührt das Verdienst, oft und eindringlich auf die Mangelhaftigkeit der Ungarischen Wasserstrassen hingewiesen und dieselben einer grössern Fürsorglichkeit empfohlen zu haben. In einer der letzten Nummern des leitenden Blattes sagt der Redacteur des volkswirthschaftlichen Theiles, Herr Mandello, wörtlich: „In Folge der letzten Katastrophe treten die Aufgaben der Flussregulirung in einer Weise in den Vordergrund, welche all Dasjenige, was wir seit Jahren hierüber gesagt, in eclatantester Weise bestätigen, und die Regierung dahin drängen, den von uns wiederholt urgirten Plan grossartiger Flussregulirung nebst Anlage eines Bewässerungs-Systems durchzuführen, ehe das gesammte Gebiet unserer Ströme in unverbesserlicher Weise verwildert und die Inundationen alljährlich Millionen Werthe vernichten. Wir haben die Arbeiten einer durchgreifenden Strom-Regulirung von dem Momente an in den Vordergrund gestellt, als eine übel angelegte Sparsamkeit es uns bedauern liess, dass der Aufwand an Geld dort restringirt wurde, wo es keines grossen Aufwandes an Geist bedurft hätte, um einzusehen, dass Katastrophen unvermeidlich sein würden.“ Die peinlichen Scenen, die im Parlamente stattgefunden, wo die Regierung grober Pflichtversäumniss und Mangels an energischen Vorsichtsmassregeln geziehen wurde, sind auf Rechnung der leichterklärlichen hochgradigen Erregtheit der Gemüther zu setzen. Die Anklagen selbst entbehren aller Basis; wenn Jemand der Vorwurf der Fahrlässigkeit trifft, so gilt er einem Theil der Szegediner Bevölkerung. Beweis dafür sind die Militärpatrouillen, welche die Stadt durchstreifen mussten, um Arbeitskräfte zu requiriren, das heisst, um die arbeitsfähigen Personen zu zwingen, sich an den Arbeiten am Damme zu betheiligen. Die Organe der Regierung hingegen entwickelten eine geradezu bewunderungswürdige Thätigkeit und Energie. Das Militär und die Pionier-Abtheilungen haben unter der Leitung des FML. Pulz, der Oberstlieutenants Gehren und Geisner Ausserordentliches geleistet. Ministerialrath Herrich, die Inspectoren Baloph, Kovats, Boros, Zeák, der Director der Alföldbahn Wahl, die Ingenieure dieser Bahn unter Leitung ihres Oberingenieurs Réczei, Verkehrs-Chef Kramer waren überall wo es Noth that an Ort und Stelle und haben ganz ausserordentliche Umsicht an den Tag gelegt. Gegen die zerstörende Macht der Elemente aber, wenn sie so mächtig wie in diesem Falle auftritt, hat Energie und Technik niemals aufzukommen vermocht. War doch das hochentwickelte Kanalisationssystem Frankreichs mit all seinen technischen Vorzügen, das sich seit drei Jahrhunderten der fürsorglichsten Pflege erfreut, nicht im Stande, jener Katastrophe zu begegnen, der vor nicht langer Zeit das blühende Toulouse zum Opfer gefallen war. Seitdem die grossen Binnen-Meere der Continente abgeflossen sind und ihr einstiger Seeboden allenthalben von den Menschen zu ihren verschiedenen Lebenszwecken in Besitz genommen ist, konnte für die Ströme zu ihrer verderblichen Thätigkeit ein verhältnissmässig nur beschränktes Feld erübrigen. Gleichwohl ist dieser Kampf des Elements mit dem festen Boden und sein theilweiser Triumph gegenüber letzterem, trotz aller Präservativmittel der Menschenhand, auch heute noch von erschütternder Grossartigkeit.

Nun das Unglück geschehen, wird jetzt an die Beseitigung der Folgen desselben und an die Abwendung künftiger Gefahr geschritten werden. Vor Allem thut es Noth, das Wasser aus den niedriger gelegenen, total zusammengestürzten Stadttheilen zu entfernen, was mittelst Pumpen bewerkstelligt werden wird. Die Massnahmen für den Wiederaufbau Szegedins, über dessen Zukunft sich Se. Majestät mit den Worten: „Szegedin wird sein, es wird schöner sein!“ ausgesprochen hat, werden mit einer einheitlichen Regulirung der Theiss Hand in Hand gehen. Die vorzunehmenden Arbeiten werden in zwei Gruppen, eine

restaurirende und regulirende zerfallen, auch höchst wahrscheinlich in zwei Parteien sich scheiden: eine Anleihe für Szegedin, welches einen Complex von 14 Quadratmeilen besitzt, und eine für die Theissregulirung. Die erstere dürfte keine relativ hohe Summe repräsentiren, da einerseits milde Gaben in hohen Summen einlaufen, anderseits man annimmt, dass ein grosser Theil der Privaten im Stande sein dürfte, die Bauten aus Eigenem zu besorgen. Eine viel umfassendere Finanzoperation wird dagegen die Theissregulirung erfordern. Sache der Staatsgewalt wird es sein, mit den zahlreichen privaten Regulirungs-Gesellschaften tabula rasa zu machen. Ist doch das Unwesen der eigenthümlichen Associations-Thätigkeit auf diesem Gebiete durch die Ereignisse so schauerlich demonstrirt, dass nur der Unverstand dasselbe fortwuchern lassen könnte. Hier wird vor Allem die Regierung thatkräftig eingreifen müssen im Interesse des Staates, wie im Interesse der Alföldbewohner selbst. Minister-Präsident Tisza hat in seiner Rede vom 21. d. für diese Arbeiten Leistungen des Staates angekündigt, gleichzeitig aber eine wirksame Einflussnahme auf dieses wichtige Werk als nothwendig hingestellt. Die Regierung hat da eine Aufgabe zu erfüllen, für deren baldige und richtige Lösung, nachdem die Dringlichkeit derselben jetzt in so grauenhaften Thatsachen vor Augen getreten ist, das Land sich zur Darbringung jedes erschwinglichen Opfers verpflichtet erachten muss.

Güterexpedition bei Verkehrshindernissen resp. nach deren Beseitigung.

Wenn zwischen zwei Punkten einer Eisenbahnstrecke ein Verkehrshinderniss eingetreten ist, so wird dies selbstverständlich telegraphisch publicirt, wonach Güter, insolange das Verkehrshinderniss besteht, nach Stationen, welche jenseits des Hindernisses liegen, wenn eine andere, dem Verkehre zugängige Bahn dahinführt, auch dann aufgenommen und expedirt werden, wenn diese sogenannte Hilfsroute die Transportkosten vergrössert und auch die Ablieferungszeit bedeutend verlängert.

Diesem Uebelstande kann wohl, so lange das Verkehrshinderniss faktisch besteht, nicht abgeholfen werden. Wenn jedoch die Aufhebung der Störung bereits telegraphisch bekannt ist, so müssen nach den gegenwärtigen Vorschriften sämmtliche Güter, welche vor dem Bekanntwerden der Beseitigung des Verkehrshindernisses bereits über die erwähnte, in mehrfacher Beziehung ungünstigere Route kartirt und aus der Aufnahmsstation abgerollt sind, auch dann auf dem theueren Umwege nach ihrer Bestimmungsstation rollen, wenn auch von der Zwischenstation aus, in welcher sich das Gut eben befindet, in Folge der nunmehr bekannten Aufhebung des Verkehrshindernisses ein kürzerer und billigerer Transport möglich wäre. Zur Veranschaulichung solcher nicht selten eintretenden Fälle diene folgendes Beispiel:

Die kürzeste und billigste Route für einen in 10 Waggons verladenen Hornvieh-Transport von München nach Innsbruck wäre, wenn kein Verkehrshinderniss besteht, via Rosenheim-Kufstein-Wörgl.

Nach Eintritt eines Verkehrshindernisses auf der Bayerischen Staatsbahn zwischen den Stationen Rosenheim und Kufstein müsste dieser Transport via Rosenheim-Freilassing-Salzburg-Bischofshofen instradirt werden, gewiss eine grosse und theuere Ablenkung, die ausserdem namentlich bei lebendem Vieh auch dem Gute schädlich werden kann.

Nun langt nach Abgang des betreffenden Zuges von München telegraphisch die Nachricht ein, dass das Hinderniss zwischen Rosenheim und Kufstein beseitigt ist.

Der gedachte Lastzug befindet sich zu jener Zeit in Prien.

Diese Station muss nun den Transport über die in München auf der Frachtkarte vorgeschriebene Route weiter rollen lassen, anstatt das Gut über die nunmehr freie und kürzeste sowie billigste Route zurück via Rosenheim-Kufstein-Wörgl rollen zu lassen.

Da bei jeder Bahn durch Elementar- und sonstige Ereignisse Verkehrsstörungen eintreten können, so läge es im Interesse sämmtlicher Verwaltungen, wie nicht minder in jenem des die Bahn benutzenden Publikums, sich dahin zu einigen, dass im Rollen befindliche Güter von jener Station, in welcher sich selbe nach dem Bekanntwerden der Beseitigung des Verkehrshindernisses befinden, auf dem kürzesten und billigsten Wege nach ihrer Bestimmungsstation abgefertigt werden.

In dem angeführten Beispiele hätte die Station Prien einfach die in München ausgestellte Frachtkarte in allen Theilen derart zu corrigiren, als wäre die Sendung schon von München dahin verrechnet gewesen.

Eine Copie dieser corrigirten Frachtkarte wäre der Aufgabestation München behufs Richtigstellung ihrer Aufgabe-Rechnung und eine zweite Copie mit einem kurzen Berichte über das Geschehene der eigenen Verwaltung zu übersenden.

Im Uebrigen hätte die Station Prien bezüglich weiterer Abfertigung der Sendung, wie dies bei umzukartirenden Gütern überhaupt üblich ist, vorzugehen.

Zur Personalstatistik der Eisenbahnen.

Von Dr. Julius Rachel, Wien.

Das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie" bringt in den No. 14, 15, 16 des Jahrgangs 1879 einen Artikel des Herrn Prof. Dr. Ritter Lorenz v. Stein: „Die Personalstatistik der Eisenbahnen und ihre Aufgaben", in welchem mit gleichem Massstabe die Wichtigkeit einer vollständigen Personalstatistik und die derzeitigen Mängel derselben hervorgehoben werden. Der Artikel knüpft zunächst an den Bericht des Prof. Dr. Salzer „Ueber die Krankenbewegung und öconomische Gebahrung im Kranken- und Unterstützungsverein der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn vom Jahre 1877" an, bespricht jedoch die von dem Berichte gebrachten Daten in kurzer Weise und geht von diesem speciellen Theile der Bahnstatistik zu der letzteren im Allgemeinen über. Herr Prof. Dr. v. Stein hebt die ungleiche Würdigung hervor, mit welcher von Seiten der Bahnstatistik eines Theils die technischen und commerziellen Verhältnisse des Betriebes, anderen Theils die socialen Verhältnisse der Bediensteten von den Bahngesellschaften behandelt werden. (Die gemachten Bemerkungen stimmen mit unserer Ansicht überein, welche wir ebenfalls an anderer Stelle, bei Besprechung der Pensionscassen der Eisenbahnen an die Spitze gestellt haben.) Die Statistik der technischen und commerziellen Verhältnisse der Eisenbahnen überragt, wie Herr v. Stein hervorhebt, fast jedes andere Gebiet der statistischen Publicationen an Umfang und Intensität, und steht ihr nur die Handelsstatistik zur Seite. Um so mehr tritt aber die Nothwendigkeit hervor, dass die insbesondere von dem Verein der Verwaltungen Deutscher Eisenbahnen ins Leben gerufene und befürwortete Personalstatistik aus ihrer Dürftigkeit und Unfertigkeit möglichst zu der Höhe der commerziellen und technischen Eisenbahnstatistik emporgehoben werde.

Die Personalstatistik hat nach der Aufstellung des Herrn Prof. v. Stein ebenso zweierlei Richtungen als die Betriebsstatistik. Sie hat sich theils mit den dienstlichen, theils mit den socialen Verhältnissen der Bediensteten zu beschäftigen. Wenn Herr Prof. v. Stein die dienstlichen Verhältnisse der Beamten noch in zwei weitere Kategorien, die amtliche (d. h. das Verhältniss der Eisenbahnen zur Staatsverwaltung) und die einfache Dienstesstatistik trennt, so soll wohl durch die erstere Unterabtheilung die Stellung bezeichnet werden, welche die Staatsverwaltung nicht den Personen der Bediensteten, sondern der Bahnverwaltung im Ganzen gegenüber einzunehmen hat; die dienstliche Statistik, soweit sie eben nur Personalstatistik sein soll, kann nur das Verhältniss des Einzelnen zu der speciellen Bahnunternehmung, welcher er dient, und zu seinen Mitbediensteten in Betracht ziehen. In dem dienstlichen Verhältnisse ist der Gehalt, welchen der Bedienstete für seine Leistungen bezieht, der nächste Regulator der Beziehungen der Einzelnen zur Gesellschaft; der Gehalt stuft sich nach den Kategorien ab, in welche die Arbeitsgebiete der Einzelnen zusammengestellt und eingetheilt sind; die Sicherheit der Stellung der Bediensteten wird durch die Normen garantirt, welche für die Aufrückung der Bediensteten in höhere Rang- und Gehaltsclassen aufgestellt sind. Das Verhältniss des Eisenbahnbediensteten zu seinen Collegen ist ein gemischtes dienstlich-sociales und die Solidarität aller dieser Interessen hat zu verschiedenen Vereinigungen für Errichtung humanitärer Zwecke unter den Bediensteten geführt. Die Resultate dieser Vereinigungen zusammenzufassen, aus ihnen Regeln und Gesetze für das Gedeihen und die Fortbildung der Vereine zu abstrahiren, soll die Aufgabe der Personalstatistik sein.

Die weitaus wichtigste der von den Bediensteten im gemeinsamen Interesse hervorgerufenen und von den Directionen der Eisenbahnen patronisirten und unterstützten socialen Institutionen sind die Pensions- und bezw. Unterstützungscassen für die Bediensteten, ihre Wittwen und Waisen. So gemeinsam gleich wichtig der Zweck ist, welcher erreicht werden soll, so verschiedenartig und, möchte es scheinen, separatistisch sind die diesfalls bei den verschiedenen Eisenbahnen bestehenden Einrichtungen und Statuten bezüglich des Umfangs der Berechtigung zur Theilnahme der einzelnen Dienstclassen, bezüglich des Verhältnisses von Leistung und Gegenleistung zwischen der Höhe der Beiträge der Mitglieder und deren Ansprüche an das Pensionsinstitut, und bezüglich der Stellung der Directionen der Privatbahnen zu den Pensionsinstituten und deren Garantieleistung für die Solvenz der Institute. Diese Fragen beabsichtigen wir aber nicht in den Kreis dieser Beurtheilung zu ziehen, sondern es soll dieselbe sich mit den bisher zur Erreichung einer zuverlässigen Personalstatistik der Eisenbahnen getroffenen Massregeln beschäftigen.

Es liegt uns nahe, die diesfalls theils von dem K. K. Handelsministerium in Wien, theils von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in dessen Auftrage veranstalteten tabellarischen Erhebungen und die Einrichtung der bezüglichen Formulare zu vergleichen.

Das Formular des K. K. Ministeriums hat folgende Rubriken: Alter zu Anfang des Jahres 18 . . (beginnend mit dem

16. und endend mit dem 80. Jahre); für die Nichtinvaliden: Bestand am Anfange des Jahres; im Laufe des Jahres: traten in Dienst, sind ohne Pension ausgetreten, gestorben. Für die Invaliden: Bestand zu Anfang des Jahres, sind im Laufe des Jahres invalid geworden, gestorben. Die letzte Colonne soll geben: die Summe der Dienstjahre der Ausgeschiedenen durch Invalidität und Tod. Bei jeder Colonne ist die doppelte Unterabtheilung noch: überhaupt, und: vom Zugpersonale, so dass also die Zahl der letzteren in der ersteren mit innenbegriffen ist. Die „Summe" der letzten Colonne giebt also die Zahl der Dienstjahre an, welche die Mannschaften, die bei einem und demselben Lebensjahre verzeichnet sind und entweder invalid wurden oder starben, zusammen gedient haben.

Für die Krankenstatistik hat das K. K. Ministerium noch besondere Formulare zur Ausfüllung den Eisenbahn-Gesellschaften vorgeschrieben.

Das Formular des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von dem ersteren, indem es zunächst anstatt der beiden Unterabtheilungen: „überhaupt", und „vom Zugpersonal", für jede der vier hauptsächlichen Dienstkategorien: A. Bahnbewachungspersonal (Bahnmeister, Bahnwärter und Weichensteller). B. Zugbegleitungspersonal (Zugführer, Packmeister, Schaffner und Bremser). C. Locomotivpersonal (Locomotivführer und Heizer). D. Das nach Ausscheidung dieser vorstehenden Gruppen noch übrige Personal, eine besondere Tabelle vorgeschrieben hat. Die einzelnen Colonnen sind ferner insofern verändert, als in der ersten Colonne anstatt des Lebensalters (18. bis 80. Lebensjahr) die Zeit der Geburt und zwar „vom 1. Juli des einen bis 30. Juni des nächsten Jahres" anzugeben ist. Ausserdem führt das Formular noch die Colonne: „mit Pension entlassen wurde" und beide Colonnen: „mit und ohne Pension entlassen", haben noch die Unterabtheilung: „wegen Invalidität und wegen anderer Ursachen", ferner giebt es noch eine Colonne: „Anzahl der Fälle, in denen ein Unfall im Dienste die Ursache war" mit den Unterabtheilungen: der Pensionirung, des Todes. Sowohl für Nichtinvaliden als für Invaliden ist noch je eine Colonne: „am Schlusse des Jahres waren im Dienste bezw. im Pensionsgenusse" auszufüllen.

Für die Krankenstatistik giebt es nur zwei Colonnen: „Gesammtzahl der Krankenfälle und der Krankheitstage".

Es entsprechen offenbar die Formulare des Vereins wegen ihrer annähernd grösseren Genauigkeit und Vollständigkeit in erhöhterem Masse den Anforderungen der Statistik. Zunächst ist die Angabe der Zeit der Geburt eine zuverlässigere Unterlage für Bemessung des Lebensalters, als die Rubrik: „Lebensalter" geben kann, wobei gar nicht die Ersparniss an Arbeit für Ausfüllung der Tabellen in Anschlag gebracht werden soll, indem bei dem Vereinsformulare die jährlich fortschreitende Ueberschreibung jedes Bediensteten in die Colonne für das nächste Altersjahr erspart wird. Ferner ist die Einschaltung der Beamten, welche „mit Pension" entlassen wurden, von Werth für Beurtheilung der Belastung der Pensionscassen, denn die Solvenz der Pensionscassen beruht auf der Regel, dass nur Invaliden in den Pensionsgenuss treten sollen. Pensionirungen von Nichtinvaliden sind daher eine Ausnahme von der Regel, und müssen besonders verzeichnet werden. Wenn die Vermögensverhältnisse der meisten Pensionscassen ungenügend sind, liegt ein grosser Theil der Schuld an den von den Directionen aus lediglich disciplinaren oder administrativen Gründen, also ohne Eintritt der Invalidität bei den betreffenden Beamten vorgenommenen Pensionirungen. Denn die Pensionirungen dieser Art belasten die Pensionscassen mit Beträgen, die sich der fachmännischen Wahrscheinlichkeits-Berechnung entziehen. Die Colonne betreffs der in Folge eines Unfalls eintretenden Fälle von Pensionirung oder Tod ist der Vollständigkeit halber ganz nothwendig, da sie die Resultate einer Unfallstatistik in Kürze giebt.

Dagegen hat die letzte Colonne: „Summe der Dienstjahre der Ausgeschiedenen durch Invalidität und Tod" in dem Formulare des K. K. Ministerii ihre grosse Berechtigung, denn für jede Gesellschaft liegt ein grosser Arbeitsgewinn oder Verlust in der längeren oder kürzeren Arbeitsdauer der Hilfsarbeiter, und es ist die Wissenschaft der bei einem Arbeiter zu erwartenden Lebensdauer für den Arbeitgeber einer Capitalfrage gleich zu achten. Wir sind daher, da von der Grösse der vorhandenen Arbeitskraft die zur Förderung der Geschäfte erforderliche Leistungsfähigkeit abhängt, der Ansicht, dass für die Directionen als Arbeitgeber eine Evidenzhaltung der Bediensteten nach ihrer Dienstzeit und ihrem Lebensalter von entscheidendem Einflusse ist. Auf eine Lücke in der Colonne glauben wir jedoch aufmerksam machen zu können. Die Colonne giebt nämlich die Zahl der Dienstjahre der gestorbenen Nichtinvaliden und der invalid Gewordenen nicht getrennt, sondern in einer Zahl zusammen an. Hierin scheint uns aber eine Beeinträchtigung des Werthes der Colonne zu liegen. Denn die Dienstdauer der Bediensteten der beiden Gruppen ist nicht von gleichen Bedingungen abhängig; sie wird bei den im activen Dienste Gestorbenen (Nichtinvaliden) im Durchschnitt stets eine geringere als bei denen, die invalid werden, sein, weil der Abgang durch den Tod von Nichtinvaliden grösser als der durch Uebertritt in die Invalidität ist. Es wäre daher für die Genauigkeit der Statistik sehr wünschenswerth, wenn die Colonne: „Summe" für die Todesfälle und für die Invaliditäten bezüglich der Dienstjahre getrennte Unterabtheilungen hätte. Die Aufnahme dieser besprochenen Colonne über die Dienstjahre mit den von uns erwähnten Unterabtheilungen in das Formular des Vereins der Eisenbahn-Verwaltungen wird hiermit angelegentlich empfohlen.

Die Ausstellung besonderer Erhebungsformulare des Vereins für getrennte Dienstzweige erleichtert die Arbeit wesentlich sowohl für die Eisenbahn-Verwaltungen, als für die spätere statistische Bearbeitung, und dürfte noch überdies die Trennung des „Zugpersonals" in Locomotivpersonal (sog. Zugförderungspersonal) und Zugbegleitungspersonal noch weitergehende Aufschlüsse bezüglich der Morbilität, Mortalität und Invalidität, insbesondere auch hinsichtlich der Mortalität der Invaliden dieser beiden gegen andere Kategorien, als wie auch dieser Kategorien unter sich geben. Die Lebensdauer des Locomotiv- und des Begleitungspersonals ist nicht eine gleiche; denn das letztere wird z. B. vielfach noch, wenn es den Zugdienst verlässt, zu leichteren Dienstleistungen in den Stationen verwendet, was bei dem Locomotivpersonal selten vorkommt.

Die Formularerhebungen haben einen öffentlichen und einen privaten Zweck; für den letzteren insbesondere im Interesse der Verwaltung der Pensionscassen sind die besprochenen Formulare aber ohnerachtet ihres grossen Werthes doch nicht genügend, denn die Pensionscassen haben nicht nur für die Bediensteten, sondern auch für deren Wittwen zu sorgen; für die Solvenz der Pensionscassen ist aber das Zahlenverhältniss der Wittwen zu den Invaliden von ganz entscheidendem Einflusse, und dennoch sind sie z. Z. noch nicht Gegenstand statistischer Erhebungen geworden. Die durch den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veranstalteten Erhebungen würden leicht auf diese wichtige Gruppe von Pensionsbewerbern erstreckt werden können. Es würde gewiss ein von der geschätzten geschäftsführenden Direction ausgehender Appell an die einzelnen Bahnverwaltungen nach und nach ein Ziel dahin erreichen lassen, dass dieselben besondere Erhebungstabellen auch bezüglich der Wittwen nach einem ihnen vorzuschlagenden Muster fertigten und einsendeten. Dieselben würden nicht nur die Personalbewegung in der Zahl der Wittwen, sondern zugleich auch die Summen der jährlich ihnen zufliessenden Pensionen darstellen müssen, und vorzüglich lehrreich würden diese Erhebungen dann sein, wenn die Zusammenstellung der Resultate derselben dergestalt erfolgt, dass in der Gesammttabelle die Erhebungen jeder einzelnen, zu benennenden Bahngesellschaft, nach der chronologischen Reihenfolge, der Jahreszahlen, je nach deren vollständiger Betriebseröffnung verlautbart würden. Denn eben die steigenden Progressionsverhältnisse der Invalidität bei den älteren Bahnen sind am geeignetsten den jüngeren Bahnen durch Vergleichung der verschiedenen Zahlen den Fingerzeig zu geben, in welchem Verhältniss bei ihren Pensionscassen in einer gewissen Anzahl von Jahren deren Kräfte und die an die Cassen zu machenden Ansprüche sich herausstellen werden. Die Verschiedenheit in der Höhe der bei den einzelnen Bahngesellschaften oder Bahngebieten jeder Wittwe zukommenden Einheitssätze würde dem Nutzen der Erhebungen keinen Abbruch thun, da der letztere in dem Steigungsverhältnisse der Bedarfssummen von Jahr zu Jahr zu suchen wäre.

Das Abwerfen von Briefbeuteln aus den Eisenbahn-Postwagen.

Der Handelsminister hat den Preuss. Bahnverwaltungen Kenntniss von einem Schreiben gegeben, welches der Generalpostmeister bezüglich dieser Einrichtung an ihn gerichtet hat. Danach hat die Postverwaltung für den Zeitraum vom 1. October 1873 bis Ende September 1878 diejenigen Fälle ermittelt, in welchen durch das Abwerfen von Briefbeuteln aus den Bahnpostwagen Unzuträglichkeiten für den Post- oder Eisenbahnbetrieb entstanden sind. Nach dem Ergebnisse dieser Ermittelungen ist gegenüber der grossen Zahl von Stationen, auf welchen im Interesse des beschleunigten und geregelten Correspondenzverkehrs vom Abwerfen der Beutel Gebrauch gemacht wird, die Zahl der vorgekommenen Unzuträglichkeiten verschwindend gering und sind insbesondere solche Fälle, in welchen Briefbeutel unter die Räder der Eisenbahnwagen gerathen waren, in dem fünfjährigen Zeitraume nur ganz vereinzelt vorgekommen. Gleichwohl ist der Generalpostmeister mit dem Handelsminister darin einverstanden, dass auch solchen vereinzelten Vorkommnissen im Interesse des Post- und Eisenbahnbetriebes mit allem Nachdruck entgegengetreten werden muss und hat die Oberpostdirectionen angewiesen, sich mit denjenigen Eisenbahnbehörden, auf deren Betriebsstrecken ein Abwerfen stattfindet, über das dabei zu beobachtende Verfahren zu verständigen. Es sollen dabei nachstehende Gesichtspunkte als massgebend angesehen werden:

1. Der Locomotivführer giebt bei Erreichung der Station, wo ein Briefbeutel abgeworfen werden soll, das durch die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vorgeschriebene

Achtungszeichen; auch ist die Fahrgeschwindigkeit bei dem Durchfahren der betreffenden Station thunlichst zu vermindern.

2. Die Stellen, an welchen das Abwerfen der Briefbeutel auf den einzelnen Bahnhöfen erfolgen soll, sind für jeden Ort zwischen dem Bahnpostamt bezw. der Ortspostanstalt einerseits und dem Eisenbahn-Stationsvorsteher andererseits ein für alle Mal zu verabreden. Die Stellen sind derartig zu wählen, dass weder Personen, noch Bahnbestandtheile wie Weichen-, Bahnhofs- oder Signallaternen, Signalmaste etc. beim Abwerfen beschädigt werden können. Insbesondere hat das Abwerfen nicht unmittelbar vor dem Stationsgebäude, sondern an einer freien Stelle entweder vor der Einfahrt oder, was meist vorzuziehen sein wird, nach der Durchfahrt des Zuges durch die Station zu geschehen.

3. Die mit Empfangnahme der Briefbeutel beauftragten Postunterbeamten bedürfen, indem sie die vorgeschriebene Dienstkleidung zu tragen haben, bei Tage einer weiteren besonderen Kennzeichnung nicht, müssen dagegen nach eingetretener Dunkelheit in allen Fällen durch eine Markirlaterne mit Scheiben aus weissem Milchglas kenntlich sein, deren eine in thunlichst grossen Buchstaben die Inschrift „Post" trägt. Die Inschrift wird dem durchfahrenden Zuge entgegengehalten. Die Laterne ist an einem Stabe zu befestigen und muss bei Annäherung des Zuges senkrecht über Mannshöhe gehalten werden. Ein Hin- und Hergehen mit der Laterne bezw. ein Heben und Senken derselben ist nicht statthaft.

Ausserdem hat der Generalpostmeister Folgendes der Beachtung der Postdienststellen empfohlen:

1. Die abzuwerfenden Gegenstände müssen stets in Beutel verpackt sein, dürfen mithin nicht in Briefpacketen bestehen. Die Briefbeutel sind, damit sie dem Zugwinde gehörigen Widerstand leisten, sowie andererseits zur Vermeidung einer zu sehr der Kugelform sich nähernden Form, breit mit dem Kropfe nach innen zusammenzulegen und mit Bindfaden kreuzweise fest zu umschnüren.

2. Ein kräftiges Wegschleudern der Briefbeutel ist zu vermeiden, das Abwerfen muss mit mässiger Kraftanwendung bewirkt werden, und zwar in der Fahrtrichtung des Zuges, ein wenig seitswärts vom Zuge ab.

3. Das Abwerfen der Briefbeutel ist stets von einem Beamten der Bahnpost zu überwachen.

Dem Wunsche des Generalpostmeisters entsprechend hat der Handelsminister die Bahnverwaltungen veranlasst, hiernach mit den Postverwaltungen in Verhandlung zu treten und nach Massgabe der erzielten Verständigung die nachgeordneten Dienststellen mit Anweisung zu versehen.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 24. März 1879. (Conferenz in Sachen einer neuen Tarif-Reform. Die Ostseehäfen und die Differentialtarife. Verstaatlichungsfrage. Eisenbahn-Pfandrecht. Oesterreichische Eisenbahn-Coupon-Frage. Ostbahn. Thüringische Eisenbahn. Verspätungen und Unfälle im Januar.)

Die Conferenz der Vertreter solcher Staaten, die ein eigenes Staatsbahnsystem haben, behufs reichsgesetzlicher Regelung des Tarifwesens, von der Herr Geh. Ober-Regierungsrath Körte bereits im Reichstage Mittheilung machte, ist in der politischen Tagespresse Gegenstand von Mittheilungen, aus denen hervorzugehen scheint, dass das Resultat der Verhandlungen, welche vom 7. bis 11. d. Mts. im Reichs-Eisenbahnamte stattfanden, die Aufstellung eines Entwurfes, betreffend eine neue Tarifreform, gewesen ist. Die Mittheilungen über den Inhalt dieses Entwurfs erscheinen noch zu wenig beglaubigt, um von denselben Notiz zu nehmen; übereinstimmend ist in allen darüber vorliegenden Angaben jedoch die Mittheilung, dass der Entwurf sich nicht eigentlich an die Grundsätze anlehnt, welche in den Motiven des Präsidialantrages enthalten sind. Theil nahmen an der Conferenz vom Reichskanzleramt die Geh. Räthe Körte, Kraefft und v. d. Leyen; von Preussen die Geh. Räthe Fleck und d'Avis; von Bayern der Generaldirector der Bayerischen Verkehrsanstalten, v. Hocheder; für Sachsen die Geh. Finanzräthe v. d. Planitz und Hoffmann; für Württemberg der Ober-Finanzrath Waizsäcker; für Baden der Regierungsrath Schröder; für Oldenburg der Ober-Regierungsrath Ramsauer.

Die letztwöchentlichen Debatten des Reichstages betrafen nicht eigentlich Gegenstände des Eisenbahnwesens, dennoch konnte es nicht fehlen, dass in den Fällen, wo einmal die wirthschaftliche Frage aufgerollt war, auch die Eisenbahntariffrage eine Rolle spielte. So geschah dies anlässlich der wirthschaftspolitischen Debatte, welche die Berathung der Hanseatischen Zollausschluss-Aversen hervorgerufen hatte. Die Berathung, welche werthvolle Argumente gegen das System des Schutzes für die nationale Seeflagge zu Tage förderte, spielte dadurch auf das Gebiet der Eisenbahntarife über, dass Herr v. Kardorff den Rückgang der Ostseehäfen auf die Differentialtarife zurückführte. Der freiconservative Redner meinte nämlich, dass die Eisenbahn-Differentialtarife für Russischen Spiritus eingestandenermassen wesentlich den Zweck hätten, dem Seewege einen Theil der Fracht zu entziehen. Herr v. Kardorff vergass dabei, dass es sich dabei gemäss der Denkschrift der Privatbahnen über diesen Gegenstand, die Herr v. Kardorff dabei wohl im Sinne hatte, allerdings um Verringerung der Seebeförderung handelt, aber nicht in Concurrenz mit Deutscher, sondern mit Russischer Rhederei. Der Abgeordnete Rickert stellte die Kardorff'schen Ausführungen dadurch richtig, dass er hervorhob und darlegte, wie nicht die erwähnten Differentialtarife die Ostseehäfen schädigten, sondern diejenigen Differentialtarife, welche, wie die neuerdings eingeführten, die Fracht für Oberschlesische Kohle nach der Ostsee unverhältnissmässig tief herabsetzen.

Die schon erwähnte Nachricht der „Politischen Correspondenz" von einer Nachsession des Landtages behufs Votirung von Eisenbahn-Verstaatlichungsvorlagen darf jetzt als durchaus unrichtig bezeichnet werden. In Kreisen derjenigen Reichstags-Abgeordneten, welche zugleich Mitglieder des Preussischen Landtages sind, wird, wie wir auf eingezogene Erkundigungen erfahren, auch die Möglichkeit angezweifelt, dass die Frage einer Nachsession competenterseits neuerdings ernstlich erwogen worden sei. Was die Verstaatlichungsprojecte selbst anbetrifft, so ist bezüglich der in der Schwebe befindlichen Verhandlungen jüngst nichts von Bedeutung vorgefallen. In den Kreis der zu verstaatlichenden Projecte hat das Speculantenthum der Börse neuerdings die Oberschlesische Eisenbahn einbezogen, doch handelt es sich dabei wohl lediglich um ein Agiotagemanöver.

Die Mecklenburg-Schwerinsche Regierung hat zu dem Gesetzentwurf über das Pfandrecht an Eisenbahnen beantragt, dem § 64 des Entwurfs folgende Fassung zu geben: „Die Eintragung einer Schuld auf Grund dieses Gesetzes ist nur zulässig, wenn vorweg die Eintragung der aus einem über die Eisenbahnen vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes abgeschlossenen Kaufcontract rückständigen Kaufgelder, sowie der vor dem gedachten Zeitpunkt ausgegebenen Theilschuldverschreibungen erfolgt u. s. f." Zur Begründung wird angeführt, dass die Mecklenburg-Schwerinsche Regierung beim Verkauf der Friedrich-Franz-Eisenbahn an die gegenwärtige Eigenthümerin als Kaufpreis eine 64 Jahre lang vom 1. Januar 1873 an zu entrichtende Annuität von 960 000 ℳ stipulirt hat, wovon zur Zeit noch 58 Raten rückständig sind, und zwar ruhen diese Annuitäten mit Prioritätsrecht auf der Bahn mit allen Zubehörungen. Diese Forderung wünscht die gedachte Regierung in das für die Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft niederzulegende Eisenbahnbuch vorweg eingetragen, bevor die Eintragung irgend einer andern Schuld erfolgt. Die Regierung will bei dem in Betracht kommenden hohen Werthobject nicht darauf verzichten, eine unzweideutige gesetzliche Grundlage für die Bewirkung der Eintragung ihrer Rechte in das Eisenbahnbuch zu gewinnen, wovon eventuell die erfolgreiche oder mindestens ungestörte Geltendmachung derselben abhängig sein würde.

Die Annahme, dass die Differenz zwischen dem Termin, an welchem der Deutsch-Oesterreichische Handelsvertrag nach seiner eigenen Bestimmung in das Leben treten sollte, und dem Termin, an welchem die Genehmigung des Reichstages erfolgt ist, allerlei Rechtszweifel hervorrufen würde, bestätigt sich schnell. In München wurden auf Antrag von Couponbesitzern 10 Wagen der Elisabethbahn mit Arrest belegt, bevor der Reichstag den Vertrag genehmigt hatte. Nach Eintritt dieser Genehmigung verlangt die Eigenthümerin der Wagen die Aufhebung des Arrestes und das Gericht lehnt dies ab.

Auf den Bericht des Handelsministers vom 1. März d. J. hat der König laut „Staatsanzeiger" die Errichtung einer siebenten Eisenbahncommission für die Verwaltung der Ostbahn mit dem Sitz in Stolp genehmigt.

Das Verhältniss der drei bei der Thüringischen Bahn betheiligten Regierungen ist in den betreffenden Landtagen öfters Gegenstand der Verhandlung gewesen. Die am 17. d. M. erfolgte Beantwortung einer im Weimarschen Landtag gestellten Interpellation lautet etwa folgendermassen: Nach langen Verhandlungen ist es den Regierungen 1876 gelungen, über die Grundsätze einer Reorganisation der Verwaltung der Gesellschaft eine Verständigung herbeizuführen, nach welcher namentlich das staatliche Aufsichtsrecht der Regierungen fernerhin nicht länger durch die von denselben ernannten Mitglieder der Direction ausgeübt werden sollte. Nach Beseitigung einiger neuen Schwierigkeiten, sind seitens der Direction die betr. Aenderungen dem Verwaltungs-Rathe der Gesellschaft zwar vorgelegt, von diesem aber nicht angenommen worden und die betheiligten Regierungen haben, da mit Sicherheit vorauszusehen war, dass die Vorschläge auch bei den Actionären in einer General-Versammlung keine Zustimmung finden würden, auf die Beschlussfassung einer General-Versammlung verzichten zu müssen geglaubt. Somit sind die von den Regierungen gemachten Versuche, da auf eine Mitwirkung der

Gesellschaft nicht verzichtet werden kann, vorläufig als gescheitert anzusehen. Die Regierung bedauert diesen Ausgang der Sache um so mehr, als sie von Anfang an auf das Eifrigste bemüht gewesen ist, die Angelegenheit in gerechter Weise zur Erledigung zu bringen. Da auch für eine künftige Abänderung der fraglichen Bestimmungen durch eine veränderte Haltung der Gesellschaft keine Aussicht vorliegt, sind für diesen Fall, auch bei der Neubesetzung des diesseitigen Commissariats, keine Vorkehrungen getroffen worden, zumal auch bei der früher erstrebten Abänderung in der Qualification der Stellung unseres Commissars ein Hinderniss nicht erblickt worden ist.

Nach der vom Reichs-Eisenbahn-Amt aufgestellten Nachweisung über im Monat Januar d. J. beförderte Züge und deren Verspätungen wurden auf 57 grösseren Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns), mit einer Gesammtlänge von 26 875,73 km, an fahrplanmässigen Zügen befördert: 11 435 Courier- und Schnellzüge, 76 024 Personenzüge, 41 424 gemischte und 70 890 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 961 Courier-, Personen und gemischte, und 20 219 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 543 331 477 Achskilometer bewegt, von denen 160 803 200 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 128 883 fahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1127 oder 0,87 pCt., (gegen 0,54 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 1,87 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 452 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 675 Verspätungen oder 0,52 pCt. (gegen 0,91 pCt. im Vormonat) der beförderten Züge entstanden. In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf 58 Bahnen durch im eigenen Betriebe liegende Ursachen 432 Züge, gleich 0,33 pCt., sonach 0,19 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 301 Anschlüsse versäumt (gegen 142 in demselben Monat des Vorjahres und 460 im Vormonat).

Nach der vom Reichs-Eisenbahn-Amte aufgestellten Nachweisung über die im Monat Januar 1879 auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 32 Entgleisungen und 13 Zusammenstösse fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 19 Züge mit Personenbeförderung — von je 6834 Zügen dieser Gattung Einer — und 26 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 47 Entgleisungen und 28 Zusammenstösse beim Rangiren und 155 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defekte an Maschinen und Wagen etc.).

In Folge dieser Unfälle wurden 17 Personen (1 Reisender, 15 Beamte und eine fremde Person) verletzt, 3 Thiere getödtet, 63 Fahrzeuge erheblich und 156 Fahrzeuge unerheblich beschädigt.

Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 29 Tödtungen (2 Reisende, 15 Beamte, 7 Arbeiter und 5 fremde Personen), 94 Verletzungen (1 Reisender, 49 Beamte, 35 Arbeiter und 9 fremde Personen) und 13 Tödtungen bei beabsichtigtem Selbstmorde.

Fasst man sämmtliche Verunglückungen — excl. Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 15 617 km Betriebslänge, 21 313 km Geleislänge und 331 422 252 geförderten Achskilometern) 91 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Oberschlessische (19), die Bergisch-Märkische (14) und die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (10); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Nassauischen, der Oberschlesischen und der Saarbrücker Eisenbahn vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 196 km Betriebslänge, 13 503 km Geleislänge und 205 409 011 geförderten Achskilometern) 49 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Köln-Mindener (15), die Rheinische (14) und die Magdeburg-Halberstädter Bahn (5); verhältnissmässig fanden jedoch die meisten Verunglückungen auf der Mecklenburgischen, der Köln-Mindener und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn statt.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 6 500 214 geförderten Achskilometern) kein Fall.

Von den im Ganzen beförderten 10 855 992 Personen wurden 2 getödtet und 2 verletzt, und zwar fanden diese Verunglückungen auf der Württembergischen Eisenbahn (3 Personen) und der Hannoverschen Staatsbahn (1 Person) statt.

Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurden von je 8 547 Einer getödtet und von je 2 003 Einer verletzt.

Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat Januar d. J. bei 18 Verwaltungen mehr und bei 17 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 0,7 pCt. mehr Verunglückungen vorgekommen sind, als in demselben Monate des Vorjahres.

Russische Correspondenz.

—A.— Betriebsreglement für die Russischen Eisenbahnen. Geschwindigkeit. Die neuesten dieser Tage veröffentlichten Bestimmungen lauten: Die Maximalgeschwindigkeit der Locomotiven und Züge wird für jede Bahn oder deren Sectionen von dem Betriebsdirector bestimmt unter Rücksichtnahme auf die Grösse der Gefälle, den Radius der Curven und die sonstige Construction der Bahn, der Betriebsmittel, der Zugzusammensetzung und der Jahreszeit. Diese Bestimmungen werden von dem Kaiserlichen Inspector genehmigt und von diesem der vorgesetzten Behörde, dem Kaiserlichen technischen Eisenbahncomité, unterbreitet. Hierbei sind folgende Bestimmungen einzuhalten:

1. Die grösste für einzeln fahrende Locomotiven noch zulässige Geschwindigkeit beträgt:

a) für Maschinen mit 2 gekuppelten Achsen bei einem äusseren Durchmesser von $5^1/_2$ Fuss Englisch = 65 Werst (69,3 km) pro Stunde;

b) für Maschinen mit mehr als 2 gekuppelten Achsen und einem äusseren Durchmesser derselben von $4^1/_2$ Fuss Englisch = 45 Werst (48 km) pro Stunde;

c) für abweichende Rad-Durchmessermasse wird die grösste zulässige Geschwindigkeit im directen Verhältniss zum Durchmesser nach Analogie der vorerwähnten Fälle festgesetzt.

Bemerkung: Für nicht gekuppelte Locomotiven mit nur 1 Hauptachse kann die zulässige Maximalgeschwindigkeit für jede specielle Maschine durch Verfügung des Ministeriums vergrössert werden.

2. Die Maximalgeschwindigkeit für Züge beliebiger Zusammensetzung mit nur 1 Maschine am Kopfe derselben darf diejenige, welche für den betreffenden Maschinentypus sub 1. festgesetzt ist, nicht übersteigen.

a) Die grösste zulässige Geschwindigkeit der Güterzüge, welche aus gewöhnlichen Güterwagen zusammengesetzt sind, wird auf 45 Werst (48 km) festgesetzt; diese Geschwindigkeit kann nur in dem Falle bis auf die dem betreffenden Locomotiventypus entsprechende vergrössert werden, wenn die Waggons durch besonders sorgfältige Construction und vorzügliche Instandhaltung sich auszeichnen und der Bahnverwaltung dadurch besonderes Vertrauen einflössen.

b) Die Maximalgeschwindigkeit von Zügen, welche Waggons mit nicht elastischen Puffern enthalten, darf 30 Werst (32 km) nicht übersteigen, wenn mehr als drei solcher Waggons aneinander gekuppelt werden.

3. Für alle Züge, bei denen die Maschine mit dem Tender voran fährt, sowie für derart einzeln fahrende Maschinen wird die Maximalgeschwindigkeit zu 35 Werst (37,6 km) festgesetzt.

4. Für zwei aneinander gekuppelte Locomotiven gleicher Construction, die allein oder an der Spitze eines Zuges fahren, wird die sub 1. festgesetzte Geschwindigkeit auf 90 pCt. im Sommer und auf 85 pCt. im Winter vermindert; bei Locomotiven verschiedener Construction ist dabei die kleinere Geschwindigkeit massgebend; auf keinen Fall darf aber die Geschwindigkeit die sub 2. a) und b) festgesetzte übersteigen. Geht die vordere Maschine mit dem Tender voraus, so gilt die Ermässigung sub 3. ebenfalls.

5. Wenn die Locomotive vom Ende des Zuges aus schiebt, so gilt für alle Züge eine Maximalgeschwindigkeit von 20 Werst (21,3 km) pro Stunde.

6. Für Züge mit 1 Maschine am Kopf und einer am Ende des Zuges wird eine Maximalgeschwindigkeit von 25 Werst festgestellt, welche jedoch bis auf 15 Werst (16 km) zu reduciren ist, falls leere Güterwagen sich im Zuge befinden.

7. Rangirmaschinen und Rangirzüge dürfen sich mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 15 Werst pro Stunde bewegen.

Die vorstehend angegebenen Geschwindigkeiten sind weder direct noch als mittlere einzuhalten und geben lediglich die Maximalgeschwindigkeiten an, welche unter keinen Umständen übertroffen werden dürfen; sie sind massgebend bei Aufstellung der Fahrpläne unter Berücksichtigung der im ersten Abschnitte aufgeführten Momente.

Neueste Verfügungen des Verkehrsministeriums. Zu Beginn dieses Monats hat das Russische Verkehrsministerium folgende Verfügungen den sämmtlichen Eisenbahngesellschaften bekannt gegeben:

1. Miethe von Rollmaterial. Bekanntlich ist es den meisten Eisenbahngesellschaften untersagt, Eisenbahnwaggons aus dem Auslande zu beziehen; dieselben sind vielmehr verpflichtet, ihren Bedarf im Inlande zu decken und zwar entweder direct durch Bestellung bei den inländischen Fabriken oder durch Vermittelung der Regierung. Nun haben wir aber in dieser Zeitung öfters Gelegenheit gehabt zu bemerken, dass diese Zwangsmassregel vielfach von den Russischen Industriellen dazu ausgebeutet wird, recht schlechtes Betriebsmaterial zu theuren Preisen den Bahngesellschaften aufzuhängen; kein Wunder, dass die verschiedenen Eisenbahnen auf alle möglichste Weise bestrebt sind,

sich diesem Zwange zu entziehen. Ein ebenso einfaches als practisches Mittel bestand nun darin, Waggons im Auslande zu „miethen“ und die Contracte derart abzufassen, dass nach einer Reihe von Jahren diese Waggons in das Eigenthum der Bahnverwaltungen übergingen. Leider — wir sagen dies im Interesse der Allgemeinheit — ist die Regierung auch hinter dieses Auskunftsmittel gekommen und ein scharfes Rescript des Herrn Ministers verbietet alle derartigen Transactionen mit der allerdings eigenthümlichen Bemerkung: „dass alle Betriebsdeficite oder Mehrauslagen, welche hierdurch entstehen könnten, von der durch die Regierung zu leistenden Garantiesumme in Abzug gebracht werden sollen“, wenn derartige Miethverträge nicht vorher die specielle Genehmigung des Ministers erhalten haben.

2. Desinfection. Alle mit Astrachanschen oder Zarizynschen Fischen beladen gewesenen Güterwagen müssen auf der Ankunftsstation einer ebenso sorgfältigen Desinfection durch Abbrennen von Desinfectionspatronen etc. unterworfen werden, wie die Kisten, Fässer etc., in welche die Fische verpackt waren.

3. Eisenbahncommission. Es wird den verschiedenen Bahnverwaltungen die von uns bereits erwähnte Constituirung der Eisenbahncommissionen mitgetheilt, die Befugnisse der Commissäre bestätigt und angegeben, dass dieselben berechtigt sind, alle ihnen erforderlich erscheinende Auskunft bei den Bahninspectoren, deren Gehilfen, bei den Betriebsleitern und dem übrigen Bahnpersonal einzuholen. Gleichzeitig erfolgte die Eintheilung der Eisenbahnen in besondere Gruppen mit Rücksicht auf die bereits angeführte Ernennung der Eisenbahncommissäre.

Donetzsche Kohlenbahn. Wie nachträglich verlautet, hat die Kaiserliche Uebernahmecommission ein Protokoll aufgenommen, demzufolge an dieser Bahnlinie noch Nacharbeiten für nahezu 4 000 R. pro Werst nothwendig wären, um den Bahnbetrieb zu sichern. Es beträgt dies ca. 18 pCt. der gesammten Bausumme, welche bei 478 Werst Länge zu 22 806 R. (ohne Rollmaterial etc.) pro Werst bestimmt wurde. Obgleich z. Z. erst ein Theil der Donetzbahn eröffnet ist, so hat dieselbe doch schon mehrfache Unfälle zu beklagen, welche ihren Grund in mangelhaftem Oberbau, Dammrutschungen etc. finden; ja die Linie Bachmut-Kramatorskaja hat in Folge grösserer Erdbewegungen den Betrieb wieder einstellen müssen. Die finanzielle Lage des Unternehmens ist denn auch eine sehr ungünstige; die geringen, einige hundert Rubel pro Tag betragenden Einnahmen können selbstverständlich die Betriebskosten nicht decken, die Regierung verweigert Zahlung der Zinsen insolange nicht die ganze Bahn eröffnet ist, und wird höchstens die verlangten Vorschüsse zur Sicherung des Betriebes gegen Schnee etc. gewähren. Dabei scheint auch das berühmte, im Inlande fabricirte Rollmaterial so betriebsgefährlich zu sein, dass die Anschlussbahnen dessen Uebernahme verweigern; die grossen Hoffnungen, welche an die Eröffnung dieser wichtigen Kohlenbahn geknüpft wurden, sind rasch zu Wasser geworden.

Auf der Bender-Galatz Bahn ist der in Folge der Donauüberschwemmungen eingestellte Betrieb wieder eröffnet worden. Zur Zeit findet bereits die Uebergabe dieser Bahn an die Gesellschaft der Südwestbahnen statt.

Das Eisenbahndepartement hat die auf den 25. Februar (9. März) d. J. einberufene Generalversammlung der Rybinsk-Bologoje Eisenbahn verboten, angeblich deshalb, weil die gesetzlich vorgeschriebenen Einberufungstermine nicht vollständig eingehalten worden sind. Die Gesellschaft hat demzufolge sich veranlasst gesehen, eine neue Generalversammlung auf den 4./16. April d. J. einzuberufen. Wie erwähnt, bildet der Bau einer Linie Rybinsk-Jaroslaw den wichtigsten Gegenstand der Tagesordnung.

Dem Ministerium liegt nunmehr der Antrag der Fasstowschen Bahn vor, betreffend die Uebersiedelung der Generaldirection nach Smjela unter Belassung einer repräsentativen Agentur in Petersburg, sowie ein weiterer Antrag betreffend Vermehrung des Obligationscapitals.

Pferdebahnen. Die erste Moskauer Trambahngesellschaft, welche für das Jahr 1876—77 mit einem Deficit von 85 265 R. gearbeitet hatte, endigt auch das vergangene Jahr mit einem Minus von 30 734 R., hat also in 2 Jahren bereits ein Deficit von 115 999 R. aufzuweisen. Das gesammte Actiencapital beträgt 1 100 000 R., das Obligationscapital 2 200 000 R.

Die zweite Petersburger Trambahn hat im Jahre 1878 nicht weniger als 483 Unglücksfälle zu beklagen gehabt; von denselben wurden 87 Personen und 396 Fuhrwerke betroffen; 7 Menschenleben blieben zu beklagen; bei 26 Fällen wurde Trunkenheit als Ursache des Unfalls constatirt.

Unfälle. Unter den bedeutenderen Unfällen seit dem letztmonatlichen Bericht sind diesmal zu erwähnen: Ein Mitte Februar stattgehabter Unfall auf der Nicolaibahn zwischen den Stationen Wischni-Wolotschek und Sarjetschje, bei dem, einige Waggons des Personenzuges No. 8 entgleisten, 2 Waggons stürzten den Bahndamm herab, wobei 3 Passagiere verunglückten. — Ende Februar entgleiste ein Güterzug auf der Moskau-Kursker Bahn bei der 141. Werst, die Locomotive und 11 Waggons wurden zertrümmert, der Oberconducteur sofort getödtet, der Maschinist, Heizer und Conducteur schwer verwundet. Als Ursache wird ein Bandagenbruch angegeben.

Russisch-Deutscher Handel. Den unlängst veröffentlichten Zollübersichten entnehmen wir, dass Deutschland im Jahre 1877 nach Russland u. A. importirt hat: 13 004 204 Pud Steinkohlen, 670 762 Pud Gusseisen in Barren, 2 439 602 Pud gewöhnliche Eisenbahnschienen, 4 767 381 Pud Stahlschienen, 210 977 Pud schwere Gussstahlwaaren (Fabrikate), 363 085 Pud eiserne Schmiedearbeiten, 48 650 Pud verschiedenen Draht, 1 086 546 Pud Dampfmaschinen, Locomotiven und Maschinentheile und 430 Stück Eisenbahnwaggons. Der Gesammtimport aus Deutschland erreichte im Jahre 1877 den Werth von 148,47 Millionen Rubel oder 43,1 pCt. der Gesammteinfuhr; von dem Gesammtertrag der Einfuhrzölle mit 30,9 Millionen Rubel Gold kamen auf aus Deutschland importirte Waaren nicht weniger als 13,5 Millionen Rubel Gold.

Uniformirung. Ein Erlass des Ministers für Verkehrswesen schreibt eine Neuuniformirung sämmtlicher Russischer Eisenbahnbeamten vor, welche spätestens am 1. Januar 1880 durchgeführt sein muss. Ausser dem allgemeinen Abzeichen der Eisenbahnbeamten, bestehend in silberfarbigen Galons, Litzen, Knöpfen und Schulterabzeichen, kommen je nach der Abtheilung des Dienstes folgende Farben für die Kanten der Kopfbedeckung, der Kragen, Aufschläge und Schulterabzeichen zur Anwendung: grün für den Dienst der Bahn und Gebäude, dunkelblau für die Traction, carmoisin für den eigentlichen Betriebsdienst und gelb für den Telegraphendienst, dessen allgemeines Abzeichen überhaupt in Russland die gelbe Farbe bildet.

Telegraphenwesen in Russland. Die am 1. Januar 1877 insgesammt 64 260 Werst betragende Länge des Netzes mit 124 997 Werst Drahtlänge hat im Jahre 1877 zugenommen um 2 280 Werst mit 4 115 Werst Drahtlänge; dabei ist die Zahl der 844 Stationen um 91 gewachsen. Unter Hinzurechnung der Anglo-Indischen, der Alandschen Linien und der städtischen und Privatleitungen stellt sich der Status am 1. Januar 1878 auf 88 517 Werst Netzlänge mit 175 843 Werst Drahtlänge und 2 362 Stationen, wobei die 1 344 provisorischen Leitungen auf dem Kriegsschauplatze nicht mit eingerechnet sind.

Im Jahre 1877 wurden 5 369 935 Depeschen abgesandt, d. h. 770 031 oder 16,7 pCt. mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen 6 652 632 R., die Ausgaben 5 067 682 R.; es kostete demnach jede Depesche dem Absender 1 R. 42 Kop., dem Staate aber 1 R. 13 Kop. und ergab somit einen Ueberschuss von 29 Kop. Unter den Beamten waren zu Beginn des Jahres 620, am Schlusse 679 Frauenzimmer. Die Entwickelung des Telegraphenwesens in Russland in den letzten zehn Jahren ergiebt sich aus folgender Uebersicht:

	1877		1867	
Netzlänge	88 517	Werst	35 291	Werst
Drahtleitung	175 843	„	68 080	„
Stationen	2 362	Zahl	524	Zahl
Beamte	8 111	„	3 240	„
Inländische Correspondenz:				
Bezahlte Depeschen	4 193 980	Stück	1 197 260	Stück
Taxfreie Depeschen	323 229	„	89 272	„
Ausländische Correspondenz:				
Abgesandte Depeschen	393 761	„	151 743	„
Empfangene Depeschen	403 314	„	15 142	„
Transito-Depeschen	55 646	„	—	„
Summa der Depeschen	5 369 935	„	1 589 417	„
Laufende Einnahmen	6 652 632	Rubel	2 592 229	Rubel
„ Ausgaben	5 067 682	„	2 064 109	„
Ausgaben für neue Linien	569 752	„	427 050	„

Verein für Eisenbahnkunde.

Sitzung am 11. März 1879.

Vorsitzender Herr Streckert. Schriftführer Herr G. Meyer.

Zu § 20 des Statuts beschliesst der Verein, an Stelle der Spener'schen Zeitung, welche eingegangen ist, die „National-Zeitung“ als zweites Anzeigeblatt für Einladungen zu Sitzungen, in welchen Statutenänderungen zur Berathung und Abstimmung gelangen sollen, treten zu lassen.

Herr Reder hält sodann den angekündigten Vortrag über Bahn-Omnibusbetrieb*).

Im Anschluss an diesen Vortrag berichtet Herr Gust über den Dampfwagen von Belpaire, wie er ihn in Belgien kennen gelernt habe. Derselbe zeichne sich aus durch einen sehr ruhigen Gang, einen verhältnissmässig grossen, im Querschnitt aber nicht günstig geformten Kessel. Die Coupées enthielten Raum für 22 Passagiere I. Classe und ebenso viel für II. Classe, ausserdem könne ein Personenwagen mit 38 Plätzen III. Classe angehängt werden.

Die Zuggeschwindigkeit betrage 30 km pro Stunde, einschliesslich aller Aufenthalte, die Locomotive sei aber im Stande selbst bei vorkommenden Steigungen von 1 : 80 und ziemlich scharfen Curven mit nahezu der doppelten Geschwindigkeit, ca.

*) Wir haben diesen Vortrag, da er besonderes allgemeines Interesse bietet, an der Spitze des Blattes zum Abdruck gebracht. Die Red.

60 km pro Stunde, zu fahren. An Kohlen verbrauche sie durchschnittlich 4 kg pro Zugkilometer. Der Locomotivführer sei der einzige Beamte auf der Maschine, eine Einrichtung, welche Redner für gewöhnlich als genügend erklärt, nicht aber für alle Fälle, namentlich nicht für Geschwindigkeit über 45 km pro Stunde. Als zweiter Beamter begleitet den Zug ein Schaffner, dem aber durch die jetzige Anlage des Dampfkessels die Communication mit dem Locomotivführer abgeschnitten sei. Diesem Mangel beabsichtige man bei den neuen Constructionen des Dampfwagens abzuhelfen, was an einigen neueren Dampfwagen dadurch erreicht worden ist, dass zwischen Kessel und Seitenwand ein schmaler Gang belassen worden ist.

Auf der Strecke zwischen Termonde und St. Nicolas fahren zur Zeit täglich 6 Züge in jeder Richtung und diese beförderten im Januar 1879 täglich zusammen zwischen 180 und 418, im Durchschnitt 234 Passagiere. An einem Tage in der Woche, dem Markttage, reiche der Omnibusbetrieb für den Verkehr nicht aus, und würde deshalb durch den gewöhnlichen Locomotivbetrieb ersetzt, während an diesem Tage gleichzeitig eine gründliche Revision und Reinigung des Omnibuswagens stattfinde.

Auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn beabsichtige man in nächster Zeit Versuche mit den Dampfwaggons von Rowan und Belpaire, sowie mit der Tramwaylocomotive von Krauss, bezw. Schwartzkopf anzustellen, um Klarheit über die Vorzüge der einzelnen Systeme zu gewinnen.

Herr Golz würde es im Interesse des secundären Betriebes bedauern, wenn man einen Kampf zwischen den verschiedenen Systemen veranlassen wollte, das eine System würde in dem einen, ein anderes in einem anderen Falle zweckmässig Verwendung finden.

Bei weiterer kurzer Discussion bemerkte u. A. Herr Schwabe mit Bezug auf die von Herrn Reder gemachten Mittheilungen, dass bei Trennung des Motors von den Personenwagen, wie dies bei den Omnibuszügen auf der Strecke Berlin-Grünau der Fall sei, die bisher benutzten gewöhnlichen Personenwagen zur Verminderung der Selbstkosten durch leichtere, dem Charakter der Pferdebahnwagen sich nähernde Personenwagen zu ersetzen seien, die dann unter Umständen noch den Vortheil bieten würden, von der Locomotivbahn auf anschliessende Pferdebahnstrecken übergehen zu können.

Der als Gast anwesende Herr Horn erläuterte an einem ausgestellten Modell den A. Klose'schen Geschwindigkeitsmesser für Locomotiven (Tachophor). Das Instrument soll dem Locomotivführer stets diejenige Geschwindigkeit vor Augen führen, welche die Locomotive in jedem Augenblick besitzt und gleichzeitig die verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten, sowie die Aufenthalte und Operationen auf den Stationen behufs Controle derselben verzeichnen. Der Tachophor beruht auf der Messung der in einem astatisch aufgehangenen Körpersysteme bei verschiedenen Umdrehungsgeschwindigkeiten auftretenden Centrifugalwirkungen. Diese Wirkungen werden durch einen Zwischenmechanismus auf eine Feder übertragen, welche hierdurch eine solche Spannung erfährt, dass jeder bestimmten Umdrehungsgeschwindigkeit eine bestimmte Federspannung und Stellung der Theile des Mechanismus entspricht; diese wird zum Anzeigen und Aufzeichnen der Umdrehungsgeschwindigkeiten des Instrumentes benutzt. Das Instrument ist mechanisch so mit der Locomotive verbunden, dass es die gleiche Tourenzahl macht, wie eine Achse der Locomotive; da die Umdrehungsgeschwindigkeiten der Achse proportional der fortschreitenden Bewegung der Locomotive sind, so wird die Grösse dieser fortschreitenden Bewegung durch das Instrument angezeigt. Wesentliche Bedingung für den Apparat ist die Vollkommenheit der astatischen Aufhängung, so dass Bewegungen, welche die Rotationsachse ausser ihrer Drehung macht, einen merkbaren Einfluss auf das Körpersystem nicht haben. Die Aufzeichnung der Fahrgeschwindigkeit geschieht in einem Schreibapparate, der leicht abnehmbar und verschliessbar ist. In demselben befindet sich eine Uhr, welche eine Welle in einer Stunde einmal umdreht und dadurch einen Papierstreifen ohne Ende bewegt, auf welchen durch einen Bleistift die jeweilig stattfindenden Geschwindigkeiten verzeichnet werden. Der Schreibapparat ist bei den ausgeführten Apparaten derart eingerichtet, dass ein Millimeter Länge des Streifens einer Minute Zeit entspricht, so dass mit dem Massstabe direct Aufenthalte und Fahrzeiten abgemessen werden können; diese Theilung ist hinreichend genau für die gewöhnlichen Zwecke und ermöglicht es, den ganzen Tagesdienst einer Locomotive auf einem mässig langen Streifen in übersichtlicher Weise zu bekommen.

Herr Gust bestätigt, dass der Klose'sche Apparat auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn sehr gute Resultate ergeben und vor dem Finkbein'schen, mit dem er manche Aehnlichkeit zeige, den Vortheil habe, dass die Zeichnung nicht wie bei diesem auf eine Scheibe, sondern auf einen Papierstreifen aufgetragen werde, ferner dass die Uebertragung der Bewegung durch Räder besser sei, als bei dem Finkbein'schen Geschwindigkeitsmesser durch Riemen.

Präjudizien.

Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen. A. Im Bahnhofe zu S. fuhren eines Abends fast gleichzeitig zwei Züge, der eine auf dem ersten Geleise und der andere auf dem zweiten Geleise, ein. Damit die Passagiere dieses Zuges ungehindert dem Perron gegenüber aussteigen und in den Bahnhof sich begeben könnten, ordnete der Bahnhofsvorsteher an, dass der auf dem ersten Geleise befindliche Zug weiter vorfahren solle. Dieser Mahnung leistete der Locomotivführer Folge und der Zug wurde etwa 20 Schritte vom gewöhnlichen Halteplatz entfernt und zum Stehen gebracht. Ein Bahnarbeiter, welcher bei der Beförderung von Gütern durch den auf dem zweiten Geleise befindlichen Zug mitzuwirken hatte, trat in der Meinung, dass der auf dem ersten Geleise befindliche Zug an dem gewöhnlichen Halteplatz zum Stehen gelangen werde, in dem Augenblick auf das erste Geleise, als sich der Zug an ihn heranbewegte, und wurde, ehe er den ihm entgegentönenden Warnungsruf befolgen konnte, mitten im ersten Geleise von der Locomotive erfasst und auf der Stelle getödtet. Er hinterliess eine mittellose Wittwe nebst Kindern, welche eine Entschädigungsrente von der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. beanspruchten. Aber diese wies diesen Anspruch ab, weil der Verstorbene durch eigene Schuld verunglückt wäre. Dieser Ansicht schlossen sich auch das Appellationsgericht zu Frankfurt a. M. und das Reichs-Oberhandelsgericht an, indem das letztere in seinem Erkenntniss (5. Februar 1879) motivirend ausführte: „Zwar wendet die Klägerin (die hinterbliebene Wittwe) ein, dass am fraglichen Abend eine Betriebsstörung stattgefunden habe und der Zug 20 auf besondere Anordnung des Stationsvorstehers, von welcher der Verunglückte keine Kenntniss gehabt, über den gewöhnlichen Halteplatz, beziehungsweise diejenige Stelle, an welcher J. unter die Locomotive gerieth, hinausgefahren sei, danach aber ein entschuldbares Versehen des Getödteten um so gewisser anzunehmen sei, als J. bei Zug 9 ein Dienstgeschäft habe besorgen wollen, als ferner eine Schätzung der Entfernung der Locomotive bei der herrschenden Dunkelheit keine genaue habe sein können, J. endlich habe voraussetzen dürfen, dass die Locomotive ungefähr an dem Punkte, wo er das Geleise zu überschreiten versuchte, anhalten werde. Allein selbst wenn man diese Bedenken in vollem Umfange würdigt, ist nach Ansicht des Reichs-Oberhandelsgerichts zu einem für die Klägerin günstigeren Ergebnisse nicht zu gelangen. Denn immerhin bleibt die Thatsache bestehen, dass J. von der unmittelbaren Nähe der heranfahrenden Locomotive des Zuges 20 nothwendig Kenntniss haben musste und wirklich Kenntniss hatte, bevor er auf den Perron heraustretend, den Versuch zum Ueberspringen des Geleises machte. Er musste deshalb unter allen Umständen abwarten, bis der Zug zum Stehen gebracht war.

A. v. St. **Eine Eis-Eisenbahn.** In den Vereinigten Staaten ist soeben ein merkwürdiges Experiment geglückt. Der Chef-Ingenieur der Northern Pacific Railway hat trotz Abrathens von Seiten aller Fachleute und trotzdem ihm kein Präcedenz zur Seite stand, nach welchem er sich richten konnte, den Versuch gemacht, den zugefrorenen Missourifluss mit Eisenbahnschienen zu überbrücken und über diese Schienen mit Eisenbahnzügen zu fahren. Der erste Versuch geschah mit einer Locomotive und zwei mit Eisen beladenen Lowrys. Als dieser Versuch glückte, wurden an die Maschine drei mit Eisen beladene Lowrys und ausserdem ein Waggon mit Gästen, die zu dem Schauspiel geladen waren, gehängt. Auch dieser Versuch fiel durchaus günstig aus. Der Fluss ist gegenwärtig nur $^1/_3$ so breit als im Frühling und Sommer, aber doch 3 300 Fuss. Das Eis war zur Zeit des Experiments 42 Zoll dick. Der Sicherheit halber darf kein Zug auf dem Eise halten, denn die Tragkraft ist selbstverständlich grösser, wenn der Zug nur über das Eis dahin gleitet, als wenn er eine Zeitlang auf demselben ruht.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Das Eisenbahn-Directionsmitglied, Regierungs-Assessor Roepell, bisher Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Thorn, ist an das Collegium der Königlichen Direction der Ostbahn zu Bromberg und an dessen Stelle das Eisenbahn-Directionsmitglied, Regierungs-Assessor Hoyer, von Elberfeld nach Thorn versetzt und mit den Functionen des Vorsitzenden der dortigen Königlichen Eisenbahn-Commission betraut. Ferner ist das Eisenbahn-Directionsmitglied, Regierungs-Assessor Menz, von Hannover nach Elberfeld versetzt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrsstörungen.

Ungarische Nordostbahn. Der Frachtenverkehr auf der diesseitigen Theilstrecke Debreczin-Királyháza ist in Folge von Hochwasser vom 5. bis 12. d. M. eingestellt gewesen. Budapest, den 15. März 1879.

2. General-Versammlungen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Zur Entgegennahme des Berichts der Gesell-

schaftsvorstände über die Verhandlungen, welche mit der Königlichen Staatsregierung wegen dauernder Betriebs-Ueberlassung des Berlin-Stettiner Eisenbahn-Unternehmens an den Staat gepflogen worden sind, event. zur Beschlussfassung über einen Vertragsentwurf, betreffend den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes, event. des Eigenthums der Berlin-Stettiner Eisenbahn auf den Staat werden die Actionäre unserer Gesellschaft zu einer

ausserordentlichen General-Versammlung auf Donnerstag, den 3. April 1879, Vormittags 11½ Uhr im grossen Saale des Börsenhauses am Heumarkt hierselbst ergebenst eingeladen.

Da der Vertragsentwurf zugleich die Auflösung der Gesellschaft in Aussicht nimmt, so machen wir auf den § 60 der Statuten ausdrücklich aufmerksam, nach welchem die Auflösung nur in einer General-Versammlung, in welcher wenigstens die Besitzer von drei Viertel sämmtlicher Actien anwesend oder vertreten sind, durch eine Mehrheit von mindestens zwei Drittel der Stimmen der Anwesenden unter Genehmigung des Staates beschlossen werden kann.

Sollten auf diese Einladung sich nicht die Besitzer von drei Viertel sämmtlicher Actien versammeln, so kann, wenn es durch die absolute Stimmenmehrheit der Anwesenden beschlossen wird, eine neue General-Versammlung zum Beschlusse über die Auflösung ausgeschrieben werden, in welcher sodann zwei Drittel der Stimmen der darin anwesenden oder vertretenen Actionärs die Auflösung für die gesammte Gesellschaft verbindlich aussprechen können.

Die Feststellung des Stimmrechts und die Aushändigung der Eintrittskarten für diese General-Versammlung gegen Präsentation der Actien erfolgt

in Berlin am 29. März cr., Vormittags von 9 bis 12 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr in unserem dortigen **alten** Bahnhofsgebäude, parterre

und

in Stettin am 1. und 2. April cr. in dem Verwaltungsgebäude unserer Gesellschaft hierselbst, Carlstrasse 1, während der vorgedachten Stunden.

Es werden dabei die Actien, auf welche Eintrittskarten ertheilt sind, mit einem die Jahreszahl 1879 enthaltenden Stempel in schwarzer Farbe versehen und kann auf so gestempelte Actien bei ihrer etwaigen abermaligen Production für diese General-Versammlung ein ferneres Stimmrecht nicht ertheilt werden.

An Stelle der Actien werden auch Depotscheine der Reichsbank oder anderer öffentlicher Institute zur Abstempelung zugelassen. Diese Scheine müssen in solchen Fällen aber bis zum Schluss der Abstempelung in unseren Händen verbleiben und werden erst dann gegen die unsererseits bei der Empfangnahme ertheilte und von dem Präsentanten mit einer Bescheinigung über den Rückempfang zu versehende Quittung zurückgegeben.

Die Tagesordnung, sowie der von den Gesellschaftsvorständen zu erstattende Bericht können in den letzten 8 Tagen vor der General-Versammlung in der Registratur unserer Verwaltung, Carlstrasse 1, zwei Treppen rechts, hierselbst, entgegengenommen werden. Stettin, den 1. März 1879. Der Verwaltungsrath der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft. Pitzschky. Ferd. Brumm. Güterbock. (308)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die diesjährige ordentliche General-Versammlung unserer Gesellschaft wird:

Mittwoch, den 30. April c. Nachmittags 4 Uhr im grossen Saale des Architecten-Vereinshauses, Wilhelmstrasse No. 92/93 zu Berlin

stattfinden.

Zu derselben laden wir die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 26., 28. und 29. April c. von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 3 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem, nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse oder die über solche Actien von der Reichsbank ausgestellten Depotscheine in der Gesellschafts-Hauptcasse am Askanischen Platz No. 5 in Berlin niederzulegen.

Die Actien mit dem Verzeichnisse, ingleichen die Depotscheine werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäftsberichts pro 1878 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zur General-Versammlung dient.

Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptcasse niederzulegen.

Die deponirten Actien resp. Depotscheine werden vom 1. Mai c. ab in den angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptcasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Zweck der General-Versammlung ist:

1. Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Directorialberichts und des Rechnungs-Abschlusses.
2. Vornahme der Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths.
3. Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionären, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths schriftlich mitgetheilt werden.

Berlin, den 14. März 1879. Der Verwaltungsrath. Löwe. (366)

3. Auszahlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. In Gemässheit des § 20 des Statuts bringt der Ausschuss hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die für das Betriebsjahr 1878 zu zahlende Dividende auf 32 *M.* pro Actie festgesetzt worden ist. Lübeck, den 21. März 1879. Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die von dem Ausschusse der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1878 auf 32 *M.* pro Actie festgestellte Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck, bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, sowie bei der Billet-Expedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe an den Wochentagen vom 1. April d. J. ab Vormittags von 10 bis 12 Uhr in Empfang zu nehmen. Lübeck, den 21. März 1879. Die Direction. (365)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass die am 1. April 1879 fälligen Coupons der gesellschaftlichen Silber-Prioritäten-Obligationen, sowie die an diesem Tage fälligen verloosten gesellschaftlichen Silber-Prioritäts-Obligationen vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der Hauptcasse der Gesellschaft mit **Oe. Währ. fl. 7,50 Silber** beziehungsweise mit **Oe. Währ. fl. 300 Silber** eingelöst werden.

Die zur arithmetischen Aufzeichnung der einzulösenden Coupons und Prioritäten erforderlichen Consignationen werden bei der Liquidatur der Gesellschaft I. Kantgasse No. 3 ausgefolgt. Wien, im März 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (375)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der am 15. März 1879 auf Grund der staatlich genehmigten Tilgungspläne stattgefundenen Verloosung der im Jahre 1879 zur Tilgung gelangenden Prioritätsobligationen wurden:

1. von der mit dem Hoh. Ministerial-Erlass vom 13. Juni 1861 Z. 2505 f. M. genehmigten Anleihe Lit. A — 57 Stück,
2. von der mit dem H. Ministerial-Erlass vom 28. Januar 1865 Z. 1297/115 genehmigten Anleihe Lit. B — 23 Stück,
3. von der mit dem H. Ministerial-Erlass vom 30. November 1868 Z. 20927/2953 genehmigten Anleile Lit. C — 133 Stück,
4. von der mit dem H. Ministerial-Erlass vom 25. November 1870 Z. 22398/4790 genehmigten Anleihe Lit. D — 140 Stück,
5. von der mit dem H. Ministerial-Erlass vom 29. Februar 1872 Z. 3213/762 genehmigten Anleihe Lit. E — 203 Stück,
6. von der mit dem H. Ministerial-Erlass vom 25. Februar 1873 Z. 35520 genehmigten Anleihe vom Jahre 1874 Lit. F — 81 Stück gezogen.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Schuldverschreibungen, deren Nummern in den durch die Gesellschaftsstatuten vorgeschriebenen Blättern (Wiener Zeitung, Prager Zeitung, Berliner Börsenzeitung und Dresdner Journal) öffentlich kundgemacht wurden und deren Verzinsung mit 30. Juni 1879 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Obligationen nebst allen nicht verfallenen Coupons und des Talons mit 300 *M.* Deutscher Reichswährung vom 1. Juli 1879 angefangen

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Teplitz bei der Hauptcasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei denselben Zahlstellen liegt auch das Verzeichniss der gezogenen Nummern und jener Prioritätsobligationen, welche in den früheren Jahren ausgeloost wurden, jedoch noch nicht zur Einlösung gelangt sind, zur unentgeltlichen Erhebung auf.

Für fehlende Coupons wird in allen Fällen der entsprechende Einlösungsbetrag in Abzug gebracht. Teplitz, den 16. März 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (369)

4. Submissionen.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 100 Stück bedeckten Güterwagen soll in zwei Loosen von 25 Stück mit Bremsen und zwei Loosen von 25 Stück ohne Bremsen im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind von unserem hiesigen technischen Centralbüreau gegen Einsendung von drei Mark zu beziehen.

Die Ablieferung der sämmtlichen Wagen muss spätestens bis Ende dieses Jahres erfolgen.

Offerten mit specieller Angabe der Lieferungstermine für jedes Loos sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Coulissewagen" bis zum 17. April an uns einzureichen, und bleiben die Submittenten bis zum 15. Mai an ihre Offerten gebunden. Köln, den 21. März 1879. Die Direction. (383)

Thüringische Eisenbahn. Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von fünf Centesimal - Brückenwaagen zu 600 Ctr. Tragkraft soll im Submissionswege vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen sind vom Unterzeichneten zu beziehen, an welchen auch die Offerten bis zum 7. April cr., Vormittags 10 Uhr, einzureichen sind. Diese Offerten müssen aussen mit der Bezeichnung „Offerte auf Brückenwaagen" versehen sein. Der Ober-Maschinenmeister. M. Lochner. (384 H. & V.)

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen. Es soll die Lieferung von:
a) 4 000 000 kg Stahlschienen,
321 500 „ Stahllaschen,
134 400 „ Eiserne Unterlagsplatten,
b) 119 000 „ Eiserne Haknägel,
34 500 „ Eiserne Schraubenbolzen mit Muttern und Fixirplättchen,
verdungen werden.

Submissionstermin: Donnerstag, 17. April 1879, Morgens 11 Uhr in unserem Centralbureau in Utrecht, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift: „Offerten auf die Lieferung von Stahlschienen etc." einzureichen sind.

Die Offerten können sich auf die Lieferung sub a oder b oder auf beide beziehen.

Die Bedingungen werden auf Franco-Anfrage abgegeben. (368)

Gotthardbahn. Schwellen-Lieferung. Die unterzeichnete Direction beabsichtigt, die Lieferung und Imprägnirung von 210 000 Stück Bahnschwellen, theils aus Eichen-, theils aus weichem Holz (für die Nordseite des Gotthard 110 000, für die Südseite 100 000 Stück), im Submissionswege zu vergeben. Termin für die Einreichung der Offerten am 5. April c. Die Bedingungen liegen im Bureau der Centralbauleitung in Luzern (Bellevue) zur Einsicht und zum Bezuge bereit. Die Direction der Gotthardbahn. (M. 916 Z.)

Berlin - Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Dienstag, den 8. April cr., Vormittags von 9 Uhr ab, sollen auf dem Stettiner Bahnhofe zu Berlin gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:
circa 129 400 kg alte 13 cm hohe eis. Schienen,
18 600 „ alte 11 cm hohe eis. Schienen,
1 150 „ alte 9 cm hohe eis. Schienen,
650 „ alte 7 cm hohe eis. Schienen,
4 400 „ Schmelzeisen,
600 „ unverbranntes Gusseisen,
123 „ verbranntes Gusseisen,
2 Stück noch brauchbare Schienenherzstücke,
7 „ noch brauchbare Hartguss-Herzstücke,
5 „ dreiarmige Gaskronen,
2 „ Gas-Lyra's,
12 „ Gaswandarme,
2 „ Zeichentische mit Schubkasten auf Böcken,
3 „ Billetspinde,
4 „ Rouleaux und
4 „ Lambrequins,
wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen sind im Auctionstermin an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbüreaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 21. März 1879. Directorium. (380)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Donnerstag, den 10. April cr., Vormittags von 10 Uhr ab, sollen auf dem Werkstatts-Hofe zu Bahnhof Eberswalde gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:
ca. 1 400 kg Schmelzeisen,
1 500 „ unverbranntes Gusseisen,
185 „ alte Rosten,
3 388 „ alte eiserne Radreifen,
370 „ „ stählerne „
1 500 „ Eisendrehspähne,
6 000 „ Stahldrehspähne,
300 „ Stahlbrocken,
180 „ Kupfer mit Loth,
150 „ Gummi ohne Leinewand,
56 Stück eiserne Telegraphenkörbe für Laternen,
147 Stück eiserne Telegraphenflügel,
150 „ eiserne Blenden von Telegraphen,
128 Stück eiserne Winkel mit Rollen und Winden,
sowie alte unbrauchbare Geräthe,
wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 21. März 1879. Directorium. (379)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Donnerstag, den 27. März cr., Vormittags von 9 Uhr ab, sollen auf dem Bahnhofe zu Stargard in Pommern gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:
ca. 40 000 kg alte 13 cm hohe Schienen,
7 000 „ „ Schienenenden und Weichenschienen,
13 500 kg Schmelzeisen,
10 700 „ Nutzeisen,
2 300 „ unverbranntes Gusseisen,
10 700 „ verbranntes Gusseisen, alte Rosten etc.,
1 400 kg Gussstahlbrocken,
11 200 „ unbr. eiserne Radreifen,
9 100 „ „ stählerne „
28 500 „ Eisendrehspähne,
19 000 „ Stahldrehspähne,
900 „ unbr. eiserne Siederohre,
62 „ gusseiserne Gitter mit Holzrahmen,
223 „ Kupfer mit Loth,
285 „ Gummi ohne Leinewand,
220 „ Leinen und Tauwerk,
3 580 „ Maculatur,
1 Obergestell von einem Viehwagen, alte Feilen,
Zeug- und Lederabfälle, sowie eine Menge alter Geräthe,
wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 19. März 1879. Directorium. (377)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Donnerstag, den 3. April cr., Vormittags von 10 Uhr ab, sollen auf dem hiesigen Personen-Bahnhofe gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:
ca. 172 700 kg alte 13 cm hohe Schienen,
26 000 „ „ 11 „ „ „
1 100 „ „ 9 „ „ „
10 000 „ „ Schienenenden, diverse Profils, Zungen und Mutterschienen,
38 831 kg noch brauchbare, 9 cm hohe Schienen,
3 200 kg Schmelzeisen,
150 „ unverbranntes Gusseisen
5 800 „ alte unbr. Wellbleche,
500 „ Nutzeisen,
1 000 „ alte Laschen,
800 „ gebrauchtes Morsepapier,
370 „ alte Zinkeinsätze und
115 „ Kupferniederschlag,
wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufs-Bedingungen sind im Auctions-Termine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 20. März 1879. Directorium. (378)

5. Entbehrliche Wagen.

40 Stück offene, mittelbordige Güterwagen von 10 000 kg Tragfähigkeit (zum Kohlen- etc. Transport) der Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn. Weida, am 18. März 1879. Die Betriebsdirection der Sächsisch - Thüringischen Ost - Westbahn. Wilh. Plathner.

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 25. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 31. März 1879.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. „Zeitschrift für angewandte Elektricitätslehre", Verlag von R. Oldenbourg in München, bei.

Ueber den neuen Posttarif in Oesterreich-Ungarn.

Mit 1. November 1878 hat die Oesterreichisch-Ungarische Postverwaltung einen neuen Tarif für die Beförderung von Frachtsendungen in Wirksamkeit gesetzt, dessen Sätze gegenüber den bisherigen so weitgehende Reductionen enthalten, dass dadurch nicht allein eine erhebliche Steigerung jenes Verkehres eingetreten ist, welcher schon früher ausschliesslich durch die Post vermittelt wurde, sondern der letzteren auch noch solche Transporte zugeführt hat, deren Beförderung vor Einführung des neuen Tarifes mittelst Bahn weitaus vortheilhafter zu stehen kam.

Indem nun durch ersteren Umstand die Leistungen der Bahnanstalten, welche nach den Bestimmungen ihrer Concessionsurkunden meist zur unentgeltlichen Beförderung der Post verpflichtet sind, eine wesentliche Erhöhung erfahren haben, so erleiden dieselben durch die theilweise Entziehung ihres bisherigen Eilgutverkehres auch noch eine weitere empfindliche Schädigung ihrer Interessen, welche sie bemüssigt, dem neuen Posttarife gegenüber Stellung zu nehmen und dessen nachtheiligen Consequenzen in der einen oder der anderen Weise zu begegnen.

Insofern dies im Wege einer Concurrenzaufnahme beabsichtigt werden sollte, dürfte es vielleicht nicht ohne Interesse sein, sowohl den Umfang, als auch das finanzielle Erträgniss des Packet-Postverkehres ziffermässig kennen zu lernen, weil nur aus diesen Daten ein sicheres Urtheil darüber geschöpft werden kann, ob denn die Kosten der seitens der Bahnen dagegen zu treffenden Massnahmen auch in einem richtigen Verhältnisse zu der Grösse des zu erzielenden Gewinnes stehen.

Bei dem Umstande, als die über diesen Verkehr geführte und bis zum Beginn des Jahres 1878 reichende Statistik keineswegs derart angelegt ist, um die directe Beantwortung der Frage, welche Einnahmen denn eigentlich aus dem Packetverkehre erzielt werden, zu gestatten, konnte die Feststellung der bezüglichen finanziellen Ergebnisse theilweise nur auf empirischem Wege erfolgen, weshalb die gezogenen Schlussresultate auch keinen Anspruch auf eine ziffermässige Genauigkeit erheben, sondern nur ein annäherungsweise richtiges Bild der Verkehrsbewegung insoweit geben können, um eine im Allgemeinen richtige Beurtheilung der ganzen Sachlage zu ermöglichen.

Nach den offiziellen statistischen Ausweisen des Jahres 1877 betrug der Päckereiverkehr:

	Intern	International	Summa
In Oesterreich:			
Stückzahl . . .	11 639 400	2 732 480	14 371 880
Kilogramm . . .	35 108 828	10 102 416	45 211 244
In Ungarn:			
Stückzahl . . .	3 273 440	148 350	3 421 790
Kilogramm . . .	9 482 181	634 753	10 116 934
daher in Oesterreich-Ungarn zusammen:			
Stückzahl . . .	14 912 840	2 880 830	17 793 670
Kilogramm . . .	44 591 009	10 737 160	55 328 178

Hiervon entfallen auf Wien und Umgebung*):			
Stückzahl . . .	1 548 900	501 000	2 049 900
Kilogramm . . .	5 175 418	2 660 065	7 835 483
auf das Hauptpostamt Wien allein:			
Stückzahl . . .	1 311 211	198 355	1 509 566
Kilogramm . . .	4 719 912	851 230	5 571 142

Gesammteinnahmen des Postverkehres:

	In Oesterreich	In Ungarn	Zusammen
Gulden	14 845 190	5 594 397	20 439 587

Von den Gesammteinnahmen Oesterreichs per 14 845 190 fl. entfallen auf den sogenannten „Fahrpostverkehr" 5 121 410 fl., woran wieder „Wien sammt Umgebung" mit dem Betrage von 1 134 500 fl. participirt.

Unter „Fahrpostverkehr" wird nun aber im postalischen Sinne sowohl der Geldbrief- als auch der Packetverkehr verstanden, und findet in den amtlich geführten statistischen Ausweisen nur eine Trennung desselben nach Stücken, keineswegs aber auch nach Einnahmen statt. — Erfahrungsgemäss soll sich jedoch das Einnahmenverhältniss zwischen Geldbriefen und Packeten ungefähr wie 1:2 stellen, nach welchem Schlüssel aus dem Packetverkehr im Jahre 1877 folgende Einnahmen erzielt wurden:

In Oesterreich . . . . 3 414 270 fl.
In Wien und Umgebung . . . 756 333 „

Nun handelt es sich noch weiters darum, zu ermitteln, wie viel von diesen beiden Einnahmeziffern auf die verschiedenen Gewichte und Entfernungen entfallen, was durch Zuhilfenahme nachfolgender Tabelle ermöglicht werden kann, welche die procentuale Vertheilung der Stückzahl auf die verschiedenen Gewichte und Längen enthält.

In der Entfernung von Meilen	Bis zum Gewichte von Kilogramm: 5 pCt.	über 5—10 pCt.	über 10—15 pCt.	über 15—20 pCt.	über 20—25 pCt.	über 25 pCt.	Summa
bis 10 . . .	12,19	2,90	1,08	0,43	0,16	0,12	16,88
über 10 bis 20 . .	14,68	3,25	1,20	0,45	0,20	0,26	20,04
„ 20 „ 30 . .	16,02	3,28	1,18	0,50	0,23	0,15	21,36
„ 30 „ 40 . .	11,74	2,46	1,12	0,42	0,13	0,09	15,96
„ 40 „ 50 . .	8,04	1,82	0,56	0,25	0,12	0,05	10,84
„ 50	11,53	2,06	0,66	0,30	0,14	0,23	14,92
Summa	74,20	15,77	5,80	2,35	0,98	0,90	100,00

*) Der Postbezirk „Wien und Umgebung" enthält 53 Postämter, wovon 24 auf Wien selbst, 10 auf die Vororte und 19 auf ausserhalb Wiens gelegene Ortschaften entfallen.

Werden mit diesen Ziffern die Durchschnittssätze des alten Posttarifes in entsprechende Verbindung gebracht, so ergeben sich folgende Einnahmeprocente.

In der Entfernung von Meilen	Bis zum Gewichte von Kilogramm 5	über 5—10	über 10—15	über 15—20	über 20—25	über 25	Summa
	Einnahmeprocente						
bis 10	2,206	1,050	0,587	0,327	0,155	0,196	4,521
über 10 bis 20 . .	5,979	2,118	1,173	0,660	0,358	0,635	10,923
„ 20 „ 30 . .	10,874	3,562	1,922	1,222	0,687	0,564	18,831
„ 30 „ 40 . .	11,156	3,740	2,554	1,437	0,544	0,513	19,944
„ 40 „ 50 . .	9,823	3,558	1,190	1,100	0,645	0,367	16,683
„ 50	17,217	4,922	2,365	1,613	0,920	2,061	29,098
Summa	57,255	18,950	9,791	6,359	3,309	4,336	100,000

Hieraus entwickelt sich die nachstehende Einnahmevertheilung:

1. für Oesterreich (per 3 414 270 fl.)

In der Entfernung von Meilen	Bis zum Gewichte von Kilogramm 5	über 5—10	über 10—15	über 15—20	über 20—25	über 25	Summa
	Einnahme in 1 000 fl. (abgerundet)						
bis 10	75	36	20	11	5	7	154
über 10 bis 20 . .	204	72	40	23	12	22	373
„ 20 „ 30 . .	371	122	66	42	23	19	643
„ 30 „ 40 . .	381	128	87	49	19	18	682
„ 40 „ 50 . .	335	121	41	38	22	13	570
„ 50	588	168	81	55	31	70	993
Summa	1 954	647	335	218	112	149	3 415

2. für Wien und Umgebung (per 756 333 fl.)

In der Entfernung von Meilen	Bis zum Gewichte von Kilogramm 5	über 5—10	über 10—15	über 15—20	über 20—25	über 25	Summa
	Einnahme in 1 000 fl. (abgerundet)						
bis 10	17	8	4	2	1	1	33
über 10 bis 20 . .	45	16	9	5	3	5	83
„ 20 „ 30 . .	82	27	15	9	5	4	142
„ 30 „ 40 . .	84	28	19	11	4	4	150
„ 40 „ 50 . .	74	27	9	8	5	3	126
„ 50	130	37	18	12	7	16	220
Summa	432	143	74	47	25	33	754

Nun haben aber alle diese Ziffern nur auf den Verkehr des Jahres 1877 Bezug, und können für die durch Einführung des Posttarifes vom 1. November 1878 entstandene neue Periode nicht in gleicher Weise entwickelt werden, weil das statistische Material hierzu noch vollständig fehlt. Um aber doch eine allgemeine Beurtheilung der durch den neuen Tarif geschaffenen Sachlage zu ermöglichen, sei die Thatsache erwähnt, dass im Monat November 1878 der Verkehr in den zu Wien und Umgebung gehörigen Postämtern ein Plus in der Stückzahl von 80 200, dagegen ein Minus in den Einnahmen von 14 500 fl. gegenüber den Resultaten des Vormonates ergeben hat.

Nach Voraussendung dieser Daten auf einen Vergleich des neuen Posttarifes mit den gegenwärtigen Eilgutsätzen der meisten Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen übergehend, so hat eine für die Gewichte von 1—50 kg und die Entfernungen von 5—200 Meilen vorgenommene Aufstellung beider Tarife ergeben, dass unter 1 880 Relationen 1 086 sind, bei welchen die Beförderung per Bahn billiger zu stehen kommt, als auf der Post.

Dieses scheinbar nicht ungünstige Resultat ändert sich jedoch wesentlich zum Nachtheile der Bahnen, wenn berücksichtigt wird, dass sich unter diesen 1 086 Relationen eine grosse Anzahl solcher befindet, bei welchen diese Differenz einen sehr geringen Betrag ausmacht, welcher im Falle der Benutzung längerer Strecken durch das Hinzukommen der Manipulationsgebühren für die hierbei meist in grösserer Anzahl betheiligten Bahnen schon mehr als ausgeglichen wird. Auch ist es nicht möglich gewesen, in den Tarifsätzen der Eisenbahnen die für diesen Vergleich ebenfalls nachtheilig einwirkenden Erhöhungen des variablen Agiozuschlages und der Transportsteuer bezüglich der auf Ungarischem Gebiete liegenden Strecken ziffermässig zu bewerthen, weshalb sich practisch eigentlich das umgekehrte Zahlenverhältniss ergeben dürfte.

Wenn nun aus dieser vergleichenden Zusammenstellung eine allgemeine Characteristik des neuen Posttarifes gezogen werden soll, so besteht dieselbe:

1. in der Bemessung des niedrigen Satzes von 15 kr. für alle Güter im Gewichte bis zu 5 kg auf eine Distanz bis zu 10 Meilen und von 30 kr. auf grössere Entfernungen, wodurch die Preise des Bahntransportes fast durchwegs unterboten werden und
2. in der Art der Steigerung der übrigen Sätze, welche für Erhöhungen des Gewichtes in einem grösseren Masse stattfindet, als für die Zunahme der Länge, so dass mit dem Wachsen der letzteren auch das Gewicht ein immer grösseres wird, dessen Beförderung mittelst Post billiger zu stehen kommt, als per Bahn.

Es ist einleuchtend, dass der in solcher Weise construirte Posttarif eine förmliche Neugestaltung der bisherigen Verhältnisse herbeiführen musste, welche eine strenge Unterscheidung des heutigen Postverkehres in zwei Arten nothwendig macht, weshalb es sich auch empfehlen wird, die Frage der Concurrenzaufnahme für jede derselben getrennt zu behandeln, und zwar umsomehr, als auch die hierbei in Betracht kommenden Momente wesentlich verschieden sind.

I. Güter im Gewichte bis zu 5 kg auf alle Entfernungen.

Die für diese Transportgattung im Jahre 1877 erzielten Bruttoeinnahmen betrugen:

in Oesterreich . . . . 1 954 843 fl.
und in Wien und Umgebung . . . . 433 039 „

oder 57,2 pCt. der für den Päckereiverkehr erzielten Gesammteinnahmen.

Der Stückzahl nach stellte sich das Procent laut obiger Tabelle schon zur Zeit des alten Tarifes auf **74,2** und es ist begreiflich, dass die durch den neuen Tarif eingetretene manchmal bis auf den 10. Theil des früheren Preises reichende Ermässigung wesentlich dazu beigetragen hat, dieses Procent zu erhöhen. Hierzu gesellt sich auch noch der weitere Umstand, dass der neue Tarif für ein nur doppeltes Gewicht schon den 6fachen Preis des einfachen enthält (10 kg auf 150 Meilen kosten 180 kr.), weshalb die Geschäftswelt jene Waaren, welche eine Theilbarkeit bei der Verpackung überhaupt gestatten, in Collien von 5 kg zusammenstellt, um der Wohlthat der Anwendung des billigen Tarifes nicht verlustig zu werden.

Wenn nun den Erfolgen dieses Tarifes wirksam entgegengetreten werden soll, so ist hierzu nicht allein eine Gleichstellung des Tarifes erforderlich, sondern es müssen dem Publicum auch alle jene weiteren Vortheile geboten werden, welche mit der Benutzung der Post verbunden sind.

In so weit es sich um Ersteres handelt, wären folgende dem Eisenbahnverkehre zum Nachtheile gereichenden Momente zu berücksichtigen:

1. dass die Aufnahmsscheine, welche die Postanstalt ausfertiget, von der 5 kr. betragenden Stempelgebühr befreit sind, mit welcher das Gebührengesetz vom 13. December 1862 die von der Eisenbahn ausgestellten Recepisse belastet, wodurch eine universelle Tarifreduction von 15 kr. auf 10 kr. resp. von 30 kr. auf 25 kr. bedingt ist;
2. dass die Ungarischen Bahnverwaltungen in Folge des Gesetzes über die Transportsteuer verpflichtet sind, von dem auf ihre Strecke entfallenden Einnahmeantheil 5 pCt. an die Staatsverwaltung abzugeben, wodurch obige Beträge eine weitere Kürzung in maximum von 0,5 beziehungsweise 1,25 kr. erfahren, welche — nebenbei bemerkt — im Gemeinschaftsverkehre mit Ungarischen Stationen auch die Antheilsausscheidung nicht unwesentlich compliciren dürfte;
3. dass im Eisenbahnverkehre die Berechnung eines Agiozuschlages und endlich bei vielen Bahnen auch eine Recepisse-Ausstellungsgebühr im Betrage von 4 kr. eingeführt ist.

Die Bestimmung des Posttarifes, dass für unfrankirte Packete bis einschliesslich 5 kg ein Zuschlag von 6 kr. erhoben wird, dürfte für die Concurrenz der Bahnen nur von geringem Vortheile sein; ebenso auch der Umstand, dass für die Versicherung von Postpacketen im Betrage bis zu 50 fl. eine separate Gebühr von 3 kr. zu entrichten ist, welche beim Bahntransporte wegen der durch das Betriebsreglement bestimmten und in den meisten Fällen ausreichenden allgemeinen Assecuranz entfällt.

Was nun die übrigen Vortheile der Postanstalt betrifft, so bestehen dieselben in allen Städten der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie vornehmlich in der günstigeren örtlichen Lage ihrer Ausnahmsstellen gegenber jenen der Bahnverwaltungen.

Eine Ausgleichung desselben ist nur durch eine weitere bedeutende Herabsetzung des ohnedies schon reducirten Tarifes, oder im zweckmässiger erscheinenden Wege der Errichtung einer grossen Anzahl gleich günstig gelegener Aufnahmsstellen in den verschiedenen Städten des Landes möglich.

Beide Massnahmen bedingen so weitgehende Opfer, dass die Frage gerechtfertigt erscheint, ob sich nach Ausführung derselben die Concurrenzaufnahme noch als lohnend erweisen wird.

Wenn nun der weiteren Beurtheilung dieser Frage die oben angeführten Einnahmen des Jahres 1877 zu Grunde gelegt werden, so sind hiervon vorerst die den 5. Theil ausmachenden Einnahmen für den internationalen Verkehr in Abschlag zu bringen, welcher nicht concurrenzirt werden kann, weil ihn die Post zu denselben Preisen wie den internen befördert, wie auch weiters die Quote für jene grosse Anzahl von dem Eisenbahntransporte

gänzlich entzogenen Verkehrsrelationen, in welchen der Auf- und Abgabsort oder auch nur Einer derselben von dem nächstbefindlichen Bahnhofe entfernt gelegen ist.

Der verbleibende Brutto-Einnahmebetrag dürfte sich demzufolge so niedrig stellen, dass mit Recht zu besorgen steht, es könnten die kostspieligen Vorkehrungen, welche die Bahnanstalten treffen müssten, um mit den reducirten Tarifen wenigstens in den günstigen Relationen und auch in diesen doch wieder nur einen Theil des restlichen Postverkehres an sich zu ziehen, einen minimen Gewinn ergeben.

An dieser Stelle wird es vielleicht angezeigt erscheinen, die finanziellen Resultate des Postverkehres näher ins Auge zu fassen.

In den 4 Jahren von 1874 bis inclusive 1877 betrugen die Einnahmen in Oesterreich 58 524 110 fl., welchen Ausgaben in der Höhe von 58 749 030 fl. gegenüberstanden, was einen Ausfall von 224 920 fl. für 4 Jahre, d. i. im Durchschnitt von 56 230 fl. pro anno, ergiebt.

Nachdem nun seit Einführung des neuen Posttarifes die Einnahmen des Postgebiets von Wien und Umgebung allein eine Einbusse von ca. 14 000 fl. in einem Monate erlitten haben, so werden sich die Erträgnisse der Post pro 1879 kaum günstiger als in den obigen 4 Jahren gestalten.

Wird nun berücksichtigt, dass von dem Erträgnisse des Päckereiverkehres zweifelsohne jener Theil der gewinnbringendere ist, welcher auf Gewichte über 5 kg und auf längere Strecken entfällt, weil der Tarif hierfür im Verhältnisse zur Leistung höher als bei den übrigen bemessen erscheint, so kann füglich behauptet werden, dass der Ertrag des Verkehres für Güter bis zu 5 kg im besten Falle nur die Selbstkosten der Postanstalt deckt, welche sich bei den Bahnanstalten für den gleichen erst einzurichtenden Dienst kaum niedriger stellen werden.

Speciell für den Abgabsverkehr von Wien und einigen anderen Hauptstädten sei hier auch noch des für die Bahnanstalten geradezu unerreichbaren Vortheiles gedacht, welcher darin besteht, dass die Zoll- und Verzehrungssteuermanipulation am Postamte selbst in Gegenwart des Adressaten beziehungsweise seines Bestellten durchgeführt wird, während die Oeffnung der mittelst Bahn angelangten Collien bei den Linienämtern erfolgt, wobei das Publikum lediglich auf die geringere Vertrauenswürdigkeit der Fuhrleute angewiesen und daher gerne geneigt ist, die bei dem Wiederverpacken der entleerten Collien sich ergebenden Lücken im Raume als Abgänge an dem Inhalte der Sendung, namentlich wenn derselbe aus Esswaaren besteht, anzusehen.

Alle diese Erwägungen führen daher zu dem Schlusse, dass es zweckmässig ist, sich in der Concurrenzaufnahme gegenüber dieser Transportsgattung lediglich nur auf eine Gleichstellung des Tarifes zu beschränken und auf jeden Ausgleich der übrigen durch die Postanstalten gebotenen Vortheile gänzlich zu verzichten.

Die Folge dieser Massnahme wird darin bestehen, dass die in nächster Nähe der Bahnhöfe gelegenen Stadttheile der Benutzung der Bahn den Vorzug einräumen und derselben dadurch einen Verkehr zuführen werden, welcher sich innerhalb solcher Grenzen bewegt, dass durch denselben keine Erhöhung der Regiekosten einzutreten braucht, weshalb der hieraus erzielte, allerdings nicht sehr erhebliche Ertrag immerhin als eine Erhöhung der Reineinnahmen angesehen werden kann.

II. Güter im Gewichte über 5 kg auf langen Strecken.

Wenn von dem ersteren Tarife füglich behauptet werden kann, dass derselbe auf den bestehenden Eilgutverkehr der Bahnen keinen nachtheiligen Einfluss ausübt, weil seine niedrige Bemessung grösstentheils einen ganz neuen Verkehr geschaffen hat, welcher früher weder auf der Post noch auf der Bahn, sondern überhaupt nicht zum Versande gelangt ist, so gestaltet sich das Verhältniss bei Postsendungen im Gewichte über 5 kg wesentlich anders, indem der neue Tarif für grössere Entfernungen und Gewichte so weitgehende Ermässigungen enthält, dass der dem Bahntransporte durch die grosse Preisdifferenz früher vollständig gesicherte Verkehr nunmehr ernstlich bedroht erscheint, wie aus nachfolgenden Beispielen hervorgeht:

	Alter Posttarif	Neuer Posttarif	Eisenbahntarif*)
10 kg auf 85 Postmeilen	420	120	131
10 „ „ 100 „	450	120	153
10 „ „ 150 „	540	150	227
10 „ „ 180 „	570	180	271
20 „ „ 100 „	900	300	301
20 „ „ 150 „	1 080	390	448
20 „ „ 180 „	1 140	480	537
30 „ „ 150 „	1 620	630	670
30 „ „ 180 „	1 710	780	802
40 „ „ 150 „	2 160	870	891
50 „ „ 190 „	2 850	1 380	1 406

*) In diesen Preisen ist nur eine Manipulationsgebühr enthalten und der Agiozuschlag, wie auch die Transportsteuer gänzlich unberücksichtigt geblieben.

Eine annähernde Gleichheit der Tarife ergiebt sich:

bei 10 kg und 80 Postmeilen = 593 kg
15 „ „ 90 „ = 668 „
20 „ „ 100 „ = 742 „
30 „ „ 140 „ = 1 038 „
40 „ „ 145 „ = 1 076 „
50 „ „ 185 „ = 1 373 „

Gleiche Gewichte kommen nach dem neuen Tarife auf grösseren Entfernungen per Post billiger zu stehen, wogegen höhere Gewichte auf gleichen und geringeren Distanzen nach wie vor mittelst Bahn vortheilhafter verfrachtet werden.

Die für diese Transportgattung erzielten Einnahmen haben im Jahre 1877 betragen:

für Oesterreich . . . . . . 1 459 427 Gulden
für Wien und Umgebung . . 323 294 „

Dieselben werden sich pro 1879 durch die im neuen Tarife für lange Strecken gewährten Ermässigungen nicht unbedeutend erhöhen.

Zur Gewinnung oder vielmehr theilweisen Erhaltung dieser Transporte empfiehlt es sich, eine Reduction der Eilguttarife auf langen Strecken vorzunehmen, wobei folgende Factoren ins Auge zu fassen sind:

1. Legt die Post der Anwendung ihrer Tarife nicht die Länge des factisch zurückgelegten Weges zu Grunde, sondern bemisst denselben nach jenen Luftdistanzen, in welchen die Postämter von einander gelegen sind. Von welchem Einflusse diese Berechnungsart auf jene der Bahnen ist, möge aus folgenden Beispielen ersehen werden:

Von	Nach	Entfernung per Post Meilen	Entfernung per Post in Kilometern (1 Postmeile = 7,42 km)	Entfernung per Bahn in Kilometern	Die kürzeste Bahnstrecke ist daher länger um Kilom.
Wien	Kaschau	50	371	562	191
	Szczakowa	40	297	390	93
	Krakau	45	334	413	79
	Pest	30	223	278	55
	Salzburg	35	260	314	54
	Aussig	45	334	434	100
	Triest	50	371	596	225
	Przemysl	70	520	658	138
	Stryj	75	557	793	236
	Bazias	75	557	700	143
	Lemberg	80	594	755	161
	Czernowitz	95	705	1 021	316
	Suczawa	100	742	1 111	369
Przemysl	Kaschau	25	136	317	131
	Pest	100	371	551	180
	Triest	110	817	1 179	362
Stryj	Kaschau	30	223	384	161
	Pest	55	409	618	209
	Triest	115	854	1 246	392
Lemberg	Kaschau	35	260	415	155
	Pest	60	446	649	203
	Triest	125	928	1 277	349
Prag	Pest	60	446	629	183

Nachdem es nun nicht möglich sein wird, der Verschiedenheit in den beiderseitigen Entfernungen in jeder einzelnen Relation Rechnung zu tragen, so wird auf Grund der sich ergebenden grössten Differenz eine so weitgehende Reduction des Einheitssatzes der Eilguttarife vorzunehmen sein, dass bei deren Anwendung auf die Entfernungen des bisherigen Tarifkilometerzeigers der Eisenbahnen gleichzeitig auch der Vortheil der günstigen Lage der Postaufnahmsstellen vollständig paralysirt erscheint.

2. Nach Annahme dieses Vorganges wird es sich auch empfehlen, die Manipulationsgebühr nicht für jede am Transporte betheiligte Bahn, sondern per Sendung nur einmal zu berechnen, weil sich sonst in gewissen Strecken der Tarif wieder zu hoch stellen würde, wie beispielsweise in der Relation Pest-Czernowitz, in welcher 7 Bahnverwaltungen betheiligt sind.

3. Wäre für den neuen Eilguttarif kein Agio zu berechnen, oder — ähnlich wie bei den Getreidetarifen, — dasselbe mit einem Maximum von 5 pCt. festzusetzen.

Als Consequenz der zu dieser Concurrenzaufnahme erforderlichen Tarifreduction ergiebt sich die Nothwendigkeit der Herabsetzung der Transportpreise auch für die von der Versendung mittelst Post ausgeschlossenen Gewichte über 50 kg, insoweit dieselbe nämlich durch die Rückwirkung des für kleinere Sendungen gewährten Nachlasses bedingt ist.

Nachdem nun eine anderweitige Veranlassung zur Ertheilung einer Ermässigung für Eilgutsendungen im Gewichte über 50 kg nicht vorliegt, so hätte diese Massnahme eigentlich einen Ausfall an den bisher hierfür erzielten Einnahmen zur Folge, wenn nicht eben die Annahme gerechtfertigt wäre, dass derselbe

durch einen Aufschwung des Verkehres seine reichliche Deckung finden wird, weil zugegeben werden muss, dass schwere Collien auf grossen Distanzen von der Beförderung als Eilgut durch die Höhe des Tarifes bisher vollständig ausgeschlossen gewesen sind.

Die Resultate, zu welchen die Erörterung der Frage über die Concurrenzaufnahme auf Grund der statistischen Ergebnisse geführt hat, resumiren sich daher in Folgendem:

1. den Tarif für Güter im Gewichte bis zu 5 kg auf allen Distanzen der Post gleichzustellen, und
2. denselben für grössere Gewichte auf langen Strecken zu unterbieten.

Zum Schlusse folgt eine Tabelle über die finanziellen Erträge des Postverkehres in den übrigen Staaten Europa's im Jahre 1877, aus welcher hervorgeht, dass mit Ausnahme von England, Frankreich und Italien die erzielten Reinerträgnisse gleichfalls nicht als besonders günstige angesehen werden können.

Staat	Betriebs- Einnahmen	Betriebs- Ausgaben	Gewinn	Verlust
	Gulden Oesterreichischer Währung			
Gross-Britannien u. Irland	60 711 880	40 069 640	20 642 240	
Dänemark	2 155 411	1 931 698	223 713	
Norwegen	864 421	859 851	4 570	
Schweden	2 642 400	2 786 800	—	144 400
Russland (ohne Finnland)	20 438 007	23 451 149	—	3 013 142
Ungarn	5 594 397	4 666 785	927 612	
Schweiz	5 797 973	5 577 758	220 215	
Deutsches Reich: Reichs-Postgebiet.	61 156 119	57 865 846	3 290 273	
Bayern	4 359 981	4 094 049	265 932	
Württemberg	2 506 502	1 764 436	742 066	
Niederlande	3 043 488	2 160 641	882 847	
Luxemburg	164 385	131 719	32 666	
Belgien	3 972 116	2 666 208	1 305 908	
Frankreich	47 807 042	29 049 161	18 757 881	
Portugal	1 206 956	780 995	425 961	
Spanien	3 252 116	2 799 924	452 192	
Italien	10 095 450	8 891 048	1 204 402	
Griechenland	234 087	167 034	67 053	
Türkei	1 376 565	928 199	448 366	
Rumänien	624 258	1 207 564	—	583 306
Summa	238 003 554	191 850 505	49 893 897	3 740 848

Zur Frage der Holztarife.

Wie wir erfahren, hat die Neubildung der Holztarife für den Verkehr der Süddeutschen Bahnen auf der Grundlage von 3 Pfennig pro Tonnenkilometer, welche in der Hauptsache gesichert schien, neuerdings eine erhebliche Störung erlitten. Dieselbe ist dadurch verursacht, dass von den westlichen Bahnen nun doch nicht durchweg diese Grundtaxe zugestanden wird. Die Pfälzische Bahn will die Grundtaxe nur insoweit zugestehen, als der Pfälzische Localtarif nicht davon beeinflusst wird; die Elsässische Verwaltung lehnt überhaupt jede andere Berechnung als die Durchrechnung auf Grund des Südwestdeutschen Zonentarifs ab. Die Badische Bahn, deren Stationen hauptsächlich von der hierdurch entstehenden Ungleichheit der Tarifbildung betroffen werden, hat in Folge dessen die auf der obigen Grundlage im Transit über ihre Linien gebildeten Tarife auf den 1. Mai wieder gekündigt für den Fall, dass die paritätische Tarifberechnung für den Verkehr ihrer eigenen Stationen nicht nachträglich zugestanden werden sollte. Von dieser Kündigung werden die Holztarife von Bayern nach den südwestlichen Bahnen betroffen.

Die Rücksichten, welche die Badische Bahn zu diesem Vorgehen veranlassten, entspringen hauptsächlich daraus, dass einige der Badischen Stationen, namentlich aber die Station Mannheim, einen bedeutenden Holzhandel haben, welcher seine Geschäfte in der Weise betreibt, dass er an den Süddeutschen Productionsorten Schnittwaaren aufkauft und dieselben, nach dem Bedarf seiner Abnehmer sortirt, in die Pfalz, die Saargegend, Lothringen und in die Rheinlande absetzt. Ein die gleichen Zwecke verfolgender Holzhandel ist ansässig in verschiedenen Württembergischen und Bayerischen Städten, namentlich in Heilbronn, Ulm und München. Da die allgemeinen Handelsverhältnisse, unter welchen diese Holzhandelsplätze ihre Geschäfte betreiben, so ziemlich übereinstimmend sind, so ist es einleuchtend, dass sich jede Verschiedenheit in den Eisenbahnfrachten zu Gunsten des einen Holzhandelsplatzes sofort als Benachtheiligung des anderen charakterisirt, welche je nach ihrer Grösse die vollständige Concurrenzunfähigkeit desselben zur Folge haben kann. Uns ist daher sehr wohl begreiflich, dass die Badische Bahn nicht zu einer Tarifregelung die Hand bieten kann, welche zur Folge hat, dass z. B. der Mannheimer Holzhändler für Bayerische Schnittwaaren, die er nach St. Ingbert absetzen will, auf der Strecke Ludwigshafen-St. Ingbert 3,5 ₰ pro Tonne und Kilometer bezahlen muss, während der Heilbronner Holzhändler für dieselben Hölzer nach St. Ingbert auf derselben Strecke nur 3 ₰ pro Tonne und Kilometer bezahlen und der Ulmer und Münchener Holzhändler neben dem Vortheil des kürzeren Wegs über Maxau auch noch diesen durch die Taxverschiedenheit entstehenden weiteren Vorsprung erhalten soll. In gleicher Weise würden die Badischen Holzhändler für den Verkehr nach Elsass-Lothringen geschädigt bei der von Seiten der Elsässischen Verwaltung verlangten Durchrechnung nach dem Südwestdeutschen Zonentarif. Sie würden, wenn sie Württembergische und Bayerische Hölzer nach dem Elsass verkaufen wollen, stets 3,5 ₰ pro Tonnenkilometer (erste Zone) oder 3,3 ₰ pro Tonnenkilometer (zweite Zone) zu bezahlen haben, während der Württembergische Holzhändler oder Producent 3,3 ₰ oder 3 ₰ (dritte Zone), der Bayerische Holzhändler und Producent fast durchweg nur 3 ₰ pro Tonnenkilometer auf denselben Strecken für dasselbe Holz zu bezahlen haben würde. Wer einigermassen darüber orientirt ist, unter welchen schwierigen Concurrenzverhältnissen der Holzhändler sein Geschäft betreibt, und wie gering die Ablohnung ist, die er für seine Thätigkeit erhält, der wird zugeben, dass solche Differenzen das Fortbestehen des davon betroffenen Holzhandels nach den in Betracht kommenden Gebieten auf die Dauer ernstlich gefährden muss.

Würde hier die Frage aufgeworfen, ob ein solches Verhältniss der Gleichberechtigung der Reichsangehörigen auf dem Gebiet des Tarifwesens entspricht, welche mit Recht als eines der dringendsten Bedürfnisse der Nation dargestellt wird, so müsste diese Frage sicherlich nicht nur verneint werden sondern sie würde als ein Beispiel dienen können, welches beweist, in welchem Irrthum sich Diejenigen bewegen, welche diese Gleichberechtigung der Reichsangehörigen auf dem Wege der systematischen Ungleichheit der Tarifirung, auf dem Wege des allgemeinen Zonentarifs zu erreichen suchen.

Doch diese Seite der Sache ohne weitere Erörterung lassend, erscheint es immerhin auffallend, dass sich die betreffenden Bahnen der Einsicht der Unhaltbarkeit ihres Anspruchs in dem concreten Fall verschliessen. Noch auffallender aber ist, dass die Süddeutschen Bahnen, statt auf dem ursprünglich eingeschlagenen Wege der einheitlichen Regelung der Holztarife, welche für sie von so weittragender finanzieller Bedeutung ist, gemeinschaftlich weiterzuarbeiten und mit Aengstlichkeit jede Störung in dieser Richtung zu vermeiden, nunmehr, nachdem die eindringlichen Rufe der Süddeutschen Holzhändler nach billigeren Holztarifen kaum verstummt sind, die diesen Forderungen gegenüber mühsam und nicht ohne Kämpfe behauptete Basis einfach dadurch wieder preisgeben, dass sie durch einseitige Verfolgung ihrer vermeintlichen Interessen die beabsichtigte Regelung auf gleichmässiger Grundlage hintertreiben und durch gegenseitige Androhung und Anwendung von Concurrenzmassregeln sich selbst zu dem zwingen, was den Holzhändlern beharrlich verweigert worden ist, nämlich zur weiteren Herabsetzung der Holztarife*). St.

Zur Deutschen Tarifreform.

Gegenwärtig sind folgende auf Grundlage der Tarifreform ausgearbeitete Tarife für den directen und Verbandsverkehr in Deutschland in Kraft:

	Zahl der Ausnahmetarife
Bayerisch-Hessischer Verkehr	0
Bayerisch-Hessisch-Nassauischer Verkehr	0
Bergisch-Märkisch = Hessischer Verkehr	0
Bergisch-Märkisch = Main-Neckarbahn Verkehr	1
Bergisch-Märkisch = Nassauisch-Frankf.-Bebraer Verkehr	4
Bergisch-Märkisch = Sächsischer Verkehr	1

*) Wir müssen die Vertretung der vorstehenden Ausführungen, welche zu einer Entgegnung herausfordern, lediglich dem Herrn Einsender überlassen. Die Redaction.

Bergisch-Märkisch=Pfälzischer Verkehr	0
Berlin-Anhalt=Hamburg-Lübeck-Schleswigscher Verkehr	16
Berlin-Anhalt=Sächsischer Verkehr	8
Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verkehr	5
Berlin-Dresden=Sächsischer Verkehr	9
Berlin-Görlitz=Halle-Sorau-Guben=und Niederschlesisch-Märkischer Verkehr	11
Berlin-Görlitz=Niederschlesisch-Märkischer Verkehr	5
Berlin-Hamburg=Lübeck-Büchener Verkehr	3
Berlin-Hamburg=Mecklenburgischer Verkehr	5
Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verkehr	14
Berlin (M.-H.)-Lübecker Umkartirungsverkehr auf Stendal	—
Berlin (M.-H.)-Magdeburger Umkartirungsverkehr nach Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen	4
Berlin (M.-H.)-Magdeburger Umkartirungsverkehr nach Braunschweigischen Stationen	5
Berlin (B.-P.-M)-Magdeburger Umkartirungsverkehr nach Magdeburg-Halberstädter Stationen	5
Berlin-Potsdam-Magdeburger Umkartirungsverkehr nach Hannover-Altenbekener Stationen	2
Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verkehr	7
Berlin-Schleswig-Holsteinscher Verkehr	3
Berlin-Stettin=Mecklenburgischer Verkehr	4
Berlin-Stettin=Mecklenburg-Nordbahn Verkehr	5
Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbarverkehr	5
Breslau-Schweidnitz-Freiburg=Rechte-Oder-Uferb. Verk.	6
Cöln-Minden und Bergisch-Märkisch=Badischer Verkehr	9
Cöln-Minden und Bergisch-Märkisch=Badisch-Schweizer Verkehr für metallurgische Erzeugnisse	0
Cöln-Minden u. Berg.-Märkisch=Main-Neckarbahn Verkehr	5
Cöln-Minden u. Dortmund-Enschede=Nassau-Frankfurt-Bebraer Verkehr	4
Cöln-Minden und Dortmund-Enschede=Nordbrabant-Deutscher Verkehr	0
Cöln-Minden u. Berg.-Märkisch=Württembergischer Verk.	5
Cöln-Minden und Bergisch-Märkisch=Saarbrücker Verkehr	0
Cöln-Minden und Bergisch-Märkisch=Hessischer Verkehr	0
Cöln-Minden=Hessischer Verkehr	0
Cöln-Minden=Saarbrücker Verkehr	0
Cöln-Minden und Bergisch-Märkisch=Pfälzischer Verkehr	0
Cottbus-Grossenhain und Oberlausitz-Bayerischer Verkehr	1
Cottbus-Grossenhain u. Oberlausitz=Württemberg. Verkehr	0
Cottbus-Grossenhain u. Oberlausitz=Berlin-Görlitz. Verkehr	2
Cottbus-Grossenhain=Sächsischer Verkehr	0
Frankfurt-Bebra=Oberhessischer Verkehr	0
Frankfurt-Bebra und Oberhessisch=Bayerischer Verkehr	0
Friesischer Verkehr	4
Friesisch-Westfälischer Verkehr	6
Halle-Sorau-Guben=Berlin-Görlitzer Verkehr	2
Hamburg-Lübeck-Bayerischer Verkehr	2
Hamburg-Pommerscher Verkehr	1
Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr	2
Hannover-Halle-Casseler Verkehr	0
Hannover-Hamburger Verkehr	1
Hannover-Rheinischer Verkehr	5
Hannover-Westfälischer Verkehr	0
Hanseatisch-Pommerscher Verkehr	6
Hanseatisch-Preussischer Verkehr	6
Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verkehr	2
Hanseatisch-Schlesischer Verkehr	11
Harz-Nordsee Verkehr	7
Hessisch-Pfälzischer Verkehr	1
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verkehr	5
Hof-Meininger Verkehr	1
Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verkehr	5
Lübeck-Büchen=Eutin-Lübecker Verkehr	3
Lübeck-Büchen=Mecklenburgischer Verkehr	3
Märkisch-Posen=Breslau-Schweidnitz-Freiburger Verkehr	5
Märkisch-Posen=Posen-Kreuzburger Verkehr	3
Märkisch-Sächsischer Verkehr	9
Magdeburg-Bayerischer Verkehr	0
Magdeburg-Sächsischer Verkehr	2
Main-Neckar=Hessischer Verkehr	1
Main-Neckar=Oberhessischer Verkehr	0
Main-Neckar=Pfälzischer Verkehr	1
Main-Neckar=Saarbrücker Verkehr	0
Main-Weser=Bayerischer Verkehr	1
Main-Weser=Frankfurt-Bebraer Verkehr	1
Main-Weser=Oberhessischer Verkehr	0
Militärbahn=Berlin-Dresdener Verkehr	1
Mitteldeutscher Verkehr	12
Nassau-Hessisch-Pfälzischer Verkehr	1
Nassau=Main-Neckarbahn Verkehr	1
Nassau=Oberhessischer Verkehr	1
Nassau=Württembergischer Verkehr	2
Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verkehr	(3)
Niederdeutscher Verkehr	5
Niedersächsisch-Ostdeutscher Verkehr	6
Norddeutscher Verkehr	12
Norddeutsch-Sächsischer Verkehr	4
Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verkehr	4
Oberhessisch-Hessischer Verkehr	0
Oberlausitz=Cottbus-Grossenhain=Sächsischer Verkehr	0
Ostbahn=Breslau-Schweidnitz-Freiburger Verkehr	5
Ostbahn=Marienburg-Mlawkaer Verkehr	3
Ostbahn=Tilsit-Insterburger Verkehr	3
Ostdeutsch-Rheinischer Verkehr	6
Ostsee-Verkehr	3
Posen-Görlitzer Verkehr	(2)
Posen-Halle-Schlesisch-Märkischer Verkehr	14
Posen-Schlesischer Verkehr	4
Preussisch-Oberschlesischer Verkehr	9
Preussisch-Sächsischer Verkehr	10
Preussisch-Thüringischer Verkehr	8
Rechte-Oder-Uferbahn=Oberschlesischer Verkehr	6
Rechte-Oder-Uferbahn=Oels-Gnesener Verkehr	3
Rechtsrheinisch-Bayerischer Verkehr	0
Rheinischer Verkehr	11
Rheinisch-Bayerischer Verkehr	0
Rheinisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburger Verkehr	0
Rheinisch-Hessischer Verkehr	6
Rheinisch-Main-Neckarbahn Verkehr	5
Rheinischer Nachbar-Verkehr	8
Rheinisch-Nassauischer Verkehr	7
Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr	5
Rheinisch-Pfälzisch-Badischer Verkehr	0
Rheinisch-Thüringisch-Sächsischer Verkehr	1
Rheinisch-Saarbrücker-Rhein-Nahebahn Verkehr	7
Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Verkehr	5
Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer Verkehr	8
Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verkehr	0
Saarbrücken-Rhein-Nahebahn-Hessischer Verkehr	4
Saarbrücken-Rhein-Nahebahn-Hessisch-Pfälzischer Verkehr	4
Saarbrücken-Rhein-Nahebahn-Nassauischer Verkehr	5
Saarbrücken-Sächsischer Verkehr	0
Sächsisch-Thüringischer Verkehr	2
Schlesisch-Niedersächsischer Verkehr	9
Schlesisch-Rheinischer Verkehr	6
Schlesisch-Sächsischer Verkehr	6
Schlesisch-Süddeutscher Verkehr	3
Schlesisch-Südwestdeutscher Verkehr	0
Schleswig-Holsteinscher Verkehr	3
Spandau-Cöln-Mindener Verkehr	6
Spandau-Rheinischer Verkehr	9
Stettin-Cüstrin-Posen-Lausitzer Verkehr	0
Stettin-Berlin-Bayerischer Verkehr	0
Stettin-Berlin-Thüringischer Verkehr	4
Stettin-Berlin-Württembergischer Verkehr	0
Stettin-Niederschlesischer Verkehr	4
Stettin-Sächsischer Verkehr	0
Stettin-Schlesischer Verkehr	5
Süddeutscher Verkehr	2
Süd-Ostpreussischer Verkehr	4
Südwestdeutscher Verkehr	0
Thüringischer Verkehr	1
Thüringisch-Bayerischer Verkehr	1
Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verkehr	1
West- und Nordwestdeutscher Verkehr	10

Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse und Abänderung der Bestimmungen in Betreff der Allgemeinen Wagenladungsclassen.

Von der ständigen Eisenbahn-Tarifcommission und dem Ausschuss der Verkehrs-Interessenten ist eine Subcommission mit der Vorberathung der im letzten Jahre sehr zahlreich eingegangenen Anträge für Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse und Abänderung der Bestimmungen in Betreff der Allgemeinen Wagenladungsclassen beauftragt werden.

Um für ihre Anträge und die späteren Beschlüsse der Eisenbahn-Tarifcommission die erforderlichen Unterlagen zu erhalten, hat diese Subcommission sich dahin geeinigt, die grossen wirthschaftlichen Erwerbsgruppen der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie um die Beantwortung einer Reihe darauf bezüglicher Fragen zu ersuchen. Die Resultate dieser Erhebungen sollen bis Anfang Mai d. J. bearbeitet vorliegen.

Der Ausschuss der Verkehrs-Interessenten hat nun jetzt durch Vermittelung des Deutschen Handelstages, des Centralverbandes Deutscher Industrieller und des Deutschen Landwirthschaftsraths den in diesen nationalen Verbänden vereinigten Körperschaften die betreffenden Fragen vorgelegt. Dieselben lauten:

I. In Betreff der Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse:

1. Ist die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse als ein entschiedenes Verkehrsbedürfniss anzuerkennen?
2. Wird diesem Bedürfnisse entsprochen, wenn die zweite ermässigte Stückgutclasse allgemein für Güter der Specialtarife eingeführt wird? oder
   Ist die zweite Stückgutclasse für bestimmte Artikel und zwar der Specialtarife und andere darin nicht enthaltene Artikel, die speciell zu bezeichnen sind, einzuführen?*)
3. In welchem Verhältniss stehen die Stückgutsendungen für jeden der bezeichneten Artikel zu den Wagenladungen, und welche finanzielle Bedeutung für Versender und Empfänger ist der Ermässigung der Stückgutfracht für die betreffenden Artikel beizumessen?
4. Empfiehlt es sich, die Anwendung der Sätze der zweiten Stückgutclasse für bestimmte Artikel an die Bedingung der Aufgabe eines Minimalquantums von etwa 1 000 kg zu knüpfen?

II. In Betreff der Aenderung der Bestimmungen über die Anwendung der Allgemeinen Wagenladungsclassen:

1. Ist es als ein erheblicher Missstand anzuerkennen, dass die Bedingung zur Verladung von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen für die Anwendung der Sätze der Allgemeinen Wagenladungsclasse B zur Folge hat, dass die Höhe der Fracht pro Tonne und Kilometer von dem Rauminhalt und der Tragkraft der am Absendeort disponiblen Wagen abhängig ist?
2. Für welche Artikel macht sich dieser Missstand geltend?

Die allseitige und gründliche Erörterung dieser wichtigen Fragen durch die interessirten Körperschaften wird jedenfalls die beste Unterlage für die späteren Berathungen der Eisenbahntarifcommission abgeben.

Beitrag zur Frage über die Rentabilität des Personenverkehrs.

In No. 16 und No. 19 dieser Zeitung wird versucht, die Entgegnungen in No. 10 auf den in No. 87 des vorigen Jahrgangs enthaltenen Artikel über die Frage der Rentabilität des Personenverkehrs als irrig darzustellen, indem in No. 16 gesagt wird, es wäre mit keinem Wort ausgesprochen worden, die Beschaffenheit der II. Classe zu verschlechtern, sie solle nur mit dem bisherigen Tarif als I. Wagenclasse bezeichnet werden. Es wurde in No. 10 nur behauptet, dass eine grosse Anzahl des jetzt in II. Classe reisenden Publicums nach Einführung der vorgeschlagenen Reform sich der neuen II. Classe zuwenden würde und demgemäss sich die Einnahmen der Eisenbahnen vermindern müssten. Aus diesem Grunde wurde der allgemeine Fortfall der I. Classe als nicht zweckmässig anerkannt; will man einen pecuniären Erfolg durch allgemeine Veränderung der Wagenclassen erzielen, so darf man nicht dabei stehen bleiben, den Werth der Wagenclassen herabzusetzen, sondern muss weiter das Verfahren des Auslandes copiren und, indem man die bisherige II. Wagenclasse zur ersten erhebt, auch den Tarif der I. Wagenclasse dafür bestehen lassen und sodann entweder eine neue II. Classe der dürftigen Ausstattung des Auslandes entsprechend einführen oder den bisherigen Tarif der II. Classe gar nicht zur Erhebung bringen.

Der Herr Verfasser des Artikels in No. 16 irrt, wenn er meint, das Publicum mache bei dem in England und Frankreich herrschenden Reichthum grössere Ansprüche an Comfort, als das Deutsche, im Gegentheil. Es ist zu verwundern, wie Engländer und Franzosen es sich gefallen lassen, von den Bahnverwaltungen so rein als Transportgut behandelt zu werden; stets ist bei ihnen nur das Prinzip der practischen Rücksicht und Zweckmässigkeit massgebend, Alles, was mit der Frage der Bequemlichkeit zusammenhängt, wird auf das bescheidenste Mass reducirt.

Der Herr Verfasser des Artikels in No. 16 empfiehlt die Frequenz der Expresszüge zwischen Berlin und Köln zu beobachten; man würde finden, dass die Zahl der Reisenden oft kaum die Zahl der Coupée's übersteige, und nun soll es finanziell vortheilhaft sein, die I. Classe dieser Expresszüge durch die II. Classe mit dem Tarif dieser letzteren zu ersetzen? Worin liegt denn dieser Vortheil? Immer kann doch nur eine Mindereinnahme daraus resultiren, denn eine grössere Anzahl Reisende wird doch durch diese Massregel keineswegs herangezogen, höchstens würde man die übrigen Schnell- und Personenzüge etwas entlasten, und ob dies für dieselben wünschenswerth sei, bleibe dahingestellt. Es ist eine berechtigte Forderung der Bahnverwaltungen, die bisherige I. Classe in den Localzügen einschränken zu dürfen, man darf aber eine solche Massregel nicht generalisiren und auf alle Verhältnisse ausdehnen wollen, sondern indem man sich den verschiedenen Anforderungen gegenüber eine gewisse Elasticität bewahrt, wird sich zwischen Bahnverwaltung und Publicum zum Vortheil beider stets ein gutes Einvernehmen herstellen lassen.

Es ist absolut nicht verständlich, weshalb man da, wo die erste Classe rentirt, dieselbe zu Gunsten einer allgemeinen Schablonisirung durchaus abschaffen soll.

Sicherlich sind die Bestrebungen, welche darauf gerichtet sind, die Selbstkosten der Personenbeförderung zu vermindern, sehr anzuerkennen, man darf aber mit der Einschränkung der Personenzüge und Ersatz derselben durch gemischte Züge nicht zu weit gehen, weil sonst andererseits die vorhandenen Bahnanlagen, das vorhandene Betriebsmaterial und das unentbehrliche Betriebspersonal nicht zweckmässig ausgenützt würde und auch noch andere Interessen in Frage kommen, welche über der Rentabilität stehen. Allseitig wird ja zugegeben, dass der Localverkehr einer weit grösseren Pflege und Ausbildung bedarf; die Ausführungen in No. 19 sind in dieser Beziehung recht beachtenswerth, und man sollte daher die Frage, ob die I. Classe allgemein abzuschaffen sei oder nicht, einstweilen auf sich beruhen lassen, die I. Classe da einziehen, wo sie notorisch fast von Niemand weiter als von Eisenbahn-Directionsmitgliedern benutzt wird, das Hauptaugenmerk aber darauf richten, mit allen Mitteln den Localverkehr zu heben, indem man den Bau der Secundärbahnen begünstigt und da, wo in bevölkerten Gegenden die Stationen noch weit auseinanderliegen, neue Zwischenstationen errichtet, für gute Zufuhrstrassen aus den nächstgelegenen Dörfern sorgen hilft, bei Aufstellung des Fahrplans die Wünsche der Bevölkerung berücksichtigt u. dgl. m.

In No. 16 wird zugegeben, dass es sich zur Hebung der Rentabilität der Personenzüge empfehlen würde, die Gültigskeitsdauer der Retourbillets zu verlängern und dasselbe wird auch implicite in No. 19 gesagt, daselbst aber eine Wiedereinführung der längeren Gültigkeitsdauer wegen der vorgekommenen Defraudationen für nicht thunlich erachtet. Man sollte doch meinen, dass, wenn man darüber einig ist, dass eine verlängerte Gültigkeitsdauer der Retourbillete die Einnahmen aus dem Personenverkehre zu heben im Stande ist, sich leicht ein Mittel finden müsste, die vorgekommenen Defraudationen zu vermeiden. Bei einer Dauer von 2 Tagen ist gewiss eine Defraudation ebenso wohl möglich, als bei einer Dauer von 3 Tagen. Für viele Orte kann ja eine Gültigkeitsdauer von 2 Tagen zweckmässig erscheinen, für viele andere, namentlich für Verkehrscentren, für Vergnügungsorte und andererseits für bestimmte Zeiten, für Sonn- und Festtage ist sie es nicht, weshalb soll man wieder zu Gunsten einer allgemeinen Schablone auf eine bessere Besetzung der vielen leergehenden Coupées und auf die daraus folgenden erhöhten Einnahmen verzichten? Es ist zu bedauern, dass über eine in ihren Wirkungen so leicht controlirbare Massregel noch die entgegengesetzten Meinungen bestehen können. Die Bahnverwaltungen sollten doch im eigensten Interesse statistische Erhebungen darüber anstellen, welchen Einfluss die verschiedenartige Gültigkeitsdauer der Retourbillets resp. die gänzliche Aufhebung derselben, wie sie ja von verschiedenen Seiten auch befürwortet wird, auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr hat und sodann auf Grund dieser sicheren Unterlagen den localen Verhältnissen entsprechend die Gültigkeitsdauer der Retourbillets normiren.

Sch.

Nachtrag zu dem Verzeichniss der im Jahre 1878 dem Verkehr übergebenen Bahnstrecken.

Wir veröffentlichten in No. 22 S. 299 d. Ztg. das Verzeichniss der im Jahre 1878 innerhalb des Vereinsgebiets dem Verkehr übergebenen Bahnstrecken. Es sind uns nachträglich noch nachstehende Strecken als im Jahre 1878 eröffnet bezeichnet worden, und bitten wir die oben erwähnte Uebersicht demnach entsprechend ergänzen zu wollen.

A. Deutsches Reich.

			km
15/1.	Hafenbahn bei Swinemünde	Berlin-Stettiner E.	1,90
16/4.	Radzionkau-Scharley	Rechte-Oder-Ufer E.	0,69
15/5.	Essen-Altenessen	Bergisch-Märk. E.	5,60
1/8.	Verbindungsgeleis am Dunzighafen in Stettin	Breslau-Freiburger E.	0,30
18/8.	Prien-Aschau	Bayerische Staatsb.	9,90
11/11.	Abzweigung nach dem Gotthardschacht	Oberschlesische E.	1,37
1/12.	Verbindungsbahn Osterfeld-Neumühl	Köln-Mindener E.	6,46
		in Summa	26,22

B. Oesterreich-Ungarn.

			km
1/5.	Waagneustädtl-Trencsin	Waagthalbahn	22,36
24/8.	Nussdorf-Nordbahnhof	Donau-Uferbahn	3,41
		in Summa	25,77

Es sind sonach im Jahre 1878 neu eröffnet worden: A. im Deutschen Reiche 1017,02 km, B. in Oesterreich-Ungarn 257,43 km.

---

*) Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Ermässigung der Tarifsätze für die zweite Stückgutclasse eventuell eine Erhöhung der Sätze für die erste Classe gegenüberstehen dürfte.

Aus Thüringen.

Feldabahn. Nachdem der in hiesiger Gegend so massenhaft gefallene Schnee endlich verschwunden ist, haben auch die Arbeiten an der schmalspurigen Bahn, welche einen Theil der Rhön dem Verkehre erschliessen wird, wieder begonnen und in wenigen Tagen wird die erste Locomotive nebst Arbeitszug auf der Chaussee erscheinen und damit thatsächlich, wenn auch zunächst nur für Bauzwecke, der Dampfbetrieb auf der Chaussee beginnen.

Die Betriebseröffnung der ersten 2½ Meilen dürfte voraussichtlich in circa 2 Monaten und zwar zunächst bis Lengsfeld erfolgen, welche Stadt bekanntlich im vorigen Herbst so schwer durch das Brandunglück heimgesucht wurde und in diesem Sommer wieder aufgebaut werden soll; um die sonst so theure Zufuhr der Materialien zu erleichtern, wird der Bau der Bahn nach Möglichkeit forcirt.

Eine principiell wichtige Entscheidung erfolgte in den letzten Tagen im Landtage in Weimar.

Wie ich Ihnen schon früher einmal mittheilte, wurde s. Z. von der Grossherzoglichen Staatsregierung in Weimar auf besonderen, dringenden Wunsch des Betriebspächters (Locomotivfabrik Krauss & Co. in München) die Durchführung der Bahn durch den circa 250 m langen, an einzelnen Stellen nur 6,5 bis 7 m breiten Ort Kaiseroda, trotz des lebhaften Widerspruches der Gemeindebehörden, genehmigt; verdiente schon diese Genehmigung, die erst nach langwierigen Verhandlungen und Ueberwindung vielfacher Schwierigkeiten erfolgte, im Interesse der Entwickelung derartiger Strassenbahnen volle Anerkennung, so war dies in erhöhtem Masse der Fall, als es der Grossherzoglichen Staatsregierung gelang, in voriger Woche im Landtage, in welchem sich Anfangs eine starke Agitation für eine Petition der Gemeinde Kaiseroda — die Durchfahrt durch den Ort nicht zu gestatten — geltend machte, eine Majorität für die Ablehnung dieser sehr lebhaft unterstützten Petition zu erreichen.

Wäre bei den hiesigen, verhältnissmässig einfachen Verhältnissen die Durchführung der Bahn durch den Ort nicht gestattet worden, so wäre es bei späteren Projecten voraussichtlich noch viel weniger der Fall gewesen, und es hätte dann ein grosser Vortheil dieses Bahnsystems, der sich allerdings erst im Laufe der Jahre zeigen wird, nicht zur Geltung kommen können. — Aus diesem Grunde hat die Entscheidung eine prinzipielle Bedeutung und die Anhänger des Secundärbahnwesens müssen der Grossherzoglich Sächsischen Staatsregierung sowie der Majorität des Weimarschen Landtages dankbar für diese Entscheidung sein. — Ueberhaupt zeigt sich nach und nach immer mehr Vertrauen für die Anfangs von vielen Seiten mit Misstrauen betrachtete schmalspurige Feldabahn, besonders seitdem die Tarife etwas bekannt geworden. — Können natürlich auch in einer so verkehrsarmen Gegend, wie es das Eisenacher Oberland ist, nicht von vornherein so niedrige Tarife Platz greifen wie bei den Hauptbahnen, so erleichtern doch die aufgestellten Tarife für die Feldabahn den Verkehr ausserordentlich. So kosten z. B. jetzt Massengüter nach Vacha, Lengsfeld, Dermbach, Kaltennordheim pro 50 kg 30, 35, 40 und 50 ₰, pro Bahn demnächst 15, 15, 20 und 25 ₰, also etwa nur die Hälfte; rechnet man dazu noch ein paar Pfennig An- und Abfuhrgelder, so stellt sich immerhin der Bahntransport um 80—90 pCt. günstiger wie der Landtransport, ganz abgesehen von der Annehmlichkeit des regelmässigen Verkehrs. —

Im Personenverkehr kostet ein Postbillet jetzt 170, 140, 230, 350 ₰ und demnächst ein Billet III. Classe 100, 100, 150, 200 ₰ und II. Classe etwas weniger wie die Post; jetzt fährt man per Post 2, 2½, 3½, 4—5 Stunden, demnächst per Bahn bei 20 km pro Stunde Geschwindigkeit 1, 1¼, 1¾, 2¼ Stunden.

Das sind denn doch Annehmlichkeiten und Erleichterungen, die selbst der entschiedenste Gegner solcher Bahnen nicht verkennen kann.

Man kann deshalb wohl mit Sicherheit annehmen, dass in Thüringen, wo noch so manche gewerb- und industriereiche Gebirgsstadt auf eine Bahnverbindung sehnlichst wartet, sich das Schmalspurbahnsystem bald einbürgern wird, denn bei den hier meistens vorliegenden Verhältnissen ist Bau und Betrieb der normalspurigen im Vergleich zur schmalspurigen Bahn zu theuer und deshalb wirthschaftlich falsch und unzweckmässig.

Die Resultate der schmalspurigen Feldabahn im Vergleich mit den Resultaten der normalspurigen Localbahnen in Thüringen dürften die Richtigkeit des vorstehenden Satzes sehr bald beweisen.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 24. März 1879. (Die Refactien-Verordnung. Dalja-Vinkovce. Mährische Grenzbahn. Ungarisch-Rumänische Convention. Bahnanlage-Betretung. Zugverspätungen. Electrischer Barrièren-Motor. Effecten-Markt.)

Die Refactien-Verordnung wird noch vor deren praktischer Wirksamkeit zum heftigen Angriff gegen unsere beiden Regierungen benutzt; die Publication der Frachtbegünstigungen ist ausser Deutschland auf alle übrigen Grenzstaaten und das Inland ganz unnöthig erstreckt worden; das Deutsche Zugeständniss der gleichen Behandlung der Oesterreichisch-Ungarischen mit Deutschen Waaren auf Deutschen Eisenbahnen ist eine Phrase; die Couponsprocesse hören deshalb doch nicht auf; die Ertheilung von Refactien zur Ermöglichung gewisser, sonst den Eisenbahnen entgehenden Verkehre sei nun so gut wie ausgeschlossen; ausländische Concurrenten werden nun die inländischen verdrängen; „unsere Eisenbahnen sind nun unter die Aufsicht des Deutschen Reichs-Eisenbahnamtes gestellt“. Dem gegenüber wird geltend gemacht: die geheimen und willkürlichen Refactien seien eine der vielen Eiterbeulen unseres wirthschaftlichen Lebens; unsere Regierung wollte dem ihr angeblich verhassten Refactienwesen keinen vernichtenden Schlag versetzen; Refactien sollen nun öffentlich und allseitig gegeben werden; die inländischen können mit den ausländischen nur im Rahmen der directen Verbandstarife, nicht aber durch Geheimhaltung der Refactien concurriren; die Deutsche Regierung habe kein Interesse daran, die diesbezügliche bisherige Geheimnisskrämerei der Eisenbahnen zu erfahren; die Gesammtheit der Communications-Anstalten oder der Verfrachtenden oder vielmehr Beide müssen den Vortheil der Refactien geniessen; dass eine Eisenbahn oder ein Industrieller dem anderen gegenüber ein Frachtquantum herüberzieht, resp. durch Verheimlichung eine Begünstigung geniesst, sei kein volkswirthschaftlicher Vortheil; ein solcher werde nur durch die Veröffentlichung der Ermässigung und deren Zuwendung an die Gesammtheit der Verfrachtenden erzielt; die legale Ermässigung des Einheitssatzes in Folge des grösseren Frachtquantums bedarf keiner zur Corruption führenden Verheimlichung, der Staat und die Actionäre der Eisenbahnen haben kein Interesse an Ausnahmsgeschenken, welche von den Directionen beliebig vertheilt werden. Die letztere Verdächtigung muss gebührend zurückgewiesen werden; denn bis jetzt theilte selbst die Regierung, gleich den Eisenbahnverwaltungen und den meisten Handelskammern den vielleicht irrigen Glauben fast aller Producenten und Industriellen von der Nothwendigkeit der Verheimlichung der Refactien; ob wir nach deren Veröffentlichung nun wirklich „pour le roi de Prusse“ arbeiten werden, wie ein anderes Blatt meint, wird wohl die nächste Zukunft lehren.

Im Ungarischen Unterhause wurde die Gesetzesvorlage über den Bau der Eisenbahn Dalja-Vinkovce angenommen. Der Communications-Minister Pechy erklärte dem Einwand gegenüber, dass der Gesetzartikel 26 vom Jahre 1877 dieser Bahn nicht jene Endpunkte bestimmt hat, zwischen welchen sie thatsächlich ausgebaut wurde, muss ich bemerken, dass diese Bahn vollkommen bis dorthin ausgeführt wurde, wohin nach dem Gesetz der Ausbau vorgeschrieben war. Der Zweck der im Gesetzentwurfe besprochenen Bahn war nicht, die Verbindung mit Bosnien, sondern die Verbindung mit der Militärgrenze und dem Gebiete jenseits Broods herzustellen. Dies beweist auch der Ausbau der Bahn, welcher derart angelegt ist, dass ihre Fortsetzung gerade zur Militärgrenze führt. Der zweite Einwand ist der, dass der Unternehmer in Folge der Beschleunigung des Ausbaues im vorigen Herbste um 11 pCt. mehr forderte, als präliminirt war. Hierauf erwidere ich, dass Feldzeugmeister Mollinary, der die Pläne dieser Bahn verfertigte und als vieljähriger Commandant der Militärgrenze mit den dortigen Verhältnissen gewiss sehr gut vertraut war, die Baukosten der Bahn mit 1 980 000 Gulden berechnete. Ich konnte natürlich keine andere Berechnung als diese zur Grundlage nehmen, und laut den auf dieser Basis von mir angestellten Berechnungen kostet diese Bahn im Sinne des eingereichten Gesetzentwurfes um 178 000 Gulden weniger als nach dem Mollinary'schen Voranschlage; und trotz der ungünstigen Verhältnisse in Folge des beschleunigten Ausbaues, des theuren Fuhrlohns und der theuren Arbeitskräfte kann ich diese Bahn um den präliminirten Betrag ausbauen, ohne dass sie theurer wäre, als wenn sie unter normalen friedlichen Verhältnissen ausgebaut worden wäre. Uebrigens wurden 11 pCt. nicht nach den Arbeiten auf der ganzen Strecke, sondern nur nach jenen Arbeiten bezahlt, welche in der kurzen Zeit von drei Monaten vollendet werden mussten. Die Arbeiten mussten forcirt werden, weil es unsere Söhne waren, welche dieser Bahn bedurften, um leichter und schneller verpflegt werden zu können. Aus diesem Grunde zögerte ich keine Minute, diese Bahn selbst mit Opfern im Interesse Ungarns ausbauen zu lassen.

Im Oesterreichischen Unterhause gab die Mährische Grenzbahn den Anlass zu Recriminationen seitens des früheren Minister-Präsidenten Hohenwart, welcher deren Concession unterschrieben hatte. Der angegriffene Referent erklärte: Im Jahre 1871 haben die Concessionswerber eine Eingabe an das Ministerium gemacht, den § 12 der Concession derart abzuändern, dass der Gesellschaft trotz der gewährten Garantie von nur 336 000 fl. das Recht eingeräumt werde, 5procentige Prioritäten in grösserer Zahl auszugeben, als durch diese Garantie gedeckt erscheinen. In seiner Zuschrift an den Grafen Hohenwart erklärte Minister Schäffle: In Würdigung der von den Concessionswerbern vorgebrachten Gründe

habe ich ihrem Wunsche gemäss jene Bestimmung in den § 12 aufgenommen. So ist diese für das Publikum gewiss zweideutige Fassung mit Einverständniss des Ministeriums entstanden. Das Sträuben gegen die Bezeichnung „katheder-socialistische“ Versuche ist umsoweniger zu begreifen, da doch Dr. Schäffle der gewandteste Vertheidiger des Socialismus ist. Ein anderer angegriffener Abgeordneter erklärte: Nicht zweideutig ist § 12 der Concessions-Urkunde, aber er enthält ein Reservatio mentalis, und im Eisenbahn-Ausschusse wurde es constatirt, dass das damalige Ministerium seine Pflicht derart auffasste, dass es die mit der Reservatio mentalis gemachte Zusicherung mit Rücksicht auf die Continuität der Regierung als eine Ehrensache betrachtete und, was zweideutig gesagt wurde, als verpflichtend aufrecht erhielt. Das ist jedenfalls eine eigenthümliche Auffassung von der Verpflichtung eines Staatsmannes.

Die so lange Zeit hingehaltene Eröffnung der Strecke Orsova-Vercierova steht in wenigen Tagen bevor. Die Ungarisch-Rumänische Eisenbahn-Convention, betreffend den Bau und Betrieb der Linie Kronstadt-Plojesti, von welcher die Ungarische Regierung die Eröffnung der Strecke Orsova-Vercierova abhängig gemacht hat, soll nämlich von den Vertretern Oesterreich-Ungarns und Rumäniens bereits unterzeichnet worden sein. Sie lautet wie folgt:

Artikel 1. Laut Artikel 4 der Convention vom 31. Mai 1874 verpflichten sich die beiden Regierungen, jede auf ihrem Territorium, die Linie Kronstadt-Plojesti in der Richtung über Tömös-Predeal zu bauen und spätestens am 1. December 1879 dem Verkehr zu übergeben. Zwei Sectionen dieser Linie, die Section Kronstadt-Predeal-Sinaja und die Section Kampina-Plojesti, werden nichtsdestoweniger spätestens schon bis zum 30. Mai 1879 dem Verkehr übergeben werden. Die Regierung Sr. Hoheit des Fürsten von Rumänien verpflichtet sich ausserdem, diese beiden Sectionen provisorisch durch einen regelmässigen Messageriedienst zwischen den Stationen Sinaja und Kampina zu verbinden und denselben bis zur Betriebseröffnung der ganzen Linie aufrechtzuerhalten.

Artikel 2. Die Verfügung, welche im Artikel 7 der Convention vom 31. Mai 1874 mit Bezug auf die Errichtung gemeinsamer internationaler Bahnhöfe enthalten ist, wird aufgehoben, und die beiden Regierungen verzichten gegenseitig auf jeden Ersatz der Auslagen, welche für diese Stationen gemacht wurden. Was den Eisenbahndienst bis zur Grenze und die Zollabfertigung anbelangt, wurde das Folgende vereinbart: a) Auf der Linie von Temesvar nach Turn-Severin über Orsova-Vercierova wird die Ablassung und Aufnahme der Züge in Vercierova stattfinden. Die Zollrevision des Gepäckes der Reisenden und der Waaren wird für Oesterreich-Ungarn in Orsova und für Rumänien in Vercierova erfolgen. b) Auf der Linie Kronstadt-Plojesti findet die Aufnahme und die Ablassung der Züge, sowie die zollamtliche Revision des Reisegepäckes für beide Staaten in Predeal statt. Die Zollabfertigung der Waaren findet für Oesterreich-Ungarn in Kronstadt und für Rumänien entweder in Predeal oder in Bukarest statt. Die Regierung Sr. Hoheit des Fürsten von Rumänien verpflichtet sich, die Stationen von Vercierova und Predeal derart einzurichten, dass die Aufnahme und Ablassung der Züge zweckmässig erfolgen kann, und verpflichtet sich ausserdem, in der Station Predeal auf ihre Kosten und bis zu dem für die Eröffnung der ganzen Linie festgesetzten Zeitpunkte die nöthigen Installationen für die Bureaux und für die Unterkunft der Ungarischen Zoll- und Polizeibeamten nach den Weisungen zu errichten, welche die Ungarische Regierung zu geeigneter Zeit geben wird. Für Alles, was den Dienst zwischen und in der Grenzstation betrifft, werden die betreffenden Verwaltungen der Anschlusslinien Betriebsverträge zu vereinbaren haben, welche sie der Gutheissung jener Regierung unterbreiten werden, von welcher sie abhängig sind.

Artikel 3. Da die Linie Temesvar-Orsova-Vercierova-Turn-Severin beendigt und auf Ungarischem Gebiete bis Orsova, auf Rumänischem Territorium bis Vercierova in Betrieb gesetzt worden ist, so sind die beiden Contrahenten übereingekommen, dass diese Linie unmittelbar nach Ratification der vorliegenden Convention dem internationalen Verkehre eröffnet wird.

Artikel 4. Alle Bestimmungen der Convention vom 31. Mai 1874, welche durch die vorliegende Convention nicht abgeändert werden, bleiben in Kraft.

Artikel 5. Die gegenwärtige Convention tritt in Wirksamkeit, sobald die Auswechslung der Ratification erfolgt ist, welche in Wien und in der möglichst kürzesten Zeit stattfindet, und nachdem die Convention die Genehmigung der beiderseitigen gesetzgebenden Körperschaften erhalten haben wird.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat am 8. d. Mts. über die Eingabe der Directorenconferenz, mit welcher im Namen der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen die Bedenken gegen dessen Erlass, betreffend die eventuelle Gestattung des Betretens der Bahnanlagen durch das zum Schutze einzelner Zweige der Landescultur aufgestellte Wachpersonal (Feld-, Forst-, Jagdschutzpersonal etc.), zum Ausdruck gebracht werden, eröffnet, dass der bezogene Erlass den Zweck hat, dem bisher bestandenen, ganz unhaltbaren Zustande ein Ende zu machen, wonach durch die stricte Handhabung der Bestimmung des § 96 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 eine Immunität für Gesetzesübertreter geschaffen wurde, indem jede Berechtigung zum Betreten bezw. Ueberschreiten der Bahn ausserhalb der hierfür allgemein bestimmten Punkte auch dann ausgeschlossen galt, wenn es sich um die Verfolgung eines Gesetzübertreters, um die unmittelbare Verhinderung einer strafbaren Handlung oder um die Aufsuchung von Gegenständen handelt, welche mit einer strafbaren Handlung im Zusammenhange stehen. Das Handelsministerium hat daher einerseits mit Rücksicht hierauf und im Hinblicke auf den durch das Haftgesetz vom 5. März 1869 geschaffenen Rechtszustand im Einvernehmen mit den betreffenden Ministerien in dem oben erwähnten Erlasse die Bewilligung zum Betreten bezw. Ueberschreiten der Bahn ausserhalb der hierzu allgemein bestimmten Punkte nur unter solchen Bedingungen in Aussicht genommen, welche die Bedenken der Bahnverwaltungen hinsichtlich der Consequenzen auszuschliessen geeignet sind. Den Bahnverwaltungen ist die Möglichkeit eingeräumt, sich in erster Linie in jedem einzelnen Falle über die Zulässigkeit der zu ertheilenden Bewilligung und über die hieran zu knüpfenden besonderen Bedingungen auszusprechen, wobei nicht nur die localen Bau- und Verkehrsverhältnisse der betreffenden Bahnstrecken, sondern auch die persönlichen Verhältnisse der Bewerber in Betracht zu ziehen sein werden. Unter diesen Umständen ist das Handelsministerium nicht in der Lage, den besprochenen Erlass zurückzunehmen.

Während des Monats December v. J. verkehrten auf den Oesterreichischen Bahnen 27 168 mit Personenbeförderung verbundene Züge, darunter 1 147 Eilzüge, 11 339 Personenzüge und 14 682 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 96,37 pCt. keine oder nur eine geringe Verspätung, und zwar: 995 Eilzüge, 10 864 Personenzüge und 14 321 gemischte Züge. Als geringere Verspätungen sind hier eingerechnet bei Eilzügen jene bis incl. 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis incl. 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis incl. 30 Minuten. Grössere Verspätungen hatten somit 3,63 pCt. der Züge, nämlich 152 Eilzüge, 475 Personenzüge und 361 gemischte Züge.

Der Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten besichtigte in Folge der an ihn ergangenen Einladung die vom Inspector M. Pollitzer der Staatsbahn construirte und patentirte Barrière mit electrischem Motor, welche im Fabrikraume von S. Rothmüller aufgestellt ist. Unseres Wissens ist die Anwendung der Electricität zur Bethätigung der Barrièren hiermit zum ersten Male zur vollen Lösung gelangt. Die Barrière öffnet und schliesst sich durch die mittelst Magnetinductor erzeugten Wechselströme. Während die Barrière im geschlossenen Zustande sich befindet läutet ein Controlklingelwerk, welches die richtig erfolgte Absperrung anzeigt. Die Barrière, die — mit Ausnahme der Sperrschranken — aus alten Schienenabfällen hergestellt ist, hat einen selbstthätigen Verschluss, so dass im Falle, wenn Menschen, Thiere oder Fuhrwerke eingesperrt werden sollten, ein sanfter Druck auf den Sperrbaum ein Oeffnen desselben nach aussen gestattet und ein Wiederkehren in die gesperrte Lage eintritt, sobald der Druck zu wirken aufhört bezw. die Eingesperrten die Barrière verlassen haben. Die für diese Barrière nöthige Leitung besteht aus 3 mm starkem Eisendraht, welcher auf den Säulen der Telegraphenleitung befestigt wird. Sowohl die exacte Ausführung dieser Barrière durch den genannten Fabrikanten, als auch die sinnreiche und allen Anforderungen entsprechende Construction fand den ungetheilten Beifall aller Fachmänner.

Der Transport-Effectenmarkt erfreute sich eines recht lebhaften Verkehrs; besonders gesucht waren die Actien der Nord-, Süd- und Staatsbahn; Theissbahn konnte über das Gerücht keinen grösseren Aufschwung nehmen, dass die Ungarische Regierung ihren Besitz an diesen Actien zum Ankauf der Waagthalbahn verwerthen wolle; das Anlage suchende Capital reflectirte weniger auf Prioritäten. Schlusscourse der beiden letzten Wochen sind:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2090,—	2125,—	Nordbahn . . .	103,25	103,25
Franz-Josefbahn .	134,—	137,25	Franz-Josefbahn .	88,75	89,25
Karl-Ludwigbahn	228,75	228,25	Rudolfbahn . . .	78,50	78,50
Oesterr Nordwestb.	116,75	121,50	Kaschau-Oderb. B.	72,75	73,25
Staatsbahn . . .	249,—	254,75	Salzkammergutb. .	94,40	94,80
Südbahn	64,75	67,—	3 pCt. Südbahn .	112,50	115,90
Theissbahn . . .	190,—	192,—	Theissbahn . . .	86,75	87,25

Oesterreich-Ungarn.

Das Verbot der geheimen Frachtnachlass-Gewährung.

Die Durchführung des Artikels 15 des Handelsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 16. December 1878, welcher bekanntlich bestimmt, dass im Wechselverkehre mit Deutschland Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen (Rabatten, Refactien u. dgl.) ohne vorherige Veröffentlichung nicht gewährt werden dürfen, ist nun-

mehr zur Thatsache geworden. Die diesbezüglichen gleichlautenden Erlasse des K. K. Oesterreichischen Handelsministeriums, sowie des Königlich Ungarischen Communications-Ministeriums enthalten die weitere Verfügung, dass auch im internen Verkehre der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen jedwede Frachtbegünstigung in dem dazu designirten Fachblatte (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie) zu verlautbaren ist und geheime Transportabschlüsse ein für allemal untersagt bleiben. Die diesfällige Verordnung wurde von Seiten des handels- und verkehrstreibenden Publikums mit Genugthuung begrüsst, da dadurch so manche Schäden, welche die Geheimhaltung der Frachtbegünstigungen im Gefolge hatten, beseitigt werden.

Allerdings erheben Einzelne, worunter namentlich die zunächst betroffenen Spediteure, ihre Stimme, indem sie die Zweckmässigkeit eines solchen Vorganges, angesichts der bunten Gruppirung des Oesterreichisch-Ungarischen Bahnnetzes, in Frage zu stellen suchen, allein die Gründe, welche da vorgebracht werden, sind weder stichhaltig noch überzeugend. Uebrigens war die Einleitung zur endgiltigen Regelung des Concurrenz-Verhältnisses der Eisenbahnen unter einander schon durch das seinerzeit durchgeführte Princip der Cartelabmachungen, welche seither eine grosse Ausdehnung gefunden haben, wirksam getroffen worden, so dass die Abschaffung der geheimen Frachtvergünstigungen nunmehr als natürliche Folge desselben erscheint, daher auch die sonst naturgemäss tiefgreifende Wirkung der neuen Verfügung abgeschwächt wurde. Eine Lücke hat jedoch letztere insofern, als bislang die Schifffahrtsgesellschaften aus der allgemeinen Verordnung ausgelassen wurden, doch sollen auch diesbezüglich bereits Verhandlungen eingeleitet worden sein, um namentlich für die mächtige K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft, welche ein so ausgebreitetes Verkehrsgebiet beherrscht, die gleichen Normen aufzustellen, da sonst ein grosser Theil der Bahnverwaltungen mit einer ungleichen Concurrenz zu kämpfen hätte, deren Erfolg höchst zweifelhaft wäre.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Der Bericht des Verwaltungsraths und des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahn für die am 3. April c. zusammentretende ausserordentliche Generalversammlung ist nunmehr erschienen. In demselben werden die langwierigen und zeitraubenden Verhandlungen zwischen den Bahnvorständen und den Vertretern des Handelsministeriums, die seit dem Juni vorigen Jahres gepflogen werden, geschildert. Am 11. Juli 1878 erklärte sich der Herr Handelsminister bereit, „auf der Grundlage der Bewilligung einer Rente von 5⅓ pCt.“ in die Verhandlung einzutreten. In diesem Rescript war der Umtausch der Actien in Preussische Consols nicht ausdrücklich zugestanden, aber auch nicht abgelehnt, wohl aber war in dem Berichte des Directoriums diese von der Generalversammlung in der Form einer Interpellation vorgeschriebene Basis präcisirt und wird jene Interpellation wörtlich wiedergegeben. Es musste demnach angenommen werden, dass die Königliche Regierung die Rente in Preussischen Consols gewähren wolle. Diese Ansicht wurde noch bestärkt durch die von den Staatscommissarien bei der ersten Verhandlung gegebenen Erklärungen. Die darüber aufgenommene Registratur enthält folgende Aufzeichnung: Zu 6. wurde es seitens der Commissarien der Staatsregierung als unerlässlich hingestellt, dass der Umtausch der Berlin-Stettiner Actien in 4procentige consolidirte Staatsschuldverschreibungen auf einen bestimmten Zeitraum beschränkt werde und mit dem Ablaufe dieses Zeitraumes der Staat berechtigt sein soll, die nicht umgetauschten Actien nach vorangegangener Kündigung zum Nennwerthe einzulösen. In der weiteren Berathung wurde sogar über die Modalitäten, unter denen die Consols an die Actionäre abgegeben werden sollten, in formulirter Fassung Bestimmung getroffen. Freilich wurde erklärt, dass die Verhandlungen einen lediglich informatorischen Character haben. Es wurde noch für den 21. September ein Vertragsentwurf erwartet. Allein es kam nur ein Erlass des Handelsministers vom 20. December 1878, der zu einer gemeinschaftlichen Sitzung zur Fortsetzung der Verhandlung auf den 30. December einlud. In dem Erlass wird auf die veränderte Grundlage hingewiesen, auf welcher die Verhandlungen basiren müssen, da die Einnahmen der Bahn so wesentliche Rückgänge aufweisen und das Directorium der Bahn die Nichtzahlung des im Januar cr. fälligen Coupons der Actien veranlasst habe. In der Sitzung vom 30. December wurde nur mitgetheilt, dass der Umtausch der Actien in 4 pCt. consolidirte Schuldverschreibungen nicht zugestanden werden könne, dass von einer Höhe der Rente mit 5⅓ pCt. nicht mehr die Rede sein könne und von der Verwaltung der Stettiner Bahn andere diesbezügliche Vorschläge gemacht werden sollen. Die Commissarien der Bahn vertheidigten ihre früheren Vorschläge und sie ersuchten die Regierung, ihrerseits Vorschläge über die Höhe der Rente, aber dann in bindender Form zu machen. Die Regierungscommissarien lehnten dies ab. Schon am 2. Januar theilte die Regierung der Direction mit, dass eine betreffende Gesetzesvorlage erst nach vorgängigem Beschluss der Generalversammlung gemacht werden könne. Uebrigens wurde in dem Schreiben die zu gewährende Rente, nicht in Consols, auf 4½ pCt. fixirt. Die Verwaltung entschloss sich, ohne erst an die Generalversammlung zu appelliren, sich auf weitere Verhandlungen einzulassen, weil im Allgemeinen unter den Actionären die Neigung vorherrsche, die Bahn zu verkaufen. Bei dem gegenwärtigen Rückgang der Betriebseinnahme würde wahrscheinlich eine Ermässigung der Rente den Actionären genehm sein. Das Gebot von 4½ pCt., das verhehlte sich die Verwaltung nicht, dürfte keine Annahme in der Generalversammlung finden. Die Verwaltung proponirte der Regierung die Gewährung einer Rente von 4¾ pCt., welche Proposition die Regierung „mit Rücksicht auf die bisher anerkannte Solidität der Berlin-Stettiner Bahn etc.“ genehmigte. Die Regierung machte den Vorbehalt, dass die Contrahenten an das Abkommen bis zum 1. Januar 1880 gebunden sein sollen. Die Verwaltung der Bahn wollte als Termin nur den 1. Juli 1879 zugestehen. Ausserdem machte die Verwaltung den Vorschlag, dass die Regierung die offerirte Rente von 4¾ pCt. mit 4 pCt. durch Abstempelung der Actien, mit ¾ pCt. durch Capitalzahlung oder in einem entsprechenden Staatspapiere gewähre. Die Regierung lehnte diesen Vorschlag ab. Es entstanden neue Ausstände. Die Verwaltung wollte bei Berechnung der Amortisationssumme einen Cours für Consols von 96 pCt. haben, während die Regierung nur 93 pCt. gewähren wollte. Die Regierung wehrte sich gegen diesen Vorschlag und andere Vermittelungsvorschläge. Die Verwaltung der Bahn hat Anstand genommen, den Entwurf zu vollziehen und stellt die Entscheidung der Generalversammlung anheim.

Italienische Correspondenz.

—r— Die Oesterreichische Regierung hat dem Italienischen Ministerium mitgetheilt, dass die Arbeiten der Linie Tarvis-Pontebba bis zum Monate Mai l. J. vollendet sein werden und dass Oesterreichischerseits von dem betreffenden Zeitpunkte ab die Linie dem öffentlichen Verkehre übergeben werden könne. Zu den bedeutenderen Arbeiten, welche z. Z. noch im Gange sind, gehört die eiserne Brücke, welche bestimmt ist, am Grenzpunkt das Oesterreichische und das Italienische Netz zu verbinden. In Folge dieser Notification wurden auch Italienischerseits alle Anstrengungen gemacht, um die Arbeiten auf Italienischem Gebiete zu fördern. Nachdem es aber unmöglich sein wird, bis zu dem angegebenen Zeitpunkte den Bau der eisernen Brücke bei Ponte di Muro zu vollenden, werden seitens der Italienischen Eisenbahnverwaltung die nothwendigen provisorischen Massnahmen getroffen werden, um die Italienische Strecke gleichzeitig mit der Oesterreichischen dem Betriebe eröffnen zu können.*)

Nachdem am 6. März die neue Eisenbahnstrecke Lauro-Avellino von der hierfür eingesetzten Commission geprüft worden ist, wurde auf deren Antrag vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten der 31. März als Tag der Betriebseröffnung bestimmt.

Auch der Bau der kurzen Bahnstrecke Conegliano-Vittorio nähert sich seinem Abschlusse. Die Erdarbeiten und die Hochbauten sind bis auf einige Ausführungsarbeiten auf der Station Vittorio vollendet.

Die Eröffnung auch dieser Strecke erfolgt ehestens.

Vom 21. März an tritt ein directer Personen- und Gepäckverkehr zwischen den bedeutendsten Italienischen Stationen und London via Modane-Paris-Dieppe-Newhaven in Wirksamkeit.

Von einer Generalversammlung der Westsicilischen Bahngesellschaft wurde zur Förderung der Arbeiten der Linie Palermo-Marsala-Trapani die Emission von 40 000 Obligationen à 300 Frcs. beschlossen.

Unter Hinweis auf ein Circular des Handelsministers vom 11. Februar l. J., in welchem die Handelskammern aufgefordert werden, auf entsprechende Leistungen seitens der inländischen industriellen Unternehmungen hinzuwirken, hat nunmehr auch unter dem 19. desselben Monats der Minister der öffentlichen Arbeiten an alle technischen Directionen des Staates, an die Verwaltungen, welche für Rechnung des Staates den Bahnbetrieb leiten, und an Privatbahngesellschaften ein Circular erlassen, in welchem er die Berücksichtigung der nationalen Industrie bei Materialbeschaffungen nachdrücklich empfiehlt, und insbesondere Nachstehendes bestimmt:

1. Bei den Anschaffungen sollen unter der Voraussetzung gleicher Bedingungen die inländischen Bewerber den Vorzug erhalten.

---

*) Wie uns seitens der K. K. Direction für Oesterreichische Staatseisenbahnbauten unterm 21. d. M. mitgetheilt wurde, wird die Linie Tarvis-Pontafel voraussichtlich am 1. Juli d. J. eröffnet werden. Die Redaction.

2. Bei Würdigung der Bedingungen und der Annehmbarkeit der Offerte inländischer Producenten gegenüber ausländischen müssen in Betracht gezogen werden:

a) die Taxen, welche als Eingangszoll für die vom Auslande bezogenen Materialien in Italien bezahlt werden müssen,

b) die nach dem Gesetze auf den inländischen industriellen Unternehmungen lastenden Taxen,

c) die Aufzahlungen, welche im Auslande für Zahlungen gemacht werden müssen gegenüber den Zahlungen im Inlande,

d) die sonstigen Vortheile, welche in den einzelnen Fällen dem Staate zufliessen, und zu Gunsten der inländischen Producenten in Anschlag gebracht werden können.

Den Bestrebungen der Regierung zum Schutze der nationalen Industrie sich anschliessend, hat auch der Verwaltungsrath der Oberitalienischen Bahnen sich an die Handelskammern um Mittheilung der Etablissements gewandt, welche gewisse, in einem dem betreffenden Circulare beigefügten Verzeichnisse aufgeführte Materiallieferungen zu übernehmen geeignet wären.

Die Italienischen Eisenbahnen im Jahre 1878. Folgendes waren nach Abzug der an das Aerar zu entrichten gewesenen Steuern die Erträgnisse der Italienischen Eisenbahnen im Zusammenhalte mit den Einnahmen im Jahre 1877:

	Länge der Linien in Kilometer		Gesammteinnahme Lire		Einnahme pro Kilometer Lire	
Staatsbahnen . .	3767	+ 47	88619896	+ 1046509	23720	— 365
Diverse v. Staate betrieb. Linien	957	—	15059254	+ 465422	16106	— 498
RömischeBahnen	1684	+ 11	26339303	— 751991	15905	— 543
Südliche „	1452	—	21084995	— 1023534	14541	— 706
Sardinische „	831	+ 32	933287	— 62330	4666	— 337
Turin-Lanzo . . .	32	—	427482	— 11509	13358	— 360
Turin-Rivoli . . .	12	—	151143	+ 9733	12595	+ 811
Vicenza-Thiene-Schio	32	—	193244	— 19038	6441	— 635
Vicenza, Treviso und Padua-Bassano.	108	—	623302	+ 463708	5825	+ 1132
Settimo-Rivarolo	23	+ 23	92532	+ 92532	6168	+ 6168
Total	8298	+ 113	153524438	+ 209502	18784	— 440

Im Laufe des Jahres 1878 wurden 113 km neue Eisenbahnen dem Verkehre übergeben, und zwar die Linien Treviglio-Rovato (5. März) 33 km; Resiutta-Chiusaforte (21. September) 8 km; S. Caterina-Caltanissetta (8. April) 6 km der Staatsbahnen; die Linie Ponte Galera-Fiumicino (14. März) 11 km der Römischen Eisenbahnen und endlich die Linien Giave Ozieri (21. December) 32 km der Sardinischen Eisenbahnen und Settimo-Rivarolo (6. Mai) 23 km.

Rumänische Bahnen. Der Arbeitsminister hat der Kammer einen von dieser letzteren beifällig aufgenommenen Gesetzentwurf vorgelegt, laut welchem von der Stadt Buzeu aus eine über Rimnik und Fokschani nach der Eisenbahnstation Marasesti in der Moldau gehende Eisenbahnlinie gebaut werden soll. Die projectirte neue Linie wird den heutigen directen Verkehr des nördlichen Europa mit Constantinopel und dem Orient via Berlin-Breslau-Lemberg-Roman-Galatz-Bukarest-Gjurgevo-Rustschuk-Varna-Constantinopel nicht nur um 160 km abkürzen, sondern auch eine zu allen Jahreszeiten vollkommen sichere Verkehrsstrasse sein, was jetzt bei den alljährlich öfter wiederkehrenden grossen Ueberschwemmungen, die das Gebiet von Roman und Galatz zu erleiden hat, durchaus nicht der Fall ist. Nach dem Entwurf soll die neue (90 km lange Linie) bis zum 1. November 1880 fertig werden. Die Bauarbeiten werden, in Uebereinstimmung mit dem Comptabilitätsgesetz, durch öffentliche Licitation in Entreprise gegeben. Die Kosten werden mit 9 Millionen in das Budget des Jahres 1879—80 eingestellt. 6 Millionen davon werden durch die verfügbar gebliebenen Hypothekenscheine gedeckt; für den Rest von 3 Millionen werden 10 pCt. Schatzscheine ausgegeben, bis die Anleihe für die Eisenbahn Plojesti-Predeal (Siebenbürger Grenze) realisirt werden kann. Diese Anleihe soll alsdann mit einem Mehrbetrage von 3 Millionen contrahirt werden.

Belgien. Grand Central-M.-Gladbach-Antwerpen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Saint-Elette, erklärte am 21. d. M. in der Kammer der Abgeordneten zu Brüssel, dass die Bahnlinie Antwerpen-Roermond-M.-Gladbach ganz bestimmt mit dem 1. Mai cr. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden würde. Die diesseitige Strecke M.-Gladbach-Roermond (Bergisch-Märkische Eisenbahn) wurde bekanntlich schon am 15. Februar d. J. eröffnet.

Die Eisenbahnen in Ostindien.

(Schluss.)

II. Staatsbahnen.

Bei den vielfachen Mängeln, welche das System der garantirten Privatbahnen zeigte, hat man sich in neuerer Zeit entschlossen, die weitere Vervollständigung des Ostindischen Eisenbahnnetzes nur auf Staatskosten zu bewirken.

Die zur Ausführung genehmigte Bahnlänge beträgt 6 190,63 km, von denen bereits 3 241,73 km dem Betriebe übergeben sind, so dass nach vollständiger Ausführung des projectirten Staatsbahnnetzes die Ostindischen Eisenbahnen einschliesslich der Privatbahnen (10 000,34 km) eine Gesammtlänge von 16 190,97 km haben werden.

Das bis Ende 1877 verwendete Anlagecapital betrug im Ganzen 18 000 000 £.

Die Mehrzahl der bestehenden Staatsbahnen ist nur von geringer Ausdehnung, sie sind im Allgemeinen eingeleisig und soweit im Nachstehenden nicht anders angegeben ist, in Meterspurweite ausgeführt.

Die Staatsbahnen bestehen aus folgenden Linien:

1. Calcutta und South Eastern 45,05 km lang, von Calcutta nach der Mündung des Ganges bei Mutlah. Da der Hafen dort noch unvollendet, ist der Verkehr gering.

2. Nuthatty (4′ Englische Spurweite) 44,25 km lang; von Nuthatti (Station der East Indian) nach Azimgunge (bei Moorshedabad).

3. Northern Bengal 335,07 km lang (52 km sind noch in Bau) führt von Kooshtea an der Eastern Bengal nach dem am Fusse des Himalaya 7200′ hoch gelegenen Darjeeling. Im Januar 1878 von Atraie bis zu den Vorbergen des Himalaya eröffnet.

4. Punjab Northern (4′ 8″ Englische Spurweite) 688,24 km lang, führt von Lahore nordwestlich nach Peshawur, der ehemaligen Hauptstadt Ost-Afghanistans. Die 165,73 km lange Strecke Lahore-Ihelum ist vollendet, Ihelum-Rawulpindee in Bau.

5. Assam (noch Project) 176,99 km lang, soll bei Rungpoore von der Northern Bengal abzweigen und über Doobree nach Gowalpare in der Provinz Assam führen.

6. Indus Valley (4′ 8″ Englische Spurweite) 804,91 km lang, geht von Kurachee am Indus entlang nach Mooltan (im October 1878 eröffnet) zur Verbindung mit Lahore.

7. Rajputana 643,6 km lang, führt von Agra westlich resp. von Delhi südlich nach Jeypore, Vereinigungspunkt der Linien, dann über Ajmere nach Nusserabad, wo Anschluss an die folgende Bahn.

8. Neemuch und Holkar 627,51 km, von Nusserabad über Neemuch und Indore (Hauptstadt des Maharaja Holkar) nach Nusserabad. Von der nördlichen (Neemuch) Linie sind 58,73 km, von der südlichen (Holkar) Linie 114,24 km eröffnet, weitere 627,5 km sind genehmigt.

9. Patree (4′ 8″ Englische Spurweite) 36,20 km. In Betrieb der unter I. 4 aufgeführten Bombay-Baroda-Central siehe dort.

10. Wurdha Valley (Wadi-Hyderabad), in Betrieb der Great Indian Peninsular siehe unter I. 2 b.

11. Tirhut (Project) 127,52 km. Bildet einen Zweig der East Indian von Barh bei Patna nach Durbunga und weiter nördlich. Die genehmigte Länge beträgt 590,9 km.

12. Rangoon und Irawaddy 262,26 km, die erste in British Burma erbaute Bahn, welche die Hauptstadt Rangoon längs des Irawaddy Thales mit Prome verbindet. Die im Mai 1877 eröffnete Strecke ist 262,26 km lang und soll 67,58 km weiter bis Alanmyo ausgedehnt werden.

13. Sindia (4′ 8″ Englische Spurweite) 120,26 km. Agra-Gwalior; davon ist eine kurze Strecke Agra-Dholpore fertig.

14. Western Rajputana 481,9 km: die projectirte südwestliche Fortsetzung der Bahn Agra- bezw. Delhi-Ajmere; wird in Ahmedabad zum Anschluss an die Bombay- und Baroda-Bahn endigen. Der erste Theil der Linie von Ajmere nach Beawur 35¾ Meilen sollte noch im Laufe des Jahres 1878 eröffnet werden; eine weitere 81¾ Meilen lange Strecke ist im Bau, ebenso eine von Ahmedabad ausgehender 78 Meilen lange Linie. Zur Ausführung des 104 Meilen langen mittleren Stückes sind noch keine Vorbereitungen getroffen.

15. Nagpore und Chattisghar (Project) 198,71 km.

16. Dhond und Munmar (4′ 8″ Englische Spurweite) 233,30 km.

17. Berar. Kurze Zweigstrecken der Nagpore-Linie nach Khamgaon und Amraoti, welche von der Great Indian Peninsular (siehe I.) in Betrieb genommen sind.

18. Nizams Government, von Wadi an der Linie Bombay-Madras nach Hyderabad und Secunderabad, in Betrieb der Great Indian Peninsular (vergl. I. II.)

19. Baroda State (2,5′ Englische Spurweite) 88,89 km, wovon 20 Meilen (32,18 km) im Jahre 1876 eröffnet sind. Den Betrieb und Weiterbau der von Meagam bis Dubhoe führenden Strecken hat die Bombay- und Baroda-Bahn übernommen.

20. Provinzialbahn Muttra und Hattras, 43,44 km lang. Die 104 596 £ betragenden Anlagekosten sind zu ⅔ aus Provinzialfonds und zu ⅓ von den Interessenten hergegeben worden.

21. Patna-Gya (Project), 93,32 km. Zweig der East Indian.

Britisch Indien hat einschliesslich der Vasallenstaaten einen Flächeninhalt von 3 801 176 qkm oder 69 033,4 geographischen Quadratmeilen mit rund 240 Millionen Einwohnern, es ist daher 7 mal so gross als Deutschland und hat über 5 mal soviel Einwohner.

Das Indische Bahnnetz umfasst gegenwärtig 12 955,26 km mit über 900 Stationen.

Das Eisenbahnpersonal bestand im Jahre 1877 aus 132 040 Personen, davon 3 607 Europäer, mit welchen zur Zeit alle Oberbeamtenstellen, sowie die Werkmeister-, Locomotivführer- und Schaffnerstellen und zum Theil auch die Stellen der Bureaubeamten besetzt werden.

Die Besoldungen der Europäischen Beamten sind 3—4 mal so hoch wie in England und betragen 10 mal soviel wie die der Eingeborenen, welche im Uebrigen zu mechanischen Arbeiten ganz befähigt sind und sich durch Ausdauer und Regelmässigkeit im Dienst auszeichnen.

An verschiedenen Plätzen in der Nähe der Bahn sind Eisenbahnbeamten-Colonien für die Europäer und ihre Familien mit Kirchen, Schulen, Bädern, Kaufläden und Buchhandlungen entstanden.

Im Jahre 1877 wurden im Ganzen befördert 34 143 512 Reisende und 8 309 943 t Güter, und zwar vorzugsweise Getreide, Salz, Kohle, Taback, Zucker, Häute, Baumwolle etc.

Die Einnahmen betrugen

aus dem Personenverkehr	2 843 951 £	(56 879 026 M.)
„ „ Güterverkehr	7 669 314 „	(153 386 280 „)

An Betriebsmitteln waren vorhanden:

1 630 Locomotiven
4 894 Personenwagen
29 263 Güterwagen.

Die Beschaffung der Kohle spielt bei den Indischen Bahnen, wie auch bereits an mehreren Stellen erwähnt, eine sehr wichtige Rolle, da nur wenige Bahnen ergiebige Kohlenfelder in der Nähe besitzen und daher die Kohlen zum grossen Theil aus England und Australien zu hohen Preisen bezogen werden müssen.

Die den Indischen Eisenbahnen eigenthümlichen Unfälle werden vorzugsweise durch die Heftigkeit der Elemente verursacht, insbesondere durch das plötzliche Anwachsen der Ströme, wodurch fast alljährlich in der Regenzeit Bahndämme und Brücken beschädigt und einzelne Bahnstrecken wochenlang ausser Betrieb gesetzt werden, zum Theil, wenn auch seltener, durch Orkane. In einzelnen Fällen sind auch wilde Thiere die Veranlassung zu Unfällen, so wurde z. B. ein Zug von einem Elephanten angegriffen, in einem anderen Falle ein Zug durch einen Büffel zum Entgleisen gebracht.

Was die finanziellen Ergebnisse betrifft, so betrug Ende 1877 das gesammte Anlagecapital

der Privatbahnen	95 382 941 £
„ Staatsbahnen	17 961 600 „
im Ganzen . .	113 344 541 £

zu dessen Verzinsung bis zum Jahre 1877 von der Regierung 66 212 183 £ verausgabt worden waren, sodass nach Abzug des bisherigen Ueberschusses in Höhe von 39 409 880 £ immerhin noch ein Betrag von 26 802 303 £ aus den Ueberschüssen künftiger Jahre zu tilgen ist.

Die Personen-Geldtarife betragen pro Kilometer

in der	I. Wagenclasse	$11^1/_4$ Markpf.
	II. „	$5^5/_8$ „
	III. „	2—3 „
	IV. „	$1^1/_2$—2 „

gegenüber 8, 6, 4 resp. 2 Markpf. pro Kilometer auf den Norddeutschen Bahnen. Abonnements- und Retourbillets sind ebenso wie auf den Europäischen Bahnen eingeführt.

Die Frachtgüter werden nach folgenden Sätzen pro Tonne und Meile in 5 Classen eingetheilt:

I. Classe	8,99—10 Pies (= etwa 1 Markpf.)
II. „	10,70—15 „
III. „	14,30—24 „
IV. „	21,00—34 „
V. „	27,00—54 „

Ausnahmetarife finden namentlich für Getreide, Kohlen und Salz Anwendung.

Was schliesslich die Wirkungen betrifft, welche die Eisenbahnen in Ostindien hervorgebracht haben, so dürfte ihr Einfluss von grösserer Bedeutung sein, als in irgend einem anderen Lande.

Nicht nur, dass die Eisenbahnen bei den noch immer wiederkehrenden Hungersnöthen unberechenbare Dienste leisten, und dadurch, dass sie in einem Lande von solcher Ausdehnung die verschiedenen Sitze der Regierung in rasche Verbindung bringen und die militärischen Kräfte in den Stand setzen, sich mit Leichtigkeit und Schnelligkeit zu bewegen, einen Hauptstützpunkt für die Englische Oberherrschaft bilden, sondern besonders in socialer Beziehung haben die Eisenbahnen, ausser ihrer selbstverständlichen Wichtigkeit für die Entwickelung des Handels, zur Hebung der Vorurtheile und Aenderung der Lebensgewohnheiten in erstaunlicher Weise beigetragen und werden dies in Zukunft in noch steigendem Masse thun. Zuerst hielten sich die Eingeborenen wegen der geheimnissvollen bewegenden Kraft von den Bahnen fern, sie fürchteten bei einer solchen Fahrt bezaubert zu werden. Der Pilger zweifelte an der Schicklichkeit der Bahnbenutzung und erst nachdem ein Ausspruch vom grossen Sanhedrim der Hindus erfolgt war, dass die Wirksamkeit der Pilgerschaft durch die Eisenbahnfahrt nicht beeinträchtigt würde, legen jetzt jedes Jahr Tausende von Pilgern ihren Weg mittelst der Bahn zurück.

Insbesondere hat auch das soweit ausgebildete Kastenwesen durch die Bahnbenutzung einen gewaltigen Stoss erlitten. Jetzt reist ein hochgestellter Hindu mit seinem Mitmenschen, dessen Anwesenheit in demselben Zimmer er sonst für eine Schmach betrachten würde, viel lieber in demselben Eisenbahnwagen, als dass er für seine Fahrt höhere Kosten aufwendet. Früher brach wohl ein kleiner Rajah, welcher den Zug versäumt hatte, in Drohungen mit Mord und Todtschlag gegen den Stationsvorsteher aus, weil letzterer den Zug nicht hatte warten lassen. Nunmehr weiss er, dass selbst ein Rajah auf seinem eigenen Gebiete sich dem imperativen Rufe der Stationsglocke fügen muss.

Präjudizien.

A. **Reichs-Ober-Handelsgerichts-Entscheidungen.** Die Anzeige eines Banquiers an seinen Committenten, dass er die in seinem Auftrage gekauften Effecten ins Depot genommen, ohne Angabe der Nummern der Stücke, bewirkt nach constanter Rechtsprechung des Reichs-Ober-Handelsgerichts im Allgemeinen nicht die Eigenthumsübertragung der ins Depot genommenen Stücke an den Committenten. Dieser erlangt dadurch nur ein Forderungsrecht auf Herausgabe der in seinem Auftrage gekauften Effecten. Neuerdings nun hat das Reichs-Ober-Handelsgericht, (I. Senat, Erkenntniss vom 17. December 1878) ausgesprochen, dass doch die erwähnte unbestimmte Einkaufs- und Depotbezeichnungsanzeige unter Umständen als eine Besitzergreifung der Effecten Seitens des Banquiers für seinen Committenten als den Eigenthümer der Stücke rechtlich aufgefasst werden könne und zwar in dem Falle, wenn der Banquier die angekauften Effectennummern auf den Namen des Committenten in seinen Handlungsbüchern eingetragen und sodann die Anzeige, er habe die Effecten gekauft und für den Committenten ins Depot genommen, diesem erstattet hat, auch wenn die Anzeige die Nummernangabe der Effecten nicht enthält. Nach dieser Rechtsanschauung des höchsten Gerichtshofes, welche sich sowohl auf den Geltungsbereich des Preuss. Allg. L.-R. als auch des gemeinen Rechts erstreckt, würde also jeder Committent, welchem von seinem Banquier die Anzeige des Einkaufs und der Deposition von Effecten, ohne Angabe der Nummern, zugeht, falls ihm erwünscht ist, als Eigenthümer der Effecten betrachtet zu werden, gut thun, dieses Eigenthumsrecht auf Grund der ihm zugegangenen Depotbezeichnungsanzeige zu betonen und sich zum Beweise auf die Eintragung in den Handlungsbüchern des Banquiers zu berufen. Ergiebt sich dann, dass der Banquier die angekauften Effectennummern nicht auf den Namen des Committenten in seinen Büchern eingetragen hat, so hat der Committent in Wahrheit durch die Einkaufs- und Depotbezeichnungsanzeige nur ein Forderungsrecht auf die Effecten erlangt. — Der diesem wichtigen Ausspruch des Reichs-Ober-Handelsgerichts zu Grunde liegende Fall ist folgender: Die später in Concurs gerathene Handelsgesellschaft Hess & Katz zu Berlin hatte im Jahre 1875 im Auftrage des Dr. W. Ankäufe von 1881er Amerikanern gemacht und ihm darüber Anzeige mit der Hinzufügung gemacht: „wir halten die Stücke zu Ihrer Verfügung in Ihrem Depot“, ohne die Nummern der Stücke zu bezeichnen. Dagegen hatte die Handelsgesellschaft sofort nach dem Einkauf in ihre Handlungsbücher die Effecten nach ihren speciellen Nummern auf den Namen des Dr. W. eingetragen. Dr. W. liess die Effecten, trotzdem er nichts darauf dem H. & K. schuldete, in deren Verwahrung und diese verpfändete später die Effecten mit anderen Werthpapieren für eigene Rechnung. Bald darauf wurde der Concurs über das Vermögen der Handelsgesellschaft eröffnet, und die Pfandgläubiger derselben veräusserten sodann die ihnen verpfändeten Papiere mittelst Pfandverkaufs, wobei über den Betrag ihrer Forderung hinaus noch eine bedeutende Summe erlöst und dieselbe zur Concursmasse abgeführt wurde. Nunmehr erhob Dr. W. Anspruch auf die Herausgabe des Mehrerlöses für die Amerikaner, welche ihm gehört und die H. & K. treuloser Weise für ihre eigenen Schulden verpfändet hätten. Diesen Anspruch bestritt die Concursmasse, indem sie ihm nur ein Forderungsrecht auf die für ihn in Depot genommenen Amerikaner resp. auf den Werth derselben zuerkannte, welches er gleich den übrigen Gläubigern in dem Concurse geltend zu machen hätte. Das Stadtgericht zu Berlin verurtheilte die Concursmasse zur Herausgabe des Mehrerlöses der Effecten; das Kammergericht dagegen wies den klägerischen Anspruch ab, weil die Einkaufs- und Depotbezeichnungsanzeige der Amerikaner ohne Angabe ihrer speciellen Nummern erfolgt war und somit H. & K. nicht den Willen bethätigt hatten, bestimmte Stücke für den Dr. W. zu besitzen. Das Reichs-Ober-Handelsgericht stellte auf die Revisionsbeschwerde des Dr. W. das Erkenntniss des Stadtgerichts wieder her, indem es unter Anderem motivirend ausführte: „Hat ein Commissionär in Wahrheit einen Act, der sich als Besitzhandlung für den Committenten darstellt, wie eine Eintragung der angekauften

Effectennummern auf dessen Namen in seinen Handlungsbüchern vorgenommen und hierauf die Anzeige, er habe Effecten gekauft und für den Committenten ins Depot genommen, diesem erstattet, so muss angenommen werden, dass der Wille bei dieser Anzeige dahin gerichtet gewesen, von dem geschehenen Bethätigungsacte in der Absicht, aus diesem dem Committenten Rechte zu verleihen und sich einseitiger Aenderung jener Bethätigung zu begeben, dem Committenten Mittheilung zu machen. Für diesen Willen enthält die gedachte Anzeige auch eine ausreichende Erklärung. Der Committent, der eine solche Anzeige, es seien in Folge seines Auftrages Effecten angekauft und für ihn ins Depot genommen, auch ohne Nummernangabe erhält, darf zunächst davon ausgehen, dass ein Act der Individualisirung bestimmter Effecten als für ihn zu verwahrender stattgefunden habe und ihm dies mitgetheilt werde. Nur ergiebt sich nach der Art dieser Erklärung, welche auf eine vorgenommene Handlung Bezug nimmt und Rechte aus dieser zueignet, ihre Unfähigkeit, Wirkungen im Sinne des § 71, Tit. 7, Th. I, Allgem. L.-R. hervorzubringen, sobald sich ergiebt, dass eine solche Handlung in Wahrheit nicht vorgenommen war. In dem in Entscheidungen des Reichs-Ober-Handelsgerichts Band XIX. Seite 78 flg. behandelten Falle handelte es sich um die Prüfung der Wirkung einer Einkaufs- und Depotbezeichnungsanzeige lediglich für sich allein, ohne dass vorher eine thatsächliche Individualisirung bestimmter Stücke als Gegenstände einer Verwahrung oder eine sonstige Bethätigung des Willens, bestimmte Stücke für den Committenten zu besitzen, stattgefunden hatte oder doch als stattgefunden constatirte, und es wurde dieser Anzeige conform mit den jetzigen Ausführungen mangels Bezeichnung bestimmter Nummern die Tendenz und Fähigkeit abgesprochen, selbst eine Bethätigung des Willens, bestimmte Stücke für den Committenten zu besitzen, darzustellen".

A. **Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen.** Das Bewachen der auf der Eisenbahn stillstehenden Wagen gehört nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, III. Senat, vom 13. Februar 1879 im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes nicht zum Bahnbetriebe und die dem Wächter oder anderen Personen dabei zugestossenen Unfälle begründen für die Eisenbahnverwaltung nur insoweit eine Haftbarkeit, als die Landesgesetze eine solche statuiren. — Ein Eisenbahnwächter war beauftragt, die auf einer im Bau befindlichen Ueberbrückung einer Wegeunterführung unter der Oberschlesischen Eisenbahn stehenden Eisenbahnwagen während der Nacht zu bewachen. Der Holzbelag der Ueberbrückung war erst theilweise hergestellt, und es waren die noch vorhandenen Oeffnungen und Abhänge unverdeckt und unverwahrt. Da jede Beleuchtung an dem beschriebenen Orte fehlte, so fiel der Wächter bei einem Rundgang von einem unverdeckten Abhang herab und starb bald darauf in Folge der erhaltenen Verletzungen. Der Klageanspruch seiner Hinterbliebenen gegen die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft auf Schadenersatz aus dem Reichshaftpflichtgesetz wurde zwar vom Appellationsgericht zu Breslau abgewiesen, dagegen verurtheilte das Appellationsgericht die Eisenbahngesellschaft zur Entschädigung aus dem Allg. L.-R., weil sie durch Nichtbeleuchtung der gefährlichen Wegeüberführungen während der Nacht sich einer strafbaren Uebertretung schuldig und somit auch für den Unfall haftbar gemacht habe. Auf die Revisionsbeschwerde der Eisenbahnverwaltung bestätigte das Reichs-Oberhandelsgericht das zweitinstanzliche Urtheil, indem es motivirend ausführte: „Die Verklagte selbst als moralische Person kann sich des ihr zur Last gelegten Versehens nicht schuldig gemacht haben, es kann nur ein Versehen ihrer Vertreter oder Beamten vorliegen. Für deren Versehen haftet sie nach Preussischem Allg. L.-R. nicht allgemein, sondern nur dann, wenn es sich um Erfüllung vertragsmässiger oder solcher Verpflichtungen handelt, welche durch specielle Gesetze auferlegt sind, wie das Reichs-Oberhandelsgericht bereits wiederholt, wesentlich in Uebereinstimmung mit der Judikatur der Preussischen Gerichtshöfe, ausgesprochen hat. Nun muss angenommen werden, dass eine durch ein specielles Gesetz der Verklagten auferlegte Verpflichtung unbefolgt geblieben ist. Nach § 367 No. 12 des Str.-G.-B. fällt in eine Polizeistrafe, wer an Orten, an welchen Menschen verkehren, Oeffnungen oder Abhänge dergestalt unverdeckt oder unverwahrt lässt, dass daraus Gefahr für Andere entstehen kann. Die noch unfertige Ueberbrückung der Wegeüberführung, bei welcher der Unfall eingetreten, war im Sinne des gedachten Gesetzes ein Ort, wo Menschen verkehrten, denn der P. hatte dort zum Zwecke der ihm übertragenen Bewachung der dort aufgestellten Eisenbahnwagen zu verkehren, und dass ein Mensch dort zu verkehren hatte, ist zur Anwendung des § 367 No. 12 cit., wenn es sich gerade um diesen Menschen handelt, ausreichend, und der Umstand, dass P. als Wächter an der fraglichen Stelle beschäftigt wurde, ändert daran nichts, da er nicht mit Bewachung der Oeffnungen, sondern der Wagen beauftragt war. Der Holzbelag der Ueberbrückung war erst theilweise hergestellt, es waren daher auch Oeffnungen oder Abhänge unverdeckt und unverwahrt. Zweifelhaft könnte zwar erscheinen, ob darin, dass die Oeffnungen unverdeckt und unverwahrt waren, schon eine Verletzung des allegirten Gesetzes lag, weil der Bau doch nur allmälig ausgeführt werden konnte, und eine Verwahrung, d. h. eine Versperrung der Ueberbrückung nicht angänglich sein mochte, weil ungeachtet des fehlenden Holzbelags doch die Eisenbahnwagen die Ueberbrückung schon passirten. Aber jedenfalls durften nach dem Gesetz die Oeffnungen und Abhänge nicht derart unverdeckt oder unverwahrt bleiben, dass daraus Gefahr für Andere entstehen konnte. Diese Gefahr, welche an sich vorhanden war, wurde wenn nicht ganz beseitigt, so doch wesentlich gemindert, wenn die fehlende Beleuchtung der gefährlichen Stelle vorhanden war. Der § 367 No. 12 ist also dadurch verletzt, dass die aus den unverdeckten oder unverwahrten Oeffnungen oder Abhängen entstehende Gefahr für Andere nicht mindestens durch Beleuchtung beseitigt oder verringert war. Für diese Nichtbefolgung der durch ein Polizeigesetz der Verklagten auferlegten Verpflichtung durch ihre Vertreter oder Verwalter hat die Verklagte, wie oben dargethan, zu haften".

Haftpflicht. Höhere Gewalt. Unbestritten hat die klagende Firma F. & Söhne am 24. Januar 1877 der Königlichen Eisenbahn-Güterexpedition Fürth eine Kiste Bronzewaaren mit einem declarirten Werthe von 2 600 Frcs. zur Beförderung an St. B. in London übergeben; diese Waaren wurden jedoch vom Adressaten nicht angenommen, weil sie auf dem Transporte durch Eindringen von Wasser beschädigt worden waren, weshalb sie retour gingen und, nachdem auch die Absender sie nicht zurücknahmen, von der Bahnverwaltung um 419 ℳ 76 ₰ versteigert wurden, und hat die Bahnverwaltung den nach Abzug der Rückfracht von London zu 37 ℳ 25 ₰ verbliebenen Restbetrag von 382 ℳ 45 ₰ den Klägern zur Verfügung gestellt. Klägerin verlangt aber vollen Ersatz des Facturabetrages der Waaren zu 2 071 ℳ 40 ₰ nebst 6 pCt. Zinsen seit dem 24. Januar 1878 und wurde diese Klage vom Handelsgerichte zu München durch Urtheil vom 5. April 1878 aus dem Grunde abgewiesen, weil die Beschädigung der Waare, während sie im Güterschuppen am Bahnhofe zu Antwerpen auf Lager war, in der Nacht vom 30. zum 31. Januar 1877 durch eine ausserordentliche Springfluth — höhere Gewalt (vis major) — herbeigeführt wurde und hiernach die Eisenbahn als Frachtführer gemäss Art. 395 H.-G.-B. hierfür nicht haftbar erscheine. Die klagende Firma hat gegen diesen Ausspruch Berufung ergriffen und zwar nach der mündlichen Ausführung des klägerischen Vertreters im zweiten Rechtszuge blos deshalb, weil mit Unrecht der Fall einer höheren Gewalt angenommen worden. Diese Berufung ist aber nicht begründet. Nach dem vorgelegten Zeugnisse des Oberinspectors des Lootsenamtes zu Antwerpen und nach dem vorgelegten Exemplar der Zeitung „Lloyd Anversois" vom 31. Januar 1877 und dem eigenen Zugeständniss des Klagetheils steht fest, dass in der fraglichen Nacht, nachdem den ganzen Tag über von Nordost ein entsetzlicher Sturm gewüthet hatte, die Schelde bei Antwerpen unter der Einwirkung einer Springfluth aus der Nordsee dermassen angestaut wurde, dass das Wasser sich plötzlich und unerwartet über die Quais ergoss und zwar in einer Grösse und Stärke, wie sie auf mehr als 100 Jahre zurück in der Geschichte jener Stadt nicht verzeichnet steht. Feststeht ferner, dass die Springfluth in jener Nacht eine Höhe von 9 m 45 cm erreichte und die Quais überschwemmte, obwohl diese 8 m 79 cm über dem normalen Wasserstande angelegt sind, sowie dass hiernach das Wasser in den Lagerplatz eindrang und die fragliche Waare beschädigte. In diesem Naturereignisse liegt, wie Erstrichter mit Recht ausgesprochen hat, ohne Zweifel eine höhere Gewalt. Es muss, nachdem der Begriff der höheren Gewalt bezüglich der Haftpflicht des Frachtführers im Handels-Gesetzbuch nicht bestimmt und auch bei dessen Vorberathung nicht klar gelegt wurde, im Hinblick auf das gemeine Recht (fr. 15 § 2; fr. 59 D 19, 2 etc.) hierunter jedes Ereigniss verstanden werden, welches im gegebenen einzelnen Falle durch menschliche Kraft und Voraussicht, selbst bei Aufwendung aller durch die gegebenen Umstände gebotenen und diesen Umständen angemessenen Sorgfalt nicht abgewendet werden konnte, also jedes unvermeidliche Naturereigniss, wie z. B. Ueberschwemmung, Erdbeben, Bergsturz, Blitz etc. Ein solches Ereigniss von so ausserordentlicher und unerhörter Dimension, wie das kritische, war nicht vorauszusehen, selbst bei Aufwendung aller Sorgfalt nicht abwendbar und nach den gegebenen Umständen in seinen Folgen nicht vermeidbar. Die fraglichen Güterschuppen sind auf den Quais weit über dem bisher bekannten Wasserstande angelegt und es ist Alles geschehen, was nach menschlicher Voraussicht und Berechnung bei deren Anlage geschehen konnte; jene Güterschuppen mussten auch im Interesse des Verkehrs an der Bahn auf den Quais angelegt werden, weil die Waaren von hier aus auf die Schelde behufs Verbringung zur See verladen werden und wäre es offenbar verkehrt und gegen alles kaufmännische Interesse, wenn, wie Appellant verlangt, deren Anlage auf der anderen Seite der Stadt Antwerpen, also fern vom Flusse, erfolgt wäre; es erfordert vielmehr der Verkehr, dass die Errichtung solcher Lagerplätze in einer solchen Lage geschehe, dass ein unmittelbarer Transitverkehr und Anschluss an die Schifffahrt stattfinden kann. Wenn Appellant weiter allgemein verlangt, dass

die werthvolleren und mit Declarationswerth versehenen Güter im Schuppen nicht zu ebener Erde gelagert, sondern in einen höheren Stock verbracht werden sollen, so wäre eine solche Einrichtung, welche Lager- und Transportkosten ohne Noth vermehren würde, gegen das Handelsinteresse. Die Verbringung der fraglichen Waaren aber aus dem Güterschuppen an einen anderen höher gelegenen Ort war in der kritischen Nacht nicht möglich, da das Wasser plötzlich und unerwartet so hoch stieg, dass es einen Meter hoch über die Quais lief.

Der Begriff der höheren Gewalt hängt nicht davon ab, dass die Abwehr der schädlichen Folgen überhaupt denkbar ist, sondern davon, dass die Abwendung durch Vorkehrungen möglich ist, welche zu dem durch sie beabsichtigten Erfolg nach allgemeiner Verkehrsanschauung in einem vernünftigen Verhältnisse stehen und den Betrieb durch unverhältnissmässige Kosten nicht wirthschaftlich unmöglich machen. Deshalb ist ein Naturereigniss schon dann als höhere Gewalt anzusehen, wenn sein Eintritt oder seine schädliche Wirkung durch vernünftige, der allgemeinen Verkehrsanschaung entsprechende Mittel nicht vermieden oder abgewendet werden konnte, gleichviel ob die Abwendung an sich durch Menschenkraft überhaupt denkbar ist oder nicht. (Vergl. Eger, Commentar zum R.-H.-Pfl.-G. S. 114.) Mit Recht hat daher Erstrichter den Beklagten als Frachtführer wegen vorliegender höherer Gewalt als nicht haftbar erklärt und die Klage abgewiesen. (Erk. d. Hand.-App.-Ger. zu München vom 18. Juli 1878. Urth.-B. No. 3323. Samml. der Entsch. Bd. III S. 777 ff.)

Die Ausbildung der Bau-Ingenieure im Telegraphenwesen.

Einem von dem Telegraphendirector Merling in dem Architecten- und Ingenieurverein zu Hannover gehaltenen Vortrage über die Stellung des Bau-Ingenieurs zur Telegraphie entnehmen wir Folgendes:

Erst im Jahre 1858 wurde der Wunsch nach einer vorbereitenden Ausbildung der Bau-Ingenieure in der Telegraphie rege, jedoch steigerte sich das Interesse für sie in technischen Kreisen erst mit dem weiteren Aufblühen der Telegraphie und mit ihrer erweiterten Anwendung im Eisenbahndienste, und heute findet man die Telegraphie allgemein im Unterrichtsplan der technischen Hochschulen. England und Frankreich sind uns übrigens in dieser Beziehung voraus; insbesondere Frankreich, welches eine Ecole supérieure de Telegraphie mit 2jährigem Cursus eingerichtet hat, deren Besuch den älteren Eleven der Ecole polytechnique, der Ecole des ponts et chaussées, Ecole centrale des arts et manufactures etc. gestattet ist. Es sind diese Einrichtungen von um so höherer Bedeutung, als es dadurch möglich wird, den an die rapide Entwickelung der Telegraphie sich knüpfenden technischen Schwierigkeiten leichter zu begegnen.

Der Bau-Ingenieur wird sich zweifellos früher oder später mit der Telegraphie in grösserem Umfange befassen müssen. Wenn auch der Physiker von Fach die Electricitätslehre mehr beherrscht als der Bau-Ingenieur, so liegen die vorzugsweise in Betracht kommenden Fragen diesem auch nicht zu fern; ausserdem ist ihm die practische Befähigung in weit höherem Grade eigen als dem Gelehrten. Darin und in Verbindung mit den allgemeinen bautechnischen Kenntnissen liegt aber ein hoher Werth für die Telegraphie. Dieselbe zählt zu den grossen Verwaltungen technischer Unternehmungen, welche nachweislich am besten durch Techniker zu leiten sind.

Indem wir uns den vorstehenden Mittheilungen anschliessen, können wir nur wünschen, dass die Bestrebungen zur Ausbreitung der Kenntnisse der Telegraphie und zur Ausbildung der Telegraphen-Ingenieure in den betheiligten Kreisen allgemeine Unterstützung finden möchten. Die bereits auf verschiedenen Bahnen erfolgte Einführung des Blocksystems und die mehr und mehr allgemeiner werdende Anlage der Central-Weichenstell- und Signalapparate hat den Telegraphen-Ingenieuren ein neues, so ausgedehntes und wichtiges Feld eröffnet, dass eine wissenschaftliche Ausbildung nicht mehr entbehrt werden kann.

Personal-Nachrichten.

Hannover, 25. März. Der grosse Technologe Karmarsch ist nach längerem Krankenlager gestorben. Karmarsch, Geheim. Regierungsrath, Dr. phil., war 1803 zu Wien geboren. Erst vor einigen Jahren zwang ihn eine zunehmende Schwäche der Augen, das Directorat der polytechnischen Schule zu Hannover niederzulegen. Seitdem beschränkte sich seine öffentliche Thätigkeit auf Fortführung seiner Aemter als Vicepräsident der Direction des Gewerbevereins für Hannover und als Mitglied der Deutschen Normal-Eichungscommission.

Der im technischen Eisenbahnbureau des Ministeriums für Handel etc. angestellte bisherige Eisenbahn - Maschinenmeister Ernst Karl Wichert ist zum Königlichen Eisenbahn-Maschineninspector ernannt worden.

Literatur.

Die Reform im Gütertransport. Ein Beitrag zur Hebung von Handel und Industrie in Deutschland. Berlin 1879. Verlag von Julius Springer.

Den Stückgutverkehr, welcher gegenwärtig trotz seiner Kostspieligkeit für die Bahnen doch nicht den Anforderungen (wessen?) entspreche, will der Verfasser der „Willkür der Spediteure" entziehen und, da die Bahnen selbst nicht zur geeigneten Reform im Stande seien, einem Generalspediteur, nämlich der Reichspost, übertragen wissen. Diese soll die Güter auf den (von den Bahnen zu pachtenden) Güterböden, soweit nöthig, 3—4 Tage ansammeln, damit dann in grösserem Umfange als seither volle Ladungen nach bestimmten Stationen gebildet und dadurch Umladungen vermieden werden können. Durch Zahlung einer zu vereinbarenden Achskilometer-Vergütung sollen die weitläufigen Abrechnungen unter den Bahnverwaltungen vermieden werden.

Wir haben aus Anlass einer ähnlichen in demselben Verlage früher, ebenfalls anonym, erschienenen Broschüre (cfr. No. 29 Jahrg. 1878) bereits unsere Bedenken gegen den darin gemachten gleichen Vorschlag geäussert und wollen nur noch hinzufügen, dass an sich dem Ansammeln von Stückgütern durch die Bahnen — abgesehen von etwaigen localen Hindernissen — schon jetzt in den Fällen nichts entgegen stehen dürfte, wenn dadurch volle Ladungen für gewisse Course oder Stationen erreicht und durch Ersparung der Zeit für sonst erforderliche Umladungen und dabei doch die gegenwärtigen factischen Transportzeiten etc., mindestens die reglementsmässigen Lieferzeiten gewahrt werden könnten.

Im Weiteren berührt die Schrift die unnützen Leertouren der Wagen, besonders in den Fällen, wenn gleichartige Transporte in beiden Richtungen derselben Route laufen, also durch geeignete Massregeln die Benutzung derselben Wagen für Hin- und Rücktour leicht zu erreichen ist; ferner wenn auf den Uebergangsstationen Umladungen fremder Wagen erfolgen, um die eigenen Wagen in Cours zu setzen.

Der Vorschlag, zur Beseitigung dieser Uebelstände dem betreffenden Personal eine Prämie von 2 ℳ für jeden in der Rücktour beladen an die Nachbarbahn übergehenden Wagen zu gewähren, verdient wohl eine weitere Erwägung, doch fürchten wir vorweg, dass die practische Ausführung desselben, sowie des ferneren Vorschlages, zur Verminderung der unnützen Rangirarbeiten eine gegenseitige Vergütung für passend rangirt übergebene Züge unter den benachbarten Verwaltungen einzuführen, auf grosse Schwierigkeiten stossen würde.

Die Patent-Gesetze in der Praxis. Berlin, 1879. Polytechnische Buchhandlung, A. Seydel.

Diese Broschüre stellt die für den Erfinder practisch wichtigeren, bei Nachsuchung von Patenten zu beobachtenden Bestimmungen aller in Betracht kommenden Länder, besonders aber Deutschlands, in klarer und bündiger Weise, unter Beigabe der wichtigsten Schemata, zusammen und macht auf die durch die Patentrechte bedingten Pflichten aufmerksam.

Einem Jeden, der ein Patent nachzusuchen hat oder ein solches bereits besitzt, wird sie ein sehr schätzbarer Leitfaden für sein Verhalten sein.

Otto Hübner's statistische Tafel aller Länder der Erde (Verlag von Wilhelm Rommel in Frankfurt a. M.) ist soeben in neuer (28.) Auflage erschienen. Auch dieser Jahrgang zeichnet sich durch sorgfältige und umsichtige Bearbeitung des Materials aus und enthält wiederum zahlreiche Abänderungen und Zusätze nach amtlichen Quellen, so z. B. bezüglich der Statistik der Bevölkerungen und der Heere.

Die Unterrichtsbriefe für das Selbststudium Erwachsener, Sprach- und Sprechunterricht der Russischen Sprache, bearbeitet von Prof. Dr. Jwan Wasjemonoff und Dr. phil. Helmhorst. Die bewährte Methode Toussaint-Langenscheidt ist in diesen Unterrichtsbriefen auf die Russische Sprache angewendet, welche bekanntlich als eine der schwierigsten verrufen ist und deren insbesondere auch für viele Eisenbahnbeamte nothwendig gewordenes Studium nur dem Energievollsten gelingen will. Durch dieses Unterrichtswerk wird das Selbststudium der Russischen Sprache fast spielend ermöglicht und können wir dieselben allen denen auf das Wärmste empfehlen, welche die Russische Sprache erlernen wollen.

Das erwähnte Werk ist im Verlag für moderne Sprachen und Literatur zu Leipzig erschienen. Der Preis des uns vorliegenden ersten Briefes, der gleichzeitig Prospect und Einführung in den Unterricht, sowie Lection 1 und 2 (Buchstabenlehre) enthält, kostet nur 50 ₰, so dass Jeder ohne erhebliche Opfer sich einen Einblick in die Methode verschaffen kann.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. General-Versammlungen.

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Actionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der

Dienstag, den 29. April 1879,

um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architectenvereines (Wien, Eschenbachgasse No. 9) stattfindenden

XVIII. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1878.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1878.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Antrag des Verwaltungsrathes auf Gewährung eines weiteren Beitrages zum Pensionsfonde der Bediensteten.
7. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 21. April 1879

bei der Centralcassa der Gesellschaft, I., Elisabethstrasse 9, oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der Sammlungscassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galizischen Actien-Hypothekenbank in Lemberg und
bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Anglo-Austrian-Bank in London oder
bei der Banque de Roumanie in Bucarest

mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette in den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung die Legitimationskarten zur General-Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden. Wien, am 21. März 1879. Der Verwaltungsrath. (390)

Königlich Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche General-Versammlung der Pfälzischen Eisenbahnen betr. Die Herren Actionäre der drei vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen §§ beigedruckten Zusätze (vergl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen a/Rhein abzuhaltenden

ordentlichen General-Versammlung
auf Mittwoch, den 30. April 1879,
Morgens 10 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1878.
II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1878 gemäss § 45 Ziffer 2 der Satzungen.
III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.
IV. Antrag der Verwaltung:
„Die General-Versammlung wolle genehmigen, das Bau- und Einrichtungs-Capital der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft auf Grund der im Geschäftsberichte pro 1878, Seite 18—20 gegebenen näheren Motivirung
a) für Herstellung der Saargemünder Umgehungs-Curve um den Betrag von . . . . Mk. 265 000.
b) für den theilweisen Umbau der Kettenbarrièren an den Wegübergängen um den Betrag von . . Mk. 25 430.
c) als Zuschlagssumme für Geldbeschaffung, Verzinsung und allgemeine Reserve um . . . . . Mk. 61 570.
oder eventuell bei Annahme eines 4procentigen Zinsfusses für das in Aussicht genommene Prioritätsanlehen um einen entsprechend grösseren Betrag dieser Zuschlagssumme zu erhöhen und die Verwaltung ermächtigen, diesen Posten dem Prioritätsanlehen für die Ludwigsbahn-Gesellschaft beizuschlagen und den Gesammtbetrag dieses Anlehens zuzüglich der bereits durch die vorigjährige General-Versammlung genehmigten Position gemäss der im Geschäftsberichte Seite 19 und 20 vorgetragenen Neuaufstellung des Geldbedarfes bei einem 4½ procentigen Zinsfusse auf Mk. 2 890 000. beziehungsweise bei einem 4procentigen Zinsfusse auf einen entsprechend höheren Betrag festzustellen, — Alles dieses in der Voraussetzung, dass und in soweit die Königliche Staatsregierung diesem Antrage die Genehmigung ertheilt und gemäss § 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die dort vorgesehene Zinsgarantie auf die damit noch nicht versehenen Positionen ausdehnen wird."
V. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere, als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der General-Versammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45 Ziffer 6 der Satzungen 4 Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 23. April d. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a/Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen General-Versammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet. Ludwigshafen, 22. März 1879. Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Boecking, Königlicher Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (393)

---

2. Auszahlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Nach erfolgtem Abschlusse der Betriebsrechnung für das Jahr 1878 haben wir nach Erwägung der von der Direction unterbreiteten Vorschläge die Dividende der Ein und Fünfzig Millionen sieben Hundert und Fünfzig Tausend Mark Stammactien unserer Gesellschaft Lit. A, B, C, D und E für das Jahr 1878 auf

Fünf Procent

festgesetzt, so dass nach Abrechnung der bereits im Juli vorigen Jahres abschläglich gezahlten zwei Procent noch

Drei Procent oder
Achtzehn Mark auf jede

Actie zur Zahlung kommen.

Indem wir den Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1878 dem Geschäftsberichte vorbehalten, fordern wir die Besitzer von Dividendenscheinen pro 1878 hierdurch ergebenst auf, in der Zeit vom

31. März bis 31. Mai dieses Jahres

in den Werktagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 74 nach den einzelnen Kategorien geordnet, (Lit. A, B, C, D und E) und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummern-Verzeichniss) mit Namens-Unterschrift und Angabe der Wohnung versehen, unserer Hauptcasse am Askanischen Platz No. 5 zu Berlin einzureichen und die Zahlung in Empfang zu nehmen.

Bei gleichzeitiger Einreichung von Zins-Coupons ist über diese eine besondere Note aufzustellen.

In Leipzig erfolgt die Zahlung in den Werktagen vom 1.—12. April einschliesslich durch die Gütercasse auf unserem dortigen Bahnhofe. Berlin, den 27. März 1879. Der Verwaltungsrath. Löwe. (412)

---

3. Tarifwesen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 1. April c. ab ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Getreide etc. zwischen Stettin und Bärwalde resp. Vietnitz, Tab. 28, 29 und 36 unseres Local-Gütertarifs widerruflich auf 0,36 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 23. März 1879. Directorium. (381)

Hannover-Rheinischer Verband. Zum Gütertarife vom 1. Juni 1878 ist der mit dem 1. April c. in Kraft tretende Nachtrag 2 herausgegeben, welcher theilweise Aufhebung des Verkehrs der Station Nordstemmen der Hannoverschen Staatsbahn, Einbeziehung neuer Verkehrsstrecken, Berichtigungen der Stationstarife sowie Ausnahmefrachtsätze für Salz, für Schwefelkiesrückstände von Linden nach Hörde und für Torftransporte von Rotenburg i. H. nach Hannover enthält. Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 15. März 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (382)

Am 13. d. Mts. ist ein erster Nachtrag zu den reglementarischen und Tarifbestimmungen für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreide-Verkehr, enthaltend Modification der besonderen Bestimmungen zu den Ausnahmetarifen für Getreide etc. Russischer Provenienz ab Podwoloczyska, Brody, Lemberg und Krakau nach Deutschen Stationen in Kraft getreten.

Dieser Nachtrag gilt gleichzeitig
als fünfter Nachtrag zum Tarifheft I,
„ dritter „ „ „ II,
„ zweiter „ „ „ IV,
„ erster „ „ „ V,

Druckexemplare sind bei den Verbandstationen zu haben. Breslau den 16. März 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (364)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarif für Personen-Beförderung vom 1. März 1877 ist der 25. Nachtrag erschienen, welcher am 1. k. Mts. in Wirksamkeit tritt und bei den Verbandsbilletexpeditionen eingesehen werden kann. Cassel, am 19. März 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (376)

Zum **Norddeutschen Verbands - Güter-Tarife** vom 1. Januar 1878 ist der mit dem 1. April cr. in Kraft tretende Nachtrag 5 herausgegeben, welcher die Aufhebung der

Special-Tarife für die Beförderung von Rohzucker von Vechelde nach Bergisch-Märkischen Stationen vom 15. April 1875 und von den Braunschweigischen Stationen Hedwigsburg, Lutter a. B. und Seesen nach Köln-Mindener und Rheinischen Stationen vom 15. October 1875, sowie Ergänzungen und Berichtigungen der Stations-Tariftabellen enthält.

Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 18. März 1879. Königl. Eisenbahn-Direction, Namens der Verwaltungen des Norddeutschen Verbandes. (407)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn - Verband. Zu dem Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 gelangt am 1. April 1879 der XIII. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält theilweise Ermässigungen im Verkehr mit Lindau und neue auf dem Reformsystem beruhende Frachtsätze mit den Schweizerischen Bodensee-Uferplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach.

Exemplare qu. Nachtrages können bei den betreffenden Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von denselben zum Preise von 0,20 ℳ pro Stück bezogen werden. Frankfurt a/M., den 18. März 1879. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Verbands-Verwaltungen. (385)

Zum **Bayerisch-Sächsischen Tarife** ist der IV. Nachtrag, giltig vom 16. März d. J., ausgegeben worden. Derselbe kann bei den betheiligten Expeditionen erlangt werden. Dresden, den 21. März 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb.: v. Tschirschky. (387)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. April cr. treten die Nachträge IX bezw. VI und XII zu den Gütertarifheften No. 8 resp. 26 und 24/29 in Kraft, wodurch Ausnahmetarifsätze für Cement zwischen Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg und Friedrichsfeld einer- und Sächsischen Stationen andererseits, sowie neue Frachtsätze zwischen Waghäusel und verschiedenen Schlesischen Stationen eingeführt werden. Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 24. März 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (406)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum Local-Gütertarife vom 15. Januar 1878 tritt mit dem 1. April d. J. der Nachtrag 3 in Gültigkeit. Derselbe enthält eine Druckfehlerberichtigung, Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der speciellen Tarifvorschriften, sowie Ausnahmefrachtsätze für Europäisches Holz des Sp.-T. II und ist bei unseren Güter-Expeditionen zu haben. Berlin und Hamburg, den 26. März 1879. Die Direction. (395)

Hamburg-Lübeck-Schlesischer Verbands-Güterverkehr. Mit dem 1. April cr. kommt für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg, Oldesloe und Lübeck einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nördlich Breslau andererseits auf der Route via Lübeck- bezw. Kleinen-Stargard i. P. ein neuer, auf dem Reformsystem beruhender Tarif zur Einführung, wogegen die Tarife für den Hamburg-Schlesischen und den Lübeck-Schlesischen Verkehr vom 1. August 1871 gleichzeitig ausser Kraft treten.

Der Tarif vom 1. April cr. ist bei den betreffenden Verbandstationen käuflich zu haben. Schwerin, den 27. März 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft. (410)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Verbands-Gütertarif Theil II ist der 6. Nachtrag, welcher eine vom 15. Mai cr. ab gültige Declaration der Anmerkung II auf Seite 1 des Tarifs, sowie eine Berichtigung zum 5. Nachtrag betreffend die Berechnung der Lieferfristen im Verkehr nach und von den Stationen Bergedorf, Lübeck, Büchen, Eutin und den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn enthält, erschienen und kann solcher von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden. Cassel, am 22. März 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (411)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Für den Transport von Europäischem Holz des Specialtarifs II zwischen Berlin (M. H.) und Spandau (M. H.) einerseits und Hamburg (K. M.) und Lüneburg (Hv. St.) andererseits, sowie zwischen den Berlin-Hamburger Stationen einerseits und Hamburg (K. M) andererseits tritt vom 1. April cr. ein provisorischer Nachtrag in Kraft, der bei den vorbezeichneten Verbandsstationen einzusehen ist. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (392)

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Die mittelst Nachtrag I zum Tarif vom 1. Juli 1877 für Oberschlesische Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Bahn nach Stationen diesseitiger Bahn eingeführten ermässigten Frachtsätze für Steinkohlentransporte in Sendungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen, resp. bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht, deren Gültigkeit nur bis Ende März 1879 festgesetzt war, werden am genannten Tage noch nicht aufgehoben, sondern bleiben widerruflich bis ultimo März 1880 in Kraft. Berlin, den 21. März 1879. Die Direction.

Norddeutsch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit 15. April 1879 tritt ein Nachtrag XXV zu dem Tarife für den Norddeutsch - Oesterreichischen Verband, enthaltend Bestimmungen über die Abfertigung von Silberbarren, dann Frachtsätze für Roh- und Pilé-Zucker, Rohtabak, Kartoffeln und Chilisalpeter, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in den betheiligten Stationen sowie bei den betheiligten Verwaltungen zur Einsicht auf. K. K. priv. Oesterreichische Nordwest- und Südnordd. Verbindungsbahn. (389)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für den Localverkehr werden die Sätze des Ausnahmetarifes 5 für Weiche Wolffen-Halle auf 0,15 ℳ, für Weiche Wolffen-Cöthen auf 0,18 ℳ, für Wittenberg-Luckenwalde auf 0,16 ℳ pro 100 kg ermässigt. (388)

Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Der in unserer Bekanntmachung vom 8. Februar cr. publicirte III. Nachtrag zum Tarif für den obengenannten Verkehr tritt nicht am 1. April cr., sondern erst am 1. Mai cr. in Kraft. Berlin, den 25. März 1879. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn - Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

4. Submissionen.

Hinterpommersche Eisenbahn. Auf dem Personenbahnhofe Stettin der Berlin-Stettiner Eisenbahn sollen fünf ungekuppelte Personenzuglocomotiven, sämmtlich complet und betriebsfähig, am 2. Mai cr., Vormittags 11 Uhr, öffentlich meistbietend verkauft werden. Verkaufsbedingungen nebst Beschreibung der Locomotiven liegen sowohl hier bei unserem Büreauvorsteher Laue als auch im Büreau des Berliner Baumarkts zu Berlin zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ — event. in Briefmarken — von unserem Büreauvorsteher bezogen werden. Stettin, den 20. März 1879. Königl. Eisenbahncommission für die Hinterpommersche Bahn. (394 J)

Köln - Mindener Eisenbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von 100 Stück bedeckten Güterwagen soll in zwei Loosen von 25 Stück mit Bremsen und zwei Loosen von 25 Stück ohne Bremsen im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind von unserem hiesigen technischen Centralbüreau gegen Einsendung von drei Mark zu beziehen.

Die Ablieferung der sämmtlichen Wagen muss spätestens bis Ende dieses Jahres erfolgen.

Offerten mit specieller Angabe der Lieferungstermine für jedes Loos sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Coulissewagen" bis zum 17. April an uns einzureichen, und bleiben die Submittenten bis zum 15. Mai an ihre Offerten gebunden. Köln, den 21. März 1879. Die Direction. (383)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Donnerstag, den 3. April cr., Vormittags von 10 Uhr ab, sollen auf dem hiesigen Personen-Bahnhofe gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

ca. 172 700 kg alte 13 cm hohe Schienen,
26 000 „ „ 11 „ „ „
1 100 „ „ 9 „ „ „
10 000 „ „ Schienenenden, diverse Profils, Zungen und Mutterschienen,
38 831 kg noch brauchbare, 9 cm hohe Schienen,
3 200 kg Schmelzeisen,
150 „ unverbranntes Gusseisen
5 800 „ alte unbr. Wellbleche,
500 „ Nutzeisen,
1 000 „ alte Laschen,
800 „ gebrauchtes Morsepapier,
370 „ alte Zinkeinsätze und
115 „ Kupferniederschlag,

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufs-Bedingungen sind im Auctions-Termine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 20. März 1879. Directorium. (378)

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen. Es soll die Lieferung von:

a) 4 000 000 kg Stahlschienen,
321 500 „ Stahllaschen,
134 400 „ Eiserne Unterlagsplatten,
b) 119 000 „ Eiserne Haknägel,
34 500 „ Eiserne Schraubenbolzen mit Muttern und Fixirplättchen,

verdungen werden.

Submissionstermin: Donnerstag, 17. April 1879, Morgens 11 Uhr in unserem Centralbureau in Utrecht, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift: „Offerten auf die Lieferung von Stahlschienen etc." einzureichen sind.

Die Offerten können sich auf die Lieferung sub a oder b oder auf beide beziehen.

Die Bedingungen werden auf Franco-Anfrage abgegeben. (368)

Gotthardbahn. Schwellen-Lieferung. Die unterzeichnete Direction beabsichtigt, die Lieferung und Imprägnirung von 210 000 Stück Bahnschwellen, theils aus Eichen-, theils aus weichem Holz (für die Nordseite des Gotthard 110 000, für die Südseite 100 000 Stück), im Submissionswege zu vergeben. Termin für die Einreichung der Offerten am 5. April c. Die Bedingungen liegen im Bureau der Centralbauleitung in Luzern (Bellevue) zur Einsicht und zum Bezuge bereit. Die Direction der Gotthardbahn. (405 R M)

Privat-Anzeigen.

Papierfabrik Cöslin. — Pappenfabrik Varzin.

Bernhard Behrend

Comptoir Cöslin, wohin Briefe z. richten bitte

Specialität: Papierrollen
für Morsetelegraphenapparate.
Canzlei- u. Concept-Papiere
aller Art.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke**, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Für Bahnhofs-Buchhandlungen empfehlenswerth!
Im Selbstverlage des Herausgebers erschien:

Blatt I Nordost-Deutschland zu einer
EISENBAHN-TARIF-KARTE
von
MITTEL-EUROPA,

durch welche es dem Publikum ermöglicht wird, sich in den **Güter-Tarifen** leicht zurechtzufinden.

Entworfen, autographirt und herausgegeben von
Adolph Thomas, Kaiserlicher Güter-Expedient, **Strassburg i./Els.**

Preis pro Blatt in Taschenausgabe 50 ₰.

Bei Bestellung von 10 Exemplaren und vorheriger Einsendung des Betrages per Postanweisung, 20 pCt. Rabatt und Francozusendung. Der Herausgeber wurde mit folgender Zuschrift beehrt: Berlin, den 3. März 1879.

Der Herr Reichskanzler hat die von Euer Wohlgeboren ihm eingereichte Eisenbahn-Tarif-Karte von Mittel-Europa mit Interesse entgegengenommen und mich beauftragt, Ihnen für diese mit Fleiss und Sachkenntniss angefertigte Arbeit seinen Dank auszusprechen.

gez. Tiedemann, Geh. Regierungsrath.

Fz. Hch. Schroeder,
Nürnberg,
alleiniger Fabrikant von
Dr. Haegerich's verbesserten
Patent-Petroleum-Kochapparaten
mit festen und abnehmbaren Brennern.
Prospecte und Preisliste franco und gratis.
Absatz 150 000 Stück.
Erstes deutsches Fabrikat.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen zu**

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43. — **Dresdner Glasfabrik Friedr. Siemens.**

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations - Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania“
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Soeben ist in **C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden** erschienen:

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens
in technischer Beziehung.
Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Herausgegeben von
E. Heusinger von Waldegg.

Vierunddreissigster Jahrgang. Neue Folge. XVI. Band. 1879. Zweites und drittes Heft mit 11 Foliotafeln Zeichnungen und 3 Holzschnittfiguren.
Jährlich 6 Hefte. — Preis des Jahrgangs 20 Mark.

= Inserate werden mit 30 ₰ die Zeile, Beilagen, bei ein bis zwei Blatt im Formate des „Organ“, mit ℳ 20., grössere nach vorhergehender Uebereinkunft berechnet. =

Inhalt:

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction

Hennicke & Goos, Hamburg.

Bei herannahender Saison empfehle ich

Petroleum-Kochapparate

mit festen und abnehmbaren Brennern, sowie dazu gehöriges Geschirr. Bewährte Construction. Hoher Rabatt. Preis-Verzeichnisse gratis und franco.

Julius v. Graba in Meissen,
Lieferant für die Mitglieder der Post-Spar- u. Vorschuss-Vereine.

Root's nichtexplodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co. in Kalk a. Rhein.**

Keine Explosions-Gefahr. — Kohlen-Ersparniss.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 26. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 4. April 1879.

Der Tarif der kürzesten Route.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ brachte vor wenigen Tagen den Wortlaut des vom 18. März datirten Schreibens des Reichskanzlers, mit welchem Letzterer dem Bundesrathe das Protocoll der vom 8. bis 11. März in Berlin abgehaltenen Conferenz von Finanz- und Eisenbahn-Beamten derjenigen Bundesstaaten, welche im Besitze von Staatseisenbahnen sind, zur Beschlussfassung über die reichsgesetzliche Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen vorgelegt hat.

Das Protocoll selbst ist zwischenzeitlich seinem Hauptinhalte nach uns bekannt geworden, und es erhellt daraus, dass der der Conferenz zur Berathung unterbreitete Tarif-Gesetzentwurf im Wesentlichen deren Beifall gefunden hat.

Wenn nun der Reichskanzler am Schlusse seines erwähnten Schreibens ausdrücklich zur Unterstützung dieses Gesetzentwurfes „auf die Begründung des Präsidialantrages vom 7. Februar“ Bezug nimmt, so dürfen wir mit einer gewissen Befriedigung constatiren, dass wir die Absicht und Tragweite jenes Präsidialantrages in dem in der No. 20 und 21 dieses Blattes abgedruckten Aufsatze durchaus richtig dargestellt haben. Es ist nämlich in diesem Gesetzentwurfe das System des Tarifs der kürzesten Route fast genau so zum Ausdruck gebracht worden, wie wir dies als möglich und erstrebenswerth bezeichneten. Da wir nun versichern dürfen, dass wir von jenem Gesetzentwurf nicht die geringste Kenntniss gehabt haben, und da das Manuscript unseres Aufsatzes schon am 11. März der verehrlichen Redaction zugeschickt worden ist, also gerade an dem Tage, an welchem der Gesetzentwurf berathen wurde, so ist, wenn die Idee des Tarifes der kürzesten Route etwa dem Ei des Columbus gleicht, dieses an zwei Orten gleichzeitig aufgestellt worden.

Wenn wir über den fraglichen Gesetzentwurf recht unterrichtet sind, so bestimmt derselbe über die Grundlagen der Tarifberechnung Folgendes:

1. Die Fracht setzt sich aus einem Streckensatz und einer Bahnhofsgebühr zusammen.

2. Die massgebende Entfernung ergiebt sich aus der Geleislänge von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude. Diese wirkliche Entfernung kann aber erhöht oder vermindert werden, je nachdem bei den bezüglichen Bahnstrecken hohe oder niedrige Anlagekosten, oder besonders schwierige oder einfache Betriebsverhältnisse in Betracht kommen. Die aus dieser auf Antrag der betreffenden Bahnverwaltung durch den Bundesrath bestimmten Festsetzung abweichend von der wirklichen Entfernung sich ergebenden Längen (virtuellen Längen) sind der Tarifbildung zu Grunde zu legen.

3. Die Fracht ist über den billigsten Beförderungsweg zu berechnen, jedoch sollen Abweichungen gestattet sein, also Ausnahmetarife,

a) behufs Abwendung einer Gefährdung inländischer wirthschaftlicher Interessen — also Ausnahmetarife für bestimmte Consumtions- resp. Productionsorte und für gewisse Artikel —;
b) zur Begegnung der Concurrenz anderer Verkehrswege — also Ausnahmetarife zur Concurrenz gegen die Wasserstrassen —;
c) zur Concurrenz gegen fremde oder gegen kürzere inländische Eisenbahnen.

Diese Sätze stimmen genau mit dem überein, was wir in dem erwähnten Aufsatze für die Construction eines Tarifes der kürzesten Route, sowie für die principielle Gestattung von Ausnahmetarifen gefordert haben.

Imgleichen hat der Gesetzentwurf über das strenge Verbot der Refactien, über die Publication sämmtlicher Tarifvorschriften, Beförderungspreise, Nebengebühren u. s. w. in einem offiziellen gemeinschaftlichen Anzeigeblatt, sowie über die Einsetzung eines „Reichs-Eisenbahnausschusses“ Bestimmungen in Aussicht genommen, welche mit unsern hierüber dargelegten Ansichten völlig im Einklange stehen. Was die Publication betrifft, so bleibt das Nähere hierüber selbstverständlich den Ausführungsbestimmungen überlassen und es ist daher möglich, dass die Redactoren des Gesetzentwurfes bereits an die Herstellung und Einführung einer authentischen Tarif-Entfernungskarte, wie wir eine solche für nothwendig erachten, gedacht haben. Da aber der Gesetzentwurf hierüber keine Andeutung giebt, so mag in Folgendem noch Einiges zu Gunsten dieser gewünschten Einrichtung angeführt werden.

Es ist der Einwurf gemacht worden, dass eine solche Karte äusserst wenig Werth habe, da den Anforderungen des Publicums, welches meistens nur an wenigen Stationen Interesse habe, durch Herstellung von Stationstarifen hinreichend entsprochen werden könne. Wünsche im Ausnahmefalle Jemand die Frachtsätze nach einer Station, welche im Stationstarife nicht enthalten sei, zu wissen, oder interessire er sich für diejenigen Frachtsätze, welche in entfernteren Theilen Deutschlands seinen Concurrenten zu Geboten stehen, so sei es ein Leichtes, durch mündliche Nachfrage

bei der Güterexpedition oder durch schriftlichen Verkehr mit dem Tarifbureau der Eisenbahn-Verwaltung das Wissenswerthe rasch und fehlerlos in Erfahrung zu bringen.

Dies Raisonnement, welches sich auf den heutigen Zustand stützt, muss aber gerade durch die bisherigen Erfahrungen als unzutreffend erkannt werden.

Dass im Ganzen und Grossen das Publicum nur an dem Nächstgelegenen Interesse hat, ist zuzugeben. Im Güterverkehr werden ebenso wie im Personenverkehr gewiss 90 pCt. sämmtlicher Fälle der Eisenbahn-Benutzung verhältnissmässig kurze Distanzen betreffen, oder sich regelmässig zwischen zwei bestimmten Orten bewegen, so dass hierfür im Grunde genommen weder allgemein käufliche Tarifhefte, noch Fahrpläne, noch Eisenbahnkarten erforderlich sind. Die Affichirung der Fahrpläne am Stationshause, eine einmalige Veröffentlichung in der Zeitung, die Offenlegung des Tarifbuchs in der Güterexpedition genügt. Für diese 90 pCt. giebt es aber auch keine brennende Frage der Tarifreform im Allgemeinen, keine Beschwerden über Ausnahme- und Differentialtarife. Ist es hinreichend, diese befriedigt zu wissen, so sind eben alle Bemühungen zur Herbeiführung einfacherer und klarerer Tarifverhältnisse durchaus unberechtigt und unnütz. Dennoch hat bezüglich des Personenverkehrs das Bedürfniss sich ergeben, für den kleinen Bruchtheil der Reisenden, welcher Deutschland nach allen Richtungen durcheilen muss, die sorgfältigsten Reisekarten und so umfangreiche Fahrplanbücher herzustellen, dass aus denselben für eine Reise in das abgelegenste Städtchen alles Wissenswerthe über die Route, Dauer und Kosten der Reise entnommen werden kann. Aehnliches auch für den Güterverkehr anzustreben, halten wir für eine durchaus berechtigte und vielleicht auf die Dauer unabweisbare Aufgabe. Soll derselben entsprochen werden, so kann dies in ausreichender Weise weder durch Tarifbücher noch durch das offizielle Anzeigeblatt geschehen, da es in Anbetracht der Unhandlichkeit und Kostspieligkeit nahezu unmöglich erscheint, in einem einzigen Buche und noch mehr in einem Anzeigeblatte den Kilometerzeiger und die Tarifsätze von allen nach allen Stationen und Haltestellen aufzunehmen und zum Gemeingut zu machen. Sind 3 250 Deutsche Güterstationen vorhanden, so muss ein alle Relationen umfassender Kilometerzeiger 5 282 875 Positionen enthalten und ein vollständiges Tarifbuch unter Berücksichtigung der 8 Rubriken des Tarifschemas (ohne Ausnahmetarife) 42 263 000 Tarifsätze nachweisen. Dass solche Bücher zur Herstellung und Vervielfältigung sich nicht eignen, dürfte einleuchten. Will man nun statt deren Stationstarife herstellen, so ist auch hiermit nicht viel gewonnen, da auch diese immer 3 250 Kilometerzahlen und 26 000 Tarifsätze enthalten müssten, also nur für wenige sehr bedeutende Stationen hergestellt werden könnten. Dass aber überhaupt mit Stationstarifen nicht viel zu erreichen ist, haben diejenigen Eisenbahn-Verwaltungen, welche auf Veranlassung des Preussischen Herrn Handelsministers schon gleich bei Einführung des Reformtarifs mit Herstellung solcher Tarifbücher vorgegangen sind, erfahren.

Zur Lösung dieser Frage kann unseres Erachtens das Erforderliche und Wünschenswerthe nur durch Herstellung der beschriebenen Tarifkarte erreicht werden. Eine solche Karte giebt auf jede Frage bezüglich der Tarife zwischen allen vorhandenen Relationen bei geringerer Mühe correcte Antwort, sie ist billig herzustellen und zu beschaffen, kann überall zur Hand sein, und schliesslich so studirt und ins Gedächtniss aufgenommen werden, wie das Kursbuch von Herrn Hasemann in „Hasemann's Töchter". Ihr wichtigster Vortheil besteht aber darin, dass für jede neu eröffnete Bahnstrecke, für jede neue Station oder Haltestelle die gesammten Tarifverhältnisse mit sämmtlichen Rückwirkungen auf die Concurrenzrouten in kürzester Frist durch alleiniges Eintragen in die Karte und entsprechende Publication geordnet werden. Auf Grund dieser Karte kann Jeder an jedem Orte und in jedem beliebigen Augenblicke berechnen, wie hoch für einen gewissen Transport der normale, also der Maximaltarif sein wird. Dies genügt schon zum oberflächlichen kaufmännischen Calcül. Was etwaige Ausnahmetarife gewähren, kann nur eine Ermässigung, also ein Vortheil sein, und um solchen zu erreichen, lässt man sich schon die Mühe des Nachschlagens im Anzeigeblatt gern gefallen. Dieses Anzeigeblatt darf aber, wenn es seine Aufgabe voll erfüllen soll, nicht nach Art der Gesetzsammlung die Einführung und Aufhebung gewisser Bestimmungen und Ausnahmetarife von Jahr zu Jahr fortlaufend bringen, sondern es muss jährlich, wenn nicht sogar für Sommer- und Wintersemester, als ein vollständiges, alle geltenden Bestimmungen und Ausnahmetarife enthaltendes Buch erscheinen, mit andern Worten für den Güterverkehr genau dasjenige darstellen, was das offizielle Kursbuch für den Personenverkehr ist. Dies ist aber nach Vorstehendem nur möglich, wenn für den allgemeinen Tarif die Tarifkarte zur Hilfe genommen wird.

Abgesehen davon, dass die Herstellung einer solchen Karte im Gesetzentwurfe nicht erwähnt wird, stimmt letzterer, wie oben bemerkt, bezüglich der Construction der Tarife mit unseren Vorschlägen überein. Auch die Frage der Transportleitung — der Instradirung — hat der Entwurf im Allgemeinen so beantwortet, wie wir dies als allein möglich bezeichnet haben. Er bestimmt zwar ausdrücklich, dass die Güter über den billigsten Weg zu leiten sind, und dass nur dann, wenn die Frachtsätze auf verschiedenen Wegen gleich sind, die Art der Leitung den betheiligten Bahnen überlassen bleibt, aber er schickt voraus, dass diese Gleichstellung zur Aufnahme der Concurrenz gegen kürzere inländische Eisenbahnen stets ohne behördliche Genehmigung gestattet sein soll, sofern die Ermässigung nicht mehr als 20 pCt. ausmacht. Hoffentlich werden diesen allgemeinen Sätzen auch noch diejenigen hinzugefügt, welche nach unseren Vorschlägen erforderlich sind, um eine solche Rechtslage zu schaffen, dass ohne Bildung von Eisenbahnverbänden und ohne Verabredung und Publication von Verbandstarifen die directe Güterexpedition von jeder Station nach jeder Station Deutschlands möglich ist, und von den Eisenbahn-Verwaltungen zu den Sätzen der billigsten Route ohne Weiteres effectuirt werden muss. In dieser Beziehung haben wir dem früher Gesagten nichts mehr zuzufügen; auf die im Gesetzentwurfe beliebte Behandlung der Transittarife für ausländische Güter können wir, weil zu weit führend, hier nicht eingehen, und wir könnten daher schliessen, um abzuwarten, in welchem Wortlaute der Gesetzentwurf aus den Berathungen des Bundesrathes hervorgehen wird, wenn nicht die Bestimmungen über die Frachtsätze noch eine kurze Erörterung erforderten.

Es ist nämlich unter Beibehaltung der Unterscheidung zwischen Streckensatz und Bahnhofsgebühr (Expeditionsgebühr) bestimmt, dass letztere für Wagenladungen nur 6 ℳ. für jeden Wagen betragen und ersterer in fallender Scala sich bewegen soll.

Was die Herabsetzung der heute fast allgemein zur Erhebung kommenden Expeditionsgebühr von 12 ℳ. (für Absende- und Empfangsstation zusammen) auf die Hälfte bedeutet, wird jede Eisenbahn-Verwaltung sich sofort ausrechnen. Die hierin zugemutheten Ausfälle sind so enorm, dass mit voller Gewissheit angenommen werden kann, dass auch die Bundesstaaten für ihre Staatsbahnen dieselben nicht übernehmen können.

Dass die Streckensätze sich in fallender Scala bewegen sollen, ist jedenfalls in dem Umstande begründet, dass die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen einen solchen Zonentarif für ihren Binnenverkehr angenommen und demselben auch für das ausgedehnte Gebiet des Südwestdeutschen Eisenbahn-Verbandes Annahme verschafft haben. Es ist nun bekannt, dass hierbei die Mehrzahl der Südwestdeutschen Verwaltungen nur durch den Concurrenzeinfluss der Reichsbahnen gezwungen nachgegeben haben und dass der Preussische Herr Handelsminister eine Ausdehnung des Zonentarifs über das Südwestdeutsche Verbandsgebiet hinaus bis jetzt verhindert hat. Es ist daher sehr fraglich, ob ein ähnlicher Zonentarif als Grundlage der allgemeinen Tarifbildung im Bundesrathe Annahme finden wird. Jedenfalls kann

hierüber alles das gesagt werden, was seiner Zeit, insbesondere im vorigen Jahre in den Nummern 42, 51, 54, 57 und 72 dieses Blattes für und gegen den Südwestdeutschen Zonentarif angeführt worden ist. Was uns betrifft, so nehmen wir keinen Anstand, uns als entschiedene Gegner des Zonentarifs (d. h. für den allgemeinen Tarif, nicht etwa für einzelne Rohproducte) zu erklären, weil wir für dessen Existenzberechtigung keinen Grund finden, wenn bereits neben dem Streckensatze eine von der Entfernung unabhängige Bahnhofsgebühr erhoben wird. Entspricht nämlich diese Gebühr den mit den Expeditions- etc. Manipulationen verbundenen Kosten, und ist der Streckensatz unter Berücksichtigung der richtig gestellten virtuellen Längen des Eisenbahnnetzes angemessen gegriffen, so liegt absolut kein Moment vor, welches die Forderung einer Ermässigung des Streckensatzes für grössere Transport-Entfernungen rechtfertigen könnte. Wenn nun aber gar der Gesetzentwurf die Scala derart ordnet, dass die dritte Zone wieder höheren Kilometersatz haben soll als die zweite, indem er z. B. für Stückgut annimmt für die ersten 100 km 10 ₰, für die folgenden 100 km 8 ₰ und für die weiteren Kilometer 9 ₰, so erscheint dies etwas willkürlich. Wie dem aber sei, — in einem Einheitstarife, bei welchem eine grosse Anzahl selbstständiger und in ihren berechtigten Interessen nicht zu verletzender Eisenbahn-Verwaltungen in Betracht kommen, sollte die Einführung einer fallenden Scala schon um deswillen nicht in Aussicht genommen werden, weil durch dieselbe die Einnahmen derjenigen Bahnen, welche sich keines grossen Netzes, keiner langen Linien erfreuen, ungerechter Weise geschmälert werden, und weil die Ausscheidung der Antheile der einzelnen Bahnen, also auch die Abrechnung, in hohem Masse erschwert und verzögert wird.

Möchte bei den Berathungen im Bundesrathe der in Rede stehende Gesetzentwurf unseren vorgetragenen Ansichten entsprechend abgeändert werden, so würden wir das Zustandekommen eines hiernach construirten Einheitstarifs mit Freuden begrüssen. Unter diesem Zustandekommen verstehen wir aber keineswegs ein solches, wie es in Aussicht genommen zu sein scheint, nämlich durch einseitige Emanation eines bezüglichen Gesetzes. Vielmehr halten wir für durchaus erforderlich, weil in der Gerechtigkeit begründet, dass dieses Zustandekommen unter Mitwirkung der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erfolge, und dass denjenigen Verwaltungen, welche wegen nachweisbarer erheblicher Gefährdung ihrer berechtigten Interessen ihre Zustimmung nicht ohne Weiteres geben können, dies durch Gewährung entsprechender Entschädigung oder anderer Zugeständnisse möglich gemacht werde. R.

Die Deutschen Eisenbahnen.

Dem Reichstage ist in den ersten Tagen des vorigen Monats eine Uebersicht der Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1877 zugegangen, welcher Vergleichungen mit früheren Jahrgängen nebst erläuternden und ergänzenden Bemerkungen enthält. Angefügt sind denselben anschaulich graphische Darstellungen der Betriebslängen, des verwendeten Anlagecapitals, der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben und des Ueberschusses in den letzten 10 Jahren (1868—1877). Dieselbe soll nicht als eine alle Verhältnisse des Bahnwesens berührende Statistik gelten, und unterscheidet sich daher wesentlich von den bis zu Ende 1876 geführten, alljährlich publicirten „Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen“, welche aus dem technischen Eisenbahnbureau des Handelsministeriums hervorgegangen sind, insofern in derselben der Nachweis des Verkehrs der Personen in den verschiedenen Wagenclassen, der Bewegung der verschiedenen Güter, Angabe der Betriebsmittel, der Leistungen des Betriebsmaterials und der Kosten der Unterhaltung desselben, der Detailirung der baulichen Anlagen und deren Unterhaltungskosten, des Fahrdienstes der Dampfwagen, nicht enthalten ist. Ferner giebt die Vorlage keinen Aufschluss über die Zahl der Beamten und Arbeiter und andere wichtige Verhältnisse, über welche sich bekanntlich die erwähnten „Statistischen Nachrichten“, wie auch die Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (letzter Jahrgang pro 1876) mit grosser Genauigkeit auslassen. Jedenfalls bietet aber die Vorlage willkommenes Material zur Klärung der gegenwärtig auf der Tagesordnung befindlichen Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen, zu deren Illustrirung J. Basch im „Deutschen Handelsblatt“ folgende Notizen der Vorlage übersichtlich zusammenstellt. —

Das Deutsche Reich zählt, nach Inhalt der Vorlage, 75 Eisenbahnunternehmungen, zu welchen 18 Staatsbahnen, 10 Privatbahnen, die unter der Verwaltung des Staats stehen, und 47 Privatbahnen unter eigener Verwaltung zählen. Diese Classification wird auch bei den folgenden Zusammenstellungen aufrecht erhalten. Hinsichtlich des Zeitraums, auf welchen sich die Statistik erstreckt, ist eine Verschiedenartigkeit in der Weise vorhanden, dass bei den Preussischen Staatsbahnen und den von Elsass-Lothringen mit zusammen 6 120,90 km das Etatsjahr vom 1. April 1877 bis dahin 1878 ebenso für 3 unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen mit 357,99 km, für die Württembergischen Staatsbahnen (1 304,49 km) das Rechnungsjahr vom 1. Juli 1876 bis 1. Juli 1877 eingestellt wurde, während bei allen anderen Bahnen das Kalenderjahr 1877 den Aufzeichnungen und Vergleichungen zu Grunde gelegt wurde, durch welche Verschiedenartigkeit der Grundlage die Richtigkeit des statistischen Bildes wesentlich beeinträchtigt wird.

Tabelle I.

Bezeichnung der Bahngruppen	Betriebslänge km	Concession. Anlagecapital zusammen ℳ in 1 000	Stammactien, Stamm-Prioritätsactien ℳ in 1 000	Prioritäten ℳ in 1 000	Garantirt vom Staate ℳ in 1 000
Staatsbahnen	14 885	—	—	—	—
Privatb. unt. Staatsverw.	3 563	1 163 224	458 281	704 942	167 400
„ „ eigen. Verw.	12 016	3 047 979	1 385 240	1 662 739	315 455
Zusammen ...	30 464	4 211 203	1 843 521	2 367 681	482 855
1876	29 114	4 184 461	1 842 818	2 341 643	509 086
1875	27 474	4 305 369	2 048 757	2 256 611	537 877
1872	21 668	2 769 565	1 468 310	1 301 255	362 508
1870	18 449	2 351 744	1 219 134	1 132 610	348 036
1868	15 597	1 764 365	864 884	899 481	304 926

Bezeichnung der Bahngruppen	Verwendetes Anlagecapital zusammen ℳ	pro km ℳ
Staatsbahnen	3 847 284 621	265 619
Privatbahnen unter Staatsverwaltung ..	1 089 322 871	305 653
„ „ eigener Verwaltung .	2 974 617 286	252 029
Zusammen ...	7 911 224 778	265 025
1876	7 471 168 294	261 844
1875	6 784 502 242	249 224
1872	4 986 441 457	225 509
1870	4 072 167 621	220 718
1868	3 371 651 713	216 167

Zur Tabelle I wird bemerkt, dass die Betriebslänge der Deutschen Eisenbahnen sich seit dem Jahre 1868 um 14 866,74 km oder 95,3 pCt. vermehrt hat. Die bedeutendste Zunahme (rund 6 000 km) fand in den Jahren 1873—1875 statt. Die grösste Betriebslänge hatten die Preussischen Staatsbahnen (5 023,13 km), ihnen zunächst stehen die Bayerischen Staatsbahnen mit 3 886,91 km. Bei 19 Eisenbahnen beträgt die Betriebslänge weniger als je 50 km. Das Anlagecapital der Bahnen hat sich seit 1868 um 4 539 573 065 ℳ oder 134,0 pCt. vergrössert. Die höchsten Anlagekosten pro Kilometer hatte die Berlin-Potsdamer Eisenbahn mit 443 006 ℳ, 61 Bahnen bleiben unter dem Durchschnitt von 265 025 ℳ pro Kilometer, 26 haben denselben überschritten. Zum verwendeten Anlagecapital gehören die Zuschüsse, welche den Privatbahnen vom Staat oder von Kreisen oder aus Bau- und Betriebsfonds zur Verzinsung resp. Dividendenzahlung während des Baues geleistet wurden. Sie betragen 13,1 Millionen Mark, wovon 9,3 Millionen auf die betheiligten Regierungen und Kreise kommen. Die Summe der Stammactien betrug zu Ende 1877 1 508 642 971 ℳ, der Stammprioritäten 334 878 300 ℳ. Von der Summe der verausgabten Prioritäten waren Ende 1877 bereits 93 083 691 ℳ, von Actien 17 063 242 ℳ amortisirt.

Tabelle II. Betriebseinnahmen.

Bezeichnung der Bahngruppen	Personenverkehr überhaupt	pro Personen-Kilometer	pro Achs-Kilometer
	ℳ	ℳ	ℳ
Staatsbahnen	110 060 613	0,035	0,155
Privatb. unter Staatsverwalt.	22 947 421	0,033	0,154
„ „ eigen Verwalt.	86 309 351	0,039	0,170
Zusammen . . .	219 317 385	0,030	0,160
1876	222 622 013	0,036	0,161
1875	219 845 340	0,035	1,157
1872	180 257 553	0,035	0,171
1870	143 744 914	0,035	0,170
1868	117 349 539	0,037	0,158

Bezeichnung der Bahngruppen	Güterverkehr überhaupt ℳ	pro Centnerkilom. ℳ	pro Achskilomtr. ℳ	Gesammteinnahme ℳ in 1000	pro Nutzkilom. ℳ
Staatsbahnen	254 851 224	0,0025	0,087	398 904	4,18
Privatb. unter Staatsverw.	91 536 588	0,0020	0,087	129 206	4,98
„ „ eigen. Verw.	207 131 723	0,0024	0,090	323 788	4,16
Zusammen . .	553 519 535	0,0024	0,088	851 897	4,39
1876	558 801 192	0,0025	0,083	857 246	4,50
1875	449 751 781	0,0032	0,092	843 022	3,99
1872	416 136 688	0,0028	0,091	670 600	4,34
1870	310 289 167	0,0031	0,087	506 233	4,19
1868	287 438 931	0,0031	0,089	446 522	4,25

Man vermisst die Angabe der specifischen Frequenz, welche einen besseren Aufschluss über die Bewegung von Personen und Gütern giebt. Die Einnahme aus dem Personenverkehr hat 25,7 pCt. der Gesammteinnahme betragen. Es wurden, wie es in den Bemerkungen zu dem Bericht heisst, 205 193 704 Personen gefahren. Im Jahre 1876 haben sämmtliche Preussische Bahnen allein 136 Millionen Personen befördert. Zurückgelegt wurden pro Person durchschnittlich 29,4 km, in 1876 auf allen Preussischen Bahnen 32,6 km. Der Durchschnittsertrag pro Person und Kilometer ist seit 1876 gestiegen, pro Achskilometer gefallen. Es hat sich wahrscheinlich die Länge der gefahrenen Strecke vergrössert, dagegen ist die Ausnutzung der Wagen zurückgegangen. Der Güterverkehr brachte 65,2 pCt. der Gesammteinnahme. Es wurden 131 102 617 t Güter befördert, in 1876 auf den Preussischen Bahnen allein 91 Millionen Tonnen. Die von jeder Tonne durchschnittlich durchfahrene Strecke ist auch in den Anmerkungen nicht angegeben. Die specifische Frequenz ist mit 382 768 angeführt, bei den Preussischen Bahnen im Jahre 1876 455 899. Eine bessere Ausnutzung der Wagen war im Personenverkehr bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung sichtbar, dasselbe ist bei dem Güterverkehr der Fall, im Ganzen zeigt sich eine Abnahme der Einnahme für jede 1 km weit bewegte Güter-Wagenachse. Die grösste Gesammteinnahme pro Kilometer erzielte die Oberschlesische Hauptbahn mit 84 476 ℳ. Die Gesammteinnahme ist gegen 1876 zurückgegangen, es resultirte pro Nutzkilometer 4,39 ℳ, gegen 4,74 ℳ in 1876 auf allen Preussischen und 4,50 ℳ auf allen Deutschen Bahnen. Die Einnahme auf den Preussischen Staatsbahnen allein betrug in 1876 4,77 ℳ pro Nutzkilometer.

Die Gesammtausgabe für den Betrieb der Bahnen hat sich gegen 1876 um 1,99 pCt, die pro Kilometer um 6,38 pCt. verringert. Grosse Ersparnisse sind in den Transportausgaben sichtbar, die gegen 1876 um 11 Millionen Mark oder 9 pCt. gefallen sind. Die Ausgaben für Erneuerung sind nur mässig gesunken. Diese waren übrigens auf den Preussischen Bahnen schon in 1876 um 4 Millionen Mark kleiner gewesen als in 1875 und um 15 Millionen Mark kleiner als in 1873. Die Besoldungen haben eine Steigerung erfahren. Die grösste Ausgabe pro Kilometer hatte wieder die Oberschlesische Bahn mit 40 177 ℳ, demnächst die Main-Neckarbahn mit 37 886 ℳ. Die Besoldungen absorbirten 24,55 pCt., der Bahntransport 20,04 pCt. der Gesammtausgabe in 1876 auf allen Preussischen Bahnen, erstere 29,5 pCt., letzterer 25,6 pCt. der Ausgaben. Der Betriebsüberschuss betrug in Procenten der Betriebseinnahme 38,89 gegen 38,04 in 1876, 44,44 in 1872 und 49,72 in 1868. Er ist also relativ nicht ungünstig, dagegen geringer in Procenten des verwendeten Anlagecapitals und zwar um 4,2 pCt. gegen 1876 und um 28,7 pCt. gegen 1872. Von den Staatsbahnen bleiben 11 hinter dem Durchschnittsertrag von 4,26 pCt. zurück, darunter 6 Ausserpreussische (incl. Elsass-Lothringische Bahn).

Tabelle III. Ausgaben und Ueberschuss.

Bezeichnung der Bahngruppen	Betriebsausgaben: für Besoldungen ℳ	für Unterhaltung der Bahnanlagen ℳ	für den Transport ℳ	für Erneuerungen ℳ	Ausgabe in Proc. der Einnahme	Gesammtausgabe ℳ	Ueberschuss: im Ganzen ℳ	in Proc. des verwendeten Anlagecapitals
Staatsbahnen	59 224 419	32 091 536	52 885 070	21 909 724	62,52	249 400 818	149 503 272	4,02
Privatbahnen unter Staatsverwaltung .	17 800 276	5 784 868	12 594 654	16 720 538	61,18	79 043 625	50 161 885	4,61
„ „ eigen. Verwaltung	50 768 355	18 803 792	38 860 484	29 358 947	59,34	192 143 041	131 644 712	4,43
Zusammen . . .	127 793 050	56 680 196	104 340 208	67 989 209	61,11	520 587 484	331 309 869	4,26
1876	125 493 422	59 434 464	114 591 194	68 625 946	61,96	531 172 743	326 072 843	4,45
1875	119 564 450	57 433 790	121 749 025	68 525 073	62,95	530 640 910	312 348 968	4,68
1872	96 098 943	56 851 769	108 029 337	29 141 494	55,56	372 532 347	298 067 984	5,98
1870	68 005 120	36 355 400	70 751 283	22 625 251	50,45	255 409 318	250 823 885	6,16
1868	58 087 477	35 642 680	61 218 820	19 789 906	50,28	224 482 690	222 039 534	6,50

Tabelle IV. Verwendung des Ueberschusses.

Bezeichnung der Bahngruppen	Zur Verzinsung u. Tilgung der Prioritäten ℳ	Dividende an Stammactien ℳ	In Procenten	Zum Reservefonds ℳ	Eisenbahnabgabe ℳ	Extradividende an den Staat ℳ	Die zu Zinsen, Dividenden verausgabten Beträge ergeben eine Durchschnittsrente für das zinsen- und dividendenberechtigte Anlagecapital in Procenten	Bestand des Reservefonds ℳ	Erneuerungsfonds ℳ
Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	3,95 —	185 672	6 259 028
Privatb. unt. Staatsverwalt.	26 742 072	14 364 674	3,86	178 832	986 687	3 283 819	3,67 (incl. Garantiezuschuss 4,08)	2 756 421	45 028 574
„ „ eigen. Verwalt.	62 943 163	43 239 388	4,04	404 391	2 411 002	132 224	3,86 (4,26)	18 000 952	70 771 187
Zusammen . . .	89 685 235	57 604 062	4,00	2 583 223	3 397 689	3 416 073	3,81 (4,20)	20 946 045	122 058 789
1876	82 982 812	59 867 586	4,28	2 041 119	4 063 478	2 818 344	3,80 (4,18)	13 561 412	104 903 980
1875	78 009 872	73 795 076	4,61	2 983 737	4 722 685	2 405 913	4,04 (4,39)	23 158 110	87 538 410
1872	46 282 642	75 628 375	—	3 629 162	5 524 833	4 850 704	— (—)	—	—
1870	41 836 775	64 965 357	—	3 275 728	6 445 077	5 189 966	— (—)	—	—
1868	35 590 922	56 781 633	—	3 695 359	5 252 801	4 349 061	— (—)	—	—

Von dem Ueberschusse entfiel als Dividende für die Stammactien durchschnittlich 4,00 pCt., gegen 4,28 pCt. in 1876. Der Rückgang war wohl bei der 3. Gruppe am bedeutendsten, denn in 1876 ergaben die Preussischen Privatbahnen unter Staatsverwaltung 4,83 pCt., nach dem vorliegenden Ausweis 3,86 pCt. An Prioritäts-Stammactien wurden an Dividende gezahlt:

Jahr	ℳ	in Procenten
1877	8 017 674	2,41
1876	6 480 145	1,98
1872	14 483 286	2,55

Die Regierungen hatten zur Dividende von Actien 7 338 677 ℳ zuzuschiessen, zur Verzinsung von Prioritäten 7 698 855 ℳ.

An die Preussische Staatscasse wurden abgeführt als Ueberschuss:

Jahr	ℳ	Durchschnittsrente
1876	58 445 863	5,15
1877	59 151 224	4,48

Von allen Staatsbahnen wurden an die Staatscasse abgeführt 146 863 174 ℳ oder 3,95 pCt., gegen 4,15 pCt. in 1876.

Einen Erneuerungsfonds besitzen die Preussischen Staatsbahnen nicht, von dem in der Tabelle unter dieser Rubrik ausgegebenen Betrag entfallen 5,9 Millionen Mark auf die Sächsischen Staatsbahnen.

Zur Vervollständigung der Darstellung geben wir noch nachstehende Daten:

Ende 1878 betrug auf den

	verwendetes Anlagecapital ℳ	pro Kilometer ℳ	Kilometer-Anzahl
Staatsbahnen	3 120 604 305	265 538	11 752
Privatb. unt. Staatsverwalt.	1 242 369 800	276 551	4 492
„ „ eigen. Verwalt.	3 062 377 057	256 321	11 956
Zusammen .	7 425 351 162	263 310	28 200

Wir meinen, sagt J. Basch l. c., dass die eben gegebenen Daten hinreichen, um die Bedeutung und zugleich die Schwierigkeiten des Ueberganges der Privatbahnen in das Eigenthum des Reichs ins Licht zu stellen. Der Abschluss führt uns Zahlengrössen vor, die den Umfang der Interessen zur Anschauung bringen, welche mit den Eisenbahn-Unternehmungen verknüpft sind und uns die Wahrnehmung aufdrängen, dass das Privatcapital und die von ihm geschaffenen Privatbahnen Bedeutendes geleistet, dass ferner das Privatcapital durchschnittlich nur eine mässige Rente bezogen hat, welche aber auch in Folge angestrengtester Arbeit der Leitungen der Bahnen in den kritischsten Jahrgängen nur um Weniges gesunken ist.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 31. März. (Der Tarifantrag im Bundesrathe und in der Delegirten-Conferenz. Dritte Berathung des Reichs-Eisenbahnamtsetats. Verstaatlichungs-Projecte. Deutsch-Oesterreichische Verbandtarife für Holztransporte nach Hamburg etc. Ministerielle Ressortveränderung. Eisenbahnobligationen im Reichs-Invalidenfonds. Secundärbahnen. Unterelbische Eisenbahngesellschaft. Februar-Einnahmen. Sicherheitsmassregeln gegen die Pest. Statistik der Tödtungen und Verletzungen im Eisenbahnbetriebe pro 1878.)

Der Bundesrath hat sich in seiner Sonnabendssitzung nunmehr endlich mit dem Präsidialantrag in der Eisenbahngüter-Tarifregelungsfrage beschäftigt. Vorher war demselben unter Begleitschreiben des Reichskanzlers das Protocoll der Conferenz mitgetheilt worden, welche in der Zeit vom 7. bis 11. März die Frage der gesetzlichen Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen berathen hat. An der Conferenz nahmen unter Vorsitz des Vorsitzenden des Reichs-Eisenbahnamts Geh. Rath Körte, Vertreter derjenigen Staaten Theil, welche bei der Frage durch den Besitz von Staatsbahnen direct betheiligt sind, nämlich: Geh. Regierungsrath Dr. Schulz (Reichs-Eisenbahnverwaltung), Geh. Ober-Regierungsrath d'Avis, Geh. Regierungsrath Fleck (Handelsministerium), Generaldirector der Bayerischen Verkehrsanstalten v. Hocheder, Geh. Finanzrath Hoffmann und Finanzrath v. d. Planitz (Sachsen), Ober-Finanzrath Weizsäcker (Württemberg), Generaldirector Eisenlohr, Regierungsrath Schröder (Baden), Ministerialrath Fink, Ober-Finanzrath Mohn (Hessen), Ober-Regierungsrath Ramsauer (Oldenburg), sowie auf besondere Anordnung des Reichskanzlers Geh. Ober-Regierungsrath Kräfft im Reichs-Eisenbahnamt.

Das Begleitschreiben des Herrn Reichskanzlers hatte folgenden Wortlaut:

Zur Vorbereitung der Beschlussnahme über den Präsidialantrag vom 7. Februar d. J., betreffend die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen, glaubte ich den Versuch nicht unterlassen zu sollen, vor dem Eintritt in die verfassungsmässige Geschäftsbehandlung zwischen den hohen Regierungen, welche durch den Besitz von Staatsbahnen direct betheiligt sind, eine freie Verständigung über die Behandlung des Antrages herbeizuführen. Der dankenswerthen Zustimmung zu diesem Vorschlage ist eine Conferenz gefolgt, welche unter Theilnahme von Vertretern der hohen Regierungen von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Oldenburg und der Reichs-Eisenbahnverwaltung stattgefunden hat. Ueber das Ergebniss dieser Verhandlungen giebt das in der Anlage ganz ergebenst beigefügte Conferenzprotocoll Aufschluss. Ungeachtet aller, bei den ersten Erwägungen einer umfassenden Reform natürlichen Meinungsverschiedenheiten tritt nach dem Gesammteindruck der im Protocolle niedergelegten Auffassungen und Vorschläge aus der Vorbesprechung die Neigung entgegen, den dem Präsidialantrage vom 7. v. Mts. zu Grunde liegenden Bestrebungen entgegenzukommen. Dieselben zielen darauf ab: 1. das gesammte Gütertarifwesen nach möglichst gleichartigen Grundsätzen gemeinsam zu ordnen; 2. die im Interesse des Verkehrs unentbehrliche Klarheit und Uebersichtlichkeit in der Tarifirung zu schaffen und zu sichern; 3. gesetzlichen Schutz dafür zu gewähren, dass die Deutschen Eisenbahnen in erster Linie nicht fremdländischen Verkehrsinteressen dienstbar werden, sondern, ihrer Bestimmung bei der Anlage entsprechend, vorzugsweise dem Deutschen Verkehr, der Deutschen Production und dem Absatz der Erzeugnisse der letzteren förderlich werden. In letzterer Beziehung wird es als eine Aufgabe des Tarifgesetzes anzusehen sein, Uebelständen, wie sie, in Schädigung Deutscher Interessen, durch missbräuchliche Anwendung der Differentialtarife zu Gunsten des Auslandes hervorgerufen sind, nachhaltig vorzubeugen und für den Verkehr von und nach der Deutschen Grenze Bestimmungen vorzusehen, welche eine willkürliche Begünstigung des Auslandes gegen das Inland ausschliessen.

Ich habe den Antrag vom 7. Februar unter dem Eindruck gestellt, dass bisher im Betriebe der Deutschen Bahnen das Streben nach finanziellen Erträgen die Aufgabe der Förderung der volkswirthschaftlichen Interessen zu weit in den Hintergrund drängt und dass die nationalen Verkehrsinteressen dem Siege in einer Concurrenz geopfert werden, welche auf die Dauer den soliden und regelmässigen Betrieb der Bahnen selbst gefährdet, jedenfalls aber die Landesinteressen schädigt, für deren Förderung die Bahnen von den Regierungen gebaut oder privilegirt worden sind. Ich glaube nicht zu irren, wenn ich annehme, dass bisher die Frachten für die Einfuhr fremder Erzeugnisse im Durchschnitt wohlfeiler sind, als diejenigen für die Ausfuhr inländischer oder für deren Transport von einem Deutschen Orte zum andern. Die Einfuhrprämien, die auf diesem Wege dem Auslande gewährt werden, die hohe Belastung des inneren Deutschen Verkehrs im Vergleiche mit dem des Auslandes nach und durch Deutschland, die Nachtheile, unter denen die Deutsche Ausfuhr nach Westen unter den hohen Tarifen leidet, die sie im Vergleich mit der wohlfeiler beförderten Durchfuhr von Osten nach Westen zu tragen hat, lasten schwer auf unserem Wohlstande. Die früher so beträchtliche Deutsche Ausfuhr nach West- und Südeuropa erliegt der Concurrenz der Osteuropäischen Durchfuhr in Folge der Begünstigung der letzteren durch die Differentialtarife Deutscher Bahnen.

In der Aufgabe der verbündeten Regierungen liegt es meines Erachtens, diesen Uebelständen nach Möglichkeit abzuhelfen und durch Reform dahin zu streben, dass Deutsche Güter auf Deutschen Bahnen unter allen Umständen mindestens ebenso günstig behandelt und nicht theurer gefahren werden, als fremde. Dieses ist eines der wesentlichsten und meiner Ansicht nach im wirthschaftlichen Interesse das dringlichste unter den Resultaten, welche ich, nach Befehl Sr. Majestät des Kaisers, bei der Verhandlung über den Antrag auf gesetzliche Regelung der Tarifverhältnisse zu erstreben haben werde. Indem ich im Uebrigen auf die Begründung des Präsidialantrages vom 7. v. Mts. Bezug nehme, beehre ich mich, den Bundesrath um geneigte Beschlussfassung über denselben ganz ergebenst zu ersuchen.

Der Reichskanzler.
(gez.) von Bismarck.

Der Sitzung des Bundesraths, welche vorgestern dieser Angelegenheit näher trat, präsidirte Fürst Bismarck selbst, eine Thatsache, die nur in Ausnahmefällen vorkommt und — jedenfalls mit Recht — lediglich darauf zurückgeführt wird, dass der Tarif-Präsidialantrag den Gegenstand der Tagesordnung bildete. Wie der „Nat.-Ztg." mitgetheilt wird, trat der Reichskanzler mit grosser Wärme für die reichsgesetzliche Regelung dieser Frage ein, und zwar unter näherer Darlegung der Gesichtspunkte, welche in seinen beiden Anschreiben an den Bundesrath über die Materie entwickelt sind. Er verbreitete sich sodann über die geschäftliche Behandlung der Frage und wünschte diese analog dem Verfahren, welches bei der Revision des Zolltarifs beliebt worden, durch eine Specialcommission erledigt zu sehen. Diese Absicht begegnete indessen mehrfachen Bedenken. Die grösseren Mittelstaaten sind überhaupt nicht für das Project besonders eingenommen. Jedenfalls neigte man sich vielfach der Ansicht zu, dass der zu bildende Sonderausschuss in seiner Mehrheit aus Mitgliedern des Bundesrathes bestehen müsse, denen dann technische Sachverständige beigegeben werden möchten. In längerer Rede soll namentlich der Württembergische Bevollmächtigte einen Mittelweg empfohlen haben und für eine gleichmässige Betheiligung des Bundesrathes und anderer Sachverständiger eingetreten sein. Die Beschlussfassung wurde, da einzelne Bevollmächtigte nicht ausreichend instruirt waren, noch ausgesetzt. So die „Nat.-Ztg."! Wie wir aus Reichstagskreisen erfahren, nimmt man dort an, dass unter Beobachtung gewisser Kautelen auf den Antrag des Herrn Reichskanzlers im Bundesrathe eingegangen werden dürfte.

Ueber die Vorberathung der Tariffrage in der Staaten-Conferenz liegen verschiedene Mittheilungen vor. Unter Anderem

schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.“: „Bei diesen Berathungen handelt es sich nicht um Fassung von bindenden Beschlüssen. Bei der Frachtberechnung der Güter ist zu unterscheiden, ob Eilgut, Stückgut oder Wagenladungen. Bezüglich der Regelung der Concurrenz ist folgende vom Vorsitzenden unter näherer Begründung befürwortete Bestimmung vorgeschlagen: „„Die Fracht ist über den billigsten Beförderungsweg zu berechnen. Abweichungen von den Einheitssätzen sind gestattet und werden genau zu präcisiren sein. Diese Abweichungen unterliegen der Genehmigung des Bundesraths. Zur Vorberathung wichtiger, in einem Tarifgesetz der Reichs - Centralbehörde zur Beschlussnahme überwiesener Gegenstände ist ein Reichs-Eisenbahnausschuss aus 24 Mitgliedern einzurichten, 12 Mitglieder aus den Eisenbahnverwaltungen, 12 aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft““. Die „Voss. Ztg.“ meldet über denselben Gegenstand unter Anderem Folgendes: „Wie wir von unterrichteter Seite erfahren, sind die betreffenden Regierungen auf den Hauptgedanken des Präsidialantrages, die Feststellung der Tarife durch Gesetz vorzunehmen, nicht eingegangen. In Wirklichkeit haben sich mit Ausnahme der Preussischen Regierung und der Vertreter der Reichs-Eisenbahnverwaltung, sämmtliche Regierungen gegen die Aufstellung von Tarifsätzen durch ein Gesetz erklärt. Der Vertreter von Oldenburg, welcher dem Präsidialantrage zunächst stand, beschränkte sich auf den Antrag, einen Centralausschuss zu bilden, der durch ein Gesetz ins Leben zu rufen sei, und dem das Recht einzuräumen sei, die Tarifsätze zu bestimmen. Eine Anzahl Regierungen erklärte sich ferner gegen die Vorschläge betreffs der Regelung der Concurrenz, sowohl der inländischen wie ausländischen Bahnen. Die Vertreter Preussens mussten selbst zugeben, dass die im Entwurf hierüber enthaltenen Vorschläge viel zu weitgehende seien. Es muss ferner bemerkt werden, dass sämmtliche Regierungen vor Eintritt in die Berathung die Erklärung abgaben, dass keine bindenden Beschlüsse gefasst werden dürfen“.

Auch in anderen Blättern liegen ähnliche Auslassungen vor, aus den ersichtlich ist, dass die Absichten des Reichskanzleramtes in Sachen der Gütertarif-Reformfrage kaum Aussicht auf rasche und vollständige Verwirklichung haben; überdies darf bemerkt werden, dass, ganz abgesehen von der mehr oder minder ablehnenden Haltung der Deutschen Bundesregierungen, einer neuen Tarifreform auch rechtliche Bedenken entgegenstehen. Dieselben sind einerseits aus der statuten- und concessionsmässig einzelnen Eisenbahngesellschaften zugesprochenen Selbstständigkeit in Tarifangelegenheiten herzuleiten, andererseits waltet generell ein rechtliches Bedenken gegen die Einführung einer neuen Tarifreform bis zum October 1880 in dem Umstande ob, dass bekanntlich die letzte Tarifreform auf Grundlage eines Bundesrathsbeschlusses zu Stande gekommen ist, welcher eine Revision dieses Reformwerkes bis zu dem genannten Termin im Jahre 1880 ausdrücklich ausschliesst.

Bei der vorwöchentlichen 3. Lesung des Etats gab der Reichs-Eisenbahnamtsetat zu keiner allgemeinen Debatte Veranlassung; es ist aus der Berathung nur zu erwähnen, dass der nationalliberale Abgeordnete Struwe in einer Abwehr gegen die „Nordd. Allg. Ztg.“ unter Zurückgreifung auf frühere Bemerkungen u. A. Folgendes über die Holztarife von Friedrichsruh nach Steele geltend machte: „Ich habe neulich eine Zeitungsnotiz hier corrigirt, mit der man allem Anschein nach durch Verbindung einer falschen Thatsache mit dem Namen des Reichskanzlers für gewisse Ziele Stimmung machen wollte, die uns demnächst beschäftigen werden. Die „Nordd. Allg. Ztg.“ hat in zwei Artikeln alle meine Angaben als auf Unwahrheit beruhend bezeichnet. Ich hatte behauptet, dass eine Wagenladung von 10 000 kg von Friedrichsruh nach Bochum tarifmässig nur 100 *M.* kostet. Dies zu widerlegen, gab sie einen Auszug aus einem Frachtbrief, nach welchem im vergangenen Winter für eine Wagenladung Holz von Friedrichsruh nach Steele 212 *M.* gezahlt sind. Wie viel die Wagenladung betrug, war vorsichtigerweise nicht angegeben; das lässt sich nur indirect aus der Rechnung construiren. Ich habe nun von der Berlin - Hamburger Eisenbahndirection eine amtliche Auskunft erhalten, welche constatirt, dass meine Angaben buchstäblich wahr sind, und dass die Differenz sich nur dadurch ergiebt, dass die „Nordd. Allg. Zeitung“ unberücksichtigt lässt, dass es sich in meinen Angaben um Grubenholz, welches zu einem niederen Tarif gefahren wird, handelte, während der angezogene Frachtbrief sich auf eigentliches Bauholz resp. Nutzholz bezog, welches zu einem höheren Tarif gefahren wird. Ausserdem handelte es sich in dem Frachtbrief nicht um 10 000 kg, sondern um 11 950 kg. Durch nur theilweise Mittheilung hat diese Zeitung also es verstanden, die Sache so darzustellen, als ob sie und ich von gleichen Voraussetzungen ausgegangen wären. Ich habe nun auch die Fracht für 11 950 kg Bau- oder Nutzholz von den von mir angezogenen Oesterreichischen Stationen nach Steele berechnet. Das Verhältniss derselben zur Fracht von Friedrichsruh nach Steele ist ebenso wie beim Grubenholz. Die Oesterreichischen Waldbesitzer müssten ihr Holz umsonst verkaufen, und die Oesterreichischen Bahnen es bis an die Grenze fast umsonst fahren (Hört! links), um dem Friedrichsruher Bauholz in Steele Concurrenz zu machen. So wenig fällt der Antheil der Oesterreichischen Bahnen in's Gewicht. Mit diesen Thatsachen, die sie mit dem Worte Refactien nicht beseitigen können, wollte ich ein System kennzeichnen, welches, wenn es noch weiter getrieben wird, unsere Zustände vergiften muss, indem es die Corruption in alle Gesellschaftsclassen trägt“.

Bezüglich der drei im Vordergrunde befindlichen Eisenbahn-Verstaatlichungsprojecte ist, was die Berlin-Stettiner und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaften betrifft, besonders von den Agitationen zu den Generalversammlungen beider Gesellschaften Act zu nehmen. Wie es scheint, werden die verkaufslustigen Actionäre der Berlin-Stettiner Bahn die Oberhand bekommen, während die Bestrebungen, welche bezüglich der Magdeburg-Halberstädter Bahn in Fluss gekommen sind, allem Anschein nach geeignet sind, dem Verkauf dieses Unternehmens Schwierigkeiten zu bereiten. Die Angelegenheit der Berlin - Potsdam - Magdeburger Bahn ist noch nicht weiter vorgerückt, da die letzte auf den Verkauf bezügliche Sitzung durch die Krankheit eines Directions-Mitgliedes kein Resultat ergeben konnte.

Ein Erlass des Herrn Handelsministers giebt der Wahrnehmung Ausdruck, dass bei der Bildung der Frachtsätze, welche in dem Nachtrag 22 zu dem Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarif für Holztransporte nach Hamburg, Lüneburg, Wittenberge, Lübeck und Berlin aufgenommen worden, der allgemeine Erlass vom 21. Februar 1878 nicht überall Beachtung gefunden hat. Der Minister versagt deshalb der Einführung dieses Nachtrages für den Verkehr mit den genannten Stationen die Genehmigung von Aufsichtswegen. Ferner verlangt der Minister nachdrücklich, darauf zu halten, dass ohne Verzug die in der Umarbeitung noch rückständigen Holztarife zwischen Oesterreichischen, den genannten Deutschen und den Niederländischen Stationen der Aenderung nach Massgabe der Erlasse vom 21. Februar und 20. April unterzogen und bis zum 1. Juni 1879 in der bisherigen Form ausser Geltung gesetzt werden. Der Minister sagt: Die Nothwendigkeit einer aussergewöhnlichen Begünstigung des ausländischen Products in den bezeichneten Verkehren auf den Preussischen Bahnen sei bisher nicht dargethan und könne um so weniger anerkannt werden, als der in Rede stehende zu Differentialsätzen abgefertigte Holzverkehr bisher nur sehr geringen Umfang erlangt habe“.

Mit Bezugnahme auf die Allerhöchsten Cabinets-Ordres vom 7. August und vom 14. October v. J., betreffend Aenderungen in den Ressortverhältnissen mehrerer Ministerien bringt der Herr Handelsminister zur öffentlichen Kenntniss, dass Berichte, Gesuche und Eingaben, welche bisher an den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu richten waren, vom 1. April d. J. ab zu richten sind: 1. in Angelegenheiten, welche sich auf das gewerbliche Unterrichtswesen, ausschliesslich des Navigations-Schulwesens, und auf die zur Hebung des Kunstgewerbes bestimmten Anstalten beziehen, zu denen auch die Königliche Porzellan-Manufactur gehört, an den Herrn Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal - Angelegenheiten; 2. in Sachen, welche sich auf Handel und Gewerbe beziehen, soweit sie nicht unter die No. 1 fallen, an den Herrn Minister für Handel und Gewerbe, 3. in den zu 1 und 2 nicht genannten Sachen, nämlich in den Angelegenheiten des Bauwesens und des Eisenbahnwesens, sowie in den zum Geschäftsbereiche der Verwaltung des Berg-, Hütten- und Salinenwesens gehörigen Angelegenheiten an den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Die Budgetcommission nahm bezüglich des Invalidenfonds folgenden aus Anträgen der Abgg. Rickert und v. Benda combinirten Gesetzentwurf an, welcher für den Eisenbahncredit von Bedeutung ist:

§ 1. Die in § 3 des Gesetzes, betreffend die Gründung und Verwaltung des Reichs-Invalidenfonds vom 23. Mai 1873 (Reichs-Gesetzbl. S. 117), sowie in § 1 des Gesetzes vom 23. Februar 1876 (Reichs-Gesetzbl. S. 24) getroffene Bestimmung, nach welcher die Veräusserung der vor dem 1. November 1875 erworbenen Prioritäts-Obligationen Deutscher Eisenbahn-Gesellschaften bis zum 1. Juli 1880 erfolgen muss, wird dahin abgeändert, dass der Termin auf den 1. April 1885 festgesetzt wird.

§ 2. Vom 1. April 1879 ab sind 1. die bisher aus dem Etat des allgemeinen Pensionsfonds gezahlten Pensionen für ehemalige Französische Militärpersonen und deren Angehörige (Zusatzconvention zu dem am 10. Mai 1871 zu Frankfurt a/M. abgeschlossenen Friedensvertrage), 2. die bisher aus dem Etat gedeckten Kosten der Invalideninstitute aus den Mitteln des Reichs-Invalidenfonds zu decken.

§ 3. Ebenso sind vom 1. April 1879 ab die bisher aus den Dispositionsfonds des Kaisers zu Gnadenbewilligungen aller Art (Capitel 68, Titel 1 des Reichshaushaltsetats für 1879—1880) bewilligten Unterstützungen und Erziehungsbeihülfen für Wittwen und Kinder der in Folge des Krieges von 1870—1871 für Invalide erklärten und demnächst verstorbenen Militärpersonen der Ober-

und Unterclassen bis in Höhe von 350 000 ℳ jährlich aus den Mitteln des Invalidenfonds zu bestreiten.

Dem Verwaltungsrathe der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft in Braunschweig ist die Genehmigung zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von der Station Langenstein nach Derenburg ertheilt worden.

In Mecklenburg-Schwerin sind jetzt im Gesetzblatt die mit den Ständen vereinbarten Normativbestimmungen für die Bewilligung von Staatshilfen zum Bau von Secundär-Eisenbahnen zur öffentlichen Kenntniss gebracht. Die Staatshilfe kann demnach nur für solche Secundär-Eisenbahnen bewilligt werden, welche den Localverkehr mit einer Hauptbahn vermitteln oder mehrere Hauptbahnen mit einander verbinden und als gemeinnützig anzusehen sind. Die Bewilligung setzt voraus: a) dass der zu erwartende Verkehr für ausreichend befunden wird, um wenigstens die Unterhaltungs- und Betriebskosten der Bahn zu decken, auch das ausser der Landeshilfe nothwendige, durch verzinsliche Anleihen aufgebrachte Anlagecapital zu verzinsen und zu amortisiren; b) dass unter Hinzurechnung der Landeshilfe die Mittel zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung des Baues und zur Anschaffung des Betriebsmaterials nachgewiesen und gesichert sind; c) dass nach dem Urtheil der Regierung und der Stände die Erhaltung der Bahn und ein geordneter Betrieb dauernd gesichert sei. Die Staatshilfe soll den Betrag von 20 000 ℳ pro Kilometer für normalspurige und von 15 000 ℳ für schmalspurige Secundärbahnen nicht übersteigen. Sie wird à fonds perdu gewährt und für jede einzelne Bahn von Regierung und Ständen bewilligt. Durch die Concessions-Bedingungen ist die Befugniss zum eventuellen Ankauf der aus Staatsmitteln unterstützten Secundärbahnen vorzubehalten und dabei die Voraussetzung für die Ausübung dieser Befugniss und die zu leistende Entschädigung festzustellen. Die Aufsicht steht dem Ministerium des Innern zu, welches auch den Tarif und den Fahrplan zu genehmigen und aus dringenden Gründen über beides sogar selbstständig Bestimmung zu treffen hat.

In das Gesellschaftsregister des Berliner Stadtgerichts ist eingetragen die Firma: Unterelbesche Eisenbahn-Gesellschaft. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und die Inbetriebsetzung von Eisenbahnen auf den Strecken Harburg-Stade und Stade-Cuxhafen, eventuell anderweiter sich daran schliessender Bahnen und Zweigbahnen. Die Dauer der Gesellschaft ist unbegrenzt. Das Actiencapital ist auf 23 500 000 ℳ festgesetzt und in Actien von je 500 ℳ oder 625 Francs eingetheilt. Die Actien lauten bis zur Inbetriebsetzung der Bahn auf Namen. Später dürfen sie, nach dem Wunsche der Inhaber, auf den Inhaber lauten oder in die Bücher der Gesellschaft eingetragen werden. Den Vorstand bilden: 1. der Director Leon Ulens zu Brüssel; 2. der Director Victor Stoclet zu Brüssel.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen — excl. Bayerns — für den Monat Februar d. J. ergiebt für die 88 Bahnen, welche in dem Zeitraum vom 1. Januar 1878 bis Ende Februar d. J. im Betriebe waren und zum Vergleich gezogen werden können, nachstehende, theilweise auf provisorischer Ermittelung beruhende Daten; die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Monat Februar d. J. bei 33 Bahnen = 37,5 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 55 Bahnen = 62,5 pCt. der Gesammtzahl geringer als in demselben Monat des Vorjahres; und pro Kilometer bei 28 Bahnen = 31,8 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 60 Bahnen = 68,2 pCt. der Gesammtzahl (darunter 11 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Februar d. J. bei 36 Bahnen = 40,9 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 52 Bahnen = 59,1 pCt. der Gesammtzahl geringer als in demselben Zeitabschnitt des Vorjahres; und pro Kilometer bei 32 Bahnen = 36,4 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 56 Bahnen = 63,6 pCt. der Gesammtzahl (darunter 8 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitabschnitt des Vorjahres. — Die Einnahmen betrugen im Februar:

			Bis Ende Februar	
		pr. Kilom.		pr. Kilom.
Staatsbahnen.				
1879	21 408 073	1 822	43 969 279	3 742
1878	22 658 960	2 023	46 201 455	4 134
1879	— 1 250 887	— 201	— 2 232 176	— 392
Privatbahnen unter Staatsverwaltung.				
1879	9 401 224	2 318	19 186 557	4 739
1878	9 263 669	2 312	18 921 286	4 723
1879	+ 137 555	+ 6	+ 265 271	+ 16
Privatbahnen unter eigener Verwaltung.				
1879	18 969 042	1 697	39 195 464	3 199
1878	20 734 117	1 876	42 144 661	3 506
1879	— 1 765 075	— 179	— 2 949 197	— 307

Wie auswärtigen Blättern von hier gemeldet wird, hat das Reichs-Gesundheitsamt sich auf gestellte Anfrage gutachtlich dahin geäussert, dass der Verlauf und der gegenwärtig nicht contagiöse Character der Pestkrankheit gestatten dürfte, in den diesseitigen Sicherheitsmassregeln Erleichterungen eintreten zu lassen. Insbesondere erscheine die Aufhebung des Einfuhrverbots der meisten Artikel, ausgenommen etwa Lumpen, getragene Kleider, Abfälle und dergleichen, für zulässig. Weiter würden die ärztliche Inspection in den Seehäfen nur für die aus dem Asowschen und Schwarzen Meere kommenden Provenienzen und bei dem Landverkehr besondere Sicherheitsmassregeln nur für die aus dem Astrachanschen Bezirk Kommenden aufrecht zu erhalten sein.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die Betriebsereignisse resp. Tödtungen und Verletzungen auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — im Jahre 1878 waren im Ganzen zu verzeichnen:

510 Entgleisungen und Zusammenstösse fahrender Züge (127 Courier-, Schnell- und Personenzüge, 32 gemischte Züge und 351 Güterzüge resp. leerfahrende Locomotiven), 675 Entgleisungen und Zusammenstösse beim Rangiren (82 mit, 593 ohne Betriebsstörung) und 1 030 sonstige Betriebsereignisse, welche eine Störung des regelmässigen Betriebes veranlassten.

Es verunglückte ein Zug mit Personenbeförderung auf 9 773 beförderte Züge dieser Gattung und ein Güterzug auf 3 284 beförderte Güterzüge. Bei sämmtlichen Entgleisungen und Zusammenstössen (incl. beim Rangiren) kommen auf einen Unfall 5 844 349 Achskm aller Züge — gegen 5 514 465 im Jahre 1877 und 4 377 530 im Jahre 1876.

Von den 324 Fällen, welche zur gerichtlichen Cognition gelangten, wurde in 140 Fällen (43 pCt.) die gerichtliche Untersuchung ohne Erhebung einer Anklage eingestellt, in 73 Fällen (23 pCt.) wurden durch rechtskräftiges Erkenntniss 23 Personen freigesprochen und 58 Personen zu insgesammt 6 Jahren 2 Monaten und 2 Tagen Gefängniss verurtheilt; 111 Fälle (34 pCt.) sind noch unerledigt. Ausser den vorstehend genannten Strafen wurden in 715 Fällen (32 pCt.) 7 635 ℳ Geldstrafen, 64 Verweise und 32 Entlassungen im Disciplinarwege verhängt.

Nach der zweiten, die Tödtungen und Verletzungen behandelnden Nachweisung sind im Jahre 1878 ausser 122 Tödtungen und 13 Verletzungen bei beabsichtigtem Selbstmorde im Ganzen 1 641 Personen verunglückt (incl. der in Folge von Betriebsereignissen Verunglückten), und zwar:

88	Passagiere	(24 getödtet und	64 verletzt)
737	Beamte	(139 „ „	598 „)
537	Arbeiter	(97 „ „	440 „)
279	fremde Personen . .	(140 „ „	139 „)

Von den Verletzten sind noch nachträglich gestorben 85, innerhalb 8 Tagen genesen 165, nach 8 Tagen und vor Ablauf von 4 Wochen genesen 369, über 4 Wochen krank gewesen 289, über 3 Monate 81, über 6 Monate 38; bei 5 Personen ist eine dauernde Wiederherstellung nicht zu erhoffen; 160 Personen sind noch krank und von 49 ist der Krankheitsverlauf unbekannt.

Von den 1 536 Fällen, in denen (excl. durch Unfälle im Retriebe) Tödtungen und Verletzungen vorkamen, gelangten 891 (58 pCt.) zur gerichtlichen Cognition; von diesen wurde in 792 Fällen (89 pCt. die Erhebung einer Anklage abgelehnt, in 18 Fällen (2 pCt.) wurden durch rechtskräftiges Erkenntniss 18 Personen freigesprochen und 8 Personen zu insgesammt 2 Monate 25 Tage Gefängniss verurtheilt; die übrigen 81 Fälle (9 pCt.) sind noch unerledigt. Ausserdem wurden in 22 Fällen 115 ℳ Geldstrafen, 2 Verweise und 5 Entlassungen im Disciplinarwege verhängt. Von sämmtlichen Verunglückungen von Personen — excl. Selbstmörder — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 15 616 km Betriebslänge, 20 822 km Geleislänge und 4 266 258 308 geförderten Achskilometer) 1 127 Fällen darunter die grösste Anzahl auf die Bergisch-Märkische Bahn (173), die Oberschlesische Bahn (168) und die Sächsische Staatsbahn (117); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislänge, sind die meisten Verunglückungen auf der Westfälischen, der Oberschlesischen und der Bergisch-Märkischen Bahn vorgekommen. —

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 189 km Betriebslänge, 13 464 km Geleislänge und 2 576 006 854 geförderten Achskilometern) 493 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Rheinische Bahn (114), die Köln-Mindener Bahn (92) und die Magdeburg-Halberstädter Bahn (43); verhältnissmässig sind jedoch auf der Berlin-Görlitzer, der Rechte-Oder-Ufer- und der Rheinischen Bahn die meisten Verunglückungen vorgekommen.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 062 km Betriebslänge, 1 133 km Geleislänge und 82 831 975 geförderten Achskilometern) 21 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Lübeck-Büchener Bahn (6), die Marienburg-Mlawkaer Bahn (4) und die Dortmund-Gronau-Enscheder (3), bezw. die Tilsit-Insterburger Bahn (3); verhältnissmässig sind

auf der Tilsit-Insterburger, der Hamburger und der Weimar-Geraer Bahn die meisten Verunglückungen vorgekommen.

Von je 7 245 559 Reisenden wurde Einer getödtet und von je 2 717 084 Einer verletzt — gegen 10 879 523 bezw. 1 673 484 im Jahre 1877 und 11 830 447 bezw. 2 957 611 im Jahre 1876, — dagegen wurde von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten der 919. — 1877 der 703. und 1876 der 819. — getödtet und der 215. — 1877 der 199., 1876 der 183. — verletzt.

Es entfällt eine Verunglückung im Jahre 1878 auf 4 220 325 Achskilometer aller Züge und auf 22 km durchschnittliche Jahresgeleislänge — 1877 auf 4 249 558 bezw. 21 und 1876 auf 3 819 306 bezw. 18.

Ein Vergleich der aus je zwei dieser Zahlen resultirenden geometrischen Mittel ergiebt eine Abnahme der Verunglückungen von circa 2 pCt., gegen 14 pCt. Abnahme im Jahre 1877 und 17 pCt. Abnahme im Jahre 1876.

Zur Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck.

Der „Neuen Freien Presse“ wird aus Berlin vom 26. März geschrieben:

„Bekanntlich ist es das Bestreben des Reichskanzlers, neben der Einführung von Zöllen für die meisten Einfuhrartikel das Eisenbahntarifwesen in dem Sinne umzugestalten, dass dasselbe einschliesslich der Tarifsätze im Wege der Reichsgesetzgebung soll geregelt werden können. Abgesehen davon, dass dieser Plan an und für sich allen Erfahrungen des Eisenbahnwesens widerspricht, würde derselbe bei den heutigen wirthschaftlichen Ansichten des Fürsten Bismarck einfach darauf hinausgehen, auf dem Wege der Eisenbahntarife Deutschland vom Auslande durch Verkehrsschranken zu isoliren, im Vergleiche mit denen die neuen Zollschranken noch sehr niedrig wären, eine Politik, unter welcher nicht nur der Deutsche Handel und die Deutschen Bahnen, sondern auch die Nachbarländer, namentlich Russland und Oesterreich, empfindlich leiden würden. Zur Vorprüfung der hierfür bereits an den Bundesrath gerichteten Vorschläge hat nun hier in Berlin am 7., 8., 10. und 11. März d. J. eine Conferenz von Vertretern jener Deutschen Regierungen stattgefunden, welche eigene Staatsbahn-Verwaltungen haben, nämlich der Reichsregierung, welche bekanntlich die Elsass-Lothringischen Bahnen verwaltet, ferner Preussens, Bayerns, Sachsens, Württembergs, Badens, Hessens, Oldenburgs. Es präsidirte der Geheime Rath Körte vom Reichs-Eisenbahnamt, das Protocoll führte der derselben Behörde angehörende Rath von der Leyen.

Unterm 18. März hat nun der Reichskanzler das Protocoll dieser Conferenzen dem Bundesrathe mit einem Schreiben mitgetheilt, dessen voller Wortlaut, obschon er grösstentheils gestern bereits in einem offiziellen Communiqué der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ analysirt war, doch vielleicht von Interesse ist. (Den Wortlaut dieses Schreibens findet man in der heutigen Wochenschau abgedruckt. Die Redaction.)

Nach den in diesem Schreiben angedeuteten drei Punkten könnte es scheinen, als wenn die Vorschläge des Kanzlers von der Conferenz gebilligt worden seien. Ein Einblick in die Protocolle, aus denen wir im Folgenden einen kurzen Auszug mittheilen, zeigt, dass der Reichskanzler gerade mit seinem wesentlichsten Vorschlag, dem auf gesetzliche Feststellung der Tarife, auf allgemeinen Widerspruch, bei seinen wichtigsten Vorschlägen auf den der grössten Staaten mit Staatsbahnbesitz gestossen ist. Mit ihm ging, den ersten Punkt ausgenommen, immer nur Oldenburg, während selbst Preussen (das ist der Vertreter des Handelsministers), in nicht unwesentlichen Punkten Widerspruch erhob. Wie die Protocolle sagen, herrschte Einverständniss darüber, dass das Gütertarifwesen einer Verbesserung bedürftig sei. Nachdem der Vorsitzende erklärt hatte, dass einzig und allein der Weg der gesetzlichen Regelung des Tarifsystems und der Tarifsätze geeignet sei, die jetzigen Missstände zu beseitigen, schlossen sich dieser Ansicht die Vertreter der Reichseisenbahnen und Preussens an. Sachsen und Baden jedoch erklärten, dass die bestehenden Einrichtungen, besonders die ständige Tarifcommission und die Generalconferenz der Deutschen Bahnen, sich nicht als ungenügend erwiesen hätten. Ferner erklärte der Vertreter Sachsens, die Festsetzung einheitlicher Tarifsätze für alle Deutschen Bahnen im Wege der Reichsgesetzgebung sei kaum durchführbar, ganz gewiss nicht nothwendig oder auch nur wünschenswerth. Die Ausführung dieses Gedankens werde eine vollständige Umwälzung des gesammten Gütertarifwesens zur Folge haben; es fehle dafür an jedem Vorgange in einem grösseren Staate, Niemand könne beurtheilen, ob sich eine solche Regelung für das Publicum oder die Eisenbahnen als vortheilhaft erweisen werde. Eine zu starke Einengung der Tariffreiheit, wie eine zu grosse Stabilität der Sätze, Beseitigung oder Einschränkung der Concurrenz seien wirthschaftlich bedenklich. Man dürfe die Bahnen nicht schlechter stellen, als andere Frachtführer, welche die Strassen umsonst hätten, während in den Eisenbahnen ein gewaltiges Anlagecapital stecke, dessen Verzinsung nicht ausser Erwägung bleiben könne. Diesen Ansichten schloss sich Baden an; Württemberg erklärte, dass die gesetzliche einheitliche Regelung des Gütertarifwesens in Deutschland sich auf den durchgehenden Verkehr beschränke, während die Regelung des Local- und Wechselverkehrs den Landesregierungen verbleiben müsse. Hessen und Oldenburg traten dem Preussischen Standpunkt zwar grundsätzlich bei, erklärten sich jedoch ebenfalls dagegen, die Tarifsätze in einem Gesetze festzulegen, vielmehr befürworteten sie, dass durch Gesetz einer Reichs-Centralstelle die Befugniss zur einheitlichen Feststellung der Sätze verliehen werde. Gegen die Feststellung des Güter-Tarifsystems auf gesetzlichem Wege erklärten sich Sachsen und Baden wie bezüglich der Feststellung von Einheitssätzen. Hessen und Oldenburg wünschten auch hier nur eine Centralbehörde. Bayern hält die Aufstellung von Einheitssätzen für möglich.

Von den Details sind die wichtigsten folgende: Der Vorschlag, dass auch lebendes Vieh und Fahrzeuge zu den Gütern gehören sollen, wurde wegen Mangels genügender Instruirung der Bevollmächtigten nicht berathen. Der Grundsatz: „Die Fracht für die Beförderung zwischen je zwei Stationen wird aus einem nach Massgabe der Entfernung zu berechnenden Streckensatze und aus einer von der Entfernung unabhängigen Bahnhofsgebühr gebildet und in Tarifen für je 1 000 kg ausgeworfen“, wurde angenommen. Ferner macht die Reichsregierung den Vorschlag, dass unter besonderen Verhältnissen statt der wirklichen virtuelle Längen genommen werden sollen. Danach kann die Entfernung für Strecken mit ungewöhnlichen Steigungen, Krümmungen oder sonst schwierigen Betriebsverhältnissen, mit theuren Brücken, Tunnels für Verbindungsbahnen innerhalb desselben Ortes etc. erhöht, für Strecken mit geringen Anlagekosten wie für Bahnen untergeordneter Bedeutung vermindert werden. Bayern fordert, dass auch die verschiedenen Verkehrsverhältnisse berücksichtigt werden; es könne die Nothwendigkeit eintreten, selbst für ganze Eisenbahnnetze andere Einheitssätze zu wählen. Diesem Standpunkte traten Sachsen, Baden und selbst Preussen bei, alle Anwesenden aber befürworteten die Festsetzung der Zu- und Abschläge nicht durch Gesetz, sondern durch den Bundesrath.

Bezüglich des Systems halten sich die Vorschläge des Kanzlers im Rahmen des neuen Tarifschemas von 1877 (Eilgut, Stückgut, Wagenladungen) in Classe A (mindestens 5 000 kg) und Classe B (mindestens 10 000 kg) und Specialtarife. Geringstes Gewicht soll bei Eilgut 20, bei Stückgut 30 kg sein. Von den Vorschlägen zur Begünstigung des Kleinverkehrs erwähnen wir den Preussischen Vorschlag der Einrichtung einer besonderen Classe für kleinere Quantitäten von circa 2 000 kg, eventuell einer zweiten Stückgutclasse. Letzteres fand fast allseitige Zustimmung. Hinsichtlich der Specialtarife erklärten sich alle Vertreter, mit Ausnahme derjenigen Preussens und des Reiches, gegen die Bestimmung der Artikel der Specialtarife durch ein Gesetz.

Bezüglich der Einheitssätze war man darüber einverstanden, an das Bestehende anzuknüpfen, aus den bestehenden Sätzen Durchschnittssätze zu ermitteln. Der Weg, rein theoretisch a priori neue Sätze zu construiren, wird für bedenklich gehalten. Besonders warnten Sachsen und Württemberg vor der Analogie mit den Postpackettarifen. Preussen macht folgenden, „übrigens zur Zeit nur ganz unmassgeblichen und unverbindlichen“ Vorschlag: Die Streckenfrachtsätze betragen für den Tonnenkilometer:

	für die ersten 100 (200?) km	für die folgenden 100 (200?) km	bei Entfernungen über 200 (400?) km für die ganze Strecke
Stückgut	10 ₰	8 ₰	9 ₰
Classe A	8 „	6 „	7 „
„ B	6 „	4 „	5 „
Specialtarif I	4,5 „	3,5 „	4 „
„ II	3,5 „	2,5 „	3 „
„ III	2,6 „	1,8 „	2,2 „

Abfertigungs- oder Bahnhofsgebühr 20 ₰ für Stückgut pro 100 kg, Wagenladungen 6 ℳ pro Wagen; geringste Fracht in beschleunigten Personenzügen 0,30 ℳ, für Eilgut 1 ℳ, Eilstückgut 0,50 ℳ für jede Frachtbriefsendung.

Sämmtliche Vertreter vermochten ohne Information und Berechnung sich nicht über die Höhe der Sätze zu erklären. Bayern, Sachsen, Baden, Württemberg und Hessen befürchteten erhebliche finanzielle Ausfälle bei so niedrigen Sätzen; so Bayern für sich im Ganzen ein Minus von 6—6½ Millionen Mark. Besonders entschieden erklärten sich Württemberg, Sachsen und Hessen gegen die Aufstellung der Tarife nach fallender Scala bei grösseren Entfernungen, welche bekanntlich Stephan's genialer, die Eigenart des Eisenbahntransports verkennender Analogie mit den Posttarifen ihren Ursprung verdankt.

Schon aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, wie weit man dem Reichskanzler entgegenkam. Indessen auch die Vorschläge über Beschränkung der Concurrenz gegen fremde oder kürzere inländische Bahnen fanden Widerspruch, und zwar selbst bei Preussen. Hierüber wollen wir noch eine nähere Mittheilung machen. Hier sei nur noch erwähnt, dass man sich darüber verständigte, dass zur Vorberathung wichtiger, in einem Tarifgesetze der Reichs-Centralbehörde vorbehaltener Gegenstände ein Reichs-Eisenbahnausschuss von 24 Mitgliedern einzusetzen sei; 12 davon

sollen den Eisenbahnen, 12 der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie und dem Handel angehören. Ferner sei nachgetragen, dass vor Eintritt in die Berathungen der Vertreter Bayerns, wie es schon im Bundesrathe geschehen war, das Reservatrecht Bayerns wahrte. Er gehe von der Voraussetzung aus, dass ein Deutsches Eisenbahn-Gütertarifgesetz auf Bayern keine Anwendung finden solle. Es könne nur in Frage kommen, ob etwa Bayern analoge Einrichtungen treffen werde."

Eisenbahn-Ausstellung

zum 50. Jahrestag der ersten Locomotivbahn-Eröffnung.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

Meldorf, im März 1879.

In Veranlassung der von Ihrem werthen Blatte gebrachten Mittheilung betreffs Erbauung eines Eisenbahnmuseums erlaube ich mir, auf einen ähnlichen Vorschlag zurückzukommen, von dem ich der „Deutschen Bauzeitung", abgedruckt in No. 90 Jahrgang 1877, Kenntniss gab. Derselbe lautet:

„Der 6. October 1879. — Die Eisenbahnen haben das ganze Verkehrswesen in einer solchen Weise umgestaltet, dass es wohl angebracht wäre, wenn diese Thatsache bei einer passenden Gelegenheit dem grossen Publikum vorgeführt und dadurch das Interesse für das Eisenbahnwesen erhöht würde. Ich möchte deshalb in Anregung bringen, dass der 50. Jahrestag der Locomotiv-Eisenbahnen, der 6. October 1879, durch eine Ausstellung in grösserem Massstabe von allen auf die Eisenbahn Bezug habenden Maschinen und sonstigen Gegenständen gefeiert werde, die entweder in Berlin oder einer anderen grösseren Stadt Deutschlands stattfinden, vielleicht einen Zeitraum von 8 Wochen umfassen und mit einer besonderen Festlichkeit am 6. October schliessen könnte. — Es müsste durch dieselbe nicht nur das Eisenbahnwesen in seiner jetzigen Gestalt vorgeführt, sondern die ganze Geschichte desselben, vielleicht auch die Entwickelung des Transportwesens überhaupt, durch Modelle und Zeichnungen zur Darstellung gebracht werden; ausserdem wären alle darauf Bezug habenden Schriften und statistischen Zusammenstellungen zu sammeln. — Eine solche Ausstellung würde nicht nur für den Laien interessant und belehrend sein, sondern auch dem Techniker Gelegenheit bieten, seine Kenntnisse in kurzer Zeit zu bereichern; sie würde vor allen Dingen Veranlassung geben zu neuen und eifrigeren Bemühungen um die Vervollkommnung des Eisenbahnwesens. An reger Theilnahme würde es derselben gewiss nicht fehlen und es wäre eine schöne und dankbare Arbeit für den Verband der Deutschen Architecten und Ingenieurvereine, sie in's Leben zu rufen.

Meldorf, September 1877.

Dreessen, Sect.-Ing. a. d. Holsteinischen Marschbahn."

Die Durchführung dieser Idee, welche, wie ich nicht verkenne, mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt hätte, würde den besten Anfang zu einem Eisenbahnmuseum gegeben haben. Leider hat dieselbe nicht genügenden Anklang gefunden.

Ganz ergebenst

Dreessen,
Sections-Ingenieur.

Arbeiterzüge.

Es ist bekannt, dass die in London einmündenden Eisenbahnen auf Grund einer Parlamentsacte gezwungen worden sind, in einem Umkreise von 10 Englischen Meilen (16 km) von der St. Paulskirche Arbeiterzüge zu dem Preise von 1 Penny (8,3 ₰) für die einfache Fahrt zu befördern. Zu diesem Zwecke sind entweder besondere Züge eingelegt, oder es sind in der Zeit von Morgens 5—7 Uhr besondere Züge bezeichnet, mit welchen die Arbeiter Beförderung finden; die Rückkehr ist dagegen mit allen gewöhnlichen Zügen nach 4—6 Uhr Nachmittags, am Sonnabend nach 2 Uhr Nachmittags gestattet.

Die Billets für diese Arbeiterzüge werden theils als Retourbillets für jeden Tag, theils als Wochenabonnements ausgegeben; sie haben meist für die ganze Fahrt, wie für Theile derselben gleichen Preis, berechtigen zur Mitnahme von Gepäck (Handwerkzeug im Gewicht von 28 Pfund Engl.) und kommen nur zur Ausgabe an Handwerker und Tagearbeiter, welche sich zu diesem Behufe unter Angabe ihres Vor- und Zunamens, der Wohnung und Beschäftigung, sowie unter Bezeichnung ihres Arbeitgebers vorher zu melden haben, damit dem Missbrauch thunlichst vorgebeugt werden kann.

Wie die „Pall Mall Gazette" mittheilt, haben diese Arbeiterzüge, welche bereits seit einer Reihe von Jahren bestehen, den sehr günstigen Erfolg gehabt, dass in jeder Richtung, in welcher die Arbeiterzüge befördert werden, Hunderte von kleinen Häusern für die arbeitenden Classen gebaut worden sind, und dass mit der grossen Vermehrung der Arbeiterwohnhäuser auch die Miethen der in der Nähe belegenen besseren Wohnhäuser abgenommen haben; mit anderen Worten, dass die niedrigen Personengeldtarife die Miethen innerhalb dieses Umkreises von 10 Englischen Meilen wesentlich ermässigt haben.

⊙ **Aus Bayern.** Bodensee-Dampfschifffahrt. Im Jahre 1877 bestand das Betriebsmaterial aus 5 Dampfbooten, 5 Schleppkähnen, 3 Trajectkähnen und 1 Trajectdampffähre mit einer Gesammttragfähigkeit von 1 919 t. Die Anschaffungskosten hierfür betrugen 1 343 674 ℳ. Bei 2 214 Fahrten wurden in 9 151 Fahrzeitstunden 40 940 km zurückgelegt, wobei ein Verbrauch von 3 651 t Kohlen und 216 cbm Holz mit einem Kostenaufwande von 120 174 ℳ (95 671) stattfand. Im Trajectverkehre zwischen Lindau und Romanshorn wurden 36 194 (29 211) Eisenbahnwagen mit einem Gewichtsquantum von 173 843 t (132 863) befördert. Umgeladen wurden im Ganzen 285 664 t Güter. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr waren wiederholt um 15 781 ℳ geringer als im Vorjahre, dagegen hat sich der Getreideverkehr aus Oesterreich, Serbien und Rumänien in die Schweiz und nach dem Elsass wesentlich erhöht. Die Frequenz der Einnahmen waren: für Personen 77 677 (96 713) mit 122 799 ℳ (138 580); Gepäck 144 t (187) mit 2 001 ℳ (2 760); Güter 276 593 t (195 849) mit 363 997 ℳ (274 615); Fahrzeuge und Thiere mit 2 754 ℳ (3 373); zusammen mit 491 550 ℳ, um 72 221 ℳ mehr als 1876. Die Hauptrechnung schliesst ab mit einer Einnahme von 501 695 ℳ (431 539), einer Ausgabe von 364 167 ℳ (324 374) und einem Ueberschusse von 137 528 ℳ, um 30 372 ℳ mehr als 1876. Als letzte Beilage findet sich, wie im Vorjahre für die Eisenbahnen, eine chronologische Zusammenstellung der Anlagekosten, Nutzkilometer, Frequenz und Rechnungsergebnisse der Bodensee-Dampfschifffahrt seit deren Uebernahme durch den Staat bis Ende 1877. — Das mit dem grössten Fleisse hergestellte Werk macht dem Königlich statistischen Bureau der Königlichen Generaldirection der Verkehrsanstalten alle Ehre und ist weitaus an Umfang und Zergliederung der einzelnen Rechnungspositionen das umfassendste aller Bahnverwaltungen des ganzen Contingents.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der bisherige Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Staats-Minister Maybach, ist zum Minister der öffentlichen Arbeiten ernannt, derselbe auch mit der einstweiligen Fortführung der Verwaltung des Ministeriums für Handel und Gewerbe beauftragt worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 28. März 1879.

Nach Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird die an der Bahnstrecke Saarburg-Saargemünd zwischen den Stationen Berthelmingen und Saarburg belegene Haltestelle Saaraltdorf am 1. April d. J. für den Personenverkehr eröffnet.

Berlin, den 30. März 1879.

Nach Mittheilung der Kgl. Direction der Westfälischen Eisenbahn wird am 1. April d. J. die Haltestelle Brakel bei Dortmund für den Stück- und Eilgut-Verkehr mit sämmtlichen übrigen Stationen der Westfälischen Bahn eröffnet. Die nach Brakel bestimmten Sendungen sind zu frankiren, die Sendungen von Brakel unfrankirt aufzugeben. Nachnahmebelastungen sind in beiden Richtungen ausgeschlossen. Für Transporte zwischen Brakel und den westlich von derselben belegenen Stationen kommen die Frachtsätze von Station Wickede-Asseln, für Transporte zwischen Brakel und den östlich belegenen Stationen die Frachtsätze von Station Dortmund zur Anwendung.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

2. Stations-Benennungen.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn theilt uns mit, dass durch Allerhöchste Cabinets-Ordre die Stadt Gniewkowo (zugleich Eisenbahnstation der Linie Gnesen-Inowrazlaw-Thorn) den Deutschen Namen „Argenau" erhalten habe.

3. Auszahlungen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die für das Jahr 1878 auf $3\frac{1}{2}$ pCt. festgesetzte Dividende unserer Actien wird gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine No. 2 Ser. IV, denen ein Nachweis über Stückzahl und Betrag beizufügen ist, vom 1. April d. J. ab täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, bei unserer Hauptcasse hierselbst im Stationsgebäude unseres Bahnhofes am Potsdamer Platz in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr, sowie bei unserer Billetcasse in Magdeburg und ferner

in Berlin bei Herrn Meyer Cohn,
in Darmstadt bei der Casse der Bank für Handel und Industrie,
in Frankfurt a. M. bei der Filiale der Darmstädter Bank für Handel und Industrie,
in Dresden bei der Dresdener Bank

ausgezahlt werden.

Briefliche Einsendungen wolle man an unsere Hauptcasse hierselbst richten. Berlin, 29. März 1879. Das Directorium. (418)

4. Tarifwesen.

Norddeutscher Verband. Der Tarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Hannoverschen Kohlenstationen nach Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhalter und Magdeburg-Halberstädter Bahn vom 15. October 1875 nebst Nachträgen ist aufgehoben und ersetzt durch die bezüglichen Ausnahmetarife im Harz-Nordsee- und Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbands-Güter-Verkehre. (Tarif vom 1. Januar bezw. 3. Januar 1878.) Hannover, den 25. März 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (427)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahn-Verbande treten am 1. April d. J. die Nachträge No. 2 zu den Tarifheften 19, 29, 32 und 35, No. 3 zu den Tarifheften 18, 20, 21 und 28 und No. 4 zu den Tarifheften 16 und 17, sowie die Tarifhefte 36 und 37 in Kraft, enthaltend Tarifsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Bodensee-Uferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach, sowie theilweise ermässigte Sätze für verschiedene Stationen der Hessischen Ludwigs-, der Badischen und der Württembergischen Bahn. Exemplare sind bei den Verbands-Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Köln, 30. März 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen. Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellsch. (428)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Im Verkehre zwischen Hamburg und Magdeburg via Wittenberge kommt für Transporte von Europäischem Holz des Special-Tarifs II in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum ein Frachtsatz von 0,94 ℳ pro 100 kg zur Erhebung. Die Direction. (425)

Am 1. Mai 1879 tritt ein neuer Tarif für den **Magdeburg - Oesterreichisch - Ungarischen Holzverkehr** via Bodenbach bez. Tetschen und Eger in Kraft, durch welchen der Specialtarif vom 15. September 1877 aufgehoben wird. Für einige Relationen jedoch, für welche die Sätze des neuen Tarifes geringe Erhöhungen enthalten, und für die Station Gyoma der Theissbahn, welche im neueren Tarife nicht wieder aufgenommen worden ist, bleiben die Taxen des älteren Tarifes bis 15. Juni dieses Jahres noch in Geltung. Tarifexemplare sind bei den Stationen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, den 29. März 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (426)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Der Tarif vom 1. April 1872 für Salztransporte von Sangerhausen und Magdeburg-Halberstädter Stationen nach Berlin-Hamburger etc. Stationen, welcher z. Z. nur noch für den Verkehr von Sangerhausen nach einigen Berlin-Hamburger Stationen gilt, tritt mit dem 15. Mai d. Js. vollständig ausser Kraft. Berlin, den 27. März 1879. Die Direction. (419)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. künftigen Monats ab sind zum West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarif die Hefte No. 167/173 und 175/181, sowie Ergänzungsblätter zu den Heften No. 45/51, 53, 63, 64, 73, 74, 83, 84, 93, 94 und 127/134 erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können.

Die neuen Hefte enthalten directe Tarifsätze nach und von den Bodensee-Uferstationen Romanshorn, Rorschach und Bregenz, während in den Ergänzungsblättern theils die seitherigen und theils ermässigte Frachtsätze nach und von den Stationen Friedrichshafen und Constanz erscheinen. Cassel, den 26. März 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser-bahn. (415)

Mit dem 1. April d. J. tritt zu den Tarifen für den Oberschlesischen Steinkohlenverkehr ab Stationen der Rechte-Oder-Ufer bezw. Oberschlesischen Bahn nach Stationen der Cottbus-Grossenhainer, Berlin-Anhaltischen (Stammbahn und Linie Kohlfurt-Falkenberg), Berlin-Dresdener, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Braunschweigischen etc. Bahn vom 1. Juni 1877 je ein Nachtrag V in Kraft. Dieselben enthalten neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für die Stationen der Königlichen Militäreisenbahn, Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Frachtsätze des Nachtrags III resp. IV etc. und können durch die Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zum Preise von 10 ₰ pro Stück bezogen werden. Berlin, den 25. März 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (417)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. April cr. ab kommen im Verkehr zwischen Berlin und Italienischen Stationen via Brenner anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Fahrpreise und Gepäcktaxen zur Einführung.

Näheres ist bei unserer hiesigen Billetexpedition zu erfahren. Berlin, den 27. März 1879. Die Direction. (416)

Am 15. April d. Js. tritt Nachtrag I. zum Tarife für **Roheisentransporte** ab Peine, Osnabrück und Hassbergen nach Oesterreichischen Stationen vom 1. Januar 1879 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Magdeburg und Schönebeck und ist durch die Expeditionen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, am 26. März 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (414)

Vom 1. April 1879 tritt zu den besonderen Bestimmungen und den Tarifheften 1 bis 4 des **Preussisch-Sächsischen Verbandtarifs** vom 1. Mai 1878 je der zweite Nachtrag in Kraft.

Die Nachträge enthalten:

a) Ergänzungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen;
b) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ostbahn-, bezw. Oberschlesischen und Märkisch-Posener Stationen einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn, bezw. Niederschlesisch-Märkischen, Frankfurt-Bebraer und Hannoverschen Staatsbahn andererseits;
c) ermässigte Frachtsätze für Holz, Europäisches des Specialtarifs II;
d) ermässigte Frachtsätze für den Transport von Salz aller Art ab Halle und Sangerhausen nach Ostbahn-, Oberschlesischen und Märkisch-Posener Stationen;
e) directe aus dem Posen-Halle-Schlesisch-Märkischen Verbandtarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ostbahn-, Oberschlesischen und Märkisch-Posener Stationen einerseits und Halle-Sorau-Gubener Stationen andererseits;
f) directe aus dem Schlesisch-Niedersächsischen Verbandtarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Märkisch-Posener Stationen einerseits und den Stationen Halle und Cassel andererseits;
g) Regulirungen von Frachtsätzen und anderweite Berichtigungen;
h) bereits früher publicirte Tarifveränderungen.

Exemplare der Nachträge sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 17. März 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Eisenbahn-Verbandes. (421J)

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

1. Die im diesseitigen Local-Güter-Verkehre zwischen Hamburg und Paulinenaue bestehenden Tarifsätze kommen auch im Verkehre zwischen Hamburg, Station der Köln-Mindener Bahn und Paulinenaue via Lüneburg zur Anwendung.
2. Die laut Tarifs vom 25. Mai 1878 bestehenden Frachtsätze für den Güter-Verkehr zwischen Hamburg und Elsnigk via Berlin sind ermässigt.

Ueber die neuen Taxen giebt unsere Güter-Expedition in Hamburg Auskunft. Berlin, den 25. März 1879. Die Direction. (409)

Am 1. Mai d. J. werden durch Nachtrag III zum II. Theil des Sächsich-Oesterreichischen Verbandstarifs vom 1. Januar v. J. neue ermässigte Frachtsätze für Holz, Europäisches, an Stelle der im gedachten Tariftheile enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 und an Stelle des Specialtarifs für Holztransporte von Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Stationen der Sächsischen Staatsbahn vom 15. April 1877 eingeführt. Letzterer Tarif bleibt für Stationen der Thüringischen Bahn bis auf Weiteres in Kraft. Für den Verkehr nachgenannter Oesterreichischer Stationen aber: Altbunzlau, Altpaka, Altstadt, Branzaus, Butowes-Tur, Eisenbrod, Falgendorf, Geiersberg, Goltsch-Jenikau, Jarmeritz, Jitschin, Josefstadt-Jaromer, Liebstadtl, Mastig, Neubidschow, Nimburg, Okrisko, Opatowitz, Pelsdorf, Raspenau, Liebwerda, Smidar, Smiritz sind in den neuen Tarifnachtrag Sätze nicht aufgenommen und werden dieselben vom 1. Mai d. J. an auf die Umexpedition verwiesen. Dresden, den 17. März 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (367)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn - Verband. An Stelle des am 10. Januar c. herausgegebenen X. Nachtrages zu dem Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 gelangt am 1. April 1879 der XII. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält neben den durch Nachtrag X eingeführten Ausnahmesätzen für Lindau neue Ausnahmesätze für die Schweizerischen Bodensee-Uferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach.

Exemplare qu. Nachtrages können bei den betr. Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a/M., den 18. März 1879. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (370)

5. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Donnerstag, den 17. April cr., Vormittags von 9 Uhr ab sollen auf dem Bahnhofe zu Greifswald gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

ca. 117 500	kg	alte 13 cm hohe eis. Schienen,
1 570	„	„ 9 cm „ „ „
2 300	„	kupferne Feuerbuchsen,
1 960	„	stählerne Radreifen,
400	„	eiserne Siederohre,
250	„	Gussstahlbrocken,
1 200	„	altes Nutzeisen,
9 000	„	altes Schmelzeisen in Brocken,
460	„	Schmelzeisen von Siederöhren,

1 400 kg alt. unverbrannt. Gusseisen,
4 200 „ „ verbranntes Gusseisen (Roststäbe),
3 000 „ „ Eisendrehspähne,
1 200 „ „ Stahldrehspähne,
188 „ „ gusseis. Bohrspähne,
700 „ „ ein gusseis. Herzstück,
4 Stück Locomotivkessel mit kupferner Feuerbuchse und mess. Siederohren,
1 Stück Locomotivkessel mit kupf. Feuerbuchse ohne Siederohre,
20 Stück eiserne Telegraphenkörbe,
309 „ „ Telegraphenflügel,
222 „ „ Blenden zu optischen Telegraphen,
85 Stück eiserne Leitrollen zu optischen Telegraphen,
283 Stück eiserne Laternenstützen und Flügelstützen zu optischen Telegraphen,
20 Stück eiserne Telegraphen-Leitern,
46 Stück hölzerne Telegraphenständer,
2 750 kg gusseis. Schienenstühle zu Weichen,
700 „ Makulatur-Papier,
100 „ alte Zeugabfälle,
sowie eine Menge alter Geräthe, wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen sind im Auctions-Termine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 22. März 1879. Directorium. (413)

Verkauf von Altmaterial. Die in den Magazinen zu Chemnitz, Leipzig, Dresden, Zwickau, Werdau und Radebeul vorhandenen abgängigen Werkstatts- und Betriebsmaterialien sollen im Wege öffentlichen Ausgebots an den Meistbietenden verkauft werden. Das Materialienverzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen wird auf portofreie Anträge von uns unentgeltlich verabfolgt. Offerten mit der Aufschrift: „Ankauf von Altmaterial“ sind bis zu dem auf

Mittwoch, den 16. April 1879,
Vormittags 10 Uhr

im Conferenzzimmer des Personenbahnhofes hier anberaumten Termin franco an uns einzureichen. Chemnitz, am 27. März 1879. Maschinenhauptverwaltung der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen. (420 J.)

Main-Neckar Bahn. Lieferung von Uniformen. Die Lieferung der für das Dienstpersonal erforderlichen Uniformen und zwar von:

187 Tuchröcken,
29 Leinwandröcken,
115 grossen Paletots,
102 kleinen Paletots,
319 Tuchhosen,
32 Leinwandhosen,
538 Mützen

soll durch Submission vergeben werden.

Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Uniformen“ bis zum 18. April l. J., Vormittags 10 Uhr bei dem Hauptmagazins-Verwalter dahier einzureichen. Die Eröffnung der Submissionen, welcher die Submittenten beiwohnen können, findet in vorgenanntem Termine statt.

Die Bedingungen sind bei dem Hauptmagazins-Verwalter dahier, sowie bei den Magazins-Verwaltern zu Frankfurt und Heidelberg zur Einsicht offen gelegt. Darmstadt, den 28. März 1879. Der Betriebs-Inspector Gessner. (422)

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 100 Stück bedeckten Güterwagen soll in zwei Loosen von 25 Stück mit Bremsen und zwei Loosen von 25 Stück ohne Bremsen im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind von unserem hiesigen technischen Centralbüreau gegen Einsendung von drei Mark zu beziehen.

Die Ablieferung der sämmtlichen Wagen muss spätestens bis Ende dieses Jahres erfolgen.

Offerten mit specieller Angabe der Lieferungstermine für jedes Loos sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Coulissewagen“ bis zum 17. April an uns einzureichen, und bleiben die Submittenten bis zum 15. Mai an ihre Offerten gebunden. Köln, den 21. März 1879. Die Direction. (383)

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen. Es soll die Lieferung von:

a) 4 000 000 kg Stahlschienen,
321 500 „ Stahllaschen,
134 400 „ Eiserne Unterlagsplatten,
b) 119 000 „ Eiserne Haknägel,
34 500 „ Eiserne Schraubenbolzen mit Muttern und Fixirplättchen,

verdungen werden.

Submissionstermin: Donnerstag, 17. April 1879, Morgens 11 Uhr in unserem Centralbureau in Utrecht, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift: „Offerten auf die Lieferung von Stahlschienen etc.“ einzureichen sind.

Die Offerten können sich auf die Lieferung sub a oder b oder auf beide beziehen.

Die Bedingungen werden auf Franco-Anfrage abgegeben. (368)

Privat-Anzeigen.

Secundär-Eisenbahnproject Meuselwitz-Gera.

Nachdem die betheiligten hohen Staatsregierungen die Genehmigung zur Vornahme genereller Vorarbeiten ertheilt, schreibt unterzeichnetes Comité die Anfertigung dieser Vorarbeiten somit aus.

Bewerbungen sind zu Händen des Herrn Fabrikdirector Riekes zu Spora bei Meuselwitz unter Beifügung von Qualificationszeugnissen bis zum 15. April d. J. zu richten.

Meuselwitz, am 28. März 1879.

Das Comité des Secundär-Eisenbahnproject Meuselwitz-Gera.

PH. O. OECHELHAEUSER

Berlin SW., Grossbeerenstr. 89

Ingenieur, General-Unternehmer für Gas- und Wasserwerke,

erbaut als Specialität combinirte Gas- und Wasserstationen für Bahnhöfe u. Werkstätten.

Ein im Eisenbahn-Güter- u. Expeditionsdienst erfahrener u. best. empfohlener Mann, zugleich der kaufmännischen Buchführung sowie der Franz. u. Englischen Sprache u. Correspondenz mächtig, wäre geneigt, bei einer Güterexpedition oder grösserm Speditionsgeschäft eine dauernde Stelle anzunehmen. Gef. Offerten an die **Expedition dsr. Ztg.** unter **L. 73.** erbeten.

Bei herannahender Saison empfehle ich

Petroleum-Kochapparate

mit festen und abnehmbaren Brennern, sowie dazu gehöriges Geschirr. Bewährte Construction. Hoher Rabatt. Preis-Verzeichnisse gratis und franco.

Julius v. Graba in Meissen,
Lieferant für die Mitglieder der Post-Spar- u. Vorschuss-Vereine.

Ein Beamter eines bedeutenden Hüttenwerkes, welcher eine Reihe von Jahren in selbstständiger Stellung alle vorkommenden wichtigern Arbeiten versehen hat, und ca. 10 Jahre als Expedient im Eisenbahn-Güterdienst thätig war, sucht, gestützt auf beste Zeugnisse und Empfehlungen, eine seinen Kenntnissen und Fähigkeiten entsprechende Stellung. Geneigte Offerten werden unter **W. H.** an die **Exp. ds. Blts.** erbeten.

H. Zimmermann, Berlin NW., Specialitäten für Eisenbahnen.

Billetdruck- u. Zählmaschinen, Datum-, Gepäck- u. Stiftpressen, Billetschränke, Plombir- u. Coupirzangen verschiedener Art. Handstempel f. Güter- etc. Expd. in gehärtetem Stahl. Gravirungen sauber und billig.

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE

Actien-Verein für Bergbau und Hüttenbetrieb
vormals JACOBI, HANIEL & HUYSSEN
in
Oberhausen a. d. Ruhr, Rheinpreussen,

liefert:

Eisenbahnschienen aus **Eisen** und **Bessemerstahl.**
do. mit **Puddelstahl-** und **Bessemerstahlkopf.**
Laschen aus **Eisen** und **Stahl, Unterlagsplatten** aus **Eisen.**
Eiserne Lang- & Querschwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stabeisen, d. i. **Rund-, Quadrat-, Flach-** und **Schneideisen.**
Façoneisen, als **Winkel,** ⊤-I-[-, **Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.**
Gruben- & Winkelschienen in **Eisen u. Stahl.**
Bessemerstahl in allen Dimensionen und **Winkelstahl.**
Bleche, glatte, gerippte und **gesteinte** in **Eisen** und **Stahl.**
Puddel-, Giesserei- u. **Bessemer-Roheisen, Spiegel-Eisen u. Ferro-Mangan.**

Dampfmaschinen jeder Grösse, **besonders für Zechen,** als: **Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.**
Druck- & Hebepumpen für **Bergwerke.**
Gestänge für **Bergwerkspumpen** von **Façoneisen** hergestellt.
Geschmiedete Rund-Gestänge aus **bestem Hammereisen** mit ***Patent-Schlössern.***
Maschinenguss jeder Art und Grösse; **Potterieguss.**
Geschosse in allen Calibern, **roh** und **mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.**
Schmiedestücke jeder Façon u. jeder Grösse.
Dampfkessel, Reservoire etc.
Eiserne Brücken jeder Grösse, **Dachconstructionen etc.**
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, **eiserne Kähne etc.**

Patente: Wasserhaltungsmaschinen mit Hülfsrotation und Hubpausen, System Kley.
Selbstthätige variable Expansions-Umsteuerung für Fördermaschinen, System Versen.
Gestängeschlösser.
Selbstthätige Kipp-Vorrichtung zum Entladen von Eisenbahnwagen. (Gesetzlich geschützt.)
Eiserner Oberbau für Strassenbahnen. (System Böttcher.)

Der Verein besitzt folgende Werke:

Gutehoffnungshütte zu **Sterkrade.**
St. Antonyhütte zu **Osterfeld** bei **Sterkrade.**
Neu-Essen bei **Oberhausen.**
Walzwerk Oberhausen.
Eisenhütte Oberhausen.
Eisen- und Stahlwerk Neu-Oberhausen.
Steinkohlenzeche Oberhausen, Steinkohlenzeche Osterfeld.
Steinkohlenzeche Ludwig bei **Essen.**
Diverse Eisensteingruben in **Nassau, Siegen, Bayern,** der **Eifel** etc.

Das Geschäft besteht seit dem Jahre 1808 und wurden 1873/74 ca. 9000 Arbeiter beschäftigt.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"

Chemnitz

(früher William Benndorf)

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer **Patent-Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlosen **Ventilatoren Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-Schneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager und in Arbeit.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat Februar 1879.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat Februar	Betriebslänge ultimo Februar	Befördert wurden: Personen		Güter		Die Einnahme betrug pro Monat Februar: i. Pers.-Verkehr		im Güterverk.		in Summa incl. Extraordinarien		bis ult. Februar in Summa	
			im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
I. Staatsbahnen.														
...akfurt-Bebraer Eisenbahn .	1879	502,00	271 266	548	129 179	260	197 080	398	680 460	1 368	928 720	1 850	1 900 480	3 786
gegen	1878	—	— 8 575	— 17	— 7 934	— 16	— 38 026	— 77	— 51 903	— 105	— 89 561	— 178	— 184 203	— 366
...noversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	289 880	334	363 590	416	424 600	489	1 631 300	1 867	2 237 565	2 561	4 566 503	5 228
gegen	1878	—	— 60 877	— 70	— 2 518	— 3	— 89 169	— 103	— 11 304	— 13	— 73 203	— 84	— 201 046	— 230
...n-Weser-Eisenbahn	1879	198,79	85 003	428	85 185	429	109 824	552	338 026	1 700	448 595	2 256	910 763	4 582
gegen	1878	—	— 5 018	— 25	+ 1 828	+ 10	— 6 455	— 33	+ 7 263	+ 36	— 31 517	— 159	— 60 070	— 302
...sauische Eisenbahn	1879	275,76	222 223	806	88 526	321	124 918	453	204 411	741	354 581	1 283	742 609	2 687
gegen	1878	+ 18,03	— 11 310	— 100	— 1 002	— 26	— 5 362	— 52	+ 7 569	— 23	— 6 071	— 114	+ 10 854	— 148
...lerschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	925,61	337 749	365	349 411	381	407 625	440	2 061 478	2 248	2 668 925	2 883	5 448 059	5 886
gegen	1878	—	— 27 335	— 29	+ 21 142	+ 23	— 19 304	— 21	— 80 810	— 89	— 135 415	— 147	— 234 516	— 253
...bahn	1879	1 950,00	292 328	150	175 517	90	669 674	344	1 563 801	802	2 469 500	1 266	5 074 107	2 602
gegen	1878	+ 356,12	+ 6 104	— 30	— 42 584	— 47	+ 103	— 78	— 650 506	— 587	— 754 851	— 757	—1448694	—1511
...brücker Eisenbahn	1879	237,92	156 450	730	408 164	1 716	91 970	429	509 642	2 142	703 098	2 955	1 419 793	5 968
gegen	1878	+ 56,23	+ 3 304	— 239	+ 6 089	— 497	+ 2 235	— 139	— 19 066	— 768	— 36 405	—1115	— 46 477	—2102
...lersleben-Hettstedt	1879	6,60	—	—	8 793	1 332	—	—	10 406	1 577	10 406	1 577	23 500	3 561
gegen	1878	—	—	—	+ 114	+ 18	—	—	— 183	— 27	— 183	— 27	+ 2 504	+ 380
...tfälische Eisenbahn	1879	501,61	130 205	260	150 000	299	109 995	219	504 600	1 006	675 071	1 336	1 395 535	2 762
gegen	1878	+ 11,61	+ 28 482	+ 52	+ 16 978	+ 25	+ 3 839	+ 2	+ 40 874	+ 60	+ 50 275	+ 71	+ 114 263	+ 73
...elmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	22 894	437	7 061	135	19 181	366	15 086	288	34 267	654	69 807	1 333
gegen	1878	—	— 7 518	— 144	— 5 169	— 99	— 6 742	— 129	— 12 176	— 233	— 18 918	— 362	— 26 288	— 502
...s. Staats - Eisenbahn . .	1879	1 880,63	1 054 614	568	771 528	410	846 949	456	3 356 514	1 785	4 250 962	2 260	8 691 042	4 621
gegen	1878	+ 2,20	— 106 322	— 58	+ 6 912	+ 3	— 67 086	— 37	— 139 917	— 76	— 224 363	— 122	— 606 999	— 329
...ttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 377,75	660 716	480	195 611	142	545 740	396	1 522 023	1 104	2 122 227	1 539	4 486 432	3 256
gegen	1878	+ 73,26	— 19 054	— 41	— 5 033	— 12	— 30 723	— 46	+ 99 854	+ 14	+ 33 886	— 61	+ 242 025	+ 3
...sche Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 192,90	459 189	388	262 024	220	516 194	436	1 157 319	970	1 703 770	1 428	3 417 070	2 865
gegen	1878	+ 4,44	— 16 085	— 15	+ 3 593	+ 2	— 47 809	— 42	+ 154 057	+ 125	+ 107 385	+ 83	+ 124 841	+ 85
...-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	141 285	1 615	42 575	487	113 572	1 298	169 524	1 937	285 326	3 261	596 209	6 814
gegen	1878	—	+ 6 429	+ 74	+ 250	+ 3	+ 3 215	+ 37	+ 1 000	+ 11	+ 5 339	+ 61	+ 7 508	+ 86
...nburgische Staats-Eisenbahn	1879	290,25	83 695	288	30 486	105	72 345	249	99 613	343	171 958	592	338 082	1 165
gegen	1878	—	— 14 798	— 51	— 4 966	— 17	— 12 360	— 43	— 13 113	— 45	— 25 473	— 88	— 32 159	— 111
...ss-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	552 700	492	383 000	341	457 500	408	1 591 700	1 417	2 200 700	1 960	4 597 200	4 094
gegen	1878	+ 25,41	— 9 500	— 22	— 8 679	— 17	— 11 370	— 21	— 36 263	— 71	— 52 114	— 99	+ 107 250	— 52
...hessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	31 946	182	11 676	66	27 973	159	30 217	172	58 617	333	120 167	683
gegen	1878	—	— 3 875	— 22	+ 29	—	— 2 382	— 13	— 2 142	— 12	— 4 749	— 27	— 7 685	— 43
...en-Langwedeler Eisenbahn .	1879	97,78	6 975	71	15 607	159	10 663	109	74 122	758	84 785	867	171 921	1 758
gegen	1878	—	— 6 518	— 67	+ 3 726	+ 37	— 7 097	— 72	+ 12 148	+ 124	+ 5 051	+ 52	+ 6 716	+ 68
Summa	1879	11 750,08	—	—	—	—	—	—	—	—	21 408 073	1 822	43 969 279	3 742
gegen	1878	+ 547,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—1250887	— 201	— 2232176	— 392
II. Privatbahnen.														
...nt. Staatsverwaltung stehend.														
...n-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,00	31 184	179	20 565	118	42 661	245	105 493	606	156 916	902	328 675	1 889
gegen	1878	—	+ 660	+ 4	— 668	— 4	— 2 562	— 15	+ 733	+ 4	— 2 370	— 13	+ 11 051	+ 64
...erg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,73	887 942	792	1 068 900	911	672 917	600	3 036 366	2 588	4 030 083	3 434	8 144 643	6 973
gegen	1878	+ 20,54	— 49 790	— 52	+ 62 159	+ 46	— 13 225	— 18	+ 136 634	+ 95	+ 123 409	+ 75	+ 208 567	+ 150
...uhr-Sieg-Eisenbahn	1879	134,14	43 731	326	184 700	1 377	32 004	239	440 774	3 286	497 378	3 708	980 905	7 313
gegen	1878	—	— 6 323	— 47	+ 5 268	+ 40	— 4 276	— 31	+ 20 176	+ 150	+ 15 900	+ 119	+ 10 155	+ 76
...e-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	55 718	189	78 520	267	58 561	199	327 176	1 111	399 476	1 356	816 999	2 773
gegen	1878	—	— 8 389	— 29	+ 14 759	+ 51	— 2 363	— 8	+ 22 751	+ 78	+ 21 383	+ 73	+ 59 691	+ 202
Hinter-...ommersche Eisenbahn: a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	28 948	169	19 360	112	45 955	269	99 574	577	148 132	859	296 968	1 722
gegen	1878	—	+ 269	+ 1	— 434	— 3	— 2 047	— 12	— 6 738	— 39	— 7 626	— 44	— 30 198	— 175
b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	40 074	202	10 944	56	39 087	197	46 408	235	88 440	446	182 992	923
gegen	1878	—	— 1 981	— 10	— 796	— 4	— 4 244	— 22	— 15 078	— 77	— 18 621	— 94	— 50 234	— 253
...ster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	12 829	227	4 450	79	7 805	138	10 470	185	22 138	388	42 016	737
gegen	1878	—	+ 589	+ 10	— 995	— 17	+ 274	+ 5	— 924	— 17	+ 454	+ 8	— 365	— 6
...berschlesische Eisenbahn . .	1879	743,30	238 186	351	553 430	745	245 965	363	2 030 378	2 732	2 539 153	3 416	5 244 270	7 066
gegen	1878	+ 3,56	— 19 366	— 29	— 67	— 3	+ 503	+ 1	— 39 756	— 66	+ 5 315	— 11	+ 57 220	+ 54
...weigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	123 364	1 208	—	—	41 573	407	43 223	423	90 598	887
gegen	1878	—	—	—	+ 18 971	+ 188	—	—	+ 4 819	+ 48	+ 4 969	+ 49	+ 9 771	+ 98
...reslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	46 987	225	84 435	400	72 695	348	337 541	1 598	451 494	2 138	933 867	4 422
gegen	1878	+ 2,11	— 1 850	— 9	+ 5 136	+ 21	— 298	— 1	— 1 117	— 22	+ 143	— 21	— 2 885	— 58
...reslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	377,17	102 437	272	121 822	323	89 556	237	328 192	870	463 922	1 230	959 953	2 545
Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	— 4 341	— 11	+ 31 460	+ 83	— 5 732	— 16	+ 51 550	+ 137	+ 47 925	+ 127	+ 81 846	+ 217
...ppeln-Gr.-Strehlitz-Morgen-...ther Eisenbahn	1879	32,43	1 656	51	1 531	47	1 850	57	2 626	81	5 676	175	10 903	336
...argardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	23 740	138	36 470	212	34 276	199	139 691	811	213 067	1 237	442 528	2 569
gegen	1878	—	— 3 271	— 19	— 7 767	— 45	— 5 804	— 34	— 32 440	— 188	— 35 244	— 205	— 59 759	— 347
...n-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	70 860	588	42 081	349	55 890	463	142 494	1 182	215 615	1 788	459 073	3 807
gegen	1878	—	+ 1 756	+ 15	— 10 820	— 90	+ 4 193	+ 34	— 18 374	— 152	— 17 716	— 147	— 16 524	— 137
...nburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	11 333	443	40 223	1 572	4 648	182	41 492	1 622	46 218	1 807	90 694	3 546
gegen	1878	—	— 740	— 29	+ 2 957	+ 115	+ 2	—	+ 2 477	+ 97	+ 2 268	+ 89	— 543	— 21

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
			Betriebslänge in km	Personen	pro km	Güter	pro km	Einnahmen Personen	pro km	Güter	pro km	in Summa incl. Extraord.	pro km	bis ult. Feb im Ganzen
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1879	27,76	9 547	344	15 091	544	3 841	138	18 698	674	22 627	815	45 68
	gegen	1878	—	— 440	— 16	+ 2 437	+ 88	— 225	— 8	+ 2 966	+ 107	+ 2 746	+ 99	+ 2 32
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1879	26,73	16 789	628	14 757	552	9 540	357	26 669	998	36 320	1 359	73 83
	gegen	1878	—	— 647	— 24	— 863	— 32	— 359	— 13	+ 412	+ 16	+ 95	+ 4	— 30
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	3 571	292	27 110	2 217	1 068	87	20 236	1 655	21 346	1 745	41 95
	gegen	1878	—	— 90	— 7	+ 674	+ 55	— 13	— 1	— 11 155	— 912	— 11 151	— 912	— 25 44
	Summa	1879	4 065,08	—	—	—	—	—	—	—	—	9 401 224	2 318	19 186 55
	gegen	1878	+ 58,64	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 137 555	+ 6	+ 265 27
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1879	31,98	14 128	594	41 171	1 287	3 393	143	36 253	1 133	41 010	1 282	83 941
	gegen	1878	—	— 7 563	— 318	+ 5 271	+ 164	— 225	— 9	+ 5 861	+ 183	+ 6 338	+ 198	+ 9 257
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	111 606	388	51 327	178	115 831	402	219 830	763	342 105	1 188	744 572
	gegen	1878	—	— 17 961	— 62	— 5 738	— 20	— 21 165	— 74	— 59 462	— 207	— 80 616	— 280	— 120 112
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1879	23,11	5 956	258	1 306	57	3 301	143	2 826	122	6 316	273	12 945
	gegen	1878	—	— 78	— 3	+ 61	+ 3	— 529	— 23	— 1 088	— 47	— 1 473	— 64	— 3 416
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn	1879	431,27	141 899	329	143 883	334	236 160	548	572 070	1 326	858 230	1 990	1 787 910
	gegen	1878	—	— 14 007	— 33	+ 2 612	+ 6	— 23 979	— 55	— 36 051	— 84	— 60 030	— 139	— 132 530
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1879	327,35	92 600	283	70 340	215	74 839	229	284 615	869	389 886	1 191	774 825
	gegen	1878	—	+ 2 486	+ 8	— 6 687	— 20	— 3 500	— 10	— 42 501	— 130	— 45 469	— 139	— 68 285
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1879	440,63	113 695	258	86 144	196	182 778	415	903 805	2 051	1 107 897	2 514	2 222 028
	gegen	1878	—	— 405	— 1	— 37 463	— 85	— 23 789	— 54	— 417 405	— 947	— 489 308	—1111	— 842 716
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	200 435	772	114 166	440	229 449	884	493 987	1 903	723 436	2 787	1 428 142
	gegen	1878	—	— 8 801	— 34	+ 984	+ 4	— 13 967	— 54	— 57 281	— 221	— 71 248	— 275	— 156 856
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	346,38	114 045	329	71 203	206	166 062	479	389 437	1 126	564 286	1 632	1 166 468
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	—	— 17 797	— 52	— 15 523	— 45	— 25 349	— 73	— 42 819	— 124	— 65 073	— 188	— 100 216
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	236,97	46 685	203	20 724	87	62 777	273	91 267	385	157 429	664	325 068
	gegen	1878	—	— 8 193	— 36	— 3 581	— 16	— 14 500	— 64	— 18 839	— 80	— 32 943	— 139	— 67 732
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1879	602,69	133 822	225	148 880	247	149 128	250	571 148	948	732 777	1 216	1 539 773
	gegen	1878	+ 1,36	— 5 784	— 9	+ 8 359	+ 13	— 11 033	— 19	+ 8 897	+ 13	— 2 892	— 7	+ 19 622
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	55,50	10 197	184	7 792	140	7 291	131	20 553	370	30 374	547	63 166
	gegen	1878	—	— 233	— 4	+ 825	+ 15	— 537	— 10	+ 2 070	+ 37	+ 1 663	+ 30	+ 3 304
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	152,00	22 218	146	29 756	196	18 925	124	89 288	588	115 229	758	250 576
	gegen	1878	—	— 4 127	— 27	+ 1 127	+ 8	— 85	— 1	+ 292	+ 2	+ 847	+ 5	+ 15 198
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	41,69	40 190	964	3 284	79	10 244	246	3 629	87	15 566	374	31 467
	gegen	1878	—	+ 7 019	+ 168	— 912	— 22	+ 1 428	+ 35	— 1 006	— 24	+ 117	+ 4	— 1 153
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	24 687	257	29 912	311	12 823	133	38 206	398	58 707	611	122 351
	gegen	1878	—	— 377	— 4	+ 12 515	+ 130	— 2 549	— 27	+ 8 046	+ 84	+ 7 250	+ 76	+ 24 868
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1879	290,65	65 981	227	97 759	336	48 991	169	277 428	954	326 419	1 123	681 571
	gegen	1878	—	— 8 047	— 28	— 28 009	— 97	— 5 069	— 17	— 82 028	— 283	— 87 097	— 300	— 150 829
15	Holsteinische Marschbahn	1879	88,10	22 025	250	8 605	98	19 602	222	21 443	243	41 460	470	85 006
	gegen	1878	+ 54,70	+ 7 988	— 170	+ 3 175	— 65	+ 9 724	— 74	+ 9 514	— 114	+ 18 450	— 219	+ 38 153
16	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	50 615	2 812	3 572	198	17 550	975	6 482	360	24 832	1 380	50 795
	gegen	1878	—	— 6 985	— 388	— 802	— 45	— 3 114	— 173	— 497	— 27	— 3 611	— 200	— 7 595
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn	1879	435,01	225 172	529	579 939	1 333	291 743	711	1 365 816	3 140	1 823 143	4 191	3 698 528
	gegen	1878	+ 20,30	+ 425	— 63	+ 5 218	— 53	— 7 417	— 104	+ 15 201	— 117	+ 14 761	— 170	+ 27 340
	b. Köln-Giessener Eisenbahn	1879	184,16	84 408	458	215 921	1 172	61 007	331	533 870	2 899	638 737	3 469	1 291 302
	gegen	1878	—	— 5 664	— 31	+ 7 904	+ 42	— 5 269	— 29	+ 24 860	+ 135	+ 16 439	+ 89	+ 30 685
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1879	466,76	128 378	276	192 298	412	179 915	387	915 528	1 961	1 139 901	2 442	2 359 692
	gegen	1878	—	+ 2 235	+ 4	— 5 835	— 12	— 5 338	— 12	— 58 860	— 127	— 60 430	— 130	— 36 297
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	111,00	35 591	321	33 983	306	43 829	395	119 048	1 073	180 377	1 626	380 156
	gegen	1878	—	— 5 958	— 53	— 1 499	— 14	— 6 251	— 56	— 17 023	— 153	— 23 917	— 214	— 31 803
19	Märkisch-Posener Eisenbahn	1879	271,90	35 057	129	47 564	175	67 241	247	158 917	584	229 778	845	486 942
	gegen	1878	—	— 5 013	— 18	— 4 699	— 17	— 9 792	— 36	— 8 526	— 32	— 17 200	— 63	— 8 145
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	983,80	340 282	346	324 571	330	485 574	494	1 589 555	1 616	2 075 129	2 110	4 333 330
	gegen	1878	—	— 36 266	— 37	— 54 381	— 55	— 59 204	— 60	— 252 282	— 256	— 311 486	— 316	— 549 100
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	3 130	278	24 320	2 156	1 589	141	11 643	1 032	13 232	1 173	27 940
	gegen	1878	—	— 537	— 47	— 9 371	— 831	— 226	— 20	— 5 243	— 465	— 5 469	— 485	— 8 609
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1879	143,03	13 570	95	20 094	140	19 554	137	98 089	686	121 175	848	271 260
	gegen	1878	—	+ 2 327	+ 16	— 2 973	— 21	+ 4 773	+ 34	— 15 265	— 107	— 8 977	— 62	+ 9 558
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1879	78,28	15 350	196	14 116	185	17 207	220	39 504	519	61 911	791	130 240
	gegen	1878	—	— 2 529	— 32	+ 3 027	+ 39	— 1 650	— 21	+ 4 365	+ 58	+ 2 715	+ 53	+ 10 699
23	Oberlausitzer Eisenbahn: a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	14 569	98	15 982	108	10 210	69	41 900	283	52 110	352	99 570
	gegen	1878	—	— 554	— 4	+ 2 333	+ 16	+ 1 818	+ 13	+ 1 982	+ 13	+ 3 800	+ 26	+ 3 081
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	1 021	136	1 445	193	202	27	1 256	167	1 458	194	2 816
	gegen	1878	—	— 176	— 24	+ 480	+ 64	+ 1	—	+ 311	+ 41	+ 312	+ 41	+ 374
24	Oels-Gnesener Eisenbahn	1879	159,71	17 018	107	11 109	70	17 880	112	40 888	256	72 648	455	149 722
	gegen	1878	—	— 4 624	— 29	— 72	—	— 960	— 6	+ 1 115	+ 7	+ 155	+ 1	+ 1 635
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,00	32 417	133	42 560	175	53 195	219	236 150	972	297 817	1 226	737 767
	gegen	1878	—	— 4 986	— 21	— 45 098	— 186	+ 3 387	+ 14	— 257 306	—1059	— 257 447	—1059	— 468 855
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1879	202,10	16 024	79	23 542	116	23 019	114	89 304	442	122 023	604	258 197
	gegen	1878	—	— 3 911	— 20	+ 1 923	+ 9	+ 1	—	+ 4 350	+ 22	+ 5 051	+ 25	+ 13 567
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1879	318,01	58 988	200	147 935	465	73 850	251	604 710	1 901	733 560	2 307	1 568 640
	gegen	1878	+ 0,71	— 3 701	— 13	+ 14 244	+ 44	— 5 153	— 18	+ 41 372	+ 126	+ 36 219	+ 109	+ 133 120
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 024,17	646 900	717	569 900	556	582 000	632	2 012 000	1 964	2 594 000	2 532	5 262 000
	gegen	1878	+ 39,23	+ 1 219	— 19	— 1 225	— 24	— 4 419	— 34	— 16 220	— 95	— 20 639	— 122	— 54 943
	b. Call-Trierer Eisenbahn	1879	118,16	20 750	176	23 850	202	29 000	246	81 000	686	110 000	931	219 000
	gegen	1878	—	— 2 172	— 18	— 639	— 5	— 2 953	— 24	— 9 243	— 78	— 12 196	— 103	— 23 935
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	11 446	217	7 605	144	6 615	125	13 841	262	22 678	430	47 062
	gegen	1878	—	— 2 891	— 55	+ 2 314	+ 44	— 3 828	— 73	+ 3 417	+ 65	— 411	— 8	+ 2 264

2.	3.	4. Betriebs-länge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Sum. incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. Febr. im Ganzen	16. Summa pro km
leswigsche Eisenbahn . . .	1879	229,80	31 970	139	14 093	61	46 497	203	97 037	422	147 017	640	309 871	1 348
gegen	1878	—	— 7 305	— 32	— 3 618	— 16	— 8 068	— 34	— 23 346	— 102	— 31 510	— 137	— 43 402	— 190
ürin-sche sen-ahn: a. Stammbahn . . .	1879	331,81	198 104	597	130 170	392	215 144	648	602 765	1 817	827 814	2 495	1 757 627	5 297
gegen	1878	—	— 23 159	— 70	+ 7 339	+ 22	— 20 891	— 63	+ 26 816	+ 81	+ 4 073	+ 12	+ 5 373	+ 16
b. Gotha-Leinefelde .	1879	67,13	25 279	377	14 297	213	16 127	240	37 933	565	54 948	819	107 097	1 595
gegen	1878	—	— 2 411	— 35	+ 2 795	+ 42	— 1 347	— 20	+ 489	+ 7	— 1 144	— 17	— 5 260	— 79
c. Gera-Eichicht . .	1879	77,00	23 755	309	18 178	236	16 234	211	36 735	477	54 067	702	114 292	1 484
gegen	1878	—	— 3 725	— 48	+ 712	+ 9	— 1 883	— 24	— 3 292	— 43	— 5 466	— 71	— 5 395	— 70
it-Insterburger Eisenbahn . .	1879	53,93	8 242	153	5 799	108	14 722	273	17 127	318	33 679	625	68 076	1 262
gegen	1878	—	— 6	—	— 1 099	— 20	— 895	— 27	— 2 496	— 46	— 4 100	— 76	— 12 941	— 240
tholsteinische Eisenbahn . .	1879	78,50	8 000	102	1 649	21	6 215	80	6 042	77	12 506	159	28 544	364
gegen	1878	—	— 2 311	— 29	— 501	— 6	— 4 779	— 60	— 2 930	— 37	— 7 460	— 95	— 11 457	— 145
selburen-Heider Eisenbahn .	1879	11,00	3 880	353	526	48	1 637	149	901	82	2 538	230	6 234	567
sische wigs-ahn: a. nicht garant. Linien	1879	375,00	252 211	673	155 362	414	214 680	572	466 646	1 244	689 086	1 837	1 400 826	3 736
gegen	1878	—	— 5 354	— 14	— 14 668	— 39	— 4 185	— 12	— 13 497	— 36	— 15 674	— 42	— 113 552	— 302
b. garantirte Linien .	1879	180,00	83 605	459	40 222	223	39 683	220	46 847	260	87 255	485	186 017	1 033
gegen	1878	—	— 6 095	— 39	— 12 920	— 72	— 1 762	— 10	— 8 890	— 50	— 10 695	— 59	— 16 035	— 89
klenburgische Eisenbahn . .	1879	321,57	55 117	171	22 593	70	99 334	309	149 277	464	259 982	808	549 287	1 708
gegen	1878	—	— 3 686	— 12	— 9 618	— 30	— 12 810	— 40	— 68 167	— 212	— 82 154	— 256	— 164 337	— 511
-Eisenbahn	1879	74,80	25 972	347	8 165	109	14 519	194	23 647	316	38 514	515	76 337	1 021
gegen	1878	—	— 4 012	— 54	— 320	— 4	— 2 100	— 28	— 370	— 5	— 2 547	— 34	— 2 982	— 39
mar-Geraer Eisenbahn . . .	1879	68,11	17 118	251	6 917	102	15 275	224	16 515	242	31 993	469	63 862	938
gegen	1878	—	— 786	— 13	+ 844	+ 13	— 902	— 13	+ 449	+ 6	— 657	— 10	+ 1 832	+ 27
is.-Thüringische Ost-Westb. .	1879	33,80	5 617	166	8 648	256	2 514	74	9 935	294	12 534	371	24 872	736
gegen	1878	—	— 611	— 18	+ 2 216	+ 66	— 245	— 8	+ 2 302	+ 68	+ 2 000	+ 59	+ 3 549	+ 105
n-Lübecker Eisenbahn . . .	1879	33,00	11 273	342	2 067	63	7 763	235	5 852	177	14 677	444	32 016	971
gegen	1878	—	— 168	— 5	— 1 041	— 31	— 1 181	— 36	— 2 241	— 68	— 3 405	— 104	— 5 096	— 154
inschweigische Eisenbahn .	1879	340,78	—	—	—	—	143 828	422	548 668	1 610	695 412	2 040	1 408 805	4 133
gegen	1878	—	—	—	—	—	— 10 168	— 30	— 42 880	— 126	— 52 074	— 153	— 71 991	— 212
berstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	3 150	168	2 700	144	1 940	103	3 667	195	6 107	324	12 208	649
gegen	1878	—	— 531	— 28	— 4 128	— 219	— 534	— 29	— 4 728	— 251	— 5 550	— 296	— 10 281	— 547
'erra-Eisenbahn	1879	172,00	29 142	169	27 410	159	38 820	226	124 180	722	166 500	968	337 003	1 959
gegen	1878	—	— 3 246	— 19	+ 1 008	+ 6	— 611	— 3	— 6 084	— 35	— 6 635	— 38	— 12 093	— 70
'ernshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 254	322	1 778	254	773	110	2 127	304	2 965	423	5 835	833
gegen	1878	—	+ 246	+ 35	+ 29	+ 4	+ 97	+ 13	— 44	— 6	+ 73	+ 10	+ 37	+ 5
ha-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1879	17,30	6 762	391	835	48	3 916	226	1 785	103	5 812	336	11 886	687
gegen	1878	—	— 990	— 57	— 440	— 26	— 91	— 6	— 718	— 42	— 873	— 50	— 998	— 58
Summa	1879	11 180,18	—	—	—	—	—	—	—	—	18 969 042	1 697	39 195 464	3 506
gegen	1878	+ 127,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—1765075	— 179	—2949197	— 307
Im Ganzen	1879	26 995,34	—	—	—	—	—	—	—	—	49 778 339	1 845	102351300	3 794
gegen	1878	+ 733,24	—	—	—	—	—	—	—	—	—2878407	— 160	—4916102	— 295

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Februar 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Februar 1879	Im Monat Februar 1879 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Februar 1879				1878		Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende Februar 1879	
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom		im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn . . .	267	11 508	7 757	9 992	33 719	43 711	164	42 739	160	+ 2·5	89 721	336
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	367	31 263	72 635	25 006	207 469	232 475	633	248 879	678	— 6·6	488 826	1 332
Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft . .	2 007	251 247	401 606	355 224	1 877 547	2 232 771	1 112	2 051 479	1 127	— 1·3	4 891 301	2 437
Südbahn-Gesellschaft	2 240	351 759	372 446	527 481	1 880 016	2 407 497	1 075	2 333 348	1 043	+ 3·1	5 095 503	2 275
Ungarische Westbahn	373	38 262	24 873	29 248	86 870	116 118	311	91 309	245	+ 26·9	238 066	638
Summa . . .	5 254	684 039	879 317	946 951	4 085 621	5 032 572	958	4 767 754	941	+ 1·8	10 803 417	2 056
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	94	39 155	240 020	14 351	185 510	199 861	2 126	183 081	1 948	+ 9·2	396 127	4 214
Böhmische Nordbahn	180	39 971	42 579	18 501	86 721	105 222	585	106 640	592	— 1·2	212 985	1 183
Böhmische Westbahn	201	23 281	81 741	22 983	180 473	203 456	1 012	199 252	991	+ 2·1	477 135	2 374
Buschtiehrader Eisenbahn	397	37 759	177 942	32 939	272 757	305 696	770	280 491	707	+ 8·9	685 541	1 727
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . .	86	23 690	82 745	6 110	114 160	120 270	1 398	122 060	1 419	— 1·5	270 570	3 146
Elbogener Localbahn-Gesellschaft .	5	912	2 546	350	1 460	1 810	362	927	185	+ 95·7	4 387	877
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	8 924	6 940	8 371	24 580	32 951	182	39 992	221	— 17·6	67 959	375
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz	352	51 363	67 996	66 690	436 242	502 932	1 429	798 661	2 269	— 37·0	1 074 159	3 052
neues Netz	241			26 518	92 489	119 007	494	250 274	1 038	— 52·4	250 736	1 040
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G. .	91	16 669	52 500	7 890	103 393	111 283	1 223	98 709	1 085	+ 12·7	228 261	2 508
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	88 841	83 758	99 648	365 125	464 773	653	460 489	647	+ 0·9	965 831	1 357
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	93 549	127 366	115 868	595 083	710 951	1 777	629 921	1 575	+ 12·8	1 442 618	3 607
Lambach-Gmunden	27	1 943	4 108	1 010	4 222	5 232	194	5 892	218	— 11·0	10 797	400
Linz-Budweis	144	8 990	15 882	8 684	51 514	60 198	418	60 746	422	— 0·9	119 307	829
Neumarkt-Simbach (Braunau) .	58	7 755	58 153	9 386	118 703	128 089	2 208	87 333	1 506	+ 46·6	265 463	4 577
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	38 207	. .	18 537	18 537	927	11 568	578	+ 60·4	38 843	1 942
Salzburg-Tiroler Bahn	290	26 139	14 109	14 680	43 090	57 770	199	69 680	240	— 17·1	117 226	404
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	59 534	94 165	44 424	231 238	275 662	339	296 358	365	— 7·1	570 830	703

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Februar 1879	Im Monat Februar 1879 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Februar							Einnahme vom 1. Januar bis Ende Februar 1879	
				1879				1878		Differz. per Kilom. in Percent		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	127 222	289 972	229 179	1 449 858	1 679 037	2 409	1 710 322	2 530	— 4·8	3 754 273	5 386
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	34 358	28 323	26 438	56 646	83 084	589	82 935	588	+ 0·2	182 861	1 297
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn: (Oesterreichische Linien)	357	25 594	26 186	42 714	149 639	192 353	539	394 517	1 105	— 51·2	419 886	1 176
Leoben-Vordernberger Bahn	15	2 617	16 412	636	12 756	13 392	893	12 184	812	+ 10·0	27 269	1 818
Mährische Grenzbahn	109	9 500	10 987	4 825	15 994	20 819	191	19 617	180	+ 6·1	43 142	396
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	10 235	22 688	10 457	48 525	58 982	388	47 699	314	+ 23·6	117 438	773
Oesterreichische Nordwestbahn: Garantirte Strecke	623	98 358	103 232	103 735	333 032	436 767	701	460 825	740	— 5·3	932 375	1 497
Oesterreichische Nordwestbahn: Ergänzungsnetz	305	40 946	114 090	32 575	224 103	256 678	842	233 697	766	+ 9·9	570 874	1 87
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	4 570	8 077	2 019	15 680	17 699	536	17 225	522	+ 2·7	38 447	1 165
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Alte Linien	165	11 485	29 356	9 029	57 516	66 545	403	60 397	366	+ 10·1	157 018	952
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	5 644	18 482	4 047	28 947	32 994	340	19 133	197	+ 72·6	80 531	83
Prag-Duxer Eisenbahn	155	8 746	39 364	7 777	70 002	77 779	502	57 775	373	+ 34·6	180 974	1 168
K. K. Staats-Eisenb.: Braunau-Strasswalchener B.	37	3 817	1 857	1 819	3 025	4 844	131	4 615	125	+ 4·8	10 795	292
K. K. Staats-Eisenb.: Dalmatiner Bahn	105	2 790	1 672	1 720	2 900	4 620	44	4 811	46	— 4·3	8 872	84
K. K. Staats-Eisenb.: Dniester Bahn	112	30 766	4 778	7 317	12 212	19 529	174	26 213	234	— 25·6	41 163	368
K. K. Staats-Eisenb.: Donau-Ufer Bahn	8	. .	8 235	. .	3 373	3 373	422	387	77	†448·1	6 996	875
K. K. Staats-Eisenb.: Istrianer Bahn	143	3 251	1 840	3 454	5 101	8 555	60	6 165	43	+ 39·5	19 052	133
K. K. Staats-Eisenb.: Kriegsdorf-Römerstadt	14	811	2 643	295	1 631	1 926	138	. .	. .	. .	3 632	259
K. K. Staats-Eisenb.: Niederösterr. Staatsbahnen	154	13 088	12 537	6 184	19 324	25 508	166	17 421	119	+ 39·6	51 698	336
K. K. Staats-Eisenb.: Rakonitz-Protiviner Bahn	144	7 502	10 614	4 819	16 980	21 799	151	20 757	144	+ 4·9	45 754	318
K. K. Staats-Eisenb.: Tarnow-Leluchow (Orló)	151	4 437	5 296	4 004	13 465	17 469	116	16 915	112	+ 3·6	34 350	227
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	40 806	72 340	24 091	160 086	184 177	651	171 666	607	+ 7·2	411 307	1 442
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	21 152	56 270	17 160	82 126	99 286	827	96 913	808	+ 2·4	223 647	1 864
Vorarlberger Bahn	96	28 225	12 949	9 994	15 600	25 594	267	26 220	273	— 2·2	52 408	546
Wien-Pottendorf Wiener-Neustädter Bahn	67	8 586	19 914	5 714	34 102	39 816	594	42 067	628	— 5·4	79 225	1 182
Summa	8 574	1 072 981	2 105 871	1 058 405	5 757 920	6 816 325	795	7 252 550	851	— 6·6	14 692 762	1 714
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	66 255	25 052	46 900	85 731	132 631	338	111 715	285	+ 18·6	278 477	710
Arad-Körösthaler Bahn	62	6 381	5 760	3 555	7 923	11 478	185	10 679	172	+ 7·6	26 512	428
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	4 800	3 800	5 100	9 900	15 000	263	16 209	284	— 7·4	30 000	526
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	7 575	8 728	5 644	26 031	31 675	191	22 036	133	+ 43·6	62 326	375
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1 792	1 847	662	4 713	5 375	91	3 708	63	+ 44·4	12 010	204
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	15 088	13 274	13 799	63 638	77 437	267	94 252	325	— 17·8	157 797	544
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	14 380	18 129	6 367	40 767	47 134	693	36 067	530	+ 30·7	102 996	1 515
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	10 212	35 139	5 073	62 060	67 133	987	71 328	1 049	— 5·9	137 347	2 020
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	13 508	11 970	6 730	21 042	27 772	316	20 057	228	+ 38·6	60 141	683
Theiss Eisenbahn	585	60 000	51 000	93 000	264 000	357 000	610	365 973	626	— 2·6	802 000	1 371
Ungarische Nordostbahn	580	56 984	36 640	45 923	122 001	167 924	290	154 610	267	+ 8·6	360 557	622
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Nördliche Linien	607	38 902	75 529	49 659	402 729	452 388	747	466 019	768	— 2·7	983 621	1 620
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Oestliche Linien	605	20 414	18 103	37 949	134 123	172 072	284	182 947	302	— 6·0	352 880	583
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Südliche Linien	278	12 195	15 140	12 374	39 285	51 659	186	28 356	102	+ 82·4	100 300	361
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gran-Bressnitz-Schemnitz	23	413	1 970	473	4 706	5 179	225	3 972	173	+ 30·1	12 285	534
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gömörer Industriebahnen	168	6 868	5 411	4 958	21 891	26 849	160	33 549	200	— 20·0	60 170	358
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Dalya-Vinkovci-Brod	97	4 793	8 529	2 728	10 630	13 358	138	. .	. .	. .	16 035	165
Waagthalbahn	140	20 582	15 488	13 446	31 687	45 133	322	31 151	264	+ 22·0	96 585	690
Summa	4 333	361 142	351 509	354 340	1 352 857	1 707 197	394	1 652 628	392	+ 0·5	3 652 039	843
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 254	684 039	879 317	946 951	4 085 621	5 032 572	958	4 767 754	941	+ 1·8	10 803 417	2 056
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 574	1 072 981	2 105 871	1 058 405	5 757 920	6 816 325	795	7 252 550	851	— 6·6	14 692 762	1 714
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 333	361 142	351 509	354 340	1 352 857	1 707 197	394	1 652 628	392	+ 0·5	3 652 039	843
Hauptsumme	18 161	2 118 162	3 336 697	2 359 696	11 196 398	13 556 094	746	13 672 932	768	— 2·9	29 148 218	1 605

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 27. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 7. April 1879.

Die Verwaltungskosten der Preussischen Staatseisenbahnen.

Nachdem die Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1877 erschienen sind, können wir nicht unterlassen, den unter obigem Titel in No. 27 dieser Zeitung enthaltenen Aufsatz durch die Angaben des Jahres 1877 zu vervollständigen. Wir erhalten dadurch zugleich Gelegenheit, gegenüber dem in No. 19 dieser Zeitung enthaltenen Artikel „Die Preussischen Staatsbahnen im Lichte der Statistik“ den Nachweis zu liefern, mit welchem Erfolge die Preussischen Staatseisenbahnen eine Verminderung der Verwaltungskosten erreicht haben.

Es betrug

	1874	1875	1876	1877
die Länge der Staatseisenbahnen in Kilometern	4 100,41	4 328,73	4 612,95	5 023,84
„ Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter	26 855	25 561	26 260	27 344
„ Zahl der täglich beschäftigten Arbeiter	31 757	30 585	28 731	28 157

sodass hiernach in den 4 Jahren 1874—1877 ungeachtet der Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes um 923,43 km eine Vermehrung der Beamten und Hülfsarbeiter um nur 489 Personen, und sogar eine Verminderung der täglich beschäftigten Arbeiter um 3 600 Köpfe stattgefunden hat.

Aus einer Vergleichenden Zusammenstellung ist ferner ersichtlich, dass pro Kilometer Bahnlänge die Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter

im Jahre 1874	6,6
„ „ 1875	5,9
„ „ 1876	5,6
„ „ 1877	5,4

betrug, und pro Kilometer Bahnlänge die Zahl der täglich beschäftigten Arbeiter

im Jahre 1874	7,6
„ „ 1875	7,1
„ „ 1876	6,2
„ „ 1877	5,6

betrug, sich also während dieser 4 Jahre im ersteren Falle um 17 pCt., im letzteren Falle um 26 pCt. vermindert hat.

Gehen wir ferner auf einen Vergleich zwischen Staats- und Privatbahnen für das Jahr 1877 ein, so ergiebt sich Folgendes:

I. Bahn-Verwaltung.

Es waren vorhanden:

pro Kilometer Bahnlänge	Staatsbahnen	Von Privat-Directionen verwaltete Privatbahnen
Beamte und Hülfsarbeiter	2,6	2,6
davon Streckenpersonal	1,4	1,4
davon Stationspersonal	1,1	1,1
davon Telegraphie	0,1	0,1
Arbeiter	2,2	1,6
auf je 100 000 Wagen-Achskilometer		
Beamte und Hülfsarbeiter	0,9	1,1
Arbeiter	0,7	0,7

Für Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente wurden verausgabt:

	Staatsbahnen ℳ.	Von Privat-Directionen verwaltete Privatbahnen ℳ.
pro Kilometer Betriebslänge	3 786	3 076
auf je 100 000 Wagen-Achskilometer	1 144	1 224
auf je 100 000 ℳ. Brutto-Einnahme	11 455	10 916

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, dass bei den Staats- und Privatbahnen die Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter gleich gross ist, dass dagegen die Zahl der Arbeiter pro Kilometer Bahnlänge bei den Privatbahnen geringer, auf je 100 000 Wagen-Achskilometer jedoch wieder gleich gross ist, und dass ferner das Verhältniss in Betreff der Geldausgaben sich zu Ungunsten der Staatsbahnen stellt — ein Umstand, der in der besseren Besoldung der unteren Beamtenklassen der Staatsbahnen hinreichende Erklärung findet.

II. Transport-Verwaltung.

Pro Kilometer Bahn kommen:	Staatsbahnen	Von Privat-Directionen verwaltete Privatbahnen
Beamte und Hülfsarbeiter	2,25	1,89
Arbeiter	3,35	2,59
auf je 100 000 Wagen-Achskilom. kommen:		
Beamte und Hülfsarbeiter	0,71	0,76
Arbeiter	1,06	1,04

Für Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente wurden verausgabt:

	Staatsbahnen ℳ.	Von Privat-Directionen verwaltete Privatbahnen ℳ.
pro Kilometer Betriebslänge	6 323	4 704
auf je 100 000 Wagen-Achskilometer	1 909	1 871
auf je 100 000 ℳ. Brutto-Einnahme	19 125	16 690

Es tritt auch hier ein ähnliches Verhältniss wie bei der Bahn-Verwaltung ein, während die Zahl der Beamten, Hülfsarbeiter und Arbeiter pro Kilometer Bahnlänge bei den Staatsbahnen etwas grösser wie bei den Privatbahnen, auf je 100 000 Wagen-Achskilometer berechnet jedoch nahezu gleich gross ist, sind die Geldausgaben bei den Staatsbahnen grösser wie bei den Privatbahnen — eine Erscheinung, die wohl nur in gleicher Weise wie bei der Bahn-Verwaltung zu erklären ist.

III. Allgemeine Verwaltung.

Von den Beamten und Hülfsarbeitern kommen:

	Staatsbahnen	Privatbahnen
pro Kilometer Bahnlänge	0,54	0,42
auf je 100 000 Wagen-Achskilometer	0,17	0,17
auf je 100 000 ℳ. Brutto-Einnahme	1,70	1,51

Für Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente wurden verausgabt:

	Staatsbahnen	Von Privat-Directionen verwaltete Privatbahnen
	M.	*M.*
pro Kilometer Bahnlänge	1 106	764
auf je 100 000 Wagen-Achskilometer	334	304
auf je 100 000 *M.* Brutto-Einnahme .	3 344	2 712

Es zeigt sich hierbei, dass abgesehen von der Berechnung nach je 100 000 Wagenachskilom., wobei die Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter bei den Staats- und Privatbahnen gleich gross ist, im Uebrigen sowohl die Zahl der Beamten und Hülfsarbeiter, als auch die Geldausgabe für Gehälter etc. bei den Staatsbahnen grösser als bei den von Privatdirectionen verwalteten Privatbahnen ist. Dieses Sachverhältniss dürfte seine natürliche Begründung darin finden, dass die Staats-Eisenbahnverwaltung bei der Ausdehnung des Staats-Eisenbahnnetzes und bei der Verantwortlichkeit gegenüber der Landesvertretung und der Ober-Rechnungskammer sich in Betreff des Geschäftsganges und der Controle nicht auf eine solche Einfachheit beschränken kann, wie dies den Privatbahnen vermöge ihrer grösseren Unabhängigkeit gestattet ist.

Von welchem Gesichtspunkte aus man auch diese Statistik betrachten mag, die sehr erfreuliche Thatsache ist nicht zu verkennen, dass die unter Staats- wie unter Privatverwaltung stehenden Eisenbahnen in den letzten 4 Jahren von Jahr zu Jahr in allen Zweigen der Verwaltung sowohl in Betreff der Zahl der Beamten und Arbeiter, wie in den dafür erwachsenen Geldausgaben erhebliche Einschränkungen getroffen haben und alle Anzeichen sprechen dafür, dass diese Ersparnisse noch nicht ihr Ende erreicht haben und auch bei eintretender Verkehrssteigerung von dauernder Wirkung sein werden.

Zur Frage über die Uniformen der Eisenbahnbeamten in Deutschland.

Wenn wir mit dem Herrn Verfasser des in No. 23 dieser Zeitung erschienenen Artikels über jene Angelegenheit auch darin vollkommen einverstanden sind, dass es sowohl im Interesse der Bahnverwaltungen als auch des Publikums gleichzeitig liegen dürfte, in dem Anstrich der Personenwagen und dem entsprechend in der Farbe der Billets nach Vorgang der Preussischen Staatsbahnen bezw. der Oesterreichischen Verwaltungen eine Gleichmässigkeit bei sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands herbeizuführen und auch uns die Gründe derjenigen Bahnverwaltungen, welche gegen diese Einrichtung sich sträuben, nicht erfindlich sind, so bedauern wir, uns doch z. Z. entschieden gegen eine gleichmässige Uniformirung aller Eisenbahnbeamten Deutschlands aussprechen zu müssen.

Wenn der Herr Verfasser meint, dass bei einheitlicher Uniformirung die Reisenden, besonders die aus dem Auslande kommenden, vor manchem Irrthume bewahrt bleiben würden, so übersieht derselbe, dass ausser der „rothen Mütze“ des dienstthuenden Stationsbeamten für sämmtliche Eisenbahnen des Vereins auch die „rothe Tasche“ an rothem Tragriemen des Zugführers als gemeinsames Abzeichen bereits überall eingeführt ist. Diese beiden Beamten sind aber diejenigen, mit welchen das Publikum allein oder doch hauptsächlich bei allen die Reise betreffenden Angelegenheiten zu verhandeln hat. Die dritte Kategorie in dieser Beziehung wichtiger Beamten, die Portiers, sind aber durch ihre Schilder als solche gleichfalls allgemein kenntlich. Diese Einrichtungen werden auch dem Reisenden aus fremdem Lande bald bekannt sein, wie sie dem Einheimischen geläufig sind; jede andere müsste von dem „Fremden“ auch erst wieder gelernt werden — oder man müsste folgerichtig noch einen Schritt weiter als der Herr Verfasser gehen und diesbezügliche internationale Einrichtungen schaffen wollen. Hier dürfte wohl aber die Frage berechtigt sein, ob die Einrichtungen auf den Deutschen Bahnen in erster Linie für die Ausländer oder für die Einheimischen zu treffen seien?

Inwiefern sodann — wie der Herr Verfasser allerdings „nur nebenbei erwähnen“ will — den im äussern Dienst beschäftigten Eisenbahnbeamten die Verschiedenheit der Uniformirung bei Truppentransporten, besonders in Kriegszeiten, von Nachtheil sein kann, vermögen wir nicht wohl zu ergründen. Dass diese Verschiedenheit den Hauptbetheiligten, den Truppen selbst, also dem „reisenden Publikum“ in diesem Falle, oder aber der militärischen Sache selbst in irgend einer Art schaden könne, behauptet der Herr Verfasser selbst nicht. Sonach bleibt als einziger Grund für eine einheitliche Uniformirung lediglich der: — Reisende aus dem Auslande vor möglichen Irrthümern zu bewahren. Um deswillen aber eine so erhebliche Umwälzung vornehmen zu wollen, scheint uns nicht gerechtfertigt.

Hat hiernach der Vorschlag des Herrn Verfassers einen eigentlich practischen Werth nicht, so finden wir es andererseits nicht nur naturgemäss, sondern auch geboten, dass jede selbstständige Bahnverwaltung ihre Beamten eine Uniform tragen lässt, die sie von den Beamten anderer Bahneigenthümer sofort unterscheidet. Eben diese Unterscheidung wird in der Praxis häufig von grösster Wichtigkeit sein und in Wirklichkeit weniger Irrthümer hervorrufen, als wenn die verschiedenen Beamten der verschiedensten Bahnverwaltungen alle über eine Schablone gleichmässig uniformirt wären.

Durch die besondere Uniform wird dem Publikum die Zugehörigkeit der Beamten zu der betreffenden Verwaltung sofort äusserlich dargethan, und bei den Beamten selbst das Gefühl der Zusammengehörigkeit und Einheit — ein gewisser Corpsgeist — zweifelsohne nicht wenig befördert und gehoben. Die hieraus entspringenden Vortheile brauchen wohl nur angedeutet zu werden. Und selbst für die Vorgesetzten, die mit den Betriebsbeamten weniger in persönliche Berührung kommen, muss es von Wichtigkeit sein, ob sie ihre eigenen Beamten als solche sofort durch die Uniform zu erkennen in der Lage sind; es ist gewiss in dieser und vieler anderer Beziehung kein Vorzug, dass es äusserlich nicht zu erkennen, ob ein Eisenbahnbeamter zur Ost- oder Niederschlesisch-Märkischen, zur Hannoverschen oder Westfälischen Bahn gehört, während es nicht ohne Bedeutung sein dürfte, dass auf den ersten Blick zu sehen ist: der Beamte gehört zur Potsdam-Magdeburger, der zur Anhaltischen, der zur Stettiner Bahn u. s. w.

Wollte man aber nur den Beamten des äusseren Dienstes ein und dieselbe Uniform geben, so würden daraus noch Unzuträglichkeiten, wie sie der Herr Verfasser als vo[illegible] annimmt, insofern entstehen, als dann jede Verwaltung zwei Arten uniformirter Bediensteten hätte und dies nur eine Quelle neuer Missverständnisse sein könnte — für den Ausländer aber eine noch unpraktischere Einrichtung.

Schliesslich wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass es wohl zweifellos zur Annehmlichkeit auf langen, mehr oder weniger eintönigen Eisenbahnreisen gehört, wenn dem Auge und Sinn eine Abwechselung dadurch geboten wird, dass auf den Stationen und Strecken wieder einmal andere Uniformen erscheinen! Das giebt doch immerhin eine wenn auch geringfügige Zerstreuung in dem ewigen Einerlei; der Reisende wird dadurch interessirter und auch in seinen eisenbahn-geographischen Kenntnissen nicht unerheblich bereichert, indem er so erfährt, dass er sich jetzt beispielsweise im Gebiet der Rheinischen, oder der Hessischen Ludwigs-, oder der Main-Neckar-, oder der Badischen Bahn befinde.

So lange es also noch verschiedene selbstständige Bahnverwaltungen giebt, möchten wir uns gegen eine einheitliche Uniformirung der Eisenbahnbeamten in Deutschland aussprechen. Mit der Errichtung des Deutschen Reiches hat aber diese Frage — wie der Herr Verfasser meint — gar nichts zu thun, denn in diesem Reiche bestehen eben noch eine erhebliche Anzahl autonomer Eisenbahn-Verwaltungen, die noch durchaus befugt sind, ihre „berechtigten Eigenthümlichkeiten“ zu wahren. Wenn dann der Herr Verfasser vorschlägt, alle übrigen Bahnverwaltungen sollten sich der Uniformirung der Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnen anschliessen, so scheint demselben nicht gegenwärtig gewesen zu sein, dass die Beamten dieser beiden grossen Verwaltungscomplexe gleichfalls verschiedene Uniformen haben. Ganz entschieden erklären wir uns aber dagegen, dass bei einer eventuellen gleichmässigen Uniformirung sämmtlicher Deutschen Eisenbahnbeamten die gegenwärtige Uniform der Preussischen Staatsbahnbeamten zum Muster genommen würde, denn unter all' den verschiedenen Diensttrachten der Beamten der Deutschen Eisenbahnen dürfte diese wohl kaum eine der geschmackvollern und manche andere unter den bestehenden sein, die nach der gefälligen und auch praktischen Seite hin den Vorzug verdienen würde.

Die vom Herrn Verfasser mehr ironisch hingeworfene Idee eines Albums, in welchem die verschiedenen Uniformen nach Schnitt, Abzeichen und Farbe veranschaulicht sein sollen, halten wir im Ernst für eine sehr glückliche und möchten dieselbe berufenen Händen zur Verwirklichung warm empfehlen. Dies Album würde zunächst als ein „interessanter Beitrag zur Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens“ seinen würdigen Platz in einem Eisenbahn-Museum finden, dessen Errichtung in No. 20 dieser Zeitung in Anregung gebracht worden ist — ein Gedanke, dem wir unsere volle Sympathie entgegenbringen. S.

Welche Bedeutung soll den einzelnen Flügeln der mehrflügeligen Bahnhof-Abschlusstelegraphen gegeben werden?

Die Deutschen Bahnen, welche zur Anwendung mehrflügeliger Signale übergegangen sind, haben die Bedeutung der einzelnen Flügel in verschiedener Weise festgesetzt.

Bei der Rheinischen Bahn, welche nicht mehr als 2 Flügel an einem Abschlusstelegraphen anbringt, gilt der obere Flügel bei der Einfahrt für das durchgehende, der untere Flügel für das Nebengeleise. Für die Deckung der Ausfahrt werden soviel

Maste aufgestellt, als Ausfahrtgeleise vorhanden sind, und erhalten diese Maste 2 Flügel, wenn aus dem betreffenden Geleise nach zwei verschiedenen Bahnlinien ausgefahren werden soll.

Bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, welche keine Ausfahrtsignale und nicht mehr als 2 Flügel an einem Maste anwendet, gilt der obere Flügel des Abschlusstelegraphen bei der Einfahrt für das durchgehende, der untere für das Nebengeleise. Auf Bahnhof Berlin sind 5 Abschlusstelegraphen nebeneinander für die Einfahrten in die 5 Perrongeleise der Personenstation aufgestellt.

Bei der Bergisch-Märkischen Bahn gelten die Flügel der Abschlusstelegraphen bei der Einfahrt, in ihrer Reihenfolge von oben nach unten, für die einzelnen Geleise in ihrer Lage von links nach rechts, die Flügel der Abschlusstelegraphen bei der Ausfahrt, in ihrer Reihenfolge von oben nach unten, für die Geleise in ihrer Lage von rechts nach links. Bei dieser Anordnung ist die Bedeutung der Flügel an den Signalen für die Einfahrt und Ausfahrt an jeder Seite eines Bahnhofes dieselbe, verschieden aber von der Bedeutung der Flügel an den Signalen der anderen Seite des Bahnhofes. Münden in einen Bahnhof mehrere Bahnlinien ein, so werden für jede Bahnlinie, sowohl für die Ausfahrt als auch für die Einfahrt, getrennte Maste aufgestellt.

Bei der Braunschweigischen Bahn gelten die Flügel in ihrer gewöhnlichen Form für die durchgehenden, die Flügel [illegible]euzform für die Nebengeleise. Für den einfahrenden Loco[illegible]hrer ist Nachts für beide Geleise nur eine Laterne sichtbar, für das Stationspersonal erscheinen jedoch Nachts zwei Lich[illegible] wenn das Nebengeleise befahren werden soll.

Die Musterkarte der Bestimmungen bei diesen vier Bahnen lässt schon erkennen, wie nothwendig es ist, dass seitens des Reiches eine gemeinsame Bestimmung für alle Bahnen gegeben wird.

Nach den Erfahrungen, welche die einzelnen Verwaltungen gemacht haben, bietet keine dieser Bestimmungen den Locomotivführern besondere Schwierigkeiten; trotzdem dürfte es von Werth sein, die für alle Bahnen zu erlassenden Bestimmungen so zu fassen, dass das Princip in allen möglichen Fällen klar erhalten bleibt.

Auf den ersten Blick besticht die bei der Rheinischen Bahn zur Anwendung gekommene Anordnung für die Signale der Einfahrt ungemein; oberer Flügel durchgehendes Geleise, unterer Flügel Ablenkung, ist so leicht verständlich, dass jedes Bedenken gehoben scheint. Dem würden wir auch zustimmen, wenn stets nur 2 Flügel nöthig wären, um die vorhandenen Fahrtrichtungen zu bezeichnen; dies ist aber auf grösseren Bahnhöfen nicht der Fall und genügt die Bestimmung nicht, wenn in drei, vier oder fünf verschiedene Geleise eingefahren werden soll.

Die Rheinische Bahn, welche eine grössere Zahl von Bahnhöfen besitzt, auf denen mehr als 2 Geleise zur Ein- resp. Ausfahrt benutzt werden, hat sich dadurch mit der Schwierigkeit abzufinden gesucht, dass sie bei der Einfahrt nur 2 Fahrtrichtungen sichert und bei der Ausfahrt für jedes Geleise einen besonderen Mast aufstellt.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn hat bei der Sicherung der Einfahrt in die Perrongeleise des Bahnhofes Berlin an der Sicherung aller 5 Fahrtrichtungen festgehalten, musste dafür aber ihr Princip aufgeben und 5 verschiedene Abschlusstelegraphen aufstellen. Hätte die Potsdamer Bahn noch eine zweite Linie in den Bahnhof einzuführen, so wäre eine principielle Aenderung der Signale erforderlich; wollte man alsdann 2 Flügel an jedem Signal anbringen, so würden die Flügel die Bahnlinien und die Maste die Geleise bezeichnen, was dem Grundsatz der Deutschen Signalordnung widerspricht, wollte man aber noch 5 Maste aufstellen, so würde eine Signalisirung entstehen, als ob 10 Bahnlinien in den Bahnhof einmündeten.

Wie wenig durchführbar es ist, nur 2 Flügel anzubringen, und wie dies Bestreben zu principiellen Fehlern führen muss, zeigt die Anordnung der Ausfahrtsignale bei der Rheinischen Bahn.

Da 2 Flügel nicht genügten, um die erforderlichen Sicherungen der Ausfahrten bewirken zu können, so nahm man Abstand davon, die einzelnen Geleise durch Flügel zu bezeichnen und stellte soviel Maste auf, als Ausfahrten zu sichern waren. Zweigen aus dem Bahnhofe zwei Bahnlinien ab, so werden an den Masten 2 Flügel angebracht und gelten dann die verschiedenen Maste an der Einfahrt für die verschiedenen Bahnlinien und an der Ausfahrt für die verschiedenen Bahnhofsgeleise: eine in die Augen fallende Inconsequenz, welche dadurch gehoben werden soll, dass die Maste stets genau rechts von demjenigen Geleise aufgestellt werden, für welches sie Gültigkeit haben. Diese Anordnung ist z. B. bei Curven ohne Wirkung und wird vielfach dazu führen, einen an sich ungünstigen Stand für den Mast wählen zu müssen. Zweigen von einem Bahnhofe drei Bahnlinien ab, so hält bei der Anordnung der Rheinischen Bahn das Princip überhaupt nicht mehr vor.

Es muss die neue Bestimmung der Signalordnung mithin den Fall vorsehen, dass mehr als 2 Flügel an einem Telegraphenmaste zur Anwendung kommen können. Alsdann kommt man auch ganz von selbst zu dem allein richtigen Grundsatz, dass verschiedene Maste nur verschiedene Bahnlinien und verschiedene Flügel nur verschiedene Bahnhofsgeleise bedeuten dürfen.

Auch der oben angeführte Fall, dass drei Bahnlinien aus einem Bahnhofe abzweigen, bietet dann keinerlei Schwierigkeit und ist es durchaus nicht erforderlich, die Abschlusstelegraphen stets rechts neben demjenigen Geleise aufzustellen, für welches das Signal gilt. Es gelten dann die Maste a a für alle Züge, welche die Bahn A, die Maste b b für alle Züge welche die Bahn B, die Maste c c für alle Züge, welche die Bahn C befahren; eine Anordnung, die verständlicher wohl nicht gefordert werden kann.

In den meisten Fällen sind nur zwei Fahrtrichtungen zu sichern, und dürfte ein besonderer Werth darauf zu legen sein, dass die Bedeutung der Flügel für diesen Fall eine leicht verständliche ist.

Bei der Bergisch-Märkischen Bahn sind z. B. unter 260 mehrflügeligen Signalen 200 mit nur 2 Flügeln vorhanden. Da nun die Personenzüge fast ausnahmslos die durchgehenden Geleise benutzen, so würde auch bei der Bergisch-Märkischen Bahn eine Abweichung von der bisherigen Anordnung zweckmässig sein.

Die Bedeutung der Flügel wäre unseres Erachtens allgemein dahin festzusetzen, dass die obersten Flügel stets für das durchgehende Geleise, die tiefer stehenden Flügel aber für die einzelnen Nebengeleise gelten und zwar in der Reihenfolge von oben nach unten für die Geleise in ihrer Lage von links nach rechts. Bei der verhältnissmässig geringen Zahl von Bahnhöfen, auf welchen Abschlusstelegraphen mit mehr als 2 Flügeln zur Verwendung kommen, kann es den Locomotivführern keine Schwierigkeit bieten, sich die Bedeutung der zweiten, dritten etc. Flügel einzuprägen, da die Führer stets dieselben Strecken und meist auch immer dieselben Züge fahren.

Für den Fall einer Mobilmachung kann übrigens, wenn etwa das Bedürfniss zur Einstellung nicht streckenkundiger Führer eintreten sollte, während der Zeit des Aufmarsches der Armee in Betreff der wenigen Stationen mit mehr als zweiflügeligen Abschlusstelegraphen die alsdann durchaus zulässige Anordnung getroffen werden, dass der Führer überhaupt auf das Einfahrtsignal hin in den Bahnhof einfährt. Während der gedachten Zeit, die ja doch erfahrungsmässig jede andere Fahrbewegung ausschliesst, werden sich die Militärzüge wohl nur mit geringen Ausnahmen in den beiden Hauptgeleisen der Bahnhöfe bewegen.

Für diejenigen Bahnen, welche schon mehrflügelige Signale besitzen, ist die Annahme der oben in Vorschlag gebrachten Bedeutung ohne Schwierigkeit und ohne nennenswerthe Kosten durchzuführen und würden diese Bahnen wohl unzweifelhaft gern die Unbequemlichkeiten der Uebergangszeit und die aus der Aenderung entstehenden Kosten tragen, wenn hierdurch eine Einheitlichkeit in der Signalisirung erzielt werden kann E.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 31. März 1879. (M. Tur-Szarvas. Desinfectionsgesetz. Westgalizisches Netz. Februar-Einnahmen. Die Refactie-Verordnung. Mährisch-Schlesische Nordbahn. Elbogener Localbahn. Stanislau-Hussiatyn. Pariser Collectivausstellung. Börsennotiz.)

Im Ungarischen Reichstag ist für die Vicinalbahn M. Tur-Szarvas die Concessionsurkunde inartikulirt worden. Diese Bahn wird blos gegen 30jährige Steuerfreiheit und die gewöhnliche Stempel- und Gebührenbefreiung seitens des Staates von der Theiss-Eisenbahngesellschaft gebaut, welcher die Stadt Szarvas für das die Summe von 500 000 fl. nicht übersteigende Baucapital durch 33 Jahre die 7 pCt. Zinsen = 35 000 fl. jährlich garantirt. Durch diese innerhalb 2 Jahren zu eröffnende und mit Ablauf der Theissbahn-Concession ebenfalls in das Eigenthum des Staates übergehende Bahn zweiten Ranges wird dem Verkehr ein frucht-

bares Gebiet erschlossen, in welchem die industriereiche Bevölkerung ihre Producte den grössten Theil des Jahres hindurch wegen der unfahrbaren Strassen nicht transportiren konnte; zugleich wird der durch die Theiss-Ueberschwemmungen so sehr heimgesuchten Gegend ein lohnender Erwerb geschaffen und die Rentabilität der Theissbahn wieder um ein Bedeutendes erhöht. Ein von mehreren Bürgern dieser Stadt gegen den erwähnten Vertrag mit der genannten Gesellschaft eingereichtes Gesuch wurde nicht berücksichtigt.

Im Oesterreichischen Herrenhause wurde das Desinfectionsgesetz für Viehtransporte auf Eisenbahnen und Schiffen angenommen. Der Minister des Innern bemerkt, dass die Viehseuchen nach Oesterreich nur eingeschleppt werden, nie aber hier entstanden sind, dass also unsere Aufgabe und Aufmerksamkeit dahin gerichtet sein muss, die Einschleppung zu verhüten. Die Regierung kann nun in dem gegenwärtigen Momente nur die bestehenden Seuchenvorschriften handhaben und sie handhabt sie auch aufs allerstrengste. Die Regierung hat aber eingesehen, dass es nothwendig ist weiter zu gehen: durch neue Gesetze wird nun die Möglichkeit, ja sogar die Wahrscheinlichkeit geboten, dass wenn deren sehr strenge Bestimmungen in geeigneter Weise gehandhabt werden, gewiss nach Menschenmöglichkeit die Einschleppung der Viehseuche verhindert werden wird.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurden an den Handelsminister bezüglich des Ausbaues des Westgalizischen Eisenbahnnetzes Grybow-Zagorz, Neu-Sandec-Saybusch, Sucha-Krakau und Saybusch-Galizisch-Ungarische Landesgrenze, über welchen Gegenstand die Regierung in einer früheren Interpellationsbeantwortung sich bereits dahin geäussert hatte, dass sie unausgesetzt bestrebt sei, die Sicherstellung aller dieser Linien baldigst zu ermöglichen, folgende Anfragen gerichtet: „1. Was hinderte die Regierung, die in der früheren Interpellation gestellten Fragen zu beantworten oder die Gründe anzugeben, welche die Beantwortung nicht zuliessen? 2. Hält die Regierung die in dieser Interpellationsbeantwortung gegebene Zusage noch aufrecht, und welche Schritte sind eingeleitet worden, um die Durchführung des Ausbaues zu ermöglichen?“

Im Monat Februar d. J. hat keine Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken stattgefunden. In diesem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 2 118 162 Personen und 3 336 697 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 13 556 094 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 746 fl. Im gleichen Monate 1878 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 1 922 042 Personen und 3 087 036 t Güter — 13 672 932 fl. oder pro Kilometer 768 fl., daher resultirt für den Monat Februar 1879 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 2,9 pCt. Die Gesammteinnahmen in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar 1879 beziffern sich auf 29 148 218 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 28 516 579 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen für die eben genannte Periode dieses Jahres 18 161 km, für denselben Zeitraum 1878 dagegen 17 807 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer in den ersten zwei Monaten dieses Jahres auf 1 605 fl., gegen 1 601 fl. im Vorjahre, d. i. um 4 fl. günstiger, — oder auf das Jahr berechnet, pro 1879 auf 9 630 fl. gegen 9 606 fl. pro 1878, d. i. um 24 fl. oder in beiden Fällen um 0,2 pCt. günstiger gegenüber dem Vorjahre.

In der bereits stattgehabten Berathung der Vertreter sämmtlicher Oesterreichischer und Ungarischer Bahnverwaltungen über die Durchführungs-Modalitäten der Refactie-Verordnung wurde allseitig die Nothwendigkeit des Einvernehmens mit der Regierung anerkannt. Die Besprechung der Detailfragen wird von einem Comitée zu Ende geführt werden, welches hierüber dann ans Plenum zu referiren hat. Die Einhebung einer sehr mässigen Gebühr von der Partei für jede Veröffentlichung wurde beschlossen, nachdem die Zumuthung der diesfälligen Unentgeltlichkeit seitens des „Oesterreichischen Centralblattes für Eisenbahnen“ und des „Ungarischen Amtsblattes“ unbillig befunden wurde. In den Blättern verlautet das unglaubliche Gerücht, dass eine unserer grösseren Verwaltungen aus Unmuth über diese Verordnung alle Refactien gekündigt habe. Eine vage Furcht vor den Folgen der Refactie-Veröffentlichung hat sich auch gewisser industrieller Kreise bemächtigt. Aus Prag wird dem „T.-B.“ geschrieben, dass sich diese Massregel bald von grossem Nachtheile nicht nur für „Bahnen“ als die Verkehrsanstalten an und für sich, sondern für den gesammten Oesterreichischen Export nach dem Auslande zeigen dürfte. Zunächst treffe dieses Uebel die Böhmische Braunkohle, welche ihr Absatzgebiet in Deutschland hat und nicht immer die Kohle zu Wasser nach dem Auslande spediren kann. Wir wollen hoffen, dass alle diese Befürchtungen sich bald als grundlos erweisen werden und dass sich der Segen der Oeffentlichkeit auch im Bahnverkehr erproben werde.

Zwischen der Kaiser Ferdinands Nordbahn und der Staatsverwaltung ist ein vollständiges Einverständniss in Bezug auf die Feststellung der Garantie-Rechnungen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn für die Jahre 1870—1877, sowie zugleich eine Einigung über die Principien erzielt worden, welche in Hinkunft zur Vermeidung von Anständen für die Behandlung dieser Rechnungen massgebend sein sollen.

Das K. K. Handelsministerium hat die versuchsweise Erhöhung der concessionsmässigen Maximal-Fahrgeschwindigkeit auf der Elbogner Localbahn von 12 auf 18 km pro Stunde bei Anwendung von sogenannten Dampfwagen unter der Voraussetzung gestattet, dass die bereits eingeleitete Einziehung von Unterlagsplatten auf allen in Bögen liegenden Schwellen, sowie die vollständige Einschotterung des Oberbaues zuvor beendet und für eine sorgfältige Durchführung der Bahnerhaltung Vorsorge getroffen wird.

Die seit Langem projectirte Linie zwischen Stanislau und Hussiatyn, in Folge welcher eine directe Verbindung der Oesterreichischen Monarchie einerseits mit den fruchtbarsten Provinzen des südlichen Russlands andererseits hergestellt würde, geht ihrer Realisirung entgegen. Diese so fruchtbaren Provinzen werden mit Recht die Kornkammer Europas genannt, denn sie erzeugen das Korn in grosser Menge und Vorzüglichkeit. Diese Eisenbahn hat auch vom strategischen Standpunkte eine weitgehende Bedeutung und dürfte durch die ziemlich entwickelte Industrie und den regen Handel der betreffenden Gegend auch lucrativ werden.

Im Eisenbahnclub hielt Ingenieur Mannlicher der Kaiser Ferdinands Nordbahn einen mit verdientem Beifall aufgenommenen Vortrag: Ueber die Collectiv-Ausstellung der Oesterreichischen Eisenbahnen auf der Weltausstellung in Paris. Obwohl der hierfür zugewiesene Raum kein günstiger war, fand die Collectiv-Ausstellung doch allseitige eingehende Beachtung. Hierzu trug ausser dem in natura ausgestellten Betriebsmaterial hauptsächlich das reiche zeichnerische und tabellarische Material bei, sowie die übersichtliche Art und Weise des Arrangements. Hierin erreicht keine andere Eisenbahn-Ausstellung, selbst die Frankreichs nicht, jene der Oesterreichischen Bahnen. Letztere haben mit ihrem Maschinen- und Betriebsmaterial auch für einen schwach vertretenen Industriezweig, den Oesterreichischen Maschinenbau, eintreten müssen. Gleichzeitig hatten die Oesterreichischen Bahnen in Folge Nichtbetheiligung Deutschlands den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen auf der Pariser Ausstellung zu repräsentiren.

Besondere Anerkennung fanden:
1 dreifach gekuppelte Locomotive der Direction der Staats-Eisenbahnbauten;
1 Personenwagen der Direction der Staats-Eisenbahnbauten;
1 gedeckter Lastwagen der Kaiser Ferdinands Nordbahn;
1 Bierwagen der Staatsbahn;
1 I. Classe-Wagen der Karl-Ludwigbahn;
1 Fleischwagen „ „ „
2 Stahlkessel der Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Ferner waren Telegraphenapparate, electrisches Distanzsignal, electrischer Wasserstandzeiger, Arbeitsmesser, Maschinen- und Wagenbestandtheile, Modelle, Armaturstücke etc., endlich sehr bedeutendes zeichnerisches Material, Tableaux, Graphicons, Photographien, Pläne etc. reichhaltig vertreten.

Im Vortrage wurden speciell die Objecte der Kaiser Ferdinands Nordbahn besprochen. Das zeichnerische Material und eine Anzahl der exponirt gewesenen Modelle waren in dem Vortragssaale ausgestellt.

Der Vortragende besprach zunächst die in Plänen ausgestellte vergleichende Entwickelung der Hauptbahnhöfe der Kaiser Ferdinands Nordbahn, die in einem Portefeuille aufgelegten statistischen Daten bezüglich der Dauer von Stahl- und Eisenschienen nach den Beobachtungen dieser Gesellschaft, die Verwendung des Stahls zu Kesseln, Achsen und Bandagen, ferner die Werkstättenanlagen, die in Plänen und Photographien dargestellt sind, Locomotiv- und Wagentypen, eine Wechselblockir-Vorrichtung nach System Rothmüller, einen electrischen, auf der Station Wien in Anwendung befindlichen Fahrkartenzähler, Telegraphenapparate etc. etc.; er zeigte das Modell eines Becker'schen Bremswagens und dessen Wirkungsweise vor. An das Modell einer ausgestellten Wagenkuppelung anknüpfend, besprach er die von der Commission zu Würzburg zur allgemeinen Einführung vorgeschlagene Nothkuppelung, welche er auch in natura vorzeigte und sprach sich entschieden gegen dieselbe aus, indem er die Schraubenkuppelung mit erweiterten Laschen als die geeignetste Anordnung bezeichnete. Schliesslich beschäftigte sich derselbe noch mit einigen Graphicons über die Verhältnisse des Maschinen- und Werkstättenbetriebs und erklärte noch die wichtigsten der ausgestellten Modelle und Apparate.

Die günstige Stimmung für Bahnwerthe hält an; die Wochen- und Monatsausweise befriedigen; andererseits ist viel Anlage suchendes Capital vorhanden, was aber wieder für die andauernde Stagnation des Handels- und Unternehmungsgeistes

spricht, welche den Bahnverkehr doch allein beleben. Schlusscourse der beiden letzten Wochen sind:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2125,—	2143,—	Nordbahn . . .	103,25	104,—
Franz-Josefbahn .	137,25	137,75	Franz-Josefbahn .	89,25	89,25
Karl-Ludwigbahn	228,25	229,25	Rudolfbahn . . .	78,50	80,50
Oesterr Nordwestb.	121,50	122,25	Kaschau-Oderb. B.	73,25	73,30
Staatsbahn . . .	254,75	255,75	Salzkammergutb. .	94,80	95,40
Südbahn	67,—	69,—	3 pCt. Südbahn .	115,90	114,30
Theissbahn . . .	192,—	192,50	Theissbahn . . .	87,25	86,75

Die Wiederaufrichtung Szegedins und die Bahnen.

Von **B. Reiner** in **Budapest.**

Reich und reicher, aus tausend Adern in Nah und Fern, aus allen Ländern und Staaten der civilisirten Welt, insbesondere aus Deutschland und England fliessen die Gaben für das unglückliche Szegedin und mit jedem Tage mehrt sich der Schatz, den die Humanität zusammenträgt, um das Unheil wett zu machen, welche das rohe Walten der entfesselten Elemente über die blühende Alföldstadt und ihre Bewohner gebracht. Diese allgemeine Theilnahme birgt aber zugleich die Mahnung in sich, dass das Rettungswerk in einer Weise unternommen und ausgeführt werden muss, welche mit den Begriffen civilisirter und fruchtbringender Arbeit im Einklange steht. Mit begreiflicher Ungeduld sah man daher einer gouvernementalen Kundgebung entgegen, welche die Pläne bezüglich der Wiederaufrichtung Szegedins enthüllen sollte. Das Ministerium hat sich mit Recht die Initiative vorbehalten und die Curatel des Parlaments zurückgewiesen.

Am 26. März hat nun im Communicationsministerium eine einschlägige Sitzung stattgefunden, welche die Herstellung der zerstörten Dämme als erste Bedingung einer Trockenlegung Szegedins zum Gegenstande hatte. Anwesend waren seitens der Regierung: Ministerpräsident Tisza, Communicationsminister Péchy und Finanzminister Graf Szapáry, Staatssecretär Hieronymi und mehrere Ministerial- und Sectionsräthe; seitens der Oesterreichischen Staatsbahn: Baudirector de Serres, Generalinspector Blazovics und Oberinspector Waniek; seitens der Alföldbahn: Vicepräsident und technischer Consulent Herz, Betriebsdirector Wahl und Oberingenieur Réczey. Den Vorsitz bei der Sitzung führte Ministerpräsident Tisza.

Nach längerer eingehender Debatte wurden folgende Beschlüsse gefasst: Bei der Staatsbahn muss der Abfluss sofort hergestellt werden vom Fehertó durch den Maty; die Schliessung der Dammöffnungen bei der Alföldbahn hat zu geschehen vom Baktoer Damm längst der Alföld- und Staatsbahn; das Communicationsministerium vergiebt die Arbeiten an Bauunternehmer, die Bahnen fördern die Arbeiten nach Möglichkeit; die Rechts- und Kostenfrage bleibt vorläufig in Schwebe.

Die Regierung, resp. das Communicationsministerium hat mehrere Bauunternehmer, unter anderen auch die der Donauregulirung, Couvreux und Blanchet, berufen, um sie mit der Ausführung der Dammbauten zu betrauen. Die Arbeiten, die der Pumpen harren, um das Terrain der Stadt zu entwässern, sind ganz ausserordentlicher Natur. Nach einer von einem gewiegten Fachmanne gemachten Berechnung hat das zwischen dem Ringdamme und der Theiss abgeschlossene Terrain eine Ausdehnung von 14,4 Millionen Quadratmeter. Eine Centrifugalpumpe grösserer Art, im Mittel von 0,25 Durchmesser des Ausflussrohres, kann bei 4,5 m Geschwindigkeit des ausströmenden Wasserstrahles, der sich dabei auf 90 pCt. seines Querschnittes zusammenzieht, in der Secunde 0,1907 cbm Wasser fördern. In 20 Stunden täglicher Arbeitszeit hebt eine solche Pumpe daher 13 700 cbm und 50 solcher Pumpen zusammen 685 000 cbm. Diese Wassermenge auf die Fläche von 14,4 Mill. Quadratmeter vertheilt, entspricht einer täglichen Senkung des Wasserspiegels von rund $4\frac{3}{4}$ cm: eine Leistung, die immerhin grandios genannt werden muss, deren Resultat aber im Verhältniss zur gegebenen Aufgabe verschwindend klein erscheint, denn es würde eine Thätigkeit von $2\frac{1}{2}$ Monaten beanspruchen, um den Wasserspiegel um $1\frac{1}{3}$ m zu drücken. Unter solchen Umständen wird man wohl an die Beschaffung ausserordentlicher Wasserförderungsmaschinen denken müssen.

Was die Situation der an der Katastrophe betheiligten Bahnen betrifft, so ist das Wasser auf dem Bahnhof in Szegedin in continuirlichem Fallen begriffen und die Bureaux sind bereits wasserfrei, so dass an die Unterbringung des Telegraphenapparats, der in einem Waggon placirt war, geschritten werden kann. Die Baulichkeiten auf dem Bahnhof haben keinen nennenswerthen Schaden erlitten; nur einzelne Nebengebäude zeigen Risse. Diese wurden auf Anordnung des Directors gestützt und es wird sich nach Ablauf des Wassers zeigen, in welchem Umfange die Reparaturen vorzunehmen sein werden. Das Bahnpersonal, respective die Arbeiter mit ihren Familien, die in einer Anzahl von 250 Köpfen seit der Katastrophe in den Waggons wohnten und bereits mehrere Todte und Kranke hatten, wurden auf Intervention des Directors durch den Königlichen Commissar anderweitig untergebracht. Zugleich erhielt die Bahn vom Communicationsministerium den Auftrag, die Ueberbrückung des Maty Dammes je eher in der Weise vorzunehmen, dass eine Oeffnung von 18 m offen gelassen werde, welche die Rückkehr der beiden Bagger, die oberhalb des genannten Dammes in Thätigkeit sind, ermöglichen. Das Vorhandensein von Bauholz, welches man zu diesem Zwecke bei dem nächsten Wächterhause in Bereitschaft hielt, machte es möglich, diese Arbeit sofort in Angriff zu nehmen. Die Herstellung des Dammes selbst, wie auch die Füllung der auf dem Bahnhofe ausgehobenen Gruben wird auf Kosten des Aerars erfolgen. Wann es möglich sein wird, den Verkehr auf der ganzen Strecke herzustellen, hängt von der Dauer der vorzunehmenden Arbeiten ab, die mit der Entwässerung Szegedins Hand in Hand gehen werden. Die Züge, respective Rettungszüge, verkehren von Vásárhely täglich Morgens 8 Uhr an die Algyöer Brücke (13 km Entfernung), wo die Umladung aus den Schiffen vor sich geht. Im Bedarfsfalle verkehren diese Züge auch mehrere Male täglich, wenn eine diesbezügliche Weisung von Szegedin erfolgt.

Die Oesterreichische Staatsbahn dagegen lässt, um die Verkehrshindernisse auf ihrer so wichtigen südlichen Linie zu beheben, die inundirte Strecke zwischen Dorozsma und Szegedin in einer Länge von $8\frac{1}{2}$ km mittelst Gerüste erhöhen. Die bezüglichen Arbeiten, die von dem Bauunternehmer Grepersen (?) besorgt werden, müssen bis 12. April fertig gestellt sein. Bekanntlich lag es auch im Plane der Ungarischen Staatsbahn, im verwichenen Herbste in eben derselben Weise durch denselben Unternehmer den überschwemmten Theil der Grenzbahn in einer Länge von 15 km betriebsfähig zu gestalten, scheute aber die damit verbundenen grossen Auslagen —, Motive, welche für die Oesterreichische Staatsbahn, mit Rücksicht auf die Dichtigkeit ihres südlichen Verkehrs und der in Bälde zu gewärtigenden Eröffnung der so lange strittigen Linie Orsova-Vercierova, nicht ausschlaggebend sein konnten. Um aber bis zur Wiedereröffnung des Verkehrs auf der ganzen Linie den Bedürfnissen des Handels zu entsprechen, hat die Direction der Oesterreichischen Staatsbahn und der Theissbahn einen Beschluss gefasst, der namentlich den Budapester Dampfmühlen und Getreidehändlern zu Gute kommt. Die Directionen der beiden genannten Bahnen haben nämlich beschlossen, für Getreide und Mehl ab Temesvar selbst und von den zwischen Temesvar-Bázias und Temesvar-Orsova gelegenen Stationen bei Beförderung via Temesvar-Arad-Czegléd sowohl im internen wie auch im externen Verkehr die Tarife der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft im Kartirungswege zur Anwendung zu bringen. Für die zwischen Szegedin und Temesvar gelegenen Stationen werden zu dem Frachtsatze ab Temesvar 13 kr. pro Kilometer und Waggon dazugeschlagen. Die Transporte können zwar an das Lagerhaus Budapest adressirt werden, allein sie geniessen in diesem Falle die Durchzugsbegünstigung nicht.

Mit besonderer Genugthuung constatiren wir zugleich, dass die gesammten Ungarischen Blätter, insbesondere das bedeutendste Magyarische Blatt, der „Pesti Naplo", voll des Lobes und der Anerkennung sind, ob der geradezu glänzenden Leistungen der Eisenbahngesellschaften und ihrer Bediensteten.

Vorläufig wird ein Theil der Szegediner ärmeren Bewohner — nebenbei bemerkt die anstelligsten Erdarbeiter des Landes — bei dem Bau der 20 km langen Vicinalbahn Szarvas-Mezötur lohnende Beschäftigung finden. (Man vergleiche über diese Bahn vorstehende Correspondenz S. 371. Die Redaction.)

Die Wiederaufrichtung der Stadt, jetzt ein grausiger Trümmerhaufen, beschäftigt natürlich ganz Ungarn. Gehörte doch Szegedin, nächst Pressburg und Debreczin, zu den wohlhabendsten und populärsten Städten Ungarns. An dem Zusammenflusse der Theiss mit der Maros und an der kürzesten Linie gelegen, welche von der Landeshauptstadt nach den Donaupforten des Eisernen Thores führt, war Szegedin seit Menschengedenken ein wichtiger Punkt. Wie überall, so hat in den letzten Jahrzehnten auch in Szegedin die Industrie eine Betriebsstätte gefunden, doch ist die Industrie nicht Szegedins starke Seite, der Handel mit den Producten der reichgesegneten Tiefebene Ungarns hat die Wohlhabenheit dieser Stadt begründet, die noch vor Kurzem über 70 000 Einwohner und 5 600 Häuser zählte. — Hoffen wir, dass sie, von der allgemeinen Europäischen Sympathie getragen, zu neuem Leben erweckt werden wird. Die Initiative zu den diesfälligen Massnahmen mag sich die Regierung immerhin vorbehalten, aber der Mitwirkung aussergouvernementaler Factoren wird sie wohl nicht entrathen wollen. Ungarn ist Europa gewissermassen Rechenschaft schuldig für die Verwendung der Hilfsgelder, und die öffentliche Controle wird sich nicht beschränken auf die Prüfung der Ausweise über den richtigen Empfang und die Verausgabung der Summen, sie wird sich auch auf die Untersuchung dessen ausdehnen, was aus eigener Kraft und mit fremden Beistande auf den Trümmern der versunkenen Stadt geschaffen wurde, damit auch das Kaiserwort volle Bestätigung erhalte: „Szegedin wird wieder sein!"

⊙ **Baden.** Bruchsal-Bretten, Badischer Betrieb. Nachdem die Grossherzoglich Badische Regierung der Königlich Württembergischen Regierung die Erklärung abgegeben hat, dass sie von dem Rückkaufsrecht, welches im Artikel 2 des zwischen ihnen am 4. December 1850 über die Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen abgeschlossenen Vertrags an der Württembergischen Bahn zwischen Bruchsal und der Württembergischen Landesgrenze vorbehalten ist, bezüglich des zwischen Bruchsal und Bretten gelegenen Theiles dieser Bahn Gebrauch zu machen beabsichtige, sind zum Behuf der näheren Vereinbarung über die Vollziehung des Rückkaufes und die dadurch bedingten Modificationen des vorgedachten Vertrags von den beiden Regierungen Bevollmächtigte ernannt worden, welche sich über den folgenden Zusatzvertrag zu dem Vertrag vom 4. December 1850 geeinigt haben. — Das Eigenthum und der Selbstbetrieb der Bahnstrecke von Bruchsal bis Bretten geht mit dem Tage der Einführung des Fahrplanes für den Winter 1879/80 von Württemberg an Baden über, während der übrige auf Badischem Gebiete gelegene Theil der Eisenbahn zwischen Bruchsal und Mühlacker im Eigenthum und Selbstbetrieb Württembergs verbleibt. Bezüglich der Württemberg verbleibenden Bahnstrecke von Bretten bis zur Württembergischen Landesgrenze wird die Badische Regierung von dem in Artikel 2 Absatz 2 des Vertrages vom 4. December 1850 vorbehaltenen Rückkaufsrechte nicht vor Ablauf einer 25jährigen, mit dem genannten Termine beginnenden Frist Gebrauch machen. Der Ausübung dieses Rechtes soll eine mindestens 3 Jahre vorher eintretende Kündigung und der Abschluss eines neuen Uebereinkommens über die künftige Ordnung der Betriebsverhältnisse auf der Bahnlinie Mühlacker-Bretten vorausgehen. An Stelle von Bruchsal wird Bretten Wechselstation zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen. Am letzteren Ort wird ein neuer Bahnhof erstellt werden, welcher geeignet ist, den Uebergang des Verkehrs und das rechtzeitige Ineinandergreifen des Betriebes der dort zusammentreffenden Bahnen zu sichern und den Bedürfnissen der betheiligten Bahnverwaltungen zu genügen. — An Stelle des Artikel 13 des Vertrages vom 4. December 1850 gelten folgende Bestimmungen: Bei den beiderseitigen Fahrplänen ist darauf Bedacht zu nehmen, dass die Fahrten auf der Station Bretten nach Zulassung der übrigen Betriebsverhältnisse gehörig ineinandergreifen und dass in der Richtung nach Bruchsal sowie in derjenigen nach Mühlacker täglich mindestens 3 Fahrten im Winter und 4 Fahrten im Sommer für den Personenverkehr stattfinden. — Den Angestellten auf der an Baden übergehenden Bahnstrecke, mit Ausnahme der Vorstände der Bahnhofinspection, des Betriebsbauamtes und der Werkstätte in Bruchsal soll die Wahl freistehen, ob sie im Württembergischen Eisenbahndienst verbleiben oder in den Dienst der Badischen Bahnverwaltung übertreten wollen. Letzteren Falles sollen dieselben in ihrem seitherigen Diensteinkommen mindestens nicht verkürzt und den Angestellten ihrer Kategorie in dem Badischen Bahndienst völlig gleichgestellt werden. Für die an Baden zu Eigenthum übergehende Bahnstrecke Bruchsal-Bretten erhält die Königlich Württembergische Regierung in Gemässheit des Artikel 2 des Staatsvertrages vom 4. December 1850 die sämmtlichen auf diese Bahnstrecke und deren Zubehörden aufgewendeten Anlagekosten ersetzt, nach alleinigem Abzug des Minderwerthes der einer Abnützung und der Fäulniss unterworfenen Theile. Die Bezahlung der Kaufsumme für die Bahnstrecke Bruchsal-Bretten hat bei dem Uebergang des Betriebs derselben an Baden kostenfrei in Stuttgart an die Württembergische Staatshauptcasse zu erfolgen. Sollte die Kaufsumme bis dahin noch nicht endgiltig festgesetzt sein, so hat Baden eine Abschlagszahlung von mindestens 2½ Millionen Mark zu leisten. — Der vorstehende, im Auszug mitgetheilte Zusatzvertrag vom 15. November 1878 hat die Zustimmung der Stände erhalten und wurde bereits beiderseits ratificirt.

Die Schwedischen, Norwegischen und Dänischen Bahnen im Jahre 1877.

Aus der offiziellen Schwedischen Eisenbahnstatistik pro 1877 entnehmen wir folgende Notizen über die Skandinavischen Bahnen resp. deren Betriebs-Resultate.

Die mittlere Betriebslänge der Schwedischen Bahnen pro 1877 betrug in Summa 4 529,2 km, darunter waren 1 596,0 km Staatsbahnen, sämmtlich von normaler Spurweite, und 45 Privatbahnen von 2 933,2 km Gesammtlänge. Von den Privatbahnen sind 25 normalspurig, 4 von 1,219 m, 1 von 1,188 m, 1 von 1,093 m, 3 von 1,067 m, 10 von 0,891 m, 1 von 0,802 m Spurweite. Unter den 5 Norwegischen Bahnen sind 2 normalspurige von 190 km und 3 schmalspurige (1,067 m) von 506 km gesammter mittlerer Betriebslänge. Die 2 Dänischen Bahnen sind die Seeländische Bahn von 346,5 km und die Dänische Staatsbahn in Jütland und Fühnen von 811,2 km Länge. Einige kleine Dänische Privatbahnen in Laaland, Falster, Fühnen und Jütland von 288 km Gesammtlänge und 4 im Laufe des Jahres dem Betrieb übergebene Schwedische Bahnen von 333,4 km Gesammtlänge nebst einigen Zweigbahnen, welche industriellen Etablissements angehören, sind dabei unerwähnt geblieben.

Die Zahl der Passagiere, berechnet nach der ganzen Betriebslänge, war auf der Seeländischen Bahn 241 313 (gegen 260 617 im Vorjahr), auf der schmalspurigen Norwegischen Bahn Christiania-Drammen 216 117 (gegen 220 914 im Vorjahr), auf der Norwegischen Hauptbahn Christiania-Eidsvold 126 910 (gegen 128 291 im Vorjahr), auf den Dänischen Staatsbahnen 105 287 (gegen 111 792 im Vorjahr), auf den Schwedischen Staatsbahnen 91 983 (gegen 98 832 im Vorjahr), auf den meisten übrigen Bahnen erheblich weniger. Es zeigte sich fast allgemein auf den Skandinavischen Bahnen im Jahr 1877 eine Abnahme des Personenverkehrs, verglichen mit 1876.

Die Tonnenzahl der transportirten Güter, nach der ganzen Betriebslänge berechnet, betrug auf den normalspurigen Schwedischen Privatbahnen Gefle-Dala und Marma-Sandarne 305 797 und 198 182, auf der schmalspurigen Söderhamn-Bahn 175 491, auf der Norwegischen Hauptbahn 182 493 (gegen 180 201 im Vorjahr), auf der Norwegischen Bahn Kongsvinger-Lilleström 150 547 (gegen 138 498 im Vorjahr), auf den Schwedischen Staatsbahnen 128 267 (gegen 134 405 im Vorjahr), auf der Seeländischen Bahn nur 59 000 (gegen 60 063 im Vorjahr), auf den Dänischen Staatsbahnen 41 108 (gegen 46 238 im Vorjahr), auf den übrigen Schwedischen und Norwegischen Bahnen zwischen 5 700 und 105 000.

Pro Kilometer Bahn wurden Zugkilometer gefahren auf der 10,7 km langen Bahn Marma-Sandarne 6 846, auf der 15,0 km langen Söderhamn-Bahn 4 738, auf der 91,9 km langen Bahn Gefle-Dala 4 478, auf der 68 km langen Norwegischen Hauptbahn 5 141 (gegen 3 383 im Vorjahr), auf der schmalspurigen, 53 km langen Bahn Christiania-Drammen 4 835, auf den Schwedischen Staatsbahnen 4 067 (gegen 4 079 im Vorjahr), auf der Seeländischen Bahn 3 601 (gegen 3 596 im Vorjahr), auf den Dänischen Staatsbahnen 3 173 (gegen 3 092 im Vorjahr), bei den meisten übrigen Bahnen zwischen 1 000 und 2 000.

Die Betriebs-Ausgabe pro Zugkilometer war bei der Norwegischen Hauptbahn 2,93 Frcs., bei der Seeländischen Bahn 2,70 Frcs., bei der schmalspurigen Bahn Hamar-Drontheim 2,63 Frcs., bei den Schwedischen Staatsbahnen 2,45 Frcs., bei den Dänischen Staatsbahnen 2,04 Frcs., auf den übrigen Bahnen schwankte sie zwischen 1,13 und 3,02 Frcs., und zwar kamen die geringsten Ausgaben auf normalspurigen Secundärbahnen vor.

Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen war auf der Seeländischen Bahn 50,7 pCt., auf der Norwegischen Hauptbahn 50,8 pCt., auf den Schwedischen Staatsbahnen 70,1 pCt., auf den Dänischen Staatsbahnen 75,5 pCt., auf den schmalspurigen Norwegischen Staatsbahnen 69,1 bis 99,8 pCt., auf der 18,2 km langen normalspurigen Bahn Wexiö-Alfvesta nur 39,9 pCt., auf den übrigen Schwedischen Privatbahnen 42,5 bis 107,4 pCt.

Das Anlagecapital wurde verzinst auf den kurzen schmalspurigen Söderhamn und Hudiksvall Privatbahnen mit 16,13 und 11,36 pCt., auf den normalspurigen Privatbahnen Wexiö-Alfvesta und Gefle-Dala mit 11,79 und 10,01 pCt., auf der Norwegischen Hauptbahn mit 7,66 pCt., auf der Seeländischen Bahn mit 6,66 pCt., auf den Schwedischen Staatsbahnen mit 3,03 pCt., auf den Dänischen Staatsbahnen mit 1,97 pCt., auf der schmalspurigen Norwegischen Staatsbahn Christiania-Drammen mit 4,40 pCt., dagegen auf der Bahn Hamar-Drontheim nur mit 0,01 pCt.

Für die sämmtlichen in der Statistik aufgeführten Schwedischen Bahnen betrug am Schlusse des Jahres 1877 die Gesammtlänge 4 594,6 km, das Anlagecapital 476 779 090 Frcs., die Zahl der Locomotiven 502 (durchschnittlich nur 1 pro 9,5 km Bahn), die Zahl der Wagen 14 300, der Reisenden 7 319 579, die Masse der beförderten Güter 4 949 448 t, der durchschnittliche Weg der Reisenden 34 km, der Güter 62 km, die Einnahme aus dem Personenverkehr 13 737 629 Frcs., aus dem Güterverkehr 26 626 689 Frcs., aus sonstigen Quellen 979 958 Frcs., im Ganzen 41 343 676 Frcs., die Betriebsausgabe 27 181 143 Frcs.

Für die sämmtlichen Norwegischen Bahnen war die am Schlusse des Jahres 1877 vorhandene Betriebslänge 822 km, die mittlere Betriebslänge pro 1877 aber nur 696 km, das Anlagecapital 72 222 133 Frcs., die Zahl der Locomotiven nur 69 (durchschnittlich 1 pro 11,9 km), die Zahl der Wagen 1 872, der Reisenden 1 524 425, die Masse der transportirten Güter 908 687 t, der durchschnittliche Weg der Reisenden 26 km, der Güter 48 km, die Einnahme aus dem Personenverkehr 1 997 237 Frcs., aus dem Güterverkehr 3 965 521 Frcs., aus sonstigen Quellen 183 924 Frcs., zusammen 6 146 052 Frcs., die Betriebsausgabe 4 108 382 Frcs.

Für die Dänischen Staatsbahnen und die Seeländische Bahn zusammengenommen war die Betriebslänge 1 157,7 km, das Anlagecapital 142 438 256 Frcs., die Zahl der Locomotiven 162 (1 pro 7,1 km), der Wagen 2 898, der Reisenden 5 747 394, die Masse der beförderten Güter 815 026 t, die mittlere Transportweite der Reisenden 29 km, der Güter 67 km, die Einnahme aus dem Personenverkehr 7 715 117 Frcs., aus dem Güterverkehr 5 656 044 Frcs., aus sonstigen Quellen 234 681 Frcs., zusammen 13 605 842 Frcs., die Betriebsausgabe 8 625 504 Frcs. H. T.

Niederländische Secundärbahnen.

Durch Königlichen Erlass vom 31. Januar d. J. (Staatsblatt No. 27) ist ein vorläufiges allgemeines Reglement für den Dienst und den Transport auf Secundärbahnen festgestellt.

Für die Secundärbahnen, deren Schienenbelastung nicht mehr als höchstens 10 000 kg und die grösste Fahrgeschwindigkeit höchstens 30 km pro Stunde betragen darf, finden keine Anwendung:

1. die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 9. April 1875 (s. No. 27 Jahrgang 1876 dieser Zeitung), betreffend die Absperrung der Bahn, das Betreten des Planums der Bahn von nicht dazu berechtigten Personen, das Treiben von Pferden, Vieh und sonstigen Thieren über die Bahnübergänge oder neben der Bahn, die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Brieffelleisen, Eisenbahn-Postwagen und den begleitenden Postbeamten;

2. das Allgemeine Reglement für den Dienst auf den Eisenbahnen vom 27. October 1875;

3. die Bestimmungen des Allgemeinen Reglements für den Transport auf den Eisenbahnen vom 9. Januar 1876, betreffend das Verhältniss des Publicums den Eisenbahnbeamten gegenüber, das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn, den Zugang zu den Zügen, die Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte, die Fahrpläne, Extrafahrten, Abfahrtszeit und Fahrpreise, die Wartesäle, den Billetverkauf, die Fahrbillets und Gültigkeit derselben, die Fahrpreisermässigung für Kinder, den Umtausch gelöster Fahrbillets, die Anweisung der Plätze, das Tabakrauchen in den Wagen, den Ausschluss belästigender Personen von der Fahrt, das Einsteigen in die Wagen, Oeffnen und Schliessen der Wagenthüren, die Billetcontrole, das aussergewöhnliche Anhalten auf freier Bahn, die Einlieferung des Gepäcks und die Mitnahme von Handgepäck in den Wagen.

Das Reglement umfasst nicht weniger als 110 Artikel, von deren hauptsächlichen Inhalt wir folgende Uebersicht geben.

Abschnitt I enthält Bestimmungen über den Zustand, die Absperrung und Bewachung der Bahn.

Die normale Spurweite beträgt 1,435 m, während für Bahnen mit schmalerer Spur die Spurweite 1,00 à 1,10 m beträgt.

Der Minister bestimmt, an welchen Stellen und in welcher Weise die Absperrung der Bahn stattfinden soll. Die Kosten der Absperrung werden von den Unternehmern getragen.

An allen dazu von dem Aufsichtsrathe zu bestimmenden Stellen neben der Bahn oder an Wegen, welche über die Eisenbahn führen, haben die Unternehmer auf ihre Kosten Warnungstafeln aufzustellen und zu unterhalten. Form, Dimensionen und Aufschrift dieser Warnungstafeln bedürfen der Genehmigung des Aufsichtsrathes.

Eine Bewachung der Bahn ist nur erforderlich an den vom Minister zu bestimmenden Stellen und nur so lange als Züge zu erwarten stehen.

Die Bahnstrecke ist täglich vor Ankunft des ersten Zuges genau zu revidiren, sofern die zulässige Geschwindigkeit mehr als 20 km pro Stunde beträgt.

Eine Bahnstrecke, welche bei Dunkelheit befahren wird, muss so viel als möglich vor jedem Zuge revidirt werden.

Die Weichen, welche ausserhalb der Bahnhöfe liegen, müssen, so lange sie nicht bewacht sind, verschlossen gehalten werden.

Weichen in den Hauptgeleisen, gegen deren Spitze Züge fahren, müssen, wo dies vom Minister für erforderlich erachtet wird, beim Passiren von Zügen bewacht oder verschlossen sein.

Bei Kreuzungen von Eisenbahnen in gleicher Ebene der Schienen wird die Art und Weise der Bewachung, die Signal- und Sicherheitsvorschriften, nach Anhörung der Unternehmer, vom Minister durch specielle Reglements festgestellt.

Auf Entfernungen von wenigstens 100 m von den äussersten Weichen der Bahnhöfe und in wenigstens derselben Entfernung an beiden Seiten der beweglichen Brücken und der Anschlusspunkte ausserhalb der Bahnhöfe sind, wenn solches von dem Minister für nöthig erachtet werden sollte, Distanzsignale aufzustellen, welche sowohl bei Tage als bei Dunkelheit vom Zuge aus deutlich erkennbar sind.

Die Distanzsignale sind bei den beweglichen Brücken derart einzurichten und mit denselben in Verbindung zu bringen, dass sie nur auf „Sicher“ gestellt werden können, wenn die Brücke geschlossen und fahrbar ist. Die übrigen Distanzsignale deuten im normalen Zustande Gefahr an und werden nur auf „Sicher“ gestellt während der Zeit, wo die Einfahrt in die Station gestattet oder die Bahn bei Anschlusspunkten vollkommen sicher ist. Dieses Signal ist sofort nach dem Passiren des Zuges wieder auf „Unsicher“ zu stellen.

Vorschriften für die Bedienung und Sicherung der beweglichen Brücken werden in speciellen Reglements von dem Könige festgestellt.

Die Bahn mit ihren sämmtlichen Nebenanlagen ist fortwährend in einem solchen Zustande zu halten, dass dieselbe mit der grössten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann.

Diejenigen Strecken, welche nicht mit dieser Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche sowohl bei Tage als bei Dunkelheit durch vom Zuge aus deutlich sichtbare Signale zu bezeichnen.

Strecken, welche wegen Ausführung von Reparaturen oder Erneuerungen der Geleise oder Anlagen oder aus sonstigen Gründen unfahrbar sind, müssen in genügender Entfernung von den betreffenden Stellen und während der Dauer der Unfahrbarkeit, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeschlossen werden.

Die Hauptgeleise sind fortwährend in der im Normalprofil des lichten Raumes angegebenen Breite frei zu halten.

Auf der Bahn müssen folgende Signale gegeben werden können:

die Bahn ist fahrbar,
der Zug soll langsam fahren,
der Zug soll still halten.

Bei Nebel oder Schneestürzen und sonstigen Umständen, wodurch die Signale nicht deutlich erkennbar sind, müssen überdies die Nachtsignale gegeben werden.

Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche Entfernungen von ganzen und halben Kilometern angeben.

Die electrisch-telegraphische Verbindung der Stationen kann vom Minister vorgeschrieben werden.

Abschnitt II behandelt die Einrichtung und den Zustand der Betriebsmittel.

Die Betriebsmittel sollen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, dass die Fahrten mit der grössten zulässigen Geschwindigkeit ohne Gefahr stattfinden können.

Locomotiven, Tender und Wagen dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie seitens der Regierung einer Prüfung unterworfen und als sicher befunden worden sind.

In Bezug auf die Prüfung, die periodische Revision und die Einrichtung der Locomotiven und Wagen enthält das Reglement hauptsächlich gleiche Bestimmungen wie die Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung.

Es müssen ausser den gewöhnlichen Kuppelungen noch Sicherheitskuppelungen an beiden Enden des Wagens angebracht und so befestigt sein, dass sie im Zustande der vollen Belastung desselben beim freien Herabhängen nicht tiefer als 75 mm über die Schienenoberkante herabhängen.

Es sollen mindestens zwei Classen von Personenwagen vorhanden sein, alle mit Vorrichtungen zur Beleuchtung und mit Ventilators versehen.

Wagen fremder Bahnen können ohne vorgängige Revision seitens der Regierung auf den Secundärbahnen benutzt werden, unter der Voraussetzung, dass die Tragfähigkeit der Schienen, die Construction der Kunstwerke und das Normalprofil des lichten Raumes solches gestatten.

Sämmtliche Personen- und Gepäckwagen, sowie die als Schlusswagen laufenden Güterwagen sind mit den erforderlichen Signal-Laternenstützen zu versehen.

Betriebsmittel der Secundärbahnen können nur dann auf Hauptbahnen übergehen, wenn sie den Vorschriften des für letztere gültigen Bahn-Polizeireglements vollkommen entsprechen. Ebenso darf das Fahrmaterial der Hauptbahnen nur insoweit auf Secundärbahnen übergehen, als dasselbe den Bedingungen des gegenwärtigen Reglements entspricht.

Abschnitt III enthält Vorschriften, den Fahrdienst betreffend.

Mehr als 50 Wagenachsen dürfen in keinem Zuge befördert werden. Von dieser Vorschrift können jedoch von dem Minister Abweichungen gestattet werden.

Das Schieben der Züge, an deren Spitze sich keine führende Locomotive befindet, ist nur dann zulässig, wenn die Stärke derselben nicht mehr als 10 Achsen beträgt, der vorderste Wagen gut bewacht ist und die Geschwindigkeit 15 km pro Stunde nicht übersteigt.

Das Schieben der Züge mit Locomotiven an der Spitze ist nur zulässig beim Ersteigen stark geneigter Bahnstrecken, bei Ingangbringung der Züge in den Stationen und bei Hülfeleistung an unterwegs in Verzögerung befindlichen Zügen.

Die Vertheilung der Bremsen ist dieselbe wie für die Deutschen Secundärbahnen, nämlich bei Neigung der Bahn

bis einschliesslich 1/500 der 12. Theil,
„ „ 1/300 „ 10. „
„ „ 1/200 „ 8. „
„ „ 1/100 „ 7. „

Abweichungen können von dem Minister gestattet werden.

In jedem Zuge sollen die erforderlichen Geräthschaften zur Hülfe bei unerheblichen Unfällen und Beschädigungen vorhanden sein.

Die Beförderung von Gütern mit den Personenzügen ist ist nur unter folgenden Bestimmungen zulässig:

a) das Auf- und Abladen von Gütern, ebenso wie das An- und Abschieben von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung des Aufenthalts auf den Stationen geben, insofern

nicht angenommen werden kann, dass die Verspätung durch rascheres Fahren, innerhalb der festgesetzten Geschwindigkeitsgrenze von 30 km pro Stunde, bis zur nächsten Station wieder beseitigt wird;

b) die Mitnahme von Güterwagen darf eine Verlängerung der planmässigen Fahrzeit nicht herbeiführen;

c) die Passagiere dürfen durch die Mitbeförderung von Gütern in keiner Weise belästigt werden.

Bei Bildung eines jeden Zuges muss sorgfältig darauf gehalten werden, dass die Wagen in sicherem Zustande sich befinden, dass sie in der vorschriftsmässigen Weise zusammengekuppelt, die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmässig vertheilt und die nöthigen Fahrsignale und Laternen angebracht sind. Diese Revision ist unterwegs bei jeder Veränderung in der Zusammensetzung des Zuges und so oft der Aufenthalt es gestattet zu wiederholen.

Die grösste Fahrgeschwindigkeit ist für Personenzüge und einzeln fahrende Locomotiven 30 km pro Stunde, für Züge, welche aus mehr Güter- als Personenwagen zusammengestellt sind, 20 km pro Stunde und für Güterzüge 15 km pro Stunde.

Langsamer muss gefahren werden bei der Einfahrt in Stationen, bei der Fahrt über bewegliche Brücken, Wegeübergänge und wo es sonst für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist.

Jeder Zug muss mindestens mit zwei Beamten besetzt sein, um die Dienstverrichtungen der Zugführer, Locomotivführer und Heizer wahrzunehmen. Bei Güterzügen muss überdies jede vorschriftsmässig mit der Hand zu bedienende Bremse besetzt sein.

Die Personenwagen sind während der Fahrt bei Dunkelheit angemessen zu erleuchten und vom 1. November bis 15. April genügend zu erwärmen. Was die Erwärmung anbelangt, so kann von dem Minister Dispensation ertheilt werden.

Jeder in der Dunkelheit sich bewegende Zug muss vorn mit zwei weit leuchtenden Laternen und hinten mit einer roth leuchtenden Schlusslaterne versehen sein. Ueberdies muss der Schlusswagen jedes Zuges bei Tage mit einer rothen Scheibe versehen sein.

Am Schlusse eines jeden in der Dunkelheit fahrenden Zuges ist ein sowohl dem Zug- als dem Bahnpersonale sichtbares, nach hinten und nach vorn weit leuchtendes Laternensignal anzubringen.

Auch Dräsinen und sonstige Wagen, welche nicht durch Dampf bewegt werden, müssen auf freier Bahn in der Dunkelheit angemessen beleuchtet sein.

Beim Rangiren auf den Bahnhöfen genügt es, vorn und hinten an die Locomotive oder Tenderlocomotive eine weit leuchtende Laterne anzubringen.

Die Züge müssen mit deutlich erkennbaren Signalen versehen sein, durch welche sowohl bei Tage als bei Dunkelheit den Bahnwärtern und dem Zugpersonale anderer Züge die Annäherung eines nicht voraus schriftlich gemeldeten unfahrplanmässigen Zuges oder die Verlegung einer Kreuzung angekündigt wird.

Die Locomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1. Bremsen anziehen,
2. Bremsen loslassen.

Bei der Annäherung eines Zuges an Bahnhöfe, bewegliche Brücken, Wegeübergänge und in Krümmungen hat der Locomotivführer das Läutewerk der Locomotive in Thätigkeit zu setzen.

Abschnitt IV regelt den Stationsdienst.

Der Minister bestimmt, nach Anhörung der Unternehmer, welche Stationen als Hauptstationen anzusehen sind.

Der Name der Station muss in einer für die Reisenden in die Augen fallenden Weise angebracht werden.

Auf jeder Station ist eine Uhr anzubringen, welche nach der mittleren Zeit von Amsterdam gestellt ist.

Die Wartezimmer und sonstigen für das Publicum zugänglichen Locale der Hauptstationen sind während der Zeit, dass sie für das Publicum geöffnet sind, bei Dunkelheit angemessen zu erleuchten; dieselben müssen überdies vom 1. November bis 15. April genügend erwärmt werden.

Vor der Ankunft bezw. Abfahrt der Züge sind die von den Zügen zu durchlaufenden Geleise frei zu halten und müssen die Weichen richtig gestellt sein.

Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen ist ein Markirzeichen anzubringen, welches die Grenze angiebt, wie weit in jedem Bahngeleise Locomotive oder Fahrzeuge vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang anderer Fahrzeuge auf dem andern Geleise zu hindern.

Für die Weichen in den Hauptgeleisen ist eine normale Stellung als Regel vorzuschreiben.

Zu den Hauptgeleisen sind alle diejenigen Geleise zu rechnen, welche in Ausführung des fahrplanmässigen Fahrdienstes von Bahnzügen durchfahren oder benutzt werden.

Auf jeder von dem Aufsichtsrath, nach Anhörung der Unternehmer, dazu zu bestimmenden Hauptstation ist ein Lademass vorhanden.

Stationen, wo Betriebsmittel von Hauptbahnen auf Secundärbahnen übergehen, müssen überdies mit einer Waage versehen sein zum Wiegen beladener Wagen. Von dem Minister kann aber von dieser Vorschrift Dispensation ertheilt werden.

So lange Züge fahren, muss für jede Bahnlänge von höchstens 70 km eine Reservelocomotive bereit gehalten werden, um nöthigenfalls unverzüglich abfahren zu können.

Der Aufsichtsrath bestimmt, nach Anhörung der Unternehmer, auf welchen Hauptstationen die erforderlichen Werkzeuge und Materialien zur Aufräumung und vorläufigen Herstellung der Bahn vorhanden sein müssen.

Auf jeder Hauptstation ist ein dem Publicum zugängliches Beschwerdebuch auszulegen.

Abschnitt V enthält Bestimmungen über die Vereidigung und Befähigung der Eisenbahnbeamten.

Weibliche Beamten können angestellt werden; dieselben dürfen aber nicht mit den Dienstverrichtungen von Stationsvorstehern oder Fahrbeamten beauftragt werden.

Abschnitt VI enthält noch einige Sicherheitsvorschriften und Bestimmungen für das Personal.

Auf doppelgeleisigen Strecken der freien Bahn müssen die Züge in der Regel das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Geleise befahren. Ausnahmen sind nur zulässig bei Unfällen und für Arbeitszüge, unter Verantwortlichkeit des Stationsvorstehers, mit Beachtung aller für die Sicherheit erforderlichen Massregeln.

So lange die Locomotiven vor dem Zuge halten oder in Ruhe stehen, soll der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Locomotive muss dabei stets unter specieller Aufsicht stehen.

Zwei Züge dürfen einander nur mit einem Zwischenraum von 5 Minuten und, wenn die Fahrgeschwindigkeit des vordersten Zuges geringer ist als die des folgenden Zuges, nur in Stationsdistanz folgen.

Bei Sperrung der beiden Geleise ist auf eine Entfernung von 200 km, sowohl vor- als rückwärts des haltenden Zuges, das Signal für Stillhalten zu geben.

Bei Sperrung des in der Richtung des fahrenden Zuges links liegenden Geleises hat der Zugführer dieses dem Vorsteher der nächsten Station zu melden. Der Locomotivführer hat allen Zügen, welchen er vor Ankunft an dieser Station begegnet, das Signal für Stillhalten zu geben.

Ueberdies enthält dieser Abschnitt noch Vorschriften betreffend das Verhältniss des Publicums dem Eisenbahnpersonal gegenüber, die Beschwerdeführung, das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn, den Zugang zu den Zügen, die Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte in Folge aussergewöhnlicher Hindernisse oder höherer Gewalt oder wenn die ständigen Transportmittel nicht ausreichen, die Anweisung der Plätze, die Einlieferung des Gepäcks, die Mitnahme von Handgepäck, die Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände und die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Brieffelleisen und den begleitenden Postbeamten.

Diesen Vorschriften liegen hauptsächlich die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands zu Grunde.

Die Localbahnen in Frankreich.

In Frankreich waren Ende 1877 2 307 km Localbahnen im Bau fertig gestellt und 4 620 km concessionirt, von denen jedoch 2 100 km in die Classe der Hauptbahnen versetzt werden sollen. In dieser Massregel darf wohl die Anerkennung einer Thatsache erblickt werden, die den Französischen Localbahnen öfter zum Vorwurf gemacht und bereits mehrfach angeführt wurde, um die wenig günstige Lage zu erklären, in der diese Unternehmungen sich heute befinden. Ihre Anlage, so wird angeführt, entspricht nicht ihrer Aufgabe, die Nebenorte untereinander und mit den Hauptstrassen des Verkehrs zu verbinden, sie sind mit grösserem Aufwande gebaut, als der Umfang des Verkehrs verlangt, und kostspielige Kunstbauten wurden nicht immer mit der erforderlichen Strenge vermieden. Es kann hier nicht entschieden werden, worin der Grund dieser Erscheinung liegt, ob in dem Mangel der Gesetzgebung, die über die technische Ausführung von Bahnen minderer Ordnung keine nähere Bestimmung traf und nur freigab, einige Sicherheitsmassregeln zu unterlassen, ob in dem übelangebrachten Streben, es den Hauptbahnen gleich zu thun und mit ihnen in Concurrenz zu treten, anstatt als untergeordnetes Glied sich ihnen anzuschliessen; es genügt, hier die Thatsache festzustellen, wie sie sich aus der erst kürzlich veröffentlichten Statistik für das Jahr 1877 ergiebt. Darnach betrug das Anlagecapital, welches zum Theil durch Beiträge des Staats und der Departements aufgebracht wurde, für 1 809 km Localbahnen 255 717 067 Frcs. oder durchschnittlich 141 358 Frcs. pro Kilometer Bahn. Diese Summe zeigt gegenüber dem Betrage von 200 000 Frcs., welchen der Minister der öffentlichen Arbeiten als durchschnittliches Anlagecapital für die noch zu bauenden 16 000 km Hauptbahnen in Aussicht genommen hat, keine wesentliche Verschieden-

heit, wohl aber gegenüber dem durchschnittlichen Anlagecapital, welches für die im Betriebe befindlichen Hauptbahnen Frankreichs bisher verwandt worden ist. Jedenfalls ist das Anlagecapital für die Localbahnen viel zu hoch, um durch den Ertrag des Verkehrs eine angemessene Verzinsung zu erreichen.

Nach den vorliegenden Angaben betragen bei den Localbahnen pro Kilometer

	1876	1877
	Frcs.	Frcs.
die Betriebseinnahmen . .	6 753	6 609
„ Betriebsausgaben . . .	5 949	5 681
der Ueberschuss	804	928

Die Verzinsung des Anlagecapitals betrug daher im Durchschnitt der beiden letzten Jahre nicht mehr als 0,6 pCt., während die Hauptbahnen im Jahre 1876 bei einer Bruttoeinnahme von 43 308 Frcs. pro Kilometer einen Ueberschuss von 21 169 Frcs., und somit bei einem durchschnittlichen Anlagecapital von 375 000 Frcs. pro Kilometer eine Verzinsung von 5,6 pCt. erreichten. Aber auch bei den Hauptbahnen ist nur ein Theil der Linien in günstiger Lage, andere theilen das Geschick der Localbahnen, und 10 Eisenbahnen von 2 615 km Betriebslänge im mittleren und südwestlichen Frankreich mussten bereits Anfangs 1876, um dem Concurse zu entgehen, die Beihülfe des Staates in Anspruch nehmen.

Aus der vorstehenden Mittheilung ist zunächst ersichtlich, dass zwar in Betreff der Betriebsergebnisse der Französischen Hauptbahnen die Verhältnisse im Jahre 1876 günstiger lagen als z. B. in Preussen, wo die Durchschnittsrente des Anlagecapitals nur 4,42 pCt. betrug, dass dagegen die Localbahnen in Frankreich in einem von dem der Hauptbahnen so wenig abweichenden Character und mit einem so grossen Kostenaufwande gebaut worden sind, um in keiner Weise für die Anlage der Bahnen minderer Ordnung in Deutschland als Muster dienen zu können.

Es ist eigenthümlich genug, dass die Französischen Eisenbahn-Ingenieure, denen wir zuerst die Kenntniss der Schottischen Secundärbahnen verdanken, von der ausserordentlich einfachen Bau- und Betriebsweise dieser Bahnen so wenig adoptirt haben. Eine Erklärung dafür giebt wohl der strenge Schematismus, der auch in hohem Grade dem Französischen Eisenbahnwesen eigenthümlich ist und der uns zur Warnung dienen sollte, bei der Anlage der Localbahnen in Deutschland etwa in den gleichen Fehler zu verfallen, ein Fehler, der um so mehr vermieden werden muss, als bei uns auf eine so grosse Staatsbeihülfe wie in Frankreich nicht gerechnet werden kann und als nur dann eine rasche Entwickelung der Localbahnen zu erwarten ist, wenn es gelingt, dieselben auch schon in den ersten Jahren des Betriebes rentabel zu machen.

—r— **Spanien.** Am 3. Februar d. J. fand die feierliche Einweihung der Eisenbahn von Madrid nach Ciudad Real unter Theilnahme S. M. des Königs von Spanien statt.

Diese Feier ist ein Ereigniss für Spanien nicht nur wegen der Wichtigkeit der Linie, sondern wegen der Ausführung derselben. Die Projecte für diese Linie wurden genehmigt durch Königliches Decret vom 5. October 1877. Die Arbeiten wurden im nächstfolgenden Monate begonnen und Ende December 1878 war die ganze Linie vollendet. Die 170 km lange Strecke zwischen der Hauptstadt und Ciudad Real wurde sohin in 13 Monaten hergestellt. Wenn die Gesellschaft von Badajoz nun im Monat März den Betrieb beginnt, so ist sie um 7 Monate der Frist voran, welche in der Concessionsurkunde festgesetzt ist.

Der Bau der ganzen Linie einschliesslich der Station von Madrid, der Verbindung mit der Gürtelbahn, des Fahrmateriales und des Capitalzinses während der Bauzeit übersteigt nicht die Kostensumme von 130 000 Frcs. pro Kilometer.

Literatur.

—st.— **Die Telegraphen-Technik der Praxis** im ganzen Umfange zum Gebrauch für den Unterricht, für Bau- und Maschinen-Ingenieure, Telegraphen- und Eisenbahn-Techniker, Mechaniker, Militär-Ingenieure und für die der Militär-Telegraphie nahestehenden Personen, bearbeitet von A. Merling, Kaiserlicher Provinzial-Telegraphen-Director, ehemaliger Vorsteher der früheren Bezirks-Telegraphen-Directionen des Deutschen Reiches zu Stettin, Königsberg i. Pr. und Hannover, ordentlicher Lehrer der electrischen Telegraphie am Königlichen Polytechnikum zu Hannover etc. Mit einer Karte, zwei lithographirten Tafeln und 530 in den Text eingedruckten Holzschnitten. Hannover. Verlag von Carl Meyer, 1879.

Wir stehen vor einem mit riesigem Fleiss und voller Hingebung an die Sache gearbeiteten umfangreichen Werke, das berufen ist, eine namhafte Lücke in der Telegraphen-Literatur auszufüllen. Die electrische Telegraphie hat in kurzer Zeit einen rapiden Fortschritt genommen, bildet schon jetzt in bedeutender Verzweigung und mannigfacher Verwendung einen wesentlichen Theil allgemeiner Bauconstructionen und greift bereits tief in das practische Leben und in die Privatverhältnisse ein. Es ist daher in neuester Zeit fraglicher Gegenstand in den Unterrichtsplan der technischen Hochschule eingefügt worden. Dieser Umstand hat die Anregung zur Bearbeitung vorliegenden Werkes gegeben, welches zunächst die Vorträge des Verfassers am Polytechnikum zu Hannover unterstützen soll. Dasselbe soll aber auch dem Techniker als treuer Führer auf dem Berufswege dienen. Diesem weiteren Zwecke entsprechend, ist der Inhalt nicht auf ein bestimmtes vorbereitendes Pensum bemessen, was Verfasser um so mehr vermeiden zu müssen glaubte, als derartige Abrisse auf dem Gebiete der electrischen Telegraphie erfahrungsgemäss insofern zu Verwirrungen führen, als in dem Bestreben die nothwendigen Lücken später durch Selbstbelehrung auszufüllen, in den meisten Fällen durch Benutzung nicht geeigneter Werke ganz verkehrte Wege eingeschlagen werden. Neben den Erinnerungen an die nothwendigsten Theorien sind alle Zweige der practischen Telegraphie in gleichmässiger Ausdehnung und in streng systematischer Ordnung, sowie gehöriger Begründung vom practischen Standpunkte in solcher Weise behandelt, dass das Werk ein vollkommen geschlossenes Ganze bildet. Dabei ist überall, wo es sich um practische Anwendungen handelt, weniger die Masse der verschiedenen Constructionen, als vielmehr der innere Zusammenhang der dabei in Betracht kommenden Hauptfragen ins Auge gefasst, um in dieser Weise die Forderungen der Praxis zum klaren Verständniss zu bringen, das selbstständige Urtheil anzuregen und somit die Grundlagen zu eigenen Combinationen zu bilden, sowohl über die zweckmässigsten Constructionen, wie auch über die erspriesslichste Verwendung der zu Gebote stehenden Kräfte.

Ausser der Einleitung, welche u. A. die Bedeutung und Entwickelung der electrischen Telegraphie giebt, zerfällt das Buch in 3 Hauptabschnitte, wovon I. die Triebkraft, II. die Telegraphenlinien und Leitungen, III. die Telegraphenapparate behandeln. Die zahlreichen einfachen, aber sehr deutlich in den Text eingedruckten Holzschnitte erleichtern wesentlich das Verständniss.

Wir fügen hinzu, dass der ehemalige Chef der Telegraphie des Deutschen Reiches, General-Telegraphendirector und Ingenieur-General v. Chauvin, dem vorstehendes Werk gewidmet ist, sich in höchst anerkennender Weise darüber ausgesprochen hat, was wohl jede weitere Empfehlung überflüssig macht.

—st.— **Normal-Horizont für Deutschland.** Die lange schwebende Frage über Einführung eines Normal-Horizonts im Vermessungswesen Deutschlands hat nach einer Mittheilung in der „Zeitschrift für Vermessungswesen“ eine practische Erledigung dahin gefunden, dass von der Preussischen Landesaufnahme ein Punkt auf dem Grundstück der Berliner Sternwarte als Normalnull markirt worden ist, welcher genau in der Höhe von Amsterdamer Null liegt.

Die genannte Quelle schreibt darüber u. A. wie folgt: Der Ausgangspunkt der Preussischen Nivellements ist Berlin, in dessen Sternwarte an einem tief fundirten Pfeiler der Normalhöhenpunkt für das Königreich Preussen angebracht ist; es führt derselbe die Bezeichnung: 37 m über Normalnull, d. h. also Normalnull für den ganzen Preussischen Staat liegt 37 m unter jenem Normalhöhenpunkt. Nebenbei sei bemerkt, dass Normalnull dadurch genau in die Höhe von Null-Amsterdam gekommen ist, wie dieses durch gemeinsame Operationen der Landesaufnahme und der Niederländischen Geodäten festgestellt worden ist.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Das bisherige Mitglied der Königlichen Eisenbahncommission (Bergisch-Märkische) zu Cassel, Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Naumann, ist in seiner Eigenschaft als Directionsmitglied zur Ostbahn nach Stolp versetzt, und sind demselben die Functionen des Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahncommission zu Stolp übertragen worden.

Der Regierungs-Assessor Etzdorf, bisher bei der Königlichen Eisenbahncommission zu Glogau, ist zur Verwaltung der Ostbahn versetzt und mit der commissarischen Wahrnehmung der Functionen des administrativen Mitgliedes der Königlichen Eisenbahncommission zu Stolp betraut worden.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Siecke, bisher bei der Ostbahn zu Thorn, ist zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Cassel versetzt und mit der commissarischen Wahrnehmung der Functionen des technischen Mitgliedes der Königlichen Eisenbahncommission daselbst betraut worden.

Der Regierungs-Assessor Dr. Schroeder, bisher bei der Königlichen Eisenbahndirection zu Saarbrücken beschäftigt, ist zur Oberschlesischen Eisenbahn versetzt und mit der commissarischen Wahrnehmung der Functionen des administrativen Mitgliedes der Königlichen Eisenbahncommission zu Glogau betraut worden.

Der bei der Ostbahn angestellte Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Porsch ist von Bromberg nach Thorn versetzt.

Bayern. Die erledigte Stelle eines Bezirksingenieurs zu Nördlingen wurde nach Donauwörth übertragen und zum Bezirksingenieur in Donauwörth der Betriebs- und Sectionsingenieur Heinr. Fraas in Bayreuth befördert und der Abtheilungsingenieur Karl Frhr. von Lerchenfeld-Aham zu Nördlingen nach Donauwörth versetzt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Bahnverwaltung.

Preussische Ostbahn. Königl. Eisenbahn-Commission zu Stolp. Die auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 10. März d. J. in Stolp zu eröffnende, der Königlichen Direction der Ostbahn unterstellte Königliche Eisenbahn-Commission ist mit dem 1. April 1879 in Function getreten.

Die Königliche Eisenbahn-Commission zu Stolp, welcher die von dem bisherigen Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Schneidemühl abzuzweigenden Strecken Wangerin-Konitz (excl. der Bahnhöfe Wangerin und Konitz), Neustettin-Belgard (excl. des Bahnhofes Belgard), Neustettin-Rügenwalde-Stolpmünde (excl. der Bahnhöfe Schlawe und Stolp) zugetheilt worden sind, übernahm vom genannten Tage ab die Verwaltung und den Betrieb innerhalb ihres Ressorts. Derselben sind die gleichen Befugnisse wie den übrigen Eisenbahn-Commissionen der Ostbahn beigelegt.

Der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Schneidemühl verbleibt vom 1. April d. J. ab die Strecke Schneidemühl-Dirschau (excl. Bahnhof Dirschau).

2. Lieferfrist-Verlängerung.

Württembergische Eisenbahn. Mit Genehmigung des K. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, sind wegen des Ausfalles mehrerer Güterzüge am Charfreitag, Ostersonntag und Ostermontag, den 11., 13. und 14. April, die reglementsmässigen Lieferfristen für die nach Stationen der Strecken Mühlacker-Friedrichshafen, Cannstatt-Nördlingen, Plochingen-Tübingen und Heilbronn-Jagstfeld bestimmten, oder diese Strecken transitirenden Frachtgüter um 1 Tag bezw. um 2 Tage verlängert worden.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Im Verkehr zwischen Berlin B. A. E. und Dresden (Alt- und Neustadt) via Röderau beträgt die Lieferfrist für Frachtgut-Sendungen fortan 3 Tage. Berlin, den 28. März 1879. Die Direction. (432)

3. General-Versammlungen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die XVIII. (ordentliche) General-Versammlung der Actionäre findet am 3. Mai 1879, Vormittags 10 Uhr in Wien im Bureau der Gesellschaft I. Elisabethstrasse No. 9 statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Wahl des Revisionsausschusses.
4. Wahl von 2 Mitgliedern des Verwaltungsrathes.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:

in Wien, bei der Central-Cassa der Böhmischen Westbahn, I. Elisabethstrasse No. 9,

in Prag, bei der Betriebs-Hauptcassa, und bei der Filiale der K. K. priv. Oesterreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,

in Frankfurt a/M., bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne, und

in Berlin, bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,

und zwar: in Wien bis zum 19. April l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 17. April l. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen. Consignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 1. April 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (435)

Königlich Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche General-Versammlung der Pfälzischen Eisenbahnen betr. Die Herren Actionäre der drei vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen §§ beigedruckten Zusätze (vergl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen a/Rhein abzuhaltenden ordentlichen General-Versammlung auf Mittwoch, den 30. April 1879, Morgens 10 Uhr ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1878.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1878 gemäss § 45 Ziffer 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Antrag der Verwaltung:

„Die General-Versammlung wolle genehmigen, das Bau- und Einrichtungs-Capital der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft auf Grund der im Geschäftsberichte pro 1878, Seite 18—20 gegebenen näheren Motivirung

a) für Herstellung der Saargemünder Umgehungs-Curve um den Betrag von . . . . Mk. 265 000.

b) für den theilweisen Umbau der Kettenbarrièren an den Wegübergängen um den Betrag von . . Mk. 25 430.

c) als Zuschlagssumme für Geldbeschaffung, Verzinsung und allgemeine Reserve um . . . . . Mk. 61 570.

oder eventuell bei Annahme eines 4procentigen Zinsfusses für das in Aussicht genommene Prioritätsanlehen um einen entsprechend grösseren Betrag dieser Zuschlagssumme zu erhöhen und die Verwaltung zu ermächtigen, diesen Posten dem Prioritätsanlehen für die Ludwigsbahn-Gesellschaft beizuschlagen und den Gesammtbetrag dieses Anlehens zuzüglich der bereits durch die vorigjährige General-Versammlung genehmigten Position gemäss der im Geschäftsberichte Seite 19 und 20 vorgetragenen Neuaufstellung des Geldbedarfes bei einem 4½ procentigen Zinsfusse auf Mk. 2 890 000. beziehungsweise bei einem 4procentigen Zinsfusse auf einen entsprechend höheren Betrag festzustellen, — Alles dieses in der Voraussetzung, dass und in soweit die Königliche Staatsregierung diesem Antrage die Genehmigung ertheilt und gemäss § 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die dort vorgesehene Zinsgarantie auf die damit noch nicht versehenen Positionen ausdehnen wird."

V. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere, als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der General-Versammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45 Ziffer 6 der Satzungen 4 Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 23. April d. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a/Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen General-Versammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet. Ludwigshafen, 22. März 1879. Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Boecking, Königlicher Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (393)

4. Tarifwesen.

Thüringische Eisenbahn. Mit dem 31. Mai c. treten die im Tarife für den directen Thüringisch-Bayerisch-Oesterreichischen Güterverkehr vom 1. December 1870 noch enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Arnstadt, Dietendorf, Erfurt, Gotha, Langensalza, Leinefelde, Mühlhausen, Weimar einerseits und den Stationen der Kaiserin Elisabethbahn Kleinmünchen, Linz, St. Pölten, St. Valentin, Scheerding, Wels und Wien andererseits ausser Kraft. Erfurt, den 31. März 1879. Die Direction. (443)

Der Tarif vom 1. Februar c. für den Güterverkehr zwischen den Stationen Dillenburg, Ehringshausen, Haiger, Herborn, Sinn und Wetzlar der Köln-Mindener Bahn einerseits und Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahe Bahn andererseits via Giessen-Frankfurt a/M. tritt am Mai c. ausser Kraft, an welchem Tage an dessen Stelle ein neuer, theils Frachtermässigungen, theils Frachterhöhungen enthaltender Tarif zur Einführung kommt. Bis zur Herausgabe des neuen Tarifs wird über die neuen Frachten für bestimmte Artikel und Verkehrsrelationen vom Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilt. Köln, 31. März 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (441)

Am 1. Mai 1879 tritt im **Cottbus-Grossenhain-Oberlausitz-Württembergischen Güterverkehre via Hof** Tarifnachtrag II. in Kraft, welcher Tarifsätze für Romanshorn, Rorschach, Bregenz, Friedrichshafen, Ravensburg und Biberach enthält.

Exemplare sind bei den Verwaltungen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, den 1. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (439)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Am 15. April cr. tritt zum Tarife des obigen Verbandes vom 1. September 1878 Nachtrag III in Kraft, welcher Tarifberichtigungen und ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen enthält und zum Preise von 0,10 ℳ bei den Verbands-Expeditionen käuflich zu haben ist. Letztere geben auch nähere Auskunft über den Nachtrag. Erfurt, den 29. März 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (437)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. April cr. tritt der Nachtrag 2 zum Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verbands-Gütertarif in Kraft. Derselbe wird bei den betreffenden Güterexpeditionen gratis verabfolgt. Berlin, den 25. März 1879. Die Direction. (431)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. April cr. tritt der wie der Haupttarif in einzelnen Heften hergestellte Nachtrag 1 zum Schlesisch-Niedersächsischen Verbands-Gütertarif in Kraft.

Die zum Theil I und II, sowie zu dem diesseitigen Heft No. 6 gehörenden Nachträge sind bei unseren Güterexpeditionen zum Preise von je 0,10 *M.* zu haben. Berlin, 25. März 1879. Die Direction. (433)

Posen-Halle-Schlesisch-Märkischer Verband. Theil II. Der Ausnahmetarif für den Transport von Mergel ab Gramschütz pag. 83 des Haupttarifs tritt vom 15. Mai cr. ausser Kraft. Breslau, den 30. März 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbands-Verwaltungen. (434)

5. Submissionen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Bahn von Frankfurt a/M. nach Mannheim. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungs-Arbeiten in dem Loose 2 der Abtheilung X in den Gemarkungen Feudenheim-Mannheim und Neckarau von der Neckarbrücke bei Profil 240,03 bis zum Hauptbahnhofe Mannheim bei Profil 266,15 sollen auf dem Submissionswege vergeben werden. Die Länge dieses Looses beträgt = 2 612 m.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planirarbeiten	70 908,28 *M.*
Kunstbauten	4 154,84 „
Herstellung des Unterbaues	3 105,23 „
Chaussirungsarbeiten	5 163,45 „
zusammen	83 421,80 *M.*

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs Ampt zu Mannheim zur Einsicht des Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 17. April l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten in der Section Mannheim im Loose 2 der Abthlg. X". Mainz, den 31. März 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (442)

Rheinische Eisenbahn. Die Lieferung von 200 Stück eisernen Güterwagen soll verdungen werden. Bezügliche Zeichnungen und Bedingungen sind von unserer Rendantur — Altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten, versiegelt und mit der äusseren Aufschrift: „Submission auf eiserne Güterwagen" bis zum 20. April cr. uns einzureichen. Köln, den 1. April 1879. Die Direction. (438)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von

56 Stück Etage-Viehwagen ohne Bremse;
14 „ dergleichen mit „
28 „ completen Gussstahlachsen mit Rädern aus schmiedeeisernen Gerippen und Stahl-Bandagen;
112 „ completen Gussstahlachsen mit Gussstahl-Scheibenrädern;
280 „ Tragfedern zu Güterwagen;
350 „ Evolutenfedern zu Stoss- und Zug-Apparaten;
140 „ Kuppelungsvorrichtungen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Etage-Viehwagen resp. von Achsen, Federn und Kuppelungen"

versehen, bis zum Submissionstermine am Mittwoch, den 23. April d. J., Vormittags 11 Uhr versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch können daselbst Copieen derselben gegen Erstattung der Copialien, und zwar für 1 Exemplar der Bedingungen und Zeichnungen von Wagen 3 Mark, und für 1 dergleichen von Wagendetails je 1,50 Mark entnommen werden. Breslau, den 27. März 1879. Königliche Direction. (436)

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Der Restaurationsbetrieb auf dem Bahnhofe zu Ballenstedt soll vom 15. Juni cr. ab und auf dem Bahnhofe zu Lautenthal vom 1. Juli cr. ab anderweit verpachtet werden.

Die Bedingungen sind in unserer Registratur hierselbst, Fürstenstr. No. 1—10, einzusehen, können auch von dort gegen Erstattung der Copialien abschriftlich bezogen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf die Bahnhofs-Restauration zu Ballenstedt"

beziehungsweise

„Offerte auf die Bahnhofs-Restauration zu Lautenthal"

kosten- und portofrei bis zum 1. Mai cr. an uns einzusenden. Directorium. (430)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Dienstag, den 8. April cr., Vormittags von 9 Uhr ab, sollen auf dem Stettiner Bahnhofe zu Berlin gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

circa 129 400 kg alte 13 cm hohe eis. Schienen,
18 600 „ alte 11 cm hohe eis. Schienen,
1 150 „ alte 9 cm hohe eis. Schienen,
650 „ alte 7 cm hohe eis. Schienen,
4 400 „ Schmelzeisen,
600 „ unverbranntes Gusseisen,
123 „ verbranntes Gusseisen,
2 Stück noch brauchbare Schienenherzstücke,
7 „ noch brauchbare Hartguss-Herzstücke,
5 „ dreiarmige Gaskronen,
2 „ Gas-Lyra's,
12 „ Gaswandarme,
2 „ Zeichentische mit Schubkasten auf Böcken,
3 „ Billetspinde,
4 „ Rouleaux und
4 „ Lambrequins,

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen sind im Auctionstermin an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbüreaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 21. März 1879. Directorium. (380)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Donnerstag, den 10. April cr., Vormittags von 10 Uhr ab, sollen auf dem Werkstatts-Hofe zu Bahnhof Eberswalde gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

ca. 1 400 kg Schmelzeisen,
1 500 „ unverbranntes Gusseisen,
185 „ alte Rosten,
3 388 „ alte eiserne Radreifen,
370 „ „ stählerne „
1 500 „ Eisendrehspähne,
6 000 „ Stahldrehspähne,
300 „ Stahlbrocken,
180 „ Kupfer mit Loth,
150 „ Gummi ohne Leinewand,
56 Stück eiserne Telegraphenkörbe für Laternen,
147 Stück eiserne Telegraphenflügel,
150 „ eiserne Blenden von Telegraphen,
128 Stück eiserne Winkel mit Rollen und Winden,

sowie alte unbrauchbare Geräthe, wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 21. März 1879. Directorium. (379)

6. Stellen-Vacanzen.

In der hiesigen Wagen-Werkstätte der Oberschlesischen Eisenbahn ist die anderweite Besetzung von 2 Werkmeisterstellen und zwar je eine für die Lackirer- und die Sattler-Abtheilung erforderlich geworden. Hierauf reflectirende qualificirte Bewerber, welche das 40. Lebensjahr nicht überschritten haben dürfen, wollen ihre Gesuche und Atteste nebst Lebenslauf spätestens bis zum 1. Mai d. J. an die unterzeichnete Direction einreichen. Der Anstellung hat eine einjährige Probedienstzeit vorauszugehen, während welcher ein Diätensatz von 4 *M.* pro Tag gewährt wird. Breslau, den 31. März 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (429)

Privat-Anzeigen.

Secundär-Eisenbahnproject Meuselwitz-Gera.

Nachdem die betheiligten hohen Staatsregierungen die Genehmigung zur Vornahme genereller Vorarbeiten ertheilt, schreibt unterzeichnetes Comité die Anfertigung dieser Vorarbeiten somit aus.

Bewerbungen sind zu Händen des Herrn Fabrikdirector Riekes zu Spora bei Meuselwitz unter Beifügung von Qualificationszeugnissen bis zum 15. April d. J. zu richten.

Meuselwitz, am 28. März 1879. **Das Comité des Secundär-Eisenbahnproject Meuselwitz-Gera.**

Fz. Hch. Schroeder,
Nürnberg,
alleiniger Fabrikant von
Dr. Haegerich's verbesserten
Patent-Petroleum-Kochapparaten
mit festen und abnehmbaren Brennern.
Prospecte und Preisliste franco und gratis.
Absatz 150 000 Stück.
Erstes deutsches Fabrikat.

Bei herannahender Saison empfehle ich
Petroleum-Kochapparate
mit festen und abnehmbaren Brennern, sowie dazu gehöriges Geschirr. Bewährte Construction. Hoher Rabatt. Preis-Verzeichnisse gratis und franco.

Julius v. Graba in Meissen,
Lieferant für die Mitglieder der Post-Spar- u. Vorschuss-Vereine.

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.
Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

CRAMER & BUCHHOLZ
in *Rönsahl* (in Westfalen) und *Rübeland* (am Harz)
Pulverfabriken I. Ranges
liefern alle Sorten **Pulver** bis zu den grössten Quantitäten.

Root's
nichtexplodirende
Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in **Kalk** a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.
Kohlen-Ersparniss.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.
Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,
sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu
Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,
auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie
gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.
liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.
Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

VEREINIGTE RHEINISCH-WESTPHÄLISCHE PULVER-FABRIKEN IN CÖLN,
GRÖSSTES INSTITUT
SEINER ART AUF DEM CONTINENTE, LIEFERN ALLE SORTEN PULVER SOWIE DYNAMIT, NEBST ZUBEHÖR.

Medaille Breslau 1868. — Diplom A, erster Preis für ausgezeichnete Leistung Kassel 1870. — Verdienst-Medaille Wien 1873.

Portland-Cement

Dyckerhoff & Söhne,
von anerkannt höchster Bindekraft, stets vollkommener Gleichmässigkeit und unbedingter Zuverlässigkeit für **Betonirungen, Wasserleitungen** und **Canalisationen, Hoch-** und **Wasserbauten** jeder Art, **Maschinen-Fundamente, Gasometerbauten, wasserdichte Verputzarbeiten, Kunststeine, Röhren, Ornamente, Figuren** etc.

Die grossartige, durch vorzügliche Atteste bestätigte, mehr als 15jährige Verwendung unseres Portland-Cementes zu obigen Zwecken im In- und Auslande bietet die **sicherste Garantie** für die **hohe Bindekraft** und **unbedingte Zuverlässigkeit** desselben.

Je nach der Art der Verwendung liefern wir den Portland-Cement ganz nach Vorschrift rascher oder langsamer bindend (von 10 Minuten bis zu mehreren Stunden Bindezeit).

Die jetzige Productionsfähigkeit unserer Fabrikanlagen in Amöneburg von über 200,000 Tonnen jährlich sichert pünctliche Ausführung selbst der bedeutendsten Aufträge.

Amöneburg bei Biebrich und in **Mannheim.**

Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania"
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Draisinen für Eisenbahnen
mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction
Hennicke & Goos, Hamburg.

Der Hektograph

vervielfältigt **Zeichnungen** und **Schriftstücke** auf **trockenem** Wege leicht und vorzüglich bis zu 50 mal.

Der vollständige Apparat im Format 20 × 28 kostet Mark 12.
„ „ 28 × 41 „ „ 20.
„ „ 41 × 50 „ „ 30.

Grössere Formate werden angefertigt.

Zu beziehen durch das **General-Depôt** von
Julius Engelmann, Verlagsbuchhandlung.
Berlin SW., Neuenburger Str. 31.
Prospecte und Proben stehen zu Diensten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 28. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 11. April 1879.

Wegen der Feiertage erscheint die nächste Nummer erst am 18. April. Die Redaction.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro März 1879“ bei.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft.

Von **Dr. Emil Sax.***)

II. Band. Die Eisenbahnen.

Der erste Band des Sax'schen Werkes ist voriges Jahr, der zweite und abschliessende in den letzten Tagen erschienen. Einer aus sofortiger und eingehender Durchsicht desselben gebildeten Ansicht über die Bedeutung dieser Arbeit soll hier Ausdruck gegeben werden.

In einer „Einleitung“ Anfangs des I. Bandes entwickelt bekanntlich der Verfasser den Plan des ganzen Werkes: Aus Wesen und Wirkung des Verkehrs und seiner Mittel das allgemein Giltige zu abstrahiren, grundgesetzlich festzustellen und darnach unsere derzeitigen Verkehrsanstalten zu untersuchen, sowohl um an ihrer concreten Erscheinung die Richtigkeit jener Grundgesetze nachzuweisen, als um aus diesen Nachweisen zu allgemeinen und klaren Begriffen über Natur und Aufgabe dieser Verkehrsmittel je nach ihrer Eigenart endlich zu Schlüssen auf ihre weitere Ausbildung zu gelangen.

Jene principiellen Untersuchungen bilden im I. Bande den „Allgemeinen Theil“, der in zwei Capiteln sich über „Bedeutung und Wesen der Verkehrsmittel“ und über „die Verkehrsmittel als Gegenstand der Gemeinwirthschaft“ verbreitet. Auf denselben folgen, noch im I. Bande, die speciellen Bearbeitungen der „Land- und Wasserwege“, „Post- und Telegraphen“ nach ihrer Entwickelung, wirthschaftlichen Stellung, Verwaltung und Oeconomik, während die dritte und wichtigste unserer Verkehrsmittelgruppen, „die Eisenbahnen“, wie es Bedeutung und Umfang des Stoffes mit sich brachten, den alleinigen Gegenstand jener Studien bilden, welche den vorliegenden II. Band ausfüllen.

Dieser zerfällt in 4 Abtheilungen, deren Bezeichnungen, sowie jene ihrer Subcapitel, als kurzes Inhalts-Programm der Besprechung dieses Bandes vorangehen mögen.

Sie lauten:

I. Die Umgestaltung der Wirthschafts- und Lebensverhältnisse durch die Dampflocomotion.
II. Die Verwaltung des Eisenbahnwesens.
 1. Die Eisenbahnen als Object der Gemeinwirthschaft im Allgemeinen.
 2. Die Controverse über Staats- und Privatbahnen.
 3. Die obersten Gesichtspunkte der gemeinwirthschaftlichen Verwaltung des Bahnwesens.
III. Oeconomik der Anlage und des Betriebes.
 A. Die Anlage.
 1. Allgemeines.
 2. Bahnen intensiver Gestaltung.
 3. „ extensiver „
 Neben- und Localbahnen.
 B. Der Betrieb.
 1. Die Ausgangs- und Zielpunkte der Betriebsöconomie.
 2. Das Tarifwesen.
IV. Uebersicht der Entwickelung des Eisenbahnwesens.

*) In Verlag von Alfred Hölder, Wien 1879 (Rothenthurmstr. 15).

Die Abtheilungen I und IV sind, wie schon ihre Titel angeben, vorwiegend historisch-statistischer Natur. Sie enthalten ein reiches, vortrefflich geordnetes und vom Verfasser beleuchtetes Material; allein, wie es ja die Sache selbst mit sich bringt, es sind die dargestellten Verhältnisse und aus denselben gezogenen Schlüsse im Grossen und Ganzen doch schon allgemein als richtig und zutreffend bekannt und anerkannt; höchstens dass hier und da über deren Mass kleine Differenzen mehr theoretischer Art auftauchen.

Auf diesen Gebieten herrscht derzeit ein leidlicher Friede. Niemand verkennt mehr die umgestaltende Kraft und Segen spendende Thätigkeit der Eisenbahnen: keine Gegend wehrt sich mehr gegen ihre Annäherung; im Gegentheil, man verlangt nur deren zu viel, oder doch zu früh. Und ebenso allgemein gesteht man laut und still viele, wenn auch noch nicht alle Fehler ein, welche bei der Anlage des schon bestehenden Netzes begangen worden sind. Dies ist aber auch fast die einzige Uebereinstimmung, die bis jetzt in der öffentlichen Meinung hergestellt werden konnte. Im Uebrigen giebt es noch Zwiespalt genug und so intensiver Art, dass gerade in unseren Tagen Schilderungen jener ruhigen unbestrittenen Gebiete nicht dem Interesse begegnen, welches sie verdienen; eben deshalb dürften auch die erwähnten Abtheilungen I und IV, die selbstverständlich zum Ganzen unbedingt gehören, und obgleich sie eine Fülle des anregendsten Stoffes in knapper und übersichtlicher Form enthalten, nicht den Effect der von ihnen eingeschlossenen II. und III. Abtheilung haben, deren Inhalt an den Zeitfragen rührt und aufgeregten polemischen Stimmungen begegnet.

Dieser Zustand der Geister ist in der Zeit der endlosen politischen und socialen Kämpfe am Ende erklärlich, wenn auch in seinen Consequenzen für die gesunde Ausbildung der Eisenbahnen als wirthschaftlichen Factoren nicht gerade zuträglich.

Denn er erleichtert das mehr noch von oben herab als von unten herauf dringende Bemühen, die immer wirksame, nie stillstehende, wie bei jeder anderen vielgliederigen wirthschaftlichen Organisation nur stetig und langsam, aber eben deshalb mit gesundem Erfolge vorschreitende Umgestaltung und Ausreifung der Bahntransport-Anstalten durch sprungweise Uebergänge von

Problem zu Problem zu ersetzen. Darüber wird vorzüglich in Deutschland debattirt und in gewissem Sinne tritt auch Sax mit den Abtheilungen II. und III. in die von oft leidenschaftlichen publicistischen und parlamentarischen Kämpfen erfüllte Arena ein!

Nach der Anlage des ganzen Werkes liess natürlicherweise schon der Inhalt des „Allgemeinen Theiles" im I. Bande erkennen, welche Stellung der Verfasser in diesen zeitgenössischen Kämpfen um das künftige und zweckmässigste Eisenbahnregime (Verwaltung — Oeconomik — Tarife) einnehmen werde. Die an jener Stelle systemisirte gemeinschaftliche Bedürfnissbefriedigung im Wege „allgemeiner Genussgüter", „öffentlicher Anstalten" oder „öffentlicher Unternehmungen" und zwar letzterer mit der Unterart solcher Unternehmungen, „mit delegirter Verwaltung", musste in Verbindung mit anderen Auslassungen schon zu dem Schlusse führen, dass der Verfasser im II. Bande für die Existenzberechtigung der Eisenbahnen als öffentlicher Unternehmungen mit delegirten Verwaltungen sich aussprechen werde.

Hieraus erklärt sich auch vorweg jene ablehnende Haltung, welche u. A. Prof. Wagner in seiner Besprechung des I. Bandes („N. Fr. Pr." vom 2. März 1878) in geistiger Vertretung aller principiellen Gegner der sogenannten Privat- und bedingungslosen Anhänger des sogenannten Staatsbahnsystems dieser Delegation der Verwaltung öffentlicher Unternehmungen gegenüber beobachtet hat, so anerkennend sich im Uebrigen dieser ausgezeichnete Fachmann über die Sax'sche Arbeit aussprach.

Der vorliegende II. Band bestätigt die Erwartungen, zu welchem der früher erschienene I. Band Veranlassung gab.

Gleichviel, ob man nun auch die ausgesprochene Stellung des Verfassers theilt oder nicht, Niemand wird der ebenso wissenschaftlichen, ernsten und klaren, als auf speciellen, durch persönliche Thätigkeit bei einem grossen Transport-Unternehmen erworbenen Fachkenntnissen beruhenden und im Zusammenwirken theoretischen Wissens und practischen Könnens gefesteten Behandlung der reichen Materie, der überzeugungsvollen Ruhe und massvollen, wenn auch vielleicht hier und da zu strengen Form des Vortrages, wie der eingehenden Beweisführung Anerkennung versagen.

Dr. Sax zieht mit ebenso grosser Schärfe als vorurtheilslosen Ruhe aus den allgemeinen Gesetzen seine Folgerungen auf die Stellung der Eisenbahnen zu unseren derzeitigen staats- und volkswirthschaftlichen Organisationen.

Weit entfernt, die unmittelbare Verwaltung der Eisenbahnen durch Staatsbehörden, sei es als öffentliche Unternehmungen, sei es als öffentliche Anstalten, mit den bekannten landläufigen Gründen zu bekämpfen, oder gar Manchestertheorien zu huldigen, vertritt er die in den wirthschaftlichen Zuständen namentlich der Festlandsstaaten nur zu begründete und durch keine wie immer geartete socialistische Theorie so ohne weiteres, als man gerne möchte, zu beseitigende These, dass die Zeit zur Einführung des Gebührenprincips für Eisenbahntransporte und damit zur Umgestaltung der Bahnen aus öffentlichen Unternehmungen zu öffentlichen Anstalten noch lange nicht gekommen sei, und dass eben deshalb auch die delegirte Verwaltung vorderhand noch ebenso gut, wenn nicht besser am Platze sei, als die unmittelbare Staatsverwaltung.

Dieses Conclusum bildet den Kern der II. und III. Abtheilung des vorliegenden Bandes: in allem, was über die Betriebsöconomie, Tarifbildungen u. s. w. gesagt wird, ist doch immer die Beziehung zum Verwaltungssysteme die Hauptsache, wie ja am Ende die Tarifstreitigkeiten überhaupt als Kämpfe um die Verwaltung eingeleitet und geführt werden.

Ob der „Fiscus" auf die Dauer würde halten können, was die ideale Staatsverwaltung heute verspricht, ist freilich eine andere Frage. Am Ende nimmt man auch da wieder Geld, wo man es findet.

Soviel im Allgemeinen. In einem spätern Artikel soll noch auf den Inhalt der einzelnen Capitel eingetreten werden.

Hier möge nur noch mit einem Blicke auf das ganze Werk die Bemerkung folgen, dass es in Beziehung auf gründliche und anregende Behandlung sich den bedeutendsten Arbeiten auf diesem Gebiete würdig anschliesst. Man wird bei dessen Studium sehr oft namentlich an die in gewissen Beziehungen ähnlichen Werke Cohn's und Franqueville's erinnert, von welchen es sich jedoch in der Methode unterscheidet. Cohn und Franqueville gehen von den concreten Bahnverhältnissen Englands aus, verfolgen ihre Entstehung und Entwickelung in allen Richtungen, zeigen deren unvermeidliche Consequenzen und gelangen derart, namentlich Cohn, inductiv zu vielen ähnlichen Schlüssen wie Sax, ohne aber hieran so consequent wie Letzterer Anträge für die künftige Ordnung des festländischen Bahnregimes zu knüpfen.

Sax verfährt mehr deductiv, indem er, von allgemeinen Verkehrsgesetzen ausgehend, die Zustände der Verkehrsanstalten aller Länder beleuchtet. Dabei ist er nicht nur bemüht Kenntniss, sondern auch Erkenntniss zu geben, nicht nur aufzuklären, sondern gleichzeitig auch zu beruhigen.

Gerade deshalb ist zu wünschen und zu hoffen, dass sein Buch nicht nur in den Händen der Fachleute bleibe. Wer überhaupt sich um die Eisenbahn-Zeitfragen bekümmert, um so mehr aber, wer darein spricht, sollte dasselbe lesen. In diesem Falle fände es allerdings eine ausreichende Verbreitung. Schade nur, dass solche Arbeiten sich nicht wesentlich abkürzen und vereinfachen und damit in jenen Zustand versetzen lassen, den man auch auf diesem Gebiete des Wissens „populär" heisst. Dies ist leider viel schwieriger, als im Interesse der Wahrheit und Klarheit und ihrer Verbreitung in alle Bevölkerungskreise gelegen ist.

(Fortsetzung folgt.)

Der Rowan'sche Dampfwagen.

Wie bereits an dieser Stelle mehrfach erwähnt, haben im Laufe des vorigen Jahres sowohl auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, als auch schon vorher auf der Militärbahn Versuche mit einem Rowan'schen Dampfwagen stattgefunden, welche jedoch deshalb kein befriedigendes Ergebniss liefern konnten, weil dieser Dampfwagen in seiner ganzen Construction nicht für Locomotivbahnen, sondern für Strassenbahnen bestimmt war.

Inzwischen ist auf Veranlassung des Ingenieur Weissenborn in Berlin, welcher auch den vorgenannten Dampfwagen für Strassenbahnen in Berlin eingeführt hatte, ein den Anforderungen für Locomotivbahnen entsprechender Dampfwagen nach dem System Rowan gebaut worden, und zwar die Maschine in der Grusonschen Maschinenbauanstalt in Buckau bei Magdeburg, der Wagen in der Wagenbauanstalt von Herbrand & Co. in Düsseldorf. Dieser Dampfwagen ist, nachdem er bereits auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn eine Probefahrt unter Betheiligung des Directoriums derselben zurückgelegt hat, vor Kurzem hier eingetroffen und wird gegenwärtig auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Probefahrten benutzt. Da wir wohl erwarten dürfen, dass über das Ergebniss derselben, sowie über die Construction des Dampfwagens seitens der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn specielle Mittheilungen erfolgen werden, so wollen wir uns hier nur auf einige allgemeine Angaben beschränken.

Der Dampfwagen auf 2 vierrädrigen Truckgestellen ruhend, stimmt in der allgemeinen Anordnung mit dem Belpaire'schen Dampfomnibus überein, indem er wie dieser durch einen Quergang getrennt ist, auf dessen einer Seite Pack- und Maschinenraum liegen, während auf der anderen Seite, welche den eigentlichen Personenwagen enthält, zunächst ein Raum für 35 Passagiere III. Classe, und daranstossend, durch eingebaute Thüren von aussen aus zugänglich, ein Coupée für 15 Passagiere II. Classe sich befindet.

Im Vergleich zu dem Belpaire'schen Dampfomnibus hat daher der Rowan'sche Dampfwagen 1 Achse mehr, und nimmt auch 6 Personen mehr auf, während dessenungeachtet das Eigengewicht bei Rowan um ca. 2400 kg geringer ist als bei Belpaire, nämlich ca. 16200 gegenüber 18600 kg.

Der Hauptunterschied beider Systeme liegt jedoch darin, dass bei Belpaire die Maschine mit liegendem Röhrenkessel untrennbar mit dem Untergestell des Wagens verbunden ist, während bei dem System Rowan die Maschine mit stehendem Kessel auf einem besonderen 4rädrigen Truckgestell ruht, welches leicht von dem Dampfwagen getrennt und mit demselben wieder verbunden werden kann.

Diese Trennung der Maschine von dem Wagen ermöglicht die getrennte Stationirung der Maschine und des Wagens in je einem besonderen Schuppen, giebt Gelegenheit beide Theile unabhängig von einander zu repariren und zu beschaffen, und dürfte somit als ein wesentlicher Vortheil für das Rowan'sche System anzusehen sein, welches den Uebergang bildet von dem System Belpaire zu dem Dampfomnibusbetriebe mit besonderer Locomotive, wie auf der Strecke Berlin-Grünau der Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Ebenso wie dem Belpaire'schen Dampfomnibus ein sehr ruhiger Gang nachgerühmt wird, findet dies auch bei dem Rowan'schen Dampfwagen statt, die Passagiere nehmen von dem Vorhandensein der Maschine weder beim Anfahren, noch während der Fahrt etwas wahr. Die vortheilhafteste Fahrgeschwindigkeit dürfte bei günstigen Steigungsverhältnissen zwischen 30 und 40 km pro Stunde liegen.

Der Dampfwagen wird ebenfalls nur von 2 Mann wie bei Belpaire bedient, einem Maschinisten zur Bedienung der Maschine und einem Schaffner, welcher die Functionen als Zugführer, Packmeister und Schaffner ausübt, und die Billets verkauft, wenn Passagiere ausserhalb der Stationen zugehen.

Welches System — Belpaire, Rowan oder besondere Locomotive und Personenwagen — man auch wählen mag, und wir glauben, dass sie alle drei ihre Berechtigung haben, jedenfalls haben diese Versuche schon den grossen Erfolg gehabt, uns darüber Gewissheit zu verschaffen, dass die Kosten der Personenbeförderung ganz erheblich ermässigt werden können, und dass der Personenverkehr selbst bei sehr bescheidenen Verkehrsverhältnissen zu einer Einnahmequelle gemacht werden kann.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 7. April. (Der neue Zolltarif und die gesetzliche Eisenbahntarifregelung. Verstaatlichungsprojecte: Hessische Ludwigsbahn, Berlin-Stettin, Magdeburg-Halberstadt, Berlin-Potsdam-Magdeburg. Pfandrecht an Eisenbahnen. Einstellung der Tantièmen etc. in die Jahrestabellen. Gebühren für Güter-Abladung. Einheitliche Construction der Betriebsmittel. Berlin-Wetzlar. Berlin-Stettin. Nordostsee-Canal. Zugstatistik für das Jahr 1878 bezüglich Beförderung und Verspätung.)

In der vorigen Woche haben die zollpolitischen Fragen das öffentliche Interesse in Deutschland ausschliesslich in Anspruch genommen. Der neue Zolltarif, wie er aus den Berathungen der Varnbüler'schen Commission hervorgegangen, ist vom Bundesrath unter Umgehung der Ausschüsse mit wenigen Abänderungen angenommen und sofort dem Reichstage zugestellt worden, welcher am Donnerstag seinen bis zum 28. d. M. dauernden Ostern-Rezess angetreten hat. Es ist keine Frage, dass die Veränderung der Zollpolitik auch auf den Eisenbahnverkehr nicht ohne Einfluss bleiben kann, doch lässt sich freilich noch keineswegs auch nur annähernd angeben, in welchem Umfange sich dieser Einfluss geltend machen wird. Eine ganz besondere Wirkung auf die Gestaltung des Eisenbahnverkehrs in gewissen Gebieten dürfte die in Aussicht genommene surtaxe d'entrepôt haben, wie solche dem Französischen Zolltarif entlehnt ist, und bezweckt (anstatt der ursprünglich ventilirten Flaggen-Zölle) die Einfuhr von Colonialwaaren über ausserdeutsche Häfen mit einer Zuschlagsabgabe zu belegen. Es würde demgemäss Baumwolle, die von Havre nach Mülhausen geht, oder Caffee, der von Rotterdam nach Mannheim geht, diese surtaxe zu zahlen haben, während dieselben Waaren frei eingehen, wenn sie in Hamburg oder Bremen Deutschen Boden zuerst berühren. Es soll ein Satz von 1½ *M.* für den Centner präliminirt sein, ohne Unterschied zwischen den verschiedenen Waaren, namentlich ohne Unterschied, ob es sich um zollfreie oder um zollpflichtige Waaren handelt. Es liegt auf der Hand, dass ein solcher Zoll den Verkehr auf den westlichen Bahnen durch Brachlegung des Importes nach Deutschland über Französische, Belgische und Holländische Häfen nicht unerheblich beeinträchtigen muss! Im Reichstage werden die Zollvorlagen schon sofort nach den Ferien zur Berathung gelangen, aber trotzdem die Session vermuthlich bis Ende Juni hinziehen.

Ob auch die „gesetzliche Eisenbahntarifregelung", welche in dem Bismarck'schen Zollprogramm vom 15. December vorigen Jahres als eine Unterabtheilung der zollpolitischen Reform hingestellt worden ist, schon in dieser Session spruchreif sein wird, erscheint einigermassen fraglich. Ueber die diesem Gegenstande gewidmete Bundesraths-Sitzung vom 27. v. M. wird folgendes Genauere bekannt: Der Vorsitzende, Fürst Bismarck, schlug vor, über den gestellten Antrag auf Einsetzung eines Ausschusses zur Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen in der nächsten Sitzung des Bundesraths auf vorherige Verweisung an einen Ausschuss abzustimmen. Der Königlich Württembergische Bevollmächtigte kündigte folgenden Antrag an: „Für den Fall, dass der erste Theil des Antrages vom hohen Bundesrath zum Beschluss erhoben würde, in dem Antrage fortzufahren und zu diesem Behufe einen besonderen Bundesrathsausschuss berufen zu wollen, in welchem ausser dem Präsidium die weiteren Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahnverwaltung besitzen, durch eine vom Bundesrath näher zu bestimmende Zahl von Bevollmächtigten vertreten werden. Nachdem von mehreren Seiten der Wunsch ausgesprochen war, die Beschlussfassung auszusetzen, erklärte der Vorsitzende, dass er den Gegenstand auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung bringen werde. Dieses ist geschehen, und hat der Bundesrath, wie bereits gemeldet, am 2. April dem Antrage zugestimmt. Ueber die Chancen, welche die Bismarck'schen Tarifpläne in der zu ernennenden Commission haben werden, stellen die politischen Tagesblätter bereits allerlei Betrachtungen an, in denen u. A. hervorgehoben wird, dass abgesehen von dem Princip der gesetzlichen Tarifregelung die Preussischerseits vorgeschlagenen Tarifsätze, wie solche durch eine Berliner Correspondenz der Wiener „Neuen Freien Presse" bekannt geworden sind, unmöglich von den übrigen Staaten, etwa mit Ausnahme Oldenburgs, aus staatsfinanziellen Gründen acceptirt werden können. Ausser Oldenburg und den von vornherein zu Gunsten der Tarifregelung eintretenden Vertretern des Bundesraths-Präsidiums, Preussens und der Reichslande, nimmt Bayern, Baden, Württemberg, Hessen und Sachsen an der zu bildenden Commission Theil.

In Sachen der Verstaatlichungs-Projecte hat man hier und da immer wieder von unbegründeten Muthmassungen Notiz zu nehmen. Eine solche unzutreffende Conjectur ist diejenige, dass die Uebernahme der Hessischen Ludwigsbahn in Preussischen Staatsbetrieb bevorstehe, nachdem die Hessische Regierung die Bahn in Preussischem Auftrage erworben, um dieselbe zugleich mit der Main-Neckarbahn an Preussen zu cediren. Das Blatt, welches die Nachricht aufgetischt hatte, rectifizirte sich später selbst, indem es schreibt: „Ob die Verhandlungen wegen Ueberlassung des Betriebs auf der Ludwigsbahn und dem Hessischen Theile der Main-Neckarbahn wirklich bereits so weit gediehen sind, als die neuerdings veröffentlichten Mittheilungen besagen, erscheint übrigens noch zweifelhaft, da die Hessischen Stände in ihrer letzten Session gerade keine grosse Sympathie für ein derartiges Arrangement an den Tag legen und andererseits die Badische Regierung im eigenen Interesse die erforderliche Zustimmung wohl nicht ohne Weiteres geben dürfte".

Die Verstaatlichung der Berlin-Stettiner Bahn hat einen Schritt vorwärts gethan, insofern die in voriger Woche abgehaltene Generalversammlung, in welcher nicht ¾ des Actiencapitals vertreten waren, die aus diesem Grunde zur Votirung des Verkaufs erforderliche zweite Generalversammlung mit 1 669 gegen 773 Stimmen beschloss, woraus ersichtlich wird, dass die für einen Verkauf der Bahn schliesslich erforderliche Majorität vorhanden zu sein scheint.

Bezüglich der Verhandlungen mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn verlautet in Börsenblättern, dass die Staatsregierung sich zu neuen Massnahmen entschlossen hat, welche dahin zielen, die Opposition der Lit. B.-Actionäre zu beseitigen und namentlich auch den Widerspruch der Hannover-Altenbekener Actionäre rückgängig zu machen. Für die Interessen der Hannover-Altenbekener Actionäre ist es zwar ziemlich gleichbedeutend, ob eine Magdeburg-Halberstädter Privatbahn-Direction oder eine Staatsbahn-Verwaltung ihren Bahnbetrieb führt; aus dem Umstande aber, dass sie zufällig vertragsmässig nicht nöthig haben, einen Rechtsnachfolger der Magdeburg-Halberstädter Direction sich octroyiren zu lassen, beabsichtigen sie bekanntlich möglichst viel Capital zu schlagen, eine Absicht, welche das ganze Kaufproject gefährden kann.

In Sachen der Verstaatlichung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn wird die entscheidende Sitzung erst übermorgen stattfinden.

Die Bundesraths-Ausschüsse für Eisenbahn, Post und Telegraphie haben zu dem Entwurf betreffend das Pfandrecht an Eisenbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben eine Reihe weiterer Anträge gestellt. Das Wichtigste davon betrifft den § 64, welcher also lauten soll: „Die Eintragung einer Schuld auf Grund dieses Gesetzes ist nur zulässig, wenn vorweg die Eintragung der Forderungen aus einem über die Eisenbahn vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes geschlossenen Kaufvertrage, soweit für dieselben ein Vorrecht vor anderen Verbindlichkeiten des Erwerbers bedungen ist, sowie der vor dem gedachten Zeitpunkte ausgegebenen Theilschuldverschreibungen erfolgt. Letztere Bestimmung findet nicht Anwendung, soweit die Eisenbahn, welche die Bahneinheit bildet, nach den Ausgabebeschreibungen ausgenommen war. Ueber das Vorhandensein der vorweg zu berücksichtigenden Forderungen hat der Eigenthümer eine Bescheinigung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde beizubringen. Die Eintragung erfolgt in der durch die Zeit der Entstehung der Forderungen bestimmten Reihenfolge" u. s. w.

Der Herr Handelsminister hat die Königlichen Eisenbahn-commissariate angewiesen, darauf zu halten, dass die Bahnverwaltungen ihres Geschäftsbereiches in den jährlichen vorschriftsmässig einzureichenden statistischen Tabellen zu den Geschäftsberichten und zwar vom Betriebsjahr 1878 anfangend, ziffermässig angeben, wie viel fixirte und procentuale Tantième oder Remuneration im Ganzen und im Einzelnen an die Mitglieder der Direction, des Aufsichtsrathes, des Verwaltungsrathes oder Ausschusses und an Beamte unter Bezeichnung der einzelnen Dienststelle gezahlt ist und wo diese Ausgabeposten in den statistischen Tabellen verrechnet sind. Der Minister

sagt, es bedürfe nicht der Bemerkung, dass ein völlig unrichtiger Vergleichungsmassstab entstehe, wenn sehr bedeutende Ausgaben solcher Art gar nicht bei den Verwaltungskosten verrechnet würden.

Der Herr Minister für öffentliche Arbeiten — seit dem 1. April führt der Chef des Eisenbahnressorts diesen Titel — hat in einem Erlasse vom 1. April bestimmt, dass im Interesse einer übereinstimmenden Handhabung der Bestimmungen des Gütertarifs, betreffend die Festsetzung von Gebühren für die bahnseitige Auf- und Abladung von Gütern, im Falle der Umladung bei Weiterexpedition oder bei Neuaufgabe von Sendungen über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus eine cumulative Berechnung der Ab- und Aufladegebühren nur dann einzutreten hat, wenn zwei gesonderte Geschäfte entstehen.

Behufs Erzielung einheitlicher Constructionen für diejenigen Betriebsmittel, welche vorzugsweise zur allgemeinen Verwendung gelangen, wurde s. Z. die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn mit der Ausarbeitung von Entwürfen beauftragt und die Prüfung derselben einer Commission der maschinentechnischen Vertreter der grösseren Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen übertragen. Nachdem diese Entwürfe nunmehr festgestellt und genehmigt sind, werden dieselben den Preussischen Eisenbahnbehörden und Verwaltungen durch die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zur Kenntnissnahme zugestellt werden.

Die neue Staatsbahn von Berlin nach Wetzlar wird dem Vernehmen nach — mit Ausnahme der Strecke Dingelstedt-Eschwege — am 15. April für den Güterverkehr und am 15. Mai auch für den Personenverkehr eröffnet werden. Gleichzeitig wird auch die Moselthalbahn dem Betriebe übergeben, soweit dies noch nicht geschehen ist, so dass sich alsdann — da das noch fehlende Stück von Berlin-Wetzlar durch eine andere Staatsbahnlinie via Arenshausen mit kleinem Umweg ersetzt werden kann — eine ununterbrochene Staatsbahnlinie von Eydtkuhnen bis nach Diedenhofen erstreckt. Für Berlin wird vorläufig der Berlin-Dresdener Bahnhof auch der Berlin-Wetzlarer Bahn als Bahnhof dienen und demnach einstweilen der Berliner Ringbahn die Aufgabe zufallen, den Uebergang zwischen Bahnstrecke und Bahnhof zu vermitteln.

In der letzten Verwaltungsrathssitzung der Berlin-Stettiner Eisenbahn gab der anwesende Vertreter der Regierung, Herr Geheimrath Bensen, die Erklärung ab, dass die Regierung zwar auf ihrer principiellen Ansicht beharre, dass eine Eisenbahngesellschaft, welche die Erlaubniss erhalten habe, Actien für den Bau von Bahnen auszugeben, ein bei dem Verkauf der Actien etwa erzieltes Agio ebenfalls nur zu Bauzwecken verwenden dürfe, dass sie aber — um nicht zu Missdeutungen Anlass zu geben und da die Fonds ausreichend dotirt seien — in dem gegenwärtig vorliegenden Falle der Berlin-Stettiner Bahn nicht wehren wolle, die Dividende pro 1878 von 3,20 auf 3,65 pCt. durch Einbeziehung eines solchen Agiogewinnes zu erhöhen.

Officiös wird der „Nordd. Allgemeinen Zeitung" geschrieben: „Das Project den Nord-Ostsee-Canal betreffend wusste die „Magdeb. Ztg." vor Kurzem zu berichten, dass ein Hamburger den hiesigen Reichs- und Staatsbehörden einen Plan für den Bau eines Nord-Ostsee-Canals eingereicht habe, dass man jedoch dies Project als längst begraben betrachte und die Wiedererweckung dieser Idee sich keiner günstigen Aufnahme zu erfreuen gehabt hätte. Demgegenüber sind wir in der Lage mittheilen zu können, dass die Einreichung eines Planes zur Ausführung des Canals bisher nicht stattgefunden hat; es ist allerdings in Regierungskreisen bereits vor Monaten von Hamburg aus eine kleine Druckschrift verbreitet worden, welche „die Ertragsfähigkeit eines Schleswig-Holsteinischen Canals" (so ähnlich lautet auch der Titel) nachzuweisen versucht und die, wie wir hören, an massgebender Stelle mit Interesse entgegengenommen wurde, da man einer Wiederaufnahme des Projectes nicht abgeneigt ist. Die Ausführung des Canals ist, abgesehen von einer Bedeutung desselben in militärischer Hinsicht, im merkantilen Interesse von derartiger Wichtigkeit, dass die Regierung gerne bereit sein wird, Vorschläge, welche die Verwirklichung des Projectes zum Ziele haben, entgegenzunehmen und eventuell die Gewährung einer Unterstützung des Unternehmens in Erwägung zu ziehen. Gerade jetzt, da man allen Fragen auf wirthschaftlichem Gebiete seitens der Regierung eine so lebhafte Aufmerksamkeit widmet, kann die Anregung zur Ausführung des Nord-Ostsee-Canals, durch welchen unsere wichtigsten Hafenstädte und deren Rhedereien einen neuen Aufschwung erwarten dürfen, gewiss nicht als unzeitgemäss bezeichnet werden".

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über im Jahre 1878 auf Deutschen Eisenbahnen excl. Bayerns beförderte Züge und deren Verspätungen nebst Verspätungsursachen betrug am Ende desselben Jahres die Gesammtlänge von 57 grösseren hier in Betracht gezogenen Eisenbahnen 26 868,35 km. Davon waren 9 076,14 km zweigeleisig, 943,60 km wurden im Laufe des genannten Jahres dem Verkehr übergeben.

An fahrplanmässigen Zügen sind befördert: 142 411 Courier- und Schnellzüge, 930 256 Personenzüge und 458 613 gemischte Züge, welche eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit incl. Aufenthalt von 46 bezw. 34 und 23 km pro Stunde hatten, sowie 809 797 Güterzüge.

Ausserhalb des regelmässigen Fahrplans wurden 22 583 Courier-, Personen- und gemischte, und 343 050 Güter- resp. Arbeitszüge befördert.

Im Ganzen sind 6 936 510 735 Achskilometer zurückgelegt, von denen 2 063 501 183 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfielen. Hiernach sind im Durchschnitt pro Tag 7 416 (gegen 7 379 im Vorjahre resp. 7 273 im Jahre 1876 und 6 956 im Jahre 1875) befördert, welche 19 004 139 Achskilometer (gegen 19 338 399 im Vorjahre resp. 19 154 138 im Jahre 1876 und 19 289 354 im Jahre 1875) täglich zurücklegten. Die Zahl der fahrplanmässigen Courier- und Schnellzüge hat sich um 0,3 pCt. (durchschnittlich 1 Zug pro Tag) gegen das Vorjahr vermindert, während die Zahl der Personenzüge um 0,3 pCt. (durchschnittlich 7 Züge pro Tag), die der gemischten Züge um 7,9 pCt. (durchschnittlich 92 Züge pro Tag) und die der fahrplanmässigen Güterzüge um 0,6 pCt. (durchschnittlich 14 Züge pro Tag) gegen das Vorjahr zunahm. Ein Vergleich gegen die Jahre 1876 und 1875 ergiebt für die Courier- und Schnellzüge eine Zunahme um 3,1 bezw. 3,9 pCt. (durchschnittlich 12 bezw. 15 Züge pro Tag), für die Personenzüge eine Zunahme um 2,1 bezw. 3,6 pCt. (durchschnittlich 52 bezw. 89 Züge pro Tag), für die gemischten Züge eine Zunahme um 12,7 bezw. 29,7 pCt. (durchschnittlich 142 bezw. 288 Züge pro Tag), und für die fahrplanmässigen Güterzüge gegen das Jahr 1876 eine Abnahme um 1,8 pCt. (durchschnittlich 41 Züge pro Tag), gegen das Jahr 1875 eine Zunahme um 0,9 pCt. (durchschnittlich 19 Züge pro Tag).

Von den 1 531 280 fahrplanmässigen Courier- und Schnell-, Personen- und gemischten Zügen verspäteten im Ganzen 12 036 Züge oder 0,79 pCt. (gegen 12 258 Züge = 0,82 pCt. im Vorjahre, resp. 19 662 Züge = 1,35 pCt. im Jahre 1876 und 23 626 Züge = 1,70 pCt. im Jahre 1875). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 5 692 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 6 344 Verspätungen oder 0,41 pCt. der beförderten Züge (gegen 0,46 pCt. im Vorjahre, resp. 0,76 pCt. im Jahre 1876 und 1,01 pCt. im Jahre 1875) entstanden, mithin gegen das Vorjahr 0,05 pCt., gegen das Jahr 1876 0,35 pCt. und gegen das Jahr 1875 0,60 pCt. weniger. Die Gesammtdauer der Verspätungen letztgenannter Züge betrug 212 671 Minuten oder 147 Tage 16 Stunden 31 Minuten (gegen 155 Tage 7 Stunden 37 Minuten im Vorjahre, resp. 311 Tage 13 Stunden 29 Minuten im Jahre 1876 und 381 Tage 14 Minuten im Jahre 1875). In Folge der Verspätungen wurden 1 938 Anschlüsse versäumt (gegen 1 605 im Vorjahre, resp. 3 128 im Jahre 1876 und 4 191 im Jahre 1875).

Von den bewegten Achskilometern sämmtlicher Züge kommen auf jedes Kilometer Bahnlänge durchschnittlich 262 757 Achskilometer (gegen 278 050 im Vorjahre, resp. 284 790 im Jahre 1876 und 307 800 im Jahre 1875). Die mittlere Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) des Jahres 1878 zwischen der auf je eine Verspätung entfallenden Zugzahl und Achskilometerzahl stellt sich gegen die von 1877 um circa 10 pCt., gegen die von 1876 um circa 83 pCt. und gegen die von 1875 um circa 139 pCt. höher.

Die hier in Betracht kommenden 6 344 Verspätungen sind in der Hauptsache hervorgerufen in 1 047 Fällen durch Defecte an Maschinen und Wagen, in 655 Fällen durch atmosphärische Einflüsse (Schneeverwehungen, Ueberschwemmungen, Sturm, Regen, Glatteis etc.), in 1 701 Fällen durch Sperrung der Geleise und in 2 941 Fällen durch vermehrte Frequenz.

Literatur.

Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung — April-Mai — mit Eisenbahn-Uebersichtskarte in Schwarz- und Blaudruck, ist soeben in R. v. Decker's Commissions-Verlag, Marquardt und Schenck in Berlin C., Niederwallstrasse 22 (Preis 2 *M.*) erschienen. Dasselbe enthält in 5 nach den Landestheilen geordneten und durch verschiedenfarbiges Papier kenntlich gemachten Abtheilungen die Fahrpläne der Deutschen und ausländischen Eisenbahnen, die Reiseverbindungen der grösseren Städte, die Dampfschiffslinien zwischen Europäischen und aussereuropäischen Häfen und ausserdem auf dem Umschlage eine Uebersicht der Briefportosätze im Weltpostverein, eine Zeitvergleichungs-, Münz- und Wegemasstabelle, den Gebührentarif für Telegramme und die bestehenden Schlafwagen-Einrichtungen.

Miscellen.

John Harris Leeds. Vor einigen dreissig Jahren, als die New-York und New-Haven Eisenbahn (mit einem Geleise) soeben in Betrieb gesetzt worden war, stand Nachmittags ein Knabe vom Lande, John Harris Leeds mit Namen, etwa fünfzehn Jahr alt, nahe dem Geleise am Kreuzungspunkt halbenwegs zwischen Stamford und Darien. Er hörte das Kommen eines Zuges von letzterer Station, als gerade zur selben Zeit der New-Yorker Zug von der entgegengesetzten Richtung her in Sicht kam. Der Bursche lief an die Schienen und erregte, seinen Hut schwenkend, die Aufmerksamkeit des Locomotivführers, den er durch sein ernstes Benehmen und sein Hinweisen nach der entgegengesetzten

Richtung überzeugte, dass er einem Zuge entgegen fahre. Der Führer setzte augenblicklich die Bremsen in Thätigkeit und hielt den Zug an, zeitig genug noch, um einen vernichtenden Zusammenstoss zu vermeiden. Die Eisenbahn-Gesellschaft drückte dem jungen Manne ihre Dankbarkeit durch Ueberreichung eines werthvollen silbernen Pokals und eines Freibillets auf Lebenszeit aus. Doch war dies nicht Alles. Ein oder zwei Jahre später wurde der Bursche in den Dienst der Gesellschaft genommen, um zum Locomotivführer ausgebildet zu werden, in welcher Thätigkeit er eine bemerkenswerthe Geschicklichkeit entfaltete. Er war ein eifriger Arbeiter, rechtschaffen, einsichtig und ehrliebend, und gelangte zu einer verantwortlichen und einträglichen Stellung bei der Gesellschaft. In New-Haven wurde er zu mehreren Ehrenämtern berufen, welche er mit der nämlichen Rechtschaffenheit und Tüchtigkeit verwaltete. Später begehrte die Stamford manufacturing Company, eine der grössten und rentabelsten Actienfabriken im Staate, seine Dienste. Heute ist er Director und Generalsuperintendent dieses Etablissements, Director der Yale Nationalbank von New-Haven; ausserdem ist er bei einem halben Dutzend Fabriken oder einer noch grösseren Zahl betheiligt. Er ist nicht nur einer der hervorragendsten und geachtetsten, sondern auch einer der besten Bürger von Elm City und dem Staate. Gegenwärtig vertritt er die Stadt in der General-Versammlung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 2. April 1879.

An die zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn gehörende, am 15. Februar d. J. eröffnete Bahnstrecke M.-Gladbach-Dalheim-Landesgrenze (siehe unsere Bekanntm. v. 10. Febr. c. in No. 12 S. 155 dieser Zeitung) schliesst sich die zur grand central belge Eisenbahn gehörende 13,69 km lange Bahnstrecke von Roermond bis zur Landesgrenze bei Dalheim an. Diese Strecke mit den Stationen:

Ruremonde (Roermond), Melick-Herkenbosch u. Vlodrop (Holländische Zollstelle)

und im Betriebe der grand centrale belge Eisenbahn ist ebenfalls am 15. Februar d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 3. April 1879.

Nach Mittheilung der Direction der Pfälzischen Eisenbahnen ist die am 1. März d. J. für den Güterverkehr eröffnete Bahnstrecke Bliescastel-Saargemünd (siehe unsere Bekanntm. v. 5. v. M. in No. 19 S. 256 dieser Zeitung) am 1. April d. J. auch für den Personenverkehr eröffnet worden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

2. Lieferfrist-Verlängerung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 5. April 1879.

Einer Mittheilung der Königlich Württembergischen Eisenbahn-Direction vom 31. v. Mts. zufolge sind mit Genehmigung der dortigen Aufsichtsbehörde wegen des Ausfalls mehrerer Güterzüge am Charfreitag, Ostersonntag und Ostermontag, den 11., 13. und 14. April d. J., die reglementsmässigen Lieferfristen für die nach Stationen der Strecken Mühlacker-Friedrichshafen, Cannstatt - Nördlingen, Plochingen-Tübingen und Heilbronn-Jagstfeld bestimmten oder diese Strecken transitirenden Frachtgüter um 1 Tag, bezw. um 2 Tage verlängert worden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

3. General-Versammlungen.

Braunschweigische Eisenbahn. Auf Grund der §§ 26 und 27 unseres Statuts berufen wir auf

Montag, den 12. Mai d. J.,
Nachmittags 5 Uhr

in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig die

9. ordentliche Generalversammlung,

zu welcher sich die Herren Actionäre in Gemässheit des § 32 genannten Statuts bis zum 9. Mai c. bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung.

1. Berathung und Beschlussnahme über die im § 27 des Statuts No. 1—3 bezeichneten Gegenstände.
2. Wahl für die statutenmässig ausscheidenden 6 Mitglieder des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 45).
3. Ersatzwahl für ein ausgeschiedenes Mitglied des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 46).
4. Berathung und Beschlussnahme über Erweiterung des Bahnnetzes und Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel.

Braunschweig, den 3. April 1879. Der Aufsichtsrath. F. W. Schöttler. (445)

4. Tarifwesen.

Köln-Mindener Eisenbahn. Köln-Minden - Niederländischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Holz, Europäisches: Bau- u. Nutzholz, Werk-, Daub-, Fass- und Reiserholz etc. zwischen Stationen der Köln-Mindener und der Niederländischen Rhein-Eisenbahn via Emmerich, gültig vom 15/3. 79. Köln, den 4. April 1879. Die Direction. (446)

Am 10. April d. J. tritt für den **Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreide-Verkehr** ein vierter Nachtrag zum Tarifhefte II und ein dritter Nachtrag zum Tarifhefte IV, enthaltend Uebertragung der Station Burg-Lesum der Hannoverschen Staatsbahn aus dem Tarifhefte IV in das Tarifheft II, Aufnahme von Station Deutzerfeld-Kalk der Köln-Mindener Bahn und Hildesheim der Hannoverschen Staatsbahn, sowie Berichtigungen des Tarifs und Kilometerzeigers in Kraft.

Druckexemplare der Nachträge sind bei den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 27. März 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (447)

Stettin-Berlin-Thüringischer Verband. Mit dem 10. April c. tritt zum Stettin-Berlin-Thüringischen Tarif Nachtrag VIII. in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Luckenau und Sömmerda, sowie Druckfehler-Berichtigungen und kann von den betheiligten Güter-Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar bezogen werden. Berlin, den 1. April 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (449)

Am 15. April 1879 tritt zum Tarif für den **Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband** der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen wegen Aufhebung von Tarifsätzen, Tarifsätze für mehrere neu aufgenommene Stationen und Druckfehler-Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Verbands-Güter-Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Magdeburg, den 5. April 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Gesellschaft. (450)

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Im Verkehre zwischen Oderberg-Brahlitz (Station der Berlin-Stettiner Bahn) einerseits und den Stationen Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits sind Ausnahme-Frachtsätze für Europäisches Holz des Specialtarifs II. in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen zur Einführung gelangt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güter-Expeditionen zu erfahren. Berlin und Hamburg, den 31. März 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (444)

Vom 15. Mai 1879 ab treten sämmtliche im Hanseatisch-Preussischen Verbande für den Verkehr mit der Station Danzig der **Hinterpommerschen Bahn** via Berlin-Stettin-Stargard bisher giltigen Frachtsätze ausser Kraft. Es bleiben demnach nur die für die vorbezeichnete Station via Stolp-Stettin-Güstrow erstellten Sätze bestehen. Bromberg, den 31. März 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (440 J.)

5. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Donnerstag, den 17. April cr., Vormittags von 9 Uhr ab sollen auf dem Bahnhofe zu Greifswald gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

ca. 117 500 kg alte 13 cm hohe eis. Schienen,
1 570 „ „ 9 cm „ „ „
2 300 „ „ kupferne Feuerbuchsen,
1 960 „ „ stählerne Radreifen,
400 „ „ eiserne Siederohre,
250 „ „ Gussstahlbrocken,
1 200 „ „ altes Nutzeisen,
9 000 „ „ altes Schmelzeisen in Brocken,
460 „ „ Schmelzeisen von Siederöhren,
1 400 kg alt. unverbrannt. Gusseisen,
4 200 „ „ verbranntes Gusseisen (Roststäbe),
3 000 „ „ Eisendrehspähne,
1 200 „ „ Stahldrehspähne,
188 „ „ gusseis. Bohrspähne,
700 „ „ ein gusseis. Herzstück,
4 Stück Locomotivkessel mit kupferner Feuerbuchse und mess. Siederohren,
1 Stück Locomotivkessel mit kupf. Feuerbuchse ohne Siederohre,
20 Stück eiserne Telegraphenkörbe,
309 „ „ Telegraphenflügel,
222 „ „ Blenden zu optischen Telegraphen,
85 Stück eiserne Leitrollen zu optischen Telegraphen,
283 Stück eiserne Laternenstützen und Flügelstützen zu optischen Telegraphen,
20 Stück eiserne Telegraphen-Leitern,
46 Stück hölzerne Telegraphenständer,
2 750 kg gusseis. Schienenstühle zu Weichen,
700 „ Makulatur-Papier,
100 „ alte Zeugabfälle,

sowie eine Menge alter Geräthe, wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen sind im Auctions-Termine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 22. März 1879. Directorium. (413)

Rheinische Eisenbahn. Die Lieferung von 200 Stück eisernen Güterwagen soll verdungen werden. Bezügliche Zeichnungen und Bedingungen sind von unserer

Rendantur — Altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten, versiegelt und mit der äusseren Aufschrift: „Submission auf eiserne Güterwagen“ bis zum 20. April cr. uns einzureichen. Köln, den 1. April 1879. Die Direction. (438)

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Bahn von Frankfurt a|M. nach Mannheim. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungs-Arbeiten in dem Loose 2 der Abtheilung X in den Gemarkungen Feudenheim-Mannheim und Neckarau von der Neckarbrücke bei Profil 240,03 bis zum Hauptbahnhofe Mannheim bei Profil 266,15 sollen auf dem Submissionswege vergeben werden. Die Länge dieses Looses beträgt = 2 612 m.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planirarbeiten . .	70 998,28 *M.*
Kunstbauten.	4 154,84 „
Herstellung des Unterbaues	3 105,23 „
Chaussirungsarbeiten . . .	5 163,45 „
zusammen	83 421,80 *M.*

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs Ampt zu Mannheim zur Einsicht des Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 17. April l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten in der Section Mannheim im Loose 2 der Abthlg. X“. Mainz, den 31. März 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (442)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. März 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	94	%
do. II. Emiss.	5	B.	100	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	99,75	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	100,20	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	100,50	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	108	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	101	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	100	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	97,20	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	96,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	96	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	102,25	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	101,50	%
do. II. Serie	4½	B.	101,50	%
do. III. Serie * 3 1/4	3½	B.	87,75	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3½	B.	87,75	%
do. III. Serie C.	3½	B.	83,10	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	—	%
do. V. Serie	4½	B.	100,75	%
do. VI. Serie	4½	B.	101,50	%
do. VII. Serie	5	B.	104,70	%
do. IX. Serie	5	B.	105,40	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. Nordbahn	5	B.	104,25	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	100	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	94	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	94	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	100	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	94,50	%
do. do. III.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	101,40	%
do. Lit. B.	4½	B.	101,40	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	100,90	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	103	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	95,60	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	93	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	96,25	%
do. II. Emiss.	4	B.	96,25	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103,25	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	95,50	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	95,50	%
do. D.	4½	B.	100,90	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	100,75	% à 300—3000 M.
Berlin-Stettin	4½	B.	101,25	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	95,50	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	95,50	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	103	%
do. V. Emiss.	4½	B.	101	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	95,50	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	101	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	65	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	62,50	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	93,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	93	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	99	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	100	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	99,50	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	98,50	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B	98,50	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	98,50	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	103,20	% à 300—1000 M.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	98,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	98,50	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	68,60	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	65,90	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	61,80	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	96,25	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	101,50	%
do. II. Emiss.	5	B.	104,80	%
do. do.	4	B.	94,75	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	95	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	101,50	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	95,80	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	95	%
do, VI. Emiss.	4½	B.	101,10	% à do,
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103	% à 100 Thlr,
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	63,25	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	70,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	63,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	71	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	72,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	85,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	87,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	86,40	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5 i. S.	L.	84,50	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5 i. S.	B.	85,25	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	91	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	81,75	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	78,60	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	78,60	% à do. = do.
Graz-Köflach	o. Z.	L.	60	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	o. Z.	L.	62,25	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	55,50	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	102,60	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	102,60	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	—	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	95,25	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	99,75	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	99½	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	91 1/4	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	103½	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	99½	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	104,50	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	98,50	% 100 fl ö W
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	103,50	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	105,50	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	103,25	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	89	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	94	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	91,50	fl. ö W pr 100 fl i. S } à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	88,75	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	85,50	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	89,50	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	83,70	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	64,10	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	70,10	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	68,40	% à 300 fl. ö. W. i. S
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	67	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	95	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	118,25	% à do.
do. von 1854	4	L.	98,80	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	97,60	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	97,75	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4½	L.	103	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	40	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	69,40	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	B.	71,50	% à do. = do.
do. -Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	64,90	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	60,90	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1872	1873	1874	1875	1876	1877	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	1 1/4	1	1	1	½	4	B.	16,70	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	6	5	4	5	5	5	5	W.	122	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	—	8 1/6	6 1/4	6	4 19/30	4	L.	81,75	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	6 4/5	5 2/3	5 5/12	5	5	L.	96	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	7 1/8	5	6	7 2/3	8	8	4	B.	122,50	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6½	6 9/10	6,59	5,95	5 4/5	5 4/5	4	B.	115	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	12	11	9	8 1/2	10	11	5	L.	144,50	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	48,25	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	6	3	3	4	3 3/4	3 1/3	4	B.	83,60	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	17	16	8½	8	6	5 3/4	4	B.	88,75	% à 200 "
Berlin-Dresden	5	5	5	2½	0	0	4	B.	8,30	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	—	2½	0	0	5	B.	20,10	—
Berlin-Görlitz	3½	3	0	0	0	0	4	B.	17	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	5	5	4	5	0	0	5	B.	43,25	% à 200 "
Berlin-Hamburg	12	10	12½	10	11	11½	4	B.	175	% à 200 "
Berlin-Potsdam-Magdeburg	8	4	1 2/3	3	3½	3½	4	B.	84,90	% à 100 "
Berlin-Stettin	12 3/4	10 3/4	9 11/1	9	8 9/10	7 1/10	4	B.	98	% à 200 "
Böhmische Nordbahn	3	2½	2 1/3	2½	0	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 3/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	179	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	7½	8	7½	5 2/3	5	2½	4	B.	69,25	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	5	0	0	0	0	0	5	B.	30,25	% à 200 "
Brest-Grajewo	5	2½	0	0	0	—	4	B.	48	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	5	—	—	0	1 1/3	4	B.	69	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	10	5	4½	3 1/2	2½	0	5	W.	265	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	5	0	0	0	0	0	5	W.	32	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	7½	10	10½	11 3/4	16 1/5	16 1/3	4	L.	134	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	9 7/20	8 1/1	6 9/0	4 6/10	5 1/4	5 1/20	4	B.	109,50	% a 200 "
Cottbus-Grossenhain	6	7½	7	7	5	0	4	L.	39,50	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	5½	6 1/4	6	6	5	5	5	L.	83,40	% a 200 "
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	110	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	5	0	0	0	0	o. Z.	B.	24,75	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	5	1	0	0	5	W.	38	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	5	0	0	5	W.	164,50	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * 5 3/10	7	½	8½	6	7	9,28	5	W.	229	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	1	1	1	—	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Gotthardbahn 80% Einz.	6	6	6	6	6	—	o. Z.	B.	35	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	12	7½	3	1 1/2	0	0	o. Z.	W.	15,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	12,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	0	0	0	0	0	5	B.	43,75	% à 200 "
Hannover-Altenbeken	5	0	0	0	0	0	5	B.	14	% à 100 "
do. Stamm Prior.	5	0	0	0	0	0	5	B.	29,75	% à 200 "
Hessische Ludwigsbahn	11 3/5	9	6	6	5	5	4	F.	73	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	14 2/7	13 1/3	12½	9 1/4	12½	14½	5	W.	212,50	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	138	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	173,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	102	% a 300 fl. ö. W. i. S.
do.	4	F.	$96\frac{7}{8}$	% } à1000,500 u. 100 fl.SW
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	101,25	%
do. do. von 1865	4½	B.	101	% à 100 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	100,90	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	77,50	% à do. u. do.
do. do. Priorit.	4½	B.	100,50	% à 200 Thlr.
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	102,10	
do. do. Lit. B	4	B.	93,75	% à 300—1500 M.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	57,50	% à do.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Märkisch-Posen	5	B.	—	% à 300 fl. do.
Münster-Enschede*	4½	B.	102,50	% à do.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	97,50	% à 500 u. 100 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	96	% à 500 ℳ.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	97,25	%
do. III. Ser.	4	B.	96	%
Nordhausen-Erfurt	5	B.	—	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	95,75	%
do. B.	3½	B.	—	% à do.
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	95,10	%
do. E.*	3½	B.	88	%
do. F.* 3½	4½	B.	101,50	% } à 1000, 500 und
do. G.	4½	B.	101	% 100 Thlr.
do. H.*	4½	B.	102,25	%
do. von 1869	5	B.	101,60	%
do. von 1873	4	B.	94,25	%
do. von 1874	4½	B.	101	%
do. Brieg-Neisse	4½	B.	100	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103	% } à 100—1000 Thlr.
do. do.	4	B.	—	%
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	83	%
do. Stargard-Posen	4	B.	95	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	101	% à 200 und 100 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	101	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	89,75	% } à 100 und 50 Thlr.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	84,30	%
do. Em. 1874	5 M.	W.	103,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	162	% à do.
do.* II. Emiss.	3	W.	158	% à 600 ℳ.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	155	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	fl.ö.W.pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	115	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do.*	5i.S.	W.	101	do. per do.
Ostpreuss. Südbahn	4½	B.	100	fl.ö.W.pr. do. à do.
do. Litt. B.	5	B.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. C.	5	B.	—	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	52	% à 500 und 100 Thlr.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	87,50	% à do.
do.*	5i.S.	W.	85	% à do.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	75,75	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	97,50	% à fl.ö.W.pr.100fl. C.M.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	$102\frac{1}{4}$	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à do.
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	35,25	% à 400 ℳ.
Prag-Dux	o. Z.	L.	25,75	% à
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	20,20	% à
Rechte Oderufer	4½	B.	102	% 100 Th.=150 fl. ö.W.i.S.
Rheinische	4	B.	—	% 100 Th.=150fl. ö.W i. S.
do.*	3½	B.	88,50	% 100 Th.= do.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	101,60	% à 500 und 100 Thlr.
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	104,40	%
do. von 1874 u. 77	5	B.	104,50	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	102,50	%
do. II. Emiss.*	4½	B.	102,50	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	101	% à do.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	96,50	% } à 1000, 500 und
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	92,80	% 100 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	88	% à do.
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	87,90	% à do.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	94,80	% à 136 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	88	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	100,50	% à 1000, 500 u. 200Thlr.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	64,90	% à
Theissbahn*	5i S.	B.	75	% à 680 und 136 Thlr.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	96,50	% à1000,500,200 u.100 Th.
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. III. Emiss.	4	B.	—	% à 200 fl. ö. W.
do. IV. Emiss.	4½	B.	101,50	%
do. V. Emiss.	4½	B.	101,25	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. VI. Emiss.	4½	B.	101,25	%
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	73,50	%
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	71,40	% à 300—3000 ℳ.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	65,50	% à100Th.=150 fl.ö.W.i.S.
do. Emiss. 1874	5i-S.	L.	83,50	% à do. do.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	59	% à do. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	59,60	% à do. do.
do.	5 ℳ.	W.	83,60	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	67,50	% à 300 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	—	% à 400 ℳ.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à 300 fl. do.
Warschau-Terespol*	5	B.	92	% à 200 fl. do.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	98,60	% à 200 fl. do.
do. III. Emiss.	5	B.	97,30	% à1000u.100S.R.=107Th.
do. IV. Emiss.	5	B.	88,10	% à 500 und 100 Thlr.
Werrabahn	4½	L.	91	% à do.
				% à do.
				% à 500, 200 u. 100Thlr.
				% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in %						Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
	1872	1873	1874	1875	1876	1877				
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	5	5	W.	155	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W.i. S.
do.* Salzb.-Tirol III.Em.1873	—	5	5	5	5	5	5	W.	131,50	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	5	4½	4	4	5	W.	108,50	fl. ö. W. pr.200 fl. ö W.i.S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	131,75	fl. ö.W. pr.200 fl. ö.W.i.S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	5	$3\frac{3}{4}$	2	$1\frac{1}{8}$	$\frac{3}{5}$	5	L.	40	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	5	5	W.	128,50	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W.i.S.
Leoben-Vordernberg	2	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	11	9	9	9	9	9	4	F.	$183\frac{5}{8}$	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	4½	5½	5	5	4½	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,50	% à 500 Fs. 300=80Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	8½	6	3	6	8	8	4	B.	124,90	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	79,60	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	107	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	—	0	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,40	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	$1\frac{5}{8}$	0	0	3½	$3\frac{3}{4}$	4½	5	B.	89,50	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	—	6½	7	7	7	4	B.	108	% à 500 ℳ.
Münster-Enschede Stamm-Prior.	1½	5	5	0	0	0	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	97,25	% à 100 „
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	7½	5½	4½	5½	5½	$5\frac{1}{2}$	4½	F.	115½	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	97,25	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	17,90	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	1½	$2\frac{2}{15}$	5	B.	59,25	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	5	2½	0	0	0	5	L.	18,50	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	$13\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	3½	B.	130,50	% à 100 „
do. Litt. B.	$13\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	3½	B.	121,75	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	5	$4\frac{3}{4}$	5	W.	121,75	fl. ö. W.pr.200 fl.ö.W. i. S.
do. Litt. B.	5	5	5	0	0	0	5	W.	63,75	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* $5\frac{2}{10}$ (Oest. Franz.)	10	10	8	6½	$5\frac{2}{5}$	6	5	W.	256,10	fl. ö.W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	4	3	1½	0	0	0	5	W.	69	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	59	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	3½	5	5	5	5	B.	95,50	% à 200 „
Ostrau-Friedland	5	—	$\frac{3}{4}$	0	0	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4½	4	4½	W.	89,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	6	4	4	4	4	4	4	F.	88	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	5	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S
Rechte Oderufer	6	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{2}$	5	B.	115,60	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6	$6\frac{1}{8}$	$6\frac{1}{8}$	$6\frac{1}{8}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{8}$	5	B.	116,75	% à 200 „
Rheinische	$9\frac{2}{3}$	9	8	8	7½	7	4	B.	111,25	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	94,80	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	8,80	% à 200 „
Rumänische	$3\frac{3}{5}$	5	0	2½	1	2	5	B.	29,60	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	84,60	% à 150 „
Russische Bahnen*	5½	5,53	$5\frac{4}{5}$	5,92	6,28	6,56	5	B.	120,70	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	5	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{8}$	0	0	5	B.	—	% à 100 Thlr.
Saal-Unstrut Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	0	o. Z.	B.	—	% à 100 „
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	96	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	101,50	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	114,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	9	$7\frac{1}{4}$	7½	8½	$9\frac{1}{4}$	7½	4	B.	117,75	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	93,50	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	23	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	$1\frac{1}{4}$	2	$2\frac{3}{5}$	3	4	3,9	5	B.	—	% à 100 „
Theissbahn* $5\frac{2}{10}$	$5\frac{3}{4}$	8½	5	3	—	—	5	W.	193	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	7	4	3	3	3	3	5	W.	96	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	5	—	—	5	W.	119,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	5	—	—	5	W.	89	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	—	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr
Warschau-Wien	10	11	10	7½	$6\frac{2}{3}$	5	5	B.	177,20	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	—	4½	4½	$2\frac{1}{4}$	4½	4½	L.	30,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	—	—	5	2½	0	0	5	L.	15,25	% à 200 „
Werrabahn	$2\frac{2}{3}$	1	0	1	$\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	4	B.	30	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	9	9	8	5	4½	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	8	3	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	$1\frac{3}{5}$	$1\frac{3}{5}$	0	0	$\frac{3}{5}$	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	—	$11\frac{1}{5}$	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	$16\frac{3}{4}$	$16\frac{3}{4}$	12	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6³/	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	8	—	8			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7	—	—	—			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	11	11			„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Gotthardeisenbahn. Aus Bern wird der „W. Z.“ gemeldet: Gotthardtunnel-Unternehmer Favre hat dem Bundesrathe soeben mitgetheilt, dass er sich zur theilweisen Einstellung der Arbeiten genöthigt sehe. Im Jahre 1874 sei er mit der Gotthardbahn-Gesellschaft über die gänzliche Ausmauerung des Tunnels übereingekommen und er habe in Folge dessen den Tunnel danach erweitert und das nothwendige Material vorbereitet. Jetzt wolle die Gesellschaft dieses System aufgeben und die Ausmauerung nur theilweise ausführen. Dadurch werde er, der Unternehmer, grosse Verluste erleiden und würden ihm in der Zukunft so bedeutende Kosten erwachsen, dass er die seitherige Erweiterung werde einstellen müssen. Die Gesellschaft wolle ihm nur Hindernisse in den Weg legen und ihn auf diese Weise zwingen, die Erweiterungsarbeiten auf eigene Kosten vorzunehmen. Dazu wolle sie eine im Vertrage enthaltene eventuelle Bestimmung benutzen, welche aber niemals in diesem Sinne verstanden worden sei. Dann protestirt Herr Favre gegen die Zurückbehaltung von Frcs. dreihunderttausend, welche die Gesellschaft, wie sie ihm untern 26. v. M. brieflich mitgetheilt hat, von nun an auf die Bezahlung der geleisteten Arbeiten abzuziehen beabsichtigt. Und endlich setzt Herr Favre die Beweggründe auseinander, welche ihn zu seinem Proteste gegen die Aufnahme einer allgemeinen Hypothek auf das ganze Gotthardbahnnetz zu Gunsten des Finanzconsortiums bestimmt haben. Wenn es sich um neue Capitalien gehandelt haben würde, würde er Nichts dagegen gehabt haben, da aber auch die schon eingezahlten in Frage kommen, kann er nicht einsehen, warum er seine Bürgschaftssumme und sein Interesse den alten Obligationen opfern soll, welche den Tunnel nicht gebaut haben.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 28. **Berlin,** am 11. April 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro März 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.
1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.
2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.
3) Süddeutsche Bahnen††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Görlitzer E. | Main-Neckar E. | Mecklenburgische Friedrich Franz B. | Nordhausen-Erfurter E. | Saal-Eisenbahn. Württembergische E. | Erzherzog Albrecht B. | Kaiser Ferdinands Nordbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Altona-Kiel. Tarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung. Nachtrag IX v. 1/3. 79 (zum Tarif v. 1/1. 78) enthaltend: Ausnahmetarif für Heu, Rohr (excl. Stuhlrohr), Schilf, Seegras, Spreu, Stroh, Tonnenbände und Fassreifen, hölzerne, Torf.

| **Bayerische Staatsbahnen.** Nachtrag V zum Gütertarife v. 1|7. 77. Gültig am 1|2. 79. Enthaltend: Aenderungen resp. Ergänzungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

a) Nachtrag III v. 5/3. 79 enthaltend: Abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5.

b) Nachtrag IV v. 5/3. 79 zum Localtarif der Oberlausitzer Eisenbahn v. 1/7. 77 enthaltend: Ausnahmetarif für Steine.

c) Nachtrag V v. 15/3. 79 — Oberlausitzer Bahn — enthaltend: Uebergang der Station Lauchhammer in den Betrieb der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Beförderung bestimmter Artikel zu Ausnahme-Tarifsätzen.

| **Elsass-Lothringische Eisenbahnen.** Zum Heft I des Tarifs ist der III. Nachtrag v. 1/2. 79 erschienen. Derselbe enthält Zusatzbestimmungen zu § 48 des Betriebsreglements und die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. Preis 15 ₰.

| **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Nachtrag IX v. 1/2 79 zum Tarif nebst Anhang v. 1/7. 77 enthaltend: Eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements, sowie allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Saal-Eisenbahn. Nachtrag II v. 1/2. 79 zum Tarif v. 1/11. 77 enthaltend: I. Eine Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements. II. Aenderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

II.

Bayerisch-Pfälzischer Güter-Verkehr. Nachtrag 2 zum Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen vom März 1878. Giltig v. 1|3. 79. Enthaltend:

1. Aenderungen resp. Ergänzungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

2. Frachtsätze für Bliesbrücken, Bliesdahlheim-Herbitzheim, Gersheim und Saargemünd, Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen; Gauting, Station der Bayerischen Staatseisenbahnen.

3. Theilweise veränderte Frachtsätze für Bliescastel, Homburg und St. Ingbert. Preis pro Exemplar 40 ₰. (Bayer. Staatsb.)

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Nachtrag IV zu den Specialbestimmungen und zum Tarife für den directen Verkehr von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen zwischen Bayerischen und Sächsischen Stationen v. 10/8. 77. Enthaltend:

1. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze und Entfernungen in den Schnitttafeln und in den Stationstarifen.

2. Druckfehlerverzeichniss zu den directen Stationstarifen des II. Nachtrages. Giltig ab 16/3. 79. Preis pro Exemplar 10 ₰. (Bayer. Staatsb.)

Berlin-Anhalt-Thüringischer Tarif v. 1/11. 77. Nachtrag VII v. 1/3. 79 enthaltend: Abänderungen des Betriebsreglements, der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification und der Instradirungsbestimmungen. Aufhebung der Tarifsätze für Danzig und Frankfurt a. O. Aenderung des Stationsnamens Trebnitz. Ausnahmetarif für Spath, Steine resp. abgeänderte Frachtsätze und Druckfehler-Berichtigungen. (Berlin-Anhaltische E.)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verkehr v. 1/8. 77. Nachtrag V v. 1/3. 79 enthaltend: Abänderung der Allgemeinen Bestimmungen. Aufhebung diverser Frachtsätze im Verkehr mit einzelnen Stationen der Halle-Sorau-Gubener Bahn. Abgeänderte resp. neue Tarifsätze.

Nachtrag VI v. 5/3. 79 enthaltend: Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen und Briquets von Bitterfeld, Weiche Wolffen, Wittenberg, Koswig und Dessau. Ausnahme-Frachtsätze für Steine. (Berlin-Anhaltische E.)

| **Bremen- resp. Hamburg-Galizisch-Rumänischer Verband.** XV. Nachtrag — giltig v. 1/2. 79 — Tarifirung von Locomobilen und anderen eisernen Maschinen. (Galiz. Karl-Ludwigbahn.)

Deutsch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahnverband. Nachtrag XXIII v. 1/3. 79 zum Tarif v. 1/7. 75 enthält reglementarische und tarifarische Aenderungen, sowie Specialtarife für Getreide etc. im Verkehre mit Station Wien Lagerhaus. (Berlin-Hamburg.)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.

1. Nach der Verfügung v. 10/3. cr. wird ausser der nach Bekanntmachung v. 8/2. cr. zur Erhebung gelangenden Transportsteuer für Eilgut eine weitere Transportsteuer für Eilgut von 0,042 ℳ pro 100 kg zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung für die Ueberführung von Alexandrowo bis zur Preussischen Grenze erhoben.

2. Bekanntmachung v. 4/1. cr., betreffend Aufhebung des Tarifheftes VII nebst Nachträgen v. 1/3. cr. n. St. ab.

3. Nachtrag III zu den Eilgüter- und Güter-Frachttabellen zum Tarifheft IV, betreffend Aufnahme der Station Ratibor der Oberschlesischen Eisenbahn als Verbandstation in das Tarifheft VI v. 1/3. cr. n. St. ab. (Ostb.)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Giltig v. 1/2. 79 — unter gleichzeitiger Aufhebung aller directen Holztarife zwischen Galizien und Deutschland. (Galiz. Karl-Ludwigbahn.)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Eisenbahnverband. Nachtrag 4 v. 1/3. 79 zum Tarif v. 1/10. 78 enthält: I. Aenderung und Ergänzung des Vorworts, II. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften, III. Ergänzung der Frachttabellen des Haupttarifs, IV. Frachtsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen der Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen und der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, V. Frachtsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen Bregenz, Kellmünz, Romanshorn und Rorschach. (Berlin-Hamburger Bahn.)

Hamburg-Polnischer Eisenbahnverband.

Nach der Verfügung v. 10/3. cr. wird ausser der nach Bekanntmachung v. 8/2. cr. zur Erhebung gelangenden Transportsteuer für Eilgut eine weitere Transportsteuer für Eilgut von 0,042 ℳ pro 100 kg zu Gunsten der Kaiserlich Russischen Regierung für die Ueberführung von Alexandrowo bis zur Preussischen Grenze erhoben. Die gleiche Steuer wird erhoben in folgenden Verkehren: Preussisch-Polnischer, Stettin-Polnischer, Magdeburg-Polnischer, Ostdeutsch-Rheinischer, Hamburg-Lübeck-Polnischer. (Ostb.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahnverband.

Verfügung v. 24/2. cr., betreffend Berichtigung der Bekanntmachung v. 6/2. cr. über Einführung des Satzes für Holz, Europäisches des Specialtarifs II von Landsberg a. W. nach Bremen, Hemelingen, Achin, Sebaldsbrück und Verden. (Ostb.)

Hanseatisch-Schlesischer Verbandstarif v. 1/9. 78. Nachtrag I v. 20/2. 79 enthaltend: Ergänzungen des Titelblatts und Vorworts sowie der speciellen Tarifvorschriften und Tariftabellen, Ausscheidung der Route Kohlfurt-Ruhland-Falkenberg-Zerbst-Helmstedt aus dem Verbande und Druckfehlerberichtigungen. (Niederschl.-M.)

Hof-Meininger Eisenbahnverband. Nachtrag IV v. 1/3. 79 zum Tarif v. 1/3. 78 enthaltend: 1. Frachtsätze für die Pfälzische Station Saargemünd; 2. Aenderung der Stationsbezeichnung Bliestastel-Lautzkirchen; 3. Ausnahmetarif für Jutegarn und Jutegewebe. (Sächs. Staatsbahn.)

Holländisch-Südwestdeutscher Verkehr.

Theil II. Heft I. Besondere Reglements und Tarifbestimmungen enthaltend. Giltig v. 1/3. 79. (Preis 10 ₰.)

(Als Theil I gilt das allgemeine Reglementheft für die Deutschen Eisenbahnverbände.)

Heft II. Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Holländischen Seehäfen einerseits und Basel Centralbahnhof und Badisch. Bahnhof anderseits enthaltend. Giltig v. 1/3. 79. (Preis 10 ₰.)

Heft VIa. Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Holländischen Seehäfen einerseits und Badischen Stationen (excl. Basel anderseits enthaltend. Giltig v. 1/3. 79. (Preis 20 ₰.) (Bad. B.)

Italienisch-Deutscher Güterverkehr. Nachtrag II zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Ober-Italienischen Bahnen, der Italienischen Südbahnen, sowie der Römischen Bahnen einerseits und Stationen der Bayer. Staatsbahnen, der Böhmischen Westbahn, der Sächs. Staatsbahnen, der Berlin-Magdeburger etc. etc. Bahnen andererseits via Brenner-Kufstein v. 10|4. 76. Giltig ab 10|4. 79. Enthaltend:

I. Aufhebung der directen Frachtsätze für Eisleben.

II. Ergänzung der Waarenclassification.

III. Berichtigungen zu den Nachträgen III u. IV.

IV. Allgemeine Tarife und zwar:

A. Anderweitige und neue Frachtsätze ab Peri transit nach und von Italienischen Stationen;

B. Neue Frachtsätze ab Peri transit nach und von den Rheinischen Stationen Düren, Heissen, Mühlheim a. d. Ruhr, Steele und Stolberg.

V. Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife 1 u. 2 (für Getreide) No. 3 (für Oelsaaten) No. 4 (für Schwefel) No. 5 (für Schienen etc.) No. 7 (für Kohlen) No. 8 (für Zucker) No. 9 (für Steinkohlentheeröl).

VI. Ergänzung der Tabelle zur Berechnung der Werthsversicherungstaxen.

VII. Anderweitige Gebühren für Abholung und Zustellung der Güter in Venedig.

VIII. Kilometerzeiger für die Italienischen Strecken zum III., IV. und VI. Nachtrag. Preis pro Exemplar 30 ₰. (Bayr. Staatsb.)

Main-Weser-Bayerischer Verband. Tarif v. 1/6. 78. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.

2. Nachtrag, giltig v. 1/4. 79 ab, enthaltend: directe Tarifsätze im Verkehre mit den Bodensee-Uferplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach, sowie anderweite Taxen für den Verkehr der Stationen Hergatz, Lindau, Oberstaufen und Röthenbach bei Lindau. (Main-Weserbahn.)

Mitteldeutscher Verbands-Gütertarif. Tarif v. 1/11. 77. Nachtrag VII zu Heft No. 1, Nachtrag XI zu Heft No. 9, Nachtrag VI zu Heft No. 10, Nachtrag VII zu Heft No. 13, gültig v. 1/3. cr. ab, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr mit Station Hungen der Oberhessischen Bahnen.

Nachtrag VII zu H. No. 4, Nachtrag VII zu H. No. 7, Nachtrag X zu H. No 11, Nachtrag VII zu H. No. 16, gültig v. 1/3. cr. ab, enthaltend 1. Aufhebung der directen Sätze für den Verkehr mit Mainz Nass. B. 2. Tarifsätze für den Verkehr mit Station Hungen der Oberhessischen Bahn.

Nachtrag IX zu H. No. 2, Nachtrag VII zu H. No. 6, gültig v. 1/3. cr. ab, enthaltend 1. Aufhebung der directen Sätze für den Verkehr mit Mainz Nassauische Bahn; 2. Aufnahme der Stationen Darmstadt und Hanau der Hessischen Ludwigsbahn und 3. Tarifsätze für den Verkehr mit Station Hungen der Oberhess. Bahn.

Nachtrag IX zu H. No. 15 und Nachtrag VI zu H. No. 17, gültig v. 1/3. cr. ab, enthaltend Aufhebung der directen Sätze für den Verkehr mit Mainz Nassauische Bahn, Ausnahmetarif für Schwerspath, verpackt, und Tarifsätze für den Verkehr mit Station Hungen der Oberhessischen Bahn.

Nachtrag VI zu H. No. 19, Nachtrag IX zu H. No. 20, Nachtrag V zu H. No. 26, gültig v. 1/3. cr., neue Tarifsätze für verschiedene Stationen enthaltend. Nachtrag X zu H. No. 3, gültig v. 1/3. cr., enthaltend Aufhebung der directen Sätze für den Verkehr mit Mainz Nass. B., Aufnahme der Stationen Darmstadt und Hanau der Hessischen Ludwigsbahn und Tarifsätze für die Stationen Dresden-Friedrichstadt der Berlin-Dresdener Bahn, Halbau der Niederschlesisch-Märkischen Bahn und Hungen der Oberhessischen Bahn.

Nachtrag VII zu H. No. 5, gültig v. 1/3. cr. ab, enthaltend Aufhebung der directen Sätze für den Verkehr mit Göttingen Fr. B. B. und Mainz Nassauische Bahn, Aufnahme der Stationen Darmstadt und Hanau der Hessischen Ludwigsbahn und Tarifsätze für den Verkehr mit Station Hungen der Oberhess. Bahn.

Nachtrag VIII zu H. No. 8 gültig v. 1/3. c. ab, enthaltend: Aufhebung der directen Sätze für den Verkehr mit verschiedenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahn, sowie Mainz Nassauische Bahn und Tarifsätze für die Stationen Mügeln und Niedersedlitz der Königlich Sächsischen Staatsbahn, sowie Hungen der Oberhessischen Bahn.

Nachtrag X zu H. No. 12, gültig v. 1/3. c. ab, enthaltend: Aenderung des Eilgutsatzes Brandenburg-Bebra, Tarifsätze für Genthin-Bebra und für den Verkehr mit Station Hungen der Oberhessischen Bahn.

Nachtrag XI zu H. No. 14, gültig v. 1/3. c., enthaltend: Tarifsätze für Hungen der Oberhessischen Bahn, sowie für diverse Stationen der Hannover-Altenbekener Bahn.

Nachtrag VI zu H. No. 18, gültig v. 1/3. c., enthaltend: Ausnahmetarif für Schwerspath, verpackt, neue Sätze für den Verkehr mit Station Hungen der Oberhessischen Bahn und Aenderungen der Sätze für den Verkehr mit den Stationen der Nassauischen Lahnbahn.

Nachtrag X zu H. No. 21, gültig v. 1/3. c. ab, enthaltend: Aufhebung der directen Sätze zwischen Göttingen und Stationen der Rechte-Oder-Ufer Bahn, Ermässigung von Sätzen für Offenbach-Aschaffenburg, Bebra-Brandenburg und Nordhausen-Idstein, Ausnahmetarif für Schwerspath, verpackt und neue Tarifsätze für verschiedene Stationen.

Nachtrag IX zu H. No. 22, gültig v. 1/3. c. ab, enthaltend: Aufhebung von Tarifsätzen für den Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, Ermässigung der Frachtsätze für Aschaffenburg-Offenbach und Idstein-Nordhausen, Ausnahmetarif für Schwerspath, verpackt und neue Tarifsätze für verschiedene Stationen.

Nachtrag VI zu H. No. 23, gültig v. 1/3. c., enthaltend: Aufhebung directer Sätze für Station Mainz, Aenderung der Sätze zwischen Stationen der Lahnbahn und der Werrabahn und Einführung neuer Tarifsätze für verschiedene Stationen.

Nachtrag XI zu H. No. 24, 25, 27, 28 und 29, gültig v. 1|3. c. ab, enthaltend: Aufhebung verschiedener directer Frachtsätze, Tarifsätze für Hungen-Strassburg Els. B., anderweite Tarifsätze der Station Saargemünd der Saarbrücker Bahn, neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen div. Stationen der Hannover-Altenbekener Bahn und Hornberg und Heidelberg der Badischen, sowie Saargemünd der Pfälzischen Bahn und anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Thüringischen Bahnen und solchen der Württembergischen bezw. Badischen Staatsbahnen. (Thür. E.)

Norddeutsch-Galizisch-Rumänischer Verband. Nachtrag XIX gültig v. 1|2. 79. Tarifirung von Locomobilen und anderen eisernen Maschinen. (Galiz. Karl-Ludwigsb.)

Norddeutsch-Galizisch-Rumänischer Verband. Nachtrag XV v. 1/3. 79 zum Tarif v. 1/10. 75 enthaltend: Aufnahme der Station Dresden-Altstadt in den Verband, sowie Einbeziehung der Route via Olmütz-Bodenbach bezw. Olmütz-Wildenschwerdt-Tetschen-Mittelgrund für den Verkehr zwischen der Station Krakau der Kaiser Ferdinands Nordbahn, den Stationen der Galizischen Karl-Ludwigbahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Oesterreichische und Rumänische Linien), sowie der Erzherzog Albrechtbahn einerseits und den Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Chemnitz, Eger, Grossenhain, Hof und Leipzig andererseits. (Oberschlesische Eisenbahn.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahn-Verband. Mit 15|3. 79 tritt der Nachtrag 1 zu den v. 15|7. 77 giltigen reglementarischen Bestimmungen und Classificationen für den directen Güterverkehr in Kraft.

Mit diesem Nachtrag erscheinen zugleich die Druckfehlerberichtigungen und Ergänzungen der Tarifhefte I u. II sowie der Dienstvorschriften. (Oe. Südb.)

Ostsee-Eisenbahn-Verband. Nachtrag V v. 1/3. 79 (zum Tarif v. 1/3. 78), enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Altona-Kieler Stationen einerseits und Berliner Nordbahnstationen andererseits via Lübeck-Neubrandenburg. (Altona-Kiel.)

Preussisch-Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband.

Bekanntmachung v. 18/1. cr., betreffend Aufhebung der Frachtsätze für Holz, roh und roh bearbeitet etc. zwischen den Stationen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Galizischen Carl-Ludwig Bahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy, Erzherzog Albrecht und ersten Ungarisch-Galizischen Bahn einerseits und den Ostbahnstationen Danzig, Neufahrwasser und Königsberg i. Pr. v. 1/3. cr. ab. (Ostb.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VI v. 15/3. 79 ab, enthaltend:

I. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Gygs, gebrannt und roh gemahlen, und Gypssteine von Inowrazlaw nach Stationen der Ostbahn und Marienburg-Mlawkaer Bahn.

2. Neue directe Frachtsätze für Ostbahnstationen und Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn für Güter des Specialtarifs A 2 und der Ausnahmetarife für grobe Eisenwaaren und Eisen und Stahl des Specialtarifs II.

3. Druckfehlerberichtigungen des Nachtrags 5.

4. Directe Frachtsätze zum Ausnahmetarif für Steinkohlen- etc. Sendungen von den Stationen der O.-S. E. und R.-O.-U. E. nach den Ostbahnstationen Gramenz, Gr. Tychow, Kaffzig und Stolp. (Ostb.)

Preussisch-Russischer Eisenbahn-Verband. An Stelle der Tarife v. 13|1 Juni 1875 sind neue v. 13|1. März c. giltige in gemischter Währung herausgegeben worden. (Ostpr. Südb.)

Preussisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Nachtr. II zum Tarif v. 1|8. 78, gültig v. 1|3. c. ab, enthaltend:

1. Berichtigungen zum Vorwort. 2. Ergänzungen der Specialbestimmungen zu dem Betriebsreglement. 3. Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften. 4. Neue resp. veränderte Tarifsätze der Stationen Coburg, Lichtenfels, Neustadt b. C., Oeslau und Sonneberg der Werrabahn. 5. Aufnahme der Stationen Friedland, Raspenau-Liebweida und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bezw. der Königl. Sächsischen Staatsbahn. 6. Aufnahme der Station Sosnowice der Warschau-Wiener Eisenbahn. 7. Aufnahme der Station Sondershausen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. 8. Ausnahmetarifsätze für Salz im Verkehr mit Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn. 9. Anderweite erhöhte Frachtsätze der Station Arnstadt, gültig v. 1|12. 78 ab. 10. Druckfehlerberichtigungen. (Thür. E.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Nachtr. III zum Tarifhefte I, giltig v. 1|2. 79, enthält Aufnahme der Station Lauban. (Galiz. Karl-Ludwigb.)

Saarbrücken-Sächsischer Güterverkehr via Hof. Nachtrag IV v. 1/3. 79 zum Tarif v. 1/3. 78 enthaltend: 1. Stationstarife für Mügeln und Niedersedlitz; 2. Abänderung der Sätze für Saargemünd; 3. Berichtigungen. (Sächs. Staatsbahn.)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Nachtrag IV zum Tarif v. 1|10. 78, gültig v. 15|3. c., enthaltend:

1. Aenderungen des Vorwortes zum Tarif.

2. Tarifsätze für die Stationen Blauenthal, Oberoderwitz und Wilzschhaus der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.

3. Tarifsätze für den allgemeinen Güterverkehr der Station Luckenau der Thüringischen Eisenbahn.

4. Regulirte Frachtsätze für verschiedene Stationen.

5. Ausnahmetarif für Hölzer des Sp.-T. II im Verkehr der Station Cottbus, Kohlfurt und Peitz.

6. Anderweite bezw. neue Kohlenfrachtsätze.

7. Ausnahme-Frachtsätze für Steinkohlentransporte von Zwickau nach Arnstadt und Erfurt.

8. Neue bezw. regulirte Salzfrachtsätze.

9. Aufhebung der Kohlenfrachtsätze für die Station Rothenstein der Saal-Eisenbahn, sowie verschiedene Frachtsätze im Verkehr mit Frankfurt a. O.

10. Berichtigungen. (Thür. E.)

Schlesisch-Sächsischer Verbandstarif. Nachtrag IV v. 1|2. 79, enthaltend: Zusätzliche Bestimmung zu § 48 des Betriebsreglements, sowie allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Niederschl.-Märk. E.)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag VII v. 1|3. 79, zum Tarif v. 1|1. 78, enthaltend: Ausnahmetarif für Heu, Rohr (excl. Stuhlrohr), Schilf, Seegras, Spreu, Tonnenbände und Fassreifen hölzerne, Torf. (Altona-Kiel).

Stettin-Galizisch-Rumänischer Verband. Nachtrag XII gültig v. 1|2. 77, Tarifirung von Locomobilen und anderen eisernen Maschinen. (Galiz. Carl-Ludwigsb.)

Süddeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag I zum Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Bayer. Staatsbahnen und Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn v. 1/7. 78. Giltig v. 1|2. 79.

Inhalt: Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. Preis pro Exemplar 15 ₰. (B. St. B.)

Nachtrag 2 zu dem v. 1|2. 78 giltigen Reglement und Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg. Giltig v. 1|2. 79.

Inhalt: Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. Preis pro Exemplar 15 ₰. (B. Staatsb.)

Nachtrag II zum Gütertarife v. 1|3. 78, zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und Stationen der K. Bayer. Staatsbahnen. Giltig v. 1|2. 79.

Inhalt: Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. Preis pro Exemplar 15 ₰. (Bayer. Staatsb.)

Ferner: Nachtrag III zu vorgenanntem Tarife. Derselbe enthält:

1. Berichtigung von Frachtsätzen.

2. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Wunsiedel. Giltig v. 15|3. 79. Preis pro Exemplar — ₰. (Bayr. Staatsb.)

Süd-Ostpreussischer Güterverkehr.

Bekanntmachung v. 11/3. betreffend Einführung eines Ausnahmefrachtsatzes für den Transport von Eisenbahnschienen in Wagenladungen von je 10 000 kg von Pillau, Königsberg und Memel nach Wirballen für die Zeit v. 15/3. cr. bis 31/12. cr.

Anmerkung. Der Satz Memel-Wirballen hat Giltigkeit in dem sub III 3 des Verzeichnisses aufgeführten Verbandverkehr der Tilsit-Insterburger Eisenbahn mit der Königl. Ostbahn. (Ostb.)

West-Ostdeutsch-Galizisch-Rumänischer bezw. Rheinisch-Norddeutsch-Galizisch-Rumänischer Verband. Nachtrag XI, gültig v. 1|2 79, Tarifirung von Locomobilen und anderen eisernen Maschinen. (Galiz. Karl-Ludwigsb.)

West und Nord-Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Tarif v. 1|7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.)

Ergänzungsblätter, gültig v. 1|3. 79 ab und zwar:

a) No. 7 zum 1. Hefte	No. 10 zum 30. Hefte
„ 7 „ 3. „	„ 9 „ 32. „
„ 11 „ 2. „	„ 2 „ 135. „
„ 11 „ 5. „	„ 2 „ 132. „

enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer, Main-Weser-, Hessischen Ludwigs- und der Nassauischen Staatsbahn andererseits.

b) No. 2 zum 29. Hefte
„ 2 „ 34. „

enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen und der Hessischen Ludwigsbahn.

c) No. 2 zum 136. Hefte
„ 2 „ 143. „

enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Nassauischen und Main-Weser Bahn.

d) No. 8 zum 46. Hefte No. 6 zum 51. Hefte
„ 8 „ 48. „ „ 6 „ 53. „

enthaltend: Berichtigungen zu den jeweiligen letzten Ergänzungsblättern der bezeichneten Hefte für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und Stationen der Badischen und Württembergischen Staats-Eisenbahnen andererseits.

e) No. 1 zu dem v. 1|12. 78 ab gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Europäischem Holz enthält neben mehreren Taxberichtigungen die Einbeziehung der Stationen Hamburg C. M. B., Ottensen transit und Rendsburg. (Main-Weserb.)

III. A. 1.

Rechte Oder-Ufer und Oels-Gnesener Eisenbahn.

Nachtrag II v. 1/3. 79 zum directen Gütertarif v. 1/12. 77, enthaltend Frachtermässigungen für Kalk und directe Frachtsätze für Güter zwischen Breslau etc. und allen Stationen der Oels-Gnesener Eisenbahn. (Oels-Gnesen. E.)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn und Stationen der Bahnstrecke Gnesen-Thorn-Bromberg der Oberschlesischen Eisenbahn via Oels-Militsch-Gnesen.

Nachtrag I v. 1/3. 79 zum Tarif v. 10/9. 78 enthaltend: Ermässigte Frachtsätze für gebrannten Kalk (an Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 2 im Haupttarif. (Oberschles. E.)

III. A. 2.

Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Mit dem 1/3. 79 ist ein Transittarif für den directen Güterverkehr zwischen Station Berlin B.-P.-M. B. einerseits und südlich und nördlich von Magdeburg gelegenen Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn sowie den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits zur Einführung gekommen.

Der bisherige Transittarif v. 1/11. 77 nebst den dazu erschienenen Nachträgen ist mit dem 1/3. 79 ausser Kraft getreten. (B.-P.-M. E.)

Berlin, Magdeburg und Neustadt-Magdeburg B.-P.-M. B. einerseits und verschiedene Stationen der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, sowie der Stationen Clausthal-Zellerfeld, Lautenthal, Silberhütte und Wildemann der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn anderseits.

Unter Aufhebung des Tarifs v. 15/3. 78 ist mit dem 1/3. 79 ein anderweiter Transittarif für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung gekommen. (Braunschw. und B.-P.-M. B.)

III. A. 3.

Bayerische Staatsbahn und Reichsbahn. Tarif v. 1|2. 78. Nachtrag 2, enthaltend Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Waarenclassification ist am 1|2. 79 ausgegeben. Gratis. (Els.-Lothr.)

Württembergische Staatsbahn und Reichsbahn. Tarif v. 1|2. 78. Nachtrag 2, enthaltend Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Waarenclassification ist am 1|2. 79 ausgegeben. Gratis. (Els.-Lothr.)

III. B. 1.

Südbahnstationen Triest, Fiume und Cormons einer- und Stationen der Galizischen Bahnen anderseits. Mit 25/3. 79 tritt der Nachtrag II zum Tarife v. 1|1. 78 für den directen Eil- und Frachtgutverkehr in Wirksamkeit. (Oest. Südb.)

III. C. 1.

Hamburg (K.-M.), Harburg, Bremen (K.-M.), Bremerhafen und Geestemünde einerseits und Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, deren Ergänzungslinien etc. andererseits via Buchholz- (resp. Harburg-) Wittenberge-Berlin-Mittelgrund, bezw. Berlin-Seidenberg. Nachtrag XVIII v. 1|3. 79 zum Tarife v. 15|4. 76, enthält: I. Specialtarif für Rohzucker und Melasse, II. Ausnahmefrachtsätze für Viehtransporte zwischen Hamburg und Wien, III. Specialtarif für Getreide etc. im Verkehre mit der Station Lagerhaus der Stadt Wien. (Berl.-Hamb. B.)

III. C. 2.

Oesterr. Südbahn, Cormons, Goerz und Triest einerseits und Stationen der Bayer. Staatsbahnen, der Böhmischen Westbahn, der Württembergischen und Badischen Staatsbahnen etc. etc. andererseits via Brenner-Kufstein v. 1/11. 71. IX. Nachtrag. Giltig ab 15/4. 79. Enthaltend:

I. Ergänzung der Waarenclassification.

II. Neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Rheinischen Bahn Düren, Heissen, Mühlheim a. d. Ruhr, Steele und Stolberg.

III. Bemerkung wegen Einführung eines anderweitigen Ausnahmetarifs No. 1.

IV. Ergänzung der Tabelle zur Berechnung der Werthversicherungstaxen.

V. Instradirungsvorschrift. (Bayr. Staatsb.)

III. D.

Basel (Badischer Bahnhof) einerseits und die Bodenseeuferplätze, ferner Romanshorn transit via Waldshut-Koblenz und endlich St. Margrethen (transit) und Buchs (transit) via Waldshut-Koblenz und via Konstanz anderseits. Nachtrag II, giltig v. 15|3. 79 zum Tarif v. 1/4. 78.

Enthaltend: Ergänzungen und Aenderungen der allgemeinen und besonderen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Gratis.) (Bad. E.)

Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn einerseits und sämmtliche Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen anderseits. Nachtrag II, giltig v. 15/3. 79 zum Tarife v. 1/3. 78.

Enthaltend: Ergänzungen und Aenderungen der allgemeinen und besonderen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Gratis.) (Bad. E.)

IV.

Baumrinde. Nachtrag III zum Specialtarife für den Transport von Baumrinde v. 15/4. 77. Giltig v. 20/3. 79 enthält:

A) Tarifarische Aenderungen und

B) Aufnahme der Station S. H. Ujhely. (Kaschau-Oderb. E.)

Erze. a) Specialtarif für Erze von Luxemburgischen nach Stationen der Französischen Nordbahn v. 1/8. 78,

b) desgl. nach der Französischen Ostbahn v. 1/1. 78.

c) Specialtarif für Roheisen von Luxemburgischen nach Stationen der Französischen Nordbahn v. 25/6. 75. Die Frachtsätze für Esch in den 3 Tarifen sind mit dem 1/2. 79 ausser Kraft getreten.

d) Specialtarif für Erze von Luxemburgischen nach Belgischen Stationen v. 1/12. 77. Die Frachtsätze zwischen Esch und den Stationen der Bassins von Charleroi, Mons und dem Centre sind mit 1/2. 79 aufgehoben worden.

e) Specialtarif für Steinkohlen und Cokes zwischen Belgischen Stationen einerseits und Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen andererseits v. 1|2. 78. Die Frachtsätze zwischen Esch und den Stationen der Bassins von Mons, Charleroi und dem Centre sind mit dem 1|2. d. J. aufgehoben worden.

f) Specialtarif für Roheisen von Luxemburgischen nach Belgischen Stationen v. 1/11. 76. Die Frachtsätze zwischen Esch und den Belgischen Stationen excl. denen des Lütticher Beckens sind mit dem 1|2. cr. aufgehoben worden. Die Frachtsätze des Lütticher Beckens sind ermässigt.

Nachtrag III. Gratis.

g) Ausnahmetarif für Metallurgische Erzeugnisse von Stationen der Saarbrücker, Pfälzischen und Reichsbahn nach Bern tr. und Biel tr. Ein neuer Tarif v. 10/2. cr. eingeführt. Preis 10 ₰ (Els.-Lothr.)

Fassdauben. Mit 15/3. 79 tritt der I. Nachtrag zu dem ab 1|2. 79 giltigen Specialtarif für Fassdauben und sonstiges hartes Nutzholz in Wagenladungen à 10000 kg oder Frachtzahlung hierfür, im Verkehre von Stationen der Südbahn, Mohács-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser, Alföld-Fiumaner und Donau-Drau-Bahn nach Romanshorn (trs.), Verrieres (trs.) und Genf (trs.) via, Franzensfeste-Kufstein-Lindau, in Wirksamkeit.

Durch diesen Nachtrag werden die im Specialtarif v. 1/2. 79 für Verrieres (trs.) und Genf (trs.) enthaltenen directen Frachtsätze, sowie die Reexpeditionssätze ab Romanshorn aufgehoben und durch neue Sätze ersetzt, die Station Delle (trs.) in den Verkehr einbezogen u. die Transportbedingungen modificirt. (Oest. Südb.)

Getreide etc. Mit 5/4. l. J. gelangt ein Tarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten etc. in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Zahlung für dieses Gewicht pro verwendeten Wagen im directen Verkehre von der Station Raab der Ungarischen Westbahn nach Stationen der Südbahn und der Graz-Köflacher Eisenbahn zur Einführung. (Oest. Südb.)

Getreide etc. Mit 5/4. 79 gelangt der Nachtrag I. zu dem ab 20/5. 77 giltigen Specialtarif für Getreide, Hülsenfrüchte etc. bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg pro Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür, im directen Verkehre von Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn nach Stationen der Südbahn und der Wien-Pettendorfer Bahn zur Einführung.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für den Verkehr ab Raab nach der Südbahnstrecke Mürzzuschlag-Leoben. (Oest. Südb.)

Holz. Ausnahmetarif für Holz, Europäisches Bau- und Nutzholz, Werk-, Daub-, Fass- und Reiserholz etc. bei Aufgabe von Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen im Köln-Minden-Niederländischen Verkehre via Emmerich, gültig v. 15/3. 79. (5 ₰) (Köln-Minden. E.)

Kohlen. Gemeinschaftlicher Kohlentarif zwischen Oberschlesien und Galizien. Nachtrag IV zum I. und Nachtrag IV zum II. Theile — giltig v. 1/2. 79 — enthält ermässigte Frachtsätze für Suczava trs. (Galiz. Carl-Ludw. E.)

Steine. Ab 15/3. 79 tritt erneuert bis auf Widerruf der v. 15/1. bis 31/12. 78 giltig gewesene Specialtarif für rohe und roh bearbeitete Steine in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür, von den Stationen Pola, Rovigno, Dignano und Canfanaro der Istrianer Staatsbahnen nach den Südbahnstationen Wien (Matzleinsdorf) und Budapest (Ofen) in Kraft. (Oest. Südb.)

Steinkohlen. Nachtrag I v. 1|3. 79 zum Ausnahmetarif F v. 1/5. 78 für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes in Extrazügen nach den Köln-Mindener Stationen Bremen, Hamburg, Harburg, Hassbergen, Hemelingen und Osnabrück via Haltern, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen und des Zechen- etc. Verzeichnisses, sowie neue Frachtsätze. (ℳ 0,05.) (Köln-Minden. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif A und B für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes in Extra- bezw. gewöhnlichen Zügen von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Niederländischen Rheinbahn und der Niederländischen Centralbahn im Köln-Minden-Niederländischen Verkehre via Emmerich, gültig v. 5/3. 79. (40 ₰) (Köln-Minden. E.)

Steinkohlen. Nachtrag I v. 15/3. 79 zur Abtheilung E des Ausnahmetarifs v. 25/9. 78 für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes etc. von Stationen der Köln-Mindener und der Rheinischen Bahn nach Stationen der Westfälischen bezw. Münster-Enscheder Bahn, enthaltend: 1. Aenderung bezw. Ergänzung der Vorbemerkungen. 2. Aenderung bezw. Ergänzung des Zechen- etc. Verzeichnisses. 3. Neue Frachtsätze von den Stationen Castrop der Köln-Mindener Bahn, sowie Steele (Süd-) und Lüttringhausen der Rheinischen Bahn. 4. Anderweite ermässigte Frachtsätze. 5. Berichtigungen. (10 ₰) (Köln-Minden. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlen-Transporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Königlichen Ostbahn, giltig v. 15/3. 79 bis incl. 14/3. 80. (Oberschles. E.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 29. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 18. April 1879.

Dieser Nummer liegt No. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Der einheitliche Deutsche Eisenbahn-Gütertarif.

Unter vorstehendem Titel ist vor Kurzem eine als „Fachstudie über das Tarifwesen der Deutschen Eisenbahnen" bezeichnete Abhandlung erschienen*), in welcher der ungenannte Verfasser einen Theil seiner Studien darüber niedergelegt hat, „nach welcher Richtung hin eine den Forderungen des Reichskanzlers entsprechende gesetzliche Regelung des Güter-Tarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen practisch ausführbar erscheint". Da hiernach von derselben Absicht ausgegangen worden ist, welche uns zu dem in den No. 20, 21 und 26 d. Bl. aufgenommenen Aufsatze über den „Tarif der kürzesten Route" Veranlassung gab, so glauben wir um so mehr in eine Besprechung der Schrift eintreten zu sollen, als Einige glauben, derselben einen officiösen Charakter zuschreiben zu dürfen.

Die Abhandlung will zwar keinen Anspruch darauf erheben, in allen zur Erreichung des gestellten Zieles vorgezeichneten Einzelheiten den absolut besten oder einfachsten Weg zu zeigen, auch in dieser Richtung hin massgebende Vorschläge nicht aufstellen, sondern sie bezweckt nur:

„*Durch eingehende bis auf die Details sich erstreckende sachliche Untersuchungen zu zeigen, dass der geplante reichsgesetzliche Einheitstarif weder Handel und Verkehr durch Preisverschiebungen beunruhigen, noch die bei dem Eisenbahnbetriebe betheiligten Privatcapitalien vergewaltigen wird*", dass dagegen „*ein solcher Tarif für Handel und Verkehr unberechenbar wohlthätige Folge haben würde, und dass er im wohlverstandenen eigensten Interesse der Bahnen liegt.*"

Wenn nun für die ganze Darstellung nur der bekannte Präsidialantrag vom 7. Februar d. J. zur einzigen Grundlage genommen und keineswegs auf weitere Actenstücke, etwa auf die in der Conferenz der Regierungscommissare vom 8. bis 11. März berathene und dem unter dem 18. März dem Bundesrathe vorgelegten bezüglichen Protocolle beigefügte Scizze eines Gesetzentwurfs Bezug genommen wird, so darf der im Vorstehenden wiedergegebenen Zielbestimmung der Abhandlung zunächst entgegengehalten werden, dass ihr und ihren Lesern, ebenso wie auch uns, ein „*geplanter* reichsgesetzlicher Einheitstarif" noch nicht bekannt ist, sondern nur die *Absicht*, einen reichsgesetzlichen Einheitstarif einzuführen. *Aus dieser Absicht muss erst ein fester Plan hervorwachsen.* Berechtigt und nothwendig sind daher die Untersuchungen „nach welcher Richtung hin eine den Forderungen des Reichskanzlers entsprechende gesetzliche Regelung des Güter-Tarifwesens practisch ausführbar erscheint"; hierzu kann aber ein Eingehen auf die gerade das „Practische" und „Ausführbare" bedingenden Einzelheiten nicht vermieden werden; Verfasser hat also Unrecht, wenn er, „hierin zu einem bestimmten Ergebnisse zu gelangen, als eine Frage von untergeordneter technischer Bedeutung" bezeichnet, und er darf es daher nicht verübeln, wenn bei aller Anerkennung der Tendenz seiner Schrift vor dem Beifallklatschen zunächst untersucht wird, *ob die von ihm als Bausteine ins Auge gefassten Einzelheiten überhaupt geeignet sind, um einen Plan für einen reichsgesetzlichen Einheitstarif mit allseitig wohlthätigen Folgen aufzubauen.*

*) Berlin, Verlag von Julius Springer.

Die Abhandlung stellt als massgebenden Grundsatz für die Construction eines Einheitstarifs mit dankenswerther, aufrichtiger Betonung auf:

„So lange der Besitz der Bahnen in verschiedenen Händen, theils im Privat-, theils im Staatseigenthum sich befindet, kann es einem Zweifel nicht unterliegen, dass die mit dem Eigenthum verknüpften Verhältnisse Beachtung fordern. Es muss daher zur Lösung der Tariffrage ein Weg gesucht werden, welcher die widerstreitenden Interessen des Publicums und der Einzelbahnen, sowie auch der Einzelbahnen unter sich, vereinigt. Dies kann erreicht werden, wenn die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnen entweder

bei der *Construction des Tarifes* in dem der Erhebung des Frachtsatzes zu Grunde zu legenden *Entfernungsmassstabe*, oder

bei der *Vertheilung der Antheile* jeder einzelnen Linie an dem Frachtaufkommen an die betheiligten Verwaltungen, oder

bei einer *gleichzeitigen* Berücksichtigung dieser beiden Momente

zur Geltung gebracht werden."

Von diesen verschiedenen Wegen, von denen man anerkennen muss, dass sie die allein möglichen sind, wenn anzunehmen ist, dass der Begriff „Einheitstarif" die Annahme einheitlicher Grundtaxen in sich schliesst, hält die Abhandlung den mittleren für den besten, und sie kommt auf demselben fortschreitend zu folgenden Resultaten:

1. Der Einheitstarif ist vorerst nur für den Verkehr zwischen den Stationen verschiedener Bahngebiete, also für den jetzigen Verbands- und directen Verkehr, einzuführen, während für den Binnenverkehr zwischen Stationen der eigenen Bahn den Eisenbahnverwaltungen die bisherige Freiheit zu belassen, und hinsichtlich dieses Verkehrs nur Vorsorge für den allgemeinen Anschluss der Tarifsätze an diejenigen des Einheitstarifs zu treffen sein wird.

2. Für den Verkehr zwischen zwei Orten kann nur eine einzige feststehende Tarifkilometerzahl angenommen werden, ohne Rücksicht darauf, welche und wie viele der diese Orte verbindenden Linien sich in den betreffenden Verkehr theilen. Hier kann aber nur die effective Entfernung auf dem kürzesten sich darbietenden Schienenwege in Betracht kommen, da die Annahme des Princips der Luftlinie zur gegenwärtigen Zeit mindestens verfrüht erscheint, und die Annahme relativer, von der Baulänge abweichender Kilometerzahlen sich auf völlig abstracte Grundlage stützt, welche künstlich errichtet, überdies noch durch verschiedene Einflüsse fortwährendem Wechsel ausgesetzt ist.

3. Die Höhe der zu ermittelnden Einheitssätze anlangend, so muss bei den zur Zeit obwaltenden Verhältnissen der Tarif in seiner Anwendung den Deutschen Bahnen in ihrer Gesammtheit die jetzige Gesammtfrachteinnahme sichern. Unter Beibehaltung der Unterscheidung zwischen Expeditions- und Streckengebühren sind zur Erreichung jenes Zieles Durchschnittssätze für die einzelnen Frachtclassen einzuführen, welche aus der Gesammteinnahme aus sämmtlichen Transporten in allen vorhandenen Verkehrsrelationen sich ermitteln lassen.

Neben dem auf den Grundlagen der Kilometerzahl der effectiv kürzesten Eisenbahnlinie und der also berechneten Einheitssätzen gebildeten Normaltarife können Ausnahmetarife, welche vom Standpunkte einer Inschutznahme der mit der Verschiedenheit der Productions- und Absatzbedingungen auf einzelnen Wirthschaftsgebieten zusammenhängenden Interessen nothwendig erscheinen, nach wie vor bestehen bleiben, da die Gründe, welche hierfür massgebend sind, mit dem Einheitstarife an sich nichts zu schaffen haben.

Differentialtarifirungen und Frachtdisparitäten, wie sie sich jetzt durch die Concurrenzverhältnisse ergeben, verbieten sich bei dem Einheitstarife im Allgemeinen von selbst. Anders liegt es bei solchen ausnahmsweisen Tarifberechnungen, welche über die Interessen einzelner Bahnverwaltungen hinaus eine allgemeine, die Gesammtheit, die nationale Wirthschaft angehende Bedeutung haben, und daher ebenfalls als Ausnahmen von der normalen Berechnung bestehen bleiben müssen.

4. In die äussere Erscheinung tritt der Normaltarif als ein einziges Buch, welchem alle von der normalen Berechnung abweichende Tarife (sowohl die Abweichungen von der Classification, als die Differentialtarife) in einem besonderen Hefte als Anhang beigegeben werden.

5. Da die besonderen berechtigten Interessen der Einzelbahnen in der Art und Weise der Vertheilung der Antheile an dem Frachtaufkommen der einzelnen Linien Berücksichtigung finden soll, so ist ein von allen Verwaltungen anzuerkennendes Vertheilungstableau aufzustellen, welches einer zu errichtenden gemeinschaftlichen Abrechnungsstelle zur Richtschnur zu dienen hat. In diesem Vertheilungstableau kann zu Gunsten einzelner Bahnen in einfacher Weise durch Hinzurechnung eines entsprechenden Zuschlages an Taxkilometern zu der Zahl der Baukilometer, der Verzinsung der Kosten besonderer, in den natürlichen Verhältnissen der Bahnen begründeter Anlagen — bei Gebirgsbauten, schwierigen Brückenbauten, Ueberführungen u. dergl. — so lange die darauf verwendeten Capitalien noch nicht amortisirt sind —, Rechnung getragen worden.

Ebenso wird man für Bahnen mit sehr einfachen Betriebsverhältnissen und für Bahnen untergeordneter Bedeutung einen Abschlag von der wirklichen Kilometerzahl vorzunehmen haben.

6. Die gemeinschaftliche Abrechnungsstelle berechnet aus den ihr von allen Stationen zugehenden Zusammenstellungen und Frachtkarten:

a) den Betrag der Gesammtfrachteinnahme für alle Sendungen des Vereinsverkehrs, d. h. des gesammten unter der Herrschaft und im Gebiete des Einheitstarifs sich bewegenden Verkehrs;
b) für jede an einer gewissen Bahnlinie betheiligte Bahnverwaltung die Tonnen-Tarifkilometer und zwar aus der Multiplication des in jeder Frachtclasse beförderten Taxgewichts mit den nach Massgabe des Vertheilungstableaus zustehenden Tarifkilometern;
c) den Procentsatz jeder Verwaltung an der Gesammtleistung bezüglich jeder Frachtclasse durch Feststellung und Vergleichung der für alle einzelnen Verwaltungen in allen Verkehrsrelationen sich (gemäss b) ergebenden Gesammtsumme der Tonnen-Tarifkilometer;
d) den Antheil jeder Verwaltung an der nach a) festgestellten Vereins-Einnahme nach Verhältniss deren procentualen Betheiligung an der Gesammtleistung.

7. Im Instradirungswesen wird durch den Einheitstarif eine die Lebensinteressen der Bahnverwaltungen irgendwie gefährdende Aenderung des Bestehenden nicht bedingt, wenngleich andere Routenvorschriften als diejenigen, welche sich auf die Bahnhöfe beziehen, nicht mehr zu gestatten sind. In der Vertheilung des von den rückliegenden Bahnen zugehenden Verkehrs auf die betheiligten Routen steht der freien Vereinbarung der Bahnen nichts entgegen, jede einzelne Bahn kann daher genau denselben Antheil an dem durchgehenden Verkehre behalten, welcher ihr auf Grundlage der bestehenden Verbandsabkommen gegenwärtig zufällt. Ueber streitige Fälle mag eine Reichsbehörde schiedsrichterlich entscheiden. (Fortsetzung folgt.)

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft.

Von Dr. Emil Sax.

II. Band. Die Eisenbahnen.

(Fortsetzung.)

Cap. I. Die Umgestaltung der Wirthschafts- und Lebensverhältnisse durch die Dampflocomotion beginnt mit einem historischen Rückblicke. Der Anfang der Eisenbahnperiode kann in das Jahr 1830 verlegt werden. Bis in die Mitte der 1840er Jahre entstehen auf dem Europäischen Festlande nur einzelne Bahnen ohne inneren und äusseren Zusammenhang: erst von da an vollzog sich in rascherem Tempo, oft auch mit Ueberstürzung und ohne Nothwendigkeit deren Ergänzung und Verknüpfung, nach einigen allgemein giltig gewordenen technischen Grundsätzen, zu grösseren Bahncomplexen mehr oder minder engmaschigen Netzen.

In einer relativ so kurzen Periode gleichzeitiger grosser politischer Umwälzungen wurden die bestehenden Bahnnetze gebaut, verbessert, umgestaltet, deren Betrieb und Betriebsöconomie eigentlich erst erlernt, ihre wirthschaftlichen Consequenzen erst beobachtet und erfasst. Denn dieser enorme Gestaltungsprocess konnte sich ja auf keinem festen Boden vollziehen, da er selbst eben so oft die Ursache neuer als die Wirkung bestehender wirthschaftlicher Thätigkeit war!

Es giebt in der ganzen Weltgeschichte nichts Zweites, was dieser zeitgenössischen Eisenbahnperiode und ihren Wirkungen zur Seite gestellt werden könnte, wenigstens in Beziehung auf elementare Kraft des Aufsteigens von den bescheidensten Anfängen zu einem so hohen Grade technischer und wirthschaftlicher Leistungsfähigkeit. Hierin liegt aber auch die Ursache der begangenen Fehler, aus deren Erkenntniss vor allem die Mahnung zum Aufgeben sprungweiser Umgestaltungen und zur Pflege stetiger aber ruhiger Fortbildung erfliesst.

Dass in unserer Zeit, die an Gewaltthätigkeit und Uebereile sich gewöhnt hat, der Sinn für ein derartiges ruhigeres Wachsthum hier und da abhanden gekommen ist, darf nicht auffallen. Merkwürdig ist nur, dass neuerdings auch Staatsbehörden im Gegensatze zu den sonst ihnen anhaftenden conservativen Traditionen nicht schnell genug dreinfahren können. Doch dürfte dieser Eifer nicht gar so lange vorhalten.

Auf die erwähnte geschichtliche Reminiscenz lässt Sax Nachweise über die durch die Eisenbahnen bewirkten Transportver-

vollkommnungen in Beziehung auf Billigkeit, Schnelligkeit, Massenhaftigkeit und Sicherheit, wie deren Mass in den verschiedenen Ländern folgen. Dabei wird die Steigerung des Effectes den Eisenbahn-Transportleistungen durch die Relativität der Frachtpreise, die Tarifbildungen, hervorgehoben und schon an dieser Stelle eine wissenschaftliche Definition und Rechtfertigung der sog. Werth- und Differentialtarife aufgestellt: beide werden als in ihrem Wesen übereinstimmende Tarifbildungen, als „zwei Seiten einer und derselben Sache bezeichnet“, da beide auf dem Tauschwerthe und der Werthsteigerung der Transportobjecte durch die Transportacte beruhen. Die Richtigkeit dieser Auffassung ist gewiss unbestreitbar. Man könnte darnach sogar beide Tarifarten unter der allgemeinen Bezeichnung der Differential-Tarifbildung nach Frachtwerth und Transportdistanz zusammenfassen.

Leider dürfte diese Definition mehr zur klaren Erkenntniss des Wesens dieser Tarifbildungen als zu ihrer erfolgreichen Vertheidigung in dem überall, aber am hitzigsten in Deutschland entbrannten Tarifkampfe beitragen, weil ungeachtet ihrer gemeinsamen Wurzel, Ausbildung und Handhabung dieser Tarife doch sehr verschieden sind. Werthtarife können unrichtig angelegt sein, aber ihre Bildung erfolgt doch nach gewissen Regeln und führt zu Ergebnissen, welche das Gepräge einer Gesetzmässigkeit tragen. Differentialtarife dagegen werden aus den verschiedensten Gründen für jede Art von Gut und für jede Distanz in jedem vorkommenden Fall neu gebildet, erscheinen deshalb leicht als willkürliche Schöpfungen, die um so grösseres Misstrauen erweckten, als sie ja auch in der That nicht immer richtig angewendet worden sind. Daher werden sie noch mehr als die Werthtarife bekämpft, welche überhaupt bei keinem der neuen „Tarifsysteme“ ganz beseitigt erscheinen, ja selbst im Elsass-Lothringischen Raumtarif Aufnahme gefunden haben. Auch die Differentialtarife werden sich als geradezu unverwüstlich erweisen, selbstverständlich an berechtigten Stellen. Merkwürdig genug, dass jene Deutschen Eisenbahnbehörden, welche die Differentialtarife am eifrigsten bekämpfen, eine Güterclassification durchsetzten, deren „Allgemeine Wagenladungsclasse“ als Stückgut-Sammelclassen für alle grösseren Verkehrspunkte die legalisirte Wirkung von sehr fragwürdigen Differentialtarifen gegenüber kleineren Ortschaften hat.

Als besondere und wohlthätige Eigenschaften der Eisenbahntarife hebt Sax auch deren Stabilität und successive Ermässigung hervor: worin kein Widerspruch liegt, wie es nach diesem Wortlaute scheinen könnte, weil die Stabilität nur relativ, im Vergleich zu den grossen Schwankungen der Strassen- und Wassertransportpreise verstanden wird. Die successiven Ermässigungen der Bahntarife innerhalb jenes Stabilitätsbegriffes sind historisch; übrigens sind selbst sehr successive Ermässigungen bei der grossen Zahl der Transportacte, wie sie im Gefolge der Bahnen auftreten, oft von hohem Belange. Eben deshalb soll man mit Classifications- und Tarifsystemsexperimenten doppelt vorsichtig umgehen. Die neue Deutsche Classification mit ihrer einen Stückgut- und Allgemeinen Wagenladungsclasse, den Wagenraumtarif und was alles an Tarifsystemen sich daran knüpfte, sind deutliche Beweise hierfür. Trotzdem sind schon wieder neue Systembildungen auf der officiellen, und Vorschläge zu solchen nach arithmetischen und geometrischen Prinzipien auf der publizistischen Tagesordnung, welche alle die vollständige Lösung des unlösbaren Problems versprechen: „Friede auf Erden und den Menschen ein Wohlgefallen!“ Ja wenn das möglich wäre! Inzwischen richten die obrigkeitlichen Tarifrevolutionen mehr Unheil an, als selbst Taxquadrate wieder gut machen könnten.

Auf eine Besprechung des weiteren Inhaltes dieses Capitels des Werkes von Sax muss verzichtet werden: so interessant auch und beziehungsvoll zu zahlreichen neuern Erscheinungen die Detailuntersuchungen desselben über die Wirkung der Transportmittelverbesserung auf Land- und Forstwirthschaft, Bergbau, Industrie und Handel sind. Namentlich jener Theil der Sax'schen Studien, welcher von dem Einfluss der Bahntransportpreise auf die Preisgestaltung der Bodenproducte handelt, gewinnt an actueller Bedeutung durch die neuesten in Deutschland, Frankreich und England erhobenen Forderungen erhöhten Schutzes localer Bodenproductionen durch Zölle und Schutztarifbildungen. Sollte die Hilfe für thatsächlich vorhandene Uebelstände wirklich auf diesem Wege liegen und nicht eher in einer Aenderung des Wirthschaftsbetriebes, der Steuergesetzgebung, der Creditverhältnisse zu finden sein, welche letzteren, durch die Speculationsperiode der Eisenbahn- und Staatsanlehen verschoben, auch nicht durch die neuzeitlichen Hypothekeninstitute mit ihren ausser Verhältniss zur Grundrente stehenden Zinsforderungen wieder eingerichtet werden können?

Und wie weit soll jener Schutz sich erstrecken? Die aufgewiesenen Uebelstände der Bodencultur erstrecken sich ja nicht über ganze Staatsgebiete, sondern über Theile derselben, so dass auch äussere Zoll- und Tarifschranken nicht durchgreifende Abhilfe gewähren könnten. Die vielberufenen Grüneberger Trauben würden weder süsser noch absatzfähiger werden, wenn nach Ausschluss der Ungarischen und Meraner ihnen etwa Elsässer oder Rheinische Concurrenten ins Gehege kämen.

Eines wäre zu bedenken, dass die auf diesem Gebiete zweckwidrig getroffenen Massnahmen einer zweifellosen Correctur entgegenzusehen hätten: die erste Missernte in einem derartig geschützten Gebiete und der geringste ihr nachfolgende Nothstand würden all dem grausamen Spiel ein gründliches Ende bereiten!

A. Thommen.

(Fortsetzung folgt.)

Der Centralbahnhof in Frankfurt a. M.

Einer in der „Deutschen Bauzeitung“ enthaltenen Notiz über einen von Herrn Grüttefien gehaltenen Vortrag, betreffend den Entwurf zu dem Centralbahnhof in Frankfurt a. M., entnehmen wir, dass die Regierung der Frage näher getreten ist, ob der Entwurf zu dem genannten Gebäude nicht vielleicht im Wege einer architectonischen (allgemeinen oder beschränkten) Concurrenz zu beschaffen sei, und dass im Anschluss hieran der Vortragende die Bitte aussprach, — falls der Herr Handelsminister für den Erlass einer Concurrenz sich entscheiden sollte — möchten die berufenen Kräfte des Architectenvereines die Behörde mit ihrem Rathe bei Aufstellung des Programms unterstützen.

Dieser Aufforderung gegenüber glauben wir auch an dieser Stelle das Project für den Centralbahnhof in Frankfurt a. M. einer Besprechung unterziehen zu dürfen, und zwar um somehr, als auch das Abgeordnetenhaus folgende Resolution angenommen hat: Der Plan des Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. ist einer erneuten Prüfung zu unterziehen und dabei auf die grösste Sparsamkeit Rücksicht zu nehmen.

Unsere Wünsche bewegen sich dabei vorzugsweise nach zwei Richtungen: einerseits die Veranstaltung einer, wenn auch nicht allgemeinen, so doch ausgedehnteren architectonischen Concurrenz und andererseits eine unter Zuziehung von Autoritäten zu bewirkende eisenbahntechnische Prüfung der ganzen Bahnhofsanlage.

In erster Beziehung glauben wir einem vielfach ausgesprochenen und berechtigten Wunsche Ausdruck zu geben, dass die architectonische Concurrenz nicht wie bisher nur auf die Herren Orth und Jakobsthal beschränkt, sondern auch auf die Frankfurter Architecten ausgedehnt werde, wenn nicht etwa einer allgemeinen Concurrenz der Vorzug gegeben werden sollte. Dass nicht nur Billigkeitsrücksichten, sondern auch andere nicht näher zu bezeichnende Momente dafür sprechen, bei dem Bau des Centralbahnhofes, eine der grossartigsten Bahnhofsanlagen Deutschlands, auch die hiesigen Architecten zur Mitwirkung aufzufordern, dürfte wohl keiner weiteren Ausführung bedürfen. Im Uebrigen glauben wir auch, dass ausser dem günstigen Eindruck, den die Betheiligung der hiesigen Architecten machen würde, die Sache selbst nur gewinnen kann, wenn neben der strengen Berliner Schule die phantasievollere Süddeutsche Schule zur Geltung kommt. Wer den in jeder Beziehung mustergültigen Personenbahnhof in Zürich mit seiner genialen Anordnung der Halle nnd der durch Schönheit des Materials, wie der Ausführung imposanten Aussenarchitectur mit den Berliner Bahnhöfen vergleicht, der wird es wohl natürlich finden, wenn wir hier, wo doch voraussichtlich Haustein zur Anwendung kommt, eine der Schönheit des Materials, der Grossartigkeit der Anlage und der geschichtlichen Erinnerungen Frankfurts entsprechende Architectur angewandt zu sehen wünschen.

Was die Anordnung des Centralbahnhofes im Allgemeinen betrifft, so bezweifeln wir nicht, dass nach den schon seit dem Jahre 1866 herrührenden Vorarbeiten für die neue Bahnhofsanlage das vorliegende Project aus reiflicher Erwägung aller örtlichen Verhältnisse hervorgegangen ist. Wenn wir dessenungeachtet es

unternehmen, einige Punkte dieses Projectes in einer anderen Weise, wie bisher geschehen, aufzufassen, so geschieht dies lediglich aus dem Grunde, weil wir glauben, dadurch der Sache selbst einen Dienst zu erweisen.

Soweit uns bekannt liegt die Absicht vor, an Stelle der vorhandenen nebeneinander liegenden 3 Kopfstationen der Main-Weser, Nassauischen und Main-Neckarbahn einen gemeinsamen Bahnhof und zwar ebenfalls eine Kopfstation in etwas grösserer Entfernung von der Stadt anzulegen. Wie wir hören, ist hierbei auch die Frage, ob Durchgangs- oder Kopfstation eingehend erörtert und zu Gunsten der letzteren entschieden worden. Wir sind nicht so speciell mit den Verhältnissen vertraut, um uns ein bestimmtes Urtheil darüber bilden zu können, ob in der That eine Kopfstation als die zweckmässigste Lösung anzusehen ist; gegenüber den Gründen jedoch, die zu Gunsten der Kopfstation und gegen die Anordnung einer Durchgangsstation angeführt worden sind, haben wir allerdings noch einige Zweifel, ob bei den grossen Vorzügen, welche die Anlage einer Durchgangsstation für den Betrieb hat, und da man doch von den Vortheilen, welche eine Kopfstation in Betreff der grösseren Annäherung an die Stadt gewährt, keinen Gebrauch zu machen beabsichtigt, die Anordnung einer Kopfstation als die zweckmässigste Lösung anzusehen ist. Diese Zweifel durch ein Gutachten von Autoritäten im Eisenbahnbetriebe beseitigt zu sehen, würde der Sache gewiss nur förderlich sein.

In Betreff der speciellen Anordnung des Personenbahnhofs als Kopfstation ist es Absicht, an der Kopfseite desselben alle Diensträume mit dem Hauptvestibül in der Mitte zu vereinigen, die Geleise in 6 Gruppen zu 4 Geleisen anzuordnen und am Ende jeder Geleisgruppe eine Drehscheibe anzulegen.

Wenn uns auch nicht die Masse dieser colossalen sechsschiffigen Halle zu Gebote stehen, so wird schon der Hinweis genügen, dass die Anlage von 6 Zwischenperrons von vielleicht in minimo 10 m Breite, die Anlage von 24 Geleisen in 5 m Entfernung zu so grossartigen Abmessungen führt, die alle bekannten Bahnhöfe des In- und Auslandes weit zurücklassen und u. A. die neue grossartige Halle der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn um das Doppelte übertreffen dürften. Dieser colossale Bau, die damit verbundene Grunderwerbs-, Bau- und Unterhaltungskosten, und, was noch von grösserer Wichtigkeit ist, die weiten Wege, welche das Publikum beim Uebergange von einem Zuge zum anderen zwischen den verschiedenen Geleisgruppen zurückzulegen hat, führen unwillkürlich zu der Frage, ob in der That der Umfang des Verkehrs, die Zahl der Züge, die Anlage von 24 Geleisen resp. von 6 Abfahrts- und 6 Ankunftsgeleisen erfordert.

Nach den Geschäftsberichten betrug im Jahre 1877 die Zahl der angekommenen und abgegangenen Passagiere

bei der Nassauischen Eisenbahn .	849 952
„ „ Main-Neckar	782 676
„ „ Main-Weser	585 836
„ „ Hessischen Ludwigsbahn .	467 059
„ „ Frankfurt-Bebraer	276 334
	2 961 857
Rechnen wir hierzu die uns augenblicklich nicht bekannte Frequenz der Homburger Eisenbahn mit	238 143
so erhalten wir eine Gesammtfrequenz von etwa	3 200 000 Reisenden.

Vergleichen wir hiermit die Frequenz der Berliner Bahnhöfe, so finden wir nach der in No. 10 dieser Zeitung enthaltenen Statistik im Jahre 1877

auf dem Berlin-Potsdam-Magdeb. Bahnhofe .	2 372 732 Reisende
„ „ Niederschl.-Märkischen „ .	1 729 413 „
im Ganzen	4 102 145 Reisende

angekommen und abgefahren sind, und dass dieser Verkehr auf 4 Abfahrts- und 4 Ankunftsgeleisen bewältigt wurde, während die Gesammtzahl der Geleise in beiden Personenhallen nur 10 beträgt. Stellen wir dagegen einen Vergleich mit Englischen Personenbahnhöfen an, so wird der Contrast noch grösser und es zeigt sich aufs Neue, in welcher ausserordentlichen Weise die Leistungsfähigkeit einer Station durch zweckentsprechende Anordnung des Betriebes gesteigert werden kann.

Es betrug z. B. im Jahre 1875 die Zahl der ankommenden und abgehenden Passagiere auf den Stationen der South Eastern in London und zwar

in Charing Cross . 7 000 000
bei im Ganzen 7 Geleisen und 4 Perrons
in Cannonstreet . . 9 500 000
bei im Ganzen 9 Geleisen und 5 Perrons.

Wenn schon aus diesen Zahlen ersichtlich sein dürfte, dass, abgesehen von Englischen Verhältnissen, selbst nach dem bescheidenen Massstabe der Leistungsfähigkeit Deutscher Personenbahnhöfe für einen Personenverkehr von 3 bis 4 Millionen Passagiere, ein Empfangsgebäude mit 6 Ankunfts- und 6 Abfahrtsgeleisen und im Ganzen 24 Geleisen über das Nothwendige hinausgeht, so dürfte diese Ansicht durch nachfolgende Uebersicht über die Zahl der nach dem gegenwärtigen Fahrplan auf den drei Bahnhöfen der Main-Weser, Nassauischen und Main-Neckarbahn einlaufenden und abgehenden Personenzügen bestätigt werden.

Zahl d. ankomm. und abgeh. Pers.-Z.	5–6	6–7	7–8	8–9	9–10	10–11	11–12 Mittag	12–1	1–2	2–3	3–4	4–5	5–6	6–7	7–8	8–9	9–10	10–11	11–12 Nacht	
Main-Weser — Frankfurt-Cassel	1	1	1	1	3	.	.	1	1	1	.	.	2	1	1	1	.	1	2	18
Frankfurt-Homburg . .	.	1	1	1	1	.	1	1	1	1	.	2	.	2	.	2	.	2	.	16
Nassauische Eisenbahn — Frankfurt - Wiesbaden-Oberlahnstein	.	1	2	1	1	2	1	1	1	2	2	.	2	1	2	2	1	1	.	23
Main-Neckar — Frankfurt-Darmstadt	1	2	1	2	1	1	.	2	1	2	.	2	1	1	2	.	1	2	.	22
Frankf. - Offenbach-Bebra	2	.	2	1	1	1	.	2	.	1	.	1	.	2	1	2	.	2	.	18
Hessische Ludwigsbahn — Frankf.-Mainz-Bingen — Frankf.-Mainz-Basel .	1	1	1	2	1	1	1	.	2	1	1	1	1	2	.	2	.	2	.	20
im Ganzen	5	6	8	8	8	5	3	7	6	8	3	6	6	9	6	9	2	10	2	117

117 Züge.

Aus vorstehender Zusammenstellung ist ersichtlich, dass die Zahl der täglich ankommenden und abgehenden Personenzüge, welche den Verkehr der drei Bahnhöfe der Main-Weser, Nassauischen und Main-Neckarbahn umfassen und demnächst auf dem neuen Centralbahnhofe zu bewältigen sein würden, im Ganzen 117 beträgt, dass diese Züge in der Zeit von Morgens 5 Uhr bis Nachts 12 Uhr expedirt werden, und dass die Zahl der in einer Stunde zu expedirenden Züge die Zahl von 10 Zügen nicht übersteigt und mindestens erheblich unter diesem Maximum bleibt.

Da nun, wie erwähnt, 6 Ankunfts- und 6 Abfahrtsgeleise angenommen sind, auf denen gleichzeitig 6 ankommende und 6 abgehende, im Ganzen also 12 Züge expedirt werden können, so ergiebt sich, dass bei dem gegenwärtigen Fahrplan jedes dieser 12 Geleise stündlich noch nicht einmal in Anspruch genommen werden würde, während selbst bei aller Rücksichtnahme auf die Anforderungen des Betriebes auf jedem dieser 12 Geleise pro Stunde 4 Züge, mithin stündlich 48 Züge und in der Zeit von Morgens 5 Uhr bis 12 Uhr Nachts 912 Züge expedirt werden können.

Dieses Verhältniss zwischen der wirklichen Inanspruchnahme von 117 Zügen und der Maximalleistung von 912 Zügen, sowie die fernere Erwägung, dass bei einer Gesammt-Jahresfrequenz von 3 200 000 ankommenden und abgehenden Passagieren die durchschnittliche Frequenz pro Tag nur 8 800 und pro Zug nur 75 Personen beträgt, dürfte wohl zu dem Schluss führen, dass für den in Rede stehenden Verkehr, selbst bei einer grossartigen Steigerung desselben, die Zahl von 6 Ankunfts- und 6 Abfahrtsgeleisen sehr reichlich bemessen ist.

In noch höherem Grade gilt dies in Betreff der Gesammtzahl der vorhandenen Geleise. Wie schon erwähnt, ist es Absicht, 6 Geleisgruppen anzuordnen, und zwar in der Weise, dass bei jeder Geleisgruppe die beiden äusseren Geleise für die Ankunft und Abfahrt der Züge dienen, während die beiden mittleren Geleise, soweit uns bekannt, für den Verkehr der Locomotive resp. für Aufstellung von Reserve-Personenwagen dienen sollen, in jedem Falle nur als Betriebsgeleise benutzt werden können.

Es verhält sich somit die Zahl der für die Ankunft und Abfahrt der Personenzüge dienenden Geleise zur Gesammtzahl

der Geleise wie	1 : 2
bei dem Berlin-Potsdam-Magdeburger und Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof in Berlin ist dieses Verhältniss .	4 : 5
in Charing Cross	6 : 7
in Cannonstreet	8 : 9

und es wird schon aus diesen wenigen Beispielen ersichtlich sein, dass bei dem Project für den Centralbahnhof mindestens 6 Geleise entbehrt werden können, so dass dann 6 Gruppen à 3 Geleise entstehen würden.

Eine weitere Frage iss die, ob es sich mit Rücksicht darauf, dass für die abgehenden Züge ein besonderes Maschinengeleis entbehrlich ist, nicht empfiehlt, für die Anordnung der Geleise eine ähnliche Anordnung, wie beim Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnhofe in Berlin zu wählen: 2 Abfahrtsgeleise und 2 Ankunftsgeleise mit dazwischen liegendem Maschinengeleise. Wird diese Frage bejaht und an Stelle der projectirten 6 Gruppen à 4 Geleise, von denen jedoch mindestens je 1 Geleis entbehrlich ist, die Anlage von 3 Gruppen zu 5 Geleisen gewählt, also die dreifache Anlage des Potsdamer Bahnhofs, so würde immerhin noch die Leistungsfähigkeit pro Jahr 7 118 196 Personen, also über das Doppelte der gegenwärtigen Frequenz der drei in Betracht kommenden Bahnhöfe in Frankfurt betragen.

Wenn wir uns im Vorstehenden für eine möglichst weitgehende Beschränhung der Zahl der Geleise auf das für den Betrieb durchaus nothwendige Mass ausgesprochen haben, so sind wir nicht allein durch die Rücksicht auf die Oeconomie

des Baues, sondern in noch höherem Grade dadurch geleitet worden, dass mit der Verminderung der Zahl der Geleise und mit der, wie wir voraussetzen, erfolgenden Beschränkung der Perronbreiten auf das wirkliche Bedürfniss, die Ausdehnung der ganzen Bahnhofsanlage eingeschränkt wird, die von den Reisenden beim Uebergange von einem Zuge zum anderen zurückzulegenden Entfernungen ermässigt werden, und überhaupt Betrieb und Verkehr in hohem Grage erleichtert wird.

Wir erheben selbstredend in keiner Weise den Anspruch, die im Vorhergehenden ausgesprochenen Ansichten als massgebend anzusehen, wir glauben jedoch, dass bei dem grossen Abstande zwischen den in dem Project für den Centralbahnhof angenommenen und den durch das gegenwärtige Bedürfniss bedingten Grössenverhältnissen, selbst bei aller Rücksichtnahme auf die Anforderungen des Betriebes und die Steigerung des Verkehrs eine nochmalige Prüfung über die Ausdehnung der Bahnhofsanlagen angezeigt sein dürfte, und würden es als einen der Sache sehr förderlichen und für die Zukunft auch bei anderer Gelegenheit nachahmungswerthen Vorgang ansehen, wenn zu dieser Prüfung Autoritäten im Eisenbahnwesen herangezogen werden möchten. Auf diesem Wege würde nicht nur eine vielleicht objectivere und vielseitigere Beurtheilung des Projectes erfolgen, sondern es würde voraussichtlich auch leichter zu erweisen sein, die bei allen Bahnhofsprojecten hervortretende Neigung, die Bahnhöfe so gross als möglich zu machen, auf das richtige Mass zurückzuführen und dadurch grosse Summen beim Buu, der Unterhaltung und beim Betriebe zu sparen. Und von diesem Wunsche geleitet, haben wir der in dem Berliner Architecten-Verein ausgesprochenen Aufforderung Folge geleistet.

Frankfurt a. M., im April 1879. —e—.

Das neue Gerichtsverfahren,

welches mit dem 1. October d J. an Stelle der bisher in Gebrauch befindlichen processualischen Vorschriften im ganzen Gebiete des Deutschen Reichs in Kraft tritt, bringt so veränderte Einrichtungen, dass nicht allein dem Juristen (dem Richter und Anwalte), sondern namentlich auch dem mit den grossen Verkehrsanstalten in Beziehung stehenden Publicum dessen genaue Kenntniss von wesentlichster Bedeutung sein muss, zumal dem Eisenbahnbeamten, Kaufmann, Handels- oder Gewerbetreibenden, wenn er vor Gericht als Partei auftritt. Nicht alle Einzelheiten des Verfahrens braucht er zu kennen, aber er wird die wesentlichsten Umgestaltungen nicht ausser Acht lassen dürfen, will er sich vor Nachtheilen schützen und seine Rechte gehörig wahren. Wir glauben deshalb im Interesse unserer Leser zu handeln, wenn wir nachstehend das neue Gerichtsverfahren in seinen Grundzügen darlegen.

An Stelle der bisherigen collegialischen Stadt- resp. Kreisgerichte treten in Zukunft Amts- und Landgerichte.

Die Amtsgerichte werden mit Einzelrichtern besetzt, welche in ihrem Bezirke die ihnen übertragenen Arbeiten selbstständig ausführen. Zu ihrer Thätigkeit gehört insbesondere das Vormundschaftswesen, das Concursverfahren, das Subhastations- und Grundbuchwesen aussschliesslich; sodann wird ihnen die Rechtsprechung über alle vermögensrechtlichen Ansprüche, deren Werth 300 ℳ nicht übersteigt und soweit solche nicht den Landgerichten vorbehalten wurden — also auch bis auf Höhe jener Summe alle Handels- und Wechselsachen —, ferner ohne Rücksicht auf den Werth des Streitgegenstandes über Streitigkeiten

1. zwischen Miethern und Vermiethern von Wohnungs- und anderen Räumen wegen Ueberlassung, Benutzung und Räumung derselben sowie wegen Zurückhaltung der vom Miether in die Miethsräume eingebrachten Sachen;
2. zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, soweit sie nicht durch die Gewerbegerichte entschieden werden;
3. zwischen Reisenden und Wirthen, Fuhrleuten und Schiffern;
4. zwischen Auswanderungsagenten und Auswanderern etc. etc.,

ferner auch das Aufgebotsverfahren übertragen; endlich sind die Amtsgerichte auch zuständig: für die auf die Führung der Handelsregister, der Genossenschaftsregister, der Musterregister und der Schiffsregister bezüglichen Geschäfte, sowie für die in dem Handelsgesetzbuch und in den Einführungsgesetzen zu demselben, sowie im Gesetze vom 4. Juli 1868, betreffend die privatrechtliche Stellung der Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften den Gerichten zugewiesenen, von den Deutschen Processordnungen nicht betroffenen Angelegenheiten.

Die Landgerichte dagegen sind mit allen vermögensrechtlichen Ansprüchen über 300 ℳ, sowie ohne Rücksicht auf den Streitwerth mit allen Rechtsfragen betraut, welche im Wesentlichen Ansprüche der Beamten an den Staat oder dritte Personen aus Verschuldung der Beamten oder Ansprüche des Staates an diese betreffen.

Der wesentlichste Unterschied beschränkt in diesem Punkte sich also darauf, dass das sogenannte Bagatellobject von 150 auf 300 ℳ erhöht und dass eine ganze Reihe von Rechtsstreitigkeiten ausschliesslich den Einzelrichtern überwiesen ist. Dies sind meistentheils solche, deren schnelle Erledigung geboten erscheint, in denen es ferner unthunlich ist, erst entfernt gelegene Gerichtsorte aufzusuchen, welche überdies juridisch nicht derartig zugespitzt sind, dass sie durch Sachverständige bearbeitet werden müssten, vielmehr, weil sie meist thatsächliche Unterlagen und weniger rechtliche Voraussetzungen haben, besser von dem der Sache Nahestehenden als von einem Sachwalter geführt werden können. Grund dafür bietet der Umstand, dass vor dem Amtsgerichte die Partei sich selbst vertreten darf, während sie vor dem Landgerichte durch rechtsverständige Advocaten oder Anwälte ihre Streitsachen zum Austrage bringen muss.

Ist hierin gegen die bisherige eine veränderte Zuständigkeit der Einzel- und der Collegialgerichte geschaffen, so ist ferner unterscheidbar der Gang des Verfahrens nach altem und nach neuem Rechte. Bisher war die Klage an das Gericht einzureichen. Der Richter prüfte deren thatsächliche und rechtliche Begründung; fand er in derselben etwas zu bemängeln, so liess er die Klage durch den Kläger ergänzen oder wies sie einfach durch Verfügung zurück. Bestand die Partei dennoch auf Einleitung in der bemängelten Form, so musste diese zwar erfolgen, dagegen fand es die Partei in den meisten Fällen gerathener, den gerügten Mängeln abzuhelfen, als sich der Abweisung „in der angebrachten Art“ auszusetzen. Von der Einleitung bis zur Beendigung des Rechtsstreites behielt der Richter die Leitung der Sache: Er hatte die Parteien über die gegenseitigen Anführungen zu hören, die Sache zu instruiren, die Beweise zu erheben, die Ladung der Parteien, der Sachverständigen und die Behändigung der Entscheidungen zu veranlassen. Anders gestaltet sich dies in Zukunft. Die Partei beantragt unter Angabe des Klagegrundes selbst oder durch einen Anwalt die Anberaumung des Termines; der Richter prüft nur die Zuständigkeitsfrage und setzt den Termin fest; demnächst vermittelt die Partei durch den Gerichtsvollzieher die Zustellung der Schriftsätze und nach deren Austausch wird im Verhandlungstermine die Sache vorgetragen und entschieden. Bei der Entscheidung dürfen nur diejenigen Umstände Berücksichtigung finden, welche im Termine mündlich vorgetragen werden, sodass ein oberflächlicher Vortrag des Anwaltes den Parteien ihr an sich wohlbegründetes Recht wesentlich schmälern kann. Sehr bedeutungsvoll ist die Neuerung, dass auch über die dem erkennenden Richter erforderlich erscheinenden Beweisfragen ein Zwischenerkenntniss gefällt wird, welches mithin an Stelle des bisherigen Beweisschlusses tritt. Dieser Neuerung gebührt der Vorzug, dass der Richter von vornherein sich über die Beweisfragen schlüssig machen muss und die Beweggründe für Ablehnung angebotener oder Erhebung als unwichtig bezeichneter Beweise anzugeben hat, während es gegenwärtig nicht selten vorkommt, dass ein weitläufiger, zeitraubender und kostspieliger Beweis erhoben wurde, um im Erkenntnisse schliesslich als unerheblich übergangen oder als für die Entscheidung einflusslos bezeichnet zu werden oder dass umgekehrt je nach dem Wechsel des Referenten in jedem neuen Verhandlungstermine eine neue veränderte Beweiserhebung beschlossen und die einander widersprechendsten Beweisfragen erörtert wurden. Andererseits wird es allerdings auch wohl vorkommen können, dass durch ein solches Zwischenerkenntniss dass Erkenntniss in der Hauptsache ungebührlich verzögert wird. Der Umstand, dass in dem Beweiserkenntnisse ausgeführt wird, welche Folgen von dem Ausfalle der einen oder anderen Beweisfrage abhängig gemacht werden, gestattet den Angriff desselben durch Berufung. Auf diese Weise wird ermöglicht, die ganze Beweisfrage für die Verhandlung in I. Instanz vollständig zu erschöpfen.

Die Anfechtung der Erkenntnisse des Amtsrichters in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten erfolgt vor den grossen Senate des Landgerichtes, als Berufungs- und Beschwerdeinstanz, während die landgerichtlichen Entscheidungen dem Oberlandesgerichte als Berufungsinstanz, in allen Rechtsstreitigkeiten gegen die Urtheile der Landgerichte und über die Beschwerde gegen sonstige landgerichtliche Entscheidungen vorzulegen sind. Als höchster Deutscher Gerichtshof entscheidet das Reichsgericht in Leipzig endgültig die Rechtsstreitigkeiten, und tritt an die Stelle der gegenwärtigen höchsten Gerichtshöfe der Deutschen Einzelstaaten. Das Reichs-Oberhandelsgericht in Leipzig wird aufgehoben. Besondere Senate für Handelssachen werden weder bei den Oberlandesgerichten, noch beim Reichsgerichte gebildet. Neben demselben ist als höchster Gerichtshof für Beschwerdesachen, welche nicht die richterliche Entscheidung in Processen beeinflussen, für Preussen das Ober-Landesgericht in Berlin bestellt, welches für das ganze Staatsgebiet in Vormundschafts-, Grundbuchs-, Subhastations-, Nachlass- etc. Sachen sowie in Angelegenheiten der Gerichtsverfassung als höchste Berufungsinstanz gilt. Dasselbe wird demgemäss die nichtprocessualischen Streitsachen des materiellen Rechts sowie die den Gang des Verfahrens, das Verhalten und Vorgehen der richterlichen Beamten betreffenden Beschwerden erledigen und somit gewissermassen die im Thl. II. und III. der Preuss. Ger.-Ordnung aufgeführten Angelegenheiten erledigen, da durch die Civilprocess-Ordn. nur Thl. I. derselben berührt resp. beseitigt wird.

Bezüglich speciell der Streitigkeiten in Handelssachen sind die Handelsgerichte nach der neuen Reichs-Gesetzgebung

aus der Gerichtsorganisation gestrichen; dagegen ist die Bestimmung getroffen, dass, soweit die Landes-Jusizverwaltung ein Bedürfniss als vorhanden annimmt, bei den Landgerichten für deren Bezirke oder für örtlich abgegrenzte Theile derselben „Kammern für Handelssachen“ gebildet werden können; dieselben können ihren Sitz innerhalb des Landgerichtsbezirkes auch an Orten haben, an welchen das Landgericht seinen Sitz nicht hat.

Diese Kammern für Handelssachen werden gebildet aus einem rechtsgelehrten Richter als Vorsitzenden und zwei Kaufleuten als Beisitzern, welche letzteren auf Vorschlag des zur Vertretung des Handelsstandes berufenen Organes ernannt werden und ihr Amt als ein unbesoldetes Ehrenamt verwalten.

Durch diese Zusammensetzung wird, wie auf der einen Seite dem rechtsgelehrten Vorsitzenden jederzeit Gelegenheit gegeben ist, sich bei seinem Beisitzenden über kaufmännische Dinge zu informiren, auf der anderen Seite durch die Leitung der ganzen Verhandlung seitens des Vorsitzenden und dessen natürlichen Einfluss auf seine kaufmännischen Beisitzer die nöthige Garantie für eine wirklich juristische Behandlung und Entscheidung der betreffenden Streitsachen gegeben.

Der gesammte Handelsstand kann diese Neuerung nur als einen bedeutenden Fortschritt begrüssen.

Wie bereits hervorgehoben, werden, soweit sie den Betrag von 300 ℳ nicht übersteigen, auch alle Handelssachen vor dem Amtsgerichte abgehandelt. Dasselbe gilt für Klagen aus Wechseln. Also nur dann, wenn der Betrag von 300 ℳ überschritten ist, kann die Frage, ob eine Streitsache bei den gewöhnlichen Civilkammern des Landgerichts oder bei der Kammer für Handelssachen anzubringen sei, zur Sprache kommen.

Auch in sachlicher Beziehung ist der Kreis der vor die Kammern für Handelssachen gehörenden Streitigkeiten wesentlich eingeschränkt, indem die neue Gesetzgebung die Zuständigkeit der Kammern für Handelssachen nur dann eintreten lässt, wenn durch die Klage ein Anspruch gegen einen Kaufmann aus Geschäften, welche auf Seiten beider Contrahenten Handelsgeschäfte sind, geltend gemacht wird.

Ferner gehören dann noch — stets vorausgesetzt, dass der Betrag von 300 ℳ überschritten ist — vor die Kammern für Handelssachen die Klagen aus den Rechtsverhältnissen zwischen den Mitgliedern einer Handelsgesellschaft, zwischen dem Procuristen, dann dem Handlungsbevollmächtigten oder Handlungsgehülfen und dem Principal, zwischen dem Handlungsmäkler und den Parteien, die Klagen, welche sich auf den Schutz der Marken, Muster und Modelle beziehen und die Klagen aus den Rechtsverhältnissen des Seerechts.

Uebrigens aber können alle an sich vor die Kammern für Handelssachen gehörenden Sachen auch bei den gewöhnlichen Civilkammern des Landgerichts angebracht und vor diesen verhandelt werden, wenn der Beklagte nicht vor der Verhandlung Widerspruch erhebt.

Endlich gehören die Berufungen gegen amtsgerichtliche Erkenntnisse, auch wenn es sich um Handelssachen handelt, immer vor die Civilkammer des Landgerichts.

Ausser den gedachten ordentlichen Gerichten sind noch als ausserordentliche Gerichte beibehalten: die Verwaltungsgerichte, die auf Staatsverträgen beruhenden Rhein-Schifffahrts- und Elb-Zollgerichte, die Gemeinde- und Gewerbegerichte und im beschränkten Masse bleibt auch ein Competenz-Gerichtshof zur Entscheidung für Competenzconflicte bestehen — für Preussen Ges. vom 8. April 1847 (G.-S. S. 170) und 13. Febr. 1854 (G.-S. S. 86). — Die Rhein-Schifffahrtsgerichte sind für Preussen eingesetzt durch die Rhein-Schifffahrtsordnung vom 31. März 1831 (G.-S. S. 73), Revidirte Rhein-Schifffahrtsacte vom 17. October 1868 (G.-S. S. 814) und das Pr. G. vom 9. März 1870, betr. die Rhein-Schifffahrtsgerichte (G.-S. S. 177); die Elb-Zollgerichte beruhen auf der Elb-Schifffahrtsacte vom 23. Juni 1821 (G.-S. 1822 S. 20) und der Aditionalacte vom 13. April 1844 (G.-S. S. 468), G. v. 11. Juni 1870 (B.-G.-Bl. S. 416) und der Uebereinkunft vom 4. April 1863, Anl. B. § 5 (G.-S. S. 410). Reichsgesetzlich sind als besondere Gerichte im Gegensatz zu den ordentlichen Gerichten noch bestellt z. B. Militärgerichte, Consulangerichte (ausserhalb des Reichsgebietes). Bundesstaatlich können jene ausserordentlichen Gerichte eingeführt werden, wird aber von dieser Befugniss kein Gebrauch gemacht, so gehören die Streitsachen vor die ordentlichen Gerichte.

Die Straffälle werden von Schöffengerichten, Strafkammern und Schwurgerichtshöfen entschieden. Dabei sind nur die ersteren für Uebertretung und geringere Vergehen eingesetzten Gerichtshöfe neu. Ein solches Schöffengericht setzt sich zusammen aus dem Amtsrichter und den aus der Bürgerschaft zugezogenen Schöffen; ihm fallen insbesondere die Injuriensachen, Diebstähle, Unterschlagungen, Hehlereien zu, deren Gegenstand nicht über 25 ℳ beträgt.

Die Vollstreckung der richterlichen Entscheidungen wird fortan nicht mehr durch die Gerichte, sondern durch Gerichtsvollzieher besorgt. Demgemäss hat die Partei sich ein Attest der Vollstreckbarkeit ihrer Forderung zu beschaffen. Im Besitze desselben hat sie in ähnlicher Weise wie heutzutage bei der „Offnen Ordre“ mit Hülfe des Gerichtsvollziehers ihren Anspruch beizutreiben.

Dies die wesentlichsten Grundprincipien des neuen Gerichtsverfahrens, soweit sie nicht blos dem Juristen vom Fach, sondern auch dem Laien, zumal aus dem Handels- und Gewerbestande, wenn er in die Lage kommt, künftig vor Gericht als Partei auftreten zu müssen, von Interesse sein werden.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 14. April. (Gütertarif-Regelung. Zölle auf indirecten Import. Oesterreichische Couponfrage. Lagerhaus auf dem Breslauer Bahnhofe der Oberschlesischen Eisenbahn. Berlin-Stettiner Bahn. Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. Bahn Coblenz-Trier bis zur Reichsgrenze. St. Gotthardtbahn.)

Der Bundesrath hat bekanntlich in seiner Sitzung vom 2. d. M. beschlossen, einen ausserordentlichen Ausschuss Behufs Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen zu berufen. Das Präsidium wird in diesem Ausschuss durch drei, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen und Oldenburg durch je einen Bevollmächtigten vertreten sein. Während das Präsidium durch drei Mitglieder nur vertreten ist, giebt es aber vier Mitglieder im Bundesrath, welche bei der Regelung des Tarifwesens direct interessirt sind und zwar Minister Maybach, Generalpostmeister Stephan, Unterstaatssecretär Herzog und endlich Geh. Ober-Regierungsrath Körte. Einer derselben wird also in der Commission nicht vertreten sein und zwar dürfte dies, wie die politischen Blätter andeuten, der Herr Generalpostmeister sein, da die Interessen der Postverwaltung an der Gestaltung des Eisenbahn-Tarifwesens von weniger Bedeutung sind. Bezüglich des Vorsitzes in der Commission wird der Preussische Herr Minister für öffentliche Arbeiten und, falls derselbe sich in der Commission durch einen vortragenden Rath vertreten lassen sollte, Herr Geh. Rath Körte genannt. Ueber die Bundesraths-Sitzung selbst, in welcher über die Einsetzung einer Commission berathen wurde, sind verschiedene, zum Theil verstümmelte Versionen verbreitet worden. Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ giebt neuerdings folgende Darstellung:

„In Beziehung auf die Regelung des Gütertarifwesens lagen folgende Anträge vor: I. der Präsidialantrag, II. ein Antrag Württembergs: der hohe Bundesrath wolle 1. dem Präsidialantrage, die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen zu beschliessen, unter der Voraussetzung zustimmen, dass den Ansichten der einzelnen Regierungen über Grenzen und Umfang des Gesetzes nicht präjudicirt werde; 2. zu diesem Behufe zunächst einen ausserordentlichen, aus neun Mitgliedern bestehenden Ausschuss berufen, in welchem das Präsidium und die weiteren Bundesstaaten, welche eine eigene Staatsbahn-Verwaltung besitzen, durch eine vom Bundesrath näher zu bestimmende Zahl von Bevollmächtigten vertreten wären; 3. die Zahl der Bevollmächtigten dahin bestimmen, dass das Präsidium durch 3, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Oldenburg durch je 1 Bevollmächtigten, welche sich der Hülfe geeigneter Beamten bedienen können, vertreten werden.

Der Vorsitzende stellte zu diesem Antrage III. den Unterantrag, die Ziffer 3 dahin zu fassen: 3. die Zahl der Bevollmächtigten dahin zu bestimmen, dass das Präsidium, Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Oldenburg und die Reichslande durch je 1 Bevollmächtigten vertreten werden. — Ferner wurde eingebracht IV. ein Antrag Braunschweigs: Der Bundesrath wolle 1. dem Präsidialantrag, die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung . . . zu beschliessen, unter der Voraussetzung zustimmen, dass den Ansichten der einzelnen Regierungen über Grenze und Umfang des Gesetzes nicht präjudicirt werden; 2. zu diesem Behufe zunächst einen aus 11 Mitgliedern bestehenden Bundesrathsausschuss berufen, in welchem das Präsidium durch 3, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Oldenburg, Braunschweig und die Hansestädte, zusammen durch je einen Bevollmächtigten vertreten werden. Endlich lag vor: V. der in der Sitzung vom 29. März gestellte Antrag Lübecks und Hamburgs, wonach die Nummern 2 und 3 des Württembergischen Antrages dahin abzuändern wären, dass auch die Hansestädte eine Vertretung in dem zu berufenden Ausschuss erhielten. — Der Unterantrag III, sowie die Anträge IV. und V. wurden abgelehnt, dagegen wurde der Württembergische Antrag II. angenommen, womit der Präsidialantrag seine Erledigung fand.“

Die „Nordd. Allg. Ztg.“ hatte sich in einer früheren sehr unvollständigen Darstellung den Anschein gegeben, als ob sie mit ihrer Darstellung des Verlaufs der Bundesrathssitzung, in welcher über den Gütertarifantrag Beschluss gefasst wurde, andere Mittheilungen corrigire. Jetzt, wo sie in ausführlicherer Weise auf diese Sitzung zu sprechen kommt, wird ersichtlich, dass sie den angenommenen Antrag Württembergs nur unvollständig wiedergab und dadurch die Chancen der Tarifpläne aussichtsvoller erscheinen liess. Der Württembergische Antrag knüpfte in erster

Linie, wie aus dem obigen Citat hervorgeht, die Zustimmung zu dem Präsidialantrage an die Voraussetzung, dass den Ansichten der einzelnen Regierungen über Grenzen und Umfang des Tarifgesetzes nicht präjudicirt werde. Wie übrigens gemeldet wird, ist Oldenburg, auf dessen Unterstützung der Bismarck'schen Tarifpolitik ursprünglich gerechnet wurde, nicht gewillt, den in der Tarifconferenz vom März besprochenen Principien beizutreten. Nach Ostern wird der Verein der Deutschen Privatbahnen, wie uns mitgetheilt wird, eine Schrift über die gegenwärtigen Tarifverhältnisse und ihre Gestaltungen durch das Reichstagsbureau den Reichsboten zugehen lassen; dieselbe führt den Titel: „die Entwickelung des Gütertarifwesens der Deutschen Eisenbahnen."

Die für die Westdeutschen Bahnen so überaus wichtige Frage der **Zölle auf indirecten Import**, welche deshalb schon neulich an dieser Stelle erwähnt wurde, scheint sich keineswegs der allgemeinen Zustimmung derer zu erfreuen, welchen mit diesen Zöllen eine Wohlthat erwiesen werden soll. Die „Weser Zeitung" constatirt, dass der Gedanke einer „surtaxe d'entrepôt" dem Reichskanzler von dem Reichstagsabgeordneten für Bremen, Herrn Mosle, vorgetragen worden ist, missbilligt diesen Schritt aber in folgender Weise: „Die Missbilligung des Verfahrens, welches Herr Mosle eingeschlagen hat, wird in weiten Kreisen lebhaft geäussert. Herr Mosle ist ganz isolirt vorgegangen; soviel in Erfahrung zu bringen ist, hat er selbst mit den nächsten Parteigenossen erst gesprochen, nachdem der verhängnissvolle Schritt geschehen war und gerade diese nächsten und einflussreichsten Parteigenossen, gerade diejenigen, denen er trotz der nicht geringen Schwierigkeiten seine Wiederwahl zu danken hatte, missbilligen das Geschehene mit der Bemerkung, sie würden sich, hätten sie das von ihm erwartet, seiner Wahl unbedingt widersetzt haben. Nicht allein die Ehre in der Vertretung seiner Ueberzeugung, sondern auch die politische Klugheit hätte es Herrn Mosle verbieten sollen, auf den Plan der Besteuerung des indirecten Imports einzugehen. Wir glauben, die Ueberzeugung der grossen Mehrheit seiner Wähler auszusprechen, wenn wir sagen, dass Herr Mosle einen sehr bedenklichen Schritt gethan hat." —

In Betreff der bereits bekannten Massnahmen, mit welchen die Kaschau-Oderberger Eisenbahn droht, um die Entscheidungen der Deutschen Gerichte über die **Verpflichtungen der Oesterreichischen Bahnen zur Einlösung ihrer Coupons in Goldwährung** durch Entziehung der Executionsgegenstände wirkungslos zu machen, beschloss das Aeltesten-Collegium der hiesigen Kaufmannschaft an den Ausschuss des Handelstages, welcher von dem Herrn Handelsminister ersucht worden war, die Ansichten der Deutschen Handelskammern einzuholen, ein ausführliches Schreiben zu richten. Das Schreiben kommt schliesslich zu dem Ergebniss: es scheine die Zeit gekommen, in welcher die Reichsregierung die Deutschen Gläubiger Oesterreichischer Prioritäten nicht länger auf den Processweg verweisen dürfe, vielmehr im Wege diplomatischer Unterhandlungen den Ansprüchen der Prioritäts-Gläubiger zur Realisirung verhelfen müsse, zumal es begründet scheine, dass in Oesterreichischen Regierungskreisen die Frage, wie die obwaltende Differenz in Bezug auf die Prioritäten-Coupons sich beseitigen lasse, auch bereits in Erwägung gezogen werde. Jedenfalls aber müsse die Aufrechterhaltung des Verbandverkehrs zwischen den Deutschen und Oesterreichischen Bahnen, einer der werthvollsten und mit viel Geduld, Muth und Beharrlichkeit erworbenen Errungenschaft unseres Eisenbahnzeitalters, für die wichtigste Aufgabe erachtet werden.

In der am 25. v. M. zu Breslau stattgehabten **Eisenbahn-Ausschuss-Sitzung** der Königl. Direction der **Oberschlesischen Eisenbahn** mit Delegirten der Handelskammern, landwirthschaftlicher und industrieller Vereine wurde über einen Antrag des landwirthschaftlichen Vereins zu Neisse, betreffend die **Errichtung eines Lagerhauses mit Reexpeditions-Tarifen auf dem Bahnhofe Breslau** der Oberschlesischen Eisenbahn, verhandelt. Für die Frage der Getreidezölle dürften die Motive zu diesem Antrage, welche der Vertreter des genannten Vereins hervorhob, besonders beachtenswerth erscheinen. Derselbe wies nämlich darauf hin, dass das Schlesische Getreide eine bessere Verwerthung erhalte durch seine Beimischung zu dem qualitativ geringeren ausländischen Product. Mit Hülfe des Reexpeditionsverfahrens gestatte ein Lagerhaus diese Manipulation ohne Schädigung der billigen Durchgangsfrachten und nicht nur die Landwirthschaft, sondern auch der Handel Breslau's hätte an der Errichtung eines solchen Lagerhauses ein wesentliches Interesse. Der Präsident der Breslauer Handelskammer theilte ganz die Ansicht des Antragstellers und plaidirte in diesem Sinne für Erweiterung der Differentialtarife; auch von anderer Seite wurde Gleiches hervorgehoben und nachdem der Vertreter der Oberschlesischen Bahn dem Projecte die regste Theilnahme zugesagt, wurde dasselbe zur weiteren Berathung einem engeren Ausschusse überwiesen.

Die ordentliche Generalversammlung der **Berlin-Stettiner Bahn** findet statutengemäss stets am letzten Donnerstag des Monats Mai statt. Da diesmal die ordentliche Generalversammlung mit der ausserordentlichen combinirt werden soll, in welcher über den Verkauf der Bahn an den Staat definitiv beschlossen wird, werden also beide Versammlungen für Donnerstag, den 29. Mai, einberufen werden.

In seiner Sitzung am 9. d. M. hat der Ausschuss der **Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn** erklärt, die von dem Staat offerirte Rente von 4 pCt. für die Stamm-Actionaire bei Uebertragung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn an den Staat der Generalversammlung nicht befürwortend vorlegen zu können, und der Staatsregierung die Aenderung ihres Vorschlags dahin anheimgegeben, dass die Rente auf $4^1/_2$ pCt. erhöht wird. Massgebend für den Beschluss des Ausschusses ist vor Allem die Erwägung der zeitigen Lage des Berlin-Potsdam-Magdeburger Unternehmens, in welcher eine irgend drängende Veranlassung zum Verkauf nicht gefunden werden kann, so dass der Actionair nur einer besonders günstigen Offerte gegenüber ein festes Staats-Renten-Papier der Actie vorziehen wird. Zwar ist für die drei letzten Jahre die Dividende auf $3^1/_2$ pCt. festgestellt; der Reinertrag des Unternehmens ist indessen an sich ein grösserer gewesen. Es sind nämlich im Jahre 1878 fast 600 000 M., fast 1 pCt. Dividende zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen verwendet; und wenn auch dieser Betrag den Actionairen zur Zeit nicht als Dividende gezahlt wird, so ist dies doch eine zeitige Last, die später denselben in ziffermässig zu bestimmender Höhe zu Gute kommt. Schon jetzt ist der Betrag der amortisirten Obligationen so hoch, dass die Zinsen desselben ein halbes Procent Dividende repräsentiren. Dazu kommt, dass in den letzten Jahren etwa 450 000 M. jährlich dem Erneuerungsfonds mehr zugeführt, als daraus verausgabt sind, und dass eine Verringerung dieser Rücklagen mit Rücksicht auf die heutigen Materialienpreise wohl durchführbar erscheint. Ausserdem sind nicht unerhebliche Beträge zur Verbesserung des Unternehmens theils etatsmässig direct dem Betrieb belastet, theils hierzu aus dem Ueberschuss verwendet. Es kommt ferner in Betracht, dass die allgemeine ungünstige wirthschaftliche Lage in den letzten Jahren auch die Entwickelung des Unternehmens gehemmt hat. Hebt sich der Verkehr der grossen Städte, namentlich Berlin's und Magdeburg's, wieder, was im Laufe der Jahre doch als unausbleiblich anzusehen sein wird, so werden auch die finanziellen Resultate des Berlin-Potsdam-Magdeburger Unternehmens wieder günstigere werden. — Die Koncurrenz der Berlin-Wetzlarer Bahn und der Staatsbahnen überhaupt auch für den Fall, dass die Magdeburg-Halberstädter Bahn in die Hände des Staates übergeht, ist keine solche, um die finanziellen Resultate des Unternehmens wesentlich zu beeinflussen, oder völlig zu gefährden, weil in den Verkehren, welche durch diese Linien beeinträchtigt werden könnten, die Concurrenz schon jetzt einen durchschlagenden Einfluss ausgeübt und eine Theilung der Verkehre unter verschiedenen Linien zur Folge gehabt hat. — Allerdings kann unter den heutigen wirthschaftlichen Verhältnissen von den Verwaltungsvorständen eine bestimmte Zusicherung an die Actionaire über die Rentabilität des Berlin-Potsdam-Magdeburger Unternehmens für die nächsten Jahre in keiner Weise gegeben werden. Aber die nunmehr 30jährige Geschichte aller Eisenbahnen, welche an sich entwickelungsfähige Gegenden durchziehen und nicht zum Mindesten die eigene Geschichte des Berlin-Potsdam-Magdeburger Unternehmens beweisen, dass mit der Hebung des Verkehrs auch die finanziellen Resultate gewachsen sind, wo keine wesentlichen Belastungen aus Ergänzungs- und Neubauten vorlagen. Es liegt somit nach Meinung der Gesellschaftsvorstände kein Grund vor, in einer Zeit des Darniederliegens der gesammten wirthschaftlichen Thätigkeit der Nation, somit in einer für den Verkauf ungünstigen Zeit, ohne eine besonders günstige Offerte des Staats auf die Zukunft des Unternehmens Verzicht zu leisten. Vom Standpunkt des Erwerbers, des Staats aus, scheint aber die Gewährung einer höheren als 4 procentigen Rente nach Vorgang der Verhandlungen mit der Berlin-Stettiner Bahn nicht nur zulässig, sondern billig, weil letztere Bahn für das Jahr 1877 nur eine Dividende von $3^1/_5$ pCt. abgeworfen hat, und der Staat deren Actionären gleichwohl eine Rente von $4^2/_3$ pCt. offerirt. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn hat wegen der Bahnhöfe in Berlin und Magdeburg für den Staat einen weit höheren Werth, als die Berlin-Stettiner Bahn. Die Erklärung der Staats-Regierung wird abgewartet werden, um darüber Beschluss zu fassen, in welcher Form die General-Versammlung mit der Frage zu befassen sein wird, welcher vom Gange der Verhandlungen genaue Kenntniss und somit in jedem Fall Gelegenheit zur Aeusserung gegeben wird.

Der „R. A." veröffentlicht das Gesetz, betreffend die Deckung der für den Bau der Bahnen: **von der Reichsgrenze bei Sierk über Trier und Coblenz unter fester Ueberbrückung des Rheins nach Oberlahnstein zum Anschluss an die Lahnbahn und von Godelheim resp. Ottbergen nach Northeim** erforderlichen Mehrkosten.

Die internationale Conferenz hat den Finanzausweis der St. Gotthardbahn, welcher die Summe von 227 Mill Frcs. als für die Bauausführung geleistet aufweist, für genügend erklärt und genehmigt. Bezüglich der am 3 und 4. d. M. erfolgten Einstellung der Tunnel-Arbeiten durch Herrn Favre in Folge seiner Differenz mit der Bahngesellschaft hat der Schweizer Bundesrath seine Stellung zu Herrn Favre dahin präzisirt, dass für Ausführung des Tunnels ihm nur die Gesellschaft verantwortlich sei. Sollte daher die Arbeitseinstellung Folgen veranlassen, welche sein Einschreiten nothwendig machen würden, so werde er seine Beschlüsse der Gesellschaft mittheilen und für ihre Vollziehung sorgen. Der Schweizer Bundesrath scheint übrigens nun allen Ernstes seine Stellung der Gotthardbahngesellschaft gegenüber besser als bisher wahren zu wollen. Am 1. d. M. hat er über die Organisation der staatlichen Aufsicht über den Bau dieses Unternehmens folgenden Beschluss gefasst: 1. Der Bundesrath nimmt das Recht in Anspruch, in den Verwaltungsrath der Gotthardbahn einen Viertheil der Mitglieder nach freier Wahl zu ernennen und ohne dass die Wahlfähigkeit an den Besitz von Actien oder an irgend welche anderen Bedingungen von Seite der Gesellschaft geknüpt werden kann. Dieses Wahlrecht des Bundesrathes ist in die Statuten der Gesellschaft aufzunehmen. 2. Die Gotthardbahn-Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass die Artikel 36—40 der jetzigen Statuten aufgehoben werden und auf entsprechend abzuändernde neue Bestimmungen (unter Berücksichtigung des obigen Beschlusses) zur Wahl eines neuen Verwaltungsraths zu schreiten. 3. Die Wahl des Ober-Ingenieurs sowie der mit diesem abzuschliessende Anstellungsvertrag unterliegen der Genehmigung des Bundesraths. 4. Der Bundesrath nimmt die Befugniss in Anspruch, von den Verhandlungen und der Geschäftsführung der Gesellschaft (Direction, Verwaltungsrath und General-Versammlung) nach Gutfinden, sei es durch Einsicht der Acten und Einvernahme der Behörden, jederzeit Kenntniss zu nehmen. 5. Abgesehen von denjenigen Fällen, in denen nach den Gesetzen, Bundesbeschlüssen und internationalen Verträgen dem Bundesrathe ein Entscheidungsrecht zukommt, sind Beschlüsse und Verfügungen der Gesellschaftsbehörden, welche für den gehörigen Fortgang der Arbeiten von Wichtigkeit sind, sowie wichtigere Verträge über Bahn- und Hochbau, Anschaffungen und Lieferungen, auf Verlangen der an einer Sitzung theilnehmenden Abgeordneten der Wiedererwägung zu unterstellen und dürfen bis zur Vornahme derselben nicht vollzogen werden. 6. Die Gotthardbahngesellschaft ist verpflichtet, während der Bauzeit der Bahn an die Bauaufsichtskosten einen jährlich durch den Bundesrath zu bestimmenden Beitrag zu leisten. 7. Der Bundesrath behält sich vor, seinerzeit für die Betriebsperiode weitere Beschlüsse zu fassen. 8. Das Eisenbahndepartement ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Deutsche Localbahnen.

In Thüringen und Preussisch-Sachsen scheint endlich in diesem Jahre eine Anzahl Local- und Secundärbahnen ihre Genesis zu erleben. — Es sind lauter kleine normalspurige Zweigbahnen zur Thüringischen, Halle-Casseler und Sangerhausen-Erfurter Eisenbahn, deren grössere Anzahl der Initiative des Baurath Plessner in Gotha ihr Entstehen verdanken werden und unter denen wir als am weitesten gefördert anführen:

1. Die Bahn von Eisenberg nach Crossen; sie ist fertig finanzirt und steht vorm Baubeginn. Im Ganzen $8^1/_2$—9 km lang, liegt sie zum grössern Theil im Strassenplanum und wird ohne Betriebsmittel 400 000 Mk. kosten.
2. Die Bahn von Merseburg nach Mücheln, in Vorarbeiten und Finanzirung begriffen, wird bei $15^1/_2$ km Länge ohne Betriebsmittel etwa 680—700 000 Mk. kosten und soll eventuell noch um $8^1/_2$ km bis nach Schaafstädt verlängert werden.
3. Die Bahn von Querfurt nach Ober-Röblingen, $12^1/_2$ km lang, zum Theil durch ziemlich koupirtes Terrain führend, dürfte ohne Betriebsmittel 600—630 000 Mk. Kosten erheischen.
4. Die Zweigbahn von Frankenhausen nach Artern, in der Finanzirung begriffen, wird zum Bau vorbereitet und hat eine Länge von 15 km in ebener Gegend, welche excl. Betriebsmittel ca. 600 000 Mk. kosten sollen.

Bei all diesen Bahnen ist eine Verpachtung des Betriebes ins Auge gefasst und eingeleitet.

Ferner beginnen in Kurzem die Vorarbeiten für

5. die 26 km lange Localbahn von Meuselwitz nach Gera, und sind beendet für die kleine Linie Wutha-Ruhla, für welche letztere soeben die Landtage der betreffenden Thüringischen Staaten eine Beihilfe von ca. 15 000 Mk. pro Kilometer bewilligt haben.
6. Endlich mag noch erwähnt werden, dass sich Bestrebungen geltend machen, auch Rudolstadt mit Blankenburg, Königsee etc. in Schienenverbindung zu bringen.

Dagegen lässt sich das frühere Project der Unstrutbahn noch nicht wieder aufnehmen, weil die verschiedenen Interessenten derselben uneinig sind.

Obige Mittheilungen lassen erkennen, dass eine höchst sorgsame Projectsverfassung und die überaus günstigen Conjuncturen für alle Eisenbahnbedarfsartikel es jetzt ermöglichen, selbst einschliesslich des Grunderwerbs (denn nur die Bahnhofterrains werden meist frei gegeben), aber ohne Betriebsmittel, sogar in hüglichem, unebnen Terrain für 42 000—50 000 Mk. den Kilometer normalspurige Localbahnen mit Stahloberbau herzustellen und sollte dieser Umstand auch für andere Gegenden ein Sporn sein, die Zeit auszunutzen und muthig vorzugehen.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 7. April 1879. (Rumänische Convention und Ungarische Nordwestbahn. Die Mährische Grenzbahn und Fragen der Bahnpolitik. Budget-Resolutionen. Donau-Uferbahn. Ungarische Betriebsdirectionen. Passagier-Schlafzimmer. Refactien-Kündigung. Petroleum und Erdwachs. Couponprocess und Ausgleich. Heilanstalt-Errichtung. Rentabilitäts-Uebersicht.)

Im Ungarischen Unterhause wurden die Gesetzesvorlagen über die Convention mit Rumänien betreffend die Bahnanschlüsse und die Rückstellung der Caution an die Concessionäre der Nordwestbahn angenommen. Letztere Bahn ist Dr. Stroussberg'schen Andenkens und war eigentlich nie im Ernst projectirt, obzwar oder vielmehr weil sie durch die Hände von vier Banken ging, von welchen zwei jetzt die ganze Caution von 650 000 fl. deshalb zurückerhalten, weil mit Rechtsansprüchen gedroht wurde, welchen die Regierung im Interesse ihres Credites aus dem Wege gehen wollte. In der Debatte über die Rumänischen Anschlüsse bezeichnete der Ministerpräsident den bisherigen Zustand in Vercierova als längst unhaltbar, während der Communications-Minister sein Vorgehen zu rechtfertigen suchte. Sobald dieses Gesetz sanctionirt ist, werden wir dasselbe nachtragen.

Im Oesterreichischen Herrenhause war die Vorlage über die Staatsgarantie für die Mährische Grenzbahn wieder Gegenstand des Angriffes gegen die Regierung. Minister Chlumecki schlug denselben aber treffend zurück. Seiner Rede entnehmen wir folgende Stellen allgemeineren Inhaltes: „Die Annahme besteht einmal überall im Publicum, dass der Staat für die volle Verzinsung der ausgegebenen Prioritäts-Obligationen aufkommen müsse. Diese Annahme ist es, welche den Credit der Prioritäten begründet, ein Credit, dessen Intacterhaltung in der That eine wesentliche Aufgabe der Regierung ist, weil er mit dem Staatscredite in einem ganz innigen Zusammenhange steht.“ Dass eine Bahn, welche die Staatsgarantie geniesst, auch eine nicht garantirte Bahn betreibt, baut oder erwirbt, bezeichnet der Minister als ein unseliges Verhältniss und fährt fort: „Wir haben aber leider dieses Verhältniss bei einer ganzen Reihe von Eisenbahn-Unternehmungen. Im Kleinen kommt es fast bei jeder Eisenbahn vor. Im grösseren Umfange weise ich nur hin auf die Nordwestbahn, auf die Elisabethbahn, wo garantirte und nicht garantirte Unternehmungen in Eine Hand gelegt sind, ohne dass es je nothwendig schien, für diese Zusammenlegung einer garantirten und nicht garantirten Bahnlinie ad hoc eine specielle gesetzliche Genehmigung zu erwirken. Das Gesetz sagt: „Für jede bestimmte Bahn besteht eine bestimmte Staatsgarantie“, verbietet aber in keiner Weise, dass jene Actien-Gesellschaften, welche eine garantirte Linie erwerben, auch eine nicht garantirte Eisenbahnlinie betreiben. Jene Actien-Gesellschaften können ja auch andere Unternehmungen, beispielsweise eine Maschinenfabrik oder den Bergbau, betreiben. Ich suche vergebens nach einer Bestimmung des Gesetzes, welche das verbietet. Das geht allerdings auf den Rücken der Actionäre. Die Actionäre waren und sind diejenigen, welche die etwaigen Verluste aus einem solchen Geschäfte zu tragen haben. Aber dass darin eine Gesetzwidrigkeit zu suchen wäre, das, glaube ich, ist nicht richtig. Es handelt sich hier nicht um das Interesse dieser oder jener Bank, sondern vielmehr ganz allein um die Besitzer von Prioritäts-Obligationen, welche in dem Glauben und in der Annahme, sie kaufen Prioritäten einer garantirten Bahn, und im Vertrauen auf den wiederholten Ausspruch des Abgeordnetenhauses und der Regierung, man könne es nicht zugeben, dass Prioritäten einer garantirten Bahn nothleidend werden, ganz sicherlich veranlasst wurden, ihre Ersparnisse in garantirten Prioritäten anzulegen, ohne Rücksicht auf das hier obwaltende eigenartige Rechtsverhältniss und vielleicht ohne Lesung des Textes, welcher auf den Obligationen steht und welcher allerdings über das bestehende Rechtsverhältniss keinen Zweifel walten lässt. — Mit dem Credit hat es eine besondere Bewandtniss. Gewiss ist es, dass die Verpflichtung, diesen Prioritäten-Besitzern ihre 5 fl. zu sichern, für den Staat durchaus nicht besteht. Mehr als 336 000 fl. ist der Staat weder rechtlich noch moralisch schuldig zu geben. Aber für den Staat, meine ich, darf die reine Rechtsfrage nicht immer allein massgebend sein. Ich frage, wenn ein Misstrauen auf dem Prioritätenmarkte entsteht, wenn nun das ganze Rechtsverhältniss als zweifelhaft, als unklar geschildert wird, wenn diese Obli-

gationen, die zum grössten Theile in den Händen des kleinen Mannes und im Auslande sind, wenn also diese Prioritäts-Obligationen und nicht nur diese, sondern auch die Prioritäts-Obligationen anderer Bahnen nun zurückströmen nach Oesterreich, schädigt dies nicht in hohem Grade den öffentlichen Credit? Und dies wäre ein Schaden, der für den an den öffentlichen Credit appellirenden Oesterreichischen Staatsschatz gewiss grösser wäre, als das Opfer von 75 000 fl. jährlich, das hier möglicherweise in Frage kommt. Die Regierung hat geglaubt, diese Gefahr nicht auf sich nehmen zu können, und sie hat geglaubt, dass es besser sei, in einem solchen Falle, der ein ganz specieller Ausnahmsfall ist, der nicht wieder vorkommen kann, so vorgehen zu sollen".

Im Oesterreichischen Budgetausschuss wurden auch folgende allgemein gehaltene **Resolutionen** gefasst, während in Betreff einer Bahn nähere Nachweisungen gefordert wurden. Diese Resolutionen lauten: 1. Die Regierung wird aufgefordert, bei Ertheilung von Vorschüssen auf Grund der Ertrags-Präliminarien der Eisenbahn-Unternehmungen die Grenze des Nothwendigen und der vom Staate übernommenen Verpflichtungen strenge einzuhalten und dafür zu sorgen, dass das etwa zu viel Geleistete sammt Zinsen stets alsbald rückersetzt werde. 2. Die Regierung wird ersucht, zu veranlassen, dass künftighin im Central-Rechnungsabschlusse sowohl die Zahlungen, welche den Eisenbahn-Unternehmungen aus dem Grunde geleistet wurden, trotzdem ihre reine Einnahme das garantirte Reinerträgniss überstieg, als auch die Zinsen für Ueberzahlungen, welche sich bei den auf Grund der Ertrags-Präliminarien ertheilten Vorschüsse ergaben, und zwar abgesondert bei dem Capitel: „Subventionen und Dotationen" verzeichnet werden.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurde der **Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau der Donau-Uferbahn** eingebracht. Nach Artikel 1 soll die Regierung ermächtigt werden, die Bahn von der Stadlauer Brücke bis zum Anschlusse an die Eisabethbahn nächst Kaiser - Ebersdorf auf Staatskosten fortzusetzen. Zum Zwecke der Inangriffnahme dieses Baues soll nach Artikel 2 der noch unverwendete Rest des für den Bau der Donau-Uferbahn bewilligten Credits von 300 000 fl. verwendet werden. Die Artikel 3 und 4 handeln von den für diesen Bau zu gewährenden Befreiungen und Artikel 5 enthält die Vollzugsclausel. Dem Motivenberichte ist Folgendes zu entnehmen: In Folge der äussersten Einschränkung der Bahnanlagen der im Betriebe stehenden Strecke, sowie in Folge der öconomischen Bauführung hat sich gegenüber den für den Bau bisher bewilligten Specialcrediten von einer Million Gulden eine Minderauslage von 296 980 fl. ergeben. Dieser Creditrest dürfte allerdings noch eine kleine Herabminderung erfahren; immerhin wird aber noch ein namhafter Betrag erübrigen, womit ohne neuerliche Creditforderung für das laufende Jahr die längst in Aussicht genommene Fortsetzung der Donau-Uferbahn in Angriff genommen werden kann. Die Elisabethbahn hat seinerzeit die nicht garantirte Linie Penzing-Hetzendorf bis zur Donaulände bei Kaiser-Ebersdorf fortgesetzt und daselbst an der Ausmündung des Wiener Donaucanals eine provisorische Umschlagstation zum Zwecke einer directen Verbindung ihres Bahnnetzes mit der Donau erbaut. Diese Anlage hat sich jedoch seither in Folge der durch die Donau - Regulirung bedingten Verlängerung des Wiener Donaucanals bei dessen Einmündung in den Hauptstrom als ihrem Zwecke nicht mehr entsprechend erwiesen. Eine befriedigende Abhilfe kann nur durch das Zustandekommen der fraglichen Verbindung der Donau-Uferbahn mit der Donaulände-Bahn geschaffen werden, und diese Verbindung ist zugleich auch für die garantirte Hauptlinie der Elisabethbahn und den Staatsschatz eine Frage von erheblicher Wichtigkeit. Abgesehen von den allgemeinen Vortheilen der hierdurch zu erzielenden neuen Verbindung mit den anderen in Wien einmündenden Bahnen, wird nämlich die Kaiserin Elisabethbahn durch den herzustellenden Anschluss in ihrer wichtigsten Bestimmung als Exportlinie für jene Massengüter, namentlich Getreide- und sonstige Fruchtsendungen, welche auf der Donau aus Ungarn und dessen Hinterländern stromaufwärts verfrachtet und zum grössten Theile in dem städtischen Lagerhause an der regulirten Donau eingelagert, belehnt und verhandelt werden, wesentlich gefördert und vor unberechtigter Concurrenz anderer Bahnlinien geschützt. Dass die Erleichterung des Umschlags von der Donau zur wichtigsten westlichen Exportlinie und insbesondere die erleichterte Abfuhr der im städtischen Lagerhause centralisirten Exportgüter, welche gegenwärtig zum grossen Theile mittelst Strassenfuhrwerks der Kaiserin Elisabethbahn zugeführt werden, nach dem Westen auch dem Getreidehandel zum erheblichen Vortheile gereichen wird, erscheint durch die Kundgebungen der nächstbetheiligten Interessenten bestätigt. Da die Ausführung der in Rede stehenden Verbindung auch für die Erträgnisse der dem Staate gehörigen und von ihm in eigener Regie betriebenen Donau-Uferbahn von dem günstigsten Erfolge sein wird, so sind durch die Direction für Staats-Eisenbahnbauten bereits die erforderlichen technischen Vorarbeiten zum Zwecke des projectirten Bahnbaues durchgeführt worden. Die effectiven Gesammtkosten der circa 5 km langen Fortsetzung der Donau - Uferbahn sind ohne Rücksicht auf die mit rund 150 000 fl. präliminirten Kosten der von der Kaiserin Elisabethbahn herzustellenden neuen Kaistation an der regulirten Donau, jedoch mit Einschluss einer Baureserve von 60 000 fl. auf 450 000 fl. veranschlagt. Da der in Rede stehende Bahnbau die Kaiserin Elisabethbahn in hohem Masse interessirt, so beabsichtigt die Regierung, dieselbe auch unter geeigneter Form zur Tragung eines Theiles der Lasten heranzuziehen und hat zu diesem Behufe mit dem Verwaltungsrathe der Kaiserin Elisabethbahn bereits Unterhandlungen eingeleitet.

Die Verhandlungen, betreffend die **Errichtung selbstständiger Ungarischer Betriebsdirectionen der gemeinsamen Verkehrsanstalten** sind nach Mittheilung des „Budapester Correspondenten" nunmehr in ein neues Stadium getreten. Nachdem die Directionen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Südbahn sich bereits über einen dem Ungarischen Communicationsminister vorzulegenden Gegenantrag geeinigt hatten, erhielten diese beiden Directionen, sowie die der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft eine Zuschrift des Oesterreichischen Handelsministers, welche die Weisung enthielt, dass das Oesterreichische Ministerium, mit Berücksichtigung der Wünsche der Ungarischen Regierung nach eingehenden Verhandlungen den beigelegten Entwurf ausgearbeitet habe, und dass das Ministerium geneigt sei, ähnlichen zu treffenden Vereinbarungen seine Zustimmung zu geben. Dieser Entwurf enthielt zwar in einigen Punkten bezüglich der selbstständigen Stellung des Ungarischen Betriebsdirectors weitergehende Concessionen als die von den beiden Directionen früher vereinbarten; nachdem aber der Oesterreichische Handelsminister die Bemerkung gemacht hatte, dass er seinen Entwurf der Ungarischen Regierung übermittelt habe, beschlossen die drei gemeinsamen Verkehrsanstalten, den Entwurf des Oesterreichischen Handelsministers zu dem ihrigen zu machen und denselben dem Ungarischen Communicationsministerium als Gegen-Proposition zu unterbreiten. Dies ist bereits geschehen, und steht nunmehr eine hierauf bezügliche Antwort des Ungarischen Communicationsministers aus, die aber in kurzer Zeit erfolgen dürfte. Wesentliche Differenzen sind nicht mehr vorhanden.

Das K. K. Handelsministerium hat nachfolgenden vom 21. März d. J. datirten Erlass an die unterstehenden Privat-Eisenbahnverwaltungen gerichtet: „Im Interesse der Hebung des Personenverkehrs besteht in mehreren Stationen des inländischen Eisenbahnnetzes die Einrichtung, dass Wohnräume in den Bahnhofgebäuden als **Passagier-Schlafzimmer** ausgestattet sind und regelmässig durch Vermittelung des Bahnhofsrestaurateurs dem reisenden Publicum zur Benutzung überlassen werden. Desgleichen ist in einzelnen Fällen durch die Bahnverwaltungen selbst oder mit ihrer werkthätigen Unterstützung für die Herstellung geeigneter Unterkunftsräume in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe Vorsorge getroffen worden. Das Handelsministerium ist durch den Mangel einer Uebersicht des dermaligen Bestandes der bezeichneten Einrichtungen, welche im Interesse der Förderung des Reiseverkehrs alle Beachtung verdienen, veranlasst, die Verwaltungen einzuladen, hierüber ehestens und zwar in Bezug auf das gesammte, von jeder derselben im Betriebe verwaltete Bahnnetz über Zahl und Lage der Unterkunftsräume und die Modalitäten ihrer Ausnutzung Mittheilung hierher einzusenden".

Das Vorgehen der Eisenbahngesellschaften bei der **Kündigung der Refactien**, schreibt die „N. F. P.", ist vielfach irrig aufgefasst worden. Die Eisenbahnen sind keineswegs entschlossen, die Refactien ganz abzuschaffen. Die Kündigung ist ihnen durch die Verordnung der Regierung förmlich aufgenöthigt worden. Nachdem die Publicationspflicht der Refactien schon am 1. April eintrat, hatten die Verwaltungen gar nicht die Zeit, erst zu prüfen, welche Refactien unter den geänderten Verhältnissen auch ferner fortbestehen können, und mussten sich zunächst die Actionsfreiheit für die Zukunft durch die Kündigung wahren. Dass kein principieller Beschluss vorliegt, die Refactien aufzuheben, wird durch das Vorgehen einer Bahn bewiesen, deren Verwaltungsrath erst in seiner letzten Sitzung neue Tarifnachlässe für einzelne Versender bewilligt und somit gezeigt hat, dass er keineswegs gewillt ist, der Publication durch Nichtgewährung von Refactien auszuweichen. Auch hat die Direction dieser Bahn keineswegs alle Refactienverträge, sondern nur die seit dem Beginne des Jahres abgeschlossenen gekündigt. Jetzt wird eben in jedem einzelnen Falle neuerdings geprüft werden, ob angesichts der nun geltenden Verordnung der Tarifnachlass wieder eingeräumt werden kann. Massgebend ist nicht immer die Quantität und die Strecke, sondern die Bahnverwaltung wird auch die speciellen Verhältnisse der Unternehmung prüfen, welche den Nachlass fordert, und untersuchen, ob der Transport ohne Tarifreduction unterbleiben müsste. (Thatsächlich haben nur sehr wenige Bahnen Refactien gekündigt, während andererseits die Wiener Handelskammer der Regierung ihren Dank für die Refactienverordnung votirt hat.)

Die Erhöhung des Eingangszolles für das Amerikanische Petroleum von 1 fl. 5 kr. auf 3 fl. pro 100 kg hat die erwartete Hebung des Galizischen Petroleums nicht bewirkt. Die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn hat über Ersuchen mehrerer Petroleumproducenten bei den betheiligten Bahnen eine Gleichstellung mit den Frachtsätzen für das Amerikanische Product beantragt. Bemerkenswerth ist auch eine vom Director dieser Bahn, K. K. Regierungsrath Pichler, zusammengestellte sehr reichhaltige und derzeit erschöpfende Collection von Galizischem Petroleum und Erdwachs nebst den bezüglichen Neben- und Kunstproducten, welche Collection einem Museum zugedacht ist.

Während in der Tagesordnung für die Generalversammlung der Elisabeth Westbahn der Antrag eines ausländischen Actionärs auf Anbahnung eines Ausgleichs mit der durch die Oesterreichischen Gesetze ermöglichten legalen Vertretung der Obligationsinhaber über die Zahlung der Obligationen in einem reducirten Goldbetrage figurirt, wird der Inhalt eines Urtheils bekannt, mit welchem das Leipz. Reichsoberhandelsgericht in einem Couponprocesse wider die Franz-Josefbahn zu Gunsten der Beklagten entschieden, respective das Urtheil des Appellationsrichters, der gleichfalls auf Zahlung in Silbergulden erkannt hatte, bestätigt hat. In den Motiven wird ausgeführt: „Der Appellationsrichter verwirft mit Recht die Annahme, dass die Obligationen die Beklagte zur Zahlung ihrer Schuld in Oesterreichischem Silber oder in Thalern oder in Süddeutschen Gulden „als nebeneinander gestellten selbstständigen Leistungen im Sinne einer sogenannten Alternativobligation“ verpflichtet haben, gelangt vielmehr in Prüfung des Obligationsinhaltes zu dem Verständniss, dass „die Beklagte sich nicht alternativ zu mehreren, sondern nur zu einer, inhaltlich identischen Geldleistung, nämlich zu 200, respective 10 fl. Oesterreichischen Silbers hat verpflichten wollen und nur gleichzeitig für die von ihr anzuweisenden Zahlplätze die Berichtigung dieser rechtlich fixirten Geldschuld in den äquivalenten Werthzeichen der Thaler-, respective Süddeutschen Währung zugesagt hat“. Und weil das gegenseitige Werthverhältniss damals münzvertragsmässig festgestanden, so seien neben den eigentlichen Gegenstand der Schuldverpflichtung (200, respective 10 fl. Oesterreichischen Silbers) die danach (in Gemässheit jenes Vertrages) correspondirenden Gleichheitswerthe Nord- und Süddeutscher Währung ($133^1/_3$ Thaler und $233^1/_3$ Gulden Süddeutscher Währung) zur Seite gestellt, ohne damit irgendwie verschiedene alternative Obligationsobjecte zu bezeichnen“. Es wird ferner in den Motiven anerkannt, dass es nicht die Absicht der Contrahenten gewesen sein könne, ihr Obligationsverhältniss dem örtlichen Rechte der ausserösterreichischen Zahlungsplätze zu unterwerfen, was übrigens angesichts der Feststellung des oben erwähnten Inhalts der Obligation auch bedeutungslos sei.“ Hoffen wir, dass diese Entscheidung des obersten Deutschen Handelstribunals den Couponstreit in richtigere Bahnen lenkt.

In dem Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten hielt Bahnarzt Grossmann der Oesterreichischen Nordwestbahn einen interessanten Vortrag mit Anregungen zu Verbesserungen im Eisenbahnsanitätswesen. Der Vortrag, welcher in der Idee der Errichtung einer allgemeinen Heilanstalt für Eisenbahnbedienstete und deren Familien gipfelte, fand lebhaften Beifall und hatte zur Folge, dass ein Comité mit der Mission bestellt wurde, demnächst positive Anträge darüber zu erstatten, welche Schritte der Club seinerseits behufs thatkräftiger Förderung der angeregten Idee vorzunehmen hätte. Da auch leitende Persönlichkeiten grösserer Bahnunternehmungen (Kaiserin Elisabethbahn, Oesterreichische Nordwestbahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn etc.) die Wahl in dieses Comité bereitwillig angenommen haben, so steht zu hoffen, dass ein glücklicher Gedanke auf fruchtbaren Boden gefallen und zu segensreicher Entwickelung berufen ist.

Statt des übrigens nicht ungünstigen Wochen-Coursberichtes bringen wir nach dem „Tresor“ die Uebersicht der Rentabilität der Bahneffecten zu Ende des I. Quartals 1879. In Noten verzinslich. Prioritäten: K. Ferdinands Nordbahn in C.-M. (104,50) 4,52, K. Ferdinands Nordbahn in Oe. W. (98,50) 4,56, Theissbahn (86,25) 5,79. Eisenbahnactien: Elisabethbahn I. Em. fl. 200 C.-M. (173,75) 6,04, Theissbahn fl. 200 Oe. W. (194,75) 5,13. In Silber verzinslich. Prioritäten: Albrechtbahn (72,70) 6,87, Alföld-Fiumaner Bahn I. Em. (71,90) 6,95, Donau-Drau Eisenbahn (64,10) 7,80, Böhmische Westbahn (94) 4,78, Elisabethbahn [Hauptbahn] (94) 4,78, Elisabethbahn: Linz-Budweis I. Em. (89,25) 5,60, Salzburg-Tirol (83,70) 5,97, Eperies-Tarnow (68) 7,35, K. Ferdinands Nordbahn [Mährisch-Schlesische] (103,40) 4,83, K. Ferdinands Nordbahn Anlehen 1872 (105,80) 4,72, Franz-Josefbahn Em. 1867 (89,30) 5,59, Galizische Karl-Ludwigbahn I. Em. (100,75) 4,96, Kaschau-Oderberger Bahn (73,30) 6,82, Lemberg-Czernowitzer Bahn I. Em. (79,80) 5,63, Oesterreichische Nordwestbahn lit. A. (89,75) 5,57, Rudolfbahn I. Em. (80,50) 6,21, Siebenbürger Eisenbahn (65) 7,69, Ungarisch-Galizische Eisenbahn (68) 7,35, Ungarische Nordostbahn (69) 7,24. Eisenbahnactien à fl. 200 Oe. W.: Alföld-Fiumaner Bahn (123,50) 8,09, Elisabethbahn [Salzburg-Tirol III. Em.] (133,50) 7,49, Franz-Josefbahn (138,25) 7,23, Kaschau-Oderberger Bahn (107,50) 7,44, Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (128,50) 7,78, Nordwestbahn litt. A. (122) 8,19, Rudolfbahn (130,75) 7,64, Siebenbürger Eisenbahn (95,50) 10,47, Ungarisch-Galizische Eisenbahn (89,50) 11,17, Ungarische Nordostbahn (120) 8,33. In Gold verzinslich. Prioritäten à 500 Francs: Oesterreichische Staatseisenbahn (161,50) 4,31, Südbahn (114,30) 5,69.

Niederländische Correspondenz.

Aus dem Geschäftsbericht der Holländischen Eisenbahngesellschaft ist das Folgende zu entnehmen:

Durch die Inbetriebnahme der Staats-Eisenbahnstrecke Amsterdam-Zaandam (15. Mai) und der von der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft gebauten Linie von Zutphen nach Winterswyk (24. Juli) beträgt die Länge sämmtlicher von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen Bahnen 352 km.

Die durchschnittliche Länge in 1878 betrug 324 km gegen 298 km in 1877.

Die Betriebsergebnisse dürfen in vielen Beziehungen befriedigend genannt werden.

Die Betriebsjahre 1877 und 1878 verglichen, ergeben folgendes Resultat:

	1878	1877
Actien	15 000 000	15 000 000
Anleihen	21 761 000	21 761 000
Amortisirt sind	1 253 190	1 160 840
Noch nicht ausgegeben	10 600	10 600
Gesammt-Anlagekosten	37 493 080	35 987 564
Die Einnahmen betrugen:		
I. Auf sämmtlichen Linien excl. der Nord-Holländischen Staatsbahn (Helden-Zaandam).		
Aus dem Personenverkehr	2 974 545	2 782 067
Aus dem Gepäck- und Güterverkehr	1 107 401	1 050 225
Aus dem Viehverkehr	78 233	77 278
Ueberhaupt	4 278 201	4 044 721
Pro Kilometer	17 320	17 778
Pro Zugkilometer	2,09	2,10
Die Einnahmen auf den neuen Linien betrugen:		
Zaandam-Amsterdam	13 435	—
Zutphen-Winterswyk	35 386	—
II. Auf der Nord-Holländischen Staatsbahn.		
Aus dem Personenverkehr	279 164	279 558
Aus dem Gepäck- und Güterverkehr	72 301	78 461
Aus dem Viehverkehr	12 146	11 721
Ueberhaupt	409 304	401 639
Pro Kilometer	5 315	5 656
Pro Zug-Kilometer	1,24	1,42
Die Betriebsausgaben betrugen:		
I. Auf sämmtlichen Linien, mit Ausnahme der Nord-Holländischen Staatsbahn.		
Bahndienst	631 921	614 755
Maschinen- und Wagendienst	285 292	279 165
Fahrdienst	1 053 170	999 094
Allgemeiner und Centraldienst	238 062	224 555
Ueberhaupt	2 208 445	2 118 569
Pro Kilometer	8 941	9 312
Pro Zugkilometer	1,08	1,10
Procente der Einnahme	51,62	52,37
II. Auf der Nord-Holländischen Staatsbahn.		
Bahndienst	106 611	91 329
Maschinen- und Wagendienst	55 233	48 226
Fahrdienst	148 768	149 480
Allgemeiner und Centraldienst	24 674	20 185
Ueberhaupt	335 286	309 220
Pro Kilometer	4 354	4 355
Pro Zugkilometer	1,02	1,10
Procente der Einnahme	81,91	76,99
Der Gesammtüberschuss betrug:		
Im Ganzen	2 143 774	2 018 571
Pro Kilometer	9 340	9 767
Hiervon wurden verwendet:		
Für Zinsen auf Anleihen	1 005 258	947 440
„ Amortisation	92 350	89 670
„ Dividende pro Actie (15 000 Stück)	61,75	58,—

Laut offizieller Mittheilung des Herrn Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe ist der Bau der Staatseisenbahn Arnhem-Nymegen so weit fortgeschritten, dass die Eröffnung am 15. Juni d. J. stattfinden kann.

Den Herrn S. Brons in Krolingen und Jos. Levelt in Rotterdam ist durch den Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe in Folge Königlicher Ermächtigung die Genehmigung ertheilt zur Anlegung und zum Betriebe einer Secundäreisenbahn von Breda über Oosterhout nach Geertraidenberg.

Die grösste Fahrgeschwindigkeit auf dieser Bahn darf 15 km pro Stunde nicht überschreiten.

Die mehrflügeligen Bahnhof-Abschlusstelegraphen.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

„Der die Bahnhofs-Abschlusstelegraphen mit mehreren Flügeln betreffende Artikel in No. 27 enthält thatsächliche Unrichtigkeiten.

Es heisst daselbst: „Auf Bahnhof Berlin (der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn) sind 5 Abschlusstelegraphen neben einem der für die Einfahrten in die 5 Perrongeleise der Personenstation aufgestellt.“ Weiterhin heisst es: „Hätte die Potsdamer Bahn noch eine zweite Linie in den Bahnhof einzuführen etc. etc.“

Die 5 Signalflügel, welche über je einem der 5 Geleise der Perronhalle an der vorderen Stirn der Dachwölbung derselben angebracht sind, haben mit dem Bahnhofsabschlusse absolut Nichts zu thun. Es sind Signale, deren lediglich locale Bedeutung an dieser Stelle zu erörtern keine Veranlassung vorliegen möchte und die im Uebrigen ihren Zweck bis jetzt vortrefflich erfüllt haben. Der Bahnhofsabschluss des Personenbahnhofs wird durchaus im Sinne des vom Herrn Verfasser des Artikels in No. 27 für die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn angegebenen Princips und ausserdem im Einklange mit der Deutschen Signalordnung (es führen zwei Linien in den Potsdamer Bahnhof) signalisirt, nämlich mit zwei nebeneinander stehenden Masten, deren jeder einen oberen und einen unteren Flügel hat.

Da das Thema der Signalisirung von Bahnabzweigungen und Bahnhofsabschlüssen zweifellos noch weitere Erörterungen erfahren wird, so halte ich vorstehende Berichtigung für wichtig genug, um Sie zu bitten, dieselbe in Ihr geschätztes Blatt aufzunehmen.

Berlin, den 11. April 1879. Ergebenst
Bessert-Nettelbeck.“

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 10. April 1879. Nach Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn wird die zwischen den Haltestellen Groschowitz und Gr. Stein (an der Linie Oppeln-Gr. Strehlitz) angelegte Haltestelle Tarnau am 15. April d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Niederschlesisch - Märkische Eisenbahn. Die 195 km lange Eisenbahnstrecke Berlin-Blankenheim wird mit folgenden für den Güterverkehr bestimmten Stationen: Berlin, Dreilinden (Wannsee), Drewitz, Michendorf, Beelitz, Brück, Belzig, Wiesenburg, Nedlitz, Lindau, Güterglück, Barby, Stadt Calbe, Neu-Gattersleben, Güsten, Sandersleben, Hettstedt und Mannsfeld am 15. April d. J. zunächst für den Güterverkehr (mit Ausschluss der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren) eröffnet. Die Beförderung erfolgt nach Massgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sowie des diesseitigen Localtarifs vom 1. Juli 1877. Die zur Anwendung kommenden Tarife sind besonders bekannt gemacht und bei uns sowie auf den Stationen käuflich zu haben. Zwischen Berlin und den obengenannten Stationen findet directe Expedition von Gütern von und nach dem Berlin-Dresdener, Niederschlesisch-Märkischen und Nordbahnhof statt. Bei Eil- und Stückgütern sind die Tarifsätze nach den genannten drei Staatsbahnhöfen gleich, für alle Wagenladungsgüter jedoch nach und von dem Nordbahnhofe, sowie dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof der Mehrentfernung entsprechend höher. Im Verkehr nach Berlin werden daher alle Güter auf dem Berlin-Dresdener Bahnhofe zur Abnahme gestellt, wenn auf dem Frachtbrief nicht ausdrücklich der Niederschlesisch-Märkische oder Nordbahnhof als Empfangsbahnhof vorgeschrieben ist. Berlin, den 10. April 1879. Königliche Direction.

2. General-Versammlungen.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Einladung der P. T. Herren Actionäre zu der am Montag, den 12. Mai 1879, Vormittags 10 Uhr in Prag im gesellschaftlichen Administrationsgebäude, Hyberner Gasse No. 1003/II abzuhaltenden

XII. ordentlichen General-Versammlung.

Tagesordnung.

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Verwaltungsjahr 1878 im Zusammenhange mit den, von der ausserordentlichen General-Versammlung vom 17. September 1877 gefassten Beschlüssen.
2. Bericht des Revisionsausschusses, betreffend die Jahresrechnung pro 1878.
3. Neuwahl für die statutenmässig austretenden Verwaltungsräthe.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung und Adjustirung der Gesellschaftsrechnungen pro 1879.

An der General-Versammlung können nach § 20 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 8 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung, d. i. bis 4. Mai, bei einer der nachbenannten Cassen hinterlegt haben und zwar:

in Prag bei der Direction der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn,
in Wien bei der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Tetschen bei der Tetschner Sparcasse,
in Böhm. Leipa bei der Filiale der Böhmischen Escomptebank,
in Warnsdorf bei der Filiale der Böhmischen Escomptebank.

Für die hinterlegten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die Herren Actionäre können sich bei der General-Versammlung auch durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die aber selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sein müssen.

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann nach § 24 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Herrn Actionär 8 Tage vor der General-Versammlung zugemittelt werden. Prag, am 10. April 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft. Fünfzehnte ordentliche General-Versammlung. Der Verwaltungsrath beehrt sich die P. T. Herren Actionäre zu der fünfzehnten ordentlichen General-Versammlung am 13. Mai 1879, um 10 Uhr Vormittags, in Prag (Administrationsgebäude, Hybernergasse No. 1003II) höflichst einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1878.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses betreff der gesellschaftlichen Rechnungen pro 1878.
3. Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Abstossung der schwebenden Schuld durch die Betriebsüberschüsse.
4. Wahl von drei Verwaltungsraths-Mitgliedern in Gemässheit der §§ 35 u. 36 der Statuten.
5. Neuwahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen für das Jahr 1879.

An der Generalversammlung können nach den §§ 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachfolgenden Cassen hinterlegt haben und zwar:

in Prag bei der Direction der K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft;
in Wien bei der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft;
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt.

Gegen diese Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welch' letztere den Zutritt zu der General-Versammlung gewähren.

Die Actionäre können hierbei persönlich erscheinen oder sich durch solche Bevollmächtigte vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sind. (§ 19 der Statuten.)

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten 8 Tage vor der General-Versammlung jedem stimmberechtigten Actionär eingehändigt werden. Prag, 10. April 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.)

Königlich Bayerisch-Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche General-Versammlung der Pfälzischen Eisenbahnen betr. Die Herren Actionäre der drei vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen §§ beigedruckten Zusätze (vergl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen a/Rhein abzuhaltenden ordentlichen General-Versammlung auf Mittwoch, den 30. April 1879, Morgens 10 Uhr ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1878.
II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1878 gemäss § 45 Ziffer 2 der Satzungen.
III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Antrag der Verwaltung:
„Die General-Versammlung wolle genehmigen, das Bau- und Einrichtungs-Capital der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft auf Grund der im Geschäftsberichte pro 1878, Seite 18—20 gegebenen näheren Motivirung
a) für Herstellung der Saargemünder Umgehungs-Curve um den Betrag von . . . . Mk. 265 000.
b) für den theilweisen Umbau der Kettenbarrièren an den Wegübergängen um den Betrag von . . Mk. 25 430.
c) als Zuschlagssumme für Geldbeschaffung, Verzinsung und allgemeine Reserve um . . . . . Mk. 61 570.
oder eventuell bei Annahme eines 4procentigen Zinsfusses für das in Aussicht genommene Prioritätsanlehen um einen entsprechend grösseren Betrag dieser Zuschlagssumme zu erhöhen und die Verwaltung ermächtigen, diesen Posten dem Prioritätsanlehen für die Ludwigsbahn-Gesellschaft beizuschlagen und den Gesammtbetrag dieses Anlehens zuzüglich der bereits durch die vorigjährige General-Versammlung genehmigten Position gemäss der im Geschäftsberichte Seite 19 und 20 vorgetragenen Neuaufstellung des Geldbedarfes bei einem 4½ procentigen Zinsfusse auf Mk. 2 890 000. beziehungsweise bei einem 4procentigen Zinsfusse auf einen entsprechend höheren Betrag festzustellen, — Alles dieses in der Voraussetzung, dass und in soweit die Königliche Staatsregierung diesem Antrage die Genehmigung ertheilt und gemäss § 26 der Satzungen und Ziffer VI der Fusionsgrundlagen die dort vorgesehene Zinsgarantie auf die damit noch nicht versehenen Positionen ausdehnen wird."

V. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere, als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der General-Versammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45 Ziffer 6 der Satzungen 4 Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 23. April d. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a/Rhein über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Actien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen General-Versammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet. Ludwigshafen, 22. März 1879. Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Boecking, Königlicher Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (393)

3. Tarifwesen.

Die unterm 13. Februar cr. publizirte Erhöhung der Frachtsätze für Niederschlesische Steinkohlen ab Juliusschacht tritt sowohl für den Tarif vom 15. September pr. als für den Localverkehr wieder ausser Kraft. Breslau, den 8. April 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (493)

Mit dem 1. April 1879 sind die im **Preussisch-Sächsischen Verbande** bestehenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen Obernigk, Station der Oberschlesischen Eisenbahn, einerseits und den Stationen der Halle-Casseler Bahn andererseits ausser Kraft getreten; von demselben Zeitpunkte ab sind für die genannten Relationen jedoch directe Frachtsätze innerhalb des Schlesisch-Niedersächsischen Verbandes zur Einführung gelangt. Bromberg, den 7. April 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Eisenbahn-Verbandes. (484 J)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für Transporte von Europäischem Holz des Special-Tarifs II in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen zwischen den diesseitigen Stationen Spandau und Wittenberge einerseits und den Berlin-Anhaltischen Stationen Cöthen, Halle und Leipzig andererseits via Berlin kommen ermässigte Frachtsätze zur Berechnung. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen. Berlin, den 8. April 1879. Die Direction. (482)

Zum Ausnahmetarife vom 15. October 1878 für die Beförderung von metallurgischen Erzeugnissen im **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen Verkehre** tritt am 10. d. M. der Nachtrag II, enthaltend Ergänzungen der Waarenclassification, in Kraft. Verkaufspreis 5 Pfg. Köln, 6. April 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (481)

Zum Tarif für den **Magdeburg-Bayerischen Verbands-Güterverkehr** tritt am 15. April a. cr. der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen Heustreu, Mellerichstadt, Münnerstadt, Neustadt a. S., Niederlauer, Rentwertshausen, Rottershausen, sowie Unsleben der Bayerischen Staatsbahn und ist bei den Expeditionen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, am 9. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (488)

Am 15. April d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen (excl. von Pferden) zwischen den Bayerischen Stationen Bamberg, Lichtenfels, Nürnberg, Oberndorf-Schweinfurt, Schweinfurt und Würzburg einerseits und Halle und Magdeburg (Stationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn), Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg (Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn) und Berlin (Station der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn) andererseits in Kraft. Exemplare desselben sind bei den genannten Stationen zu erlangen. Dresden, am 9. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (489)

Der im Tarife vom 1. September v. Js. für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Main-Neckarbahn-Güterverkehr** enthaltene Ausnahmetarif 2 für die Beförderung von Cement, sowie Cementsteinen, Platten, Fliessen und Röhren von Cement im Verkehre zwischen der Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der Köln-Mindener Bahn andererseits, sowie im Verkehre zwischen den Köln-Mindener Stationen Beckum, Bielefeld und Brackwede einerseits und Main-Neckarbahnstationen andererseits tritt mit dem 31. Mai d. Js. ausser Gültigkeit. Köln, 10. April 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (486)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Nach Mittheilung der Direction der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn ist die Gebühr für Eingangsdeclarationen im Verkehr nach Russland via Alexandrowo und Sosnowice (Anlage I. ad A. II. 1. der reglementarischen Bestimmungen und Waaren-Classification) vom 18. Januar d. J. ab von 2 Rubel 50 Kopeken auf 2 Rubel 90 Kopeken erhöht worden. Bromberg, den 5. April 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (492 J.)

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Mit dem heutigen Tage tritt an Stelle und unter Aufhebung des bisherigen Tarifs für den Weichsel-Eisenbahn-Verband vom 13/1. December 1877 nebst allen dazu erlassenen Nachträgen ein neuer Tarif für directe Gütersendungen zwischen Stationen der Königlichen Ostbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und Stationen der Weichsel-Eisenbahn, Warschau-Terespoler Eisenbahn und Südwestlichen Eisenbahnen andererseits nebst den dazu erlassenen reglementarischen und Transportbestimmungen in Kraft.

Derselbe ist bei den betheiligten Stationen einzusehen, sowie auch käuflich zu haben. Danzig, den 9. April 1879. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verbands-Verwaltung. von Winter. (485 J)

Station Protivin der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn scheidet mit dem 25. Mai cr. aus dem Rohzuckerverkehre ab Stationen der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn etc. nach Hamburg, Lübeck etc. via Weipert aus.

Die für den directen Verkehr ab jener Station laut Specialtarifs vom 1. October 1877 bestehenden Frachtsätze treten mit dem genannten Tage ausser Kraft. Berlin, den 9. April 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenb.-Gesellschaft. (487)

4. Submissionen.

Pfälzische Eisenbahnen. Der Bedarf an Materialien zur Uniformirung des Personals, sowie der Bedarf an Schreibmaterialien pro 1879 soll im Wege der Submission in Lieferung vergeben und können die Bedingungen und Gegenstandsverzeichnisse bei unserer Regieverwaltung bezogen werden.

Uebernahmslustige werden eingeladen, ihre Offerten verschlossen und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Uniforms-Gegenständen bezw. Schreibmaterialien

bis zum 19. April, Mittags 12 Uhr franco einzureichen.

Die Submittenten bleiben 14 Tage an ihre Angebote gebunden. Ludwigshafen, den 8. April 1879. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. von Jaeger. (483)

Hinterpommersche Eisenbahn. Auf dem Personenbahnhofe Stettin der Berlin-Stettiner Eisenbahn sollen fünf ungekuppelte Personenzuglocomotiven, sämmtlich complet und betriebsfähig, am 2. Mai cr., Vormittags 11 Uhr, öffentlich meistbietend verkauft werden. Verkaufsbedingungen nebst Beschreibung der Locomotiven liegen sowohl hier bei unserem Büreauvorsteher Laue als auch im Büreau des Berliner Baumarkts zu Berlin zur Einsicht aus, können aber auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ — event. in Briefmarken — von unserem Büreauvorsteher bezogen werden. Stettin, den 20. März 1879. Königl. Eisenbahncommission für die Hinterpommersche Bahn. (394 J)

(Schluss der offiziellen Anzeigen auf S. 27 d. Anzeiger.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 30. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 21. April 1879.

Der einheitliche Deutsche Eisenbahn-Gütertarif.

(Fortsetzung.)

Nachdem wir in voriger Nummer möglichst kurz, aber vollständig erschöpfend skizzirt haben, wie in der in Rede stehenden Abhandlung die Herstellung und Durchführung eines Einheitstarifs als practisch ausführbar unter „Fernhaltung jeder finanziellen Schädignng der einzelnen Bahnverwaltung“ dargestellt wird, wollen wir die Einzelheiten dieses Planes, wenn thunlich in ebensolcher Kürze näher betrachten.

ad 1. Wir erachten es für practisch unausführbar, dass der einheitliche Tarif nur auf den Verkehr der Bahnen untereinander erstreckt werde, während für den Binnenverkehr zwischen den Stationen der eigenen Bahn den Eisenbahnen die bisherige Freiheit belassen bleiben soll. Wenn diese Freiheit eine materiell wesenlose, lediglich formelle sein wird, wenn insbesondere aus der Forderung unseres Autors, dass hinsichtlich der Sätze des Localtarifs Vorsorge für deren allgemeinen Anschluss an diejenigen des Einheitstarifs zu treffen sei, zu folgern ist, dass dieser „Anschluss“ in völliger „Uebereinstimmung“ zu bestehen habe, dann allerdings mögen die selbstständigen Localtarife neben dem Einheitstarife immerhin bestehen können. Was hat aber dann das Publikum von dem Einheitstarife, was die Eisenbahnverwaltungen von der ihnen zugelassenen Freiheit? Das Publikum kann für ein volles Drittel des gesammten Verkehrs des Einheitstarifs sich nicht bedienen, weil, wie der Autor selbst zugesteht, der Umfang der Binnenverkehre zu demjenigen der Verbands- und directen Verkehre in runder Zahl wie 1 : 2 sich verhält. Den Eisenbahnverwaltungen nutzt ein selbstständiger Localtarif, der in allen wesentlichen Bestimmungen, insbesondere auch in den Einheitssätzen mit dem Einheitstarife übereinstimmen muss, absolut gar nichts. Wird aber eine solche Uebereinstimmung nicht gefordert, so kann der Einheitstarif überhaupt nicht zur Geltung kommen, er wird durch die Localtarife untergraben und zu Fall gebracht. Wenn z. B. die Preussischen Staatsbahnen ihren Localtarif von Eydtkuhnen bis zur Preussisch-Lothringischen Grenze bei Sierk nur um ein Geringes niedriger halten, so wird der Einheitstarif für eine enorme Menge von Relationen unterboten, und die Nachbarbahnen sind ausser Stande, dieser Alles verschlingenden Concurrenz entgegenzutreten. Als die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in ihrem Localverkehr das Raum- und Gewichts-Tarifsystem einführten, wurde der damalige Tarifzustand in halb Deutschland erschüttert und diejenige Verwirrung herbeigeführt, welche zu so vielen Recriminationen Anlass gab, und durch den „Reformtarif“ beseitigt wurde. Als dann aber wiederum dieselben Reichsbahnen für ihren Localverkehr den Zonentarif annahmen, mussten wiederum die concurrirenden Verwaltungen wohl oder übel im Süddeutschen Verbande ebenfalls dieses ihnen äusserst unsympathische Tarifsystem acceptiren. Die Freiheit der Localtarife neben dem starren Einheitstarife für den directen und Verbandsverkehr ist demnach nur eine Waffe für die grösseren Bahnen zum Ruin der kleineren.

Aber auch für das Publikum würde der Einheitstarif seinen augenfälligsten, wenn nicht einzigen Vorzug, „eine stabile und übersichtliche Grundlage zu geben, auf welcher die Geschäftsverbindungen sicher angeknüpft und fortgeführt werden können“, von vornherein verlieren, weil jeder Versender fast in jedem einzelnen Falle vor Anwendung des Einheitstarifs prüfen würde, ob er nicht bei ganzer oder theilweiser Benutzung der Localtarife der in Betracht kommenden Verwaltungen in irgend einer Hinsicht günstiger gestellt sein würde.

Wie, endlich, kann an eine solche Trennung zwischen Local- und Verbandsverkehr nur gedacht werden, bei dem Deutschen Eisenbahnnetze, dessen einer grossen Anzahl verschiedener Eigenthümer gehörenden Fäden, in seltsamen Verschlingungen durcheinander laufen? Welche wunderbaren Resultate würden sich ergeben, wenn nach dem Vorschlage unseres Autors „im Binnenverkehre dasjenige, was für den Verkehr an früherer Stelle verworfen wurde, nämlich für die durch besondere Anlagekosten belasteten Bahnen von der Baulänge unabhängige Tarif- oder relative Längen festzusetzen“ beliebt würde, wenn also z. B. die Bergisch-Märkische Bahn in ihrem Localverkehr Düsseldorf-Neuss (Berg.-Märkische Station) für die Rheinbrücke 12 km einrechnen dürfte, was in dem directen Verkehr Düsseldorf-Neuss, Rheinische Eisenbahnstation, nicht gestattet wäre. Das Nebeneinanderbestehen verschiedener Tarifsysteme für den Local- und Verbandsverkehr würde eine solche Menge von Ausgleichungen nöthig machen, dass voraussichtlich eine grössere Anzahl verschiedener dem Publikum zur Kenntniss zu bringenden Tarifpositionen entstehen würden, als der heutige vielgeschmähte Tarifzustand hervorgebracht hat.

ad 2. Wenn unser Autor bei der Construction des Einheitstarifs lediglich die effective Baukilometerzahl des vorhandenen kürzesten Schienenweges berücksichtigt wissen will, gleichviel ob

dieser kürzeste Weg durch flaches Gelände oder über Berg und Thal, über Flussbrücken und durch Tunnels gelegt ist, so hat dies keineswegs seinen Grund darin, dass die Ausgleichung solcher natürlicher Differenzen zwischen den vorhandenen concurrirenden Schienenwegen durch Aufstellung und Annahme entsprechender Tarif- oder relativer Längen für principiell unzulässig erachtet würde. Unser Autor kann vielmehr so gut mit diesem Auswege sich befreunden, dass er für den Binnenverkehr, — also für ein volles Drittel des Gesammtverkehrs —, die Aufstellung solcher relativen Längen, welche an Stelle der wirklichen Entfernung der Berechnung des kilometrischen Frachtsatzes als Grundlage dienen sollen, für nothwendig und statthaft erklärt. Für den directen und Verbandsverkehr soll aber diese Massregel zurückgewiesen werden, weil die „practische Durchführung mannigfachen Bedenken unterliegt, da eine solche Tarifconstruction sich auf völlig abstracte Grundlagen stützt, welche, künstlich errichtet, überdies noch durch verschiedene Einflüsse fortwährendem Wechsel ausgesetzt ist“, und — „weil die ja auch gegenwärtig im Verbandsverkehr übliche Ermittelung einer von den wirklichen Entfernungen abweichenden Tarifkilometerzahl, deren Festsetzung auf einem Compromiss der betheiligten Verbandsverwaltungen beruht, unter der Herrschaft eines Einheitstarifs keine Berechtigung mehr für sich hat“.

Was diesen letzteren Einwand betrifft, so vermögen wir absolut keine Begründung dafür zu finden. Ob eine Berechtigung vorliegt, kann nur vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltungen oder von demjenigen des Publikums geprüft werden. Dass die Ersteren von der Berechtigung überzeugt sind, geht aus den vielen im gegenwärtigen Verbandsverkehre vorgekommenen und noch vorhandenen Anwendungen des fraglichen Hülfsmittels hervor.

Es kommt also nur noch das Publicum in Betracht. Dass es für Dieses im Allgemeinen vortheilhaft ist, wenn die Transporte nicht künstlich vertheuert werden, muss zugegeben werden. Damit ist aber nicht entschieden, dass eine Abweichung im wohlbegründeten Falle für das Publicum von Nachtheil sein würde, und dass sie nicht sogar nothwendig ist, um für das Publicum selbst eine sonst eintretende ungleichmässige, ungerechte Behandlung abzuwenden. Wenn z. B. vom Orte A nach dem 100 km entfernt in dem nämlichen Wasserlaufe gelegenen B die seit Jahrhunderten vorhandene Strassen- und Wasserverbindung schon vor Jahren durch eine Eisenbahn verbessert wurde, welche nur halb so viel kostete, als die nur 50 km lange Bahn, welche kürzlich zwischen den durch unwegsame Gebirge getrennten Orten A und C unter Herstellung von kostspieligen Brücken und Tunnels eine bis dahin gänzlich mangelnde Verbindung schuf, so liegt es doch auf der Hand, dass ein Einheitstarif, welcher bei gleichen Sätzen nur die effectiven Längen berücksichtigt, die alten Verkehrsbeziehungen zwischen A und B zu Gunsten der neuen zwischen A und C in unerhörtem Masse benachtheiligen muss. Wollen wir auf concrete Fälle hinweisen, so zweifeln wir nicht daran, dass auch unser Autor die Forderung der Berücksichtigung der effectiven Baulänge bei der Tarifconstruction für die St. Gotthardbahn, für die unterseeische Bahn zwischen Frankreich und England, bei Aufnahme dieser Bahnen in das Gebiet des Einheitstarifs mit niedrigen Einheitssätzen, für absurd erklären würde. Aehnlich sind aber auch in Deutschland die Verhältnisse bezüglich der grossen Strombrücken, der Bahnen durch den Schwarzwald, den Harz, der Berliner Stadtbahn und anderer.

Für uns steht demnach das Gegentheil von der Ansicht unseres Autors fest, nämlich, dass gerade im Einheitstarife die Berücksichtigung angemessener relativer Längen nicht nur berechtigt, sondern geradezu nothwendig ist, um dem Publicum eine gerechte Behandlung angedeihen lassen zu können.

Was den ersteren Einwand betrifft, dass die practische Durchführung mannigfachen Bedenken unterliege, so verweisen wir lediglich auf unsere bezüglichen Ausführungen in No. 20 dieses Blattes, welche unser Autor ebenfalls kennt, aber nicht richtig aufgefasst hat. Wir finden ferner, dass in dieser Frage der Autor sich widerspricht.

Wenn er nämlich zur Grundlage der practischen Durchführung seines Systems die Einigung sämmtlicher Bahnverwaltungen über ein alle Relationen umfassendes Vertheilungs-Tableau fordert, in welchem allen natürlichen Verhältnissen bezüglich der Anlagekosten und der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Linien und Bahntheile durch Absetzung und Zuschlag von Tarifkilometern Rechnung getragen werden soll, so verlangt er ja ganz genau dieselbe Arbeit mit allen ihren Consequenzen, Vortheilen wie Mängeln, für das Verhältniss der Bahnen unter sich, welches wir auch für das Verhältniss der Bahnen zum Publicum gewünscht haben. Wir ersehen daher nicht, wo die mannigfachen Bedenken für die practische Durchführung ihre Begründung finden könnten. Endlich, wenn unser Autor die Annahme relativer Längen deshalb verwirft, weil „zur Verfolgung practischer Zwecke jedenfalls derjenige Weg der geeignetste ist, welcher sich dem Bestehenden möglichst eng anschliesst“, so vermögen wir erst recht nicht, ihn zu verstehen.

Das Natürliche ist, dass jede Bahnlinie nach Massgabe der eigenthümlichen Verhältnisse die für sie geeigneten Tarifsätze annimmt. Eine Folge hiervon war und ist die noch heute vorhandene Mannigfaltigkeit der Einheitssätze, eine Mannigfaltigkeit, die nur in Folge der stets wachsenden Concurrenz der Bahnen unter sich durch Gleichstellung auf den concurrencirten Routen und durch Verbandstarife theilweise hat vermischt werden müssen. Diese Mannigfaltigkeit schadet auch keineswegs deshalb, weil sie principiell unrichtig ist, sondern nur, weil sie verwirrt und die sofortige klare Einsicht in alle Tarifverhältnisse erschwert. Der Einheitstarif kann daher nur die Aufgabe haben, in formeller Hinsicht Klarheit und Einheit zu schaffen, in materieller Beziehung (abgesehen von den Auswüchsen der Ausnahme- und Differentialtarif-Bildungen) hat er Nichts zu ändern. Diese positive und negative Aufgabe kann aber nur auf dem einzigen Wege gelöst werden, dass die durch Einführung eines Einheitssatzes eintretenden erheblichen und unerträglichen Verschiebungen des heutigen auf natürlicher Basis beruhenden Zustandes durch die Aufstellung von Tarif- oder relativen Längen wieder ausgeglichen werden.

ad 3. Durch die in Vorschlag gebrachte complicirte Berechnung durchschnittlicher Einheitssätze soll dem von vielen Seiten gegen einen Einheitstarif erhobenen Einwande: „Derselbe führe eine zu grosse und für den Verkehr schädliche Verschiebung in den Frachtpreisen herbei“, jede Begründung genommen werden.

Unseres Erachtens kann das vorgesteckte Ziel auf diesem Wege nicht erreicht werden, da die Basis für die Ermittelung und Anwendung der Durchschnittssätze gar zu schwankend ist.

Ergeben beispielsweise die Berechnungen der Einnahmen pro Entfernungs- und Gewichts-Einheit in fünf verschiedenen Relationen folgende Zahlen:

1. Rel. pro Einheit .	10, für die beförderten	50 Sendungen .	500
2. „ „ „ .	8, „ „ „	10 „ .	80
3. „ „ „ .	9, „ „ „	25 „ .	225
4. „ „ „ .	12, „ „ „	100 „ .	1200
5. „ „ „ .	11, „ „ „	15 „ .	165
so ergiebt sich aus den Summen		200 Sendungen .	2170

ein Durchschnittssatz von 10,85.

Aendert sich nun in Folge irgend welches natürlichen Ereignisses demnächst die Frequenz der einzelnen Routen, so würden unter Betrachtnahme der alten Tarifeinheiten folgende Zahlen sich ergeben:

1. Rel. pro Einheit .	10, für die beförderten	60 Sendungen .	600
2. „ „ „ .	8, „ „ „	40 „ .	320
3. „ „ „ .	9, „ „ „	50 „ .	450
4. „ „ „ .	12, „ „ „	40 „ .	480
5. „ „ „ .	11, „ „ „	10 „ .	110
	Sa.	. 200	Sa. . 1960

Es hätte also das Publicum dieses mal nur 1 960 zu bezahlen, während ihm in Folge Einführung des Durchschnittssatzes von 10,85 auch jetzt wiederum 2 170 abgefordert werden.

Unser Autor beabsichtigt aber denjenigen Weg einzuschlagen, „welcher sich dem Bestehenden möglichst eng anschliesst." Der bestehende Zustand ist aber in Consequenz des Naturgemässen vielfach der Art, dass auf billigen, leichten Betrieb gestattenden und gut frequentirten Bahnen erheblich niedrigere Einheitssätze zur Anwendung kommen, als auf theueren Bahnen mit schwierigem Betrieb. Diese wie jene brauchen gerade wegen dieser verschiedenen Einheitssätze nur nach der Kilometerzahl der effectiven Baulänge zu rechnen, und alle stehen sich gut dabei, ohne den Interessen des Publicums zu nahe zu treten. Wenn nun dieses natürliche Verhältniss durch einen Einheitstarif derart geändert werden soll, dass die erstgenannten Bahnen ihre niedrigen Sätze erhöhen, die letztgenannten die höheren ermässigen müssen, und dass ihnen bei Leibe nicht gestattet wird, eine Ausgleichung der hierdurch eintretenden Verschiebungen in der Einrechnung anderer Kilometerzahlen zu suchen, so *kann offenbar nur das eine Resultat sich ergeben, dass im ersteren Fall das Publicum zu Gunsten der Bahnen, im letzteren die Bahnen zu Gunsten des Publicums in erheblicher, unerträglicher Weise geschädigt werden.* Ein solches Resultat wird zwar keineswegs von unserem Autor beabsichtigt, denn er bezweckt ja, durch seine „eingehende bis auf die Details sich erstreckende sachliche Untersuchung zu zeigen, dass der geplante, reichsgesetzliche Einheitstarif weder Handel und Verkehr durch Preisverschiebungen beunruhigen, noch die bei dem Eisenbahnbetriebe betheiligten Privatcapitalien vergewaltigen wird." Um nun dieses letztere, die Eisenbahneigenthümer berührende Ziel zu erreichen, bringt Autor einen ausgleichenden Modus der Vertheilung der Einnahmen in Vorschlag. Wie aber die Ausgleichungen für die dem Handel und Verkehr drohenden Preisverschiebungen herbeigeführt werden, darüber wird in der ganzen Abhandlung nicht die mindeste Andeutung gegeben.

Wir schliessen daher wohl mit vollem Rechte, dass das vom Autor in Vorschlag gebrachte System des Einheitstarifs solche Preisverschiebungen weder vermeiden noch ausgleichen kann.

Im Uebrigen ist gegen die auf dem beschriebenen Wege vermittelten Durchschnittssätze, welche betragen:

	pro 100 kg	Expeditionsgebühr
für Eilgut	2,24 ₰	+ 40 ₰
„ Stückgut	1,12 „	+ 20 „
„ W. B. Cl. A[1]	0,71 „	+ 20 „
„ „ „ „ B	0,62 „	+ 12 „
„ „ „ „ A[2]	0,55 „	
„ Sp.-T. I	0,46 „	
„ „ „ II	0,36 „	
„ „ „ III	0,27 „	

nicht viel einzuwenden. Aber ebenso brauchbare Durchschnittssätze können bequemer dadurch gefunden werden, dass aus allen zur Zeit auf den verschiedenen Deutschen Bahnen bestehenden Normal-Tarifsätzen der Durchschnitt genommen wird.

Bezüglich der Ausnahme- und Differentialtarife sind wir fürs Erste vollständig damit zufrieden, dass deren Berechtigung und Zulässigkeit im Princip anerkannt wird. Nur dasjenige, was über „die Frachtdisparitäten, wie sie sich jetzt durch die Concurrenzverhältnisse ergeben" gesagt wird, bedarf einer Erörterung, welche indessen mit derjenigen über die Instradirungsfrage zu verbinden ist.

Schliesslich bleibe nicht unerwähnt, dass unser Autor, ebenso wie wir in No. 26 d. Bl., gegen die Annahme einer fallenden Scala — eines Zonen-Tarifsystems — für den generellen Einheitstarif sich ausspricht, und dieselbe höchstens für einzelne Artikel, etwa diejenigen des Specialtarifs III, als opportun erachtet.

ad 4. In der Abhandlung wird die Nothwendigkeit eines Einheitstarifs auch damit motivirt, dass die Aushülfe, welche man in den für einzelne Orte bearbeiteten Stationstarifen zu finden geglaubt habe, sich als ungenügend erwiesen habe. Da aber mit Recht verlangt wird, dass jede Eisenbahnstation Deutschlands in der Lage sein müsse, die Fracht für Sendungen nach allen andern Deutschen Stationen zu berechnen, so wird also das in Aussicht genommene generelle Tarifbuch thatsächlich die Millionen von Positionen enthalten müssen, von denen wir in unserem in No. 26 d. Bl. enthaltenen Aufsatze gesprochen haben. Diesem Tarifbuche stehen aber alle die dort angedeuteten Bedenken entgegen und wir vermissen deshalb sehr, dass unser Autor gar keine Andeutung darüber gegeben hat, *wie die zwar nur formelle aber schliesslich über das Schicksal des Einheitstarifs entscheidende Frage über dessen Einführung in die practische Handhabung gelöst werden soll.* Wir fügen hinzu, dass uns noch immer keine andere Lösung möglich erscheint, als diejenige, welche wir mit dem Vorschlage der Zuhülfenahme der Kartographie angedeutet haben.

ad 5—7. Die von unserem Autor in Aussicht genommene Befriedigung der Bahnen durch die nach Massgabe eines vereinbarten Vertheilungstableaus jeder Linie für die wirkliche *Beförderungsleistung* auszuscheidenden Antheile der Gesammteinnahme hängt in ihren Resultaten lediglich von der Art und Weise der Regulirung der Instradirungsfrage ab. Halten wir uns an diejenigen Auslassungen hierüber, welche im Abschnitt VII der Abhandlungen (cf. sub 7 vorstehend) niedergelegt sind, so können wir vollständig beruhigt sein, dass Verfasser den Eisenbahnverwaltungen volle Freiheit der Instradirung, folglich auch volle Freiheit der Concurrenz aufnehmen lassen will. Denn ausdrücklich sagt er, „dass den einzelnen Bahnen nach dem Inkrafttreten des Einheitstarifs vorerst genau derselbe Antheil an dem durchgehenden Verkehre zu belassen ist, welcher ihnen auf Grundlage des bestehenden Verbandsabkommens gegenwärtig zufällt", „dass es dem Publicum gleichgültig sein muss, auf welchen Linien die Beförderung stattfindet, so dass andere Routenvorschriften als diejenigen, welche sich auf die Bahnhöfe beziehen, nicht mehr zu gestatten sind, wodurch denn die Zutheilung des localen Verkehrs auf die von den betreffenden Orten auslaufenden Bahnlinien sich von selbst regelt". Da nach diesen Sätzen jeder Bahn mit alleinigem Ausschluss jeder Unterbietung der Concurrenzrouten die Möglichkeit bleibt, den Verkehr ihrer Linien zu behalten und zu entwickeln, so würde die vorgeschlagene Vertheilung der Gesammteinnahme unter alle Verwaltungen nach Massgabe deren Antheile an der Gesammtleistung ein correctes, den bisherigen Verhältnissen ziemlich entsprechendes Resultat liefern, wenn nicht durch die Art und Weise der Tarifconstruction alle bestehenden Verhältnisse vollständig umgeworfen würden. *Die Preisverschiebungen, welche mit Einführung von Durchschnittseinheitssätzen ohne regulirende Annahme von relativen Tariflängen unabwendbar verbunden sind, müssen nothwendigerweise den Verkehr in ganz neue Bahnen lenken.*

Die alten, den natürlichen Verkehrsstrassen — den Thälern — folgenden Bahnen werden durch die abkürzenden Bergbahnen so unterboten, dass eine Concurrenzaufnahme unmöglich wird. Würde nicht z. B. die Linie Offenburg-Basel-Singen ihren ganzen Verkehr an die so erheblich kürzere Schwarzwaldbahn Offenburg-Villingen-Singen verlieren, wenn beide in verschiedenen Händen sich befänden?

Wenn aber diesen Bahnen ihr bisheriger Antheil an der *Gesammt-Verkehrs-Leistung* geschmälert wird, so muss auch *ihr Antheil an der Vereins-Einnahme* entsprechend kleiner werden.

Noch schlimmer liegen die Verhältnisse für diejenigen Bahnen, welche durch die so erhebliche Erhöhung der Tarifsätze ihren bisherigen Verkehr zum grossen Theil an andere Verkehrsanstalten, insbesondere an die Wasserstrassen, verlieren werden.

Auf welche Weise gegen solche Aenderungen des gegenwärtigen Zustandes eine Ausgleichung herbeigeführt werden soll, dafür giebt unser Autor keinen Rath. Es ist daher unverständlich, jedenfalls für uns nicht zu ersehen, „dass bei einer solchen Behandlung der Instradirungsfrage, in Verbindung mit dem vor-

geschlagenen Modus der Frachtvertheilung jede finanzielle Schädigung der einzelnen Bahnverwaltungen fern gehalten werden kann."

Zudem scheint auch nicht beachtet zu sein, dass eine Vertheilung der nach der effectiven Kilometerzahl erhobenen Fracht nach Verhältniss der ein für allemal vereinbarten relativen Antheilslängen der betheiligten Bahnen zu unlösbaren Schwierigkeiten führen muss. Wenn z. B. nach dem Vertheilungsplan für die Kölner Rheinbrücke 12 km eingerechnet werden, so hat dies kein Bedenken für die Vertheilung des Frachtaufkommens der im Aachen-Berliner Verkehr über diese Brücke geführten Transporte.

Wie aber soll getheilt werden, wenn es sich um das Frachtaufkommen zwischen Ehrenfeld (Rheinische Bahn) und Berg. Gladbach (Berg.-Märk. Bahn) handelt, bei welchem überhaupt nur ca. 18 km als effective Baulänge in Rechnung zu stellen wären?

Zu allem Diesen kommt nun, dass es uns dünkt, als ob dem Verfasser dasjenige, was er in Abschnitt VII. der Abhandlung zu unserer Beruhigung über die Instradirungsfrage gesagt hat, nicht ernstlich gemeint sei. Wie reimen sich nämlich hiermit folgende Auslassungen der Abhandlung?

In Abschnitt II. wird gegen die Auswüchse des Differential-Tarifsystems geeifert und nachgewiesen, dass auch in den Localtarifen Beispiele unzulässiger Frachtdisparitäten vorhanden seien. „So sind zwischen Essen und Siegen auf der 152 km langen Strecke der Bergisch-Märkischen Bahn und der 186 km langen Strecke der Köln-Mindener Bahn die Tarife gleich; sie betragen im Specialtarif I. 77 ℳ für 10 000 kg.

Dagegen sind zu zahlen:
von Essen nach Betzdorf (17 km vor Siegen) . . 85 ℳ
mithin mehr als nach Siegen . . . . 8 „

Wir finden in diesem Falle Nichts Besonderes, auch Nichts, was durch die strikte Tarifirung nach Massgabe des kürzesten Schienenweges, — also durch den Einheitstarif —, geändert werden könnte, da der Schienenweg Essen-Betzdorf thatsächlich länger ist, als Essen-Siegen. Denn letzterer ist ja nur 152 km, ersterer aber via Köln-Minden 186 — 17 = 169 km, und via Bergisch-Märkisch 152 + 17 also ebenfalls 169 km lang. Dass Betzdorf höhere Fracht bezahlt als Siegen, ist also selbstverständlich, und ebenso selbstverständlich ist es, dass Betzdorf kein Interesse daran haben kann, ob die Transporte für Siegen auch via Köln-Minden, oder nur via Bergisch-Märkisch gehen.

Unser Autor aber hält dergleichen für unzulässig und erklärt consequenter Weise in Abschnitt V:

„Differential-Tarifirungen und Frachtdisparitäten wie sie sich durch die Concurrenzverhältnisse ergeben, verbieten sich bei dem Einheitstarife im Allgemeinen von selbst; demgemäss wären Abweichungen von dem Einheitstarife aus Rücksicht auf particulare Interessen einzelner Bahnen künftig nicht zuzulassen."

Wenn mit der Annahme nicht fehlgegangen wird, dass dieser Satz der wahren Ansicht und Absicht des Verfassers Ausdruck giebt, und dass also Letzterer eine Freiheit der Concurrenzaufnahme, der Instradirung, nur insoweit zugestehen will, als sie mit jenem Principe nicht in Widerspruch geräth, so wird hiermit der freien Concurrenzaufnahme, d. h. der unbehinderten Uebernahme der Sätze der kürzeren Route auf die concurrirende längere, das Todesurtheil gesprochen. Dies wird aber nachweisbar der Ruin mancher Bahnlinie sein und dennoch deutet unser Autor nirgendwo an, wie sich hierfür eine Ausgleichung, eine Entschädigung herbeiführen lässt.

Ziehen wir nunmehr das Facit unserer Untersuchung, so ergiebt sich: dass ein Einheitstarif, welcher auf den Grundlagen der effectiven Kilometerzahl der vorhandenen kürzesten Schienenverbindung und einheitlicher, aus dem Gesammteinkommen aller Deutschen Bahnen durchschnittlich berechneter Einheitssätze construirt wird, einerseits den Handel theils übermässig belasten, theils unnöthig erleichtern, und durch diese Preisverschiebungen den Verkehr grossentheils in andere Bahnen lenken muss, andererseits vielleicht das bisherige Gesammtfracht-Einkommen sämmtlicher Deutschen Eisenbahnen auch in Zukunft aufbringen, sicherlich aber die bisherigen Gesammtfracht-Einkommen der einzelnen Linien und Bahnverwaltungen derartig ändern wird, dass eine Ausgleichung wohl auf keinem Wege, am wenigsten aber auf dem in der fraglichen Abhandlung vorgeschlagenen zu ermöglichen sein dürfte. Da nun diese Schrift zeigen wollte: „dass der geplante reichsgesetzliche Einheitstarif weder Handel und Verkehr durch Preisverschiebungen beunruhigen, noch die bei dem Eisenbahnbetriebe betheiligten Privatcapitalien vergewaltigen wird," **so hat sie ihren Zweck absolut verfehlt,** weil ein Einheitstarif der nach ihren Ansichten, nach Massgabe der von ihr vorgeschlagenen Details ins Leben gerufen würde, gerade den entgegengesetzten Erfolg haben muss.

Folgt nun hieraus, dass ein reichsgesetzlicher Einheitstarif überhaupt unmöglich ist? Wir glauben dies nicht, und halten dabei an denjenigen Vorschlägen fest, welche wir in dem Aufsatze über den „Tarif der kürzesten Route" (cf. No. 20, 21, 26 d. Bl.) niedergelegt haben. Sehr erfahrene Tarif-Sachverständige haben uns zwar ihre Ueberzeugung kund gegeben, dass auch diese Vorschläge nicht practisch ausführbar seien.

Sollten weitere eingehendere Erörterungen auch uns zu dieser Ueberzeugung führen, dann freilich müssten auch wir mit ihnen erklären:

ein reichsgesetzlicher Einheitstarif, welcher dem Handel und Verkehre nützlich und den Eisenbahnen nach ihrer heutigen Lage gerecht sein wird, ist nicht möglich.

R.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 19. April 1879. (Rollende Waare. Theissbahn-Verstaatlichung. Investitions-Anleihe. Brood-Serajewo. Szegedin- und Orsowa-Verciorowa. Pontebabahn. Holz-Export. Semmeringbahn. Die Couponfrage. Tarifverbände und Controle. Nekrologe. Börsenwoche.)

Das Eigenthums- und Verfügungsrecht über rollende Waare ist durch den § 50 des Eisenbahnbetriebsreglements ebensowenig als durch die denselben begründende Bestimmung des Art. 402 des Allg. Deutschen H.-G. geregelt. Aus deren Wortlaute glauben nämlich die Parteien annehmen zu dürfen, dass, insolange nicht durch Bezahlung der Fracht von Seite des bezeichneten Empfängers und durch Aushändigung des Gutes an ihn, demselben formell das Eigenthumsrecht eingeräumt wurde, es dem Versender freistehe, wann und wie immer im vorgeschriebenen Wege durch die Aufgabestation über die Sendung disponiren zu können. Die Eisenbahnen nehmen dagegen den Wortlaut der eingangs erwähnten Paragraphbestimmung buchstäblich und deduciren mit Berufung darauf, dass es dort heisst: „als sie dem Letzteren nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte u. s. w.", aus diesem Wortlaute, sie, nämlich die Eisenbahnen, seien, so lange die Sendung im Rollen ist, nicht verpflichtet, der ergangenen Weisung des Versenders wegen Aufhaltens des Gutes oder wegen Abdirigirens desselben wo anders hin, oder wegen Ausfolgung an einen anderen Adressaten als den zuerst bezeichneten Folge zu geben. Welche dieser beiden Anschauungen die richtige ist, wurde bis heute noch nicht rechtskräftig entschieden. Wir, schreibt der „P. L.", neigen jener Ansicht zu, dass sich der Versender durch den abgeschlossenen Frachtvertrag keinesfalls seines Eigenthums-*) oder Verfügungsrechtes über die zur Beförderung gebrachte Sendung begeben hat. Nach unserer Meinung kann sonach die Eisenbahn aus der unklaren Fassung des Betriebsreglements nicht die Berechtigung ableiten, den Absender in seinen Eigenthumsverfügungen zu beschränken und die Ausführung von ertheilten Dispositionen, wenn dagegen kein sonstiges Hinderniss obwaltet, und der Dispositionsgeber sich zur Tragung der neu erwachsenen Kosten herbeilässt zu verweigern. Verhalte es sich nun aber so oder anders, jedenfalls möchten wir diese Frage im Interesse der Geschäftswelt bündig und unanfechtbar entschieden wissen. So der „P. L.", welcher die sich aus der gegentheiligen Rechtsanschauung für den Handel ergebenden Unzuträglichkeiten des

*) Das Eigenthumsrecht kommt bei dieser Frage gar nicht in Betracht, sondern lediglich das Recht aus dem Frachtvertrag. Eigenthümer des Frachtguts kann sowohl der Versender, als der Adressat, ebenso wohl aber auch ein Dritter ausserhalb des Fracht-Rechtsverhältnisses Stehender sein. Man vgl. die Ausführungen von Dr. Koch über das Dispositionsrecht des Absenders im Jahrg. 1866 No. 23. Die Redaction.

Weitern ausführt. Gegenwärtig steht es auf Grund einer zwischen den Bahnverwaltungen getroffenen Vereinbarung jeder derselben frei, Dispositionen der Versender über rollende Güter zu respectiren oder nicht.

Es ist vorauszusehen, dass eine liberale d. h. affirmative Interpretation dieses § 50 des B.-R. von den Bahndirectionen geübt wird, weil bei dem häufigen Vorkommen solcher Dispositionen deren Nichtberücksichtigung gewiss zu lauten Beschwerden in der Oeffentlichkeit oder zu Processen schon Anlass gegeben hätte, von welchen aber bisher nichts bekannt geworden ist. Sollte nicht schon ein Präjudikat Deutscher Gerichte über diese Controverse bestehen, so wäre es gewiss angezeigt, ein solches im Geltungsgebiete des A. D. H.-G. zu provociren. [U. A. w. g.]

Der einschlagende Art. 402 des D. H.-G. lautet:

„Der Frachtführer hat den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als er nicht Letzterem nach Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat. — Ist dies bereits geschehen, so hat er nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls er demselben für das Gut verhaftet ist." — Siehe auch § 59 (nicht § 50) des V.-B.-R. Die Redaction.

Der Communications - Ausschuss des Ungarischen Abgeordnetenhauses hat nach der Mittheilung des Ungarischen Centralblattes für Eisenbahnen beschlossen, dem Abgeordnetenhause folgenden Beschlussantrag vorzulegen: Durch die Fusion der Eisenbahnlinie Eperies-Orlo mit der Kaschau-Oderberger Bahn fallen die Theilstrecken Eperies-Kaschau der Kaschau-Oderberger Bahn und Kaschau-Miskolcz der Theissbahn zwischen die Eperies-Orloer Bahn und die Ungarischen Staatsbahnen. Um nun der Gefahr, dass der Ungarisch-Galizische Verkehr von Pest abgelenkt werde, zu begegnen, wird der Communications-Minister beauftragt, sobald als thunlich Vorkehrungen für die Uebernahme der Theissbahn in die staatliche Verwaltung zu treffen, und anzuordnen, dass die Bahnzüge der hinter der Theissbahn in der Richtung nach Galizien gelegenen Linien in Miskolcz, die Züge der Ungarischen Staatsbahnen dagegen in den Endstationen jener Linien einlaufen können.

„Endlich sind nach der Mittheilung desselben Blattes die Abrechnungen über den Antheil der einzelnen Bahnen an der im Jahre 1876 geschaffenen Investitions-Anleihe per rund neun Millionen abgeschlossen. Rückständig ist nur noch die Bilanz über die Emission des Gesammt-Anlehens, welche ebenfalls in den nächsten Tagen fertig werden soll. Als Termin zur endgiltigen Ausgleichung dieses Anlehens, dessen Titres den einzelnen Gesellschaften zum Curse von 69 in Gold verrechnet wurden, ist der 1. Juli 1879 in Aussicht genommen."

Der Bau der normalspurigen Eisenbahn von Brood nach Serajewo und vorhergehend die Vollendung der Rollbahn von Zenica nach Serajewo mit normalspurigem Unterbaue erscheint nunmehr — wie der „Bau-Unternehmer" mittheilt — nach jeder Richtung hin gesichert. Die diesbezüglichen Vereinbarungen mit dem Kriegsministerium sind bereits getroffen, und gehen dieselben dem Wesen nach darauf hinaus, dass die Financirung sich auf eine ungewöhnlich grosse Anzahl von Jahren erstreckt, derart, dass vorderhand eine directe Inanspruchnahme des Staates ausgeschlossen bleibt. In Folge dringender Aufforderung seitens der Kriegsverwaltung besichtigte der Baurath Schwarz mit einem Vertreter des für die Financirung in Aussicht genommenen Bankhauses diese Trace; nach seiner Rückkehr wird ein grösseres Engagement von Ingenieuren statthaben, und sind in dieser Hinsicht in erster Linie die kürzlich von der Direction für Staatseisenbahnbauten entlassenen Techniker ins Auge gefasst.

Durch die Katastrophe vom 12. März wurden sowohl Strecken der Staatsbahn, als der Alföldbahn überschwemmt und der Verkehr auf beiden Linien unterbrochen. Die Verwaltungen beider Bahnen bieten nun Alles auf, um die Betriebsstörung nächst Szegedin möglichst rasch zu beheben. Besonders energisch, schreibt die „Presse", geht die Oesterreichische Staatsbahn vor, da es ihr darum zu thun ist, möglichst rasch die Stockung auf ihrer südöstlichen Linie zu beheben und der Eventualität vorzubeugen, dass der directe Verkehr: Orsova-Verciorova auf dem Umwege über Temesvar eröffnet werden müsste. Diese Strecke soll nämlich am 18. d. M. endlich eröffnet werden, nachdem die Ungar.-Rumän. Eisenbahn-Convention bereits vom Kaiser ratificirt wurde. Der grossartige Apparat, über welchen die Oesterreichische Staatsbahn verfügt, bewährt sich auch bei dieser Gelegenheit, wo es der Bewältigung eines bisher beispiellosen Verkehrshemmnisses gilt. Um für die Zukunft gegen alle Ueberschwemmungsgefahren geborgen zu sein, lässt die Staatsbahn ihren Damm bei Szegedin in einer Ausdehnung von acht Kilometern, um 0,3 m über das Niveau der höchsten bis jetzt beobachteten Ueberschwemmung heben, wobei für den Abfluss auch der bedeutendsten Wassermassen durch Herstellung eines einen Kilometer langen Durchlasses mit Holzüberbrückung vorgesorgt wird. Ebenso lässt die Alföldbahn ihre sämmtlichen Dämme erhöhen. Die betreffenden Arbeiten sind bereits in Angriff genommen und lässt sich deren Vollendung, da über tausend Arbeiter aufgeboten sind, noch gegen Mitte April erwarten. Wohl sind die Kosten dieser Reconstructionsarbeiten keine geringen, abgesehen von dem bereits erlittenen Schaden, welcher bis jetzt ca. eine halbe Million Gulden ausmacht. Doch scheut die Staatsbahn nicht vor den Auslagen zurück, um nur je eher über ihr gesammtes Netz verfügen zu können. Uebrigens wird die Staatsbahn die Kosten nicht allein zu bestreiten haben, da für einen Theil derselben die Ungarische Regierung aufzukommen hat. Das Arrangement wegen dieser Kosten wurde noch hinausgeschoben, während betreffs der Feststellung der von beiden Bahnen (deren Dämme sich kreuzen) zu leistenden Dammarbeiten und des demnach herzustellenden Ringdammes zum Schutze der Stadt Szegedin mehrere Conferenzen mit den Regierungsvertretern in Pest stattfanden.

Am 11. d. M. ist zwischen der Oesterreichischen Regierung und der Rudolfsbahn ein Vertrag, betreffend den Betrieb der Staatsbahnlinie Tarvis - Pontafel abgeschlossen worden. Die Rudolfsbahn übernimmt, nach Inhalt desselben, auf die Dauer der Concession den gesammten Betriebsdienst und führt den Betrieb ohne besonderen Gewinn für die Actionäre. Sie ist verpflichtet, die für die Grenzstation und den internationalen Verkehr abgeschlossenen oder abzuschliessenden Staatsverträge einzuhalten. Die Betriebs-Vorauslagen sind von der Rudolfsbahn zu tragen und erhält dieselbe dafür eine Pauschalvergütung. Die Betriebseröffnung hat binnen vier Wochen vom Tage der seitens des Handelsministeriums an die Gesellschaft zu richtenden Aufforderung stattzufinden. Zur Vervollständigung der Materialvorräthe und zur Dotirung der Cassen erhält die Gesellschaft vier Wochen vor der Betriebseröffnung aus dem Baufonds einen unverzinslichen Vorschuss von fl. 25 000. Die Staatsverwaltung stellt der Rudolfsbahn jene Bestandtheile des Fahrparks zur Verfügung, welche dieselbe zur Ergänzung ihres eigenen Parkes für den Betrieb benöthigt. Der Zweigbahnhof Tarvis bleibt im ausschliesslichen Besitze der Rudolfsbahn. Dagegen erwirbt die Staatsverwaltung auf Concessionsdauer das Recht auf die unbeschränkte Mitbenutzung dieses Bahnhofes. Die Rudolfsbahn hat für die Staatsbahnstrecke Tarvis-Pontafel eine getrennte Betriebsrechnung zu führen. Bei dem directen Verkehr zwischen der Staatsbahnlinie und der Rudolfsbahn werden die Einnahmen pro rata der auf jeder der beiden Bahnlinien zurückgelegten Kilometer vertheilt. Von den Betriebsausgaben werden die Erhaltungskosten des Ober- und Unterbaues und des Hochbaues, die ersten ordentlichen Auslagen und die Miethe für den fremden Bahnhof direct von der Staatsbahnlinie bestritten. Die nicht besonders zu verrechnenden Betriebsauslagen werden mit 55 pCt. der Transporteinnahmen der Pontebabahn pauschalirt. Dieser Procentsatz hat jedoch nur bis zu einer Maximaleinnahme von fl. 150 000 im Jahre zu gelten. Von jeder Mehreinnahme sind als Ausgabeprocent 25 pCt. vom Plus anzunehmen. Die von der Staatsverwaltung ersetzten Betriebskosten der Pontebabahn sind von der Rudolfsbahn in ihre Betriebsrechnung einzustellen. Nur der Staatsverwaltung steht das Recht der Kündigung zu und diese behält sich eine dreijährige Kündigungsfrist vor.

Der Holzexport aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland, welcher angeblich durch die angeordnete Veröffentlichung der Refactien ebenfalls gefährdet sein soll, spielt nach einer der „Presse" entnommenen Zusammenstellung eine sehr wichtige Rolle, was schon aus den Export-, respective Importziffern Deutschlands hervorgeht. Im Jahre 1878 hat Deutschland an Holz überhaupt und speciell aus Oesterreich-Ungarn oder über Oesterreich-Ungarn (im Falle eines Transitverkehrs durch Oesterreich, der übrigens nicht gross ist) bezogen:

Artikel	Import	Davon aus Oesterr.-Ungarn
	Zollcentner	
Holzborke, Gerberlohe	1 353 350	720 327
Balken und Blöcke von hartem Holze	3 406 210	2 207 431
Balken und Blöcke von weichem Holze	9 448 643	5 065 763
Bohlen, Bretter, Latten, Fassholz . .	18 707 451	6 338 052

Aus diesen wenigen Ziffern geht schon hervor, dass der Holzbezug Deutschlands aus Oesterreich-Ungarn bisher sehr bedeutend war, ja in gewissen Artikeln bildete Oesterreich-Ungarn das Hauptbezugsland. Von Bohlen, Brettern, Latten und Fassholz kamen auch auf der Ostsee beträchtliche Mengen nach Deutschland, da aber Oesterreich auf der Weichsel viele Holzmengen verschifft, die schliesslich nach Danzig einlaufen, so ist anzunehmen, dass auch darunter Oesterreichische Erzeugnisse sich befinden. Nebstdem gelangen nach Deutschland Scandinavische und Russische Producte; sie genau zu bezeichnen, ist indessen nicht möglich.

Anlässlich des 25jährigen Jubiläums der Semmeringbahn hielt an der Technik Professor Rziha einen Vortrag, in welchem er die Vorgeschichte des Baues der Semmeringbahn und

die Bedeutung desselben für die Entwickelung des Eisenbahnwesens besprach. Nachdem schon im Jahre 1840 im Auftrage des Erzherzogs Johann der Semmeringpass zum Zwecke der Ueberschienung studirt worden war, wurde Ghega im Jahre 1842 von Baron Kübeck mit den Vorarbeiten betraut. Im Jahre 1845 bereiste er im Auftrage der Regierung Amerika, um Erfahrungen zu sammeln, in welcher Weise man daselbst Tracen von bedeutender Steigung bewältige. Im Jahre 1849 wurde zur Tracirung nach dem Entwurfe Ghega's geschritten. Die Concurrenz des Jahres 1851 setzte einen Preis von 20 000 Ducaten für die beste Construction einer Locomotive aus, welche im Stande wäre, auf der im selben Jahre eröffneten Probetrace 2 500 Centner in einer Stunde 1½ Meilen zu fahren. Alle concurrirenden Locomotiven übertrafen diese Anforderungen. Die „Bavaria", die 3 400 Centner in einer Stunde 2½ Meilen fuhr, gewann den Preis. So war dem Gedanken Ghega's, dass die Steigung des Semmerings durch blosse Benützung der Adhäsion bewältigt werden könne, durch das Vorhandensein einer geeigneten Locomotive die practische Durchführbarkeit gesichert. 1854 wurde die Semmeringbahn dem Betriebe übergeben. Der Bau war eine vorzügliche Schule für die Oesterreichischen Ingenieure. Die culturhistorische Bedeutung dieses Werkes und seine Stellung in der Entwickelung des Eisenbahnwesens wird am besten durch die Bemerkung erläutert, dass es das Muster wurde, dem die grandiosen Alpenbahnen der Gegenwart, die St. Gotthard-, Brenner-, Mont-Cenis-, Pacific-, Sierra-Nevadabahn nachgebildet wurden.

Im juridischen Verein wurde über die Couponfrage ein Vortrag gehalten, welcher zwar im Ganzen die Deutschen Judicate nicht vom exclusiv Oesterreichischen Standpunkte beurtheilte, aber doch für die Nothwendigkeit von Schutzmassregeln u. A. durch Bildung eines Actienvereins der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen für deren Waggons plaidirte, ein ebenso undurchführbares, wie auf einer handgreiflichen Täuschung beruhendes Project, das in die Reihe jener „Mittelchen" gegen die Angriffe der Deutschen Couponsgläubiger reagirt, welche der Vortragende mit Recht selbst verurtheilte. Der Vertreter einer Bahn, welcher die diesseits gerichtliche Anordnung ihrer Nichtverpflichtung zur Goldzahlung durchsetzen will, trat seiner Behauptung der Erfolglosigkeit solcher Klagen in überzeugender Weise entgegen. Diese Klagen lauten nämlich auf Erkenntniss, „dass das betreffende Anlehen in Oesterreichischer Währung contrahirt und sammt Zinsen in dieser Währung zu zahlen sei; dass die Bahngesellschaft nicht verpflichtet werden könne, Zahlstellen im Auslande behufs Einlösung der Schuldverschreibungen zu errichten; dass die bei den Zahlstellen des Auslandes zu leistenden Capitals- und Zinsenzahlungen in effectiver Silbermünze in Oesterreichischer Währung oder mit dem Aequivalente der dortigen Landeswährung zu zahlen und die Besitzer der Schuldverschreibungen, rücksichtlich Coupons, nicht berechtigt seien, die Zahlung in Gold nach dem Werthverhältnisse von 1 fl. Süddeutscher Währung = $1^5/_7$ *M.* oder 1 Thlr. der Thalerwährung = 3 *M.* Gold zu begehren." Zu demselben Resultate gelangt auch ein Artikel in den „juristischen Blättern" und zwar dahin, dass nur die augenblickliche Einklagung der Prioritätscuratoren von Seiten der Bahnen „auf Annahme der Silberzahlung" helfen kann. Denn die Vollstreckbarkeit auch der Oesterreichischen Urtheile in Preussen ist zulässig, und jeder vor einem Deutschen Gerichte nach dem 1. October 1879 von dem Verein für die Einführung der Deutschen Gerichtsordnung anhängig zu machenden Klage kann dann der Einwand „der bereits entschiedenen Sache" erfolgreich gemacht werden.

Im Eisenbahnclub hielt dessen Präsident Regierungsrath Director Obermayer der Elisabeth-Westbahn einen sehr lehrreichen Vortrag über Tarifverbände und Eisenbahncontrole. Diese verwickelte Materie wurde zudem vor einem Auditorium, dessen kleinster Theil sich nur mit derselben ex professo beschäftigt, klar und lichtvoll dargestellt. In historischer Entwickelung wurden während der kurzen Zeit einer Stunde die tastenden Anfänge und fortschreitenden Erfolge der Tarifirungs- und directen Verkehrsverbände, sowie der Eisenbahncontrole vorgeführt, die (anfänglich stark angefochtene) Rechtmässigkeit der Controle fand eine sehr scharfsinnige Begründung; sie sind juristisch wie volkswirthschaftlich postulirte Verkehrstheilungen zur Verhütung und Beseitigung des Interessenkampfes der Bahnen, welcher zur gegen- und allseitigen Vernichtung führen muss. Ebenso treffend war die Gegenüberstellung der Concurrenzbestrebungen zweier Bahnen verschiedener Länge nach denselben Gravitationspunkten und die Bezeichnung der Mittel zur Behebung solcher Concurrenzen. Unter Anlehnung an den (noch zu besprechenden) Vortrag des Prof. Engelhhrd „Theorie zur Berechnung der Eisenbahn-Betriebsselbstkosten" plaidirt Herr Obermayer ebenso warm für die Freiheit der Tarifbildung, wie gegen die Complication der Tarife und deren Massregelung zum angeblichen Schutze gewisser Industrien. Angemessener konnte die Clubsaison nicht geschlossen werden.

Neben dem Heimgange des pensionirten Generaldirectors Keissler der Westbahn, einer um das Oesterreichische Bahnwesen hochverdienten, auch im Auslande bekannten Capacität, dem vom genannten Präsidenten des Clubs daselbst auch ein warmer Nachruf gehalten wurde, haben wir auch das plötzliche Verscheiden des Oberinspectors, Kaiserlichen Raths Goth der Oesterreichischen Staatsbahn, eines ebenso ausgezeichneten Fachmannes wie liebenswürdigen Collegen und humanen Vorgesetzten in der Vollkraft seines Wirkens zu beklagen.

Die Börsenwoche gestaltete sich ziemlich günstig; besonders waren Böhmische Westbahn (186) wegen der gewärtigten Superdividende gesucht. Letztwöhentliche Schlusscourse sind:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2162,—	2107,—	Nordbahn . . .	103,50	105,50
Franz-Josefbahn .	138,50	137,—	Franz-Josefbahn .	89,90	91,—
Karl-Ludwigbahn	233,—	234,—	Rudolfbahn . . .	82,50	83,20
Oesterr Nordwestb.	121,50	120,50	Kaschau-Oderb. B.	74,20	74,20
Staatsbahn . . .	256,50	258,50	Salzkammergutb. .	95,70	97,—
Südbahn	67,75	68,—	3 pCt. Südbahn .	115,60	116,25
Theissbahn . . .	195,—	195,50	Theissbahn . . .	87,10	87,50

Schmalspurbahn Rigikaltbad-Scheidegg. Versteigerung auf den Abbruch. Bern, den 14. April 1879. Die Rigi-Scheidegg Bahn, mit Spurweite von einem Meter und Maximalsteigung von 50 per Mille, über welche durch Beschluss des Schweizerischen Bundesgerichtes vom 22. Januar 1878 die Zwangsliquidation verhängt wurde, wird voraussichtlich in allernächster Zeit auf den Abbruch versteigert werden.

Von dem bezüglichen Materiale könnte leicht Manches, namentlich auch in Hinsicht auf die günstige Erwerbsgelegenheit, einer bestehenden oder im Werden begriffenen Localbahn willkommen sein. Dabei denken wir namentlich an das Rollmaterial, das, nach einer uns zugehenden Mittheilung des Masseverwalters bestens erhalten, in der Hauptsache besteht aus:

3 Locomotiven zu je ca. 75 Pferdekräften und einem Gewichte von leer ca. 13 700 kg, geschätzt pro Stück zu Frcs. 15 000;

3 Personenwagen, zu je 55 Sitzplätzen, geschätzt pro Stück zu Frcs. 4 000;

3 Güterwagen von je 100 Zentner Tragkraft, geschätzt pro Stück zu Frcs. 1 000;

hierzu Ausrüstungsgegenstände, Werkstätte- etc. Inventar.

Dieses Rollmaterial hatte auf der Rigibahn Radien von 100 m zu durchlaufen. Etwaige Reflectanten haben sich an den Masseverwalter Wendelstein in Bern zu wenden.

Militärtelegraph im Russisch-Türkischen Kriege.

Dem bereits erwähnten Bericht des Telegraphendepartements entnehmen wir, dass die am 1. Januar 1877 insgesammt 64 260½ Werst betragende Länge der Kronstelegraphen mit 124 999 Werst Drathlänge im Laufe des Jahres um 2 280 resp. 4 115 Werst zugenommen hat. Die Hauptthätigkeit bezog sich auf den Bau von Linien, welche in strategischer Beziehung nothwendig und durch den Türkischen Krieg bedingt waren. Zu diesen gehören u. A. folgende: von der Station Serebrjakowo der Zarizynschen Bahn zur Stanitza Ust-Medwjeditzkaja (im Lande der Donischen Kosaken); von Chrenowo zur Stadt Pawlowsk (im Woronescher Gouvernement); von Nicolajew nach Wossnesensk (Chersonsches Gouvernement); von Samostja nach Tomaschew und von Janow nach Bjelgora (Ljublinsches Gouvernement); von Otschakow nach Nicolajew (am Schwarzen Meer); von Karasubazar nach Sudak und von Tarchankut nach Ak-Metschet (in der Krim); von Ungheni nach Skuljany und von Tatarbunar nach Kubeja (an der Rumänischen Grenze) sowie von Tatarbunar an die Donaumündung.

Ferner wurde auf Verlangen des Turkestanschen Generalgouverneurs eine Linie von Kokan nach Margellan ausgeführt.

Die Gesammtlänge der auf dem Asiatischen Kriegsschauplatz hergestellten Telegraphenlinien belief sich auf 1 034 Werst mit 1 289½ Werst Drathlänge.

Die Herstellung und der Betrieb der Telegraphen auf der Balkanhalbinsel wurde einer Post- und Telegraphenabtheilung übertragen, welche bei der Mobilmachung der Donauarmee ins Leben gerufen wurde. Vom October 1877 an unterstand diese Abtheilung direct dem Chef des Generalstabs. Die Versorgung dieser Telegraphenabtheilung mit den nöthigen Materialien, Mannschaften etc. geschah durch das Kaiserliche Telegraphenamt. Seit dem Uebergang der Armee über den Balkan wurde auch an den Bau der Linie von der Station Gusch über Wasluj und Byrlad geschritten und gleichzeitig von der Rumänischen Regierung das ausschliessliche Benutzungsrecht eines Drathes auf der Linie Tekutsch-Bukarest erworben. Von Bukarest aus wurden alsdann Abzweigungen zur Donau bis Giurgewo und Simnitza ausgeführt. Nach dem vollbrachten Uebergang der Armee über die Donau begann die Herstellung der Telepraphen auf feindlichem Boden zur Verbindung mit dem vorrückenden Heer. Das Telegraphenmaterial für den Bau in der Dobrudscha in Bulgarien und Rumelien wurde per Bahn und per Wasser aus den Magazinen in

Kieff, Bender und Odessa beschafft. Auf diese Weise wurden auf der Balkanhalbinsel im Jahre 1877 insgesammt 1 344 Werst Telegraphenleitung mit 2 530 Werst Drathlänge gelegt.

Die der Indo-Europäischen Gesellschaft gehörende Telegraphenlinie wurde bei der Landung der Türkischen Truppen zwischen Gudaur und Gagram am 30. April zerstört, wobei die der Gesellschaft gehörenden Stationen verbrannt wurden, was in der Folge auch mit den der Russischen Regierung gehörenden Stationen in Suchum und Otschemtschir geschah. Die Zerstörung bezog sich auf 80 Werst Länge, die eisernen Telegraphenstangen, der Drath, die Isolatoren etc. wurden gestohlen. Um die Beförderung der internationalen Depeschen auf der wichtigsten Indo-Europäischen Linie nicht aufzuhalten, stellte die Russische Regierung der Gesellschaft die Krons-Telegraphenleitung über Stawropol zur Verfügung; einige Zeit darauf erbaute auch die Gesellschaft eine Umgehungslinie über Tiflis und Wladikawkas mit theilweiser Benutzung der Krons-Telegraphenstangen. Zur Zeit ist die ursprüngliche Indo-Europäische Linie wieder hergestellt.

Mit Beginn des Krieges wurde seitens der Türkischen Regierung der Betrieb auf dem unterseeischen Kabel Odessa-Constantinopel eingestellt. Diese Linie war seiner Zeit von einer Privatgesellschaft, der Black Sea Co. Ltd. auf Grund Russischer und Türkischer Concessionen erbaut worden. Im weiteren Verlaufe des Krieges stellte die Türkische Regierung nach und nach den Betrieb auf sämmtlichen Haupt-Telegraphenstationen ein, so dass die Telegramme aus Westeuropa den colossalen Umweg über Indien und Persien machen mussten. Der Betrieb des unterseeischen Kabels Odessa-Constantinopel hat erst am 1. Februar 1878 wieder begonnen.

Zur Vervollständigung vorstehender Uebersicht sind wir in der Lage, unseren Lesern den Bericht eines der Vorstände der Feld-Telegraphenabtheilung mitzutheilen, der charakteristische Streiflichter auf die ganze Gebahrung wirft.

Ein derartiger Feldtelegraphenpark setzt sich aus 7 Abtheilungen zusammen und zwar: No. 1 bestehend aus 1 Unteroffizier und 2 Gemeinen, welche die auszuführende Linie mit Klötzchen abstecken; No. 2 besteht aus 6 Gemeinen, welche die Löcher mit Hacken an den durch No. 1 mittelst Klötzen bestimmten Punkten aushauen. No. 3 besteht aus 3 Gemeinen, welche die Stangen beizutragen haben. No. 4 hält 7 Mann, welche den Draht abwickeln, No. 5 sind 6 Mann, welche die Stangen in die Löcher einsetzen, den Draht in die Isolatoren einlegen und anziehen, No. 6 besteht aus 1 Unteroffizier und 3 Mann, welche die fertige Linie nachsehen und ausbessern. No. 7 endlich wird aus 1 Unteroffizier und 8 Gemeinen gebildet, welche als Reserve dienen und jeweils bei derjenigen Abtheilung einspringen müssen, welche mit der Arbeit im Rückstand ist. Gewöhnlich arbeiten hiervon 2 bei der zweiten und 2 bei der dritten Abtheilung als den am meisten in Anspruch genommenen.

Die Ausrüstung eines solchen Parks ist auf 33⅔ Werst Linienlänge berechnet und zeichnet sich nur etwa dadurch aus, dass statt der sonst üblichen Zelten die Russische Feldtelegraphie eigene Wagen hat, welche zur Anlage von Stationen auf freiem Felde dienen. Die Morseapparate werden beim Transport unnöthigerweise auseinandergenommen, was sehr häufig unliebsamen Aufenthalt bei Errichtung der Stationen verursacht.

In praxi erfordert die Leitung eines solchen Parks natürlich sehr viel Erfindungsgabe oder Debrouillirungstalent, da der Transport der Materialien oft ein sehr schwieriger ist und da es oft am aller Nothwendigsten fehlt. So berichtet denn unser Gewährsmann, wie er oft die mit 8 Pferden bespannten Fuhrwerke nicht von der Stelle bringen konnte und für dieselben eine grössere Zahl Büffel requiriren musste, wie er des öfteren in Ermangelung von Telegraphenstangen Türkische Baracken niederreissen liess, um das zu deren Bau verwandte dünne Holzwerk zu benutzen, ja mitunter bei den Kosakenregimentern Lanzen entliehen hat, auf welche dann bei 40 Schritt Abstand der Draht aufgezogen wurde.

In günstigeren Fällen wurden 3 Werst (Kilometer) pro Stunde aufgestellt, des Nachts mit Hilfe von Laternen gearbeitet und sehr häufig die kaum hergestellte Linie wieder abgerissen, so insbesondere in der Nähe des Hauptquartiers, wo die Befehle der einzelnen Befehlshaber sich fortwährend durchkreuzten und die Telegraphenmannschaften Tag und Nacht in Anspruch genommen waren.

Dabei war die Unterhaltung der Linien eine ausserordentlich schwierige, da dieselben sowohl von zufälligen als von böswilligen Störungen zu leiden hatten. Mit Rücksicht auf bequemere Transporte etc. wurde die Leitung meist in geringem Abstand parallel der Landstrasse gelegt; von Osma nach Karagatsch wurde dabei die Linie 3 mal umgelegt, weil in Folge andauernden Regens die Fuhrwerke die Landstrasse aufgaben, sich den Pfählen näherten und dieselben umwarfen, schliesslich blieb nichts anderes übrig, als die Leitung in ein Thal zu legen, welches in grösserer Entfernung der Landstrasse parallel lief, für die Fuhrwerke aber unzugänglich war. Sehr oft zerstörten die Fuhrleute die Leitung, um den Draht statt Stricken zu benutzen; ja es kam vor, dass die Soldaten selbst die Pfähle herauszogen und verbrannten, um ihre erfrorenen Glieder zu erwärmen. Auf eine diesbezügliche Reclamation bei dem Armeecommandanten, welche die Linie bei Arabokonak betraf, erfolgte die Antwort, dass es schon vom humanitären Standpunkt unzulässig sei, in einer holzlosen Gegend von armen, kranken Soldaten Ersatz zu verlangen. Andere Störungen wurden durch Büffelheerden veranlasst, welche sich an den Telegraphenstangen rieben und dieselben umwarfen, die Kosaken blieben beim Passiren einer Linie mit ihren Piken oft an den Drähten hängen und rissen dieselben herab. Die Station Berkowatz, welche im Standquartier des Generals Scobelew errichtet war, blieb so wenig wie der General selbst von feindlichen Kugeln verschont, die arbeitenden Telegraphisten befanden sich oft mitten im Kugelfeuer, auch die Station Trnina hatte viel von feindlichen Granaten zu leiden.

Die allgemeine Uebersicht der Leistungen der I. Abtheilung des dritten Feldtelegraphenparks weist für die Zeit vom 21. Juli 1877 bis zum 28. April 1878 die Herstellung von 12 resp. 10 Stationen auf, da 2 Stationen 2 mal errichtet wurden. Am längsten functionirte die Station Orchanie mit 130 Tagen und 2 653 beförderten Depeschen, während andere Stationen nur 4, 7, 10, 11, 12, 15 etc. Tage bestanden und die Zahl der auf denselben expedirten Depeschen mitunter nicht einmal so viel Stück betrug, als sie Tage functionirten. Die Hälfte der Stationen wurde in vorhandenen Häusern, resp. Erdhütten, die andere Hälfte in den ambulanten Wagen errichtet.

Statistik der Zugunfälle im Jahre 1878 auf den Bahnen der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

Eine von der „Railroad Gazette" gebrachte Statistik der Unfälle auf den Nord-Amerikanischen Eisenbahnen für das Jahr 1878 giebt wiederum einen glänzenden Beweis von der von Jahr zu Jahr fortschreitenden Entwickelung des Amerikanischen Eisenbahnwesens. Es muss dies um so mehr unsere Aufmerksamkeit erregen, als wir bisher gar zu leicht geneigt waren, in die volle Sicherheit des Betriebes auf jenen Bahnen leise Zweifel zu setzen, namentlich aber ihnen den Rang streitig zu machen, den sie nach so günstigen Erfahrungen offenbar beanspruchen dürfen.

Jene Zeitung schreibt:

„Diese Statistik der Eisenbahnunfälle für das Jahr 1878 ist die sechste, welche wir bisher veröffentlicht haben. Hierbei muss vorausgeschickt werden, dass dies eine Statistik von Unfällen ist, die den Eisenbahnzügen selbst zugestossen sind, nicht solcher, bei denen ein Zug etwa einen Menschen oder ein Thier überfahren hat, ohne selbst Schaden zu nehmen. Das Weglassen dieser letzteren Art von Unfällen dürfte hinlänglich dadurch motivirt sein, dass es oft unmöglich ist, sofort genügende Information über die wirklichen Ursachen einzuziehen. Sollte eine derartige Statistik gleichwohl erwünscht erscheinen, so müsste sie getrennt von den Zugunfällen und für einen bestimmten Zweck bearbeitet werden. Ferner muss bemerkt werden, dass die Statistik zusammengestellt ist nach den Berichten von Zeitungen und Correspondenten aus allen Theilen des Landes, welche für diesen Zweck genau instruirt sind. Auch darf nicht übersehen werden, dass die Correspondenten uns wohl nur selten über Unfälle informiren, die nicht schon durch die Zeitungen bekannt geworden sind. Trotzdem sind diese Berichte von Werth, weil sie oft Umstände hervorheben, welche den Zeitungen entgehen. Ebenso giebt es eine grosse Zahl von Unfällen, die überhaupt von keiner Zeitung gebracht werden, entweder weil sie niemals davon hören oder weil sie nicht berichten wollen, selbst wenn die Unfälle zu ihrer Kenntniss gelangen. Indessen sind diese verschwiegenen Unfälle meistens sehr geringfügiger Natur, als einfache Entgleisungen von Personenzügen, bei denen Niemand verletzt wird, und die keine erhebliche Verspätung erleiden, oder Unfälle an Güterzügen, bei denen keine erhebliche Beschädigung des rollenden Materials stattfindet, selbst wenn beträchtliche Verspätungen eintreten sollten. Von Unfällen, bei denen Jemand vom Zugpersonal schwer verletzt oder gar getödtet wird, kann mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, dass sie berichtet sind, und in Bezug auf diese Unfälle dürfen daher die nachstehenden statistischen Angaben vollen Glauben beanspruchen.

Im Uebrigen ist für den Eisenbahnmann weniger die genaue Zahl von Zusammenstössen, Entgleisungen und die dadurch verursachten Verluste von Interesse, als das Verhältniss namentlich der schweren Unfälle zu einander, welche durch verschiedene Ursachen veranlasst worden sind. Selbst wenn also das hier gebrachte Verzeichniss nicht ganz vollständig wäre, so würde jenes Verhältniss dadurch wenig alterirt werden, weil die den Zeitungen und Correspondenten entgangenen Unfälle sich mit aller Wahrscheinlichkeit auf die verschiedenen Ursachen gleichmässig vertheilen.

Wie zunächst aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist, übt das Wetter einer jeden Jahreszeit, ja eines jeden Monats einen sehr bemerkbaren Einfluss auf jede Art von Unfällen aus. Man kann fast sagen, dass die Zahl der Unfälle mit dem Thermometer steigt und fällt. Schnee übt einen grösseren Einfluss aus wie Kälte; strenge Kälte und tiefer Schnee kommen zwar nicht immer gleichzeitig, meist aber in demselben Winter vor. Die Zahl der Zugunfälle in jedem Monate der letzten 6 Jahre betrug:

	1873	1874	1875	1876	1877	1878
Januar	178	108	131	60	147	75
Februar	133	90	211	91	56	67
März	112	88	122	109	58	49
April	101	59	60	56	69	46
Mai	79	89	54	64	46	50
Juni	90	83	61	52	49	56
Juli	90	64	73	79	53	54
August	150	73	114	78	98	75
September	106	89	116	106	84	76
October	88	81	88	103	82	61
November	78	82	87	96	83	68
December	80	74	84	88	66	63
Summa	1 285	980	1 201	982	891	740

Auch andere meteorologische Erscheinungen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Unfälle. Viel Regen und besonders plötzliche Ueberschwemmungen führen gewöhnlich viele Unfälle herbei, und so giebt es eine Menge anderer Ereignisse, die nach Zeit und Ort auf den Betrieb ungünstig einwirken. Hinsichtlich des Schnee's war das Jahr 1878 eines der günstigsten nach vorliegender Statistik, weshalb vorzugsweise der December nur geringe Verluste aufzuweisen hat. Dagegen war die Zahl der im Jahre 1878 durch Auswaschungen verursachten Unfälle nach der unten folgenden Tabelle nahezu doppelt so gross wie 1877.*)

In anderer Hinsicht fanden wenige Ausnahmen gegen frühere Jahre statt. Der Personenverkehr war im Allgemeinen schwach, vielleicht der schwächste in vielen Jahren; doch ist es zweifelhaft, ob trotzdem eine Verminderung des Dienstpersonals eintrat. Der Hinzutritt neuer Bahnlinien vermehrt selbstverständlich die Chancen der Unfälle, aber diese Linien haben gewöhnlich einen schwachen Verkehr, weshalb sie ohne wesentlichen Einfluss bleiben. Ein ganz bemerkenswerther Fortschritt ist seit Jahren bei dem Oberbau- und Bettungsmaterial gemacht worden und zwar nicht allein in der Einführung der Stahlschiene statt des Eisens, sondern auch in der Unterhaltung der Geleisanlagen und Allem, was damit zusammenhängt. Der Fortschritt in dem Ersatz der Eisenschienen durch Stahlschienen war vielleicht nie so bedeutend wie 1878, in welchem Jahre verschiedene Bahnen, die bis dahin zu arm waren, um ihre Geleise zu verbessern, für diesen Zweck aussergewöhnlich viel Geld verwendet haben.

Die Zahl der Zugunfälle und der hierbei getödteten und verletzten Personen betrug in den letzten 6 Jahren:

	1873	1874	1875	1876	1877	1878
Unfälle	1 283	980	1 201	982	891	740
Tödtungen	276	204	234	328	214	204
Verletzungen	1 172	778	1 107	1 097	1 047	756

Die Anzahl der Unfälle des letzten Jahres ist also die geringste seit 6 Jahren — 17 pCt. weniger als 1877, fast 25 pCt. weniger als 1876 und 42 pCt. weniger als 1873. Da vorstehendes Verzeichniss weniger vollständig ist in Bezug auf die Zahl der Unfälle, als in Bezug auf die Tödtungen und Verletzungen, so möge ein Vergleich der letzteren Platz greifen. Hier finden wir ebenfalls 1878 als das günstigste Jahr; ihm am nächsten steht 1874. Im Vergleich mit 1877 zeigt das Verzeichniss für 1878 5 pCt. weniger Tödtungen und 28 pCt. weniger Verletzungen.

Obwohl das Jahr 1878 wahrscheinlich schwerere Unfälle aufzuweisen hat als 1877, so war doch keiner so verhängnissvoll als der Astabulaunfall Ende 1876.

Die schwierigsten Unfälle des Jahres waren:

	Tödtungen	Verletzungen
15. Januar: Brückeneinsturz zu Tariffville	13	46
7. August: zu Mingo Junction, Zusammenstoss zweier Züge	18	40
8. October: falsche Weichenstellung auf dem Bahnhofe zu Wollaston	21	126
Zusammen	52	212

So entfallen auf diese drei Unfälle allein der vierte Theil aller Tödtungen und 28 pCt. aller Verletzungen, welche überhaupt bei den gesammten 740 Zugunfällen des Jahres 1878 vorgekommen sind. —

Die Unfälle der letzten 6 Jahre classificiren sich ihrer Natur und Ursache nach folgendergestalt:

*) Auf den Amerikanischen Eisenbahnen wird für den Abfluss der atmosphärischen Niederschläge durch Bahngräben überaus wenig Sorge getragen, welchem Uebelstande die zahlreichen Auswaschungen zuzuschreiben sind.

	1878	1877	1876	1875	1874	1873
Zusammenstösse:						
Am Ende des Zuges	142	159	159	141	131	187
An der Spitze des Zuges	70	96	94	104	87	102
In der Mitte des Zuges	1	—	11	15	23	72
Entgleisungen:						
Unaufgeklärt	175	177	185	222	218	315
Schienenbruch	17	46	50	107	42	111
Falsche Weichenstellung	48	70	89	81	67	72
Vieh auf dem Geleise	30	43	46	51	45	54
Auswaschung	36	17	40	44	10	30
Lose oder verschobene Schienen	29	41	43	40	16	13
Achsbruch	18	43	38	39	20	21
Zufällige Hindernisse	26	22	36	37	51	44
Schnee oder Eis auf dem Geleise	13	25	16	36	13	9
Radbruch	5	12	22	33	20	26
Brücken- oder Viaducteinsturz	21	21	20	26	33	19
Böswillige Hindernisse	15	11	11	21	22	11
Zerbrochenes Wagengestell	13	8	10	15	8	7
Zerbrochene oder beschädigte Weiche	1	6	4	15	12	10
Erdrutschung	4	11	9	11	—	—
Zerbrochene oder beschädigte Kuppelung	2	2	1	10	5	3
Zerbrochenes oder beschädigtes Herzstück	2	2	3	8	8	4
Wind	1	2	2	7	—	—
Wegnahme oder falsche Lage einer Schiene	5	7	7	8	7	16
Zerbrochene Parallel- oder Verbindungsstange	—	—	—	5	—	—
Lose Weiche	—	—	2	4	—	—
Fehler an der Kuppel- oder Zugstange	4	1	1	3	7	8
Zerbrochener Wagen	1	1	2	3	—	—
Durchgegangene Maschine	2	1	—	3	1	6
Lauf durch ein Seitengeleise	6	3	6	2	3	3
Loses Rad	—	1	3	2	4	2
Offene Zugbrücke	4	4	3	2	6	4
Schlechtes Geleise	—	—	4	2	13	7
Abfall der Bremse oder Bremsstange	—	—	—	—	4	9
Sorglosigkeit beim Anhalten oder Abfahren	—	—	—	—	3	—
Ueberladener Wagen	—	—	1	—	3	—
Schlechte Weichenstellung	—	—	—	—	2	—
Ueberfahren eines Mannes	—	—	—	—	—	2
Ueberfluthung des Geleises	—	—	—	—	—	2
Andere Ursachen	3	4	1	3	11	7
Unfälle ohne Zusammenstoss oder Entgleisung:						
Explosion des Kessels oder Cylinders	12	15	22	29	18	19
Zerbrochene Parallel- oder Verbindungsstange	11	13	7	14	8	11
Achsbruch	—	1	2	13	—	—
Brand eines Wagens während der Fahrt	13	7	11	10	16	2
Zerbrochene Schwelle	—	1	—	9	—	—
Zerbrochene Kurbel	—	1	—	2	—	—
Zusammensturz des Rauchfanges	—	3	—	1	4	—
Andere Brüche an den Wagen	—	2	4	5	10	19
Explosion des Dampfdomes	—	—	—	—	2	—
Der Verschluss des Schornsteines wurde herausgeblasen	—	—	—	—	2	—
Schaden an einer Brücke oder an einem Viaduct	—	—	—	—	2	—
Ein Gegenstand fiel auf den fahrenden Zug	—	1	1	—	2	2
Zufälliges Hinderniss	—	—	—	—	—	11
Böswilliges Hinderniss	1	—	1	—	—	3
Unbekannt	—	—	—	—	2	9
Summa	740	891	982	1 201	980	1 283
Recapitulation:						
Zusammenstösse	220	268	279	278	260	392
Entgleisungen	481	581	655	840	654	815
Andere Unfälle	39	42	48	83	66	76
Summa	740	891	982	1 201	980	1 283
Macht durchschnittlich pro Tag	2,03	2,44	2,69	3,29	2,68	3,51

Die Information über die Ursachen derartiger Unfälle ist oft nicht genau bestimmt und viele von den Ursachen, welche hier angegeben, sind secundärer Natur oder man könnte ihnen vielleicht eine andere Lesart geben. Schienenbrüche variiren mit der Strenge der Witterung und dem Zustande der Bahnlinie während dieser Zeit, Auswaschungen und Rutschungen mit Gewitterregen, und so giebt es eine Menge anderer Dinge, die ledig-

lich vom Wetter abhängen; aber im Allgemeinen können obige Angaben als zutreffend gelten.

Die Entgleisungen vertheilen sich in Procenten ausgedrückt auf die verschiedenen Ursachen folgendermassen:

	1878	1877	1876	1875	1874	1873
Schienenbrüche	2,3	11,4	10,6	17,3	9,9	22,2
Falsche Weichenstellung	6,5	17,3	18,9	13,1	1,4	14,4
Vieh auf dem Geleise	4,1	10,6	9,7	8,2	10,3	10,8
Auswaschungen	4,9	4,2	8,5	7,1	2,3	6,0
Lose oder verschobene Schienen	3,9	10,1	9,2	6,5	3,7	2,6
Gebrochene Achsen	2,4	10,7	8,1	6,3	4,6	4,2
Zufällige Hindernisse	3,5	5,4	7,7	6,0	11,7	8,8
Gebrochene Räder	0,2	3,0	4,7	5,3	4,6	5,2
Gebrochene Brücken	2,8	2,4	2,0	2,2	3,4	1,5

Im Vergleich mit 1877 zeigt sich nahezu dieselbe Abnahme von Unfällen bei Zusammenstössen wie bei Entgleisungen. Ausserordentlich bemerkenswerth ist die grosse Abnahme solcher Entgleisungen, welche durch Schienenbrüche veranlasst sind. Diese hängen sehr von der Kälte des Winters ab; aber sowohl 1877 wie 1878 hatten wir einen milden Winter, weshalb die Abnahme von 46 auf 17 Brüche wohl beweist, dass die Qualität der Schienen und der Zustand der Bahn von Einfluss gewesen sind.

Hierbei verdient noch hervorgehoben zu werden, dass in dem kalten Winter von 1875 noch 107 Entgleisungen und 1873 noch 111 Entgleisungen durch Schienenbrüche herbeigeführt worden sind. Es ist zu hoffen und nicht ohne Grund anzunehmen, dass die eingeführten Verbesserungen einen bleibenden Erfolg sichern dürften.

Wie sehr die Winterkälte Schienenbrüche befördert, beweist nachstehende Tabelle:

Unfälle durch Schienenbrüche.

	1873	1874	1875	1876	1877	1878	Summa
1. Quartal	65	20	90	26	26	7	234
3. „	5	5	3	5	7	2	27

Hieraus ist ersichtlich, dass in den Monaten Januar, Februar und März der verschiedenen Jahre drei bis vier Mal soviel Unfälle durch zerbrochene Schienen herbeigeführt worden sind, als in den Monaten Juli, August und September, und in den sechs Jahren zusammengenommen neun Mal soviel in dem kalten wie in dem heissen Quartal. Radbrüche scheinen ziemlich genau denselben Einflüssen zu unterliegen wie Schienenbrüche, d. h. es haben mehr in den kalten wie warmen Jahren stattgefunden. Etwas anders verhält es sich mit den Achsbrüchen; denn es fanden deren mehr in dem milden Jahr 1877 als in dem kalten 1875 statt. Im Allgemeinen scheint es, als ob Schienenbrüche bei kaltem Wetter mehr auf eine starre und unebene Unterbettung, als auf Veränderung in der Zähigkeit der Schienen zurückzuführen sind.

Die geringe und in neuerer Zeit abnehmende Zahl der Unfälle aus Radbrüchen (5 in 1878, 12 in 1877, 33 in 1875) mag wohl hauptsächlich der grösseren Sorgfalt in der Anfertigung und der Controle zuzuschreiben sein, welche während des Betriebes ausgeübt wird. Hierbei muss hervorgehoben werden, dass die Eisenbahnen thatsächlich Geld ersparen durch solche Massnahmen, die eine grössere Sicherheit im Betriebe erzielen.

Da wahrscheinlich 99 pCt. aller laufenden Räder aus Gusseisen bestehen, so dürfte durch die gemachten Erfahrungen ein recht guter Beweis für die Brauchbarkeit dieses Materials für diesen Zweck beigebracht sein, zumal ein Radbruch an einem Amerikanischen Wagen, welcher auf einem vierrädrigen Truck ruht, für gewöhnlich noch keineswegs eine Entgleisung herbeiführt.

Die Zahl der Unfälle, welche durch Schäden an Brücken verursacht sind, ist eben so gross wie 1877 und grösser als 1876, wenn auch die Gesammtzahl geringer ist, und ungeachtet der als schreckliche Warnung dienenden Unfälle mit der Astabulabrücke Ende 1876 und Tariffvillebrücke Anfang 1878, welche alle Veranlassung geben, diesen Bauwerken eine grössere Aufmerksamkeit zuzuwenden wie bisher. Die meisten Unfälle kommen auf hölzernen Bauwerken vor, und zwar viele in Folge Unterminirung derselben durch Hochwasser. Ueberhaupt macht die grosse Zahl dieser Unfälle vor allen anderen einen sehr unangenehmen Eindruck.

Eine mehr allgemeine Classification der Ursachen der Entgleisungen ist in Nachstehendem gegeben:

	1873	1874	1875	1876	1877	1878
Schäden am Oberbau	200	146	261	165	137	72
Schäden am rollenden Material	73	68	101	76	67	42
Nachlässigkeit oder Böswilligkeit	96	107	114	119	97	82
Unvorhergesehene Hindernisse	111	109	142	107	113	110

Hier ist ein schlagender Beweis beigebracht für die Abnahme der Unfälle, welche durch die schlechte Beschaffenheit der Bahn oder des Oberbaumaterials herbeigeführt worden sind und wird unzweifelhaft dargelegt, dass die Amerikanischen Bahnen in jüngster Zeit eine erhebliche Verbesserung erfahren haben. Im Jahre 1875 entfielen 42 pCt. der Entgleisungen auf den Oberbau, 1876 35 pCt, 1877 33 pCt. und 1878 nur 23½ pCt. Auch die Entgleisungen zeigen eine allmälige Abnahme. Leider ist dieselbe bei den Unfällen, welche der Nachlässigkeit oder Böswilligkeit zuzuschreiben sind, noch keineswegs so gross, dass man daraus auf einen grossen Fortschritt in der Geschicklichkeit, Wachsamkeit und Disciplin der Beamten oder in der Moral der weiten Welt schliessen könnte.

Bisher ist an dieser Stelle noch nie berichtet worden über die Ursachen der Zusammenstösse oder die Zahl der Unglücksfälle, welche bei den Unfällen jeder Art passirt sind, obwohl diese Angaben manches Interesse bieten.

Im Jahre 1878 wurden:

	getödtet	verletzt
bei Zusammenstössen	59	230
„ Entgleisungen	135	523

Hiernach verbleiben nur 10 Tödtungen und 3 Verletzungen übrig, welche neben den Zusammenstössen und Engleisungen auf die anderen 39 Unfälle entfallen, wie z. B. das Explodiren von Kesseln.

Zusammenstösse fanden statt zwischen:

zwei Personenzügen . . . . . . = 24
Personen- und Güterzug . . . . = 65
zwei Güterzügen . . . . = 131

Und die Hauptveranlassungen waren:

Zugtrennungen . . . . = 28
falsche Weichenstellungen . . . . = 19
Wagen vom Winde aus Nebengeleisen in Hauptgeleise getrieben . . . = 6

Die erste Ursache deutet zwar auf eine Zunahme solcher Unfälle, welche durch Schäden an dem Wagenpark veranlasst sind, hin, indessen lässt sich doch bei näherer Untersuchung die bei Weitem grösste Zahl der Zusammenstösse auf die Nachlässigkeit — sei es eines Stationsbeamten, der eine Weiche falsch stellte oder die Wagen auf den Nebengeleisen nicht sicherte oder häufiger noch auf das Zugpersonal selbst zurückführen, welches in den meisten Fällen der alleinige Urheber derartiger Unfälle ist.

Entgleisungen fanden statt:

bei Personenzügen 172
„ Güterzügen 309

Es ist selbstverständlich, dass bei den Angaben über die Zusammenstösse auf jeden Unfall zwei Züge, also auf die 220 Zusammenstösse im Jahre 1878 440 Züge kommen, hierunter waren 113 Personenzüge.

An sämmtlichen Entgleisungen und Zusammenstössen des Jahres hatten Antheil 285 Personen- und 636 Güterzüge. Hieraus darf keineswegs gefolgert werden, dass die bei sämmtlichen Bahnen den Personen- und Frachtzügen nun wirklich zugestossene Anzahl von Unfällen nach diesem Verhältniss getheilt werden müsste; denn während unzweifelhaft viele Güterzugunfälle, bei denen Niemand verletzt wird, unbekannt bleiben, also den vorstehenden Nachweisen entgehen, dürfte kaum einem Personenzuge ein auch noch so geringer Unfall zustossen, der nicht durch die Zeitungen die weiteste Verbreitung fände.

Zum Schluss sei hervorgehoben, dass die gebrachten Zusammenstellungen einen erheblichen Fortschritt in der Abnahme der Zugunfälle bekunden, obwohl nicht verkannt werden soll, dass 1878 vielleicht ein aussergewöhnlich günstiges Jahr gewesen ist. Hätten die drei höchst verhängnissvollen Unfälle, deren zwei lediglich der Fahrlässigkeit des Zugpersonals zuzuschreiben sind, nicht stattgefunden, so konnte der Bericht über dieses Jahr nicht nur ein verhältnissmässig, sondern positiv günstiger genannt werden. Den grössten Einfluss auf dies günstige Resultat scheint die Verbesserung der Bahntrace und des rollenden Materials gehabt zu haben. Was jetzt vorzüglich Noth thut, ist die Besserung in der Verwaltung — der höheren Beamten und des Dienstpersonals — wobei keineswegs ausgeschlossen sein soll auch ein fernerer Fortschritt an dem Werkzeuge, mit dem jene arbeiten.

B.

Präjudizien betreff. das Dispositionsrecht des Absenders nach Art. 402 d. D. H.-G.-B.

Entsch. d. R.-O.-H.-G. v. 30/11. 1874. Seitens des Absenders kann nach Abgang des Gutes auf Grund des Art. 402 der Rücktransport nach dem Orte der Absendung ohne Abschluss eines neuen Frachtvertrages nicht verlangt werden. Art. 402 verpflichtet die Bahn nur, das Gut an demjenigen Orte zurückzugeben, an welchem es sich zur Zeit des Widerrufs befindet. Dem Bedürfnisse des Verkehrs aber wegen Rücksendung Genüge zu leisten, ist Art. 422 bestimmt, wonach eine Bahn die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäftes (Rücktransportes) der Regel nach nicht verweigern darf. (Siehe auch V.-Ztg. 1875 No. 92 S. 982. Erk. v. 26/1. 75. Weitere Erkenntnisse folgen in nächster Nummer.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 16. April 1879.

Nach Mittheilung der Königlichen Direction der Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn ist die der „Königlichen Eisenbahn - Commission (Berlin - Blankenheim) zu Berlin" unterstellte 195 km lange Bahnlinie Berlin-Blankenheim mit den Stationen

Berlin, Dreilinden (Wannsee), Drewitz, Michendorf, Beelitz, Brück, Belzig, Wiesenburg, Nedlitz, Lindau, Güterglück, Barby, Stadt Calbe, Neu-Gattersleben, Güsten, Sandersleben, Hettstedt und Mannsfeld

am 15. April d. J. zunächst für den Güterverkehr (mit Ausschluss der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren) eröffnet worden.

Die Eröffnung des Personenverkehrs auf der Linie Berlin-Blankenheim wird zum 15. Mai d. J. beabsichtigt.

Die geschäftsführende Direction des Vereins. Fournier.

2. General-Versammlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die diesjährige ordentliche General-Versammlung unserer Gesellschaft wird:

Mittwoch, den 30. April c. Nachmittags 4 Uhr im grossen Saale des Architecten - Vereinshauses, Wilhelmstrasse No. 92/93 zu Berlin

stattfinden.

Zu derselben laden wir die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 26., 28. und 29. April c. von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 3 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem, nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse oder die über solche Actien von der Reichsbank ausgestellten Depotscheine in der Gesellschafts-Hauptcasse am Askanischen Platz No. 5 in Berlin niederzulegen.

Die Actien mit dem Verzeichnisse, ingleichen die Depotscheine werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäftsberichts pro 1878 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zur General-Versammlung dient.

Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptcasse niederzulegen.

Die deponirten Actien resp. Depotscheine werden vom 1. Mai c. ab in den angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptcasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Zweck der General-Versammlung ist:

1. Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Directorialberichts und des Rechnungs-Abschlusses.
2. Vornahme der Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths.
3. Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionären, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths schriftlich mitgetheilt werden.

Berlin, den 14. März 1879. Der Verwaltungsrath. Löwe. (366)

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Die VIII. ordentliche General - Versammlung der Actionäre findet am 21. Mai 1879, Vormittags 10 Uhr in Wien, im Bureau der Gesellschaft, Stadt, Nibelungengasse No. 3 statt.

Tagesordnung.

1. Vortrag des Geschäftsberichtes.
2. Bericht des Revisionsausschusses.
3. Ergänzung des Verwaltungsrathes.
4. Neuwahl des Revisionsausschusses.
5. Festsetzung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme der Mitglieder des Verwaltungsrathes an den Sitzungen im Jahre 1879.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je zehn Actien geben eine Stimme) sind die Actien sammt den noch nicht fälligen Coupons längstens bis zum 7. Mai 1879 zu hinterlegen:

in Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie,
in Frankfurt a. M. bei Herren M. A. von Rothschild und Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
in München b. Herren Merck, Christian und Comp.,
in Stuttgart bei Herren Pflaum und Comp.,

und zwar in Wien mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen mittelst dreifach auszufertigender Consignation, für welche die Blanquette bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt werden.

Die Vollmachten sind auf der Rückseite der Legitimationskarten auszufertigen.

Anmerkung. § 31 der Statuten, alin. 3 und 5: Abwesende können sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen, auch wenn diese nicht selbst Actionäre sind.

Pflegebefohlene und juristische Personen werden durch ihre gesetzlichen oder statutarischen Repräsentanten, Frauen durch Bevollmächtigte vertreten, auch wenn diese nicht selbst Actionäre sind. Wien, am 16. April 1879. Der Verwaltungsrath. (497)

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Oesterr. Staats - Eisenbahn-Gesellschaft. Einladung zur vierundzwanzigsten ordentlichen General - Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft am 17. Mai 1879. Die P. T. Herren Actionäre werden hiermit zu der auf Grund des § 36 der Statuten anberaumten 24. ordentlichen General-Versammlung, welche am 17. Mai 1879 um 9½ Uhr Vormittags in Wien im Locale der Gesellschaft, Schwarzenbergstrasse 17, stattfinden wird, eingeladen.

Die Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Die Genehmigung der Jahres-Rechnung und des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1878, sowie die Bestimmungen über die Verwendung des Reinerträgnisses.
2. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

In Ansehung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der §§ 32, 38 und 41 der gesellschaftlichen Statuten hingewiesen.

Der Besitz von je 20 Stück Actien giebt das Recht auf Eine Stimme mit der Beschränkung jedoch, dass ein Actionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden. Letzterer muss jedoch ebenfalls stimmfähiger Actionär sein und kann ausser seinen 20 eigenen, nicht mehr als höchstens 40 fremde Stimmen übernehmen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber eigenhändig ausgefüllt und unterzeichnet werden.

Die Herren Actionäre, welche an der General-Versammlung theilzunehmen wünschen, werden daher eingeladen, spätestens bis 3. Mai 1879 ihre Actien, oder falls sie dieselben bereits bei der gesellschaftlichen Depositen-Cassa erlegt haben, ihre Depositenscheine entweder bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien oder bei der Cassa des Crédit-Lyonnais in Paris gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und dafür gleichzeitig die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur General-Versammlung in Empfang zu nehmen.

Die Herren Actionäre werden ersucht, ihre Vollmachten mindestens drei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien vorzuweisen.

Die Zurückstellung der Actien und Depositenscheine wird nach abgehaltener General-Versammlung erfolgen. Wien, im April 1879. Die General-Direction.

3. Tarifwesen.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Im Verkehr zwischen Lalendorf und Bergedorf via Hagenow werden Getreide-Transporte in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen zu dem Frachtsatze von 0,99 ℳ pro 100 kg direct abgefertigt. Berlin, den 15. April 1879. Die Direction. (505)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. Juni cr. ab sind die Ergänzungsblätter je No. 3 zu den Heften No. 52 und 54 des West- und Nordwestdeutschen Verbands - Gütertarifs vom 1. Juli 1877 erschienen und können solche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden.

Diese Ergänzungsblätter enthalten anderweite directe Frachtsätze im Verkehr zwischen Friedrichshafen einer- und den Stationen der Main-Weser Bahn andererseits und treten durch die neuen Sätze gegenüber den seitherigen Sätzen theils Ermässigungen und theils Erhöhungen ein. Cassel, den 14. April 1879. Namens sämmtlicher Verbands - Verwaltungen: Königliche Direction der Main - Weser Bahn. (507)

Mit dem 1. Juni d. J. treten an Stelle der in nachstehenden Verbandtarifen

a) dem Norddeutsch - Ungarischen Verbandtarif vom 1. Mai 1875,
b) dem Norddeutsch-Nordostungarischen Verbandtarif vom 20. Juli 1877,
c) dem Nordwestdeutsch - Ungarischen Verbandtarif vom 1. Mai 1875,
d) dem Nordwestdeutsch-Nordostungarischen Verbandtarif vom 15. Februar 1877

nebst zugehörigen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Transport von Holz, roh und roh bearbeitet, zwischen Stationen der Kaschau-Oderberger, Ungarischen Staatsbahn, Ungarischen Nordostbahn, Theissbahn und Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn einerseits und den Stationen Hamburg B.-H. und K.-M., Lübeck, Harburg, Lüneburg, Bremen, Bremerhafen und Gestemünde andererseits anderweite zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Gleichzeitig hiermit gelangen neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen, welche den betreffenden Verbänden bisher nicht angehört haben, insbesondere mit Stationen der östlichen Linie der Ungarischen Staatsbahnen und mit Stationen der Ersten Siebenbürger Bahn zur

Einführung, während die im Ungarisch-Rheinischen Verbandtarife vom 1. September 1875 und bezw. im Rheinisch-Norddeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbandtarife vom 1. October 1875 zur Zeit noch enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ungarischen bezw. Galizischen Stationen einerseits und Stationen der Niederländischeu Bahnen andererseits ultimo Mai cr. ausser Kraft treten.

Exemplare des die neuen Sätze für die betreffenden Deutschen Stationen enthaltenden Nachtrags zu den Ungarisch-Deutschen Holztarifen werden vom 15. Mai d. J. ab bei den Verbandstationen zur Einsicht für das Publikum ausliegen, inzwischen wird schon jetzt das Verkehrsbureau der unterzeichneten geschäftsführenden Verwaltung auf Verlangen Auskunft ertheilen. Breslau, den 16. April 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (499)

Mitteldeutscher Eisenbahn - Verband. Durch Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen werden vom 1. Juni cr. ab die inhaltlich unserer Publication vom 1. October v. J. „bis auf Weiteres und vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs“ eingeführten Achsfrachtsätze für Viehsendungen von Myslowitz und Oswiecim nach Avricourt und Metz wieder aufgehoben. Der gedachte Tarifnachtrag kann in den betreffenden Güterexpeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Erfurt, den 8. April 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (495)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft. Für den Eil- und Güterverkehr zwischen Berlin B.-P.-M. und den Braunschweigischen Stationen Langelsheim, Ringelheim und Vienenburg kommen vom 15. d. Mts. ab anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Dieselben sind bei den betreffenden Expeditionen zu erfragen. Berlin, den 14. April 1879. Das Directorium. (496)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Vom 15. April cr. bis 14. April 1880 ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (rohe Steine), Tab. 56, 57 und 58 unseres Local - Gütertarifs nach Liegnitz und Neuhof ab Striegau auf 0,18 ℳ, ab Gr. Rosen auf 0,16 ℳ und ab Jauer auf 0,14 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 13. April 1879. Directorium. (498)

4. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstätte-Materialien aus dem Jahre 1878 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, beliebe man bis zum 30. April d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direction einzusenden. Giessen, den 8. April 1879. Grossherzogliche Direction. Mohn. (504)

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Erbauung der Bahn von Frankfurt a. M. nach Mannheim. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten in der Gemarkung Sachsenhausen (Frankfurter Stadtwald) von Stat. 0,0—30,685 der Frankfurt-Mannheimer Bahn und von Stat. 55,0—70,0 der Mainz-Frankfurter Bahn sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planirarbeiten	65 901,48 ℳ
Kunstbauten	35 034,77 „
Herstellung des Unterbaues	13 802,98 „
Chaussirungsarbeiten .	7 863,50 „
zus.	122 602,73 ℳ

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs Rumbler zu Sachsenhausen zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt, und sind die Submissionen längstens bis zum 1. Mai l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten in der Section Frankfurt, Gemarkung Sachsenhausen.“ Mainz, den 13. April 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (503)

Niederländisch - Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. Linie Winterswyk-Gelsenkirchen. Submission. Die Ausführung der Erdarbeiten und Brückenbauten für die 14 163 km lange Strecke vom Bahnhofe Dorsten bis zum Emscherthale in der Nähe von Gelsenkirchen soll, dem Bedingnisshefte No. 25 gemäss, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf Donnerstag, den 15. Mai 1879, Nachmittags 1 Uhr im Rathhause zu Winterswyk anberaumt.

Die Masse der Erdarbeiten beträgt ca. 341 500 cbm.

Die Offerten sind vor dem Termin portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk. Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Büreau des Director-Ober-Ingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 26. April cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von 6 ℳ daselbst bezogen werden. Winterswyk, den 15. April 1879. Die Direction. (501 J)

Lieferung von Kohlen und Koak betr. In der Zeit vom 1. Juni bis 30. November dieses Jahres sind an Kohlen und Koak

ca. 104 000 000 kg für Locomotivheizung,
5 175 000 „ „ Werkstättenheizung und
3 980 000 „ „ Localheizung

zu liefern.

Angebote sind bis zum 26. dieses Monats anher einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen sind von der Maschinen-Oberinspection in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenhausverwaltung auf dem Bahnhofe Zwickau zu beziehen. Dresden, den 10. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (494)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Beschaffung von

1 800 Stück je 6,59 m langen Bessemer-Stahl-Schienen,
3 600 „ Unterlagsplatten,
7 200 „ Laschenbolzen mit Muttern,
900 „ Stosswinkeln für schwebenden Stoss,
36 000 „ Hakennägeln

soll in Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung „für Schienen und für Kleineisenzeug getrennt“ sind von unserer Kanzlei, Breslau, Berlinerstr. 76 zu beziehen. Offerten sind bedingungsgemäss und bis zum Submissionstermine ebendaselbst,

Donnerstag, den 8. Mai cr.,
Vormittags 11 Uhr,

an uns einzureichen. Breslau, den 10. April 1879. Die Direction. (500)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

No. 31. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 25. April 1879.

Dieser Nummer liegt No. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betreffend „die amerikanische Schreibmaschine, Remington's Patent" von Hugo Voigt in Leipzig, Nürnberger Strasse 43, bei.

Die Entwickelung des Gütertarifwesens der Deutschen Eisenbahnen.*)

Den Zeitbedürfnissen folgend hat der Verein der Deutschen Privatbahnen seiner kürzlich besprochenen Abhandlung über die Differentialtarife unter dem obigen Titel eine Denkschrift folgen lassen, welche zu den vielbesprochenen Motiven des Präsidialantrages, betreffend die Gütertarifregelung, Stellung nimmt. Diese neue Abhandlung der Privatbahnen, welche ebenso wie die frühere den Reichstagabgeordneten unterbreitet worden und diejenige volkswirthschaftliche Literatur bereichert hat, welche den Reichsboten zum Ferienstudium übersendet worden ist, ist zugleich eine Vertheidigungs- und Streitschrift. Eine Vertheidigungsschrift ist das Elaborat im besten Sinne, insofern die objective Darstellung der „Entwickelung des Gütertarifwesens" die hauptsächlich dazu benutzte Waffe ausmacht und der ganzen Schrift ihren Titel gegeben hat.

Von actuellerem Interesse ist freilich der mehr den Character einer Streitschrift tragende Theil, welcher gegen die Motive des Präsidialantrages polemisirt und nach dieser Richtung hin ein Material an Argumenten beibringt, das in der zur Berathung des Präsidialantrages gemäss dem Württembergischen Vorschlage zu bildenden Staatencommission schwerlich unbeachtet bleiben kann und auch in hohem Masse geeignet ist, den Reichstagabgeordneten als Information zu dienen.

Da die Motive des Präsidialantrages bestimmte, praktische Vorschläge zur gesetzlichen Regelung des Gütertarifwesens nicht erkennen liessen, so war auch zu einer Auslassung in dieser Richtung keine Gelegenheit geboten; immerhin überzeugt aber die Darlegung der Entwickelung des Gütertarifwesens, dass die Gesammtinteressen des Verkehrs mit den nothwendigen Cautelen für den Fall etwaiger Collisionen — die Denkschrift nennt speciell ein Verwaltungsgericht — am besten bei der Tariffreiheit der Eisenbahnverwaltungen gewahrt werden.

In dem historischen Rückblick auf die Entwickelung der Tarife sind besonders die Bestrebungen zu Gunsten des Elsässischen Systems erwähnenswerth, weil aus der Darlegung überzeugend hervorgeht, dass diese Bestrebungen und ihr theilweiser Erfolg die Hauptursache zahlreicher Klagen geworden sind, durch welche die gegenwärtigen Zustände des Tarifwesens discreditirt wurden.

*) Herausgegeben von dem Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche. Berlin 1879.

Die Vorwürfe, welche gegen das bestehende Tarifsystem speciell gerichtet sind, schlagen zur Abhülfe die Annahme gleichmässiger Einheitssätze für die Tarifclassen unter Bildung einer Gemeinsamkeit für alle Einnahmen aus dem Transport und deren Vertheilung unter die betheiligten Bahnen vor. Es scheint der Denkschrift erforderlich, zu untersuchen, erstens: ob die Klage über die mangelnde Uebersichtlichkeit gerechtfertigt ist, zweitens: ob die Annahme von gleichen Einheitssätzen möglich und erforderlich und ob die Betheiligung der vielen Deutschen Eisenbahnverwaltungen an den Transporten mit Nothwendigkeit zu einem solchen Vorschlage führt, und drittens: ob die Bestimmungen des Tarifsystems, insoweit sie den kleinen Gewerbebetrieb belasten, den Eisenbahnen zum Vorwurf gereichen.

Die Tarife der Deutschen Eisenbahnen haben sich gemäss der Darlegung der Broschüre von höchster Einfachheit zu einer Verschiedenheit nach den Transportartikeln und nach der Höhe der Frachtsätze entwickelt. Die „Motive" wollen dieser Entwickelung des Tarifwesens gegenüber neue Grundlagen für das Eisenbahntarifwesen aufsuchen. Abgesehen von der Nivellirung der Tarifsätze und des Bahneigenthümers, von der Beschränkung der Ausnahmetarife und dem anscheinenden Verzicht auf die volle Verzinsung des Anlagecapitals der Eisenbahnen durch Betriebsüberschüsse sind in den Motiven neue Grundlagen für das Gütertarifwesen in irgend klarer Bedeutung nicht niedergelegt, obwohl hierin der Kernpunkt des zu erlassenden Gesetzes gefunden werden muss. Dadurch wird der Vermuthung Raum gegeben, dass bestimmte Entschliessungen über die entscheidenden Fragen noch nicht gefasst sind. Dennoch muss schon jetzt gegen die Grundanschauungen Bedenken erhoben werden, welche sich durch die Motive zum Antrage des Reichskanzlers wie ein rother Faden durchziehen und die eigentliche Veranlassung zu der Denkschrift der Privatbahnen gegeben haben.

Das erste wesentliche Bedenken betrifft die Bezeichnung der Eisenbahnen als vom Staate monopolisirte öffentliche Verkehrswege und die hieran geknüpfte Folgerung, dass die Lage der Eisenbahnen genau mit der staatsrechtlichen Stellung und den ausschliesslichen Interessen des Gemeinwohls dienenden Aufgaben der übrigen öffentlichen Verkehrsanstalten congruire. In ersterer Beziehung erscheint es gerechtfertigt, den Schienenweg mit den öffentlichen Landstrassen und Wasserstrassen zu vergleichen und zu verlangen, dass der Besitzer eines Schienenweges anderen Transport-Unternehmern die Benutzung desselben gegen ein ein für allemal festgesetztes Bahngeld gestatte. Da-

gegen ist die Eisenbahn als Transport-Unternehmen, wenn auch zur Eingehung von Frachtgeschäften dem Publikum gegenüber gesetzlich verpflichtet, unzweifelhaft aber ein vom Staate concessionirtes gewerbliches Unternehmen, wie das Unternehmen anderer Frachtführer auf Land- und Wasserstrassen. Dieser innersten Natur der Eisenbahn-Unternehmungen widerspricht es, dieselben der Freiheit der Bestimmung der Frachtsätze zu berauben. Es widerstrebt aber auch die starre schematische Feststellung der Tarifsätze den Interessen des Gemeinwohls wegen der damit verbundenen Verkümmerungen der wirthschaftlichen Leistungen der Nation. Durch die freie Bewegung der Kräfte auf den Gebieten der Landwirthschaft, des Gewerbes, der Industrie, des Handels und auch des Transportgeschäftes auf Land- und Wasserstrassen wird unzweifelhaft die möglichste Erhöhung der Gesammtleistungen erzielt und finden, indem zahllose Kräfte auf allen diesen Gebieten unter lebhaftem Kampfe widersprechender Interessen um persönlichen Erwerb sich abmühen, zugleich die Interessen des Gemeinwohls die beste und den gegebenen Verhältnissen entsprechendste Förderung. Von einem Monopol des Eisenbahn-Transportgeschäftes, wie die Motive den Privat-Eisenbahnbetrieb bezeichnen, kann wohl erst die Rede sein, wenn die Deutschen Privat-Eisenbahnen ausschliessliches Besitzthum des Reiches geworden sind. Es erscheint auch nicht möglich, dem Gedanken der Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten die Folge zu geben, dass darunter nicht die Berechtigung zum freien Betriebe des Transportgeschäftes, sondern das Recht jedes Reichsangehörigen verstanden wird, die Beförderung seiner Güter zu den von der Regierung vorgeschriebenen Preisen zu verlangen, es sei denn, man hielte es für angänglich, dem Fuhrmann und dem Schiffer die Einhaltung der gleichen Preise vorzuschreiben.

Was zweitens die Vereinfachung der Tarife betrifft, so ist dieselbe ohne Nachtheil für das Gemeinwohl nur innerhalb gewisser Grenzen möglich. Unbestreitbar ist, dass die höchste Förderung der Transportleistungen der Eisenbahnen unter gleichzeitiger Sicherstellung einer angemessenen Verzinsung des Anlagecapitals derselben erreicht werden könnte, wenn jeder Transportartikel für sich allein nach Massgabe seiner Fähigkeit, die Belastung mit Fracht zu ertragen, tarifirt würde, dass dagegen, wenn alle Transportartikel mit der gleichen Durchschnittsfracht belegt würden, entweder eine mit dem Ruin ganzer Industriezweige verbundene erhebliche Verringerung des Transportes eintreten oder auf die Verzinsung des Anlagecapitals der Eisenbahnen verzichtet werden müsste. Diese Erwägungen lassen die wirthschaftliche Nothwendigkeit erkennen, einer ausreichenden Gliederung der Tarifklassen nicht um des lediglich formellen Vortheils einer einfacheren Einrichtung der Tarife wegen entgegenzutreten.

Auch ist drittens die feindliche Haltung gegen Ausnahme- und Differentialtarife nicht gerechtfertigt. Auf der billigeren Beförderung von Kohlen, Erzen und anderen Rohproducten beruht die Möglichkeit der Entwickelung einer dem Auslande ebenbürtigen Industrie und die Differentialtarife sind nicht zu entbehren, wenn nicht unter entschiedener Benachtheiligung der heimischen Interessen auf den Transitverkehr durch Deutschland zu Gunsten ausländischer Verkehrswege, auf die angemessene Betheiligung der Deutschen Seehäfen an dem Import und Export Deutschlands und auf die Vortheile der Eisenbahnbeförderung gegenüber der Beförderung auf Wasserwegen verzichtet werden soll. Es ist auch nicht richtig, wenn in den Motiven angedeutet wird, dass die Frachtbegünstigungen der Ausnahme- und Differentialtarife zur höheren Belastung des übrigen Verkehrs nöthigen. Dies wäre nur möglich, wenn die Bereitwilligkeit der Eisenbahnverwaltungen vorausgesetzt werden könnte, Transporte zu Frachtpreisen zu übernehmen, welche nach ihrer Ueberzeugung die Kosten der Beförderung nicht decken. Da jedoch eine solche Voraussetzung jeden Grundes entbehrt, muss umgekehrt behauptet werden, dass die durch die Ausnahme- und Differentialtarife entstehende Vermehrung der Transporteinnahmen die Anwendung mässiger Einheitssätze für die allgemeinen Tarife begünstigt.

Es muss viertens in hohem Masse für bedenklich erachtet werden, gesetzliche Einrichtungen zu treffen, wonach Einheitssätze zu gleich hohem Betrage für alle Bahnen Deutschlands von der obersten Reichsstelle oder von der Gesetzgebung unter Wegfall von Ausnahme- und Differentialtarifen angeordnet werden. — Bei der Tarifreform haben die Eisenbahnverwaltungen zugestimmt, dass Ausnahmetarife der Genehmigung der Aufsichtsbehörden unterliegen; dagegen ist auf Grund langjähriger Erfahrung von den Verwaltungen beantragt und von den Aufsichtsbehörden für richtig erachtet, den Eisenbahnen in Bezug auf die Höhe der Tarife bis zu den Grenzen der ihnen bewilligten Maximalsätze eine freie Bewegung zu gestatten, hauptsächlich zu dem Zweck, um durch eine Herabsetzung der einzelnen Tarifklassen dem Publikum den Vortheil möglichst billiger Tarife zuwenden zu können. Die Verschiedenheit der Tarifsätze ist somit durch das Tarifreformsystem unter voller Billigung der Aufsichtsbehörden nicht beseitigt, sondern deren Begünstigung gewünscht. Die Geschichte der Entwickelung der Gütertarife auf den Deutschen Bahnen ergiebt, wie schwierig den Verschiedenheiten der wirthschaftlichen Zustände Deutschlands gegenüber die Durchführung einer absoluten Gleichheit der Tarifsätze sein wird und dass die Festsetzung der Tarife nach der Vorlage des Reichskanzlers ein Experiment ist, dessen Gefahren bei den gegenwärtigen wirthschaftlichen Verhältnissen Deutschlands auf der Hand liegen. G.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft.

Von Dr. Emil Sax.

II. Band. Die Eisenbahnen.

(Fortsetzung aus No. 29.)

Cap. II. Die Verwaltung des Eisenbahnwesens. Wie schon früher erwähnt, zerfällt dieses gerade für unsere Zeit bedeutsame Capitel in 3 Theile, von welchem der 1. und 3. („Die Eisenbahnen als Object der Gemeinwirthschaft im Allgemeinen" und „Die obersten Gesichtspuncte der gemeinwirthschaftlichen Verwaltung des Bahnwesens") in die dem ganzen Werke vorgezeichnete Ordnung logisch sich einfügen, während der 2. Theil („Die Controverse über Staats- und Privatbahnen") sie unterbricht und in seiner vielfach dem 3. Theile vorgreifenden und abschliessenden Behandlung einer Zeitfrage einerseits als ein Zugeständniss an die dominirenden Tagesideen, andererseits als eine Entlastung jenes derart für eine übersichtlichere Behandlung des Verwaltungsprincips frei gemachten 3. Theiles anzusehen ist. Immerhin empfiehlt es sich, von diesem letzteren aus immer wieder auf jene Controverse zurückzugreifen, da sie eigentlich ihre Stelle im 3. Theile einnehmen sollte.

Die Stellung der Eisenbahnen in der Gemeinwirthschaft ist principiell schon im I. Bande des Gesammtwerkes markirt: sog. Privatbahnen sind nur gemeinwirthschaftliche Unternehmungen mit delegirter Verwaltung, weil Bahnen überhaupt der Privatwirthschaft entrückt sind, was sich auch in dem später zu behandelnden Concessionswesen ausdrückt. Zur Behauptung des Gegentheils werden aber immer noch Theorien aufgestellt, deren detaillirte Widerlegung nothwendig erscheint. Hierher gehört vor allem die immer wieder angerufene Theorie der in den Concurrenzverhältnissen liegenden, das Bahnwesen regulirenden Macht.

Sax bekämpft die Existenz einer allgemeinen, wie jener von Michaelis als unvermeidlich bezeichneten Eigenconcurrenz der Bahnen, die weder mit dem Erforderniss unrentabler Linien vereinbar ist, noch immer mit der allgemeinen Wohlfahrt zusammenfallen muss.

Ebenso wenig führt die Concurrenz — nicht auf dem Markt, sondern um den Markt, d. h. um die Concession — erfahrungsgemäss weder zu einer befriedigenden Gestaltung des Bahnwesens, noch beweist sie für seine privatwirthschaftliche Natur.

Gerade diese Concurrenz ist an vielen Orten ohne alle Beziehung zur künftigen wirthschaftlichen Function der betreffenden Bahn und nur um deren Erstellung inscenirt worden, namentlich bei Gewährung von Zinsgarantien und hat — wie der Verfasser weiter nicht berührt — beispielsweise in Oesterreich-Un-

garn zu scheinbaren Erfolgen insofern geführt, als unter dem Einflusse trügerischer Hoffnungen auf unzureichende Baucapitalien eingegangen worden ist, der Staat also geringere Garantien zu leisten hat, als ohne derartige Unterbietungen nothwendig geworden wären. Darin liegt aber gewiss Nichts, was die Concurrenz überhaupt, am wenigsten als wirthschaftlich regulirenden Factor empfehlen könnte, eher das Gegentheil.

Belangreicher ist, und eingehender behandelt Sax die Concurrenz in ihrer Erscheinung als Verkehrstheilung in den Knotenpuncten, die er als scheinbare, als „Quasiconcurrenz" bezeichnet. Diese Concurrenzen enden allerdings meistens in Verkehrstheilungen, Verbänden und Cartellen. Nur scheint Sax in der erwähnten Bezeichnung der diese Abschlüsse einleitenden Concurrenzerscheinungen, wie in einer weiteren Darstellung derselben als — „Impelle, die Transportspesen auf denjenigen Satz zu stellen, welcher die grösstmögliche Frachtmenge ergiebt" — doch etwas zu weit zu gehen. So friedlich und absichtsvoll wohlthätig sind die Dinge wohl kaum irgendwo, wenigstens in den letzten Jahren verlaufen, wenn auch neuestens hier und da richtige Erkenntniss gleich zu verständigen Massnahmen führen mögen! Sonst aber gelangte man erst nach Concurrenzkämpfen, die nach Intensität und Zeitdauer doch nicht mehr nur scheinbar, sondern sehr fühlbar waren, zu endlichem Vergleich!

Man ist dabei in der That mit Transportpreisherabsetzungen viel zu weit und darum falsch gegangen, wie Sax richtig dieses Weitergehen nennt. Aber man ist nicht aus Irrthum über die zur grössten Verkehrssättigung erforderliche Tarifsreduction sondern im Verkennen der realen Verhältnisse, in fehlerhaftem Wettbewerb um den Verkehr so weit gegangen, und diese Concurenzerscheinung kann daher doch wohl kaum als bewusstes Vorgehen zum Behufe der Verkehrssättigung angesehen werden, vielmehr ist die Verkehrssteigerung nebenbei den Concurrenztarifen entsprungen, und hat dann allerdings zweckwidrige Erhöhung derselben nach erfolgten Cartellirungen verhütet. Uebrigens spricht Sax in der Folge selber von drohenden, wie von bestehenden Concurrenzen als Beeinträchtigungen der Tarifsausbildung und der Leistungsvollkommenheit, womit er selber der scheinbaren Concurrenz eine fassbare Existenz zuerkennt.

Selbstverständlich ändert diese kleine Differenz durchaus nichts an dem Gange der Beweisführung und an deren Ergebniss, wonach in solcher zeitweisen und eher zu weit getriebenen als scheinbaren Concurrenzen keine das Bahnwesen regulirende Grundkraft zu erkennen ist. Beizufügen wäre an dieser Stelle etwa noch, wie auch mit der Vermehrung der Knotenpunkte diese Concurrenzerscheinungen nicht um so zahlreicher, und wie Michaelis annimmt um so kräftiger die privatwirthschaftliche Seite des Bahnwesens illustrirend ins Dasein treten müssen, sondern eher sich vermindern und nimmermehr verblassen dürften, weil sie vor zunehmender Erkenntniss des Bahnwesens nicht Stand halten und die öffentlichen Interessen unter ihrer Beseitigung nicht leiden.

Nach einigen geschichtlichen Nachweisungen über die dem Concurrenzwahn entsprungenen Fehler in der Netzanlage der meisten Länder erörtert sodann der Verfasser, namentlich gegen bezügliche Behauptungen Michaelis, wie auch die „Differentialtarife" ihrem Wesen und Ursprung nach keineswegs als Beweise für das Ausreichen der Privatwirthschaft auf diesem Gebiete angesehen werden können, worauf vortrefflich und erschöpfend die Concurrenz mehrerer Frachtführer auf einer Linie, der Concurrenzbetrieb d. h. die Zulassung jedes Besitzers von Locomotiven und Wagen zur Fahrt auf einer Bahnstrecke, die sog. running powers, endlich die Trennung der Traction von der Spedition der Reihe nach abgefertigt werden, Concurrenzerscheinungen, die, so oft auch schon ihre Zweckwidrigkeit, ja Undurchführbarkeit nachgewiesen worden ist, immer wieder in der oder jener Form auftauchen.

Vom ersten Congress Deutscher Volkswirthe wurde die Rettung des Concurrenzprincipes dem „Raumtarife" zugemuthet. Auch hiergegen, wie gegen die den höchsten Grad von Wahrscheinlichkeit bietende Concurrenz anderer Transportwege, namentlich der Wasserstrassen, führt Sax alle entscheidenden Motive auf und weist besonders eingehend nach, wie auch die Concurrenz der Wasserstrassen schliesslich höchstens zu einzelnen Verkehrstheilungen, oder zu einzelnen Tarifsregulirungen geführt hat, somit ebenfalls nicht ausreicht, um als Regulator des Eisenbahnwesens zu dienen, wie ausserdem aber die Attraction der Bahnen künstlichen Wasserwegen gegenüber eher zu- als abnimmt.

Indessen dürfte hier doch auch wieder ein etwas weitergehendes Zugeständniss an die Wirksamkeit der Concurrenz zwischen Bahn und Wasserstrasse am Platze sein. Die Anerkennung solcher Thatsachen ändert, wie schon erwähnt, an der Principienfrage garnichts. Diese wird nun klarer gestellt, wenn man die verschiedenen Concurrenzerscheinungen auch auf ihren verschiedenen Gehalt prüft.

So giebt es Concurrenzideen ohne Exiztenzberechtigung und ganz oder nahezu ganz undurchführbarer Art, wie der Concurrenzbetrieb, die Trennung der Spedition von der Traction und dergl., die auch noch nie eine greifbare Gestalt angenommen haben. Dagegen ist die Concurrenz an den Verkehrsknotenpunkten factisch aufgetreten, und besteht auch noch hie und da fort, wenn sie auch in der Regel in Verkehrstheilung ausgelaufen ist. Zahlreicher sind dafür die Fälle andauernder Concurrenz zwischen Bahn und Wasserstrasse, was sich aus der Natur des Wassertransportes erklärt. Als ein Beispiel des Fortbestandes einer Concurrenz zwischen Bahnen kann jene im Niederländisch-Schweizerischen Verkehr gelten, welche die Elsässisch-Lothringischen Reichsbahnen den Rechtsrheinischen Linien bereiten. Als ein Beispiel der Verständigung zwischen Bahn und Schifffahrt dient das s. Z. errichtete Cartell zwischen der Oesterreich. Elisabeth-Westbahn und der Donaudampfschifffahrt für die Route Wien-Linz-Passau, welches nur bei der monopolistischen Stellung dieser Schifffahrtsunternehmung zulässig war.

Die internationale Concurrenz fällt hier allerdings weniger, immerhin aber soweit in Betracht, als die ihr entsprossenen Tarifgebilde wieder auf die internen Tarifstellungen zurückwirken. Ein interessantes Beispiel internationaler Concurrenz mit nationalen Reflexen dürfte sich nach Eröffnung der Gotthardbahn zwischen dieser, der Brenner- und Montcenis-Linie entwickeln, besonders wenn sie am Ende noch den Anstoss zum Bau der Simplonbahn geben sollte, wie es den Anschein gewinnt.

Aber alle diese concreten Erscheinungen haben bisher weder einen heilsamen Einfluss auf das Ganze des Bahnwesens ausgeübt, noch steht von ihnen für die Zukunft ein solcher zu erwarten. Somit bleibt dessen Regulirung eine Aufgabe der Gemeinwirthschaft, welche bei der Höhe des stehenden Capitals und dem Collectivinteresse am Zustandekommen auch unrentabler Linien schon die Ausdehnung des Bahnnetzes zu begrenzen hat, woraus als Consequenz die Constituirung des Betriebsmonopols, aber auch dessen Regulirung durch gesetzliche Bestimmungen über Constructions- und Betriebsprincipien, über Tarifbildungen, Transportzwang, Gleichberechnung aller Transportinteressen, Sicherheitsmassregeln und dergl. erfliessen.

Von diesem Schlusse aus tritt nun Sax auf die Controverse über Staats- und Privatbahnen ein. Diese Controverse hat keine innere Berechtigung, weil es freiwirthschaftliche Privatbahnen nicht giebt. Die derzeitige Voreingenommenheit gegen die sog Privatbahnen und für absolutes Staatsbahnwesen leitet Sax aus der allgemeiner gewordenen Erkenntniss des Bahnmonopols, wie aus der wissenschaftlich unrichtigen Methode ab, mit der zu Tage getretene und geduldete Mängel des Privatbahnwesens als adhärente Eigenschaften desselben ausgegeben, statt auf seine ungenügende Regulirung zurückgeführt werden, nach deren Verbesserung Privatbahnen dasselbe wie Staatsbahnen zu leisten vermöchten.

Die Argumentationen, die gegen Privatbahnen aus deren übrigens nie ohne Regierungszugeständniss erfolgter Linienauswahl hergeholt werden, sind beim heutigen Stand des Bahnbaues gegenstandslos, für die Gestaltung der Betriebsform überhaupt nie massgebend. Abgesehen davon, giebt es vortrefflich combinirte

Privatbahnnetze, wie z. B. das Französische, und wieder Staatsbahnnetze, die Vieles zu wünschen übrig lassen. Der Beweis für fehlerfreie Staatsbahnanlagen ist nicht erstellt. Auch die Vorwegnahme guter Linien durch Privatunternehmungen, und die Ueberlassung schlechter an den Staat ist bereits, nach dem Ergebniss der Dividenden, ausgeglichen, fällt übrigens, wie Fehler in der zeitlichen Vertheilung der Bauten, der Tracenführung, der Capitalszersplitterung, welche man den Privatunternehmungen vorwirft, auf ebenso viele fehlerhafte Zulassung der oft im Kleinen grossen und im Grossen kleinen Staatscontrole zurück: hier und da glaubte man wohl auch von den Ausschreitungen der Specutionsperiode etwas für den Bahnbau profitiren zu dürfen.

Ob der Staat oder Gesellschaften im Grossen und Ganzen das Baucapital würden billiger aufgebracht haben, hängt von den speciellen Verhältnissen ab. Unbedingt muss dagegen zugegeben werden, dass der Staat gerade so gut und so billig wie Gesellschaften baut, wenn er auch leicht des Guten zu viel thut! Aber wie früher erwähnt, bei dem vorgeschrittenen Stande der Eisenbahnbauten ist die Betriebsverwaltungsform von viel weitgreifenderer Bedeutung für die Gemeinwirthschaft geworden als die Art der Bauherstellung, und auf jene übergehend, hebt der Verfasser erst im Allgemeinen die mit den Erfordernissen des Eisenbahnbetriebes nicht harmonirenden Eigenthümlichkeiten unserer Staatsverwaltungseinrichtungen hervor, weist aus der Geschichte nach, wie mangelhaft mehrere Staatsbetriebsverwaltungen functionirt haben, betont den grossen Einfluss delegirter Verwaltungen auf die Ausbildung des Eisenbahnbetriebes, das Grundlose der meisten Behauptungen vom Vorwiegen des Erwerbsinteresses zum Nachtheil der Betriebsqualität, und führt zahlreiche Vergleiche aus der Statistik der ein buntes Gemenge nicht nur von Staats- und Privatbahnen, sondern auch von Privatbahnen unter Staatsverwaltung bildenden Preussischen Bahncomplexe vor, als deren Ergebniss im Ganzen sich eine Gleichwerthigkeit der Betriebsleistungen für die allgemeinen Interessen, wie der Betriebsöconomie in jenem Staate ergiebt, die auch dann noch anerkannt werden muss, wenn man selbst die Verschiedenheit der Grundlagen solcher statistischen Erhebungen noch höher wie Sax in Anschlag bringt und geneigt ist, diesen statistischen Zahlen mehr Werth für die Vergleichung einer und derselben Bahn in verschiedenen Jahren, als verschiedener Bahnen in ein und demselben Jahre beizumessen. Auch aus den in diesem Sinne gemachten Vergleichen ergeben sich keine Schlüsse, welche die Preussischen Privatbahnen hinter die Preussischen Staatsbahnen zu stellen berechtigten.

Ebenso eingehend, und mit eben solcher Unparteilichkeit untersucht Sax das Verhalten der Privat- und Staatsbahnen bei Tarifbildungen. Er räumt die von den ersteren begangenen Fehler bei der Erstellung von Concurrenz- und Differentialtarifen, die noch vorkommenden Complicationen im Tarifwesen ein, ohne sie mit der während der letzten Jahre in ganz unerhörtem Masse eingetretenen Ausdehnung aller Relationen zu entschuldigen: er beschränkt sich auf den Nachweis, dass schon Vieles sich zum Bessern gewendet habe und weitere Fortschritte ebensogut von Privat- als von Staatsbahnen würden erzielt werden. Eine Reihe willkürlicher Tarifbildungen, welche bestehenden Staatsbahnen sich nachweisen lassen, sprechen wenigstens nicht für deren ausschliessliche Fixirung zur Regelung des Tarifwesens.

Wagner gegenüber weist Sax das Ungenügende der vorgeschlagenen Differential-Tarifbildung nur aus Differenzen der Selbstkosten nach, indem solche Tarife nicht nur von Bahn gegen Bahn, sondern ebenso oft von Bahn gegen Wasserstrasse erstellt werden müssen.

Weitere statistische Vergleiche liefern das Beweismaterial für die Geringfügigkeit der Unterschiede in der Höhe der zum Vergleiche geeigneten Preussischen Staats- und Privatbahntarife, wie für die von den Regierungen hinreichend beeinflussten successiven Tarifsreductionen, zu welchen ja ohnedies jeder Concessionsact Gelegenheit gab. Derart werden Vor- und Nachtheile beider Systeme gegen einander abgewogen; das Ergebniss dieser sorgfältigen Vergleichungen kann den Verfasser nicht bestimmen, sich entschieden für eine der beiden Verwaltungsformen auszusprechen. Er findet einerseits die Bedingungen für eine angemessene Regulirung der delegirten Verwaltung gegeben, räumt aber andererseits ein, dass Zweckmässigkeitsgründe nach Ort und Zeit für die Wahl der Verwaltungsform bestimmend sein dürften. Dieser Schlusssatz sollte durch einige Exemplificationen beleuchtet sein: insbesondere bezüglich der in einer Oertlichkeit liegenden Bestimmungsgründe; so wie er dasteht, findet er in der Behandlung der Controverse keine vollständige Erklärung.

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahnwagen für Fleischtransport.

Es geht uns soeben eine sehr interessante Schrift von Dr. Joh. B. Meyer zu: „Die Approvisionirung des Europäischen Fleischmarktes" (Wien, Hölder), die in ihrem letzten Theile auch den Eisenbahntransport des frischen Fleisches ausführlich bespricht. Hier sind die technischen Einrichtungen noch so neu, dass man damit eigentlich bis jetzt über die Studien und Experimente der mit dem Transport verbundenen grossen Schwierigkeiten noch wenig hinaus ist, welche sich der Frischerhaltung des Fleisches bei grossen Entfernungen entgegenstellen. Der Impuls zu Versuchen, frisches Fleisch auf entfernte Märkte zu senden, ging von Amerika aus, da die bis 1875 üblichen Fleischtransporte von Cincinnati nur im Herbst und Winter möglich waren und zwar nur gesalzen. Die Versuche mit Kühlapparaten in Wagen und Schiff sind seitdem ungemein zahlreich angestellt worden. Es kam hauptsächlich darauf an, durch Eis eine niedere Temperatur zu erzeugen, sodann durch Vorrichtungen die Fäulnisskeime der feuchten wärmeren Luft abzuwehren. Im Ganzen waren in den letzten Jahren 4 Systeme in Uebung, theils mit künstlicher Kältebereitung, theils mit Vorrichtungen zur Verpackung mit natürlichem Eis und doppelten Wandungen, verkleidet mit Metall und Filz. Mit einem oder dem andern Apparate begannen die Transporte per Schiff.

Die Kühlräume der Seedampfer, welche mit Apparaten nach dem Wickes-System versehen sind, haben einen Rauminhalt von beiläufig 12 000 Cubikfuss. Die Seitenwände, Boden und Decke dieses Kühlraumes sind durch mehrfache Holzverkleidungen und Pappe mit dazwischen liegenden Schichten todter Luft für alle practischen Zwecke luftdicht gemacht und in denselben die in Leinwand genähten Viertel-Ochsen an eisernen Haken aufgehängt. In diesem Raume befindet sich ein hölzerner, mit galvanisirtem Eisenblech ausgeschlagener Eiskasten mit zwei an den beiden Seiten des Schiffes gelegenen Abzugsröhren für das Schmelzwasser des Eises. Der Eiskasten wird je nach der Jahreszeit mit 30—50 Tons (30—50 000 kg) Eis gefüllt. Das Fleisch hält sich 9—12 Tage trefflich.

Alles Fleisch, das mit den sechs Postdampfern der Allen-Linie von Quebeck im Sommer und von Portland im Winter seit zwei Jahren nach Liverpool geht, wird in Toronto (Canada) geschlachtet und macht zuvor die Reise von 496 resp. 621 Engl. Meilen (800 resp. 1 000 km) in den der Grand Trunk-Eisenbahn gehörenden Wickes Patent-Kühlwagen. Im Juli 1878 wurde versuchsweise sogar eine Wagenladung (10 Tons) Fleisch von Hannibal (Missouri) in Wickes Kühlwagen nach Quebek (2 080 km) und von dort per Allen-Dampfer nach Liverpool verladen und kam daselbst doch noch in gutem Zustande an! Die Temperatur in Hannibal zur Zeit der Verladung war 102° Fahrenheit (31° R.) im Schatten.

Nachdem der Verfasser der technischen Beschreibung eine eingehende Detaillirung gewidmet, geht er sodann zu den Einrichtungen der verschiedenen Eisenbahn-Kühlwagen über, zunächst zu dem System Franz Pallausch in Wien. Es giebt jetzt zwei Arten, die eine sucht durch Ventilation, die andere durch luftdichte Räume ihren Zweck zu erreichen. Die erstere führt also Fäulnisskeime und Verunreinigungen mit der Luft in den Kühlraum und bedarf sehr viel Eis, die andere transportirt in einem luftdichten, gekühlten und ventilirten Raum. Zu ersterer Art gehören die Systeme Straschiripka und Tiffany; keins aber hat sich im Hochsommer bewährt. Die Tiffany-Waggons (Amerikanisches Patent), welche den Eiskasten in ähnlicher Weise unter dem Dach haben, brauchen kein Salz, die Temperatur ist daher nicht so niedrig und das Fleisch kann sich nicht so lange halten. Die Verschiffer von Fleisch in Chicago, welche Tiffany- und Zimmermann-Wagen versucht haben, geben den Zimmermann-Wagen den Vorzug.

Da nach dem Tiffany-System 6 Waggons in Wien gebaut und seit Kurzem in Betrieb gestellt worden sind, so verdient dasselbe an dieser Stelle eine eingehendere Besprechung.

Das Eigenthümliche dieser Waggons ist, dass an den Seiten, Enden und über dem Dach eine etwa 50 mm abstehende hölzerne Verschalung angebracht ist, deren Luftklappen im Sommer an beiden Seiten offen sind und der Luft freien Durchzug zwischen dem eigentlichen Körper des Waggons und dem sogenannten Mantel (Jacket) gestatten. Der Einfluss der directen Sonnenstrahlen wird dadurch von dem Waggon abgehalten und der Luftzug trägt zur Kühlung der Wände bei. Im Winter

werden die Luftklappen an den Seiten des Mantels geschlossen, wodurch sich eine Schicht todter Luft bildet, welche dazu beiträgt, die Wandungen gegen das Eindringen von Frost zu schützen. Diese Idee an sich ist sehr gut, der Bau wird aber dadurch complicirt, der Mantel scheint überflüssig und ist eine unnöthige Beschwerung des Waggons, da auch ohne denselben durch Holzverkleidung und Isolirung durch todte Luft oder einen andern schlechten Wärmeleiter der nöthige Schutz hergestellt werden kann.

Der Eiskasten ist unter dem Dach angebracht und gestattet der Luft an allen Seiten freien Zutritt in den Wagenraum. Aeussere Luft wird auf zweierlei Weise in den Wagen eingezogen, erstens durch Röhren von 42 mm im Durchmesser, welche unter dem Eise liegen und durch dasselbe gekühlt werden, zweitens durch fein durchlöcherte Metallröhren von 75 mm im Durchmesser, welche an den Längsseiten des Kühlraumes unter dem Dach angebracht und mit automatischen Verschlussklappen versehen sind. Der durch die Bewegung der Waggons verursachte Luftdruck presst durch diese Röhren äussere Luft in den Wagenraum. Die warme und unreine Luft wird durch eine Vorrichtung in der Decke des Kühlraumes in den Mantel des Waggons und von dort ins Freie abgeführt.

Die übrigens sehr gut gebauten Waggons laufen ihres grossen Gewichts wegen auf drei Achsen, was in den Augen der Eisenbahndirectionen ein grosser Uebelstand ist.

Die auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy und der Karl-Ludwigbahn seit einer Reihe von Jahren verkehrenden gewöhnlichen Fleischwagen haben mit einem schlechten Wärmeleiter gefüllte Doppelwände, einen Eiskasten unter dem Dache des Waggons und ziehen durch ein mit Windfängen versehenes Rohr äussere Luft ein. Der Eisverbrauch ist sehr gross, die Wirksamkeit bei warmem Wetter nicht verlässlich und den Anforderungen der Zeit nicht mehr entsprechend.

In der zweiten Classe von Kühlwagen, welche also im dicht geschlossenen Raum ohne Hinzuziehung irgend welcher äusseren Luft durch Circulation der inneren Luft kühlen, sind nur zwei Systeme überhaupt in Anwendung gekommen, die von Jaschka und Wickes. Diese sind von einander sehr verschieden, da Jaschka zur Erzeugung von trockener Luft ausdrücklich jeden Contact derselben mit dem Eise ausgeschlossen wissen will, dieselbe vielmehr durch ein ganzes System von Röhren drückt, während die ganze Theorie des Wickes-Systems auf Contact der Luft mit dem Eise beruht, welches stets eine reine, frische und kalte Oberfläche bietet, um darauf die Feuchtigkeit zu condensiren und mit dem Schmelzwasser abzuführen.

In den Jaschka'schen Wagen befindet sich an jedem Ende des Waggons ein niedriger offener Eiskasten, welcher durch die ganze Breite desselben geht und sich auf den Boden stützt. Jeder Eiskasten enthält 24 eiserne Röhren von beiläufig 25 mm Durchmesser, durch welche die Luft vermittelst eines unter dem Waggon angebrachten Saug- und Druckfächers gedrückt und wieder eingesogen wird.

Die Wagen consumiren viel Eis und dürften sich wohl nicht halten.

Die Wickes-Waggons sind den Dampfschiff-Fleischbehältern analog, durch Holz- und Pappwände (Räume todter Luft) an Decke und Wänden isolirt. Durch Saug- und Luftfächer (der seine Bewegung von der Achse des Wagens erhält) wird die Luft aus dem Waggon in den 45 Ctr. haltenden Eisraum (im vorderen Theile des Wagens) geführt und von da wieder in den Wagen.

Der Eiskasten wird durch eine Fallthür im Dach des Waggons gefüllt. Schmilzt das Eis im unteren Theil des Kastens durch die Wirkung des Luftstromes zusammen, so sinkt dasselbe nach Art der Füllofen allmälig von oben nach. Auf diese Art und dadurch, dass die Luft schon nach kurzer Zeit mit sehr niedriger Temperatur durch den Eiskasten streicht, wird die grösstmögliche Ersparniss an Eis erzielt, in welcher Beziehung die Erfahrungen auf den Amerikanischen Linien mit der hiesigen Wahrnehmung übereinstimmen. Für eine fünftägige Reise werden im Sommer beiläufig 30—35 Ctr., im October, November circa 20 Ctr. und bei kaltem Wetter noch weniger verbraucht.

Die Temperatur in den Waggons ist eine sehr gleichmässige und zeigt genau dieselbe Höhe, welche auf den Dampfschiffen erzielt wird, nämlich 38° Fahrenheit ($2^2/_3$° R.). Der erste hier gebaute und am 30. October 1877 nach Paris abgegangene Waggon wies in Avricourt eine Temperatur von $2^1/_2$° R. auf, trotzdem dieser Waggon mit 120 geschlachteten Schweinen gefüllt war, die man vorher nicht einmal gekühlt hatte, da noch kein nach demselben System gebauter Kühlraum fertig gestellt war. Die Schweine wurden daher erst im Waggon gekühlt, in welchem die Temperatur von 8° R. innerhalb und ausserhalb des Waggons bei Abfahrt allmälig auf $2^1/_2$° R. innere Temperatur heruntergieng. Trotzdem wurden nur 20 Ctr. Eis verbraucht und das Fleisch war bei Ankunft sehr kalt und trocken. Seitdem haben die Waggons nach zuverlässigen Nachrichten auch im heissesten Wetter des verflossenen Sommers zwischen Wien-Paris und Wien-Antwerpen in transito nach London verkehrt, ohne eine einzige Ausnahme das Fleisch im besten Zustande abgeliefert und die grösste Anerkennung von Seiten der Verschiffer gefunden.

Eine Eigenthümlichkeit des Waggons ist, dass auch bei strengster Winterkälte die innere Temperatur niemals den Gefrierpunkt erreicht und Fleisch, sowie Früchte, Gemüse und ähnliche Waaren daher auf's Wirksamste vor dem Verderben durch Frost geschützt werden. Es will uns scheinen, sagt der Verfasser, als wenn dies bei Waggons, welche in irgend einer Form äussere Luft behufs Ventilation einziehen, nicht möglich ist.

Aus vorliegenden beglaubigten Nachweisen geht hervor, dass einer der Wickes-Kühlwagen, um dessen Leistungsfähigkeit auf die äusserste Probe zu stellen, im August 1877 bei sehr heissem Wetter (bei Ankunft 110° Fahrenheit [34° R.]) eine ununterbrochene Reise von 1 700 Engl. Meilen (2 720 km) gemacht und seine Fleischladung im besten Zustande abgeliefert hat.

Nach dem Gesagten scheint der Schluss kaum zu gewagt, dass die Wickes-Kühlwagen vielleicht die endgültige Lösung der schon lange offenen Frage nach einem unter allen, auch den erschwerendsten Umständen zuverlässigen Kühlwagen bieten, und es sich daher empfehlen dürfte, bis nicht von anderen Systemen ähnlich gründliche Erfahrungen und vorzügliche Resultate bei Hitze wie bei Frost vorliegen, sich ausschliesslich an diese Apparate zu halten. — Wir empfehlen Technikern und Industriellen die Meyer'sche Schrift zu eingehenderen Studien, die durch Abbildungen im Text wesentlich erleichtert werden. Fr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hat mittelst Schreibens an die geschäftsführende Direction des Vereins unterm 5. d. M. das am 1. Januar 1876 in Kraft getretene Vereinskarten-Reglement mit Bezug auf die Bestimmung im 4. Absatz des § 9 desselben zum 1. Januar 1880 gekündigt, dabei jedoch die Bereitwilligkeit ausgesprochen, zu einem anderweiten, auf neuer beschränkter Grundlage beruhenden Uebereinkommen die Hand zu bieten. Ebenso hat die General-Direction der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen auf Veranlassung des Herrn Reichskanzlers das Vereinskarten-Reglement zum 1. Januar 1880 gekündigt.

Da von der kündigenden Königlichen Direction diejenigen Punkte in dem Vereinskarten-Reglement, welche zur Kündigung Veranlassung gaben und diejenigen Aenderungen, welche für die Königlichen Directionen die fernere Theilnahme an dem Vereinskarten-Institut thunlich machen würden, nicht bezeichnet sind, so hat die geschäftsführende Direction dieselbe um Angabe dieser Gründe gebeten und dieselbe veranlasst, sich an den Berathungen der Vereinskarten-Commission, welche die Angelegenheit für die Generalversammlung vorzubereiten hat, zu betheiligen.

Das Princip, auf welchem das dermalige in der Bremer Generalversammlung 1875 festgestellte Karten-Reglement beruht, (siehe Jahrg. 1875 S. 667 vergl. mit Jahrg. 1873 S. 978 und Jahrg. 1874 S. 967 der Vereins-Zeitung) ist bekanntlich, dass die Vereinsverwaltungen (resp. der Verein) um die Berathung und Verständigung über ihre Angelegenheiten den hierzu Berufenen durch persönlichen Verkehr und eigene Anschauung zu erleichtern, den Mitgliedern derjenigen Verwaltungsstelle, welche zur Centralleitung des eröffneten Betriebes eingesetzt ist und deren Oberbeamten nach der Länge der dem Vereine angehörigen Bahnen zur freien Fahrt auf allen ihren Bahnstrecken, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen berechtigende Karte dergestalt ausgeben, dass sowohl für Mitglieder wie für Oberbeamte jeder Verwaltung vorab 2 Karten, ohne Rücksicht auf die Bahnlänge, weiter bis zur Bahnlänge von 200 km für je angefangene 100 km je eine Karte gewährt. Dies Princip wird sehr streng in der Praxis angewendet und es ist uns daher unverständlich, wie ein der Regierung nahestehendes Blatt davon sprechen kann, dass dem erwähnten Kündigungsantrag die Absicht zu Grunde liege, „eine Entartung der ursprünglichen Idee, die zu den abscheulichsten Missbräuchen geführt hat, entgegenzutreten". Von solchen „bestehenden abscheulichen Missbräuchen" ist uns nichts bekannt und sehen wir der Motivirung der Kündigung mit Spannung entgegen.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 21. April. (Zollpolitisches. Gesetzliche Gütertarifregelung. Conferenz der ständigen Tarifcommission. Hessische Ludwigsbahn. Berlin-Wetzlar. Berlin-Kiel. Lübeck-Travemünde. Oberschlesische Eisenbahn. Finnentrop-Rothe Mühle. Unfallstatistik pro Februar.)

Bei der hervorragenden Bedeutung der Zollpolitik für das wirthschaftliche Leben der Nation ist in erster Linie von Vorgängen auf diesem Gebiete Act zu nehmen und zwar ganz besonders auch wegen des unleugbaren Zusammenhanges, welcher

zwischen den Zollverhältnissen und dem Eisenbahnverkehre besteht. Es erscheint ziemlich zweifellos, dass in mehr oder minder hohem Grade die Rentabilitätsverhältnisse der Eisenbahnen durch die neue Handelspolitik werden afficirt werden. Abgesehen davon, dass gewisse Zölle eine Vertheuerung der Eisenbahn-Bedarfsartikel zur Folge haben werden, wird der Eisenbahnverkehr auch durch die angestrebte Herabminderung der Importe vom Auslande tangirt werden. Für die östlichen Bahnen befürchtet man namentlich im Getreideverkehr grössere Ausfälle und für die Bahnen im Norden und Westen Deutschlands calculirt man besonders im Importverkehr grössere Einbussen. Es lassen sich solche Behauptungen vorläufig nur skizziren, nicht aber ziffermässig belegen. Die in voriger Woche bekanntgegebenen Motive zur Zollvorlage lassen aber die Thatsache selbst unzweifelhaft erscheinen, dass auch im Eisenbahnverkehr durchgreifende Verschiebungen im Verkehr stattfinden werden. Diese Verschiebungen treffen nicht nur Deutschland, sondern auch das Ausland mit dem einzigen Unterschiede, dass sie dort dem Bahnverkehre theilweis zum Vortheil gereichen. So scheint man in Russland, wie von dort geschrieben wird, die in Bezug darauf in Aussicht zu nehmenden Hoffnungen bereits zu escomptiren. Man schreibt von dort, dass Angesichts der Einführung von Getreidezöllen im Deutschen Reiche sogar eine gewisse Freude in Russland sich geltend mache. Man fürchte nicht, durch eine Erschwerung der Ausfuhr von Getreide geschädigt zu werden, da die Massregeln der Deutschen Regierung nur eine schnellere Entwickelung der Russischen Industrie hervorrufen und begünstigen, also auch einen vergrösserten Consum veranlassen würden. Man bereitet sich in Russland auch für eine Entwickelung der Industrie in entsprechender Weise vor, indem neue Actiengesellschaften gegründet oder bereits bestehende Etablissements in solche umgewandelt werden. Auch die Eisenbahnen bleiben hinter dieser allgemeinen Bewegung nicht zurück, und wie dieselben bisher durch ihre Tarife die Aus- und Einfuhr begünstigt haben, wollen sie wohl in Zukunft den Binnenhandel, namentlich aber den Verkehr mit den Russischen Häfen am Baltischen Meere, Riga, Libau, Mitau, begünstigen, wodurch die Russische Rhederei und der Russische Commissionshandel zum Schaden der Rhederei und des Commissionshandels von Königsberg und Danzig einen grossen Aufschwung erfahren dürfte. Durchblättert man die Russischen Zeitungen, so kann man überall die Hoffnung aussprechen hören, dass Russland von diesem Deutschen Zollkriege mehr Nutzen haben werde als vom letzten Türkischen Kriege, was allerdings nicht viel sagen will, und von der Russischen Presse wird auf die Nothwendigkeit hingewiesen, diesen Zollkrieg mit aller Energie zu führen, dagegen den äusseren Kriegen, die nur Geld kosten und das Land verarmen lassen, ein für allemal zu entsagen. Fast täglich bringt die Russische Presse Artikel über diese Frage und fordert die Regierung auf, so schnell als möglich mit der Verbesserung der Häfen vorzugehen, da man in Zukunft das Russische Getreide auf dem Seewege werde zu transportiren haben. Ob sich die Russischen Hoffnungen realisiren werden, muss abgewartet werden. Der Stimmen, welche bezüglich der Zollverhandlungen im Reichstage ganz besondere Ueberraschungen in Aussicht stellen, sind nicht wenige und speciell auch die Agrarier fangen an zu fürchten, dass die Getreide-, Holz- und Viehzölle noch keineswegs im sicheren Hafen sich befinden. Auch die Annahme des den Importverkehr und damit den Gütertransport besonders schwer schädigenden vielbesprochenen § 5 des Zollgesetzes, betreffend einen 100procentigen Zuschlagzoll zu Retorsionszwecken, ist nichts weniger als gewiss. Von besonderem Belang ist u. A. die in voriger Woche hier abgehaltene Delegirtenconferenz der Deutschen Seestädte gegen die Bestrebungen des erwähnten § 5 gewesen; gleichzeitig hat die Versammlung gegen die für die Westdeutschen Bahnen so einschneidende Frage der Zölle auf indirecte Importe Front gemacht, in eben der Weise, wie dies jüngst auch der Bremer Kaufmannsconvent gethan. Wenn, wie schon jetzt feststeht, auch Hamburg die surtaxe d'entrepôt verwirft, dann haben diejenigen beiden Häfen, welche allein an einem solchen Zuschlagszoll ein namhafteres Interesse haben können, die ihnen zugedachte Wohlthat sich verbeten und ist anzunehmen, dass, wenn Fürst Bismarck dem von ihm jüngst verkündigten Grundsatze: „Wohlthaten dürfen Keinem aufgenöthigt werden" auch jetzt noch huldigt, die surtaxe d'entrepôt endgültig beseitigt ist, da bekanntlich die Ostseehäfen gar kein Interesse an einem solchen Zoll haben.

Noch immer ist der Bundesraths-Ausschuss zur Berathung eines Gesetzentwurfs, betreffend die Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen nicht eingesetzt worden; es wird dies vielfach commentirt und geht die neueste Version dahin, dass behufs Bildung der Commission besondere Ernennungen von Bevollmächtigten zum Bundesrathe in Aussicht genommen seien. Ueber die Bundesraths-Sitzung selbst, in welcher der Antrag wegen Regelung des Gütertarifwesens berathen wurde, erfährt man immer noch einige Einzelheiten; so erklärte, wie nachträglich verlautet, der Sächsische Bevollmächtigte, seine Regierung könne zwar der in dem Antrage ausgesprochenen Ansicht, dass die gesetzliche Festsetzung der Tarifmassregeln dem Reiche zustehe, in dieser Allgemeinheit nicht beipflichten, wolle jedoch der Berufung eines ausserordentlichen Ausschusses behufs Ausarbeitung eines Gesetzentwurfs unter der Voraussetzung, dass den Ansichten der einzelnen Regierungen über Grenzen und Umfang des Gesetzes nicht präjudicirt werde, nicht entgegentreten. Dieser Erklärung liegt ungefähr folgende, auch von der Württembergischen Regierung getheilte Auffassung zu Grunde: das Recht der Eisenbahnen, Fahr- und Frachtpreise zu bestimmen, ist durch die Landesgesetze resp. die Concessionen und Statuten der Bahnen geordnet. Die Reichsverfassung enthält im § 45 nur einen unbestimmten Hinweis, dass die „möglichste" Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife, insbesondere bei „grösseren" Entfernungen für gewisse Artikel ein ermässigter Tarif und zwar „thunlichst" die Einführung des Einpfennigtarifs angestrebt werden soll. Auf Grund dieser Verfassungsbestimmung allgemeinen Inhalts können die Rechte und Pflichten der Eisenbahnen und ihr Verhältniss zum Publicum nicht geregelt werden. Der Sinn der Verfassungsbestimmung ist vielmehr nur der, dass die Reichsbehörde mit den durch die bestehenden Landesgesetze etc. gegebenen Mitteln die Erreichung jenes Zieles anstreben soll. Für den Standpunkt der Regierung von Bayern in der Sache ist zunächst das Reservatrecht massgebend, welches jede unmittelbare Berührung der Bayerischen Bahnen durch das schwebende Project von vornherein ausschliesst. Darum enthielt sich auch der Bayerische Bevollmächtigte im Bundesrathe der Abstimmung. Die Bayerische Regierung beabsichtigt jedoch, wie verlautet, mit Rücksicht auf die Stellung, welche Bayern als Bundesglied und abgesehen vom Reservatstandpunkte einnimmt, das dem Project entgegenstehende Bedenken, dass durch einheitliche Regelung des Gütertarifwesens die Möglichkeit geschaffen werden könnte zu einer fühlbaren Veränderung derjenigen Grundlagen, auf welchen die gegenseitige Stellung der Einzelstaaten beruht, in ausführlicher Darlegung zum Ausdruck zu bringen.

Am 18. und 19. d. M. hat die schon angekündigte Sitzung der ständigen Eisenbahn-Tarifcommission hierselbst stattgefunden. Dem Vernehmen nach gelangte namentlich zur Verhandlung: eine von Süddeutschland aus erbetene Erhöhung der Mehl-Tarife, eine Herabsetzung kaustischer Soda in eine niedrigere Tarifclasse, die Frage der Tarifirung des Eisendrahts, die Spiritustarife für den Exportverkehr und die Versetzung von unverpacktem Schwerspath in die niedrigste Tarifclasse. Der wichtigste auf die Tagesordnung gestellte Verhandlungs-Gegenstand, die Angelegenheit der Expeditions-Gebühr, gelangte nicht zur Erledigung, weil in der Commission Competenz-Bedenken dagegen erhoben wurden und man erst über die Competenz-Frage Untersuchungen anstellen wird. In Sachen der Mehltarife wurde die gewünschte Erhöhung nicht bewilligt, weil die Norddeutschen Interessenten glaubhaft nachwiesen, dass ihr Geschäftsverkehr dadurch würde beeinträchtigt werden. Bezüglich der Tarifsätze für Soda wurden 4 Interessenten aus dem Westen und Südwesten Deutschlands vernommen, welche die Ansicht vertraten, dass kaustische Soda in eben die niedrigere Tarifclasse versetzt werden müsse, in welcher calcinirte und crystallisirte Soda gefahren werden. Als Grund dafür wurde namentlich die Englische Concurrenz und die zu erwirkende Möglichkeit der Zusammenladung der drei Sodasorten hervorgehoben. Da die Untersuchungen jedoch ergaben, dass der hohe Deutsche Zoll auf Soda dem Englischen Product den Markt vollkommen verschliesse und die kaustische Soda stets ohnehin in genügend grossen Ladungen verfrachtet würde, so erfuhren die Wünsche der Interessenten seitens der Commission keine Berücksichtigung. Die Frage der Frachten für Spiritus zu Exportzwecken wurde ohne Zuziehung von Interessenten durch Verhandlungen zwischen Commission und Verkehrsausschuss erledigt. Es wurde festgestellt, dass nach Lage der Zollgesetzgebung in Holland, Belgien, Frankreich und Italien der Export Deutschen Spiritus auf dem Landwege überhaupt verhindert ist. Nach der Schweiz hingegen wird seitens Deutschlands und Oesterreichs Spiritus exportirt, doch ist in Bezug darauf durch die Ausfuhrstatistik constatirt, dass die Sätze, welche seit Einführung der Tarifreform in Deutschland bestehen, der Exportfähigkeit des Deutschen Spiritus keinen Abbruch gethan haben. Aus diesem Grunde war auch der Verkehrsausschuss gegen eine Tarifänderung und wurde dieselbe daher abgelehnt. In der Angelegenheit der Tarifirung von Eisendraht handelte es sich eigentlich nur um eine Veränderung der Bezeichnung. Man unterschied bisher zwischen gewalztem und gezogenem Eisendraht. Seitdem es jedoch möglich geworden ist, den Draht auf kaltem Wege herzustellen, treffen diese Unterscheidungen nicht mehr zu und sollen nach Beschluss der Commission Untersuchungen über etwa vorzunehmende Aenderung der Bezeichnungen angestellt werden. Von den weniger wesentlichen Verhandlungsgegenständen heben wir noch hervor, dass gemäss dem

Wunsche der Interessenten beschlossen wurde, Schwerspath nicht nur im unverpackten, sondern auch im verpackten Zustande in der niedrigsten Tarifclasse zu fahren.

Nachdem der Nachricht entgegengetreten worden, dass die Hessische Regierung im Begriff stehe, die Hessische Ludwigsbahn im Auftrage der Preussischen Regierung anzukaufen, änderten diejenigen Blätter, welche diese Mittheilung zuerst in die Welt gesetzt hatten, ihre sensationellen Angaben dahin, dass allerdings die betreffenden Verhandlungen zwischen der Hessischen Ludwigsbahn und der Regierung des Grossherzogthums Hessen dem Abschluss nahe seien, und dass diese Bahn nebst einem anderen Bahnbesitzstand an einen „Dritten“ in Betrieb gegeben werden solle, dass dieser „Dritte“ aber freilich nicht Preussen sein müsse; es sei vielmehr Bayern unter demselben zu verstehen. Auch die „Augsburger Allgemeine Zeitung“ colportirte diese neue Version, doch wird dieselbe in gut unterrichteten Kreisen für unglaubwürdig gehalten.

Durch die am 15. April dem Verkehr übergebene Strecke Berlin-Blankenheim der Berlin-Wetzlarer Bahn haben die östlich, bezw. west- und südwestlich von Berlin gelegenen Staatsbahnlinien eine directe Verbindung erlangt. Es gelangen in Folge dessen von dem obengenannten Tage ab die nachverzeichneten neuen Tarife zur Einführung: 1. Für den Verkehr zwischen Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim der Niederschlesisch-Märkischen Bahn einer- und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits, 2. für den Verkehr zwischen Stationen der Berliner Nordbahn, der Strecke Berlin-Frankfurt a. O., der Niederschlesisch - Märkischen Bahn einer- und Stationen der Frankfurt-Bebraer, der Hannoverschen, der Main - Weser und Nassauischen Bahn andererseits, 3. für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Ostbahn einer- und Stationen der Frankfurt - Bebraer Bahn (excl. Strecke Halle - Münden), der Main-Weser und Nassauischen Bahn andererseits, sowie 4. für den Verkehr zwischen den Stationen Hettstedt und Mansfeld der Strecke Berlin-Blankenheim einer- und Niederschlesisch-Märkischen und Oberschlesischen Stationen andererseits.

Bezüglich des Eisenbahnprojects Berlin-Kiel wurde im Bürgerausschuss von Parchim Folgendes mitgetheilt: Der Bauunternehmer Bracklow berichtet, dass sich in England ein Consortium gebildet habe, um jene Linie als Secundärbahn zu bauen. Die Kosten wurden auf 28 000 000 ℳ veranschlagt, wovon die Unternehmer 11 Millionen in Prioritäten und 5 400 000 ℳ in Stammactien übernehmen wollen, wenn die Adjacenten den Rest decken wollten. Es sei Zwecks Berathung über diese Angelegenheit zum 19. April eine Versammlung in Berlin angesetzt, zu welcher von Seiten des Berliner Comités, deren Vorsitzender Herr von Karstädt, alle Adressaten dieses Schreibens in Parchim eingeladen werden. Bemerkt wird noch, dass der Bevollmächtigte des Englischen Consortiums Dr. Strousberg in Berlin ist.

Der Senat von Lübeck hat beschlossen, bei der Bürgerschaft den Bau einer Eisenbahn nach Travemünde zu beantragen. Derselbe soll der Lübeck - Büchener Eisenbahn übergeben werden, welche in ihrer vor einigen Jahren abgeschlossenen Prioritäten-Anleihe die erforderlichen Mittel bereit hat.

Der Oberschlesischen Eisenbahn ist von dem Herrn Handelsminister die Genehmigung ertheilt worden, die generellen Vorarbeiten für eine im Anschlusse an die projectirte Rothsürben-Koberwitzer Eisenbahn auszuführende normalspurige Bahn niederer Ordnung von Koberwitz nach Zobten a. B. für Rechnung der Stadt Zobten anzufertigen.

Der „St.-A.“ veröffentlicht das Gesetz vom 19. März c., betreffend die Erweiterung der Zinsgarantie für das Anlagecapital der Bahn Finnentrop-Olpe-Rothe Mühle.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monat Februar 1879 auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichen: 47 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 32 Züge mit Personenbeförderung — von je 3 729 Zügen dieser Gattung Einer — und 25 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 52 Entgleisungen und 15 Zusammenstösse beim Rangiren und 204 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.).

In Folge dieser Unfälle wurden 2 Personen (fremde) getödtet, 39 Personen (2 Reisende, 31 Beamte, 2 Arbeiter und 4 fremde Personen) verletzt, 2 Thiere getödtet, 41 Fahrzeuge erheblich und 170 Fahrzeuge unerheblich beschädigt.

Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 25 Tödtungen (5 Beamte, 14 Arbeiter und 6 fremde Personen), 69 Verletzungen (2 Reisende, 27 Beamte, 30 Arbeiter und 10 fremde Personen) und 4 Tödtungen bei beabsichtigtem Selbstmorde.

Fasst man sämmtliche Verunglückungen — excl. Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 15 643 km Betriebslänge, 21 337 km Geleislänge und 309 223 037 geförderten Achskilometern) 80 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Hannoversche Staatsbahn (15), die Oberschlesische (13) und die Sächsische Staatsbahn (10); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Hannoverschen Staatsbahn, der Nassauischen und Oberschlesischen Eisenbahn vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 196 km Betriebslänge, 13 504 km Geleislänge und 189 609 001 geförderten Achskilometern) 55 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Köln-Mindener (16), die Rheinische (14) und die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (5); verhältnissmässig fanden jedoch die meisten Verunglückungen auf der Oels-Gnesener, der Rheinischen und der Köln-Mindener Eisenbahn statt.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 5 878 044 geförderten Achskilometern) kein Fall.

Von den im Ganzen beförderten 10 123 386 Personen wurden 4 verletzt, und zwar fanden diese Verunglückungen auf der Köln-Mindener (2), der Oberschlesischen (1) und der Sächsischen Staatseisenbahn (1) statt.

Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurde von je 25 642 Einer getödtet und von je 2 210 Einer verletzt.

Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat Februar d. J. bei 17 Verwaltungen mehr und bei 16 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 7,8 pCt. mehr Verunglückungen vorgekommen sind, als in demselben Monate des Vorjahres.

Russische Correspondenz.

A.— Neue Bahnprojecte. Es werden zur Zeit die Vorarbeiten ausgeführt für eine Seitenbahn von der Rostow-Wladikawkas Bahn zur Stadt Piatigorsk, dem Centrum der bekannten Kaukasischen Mineralbäder.

Ferner soll dieser Tage die Concession für den Weiterbau der Rostow-Wladikawkas Bahn von Wladikawkas nach Petrowsk — am Kaspischen Meer — ertheilt werden. Als Concessionär wird mit Zuversicht der Erbauer der Hauptlinie Baron Steingl genannt.

Am 23. März erfolgte die regierungsseitige Genehmigung zum Bau der Eisenbahn von Tamerfors nach Nicolaistad in Finnland. Die für den Bau erforderliche Summe von 12½ Millionen Finn. Mark ist bereits aus dem vorhandenen Reservefonds angewiesen worden.

In Petersburg hat sich eine Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer Pferdebahn in Kronstadt gebildet. Das Concessionsgesuch ist bereits zur Genehmigung vorgelegt.

Zweites Geleise. Die Warschau - Wiener Bahn, welche z. Z. nur zwischen den Stationen Warschau-Koliuschkin doppelgeleisig ist, wird in nächster Bälde mit dem Bau des zweiten Geleises zwischen den Stationen Czenstochau und Myschkow beginnen.

Wolga-Brücke. Ueber den Bauzustand der grossen Brücke über die Wolga im Zuge der Orenburger Bahn am 1./13. März d. J. meldet die Verwaltung, dass sowohl die Widerlager als die Caissons der Pfeiler 1—7 und 10—12 fertiggestellt sind. Die Caissons der Pfeiler 8 und 9 und der Zusatz-Caissons für No. 11 sind am Ufer zusammengesetzt. Die Trag-Construction sämmtlicher 13 Oeffnungen ist beigeführt, diejenige für 5 Oeffnungen montirt. Diese Leistungen erforderten bisher 21 605 Arbeitstage. Der Fortschritt der Arbeit für diesen grossen Bau — 13 Oeffnungen à 106,7 m und 1 393,1 m Gesammtweite ist durchaus zufriedenstellend.

Newa-Brücke. Am 16./28. März wurde die Verbindung der beiden Newa-Ufer durch die Litejny-Brücke und zwar zunächst nur für Fussgänger hergestellt. S. M. der Kaiser war der erste, der die Brücke von einem Ende zum andern passirte. Diese provisorische Verbindung soll dem Publikum für die Dauer des Eisganges zur Benutzung dienen, während gleichzeitig die Vollendungsarbeiten weiter betrieben werden.

Unfälle. In der Nacht vom 28/29. März d. J. entgleiste der Postzug No. 6 in Folge fehlerhaften Oberbaues auf der 156. Werst der Moskau - Brester Eisenbahn zwischen den Stationen Batjuschkowo und Gschatsk. Sämmtliche Waggons mit einziger Ausnahme des Gepäckwagens wurden zertrümmert. Nach den Mittheilungen des „Golos“ verunglückten 25 Personen, von denen 9 auf der Stelle todt blieben.

In der gleichen Woche verunglückte ein Zug auf der Bender-Galatz Bahn, während der am 22. des gleichen Monats in die Station Ruschony einfahrende Postzug der Petersburg-Warschauer Bahn durch eine quer über das Geleise gelegte Schiene aufgehalten

wurde, ohne eine Beschädigung der Passagiere unter denen sich auch der Graf Schuwalow befand, zu erleiden.

Rollmaterial. Die Warschau-Wiener Bahn hat abermals 260 Kohlenwagen in der Maschinenfabrik von Lillpop, Rau und Löwenstein in Warschau in Bestellung gegeben; von den in Nürnberg bestellten Wagen sind 10 Stück bereits eingetroffen.

Schienenfabrikation. Das letzte Verordnungsblatt vom 27. März d. J. bringt u. A. die Statuten für ein neues Stahl- und Gussstahlschienenwerk, welches dem Petersburger Kaufmann Georges F. Bird concessionirt worden ist.

Russische Gesellschaft für Maschinen- und Bergbau. Dem uns vorliegenden Rechenschaftsbericht pro 1878 entnehmen wir, dass einer Gesammteinnahme von 5 756 881 R. eine Gesammtausgabe von 4 818 663 R. gegenübersteht, dass also ein Ueberschuss von 938 218 R. verblieb, der ausser einer Dividende von 4 R. 80 Kop. pro Actie noch namhafte Abschreibungen gestattet und die Gewährung einer Tantième zulässt, welche für den Vorsitzenden des Verwaltungsrathes zu 14 125 R., für den Director zu 18 736 R. normirt worden ist. Die Petersburger „C. W." bemerkt bei Besprechung des genannten Rechenschaftsberichts, dass die erreichten Resultate die Auszahlung so hoher Tantième vollauf begründen, da es in Russland unendlich viel leichter sei, die zur Anlage einer grossen Fabrik nothwendigen Capitalien aufzutreiben, als tüchtige Directoren zu finden. Die Gesellschaft baute im vergangenen Jahre Locomotiven, Walzeisen etc., ferner Kanonenboote, Artilleriegegenstände, eine Fregatte und 2 grosse Dampfer.

Die Brjanskische Fabrik für Maschinenbau und Eisenbahnbedarf beabsichtigt demnächst behufs Vergrösserung des Etablissements eine neue Serie von Obligationen oder Actien auf den Markt zu bringen.

Eisenbahnbilletsteuer. Ueber den weiteren Einfluss der neuen Steuer lässt sich aus den Februareinnahmen ersehen, dass dieselben für die Personenbeförderung im Vergleich gegen das Vorjahr eine Abnahme von 26 pCt. aufweisen; die Abnahme an Passagieren beträgt bei der I. Cl. 76 pCt., bei der II. 82 pCt., während die III. Cl. einen Zuwachs von 52 pCt. aufweist. Eine gleiche Veränderung zeigen die Eilgüter in Folge ihrer hohen Besteuerung. Allgemein wird Klage darüber geführt, dass die Eisenbahn-Verwaltungen zu wenig Waggons III. Cl. in die Züge einstellen, so dass die Passagiere oft Stunden lang in denselben stehen müssen, bis Sitzplätze frei werden, während anderseits die Waggons I. und II. Cl. fast leer in den Zügen mitlaufen. Die Moskau-Brester Bahn soll im Februar fast gar keine Billets I. Cl. ausgegeben haben.

Eisenbahnterrains. Behufs genauer Feststellung des Eisenbahngrundbesitzes hat das Ministerium den einzelnen Bahnverwaltungen einen Fragebogen folgenden Inhalts zugestellt: a) Angabe der Besitztitel derjenigen Ländereien, welche für den allgemeinen Verkehr nothwendig sind und den Privatgesellschaften gehören; b) Angabe der Steuern und Abgaben, welche auf diesen Grundstücken lasten; c) Angabe derjenigen Terrains, welche zur Tracirung und zum Bau in Anspruch genommen, aber nachträglich den Eigenthümern wieder zurückgegeben wurden; d) Angabe der Ansprüche von Privatpersonen an Eisenbahnländereien; e) Angabe der Entschädigungen, welche für Schädigung der Nachbargrundstücke gewährt worden sind.

Tariferhöhung. Einzelne Russische Bahnverwaltungen insbesondere die Orel-Witebsker Bahn, sowie die mit derselben im Verband stehenden Polnischen Bahnen, haben vom 1/13. Mai d. J. an den Tarif für Getreidetransporte von $^1/_{45}$ auf $^1/_{40}$ pro Pud und Werst erhöht.

Präjudizien.

v. O. **Anwendung der Bestimmung des § 76 des Preussischen Gesetzes vom 3. Juli 1875: „Die Erhebung eines Pauschquantums findet nicht statt, wenn der unterliegende Theil eine öffentliche Behörde ist".** Der II. Senat des Preussischen Ober-Verwaltungsgerichts hatte angenommen, dass die citirten Worte des § 76 des Gesetzes, betr. die Verfassung der Verwaltungsgerichte und das Verwaltungsstreitverfahren, sich nicht nur auf die Fälle beziehen, in denen die Behörde als solche für sich selbst Partei ist, sondern auch auf die, wenn sie nur als Organ, als Vertreterin eines anderen Rechtssubjects auftritt und daher unter Anderen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft die Freiheit von der Entrichtung eines Kostenpauschquantums zugesprochen, indem durch Erkenntniss ausgeführt ist: dass allerdings unter der Voraussetzung eines vollkommen correcten Sprachgebrauchs jene erste engere Auslegung des Gesetzes näher liege; denn in dem zweiten Falle unterliege nicht sowohl der Vertretende als vielmehr der Vertretene. Gleichwohl müsse der zweiten Deutung der Vorzug gegeben werden, weil sich den Worten des Gesetzes in Gestalt einer Ausnahme die weitere, einen besonderen Fall der Vertretung vorsehende Ausnahme unmittelbar anreihe: „insoweit die angefochtene Verfügung oder Entscheidung derselben nicht lediglich die Wahrung der Haushaltsinteressen eines von der Behörde vertretenen Communalverbandes zum Gegenstand hatte" und weil auch die Schlussbestimmung („die baaren Auslagen des Verfahrens und des obsiegenden Theiles fallen demjenigen Communalverbande zur Last, als dessen Organ die Behörde gehandelt hat") zunächst nur auf Vertretungsfälle bezogen werden könne. — Der I. Senat des Gerichts trug jedoch Bedenken, bei dieser Auffassung des § 76 zu verbarren; sie führe zu einem Ergebniss, welches der in diesem Paragraphen erkennbar gemachten gesetzgeberischen Absicht nicht entspreche. Es handele sich um vermögensrechtliche Interessen der gedachten Eisenbahn-Gesellschaft; für solche Fälle wolle aber das Gesetz auch dann, wenn eine öffentliche Behörde unterliege, nicht allgemeine Kostenfreiheit gewähren, wie dies jener eine Ausnahme einführende zweite Satz ergebe. Wenn nach demselben die Kostenpflichtigkeit zu Ungunsten der Communalverbände, also von Corporationen, welche lediglich öffentliche Zwecke verfolgen, gewahrt werde, so habe der Gesetzgeber nicht wohl davon ausgehen können, dass privaten Erwerbsgesellschaften, wie der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft, die Kostenfreiheit in allen Fällen lediglich um ihrer Vertretung durch eine öffentliche Behörde — die Eisenbahn-Commission — willen zustehen solle". Ferner: „Das Verwaltungsstreitverfahren unterscheide sich keineswegs vom Civilprocesse dadurch, dass dasselbe nicht sowohl das Rechtssubject, um dessen Rechte und Pflichten gestritten werde, als Partei ansehe, als vielmehr dessen Vertreter. Wo daher Behörden die Vertretung von Rechtssubjecten obliege, seien diese Partei, nicht die Behörden. Eigenthümlich sei es dagegen dem Verwaltungsstreitverfahren, dass dasselbe im weitesten Umfange öffentliche Behörden als Partei vor den Verwaltungsrichter ziehe, nämlich zur Vertheidigung behördlicher Acte, erlassener Verfügungen und Entscheidungen, sowie anderer amtlicher Obliegenheiten, welche mit der Vertretung eines Rechtssubjects in vermögensrechtlicher Beziehung überall nichts gemein haben. Lediglich in diesen Fällen sind die öffentlichen Behörden als solche Partei, in jenen seien es die Rechtssubjecte, welche von ihnen vertreten werden. Es erscheine daher auch nicht zulässig, den § 76 No. 1 auf diese letzteren Fälle zu beziehen; denn wenn daselbst die Kostenfreiheit den öffentlichen Behörden als unterliegendem Theile zugestanden werde, so sei damit lediglich zum Ausdruck gebracht, dass die öffentliche Behörde als solche selbst Partei sein müsse, um Kostenfreiheit beanspruchen zu können. In ganz gleichem Sinne werde in den §§ 72 und 78 der Ausdruck: „unterliegender Theil" gebraucht. — Die engere Auslegung sei ferner aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes zu entnehmen; daraus ergebe sich ganz unzweideutig, dass man zu der besagten Annahmebestimmung des § 76 lediglich unter Berücksichtigung der Stellung der Behörden gekommen sei". — Die Unanwendbarkeit des § 76 auf den vorliegenden Fall war somit ausgesprochen und damit die engere Auffassung angenommen. (Erk. des Preuss. Ober-Verwaltungsgerichts vom 15. Januar 1879.)

v. O. **Begriff des Eisenbahnbetriebes.** Arbeiter D. war am 24. August 1877 von der Ostbahn angewiesen, bei dem Abends 6 Uhr auf dem Danziger Bahnhof von der Berlin-Stettiner Eisenbahn nach Stolp abzulassenden Zuge Dienste zu leisten; er sollte auf diesem Zuge die Signalleine zurechtziehen und befestigen. Das Ordnen der Signalleine an dem zum Abfahren paraten Zuge hatte die Sicherheit der Beförderung zum Zweck. Bei dieser Arbeit verunglückte D., indem er von dem Wagen rücklings herabstürzte und einen seinen Tod herbeiführenden Schädelbruch erlitt. Das Appellationsgericht zu Marienwerder nahm an, der Unfall sei bei dem Betriebe der Eisenbahn erfolgt, was die Nichtigkeitsbeschwerde angegriffen hat, aber aus folgenden Gründen zurückgewiesen wurde: Mit Recht geht der Appellationsrichter davon aus, der Begriff des Eisenbahnbetriebes im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes sei auf die Zeit nicht beschränkt, wo ein Eisenbahnzug sich in Bewegung befinde, umfasse vielmehr auch alle die Beförderung vorbereitenden, durchführenden und abschliessenden Vorgänge. Er befindet sich in dieser Beziehung im vollen Einklange mit der vom R.-Ob.-H.-Gericht in seiner Judicatur constant festgehaltenen Auffassung. Andererseits muss das Ordnen der Signalleine an einem zum Abfahren paraten Zuge unzweifelhaft und zu den die Beförderung unmittelbar vorbereitenden und mit derselben im unmittelbarsten Zusammenhange stehenden Vorgängen gezählt werden. — Es könnte noch die Frage entstehen, ob nicht die Anwendung des § 1 deshalb ausgeschlossen sei, weil der Unfall nicht aus den besonderen Gefahren entsprungen sei, welche sich an den Eisenbahnbetrieb anknüpfen. Allein die Frage würde in Rücksicht auf die Verrichtung, bei welcher die Verunglückung sich ergab, sowie auf die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit, wie nicht minder Eigenthümlichkeit und besondere Beschaffenheit der fraglichen Vorkehrung aus der im Erkenntniss des Gerichtshofes vom 5. Juni 1877 dargelegten Gründen verneint werden müssen. (Erk. d. I. Sen. d. R.-Ob.-H.-G. vom 21. Jan. 1879.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 32. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 28. April 1879.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft.

Von **Dr. Emil Sax.**

II. Band. Die Eisenbahnen.

(Fortsetzung.)

In programmgemässem Anschluss an die im 1. Theile erfolgte Motivirung gemeinwirthschaftlicher Führung des Eisenbahnwesens entwickelt der Verfasser im 3. Theile des II. Capitels aus den allgemeinen Verkehrsgesetzen, den concreten Bahnverhältnissen und ihrer Organe die Leitpunkte für die obersten Verwaltungsprincipien des Bahnwesens.

Aus der engen Verbindung der einzelnen Linien unter einander, der Intensität der technischen Mittel, wie der Zwecke und wirthschaftlichen Wirkung der Bahnen ergeben sich 3 Bahnclassen:

Hauptbahnen zwischen den Brennpunkten wirthschaftlichen, politischen und socialen Verkehrs,
Nebenbahnen zur Verbindung untergeordneter jedoch noch immer territorial bedeutender Staatsgebiete,
Vicinal- oder Localbahnen für ausschliesslich örtliche Wirthschaftskreise,
(Bahnen 1., 2. und 3. Ordnung).

Die Eintheilung concreter Bedürfnisse in diese Classen kommt nur der Staatsautorität zu.

Hauptbahnen haben einen weiteren und einen engeren Rayon; jener umfasst grössere Flächen und alle Güter und Personen, welche auch mit weniger vollkommenen oder kostspieligeren Transportmitteln noch weiter transportfähig sind, daher auch weitere Zufahrt zur Bahn ertragen: der bandartig längs der Hauptbahn liegende engere Rayon liefert die Transporte, die keine weite Zufahrt ertragen. Hauptbahnen müssen so weit sich erstrecken, dass kein Staatsgebiet ausserhalb ihres weiteren Rayons verbleibt.

Nebenbahnen ziehen Gegenden des weiteren Hauptbahnrayons in den engeren Bahnrayon ein.

Localbahnen liegen im engeren Hauptbahnrayon und hören auf solche zu sein, sobald sie sich darüber hinaus erstrecken; daher giebt es keine Localbahnnetze.

Mit dieser Classification leitet der Verfasser eine Berichtigung des namentlich auf technischem Gebiete erwachsenden Sprachgebrauchs ein, nach welchem mit dem Ausdrucke Haupt- und Nebenlinie nicht nur die Stellung zweier Liniensysteme in der Eisenbahngeographie eines Landes, sondern gleichzeitig und damit verbunden auch ganz bestimmte Grade technischer Ausstattung gemeint sind. Diese Zusammenfassung zweier verschiedener Dinge in einer Bezeichnung ist unrichtig und führt zu Missverständnissen.

Die Classification nach Haupt-, Neben- und Localbahnen greift beim Entwurfe des gesammten Liniennetzes eines Landes Platz. Die Motive, nach welchen die Vertheilung von Haupt- und Nebenlinien im Netze erfolgen soll, sind in jedem Lande dieselben. Die Bemessung der Ausstattung, der technischen Ausrüstung kommt dann erst in zweiter Reihe; sie kann als Correlat der Wirthschaftsintensität eines Landes in jedem Lande verschieden ausfallen. Die volkswirthschaftlichen Hauptbahnen eines weniger entwickelten Staates können viel weniger Ausstattung erheischen, nicht nur als die Haupt-, sondern vielleicht sogar als die Nebenbahnen eines anderen Landes mit intensiver Wirthschaft. Dem wäre noch beizufügen, dass auch innerhalb eines und desselben Staates provinzielle Culturunterschiede so grosser Art vorkommen können, um sehr verschiedene Ausstattung derselben Bahnordnung in den verschiedenen Provinzen zu bedingen. Ja, es dürfte sogar dieses Verhältniss ungleicher Inanspruchnahme, daher auch ungleicher Ausrüstung der verschiedenen Hauptbahnen und der verschiedenen Nebenbahnen in den meisten Staaten vorherrschen. Im vorliegenden Theile behandelt der Verfasser nur die geographische Classification: die Ausstattungs-Classification wird als Gegenstand der Oeconomik erst im III. Hauptcapitel besprochen, worauf aber hier schon der Verständigung halber zu verweisen ist.

Alle Haupt- und, wenn auch in etwas beschränkterem Sinne, alle Nebenbahnen sind Objecte der Gemeinwirthschaft. Für diese Zutheilung der Nebenbahnen spricht auch noch der vom Verfasser nicht in Betracht gezogene Umstand, dass Nebenbahnen durch politische oder wirthschaftliche Umwälzungen Hauptbahnen werden können und umgekehrt. — Haupt- und Nebenbahnen sind also auf Kosten der Gesammtheit, letztere nach ersteren herzustellen, wenn nicht etwa, was vorzubehalten wäre, bei sehr verschiedenen Culturgraden innerhalb eines Staates ein Theil der Nebenbahnen von höherem Interesse, also auch früher zu bauen ist, als ein Theil der Hauptbahnen. Die Forderung, Ueberschüsse der Hauptbahnen zur Deckung der eventuellen Abgänge der Nebenbahnen zu verwenden, ist gewiss begründet, in vollem Umfange aber nur dann erfüllbar, wenn alle Haupt- und Nebenbahnen eines Staates in eine Hand gegeben sind: in Frankreich wird ihr wenigstens theilweise innerhalb der einzelnen grossen Gruppen entsprochen. Localbahnen fallen als

Hilfsmittel zur Förderung rein localer Interessen der Selbstverwaltung zu und sind ohne Staatshilfe zu erstellen: wo sie solche verlangen, sind sie in der Regel verfrüht. Von Localbahnen ist nur eine Erleichterung, aber keine Steigerung bestehenden Verkehrs zu erwarten. Wird derartigen Linien eine solche Steigerung zugemuthet, so treten sie aus ihrem engeren Rahmen heraus, nähern sich dem Typus der Nebenbahnen, und können dann ausnahmsweise staatlicher Unterstützung werth sein. Sonst ist jede derartige Unterstützung unmotivirt und eine Behebung der in ihrer theilweisen Gewährung liegenden Ungerechtigkeit durch Verallgemeinerung dieser Gewährung, wie sie namentlich in Deutschland derzeit gefordert wird und beim absoluten Staatsbahnsystem nach dem Beispiele Bayerns leicht eintritt, ganz unwirthschaftlich.

Sax empfiehlt sodann zur Leistung von Beiträgen an die Kosten von Bahnbauten jene Adjacenten zu verpflichten, für welche aus der Bahnanlage besondere Vermögensvortheile erwachsen. Eine solche Verpflichtung wäre von allem Anfange an gerecht, immer aber schwer bemessbar gewesen und nunmehr kaum mehr billig, nachdem schon so viele Haupt- und Nebenlinien auf allgemeine Kosten ohne solche Beiträge sind hergestellt worden. Localbahnen können selbstverständlich solche Leistungen immer beanspruchen, da sie nicht auf allgemeine Kosten gebaut werden! Wäre der Bahnbau wenigstens nur durch angemessene Enteignungsgesetze gegen Uebervortheilungen durch Solche geschützt worden, welche eigentlich zu Opfern wären verpflichtet gewesen!

Die Tarifbildungen haben auf Haupt- und Nebenlinien unter Ueberwachung der Staatsverwaltung nach dem Intensitätsgesetz zu erfolgen, sollten also in der Regel auf den Nebenbahnen höher gehen als auf den Hauptbahnen, eine wirthschaftlich begründete Ansicht für die Fälle systematischer Netzbildung, wie sie Frankreich aufweist. Localbahnen wäre eine gewisse Tariffreiheit einzuräumen.

Die positive Gesetzgebung der verschiedenen Staaten steht mit diesen wirthschaftlichen Grundsätzen wenig in Einklang; nur in Frankreich ist man mit geringen Schwankungen principiell richtig verfahren.

Entscheidend für die künftige Gestaltung des Bahnwesens ist vor Allem die Wahl zwischen dessen Führung nach dem Princip der öffentlichen Unternehmung (Tarifsystem) und jenem der öffentlichen Anstalt (Gebührenprincip). Die Idee, in irgend einer Eisenbahn ein öffentliches Genussgut zu sehen, ist natürlich ausgeschlossen bis auf einzelne Fälle unentgeltlicher Inanspruchnahme für öffentliche Zwecke. Man könnte wohl noch weiter gehen als der Verfasser, und sogar diese von ihm zugestandene unentgeltliche Inanspruchnahme für öffentliche Zwecke, namentlich für die immer anwachsenden Posttransporte als zu weitgehend bezeichnen, weil derart eine richtige Beurtheilung der gegenseitigen Leistungen und des damit verbundenen Kostenaufwandes unmöglich gemacht ist und der einen Anstalt auf Rechnung der anderen in unbilliger Weise Vortheile zugewendet werden. Man bringe nur einmal die Wirkung einer Massregel in Anrechnung, wie die jüngst von der Oesterreichischen Postverwaltung getroffene, wonach Poststücke bis zu 50 kg angenommen und natürlich von den Bahnen kostenfrei transportirt werden müssen! Selbst Staatsbahnen sollten die Kosten der Postbeförderung in billiger Weise gutgebracht werden und zwar aus denselben auf richtige Oeconomie abzielenden Gründen, aus welchen auch schon hier und da die Gebührenfreiheit amtlicher Correspondenzen mit Erfolg beschränkt worden ist.

Sollte man unter derzeitigen Verhältnissen das Gebührenprincip für Bahntransporte in Anwendung bringen, d. h. nach Sax den absoluten Staatsbetrieb einführen wollen, so müssten die Gebühren hoch genug bemessen werden, um aus deren Ertrag auch noch das Anlagecapital verzinsen und amortisiren zu können; unter Amortisation versteht aber der Verfasser nur den regelmässigen Ersatz im Nutzgebrauche aufgegangener Werthe an Betriebsmitteln, Schienen etc., — also dasjenige, was man ganz entsprechend auch Bildung von Erneuerungsfonds heisst. Dagegen sollen die bleibenden nicht benutzten Capitalswerthe des festen Bahnkörpers aus den Gebührenerträgen nur verzinst und nicht amortisirt werden, insofern dies nicht schon geschehen ist. Es dürften aber doch wohl viele Gründe auch für eine Amortisation der Capitalswerthe des festen Bahnkörpers aus den Gebühren, also für eine entsprechende Bemessung derselben und gegen eine Amortisation aus allgemeinen Steuerzuschlägen sprechen, wie solche zur Tilgung rückzahlbarer Staatsschulden bestehen. — Hiergegen spricht zunächst die derzeit und noch lange obwaltende Ungleichheit in der Benutzung der Bahnen durch die Steuerträger.

Für die Wahl unter den beiden Verwaltungsprincipien ist die angegebene Classification von entscheidender Bedeutung.

Localbahnen, als Instrumente örtlicher Interessenbefriedigung, können auch im Staatsbetrieb gerechterweise gar nie anders denn als öffentliche Unternehmungen verwaltet werden.

Hauptbahnen dienen den verschiedenen Bevölkerungskreisen so lange in sehr ungleicher Weise, sind also mindestens auch so lange wie öffentliche Unternehmungen zu betreiben, als noch Nebenbahnen fehlen. Ebendeshalb sollen auch Ertragsüberschüsse der Hauptbahnen zur Dotirung von Nebenlinien wie zur Rückzahlung früherer Betriebsausfälle und so lange nicht zu Tarifermässigungen dienen, als noch Nebenlinien fehlen.

Bahnen vorwiegend politischen Berufes mit Betriebsausfällen sind nicht in dieses Ausstattungsprogramm einzubeziehen. Dem Verkehr kann nicht zugemuthet werden, solche Linien zu ernähren, dieselben sind daher ganz oder mit einem entsprechenden, von ihrem Anlageconto abzuschreibenden Theil ihrer Anlagekosten aus den allgemeinen Staatseinnahmen zu bezahlen.

Erst nach Erfüllung aller dieser Cautelen kann das Gebührenprincip eintreten, aber weder wirthschaftliche noch culturelle Gründe sprechen dafür, es wirklich eintreten zu lassen, denn Bahnen werden ihre Wohlthaten immer und ewig ungleich vertheilen, ihre Dienste müssen daher auch von denjenigen bezahlt werden, welche sie in Anspruch nehmen. Höchstens bei dem keine specifisch wirthschaftliche Leistung bildenden Personenverkehre könnte das Gebührenprincip Anwendung, dessen Ausfall im Ertrag des Güterverkehrs Deckung finden, ein Zugeständniss, an welches füglich die Beschränkung desselben auf die untersten Classen, unter gleichzeitiger Erhöhung oder Beseitigung der obersten Tarifclassen, geknüpft werden müsste.

Die Einführung des absoluten Gebührenprincips erachtet daher der Verfasser jedenfalls erst für den Zeitpunkt der irgendwie erfolgten Tilgung aller in der Bahnanlage liegenden Passivcapitalien, d. h. in einer zu entfernten Entwickelungsphase denkbar, als dass man sich derzeit damit zu befassen hätte.

Nach all' dem Vorgeführten ist das Verwaltungsprincip das Entscheidende, und nicht die ihm unterzuordnende Verwaltungsform: man kann daher nicht mit Wagner Staatsbahnen fordern, um beliebig das Gebührenprincip einzuführen, welche Forderung, da ihrer Erfüllung Capitalsamortisation und allseitig genügende Netzesausbreitung vorangehen soll, nur bedeuten könnte, dass Privatverwaltungen nicht mehr am Platze seien, wenn die Zeit des Gebührenprincips gekommen ist, was Sax zugiebt, weil dann jedes Gewinnstreben entfalle.

Umgekehrt drückt man sich also richtiger dahin aus, dass das Gebührenprincip die Concentration aller Bahnen in der Hand des Staates und deren centrale Verwaltung erst gefahrlos zulässt. Denn bis dorthin müssten alle Verhältnisse stabiler, der Bau beschränkt, die wirthschaftlichen Umwälzungen zur Ruhe gebracht, die Verkehrsgestaltungen zu einem definitiven Character gelangt sein, so dass eine normalisirte Verwaltung mit stabilen, auf wenige Durchschnittssätze beschränkten Tarifen ruhig vor sich gehen kann. Ob ein derartiges Verkehrsparadies sich unseren Nachkommen wohl jemals öffnen wird, muss dahin gestellt bleiben. Zuvor müsste sich wohl Vieles ändern, namentlich in den fiscalischen Verhältnissen.

Weniger an dieser als an anderen Stellen hält Sax entschieden an dem Ausspruche fest, dass die Einführung des Gebührenprincips auch den Uebergang zum absoluten Staatsbahn-

system unbedingt zur Folge haben müsse, weil beim Gebührenprincip jedes Gewinnstreben entfalle. Wagner meint dagegen, dass die delegirte Verwaltung, wenn einmal zugelassen, auch beim Gebührenprincip fortbestehen könnte. Es ist eigentlich nicht nothwendig beizufügen, dass dieser Gelehrte mit dieser Behauptung gewiss keine Empfehlung der Verwaltungsdelegation im Auge hat; aber ganz Unrecht hat er doch wohl in der Sache nicht. Das mit der Verwaltungsdelegation verbundene Gewinnstreben könnte in der That auch bei Einführung des Gebührenprincips eine wenn auch bescheidene Befriedigung finden, schon aus der Handhabung des colossalen Betriebsapparates. Dieser Apparat verursachte allein bei den Preussischen Bahnen im Jahre 1875 einen Aufwand von 280 Millionen Mark, nimmt an Bedeutung mit jeder neuen Linie zu. Weit entfernt von der Behauptung, dass der Staat nicht ebenso gut dieser Eigenindustrie des Bahnwesens gewachsen sei wie die Privatverwaltung, bleibt doch die Frage offen, ob es für das allgemeine Wohl unerlässlich ist, dass von Staatswegen derartiges geschehe, sobald es ebenso gut unter Staatscontrole durch delegirte Organe besorgt werden könnte.

Für die derzeitige und berechtigter Weise noch lange dauernde Periode des Unternehmungsprincipes sind nicht nur Privat-, sondern auch Staatsbahnen nach dessen Inhalt zu betreiben. Letztere sind dazu gerade so gut wie jene sowohl berufen, als befähigt. Allerdings aber stellen sich ihnen dabei die bekannten Schwierigkeiten entgegen, die ihrer Einordnung in den staatlichen Verwaltungsapparat entspringen, so dass die Verwaltungsdelegation für eine reine und ungehinderte Durchführung dieses Princips geeigneter erscheint: indessen ist die Wahl zwischen beiden Verwaltungsformen jedenfalls wesentlich durch Zeit und Ort bedingt.

An diese Stelle gehört nun eigentlich die vorgeschickte Controverse über Staats- und Privatbahnen; über dieses Thema ist daher wenig mehr zu sagen. Es ist falsch, die Verwaltungsform als System zu bezeichnen und von einem Staatsbahn-, Privatbahn- und gemischten Bahnsystem zu sprechen; indessen mögen diese landläufigen Ausdrücke als Collectivbezeichnungen für die öffentlichen Acte beibehalten werden, welche die Durchführung der entwickelten Verwaltungsgrundsätze unter den verschiedenen möglichen Verwaltungsformen bedingt. Diese Durchführung verlangt noch einige Bemerkungen.

Von der reinen Staatsverwaltung ist Nichts zu sagen; dagegen führen die aus der Heranziehung der Privatunternehmung zu Eisenbahnzwecken geschöpften Erfahrungen auf das Gebiet der Eisenbahnpolitik, die nicht wie die Eisenbahnverwaltung noch der Theorie angehört, sondern sich aus der Geschichte ergiebt. Die Massnahmen früherer Eisenbahnpolitik sind für uns Thatsachen geworden, die sich bei der Besprechung der Bahnsysteme verwerthen lassen.

Von den Systemen delegirter Verwaltung sind besonders hervorzuheben:

1. Das Concessionssystem, in dem sich die Verwaltungsdelegation wohl am schärfsten ausdrückt. Die Concession ist die öffentlich-rechtliche Institution eines Unternehmens auf Grund eines Vertrages zwischen diesem und dem Staate, der, abgesondert oder mit dem Concessionsact verbunden, die gegenseitigen Rechte und Pflichten regelt, insbesondere das Belieben des Unternehmers einschränkt. Die Concessionen sind in den verschiedenen Ländern verschieden; hier handelt es sich nur um die Constatirung gewisser Hauptpunkte.

Bezeichnendster Moment der concessionirt-delegirten Verwaltung ist die in Europa (mit Ausnahme von England) allgemeine Beschränkung ihres zeitlichen Bestandes (Rückkauf und Heimfall). Hieran reihen sich die Betriebspflicht, die Organisirung des Monopols, als dessen Correlat die gleiche Behandlung Aller, die Feststellung des Tarifmaximum's, welche, bei frequenten Linien bedeutungslos, anderenorts aber wegen der Pflicht des Staates Zuschüsse zu leisten, bedeutungsvoll sein kann.

Wenn selbst bei solchen Bahnen, namentlich in Folge von Verkehrstheilungen, noch unter die bewilligten Tarifsmaxima gegangen werden muss, so vermag Sax in dieser späteren Nothwendigkeit kein Motiv gegen die Anrechnung höherer Tarife vor dem Zeitpunkt des Eintrittes dieser Theilung zu erkennen. Indessen dürfte doch der Erfolg derartiger höherer Tarife in vielen Fällen sehr fraglich sein.

Die Verkehrsleistungen unterliegen nicht nur wie alle sonstigen Functionen der öffentlichen Controle, sondern sie werden auch durch das Bestreben der Unternehmungen, möglichst grosse Einnahmen zu erzielen, gesteigert, oft nur zu weit getrieben, namentlich im Personenverkehrsdienst.

2. Eine wichtige Seite des Concessionswesens bildet die materielle Betheiligung des Staates (auch von Bezirken, Gemeinden etc.) in Form von Subventionen und Zinsengarantien, die bald à fonds perdu, bald als verzinsliche später rückzahlbare Vorschüsse geleistet werden. Sax verbreitet sich ausführlich über die Vorbedingungen für derartige Gewährleistungen, wie über deren bedenkliche Seiten; der mit diesem System getriebene Missbrauch äussert sich in unrichtiger Netzausbildung, Anfeuerung der „Concurrenz" zur Erstellung von Parallelbahnen, Garantirung von Nebenlinien ertragsreicher Hauptbahnen ohne Inanspruchnahme der letzteren, Ausbeutung des Staatsschatzes zu Speculationszwecken u. s. w. Genial ist das Garantiesystem Frankreichs, auch das Preussische sehr correct gehandhabt worden.

3. Das System der Verpachtung, wie es namentlich in Holland besteht und neuerdings in Frankreich und Italien ventilirt wird, kann nach eingehender Prüfung seiner Ergebnisse nicht empfohlen werden.

4. Schliesslich wird das gemischte System mit schneidender und wohlverdienter Schärfe verurtheilt, natürlich nur insoweit als es wirklich als solches auftritt, nämlich in Form von Durchschlingungen und, wie es derzeit in Preussen üblich ist, unter gleichzeitiger Concurrenzirung und Vergewaltigung von Privatbahnen, während ein thatsächliches Nebeneinander von abgegrenzten Staats- und Privatbahngruppen ohne Concurrenz als Product der geschichtlichen Entwickelung ohne andere Wirkung als die aus individuellem Contact hervorgeht, dem Verfasser recht gut möglich erscheint. Dauernde Ruhe dürfte aber ein solches Nebeneinander auch nicht in Aussicht stellen, somit nur der durchgreifende Uebergang zu der einen oder der anderen Verwaltungsform, die entschlossene und consequente Durchführung des einen oder des anderen Verwaltungsprincips, was auch daraus dann entstehe, sich als die einzig annehmbare Lösung der schweren Conflicte auf diesem Gebiete erweisen.

Mit dieser, eine der bösartigsten und unzulässigsten Concurrenzerscheinungen constatirenden und entschiedenen Verurtheilung eines hoffentlich dem absoluten Staats- oder dem geordneten Privatbahnsystem bald weichenden Zwitterzustandes schliesst dieses bedeutsame Capitel. Sein Inhalt spricht für sich selbst: dessen Reichthum gestattet keine flüchtige Besprechung, weshalb eine etwas eingehendere Skizzirung desselben allein einen annähernden Begriff von dem Gebotenen zu verschaffen vermag. Erklärlicherweise wird dieser Theil des Sax'schen Werkes auch die lebhaftesten Anfechtungen erfahren, und zwar von beiden Seiten, von Staats- und Privatbahnvertretern. Jene Schule, welche namentlich durch Wagner in anerkennenswerther Consequenz und unberührt von Richtungsänderungen in gewissen Strömungen das Staatsbahnsystem vertheidigt, weil sie überhaupt eine Einschränkung der Privatwirthschaft auf verschiedenen Gebieten principiell auch da anstrebt, wo Gründe wirthschaftlicher Oeconomie für eine solche Einschränkung nicht bestehen, diese Schule befindet sich dem Sax'schen Werke gegenüber jedenfalls in der besten Stellung. Sie kann Vieles zugeben und dennoch ihre Forderung aus einem allgemeinen gewiss sehr bedeutsamen, wenn auch bestreitbaren Princip festhalten. Aus der inneren und eigenen Natur des Bahnwesens heraus dürfte dem Verfasser sonst schwerer beizukommen sein. A. Thommen. (Schluss folgt.)

Ueber Intercommunicationssignale.

Das Bestreben, zwischen den Reisenden und dem den Zug begleitenden Dienstpersonale eine Verbindung herzustellen, datirt in England aus dem Jahre 1839 und beschäftigt die Deutschen Bahnen seit etwa 12 Jahren. Das Reichs-Eisenbahnamt hat kürzlich die bisherigen Resultate dieser Bestrebungen übersichtlich zusammenstellen lassen und ist nach 3 Jahren weiteren Berichtes über die inzwischen fortzusetzenden Versuche gewärtig.

Aus der Zusammenstellung des Reichs-Eisenbahnamtes ergiebt sich nach meiner Meinung, dass wir nach 3 Jahren eine nur noch grössere Musterkarte von Mitteln und Mittelchen, sich während der Eisenbahnfahrt gegen Raubanfall und dergl. zu schützen, vor uns haben, im Uebrigen aber so wenig wie heute und früher im Stande sein werden, ohne Aenderung unseres Wageneintheilungssystems einen sicheren Erfolg in der gewünschten Richtung zu erzielen. Zu welchen in der Praxis mit den bisherigen und ähnlichen Mitteln unerfüllbaren Forderungen die angedeuteten Bestrebungen schliesslich führen, beweist ein Artikel des Herrn Inspector Pollitzer in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" (No. 4 und 5 de 1879). Die aufgestellte Forderung ist aber, wie mir scheint, an und für sich durchaus berechtigt, sofern man die Intercommunication im Interesse der Sicherheit der Reisenden unter allen Umständen verlangen zu müssen glaubt.

Eine besondere Erschwerniss für das abschliessende Urtheil in dieser Frage liegt in dem Umstande, dass die Bewährung der einen oder anderen Construction eigentlich nur im wirklichen Gefahrfalle erprobt werden kann, dass letzterer aber doch glücklicher Weise verhältnissmässig selten auftritt, und dass in solchem Falle das etwaige Urtheil über den Antheil der zur Anwendung gelangten Art der Intercommunication keineswegs einen Schluss über die gleiche Bewährung unter ähnlichen Verhältnissen gestattet. Obgleich in England seit 1869 die Parlamentsvorschrift besteht, dass Züge, welche mehr als 20 Englische Meilen ohne Anhalten durchlaufen, ein den Reisenden zugängliches Intercommunicationssignal besitzen müssen, und obwohl also eine 10jährige, auf Englischen Betriebsverhältnissen beruhende Erfahrung vorliegt, hat letztere nicht einmal das Ergebniss geliefert, welche der auch dort vorhandenen verschiedenen Constructionen den Vorzug verdient. Viel weniger weiss man, ob die beste Construction für ihren Zweck gut genug ist. Die Frage, welcher Construction beim derzeitigen bei uns üblichen Wageneintheilungssysteme der Vorzug zu geben sei, wird, wie ich glaube, stets eine offene bleiben.

Man wird gut thun, die wiederholte Untersuchung, ob das bezügliche Verlangen überhaupt und in welchem Umfange aufrecht erhalten werden muss, und bejahenden Falles die Folgerung, alsdann eine nach menschlichen Begriffen sichere Abhilfe der jetzigen Uebelstände zu schaffen, nicht zu scheuen.

Die seitens des begleitenden Dienstpersonals unbemerkt bleibende Entgleisung eines Wagens, der desgl. Bruch eines wichtigen Wagenconstructionstheiles, ausbrechendes Feuer (etwa in Folge unvorsichtiger Heizung), plötzliche, heftige Erkrankung, ernste Bedrohung durch Mitreisende — dies dürften diejenigen Fälle sein, in welchen die fehlende Möglichkeit einer Mittheilung an das Begleitpersonal als ein Uebelstand und unter Umständen als eine unverantwortliche Lücke in den nothwendigen Vorsichtsmassregeln empfunden wird. Man wird darüber streiten können, welchen Antheil Empfindelei an einer plötzlichen Erkrankung haben kann; zu welcher sofortigen, unter sonstigen Verhältnissen oft nicht vorhandenen Hilfe in solchen Fällen eine Eisenbahn-Verwaltung verpflichtet sein soll; welchen Antheil an der stattgehabten Bedrohung, Beraubung und dergl. möglicher Weise die Liebhaberei des Alleinseins und Unvorsichtigkeit, wie solche auch auf der Landstrasse sich rächen würden, haben mögen; — immer wird man, da wir für unser Material und Personal niemals unbedingt einstehen können, die Verpflichtung haben, die Reisenden gegen die möglicher Weise schrecklichen Folgen eines Achsenbruches, Brandes und dergl., soweit möglich, zu schützen. Ueberdies fällt hier in gewissem Sinne der eigene Vortheil der Bahnverwaltung mit der Forderung der Reisenden zusammen. Sobald man aber zugiebt, die sichere Verbindung zwischen Dienstpersonal und Reisenden müsse unter Umständen vorhanden sein, kann es sich nur noch darum handeln:

a) den Umfang der Forderung festzustellen;
b) den Weg aufzufinden, auf welchem der in Rede stehende Zweck wirklich erreicht wird;
c) den Missbrauch der Einrichtungen, soweit letztere einen solchen zulassen, zu verhüten.

Ueber die Punkte ad a und c möchten grosse Meinungsverschiedenheiten wohl nicht bestehen. Naturgemäss erstreckt sich das Bedürfniss der Intercommunication in erster Reihe auf Schnellzüge, und jedenfalls beschränkt es sich auf Züge, welche mit einer gewissen, und zwar grossen Geschwindigkeit gewisse, und zwar längere Strecken, ohne anzuhalten, durchfahren. Die Ansichten über das Grenzmass der Geschwindigkeit und der Länge der Strecke, welche für die Forderung der Intercommunication als massgebend hinzustellen sind, werden verschieden sein; aber hierüber bedarf es theils keiner unbedingt einheitlichen Bestimmung, theils würde letztere auf Grund allgemein anerkannter Erfahrungen unschwer zu treffen sein. Bedenklicher ist, dass zur Zeit der Werth oder Unwerth, welchen die verschiedenen Intercommunicationssignal-Constructionen haben, ebenfalls noch sehr verschiedener Beurtheilung unterliegt.

Geben wir der langjährigen Erfahrung und dem natürlichen Verstande die Ehre, welche ihnen gebühren, so müssen wir die bisherigen Versuche missglückte nennen. England und Deutschland haben die Lösung mittelst Signals vergeblich auf mechanischem, pneumatischem und electrischem Wege angestrebt. Das einfachste Mittel, die Verwendung der Zugleine, ob über oder neben der Decke des Wagens, ob in Röhren durch das Innere des Wagens geführt, genügt nach der übereinstimmenden Ansicht der Fachmänner, obgleich es von den bisher angewendeten Mitteln das beste zu sein scheint, keineswegs. Der board of trade erklärte die Zugleine schon 1872 für völlig unzureichend. Die 1874er Techniker-Versammlung zu Düsseldorf betont den Mangel electrischer und pneumatischer Intercommunications-Einrichtungen. Die 1878er Techniker-Versammlung zu Stuttgart bestätigt die Subtilität und Kostspieligkeit der electrischen und pneumatischen Mittel und die Berechtigung der Unzufriedenheit mit den Resultaten der bisherigen Versuche. Dieselbe constatirt gleichzeitig, dass keine Verwaltung das bezügliche Bedürfniss besonders betont habe. (Dass ich meinerseits von der Dringlichkeit der Forderung und ihrer Berechtigung — zum Theil im eigenen Interesse der Bahnverwaltungen — überzeugt bin, habe ich bereits dargethan.) Wir haben uns nach meiner Meinung die Frage vorzulegen, ob wir weiterhin Anstand nehmen sollen, für die obige Zugkategorie den Intercommunications-Wagen zum Systeme zu erheben. Die 1874er Versammlung verweist am Schlusse des betreffenden Referates auf die hinlängliche Sicherheit, welche für Personenzüge, die ganz aus Intercommunications-Wagen bestehen, vorhanden ist. Im hiesigen Vereine für Eisenbahnkunde sind die unbestrittenen Vorzüge des Systems häufiger beleuchtet worden. (1874 am 8. September, 1876 am 10. October.) Die 1878er Techniker-Versammlung stellt dem Intercommunications-Wagen das Zeugniss der Bewährung im Allgemeinen aus. Wir flicken zur Zeit fortwährend an unseren Wagen, und zwar an den besten. Bald geben wir ihnen Versuchsbremsen, bald eine Versuchsheizung, bald beleuchten wir sie anders als bisher, bald ventiliren wir sie besser als bisher, bald betreiben wir Aenderungen, welche die Speisung im Wagen ermöglichen, bald bauen wir Closets hinein, bald — last not least — zwingt uns das Gespenst unserer höchst mangelhaften Billetcontrole die Möglichkeit, letztere durch Aenderung des Wagensystems gründlich zu bessern, in das Auge zu fassen. Sollen wir mit der behaupteten Abneigung des Publikums rechnen? Fragen wir sonst das Publikum, wenn wir Einrichtungen treffen, welche in erster Reihe seine Sicherung gegen Gefahr bezwecken? Ist die Abneigung wirklich im Publikum vor-

handen? Ist sie, wenn sie vorhanden ist, irgend berechtigt? Was ist unangenehmer: vielleicht beraubt oder ermordet zu werden, jedenfalls gefährdet zu sein, oder: seiner Liebhaberei, wie im Wirthshause möglichst am eigenen Tische, so im Zuge möglichst im eigenen Coupée zu sitzen, Zwang anzuthun? Ist Fahren auf der Eisenbahn dem Publikum Selbstzweck oder Mittel zum Zwecke? Schliesst der Intercommunications-Wagen die Gewährung aller möglichen Bequemlichkeiten, sogar Beibehaltung liebgewonnener Reisegewohnheiten grundsätzlich aus? Ist der Einwand des Platzverlustes nicht eine Fabel, so lange wir die Plätze auch nicht annähernd so besetzen, wie die Post es früher that und wie es, wenn es heute geschähe, nur in der Ordnung und trotz der veränderten Ansprüche und Reisebedingungen sehr wohl zu verantworten wäre? Ist der Platzverlust, selbst bei vorausgesetzter grösserer und besserer als derzeitiger Ausnützung der Plätze, so gross, dass er als Moment gegen den Intercommunications-Wagen durchschlägt?

Mit den bisherigen Intercommunications - Signalmitteln streuen wir uns und Anderen Sand in die Augen. Die Entwickelung wird trotz concentrirter Disposition über das Fahrmaterial, wie solche im Programme der Staats- und Privatbahnen liegt, trotz Verringerung der Zahl der Züge, wie solche in dem Masse wie das Staatsbahnsystem Terrain gewinnt, wahrscheinlich ist, das Bedürfniss der Vermehrung der Personenwagen mit sich führen. Die Unterhaltung des vorhandenen Wagenparks bedingt eine theilweise Erneuerung desselben. So bietet sich Veranlassung und Gelegenheit, allmälig den Intercommunications-Wagen zu beschaffen und einzubürgern. Wie man auch über die allgemeine Einführung desselben denken mag, für den Zweck der im Interesse der Reisenden und der Bahnen nothwendigen Verbindung ersterer unter sich und mit dem begleitenden Dienstpersonale sollte nach den gemachten Erfahrungen fortab der Satz allgemein gelten: kein Intercommunications-**Signal**, sondern für gewisse Züge — Intercommunications-**Wagen.** B. N.

Uebersicht der bis zum 1. April 1879 ertheilten Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

(Nach dem „Eisenbahn-Verordnungsblatt".)

I. Provinz Ostpreussen.

1. Von Lyk nach Johannisburg.
2. Von Kobbelbude nach Allenstein.
3. Von Allenstein nach Mohrungen.
4. Von Güldenboden nach Mohrungen.

II. Provinz Westpreussen.

5. Von Filehne an der Ostbahn über Schloppe und Tütz nach Märkisch-Friedland bis zur Einmündung in die Pommersche Centralbahn mit Ausdehnung auf die event. in Aussicht genommene Linie von Kreuz nach Schloppe.
6. Von Graudenz nach Kulm und von Graudenz über Marienwerder nach Marienburg.
7. Für Linien zur Verbindung der Städte Kulm und Thorn.
8. Für eine Linie von Konitz nach Laskowitz.
9. Von Bütow nach Zollbrück.
10. Von Berent nach Hohenstein bez. Praust oder Dirschau.
11. Von Schneidemühl nach Stargard i. Pomm.

III. Provinz Pommern.

12. Von Greifswald nach Grimmen.
13. Von Stargard nach Gollnow.
14. Von Polzin nach Gr. Rambin an der Stargard-Cösliner Eisenbahn.
15. Von Stralsund über Barth und Dammgarten nach Rostock.
16. Von Altdamm über Gollnow, Stargard, Greifenberg und Treptow nach Colberg.

IV. Provinz Posen.

17. Von Bentschen nach Meseritz und Schwerin a. W.
18. Von Kosten nach Schrimm.

V. Provinz Schlesien.

19. Von Goldberg nach Jauer.
20. Von Hirschberg über Warmbrunn und Hermsdorf u. K. nach Petersdorf.
21. Von Hirschberg über Erdmannsdorf nach Schmiedeberg nebst einer Abzweigung von Erdmannsdorf über Arnsdorf bis in die Nähe von Krummhübel.
22. Für eine im Anschluss an die projectirte Rothsürben-Koberwitzer Eisenbahn auszuführende Linie von Koberwitz nach Zobten am Berge.
23. Von Hundsfeld nach Trebnitz.

VI. Provinz Brandenburg.

24. Von Perleberg nach Wittenberge.
25. Von Stargard i. Pomm. über Pyritz und Soldin nach Küstrin.

VII. Provinz Sachsen.

26. Von Wittenberg nach Torgau.
27. Von Torgau nach Riesa.
28. Von Mühlberg nach Röderau.
29. Von Kalbe a. d. Saale nach Förderstädt.
30. Von Zerbst über Loburg, Genthin und Jerichow nach Schönhausen.
31. Von Querfurt nach der Halle-Kasseler Bahn bei Röblingen.
32. Von Meuselwitz nach Gera.
33. Von Langenstein nach Derenburg.

VIII. Provinz Schleswig-Holstein.

34. Von Neustadt nach Oldenburg und event. bis Heiligenhafen.
35. Von Eutin über Flehm nach Lütjenburg und Hohwacht, sowie von Flehm über Oldenburg nach Heiligenhafen.
36. Von Tondern nach Hoyer.
37. Von Blankenese nach Wedel.
38. Von Flensburg über Leck und Niebüll nach der Westküste Schleswigs.

IX. Provinz Hannover.

39. Von Göttingen über Adelebsen nach Vernawahlshausen.
40. Von Elze über Gronau, Sibbesse und Salzdetfurth nach Grossdüngen.
41. Von Station Scharzfeld-Lauterburg über Lauterburg nach Andreasberg.
42. Von Salzwedel nach Lüchow.
43. Von Bremerhafen nach Kuxhafen.
44. Von Emden durch das Krummehörn nach Norden und von da längs der Küste über Esens und Wittmund bis an die Oldenburgische Landesgrenze bez. zum Anschlusse an die Oldenburgische Bahn in Jever.
45. Von Norden nach Emden, von Emden über Aurich nach Wittmund bis zur Landesgrenze, und von Norden über Esens nach Wittmund.

X. Provinz Westfalen.

46. Von Station Haart der Bergisch-Märkischen Eisenbahn über Siegen, Eisersfeld nach Eisern nebst Anschluss an die Haltestelle Eiserfeld und Abzweigung von letzterer nach der Station Niederschelden der Köln-Mindener Eisenbahn.

XI. Provinz Rheinland.

47. Von Rheinhausen (Station der Rheinischen Eisenbahn) nach Birten (Station der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn).
48. Von Eupen über Montjoie nach Malmedy.
49. Von Lindern nach Heinsberg.
50. Von Berncastel resp. Trarbach an die Moselbahn.
51. Von Langenlonsheim resp. Bretzenheim über Stromberg nach Rheinböllerhütte.
52. Von Gerolstein resp. Jünkerath nach Bleialf.
53. Von Station Wengerohr der Moselbahn nach Wittlich.
54. Von Geilenkirchen nach Heinsberg.
55. Von Troisdorf oder Siegburg oder event. einer anderen geeigneten Station zwischen Siegburg und Deutz im Aggerthale aufwärts bis Sessmar bei Gummersbach.

XII. Provinz Hessen-Nassau.

56. Von der Station Wabern der Main-Weserbahn nach Wildungen.
57. Von Kölbe nach Laasphe.
58. Von Frieda nach Treffurt.
59. Von Hahnstätten nach Langenschwalbach.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.*)

Wien, 21. April 1879. (Personal-Instructionen. Die Refactie-Verordnung. Personen-Verkehr. Der Deutsche Eisenbahn-Verein. Einnahmen und Präliminarien. Bayerische Anschlüsse. Zug-Verspätungen. Jahreskarten. Forum contractus. Orsova-Vercierova. Aussig-Teplitz. Elisabeth-Westbahn. Coursnotiz.)

Der in den meisten Personal-Instructionen vorkommende Vorbehalt, wonach es dem Verwaltungsrathe jederzeit freisteht, Aenderungen dieses Normales mit bindender Kraft zu beschliessen, kann keine so allgemeine, auf alle vermögensrechtlichen Ansprüche der Bahnbediensteten gegenüber der vorgesetzten Bahnverwaltung auszudehnende Bedeutung beigelegt werden, indem sonst in die privatrechtlichen Beziehungen der Bahnbediensteten zu den Bahnverwaltungen eine Rechtsunsicherheit eingeführt würde. Nach diesem ebenso gerechten wie humanen Principe wird von allen Bahnverwaltungen vorgegangen; die durch Zeit oder sonstige Verhältnisse nothwendig gewordenen Aenderungen der Personal-Instructionen werden blos in ihrem formellen Theile auf alle Bediensteten ohne Unterschied angewendet, während die materiellen Bestimmungen nur insoweit auf

*) In der vorigen Correspondenz (No. 30 S. 410) im drittletzten Absatz betreff. den Vortrag des Präsidenten des Eisenbahnclubs ist überall statt Eisenbahn-Controle zu lesen: Cartelle. Wir bitten den Herrn Correspondenten leserlicher zu schreiben.
Die Redaction.

die vor deren Einführung bereits angestellten Bediensteten Anwendung finden, als sie für Letztere günstiger sind.

Die Eingabe einer Handelskammer, in welcher darüber Beschwerde geführt wird, „dass die Bahnen die Mehrzahl ihrer Refactien zurückgezogen haben, und in welcher ersucht wird, die Durchführung der Refactie-Verordnung wenigstens auf sechs Monate zu verschieben, hat das Oesterreichische Handelsministerium dahin beantwortet, dass die Verordnung keineswegs die Aufhebung der Refactien bezwecke. Wenn daher die Eisenbahn-Verwaltungen die Verordnung zum Anlasse der Zurückziehung von derlei Bonificationen nehmen, so sei dies nicht in dem Sinne der Verordnung gelegen. Die Bahnverwaltungen sind zu einer sofortigen Zurückziehung bestehender Refactien nur in jenen Fällen berechtigt, in welchen die Begünstigungen lediglich „bis auf Weiteres" gewährt sind. Es steht daher den Interessenten frei, wenn seitens der Bahnverwaltungen auch zu Recht bestehende Refactien vorzeitig gekündigt worden waren oder werden sollten, durch Anhängigmachung der Angelegenheit bei dem ordentlichen Richter die Erfüllung der vertragsmässigen Verbindlichkeit der Bahnverwaltung zu erzwingen. Nichtsdestoweniger ist das Handelsministerium auch bereit, im Falle die Handelskammer zur Kenntniss concreter Fälle solcher willkürlicher Aufhebung von zu Recht bestehenden Tarifbegünstigungen gelangen sollte, seine Vermittelung eintreten zu lassen, bevor noch die Parteien den Rechtsweg betreten. Was das Ansuchen um Verschiebung der Ausführung der Verordnung auf sechs Monate anbelangt, so sei die Willfahrung desselben schon mit Beziehung auf die dem Deutschen Reiche gegenüber übernommenen vertragsmässigen Verpflichtungen unmöglich; es wurde indessen durch Festsetzung eines Termins bis 30. April beziehungsweise 15. Mai d. J. für die Vorlage der über den 1. April von früher her noch in Wirksamkeit stehenden Tarifbegünstigungen die Möglichkeit geboten, etwa mangelhaft und unklar formulirte Abmachungen in entsprechende Form zu bringen.

Die Generalinspection der Ungarischen Eisenbahnen hat, wie der „P. Ll." berichtet, vor einiger Zeit die Pester Bahnverwaltungen unter Hinweis auf den nun schon seit mehreren Jahren continuirlich anhaltenden Verfall des Personenverkehrs aufgefordert, über jene Mittel zu berathen und zu berichten, durch welche dieser bedauerlichen Erscheinung abgeholfen werden könnte. Hierauf gaben die Ungarischen Bahnen in einer Collectiveingabe ihre Meinung dahin ab, dass es solche allgemeine Mittel, wenigstens solche, die einen ausgiebigen nennenswerthen Erfolg verbürgen würden, nicht gebe, da der Personenverkehr — und zwar sowohl die geschäftlichen als auch die Vergnügungsreisen — im innigen Zusammenhange mit den allgemeinen wirthschaftlichen und Handelsverhältnissen stehe. Beweis dessen hat der Personenverkehr seit dem Jahre 1873 nicht nur in Ungarn, sondern auch in ganz Deutschland und in Oesterreich im Allgemeinen erheblich abgenommen, obwohl in Ungarn und in Oesterreich die Fahrpreise früher in Folge des ziemlich bedeutenden Silberagio höher waren als heute; kleinere Mittel, wie z. B. die Ausgabe von ermässigten Abonnements-, Tour- und Retour-, Bade- und Rundreisekarten etc., seien von den einzelnen Bahnen nach Massgabe ihrer speciellen Verhältnisse bereits vielfach eingeführt, eine Herabsetzung der Fahrpreise endlich würde nur dann einen namhaften Erfolg haben, wenn die Preisermässigung eine bedeutende wäre — eine solche ist aber bei der Unrentabilität des Personenverkehrs finanziell undurchführbar etc. Wenn wir uns, schreibt das „F. B.", nun auch den vorstehenden Ausführungen im Allgemeinen anschliessen, so glauben wir doch, dass für die Bahnen durch Erstellung zweckmässigerer Fahrordnungen und Anschlüsse, insbesondere aber durch Einführung des sogenannten Omnibusbetriebes auf Localstrecken und Flügelbahnen, sei es nun mit Dampfwagen nach dem System Belpaire wie in Belgien, oder nach dem System Rowan wie auf Localstrecken der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, durch häufiges Verkehren der Züge eine nicht unwesentliche Belebung des Personenverkehrs zu erzielen wäre, bei welchem Betriebssystem des Zugverkehrs nach den bereits vorliegenden Erfahrungen auch die Betriebskosten nicht unerheblich reducirt werden. Auf diesen Punkt sollte daher die Aufmerksamkeit gerade der verkehrsärmeren Bahnen insbesondere gerichtet werden.

Einer Besprechung der „N. F. P." über die Kündigung der Cartells betreffend die Vereinskarten entnehmen wir unter Hinweglassung der daraus motivirten Folgerungen auf angebliche Angriffe gegen den Bestand des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nachstehende Anerkennung seiner Bestrebungen: „Wir würden die Aufhebung des Deutschen Eisenbahn-Vereins für einen unersetzlichen Verlust halten. Von Bukarest bis nach Amsterdam geht heute ein Gut im plombirten Wagen ohne Umladung, ohne Verzollung, ohne irgend welche Belästigung. Ueberall sind dieselben Normen für Fahrbetriebsmittel und für Güterbehandlung, und überall ist der wohlthätige Einfluss der Gemeinsamkeit zu spüren. Dem Deutschen Eisenbahn-Verein verdanken wir unzählige Reformen, Verbesserungen und Anregungen im Verkehre, und es ist das Zeichen der höchsten Rücksichtslosigkeit, wenn eine solche Schöpfung nunmehr bedroht wird. Hoffentlich wird jedoch auch dieser Angriff abgeschlagen werden".

Demselben Blatte ist folgende Zusammenstellung der Subventionen und der Einnahme-Präliminarien der Ungarischen Bahnen zu entnehmen. Erstere betragen u. z.:

Eisenbahnen	Garantie-Erträgniss	Garantie beansprucht 1876	Garantie beansprucht 1877	Präliminirte Staatsgarantie 1878	Präliminirte Staatsgarantie 1879
		Silber		Silber	
Ungar. Nordostbahn	2981913	2545500	2358942	2216378	2367513
Alföldbahn	1901026	1704600	1333688	1571381	1279026
Kaschau - Oderberger	2214812	1535737	1540040	1385567	1417812
Ungarische Westbahn	1480766	1402400	1673589	1366321	3378766
I. Siebenbürger . .	1771000	1616400	1473550	1507325	1253000
Ungarisch - Galizische	781096	641200	781096	775961	756096
Fünfkirchen - Barcser	350000	186800	46155	145835	61000
Eperies-Tarnower . .	378876	417800	431106	361508	378876
Arad-Temesvarer . .	288745	262500	295709	224520	213745
Donau-Draubahn . .	586796	532700	580000	536876	529796
In Silber zusammen	12734630	10885637	10313875	10091670	9635630

Ueberdies werden aus Staatsmitteln bezahlt: für die vom Staate übernommene Ungarische Ostbahn 4,6 Millionen, für das in die Ungarischen Staatsbahnen investirte Capital nach Abzug des Reinertrages derselben per 3,6 Millionen rund 4 Millionen, endlich für die Investitionsanleihe sämmtlicher Ungarischer Bahnen rund 700 000 fl. Sonach muss der Ungarische Staat für das Ungarische Eisenbahnwesen jährlich gegen 18,8 Millionen Gulden an Subventionen leisten.

Das Ertrags-Präliminare der Ungarischen Bahnen ist pro 1879:

Eisenbahnen	Einnahmen-Prälimin. pro 1879	Ausgaben-Prälimin. pro 1879	Uebersch. pro 1879	Uebersch. Prälimin. pro 1878	Ausgewies. Uebersch. pro 1877
	Gulden Oesterreichische Währung				
Ungar. Nordostbahn	2589240	1964290	624950	696735	616018
Alföldbahn	1854000	1231660	662340	329645	638292
Kaschau - Oderberger	2373360	1576110	797250	829245	1334882
Ungarische Westbahn	1196750	1094360	102390	114445	308579
I. Siebenbürger . .	1629200	1110470	518730	263675	330170
Ungarisch -Galizische	330600	305150	25450	5135	—
Fünfkirchen - Barcser	625700	335875	289825	204165	329201
Eperies-Tarnower . .	102400	102386	14	730	—
Arad-Temesvarer . .	232500	156570	75930	64225	20361
Donau-Draubahn . .	460000	402812	57188	49920	9178
Summa	11393750	8279683	3114067	2557920	3586681

Wie aus dieser Aufstellung ersichtlich, sind die pro 1878 und 1879 präliminirten Reinerträgnisse wesentlich niedriger als die 1877 factisch erzielten Ueberschüsse. Und angesichts der stetigen Steigerung des Verkehrs der Bahnen kann mit einiger Sicherheit darauf gerechnet werden, dass ein Herabgehen des Nettoertrages nicht erfolgen wird.

Der Bayerischen Abgeordnetenkammer wurde kürzlich eine Petition des Fernbahncomités überreicht wegen Einleitung von Unterhandlungen behufs Sicherstellung einer Eisenbahnverbindung von Innsbruck über Imst, Reutte und Füssen nach Biesenhofen. Anderweitige Bestrebungen sind gerichtet auf das Zustandekommen eines neuen Oesterreichisch - Bayerischen Anschlusses von Mies oder Plan über Tachau nach Weiden. Auf Seite der Bayerischen Regierung ist nach Ansicht der „Presse" eine Förderung der fraglichen Anschlussprojecte, welche ihr erheblich neue Opfer auferlegen würden, sicher nicht zu erwarten. Im Uebrigen liege für eine weitere Vervielfältigung der Oesterreichisch-Bayerischen Eisenbahnanschlüsse kein Bedürfniss vor. Es bestehen bereits nicht weniger als zehn Anschlüsse, nämlich Bregenz-Lindau, Kufstein-Rosenheim, Salzburg-Rosenheim, Braunau - Simbach, Schärding - Passau, Pilsen - Eisenstein, Pilsen - Furth am Walde, Eger-Waldsassen, Eger-Hof und Eger-Redwitz (im Bau begriffene Fichtelgebirgsbahn). Was namentlich die Fernbahn betrifft, so kann von ihr insolange keine Rede sein, als die für Oesterreich commerciell und politisch weitaus wichtigere Arlbergbahn nicht ausgebaut ist. Am allerwenigsten wären allgemeine Verkehrsbedürfnisse für den Anschluss auf Weiden geltend zu machen, da der nächstgelegene Oesterreichische Knotenpunkt, Pilsen, schon zwei nach Bayern führende Anschlussverbindungen (Eisenstein und Fürth) besitzt, Eger aber gar durch drei Anschlusslinien mit dem Bayerischen Bahnnetze, speciell mit Weiden in directer Richtung über Waldsassen-Mitterteich, verbunden ist. Etwaigen Localinteressen kann durch Einbeziehung der Stadt Tachau in das Eisenbahnnetz mittelst einer kurzen, in die Franz-Josefbahn einmündenden Secundärbahn vollauf genügt werden. Die Einschiebung eines weiteren Grenzanschlusses zwischen Pilsen und Eger könnte dagegen nur die Folge haben, dass der Verkehr von der garantirten und die Garantie beträchtlich in Anspruch nehmenden Franz-Josefbahn auf die benachbarten Bayerischen Bahnen abgelenkt würde und der Staatsschatz für den Ausfall aufzukommen hätte, ohne dass da-

durch wesentlichen Verkehrsinteressen gedient wäre. Zu derartigen Experimenten sind wir in Oesterreich nicht reich genug.

Während des Monates Jänner l. J. verkehrten auf den Oesterreichischen Bahnen 27 171 mit Personenbeförderung verbundene Züge, darunter 1 147 Eilzüge, 11 343 Personenzüge und 14 681 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 98,71 pCt. keine oder nur eine geringe Verspätung, und zwar: 1 079 Eilzüge, 11 337 Personenzüge und 14 506 gemischte Züge. Als geringere Verspätungen sind hier eingerechnet: bei Eilzügen jene bis incl. 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis incl. 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis incl. 30 Minuten. Grössere Verspätungen hatten somit 1,29 pCt. der Züge, nämlich 68 Eilzüge, 106 Personenzüge und 175 gemischte Züge.

Vom Oesterreichischen Handelsminister wurde die von einer Handelskammer erbetene Einführung von Jahreskarten auf den wichtigeren Verkehrslinien zu entsprechenden Preisen abgelehnt. Solche Fahrkarten haben wenig practischen Werth, weil ihr Preis entweder so hoch gehalten werden muss, dass eine Verkürzung der Bahneinnahmen nicht eintrete, wodurch sie für das Publicum vertheuert und daher unbenutzbar werden, oder der Verkaufspreis ist so gering, dass die Einnahmen der Bahnen in einer nicht zu rechtfertigenden Weise geschädigt würden. Eine weitere Schwierigkeit liege in der Durchführung einer rationellen und ausreichenden Controle über die Benutzung solcher Jahreskarten. Dem wirklichen Bedürfnisse hierfür wird durch Ausgabe von Monatsabonnements- und Personenkarten thunlichst Rechnung getragen.

Gemäss Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 19. Februar 1879 begründet die Bezeichnung des Abgabeortes in einem Frachtbriefe nicht das Forum contractus und eine Eisenbahngesellschaft kann daher aus einem Frachtvertrage nicht bei dem Gerichte des Ortes der Abgabe, sondern nur bei dem Gerichte ihres statutarischen Wohnsitzes belangt werden. Durch die im § 50 des Betriebsreglements resp. Art. 392 Absatz 4 und 5 des Handelsgesetzbuchs angeordnete „genaue Bezeichnung des Empfängers und Bestimmungsortes“ wird nämlich nicht vertragmässig der Ort festgesetzt, an welchem von Seite der als Frachtführer eingetretenen Eisenbahn eine Verbindlichkeit erfüllt werden soll, was aus Art. 402 des H.-G.-B. hervorgeht, kraft dessen die nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder dessen Ausfolgung an einen anderen Empfänger vom Frachtführer befolgt werden müssen.

Die Anschlussstrecke Orsova-Vercierova soll, wenn die durch die schlechte Witterung gestörten Arbeiten bei Szegedin rechtzeitig fertig werden, am 1. Mai eröffnet werden. Im Ungarischen Communicationsministerium fanden in den letzten Tagen Berathungen mit den Vertretern der Oesterreichischen Staatsbahn und der Ungarischen Staatsbahnen statt bezüglich der Feststellung der Modalitäten der Zollmanipulation in den beiden Grenz-Anschlussstationen bei Orsova-Vercierova und Kronstadt-Predeal. In Orsova sind genügende Gebäude für die Zollmanipulation vorhanden, blos für die Zollbeamten hat die Oesterreichische Staatsbahn Wohnungsgebäude zu errichten, was im Sinne der getroffenen Vereinbarungen noch heuer geschehen wird.

In der am 15. d. M. in Teplitz abgehaltenen General-Versammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft wurden folgende Beschlüsse gefasst: 1. Der Geschäftsbericht für das Jahr 1878, von dessen Lesung Umgang genommen wurde, sowie der Bericht des Revisions-Ausschusses über den anstandslosen Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Betriebsjahr 1878 wurden genehmigend zur Kenntniss genommen und über die gelegte Betriebsrechnung das Absolutorium ertheilt. 2. Der Antrag des Verwaltungsrathes, von dem Reingewinne per 787 364 fl. zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1877 per 39 542 fl. (nach Abzug der für den Reservefonds, für die Actientilgung, für den Pensionsfonds, für den Erneuerungsfonds, dann der als Tantième für den Verwaltungsrath votirten Summen) eine fünfprocentige Dividende und eine sechsprocentige Superdividende, daher für jede Actie im Nominalwerthe von 210 fl. Oe. W. den Betrag per 23 fl. und für jeden Genussschein den Betrag per 12 fl. 60 kr. zu vertheilen, endlich den Betrag per 21 061 fl. auf das Jahr 1879 zu übertragen, wurde angenommen. 3. In den Revisions-Ausschuss zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen pro 1879 wurden die früheren Ausschüsse und Ersatzmänner wiedergewählt.

Die „N. Fr. Pr.“ entwirft folgendes Bild des grossen und günstigen Umschwungs in den Verhältnissen der Kaiserin Elisabeth-Westbahn anlässlich ihres Geschäftsberichtes. Noch vor zwei Jahren war die Westbahn ein Object von Sanirungsplänen geworden, der Coupon der Linz-Budweiser Actien wurde gekürzt, die Reduction des Coupons der alten Actien war in Aussicht genommen, die Salzburg-Tiroler Bahn litt an einem Betriebsdeficit, die ungarantirten Linien waren ausser Stande, für die Verzinsung ihres Prioritätencapitals aufzukommen, der Special-Reservefonds war durch Börsenverluste vollständig vernichtet und die Betriebsrechnungen waren von der Staatsverwaltung nicht genehmigt und geprüft worden. Mit der Allgemeinen Oesterreichischen Baugesellschaft und mit der Bau-Unternehmung der Giselabahn drohten grosse kostspielige und schwierige Processe, vom Staate musste für die Hauptbahn eine Garantie von 1,3 Millionen Gulden in Anspruch genommen werden. So waren die Verhältnisse noch im Jahre 1876, als durch einen glücklichen Wechsel in der obersten Leitung der Gesellschaft und gefördert durch eine freundliche Conjunctur die Situation sich wie mit Einem Schlage änderte. Schon im Vorjahre waren die Schlussergebnisse zufriedenstellend. Aber die Elisabethbahn ist eine jener wenigen Transportanstalten, welche im Jahre 1878 noch bessere Resultate aufzuweisen haben als im Vorjahre, welches im Allgemeinen zu den günstigsten Transportjahren zählte. Trotzdem der Güterverkehr um fast 81 000 t zugenommen hat, die Einnahmen dagegen gesunken sind, wurde der Betriebs-Coëfficient dennoch bedeutend reducirt. Für die alte Linie wird keinerlei Garantie in Anspruch genommen werden. Der Ueberschuss, welcher über die Verzinsung der Actien und Prioritäten erzielt wurde, stellt sich trotz der fühlbaren Concurrenz der Salzkammergut-Bahn auf 381 000 fl., von welchen die eine Hälfte refundirt, die andere den Actionären zur Verfügung gestellt werden wird. Im Vorjahre, wie bereits bemerkt einem der bewegtesten Transportjahre, welches die Bahn zu verzeichnen hatte, betrug dieser Ueberschuss nur rund 363 000 fl. Die im Jahre 1876 noch passiven ungarantirten Linien ergeben nach Verzinsung des Anlagecapitals noch einen verfügbaren Ueberschuss von rund 685 000 fl. gegen 418 000 fl. im Vorjahre. Der Reinertrag der ungarantirten Linie Neumarkt-Braunau allein beträgt rund 661 000 fl. gegen 410 000 fl. im Jahre 1877. Die Linie Linz-Budweis wird eine Staatsgarantie von 1,16 Millionen Gulden in Anspruch nehmen, und somit hat auch hier der Staatsvorschuss abgenommen. Die Giselabahn vermag trotz des Einnahmen-Ausfalles nicht allein ohne Betriebsdeficit abzuschliessen, sondern sie wird überdies 153 105 fl. aus dem eigenen Betriebe decken, während im Vorjahre nur 108 720 fl. erübrigt wurden. Der Gesammtbetrieb der Elisabethbahn ergiebt daher als Ueberschuss über die fünfprocentige Capitalsverzinsung nahezu 1 070 000 fl. und nach Abzug der Refundirungsquote ein verfügbares Plus von rund 875 000 fl. Die Actionäre dürften auch in diesem Jahre keinen Anspruch auf eine Superdividende erheben, und so werden denn die Reserven in hervorragender Weise gestärkt werden. Jeder Geschäftszweig hat seine besondere Reserve. Die Hauptbahn-Reserve wird abschliessen mit 183 000 fl. gegen 159 000 fl. im Vorjahre. Das Special-Reserveconto, dieses ehemalige Schmerzenskind der Westbahn, wurde im Vorjahre abgeschlossen mit 277 545 fl. und wird heuer eine Höhe von 1,08 Millionen Gulden erreichen. Die Linie Linz-Budweis hat bereits den ansehnlichen Reservefonds von rund 158 000 fl., die Giselabahn einen solchen von 1,392 Millionen Gulden. Den Reservefonds der ungarantirten Linien wurden zugewiesen an 63 000 fl. und auch das Salzgeschäft hat eine Reserve von 14 298 fl. Die Gesammt-Reserven haben fast die Höhe von 2,9 Millionen Gulden gegen 2,18 Millionen Gulden im Vorjahre erreicht. So stellt sich in allgemeinen Umrissen die Lage der Westbahn am Schlusse des Jahres 1878 dar.

Die günstige Stimmung für Eisenbahnwerthe hält an; die vorstehende Auseinandersetzung und das Bekanntwerden einer Superdividende der Theissbahn haben wesentlich dazu beigetragen. Zum Schluss der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2170,—	2185,—	Nordbahn . . .	103,50	103,50
Franz-Josefbahn .	137,—	139,—	Franz-Josefbahn .	91,—	91,50
Karl-Ludwigbahn	234,—	234,75	Rudolfbahn . . .	91,—	91,20
Oesterr Nordwestb.	120,50	123,25	Kaschau-Oderb. B.	74,20	74,50
Staatsbahn . . .	258,50	264,25	Salzkammergutb. .	97,—	97,—
Südbahn	68,—	68,50	3 pCt. Südbahn .	116,25	116,40
Theissbahn . . .	195,50	195,—	Theissbahn . . .	87,50	88,—

Bayerische Correspondenz.

⊙ (Automatische Dampfpfeife. Fahrplan. Aschaffenburg-Frankenthal. Weilheim-Murnau. Schweinfurt-Gemünden. Ritschenhausen.)

Im hiesigen Oberbahnamtsbezirk wurden jüngst Probefahrten mit einer selbstwirkenden (automatischen) Dampfpfeife angestellt, welche letztere vom K. Generaldirectionsrath Herrn Förderreuther construirt, an Locomotiven angebracht wird. Die hierbei erzielten Resultate lassen das gestellte Problem als vollständig gelöst betrachten. Sobald die Locomotive nämlich in die Nähe von Brücken, Ueberfahrten, Durchfahrten etc. gelangt, fängt durch die sinnige Vorrichtung die Dampfpfeife von selbst zu allarmiren an und hört erst wieder auf, wenn genannte Objecte passirt sind. Auf Vicinalbahnstrecken, auf welchen finanzieller Umstände halber das Bahnwartpersonal nur an den Hauptverkehrspunkten stationirt ist, wird einestheils durch Erhöhung der Fahrsicherheit, anderentheils durch Verhütung von Unglücksfällen und Umgehung von

Weiterungen Seitens der Passirenden genannte Neuerung schnell zur verdienten Anerkennung gelangen.

Mit der Sommerfahrordnung werden folgende Schnell- beziehungsweise Courierzüge wieder ausgeführt (in der Winterfahrordnung eingestellt gewesen): Bamberg-Würzburg. Bamberg ab: 7.45 Vrm. Würzburg an: 10.10 Vrm. Würzburg ab: 5.45 Nchm. Bamberg an: 7.55 Abds. Aschaffenburg-Würzburg. Aschaffenburg ab: 3.10 Nchm. Würzburg an: 5 Nchm. München-Salzburg. München ab: 9.40 Vrm. Salzburg an: 1.15 Nchm. Rosenheim ab: 8.5 Abds. München an: 9.25 Abds. München-Eger. München ab: 7.30 Vrm. Eger an: 1.50 Nchm. Eger ab: 1.15 Nchm. München an: 7.40 Abds. Weiden-Neuenmarkt: Weiden ab: 12.25 Nchm. Neuenmarkt an: 2.25 Nchm. Neuenmarkt ab: 12.30 Nchm. Weiden an: 2.35 Nchm. — Der Postzug seither Ingolstadt 3.30 Nchm. ab, Augsburg an: 5.20 Nchm. fällt aus und wird durch einen Güterzug mit Personenbeförderung ersetzt: Ingolstadt ab: 3.30 Nchm. Augsburg an: 7.35 Abds., ebenso verkehrt zwischen Ingolstadt-Donauwörth ein gem. Zug: Ingolstadt ab: 9.50 Vrm. Donauwörth an: 1 Nchm., dagegen fällt der Personenzug 9.30 Vrm. Donauwörth an: 11 Vrm. aus, ebenso verkehrt ein Personenzug 8.45 Abds. von Ingolstadt ab, in Donauwörth 10.15 Abds. an, während der gem. Zug Ingolstadt ab: 9.30 Abds., Donauwörth an: 12 Nchts. ausfällt. — Die Vicinalbahnen werden nach der vorjährigen Sommerfahrordnung in analoger Weise mit täglich je 4 Zügen befahren (Holenbrunn-Wunsiedel sogar mit 6 und tritt die befürchtete Reduction von Zügen nicht ein. Die Bahnlinie Regensburg-Ingolstadt (Neuoffingen) und Augsburg wird mit Schnellzügen nicht mehr befahren.

Zwischen der Bayerischen und der Grossh. Hessischen Regierung schweben zur Zeit Unterhandlungen welche darauf hinzielen, einen in Bayerns Händen liegende Eisenbahnverbindung zwischen Unterfranken und der Pfalz herzustellen; es handelt sich um die Linie von Aschaffenburg über Darmstadt und Worms nach Frankenthal.

Die 21,40 km lange Vicinalbahn von Weilheim nach Murnau soll am 15. Mai d. J. dem Verkehre übergeben werden. Die Züge verkehren von München nach Murnau direct und findet in Weilheim ein Wagenwechsel nicht statt. Dagegen nimmt der Betrieb der Bahnlinie Weilheim-Peissenberg den Character einer Zweigbahn an. — Die Züge nach Murnau werden abgefertigt: München ab: 6 Mrgs., 10.45 Vrm., 2.30 Nchm., 6.30 Abds. Murnau an: 9.20 Vrm., 2.15 Nchm., 6 Abds., 10 Abds. Fahrzeit 3 Stunden 20 Minuten: von Murnau ab: 4.15 Mrgs., 10.15 Vrm., 3.10 Nchm. und 6.35 Abds. München an: 7.40 Vrm., 2.15 Nchm., 6.40 Abds. — Stationen und Haltestellen sind ab Weilheim: Polling: 3,84 km, Huglfing: 8 km, Uffing: 15,81 km, Murnau: 21,40 km. — Am 15. Mai wird auch die 51,21 km lange Bahnlinie von Obern dorf-Schweinfurt nach Gemünden dem Verkehr übergeben. Es verkehren täglich 4 Züge (2 Personen- und 2 Güterzüge in jeder Richtung). Oberndorf-Schweinfurt ab: 6.10 Vrm. Güterz., 12 Vrm. Güterz, 4.15 Nchm. Personenz., 9.40 Abds. Personenz.; Gemünden an: 9.10 Vrm. Güterz., 2.25 Nchm. Güterz., 6 Abds. Personenz., 11.25 Nchm. Personenz.; von Gemünden ab: 5.10 Mrgs. Güterz., 9,20 Vrm. Personenz., 1.45 Nchm. Personenz., 6.20 Abds. Güterz.; in Schweinfurt-Oberndorf an: 8.10 Vrm. Güterz., 11 Vrm. Personenz., 3.22 Nchm. Personenz., 9.10 Abds. Güterz.; Fahrzeit bei Personenzüg. 1 Std. 45 Min. Stationen und Haltestellen befinden sich auf dieser neuen Linie: Bergrheinfeld: 6,79 km, Weigolshausen: 11,43 km, Mühlhausen: 16,97 km, Arnstein: 23,10 km, Müdesheim: 27,65 km, Thüngen: 32,61 km, Eussenheim: 39,64 km, Gössenheim: 44,31 km, Wernfeld: 48,14 km und Gemünden: 51,21 km.

Von und nach der Station Ritschenhausen können nunmehr Wagenladungen nach Specialtarif II u. III abgefertigt und kartirt werden, jedoch nur unter der Bedingung, dass die nach Ritschenhausen bestimmten Ladungen frankirt und die von dort abgehenden unfrankirt aufgegeben, sowie dass in beiden Richtungen die Sendungen nicht mit Nachnahmen belastet werden.

Unstrutbahn. Gegenüber der in No. 29 Seite 400 unter der Rubrik „Localbahnen in Thüringen und Pr.-Sachsen" abgedruckten Notiz, dass sich das frühere Project der Unstrutbahn noch nicht wieder aufnehmen lasse, weil die verschiedenen Interessenten derselben uneinig seien, geht uns von wohlunterrichteter Seite aus Freiburg a. d. Unstrut die Mittheilung zu, „dass die Interessenten der Unstrutbahn vollkommen einig sind und das Project schon seit Ende 1874 wieder so weit aufgenommen haben, als es vor der Hand ausführbar erscheint, nämlich von Naumburg bis Laucha. Vorarbeiten sind längst angefertigt, es fehlt nur die unentbehrliche Staatshülfe in Form der Zurückgabe der verfallenen Caution oder anderweitiger entsprechender Subvention, indess hat der Herr Handelsminister sich der Angelegenheit jüngst warm angenommen, so dass eine endliche günstige Erledigung derselben zu erhoffen ist".

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Bis einschliesslich 15. Juni 1879 kommt im Localverkehre zwischen Berlin und Nauen für Transporte des Ausnahmetarifs No. 23 (Steine) der Frachtsatz von 0,17 *M.* pro 100 kg zur Erhebung. Berlin, den 25. April 1879. Die Direction. (543)

Zu dem Gütertarife für den **Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband** tritt am 1. Mai cr. der 4. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Europäischem Holz. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,50 *M.* pro Stück bei den Verbands-Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 24. April 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (542)

1. General-Versammlungen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft. Die sechste ordentliche General-Versammlung dieser Gesellschaft findet am

Sonnabend, den 24. Mai 1879,
Nachmittags 2 Uhr

im Saale des „Hotel Stadt Hamburg" in Eutin statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Vorlage des Geschäftsberichts für das Betriebsjahr 1878.
2. Berichterstattung des Aufsichtsraths über die Prüfung der Betriebs-Rechnung pro 1878 und Antrag auf Entlastung.
3. Neuwahl eines Mitgliedes des Verwaltungsraths.
4. Neuwahl eines Mitgliedes des Aufsichtsraths.

Zur Theilnahme an der General-Versammlung sind nach § 10 des Statuts die Inhaber von mindestens 5 Actien berechtigt. Die Theilnehmer haben ihren Actienbesitz, beziehungsweise denjenigen, für welchen sie in Vollmacht stimmen, unter Angabe der Nummern spätestens am 20. Mai d. J. in Lübeck bei der Commerzbank, in Oldenburg bei der Landesbank, in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause von Erlanger & Söhne nachzuweisen; sie erhalten hierüber eine Bescheinigung, gegen welche am Tage der General-Versammlung die Eintrittskarten in Eutin ausgehändigt werden. Eutin, den 20. April 1879. Der Verwaltungsrath. Der p. t. Vorsitzende: F. v. Warnstedt. (536)

K. K. priv. Mährische Grenzbahn. Die sechste ordentliche General-Versammlung der Actionäre der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn findet am 19. Mai 1879, um 10 Uhr Vormittags, in den Localitäten der Gesellschaft in Wien (IV., Favoritenstrasse No. 6, 1. Stock) statt.

Tagesordnung:

1. Vorlage des Geschäftsberichtes pro 1878.
2. Bericht des Revisionsausschusses und Beschlussfassung hierüber.
3. Wahl des Revisionsausschusses für das Jahr 1879.
4. Ergänzungswahlen für den Verwaltungsrath in Gemässheit der §§ 15 und 17 der Statuten.
5. Bestimmung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Mitglieder des Verwaltungsrathes.
6. Antrag des Verwaltungsrathes auf Erneuerung der ihm von der vorjährigen General-Versammlung ertheilten Vollmacht in Betreff der Sanirungs-Angelegenheit.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen ihre Actien in Gemässheit des § 34 der Statuten bis längstens 5. Mai 1879, Mittags, bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Boden-Creditanstalt hier (Stadt, Herrengasse No. 8) deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Nach § 31 der Statuten geben je 20 Actien das Recht auf eine Stimme.

Diejenigen Herren Actionäre, welche sich durch andere stimmfähige Actionäre vertreten lassen wollen, belieben zu diesem Zwecke die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigedruckte Vollmacht entsprechend auszufüllen. Wien, am 17. April 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (540)

2. Auszahlungen.

Thüringische Eisenbahn. Bei der am 9. d. Mts. stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1879 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft sind die nachstehend verzeichneten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominal-Betrag der Letzteren vom 1. Juli cr. ab

1. in Erfurt, bei unserer Hauptcasse; ausserdem bezüglich der Serien I., III. und IV.,
2. in Dessau, bei Herrn J. H. Cohn und für dessen Rechnung;

3. in Berlin, bei den Herren Breest & Gelpcke,
4. in Frankfurt a/M., bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
5. in Leipzig, bei der Leipziger Bank; bezüglich der Serien II. und V. ausser bei den unter 1 und 4 genannten Stellen;
6. in Berlin, bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
7. in Leipzig, bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
8. in Weimar, bei der Weimarischen Bank,
9. in Erfurt, bei Herrn Adolph Stürcke; bezüglich der Serie VI. ausser bei den unter 4, 6, 7 und 9 genannten Stellen,
10. in Berlin, bei der Bank für Handel und Industrie,
11. in Frankfurt a/M., bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission), vom 31. März 1855 (III. Emission), vom 1. März 1857 (IV. Emission) und vom 1. September 1874 (VI. Emission) sind die Coupons No. 10 bis 12 und der Talon, den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Serie) die Coupons No. 8 bis 12 und der Talon und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Serie) die Coupons No. 7 bis 12 und der Talon beizufügen.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichnisse als rückständig aus früheren Verloosungen aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zur Rückgabe der Obligationen und Abhebung der betreffenden Capitalbeträge auf. Erfurt, den 18. April 1879. Die Direction.

Verzeichniss
der am 9. April 1879 ausgeloosten, vom 1. Juli 1879 ab zur Einlösung gelangenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Emission.

Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

Serie A. zu 1000 Thaler. 8 Stück.
No. 28 200 243 248 288 320 323 419.

Serie B. zu 500 Thaler. 33 Stück.
No. 32 87 102 115 177 360 405 414 592 718 770 864 907 1033 1057 1116 1156 1166 1202 1235 1246 1261 1337 1417 1423 1574 1627 1685 1688 1723 1738 1910 1937.

Serie C. zu 200 Thaler. 124 Stück.
No. 1 125 190 195 299 421 448 476 708 733 764 809 948 1061 1092 1132 1243 1283 1323 1329 1413 1442 1505 1556 1728 1757 1821 1868 1904 1978 1997 2002 2041 2107 2113 2212 2247 2251 2336 2394 2417 2431 2553 2641 2678 2707 2771 2793 2847 2874 2978 2988 3008 3053 3069 3139 3140 3222 3347 3393 3494 3607 3637 3676 3753 3776 3842 3912 3936 3937 3940 4101 4111 4251 4313 4353 4445 4467 4492 4611 4614 4631 4793 4834 4844 4900 4903 4986 5036 5166 5179 5201 5295 5402 5411 5449 5459 5481 5528 5750 5804 5873 5880 5915 5978 6147 6215 6295 6335 6336 6357 6473 6674 6768 6872 7004 7066 7245 7299 7303 7339 7369 7460 7461.

Serie D. zu 100 Thaler. 166 Stück.
No. 8 13 57 148 201 348 365 447 481 494 550 776 798 812 826 853 867 989 1089 1093 1147 1173 1338 1373 1438 1514 1565 1567 1612 1691 1835 1890 1932 1962 1965 2061 2128 2141 2187 2192 2193 2260 2323 2335 2395 2424 2469 2543 2554 2561 2716 2843 3049 3101 3233 3307 3470 3529 3560 3565 3595 3622 3624 3686 3698 3720 3736 3874 3977 4188 4200 4277 4383 4413 4431 4498 4722 4832 4885 4889 4918 4971 5007 5116 5212 5216 5244 5321 5593 5598 5857 5867 5876 5987 6001 6058 6101 6175 6226 6244 6265 6273 6338 6356 6414 6632 6716 6810 6814 6950 6961 6978 7001 7022 7078 7198 7338 7415 7424 7500 7542 7555 7589 7707 7722 7750 7793 7796 7816 7854 7901 7919 7923 7951 7984 7991 8100 8291 8317 8356 8375 8628 8633 8647 8652 8658 8677 8698 8718 8736 8782 8805 8853 9009 9029 9124 9209 9310 9343 9391 9556 9573 9778 9846 9881 10001.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 10—12 und Talon zurückzugeben.—

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. Aus der Verloosung vom 3. April 1871:
Serie C. zu 200 Thlr. No. 2597.
2. Aus der Verloosung vom 3. April 1872:
Serie D. zu 100 Thlr. No. 7986.
3. Aus der Verloosung vom 10. April 1875:
Serie C. zu 200 Thlr. No. 84 248 6791.
Serie D. zu 100 Thlr. No. 7712 8101.
4. Aus der Verloosung vom 5. April 1876:
Serie B. zu 500 Thlr. No. 837 1961.
Serie C. zu 200 Thlr. No. 2449 3110 4478 5453.
Serie D. zu 100 Thlr. No. 1037 3935 5146 5491 6280 7315 8034 8543 9131.
5. Aus der Verloosung vom 9. April 1877:
Serie B. zu 500 Thlr. No. 204.
Serie C. zu 200 Thlr. No. 1225 2467 3925 4486 5757 6021 7482.
Serie D. zu 100 Thlr. No. 507 538 1522 2990 3048 3888 4245 5145 5479 6876 8731 9933.
6. Aus der Verloosung vom 11. April 1878:
Serie B. zu 500 Thlr. No. 1714.
Serie C. zu 200 Thlr. No. 625 707 1117 1748 2252 2444 2737 5349 6629.
Serie D. zu 100 Thlr. No. 2534 3611 3881 4039 4047 5249 5444 5870 6143 6190 7356 7758 7985 9088 9450 9649 9672.

II. Emission. (Serie II.)

Von der jetzt 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 7 Stück.
No. 9 118 227 247 298 304 399.

Abtheilung B. zu 200 Thlr. 37 Stück.
No. 56 124 136 249 257 289 304 334 404 422 429 641 833 853 918 936 938 1021 1082 1166 1178 1181 1211 1331 1479 1559 1567 1602 1643 1696 1701 1774 1787 1809 1836 1930 1970.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 78 Stück.
No. 58 114 133 208 212 283 354 390 449 451 486 494 588 603 610 613 650 656 931 1022 1272 1278 1356 1361 1438 1477 1545 1549 1557 1562 1768 1817 1832 1851 1956 2035 2145 2154 2156 2170 2172 2261 2271 2342 2441 2612 2629 2636 2713 2856 2885 2891 2925 2928 2947 2967 2971 3133 3151 3279 3281 3349 3360 3412 3434 3446 3502 3540 3685 3709 3728 3777 3796 3801 3808 3847 3909 3951.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.—

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. Aus der Verloosung vom 5. April 1876:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1435.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 2378 2910 3282 3400.
2. Aus der Verloosung vom 9. April 1877:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 85 1108 1532.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 31 199 679 1257 1896 1999 2649 3725.
3. Aus der Verloosung vom 11. April 1878:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 500 588 906 1025 1175 1306 1343 1442 1450 1592 1675 1962.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 951 1327 1626 1890 2511 2512 2983 3001 3100 3197 3726

III. Emission. (Serie III.)

Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 5 Stück.
No. 7 91 169 241 285.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 47 Stück.
No. 15 84 151 215 286 389 403 504 508 644 645 695 755 757 844 970 1137 1212 1246 1326 1404 1495 1578 1637 1644 1656 1737 1738 1746 1874 2035 2216 2246 2787 2859 2914 3091 3218 3535 3647 3660 3725 3816 3866 3870 3887 3958.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 237 Stück.
No. 9 251 380 401 492 529 661 679 728 916 938 969 981 1175 1189 1232 1271 1371 1383 1427 1573 1694 1848 1965 2088 2260 2261 2445 2508 2595 2879 2895 2949 3087 3188 3366 3558 3824 3864 3891 3893 3944 4193 4382 4408 4517 4587 4591 4600 4666 4714 4716 4774 4781 4881 4908 4995 5037 5047 5156 5198 5342 5348 5397 5469 5494 5511 5577 5579 5597 5601 5645 5654 5887 6011 6042 6320 6623 6651 6803 6925 6992 7049 7439 7485 7535 7580 7637 7744 7815 7898 7904 7926 8370 8492 8531 8542 8573 8583 8636 8641 8708 8770 8935 8944 9024 9034 9242 9250 9306 9330 9463 9499 9500 9540 9936 10036 10077 10406 10437 10530 10646 10733 10827 10829 10857 10874 10914 10928 10938 10949 10994 11069 11331 11428 11436 11439 11499 11931 12193 12241 12285 12309 12380 12456 12690 12831 13081 13194 13243 13274 13318 13356 13364 13387 13456 13751 13892 14172 14441 14758 14788 14793 14822 15021 15129 15267 15374 15386 15443 15580 15617 15637 15669 15703 15741 15752 15857 15908 16075 16127 16241 16305 16446 16610 16663 16759 16989 17065 17112 17118 17154 17499 17515 17563 17589 17642 17655 17751 17942 17963 17997 18012 18045 18116 18153 18159 18225 18364 18381 18471 18561 18643 18677 18703 18735 18745 18806 18820 18841 18954 18957 18962 18976 18981 19032 19061 19209 19237 19398 19499 19540 19632 19691 19766 19844 19874.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 10—12 und Talon zurückzugeben.—

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. Aus der Verloosung vom 10. April 1875:
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 2006 3095 3424 4286 11280 16184 16653 17013.
2. Aus der Verloosung vom 5. April 1876:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 2282 2953 3262.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 433 5417 5693 11384 11877 12723 12745 14379 14816 15473 15573 16985 17373 17862 19554 19614.
3. Aus der Verloosung vom 9. April 1877:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 49 596 1088 1864 3984.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. 927 1531 1621 3185 3533 3849 5857 6190 8336 9561 12402 13107 14011 14041 18584 18585 18708.
4. Aus der Verloosung vom 11. April 1878:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1422 2495 2943 3938.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 20 875 1986 2270 2986 3122 3693 3796 4046 4179 4289 4494 5192 6327 7304 7600 8018 9721 10586 10704 12361 12595 12753 12778 12809 13893 14120 14598 15934 17107 17622 17988 19859.

IV. Emission. (Serie IV.)

Von der jetzt 4½procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 13 Stück.
No. 99 112 491 504 521 545 662 721 753 797 836 1040 1068.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 66 Stück.
No. 38 68 78 251 339 380 794 802 1043 1317 1517 1631 1752 1761 1866 1951 1988 2048 2052 2075 2351 2402 2574 2619 2630

2658 2808 2866 2910 2934 3241 3358 3398 3425 3435 3524 3568 3720 3781 3814 3988 3994 4012 4048 4106 4115 4207 4506 4639 4650 4668 4702 4723 4773 5212 5401 5403 5411 5463 5730 5777 5786 5799 5823 5887 5939.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 233 Stück. No. 11 124 229 399 423 552 583 585 800 810 939 998 1082 1136 1187 1257 1273 1395 1488 1639 1708 1726 1756 1801 2211 2308 2385 2668 2696 2702 2740 2766 2814 2890 3048 3172 3203 3252 3297 3329 3427 3449 3464 3552 3632 3665 3667 3866 3873 4029 4084 4170 4200 4261 4293 4372 4547 4589 4787 4797 4836 4973 5011 5143 5401 5466 5630 5767 5826 5842 5883 5916 5943 6059 6101 6137 6310 6689 6763 6804 6847 6862 6925 7111 7145 7222 7243 7493 7542 7773 7817 7857 8019 8020 8214 8286 8292 8296 8332 8473 8526 8535 8554 8616 8673 8766 8887 8908 9003 9335 9613 9700 10082 10090 10199 10316 10325 10560 10568 10650 10773 10826 11100 11436 11441 11444 11466 11502 11639 11733 11816 12090 12315 12735 12886 12949 12953 13066 13197 13310 13434 13462 13466 13490 13537 13646 13725 13734 13786 13802 14014 14092 14205 14213 14289 14410 14435 14457 14480 14511 14663 14694 14696 14742 14745 14854 14892 14899 15079 15098 15410 15586 15658 15928 16001 16098 16137 16182 16487 16805 16897 16904 17088 17151 17164 17211 17462 17464 17489 17497 17883 17982 18008 18035 18088 18195 18206 18230 18313 18392 18623 18637 18662 19118 19132 19221 19278 19439 19452 19481 19494 19653 19662 19673 19713 19837 19870 19891 20052 20073 20090 20253 20337 20348 20439 20491 20538 20582 20665 20782 20873 20915 20971.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 10—12 und Talon zurückzugeben.—

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. Aus der Verloosung vom 9. April 1873: Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 6777.
2. Aus der Verloosung vom 4. April 1874: Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 6929.
3. Aus der Verloosung vom 10. April 1875: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1657 3598 5327 5635.
   Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 782 5194 5314 6459 7105 7909 8012 8283 9188 12777 13067 13073 14129 14187 14418 17804 19922 20121.
4. Aus der Verloosung vom 5. April 1876: Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 57.
   Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 211 1418 5229.
   Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 413 494 1361 4446 6441 7989 8077 8252 8598 11319 14255 16261 16539 16664 16946.
5. Aus der Verloosung vom 9. April 1877: Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 233.
   Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 553 1396 3886 5489 5668.
   Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1794 3032 3101 3458 3756 4111 4448 5049 5276 6778 7148 7195 7941 9757 10347 10927 11559 11842 13069 13189 14407 15481 15689 16555 16732 18204 19049 19073 19802 20299 20799.
6. Aus der Verloosung vom 11. April 1878: Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 630.
   Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 48 144 992 1291 1475 1947 2105 2956 3602 4042 5098 5538 5649.
   Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 608 793 1725 2013 3401 4175 4677 4820 5160 5979 6344 6959 7931 8106 8235 8911 9975 10322 10565 12054 12415 13263 13587 14153 14325 15583 15660 15818 16582 16738 16886 17297 18031 18971 19356 19678 19907 19908 20054 20388 20457 20769.

V. Emission. (Serie V.)

Von der 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unterm 1. Juli 1870 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 11 Stück. No. 481 566 866 1030 1117 1133 1278 1357 1375 1479 1543.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 35 Stück. No. 108 159 260 281 333 451 530 540 621 934 1007 1044 1176 1203 1654 1717 2400 2512 2543 2554 2628 2918 3058 3086 3103 3365 3649 3958 4145 4180 4453 4489 4634 4678 4862.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 73 Stück. No. 317 330 333 352 385 446 497 527 765 783 809 866 1170 1238 1368 1412 1527 1589 1726 1813 1899 1910 2331 2409 2564 2615 3094 3322 3441 3591 3646 3680 3716 3812 3978 4374 4411 4425 4426 4515 4688 4825 4857 4878 4885 4904 5235 5431 5731 6107 6137 6158 6497 6765 7015 7078 7345 7738 8105 8115 8285 8299 8450 8463 8768 8806 9095 9120 9245 9309 9554 9658 9989.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 7—12 und Talon zurückzugeben.—

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. Aus der Verloosung vom 9. April 1877: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 3843.
   Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 3633 3674 5723 6802.
2. Aus der Verloosung vom 11. April 1878: Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 480 647.
   Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1616 1828 3044.
   Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1964 2620 3043 4152 4661 7061 7751 9960.

VI. Emission. (Serie VI.)

Von der 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1874, für welche die Obligationen unterm 1. September 1874 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 3 000 Mark. 5 Stück. No. 229 404 634 817 983.

Abtheilung B. zu 1 500 Mark. 16 Stück. No. 1374 1390 2165 2203 2260 2360 2460 2521 2896 3019 3068 3641 3692 3777 3928 3983.

Abtheilung C. zu 300 Mark. 105 Stück. No. 4006 4112 4124 4139 4144 4226 4316 4529 4534 4707 5165 5315 5508 5960 6295 6300 6310 6619 6667 6703 6705 6713 6744 6919 7202 7231 7353 7361 7548 7734 8283 8375 8411 8640 8905 8988 9570 9572 9802 10162 10184 10256 10261 10266 10620 10689 10922 11173 11567 11609 11945 11970 12580 12926 13011 13387 13484 13524 13658 13663 13795 14074 15496 16269 16274 16849 16919 17538 17543 17982 17987 18135 18252 18257 18813 18850 19316 19321 19326 19331 19364 19870 19877 19893 19898 19908 19958 19963 20930 21104 21705 21904 21918 22255 22298 22305 22310 22315 22360 22672 22715 22720 23177 23495 23845.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 10—12 und Talon zurückzugeben.—

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind: Aus der Verloosung vom 11. April 1878: Abtheilung A. zu 3 000 Mark. No. 923. Abtheilung C. zu 300 Mark. No. 4045 5198 5559 5992 7667 7774 8492 11757.

Erfurt, den 12. April 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (525)

Thüringische Eisenbahn. Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die Dividende für das Betriebsjahr 1878:

a) für das Actien-Capital unserer Stamm-Bahn
   auf 8 % oder 24 ℳ pro Actie;
b) für die Stammactien Littr. B. Serie A. (Gotha-Leinefelde)
   auf 4 % oder 12 ℳ pro Actie und
c) für die Stammactien Littr. C. (Gera-Eichicht)
   auf 4½ % oder 13 ℳ 50 ₰ pro Actie

festgestellt worden ist.

Die Auszahlung erfolgt gegen Rückgabe des Dividendenscheins No. 31 der Stamm-Actien ad a, No. 12 der Stammactien ad b und No. 7 der Stammactien ad c vom 1. Mai c. ab und zwar:

I. für sämmtliche drei Kategorien:
1. in Erfurt: bei unserer Hauptcasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags;
2. durch unsere sämmtlichen Billet-Expeditionen (bei grösseren Beträgen nach vorher geschehener Anmeldung), ausserdem

II. für die Actien der Stammbahn:
3. in Dessau: durch Herrn J. H. Cohn und für dessen Rechnung;
4. in Berlin: durch die Herren Breest & Gelpcke;
5. in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
6. in Leipzig: durch die Leipziger Bank.

III. für die Stammactien Littr. B. (Gotha-Leinefelde):
7. in Berlin: durch die Direction der Disconto-Gesellschaft;
8. in Leipzig: durch die Leipziger Bank;
9. in Frankfurt a/M.: durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
10. in Köln a/Rh.: durch die Herren S. Oppenheim jun. & Comp.

IV. für die Stammactien Littr. C. (Gera-Eichicht):
11. in Darmstadt: durch die Bank für Handel und Industrie;
12. in Frankfurt a/M.: durch die Filiale derselben;
13. in Leipzig: durch die Herren Frege & Comp., und
14. in Berlin: durch die Bank für Handel und Industrie und durch die Herren Cohn, Bürgers & Comp.

Bei den Stellen ad 2—14 jedoch nur in der Zeit vom 1. bis 31. Mai c. Vom 1. Juni c. ab findet die Einlösung nur noch durch unsere Hauptcasse hier statt. Erfurt, den 18. April 1879. Die Direction. (534)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der 21. ordentlichen General-Versammlung vom 15. April 1879 setzen wir die P. T. Herren Actionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in die Kenntniss, dass der Dividenden-Coupon No. 21 mit 23 fl. 10 kr., dann von den Genussscheinen der am 1. Juli 1879 fällige Coupon mit 12 fl. 60 kr. vom 1. Juli 1879 an:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt am/Main bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft

eingelöst werden wird. Teplitz, den 22. April 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (533)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Nach erfolgtem Abschlusse der Betriebsrechnung für das Jahr 1878 haben wir nach Erwägung der von der Direction unterbreiteten Vorschläge die Dividende der Ein und Fünfzig Millionen Sieben Hundert und Fünfzig Tausend Mark Stammactien unserer Gesellschaft Lit. A, B, C, D und E für das Jahr 1878 auf

Fünf Procent

festgesetzt, so dass nach Abrechnung der bereits im Juli vorigen Jahres abschläglich gezahlten zwei Procent noch

Drei Procent oder
Achtzehn Mark auf jede

Actie zur Zahlung kommen.

Indem wir den Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1878 dem Geschäftsberichte vorbehalten, fordern wir die Besitzer von Dividendenscheinen pro 1878 hierdurch ergebenst auf, in der Zeit vom

31. März bis 31. Mai dieses Jahres in den Werktagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 74 nach den einzelnen Kategorien geordnet, (Lit. A, B, C, D und E) und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummern-Verzeichniss) mit Namens-Unterschrift und Angabe der Wohnung versehen, unserer Haupt-Casse am Ascanischen Platz No. 5 zu Berlin einzureichen und die Zahlung in Empfang zu nehmen.

Bei gleichzeitiger Einreichung von Zins-Coupons ist über diese eine besondere Note aufzustellen.

In Leipzig erfolgt die Zahlung in den Werktagen vom 1.—12. April einschliesslich durch die Güter-Casse auf unserem dortigen Bahnhofe. Berlin, den 27. März 1879. Der Verwaltungsrath. Löwe. (412)

3. Tarifwesen.

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Am 1. Mai cr. kommt ein neues Tarifheft 1, enthaltend Frachtsätze für den Güter-Verkehr zwischen Stationen der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn (Strecke Halle-Münden resp. Arenshausen - Göttingen), sowie Stationen der Staatsbahnstrecke Berlin - Blankenheim einerseits und Magdeburg - Halberstädter und Halberstadt-Blankenburger Stationen andererseits, zur Einführung.

Exemplare des Tarifhefts sind bei den Verbandsstationen zum Preise von 1,00 Mk. zu haben.

Die im Tarifhefte 1 vom 1. April 1878 und in den Nachträgen I und II zu denselben enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Magdeburg-Halberstädter und Halberstadt-Blankenburger Stationen verlieren mit dem 1. Mai cr. ihre Gültigkeit. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (538)

Zum Ausnahmetarife vom 15. October v. J. für die Beförderung von metallurgischen Erzeugnissen im Verkehre zwischen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und den Badischen Stationen Basel, Constanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut andererseits tritt am 1. k. M. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station „Dortmund-Union". Verkaufspreis 5 Pf. Köln, 22. April 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln - Mindener Eisenbahn - Gesellschaft. (537)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Mai cr. tritt Nachtrag XIII zum Gütertarifheft No. 24/29 in Kraft, welcher neue Tarifsätze für die Stationen Romanshorn, Rorschach und Bregenz, sowie abgeänderte bezw. ermässigte Frachtsätze für verschiedene Verbandsstationen enthält. Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren, woselbst der gedachte Nachtrag auch zum Preise von 1 Mk. käuflich zu haben ist. Erfurt, den 19. April 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (535)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Juni 1879 n. St. ab treten im Verkehr der Tarifgruppen I, II, IV und V folgende Routen-Veränderungen ein.

Es scheiden aus:

a) aus dem Verkehr mit Stettin, Tarifgruppe I, die Routen
1. Pomm. Stargard-Kreuz-Eydtkuhnen,
2. Pomm. Stargard - Stolp - Danzig - Eydtkuhnen;

b) aus dem Verkehr mit Hamburg (L.B.E.) und Lübeck (M. F. F. E.), Tarifgruppe II, die Routen
1. Güstrow - Stettin - Pomm. Stargard-Kreuz-Eydtkuhnen,
2. Güstrow - Stettin - Stolp - Danzig - Eydtkuhnen;

c) aus dem Verkehr mit verschiedenen Deutschen Stationen der Tarifgruppe V die Routen
1. Berlin-Röderau-Riesa,
2. Grossenhain - Cottbus - Guben - Frankfurt a. O.-Cüstrin.

Es werden neu einbezogen:

a) in den Verkehr mit Stettin, Tarifgruppe I, die Route
Pomm. Stargard - Wangerin - Conitz-Eydtkuhnen;

b) in den Verkehr mit Hamburg (L. B. E.) und Lübeck (M. F. F. E.), Tarifgruppe II, die Route
Güstrow - Stettin - Wangerin - Conitz-Eydtkuhnen;
in den Verkehr nach Hamburg (ohne Bahnhofsvorschrift) die Route
Alexandrowo-Thorn-Posen - Kreuz-Berlin-Stendal-Uelzen-Lüneburg;

c) in den Verkehr mit verschiedenen Deutschen Stationen der Tarifgruppe IV die Routen
1. Cassel- resp. Offenbach- resp. Mainkur-Arenshausen-Delitzsch-Cottbus-Guben-Frankfurt a. O.-Cüstrin,
2. Cassel- resp. Offenbach- resp. Mainkur-Arenshausen-Halle-Bitterfeld-Berlin,
3. Offenbach-resp. Mainkur-Hanau-Bebra-Friedland - Kreiensen - Lehrte- Stendal-Berlin resp. Kreiensen - Schöningen-Potsdam-Berlin,
4. Cüstrin - Guben - Eilenburg - Leipzig-Eisenach-Offenbach-Mainz-Worms resp. Mainz-Kirchheimbolanden;

d) in den Verkehr mit verschiedenen Deutschen Stationen der Tarifgruppe V die Routen
1. Leipzig - Grossenhain - Müllrose - Bentschen-Posen-Thorn,
2. Leipzig - Eilenburg - Guben-Bentschen-Posen-Thorn,
3. Leipzig-Eilenburg-Guben-Cüstrin,
4. Riesa- resp. Cossebaude-Grossenhain-Ruhland-Müllrose-Cüstrin,
5. Riesa- resp. Grossenhain-Elsterwerda-Dobrilugk - Guben - Bentschen - Posen-Thorn,
6. Riesa- resp. Cossebaude-Elsterwerda-Dobrilugk-Cottbus-Müllrose-Cüstrin,
7. Riesa- resp. Cossebaude-Elsterwerda-Dobrilugk-Sorau-Posen-Thorn,
8. Pristewitz- resp. Cossebaude-Grossenhain - Dobrilugk - Guben - Bentschen-Posen-Thorn,
9. Pristewitz - Grossenhain - Dobrilugk-Cottbus-Müllrose-Cüstrin,
10. Chemnitz-Grossenhain-Ruhland-Sorau-Posen-Thorn,
11. Delitzsch-Guben-Cüstrin.

Bromberg, den 18. April 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (541 J.)

4. Fahrplanänderungen.

Königliche Militär - Eisenbahn. Vom 15. Mai 1879 ab ändert sich der bisherige Fahrplan wie folgt:

Zug 103 ab Schiessplatz 2 Uhr 15 M.
„ „ ab Sperenberg 2 „ 32 „
„ „ ab Clausdorf 2 „ 44 „
„ „ an Zossen 2 „ 54 „

Das Nähere ergeben die Placat - Fahrpläne, welche auf den Stationen käuflich zu haben sind. Königliche Direction der Militär-Eisenbahn.

5. Submissionen.

Niederländisch - Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. Linie Winterswyk-Gelsenkirchen. Submission. Die Ausführung der Erdarbeiten und Brückenbauten für die 14 163 km lange Strecke vom Bahnhofe Dorsten bis zum Emscherthale in der Nähe von Gelsenkirchen soll, dem Bedingnisshefte No. 25 gemäss, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf Donnerstag, den 15. Mai 1879, Nachmittags 1 Uhr im Rathhause zu Winterswyk anberaumt.

Die Masse der Erdarbeiten beträgt ca. 341 500 cbm.

Die Offerten sind vor dem Termin portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk. Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Büreau des Director-Ober-Ingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 26. April cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von 6 ℳ. daselbst bezogen werden. Winterswyk, den 15. April 1879. Die Direction. (501 J)

6. Submissions-Resultate.

Oberschlesische Eisenbahn. Submissions-Resultate auf 70 bedeckte Etage-Viehwagen; 14 mit, 56 ohne Bremse; zweiachsig. Breslau, den 23. April 1879.

Offerte pro Wagen ohne Bremse ℳ.	Offerte pro Wagen mit Bremse ℳ.	Submittent: Name und Domicil.	Lieferort. Station:	Lieferzeit.
2 600	3 050	Saxonia, Eisenwerke in Radeberg	Radeberg	nach 5 Monaten: 25 Stück monatl.
2 580	3 030	Killing & Sohn in Hagen	Hagen	6 Monate.
2 540	3 010	van der Zypen & Charlier in Deutz	Deutz	im October u. November cr. je zur Hälfte.
2 545	3 010	Gustav Talbot & Co. in Aachen	Aachen	6 Monate.
2 535	2 990	J. Goossens in Aachen	Aachen	nach 5 Monaten: 10 Stück wöchentl.
2 550	2 995	Görlitzer Actiengesellschaft für Eisenbahn-Material	Görlitz	im September und October cr.
2 480	2 970	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau	Breslau	do. do.
2 500	3 000	L. Steinfurt in Königsberg	Königsberg	25 St. im Septemb. 25 „ October 20 „ Nov. cr.
2 500	2 935	Gebrüder Hofmann & Co. in Breslau	Breslau	im September und October cr.
2 608	3 000	Gebrüder Gastell in Mainz	Mombach	Ende October cr.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Bahn-Quittungsbücher

billiger und **angenehmer Ersatz für Eisenbahn-Duplicate,** genau nach Vorschrift der Bahnen gefertigt,
empfiehlt zu 1 Mark
Richard van den Bergh, Düsseldorf.

Weidenstecklinge

der kaukasischen Weide (Salix pruinosa), vorzügl. Flecht- und Bindematerial liefernd, empfehlen zur Anpflanzung an Bahndämmen
1000 Stück *M.* 9,00 100 Stück *M.* 1,00
Gebrüder Born, Erfurt.

Kupferröhren mit und ohne Naht.
Schlagloth. Dampf-u. Wasser-Heizungsanlagen.
Florian Liebelt & Co., Chemnitz.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und **Mühlenbestandtheile.**

Ein **Maschinen-Techniker,** academisch und practisch gebildet, Locomotivführer, der auf einer Königl. pr. Staatsbahn mehrere Jahre im technischen Bureau gearbeitet hat und Eisenbahn-Werkmeister war, später auf einer russischen Bahn mehrere Jahre als Maschinenmeister und Obermaschinenmeister fungirt hat, sucht Verhältnisse halber eine Stellung als Maschinenmeister, Assistent, Werkstättenvorsteher u. s. w. Gefl. Offert. beliebe man in der **Exped. d. Zeitung** unt. **Ch. T. S. 20** niederzulegen.

Fz. Hch. Schroeder,

Nürnberg,
alleiniger Fabrikant von
Dr. Haegerich's verbesserten
Patent-Petroleum-Kochapparaten
mit festen und abnehmbaren Brennern.
Prospecte und Preisliste franco und gratis.
Absatz 150 000 Stück.
Erstes deutsches Fabrikat.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,
sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit** gegen **Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu
Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,
auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie
gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.
liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.
Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

!Asbest!

Trump & Co., Dresden.
Alleinige Vertreter der **englischen Asbestfabrikate für Deutschland.**
Anerkannt bewährtes und reines Fabrikat. — Reichs-Patent No. 2339.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.
„Germania"
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.
Bedeckte und offene Güterwagen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction
Hennicke & Goos, Hamburg.

Kohlen-Ersparniss.
Root's nichtexplodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in **Kalk a. Rhein.**
Keine Explosions-Gefahr.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Uhland, Corlissdampfmaschinen

zu haben in jeder Buchhandlung.

Durch ein Waaren-Tausch-Geschäft kamen wir in den Besitz eines grossen Postens ausländischer
Monopol-Cigarren
äusserst sauberer Arbeit, hocheleganten Formates, leicht, mild, sehr angenehm und pikant im Geschmack und Geruch, vorzüglich im Brand; in der That einer **feinen Salon-Cigarre.**
Wir liefern davon soweit Vorrath reicht, **franco** pr. Post das Mille zu 30 *M.*, 100er Probezehntel zu 3½ *M.* gegen Nachnahme oder vorherige Einsendung und gestatten in nicht convenirendem Falle sofortige Franco-Rückgabe unter Nachnahme.
Rossbach & Hagenbruch in Erfurt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 33. 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Berlin, den 2. Mai 1879.

Ueber die Anlage von Canälen und die Concurrenz mit den Eisenbahnen.

Wer sich der zahlreichen und zum Theil grossartigen Canalprojecte erinnert, welche in den letzten Jahren in den verschiedensten Gegenden Norddeutschlands entstanden sind, wer die rege Thätigkeit des Berliner Centralvereins für Hebung der Deutschen Fluss- und Canalschifffahrt mit Aufmerksamkeit verfolgt hat, der wird diesen Bestrebungen auf Verbesserung der vorhandenen und Schaffung neuer Wasserverbindungen seine Anerkennung nicht versagen können. Wenn indessen diese Bestrebungen, soweit sie auf die Anlage neuer Canäle gerichtet sind, schon bisher wenig Aussicht auf Erfolg hatten, da die Beschaffung der erforderlichen Capitalien, bei der Unsicherheit der Rentabilität, ja bei der Gewissheit einer im günstigsten Falle nur geringen Verzinsung, aus Privatmitteln ausgeschlossen ist, und daher der Bau der Canäle wohl nur auf Staatskosten erfolgen kann, so sind in neuester Zeit Umstände eingetreten, welche den volkswirthschaftlichen Gründen, welche bisher zu Gunsten der Canäle angeführt wurden, vollständig den Boden entziehen und die Anlage von Canälen, ausser etwa zu landwirthschaftlichen Zwecken, als aussichtslos erkennen lassen.

Auf diese Umstände hinzuweisen, ist der Zweck dieser Zeilen.

Man kann bedauern, und dieses Bedauern wird gewiss von allen Seiten getheilt werden, dass wir in Bezug auf die Anlage von Canälen nicht nur in Preussen, sondern auch in ganz Deutschland, gegen Belgien, Frankreich, England und Amerika weit zurückstehen, aber nachdem man einmal aus Gründen, deren Anführung hier zu weit führen würde, die Zeit vor dem Beginn des Eisenbahnzeitalters für die Anlage von Canälen nicht benutzt hat, scheint die Gegenwart, die bereits ein allen Verkehrsrichtungen entsprechendes und im höchsten Maasse leistungsfähiges Eisenbahnnetz vorfindet, kaum noch für die Anlage ausgedehnter und kostspieliger Canäle geeignet zu sein, und zwar um so weniger, als der fast überall stattgefundene Rückgang des Verkehrs schon gegenwärtig auf das Missverhältniss zwischen Leistung und Bedarf hinweist.

Wie von Denjenigen, welche die Anlage von Canälen zu fördern wünschen, auf diesen Gesichtspunkt, sowie auch darauf zu wenig Werth gelegt wird, dass die Eisenbahnen, ausser der noch niemals bis an die äusserste Grenze erschöpften Leistungsfähigkeit, in ihrem Betriebe keine Unterbrechung kennen, wie dies bei den Canälen während der Wintermonate und zum Theil auch während des Sommers der Fall ist, und durch die Schnelligkeit der Beförderung einen unbestrittenen Vorzug vor den Canälen haben, ist ferner ausser Acht gelassen, dass durch die grossen Fortschritte, welche in den letzten Jahren in der Oeconomie des Eisenbahnbetriebes gemacht worden sind, die Verhältnisse sich mehr und mehr zu Ungunsten des Canaltransportes verschoben haben. Mit Rücksicht hierauf hatten wir bereits in einem in No. 3 dieser Zeitung enthaltenen Artikel darauf hingewiesen, dass mit den Tarifsätzen, welche seinerzeit für den Rhein-Weser-Elbecanal in Aussicht genommen waren, die Eisenbahnen sicher die Concurrenz aufnehmen werden, und wir sind nunmehr in der Lage den Nachweis zu führen, dass selbst die von anerkannten Fachmännern angegebenen Minimalsätze für den Canaltransport schon heute von den Eisenbahnen unterboten worden sind.

In der eben erschienenen Schrift „Studien über Bau und Betriebsweise eines Deutschen Canalnetzes von Ewald Bellingrath, Director der Ketten-Schleppschifffahrt der Ober-Elbe in Dresden“, werden in dem Abschnitt VII. Uebersicht der Transportkosten und in dem Abschnitt VIII. Bemessung des zulässigen Frachtsatzes Vergleichungen zwischen Wasser- und Eisenbahnfrachten angestellt, deren Mittheilung an dieser Stelle von besonderer Wichtigkeit erscheint, da wir zu einem von dem Herrn Verfasser wesentlich abweichenden Endergebniss kommen.

Herr Bellingrath giebt folgende Uebersicht der Transportkosten pro Centnermeile in Pfennigen:

a) Gewinn des Schiffsherrn.
b) Laufende Ausgaben.
c) Kosten des Fortkommens.
d) Summe sämmtlicher Kosten.

Art des Betriebes	bei einer Jahres-leistung von Meilen	für Fahrzeuge, deren Ladungsfähigkeit											
		2 250 Ctr.				4 400 Ctr.				7 000 Ctr.			
		a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
Pferdezug	600	0,075	0,353	0,332	0,760	0,070	0,216	0,225	0,511	0,057	0,152	0,171	0,380
	900	0,050	0,235	0,321	0,606	0,047	0,144	0,219	0,410	0,038	0,101	0,168	0,307
	1 200	0,038	0,176	0,313	0,527	0,035	0,108	0,215	0,358	0,029	0,078	0,165	0,272
Schraube	900	—	—	—	—	0,126	0,137	0,216	0,479	0,103	0,095	0,152	0,350
	1 200	—	—	—	—	0,094	0,103	0,182	0,379	0,078	0,071	0,128	0,277
	1 500	—	—	—	—	0,075	0,083	0,157	0,315	0,062	0,057	0,112	0,231
Tauereibetrieb	900	—	—	—	—	0,047	0,144	0,184	0,375	0,039	0,101	0,151	0,291
	1 200	—	—	—	—	0,035	0,108	0,181	0,324	0,029	0,076	0,149	0,254
	1 500	—	—	—	—	0,028	0,086	0,177	0,291	0,023	0,061	0,146	0,230

Ferner theilt der Herr Verfasser in Abschnitt VII. über die Schifffahrt auf der Elbe Folgendes mit:

„Neuerdings ist die Reihenschifffahrt auf der Elbe mit Erfolg wieder aufgenommen und unter Mitwirkung der Corporation der Dresdener Kaufmannschaft dahin ausgebildet worden, dass die von Hamburg nach Dresden bestimmten Güter zu einem festen Tarife übernommen und spätestens innerhalb 7 Tagen, bei Conventionalentschädigung von 10 pCt. Frachtverlust für jeden Tag Verspätung, zur Fahrt gebracht werden. Dagegen hat die Dresdener Kaufmannschaft sich verpflichtet, ihre zu Wasser bezogenen Güter ausschliesslich dem die Reihenschifffahrt vertretenden Befrachtungscontore der Ketten-Schleppschifffahrt der Ober-Elbe zuzuwenden.

Das Resultat dieses Vorgehens (bei der Reihenschifffahrt erhalten die Kähne in der Reihenfolge, wie sie zur Aufnahme von Ladung bereit sind, ihre Ladung zugewiesen) ist durchaus zufriedenstellend. Abgesehen von der lästigen Zollrevision, welche durchschnittlich allein 3½ Tag in Anspruch nimmt, ergiebt sich eine Lieferfrist, die Zeit der Uebernahme bis zur Behändigung des Gutes umfassend, von durchschnittlich 12 bis 13 Tagen bei 77 Meilen Weg. Die Fahrt selbst dauert bei günstigem Wasserstande nur 6 bis 8, bei ungünstigem Wasserstande allerdings 10 Tage. Die Lieferfrist steht hinter den practischen Leistungen der Eisenbahnen so wenig zurück, dass dieselbe für den Frachtgeber in den häufigsten Fällen kaum in Betracht kommt.

Der vorstehendem Abkommen zu Grunde gelegte feste Tarif ist folgender:

Es werden berechnet pro 100 kg, je nach Classe und nach dem Wasserstande, welcher am Tage der Uebernahme am Dresdener Pegel beobachtet wird:

bei	25 und darüber	26 bis 50	51 bis 75	76 bis 100	101 bis 120	121 bis 140	141 bis 150	151 cm und darunter
Stückgüter mit	104	110	116	126	136	150	166	180 ₰
Güter I. Classe	96	100	106	116	128	140	152	166 „
„ II. „	90	94	98	108	120	130	140	150 „
„ III. „	84	88	92	100	110	120	130	140 „

Bei diesen Frachtsätzen liegt es dem Schiffer noch ob, das Gut mittelst Schute vom Seeschiff oder von den Kaufmannsspeichern aus der Stadt abzuholen. Bringt man diese Extrakosten bei den Stückgütern mit 10 ₰, bei den Gütern I. und II. Classe mit 6 ₰ in Abzug, so ergiebt sich bei 77 Meilen Wasserweg ein Tarifsatz:

für Stückgüter von 0,61 min. bis 1,10 ₰ max. pro Centnermeile
„ Güter I. Cl. „ 0,59 „ „ 1,04 „ „ „ „
„ „ II. „ „ 0,55 „ „ 0,94 „ „ „ „
„ „ III. „ „ 0,54 „ „ 0,91 „ „ „ „

Nach den concurrirenden Eisenbahnmeilen (die Eisenbahnentfernung von Hamburg nach Dresden beträgt 66 Meilen) stellen sich die Sätze:

für Stückgüter auf . 0,71 bis 1,29 ₰ pro Centnermeile
„ Güter I. Cl. „ . 0,68 „ 1,21 „ „ „
„ „ II. „ „ . 0,63 „ 1,09 „ „ „
„ „ III. „ „ . 0,63 „ 1,06 „ „ „

Hiernach ergiebt sich, dass die Güter stromaufwärts bei vollschiffigem Wasser, also bei einem dem Canalbetriebe entsprechenden Zustande zu 0,54 bis 0,61 ₰ pro Wassermeile verfrachtet werden. Aussertarifmässig werden Massengüter neuerdings sogar zu 0,45 ₰ angenommen. Bei niedrigstem Wasserstande werden dagegen Stückgüter und Güter I. und II. Classe mit Erfolg mit 0,94 bis 1,10 ₰ pro Wassermeile, beziehentlich 1,09 bis 1,29 ₰ pro concurrirender Eisenbahnmeile der Eisenbahn streitig gemacht. Wiederholt sagen die Jahresberichte der Corporation der Dresdener Kaufmannschaft, dass die Raschheit der Beförderung nichts zu wünschen übrig lasse, und dass die Tarifsätze, namentlich bei so prompter Beförderung, vollständig genügen“.

Aus dem Vorstehenden folgert der Herr Verfasser, dass in weit höherem Masse wie die Elbe, deren Betrieb von Hochfluthen beeinflusst wird wie von monatelanger Dürre, jeder gut angelegte und richtig betriebene Canal befähigt sein muss, innerhalb seines Verkehrsgebietes die Concurrenz gegen die Eisenbahnen auch bei den edleren Gütern mit Erfolg aufzunehmen.

Zur weiteren Begründung dieser Ansicht wird angeführt, dass im Jahre 1876 von allen Deutschen Eisenbahnen durchschnittlich vereinnahmt worden seien:

für Güter der ermässigten Classen 1,947 ₰ pro Centnermeile,
„ Kohlen und Koks 1,262 „ „ „

dass die niedrigsten Tarifsätze für Kohlen bei Beförderung auf weitere Entfernungen nur wenig unter 1 ₰ pro Centnermeile betragen, auf kürzere Entfernungen jedoch diesen Satz nicht unerheblich übersteigen.

In Bezug auf diese Sätze äussert sich der Herr Verfasser:

„Dies sind Sätze, welche sich im Kampfe der bedeutendsten Deutschen Kohlendistricte gegen die Englische Kohle, im Kampfe der ersten Deutschen Bahnen gegen einander entwickelt haben und welche deshalb wohl als die practischen Grenzen der Billigkeit anzusehen sind, nach denen man die zulässigen Canalfrachten bemessen kann. Vergegenwärtigt man sich wieder, dass diese Sätze erkauft sind mit jenen Tarifcombinationen, welche andere Interessenkreise schwer und ungerecht belasten, welche als volkswirthschaftlich unrichtig mehr und mehr bekämpft werden, so wird man mit Zugrundelegung dieser Minimalsätze gewiss nicht fehlgehen.

Im Allgemeinen darf man einer entschiedenen Concurrenzfähigkeit sicher sein, wenn die Canalfrachten für Massengüter zwanzig Procent Vorzug gewähren“,

und schliesst hieraus, dass

„der durchschnittliche zulässige Frachtsatz für Kohlen danach zu 1,01 ₰, mindestens jedoch zu 0,90 ₰ angenommen werden dürfte“.

Für die Berechnung der Rentabilität der Canäle wird jedoch ein solcher Durchschnitt angenommen, wie er im Interesse des allgemeinen Verkehrs und für die rasche Fortentwickelung des Canalwesens selbst wünschenswerth erscheint, nämlich 0,8 ₰ für Güter jeder Art: ein Satz, der nach Ansicht des Herrn Verfassers um 61 pCt. billiger ist, als der durchschnittliche Eisenbahntarif für ermässigte Güter, um 36 pCt. billiger als der durchschnittliche Eisenbahntarif für Kohlen und Koks, so dass letztere danach auf dem Canale bei weiten Entfernungen zu 0,557 ₰ gefahren werden können.

Aehnlichen, nur dem wirklichen Sachverhalt noch mehr widersprechenden Anschauungen begegnen wir in einer aus der „Zeitschrift für Volkswirthschaft“ abgedruckten Flugschrift von Dr. E. Wyss: „Eisenbahn oder Canal“, in welcher angegeben wird, „dass Schiffsgefässe von 1 200—1 500 Ctr. Eigengewicht 7 000 bis 8 000 Ctr. Nutzlast zu tragen vermögen“, während die Transportwagen der Eisenbahnen bei 100 Ctr. Eigengewicht häufig nicht mehr als 100 Ctr. Nutzlast tragen.

In Betreff des billigen Frachtpreises übertrifft der Canal die Eisenbahn um das Doppelte. Der Durchschnittstarif beim Canal ist ½ ₰ pro Centner und Meile, bei der Bahn 1—2 ₰. Sogar der Vorzug der grösseren Schnelligkeit der Eisenbahnen kann durch Umstände verloren gehen, sobald es sich nämlich um Massentransporte handelt. Ist die Bahn nicht dazu eingerichtet, so stauen sich die Waaren und bleiben mindestens Tage, zuweilen auch Wochen lang liegen.

Der Herr Verfasser bemerkt ferner: „natürliche Nachtheile der Bahn sind grössere Abnutzung und grösserer Verbrauch an Arbeitskräften. In Betreff der grösseren Kosten des Eisenbahntransportes kommt die Menge der Nebengeleise und das Rangiren in Betracht. Die Materialien sind bei den Eisenbahnen von grösserem Werth als bei den Canälen. Der grösste Uebelstand aber ist der massenhafte Verbrauch an Arbeitskräften. Bei einem gut gebauten, breit und tief angelegten Canal ist es in Betreff der Kosten und Arbeitskräfte gleichgültig, ob 1 000 oder 1 000 000 Centner oder Tonnen transportirt werden“. (Schluss folgt.)

Centralbahnhof in Frankfurt a|M.

In dem in No. 29 dieser Zeitung enthaltenen Artikel über den Centralbahnhof in Frankfurt a/M. ist die Zahl der im Jahre 1877 mit der Main-Neckar Bahn abgegangenen und angekommenen Personen zu 782 676 angegeben und die der Homburger Bahn zu 238 143 veranschlagt.

Beide Angaben bleiben erheblich hinter der Wirklichkeit zurück. Nach dem Geschäftsbericht der Main-Neckar Bahn pro 1877 (Anlagen 7—10) betrug die Zahl der Personen, welche in Frankfurt abgingen und ankamen zusammen 1 241 719. Der Unterschied rührt offenbar daher, dass die Zahl der Abonnenten, welche Wochen- und Monatskarten benutzten, und welche gerade einen sehr bedeutenden Theil des Frankfurter Localverkehrs ausmachen, nicht in Rechnung gezogen worden ist.

Noch grösser ist der Irrthum bei der Homburger Bahn. Nach deren Geschäftsbericht pro 1877 (Anlage 6) betrug die Zahl der in Frankfurt abgegangenen und angekommenen Personen mehr als das Vierfache obiger Taxation, nämlich 967 294. Ob ähnliche Correcturen bei den anderen Bahnen nöthig sind, ist Schreiber dieses zu beurtheilen nicht in der Lage.

Ferner ist nicht berücksichtigt, dass ausser den angegebenen sechs Bahnen noch zwei neue, erst zu eröffnende Linien, beide der Hessischen Ludwigsbahn gehörend, in den Centralbahnhof einmünden sollen, nämlich die zur Zeit erst ab Höchst fertiggestellte Linie nach Limburg a. d. Lahn und die noch gar nicht befahrene nach Mannheim.

Das Bedürfniss ist also in dem Artikel nicht unerheblich unterschätzt.

Da wie gesagt acht verschiedene selbstständige Linien den Bahnhof benutzen sollen, und es von einer so grossartigen und kostspieligen Anlage sicher verlangt werden kann, dass sie darin so vollkommen als möglich sei, dass keine der Linien die andere beim Aus- und Einfahren hindere resp. zum Stilllager zwinge, wie dies gegenwärtig der Fall ist, so erscheint vielmehr der Wunsch gerechtfertigt, dass die zu zwölf angenommene Zahl der Perrongeleise auf sechszehn vermehrt, als dass sie vermindert werde.

Dagegen kann man unbedenklich der in dem Artikel geltend gemachten Ansicht beitreten, dass die Zahl der Betriebsgeleise, an denen kein Perron liegt, sehr wohl viel geringer sein dürfte als projectirt.

Der Kopf einer Kopfstation ist nur für das Ein- und Aussteigen der Reisenden, alles andere kann draussen im Bahnhofe gemacht werden. Sechszehn Geleise und sechszehn Perronkanten können für Frankfurt ausreichen.

Soviel dem Schreiber dieses erinnerlich, haben die beiden Londoner Terminusbahnhöfe Charingcross und Cannon-street — abweichend von der Angabe in dem mehrbesprochenen Artikel — nur je ein Geleis, welches nicht an einem Perron liegt, nämlich erstere Station von 7 Geleisen 6 Perrongeleisen und letztere von 9 Geleisen 8 an Perrons liegende. Dort ist ein Reservegeleis nothwendig, weil gleich ausserhalb der Halle die Themsebrücke und jenseits das Häusermeer der Stadt folgt, so dass man ausserhalb der Halle überhaupt nichts aufstellen kann.

In Frankfurt ist dies anders. Hier hat man ausserhalb der Perrons (denn von einer grossen Halle ist soviel bekannt überhaupt nicht die Rede) Platz genug zur Verfügung.

Vielleicht wird, wenn die Verschmälerung des Kopfes an massgebender Stelle Anklang finden sollte, auch das Project der Hinausverlegung des Bahnhofs um 800 m hinter die Front der jetzigen Westbahnhöfe, über dessen Nachtheile man in Frankfurt jetzt nachzudenken beginnt, aufgegeben, und der erste Plan der Errichtung der Centralpersonenstation auf dem Platze der gegenwärtigen Bahnhöfe wieder aufgenommen.

Sollte diese Aenderung aber nicht erfolgen, dann dürfte der durch die Verschmälerung der Anlage gewonnene Platz zur grossen Bequemlichkeit des Publicums benutzt werden können um — soviel bekannt zum erstenmale in Deutschland — die Amerikanische Einrichtung nachzuahmen und die Geleise der Pferdebahn direct bis auf einen der Eisenbahnperrons zu führen.

—d—

Der Anstrich der Personenwagen; die Uniformen der Eisenbahnbeamten; Feststellung einer mittleren Tageszeit.

In No. 23 der Deutschen Eisenbahn-Zeitung Seite 314 ist der dringende Wunsch ausgesprochen, die Bezeichnung der Farben für die verschiedenen Wagenclassen, wie sie in Oesterreich, auf den Preussischen Staatsbahnen und mehreren Privatbahnen angewendet, baldmöglichst allgemein einzuführen.

Es scheint zweckmässig, die Gründe anzuführen, welche einige Bahnen veranlasst haben, diese Farben nicht anzunehmen.

Bei Bahnen, welche ganze Züge mit ausschliesslich oder überwiegend I. Classe führen, hat es keinen Zweck, zur leichteren Ermittelung eines Wagens eine besondere Farbe, namentlich aber die so empfindliche gelbe Farbe zu wählen, welche seitens der Kaiserlichen Post nach mehr als 20jähriger Benutzung seit Einführung der Kohlenheizung durch eine dunklere ersetzt worden ist.

Bei solchen ganzen Zügen einer Wagengattung muss nur Werth darauf gelegt werden, dass die Nummern der Wagen an den Seiten- und Kopfwänden *recht deutlich und leicht zu sehen*, sowie die Bezeichnungen der einzelnen Coupées durch Buchstaben gut ausgeführt sind.

Genügt aber *eine* Farbe für zahlreiche, in einem Schnellzug befindliche Wagen, so genügt sie um so mehr für die mit grösseren Aufenthalten verkehrenden Züge mit verschiedenen Classen.

Noch weniger Werth kann auf die Farbenbezeichnung der Wagen gelegt werden, wo zahlreiche ausländische Wagen in den Verkehr kommen, weil ausländische Bahnen nicht veranlasst werden können, etwa hier beliebte Farben anzuwenden.

Ganz ähnlich verhält es sich mit den Uniformen. Es genügt vollständig, wenn die Abzeichen derjenigen Beamten, mit welchen die Reisenden hervorragend zu thun haben:

Bahnhofs-Inspectoren, Zugführer, Schaffner und Portiers möglichst gleich sind, wie dies bereits nahezu allgemein eingeführt ist, da die diensthuenden Bahnhofs-Vorstände die rothe Mütze, die Zugführer die rothe Tasche, die Schaffner fortlaufende Nummern und die Portiers Messingschilder mit der Bezeichnung ihres Dienstes führen.

Wenn ausserdem die verschiedenen Bahnen verschiedene Farben in den Uniformen beibehalten, so giebt dies nur ein erwünschtes Mittel, um leicht Vergleiche über die Vorzüge und Schattenseiten des Betriebsdienstes auf verschiedenen Bahnen anstellen zu können.

Im Allgemeinen scheint in Deutschland etwas zu viel Werth auf solche äussere Abzeichen und Uniformen gelegt zu werden.

Wie wenig dies nöthig, beweisen am besten die Englischen Bahnen, welche ihren erheblich stärkeren Verkehr mit erheblich wenigerem Personal ausführen, welches ausserdem, statt bunter Uniformen, meistens nur die einfache Namenschiffre ihrer Bahn führt.

Mehr Werth dürfte auf eine andere Uebereinstimmung zu legen sein.

Es wäre im hohen Grade wünschenswerth, wenn ganz Deutschland nach dem langjährigen Vorgang von England, Frankreich und Belgien *eine mittlere Mittagszeit* annehme, so dass man beliebig von Westen nach Osten und umgekehrt und überall auf gleichen Stand der Uhren rechnen könnte, während man jetzt, selbst mit Chronometer in der Hand, schon bei mässig grossen Reisen, überall nothwendig Differenzen mit den Ortsuhren findet.

Diese Einführung hat durchaus keine Schwierigkeit. Schon seit mehreren Jahren werden in Deutschland zur genauen Feststellung der Anschlüsse und für militärische Zwecke sämmtliche Fahrpläne nach mittlerer Berliner Zeit festgestellt, und sind die öffentlich bekannt gemachten Fahrpläne sämmtlich nur Uebertragungen in die betreffenden Ortszeiten.

Auch bewegen sich im Ganzen die Abweichungen der Ortszeiten in durchaus mässigen Grenzen.

Würde z. B. ebenso wie für die Dienstfahrpläne die Berliner Zeit als Normale angenommen, so beträgt die Differenz

mit München 7 Minuten,
„ Dresden 1 „
„ Stuttgart 17 „

die grösste Abweichung nach Westen: Metz und Aachen, 29 und 30, nach Osten: Königsberg und Memel, ebenfalls 28 und 30 Minuten.

Eine Abweichung aber von der wahren Mittagszeit mit in maximo von ½ Stunde, ist für das gewöhnliche Leben durchaus unbedenklich und unbemerklich.

Die Einführung selbst könnte vollständig kostenfrei durch einfachen Beschluss von Seiten des Deutschen Reichs unter Festsetzung eines Anfangstermines, etwa des goldenen Ehejubiläums des Deutschen Kaiserpaares, vollzogen werden. F. L.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 28. April. (Gesetzliche Regelung des Gütertarifwesens. Verstaatlichungs-Projecte: Köln-Minden, Hessische Ludwigsbahn, Berlin-Stettin. Preise für Schienen. Ungarischer Mehlverkehr nach England und Holland. Verspätungen im Februar. März-Einnahmen.)

Woche auf Woche vergeht, ohne dass die Angelegenheit der gesetzlichen Regelung des Gütertarifwesens durch Ernennung der Bundesraths-Commission weiter gefördert wird. Die allgemeine Auffassung geht fast übereinstimmend dahin, dass die Gütertariffrage sich keineswegs so schnell erledigen lasse, als man sich das vorgestellt haben mag. An die Einbringung des betreffenden Gesetzentwurfs in den Reichstag ist danach in der gegenwärtigen Session wohl kaum zu denken. Am heutigen Tage hat der Wiederbeginn der Reichstags-Session stattgefunden und ist überhaupt nicht anzunehmen, dass in dem Rest der Session andere als die dringendsten Angelegenheiten erledigt werden, so dass das Eisenbahnwesen vorläufig keine weitere Rolle in den parlamentarischen Verhandlungen dieser Session zu spielen haben dürfte. Die Denkschrift des Vereins der Privatbahnen in Sachen des Gütertarif-Präsidialantrages hat bereits den Erfolg gehabt, dass die „Nordd. Allg. Ztg." in einer Polemik gegen dieselbe das Zugeständniss macht, dass bei der Regierung schon gar nicht mehr der Standpunkt aufrecht erhalten wird, welcher ursprünglich derselben zugeschrieben wurde, und dass namentlich „auch der Gedanke an einen Eingriff in die hinsichtlich der Massengüter der Ausnahmetarife bestehenden Verhältnisse, aus welchem die Denkschrift ihre Einwände gegen einen Einheitstarif wesentlich entnimmt, dem Präsidialantrage fern gelegen hat".

Auch die übrige Presse beschäftigt sich lebhaft mit der Frage der Gütertarifregelung und hält es eine Anzahl von Blättern für angemessen, aus dem Bericht der Eisenbahn-Tarifreform-Enquête-Commission des Jahres 1875 gewisse, von den 4 Preussischen Mitgliedern der letzteren Commission abgegebene „Erklärungen" zu citiren. Nach dem erwähnten Bericht haben die Herren von Wedell-Malchow und Fabrikbesitzer Stumm erklärt, bei dem heutigen Besitzstande der Deutschen Bahnen lasse sich eine einheitliche Regelung der Gütertarife nicht durchführen, ohne berechtigte Privatinteressen erheblich zu schädigen; es erscheine deshalb als zwingendes Bedürfniss der Verkehrs- und allgemeinen Wirthschaftsinteressen, dass die Herstellung eines einheitlichen über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichs-Eisenbahnnetzes herbeigeführt werde. Ferner wurde von Seiten der Herren Delbrück und Bergmann erklärt, „dass die Durchführung eines ganz Deutschland umfassenden einheitlichen Tarifsystems nothwendig die Herstellung eines einheitlichen über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichs-Eisenbahnnetzes im Gefolge haben müsse, sei es, dass dieses durch Ankauf von Bahnen, sei es, dass es durch andere Combinationen hergestellt werde, wenn nicht stets wieder neue, den Verkehr tief schädigende Wirrnisse entstehen, oder durch an sich unberechtigte Uebergriffe in wohlerworbene Rechte schwere Verluste für Einzelne und für den Nationalwohlstand eintreten sollen". Wenn vorstehende Erklärungen wirklich sachgemäss sind — bemerkt ein Blatt dazu — dann ist auch nicht daran zu zweifeln, dass die geplante einheitliche gesetzliche Regelung der Gütertarife die Reichs-Eisenbahnfrage der Lösung näher führen soll, freilich unbekümmert um die Schädigung berechtigter Privatinteressen.

In Sachen der Verstaatlichungs-Projecte ist von einer Anzahl neuer Nachrichten Notiz zu nehmen. In erster Linie ist zu constatiren, dass jetzt auch die Köln-Mindener Bahn offiziell in den Kreis der staatlichen Einkaufs-Projecte einbezogen ist. Offiziös wird nämlich Folgendes geschrieben: „Ueber den Erwerb der zum Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmen gehörigen Zweigbahnen Oberhausen-Arnheim und Deutz-Giessen für den Staat, welcher diesem gegen Erstattung der Anlagekosten bekanntlich vertragsmässig vorbehalten ist, schweben mit der Gesellschaft Verhandlungen, die dem Abschlusse nahe sind. Wie wir hören, ist jetzt mit Rücksicht darauf, dass die Abtrennung dieser Zweigbahnen nicht ohne schädigende Rückwirkung auf die Stammbahn und die gesammte wirthschaftliche Lage des Unternehmens sein würde, von Seiten der Staatsregierung bei der Gesellschaft in Anregung gebracht worden, ob sie nicht vorziehen würde, das ganze Unternehmen gegen angemessene Entschädigung an den Staat zu überlassen. Dem Vernehmen nach will die Gesellschafts-Direction zunächst in der Ende Juni stattfindenden ordentlichen Generalversammlung der Actionäre eine Beschlussfassung herbeiführen". Die Direction selbst sagt in ihrer Einladung zur Generalversammlung über diesen Gegenstand Folgendes: „Wir bringen zur Kenntniss unserer Actionäre, dass bei Gelegenheit der mit der Königlichen Staatsregierung wegen der Abtretung der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn und der Köln-Giessener Eisenbahn nebst der festen Rheinbrücke an den Staat gepflogenen Verhandlungen am 19./21. d. Mts. die Frage wegen einer eventuellen Ueberlassung des ganzen Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens an den Staat zur Anregung gebracht worden ist. Wir haben uns nicht für berechtigt gehalten, ohne ausdrückliches Mandat einer Generalversammlung unserer Actionäre in desfallsige Verhandlungen einzutreten; wir werden aber in der nächsten, im Juni d. J. abzuhaltenden regelmässigen Generalversammlung einen Beschluss darüber einholen, ob wir wegen der eventuellen Verstaatlichung des ganzen Unternehmens mit der Königlichen Staatsregierung in Verhandlungen eintreten sollen, und unterlassen nicht, dies schon jetzt zur Kenntniss der Actionäre zu bringen". Es wird hier vielfach angenommen, dass die Direction mit Aufnahme der Kaufsofferte in die Tagesordnung der Generalversammlung nur ihrer Pflicht gegen die Actionäre genügt haben wollte, ohne dass sie selbst geneigt sei, die Offerte zu unterstützen. So schädlich auch die Rückwirkung der Abtrennung von Deutz-Giessen und Oberhausen-Arnheim auf das Stamm-Unternehmen sein würde, so ist doch für die Direction die Annahme erlaubt, dass eben wegen dieser Schädigung der Preussische Landtag die Verstaatlichung jener beiden Strecken nicht gutheissen würde und somit kein Grund vorhanden wäre, eine für den Verkauf der ganzen Bahn obwaltende Zwangslage anzunehmen.

Während die Köln-Mindener Bahn den Verstaatlichungs-Projecten neu hinzutritt, werden die betreffenden Nachrichten in Bezug auf die Hessische Ludwigsbahn, welche von uns bereits als unzutreffend bezeichnet waren, durch die folgende Mittheilung in der amtlichen „Darmstädter Zeitung" offiziell dementirt. Das genannte Hessische Blatt schreibt:

„An der Mittheilung der „Augsburger Allgemeinen Zeitung", wonach zwischen Bayern und Hessen Verhandlungen schweben sollten, um eine in den Händen Bayerns liegende Bahnverbindung zwischen Unterfranken und der Pfalz herzustellen, sei kein wahres Wort. Solche Verhandlungen schwebten weder zwischen der Hessischen Regierung und Bayern, noch auch seien dergleichen zwischen der Ludwigsbahn und Bayern wegen Abtretung von Linien der Ludwigsbahn im Gange, noch hätten überhaupt solche Verhandlungen stattgefunden".

Aus den Kreisen hiesiger Actionäre der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft ist für die am 29. k. M. stattfindende Generalversammlung, welche in definitiver Abstimmung über den Uebergang des Berlin-Stettiner Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat nach Massgabe des bekannten Vertrags-Entwurfs Beschluss zu fassen haben wird, ein Amendement angemeldet worden, das die Erhöhung der staatsseitig zu gewährenden Rente von 4¾ auf 5 pCt. verlangt. Wie die „Nordd. Allg. Ztg." offiziös versichert, wird die Staatsregierung auf eine Erhöhung der Rente von 4¾ pCt. nicht eingehen und einen dahin zielenden Beschluss als mit dem Abbruch der Verhandlungen gleichbedeutend erachten. Dem Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ist Seitens der Staatsregierung eine über diese Auffassung derselben keinen Zweifel lassende Eröffnung gemacht worden.

Schon bei Gelegenheit der stattgehabten Eisenenquête hatten wir Veranlassung genommen, auf das dort constatirte eigenthümliche Verhalten der Eisenindustriellen hinzuweisen, welche kein Bedenken tragen, ihre Preise für Schienen höher zu normiren, wenn es sich um Lieferungen im Inlande handelt, dagegen ihre Preise zu ermässigen, wenn Submissionen im Auslande in Frage kommen. Ein neuerliches, recht eclatantes Beispiel aus dieser Praxis unserer Eisenindustriellen liefern die beiden nachstehenden Submissionsbedingungen für die Holländische Staatsbahn und die Main-Weserbahn, von denen wir hier Notiz nehmen, weil dergleichen für die Höhe der Betriebskosten der Eisenbahnen von Belang sind. Die betreffenden Resultate sind:

	Mark pro 1 000 kg. 1. für die Holländische Staatsbahn franco Zwolle oder Triburg	2. für die Main-Weser- (Preuss. Staats-) Bahn franco Friedberg
1. Rheinische Stahlwerke Ruhrort . . .	100,00	148,00
2. Moss Bay Hemitite Iron Co. Workington	104,00	—
3. Bolckôw Vaugham & Co. lim. Middelsbro	105,00	—
4. Société John Cockerill Seraing	105,15	—
5. Bochumer Verein in Bochum	108,70	147,70
6. Union in Dortmund	116,40	147,00
7. Hörder Bergwerks- und Hüttenverein .	119,70	147,60
8. Fr. Krupp in Essen	123,80	148,00

Es ergiebt sich aus dieser Zusammenstellung einmal, dass, während die Hauptbedingungen bei beiden Bahnen gleich waren, die Deutschen Werke für eine ausländische Bahn 20—48 pCt. billigere Gebote abgaben als für eine Preussische Staatsbahn, ferner, dass Englische und Französische Werke sogar von Deutschen unterboten wurden. Ueberdies ist noch zu bemerken, dass bei den Submissionen für Deutsche Bahnen ausländische Werke sich fast gar nicht mehr an denselben betheiligen, da die Bahnen theils mit Rücksicht auf die Tendenzen der Regierung, theils im Interesse der heimischen Industrie die ausländische Concurrenz meist unberücksichtigt lassen. Die Deutschen Werke benutzen indess diese Conjunctur in der Weise, dass sie die Preise festsetzen und die Lieferungen unter sich zu Preisen vertheilen, welche, wie schon gesagt, um 48 pCt. höher sind, als die vom Auslande geforderten. Wozu unter solchen Umständen ein Zoll auf Eisen gelegt werden soll, ist in der That nicht einzusehen, wenn man nicht etwa damit bewirken will, dass dies eben geschilderte Treiben noch weiter seinen Fortgang nimmt.

In Sachen des Mehlverkehrs aus Ungarn nach Holland und England kommt aus Pest von competenter Seite die Mittheilung, dass seitens der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft in richtiger Erkenntniss für Holland, England und Belgien billige directe Uebernahmstaxen mit den betheiligten Transportanstalten schon Anfangs vorigen Monats vereinbart wurden und diese Route schon lebhaft in Anspruch genommen wird. Die Transportroute ist zu Wasser bis Regensburg, per Bahn von Regensburg nach Gustavsburg, wonach der Weitertransport per Rheindampfer und zur See erfolgt.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über im Monat Februar d. J. beförderte Züge und deren Verspätungen wurden auf 57 grösseren Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns), mit einer Gesammtlänge von 26 901,50 km, an fahrplanmässigen Zügen befördert: 10 391 Courier- und Schnellzüge, 70 705 Personenzüge, 37 119 gemischte und 63 630 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 100 Courier-, Personen- und gemischte, und 20 738 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 504 710 082 Achskilometer bewegt, von denen 145 323 035 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 118 215 fahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 591 oder 1,34 pCt. (gegen 0,30 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,87 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 531 durch das Abwarten verpäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 1 060 Verspätungen oder 0,89 pCt. (gegen 0,52 pCt. im Vormonat) der beförderten Züge entstanden. In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf 58 Bahnen durch im eigenen Betriebe liegende Ursachen 246 Züge, gleich 0,21 pCt., sonach 0,68 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 501 Anschlüsse versäumt (gegen 81 in demselben Monat des Vorjahres und 301 im Vormonat).

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen — excl. Bayerns — für den Monat März d. J. ergiebt für die 88 Bahnen, welche in dem Zeitraum vom 1. Januar 1878 bis Ende März d. J. im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden können, nachstehende, theilweise auf provisorischen Ermittelungen beruhende Daten: Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Monat März d. J. bei 44 Bahnen = 50,0 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 44 Bahnen = 50,0 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Monat des Vorjahres, und pro Kilometer bei 39 Bahnen = 44,3 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 49 Bahnen = 55,7 pCt. der Gesammtzahl (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende März d. J. bei 38 Bahnen = 43,2 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 50 Bahnen = 56,8 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres, und pro Kilometer bei 1 Bahn = 1,1 pCt. der Gesammtzahl unverändert, bei 31 Bahnen = 35,2 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 56 Bahnen = 63,7 pCt. der Gesammtzahl (darunter 9 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende März d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 242 369 800 ℳ (408 495 900 ℳ Stammactien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 789 278 900 ℳ Prioritäts-Obligationen), und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 474,93 km, so dass auf je 1 km 277 629 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende März d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 3 069 559 057 ℳ (1 099 916 008 ℳ Stammactien, 334 973 400 ℳ Prioritäts-Stammactien und 1 634 669 649 ℳ Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 11 961,38 km, so dass auf je 1 km 256 622 ℳ kommen.

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin im I. Quartal 1879.

Empfang und Versandt.	Steinkohlen und Coaks						Braunkohlen		
	Englische	Ruhrkohle	Zwickauer	Oberschlesische	Niederschlesische	in Summa	Böhmische	Preussische	in Summa
	in Tonnen (1 t = 1 000 kg)								
Summa Empfang	457	22 392	2 113	169 964	29 712	224 638	57 681	30 510	88 191
Summa Versand	22	1 368	40	11 098	1 433	13 961	21 139	1 077	22 216
Bleiben in Berlin	435	21 024	2 073	158 866	28 279	210 677	36 542	29 433	65 975
Im I. Quartal 1878 blieben in Berlin	2 840	25 530	1 282	153 754	20 351	203 757	37 031	20 659	57 690
Mithin im I. Quartal 1879	— 2 405	— 4 506	+ 791	+ 5 112	+ 7 928	+ 6 920	— 489	+ 8 774	+ 8 285

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Actiengesellschaft. (Geschäftsbericht für 1878.) Aller Ungunst der Zeit ungeachtet hat sich das Betriebsergebniss der Gesellschaft auch im verflossenen Jahre als ein günstiges gestaltet, da die erzielten Resultate sowohl eine wenn gleich nur geringe Zunahme der Frequenz auf dem Bahngebiet, als auch eine Steigerung des Reingewinnes aufweisen. Das dem Betrieb zur Ausnutzung überwiesene Bahnnetz ist durch neue Anlagen um 8 055 m Geleise erweitert, und war solches damit bis zum Ende des Jahres 1878 bereits auf 100 039 lfd. m Geleise angewachsen. Diese Vermehrung der Geleisanlagen vermochte jedoch einen bedeutenden Einfluss auf die Erhöhung der Einnahmen deshalb nicht auszuüben, weil die neu hinzugetretene Strecke Schlesisches Thor nach Treptow erst am 5. Juli, das Reststück dieser Linie von der Neuen Rossstrasse bis zum Spittelmarkt sogar erst am 16. September in Betrieb gesetzt werden konnten. Die neu erbaute Bahn vom Hafenplatz nach der Kronenstrasse, Ecke der Jerusalemerstrasse, ist erst am 31. December eröffnet worden. — Auf dem gesammten Bahnnetze der Gesellschaft sind 28 200 000 Personen, mithin 2 000 700 mehr als in 1877 befördert und 192 394 ℳ mehr eingenommen worden. Davon entfallen 267 216 Personen und 52 132 ℳ Einnahme auf die neuen Strecken. Das alte Netz ist somit betheiligt an der Mehrbeförderung mit 2 432 784 Personen und an der Mehreinnahme mit 140 262 ℳ — Von den ungünstigen Zeit- und Witterungsverhältnissen wurden zumeist die nach den Vororten Berlins führenden Linien betroffen; dieselben haben sich namentlich in der Abnahme des Sonntagsverkehrs fühlbar gemacht und ein weiteres Fallen sowohl der Frequenz als auch der Einnahme herbeigeführt. Auf 100 in einer Woche beförderte Personen fielen auf den Sonntagsverkehr 13,78 gegen 14 Personen im Vorjahre, während die Einnahme von 18,13 ℳ auf 17,71 ℳ zurückgegangen ist. Dieser Rückgang fand aber seinen Ausgleich in den niedrigen Futterpreisen des Jahres 1878. Das Futterconto weist trotz der Vermehrung des Durchschnitts-Pferdebestandes um 51 Stück und des Mehrverbrauchs von 18 685 Rationen gegen das Vorjahr doch eine Minderausgabe von 59 155 ℳ nach, welche auf den Ausgabe-Procentsatz von wesentlichem Einfluss war. Die um 192 394 ℳ erhöhte Einnahme, der nur eine Mehrausgabe von 20 718 ℳ gegenübersteht, ermässigte den Procentsatz der Ausgaben gegenüber den Einnahmen um 2,2 pCt. und ermöglichte die Verthei-

lung einer Dividende von 7½ pCt., nachdem auf den Bahnkörper und die Gebäude, die Pferde, Wagen, Mobilien und Utensilien, Geschirre und Uniformen der erhebliche Betrag von 646 042 *M.* abgeschrieben, die Tantièmen berichtigt und dem Reservefonds 52 550 *M.* zugeführt worden sind. Laut der dem Berichte besonders beigelegten Uebersicht ist sowohl der letztere Fonds als auch die aus den Abschreibungen gewonnene Summe ausschliesslich in den solidesten Werthen, als Preussischen Consols, Provinzial-Pfandbriefen und Rentenbriefen zinsbar angelegt, woraus die Actionäre die beruhigende Gewissheit schöpfen dürfen, dass die Verwaltung nicht nur eine entsprechende Verzinsung des Anlagecapitals im Auge behält, sondern auch für die Amortisation desselben und die unausbleiblichen Erneuerungen des Bahnkörpers etc. rechtzeitige Vorsorge getroffen hat. – Die am 18. Juli v. J. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung hat bekanntlich zur Erweiterung des Unternehmens, insbesondere zur Herstellung neuer Linien eine Anleihe von 5 000 000 *M.* durch Ausgabe von 5procentigen Prioritätsobligationen beschlossen. Von diesem Betrage sind im Jahre 1878 3 000 000 *M.*, im Laufe dieses Jahres 2 000 000 *M.* begeben worden.

Von dem dieser Generalversammlung unterbreiteten Bauprogramm sind inzwischen folgende Theile zur Ausführung gelangt:

1. Die Theilstrecke der Linie Spittelmarkt-Treptow:
   a) vom Schlesischen Thor nach Treptow, und
   b) von der Neuen Rossstrasse nach dem Spittelmarkt;
2. die Bahn vom Zoologischen Garten nach der Potsdamerstrasse, die am 1. April 1879 dem Betriebe übergeben wurde;
3. von der Linie Hafenplatz-Hausvoigteiplatz, der zwischen ersterem und der Jerusalemerstrasse (Ecke der Kronenstrasse) liegende Theil;
4. das zweite Geleise auf dem Platze vor dem Brandenburger Thore;
5. ein grosser massiver Stall für 118 Pferde auf dem Bahnhofe in der Manteuffelstrasse;
6. die Lackirwerkstätte auf dem Gesundbrunnen.

Dagegen konnte der Bau gerade derjenigen Linien, deren Herstellung im öffentlichen Verkehrsinteresse vom Publikum unausgesetzt gefordert wird, wegen der noch immer fehlenden behördlichen Bauerlaubniss bisher nicht in Angriff genommen werden. Hierher gehören in erster Reihe:

a) die Bahn in der Oranienstrasse von der Lindenstrasse nach dem Görlitzer Bahnhof und die Verbindungsanlagen in der Kochstrasse, durch welche ein directer Verkehr zwischen dem Potsdamer, Dresdener und Anhalter Bahnhof einerseits und Görlitzer Bahnhof andererseits hergestellt sein würde;
b) der Schluss der Ringbahn durch Einfügung des noch fehlenden Stückes vom Landsberger Thor durch die Straussbergerstrasse, die Frankfurterstrasse, die Andreasstrasse über die Schillings- und Zwillingsbrücke bis zur Köpnikerstrasse, und
c) die Linie von der Charlottenstrasse nach dem Cöllnischen Fischmarkt.

Die Vervollständigung der Pankower Linie durch Fortführung derselben vom Schönhauser Thor durch beide Schönhauser- und Rosenthalerstrasse bis zum Haak'schen Markt kann erst nach Vollendung der städtischen Canalisation, die äusserem Vernehmen nach im Jahre 1880 erfolgen soll, bewirkt werden.

Das in der Ringbahn noch vorhandene, die Regelmässigkeit des Betriebes beeinträchtigende eingeleisige Stück auf der Unterbaumbrücke wird nach Fertigstellung der massiven Brücke voraussichtlich noch in diesem Jahre mit zwei Geleisen versehen werden können.

Die für alle eben gedachten Linien nöthigen Wagen, zu deren Beschaffung die vorerwähnten Geldmittel bewilligt wurden, sind bestellt und zum Theil bereits im Besitze der Gesellschaft. Der noch fehlende Rest kommt im Laufe dieses Frühjahrs zur Ablieferung.

In dem der ausserordentlichen Generalversammlung erstatteten Bericht wurde die Bedeutung der der Grossen Internationalen Pferdeeisenbahn-Actiengesellschaft concessionirten Bahn vom Potsdamer Platz durch die Potsdamerstrasse nach Schöneberg hervorgehoben.

Nach dem mit dieser Gesellschaft getroffenen Abkommen ist der Bau und Betrieb der Bahn nunmehr der Grossen Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft übertragen. Der zwischen der Weichbildgrenze und Schöneberg belegene Theil ist im Bau begriffen und wird in Kürze fertiggestellt sein, so dass die Bahn vom Endpunkt in Schöneberg bis zur Potsdamer Brücke demnächst dem Betriebe übergeben werden kann. Die Verlegung von Geleisen in dem zwischen der eben genannten Brücke und dem Potsdamer Thore gelegenen Theile der Potsdamerstrasse ist von der Verbreiterung des Strassendammes durch Freilegung von Vorgartentheilen abhängig. Die Enteignung ist in vollem Gange und wird voraussichtlich in kurzer Frist ausgeführt sein, so dass noch im Laufe dieses Sommers der Bau vorgenommen und der Betrieb auf der ganzen Linie eröffnet werden könnte, wenn nicht noch in letzter Stunde neue Schwierigkeiten entgegentreten sollten.

Was den Betrieb betrifft, so waren am Schlusse des Jahres 1878 100 039 m im Betriebe. Auf diesem Bahnnetz wurden befördert: gegen einzeln gelöste Fahrscheine 27 176 005 Personen, Einzelfahrten von Postschaffnern 18 000 Personen, Einzelfahrten auf Grund von 500 an Beamte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ausgegebene besondere Abonnements 30 000 Personen; ferner schätzungsweise: Einzelfahrten auf Grund der ausgegebenen 2 275 besonderen Abonnements für Polizeibeamte 136 500 Personen, Einzelfahrten auf Grund der an Schulkinder ausgegebenen 9 400 besonderen Abonnements 564 000 Personen, Einzelfahrten auf Grund der ausgegebenen 412 gewöhnlichen Abonnements 150 000 Personen, unentgeltliche Fahrten aller zur freien Fahrt Berechtigten 124 795 Personen, zusammen rund 28 200 000 Personen, mithin durchschnittlich den Tag 77 260 Personen. Die Einnahmen aus der Beförderung dieser Personen betrugen 3 725 878 *M.* oder täglich im Durchschnitt 10 208 *M.* Hiernach wurden gegen das Vorjahr 2 700 000 Personen mehr befördert und 192 394 *M.* mehr eingenommen. Das Gesammtergebniss dürfte hiernach als ein befriedigendes zu bezeichnen sein. Es lässt sich allerdings nicht verkennen, dass ein wesentlicher Antheil an diesem Resultate dem Hinzutreten der Linie nach Treptow zu verdanken ist. Immerhin entfällt aber auch ein namhafter Theil auf die alten Linien im Innern der Stadt. Der Verkehr auf den nach den Aussenorten führenden Linien hat für das Jahr 1878 im Ganzen eine Steigerung nicht erfahren. Die allgemeine Ungunst der Zeit und namentlich auch die ungünstigen Witterungsverhältnisse beeinflussten denselben derart, dass es schon besonders zufriedenstellend erscheinen muss, wenn der geringere Verkehr auf einzelnen Aussenlinien durch einen stärkeren auf anderen ausgeglichen wird und sich nicht ein allgemeiner Rückgang auf diesen Linien ergiebt. Eine besondere Tabelle stellt nach den Monaten geordnet die Betriebsergebnisse der einzelnen Linien dar. Es ist unter Anderem aus derselben ersichtlich, dass im Jahre 1878 im Ganzen 374 117 einspännige und 666 581 zweispännige, zusammen 1 040 698 einzelne Fahrten mit zusammen 5 193 221 km gemacht, 27 176 005 Personen gegen Fahrscheine befördert und 3 725 878 *M.* vereinnahmt worden sind. Bei einem Durchschnittsbestande von 1 036 Pferden, einschliesslich der Kranken-, Arbeits-, Vorspannpferde etc., entfällt auf das einzelne Pferd im Durchschnitt eine Leistung von täglich 23,800 km, beziehungsweise die Beförderung von 72 Personen und 9,85 *M.* Einnahme. Auf die einzelne Fahrt kommen im Durchschnitt 26 Personen und 3,58 *M.* Einnahme. Die Durchschnittseinnahme für eine beförderte Person stellt sich auf 0,137 *M.* Die Gesammtausdehnung des Bahnnetzes beziffert sich auf 56,355 m directe Entfernung. Den stärksten Verkehr wies der 11. Juni, ein Dienstag, mit 116 937 Personen (1877: 101 714), den geringsten Sonntag, der 27. Januar, mit 53 104 Personen auf. Die grösste Einnahme entfällt auf Sonntag, den 21. Juli, mit 18 386 *M.* (1877: 17 759), die geringste auf Freitag, den 11. Januar, mit 7 006 *M.* Eine ferner anliegende graphische Darstellung zeigt das Steigen und Fallen der Einnahmen von Woche zu Woche im Vergleich mit den Vorjahren. Die Einnahmen im Jahre 1878 betrugen 3 747 428 *M.* gegen 3 567 880 *M.* in 1877, die Ausgaben 2 051 077 *M.* gegen 2 030 359 *M.* in 1877, der Ueberschuss mithin 1 696 352 *M.* gegen 1 537 521 *M.* in 1877. Die Mehreinnahme des Jahres 1878 gegen die des Vorjahres betrug somit 179 549 *M.*, während die Ausgaben nur um 20 718 *M.* gewachsen sind. Obgleich die Verwaltung bemüht ist, überall die strengste Oeconomie einzuhalten, so ergeben sich doch naturgemäss in einzelnen Titeln von Jahr zu Jahr grössere Ausgaben. Zu diesem Posten sind namentlich zu rechnen: die Unterhaltung der Wagen und des Bahnkörpers und in geringerem Umfange auch diejenigen Titel, auf welchen Gegenstände grösserer Abnutzung verrechnet werden. Die Arbeiten bei der Canalisation der Stadt Berlin verursachten der Gesellschaft erhebliche Unkosten, die im Jahre 1877 11 663 *M.*, im Jahre 1878 aber bereits 33 217 *M.* betragen haben. Der Procentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen betrug im Jahre 1878 54,7 pCt., im Jahre 1877 56,91 pCt., im Jahre 1876 58,98 pCt. Zu dem oben angegebenen Ueberschuss von 1 696 352 *M.* treten noch hinzu die eingenommenen Zinsen und ein kleiner Coursgewinn auf dem Cautionsconto mit 20 691 *M.*, sowie der Gewinnvortrag aus 1877 mit 8 853 *M.*, ergiebt 1 725 897 *M.* Von diesem Betrage kommen in Abzug: die gezahlten Hypothekenzinsen mit 13 663 *M.*, der Stempel und die Druckkosten für die begebenen 3 000 000 *M.* Prioritätsobligationen mit 6 346 *M.*, die Abschreibungen für Pferde, Wagen, Mobilien, Utensilien, die Bekleidungsgegenstände, die Geschirre, die Bahnhofsgebäude und den Bahnkörper mit 646 042 *M.*, zur Bildung des Reservefonds nach § 40 des Statuts 52 550 *M.*, zusammen 718 601 *M.*, es bleiben somit übrig 1 007 296 *M.* Dieselben sind verwandt worden zur Bezahlung einer Dividende von 7½ pCt. an die Actionäre mit 900 000 *M.*, der Tantième an den Aufsichtsrath mit 52 549 *M.*, einer gleichen Tantième an die Direction und deren Beamte mit 52 550 *M.* und auf neue Rechnung werden vorgetragen 2 196 *M.*

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Vorsitzende der Königlichen Direction der Ostbahn zu Bromberg, Geheimer Baurath Wex, ist zum Eisenbahn-Directions-Präsidenten mit dem Range eines Raths zweiter Classe ernannt worden.

Das bisherige Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Commission (Bergisch-Märkische) zu Cassel, Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Naumann, ist in seiner Eigenschaft als Directions-Mitglied zur Ostbahn nach Stolp versetzt und sind demselben die Functionen des Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Stolp übertragen worden.

Der Regierungs-Assessor Etzdorf, bisher bei der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Glogau, ist zur Verwaltung der Ostbahn versetzt und mit der commissarischen Wahrnehmung der Functionen des administrativen Mitgliedes der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Stolp betraut worden.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Siecke, bisher bei der Ostbahn zu Thorn, ist zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Cassel versetzt und mit der commissarischen Wahrnehmung der Functionen des technischen Mitgliedes der Königlichen Eisenbahn-Commission daselbst betraut worden.

Der Regierungs-Assessor Dr. Schroeder, bisher bei der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken beschäftigt, ist zur Oberschlesischen Eisenbahn versetzt und mit der commissarischen Wahrnehmung der Functionen des administrativen Mitgliedes der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Glogau betraut worden.

Der frühere Gerichts-Assessor Körte, beschäftigt bei der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden, ist zum Regierungs-Assessor ernannt worden.

Der Maschinen-Ingenieur Eibach ist zum Eisenbahn-Maschinenmeister ernannt, als solcher bei der Ostbahn angestellt und der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Stolp überwiesen worden.

Bei der Königlichen Eisenbahn-Commission (Berlin-Blankenheim) zu Berlin treten in den Betriebsdienst über:

der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Ballauff zu Berlin als Betriebs-Inspector,

der Maschinenmeister Lamfried zu Berlin als Betriebs- und Werkstatts-Maschinenmeister und

der Eisenbahn-Baumeister von Schütz zu Berlin als Vorsteher des technischen Bureaus der Eisenbahn-Commission.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector van den Bergh ist, unter Versetzung von Barby nach Berlin, die Verwaltung der für die Strecke Berlin-Blankenheim eingerichteten Bau-Inspection übertragen.

Versetzt sind:

der bei der Ostbahn angestellte Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Porsch von Bromberg nach Thorn,

der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Roth von der Oberschlesischen Eisenbahn an die Ostbahn, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Insterburg,

der bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn angestellte Maschinenmeister Farwick von Elberfeld nach Langenberg und

die bei der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn angestellten Maschinenmeister Oestreich zu Hanau, Bellingrodt zu Fulda und Kleemann zu Halle a. d. S. resp. nach Fulda, Hanau und Eschwege.

Literatur.

—st.— **Rückblicke auf die Entwickelung der Ungarischen Volkswirthschaft im Jahre 1878.** Separatabdruck aus dem „Pester Lloyd". Redigirt von Dr. K. Mandello. Mit 2 Tafeln (26 Tabellen). Budapest. 1879.

Ungarn, das von der Natur so reich gesegnete Land, hat in der neueren Zeit durch seine Bestrebungen auf Hebung der Volkswirthschaft die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Wenn diese Bestrebungen, theilweise veranlasst durch Kriegs- und Elementarfälle, auch nicht immer von gewünschtem Erfolge waren, so ist doch gegen früher ein bedeutender Fortschritt zu constatiren. Es wird daher gewiss für Manchen von Interesse sein, von der vorliegenden Publication Einsicht zu nehmen. Der Inhalt zerfällt in folgende 9 Abschnitte: I. Allgemeine Charakteristik; II. Die Börse; III. Die Oesterreichisch-Ungarische Bank; IV. Verkehrswesen; V. Versicherungswesen; VI. Geschäftsgang; VII. Industrie und Gewerbewesen; VIII. Handels- und Credit-Gesetzgebung; IX. Schlussbetrachtung. Mehrere Abschnitte sind Originalabhandlungen verschiedener Autoren.

—st.— **Die Tachymetrie.** Kurze Darstellung des Wesens dieser neueren Aufnahmsmethode. Nach practischen Studien zusammengestellt von Josef Ceipeck, Hauptmann des Geniestabes. Mit 1 Tafel. Wien 1878. Verlag des K. K. technischen und administrativen Militär-Comité.

Die Tachymetrie hat in den letzten Decennien eine grosse Bedeutung erlangt. Vorliegende Abhandlung, deren Aufgabe es ist, dieses Aufnahmsverfahren, soweit es durch Wort und Bild möglich ist, leicht verständlich und anschaulich vorzuführen, dürfte daher gewiss manchem Techniker willkommen sein. Der Preis beträgt nur 50 Kr. Oe. W.

Miscellen.

Beladen der Locomotiv-Tender mit Kohlen mittelst des Ueberladekrahnes nach Wendt's Patent. Die Marienburg-Wlawkaer Eisenbahn-Direction hat zum Beladen der Locomotiv-Tender mit Kohlen vor längerer Zeit auf den Stationen Marienburg und Illowo feste Krähne von 2 000 kg Tragfähigkeit mit selbstthätigem Ausleger — construirt nach dem dem Maschinen-Ingenieur Wendt patentirten System — mit gutem Erfolge eingeführt.

Der Krahn besteht aus einem festen aus [Eisen hergestellten Bock mit Winde und einem und die Horizontalaxe drehbaren Ausleger mit eigenthümlich geformtem Haupte.

Mittelst eines dreitheiligen Bügels, der hier mit den eisernen 1 250—1 500 kg Kohle fassenden Kohlenkasten fest verbunden ist, werden letztere bis in Höhe des Auslegerhauptes gehoben und durch den nun selbstthätig nach vorne schlagenden Ausleger sicher und ohne Verdrehungen, stets parallel mit der Geleisachse bis über die Mitte des Tenders geführt, woselbst durch Oeffnen der Bodenklappen die Entladung erfolgt.

Die Construction ist einfach, die Ueberladung geschieht selbstthätig, sicher und ohne Verdrehung der Last, und in Ruhestellung befindet sich Krahn und Ausleger stets ausserhalb des freien Profils.

Den Bau dieser Krähne hat die Firma „van der Zypen und Charlier in Deutz" übernommen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Betriebsstörungen.

Donau-Drau Eisenbahn. Der Verkehr zwischen den Stationen Kaposvár und Báttaszék musste in Folge Hochwassers und Erdabrutschungen am 25. April l. J. eingestellt werden.

2. Personenverkehr.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. Mai cr. ab kommen zwischen Torgau, Station der Halle-Sorau-Gubener Bahn und den diesseitigen Stationen Annaburg und Wittenberg via Falkenberg directe Personenzug-Billets zur Ausgabe.

Näheres bei den betreffenden Billet-Expeditionen. Berlin, den 24. April 1879. Die Direction. (551)

3. General-Versammlungen.

K.K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Reichenberg-Pardubitz.) Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Actionäre zur XXVI. (ordentlichen) General-versammlung einzuladen, welche am 30. Mai 1879 um 10 Uhr Vormittags auf dem Wiener Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1878;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1878;
3. Erneuerungswahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1879.

Gemäss § 26 der Statuten, wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis 16. Mai, 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Haupt-Cassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin, oder bei den Herren M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/Main deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Consignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf Eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Vom 31. Mai d. J. an können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblanquette werden bei den Erlagscassen unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 24. April 1878. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (570)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Gemäss der §§ 44, 46 des Statuts laden wir hierdurch die Actionäre unserer Gesellschaft zur diesjährigen ordentlichen General-Versammlung auf Dienstag,

den 20. Mai d. J., Nachmittags 4 Uhr, in unser Geschäftslocal hier, Holländischestrasse 19, ein.

Tagesordnung:

1. Vorlage und Berathung der Bilanz und des Geschäftsberichtes pro 1878.
2. Wahl zweier Verwaltungsraths-Mitglieder.
3. Zustimmung zur Uebernahme des Betriebes auf der Verbindungsbahn bei Dortmund zwischen den Bahnhöfen der Rheinischen und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.
4. Beschlussfassung über die Ausführung des § 40 der Statuten.
5. Beschlussfassung über die Abänderung des § 42 der Statuten.

Behufs Legitimation zur Theilnahme an der General-Versammlung verweisen wir auf § 41 des Statuts mit dem Bemerken, dass ausser der Gesellschaftsdirection die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin Depotstelle ist. Dortmund, 26. April 1879. Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. Die Direction. gez. R. Staberow. (564)

K. K. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn. Einladung zur XII. ordentlichen Generalversammlung. Nach Vorschrift des § 25 der gesellschaftlichen Statuten werden die stimmberechtigten Actionäre der K. K. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn zu der zwölften ordentlichen Generalversammlung eingeladen, welche Donnerstag, den 29. Mai cr., um 10 Uhr Vormittags in Wien am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe im IX. Bezirke, Rossau, Althanplatz No. 3, abgehalten wird.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Geschäftsbericht pro 1878.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen pro 1878.
3. Neuwahl für drei statutenmässig austretende Mitglieder des Verwaltungsrathes mit fünfjähriger Functionsdauer (§ 35 der Statuten).
4. Ersatzwahl für zwei in Erledigung gekommenen Stellen eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes, beide mit zweijähriger Functionsdauer (§ 36 der Statuten).
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen pro 1879.
6. Bestimmung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Mitglieder des Verwaltungsrathes (§ 45 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche bei dieser Versammlung zu erscheinen beabsichtigen, werden ersucht, in Gemässheit des § 23 der Statuten die im § 21 daselbst festgesetzte Anzahl von wenigstens 40 Stück Actien bis längstens 15. Mai 1879 entweder in Wien bei der gesellschaftlichen Hauptcassa (am Bahnhofe im IX. Bezirke, Althanplatz No. 3), oder in Prag bei der Stationscassa am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe, oder in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank oder endlich in Berlin bei der Direction der Discontogesellschaft zu erlegen und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang zu nehmen.

Bei solchen Deponirungen sind nebst den Actien bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien zwei, bei der Stationscassa in Prag und bei den genannten Bankinstituten im Auslande jedoch drei arithmetisch geordnete und von den Herren Deponenten eigenhändig unterfertigte Consignationen einzubringen, deren Eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich rückgestellt wird.

Die deponirten Actien können sofort nach abgehaltener Generalversammlung gegen Abgabe der Empfangsbestätigungen wieder behoben werden.

Laut der bezüglichen statutarischen Bestimmung geben je 40 Actien das Recht auf Eine Stimme; es darf aber ein Actionär nicht mehr als zwanzig Stimmen im eigenen und Vollmachtsnamen in sich vereinigen.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen, in welchem Falle sie die auf der Rückseite ihrer Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht eigenhändig zu unterzeichnen und längstens bis 28. Mai 1879 bei der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien vorzuweisen haben.

In Gemässheit des § 28 der Statuten wird der zum Vortrage kommende Geschäftsbericht, sowie der sub 2 der Tagesordnung erwähnte Bericht des Revisionsausschusses acht Tage vor der Generalversammlung im Büreau der Gesellschaft aufgelegt und jedem der Herren Actionäre, welcher sein Stimmrecht nachgewiesen hat, ein Druckexemplar davon erfolgt werden. Wien, am 23. April 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (546)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. In Ausführung des Beschlusses der ausserordentlichen General-Versammlung vom 3. April cr. laden wir die Actionäre unserer Gesellschaft zu einer

neuen ausserordentlichen General-Versammlung auf Donnerstag, den 29. Mai 1879, Vormittags 11½ Uhr,

im grossen Saale des Börsenhauses am Heumarkte hierselbst ergebenst ein.

Gegenstand der Verhandlung ist die Beschlussfassung über einen Vertragsentwurf betreffend den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes event. des Eigenthums der Berlin-Stettiner Eisenbahn auf den Staat, zu welchem ein Antrag, die Staatsrente von 4¾ pCt. auf 5 pCt., das Amortisationscapital von 330 ℳ auf 348 ℳ festzusetzen und dementsprechend die Tantième der Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ändern, eingegangen ist.

Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass der Vertragsentwurf mannigfache Abänderungen des Gesellschaftsstatuts bezweckt, zugleich aber auch die Auflösung der Gesellschaft in Aussicht nimmt und dass nach § 60 des Statuts in dieser neuen General-Versammlung nunmehr zwei Drittel der darin anwesenden oder vertretenen Actionärs die Auflösung für die gesammte Gesellschaft verbindlich aussprechen können.

Im unmittelbaren Anschluss an diese ausserordentliche General-Versammlung wird in demselben Local unsere

jährliche ordentliche General-Versammlung

abgehalten werden, zu welcher wir die Actionäre unserer Gesellschaft hiermit gleichfalls einladen.

In der ordentlichen General-Versammlung werden die in § 57 der Statuten bezeichneten Gegenstände zur Verhandlung kommen, namentlich

1. Jahresbericht des Verwaltungsraths und des Directoriums, sowie Mittheilung über den Reinertrag;
2. Wahl neuer Mitglieder des Directoriums und des Verwaltungsraths.

Die Feststellung des Stimmrechts und die Aushändigung der Eintrittskarten für diese beiden General-Versammlungen erfolgt gegen Präsentation der Actien

in Berlin am 24. Mai cr., Vormittags von 9 bis 12 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr in unserem dortigen **alten** Bahnhofsgebäude, parterre

und

in Stettin am 27. und 28. Mai cr. in dem Verwaltungsgebäude unserer Gesellschaft hierselbst, Carlstrasse 1, während der vorgedachten Stunden.

Es werden dabei die Actien, auf welche Eintrittskarten ertheilt sind, mit einem die Jahreszahl 1879 enthaltenen Stempel in rother Farbe versehen und kann auf so gestempelte Actien bei ihrer etwaigen abermaligen Production für diese General-Versammlungen ein ferneres Stimmrecht nicht ertheilt werden.

An Stelle der Actien werden auch von der Reichsbank oder anderen öffentlichen Instituten ausgestellte Depotscheine, wenn dieselben vor dem 24. Mai cr. ausgefertigt sind, zur Abstempelung zugelassen. Diese Scheine müssen in solchen Fällen aber bis zum Schluss der Abstempelung in unseren Händen verbleiben und werden erst dann gegen die von Commissarien der Gesellschaftsvorstände bei der Empfangnahme ertheilte und von dem Präsentanten mit einer Bescheinigung über den Rückempfang zu versehende Quittung zurückgegeben.

Die Tagesordnungen, sowie die von den Gesellschaftsvorständen erstatteten Berichte können in den letzten 8 Tagen vor den General-Versammlungen in der Registratur unserer Verwaltung, Carlstrasse 1 zwei Treppen rechts hierselbst, entgegengenommen werden. Stettin, den 26. April 1879. Der Verwaltungsrath der Berlin-Stettiner Eisenb.-Gesellschaft. Pitzschky. Ferd. Brumm. Meyer. (550)

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Einladung der P. T. Herren Actionäre zu der am Montag, den 12. Mai 1879, Vormittags 10 Uhr in Prag im gesellschaftlichen Administrationsgebäude, Hyberner Gasse No. 1003/II abzuhaltenden XII. ordentlichen Generalversammlung.

Tagesordnung.

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Verwaltungsjahr 1878 im Zusammenhange mit den von der ausserordentlichen Generalversammlung vom 17. September 1877 gefassten Beschlüssen.
2. Bericht des Revisionsausschusses, betreffend die Jahresrechnung pro 1878.
3. Neuwahl für die statutenmässig austretenden Verwaltungsräthe.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung und Adjustirung der Gesellschaftsrechnungen pro 1879.

An der Generalversammlung können nach § 20 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 8 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung, d. i. bis 4. Mai bei einer der nachbenannten Cassen hinterlegt haben, und zwar:

in Prag bei der Direction der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn,
in Wien bei der K. K. priv. Oesterreich. Creditanstalt für Handel u. Gewerbe,
in Tetschen bei der Tetschner Sparcasse,
in Böhm.-Leipa bei der Filiale der Böhmischen Escomptebank,
in Warnsdorf bei der Filiale der Böhmischen Escomptebank.

Für die hinterlegten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Herren Actionäre können sich bei der Generalversammlung auch durch Be-

vollmächtigte vertreten lassen, die aber selbst stimmfähige Mitglieder der General-versammlung sein müssen.

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann nach § 24 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Herrn Actionär 8 Tage vor der Generalversammlung zugemittelt werden. Prag, am 10. April 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (491)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Die diesjährige ordentliche General-Versammlung findet hierselbst

am 29. Mai cr., Nachmittags 3 Uhr, im neuen Börsengebäude, Wallstrasse No. 6, statt, wozu die Herren Actionäre hierdurch eingeladen werden.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

I. Die in dem § 26 (auch Nachträge I Art. 1 und III Art. 5) der Gesellschafts-Statuten sub 1, 2 und 3 aufgeführten Gegenstände.

II. Neu- beziehungsweise Ersatzwahlen für Direction und Verwaltungsrath.

Die Actien müssen behufs Theilnahme an der General-Versammlung an einer der nachfolgend bezeichneten Stellen:

entweder in Breslau bei der Hauptcasse unserer Gesellschaft, Berlinerstrasse No. 76,

oder in Berlin bei der Direction der Discontogesellschaft

gemäss § 31 der Gesellschaftsstatuten spätestens 3 mal 24 Stunden vor der Versammlung deponirt werden.

Die Stimmzettel werden den hiesigen Deponenten sofort bei der Deposition, den Berliner Deponenten am Vormittag der Versammlung bei unserer Hauptcasse ausgehändigt.

Die Legitimationsprüfung wird in dem oben bezeichneten Versammlungslocale bereits von 2½ Uhr ab stattfinden.

Jahresberichte werden bei unserer Hauptcasse vom 21. Mai cr. ab ausgegeben. Breslau, den 24. April 1879. Der stellvertretende Vorsitzende des Verwaltungsraths. Beck. (544)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. General-Versammlung. Die Herren Actionäre werden hiermit in Kenntniss gesetzt, dass die fünfundzwanzigste (ordentliche) General-Versammlung der Gesellschaft am 28. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr in Wien (Saal des Ingenieur- und Architecten-Vereines, Stadt, Eschenbachgasse No. 9) stattfinden wird.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Jahresberichtes;
2. Genehmigung des Rechnungs-Abschlusses für 1878;
3. Theilweise Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Der General-Versammlung können nur diejenigen Actionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachstehenden Cassen hinterlegt haben,

in Wien bei der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der Liquidatur der Gesellschaft, Südbahnhof,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
in Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne,
„ Paris bei der Depot-Cassa der Gesellschaft, Rue Laffitte 17,
„ London bei den Herren N. M. Rothschild & Söhne.
„ Mailand bei der Cassa di Risparmio,
„ Genf bei den Herren Lombard, Odier & Co.,
„ Lyon bei den Herren P. Galline & Co. und bei Veuve Morin, Pons & Co.

Gegen die deponirten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten zur General-Versammlung ausgefolgt.

Die zur Theilnahme an der General-Versammlung berechtigten Actionäre können sich durch einen anderen Actionär vertreten lassen, der selbst das Recht der Theilnahme hat.

Im Vertretungsfalle muss die auf der Legitimationskarte vorgedruckte Vollmacht von dem Vollmachtgeber eigenhändig ausgefüllt, unterzeichnet und spätestens bis zum 24. Mai l. J. in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft (Südbahnhof) vorgewiesen werden. Wien, am 26. April 1879. Der Verwaltungsrath. (545)

---

4. Coupon-Ausgabe.

Berlin - Stettiner Eisenbahn. Die Ausreichung der Zinsscheinbogen Serie III zu unseren Prioritäts-Obligationen III. Emission erfolgt gegen Rückgabe des mit Serie II ausgegebenen Talonscheins Zug um Zug

in Berlin vom 13. bis incl. 15. Mai cr. von 9 Uhr Morgens bis 1 Uhr Mittags in unserem dortigen alten Empfangsgebäude und hier bei unserer Hauptcasse von jetzt ab in den Vormittagsstunden.

Es wird ersucht, den Talonscheinen, welche nach dem Nominalwerthe und der Nummerfolge der Obligationen zu ordnen sind, ein nach dieser Nummerfolge auf einem ganzen Bogen aufgestelltes Verzeichniss, welches die Namensunterschrift, die Wohnungsangabe des Präsentanten und die Quittung über den Empfang der neuen Serie der Zinscoupons enthält, beizufügen.

Sollte die Auslieferung der neuen Zinsscheinbogen nicht sofort zu ermöglichen sein, so wird über die Abgabe der Talonscheine eine Bescheinigung ertheilt, während die Zinsscheinbogen demnächst am folgenden Tage gegen Rückgabe der Bescheinigung werden ausgehändigt werden. Stettin, 23. April 1879. Directorium. (549)

5. Tarifwesen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. treten theilweise ermässigte Transitfrachtsätze Berlin B. P. M.-Magdeburg für den Verkehr zwischen unserer Station Berlin und den Stationen Blankenburg a/Harz und Langenstein der Halberstadt-Blankenburger Bahn, durch welche eine Gleichstellung der neuen Frachtsätze zwischen Berlin M. H. und den vorgenannten Stationen herbeigeführt wird, in Kraft.

Die neuen Frachtsätze sind bei unseren Expeditionen Berlin und Magdeburg zu erfragen. Berlin, den 24. April 1879. Das Directorium. (566)

Leipzig - Magdeburg - Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Mai d. J. kommt der Nachtrag 3 zum Tarif vom 1. Mai 1878 zur Einführung. Derselbe enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen zu den Tariftabellen, insbesondere Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Europäischem Holz, und ist bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von 0,20 ℳ pro Stück zu haben. Berlin, den 26. April 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (565)

Hannover-Rheinischer Verband. Der für den Transport von Schwefelkiesrückständen und Eisenerzen in Wagenladungen von Linden nach Hörde bestehende directe Ausnahmefrachtsatz von 0,59 ℳ pro 100 kg wird vom 1. Juni cr. ab auf 0,61 ℳ erhöht. Hannover, den 22. April 1879. Königliche Eisenbahndirection. Namens der Verbandsverwaltungen. (547)

Am 1. Mai cr. tritt zum Gütertarife vom 1. Januar 1879 für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischen** Verkehr der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Frachtsätze für Station Friedrichshafen. Verkaufspreis 10 Pf. Köln, 25. April 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (554)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Zu den Tarifheften No. 1 bis 6, 8 und 10 bis 13 für den Schlesisch-Niedersächsischen Güterverkehr treten am 1. Mai cr. die Nachträge No. 2 in Kraft. Dieselben enthalten Ausnahmetarifsätze für den Transport von Europäischem Holz, Ausnahmetarifsätze für Salz und Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind bei den Verbandsgüterexpeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 26. April 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (552)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Der XIV. Nachtrag zu dem Verbands-Gütertarif vom 1. November 1877, sowie der XVII. Nachtrag zum Gütertarif No. V vom 1. Februar 1875 gelangen am 1. Mai 1879 zur Ausgabe.

Nach dem ersteren Nachtrage werden „Naphthasendungen“ von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür zu den Ausnahme-Frachtsätzen für Petroleum und nach letzterem in Quantitäten von und über 5 000 kg zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 abgefertigt.

Exemplare dieser Nachträge können bei den betreffenden Verbandsexpeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a. M., den 22. April 1879. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (555)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Am 1. Mai cr. wird der XV. Nachtrag zum Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 herausgegeben.

Derselbe enthält directe Frachtsätze im Verkehr mit der Bayerischen Station Kellmünz sowie Tarifberichtigungen und kann bei den betreffenden Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von denselben käuflich bezogen werden. Frankfurt a. M., den 22. April 1879. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbands-Verwaltungen. (556)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. Mai cr. ab sind zum West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarif die Hefte No. 174 und 182, sowie Ergänzungsblätter zu den Heften 7, 10, 15, 16, 30/33, 36, 38, 46, 48, 51, 53, 135 und 142 erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 22. April 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weserbahn. (558)

6. Fahrplan der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn. Breslau-Dzieditz, Schoppinitz-Sosnowitz und Oppeln-Vossowska. Vom 15. Mai 1879 ab.

Klm.	1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.	4. Cl.	Station. Kol. No.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
	Mark				Classe		I-III.	I-IV.	I-IV.	I-IV.	I-III.	II-IV.
von Breslau Oderthorbhf. ab							Vm.				Nm.	—
7,0	0,70	0,60	0,40	0,20	Schmiedefeld . . Abf.	—	—	—	—	—	— 5^{12}	—
4,0	0,40	0,30	0,20	0,10	Mochbern. . . . „	—	6^{18}	—	—	—	3^{45} 5^{20}	—
					Breslau,Oderthorbh. Ank.	—	6^{28}	Vm.	Vm.	Nm.	3^{57} 5^{32}	Nm.
von Breslau Stadtbhf. ab					Breslau,Stadtbahnh. Abf.	—	6^{25}	8^{15}	10^{20}	1^{5}	5^{50}	8^{20}
4,9	0,40	0,30	0,20	0,10	Breslau,Oderthorbh. „	—	6^{38}	8^{29}	10^{35}	1^{21}	6^{3}	8^{39}
11,7	0,90	0,70	0,50	0,30	Hundsfeld . . . . „	—	—	8^{41}	10^{48}	1^{41}	6^{16}	9^{0}
17,8	1,50	1,20	0,80	0,50	Sibyllenort . . . . „	—	6^{56}	8^{53}	11^{0}	1^{59}	6^{27}	9^{32}
23,8	1,80	1,40	0,90	0,60	Bohrau . . . . . „	—	—	9^{4}	11^{9}	2^{16}	6^{37}	9^{39}
31,8	2,70	2,10	1,40	0,90	Oels . . . . . . „	—	7^{21}	9^{16}	11^{27}	2^{36}	6^{57}	10^{0}
40,9	3,30	2,50	1,70	1,10	Gross-Zöllnig . . . „	—	—	Vm.	11^{42}	Nm.	7^{13}	Nm.
45,6	3,60	2,70	1,80	1,20	Bernstadt . . . . „	—	7^{40}	Ank.	11^{51}	Ank.	7^{22}	Ank.
59,0	4,80	3,60	2,40	1,60	Namslau . . . . . „	—	7^{59}	—	12^{11}		7^{43}	—
71,2	5,70	4,30	2,90	1,90	Noldau . . . . . „	—	8^{16}	—	12^{31}	II-IV.	8^{4}	—
83,3	6,50	4,90	3,30	2,10	Konstadt. . . . . „	—	8^{31}	—	12^{50}	Nm.	8^{22}	—
95,3	7,10	5,30	3,60	2,30	Kreuzburg . . . . „	—	8^{47}	—	1^{10}	4^{35}	8^{42}	—
102,7	7,50	5,70	3,80	2,40	Klein-Lassowitz . . „	—	—	—	1^{23}	4^{58}	—	—
108,9	7,80	5,90	3,90	2,50	Sausenberg . . . . „	—	9^{3}	—	1^{34}	5^{18}	9^{3}	—
119,3	8,40	6,30	4,20	2,60	Zembowitz . . . . „	—	—	—	1^{50}	5^{47}	†	—
126,3	8,40	6,30	4,20	2,70	Mischline . . . . „	—	9^{24}	—	2^{2}	6^{9}	9^{30}	—
132,6	8,70	6,60	4,40	2,80	Vossowska . . . Ank.	—	9^{32}	Nm.	2^{11}	6^{24}	9^{40}	—
					Classe		II-IV.	II-IV.	II-IV.	Nm.	II-IV.	
von Oppeln ab					Oppeln . . . . Abf.	—	8^{32}	5^{33}	1^{5}	Nur Montag u. Freitag.	8^{36}	—
10,7	0,90	0,70	0,50	0,30	Chronstau . . . „	—	8^{51}	5^{52}	1^{26}		8^{56}	—
20,9	1,80	1,40	0,90	0,60	Malapane . . . . „	—	9^{11}	6^{14}	1^{48}		9^{19}	—
23,6	—	—	—	—	Krascheow . . . „	—	—	6^{21}	1^{55}		9^{26}	—
31,6	2,70	2,10	1,40	0,90	Vossowska . . . Ank.	—	9^{29}	6^{35}	2^{10}		9^{40}	Vm.
					Classe	II-IV.	I-III.	Nm.	I-IV.	II-IV.	I-III.	II-IV.
von Breslau Stadtbhf. ab					Vossowska . . . Abf.	—	9^{36}	—	2^{19}	—	9^{47}	4^{26}
142,6	9,00	6,80	4,50	2,90	Zawadzki . . . . „	—	9^{49}	—	2^{35}	—	10^{2}	4^{58}
147,2	9,20	6,90	4,60	3,00	Sandowitz . . . „	—	—	—	2^{44}	—	—	5^{12}
150,8	9,30	7,00	4,70	3,00	Keltsch . . . . „	—	—	—	2^{52}	—	10^{15}	5^{26}
162,4	9,50	7,10	4,80	3,20	Tworog . . . . „	—	10^{14}	—	3^{7}	—	10^{29}	6^{7}
170,9	9,80	7,30	4,90	3,30	Friedrichshütte . „	—	10^{26}	—	3^{20}	Nm.	10^{42}	6^{36}
177,2	10,00	7,50	5,00	3,30	Tarnowitz . . . „	—	10^{38}	—	3^{33}	5^{42}	10^{55}	7^{12}
180,9	10,10	7,60	5,10	3,40	Naklo . . . . . „	—	—	—	3^{40}	6^{0}	†	7^{29}
183,9	10,30	7,70	5,10	3,40	Radzionkau . . . „	—	—	—	3^{47}	6^{9}	11^{8}	7^{37}
188,3	10,40	7,80	5,20	3,50	Scharley . . . . „	Vm.	—	—	3^{55}	6^{24}	†	7^{54}
191,6	10,60	7,90	5,30	3,50	Beuthen O/S. . . „	5^{10}	11^{2}	—	4^{7}	6^{47}	11^{24}	8^{14}
196,5	10,80	8,10	5,40	3,60	Chorzow . . . . „	5^{32}	11^{11}	—	4^{18}	7^{9}	11^{33}	8^{36}
202,7	11,00	8,30	5,50	3,70	Laurahütte . . . „	5^{55}	11^{22}	—	4^{31}	7^{32}	11^{44}	9^{3}
206,7	—	—	—	—	Georggrube . . . „	6^{7}	—	—	—	7^{43}	—	9^{15}
208,8	11,30	8,40	5,60	3,80	Schoppinitz-Rosdzin Ank.	6^{13}	11^{32}	—	4^{41}	7^{49}	11^{53}	9^{21}
					Classe	I-IV.	I-IV.			I.-IV.	Nm.	Vm.
von Schoppinitz ab					Schoppinitz-Rosdzin Abf.	6^{35}	12^{13}	—	—	8^{3}	—	—
3,1	0,50	0,40	0,25		Sosnowitz . . . Ank.	6^{43}	12^{21}	—	—	8^{11}	—	—
					Classe	II-IV.	I-III.	II-IV.	I-IV.	Nm.		
von Breslau Stadtbhf. ab					Schoppinitz-Rosdzin Abf.	6^{34}	11^{47}	—	4^{53}	—	—	—
220,4	11,70	8,80	5,90	3,90	Emanuelsegen . . „	7^{3}	12^{13}	—	5^{15}	—	—	—
230,3	12,10	9,10	6,00	4,00	Tichau . . . . . „	7^{25}	12^{34}	—	5^{30}	—	—	—
238,8	12,40	9,30	6,20	4,10	Kobier . . . . . „	7^{46}	12^{52}	Vm.	5^{46}	—	—	—
249,3	12,80	9,60	6,40	4,30	Pless . . . . . . „	8^{8}	1^{17}	5^{53}	6^{9}	—	—	—
254,1	13,20	9,90	6,60	4,40	Bad Goczalkowitz . „	8^{21}	1^{29}	6^{6}	6^{20}	—	—	—
257,5	13,20	9,90	6,60	4,40	Dzieditz . . . . Ank.	8^{28}	1^{36}	6^{14}	6^{27}	—	—	—
						Vm.	Nm.	Vm.	Nm.	—	—	—

Station. Kol. No.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Classe				I-IV.	II-IV.	I-III.	II-IV.
				Vm.	Vm.	Nm.	Nm.
Dzieditz . . . . . Abf.	—	—	—	7^{14}	10^{4}	2^{35}	7^{35}
Bad Goczalkowitz . „	—	—	—	7^{21}	10^{13}	2^{43}	7^{43}
Pless . . . . „	—	—	—	7^{32}	10^{25}	3^{1}	8^{2}
Kobier . . . . . „	—	—	—	7^{47}	Ank.	3^{23}	8^{28}
Tichau . . . . . „	—	—	—	7^{59}	Vm.	3^{45}	8^{51}
Emanuelsegen . . „	—	—	—	8^{16}	—	4^{10}	9^{20}
Schoppinitz-Rosdzin Ank.	—	—	—	8^{32}	—	4^{31}	9^{45}
Classe				I-IV.		I-IV.	I-IV.
Sosnowitz . . . . Abf.	—	—	—	8^{3}	—	3^{53}	9^{53}
Schoppinitz-Rosdzin Ank.	—	Vm.	Vm.	8^{13}	Nm.	4^{3}	10^{3}
Classe		I-III.	II-IV.	I-IV.	II-IV.	I-III.	II-IV.
Schoppinitz-Rosdzin Abf.	—	4^{40}	6^{31}	8^{44}	3^{38}	4^{43}	10^{15}
Georggrube . . . „	—	—	6^{39}	—	3^{45}	—	10^{22}
Laurahütte . . . . „	—	4^{52}	6^{59}	8^{56}	4^{1}	4^{54}	10^{36}
Chorzow . . . . . „	—	5^{2}	7^{32}	9^{6}	4^{30}	5^{3}	10^{57}
Beuthen O/S. . . . „	—	5^{15}	8^{2}	9^{19}	5^{25}	5^{15}	11^{10}
Scharley . . . . „	—	—	8^{14}	9^{26}	5^{38}	—	Ank.
Radzionkau . . . „	—	5^{28}	8^{28}	9^{34}	5^{52}	†	Nm.
Naklo . . . . . . „	—	—	8^{40}	9^{42}	6^{8}	—	—
Tarnowitz . . . . „	—	5^{41}	8^{49}	9^{51}	6^{52}	5^{38}	—
Friedrichshütte . . „	—	5^{51}	Ank.	10^{1}	7^{12}	5^{47}	—
Tworog . . . . . . „	—	6^{2}	Vm.	10^{13}	7^{41}	5^{58}	—
Keltsch . . . . „	—	6^{16}	—	10^{28}	8^{15}	6^{12}	—
Sandowitz . . . . „	—	—	—	10^{34}	8^{26}	—	—
Zawadzki . . . . „	—	6^{28}	—	10^{43}	8^{48}	6^{23}	—
Vossowska . . . . Ank.	—	6^{41}	Vm.	10^{56}	9^{16}	6^{35}	—
Classe		II-IV.	II-IV.	II-IV.		II-IV.	
Vossowska . . . . Abf.	—	6^{50}	9^{55}	2^{35}	Nur Montag u. Freitag.	6^{50}	—
Krascheow . . . . „	—	7^{5}	10^{10}	2^{45}		7^{3}	—
Malapane . . . . „	—	7^{17}	10^{23}	2^{59}		7^{14}	—
Chronstau . . . . „	—	7^{43}	10^{42}	3^{19}		7^{33}	—
Oppeln . . . . . Ank.	—	8^{4}	10^{59}	3^{38}		7^{50}	—
Classe	I-IV.	I-III.	II-IV.	I-IV.	II-IV.	I-III.	I-IV.
Vossowska . . . . Abf.	—	6^{48}	—	11^{3}	9^{50}	6^{42}	—
Mischline . . . . „	—	6^{59}	—	11^{13}	10^{10}	6^{51}	—
Zembowitz . . . . „	—	†	—	11^{22}	10^{31}	†	—
Sausenberg . . . „	—	7^{24}	—	11^{38}	11^{3}	7^{15}	—
Klein-Lassowitz . . „	—	—	—	11^{48}	11^{21}	—	—
Kreuzburg . . . . „	—	7^{45}	—	12^{2}	11^{39}	7^{35}	—
Konstadt . . . . „	—	8^{2}	—	12^{17}	Ank.	7^{51}	—
Noldau . . . . . „	—	8^{17}	—	12^{32}	Nm.	8^{5}	—
Namslau . . . . „	—	8^{35}	—	12^{52}	—	8^{22}	—
Bernstadt . . . . „	—	8^{52}	—	1^{9}	—	8^{38}	—
Gross-Zöllnig . . . „	Vm.	9^{1}	Vm.	1^{18}	—	—	Nm.
Oels . . . . . . „	6^{15}	9^{19}	10^{45}	1^{37}	—	9^{2}	6^{48}
Bohrau . . . . . „	6^{36}	—	11^{8}	1^{49}	—	*9^{13}	7^{1}
Sibyllenort . . . . „	6^{55}	9^{39}	11^{26}	2^{0}	—	*9^{23}	7^{12}
Hundsfeld . . . . „	7^{13}	—	11^{42}	2^{9}	—	*9^{32}	7^{22}
Breslau,Oderthorbhf. „	7^{38}	10^{0}	12^{7}	2^{23}	—	9^{45}	7^{35}
Breslau,Stadtbahnh. Ank.	7^{50}	10^{10}	12^{20}	2^{33}	—	9^{55}	7^{45}
Breslau,Oderthorbh. Abf.	Vm.	10^{4}	Nm.	2^{27}	—	9^{49}	Nm.
Mochbern . . . Ank.	—	10^{13}	—	2^{39}	—	9^{58}	—
Mochbern . . . Abf.	—	Vm.	—	2^{41}	—	Nm.	—
Schmiedefeld . . Ank.	—	—	—	2^{49}	—	—	—
				Nm.			

Die Züge in Kol. 2, 6, 9, und 13 zwischen Breslau und Schoppinitz sind Schnellzüge, die Züge in Kol. 4 und 11 zwischen Breslau und Dzieditz, sowie in Kol. 3 und 14 zwischen Breslau und Oels sind Personenzüge, die übrigen gemischte Züge. † Der Zug in Kol. 6 hält in Zembowitz, Naklo und Scharley, der Zug in Kol. 9 und der Zug in Kol. 13 in Zembowitz, jedoch nur dann, wenn Personen aufzunehmen oder abzusetzen sind. * Der Zug in Kol. 13 nimmt in Bohrau, Sibyllenort und Hundsfeld Personen nicht auf. Auf Station Georggrube und bei Krascheow wird nur versuchsweise und nur dann gehalten, wenn Personen aufzunehmen oder abzusetzen sind. Tagesbillet laut aushängender Placate.

(563)

Tarifwesen (Schluss).

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Tarif für Personenbeförderung vom 1. März 1877 ist der 26. Nachtrag erschienen und kann bei den Verbands-Billetexpeditionen eingesehen werden. Derselbe enthält, neben directen Personen- und Gepäcktaxen nach und von Bockenheim die Aufhebung des directen Personen- und Gepäck-Verkehrs
zwischen Harburg und Allendorf,
" Bremen und Dürkheim,
" Elze und Hanau, Ostbahnhof,
" Elze und Hanau, Westbahnhof,
vom 1. Juni 1879 ab. Cassel, den 23. April 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weserbahn. (557)

Vom 18. Januar d. J. wird bei bahnamtlicher Verzollung von Gütern nach Russland und Polen durch die Warschau-Wiener Eisenbahn für die Ausfertigung von Eingangsdeclarationen eine erhöhte Gebühr von 2 Rubel 90 Kop. erhoben. Breslau, den 23. April 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung des Sächsisch-Russisch-Polnischen und des Schlesisch-Polnischen Verbandes und im Namen der Verband-Verwaltungen des Posen-Halle-Schlesisch-Märkischen, Schlesisch-Sächsischen, Hanseatisch-Schlesischen, Schlesisch-Niedersächsischen, Schlesisch-Rheinischen, Preussisch-Thüringischen und Mitteldeutschen Verbandes. (560)

7. Submissionen.

Königlich Sächsischer Staatseisenbahnbau. Die Ausführung sowohl der Erdarbeiten als auch der Kunstbauten des Looses No. I. innerhalb der Strecke von Stat. No. 0 bis Stat. No. 69 der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen der näheren Bedingungen, sowie wegen der Erlangung von Blankets an das Bau-Sectionsbureau zu Pirna wenden.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 10. Mai d. J.,

bei dem technischen Hauptbureau für Staatseisenbahnbau hierselbst, Humboldtstrasse 3, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erdarbeiten (bez. Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis mit dem 20. Mai d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Wer bis zum 20. Mai d. J. eine Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als unberücksichtigt anzusehen. Dresden, den 25. April 1879. Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Berggiesshübler Staats-Eisenbahn. Opelt. (553 J.)

Main-Neckar Bahn. Verkauf alter Materialien. Die auf einigen Stationen der Main-Neckar Bahn lagernden alten Materialien an: Schienen, Herzstücken, Schmiedeisen, Feuerbüchsplatten von Kupfer, Drehspänen, Bandagen etc., Actenpapier etc., sollen Mittwoch, den 14. Mai l. J., Vormittags 10 Uhr durch Submission vergeben werden.

Der Hauptmagazins-Verwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkaufe kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu obengenanntem Termine bei dem Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betreffend" eingereicht werden. Darmstadt, den 24. April 1879. Der Betriebs-Inspector. Gessner. (559)

PRIVAT-ANZEIGEN.

PH. O. OECHELHAEUSER
Berlin SW., Grossbeerenstr. 89
Ingenieur, General-Unternehmer für Gas- und Wasserwerke,
erbaut als Specialität combinirte Gas- und Wasserstationen für Bahnhöfe u. Werkstätten.

Kupferröhren mit und ohne Naht.
Schlagloth. Dampf- u. Wasser-Heizungsanlagen.
Florian Liebelt & Co., Chemnitz.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und **Herzstücke**, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Bahn-Quittungsbücher

billiger und **angenehmer** Ersatz für **Eisenbahn-Duplicate,** genau nach Vorschrift der Bahnen gefertigt,
empfiehlt zu 1 Mark
Richard van den Bergh, Düsseldorf.

Die Asphaltfilz-Fabrik von
Gassel, Reckmann & Cie.
in Bielefeld

empfiehlt Asphalt-Dachfilze vorzüglicher Qualität als billige und dauerhafte Dachbedeckung, in Bezug auf Feuersicherheit geprüft. Auskunft über Anwendung etc. steht zu Diensten.

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE

Actien-Verein für Bergbau und Hüttenbetrieb
vormals JACOBI, HANIEL & HUYSSEN
in
Oberhausen a. d. Ruhr, Rheinpreussen,
liefert:

Eisenbahnschienen aus **Eisen** und **Bessemerstahl.**
do. mit **Puddelstahl-** und **Bessemerstahlkopf.**
Laschen aus **Eisen** und **Stahl, Unterlagsplatten** aus **Eisen.**
Eiserne Lang- & Querschwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stabeisen, d. i. **Rund-, Quadrat-, Flach-** und **Schneideisen.**
Façoneisen, als **Winkel, T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.**
Gruben- & Winkelschienen in **Eisen u. Stahl.**
Bessemerstahl in allen Dimensionen und **Winkelstahl.**
Bleche, glatte, gerippte und **gesteinte** in **Eisen** und **Stahl.**
Puddel-, Giesserei- u Bessemer-Roheisen, Spiegel-Eisen u. Ferro-Mangan.

Dampfmaschinen jeder Grösse, **besonders für Zechen,** als: **Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.**
Druck- & Hebepumpen für **Bergwerke.**
Gestänge für **Bergwerkspumpen** von **Façoneisen** hergestellt.
Geschmiedete Rund-Gestänge aus **bestem Hammereisen** mit *Patent-Schlössern.*
Maschinenguss jeder Art und Grösse; **Potterieguss.**
Geschosse in allen Calibern, **roh** und **mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.**
Schmiedestücke jeder Façon u. jeder Grösse.
Dampfkessel, Reservoire etc.
Eiserne Brücken jeder Grösse, **Dachconstructionen etc.**
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, **eiserne Kähne etc.**

Patente: Wasserhaltungsmaschinen mit Hülfsrotation und Hubpausen, System Kley.
Selbstthätige variable Expansions-Umsteuerung für Fördermaschinen, System Versen.
Gestängeschlösser.
Selbstthätige Kipp-Vorrichtung zum Entladen von Eisenbahnwagen. (Gesetzlich geschützt.)
Eiserner Oberbau für Strassenbahnen. (System Böttcher.)

Der Verein besitzt folgende Werke:

Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
St. Antonyhütte zu Osterfeld bei Sterkrade.
Neu-Essen bei Oberhausen.
Walzwerk Oberhausen.
Eisenhütte Oberhausen.
Eisen- und Stahlwerk Neu-Oberhausen.
Steinkohlenzeche Oberhausen, Steinkohlenzeche Osterfeld.
Steinkohlenzeche Ludwig bei Essen.
Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Bayern, der Eifel etc.

Das Geschäft besteht seit dem Jahre 1808 und wurden 1873/74 ca. 9000 Arbeiter beschäftigt.

Die
Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"
Chemnitz
(früher William Benndorf)

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer **Patent-Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlosen **Ventilatoren Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-Schneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager und in Arbeit.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat März 1879.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
			Befördert wurden				Die Einnahme betrug							
			Personen		Güter		pro Monat März						bis ult. März	
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat März	Betriebslänge ultimo März	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.	i. Pers.-Verkehr im Ganzen	pro Klm.	im Güterverk. im Ganzen	pro Klm.	in Summa incl. Extraordinarien im Ganzen	pro Klm.	in Summa im Ganzen	pro Klm.
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
I. Staatsbahnen.														
ankfurt-Bebraer Eisenbahn .	1879	502,00	298 987	604	147 568	297	251 930	509	813 550	1 636	1 118 770	2 229	3 019 250	6 015
gegen	1878	—	— 21 008	— 42	— 3 890	— 8	— 36 862	— 74	— 32 322	— 65	— 68 739	— 137	— 252 942	— 50[illegible]
nnoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	349 327	402	450 600	516	563 400	649	1 800 000	2 072	2 595 062	2 971	6 628 354	7 58[illegible]
gegen	1878	—	+ 1 483	+ 1	— 110 320	— 126	+ 2 384	+ 2	— 440 707	— 493	— 342 227	— 392	—1076485	—123[illegible]
in-Weser-Eisenbahn	1879	198,79	103 138	519	93 608	471	143 156	720	356 735	1 795	538 815	2 710	1 449 578	7 29[illegible]
gegen	1878	—	— 1 836	— 9	+ 1 768	+ 9	— 2 546	— 13	+ 6 736	+ 34	+ 10 044	+ 50	— 50 026	— 251
ssauische Eisenbahn	1879	275,76	275 606	999	112 135	407	151 350	549	259 193	940	444 753	1 610	1 187 362	4 297
gegen	1878	+ 18,03	— 2 707	— 81	+ 12 757	— 21	— 5 234	— 59	+ 15 555	— 5	+ 11 001	— 70	+ 21 855	— 21[illegible]
ederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	925,61	419 346	453	370 358	404	528 780	571	2 232 041	2 434	2 983 065	3 223	8 431 124	9 109
gegen	1878	—	— 12 011	— 13	+ 16 608	+ 18	— 17 681	— 19	+ 14 118	+ 15	— 7 626	— 8	— 242 142	— 261
tbahn	1879	1 950,00	367 170	189	204 622	105	893 430	460	1 832 300	940	3 277 315	1 681	8 612 558	4 417
gegen	1878	+ 356,12	+ 13 274	— 34	— 45 970	— 52	+ 33 558	— 82	— 535 614	— 546	— 580 970	— 741	—1768528	—2117
arbrücker Eisenbahn	1879	237,92	166 480	777	424 489	1 784	98 050	458	546 884	2 299	764 218	3 212	2 184 011	9 180
gegen	1878	+ 56,23	+ 2 471	— 292	+ 3 033	— 536	— 1 605	— 173	+ 1 080	— 705	— 27 913	—1148	— 74 390	—3250
ndersleben-Hettstedt	1879	6,60	—	—	13 438	2 036	—	—	15 710	2 380	15 710	2 380	39 210	5 941
gegen	1878	—	—	—	+ 3 576	+ 542	—	—	+ 3 748	+ 568	+ 3 748	+ 568	+ 6 252	+ 947
stfälische Eisenbahn	1879	501,61	120 360	240	178 000	355	123 900	247	592 000	1 180	776 376	1 538	2 171 911	4 300
gegen	1878	+ 11,61	+ 3 472	+ 1	+ 45 532	+ 85	+ 3 522	+ 1	+ 136 764	+ 251	+ 145 848	+ 261	+ 260 111	+ 349
lhelmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	28 072	536	15 188	290	22 271	425	25 812	493	48 083	918	117 890	2 251
gegen	1878	—	— 1 313	— 25	— 11 248	— 215	— 384	— 8	— 5 904	— 113	— 6 288	— 120	— 32 576	— 62[illegible]
chs. Staats - Eisenbahn . .	1879	1 880,63	1 303 777	702	754 575	401	1 028 152	553	3 290 116	1 749	4 390 372	2 335	13 035 821	6 932
gegen	1878	+ 2,20	— 78 938	— 43	+ 47 495	+ 25	— 40 581	— 23	+ 56 782	+ 28	+ 22 361	+ 10	— 630 231	— 343
irttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 377,75	739 425	537	240 478	174	632 353	459	1 717 115	1 246	2 413 805	1 752	6 900 237	5 008
gegen	1878	+ 73,26	— 12 571	— 39	+ 15 837	+ 2	— 17 596	— 39	+ 50 426	— 32	+ 48 605	— 61	+ 290 630	— 58
dische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 192,90	525 744	444	312 362	262	669 671	565	1 361 315	1 141	2 108 886	1 768	5 525 956	4 632
gegen	1878	+ 4,44	— 18 056	— 17	+ 33 485	+ 27	— 2 205	— 4	+ 208 106	+ 171	+ 196 901	+ 159	+ 321 742	+ 243
in-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	167 450	1 914	45 105	515	129 550	1 481	147 883	1 690	278 633	3 185	874 842	9 998
gegen	1878	—	— 1 383	— 16	— 141	— 2	— 511	— 5	— 705	— 8	— 1 354	— 14	+ 6 154	+ 70
denburgische Staats-Eisenbahn	1879	290,25	102 342	353	41 994	145	86 278	297	130 372	449	216 650	746	554 731	1 911
gegen	1878	—	— 6 365	— 22	— 12 886	— 44	— 8 580	— 30	— 16 344	— 56	— 24 924	— 86	— 57 084	— 197
sass-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	647 700	577	441 000	393	569 600	507	1 909 500	1 700	2 630 600	2 342	7 227 800	6 436
gegen	1878	+ 25,41	— 18 348	— 30	+ 34 507	+ 23	— 16 976	— 27	+ 152 082	+ 99	+ 152 517	+ 85	+ 259 767	+ 32
erhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	38 210	217	14 041	80	34 100	194	38 403	218	73 063	415	193 230	1 098
gegen	1878	—	— 2 068	— 12	+ 133	+ 1	— 1 110	— 6	— 1 989	— 12	— 3 397	— 19	— 11 082	— 63
lzen-Langwedeler Eisenbahn .	1879	97,78	10 167	104	16 371	167	14 392	147	78 323	801	93 289	954	266 358	2 724
gegen	1878	—	— 6 194	— 63	+ 7 032	+ 71	— 6 528	— 67	+ 26 049	+ 266	+ 19 536	+ 200	+ 26 282	+ 269
Summa	1879	11 750,08	—	—	—	—	—	—	—	—	24 767 420	2 108	68 420 223	5 823
gegen	1878	+ 547,30	—	—	—	—	—	—	—	—	— 452877	— 143	—3002693	— 568
II. Privatbahnen.														
Unt. Staatsverwaltung stehend.														
rlin-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,00	36 379	209	25 587	147	38 942	224	126 562	727	175 060	1 006	503 735	2 895
gegen	1878	—	+ 461	+ 3	+ 2 311	+ 13	— 14 019	— 80	+ 3 778	+ 21	— 10 966	— 63	+ 86	—
Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,73	1 047 225	926	1 188 709	1 004	792 172	700	3 358 426	2 837	4 471 398	3 777	12 616 041	10 751
gegen	1878	+ 20,54	— 30 984	— 45	+ 66 208	+ 39	— 10 879	— 23	+ 105 613	+ 40	+ 94 734	+ 14	+ 303 301	+ 166
Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1879	134,14	53 043	395	196 900	1 468	38 627	288	465 166	3 468	528 393	3 939	1 509 298	11 252
gegen	1878	—	— 4 477	— 34	+ 6 741	+ 50	— 3 526	— 26	+ 26 845	+ 200	+ 23 319	+ 174	+ 33 474	+ 250
alle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	76 481	260	91 394	310	78 619	267	373 748	1 269	464 186	1 576	1 281 185	4 350
gegen	1878	—	— 5 834	— 20	+ 20 757	+ 70	— 3 586	— 12	+ 12 977	+ 44	+ 10 144	+ 35	+ 69 835	+ 238
Hinterpommersche Eisenbahn a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	38 774	227	23 384	136	59 427	347	125 613	728	193 493	1 122	485 796	2 816
gegen	1878	—	+ 1 446	+ 9	— 9 719	— 56	— 1 983	— 12	— 31 913	— 185	— 29 581	— 171	— 64 444	— 374
b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	52 614	265	12 455	63	49 356	249	56 078	285	115 741	584	300 599	1 516
gegen	1878	—	— 5 730	— 29	— 2 837	— 15	— 5 158	— 26	— 23 476	— 119	— 21 277	— 107	— 69 645	— 351
ünster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	16 870	299	5 320	94	10 400	184	12 770	226	27 033	475	69 049	1 212
gegen	1878	—	+ 1 763	+ 33	— 3	—	+ 1 420	+ 25	+ 300	+ 5	+ 2 824	+ 50	+ 2 459	+ 45
Oberschlesische Eisenbahn . .	1879	743,30	277 035	408	591 695	796	278 927	411	2 172 849	2 923	2 714 586	3 652	7 858 291	10 583
gegen	1878	+ 3,56	— 15 419	— 23	+ 15 918	+ 18	— 1 655	— 3	+ 56 132	+ 62	+ 99 045	+ 116	+ 55 700	+ 35
Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	124 124	1 215	—	—	43 567	427	45 217	443	137 583	1 347
gegen	1878	—	—	—	+ 15 366	+ 153	—	—	+ 6 152	+ 62	+ 6 302	+ 63	+ 17 841	+ 177
Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	52 629	252	99 911	473	86 476	414	403 354	1 910	531 088	2 515	1 482 432	7 019
gegen	1878	+ 2,11	— 6 719	— 32	— 2 188	— 15	— 1 085	— 5	— 2 962	— 33	— 2 489	— 37	+ 12 103	— 13
Breslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	377,17	118 900	315	117 791	312	103 898	275	331 765	880	481 837	1 278	1 439 755	3 817
u. Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	— 1 525	— 4	+ 8 280	+ 22	— 2 171	— 6	+ 34 560	+ 92	+ 34 496	+ 92	+ 114 307	+ 303
Oppeln - Gr.-Strehlitz - Morgenrother Eisenbahn	1879	32,43	2 080	64	1 232	38	1 488	46	2 954	91	5 642	174	16 638	513
Stargardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	30 025	174	45 379	263	44 016	255	176 484	1 025	259 600	1 507	722 635	4 196
gegen	1878	—	— 2 076	— 12	— 10 591	— 62	— 2 316	— 14	— 61 631	— 357	— 60 947	— 354	— 100 199	— 581
ein-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	91 760	761	49 144	407	82 390	683	150 836	1 251	257 386	2 134	716 459	5 941
gegen	1878	—	+ 2 727	+ 23	— 7 771	— 65	+ 2 484	+ 20	— 11 754	— 97	— 6 655	— 55	— 23 179	— 192
ltenburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	15 286	598	42 803	1 673	6 132	240	42 149	1 648	48 340	1 890	137 361	5 370
gegen	1878	—	— 1 227	— 48	+ 4 233	+ 165	— 476	— 18	+ 3 235	+ 127	+ 2 388	+ 94	+ 172	+ 7

1.	2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Summa incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. März im Ganzen
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1879	27,76	11 759	424	15 606	562	4 781	172	19 353	697	24 202	872	66 259
	gegen	1878	—	— 42	— 1	+ 1 745	+ 60	— 59	— 3	+ 1 855	+ 67	+ 1 746	+ 63	+ 446
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1879	26,73	19 160	717	14 787	553	10 522	393	26 619	996	37 22[illegible]	1 392	110 717
	gegen	1878	—	— 594	— 22	+ 3 288	+ 123	+ 55	+ 1	+ 4 928	+ 185	+ 4 805	+ 179	+ 4 163
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	4 022	329	29 917	2 446	1 175	96	21 482	1 756	22 690	1 855	62 682
	gegen	1878	—	— 199	— 16	+ 3 851	+ 315	— 75	— 6	— 9 587	— 784	— 9 660	— 790	— 37 070
	Summa	1879	4 065,08	—	—	—	—	—	—	—	—	10 405 112	2 559	9 516 515
	gegen	1878	+ 58,64	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 143 870	+ 3	+ 335 988
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1879	31,98	13 613	572	43 321	1 355	4 779	201	36 753	1 149	42 890	1 341	126 831
	gegen	1878	—	— 11 523	— 485	+ 5 791	+ 182	+ 870	+ 25	+ 2 865	+ 90	+ 4 158	+ 13[illegible]	+ 13 415
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	144 475	502	74 129	257	153 158	532	326 111	1 132	485 714	1 686	1 230 287
	gegen	1878	—	— 13 712	— 27	— 13 252	— 46	— 11 298	— 39	+ 13 695	+ 47	+ 40	— 1	— 120 072
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1879	23,11	7 046	305	1 453	63	4 310	186	2 902	126	7 360	318	20 305
	gegen	1878	—	+ 652	+ 28	+ 111	+ 5	+ 391	+ 16	— 562	— 24	— 98	— 5	— 3 514
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn	1879	431,27	176 220	409	152 853	354	297 220	689	650 000	1 507	997 220	2 312	2 785 130
	gegen	1878	—	— 1 486	— 3	— 9 769	— 2[illegible]	— 8 323	— 19	— 60 550	— 141	— 68 873	— 160	— 201 403
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1879	327,35	98 328	300	86 644	265	92 503	28[illegible]	319 949	977	442 746	1 353	1 217 571
	gegen	1878	—	— 14 470	— 45	+ 13 433	+ 41	— 2 406	— 7	— 24 646	— 76	— 26 617	— 81	— 94 902
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1879	440,63	134 543	305	91 383	207	234 523	532	953 782	2 165	1 305 959	2 964	3 527 987
	gegen	1878	—	— 10 178	— 23	— 18 623	— 43	— 17 910	— 4	— 247 464	— 561	— 168 448	— 382	— 101[illegible]164
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	249 291	960	123 118	474	288 248	1 11[illegible]	559 968	2 157	848 217	3 267	2 27[illegible] 359
	gegen	1878	—	+ 4 155	+ 16	— 1 188	— 4	— 2 586	— 10	— 69 085	— 266	— 71 670	— 284	— 228 526
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	346,38	147 052	425	88 044	25[illegible]	217 292	62	475 300	1 375	747 225	2 161	1 913 693
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	—	— 10 983	— 31	— 32 992	— 95	— 15 901	— 46	— 121 874	— 352	— 97 738	— 283	— 197 955
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	236,97	60 887	265	24 895	105	80 022	349	109 701	463	197 019	831	522 087
	gegen	1878	—	— 1 806	— 8	— 2 029	— 9	— 10 613	— 4[illegible]	— 11 010	— 46	— 19 070	— 81	— 86 802
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1879	602,69	158 976	267	169 197	281	181 039	304	641 167	1 064	866 294	1 437	2 406 067
	gegen	1878	+ 1,36	— 4 758	— 8	+ 7 714	+ 12	— 9 105	— 15	+ 27 781	+ 44	+ 31 781	+ 49	+ 51 404
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	55,50	12 701	229	7 919	143	9 471	171	21 172	381	33 623	606	96 789
	gegen	1878	—	+ 129	+ 2	+ 350	+ 7	+ 46	+ 1	+ 299	+ 5	+ 425	+ 8	+ 3 729
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	152,00	29 447	194	41 588	274	30 201	199	122 989	809	160 699	1 057	411 275
	gegen	1878	—	— 8 713	— 57	+ 5 319	+ 35	— 2 458	— 16	+ 8 2[illegible]0	+ 54	+ 6 782	+ 45	+ 21 980
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	41,69	40 904	981	3 957	95	10 218	245	4 752	114	16 100	386	47 567
	gegen	1878	—	+ 2 288	+ 55	+ 613	+ 15	+ 112	+ 3	+ 992	+ 24	+ 144	+ 3	— 1 009
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	31 304	326	31 638	329	16 005	167	43 724	455	67 891	707	190 242
	gegen	1878	—	— 1 031	— 8	+ 14 095	+ 147	— 2 255	— 23	+ 13 038	+ 136	+ 13 178	+ 138	+ 38 046
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1879	290,65	81 877	282	112 166	386	59 858	206	330 202	1 136	400 105	1 377	1 101 766
	gegen	1878	—	— 3 911	— 11	— 16 208	— 56	— 2 251	— 8	— 44 842	— 154	— 47 680	— 164	— 199 683
15	Holsteinische Marschbahn	1879	88,10	27 379	311	9 282	105	22 790	259	24 106	274	47 765	543	132 771
	gegen	1878	+ 54,70	+ 11 669	— 159	+ 3 422	— 70	+ 11 996	— 64	+ 10 914	— 121	+ 22 211	— 222	+ 60 364
16	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	64 931	3 607	4 067	226	22 880	1 271	7 772	432	31 402	1 745	82 197
	gegen	1878	—	— 3 140	— 175	— 267	— 15	— 918	— 51	+ 110	+ 6	— 788	— 44	— 8 383
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn	1879	435,01	261 350	637	698 451	1 606	351 242	857	1 591 069	3 658	2 104 388	4 838	5 799 274
	gegen	1878	+ 20,30	+ 3 075	— 67	+ 72 6[illegible]4	+ 97	— 11 460	— 124	+ 152 315	+ 189	+ 142 719	+ 108	+ 166 417
	b. Köln-Giessener Eisenbahn	1879	184,16	97 864	531	214 485	1 165	74 280	403	521 645	2 833	639 980	3 475	1 930 498
	gegen	1878	—	— 4 166	— 23	— 5 172	— 28	— 3 500	— 19	— 30 042	— 163	— 39 315	— 214	— 9 414
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1879	466,76	144 811	312	245 726	526	213 466	460	1 006 580	2 157	1 262 196	2 704	3 619 378
	gegen	1878	—	— 2 945	— 6	— 13 024	— 28	— 10 802	— 23	— 16 985	+ 37	+ 9 363	+ 20	— 29 444
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	111,00	47 657	429	48 340	435	57 840	521	172 450	1 554	253 490	2 284	633 646
	gegen	1878	—	— 2 971	— 27	+ 2 493	+ 22	— 3 991	— 36	— 4 489	— 40	— 7 137	— 64	— 38 940
19	Märkisch-Posener Eisenbahn	1879	271,90	45 529	167	56 891	209	89 793	330	193 274	711	288 731	1 062	775 674
	gegen	1878	—	— 6 062	— 23	+ 6 397	+ 23	— 10 287	— 38	+ 10 463	+ 39	+ 2 135	+ 8	— 6 009
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	983,80	434 312	441	387 560	394	619 753	630	1 922 172	1 954	2 656 156	2 700	7 217 948
	gegen	1878	—	— 14 752	— 15	— 15 515	— 16	— 12 228	— 12	— 51 128	— 52	— 64 857	— 66	— 616 959
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	3 732	331	36 468	3 232	1 851	164	18 004	1 596	19 966	1 770	48 128
	gegen	1878	—	— 183	— 16	— 813	— 73	— 113	— 10	— 680	— 60	— 806	— 71	— 9 441
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1879	143,03	16 025	112	21 733	152	22 120	155	105 633	739	131 876	922	403 136
	gegen	1878	—	+ 2 909	+ 20	— 6 781	— 47	+ 4 541	+ 32	— 33 984	— 237	— 28 642	— 200	— 19 084
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1879	78,28	19 909	254	17 090	224	20 918	267	46 290	608	72 408	925	202 648
	gegen	1878	—	+ 34	—	+ 3 915	+ 51	+ 142	+ 2	+ 6 014	+ 79	+ 6 156	+ 79	+ 16 855
23	Oberlausitzer Eisenbahn: a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	19 765	134	14 502	98	14 290	96	44 675	302	58 965	398	158 535
	gegen	1878	—	— 1 786	— 12	— 946	— 6	+ 2 056	+ 13	+ 1 552	+ 11	+ 3 608	+ 24	+ 6 689
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	1 136	151	1 510	201	231	31	1 312	175	1 543	206	4 359
	gegen	1878	—	— 657	— 88	+ 334	+ 44	— 60	— 8	+ 3	+ 1	— 57	— 7	+ 317
24	Oels-Gnesener Eisenbahn	1879	159,71	19 833	124	12 698	80	21 457	134	46 300	290	80 837	506	230 559
	gegen	1878	—	— 4 561	— 29	+ 970	+ 7	+ 21	—	+ 1 294	+ 8	+ 315	+ 2	+ 1 950
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,00	42 157	173	71 079	292	65 379	269	339 126	1 396	424 505	1 747	1 162 272
	gegen	1878	—	— 4 365	— 18	— 12 957	— 54	+ 1 962	+ 8	— 248 194	— 1021	— 237 262	— 976	— 706 117
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1879	202,10	18 521	92	27 315	135	26 874	133	104 742	518	144 896	717	403 003
	gegen	1878	—	— 4 288	— 21	+ 2 376	+ 12	— 1 125	— 5	+ 10 436	+ 51	+ 10 983	+ 54	+ 24 460
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1879	318,01	67 629	230	156 155	491	84 870	289	652 290	2 051	792 160	2 491	2 360 800
	gegen	1878	+ 0,71	+ 174	+ 1	+ 17 677	+ 55	+ 1 227	+ 5	+ 62 117	+ 191	+ 63 344	+ 194	+ 196 464
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 024,35	742 000	822	645 200	630	659 000	730	2 210 000	2 157	2 869 000	2 801	8 131 000
	gegen	1878	+ 39,23	— 2 599	— 23	+ 28 922	+ 4	— 38 488	— 62	+ 99 847	+ 15	+ 61 359	— 49	+ 6 416
	b. Call-Trierer Eisenbahn	1879	118,16	24 500	207	24 950	211	32 500	275	92 000	779	124 500	1 054	343 500
	gegen	1878	—	— 1 283	— 11	— 1 317	— 11	— 2 728	— 23	— 9 438	— 80	— 12 166	— 103	— 36 101
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	17 082	324	9 551	181	10 288	195	16 528	313	29 039	550	76 101
	gegen	1878	—	+ 4 034	+ 77	+ 2 967	+ 56	+ 2 326	+ 44	+ 2 131	+ 40	+ 4 457	+ 84	+ 6 721

2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Sum. incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. März 1879 im Ganzen	16. pro km
hleswigsche Eisenbahn . . .	1879	229,80	44 055	192	25 087	109	61 602	268	154 703	673	223 636	973	533 507	2 321
gegen	1878	—	— 2 595	— 11	— 1 268	— 6	— 2 039	— 9	+ 22 120	+ 96	+ 23 270	+ 101	— 20 132	— 89
hürin-gische Eisen-bahn a. Stammbahn . . .	1879	331,81	256 974	774	164 445	496	282 681	852	737 645	2 223	1 034 509	3 118	2 792 136	8 415
gegen	1878	—	— 14 187	— 43	+ 19 616	+ 60	— 10 104	— 30	+ 175	—	— 9 519	— 28	— 4 146	— 12
b. Gotha-Leinefelde .	1879	67,13	30 123	449	15 212	227	18 778	280	43 471	648	63 473	946	170 570	2 541
gegen	1878	—	— 2 292	— 34	+ 1 210	+ 18	— 1 096	— 16	+ 1 316	+ 20	+ 318	+ 5	— 4 942	— 74
c. Gera-Eichicht . .	1879	77,00	28 872	375	20 899	271	19 118	248	51 374	667	71 962	935	186 254	2 419
gegen	1878	—	— 3 880	— 50	— 750	— 10	— 3 020	— 40	— 976	— 13	— 4 201	— 54	— 9 596	— 125
ilsit-Insterburger Eisenbahn . .	1879	53,93	9 810	182	6 227	115	16 719	310	16 981	315	43 497	807	111 573	2 069
gegen	1878	—	+ 489	+ 9	— 312	— 6	+ 431	+ 8	— 3 257	— 60	— 3 168	— 58	— 16 109	— 299
estholsteinische Eisenbahn . .	1879	78,50	10 096	129	5 161	66	7 794	99	12 254	156	22 233	283	50 777	647
gegen	1878	—	— 415	— 5	+ 1 353	+ 16	— 2 867	— 37	— 447	— 6	— 1 230	— 16	— 12 687	— 161
esselburen-Heider Eisenbahn .	1879	11,00	5 041	458	658	59	1 996	181	1 287	117	3 879	352	10 113	919
essische udwigs-bahn a. nicht garant. Linien	1879	375,00	294 886	786	186 743	498	263 621	703	574 695	1 533	855 574	2 282	2 258 096	6 022
gegen	1878	—	— 16 163	— 43	— 48	—	— 16 960	— 45	— 15 162	— 40	— 27 467	— 73	— 139 323	— 371
b. garantirte Linien .	1879	180,00	95 000	528	47 480	264	46 504	258	58 313	324	105 532	586	292 300	1 624
gegen	1878	—	— 2 991	— 16	— 21 455	— 119	— 1 915	— 11	— 14 547	— 81	— 16 522	— 92	— 31 806	— 177
ecklenburgische Eisenbahn . .	1879	321,57	64 870	202	30 214	94	118 275	368	210 057	653	340 844	1 060	890 289	2 769
gegen	1878	—	— 2 777	— 8	— 5 594	— 17	— 8 475	— 26	— 33 481	— 104	— 54 859	— 170	— 219 038	— 681
aal-Eisenbahn	1879	74,80	36 388	486	10 328	138	21 025	281	29 665	397	51 325	686	127 662	1 707
gegen	1878	—	— 2 505	— 34	+ 932	+ 12	— 792	— 11	+ 992	+ 14	+ 275	+ 4	— 2 707	— 36
eimar-Geraer Eisenbahn . . .	1879	68,11	21 643	318	7 001	103	20 232	297	16 892	248	37 348	548	101 210	1 486
gegen	1878	—	— 409	— 6	+ 1 911	+ 28	— 1 161	— 17	+ 2 256	+ 33	+ 929	+ 13	+ 2 761	+ 41
ächs.-Thüringische Ost-Westb. .	1879	33,80	7 651	226	9 966	295	3 266	97	11 174	320	14 527	430	39 399	1 166
gegen	1878	—	+ 228	+ 6	+ 2 397	+ 71	— 3	—	+ 1 999	+ 59	+ 2 002	+ 60	+ 5 551	+ 65
utin-Lübecker Eisenbahn . .	1879	33,00	12 620	382	3 697	113	9 125	276	9 984	303	20 307	615	52 323	1 585
gegen	1878	—	+ 894	+ 27	+ 450	+ 15	— 440	— 13	+ 705	+ 22	— 145	— 4	— 5 241	— 159
raunschweigische Eisenbahn .	1879	340,78	—	—	—	—	146 045	428	617 363	1 812	771 487	2 264	2 180 292	6 398
gegen	1878	—	—	—	—	—	— 25 662	— 76	— 37 442	— 109	— 60 098	— 176	— 132 089	— 387
alberstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	4 415	235	3 807	202	2 669	142	5 248	279	8 417	448	20 625	1 097
gegen	1878	—	— 5	—	— 4 180	— 223	— 102	— 5	— 4 622	— 246	— 5 355	— 284	— 15 636	— 832
Werra-Eisenbahn	1879	172,00	35 491	206	35 651	207	45 778	266	154 747	900	203 427	1 183	536 430	3 119
gegen	1878	—	— 4 061	— 24	+ 5 896	+ 34	— 4 858	— 28	+ 11 188	+ 65	+ 6 437	+ 38	— 9 656	— 56
Wernshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 181	312	2 196	314	750	107	2 463	352	3 305	472	9 140	1 306
gegen	1878	—	— 251	— 35	+ 67	+ 10	— 68	— 10	+ 105	+ 15	+ 45	+ 6	+ 82	+ 12
otha-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1879	17,30	8 268	478	1 289	75	4 978	288	2 692	156	7 797	451	19 683	1 138
gegen	1878	—	— 1 831	— 106	— 412	— 23	— 71	— 4	— 719	— 41	— 879	— 51	— 1 877	— 108
Summa	1879	11 180,1[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	22 535 944	2 016	61 971 762	5 544
gegen	1878	+ 127,30	—	—	—	—	—	—	—	—	— 649 001	— 82	—2610820	— 299
Im Ganzen	1879	26 995,34	—	—	—	—	—	—	—	—	57 706 476	2 138	159908500	5 926
gegen	1878	+ 733,24	—	—	—	—	—	—	—	—	— 958 008	— 96	—5277525	— 370

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat März 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat März 1879	Im Monat März 1879 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat März							Einnahme vom 1. Januar bis Ende März 1879	
				1879				1878		Differz. per Kilom. in Percent		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom		im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn . . .	267	12 732	8 092	11 990	36 238	48 228	181	51 212	192	— 5·7	137 949	517
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	367	36 875	80 179	31 246	245 473	276 719	754	259 735	708	+ 6·5	765 545	2 086
Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft . .	2 007	263 487	405 439	423 883	1 898 581	2 322 464	1 157	2 302 149	1 265	— 8·5	7 213 765	3 594
Südbahn-Gesellschaft	2 240	401 453	388 611	620 164	2 288 959	2 909 123	1 299	2 622 572	1 172	+ 10·9	8 004 626	3 573
Ungarische Westbahn	373	44 427	25 902	34 342	88 271	122 613	329	97 337	261	+ 26·1	360 679	967
Summa . . .	5 254	758 974	908 223	1 121 625	4 557 522	5 679 147	1 081	5 333 005	1 053	+ 2·7	16 482 564	3 137
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	94	44 595	302 069	16 602	241 557	258 159	2 746	221 457	2 356	+ 16·6	654 286	6 960
Böhmische Nordbahn	180	47 023	52 227	21 320	104 240	125 560	698	119 193	662	+ 5·4	338 545	1 881
Böhmische Westbahn	201	28 977	92 047	36 154	229 516	265 670	1 322	266 592	1 326	— 0·3	742 804	3 696
Buschtiehrader Eisenbahn	397	41 111	166 145	36 575	264 843	301 418	759	287 831	725	+ 4·7	986 959	2 486
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . .	86	25 910	93 067	6 880	128 090	134 970	1 569	147 345	1 713	— 8·4	405 540	4 716
Elbogener Localbahn-Gesellschaft .	5	915	3 741	361	1 738	2 099	420	1 369	274	+ 53·3	6 486	1 297
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	9 882	8 085	8 601	30 058	38 659	214	48 141	266	— 19·5	106 617	589
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz	352	53 812	76 361	71 817	516 548	588 365	1 671	716 856	2 037	— 18·0	1 662 524	4 723
neues Netz	241			24 779	93 544	118 323	491	207 420	861	— 43·0	369 059	1 531
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G. .	91	19 356	48 394	9 250	94 057	103 307	1 135	86 287	948	+ 19·7	331 568	3 644
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	105 117	105 727	143 498	418 481	461 979	789	480 597	675	+ 16·9	1 527 810	2 146
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	109 607	135 948	139 862	632 634	772 496	1 931	661 623	1 654	+ 16·7	2 215 114	5 538
Lambach-Gmunden	27	2 577	3 468	1 227	3 835	5 062	187	7 637	283	— 33·9	15 859	587
Linz-Budweis	144	9 094	16 849	8 622	54 419	63 041	438	63 491	441	— 0·7	182 348	1 266
Neumarkt-Simbach (Braunau) .	58	9 298	54 906	10 784	118 126	128 910	2 223	79 978	1 379	+ 61·2	394 373	6 800
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	41 251	. .	20 339	20 339	1 017	13 872	694	+ 46·5	59 182	2 995
Salzburg-Tiroler Bahn	290	27 388	20 162	16 392	51 925	68 317	236	64 170	221	+ 6·8	185 543	640
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	68 635	105 798	53 525	259 725	313 250	386	315 168	388	— 0·5	884 080	1 089

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat März 1879	Im Monat März 1879 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat März 1879: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1878: im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende März 1879: im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	147 223	313 627	265 310	1 568 139	1 833 449	2 630	1 813 571	2 683	— 2·0	5 587 722	8 017
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	36 558	28 379	31 666	56 758	88 424	627	88 609	628	— 0·2	271 285	1 924
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn: (Oesterreichische Linien)	357	27 820	30 090	45 650	186 086	231 736	649	402 514	1 127	— 42·4	651 623	1 825
Leoben-Vordernberger Bahn	15	3 037	16 764	668	14 299	14 967	998	13 049	870	+ 14·7	42 236	2 816
Mährische Grenzbahn	109	9 924	11 525	4 956	16 028	20 984	193	21 032	193	. .	64 127	588
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	10 060	24 187	10 377	51 420	61 797	407	48 115	317	+ 28·4	179 236	1 179
Oesterreichische Nordwestbahn: Garantirte Strecke	623	112 337	110 724	118 543	384 527	503 070	807	507 881	815	— 1·0	1 435 445	2 304
Oesterreichische Nordwestbahn: Ergänzungsnetz	305	43 831	121 118	36 909	232 707	269 616	884	240 163	787	+ 12·3	840 490	2 756
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	4 680	8 923	2 012	18 419	20 431	619	15 596	473	+ 30·9	58 878	1 784
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Alte Linien	165	13 321	31 179	11 330	59 822	71 152	431	65 065	394	+ 9·4	228 170	1 383
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	7 360	18 159	5 202	27 208	32 410	334	23 455	242	+ 38·0	112 941	1 164
Prag-Duxer Eisenbahn	155	9 874	31 423	8 454	65 732	74 186	479	57 130	369	+ 29·8	255 160	1 646
K. K. Staatsbahnen: Braunau-Strasswalchener B.	37	4 260	1 606	2 164	2 790	4 954	134	4 656	126	+ 6·3	15 749	426
K. K. Staatsbahnen: Dalmatiner Bahn	105	5 090	2 026	2 370	3 676	6 046	58	6 021	57	+ 1·7	14 918	142
K. K. Staatsbahnen: Dniester Bahn	112	37 507	4 808	7 717	13 571	21 288	190	27 964	250	— 24·0	62 451	558
K. K. Staatsbahnen: Donau-Ufer Bahn	8	. .	8 248	. .	3 859	3 859	482	371	74	† 551·4	10 855	1 357
K. K. Staatsbahnen: Istrianer Bahn	143	3 036	1 759	3 422	5 464	8 886	62	6 324	44	+ 40·9	27 938	195
K. K. Staatsbahnen: Kriegsdorf-Römerstadt	14	726	2 793	243	1 958	2 201	157	. .	. .	. .	5 833	417
K. K. Staatsbahnen: Niederösterr. Staatsbahnen	154	13 352	14 336	6 236	23 155	29 391	191	18 539	127	+ 50·4	81 089	527
K. K. Staatsbahnen: Rakonitz-Protiviner Bahn	144	8 221	13 816	5 274	16 903	22 177	154	23 192	161	— 4·3	67 931	472
K. K. Staatsbahnen: Tarnow-Leluchow (Orló)	151	5 073	6 704	4 791	17 016	21 807	144	21 004	139	+ 3·6	56 157	372
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	46 072	71 646	26 973	159 120	186 093	658	176 386	623	+ 5·5	597 400	2 111
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	24 026	41 436	18 629	70 484	89 113	743	93 496	779	— 4·6	312 760	2 606
Vorarlberger Bahn	96	32 035	14 770	11 858	17 284	29 142	304	31 750	331	— 8·2	81 550	849
Wien-Pottendorf Wiener-Neustädter Bahn	67	8 971	29 162	6 014	49 128	55 142	823	41 389	618	+ 33·2	134 367	2 005
Summa	8 574	1 217 691	2 285 453	1 243 017	6 329 228	7 572 245	883	7 536 299	884	— 0·1	22 265 008	2 597
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	66 129	21 685	42 030	74 971	117 001	298	137 166	350	— 14·9	395 478	1 009
Arad-Körösthaler Bahn	62	7 534	6 723	4 357	11 287	15 644	252	10 868	175	+ 44·0	42 157	680
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	8 600	12 000	9 200	31 800	41 000	719	20 165	354	† 103·1	71 581	1 256
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	7 719	8 391	5 789	22 917	28 706	173	26 903	162	+ 6·8	91 032	548
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1 539	3 777	829	6 114	6 943	118	7 440	126	— 6·3	18 953	321
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	18 446	18 874	16 595	81 951	98 546	340	97 240	335	+ 1·5	256 343	884
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	17 406	20 278	8 235	47 111	55 346	814	44 788	659	+ 23·5	158 342	2 329
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	13 380	44 973	7 211	87 225	94 436	1 389	97 879	1 439	— 3·5	231 783	3 409
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	17 745	12 302	8 482	21 818	30 300	344	22 177	252	+ 36·5	90 441	1 028
Theiss Eisenbahn	585	75 000	72 000	116 000	344 000	460 000	786	393 979	673	+ 16·8	1 239 176	2 118
Ungarische Nordostbahn	580	54 363	34 311	45 160	123 274	168 434	290	174 420	301	— 3·7	531 674	917
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Nördliche Linien	607	50 817	103 549	79 681	376 334	456 015	751	428 783	703	+ 6·4	1 439 636	2 372
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Oestliche Linien	605	33 057	30 556	57 952	154 375	212 327	351	213 699	353	— 0·6	565 207	934
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Südliche Linien	278	9 565	15 067	18 180	42 742	60 922	219	56 321	203	+ 7·9	161 222	580
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gran-Bressnitz-Schemnitz	23	372	2 162	369	4 372	4 741	206	4 370	190	+ 8·4	17 026	740
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gömörer Industriebahnen	168	6 775	8 298	4 562	24 813	29 375	175	28 374	169	+ 3·6	89 545	533
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Dalya-Vinkovci-Brod	97	14 916	6 781	15 414	18 123	33 537	346	. .	. .	. .	49 572	511
Waagthalbahn	140	25 628	16 252	16 864	35 019	51 883	370	34 485	292	+ 26·7	148 468	1 060
Summa	4 333	428 991	437 979	456 910	1 508 246	1 965 156	454	1 799 057	427	+ 6·3	5 597 336	1 292
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 254	758 974	998 223	1 121 625	4 557 522	5 679 147	1 081	5 333 005	1 053	+ 2·7	16 482 564	3 137
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 574	1 217 691	2 285 453	1 243 017	6 329 228	7 572 245	883	7 536 299	884	— 0·1	22 265 008	2 597
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 333	428 991	437 979	456 910	1 508 246	1 965 156	454	1 799 057	427	+ 6·3	5 597 636	1 292
Hauptsumme	18 161	2 405 656	3 631 655	2 821 552	12 394 996	15 216 548	838	14 668 361	824	+ 1·7	44 345 208	2 442

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 34. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Berlin, den 5. Mai 1879.

Ueber die Anlage von Canälen und die Concurrenz mit den Eisenbahnen.

(Schluss.)

Man wird uns wohl in einer Eisenbahnfachschrift erlassen, derartige Behauptungen, welche ebenso viele Unrichtigkeiten enthalten, zu widerlegen. Wir können nur unser Bedauern aussprechen, dass die Lösung der so hochwichtigen Frage „Eisenbahnen oder Canäle" dadurch verdunkelt und ihre Entscheidung erschwert worden ist, dass bei allen Canalprojecten und in allen Schriften, welche sich in neuerer Zeit für die Anlage von Canälen aussprechen, der Ausgangspunkt — das Verhältniss zwischen Eisenbahn- und Canalfrachten — mit grosser Oberflächlichkeit behandelt worden ist, dass fast mit einer gewissen Absichtlichkeit die bei Beförderung von Massengütern auf weite Entfernung bestehenden Eisenbahntarife unberücksichtigt geblieben sind, und sich unter solchen Umständen natürlich für die Rentabilität der Canäle Schlussfolgerungen ergeben haben, die bei einer näheren Prüfung von eisenbahntechnischer Seite sich in das Gegentheil umkehren.

Wie seiner Zeit, als es sich im Jahre 1865 um die Ausführung des Rhein-Weser-Elbe-Canals mit einem Kostenaufwande von 30 Millionen Thaler handelte und die Mehrzahl der Stimmen sich für die Ausführung des Projectes aussprach, das von dem verstorbenen Geheimen Oberbaurath Koch abgegebene Gutachten, insbesondere der Hinweis auf das Verhältniss zwischen Canal- und Eisenbahnfrachten genügte, um die von den Anhängern des Canalprojectes aufgestellten Grundlagen für die Rentabilität zu widerlegen, so wird es uns auch auf Grund der nachstehenden Mittheilungen nicht schwer werden, den Nachweis zu führen, dass schon jetzt die Eisenbahntarife unter die Canalfrachten herabgegangen sind, und dass damit für die Anlage der meisten in neuerer Zeit projectirten Canäle sowohl das Bedürfniss, wie die Möglichkeit der Rentabilität verneint werden muss.

Abgesehen nämlich von dem schon zur Zeit des Ministers von der Heydt eingeführten Pfennigtarif (pro Centner und Meile 1 Silberpfennig = 0,83 ₰ nebst einer Expeditionsgebühr von 6 ℳ pro 100 Ctr.) für die Beförderung von Kohlen und Koks sowie anderer Massengüter, und den schon seit einigen Jahren bestehenden Extrazugtarifen vom Ruhrkohlenrevier nach den Nord- und Ostseehäfen — Tarifsätze, welche bis zu 1,84 ₰ pro Tonnenkilometer neben einer Expeditionsgebühr von 12 ℳ pro 200 Ctr. herabgehen und für die Strecke Oberhausen-Lübeck einem Einheitssatze von 0,79 ₰ pro Centner und Meile entsprechen — ist neuerdings auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, dem dafür allgemeine Anerkennung gebührt, ein ermässigter Tarif für die Beförderung von Kohlen aus dem Oberschlesischen Revier nach Danzig, Königsberg und Memel eingeführt worden, welchem ein Einheitssatz von ca. 0,455 ₰ pro Centnermeile zu Grunde liegt — ein Einheitssatz, wie derselbe wohl noch niemals in so geringer Höhe zur allgemeinen Anwendung gekommen ist.

Vergleichen wir diese Tarifsätze mit den von Herrn Bellingrath angegebenen Frachtsätzen, so finden wir, dass die Seite 109 seines Buches aufgestellte Behauptung:

> „zweifellos würden die Massengüter bei einem Durchschnittsfrachtsatz von Einem Pfennig pro Centnermeile den Canälen unbestritten sein"

durch die Thatsachen widerlegt wird, und dass der neuerdings eingeführte Tarif für die Beförderung Oberschlesischer Kohlen nach Danzig, Königsberg und Memel nicht nur niedriger ist, als der von Herrn Bellingrath für die Beförderung von Kohlen auf weite Entfernungen angenommene niedrigste Canalfrachtsatz von 0,557 ₰ pro Centnermeile — ein Satz, der übrigens durch die Erfahrung noch nicht bestätigt ist —, sondern sogar noch niedriger ist, als der niedrigste Frachtsatz für die Beförderung von Gütern der Classe III auf der Elbe von Dresden nach Hamburg = 0,54 bis 0,91 ₰ pro Centnermeile.

Wir finden ferner, dass der einzige Vorzug, die grössere Billigkeit des Transports, welche bisher zu Gunsten der Canäle gegenüber den Eisenbahnen geltend gemacht werden konnte, durch die Ermässigung der Eisenbahntarife hinfällig geworden ist, und dass damit die grosse Streitfrage — Canäle oder Eisenbahnen — als zu Gunsten der Eisenbahnen entschieden angesehen werden kann.

Man wird uns dagegen einwenden, dass ein derartiger Ausnahmetarif wie der für die Beförderung Oberschlesischer Kohlen nach den Ostseehäfen Danzig, Königsberg und Memel von 0,455 ₰ pro Centnermeile, welcher überdies dem Vernehmen nach nur auf die Dauer eines Jahres genehmigt ist, nicht als Norm angesehen werden kann. Zur Widerlegung dieses Einwandes ist zu bemerken, dass, soweit uns bekannt, schon jetzt in Aussicht genommen ist, den erwähnten Minimaltarifsatz auch für den Verkehr nach Stettin anzuwenden, dass ferner der Wunsch laut geworden ist und inzwischen bereits eine bestimmte Gestalt gewonnen hat, einen ähnlichen Tarifsatz auch für den Kohlentransport vom Ruhrkohlenrevier nach den Nord- und Ostseehäfen

einzuführen, und wir zweifeln nicht, dass bei der Energie und dem hohen Interesse, welches der Herr Minister Maybach besonders dieser Frage zuwendet, mit dem weiteren Uebergange von Privatbahnen in Staatsverwaltung die Ermässigung der Kohlentarife zur Beseitigung der Englischen Concurrenz immer weitere Ausdehnung gewinnen und auch wohl auf die Höhe der übrigen Tarife von Einfluss sein wird.

Wenn man nach dem Vorstehenden die bisher in Norddeutschland aufgestellten Canalprojecte prüft:

1. den Rhein-Maas-Canal von Venlo über Crefeld nach Uerdingen am Rhein;
2. den Rhein-Issel-Canal von Rees nach Anholt;
3. den Rhein-Weser-Canal von Ruhrort über Dortmund nach Minden;
4. den Weser-Elbe-Canal von Minden nach Glindenberg an der Elbe zum Anschluss an den Elbe-Havel-Canal;
5. den Elster-Saale-Canal von Leipzig nach Greipau an der Saale;
6. den Elster-Elbe-Canal von Leipzig nach Wallwitzhafen an der Elbe;
7. den Canal von Bremen nach Stade;
8. den Stecknitz-Canal von Lauenburg an der Elbe nach Lübeck;
9. den Elbe-Spree-Canal von Riesa an der Elbe nach Königs-Wusterhausen an der Dahme, von dort durch Dahme und Spree nach Berlin;
10. den Berliner Süd-Canal, die Oberspree mit der Havel verbindend;
11. den Rostock-Berliner Canal von Rostock nach Spandau resp. Berlin;
12. den Uecker-Havel-Canal von Ueckermünde am kleinen Haff nach Lychen an der Havel;
13. den Berlin-Kienitz-Canal von Cöpenick an der Spree nach Kienitz an der Oder;
14. den Berlin-Küstriner Canal von Cöpenick nach der Warthemündung;
15. den Oder-Lateral-Canal von Oderberg i. d. Mark nach Schwedt

so wird man alle diejenigen Canalprojecte, welche wie der

Rhein-Weser-Canal,
Weser-Elbe-Canal,
Elbe-Spree-Canal,
Rostock-Berliner Canal,
Uecker-Havel-Canal

in erster Reihe auf die Concurrenz mit dem Eisenbahntransport berechnet sind, ohne Weiteres als vollständig aussichtslos bezeichnen müssen, da die Canäle, wie wir gesehen haben, in Bezug auf die Billigkeit der Beförderung den Eisenbahnen nachstehen, und dadurch diesen Canalprojecten ihre Existenzberechtigung entzogen wird. Ob die übrigen Canalprojecte, soweit dieselben über ihren eigentlichen und nächstliegenden Zweck, den der Verbesserung der Binnenschifffahrt, hinausgehen, als ein Bedürfniss anzusehen sind, kann hier unerörtert bleiben.

Wie dem aber auch sein mag, der Schluss wird sich nach Vorstehendem unzweifelhaft Jedem, welcher die Verhältnisse frei vom Parteistandpunkte prüft, aufdrängen: Gegenüber der Thatsache, dass die Anlagekosten einer Meile Canal von den verschiedenen Fachautoritäten zu 1 500 000 bis 1 800 000 *M.* und die Gesammtkosten der in Norddeutschland projectirten Canäle auf mehr als ½ Milliarde Mark veranschlagt worden sind, dass die Rentabilität der projectirten Canäle sogar unter der Annahme einer erfolgreichen Concurrenz mit den Eisenbahnen bis jetzt selbst von den Anhängern der Canäle nicht hat nachgewiesen werden können, bei Verzicht auf die Concurrenz mit der Eisenbahnbeförderung aber ganz aussichtslos wird, dass in jedem Falle das für die Anlage der Canäle erforderliche Capital aus Staatsmitteln aufgebracht werden muss, ist es gegenüber der vollständig unrentablen Anlage so grosser Capitalien im Canalbau vorzuziehen, für den Transport von Kohlen, Erzen und anderen Massengütern die Eisenbahntarife den Canalfrachtsätzen gleichzustellen, selbst auf die Gefahr hin, dass dadurch die Rentabilität der Staatseisenbahnen beeinträchtigt wird — eine Einbusse, die jedenfalls viel geringer ist, als der Verzicht auf die Verzinsung der auf die Anlage von Canälen zu verwendenden Capitalien.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft.

Von **Dr. Emil Sax.**

II. Band. Die Eisenbahnen.

(Fortsetzung aus No. 32.)

III. Hauptcapitel. Oeconomik der Anlage nnd des Betriebes. A. Anlage. Oeconomie in Bau und Betrieb der Bahnen ist Consequenz ihrer wirthschaftlichen Natur und berechtigte Forderung des in denselben festgelegten Capitals, welches nach dem Verfasser nicht nur alle unbeweglichen Anlagen, sondern auch Betriebsmittel, Maschinen, Werkzeuge, Einrichtungsstücke, Reservebestandtheile, sogar die zum Ersatze abgenützter Theile auflaufenden Arbeitslöhne und Materialkosten umfasst, so dass nur die sonstigen Personalbesoldungen, wie die zur Transportleistung erforderlichen Materialien als flüssiges Capital anzusehen sind, eine Theilung, die nicht für alle Wechselfälle einer Bahnexistenz gilt.

Im Jahre 1875 war das Verhältniss der flüssigen zu den stehenden Capitalien bei sämmtlichen Deutschen Bahnen 324 zu 6 861 Millionen Mark = 1 : 21, wobei erst noch die streng genommen dem stehenden Capitale angehörenden, aber nicht ausscheidbaren Besoldungen des Bahnaufsichts-, Bahnerhaltungs- und Werkstättenpersonals in der Summe des flüssigen Capitals verblieben sind. Zählt man aber noch die zum Ersatz des stehenden Capitals erforderlichen Aufwendungen dem flüssigen Capital bei, d. h. stellt man einfach die Betriebsauslagen dem Anlagecapital gegenüber, so ergiebt sich das Verhältniss beider mit 492 zu 6 861 Millionen Mark = 1 : 14! Und nachdem das flüssige Capital nicht in der vollen Höhe, sondern kaum zur Hälfte dieser Betriebskosten aufzubringen ist, so beträgt es nur $^1/_{28}$tel des festen Capitals.

Wenn auch bei dieser Berechnung der vom Verfasser aufgestellte Theilungsschlüssel wegen Unvollständigkeit der Statistik nicht ganz festgehalten werden konnte, wenn ferner auch die Frage offen bleibt, ob nicht die mit 492 — 324 = 168 Millionen Mark angesetzten Aufwendungen für das stehende Capital mit letzterem combinirt werden müssten, so genügt das Ergebniss doch, um in einfachen Zahlen auszudrücken, wie sehr das stehende Capital überwiegt. Möglicherweise ist deshalb in den Deutschen Statistiken das kleine flüssige Capital gar nicht speciell ausgeschieden und fährt der Verfasser etwas ironisch fort: „Wahrscheinlich steht es auch mit jenem Verhältnisse im Zusammenhange, dass man zuweilen bei Garantiebestimmungen auch diesen Capitaltheil ganz vergass“! Schlimmer ist, wäre beizufügen, dass man an diesen Capitaltheil zuweilen nicht erinnert werden wollte, oder sich weigerte, absichtsloses Vergessen nachträglich gut zu machen.

Die Höhe des stehenden Capitals fordert um so mehr Oeconomie der Anlage, als jenes nicht mehr kann herausgezogen werden, wenigstens soweit Betriebszwang besteht. Dessenungeachtet lassen sich zahlreiche Verstösse gegen diese Oeconomie nachweisen, besonders an verfrühten, unrichtig classificirten oder zu oppulent ausgestatteten Bahnen.

Von diesem Gesichtspunkte aus sind die Leitpunkte der Anlageöconomik zu entwickeln. Zu diesem Behufe stellt der Verfasser die Aufgaben der allgemeinen und speciellen, der commerziellen und technischen Tracirung zusammen, bespricht die in verschiedenen Ländern bei deren Lösung begangenen Fehler und empfiehlt ihre wissenschaftliche Behandlung im Sinne der in dieser Beziehung gewiss sehr werthvollen Launhardt'schen Arbeiten. Bei aller Hochschätzung derselben darf man aber doch wohl ihre Bedeutung nicht übertreiben und die Bewährung praktischer Erfahrungen wissenschaftlich gebildeter Techniker nicht gar zu sehr discreditiren, gerade weil es ja, wie Sax selber noch weiter erörtert, sehr oft weniger auf die richtige Tracirung und Stationsdisposition zu bestehenden als zu solchen Verkehrszuflüssen ankommt, welche durch die Bahn erst geschaffen werden sollen, sich daher jeder Berechnung entziehen, und als ferner die Verständigung zwischen den Forderungen der commerziellen und der technischen Tracirung zahlreicher und kaum nach Formeln zu lösender Modificationen fähig ist. Auch dürfte die Bedeutung der commerziellen Tracirung mit zunehmender Verdichtung des Bahnnetzes nicht in gleichem Masse steigen, weil ja damit die Zahl der influirenden Fälle und Verhältnisse wie der Combinationen immer abnehmen muss.

Der Tracirung folgt die Dimensionirung einer Bahn, die Bemessung des Umfanges und Werthes ihrer Anlagen. Es ist ganz richtig, was Sax betont, dass auch hierin oft und viel ist über die Schnur gehauen worden, namentlich zu Gunsten des Personenverkehrs; nur fallen diese Fehler viel weniger der Technik, als den von oben herab favorisirten übertriebenen Anforderungen zur Last.

Die Ausstattung der Bahn, das Mass der Richtungs- und Krümmungsverhältnisse, die Dauerhaftigkeit ihrer Bauten, das Quantum ihrer Verkehrsmittel etc. soll die Summe aus Bau- und capitalisirten Betriebskosten auf ein Minimum bringen: oft ist es aber zweckmässiger, ja unvermeidlich, die Bauanlagen zu Lasten des Betriebs zu reduciren. In Erwägung dieser Verhältnisse und in Anwendung der für die Bemessung der einzelnen Bestandtheile massgebenden Grundsätze auf jeden einzelnen Fall besteht die Verwirklichung der Oeconomie. In diesem Sinne kann von „Individualisirung" gesprochen werden, die jedoch durch den engen Zusammenhang der verschiedenen Bahnen, welche wieder gewisse Uniformirung, gewisse typische Anlagen ohne Rücksicht auf Oeconomie verlangt, wesentlich beschränkt wird. Daher erscheint die Classificirung, und innerhalb derselben die richtig abgestufte Dimensionirung mit Unterordnung unter gewisse Typen, und nicht die Individualisirung als leitendes Princip, und hiermit der bei Besprechung des 2. Capitels anticipirend behandelte Contact zwischen den beiden Sax'schen Bahnordnungen nunmehr an seinem Orte hergestellt.

Die im 2. Capitel vorgeschriebene Classification wirkt, wie früher erwähnt, beim Entwurfe eines Bahnnetzes mitbestimmend; das Mass der Ausstattung ergiebt sich für jede einzelne Linie als Correlat der Wirthschaftsintensität der betreffenden Zone: die äussersten Grenzen dieser Intensität decken sich auch mit den äussersten Ausstattungsmassnahmen und es genügt, diese weitesten Stadien in's Auge zu fassen. Daher entsprechen den Ländern extensiver und intensiver Wirthschaft auch Bahnen extensiver und intensiver Gestaltung, wobei zu berücksichtigen ist, dass in Ländern extensiver Wirthschaft lange jede Bahn als Hauptbahn wirkt, Neben- und Localbahnen daher nur intensiv bewirthschafteten Ländern angehören.

Somit ergiebt sich als Ergänzung zur früheren geographischen folgende Ausstattungsclassification:

1. Bahnen mit starkem Verkehre in hochentwickelten oder durch die Bahn voraussichtlich in kurzer Frist zur höchsten Verkehrsintensität gelangenden Gegenden.

2. Bahnen mit schwachem Verkehre in Ländern (oder Provinzen) mit extensiver Wirthschaft.

3. Neben- und Localbahnen in wirthschaftlich intensiv entwickelten Ländern.

Die folgenden Auseinandersetzungen des Verfassers über die Kostenbestandtheile einer Bahn, über die Art der Bauausführung, mit vortrefflicher Kritik der verschiedenen Bau-Accordsysteme, müssen hier übergangen, auch die für eingehende Studien des volkswirthschaftlichen Verfassers auf bahntechnischem Gebiete zeugenden Ausstattungsprogramme der verschiedenen Bahnclassen können nur angedeutet werden.

Bahnen intensiver Gestaltung erhalten eine den weitestgehenden Anforderungen genügende Ausrüstung, wenn auch hier und da noch provisorische Anlagen oder unvollständige Ausrüstung für die ersten Jahre des Bestandes entweder aus Rücksicht auf eine nur allmälig eintretende Verkehrssättigung oder in Folge ungünstiger Conjuncturen während der Bauzeit zugelassen werden müssen. Bei diesem Anlasse kommt der Verfasser auf die Zukunft dieser Bahngruppen nach eingetretener Verkehrssättigung und die Eventualität einer Functionstheilung zwischen einzelnen Linien zu sprechen. In der Verwirklichung des Hartwich'schen Vorschlages, besondere Güterbahnen zu bauen, vermag er keine Oeconomie zu finden, weil dann an Stelle je einer zwei Anlagen treten würden. Dieses Motiv spricht doch wohl kaum gegen Hartwich's Ideen, die eher daran scheitern dürften, dass es überhaupt in Culturländern schwierig sein wird, einen Güterverkehr von dem eine eigene Bahnanlage rechtfertigenden Umfange ohne Personenverkehr zu finden!

Sax meint dagegen, wenn einmal mit abgeschlossener Verdichtung des Bahnnetzes zwischen allen Knotenpunkten, also zwischen allen halbwegs bedeutenden Orten als Ausgangspunkten des hauptsächlichsten Personenverkehrs, mindestens je zwei Bahnverbindungen bestehen (d. h. doch, wenn viel mehr geschehen ist, als Hartwich verlangte), dass dann möglicher Weise der Zeitpunkt gekommen sei, die kürzere dieser Verbindungen nur für den intensiven Personenverkehr, die andere für den Güterverkehr einzurichten, wobei der andere Verkehrszweig ja nur in untergeordneter Weise zu besorgen wäre. Eine solche Functionstheilung setzt aber, wenn namentlich etwa an der Güterbahn verbleibende Orte nicht ungebührlich verkürzt werden sollen, eine Annäherung der Knotenpunkte, also eine Verdichtung des Bahnnetzes voraus, die kaum fassbar ist. Eher lässt sich doch annehmen, dass die mit erreichbarer Netzesverdichtung ohnedies eintretende Vertheilung des Verkehrs derartige Theilung der Functionen überflüssig macht, oder höchstens etwa eine Beschränkung der am störendsten einwirkenden Haupteilzüge auf die wichtigsten Hauptrouten wünschenswerth ist. Auch andere Hilfsmittel liegen noch zur Hand. So können auch nur streckenweise, in günstige Terrainabschnitte verlegte Verbreiterungen überlasteter Bahnen auf 3—4 Geleise genügen, um mit entsprechend combinirter Fahrordnung den Effect einer durchaus mehrgeleisigen Anlage hervorzubringen, die verschiedenen Verkehre zu trennen und zu bewältigen, ohne die Zahl der Kreuzungen und Ueberholungen in gefährlicher Weise zu steigern.

In Osteuropa und vielen überseeischen Ländern sind die Existenzbedingungen extensiv gestalteter Bahnen gegeben. Aus der ihnen vorwiegend obliegenden Aufgabe Cultur und Verkehr erst zu schaffen, wie aus den Capitals- und Arbeitsverhältnissen dieser Districte ergiebt sich ein sehr eingeschränktes Ausstattungsprogramm für solche Linien, als enge und viele Kurven, starke und wechselnde Steigungen, provisorische Bauten u. dergl. Derartige Linien zeigen namentlich in Nordamerika nachweisbar das Stadium des Ueberganges zur intensiven Gestaltung auf.

Die Ausstattung der Nebenbahnen hat nach dem Verfasser die Mitte zwischen jener der Bahnen intensiver und extensiver Gestaltung einzunehmen. Letzteren gleichen sie in der Schwäche des Verkehrs; dagegen sind die sonstigen mitbestimmenden wirthschaftlichen Verhältnisse dieselben wie bei jenen intensiven Bahnen, in welche die Nebenbahnen verflochten sind. Ihre Ausrüstung muss diesen widersprechenden Verhältnissen angemessen vermittelt werden: daher eingeleisige Anlage, grössere Steigungen und schärfere Kurven, falls sich damit nennenswerthe Ersparnisse erzielen lassen, vorwiegend solide Bauten, mässig reichen Fahrpark etc. Lassen die allgemeinen Verhältnisse ein stärkeres Anwachsen des Verkehrs gewärtigen, so ist für Anlageerweiterung, besonders durch partielle Vorbereitung der Doppelspur vorzusorgen. Die Anwendung der Hauptbahntypen auf solche Nebenlinien, namentlich als Folge unrichtiger Classification und vorherrschender Uniformirungstendenzen verstösst gegen die Oeconomie. Dies geschah namentlich von Staatsbahnverwaltungen in auffallendem Masse. Die Anerkennung, welche dagegen der Verfasser den nicht erst 1871, sondern schon 1868 entworfenen Typen für Ungarische Bahnen 2. Ordnung angedeihen lässt, rechtfertigt nur das Bedauern, dass diese Typen in Ungarn nicht mehr Anwendung gefunden haben, wenn auch eine Reihe von Linien nach denselben gebaut worden sind. In der Hauptsache beruhen sie auf dem Grundsatze, Nebenlinien für vollbeladene Hauptbahnwagen, also für 150 Ctr. Achsbelastung passirbar anzulegen, jedoch auch ihren eigenen Locomotiven keine grössere Achsbelastung zu geben, womit noch immer eine mehr als genügende Zugkraft, andererseits aber ganz wesentliche Ersparnisse an Unter- und Oberbaukosten erzielt werden. Diesem vom Referenten vor 10—11 Jahren in Ungarn aufgestellten und auch ausgeführten Programme, wie seinen sonstigen auf Uebereinstimmung am rechten Orte abzielenden Massnahmen sind natürlich die Vorwürfe der „Schematisirung" und „Normalisirung" auch nicht erspart geblieben. In jüngster Zeit ist nun jenes Programm für Bahnen 2. Ordnung auch in Frankreich von einer Regierungscommission als ein Novum empfohlen worden.

Eine besonders eingehende Besprechung widmet Sax den Localbahnen, die keine Nebenbahnen sind. Eine wirthschaftlich richtige Definition derselben ist namentlich für die Technik wichtig. Localbahnen bilden nur den Ersatz für minderwerthige Transportmittel im engeren Rayon einer Bahn höherer Ordnung oder einer Wasserstrasse, sobald innerhalb dieses Rayons der Verkehr zur Hauptlinie unter deren Einwirkung bereits solche Intensität erreicht hat, um stellenweise einen derartigen minderen Ersatz durch bessere Zufahrtsanstalten mit dem Erfolge einer Kostenverminderung zu bewirken. Daher kann von Localbahnen nur in intensiv entwickelten Ländern und nur an solchen Stellen die Rede sein, wo sie nicht neuen Verkehr zu schaffen, sondern bestehenden zu erleichtern und zu verwohlfeilern haben. Wo diese Bedingungen fehlen, sind wirkliche Localbahnen verfrüht. Daraus geht auch hervor, dass der Umfang des Verkehres, welchen eine solche Bahn zu bewältigen haben wird, ein schon früher feststehender und somit genau bestimmbarer sein muss. Und eben deshalb kann die Erkenntniss, dass eine Linie voraussichtlich eine Verkehrssteigerung herbeizuführen vermöge oder etwa später bis zu einem zweiten Anschluss erstreckt werden könnte, ein Kriterium ihrer Classification sein. Eine derartige Linie, wenn sie auch sonst localen Zwecken dient, ist mehr Neben- als Localbahn! Ferner ergiebt sich aus dieser strengen Definition, dass der Localbahnverkehr zwar ein für ein minder vollkommenes Transportmittel starker, auch zu starker sein kann, jedoch gegenüber der grossen Leistungsfähigkeit und der höheren Capitalsfixirung der Bahn immer ein geringer ist: Localbahnen haben daher die geringste Verkehrsdichtigkeit und dieser Umstand muss für die Bahnausrüstung bestimmend sein, was oft übersehen wurde, indem man Localbahnen die Aufgabe der Verkehrsschaffung zuwies und sie demgemäss ausstattete. Neuere wissenschaftliche Untersuchungen, unter diesen als die ersten jene des Franzosen Michel, stützen aber ihre Ausstattungsbemessungen bereits auf jene Grundlage der Verkehrsstabilität, und es fehlt auch nicht mehr an entsprechenden technischen Ausstattungsinstructionen. Ziel derselben ist, weitgehende Reduction der Bauanlagen auf verschiedenen Wegen zu erreichen, durch Spurverengerung, Benutzung von Strassen u. dergl. Am wichtigsten ist die Frage der Spurweite. Für Haupt- und Nebenlinien ist nur die Einheit der Spurweite von Wichtigkeit. Ihr Ausmass kommt nur bei

Localbahnen als öconomischer Factor in Betracht und die Bedeutung dieses Factors lässt sich auch ziffermässig ausdrücken.

Schliesslich verweist der Verfasser noch auf die grossen Differenzen in den Baukosten der besprochenen Bahnclassen und bemerkt mit Recht, dass wo und insoweit solche Differenzen nicht bestehen, auf fehlerhafte Gestaltung des einen oder anderen Liniensystems zu schliessen sei. Dies treffe in Frankreich zu, wo in Folge zu weit getriebener Uniformität die bisher erstellten Neben- und Localbahnen viel zu theuer geworden sind.

Der Verfasser hat in seiner Anlageöconomik mit Recht den Localbahnen besondere Aufmerksamkeit zugewendet, denn sie gehören vorwiegend der Zukunft an, das Ergebniss derartiger wissenschaftlicher Untersuchungen kann also noch ausgiebige practische Verwerthung finden, was bei Haupt- und Nebenlinien in Folge weit vorgeschrittener Netzesausbildung weniger mehr der Fall ist. Allein wenn auch die Definition der Localbahn als zutreffend anerkannt wird, so lässt sich doch die damit verknüpfte absolute Einschränkung solcher Localbahnen auf Länder intensiver Wirthschaft bestreiten. Auch in Ländern extensiver Wirthschaft kann die Verkehr schaffende Wirkung einer Hauptbahn bis zur vollen Entwickelung irgend eines in ihrem engeren Rayon liegenden localen Productionszweiges, z. B. einer Montanindustrie, gedeihen, die Erstellung einer Localbahn, die mit Rücksicht auf die anderweitigen anliegenden Interessen alle Merkmale einer solchen trägt, und nicht blos als eine Industriebahn functionirt, sich also vollständig rechtfertigen.

Auch die vom Verfasser erhobene Forderung einheitlicher Spurweite für Haupt- und Nebenlinien eines Wirthschaftsgebietes bedürfte mehr der Form als der Sache nach einer Ergänzung, namentlich bezüglich des Umfanges eines solchen Wirthschaftsgebietes. Es giebt bekanntlich mehrere Gebiete mit Bahnen verschiedener Spurweite: in Europa besonders in Skandinavien, sonst aber wohl in allen überseeischen Staaten, die schon Eisenbahnen besitzen. Die in Nordamerika herrschende Vielheit der Spur ist allerdings vom Uebel: dagegen wäre es gewiss vollkommen zu rechtfertigen gewesen, wenn innerhalb des Gebietes der Vereinigten Staaten neben einer gesetzlichen Normal- eine ebenso gesetzliche Schmalspur, besonders mit dem Zeitpunkt der Ausbreitung des Bahnnetzes in den westlichen Territorien, wäre eingeführt worden, wo sie ja für das Zustandekommen und die Existenz selbst grosser Linien sich als nothwendig erwiesen hat, und sich im Sinne des Verfassers nur als eine der Verkehrsintensität angepasste Ausstattungsreduction, somit als ein Act richtiger Oeconomie darstellt. Als solche wird sie auch wohl anzusehen sein, obgleich zu erwarten steht, dass die intensive Verbindung jener westlichen mit den vorgeschrittenen östlichen Territorien in relativ kurzer Zeit vollzogen sein dürfte.

Gerade bei derartigen Schmalspurbahnen grösserer Ausdehnung macht sich der öconomische Effect der Spurverengerung ausgiebig geltend, während die damit bei Localbahnen Sax'scher Definition, also sehr geringer Länge der einzelnen Linie, erreichbaren Ersparnisse jedenfalls nur dann von einiger Bedeutung sein können, wenn die Bahn in sehr schwierigem Terrain geführt werden soll, oder wenn man die Schmalspur mit einer sonst noch weit gehenden Ausstattungsreduction verbindet, während diese Ersparnisse bei Linien in offenem Terrain sehr leicht durch den Aufwand für eigene Betriebsmittel und eigene Anlagen in den Uebergangsbahnhöfen aufgezehrt werden können.

(Fortsetzung folgt.)

Welche Bedeutung soll den einzelnen Flügeln der mehrflügeligen optischen Telegraphen gegeben werden?

Der Herr Verfasser des in No. 27 dieser Zeitung veröffentlichten Aufsatzes hat einen schätzenswerthen Beitrag zum allgemeinen Verständniss für die Anordnung der Signale bei fixirten Weichen geliefert; die darin enthaltenen Vorschläge geben eine gute Grundlage für die Feststellung eines allgemein einzuführenden Systemes.

Wenn wir einige irrige Angaben richtig stellen und dann zeigen wollen, dass auch sein System bis in die letzten Consequenzen nicht unanfechtbar ist, so suchen wir damit nur die weitere Klärung der Frage zu fördern, ohne gegen das von ihm zu Grunde gelegte, auch nach unserer Auffassung allein richtige Princip, jeder zu sichernden Fahrstrasse ein besonderes Signal zu geben, zu verstossen.

Nicht in der Verschiedenartigkeit der Bedeutung der übereinander angeordneten Signalflügel liegt der Schwerpunkt der Verschiedenartigkeit der bei der Rheinischen und Bergisch-Märkischen Bahn gebräuchlichen Signalsysteme, sondern vielmehr darin, dass die Bergisch-Märkische Bahn bei der Anordnung und Stellung der Signale zu einander einen principiellen oder systematischen Unterschied gemacht wissen will zwischen Einfahrts- und Ausfahrtssignalen, während die Rheinische Bahn diesen Unterschied nicht kennt, jedes Signal nur als Deckung eines Gefahrpunktes betrachtet und diese Signale deshalb gleichmässig behandelt, gleichviel ob sie an der Bahnhofs-Einfahrt, an der Ausfahrt, an einer Bahnkreuzung oder an Abzweigungen auf offener Bahn stehen, weil in der Gleichmässigkeit die grösste Sicherheit gegen Irrthümer gefunden werden muss.

Indem der Verfasser jenes Artikels diesen wichtigen Gegensatz übersieht, kommt er zu der irrigen Annahme der von ihm behaupteten Inconsequenzen des Rheinischen Systemes, welches einfach verlangt,

„dass an (bezw. über) jedem Geleise, welchen Namen und Zweck es auch immer habe, diejenigen Signale placirt werden, welche die verschiedenen von dem auf diesem Geleise fahrenden Züge zu nehmenden fixirten Fahrwege kennzeichnen".

Getreu diesem Principe, und nicht wie der Verfasser im 9. Absatz meint gegen dasselbe aus Noth, um sich mit einer Schwierigkeit abzufinden, wird an jedem Ausfahrtgeleise ein Mast aufgestellt.

Indem nun für die Anordnung der zu demselben Geleise gehörigen Signale weiter daran festgehalten wird, dass bei einer Spaltung dieses Geleises (gleichviel ob Einfahrt- und Ausfahrt- oder freies Bahngeleis) in zwei oder mehrere Hauptbahnen bezw. gleichwerthige Geleise eine der Zahl dieser Hauptwege entsprechende Zahl von Masten bezw. nebeneinander stehenden Signalen, dass dagegen für die Abzweigung eines Nebengeleises an dem Maste des entsprechenden Hauptsignales ein zweiter Flügel unter dem des zugehörigen Hauptgeleises angebracht wird, kann es vorkommen, dass wie bei den Einfahrtgeleisen auch an einem Ausfahrtgeleise zwei Maste mit je einem Flügel aufgestellt werden, von denen das linke (immer von dem auf diesem Geleise befindlichen Zuge aus gesehen) den Weg nach links, das rechte den nach rechts öffnet und fixirt. Der Fall, dass an dem Maste eines Ausfahrtsignales zwei Flügel untereinander nach obigem Systeme erforderlich wären, liegt bei der Rheinischen Bahn bis jetzt noch nicht vor; der Fall eines bei der Ausfahrt aus einem Bahnhof abzweigenden zum Befahren mit Zügen und nicht nur zum Rangiren benutzten Nebengeleises ist überhaupt ein so seltener, dass er bei der mit einer grossen Zahl von kleinen Anschlussbahnen gesegneten Rheinischen Bahn erst in nächster Zeit zum ersten Male eintreten wird; er bietet übrigens, indem der Mast für dieses Ausfahrtgeleise zwei Flügel untereinander erhält, von denen der obere die Ausfahrt nach der Hauptbahn, der untere die Ausfahrt aus demselben Geleise nach der Nebenbahn bezeichnet, durchaus keine Inconsequenzen und bleibt streng in dem adoptirten Princip.

Die Behauptung in dem 11. und 12. Absatz jenes Artikels, in denen nachgewiesen werden soll, dass die Rheinische Bahn durch die Aufstellung mehrerer Ausfahrtsignal-Maste ihr Princip verlasse und über den Haufen werfe, ist demnach eine irrige, das Princip wird vielmehr gerade dadurch auf das Strengste befolgt.

Wir wollen hiermit nicht zu beweisen suchen, dass das System der Rheinischen Bahn, die wir nur gegen den Vorwurf der Inconsequenz und willkürlichen Verlassung ihres Principes zu schützen hatten, das beste oder gar das allein richtige sei, bekennen vielmehr, dass seine äussersten Consequenzen zu Unbequemlichkeiten hinsichtlich der Placirung der Signale führen können, und würden, um dem Ziele der Gleichmässigkeit näher zu kommen, dem von dem Verfasser jenes Artikels schliesslich empfohlenen System das Wort reden, wenn die principielle Verschiedenheit für Einfahrt- und Ausfahrtsignale aus demselben entfernt wird.

Diese Unterscheidung führt nicht nur an denjenigen gerade sehr gefährlichen Punkten, welche zugleich die Einfahrt zum Personenbahnhof und Ausfahrt aus dem Güterbahnhof (und umgekehrt) bilden, sondern auch an allen Abzweigungen auf offener Bahn, deren richtige und über jeden Zweifel zu erhebende Signalisirung von mindestens gleicher Wichtigkeit ist, zu Inconsequenzen und Unbequemlichkeiten, und birgt deshalb Gefahr, namentlich wenn das Princip zur Durchführung gebracht werden soll, dass jedes Signal ausserhalb der Bahnhöfe unter allen Umständen vor dem betreffenden Gefahrpunkte aufzustellen ist; und die Wichtigkeit dieses letzteren Grundsatzes lässt sich wohl nicht in Abrede stellen. Wenn z. B. bei einer Abzweigung auf offener Bahn in der nebenskizzirten Weise, die mehrfach vorkommt, nach dem Princip der Berg.-Märk. Bahn A wie eine Einfahrt in einen Bahnhof behandelt wird, so wäre bei A ein dreiflügeliger Mast aufzustellen, dessen oberster Flügel die Fahrt nach B, dessen zweiter die Fahrt nach C (links) und dessen dritter Flügel die Fahrt nach D (rechts) signalisirt. Damit kann man sich einverstanden erklären. Für die anderen Fahrrichtungen würde nun aber nach dem Princip für Ausfahrtsignale, da alle Züge von B, C und D in die Bahn A ein- bezw. ausfahren, ebenfalls ein dreiflügeliger Mast — am besten wohl bei B — aufgestellt mit der Bedeutung, dass der obere Flügel die Fahrt BA, der zweite die Fahrt CA, der dritte die Fahrt DA signalisirt und solche Anordnung muss ohne Weiteres als unstatthaft bezeichnet werden; aus den Curven von C und D her

SK. I.

C B D J SK.II. c b d A D B C J A D

sind die betreffenden Signale möglicherweise gar nicht zu sehen, geschweige denn, dass sie den Gefahr- also Haltepunkt des Zuges auch nur annähernd andeuten. Die Rheinische Bahn stellt in solchem Falle die Signale — streng nach ihrem System — nach Skizze II auf, die keinen Zweifel zulässt. Das in No. 27 vorgeschlagene System würde für dergleichen Abzweigungen also nicht passen und müsste dafür geändert, also verlassen werden.

Erwägt man ferner, dass auch bei Bahnhofsgeleisen der in III skizzirte Fall nicht selten vorkommt, dass ein von A aus zu befahrendes Nebengeleise C kurz nach der Abzweigung aus der Weichenstrasse sich in scharfer Curve von den übrigen Bahnhofsgeleisen abwendet, und dass unter Umständen nach jenem System die Ausfahrt-Signale für den Zug BA CA (weil beide Züge nach derselben Hauptbahn ausfahren) an demselben Mast anzubringen sind, so wird ein passender Ort zur Aufstellung des Mastes, welcher die gute Beobachtung dieser Signale gleichzeitig von Geleis B und C aus gestattet, schwerlich zu finden sein, während die Signalisirung nach dem System der Rheinischen Bahn in einfachster Weise durch zwei Maste, der eine bei C, der andere bei B geschieht. Wenn der bemängelte Grundsatz der Rheinischen Bahn, jedes Signal an oder über dem zugehörigen Geleise zu placiren, in Curven die deutliche Sichtbarkeit aus grösserer Entfernung zuweilen etwas beeinträchtigt, so scheint dieser Mangel doch wohl verschwindend klein gegen die aus den angeführten Beispielen hervorgehende grössere Schwierigkeit, wenn nicht in einzelnen Fällen sich ergebende Unmöglichkeit für mehrere weit auseinander liegende Geleise einen Platz für einen gemeinschaftlichen Mast zu finden; unter allen Umständen kann dabei nicht daran festgehalten werden, die Signale vor dem Gefahrpunkte zu placiren.

Die Rheinische Bahn hat sich damit begnügt, die Abzweigung nur eines Nebengleises an demselben Maste zu signalisiren, weil bei einem geregelten Betrieb dafür gesorgt sein muss, dass derselbe Zug stets in dasselbe Geleis einfährt, und weil es bei richtiger Disponirung der Geleisbenutzung mindestens zu den Seltenheiten gehört, dass zwei auf derselben einmündenden Hauptbahn in Stationsdistanz folgende Güterzüge, denn nur um solche kann es sich handeln, in verschiedene Nebengeleise einlaufen müssen. In den wenigen doch vorkommenden Fällen wurde bisher, wie in jenem Aufsatz richtig bemerkt, die Trennungsweiche zwischen den beiden in Betracht kommenden Nebengeleisen nicht fixirt und auf diese Weise genügten stets zwei Flügel übereinander. Für diesen Fall bleibt zu bemerken, dass die Züge bei der Einfahrt in solche Nebengeleise bezw. beim Befahren dieser letzten Trennungsweiche stets eine sehr mässige Geschwindigkeit haben, und dass ferner die Hauptgeleise nicht gefährdet werden, wenn jener Zug eine in Nebengeleisen liegende nicht fixirte Weiche durchfährt; eine besonders grosse Wichtigkeit ist also darauf eigentlich nicht zu legen, dennoch wird ein gutes und vollkommenes System auch diesem weniger wichtigen Fall gerecht werden müssen, und man könnte sich aus diesem Grunde wohl entschliessen, mehrere Flügel an einem Mast mit der in jenem Vorschlage bezeichneten Bedeutung: oben — Hauptrichtung, fernere Flügel von oben nach unten für die Nebenrichtungen der Reihe nach von links nach rechts anzunehmen, obgleich der Bedeutung oben = links und unten = rechts eine innere Berechtigung nicht beiwohnt; nur muss diese Bedeutung immer und überall dieselbe sein, und muss für jedes sich in der Fahrrichtung in mehrere Wege theilende Geleise — gleichviel ob solches in oder ausser einem Bahnhofe sich befindet, ein besonderer Mast vorhanden sein, dessen Flügel stets dieselbe Bedeutung, immer vom Zuge aus gesehen, erhalten und haben.

Wir stimmen dem Verfasser jenes Artikels darin vollkommen bei, dass, wenn auch erfahrungsmässig keines der bis jetzt bestehenden Systeme den Locomotivführern besondere Schwierigkeiten für die Erkennung der richtigen Signale bietet, die baldige Festsetzung eines von allen Bahnen zu befolgenden Systemes Seitens des Reiches dennoch dringendes Bedürfniss ist. Je früher dies geschieht, desto leichter ist seine Durchführung, desto weniger vermeidbare Kosten werden für spätere Umänderungen verursacht, und desto schneller wird die allgemeine Einführung der wirthschaftlich und sicherheitlich so wichtigen Centralisirung der Weichen und deren Fixirung durch die Signale sich vollziehen, weil, die aus dem Mangel an einer einheitlichen Regelung dieser Frage entspringende Unsicherheit eine grosse Zahl von Bahnverwaltungen, deren Betriebsverhältnisse jene Centralisirung noch nicht gerade gebieterisch fordern, von der Ausführung solcher Anlagen abhält. R.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 28. April 1879. (Verkehrsministerium. Westgalizische Bahnen. Haupt- und Localbahn. Rumänische Convention. Frachtbrief-Specification. Zwei Bahnvorlagen. Märzeinnahmen. Jubel-Festzug. Revisionsbüreau. Holzhändlertag. Getreide-Frachtermässigung. Dampfomnibus. Börsen-Notiz.)

Die im Oesterreichischen Abgeordnetenhause heute begonnenen Budgetdebatten über das Eisenbahnwesen werden wir erst in der nächsten Correspondenz mittheilen können. Schon früher wurde beim Etat des Handelsministeriums vom Abgeordneten Russ auf die immense Ausdehnung dieses Ressorts — das Gebiet der gesammten Volkswirthschaft mit Ausnahme der Bodencultur — und die Nothwendigkeit der Creirung eines besonderen Ministeriums für Verkehr und öffentliche Bauten hingewiesen. Die Masse der dem Handelsministerium gestellten Aufgaben erdrücke auch die grössten Anstrengungen seines jeweiligen noch so genialen und arbeitskräftigen Leiters, wodurch die Eisenbahnreform ins Weite und Unabsehbare gerückt werde. Minister Chlumecky gab die Unzuträglichkeiten zu, welche die Vereinigung so verschiedenartiger und schwieriger Agenden in einem Ressort zur Folge hat; doch meinte er, müssen solche Fragen am zweckmässigsten bei Neubildungen oder Umänderungen des Ministeriums gelöst werden, eine übrigens von der öffentlichen Meinung nicht getheilte Ansicht, die aber von der Gewissenhaftigkeit des Ministers Zeugniss giebt, das einmal Uebernommene auch ganz durchzuführen. Nach einer jüngst gehaltenen Bankettrede giebt er sich auch der Hoffnung hin, dass wir nach der Consolidirung unserer staatlichen Verhältnisse nun zu volkswirthschaftlichen Arbeiten mehr Zeit gewinnen werden, wozu auch die bevorstehenden Neuwahlen fürs Oesterreichische Abgeordnetenhaus kommen, deren Erfolg abzuwarten wäre.

Handelsminister R. v. Chlumecky beantwortete auch die vom Abgeordneten R. v. Kozlowski und Genossen gestellte Interpellation in Betreff des Ausbaues des Westgalizischen Eisenbahnnetzes folgendermassen: „Wenngleich die Regierung anerkennt, dass der Ausbau dieser Eisenbahnlinien sowohl im allgemeinen Interesse als insbesondere im Interesse des Landes Galizien gelegen ist, daher ihre volle Aufmerksamkeit verdient, so haben dennoch die mittlerweile eingetretenen Verhältnisse die Ausführung dieses Baues unmöglich gemacht. Aber auch ganz abgesehen davon, sind seither Verhältnisse eingetreten, welche es nicht thunlich erscheinen liessen, von der darin der Regierung gewährten Ermächtigung Gebrauch zu machen. Die finanzielle Lage des Staates musste schon die Regierung nöthigen, jede Belastung des Staatsschatzes mit neuen Garantieleistungen thunlich zu vermeiden. Vor Allem aber wurde durch das im Jahre 1876 eingebrachte Gesetz vom 14. December 1877, betreffend die garantirten Eisenbahnen, eine wesentlich veränderte Sachlage geschaffen, denn die damalige Regierung hat bei Einbringung dieses Gesetzes sich von der Ueberzeugung leiten lassen, dass das durch frühere Gesetze geschaffene Garantiesystem sich nicht bewährt habe, und dass es vielmehr die Aufgabe der Regierung sei, die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes durch Bau von Eisenbahnlinien auf Staatskosten durchzuführen und diese, sowie auch bereits bestehende garantirte Eisenbahnen in den Selbstbetrieb des Staates zu übernehmen. Wie sehr übrigens der Ausbau des Galizischen Eisenbahnnetzes auch trotz der finanziellen Ungunst der Verhältnisse gefördert wurde, zeigt der Bau der Linie Tarnow-Leluchow auf Staatskosten, sowie der Umstand, dass es gelang, einen weiteren Theil der von den Herren Interpellanten aufgeführten Bahnlinien, nämlich die Strecke Bielitz-Saybusch, durch staatliche Unterstützung, wenn auch ohne directe Betheiligung des Staatsschatzes, zu Stande zu bringen. Die Regierung wird auch in Zukunft der Ausführung des Galizischen Eisenbahnnetzes ihre volle Aufmerksamkeit zuwenden, wenngleich sie bei der dermaligen Lage der Finanzen eine bestimmte Zusage wegen einer baldigen Inangriffnahme dieses Ausbaues nicht zu geben vermag."

Die Verwaltung einer grösseren Bahn hatte die Anschauung vertreten, dass eine an ihre Linien anschliessende Localbahn nur als Rollfuhrunternehmung zu betrachten sei, daher auf dieselbe das Betriebsreglement keine Anwendung zu finden habe und deren Stationen nicht als Eisenbahnstationen im Sinne dieses Reglements anzuerkennen seien. Das Handelsministerium hat nun, wie das „Centralblatt für Eisenbahnen" meldet, entschieden,

dass eine solche Anschauung aus folgenden Gründen vollständig unstatthaft sei: „Abgesehen nämlich davon, dass in formeller Beziehung zwischen einer Localbahn und einer Hauptbahn absolut kein Unterschied besteht, indem die erstere gleichfalls auf Grund einer Concession erbaut wird und schon hierdurch beide Bahnen als vollkommen gleichberechtigt erscheinen, findet sich nirgends eine Bestimmung, dass Bahnen localen Charakters, zu welchen doch auch viele Hauptbahnen rücksichtlich solcher Linien gehören, auf welchen ein Secundärbetrieb besteht, den Anordnungen des Betriebsreglements nicht unterworfen seien. Auch ist es unzulässig, die Anordnungen des Betriebsreglements, welche die Verhältnisse der Eisenbahnen untereinander nur nebenher berühren, vielmehr dem Wesen nach die Beziehungen zwischen Bahn und Publicum zu regeln bestimmt sind und die Bedingungen enthalten, unter welchen der Frachtvertrag eingegangen wird, durch Vereinbarungen zwischen der betreffenden Partei und der Bahn und umsomehr durch einseitige Verfügungen der Bahnen in ihrer Wirksamkeit zu beeinträchtigen".

Der Eisenbahn-Tarifvertrag zwischen Ungarn und Rumänien d. d. 11. März 1879 lautet: Artikel I. Die Fürstlich Rumänische Regierung garantirt den auf der Linie Bukarest-Plojesti-Predeal in vollen Wagenladungen und im Transitverkehr beförderten Wagen pro Tonnenkilometer dieselben Tarif-Einheitssätze, welche in derselben Zeit auf der Linie Bukarest-Verciero va im Transitverkehr für Waaren derselben Gattung in Giltigkeit stehen. Artikel II. Die Rumänische Regierung giebt gleichzeitig die Erklärung ab, dass sie die auf der Linie Bukarest-Plojesti-Predeal im Transitverkehr beförderten Waaren aller jenen Begünstigungen theilhaftig machen wird, welche in derselben Zeit im Transitverkehr von Waaren derselben Gattung auf der Linie Bukarest-Vercierova, sei es im Rückvergütungs- oder auf einem anderen Wege, unter Bedingung derselben Quantität und Transportdauer gewährt werden. Artikel III. Das Königlich Ungarische Ministerium verpflichtet sich seinerseits, den im Transitverkehr aus Rumänien in vollen Wagenladungen kommenden Waaren auf der Linie Kronstadt-Grosswardein dieselben Tarifbegünstigungen zu bewilligen, welche sie für Waaren Ungarischer Provenienz derselben Gattung im Exportverkehr auf derselben Linie gewährt. Artikel IV. Die Geltung gegenwärtiger Convention erlischt mit demselben Zeitpunkte, wie der zwischen beiden Nachbarstaaten gegenwärtig in Kraft stehende internationale Handelsvertrag.

Sowohl das Oesterreichische Handels- als das Ungarische Communicationsministerium hat in Betreff der Specification auf den Frachtbriefen folgenden Erlass an die Transportanstalten gerichtet: „Nachdem der für die Inhaltsangabe bestimmte Raum der neuen Eisenbahn-Frachtbriefformulare zur Specification von grösseren Sendungen in manchen Fällen nicht ausreicht, so werden die Eisenbahnverwaltungen angewiesen, in solchen Fällen im internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre die Vornahme der Specification auf die für die Firma des Ausstellers bestimmte erste Hälfte der Rückseite des Frachtbriefes zuzulassen. Für den Fall als auch der Raum auf dieser Hälfte des Frachtbriefes nicht ausreichen sollte, ist die bisher vielfach übliche Einlegung von besonderen, die Specification enthaltenden Blättern in die Frachtbriefe unter der Bedingung zuzulassen, dass in dem Frachtbriefe auf die Specification besonders hingewiesen und mit einem besonderen ärarischen Frachtbriefstempel versehen wird, wobei auf dieselbe der Expeditionsstempel der Bahn, gleichwie auf dem Frachtbriefe selbst zum Abdrucke zu gelangen hat. In beiden Fällen werden, jedoch in der Inhaltsrubrik auf der bedruckten Seite des Frachtbriefes, wenigstens die summarischen Gewichte der Sendung unter Angabe der für die Tarifirung massgebenden Bezeichnung der Transportgegenstände, sohin eventuell unter Scheidung derselben nach den einzelnen Tarifclassen, anzugeben sein".

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurden zwei Vorlagen, betreffend den Bau einer Local- resp. Secundärbahn Czaslau-Zleb und Chodau-Neudeck eingebracht. Die Länge der projectirten Bahnen beträgt nur wenige Kilometer. Die Grundbesitzer, welche an dem Zustandekommen der Bahnen zunächst interessirt sind, sollen bereit sein, die Verzinsung der aufzunehmenden Prioritätsanleihe zu garantiren. Der Staat ist beim Baue der Bahn finanziell nicht betheiligt, doch werden mittelst der erwähnten Vorlagen den Concessionären die üblichen Befreiungen von der Gebühren- und Stempelpflicht gewährt.

Im Monate März d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 2 405 656 Personen und 3 631 655 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 15 216 548 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 838 fl. Im gleichen Monate 1878 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 2 253 815 Personen und 3 248 883 t Güter — 14 668 361 fl. oder pro Kilometer 824 fl., daher resultirt für den Monat März 1879 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 1,7 pCt. Die Gesammteinnahmen im ersten Quartale 1879 beziffern sich auf 44 345 208 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 43 188 043 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Periode dieses Jahres 18 161 km, für denselben Zeitraum 1878 dagegen 17 807 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer in dem ersten Quartale 1879 auf 2 442 fl., gegen 2 425 fl. im Vorjahre, das ist um 17 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1879 auf 9 768 fl. gegen 9 700 fl. pro 1878, das ist um 68 fl. oder in beiden Fällen um 0,7 pCt. günstiger gegenüber dem Vorjahre.

An dem über jede Beschreibung prachtvollen und doch so innig-gemüthlichen Festzuge zur Vermählungs-Jubelfeier des allgeliebten Kaiserpaares nahmen auch die Eisenbahnen Theil. Die Gruppe ist zu Stande gebracht worden durch die Gesellschaften der 26 Oesterreichischen Eisenbahnen. Die Ausführung übernahmen die Herren: Wilhelm Eichler Freiherr von Eichkron, K. K. Hofrath und General-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Alois Czedik von Bründlsberg, K. K. Sections-Chef a. D. und General-Director der Kaiserin Elisabethbahn, und Dr. Eduard Sochor Ritter von Friedrichsthal, K. K. Hofrath und General-Director der Galizischen Karl-Ludwigbahn. Der Festwagen ist nach Makart's Entwurfe vom Bildhauer H. Rudolph Weyr erbaut und plastisch ausgeschmückt. Die Gruppe eröffneten sechs in roth-schwarzes Costüm gekleidete Bannerträger mit Eisenbahn-Emblemen; denselben folgten zwei Herolde zu Pferde und unmittelbar darauf der von acht Rappen gezogene, mit Sammt und geschnitzten Ornamenten reich geschmückte Festwagen (11 m lang, 4,8 m hoch), von 16 Pagen begleitet. Derselbe stellt den Triumphwagen des Feuergottes dar, welcher sich im Fluge mit einer Wassernymphe vermählt. An der vorderen Spitze des Wagens sind drei Gnomen mit Posaunen, welche das Symbol der Eisenbahnen, das beflügelte Rad, tragen; unter diesen ist der Kopf eines Höllenhundes. An den vorderen Seitentheilen sind zwei Feuergnomen, die sich in den Wagen schwingen; am rückwärtigen Theile tragen zwei Nixen mächtige Voluten, aus denen sich Rabenfittiche entwickeln. Diese bilden den Thron des Feuergottes, der eine Wassernymphe umschlungen hält. Zu beiden Seiten der Gruppe stehen zwei grosse Candelaber als Opfergefässe, in welchen Kohle mit Rauchwerk brennt. In der Mitte des Wagens waren von sechs Damen in heraldischen Costümen die Oesterreichischen Länder Austria, Bohemia, Moravia, Polonia, Silesia und Styria dargestellt. Den Schluss bildeten Eisenbahn-Arbeiter, in der Zahl von beiläufig 200, mit ihren Werkzeugen.

Die Handelskammer in Innsbruck hat an eigener Stelle ein Revisions-Bureau für die Prüfung von Frachtrechnungen der Eisenbahn- und Dampfschifffahrt-Gesellschaften creirt. Ihrem ersten Rechenschaftsberichte entnehmen wir folgende Daten über die Thätigkeit dieses Bureaus. In der Periode vom 1. April bis 31. December 1877, dann vom 1. Januar bis 31. December 1878 wurden zusammen 4 884 Stück Frachtbriefe zur Prüfung eingereicht. Davon wurden 3 306 Stück nachgerechnet und von diesen 2 045 Stück oder 62 pCt. richtig befunden, 1 261 Stück oder 38 pCt. beanstandet. In Folge Reclamation wurden von den Bahnen zurückersetzt bei 561 Stück 1 388 fl. 72 kr. Der zehnprocentige Antheil des Revisors nebst der fixen Gebühr von fünf Kreuzern pro Frachtbrief betrug 304 fl. 17 kr. Es verblieben sonach zur Rückvergütung an die Parteien 1 249 fl. 85 kr. Die noch nicht erledigten Reclamationen beziffern sich auf 914 Stück und auf den Betrag von 1 815 fl. 28 kr.

Ueber die Verhandlungen des hier abgehaltenen zweiten Holzhändlertages entnehmen wir der „N. Fr. Pr." Folgendes: In dem Exposé des Comitées über die Frachtentariffrage wird dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass die Bahnen im Interesse der Förderung des Holzexports die Gewährung von Refactien nicht an Bedingungen knüpfen, die nur Wenigen erfüllbar sind, und dass dem Holzhandel verschiedene ausserordentliche Benefizien gleich dem Getreidehandel eingeräumt werden, dass namentlich für die natürlichen Brennpunkte des Holzhandels die Begünstigungen für den Reexport gewährt werden, die jedes Getreide-Lagerhaus geniesst. — In der Discussion über diesen Gegenstand versichert der Vertreter der Wiener Handelskammer den Verein der Holzinteressenten der Unterstützung der Kammer und appellirt an die Bahnen, gegenüber den Bestrebungen der Deutschen Zollgesetzgebung, den Oesterreichisch-Ungarischen Holzexport zu unterbinden, sowie mit Rücksicht auf das Darniederliegen des Brennholzhandels, den Wünschen des Holzhändlervereines entgegenzukommen. Die Vertreter der Ungarischen Staatsbahn und der Nordbahn, erklären Namens der Bahnen ihre Bereitwilligkeit, den Wünschen des Vereines entgegenzukommen. Die Versammlung nimmt schliesslich die von dem Vertreter der Ungarischen Staatsforst-Verwaltung im eigenen Namen beantragte Resolution an, wonach die Gleichheit einheitlicher Tarifsätze bei den verschiedenen Bahnen Oesterreich-Ungarns erwirkt, ferner der Brennholzverfrachtung im Allgemeinen mindestens ähnliche Begünstigungen wie der Steinkohle gewährt werden sollen. Weiters wird eine Resolution angenommen: „So

lange die Abschaffung der Refactien entweder vom Standpunkte erworbener Rechte oder wegen der Eigenthümlichkeiten des Oesterreichisch-Ungarischen Holzhandels nicht zu erzielen ist, sind die Bahnverwaltungen durch den Oesterreichisch-Ungarischen Holzhändlerverein anzugehen, diesem Vereine für dessen sämmtliche Mitglieder diejenigen niedrigsten Sätze zu gewähren, die momentan oder in letzter Zeit überhaupt gewährt wurden. In der Zollfrage werden folgende Resolutionen gefasst: Der Holzhändlertag spricht sich gegen jegliche Zölle auf Rohproducte aus. Er erklärt, dass die Deutschen Holzzölle den Oesterreichisch-Ungarischen Holzhandel im Allgemeinen schädigen, und die Regierung möge alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel anwenden, um dieser Gefahr zu begegnen.

Die Concurrenz des Russischen Getreides hat nicht nur den Ungarischen Export nach Norddeutschland geschädigt, sondern bedroht auch den Böhmischen Markt. Diese Gefahr und die Concurrenz Amerikanischen Getreides in der Schweiz und Süddeutschland — den bisherigen Märkten Ungarischen Getreides — bewogen die betheiligten Eisenbahnen, insbesondere die Oesterreichische Staatsbahn, auf ihren ganzen Linien, insbesondere aber im Verkehre zwischen Böhmen und Ungarn bedeutende Tarifermässigungen für Getreide zu gewähren. Dieselben werden demnächst am 1. Mai in Wirksamkeit treten. Die Ermässigungen sind nicht unbedeutend; sie betragen (pro Tonne) für die Relation Budapest-Prag 2 fl. 63 kr., Temesvar-Prag 2 fl. 81 kr., Raab-Prag 1 fl. 13 kr., Budapest-Brünn 1 fl. 27 kr., Budapest-Wien 90 kr., Temesvar-Wien 1 fl. 11 kr. Aber auch ein anderer Umstand beschleunigte die Massregel: Seit dem 6. April d. J. ist ein neuer Südwest-Russischer Verbandstarif eingeführt, der die meisten Stationen Böhmens, Mährens und Oesterreichs in directe Verbindung mit der Kornkammer Russlands bringt, wodurch die Frachtsätze nach Wels und Linz z. B. um blos 39 kr. pro Tonne höher sind, als die Tarifsätze für Banater Stationen. Ueberdies wird auch mit 1. Mai der Getreidetarif für Wien-Westbahn um 1 fl. bis 1 fl. 20 kr. pro Tonne für Ungarisches Getreide ermässigt.

„Ueber Dampf-Omnibusse und Locomotiv-Wagen“ hatte der Ober-Inspector Anton Elbel der Oesterreichischen Nordwestbahn einen Vortrag im Ingenieurverein gehalten, welcher aus dessen Wochenschrift nun im Separatabdruck erschienen ist und auf den wir alle Fachgenossen aufmerksam machen. In einer kurzen und doch klaren Darstellung werden die bisher bekannten Systeme besprochen und durch Abbildungen versinnlicht.

Der Eisenbahnmarkt verharrte in günstigerer Stimmung für Prioritäten, während für die einzelnen Sorten Actien Kauf und Realisirung variirten. So gewann Staatsbahn durch die Eröffnung von Vercierova und verlor Theissbahn trotz der Gewissheit einer Superdividende. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn	2185,—	2205,—	Nordbahn	103,50	103,25
Franz-Josefbahn	139,—	139,—	Franz-Josefbahn	91,50	91,40
Karl-Ludwigbahn	234,75	234,50	Rudolfbahn	85,—	84,25
Oesterr Nordwestb.	123,25	123,50	Kaschau-Oderb. B.	74,75	75,25
Staatsbahn	264,25	266,25	Salzkammergutb.	97,—	97,20
Südbahn	68,50	68,50	3 pCt. Südbahn	116,40	116,30
Theissbahn	195,—	193,—	Theissbahn	88,—	88,50

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zur Umgestaltung der Deutschen Vereins-Statistik. Die Commission für Statistik, welche von der vorjährigen Generalversammlung des Vereins mit der selbstständigen Erledigung einer Revision des Formulars für die Vereins-Statistik betraut worden war, hat in einer vor einigen Tagen in Wien abgehaltenen Conferenz diese Aufgabe erledigt, indem sie die von ihrer Subcommission (siehe vorig. Jahrg. d. Zeitung S. 1229) ausgearbeitete Instruction für die Aufstellung der statistischen Materialien einer Schlussberathung unterzog, welche zur fast unveränderten Annahme jener Vorschläge der Subcommission führte. Der Verein hat sich durch diese Neugestaltung seiner die Eisenbahnverhältnisse von ganz Mittel-Europa umfassenden statistischen Publication von Neuem um die Ausbildung der internationalen Eisenbahnstatistik grosse Verdienste erworben. Wir behalten uns vor, auf die von der Tarif-Commission aufgestellte neue Instruction demnächst zurückzukommen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Versammlung am 8. April 1879.

Vorsitzender Herr Streckert. Schriftführer Herr Mellin.

Der Vorsitzende widmet dem langjährigen, am 17. März cr. verstorbenen Mitgliede, stellvertretenden Vorsitzenden, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Hartwich, ehrende Worte der Anerkennung und Erinnerung und giebt einen kurzen Abriss von dem thätigen und wirkungsreichen Leben des allgemein geachteten und auch ausserhalb der Grenzen Deutschlands bekannten Mannes.*) — Die Versammlung ehrt sein Andenken durch Erheben von den Sitzen.

Herr Gust hält einen Vortrag über die vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dem Verein übersandten „Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen“.

Anknüpfend an den Ministerialerlass vom 1. April cr. folgenden Inhalts:

> „Behufs Erzielung einheitlicher Constructionen für diejenigen Betriebsmittel, welche vorzugsweise zur allgemeinen Verwendung gelangen, wurde seiner Zeit die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit der Ausarbeitung von Entwürfen beauftragt und die Prüfung derselben einer Commission der maschinentechnischen Vertreter der grösseren Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen übertragen.
>
> Nachdem diese Entwürfe nunmehr festgestellt und genehmigt sind, werden dieselben den Preussischen Eisenbahnbehörden und -Verwaltungen durch die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zur Kenntnissnahme zugestellt werden.“

theilte der Vortragende mit, dass die Vertheilung des qu. Werkes begonnen habe und dass dasselbe ferner auch den technischen Hochschulen, den bezüglichen eisenbahntechnischen Vereinen und Zeitschriften zugehen werde, soweit dies nicht bereits geschehen.

Das Werk, welches dem Vereine vorlag, enthalte in knappstem Umfange unter Beigabe eines Textheftes auf 27 Zeichnungen das gesammte einheitlich berathene und festgestellte Betriebsmaterial an Locomotiven, Tendern, Personenwagen, offenen und bedeckten Güterwagen, dagegen keine Angaben über die Motive für die gewählten Constructionen und die Entstehung der Arbeit, der Vortragende hält es deshalb für wünschenswerth, dasselbe mit einigen Erläuterungen bei dem Verein für Eisenbahnkunde und damit bei der gesammten Eisenbahnpraxis einzuführen.

Bezüglich der Entstehungsgeschichte der Betriebsmittel wurde kurz der ersten Constructionen der Locomotiven gedacht, welche 1804 von Threwethik, 1811 von Blenkinshop, 1813 von Blackett und 1814 von Stephenson gemacht wurden und nur als Vorläufer für spätere brauchbare Constructionen angesehen werden können.

Erst im Jahre 1825 entstand die erste wirkliche Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington, welche Personen und Güter beförderte mit Locomotiven, deren zwei senkrecht stehende Cylinder mittelst Traversen und Pleyelstangen an die Räder die Dampfkraft übertrugen.

Diese Maschinen, wie namentlich die im Jahre 1829 ebenfalls von Stephenson construirte Locomotive Rocket, welche letztere erst den Typus der noch heute verwendeten Locomotive errathen lässt, sind daher als Ursprungsconstructionen der Locomotiven anzusehen; es ist deshalb kaum ein halbes Jahrhundert verflossen, seit in England die ersten regelmässigen Eisenbahnzüge abgelassen wurden und den Impuls zu einem neuen, nie geahnten und unvergleichlichen industriellen und commerziellen Aufschwung gaben, heute aber durchziehen bereits alle civilisirten Länder weitgehende Eisenbahnlinien, hier nach allen Richtungen in dicht gedrängten Maschen, um dem regen Verkehr industriereicher Districte zu dienen, dort in langgestreckten Linien zur Verbindung grosser Städte und entfernter Reiche, oder sie strecken ihre Arme weitgreifend und vorschreitend aus, um die Civilisation in ferne Länder zu tragen und die dort vorhandenen Schätze nutzbar zu machen. Unermessliche Capitalien wurden in diesem kurzen Zeitraume nutzbringend angelegt, dementsprechend aber auch gewaltige geistige und materielle Arbeit geleistet. Es widmeten sich zu demselben Zwecke aller Orten die tüchtigsten Kräfte der Entwickelung und steten Verbesserung dieses neuen Verkehrsmittels, aber immer höher stiegen auch die Anforderungen, welche man an dasselbe stellte und zu stellen berechtigt war.

Während man anfangs schüchtern nur ebene und möglichst gerade Linien mit Schienenstrassen belegte und selbst dort glaubte, nicht mit der blossen Adhäsion zwischen Schiene und Rad Erfolge erzielen zu können, besiegte man allmälig fortschreitend immer grössere Schwierigkeiten, so dass man heute im Stande ist, Eisenbahnen in den kühnsten Windungen und Steigungen bis in die höchsten Regionen der Berge zu führen oder dieselben zur rationelleren Bewirthschaftung unter Besiegung der Hindernisse mittelst meilenlanger Tunnels durch Gebirge zu leiten, um den Weltverkehr zu vermitteln.

Gleichzeitig mit den Fortschritten in der Tracirung der Linien und mit der Erkenntniss der Vortheile, besonders aber der Präcision und Sicherheit der Eisenbahnen, stiegen auch naturgemäss die Anforderungen an die Leistung des Eisenbahnverkehrs.

Die Güterzüge, dem jungen Verkehr entsprechend, bestanden anfangs aus wenigen Wagen von 60 bis 100 Centnern Trag-

---

*) Wir bringen diese Biographie in einer der nächsten Nummern zum Abdruck. Die Redaction.

fähigkeit; die Zunahme des Verkehrs und das Streben nach billigen Frachtsätzen gebot indess bald, die Tragfähigkeit zu erhöhen, so dass Güterwagen von 200 Centnern und mehr Tragfähigkeit allgemeine Verwendung fanden, aber auch die Länge der Güterzüge wuchs ununterbrochen an, bis dieselben bei 200 Achsen schon diejenigen Eigenschaften nicht mehr besassen, welche für einen geordneten und sicheren Eisenbahnbetrieb verlangt werden mussten. In gleicher Weise steigerten sich die Anforderungen an die Geschwindigkeit der Personenzüge, bis auch diese eine Höhe erreichten, welche man ohne Bedenken für die Sicherheit derselben nicht mehr überschreiten konnte. Die Locomotiven, ursprünglich für kleine Züge und geringe Geschwindigkeiten berechnet, genügten den Anforderungen in kurzer Zeit nicht mehr und immer neue Constructionen mussten die bisherigen verdrängen, um den Anforderungen zu entsprechen.

Die ursprüngliche Dampfspannung von 4 Atmosphären musste erhöht werden und steigerte sich allmälig auf 10 bis 12 Atmosphären, um die erforderliche Kraftäusserung zu erzielen, die Zahl der Treibachsen wurde verdoppelt, verdreifacht, bei grösseren Steigungen sogar vervierfacht, die Locomotiven mussten entsprechend schwerer gebaut werden, um das der Kraft entsprechende Adhäsionsgewicht zu erlangen und den Kesseln die Entwickelungsfähigkeit für den gebrauchten Dampf zu sichern.

Während man vor Einführung der Eisenbahnen und auch heute noch vor Eröffnung neuer Linien zufrieden war, in einer Postkutsche, eingepfercht bis zur Unmöglichkeit des Bewegens seiner Gliedmassen, in langsamem Tempo, im Winter ohne Schutz gegen Frost, Abends bei kaum nennbarer Beleuchtung, in directester Gesellschaft von Personen aller Classen befördert zu werden und meist nach einer derartigen Reise der doppelten Zeit bedurfte, um die Strapazen derselben zu überwinden, steigern sich die Anforderungen an das Reisen mit den ersten abgelassenen Eisenbahnzügen zu einer oft wunderlichen Höhe und dennoch wird allen diesen Anforderungen meist Rechnung getragen. Man verlangt je nach den aufzuwendenden Geldmitteln verschiedene Bequemlichkeit des Reisens und dadurch Trennung der Gesellschaftsclassen, welche durch die Herrichtung der vorhandenen vier Wagenclassen erreicht ist, mindestens in den drei oberen Wagenclassen, vielfach aber auch in der vierten Wagenclasse wieder besondere Abtheilungen für Damen; die Abtheilungen für Herren sollen für Raucher und Nichtraucher gesondert werden.

Man verlangt durchweg recht bequeme Sitze, die für die Nachtzeit auch ein Lager bieten, ausgiebige Heizung für den Winter, opulente Beleuchtung zur Nachtzeit und tadellose Ventilation; mindestens in den Wagen I. und II. Classe die Anbringung von Closets und Toiletten und sorgfältigste Ausstattung aller Räume.

Alle diese Anforderungen werden meist schon für Reisen gestellt, welche nicht die Hälfte derjenigen Zeit in Anspruch nehmen, als man gewöhnt war, ohne jede Bequemlichkeit mit dem Postwagen zurückzulegen; indessen man hat auch diesen Anforderungen Rechnung zu tragen gesucht und allerdings dadurch erreicht, dass an Stelle der früheren Strapazen das Reisen jetzt zu einer Annehmlichkeit geworden ist.

Eine Folge der in kurzer Zeit so wesentlich umgestalteten Anforderungen war es, dass die Betriebsmittel der Eisenbahnen zu einer festen Gestaltung und einheitlichen Form bisher nicht gelangen konnten, da eine Veränderung resp. Verbesserung der andern folgte, obgleich die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu weitgehende Ausschreitungen sowohl in Anforderungen als Erfindungen nützlich einschränkten.

Nachdem man allgemein zu der Erkenntniss gekommen war, dass die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit ferner nicht mehr zu steigern seien, vielmehr die Grenze des wirthschaftlich Empfehlenswerthen bereits theilweise überschritten haben, welche Erkenntniss erst wenige Jahre hinter uns liegt, konnte man daran denken, die Anforderungen zu präcisiren und aus den vielen, auf verschiedenen Grundlagen beruhenden Constructionen die werthvolleren zu sondern, überhaupt dem Betriebsmaterial eine einheitlichere Gestalt zu geben.

In dieser Voraussetzung wurde bereits durch Erlass Sr. Excellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 14. October 1871 zu Berlin eine Conferenz angeordnet, in welcher unter dem Vorsitz des Herrn Geheimen Ober-Baurath Schwedler durch die höheren technischen Beamten von zehn Staatsbahnen resp. Privatbahnen mit Staatsverwaltung und unter Hinzuziehung von sieben Dirigenten grösserer Wagenbauanstalten die ersten und wichtigsten Grundlagen für einheitliche Betriebsmittel berathen wurden.

Das Resultat, zwar an Umfang nicht gross, war doch von hoher und weitgehendster Bedeutung, da der wichtigste Theil der Eisenbahnwagen, die Achse nebst Rädern und Radreifen in allen ihren Theilen, festgestellt wurde und nunmehr als Deutsche Normalachse vielfach Eingang gefunden hat. Die Feststellung der Dimensionen des Federstahls und einiger Abmessungen der Achsgabeln, die Einschränkung der Längen und Radstände der Güterwagen auf wenige Abtheilungen, die Auswahl von Constructionen für die Untergestelle und die Profile der eisernen Träger von denselben, endlich die Vereinbarung über einige Abmessungen der Kasten von den bedeckten Güterwagen und den Buffern, sowie besonders die feste Normirung der Tragfähigkeit gaben für Neuconstructionen eine derartige Unterlage, dass die hiernach hergestellten Güterwagen, abgesehen von anderen Abweichungen, doch schon wesentlich den Charakter der Einheitlichkeit erhielten. Die Erfahrungen mit diesen Vereinbarungen waren durchaus günstige und haben sich die hier berathenen Grundzüge fast durchweg durch Aufnahme in die technischen Vereinbarungen in weite Kreise übertragen. Durch Ministerial-Erlass vom 13. März 1875 wurde in Folge dessen der erheblich weitergehende Auftrag ertheilt, Normalentwürfe für Locomotiven, Personen- und Güterwagen der Preussischen Staatsbahnen herzustellen und demgemäss die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beauftragt, nach vorhergegangener commissarischer Berathung mit den übrigen Staatsbahn-Verwaltungen die Ausarbeitung zu veranlassen.

Bei dem sehr erheblichen Umfange des zu bearbeitenden Materials und in der sicheren Voraussetzung, dass die Ansichten der massgebenden Persönlichkeiten in vielen Punkten weit auseinander gehen würden, erschien es zunächst geboten, die auf den verschiedenen Bahnen vorhandenen Constructionen übersichtlich zusammenzustellen, um auf diese Weise Abweichungen leichter übersehen und ausgleichen zu können. Diese Vorarbeiten waren bis Ende Mai 1875 zum Abschluss gelangt und wurden den maschinentechnischen Vertretern der Directionen

1. Bergisch-Märkische Eisenbahn,
2. Hannoversche Staatsbahn,
3. Nassauische Staatsbahn,
4. Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn,
5. Oberschlesische Eisenbahn,
6. Königliche Ostbahn,
7. Königliche Saarbrücker Eisenbahn,
8. Königliche Westfälische Eisenbahn

vorgelegt.

Nachdem die in dieser Conferenz gefassten Beschlüsse für die weitere Berathung als wohlgeeignet erachtet waren, wurden seitens der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn Entwürfe für die verschiedenen Betriebsmittel aufgestellt.

Die Commission war sich der Schwierigkeit der ihr gestellten Aufgabe wohl bewusst; sie hat zugleich erwogen, dass sich das gewichtige Bedenken geltend machen lasse, es werde durch ihre theilweise sehr ins Detail gehenden Beschlüsse dem Streben nach Verbesserung ein Hemmschuh angelegt, es hatte jedoch der gedachte, vor Beginn der Berathung stattgehabte Austausch der neueren Betriebsmittel-Constructionen bereits in vielen Theilen eine solche Uebereinstimmung namentlich hinsichtlich der gewählten Systeme gezeigt, dass für viele Details eine Beseitigung der bestehenden Unterschiede zu Gunsten einheitlicher Masse thunlich erschien. Im Schoosse der Commission hat denn auch bei dem weitaus grössten Theile der Beschlüsse eine erfreuliche Uebereinstimmung geherrscht.

Abweichungen von den einheitlichen Constructionen wurden, sofern die localen Bahnverhältnisse (Gebirgsbahn etc.) dieselben unabweislich bedingen, auch ferner als zulässig erachtet. Ueber Details, hinsichtlich deren die Erfahrungen noch nicht abgeschlossen sind, wurden mehrfach die Beschlüsse ausgesetzt oder mehrere Constructionen als zulässig bezeichnet. Die Commission verhehlte sich ferner nicht, dass ihre Arbeit nicht für alle Zeiten gelten könne und dass sie das absolute Beste nicht sogleich erreichen werde; sie war vielmehr der Ueberzeugung, dass eine periodische Revision der Entwürfe nothwendig sei, nachdem dieselben durch die Praxis ihre Beurtheilung erfahren haben.

Durch Ministerial-Erlass vom 26. April 1876 wurden die von der Commission berathenen Entwürfe zum grössten Theil genehmigt und gleichzeitig im Einklang mit den Anträgen der Commission angeordnet, dass eine Anzahl von Probestücken durch die Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn freihändig zu beschaffen sei, nach deren Ausführung, Besichtigung und Erprobung alsdann die endgültige Feststellung der Normalien erfolgen solle.

Für die Ausführung der Probe-Locomotiven wurden die Locomotivfabriken von A. Borsig und die Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. Schwartzkopff in Berlin bestimmt und deren Zuziehung bei Feststellung der Details empfohlen.

Für die Ausführung der Probewagen wurden die Breslauer Actiengesellschaft für Wagenbau (früher Linke) und die Görlitzer Actiengesellschaft für Eisenbahnmaterial (früher Lüders) ausgewählt.

Dem Gesichtspunkte entsprechend, dass sämmtliche Staatsbahnen in der Spitze einer und derselben Verwaltung unterstehen, wurde es für wünschenswerth erachtet, dass die Betriebsmittel auf denselben nicht nur in ihren Systemen und Hauptabmessungen, sondern thunlichst auch in ihren Formen übereinstimmen, da nur dadurch die beabsichtigten Vortheile:

„Verringerung der Beschaffungskosten, Abkürzung der Liefe-

rungszeiten, Verringerung der Arbeiten auf den maschinentechnischen Bureaus, Vereinfachung der Reparaturen, Verwendung der Betriebsmittel auf den verschiedenen Staatsbahnen nach dem jedesmaligen Bedarf"
erreicht werden können.

Hiernach wurde eine weitergehende Vereinbarung der Details berathen unter der Voraussetzung, dass Abweichungen von den festzusetzenden Normalien demnächst nur aus bestimmt nachgewiesenen sachlichen Gründen zulässig sein sollen. Um jedoch die Erprobung neuer Erfindungen und Verbesserungen oder wünschenswerthe Aenderungen der Form einzelner Theile nicht auszuschliessen, wurde angeordnet, dass eine periodische gemeinschaftliche Erörterung der gewonnenen Erfahrungen und der etwaigen Aenderungsvorschläge stattfinden solle, über deren Resultat unter Vorlage bestimmter Anträge an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten Bericht zu erstatten sein wird.

In Folge vorstehender Entscheidung trat die Commission im Juni 1876 nochmals zusammen, prüfte die von den Fabrikanten eingegangenen Vorschläge und wurde nunmehr die Anfertigung der Proben vorbereitet, die Fertigstellung erhielt jedoch durch die Einführung des neuen Eisenbahn-Polizei-Reglements eine nochmalige Unterbrechung, da das eingeschränkte Durchfahrtsprofil mehrfache Veränderungen bedingte.

Die Fertigstellung der nach den Normalien bestellten Probe-Locomotiven und Wagen war im September 1877 bewirkt und konnte am 10. October auf Anordnung und in Gegenwart des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten Excellenz Dr. Achenbach, des Ministerial-Director und Geheimen Ober-Bau-Director Weishaupt unter Betheiligung einer grösseren Anzahl technischer Räthe der Eisenbahn-Abtheilung die Besichtigung und Probefahrt derselben erfolgen.

Zur endlichen Schlussberathung trat demnächst die Commission nochmals in den Tagen vom 7. bis 10. November 1877 zusammen, in welcher dieselbe anerkannte, dass die ausgeführten Constructionen im Ganzen als zweckentsprechend angesehen werden können und wurden nur noch einige unwesentliche Abänderungen, welche sich vorzugsweise auf zulässige Gewichtsermässigungen und Vereinfachung von Einzelconstructionen bezogen, definitiv berathen.

Nachdem auch zu diesen Beschlüssen die ministerielle Genehmigung ertheilt worden und die Constructionen zum endlichen Abschluss gelangt waren, konnte die Zusammenstellung der genehmigten Beschlüsse erfolgen, wie sie in dem besprochenen Werke enthalten ist, aber die Anfertigung der Zeichnungen zu demselben, von welchen ausser 27 Blättern noch 53 Detailzeichnungen für Wagen und 66 Detailzeichnungen für Locomotiven in grossem Massstabe angefertigt und gedruckt werden mussten, liessen die Fertigstellung nicht früher ermöglichen.

Redner erläutert nunmehr an der Hand der Zeichnungen, welche sammt den Detailzeichnungen zur Ansicht vorgelegt waren, die Hauptzüge der erzielten Vereinbarungen und zwar:

1. Bei den Personenwagen wurden Normalconstructionen und Abmessungen für die Wagenkasten und Untergestelle der combinirten Wagen I. und II. Classe, der Wagen II., III. sowie IV. Classe vereinbart. Für den Localverkehr wurde das System der Intercommunicationswagen gewählt und dafür ein übereinstimmendes Untergestell, sowie für die I. bis III. Classe dieselbe Länge des Wagenkastens vereinbart.

Für sämmtliche Personenwagen, sowohl des Intercommunicationsystems als des ausschliesslich für den durchgehenden Verkehr bestimmten Coupéesystems sind 2 Achsen bei 5 m Radstand festgesetzt, da dasselbe überall, auch in engeren Curven, bei dem Durchgangsverkehr zu benutzen ist und die Wagen bei guter Unterhaltung ausreichend ruhig laufen.

Die grösste nach den technischen Vereinbarungen der VII. Technikerversammlung zulässige Wagenbreite von 3,150 m wird nur für die Wagen I., II. und III. Wagenclasse angenommen, dagegen für die IV. Classe als zweckmässig nicht erachtet.

2. Für die Construction der Gepäckwagen wurden allgemeine Grundzüge vereinbart, ohne specielle Abmessungen festzusetzen, da hier die localen Bedürfnisse verschieden sind.

3. Für bedeckte und offene Güterwagen sind auf Grund der bereits im November 1871 festgesetzten Normalien weitere Grundzüge für die Construction vereinbart, wogegen Festsetzungen über Wagen zu bestimmten Transporten, als: Vieh, Schienen, Holz, Kalk, Kohlen etc., als wesentlich von localen Verhältnissen abhängend, noch nicht erzielt werden konnten.

4. Die Anordnung der Signallaternenstützen ist für sämmtliche Personen- und Güterwagen, sowie für Locomotiven und Tender vereinbart.

5. Für sämmtliche Wagen wurde eine einheitliche Achsbuchse und

6. eine einheitliche Sicherheitskuppelung an Stelle der bisher üblichen Nothketten vereinbart.

7. Einheitliche Thürverschlüsse für alle Personenwagen und für bedeckte Güterwagen wurden festgesetzt.

8. Für Locomotiven sind ausser der Festsetzung allgemeiner Grundzüge für die Construction sämmtlicher Locomotiven specielle Constructionen und Abmessungen nur für eine Normal-Güterzug- und eine Normal-Personenzug-Locomotive vereinbart worden. Für letztere war die Rücksicht massgebend, dass es für ebenso zulässig als zweckmässig erkannt wurde, für Schnell- und Personenzüge in der Regel nur eine Gattung von Locomotiven zu verwenden. Nur über die Lage der Steuerung, ob innere oder äussere, konnte man zu einem einheitlichen Beschlusse noch nicht gelangen, es wurden deshalb beide Constructionen als zulässig erachtet, es steht indess zu hoffen, dass die äussere Steuerung sich allgemein einführen wird.

Ueber die Construction der Locomotiven, welche bestimmten localen Verhältnissen entsprechen müssen — Gebirgsbahnen — sowie der Tender-Locomotiven für den Rangirdienst und für Anschlussbahnen von geringerer Länge und Bedeutung, wurden bei der wesentlichen Verschiedenheit der localen Bedürfnisse Vereinbarungen nicht getroffen.

Bei Berathung des Tenders wurde nur eine Gattung für Güterzug- und für Personenzug-Locomotiven als erforderlich anerkannt. Die Construction desselben und die wesentlichen Abmessungen sind festgesetzt worden.

Schliesslich wurde:

9. für sämmtliche Betriebsmittel eine Normaltabelle für Schrauben- und glatte Bolzen, sowie für Locomotiven und Tender eine Normaltabelle für Dichtungslinsen und Hähne vereinbart.

Der Vortragende schliesst mit der Bitte, dass die weitere Beurtheilung eine eingehende aber wohlwollende sein möge, damit bei der nächsten periodischen Prüfung dieser Beschlüsse an der Hand der mit den Betriebsmitteln erzielten Erfahrungen eine endgültige Feststellung der Normalien erzielt werden kann.

Wer den Umfang des zu diesen Zusammenstellungen erforderlichen und zu bearbeitenden Materials zu beurtheilen vermag, wird den Wunsch einer wohlwollenden Beurtheilung gerechtfertigt finden und kann Redner an dieser Stelle nicht unterlassen, allen Mitgliedern der Commission und sämmtlichen dabei betheiligten Technikern und Fabrikanten für die grosse Ausdauer und Unterstützung zu danken, ohne welche es nicht möglich gewesen wäre, eine so eingehende Bearbeitung zu erzielen.

Herr Hartnack wünscht nach diesem Vortrage noch nähere Auskunft darüber, ob, mit Rücksicht auf die jetzigen Tarifirungen und deren Concurrenzkämpfe, — 1. bei den „Normal-Güterwagen" eine bestimmte Ladungsfähigkeit angenommen und ob 2. bei einer bestimmten Tragfähigkeit, event. 200 Ctr., — der Rauminhalt der Normalwagen ein Maximum sei. Herr Gust erwiedert, dass allein mit Rücksicht auf einen einheitlichen Tarif die Ladefähigkeit auf 10 000 kg normirt worden sei. Wirthschaftlich und technisch sei das allerdings zu bedauern, da es thatsächlich möglich sei, durch geringe Verstärkung der Federn und Erhöhung der Bruttolast um nur wenige Kilogramm, die Tragfähigkeit der Wagen auf 12 500 kg zu erhöhen. Der Rauminhalt der Wagen sei ein derartiger, dass er für die meisten Güter ausreiche, nur nicht für besonders sperriges Gut, und dass es nicht möglich sei, für alle Tarifwünsche Normalwagen zu construiren.

(Fortsetzung folgt.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Betriebsstörungen.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. In der Strecke Szigetvár-Barcs der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn ist wegen Hochwasser der Gesammt-Verkehr am 25. April d. J. eingestellt. Die Verkehrsstörung dürfte voraussichtlich 5 bis 8 Tage dauern.

2. General-Versammlungen.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einladung zur 33. als ordentlichen 26. General-Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 31. Mai 1879, Vormittags 10 Uhr im Administrationsgebäude der Gesellschaft zu Prag Bredauergasse No. 7 neu abgehalten wird. Gegenstand der Verhandlung ist:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und Vorlage des Rechnungsabschlusses pro 1878.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl von zwei Verwaltungsraths-Mitgliedern.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Jahresabrechnungen pro 1879.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien (mindestens 5 Stück Actien lit. A. oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Actien lit. B.) oder die betreffenden Depotscheine

bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag;
„ „ K. K. priv. allg. Oest. Boden-Credit-Anstalt in Wien;
„ „ Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig;
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin;
„ „ Bayerischen Vereinsbank i. München;
„ den Herren M. A. von Rothschild & Söhnen in Frankfurt a/M.;
„ „ Herren L. Behrens & Söhnen in Hamburg

längstens bis 23. Mai 1879 zu hinterlegen. Prag, am 26. April 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (567)

3. Tarifwesen.

Am 1. Mai d. J. gelangt zum **Stettin-Berlin-Württembergischen** Verbandstarif via Hof der Nachtrag II zur Einführung, welcher neben Aenderungen der zeitherigen Tarifsätze auch neue Tarife für die Württembergischen Stationen Giengen a|Brenz, Vaihingen-Sersheim und Waldsee, sowie für die Bodenseeuferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach enthält.
Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,45 Mk. zu erlangen. Dresden, am 27. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (575)

Am 1. Mai cr. tritt Nachtrag V zum Tarif für den **Magdeburg-Bayerischen Verbandsgüterverkehr** in Kraft. Derselbe enthält: I. neue bezw. veränderte Frachtsätze für Stationen der Bayerischen Staatsbahn, II. Ausnahmetarifsätze für Holz, III. neue Frachtsätze für Friedrichshafen der Württembergischen Staatsbahn und IV. Berichtigungen. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Expeditionen der Eisenbahnen zu erlangen. Dresden, am 26. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (574)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn - Verband. Zu dem Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 gelangt am 1. Mai 1879 der XVI. Nachtrag zur Ausgabe.
Derselbe enthält Frachtermässigungen im Verkehr mit Lindau und den Schweizerischen Bodensee-Uferplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach und kann bei den betr. Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von da bezogen werden. Frankfurt a/M., den 25. April 1879. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbands-Verwaltungen. (573)

Thüringische Eisenbahn. Mit dem 1. Mai c. treten im Thüringisch-Bayerisch-Württembergischen Güter-Verkehre in Kraft
Nachtrag V. zum Tarifheft 1.
„ IV. „ „ 2.
Dieselben enthalten Frachtsätze für die Bodenseeuferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach, anderweite Frachtsätze für Lindau und Friedrichshafen, sowie regulirte Frachtsätze für verschiedene Bayerische und Württembergische Stationen.
Die erhöhten Frachtsätze zwischen Lindau resp. Friedrichshafen und einigen Stationen der Werrabahn kommen erst vom 15. Juni cr. ab zur Anwendung. Erfurt, den 28. April 1879. Die Direction. (579)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Mit 1. Mai 1879 tritt Nachtrag V. des Tarifes für den Schlesisch-Sächsischen Verbandverkehr in Kraft.
Selber enthält Tarif-Tabellen für den Classenverkehr mit den diesseitigen Stationen Hennersdorf, Jägerndorf und Olbersdorf, dann Stationstarife für speciell genannte Artikel mit den diesseitigen Stationen Bärn-Andersdorf, Domstadtl, Freudenthal und Troppau und den Deutschen Stationen.
Exemplare liegen sowohl bei den betheiligten Stationen als auch bei Gefertigter zur Einsicht bereit. Wien, am 20. April 1879. Die Betriebs-Direction. (571)

4. Neue Fahrpläne.

Am 15. Mai d. J. tritt auf den unter diesseitiger Verwaltung stehenden Bahnstrecken ein neuer Fahrplan in Kraft.
Das Weitere ist aus den auf den Stationen ausgehängten Exemplaren zu ersehen; auch vom 10. Mai cr. an bei den Billet-Expeditionen der neue Fahrplan käuflich zu haben. Oldenburg 1879, April 30. Grossherzogliche Eisenbahn - Direction: Schmidt. (576)

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Fahrplan vom 15. Mai 1879 ab bis auf Weiteres.
Stationszeit.

Directe Wagen 1., 2., 3. Classe von Frankfurt a/O. nach Dresden in den Zügen No. 1 und 3.

Directe Wagen 1., 2., 3., Classe von Dresden nach Frankfurt a/O. in den Zügen No. 4 und 6.

A. Frankfurt-a/O.—Cottbus—Grossenhain.

Entfernung von Frankfurt. Kilom.	Stationen		Zug 1	Zug 3	Zug 5	Zug 7	Zug 13
			I.—III. Classe	I.—III. Classe	I.—III. Classe	II—IV Classe	III-IV. Classe nur an Donnerstagen.
			Vorm.	Nachm.	Nachm.		
0	Frankfurt a/O.	Abf.	6. 0	1.15	6.0		
13,7	Müllrose	„	6.28	1.34	6.19		
.	Grunow-Beeskow	„	*	*	*		
32,0	Weichensdorf (Friedland N./L.)	„	7. 5	2. 1	6.46		
43,0	Lieberose (Jamlitz)	„	7.27	2.16	7.1		
58,0	Peitz	„	7.55	2.35	7.21		
.	Willmersdorf	„	*	—	—		
72,8	Cottbus	Ank.	8.29	2.57	7.40		Nachm.
82,8	Cottbus	Abf.	8.40	3.10	7.55		12. 0
.	Leuthen	„	*	*	—		*
86,6	Drebkau	„	9. 1	3.31	8.21		12.35
93,5	Petershain	„	9.12	3.42	8.38		1. 0
.	Bahnsdorf	„	*	*	—		*
107,2	Senftenberg	Ank.	9.31	4. 1	9.3		1.35
107,2	Senftenberg	Abf.	9.32	4. 2	9.5		1.50
119,9	Ruhland	Ank.	9.46	4.16	9.28	Vorm.	2.15
							Nachm.
119,9	Ruhland	Abf.	9.47	4.18	9.30	5.0	
131,6	Ortrand	„	10. 2	4.33	9.53	5.35	
141,2	Schönfeld	„	10.16	4.47	10.15	6.10	
152,8	Grossenhain	Ank.	10.31	5. 2	10.40	6.40	
	Pristewitz	„	10.43	5.15	11.19	6.54	

B. Grossenhain—Cottbus—Frankfurt a/O.

Entfernung von Grossenhain Kilom.	Stationen		Zug 2	Zug 4	Zug 6	Zug 8	Zug 16
			I.—III. Classe	bis Ruhland I.—IV., ab Ruhland I.—III. Classe.	I.—IV. Classe	III-IV. Classe	III-IV. Classe nur an Donnerstagen.
				Nachm			
0	Grossenhain	Abf.	7.44	12.40	6.0		
11,6	Schönfeld	„	8. 2	12.56	6.17		
21,2	Ortrand	„	8.19	1.12	6.33		
32,9	Ruhland	Ank.	8.34	1.26	6.47		Vorm.
32,9	Ruhland	Abf.	8.36	1.28	6.48		5.20
45,6	Senftenberg	Ank.	8.52	1.50	7.4		5.45
45,6	Senftenberg	Abf.	8.53	1.51	7.5		5.50
	Bahnsdorf	„	*	*	*		*
59,3	Petershain	„	9.13	2.19	7.25		6.30
66,2	Drebkau	„	9.25	2.34	7.36		6.57
	Leuthen	„	*	—	*		*
80,0	Cottbus	Ank.	9.45	2.58	7.55	Vorm.	7.30
							Vorm.
80,0	Cottbus	Abf.	9.51	3.10	8.0	5.5	
	Willmersdorf	„	—	*	—	—	
94,8	Peitz	„	10.16	3.32	8.28	5.51	
109,8	Lieberose (Jamlitz)	„	10.38	3.54	8.57	6.34	
120,8	Weichensdorf (Friedland N./L.)	„	10.55	4.11	9.19	7.10	
	Grunow-Beeskow	„	*	—	*	*	
139,1	Müllrose	„	11.24	4.37	9.56	8. 5	
152,8	Frankfurt a/O.	Ank.	11.50	5. 0	10.25	8.40	
			Vorm.	Nachm.	Nachm.	Vorm.	

C. Ruhland—Lauchhammer.

Kilom.	Stationen		Zug 31		Zug 33	
			II. u. III. Classe		II. u. III. Classe	
			an Wochentagen	an Sonn- u. Festtagen	an Wochentagen	an Sonn- u. Festtagen
			Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
0	Ruhland	Abf.	5.30	6.50	5. 0	6.50
	Zschornegosda	„	*	*	*	*
8	Lauchhammer	Ank.	5.55	7.15	5.25	7.15

D. Lauchhammer—Ruhland. (577)

Kilom.	Stationen		Zug 32		Zug 34	
			II. u. III. Classe		II. u. III. Classe	
			an Wochentagen	an Sonn- u. Festtagen	an Wochentagen	an Sonn- u. Festtagen
			Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
0	Lauchhammer	Abf.	6.15	7.35	6.5	7.35
	Zschornegosda	„	*	*	*	*
8	Ruhland	Ank.	6.40	8. 0	6.30	8.0

Fahrplan der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn vom 15. Mai 1879.

I. Lübeck-Büchen (Lüneburg).

	Personenzug 1.2.3*	Gemischter Zug 1.2.3.	Personenzug 1.2.3.	Personenzug 1.2.3.	Gemischter Zug 1.2.3.*
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Lübeck	6.40	6.55	10.50	3.15	7.30
Blankensee	—	7.10	—	3.25	7.42
Sarau	—	7.20	—	3.30	7.52
Ratzeburg	7.5	7.40	11.15	3.45	8.10
Mölln	7.19	8.0	11.29	4.0	8 28
Roseburg	—	8.25	—	4.15	8.50
Büchen an	7.45	8.38	11.55	4.27	9.5
Büchen ab	7.48	9.10	12.5	4.38	9.16
Lauenburg	8.7	9.45	12.21	4.54	9.41
Echem	8.15	10.4	12.29	5.3	9.52
Adendorf	8.26	10.27	12.40	5.14	10.9
Lüneburg an	8.33	10.38	12.47	5.21	10.19

II. (Lüneburg) Büchen-Lübeck.

	Personenzug 1.2.3.	Gemischter Zug 1.2.3.*	Personenzug 1.2.3.	Gemischter Zug 1.2.3.*	Personenzug 1.2.3.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Lüneburg ab	6.10	7.13	11.50	3.5	8.12
Adendorf	—	7.24	12.6	3.16	8.21
Echem	—	7.40	12.30	3.31	8.32
Lauenburg	6.37	8.7	12.59	3.55	8.46
Büchen an	6.54	8.32	1.24	4.17	9.1
Büchen ab	6.58	9.0	1.50	4.40	9.10
Roseburg	—	9.10	1.55	4.50	—
Mölln	7.20	9.40	2.18	5.20	9.34
Ratzeburg	7.35	10.5	2.35	5.45	9.48
Sarau	—	10.20	2.45	6.0	—
Blankensee	—	10.30	2.55	6.10	—
Lübeck	8. 2	10.50	3.10	6.30	10.15

* Zwischen Lauenburg und Lüneburg auch 4. Classe.

III. Lübeck-Hamburg.

	Gemischter Localzug 1. 2. 3.	Personenzug von Rostock 1. bis 4.	Local-Personenzug 1. 2. 3.	Personenzug von Stettin 1. bis 4.	Schnellzug von Stettin 1. 2. 3.	Local-Personenzug 1. 2. 3.	Nur an Sonn- und Festtagen vom 18. Mai bis incl. 14. September Extra-Personenzug 1. 2. 3.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Lübeck	7.15	10.17	1.10	3.54	5.54	8.45	9.40
Niendorf	7.25	—	1.20	4.5	—	8.55	9.51
Reinfeld	7.39	10.38	1.38	4.22	—	9.8	10.3
Oldesloe	7.55	10.52	1.55	4.38	6.20	9.21	10.16
Bargteheide	8.17	11.12	2.19	4.59	—	9.39	10.33
Ahrensburg	8.31	11.24	2.32	5.14	—	9.51	10 45
Alt-Rahlstedt	8.45	—	2.45	5.30	—	10.5	10.58
Wandsbeck	8.58	11.44	2.58	5.42	7.0	10.14	11.7
Hamburg	9.10	11.55	3.10	5.54	7.10	10.25	11.17

IV. Hamburg-Lübeck.

	Local-Personenzug 1. 2. 3.	Schnellzug nach Stettin 1. 2. 3.	Personenzug nach Stettin 1. bis 4.	Local-Personenzug 1. 2. 3.	Personenzug nach Rostock 1. bis 4.	Gemischter Localzug 1. 2, 3.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Hamburg	6.10	7.0	10.40	1.15	5.15	9.0
Wandsbeck	6.18	7.7	10.48	1.23	5.23	9.10
Alt-Rahlstedt	6.30	—	11.0	1.36	—	9.25
Ahrensburg	6.45	—	11.16	1.51	5.46	9.42
Bargteheide	6.58	—	11.28	2.4	5.58	9.57
Oldesloe	7.17	7.49	11.50	2.25	6.20	10.18
Reinfeld	7.31	—	12.2	2.39	6.33	10 35
Niendorf	7.45	—	12.15	2.50	—	10.50
Lübeck	7.58	8.20	12.30	3.7	7.0	11.5

Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.
Lübeck, den 1. Mai 1879. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. (578)

Tarifwesen (Schluss).

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 15. Juni c. ab sind zu den Heften 111/126, 131/134, 141, 148, 173 und 181 des West- und Nordwestdeutschen Reform-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche directe Wagenladungs-Frachtsätze nach und von der Station Altona enthalten, und von den Verbands-Güter-Expeditionen bezogen werden können.

Mit Einführung der neuen Frachtsätze, welche neben namhaften Ermässigungen gegenüber den seitherigen Tarifsätzen für verschiedene Artikel Fracht-Erhöhungen ergeben, werden die seither für Altona bestandenen directen Frachtsätze
des Westdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. October 1872;
des Westdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. September 1872
über den Verkehr mit Kehl, Strassburg etc.;
des Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. August 1870;
des Nordwestdeutsch-Elsass-Lothringischen Gütertarifs vom 1. Januar 1874
aufgehoben. Cassel, den 25. April 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (580)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Zu dem Gütertarif für den Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband tritt am 1. Mai cr. der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält anderweite resp. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin-Anhaltischen Stationen einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn, sowie der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim andererseits.

Der Nachtrag ist bei den Verbands-Güterexpeditionen zum Preise von 0,25 ℳ pro Stück zu haben. Magdeburg, den 28. April 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (568)

Harz-Nordsee Verband. Zu dem Gütertarife für den Harz-Nordsee Verkehr tritt am 1. Mai cr. der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Europäischem Holze.

Der Nachtrag ist bei den Verbands-Güterexpeditionen zum Preise von 1,50 ℳ pro Stück zu haben. Magdeburg, den 28. April 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (569)

5. Submissionen.

Königlich Sächsischer Staatseisenbahnbau. Die Ausführung sowohl der Erdarbeiten als auch der Kunstbauten des Looses No. I. innerhalb der Strecke von Stat. No. 0 bis Stat. No. 69 der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen der näheren Bedingungen, sowie wegen der Erlangung von Blankets an das Bau-Sectionsbureau zu Pirna wenden.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 10. Mai d. J.,

bei dem technischen Hauptbureau für Staatseisenbahnbau hierselbst, Humboldtstrasse 3, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erdarbeiten (bez. Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis mit dem 20. Mai d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Wer bis zum 20. Mai d. J. eine Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als unberücksichtigt anzusehen. Dresden, den 25. April 1879. Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Berggiesshübler Staats-Eisenbahn. Opelt. (553 J.)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 35. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 9. Mai 1879.

Zur Frage der Rentabilität des Personen-Verkehrs.

Eine Zusammenstellung der Angaben der Geschäftsberichte pro 1877 über die Personenfrequenz der Niederschlesisch-Märkischen-, Ost-, Hannoverschen-, Nassauischen-, Main-Weser-, Berlin-Potsdamer-, Berlin-Anhalter-, Berlin-Görlitzer-, Halle-Sorau-Gubener- und Cottbus-Grossenhainer Bahn ergiebt, dass auf diesen Bahnen, deren gewöhnliche Personen- und gemischte Züge die IV. Wagenclasse führen, die Benutzung der verschiedenen Wagenclassen im Durchschnitt die folgende gewesen ist:

1. In den Express-, Courier- und Schnellzügen mit **erhöhtem** Personenfahrgelde, benutzten von sämmtlichen darin Beförderten:

a) der Personenzahl nach: 8,6 pCt. die I., 54,0 pCt. die II. und 37,4 pCt. die III. Wagenclasse.

b) der specifischen Personenfrequenz (d. i. die Anzahl der auf jeden Kilometer durchschnittlicher Jahresbetriebslänge kommenden Personenkilometer) nach: 11,0 pCt. die I., 64,4 pCt. die II. und 24,6 pCt. die III. Classe.

Von den Einnahmen hieraus entfielen: 12,6 pCt. auf die I., 58,8 pCt. auf die II. und 28,6 pCt. auf die III. Classe.

2. In den Zügen mit **tarifmässigem** und **ermässigtem** Personenfahrgelde fuhren von je 100 Personen auf:

Billets	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.	Militär
a) der Personenzahl nach:					
zu den tarifmässigen Fahrpreisen . . .	0,4	5,9	19,7	43,6	—
„ ermässigten Preisen	0,3	4,7	20,3	—	5,1
zusammen	0,7	10,6	40,0	43,6	5.1
b) der specifischen Personenfrequenz nach:					
zu den tarifmässigen Fahrpreisen . . .	1,1	7,6	21,0	40,2	—
„ ermässigten Preisen	0,5	5,7	19,5	—	4,4
zusammen	1,6	13,3	40,5	40,2	4,4
Die Einnahmen hieraus betrugen in Procenten	1,6	19,6	47,4	29,7	1,7

Bei Einrechnung der betreffenden Fahrgeldpreise und wenn man nach der im „Organ" von Heusinger von Waldegg, Jahrgang 1876, Seite 93 enthaltenen Nachweisung die Betriebskosten für Personenzüge zu 2,553 *M.* pro Zugkilometer annimmt, ist bei den Zügen mit **erhöhtem** Fahrgelde (ad 1) eine Passagierzahl von durchschnittlich **40** und bei den Zügen zu **tarifmässigen** und **ermässigten** Sätzen (ad 2) eine solche von durchschnittlich 82 Personen erforderlich, um die Betriebskosten zu decken.

Letztgenannte Zahl ist das Mittel aus den wesentlich von einander abweichenden Bedarfsziffern der einzelnen Bahnen:

Anhalter 66,8; Nassauische 69,2; Potsdamer und Halle-Sorau-Gubener 85,3; Berlin-Görlitzer und Ostbahn 85,6; Hannoversche und Main-Weser 87,4; Niederschlesisch-Märkische 87,8 und Cottbus-Grossenhainer Bahn 89,7.

So weit die Angaben der Eingangs genannten Geschäftsberichte die Ermittelung zulassen, hat keine der aufgeführten Bahnen letztere Verkehrsziffern erreicht; es fehlten daran

bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn 12,8; bei der Ostbahn 18,8; bei der Nassauischen Bahn 21,4; bei der Berlin-Görlitzer Bahn 33,6 und bei der Cottbus-Grossenhainer Bahn 56,7 Personen.

Wesentlich günstiger stellen sich die Einnahme-Verhältnisse auf Bahnen, bei denen die Personenbeförderung in IV. Wagenclasse ausgeschlossen ist. Bei den Königlich Bayerischen Bahnen z. B. vertheilt sich die specifische Personenfrequenz der gewöhnlichen Züge wie folgt:

0,6 pCt. Reisende benutzten die I.; 15,1 pCt. die II. und 83,4 pCt. die III. Wagenclasse, während 0,9 pCt. auf Militärbillets fuhren.

Bei einer solchen Besetzung genügt schon die Einnahme für 58 Personen, um die Betriebskosten aufzubringen.

Diese Zahlen sprechen gewiss für die Richtigkeit der in No. 86 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitung empfohlenen Beseitigung der I. Wagenclasse (wenigstens bei den gewöhnlichen und gemischten Zügen), sie beweisen aber auch den viel grösseren Schaden, der finanziell den Eisenbahn-Verwaltungen aus der weit über das nothwendige Mass ausgedehnten Einführung der IV. Wagenclasse erwächst, welcher wichtige Punkt in dem eben angezogenen Aufsatze sowie den dadurch hervorgerufenen Artikeln in No. 10, 15, 16 und 19 (Jahrgang 1879) dieser Zeitung, kaum berührt ist.

Unzweifelhaft ist für den kleinen Localverkehr die IV. Wagenclasse sehr segensreich und auch nicht zu entbehren, einmal weil der ärmeren Bevölkerung nur bei billigsten Fahrpreisen die Möglichkeit der Bahnbenutzung gegeben wird, und dann weil die anderenfalls nöthige Expedition der Tragelasten als Gepäck, namentlich in der Nähe grösserer Verkehrscentren, kaum durchführbar ist.

Ebenso unzweifelhaft schädigt aber die IV. Wagenclasse in Durchgangszügen und solchen Zügen, die längere Strecken durchfahren, die Einnahmen der Bahnverwaltungen in hohem Grade, indem beim Vorhandensein dieser Wagenclasse viele Reisende, die nach ihrer Lebensstellung und finanziellen Lage füglich die III. Wagenclasse benutzen können, veranlasst werden, statt in letzterer in IV. Wagenclasse zu fahren.

In Folge der hierdurch eintretenden geringeren Frequenz in der III. Wagenclasse wird diese dann ferner von einer grösseren Zahl der sonst in II. Classe fahrenden Passagiere frequentirt und dadurch eine weitere Schädigung der Einnahmen veranlasst.

Zur Illustration der letzteren Angaben beachte man nur einmal einen auf einer grösseren Station ankommenden Zug: Damen in Sammet und Seide, Herren mit feinen Pelzen, Rittergutsbesitzer und für Geschäfts- und Dienstreisen wenigstens die II. Classe Liquidirende entsteigen dem unerquicklichen Schosse der IV. Classe und mischen sich eiligst unter die Passagiere der ersteren Wagenclassen, deren Wartesäle sie selbstredend bei der Abfahrt vorher auch frequentirten.

Diesen Reisenden, und ihre Zahl ist wahrlich nicht gering, muss die Möglichkeit genommen werden, zum Schaden der Verwaltung in Durchgangszügen Beförderung zu finden, was nur, wie bereits oben erwähnt, durch die thunlichste Beschränkung der IV. Wagenclasse auf die Localzüge zu erreichen ist.

Voraussichtlich wird durch diese Massnahme die Bahnfrequenz in der ersten Zeit etwas eingeschränkt, der Schaden sich aber durch die Verminderung der Betriebskosten und die höheren Einnahmen bald ausgleichen. Wohl nur in sehr seltenen Fällen wird die Befürchtung des Verfassers des Artikels in No. 10 dieser Zeitung sich bewahrheiten, dass wirkliche Geschäftsreisen wegen des geringen Mehrbetrages für Billets (eine Fahrt hin und zurück in IV. Wagenclasse kostet 4 ₰ und die gleiche Fahrt auf Retourbillet 4,5 ₰, also einen halben Pfennig mehr pro Kilometer) aufgegeben und die Geschäfte schriftlich abgemacht werden würden.

Die eben citirte Befürchtung war speciell wegen der Beeinträchtigung des Localverkehrs durch Aufhebung der längeren Gültigkeitsdauer der Retourbillets ausgesprochen und wurde daraus die Nothwendigkeit, jene wieder einzuführen, abgeleitet.

Dieser Ansicht muss vom Standpunkte einer practischen Betriebsführung entschieden widersprochen werden, da nur durch die Einschränkung der Gültigkeitsdauer der Retourbillets dem früher stattgehabten grossen Unfuge der missbräuchlichen und betrügerischen Benutzung jener Billets seitens des Publikums und der Corruption des Fahrpersonales vorgebeugt werden kann.

Ein anderer wesentlicher, in den früheren die Einschränkung der Betriebskosten der Personenbeförderung behandelnden Artikeln dieser Zeitung noch nicht gewürdigter Punkt ist die Einschränkung der Frauen-, Nichtraucher- und Retiraden-Coupées in den Local-, gemischten und gewöhnlichen Personenzügen.

Erfahrungsmässig sind diese Frauen- und Nichtraucher-Coupées wenn nicht noch schwächer, doch ebenso schwach besetzt, wie die der ersten Wagenclasse, sie müssen aber reservirt gehalten werden, weil man nicht wissen kann, ob sie nicht auf einer Folgestation von einzelnen Personen verlangt werden.

So gut jedoch wie in der I. Wagenclasse Damen und Herren zusammenfahren müssen und in dem Coupée nur mit Zustimmung der darin Fahrenden geraucht werden darf, kann dieses auch in der II. Classe verlangt werden, da die Reisenden beider Classen, was Moral und Bildung anbetrifft, wohl auf gleicher Stufe stehen.

Wo die IV. Classe in den Zügen läuft, dürfte die gleiche Forderung wie vorstehend für die II. Wagenclasse, auch für die III. zu stellen und Frauen-Coupées III. Classe nur in weite Strecken durchfahrenden Zügen zu führen sein.

Retiraden-Coupées endlich erscheinen nur für letztgenannte, meistens sehr kurze Aufenthalte auf den Stationen habende Züge erforderlich und sind auch in diesen beim Neubau von Wagen möglichst einzuschränken.

Endlich wird noch besonders auf die Verminderung der Bahnbewachungskosten auf der Strecke durch Einführung eines gemischten Bahndienstes aufmerksam gemacht.

Dieses zuerst auf den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen durchgeführte System ist bereits auf vielen anderen Bahnen angewandt und hat zu ganz wesentlicher Einschränkung der Kosten geführt; es besteht darin, dass die Revision der Bahn von der Bahnbewachung getrennt ist.

Die Bahnrevision wird von besonderen Wärtern, den sogenannten Patrouilleuren ausgeführt, welche, da sie sich um den Fahrbetrieb nicht zu kümmern haben, die Bahnrevision auf den bis zu 3 000 m langen Strecken gründlicher vornehmen können und thatsächlich vornehmen, wie die Wärter, die früher neben dem Bahnbewachungsdienste (Schliessen etc. der Niveau-Uebergänge) eine Strecke von 1 200 bis 1 500 m revidiren mussten.

Den eigentlichen Bahnbewachungsdienst besorgt bei dem gemischten Systeme eine eigene Barrièrenwache, zu welchen Posten, da die Gesammtleistungen sich auf das Schliessen und Oeffnen der Hand- und Zugbarrièren der Niveau-Uebergänge beschränken, invalide Bahnwärter, namentlich aber Barrièrenwärterinnen (Wärterfrauen mit einem Tagelohnssatze von 70 bis 90 ₰) mit grossem Vortheil verwandt werden können.

Nur bei wichtigen Niveau-Uebergängen und für Signalwärterposten (Blocksignale) sind noch besondere Wärter, denen neben dem Bewachungsdienste auch die Revision ihrer bis 1 500 m langen Strecke obliegt, beizubehalten. r.

Ueber Passagiersignale.

Im Anschluss an den in No. 32 Ihres geschätzten Blattes enthaltenen Aufsatz „Ueber Intercommunicationssignale“ erscheint es vielleicht nicht überflüssig darauf zu verweisen, wie ich in meinem „Signalwesen“*) wenn auch auf zum grossen Theile anderm Wege, zu demselben Resultate gelange, wie der geehrte Herr Verfasser des genannten Aufsatzes. Nachdem ich bereits 1873 in der „Deutschen Zeitung“ dafür eingetreten bin, die Aufgabe der Passagiersignale — eine Bezeichnung, die ich den Herren Fachgenossen zum Gebrauche empfehlen möchte — durch Einführung von Wagen nach dem Intercommunications-System zu erreichen, habe ich diesen Gedanken in der 1874 erschienenen ersten Lieferung meines Werkes neuerdings verfochten. Ich erörtere daselbst auf S. 394—396 Zweck und Wesen der Passagiersignale und komme zu dem Schlusse, dass es in der That nothwendig erscheine, dem Reisenden die Möglichkeit einer Communication mit seinen Mitreisenden und mit dem Zugpersonale zu bieten. Ich füge aber sofort hinzu, dass es fraglich sei, ob die fast allgemein gewählte Methode, diese Communication auf dem Wege des Signalisirens bewirken zu wollen, die richtige ist.

Passagiersignale erweisen sich nämlich im Principe ganz vortheilhaft, sind aber in der Praxis mit mannigfaltigen Uebelständen verbunden, von denen folgende die wichtigsten und schwerwiegendsten sind:

1. Die Construction eines wirklich practischen Signalisirungssystemes dieser Art gehört, bei der fortwährend wechselnden Zusammensetzung der Züge, bei der Verschiedenheit in der Placirung der Schaffner, bei der Unerfahrenheit des Publicums etc., zu den schwierigsten Problemen der Betriebstechnik. In der That ist diese Aufgabe bis heute noch nicht vollständig gelöst.

2. Durch derartige Signale ist der Böswilligkeit oder Aengstlichkeit eines oder des andern Reisenden freier Spielraum gelassen, da er einen fahrenden Zug ohne allen triftigen Grund zum Stehen bringen kann. Man glaubte zwar, durch gesetzliche Vorschriften einem solchen Missbrauche vorzubeugen, indem man strenge Bestrafung demjenigen androht, welcher sich eines solchen Missbrauches schuldig macht. Allein es ist damit nicht viel erzielt. Wirklich bösartige Reisende werden sich dadurch

*) Vorträge über Eisenbahnbau, gehalten an verschiedenen Deutschen polytechnischen Schulen, begonnen von Dr. E. Winkler. 11. Heft. Signalwesen von Dr. E. Schmitt. Prag 1879.

nur selten abhalten lassen; dagegen kann sich mancher Passagier, dem in der That ein Unfall begegnet, in der Befürchtung, dass darin noch kein genügender Grund zum Anhalten gefunden werden könnte, durch die angedrohte Strafe vom Gebrauche des Signales abschrecken lassen.

3. Der Umstand, dass die jedesmalige Benutzung des Passagiersignales an den Locomotivführer die Aufforderung sein muss, seinen Zug zum Stehen zu bringen, kann für den letzteren gefahrvoll werden. Wenn nämlich der stehen gebliebene Zug nicht Zeit und Gelegenheit genug hat, um sich im Rücken decken zu können, so ist er gegen nachfolgende Züge nicht gesichert.

4. Endlich muss auch noch der grossen Herstellungs- und Betriebskosten Erwähnung gethan werden, mit welchen jede Signaleinrichtung verbunden ist, die dem vorliegenden Zwecke in halbwegs vollkommener Weise genügen soll.

Zu diesen Uebelständen wäre noch folgende Erwägung über den Werth der Passagiersignale hinzuzufügen. Jeder Eisenbahnunfall ist unberechenbar; allein solche Unfälle, wie Entgleisungen, Radreifen- und Achsbrüche laufen in der Regel für die Passagiere ziemlich glücklich ab, ausser sie sind mit Stürzen von hohen Eisenbahndämmen, Brücken etc. verbunden. Im erstern Falle werden sie von dem Zugpersonale meist sofort bemerkt; im letztern, im Ausnahmsfalle, nützt den Reisenden das Passagiersignal nichts. Die Veranlassung zu Wagenzertrümmerungen, zu dieser die gefährlichsten Folgen für die Reisenden mit sich führenden Zerstörungsart, ist eigentlich nur die Folge von Collisionen und Unfällen, welche durch falsche Stellung von Weichen, Signalen etc. entstehen. Was nützt bei einer solchen Eventualität dem Reisenden das Passagiersignal, welches zu gebrauchen er auch nicht die mindeste Zeit hat? Er erfährt ja von dem Unglücke erst, wenn es bereits geschehen ist.

Es lässt sich geradezu behaupten, dass gefahrbringende Störungen von aussen her dem Zugpersonale nicht so leicht entgehen, als wenig energische optische oder acustische Signale am Zuge. Die Zweckmässigkeit der Passagiersignale würde sich hiernach nur auf wenige Fälle von Bedeutung beschränken, auf solche, die der Schaffner von aussen nicht sogleich bemerken kann, z. B. einen Brand im Innern des Wagens, Thätlichkeiten zwischen Passagieren, Angriffe auf einzelne Personen. Einen Mord wollen wir gar nicht in Betracht ziehen; denn sollte ein solcher wirklich einmal vorkommen, so dürfte er wohl immer so angelegt sein, dass dem Angegriffenen keine Gelegenheit gelassen wird, ein Signal zu geben.

Aus allen diesen Gründen geht zur Genüge hervor, dass der Werth der Passagiersignale ein sehr zweifelhafter ist, dass die Zahl der Fälle, wo dieselben wirklich nützen können, eine sehr geringe ist, dass sie aber unter Umständen sogar Gefahr herbeiführen können. Man hat deshalb schon ernstlich die Frage aufgeworfen, ob die Möglichkeit einer leichten Communication zwischen den Passagieren und dem Zugpersonale während der Fahrt nicht eher schädlich als nützlich für die Sicherheit des Betriebes sein würde, namentlich auf sehr frequenten Bahnen, wo die Züge oft in geringen Zwischenräumen zu folgen pflegen. Die Ansicht, dass ein leichtes Communicationsmittel zwischen den Passagieren und dem Zugpersonale während der Fahrt durchaus nicht zuträglich für die Sicherheit des Betriebes sein würde, war auch das Resultat der Berathungen einer im Jahre 1861 von der Französischen Regierung unter dem Vorsitze Michel Chevalier's niedergesetzten Commission.

Es dürfte sonach allerdings kein Zweifel darüber existiren, dass unter Umständen — namentlich bei Eilzügen, die sehr lange Strecken ohne anzuhalten durchfahren — eine Communication der einzelnen Wagenabtheilungen unter einander und mit dem Zugpersonale nicht nur nützlich, sondern sogar nothwendig werden kann. Allein, es wurde soeben auch nachgewiesen, wie wenig die Passagiersignale diesem Zwecke entsprechen. Wenn nun aber die Frage aufgeworfen wird, in welcher andern und bessern Weise dieser Zweck zu erreichen wäre, so bietet sich hierzu ein sehr einfaches und sicheres Mittel dar, nämlich das Verlassen des Coupéewagen - Systemes und die Einführung des Intercommunicationssystemes für unsere Eisenbahnfahrzeuge. Es gehört in ein anderes Gebiet des Eisenbahnwesens, zu zeigen, in welcher Weise Wagen mit mittlerer oder seitlicher Intercommunication einzurichten sind, damit sie die Annehmlichkeiten der Coupéewagen nicht entbehren, dabei aber frei von den Unannehmlichkeiten der älteren derartigen Fahrzeuge, der sogen. Amerikanischen Wagen sind.

Prof. Dr. E. Schmitt.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft.

Von **Dr. Emil Sax.**

II. Band. Die Eisenbahnen.

(Fortsetzung aus No. 34.)

B. Betrieb. Die Betriebsöconomie tritt in zwei Haupteinrichtungen zu Tage: in der Höhe der Betriebskosten und in den Tarifbildungen.

1. Betriebskosten sind nur die durch das Functioniren des Apparates hervorgerufenen Aufwendungen, nicht aber die Verzinsung des Anlagecapitals; insoferne solche zu leisten ist, bildet sie mit jenen zusammen und anderen „allgemeinen Auslagen" die „Transportselbstkosten", welche durch die Transportvergütungen zu decken sind.

Die eigentlichen Betriebskosten zerfallen in:

eine Abnützungsquote, d. h. das Aequivalent der (doch nicht nur) während der factischen Transportleistungen (sondern überhaupt) eingetretenen Abnützung der Anlagebestandtheile, d. h. des festen Capitals;

eine Materialquote, d. i. der Gesammtwerth des bei den Transportleistungen verbrauchten „flüssigen Capitals" — (recte: Materialcapitals);

eine Lohnquote, d. i. die Gesammtsumme der Personalbesoldungen;

wobei davon abgesehen wird, dass die Entlohnung der Arbeit in flüssigem Capital erfolgt (nach früherem sogar theilweise zum feststehenden Capital gehörte), weil hier die Scheidung der Betriebskosten nach sächlichen und persönlichen Kosten, die fernere Trennung der sächlichen nach Abnützungs- und Materialkosten nothwendig und bezweckt ist. In einer Anmerkung verweist der Verfasser Alles was über den Ersatz stehenden Capitals hinausgeht, als Ergänzungsbauten, Mehrwerth neuer Constructionen u. s. w. dem Anlagecapital zu, womit das „Offenhalten" des Baucontos jeder Bahn gerechtfertigt erscheine! Damit berührt er eine grosse und für viele Bahnen verhängnissvoll gewordene Angelegenheit nur flüchtig. Diese Zuweisung ist sachlich richtig; nur kommt es auf die Art an, wie die Kosten gedeckt werden. Bei Staatsbahnen ist dies gleichgiltig; anders aber bei Privatbahnen, deren Ertrag in Form von Dividenden vertheilt wird. Privatbahnen wäre die Aufnahme von Anlehen zur Deckung derartiger Nachtragsauslagen nur im Falle zweifellosen Auslangens des Reinertrages für die Erfordernisse dieser Anlehen zu gestatten; richtiger würden oft solche Baukosten durch Vermehrung des Gesellschaftscapitals durch eventuelle Inanspruchnahme der Baardividenden gegen Ausfolgung neuer Antheilscheine bestritten. Capitalsbeschaffung im Wege fortgesetzten Schuldenmachens neben gleichzeitiger Dividendenbaarzahlung und ohne Erhöhung des Gesellschaftscapitals hat früher gut situirte Unternehmungen an den Rand des Bankerotts gebracht.

Die erwähnte Scheidung der Betriebskosten nach sächlichen und persönlichen Quoten ist leider in den bestehenden Statistiken und Verrechnungsnormen nicht eingehalten. Letztere fassten in den üblichen Verrechnungen nach den 3 Dienstgruppen „Allgemeine Verwaltung", „Bahnverwaltung" und „Transportverwaltung" sächliche und persönliche Kosten der Art zusammen, dass auch nachträgliche Trennung schwer wird. Nur die Preussische Statistik zählt wenigstens die Arbeitskosten auf, sodass eine für das Jahr 1875 gemachte Zusammenstellung ziemlich verlässlich

die Abnützungsquote mit ca. $75^1/_2$ Mill. ℳ = ca. ¼
„ Materialquote „ „ $70^1/_2$ „ „ = „ ¼
„ Lohnquote „ „ $135^1/_2$ „ „ = „ ½

der Gesammtbetriebskosten ergiebt. Erscheinen diese Beträge auch im Vergleiche zu den Anlagekosten mässig, so sind sie doch wirthschaftlich wegen ihrer steten Wiederkehr nicht minder wichtig als jene, besonders weil sie den Vortheil bieten, dass einmal begangene Fehler verbessert werden können. Aufgabe der Oeconomik ist es nun, das Maximum an Leistungen mit dem Minimum an Aufwand zu erzielen und ersichtlich lässt sich Bestimmendes für die Lösung dieser Aufgabe aus dem Verhältniss jener 3 Kostenquoten zu den Transportleistungen erheben.

Zunächst macht sich bemerkbar, dass ein Kostenminimum unabhängig von der Verkehrsintensität aufläuft und erst von einer gewissen Höhe der letzteren an mit ihr aber in einem untergeordneten Verhältnisse steigt, deshalb, weil einzelne Ausgaben von der Bahnfrequenz fast unabhängig sind. Das Vorwiegen dieser stabilen Ausgaben bei Eisenbahnen gegenüber anderen Anlagen, rührt theils von deren wirthschaftlichen Stellung, theils von Natureinflüssen her. Witterung und Temperatur wirken auf alle

Bahneinrichtungen schädigend ein, ob der Verkehr stark oder schwach ist; die constante Darbietung ihrer Dienste und der ständige Betrieb der Eisenbahnen ohne Rücksicht auf lohnende Beschäftigung bringen abermals einen von der Verkehrsmenge unbeeinflussten Kostenaufwand mit sich.

Die Verkehrszunahme macht sich sodann nicht in allen Ausgabenpositionen in gleichem Masse geltend, sondern sachgemäss am meisten und zwar ziemlich proportional der Verkehrssteigerung nur in der Materialquote.

Hieraus folgt, dass die Betriebskosten den Verkehrsintensitätsgraden nicht proportional steigen, sondern dass sie in weiteren Intervallen eine abnehmende Progression aufweisen, d. h. dass, natürlich nur bis zu einer gewissen Höhe und zwar bis zur Erschöpfung der Linienleistungsfähigkeit, mit zunehmendem Verkehre der auf die Leistungseinheit entfallende Kostenbetrag (relative Betriebskosten) abnimmt. Somit muss die Verminderung der Betriebskosten durch Vermehrung der Transportacte erstrebt werden durch Vermeidung todter Zeit, todten Gewichts und todter Kraft, durch Oeconomie im engern Sinne, Sparung an Personal und Material, Schonung der Anlagen etc. Die Vermehrung der Transportacte, d. h. die Massennutzung ergiebt sich schon als Consequenz des Vorherrschens an stehendem Capital, dessen Zinsen als Hauptpost allgemeiner Auslagen in den einzelnen Transportacten aufzubringen sind, somit das Gesetz der Massennutzung potenzirt zur Geltung bringen. Denn nach den Ausweisen über das Jahr 1875 betragen diese Zinsen, je nach Verkehrsintensität und Zinsfusshöhe der verschiedenen Länder zwischen 36 und 55 pCt. — durchschnittlich nahezu 50 pCt. der gesammten Selbstkosten, d. h. nahezu soviel als die reinen Betriebskosten. Solange also Zinsen überhaupt zu rechnen sind, ist diese Hälfte der Selbstkosten constant, die andere Hälfte, die reinen Betriebskosten, mit der Zunahme des Verkehrs abnehmend, somit tritt in beiden Elementen eine Verminderung der relativen Selbstkosten durch Massennutzung ein.

Die Gewinnung von Massentransporten hängt von der abgesondert zu besprechenden Tarifstellung, sodann von angemessener Ausführung dieser Transporte ab, um ein Minimum von Kosten, worin die eigentliche Betriebsöconomie liegt.

Transportleistungen zerfallen in Nutzleistungen, Förderung von Personen und Gütern, und Lastleistungen, die zur Erzielung jener Nutzleistungen erforderliche Thätigkeit (Activ- und Passivleistungen im Gegensatze zum „Nutzkilometer", der Activ- und Passivleistungen umschliesst). Die von der Gesammtheit der Passivleistungen ununterscheidbar verursachten Kostenbestandtheile sind Generalkosten, die unterscheidbar durch Leistungseinheiten hervorgerufenen dagegen Specialkosten. Letztere sind also den Leistungseinheiten proportional, erstere nicht, gleichviel ob sie constant sind oder mit der Zunahme der Passivleistungen abnehmen. Als Leistungseinheit ist der auf eine Wegeinheit beförderte Zug (Zugkilometer) angenommen. Zur Berechnung der General- und Specialkosten nach dieser allerdings nach den Verkehrsgattungen variirenden Einheit können die jenem Vertheilungsschlüssel nicht angepassten Statistiken und Geschäftsausweise nicht, sondern nur die Detail-Aufschreibungen der Bahnen verwendet werden. Eine vom Verfasser nach diesen Aufschreibungen durchgeführte derartige Berechnung ergiebt die Höhe der Special- (Zugs-) Kosten bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn mit einer den unvermeidlichen Fehlern Rechnung tragenden Abrundung auf ca. 50 pCt. der ca. 8½ Millionen Gulden Oe. W. betragenden Gesammtbetriebskosten. Die andere Hälfte sind Generalkosten. Bei Bahnen mit schwächerem Verkehr werden letztere einen höheren Procentsatz solange einnehmen, bis nicht die geringe Verkehrsintensität sich bei ihnen geltend macht; — bei stärkerem Verkehre werden sie dagegen unter die Hälfte sinken, wie allein schon aus den zerlegbaren Capiteln Englischer Ausweise erhellt.

Da mit denselben Passivleistungen sehr verschiedene Activleistungen hervorzubringen sind, so muss durch thunlichste Verminderung der Passivleistungen auf Ersparniss an den bedeutenden Specialkosten, d. h. auf die möglichst ausgiebige Zusammenfassung von Activleistungen in einem Zug hingewirkt werden, was sich nur bei verkehrsreichen Bahnen leicht thun lässt und durch die erforderlichen Zugsspecialitäten, wie durch die oft zu weit gehenden Ansprüche des Publikums, den eingerissenen Transportluxus, erschwert wird, an dem übrigens auch die „Concurrenz" viele Schuld trägt und der sich in übertriebener Ausstattung, Schnelligkeit und Zahl der Züge äussern kann.

Die weiter hervorgehobenen Elemente der Betriebsöconomie, als Leistungsfähigkeit der Maschinen, Tragkraft der Wagen, Rangirarbeit, sowie endlich die hieraus erfliessenden Beziehungen der Betriebsöconomie zur Anlageöconomie müssen absolut übergangen werden.

Von durchschlagendem Interesse sind in letzterem Thema die Nachweise über die Verhältnisse der Betriebskosten zu den Zinsen- und Amortisationsquoten Französischer Haupt- und Nebenbahnen (übrigens mit wahrscheinlich irrthümlicher Angabe der Zinsenquoten bei der Französischen Südbahn), welche die Anlagekosten bei den Hauptbahnen als untergeordnet, bei den Nebenbahnen als ausschlaggebend erscheinen lassen.

Aus den dargelegten öconomischen Momenten ergeben sich bestimmte Directiven für die Betriebsführung bei verschiedenen Verkehrsintensitäten, also verschiedene Betriebssysteme, die den Anlagesystemen entsprechen. Diese im allgemeinen bekannten Verhältnisse illustrirt der Verfasser noch durch statistische Nachweise, an welche sich noch einige Reflexionen über den Omnibusverkehr anreihen. Eingehend wird die Oeconomie im engern Sinne, die Einführung des Stücklohnes, der Leistungs- und Ersparnissprämien, der Arbeitsgliederung und der Vereinfachung in allen Dienstzweigen, dann die Centralisation und Unification des Betriebs in ihrer öconomischen Bedeutung und Begrenzung, sowohl bezüglich der Verwaltung als der Verkehrsbildung, beleuchtet, wobei der Verfasser betont, wie öconomische Erfolge weniger durch Concentration sehr ausgedehnter Bahncomplexe in einer Hand als durch wirthschaftliche Vertheilung der Passivleistungen, d. h. durch Cartelle sich erreichen lassen. Aber auch in dieser Hinsicht haben sich schon irrige Ansichten über erhöhte Wirkungen durch potenzirte Centralisation, namentlich in der Form der „Instradirung nach der kürzesten Route" geltend gemacht, welche der Verfasser aus sachlichen Motiven durch „Bedachtnahme auf die Vertheilung nach der billigsten Route" ersetzt wissen will, wenn diese auch oft mit der kürzesten zusammenfällt! Denn eine principielle Verweisung auf die billigste Route (oder gar auf die kürzeste, wie der neueste Deutsche Tarifgesetzentwurf vorschreiben soll) könnte zu Ueberlastungen und Transportkostensteigerungen auf einzelnen Hauptrichtungen führen, denen eben durch angemessene Ablenkungen bis zur Erzielung durchschnittlicher Minimalkosten vorzubeugen ist. Erfolgreich kann diese Ausgleichung weder durch eine über zu weite Gebiete gesetzte Centralbehörde, noch durch Anordnungen nach einem starren geometrischen Principe geschehen. Die richtige Lösung dieses Problems steht überhaupt noch aus, wird noch viel zu schaffen geben und wohl erst nach Beseitigung aller Sonderinteressen innerhalb gewisser Districte und nach eingetretener Vollendung des Bahnnetzes zu gewärtigen sein.

Zum Schlusse hebt der Verfasser noch die Schwierigkeiten hervor, welche sich der Verwendung statistischer Zahlen als Kriterium der Betriebsöconomie entgegenstellen. Diese Schwierigkeiten beruhen in der Abhängigkeit der Betriebsausgaben von äussern Factoren, den Anlageverhältnissen, der Verkehrsintensität, den Löhnen und Materialpreisen. An Versuchen, namentlich die Anlageverhältnisse durch Berechnungen der sog. „virtuellen Länge" auf ein gleiches Mass zu bringen, fehlt es nicht; aber ihre Resultate sind noch äusserst widersprechend. Der Betriebscoëfficient vollends ist als Verhältnisszahl der Ausgaben zu den Einnahmen werthlos und bietet absolut keinen richtigen Massstab zur Beurtheilung der Betriebsöconomie.

Ein Versuch mit Vergleichen zwischen verschiedenen Bahnen macht die Statistik, bemerkt der Verfasser, recht interessant, aber eben nicht durch Aufschlüsse, welche sie bietet, sondern durch die Räthsel, welche sie mitunter aufgiebt.

Gewiss sehr wahr! Gerade deshalb möchte man aber wünschen, der Verfasser hätte eingehender erklärt, in wie ferne die von ihm vorgeschlagenen statistischen Gruppirungen der Betriebskosten nach Abnutzungs-, Lohn- und Materialquoten für die wichtige Aufgabe der Statistik, die Förderung der Oeconomie geeigneter seien, als die bisher üblichen, denn die von ihm selber hervorgehobene Schwierigkeit der Verwendung statistischer Berechnungen scheint auch durch die angegebene Quotisirung nicht behoben. Diese Schwierigkeit wird eben auf diesem Wege vielleicht überhaupt nicht überwunden werden können und, wie schon einmal erwähnt, die Eisenbahnstatistik in der oder jener Form überhaupt weniger zu berechtigten Vergleichen zwischen verschiedenen Bahnen derselben Epoche, als zwischen den Erfolgen einer und derselben Bahn in verschiedenen Epochen verwendbar sein. Der Eisenbahnbetrieb ist eben, wie Sax ganz richtig betont, viel zu sehr von äussern Factoren abhängig, als dass es überhaupt angeht, aus statistischen Vergleichen zu Schlüssen auf bessere oder mangelhaftere Leistung desselben zu gelangen, am wenigsten auf Grundlage der gerade am eingehendsten gepflegten generalisirenden Statistik. Diese mag recht interessante Durchschnittszahlen zu Tage fördern, aber nur hüte man sich, daraus öconomische Principien für die tausenderlei verschiedenen Verhältnisse zu abstrahiren und damit verurtheilen oder befehden zu wollen.

Man wird eben davon absehen müssen, die Ergebnisse eines je eine Eigenthums- und Verrechnungseinheit bildenden Bahncomplexes ohne alle Rücksicht auf die oft schroffe Verschiedenheit seiner Theile mit den Ergebnissen eines andern derartigen Complexes zu vergleichen, der vielleicht, ja sogar in den meisten Fällen noch unter ganz verschiedenen äussern Verhältnissen betrieben wird, und sich damit zu begnügen haben, nur Aehnliches mit Aehnlichem in Vergleich zu setzen, wenn man die Zwecke der Oeconomie fördern will. So kann beispielsweise dieselbe aus Vergleichen zwischen den Kosten der Zugförderung zweier ziemlich gleichartig tracirten Linien von annähernd gleichem Verkehrsumfange Nutzen ziehen und dergl. Aber es hilft blutwenig,

wenn die Kosten des Stationsdienstes der verschiedensten Bahncomplexe auch noch so schön in Reih' und Glied aufmarschiren und zwischen diesem Dienstzweig, wie er z. B. auf dem reichlich verschlungenen Rheinischen Liniennetze nothwendig organisirt sein muss, und jenem der Preussischen Ostbahn Vergleiche gemacht werden.

Mit andern Worten: der Oeconomik ist mit den modernen statistischen Folianten wenig gedient; wohl aber könnten ihr sorgfältige Auszüge aus denselben, die sich nur auf analoge Linien und nicht auf zufällig oder nach Conjecturen geschäftlicher Natur in eine Rechnungseinheit zusammenverschmolzne Liniencomplexe erstrecken, von Nutzen sein. (Schluss folgt.)

Badische Eisenbahnen (Bahnbauten).

Für das Grossherzogthum Baden sind keine neuen Eisenbahnprojecte, welche Aussicht auf baldige Ausführung haben, zu verzeichnen. Es erübrigt daher nur, über die bereits früher bekannt gegebenen Projecte folgende ergänzende Mittheilungen zu machen:

1. Die Bahnlinie Neckargemünd-Eberbach-Jagstfeld ist im Bau soweit fortgeschritten, dass deren Inbetriebnahme in Bälde zu erwarten steht.

2. Bezüglich des Baues der Linie Friedrichsfeld-Schwetzingen wurde unter den betheiligten Regierungen vereinbart, dass die Ausführung der Bahnlinie und die erforderliche Erweiterung des Bahnhofes Schwetzingen durch die Badische Bahnverwaltung, die Erweiterung des Bahnhofes Friedrichsfeld dagegen durch die Main-Neckar Bahnverwaltung erfolgen soll.

Das Project dieser Bahnverbindung wurde neu bearbeitet und beträgt deren Länge hiernach rund 7 km. Das veranschlagte Baucapital ist rund 1 200 000 ℳ. Die Bahn wird voraussichtlich in Bälde in Angriff genommen werden und wird deren Fertigstellung möglicherweise bis nächsten Winter erfolgen können. Die Spurweite ist die normale. Das Terrain wird für 2 Geleise erworben; ob der Unterbau ein- oder zweigeleisig hergestellt wird, ist noch nicht festgestellt. Mit der Acquisition des Terrains ist noch nicht begonnen. Durch Herstellung dieser Bahn wird der Weg von Frankfurt nach Basel um 1,6 Meilen abgekürzt. In strategischer Hinsicht hat die Bahn keine besondere Bedeutung. — Der Localverkehr wird nicht bedeutend werden. Stationsorte an der Linie sind nicht vorhanden. Besondere technische Schwierigkeiten kommen nicht vor.

Bauleitender Techniker für die durch die diesseitige Verwaltung zur Ausführung gelangenden Arbeiten ist der Gr. Bezirksbahningenieur Grabendörfer in Heidelberg.

3. Die Bauarbeiten für die Bahnstrecke Durlach-Eppingen haben im verflossenen Jahre einen günstigen Fortgang genommen. Der Erdtransport wird in Bälde vollendet sein, ebenso die Uebergangswerke. Sämmtliche Tunnels sind vollständig ausgewölbt. Die Hochbauten sind grösstentheils im Rohbau hergestellt und eingedeckt. Die Eröffnung dieser Strecke für den Betrieb ist gegen Ende des Jahres in Aussicht genommen.

4. Hausach-Schiltach. Die Bahnstrecke Hausach-Wolfach wurde am 15. Juli v. J. dem Verkehr übergeben. Für die Inangriffnahme der Strecke Wolfach-Schiltach ist seitens der Regierung noch kein Auftrag ertheilt.

Von anderer Seite erhalten wir über die in Bau begriffene Linie Grötzingen-Bretten-Eppingen folgende ausführlichere Mittheilung:

Im November d. J. wird die neue sog. Kraichgaubahn Grötzingen-Bretten-Eppingen bezw. Karlsruhe-Bretten-Eppingen dem Verkehr übergeben werden und soll dann im Sommer des folgenden Jahres auch die Württembergische Strecke Eppingen-Heilbronn vollendet sein, so dass der Verkehr sich bis dahin ausdehnen und wegen der relativen Kürze der neuen Linie eine wesentliche Erleichterung erfahren kann.

Nachdem das Project der Bahn in allen Details unter der Leitung der Gr. Staats-Eisenbahnverwaltung bearbeitet war, wurde der Stadtgemeinde Karlsruhe auf Grund eines Gesetzes vom Jahre 1872 unterm 15. November 1876 die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Grötzingen über Bretten nach Eppingen verliehen.

Nach den Concessionsbedingungen ist die Stadtgemeinde verpflichtet, die Bahn mit Ausnahme der Station Bretten in einem Zeitraum von 3 Jahren vom Datum der Concessionsertheilung in der Weise herzustellen, dass sie nach Ablauf dieser Frist, also bis 12. November 1879 in allen ihren Theilen dem Verkehr übergeben werden kann.

Nach vollständiger Herstellung ist die Bahn von Seiten der Concessionärin der Staatsbahnverwaltung als unbeschränktes Eigenthum zu übergeben. Mit der Uebernahme der Bahn trägt dagegen die Gr. Staatsbahnverwaltung das Anlagecapital, welches auf 12 Millionen Mark, nämlich:

für Erwerbung des Geländes	1 110 000 ℳ
„ den Bau der Bahn mit Zubehör . . .	9 498 000 „
„ Verzinsung während der Bauzeit . . .	1 392 000 „

festgesetzt worden ist, in der Weise an die Stadtgemeinde Karlsruhe ab, dass die Gr. Eisenbahnschuldentilgungscasse das von der Stadtgemeinde contrahirte $4^1/_2$ procentige Anlehen als Selbstschuldnerin zur Verzinsung und vertragsmässigen Tilgung übernimmt.

Mit dem Bau der Bahn, welche auf ihre Länge von 42 km 4 Wasserscheiden überschreitet und mit einer Maximalsteigung von 1,2 pCt. und kleinsten Krümmungsradien von 450 m mit ununterbrochener Abwechselung zwischen Einschnitt und Aufdämmung ein sehr hügeliches Terrain durchzieht, ist alsbald nach der Concessionsertheilung vorgegangen worden und zwar hat die Stadtgemeinde Karlsruhe, welche den Geländeerwerb auf eigenes Risico zu besorgen hatte, den ganzen Bau der Generalunternehmung Ph. Holzmann & Co. in Frankfurt a/M. um die Summe von 9 498 000 ℳ in Accord gegeben mit 4jähriger Garantiezeit.

Die eigentlichen Arbeiten haben im Januar 1877 ihren Anfang genommen und sind seither verhältnissmässig vorangeschritten, so dass heute, also nach 28 Monaten, die Erdarbeiten mit ca. 2 800 000 cbm nahezu, die 4 Tunnels mit einer Gesammtlänge von 950 m und die 200 Kunstbauten (Brücken und Dohlen) vollständig hergestellt, sodann sämmtliche Hochbauten (30 Bahnwartshäuser und die Stationsgebäude für die Stationen Jöhlingen, Wössingen, Bauerbach, Flesingen, Zaisenhausen und Eppingen) unter Dach und Fach gebracht sind. Alle Materialien für den Oberbau sind vorhanden und ist die Unternehmung mit dem Legen des definitiven Geleises, welches bereits auf 9 km vollendet, eifrig beschäftigt.

In Rücksicht auf die im Allgemeinen schwierigen Bodenverhältnisse (Löss- und Lehmboden in grösserer oder geringerer Mächtigkeit gelagert theils auf zerklüftetem Kalkstein, theils auf Keupermergel), welche bei einigen Einschnitten grössere Entwässerungsanlagen nöthig machten, in fernerer Rücksicht auf die während der vergangenen Bauzeit keineswegs sehr günstigen Witterung darf die Leistung der Generalunternehmung bis daher als eine sehr zufriedenstellende bezeichnet werden und steht mit Sicherheit zu hoffen, dass in den noch restirenden 6 Monaten sämmtliche Arbeiten vertragsmässig vollendet sind.

Wir werden nicht ermangeln, auch über das Endergebniss der Leistung zu berichten, da es doch von einigem Interesse sein dürfte zu erfahren, wie sich das System der Generalunternehmung in dem vorliegenden Falle bewährt hat und welche Vor- oder Nachtheile mit demselben gegenüber dem System des Kleinaccords bezw. der Vergebung in kleineren Abtheilungen verbunden sind. Man hat hier zu Lande ein grosses Vorurtheil gegen die Generalentreprise im Allgemeinen, ob immer mit Recht, muss angesichts der wenigstens bis jetzt gemachten Erfahrungen bei dem Bau der Kraichgaubahn bezweifelt werden; denn haben sich dabei auch manche Missstände ergeben, welche bei dem System des Kleinaccords nicht vorzukommen pflegen, so lag dies nicht an dem System selbst, sondern an den Bedingungen, welche demselben zu Grunde gelegt waren und lässt sich deshalb die Generalentreprise als solche nicht so ohne Weiteres und in allen Fällen verwerfen, es kommt vielmehr ganz darauf an, mit welcher Unternehmung man es zu thun hat und ob die Grundlagen des Vertrages die richtigen sind.

Köln-Mindener Eisenbahn.

Ueber die im Bau befindlichen und zur Ausführung bestimmten Bahnstrecken der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gehen uns folgende Mittheilungen zu:

I. Bahn von Herford nach Detmold.

Für die nahe 28 km lange Bahn ist die Concession am 4. und 9. August 1878 ertheilt. Dieselbe wird nach der normalen Spurweite mit eingeleisigem Unterbau ausgeführt, das Terrain aber für zwei Geleise erworben. Die Grunderwerbung ist eingeleitet und ist ein Theil der Grundstücke der auf Preussischem Gebiete gelegenen Strecke auf gütlichem Wege erworben, der grössere Theil muss jedoch auf dem Wege der Expropriation erworben werden.

Die Bahn ist eine Zweigbahn mit Anschluss auf dem Bahnhof Herford an die Köln-Mindener Hauptbahn und soll den Verkehr nach und von den Städten Salzuflen, Lage und Detmold, sowie nach der 10 km östlich von Lage gelegenen Stadt Lemgo vermitteln. — In Salzuflen ist eine bedeutende Stärkefabrik, eine Saline mit Badeanstalt. Die Gegend ist reich an guten Werksteinen und Holz. Ausgebildete Industrien bestehen in der Gegend nicht. An der Bahn werden bei Salzuflen, Lage und Detmold Stationen angelegt, welche die Bahn in drei etwa gleiche Theile zerlegen. Besondere technische Schwierigkeiten kommen auf der Bahn nicht vor; an grösseren Bauwerken sind die Brücken über die Aa, Werre und Bega auszuführen.

Das veranschlagte Baucapital beträgt 4 500 000 ℳ. Der Bau ist im März d. J. begonnen und wird im Jahre 1880 beendigt werden, falls derselbe durch die Grunderwerbung nicht aufgehalten wird.

II. Bahn vom Bahnhofe Beckum nach der Stadt Beckum.

Für diese 5,93 km lange Zweigbahn ist die Concession am 26. Mai 1875 ertheilt. Dieselbe wird nach der normalen Spurweite mit eingeleisigem Unterbau und Erwerbung des Terrains für einen zweigeleisigen Bahnkörper ausgeführt. Der Grund und Boden ist erworben und sind die Erdarbeiten mit Brücken zum grössten

Theil ausgeführt, sodass die Bahn im Laufe dieses Sommers beendigt und dem Betriebe übergeben werden kann. Die veranschlagten Kosten betragen 915 000 *M.*

III. Bahn von Oberhausen nach Boltrop.

Dieselbe dient zur Verbindung der Köln-Mindener Hauptbahn bei Oberhausen mit der Emscherthalbahn bei dem Bahnhofe Boltrop und schliesst an das 3. Geleis der Hauptbahn in der Nähe der Zeche Prosper an. Für die etwa 3 km lange Bahnstrecke ist am 4. März 1878 die Concession ertheilt. Dieselbe wird normalspurig mit eingeleisigem Unterbau und Erwerbung des Terrains für zwei Geleise ausgeführt.

Die Grunderwerbung ist eingeleitet, jedoch sind Grundflächen noch nicht erworben oder überwiesen. Der Bau wird beginnen, sobald das Terrain zur Disposition steht und ist es die Absicht, die Bahn im Jahre 1880 zu beendigen. Nach dem Kostenanschlage werden die Baukosten 450 000 *M.* betragen.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 5. Mai. (Reichstag: Gesetzentwurf, betreffend Pfandrecht an Eisenbahnen. Berliner Gewerbeausstellung. Bundesrathsausschuss für Ausarbeitung des Tarifgesetzes. Frachtbrief-Formulare. Verstaatlichungsprojecte: Hannover-Altenbeken; Berlin-Potsdam-Magdeburg; Köln-Minden.)

Die grosse Staatsaction, welche es sich zur Aufgabe gestellt hat, die bisherigen wirthschaftlichen Principien fallen zu lassen, um das Staatsschiff in ein anderes Fahrwasser zu lenken und dadurch gleichzeitig „die finanzielle Selbstständigkeit des Reichs" zu erreichen, hat im Deutschen Reichstage in voriger Woche ihren Anfang genommen. Unter der grossen Spannung, mit welcher die gesammte Deutsche Nation der Eröffnung der Berathungen über die neuen Steuer- und Zollvorlagen entgegensah, hatten die bis an diese Verhandlungen reichenden Discussionen anderer Vorlagen selbstverständlich nur geringe Theilnahme gefunden; nur die Gebührenordnung für die Rechtsanwalte machte hiervon eine Ausnahme, konnte indess noch nicht zum Abschluss gebracht werden und musste zur nochmaligen Vorberathung an die betreffende Commission zurückgehen. Den Reigen der Kämpfe in der Steuer- und Zollfrage eröffnete der Reichskanzler; als erster und bedeutendster Widerpartner trat ihm sein früherer College, Staatsminister Delbrück, entgegen. Während Ersterer die Interessen der einzelnen Bevölkerungsclassen sehr geschickt in den Vordergrund zu stellen wusste und auf schnelle Entscheidung ein Hauptgewicht legte, übte der frühere Präsident des Reichskanzleramtes scharfe Kritik an dem Werk der Zoll-Tarifcommission in Bezug auf die Einzelheiten des Tarifs. Am zweiten Verhandlungstage wurde von den Abgeordnetenreden namentlich die Bamberger'sche antischutzzöllnerische Kundgebung besonderer Aufmerksamkeit gewürdigt, welche ihr schon die markante Behandlung des Gegenstandes sichern musste. Die Hauptbedeutung der Sonnabenddebatte liegt jedoch in den Auslassungen des Finanzminister Hobrecht und in dem Widerspruch, in welchen sich derselbe darin zu den Steuerentlastungen setzte, welche Fürst Bismarck in Aussicht gestellt hatte. Die daran geknüpften Gerüchte, dass die Stellung des Finanzministers erschüttert sei, bedürfen jedoch noch durchaus der Bestätigung. Von den oben erwähnten vorwöchentlichen Berathungsgegenständen, für welche das allgemeine Interesse in Erwartung der Zolldebatten nicht aufkommen konnte, gehörte speciell auch die Vorlage, welche das Eisenbahn-Schuldwesen regeln soll. Bei der in voriger Woche vorgenommenen ersten Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend das Pfandrecht an Eisenbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, nahm Staatssecretär Dr. Friedberg zur Einleitung der Berathung das Wort; er verwies indess im Allgemeinen lediglich auf den eingehend motivirten Entwurf selbst und beschränkte sich im Wesentlichen darauf, das kürzlich bei Einbringung eines andern Entwurfs aus dem Hause geäusserte Verlangen, mit Regelung derartiger Fragen bis zur Schaffung des Deutschen Civilgesetzes zu warten, als unerfüllbar nachzuweisen. Abg. von Knapp hatte allerdings verschiedene Bedenken, den vorliegenden Gegenstand, wie geschehen, in einem Reichsgesetz zu regeln. Dieselben liegen, wie er des Näheren ausführt, sowohl auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens wie der Civilgesetzgebung. Indess hielt er dafür, dass derartige Bedenken hier hinter dem practischen Bedürfnisse zurücktreten müssten. Es werde deshalb auch mit der Vorlage nur den ausgesgrochenen Wünschen des Reichstags entsprochen. Zudem verdiene die Vorlage in ihrer Ausarbeitung volle Anerkennung; dieselbe werde sich jedenfalls als eine werthvolle Vorarbeit für das künftige Civilgesetzbuch erweisen. Demnächst wurde der Entwurf derselben Commission überwiesen, welche den Gesetzentwurf, betreffend das Faustpfandrecht an Pfandbriefen und ähnlichen Schuldverschreibungen vorzuberathen hat.

Gegen die Zollvorlagen, welche das Interesse der Parlamentsverhandlungen für die nächste Zeit in Spannung erhalten werden, liegen dem Reichstag eine grosse Anzahl von Petitionen vor; u. A. haben auch die offiziellen Vertretungs-Körperschaften der Reichs-Hauptstadt gegen die Veränderung der Zoll- und Handelspolitik Verwahrung eingelegt. Die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin thun dies speciell in Rücksicht auf die Leistungen des Berliner Gewerbefleisses, für dessen Entfaltung sie den bisherigen handelspolitischen Tendenzen hauptsächlich glauben Dank schulden zu müssen. Ein bemerkenswerthes Relief haben die Ausführungen dieser zur Vertretung der Berliner industriellen Interessen besonders berufenen Corporationen in der „Berliner Gewerbeausstellung im Jahre 1879" gefunden, welche am 1. Mai unter Betheiligung der Spitzen der Behörden und anderer Notabilitäten eröffnet worden ist und welche von der Concurrenzfähigkeit der Berliner Industrie zum Theil sehr glänzendes Zeugniss ablegt. Bei der Stellung, welche die Ausstellung in den wenigen Tagen, welche seit ihrer Eröffnung vergangen sind, im öffentlichen Leben der Reichs-Hauptstadt zu erringen gewusst hat, nehmen wir gern von dem grossen Erfolge dieser Ausstellung Act, welche in ihrem Rahmen dieselbe Erscheinung gezeitigt hat, welche in entsprechend grösserem Umfange auch die Geschichte der Entwickelung des Eisenbahnwesens veranschaulicht, dass nämlich der private Unternehmungsgeist, wenn er mit energischem, die Interessen der Allgemeinheit ins Auge fassenden Streben gepaart ist, Tüchtiges zu leisten im Stande ist und dabei auch der schliesslichen Anerkennung der Staatsorgane sicher sein kann. Der Berliner Gewerbeausstellung wird dies durch die Worte bewiesen, mit welchen der Herr Minister für öffentliche Arbeiten bei der Eröffnungsfeierlichkeit die Festrede des Vorsitzenden des Ausstellungscomités beantwortet hat. Der Herr Minister sagte: Mit Bewunderung blicke er auf die Resultate, welche das Comité trotz der Ungunst der Witterung und Verhältnisse erreicht habe. Mit Bewunderung blicke er auf die Zeugnisse des Gewerbefleisses, die sich hier vereint haben zu einem schönen, befriedigenden Ganzen. Sie seien der Beweis für das Vertrauen, das die Deutsche Industrie und der Deutsche Gewerbefleiss in sich selbst setzten, trotz des ungünstigen Zeugnisses, das ihnen vor wenigen Jahren von anderer Stelle ertheilt worden. Es sei in dieser Ausstellung das Symptom für den Anbruch besserer Zeiten für das Gewerbe zu erblicken und er könne nicht umhin, seine volle Anerkennung auszusprechen für den Muth und das Vertrauen, welche das Comité dieser Ausstellung beseelten, als es diese Aufgabe löste, als es dem Gewerbefleiss Berlins Gelegenheit gab, zu zeigen, was er zu leisten vermag. Der Minister gab in seiner Rede offen Dem Ausdruck, dass auch die Königliche Staatsregierung anfangs nicht ohne Bedenken den Plänen des Comités gegenüber gestanden hätte, namentlich im Hinblick auf die Ungunst der Zeitverhältnisse, dass er nun aber um so mehr erfreut sei, heute bei Eröffnung der wohl zu Stande gekommenen Ausstellung selbst zugegen sein zu können. Die Ausstellung lege beredtes Zeugniss ab von der Willenskraft und Leistungsfähigkeit der Berliner Industrie. Ein wesentliches Verdienst gebühre dem Ausstellungscomité. Der Minister schloss die Ansprache demnach mit einem Hoch auf dieses wie auf die Berliner Industrie und den Berliner Gewerbestand.

Es sind neuerdings eine Reihe von stellvertretenden Mitgliedern des Bundesrathes ernannt worden und haben offenbar diese Ernennungen den Zweck, die Bildung des Ausschusses für Ausarbeitung des Eisenbahn-Tarifgesetzes vorzubereiten. Dem Bundesraths-Beschlusse vom 2. April c. gemäss, soll dieser Ausschuss aus Mitgliedern des Bundesrathes und zwar aus den Preussischen und je einem Mitgliede Bayerns, Württembergs, Badens, Sachsens, Hessens und Oldenburgs bestehen. Wie offiziös gemeldet wird, sind die Preussischerseits zu stellvertretenden Mitgliedern des Bundesraths ernannten Bevollmächtigten, und zwar Geh. Oberregierungsrath Kräfft aus dem Reichs-Eisenbahnamte, Geh. Regierungsrath Dr. Schultz aus dem Reichs-Kanzleramte und Geh. Regierungsrath Fleck aus dem Ministerium für öffentliche Arbeiten, schon in die zu bildende Commission delegirt; dieselben haben bekanntlich bereits an den Conferenzen über die Tariffrage, welche am 7. bis 11. März c. abgehalten und bekanntlich den Erwartungen des Reichskanzlers nur unvollkommen gerecht wurden, Theil genommen. Württemberg wird jetzt den Geh. Rath v. Dillenius, Generaldirector der Verkehrsanstalten (statt des früheren Vertreters auf der letzten Conferenz, Oberfinanzrath Weizsäcker) als stellvertretendes Mitglied des Bundesraths in die Commission delegiren und Sachsen den Geh. Finanzrath Hoffmann zu gleichem Zweck bevollmächtigen; Oldenburg hat Oberregierungsrath Ramsauer, seinen Staatsbahndirector, ernannt. Letztere beiden waren Mitglieder der März-Conferenz. Bayerns, Badens und Hessens Vertreter sind anscheinend auch schon bekannt. Zeitungsmeldungen zufolge wird Bayern durch Herrn v. Hocheder, Baden durch Herrn Eisenlohr vertreten sein. Bemerkenswerth ist aber und für die Auffassung der Dringlichkeit der Tarifregelung in den Bundesstaaten einigermassen characteristisch, dass wiederum eine Woche verflossen ist, ohne dass die Bundesstaaten, welche

in Betracht kommen, ihre Delegirten für die zu bildende Commission offiziell ernannt haben.

Der Reichskanzler hat dem Bundesrath eine im Reichs-Eisenbahnamt ausgearbeitete Denkschrift über das Verfahren, welches einzuschlagen ist, wenn der bei den Frachtbriefformularen für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum nicht ausreicht, mit dem Anheimstellen vorgelegt, sich mit der in der Denkschrift befürworteten Regelung der Angelegenheit einverstanden zu erklären. Es wird darin ausgeführt, das Reichs-Eisenbahnamt glaube, dass es der Aufnahme eines besonderen Zusatzes in den § 50 No. 7 des Betriebsreglements nicht bedürfe. Es wird die Zustimmung des Bundesraths nachgesucht, dass vom Reichs-Eisenbahnamt in Anschluss an die vorbezogene Bestimmung in einer Ausführungsverfügung Folgendes angeordnet wird: 1. sofern sich der auf dem Frachtbriefformular für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum wegen der Anzahl der zu derselben Sendung gehörigen und einzeln zu verzeichnenden Güter als unzureichend erweist, hat die Specification auf dem für die Firma des Ausstellers vorbehaltenen Theile der Rückseite des Frachtbriefes zu erfolgen. Dies geschieht nach Massgabe der betreffenden Colonne des Frachtbriefes, jedoch ohne Vordruck derselben; 2. reicht hierzu im einzelnen Falle auch der bezeichnete Raum der Rückseite des Frachtbriefes nicht aus, so sind dem letzteren besondere, die Specification enthaltende Blätter im Formate des Frachtbriefes fest anzuheften; 3. in beiden Fällen ist die Specification vom Versender zu unterzeichnen und sind in den vorgedruckten Colonnen des Frachtbriefes wenigstens die summarischen Gewichte der Sendung unter Angabe der für die Tarifirung massgebenden Bezeichnung der Transportgegenstände, somit unter Scheidung derselben nach den einzelnen Tarifclassen, anzugeben; 4. der unter No. 2 erwähnten Anlage ist gleichzeitig mit dem Frachtbriefe selbst der Expeditionsstempel der Abgangsstation aufzudrücken. Ein ähnliches Verfahren soll auch für die Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen eingeführt und für deren Verkehr mit den Deutschen Bahnen in Aussicht genommen sein.

In Sachen der Verstaatlichungs-Projecte ist von folgenden Nachrichten Notiz zu nehmen: Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Ein hiesiges Börsenblatt folgert in seiner gestrigen Nummer aus dem Umstande, dass aus dem zwischen den Commissarien der Staatsregierung und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft vereinbarten Vertrage über den Uebergang dieses Unternehmens auf den Staat der Passus betreffs des Hannover-Altenbekener Unternehmens entfernt worden, dass Verhandlungen betreffs dieses letzteren Unternehmens nicht mehr beabsichtigt seien. Dieser Schluss ist nach unseren Informationen nicht zutreffend. Es sind vielmehr Verhandlungen im Gange, um auch die Beziehungen dieses Unternehmens zum Staate auf billiger Grundlage zu ordnen.

Wie Zeitungsnachrichten mitzutheilen wissen, wird das Ministerium für öffentliche Arbeiten auf das ihm schriftlich eingereichte Verlangen des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, dass der Preis für den Verkauf der Bahn auf 4½ pCt. Rente erhöht werde, ablehnend antworten. Die Generalversammlung der Bahn soll am 28. d. M. stattfinden.

Bezüglich der Köln-Mindener Bahn wird in einigen Blättern die Meinung colportirt, dass der Preussische Landtag, wie immer auch seine künftige Zusammensetzung sein möge, das Zurückgreifen auf alte Zinsgarantie-Verträge in einem Falle gutheissen könne, wo, wie in dem der Köln-Mindener Bahn, die Gegenleistung des Staates für die demselben zugestandenen Rechte kaum nennenswerth in Anspruch genommen worden ist. Dazu komme noch, dass jene Zinsgarantie-Verträge zu einer Zeit abgeschlossen wurden, wo die herrschenden wirthschaftspolitischen Grundsätze es für alle Zukunft ausgeschlossen erscheinen lassen mussten, dass auf dem Eisenbahngebiete eine Verstaatlichungspolitik um jeden Preis Boden gewinnen könne. Jedenfalls seien schon jetzt Anzeichen genug vorhanden, dass auch die rechte Seite im Preussischen Abgeordnetenhause ebenso wie die Majorität des Herrenhauses bei aller sonstigen Hinneigung zu der Eisenbahnpolitik der Regierung nicht gewillt seien, die Verwirklichung derselben da zu unterstützen, wo dieselbe auf fiscalischem Wege betrieben wird.

≈ **Hessische Ludwigs-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1878.) Dem aus Anlass der 43. Generalversammlung der Actionäre erstatteten Berichte über den Bau und Betrieb im Jahre 1878 entnehmen wir die nachfolgenden bemerkenswerthesten Notizen: Wie im Vorjahre beträgt die gesammte Betriebslänge 574,94 km, wovon 388,09 km auf die nicht garantirten und 186,85 km auf die garantirten Bahnstrecken entfallen. Den im Geschäftsberichte gegebenen Erörterungen und Vergleichungen ist eine Gesammtlänge von 554,10 km, nämlich 374,95 km für die nicht garantirten und 179,15 km für die garantirten Linien, zu Grunde gelegt.

Die Länge sämmtlicher Geleise beträgt 991,15 km, worunter 222,68 km zweites Geleise.

An Betriebsmittel sind vorhanden: 173 Locomotiven nebst 159 Tendern, 463 Personenwagen mit 19 150 Sitzplätzen, 102 Gepäckwagen und 1 030 bedeckte und 1 805 offene Güterwagen mit einer Gesammtladefähigkeit von 28 421,5 t; ausserdem noch 3 Dampfboote und 4 Schalden, 3 Möbelwagen zur Strassenfahrt, 108 Stück Bahnmeisterwagen und 9 Draisinen.

Das concessionirte Actiencapital der Gesellschaft beträgt 72 000 000 Mk.; hiervon sind 4 521 000 Mk. noch unbegeben, während sich 67 479 000 Mk. im Umlauf befinden und an der Dividende participiren.

In Folge des Hinzutritts der im abgelaufenen Jahre (8. und 15. Mai) bewilligten beiden 5 pCt. Anleihen war der Stand der Anlehen zu Ende 1878: 107 548 857 Mk., wovon jedoch bereits 3 419 400 Mk. amortisirt sind. Von den beiden 1878er Anlehen sind 8 132 000 Mk. bis jetzt noch unbegeben.

Die Anlagecapitalien der im Betriebe stehenden Strecken und Objecte betragen: 1. für die nicht garantirten Bahnen 81 500 653 Mk., 2. für die garantirten Bahnen 34 904 270 Mk. und 3. für gemeinschaftliche Bahnhöfe, Betriebsmaterial und Werkstätte 29 037 913 Mk., sonach zusammen 145 442 836 Mk, was gegenüber dem Stande der Anlagecapitalien zu Ende 1877 mit 143 523 175 Mk. eine Zunahme um 1 900 000 Mk. ergiebt, welche in der Hauptsache auf die ab 1. Januar 1878 in die Betriebsrechnung eingetretene Theilstrecke Rosengarten-Lampertheim, sowie auf die weiteren Capitalaufwendungen für die Höchst a. M.-Limburger Linie entfällt, im Uebrigen durch schon früher eingeleitete Erweiterungsbauten auf den älteren Bahnstrecken, insbesondere in Aschaffenburg und auf den garantirten Bahnen, sowie durch Ergänzung des Betriebsmaterials veranlasst worden ist. Die Anlagecapitalien sind gedeckt: a) durch Actien 67 479 000 Mk. und b) durch Obligationen 77 548 857 Mk., mithin zusammen durch 145 027 857 Mk., welcher Betrag den ratirlichen Anlagecapitalien entspricht, wie dieselben aus den Betriebsergebnissen für das abgelaufene Betriebsjahr zu verzinsen sind. Die der Gesellschaft eigenthümlich gehörigen, im Betriebe befindlichen Bahnlinien mit 529,52 km und einem Gesammt-Anlagecapital von 145 442 836 Mk. berechnen sich somit pro Kilometer auf 274 669 Mk. Exclusive Betriebsmaterial stellt sich der Gesammtaufwand Ende 1878 auf 123 798 327 Mk. und betragen alsdann die Baukosten für einen Kilometer der eigenen Bahn durchschnittlich 233 793 Mk. Der Aufwand für Betriebsmaterial, auf die Betriebslänge von 552,07 km berechnet, ergiebt pro Kilometer 39 206 Mk. Hiernach stellen sich die Anlagekosten pro Kilometer eigener Bahn auf durchschnittlich nur 272 999 Mk. gegen 274 488 Mk. im Vorjahre, wenn hierbei eine ratirliche Ausscheidung des für die gepachteten Strecken erforderlichen Betriebsmaterials stattfindet. Unter Berücksichtigung der bereits auf die Anlehen stattgehabten Amortisationen berechnen sich die Anlagekosten pro Kilometer auf durchschnittlich 227 336 Mk. excl. Betriebsmaterial und auf 266 542 Mk. incl. Betriebsmaterial.

Der Agioconto steht noch unverändert auf 1 909 423 Mk.

In Folge grösserer Erneuerungen und Umbauten auf mehreren Bahnstrecken während des abgelaufenen Betriebsjahres hat wiederum eine starke Inanspruchnahme des Erneuerungsfonds der nicht garantirten Bahntrecken stattgefunden; dieselbe ist indess hinter dem Umfange der Ausgaben des vorhergehenden Jahres beträchtlich zurückgeblieben, und hat der Fonds demgemäss einen Zuwachs erfahren. Der Stand desselben Ende 1878 war 1 116 128 Mk. Der Erneuerungsfonds der garantirten Linien zeigt gleichfalls wieder eine Vermehrung, indem derselbe von 875 105 Mk. auf 969 489 Mk. angewachsen ist. Die beiden Erneuerungsfonds betragen somit zusammen 2 085 617 Mk., haben also gegen das Vorjahr mit 1 930 699 Mk. um den Betrag von 154 917 Mk. zugenommen.

Der Reservefonds hat während des Betriebsjahres keine Veränderung erfahren; derselbe beträgt 337 395 Mk.

Auf sämmtlichen Bahnstrecken coursirten im Laufe des Jahres 12 095 Courier- und Schnellzüge, 54 280 Personen- und 30 755 Güterzüge, zusammen sonach 97 130 Züge gegen 93 545 Züge im Vorjahre, und es waren durchschnittlich belastet: die Courier- und Schnellzüge mit 13,66, die Personenzüge mit 14,11, die Güterzüge mit 67,75 und die Materialzüge mit 20,00 Achsen. Mit dieser Gesammtzahl von Zügen wurden befördert: 5 584 628 Personen (in 1877: 5 618 218), 11 279,7 t Reisegepäck (10 797,7 t), 525 209 Traglasten (884 887), 256 Equipagen (219), 12 627 Wagenladungen Vieh (22 392), 9 855 Stück Kleinvieh (13 290) und 2 131 140 t Frachtgüter (2 299 982 t).

Wie vorstehend erwähnt, weist der Personenverkehr bezüglich der Frequenz einen Ausfall von 33 590 Personen = 0,51 pCt. gegen das Vorjahr aus; derselbe originirt ausschliesslich aus dem Localverkehre, denn dieser hat um 97 586 Personen = 2,12 pCt. abgenommen, während die Frequenz in den directen Verkehren um 49 153 Personen = 4,75 pCt. und in den Transitverkehren um 14 843 Personen = 12,90 pCt. gestiegen ist. Es entfallen nämlich auf den Localverkehr 4 371 811 Personen = 78,29 pCt. (in 1877: 4 469 397 Personen = 79,55 pCt.), auf den directen Verkehr 1 082 928 Personen = 19,39 pCt. (in 1877: 1 033 775 Personen = 18,40 pCt.) und auf den Transitverkehr 129 889 Personen = 2,32 pCt.

(in 1877: 115 046 Personen = 2,05 pCt.). Je nach Benutzung der Wagenclassen vertheilt sich die angegebene Personenzahl auf die I. Classe 83 280 Personen = 1,50 pCt., auf die II. Classe 980 782 Personen = 17,56 pCt., auf die III. Classe 4 316 158 Personen = 77,28 pCt., auf die IV. Classe 44 773 Personen = 0,80 pCt. und auf Militärbillets 159 635 Personen = 2,86 pCt. — Einschliesslich aller Nebenerträgnisse beläuft sich die Einnahme aus dem Personenverkehre auf 4 955 878 Mk., was gegen das Vorjahr mt 5 236 249 Mk. einen Ausfall von 280 371 Mk. = 5,35 pCt. ergiebt. Hierbei ist indessen zu bemerken, dass die Erträgnisse des Viehverkehrs, welche in 1877 347 916 Mk. betragen haben, für das abgelaufene Jahr im Güterverkehr zur Verrechnung kamen, so dass unter Absetzung dieser Summe an dem Totale pro 1877 sich für 1878 eine Mehreinnahme von 67 545 Mk. = 1,38 pCt. ergiebt. Diese Einnahme vertheilt sich auf den Localverkehr mit 2 874 546 Mk. = 58,00 pCt., auf den Transitverkehr mit 539 883 Mk. = 10,88 pCt. und auf den directen Verkehr mit 1 541 448 Mk. = 31,12 pCt., sowie auf die I. Classe mit 371 351 Mk. = 8,02 pCt., auf die II. Classe mit 1 611 476 Mk. = 34,81 pCt., auf die III. Classe mit 2 412 294 Mk. = 52,12 pCt., auf die IV. Classe mit 17 470 Mk. = 0,38 pCt. und auf Militärbillets mit 72 084 Mk. = 1,56 pCt. Ferner auf Extraordinaria mit 143 803 Mk. = 3,11 pCt. Durchschnittlich hat jede Person überhaupt ertragen und zurückgelegt: in I. Classe 4,46 Mk. und 52,59 km, in II. Classe 1,64 Mk. und 32,68 km, in III. Classe 0,56 Mk. und 19,52 km, in IV. Classe 0,39 Mk. und 19,50 km, mit Militärbillets 0,45 Mk. und 33,83 km und in allen Classen zusammen 0,83 Mk. und 21,62 km. Auf jeden Kilometer wurden durchschnittlich 10 079 Personen befördert und hierfür ohne Nebenerträgnisse 8 353 Mk. vereinnahmt gegen 10 865 Personen mit 8 848 Mk. im Vorjahre. Täglich wurden durchschnittlich 15 300 Personen mit 12 681 Mk. Einnahme transportirt. Die Nebenerträgnisse aus dem Personenverkehre vertheilen sich auf 11 279 t Reisegepäck mit 285 171 Mk. und auf 525 209 Traglasten mit 33 822 Mk., zusammen 318 994 Mk. gegen 1877: 302 397 Mk., pro 1878 eine Zunahme von 16 596 Mk. Von den gesammten Einnahmen des Personenverkehrs entfallen 1. auf die nicht garantirten Strecken 4 274 832 Mk. = 37,98 pCt. gegen 38,91 pCt. in 1877 und 2. auf die garantirten Linien 681 045 Mk. = 45,35 pCt. gegen 43,81 pCt. im Vorjahre.

Das Ergebniss des Güterverkehrs blieb in Uebereinstimmung mit der allgemeinen wirthschaftlichen Lage, sowohl in den beförderten Quantitäten wie in den Erträgnissen, abermals wieder gegen das Vorjahr zurück. Die Transportquantitäten betrugen, wie bereits bemerkt, insgesammt 2 231 104 t gegen 2 299 982 t, somit weniger 68 841 t = 3,00 pCt. Einen stärkeren Ausfall ergaben die Einnahmen; dieselben schliessen nämlich incl. der Nettoerträgnisse mit 163 974 Mk., jedoch excl. des Viehtransportes mit 7 187 046 Mk. ab, was gegen das Vorjahr mit einem Erträgniss von 7 744 682 Mk. ein Weniger von 557 635 Mk. = 7,20 pCt. ausmacht. Ohne Nebenerträgnisse und Posttransporte vertheilen sich die beförderten Quantitäten und erzielten Einnahmen a) auf den Localverkehr mit 368 276 t und 1 180 363 Mk. = 17,21 pCt.; b) auf den directen Verkehr mit 1 062 140 t und 2 932 549 Mk. = 42,75 pCt. und c) auf den Transitverkehr mit 800 724 t und 2 747 228 Mk. = 40,04 pCt. Der Kohlenverkehr weist in den transportirten Quantitäten wie in den Erträgnissen gegen 1877 eine Erhöhung nach; befördert wurden nämlich im Ganzen 566 867 t mit 1 068 545 Mk., Ertrag gegen 537 268 t und 1 049 616 Mk. Ertrag in 1877, somit im abgelaufenen Jahre 29 598 t und 18 929 Mk. Ertrag mehr. Von diesen Quantitäten kommen auf den Verkehr nach eigenen Stationen 387 508 t gegen 282 509 t in 1877. Hinsichtlich der Sendungen nach Bayern ist ein nicht unbedeutender Rückgang zu verzeichnen; während die Transporte im Vorjahre 130 380 t mit einer Einnahme von 329 565 Mk. betrugen, ist das heurige Resultat nur 66 632 t mit 163 841 Mk. Ertrag. Neben den Kohlentransporten bildeten Holzsendungen (106 562 t), Eisensendungen (23 606 t Eisen incl. Roheisen und Schienen in der Richtung nach Bayern und Oesterreich), Erztransporte (4 954 t Eisenerze aus der Sieg- und Lahngegend, sowie aus Bayern nach dem Rheine), sowie Steinsendungen (67 573 t, grösstentheils im Localverkehre) die erheblichsten Factoren des Güterverkehrs. Jede Tonne Gut hat in allen Verkehren zusammen überhaupt 2,86 Mk. ertragen und 61,41 km zurückgelegt. Von der Gesammteinnahme entfallen auf die nicht garantirten Strecken 6 676 434 Mk. = 59,32 pCt. gegen 59,14 pCt. und auf die garantirten Strecken 794 482 Mk. = 52,90 pCt. gegen 53,88 pCt. in 1877.

Die Ergebnisse aus dem Vieh- und Equipagentransporte belaufen sich einschliesslich der im Personenverkehre zur Beförderung gelangten Transporte auf 292 272 Mk. gegen 358 806 Mk. im Vorjahre, weisen somit ein Minus von 66 534 Mk. aus.

Die unter der Rubrik „Diverse Einnahmen“ verrechneten Intraden betragen zusammen 329 234 Mk. (wovon auf die nicht garantirten Linien 303 011 Mk. und auf die garantirten Linien 26 220 Mk. entfallen) gegen 264 552 Mk. im Vorjahre, sonach pro 1878 ein Mehr von 64 679 Mk.

Nach den vorstehenden Ergebnissen belaufen sich die gesammten Betriebs-Einnahmen auf 12 756 030 Mk., was gegen das Vorjahr, welches mit 13 245 483 Mk. abschloss, ein Weniger von 489 453 Mk. = 3,69 pCt. ausmacht. Dieser Summe stehen die gesammten Betriebs-Ausgaben mit 6 146 126 Mk. gegenüber; dieselben haben sich gegen das Vorjahr mit 6 324 372 Mk. um 178 245 Mk. = 2,8 pCt. herabgemindert. Der hiernach verbliebene Ueberschuss betrug somit 6 609 903 Mk. gegen 6 921 111 Mk in 1877 oder 311 108 Mk. weniger in 1878. Von den gesammten Ausgaben vertheilen sich: auf die allgemeine Verwaltung 395 535 Mk., auf die Transportverwaltung 3 382 482 Mk. und auf die Bahnverwaltung 1 918 108 Mk. Nach der Betriebsrechnung stellt sich die eigentliche Rein-Einnahme auf 7 473 392 Mk. (gegen 7 681 839 Mk. in 1877), nämlich: 6 022 592 Mk. Rest-Einnahme der nicht garantirten Linien, 462 956 Mk. Ueberschuss der Einnahmen der garantirten Linien, 697 683 Mk. Zuschuss des Staates und 290 610 Mk. Zuschuss aus dem Bauconto der Frankfurt-Mannheimer Linie. Hiervon wurden jedoch während des Betriebsjahres bereits verwendet: für Amortisationen 356 057 Mk., für Zinsen 3 502 854 Mk. und für 2 pCt. Abschlagsdividende auf das participirende Actiencapital von 67 479 000 Mk.: 1 349 580 Mk., sonach insgesammt 5 208 491 Mk., sodass mit Hinzurechnung des Saldovortrages aus dem Vorjahre im Betrage von 166 478 Mk. zur Verfügung der Generalversammlung 2 431 379 Mk. verblieben.

Unter Berücksichtigung des bestehenden getrennten Rechnungswesens betrugen: a) bei den nicht garantirten Bahnstrecken: die Einnahmen 11 524 278 Mk., die Ausgaben 5 231 685 Mk. und der Ueberschuss 6 022 592 Mk., was gegen das Vorjahr ein Weniger der Einnahmen von 322 954 Mk. = 2,78 pCt., ein Weniger der Ausgaben von 114 508 Mk. = 2,14 pCt. und ein Weniger des Reinertrages von 208 446 Mk. = 3,54 pCt. ausmacht. Die Betriebs-Ausgaben betrugen von den Betriebs-Einnahmen in Procenten 46,486 pCt. gegen 46,178 pCt. und der Ueberschuss vom durchschnittlichen Anlagecapital in Procenten 5,475 pCt. gegen 6,169 pCt. in 1877; b) bei den garantirten Bahnstrecken: die Einnahmen 1 501 751 Mk., die Ausgaben 914 441 Mk. und der Reinertrag 587 310 Mk., was gegen das Vorjahr ein Weniger der Einnahmen von 166 498 Mk. = 9,98 pCt., ein desgl. der Ausgaben von 63 737 Mk. = 6,545 pCt. und ein desgl. des Reinertrages von 102 761 Mk. = 14,89 pCt. ergiebt. Die Betriebs-Ausgaben betrugen hier von den Betriebs-Einnahmen in Procenten 60,89 pCt. gegen 58,64 pCt. in 1877.

≈ **Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg-Fürth.** (Geschäftsbericht pro 1878.) Die Betriebsresultate des abgelaufenen Jahres weisen denen des Vorjahres gegenüber einen kleinen Rückgang aus; derselbe originirt ausschliesslich dem Personenverkehre, welcher hinsichtlich der Frequenz mit einem Weniger von 14 068 Personen und bezüglich der Einnahme mit einem solchen von Mk. 7 374 abschliesst. Die gesammte Frequenz betrug 1 193 738 Personen gegen 1 207 806 in 1877. Dagegen hat der Güterverkehr, welcher sich gänzlich auf den Transport von Steinkohlen ab Station Doos nach der Nürnberger Gasfabrik beschränkt, eine Steigerung um 74 Wagenladungen = 15 420 Ctr. und bei der Einnahme um Mk. 732 erfahren.

Nach der Hauptrechnung betrugen die Einnahmen: a) aus dem gesammten Personenverkehre Mk. 244 835 (Mk. 40 535 pro Kilometer), b) aus dem Gütertransporte (295 800 Ctr. Kohlen in 1 479 Wagen) Mk. 14 050 (Mk. 2 326 pro Kilometer), c) aus dem Viehtransporte Mk. 1 099 (Mk. 165 pro Kilom.), d) Ertrag aus Realitäten und Pachtzinsen Mk. 2 077, e) aus Capitalzinsen bezw. Veräusserungen und ausserordentlichen Einnahmen Mk. 2 697, mithin zusammen Mk. 264 758 (Mk. 43 834 pro Kilometer). Mit Hinzurechnung des Bestandes der vorigen Rechnung von Mk. 42 805 beträgt die Gesammtsumme der Einnahmen Mk. 307 564. Die Ausgaben belaufen sich zusammen auf: Mk. 264 516 (Mk. 43 793 pro Kilometer), nämlich für Besoldungen etc. Mk. 66 440, für Brenn- und Schmiermaterial, Reparaturen an Locomotiven und Wagen etc. Mk. 58 537, sowie für sonstige Ausgaben, wie Steuern und Abgaben, Bahnerneuerungsfonds etc. Mk. 139 538. Der verbliebene Ueberschuss betrug Mk. 43 048 (Mk. 7 127 pro Kilometer); nach Beschluss der Generalversammlung wurde dieser Betrag verwendet: Mk. 42 480 zur Vertheilung einer Superdividende von Mk. 24 nach vorgängig bezahlten Mk. 12, Mk. 567 an den Bahnerneuerungsfonds. Das Actiencapital ist gleich dem Vorjahre Mk. 303 428 in 1 770 Actien à fl. 100; die Dividende repräsentirt somit eine Verzinsung von 21,2 pCt. pro Actie. Die Vermögensmehrung belief sich für 1878 auf Mk. 811 584; diese Summe zum Actiencapital hinzugerechnet, ergiebt ein Anlagecapital von Mk. 1 115 013, dem gegenüber die 1878er Dividende eine Verzinsung von 5,71 pCt. ausweist.

Das Betriebsmaterial besteht aus 7 Locomotiven, 36 Personen-, 2 Heiz- und 7 Transportwagen.

Kilometrische Einnahmen der Eisenbahnen in Frankreich, der Schweiz und Deutschland.

Der als Statistiker rühmlichst bekannte Redacteur der „Schweizerischen Handelszeitung“, Herr von Rothkirch, veröffentlicht die folgende Statistik der durchschnittlich betriebenen Länge und der kilometrischen Einnahmen der Eisenbahnen in

der Schweiz und in Frankreich, nach der Höhe der Einnahmen geordnet, sowie die betreffenden Totalzahlen von Deutschland:

	Länge in Kilom. 1877	1878	Einnahme pr.Km.inFrcs. 1877	1878
Ceinture de Paris, rive droite	20	20	253 568	277 789
Somain à Anzin etc.	37	37	72 343	72 756
Nord	1 862	1 890	64 525	69 821
Paris-Lyon-Méditerranée	5 413	5 620	52 191	52 451
Enghien à Montmorency	3	3	55 474	46 747
Baseler Verbindungsbahn	5	5	53 609	43 776
Ouest	2 614	2 714	40 017	43 102
Est	2 294	2 423	41 198	42 538
Rigibahn	7	7	43 655	41 748
Alle Französischen Bahnen	**21 023**	**21 731**	**40 219**	**41 686**
Paris à Orléans	4 261	4 323	33 734	35 610
Alle Deutschen Bahnen excl. Bayern	**26 052**	**26 963**	**36 291**	**34 481**
Midi	2 088	2 186	33 301	33 517
Schweizerische Nordostbahn	378	392	32 257	30 103
Rhône	7	7	28 767	29 785
Schweizerische Centralbahn	299	299	32 943	29 063
Suisse Occidentale	485	487	24 736	23 016
Bözbergbahn & Aargauer Südbahn	86	86	24 455	22 970
Lille à Valenciennes	63	63	21 913	22 011
Lille à Béthunes etc.	40	40	20 083	21 692
Zürich-Luzern	64	64	21 622	21 409
Vereinigte Schweizerbahnen	283	283	21 896	21 402
Alle Schweizerischen Bahnen	**2 413**	**2 534**	**22 316**	**20 464**
Bernische Jurabahnen	242	256	18 425	20 070
Perpignan à Prades	40	40	15 462	16 206
Chauny à Saint-Gobin	15	15	14 493	13 685
Wädensweil-Einsiedeln	11	17	17 660	13 068
Dombes et Sud-Est	166	175	12 502	12 438
Appenzeller Bahn	15	15	11 808	11 559
Bern-Luzerner Bahn	95	95	11 637	11 041
Arther Rigibahn	12	12	11 252	10 598
Médoc	100	100	10 108	10 242
Toggenburger Bahn	26	26	10 451	9 969
Marseille, banlieue Sud	—	1	—	9 946
Vassy à Saint-Dizier	22	22	9 603	9 603
Bulle-Romont	19	19	9 963	9 508
Uetlibergbahn	9	9	11 080	9 503
Armentière à la frontière Belge	3	3	9 608	9 178
Dunkerque à la frontière Belge	15	15	10 395	9 002
Chemins de l'Etat	1 507	1 549	8 399	8 620
Wald-Rüti	7	7	8 933	8 405
Nord-Est	172	198	8 554	8 006
Emmenthalbahn	24	24	8 237	7 908
Gotthardbahn	67	67	8 198	7 703
Tössthalbahn	40	40	7 496	7 390
Epinac à Velars	27	27	7 859	6 459
Vitré à Fougères	81	81	6 515	6 328
Simplonbahn	85	103	7 398	5 986
Rapperswyl-Pfäffikon	—	2	—	5 913
Schweizerische Nationalbahn	99	164	7 602	5 868
Effretikon-Hinweil	23	23	5 586	5 767
Lérouville à Sedan	143	143	5 751	5 476
Lausanne-Echallens	15	15	5 234	5 141
Hazebrouck à la frontière Belge	15	15	4 873	4 767
Bondy à Aulnay-les-Bondy	8	8	5 176	4 108
Grande Ceinture de Paris	14	31	1 158	2 279
Wohlen-Bremgarten	8	8	2 362	2 218
Seine-et-Marne	15	15	3 814	1 349

Von 1877 auf 1878 hat sich der kilometrische Ertrag der Eisenbahnen in Frankreich um 3,65 pCt. gehoben, in Deutschland um 4,98 und in der Schweiz um 8,30 pCt. vermindert.

Die Länge der Eisenbahnen Frankreichs ist im Jahre 1878 um 697 km (von 21 496 auf 22 193) gestiegen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Die Lieferung und Aufstellung einer Centesimalwaage zu 25 000 kg Tragkraft auf Bahnhof Sondershausen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf
Mittwoch, den 21. Mai, Vormittags 11 Uhr
im Bureau unserer Betriebs-Direction anberaumt, von der auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind. Nordhausen, den 2. Mai 1879. Die Direction. (594)

Thüringische Eisenbahn. Die vorhandenen Abfälle an Eisen und anderen Metallen und zwar:

A. in der Werkstatt zu Erfurt:

30 000 kg Schmelzeisen,
30 000 „ alte Bleche und Rohrenden,
20 000 „ Gusseisenbruch,
10 000 „ alte schmiedeeiserne Radböcke mit gusseisernen Naben,
10 000 „ alte eiserne Wagenachswellen,
5 000 „ altes Feuerbuchsenkupfer,
400 „ alte messingene Maschinentheile,
2 000 „ alte rothmetallene Maschinentheile,
2 000 „ in Batzen geschmolzene Rohmetallspähne,

B. in der Werkstatt zu Gotha:

20 000 kg Schmelzeisen,
10 000 „ Drehspähne,
15 000 „ alte schmiedeeiserne Roststäbe,
30 000 „ alte Wagenradbandagen aus Puddel- und Bessemerstahl,
5 000 „ alte Schienenstücke,
5 000 „ alte Weichenzungen

sollen im Submissionswege verkauft werden. Wir haben zu diesem Behufe einen Verkaufstermin auf
den 15. Mai cr., Vormittags 11½ Uhr
angesetzt und ersuchen Kauflustige bis dahin ihre Gebote versiegelt und äusserlich mit der Bezeichnung:
„Offerte auf Werkstatts-Metall-Abfälle“
versehen, portofrei an uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Central - Materialien - Controlle hier eingesehen, resp. von derselben gegen Erstattung von 50 ₰ Copialiengebühr bezogen werden. Erfurt, den 1. Mai 1879. Die Direction. (596)

Mit dem 15. Juni d. J. tritt zu den seit 1. Februar 1879 gültigen Tarifheften I, II und III für den **Galizisch-Deutschen** bezw. **Galizisch-Niederländischen Holzverkehr** je ein Nachtrag I, enthaltend neue bezw. ermässigte Frachtsätze, sowie sonstige Ergänzungen und Berichtigungen in Kraft.

Druckexemplare sind bei den Verbandsstationen zu haben. Breslau, den 26. April 1879. Im Auftrage der Verbands-Verwaltungen: die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (595)

1. Verkehrsstörungen.

Ungarische Staatsbahnen. In Folge eines Brückeneinsturzes zwischen den Stationen Hatvan und V. Györk unserer nördlichen Linie ist der Frachten-Verkehr auf dieser Strecke mit 1. Mai eingestellt worden.

Ungarische Staatsbahnen. Die Verkehrsstörung auf der Donau-Draubahn zwischen den Stationen Dombovár und Báttaszék ist am 2. Mai vollkommen behoben worden.

2. General-Versammlungen.

Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau) Eisenbahn. Die P. T. Actionäre der Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau) Eisenbahn werden hiermit im Sinne des § 16 der Gesellschafts-Statuten zur
sechsten ordentlichen General-Versammlung,
welche Donnerstag, am 5. Juni 1879, Vormittags 11 Uhr im Sitzungssaale der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen (Budapest, Radialstrasse No. 86, I. Stock Thür 11) abgehalten wird, höflichst eingeladen.

Tages-Ordnung.

1. Vorlage des Geschäftsberichtes vom Jahre 1878.
2. Bericht des Aufsichtsrathes über die Prüfung der Schlussrechnung pro 1878 und Beschlussfassung über die Ertheilung des Absolutoriums an die Direction.
3. Neuwahl an Stelle der im Sinne der §§ 34 und 46 der Statuten austretenden Directionsmitglieder und eines Mitgliedes des Aufsichtsrathes.
4. Bestimmung des Functions-Pauschales der Mitglieder der Direction im Sinne des § 44 der Statuten.

Die P. T. Actionäre, welche an der General-Versammlung Theil zu nehmen wünschen, werden ersucht, ihre Actien gemäss des § 22 der Statuten acht Tage vor der General-Versammlung, daher spätestens bis zum 28. Mai, Mittags 12 Uhr, in Budapest bei der Hauptcassa der Königlich Ungarischen Staats-Eisenbahnen (Radialstrasse No. 86), in Wien bei der Anglo - Oesterreichischen Bank deponiren und hierüber die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten zum Eintritt in die General-Versammlung in Empfang nehmen zu wollen. Budapest, am 2. Mai 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (589)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der gefertigte Verwaltungsrath beehrt sich, die Actionäre der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn zu der Dienstag, den 3. Juni 1879, um 12 Uhr Mittags im Saale der Wiener Handels-Academie (I. Academiestrasse 12) stattfindenden
zwölften ordentlichen Generalversammlung
einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Bericht über den Bau und den Betrieb der Bahn.
2. Bericht des Aufsichtsrathes über die Prüfung der Jahresrechnung pro 1878.
3. Wahl des Aufsichtsrathes und der Ersatzmänner desselben (§§ 16 und 17 der Statuten).
4. Ergänzung des Verwaltungsrathes (§ 32 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen, aber ihr Stimmrecht nach Massgabe der §§ 21, 22 und 24 der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 31. Mai l. Js. in Wien bei der Hauptcasse der Gesellschaft (Stadt, Kantgasse 3, I. Stock) mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei der genannten Hauptcasse

unentgeltlich erfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestättigung Legitimationskarten zur Versammlung. Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden. Wien, am 2. Mai 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (591)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft. Die statutenmässige ordentliche General-Versammlung der Actionäre der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft wird
am Mittwoch, den 28. Mai d. Js., Vormittags 11 Uhr,
im **Englischen Hause, Mohrenstrasse 49** zu Berlin
stattfinden.

In derselben soll die folgende Tages-Ordnung erledigt werden:

1. Geschäftsbericht des Directoriums und Bericht des Ausschusses über die Prüfung der Jahresrechnung und der Bilanz, sowie über die Gewinnvertheilung für das Betriebsjahr 1878.
2. Mittheilungen des Directoriums und des Ausschusses über die Lage der den etwaigen Uebergang des Unternehmens an den Staat betreffenden Verhandlungen und auf diesen Gegenstand bezügliche Anträge zweier Actionäre.
   (Antrag I. „Die Direction und der Ausschuss der Gesellschaft werden beauftragt, mit der Königlich Preussischen Staatsregierung wegen Ueberlassung des Betriebes der Bahn resp. wegen eines Verkaufs derselben an den Königlich Preussischen Staat auf der Basis einer 4 pCt. Rente in Verhandlung zu treten und das Resultat dieser Verhandlung einer baldmöglichst einzuberufenden ausserordentlichen General-Versammlung zur Beschlussfassung zu unterbreiten."
   Antrag II. „Die General-Versammlung erklärt sich bereit, die Verwaltung und den Betrieb, eventuell das Eigenthum der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn an die Königlich Preussische Staatsregierung auf Grundlage einer festen jährlichen Rente von 4 pCt. für die Actien und einer Convertirungs-Prämie zu überlassen; sie beauftragt das Directorium und den Ausschuss der Gesellschaft, in dieser Richtung die bereits eingeleiteten Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung fortzusetzen und den demnächst vereinbarten Vertrag der General-Versammlung zur Genehmigung schleunigst vorzulegen.")
3. Neuwahl der nach § 29 des revidirten Statuts ausscheidenden vier Mitglieder und die Ersatzwahl für ein verstorbenes Mitglied des Ausschusses nach § 32 a. des rev. Statuts.

Zur Theilnahme an der General-Versammlung sind diejenigen Actionäre berechtigt, welche zehn oder mehr Actien besitzen und wenigstens 3 Tage vor der Versammlung — also spätestens bis zum 25. Mai d. Js. einschliesslich — bei der Hauptcasse der Gesellschaft ihre Actien oder einen von einer Staats- oder Communalbehörde, dem Reichsbankcomtoir zur Aufbewahrung von Werthpapieren, dem Lombardcomtoir der Reichsbank oder der Königlichen Generaldirection der Seehandlungssocietät ausgefertigten Schein über die Niederlegung bezw. Verpfändung ihrer Actien hinterlegen.

Gleichzeitig muss jeder Actieninhaber ein von ihm unterschriebenes, arithmetisch geordnetes Nummernverzeichniss seiner Actien in zwei Exemplaren übergeben. In Ansehung der bei den vorerwähnten Comtoirs der Reichsbank und der Seehandlung niedergelegten resp. lombardirten Actien genügt die Angabe der Stückzahl.

Ein unter dem Vermerk der erfolgten Deposition mit der Stimmenzahl und dem Firmastempel der Gesellschaft zu versehendes Exemplar dieses Verzeichnisses wird dem Actionär zurückgegeben und dient als Eintrittskarte zur General-Versammlung.

Zugleich wird auf Verlangen eine Legitimationskarte ertheilt, welche den Actionär auf unsern Bahnstrecken zur freien Fahrt nach Berlin am 27. oder 28. Mai d. Js., zur freien Rückfahrt von Berlin am 28. oder 29. Mai d. Js. berechtigt.

Gegen Rückgabe des Duplicatverzeichnisses erfolgt nach der General-Versammlung die Rückgabe der darin verzeichneten Actien resp. Urkunden an den Präsentanten ohne Legitimationsprüfung.

Ueber die Stellvertretung bestimmt § 19 des Statuts.

Die verfassungsmässigen Beschlüsse der General-Versammlung haben ohne Rücksicht auf die Anzahl der Anwesenden für alle Actionäre verbindliche Kraft.

Briefliche Zusendungen wolle man unmittelbar an die Hauptcasse der Gesellschaft richten.

Für persönliche Anmeldungen ist die Hauptcasse werktäglich von 9—12 Uhr geöffnet.

Anmeldungsformulare, sowie der Geschäftsbericht für 1878 und die Vorlage zu No. 2 der obigen Tagesordnung können seitens der Actionäre vom 15. d. Mts. ab beim Hauptbüreau oder bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Empfang genommen werden. Berlin, den 3. Mai 1879. Der Vorsitzende des Ausschusses der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft. Dülberg. (585)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. In Ausführung des Beschlusses der ausserordentlichen General-Versammlung vom 3. April cr. laden wir die Actionäre unserer Gesellschaft zu einer
neuen ausserordentlichen General-Versammlung auf Donnerstag, den 29. Mai 1879, Vormittags 11½ Uhr,
im grossen Saale des Börsenhauses am Heumarkte hierselbst ergebenst ein.

Gegenstand der Verhandlung ist die Beschlussfassung über einen Vertragsentwurf betreffend den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes event. des Eigenthums der Berlin-Stettiner Eisenbahn auf den Staat, zu welchem ein Antrag, die Staatsrente von 4¾ pCt. auf 5 pCt., das Amortisationscapital von 330 ℳ auf 348 ℳ festzusetzen und dementsprechend die Tantième der Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ändern, eingegangen ist.

Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass der Vertragsentwurf mannigfache Abänderungen des Gesellschaftsstatuts bezweckt, zugleich aber auch die Auflösung der Gesellschaft in Aussicht nimmt und dass nach § 60 des Statuts in dieser neuen General-Versammlung nunmehr zwei Drittel der darin anwesenden oder vertretenen Actionärs die Auflösung für die gesammte Gesellschaft verbindlich aussprechen können.

Im unmittelbaren Anschluss an diese ausserordentliche General-Versammlung wird in demselben Local unsere
jährliche ordentliche General-Versammlung
abgehalten werden, zu welcher wir die Actionäre unserer Gesellschaft hiermit gleichfalls einladen.

In der ordentlichen General-Versammlung werden die in § 57 der Statuten bezeichneten Gegenstände zur Verhandlung kommen, namentlich

1. Jahresbericht des Verwaltungsraths und des Directoriums, sowie Mittheilung über den Reinertrag;
2. Wahl neuer Mitglieder des Directoriums und des Verwaltungsraths.

Die Feststellung des Stimmrechts und die Aushändigung der Eintrittskarten für diese beiden General-Versammlungen erfolgt gegen Präsentation der Actien
in Berlin am 24. Mai cr., Vormittags von 9 bis 12 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr in unserem dortigen **alten** Bahnhofsgebäude, parterre
und
in Stettin am 27. und 28. Mai cr. in dem Verwaltungsgebäude unserer Gesellschaft hierselbst, Carlstrasse 1, während der vorgedachten Stunden.

Es werden dabei die Actien, auf welche Eintrittskarten ertheilt sind, mit einem die Jahreszahl 1879 enthaltenen Stempel in rother Farbe versehen und kann auf so gestempelte Actien bei ihrer etwaigen abermaligen Production für diese General-Versammlungen ein ferneres Stimmrecht nicht ertheilt werden.

An Stelle der Actien werden auch von der Reichsbank oder anderen öffentlichen Instituten ausgestellte Depotscheine, wenn dieselben vor dem 24. Mai cr. ausgefertigt sind, zur Abstempelung zugelassen. Diese Scheine müssen in solchen Fällen aber bis zum Schluss der Abstempelung in unseren Händen verbleiben und werden erst dann gegen die von Commissarien der Gesellschaftsvorstände bei der Empfangnahme ertheilte und von dem Präsentanten mit einer Bescheinigung über den Rückempfang zu versehende Quittung zurückgegeben.

Die Tagesordnungen, sowie die von den Gesellschaftsvorständen erstatteten Berichte können in den letzten 8 Tagen vor den General-Versammlungen in der Registratur unserer Verwaltung, Carlstrasse 1 zwei Treppen rechts hierselbst, entgegengenommen werden. Stettin, den 26. April 1879. Der Verwaltungsrath der Berlin-Stettiner Eisenb.-Gesellschaft. Pitzschky. Ferd. Brumm. Meyer. (550)

---

3. Auszahlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 30. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 pCt. bezw. 4½ pCt.) als Dividende für das Jahr 1878 ausbezahlt werden, wie folgt:

1. für die Pfälzische Ludwigsbahn: Fünf und zwanzig Gulden = zwei und vierzig Mark sechs und achtzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1878.
2. für die Pfälzische Maximiliansbahn:
   Fünf Gulden = acht Mark sieben und fünfzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1878.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern:
in Frankfurt a/M. bei M. A. von Rothschild und Söhne,
„ „ „ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg und Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,

in München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ „ „ S. Bleichröder,
„ Neustadt bei L. Dacque,
in Ludwigshafen bei der Directionshauptcasse
sofort bezogen werden.

Nachdem auf die Nordbahnactien gemäss der Fusionsgrundlagen ausser den bereits bezogenen 4 pCt. Zinsen kein weiterer Präcipualbezug entfällt und eine Superdividende sich nicht ergeben hat, so wird der Dividendenschein der Nordbahnactien pro 1878 für werthlos erklärt. Ludwigshafen, 1. Mai 1879. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (584)

4. Bilanz.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Bilanz per 31. December 1878.

Activa.	M.	₰
I. Bau-Conto der Stammbahn Cottbus-Grossenhain	5 023 764	45
II. Prioritäts-Obligationen Bestand-Conto La. A.	224 400	—
III. Bau-Conto der Bahnstrecke Cottbus-Frankfurt a/O.	11 947 026	41
IV. Prioritäts-Obligationen Bestand-Conto La. B.	1 500 000	—
V. Effecten-Conto	231 827	10
VI. Materialien-Conto	129 332	41
VII. Cassa-Conto	38 546	84
VIII. Debitoren-Conto	701 760	35
Summa	19 796 657	56

Passiva.	M.	₰
I. Stamm-Actien Capital-Conto	6 000 000	—
II. Prioritäts-Stamm-Actien Capital-Conto	9 000 000	—
III. Prioritäts-Obligationen Capital-Conto La. A.	668 400	—
IV. Prioritäts-Obligationen Capital-Conto La. B.	3 000 000	—
V. Aufwendungen für den Baufonds aus den Betriebs-Einnahmen pro 1875 et retro	73 764	45
VI. Amortisations-Conto der Prioritäts-Obligationen	6 600	—
VII. Erneuerungsfonds	245 523	60
VIII. Reservefonds	61 771	59
IX. Rückstände von Coupons und Dividendenscheinen	54 180	75
X. Rückstände von verloosten Prioritäts-Obligationen	4 177	50
XI. Creditoren-Conto	181 658	60
XII. Ueberschuss der Betriebs-Rechnung pro 1878 welcher wie folgt verwendet wird:	500 581	07
Summa	19 796 657	56

Verwendung	M.	₰
5 pCt. Dividende auf 9 000 000 M. Prioritäts-Stamm-Actien	450 000	—
⅓ pCt. Dividende auf 6 000 000 M. Stamm-Actien	20 000	—
2 pCt. Tantième an den Aufsichtsrath von 470 000 M.	9 400	—
Tantième an die Direction	3 133	33
Staats-Eisenbahn-Steuer	12 051	28
Vortrag in 1879	5 996	46
zusammen wie vor	500 581	07

Unter Bezugnahme auf vorstehende Bilanz bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die Auszahlung der Dividende pro 1878 auf jede Stamm-Prioritäts-Actie mit 30 M., auf jede Stamm-Actie mit 1 M., gegen Einlieferung der Dividendenscheine No. 4 vom 1. Mai cr. ab bei unserer Hauptcasse hierselbst, in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, in Leipzig bei der Leipziger Bank und bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt erfolgt. Die Inhaber der Stamm-Actien werden ersucht, auch den 1877er Dividendenschein (No. 3) zugleich mit dem 1878er Dividendenschein bei der betreffenden Zahlstelle abzuliefern. Cottbus, den 28. April 1879. Die Direction. Wilde. Dr. Rosenberg. (572)

5. Tarifwesen.

Mit dem 10. Mai cr. kommt der Nachtrag II zum Gütertarif für den **Rheinisch-Westfälisch - Mitteldeutschen Eisenbahn-Verband** zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.
2. Aufnahme der Stationen Altenessen, Dalheim, Dalheim - Landesgrenze, Rheindahlen der Bergisch-Märkischen und Osterath, Hagen und Herdecke der Rheinischen Eisenbahn.
3. Ausnahmefrachtsätze für Europäisches Holz im Verkehr zwischen sämmtlichen Verbandsstationen.
4. Anderweite Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen Wetzlar, Giessen, Fronhausen und Gemünden.
5. Anderweite Frachtsätze des Special-Tarifs III im Verkehr mit der Main-Weserbahn.
6. Ergänzungen der Ausnahmetarife für Grubenholz und Eisen.
7. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs. (Kilometerzeiger und Stationstabellen.)

Durch diesen Nachtrag wird der Specialtarif für Grubenholz von Stationen der Main-Weserbahn nach Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn vom 1. März 1877 aufgehoben. Exemplare dieses Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen der Verbandsstationen bezw. in den Geschäftslocalen der Verbands-Verwaltungen zum Preise von 50 Pfennigen käuflich zu haben. Münster, den 1. Mai 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (592 J.)

Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Westdeutschen Verbands - Gütertarif vom 1. October 1878 ist mit Wirkung vom 15. Juni 1879 ab der 79. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält die Aufhebung des directen Frachtsatzes für Basaltsteine von Wilhelmshöhe nach Hagenow und kann von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden. Cassel, am 29. April 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen. Königliche Direction der Main-Weserbahn. (586)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Mai cr. tritt der wie der Haupttarif in einzelnen Heften hergestellte Nachtrag II zum Schlesisch - Niedersächsischen Verbands-Gütertarif in Kraft.

Der zum diesseitigen Heft No. 6 gehörende Nachtrag ist bei unseren Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 M. zu haben. Berlin, den 30. April 1879. Die Direction. (587)

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. ist zu den Heften II und III des Schlesisch - Süddeutschen Verbandtarifs je ein Nachtrag II, enthaltend neue Frachtsätze für die Bodensee-Uferplätze, veränderte Frachtsätze für mehrere vorgelegene Stationen der Bayerischen und Württembergischen Staatsbahn, die Aufnahme einiger Stationen der Bayerischen Staatsbahn, Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbands-Routen und Berichtigungen in Kraft getreten.

Insoweit die neuen Frachtsätze für die Bodensee-Uferplätze Erhöhungen gegenüber den seitherigen Sätzen herbeiführen, treten dieselben erst mit dem 15. Juni d. J. in Geltung.

Druckexemplare dieser Nachträge sind auf den Verbandsstationen zum Preise von 0,40 bezw. 0,30 M. zu haben. Breslau, den 3. Mai 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen d. Deutschen Verbandsverwaltungen. (590)

Am 15. Mai d. J. tritt der Nachtrag VII. zum **Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Getreidetarife** vom 15. Juni 1876 in Kraft. Die darin enthaltenen neuen Sätze zwischen Stationen der Oesterreichischen Staats-, der Waagthal- und der Ungarischen Staatsbahn einerseits und Sächsischen Staatsbahn andererseits gelten nur bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum. Die zeitherigen Sätze behalten noch bis 1. Juli d. Js. Giltigkeit für Transporte von 5 000 kg pro Wagen. Exemplare des Nachtrags sind durch unsere Güterexpeditionen zum Preise von 0,20 M. zu erhalten. Dresden, den 29. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (583)

Zum Tarif für den **Stettin-Berlin-Bayerischen Verband** gelangt am 1. Mai d. J. Nachtrag VI zur Ausgabe, welcher anderweit, bezw. neue Tarifsätze für Blaichach, Bregenz, Günzach, Immenstadt, Kaufbeuren, Kempten, Lindau, Memmingen, Neu-Ulm, Oberdorf bei Biessenhofen, Ober-

staufen, Röthenbach bei Lindau, Romanshorn, Rorschach, Sonthofen und Ulm enthält und bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist. Dresden, am 30. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (581)

Mit dem 1. Mai cr. tritt der **Nachtrag II zum Transittarif vom 1. März** l. J. für den Verkehr zwischen Berlin der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn einerseits und den südlich und nördlich von Magdeburg gelegenen Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits in Kraft. Derselbe enthält anderweite Tarifsätze mit einigen der vorbezeichneten Stationen. Der Nachtrag ist bei unseren Expeditionen zu haben. Berlin, den 29. April 1879. Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (582)

6. Submissionen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von Schienen. Es soll die Lieferung von 50 000 Ctr. Schienen aus Bessemerstahl im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht ausgelegt und können von dort gegen Erstattung der Copialien-Gebühren von 1,50 ℳ bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum

19. Mai cr., Mittags 12 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten — Möckernstrasse No. 26, II Tr. — abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 2. Mai 1879. Der Ober-Ingenieur. gez. Wiedenfeld, Baurath. (588)

Königlich Sächsischer Staatseisenbahnbau. Die Ausführung sowohl der Erdarbeiten als auch der Kunstbauten des Looses No. I. innerhalb der Strecke von Stat. No. 0 bis Stat. No. 69 der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen der näheren Bedingungen, sowie wegen der Erlangung von Blankets an das Bau-Sectionsbureau zu Pirna wenden.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 10. Mai d. J.,

bei dem technischen Hauptbureau für Staatseisenbahnbau hierselbst, Humboldtstrasse 3, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erdarbeiten (bez. Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis mit dem 20. Mai d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Wer bis zum 20. Mai d. J. eine Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als unberücksichtigt anzusehen. Dresden, den 25. April 1879. Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Berggiesshübler Staats-Eisenbahn. Opelt. (553 J.)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 36. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 12. Mai 1879.

Dieser Nummer liegt No. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Dieser Nummer liegt der Sommer-Fahrplan der Oberschlesischen Eisenbahn und den durch die Post und den Buchhandel bezogenen Exemplaren derselbe der Main-Neckarbahn bei.

Die Differentialtarife für Getreide und das Zollprogramm des Reichskanzlers.

In dem Augenblicke, wo die Zoll- und Eisenbahn-Tarifideen des Fürsten Bismarck im Vordergrunde des Interesses und der öffentlichen Discussion stehen, publicirt der in weiteren Kreisen nur wenig bekannte „Reichsbote“ und nach ihm die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ einen speciell auch vom Standpunkte der Eisenbahn-Tarifreformbestrebungen bedeutsamen Briefwechsel zwischen dem Führer der Bayerischen Agrarier, Freiherrn von Thüngen zu Rossbach, und dem Reichskanzler. Freiherr von Thüngen hatte eine Zustimmungsadresse aus Bayern zu dem Zollprogramm des Reichskanzlers an den Sohn desselben, den Grafen Wilhelm von Bismarck, mit der Bitte gesendet, dieselbe seinem Vater, dem Fürsten, zu überreichen. Gleichzeitig hatte er an den Grafen W. von Bismarck ein Schreiben beigelegt, in welchem der landwirthschaftliche Nothstand in der Weise dargelegt wird, wie dies allgemein von den agrarischen Ultra's zu geschehen pflegt.

Darauf erhielt Herr von Thüngen folgenden eigenhändigen Brief des Fürsten Reichskanzlers:

Berlin, den 16. April 1879.

Ew. Hochwohlgeboren bitte ich, den Unterzeichnern der Zustimmungsadresse zu unserem Zollprogramm vom 13. December v. J., welche Sie mir mit Ihrem Schreiben vom 12. d. M. zu übersenden die Güte hatten, meinen verbindlichsten Dank zu übermitteln. Ihr Schreiben habe ich mit grossem Interesse gelesen; ich theile Ihre darin ausgesprochene Ansicht, dass die Getreidezölle als Schutz der Landwirthschaft nach Verhältniss zu den directen Lasten, welche sie trägt, ungenügend sind; sie werden vielleicht nur die gute Folge haben, dass Ordnung und Uebersicht in die Korneinfuhr kommt und dass namentlich die Ueberfüllung Deutschlands mit unverkauftem Korn sich vermindert. Ich habe aber in den Verhandlungen mit den Regierungen und der Tarifcommission mehr nicht erreichen und namentlich den Ministerien der grösseren Bundesstaaten gegenüber das Erreichte nur mit grosser Anstrengung festhalten können.

Der Widerstand der meisten Süd- und Mitteldeutschen Ministerien und der Antrag der Württembergischen Regierung, die 50 ₰ durchweg auf 30 herunter zu setzen, wird Ihnen bekannt sein. —

Ein noch grösseres Gewicht indessen, als auf den Zoll, lege ich auf die Eisenbahntarife, durch welche Einfuhrprämien gegeben werden, welche nicht selten das Vier- und Fünffache des 50 ₰-Zolles erreichen. Wenn es gelingt, diese Ungerechtigkeit zu beseitigen, so verspreche ich mir davon eine grössere Wirkung, als von der Verdoppelung oder selbst Vervierfachung der jetzt beantragten Zölle; doch in dieser Beziehung habe ich bisher kaum Hoffnung, die Eisenbahnminister der grösseren Bundesstaaten für den Zweck zu gewinnen und zu übereinstimmendem Verfahren zu bewegen. Die Bayerischen Bahntarife und deren Wirkung werden Ihnen und allen Bayerischen Landwirthen aus eigener Erfahrung fühlbar sein. Mir fehlt darauf jeder Einfluss.

Wenn in dem Zolltarifentwurfe eine Verbesserung noch gewonnen werden soll, so werden vor Allem die Vertreter der Landwirthschaft im Reichstage sich rühren, sich vereinigen und Anträge stellen müssen. Auch der Inhalt Ihres Briefes wäre mir lieber in der Oeffentlichkeit, als in meinen Acten; denn was mich betrifft, so kann ich nur sagen: „vous prêchez à un converti“ und ich thue ohnehin, was ich kann. Ich habe auf die Tarifcommission so viel ich konnte eingewirkt, um die Landwirthschaft pari passu mit der Industrie zu halten, in dieser Beziehung aber eher noch Anklang bei den Industriellen gefunden, als bei den Ministerien, nach deren Instruction die Commissionsmitglieder abstimmten. Ich verharre in diesem Streben, bedarf aber auf dem amtlichen und publicistischen Gebiet einer stärkeren und practischeren Unterstützung, als ich sie bisher erfahren habe. Von Ihrer Seite darf ich darauf rechnen und werde für jedes Mass davon sehr dankbar sein. v. Bismarck.

Seiner Hochwohlgeboren
Herrn Freiherrn von Thüngen.
Rossbach.

Der Reichstag und die politische Tagespresse haben sich der Correspondenz alsbald nach der Richtung hin bemächtigt, dass sie die in dem Schreiben des Fürsten Bismarck enthaltene Kritik der Thätigkeit der Zolltarifcommission in ihren Consequenzen beleuchtet hat. Die Hauptpointe des Schreibens liegt aber eigentlich, wie noch ganz besonders aus der Reichstagsrede des Fürsten Bismarck vom 8. d. Mts. hervorgeht, in demjenigen Theile desselben, welcher von den Eisenbahntarifen spricht.

Es muss in dieser Beziehung von vornherein auffallen, dass Fürst Bismarck von Einfuhrprämien im Betrage von 2 bis 2½ ℳ pro Centner in Bezug auf die Differentialtarife spricht, während die ganze Fracht für Ungarisches und Russisches Getreide nach Deutschen Plätzen kaum diesen Betrag erreicht. Für den Süddeutschen Verkehr kommt wesentlich Ungarisches Getreide in Betracht und da ist denn hervorzuheben, dass die Fracht von Pest nach Breslau überhaupt nur 1,50 ℳ, von Pest nach Berlin nur 2,05 ℳ, von Pest nach Magdeburg 2,33 ℳ und von Pest nach Köln 2,85 ℳ beträgt, so dass also jedenfalls von Einfuhrprämien in der durch den Fürsten Bismarck bezeichneten Höhe keine Rede sein kann.

Was speciell Bayern betrifft, so besitzt dasselbe im Localverkehr gar keine Differentialtarife. Die wenigen Differentialtarife, welche in Bayern überhaupt existiren, sind Transittarife, speciell im Verkehr nach der Schweiz, gegenüber der Concurrenz der Rheinschifffahrt. Die Getreidetarife zwischen Ungarn und

dem Rhein, beziehungsweise dem westlichen Deutschland, welche auf der kürzesten Route, d. h. derjenigen, die ganz durch Bayern geht, nämlich via Passau-Aschaffenburg, in Frage kommen, sind überhaupt keine Differentialtarife, so dass auch die Möglichkeit, dass Denjenigen, auf deren Information sich Fürst Bismarck stützt, etwa dieser Verkehr vorgeschwebt habe, ausgeschlossen ist.

Ebensowenig wie die speciellen Angaben in dem Schreiben des Fürsten Bismarck ist die allgemeine darin enthaltene Auffassung der Differentialtarife für Getreide zutreffend. Wie die „Beiträge zur Beurtheilung der Frage der Differentialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den Deutschen Eisenbahnen“, welche vor kaum einem Vierteljahr von dem Verein der Deutschen Privatbahnen herausgegeben sind, nachweisen, existiren differentielle Frachtsätze für Getreide im Wesentlichen nur zu Gunsten der Seehäfen, da die anderen Differentialsätze nur minimale Vergünstigungen darstellen.

Im Verkehr von Russland nach Berlin sind die Sätze für die Deutschen Strecken von der Grenze ab sowohl von Eydtkuhnen als von Alexandrowo zu 1,5 Silberpfennig pro Centner und Meile berechnet. Für den Localverkehr der Ostbahn ergiebt sich nach der von ihr — schon vor dem Import Russischen Getreides — angenommenen fallenden Scala im Localverkehr für Eydtkuhnen kein höherer Satz, dagegen beträgt für Alexandrowo (Polnische Grenze)-Berlin der Local-Einheitssatz 1,8 Silberpfennig pro Centner und Meile. Für den Verkehr über Berlin hinaus nach dem Westen ist für die westlichen Strecken an die Berliner Sätze der Frachtsatz nach dem Einheitssatz von 1½ Silberpfennig pro Centner und Meile, gegenüber dem Satz von 2 ₰ in den localen und Verbandsverkehren der westlichen Bahnen angestossen; nur für die Strecken der Hannoverschen und Westfälischen Staatsbahn sind auch im Deutsch-Russischen Verkehr die Einheitssätze des Localverkehrs beibehalten. Für den Verkehr von Russland nach Sachsen, Thüringen und weiter hat nur die Königliche Ostbahn den Einheitssatz von 1½ Silberpfennig pro Centner und Meile, die übrigen Bahnen den Satz der Localverkehre von etwa 2 Silberpfennigen. Es bestehen somit Differentialfrachtsätze von Russland nach Berlin über Alexandrowo und für die Strecken westlich von Berlin, für letztere etwa zur Höhe von $^5/_{10}$ Silberpfennig pro Centner und Meile. Von hohem Interesse ist es, ein Urtheil über die Wirkungen dieser Differentialtarife nach den factischen Transporten der betheiligten Bahnen zu gewinnen. Man wird mit gutem Recht auf Grund der in Bezug darauf durch die Statistik der genannten Denkschrift der Privatbahnen ermittelten Zahlen behaupten können, dass die Differentialtarife für Russisches Getreide nach dem Hauptabsatzort des Innern Preussens, Berlin, einen so bedeutenden Import nicht nach sich ziehen, um die Preise der Deutschen Producte beeinflussen zu können, über Berlin hinaus aber ohne Wirkung sind. Der Import Russischen Getreides nach den Märkten des Innern Deutschlands wird vielmehr durch die Zufuhr zur See und der Vertrieb der Russischen Producte durch die Flussschifffahrt bestimmt.

Das Getreide aus Oesterreich-Ungarn tritt nach Deutschland auf verschiedenen Wegen ein, nach Norddeutschland, soweit es aus Galizien stammt, über Myslowitz, soweit es aus Ungarn hervorgeht, über Oderberg und Bodenbach bezw. Tetschen. Das Böhmische Getreide geht hauptsächlich über Bodenbach bezw. Tetschen, zum geringeren Theil über Reichenbach ein. Nach Süddeutschland tritt das Oesterreichische Getreide hauptsächlich in Passau über. Im Verkehr von Ungarn über Oderberg nach Deutschland kann bezüglich des Innern des östlichen Preussens von Differentialtarifen nicht die Rede sein. Anders liegt die Sache nach den Ost- und Nordseehäfen. Für deren Höhe sind die Frachtsätze nach Stettin massgebend. Nach Stettin bezieht die Oberschlesische Bahn für ihre Strecke von Oderberg bis Stargard den ermässigten Einheitssatz von 1,6 bis 1,7 Silberpfennig pro Centner und Meile gegenüber etwa 2 Silberpfennigen im Localverkehr. Für die Strecke Stargard-Stettin der Berlin-Stettiner Bahn sind die vollen Localsätze eingerechnet. Nach den so für Stettin gebildeten Sätzen sind die Frachtsätze für Hamburg, Lübeck und Bremen in bestimmter Weise regulirt, wie dies zur Wahrung der Concurrenz dieser Seestädte unter einander generell für die östlichen Verkehre üblich ist. Aus den Sätzen nach Hamburg und Bremen bezieht die Oberschlesische Bahn denselben Antheil wie für Berlin die Niederschlesisch-Märkische Bahn für die Strecke Breslau-Berlin, den Satz von etwa 1,5 Silberpfennig pro Centner und Meile, die Berlin-Hamburger Bahn für die Strecke Berlin-Hamburg den gleichen Satz gegenüber 2 Silberpfennig im Localverkehr, die Magdeburg-Halberstädter und Hannoversche Staatsbahn für die Strecke Berlin-Bremen etwa 1,3 Silberpfennig gegenüber 2 Silberpfennig pro Centner und Meile im Localverkehr.

Für den Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr, der über Bodenbach-Reichenbach eintritt, sind die Tarife mit Böhmen und Mähren von den Ungarischen Tarifen zu unterscheiden. Erstere sind namentlich für den Import von Gerste und Roggen, letztere für den Import von Weizen und Hafer von Wichtigkeit. Für die Tarife von Böhmen und Mähren nach Norddeutschland existiren Differential-Frachtsätze für Getreide nicht, wohl aber von Ungarn her und zwar in folgender Art: a) für Leipzig sind die Berliner Sätze angenommen, weil die Entfernungen von Ungarn für beide Plätze beinahe gleich sind und beide Orte gleiche Bedeutung für den Getreideverkehr haben. Die Sächsische Staatsbahn bezieht aus diesen Tarifen geringere Antheile als im Localverkehre. Ebenso sind für den Verkehr nach Berlin, Stettin und den Nordseehäfen, soweit er sich von Bodenbach bewegt, lediglich die Concurrenzsätze der Oderberger Route übernommen. b) Für den Verkehr jenseits Leipzig, sowohl nach Thüringen als nördlich nach dem Magdeburgischen und Hannoverschen sind die Localtaxen für die betheiligten Bahnen von 2 Silberpfennigen pro Centner und Meile angenommen und nur soweit ermässigt, als dies die Concurrenz über Oderberg nothwendig gemacht hat. c) Nach Rheinland und Westfalen sind die Tarifsätze ebenfalls nach den normalen Taxen der betheiligten Bahnen berechnet, soweit nicht für die kürzere concurrirende Linie über Wien, Passau, Aschaffenburg, Köln billigere Sätze bestanden resp. bestehen. Auf letzterer Route sind seit Einrichtung dieses Verkehrs im Jahre 1865 normale Taxen von etwa 2 Silberpfennigen pro Centner und Meile eingerechnet. Es bestehen somit, wie schon oben hervorgehoben, von Ungarn nach dem Rhein über die kürzeste Route Differential-Frachtsätze nicht. G.

Die Bahnbauten der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn.

≈ Ueber diesen Gegenstand spricht sich der bei Gelegenheit der jüngsten Generalversammlung der Actionäre von Seiten des Verwaltungsrathes erstattete Vortrag in folgender ausführlicher Weise aus: „Die Thätigkeit auf dem Gebiete des Neubaues war im abgelaufenen Jahre im Wesentlichen auf die Vollendung der angefangenen und im Bau vorangeschrittenen Linien gerichtet, während die übrigen der Gesellschaft concessionirten Neubauten auf weitere Ausarbeitung der Detailprojecte, sowie auf Verhandlungen und Bauarbeiten von mehr vorbereitender Natur beschränkt blieben.

Die im Bau begriffenen Linien sind nach Beseitigung der ihrer Vollendung entgegenstehenden Hindernisse nach Thunlichkeit gefördert worden. Auf der Zweiglinie von Wiesbaden nach Niedernhausen war nur noch der Bahnhof Wiesbaden mit den daran anschliessenden Bauarbeiten bis gegen Igstadt hin rückständig. Für den Bahnhof selbst, der vorläufig nur die Zweiglinie nach Niedernhausen aufzunehmen hat, ist ein vereinfachtes Project aufgestellt und zur Ausführung genehmigt worden. Nachdem die im Expropriationsverfahren von der Königlichen Regierung in Wiesbaden festgestellten Gelände-Entschädigungen von den Grundbesitzern acceptirt worden waren, konnte der Bau im October v. J. begonnen werden. Diese verzögerte Inangriffnahme, die ausserordentlich ungünstige Witterung während des Winters und erhebliche Terrainschwierigkeiten, welche sich zwischen Igstadt und Erbenheim ergaben, haben die früher schon im vorigen Jahre erhoffte Fertigstellung selbst bis jetzt verhindert. Wir gedenken jedoch es zu ermöglichen, dass die Linie im Laufe des Monats Juni dem Betriebe übergeben werden kann.

Die weiter im Bau befindliche Bahn von Frankfurt a. M. nach Mannheim ist auf Grossherzoglich Hessischem Gebiete zum grössten Theile vollendet oder doch bis zum Legen des Geleises vorangeschritten. Die Inangriffnahme der Bauarbeiten auf Grossherzoglich Badischem und Königlich Preussischem Gebiete erforderte jedoch langwierige Verhandlungen wegen des Grunderwerbs, welche selbst bis jetzt noch nicht zum vollständigen Abschluss geführt werden konnten. Wie wir bereits in früheren Berichten Ihnen mitzutheilen die Ehre hatten, hegen wir die Absicht, die Bahn vorläufig und bis zur Einmündung in den Centralbahnhof Frankfurt nach Sachsenhausen zu führen. Zu diesem Zwecke wird an der Einmündung der Mannheimer Linie in die Mainz-Frankfurter Bahn nächst des Forsthauses Goldstein vorläufig eine Ueberwachungsstation angelegt, welche später bei der Fortsetzung der genannten Linien bis zum künftigen Centralbahnhofe zu einer Trennungsstation erweitert wird. Für die vorläufige Einführung nach Sachsenhausen soll zwischen Schwanheim und Niederrad das zweite Geleise, welches theilweise gelegt ist, ausgebaut und das eine Geleise von Goldstein ab für die Frankfurt-Mannheimer Bahn benutzt werden. Von der Grossherzoglich Hessischen Landesgrenze bis zur künftigen Station Goldstein durchschneidet die Frankfurt-Mannheimer Bahn den Frankfurter Stadtwald und es hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die erforderlichen Flächen auf dem Wege des Expropriationsverfahrens zu erwerben. Die desfallsigen Verhandlungen sind nunmehr soweit gediehen, dass ein Theil des Waldes übereignet ist, während für den übrigen die Enteignung unmittelbar bevorsteht. Wir hoffen daher, nunmehr ohne weiteren Verzug den Ausbau der Linie bewerkstelligen und die Verbindung von Sachsenhausen mit Mannheim noch im Laufe dieses Jahres in Betrieb setzen zu können. Die Bauarbeiten auf Grossherzoglich Badischem Gebiete sind nämlich bis zur Station Waldhof voll-

endet und gehen bezüglich der Zweiglinie nach Mannheim-Neckarvorstadt ihrer Vollendung in Kürze entgegen. Die Hauptlinie von Waldhof nach dem Hauptbahnhof dagegen wird erst gegen Schluss dieses Jahres vollendet werden können. Die langwierigen Verhandlungen zum gütlichen Erwerb des erforderlichen Geländes haben erst im Anfang dieses Jahres gestattet, die Arbeiten für die Herstellung der Neckarüberbrückung zu vergeben und daran anschliessend mit den übrigen Arbeiten voranzugehen.

Während so die im Bau befindlichen neuen Strecken nunmehr ihrer raschen Vollendung entgegengehen, haben die übrigen, der Gesellschaft concessionirten Neubauten seit dem Vorjahre nur geringere Fortschritte gemacht. Im Vordergrunde steht die Fortsetzung der Odenwaldbahn von Erbach nach Eberbach, weil die Grossherzoglich Hessische Regierung auf deren beschleunigten Ausbau den höchsten Werth legt, und weil dieselbe den Ausgangspunkt von Verhandlungen gebildet hat, über welche im verflossenen Jahre berichtet wurde. Es sind inzwischen in dieser Angelegenheit wesentliche Veränderungen eingetreten. Die Grossherzogliche Regierung hat nämlich die zur Unterstützung der Gesellschaft bei der Geldbeschaffung in Aussicht genommene Gewährung einer Zinsgarantie für eine Prioritätsanleihe wieder fallen lassen.... Nachdem wir seit Kurzem davon Kenntniss erhalten haben, dass von dem erwähnten Project Abstand genommen worden ist, befanden wir uns in der Lage zu prüfen, auf welchem anderen Wege — ohne jegliche staatliche Mitwirkung — unter vollkommener Wahrung der anvertrauten Interessen eine alle Theile befriedigende Lösung der verschiedenen Baufragen herbeigeführt werden könne. Die in dieser Beziehung anzustrebenden Erleichterungen sollen in der thunlichsten Reduction der für die Neubaulinien erforderlichen Baucapitalien und in der Vertheilung der von der Gesellschaft auszuführenden Neubauten auf längere Fristen bestehen. In ersterer Hinsicht haben namentlich für die Odenwaldbahn weitere sehr eingehende Studien stattgefunden. Unter Beibehaltung der von der Grossherzoglichen Regierung vorgeschriebenen Trace und der dabei angenommenen Steigungsverhältnisse ist die nach der Beschaffenheit der Oberfläche günstigste Linie gesucht worden. Bei der Ausführung können durch Beschränkung und Vereinfachung der Anlage, unbeschadet des Verkehrsinteresses, grosse Ersparnisse erzielt werden. Endlich kommen allen jetzt in Angriff zu nehmenden Neubauten die ausserordentlich gesunkenen Preise für Material und Arbeit zu Gute, so dass auch hieraus überall Verminderungen der früheren Kostenvoranschläge in Aussicht zu nehmen sind.

Bezüglich des zweiten Punktes besteht die Anschauung, dass es zweckmässig und nützlich ist, die der Gesellschaft noch weiter erforderlichen Geldmittel auf längere Jahre zu vertheilen. Zu diesem Zwecke ist es geboten, das Vorgehen auf dem Gebiete des Neubaues so einzurichten, dass die einzelnen Objecte successive in ihrer Inangriffnahme und Ausführung sich aneinanderreihen und dabei jeweils energisch zur Vollendung geführt werden. Die aus der Verkehrsentwickelung der früher eröffneten Strecken allmälig erwachsenden höheren Einnahmen werden alsdann dem Gesammtunternehmen zu Gute kommen und dieses wird somit leichter und sicherer im Stande sein, die Zubussen zu compensiren, welche die folgenden Erweiterungen etwa herbeiführen können. In diesem Sinne haben wir inzwischen Anträge an die Grossherzogliche Regierung gerichtet, und geben wir uns der zuversichtlichen Hoffnung hin, dass nach diesen Vorschlägen einerseits der Weg gefunden werde, den Anforderungen der Grossherzoglichen Regierung zu genügen, andererseits aber gedenken wir damit zu erreichen, dass unsere Gesellschaft in den noch bevorstehenden Leistungen den augenblicklichen Zeitverhältnissen Rechnung tragen könne und somit in den Stand gesetzt werde, die ihr event. erwachsenden Lasten auf das geringste Mass zu reduciren.

In ersterer Linie haben wir bei unserem weiteren Vorgehen die schleunigste Betreibung der Arbeiten auf der Odenwaldbahn im Auge, weil die Fortsetzung dieser Bahn fortwährend den Gegenstand der dringendsten Anforderungen der Grossherzoglichen Regierung bildet. Eine verhältnissmässig kurze Erstreckung der Baufrist wird für diese Bahn genügen.

Die Linie von Babenhausen nach Hanau gewinnt erst ihre Bedeutung mit der Vollendung der Odenwaldbahn. Es wird daher den staatlichen und wirthschaftlichen Interessen vollkommen Rechnung getragen, wenn die Vollendung dieser Linie mit dem Zeitpunkte der Fertigstellung der Odenwaldbahn zusammenfällt.

Im Uebrigen kommen die Erbauung des Centralbahnhofs in Frankfurt a. M. und die Umführung der Bahnen bei Mainz in Betracht. Es freut uns, bezüglich des ersteren Bauobjectes constatiren zu können, dass auch hier Vereinfachungen beabsichtigt sind, welche unseren Antheil an den Erbauungskosten auf ein kleineres Mass reduciren werden. Ueberdies fällt uns bekanntlich nach den bestehenden Abmachungen aus dem frei werdenden Terrain das Areal des jetzigen Taunusbahnhofs zu sehr mässigem Preise zu, und die Herstellung des Centralbahnhofs wird uns ermöglichen, das in dem Gutleuthof festgelegte Capital wieder flüssig zu machen, bezw. besser auszunutzen. Endlich finden durch die Herstellung des Centralbahnhofs unsere in Frankfurt einmündenden neuen Bahnen von Mannheim und Limburg ihren Abschluss, während auch die Mainzer Linie ihre selbstständige Einführung erhält. Die Königlich Preussische Regierung beabsichtigt in Gemeinschaft mit unserer Gesellschaft nunmehr mit der Erwerbung des weiter erforderlichen Terrains vorzugehen, und wir erachten es durchaus in unserem Interesse liegend, dass dieser Bahnhofsbau ohne Aufschub weiter gefördert werde.

Eine an und für sich nicht productive Anlage bildet dagegen die Umführung der Bahnen bei Mainz und die Verlegung des Centralbahnhofs vor das Münsterthor. Wegen der im Allgemeinen geschwächten Frequenz ist das früher in höherem Masse fühlbar gewesene Bedürfniss nach Verbesserung der hiesigen Bahnhofsanlagen sehr zurückgetreten. Die Bahnverbindung von Mainz nach Wiesbaden, welche ein wesentliches Motiv für die Bahnverlegung gebildet hat, ist mit schweren Belastungen in fortificatorischem Interesse verknüpft worden und leidet daher jetzt umsomehr unter dem Drucke der gegenwärtigen Zeitumstände. Wir müssen jedoch diese Bahn als ein wünschenswerthes Verbindungsglied unseres Unternehmens fortwährend im Auge behalten, und es kann bei einer Verlegung des Bahnhofs die Ausführung dieser Linie nicht ausser Betracht bleiben. . . .

Endlich haben wir noch der Westerwaldbahn zu erwähnen, über welche wir in früheren Vorträgen ausführlich zu berichten die Ehre hatten. Die Stellung der Gesellschaft in dieser Baufrage hat seither eine Aenderung nicht erfahren, indem bei der dermaligen Sachlage die Ausführung dieses Projectes zur Zeit nicht in's Auge gefasst werden kann. Wir haben inzwischen Anlass genommen, uns gegen die Königlich Preussische Regierung in diesem Sinne auszusprechen."

Deutsches Reich. Nach offizieller Mittheilung der betreffenden Bahnverwaltungen werden am 15. d. Mts. folgende Bahnstrecken eröffnet werden:

- Bayerische Staatsbahn: Weilheim-Murnau und Schweinfurt-Gemünden.
- Frankfurt-Bebra: Niederhone-Malsfeld.
- Nassauische Eisenbahn: Hohenrhein - Niederlahnstein-Coblenz.
- Oberschlesische Eisenbahn: Gross-Strehlitz-Tost.
- Preussische Ostbahn: Posen-Neustettin.
- Rheinische Eisenbahn: Hagen-Hörde.
- Saarbrücker Eisenbahn: Ehrang-Coblenz (Moselbahn).
- Sächsische Staats-Eisenbahnen: Die Linie St. Egidien-Stollberg mit der Abzweigung Höhlteich-Lugau.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 5. Mai 1879. (Budget-Debatte. Uebergebühren-Aviso. Kronstadt-Bukarest. Fahrbetriebsmittelstand. Refactien-Verordnung. Ungarische Abrechnungsstelle. General-Versammlungen. Stenographie. Personalien. Börsen-Notiz).

In der Debatte über das Budget des Oesterreichischen Handelsministeriums im Abgeordnetenhause wurden, wie zu erwarten, viele Wünsche und Beschwerden das Eisenbahnwesen betreffend vorgebracht. Das Dalmatinische, Galizische und Mährische Bahnnetz soll ausgebaut, dagegen der Ausbau der Oesterreichischen Südwestbahn wegen der Concurrenz zweier garantirter Linien unterlassen, ferner der Staatsbahnbetrieb billiger geführt, insbesondere aber das Verstaatlichungsgesetz einmal in Wirksamkeit gebracht, auch der Entlassung von Bediensteten bei einer grösseren Verkehrsanstalt begegnet werden; endlich wiederholten sich die Angriffe gegen die General-Direction der Oesterreichischen Eisenbahnen und deren Leiter. Diese wurden vom Handelsminister Chlumecki energisch und begründet zurückgewiesen; seine Rede ergeht sich in so klarer und überzeugender Weise über den Stand und die Ziele der gegenwärtigen Eisenbahnpolitik Oesterreichs, dass wir dieselbe an anderer Stelle (S. 482) deshalb ausführlich bringen, weil eine auszugsweise Reproduction derselben ohne Schmälerung des Eindruckes, den sie auch in der That hervorgerufen, unmöglich ist. Zum Schlusse wurde nur noch von einem Abgeordneten das Bedauern ausgesprochen, dass, trotzdem alljährlich für die Eisenbahnen eine so hohe Summe ausgegeben werde, die verschiedenen Eisenbahnen noch immer nicht ihren richtigen Ausgangspunkt finden und daher nicht in der Lage sind, die ihnen zustehenden Waarenquantitäten zu verfrachten. Ebenso könne er nicht der Ansicht des Handelsministers huldigen, dass man jetzt nicht mehr daran denken dürfe, neue Eisenbahnen zu bauen.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat nachstehenden, vom 11. April d. J. datirten Erlass an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen gerichtet: „Die anlässlich eines speciellen Falles gepflogenen Erhebungen haben ergeben, dass seitens der Eisenbahnverwaltungen für die Avisirung der zu Gunsten der Parteien ermittelten Uebergebühren, ferner für die Aus-

zahlung derselben und zwar insbesondere für die Legitimation der zum Bezuge sich Meldenden verschiedenartige Bestimmungen festgestellt sind. Diese Verschiedenartigkeit bringt für das Verkehr treibende Publikum mannigfache Nachtheile mit sich, da es für dasselbe jedenfalls mit Schwierigkeiten verbunden ist, sich die bei jeder Bahnverwaltung bestehenden Vorschriften gegenwärtig zu halten. Es erscheint daher als ein unabweisliches Bedürfniss, dass seitens der Bahnverwaltungen zum Behufe der Durchführung des diesfalls massgebenden zweiten Absatzes des § 53 des Eisenbahn-Betriebsreglements und unter Berücksichtigung der in dieser Beziehung bereits ergangenen Specialerlässe gleichartige Normen vereinbart und der bezügliche Entwurf im Wege der vorsitzenden Verwaltung in der Directorenconferenz ehestens anher in Vorlage gebracht werde. Hiervon werden unter Einem das Königlich Ungarische Communicationsministerium in Kenntniss gesetzt und auch die übrigen Bahnverwaltungen verständigt".

Der auf Ungarischem Gebiete befindliche Theil der Kronstadt-Predeal-Bukarester Eisenbahnlinie ist von Kronstadt bis Predeal jetzt bereits fertiggestellt und soll, nachdem die Bahn auch auf Rumänischem Gebiete von Predeal bis Sinai bereits soweit fertig ist, dass sie in drei Wochen dem Verkehr übergeben werden kann, die Linie Kronstadt-Sinai am 30. Mai eröffnet werden.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel auf den normalspurigen Oesterreichischen Eisenbahnen belief sich Ende December 1878 auf 2 348 Locomotiven, darunter 697 Stück für Eil-, Personen- und gemischte Züge, 1 651 Stück für den Lastzugdienst, 2 138 Tender, 270 Schneepflüge, 5 118 Personen- und 55 730 Lastwagen. Der Gesammtfahrpark der gemeinsamen und Cisleithanischen Bahnen beläuft sich im Totale auf 2 892 Locomotiven, 2 577 Tender, 333 Schneepflüge, 6 104 Stück Personen- und 67 583 Lastwagen, im Ganzen somit auf 73 687 Personen- und Lastwagen. Der Fahrbetriebsmittelstand mit Ende December 1878 zeigt im Vergleiche zu jenem am Schlusse des dritten Quartals für die diesseitigen Linien eine Vermehrung um 5 Stück Locomotiven, 12 Stück Tender, 24 Stück Personenwagen und 441 Stück Lastwagen.

In Folge der angeordneten Veröffentlichung der bestehenden Refactien hat die Handelskammer in Olmütz sich an die Schwesterkammern in Cisleithanien um Unterstützung ihrer an das Handelsministerium gerichteten Petition des Inhalts gewendet, dass 1. die Ausführung des betreffenden Erlasses vom 12. März d. J. vorläufig auf sechs Monate vertagt werde; 2. die Bahnanstalten veranlasst werden mögen, alle vor Erscheinen des Erlasses bestehenden Refactien mindestens noch sechs Monate aufrechtzuerhalten, damit die Geschäftswelt mittlerweile ihre Geschäfte abwickeln und ihren Verbindlichkeiten nachkommen könne, und 3. der definitiven Ausführung des gedachten obigen Erlasses eine allgemeine Tarifreform vorausgehen zu lassen und bei Feststellung der Grundsätze dieser Tarifreform die Stimmen des Handels- und Gewerbestandes, beziehungsweise der Kammern zu hören und zu würdigen.

Der Verwaltungsrath der Ungarischen Staatsbahnen hat den General-Director ermächtigt, an die betreffenden einzelnen Directionen eine Aufforderung zu richten wegen Errichtung einer besonderen Ungarischen Abrechnungsstelle. Auch der Communicationsminister wird ersucht werden, er möge seinen Einfluss bei den einzelnen Bahnen zur Erreichung dieses Resultats aufbieten. Bisher waren die Ungarischen Bahnen Mitglieder der gemeinsamen Central-Abrechnungsstelle; die Oesterreichischen Bahnen stehen ebenfalls in einem fremden Verrechnungsverbande, und zwar in jenem der Deutschen Bahnen. Die Oesterreichischen Gesellschaften besitzen über 2 650 km in Ungarn, und für diese wäre eine besondere Abrechnung der Ungarischen Eisenbahnen eine grosse Erschwerung und Vertheuerung des Betriebes. Aber auch die übrigen Oesterreichischen Bahnen würden durch diese Trennung geschädigt werden. Dass den Ungarischen Bahnen keinerlei Vortheile, sondern nur Nachtheile aus dieser besonderen Einlösungsstelle erwachsen würden, ist selbstverständlich.

In den letzten Tagen wurden so viele Generalversammlungen der Eisenbahn-Gesellschaften gehalten, dass die Berichte hierüber fast den übrigen Raum für die gegenwärtige Correspondenz absorbiren. — Die Eisenbahn-Gesellschaft Pilsen-Priesen (Komotau) hielt am 20. April d. J. ihre sechste ordentliche Generalversammlung ab. Der Geschäftsbericht constatirt, dass die Betriebsergebnisse für das verflossene Geschäftsjahr auf der alten Linie gegen das Vorjahr 1877 eine Bruttomehreinnahme von 73 200 fl. 84 kr. und einen Zuwachs im Nettoerträgniss von 95 825 fl. 28 kr. ergeben, während sich das Nettoerträgniss der neuen Linie Pilsen-Eisenstein auf 84 914 fl. 41 kr. gegen 9 451 fl. 29 kr. pro 1877 beziffert. Von der Mehreinnahme der alten Linie entfallen 338 fl. 20 kr. auf den Personenverkehr und 72 862 fl. 61 kr. auf den Frachtenverkehr und die verschiedenen Einnahmen. Die Steigerung der Einnahmen beider Linien verdankt die Bahn hauptsächlich dem starken Zuckertransporte nach Italien, sowie dem Transporte von Rüben, Getreide, Nutzholz und Kohle, besonders Braunkohle. (Für die Verbreituug der letzteren that die Bahn ihr Möglichstes.) — Nach der Genehmigung des Geschäftsberichtes und der Ertheilung des Absolutoriums erfolgten die üblichen Wahlen.

Am 29. April d. J. fand die 56. (ordentliche) Generalversammlung der Kaiser Ferdinands Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn statt. Präsident Ritter v. Stummer verliest, zur Tagesordnung übergehend, den Bericht der Direction über den Stand der Unternehmung und die Bilanz des abgelaufenen Geschäftsjahres. Der Bericht resumirt die wesentlichen Erträgnisse des Betriebes, wie sie aus dem in den Händen der Actionäre befindlichen Geschäftsberichte hervorgehen und verbreitet sich über folgende Punkte:

Baubericht pro 1878 und Baupräliminare pro 1879, welches mit 260 995 fl. angenommen wurde; finanzieller Stand des Unternehmens: Die in der vorjährigen Generalversammlung dem Ermessen der Direction anheimgegebene Deckung des Geldbedarfs von 4 928 591 fl. wird noch ferner in Schwebe gelassen, gleichzeitig aber die Vollmacht ertheilt, im Bedarfsfalle die restlichen 3 750 000 fl. Nominale des Anlehens vom Jahre 1876 auf die im Interesse des Unternehmens erspriesslichste Weise verwenden zu dürfen.

Montanbericht. Der Reinertrag des Montanbesitzes mit Einbeziehung des Ertrages der Kohlenbahn beläuft sich auf 409 623 fl. das ist $5^2/_{10}$ pCt. des Capitals.

Die Mittheilung über den Fortgang schwebender Angelegenheiten erwähnt: das Uebereinkommen mit der Regierung, wonach sämmtliche seit Jahren offenen, die Garantieverhältnisse der Mährisch-Schlesischen Nordbahn betreffenden Fragen vollkommen erledigt erscheinen; die noch nicht erfolgte Erledigung der Einsprache gegen die Fusion der Brünn-Rossitzer mit der Oesterreichischen Staatsbahn; die Fortdauer der Couponsprocesse, welche Gegenstand der Speculation seitens einzelner Firmen geworden sind; endlich die Rechtsverwahrung wegen der die unbedingte Tariffreiheit der Nordbahn verletzenden Refactien-Verordnung des Handelsministeriums, worüber folgender Erlass herabgelangt ist:

„In Erwiderung auf die Eingabe vom 10. April 1879 wird der Direction eröffnet, dass das Handelsministerium nicht in der Lage ist, der in dieser Eingabe niedergelegten Rechtsverwahrung gegen die Verordnung vom 12. März 1879, betreffend die Veröffentlichung von Refactien und die sonstigen Begünstigungen im Güterverkehr auf Eisenbahnen, eine Wirkung beizulegen, nachdem durch die Bestimmungen vom 22. October 1875, betreffend die Errichtung eines Verwaltungs-Gerichtshofes, ein Forum geschaffen worden ist, dessen Schutz die Direction bei vermeintlichen Rechtsverletzungen seitens der Verwaltungsbehörde in Anspruch nehmen kann.

Es wird die Aufgabe der Direction sein, nunmehr in Erwägung zu ziehen, ob sie zur Wahrung der Interessen des Unternehmens von Fall zu Fall den von der Regierung angedeuteten Weg einschlagen wolle".

Die Festsetzung der Dividende wurde wie folgt beantragt und angenommen: Der über die fünfprocentige Verzinsung des Actiencapitals erübrigende Reinertrag beläuft sich auf 7 931 689 fl. Im Hinblicke auf die in die nächste Betriebsrechnung einzustellenden Erträge aus den Betriebsrechnungen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, sowie für eventuelle unvorhergesehene Fälle wurden 480 546 fl. auf neue Rechnung vorgetragen, wonach die Summe von 7 451 125 fl. zur Vertheilung an die Actionäre erübrigt, was eine Superdividende von 100 fl. auf die Actie von 1 000 fl. C.-M. ergiebt.

Das Gesammterträgniss der Actie pro 1878 inclusive der bereits gezahlten 5 pCt. Zinsen wurde damit auf 152 fl. 50 kr. oder 14,52 pCt. festgesetzt. (Im Jahre 1878 belief sich dasselbe gleichfalls auf 152 fl. 50 kr., im Jahre 1877 bei einer Superdividende von 78 fl. 75 kr. auf 131 fl. 25 kr. oder 12,5 pCt., im Jahre 1876 bei einer Superdividende von 70 fl. 75 kr. auf 123 fl. 25 kr. oder 11,78 pCt.) Mit der Wiederwahl der ausgeschiedenen Verwaltungsräthe und Revisoren wurde die Versammlung geschlossen.

In der ebenfalls am 29. v. Mts. abgehaltenen (18.) ordentlichen Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft wurde zunächst der Gestionsbericht des Verwaltungsrathes verlesen, der für die Oesterreichischen Linien der Gesellschaft einen Betriebsüberschuss von 936 263 fl. Silber, für die Rumänischen Linien einen solchen von 2 483 784 Frcs. ausweist und im Entgegenhalte zur Staatsgarantie mit 2,2 Millionen Gulden Silber für die Oesterreichischen Linien und 3 865 173 Frcs. für die Rumänischen Linien, für die ersteren Linien einen Abgang von 1 263 736 fl. Silber, für die Rumänischen Linien einen solchen von 1 381 387 Frcs. constatirt. Für die Oesterreichischen Linien vermindert sich, mit Rücksicht auf die dem Verwaltungsrathe zur Einlösung des Coupons für die Linie Czernowitz-Suczawa bereits im vergangenen Jahre gewährten Vorschüsse von zusammen 377 030 fl., der von der Staatsverwaltung noch zu leistende Zuschuss auf 886 706 fl. Silber. Der Gestionsbericht bringt weiters zur Kenntniss, dass der Verwal-

tungsrath von der ihm ertheilten Vollmacht zur weiteren Emission von Titres bis zur Höhe eines effectiven Capitals von 2 317 400 fl. keinen Gebrauch gemacht habe, sowie dass der Stand der schwebenden Schuld, welche mit Ende des Jahres 1877 1 Million Gulden betrug, mit Schluss 1878 auf 600 000 fl. herabgesunken ist und gegenwärtig 500 000 fl. beträgt. Auf Antrag des Revisionsausschusses wurde dem Verwaltungsrathe — ohne Debatte, einstimmig — das Absolutorium ertheilt. Ueber die Verwendung des Reinerträgnisses wird folgenderweise beantragt: Aus dem Gewinn- und Verlustconto ergiebt sich, dass das Reinerträgniss der Gesellschaft, nach Abzug der Zinsen und Amortisationsquoten für die Prioritätsanleihe der Gesellschaft, für die schwebende Schuld, sowie der nicht in den Betrieb einzustellenden Auslagen und der Abschreibungen 1 390 679 fl. beträgt. Werden hiervon die Amortisationsquote des Actiencapitals und die fünfprocentigen Zinsen der Actien I. und II. Emission, sowie der bisher ausgegebenen Actien III. Emission mit 1 181 172 fl. in Abzug gebracht, so verbleibt ein Gewinnsaldo von 209 507 fl. Das Erforderniss für den am 1. Mai fälligen Coupon der im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen der Gesellschaft beträgt 1 104 532 fl. Silber und für den Maicoupon der Actien 585 300 fl., zusammen also 1 689 832 fl. Silber, welcher Betrag in der von der Oesterreichischen sowie von der Rumänischen Regierung gewährten Staatsgarantie seine Bedeckung findet. Der Novembercoupon der gesellschaftlichen Titres wird gleichfalls in der bisherigen Weise aus den garantirten Reinerträgnissen bestritten werden. Die Anträge des Verwaltungsrathes gehen nun dahin: 1. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, von dem ausgewiesenen Gewinnsaldo des abgelaufenen Jahres mit 209 507 fl. den Betrag von 10 000 fl. zur Entlohnung ausserordentlicher Leistungen und zur Bestreitung aussergewöhnlicher Ausgaben der Verwaltungsräthe zur Verfügung zu halten und den Rest mit 199 507 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. 2. Der am 1. Mai fällige Actiencoupon wird mit 5 pCt. pro anno, d. i. mit 5 fl. Oe. W. Silber eingelöst und unter Einem der Verwaltungsrath ermächtigt, für die Bezahlung des am 1. November fälligen Actiencoupons in gleicher Weise vorzusorgen. — Diese Anträge wurden ohne Debatte einhellig angenommen, sowie ein weiterer Antrag des Verwaltungsrathes, für den Pensionsfonds der Gesellschaftsbediensteten wie bisher einen Beitrag von 12 000 fl. zu bewilligen. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe sowie die Revisoren wurden wiedergewählt.

Am 1. Mai fand die (23.) ordentliche Generalversammlung der Kaiserin Elisabeth Westbahn statt. In Betreff der Verwendung des Reinerträgnisses des Jahres 1878 beantragte der Verwaltungsrath: Von dem reinen Ueberschusse der Hauptbahn Wien - Salzburg - Passau sammt Nebenlinien mit 390 790 fl. kommt die Hälfte zur Refundirung der Staatsvorschüsse in Abzug; von dem verbleibenden Betrage mit 195 395 fl. ist der Reservefonds mit 5 pCt. = 9 769 fl. zu dotiren und soll der Rest von 185 625 fl. dem Special-Reservefonds der Hauptbahn zugewiesen werden, wodurch dieser die Höhe von 1 267 758 fl. erreicht. Der Julicoupon der Actien I. Emission ist sonach mit 5 fl. 25 kr. Oe. W. einzulösen. Bei der Linz-Budweiser und Salzburg-Tiroler Bahn haben sich Ausfälle von 1 116 714 fl. und 1 930 450 fl. ergeben, für welche die Staatsgarantie in Anspruch zu nehmen ist. Der am 1. Juli fällige Coupon der Actien II. und III. Emission soll sonach mit je 5 fl. Oe. W. in Silber eingelöst werden. Diese Anträge wurden ohne Debatte einstimmig angenommen. — Nächster Gegenstand war der in einer früheren Correspondenz bereits besprochene Antrag eines Deutschen Actionärs, betreffend die Herbeiführung eines Ausgleichs mit der Vertretung der Obligationeninhaber über die Zahlung der Zinsen der Obligationen der Westbahn in einem reducirten Geldbetrage. Nachdem der Curator keine Einwendung gegen die Einberufung einer Prioritäten-Besitzerversammlung zur Besprechung dieses Gegenstandes erhoben hatte, wurde der Antrag vorläufig zurückgezogen.

In der am 3. Mai abgehaltenen (18.) ordentlichen Generalversammlung der Böhmischen Westbahn wurde zunächst der Bericht des Revisionsausschusses erstattet, auf dessen Antrag die Rechnungen des Jahres 1878 genehmigt wurden. Hierauf verlas der Präsident den Geschäftsbericht. In Betreff der Verwendung des Reinerträgnisses wird mitgetheilt, dass über die Verzinsung und Amortisation des Gesammt-Anlagecapitals ein Ueberschuss von 232 384 fl. erzielt wurde, wovon, nach Abrechnung der statutenmässigen Dotation des Reservefonds mit 5 pCt. = 11 619 fl. und der fünfprocentigen Tantième des Verwaltungsrathes mit 11 038 fl., zur freien Verwendung der Generalversammlung 209 726 fl. erübrigen. Der Verwaltungsrath schlägt vor, von dieser Summe einen Betrag von 90 000 fl. als Superdividende zur Vertheilung zu bringen. Die Resultate des abgelaufenen Jahres haben nämlich den Verwaltungsrath in der Ueberzeugung bestärkt, dass die günstigeren Jahresergebnisse dazu benutzt werden müssen, um jenen Grundstock der Specialreserve zu schaffen, welcher nöthig ist, um das Unternehmen auch finanziell weiter zu consolidiren und die den Actionären staatlicherseits gewährleistete Jahresrente von allen möglichen Eventualitäten unabhängig zu gestalten und, so weit menschliche Voraussicht reicht, zu sichern. Ferner sei zu erwägen, dass das Unternehmen seiner Lage und Ausdehnung nach nicht geeignet ist, auf unerwartete namhaftere Geschäftsconjuncturen rechnen zu können, und dass durch die Ansammlung einer grösseren Specialreserve die Aussichten auf eine immer stabilere Rente sich befestigen. Bisher ist es noch immer nicht gelungen, die seit dem Jahre 1875 obschwebende Verhandlung mit der Staatsverwaltung in Betreff der Einbeziehung der im Jahre 1873 emittirten dritten Anleihe in das garantirte Anlagecapital zum günstigen Ende zu führen. Andererseits jedoch standen der Lösung der Frage bisher meist Bedenken formaler Natur entgegen, und der Verwaltungsrath hofft, dass die Angelegenheit in einer nicht zu fernen Zukunft ihre Finalisirung erfahre. Von den nach Abrechnung der Superdividende mit 90 000 fl. erübrigenden 119 726 fl. beantragt der Verwaltungsrath 10 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds zuzuwenden, 86 196 fl. der der freien Verfügung der Actionäre vorbehaltenen Specialreserve zuzuführen, wodurch diese auf die Höhe von 825 000 fl. gebracht wird und den Rest von 23 530 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Anträge werden einstimmig angenommen und der Verwaltung für die umsichtige Geschäftsführung der Dank votirt. Der Julicoupon der 60 000 im Umlauf befindlichen Actien wird sonach mit je 6 fl. 50 kr. eingelöst werden. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe sowie die bisherigen Revisoren wurden schliesslich wiedergewählt.

Zum Schlusse des vom Eisenbahnclub veranstalteten Cursus des vom Professor Engelhardt (Redacteur der Eisenbahnzeitung) ertheilten Unterrichts in der Stenographie wurde derselbe von den Hörern mit einer Dankadresse und einem Aneroïd-Barometer überrascht. Dieselben haben in den vorigen Unterrichtsstunden so viel erlernt, dass sie bei einiger Selbstübung davon im Bahndienste Gebrauch machen können. Dass in demselben die Stenographie endlich einmal die ihr gebührende Bedeutung aus Rücksichten der Schnelligkeit und Sparsamkeit gewinne, ist ein berechtigter Wunsch. Möge der Club und der genannte Professor auch in den nächsten Jahren den Bahnbeamten die Gelegenheit zur Erlernung und Uebung der Stenographie bieten.

Der bisherige Secretär Dr. Emil Sax der Kaiser Ferdinands Nordbahn, dessen Werk über Verkehrsmittel in diesen Blättern eine ebenso verdiente wie ausgezeichnete Besprechung erfährt, ist zum a. o. Professor der Nationalöconomie an der Universität Prag ernannt worden; hoffen wir, dass der geschätzte Verfasser auch in dieser Stellung dem Bahnwesen einen Theil seiner Arbeiten zuwenden wird.

Trotz der Verstimmung über die in Folge der Deutschen Tarifpolitik geminderten Transportaussichten erhielten sich Bahneffecten doch fest, während Prioritäten steigender Nachfrage begegnen. Am Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2205,—	2230,—	Nordbahn . . .	103,25	103,50
Franz-Josefbahn .	139,—	140,—	Franz-Josefbahn .	91,40	92,25
Karl-Ludwigbahn	234,50	235,—	Rudolfbahn . . .	84,25	84,75
Oesterr Nordwestb.	123,50	124,75	Kaschau-Oderb. B.	75,25	75,30
Staatsbahn . . .	266,25	268,75	Salzkammergutb. .	97,30	97,10
Südbahn	68,50	77,75	3 pCt. Südbahn .	116,30	116,75
Theissbahn . . .	193,—	194,50	Theissbahn . . .	88,50	89,—

Zur Oesterreichischen Eisenbahnpolitik.

Aus der Rede des Handelsministers Ritter v. Chlumecky in der Budgetdebatte des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses vom 28. April 1879.

In meiner Stellung als volkswirthschaftlicher und Eisenbahnminister wäre mir gewiss nichts angenehmer und willkommener, als bei dieser Gelegenheit möglichst viel Hoffnungen erwecken zu können. Zu meinem Bedauern muss ich aber eben constatiren, dass die Verhältnisse, die Sie ja Alle, meine Herren, so genau kennen, wie ich, die finanzielle Lage des Staates, dass die enormen Summen, welche man für Eisenbahnbauten, vielleicht nicht immer in glücklicher und zweckmässigster Weise, bereits verwendet hat, heute dem Communicationsminister eine ausserordentliche Entsagung auferlegen und wohl noch für einige Zeit auferlegen müssen. Da ich die Verhältnisse Mährens und sein Bedürfniss an Eisenbahnen genau kenne, muss ich am lebhaftesten bedauern, sagen zu müssen, dass ich Ihnen bei der heutigen Lage der Dinge weder die eine noch die andere der heute verlangten Linien in baldige Aussicht stellen kann. Zunächst will ich von der Linie Troppau-Vlarapass sprechen. Soweit es sich um die Ausführung des Gesetzes durch Ertheilung einer Staatsgarantie handelt, so muss ich auf die von mir in der letzten Interpellationsbeantwortung bereits angedeuteten principiellen Gründe, welche für die Eisenbahnpolitik massgebend sind, aufmerksam machen, nämlich, dass die Creirung neuer Garantieverhältnisse nicht in der Absicht der Regierung liege. Aber auch die Inangriffnahme des Staatsbaues auf Grundlage des Gesetzes des Jahres 1875 kann ich nicht in Aussicht stellen, weil, so sehr

ich auch wünschte, dass Neutitschein ins Eisenbahnnetz einbezogen werde, ich es doch unmöglich rechtfertigen könnte, dass heute 3 Millionen Gulden ausgegeben werden sollen zum Baue einer Linie Zauchtl-Neutitschein-Troppau, welche mehr oder weniger eine Concurrenzlinie einer bereits bestehenden Eisenbahnlinie wäre, und welche nothwendig zur Folge hätte, dass weitere 17 Millionen Gulden für eine Bahn ausgegeben werden, von der ich wünsche, dass sie gebaut werde, die aber nicht so dringend nothwendig ist, dass sie heute um jeden Preis gebaut werden muss.

Was die Transversalbahn anbelangt, bitte ich nicht zu vergessen, dass es sich hier um ein ganz colossales Project mit einem Capitalsaufwande von, wie ich glaube, 60 Millionen Gulden handeln und dass diese Bahn schliesslich eine Concurrenz- oder wenigstens eine Parallelbahn der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, welche heute die reichsten Gefilde Mährens durchzieht, bilden würde. Man muss sich, wie gesagt, gewöhnen, sein Bestreben auf kleinere Zielpunkte zu lenken, und dann, glaube ich, wird es leichter sein, etwas zu erreichen. Dass mein volles Interesse und meine volle Sympathie dem Zustandekommen derartiger Eisenbahnverbindungen angehören, dessen glaube ich Sie nicht erst versichern zu müssen.

Wenn der geehrte Herr Abgeordnete Dr. Monti ein grosses Bosnisch-Herzegowinisches Eisenbahnproject hier entwickelt hat, so will ich ihm auf dieses Gebiet nicht folgen (Bravo! links) und ich möchte meinen, dass alle seine Motive, welche gegen die heute bestehenden Dalmatinischen Bahnen sprechen, wohl auch gegen einen Fortsetzungsbau bis Knin sprechen würden, so lange man sich nicht über die allerdings wünschenswerthe Verbindung des Dalmatinischen Eisenbahnnetzes mit der Monarchie und über die Art und Zeit der Ausführung derselben vollkommen klar ist.

Aehnliches muss ich auch dem Herrn Abgeordneten aus Galizien sagen. Die heutigen finanziellen Verhältnisse lassen die Angabe des Zeitpunktes, wann an die Ausführung der gewünschten und als nöthig erkannten Verbindungslinie gedacht werden kann, durchaus nicht zu.

Die vom Abg. Kozlowski gerügten Entlassungen von Beamten bei Galizischen Eisenbahnen erklärt sich durch die Abnahme des Verkehrs auf diesen Linien; überdies liegt für mich keinerlei Grund vor, mich in rein privatrechtliche Forderungen zwischen den Bahnen und ihren Beamten zu mischen.

Es sind nun von mehreren Rednern einige Andeutungen und Bemerkungen gefallen in Bezug auf die Nichtausführung des Gesetzes, betreffend die garantirten Bahnen. Insoferne man mir Letzteres zum Vorwurf gemacht hat, so kann ich Sie versichern, dass weder irgend ein Schwanken meinerseits in der durch dieses Garantiegesetz inaugurirten Richtung, noch irgend ein Widerstreben oder eine nicht genügende Mitwirkung oder auch nur eine vorausgesetzte Nichtmitwirkung irgend eines meiner Organe an diesem Umstande die Schuld trägt. Wenn insbesondere der geehrte Herr Abg. Dr. Russ die Person des Generaldirectors des Oesterreichischen Eisenbahnwesens, Sectionschefs v. Nördling, als ein Hinderniss bei Durchführung dieses Gesetzes bezeichnet hat, so möchte ich darauf Folgendes bemerken: Es ist richtig, dass unter seiner Mitwirkung jenes Programm, welches ich hier entwickelt habe, betreffend die Zusammenlegung der Eisenbahnen, entstanden ist; aber, meine Herren, ein principieller Widerspruch zwischen der Absicht, grosse Linien lieber in Eine Hand zu bringen, als sie durch viele kleine Gesellschaften betreiben zu lassen, und zwischen der Frage, ob Staatsbahn- oder Privatbahnbetrieb, besteht durchaus nicht. Ich kann dies nicht deutlicher beweisen, als indem ich die Worte des Herrn Sectionschefs v. Nördling citire, welche er mir bei einer Auseinandersetzung über diese Fragen gesagt hat: Die Vereinigung grosser Linien in die Hand des Staates ist nicht nur nicht etwas, was meinem Fusionsprincip widerstreitet, sondern es bestätigt dessen Richtigkeit, da demselben zunächst der Gedanke zu Grunde lag, dass die Betreibung vieler kleiner Linien durch kleine Eisenbahn-Gesellschaften nicht zweckmässig und richtig sei. Die Vereinigung möglichst vieler Linien in der Hand des Staates sei eben auch eine Fusion im Grossen.

Die Nichtausführung des Garantiegesetzes ergiebt sich einfach aus den Ereignissen, welche seit der Votirung dieses Gesetzes sich zugetragen haben. Im December 1877 ist das Eisenbahn-Garantiegesetz von den beiden Häusern acceptirt und votirt worden. Glauben Sie, dass irgend ein Communications-Minister der Welt in der Lage gewesen wäre, in der Session 1878, während sich das Hohe Haus ausschliesslich mit dem Ungarischen Ausgleiche beschäftigte, Ihnen ein Gesetz von so enormer Tragweite, wie die Erwerbung irgend einer Bahn, vorzulegen und zur Annahme zu empfehlen? Im Juli 1878 hat das Ministerium Auersperg seine Demission gegeben, und Sie werden begreifen, dass ein demissionirter Minister Unterhandlungen zur Inaugurirung eines so grossen Princips absolut nicht einleiten kann.

Von Seite eines geehrten Herrn Redners sind einige Bemerkungen über die Zweckmässigkeit oder Unzweckmässigkeit der sogenannten „Ministerialcommission“ gefallen. Man hat dieser Ministerialcommission weiss Gott welche colossale Bedeutung und absolute Stellung im hierarchischen Organismus vorgeworfen und sie von diesem Standpunkte aus bekämpft. Ein solches Novum oder Curiosum liegt nun ganz und gar nicht vor. Wir haben heute blos zwei, beziehungsweise drei Eisenbahnen im Selbstbetriebe; denn alle anderen Bahnen, welche vom Staate gebaut worden sind, sind im Pachtbetriebe anderer Eisenbahngesellschaften. Wir haben im Selbstbetriebe nur einerseits die Donau-Uferbahn und die Niederösterreichischen Südwestbahnen, die sogenannte Leobersdorf-St. Pöltener Eisenbahn, das ist die eine Gruppe, und zweitens die Dalmatiner Staatsbahn. Die Verwaltung und die Organisation des Betriebsdienstes auf der Dalmatiner Staatsbahn ist mit der Verwaltung und Organisation eines anderen Eisenbahnbetriebes nicht zu vergleichen; die Verhältnisse sind dort eben ganz andere. Die Dalmatiner Staatsbahn ist mit gar keiner anderen Eisenbahn in Verbindung; sie hat daher keine Abrechnung mit Anschlussbahnen, sie hat keine Fahrordnungsschwierigkeiten, keinerlei Tarifschwierigkeiten, bei ihr ist der Betrieb in der allereinfachsten und allerprimitivsten Weise möglich; alle jene sehr lebhaften Wechselwirkungen mit den Anschlussbahnen entfallen vollkommen; es ist in der That ein paradiesischer Zustand eines sehr einfachen Eisenbahnbetriebes. Ein derartiger Betriebsdienst kann sehr einfach organisirt werden und sind die Agenden der Centralleitung ganz minime. Sie begreifen, dass es daher vollkommen angeht und bei der Verantwortung, die sich bei dem Staatsbetrieb schliesslich doch in der Person des Ministers concentrirt, sehr gut möglich ist, einen verhältnissmässig in seiner hierarchischen Stellung nicht sehr hervorragenden Beamten mit geringen Kosten an die Spitze des Unternehmens zu stellen und ihm weitgehende Vollmachten zu geben.

Anders, meine Herren, ist es bei den Niederösterreichischen Südwestbahnen. Hier lag der erste Fall eines Staatsbetriebes für eine Eisenbahn von grösserer Bedeutung vor. Diese zwischen zwei Eisenbahnunternehmungen eingekeilte Eisenbahn, die überdies noch Flügelbahnen hat, und zwar eine Flügelbahn, welche gar nicht in unmittelbarer Verbindung mit der Hauptbahn steht, wo Tariffragen, Fahrordnungsfragen sehr grosse Bedeutung haben, deren Verkehr nicht unbedeutend ist und die, wo es sich darum handelt, mit grosser Emsigkeit für die Heranziehung des Verkehrs zu sorgen, entwickelungsfähig ist, wie die Ziffern des Betriebserträgnisses der Südwestbahnen nachweisen, diese Bahn ist dar nicht leicht und einfach zu administriren. Ich will gar nicht sagen, dass das Princip, eine sehr bedeutende Eisenbahncapacität im Falle des Staatsbetriebes zu acquiriren und derselben die ganze Verantwortung für den Staatsbetrieb zu übergeben, nicht das Richtige sei; ich will die Frage nicht lösen. Dass das aber bei einer Bahn von etwa 160 km Länge nicht das Richtige wäre, scheint mir klar, weil man einfach eine so hervorragende Capacität, der man ohnedies die Verantwortung für die selbstständige Leitung eines complicirten Eisenbahnbetriebes übertragen kann, nicht findet. Es blieb daher, meine Herren, in der That nichts übrig, als die Verantwortung im Handelsministerium zu concentriren. Und was geschah nun meinerseits? Statt des gewöhnlichen bureaukratischen Vorganges, wonach der Eisenbahnbetriebsleiter jede Angelegenheit von wichtigerer Natur an das Handelsministerium vorlegen musste, wo dann diese Eingabe dem Departementschef zugetheilt, von diesem Departementschef in der Regel das Stück der Generalinspection zur Begutachtung übergeben werden musste, worauf diese das Gutachten mit ihren Anträgen demselben Departementschef vorlegen, dieser das Stück dann bearbeiten und dem Sectionschef, dem Generaldirector, eventuell, so weit es sich nämlich um wichtigere Fragen handelte, deren Erledigung durch mich erfolgt, an mich leiten musste, ist vorgezogen worden, eine Collegialberathung aller dieser Angelegenheiten durch die hierbei betheiligten Organe eintreten zu lassen. Für eine Reihe von anderen Agenden geschieht dies ohnedies; ich kann in jedem Momente anordnen, dass einzelne Fragen oder eine Reihe von Fragen collegial behandelt werden. Für die Entscheidung in administrativen Fragen, wo das Handelsministerium Recursinstanz ist, bestehen regelmässige Gremialberathungen unter Vorsitz des Sectionschefs. Warum sollten nicht ebenso unter Beiziehung des betreffenden Betriebsleiters der Eisenbahn eben alle wichtigeren Angelegenheiten des dem Handelsministerium unter seiner Verantwortung übertragenen Staatseisenbahnbetriebes entschieden werden?

Eine Reihe anderer Angelegenheiten wird, wie ich schon gesagt habe, von den Sectionschefs des Departements selbstständig erledigt, denn ich wäre nicht in der Lage, alle Verfügungen der Sectionschefs selbst jedesmal zu vidiren. Nur wichtigere Angelegenheiten werden mir vorgelegt. Ganz genau so wird hier vorgegangen. Man sagt, dass sei ausserordentlich eigenthümlich, weil der Generaldirector des Oesterreichischen Eisenbahnwesens zugleich die Spitze der controlirenden Generalinspection und zugleich der thatsächliche Leiter des Eisenbahnwesens im Handelsministerium ist. Das ist richtig, aber auch ganz natürlich; soweit es sich um die Controle des Betriebes und die Bahnerhaltung handelt, wird diese durch die Organe der Generalinspection

besorgt, unabhängig davon, ob eine solche Ministerial-Commission besteht oder nicht. Meinen Sie, dass dieses Organ einen principiell andern Standpunkt in dieser Controle einnehmen könne, als der Handelsminister und der ihm zunächst unterstehende technische Rathgeber in dieser Frage einnimmt? Glauben Sie, dass es überhaupt eine Generalinspection giebt, welche in anderer Tendenz controliren wird, als nach den ihr bekannten Principien des Handelsministeriums? Ganz gewiss nicht, meine Herren. Ist also nun das der Fall, so tritt eben jene Collision ein, welche überhaupt bestehen muss, wo Controle und Betrieb in Einer Hand vereint sind. Es ist gewiss eine Collision, wenn Sie wollen, aber nur eine solche, welche überhaupt beim Staatsbetriebe unausbleiblich ist, wenn die Aufsichtsbehörde, die Generalinspection, die Betriebsdirection der Eisenbahnen einem und demselben Ministerium unterstehen. Diese Collision liegt in der Natur des Staatsbetriebes, sie besteht vielfach in anderen Staaten; man hat sich mit dieser Frage beschäftigt und, wie ich glaube, hin und wieder dieselbe dahin gelöst, dass der Staatsbetrieb durch die Generalinspection gar nicht controlirt wird, was mir allerdings nicht ganz unbedenklich erscheint.

Meine Herren! Ich glaube also, Ihnen mit diesen Worten klargelegt zu haben, dass dieser Organismus der Ministerial-Commission weder etwas Ungewöhnliches noch etwas Hemmendes, sondern im Gegentheil etwas den Dienst Förderndes ist. Diese Organisation ist es, welche speciell für diesen Dienst geschaffen wurde, und ich glaube, dass man daraus einen Schluss auf die Frage, wie die Organisation sein wird, wenn es sich um die Leitung eines grossen Staatseisenbahnbetriebes in Oesterreich handelt, durchaus nicht ziehen soll und darf.

Literatur.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. Verlag von Barthol & Co. Berlin 1879, Preis 4½ *M.* Der I. Theil des genannten Werks, das Eisenbahn-Stationsverzeichniss der dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen, sowie der übrigen im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europa's enthaltend (unter Angabe der Adressen der Eisenbahn- und Stationsverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen untereinander, der directen Verkehrsbeziehungen derselben im Eisenbahn-Gütertransporte sowie ihrer geographischen und politischen Lage) ist soeben in zehnter vollständig umgearbeiteter und vermehrter Auflage erschienen.

Nach offiziellen Quellen zusammengestellt, welche dem Herausgeber, dem Redacteur der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, von den betreffenden Bahnverwaltungen direct zugegangen sind und welche bei jeder neuen Auflage durch genaue Revision der bisher publicirten Notizen seitens der Bahnverwaltungen vervollständigt werden, bietet das Werk ein möglichst zuverlässiges Hülfsmittel für die bei dem Eisenbahn-Güterverkehr interessirten Factoren. Erhöht wird diese Zuverlässigkeit dadurch, dass, was nur bei wenigen in sehr kurzen Zeiträumen erscheinenden Werken (Coursbüchern etc.) sonst möglich ist, der Satz des Werks bis zur nächsten Auflage unverändert stehen bleibt und für dieselbe benutzt wird.

Zudem wird das Stations-Verzeichniss durch öfter erscheinende Nachträge auf dem Laufenden resp. richtig erhalten.

Die neue Auflage erscheint insofern zu einem günstigen Zeitpunkt, als im laufenden Jahre am 15. Mai die meisten Bahneröffnungen stattfinden, welche auf diese Weise in dem Werk bereits Berücksichtigung finden konnten. Bereichert ist das Werk, abgesehen von dem Hauptinhalt desselben (die Eisenbahnstationen und deren Functionen betreffend), durch Uebersichten der in Betrieb befindlichen und projectirten Secundär- und sonstigen Localbahnen, Pferdebahnen etc., sowie der für den Local- und Verbandsverkehr der Deutschen Bahnen bestehenden Tarife; durch eine vergleichende Uebersicht über das Eisenbahnnetz der Europäischen Staaten zu Beginn der Jahre 1878 und 1879 unter specieller Nachweisung der während des Jahres 1878 in ganz Europa eröffneten Bahnlinien, mit einer Zusammenstellung der am 1. Jan. in Mitteleuropa in Bau begriffenen Bahnlinien unter Angabe der voraussichtlichen Eröffnungsdaten. Mit letzterer Uebersicht correspondirt ein besonderes alphabetisches Register der in Bau begriffenen Stationen, welche in das zum Werk gehörige alphabetische Hauptverzeichniss nicht aufgenommen sind, weil die Benennungen dieser Stationen öfters noch Aenderungen unterworfen werden, die Aufnahme derselben in das Hauptverzeichniss, wie die Erfahrung gelehrt hat, daher leicht zu Irrthümern Veranlassung geben kann.

Ausnahmsweise bringt diese zehnte Auflage des Werks u. A. auch eine Uebersicht der Eisenbahnverwaltungen Grossbritanniens unter Angabe der von denselben verwalteten Bahngebiete und eine specielle Darlegung der Befugnisse der an den den Eisenbahnen gelegenen Zollstellen.

Hoffen wir, dass dem mühsamen Werk, dessen Herstellung die Hälfte eines Jahres in Anspruch nimmt, eine gleich wohlwollende Theilnahme begegnet, wie den früheren Auflagen desselben.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Westfälische Eisenbahn. Die auf der am 1. September pr. dem Betriebe übergebenen Bahnstrecke Dortmund-Bodelschwingh liegende Station Huckarde wird mit dem 15. Mai cr. für die Beförderung von Wagenladungsgütern, sowie Vieh in ganzen Wagenladungen eröffnet werden.

Westfälische Eisenbahn. Am 15. Mai cr. wird die bei Borgeln zwischen unseren Stationen Soest und Welver neu errichtete Personen-Haltestelle für den Verkehr eröffnet.

Bayerische Staatsbahnen. Mit dem 15. Mai l. J. wird in Sulz, welche Station seither nur für den Kohlenverkehr benutzt wurde, eine Haltestelle mit Personen-, Gepäck- und Hundeabfertigung errichtet.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Am 1. Mai cr. ist die zwischen Berlin und Spandau an einer Zweigbahn der Berlin-Lehrter Bahnstrecke belegene Station Charlottenburg für den Güter- und Eilgutverkehr eröffnet worden.

2. Verkehrsstörungen.

Ungarische Staatsbahnen. In Folge Hochwassers ist der Gesammtverkehr auf unserer Dalja-Broder Bahn zwischen Garcin und Brod eingestellt worden. Budapest, am 6. Mai 1879.

Ungarische Staatsbahnen. Die Verkehrsstörung auf unserer nördlichen Linie zwischen Hatvan-V. Györk ist vom 6. Mai l. J. an behoben.

3. Generalversammlungsbeschlüsse.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Bei der heutigen XVIII. (ordentlichen) General-Versammlung wurden:

1. Der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1878 genehmigt.
2. beschlossen, von dem Nettoerträgnisse des Jahres 1878 per fl. 209 726. 72 kr.
   a) 90 000 fl. als Superdividende zu vertheilen, daher den Juli-Coupon der 60 000 im Umlaufe befindlichen Actien mit je 6 fl. 50 kr. einzulösen,
   b) 10 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonde als Beitrag in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden,
   c) 86 196 fl. 56 kr. der der freien Verwendung der Actionäre vorbehaltenen Special-Reserve zuzuführen, und
   d) den Rest per fl. 23 530. 16 kr. auf die Rechnung des Jahres 1879 vorzutragen.
3. Die vorjährigen Revisoren Herren Carl Auspitz, Dr. Adolf Ehrenfeld und Julius Kunewalder sowie die Ersatzmänner Herren Michael Hainisch, Ferdinand Kitt und Dr. Johann Natterer per acclamationem, endlich
4. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren Max Ritter von Gomperz und Adolf Landauer wiedergewählt.

Wien, am 3. Mai 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (603)

4. Auszahlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 30. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 pCt. bezw. 4½ pCt.) als Dividende für das Jahr 1878 ausbezahlt werden, wie folgt:

1. für die Pfälzische Ludwigsbahn: Fünf und zwanzig Gulden = zwei und vierzig Mark sechs und achtzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1878.
2. für die Pfälzische Maximiliansbahn: Fünf Gulden = acht Mark sieben und fünfzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1878.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern:
in Frankfurt a/M. bei M. A. von Rothschild und Söhne,
„ „ „ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg und Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
in München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ „ „ S. Bleichröder,
„ Neustadt bei L. Dacque,
in Ludwigshafen bei der Directionshauptcasse
sofort bezogen werden.

Nachdem auf die Nordbahnactien gemäss der Fusionsgrundlagen ausser den bereits bezogenen 4 pCt. Zinsen kein weiterer Präcipualbezug entfällt und eine Superdividende sich nicht ergeben hat, so wird der Dividendenschein der Nordbahnactien pro 1878 für werthlos erklärt. Ludwigshafen, 1. Mai 1879. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (584)

5. Fahrpläne. Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (Fahrplan der Personenzüge vom 15. Mai 1879 ab.)

I. In der Richtung von Giessen nach Köln und von Köln nach Minden und Hamburg.

Station															
Giessen	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	6.45	8.18	10.—	12.—	7. 2	4.43	9. 5
Wetzlar	„	—	—	—	—	—	—	—	7. 4	8.40	10.20	12.20	7.24	5. 4	9.27
Dillenburg	„	—	—	—	—	—	—	—	8. 6	Ank.	Ank.	1.24	Ank.	6. 7	10.30
Betzdorf	Ank.	—	—	—	—	—	—	—	9.26	—	—	2.39	—	7.26	Ank.
Betzdorf-Siegener Zweigbahn															
Betzdorf	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	9.30	—	—	2.45	—	8.50	—
Siegen	Ank.	—	—	—	—	—	—	—	10. 8	—	—	3.23	—	9.30	—
Siegen	Abf.	—	—	—	—	5.—	—	—	8. 5	—	—	1.23	—	6.35	9.45
Betzdorf	Ank.	—	—	—	—	5.32	—	—	8.40	—	—	1.57	—	7.10	10.22
Betzdorf	Abf.	—	—	—	—	5.35	—	—	9.32	—	—	2.44	—	7.30	—
Eitorf	„	—	—	—	—	6.45	—	—	10.40	11.45	—	3.55	—	8.39	—
Siegburg	„	—	—	—	—	7.15	—	—	11.11	12.17	—	4.27	—	9. 8	—
Troisdorf	„	—	—	—	—	7.25	—	—	11.22	12.32	—	4.40	—	9.18	—
Deutz	Ank.	—	—	—	—	7.55	—	—	11.55	1. 5	—	5.15	—	9.50	—
					Schn.-Zug.		Expr.-Zug.	Schn.-Zug.			Eil-Zug.		Cour.-Zug.		Cour.-Zug.
Köln	Abf.	—	—	—	7.—	—	9.30	—	—	—	1.45	—	8.—	—	11.40
Deutz	„	—	—	6.—	.	8. 5	.	—	12.40	1.35	.	5.50	.	10.30	.
Mülheim	„	—	—	6. 9	.	8.16	.	—	12.50	1.45	1.56	6. 2	.	10.41	.
Düsseldorf	„	—	—	7.13	7.43	9.22	10.10	—	1.53	Ank.	2.35	7.15	8.44	11.50	12.25
Duisburg	„	—	—	7.58	8.13	10.11	.	—	2.42	—	3. 4	8. 5	9.15	12.31	12.56
Oberhausen	Ank.	—	—	8.11	8.24	10.26	10.46	—	2.56	—	3.15	8.18	9.26	12.44	1. 8
Ruhrorter Zweigbahn															
Oberhausen	Abf.	—	—	8.35	8.35	11.20	11.20	—	3.30	—	3.30	8.24	—	—	—
Ruhrort	Ank.	—	—	8.57	8.57	11.42	11.42	—	3.52	—	3.52	8.44	—	—	—
Ruhrort	Abf.	—	—	7.55	7.55	10. 5	10. 5	10. 5	2.40	5.30	2.40	7.25	9.—	—	—
Oberhausen	Ank.	—	—	8.15	8.15	10.28	10.28	10.28	3.—	5.53	3.—	7.46	9.19	—	—
Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn															
Oberhausen	Abf.	—	7.15	8.32	8.32	10.53	10.53	—	—	6.25	3.17	9.40	9.40	—	—
Wesel	Ank.	—	8. 3	9.—	9.—	11.34	11.34	—	—	7. 5	3.43	10.25	10.25	—	—
Wesel	Abf.	—	—	9.10	—	—	—	—	—	9. 5	4. 5	—	—	—	—
Bocholt	Ank.	—	—	9.53	—	—	—	—	—	10.—	4.40	—	—	—	—
Wesel	Abf.	—	8.15	9. 2	9. 2	11.42	11.42	—	—	7.15	3.45	10.28	10.28	—	—
Emmerich	Ank.	—	9.10	9.37	9.37	12.35	12.35	—	—	8. 5	4.22	11.18	11.18	—	—
Emscher Thal-Bahn															
Oberhausen	Abf.	—	—	8.50	8.50	10.30	—	—	—	—	—	8.25	—	—	—
Ruhrort	Abf.	—	—	6.55	6.55	9.50	—	—	—	—	—	5.20	—	—	—
Sterkrade	Ank.	—	—	7.14	7.14	10.10	—	—	—	—	—	5.40	—	—	—
Sterkrade	Abf.	—	—	9. 7	9. 7	10.44	—	—	—	—	—	8.39	—	—	—
Wanne	Ank.	—	—	9.58	9.58	11.30	—	—	—	—	—	9.27	—	—	—
„	Abf.	6.45	—	—	—	11.37	—	—	—	5.30	—	—	—	—	—
Dortmund	Ank.	8.12	—	—	—	12.36	—	—	—	6.50	—	—	—	—	—
Oberhausen	Abf.	—	—	8.34	8.26	11. 2	10.48	10.55	3.34	—	—	8.26	9.28	12.48	1.11
Altenessen	Ank.	—	—	8.55	8.40	11.25	.	11.10	3.55	—	—	8.50	9.43	1. 5	—
Essen-Altenessen															
Altenessen	Abf.	—	—	9. 5	9. 5	11.29	—	11.29	4. 5	—	—	8.55	9.55	—	—
Essen	Ank.	—	—	9.15	9.15	11.38	—	11.38	4.15	—	—	9. 5	10. 5	—	—
Essen	Abf.	5.55	—	8.25	8.25	10.50	—	10.50	3.40	—	—	8.30	9.25	—	—
Altenessen	Ank.	6. 3	—	8.35	8.35	11.—	—	11.—	3.50	—	—	8.40	9.35	—	—
Altenessen	Abf.	6. 5	—	8.57	8.41	11.27	.	11.11	3.57	—	—	8.54	9.45	1. 6	.
Wanne	Ank.	6.30	—	9.18	.	11.49	.	11.32	4.16	—	—	9.20	.	1.27	1.37
Venlo-Hamburger Bahn															
Wanne	Abf.	6.39	—	—	—	12. 4	—	11.35	4.31	—	—	9.32	—	—	1.39
Haltern	Ank.	7.18	—	—	—	12.42	—	12.10	5.13	—	—	10.11	—	—	.
Venlo	Abf.	—	5.36	—	—	—	—	9.20	2.21	—	—	7.15	—	—	—
Geldern	„	—	6.42	—	—	—	—	10. 9	3.14	—	—	8.10	—	—	—
Wesel	Ank.	—	7.48	—	—	—	—	10.56	4.—	—	—	8.58	—	—	—
„	Abf.	5.55	—	—	—	—	—	11. 1	4. 6	—	—	9. 3	—	—	—
Haltern	Ank.	7.10	—	—	—	—	—	12. 1	5.11	—	—	10. 6	—	—	—
Haltern	Abf.	7.19	—	—	—	12.45	—	12.11	5.16	—	—	10.13	—	—	.
Dülmen	„	7.42	—	—	—	1.10	—	12.30	5.41	—	—	10.34	—	—	.
Münster	„	8.27	5.50	—	—	2. 2	—	1. 5	6.34	—	—	11.18	—	—	2.55
Osnabrück	„	9.38 Ank.	7.18	—	—	3.37	—	2.18	7.50	—	—	Ank.	—	—	3.59
Bremen	Ank.	—	10.34	—	—	7.15	—	4.41	11.—	—	—	—	—	—	6. 1
„	Abf.	7.15	10.52	—	—	7.45	—	4.56	—	—	—	—	—	—	6. 6
Buchholz	„	9.26	1.32	—	—	10. 8	—	6.24	—	—	—	—	—	—	7.37
Harburg	„	9.57	2. 9	—	—	10.42	—	6.51	—	—	—	—	—	—	8. 5
Hamburg	Ank.	10.15	2.25	—	—	11.—	—	7. 6	—	—	—	—	—	—	8.20
Wanne	Abf.	—	—	9.19	.	11.53	.	—	4.18	—	—	9.23	.	1.44	—
Dortmund	„	—	5.55	10.12	9.25	12.53	11.44	—	5.11	—	—	10.15	10.33	2.39	—
Hamm	„	—	7. 5	11.10	10. 1	1.55	12.15	—	6.13	—	—	Ank.	11. 9	3.32	—
Bielefeld	„	—	9.25	1.24	11.13	4. 6	1.18	—	8. 9	—	—	—	12.17	5.34	—
Löhne	„	—	10.13	2. 6	11.42	4.48	.	—	8.45	—	—	—	.	6.15	—
Minden	Ank.	—	10.55	2.45	12.12	5.25	2. 2	—	9.21	—	—	—	1. 4	6.55	—

II. In der Richtung von Minden und Hamburg nach Köln und von Köln nach Giessen.

Station		Cour.-Zug	Cour.-Zug			Eilzug					Schn.-Zug		Schn.-Zug	Expr.-Zug			
Minden . . . . Abf.	—	—	3.13	—	3.40	—	—	6.—	9.29	—	2.41	3.—	—	5.20	—	6.55	—
Löhne . . . . . „	—	—	—	—	4.18	—	—	6.39	10. 3	—	3. 5	3.39	—	—	—	7.39	—
Bielefeld . . . „	—	—	3.55	—	5. 3	—	—	7.28	10.44	—	3.37	4.24	—	6. 2	—	8.30	—
Hamm . . . . „	—	—	4.59	—	6.58	—	—	9.37	12.33	—	4.41	6.20	—	6.58	—	10.44	—
Dortmund . . . „	—	—	5.27	5.45	7.51	—	—	10.34	1.23	—	5.10	7.31	—	7.26	—	11.35	—
Wanne . . . . Ank.	—	—	.	6.35	8.36	—	—	11.24	2.10	—	5.36	8.16	—	.	—	Ank.	—
Venlo-Hamburger Bahn:																	
Hamburg . . Abf.	—	11.—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.15	—	12.20	—	—	4.—	7.55
Harburg . . . „	—	11.18	—	—	—	—	—	—	—	—	7.36	—	12.38	—	—	4.23	8.18
Buchholz . . . „	—	11.44	—	—	—	—	—	—	—	—	8.12	—	1. 2	—	—	4.59	8.53
Bremen . . . Ank.	—	1. 5	—	—	—	—	—	—	—	—	10.16	—	2.30	—	—	7.11	10.57
„ . . . Abf.	—	1.10	—	—	—	—	—	—	7.—	—	10.34	—	2.40	—	—	7.23	—
Osnabrück . . „	—	3.32	—	—	5.40	—	—	—	10.19	—	1.58	—	4.55	—	7.15	10.28	—
Münster . . . „	—	4.21	—	—	6.59	—	—	—	11.42	—	3.24	—	5.47	—	8.34	Ank.	—
Dülmen . . . „	—	4.50	—	—	7.39	—	—	—	12.29	—	4. 4	—	6.20	—	9.11	—	—
Haltern . . . Ank.	—	5. 3	—	—	7.55	—	—	—	12.45	—	4.20	—	6.35	—	9.26	—	—
Haltern . . Abf.	—	—	—	—	8.—	—	—	—	1. 5	—	4.25	—	6.45	—	—	—	—
Wesel . . . Ank.	—	—	—	—	8.59	—	—	—	2.13	—	5.28	—	7.53	—	—	—	—
„ . . . Abf.	6.13	—	—	—	9.13	—	—	—	2.30	—	5.38	—	—	—	—	—	—
Geldern . . „	7.32	—	—	—	10. 8	—	—	—	3.13	—	6.23	—	—	—	—	—	—
Venlo . . . Ank.	8.16	—	—	—	10.39	—	—	—	3.44	—	6.49	—	—	—	—	—	—
Haltern . . . Abf.	—	5. 4	—	—	7.57	—	—	—	12.47	—	4.23	—	6.37	—	9.27	—	—
Wanne . . . Ank.	—	5.34	—	—	8.32	—	—	—	1.26	—	5. 4	—	7.17	—	10. 4	—	—
Wanne . . . . Abf.	—	5.36	.	6.40	8.39	—	—	11.27	2.12	—	5.37	8.26	7.19	.	10. 9	—	—
Altenessen . . . Ank.	—	5.57	6. 5	7. 6	9. 1	—	—	11.53	2.36	—	5.52	8.49	7.40	.	10.34	—	—
Essen-Altenessen:																	
Altenessen Abf.	—	6.15	6.15	7.15	9. 5	—	—	12. 5	2.45	—	6.—	8.55	7.45	—	10.36	—	—
Essen . . Ank.	—	6.25	6.25	7.25	9.15	—	—	12.15	2.55	—	6.10	9. 5	7.55	—	10.46	—	—
Essen . . Abf.	—	—	5.55	6.55	8.25	—	—	11.46	2.20	—	5.35	8.30	7.25	—	—	—	—
Altenessen Ank.	—	—	6. 3	7. 5	8.35	—	—	11.54	2.30	—	5.45	8.40	7.35	—	—	—	—
Altenessen . . . Abf.	—	—	6. 9	7.11	9. 3	—	—	11.57	2.38	—	5.53	8.52	7.41	.	—	—	—
Oberhausen . . . Ank.	—	—	6.23	7.35	9.23	—	—	12.21	3.—	—	6. 7	9.15	7.56	8.11	—	—	—
Ruhrorter Zweigbahn:																	
Oberhausen Abf.	—	—	6.35	8.35	11.20	—	—	1.19	3.30	—	6.24	—	—	8.24	—	—	—
Ruhrort . Ank.	—	—	6.50	8.57	11.42	—	—	1.33	3.52	—	6.47	—	—	8.44	—	—	—
Ruhrort . . Abf.	—	—	—	—	—	12.45	—	12.45	2.40	—	5.30	9.—	—	7.25	—	—	—
Oberhausen Ank.	—	—	—	—	—	1. 5	—	1. 5	3.—	—	5.53	9.19	—	7.46	—	—	—
Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn:																	
Emmerich . Abf.	—	—	4.50	—	7.25	12. 5	—	—	1.37	—	—	7.35	—	6.38	—	—	—
Wesel . . Ank.	—	—	5.37	—	8.15	12.42	—	—	2.25	—	—	8.24	—	7.15	—	—	—
Bocholt . Abf.	—	—	—	—	7. 0	12. 0	—	—	—	—	—	—	—	6.20	—	—	—
Wesel . Ank.	—	—	—	—	7.56	12.35	—	—	—	—	—	—	—	7. 0	—	—	—
Wesel . . Abf.	—	—	5.40	—	8.23	12.44	—	—	2.33	—	—	8.29	—	7.17	—	—	—
Oberhausen Ank.	—	—	6.20	—	9.15	1.13	—	—	3.22	—	—	9.11	—	7.50	—	—	—
Emscher-Thal-Bahn:																	
Dortmund . Abf.	—	—	—	—	9.40	—	—	—	—	3.30	7.50	—	—	—	—	—	—
Wanne . . Ank.	—	—	—	—	11. 3	—	—	—	—	4.26	9.13	—	—	—	—	—	—
Wanne . . Abf.	—	—	—	5.45	—	10.10	—	—	—	5. 9	—	—	—	—	—	—	—
Sterkrade . Ank.	—	—	—	7. 4	—	11.—	—	—	—	5.52	—	—	—	—	—	—	—
Sterkrade . Abf.	—	—	—	7.50	—	11.30	—	—	—	6.45	—	—	—	—	—	—	—
Ruhrort . Ank.	—	—	—	8.25	—	11.55	—	—	—	7.35	—	—	—	—	—	—	—
Oberhausen Ank.	—	—	—	7.30	—	11.15	—	—	—	6. 4	—	—	—	—	—	—	—
Oberhausen . . . Abf.	—	—	6.25	7.45	9.28	1.16	—	1.21	3.30	—	6.10	9.24	—	8.13	—	—	—
Duisburg . . . . „	—	—	6.35	8. 3	9.42	1.26	—	1.36	3.45	—	6.20	9.38	—	8.22	—	—	—
Düsseldorf . . . „	—	—	7. 7	9. 2	10.30	1.56	—	2.28	4.32	—	6.52	10.26	—	8.48	—	—	—
Mülheim . . . . „	—	—	.	10.11	11.27	2.33	2.39	3.35	5.30	—	.	10.28	—	.	—	—	—
Deutz . . . . . Ank.	—	—	.	10.20	11.35	.	2.49	3.45	5.40	—	.	.	—	.	—	—	—
Köln . . . . . . „	—	—	7.50	—	—	2.45	—	—	—	—	7.35	11.42	—	9.30	—	—	—
Deutz . . . . . Abf.	—	6.15	—	—	11.45	—	3.10	—	6.15	—	8.40	—	—	—	—	—	—
Troisdorf . . . . „	—	6.49	—	—	12.16	—	3.39	—	6.53	—	9.11	—	—	—	—	—	—
Siegburg . . . . „	—	6.58	—	—	12.24	—	3.48	—	7. 1	—	9.19	—	—	—	—	—	—
Eitorf . . . . . „	—	7.34	—	—	12.55	—	4.20	—	7.34	—	9.51	—	—	—	—	—	—
Betzdorf . . . . Ank.	—	8.47	—	—	2. 2	—	Ank.	—	8.42	—	11. 4	—	—	—	—	—	—
Betzdorf-Siegener Zweigbahn:																	
Betzdorf . Abf.	6. 5	9.30	—	—	2.45	—	—	—	8.50	—	11. 7	—	—	—	—	—	—
Siegen . . Ank.	6.43	10. 8	—	—	3.23	—	—	—	9.30	—	11.45	—	—	—	—	—	—
Siegen . . Abf.	—	8. 5	—	—	1.23	—	—	—	6.35	—	—	—	—	—	—	—	—
Betzdorf . Ank.	—	8.40	—	—	1.57	—	—	—	7.10	—	—	—	—	—	—	—	—
	Pers.-Zug																
Betzdorf . . . . Abf.		8.51	—	—	2. 5	—	—	—	8.46	—	—	—	—	—	—	—	—
Dillenburg . . . „	6.40	10.24	—	—	3.24	—	—	—	10. 9	—	—	—	—	—	—	—	—
Wetzlar . . . . „	7.27	11.13	9.22	—	4.10	—	—	6.25	11.—	8.11	—	—	—	—	—	—	—
Giessen . . . . Ank.	7.50	11.33	9.40	—	4.27	—	—	6.45	11.20	8.31	—	—	—	—	—	—	—

Fahrten in der Richtung von Harburg nach Hamburg.

		Courier-Zug.							Schnell-Zug.		
Harburg . . . . . . Abf.	6.48	8. 5	8.22	9.57	12.24	2. 9	3.38	5.21	6.51	8.50	10 42
Hamburg . . . . . . Ank.	7. 3	8.20	8.40	10.15	12.42	2.25	3.55	5.35	7. 6	9. 5	11.—

Fahrten in der Richtung von Hamburg nach Harburg.

				Schnell-Zug.							Courier-Zug.
Hamburg . . . . . . Abf.	7.15	10. 5	11.40	12.20	1.45	3.45	4.—	7.55	8.55	10.15	11.—
Harburg . . . . . . Ank.	7.33	10.20	11.56	12.35	2.—	4. 5	4.18	8.13	9.13	10.29	11.15

Bemerkungen. Die eingerahmten Zahlen bedeuten die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends bis $5_{,59}$ Morgens.

Wegen der Anschlüsse an die benachbarten Bahnen und der Abfahrtzeiten von den Zwischenstationen wird auf die Plakat-Fahrpläne verwiesen.

Köln, im Mai 1879.

Die Direction. (601)

Fahrplan der **Oels-Gnesener** Eisenbahn vom 15. Mai 1879 ab.

Kilometer.	Klasse I.	II.	III.	IV.	I., II., III., IV. Klasse					Stationen		I., II., III., IV. Klasse			
	Personengeld					8^{15}	10^{20}	5^{50}	Abf.	Breslau Stadtbahnhof	Ank.	10^{10}	2^{33}	$7^{\underline{45}}$	—
	Mark					8^{29}	10^{35}	$6^{\underline{3}}$		Breslau Oderthorbahnhof . . .	Ank.	9^{57}	2^{20}	$7^{\underline{32}}$	—
	Von Oels ab					9^{32}	11^{52}	$6^{\underline{58}}$		Oels	Ank.	9^{3}	1^{22}	$6^{\underline{30}}$	—
8,8	0,8	0,6	0,4	0,3	—	9^{45}	12^{14}	$7^{\underline{17}}$		Juliusburg		8^{46}	1^{6}	$6^{\underline{17}}$	—
17,6	1,5	1,1	0,8	0,5	—	9^{57}	12^{41}	$7^{\underline{38}}$		Grossgraben		8^{26}	12^{47}	$6^{\underline{3}}$	—
24,6	2,0	1,5	1,0	0,6	--	10^{8}	12^{57}	$7^{\underline{53}}$		Frauenwaldau		8^{7}	12^{26}	$5^{\underline{50}}$	—
32,8	2,7	2,0	1,4	0,8	—	10^{20}	1^{17}	$8^{\underline{11}}$		Craschnitz		7^{49}	12^{6}	5^{37}	—
41,9	3,4	2,6	1,7	1,0	—	10^{34}	1^{42}	$8^{\underline{37}}$		Militsch		7^{26}	11^{42}	5^{22}	—
56,6	4,6	3,5	2,3	1,4	—	10^{54}	2^{15}	$9^{\underline{8}}$		Zduny		6^{50}	11^{2}	5^{0}	—
63,9	5,2	3,9	2,6	1,5	—	11^{9}	2^{43}	$9^{\underline{35}}$		Krotoschin		6^{30}	10^{35}	4^{48}	—
78,6	6,4	4,8	3,2	1,9	—	11^{28}	3^{15}	$10^{\underline{4}}$		Koschmin		$5^{\underline{19}}$	9^{53}	4^{22}	—
94,5	7,6	5,7	3,8	2,3	—	11^{47}	3^{45}	$10^{\underline{30}}$	Ank.	Jarotschin	Abf.	$5^{\underline{16}}$	9^{13}	4^{0}	—
					$5^{\underline{54}}$	11^{50}	4^{3}	—	Abf.	Jarotschin	Ank	—	9^{1}	3^{50}	$10^{\underline{4}}$
105,8	8.5	6,4	4,3	2,5	$6^{\underline{20}}$	12^{5}	4^{28}	—		Zerkow		—	8^{40}	3^{34}	$9^{\underline{42}}$
121,7	9,8	7,4	4,9	2,9	6^{54}	12^{25}	5^{2}	—		Miloslaw		—	8^{6}	3^{13}	$9^{\underline{7}}$
136,3	10,9	8,2	5,5	3,2	7^{37}	12^{46}	5^{42}	—		Wreschen		—	7^{38}	2^{55}	$8^{\underline{37}}$
146,9	11,8	8,9	5,9	3,5	8^{2}	1^{1}	$6^{\underline{5}}$	—		Schwarzenau		—	7^{10}	2^{38}	$8^{\underline{4}}$
159,7	12,8	9,6	6,4	3,8	8^{26}	1^{17}	$6^{\underline{30}}$	—	Ank.	Gnesen		—	6^{45}	2^{22}	$7^{\underline{35}}$
					10^{15}	3^{34}	$9^{\underline{56}}$	—	Ank.	Posen		—	$5^{\underline{8}}$	11^{40}	$6^{\underline{1}}$
					—	5^{24}	$9^{\underline{56}}$	—	Ank.	Bromberg	Abf.	—	—	9^{59}	—

Die Rückfahrtszeiten (rechts von den Stationsnamen) sind von unten nach oben zu lesen. Die Nachtzeit von 6 Uhr Abends bis einschliesslich 5 Uhr 59 M. Morgens ist durch Unterstreichen der Minuten bezeichnet. Bei den Zügen ab Breslau 8^{15} und ab Gnesen 2^{22} verkehren zwischen Breslau und Gnesen Durchgangswagen.

Direction.

6. Fahrplanänderungen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Mit dem 15. Mai d. J. treten in dem bisherigen Fahrplane unserer Bahnlinien mehrere Aenderungen ein, unter denen wir besonders die folgenden hervorheben.

Es fallen aus: zwischen Stettin und Stargard die Schnellzüge No. 15 (ab Stargard 7^{21} früh) und No. 16 (ab Stettin 7^{40} Abends); zwischen Stettin und Angermünde die Schnellzüge No. 9 (ab Stettin 8^{30} Vorm.) und No. 10 (ab Angermünde 7^{23} Abds.); zwischen Berlin und Eberswalde die Personenzüge No. 33 (ab Eberswalde 9^{1} Abds.) und No. 34 (ab Berlin 6^{5} Abds.); zwischen Pasewalk und Strasburg die Personenzüge No. 44 (ab Strasburg 7^{30} früh) und No. 49 (ab Pasewalk 9^{13} Abds).

Neu eingelegt werden zwischen Berlin und Stettin die gemischten Nachtzüge No. 11 (ab Stettin 11^{15} Abds.) und No. 12 (ab Berlin 11^{40} Abds.); ferner werden, jedoch nur während der Badesaison und zwar vom 15. Juni bis einschliesslich den 30. September d. J. nicht nur im Anschluss an die Schnellzüge No. 24 und 25 der Vorpommerschen Bahn auf der Strecke Ducherow-Swinemünde die Züge No. 88 (ab Ducherow 12^{48} Nachm.) und No. 89 (ab Swinemünde 12^{31} Nachm.) eingelegt, sondern es werden während dieser Zeit auch die Züge No. 24 und 25 auf der Strecke Berlin - Angermünde besonders durchgeführt werden.

Zwischen Stettin und Stargard werden die jetzigen Personenzüge No. 1 und 6, zwischen Stralsund und Greifswald die jetzigen Personenzüge No. 27 und 28 in gemischte Züge verwandelt. Dieselbe Umwandlung erleiden sämmtliche Züge auf der Strecke Angermünde-Frankfurt a/O. und zwar infolge der Einführung des secundären Betriebes auf dieser Strecke, wodurch auch der Fahrplan erheblich modificirt wird.

Wir machen noch besonders darauf aufmerksam, dass die Abfahrt einiger Züge nach dem neuen Fahrplane früher als seither stattfindet. Es ist dies insbesondere bei den Morgenzügen der Fall; der Morgenzug No. 1 von Stettin nach Berlin wird jedoch nicht, wie seither, um 6^{40}, sondern erst um 7^{20} von Stettin abgelassen werden.

Die genauen Abfahrtszeiten ergeben die neuen, vom 15. Mai cr. ab gültigen Placatfahrpläne, welche vom 12. d. Mts. ab auf allen unseren Bahnhöfen aushängen, auch bei allen unseren Billetcassen zum Preise von 10 ₰ pro Stück käuflich zu haben sein werden. Stettin, den 7. Mai 1879. Directorium. (604)

7. Tarifwesen.

Mit dem 15. Mai cr. tritt im **Hanseatisch-Schlesischen Verbande** ein Tarif für die Beförderung von Schlachtvieh in Wagenladungen nebst Viehbegleitern von Station Bojanowo, Fraustadt, Glogau, Poln. Lissa, Rawitsch und Trachenberg der Oberschlesischen Eisenbahn und Station Glogau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nach Hamburg der Berlin-Hamburger resp. Köln-Mindener Bahn in Kraft.

Dieser Tarif ist bei den vorgenannten Expeditionen für den Preis von 20 ₰ pro Stück käuflich zu haben. Berlin, den 4. Mai 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung.

In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 7. April cr. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass mit dem 1. April cr. sämmtliche Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Obernig und Schebitz der Oberschlesischen Bahn in dem Tarifhefte 2 des Preussisch-Sächsischen Verbandtarifs ausser Kraft getreten sind. Von dem genannten Zeitpunkte gelangen jedoch für sämmtliche betreffenden Relationen directe Frachtsätze innerhalb des **Schlesisch-Niedersächsischen bezw. Schlesisch-Sächsischen Verbandtarifs** zur Einführung. Bromberg, den 26. April 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Eisenb.-Verbandes. (602 J)

(Schluss der offiziellen Anzeigen auf S. 85 d. Anzeiger.)

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. April 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	97	%
do. II. Emiss.	5	B.	102	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	77,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	101,75	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	101,50	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	101,25	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	100,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	99,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	98,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	97,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	102,80	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	102	%
do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. III. Serie * 3 1/4	3½	B.	88,20	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3½	B.	88,20	%
do. III. Serie C.	3½	B.	84,10	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	—	%
do. V. Serie	4½	B.	—	%
do. VI. Serie	4½	B.	101,80	%
do. VII. Serie	5	B.	104,60	%
do. IX. Serie	5	B.	106	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. Nordbahn	5	B.	104,60	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	91	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	95,50	%
do. do. II. Serie	4½	B.	101,75	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	95	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III.	4½	B.	101,25	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	102	%
do. Lit. B.	4½	B.	102	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	102,10	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	103,50	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	96,50	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	93,10	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103,75	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	%
do. C.	4	B.	96,25	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. D.	4½	B.	101,90	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	101,90	% à 300—3000 M.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	97,50	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	97,25	% a 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	103,30	%
do. V. Emiss.	4½	B.	—	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	97,20	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	101,75	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	69,50	% à 200 Th.=300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	64,25	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	94,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	93,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	99,90	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	101	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	100,50	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	100	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B	100	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	100	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	103,75	% à 300—1000 M.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	99,40	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	99,40	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	72,90	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	69,90	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	65,25	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	97	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	104,75	%
do. do.	4	B.	96,90	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	96,90	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit B * 3½ u. Ba.	4½	B.	101,80	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	97,20	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	—	%
do, VI. Emiss.	4½	B.	102	% à do,
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103	% à 100 Thlr,
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	66,75	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	72,50	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	66,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	73,60	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	74,80	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	88,75	% à 200 Th.=300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	87,35	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5 i. S.	L.	87,30	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5 i. S.	B.	—	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	91	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	85,20	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	87	% à 1000 Fs. 300 Fs.=80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	87	% à do. = do.
Graz-Köflach	o. Z.	L.	61	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do.	o. Z.	L.	65	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	59,25	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	103	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	98,50	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	97,75	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	100,30	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	100	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	94¼	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	104½	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	99 5/8	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	104	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	98,50	% 100 fl ö W
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	103.25	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	105,50	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	103	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	91,50	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	95	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	93	fl. öW pr 100 fl i. S } à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	93,50	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	88,50	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	93,25	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	88,40	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	66	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	73,90	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	71	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	70	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	97	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	119	% à do.
do. von 1854	4	L.	99,25	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	98,60	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	98,50	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4½	L.	103	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	93.25	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	70,25	% à 200 Th.=300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	B.	73,25	% à do. = do.
do. -Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	66,10	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	62,50	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1 1/5	1	1	1	½	½	4	B.	18,60	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	4	5	5	5	5	5	W.	127,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	8 1/6	6¼	6	4 19/30	—	4	L.	89	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	6 4/5	5⅔	5 5/12	5	—	5	L.	97,25	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	7⅔	8	8	6⅔	4	B.	121	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6 9/10	6,59	5.95	5⅘	5⅘	6 7/40	4	B.	117	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	11	9	8½	10	11	11	5	L.	146,50	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	50,50	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	3	3	4	3¾	3⅓	4	4	B.	87,50	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	16	8½	8	6	5¾	5	4	B.	93,50	% à 200 "
Berlin-Dresden	5	5	2½	0	0	0	4	B.	12	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	2½	0	0	0	5	B.	25,10	—
Berlin-Görlitz	3	0	0	0	0	0	4	B.	17,50	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	5	4	5	0	0	0	5	B.	45,25	% à 200 "
Berlin-Hamburg	10	12½	10	11	11½	10½	4	B.	177,50	% à 200 "
Berlin-Potsdam-Magdeburg	4	1⅔	3	3½	3½	3½	4	B.	89,40	% à 100 "
Berlin-Stettin	10¾	9 11/12	9	8 9/10	7 1/10	3⅕	4	B.	99,50	% à 200 "
Böhmische Nordbahn	2½	2⅓	2½	0	0	—	5	W.	40	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 3/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	190	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	7½	5⅔	5	2½	3¼	4	B.	75,10	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	0	5	B.	—	% à 200 "
Brest-Grajewo	2½	0	0	0	—	—	4	B.	46,50	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	—	—	0	1⅓	—	4	B.	49,50	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	5	4½	3½	2½	0	—	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	10	10½	11¾	16⅕	16⅓	—	4	L.	139,50	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	8½	6 9/10	4 6/10	5¼	5 1/20	—	4	B.	119,50	% a 200 "
Cottbus-Grossenhain	7½	7	7	5	0	⅛	4	L.	42,50	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	6¼	6	6	5	5	5	5	L.	88,25	% a 200 "
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	0	0	0	0	—	o. Z.	B.	24,90	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	1	0	0	—	5	W.	45,50	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	0	0	—	5	W.	168,75	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * 5 2/10	½	8½	6	7	9,28	—	5	W.	234	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	1	1	1	—	—	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Gotthardbahn 80% Einz.	6	6	6	6	—	—	o. Z.	B.	49,40	% à 500 Fs. 300=80 Thlr.
Graz-Köflach	7½	3	1½	0	0	—	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	14,60	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	43	% à 200 "
Hannover-Altenbeken	0	0	0	0	0	0	5	B.	15,40	% à 100 "
do. Stamm Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	32	% à 200 "
Hessische Ludwigsbahn	9	6	6	5	5	4	4	F.	75	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13⅓	12½	9¼	12½	14½	14½	5	W.	221	fl. ö. W. pr. 100 fl. C M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	139	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	181,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	103	% a 300 fl. ö. W. i. S.
do.	4	F.	97½	% } à 1000, 500 u. 100 fl. SW
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	—	%
do. do. von 1865	4½	B.	101,60	% à 100 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	101,60	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	79	% à do. u. do.
do. do. Priorit.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	102,75	
do. do. Lit. B	4	B.	96	% à 300-1500 M.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	58,70	% à do.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	26	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Märkisch-Posen	5	B.	—	% à 300 fl. do.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à do.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	98,10	% à 500 u. 100 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	97	% à 500 ℳ
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	98,40	%
do. III. Ser.	4	B.	97,75	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	102,25	%
Oberschlesische A.	4	B	—	%
do. B.	3½	B.	—	% à do.
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	97,75	%
do. E.*	3½	B.	88,60	%
do. F.* 3½	4½	B.	102,10	% } à 1000, 500 und
do. G.	4½	B.	102,10	% 100 Thlr.
do. H.*	4½	B.	102,70	%
do. von 1869	5	B.	102,25	%
do. von 1873	4	B.	—	%
do. von 1874	4½	B.	102,40	%
do. Brieg-Neisse	4½	B.	101,10	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103,50	% } à 100—1000 Thlr.
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	85,25	%
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	101,50	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	101,50	% à 200 und 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	92,10	%
do. Litt. B.	5i.S.	W.	87	% } à 100 und 50 Thlr.
do. Em. 1874	5 M.	W.	106,25	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	164,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do.* II. Emiss.	3	W.	159	% à do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	156,50	% à 600 ℳ
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	fl. öW. pr. 500 frcs. à 500 frcs.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	116	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	102,90	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn	4½	B.	101,20	do. per do.
do. Litt. B.	5	B.	—	fl. ö. W. pr. do. à do.
do. Litt. C.	5	B.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	53,75	fl. öW. pr. 500 frcs. à 500 frcs.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	90	% à 500 und 100 Thlr.
do.*	5i.S.	W.	88	% à do.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	78,25	% à do.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	101	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	102⅜	% à fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	36,25	% à do.
Prag-Dux	o. Z.	L.	28,50	% à 400 ℳ
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	26,75	% à
Rechte Oderufer	4½	B.	102,25	% à
Rheinische	4	B.	—	% 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.*	3½	B.	—	% 100 Th. = 150 fl. ö. W i. S.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	102,50	% 100 Th. = do.
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	104,60	% à 500 und 100 Thlr.
do. von 1874 u. 77	5	B.	104,90	%
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	103,50	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	103,50	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	100,90	%
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	96,75	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	91	% } à 1000, 500 und
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% 100 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	86,90	% à 200 Thlr.
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	86	% à do.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	93,60	% à do.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	87	% à 136 Thlr.
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	101,50	% à
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	68	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Theissbahn*	5i S.	B.	76,75	% à
Thüringische I. Emiss.	4	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. III. Emiss.	4	B.	96,90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. IV. Emiss.	4½	B.	102,25	% à 200 fl. ö. W.
do. V. Emiss.	4½	B.	102,25	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	—	% } à 1000, 500, 200 und
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	75	% 100 Thlr.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	71,50	%
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	66,50	% à 300—3000 ℳ
do. Emiss. 1874	5i.S.	L.	83	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	62	% à do. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	62,30	% à do. do.
do.	5 ℳ	W.	86,75	% à do. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	73	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	70,25	% à 300 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à 400 ℳ
Warschau-Terespol*	5	B.	91,25	% à 300 fl. do.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	99,25	% à 200 fl. do.
do. III. Emiss.	5	B.	97,50	% à 200 fl. do.
do. IV. Emiss.	5	B.	91,90	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Th.
Werrabahn	4½	L.	94	% à 500 und 100 Thlr.
				% à do.
				% à do.
				% à 500, 200 u. 100 Thlr.
				% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	—	5	W.	161,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1873	5	5	5	5	5	4	5	W.	136,25	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	1½	4	4	5	5	W.	107	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5^{2}/_{10}$	5	5	5	5	5	—	5	W.	128,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	3¾	2	1⅓	⅗	—	5	L.	43	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	130,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	9	o. Z.	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	—	4	F.	183¾	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	5½	5	5	4½	0	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	—	4	B.	13,60	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	3	6	8	8	3½	4	B.	130,50	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	5	3½	B.	82,30	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	—	5	B.	108,25	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	5	4	B.	22,30	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	0	3½	3¾	4½	—	5	B.	93,10	% à 200 "
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	6½	7	7	7	—	4	B.	114	% à 500 ℳ
Münster-Enschede Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	—	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	5½	4	B.	98	% à 100 "
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	4½	5½	5½	5½	4	4½	F.	115⅜	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	98,30	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	3⅕	4	B.	19,50	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	0	0	0	1½	2 2/15	—	5	B.	71,90	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	2½	0	0	0	8½	5	L.	21,50	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	13⅔	12	10½	9⅔	8½	8½	3½	B.	147,75	% à 100 "
do. Litt. B.	13⅔	12	10½	9⅔	8½	—	3½	B.	132,50	% à 100 "
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	4¾	—	5	W.	123,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5	5	0	0	0	—	5	W.	61,25	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* $5^{2}/_{10}$ (Oest. Franz.)	10	8	6½	5⅖	6		5	W.	264,50	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	1½	0	0	0	0	5	W.	68	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	51,25	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	3½	5	5	5	5	5	B.	95,25	% à 200 "
Ostrau-Friedland	—	¾	0	0	5	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4	4	4½	W.	94	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	90	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	13,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S
Rechte Oderufer	6⅓	6⅓	6⅛	6⅖	6⅓	7	5	B.	122,50	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6⅓	6⅓	6⅛	6⅖	6⅓	7	5	B.	123,90	% à 200 "
Rheinische	9	8	8	7½	7	7	4	B.	177	% à 250 "
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	96,20	% à 250 "
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	10	% à 200 "
Rumänische	5	0	2½	1	2	—	5	B.	30,75	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	85,50	% à 150 "
Russische Bahnen*	5,53	5⅘	5,92	6,28	6,56	—	5	B.	125	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	2⅔	1⅛	0	0	0	5	B.	23	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	95,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,30	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	116,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	7¼	7½	8½	9¼	7½	8	4	B.	130,75	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	95,90	% à 100 "
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	104	% à 100 "
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	23,10	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	2	2⅗	3	4	3,9	4	5	B.	82,50	% à 100 "
Theissbahn* $5^{2}/_{10}$	8½	5	3	—	—	5	5	W.	193	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	4	3⅓	3	3	3	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	—	—	—	5	W.	122,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	—	—	—	5	W.	94	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr
Warschau-Wien	11	10	7½	6⅔	5	—	5	B.	195	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	4½	4½	2¼	4½	4½	4½	L.	45	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	—	5	2½	0	0	0	5	L.	20,52	% à 200 "
Werrabahn	1	0	1	⅔	1⅓	—	4	B.	32,75	% à 100 "
Schweizer Centralbahn	9	8	5	4½	—	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	3	—	—	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Schweizer Westbahn	1⅗	0	0	⅗	0	0	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Französische Orléans	—	11⅕	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Nordbahn	16¾	12	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 400 " "
do. Ostbahn	6⅗	6⅗	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Südbahn	8	—	8			—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Westbahn	—	—	—			—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	11	11			—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "

Fahrplan-Uebersicht.

Am 15. Mai c. treten auf den meisten Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die neuen Sommerfahrpläne in Kraft. Es sind uns dieselben von folgenden Bahnen zugegangen:

Bayerischen Staatsbahn, Berlin-Anhaltischen, Berlin-Görlitzer, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Breslau-Warschauer, Cottbus-Grossenhainer, Elsass-Lothringischen, Köln-Mindener, Lübeck-Büchener, Niederschlesisch-Märkischen, Oels-Gnesener, Rechte-Oder-Ufer, Rheinischen, Sächsischen, Schleswig-Holsteinischen, Württembergischen, Erzherzog Albrecht, Kaiser Franz-Josef, Kaiserin Elisabeth, Kronprinz Rudolf, Niederösterreichischen Staatsbahnen, Oesterreichischen Staatsbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn, Theissbahn, ausserdem auch von der Jura-Bern-Luzernbahn und der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8

Stationszeit.

Breslau — Oswi

Prs.-Z. 9. 1.-4. Cl.	Gm. Z. 17. 2.-4. Cl.	Sch.-Z. 1. 1.-3. Cl.	Prs.-Z. 15. 1.-4. Cl.	Gm. Z. 19. 2.-4. Cl.	Prs.-Z. 5. 1.-3. Cl.	Sch.-Z. 3. 1.-3. Cl.
—	5 20	6 38	—	—	12 15	4 0
—	5 43	—	—	—	12 31	—
—	6 4	—	—	—	12 45	—
—	6 29	7 7	—	—	12 58	4 29
—	6 56	7 22	—	—	1 15	4 44
—	7 36	7 26	—	—	1 21	4 47
—	7 58	—	—	—	1 34	—

ai 1879 an.

Stationszeit.

ittelwalde. | Mittelwalde — Breslau.

Gem. Z. 93. 1.—4. Cl.	Stationen.	Gem Z. 94. 1.—4. Cl.	Pers.-Z. 88. 1.—4. Cl.	Pers.-Z. 90. 1.—4. Cl.	Pers.-Z. 92. 1.—4. Cl.
7 25	Abg. ... Breslau .... Ank.	7 24	10 1	2 24	9 18
8 3	... Rothsürben ...	6 58	9 43	2 5	8 59
8 41	.... Wäldchen	6 27	9 28	1 48	8 42
9 12	.... Strehlen	6 3	9 14	1 32	8 27
9 31	... Steinkirche ...	5 40	9 2	1 19	8 13
9 50	... Heinrichau ...	5 21	8 51	1 8	8 2
10 4	... Münsterberg ...	5 5	8 42	12 58	7 52
Ank.	Ank. / Abg. ... Camenz ... Abg. / Ank.	—	8 20	12 35	7 28
—		—	8 9	12 20	7 16
—	..... Wartha	—	7 54	12 6	7 2
—	..... Glatz	—	7 37	11 49	6 45
—	... Rengersdorf ...	—	7 22	11 33	6 29

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	103	% a 300 fl. ö. W. i. S.
do.	4	F.	97½	% à1000,500 u. 100 fl.SW
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	—	%
do. do. von 1865	4½	B.	101,60	% à 100 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	101,60	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	79	% à do. u. do.
do. do. Priorit.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	102,75	
do. do. Lit. B	4	B.	96	% à 300–1500 M.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	58,70	% à do.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	26	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Märkisch-Posen	5	B.	—	% à 300 fl. do.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à do.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	98,10	% à 500 u. 100 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	97	% à 500 ℳ.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	98,40	%
do. III. Ser.	4	B.	97,75	% à 62½, 100 u. 500 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	102,25	%
Oberschlesische A.	4	B	—	%
do. B.	3½	B.	—	% à do.
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	97,75	%
do. E.*	3½	B.	88,60	%
do. F.* 3½	4½	B.	102,10	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. G.	4½	B.	102,10	%
do. H.*	4½	B.	102,70	%
do. von 1869	5	B.	102,25	%
do. von 1873	4	B.	—	%
do. von 1874	4½	B.	102,40	%
do. Brieg-Neisse	4½	B.	101,10	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103,50	% à 100—1000 Thlr.
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	85,25	%
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	101,50	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	101,50	% à 200 und 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	92,10	%
do. Litt. B.	5i.S.	W.	87	% à 100 und 50 Thlr.
do. Em. 1874	5 M.	W.	106,25	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	164,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do.* II. Emiss.	3	W.	159	% à do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	156,50	% à 600 ℳ.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	116	fl. ö.W.pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	102,90	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn	4½	B.	101,20	do. per do.
do. Litt. B.	5	B.	—	fl. ö.W.pr. do. à do.
do. Litt. C.	5	B.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	53,75	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	90	% à 500 und 100 Thlr.
do.*	5i.S.	W.	88	% à do.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	78,25	% à do.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	101	% à200Th.=300 fl.ö.W.i.S.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	102⅜	% à fl. ö.W.pr.100 fl. C.M.
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	36,25	% à do.
Prag-Dux	o. Z.	L.	28,50	% à 400 ℳ.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	26,75	% à
Rechte Oderufer	4½	B.	102,25	% à
Rheinische	4	B.	—	% 100 Th.=150 fl. ö.W.i.S.
do.*	3½	B.	—	% 100 Th.=150fl. ö.W i. S.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	102,50	% 100 Th.= do.
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	104,60	% à 500 und 100 Tblr.
do. von 1874 u. 77	5	B.	104,90	%
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	103,50	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	103,50	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	100,90	%
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	96,75	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	91	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	%
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	86,90	% à 200 Thlr.
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	86	% à do.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	93,60	% à do.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	87	% à 136 Thlr.
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	101,50	% à
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	68	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Theissbahn*	5i S.	B.	76,75	% à
Thüringische I. Emiss.	4	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% à1000,500,200 u.100 Th.
do. III. Emiss.	4	B.	96,90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. IV. Emiss.	4½	B.	102,25	% à 200 fl. ö. W.
do. V. Emiss.	4½	B.	102,25	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	75	%
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	71,50	%
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	66,50	% à 300—3000 ℳ.
do. Emiss. 1874	5i.S.	L.	83	% à100Th.=150 fl.ö.W.i.S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	62	% à do. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	62,30	% à do. do.
do.	5 ℳ.	W.	86,75	% à do. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	73	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	70,25	% à 300 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à 400 ℳ.
Warschau-Terespol*	5	B.	91,25	% à 300 fl. do.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	99,25	% à 200 fl. do.
do. III. Emiss.	5	B.	97,50	% à 200 fl. do.
do. IV. Emiss.	5	B.	91,90	% à1000u.100S.R.=107Th.
Werrabahn	4½	L.	94	% à 500 und 100 Thlr.
				% à do.
				% à do.
				% à 500, 200 u. 100 Thlr.
				% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K.Elisabethbahn *Linz-Budweis	5	5	5	5	5		5	W.	161,50	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W.i. S.
do.* Salzb.-Tirol III.Em.1873	5	5	5	5	5	—	5	W.	136,25	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	4½	4	4	4	5	W.	107	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W.i.S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5^2/_{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	128,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	3¾	2	1⅓	⅗	—	5	L.	43	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	130,25	fl. ö.W.pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	183¾	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	5½	5	5	4½	—	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,60	% à 500 Fs. 300=80Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	3	6	8	8	—	4	B.	130,50	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	82,30	% à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	108,25	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	—	5	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,30	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	0	3½	3¾	4½	5	5	B.	93,10	% à 200 "
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	6½	7	7	7	—	4	B.	114	% à 500 ℳ
Münster-Enschede Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	—	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	—	4	B.	98	% à 100 "
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	4½	5½	5½	5½	5½	4½	F.	115⅜	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	98,30	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	19,50	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	0	0	0	1½	2 2/15	3⅕	5	B.	71,90	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	2½	0	0	0	—	5	L.	21,50	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	13⅔	12	10½	9⅔	8½	8½	3½	B.	147,75	% à 100 "
do. Litt. B.	13⅔	12	10½	9⅔	8½	8½	3½	B.	132,50	% à 100 "
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	4¾	—	5	W.	123,50	fl. ö. W.pr.200 fl.ö.W. i. S.
do. Litt. B.	5	5	0	0	0	—	5	W.	61,25	do. pr. do. in S.
Oestr.Staatsb.* $5^2/_{10}$ (Oest.Franz.)	10	8	6½	5⅖	6	—	5	W.	264,50	fl. ö.W. pr.Stck.v.frcs.500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	1½	0	0	0	0	5	W.	68	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	51,25	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	3½	5	5	5	5	5	B.	95,25	% à 200 "
Ostrau-Friedland	—	¾	0	0	5	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4	4	4½	W.	94	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	90	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	13,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö.W. i. S
Rechte Oderufer	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	7	5	B.	122,50	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	7	5	B.	123,90	% à 200 "
Rheinische	9	8	8	7½	7	7	4	B.	177	% à 250 "
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	96,20	% à 250 "
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	10	% à 200 "
Rumänische	5	0	2½	1	2	—	5	B.	30,75	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	85,50	% à 150 "
Russische Bahnen*	5,53	5⅘	5,92	6,28	6,56	—	5	B.	125	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	2⅔	1⅓	0	0	0	5	B.	23	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	95,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,30	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	116,75	fl. ö.W.pr. 200 fl. ö. W i.S.
Thüringische	7¼	7½	8½	9¼	7½	8	4	B.	130,75	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	95,90	% à 100 "
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	104	% à 100 "
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	23,10	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	2	2⅗	3	4	3,9	4	5	B.	82,50	% à 100 "
Theissbahn* $5^2/_{10}$	8½	5	3	—	—	5	5	W.	193	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	4	3¾	3	3	3	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	—	—	—	5	W.	122,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W.i.S
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	—	—	—	5	W.	94	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr
Warschau-Wien	11	10	7½	6⅔	5	—	5	B.	195	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	4½	4½	2¼	4½	4½	4½	L.	45	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	—	5	2½	0	0	0	5	L.	20,52	% à 200 "
Werrabahn	1	0	1	⅔	1⅓	—	4	B.	32,75	% à 100 "
Schweizer Centralbahn	9	8	5	4½	—	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	3	—	—	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Schweizer Westbahn	1⅗	0	0	⅗	0	0	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Französische Orléans	—	11⅕	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Nordbahn	16¾	12	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 400 " "
do. Ostbahn	6⅗	6⅗	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Südbahn	8	—	8			—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Westbahn	—	—	—			—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	11	11			—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "

Fahrplan-Uebersicht.

Am 15. Mai c. treten auf den meisten Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die neuen Sommerfahrpläne in Kraft. Es sind uns dieselben von folgenden Bahnen zugegangen:

Bayerischen Staatsbahn, Berlin-Anhaltischen, Berlin-Görlitzer, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Breslau-Warschauer, Cottbus-Grossenhainer, Elsass-Lothringischen, Köln-Mindener, Lübeck-Büchener, Niederschlesisch-Märkischen, Oels-Gnesener, Rechte-Oder-Ufer, Rheinischen, Sächsischen, Schleswig-Holsteinischen, Württembergischen, Erzherzog Albrecht, Kaiser Franz-Josef, Kaiserin Elisabeth, Kronprinz Rudolf, Niederösterreichischen Staatsbahnen, Oesterreichischen Staatsbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn, Theissbahn, ausserdem auch von der Jura-Bern-Luzernbahn und der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

Fahrplan der Oberschlesischen Eisenbahn vom 15. Mai 1879 an.

Breslau — Oswiecim. | Oswiecim — Breslau.

Prs.-Z. 9. 1.-4. Cl.	Gm. Z. 17. 2.-4. Cl.	Sch.-Z. 1. 1.-3. Cl.	Prs.-Z. 15. 1.-4. Cl.	Gm. Z. 19. 2.-4. Cl.	Prs.-Z. 5. 1.-3. Cl.	Sch.-Z. 3. 1.-3. Cl.	Prs.-Z. 13. 1.-4. Cl.	Prs.-Z. 7. 1.-4. Cl.	Stationen.	Sch.-Z. 4. 1.-3. Cl.	Prs.-Z. 8. 1.-4. Cl.	Gm. Z. 18. 2.-4. Cl.	Prs.-Z. 6. 1.-3. Cl.	Prs.-Z. 16. 1.-4. Cl.	Gm. Z. 20. 2.-4. Cl.	Prs.-Z. 12. 1.-4. Cl.	Sch.-Z. 2. 1.-3. Cl.	Prs.-Z. 10. 1.-4. Cl.
—	5 20	6 38	—	—	12 15	4 0	5 45	9 5	Abg. Breslau Ank.	10 0	8 32	5 47	2 24	—	—	9 14	10 10	—
—	5 33	—	—	—	12 31	—	6 1	9 20	Kattern	—	8 18	5 26	2 10	—	—	*9 0	—	—
—	6 4	—	—	—	12 45	—	6 16	9 34	Leisewitz	—	8 6	5 7	1 59	—	—	*8 48	—	—
—	6 29	7 7	—	—	12 58	4 29	6 30	9 47	Ohlau	9 32	7 55	4 50	1 49	—	—	8 38	9 41	—
—	6 56	7 22	—	—	1 15	4 44	6 43	10 5	Ank. Brieg Abg.	9 16	7 34	4 10	1 29	—	—	8 17	9 27	—
—	7 36	7 26	—	—	1 21	4 47	6 56	10 10	Abg. Brieg Ank.	9 11	7 29	3 45	1 25	—	—	8 12	9 18	—
—	7 58	—	—	—	1 34	—	7 11	10 24	Lossen	—	7 18	3 28	1 15	—	—	*8 3	—	—
—	8 15	7 44	—	—	1 45	5 4	7 23	10 38	Löwen	8 56	7 9	3 14	1 6	—	—	7 55	9 2	—
—	8 45	—	—	—	2 1	—	7 41	10 54	Dambrau	—	6 53	2 43	12 51	—	—	7 38	—	—
—	9 8	8 0	—	—	2 16	5 29	7 57	11 10	Ank. Oppeln Abg.	8 31	6 36	2 15	12 35	—	—	7 21	8 34	—
—	9 23	8 12	—	—	2 21	5 32	8 5	—	Abg. Oppeln Ank.	8 27	—	2 1	12 30	—	—	7 16	8 30	—
—	10 10	8 34	—	—	2 47	5 53	8 32	—	Gogolin	8 7	—	1 26	12 9	—	—	6 53	8 9	—
—	10 35	8 46	—	—	3 2	—	8 48	—	Leschnitz	7 55	—	12 56	11 52	—	—	6 37	7 54	—
—	10 52	8 57	—	—	3 14	6 13	9 1	—	Ank. Kosel-Kandrzin Abg.	7 42	—	12 32	11 30	—	—	6 23	7 41	—
		Prs.-Z. 1.-4. Cl.				Prs.-Z. 1.-4. Cl.				1.-4. Cl. Prs.-Z.								
—	11 15	9 9	—	—	3 24	6 27	9 11	—	Abg. Kosel-Kandrzin Ank.	7 29	—	10 54	11 33	3 4	—	6 14	—	—
—	11 34	9 23	—	—	3 38	6 41	9 26	—	Slawentzütz	7 19	—	10 39	11 24	2 54	—	6 4	—	—
—	11 56	9 36	—	—	3 51	6 52	9 39	—	Rudzinitz	7 9	—	10 25	11 14	2 44	—	5 54	—	—
—	12 32	9 58	—	—	4 13	7 14	10 1	—	Laband	6 47	—	9 46	10 54	2 22	—	5 32	—	—
—	12 46	10 6	—	—	4 21	7 22	10 9	—	Ank. Gleiwitz Abg.	6 38	—	9 33	10 45	2 13	—	5 23	—	—
5 12	1 5	10 11	7 54	—	4 27	7 27	—	—	Abg. Gleiwitz Ank.	6 33	—	9 20	10 41	2 8	—	5 18	—	10 6
5 28	1 40	10 27	8 9	—	4 43	7 42	—	—	Zabrze	6 23	—	9 5	10 32	1 58	—	5 8	—	9 56
5 38	1 59	10 36	8 16	—	4 53	7 51	—	—	Ruda	6 13	—	8 44	10 23	1 48	—	4 58	—	9 47
5 44	2 8	10 42	8 24	—	4 59	7 57	—	—	Ank. Morgenroth Abg.	6 7	—	8 33	10 17	1 41	—	4 52	—	9 40
5 46	2 18	10 47	8 30	—	5 4	8 1	—	—	Abg. Morgenroth Ank.	6 3	—	8 20	10 14	1 37	—	4 49	—	9 38
5 55	2 27	10 53	8 36	—	5 10	8 7	—	—	Ank. Schwientochlw. Abg.	5 56	—	8 9	10 7	1 30	—	4 42	—	9 29
5 57	2 41	10 57	8 42	—	5 15	8 9	—	—	Abg. Schwientochlw. Ank.	5 53	—	7 59	10 4	1 26	—	4 40	—	9 26
6 8	2 56	11 8	8 53	—	5 26	8 20	—	—	Ank. Kattowitz Abg.	5 44	—	7 45	9 56	1 17	—	4 31	—	9 17
6 11	3 18	11 15	9 5	—	5 32	8 24	—	—	Abg. Kattowitz Ank.	5 39	—	7 35	9 51	1 7	—	4 25	—	9 12
6 20	3 30	11 24	9 15	—	5 41	8 33	—	—	Schoppinitz	5 31	—	7 24	9 44	12 59	—	4 17	—	9 4
6 27	3 40	11 31	9 22	—	5 48	8 40	—	—	Ank. Myslowitz Abg.	5 23	—	7 13	9 37	12 50	—	4 8	—	8 56
					1.-4. Cl.								1.-4. Cl.					
6 33	—	—	—	11 38	5 56	—	—	—	Abg. Myslowitz Ank.	—	—	—	9 34	—	3 58	—	—	8 52
6 43	—	—	—	11 50	6 5	—	—	—	Brzezinka	—	—	—	9 27	—	3 46	—	—	8 45
6 54	—	—	—	12 5	6 17	—	—	—	Imielin	—	—	—	9 17	—	3 33	—	—	8 34
7 7	—	—	—	12 23	6 30	—	—	—	Neuberun	—	—	—	9 7	—	3 17	—	—	8 23
7 14	—	—	—	12 33	6 37	—	—	—	Ank. Oswiecim Abg.	—	—	—	9 0	—	3 4	—	—	8 14

Breslau — Mittelwalde. | Mittelwalde — Breslau.

Pers.-Z. 87. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 89. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 91. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 93. 1.-4. Cl.	Stationen.	Gem. Z. 94. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 88. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 90. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 92. 1.-4. Cl.
6 40	10 30	5 23	7 25	Abg. Breslau Ank.	7 24	10 1	2 24	9 18
6 59	10 51	5 45	8 3	Rothsürben	6 58	9 43	2 5	8 59
7 14	11 8	6 1	8 47	Wäldchen	6 27	9 28	1 46	8 42
7 30	11 26	6 19	9 12	Strehlen	6 3	9 14	1 32	8 27
7 40	11 37	6 31	9 31	Steinkirche	5 40	9 2	1 19	8 13
7 52	11 49	6 44	9 50	Heinrichau	5 21	8 51	1 8	8 1
8 3	12 4	6 57	10 4	Münsterberg	5 5	8 42	12 58	7 52
8 20	12 22	7 18	Ank.	Ank. Camenz Abg.	—	8 20	12 35	7 28
9 0	12 37	7 31	—	Abg. Camenz Ank.	—	8 9	12 20	7 16
9 15	12 53	7 48	—	Wartha	—	7 54	12 6	7 2
9 32	1 12	8 9	—	Glatz	—	7 37	11 49	6 46
9 44	1 25	8 23	—	Rengersdorf	—	7 22	11 33	6 29
10 0	1 43	8 43	—	Habelschwerdt	—	7 7	11 18	6 14
10 13	1 57	8 59	—	Ebersdorf	—	6 53	11 4	6 1
10 26	2 10	9 13	—	Ank. Mittelwalde Abg.	—	6 41	10 52	5 49

Kosel-Kandrzin — Frankenstein. | Frankenstein — Kosel-Kandrzin.

Pers.-Z. 107. 1.-4. Cl.	Gm. u. Prs.-Z. 99. 1.-4. Cl.	Prs.-Z. 101. 1.-4. Cl.	Prs.-Z. 103. 1.-4. Cl.	Prs.-Z. 105. 1.-4. Cl.	Stationen.	Prs.-Z. 106. 1.-4. Cl.	Prs.-Z. 108. 1.-4. Cl.	Prs.-Z. 100. 1.-4. Cl.	Prs.-Z. 102. 1.-4. Cl.	Prs.-u. Gm. Z. 104. 1.-4. Cl.
—	—	9 0	3 37	7 43	Abg. Kosel-Kandrzin Ank.	7 4	—	12 22	5 15	—
—	—	9 18	3 52	7 53	Kosel Stadt	6 55	—	12 14	5 6	—
—	—	9 31	4 10	8 7	Twardawa	6 36	—	12 0	4 47	—
—	—	9 45	4 31	8 23	Ober-Glogau	6 22	—	11 47	4 33	—
—	—	9 58	4 47	8 37	Ank. Rasselwitz Abg.	6 5	—	11 33	4 17	—
—	4 51	10 2	4 54	8 42	Abg. Rasselwitz Ank.	6 0	—	11 28	4 7	10 38
—	5 38	10 19	5 17	9 3	Neustadt	5 40	—	11 9	3 47	10 12
—	6 0	10 30	5 30	9 16	Schnellewalde	5 25	—	10 56	3 31	9 50
—	6 22	10 41	5 43	9 29	Ank. Deutsch-Wette Abg.	5 9	—	10 49	3 15	9 29
—	6 32	10 46	5 46	9 34	Abg. Deutsch-Wette Ank.	5 4	—	10 36	3 6	9 16
—	7 0	11 3	6 5	9 51	Ank. Neisse Abg.	4 45	—	10 17	2 45	8 48
—	7 8	11 21	6 16	—	Abg. Neisse Ank.	—	—	10 4	1 40	8 35
—	7 24	11 37	6 31	—	Giessmannsdorf	—	—	9 52	1 29	8 21
—	7 37	11 50	6 44	—	Ottmachau	—	—	9 37	1 15	8 9
—	7 53	12 6	7 0	—	Patschkau	—	—	9 20	12 57	7 50
—	8 8	12 21	7 15	—	Ank. Camenz Abg.	—	—	9 2	12 39	7 32
9 18	8 28	12 37	7 30	—	Abg. Camenz Ank.	—	7 57	8 52	12 22	7 17
9 30	8 40	12 49	7 43	—	Ank. Frankenstein Abg.	—	7 45	8 40	12 10	7 3

Brieg — Neisse. | Neisse — Brieg.

Personen-Z. 114. 1.-4. Cl.	Personen-Z. 116. 1.-4. Cl.	Personen-Z. 118. 1.-4. Cl.	Stationen.	Personen-Z. 113. 1.-4. Cl.	Personen-Z. 115. 1.-4. Cl.	Personen-Z. 117. 1.-4. Cl.
7 50	1 32	10 16	Abg. Brieg Ank.	7 22	1 0	8 6
*8 0	*1 42	*10 26	Alzenau	*7 11	*12 49	*7 56
8 6	1 47	10 32	Böhmischdorf	7 7	12 45	7 52
8 22	2 1	10 48	Grottkau	6 54	12 32	7 39
8 31	*2 8	*10 55	Alt-Grottkau	*6 42	*12 20	7 27
8 38	2 14	11 1	Falkenau	6 37	12 15	7 20
8 51	2 27	11 15	Bösdorf	6 25	12 3	7 8
9 4	2 40	11 28	Ank. Neisse Abg.	6 10	11 48	6 54

Kosel-Kandrzin — Oderberg. | Oderberg — Kosel-Kandrzin.

Gem. Z. 141. 1.-4. Cl.	Schn.-Z. 135. 1.-3. Cl.	Pers.-Z. 139. 1.-4. Cl.	Schn.-Z. 137. 1.-3. Cl.	Gem. Z. 145. 2.-4. Cl.	Stationen.	Schn.-Z. 138. 1.-3. Cl.	Pers.-Z. 142. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 140. 1.-4. Cl.	Schn.-Z. 136. 1.-3. Cl.	
7 39	9 5	3 31	6 22	9 19	Abg. Kosel-Kandrzin Ank.	7 34	11 21	3 9	7 35	—
7 53	—	3 42	—	9 33	Birawa	7 25	11 11	2 55	7 26	—
8 19	9 29	3 59	6 41	9 59	Hammer	7 10	10 54	2 31	7 12	—
8 29	9 36	4 6	6 47	10 9	Ank. Nendza Abg.	7 1	10 44	2 12	7 3	—
8 35	9 39	4 11	6 49	10 19	Abg. Nendza Ank.	6 57	10 39	2 2	7 1	—
8 52	9 51	4 23	6 59	10 40	Ank. Ratibor Abg.	6 44	10 26	1 44	6 50	—
9 0	9 57	4 27	7 2	—	Abg. Ratibor Ank.	6 37	10 21	1 26	6 46	—
9 19	—	4 41	—	—	Tworkau	6 25	10 8	1 0	6 35	—
9 30	10 15	4 49	7 17	—	Kreuzenort	6 18	10 0	12 57	6 28	—
9 49	10 26	5 3	7 27	—	Annaberg	6 8	9 47	12 37	6 18	—
10 0	10 32	5 11	7 33	—	Ank. Oderberg Abg.	5 56	9 37	12 19	6 9	—

Ratibor — Kattowitz. | Kattowitz — Ratibor.

Gem. Z. 159. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 151. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 157. 2.-3. Cl.	Gem. Z. 161. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 153. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 155. 2.-4. Cl.	Stationen.	Gem. Z. 156. 2.-4. Cl.	Gem. Z. 152. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 160. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 158. 2.-3. Cl.	Gem. Z. 154. 1.-4. Cl.	Gem.-Z. 162. 1.-4. Cl.
—	6 26	9 54	—	4 11	7 7	Abg. Ratibor Ank.	7 24	9 29	—	2 2	6 27	—
—	6 40	10 17	—	4 29	7 28	Ank. Nendza Abg.	7 3	9 11	—	1 39	6 9	—
—	7 6	10 31	—	4 44	7 38	Abg. Nendza Ank.	6 51	8 51	—	1 22	6 3	—
—	*7 22	—	—	*5 2	*8 6	Summin	*6 32	*8 37	—	—	*5 49	—
—	7 41	11 26	—	5 26	8 34	Czernitz	6 15	8 22	—	12 44	5 34	—
—	—	—	—	—	8 51	Hoymgrube	5 54	—	—	—	—	—
—	8 0	11 52	—	5 55	9 20	Rybnik	5 14	7 57	—	12 7	5 3	—
—	8 29	Ank.	—	6 30	Ank.	Czerwionka	—	7 28	—	—	4 27	—
—	8 42	—	—	6 44	—	Friedrichsgrube	—	7 17	—	—	4 15	—
—	8 52	—	—	6 57	—	Orzesche	—	7 9	—	—	4 5	—
—	9 1	—	—	7 9	—	Bradegrube	—	6 59	Ank.	—	3 55	Ank.
4 55	9 15	—	1 58	7 32	—	Nicolai	—	6 45	12 21	—	3 37	10 1
5 15	9 32	—	2 18	7 52	—	Idaweiche	—	6 26	12 3	—	3 16	9 43
5 27	9 41	—	2 30	8 4	—	Ank. Kattowitz Abg.	—	6 14	11 48	—	3 1	9 28

Jägerndorf — Ratibor. | Ratibor — Jägerndorf.

Personen-Z. 165. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 169. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 167. 1.-4. Cl.	Stationen.	Gemischt. Z. 170. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 168. 1.-4. Cl.	Personen-Z. 166. 1.-4. Cl.
8 9	2 55	9 23	Abg. Jägerndorf Ank.	7 18	12 54	8 44
8 32	3 28	9 36	Ank. Leobschütz Abg.	6 48	12 20	8 22
8 37	4 40	4 30	Abg. Leobschütz Ank.	6 37	11 52	8 17
8 49	4 55	4 43	Wernersdorf	6 23	11 38	8 7
9 2	5 11	5 2	Bauerwitz	6 4	11 19	7 54
9 14	5 27	5 18	Stolzmütz	5 47	11 1	7 41
9 24	5 40	5 33	Peterwitz	5 38	10 49	7 33
9 33	5 51	5 45	Woinowitz	5 23	10 37	7 24
9 44	6 7	6 1	Ank. Ratibor Abg.	5 2	10 17	7 10

Gleiwitz — Beuthen — Schwientochlow. | Schwientochlow. — Beuthen — Gleiwitz.

Gem. Z. 185. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 187. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 189. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 191. 1.-4. Cl.	Stationen.	Gem. Z. 186. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 188. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 190. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 192. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 194. 1.-4. Cl.
—	6 44	10 55	5 56	Abg. Gleiwitz Ank.	6 17	10 31	5 5	—	—
—	7 7	11 18	6 19	Ludwigsglück	6 1	10 15	4 49	—	—
—	7 22	11 38	6 34	Borsigwerk	5 49	9 59	4 35	—	—
—	7 32	11 48	6 44	Bobrek	5 36	9 46	4 23	—	—
—	7 40	11 56	6 52	Ank. Beuthen Abg.	5 24	9 35	4 12	—	—
5 9	9 20	4 6	7 19	Abg. Beuthen Ank.	—	8 48	2 10	6 13	10 14
5 32	9 47	4 26	7 46	Königshütte	—	8 29	1 54	5 54	9 55
5 43	9 58	4 35	7 57	Ank. Schwientochlowitz Abg.	—	8 14	1 37	5 32	9 37

Morgenroth — Tarnowitz. | Tarnowitz — Morgenroth.

Gem. Z. 198. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 200. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 202. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 206. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 204. 1.-4. Cl.	Stationen.	Gem. Z. 197. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 199. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 201. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 203. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 205. 1.-4. Cl.
8 31	10 48	5 22	8 6	9 52	Abg. Morgenroth Ank.	7 56	10 4	1 28	4 44	9 22
8 53	11 10	5 43	8 27	10 13	Ank. Beuthen Abg.	7 32	9 40	1 5	4 20	8 58
9 9	11 15	5 53	—	10 24	Abg. Beuthen Ank.	7 22	9 6	1 0	4 5	—
9 24	11 30	6 8	—	10 42	Karf	7 13	8 57	12 52	3 56	—
9 55	11 58	6 39	—	11 13	Ank. Tarnowitz Abg.	6 37	8 21	12 22	3 20	—

Rasselwitz — Leobschütz | Leobschütz — Rasselwitz.

Gemischt. Z. 176. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 178. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 180. 1.-4. Cl.	Stationen.	Gemischt. Z. 175. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 177. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 179. 1.-4. Cl.
6 6	11 32	4 58	Abg. Rasselwitz Ank.	5 37	9 55	4 12
*6 21	*11 46	*5 16	Steubendorf	*5 24	*9 41	*3 50
6 43	12 9	5 42	Ank. Leobschütz Abg.	5 0	9 18	3 35

Deutsch-Wette — Ziegenhals. | Ziegenhals — Deutsch-Wette.

Gem. Z. 124. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 126. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 128. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 130. 1.-4. Cl.	Stationen.	Gem. Z. 123. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 125. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 127. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 129. 1.-4. Cl.
5 8	10 48	8 13	9 44	Abg. Deutsch-Wette Ank.	4 44	10 16	2 30	5 41
5 26	11 6	8 27	10 2	Ank. Ziegenhals Abg.	4 30	10 2	2 16	5 27

Breslau — Stargard. | Stargard — Breslau.

Gm. Z. 38. 2.-4. Cl.	Pers. Z. 34. 1.-4. Cl.	Pers. Z. 32. 1.-4. Cl.	Pers. Z. 28. 1.-3. Cl.	Gm. Z. 40. 2.-4. Cl.	Gm. Z. 36. 2.-4. Cl.	Pers. Z. 30. 1.-4. Cl.	Stationen.	Gm. Z. 35. 2.-4. Cl.	Gm. Z. 39. 2.-4. Cl.	Pers. Z. 27. 1.-3. Cl.	Pers. Z. 31. 1.-4. Cl.	Gm. Z. 37. 2.-4. Cl.	Pers. Z. 33. 1.-4. Cl.	Pers. Z. 29. 1.-4. Cl.
—	—	6 33	1 15	—	—	7 15	Abg. Breslau Ank.	—	—	2 34	8 12	—	—	8 50
—	—	*6 46	*1 27	—	—	*7 27	Oswitz	—	—	*2 20	*7 58	—	—	*8 35
—	—	6 54	1 36	—	—	7 37	Schebitz	—	—	2 12	7 50	—	—	8 28
—	—	7 11	1 54	—	—	7 58	Obernigk	—	—	1 58	7 38	—	—	8 15
—	—	7 25	2 11	—	—	8 13	Gellendorf	—	—	1 38	7 17	—	—	7 57
—	—	7 40	2 26	—	—	8 28	Trachenberg	—	—	1 23	7 2	—	—	7 42
—	—	8 2	2 50	—	—	8 52	Rawitsch	—	—	1 1	6 41	—	—	7 10
—	—	8 18	3 7	—	—	9 13	Bojanowo	—	—	12 41	6 20	—	—	6 56
—	—	8 32	3 21	—	—	9 24	Reisen	—	—	12 25	6 3	—	—	6 38
—	—	8 46	3 34	—	—	9 37	Ank. Poln.-Lissa Abg.	—	—	12 11	5 49	—	—	6 23
—	6 41	8 55	3 45	—	—	9 49	Abg. Poln.-Lissa Ank.	—	—	12 5	5 39	—	9 33	6 11
—	*6 51	9 5	3 56	—	—	9 59	Leipe	—	—	11 54	5 29	—	9 23	*6 3
—	7 3	9 16	4 8	—	—	10 10	Alt-Boyen	—	—	11 41	5 17	—	9 11	5 53
—	7 20	9 33	4 26	—	—	10 26	Kosten	—	—	11 20	5 1	—	8 56	5 40
—	7 36	9 50	4 43	—	—	10 42	Czempin	—	—	11 11	4 46	—	8 41	5 27
—	7 54	10 7	5 0	—	—	10 59	Moschin	—	—	10 53	4 27	—	8 23	5 12
—	*8 8	*10 21	*5 14	—	—		Zabikowo	—	—	*10 38	*4 12	—	*8 8	—
—	8 17	10 30	5 23	—	—	11 22	Ank. Posen Abg.	—	—	10 30	4 4	—	8 0	4 52
5 40	—	11 2	—	—	6 2	11 34	Abg. Posen Ank.	8 12	—	—	3 39	9 9	—	4 42
6 15	—	11 24	—	—	6 51	11 56	Rokietnice	7 41	—	—	3 16	8 27	—	4 23
6 56	—	11 46	—	—	7 35	12 18	Samter	7 6	—	—	2 55	7 45	—	4 5
7 36	—	12 9	—	—	8 29	12 41	Wronke	6 23	—	—	2 28	6 51	—	3 43
8 13	—	12 31	—	—	9 16	1 3	Miala	5 39	—	—	2 2	5 40	—	—
*8 25	—	*12 40	—	—	*9 33	*1 12	Dratzig	*5 21	—	—	*1 52	*5 22	—	—
8 36	—	12 48	—	—	9 47	1 20	Ank. Kreuz Abg.	5 9	—	—	1 42	5 4	—	3 8
—	—	1 54	—	5 7	—	4 56	Abg. Kreuz Ank.	—	10 23	—	12 51	—	—	11 3
—	—	2 22	—	5 54	—	5 22	Woldenberg	—	9 40	—	12 26	—	—	10 36
—	—	2 33	—	6 13	—	5 33	Marienwalde	—	9 18	—	12 12	—	—	10 21
—	—	2 44	—	6 33	—	5 43	Augustwalde	—	9 4	—	12 3	—	—	10 12
—	—	3 11	—	7 14	—	6 7	Arnswalde	—	8 28	—	11 41	—	—	9 47
—	—	3 29	—	7 47	—	6 24	Dölitz	—	7 52	—	11 21	—	—	9 24
—	—	*3 39	—	*8 1	—	*6 34	Collin	—	*7 34	—	*11 10	—	—	*9 12
—	—	3 52	—	8 22	—	6 47	Ank. Stargard Abg.	—	7 14	—	10 55	—	—	8 57

Posen — Bromberg. | Bromberg — Posen.

Pers.-Z. 48. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 50. 1.-4. Cl.	Ps.-u. Gm. Z. 46. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 52. 2.-4. Cl.	Stationen.	Gem. Z. 51. 2.-4. Cl.	Gm. u. Ps.-Z. 45. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 49. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 47. 1.-4. Cl.
5 8	11 40	6 1	7 4	Abg. Posen Ank.	8 7	10 15	3 34	9 56
5 20	12 10	*6 16	7 17	Kobelnitz	7 35	*10 0	3 10	9 38
5 52	12 41	6 38	8 30	Pudewitz	6 53	9 45	2 43	9 17
6 7	1 3	*6 47	8 59	Weissenburg	6 13	*9 31	2 21	9 1
6 25	1 27	7 3	9 27	Ank. Gnesen Abg.	5 41	9 17	1 56	8 43
6 30	1 42	7 11	—	Abg. Gnesen Ank.	—	9 11	1 42	8 35
6 54	2 17	7 32	—	Tremessen	—	8 53	1 14	8 15
7 15	2 48	7 50	—	Mogilno	—	8 34	12 40	7 53
7 38	3 21	8 10	—	Amsee	—	8 14	12 7	7 29
7 53	3 43	8 23	—	Ank. Inowrazlaw Abg.	—	8 0	11 42	7 11
8 1	3 58	8 35	—	Abg. Inowrazlaw Ank.	—	7 43	11 26	7 1
8 18	4 25	9 0	—	Güldenhof	—	7 19	11 2	6 43
8 38	4 56	9 29	—	Hopfengarten	—	6 46	10 29	6 17
8 57	5 24	9 56	—	Ank. Bromberg Abg.	—	6 15	9 59	5 53

Inowrazlaw — Thorn. | Thorn — Inowrazlaw.

Gemischt. Z. 60. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 62. 1.-4. Cl.	Personen-Z. 58. 1.-4. Cl.	Stationen.	Personen-Z. 57. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 61. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 59. 1.-4. Cl.
8 10	3 53	8 30	Abg. Inowrazlaw Ank.	7 55	11 33	7 0
8 52	4 20	8 48	Argenau	7 41	11 5	6 52
9 30	5 4	9 11	Ank. Thorn Abg.	7 19	10 14	5 41

Lissa — Hansdorf. | Hansdorf — Lissa.

Pers.-Z. 70. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 72. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 74. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 76. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 68. 1.-4. Cl.	Stationen.	Pers.-Z. 67. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 73. 1.-4. Cl.	Gem. Z. 75. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 71. 1.-4. Cl.	Pers.-Z. 69. 1.-4. Cl.
6 21	9 23	12 53	3 43	9 53	Abg. Poln.-Lissa Ank.	6 12	2 53	8 45	5 30	9 44
—	*9 32	*1 6	*3 57	*10 7	Lasswitz	*6 3	*2 45	*8 31	*5 21	—
6 42	9 40	1 32	4 26	10 19	Fraustadt	5 48	2 18	8 10	5 6	9 22
6 55	10 3	1 54	4 50	10 33	Driebitz	5 33	1 57	7 51	4 52	9 9
7 13	10 22	2 22	5 23	10 53	Ank. Glogau Abg.	5 16	1 22	7 19	4 28	8 47
7 18	10 38	2 50	—	11 7	Abg. Glogau Ank.	5 1	8 3	—	4 23	8 42
7 37	10 58	3 30	—	11 27	Klopschen	4 42	7 36	—	4 4	8 24
7 44	11 5	3 56	—	11 34	Quaritz	4 33	7 21	—	3 57	8 17
7 58	11 21	4 22	—	11 50	Waltersdorf	4 18	6 55	—	3 40	8 1
8 14	11 39	4 54	—	12 5	Sprottau	4 1	6 23	—	3 23	7 46
8 24	11 51	5 12	—	—	Buchwald	—	5 51	—	3 06	7 33
8 35	12 2	5 29	—	12 28	Ank. Sagan Abg.	3 38	5 31	—	2 55	7 20
8 38	12 7	5 41	—	12 33	Abg. Sagan Ank.	3 32	5 21	—	1 52	7 10
8 50	12 21	6 2	—	12 47	Ank. Hansdorf Abg.	3 17	5 9	—	1 37	6 55

Sagan — Sorau. | Sorau — Sagan.

Gemischt. Z. 80. 1.-4. Cl.	Personen-Z. 82. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 84. 1.-4. Cl.	Stationen.	Gemischt. Z. 79. 1.-4. Cl.	Personen-Z. 81. 1.-4. Cl.	Personen-Z. 83. 1.-3. Cl.
10 8	1 20	5 45	Abg. Sagan Ank.	12 48	2 47	7 16
10 40	1 38	6 23	Ank. Sorau Abg.	12 19	2 21	7 0

Oppeln — Peiskretscham. | Peiskretscham — Oppeln.

	Gemischt. Z. 221. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 223. 1.-4. Cl.	Stationen.	Gemischt. Z. 222. 1.-4. Cl.	Gemischt. Z. 224. 1.-4. Cl.	
	8 45	8 35	Abg. Oppeln Ank.	7 58	6 51	
	8 59	8 48	Groschowitz	7 48	6 41	
	9 28	9 16	Tarnau	7 23	6 16	
	9 44	9 31	Gr. Stein	7 11	6 2	
	10 29	10 13	Gr. Strehlitz	6 40	5 30	
	10 55	10 38	Blottnitz	6 14	5 1	
	11 20	11 3	Ank. Tost Abg.	5 47	4 33	

Kattowitz — Sosnowice. | Sosnowice — Kattowitz.

Gemischt. Z. 209. 1.-3. Cl.	Personen-Z. 211. 1.-3. Cl.	Gemischt. Z. 213. 1.-3. Cl.	Stationen.	Gemischt. Z. 210. 1.-3. Cl.	Gemischt. Z. 212. 1.-3. Cl.	Gemischt. Z. 214. 1.-3. Cl.
6 47	11 41	8 33	Abg. Kattowitz Ank.	8 40	3 53	10 23
*6 56	*11 48	*8 42	Schoppinitz	*8 31	*3 44	—
7 3	11 52	8 49	Ank. Sosnowice Abg.	8 23	3 36	10 11

Die Rückfahrtszeiten (rechts von den Stationsnamen) sind von unten nach oben zu lesen. Ein * bedeutet, dass die Züge an den betreffenden Stationen nur dann halten, wenn Personen aufzunehmen oder abzusetzen sind. Die Zeiten von 6 Uhr Abends bis 5 59 Uhr früh sind durch Unterstreichung der Minutenzahlen bezeichnet.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Druck von W. G. Korn in Breslau.

No. 37. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 16. Mai 1879.

Dieser Nummer liegt der Sommer-Fahrplan der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Berlin-Anhaltischen und Oberlausitzer Eisenbahn und den durch die Post und den Buchhandel bezogenen Exemplaren derselbe der Rheinischen Eisenbahn bei.

Zur Frage des einheitlichen Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs.*)

Von dem Verfasser des in den Nummern 20, 21 und 26 dieses Blattes abgedruckten Aufsatzes „Der Tarif der kürzesten Route“ ist die im Springer'schen Verlage erschienene Schrift „Der einheitliche Deutsche Eisenbahn-Gütertarif“ kürzlich (vergl. Nummer 29 und 30 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen) zum Gegenstande einer Kritik gemacht worden.

Indem wir uns zu den Ansichten der Springer'schen Broschüre bekennen, können wir zunächst nicht umhin unsere Befriedigung darüber zu constatiren, dass in den Endzielen beider Abhandlungen, sowohl der Aufsätze in den Nummern 20 und 21 dieser Zeitung als auch der Springer'schen Broschüre, volle Uebereinstimmung vorhanden ist, da beide Darstellungen in der Beantwortung der Frage: ob ein den Forderungen des Reichskanzlers entsprechender einheitlicher Deutscher Eisenbahn-Gütertarif dem derzeitigen Entwickelungszustande des Eisenbahn-Tarifwesens angepasst werden kann, zu einem bejahenden Ergebnisse gelangen.

Auch darüber ist Uebereinstimmung vorhanden, dass die Lösung der Tariffrage nach einer Richtung hin zu suchen ist, welche die directe Expedition der Güter von jeder Eisenbahnstation nach jeder anderen Deutschen Station ohne Bildung von Tarifverbänden und ohne Verabredung und Veröffentlichung von Verbandstarifen möglich macht, dass es daher auf halbem Wege stehen bleiben heissen würde, wenn man, wie es die Verhandlungen der Eisenbahnconferenz vom 7./11. März versuchen, eine Organisation schaffen will, welche für den Verkehr zwischen Stationen verschiedener Verwaltungen den Fortbestand der Verbände zur Voraussetzung hat.

Endlich gehen auch über den Begriff der „Möglichkeit eines Einheitstarifes“ die Ansichten nicht auseinander, indem beide Abhandlungen davon ausgehen, dass es sich nicht allein um die formelle Gleichheit, sondern vorzugsweise darum handele, durch den Tarif und die mit demselben im Zusammenhang stehenden Organisationen die jetzigen Nettoerträgnisse der Bahnen aus dem Güterverkehre im Grossen und Ganzen unangetastet zu lassen: dass demnach die Interessen an der formellen Gleichheit mit denjenigen an den verschiedenen Eigenthumsverhältnissen der Bahnen zu verbinden seien.

Wenn bei dieser Verständigung über die Endziele über die Mittel und Wege noch abweichende Auffassungen vorliegen, zu deren Klärung der Weg sachlicher Erörterung und ruhiger Abwägung des Für und Wider der allein fruchtbringende ist, so bleibt es um so mehr zu bedauern, dass die Kritik des Herrn R.-Correspondenten so wenig auf den sachlichen Kern der in der Broschüre niedergelegten Ausführungen einzudringen sich bemüht hat, ja dass über wesentliche Bestandtheile derselben offenbare Missverständnisse obwalten. Der Herr Referent macht sich die Sache leichter, als die Wichtigkeit des Gegenstandes es wohl verlangen dürfte; er greift einzelne Sätze aus dem Zusammenhange der Broschüre heraus, legt ihnen zum Theil nicht die richtigen Interpretationen unter, wie solche sich im Zusammenhange ergeben, und giebt seiner Kritik eine Richtung, welcher weniger die Absicht einer klärenden Erörterung, sondern das Bestreben auf jeden Fall zu widerlegen, zu Grunde zu liegen scheint. Aus dem Umstande, dass die Broschüre das Ergebniss der Verhandlungen vom 7./11. März nicht berührt, würde der Herr Referent gewiss unterlassen haben, einen Vorwurf herzuleiten, wenn er die Zeit des Erscheinens der Broschüre und des Bekanntwerdens der bezüglichen Protocolle — dieselben sind bekanntlich dem Bundesrathe erst nach dem 20. März zugegangen — aufmerksamer verfolgt und dabei in Berücksichtigung gezogen hätte, dass die Fertigstellung und Herausgabe einer Druckschrift von dem vorliegenden Umfange, von der Uebergabe des Manuscriptes an den Verleger gerechnet, immerhin einen Zeitraum von 8 bis 10 Tagen erfordert; ein Zurückgehen auf diese Daten ergiebt, dass die Zeit der Abgabe des Manuscriptes derjenigen des Bekanntwerdens der genannten Protocolle vorangegangen ist.

Es wird im Uebrigen darauf verzichtet, dem Herrn R.-Correspondenten auf dem von ihm betretenen Wege der Kritik

*) Nachstehender Aufsatz ist uns von der Verlagshandlung als Entgegnung auf die in No. 29 und 30 enthaltene Besprechung der Broschüre „Der einheitliche Deutsche Eisenbahn-Gütertarif“ zugegangen. Bei dem parteilosen Standpunkte unserer Zeitung, welche bei streitigen Fragen den Stimmen Für und Wider stets Raum gegeben hat, nehmen wir keinen Anstand diese Entgegnung vollständig zum Abdruck zu bringen. Die Redaction.

zu folgen; die Würdigung derselben wird dem objectiven Urtheile des Lesers zu überlassen sein. Für die Sache selbst ist es mehr als förderlich zu erachten, wenn durch Zurückgehen auf die gegenwärtige Lage der Dinge eine Klarlegung der abweichenden Punkte der entgegenstehenden Auffassungen stattfindet und dadurch zu einer unbefangenen Beurtheilung des Gegenstandes Gelegenheit geboten wird.

Der Herr R.-Correspondent erblickt die Möglichkeit eines Einheitstarifes in einem Systeme, welches 1. die Aufstellung virtueller, die Anlagekosten, Neigungs- und Krümmungsverhältnisse der einzelnen Bahnen zum vergleichenden Ausdrucke bringender Längen, 2. die obligatorische Berechnung des Tarifs nach einheitlichen Grundtaxen über die relativ kürzesten dieser Längen voraussetzt und 3. eine Betheiligung anderer Linien (Concurrenzaufnahme) an dem über die relativ kürzesten Routen berechneten Verkehre unter der Bedingung zulässt, dass die längeren Concurrenzrouten ihre Frachtantheile denen der Tarif-Berechnungsrouten gleichstellen. Im Uebrigen würde 4. der Tarif sich gleichmässig auf die Binnen- und Verbandsverkehre zu erstrecken haben.

Diese Forderungen bewegen sich mit den in den Conferenzen vom 8./10. März zu Tage getretenen Anschauungen insoweit nach gleicher Richtung hin, als letztere die Tarifberechnung ebenfalls auf virtuelle Längen stützen. In einem grundsätzlichen Punkte scheinen aber die Vereinbarungen der genannten Conferenz bei dem R.-Correspondenten einer unklaren Auffassung zu unterliegen. In jenen Conferenzen hatte man die obligatorische Berechnung einheitlicher Tarifsätze über die kürzesten virtuellen Längenabmessungen nur für die localen Verkehre vereinbart. Hinsichtlich der directen Expeditionen zwischen Stationen verschiedener Bahnverwaltungen (Art. 44 der Reichsverfassung) hatte man dagegen verabredet, dass für den Tarif auf Erfordern des Reichs-Eisenbahnamtes die niedrigsten Tarifsätze zu bewilligen seien, welche auf der betreffenden Bahnstrecke für die gleichartigen Frachtgegenstände und für die gleiche Leistung bei gleicher Länge des innerhalb des Reichsgebiets zurückgelegten Weges in irgend einem anderen Verkehre erhoben werden. Für die directen Verkehre wollte man also die festgesetzten einheitlichen Tarifsätze nicht obligatorisch machen. Es leuchtet ein, dass in den directen Verkehren, deren Frachtaufkommen $^2/_3$ der Gesammt-Frachteinnahme ausmachen, die Herstellung einheitlicher Normen sich gerade am meisten fühlbar macht: dass eine Regelung, welche bezüglich der directen Verkehre und des Verbandswesens die bestehenden Zustände im Wesentlichen beibehält, gerade den wundesten Punkt unserer Tarifzustände offen lassen würde.

Dem gegenüber stellt die besprochene Broschüre als Grundlage des gesetzlichen Tarifes Folgendes auf: 1. In den Verbandsverkehren erfolgt die Berechnung der Fracht nach einheitlichen Grundtaxen über den kürzesten Schienenweg. Das Publicum bleibt von allen Fragen, welche sich an die Verschiedenheit des Eisenbahnbesitzes knüpfen, unberührt; es kann auf Grund der gesetzlichen Grundtaxen an der Hand jedes die kilometrischen Längen angebenden Kursbuches die Frachten nach jeder Station Deutschlands mit Leichtigkeit berechnen. 2. Die Einheitssätze werden so bemessen, dass bei ihrer Anwendung das Gesammt-Frachtaufkommen der Deutschen Bahnen aus den gemeinschaftlichen Verkehren keine Schmälerung erfährt. 3. Durch eine gemeinsame Abrechnung, welche an Stelle der Verbandsauseinandersetzungen tritt, wird in Verbindung mit einer entsprechenden Regelung der Instradirung eine Organisation geschaffen, welche ungeachtet der formellen Gleichheit des Tarifes jeder Bahn aus dem Gesammt-Frachtaufkommen die bisherigen Bezüge sichert. 4. Bezüglich der Binnenverkehre wird zunächst Vorkehrung getroffen, dass Unterbietungen der gemeinschaftlichen Taxen durch Binnentaxen oder durch Anstoss von Binnentaxen (Umkartirungssätze) nicht eintreten können. Im Uebrigen erfolgen die Tarifberechnungen in den Binnenverkehren auf Grund der allgemeinen Einheitstaxen nach Tariflängen, durch deren Anwendung den Bahnen ihre Einnahmen aus den Binnenverkehren gleichfalls im Grossen und Ganzen erhalten bleiben. Jeder Versender würde es also — die wirklichen Längen als bekannt oder wenigstens als leicht zu ermitteln vorausgesetzt — nur mit der Zusammenstellung der Einheitssätze des allgemeinen Tarifs, nebst einem Hefte der Ausnahmetarifirungen, und mit einer Zusammenstellung der für die Bahnverwaltung der Aufgabestation festgesetzten Tariflängen zu thun haben.

Dies sind, kurz angedeutet, die beiden sich entgegenstehenden Wege, welche von dem R.-Referenten und von der Broschüre vertreten werden.

Indem auf die auch in der Broschüre hervorgehobene Ansicht Bezug genommen wird, wonach der Plan eines durchweg auf virtuellen Längen beruhenden Einheitstarifs keineswegs von vornherein von der Hand zu weisen, bezw. als unausführbar zu erachten ist, darf der Verfasser zuvörderst seine Meinung dahin aussprechen, dass derselbe sowohl auf dem einen als auf dem anderen Wege die Erreichung des gestellten Zieles eines einheitlichen Tarifwesens für durchführbar erachtet. Es fragt sich nur, welcher von beiden Wegen den Vorzug verdient, welcher Weg also

den Anforderungen des Publikums auf Leichtigkeit der Frachtberechnung zwischen allen Orten Deutschlands bei Stabilität der Tarifgrundlagen am meisten entspricht,

dabei gegen die bestehenden Frachtsätze die geringsten Verschiebungen nöthig macht und

den Bahnverwaltungen die meiste Garantie für Erhaltung ihrer jetzigen Ertragsverhältnisse bietet.

Dies zu untersuchen hätte Aufgabe einer auf ernste Förderung der Sache gerichteten Kritik sein sollen. Die nachfolgenden Erörterungen werden es sich zur Aufgabe machen, die bezügliche Untersuchung nachzuholen.

Was zunächst die bestehenden Normen für die Tarifbildung betrifft, so ist daran zu erinnern, dass zwischen den Concurrenzstationen die Berechnung über die kürzeste Route nach der wirklichen Entfernung, sowohl in den Verbands- als in den Binnenverkehren, schon jetzt die Regel bildet. Im Verbandsverkehre darf beispielsweise — um Tarifrelationen zwischen grösseren Verkehrscentren herauszugreifen — auf die Relationen Basel-München (412 km) im Bayerisch-Badischen Verbande, Cassel-Halle (219 km) im Hannover-Halle-Casseler Verbande, Cassel-Danzig (839 km) im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande, Hamburg-Dresden (460 km) im Norddeutsch-Sächsischen Verbande, Metz-Karlsruhe (248 km) im Südwestdeutschen Verbande, Halle-München (503 km) im Thüringisch-Bayerischen Verbande, Berlin-Frankfurt a. M. (536 km) im Mitteldeutschen Verbande u. s. w. hingewiesen werden, zwischen welchen Orten sich die dem Tarife zu Grunde liegende Tarif-Kilometerzahl mit der Zahl der Längenkilometer auf dem kürzesten Schienenwege in genauer Uebereinstimmung befindet. Zuschläge zu den Längenkilometern, welche bestimmt sind, besondere Beförderungsleistungen bei Einrechnung der normalen Sätze zum Ausdruck zu bringen, pflegen bei den Vollbahnen nur für Beförderungen über Stromtrajecte und Brücken und für Ueberführungen auf Verbindungsgeleisen in Ansatz zu kommen, wie dies beispielsweise bei den Zuschlägen für einzelne Rheinübergänge und in einigen Verbänden bei den über Berlin, Leipzig und andere Orte gebildeten Entfernungen der Fall ist. Diese Zuschläge bilden ein Aequivalent für besondere Gebühren, welche früher für die bezüglichen Leistungen neben der kilometrischen Fracht zur Erhebung kamen.

In den Verbandsverkehren bringen auch die über die kürzesten Schienenwege eingerechneten normalen Tarifsätze die individuellen Verhältnisse der einzelnen Linien nicht im Entferntesten in einem Grade zum Ausdruck, wie solcher durch die Aufstellung virtueller Längen angestrebt wird. Der Herr R.-Referent giebt selbst zu, dass die Mannigfaltigkeit der Tarifsätze durch die Concurrenz der Bahnen unter sich und durch Verbandstarife theilweise bereits verwischt worden ist. Dies ist allerdings schon in vorgeschrittenem Grade der Fall, wie ein Blick auf die Tarife fast aller über grössere

Bahngruppen sich ausdehnenden Verbände zeigt, in welchen, wie im Norddeutschen*), im Mitteldeutschen, Südwestdeutschen und anderen grösseren Verbänden, den normalen Tarifen über die wirklichen Entfernungen gleichmässige kilometrische Einheitssätze zu Grunde gelegt sind. Wenn ungeachtet des von den einzelnen Verbänden angenommenen Grundsatzes der Berechnung nach den wirklichen Entfernungen aus Concurrenzrücksichten und zur Vermeidung von Umkartirungen in zahlreichen Fällen nicht normale Entfernungsaufstellungen vorzunehmen sind, so können diese Fälle, als Ausnahme von der Regel, hier nicht in Betracht kommen. Die Zulassung derartiger Ausnahmen, welche bei der Ausarbeitung der Tarife schwierige Berechnungen und Antheilsausscheidungen erfordern, wird von den Verbänden ohnehin als nothwendiges Uebel empfunden.

Bei dieser Sachlage ist es nun doch einleuchtend, dass man in die concreten Verhältnisse recht empfindlich eingreifen würde, wenn man in den Verbandsverkehren, deren Einnahmen ²/₃ der Gesammt-Frachteinnahme der Deutschen Bahnen ausmachen und deren Tarife im Grossen und Ganzen schon auf dem Princip der kürzesten Route mit einheitlichen Grundtaxen für bestimmte Bahngruppen beruhen, die Tarifbildung nach algebraischen Formeln auf der Grundlage virtueller Längen errichten wollte.**)

In den Verbandsverkehren werden sich die Preisverschiebungen offenbar auf ein geringeres Mass zurückführen lassen, wenn man dem Einheitstarife, an das Bestehende sich anschliessend, die wirklichen Entfernungen der kürzesten Routen zu Grunde legt, indem man gleichzeitig die im Einzelnen nur wenig differirenden normalen Grundtaxen durch einheitliche Durchschnittstaxen ersetzt.***) Dass die formelle Uebersichtlichkeit des Tarifes durch Annahme virtueller Längenabmessungen nicht gewinnen kann, während bei dem Systeme der wirklichen Längen dem Publikum die Tarifberechnung nach den festzusetzenden Einheitstaxen schon unter Zuhülfenahme jedes die kilometrischen Entfernungen angebenden Kursbuches ausführbar ist, dürfte gleichfalls unbestritten sein. Vom Standpunkte des Publikums und allgemeinen Verkehrs, welcher mit dem Interesse an möglichster Uebersichtlichkeit des Tarifes und an möglichster Beschränkung der Verschiebungen in den Frachtpreisen zusammenfällt, kann hiernach unter den beiden Systemen, der virtuellen und der wirklichen Längen, die Wahl nur zu Gunsten des letzteren ausfallen.

Das Interesse der Bahnverwaltungen richtet sich gegenüber den einheitlichen Tarifnormen vorzugsweise darauf, ihre bisherigen Erträgnisse aus dem Güterverkehre durch die formelle Einheit des Tarifes unverletzt zu wissen. Es bedarf der weiteren Untersuchung, wie sich hiernach die Lage der Bahnverwaltungen zu jedem der beiden vorgeschlagenen Systeme gestaltet. Die diesen Gegenstand behandelnden Ausführungen des Herren R.-Referenten lassen nur die Annahme zu, dass derselbe die bezügliche Darstellung in der Broschüre missverständlich aufgefasst hat.

Die Kritik scheint von der Voraussetzung auszugehen, als ob die Vorschläge der Broschüre den bisherigen Modus der Antheilsausscheidung, welcher sich lediglich als Consequenz der Tarifbildung über die einzelnen in Betracht kommenden Linien ergiebt, auch bei dem Einheitstarife nach der kürzesten Route im Principe beibehalten wissen wolle. Unter Voraussetzung dieser Annahme ist es allerdings erklärlich, wenn der Herr Referent es unverständlich findet, „wie bei der in der Broschüre vorgeschlagenen Behandlung der Instradirungsfrage, in Verbindung mit dem entwickelten Modus der Frachtvertheilung, jede Schädigung der einzelnen Bahnverwaltung fern gehalten werden könne".

Der Gedankengang in der Broschüre lässt dagegen sich mit den ihm zu Grunde liegenden Erwägungen etwa wie folgt zusammenfassen.

„So lange man daran festhält, die Höhe der in dem Tarif eingerechneten Sätze als bestimmend für die Höhe der Frachtantheile der an den bezüglichen gemeinschaftlichen Verkehren betheiligten Linien anzusehen, wird es der Natur der Sache nach stets mit grossen Schwierigkeiten verknüpft sein, die Rücksichten der formellen Einheit des Tarifes mit den Rücksichten auf die bestehenden individuellen Verhältnisse der einzelnen Bahnen in Einklang zu bringen. Ein haltbarer Grund zum Beharren bei dem bisherigen Abhängigkeitsverhältnisse der Frachtvertheilung von der Tarifconstruction liegt aber durchaus nicht vor. Weshalb soll man nicht dazu übergehen auf der einen Seite den Tarif auf einfachster Grundlage — also nach einheitlichen Sätzen über die kürzesten Routen — zu errichten, die Höhe dieses Tarifes derart zu bemessen, dass dessen Ertrag die bisherigen Gesammteinnahmen der Deutschen Bahnen sicher stellt, und auf der anderen Seite: durch ein gemeinsam zu organisirendes, auf der rationellen Grundlage der Antheilsausscheidung nach dem Massstabe der Beförderungsleistung beruhendes System der Frachtvertheilung in Verbindung mit einer entsprechenden Regelung der Instradirung solche Vorkehrungen treffen, dass den einzelnen Bahnen aus den gesammten Einnahmen ihre bisherigen Erträgnisse genau sicher gestellt werden? Wenn diese Sicherstellung erfolgt und das Vertheilungsverfahren ein richtiges Verhältniss der Beförderungsvergütung zu den Selbstkosten des Transportes, also zu der Beförderungsleistung, herstellt, so kann es den einzelnen Verwaltungen doch gleichgültig sein, ob die Frachteinnahme, welche ihr durch Abrechnung zufällt, genau den erhobenen Frachtsätzen für die betreffenden Sendungen entspricht, oder ob die Erhaltung der bestehenden Ertragsverhältnisse für die einzelnen Verwaltungen durch eine gegenseitige Uebertragung der Frachtsätze von der einen auf die andere Tarifrelation herbeigeführt wird".

Dieser für die Beurtheilung der besprochenen Vorschläge so wichtige Punkt scheint der Auffassung des Herrn R.-Referenten völlig entgangen zu sein!

Eine solche, auf Uebertragung der einen durch die andere berechnete, abgesonderte Behandlung der Tarif- und Antheilsberechnung ist auf anderen Gebieten nichts Neues. Wie uns mitgetheilt wird, hat der Deutsch-Oesterreichische Postverein bis zu seiner Auflösung Jahrzehnte hindurch einen auf ähnlichen Grundlagen beruhenden Modus der Frachtvertheilung neben formell einheitlichen Tarifeinrichtungen für seinen gesammten Frachtverkehr aufrecht erhalten und, wie uns weiter versichert wird, haben die verschiedenen, dabei mit einem dicht verzweigten und von anderen Verwaltungen umgebenen und durchschlungenen Netze von Schienen- und Landstrassen betheiligten Verwaltungen bei diesem einfachen Verfahren zu ihrer vollen Zufriedenheit ihre Rechnung gefunden. Indem die Deutschen Staaten durch die Gründung des Zollvereins vor mehreren Jahrzehnten ihre eigenen Zollgrenzen aufgaben, die Zölle für gemeinschaftliche Rechnung erhoben und einen entsprechenden Modus der Vertheilung der gemeinschaftlichen Einnahme festsetzten, haben sie ebenfalls nichts weiter gethan, als jenes Princip der Uebertragung des Einzelnen durch das Ganze zur Geltung zu bringen, ohne dabei in ihren bisherigen Erträgnissen Einbusse erlitten zu haben. Diese Organisationen haben sich durchaus bewährt; sie haben sich als ein Segen sowohl für die Deutschen wirthschaftlichen Interessen als auch für die betheiligten Einzelinteressen erwiesen.

Dass nun ein solcher Vertheilungsmodus, welcher die bisherigen Frachterträgnisse der Deutschen Bahnen sichert, sehr wohl ausführbar ist, wird in der Broschüre sehr eingehend erörtert. Wir dürfen, da der Herr R.-Referent hiervon gleichfalls Nichts zu erwähnen für gut

---

*) Die Grundtaxen, welche im Norddeutschen Verbande den normalen Tarifbildungen über die kürzesten Routen zu Grunde liegen, betragen für 100 kg und 100 km

Stückgut	1,1 ₰	nebst 20 ₰ Expeditionsgebühr.
A¹	0,67 „	
B	0,60 „	nebst 12 ₰ Expeditionsgebühr.
A²	0,50 „	
Specialtarif I	0,45 „	
„ II	0,35 „	
„ III	0,26 „	

**) Wenn Herr R. zur Begründung der Nothwendigkeit virtueller Längenberechnungen auf Verhältnisse hinweist, wie sie zwischen Offenburg und Singen auf der Rheinthal- und Schwarzwaldbahn bestehen, so können dieselben keineswegs zur Unterstützung seiner Ausführungen dienen. Wie ein Blick in den Tarif der Badischen Eisenbahn zeigt, erfolgt die Frachtberechnung zwischen den genannten Orten nach den normalen Badischen Sätzen über die wirkliche Länge der kürzeren Schwarzwaldroute Offenburg-Singen (150 km). Virtuelle Längen würden hier also, wie bestechend die Theorie dieser Längenaufstellungen auch sein mag, nur eine Verschiebung der bestehenden Verhältnisse herbeiführen.

***) Wie gering die Preisverschiebungen bei der Tarifbildung nach durchschnittlichen Grundtaxen über die kürzesten Schienenwege nach der wirklichen Entfernung sich stellen, dürfte aus einem Einblick in die vergleichenden Berechnungen der am Schlusse der besprochenen Broschüre enthaltenen Tabelle zur Genüge hervorgehen. Der Herr R.-Referent hat dieser Berechnungen zu erwähnen nicht für gut befunden.

befunden hat, die Hauptmomente jener Erörterung hier zusammenstellen.

Als erster Massstab für die Vertheilung der gemeinschaftlichen Einnahmen würde die kilometrische Leistung, also die Zahl der innerhalb jeder Tarifclasse beförderten Tonnenkilometer, anzusehen sein. Der Ermittelung der Tonnenkilometerzahlen liegen nicht die wirklichen Bahnlängen, sondern relative Längen zu Grunde. Die relativen Längen würden nicht nach Krümmungsradien und Neigungs-Verhältnisszahlen — wie die virtuellen Längen — sondern derart zu berechnen sein, dass sie die bestehenden Verhältnisse des Frachtbezuges bei den einzelnen Bahnen getreu zum Ausdrucke bringen. Für Stromtrajecte und Ueberführungen, überall da, wo jetzt besondere Frachtzuschläge oder Zuschläge an Tarifkilometern in Ansatz kommen, wären also entsprechende Kilometerzahlen zu den Baulängen zuzurechnen; auch die sonstigen bestehenden Unterschiede in der Beförderungsvergütung auf den verschiedenen Verwaltungen angehörigen Strecken wären zu berücksichtigen: es würde den relativen Längen also lediglich das Verhältniss in der Höhe der Frachtantheile, wie sie jetzt den Tarifberechnungsrouten zufallen, zu Grunde zu legen sein. Damit wäre den Anforderungen derjenigen Routen, über welche schon gegenwärtig die normalen Tarifbildungen stattfinden, genügt. In der Voraussetzung einer Beibehaltung der bestehenden Instradirung hätte das kilometrische Vertheilungssystem aber eine Verschiebung in der finanziellen Lage der Concurrenzrouten gegenüber derjenigen der Tarif-Berechnungsrouten zur Folge, indem die Concurrenzrouten, welche ungeachtet ihrer grösseren kilometrischen Länge jetzt gleiche Antheile, wie die kürzeren Tarif-Berechnungsrouten, beziehen, bei der kilometrischen Vertheilung zu Ungunsten der Tarif-Berechnungsrouten bevorzugt werden würden. Ein entsprechender Ausgleich für die letzteren Routen ist auf dem Gebiete des Instradirungswesens zu suchen; die Concurrenzrouten hätten einen so grossen Theil ihres Verkehrs an die Tarif-Berechnungsrouten abzugeben, dass dabei ihre eigenen Einnahmen und diejenigen der letzteren Routen auf der bisherigen Höhe erhalten bleiben.

Dies ist — kurz zusammengefasst — der Gedankengang, den die Broschüre verfolgt, indem sie „durch den vorgeschlagenen Modus der Frachtvertheilung in Verbindung mit der Instradirung jede Schädigung der Bahnverwaltungen fern gehalten“ wissen will. Die Broschüre führt, als Consequenz des freien Vereinbarungsrechtes der Bahnen, zwar aus, dass nichts dem im Wege liege, die bestehende Instradirung beizubehalten; bei grösseren nach gleichen Verkehrsrichtungen sich erstreckenden Concurrenzgruppen von Bahnen liegt es aber auf der Hand — es darf dies ergänzend hinzugefügt werden —, dass eine entsprechende Neuregelung der Instradirung sich als natürliche Folge des vorgeschlagenen Systems darstellt.

Wenn den concurrirenden Linien hiernach gruppenweise für die einzelnen Verkehrsrichtungen überlassen wird, diejenigen für die Frachtvertheilung massgebenden Taxlängen und diejenige Instradirung zu ermitteln und im Wege der Vereinbarung festzusetzen, welche bei der kilometrischen Vertheilung ihre bisherigen Nettoerträge sicher stellt: so werden sie diese Aufgabe zu lösen wissen, ebenso wie schon gleich verwickelte Fragen auf dem Gebiete der Tarifoperationen innerhalb der Verbände ihre Erledigung gefunden haben.

Dass das entwickelte System den einzelnen Bahnverwaltungen volle Sicherheit der Erhaltung ihrer bisherigen Erträgnisse aus den gemeinschaftlichen Verkehren offen lässt, dürfte einleuchten.

Der allgemeine Tarif würde nach den Vorschlägen der Broschüre in erster Linie die Bestimmung haben, die bestehenden Verbandstarife zu ersetzen; es bleibt also noch die Behandlung der Binnentarife der Erörterung vorbehalten.

Beim Zurückgehen auf die bezüglich der Binnentarife thatsächlich bestehenden Verhältnisse, ergiebt sich zunächst, dass — während in den Verbandstarifen die Wirkungen der Concurrenz und das Bedürfniss nach einfacheren Normen schon auf grössere Nivellirung der Sätze hingewirkt haben — in den Binnentarifen sich noch eine grössere Mannigfaltigkeit, wenigstens bei den Privatbahnen, erhalten hat.

Wenn man die durchschnittliche Höhe der in den Binnenverkehren einerseits und in den Verbandsverkehren andererseits bestehenden Frachten berechnet, gleiche Expeditionsgebühren in Abzug bringt und die verbleibenden kilometrischen Frachttheile auf dieselben Längeneinheiten zurückführt, so ist ferner zu ersehen, dass die aus einer solchen Rechnung hervorgehenden kilometrischen Einheitssätze der Binnenverkehre sich niedriger stellen, als diejenigen der Verbandsverkehre. Es findet dies seine natürliche Erklärung 1. darin, dass in den Binnenverkehren die Tarifkilometerzahlen den wirklichen Entfernungen auf der kürzesten Route näher kommen, als in den Verbandsverkehren und 2. in dem Umstande, dass im Nahverkehre die festen Expeditionsgebühren vielfach schon den grössten Theil der Fracht ausmachen; hierdurch sind die Bahnverwaltungen in dem Bestreben, den Nahverkehr der eigenen Bahn gegenüber dem Fernverkehr nicht schlechter zu stellen, dazu geführt worden, hier und da einen Nachlass der normalen Binnentaxen eintreten zu lassen.

Aus beiden Umständen — sowohl aus der grösseren Mannigfaltigkeit in der Höhe der Binnen-Tarifsätze, als auch aus der durchschnittlich geringeren Höhe der mit den Verbandssätzen auf gleiche Einheiten zurückgeführten kilometrischen Binnen-Frachtsätze — ergiebt sich aber die Folgerung, dass man — in dem Rahmen einheitlicher Tarifsätze — sowohl die Preisverschiebungen auf ein geringeres Mass zu beschränken, als auch die Sonderverhältnisse der einzelnen Bahnen besser zu berücksichtigen im Stande sein wird, wenn man die Binnen- und Verbandsverkehre einer getrennten Behandlung unterwirft.

Diese getrennte Behandlung ist in der Aufstellung relativer Längen für die Binnenverkehre zu suchen, welche die in Betracht kommenden individuellen Verhältnisse zum Ausdruck bringen.

Virtuelle, nach algebraischen Formeln berechnete Längen würden auch hier dem Zweck nicht entsprechen; es käme vielmehr lediglich darauf an, nach Verhältniss der bestehenden Binnen-Tarifsätze solche von den Baulängen nach oben oder unten hin abweichende Längenabmessungen zu ermitteln, welche, mit den Einheitssätzen des allgemeinen Tarifes in Verbindung gebracht, im Grossen und Ganzen die bisherigen Binnen-Frachtsätze ergeben. Da die nach gleichen Verhältnissen reducirten kilometrischen Einheitssätze der Binnenverkehre, wie bemerkt, sich im Durchschnitt unter denjenigen der Verbandsverkehre halten, so würde zur Gewinnung der Tariflängen die Abrundung der Baulängen nach unten hin die Regel bilden, ein Umstand, welcher Gewähr dafür bietet, dass vorzunehmende Gleichstellungen der Binnen-Tarifsätze mit den Sätzen des allgemeinen Tarifs der Regel nach mit Verlusten für die Bahnen nicht verbunden sein werden.

Die Einfügung der Tariflängen der Binnenverkehre in den allgemeinen Tarif, welche der Herr R.-Referent für unausführbar hält, denken wir uns keineswegs schwierig. Es würde nur darauf ankommen, bezüglich der Concurrenzstationen diejenigen Fälle festzustellen, in denen die als feststehend anzusehenden Verbandssätze bei Einrechnung der normalen Tariflängen entweder durch Binnen-Tarifsätze oder durch, aus Anstoss von Binnen- und Verbandsfrachten gebildete, Umkartirungssätze unterboten werden, und in diesen Fällen eine Gleichstellung mit dem allgemeinen Tarif vorzunehmen. Das Geschäft würde nicht so schwierig sein, als es in gleicher Weise jetzt bei der Aufstellung jedes neuen Verbandstarifes, zur Gleichstellung der Verbandstaxen mit den Sätzen der concurrirenden Verbände, der Localtarife und mit den unter Einrechnung von Localfrachten gebildeten Umkartirungssätzen, vorzunehmen ist. Der zu Gunsten des Vorschlages der Broschüre ausfallende Unterschied geht dahin, dass, während jetzt für das $^2/_3$ der Verbandsverkehre ein Abhängigkeitsverhältniss von dem $^1/_3$ der Localverkehre besteht, künftig umgekehrt nur das $^1/_3$ der Localverkehre von den festen Normen für den grössten Theil des übrigen Verkehrs abhängig zu machen wäre.*)

Wenn der Herr R.-Referent auf den Fall Düsseldorf-Neuss hinweist, in welchem die Bergisch-Märkische Bahn im Binnenverkehre für die Rheinbrücke 12 km einrechnen dürfte, was im directen Verkehr Düsseldorf-Neuss (Rheinische Station) nicht gestattet wäre, so ist hiergegen zunächst zu bemerken: dass Relationen der Art, in welchen auf kurzen, über Strombauten u. s. w. führenden Strecken Local- und directe Tarife in Concurrenz stehen, zu den Seltenheiten, jedenfalls aber zu den Ausnahmen gehören und nicht als massgebend für die Beurtheilung der systematischen Gestaltung des Einheitstarifs angesehen werden können. Sind in solchen Fällen die Bahnen nicht in der Lage, entsprechende Reductionen des Binnen-Tarifsatzes eintreten zu lassen, so steht der Weg der ausnahmsweisen Erhöhung der Sätze des allgemeinen Tarifs und der Verweisung der betreffenden Relationen in das der Zusammenstellung der allgemeinen Tarifsätze beizugebende Heft der Ausnahmetarifirungen offen.

Es darf zum Schluss noch kurz auf die Frage der formellen Einrichtung des Tarifmaterials eingegangen werden, über welche der Herr R.-Referent Aufklärung verlangt. Von einem Tarifbuche nach der jetzigen Form der Kilometertarife, welches ebensoviel Entfernungspositionen enthalten würde,

*) Concurrenzen der Binnentarife gegen die Sätze des allgemeinen Tarifs wären hiernach ausgeschlossen. In der von Herrn R. angeführten Relation Eydtkuhnen-Sierk wäre der Satz des allgemeinen Tarifs für die Preussische Staatsbahn obligatorisch. Es liegt also wiederum eine missverständliche Auffassung Seitens des Herrn R.-Referenten vor, wenn er annimmt, „dass die Freiheit der Localtarife, wie sie in der Broschüre angenommen wird, neben dem starren Einheitstarife für den Verbandsverkehr nur eine Waffe für die grösseren Bahnen zum Ruin für die kleineren sein werde“. Im Gegentheil könnten sich die kleineren Bahnen keinen besseren Schutz gegen Majorisirungs-Gelüste grösserer Bahnen wünschen, als solcher ihnen durch das von Herrn R. bekämpfte System gewährt werden würde.

als Tarifrelationen vorhanden sind, kann selbstverständlich nicht die Rede sein. Der einzelne Versender würde nur einer Zusammenstellung der Einheitssätze, nebst dem Hefte der Ausnahmetarifirungen, und eines Verzeichnisses der für den Binnenverkehr der Bahnverwaltung des Wohnorts festgesetzten Tariflängen bedürfen, um an der Hand dieser einfachen Materialien und unter Zuhülfenahme eines die wirklichen Bahnlängen angebenden Kursbuches die Frachten nach und von allen ihn interessirenden Stationen leicht berechnen zu können. Zum Dienstgebrauche der Stationen würde sich die Herstellung von Taxblanquets mit dem Vordrucke aller Deutschen Eisenbahnstationen — event. auch mit dem Vordrucke der Ausnahmen — empfehlen, in welche von jeder Station bei dem Vordrucke jeder anderen Station die für die Taxen massgebende Entfernungen, auf Grund bezüglicher, von der Centralstelle zu fertigender Zusammenstellungen handschriftlich einzutragen wären. Dem Publikum wären diese Taxbücher gegen den geringen Preis der Druckkosten und Copialien käuflich zu überlassen. Für grössere Stationen würde es verlohnend sein, auch die handschriftlichen Angaben der Entfernungsziffern durch Druck ersetzen zu lassen.

Nach der Gesammtheit der angeführten Gründe hat uns die Kritik in No. 29 und 30 dieser Zeitung nur in der Ansicht bestärken können, dass die besprochene Broschüre den richtigen Weg zur Lösung der behandelten Frage eingeschlagen hat.

Wenn die vorstehende Darstellung zu selbstständigem Urtheile über die entwickelten Vorschläge anregen und zur Fernhaltung missverständlicher Auffassungen beitragen sollte, so ist die Absicht, aus der sie hervorgegangen ist, als erfüllt anzusehen.

Wir glauben hiernach den Inhalt der Broschüre, von welcher soeben eine dritte Auflage erschienen ist, von Neuem der Beurtheilung des Lesers mit der Bitte anheimstellen zu sollen:

Si quid novisti rectius istis
Candidus imperti, si non, his utere mecum.

A.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft.

Von **Dr. Emil Sax.**

II. Band. Die Eisenbahnen.

(Schluss.)

2. Das Tarifwesen will der Verfasser bei dem Umfange dieser Substanz nur in seinen allgemeinen Seiten erörtern.

Aus der vorhergehenden Analyse der Transportselbstkosten ergeben sich die in den beiden Verwaltungsstadien, dem Unternehmungs- und dem Gebührenprincip zu beobachtenden Tarifirungsprincipien.

Die Selbstkosten bestehen ungefähr zur Hälfte aus „Allgemeinen Kosten" (Capitalverzinsung, Steuern), zur Hälfte aus den eigentlichen „Betriebskosten", die wieder in General- und Specialkosten zerfallen. Letztere bedingen die Tarifbemessung nach den vom einzelnen Transportobjecte verursachten Passivleistungen, erstere dagegen eine die Massennutzung gestattende Tarifstellung, weil sie dann für die Einheit am niedrigsten werden: jene ergiebt also gewissermassen einen festen, letztere einen veränderlichen Tarifantheil. Nur ausnahmsweise Transporte stellen erkennbar hohe Ansprüche an die Anlagen, rechtfertigen also ihre Belastung mit einem hohen festen Antheil an General- und Allgemeinen Kosten (Eilzüge).

Beim Gebührenprincip entfällt die Capitalverzinsung, hat also der Tarif nur die Betriebskosten zu decken, die aber nach der Auffassung des Verfassers die früher erfolgte Capitalstilgung zur Voraussetzung hat. Beim Unternehmungsprincip soll der Tarif auch die angemessene Capitalverzinsung decken, was aber häufig erst in der Zukunft erreicht, weshalb das Fehlende beim Garantiesystem bis dorthin von irgend einer Seite zugeschossen wird. Aus diesen Gründen ist beim Unternehmungsprincip der bewegliche Theil des Tarifes von überwiegender Bedeutung, während beim Gebührenprincipe, dessen Einführung auch schon eine gewisse Stabilität in der Zahl der Transportacte voraussetzen lässt, Durchschnittstarife zulässig sind, weil der Antheil jeder Leistungseinheit an den Generalkosten sich zum Voraus durchschnittlich festsetzen lässt. Schon diese principielle Ableitung widerlegt die in Umlauf gesetzte Meinung, nach welcher von allem Anfange an die Tarife in einem festen Verhältnisse zu den Selbstkosten hätten stehen sollen. Gelöst wird diese Frage der Tarifbildung nur durch die Scheidung nach fixen und variabeln Bestandtheilen, deren erstere auf den Specialkosten beruhen.

Den wichtigsten Einfluss auf die Specialkosten übt das bei den verschiedenen Transportacten sehr schwankende Verhältniss zwischen „todter" und „nützlicher" Last. Nur durch wenige Güter wird die derzeitige Wagentragfähigkeit voll ausgenutzt und noch ungünstiger ist das Verhältniss beim Personenverkehre. Hierzu kommen dann noch die Leertransporte. Die todte Last, „Tara", erscheint als „absolute Tara", die bei voller Ausnutzung des Wagenraumes von der Güterbeschaffenheit, beim Personenverkehre von den Classenunterschieden abhängt, und die „relative Tara", welche aus der Differenz der thatsächlichen zur möglichen Zugsbelastung, resp. Zugsfrequenz entsteht. Jene hängt von der Natur des Frachtgutes, diese von den Verkehrsverhältnissen ab; jene lässt sich daher berechnen, diese dagegen ist durchaus schwankend. Die absolute Tara wirkt also auf den Transportpreis wie auf die Expeditionsgebühr ein, weil vom Rauminhalte des Frachtgutes die Transport- und die Manipulationskosten abhängen. Hierauf beruhen also nothwendige Tarifverschiedenheiten, die allgemein angetroffen und auch unter dem Gebührenprincip fortbestehen werden. Durch Vernachlässigung kleiner Differenzen und gruppenweise Zusammenfassung entsteht die Classification.

Die „relative Tara" wird für alle dringenden und Wagenfüllung nicht zulassenden Transporte, also für Eilgüter, insolange deren Massen nicht zur regelmässigen Completirung von Wagen oder gar Zügen ausreichen und für Reisegepäck von Belang, schreibt daher im Zusammenhang mit der für solche Frachtstücke ohnedies noch hohen absoluten Tara auch hohe Tarife vor. Wenn der Verfasser an diesem Princip durch Gewährung von Gepäckfreigewicht deshalb nichts geändert sieht, weil die Zahlung für letzteres in den Fahrpreisen aller Reisenden mit und ohne Gepäck liege, so wird er damit wohl nicht die in Gewährung des Freigepäcks liegende Ungerechtigkeit entschuldigen wollen, die um so grösser ist, als dieser Nachlass überwiegend den ohnedies begünstigten Reisenden höherer Classen zu Gute kommt und von jenen der niederen Classen getragen wird. Bei gewöhnlichen Frachten nimmt dagegen die „relative Tara" eine durchschnittliche Höhe an; daher ist nicht sie, sondern die „absolute Tara" für eine mehrstufige Classification massgebend. Der „relativen Tara" als der im Ganzen in jedem Falle leicht bemessbaren Differenz zwischen Gesammttara und absoluter Tara kann durch einen Durchschnittszuschlag bei der Tarifbemessung um so ausreichender Rechnung getragen werden, als sie mit steigender Verkehrsintensität abnimmt und sich ausgleicht.

Im Personenverkehr ist die „absolute Tara" fast bei allen Europäischen Bahnen ziemlich gleich: sie lässt sich auch gesondert für jede der 3 Personenclassen, dagegen die entsprechende relative Tara nur im Durchschnitte aller 3 Classen berechnen. Daher dürfte auch die Annahme des Verfassers von einer bestehenden Proportionalität der üblichen Personentarife zu den Selbstkosten trotz der weiten Verbreitung dieser Tarife der erforderlichen Begründung entbehren: denn nur aus der vor der Hand noch nicht berechneten Höhe der relativen Tara jeder einzelnen Personenclasse wird sich ein verlässliches Urtheil über die Richtigkeit jener Proportionalität gewinnen lassen. Wahrscheinlich dürfte aber etwas anderes herauskommen, nämlich der Beweis, dass die Tarife der oberen, mindestens der 1. Personenclasse viel zu niedrig sind.

Der Durchschnitt der relativen Tara, also auch ihr Preissteigernder Einfluss sinkt im Frachtenverkehr bei Aufgabe voller Wagenladungen, voller Zugsladungen, Einräumung langer zur Frachtansammlung verwendbarer Lieferfristen, bei disponibler Rückladung; im Personenverkehre bei dichtem Local- oder sonstigem regelmässigen Tour- und Retourverkehr.

Ein wichtiges Kostenmoment liegt sodann in den Unterschieden der Transportqualität in den Personen- und Frachten-Eiltransporten, deren Selbstkosten wohl auch vom Verfasser noch zu gering in Anschlag gebracht sind. In den Tarifen der Personeneilzüge ist den Mehrkosten, welche diese Züge für die Erhaltung des Oberbaues namentlich curvenreicher Linien und die Bahnbewachung verursachen, noch keinesfalls genügend Rechnung getragen.

Die im Principe kaum bestreitbare Einflussnahme der Specialkosten auf die Tarifbildung ist nun aber nicht der allein massgebende Factor für die Tarifstellung, wie ein weitverbreiteter Irrthum annimmt. Denn diesen Specialkosten sind noch zur Deckung der Generalkosten nicht feste, sondern veränderliche Zuschläge beizufügen, höhere, insofern der Umsatz darunter nicht leidet, niedrigere, sofern dies der Fall sein sollte. So entstehen Tarife, welche den Specialkosten nicht proportional sind und die Lösung dieser Frage nothwendig compliciren. Principiell finden aber hierin die schon Eingangs dieses Bandes erwähnten beiden Tarifmassregeln, nämlich die Werth- und Differentialtarife, ihre Begründung. In der Vertheidigung, welche der Verfasser diesen beiden Tarifbildungen widmet, ist jedes Wort von Bedeutung: eine auszugsweise Besprechung derselben ist daher nicht möglich und muss einfach auf die betreffenden Capitel verwiesen werden. Wer in dem derzeitigen Tarifkampf, welcher ja nicht allein um die Tarifbildungen, sondern wesentlich um die in denselben ruhenden Verwaltungs- und Machtfragen hervorgerufen wurde, den Bahnbetrieb bis zu einem gewissen Grade in Folge des in demselben festgelegten riesigen Capitals auch noch als Selbstzweck, nicht blos als willens- und bedingungsloses Mittel für zahlreiche andere Zwecke ansieht, wird den Sax'schen Argumentationen beipflichten: die Anderen, die dies nicht thun, haben es leichter, sie brauchen darauf gar nicht einzugehen, sie bestreiten den Selbstzweck und damit hört dann überhaupt jede derartige öconomische Argumentation auf.

Indessen wird die vom Verfasser geführte Vertheidigung der Differentialtarife aus der Abhängigkeit der General- und Allgemeinen

Kosten von den Verkehrsmengen auch mit der Beschränkung, nach welcher entferntere Orte nicht günstigere Tarife als nähere erhalten dürfen, nur in Beziehung auf die Betriebsöconomie vollständig genügen, nicht aber den Angriffen von wirthschaftlicher Seite her Stand halten. Dies kann nur im Wege der detaillirten Beweisführung geschehen, wie sie der Verein Deutscher Privatbahn-Verwaltungen bereits begonnen hat; in dieser Weise kann allein constatirt werden, ob die im Interesse der Bahnöconomie liegenden Differentialtarife auch mit berechtigten Productions- und Consumtionsverhältnissen sich vertragen und inwieweit eine Differenz zwischen beiden zugegeben werden kann, weil, wie bei gewissen Transittarifen in Folge bestehender Seefrachtconcurrenzen, das eine Interesse ohnedies nicht mehr zu bestehen vermag.

Im engsten Verbande mit der Tarifbildung steht die Frage der Tarifvielheit und Tarifunificationsbestrebungen. Durch die Abhängigkeit der Tarife von den Selbstkosten, wie von den Verkehrsverhältnissen eingeräumt, kommt man selbstverständlich zur „Tarifindividualisirung“, die sich in höheren Tarifen jüngerer, minderer, insbesondere extensiverer Bahnen ausdrücken sollte, soweit Massennutzungen es zulassen. Durch Ausdehnung der Linien zu Netzen erfolgt eine unter Umständen unöconomische, nur formale Tarifsausgleichung, deren Nachtheile durch Tarifszuschläge behoben werden könnten.

Der über die Grenzen eines Bahnverwaltungsgebietes hinausgehende Verkehr erfordert „directe Tarife“, welche bei abweichenden Classificationen zu „Verbandtarifen“ wurden, die aber, namentlich unter dem Zutreten der Concurrenz, welche der Verfasser an dieser Stelle richtiger als „falsche“ und nicht mehr als nur „scheinbare“ bezeichnet mit zunehmender Netzesverdichtung eine kaum mehr zu ertragende Complication im Tarifwesen verursacht und damit den Anstoss zur Tarifunification gegeben hat, welche richtig eingeleitet, nur zur formalen Einheit mit materieller Besonderheit führen kann: d. h. gleiche Classification, gleiche Transportbedingungen, jedoch variable Einheitssätze bietet, mit wenigen Specialtarifen für ohne Nachtheil nicht uniform classificirbare Artikel. Damit und mit Beseitigung der Concurrenz an Knotenpunkten erachtet Sax für das derzeitige Stadium alles Wünschenswerthe erreicht. Darüber hinaus kann erst nach weiterer Netzesverdichtung und als Einleitung zum Gebührenprincip gegangen werden. Als ein Unificationsversuch ist der Raumtarif anzusehen, der die einfachste Tarifbemessung für Massengüter, für Stückgüter nach etwa 2 Classen (für sperrige und gewöhnliche Güter), ausserdem eine Eilgutclasse, somit eine Werthtarifirung nur noch aufrecht hält, insoweit diese auch in Taraverschiedenheit zum Ausdruck gelangt. Principiell ist dieser Versuch als verfrüht anzusehen. Dem bestehenden Unternehmungsprincip erachtet der Verfasser nur die ohnedies mit zunehmendem Verkehr immer mehr sich vereinfachende Werthtarifirung immanent, deren Endziel, das Gebührenprincip, noch weit hinaus liegt, selbst im Englischen Verkehr noch nicht erreicht ist. Eine forcirte Annäherung an dasselbe würde einen der Gesammtheit zur Last fallenden Ertragsausfall zur Folge haben, eine Consequenz, mit der man, nebenbei bemerkt, in Deutschland derzeit förmlich coquettirt, als ob darin etwas ganz besonders Gescheutes läge, von der man aber bald zurückkommen wird, wenn nur erst die Verwaltungsunification erreicht ist, die man mit der Tarifunification anstrebt.

Ebendeshalb hat dort, wie der Verfasser hervorhebt, der Raumtarif sogar unter Eisenbahnfachleuten als „natürliches“ System Anklang gefunden. Er soll das Interesse der Versender an besserer Wagenausnutzung rege machen, das sich aber jedenfalls nur am Stückgutaufgeben in grösseren Städten und nur durch Speditionsvermittelung bethätigen könnte (neuerlich als ein natürliches „Vorrecht“ grosser Städte proclamirt, während es im Grunde nichts als eines der allernächsten Differentialtarifsysteme ist). Dieser angebliche Vortheil wird von Sax gründlich ad absurdum geführt und dürfte auch kaum mehr lange als Beweismittel vorhalten. Ebenso verfährt Sax mit dem zweiten Empfehlungsgrund, der Ersparniss an Expeditionskosten; doch können diese Untersuchungen umsomehr übergangen werden, als dieselben ohnedies in verschiedenster Form und an den verschiedensten Stellen geführt und damit wenn auch nicht in so gedrängter und übersichtlicher Form, doch allgemeiner bekannt geworden sind. Diesen Raumtarifstudien folgt sodann eine eingehende Beleuchtung aller weiteren in Deutschland durchgekosteten Classifications- und Tarifirungsexperimente, die vorläufig zu nichts als einer allgemeinen Unsicherheit geführt haben, deren Behebung nun im Gesetzesweg durch eine Reichstarifordnung erfolgen soll, von der man sich eine wahre Eisenbahn - Friedhofsruhe verspricht.

Im Ganzen dreht es sich dabei doch wieder nur um eine neue Massregel zur Durchsetzung des absoluten Staatsbahnsystems, und die einzige anerkennenswerthe Erscheinung dabei ist das offene und ehrliche Bekenntniss der unbedingten Anhänger desselben, dass es sich im letzten Grunde nur darum handele. Das ist wenigstens klar gesprochen und der Streit würde viel weniger Verbitterung und Schaden erzeugen, wenn er offen um diese Verwaltungsform und nicht unter dem Vorwande wirthschaftlicher Bestrebungen geführt würde.

Das 4. Hauptstück des Sax'schen Buches kann seines geschichtlichen Inhalts wegen an dieser Stelle übergangen werden. Zum Schluss möge nochmals dieses treffliche Werk allen Lesern der Vereinszeitung empfohlen sein.

Wien, im April 1879.

A. Thommen,
vorm. Baudirector der Ungar. Staatseisenbahnen.

Emil Hermann Hartwich.

Vor Eintritt in die Tagesordnung der Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde vom 8. April d. J. widmete der Vorsitzende des Vereins, Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Streckert, dem Andenken des Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsraths a. D., Mitglied der Königlich Preussischen technischen Baudeputation Hartwich den folgenden Nachruf:

Ich glaube in Ihrem Sinne zu handeln, wenn ich dem Wirken dieses verdienstvollen Mannes in objectiver Weise eine Betrachtung widme, und hierdurch zugleich die in öffentlichen Blättern über sein Leben und Schaffen gemachten Mittheilungen vervollständige und so auch das Wahre vom Falschen scheide.

In Hartwich verliert die Technik und insbesondere die Eisenbahntechnik einen Mann, dessen Name mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preussen im engen Zusammenhange steht und weit über die Grenzen des Deutschen Reichs in den Kreisen der Techniker bekannt und von gutem Klange ist.

1801 zu Bensdorf bei Brandenburg geboren, wurde Hartwich theils durch seinen Vater, einen evangelischen Geistlichen, theils auf dem Gymnasium zu Brandenburg und demnächst bei einem Feldmesser ausgebildet.

Vor Ablegung der Feldmesserprüfung im Jahre 1819 suchte Hartwich sich durch Privatunterricht in der Mathematik und durch den Besuch der Bauakademie für seinen späteren Beruf vorzubereiten. Seine ersten Beschäftigungen erhielt er bei der Königlichen Regierung zu Potsdam; sie bestanden theils in Vermessungen, theils in der Ausführung der Regulirungsarbeiten am Finnow-Canal und der Havel bei Liebenwalde, insbesondere in der Anlage eines neuen Canals mit massiver Schleusse und einem Wehr.

Hierbei erlangte Hartwich die practischen Kenntnisse, welche ihm das Selbststudium behufs Erlangung der ihm noch mangelnden theoretischen Kenntnisse erleichterten und es ihm ermöglichten, schon 1823 die Probeaufgaben zur Conducteurprüfung zu fordern und 1827 die Baumeisterprüfung abzulegen. Die Anstalten zur Vorbildung der Techniker befanden sich zu jener Zeit zwar auf einer Stufe, welche den damaligen in der engeren Heimath gestellten Anforderungen an die Technik entsprach, doch genügten sie nicht vollständig zur Lösung der grossartigen Aufgaben, welche der Technik durch die Anwendung der Dampfkraft auf das Verkehrswesen für die Zukunft beschieden waren. Die in den folgenden Decennien eintretende ununterbrochene und rapide Entwickelung auf diesem Gebiete erforderte umfassendere Kenntnisse, welche der bereits im practischen Leben stehende Techniker sich nur durch eigenes Studium aneignen konnte. Dies hat Hartwich fleissig geübt und man darf getrost sagen, dass er sich durch Energie und Fleiss durch sich und aus sich heraus zu dem gebildet hat, was er geworden.

Auch als Baumeister wurde Hartwich von der Regierung zu Potsdam die Fortsetzung der erwähnten Bauausführungen am Finnow-Canal und zwar oberhalb Oranienburg bei Maltsch übertragen. Die ersten Ausführungen hatten die volle Zufriedenheit seiner vorgesetzten Behörde erlangt, was ihm durch Zuertheilung einer für die damalige Zeit nicht unbedeutenden Gratification zu erkennen gegeben wurde; seine Befähigung und Tüchtigkeit fand bereits schon nach Ablauf von nicht ganz zwei Jahren — im Januar 1829 — durch Ernennung zum Königlichen Wasserbauinspector in Steinau in Schlesien in weiterem Grade Anerkennung.

Nunmehr in fester Stellung, gründete Hartwich im darauffolgenden Jahre durch Verheirathung mit Agathe Bock, Tochter des Oberförster Bock zu Forsthaus Reppen, sein bis zu seinem Lebensende sehr glückliches Familienleben, dessen fünfzigjähriges Bestehen zu erleben ihm leider nicht beschieden sein sollte.

Wenige Jahre später, im November 1834, wurde Hartwich zum Regierungs- und Baurath bei der Königlichen Regierung in Danzig ernannt. Diese Stellung gab ihm Gelegenheit, nicht nur seine Erfahrungen im Wasserbau bei der Vollendung der Molenbauten in Neu-Fahrwasser und bei den mit dem Durchbruch der Weichsel in die Ostsee bei Neufähr in Verbindung stehenden Arbeiten zu verwerthen, sondern auch seine Kenntnisse auf diesem Gebiet zu erweitern. Die von jenseits des Canals nach Deutschland gelangten Mittheilungen über die bedeutenden Bauten, welche der practische Sinn der Engländer bei den Verkehrsstrassen zu Wasser und zu Land zur Ausführung brachte, gingen an Hartwich nicht spurlos vorüber, er benutzte die frühen Morgenstunden, also eine Zeit, zu welcher ihn die Dienstgeschäfte noch

nicht in Anspruch nahmen, zur Erlernung der Englischen Sprache, und trat alsdann 1841 einen sechsmonatlichen Urlaub an zu einer Studienreise durch England, Belgien, Holland, Deutschland und Oesterreich. In England studirte Hartwich bei einem viermonatlichen Aufenthalt das dort schon weit ausgebildete Eisenbahnwesen und nicht minder die grossartigen Wasserbauten, insbesondere die bedeutenden Hafenanlagen und deren Einrichtungen. Sein hierdurch erweitertes Wissen war auf die Ausführung der letztgenannten heimathlichen Bauten von nicht zu unterschätzendem Werthe. Wir sehen denn auch u. A. bei denselben eine von England bezogene grosse Taucherglocke angewandt, welche für die gute und schnelle Herstellung der Arbeiten von wesentlichem Nutzen war. Mit gleicher Energie wurden von ihm die mit seiner dienstlichen Stellung verbundenen Hochbauten hergestellt. Für den unter seiner Leitung durch einen jungen Baumeister ausgeführten Neubau des Bischöflichen Schlosses zu Pelplin, verbunden mit einer Restauration der Kirche, legte er sogar, wegen Mangel ausreichenden und guten Materials, Ziegeleien an, welche die zur Ausführung erforderlichen Steine lieferten.

1845 schied Hartwich, da ihm bei der Projectirung und Ausführung der Ostbahn eine angemessene Stellung nicht zu Theil geworden war, aus dem Staatsdienste, um die Leitung des Baues der circa 170 km langen Stargard-Posener Eisenbahn zu übernehmen. Er führte unter schwierigen Verhältnissen denselben während des Polnischen Aufstandes rechtzeitig und unter allgemeiner Anerkennung seiner Leistungen aus und leitete den Betrieb der Linie Stettin-Posen. Sind die bei dieser Bahn ausgeführten Bauwerke, wie z. B. die massive 40 Fuss über dem Wasserspiegel hohe Brücke über die Warthe bei Wronke — vier flachbogige in Ziegeln hergestellte Stromöffnungen von 74 Fuss lichter Weite mit je 2 kleineren Landöffnungen zu den Seiten — im Vergleich zu den später ausgeführten grossartigeren Werken dieser Art auch nur von geringen Dimensionen, so verdienten sie zu jener Zeit doch nicht weniger Beachtung. (Eine Abhandlung hierüber giebt die „Allgemeine Bauzeitung von Förster, Jahrgang 1852“, die Brücke über die Warthe bei Wronke auf der Stargard-Posener Eisenbahn vom Ober-Baurath Hartwich und Abtheilungs-Baumeister Bürckner.)

1849 wurde Hartwich nach kurzer commissarischer Beschäftigung bei der Königlichen Ober-Baudeputation zu Berlin zum Mitgliede derselben und zum Ober-Baurath ernannt und trat demnächst als vortragender Rath in das Königliche Handelsministerium ein. Neben den das Eisenbahnwesen betreffenden Arbeiten wurde ihm zugleich als Specialcommissarium die Melioration des Nieder-Oderbruches übertragen, deren hauptsächlichste Bauten in einer massiven Schleusse und dem Wehr bei Hohensathen bestanden.

1855 wurde Hartwich zum Geheimen Ober-Baurath ernannt und in demselben Jahre bei der Pariser Weltausstellung zum Präsidenten der 5. Classe für Eisenbahn- und Landtransport bestellt. In Gemeinschaft mit Schneider aus Creuzot, dem Vicepräsidenten dieser Classe und deren Mitgliedern Lechatelier, Couche, Sauvage, Arnous, Crampton und Lord Shellburn — Männer, welche sich bei der Entwickelung des neuen Verkehrsmittels einen unvergesslichen Namen erworben haben — thätig, erwarb sich Hartwich durch seine Leistungen die vollste Anerkennung und Hochachtung, wovon die Französischen technischen Zeitschriften und Werke, z. B. Couche u. A. und die Verleihung des croix d'officier de la légion d'honneur Zeugniss ablegen. Ueber seine während des Sommers 1855 in Frankreich ausgeführte Reisen niedergeschriebenen Mittheilungen ist Ausführliches in der „Zeitschrift für Bauwesen Jahrgang 1856“ enthalten.

1856 schied Hartwich zum zweiten Male aus dem Staatsdienst, um sich dem Rheinischen Eisenbahn-Unternehmen zu widmen. Für diese Gesellschaft, welche damals nur eine Länge von ungefähr 80 km hatte, projectirte und führte er ausser einer grösseren Zahl Anschlussbahnen an gewerbliche Etablissements etc. die nachfolgenden Erweiterungsbauten aus: und zwar die Linksrheinischen Linien Rolandseck-Remagen, Remagen-Neuwied, Neuwied-Coblenz und Coblenz-Bingerbrück, welche mit zusammen 106 km Länge beziehungsweise am 21. Januar, 15. August, 15. November 1858 und 15. December 1859 für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen wurden; hierauf folgten die am 3. März 1863, 1. März und 6. October 1864, 1. Juli und 9. August 1865 für den Betrieb eröffneten Linien Crefeld-Cleve mit 65 km, Herbesthal-Eupen mit 5 km, Düren-Euskirchen mit 30 km, Euskirchen-Mechernich mit 14 km und Cleve-Nymwegen mit 27 km Länge.

Die Bahnstrecke Coblenz-Oberlahnstein zur Verbindung der Rheinischen und der ehemaligen Nassauischen Staats-Eisenbahn mit 8 km Länge, einschliesslich der durch ihre schönen Formen sich auszeichnenden Rheinbrücke, wurde am 3. Juni 1864 dem Betriebe übergeben. Wie die Mitwelt mit Wohlgefallen diesen Bau, welcher in seinen gefälligen Formen an die von der Natur gebildete reizende Umgebung sich anschliesst, betrachtet, so wird die Nachwelt Hartwich dankbar sein, dass er es vollbrachte, hierbei von den bis dahin meistentheils bei grossen Strombrücken angewandten, die Aussicht geradlinig durchschneidenden eisernen Ueberbrückungen abzuweichen und dadurch die Kunst mit der Natur in Einklang zu bringen. Die allgemeine Freude über das gelungene Werk, welchem Ihre Majestäten der König und die Königin während der Ausführung wiederholt auf der Baustelle ein besonderes Interesse gewidmet hatten, fand bei dem herrlichen Einweihungsfeste auf dem Rheine, bei welchem auch Ihre Majestäten zugegen waren, vielseitigen Ausdruck. Von Allerhöchster Stelle wurde Hartwich bei dieser Gelegenheit durch Verleihung des Rothen Adler-Ordens zweiter Classe mit Eichenlaub und vom damaligen Herzog von Nassau durch Uebersendung des Nassauischen Comthurkreuzes zweiter Classe ausgezeichnet. Nie sprach Hartwich von diesem Brückenbau, ohne dabei in Dankbarkeit seiner Mitarbeiter, des Constructeurs und des ausführenden Baumeisters derselben, Sternberg (jetzt Ober-Baurath und Professor am Polytechnikum in Karlsruhe) und Schwarz zu gedenken, wie er denn auch in Bezug auf die vielen neuen Constructionen für die verschiedenen Bahnstrecken niemals des Ingenieurs Bendel unerwähnt liess, welcher ihm bei deren Ausführung zur Seite gestanden hatte.

Auf den andern den Rhein überschreitenden Linien der Rheinischen Eisenbahn Cleve-Zevenaar, 18 km lang, eröffnet am 20. April 1865, und Osterrath-Essen, 41 km lang, eröffnet am 1. September 1866, wandte Hartwich zur Vermeidung kostspieliger und langjähriger Brückenbauten zum ersten Male die in den Einzelnheiten sehr durchdachten, dem Umfange des Verkehrs entsprechenden Seiltrajecte mit anschliessenden schiefen Ebenen bei Griethausen auf ersterer und bei Rheinhausen auf letztgenannter Linie an. Das Seiltraject bei Griethausen erfüllt noch heute seinen Zweck, während dasjenige bei Rheinhausen später durch den Bau einer Rheinbrücke mit Verlegung der anschliessenden Bahnstrecken ersetzt wurde.

Von den rechtsrheinischen Linien ist zu erwähnen die am 1. Januar 1868 eröffnete 9 km lange Bahnstrecke Essen-Wattenscheidt und auf dem linken Rheinufer der Bau der Linien Mechernich-Kall, 9 km lang, und Kempen-Venlo, 23 km lang, welche beziehungsweise am 1. November 1867 und 1. Januar 1868 in Betrieb genommen wurden.

Auf der letztgenannten Linie legte Hartwich zuerst den von ihm construirten eintheiligen, aus 9 Zoll hohen Schienen bestehenden eisernen Oberbau, nachdem er vorher Versuche mit 11 Zoll hohen Schienen auf kürzeren Bahnstrecken gemacht hatte. Auch auf den später von ihm ausgeführten Bahnlinien Düren-Neuss mit 48 km Länge, für den Betrieb eröffnet am 1. September 1869, Pfaffendorf-Neuwied (rechtes Rheinufer) mit 16 km Länge, am 27. October 1869 in Betrieb gesetzt, und Neuwied (rechtes Rheinufer) -Obercassel-Bonn mit dem dritten Seiltraject bei Bonn, am 11. Juli 1870 mit 48 km Länge eröffnet, fand der eintheilige eiserne Oberbau Anwendung. Hat auch dies Oberbausystem wegen der schwierigen Unterhaltung und kostspieligen Erneuerung bei Abnutzung des Schienenkopfes auf Hauptbahnen mit schweren und schnellfahrenden Zügen sich nicht bewährt und deshalb in den letzten Jahren durch ein anderes Ersatz gefunden, so gebührt doch Hartwich das Verdienst, die Frage der Construirung eines Oberbaues ohne Mitverwendung von Holz, also einen eisernen Oberbau anzuwenden — in Deutschland der Entscheidung zugeführt zu haben; auch hat er es noch erlebt, dass sein auf Hauptbahnen verworfenes Oberbausystem bei schmalspurigen Locomotivbahnen in den letzten Jahren Anwendung fand.

Ausser den genannten im Ganzen mehr als 500 km langen Linien bereitete Hartwich noch die Bauausführung der Linie Obercassel-Troisdorf vor, 13 km lang mit eintheiligem eisernen Oberbau, ausserdem die Fortführung der Linie Euskirchen-Kall (Eifelbahn), welche alsdann unter der Leitung des erfahrenen Oberingenieurs, Baurath Menne, während des Französischen Krieges bis Trier gebaut wurde und schliesslich wurde nach seinen Angaben die bereits schon erwähnte Rheinbrücke, an Stelle des früheren Seiltrajectes bei Rheinhausen projectirt.

Durch wiederholte Reisen nach England blieb Hartwich mit den Neuerungen im Eisenbahnwesen bekannt, und gaben ihm dieselben zugleich Veranlassung, manche zweckmässige Verbesserungen sowie gesammelte Erfahrungen auch bei der Rheinischen Eisenbahn anzuwenden, wie denn überhaupt jede Verbesserung und neue Idee, sobald sie als zweckmässig und für anwendbar erkannt war, sie mochte kommen von welcher Seite, immer gern von ihm acceptirt und deren Einführung nicht selten unter eigener Aufsicht mit bewundernswerther Ausdauer bewirkt wurde. Durch seine Energie und seine unermüdliche und lebendige Thätigkeit hat Hartwich der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere bei Aufsuchung neuer für die Unternehmung wichtiger Linien, wesentliche Dienste geleistet. Seine hervorragenden Ausführungen sind in einem besonderen Werke: „Die Erweiterungsbauten der Rheinischen Eisenbahn“ niedergelegt und umfassen in drei Abtheilungen die Rheinbrücke bei Coblenz, Fähranstalten für den Eisenbahnverkehr und Eiserne Brücken. Die angestrengteste dienstliche Thätigkeit hielt ihn jedoch nicht ab, auch im öffentlichen Leben Kölns durch Arbeiten und Rathschläge zu wirken.

Im October 1870 wurde Hartwich unter Ernennung zum Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath als vortragender Rath in das damalige Bundes-Kanzleramt berufen.

Seine Vorliebe für Ausführung von Eisenbahnen und der Wunsch, eine umfassende selbstständige practische Thätigkeit zu erlangen, liessen Hartwich jedoch diese Stellung Ende des Jahres 1871 wieder aufgeben und die obere Leitung der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft übernehmen, welche sich die Aufgabe gestellt hatte, Verkehrsunternehmungen nicht nur herzustellen, sondern auch in eigenem Betriebe zu behalten.

Der Mangel einer directen, in vielseitigem Interesse wichtigen Bahnverbindung zwischen Nord- und Süddeutschland über den Thüringer Wald, welcher zur Zeit noch besteht, veranlasste Hartwich, zum Anschluss an die Werrabahn und die damals in der Ausführung begriffene Linie Meiningen - Schweinfurt eine solche Linie zu projectiren, welche als eine grosse selbstständig betriebene Bahnlinie ihren Ausgangspunkt in Berlin und eine Abzweigung in kürzester Linie nach Leipzig erhalten sollte. Zur directen Verbindung dieser Linie (Berliner Südwestbahn) mit den im Osten Berlins mündenden Bahnlinien trat Hartwich zugleich dem bereits vom Baurath Orth angeregten Project einer circa 6 m über dem Strassenniveau liegenden, die Stadt Berlin von Osten nach Westen durchschneidenden Bahn näher und stellte ausserdem ein Project für eine directe Linie von Hameln über Hamm in das Emscherthalgebiet und deren Weiterführung nach Holland und ein Project zur Touage auf der Oder von Breslau bis Stettin auf. Neben diesen selbstständigen Projecten übernahm die Gesellschaft die Ausführung der schon seit Jahren projectirten Verbindungslinie zwischen der Venlo-Hamburger und Hannover-Altenbekener Bahn von Lemförde über Detmold nach Steinheim und der Linie von Naumburg über Artern nach Heringen (Station der Halle-Casseler Bahn).

Mit der ihm eigenen Energie und Umsicht leitete Hartwich die Vorbereitungen für diese Unternehmungen. Auf Grundlage sehr umfassender Vorarbeiten waren einige derselben bereits nach Jahresfrist in der Herstellung begriffen, für andere die Ertheilung der Concession zur Bauausführung nachgesucht.

Nur die Ungunst der Verhältnisse hat die Ausführung der geplanten vorerwähnten grossen Unternehmungen durch die Gesellschaft vereitelt. Hartwich aber hat gleichwohl dieserhalb viele Angriffe erdulden müssen, die theils der damaligen wüsten Speculation, theils der Unkenntniss von den den einzelnen Unternehmungen vielseitig bereiteten Schwierigkeiten entsprangen, Hartwich aber in seinem Streben nach solider Ausführung der Unternehmungen nicht zu beirren vermochten. Nachdem der auch durch den Ankauf von Grundstücken vorbereitete Bau der Bahn durch Berlin an eine, unter Betheiligung des Staates und der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft gebildete Gesellschaft übergeben worden war und ein Theil des Projectes der Berliner Südwestbahn durch die inzwischen von der Regierung beschlossene Herstellung der Berlin-Wetzlarer Bahn in ihrem ersten Theile und den Bau der Linie Sangerhausen-Erfurt hinfällig geworden war, trat Hartwich, und zwar ohne die geringste Entschädigung, von dem Vorsitz des Vorstandes der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft, welcher er in der vollen Ueberzeugung ihrer Solidität sogar einen nicht unbeträchtlichen Theil seines schwer erworbenen Vermögens geopfert hatte, zurück, widmete jedoch später als Mitglied des Verwaltungsrathes der Gesellschaft auch weiter in uneigennützigster Weise seine Dienste.

Auf welcher gesunden Grundlage die von Hartwich für die genannte Gesellschaft aufgestellten Projecte beruhten, erhellt aus der Thatsache, dass dieselben fast ausnahmslos z. Zt. theils durch die Staatsregierung, theils durch Privat-Gesellschaften aufgenommen sind und deren Ausführung bewirkt oder durch Staatsverträge, Concessionen u. s. w. gesichert ist. Insbesondere erlebte Hartwich es noch, dass zur Herstellung des letzten und wichtigsten Theiles der Berliner Südwestbahn — die Linie über den Thüringer Wald, zwischen Erfurt beziehungsweise Arnstadt über Gräfenroda, Zella, Suhl und Meiningen — ein Staatsvertrag zwischen den Regierungen von Preussen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha und Schwarzburg-Sondershausen abgeschlossen wurde.

An eine stete Thätigkeit gewöhnt, beschäftigte sich der bereits 74 Jahre alte, geistig durchaus frische Mann fortgesetzt mit den das Eisenbahnwesen und das öffentliche Wohl, insbesondere sein liebes Berlin berührenden Zeitfragen, so z. B. entwarf er ein Project für einen von der Oberspree abzweigenden, südlich der Stadt entlang, sodann über Wilmersdorf nach dem Wannsee führenden Canal — den sog. Südcanal — dessen Nothwendigkeit zur Entlastung des sog. Landwehrcanals anerkannt, dessen Herstellung die ungünstigen Zeitverhältnisse jedoch z. Zt. nicht gestatteten. Er veröffentlichte dasselbe in einer Broschüre, betitelt: Bemerkungen über die Schifffahrts- und Vorfluthsverhältnisse in und bei Berlin mit Anschluss eines Projectes zu einem Canale von der Oberspree nach der Havel bei Wannsee, — ferner schrieb er zu dieser Zeit: Aphoristische Bemerkungen über das Eisenbahnwesen und Mittheilungen über die Eisenbahnen in London nebst Vorstädten; Bemerkungen über Transportmittel und Wagen, sowie über Gestaltung und Verwaltung des Eisenbahnwesens nach Massgabe der Verhältnisse und Bedürfnisse, Erörterungen über Vervollständigung und Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes mit Rücksicht auf die Entwickelung des Güterverkehrs und Erzielung billiger Frachten, sowie mehrere andere Aufsätze über die Gütertarife auf den Eisenbahnen, die Secundärbahnen, insbesondere die für diese durch Verringerung der Geschwindigkeit erwachsenden Vortheile beleuchtend.

In Gemeinschaft mit einigen namhaften Technikern Deutschlands wurden Hartwich in den letzten Jahren noch die ehrenvollen Aufträge zu Theil, Gutachten über die für die Umgestaltung des Bahnhofes in Zürich aufgestellten Projecte und über die von Baron Hirsch gebauten Türkischen Bahnen abzugeben, letzteres in Folge einer zwischen der Türkischen Regierung und dem Unternehmer entstandenen Differenz. Trotz seines hohen Alters unternahm Hartwich die anstrengenden Reisen und nur letztere zur Besichtigung der genannten Bahnlinien in Begleitung eines seiner Schwiegersöhne, des Geheimen Bergrath Althans.

In Hartwich's Wirken spiegelt sich das von ihm durchlebte Zeitalter so vollständig wieder, wie solches wohl selten bei einem Manne der Fall gewesen sein dürfte. Aufgewachsen zu einer Zeit, in welcher man noch keine Ahnung von der Bedeutung hatte, welche die Technik dereinst auf die Umgestaltung unserer gesammten Lebensverhältnisse ausüben würde, hat er es durch seine mit scharfem Verstand, lebendiger Geistesfrische und unermüdlicher Thätigkeit gesammelten Kenntnisse und Erfahrungen vermocht, die durch die Fortschritte der technischen Wissenschaften sich steigernden Aufgaben im Verkehrswesen zu lösen, überhaupt mit der Entwickelung der Technik gleichen Schritt zu halten und die an ihn gestellten Forderungen nicht vom kleinlichen engherzigen Standpunkte, sondern nach meisterhaft durchdachten freigeschaffenen Plänen zu erledigen. Seine Werke geben hiervon Zeugniss und werden seinen Namen unvergesslich machen.

Stets heiter, einfach und bescheiden in seinem Wesen, behandelte Hartwich alle Meinungsverschiedenheiten sachlich, er kannte keinen Neid und keine Eifersucht und äusserte trotz so mancher trüben Erfahrungen, welche er in seinem langen Leben hatte machen müssen: ich halte einen jeden Menschen für gut, so lange mir derselbe nicht selbst das Gegentheil bewiesen hat; biederen Characters, war er am glücklichsten in voller Thätigkeit und noch in den letzten Jahren war sein Wahlspruch: „Stete Arbeit macht zufrieden". Für sein Fach und die Fachgenossen hatte er ein warmes Herz und ist wohl nicht Wenigen unter uns ein väterlicher Freund gewesen.

Dem Architectenverein hat er 53 Jahre und unserem Vereine 33 Jahre und seit 1871 als Vorstandsmitglied angehört, und Allen wird die rege Theilnahme im Gedächtniss sein, mit welcher er sich an unseren Verhandlungen in den Hauptversammlungen, sowie in den Commissionen betheiligte.

Zur Sorge um das Augenlicht seiner Lebensgefährtin kam in den letzten Jahren noch der Kummer, welcher ihm durch den unersetzlichen Verlust eines Sohnes und einer verheiratheten Tochter bereitet wurde.

In unserer letzten Versammlung am 11. v. Mts. nahm Hartwich noch an unseren Berathungen Theil, zwei Tage später betheiligte er sich am Schinkelfest, am 16. desselben Monats noch im grösseren Familienkreis in scherzender Weise vergnügt, erlag er folgenden Tages, am 17. März d. J., Morgens 8 Uhr, gerüstet zur Thätigkeit, einem Herzschlag.

In Erfüllung seines Willens ruht Hartwich an der Seite eines älteren Bruders, des Major von Hartwich, in Friedersdorf in Schlesien, wo er auch in den letzten Jahren mit den Seinen einen Theil des Sommers im eigenen Heim zu verbringen pflegte.

Mit ihm ist ein guter Mensch aus dem Leben geschieden.

Ehren wir sein Andenken, indem wir uns als Zeichen dessen von den Sitzen erheben.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 12. Mai. (Reichstag, Rede des Reichskanzlers. Bundesrathsausschuss für die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Bahnen. Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Gotthardbahn. Entwurf eines internationalen Eisenbahn - Transportrechtes. Monatliche Uebersichten der Betriebsergebnisse. Haltestellen.)

Die Verhandlungen des Reichstages über den Zolltarif haben in Deutschland das öffentliche Interesse ausschliesslich in Anspruch genommen. Die Generaldebatte gelangte am Freitag zum Abschluss und das Resultat derselben war die Annahme des Antrages der „Volkswirthschaftlichen Vereinigung", wonach die Zolltarifvorlage theilweise im Plenum berathen, zum Theil einer Commission von 28 Mitgliedern überwiesen wird. Die an Zwischenfällen überreiche, äusserst erregte Debatte hat vor Allem bewiesen, dass der Reichskanzler für einen grossen Theil seines Reformplanes auf eine Majorität zu rechnen hat; zu dem oben erwähnten Beschlusse wegen der geschäftlichen Behandlung der Vorlage hatte

sich nämlich ein Theil der Nationalliberalen mit der Rechten und dem Centrum vereinigt. — Uebrigens hat der Reichskanzler dem Bundesrath einen Gesetzentwurf vorgelegt, wonach auf Anordnung des Reichskanzlers Eingangszölle von bisher zollfreien Gegenständen, sowie beabsichtigte Zollsteigerungen mit Zustimmung des Bundesraths und Reichstags vorläufig zu erheben sind. Die Anordnung des Reichskanzlers soll sofort in Kraft treten und je nach Beschluss des Reichstags über den Tarif erlöschen. Besonders ereignissreich und bemerkenswerth war der fünfte Tag der Generaldebatte, an welchem Fürst Bismarck wiederum in die Verhandlungen eingriff und dabei speciell auch seine Ansichten über eine neue Eisenbahn-Tarifreform zum erneuten Ausdruck brachte. Es geschah dies in demselben Sinne, in welchem der Fürst Reichskanzler sich bereits in seinem Schreiben an den Führer der Bayerischen Agrarier, den Freiherrn von Thüngen-Rossbach, geäussert hatte. Eine Abschwächung ist höchstens darin zu constatiren, dass, während Fürst Bismarck in seinem Schreiben die „Einfuhrprämie", welche in „nicht seltenen" Fällen die differentiellen Frachtsätze für Getreide bedingen, auf den vier- und fünffachen Betrag des 50 ₰-Zolles beziffert, in der Reichstagsrede nur gesagt ist, dass die Einfuhrprämie „sehr häufig das Doppelte, manchmal das Drei- und Vierfache des Zolles betragen kann". Da die Reichstagsrede nur eine weitere Ausführung des vielbesprochenen Briefes ist, so trifft auf dieselbe im Grossen und Ganzen auch diejenige Kritik zu, welche von den verschiedensten Seiten an dieses Schreiben, besonders in Bezug auf den die Differentialtarife betreffenden Passus, geknüpft worden ist. Dieses vorausgeschickt, nehmen wir den betreffenden Passus der Bismarck'schen Rede in Folgendem nach dem vermuthlich authentischen Wortlaut in der „Nordd. Allg. Ztg." zu den Acten. Fürst Bismarck sagte: „Ich habe in der ganzen Debatte die Erwähnung eines Gebietes vermisst, ohne welches der Zolltarif doch keine Selbstständigkeit, keine Sicherheit und keine Wirkung hat, das ist die Frage der Eisenbahntarife. Sie liegt ja nicht hier in diesem Gesetze; sie schwebt auf einem andern Gebiete, aber sie sollte wo möglich auch gleichzeitig gelöst werden, denn es ist ganz unmöglich, eine Zollpolitik unabhängig von der Eisenbahnpolitik zu treiben. (Sehr wahr!) So lange die Tendenz unserer Eisenbahnen gewesen ist, uns Alles, was Einfuhr ist, wohlfeiler hereinzufahren, als sie das, was Ausfuhr ist, herausfahren, so lange ist sie ein Gegenzoll gegen unsern Zolltarif, steht uns als Einfuhrprämie gegenüber, die beispielsweise im Getreide, wie ich mich — der Herr Abg. Dr. Lasker wird sich daran erinnern — in dem Briefe an Herrn von Thüngen geäussert habe, sehr häufig das Doppelte, manchmal das Drei- und Vierfache des Zolles betragen kann. So lange wir diesen Krebsschaden unserer Production haben, dass jede Ausfuhr von uns nach höheren Tarifen gefahren wird als die Einfuhr, dass jedes Deutsche, einheimische, nationale Gut theurer gefahren wird als das ausländische, so lange wir davon nicht erlöst werden, kann in Massengütern kein Grenztarif helfen, werden wir ohnmächtig bleiben gegen eine Macht, welche in die Hand einzelner Gesellschaften oder in die Hand einzelner Zweige der Staatsverwaltung gelegt ist und gelegt war. Zu meiner grossen Freude hat in Preussen in der Eisenbahnpolitik eine Umkehr seit Jahr und Tag schon stattgefunden, in den übrigen Staatsbahnen der verbündeten Staaten hoffe ich, dass diese bald geschehen wird, wenn auch bisher der Thaler, der aus Eisenbahnrevenüen kommt, noch einen höhern Werth zu haben scheint wie derjenige, der aus andern Finanzquellen herrührt. Vielleicht sind die Eisenbahnminister in den Einzelstaaten mächtiger als die Finanzminister, ich weiss nicht, woran das liegt, manche dieser Länder fahren zum Schaden, namentlich in ihren Forsten fahren sie ertragslos und sind genöthigt, darnach den in den Staatsforsten ausfallenden Betrag durch, wie es jetzt liegt, directe Steuern von den Unterthanen wieder einzuziehen. — Mir ist neuerlich schon die Klage vorgekommen, dass eine Sächsische Papierfabrik eine Lieferung für ein Englisches Journal an Papier hat. Das Journal ist, wenn ich nicht irre, der „Globe", eines der grossen Massenjournale, und das Quantum ist täglich so gross, dass diese Fabrik eines Eisenbahnbesitzenden Landes nun in der Lage ist, sich darüber zu beschweren, dass sie jedes ausländische Product wohlfeiler ins Land hineingefahren bekommen könnte als ihr auszuführendes Papier nach der Seegrenze; und ich glaube, wenn diese Beschwerden, dass die Ausfuhr bei uns zu theuer gefahren wird, allgemeiner verlauten, werden wir Abhülfe finden; ich habe mich deshalb absichtlich bemüht, den Beschwerden so viel Oeffentlichkeit wie möglich zu geben".

Am vorigen Freitag, am 9. d. M., ist nun endlich der Bundesraths-Ausschuss für die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Gütertarifwesens auf den Deutschen Bahnen im Reichskanzleramt zu seiner ersten Sitzung zusammengetreten. Die Auspicien, unter denen dies geschehen ist, sind keine günstigen. Während Fürst Bismarck in seinem Schreiben vom 18. März, mit welchem er die Protocolle der Vorconferenz dem Bundesrathe übersendete, sich noch hoffnungsvoll, wie folgt, äusserte: „Ungeachtet aller, bei den ersten Erwägungen einer umfassenden Reform, natürlichen Meinungsverschiedenheiten, tritt nach dem Gesammteindruck der im Protocolle niedergelegten Auffassungen und Vorschläge aus der Vorbesprechung die Neigung entgegen, den dem Präsidialantrage vom 7. v. M. zu Grunde liegenden Bestrebungen entgegenzukommen", fasst der vom 16. April datirende Brief des Fürsten Bismarck an Herrn von Thüngen die Chancen des Präsidialantrages sehr ungünstig auf, indem der Herr Reichskanzler dort darüber sagt: „doch in dieser Beziehung habe ich bisher kaum Hoffnung, die Eisenbahnminister der grösseren Bundesstaaten für den Zweck zu gewinnen und zu übereinstimmenden Verfahren zu bewegen. Die Bayerischen Bahntarife und deren Wirkung werden Ihnen und allen Bayerischen Landwirthen aus eigener Erfahrung fühlbar sein. Mir fehlt darauf jeder Einfluss". Wie offiziös über die jetzt zusammengetretene Conferenz gemeldet wird, waren in derselben vertreten das Präsidium durch den Preussischen Bevollmächtigten zum Bundesrath, Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten Herrn Maybach und durch die stellvertretenden Bevollmächtigten, Herren Geh. Ober-Regierungsrath Körte, stellvertretenden Vorsitzenden des Reichs-Eisenbahnamtes, Geh. Ober-Regierungsrath Kräfft vom Reichs-Eisenbahnamt, Geh. Regierungsrath Dr. Schulz von der Reichs-Eisenbahnverwaltung und Geh. Regierungsrath Fleck vom Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten; ferner Bayern durch den stellvertretenden Bevollmächtigten, Generaldirector der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten Herrn von Hocheder; Sachsen durch den stellvertretenden Bevollmächtigten, Herrn Geh. Finanzrath Hofmann; Württemberg durch den Bevollmächtigten zum Bundesrath, Königlichen Gesandten Staatsrath Freiherrn von Spitzemberg, demnächst durch den augenblicklich verhinderten stellvertretenden Bevollmächtigten, Generaldirector der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten Herrn Geh. Rath von Dillenius; Baden durch den stellvertretenden Bevollmächtigten, Generaldirector der Staatsbahnen Herrn Eisenlohr; Hessen durch den stellvertretenden Bevollmächtigten, Herrn Regierungsrath Schulz, Mitglied der Direction der Main-Weserbahn; Oldenburg durch den Bevollmächtigten zum Bundesrath, Herrn Staatsrath Selkmann.

In den politischen Blättern ist davon die Rede, dass seitens des Fürsten Bismarck eine Auflösung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bei den Deutschen Regierungen angeregt worden sei und bringt man damit die Kündigung des Vereinskarten-Reglements durch die Preussischen Staatsbahn-Verwaltungen in Zusammenhang. Es scheint, dass die Bedeutung des Vereinskarten-Reglements und der Werth, welchen die in dem Verein vertretenen Bahnverwaltungen auf dasselbe legen, in den Zeitungen überschätzt wird. Es ist kaum anzunehmen, dass, wenn die Preussischen Staatsbahn-Verwaltungen auf der Kündigung bestehen sollten, die Aufhebung des Vereinskarten-Reglements irgend welcher Opposition begegnen würde.

Wie schon bekannt, findet die Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn am 28. d. Mts. statt. Der schon erwähnte ablehnende Bescheid der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen an die Direction der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, vom 5. d. Mts. datirt, ist nunmehr bei den Gesellschaftsvorständen eingetroffen. Derselbe enthält lediglich die Mittheilung, dass sich die Regierung auch nach wiederholter Prüfung aller derjenigen Momente, welche bei der Schätzung des Werthes des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Unternehmens in Betracht kommen, ausser Stande sehe, die für die Ueberlassung des Unternehmens an den Staat offerirte Rente auf $4^1/_2$ pCt. zu erhöhen. Die beiden auf der Tagesordnung der Generalversammlung stehenden Anträge haben folgenden Wortlaut: I. „Die Direction und der Ausschuss werden beauftragt, mit der Königlich Preussischen Staatsregierung wegen Ueberlassung des Betriebes der Bahn resp. wegen eines Verkaufs derselben an den Königlich Preussischen Staat auf der Basis einer 4procentigen Rente in Verhandlung zu treten und das Resultat dieser Verhandlung einer baldmöglichst einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung zu unterbreiten". II. „Die Generalversammlung erklärt sich bereit, die Verwaltung und den Betrieb, event. das Eigenthum der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn an die Königlich Preussische Staatsregierung auf Grundlage einer festen jährlichen Rente von 4 pCt. für die Actien und einer Convertirungsprämie zu überlassen, sie beauftragt die Direction und den Ausschuss der Gesellschaft, in dieser Richtung die bereits eingeleiteten Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung fortzusetzen und den demnächst vereinbarten Vertrag der Generalversammlung zur Genehmigung schleunigst vorzulegen".

Der Unternehmer des Gotthardbahn-Tunnels, Favre, hat seine Einsprache gegen die Verpfändung der Bahn zurückgezogen und die Arbeiten wieder aufgenommen. Der Richtungsstollen wird bis zum Schluss dieses Jahres vollendet, und beabsichtigt Favre bis dahin, wo die Zufahrtslinien eröffnet werden, den Betrieb der Strecke Göschenen-Airolo durch comprimirte Luft einzuführen.

Die von der Gesellschaft dem Herrn Favre gemachten monatlichen Abzüge zur Deckung der demselben an Installationskosten vorgeschossenen 4 Mill. Francs werden bis zum 15. October 1881 sistirt. Auf diesen Tag hat Herr Favre diese 4 Millionen ganz zurück zu entrichten, andernfalls die Gesellschaft sich von seiner Caution bezahlt machen kann. Für die Ausweitung des Tunnels zur allfälligen späteren Ausmauerung auch an denjenigen Stellen, die jetzt nicht ausgemauert werden, wird dem Hrn. Favre pro Kubikmeter ein vom Bundesrathe zu bestimmender Durchschnittspreis bezahlt. Dagegen zieht dieser, sobald der Verwaltungsrath die Ratification obigen Abkommens ausgesprochen hat, seinen Process zurück. Es war übrigens hohe Zeit für die Regelung der Angelegenheit, denn in Paris wurden schon ganz im Stillen Vorbereitungen für die Bildung einer neuen Gesellschaft getroffen, durch deren Zustandekommen auf Kosten der bestehenden das grosse internationale Werk wenigstens mittelbar in Französische Hände übergegangen wäre. Dem ist jetzt vorgebeugt.

Am 8. und 9. Mai hat in Heidelberg die zur Bearbeitung der Angelegenheiten des Güterverkehres eingesetzte ständige Commission des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über die Stellung berathen, welche der Verein zu dem Berner Entwurfe des internationalen Transportrechtes zu nehmen hat. Der Beschluss ist dahin gefasst, dass der Ende Juli tagenden Generalversammlung der Entwurf einer Denkschrift an die Regierungen vorgelegt werden soll, in welcher einige wesentliche Bedenken gegen die Bestimmungen des Entwurfes zur Sprache gebracht werden. Die Zweckmässigkeit der Einführung gleicher rechtlicher Bestimmungen für den Güterverkehr auf dem Europäischen Continente konnte natürlich von der Commission eines Vereins, welcher ein übereinstimmendes Transportrecht in seinem weiten Gebiete geschaffen hat, nur anerkannt werden.

Nach einem Erlass des Preussischen Herrn Handelsministers aus dem Monat März d. J. ist den Eisenbahnverwaltungen durch die Eisenbahncommissariate aufgegeben worden, in den zu publicirenden monatlichen Uebersichten der Betriebsergebnisse die feststehenden extraordinären Einnahmen in den entsprechenden Beträgen bei den Einnahmen der einzelnen Monate aufzuführen, nicht aber, wie solches bei der Berlin-Stettiner Eisenbahn geschehen war, in ihrem Gesammtbetrage den Einnahmen des letzten Betriebsmonats (December) zuzurechnen, weil bei der letzteren Verrechnungsweise das Jahresergebniss — entgegen dem Zwecke der monatlichen Veröffentlichungen — eine nach dem Ergebniss der ersten 11 Monate des Jahres nicht zu erwartende Gestaltung erhalten könne. Die Durchführung dieser Anordnung hat zur natürlichen Folge, dass von den meisten Verwaltungen die betreffenden Einnahmen der Monate Januar, Februar und März dieses Jahres in die Uebersicht der Monatseinnahmen pro März aufgenommen sind, da die bezüglichen Aufstellungen für die Monate Januar und Februar bereits abgeschlossen waren, als die Verwaltungen von der getroffenen Anordnung Kenntniss erhielten. Obgleich das angeordnete Verfahren für die Folge allerdings die Höhe der Einnahmen der einzelnen Monate richtiger hervortreten lässt, so muss doch darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Einnahmen des Monat März, insofern sie zugleich die extraordinären Einnahmen der Monate Januar und Februar enthalten, zum Theil nicht unbeträchtlich höher erscheinen, als sie sich nach der Wirklichkeit stellen. Für die folgenden Monate bis December wird die Wirkung sich in dem Nachweis etwas höherer extraordinärer Einnahmen zeigen, dafür aber der Monat December ein um so grösseres Minus aufweisen.

Auf einzelnen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen sind die Tarifsätze für Haltestellen nicht nach Massgabe der wirklichen Entfernung, sondern nach dem Betrage der für die Nachbarstationen geltenden Tarife festgesetzt. Ein Cirkular des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirectionen fordert auf, dies mit thunlichster Beschleunigung abzustellen und überall die wirkliche Entfernung der Bildung der Tarife auch für die Haltestellen zu Grunde zu legen.

Mittelrheinische Correspondenz.

≈ (Generalversammlungen der Actionäre der Hessischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Eisenbahnen. Interpellation des Abgeordneten Dr. Schröder wegen angeblichen Verkaufs von Strecken der Hessischen Ludwigsbahn. Frankfurter Centralbahnhof.)

Die diesjährige ordentliche (43.) Generalversammlung der Actionäre der Hessischen Ludwigsbahn fand am 28. April c. dahier statt und hatten sich zu derselben insgesammt 2 029 Actionäre mit 2 852 Stimmen angemeldet; an der Versammlung nahmen indessen nur 150 Actionäre mit 718 Stimmen Theil. Als Vertreter der Hessischen Regierung wohnten der beiden Regierungscommissäre: Geh. Oberbaurath Renner und Ministerialrath Weber von Darmstadt bei, während die Preussische Regierung durch den Vorsitzenden des Eisenbahn-Commissariates Coblenz, Geh. Regierungsrath Dittmer vertreten war; den Vorsitz führte der Präsident des Verwaltungsrathes, Geh. Commercienrath Kempf. Nach Begrüssung der in der Versammlung Anwesenden bezw. nach Constituirung der Bureaus brachte der Vorsitzende den von dem Verwaltungsrathe zu erstattenden Vortrag zur Kenntniss der Actionäre; derselbe erläutert die bereits im Jahresberichte enthaltenen Darlegungen über den Bau und Betrieb der Bahn in dem abgelaufenen Jahre und enthält zugleich den von dem Verwaltungsrathe beantragten Vertheilungsmodus des aus den Betriebsergebnissen resultirenden Reingewinnes. Bei Beendigung des Vortrages und nachdem die Revisoren ihr Gutachten über die Rechnungen des abgelaufenen Geschäftsjahres abgegeben hatten, brachte der Vorsitzende die folgenden beiden Anträge zur Berathung und Abstimmung, nämlich: I. beschliesst die Generalversammlung, auf Grund des Berichtes des Revisionsausschusses dem Verwaltungsrathe Decharge für die Betriebsrechnungen und die Baurechnung des Jahres 1878 zu ertheilen? und II. beschliesst die Generalversammlung, die Dividende des Betriebsjahres 1878 auf 4 pCt. festzusetzen, und genehmigt sie die von dem Verwaltungsrath vorgeschlagene Vertheilung des Ueberschusses von 1878 und zwar: 1. an Dividende, ausser den bereits bezahlten 2 pCt. Abschlagsdividende, auf das participirende Actiencapital von 67 479 000 *M.* eine Superdividende von 2 pCt. = 1 349 580 *M.*; 2. zum Erneuerungsfonds der nicht garantirten Linien 800 000 *M.*; 3. statutenmässige Tantième a) des Verwaltungsrathes 54 217 *M.* und b) der Beamten 54 217 *M.*, zusammen mit 108 434 *M.*; 4. Beitrag zur Pensionscasse der Angestellten 60 000 *M.* und 5. den verbleibenden Rest mit 113 365 *M.* auf neue Rechnung zu übertragen? Beide Anträge wurden von der Generalversammlung einstimmig genehmigt. Der inzwischen vorgenommene Wahlact bestätigte die der Anciennetät nach aus dem Verwaltungscollegium ausgeschiedenen Herren Kempf und Werner, sowie die Wiederwahl des Herrn Dietrich; ebenso wurden die bisherigen Revisoren wiedergewählt.

Die am 30. April c. in Ludwigshafen abgehaltene Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahnen war von 72 Actionären der Ludwigsbahn mit 1 620 Actien und 260 Stimmen, von 32 Actionären der Maximiliansbahn mit 660 Actien bezw. 103 Stimmen und 36 Actionären der Nordbahnen mit 556 Actien bezw. 102 Stimmen besucht. Als Königlicher Commissär fungirte der Königliche Regierungs-Finanzdirector, während die Versammlung durch den Vorstand des Verwaltungsrathes, Reichsrath v. Böcking, präsidirt wurde. Derselbe gab nach Eröffnung derselben einen kurzen Ueberblick der allgemeinen Geschäftslage der Pfälzischen Bahnen und der Hauptergebnisse des Betriebs im abgelaufenen Jahre, sodann der Bauthätigkeit sowohl in Hinsicht auf die Ausführung der im Bau begriffenen Bahnen, als auch auf die Projecte neuer Bahnen, und eröffnete sodann die Discussion über den Geschäftsbericht zunächst für die allgemeine Generalversammlung, dann für jene der besonderen Bahngesellschaften; es wurden jedoch von keiner Seite eine Erinnerung gegen den Geschäftsbericht erhoben. Der hierauf gestellte Antrag: den Jahresrechnungen der einzelnen Gesellschaften die Anerkennung zu ertheilen, wurde einstimmig angenommen, worauf der Vorsitzende über das Finanzergebniss des gemeinschaftlichen Betriebes der vereinigten Bahngesellschaften pro 1878, unter Hinweis auf den bezüglichen Vortrag im Geschäftsberichte, eingehende Erläuterung gab und alsdann den Antrag auf Verfügung über den Reingewinn stellte, wie solche Seitens der Direction in dem Berichte vorgetragen sei. Dieser Vertheilungsmodus, wonach den Actionären der Ludwigsbahn ausser den bereits bezogenen Zinsen von 4 pCt. das garantirte Präcipuum von 5 pCt. oder 25 fl. bezw. 42,86 *M.* pro Actie auf den Dividendenschein pro 1878, den Actionären der Maximiliansbahn ausser den bereits bezogenen Zinsen von 4½ pCt. das garantirte Präcipuum von 1 pCt. oder 5 fl. bezw. 8,57 *M.* auf den Dividendenschein pro 1878 auszuzahlen ist und auf den Dividendenschein der Nordbahn-Actien pro 1878 Nichts entfällt, die Königliche Staatscasse dagegen den revisorisch festgestellten Passivrest von 3 157 463 *M.* auf Grund des Gesetzes vom 29. April 1869 und gemäss Ziffer V der Fusionsgrundlagen zuzuschiessen hat, findet gleichfalls die einstimmige Genehmigung. Der hierauf als No. IV. der Tagesordnung zur Verhandlung gelangende Antrag der Verwaltung: „die Generalversammlung wolle genehmigen, das Bau- und Einrichtungscapital der Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft auf Grund der im Geschäftsberichte gegebenen näheren Motivirung a) für Herstellung der Saargemünder Umgehungscurve um den Betrag von 265 000 *M.*, b) für den theilweisen Umbau der Kettenbarrièren an den Wegeübergängen und um den Betrag von 25 430 *M.* und c) als Zuschlagssumme für Geldbeschaffung, Verzinsung und allgemeine Reserve um 61 570 *M.* oder event. bei Annahme eines 4 proc. Zinsfusses für das in Aussicht genommene Prioritätsanlehen um einen entsprechend grösseren Betrag dieser Zuschlagssumme zu erhöhen und die Verwaltung zu ermächtigen, diese Posten dem Prioritätsanlehen der Ludwigsbahngesellschaft

beizuschlagen und den Gesammtbetrag dieses Anlehens zuzüglich der bereits durch die vorjährige Generalversammlung genehmigten Position gemäss der im Geschäftsberichte vorgetragenen Neuaufstellung des Geldbedarfes bei einem 4½proc. Zinsfusse auf 2 890 000 ℳ bezw. bei einem 4proc. Zinsfusse auf einen höheren Betrag festzustellen, — Alles dieses in der Voraussetzung, dass und insoweit die Königliche Staatsregierung diesem Antrage ihre Genehmigung ertheilt und gemäss den Fusionsgrundlagen die dort vorgesehene Zinsgarantie die damit noch nicht versehenen Positionen ausdehnen wird", wurde von der besonderen Generalversammlung der Ludwigsbahn, sodann der Maximiliansbahn und der Nordbahn einstimmig angenommen. Zum Schlusse wurden die aus dem gemeinschaftlichen Verwaltungsrathe nach dem Dienstalter ausscheidenden vier Mitglieder, die Herren von Böcking, Meuth, Mahla und v. Rothschild wiedergewählt.

Die „Bayerische Correspondenz" in No. 32 dieser Blätter enthält die Mittheilung, dass zwischen der Bayerischen und der Grossherzoglich Hessischen Regierung zur Zeit Unterhandlungen schweben, welche darauf hinzielen, eine in Bayerns Händen liegende Eisenbahnverbindung zwischen Unterfranken und der Pfalz herzustellen, bezw. dass es sich um die Linie von Aschaffenburg über Darmstadt und Worms-Frankenthal handele. Diese Mittheilung, welche von der „Bad. Landesztg." ausgegangen und ihren Weg in eine grosse Anzahl von Blättern gefunden, hat dem Hessischen Landtagsabgeordneten Dr. Schröder Veranlassung gegeben, in der zweiten Kammer der Stände die Regierung über den Grund dieses Gerüchtes zu interpelliren. Daraufhin ist nun unterm 2. Mai c. Seitens des Grossherzoglichen Staatsministers von Starck die folgende Antwort an das Präsidium der II. Ständekammer erfolgt: „Die mir mit gefälligem Schreiben Euer Hochwohlgeboren vom 18. v. Mts. mitgetheilte Interpellation des Herrn Landtagsabgeordneten Dr. Schröder, die Hessische Ludwigsbahn betr., beehre ich mich in Nachstehendem ergebenst zu beantworten. Zeitungsnachrichten im Februar l. J. und auch jüngst wieder, wonach seitens der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft Verhandlungen mit Regierungen von Nachbarstaaten zum Zweck des Verkaufs sämmtlicher oder einzelner Linien dieser Gesellschaft im Gange sein sollen, gaben damals und auch jetzt wieder Veranlassung, den Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft hierüber zu vernehmen. Der Verwaltungsrath der genannten Gesellschaft hat unterm 19. Februar bezüglich der damals gestellten Anfrage erklärt, dass wegen Verkaufs seiner Linien Verhandlungen zwischen der Königlich Preussischen Regierung und dem Verwaltungsrathe der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft nicht geführt worden sind und nicht geführt werden. Auf die jüngst gestellte Anfrage hat der Verwaltungsrath unterm 19. v. Mts. erwidert, dass wegen Veräusserung einiger oder mehrerer seiner Eisenbahnlinien an Bayern weder schriftliche noch mündliche Verhandlungen seinerseits stattgefunden haben, noch auch dermalen gepflogen werden. Zwischen der Grossherzoglichen und der Königlich Bayerischen Regierung sind weder früher noch in neuester Zeit Verhandlungen wegen An- resp. Verkaufs und Uebergabe eines Theiles der der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft angehörigen Linien (Aschaffenburg-Darmstadt-Worms-Bobenheim) von Hessen an Bayern geführt worden."

In Folge des bei Berathung im Preussischen Abgeordnetenhause über die Erbauung des grossen Centralbahnhofes in Frankfurt a/M. von der betr. Commission ausgesprochenen Wunsches, durch Herbeiführung möglichster Vereinfachungen bei der Bauausführung eine beträchtliche Reduction des bezüglichen Baucapitals zu erzielen, waren die beim Baue interessirten Bahnverwaltungen zu Ende des Monats April in Frankfurt zu einer eingehenden Berathung über diesen Punkt zusammengetreten. Den betr. Verhandlungen lag ein von dem bauführenden Königlichen Inspector Hottenroth ausgearbeitetes Exposé zu Grunde. Nach den bezüglichen Darlegungen über die etwa möglichen Beschränkungen des bisherigen Bauprojectes, welche allseitige Annahme fanden, würde die Summe aller Ersparnisse sich auf ca. 6½ Millionen Mark belaufen. Hiervon entfielen etwa 2 Millionen Mark auf den Personenbahnhof, während auf den Güterbahnhof 2 400 000 ℳ, auf die Werkstätteanlagen 600 000 ℳ, auf die Bahnverlegungen und die Mainbrücke ca. 1 Million Mark, sowie auf den Grunderwerb überhaupt 500 000 ℳ kommen würden. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die sich aus einer etwaigen Abänderung der projectirten Geleiseanlagen für einen geregelten Betrieb ergeben würden, spricht sich das fragliche Exposé bezüglich des Personenbahnhofes für Beibehaltung der in Aussicht genommenen Geleiseanlagen bezw. für Grunderwerb in vollem Umfange, sowie ferner für eine der Stadt Frankfurt würdige Ausführung des Stationsgebäudes in Bezug auf den monumentalen Character desselben aus. Die bei der Ausführung der Güterbahnhöfe zu erzielenden Ersparnisse betreffen den Grunderwerb mit ca. 400 000 ℳ, die baulichen Anlagen, wie insbesondere die Vereinigung der verschiedenen Güterschuppen zu einem einzigen mit etwa 800 000 ℳ und die dadurch verringerten Erdanschüttungen und Geleiseanlagen mit ca. 1 200 000 ℳ. Da nun die Kosten des ganzen Projectes auf rund ca. 28 Millionen Mark veranschlagt sind, so würden unter Berücksichtigung dieser Ersparnisssummen, sowie der wahrscheinlichen Rückeinnahmen von ca. 19 800 000 ℳ aus dem zu veräussernden Terrain, die definitiven Auslagen des Staates 1 700 000 ℳ, jedoch ausschliesslich der Zinsen des vom Staate vorzuschiessenden Capitals, betragen.

≈ **Pfälzische Eisenbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1878.) Das abgelaufene Betriebsjahr, das 34. seit Gründung der alten Bexbach-Ludwigshafener Bahn und das 9. der Fusion, hat ein noch weit ungünstigeres Finanzergebniss geliefert, als das Vorjahr. Die bereits im vorjährigen Geschäftsberichte ausgesprochene Ansicht, dass als die erste Vorbedingung einer Wendung zum Besseren in den Verkehrs- und Ertragsverhältnissen der Eisenbahnen die Wiederkehr einer gesunden politischen und wirthschaftlichen Lage zu betrachten sein dürfte, und dass, nachdem diese bis jetzt auf sich warten lasse, eine Besserung der Betriebsergebnisse für die nächste Zukunft nicht in Aussicht gestellt werden könne, hat sich leider als zutreffend bewährt. Wenigstens ist die wirthschaftliche Lage nichts weniger als eine gesunde; sie ist vielmehr so unsicher und precär wie noch niemals. Eine Zeit, in welcher ein heisser Kampf entbrannt ist zwischen den wirthschaftlichen Grundprincipien, zwischen Freihandel und Schutzzoll, und die Entscheidung noch schwankt; — eine Zeit, in welcher man zur Erkenntniss kam, dass die kaum erst zur Durchführung gelangte Tarifreform der Eisenbahnen den beabsichtigten Zweck für Handel und Verkehr so gut wie verfehlt hat und man deshalb die gesetzliche Regelung des Gütertarifwesens nach wesentlich neuen Principien zu bewirken im Begriffe steht; — eine Zeit, welche somit Fragen zur Entscheidung bringt, die für die Verkehrs- und Handelsinteressen von der vitalsten Bedeutung sind, — eine solche Zeit trägt lediglich den Character einer Uebergangsperiode in der wirthschaftlichen Entwickelung und kann daher Handel und Industrie sowie jeglichen Unternehmungsgeist lahm legen. Die beklagenswerthe Folge davon für die Eisenbahnen ist constanter Rückgang in Verkehr und Ertrag. Dies ist die allgemeine Signatur des Jahres 1878 auch für die Pfälzischen Bahnen gewesen, unter deren Walten sich eine Mindereinnahme von 1 068 785 M. oder von 8 pCt. gegen das Budget ergeben hat, welche indess keineswegs daher rührt, dass die Einnahmepositionen des letzteren etwa zu hoch gegriffen waren; denn die Gesammteinnahme pro 1878 war um nicht weniger als 1 211 000 M. geringer angenommen worden, als die Budgeteinnahme in 1877 und nur um 150 000 M. höher, als die wirkliche Einnahme des Vorjahres. Als die Ursachen dieses so bedeutenden Ausfalls werden in erster Linie die Ungunst der Zeitlage, dann aber das Ausbleiben der erwarteten Verkehrsentwickelung auf den neuen Pfälzischen Linien und die Eröffnung von abkürzenden Linien ausserhalb der Pfalz, die theils zur Ableitung des Verkehrs von den Pfälzischen Strecken, theils zur Abschwächung der Einnahmen durch Concurrenztaxen geführt hat, wie namentlich die Reichsbahnlinie Zabern-Schlettstadt in Verbindung mit den neuen Rheinübergängen, sowie endlich das fort dauernde siegreiche Vordringen der Ruhrkohle in das seitherige Absatzgebiet der Saarkohle bezeichnet.

Der Stand der Betriebsausgaben in 1878 kann ein befriedigender genannt werden, indem die Totalsumme derselben gegen das Budget die sehr belangreiche Minderausgabe von 760 358 M. oder von 8,62 pCt. und gegen die Ausgabe-Totalsumme des Vorjahres eine Minderausgabe von 687 893 M. oder von 7,86 pCt. nachweist. Dieses günstige Ergebniss der Betriebsausgaben im abgelaufenen Jahre ist zum Theil der stattgehabten Verminderung der Züge, zum Theil anderen Ersparungen in der Bahn-, Transport- und Werkstätteverwaltung zuzuschreiben. In Folge dessen hat sich auch der Durchschnittssatz der Betriebsausgaben pro Bahnkilometer wesentlich günstiger gestaltet; derselbe betrug pro 1878 13 615 M. gegen 15 031 M. in 1877; der Nutzkilometer beträgt 1,69 M. gegen 1,67 M. im Vorjahre. Die Betriebsausgaben betragen von der Bruttoeinnahme 65,90 pCt. gegen 66,53 pCt. in 1877. Die für Zinsen der Actien und Prioritäten, für Amortisation und Convertirungskosten der letzteren, dann für Zinsen der schwebenden Schuld (Contocorrentzinsen) in 1878 aufzuwendenden Beträge beliefen sich auf 6 212 423 M., wovon durch den Activrest des Betriebes nur 4 170 493 M. gedeckt sind, so dass der Finalabschluss einen Passivrest von 2 041 390 M. ergiebt; derselbe erhöht sich jedoch um den Betrag der noch zu zahlenden Präcipuen von 1 115 533 M. auf die Summe des effectiven Passivrestes pro 1878 von 3 157 463 M., welche als Zuschuss des Staates ausgewiesen ist. Die Ausgabe für Zinsen und Amortisationen hat sich in 1878 um 134 715 M. oder 2,22 pCt. gegen das Vorjahr vermehrt.

Die kilometrische Länge der im Betriebe stehenden Pfälzischen Bahnen hat sich im abgelaufenen Jahre nicht vermehrt, da neue Linien nicht zur Eröffnung gelangten; sie hat vielmehr durch die Rückgabe der seither gepachteten kleinen Grenzstrecke bei Weissenburg um 2 km sich verringert. Von der Gesammt-

länge von 592 km entfallen auf die Ludwigsbahn 266 km, auf die Maximiliansbahn 135 km und auf die Nordbahnen 191 km

Die Gesammt-Einnahmen haben betragen 12 230 715 M., was gegen das Vorjahr mit 13 148 716 M. eine Mindereinnahme pro 1878 von 918 001 M. oder 6,98 pCt. ausmacht. Die Betheiligung der verschiedenen Transportzweige an dem Gesammtergebniss der Einnahme stellt sich, im Vergleiche mit den bezüglichen Ergebnissen des Vorjahres, wie folgt:

Verkehr 1878	Verkehr 1877	Einnahme 1878	Einnahme 1877
Personenverkehr:			
4 421 906	(4 517 901) Personen	3 130 815 M.	(3 181 401 M.)
— 95 995 Personen = 2,12 pCt.		— 50 586 M. = 1,59 pCt.	
Gepäcktransport:			
7 940,9 t	(7 881,9 t)	174 322 M.	(172 589 M.)
+ 59,03 t = 0,74 pCt.		+ 1 732 M. = 0,99 pCt.	
Viehtransport:			
321 472	(277 805) Stück	136 060 M.	(125 111 M.)
+ 43 667 Stück = 13,58 pCt.		+ 10 949 M. = 8,05 pCt.	
Gütertransport:			
1 850 219,7 t	(1 998 297,5 t)	5 404 294 M.	(5 820 274 M.)
— 148 077,7 t = 7,41 pCt.		— 415 980 M. = 7,14 pCt.	
Kohlentransport:			
924 027,1 t	(1 073 353,8 t)	2 903 352 M.	(3 355 056 M.)
— 149 326,6 t = 13,91 pCt.		— 451 704 M. = 13,46 pCt.	
Andere Quellen:			
—	—	481 872 M.	(494 284 M.)
—	—	— 12 412 M. = 2,51 pCt.	

Der Stand des durch Actien und Prioritätsanlehen aufgebrachten Capitales war Ende 1878 folgender: A. Ludwigsbahn: Actien (23 318 Stück à 500 fl.) im Gesammtbetrage von 11 659 000 fl. = 19 986 857 M., mit staatlicher Garantie von 4 pCt. Zinsen und 5 pCt. Präcipuum bis Ende des Jahres 1904 versehen, und Prioritäten (57 975 Stück) 54 805 286 M., nämlich die Anleihen I bis XI, wovon am Schlusse des Jahres im Ganzen 2 914 Stück Partialobligationen mit einem Capitalsbetrage von 2 491 886 M. amortisirt waren. — B. Maximiliansbahn: Actiencapital gleich dem Vorjahre: 6 775 000 fl. = 11 614 286 M. (13 550 Stück Actien à 500 fl.), mit einer staatlichen Garantie von 4½ pCt. Zinsen und 1 pCt. Präcipuum bis zum Schlusse des Jahres 1904 versehen, sowie Prioritäten-Anlehen I bis III im Gesammtbetrage von 14 248 114 M.; von dem Anlehen I sind 88 Stück Partialobligationen mit 68 571 M. und von dem Anlehen II 66 Stück Obligationen mit einem Capitale von 71 400 M. amortisirt. Die Rückzahlung des Anlehens III von 3 102 000 M. beginnt erst in 1880. — C. Nordbahnen: Actien im Ganzen 21 780 Stück à 500 fl. = 10 890 000 fl. oder 18 668 571 M., welches Capital mit einer staatlichen Zinsgarantie von 4 pCt. versehen ist; das Prioritätscapital besteht aus Anleihe I mit 16 720 Stück Obligationen zu 16 203 429 M. und Anleihe II mit 6 897 Stück zu 5 948 500 M., zusammen 22 151 929 M., wovon 264 Partialobligationen des I. Anlehens im Betrage von 259 200 M. amortisirt sind; die Amortisation des II. Anlehens beginnt in 1880. Die Bauausführungen à conto des Anlagecapitals weisen Ende 1878 folgenden Abschluss nach: I. Ludwigsbahn: a) ältere Linien 71 928 645 M., b) neue Bauten und zwar 1. Zweibrücken-Saargemünd (Bliesthalbahn) 6 350 803 M.; 2. Kohlenbahn von Bexbach nach den bei Neunkirchen gelegenen Gruben 252 351 M. und 3. St. Ingbert-Saarbrücker Bahn 747 601 M. — II. Maximiliansbahn 26 245 747 M., sowie III. Nordbahnen 42 824 893 M.

Gelegentlich der Erwähnung der durch die allgemeine Tarifreform bedingten Umrechnung der directen Gütertarife spricht sich der Bericht bezüglich der Wirkung der neuen Tarife in Bezug auf das Frachterträgniss dahin aus, dass solche als eine befriedigende nicht bezeichnet werden kann, „nachdem den fortgesetzt hervortretenden Bestrebungen auf Tarifherabsetzungen in Folge der wirthschaftlichen Nothlage in sehr weitem Umfange Rechnung getragen werden musste. So konnten in vielen Verkehren die bei Einführung des Reformtarifs in Aussicht genommenen Taxen für eine Reihe der wichtigsten Transportartikel, unter welchen wir Holz, Steine, Kohlen, Roheisen und Erze hervorheben, nicht festgehalten werden und musste den Bedürfnissen des Deutschen Import- und Zwischenhandels, sowie zur Erleichterung des Exportes durch Erstellung erheblich ermässigter Ausnahmetarife mit den Seehafenstationen Genüge geschehen. Der Einfluss dieser nicht zu vermeidenden Abweichungen von den normalen Taxen auf das Frachterträgniss macht sich um so mehr geltend, als die fortdauernde Geschäftskrisis den aus den zahlreichen Tarifherabsetzungen erwarteten Aufschwung des Verkehrs in keiner Weise zur Verwirklichung kommen liess“.

Schweiz. Dem Geschäftsbericht der Gotthardbahn-Verwaltung für die Generalversammlung entnehmen wir Folgendes: Von dem 40 Millionen Francs betragenden Mehrbedarfe über das in 1869 in Aussicht genommene Capital von 187 Millionen, sollen 28 Millionen durch Nachtragssubvention von den betheiligten Staaten aufgebracht werden. Die Zustimmung Italiens sei in nächster Zeit zu gewärtigen. In Betreff der auf die Schweiz fallenden 8 Millionen seien verschiedene Fragen aufgetaucht, welche nur durch die Generalversammlung der Gotthardbahn endgültig gelöst werden können. Der Inhalt derselben ist aus früheren Mittheilungen bekannt, ebenso die Massnahmen, welche getroffen wurden, um die auf die Gotthardbahn fallenden 20 Millionen Francs zu beschaffen. In Betreff von 6 Millionen zweiter Hypothek haben die Bauunternehmer bereits 5 270 000 Francs zum Course von 75 pCt. übernommen. Der Rest soll bei Vergebung der noch rückständigen Linie Immensee-Brunnen, der Hochbauten und des Rollmaterials untergebracht werden. Der Verlust ist in Rechnung gestellt. Der Rückkauf der Obligationen zum Uebernahmscourse wurde, falls bessere Course zu erzielen sind, vorbehalten.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

(Schluss aus No. 34.)

Im Anschluss an den Vortrag des Herrn Reder und das Protocoll der vorigen Sitzung theilt Herr Schwabe noch mit, dass ein vom Ingenieur Weissenborn construirter, verbesserter Rowan'scher Dampfwagen auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn jetzt eingetroffen sei und näheren Versuchen unterzogen werden soll. — Der ältere Rowan'sche Dampfwagen war ursprünglich nur für Strassenbahnen construirt; dieser neuere Dampfwagen, dessen Maschine mit stehendem Kessel in der Gruson'schen Maschinenbau-Anstalt in Buckau bei Magdeburg, der Wagen bei Herbrand & Co. in Düsseldorf erbaut ist, vereinigt Locomotive und Personenwagen in einem Fahrzeuge, welches auf 2 vierrädrigen Truckgestellen ruht. Der neue Weissenborn'sche Wagen stimmt im Wesentlichen in seiner allgemeinen Anordnung mit dem Belpair'schen Dampfomnibus überein, indem er wie dieser durch einen Quergang getrennt ist, auf dessen einer Seite Pack- und Maschinenraum liegen, während auf der anderen Seite, welche den eigentlichen Personenwagen bildet, zunächst ein Raum für 30 Passagiere III. Classe und daran stossend, durch einen gemeinsamen Zugang von Aussen zugänglich, ein Coupée für 15 Passagiere II. Classe sich befindet. Beide Wagen unterscheiden sich noch insofern von einander, als der Weissenborn-sche einen stehenden Kessel, der Belpair'sche einen liegenden Röhrenkessel und ersterer ausserdem einen doppelt so grossen Packraum, dessenungeachtet aber noch ein etwas geringeres Gewicht hat.

Der Hauptunterschied beider Systeme liegt darin, dass bei Belpair die Maschine untrennbar mit dem Untergestell des Wagens verbunden ist, bei dem Weissenborn'schen Wagen aber die Maschine auf einem besonderen Truckgestell ruht, welches ohne grossen Arbeits- und Zeitaufwand vom Wagen getrennt resp. mit diesem wieder verbunden werden kann. Diese Trennung der Maschine vom Wagen ermöglicht die getrennte Stationirung beider und giebt Gelegenheit beide Theile unabhängig zu beschaffen und zu repariren. Ebenso wie der Belpair'sche fährt sich auch der Weissenborn'sche Dampfwagen ruhig und gut, und die Passagiere nehmen von dem Vorhandensein der Maschine weder beim Anfahren, wie während der Fahrt etwas wahr. Die vortheilhafteste Fahrgeschwindigkeit bei günstigen Steigungsverhältnissen beträgt zwischen 30 bis 40 km pro Stunde. Das Gewicht des Wagens ist ca. 360 Ctr. Es ist Absicht, auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit den verschiedenen Dampfwagen für den Omnibusverkehr vergleichende Versuche demnächst anzustellen.

Schliesslich macht Herr Gust noch einige Mittheilungen über Festigkeitsversuche von Eisen und Stahl, welche bei einem früher beabsichtigten Vortrage vorgeführt werden sollten; namentlich werden einige Proben von Flusseisen vorgezeigt; die damit angestellten Versuche über dessen Festigkeit haben ganz überraschende Resultate ergeben; Stäbe aus Querschwellen für eisernen Oberbau vom Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation zeigten bei einer Belastung von 30 kg pro □mm keine bleibende Dehnung, erst bei 48—50 kg pro □mm brachen dieselben und zeigten 26,1 pCt. lineare Dehnung und 51,5 bis 55,5 pCt. Querschnittsverminderung.

Dem Flusseisen wird bei der Gleichmässigkeit und Schweissbarkeit seines Materiales und bei seiner ausserordentlichen Dehnbarkeit eine grosse Zukunft zugesprochen, namentlich für solche Zwecke, wie sie bei gewalzten Trägern etc. beabsichtigt werden. Die Fabrikation ist zur Zeit noch Geheimniss, ausser dem Bochumer Werk fertigen dasselbe auch noch Krupp und Borsig.

Durch übliche Abstimmung werden die Herren Fritz Dopp und Georg Meyer in den Verein aufgenommen.

Bei der Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden wird Herr Quassowski gewählt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Fahrpläne.

Rheinische Eisenbahn. Mit dem 15. Mai cr. tritt der Sommerfahrplan für unsere Bahn in Kraft. Derselbe ist der heutigen Nummer dieser Zeitung beigefügt. Cöln, den 8. Mai 1879. Die Direction. (613)

Fahrplan für die **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen** vom 15. Mai 1879.

		Vorm.	Nachm.
Von Altona nach Kiel		6.45, 8.10.	2.—, 6.50, 10.10.
„ „ in „		9.10, 11.8.	5.8, 9.25, 12.15.
„ „ nach Rendsburg		6.45, 8.10.	2.—, 6.50.
„ „ in „		8.59, 11.12.	5.4, 9.18.
„ „ nach Neustadt		6.45.	2.—, 6.50.
„ „ in „		10.43.	7.12, 11.9.
„ „ nach Oldesloe		6.45.	2.—, 6.50.
„ „ in „		10.35.	5.40, 10.8.
„ „ nach Wesselburen	über Neumünster	6.45.	2.—, 6.50.
„ „ in „	über Neumünster	11.54.	8.4, 12.4.
„ „ nach Heide	über Neumünster	6.45.	2.—, 6.50.
„ „ in „	über Neumünster	11.5.	7.10, 11.15.
„ „ nach Heide	über Itzehoe	6.45, 8.10.	6.10, 6.50,
„ „ in „	über Itzehoe	10.5, 12.40.	10.19.
„ „ nach Itzehoe		6.45, 8.10.	2.—, 6.10, 6.50.
„ „ in „		8.25, 10.40.	4.13, 8.41.
„ „ nach Blankenese		6.50, 8.50, 11,15.	12.55, 3.20, 4.45, 6.—, 7.15, 9.—.
„ „ in „		7.15, 9.15, 11.40.	1.20, 3.45, 5.10, 6.25, 7.40, 9.25.
„ „ nach Hamburg		6.45, 8.28, 9.15, 10.20, 11.30.	12.35, 1.30, 2.35, 3.30, 4.30, 5.15, 6.—, 7.15, 8.20, 8.35, 9.25, 10.30, 11.20.
„ „ in „		7.10, 8.53, 9.40, 10.45, 11.55.	1.—, 1.55, 3.—, 3.55, 4.55, 5.40, 6.25, 7.40, 8.45, 9.—, 9.50, 10.55, 11.45.
„ nach Flensburg		6.45, 8.10.	2.—, 6.50.
„ in „		10.40.	1.5, 7.13, 11.5.
„ nach Wamdrup		6.45.	2.—, 6.50.
„ in „			12.20, 9.40, 12.55.
„ Kiel nach Altona		6.10, 7.15, 11.12.	5.18, 6.55.
„ „ in „		9.10, 10.15.	2.30, 8.30, 9.20.
„ Rendsburg nach Altona		7.12, 11.12.	5.14, 7.2.
„ „ in „		10.15.	2.30, 8.30, 9.20.
„ Neustadt nach Altona		5.13, 8.40.	3.55.
„ „ in „		10.15.	2.30, 8.30.
„ Oldesloe nach Altona		6.10.	6.33.
„ „ in „		10.15.	9.20.
„ Wesselburen nach Altona	über Neumünster	4.14, 12.—.	3.45.
„ „ in „	über Neumünster	10.15.	8,30, 9.20.
„ Heide nach Altona	über Neumünster	5.2.	1.17, 4.50.
„ „ in „	über Neumünster	10.15.	8.30, 9.20.
„ Heide nach Altona	über Itzehoe	6.15, 10.5.	4.45.
„ „ in „	über Itzehoe	10.15	2.30, 8.30.
„ Itzehoe nach Altona		6.—, 7.48, 12,8.	6.20.
„ „ in „		9.10, 10.15.	2.30, 8.30.
„ Blankenese nach Altona		8.5, 9.45.	12.5, 1.30, 4.—, 5.25, 6.40, 7.50, 10.—.
„ „ in „		8.25, 10.10.	12.30, 1.55, 4.25, 5.50, 7.5, 8.15, 10.25.
„ Hamburg nach Altona		6.—, 7.25, 8.20, 9.25, 10.40, 11.30.	12.25, 1.15, 2.50, 3.30, 4.15, 5.30, 6.5, 6.45, 7.35, 8.30, 9.30, 10.50.
„ „ in „		6.25, 7.50, 8.45, 9.55, 11.10, 12.—.	12.50, 1.40, 3.15, 3.55, 4.40, 5.55, 6.30, 7.10, 8.—, 8.55, 9.55, 11.15.
„ Flensburg nach Altona		5.20, 8.45.	3.20, 5.15.
„ „ in „		10.15.	2.30, 8.30, 9.20.
„ Wamdrup nach Altona		3.30, 6.5.	3.30.
„ „ in „		10.15.	2.30, 9.20.
„ Kiel nach Ascheberg		5.40, 8.18.	4.10, 8.30.
„ „ in „		6.35, 9.3.	5.5, 9.25.
„ Ascheberg nach Kiel		6.55, 10.40.	5.27, 9.40.
„ „ in „		7.50, 11.35.	6.7, 10.35.

Altona, im Mai 1879. Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (619)

2. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 9. Mai 1879.

Nach Mittheilung der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen wird die 19,45 km lange Bahnstrecke St. Egidien - Stollberg mit der Station Oelsnitz, den Güterstationen Lichtenstein und Stollberg und der Personen-Haltestelle Höhlteich, sowie die 3,02 km lange Abzweigung Höhlteich-Lugau (ohne Zwischenstation) am 15. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. In St. Egidien schliesst die neue Strecke sich an die Linie Chemnitz-Zwickau an und mündet in Lugau in den dortigen Bahnhof der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. Die Station Oelsnitz wird zur Unterscheidung von gleich oder ähnlich lautenden Verkehrsstellen als: „Oelsnitz bei Lichtenstein“ zu bezeichnen sein.

Berlin, den 10. Mai 1879.

Nach Mittheilung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten wird die zwischen den Stationen Donauwörth und Harburg (an der Linie Nördlingen-Donauwörth-Augsburg) angelegte Haltestelle Wörnitzstein am 15. Mai d. J. für Personen-, Gepäck- und Hundebeförderung eröffnet werden.

Berlin, den 10. Mai 1879.

Nach Mittheilung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten wird die zwischen den Stationen Lohr und Gemünden (an der Linie Aschaffenburg-Würzburg) angelegte Haltestelle Langenprozelten am 15. Mai d. J. für Personen-, Gepäck- und Hundebeförderung eröffnet werden.

Die geschäftsführende Direction d. V.
Fournier.

Am 15. d. M. wird die Haltestelle Malsfeld für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Auf derselben werden in der Richtung von Cassel drei, in der Richtung nach Cassel täglich zwei Personenzüge anhalten.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten dieser Züge sind aus dem am 15. cr. in Gültigkeit tretenden Placatfahrplan zu ersehen. Elberfeld, den 8. Mai 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (610)

Mit dem 15. d. M. werden die Stationen Bischhausen, Waldkappel, Burghofen, Spangenberg und Malsfeld, sowie die Haltestelle Mörshausen für den Personenverkehr eröffnet. Frankfurt a. M., den 6. Mai 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (612)

3. Verkehrsstörungen.

Ungarische Staatsbahnen. Der Verkehr auf der Dálya - Broder Bahn zwischen Garcin und Brod ist am 8. Mai wieder eröffnet worden.

4. General-Versammlungen.

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Zweite Einberufung der VIII. ordentlichen General-Versammlung. Nachdem für die auf den 21. Mai d. J. ausgeschriebene General-Versammlung die zur Beschlussfähigkeit derselben erforderliche Anzahl von Actien innerhalb des statutenmässigen Termines nicht deponirt worden ist, wird dieselbe in Gemässheit des § 38 der Gesellschaftsstatuten zur Verhandlung und Beschlussfassung über die in der ersten Einberufung vom 16. April d. J. auf die Tagesordnung gesetzten Gegenstände neuerlich auf den 29. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr einberufen und findet an diesem Tage im Bureau der Gesellschaft, Stadt, Nibelungengasse No. 3 statt.

Tagesordnung.

1. Vortrag des Geschäftsberichtes.
2. Bericht des Revisionsausschusses.
3. Ergänzung des Verwaltungsrathes.
4. Neuwahl des Revisionsausschusses.
5. Festsetzung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme der Mitglieder des Verwaltungsrathes an den Sitzungen im Jahre 1879.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je zehn Actien geben eine Stimme) sind die Actien sammt den noch nicht fälligen Coupons längstens bis zum 21. Mai d. J. zu hinterlegen:

in Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,

in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie,
„ Frankfurt a. M. bei Herren M. A. von Rothschild und Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ München bei Herren Merck, Christian und Comp.,
„ Stuttgart bei Herren Pflaum und Comp.,
und zwar in Wien mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen mittelst dreifach auszufertigender Consignation, für welche die Blanquette bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt werden. Wien, am 10. Mai 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (622)

5. Auszahlungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 1. Mai 1879 auf Grund des mit Hohem K. K. Finanz-Ministerialerlass vom 27. Jänner 1866, Zahl 4788 genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XI. Verloosung der Silber-Prioritätsobligationen Emission 1866 à 300 fl. Oe. W. wurden folgende 104 Nummern gezogen.
174 189 199 394 614 694 745 834 928 1015 1120 1367 1450 1579 1795 1804 1865 1985 2037 2263 2419 2497 2533 2783 2943 3138 3169 3208 3463 3660 3667 3701 3847 3992 4221 4330 4500 4620 5046 5553 5783 5793 6001 6013 6228 6485 6517 6792 6828 6850 6873 6883 6938 7006 7122 7262 7518 7703 7814 7955 8043 8679 9003 9114 9167 9169 9286 9406 9898 9916 10355 10491 10674 10756 10805 11107 11216 11240 11386 11658 12348 12930 13128 13187 13494 13651 13748 13762 14336 14490 14534 14553 14853 15056 15312 15430 15505 15574 15690 15836 15880 16010 16083 16329.

Von den früheren Ziehungen sind noch unbehoben:
Ziehung 1870: 12795.
Ziehung 1871: 8687 8820 12849.
Ziehung 1872: 7500 9047 11607 12248 12268 12291 15116.
Ziehung 1873: 1105 8767 12255 15495.
Ziehung 1874: 1720 8847 8916 14473.
Ziehung 1875: 8563 8630 8644 11992 11999 12217 12228 13204.
Ziehung 1876: 1101 2007 6537 6879 8602 8904 9033 12336 13163 13287 13296 13554 14235.
Ziehung 1877: 1077 2619 3375 5305 6733 6759 6814 6881 7142 7152 7978 8774 11638 11805 12287 12901 13692 14052.
Ziehung 1878: 72 743 1967 2015 3823 4745 5966 6078 6559 7047 8671 8745 8793 9021 9025 9026 9370 9679 12696 12833 12860 13143 13721 13795 15387.

Die am 1. Mai 1879 gezogenen Obligationen, deren Verzinsung mit Ende Juli 1879 aufhört, werden vom 1. August 1879 an, sowie alle von den früheren Ziehungen noch unbehoben aushaftenden Obligationen, wenn sie mit allen dazu gehörigen Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Centralcassa der Gesellschaft in Wien zum Nominalwerthe in effectivem Oesterreichischem Silber eingelöst.

Auf hiesigem Platze übernehmen im Auftrage der Südnorddeutschen Verbindungsbahn
die Direction der Discontogesellschaft
und
die Deutsche Bank
diese Obligationen spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Cours, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen den genannten Zahlstellen periodisch bekannt gegeben wird.

Für fehlende Coupons wird der entsprechende Werth von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht. Berlin, im Mai 1879. (606)

Fahrpläne (Fortsetzung).

Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn. Danzig-Warschau, Preussische Abtheilung. Fahrplan. Gültig vom 15. Mai 1879 ab bis auf Weiteres. (617 J)
(Nach Stationszeit.)

Entfernung km	Stationen.			1. Gem. Zug 1.—4. Cl.	3. Gem. Zug 1.—4. Cl.	5. Gem. Zug 1.—4. Cl.	7. Gem. Zug 1.—4. Cl.
	Königsberg		Abf.	—	1^{3} Nachts	7^{28} Mg. 9^{8} Mg.	12^{53} Mt. 5^{45} Nm.
	Elbing		„	—	6^{49} Mg.		
	Marienburg		Ank.	—	4^{38} „ 7^{46} „	12^{30} Mt. 11^{38} Mt.	7^{12} Nm. 8^{24} „
	Danzig		Abf.	—	4^{0} Mg. 7^{26} „	12^{47} Mittags	4^{51} Nachm.
	Dirschau		„	—	5^{10} „ 8^{48} „	2^{11} Nachm.	6^{11} „
	Marienburg		Ank.	—	5^{45} „ 9^{14} „	2^{46} „	6^{35} „
—	**Marienburg**		Abf.	—	9^{26} Vorm.	3^{20} Nachm.	8^{36} Abends
16	**Mlecewo**		„	—	9^{57} „	4^{3} „	9^{10} „
25	**Nikolaiken**		„	—	10^{19} „	4^{37} „	9^{33} „
36	**Riesenburg**		„	—	10^{49} „	5^{14} „	10^{8} „
46	**Rosenberg**		„	—	11^{9} „	5^{40} „	10^{33} „
60	**Sommerau**		„	—	11^{34} „	6^{13} „	11^{3} „
69	**Dt. Eylau**		Ank.	—	11^{52} „	6^{34} „	11^{24} „
	Thorn	nach Insterburg	Abf.	—	12^{21} Nachm.	—	9^{23} Abends
	Dt. Eylau	nach Insterburg	Ank.	—	3^{30} „	—	11^{29} „
	Dt. Eylau	nach Insterburg	Abf.	—	3^{41} „	—	11^{31} „
	Dt. Eylau	von Insterburg	Ank.	4^{57} Morg.	11^{52} Vorm.	8^{8} Abends	—
	Dt. Eylau	von Insterburg	Abf.	4^{59} „	12^{0} Mittags	8^{10} „	—
	Thorn	von Insterburg	Ank.	7^{9} „	3^{17} Nachm.	10^{4} „	—
	Dt. Eylau		Abf.	6^{10} Morg.	12^{0} Mittags	6^{44} Abends	—
82	**Weissenburg**		„	6^{46} „	12^{26} „	7^{18} „	—
94	**Montowo**		„	7^{27} „	1^{8} „	7^{59} „	—
105	**Rybno**		„	7^{58} „	1^{33} „	8^{31} „	—
116	**Koschlau**		„	8^{33} „	1^{57} „	8^{59} „	—
130	**Soldau**		„	9^{6} „	2^{30} „	9^{39} „	—
144	**Illowo**		Ank.	9^{35} „	2^{57} Nachm.	10^{6} „	—
	Illowo		Abf.	—	3^{22} „	10^{19} „	—
150	**Mlawa**		Ank.	—	3^{30} „	10^{27} „	—
	Mlawa		Abf.	—	3^{59} Nachm.	5^{47} Morgens	—
	Warschau		Ank.	—	8^{18} Abends	10^{14} Vorm.	—

Entfernung km	Stationen.			2. Gem. Zug 1.—4. Cl.	4. Gem. Zug 1.—4 Cl.	6. Gem. Zug 1.—4. Cl.	8. Gem. Zug 1.—4. Cl.
	Warschau		Abf.	—	6^{45} Abds.	9^{52} Morg.	—
	Mlawa		Ank.	—	10^{59} „	2^{6} Mitt.	—
	Mlawa		Abf.	—	11^{59} Abds.	2^{36} Nachm.	—
	Illowo		Ank.	—	12^{7} „	2^{44} „	—
6	**Illowo**		Abf.	—	6^{23} Mrgs.	3^{17} „	4^{29} Nm.
20	**Soldau**		„	—	6^{56} „	3^{44} „	5^{4} „
34	**Koschlau**		„	—	7^{36} „	4^{16} „	5^{45} „
45	**Rybno**		„	—	7^{58} „	4^{37} „	6^{7} „
56	**Montowo**		„	—	8^{30} „	5^{3} „	6^{39} „
68	**Weissenburg**		„	—	9^{1} „	5^{26} „	7^{10} „
81	**Dt. Eylau**		Ank.	—	9^{27} „	5^{52} „	7^{36} „
	Thorn	nach Insterburg	Abf.	—	7^{30} Mrg.	—	9^{23} Abd.
	Dt. Eylau	nach Insterburg	Ank.	—	9^{38} „	—	11^{29} „
	Dt. Eylau	nach Insterburg	Abf.	—	9^{40} „	—	11^{31} „
	Dt. Eylau	von Insterburg	Ank.	4^{57} Morgens	11^{52} Vm.	—	8^{8} „
	Dt. Eylau	von Insterburg	Abf.	4^{59} „	12^{0} Mitt.	—	8^{10} „
	Thorn	von Insterburg	Ank.	7^{9} „	3^{17} Nm.	—	10^{4} „
	Dt. Eylau		Abf.	5^{3} Morgens	9^{43} Vm.	5^{57} Nachm.	—
90	**Sommerau**		„	5^{21} „	10^{1} „	6^{14} Abds.	—
104	**Rosenberg**		„	5^{54} „	10^{31} „	6^{40} „	—
114	**Riesenburg**		„	6^{24} „	10^{59} „	7^{3} „	—
125	**Nikolaiken**		„	6^{51} „	11^{28} „	7^{24} „	—
134	**Mlecewo**		„	7^{13} „	11^{51} „	7^{43} „	—
150	**Marienburg**		Ank.	7^{44} „	12^{22} Mitt.	8^{12} „	—
	Marienburg		Abf.	7^{59} Morgens	12^{38} Mitt.	8^{26} Abds.	—
	Dirschau		„	8^{46} „	2^{6} „	9^{21} „	—
	Danzig		Ank.	9^{32} „	3^{1} „	10^{16} „	—
	Marienburg		Abf.	9^{16} Mg. 10^{0} Mg.	2^{53} Nachm.	9^{51} „	—
	Königsberg		Ank.	12^{5} Mt. 4^{54} Nm	7^{25} Abds.	1^{36} Nachts	—

Homburger und Cronberger Eisenbahn. Fahrplan vom 15. Mai 1879 bis auf Weiteres.

Von Homburg	5	6^{55}	—	8^{50}	10^{40}	1^{5}	3^{25}	—	5^{5}	7^{45}	10
„ Cronberg	5	6^{55}	8^{20}	—	10^{38}	1^{3}	—	3^{50}	5^{7}	7^{43}	9^{53}
								In Rödelh.			
In Frankfurt	5^{45}	7^{31}	9	9^{15}	11^{20}	1^{45}	3^{50}	4^{12}	5^{45}	8^{22}	10^{33}
		Von Rödelh.									
Von Frankfurt	6^{15}	7^{24}	8^{5}	9^{50}	12^{15}	2^{30}	4^{25}	6^{10}	6^{50}	8^{45}	10^{50}
In Homburg	7^{17}	—	8^{45}	10^{25}	12^{55}	3^{10}	4^{55}	6^{40}	7^{30}	9^{25}	11^{25}
„ Cronberg	6^{47}	7^{49}	—	10^{26}	12^{55}	3^{10}	4^{55}	—	7^{30}	9^{25}	11^{30}

An Sonntagen sowie am Himmelfahrtstage und am 2. und 3. Pfingstfeiertage fällt der um 6^{50} Uhr von Frankfurt abgehende Zug, sowohl auf der Homburger als auf der Cronberger Bahn aus, dagegen hält der um 6^{10} Uhr von Frankfurt abgehende Zug auf allen Stationen und hat zugleich Anschluss an die Cronberger Bahn in Rödelheim. (607)

Königliche Ostbahn. Am 15. Mai d. J. wird die Strecke Posen-Schneidemühl-Neustettin dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Auf derselben werden folgende gemischte Züge mit Personenbeförderung in II.—IV. Wagenclasse coursiren.

Posen-Schneidemühl	Zug No. 491	493	495	Schneidemühl-Posen	Zug No. 492	494	496
	Vorm.	Vorm.	Nm.		Vorm.	Vorm.	Nm.
Posen . . . Abfahrt	4.59	10.40	4.2	Schneidemühl Abfahrt	4.59	11.40	3.40
Zlotnik . . . „	5.30	11.10	4.33	Gertraudenhütte „	5.25	12.6	4.6
Wargowo . . „	5.55	11.34	4.58	Kolmar i. P. . „	5.58	12.39	4.39
Obornik . . „	6.20	11.56	5.21	Budsin . . . „	6.28	1.12	5.9
Rogasen . . „	7.5	12.37	6.6	Rogasen . . „	7.15	1.55	5.56
Budsin . . . „	7.42	1.14	6.46	Obornik . . „	7.53	2.30	6.31
Kolmar i. P. . „	8.15	1.44	7.22	Wargowo . . „	8 15	2.51	6 53
Gertraudenhütte „	8.43	2.11	7.50	Zlotnik . . . „	8.40	3.15	7.18
Schneidemühl Ankunft	9.7	2.35	8.14	Posen . . . Ankunft	9.9	3.44	7.47
	Vorm.	Nm.	Nm.		Vorm.	Nm.	Nm.

Schneidemühl-Neustettin	Zug No. 501	503	Neustettin-Schneidemühl	Zug No. 502	504
	Vorm.	Nm.		Vorm.	Nm.
Schneidemühl . . Abfahrt	7.3	3.32	Neustettin . . . . Abfahrt	5.12	5.29
Lebehnke . . . . „	7.37	4.6	Lottin . . . . . „	5.43	6.0
Jastrow . . . . . „	8.28	4.57	Ratzebuhr . . . . „	6.13	6.30
Ratzebuhr . . . . „	9.4	5.33	Jastrow . . . . . „	6.47	7.4
Lottin . . . . . „	9.29	5.58	Lebehnke . . . . „	7.35	7.52
Neustettin . . . . Ankunft	9.58	6.27	Schneidemühl . . Ankunft	8.7	8.24
	Vorm.	Nm.		Vorm.	Nm.

Die Fahrpläne, Personen- und Gütertarife sind auf allen Stationen der Ostbahn käuflich zu erhalten. Bromberg, den 9. Mai 1879. Königl. Direction der Ostbahn. (611)

6. Coupon-Ausgabe.

Werra-Eisenbahn. Da in diesem Jahre der letzte Dividendenschein zweiter Serie (No. 20 pr. 1878) zu den Stammactien der Werrabahn zur Verwendung kommt, soll die dritte Reihe der Dividendenscheine (No. 21—30) ausgegeben werden.

Wir ersuchen die Actien-Inhaber die Talons an unsere Hauptkasse allhier, mit doppelter Designation versehen, portofrei einzusenden.

Die Ein- und Rücksendung erfolgen auf Gefahr und Kosten des Einsenders resp. Besitzers, Rücksendung in Ermangelung bestimmter Vorschrift unter einer Werth-Angabe von 100 *M.* für jeden Dividendenbogen.

Designationsformulare sind von der Hauptkasse und sämmtlichen Billet-Expeditionen der Werrabahn unentgeltlich in Empfang zu nehmen. Meiningen den 1. Mai 1879. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (608)

7. Tarifwesen.

Mit dem 15. Mai d. J. werden im Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahnverbande die Stationen Hagen und Herdecke der Rheinischen Eisenbahn mit den für die gleichnamigen Bergisch-Märkischen Stationen bestehenden Frachtsätzen als Verbandsstationen aufgenommen. Bromberg, den 8. Mai 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (618 J.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Der Preis der Retourbillets zwischen unseren Stationen Berlin und Falkenberg wird in II. Classe um 0,10 *M.* und in III. Classe um 0,40 *M.* ermässigt. Berlin, den 9. Mai 1879. Die Direction. (620)

Mit dem 15. Mai c. tritt der **Nachtrag 2** zu dem **Transittarif** für den Güterverkehr zwischen den Stationen Berlin, Magdeburg und Neustadt-Magdeburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Hannover-Altenbekener Bahn andererseits in Kraft. Derselbe enthält die Einführung von Ausnahmetarifsätzen für Europäisches Holz und ist bei den Expeditionen auf unseren vorerwähnten Stationen zu beziehen. Berlin, 9. Mai 1879. Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (616)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Personen- und Gepäcktarif gelangt Nachtrag 12 zur Ausgabe, durch welchen vom 15. Mai cr. ab directe Billetpreise etc. für Schnellzüge von und nach Berlin (Dresdener Bahnhof), sowie ferner neue Billetpreise etc. zwischen verschiedenen anderen Stationen eingeführt werden. Näheres ist auf den Verbandstationen zu erfahren. Erfurt, den 8. Mai 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (621)

8. Submissionen.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Anfertigung von zwei Millionen Kilogramm Gussstahlschienen, deren eine Hälfte Ende April 1880 und deren andere Hälfte Ende Juni 1880 abzuliefern sind, soll im Wege der Submission vergeben werden. Die massgebenden Bedingungen sind bei unserem hiesigen technischen Centralbureau unentgeltlich zu beziehen. Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Schienenlieferung" werden bis zum 30. d. M. Abends von uns entgegen genommen, und bleiben für die Submittenten bis zum 15. Juni d. J. verbindlich. Köln, den 8. Mai 1879. Die Direction. (605).

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Bedingungen, unter welchen die Lieferung der für den Locomotivbetrieb auf der hiesigen Bahn vom 1. Juli 1879 bis 1. Juli 1880 erforderlichen Steinkohlen (ca. 2 600 000 kg) vergeben werden soll, sind bis zum 13. Juni d. J., Vormittags von 9—12 Uhr im Bureau unseres Maschinenmeisters Herrn Memmert hier zur Einsicht ausgelegt, und werden auch daselbst auf portofreien Antrag abgegeben werden. Glückstadt, den 8. Mai 1879. Die Direction. (609)

Privat-Anzeigen.

Allen Bahnbeamten

werden hiermit angelegentlichst empfohlen die im Verlage von *Orell Füssli & Co.* in *Zürich* erschienenen

Hülfs-Tabellen
für
Multiplikation und Division
bei den
Rechnungen des Verkehrslebens,
nebst Anwendungs-Erläuterung
von
C. Bronner,
Tarifbeamter der Schweiz. Centralbahn.
gr. 8⁰. cartonnirt. Preis 1 ℳ.

Bei directem Bezuge von mindestens 50 Expl. wird der Preis auf 80 ₰ per Expl. reduzirt.

Die vorstehenden Tabellen sind von mehreren competenten Mathematikern geprüft und als **ausserordentlich praktisch** und **überall anwendbar** empfohlen worden; sie bieten im Rechnungswesen viele Erleichterung und damit Zeitersparniss.

Neuestes!

Patent-Wachsstifte

schwarz und farbig,
bei der Weltausstellung in Paris 1878 mit der silbernen Medaille prämiirt, **zum Beschreiben und Markiren von Hölzern, Steinen, Eisenmaterialien,** dann zum **Signiren auf Leinen, Papier** und anderen Stoffen, sowie zum **Schreiben und Zeichnen für Eisenbahn- und Telegraphenämter, Comptoirzwecke** etc. vorzüglich geeignet, werden zu billigsten Preisen empfohlen.
Die mit diesen Stiften erzeugten Marken, Schriften und Zeichnungen können weder durch Nässe, noch durch Säuren oder Reibung verlöscht werden.
Zu beziehen durch die
Hauptniederlage
der K. & K. privileg.
Wachs (Ozo-Cerotin) Fabrik Elbeteinitz,
Wien I., Giselastrasse 3.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Kupferröhren mit und ohne Naht.
Schlagloth. Dampf- u. Wasser-Heizungsanlagen.
Florian Liebelt & Co., Chemnitz.

Werkzeug-Maschinen- u. Waagen-Fabrik

Gebr. DOPP, Berlin N.

(vielfach mit hohen Auszeichnungen anerkannt)
Centesimal-Waagen (Patent) gut bewährt auch beim Befahren mit Zügen,
Dezimal-Waagen f. Güterböden mit wirklicher Entlastung (neues Patent),
Zeiger- (Schnell) Waagen geeicht f. Passagiergepäck, langjährig bewährt.

Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt

Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Eisen- & Metallgiesserei
liefert
Dampfmaschinen jeder Grösse bis 600 Pferdekräfte
mit Ventil- oder Schieber-Präcisions-Steuerung
mit Riemenantrieb, Seilantrieb oder mit
Verzahnten Schwungrädern bis 7½ m Durchm. mit gehobelten Zähnen
unter Garantie
von 8½ kg Dampfverbrauch oder 0,9 kg Kohlenverbrauch pro indicirte Pferdekraft für grössere Maschinen.

Dampfkessel jeder Construction und Grösse
mit gewöhnlicher Feuerung oder
mit Halbgasfeuerung, d. h. mit Rauchverbrenner System Tenbrink,
letztere unter Garantie für 9 bis 10 fache Verdampfung,
d. h. Kohlenersparniss gegenüber anderen Kesseln 20 bis 40 Procent.
Belästigung durch Rauch und Russ fällt ganz weg.
NB. Bestehende Kesselanlagen können leicht nach diesem System abgeändert werden, Kosten hiefür bezahlen sich in 1 bis 2 Jahren.

Unterirdische Wasserhaltungsmaschinen
in jeder Grösse bis zu 300 m Förderhöhe.
Locomobilen. Transmissionen.
Dampfpumpen Patent Decker
nach deutschem Reichspatent No. 926 vom 8. Mai 1878
in verschiedenen Grössen bis 150 cbm Wasserlieferung pro Stunde.
Bis 15. Januar 1879 wurden effectuirt:
902 Stück Dampfmaschinen und Dampfpumpen.
1184 „ Kessel.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.
Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuester Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen
hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

Asphalt-Platten.

BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,
Halle a/S. und Mariaschein in Böhmen.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
ihrer Elastizität und Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

USIT

lich

Berlin - Rödeau - Berlin.							Ma
17. Gem. Zug	7/63. Personenzug	45. Personenzug		14/72. Personenzug	50. Personenzug	6/26. Courierzug	71 Loc. Prs.- 1-4.

Allen Bahnbeamten
werden hiermit angelegentlichst empfohlen die im Verlage von *Orell Füssli & Co.* in *Zürich* erschienenen
Hülfs-Tabellen
für
Multiplikation und Division
bei den
Rechnungen des Verkehrslebens,
nebst Anwendungs-Erläuterung
von
C. Bronner,
Tarifbeamter der Schweiz. Centralbahn.
gr. 8°. cartonnirt. Preis 1 ℳ.
Bei directem Bezuge von mindestens 50 Expl. wird der Preis auf 80 ₰ per Expl. reduzirt.
Die vorstehenden Tabellen sind von mehreren competenten Mathematikern geprüft und als **ausserordentlich praktisch** und **überall anwendbar** empfohlen worden; sie bieten im Rechnungswesen viele Erleichterung und damit Zeitersparniss.

Neuestes!
Patent-Wachsstifte
schwarz und farbig,
bei der Weltausstellung in Paris 1878 mit der silbernen Medaille prämiirt, zum **Beschreiben** und **Markiren** von **Hölzern, Steinen, Eisenmaterialien,** dann zum **Signiren** auf **Leinen, Papier** und anderen Stoffen, sowie zum **Schreiben** und **Zeichnen** für **Eisenbahn-** und **Telegraphenämter, Comptoirzwecke** etc. vorzüglich geeignet, werden zu billigsten Preisen empfohlen.
Die mit diesen Stiften erzeugten Marken, Schriften und Zeichnungen können weder durch Nässe, noch durch Säuren oder Reibung verlöscht werden.
Zu beziehen durch die
Hauptniederlage
der K. & K. privileg.
Wachs (Ozo-Cerotin) Fabrik Elbeteinitz,
Wien I., Giselastrasse 3.

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.
Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Kupferröhren mit und ohne Naht.
Schlagloth. Dampf- u. Wasser-Heizungsanlagen.
Florian Liebelt & Co., Chemnitz.

Werkzeug-Maschinen- u. Waagen-Fabrik
Gebr. DOPP, Berlin N.
(vielfach mit hohen Auszeichnungen anerkannt)
Centesimal-Waagen (Patent) gut bewährt auch beim Befahren mit Zügen,
Dezimal-Waagen f. Güterböden mit wirklicher Entlastung (neues Patent),
Zeiger- (Schnell) Waagen geeicht f. Passagiergepäck, langjährig bewährt.

Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt
Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Eisen- & Metallgiesserei
liefert
Dampfmaschinen jeder Grösse bis 600 Pferdekräfte
mit Ventil- oder Schieber-Präcisions-Steuerung
mit Riemenantrieb, Seilantrieb oder mit
Verzahnten Schwungrädern bis $7^1/_2$ m Durchm. mit gehobelten Zähnen
unter Garantie
von $8^1/_2$ kg Dampfverbrauch oder 0,9 kg Kohlenverbrauch pro indicirte Pferdekraft für grössere Maschinen.

Dampfkessel jeder Construction und Grösse
mit gewöhnlicher Feuerung oder
mit Halbgasfeuerung, d. h. mit Rauchverbrenner System Tenbrink,
letztere unter Garantie für 9 bis 10 fache Verdampfung,
d. h. Kohlenersparniss gegenüber anderen Kesseln 20 bis 40 Procent.
Belästigung durch Rauch und Russ fällt ganz weg.
NB. Bestehende Kesselanlagen können leicht nach diesem System abgeändert werden, Kosten hiefür bezahlen sich in 1 bis 2 Jahren.

Unterirdische Wasserhaltungsmaschinen
in jeder Grösse bis zu 300 m Förderhöhe.
Locomobilen. Transmissionen.
Dampfpumpen Patent Decker
nach deutschem Reichspatent No. 926 vom 8. Mai 1878
in verschiedenen Grössen bis 150 cbm Wasserlieferung pro Stunde.
Bis 15. Januar 1879 wurden effectuirt:
902 Stück Dampfmaschinen und Dampfpumpen.
1184 „ Kessel.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.
Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuester Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen
hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

BÜSSCHER & HOFFMANN
Bahnhof Eberswalde,
Halle a/S. und Mariaschein in Böhmen.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
ihrer Elastizität und Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

BERLIN-ANHALTISCHE UND OBERLAUSITZER EISENBAHN.

Fahrplan vom 15. Mai 1879 ab täglich bis auf Weiteres.

Berlin - Röderau- (Dresden) Cöthen - Leipzig - Halle.

Stationen.	17. Gem. Zug 1-3. Cl.	7/63. Personenzug 1-4. Cl.	45. Personenzug 1-4. Cl.	1/21. Courierzug 1-3. Cl.	41.†) Courierzug 1-3. Cl.	47. Personenzug 1-4. Cl.	9/29. Personenzug 1-4. Cl.	25. Courierzug 1-3. Cl.	43. Courierzug 1-3. Cl.	11. Local-Pers.-zug 1-4. Cl.	3/23. Courierzug 1.2. Cl.	49. Personenzug 1-3. Cl.	311*) Gem. Zug 2-3. Cl.	13/33. Personenzug 1-4. Cl.
		Vormittag		Vorm.	Vorm.	Mitt.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.
Abf. Berlin . . . Ank.		6.10		8.30	9.0	12.0	12.50	2.30	5.0	5.30	8.0	8.30	9.5	11.0
Lichterfelde		6.25		—	—	12.15	1.7	—	—	5.50	—	8.45	9.34	11.17
Gross-Beeren		6.37		—	—	12.28	1.20	—	—	6.4	—	—	9.52	11.30
Ludwigsfelde		6.46		—	—	12.38	1.31	—	—	6.14	—	—	10.4	11.40
Trebbin		6.58		—	—	12.50	1.47	—	—	6.29	—	—	10.22	11.55
Luckenwalde		7.18		9.21	9.45	1.10	2.9	3.19	—	6.51	—	9.30	10.55	12.18
Grüna		7.30		—	—	—	2.21	—	—	7.4	—	—	—	12.30
Ank. Jüterbog . . . Abf.		7.37		9.35	9.58	1.26	2.28	3.33	5.57	7.12	9.4	9.47	11.20	12.37
Abf. Jüterbog . . . Ank.			7.45		9.59	1.32			5.58			9.51		
Oehna			7.56		—	1.43			—			10.2		
Linda			8.8		—	1.55			—			10.14		
Holzdorf			8.19		—	2.6			—			10.25		
Herzberg			8.37		—	2.24			—			10.42		
Ank. Falkenberg . Abf.			8.50		10.45	2.37			6.48			10.55		
Ank. Torgau . . . Abf.			11.6 V.		—	5.19 N.			—			—		
Ank. Ruhland . . . Abf.			11.17 V.		—	4.54 N.			—			—		
Abf. Falkenberg . Ank.			8.52		10.46	2.40			6.44			10.56		
Burxdorf			9.9		—	2.57			—			11.15		
Jacobsthal			9.23		—	3.11			—			11.29		
Ank. Röderau . . . Abf.			9.32		11.14	3.20			7.18			11.37		
			Vorm.		Vorm.	Nchm.			Nchm.			Nchm.		
Ank. Dresden . . . Abf.			10.59 V.		12.15 N.	4.47 N.			8.8 N.			12.42 V.		
" Teplitz . . . "			4.51 N.		4.51 N.	—			—			4.55 V.		
" Carlsbad . . . "			8.34 N.		8.34 N.	—			—			8.47 V.		
" Prag . . . "			6.43 N.		6.43 N.	—			—			6.0 V.		
Ank. Wien . . . Abf.			7.10 V.		7.10 V.	—			8.54 V.			8.6 N.		
Abf. Jüterbog . . . Ank.		7.42		9.41			2.34	3.38		7.18	9.2		11.32	12.43
Blönsdorf		7.57		—			2.51	—		7.36	—		11.55	1.0
Zahna		8.8		—			3.5	—		7.50	—		12.11	1.13
Ank. Wittenberg . . . Abf.		8.23		10.12			3.21	4.8		8.6	9.40		12.33	1.29
														Vorm.
Abf. Wittenberg . Ank.		*)10.25		*)10.25			†) 4.18			9.57				†)4.45
Kl.-Wittenberg		—		—			4.26			10.4				4.54
Coswig		10.45		10.45			4.49			10.18				5.27
Kliecken		10.53		10.53			5.0			10.26				5.38
Ank. Rosslau alte St. Abf.		11.5		11.5			5.25			10.40				5.56
Ank. Zerbst . . . Abf.		12.17 N.		12.17 N.			8.57 N.			—				6.38 V.
Ank. Magdeburg . . . Abf.		1.36 N.		1.36 N.			10.57 N.			—				7.50 V.
Abf. Rosslau alte St. Ank.		11.7		11.7			5.26			10.41				6.36
Wallwitzhafen		—		—			5.32			10.44				—
Dessau		11.20		11.20			5.57			11.0				7.6
Mosigkau		11.28		11.28			6.10			11.12				7.19
Elsnigk		11.38		11.38			6.27			11.28				7.41
Ank. Cöthen . . . Abf.		11.50		11.50			6.48			11.43				7.57
		Vorm.		Vorm.			Nchm.			Nchm.				Vorm.
Ank. Aschersleben . . Abf.		12.57 N.		12.57 N.			8.2 N.			—				9.42 V.
" Thale . . . "		2.55 N.		2.55 N.			10.0 N.			—				11.50 V.
Ank. Vienenburg . . Abf.		2.56 N.		2.56 N.			—			—				11.45 V.
Abf. Wittenberg . . . Ank.		8.28		10.15			3.27	4.11			9.42		12.45	1.37
Bergwitz		8.42		—			3.42	—			—		1.2	1.52
Gräfenhainchen		8.59		—			4.0	—			10.5		1.23	2.10
Burgkemnitz		9.7		—			4.9	—			—		1.34	2.19
Ank. Bitterfeld . . . Abf.		9.20		10.52			4.23	4.47			10.21		1.53	2.33
Abf. Bitterfeld . . Ank.		9.29		11.0			4.30	4.56			10.31		2.49	
Ank. Delitzsch . . Abf.		9.45		11.14			4.46	5.10			10.46		3.6	
Ank. Eilenburg . . . Abf.		—		2.41 N.			8.44 N.				—		—	
Ank. Torgau . . . Abf.		—		8.21 N.			9.58 N.				—		—	
Abf. Delitzsch . . . Ank.		9.46		11.16			4.48	5.11			10.48		3.9	
Zschortau		9.54		—			4.56	—			10.56		3.18	
Rackwitz		10.8		—			5.4	—			11.4		3.27	
Ank. Leipzig . . . Abf.		10.18		11.38			5.19	5.35			11.18		3.43	
		Vorm.		Vorm.			Nchm	Nchm.			Nchm.		Vorm.	
Ank. München via Hof Abf.		—		—			7.58 Vorm.				8.25 N.		9.10 N.	
" Stuttgart " " "		—		—			9.25 Vorm.				11.10 N.		11.10 N.	
" Lindau " " "		—		—			12.20 Nchm.				4.0 V.		4.0 V.	
Ank. München " Eger Abf.		—		—			—				12.20 N.		7.40 N.	
	Vorm.													
Abf. Bitterfeld . . . Ank.	5.25	9.26		10.58			4.53				10.27			3.5
Roitzsch	5.40	9.36		—			5.4				—			3.25
Brehna	5.50	9.42		—			5.12				—			3.38
Landsberg	6.8	9.51		—			5.21				—			3.52
Hohenthurm	6.21	9.59		—			5.29				—			4.4
Ank. Halle . . . Abf.	6.39	10.12		11.29			5.43				10.58			4.24
	Vorm.	Vorm.		Vorm.			Nchm.				Nchm.			Vorm.
Ank. Weimar . . . Abf.	9.50 V.	1.8 N.		1.32 N.			8.50 N.				1.2 V.			8.56 V.
" Gotha . . . "	10.54 V.	2.30 N.		2.53 N.			10.9 N.				2.6 V.			10.10 V.
" Eisenach . . . "	11.28 V.	3.18 N.		3.28 N.			10.53 N.				2.39 V.			11.1 V.
Ank. Frankfurt a. M. (Westbahnhof) Abf.	4.0 N.	10.15 N.		8.15 N.			—				7.30 V.			6.40 N.

*) Zug Nr. 311 befördert nur bis Jüterbog Personen u. wird von dort als Vieh- u. Eilgüterzug weitergeführt.

†) Bei diesem Zuge werden sowohl einfache wie Retour-Billets 1-3. Cl. Berlin-Dresden zu Personenzugspreisen ausgegeben.

*) Von Wittenberg bis Cöthen Pers.-Zug 1—3. Cl. †) Von Wittenberg bis Cöthen Gem. Zug 1—4. Cl.

Halle - Leipzig - Cöthen - (Dresden) Röderau - Berlin.

Stationen.	2/22. Courierzug 1.2. Cl.	46. Personenzug 1-4. Cl.	8. Local-Pers-zug 1-4. Cl.	42. Courierzug 1-3. Cl.	20. Courierzug 1-3. Cl.	10/66. Personenzug 1-4. Cl.	48. Personenzug 1-3. Cl.	12/32. Personenzug 1-4. Cl.	4/24. Courierzug 1-3. Cl.	44.†) Courierzug 1-3. Cl.	14/72. Personenzug 1-4. Cl.	50. Personenzug 1-4. Cl.	6/26. Courierzug 1-3. Cl.
	Vorm.	Vorm.		Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Vorm.
Abf. Berlin . . . Ank.	7.45	8.22		11.44	12.33	2.0	6.20	6.55	8.55	9.45	10.30	11.46	12.8
Lichterfelde	7.34	8.8		—	12.21	1.45	6.7	6.40	—	—	10.15	11.33	—
Gross-Beeren	—	7.54		—	—	1.30	—	6.25	—	—	10.1	11.21	—
Ludwigsfelde	—	7.44		—	—	1.20	—	6.15	—	—	9.51	11.12	—
Trebbin	—	7.29		—	—	1.4	—	6.0	—	—	9.36	10.58	—
Luckenwalde	6.53	7.9		—	11.39	12.41	5.20	5.39	—	8.57	9.14	10.40	11.18
Grüna	—	6.53		—	—	12.23	—	—	—	—	8.57	—	—
Ank. Jüterbog . . . Abf.	6.37	6.47		10.46	11.23	12.16	5.3	5.18	7.47	8.42	8.50	10.23	11.2
Abf. Jüterbog . . . Ank.		6.39		10.45			4.59			8.37		10.18	
Oehna		6.29		—			4.49			—		10.8	
Linda		6.16		—			4.37			—		9.56	
Holzdorf		6.4		—			4.26			—		9.45	
Herzberg		5.48		10.11			4.11			—		9.30	
Ank. Falkenberg . Abf.		5.33		9.59			3.57			7.52		9.18	
Ank. Torgau . . . Abf.				—			3.24 N.			—		—	
Ank. Ruhland . . . Abf.				8.40 V.			—			3.47 N.		—	
Abf. Falkenberg . Ank.		5.31		9.58			3.56			7.51		9.18	
Burxdorf		5.15		—			3.40			—		8.59	
Jacobsthal		5.3		—			3.28			—		8.47	
Ank. Röderau . . . Abf.		4.55		9.33			3.20			7.25		8.39	
		Vorm.		Vorm.			Nchm.			Nchm.		Nchm.	
Ank. Dresden . . . Abf.		8.46 V.		8.35 V.			2.20 N.			6.20 N.		7.30 N.	
" Teplitz . . . "		11.42 N.		—			9.59 V.			—		2.45 N.	
" Carlsbad . . . "		8.5 N.		—			6.15 V.			—		10.50 V.	
" Prag . . . "		10.45 N.		—			7.55 V.			—		11.40 V.	
Ank. Wien . . . Abf.		2.10 N.		8.0 N.			8.15 N.			—		—	
Abf. Jüterbog . . . Ank.	6.32		6.19		11.17	12.8		5.11	7.41		8.43		10.57
Blönsdorf	—		6.3		—	11.51		4.53	—		8.28		—
Zahna	—		5.49		—	11.36		4.37	—		8.14		—
Ank. Wittenberg . . . Abf.	5.58		5.30		10.43	11.18		4.18	7.7		7.58		10.24
			Vorm.										
Abf. Wittenberg . Ank.					10.33			4.2	6.59		6.59		10.17
Kl.-Wittenberg					10.25			3.53	—		—		10.10
Coswig					10.9			3.33	6.35		6.35		9.56
Kliecken					9.56			3.5	6.20		6.20		9.46
Ank. Rosslau alte St. Abf.					9.41			2.22	5.54		5.54		9.32
Ank. Zerbst . . . Abf.					7.54 V.			11.29 V.	3.47 N.		3.47 N.		9.5 N.
Ank. Magdeburg . . . Abf.					6.45 V.			10.15 V.	3.0 N.		3.0 N.		8.6 N.
Abf. Rosslau alte St. Ank.					9.38			2.20	5.53		5.58		9.29
Wallwitzhafen					9.33			2.14	—		—		—
Dessau					9.27			2.8	5.44		5.44		9.21
Mosigkau					9.1			1.34	5.23		5.23		9.5
Elsnigk					8.52			1.21	5.11		5.11		8.56
Ank. Cöthen . . . Abf.					*) 8.35			†)1.0	†)4.55		†) 4.55		8.44
					Vorm.			Nchm.	Nchm.		Nchm.		Nchm.
Ank. Aschersleben . . Abf.					6.45 V.			11.22 V.	8.30 N.		8.30 N.		7.20 N.
" Thale . . . "					—			9.45 V.	1.0 N.		1.0 N.		5.10 N.
Ank. Vienenburg . . Abf.					—			9.13 V.	12.57 N.		12.57 N.		5.8 N.
Abf. Wittenberg . . . Ank.	5.56				10.40	11.10		4.11	7.4		7.51		10.21
Bergwitz	—				*)10.29	10.56		3.56	—		7.38		—
Gräfenhainchen	5.33				—	10.37		3.36	—		7.21		—
Burgkemnitz	—				—	10.27		3.25	—		7.11		—
Ank. Bitterfeld . . . Abf.	5.13				9.57	10.9		3.5	6.22		6.54		9.40
Abf. Bitterfeld . . Ank.	5.0				9.51	9.35		2.54	6.13		6.45		9.34
Ank. Delitzsch . . Abf.	4.47				9.38	9.22		2.40	6.1		6.32		9.23
Ank. Eilenburg . . . Abf.	—				6.19 V.	6.19 V.		11.48 V.	—		6.0 N.		—
Ank. Torgau . . . Abf.	—				5.23 V.	5.23 V.		11.9 V.	—		5.22 N.		—
Abf. Delitzsch . . . Ank.	4.46				9.37	9.20		2.38	6.0		6.30		9.22
Zschortau	4.39				—	9.13		2.31	—		6.23		—
Rackwitz	4.31				—	9.5		2.22	—		6.15		—
Ank. Leipzig . . . Abf.	4.15				9.10	8.50		2.5	5.36		6.0		9.0
	Vorm.				Vorm.	Vorm.		Nchm.	Nchm.		Nchm.		Nchm.
Ank. München via Hof Abf.	7.5 V.				7.5 N.	—		—	—		—		6.50 V.
" Stuttgart " " "	4.30 V.				5.42 N.	—		—	—		—		4.30 V.
" Lindau " " "	11.40 N.				2.15 N.	—		—	—		—		11.40 N.
Ank. München " Eger Abf.	3.40 N.				—	—		—	—		—		7.30 V.
Abf. Bitterfeld . . . Ank.	5.7					9.47		2.55	6.15		6.47		9.34
Roitzsch	—					9.38		2.44	—		6.38		—
Brehna	—					9.31		2.37	—		6.31		—
Landsberg	—					9.23		2.27	—		6.23		*)9.18
Hohenthurm	—					9.14		2.16	—		6.14		—
Ank. Halle . . . Abf.	4.35					9.0		2.0	5.42		6.0		9.0
	Vorm.					Vorm.		Nchm.	Nchm.		Nchm.		Nchm.
Ank. Weimar . . . Abf.	2.37 V.					—		10.42 V.	8.35 N.		2.41 N.		7.8 N.
" Gotha . . . "	1.32 V.					—		9.19 V.	2.26 N.		1.14 N.		6.0 N.
" Eisenach . . . "	12.54 V.					—		8.26 V.	1.30 N.		12.18 N.		5.23 N.
Ank. Frankfurt a. M. (Westbahnhof) Abf.	7.46 N.					—		—	8.45 V.		5.30 V.		12.15 N.

Die Fahrzeiten rechts von den Stationsnamen sind von unten nach oben zu lesen.

†) Bei diesem Zuge werden sowohl einfache wie Retour-Billets 1-3. Cl. Dresden-Berlin zu Personenzugspreisen ausgegeben.

*) Von Cöthen bis Wittenberg Pers.-Zug 1-3. Cl. †) Von Cöthen bis Wittenberg Gem. Zug 1-4. Cl.

*) Der Courierzug No. 20 hält in Bergwitz nur zum Aufnehmen von Passagieren.

*) Der Courierzug No. 6 hält in Landsberg nur zum Absetzen von Passagieren.

Tägliche Zug-Verbindungen zwischen Berlin und Lichterfelde.

Stationen. Classe	51. E. P. Z. 1—3.	7. P. Z. 1—4.	53. E. P. Z. 1—3.	47. P. Z. 1—4.	9. P. Z. 1—4.	55. E. P. Z. 1—3.	57. E. P. Z. 1—3.	59. E. P. Z. 1—3.	11. P. Z. 1—4.	61. E. P. Z. 1—3.	49. P. Z. 1—3.	311. Gem. Z 2. 3.	13. P. Z. 1—4.
Berlin . . . . Abf.	5.40	6.10	8.12	12.0	12.50	2.0	3.15	4.30	5.30	7.0	8.30	9.5	11.0
Lichterfelde . . Ank.	5.57	6.24	8.29	12.14	1.5	2.17	3.32	4.47	5.48	7.17	8.44	9.33	11.15

Stationen. Classe	52. E. P. Z. 1—3.	2. C. Z. 1—2.	8. P. Z. 1—4.	54. E. P. Z. 1—3.	20. C. Z. 1—3.	10. P. Z. 1—4.	56. E. P. Z. 1—3.	58. E. P. Z. 1—3.	60. E. P. Z. 1—3.	48. P. Z. 1—3.	12. P. Z. 1—4.	62. E. P. Z. 1—3.	14. P. Z. 1—4.	50. P. Z 1—4.
Lichterfelde . . Abf.	6.18	7.34	8.8	9.43	12.21	1.45	2.37	3.52	5.20	6.7	6.40	9.0	10.15	11.33
Berlin . . . . . Ank.	6.35	7.45	8.22	10.0	12.33	2.0	2.54	4.9	5.37	6.20	6.55	9.17	10.30	11.46

Anmerkungen.

1. Die Nachtzeit von 6 Uhr Abends bis incl. 5 Uhr 59 Min. Morgens ist durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.
2. Für die Richtigkeit der Anschlüsse anderer Bahnen wird keine Garantie geleistet.
3. Die zwischen Berlin und Frankfurt a. M. ohne Wagenwechsel coursirenden Courierzüge No. 1 und 4 haben in Dietendorf und in Bebra je 20 Minuten Aufenthalt zum Mittagessen.
4. Beim Courierzuge No. 1 werden Billets III. Cl. nur von Berlin nach Stationen jenseits Cöthen, sowie nach Bebra und Stationen jenseits Bebra ausgegeben, während beim Courierzuge No. 4 nur von den letztgenannten Stationen nach Berlin Billets III. Cl. zur Ausgabe gelangen.
5. Directe Schlafwagen coursiren zwischen Berlin und Frankfurt a. M. in den Nachtcourierzügen No. 3 und 2, und zwischen Berlin und Wien via Tetschen in den Courierzügen No. 43 und 42. Die Benutzung dieser Schlafwagen ist den mit Eisenbahn-Fahrbillets versehenen Reisenden gegen Nachlösung eines Schlafwagenbillets gestattet.

Langenscheidt'sche Buchdruckerei in Berlin, S.W., Möckern-Strasse 133.

Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Magdeburg - Zerbst - Leipzig. / Leipzig - Zerbst - Magdeburg.

71. Loc.-Prs.-Z. 1-4. Cl.	63. Prs.-Z. 1-4. Cl.	65. Prs.-Z. 1-4. Cl.	67.*) Schn.-Z. 1-3. Cl.	69. Prs.-Z. 1-4. Cl.	Stationen.	64. Prs.-Z. 1-4. Cl.	66. Prs.-Z. 1-4. Cl.	20. Cour.-Zug 1-3. Cl.	68. Prs.-Z. 1-4. Cl.	72. Loc.-Prs.-Z. 1-4. Cl.	70.*) Schn.-Zug 1-3. Cl.
—	—	6.0 V.	12.0 M.	2.2 N.	Abf. Hannover . . . Ank.	11.58 V.	5.53 N.		11.8 N.	—	1.53 V.
—	6.45 V.	10.15 V.	8.0 N.	6.40 8.8 N.	Abf. Magdeburg (p. Bahnh.) Ank.	7.50 V.	12.6 N.		5.53 N.	—	10.57 N.
Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.		Vorm.	Vorm.		Nchm.	Nchm.	Nchm.
6.0	7.54	11.28	3.47	9.5	Abf. Zerbst . . . Ank.	6.38	11.10		4.33	8.57	10.13
6.6	7.59	11.34	—	9.10	Jütrichau	6.31	11.4		4.26	8.49	—
—	8.23	11.57	4.6	—	Rosslau neue St.	6.18	10.53		4.11	8.32	9.59
6.26	8.26	—	—	9.24	Abf. Rosslau alte St. . . . Abf.	6.14	—		—	—	—
—	8.56 V.	12.57 N.	5.6 N.	10.17 N.	Ank. Wittenberg . . . Abf.	4.45 V.	—		—	4.18 N.	9.7 N.
—	12.33 N.	6.55 N.	8.55 N.	12.8 V.	Ank. Berlin . . . Abf.	11.0 N.	—		—	2.30 N.	5.30 N.
—	8.31	12.4	—	—	Abf. Wallwitzhafen . . . Abf.	—	10.45		3.59	—	—
6.35	8.35	12.8	4.14	9.34	Ank. Dessau . . . Abf.	6.4	10.40		3.54	8.17	9.44
7.57 V.	11.50 V.	—	6.43 N.	11.43 N.	Ank. Cöthen . . . Abf.	—	8.35 V.		1.0 N.	4.55 N.	8.44 N.
6.45	8.40	12.14	4.17	9.39	Abf. Dessau . . . Ank.	5.59	10.35		3.48	8.7	9.42
6.57	8.49	12.22	—	9.47	Heideburg	5.49	10.26		3.38	7.54	—
7.9	8.57	12.30	—	9.55	Marke	5.40	10.18		3.29	7.42	—
7.20	9.4	12.38	4.33	10.2	Raguhn	5.34	10.13		3.23	7.34	—
7.30	9.10	12.45	4.39	10.8	Jessnitz	5.27	10.7		3.15	7.23	—
7.44	9.21	12.55	4.48	10.18	Ank. Bitterfeld . . . Abf.	5.15	9.56		3.2	7.5	9.17
—	10.12 V.	—	5.43 N.	10.58 N.	Ank. Halle . . . Abf.	4.35 V.	9.0 V.		2.0 N.	6.0 N.	—
7.52	9.29	1.1	4.56	10.31	Abf. Bitterfeld . . . Ank.	5.0	9.35	9.51	2.54	6.45	9.11
8.9	9.45	1.16	5.10	10.46	Ank. Delitzsch . . . Abf.	4.47	9.22	9.38	2.40	6.32	—
9.24 V.	—	2.41 N.	8.44 N.	—	Ank. Eilenburg . . . Abf.	—	6.19 V.		11.48 V.	6.0 N.	—
10.8 V.	—	8.21 N.	9.59 N.	—	Ank. Torgau . . . Abf.	—	5.23 V.		11.9 V.	5.22 N.	—
8.13	9.46	1.18	5.11	10.48	Abf. Delitzsch . . . Ank.	4.46	9.20	9.37	2.38	6.30	—
8.22	9.54	1.26	—	10.56	Zschortau	4.39	9.13	—	2.31	6.23	—
8.31	10.3	1.34	—	11.4	Rackwitz	4.31	9.5	—	2.22	6.15	—
8.46	10.18	1.48	5.35	11.18	Ank. Leipzig . . . Abf.	4.15	8.50	9.10	2.5	6.0	8.20
Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.
—	10.56 N.	—	—	10.39 V.	Ank. Carlsbad via Eger . . Abf.	6.35 N.	—	—	—	—	11.51 V.
—	—	—	—	12.20 N.	" München via Eger . . "	3.40 N.	—	—	—	—	7.30 V.
—	—	—	7.58 V.	8.25 N.	" München via Hof . . "	7.5 V.	—	7.5 N.	—	—	6.50 V.
—	—	—	12.20 N.	4.0 V.	Ank. Lindau via Hof . . Abf.	11.40 N.	—	2.15 N.	—	—	11.40 N.

Die Fahrzeiten rechts von den Stationsnamen sind von unten nach oben zu lesen.

*) Bei den Schnellzügen No. 67 und No. 70 werden Billets zu Personenzugspreisen ausgegeben.

Magdeburg - Falkenberg - Kohlfurt. / Kohlfurt - Falkenberg - Magdeburg.

109. Gem. Z. 1-4. Cl.	111. Gem. Z. 1-4. Cl.	101.*) Schn.-Z. 1-3. Cl.	103. Prs.-Z. 1-4. Cl.	105. Prs.-Z. 1-3. Cl.	107. Gem. Z. 2-4. Cl.	Stationen.	108. Gem. Z. 2-4. Cl.	102. Prs.-Z. 1-3. Cl.	104. Gem. Z. 1-4. Cl.	106.*) Schn.-Z. 1-3. Cl.	110. Gem. Z. 1-4. Cl.
		—	6.0 V.	12.0 M.		Abf. Hannover . . . Ank.	—	5.53 N.	—	1.53 V.	
		6.45 V.	10.15 V.	8.0 N.		" Magdeburg (Potsd. Bahnh.) "	—	1.25 N.	—	10.57 N.	
		Vorm.	Vorm.	Nchm.			Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	
		7.54	11.28	3.47		Abf. Zerbst . . . Ank.	—	12.17	—	10.13	
		7.59	11.34	—		Jütrichau	—	—	—	—	
		8.11	11.47	4.1		Ank. Rosslau neue St. . . Abf.	—	12.3	—	9.59	†) Rosslau alte Station.
		8.20	12.5	4.13		Abf. Rosslau " . . . Ank.	†)11.5	12.2	8.52	9.45	
		—	12.21	4.29		Kliecken	10.53	—	—	—	
		8.39	12.34	4.42		Coswig	10.45	11.45	8.25	9.26	
		—	12.50	4.58		Kl.-Wittenberg	—	—	—	—	
		8.56	12.57	5.6		Ank. Wittenberg . . . Abf.	10.25	11.27	7.57	9.7	
		6.10 V.	8.30 V.	2.30 N.	2.30 N.	Abf. Berlin . . . Ank.	12.33 N.	6.56 N.	10.30 N.	12.8 V.	
		4.35 V.	9.0 V.	2.0 N.	2.0 N.	" Halle . . . "	10.12 V.	5.43 N.	—	10.58 N.	
		4.16 V.	9.10 V.	2.5 N.	2.5 N.	Abf. Leipzig . . . Ank.	10.13 V.	5.19 N.	—	11.18 N.	
					Nchm						
		9.1	1.5	5.12	6.0	Abf. Wittenberg . . . Ank.	8.8	11.22	7.47	9.1	
		9.16	1.25	5.32	6.32	Elster	7.46	11.7	7.25	8.46	
		9.29	1.43	5.49	7.6	Jessen	7.19	10.55	7.1	8.35	
		9.40	2.0	6.4	7.34	Annaburg	6.51	10.43	6.48	8.24	
		9.57	2.19	6.23	8.8	Fermerswalde	6.16	10.27	6.22	8.2	
		10.8	2.31	6.35	8.33	Ank. Falkenberg . . . Abf.	5.36	10.15	6.6	7.57	
				Nchm.	Nchm		Vorm.				
		12.15 N.	4.47 N.	8.8 N.	12.42 V.	Ank. Dresden . . . Abf.	8.45 V.	8.35 V.	2.20 N.	6.20 N.	
		7.10 V.	—	8.54 V.	8.5 N.	" Wien . . . "	2.10 N.	8.0 N.	8.15 N.	—	
		12.33 N.	5.36 N.	—	—	Ank. Cottbus . . . Abf.	—	—	8.10 N.	8.10 N.	
		—	2.0 N.			Abf. Leipzig via Eilenburg . Ank.	†) Zug 102 fährt von Kohlfurt bis Falkenberg 1—4. Classe.	12.28 N.	—	6.42 N.	
		—	1.33 N.			Abf. Halle " " . Ank.		1.0 N.	—	7.4 N.	
	Vorm.										
	6.20	10.9	3.47			Abf. Falkenberg . . . Ank.		9.51	5.21	4.50	
	—	10.21	3.53			Falkenberg K.-S.-G. Bhf.		—	—	4.48	
	6.53	10.37	4.9			Liebenwerda		9.34	4.58	4.32	
	7.11	10.48	4.20			Ank. Elsterwerda . . . Abf.		9.19	4.32	4.20	
	—	7.0 V.	1.41 N.			Abf. Riesa . . . Ank.		11.18 V.	—	5.55 N.	
	7.19	10.49	4.21			Abf. Elsterwerda . . . Ank.		9.17	3.59	4.18	
	7.32	—	4.29			Plessa		9.6	3.44	—	
	7.55	—	4.41			Mückenberg		8.55	3.29	4.1	
	8.16	11.17	4.54			Ank. Ruhland . . . Abf.		8.40	3.5	3.47	
	7.44 V.	—	12.40 N.			Abf. Grossenhain . . . Ank.		10.31 V.	5.2 N.	5.2 N.	
	8.36	11.18	4.55			Abf. Ruhland . . . Ank.		8.35	2.48	3.45	
	8.56	11.30	5.7			Ank. Hohenbocka . . . Abf.		8.23	2.29	3.33	
	5.45 V.	—	3.45 N.			Abf. Kamenz . . . Ank.		2.3 N.	—	7.30 N.	
Vorm.											Nchm.
	9.4	11.31	5.8			Abf. Hohenbocka . . . Ank.		8.22	2.19	3.32	
5.40	9.39	11.50	5.27			Hoyerswerda		8.3	1.53	3.14	7.31
6.7	10.3	—	5.42			Lohsa		7.43	1.22	2.54	7.10
6.28	10.23	12.18	5.58			Uhyst		7.32	1.4	2.43	6.52
6.47	10.35	—	6.0			Klitten		7.21	12.44	—	6.26
7.9	10.53	—	6.10			Mücka		7.9	12.28	2.25	6.2
7.35	11.17	12.40	6.23			Niesky		6.56	12.6	2.13	5.44
7.44	11.27	12.46	6.29			Ank. Horka . . . Abf.		6.47	11.48	2.4	5.24
8.49 V.	12.50 N.	—	7.10 N.			Ank. Görlitz . . . Abf.		6.15 V.	—	1.0 N.	4.45 N.
7.56	11.28	12.47	6.30			Abf. Horka . . . Ank.		†)6.44	11.46	2.2	5.11
8.50	12.20	1.13	6.44			Ank. Kohlfurt . . . Abf.		6.12	10.53	1.35	4.25
Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.					Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.
—	8.22 N.	2.22 N.	9.1 N.			Ank. Liegnitz . . . Abf.		12.3 V.	8.4 V.	11.38 V.	—
—	5.10 N.	8.50 N.	10.37 N.			" Breslau . . . "		10.30 N.	6.30 V.	10.15 V.	—
11.56 V.	8.44 N.	8.44 N.	10.34 N.			Ank. Hirschberg . . . Abf.		10.34 N.	5.45 V.	10.30 V.	2.5 N.

Die Fahrzeiten rechts von den Stationsnamen sind von unten nach oben zu lesen.

*) Bei den Schnellzügen No. 101 und No. 106 werden Billets zu Personenzugspreisen ausgegeben.

No. 38. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 19. Mai 1879.

Amerikanischer Eisenbahn-Verein.

Mit ähnlichen Tendenzen wie die des „Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“, theilweise auch wie unsere „Verbände“, besteht — wie früher in der Vereinszeitung bereits mitgetheilt ist — in Amerika ein freilich nur auf den Personenverkehr beschränkter Verein, bisher unter der Bezeichnung: „Vereinigung der General-Passagier- und Billet-Verwalter“ (General Passenger and Ticket Agents Association), über deren Wirksamkeit die im März d. J. stattgefundene regelmässige halbjährliche Conferenz ein für die Fachkreise nicht uninteressantes Bild giebt, weshalb wir in Nachstehendem nach der „Railroad Gazette“ darüber berichten.

Bei der gleich nach Beginn am Freitag, den 14. März, vorgenommenen Wiedererwählung des Bureaus wurde die Wählbarkeit eines Mr. Powell zu dem Amte als Secretär (welches er bereits 15 Jahre lang bekleidet hatte) heftig bekämpft, weil derselbe weder bei der Verwaltung, für welche er im vorigen Jahre aufgetreten, General-Billetverwalter gewesen, noch dies bei der jetzt von ihm vertretenen Bahn sei, und aus der Discussion ergiebt sich, dass anscheinend die Vertreter von Druckereien, Patentbillets, Patent-Gepäckchecks u. A. zur Förderung ihrer persönlichen Interessen Eingang in die Vereinigung resp. deren Versammlung gefunden haben. Behufs Ausschliessung dieser Elemente und Zurückführung auf den eigentlichen Zweck löste sich sodann die Vereinigung formell auf und nahm nach mehrfacher heftiger Discussion an den beiden folgenden Geschäftstagen für den nun „Nationalvereinigung von General-Passagier- und Billet-Verwaltern“ genannten Verein neue Statuten an.

Nach denselben kann jede „Couponbillets ausgebende oder empfangende Eisenbahngesellschaft oder Transportlinie“ sich in der „Vereinigung“ vertreten lassen. Sofern sie zwei Beamte unter dem Titel: General-Passagierverwalter und General-Billetverwalter hat, so sind Beide als Mitglieder des Vereins wählbar, wenn sie sich durch von ihnen selbst nach vorgeschriebenen Schemas auszustellende und von dem Executivcomitée zu prüfende Certificate als solche Beamte legitimiren und eine schriftliche Anerkennung der Statuten unterzeichnen. Jede Gesellschaft hat aber nur eine Stimme, welche durch den General-Billetverwalter abzugeben ist, jedoch unter der Leitung des General-Passagierverwalters, sofern die betreffende Frage dessen Departement berührt.*)

Zur Leitung des Vereins werden durch Majorität der Stimmen der anwesenden Mitglieder ein Präsident, ein Vicepräsident und ein Secretär für je 1 Jahr erwählt.

Vom Präsidenten werden, vorbehaltlich der Genehmigung des Vereins, ernannt: 1. ein Executivcomitée, 2. ein Generalcomitée, jedes aus 7 Mitgliedern bestehend.

Das Executivcomitée hat die Legitimationen zu prüfen, die Protocolle mit den Originalconcepten zu vergleichen eventuell richtig zu stellen, und alle Anträge auf Organisationsabänderung zu prüfen und darüber zu referiren.

Das Generalcomitée hat alle Fragen betr. Frachtsätze und Einnahmen zu erwägen und darüber zu referiren, auch andere ihm besonders aufzutragende Geschäfte zu erledigen.

Die Vereinsversammlungen sind bei Anwesenheit von 15 Mitgliedern beschlussfähig; eine geringere Anzahl kann nur Vertagung auf 24 Stunden beschliessen.

Statutenänderungen können nur auf einen in einer Conferenz eingebrachten Antrag in der nächsten Conferenz durch drei Viertel der dann anwesenden Mitglieder beschlossen werden.

Aus den gleichzeitig festgestellten Nebengesetzen (By-laws) ist zu erwähnen:

Die regelmässigen Versammlungen finden halbjährlich statt und beginnen an dem vom Secretär 10 Tage vorher mitzutheilenden Orte am dritten Dienstag des März und September, sofern nicht der Verein in einer mindestens 30 Tage vor dem Tage der regelmässigen Versammlung abzuhaltenden Specialconferenz anders beschliesst.

Specialconferenzen können auf von 15 Mitgliedern bei dem Präsidenten zu stellenden Antrag, worin Ort und Zweck anzugeben, stattfinden. Der Präsident muss binnen 5 Tagen nach Empfang des Antrags durch den Secretär, mindestens 10 Tage vor dem Conferenztermine, Einladung ergehen lassen. In einer solchen Specialconferenz ist aber eine drei Viertel Majorität der Anwesenden nöthig, wenn es sich um die der regelmässigen halbjährlichen Versammlung zugewiesenen Geschäfte handelt.

Die Reihenfolge der Geschäfte in der regelmässigen Versammlung ist diese:

1. Aufnahme neuer Mitglieder.
2. Wahl der Beamten.

---

*) Aus den Schema's geht hervor, dass das Amt des General-Billetverwalters darin zu bestehen pflegt, das Billetwesen zu verwalten, über die Ausgabe von Billets zu befinden, im Auftrage des verwaltenden Directors die betreffende Gesellschaft bei allen Conferenzen des Vereins zu vertreten und darin bezüglich der Festsetzung und Vertheilung der Personengelder und Gepäckfrachten, sowie der Annahme von Regulativen etc. verbindliche Erklärungen abzugeben.

Dem General-Passagierverwalter liegen dagegen die sonstigen Geschäfte des Personendepartements ob und hat derselbe ebenfalls das Recht zur Abgabe verbindlicher Erklärungen für die Gesellschaft, jedoch nicht in Bezug auf Ausgabe von Billets oder Feststellung von Preisen.

3. Festsetzung von Passagierpreisen.
4. Festsetzung des nächsten Conferenzortes.
5. Früher unerledigt gebliebene und sonstige Geschäfte.

Die Berichte der Comitées müssen schriftlich abgegeben werden.

Passagierpreise werden auf den Bericht des Generalcomitées in offener Versammlung festgesetzt.

Das Recht, diese Preise zu bestimmen, gebührt der kürzesten Linie, über welche regelmässig Durchgangsbillets verkauft werden und auf welcher durchgehende Züge laufen. Wenn aber ein Theil dieser Linie in einer mit einer Eisenbahn concurrirenden Wasserlinie besteht, so werden die Preise der Bahn dem Durchgangspreise zum Grunde gelegt.

Die Durchgangspreise dürfen nie die Summe der Localpreise der einzelnen Linien übersteigen.

Als Ehrenmitglieder können von dem Verein frühere General-Billet- und General-Passagierverwalter zugelassen werden, welche auf Einladung und nach einstimmiger Genehmigung sich an den Discussionen betheiligen dürfen.

Ausser den dienstlich legitimirten und den Ehrenmitgliedern darf Niemand in den Versammlungen des Vereins resp. dessen Comitées gegenwärtig sein; Ausnahmen: die bei der Feststellung der Fahrpreise in den Comiteesitzungen für nöthig erachteten dienstlichen Gehülfen, und die nach allgemeiner Zustimmung vom Präsidenten einzuladenden Gäste.

Nur auf die statutenmässigen Geschäfte bezügliche Anträge, Einladungen und Beschlüsse sind zulässig.

Die Annahme der Wahl als Comiteemitglied darf Niemand ablehnen bei Strafe des Ausschlusses.

Die Kosten der Tarife werden nach der Zahl der bezogenen Exemplare vertheilt; jedes Mitglied muss mindestens 2 entnehmen; alle anderen Kosten, besonders auch die des offiziellen Coursbuches (Guide), werden pro rata von sämmtlichen Mitgliedern getragen.

Strenge Bestimmungen folgen dann noch behufs Aufrechthaltung der Ordnung und fleissiger Arbeit, wenn die Versammlung „in's Comitée geht", z. B. dass täglich zwei Comiteesitzungen, von 9—1 und von 3—6 Uhr, gehalten werden müssen etc., sowie wegen zeitweiser Aufhebung resp. wegen Abänderung der „Nebengesetze".

Ueber die eigentlichen geschäftlichen Arbeiten der Conferenz, welche nach der Reconstruirung noch 2—3 Tage erforderten, ist nur zu sagen, dass wegen gleichmässiger Normirung des frei zu befördernden Gepäckquantums resp. der Fracht-Einheitssätze für Uebergewicht keine Einigung erzielt werden konnte, dagegen dem Generalcomitée Referat in der nächsten Versammlung über den Antrag:

1. das Maximum des Gepäck-Freigewichts soll bei allen I. und II. Classe-, Einwanderer-, Theater-, Handlungsreisenden- und sonstigen Billets 150 Pfund betragen;
2. für das Uebergewicht sollen 15 pCt. der niedrigsten I. Classepreise erhoben werden;

übertragen wurde. Ausserdem beschloss man eine erhebliche Vermehrung der Couponstationen mit herabgesetzten Preisen, giltig vom 1. Mai ab.

Der in die Conferenzzeit fallende Sonntag war dem Vergnügen gewidmet, indem die meisten Conferenzmitglieder als Gäste verschiedener Bahn- und Dampfergesellschaften und Besitzer grosser Hôtels per Bahn, Wagen und zu Wasser ausgedehnte Ausflüge in die Umgegend machten, wobei an materiellen Genüssen wie auch an Toasten und sonstigen Reden kein Mangel war.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass in dem letzten Jahre sich neben der vorerwähnten allgemeinen Vereinigung noch locale Verbindungen zu gleichen Zwecken gebildet haben, welche öfter wie die erstere Versammlungen abhalten und durch welche der grosse Verein eine Geschäftserleichterung erfahren hat.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. (Bahnbauten.)

A. Sangerhausen-Erfurt. Indem wir bezüglich dieser Linie auf die vorjährige Mittheilung in No. 40 S. 537 verweisen, haben wir Folgendes hinzuzufügen: Durch Concessionsurkunde vom 1. November 1878 ist der Vollendungstermin der Bahn auf den 1. December 1880 festgesetzt. Inzwischen sind jedoch die Bauarbeiten derart vorgeschritten, dass noch im Laufe des Jahres 1879 die Eröffnung der Theilstrecke Sangerhausen-Artern (13,5 km) stattfinden wird, der übrige Theil der Strecke aber spätestens am 1. December 1880 dem Betriebe übergeben werden kann. Das erforderliche Terrain ist für etwa 80 pCt. der Länge bereits erworben.

B. Stassfurt-Blumenberg. Die Bahnlinie von Stassfurt über Egeln nach Blumenberg (im Anschluss an die bestehende Bahn Magdeburg-Halberstadt), concessionirt am 1. November 1878, bildet eine Verbindung der Station Stassfurt mit der Linie Magdeburg-Halberstadt; dieselbe dient nur dem Localverkehre, insbesondere dem zu erwartenden Güterverkehre mit Getreide, Kohlen, Zucker und Salinenproducten. Die Bahn tritt an die Stelle der früher projectirten und concessionirt gewesenen, jetzt aber aufgegebenen Linie Dodendorf-Stassfurt.

Zu dieser Linie gehört auch die Zweigbahn von Etgersleben nach Wolmirsleben mit 6,0 km Länge, während Stassfurt-Blumenberg eine Länge von 30,6 km hat. Auf der letzteren Linie kommen folgende Zwischenstationen vor: Hecklingen (3,6 km ab Stassfurt), Börnicke (9,9), Egeln (17,3), Etgersleben (23,0); die erwähnte Zweigbahn soll keine Zwischenstationen erhalten.

Das Baucapital ist zu 3 800 000 *M.* veranschlagt; die Bahn wird normalspurig gebaut, der Unterbau wird eingeleisig ausgeführt, desgleichen wird das Areal nur für ein Geleise erworben. Von dem erforderlichen Terrain sind etwa 40 pCt. erworben.

Der Bau hat im Frühjahr d. J. begonnen und wird so betrieben werden, dass die Theilstrecke Stassfurt-Hecklingen noch in diesem Jahre dem Verkehr übergeben werden kann. Die ganze Bahn wird im Laufe des Jahres 1880 zur Eröffnung gelangen; als letzter Termin hierfür ist laut Concessionsurkunde der 1. December 1880 festgesetzt worden. Für die Seitenbahn Etgersleben-Wolmirsleben sind die Adjacenten verpflichtet, das nöthige Areal und Schuttmaterial zur Verfügung zu stellen; die Betriebseröffnung derselben muss dann spätestens 1 Jahr nach Erfüllung dieser Bedingungen erfolgen.

Besondere Schwierigkeiten kommen bei dieser Bahn nicht vor. Bauleitender Techniker ist Herr Ober-Ingenieur Skalweit, unter welchem Herr Göpel als Abtheilungs-Baumeister, beide in Magdeburg, fungirt.

C. Verbindungsbahn Berlin-Charlottenburg. Von dieser im Ganzen 4,4 km langen Bahnlinie ist das erste 1,3 km lange Stück von der Abzweigung von der Berlin-Lehrter Eisenbahn ab soweit fertig gestellt, dass dasselbe einschliesslich der an ihr liegenden Güterladestelle Charlottenburg bereits am 1. Mai d. J. eröffnet werden konnte. Die Vollendung der Reststrecke wird danach im Laufe des nächsten Jahres erfolgen können. Die Bahn ist am 26. Februar 1872 concessionirt und mit ca. 3 830 00 *M.* veranschlagt.

D. Verbindungsbahn Magdeburg (Centralbahnhof) bis Neustadt (sogenannte westliche Linie). Diese Bahn, welche vorerst nur dem Güterverkehr dienen soll, ist bei einer Länge von 3,7 km im Unterbau nahezu vollendet und wird die Betriebseröffnung derselben voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres erfolgen. Die Linie ist am 4. März 1876 concessionirt und mit ca. 1 000 000 *M.* veranschlagt.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Stand der Bahnbauten im Frühjahr 1879.

Hinsichtlich der im vorigen Jahrgang No. 40 S. 536 aufgeführten Bahnbauten ist Folgendes zu bemerken:

1. Emscherthalbahn. a) Oberhausen-Osterfeld-Caternberg. b) Huckarde-Dortmunderfeld. c) Verbindungsbahn zwischen dem Westfälischen und Bergisch-Märkischen Bahnhof Herne. — Die Eröffnung dieser unter a) b) c) aufgeführten Bahnlinien steht für Ende des Jahres 1879 bevor.

2. M.-Gladbach-Landesgrenze gegen Roermonde. Die Betriebseröffnung der Strecke Rheydt-Dalheim-Landesgrenze erfolgte am 15. Februar 1879.

3. Brügge-Lüdenscheid (Secundärbahn). Voraussichtliche Fertigstellung: Ende des Jahres 1880.

Ferner ist hinsichtlich weiterer Bahnbauten zu bemerken:

4. Born-Opladen, 23,9 km lang. Die Anfangsstrecke Born-Wermelskirchen wurde bereits am 12. Mai 1876 dem Betriebe übergeben. Der Abschnitt Wermelskirchen-Hilgen ist im Unterbau nahezu fertig gestellt. Das Specialbauproject der Endstrecke Hilgen-Opladen ist ministeriell festgesetzt und steht der Bauangriff derselben nahe bevor. Voraussichtliche Fertigstellung Ende des Jahres 1881. Stationen: Born, Wermelskirchen (3,9 km), Hilgen (6,6 km), Burscheid (3,5 km), Opladen (9,9 km).

5. Olpe-Rothemühle, 9,3 km lang. Die ministerielle Festsetzung des Specialbauprojectes hat stattgefunden und soll der Bau im Laufe des Sommers in Angriff genommen und Ende des Jahres 1881 vollendet werden. Stationen: Olpe, Gerlingen (5,5 km), Rothemühle (3,8 km).

Das Terrain für die zu 4. und 5. zu erbauenden Strecken wird für zwei Geleise erworben, der Unterbau wird im Allgemeinen nur eingeleisig hergestellt.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, den 12. Mai 1879. (Donau-Uferbahn. Waagthalbahn; Kaschau-Oderberger Bahn. Einnahme-Beschlagnahmen. Dux-Bodenbacher Eisenbahn Generalversammlung. Prag-Duxer Eisenbahn Prioritäten-Besitzerversammlung. Börsennotiz.)

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause begegnete die Gesetzesvorlage über den Ausbau der Donau-Uferbahn nur einer ganz vereinzelten Opposition mit dem Argumente, diese Linie könne durch Mitbenutzung der Wiener Verbindungsbahn seitens der Kaiserin Elisabeth Westbahn ganz entbehrt werden.

Dem wurde entgegengehalten, dass diese Bahn sich nach den Ausschussanträgen verpflichten muss, zu den Baukosten von 450 000 fl. den Beitrag von 150 000 fl. zu leisten, dass aber anderseits unter den sechs in Wien einmündenden Bahngesellschaften mehrere sind, welche ein ganz wesentliches Interesse haben, den Verkehr in westlicher Richtung nicht zu unterstützen, welche vielmehr den Verkehr mit allen Tarifkünsten auf die nordwestliche Richtung ablenken; wenn aber ein so ausgesprochener Gegensatz der Interessen bestehe, dann könne auch aus der Einwirkung des Handelsministers kein wesentliches Resultat erhofft werden. Bei keiner Bahnstrecke sei bisher noch der Betriebsüberschuss so garantirt und ziffermässig nachzuweisen wie gerade hier. Der Betriebsüberschuss, den der Staat aus dieser Bahn erzielen werde, bestehe einfach in dem Miethzinse, welchen die Kaiserin Elisabeth Westbahn für das Mitbenutzungsrecht an den Staat zu leisten haben werde. Die Besorgniss also, dass die 300 000 fl., welche der Staat auszugeben haben werde, keine Rente ergeben könnten, sei vollkommen unbegründet. Wichtige Handelsinteressen sprächen für das Zustandekommen dieser Bahnstrecke; in den Jahren des lebhaften Getreideexportes seien nämlich auf den Wiener Bahnhöfen ganz ausserordentliche Stockungen regelmässig eingetreten; diesem Uebelstande müsse abgeholfen werden und es sei eine Abhülfe um so gebotener, als ja bekannt sei, dass eine andere Hauptstadt ein eben so lebhaftes Interesse daran habe, den eigentlichen Getreidemarkt von Wien abzulenken. Das Gesetz wurde fast einstimmig angenommen, nachdem der Handelsminister in folgender Rede für diese Verbindungsstrecke eintrat: „Es ist ein allgemeines, ein Interesse der Monarchie, dass auch das Communicationswesen so eingerichtet werde, um einen der wichtigsten Handelszweige, den Getreidehandel, entsprechend zu unterstützen, und ich meine weiters, dass auch der natürlichen Lage nach Wien eben der Punkt ist, welcher naturgemäss zum Centralpunkte des Getreidehandels werden muss, wozu sich diese Stadt ja bereits in den letzten Jahren immer mehr ausgebildet hat. Daher scheint mir, dass die möglichst zweckmässige Verbindung aller in Wien mündenden Bahnen mit der Donau im allgemeinen Interesse gelegen sei. Die Donau-Uferbahn ist so alt wie das Project der Donauregulirung selbst, und gleich am Anfange ist seitens der Regulirungscommission die Anlage eines Schienenstranges an der ganzen Länge der regulirten Donau in ihr Programm aufgenommen worden. Bisher ist dieses Programm nur zur Hälfte ausgeführt worden, indem nämlich nur die Donau-Uferbahn von dem Franz-Josefbahnhofe in Nussdorf bis zur Stadlauer Brücke gebaut wurde; der weitere, untere Theil des regulirten Donauufers entbehrt eines Schienenstranges; aber auch die Elisabethbahn entbehrt, wie bereits angeführt wurde, der directen Verbindung mit der Donau. Diese Bahn befindet sich in der merkwürdigen Lage, dass sie die erste Eisenbahn war, welche die Verbindung ihres Bahnhofes mit der Donau angestrebt und in Folge dessen die sogenannte Donauländebahn zur Donau gebaut hat, dass sie aber, als diese Bahn fertig war, die Donau nicht mehr dort gefunden hat; die Donauregulirung hatte ihr inzwischen den Donaustrom weggenommen. Es wurde zwar bemerkt, derselbe Zweck könne dadurch erreicht werden, dass die Elisabethbahn mit der Staatsbahn sich alliire und via Staatsbahn an die Donau komme. Das kann den Interessen der Elisabethbahn dienen, das ist aber, glaube ich, nicht genügend für die Interessen des allgemeinen Verkehrs. Ganz abgesehen davon, dass diese Verbindung eine sehr lange, namentlich durch die Betriebserschwerungen für den Stations-Fahrdienst sehr unzweckmässige ist, wiederhole ich, dass mir die Allianz zweier Eisenbahngesellschaften, die dann hergestellt ist, nicht genügen kann, um den Getreideumsatz, welcher gerade an der Donau stattfindet, von irgend welchem Specialinteresse möglichst zu befreien, und das, glaube ich, ist die Aufgabe der Donau-Uferbahn, wie ich sie hier projectire. Auf ein Moment mache ich noch aufmerksam. Durch eine Verständigung der Staatsbahn mit der Elisabethbahn ist der Verkehr der über die Staatsbahn hinaus liegenden Bahnen, also insbesondere der Nordwestbahn und der Franz-Josefbahn, mit der Elisabethbahn durchaus nicht unabhängig gemacht, sondern er hängt immer wieder von der Natur und der Art der Abmachung zwischen der Staatsbahn und der Elisabethbahn ab. Es ist zur Evidenz heute schon erwiesen, dass die Bahn nicht nur keinen Betriebsabgang haben wird, sondern dass sie eine Bahnstrecke ist, welche in so guten Verhältnissen wie keine andere der heute bestehenden Staatsbahnen sich befindet".

Nach einer Correspondenz der „N. Fr. Pr." liegen dem Ungarischen Reichstage zwei Eisenbahngesetze vor, welche noch in dieser kurzen Session sanctionirt werden müssen. Der Ankauf der Waagthalbahn ist eine längst vollzogene Thatsache, und der Reichstag wird blos seine Ratihabition zu ertheilen haben. Das abgeschlossene Geschäft ist für den Staat sehr vortheilhaft, und es steht dem Gesetze nichts mehr im Wege, als die noch immer nicht geklärten Verhältnisse der Concessionäre. Es sind noch uneingelöste Partialobligationen etwa in der Höhe einer halben Million im Umlauf, deren Bezahlung den Concessionären obliegt, von denselben jedoch verweigert wird. Zur Stunde sind die Bruttoeinnahmen der Bahn von den Besitzern dieser Obligationen gepfändet, und es ist noch sehr fraglich, ob die Regierung die Bahn in diesem Stande werde übernehmen wollen, es sei denn, dass sie sich dazu entschliesst, die gepfändete Summe bis zur Austragung des Processes gerichtlich zu deponiren.

Minder glatt dürfte die Berathung der Vorlage über die Kaschau-Oderberger Bahn ablaufen, da dieselbe zurückgreift auf die unglückseligen Zeiten der Gründerepoche. Der Ankauf der Bahn von Staatswegen ist zur Stunde aus finanziellen Gründen nicht möglich, daher die Fusion mit der Eperies-Tarnower Linie eine Nothwendigkeit. Die Abrechnung mit den Bauunternehmern endlich beschliesst einen schwierigen Process. Die Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft wird zum Zwecke der Regelung ihrer schwebenden Angelegenheiten an den Geldmarkt appelliren, sobald der im Reichstage eingebrachte Entwurf sanctionirt wird. Es handelt sich um ein Nominalcapital von 6 828 000 fl. Gold mit einer jährlichen Goldrente von 346 619 fl., zu deren Emission zu dem Course von 75 pCt. die Anglo-Oesterreichische Bank das Vorrecht hat. In Folge der günstigen Stimmung des Geldmarktes wurden auch von verlässlichen Seiten und zwar über diesen Cours hinaus so günstige Anträge der Gesellschaft gemacht, dass das Resultat der eventuellen neuen Emission nicht nur sicher gestellt erscheint, sondern auch noch auf einigen Ueberschuss Aussicht bietet.

Zur Vermeidung der Beschlagnahme der aus den Eisenbahn-Verbandverkehren herrührenden Einnahmen sind mehrere Oesterreichische und Ungarische Eisenbahnen mit der Forderung an die Deutschen Anschlussbahnen herangetreten, diese Transportgebühren schon an der Grenze auszugleichen. Deshalb sind diplomatische Verhandlungen eingeleitet worden, deren Cardinalpunkt nachstehende zwei Fragen bilden: 1. ob der mit dem Deutschen Reiche geschlossene Handelsvertrag die Privatbahnen unbedingt dazu verpflichtet, dass sie mit den Deutschen Bahnen in die directe Relation treten? und 2. ob es die unbedingte Forderung dieser directen Relationen ist, dass die Transportgebühren auch über die Oesterreichisch-Ungarischen Grenzen hinaus vorgeschossen werden? Die Entscheidung dieser letzteren Frage hängt von der weiteren Frage ab, ob mit Rücksicht darauf, dass das sogenannte Deutsche Eisenbahnvereins-Betriebsreglement sowohl innerhalb der Grenzen Oesterreich-Ungarns als auch Deutschlands gilt und für die dem Deutschen Eisenbahnvereine angehörenden Eisenbahnen unbedingt bindend ist, die eine oder die andere Regierung dazu berechtigt sei, die ihr unterstehenden Eisenbahnen erforderlichen Falles zur Erfüllung der dem Verein gegenüber eingegangenen Verpflichtungen zu zwingen? Das gute politische Verhältniss mit dem Deutschen Reiche lässt es hoffen, dass diese Fragen sowohl für die direct Betroffenen, als auch vor Allem für den öffentlichen Verkehr eine günstige Lösung finden werde. Damit trifft der vom Präsidium des Deutschen Handelstages der Deutschen Regierung mitgetheilte Wunsch zusammen, dass dem Coupons-Processkrieg durch einen Staatsvertrag ein Ende gemacht werde.

In der am 8. d. Mts. in Teplitz abgehaltenen Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Bahn wurden der Geschäftsbericht und der Bericht des Aufsichtsrathes einstimmig ohne grössere Debatte genehmigt. Ueber den wichtigsten Punkt der T.-O. theilt der Referent, Generaldirector Pechar, der Versammlung mit, dass die Emission neuer Prioritäten beantragt wird behufs Abzahlung des Staatsvorschusses und Auseinandersetzung mit der Société Belge, an welche von der Hauptschuld mit 4,05 Millionen Mark bereits 3,06 Millionen Mark bezahlt wurden. Der Rest von 900 000 fl. ist bereits gekündigt, und die Schuld wird bis zum 1. November voll bezahlt sein. Was die weitere Abstossung von 1 200 000 fl. betrifft, so hat die Verwaltung sich an 14 Institute wegen der Begebung gewendet, wovon zwei offerirten. Auf die Ausschreibung zur Uebernahme von 1 599 900 fl. Prioritäten in Gold offerirte die Unionbank den Cours von 71,5 und das Consortium der Dresdener Bank und die Firma Sulzbach den Cours von 72¹/₈ pro 1. Juli mit Hinzunahme von viermonatlichen Zinsen, so dass sich ein Uebernahmscours von 73,8 ergiebt. Ferner hat das Consortium sich bereit erklärt, einen weiteren Vorschuss von 360 000 fl. zu 6 pCt. zu übernehmen. Der Antrag wird ohne Debatte einstimmig angenommen. Die Annahme der noch übrigen Punkte erfolgte debattelos en bloc, und bei den Wahlen werden die per Acclamation ausgeloosten Verwaltungsrathsmitglieder wiedergewählt. Dem Actionär Schönberger wurde für sein Wirken der Dank votirt.

Bei der am 10. d. Mts. in Prag abgehaltenen Versammlung von Prioritätenbesitzern der Prag-Duxer Bahn war ein Capital von 3 764 700 fl. vertreten. Dieselbe beschloss, dem Betriebsfonds vom Jahre 1878 an aus den Einnahmen jährlich 30 000 fl. insolange zuzuwenden, bis 150 Waggons angeschafft und bezahlt sein werden, und den Tilgungsplan der Prioritäten dahin abzuändern, dass die in den Jahren 1880 bis inclusive 1882 ausgeloosten Prioritäten im Wege der Submission oder des börsenmässigen Rückkaufs angeschafft werden können. Schliesslich

wird der Verwaltungsrath ersucht, vier Obligationäre in die Verwaltung aufzunehmen. Der Curator machte die Mittheilung, dass demnächst seitens der Anglobank und der Société Belge hinsichtlich des Ausbaues der Strecke Klostergrab-Mulde ein Antrag eingebracht werden wird. In das Vertrauensmänner-Comitée wurden gewählt: 3 Prioritätenbesitzer aus Dresden und als Ersatzmänner 3 Prioritätenbesitzer aus Prag. Dem Vorsitzenden, Landesgerichtsrath Roskoschny, wurde für die umsichtige Leitung der Dank der Versammlung votirt.

Die gute Stimmung für Bahneffecten erhält sich insbesondere für Prioritäten, wenn auch durch Realisirungen kleine Rückgänge zu notiren sind. Einige bisher stark vernachlässigte Prioritäten, insbesondere 3 pCt. Südbahn, waren stark begehrt. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2230,—	2230,—	Nordbahn . . .	103,50	103,35
Franz-Josefbahn .	140,—	140,50	Franz-Josefbahn .	92,25	92,50
Karl-Ludwigbahn	235,—	235,50	Rudolfbahn . . .	84,75	85,—
Oesterr Nordwestb.	124,75	127,—	Kaschau-Oderb. B.	78,30	78,—
Staatsbahn . . .	268,75	266,75	Salzkammergutb. .	97,10	97,50
Südbahn	77,75	77,—	3 pCt. Südbahn .	116,75	119,75
Theissbahn . . .	194,50	199,—	Theissbahn . . .	89,—	90,25

⊙ **Bayern.** (Vicinalbahnenbetrieb.) Das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern hat im Anschlusse an die zum Schutze der Eisenbahnen und des Eisenbahnbetriebes erlassenen oberpolizeilichen Vorschriften vom 8. März 1863 und vom 1. Januar 1872 auf Grund des Art. 88 des Polizei-Strafgesetzbuches vom 26. December 1871 bezüglich der Bahnen von untergeordneter Bedeutung bis auf Weiteres nachstehende Anordnungen getroffen: 1. Bei Bahnen von untergeordneter Bedeutung werden nur die besonders frequenten Ueberfahrten bedient und mit Schranken versehen. 2. Bei nicht frequenten Ueberfahrten werden in entsprechender Entfernung von den Ueberfahrten Warnungstafeln mit der Aufschrift „Achtung", bei Fussübergängen Drehkreuze oder verschränkte Einfriedigungen aufgestellt. 3. Sobald sich ein Zug nähert, müssen Fuhrwerke, Reiter, Fussgänger, Treiber von Vieh und Lastthieren bei den an den Wegübergängen aufgestellten Warnungszeichen halten und, wenn sie sich innerhalb derselben befinden, mit grösster Beschleunigung die Bahn räumen. 4. Die Annäherung eines Zuges wird durch ein anhaltendes Signal mit der Dampfpfeife angezeigt. 5. Bahnen untergeordneter Bedeutung, bei welchen vorstehende Bestimmungen beobachtet werden müssen, sind: 1. Biessenhofen-Oberdorf, 2. Bobingen-Landsberg, 3. Dombühl-Feuchtwangen, 4. Feucht-Altdorf, 5. Geiselhöring-Sünching, 6. Georgensgemünd-Spalt, 7. Holenbrunn-Wunsiedel, 8. Holzkirchen-Tölz, 9. Immenstadt-Sonthofen, 10. Neustadt-Windsheim, 11. Nördlingen-Dinkelsbühl, 12. Prien-Aschau, 13. Saal-Kelheim, 14. Schwaben-Erding, 15. Senden-Weissenhorn, 16. Siegelsdorf-Langenzenn, 17. Sinzing-Alling, 18. Steinach-Rothenburg, 19. Weilheim-Murnau, 20. Weilheim-Sulz, 21. Wiesau-Tirschenreuth.

Russische Correspondenz.

—A.— Neue Bahnen. Im Laufe dieses Sommers werden die Vorarbeiten für die Eisenbahn von der Stadt Mohilew zur Station Schmerinka der Südwestbahn mit 110 Werst Länge hergestellt werden.

Die sämmtlichen Pläne, betreffend die Woronesch-Charkower Bahnverbindung, sind bereits dem Verkehrsministerium zur Genehmigung vorgelegt. Diese Bahn geht von Woronesch (Station der Koslow-Woronesch-Rostow Bahn) über Nischne Djewitzk, Starooskol, Nowooskol und Woltschansk nach Charkow (Station der Kursk-Charkow-Azow und Charkow-Nicolajew Bahn) und hat eine Länge von 365 Werst. Als Concessionär wird der um dieses Bahnproject sehr verdiente Adelsmarschall Fürst Galizyn in Nowooskolsk genannt.

Ein weiteres zur Genehmigung vorliegendes Project betrifft die Bahn von der Station Dorogobusch der Moskau-Brester Bahn über die Städte Dorogobusch, Elnja und Roslawl bis nach Njeschin zur Verbindung mit der Kursk-Kiewer Bahn.

Die Ufim'sche Landschaft bewirbt sich bei der Regierung um Herstellung einer Bahnlinie von Orenburg bis Ufa, doch dürften die Aussichten für diese Linie, welche eine Fortsetzung der Orenburger Bahn bilden soll, nur sehr geringe sein.

Die Charkow-Nicolajew Bahn soll noch im Laufe dieses Jahres auf ihrer ganzen Länge ein zweites Geleise erhalten.

Der Bau der Tiflis-Baku Bahn ist abermals auf unbestimmte Zeit vertagt worden; hingegen beschäftigt sich die Regierung eingehend mit den Vorstudien zum Bau einer grösseren Anzahl von kurzen Eisenbahnlinien in Bulgarien.

Russische Industrie. Zur Charakteristik der in diesen Blättern des Oefteren besprochenen Zustände, welche durch die falsch angelegte Protection der sogenannten inländischen Industrie in Russland entstanden sind, möge die Notiz dienen, dass die Versteigerung der in Liquidation getretenen grossen Moskauer Fabrik für Eisenbahnbedarf und Waggonbau nur die Summe von 181 000 R. ergeben hat, während diese Fabrik mit 1 700 000 R. zu Buch stand. Für etwas mehr als 10 pCt. des Kostenpreises ging diese mit grossem Pomp in Scene gesetzte Fabrik an die bekannte Firma „Gebrüder Malkiel" über, welche im letzten Kriege für ca. 100 Millionen Rubel Lieferungen an die Russische Regierung übernommen hatte.

Am 2./14. März d. J. erfolgte die Kaiserliche Bestätigung der von uns bereits erwähnten „Baird'schen Stahlguss- und Schienenfabrik" (Direction Prjaschka No. 13), welche in der Nähe Petersburgs, am Schlüsselburger Wege, in dem Kirchdorf Alexandrowski belegen ist.

Telegraphenwesen. Dieser Tage wurde aus Riga das 6 km lange, in London fabricirte, 4 drähtige Kabel nach Zarizyn auf 6 Waggons abgesandt, das daselbst noch im Laufe des Frühjahrs versenkt werden soll; seine Länge beträgt etwas über 6 km. Es werden ferner zur Zeit Vorarbeiten zur Legung eines grossen unterseeischen Kabels in das Kaspische Meer zwischen den Städten Baku und Krasnowodsk ausgeführt.

Rollmaterial. Dieser Tage ist in Petersburg ein grosses von den Ingenieuren Golubew und Erakow verfasstes Werk über das Rollmaterial der Uralschen Gebirgsbahn in Folio mit 24 Tafeln erschienen (Preis 8 R.), auf welches wir die Interessenten aufmerksam machen.

Auch dürfte es vielleicht interessiren, dass z. Z. in Zarizyn die Vorarbeiten zur Anlage einer grossen Wasserleitung seitens der Stadtbehörde ausgeführt werden.

Die Eisenbahnbillete wurden bisher bekanntlich von jeder Bahnverwaltung selbst gedruckt, meist eben am Sitze der letzteren. Wie nun der „Golos" als eine Consequenz der neuen Eisenbahn-Billetbesteuerung mitzutheilen vermag, steht bevor, dass die Passagierbillete für sämmtliche Eisenbahnen unter einer vom Ministerium der Communicationen speciell hierzu errichteten Controle in St. Petersburg angefertigt werden sollen. Die Bahnverwaltungen sollen nur für den Druck und das Papier der so angefertigten Fahrkarten zu zahlen haben.

Nach Erlass des neuen Gesetzes, betreffend die Besteuerung der Eisenbahn-Passagiere und des Eilgutes, hat der Leitende der Truppenbeförderung im Reiche, General-Lieutenant Annenkow, an die ihm unterstellten Beamten ein Circular versandt, welchem zufolge alle Personen und Frachten, für welche die Reichsrentei die Beförderungskosten zahlt, von der oben genannten Steuer befreit sind. Die beurlaubten Untermilitärs unterliegen bei Benutzung der Eisenbahnen der neuen Steuer.

Unfälle, Brände etc. Am 11./23. April d. J. stürzte ein wenige Tage zuvor eingeweihter Waggonschuppen auf der Moskau-Rjäsan Bahn in sich zusammen, während am 4./16. des gleichen Monats die grosse Locomotivenremise in Tula nebst anstossendem Wohngebäude vollständig abbrannte.

In Folge der vielen in letzter Zeit durch faule Schwellen verursachten Unfälle, beschäftigt sich das Verkehrsministerium lebhaft mit der Einführung des eisernen Oberbaues auf den Russischen Eisenbahnen.

Ueberschwemmungen. Wie den Lesern aus der Tagespresse bekannt sein wird, hatte auch Russland dieses Jahr sehr viel vom Hochwasser zu leiden. Insbesondere wurden die in Mittel- und Südostrussland liegenden Bahnen von Ueberschwemmungen heimgesucht. Den offiziellen Angaben zufolge haben nicht weniger als 17 grössere Bahnen Schaden gelitten, von diesen waren 9 gezwungen, den Personen- und Güterverkehr auf kürzere oder längere Zeit vollständig einzustellen und zwar die Bahnen: Losowaja-Sewastopol, Koslow-Woronesch-Rostow, Orenburger Bahn, Morschansk-Sysran, Rjäsan-Koslow, Orel-Witebsk, Moskau-Brest, Baltische Bahn und Rjaschsk-Wiasma; auf 3 Bahnen fand zwar keine Einstellung des Betriebs statt, doch musste Alles umgeladen werden und zwar auf Libau-Romny, Tambow-Koslow und Tambow-Saratow; die 5 folgenden Bahnen waren nur zur Einschränkung des Betriebs gezwungen, nämlich Uralbahn, Moskau-Jaroslaw, Jaroslaw-Wologda, Rostow-Wladikawkas und Rjaschsk-Morschansk. Die erste durch Wasser verursachte Störung fand auf der Losowaja-Sewastopoler Bahn und zwar zwischen Sewastopol und Inkermann am 29. März statt, woselbst durch Auswaschen des Bahndammes ein Güterzug verunglückte, wunderbarerweise ohne Beschädigung von Menschenleben, obgleich die Maschine und 4 Güterwagen in die Tiefe stürzten. Anfangs April folgte die Koslow-Woronesch-Rostow Bahn, auf welcher viele Brücken vom Hochwasser zerstört wurden; auf der Moskau-Brester Bahn wurden ebenfalls 15 Brücken zertrümmert, auf der Moskau-Rjäsan unter 17 Brücken auch eine grössere bei

Dorogobusch von 40 m Spannweite, deren Wiederherstellung längere Zeit erfordern wird.

Zollfreie Einfuhr von Eisen. Ueber die Quantität Eisen, welche alljährlich ohne Zoll nach Russland eingeführt wird, bringt die „Russ. Börsenzeitung" eine Zusammenstellung, welche sich auf die offiziellen Zahlen des Zolldepartements stützt und zur Zeit allgemeineres Interesse beanspruchen dürfte.

Die Tabellen führen die einzelnen Eisensorten in der Rubrikation auf, welche die Steuerbehörde eingeführt hat, und zwar: A. Gusseisen (5 Kop. Zoll pro Pud). B. Bandeisen, Rundeisen etc. von weniger als 7 Zoll Breite (35 Kop.). C. Kesselbleche etc. von mehr als 7 Zoll Breite (50 Kop.). D. Schienen aus Walzeisen (20 Kop.). E. Stahl (80 Kop.). F. Bessemerstahlschienen (45 Kop.). Die übrigen Metalle und Sorten kommen nicht in Betracht.

Ueber die westliche Reichsgrenze wurden eingeführt:

A. Gusseisen:

1875:	3 508 069 Pud,
1876:	2 965 032 „
1877:	3 226 269 „
Summa	9 699 370 Pud,

für welche 485 118 R. 50 Kop. Zoll zu erheben gewesen wären; in Wirklichkeit wurde jedoch in den drei genannten Jahren 35 848 R., 25 948 R. und 13 146 R. bezahlt, insgesammt also 74 942 R.; es wurden also 410 176 R. 50 Kop. Zoll nicht erhoben oder es kamen 8 203 532 Pud zollfrei ins Land.

Von den übrigen obengenannten Kategorien wurden insgesammt eingeführt:

	B. Pud	C. Pud	D. Pud	E. Pud	F. Pud
1875	5 354 235	1 894 381	3 548 523	1 198 880	6 810 202
1876	5 033 064	1 957 773	1 631 899	641 366	9 675 819
1877	3 157 444	1 369 254	1 029 084	671 383	10 422 111
	13 544 743	5 221 408	6 209 506	2 511 629	26 908 132

Von dem in den bezeichneten 3 Jahren eingeführten Quantum kamen zollfrei in das Land:

6 404 140	3 003 846	3 416 035	1 512 620	15 808 582

und es ist hierdurch der Russischen Regierung eine Zolleinnahme entgangen, welche nahezu 5 Millionen Rubel jährlich betragen hat, welche überdies zur Zeit in Goldwährung zu rechnen wären. Für 1878 stehen die genauen Zahlen noch aus.

Russische Eisenbahnfinanzen. Im Verfolg der in der vorigen Correspondenz mitgetheilten Zahlen über die Russische Eisenbahnschuld können wir heute folgende Angaben nach der offiziellen Tabelle anführen.

Das gesammte, zum Bau des 20 788 Werst langen Bahnnetzes aufgewandte Grundcapital beläuft sich auf 1 211 316 578 R. Metall und 165 708 214 R. Papier, oder zum angenommenen Mittelcours 1 619 288 108 R. Papier.

Zur Erlangung dieser Summe wurden 1 088 722 669 R. in Obligationen und 530 565 439 R. in Actien emittirt; das Verhältniss beträgt also 67¼ resp. 32¾ pCt. Von der ganzen angeführten Obligationssumme haben die einzelnen Gesellschaften direct 303 666 882 R. oder 27¾ pCt. ausgegeben, während 785 055 787 R. oder 72¼ pCt. von der Regierung emittirt wurden.

Von dem erwähnten Gesellschafts-Obligationscapital hat die Regierung 234 719 460 R. mit jährlich 5 pCt. garantirt, d. i. mit 11 758 171 R. jährlich, doch beträgt für einzelne Bahnen die Garantie nur 4⁴/₂₅, für andere hingegen 5⅒ pCt.

Von dem Gesammtbetrag der Actien mit 530 565 439 R. befinden sich 448 195 359 R. im Besitz der Actionäre, während für 82 370 080 R. Actien bei der Regierung verblieben sind. Eine Regierungsgarantie geniessen Actien im Betrage von 413 081 542 R. und zwar mit 19 279 212 R. jährlich, d. i. im Mittel 4⅔ pCt. des Capitals.

Die Regierung besitzt somit im Ganzen 867 425 867 R. Russischer Eisenbahnobligationen und Actien oder 60 pCt. des gesammten Grundcapitals, während sie insgesammt einen Ertrag von 69 441 984 R. jährlich garantirt, und zwar für ein Capital von 1 432 856 789 R., d. i. 88 pCt. der ganzen für den Bau verwendeten Summe.

In der vorstehenden Uebersicht sind jedoch die von der Regierung nach und nach den Gesellschaften vorgeschossenen Beträge nicht inbegriffen, welche zur Vermehrung der Betriebsfähigkeit etc. bestimmt sind. Diese Beträge belaufen sich auf 143 160 941 R. und geniessen ebenfalls eine regierungsseitige Garantie von 5⅒ pCt. jährlich.

Ferner gehört hierher das bis Ende 1877 auf 45 422 161 R. angewachsene Guthaben der Regierung für vom Staate verkaufte Bahnstrecken, sowie 3 246 828 R. für überlassenes Rollmaterial, welche beiden Beträge jedenfalls durch Obligationen zu decken sein werden und nach der Emission im Besitze der Regierung verbleiben werden.

Wenn man die zuletzt genannten Summen von 191 829 930 R., und ohne den jedenfalls nothwendig werdenden Verlust bei der Realisirung zu berücksichtigen, zu der oben aufgeführten Totalsumme addirt, so erhält man die Gesammt-Herstellungskosten der bestehenden Russischen Eisenbahnen mit 1 811 118 038 R., welche sich folgendermassen zusammensetzen: 303 666 882 R. von den einzelnen Bahnverwaltungen emittirte Obligationen, 976 885 717 R. im Besitz der Regierung befindliche Obligationen, 448 195 359 R. im Privatbesitz befindlicher Actien und 82 370 080 R. der Regierung gehörige Actien.

Von den als im Privatbesitz befindlich angegebenen Actien sind jedoch bei der Regierung für 9 452 250 R. Metall gleich 11 342 700 R. Papier Actien als Caution durch die Unternehmer Gubonin, Warschavski und Baron Steingl hinterlegt; es kann jedoch angenommen werden, dass diese Actien, wie dies bisher stets der Fall war, endgiltig der Regierung verbleiben werden, und es ist somit der wirkliche Bestand anzunehmen zu 436 852 659 R. Actien im Privatbesitz und 93 712 780 R. Actien im Besitz der Regierung.

Nach den vorgeführten Zahlen ist somit die Regierung am Werthe der 20 788 Werst Eisenbahnen mit einem Capital von 1 070 598 497 R. betheiligt, d. h. es hat die Regierung auf jede Werst Bahnlänge ein Guthaben von 51 500 R., während der Antheil der Actionäre nur 24 pCt. des Baucapitals von 1,8 Milliarden und zwar 436 852 659 R. beträgt. In Wirklichkeit ist aber noch von diesen Actien ein grosser Theil bei verschiedenen Staatsanstalten und Banken hinterlegt und theilweise auch bereits der Regierung verfallen, ohne dass es möglich wäre, hierüber irgendwelche Zahlen anzugeben; aber selbst ohne Berücksichtigung der letzten Bemerkung ergeben die vorstehenden Zahlen bei einem Vergleich mit denjenigen unseres letzten Berichtes in der Zeitung d. V. D. E.-V. interessante Resultate.

Unsere Quelle, die „Zeitschrift des Russischen Verkehrsministeriums", giebt ausserdem eine sehr übersichtliche Zusammenstellung der Baukosten der Russischen Eisenbahnen. Der mittlere Preis einer Bahnwerst würde nach der ursprünglichen Zahl von 1 619 288 108 R. bei 20 788 Werst Länge etwa 77 895 R. ergeben. Für die einzelnen Bahnen stellen sich die Baukosten folgendermassen dar: Nicolaibahn (von Petersburg nach Moskau) 238 473 R. Silber pro Werst, d. i. 286 168 R. Russische Währung pro Werst, eine Zahl, welche die bisherigen offiziellen Angaben weit übersteigt. Die nächst theuere Bahn ist Riga-Bolderaa, welche wegen der Dwinabrücke in Riga auf 283 062 R. pro Werst zu stehen kam; die Bahn nach Sestrorjetzk figurirt mit 142 784 R., die Putilowsche mit 139 090 R. pro Werst; es folgen alsdann Moskau-Kursk mit 137 154 R., Petersburg-Zarskoe Selo mit 128 400 R. und Poti-Tiflis mit 114 101 R. Die vier folgenden Bahnen bewegen sich zwischen 100 und 90 Tausend Rubel pro Werst, es sind dies: Rybinsk-Bologoje, Tambow-Saratow, Orel-Witebsk und Rjäsan-Koslow. Elf Bahnen kosteten 90—80 Tausend Rubel, nämlich: Tambow-Koslow, Riga-Tukum, Riga-Dünaburg, Brest-Grajewo, Orel-Griasi, Odessaer Bahn, St. Petersburg-Warschau, Moskau-Nischni Nowgorod, Warschau-Wien, Koslow-Woronesch-Rostow und Kursk-Charkow-Azow. Sechs Bahnen kamen auf 80—70 Tausend Rubel pro Werst zu stehen und zwar: Dünaburg-Witebsk, Kursk-Kiew, Konstantinowsche Bahn, Baltische Bahn, Losowaja-Sewastopol und Griasi-Zarizyn. Elf Bahnen schwanken zwischen 70 und 60 Tausend Rubel pro Werst, nämlich: Borowitscher Bahn, Muromsche, Moskau-Jaroslaw, Kiew-Brest Litowsk, Rjaschsk-Morschansk, Moskau-Rjäsan, Wolga-Don, Charkow-Nicolajew, Orenburger Bahn, Warschau-Terespol und Schuja-Iwanowo. Zehn Bahnen sind mit 60—50 Tausend Rubel normirt und zwar: Lodz-Koliuschin, Donetzbahn, Mitausche Bahn, Morschansk-Sysran, Rostow-Wladikawkas, Moskau-Brest Litowsk, Rjaschsk-Wiasma, Fasstowsche Bahn, Uralbahn und Weichselbahn. Drei Bahnen kosteten zwischen 50 und 40 Tausend Rubel, nämlich: Libau-Romny, Warschau-Bromberg und Nowo Torschoksche Bahn; die Nowgorodsche schmalspurige kostete 31 177 R. und die ebenfalls schmalspurige Bahn Jaroslaw-Wologda 27 644 R. pro Werst.

Niederländische Correspondenz.

Seitens des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe ist der Zweiten Kammer der Generalstaaten ein Gesetz-Entwurf vorgelegt worden, betreffend „die offenbaren Transportmittel" (siehe Art. 10 des Entwurfs) mit Ausnahme des Eisenbahndienstes.

In diesem Entwurfe ist das jetzt gültige System einer vorhergehenden Bewilligung Seitens der Gemeinde-, Provinz- oder Regierungsbehörde in Wegfall gekommen, weil ein Unternehmen eines „offenbaren Transportmittels" nicht eine gefährliche, schädliche oder behindernde Vorrichtung darstellt, sondern im Gegentheil zum Dienste des Publikums wirksam ist, und also der Errichtung solcher Unternehmen, unter Beachtung der allgemeinen polizeilichen Vorschriften, ein freies Feld zu lassen ist.

In Art. 1 des Entwurfs ist im Allgemeinen dem Princip, dass für die Errichtung eines offenbaren Transportmittels, sowohl für Personen- als Güterverkehr, eine vorhergehende Bewilligung nicht erfordert wird, Ausdruck gegeben, während die weiteren Bestimmungen des Entwurfs sich nur auf die Unternehmen zum Personen-Transport beziehen.

Der Entwurf lautet wie folgt:

Art. 1. Für die Errichtung eines „offenbaren Transportmittels" für den Personen- oder Güterverkehr ist eine vorhergehende Bewilligung nicht erforderlich.

Art. 2. Der Unternehmer eines „offenbaren Personen-Transportmittels" ist verpflichtet, mindestens einen Monat vor Anfang des Dienstes

a) Anzeige zu machen in einer Zeitung der Hauptstadt, der Provinz oder jeder der Provinzen, in welcher der Transport stattfinden soll;

b) einen Abdruck oder eine Abschrift dieser Anzeige gegen Empfangschein einzusenden an die deputirten Staaten jeder Provinz, in welcher der Transport stattfinden soll, sowie an die Behörden aller Gemeinden, wo die Wagen oder Schiffe zum Ein- und Aussteigen von Reisenden halten.

Art. 3. Die in Art. 2 erwähnte Anzeige hat zu enthalten:

a) den Namen, die Vornamen, die Lebensstellung und den Wohnort des Unternehmers oder der Unternehmer.

Ist der Unternehmer eine Compagnie, ein Verein oder Körperschaft, so sind überdies die Personen, welche mit der Geschäftsleitung beauftragt sind, zu bezeichnen;

b) eine Beschreibung des Transportmittels, nebst Angabe der Anzahl Plätze, über welche das Publikum beim Anfange jeder Reise zu verfügen hat;

c) den für die Ausübung des Unternehmens bestimmten Land- oder Wasserweg;

d) die Orte, wo regelmässig still gehalten wird zum Ein- und Aussteigen von Reisenden, mit Anweisung eines innerhalb des Königreiches belegenen Platzes als Centralstelle für Alles was das Unternehmen anbelangt, wo der Unternehmer seinen Wohnsitz hat;

e) die Anfangszeit des Dienstes;

f) die Abfahrts- und Ankunftszeiten für jeden der sub d erwähnten Orte;

g) die Frachtsätze von und nach diesen Orten.

Art. 4. Bei Veränderung der in Art. 3 erwähnten Bestimmungen, bei Einstellung, Wiedereröffnung oder bei Aufhebung des Dienstes, müssen die in Art. 2 vorgeschriebenen Anzeigen und Einsendungen jedesmal aufs Neue stattfinden.

Diese Anzeigen und Einsendungen müssen mindestens einen Monat im Voraus erfolgen.

Bei Aufhebung eines Dienstes in Folge von Umständen, unabhängig von dem Unternehmer, bei Abänderung der Abfahrts- und Ankunftszeiten in Folge veränderten Fahrplans der Eisenbahnen, sowie bei besonderem zeitlichen Wagendienst im Winter oder bei Fortsetzung eines bestehenden Dienstes nach dem Verscheiden des Unternehmers, finden die in Art. 2 vorgeschriebenen Anzeigen und Einsendungen sobald als möglich statt, jedenfalls innerhalb zweimal 24 Stunden nach der Beendigung des Dienstes, der Inkraftsetzung des abgeänderten Fahrplans oder des Winterdienstes oder nach dem Anfange des fortgesetzten Dienstes.

Art. 5. Der Unternehmer, oder, wo dieses gemäss Art. 3 a. angeordnet ist, der Geschäftsführer, hat Sorge zu tragen, dass ein von ihm beglaubigter Abdruck oder eine Abschrift der in Art. 1 erwähnten Anzeige an jedem Ort, wo Reisende ein- und aussteigen können, und in jedem Transportmittel während der Ausübung des Dienstes an einer für Alle sichtbaren Stelle zum Dienste des Publikums angebracht ist.

Art. 6. Der Unternehmer haftet für den Schaden, den die Reisenden bei der Ausübung des Dienstes gelitten, sofern er nicht beweist, dass der Schaden nicht seinem Verschulden oder dem Verschulden seiner Beamten oder Bediensteten beizumessen ist.

Ebenso haftet er für den Schaden, verursacht durch Nichtbefolgung der in den Anzeigen in Bezug auf den Dienst vorkommenden Bestimmungen oder durch Versäumniss der in Art. 4 erwähnten Anzeigen.

Art. 7. Die Vorschriften zur Gewährung der Sicherheit der mit „offenbaren Transportmitteln" reisenden Personen werden von dem König durch Allgemeine Verwaltungsmassregeln festgestellt.

Art. 8. Zuwiderhandlungen gegen dieses Gesetz werden bestraft:

a) mit einer Geldstrafe von 50 fl. bis 75 fl. für die Nichtbefolgung der Vorschriften des Artikels 2;

b) mit einer Geldstrafe von 10 fl. bis 25 fl. für die Nichtbefolgung der Vorschriften der Art. 3, 4 und 5, sowie der in Art. 7 erwähnten Allgemeinen Verwaltungsmassregeln.

Art. 9. Der Unternehmer eines bestehenden Personen-Transportmittels, ist bei Strafe, wie sub a des Artikels 8 bestimmt, verpflichtet, innerhalb 3 Monaten nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes für die in Art. 2 und 3 vorgeschriebenen Anzeigen und Einsendungen Sorge zu tragen.

Inzwischen wird er zum Zweck der Anwendung dieses Gesetzes verpflichtet, die Anzeige und Einsendung zu bewerkstelligen, gemäss den Bestimmungen der ihm früher ertheilten Concession.

Art. 10. Hinsichtlich der Anwendung dieses Gesetzes sind unter dem Ausdruck „offenbare Personen-Transportmittel" zu verstehen, „die Wagen, mit Ausnahme der Eisenbahnwagen, und die Schiffe, bestimmt für den Transport von Personen auf einem bestimmten Weg, in Gemässheit eines im Voraus festgestellten Planes".

Der Personentransport innerhalb einer Gemeinde, sowie die Ueberfahrtsfähren werden durch dieses Gesetz nicht betroffen.

Nach den Fortschritten des Baues zu urtheilen, wird die der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft concessionirte Dampf-Tramway vom Bahnhofe dieser Bahn im Haag nach dem Badehause zu Scheveningen (Länge 4,7 km) im bevorstehenden Sommer (voraussichtlich am 15. Juni d. J.) fertig werden. Die erforderlichen Betriebsmittel wurden bestellt, um zeitig fertig zu sein für einen täglichen Dienst von 36 Fahrten in beiden Richtungen mit 2 Wagenclassen, von denen 12 hauptsächlich dem directen Personenverkehr im Anschluss mit den Zügen der Rhein-Eisenbahn und 24 nur ausschliesslich für den Localverkehr dienen. Ohne Aufenthalt unterwegs wird für die Route nur eine Fahrzeit von 20 Minuten erfordert. Da die Bahn doppelgeleisig angelegt wird, ist, ausser für das Ein- und Aussteigen von Reisenden, ein Aufenthalt unterwegs nicht zu fürchten. Der Tarif ist vorläufig festgestellt auf 0,25 fl. für die 1. Classe und auf 0,15 fl. für die 2. Classe, während beabsichtigt wird, diese Tarifsätze bei Lösung von Billets für eine gewisse Anzahl von Fahrten bis auf 0,15 fl. und 0,10 fl. pro Fahrt herabzusetzen. — Im directen Verkehre wird der Tarif vom Haag erhöht werden um 0,25 fl. für die 1. Classe, 0,20 fl. für die 2. Classe und 0,15 fl. für die 3. Classe für Retourbillets wird der Preis doppelt berechnet.

Die Abfahrtszeit der in Anschluss mit den Eisenbahnzügen führenden Trams ist: ab Scheveningen — eine halbe Stunde vor Abfahrt des Zuges vom Haag; ab Haag — 5 Minuten nach Ankunft des Zuges.

Schweizerische Eisenbahnen.

Das Eidgenössische Eisenbahndepartement veröffentlicht ein Tableau der „baulichen Länge" und der „Fahrlänge" aller Schweizerischen Eisenbahnen am 31. December 1878.

In Betrieb standen zu Ende 1878 auf Schweizerischem Gebiet:

	Bauliche Länge km	Fahrlänge km	2geleisige Strecke km
1. Suisse Occidentale . . .	473,484	492,407	60,301
2. Nordostbahn	388,673	405,292	76,399
3. Centralbahn	300,336	304,789	88,215
4. Verein. Schweizerbahnen .	270,131	278,766	—
5. Bernische Jurabahnen . .	254,222	258,148	4,279
6. Nationalbahn	154,570	156,260	—
7. Simplon-Bahn	116,649	116,401	—
8. Bern-Luzerner Bahn . . .	94,515	94,171	—
9. Bözbergbahn & Aarg. Südb.	86,325	86,074	—
10. Gotthardbahn	66,883	65,863	—
11. Zürich-Zug-Luzerner Bahn	66,182	66,330	—
12. Tössthalbahn	39,850	39,648	—
13. Badische Staatsbahn . .	38,299	41,157	11,909
14. Toggenburger Bahn . . .	25,257	24,857	—
15. Emmenthalbahn	24,023	23,995	—
16. Effretikon-Hinweil . . .	23,227	22,537	—
17. Bulle-Romont	18,410	18,166	—
18. Wädensweil-Einsiedeln . .	16,637	16,637	—
19. Paris-Lyon-Méditerranée .	16,249	15,344	15,941
20. Appenzeller Bahn	14,766	14,866	—
21. Lausanne-Echallens . . .	14,324	14,180	—
22. Arther Rigibahn	11,172	11,172	0,336
23. Uetlibergbahn	9,130	9,038	—
24. Bödelibahn	8,365	8,237	—
25. Rorschach-Heiden . . .	7,163	7,136	—
26. Wohlen-Bremgarten . . .	7,125	7,011	—
27. Rigibahn	7,035	7,035	1,800
28. Rigischeideckbahn . . .	6,750	6,750	—
29. Wald-Rüti	6,594	6,594	—
30. Baseler Verbindungsbahn .	4,869	4,869	—
31. Rapperswyl-Pfäffikon . .	4	3,973	—
32. Elsass-Lothringische Bahn	3,954	3,954	3,490
33. Vorarlberger Bahn . . .	2,349	2,793	—
34. Lausanne-Ouchy	1,564	1,496	—
35. Oberitalienische Bahnen .	0,261	0,261	—
	2 583,343	2 636,207	262,670

Die „Schweizerische Handelszeitung" fügt hinzu:

Unter den 35 Actiengesellschaften und Staaten (Bern, Baden, Deutschland), welche Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweiz besitzen, befinden sich 5 auswärtige (No. 13, 19, 32, 33, 35) mit zusammen 61,112 km „baulicher" Länge oder 63,509 km Fahrlänge*) und 31,340 km doppelgeleisigen Strecken.

Andererseits besitzen 3 Schweizerische Actiengesellschaften Eisenbahnen auf fremdem Gebiet und zwar:

---

*) Vergl. übrigens die in No. 35 Seite 473 dieser Zeitung abgedruckten Angaben der kilometrischen Länge der Schweizerischen Bahnen des Redactors der „Schweizerischen Handelszeitung"; dort ist eine niedrigere Ziffer angegeben. Die Redaction.

	Baulänge km	Fahrlänge km
die Nationalbahn	6,769	7,042
„ Nordostbahn	1,990	1,990
„ Bernischen Jurabahnen	0,460	0,460
	9,219	9,492

Nehmen wir aus unserer Tabelle die Fahrlänge der in der Schweiz gelegenen Eisenbahnen mit . . . . . . 2 636,207 km
Subtrahiren wir davon die Strecken, welche von auswärtigen Staaten und Gesellschaften besessen und betrieben werden . . . . 63,509 „
2 572,698 km

Addiren wir dazu die von Schweizerischen Gesellschaften im Auslande besessenen und betriebenen Strecken . . . . 9,492 „
sowie die im Auslande von einer Schweizerischen Gesellschaft (Suisse Occidentale) betriebenen, aber fremden Bahnen gehörigen Strecken . . . . . 33,893 „
so ergiebt sich, dass im Ganzen durch Schweizerische Gesellschaften betrieben wurden . . . . 2 616,083 km

Für diesen Betrieb waren Ende 1878 vorhanden:
544 Locomotiven,
1 655 Personenwagen mit 4 208 Achsen und 73 686 Sitzplätzen,
8 542 Güterwagen mit 17 201 Achsen und 87 372,4 t Tragkraft.

Beim Bahnbetriebe wurden im Jahre 1878:
getödtet 5, verletzt 11 Reisende,
„ 22, „ 55 Bahnangestellte,
„ 40, „ 12 andere Personen,
getödtet 67, verletzt 78 Personen.

Präjudizien.

v. O. **Beitragspflicht des Eisenbahn-Gewerbes zu den Kreisabgaben (Preussisches Recht). Nach welchen Grundsätzen, insbesondere nach dem Durchschnitt welcher drei „letzten“ Jahre berechnet sich das aus dem Eisenbahn-Gewerbe fliessende Jahreseinkommen?**

Die —sche Eisenbahn-Actien-Gesellschaft war von ihrem Einkommen aus dem Betriebe auf der im Kreise T. belegenen Station Tw. zu den Kreisabgaben dieses Kreises für die Zeit vom 1. Januar 1876 bis 31. März 1877 erst zu Anfang des letzteren Jahres herangezogen worden — und zwar nach einem der Durchschnitte der Jahre 1872, 1873, 1874 entsprechenden Jahreseinkommen von 26 284 *M.*, bei dessen Berechnung der Kreisausschuss im Allgemeinen die in den Ministerial-Erlassen vom 29. September 1856, 30. December 1872 und 8. Juni 1874 (M.-Bl. d. inn. V. 1856 S. 256 — 1873 S. 27 — 1874 S. 157) aufgestellten Grundsätze zur Richtschnur genommen hatte. Gleichwohl behauptete die Gesellschaft, dass das Ergebniss dieser — in der Anlage auch ihrerseits gebilligten — Berechnung nicht richtig sei, in der That vielmehr nur ein Einkommen von 24 219 *M.* sich ergebe und erhob sie in diesem Sinne Klage.

Der erste Richter (das Bezirksverwaltungsgericht) erkannte indess auf Abweisung der Klägerin, indem er — davon ausgehend, dass nicht die Jahre 1872—1874, sondern 1873—1875 zu Grunde zu legen gewesen seien — feststellte, dass das Ergebniss der letzteren den Anspruch auf Herabsetzung des vom Kreisausschusse angenommenen Betrages des Jahreseinkommens nicht rechtfertige.

Dagegen erkannte das Oberverwaltungsgericht auf die Berufung der Klägerin überall zu deren Gunsten und zwar aus folgenden Gründen: Die Parteien sind darüber einig, dass die Einschätzung des steuerpflichtigen Einkommens der Klägerin behufs ihrer Heranziehung zu den Kreisabgaben für das Jahr 1876/77 nach Massgabe der in den Circ.-Erlassen vom 29. September 1856 und den zu dessen Erläuterung ergangenen Rescripten vorgeschriebenen Grundsätze und zwar der Jahre 1872, 1873 und 1874 vorzunehmen gewesen sei. Ein Streit besteht lediglich darüber, wie hoch unter diesen Voraussetzungen das Bruttoeinkommen aus den einzelnen Stationen und aus der Station Tw. insbesondere sich berechne. Nur über diese Frage hatte folgeweise der Vorrichter zu entscheiden und es lag für denselben kein Anlass vor, wider Willen der Parteien eine Berichtigung der Veranlagung nach dem Durchschnitte der Jahre 1873—1875 vorzunehmen. Wohl hat das Oberverwaltungsgericht im Erkenntnisse vom 14. März 1877 (Entsch. Bd. II. S. 42) den Grundsatz ausgesprochen, dass in Fällen, in denen zur Zeit der Reclamation das Jahreseinkommen eines gewerblichen Unternehmens für das dem Steuerjahre — der Ausdruck „Veranlagungsjahr“, welcher mindestens die Möglichkeit verschiedener Deutungen offen lässt und darum nicht zu empfehlen ist, kommt in der Entscheidung überhaupt nicht vor — unmittelbar vorausgehende Jahr bekannt sei, das Einkommen nach dem Durchschnitte der letzten drei dem Steuerjahr unmittelbar vorausgegangenen Jahre zu berechnen sei. Dort hing aber die Entscheidung in der Hauptsache von der Erörterung dieser unter den Parteien streitigen Frage ab und die letztere war, da es sich nicht um die Heranziehung einer Eisenbahn-Gesellschaft handelte, lediglich nach den Vorschriften des Staats-Einkommensteuergesetzes vom 1. Mai 1851 und nicht auch noch nach den auf die Heranziehung der Eisenbahn-Gesellschaften bezüglichen besonderen ministeriellen Anweisungen zu prüfen.

Klägerin hat ziffermässig nachgewiesen, dass, nachdem sie von allen übrigen Kreisen und Communen auf Grund der von ihr aufgestellten, von dem Eisenbahn-Commissariate geprüften und richtig befundenen Nachweisung, welcher die Durchschnittsberechnung der Jahre 1872 bis 1874 zu Grunde lag, zu den Abgaben herangezogen worden ist, die vom ersten Richter getroffene Entscheidung, die Richtigkeit jener Nachweisung vorausgesetzt, ihre Ueberbürdung im Gefolge haben würde. Freilich ist die Circ.-Verfügung der Minister des Innern und der Finanzen vom 8. Juni 1874 nicht als eine gemäss § 2 der Kreisordnung vom 13. December 1872 zur Ausführung dieses Gesetzes erlassenen Anordnung und Instruction anzusehen. Hat aber ein Kreisausschuss — in ihrer Befolgung — der Veranlagung einer Eisenbahn-Gesellschaft zu den Kreisabgaben die Verfügung vom 29. September 1856 und deren Ergänzungen ausdrücklich zu Grunde gelegt, so kann, wenn zwischen dem Veranlagenden und dem Veranlagten ein Verwaltungsstreit entsteht, dieser, sofern der Richter jene Vorschriften an sich für zutreffend hält, eben auch nur nach ihnen und ihren Folgerungen und nicht nach einem fremden, von den Parteien selbst nicht gewollten Principe entschieden werden. Auf Grund der Circ.-Verfügung vom 29. September 1856 und der zu ihrer Erläuterung ergangenen Erlasse hat sich nun die Praxis gebildet, dass entweder die Eisenbahn-Gesellschaft selbst oder das ihr vorgesetzte Eisenbahn-Commissariat der veranlagenden Behörde in dem dem Steuerjahr vorangehenden Jahre, also in dem Jahre, in welchem die Veranlagung ordnungsmässig zu erfolgen hat, eine Berechnung ihres steuerpflichtigen Einkommens überreicht. Da aber in dem Jahre, in welchem die Veranlagung erfolgt, die Ertragsergebnisse desselben in der Regel noch nicht bekannt sind, so wird der Berechnung der Durchschnitt der drei demselben vorangegangenen Jahre zu Grunde gelegt. So ist auch im vorliegenden Falle verfahren und es darf der Klägerin jedenfalls nicht zum Nachtheile gereichen, wenn der Kreisausschuss, anstatt die Veranlagung für das Jahr 1876 im Laufe des Jahres 1875 vorzunehmen, dieselbe erst im Jahre 1877 bewirkt hat. Die diesseits angeordnete Beweisaufnahme ergiebt nun aber ferner, dass nach der auf Grund der vorerwähnten Vorschriften erfolgten Berechnung das steuerpflichtige Einkommen der Station Tw. für die Jahre 1872/74 überhaupt 72 657 *M.*, im Durchschnitt also nur 24 219 *M.* beträgt und erscheint hiernach die Klage wohl begründet. (Erk. d. II. Sen. d. Ob.-Verw.-Ger. zu Berlin vom 21. November 1878; Entscheid. Bd. IV. S. 69 ff.)

Mehrflügelige Signale.

Unsere Artikel über mehrflügelige Signale haben verschiedene Anfechtungen erlitten, welche uns zu einer kurzen Erwiderung resp. Klarstellung nöthigen.

Zu der Erörterung des Herrn C. Frischen in No. 22 der Vereinszeitung erlauben wir uns anzuführen, dass uns die Wirkung der Siemens & Halske'schen Blockapparate vollständig bekannt ist. Unsere Bemerkung in No. 16 d. J. ging lediglich dahin, dass mehrflügelige Signale dem Stationsvorsteher die Controle über das Geben der Signale erleichtern, was durch Siemens und Halske'sche Apparate allein resp. ohne gleichzeitige Anwendung mehrflügeliger Signale nicht vollständig zu erreichen ist. Wir waren zu dieser Hinweisung dadurch veranlasst worden, dass von anderer Stelle aus die Verwendung mehrflügeliger Signale als überflüssig bezeichnet wurde, sofern Siemens-Halske'sche Apparate zur Anwendung kommen.

Es freut uns, dass Herr Frischen, welcher in diesen Sachen mit Recht als Autorität gilt, sich nunmehr rückhaltlos für die Verwendung mehrflügeliger Signale ausgesprochen hat.

Die in No. 29 d. J. enthaltene Berichtigung des Herrn Betriebsdirectors Bessert-Nettelbeck dürfte lediglich als eine Bestätigung unserer Darstellung anzusehen sein, da nach unserer Ansicht die auf Bahnhof Berlin zum Abschluss der Perrongeleise aufgestellten Signale ebensogut Abschlusstelegraphen sind, wie die vor dem Bahnhofe aufgestellten. Dass diese Signale auch von Herrn Bessert-Nettelbeck nicht als solche von nur localer Bedeutung angesehen werden, geht schon daraus hervor, dass dieselben in der Sitzung des Vereins am 14. Januar d. J. eingehend besprochen worden sind. Wir glauben gern, dass diese 5 Signalmaste ihren Zweck bis jetzt vortrefflich erfüllt haben, halten aber trotzdem die Aufstellung eines Mastes mit 5 Flügeln für richtiger, und zweifeln keinen Augenblick, dass dieser Signalmast seinen Zweck gleich vorzüglich erfüllt haben würde.

Dass in den Bahnhof Berlin jetzt schon zwei Linien einmünden ist uns bekannt; es wurde nur des Beispiels wegen darauf hingewiesen, dass bei Einführung einer Nebenlinie vor der Perronhalle die jetzigen Signale eine Aenderung erleiden müssten.

Der Herr Verfasser des Artikels in No. 34 d. J. hat an verschiedenen Beispielen nachzuweisen gesucht, dass das von uns in Vorschlag gebrachte Princip in diesen Fällen zu Unklarheiten führen müsse. Wir bedauern, dass der Herr Verfasser auf unsere

Kosten, aber nicht in unserem Sinne projectirt hat; wir würden niemals an der Einmündung dreier Bahnen zwei Maste mit je 3 Flügel aufstellen, sondern ebenso wie die Rheinische Bahn 6 Maste mit je einem Flügel. Auch in dem zweiten Falle würden wir die Signale genau so aufstellen, wie es die Rheinische Bahn thut. Wir haben es ausdrücklich als ein Haupterforderniss hingestellt, dass für verschiedene Bahnlinien verschiedene Maste aufgestellt werden und wollen mit den einzelnen Flügeln nur die verschiedenen Geleise eines Bahnhofes bezeichnet haben und letzteres sowohl bei der Einfahrt, als auch bei der Ausfahrt. Wir wollen keineswegs einen Unterschied zwischen Einfahrts- und Ausfahrtssignalen gemacht sehen und sind deshalb dafür, zum Abschluss der Bahnhöfe sowohl nach innen als nach aussen, für jede Bahnlinie einen Mast anzuwenden, und jedem Maste die entsprechende Zahl von Flügeln zur Bezeichnung der einzelnen Geleise zu geben, so dass die Einfahrts- und Ausfahrtssignale in gewisser Beziehung Spiegelbilder von einander sind.

Ein Unterschied zwischen Einfahrts- und Ausfahrtssignalen ist bei der Rheinischen Bahn vorhanden, da die einzelnen Geleise des Bahnhofes für die Einfahrt durch verschiedene Signalflügel und für die Ausfahrt durch verschiedene Signalmaste gekennzeichnet werden. Wie die Skizze II. in No. 34 zeigt, wird die Verzweigung aus einer Bahnlinie in drei verschiedene Bahnlinien durch drei Maste gekennzeichnet und findet dieselbe Signalanordnung Platz, wenn aus drei verschiedenen Geleisen eines Bahnhofes nach einer Bahnrichtung gefahren werden soll, mithin dieselbe Anordnung für ganz verschiedene Verhältnisse. E.

Es sind uns noch von folgenden Bahnen **Sommerfahrpläne** zugegangen:

Badischen, Bergisch-Märkischen, Berlin-Hamburger, Frankfurt-Bebraer, Halberstadt-Blankenburger, Hannoverschen, Hessischen Ludwigsbahn, Homburger und Cronberger, Magdeburg-Halberstädter, Main-Neckar, Marienburg-Mlawkaer, Oberschlesischen, Posen-Creuzburger, Saarbrücker, Thüringischen, Werra und Prag-Duxer Eisenbahn.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 13. Mai 1879.

Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. wird die Strecke Niederhone-Malsfeld (Länge nicht angegeben), Theil der Berlin-Wetzlarer Bahn, mit den Stationen:

Bischhausen, Waldkappel, Burghofen, Spangenberg und Malsfeld, sowie der Haltestelle Mörshausen für den Personenverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 13. Mai 1879.

Nach Mittheilung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten wird die 21,40 km lange Vicinalbahn von Weilheim (Station der Linie München-Tutzing-Unterpeissenberg) nach Murnau mit den Stationen:

Polling, Huglfing, Uffing und Murnau am 15. Mai d. J. für Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 13. Mai 1879.

Nach Mittheilung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten wird die 39,78 km lange Bahnstrecke von Waigolshausen (Station der Linie Schweinfurt-Würzburg) nach Gemünden mit den Stationen:

Mülhausen a/Wern, Arnstein, Müdesheim, Thüngen, Eussenheim und Gössenheim

am 15. Mai d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 14. Mai 1879.

Nach Mittheilung der Königlichen Direction der Ostbahn wird die 166,26 km lange Bahnlinie Posen-Schneidemühl-Neustettin mit den Stationen:

Posen, Obornik, Rogasen, Budsin (vorläufig Haltestelle), Kolmar i. Pr., Schneidemühl, Jastrow, Ratzebuhr, Neustettin, und den Haltestellen Zlotnik, Wargowo, Gertraudenhütte, Lebehnke und Lottin

am 15. Mai d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die geschäftsführende Direction d. V.

Am 15. d. Mts. wird die zur **Rheinischen** Eisenbahn gehörige, 18 km lange Bahnstrecke Hörde-Hagen mit den Stationen:

Löttringhausen, Herdecke und Hagen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Dieselbe hat Anschluss in Hörde an die Bahnlinie Hörde-Dortmund-Essen-Crefeld der Rheinischen Bahn.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung des Königlichen Finanz-Ministeriums vom 6. Mai d. J., betreffend die Betriebseröffnung der St. Egidien-Stollberger Staatsbahnlinie mit der Abzweigung Höhlteich-Lugau, wird andurch bekannt gemacht, dass der Betrieb derselben nach den Vorschriften der in No. 6 des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Königreich Sachsen vom Jahre 1878 publicirten „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" eingerichtet wird und für die Beförderung auf diesen Linien die für die Sächsischen Staatsbahnen giltigen Reglements und Specialbestimmungen massgebend sind.

Ueber den Lauf der Züge auf den neuen Strecken giebt der veröffentlichte, vom 15. Mai d. J. an geltende Sommerfahrplan und über die Beförderungspreise im Personen-, Sachen- und Thierverkehr geben die auf den Verkehrsstellen ausgehängten Personengeldertarife, die Nachträge I zu den Specialbestimmungen und Tarifen für den Local-Personenverkehr vom 1. Januar 1879, und VII zu den Specialbestimmungen und Tarifen für den Local-Güterverkehr vom 1. April 1877, ingleichen die vom 1. Januar 1879 an giltigen Specialbestimmungen und Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und den in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen Auskunft. Dresden, am 8. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (624)

2. General-Versammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Actionäre zur XI. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche am 26. Juni 1879 um 10 Uhr Vormittags auf dem Nordwestbahnhofe in Wien, Ankunftsseite (Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1878 und Bericht des Verwaltungsrathes über Feststellung des Anlagecapitals beider Netze;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1878 gewählten Revisionsausschusses;
3. Antrag betreffend die Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Actiencoupons;
4. Antrag auf Abänderung der §§ 18, 30 und 31 der Statuten;
5. Erneuerungswahl von Verwaltungsrathsmitgliedern im Sinne des § 20 der Statuten;
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1879 (nach § 46 der Statuten);
7. Antrag mehrerer Actionäre folgenden Inhaltes:

„Die Generalversammlung wählt aus der Mitte der Actionäre ein Comité, bestehend aus 3 Mitgliedern, welche berechtigt sind, sich durch Cooptation von 2 weiteren Mitgliedern zu verstärken, mit dem Auftrage zu prüfen, welchen Einfluss die gegenwärtig zwischen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Vertragsbestimmungen und Uebereinkommen auf die Betriebsresultate der erstgenannten Bahn seither gehabt haben.

Sollte das Comité bei dieser Prüfung finden, dass eine Abänderung beziehungsweise die Kündigung der zwischen den beiden Gesellschaften bestehenden Verträge und Uebereinkommen wünschenswerth sei, so ist das Comité ermächtigt, die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung zu veranlassen, um dieser Bericht zu erstatten und behufs weiterer Beschlussfassung seine Anträge vorzulegen. Anderenfalls soll der Comitébericht der nächsten ordentlichen Generalversammlung vorgelegt werden".

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen, dem § 37 der Statuten gemäss, die Actien längstens bis 27. Mai d. J. Mittags 12 Uhr in Wien bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Bodencreditanstalt, — in Berlin bei der Deutschen Bank, — in Frankfurt a. M. beim Frankfurter Bankverein, — in Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammactien und jene von Actien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht. Je zehn Actien geben das Recht auf Eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Consignationsblanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und den bezeichneten Depôtstellen unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 7. Mai 1879. Der Verwaltungsrath. (629)

(Fortsetzung S. 518.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 38. **Berlin, am 19. Mai 1879.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro April 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.
1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.
2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.
3) Süddeutsche Bahnen††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.
**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.
†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.
††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Main-Neckarbahn. | Saalbahn. | Württembergische Staatsbahn. | Böhmische Westbahn. | Erzherzog Albrechtbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Nachtrag V vom 1/4. 79 zum Tarif v. 1/7. 77. Frachtermässigung für Bauholz, Steine, Braunkohlen, Erden etc. enthaltend.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Nachtrag 3 v. 1/4. 79 zum Gütertarif v. 15/1. 78 enthält: 1. Druckfehler-Berichtigung. 2. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt II A. (Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement). 3. Aenderungen zu Abschnitt II. B. (Specialtarif-Vorschriften). 4. Ergänzungen der Tariftabellen (Sätze des Ausnahmetarifs No. 29).

| **Böhmische Westbahn.** Mit Giltigkeit v. 1|3. l. J. ist zum Tarif v. 1|10. 76 der Nachtrag IV in Kraft getreten. Derselbe kann bei der Betriebs-Direction in Prag sowie bei sämmtlichen Stationen unentgeltlich bezogen werden.

| **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** Tarif v. 1/7. 77.
1. Die im Nachtrage III, Seite 8 unter No. 12 für die Stationen Saarau und Königszelt aufgeführten Tarifsätze sind widerruflich v. 15|3. cr. ab auf 0,92 *M.* ermässigt worden.

Im Verkehr von Striegau gelangt von dem genannten Termin ab nach Stettin loco der gleiche Tarifsatz widerruflich zur Anwendung und sind vom gleichen Tage ab die für den qu. Ausnahmetarif 5 nach Stettin transito von Striegau, Gross-Rosen und Jauer bestehenden Frachtsätze auf 0,82 *M.* pro 100 kg ermässigt worden.

2. Vom 18/3. cr. bis 1|4. 80 ermässigen sich die Tarifsätze des Ausnahmetarifs 5 für rohe Steine, Tabelle 56, 57 und 58 des Localgütertarifs von Striegau resp. Gross-Rosen nach Frankenstein, Gnadenfrei, Reichenbach und Faulbrück auf 0,20 *M.*, von Jauer nach denselben Stationen auf 0,22 *M.* pro 100 kg.

Hannoversche Staatsbahn. Nachtrag 14 v. 1|4. 79 zum Tarife v. 1/7. 77. Tarifberechnung für Langholz.

Nachtrag 15 v. 1|4. resp. 15|5. 79 zum Tarife v. 1|7. 77. Frachtbegünstigung für den Transport von leicht verderblichen Gegenständen wie z. B. Milch, Bier, Brod etc. — Gebühren für die Ueberführung von Wagenladungsgütern vom Staatsbahnhofe nach dem Köln-Mindener Bahnhofe und umgekehrt in Osnabrück, sowie von und nach dem Bahnhofe der Magdeburg-Halberstädter Bahn in Lehrte. — Ergänzende generelle Bestimmung in Bezug auf die Ueberführung von Wagen nach und von Anschlussbahnhöfen.

Nachtrag 1 zur Zusammenstellung der für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bestehenden Vorschriften (ausgegeben im Juli 77) v. 1|4. 79. Frachtberechnung für Fahrzeuge (auch Schlitten und Feuerspritzen), sowie Locomobilen, Dresch- und Saemaschinen bei Beförderung in bedeckt gebauten Wagen.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.
Nachtrag No. 8 v. 15|4. 79 zum Tarif v. 1/11. 77, enthaltend anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin und Spandau einerseits und verschiedenen südlich von Magdeburg belegenen Stationen andererseits.

Main-Weser Bahn. Tarif v. 1|7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.)
Nachtrag III zum Heft I, gültig v. 1/4. 79 ab, enthält Aenderung der Tarif-Vorschriften und Beförderungspreise für Fahrzeuge.

Oesterreichische Südbahn. Kundmachung, betreff. Zustellung der auf den Wiener Bahnhöfen angelangten Eilgüter, ohne vorhergegangene Avisirung.

Thüringische Eisenbahn. Nachtrag XXXIII zu dem Tarife für die Beförderung von Fahrzeugen, Thieren und Leichen auf der Thüringischen Eisenbahn und deren Zweigbahnen v. 1|3. 70, gültig v. 1|4. 79 ab, enthaltend abändernde Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren.

II.

Austro-Italienischer Verkehr. Kundmachung, betreff. Einbeziehung der Station Como der Oberitalienischen Eisenbahnen als Verbandstation in den directen Austro-Italienischen Verkehr, giltig mit 1|4. 79. (Oesterr. Südb.)

Bayerisch-Hessisch-Nassauischer Verkehr.
Nachtrag III zum Gütertarif v. 1/8. 78. Derselbe enthält: Ermässigte Frachtsätze für den Transport von Bau- und Nutzholz zwischen Bayerischen Stationen und Stationen der Strecke Höchst a/Main-Limburg der Hessischen Ludwigsbahn. Giltig ab 15/4. 79. Preis 20 ₰ pro Expl. (B. St. B.)

Belgisch-Südwestdeutscher Gütertarif über Bettingen vom 1|6. 77 am 1/3. 79 aufgehoben. (Elsass-Lothr.)

Belgisch-Südwestdeutscher Gütertarif für den Verkehr zwischen Belgischer Staatsbahn, grosse Belg. Centralbahn, Belg. Nordbahn, Lüttich-Limburger B., Mecheln-Ternenzen, Gens-Ternenzen, Chimay B., Antwerpen-Gent, St. Ghislam-Erbiscul, Termonde-St. Nicolas einerseits und Elsass-Lothringen, Luxemburg, Pfalz, Baden, Württemberg und Saarbrücker Bahn andererseits am 1/3. 79 eingeführt. Bestimmungen etc.: Heft I 50 ₰, Verkehr mit Basel, Elsass-Lothringen und Luxemburg: Heft II 10 ₰, Heft IIIa 25 ₰, Heft IIIb 175 ₰, Verkehr mit Saarbrücker B. in Heft IVa 30 ₰, Heft IVb 160 ₰, Verkehr mit Pfalz: Heft Va 45 ₰, Verkehr mit Baden: Heft VIa 40 ₰, Verkehr mit Württemberg: Heft VIIa 40 ₰. (Elsass-Lothr.)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband.

Nachtrag No. 3 v. 15/4. 79 zum Tarife v. 1|3. 78 enthaltend: 1. Aufhebung von Tarifsätzen, 2. Uebergang der Station Ihrhove auf die Oldenburgische Eisenbahn, 3. Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife, 4. Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Paulinenaue im Verkehre mit Hamburg (K. M.), 5. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Osnabrück (K. M.) und verschiedenen Magdeburg-Halberstädter Stationen, 6. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Harburg (K. M.) und Visselhövede (M. H. B.), 7. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Langwedel (H. St.) und Berlin-Hamburger Stationen, 8. Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Köln-Mindener Stationen Bohmte, Diepholz, Lemförde und Vehrte einerseits und den Berlin-Hamburger Stationen Wulfsen, Dahlenburg, Göhrde und Vastorf andererseits, 9. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Lüneburg (B. H. B.) einerseits und den Hannoverschen Stationen Wissingen, Melle, Nienburg, Rohrsen und Eistrup andererseits, 10. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Marden (B. H.) und Hamburg und Harburg (K. M.), 11. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Oschersleben und Vienenburg (Br. B.) einerseits und verschiedenen Magdeburg-Halberstädter Stationen andererseits, 12. Tarifsätze für die Berlin-Hamburger Station Wulfsen im Verkehre mit verschiedenen Hannoverschen Stationen, 13. Tarifsätze des Specialtarifs III im Verkehre zwischen Ebstorf (M. H.) und Lüneburg (B. H.) einerseits und verschiedenen Köln-Mindener Stationen andererseits, 14. Berichtigungen. (Magdeburg-Halberstadt.)

Berlin-Kölner Eisenbahn-Verband. Nachtrag 7 v. 20/4. 79 zum Tarif v. 1/1. 77 enthaltend Bestimmungen wegen Aufhebung von Tarifsätzen. (Madgdeb. Halberstadt).

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Nachtrag No. 2 v. 1/4. 79 zum Tarife v. 1/4. 78 enthaltend 1. Frachtermässigung für einzelne Artikel bei eilgutmässiger Beförderung; 2. Ausdehnung des directen Verkehrs der Station Schlettau auf alle Tarifklassen; 3. Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Europäischem Holze; 4. Ausnahmetarif für die Beförderung von Erzen etc. Roheisen etc. und Steinen; 5. Ausnahmetarif für die Beförderung von gebranntem Kalk; 6. Berichtigungen. (Magdeb. Halberstadt).

Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr.

Tarifheft I.

Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr. A. Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen.

Tarifheft II.

Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn, der Eisenbahn Pilsen-Priesen- (Komotau) und der Rakonic-Protiviner Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen sowie der Vorarlberger Bahn andererseits.

Unter Aufhebung sämmtlicher für den Güterverkehr zwischen Stationen der vorbezeichneten Bahnen bisher bestandenen directen Frachtsätze, ausgenommen die in Wirksamkeit verbleibenden Tarife für den Transport von Kohlen und Coaks v. 1|11. 78 bezw. 25|1. 79.

Tarifheft III.

Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, sowie Bodenbach, Station der Oesterr. Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen, sowie der Vorarlberger Bahn andererseits.

Unter Aufhebung sämmtlicher für den Güterverkehr zwischen Stationen der vorgenannten Bahnen bisher bestandenen directen Frachtsätze, ausgenommen die in Wirksamkeit verbleibenden Tarife für den Böhmisch-Bayerischen und Böhmisch-Vorarlbergischen Kohlenverkehr v. 15|1. resp. 1|2. 79.

Tarifheft IV.

Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Kaiser Franz-Josefsbahn einerseits und Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen, sowie der Vorarlberger Bahn andererseits.

Unter Aufhebung des Specialtarifes für den Transport von Holz zwischen Stationen der Kaiser Franz-Josefsbahn und der Bayer. Staatsbahn v. 15|12. 76, dann des Tarifs für den Eilgutverkehr zwischen Budweis und Nepomuk einerseits und der Station Nürnberg v. 20|11. 75 andererseits und der Uebernahme-Frachtsätze für Getreide von Budweis und Pilsen nach Stationen der Bayer. Staatsbahn v. 1/10. 77. Giltig ab 1|4. 79. Preis pro Exempl. Heft I 0,70 ℳ, Heft II 1,30 ℳ, Heft III 1,80 ℳ, Heft IV 0,70 ℳ. (B. St. B.)

Braunschweig - Potsdam - Hamburger Nachbarverkehr via Berlin. Nachtrag II v. 1/4. 79 zum Tarif v. 1/5. 78, enthaltend Ausnahme-Tarifsätze für Europäisches Holz, sowie für Salz, und Berichtigung von Tarifsätzen. (Berl.-Potsd.-Magdeb.)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.

1. Bekanntmachung v. 3|2. 79, betreffend Aufhebung des directen Güterverkehrs von und nach den Stationen Weissenburg, Basel, Alt-Münsterol transit, Strassburg, Mülhausen, Amanweiler transit, Metz, Hagendingen, Bannstein, Reichshofen und Styringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Tarifheft IV, v. 1|4. 79 neuen Styls.

2. Bekanntmachung v. 11|2. 79, betreffend Ausscheidung der Route Hansdorf-Guben-Frankfurt a/O.-Wirballen resp. Alexandrowo aus dem Verkehr der dem Tarifheft VI angehörenden Stationen Görlitz, Libau, Hirschberg, Greiffenberg, Rabishau, Ruhbank, Landeshut der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, sowie der in dem Anhange zum Tarifheft VI genannten Flachsstationen der Oesterreichischen Nordwestbahn resp. Südnorddeutschen Verbindungsbahn v. 1|4. 79 ab.

3. Bekanntmachung v. 11/2. 79, betreffend die Wiedereinführung des durch die provisorischen Nachträge zu den Tarifheften II, III, IV und V für die Zeit v. 1/4. bis 31/10. 76 zur Einführung gekommenen Ausnahmetarifs für Eisenbahnschienen für die Zeit v. 1/4. bis 31/10. 79 neuen Styls; ferner Bestimmungen über die Beförderung von eisernen Trägern etc. im Verkehr mit St. Petersburg und Deutschen Stationen und von Eisenbahnschienen im Verkehr mit den Stationen Minsk, Moskau, Wjasma und Smolensk und Deutschen Stationen.

4. Nach der Verfügung v. 15|3. 79 wird in der Verkehrsrichtung von Russland nach Deutschland v. 1|4. 79 n. St. ab ausser den in den Tariftabellen II bis VIII für die resp. Stationen angegebenen Sätze als Transportsteuer für 100 kg erhoben:

via Alexandrowo . . 0,042 ℳ,
via Sosnovice . . . . 0,027 „

5. Nach der Bekanntmachung v. 5/4. wird v. 18/1. d. J. die Gebühr für Eingangs-Declarationen im Verkehr nach Russland via Alexandrowo und Sosnowice von 2 Rubel 50 Copeken auf 2 Rubel 90 Copeken erhöht. (Ostbahn.)

franco belge est v. 10/2. 70 für Luxemburgische Stationen am 1/3. aufgehoben. (Elsass-Lothr.)

Hamburg-Berliner und Hamburg-Leipziger Verkehr. Nachtrag No. 39 v. 20/4. 79 zum Tarif v. 1|6. 73, enthaltend Bestimmungen wegen Aufhebung von Tarifsätzen. (Magdeb.-Halberstadt.)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Eisenbahn-Verband. Provisorischer Tarif für die Beförderung von Fahrzeugen welche auf Eisenbahnen nicht auf eigenen Rädern laufen, giltig v. 1/4. 79 — gratis — Nachtrag 5 v. 20/4. 79 zum Tarife v. 1/10. 78 enthält: 1. Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr mit den Bodenseeuferplätzen Lindau, Bregenz, Romanshorn und Rorschach, 2. Anderweite ermässigte Frachtsätze der Wagenladungsklasse B und des Specialtarifs A 2 im Verkehr mit Kellmünz, 3. Druckfehlerberichtigungen. Preis 0,05 Mk. (Berlin-Hamburger Eisenbahn).

Hamburg-Lübeck-Polnischer Verband.

Nach der Bekanntmachung v. 17|4. 79 wird v. 18|1. d. Js. die Gebühr für Eingangs-Declarationen im Verkehr zwischen Deutschen Eisenbahnen und der Warschau-Wien-Bromberger und Lodzer Fabrikbahn von 2 Rubel 50 Copeken auf 2 Rubel 90 Cop. erhöht. (Ostbahn.)

Hamburg-Lübeck-Schlesischer Eisenbahn-Verband via Lübeck bezw. Kleinen-Stargard i. P. Der am 1/4. c. eingeführte Verbands-Güter-Tarif enthält directe Frachtsätze zwischen Hamburg L. B., Oldesloe und Lübeck einerseits und Alt-Boyen, Bojanowo, Czempin, Kosten, Lissa Poln, Moschin, Rawitsch, Trachenberg andererseits. Aufgehoben werden durch denselben der Hamburg-Schlesische Tarif via Lübeck-Stettin v. 1/8. 71 und der Lübeck-Schlesische Tarif via Kleinen-Stettin v. 1/8. 71. Preis 0,50 Mk. (M. F. F. E.)

Hamburg-Polnischer Eisenbahn-Verband.

Nach der Bekanntmachung v. 17|4. 79 wird v. 18|1. d. J. ab die Gebühr für Eingangs-Declarationen im Verkehr zwischen Deutschen Eisenbahnen und der Warschau-Wien-Bromberger und Lodzer Fabrikbahn von 2 Rub. 50 Cop. auf 2 Rub. 90 Cop. erhöht. (Ostbahn.)

Hannover-Rheinischer Verband.

Nachtrag 2 v. 1|4. 79 zum Tarife v. 1|6. 78. Veränderte Bezeichnung der Rheinischen Station Wattenscheid. — Theilweise Aufhebung des Verkehrs mit der Station Nordstemmen der Hannoverschen Staatsbahn. — Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Hannover-Altenbekener Station Löhne und der Bergisch-Märkischen Station Cassel. — Tarifsätze für den Verkehr zwischen Linden und Stationen der Strecke Ottbergen-Northeim. — Ausnahmetarif für den Transport von Eisenschlacken nach Peine. — Ausnahmefrachtsätze für Salz von Unna, Werl, Lippstadt, Salzkotten, Sassendorf und Unna-Königsborn. — Ausnahmefrachtsatz für den Transport von Schwefelkiesrückständen und Eisenerzen

von Linden nach Hörde. — Ausnahmefrachtsatz für Tor transporte von Rotenburg i. H. nach Hannover. — Berichtigungen. (Hannov. Staatsb.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahn-Verband.

Nachtrag V v. 1|4. 79, enthaltend:
1. Ermässigte Frachtsätze für Eilgut im Verkehr mit Posen,
2. Directe Frachtsätze für Stückgut, Specialtarif A2 und III, sowie für Gyps, auch gebrannt und roh gemahlen im Verkehr mit Pritzier, Station der Berlin-Hamburger Bahn,
3. Früher bereits publicirte Tarif-Veränderungen,
4. Druckfehler-Berichtigungen,
5. Anhang zum Haupttarif nebst Nachträgen. (Ostbahn 0,05 *M.*) (Ostbahn.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband. Nachträge No. 2 zu den Tarifheften 19, 29, 32 und 35, No. 3 zu den Tarifheften 18, 20, 21 und 28 und No. 4 zu den Tarifheften 16 und 17, sowie Tarifhefte 36 und 37 des Tarifs v. 1/3. 78 für die Beförderung von Gütern im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbande, sämmtlich gültig v. 1/4. 79, enthaltend Tarifsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Bodensee-Uferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach, sowie theilweise ermässigte Sätze für verschiedene Stationen der Hessischen Ludwigs-, der Badischen und der Württembergischen Bahn (zusammen 1.90 *M.*) (K. M.)

Holländisch-Südwestdeutscher Gütertarif zwischen der Niederländischen Staatsbahn und Rheinbahn einerseits und Elsass-Lothringen und Luxemburg, Pfalz, Baden und Saarbr. Bahn andererseits am 1/3. 79 eingeführt. Bestimmungen etc. Heft I 10 *₰*, Verk. m. Basel Heft II 10 *₰*, Verk. m. Els.-Lothr. und Luxemburg Heft IIIa 5 *₰*. (Els.-Lothr.)

Holländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Theil II Heft Va, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Holländischen Seehäfen und Pfälzischen Stationen, gültig v. 15/3. 79. Preis 20 *₰* (Pfalz).

Kouriereilgut-Tarif Basel, Mülhausen, Strassburg, Metz, Luxemburg — Brüssel, Gent, Ostende, Antwerpen v. 1/4. 74 am 1/3. 79 aufgehoben. (Els.-Lothr.)

Magdeburg-Bayerischer Verband.

Nachtrag IV v. 15|4. 79 zum Tarife v. 1|5. 78 enthält: Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Heustreu, Mellerichstadt, Münnerstadt, Neustadt a/S., Niederlauer, Rottershausen und Unsleben der Bayerischen Staatsbahn. (Sächs. Staatsb.)

Magdeburg-Polnischer Eisenbahn-Verband.

Nach der Bekanntmachung v. 17|4. 79 wird v. 18|1. d. J. für Eingangs-Declarationen im Verkehr zwischen Deutschen Eisenbahnen und der Warschau-Wien-Bromberger und Lodzer Fabrikbahn von 2 Rub. 50 Cop. auf 2 Rub. 90 Cop. erhöht. (Ostbahn.)

Main-Weser-Bayerischer Verband. Nachtrag II zum Tarif v. 1|6. 78 für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Main-Weser Eisenbahn einerseits und Stationen der Bayr. Staatseisenbahnen andererseits via Frankfurt a. M.-Mainkur-Aschaffenburg. Giltig ab 1|4. 79. Enthält: directe Tarifsätze im Verkehr mit Bodensee-Uferplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach, sowie anderweite Taxen für den Verkehr der Stationen Hergatz, Lindau, Oberstaufen und Röthenbach bei Lindau. Preis 10 *₰* pro Exempl. (B. St.-B.)

Mitteldeutscher Verbands-Güter-Verkehr. Nachtrag IX. zu Heft No. 8 v. 1/11. 77, gültig v. 1/4. c. ab, enthaltend Ausnahmesätze für Cement-Transporte im Verkehr mit Friedrichsfeld und Heidelberg M. N. B.

Nachtrag XII zu Heft Na. 24, 25, 27, 28 und 29 v. 1/3. 78 gültig v. 1 4. 79 ab, enthaltend Berichtigungen, sowie neue Tarifsätze für Station Waghäusel Bad. B. und Ausnahmetarifsätze für Cement.

Nachtrag VI. zu Heft No. 26 v. 1/3. 78, gültig v. 1/4. 79 ab, enthaltend Ausnahmetarifsätze für Cement-Transporte für die Stationen Friedrichsfeld und Heidelberg.

Nachtrag I zu Heft No. 32 v. 1/12. 78, gültig v. 1/4. c. ab, enthaltend Berichtigungen von Tarifsätzen, Aufhebung von Sätzen für Lichtenfels, Göttingen und Mainz Nass. B. und Einführung neuer Tarifsätze für verschiedene Stationen. (Thür.)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verband. Tarif v. 15/10. 78. Hierzu Nachtrag I, gültig v. 20/3 c. ab, enthaltend Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Sprit und Spiritus und neue beziehungsweise ermässigte Frachtsätze für diverse Stationen. (B. F. E.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband. Bekanntmachung v. 26|2. 79 betreffend Aufhebung der für den Verkehr zwischen Danzig der Hinterpommerschen Eisenbahn über die Route Stettin-Stargard bisher giltigen Frachtsätze v. 15|4. 79 ab. (Ostbahn).

Norddeutscher Verband. Nachtrag 5 v. 1/4. 79 zum Tarife v. 1|1. 78. Veränderte Bezeichnung der Rheinischen Station Wattenscheid. — Aufnahme der Station Wehrden der Westfälischen Bahn in den Verband. — Aufhebung der Specialtarife für die Beförderung von Rohzucker von Vechelde nach Bergisch-Märkischen Stationen vom 15/4. 75 und von Braunschweigischen Stationen nach Köln-Mindener und Rheinischen Stationen v. 15/10. 75. — Tarifdeclaration. — Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg und Buckau einerseits und Bergisch-Märkischen Stationen der Strecke Bebra-Hofgeismar andererseits. Anderweite Entfernungen und Tarifsätze für die Rheinische Station Quint. — Erhöhete Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Cement von Vorwohle nach Westfälischen Stationen. Ausnahmetarif für Schwefelkies von Schwelm nach Schöningen. Berichtigungen. (Hannoversche Staatsb.)

Norddeutsch-Galiz.-Rumän. Verband. XV. Nachtrag zum Tarif v. 1/10. 75 — gültig v. 1/3. 79 — enthält Instradirungserweiterungen. (Galiz. Carl Ludw. Bahn).

Oesterr.-Ungar.-Russischer Eisenbahn-Verband. I. Nachtrag zu den reglement. Bestimmungen und Classificationen — gültig v. 15|3. 79 enthält Ergänzungen und Berichtigungen. — Druckfehlerberichtigungen und Ergänzungen zu den Tarifheften I und II. (Galiz. Carl Ludw. Bahn).

Ostdeutsch-Rheinischer Verband. Nach der Bekanntmachung v. 17|4. 79 wird die Gebühr für Eingangsdeclarationen im Verkehr zwischen Deutschen Eisenbahnen und der Warschau-Wien-Bromberger und Lodzer Fabrikbahn von 2 Rubel 50 Kopeken auf 2 Rubel 90 Kopeken erhöht. (Ostb.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahn-Verband. 1. Bekanntmachung v. 4|3. 79 betreffend Aufhebung der directen Frachtsätze für Kalksendungen von Stationen der Rechte-Oder-Uferbahn nach den Ostbahnstationen v. 15/4. 79 ab.

2. Bekanntmachung v. 28/3. 79 betreffend Ermässigung der directen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Kalk von den Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Ostbahnstationen und Stationen der Hinterpommerschen Bahn v. 1|4. 79 ab.

3. Bekanntmachung v. 31|3. 79 betreffend Einführung anderweiter Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Kalksendungen von Stationen der Oberschlesischen und Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn v. 15/4. 79 ab. (Ostb.)

Preussisch-Polnischer Eisenbahn-Verband. Nach der Bekanntmachung v. 17/4. 79 wird v. 18/1. c. ab die Gebühr für Eingangsdeclarationen im Verkehr zwischen Deutschen Eisenbahnen und der Warschau-Wien-Bromberger und Lodzer Fabrikbahn von 2 Rubel 50 Kopeken auf 2 Rubel 90 Kopeken erhöht. (Ostb.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahn-Verband. 1. Nachtrag II v. 1|4. 79 zu den besonderen Bestimmungen und den Tarifheften 1 incl. 4 enthaltend:

a) Ergänzungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen;

b) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ostbahnbezw. Oberschlesischen und Märkisch-Posener Stationen einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn bezw. Niederschlesisch-Märkischen, Frankfurt-Bebraer und Hannoverschen Staatsbahn andererseits;

c) ermässigte Frachtsätze für Holz Europäisches des Specialtarifs II;

d) ermässigte Frachtsätze für den Transport von Salz aller Art ab Halle und Sangerhausen nach Ostbahn-, Oberschlesischen und Märkisch-Posener Stationen;

e) directe aus dem Posen-Halle-Schlesisch-Märkischen Verbandtarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ostbahn-, Oberschlesischen und Märkisch-Posener Stationen einerseits und Halle-Sorau-Gubener Stationen andererseits;

f) directe aus dem Schlesisch-Niedersächsischen Verbandtarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Märkisch-Posener Stationen einerseits und den Stationen Halle und Cassel anderseits;

g) Regulirungen von Frachtsätzen und anderweitigen Berichtigungen;

h) bereits früher publicirte Tarifänderungen.

Nachtrag für die besonderen Bestimmungen	0,05 *M.*,
„ „ Tarifheft I	0,40 „
„ „ „ II	0,35 „
„ „ „ III	0,20 „
„ „ „ IV	0,30 „

2. Bekanntmachungen v. 7. und 26. April 70 betreffend Aufhebung der bestehenden sämmtlichen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Obernig und Schebitz der Oberschlesischen Bahn in dem Tarifheft II v. 1|4. 79 ab und Einführung directer Frachtsätze für sämmtliche betreffenden Relationen innerhalb des Schlesisch-Niedersächsischen bezw. Schlesisch-Sächsischen Verbandtarifs von dem obengenannten Zeitpunkte ab.

3. Verfügung v. 19|4. 79 betreffend Berichtigung von Druckfehlern im II. Nachtrage. (Ostb.)

Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Vom 1|4. 79 ab tarifiren landwirthschaftliche Maschinen, deren Umfang und Beschaffenheit die Zusammenladung mit anderen Gütern in bedeckt gebauten Wagen nicht gestattet, nicht mehr, wie bisher zur Classe B, sondern zur Normalclasse. (Oberschl. E.)

Sächsisch-Polnischer Eisenbahnverband. Nach der Bekanntmachung v. 17/4. 79 wird v. 18/1. c. die Gebühr für Eingangsdeclarationen im Verkehre zwischen Deutschen Eisenbahnen und der Warschau-Wien-Bromberger und Lodzer Fabrikbahn von 2 Rubel 50 Kopeken auf 2 Rubel 90 Kopeken erhöht. (Ostb.)

Schlesisch-Galizisch-Rumänischer Verband. Nachtrag XIV v. 1|4. 79 zum Tarif v. 1|3. 74, enthaltend: neue ermässigte Frachtsätze

1. für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren aller Art bei Auflieferung von mindestens 5 000 kg pro Wagen,
2. für Eisen und Stahl, auch Eisen- und Stahlgusswaaren,
3. für Eisen und Stahl façonnirt, Eisenbleche, eiserne Röhren etc.,
4. für Schienen und Schienenbefestigungsgegenstände,
5. für Roheisen, Eisenluppen, Brucheisen etc. (ad 2—5 bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg pro Wagen). Die in den Nachträgen X und XII für die vorbezeichneten Artikel enthaltenen Frachtsätze werden durch die Sätze dieses Nachtrages aufgehoben. (Oberschlesiche E.)

Schlesisch-Niedersächsischer Verband.

Nachträge No. 1 v. 1/4. 79 zu den Tarifheften No. 1 bis 13 v. 1/8. 78, enthaltend: 1. Bestimmung wegen Ergänzung des Titelblatts zum Haupttarife. 2. Druckfehlerberichtigungen. 3. Bestimmung wegen Erhebung einer Transportsteuer für die Russischen Strecken. 4. Aufnahme der Haltestellen Naklo, Scharley und Kobier der Rechte Oder-Uferbahn. 5. Anderweite resp. neue Tarifsätze für die Beförderung von Salz. 6. Tarifsätze für die Stationen Cassel der Hannoverschen Staatsbahn, Kohlfurt, Guben, Sorau der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, Breslau der Rechte Oder-Uferbahn, Forst der Halle-Sorau-Gubener Bahn, Reichenberg der Sächsischen Staatsbahn, Leipzig der Magdeburg-Halberstädter Bahn. 7. Anderweite Tarifsätze für die Stationen Borsigwerk und Gleiwitz der Oberschlesischen Bahn, Altenbeken, Bergheim, Saudebeck und Steinheim der Hannover-Altenbekener Bahn. 8. Anderweite Sätze des Ausnahmetarifes für Getreide für verschiedene Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn. 9. Anderweite Tarifsätze für die Stationen Linden Fischerhof und Linden-Küchengarten im Verkehre mit den Stationen Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und Zittau der Berlin-Görlitzer Bahn. 10. Ausnahmetarifsätze für Roheisen für den Verkehr ab Halberstadt nach Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Rechte Oder-Ufer etc. Stationen. 11. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Magdeburg-Halberstädter Stationen Eggersdorf, Eickendorf etc. einerseits und den Stationen Calau und Cottbus der Berlin-Görlitzer Bahn andererseits. 12. Tarifsätze für die Stationen Halle (M.-H. B., H.-S.-G. und B.-A. B.), Delitzsch, Cöthen (B.-A. B.), Göttingen (Frankf.-Bebr. B.) und Obernig der Oberschlesischen Bahn. 13. Ermässigte Tarifsätze für die Stationen Arenshausen, Eichenberg, Hedemünden, Heiligenstadt, Münden und Witzenhausen. 14. Neue Tarifsätze für die Classe A 2 und des Ausnahmetarifs für Salz für die Station Sangerhausen. (Magdeb.-Halberst.)

Schlesisch-Oberungarischer Verband. Vom 1|4. 79 ab tarifiren landwirthschaftliche Maschinen, deren Umfang und Beschaffenheit die Zusammenladung mit anderen Gütern in bedeckt gebauten Wagen nicht gestattet, nicht mehr wie bisher zur Classe B sondern zur Normalclasse. (Oberschl. E.)

Schlesisch - Oberungarischer Verband. Stettin - Ungar. Verband. Ungarischer bezw. Nordost-Ungar.-Schlesisch-Sächs.-Türing. Verband. Nordd.-Ungar. bezw. Nordostungar. Verband. Ungar.-Rheinischer bezw. Westostdeutsch-Ungar. Verband. Nachtrag I v. 15/4. 79 zum Tarif v. 1|1. 79, enthaltend: Ergänzungen und Berichtigungen. (Oberschl. E.)

Stettin - Berlin - Thüringischer Verband. Nachtrag VIII v. 10/4. 79 zum Gütertarif v. 1/1. 77, enthaltend: Neue Frachtsätze für den Verkehr mit Station Luckenau, sowie für den Verkehr zwischen Berlin und Sömmerda. (Berl.-Anhalt.)

Stettin-Polnischer Eisenbahnverband. Nach der Bekanntmachung v. 17|4. 79 wird am 18/1. c. die Gebühr für Eingangsdeclarationen im Verkehr zwischen Deutschen Eisenbahnen und der Warschau-Wien-Bromberger und Lodzer Fabrikbahn von 2 Rubel 50 Kopeken auf 2 Rubel 90 Kopeken erhöht. (Ostb.)

Südwestdeutscher Verbandstarif v. 1/3. 78. Nachtrag III. zu Heft I, enthält Taxen über die Bliesthalbahn, am 1/3. 79 eingeführt. 40 ₰. (Els.-Lothr.)

Thüringischer Eisenbahnverband. Nachtrag III zum Gütertarif v. 1.9. 78 (Band 1), gültig v. 15|4. 79 ab, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Hierzu Dienstbefehl No. 42—44 (Thür.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband.

Tarif v. 1|7. 77 (auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen).

Tariftabellen, gültig v. 1|4. 79 ab und zwar:
No. 167 bis 173,
„ 175 „ 181,
enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Main-Weserbahn, der Oldenburgischen Bahn, der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Bahn, der Altona-Kieler Bahn einerseits und den Bodensee-Uferstationen andererseits.

Ergänzungsblätter, gültig v. 1|4. 79 ab und zwar:

a) No. 2 zum 45. Hefte,	No. 4 zum 73. Hefte,
„ 2 „ 50. „	„ 4 „ 83. „
„ 9 „ 46. „	„ 4 „ 93. „
„ 9 „ 48. „	„ 4 „ 127. „
„ 5 „ 47. „	„ 4 „ 129. „
„ 5 „ 49. „	„ 3 „ 131. „
„ 3 „ 63. „	„ 4 „ 133. „

enthaltend: Berichtigungen resp. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen Eisenbahn, der Hannoverschen Staatsbahn, der Main-Weserbahn, der Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Bahn, der Altona-Kieler Bahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits.

b) No. 7 zum 51. Hefte,	No. 4 zum 94. Hefte,
„ 7 „ 53. „	„ 3 „ 128. „
„ 3 „ 64. „	„ 3 „ 130. „
„ 3 „ 74. „	„ 2 „ 132. „
„ 4 „ 84. „	„ 2 „ 134. „

enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Mecklenburgischen Friedrich Franz Bahn, der Lübeck-Büchener Bahn, sowie Eutin, Station der Eutin - Lübecker Eisenbahn, der Berlin - Hamburger Eisenbahn, sowie Hamburg, Station der Köln - Mindener Bahn, der Altona-Kieler Bahn einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits. (Main-Weserb.)

Die Tarife:

1. für den Hannover-Niederländischen Verband v. 1/5. 68.
2. für den Verkehr der Hannoverschen Staatsbahnstationen der Strecke Rheine-Minden mit Amsterdam etc. v. 1/1. 69,
3. für den Verkehr der Hannoverschen Staatsbahnstationen östlich von Minden mit Amsterdam etc. v. 1/1. 69,

soweit dieselben Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr enthalten, sind aufgehoben und an deren Stelle anderweite Tarife mit dem 1. April cr. zur Einführung gekommen, und zwar:

Tarifheft für den Verkehr mit Bentheim, Gildehaus und Schüttorf (Anhang zum Friesisch - Westfälischen Tarife). Preis 0,25 ℳ.

Tarifheft für den Verkehr mit den übrigen Niederländischen Stationen (Anhang zum Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Tarife). Preis 2,20 ℳ.) (Hannover.)

III. A. 1.

Berlin-Görlitzer-, Halle-Sorau-Gubener- und Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Nachtrag V v. 20/4. 79 zum Tarif v. 10/9. 77. Aufhebung und Einführung von Frachtsätzen etc. enthaltend. (Berlin-Görlitz.)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger mit Oberschlesischer Eisenbahn. Tarif für gebrannten Kalk, Kalkasche etc. v. 1|10. 77.

a) Hierzu Nachtrag V, giltig v. 1|3. cr. ab, enthaltend ermässigte Frachtsätze für den Transport von Thon ab Saarau unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze sub No. 4 des Haupttarifs.
b) Der Frachtsatz Saarau - Oderberg des Nachtrages III für Schwefelkies-Rückstände ist vom 7|3. cr. ab auf 0,59 Mk. pro 100 kg ermässigt worden. (Breslau-Freiburg.)

Märkisch-Posener und Posen-Creuzburger Eisenbahn. Am 15|4. cr. ist der Nachtrag III in Kraft getreten. Durch denselben ist die Oels-Gnesener Eisenbahn in den Verband und zwar mit dem Verkehr nach und von Märkisch-Posener Stationen aufgenommen. Ferner enthält der Nachtrag anderweite ermässigte Frachtsätze für Holz, Europäisches, des Spezial-Tarifs II, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Steine des Spezial-Tarifs III zwischen Gurtschin und Starolenka-Weiche bei Louisenhayn. 0,15 ℳ. (Märkisch-Posen.)

III. A. 2.

Berlin, Magdeburg und Neustadt-Magdeburg B.-P.-M. B. einerseits und verschiedene Stationen der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, sowie die Stationen Clausthal-Zellerfeld, Lautenthal, Silberhütte und Wildemann der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn andererseits.

Nachtrag I v. 20/4. 79 zum Tarif v. 1/3. 79, enthaltend verschiedene anderweite Tarifsätze. (Berl.-Potsd.-Magdeb. Bahn.)

Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Nachtrag I v. 20/4. 79 zum Transit-Tarif v. 1/3. 79 für den directen Güter-Verkehr zwischen Berlin B.-P.-M. B. einerseits und südlich und nördlich von Magdeburg belegenen Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits, enthaltend anderweite Tarifsätze bezüglich des Verkehrs mit verschiedenen Magdeburg-Halberstädter Stationen. (Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn.)

Spandau B.-H. B. einerseits und Stationen der Rheinischen, der Aachener Industrie-, der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Eisenbahn via Berlin-Potsdam-Schöningen-Holzminden andererseits.

Nachtrag III v. 15|4. 79 zum Tarif v. 15|1. 78, enthaltend, veränderte Bezeichnung der Rheinischen Station Wattenscheid, anderweite Tarifsätze der Station Quint der Rheinischen Bahn und Berichtigungen. (Berlin-Potsdam-Magdeburg.)

III. A. 3.

Frankfurt - Bebra - Nassauischer Gütertarif v. 1|7. 77. Nachtrag VI, gültig v. 1|4. 79 ab, enthaltend Aufhebung verschiedener Sätze für den Verkehr zwischen Frankfurt-Bebraer und Nassauischen Stationen, Berichtigung des Frachtsatzes Steinau-Castel, und Tarifsätze für Lorsbach-Offenbach sowie für Station Oberröblingen. (Thür. E.)

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Gütertarif v. 15/10. 77. Nachtrag VI, giltig v. 8/4. 79. Verkaufspreis 5 ₰. (Pfälz. B.)

Saarbrücker, Hessen-Pfalz-Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 10|10. 78, Nachtr. I v. 1|4. 79. Preis 5 ₰. (Pfälz. B.)

III. B. 3.

Galiz. Carl-Ludwigbahn mit Oesterr.-Ung. Seehafen (Cormons). Nachtrag II zum Tarif für den Verkehr mit Galizien v. 1|1. 78, gültig v. 15|3. 79, enthält Erweiterung der Waarenclassification. (Galiz. Carl-Ludw.-E.)

III. C. 2.

Südbahn-Stationen: Cormons, Görz und Triest einer- und Stationen der Bayerischen Staatsbahn, Böhm. Westbahn, Württembergischen und Badischen Bahn etc. andererseits via Brenner-Kufstein. Tarif v. 1/11. 71. Mit 1|5. c. treten die in diesem Tarife resp. in dem hierzu erschienenen Nachtrag IV enthaltenen directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Pilsen und Prag einerseits und Görz, Sagrado, Laibach, Triest und Fiume via Brenner andererseits ausser Kraft und findet eine directe Abfertigung von Transporten in den genannten Relationen via Kufstein nicht mehr statt. (Oesterr. Südb.)

III. D.

Amsterdam - Rotterdam, Dortrecht etc., Elsass - Lothringen und Luxemburg über Eindhoven, Ans-Gouvy-Luxemburg. Gütertarif v. 1|6. 74 am 1|3. 79 aufgehoben. (Elsass-Lothr.)

Antwerpen, Gent, Ostende-Elsass-Lothringen und Luxemburg. Gütertarif am 1|3. 79 aufgehoben. (Elsass-Lothr.)

Köln-Minden und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn einerseits und Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits via Wesel resp. Dülmen-Wesel, Nachtrag I v. 1|4. 79 zum Tarif v. 10|9. 78, enthaltend Frachtsätze der Ausnahmetarife A, B, C, D u. E. und Druckfehlerberichtigung. (20 ₰) (Köln-Minden.)

Ludwigshafen-Aarau und Luzern. Tarif v. 1/2. 76 am 31|3. 79 aufgehoben. (Elsass-Lothr.)

Ludwigshafen - Schweizerische Bötzbergbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen. Tarif v. 15/10. 75 am 31|3. 79 aufgehoben. (Elsass-Lothr.)

IV.

Braunkohlen. Böhmischer Braunkohlenverkehr nach Deutschland via Bodenbach bezw. Mittelgrund.

Nachtrag VII v. 1/4. 79 zum Tarife v. 1/9. 77, enthaltend: Aufhebung bestehender und Einführung neuer resp. veränderter Frachtsätze sowie Aenderungen und Berichtigungen von Zechenbahnfrachten und des Nachtrags VI. (Sächs. Staatsb.)

Brennholz. Specialtarif für die Beförderung von Brennholz in Scheiten und zerkleinert auf offenen Wagen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro verwendeten Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Stationen der Grossh. Bad. Staatsbahn nach Basel, Station der Schweizer. Centralbahn über die Verbindungsbahn in Basel, giltig v. 15|4. 79. (Gratis.) (Bad. B.)

Cement von Malstatt nach Belgien. Tarif v. 20/10. 77 am 1/3. 79 aufgehoben. (Elsass-Lothr.)

Eisenerze. Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerzen in Extrazügen sowie von Roheisen und Eisenerzen in gewöhnlichen Zügen auf sonst leer ins Kohlenrevier zurückgehenden Kohlenwagen im Köln-Minden-Niederschlesischen Verkehre via Emmerich von den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rheinbahn nach Stationen der Köln-Mindener Bahn, gültig v. 1|4. 79 (gr.) (Köln-Minden).

Getreide etc. v. Podwoloczyska, Brody, Lemberg, Krakau und Wien nach Süddeutschland v. 20|11. 79. Nachtrag v. 13|3. 79 betreffend Bestimmungen über die Reexpedition. (Elsass-Lothr.)

Getreide. Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Nachtrag IV zum Tarifhefte I v. 1|10. 77 — giltig v. 1|3. 79 — enthält neue Frachtsätze. Nachtrag zu sämmtlichen Ausnahmetarifen für Getreide Russ. Provenienz des obigen Verkehres — giltig v. 13|3. 79 — enthält Modificationen der besonderen Bestimmungen. (Galiz. Carl-Ludwigb.)

Getreide. Südwestrussisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verb. Specialtarif für Getreide — giltig v. 9|3. 79 — unter Aufhebung der bezügl. Tarife für den Mittelrussisch-Oesterr. Verband. (Gal. Carl-Ludwigb.)

Holz. Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz und Bauholz zwischen Badischen Stationen und Ludwigshafen a. Rh. giltg v. 21|4. 79. (Gratis). (Badische B.)

Holz. Ausnahmetarif für die Beförderung der im Specialtarif II genannten Holzgattungen zwischen Mannheim und Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn giltig v. 21/4. 79. (Gratis.) (Bad. B.)

Kalk. Ausnahmetarif für die Beförderung von gebranntem Kalk in Wagenladungen von je 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen von den Köln-Mindener Stationen Beckum, Brackwede, Lengerich und Oelde nach Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn im Köln-Minden-Niederländischen Verkehre via Emmerich, gültig v. 10/4. 79. (Gratis.) (Köln-Minden.)

Kartoffeln. Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Märkisch-Posener und Posen - Creuzburger Eisenbahn. Gemeinschaftlicher Tarif für den Transport von Kartoffeln v. 5/12. 77 nebst Nachtrag I v. 20/12. 78.

Seit 1/3. cr. gelten die Frachtsätze dieses Tarifs in beiden Richtungen für sämmtliche Güter des Spezialtarifs III. (Brsl.-Freib.)

Kohlen. Einführung der Nachträge I zu den Oberschlesischen Kohlentarifen v. 1|7. 77 (im Verkehre von Stationen der Rechten Oderufer-Eisenbahn) und v. 15/7. 78 (im Verkehre von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn) nach diesseitigen Stationen, giltig v. 1|4. 79. (Oesterr. Nordwestb.)

Kohlen. Specialtarif für Kohlen, giltig v. 13/3. 79, unter Aufhebung der bezüglichen Specialtarife im Mittel- und Südrussisch-Oesterreichischen Verbande. (Galiz. C. L. B.)

Kohlen etc. 1. Oberschlesische Bahn-Oesterreichische Staatsbahn. Nachtrag VI, giltig v. 15/4. d. J., zum Tarife für den directen Kohlen- und Kokesverkehr v. 1/5. 71.

2. Oberschlesische Bahn - Oesterreichische Südbahn und Wien-Pottendorf - Wiener-Neustädter Bahn. Nachtrag I, giltig v. 15/4. 79, zum gemeinschaftlichen Kohlen- und Kokestarife v. 1/4. 77.

3. Oberschlesische Bahn, Kaiser Ferdinands, Mährisch-Schlesische Nordbahn und Ostrau-Friedlander Bahn.

Nachtrag V, giltig v. 15/4. 79, zum gemeinschaftlichen Kohlen- und Kokestarif Theil I v. 10|10. 76 und Theil II v. 1|11. 76.

4. Rechte Oder-Ufer Eisenbahn, Kaiser Ferdinands, Mährisch-Schlesische Nordbahn und Ostrau-Friedländer Bahn.

Nachtrag III, giltig v. 15/4. 79, zum gemeinschaftlichen Kohlen- und Kokestarife v. 10/10. 76.

Die sub 1—4 aufgeführten Tarife enthalten jene Frachtbegünstigungen, welche seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter gewissen Bedingungen für die nach den Sätzen der obengenannten Tarife abgefertigten Transporte zugestanden werden. (Kais. Ferd.-Nordb.)

Kohlenverkehr. Nachtrag I, giltig ab 15|4. cr. zum directen Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr v. 1|9. 78. Derselbe enthält Frachtsätze für Stationen der Berlin-Dresdener und Berliner Nordbahn, sowie der Königlichen Militärbahn, ferner Bestimmung für die Wagentragfähigkeit, Tarifänderungen und neue Zechenbahnfrachten. (Buschtêhrader E.)

Lebende Thiere. Bayerische Staatsbahn mit Halle und Magdeburg der Magdeburg-Halberstädter Bahn, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn und Berlin der Berlin-Anhaltischen Bahn. Tarif v. 15/4. 79 für die Beförderung von lebenden Thieren excl. Pferden. (Sächs Stsb.)

Lebensmittel. Specialtarif für die Beförderung in Eilfracht von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Deutschland und Böhmen via Brenner-Kufstein; III. Nachtrag hierzu. Giltig ab 10/4. 79.

Enthält:

1. Neue bezw. anderweitige Tarifsätze für Stationen der Oberitalienischen, Römischen und Süditalienischen Bahnen.
2. Neue Frachtsätze für Ala, Station der Oesterreichischen Südbahn.
3. Neue Frachtsätze für Würzburg, Station der Bayerischen Staatsbahnen.

Specialtarif für die Beförderung in Eil- bezw. beschleunigter Fracht von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Belgien und England via Brenner-Kufstein-Aschaffenburg-Mainz-Bingerbrück-Herbesthal bezw. Aachen; III. Nachtrag hierzu. Giltig ab 10|4. 79.

Special-Tarif für die Beförderung in Eilfracht von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Holland via Brenner-Kufstein-Aschaffenburg-Mainz-Bingen-Venlo bezw. Bingen-Cleve-Zevenaar. (Giltig ab 10/4. 79.) (Bayer. Staatsb.)

Mehl. Vom 15/4. 79 ab werden Mehlsendungen in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Station Breslau der Oberschlesischen Eisenbahn und Franzensbad, Carlsbad, Falkenau a. d. Eger zum Tarifsatze von 2,62 *M*, sowie zwischen Breslau O. S. und Eger zum Tarifsatz

von 2,62 ℳ pro 100 kg via Mittelwalde-Königgrätz-Kolin-Bubna direct abgefertigt. (Oberschl. E.)

Metallurgische Erzeugnisse. Tarif von Saarbrücker, Pfälzischen, Luxemburgischen und Elsass-Lothringischen Stationen nach Bern trans. und Biel trans. v. 10/2. 79. Die Frachtsätze für Altenplan, Homburg, Kusel, Landstuhl, St. Ingbert und Zweibrücken über die Bliesthalbahn sind am 1/3. 79 in Kraft getreten. (Els.-Lothr.)

Metallurgische Erzeugnisse, Soda, Fensterglas und Holzzeugmasse. Tarif zwischen Belgischen Stationen und Basel über Luxemburg v. 10/9. 77 am 1/3. 79 aufgehoben. (Els.-Lothr.)

Nutzholz. Mit 1/5. 79 tritt ein neuer Specialtarif für Fassdauben und sonstigem harten Nutzholz in Wagenladungen á 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür pro verwendeten Wagen im Verkehre von Stationen der Südbahn, Mohács-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser, Alföld-Fiumaner und Donau-Drau Bahn nach Schweizerischen Transitstationen via Franzensfeste-Kufstein-Lindau, in Wirksamkeit.

Durch diesen Specialtarif wird der gleichnamige Specialtarif v. 1/2. 79 und der dazu gehörige Nachtrag I v. 15/3. 79 aufgehoben. (Oest. Südb.)

Roheisenverkehr von Peine und Osnabrück der Hannoverschen Staatsbahn sowie Hassbergen der Köln-Mindener Bahn nach Kladno, Komotau, Libsic, Pilsen, Plass, Prag, Teplitz, Teplitz-Waldthor, Wien und Zöptau.

Nachtrag I v. 15/4. 79 zum Tarife v. 1/1. 79 enthaltend: Frachtsätze für Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Buckau, Schönebeck und Sudenburg. (Sächs. Staatsb.)

Schwefelkies. Nachtrag I zu dem v. 10/8. 78 giltigen Specialtarife für die Beförderung von Schwefelkiesen von der Station Margitfalu - Göllniczbánga nach Deutschen Stationen. Giltig v. 16|4. 79. Enthält: 1. Berichtigungen des Tarifes. 2. Aufnahme der Station Jauer. (Kaschau-Oderb. E.)

Steinkohlen. Local-Ausnahme-Tarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes v. 1/1. 75.

Nachtrag giltig v. 15/4. 79 bis 14/4. 80, enthaltend:

Frachtsätze für Steinkohlensendungen nach Glogau zur Weiterverfrachtung auf der Oder. (An Stelle der im Tarife v. 1/1. 75 und den Nachträgen hierzu enthaltenen bezüglichen Frachtsätze. Es bleiben nur noch die Frachtsätze von Station Annaberg und Oderberg in Kraft.) (Oberschlesiscue.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen und Cokessendungen im Verkehre von der Oberschlesischen Eisenbahn über die a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn und Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn.

Nachtrag I v. 15/4. 79 zum Tarif v. 1/4. 77 enthaltend:

Frachtbegünstigungen, welche seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die auf Basis der Frachtsätze des Haupttarifes abgefertigten Kohlen- und Koakssendungen unter den im Nachtrage angegebenen Bedingungen gewährt werden. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen und Cokessendungen im Verkehre von der Oberschlesischen und ehemaligen Wilhelmsbahn über die Kaiser Ferdinands - Nordbahn nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft Nachtrag VI v. 15/4. 79 zum Tarif v. 1/5. 71, enthaltend:

Frachtbegünstigungen, welche seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die nach den Frachtsätzen des Haupttarifs und Nachtrags I nach Stationen der südöstlichen und Neu-Szönyer Linie abgefertigten Kohlen- und Cokes-Transporte unter den in dem Nachtrage angegebenen Bedingungen gewährt werden. (Oberschlesische E.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen- und Cokessendungen im Verkehre zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und den Stationen Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Bahn andererseits.

Nachtrag V v. 15/4. 79 zum Tarif v. 10/10. 76 (I. Theil) und v. 1/11. 76 (II. Theil) enthaltend: Frachtbegünstigungen, welche seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die nach den Frachtsätzen des bezüglichen Haupttarifes abgefertigten Kohlen- und Coaks-Transporte unter den in dem Nachtrage angegebenen Bedingungen gewährt werden. — Vom 1|4. 79 ab werden im Verkehr nach Brünn und Wien im vorgenannten Tarife die Frachtsätze von Zabrze Coaksanstalt mit denen für Zabrze und diejenigen von Königshütte mit denen von Schwientochlowitz, soweit letztere niedriger sind, gleichgestellt und die Frachtsätze von Beuthen O/S. (Karf, Bobrek, Hohenzollerngrube) im Verkehr nach sämmtlichen via Oderberg instradirenden Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf diejenigen für Schwientochlowitz ermässigt. (Oberschles. E.)

Steinkohlen. Nachtrag II v. 20/4. 79 zum Ausnahmetarif v. 1|6. 78 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Badischen Staatsbahn, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, sowie neue Frachtsätze. ℳ 0,05 (Köln-Mind.)

Steinkohlen. Nachtrag II v. 20/4. 79 zum Ausnahmetarif v. 10/10. 78 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen via Giessen - Frankfurt a. M.-Heidelberg, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, sowie neue Frachtsätze und Berichtigunden. ℳ 0,05. (Köln-Mind.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif 6 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Zechen und Kokereien des Ruhrgebiets nach Stationen der Main-Neckarbahn im Köln-Minden, Bergisch-Märkisch, Main-Neckarbahn - Verkehr via Giessen - Frankfurt a. M., giltig v. 10/4. 79. ℳ 0,20. (Köln-Mind.)

Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerze. Südwestdeutscher Tarif v. 1/1. 79. Der Anhang hierzu am 1/3. 79 aufgehoben. (Els.-Lothr.)

Steinkohlen. Nachtrag V v. 1/4. 79 zum gemeinschaftlichen Tarif der Oberschlesischen Bahn etc. für den Transport von Oberschlesischen Steinkohlen und Kokes v. 1/6. 77, enthaltend: Verlängerung der Giltigkeitsdauer diverser Frachtsätze; neue bezw. abgeänderte Sätze für die Königlichen Militärbahn - Stationen. (Berl.-Anhalt.)

Steinkohlen. Einführung der Nachträge 1 zu den directen Tarifen für Niederschlesische Steinkohlen etc. v. 1|4. 78, giltig ab 1|4. 79. (Oest. Nordwestb.)

Steinkohlen etc. Der gemeinschaftliche Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Oberschlesischen, Rechte Oder-Ufer, Oels-Gnesener, Breslau-Warschauer, Posen-Creuzburger, Königlichen Ostbahn, Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes v. 15/9. cr. führt seit dem 7/3. cr. die Bezeichnung „Ausnahmetarif". (Bresl.-Freib.)

Nachtrag.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif v. 1|7. 77.

1. Seit dem 1/4. c. sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Getreide etc.) zwischen Stettin und Bärwalde resp. Vietnitz widerruflich auf 0,36 M. pro 100 kg ermässigt.

2. Vom 15.|4. c. bis 14|4. 80 ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (rohe Steine) nach Liegnitz und Neuhof ab Striegau auf 0,18 M., ab Gr.-Rosen auf 0,16 M. und ab Jauer auf 0,14 M. pro 100 kg.

3. Fahrzeuge (auch Schlitten und Feuerspritzen) werden seit 1|4. c. sobald sie im bedeckt gebauten Wagen mit anderen Gegenständen zusammengeladen werden können, als sperriges Gut befördert.

Steinkohlen. 1. Nachtrag I. v. 1|4. c. zum gemeinschaftlichen Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesichen und Mährisch-Schlesischen Centralbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen v. 1|5. 77, Inhalts dessen die Frachtsätze des Haupttarifs nur für Ladungen von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief gelten.

2. Nachtrag I v. 1|4. c. zum Specialtarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen von Stationen der Breslau-Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn nach Stationen der K. K. priv. Oesterr. Südbahn und der Wien-Pottendorff-Wiener-Neustädter Bahn v. 1/7. 77, enthaltend die Beschränkung der Giltigkeit der Frachtsätze des Haupttarifs auf Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

3. Am 1|4. c. ist der gemeinschaftliche Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesischen und Kaiser-Ferdinands-Nordbahn für den Transport von Mergel via Breslau-Oderberg v. 1|3. c. ausser Kraft getreten; desgleichen

4. der gemeinschaftliche Tarif der Breslau - Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesischen und Mährisch-Schlesischen Centralbahn für den Transport von Mergel v. 1|6. 77. (Breslau-Freib.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

3. Auszahlungen.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Die Dividende unserer Gesellschaft pro 1878 ist auf 7 pCt. = 35 ℳ pro Actie festgesetzt und vom 1. Juni d. J. ab bei den auf den Dividendenscheinen verzeichneten Zahlstellen zu erheben. Die Direction.

Die Dividende auf die Stammactien unserer Gesellschaft pro 1878 ist auf 1,7 pCt. festgestellt und kann gegen Einreichung der Dividendenscheine No. 10 vom 1. Juni d. J. an bei unserer Hauptcasse in Empfang genommen werden. Braunschweig, den 13. Mai 1879. Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft. (926)

4. Bilanz.

Vermögens-Bilanz der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1878.

	Activa.		M.
1.	Bauconto		
	a) Erwerbspreis der Braunschw. Bahnen	83 187 699 M.	
	b) Erweiterungen	9 239 035 „	
	c) Neubauten	8 131 245 „	
			100 557 979
2.	Magazinbestände		1 218 641
3.	Debitoren		
	a) Vorschüsse	69 075 M.	
	b) Debitoren	414 638 „	
			483 713
4.	Hypotheken		358 813
5.	Effecten (Brschw. Leihaus-Obligationen und 5 pCt. Bergisch-Märk.-Eisenb. Prioritäts-Obligationen.)		627 504
6.	Cassenbestand		69 914
	Summ Activa		103 316 564

	Passiva.		M.
1.	Actiencapital		36 000 000
2.	4½ pCt. Prioritätsobligationen		9 600 000
3.	Erneuerungsfonds		2 901 578
4.	Reservefonds		246 204
5.	Conto der Annuitäten		
	a) Restbetrag der Annuität	48 733 500 M.	
	b) Amortisation	1 454 199 „	
			50 187 699
6.	Zuschuss des Reservefonds zum Bauconto		3 622 717
7.	Subvention der Stadt Einbeck zum Baue der Salzderhelden-Einbecker Bahn		120 000
8.	Verschiedene Creditoren		10 749
9.	Brutto-Ueberschuss der Betriebs-Rechnung einschl. Uebertrag von 1877 = 4 836 317 M.		
	Davon ab:		
	a) gezahlte Annuität	2 625 000 M.	
	b) Rente für die Bahnhöfe Helmstedt und Schöningen	9 900 „	
	c) Prioritäts- und Garantie-zinsen	477 000 „	
	d) Dotation des Erneuerungs-fonds	960 000 „	
	e) Dotation des Reservefonds	136 800 „	
		4 208 700 „	
	Bleibt Ueberschuss		627 617
	Summa Passiva		103 316 564

Braunschweig, den 17. April 1879. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. P. W. Wolf. Aronheim.

5. Tarifwesen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem heutigen Tage treten zwischen den Stationen Bitterfeld, Weiche Wolffen, Wittenberg, Koswig und Dessau einerseits und den Stationen der Berlin-Stettiner und Berliner Nordbahn andererseits ermässigte Tarifsätze für Braunkohlen, Briquets und Steine als: Back-, Bruch-, Gipsbruch-, Pflaster-, sowie Dach-, Luft-, Mauer- und Thon- oder Ziegelsteine, in Kraft.
Die betreffenden Taxen sind bei unseren Güter-Expeditionen zu erfahren. Berlin, den 13. Mai 1879. Die Direction. (635)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 15. Mai c. tritt zum diesseitigen Local-Gütertarif der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält u. A. abgeänderte Frachtsätze für den Localverkehr der Stammbahn-Stationen, sowie Tarifsätze für den Localverkehr der Stationen der Linie Kohlfurt-Falkenberg, ferner Frachtsätze zwischen den diesseitigen Stammbahn-Stationen einerseits und den Kohlfurt-Falkenberger Stationen andererseits und ist bei unseren sämmtlichen Güterexpeditionen zum Preise von 0,50 M. käuflich zu haben. Berlin, den 12. Mai 1879. Die Direction. (637)

Zum Tarife für den Rohzucker-Verkehr via Hof ist Nachtrag II erschienen, welcher lediglich die Aenderung des Titels durch die Bezeichnung des Tarifs als „Ausnahmetarif" enthält. Dresden, am 8. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (623)

Am 15. Mai d. J. tritt Nachtrag I zum Tarife für den Local-Personenverkehr vom 1. Januar d. J. in Kraft. Derselbe enthält u. A. Abänderungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement, Tarifsätze für die Stationen und Haltestellen der neuen Linien St. Egidien-Stollberg und Höhlteich-Lugau, für einige ältere Stationen, sowie für die Haltestelle Triebischthal bei Meissen. An demselben Tage tritt zum Tarife für den Local-Güterverkehr vom 1. April 1877 Nachtrag VII in Kraft, welcher ausser Frachtsätzen für die genannten neuen Linien u. A. anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Zittau-Reichenberger Linie sowie Eger und Franzensbad unter sich enthält. Beide Nachträge können von den Billet- bezw. Güterexpeditionen bezogen werden. Dresden, am 12. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (625)

Mit dem 1. Juli d. J. treten die im **Schlesisch-Rheinischen** Verbandtarife für den Verkehr zwischen den Stationen Breslau, Liegnitz und Glogau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (ehemaligen Hessischen Nordbahn) Altmorschen, Bebra, Beiseförth, Carlshafen, Cassel, Grebenstein, Guntershausen, Guxhagen, Helmarshausen, Hönebach, Hofgeismar, Hümme, Liebenau, Melsungen, Mönchehof, Rotenburg, Trendelburg, Warburg und Wilhelmshöhe andererseits bestehenden directen Tarifsätze ausser Kraft und findet von genanntem Tage ab nur noch zwischen den diesseitigen Stationen Breslau, Liegnitz und Glogau und den angeführten Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn directe Expedition von Eil- und Frachtgütern statt. Berlin, den 13. Mai 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. (628)

Zum Heft I des Hof-Meininger Verbands-Gütertarifs ist der 4. Nachtrag erschienen und bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 12. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (627)

Am 15. d. M. tritt zum Gütertarif vom 1. September 1878 für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Main-Neckarbahnverkehr ein Nachtrag III in Kraft, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von neuen Eisenbahnschienen und Schienen-Befestigungsgegenständen im Verkehre zwischen Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und den Stationen Darmstadt und Heidelberg der Main-Neckarbahn andererseits. Verkaufspreis 5 ₰. Köln, 12. Mai 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (632)

Am 15. d. M. tritt zum **Rheinisch-Niederdeutschen** Verbands-Gütertarife vom 1. Mai 1878 der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl etc. im Verkehr zwischen Kiel trans. und Lübeck trans. einerseits und Stationen der diesseitigen, der Rheinischen, der Aachener Industrie-, der Westfälischen und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn andererseits. — Verkaufspreis 5 ₰. Köln, 13. Mai 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (631)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahn-Verbande treten am 15. d. M. die Nachträge No. 2 zum Tarifheft 27, No. 3 zu den Tarifheften 15 und 34, No. 4 zum Tarifheft 10 und No. 5 zum Tarifheft 5 in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu in den Verband aufgenommene Elsässische Station Lützelhausen. Verkaufspreis der einzelnen Nachträge 5 ₰. Köln, 13. Mai 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenb.-Gesellschaft. (633)

K. K. priv. Erzherzog Albrechtbahn. (Ermässigung der Fracht für Erdäpfel.) Vom 15. Mai 1879 angefangen wird der Artikel Erdäpfel (Kartoffeln) bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg zu einem Frachtbriefe im Localverkehre, so wie auch im Anschluss- und Durchzugsverkehre aus dem Ausnahmetarif No. 5 in den Ausnahmetarif No. 1 unserer derzeit giltigen Localgütertarife vom 1. October 1876 (Seite 77) versetzt. Lemberg, am 1. Mai 1879. Die Betriebsdirection. (630)

6. Submissionen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Die Lieferung einer Schiebebühne von 5 m Länge soll vergeben werden. Zeichnungen mit Angabe des Preises franco hier und der Lieferungsfrist sind bis zum 31. Mai c. an uns einzureichen.

Auch werden Offerten auf schon benutzte Schiebebühnen entgegen genommen. Nordhausen, im Mai 1879. Die Betriebs-Direction. (636)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es sollen die auf den diesseitigen Bahnhöfen lagernden alten Oberbaumaterialien, als Schienen, Kleineisenzeug und Gussschrott im Wege der öffentlichen Submission zum Verkauf gestellt werden.

Die Bedingungen liegen im Secretariat unserer Bureauabtheilung VI. zur Einsichtnahme aus und können Abdrücke derselben gegen Zahlung oder Franco-Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ von dem Herrn Kanzleivorsteher Peltz hier bezogen werden.

Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift: „Abtheilung VI. Offerte auf Ankauf alter Oberbaumaterialien" bis zu dem auf Freitag, den 30. Mai cr. anberaumten Submissionstermine frankirt an uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter erfolgen wird. Elberfeld, den 13. Mai 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (634)

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Anfertigung von zwei Millionen Kilogramm Gussstahlschienen, deren eine Hälfte Ende April 1880 und deren andere Hälfte Ende Juni 1880 abzuliefern sind, soll im Wege der Submission vergeben werden. Die massgebenden Bedingungen sind bei unserem hiesigen technischen Centralbureau unentgeltlich zu beziehen. Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Schienenlieferung" werden bis zum 30. d. M. Abends von uns entgegen genommen, und bleiben für die Submittenten bis zum 15. Juni d. J. verbindlich. Köln, den 8. Mai 1879. Die Direction. (605)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 39. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 23. Mai 1879.

Dieser Nummer liegt ein Prospect der Maschinen-Fabrik von Menck & Hambrock in Ottensen bei Altona bei.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn,

deren finanzielle und Betriebs-Verhältnisse im Jahre 1878.

Während des Jahres 1878 ist in den Verhältnissen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft dadurch eine wesentliche Aenderung eingetreten, dass dieselbe nach erfolgter Genehmigung der Generalversammlung beider betreffenden Gesellschaften zufolge Allerhöchster Concessionsurkunde vom 26. Juni v. J. den Betrieb der 148,21 km langen Oberlausitzer Eisenbahn von Kohlfurt nach Falkenberg (die Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer ist in den Betrieb der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft übergegangen) bis zum 31. December 1937 unkündbar auf ihre Gefahr und Kosten übernommen hat.

(Am 1. Juli wurde der Betrieb factisch übernommen. Nach Massgabe des Vertrages ist der Betrieb aber schon vom 1. Januar 1878 an auf Rechnung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft gegangen, so dass dessen Ergebnisse schon für das Betriebsjahr 1878 voll in Betracht kommen.)

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft, deren Bahnnetz durch diese Betriebsübernahme um 148,21 km (dasselbe umfasst nunmehr 579,48 km) gewachsen ist, hat die Verzinsung der zum Betrage von 1 800 000 M. concessionirten, aber bisher nur mit 1 399 500 M. ausgegebenen Prioritätsanleihe, die Betriebskosten und die Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds zu tragen; sie hat dafür in der Hauptsache freie Disposition über den Betrieb der Bahn und erhebt alle Einnahmen derselben zunächst für sich.

Die Bruttoeinnahme bis 1 000 000 M. erhält die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft ganz für sich; dagegen ist an die Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft abzugeben von dem 1 000 000 M. übersteigenden Bruttoertrage bis zu 2 000 000 M. $^4/_{10}$; von dem weiteren Bruttoertrage bis zu 3 000 000 M. $^2/_{10}$ und von allem Uebrigen $^1/_{10}$ mit der Massgabe, dass die Oberlausitzer Eisenbahn in keinem Falle mehr bekommt, als so viel, wie 5 pCt. der Stammprioritäten und 3 pCt. der Stammactien ausmachen.

Der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft ist dabei für die ersten 5 Jahre (1878 bis 1882 incl.) des Vertrages ein Gewinnantheil von 20 000 M. pro anno und von 1883 ab von 100 000 M. pro anno garantirt.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft hat der Oberlausitzer vertragsmässig nur über die Einnahmen Rechnung zu legen, es würde also zulässig gewesen sein, die Ausgaben ganz mit denjenigen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft zu vereinigen; um indessen eine genaue Kenntniss vom Resultat des Betriebes der Oberlausitzer Eisenbahn zu gewinnen, wird auch die Ausgaberechnung getrennt geführt.

Die Centralverwaltung ist selbstverständlich mit derjenigen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn völlig vereinigt, die Ausgaben für dieselbe sind daher nicht gesondert zu ermitteln; zur Klarstellung der Verhältnisse ist aber ein entsprechender, sehr mässig bemessener Theil derselben als auf die Oberlausitzer Eisenbahn verwendet angesehen, in dem vorliegenden „Jahresbericht der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenb.-Gesellschaft pro 1878" mit 60 000 M. den Oberlausitzer Ausgaben zugesetzt und bei der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Einnahme gebracht.

Das Resultat des Betriebes der Oberlausitzer Eisenbahn ist trotz der Verkehrsentziehung, welche sie betroffen hat, insofern kein ungünstiges gewesen, als die Betriebskosten, einschliesslich derjenigen für die Centralverwaltung, die Anleihezinsen, die an die Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft vertragsmässig zu zahlenden 20 000 M. und von der regulativmässigen Dotirung des Erneuerungsfonds, welche 160 096,91 M. betrug, 38 198 M. aus den Einnahmen der Oberlausitzer Eisenbahn haben gedeckt werden können; es hat also nur die Dotirung des letzteren durch die Berlin-Anhaltische Eisenbahn mit ca. 122 000 M. ergänzt werden müssen.

Das Actiencapital der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft ist im Jahre 1878 nicht verändert, es beträgt nach wie vor 51 750 000 M. Die ältere Prioritätsschuld von nominell 25 500 000 M. ist gegen 1877 wieder um 393 000 M. durch Amortisation vermindert, beträgt also nur noch 19 342 500 M. Aus der neuen Prioritätsanleihe von 30 000 000 M. sind für die Neubauten bis Ende 1878 so viel Anlagen fertig gestellt und dem Betriebe übergeben, dass derselbe 602 145 M. Zinsen (gegen 384 603 M. im Jahre 1877) zu tragen hatte. Die Amortisation der neuen Prioritätsanleihe beginnt erst 1880.

Von den noch im Gange befindlichen Neubauten wird der Haupttheil, der Bahnhof in Berlin, wenn nicht noch unerwartete Hindernisse eintreten, zu Anfang des nächsten Jahres dem Betriebe übergeben werden können. Die Bahnhöfe in Luckenwalde und Jüterbogk werden im Wesentlichen im laufenden Jahre vollendet werden.

Die Einnahmen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn haben betragen:

	1878 M.	1877 M.	Differenz M.
aus dem Personenverkehr	5 059 264	5 043 659	+ 15 605
„ „ Güterverkehr	8 512 542	9 078 180	— 565 637
sonstige Einnahmen	951 797	891 386	+ 60 410
Summa	14 523 603	15 013 225	— 489 622

Das Minus der Einnahmen resultirt also ausschliesslich aus dem Güterverkehr, das Mehr des Personenverkehrs und der sonstigen Einnahmen, bei denen die von der Oberlausitzer Bahn gezahlten 60 000 M. in Betracht kommen, hat nicht hingereicht, den Ausfall im Güterverkehr auszugleichen.

Verausgabt sind für:	1878 M.	1877 M.	Differenz M.
Dividende $5^3/_4$ Thlr. resp. 5 pCt.	2 587 500	2 975 625	— 388 125
Eisenbahnsteuer	86 250	129 375	— 43 125
Verzinsung und Amortisation der alten Prioritäten	1 275 000	1 275 000	—
Verzinsung der neuen Prioritäten	602 145	384 603	+ 217 542
Neubauten, Vermehrung der Transportmittel exclus. der aus dem Erneuerungsfonds beschafften	124 119	328 005	— 203 885
Erneuerungsfonds	1 492 999	1 481 805	+ 11 193
Zuschuss zum Erneuerungsfonds der Oberlausitzer E.	121 898	—	+ 121 898
den Betrieb incl. Unfallfonds etc.	8 233 692	8 438 812	— 205 120
	14 523 603	15 013 225	— 489 622

Trotz der erhöhten Zinsen auf die neue Prioritätsanleihe und trotz des Zuschusses zum Erneuerungsfonds der Oberlausitzer Eisenbahn und der Kosten der Centralverwaltung derselben haben sich hiernach die Kosten des Unternehmens um 76 128 M. ermässigt. Wenn dabei namentlich für Erweiterung der Bahnanlagen etc. erheblich hat gespart werden können, so ist doch nichts Nothwendiges oder Nützliches unterlassen; die Minderausgabe ist nur eine Folge davon, dass durch die früheren Verwendungen die Bahn in einen, den jetzigen Anforderungen durchaus entsprechenden Stand gesetzt ist.

Die Ausgaben für den Betrieb vertheilen sich auf:

	1878 M.	1877 M.	Differenz M.
A. Allgemeine Verwaltung .	909 754	796 838	+ 112 916
B. Bahnverwaltung	2 357 127	2 469 505	— 112 378
C. Transportverwaltung . . .	4 929 499	5 152 913	— 223 414
Unfallfonds	15 000	15 000	—
Unvertheilbarer Ueberschuss .	22 312	4 556	+ 17 756
	8 233 692	8 438 812	— 205 120

Die Minderausgaben fallen ausschliesslich auf die Bahn- und Transportverwaltung und bei diesen vorzugsweise auf die sachlichen Ausgaben, weil dieselben in weit höherem Masse als die persönlichen von dem Verkehrsumfange abhängig sind.

Die allgemeine Verwaltung ist in ihren Kosten gestiegen. Auf dieselbe sind die allgemeinen Verwaltungskosten der Oberlausitzer Bahn für das ganze Jahr mitverrechnet; es haben bedeutende Ausgaben für die Regelung der Eigenthumsverhältnisse der älteren Bahnstrecken gemacht werden müssen, die Steuern sind gewachsen und ebenso, wegen der durch die Tarifreform veranlassten Umrechnung der Gütertarife und die Umgestaltung der Verbände die Verbandskosten und endlich fällt auf die allgemeine Verwaltung eine Abschreibung von 31 461 M. auf die aufgehobene Bahn zum Lichterfelder Cadettenhause.

Trotz dieser Erhöhung in den allgemeinen Ausgaben ist doch im Ganzen im Betriebe eine namhafte Ersparniss eingetreten.

Die Zahl der beförderten Personen ist bei der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn von 2 587 704 im Jahre 1877 auf 2 624 606 im Jahre 1878, also um 36 903 Personen oder um 1,4 pCt. gestiegen.

Das aufgelieferte Tonnenquantum Güter erhöhte sich von 1 995 475,7 im Jahre 1878 auf 2 031 583,5 im Jahre 1878, also um 36 107,8 t oder 1,8 pCt.

Die Vertheilung der Transporte auf den Binnen-, directen und Durchgangsverkehr war folgende:

Es kommen von den beförderten Personen:

auf den	1878 Personen	1877 Personen	Einnahme 1878 M.	Einnahme 1877 M.
Binnenverkehr .	2 258 352	2 250 588	3 058 655	3 141 421
directen Verkehr .	354 499	327 895	1 915 257	1 832 542
Durchgangsverkehr	11 756	9 221	85 352	69 696
	2 624 607	2 587 704	5 059 264	5 043 659

Von der Einnahme fielen auf jede Person:

	1878 M.	1877 M.	Differenz M.
im Binnenverkehr	1,354	1,390	— 0,036
„ directen Verkehr	5,403	5,590	— 0,187
„ Durchgangsverkehr . . .	7,260	7,550	— 0,290

Im Güterverkehr kommen:

auf den	beförderte Tonnen 1878 M.	beförderte Tonnen 1877 M.	Einnahme 1878 M.	Einnahme 1877 M.	auf jede beförderte Tonne 1878 M.	auf jede beförderte Tonne 1877 M.	Differ. M.
Binnenverkehr .	827416	855618	2704303	3078335	3,27	3,60	— 0,33
directen Verkehr	876113	840557	4171581	4400341	4,76	5,24	— 0,48
Durchgangsverk.	328054	299300	1594610	1550645	4,86	5,18	— 0,32
	2031583	1995475	8470494	9029321	—	—	—

Aus den sehr eingehenden Zahlenvergleichungen, welche der Geschäftsbericht enthält, ergiebt sich:

dass die Transportleistung, ausgedrückt durch die Achskilometer, eine geringere gewesen ist als im Vorjahre; dieses Herabgehen der Leistung zeigt sich, obwohl in etwas geringerem Masse als bei den Güterwagen, auch bei den Personenwagen.

Dabei ist aber gestiegen sowohl die Zahl der beförderten Personen als auch die Menge der Personenkilometer und zwar ziemlich gleichmässig um 1,4 resp. 1,2 pCt.; die ganze Einnahme aus dem Personenverkehr ist zwar ebenfalls höher gewesen, aber nur um 0,33 pCt.

Der durchschnittliche Ertrag des Personenkilometers ist nur unerheblich gesunken; der durchschnittliche Ertrag der beförderten Personen etwas mehr. Die Verkehrssteigerung fällt hauptsächlich auf den directen und Durchgangsverkehr; im Binnenverkehr ist die Personenzahl zwar etwas grösser, aber der Ertrag sogar erheblich geringer gewesen. Der Grund hiervon ist, da in den Personenpreisen keine Aenderung eingetreten ist, hauptsächlich darin zu suchen, dass die durchschnittliche Länge der im Binnenverkehr von jeder Person durchfahrenen Strecken sich verringert hat, d. h. dass kurze Reisen (z. B. Lichterfelde-Berlin) sich sehr vermehrt, die längeren Reisen vermindert haben.

Ist die Steigerung des Personenverkehrs auch erst eine geringe, so ist der Umstand, dass eine solche überhaupt und — wenigstens der Personenzahl nach — in allen Verkehren (Binnen-, directen und Durchgangsverkehren) namentlich gegenüber dem Umstande, dass das Jahr 1877 gegen das Jahr 1876 noch ein sehr erhebliches Sinken aufwies, sehr erfreulich.

Im Güterverkehr sind Achs- und Tonnenkilometer gesunken, die Zahl der aufgelieferten Tonnen ist aber gestiegen. Die Einnahme ist im Ganzen auf die beförderte Tonne und auf den gefahrenen Tonnenkilometer gesunken; sie ist ferner gesunken für die beförderte Tonne und den gefahrenen Tonnenkilometer Postgut und Eilgut und für die beförderte Tonne Stückgut; dagegen gestiegen für die beförderte Tonne und den gefahrenen Tonnenkilometer, Frachtgut in Quantitäten von 5 t und Frachtgut in Quantitäten von 10 t; und gleich geblieben für den gefahrenen Tonnenkilometer Stückgut.

Hierin tritt die Wirkung des neuen im Laufe des Jahres 1878 allmälig in allen inländischen Verkehren (mit ganz unerheblichen Ausnahmen) durchgeführten Tarifsystems klar zu Tage.

Für Stückgut — für welches früher 3 Classen existirten — ist der Durchschnittssatz erhöht; wenn trotzdem keine Erhöhung der Einnahme pro Tonnenkilometer Stückgut eingetreten ist, so erklärt sich das daraus, dass Berlin-Anhalt gerade für die Hauptverkehre aus Concurrenzgründen besonders ermässigte Sätze einstellen musste; die Ermässigung der Einnahme auf die beförderte Tonne liegt daran, dass besonders das auf weitere Entfernungen, also namentlich zwischen Berlin einerseits, Halle und Leipzig andererseits sich bewegende Stückgut in die allgemeinen Wagenladungsclassen übergegangen ist.

Das beförderte Quantum Stückgut hat sich von 220 682,4 t im Jahre 1877 auf 188 146,5 t im Jahre 1878 verringert; dagegen ist das Tonnenquantum der Wagenladungen von 1 636 244,6 t im Jahre 1877 auf 1 717 824,7 t im Jahre 1878 gestiegen. Die Classe für 5 t ist erheblich, nämlich von 464 131,5 im Jahre 1877 auf 193 062,3 im Jahre 1878 gesunken; die Classen für 10 t sind dagegen von 1 172 113,1 auf 1 524 762,4 gestiegen.

Der auf den ersten Blick auffallende Umstand, dass in den Wagenladungsclassen der Ertrag pro Tonne und pro Tonnenkilometer gestiegen ist, erklärt sich dadurch, dass der Durchschnitts-Einheitssatz in beiden gestiegen ist. Während nach dem früheren Tarifsysteme der grössere Theil des nicht zu den Rohproducten gehörigen Wagenladungsgutes in die Classen zu 5 t gehörte, ist in diesen jetzt nur ein geringer und zwar höher tarifirter Theil geblieben, und die Classen zu 10 t enthalten jetzt in der allgemeinen Wagenladungsclasse und dem Specialtarife I. Classen mit mehr als dem Doppelten des früheren durchschnittlichen Einheitssatzes. — Von besonderem Interesse ist, was der Bericht über den Einfluss des neuen Tarifsystems auf die Betriebsverhältnisse der Deutschen Bahnen im Allgemeinen und über die Verkehrsverhältnisse der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn insbesondere sagt:

„Das neue Tarifsystem hat im Allgemeinen, besonders aber gerade für die höherwerthigen Güter zu einer Ermässigung der Tarife geführt.

Der Binnenverkehr allein hat einen Ausfall an beförderten Tonnen, der directe und der Durchgangsverkehr haben beide ein Mehr; der Binnenverkehr hat aber ein im Verhältniss viel bedeutenderes Weniger an Einnahme und der directe Verkehr trotz des Mehrquantums ebenfalls einen grossen Einnahmeausfall; nur der Durchgangsverkehr hat auch in der Einnahme ein Plus.

Der besonders grosse Ausfall im Binnenverkehr ist zu einem Theile daraus entstanden, dass bei Durchführung der Tarifreform eine grosse Zahl neuer directer Expeditionen geschaffen ist, also viele früher in dem Binnenverkehre abgefertigte Transporte jetzt in den directen Verkehr gehören; ausserdem hat der Binnenverkehr schon das ganze Jahr hindurch das neue Tarifsystem zu tragen und einen besonders starken Ausfall im Stückgut gehabt. In dem directen Verkehr haben vielfach die Antheile der Berlin-Anhaltischen Bahn ermässigt werden müssen, in Folge von Einführung neuer kürzerer und von Tarifherabsetzungen schon in den Verkehren befindlicher Routen.

In dem Durchgangsverkehre sind die früheren Verhältnisse weniger berührt, da in den wichtigsten derselben, den internationalen, das neue Tarifsystem noch nicht eingeführt ist.

Die grosse Mehrzahl der Deutschen Bahnen hat ähnliche, viele, namentlich viele Privatbahnen, haben sogar noch grössere Ausfälle im Güterverkehre zu tragen gehabt.

Die allgemeinen Verkehrsverhältnisse sind nicht besser, sondern schlechter als im Jahre 1877 gewesen. Dazu trat dann noch die unter dem Drucke des Rückganges der Einnahmen einerseits und des starken Anwachsens der zu verzinsenden Eisenbahnschuld andererseits immer stärker verfolgte Tendenz der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung, ihren Linien in möglichst ausgedehntem Masse und mit möglichster Beschleuni-

gung allen denjenigen Verkehr zuzuwenden, welchen sie bedienen können.

Eine Folge davon sind zahlreiche von den Preussischen Staatseisenbahnen ausgegangene oder unter ihrer Mitwirkung und zu ihrem Vortheil erfolgte Verkehrskündigungen gewesen, während wir uns nicht dem entziehen konnten, den Preussischen Staatseisenbahnen in anderen directen Verkehren durch Aufnahme ihrer Routen noch erhebliche Zugeständnisse zu machen.

Von solchen Kündigungen sind namentlich die Zerbster und die Kohlfurt-Falkenberger Linie betroffen. Unsere gegen die Aufhebung des Verkehrs gerichteten Vorstellungen bei dem Preussischen Handelsminister und dem Reichs-Eisenbahnamte sind ohne jeden Erfolg geblieben; wir sind abgewiesen, weil nach der übereinstimmenden Ansicht beider hohen Behörden ein öffentliches Interesse an der Aufrechterhaltung des Verkehres nicht vorliege; ein öffentliches Interesse an der Aufhebung des Verkehres ist freilich auch nicht nachgewiesen.

Im laufenden Jahre ist mit der Berlin-Blankenheimer Bahn wieder eine und für die nächste Zeit wohl die letzte grosse Concurrenzlinie gegen die Berlin-Anhaltische Bahn eröffnet. Durch diese Concurrenz wird vorzugsweise der Verkehr mit der Halle-Casseler und Frankfurt-Bebraer Bahn und deren Hinterlande berührt. —

Insoweit der Verkehr, welcher in Betracht kommt, reiner Preussischer Staatsbahnverkehr ist, ist derselbe bereits mit dem 15. dieses Monats etablirt; über den Eintritt der neuen Linie in die Verbände sind die Verhandlungen im Gange. Der von dieser Concurrenz betroffene Verkehr ist allerdings schon stark getheilt, immerhin stehen wir neuen nicht unerheblichen Verkehrsschmälerungen gegenüber.

Die Ausfälle, welche die Concurrenz bewirkt, würden sich sehr leicht ausgleichen, wenn die allgemeinen Verkehrs- und Eisenbahnverhältnisse endlich eine Besserung erfühen. Ob dies im laufenden Jahre geschehen wird, ist völlig ungewiss. Mag man noch so grosse Hoffnungen auf die von der Reichsregierung beabsichtigte Zollreform setzen: sie kann nicht in kurzer Zeit die Schäden beseitigen, welche auf allen Gebieten und speciell auf demjenigen des Eisenbahnwesens durch übermässige Erweiterungen der Anlagen hervorgerufen sind. Der internationale für die Eisenbahnen sehr wichtige Verkehr wird durch die Zollerhöhung sehr eingeschränkt werden; die Betriebskosten der Eisenbahnen werden aber in Folge der Erhöhung der Preise vieler von ihnen in grossen Mengen gebrauchten Gegenstände, namentlich des Eisens und Holzes wieder steigen müssen.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn speciell wird von dem Rückgange des internationalen Verkehrs und des Seehandels nahe berührt; ob die von der Zollreform erwartete günstige Einwirkung auf die Production in ihrem Gebiete eintritt und ihr zu Gute kommt, muss dahin gestellt bleiben.

Zu alle dem kommt die noch gestiegene Unsicherheit der Eisenbahnverhältnisse. Ein Eisenbahngesetz ist bislang nicht nur nicht erlassen, es ist auch nur sehr geringe Aussicht vorhanden, dass ein solches in diesem oder auch nur dem nächsten Jahre zu Stande kommt. Statt eines allgemeinen Gesetzes wird jetzt der Erlass eines solchen über die Gütertarife beabsichtigt, welches die Normirung der Tarife den Eisenbahnen vollständig nehmen und dem Reiche übertragen soll. Die Tarifreform zeigt allerdings viele Mängel, namentlich fehlt eine ermässigte Stückgutclasse, die grossen Versender und Spediteure sind in unbilliger Weise durch die allgemeinen Wagenladungsclassen begünstigt und die Tarifberechnung nach der Wagentragkraft ist zu schroff durchgeführt. Diese für Publicum und Eisenbahnen gleich nachtheiligen Mängel sind aber lediglich der von uns und den meisten Eisenbahn-Verwaltungen stets bekämpften Begünstigung zuzuschreiben, welche die Aufsichtsbehörden für die Principien des Elsass-Lothringischen Tarifsystems forderten und zur unerlässlichen Voraussetzung der Tarifreform machten. Die zur Fortbildung derselben eingesetzte Tarifcommission und der dieser beigegebene Ausschuss der Verkehrsinteressenten sind bereits mit Vorschlägen zur Abstellung der schwersten Uebelstände beschäftigt, einer besonderen Gesetzgebung bedarf es zu diesem Zwecke nicht, gewiss aber nicht eines Gesetzes, welches den Eisenbahnen die Bestimmung über die Tarife völlig nimmt.

Die Rentabilität der Eisenbahnen wird durch die beabsichtigte gesetzliche Festsetzung gleicher Einheitssätze im Allgemeinen sehr gefährdet; für die Berlin-Anhaltische Bahn, die im Vergleich zu den meisten anderen grossen Bahnen, namentlich zu den Staatsbahnen, ein niedriges Anlagecapital und günstige Betriebsverhältnisse hat, würde eine solche Einheitlichkeit wahrscheinlich weniger Schaden bringen, als für manche andere Bahn.

Wir glauben indessen für jetzt noch bezweifeln zu sollen, dass die gesetzliche Regulirung des Tarifwesens wirklich auf diesem Wege erfolgt, und geben der Hoffnung Ausdruck, dass es gelingen möge, endlich eine gesetzliche Ordnung des gesammten Eisenbahnwesens zu finden, welche allen berechtigten Interessen billig zu genügen vermag".

Oberlausitzer Eisenbahn. (Aus dem Jahresbericht pro 1878.) Die Bahn hat in 1878 vereinnahmt: im Personenverkehr 192 562 *M*, im Güterverkehr 502 451 *M*, an sonstigen Einnahmen 40 491 *M*, Summa 735 504 *M* — Davon sind durch die geschäftsführende Berlin-Anhalter Bahn gezahlt: Abgabe an die Oberlausitzer Bahn 20 000 *M*, für Verzinsung und Amortisation der Prioritäten 24 888 *M*, an den Erneuerungsfonds 38 198 *M*, an Betriebsausgaben incl. Reserve 652 417 *M*, zusammen 735 504 *M*.

Hiervon fallen auf:

allgem. Verwltg.	Bahnverwltg.	Transportverwltg.	Reservefonds.
81 862 *M*	256 844 *M*	300 610 *M*	9 000 *M*

Um den Erneuerungsfonds voll dotiren zu können, hat Berlin-Anhalt noch ca. 122 000 *M* aus eigenen Mitteln zulegen müssen. Ueber die sonstigen Verhältnisse der Oberlausitzer Eisenbahn siehe das vorstehende Referat aus dem Jahresbericht der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, welchem letzteren auch die vorstehenden Angaben entnommen sind.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft.

Zu No. 2 der Tagesordnung der Generalversammlung am 28. Mai 1879.

Dem Geschäftsbericht des Directorii ist eine Denkschrift über die Verhandlungen mit dem Staat über den Ankauf der Bahn beigegeben, welchem wir Folgendes entnehmen:

Im Herbst des vorigen Jahres ist es zur Kenntniss der Gesellschaftsvorstände gelangt, dass die seitdem vor der Landesvertretung kundgegebene Absicht der Königlichen Staatsregierung, den Eisenbahnbesitz des Preussischen Fiscus durch den Erwerb mehrerer einflussreicher Linien abzurunden und zu befestigen, unter anderen auch unser Unternehmen zum Gegenstande habe. Wenngleich die Lage unserer Gesellschaft an sich keine Nöthigung enthielt, unsererseits die Veräusserung der Bahn an den Staat als dringend in's Auge zu fassen, auch die allgemeinen Verkehrsverhältnisse der Eisenbahnen die Einleitung von Verkaufsverhandlungen zur Zeit nichts weniger als angezeigt erscheinen liessen, so mussten es die Gesellschaftsvorstände dennoch für ihre Pflicht erachten, sich etwaigen Anerbietungen gegenüber nicht grundsätzlich ablehnend zu verhalten und damit den Eigenthümern des Unternehmens von vornherein die Möglichkeit zu entziehen, über die Absichten und Offerten des Staats gehört zu werden.

Nachdem sich die Vorstände der Gesellschaft daher in offizieller Weise die Gewissheit verschafft haben, dass eine Intention der erwähnten Art auf Seiten der Königlichen Staatsregierung in der That bestehe, gaben sie ihre Bereitwilligkeit zum Eintritt in weitere Verhandlungen über den Gegenstand zu erkennen.

Die Königliche Staatsregierung einerseits und das Directorium und der Ausschuss der Gesellschaft andererseits bestellten in Folge dieser Vorgänge Commissarien, welchen die Aufgabe gestellt ward, durch vollständige Klarlegung der Situation unseres Unternehmens an der Hand rechnungsmässiger Daten eine Grundlage für die demnächst gegenseitig zu machenden Anerbietungen und Forderungen zu gewinnen.

Eine Conferenz dieser Commissarien hat hierauf am 13. November v. J. zum Zweck der Werthschätzung des Gegenstandes eines etwa zu vereinbarenden Vertrages alle diejenigen Momente im einzelnen zusammengestellt und erörtert, welche für die Beurtheilung der gegenwärtigen finanziellen Lage des Unternehmens und seiner künftigen Ertragsfähigkeit von Bedeutung schienen. Diese Gesichtspunkte finden sich, soweit sie sich nicht aus den veröffentlichten Geschäftsberichten und Bilanzen der Gesellschaft von selbst ergeben, in dem unten abgedruckten Bericht des Directoriums vom 24. April d. J. recapitulirt.

Die Conferenz endete mit dem Ansuchen der Gesellschaftsvertreter, dass die Herren Ministerialcommissarien in einem nächsten Verhandlungstermine über die Höhe des Kaufpreises, den der Staat zu bewilligen gesonnen sei, mit Instruction versehen sein möchten. Sie stellten gleichzeitig in Aussicht, sich ihrerseits auf eine Erklärung über die erbetene Proposition der Staatsregierung vorzubereiten, und lieferten den Herren Vertretern der letzteren das von diesen gewünschte rechnungsmässige und statistische Material.

In einer zweiten Conferenz, am 9. Januar d. J., bezeichneten die Herren Regierungscommissarien, im Auftrage der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen, die Bewilligung einer Rente von 3¾ pCt. in abgestempelten Actien als die Grundlage, auf welcher die Staatsregierung wegen Uebernahme unseres Unternehmens in Verhandlungen einzutreten bereit sein würde. Die Gesellschaftsvertreter entgegneten, dass auf dieser Grundlage eine Aussicht auf Abschluss eines Ueberlassungsvertrages nicht vorhanden sei, dass dagegen von ihnen — selbstredend vorbehaltlich der Zustimmung der competenten Gesellschaftsorgane — eine Rente von 4½ pCt. in abgestempelten Actien für eine annehmbare erachtet werde.

In einer dritten Zusammenkunft, am 15. März 1879, zu welcher die Herren Regierungscommissarien aufforderten, um die Verhandlungen auf neuer Basis wieder aufzunehmen, wurde von

denselben mitgetheilt, dass sie auf Grund einer erneuten Prüfung der für die Werthschätzung des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens in Betracht kommenden Umstände von ihren Herren Ressortchefs ermächtigt seien,

die Bereitwilligkeit der Staatsregierung zu erklären, in weitere Verhandlungen auf der Grundlage einzutreten, dass den Actionären eine Rente von vier Procent in abgestempelten Actien gezahlt wird.

Die Delegirten der Gesellschaft lehnten es ab, über diese Offerte eine endgültige Erklärung abzugeben, ehe sie eine Aeusserung des Gesellschaftsausschusses eingeholt hätten.

Der Beschluss einer überwiegenden Mehrheit des Ausschusses und die Begründung desselben sind aus einem vom Directorium an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Schreiben vom 24. April 1879 ersichtlich, dem wir Folgendes entnehmen:

„Euere Excellenz haben uns in Gemeinschaft mit dem Herrn Finanzminister die Bereitwilligkeit der Königlichen Staatsregierung kundgeben lassen, in weitere Verhandlungen, betreffend den in Aussicht genommenen Uebergang des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens an den Staat auf der Grundlage einzutreten, dass den Actionären unserer Gesellschaft in der Gestalt einer Abstempelung ihrer Actien eine vierprocentige Rente gewährt werde.

Die Frage, ob diese Basis weiterer Verhandlung für die Gesellschaft eine annehmbare sei, ist der Gegenstand eingehender Erwägungen des Directoriums und des Ausschusses gewesen.

Die Gesellschaftsvorstände sind dabei zu der Auffassung gelangt: dass sie die Offerte einer vierprocentigen Rente vor der Generalversammlung zu befürworten nicht in der Lage seien, die Ueberlassung des Unternehmens an den Staat — unter den übrigens zu vereinbarenden Bedingungen — den Actionären vielmehr nur auf der Grundlage einer Rente von vier und einem halben Procent empfehlen könnten.

Wenn es auf den ersten Blick auffallend erscheinen mag, dass die Organe der Gesellschaft ein Anerbieten für unzureichend erachten, welches ihren Actionären in der Form einer festen staatlichen Rente eine die Dividende der letzten Jahre um ein Weniges übersteigende Verzinsung ihrer Capitaleinlage sichert, so wird diese Entschliessung in den folgenden Betrachtungen dennoch ihre Rechtfertigung finden.

Es liegen vor Allem keinerlei Umstände vor, welche für die Actionäre eine Veräusserung ihres Eigenthums jetzt oder in absehbarer Zukunft nothwendig machten. Die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft sind ausweislich ihrer Bücher und Bilanzen völlig geordnet und übersichtlich. Es lastet, abgesehen von der Ausführung der Verbindung der Stammbahn mit dem Endpunkt der Stadtbahn, keine Bauverpflichtung auf dem Unternehmen. Für jenen einzigen erheblicheren Bau ist der Gesellschaft ein Privilegium zur Emission einer Prioritätsanleihe bereits ertheilt und es unterliegt nach den zeitigen Conjuncturen keinem Zweifel, dass die Begebung des erforderlichen Anleihebetrages sich in jedem Augenblick ohne Schwierigkeit und ohne Opfer vollziehen lässt, so wie dass der Bauausführung selbst die niedrigen Preise des Materials und das starke Angebot von Arbeitskräften zu Gute kommen werden. Kleinere Projecte zur Ausführung von Anschlüssen industrieller Etablissements an die Bahnhöfe — beispielsweise bei Buckau — werden, soweit sie nicht auf Kosten der Betheiligten herzustellen sind, nur solche Aufwendungen erfordern, welche sich ohne wesentlichen Einfluss auf den Reinertrag aus den besonders gelegten Reserven oder den laufenden Betriebseinnahmen bestreiten lassen. Selbst wenn mithin in Betreff der Bahn von Wannsee nach Charlottenburg eine Verständigung über die Mitbenutzung der gleichlaufenden fiscalischen Strecke nicht erreicht werden sollte, ist nicht zu befürchten, dass der Gesellschaft durch irgend ein künftiges Geldbedürfniss Verlegenheiten bereitet werden möchten, denen sie sich durch den Verkauf zu entziehen Veranlassung hätte.

Es sind deshalb ausschliesslich die Aussichten auf die künftige Rentabilität der Bahn, welche unsere Actionäre bei ihrer Entschliessung leiten können, soweit sie überhaupt gesonnen sind, sich durch dauernden Actienbesitz an die Zukunft des Unternehmens zu binden. Wir haben Grund zu der Annahme, dass sich der grösste Theil der Actien in den Händen solcher Eigenthümer befindet, und wir halten es für die Aufgabe der Gesellschaftsvorstände, die Interessen dieser ständigen Actionäre ohne Rücksicht auf den vorübergehenden Vortheil, der sich aus dem augenblicklichen Umsatz unserer Actien gewinnen liesse, in erster Reihe zur Richtschnur für ihre Entschliessung zu machen.

Von diesem Standpunkte aus erscheint eine Veräusserung des Unternehmens in einem Augenblick, in welchem eine lang andauernde wirthschaftliche Calamität in Verbindung mit der Ungewissheit über die nächste Gestaltung der Deutschen Zoll- und Steuerverhältnisse den Verkehr der Eisenbahnen an jeder Entwickelung hemmt und auf einem niedrigen Niveau erhält, an sich bedenklich. Nur dann könnten die Gesellschaftsvorstände sich verbunden erachten, den Actionären trotz dieser Ungunst des Augenblicks den Verkauf zu empfehlen, wenn sie Grund zu der Befürchtung eines weiteren anhaltenden Herabgehens des Reinertrages zu haben vermeinten oder wenn nach ihrer Ueberzeugung das von der Königlichen Staatsregierung Gebotene doch jedenfalls diejenige Rente überstiege, welche beim Fortbestande des eigenen Betriebes erwartet werden darf.

So wenig die Gesellschaftsvorstände selbstredend in der Lage sind, einen bestimmten Minimal-Procentsatz der Rente für die nächsten Jahre mit irgend welcher Gewissheit zu verheissen, zumal bei der augenblicklichen Unsicherheit der wirthschaftlichen Verhältnisse, so wenig glauben sie dennoch eine weitere andauernde Verschlechterung des Reinertrages fürchten zu dürfen. Dass in den letzten Monaten, wesentlich aus zufälligen Gründen, die Vergleichung der Bruttoeinnahmen mit dem Vorjahr ein ungünstiges Bild giebt, dass möglicher Weise ein oder das andere der kommenden Jahre ausnahmsweise eine die heutige nicht erreichende Reineinnahme bringen mag, kann für die Beurtheilung der gesammten Zukunft des Unternehmens nicht massgebend sein; so wenig als umgekehrt ein momentanes Steigen der Monatseinnahmen an sich eine höhere Rentenforderung begründen könnte, wenn dafür keine anderen durchschlagenden Motive vorlägen. Ein solches Motiv erblicken wir hauptsächlich in den Erfahrungen, welche die Geschichte des Eisenbahnwesens seit etwa dreissig Jahren an die Hand giebt. Es darf danach für ein wirthschaftliches Gesetz gelten, dass sich der Umfang des Eisenbahnverkehrs im Allgemeinen in einer aufsteigenden Linie bewegt und dass Krisen von der Art der gegenwärtigen diese Bewegung nicht aufheben oder rückläufig machen, sondern nur vorübergehend unterbrechen. Die Voraussetzung einer Wiederbelebung des Verkehrs erscheint um so gerechtfertigter bei einer Bahn, welche Gegenden von der Entwickelungsfähigkeit der Mark und der Provinz Sachsen durchzieht, welche ihre Basis in der unaufhaltsam wachsenden Hauptstadt hat und Orte von der Bedeutung Magdeburgs nach drei Richtungen hin mit anderen Handelsplätzen verbindet. Dazu tritt ein Personenverkehr, welcher in den Beziehungen Berlins zu seinen Vororten und zu Potsdam eine so gesicherte Grundlage findet, dass selbst in den letzten, so ausserordentlich ungünstigen Jahren eine fast stetige Zunahme der Einnahme beobachtet werden konnte und das Jahr 1878, ungeachtet der ungewöhnlich schlechten Witterungsverhältnisse des Sommers und der theilweisen Beschränkung des Besuchs der Königlichen Gärten um Potsdam, das bisher unerreichte Aufkommen von 4 627 372 ℳ erbrachte. Hierin documentirt sich die erfreuliche Thatsache, dass der Local-Personenverkehr der Bahn seine eigentliche Basis nicht sowohl in den Vergnügungsfahrten des Publicums als vielmehr in dauernden und von Zufällen unabhängigen Geschäftsbeziehungen findet, während andererseits die Betriebsverhältnisse des Unternehmens es ermöglichen, einen um das Vielfache gesteigerten Personenverkehr ohne eigentliche Vermehrung der Transportkosten zu bedienen.

Es ist keine willkürliche Annahme, wenn wir voraussetzen, dass die Rückkehr des Vertrauens zu einer stabileren Gestaltung der Handels- und industriellen Verhältnisse eine namhafte Steigerung auch der Güterbewegung zur unmittelbaren Folge haben wird, wie denn schon jetzt auf der Strecke westlich von Magdeburg, welche noch keineswegs auf der Höhe ihrer Entwickelung angelangt ist, neu entstehende industrielle Unternehmungen von Bedeutung einen Verkehrszuwachs verheissen. Die daraus zu gewinnende Einnahme wird sich zu einem wesentlichen Theil als Nettoertrag darstellen, weil nach den Euerer Excellenz bekannten Einrichtungen unserer Bahn ein den zeitigen Verkehr erheblich übersteigendes Güterquantum ohne eine entsprechende Vermehrung gewisser Kategorieen von Betriebsausgaben bewältigt werden kann. Euere Excellenz wollen auch in geneigte Erwägung nehmen, dass unsere Gesellschaft trotz der Ungunst der Zeit und trotz einer Mindereinnahme (gegen 1877) von 333 895 ℳ im Güterverkehr und einer Gesammt-Mindereinnahme von 178 003 ℳ eine höhere als die gezahlte Dividende hätte vertheilen können, wenn sie nicht durch den zeitigen Fortbestand eines unter anderen Verhältnissen festgesetzten Regulativs gezwungen wäre, ihrem Erneuerungsfonds Summen zuzuführen, welche dessen Bedürfniss weit übersteigen. Dieser Fonds schliesst für das Jahr 1878 mit 3 977 908 ℳ ab. Zieht man hiervon seine ursprüngliche Capitaldotation mit 1 050 000 ℳ ab, so ergiebt sich, dass in den sechs Jahren 1873/78 2 927 908 ℳ dem Fonds zugewachsen, d. h. im Jahresdurchschnitt 487 984 ℳ mehr zurückgelegt als verausgabt sind. Damit ist ein Bestand gewonnen, dessen Zinsen bereits in das Gewicht fallen und es erscheint deshalb, auch wenn man die künftige, zur Zeit nicht absehbare Nothwendigkeit einer umfassenderen Erneuerung des Betriebsmaterials in's Auge fasst, nicht zweifelhaft, dass die im nächsten Jahre bevorstehende Revision des Regulativs die Ermässigung der Rücklagen um 250 000 bis 300 000 ℳ ergeben wird. In einer solchen Ermässigung läge allein eine Erhöhung der Dividende um $^5/_{12}$ bis ½ pCt. Dazu tritt die Aussicht einer ferneren, wenngleich den bisherigen Erfolgen nicht mehr gleichkommenden Ermässigung der Betriebskosten. Noch im Jahre 1878 hat gegenüber einer Gesammt-Mindereinnahme von 178 003 ℳ und trotz einer erhöhten Leistung

des Unternehmens im Personenverkehr eine Reduction der Ausgaben um 215 492 ℳ und folgeweise ein um 37 489 ℳ höherer Ueberschuss erzielt werden können. Ungeachtet der Steigerung der Zins- und Amortisationslast um 55 388 ℳ hat sich der Reinertrag unseres eigenen Betriebes deshalb nur um den geringfügigen Betrag von 16 318 ℳ verschlechtert. Trotz der verminderten Rente des Braunschweigischen, unter den nämlichen vorübergehenden Erscheinungen leidenden Unternehmens hat die Dividende des Vorjahres wieder gewährt werden können.

Diese Erfahrung, verbunden mit der Erwägung, dass bei der Grösse unseres Stammactien-Capitals erst sehr namhafte, kaum zu befürchtende Einnahmeausfälle die Dividende erheblich herabsetzen, führt auch zu der Auffassung, dass an die unserem Unternehmen drohenden Concurrenzen keine übermässigen Befürchtungen geknüpft werden dürfen. Insbesondere ist Euerer Excellenz bekannt, dass diejenigen Verkehre, für welche die Eröffnung der Berlin-Wetzlarer Bahn und die engere Zusammenfassung der Staatseisenbahnen in Betracht kommt, schon gegenwärtig in Folge der mannigfachsten Concurrenzbestrebungen der Theilung auf verschiedene Routen unterliegen. Unser Antheil an diesen Verkehren repräsentirt keine Erträge, deren partieller Verlust — so unangenehm wir ihn vorerst empfinden werden — die finanzielle Lage des Unternehmens durchschlagend beeinflussen oder gar gefährden könnte. Ein Gleiches gilt von denjenigen Verkehren, von welchen wir theilweise ausgeschlossen werden möchten, falls etwa das Magdeburg-Halberstädter Unternehmen ohne das unsrige vom Staat erworben werden sollte. Jedenfalls scheint uns die Hoffnung nicht gewagt, dass die hieraus etwa zu befürchtenden Einnahmeausfälle, soweit sie sich nach einer darüber aufgestellten Wahrscheinlichkeitsrechnung voraussehen lassen, durch eine allgemeine Wiederbelebung des Verkehrs, welche früher oder später eintreten muss, aufgewogen werden möchten.

Nach unserer Meinung werden die Actionäre ferner zu erwägen haben, dass der Ertragswerth ihres Unternehmens nicht ausschliesslich nach der Höhe der aufgebrachten Dividende, sondern auch nach den Beträgen zu beurtheilen ist, welche für jetzt im Wege der vorgeschriebenen Amortisation zu einer Verbesserung der Vermögenslage der Gesellschaft durch Verminderung ihrer Capitalschuld verwendet werden und, ohne den Actionären zur Zeit zu Gute zu kommen, doch für die Zukunft die ziffermässige Gewissheit einer Steigerung der Rente geben, welche von dem über das Tagesbedürfniss hinaus denkenden Actionär nicht unterschätzt werden wird.

Im Jahre 1879 werden zu Amortisationen 586 500 ℳ, also nahezu 1 Procent des Stammactien-Capitals, verwendet. Der Bericht führt dann aus, dass in den Jahren 1901—1934 grosse Ersparnisse an Zinsen und Amortisationsquoten eintreten. Durch den Ablauf der Tilgungsperioden werden zu anderweiter Verwendung zusammen 3 579 572 ℳ frei.

Dazu tritt im Jahre 1933 der Wegfall der Braunschweigischen Annuität mit 2 625 000 ℳ, wovon unserem Antheil $1/2$ mit 1 312 500 ℳ zu Gute kommen, so dass die anderweit verfügbaren Beträge sich allmälig auf 4 892 072 ℳ, d. h. auf mehr als 8 pCt. des Stammcapitals belaufen würden.

Es wird nicht verkannt werden dürfen, dass diese allerdings zum Theil sehr fernliegenden Aussichten auf die Gegenwart reducirt immerhin eine erhebliche Erhöhung der augenblicklichen Rente als Grundlage der Werthschätzung des Papiers rechtfertigen.

Diese Rücksicht auf die Zukunft, welche vor Allem in den Augen der Vertretung des Staats als eines dem Wechsel nicht unterworfenen Eigenthümers von Gewicht sein muss, wird unseres Erachtens nicht ausreichend gewürdigt, wenn man — was die Herren Regierungscommissarien selbst als nothwendig anerkannt haben — den Actionären nur diejenigen Beträge zu Gute rechnet, welche sie auf die Amortisation der Gesellschaftsanleihen bisher thatsächlich verwendet haben. Die Zinsen der bis jetzt getilgten Prioritäten, welche die Gesellschaft gemäss ihren Privilegien andauernd zur weiteren Amortisation verwendet, belaufen sich gegenwärtig auf 232 811 ℳ jährlich, d. h. auf nahezu $5/12$ pCt. des Stammactien-Capitals. Hierbei sind die Summen noch nicht in Betracht gezogen, welche bei einiger Andauer der heutigen Verhältnisse des Geldmarktes von dem Staate als künftigen Eigenthümer des Unternehmens durch eine Convertirung unserer $4^1/_2$ pCt. Obligationen in 4 pCt. Schuldverschreibungen jährlich würden erspart werden können.

Schon bei früherer Gelegenheit haben wir darauf hingewiesen, in welchem Umfange unsere Gesellschaft Betriebseinnahmen, theils direct durch Einstellung in den Jahresetat, theils gelegentlich der Vertheilung des Betriebsüberschusses zur Erweiterung und Verbesserung ihrer Anlagen verwendet hat. In Folge davon und der aus der Vermehrung des Stammcapitals und der Aufnahme der neueren Anleihen bestrittenen Bauten befindet sich die Bahn sammt ihren Nebenanlagen und Betriebsmitteln, wie wir behaupten dürfen, in einem Zustande, der sie befähigt, einen weit grösseren als den gegenwärtigen Verkehr mit Sicherheit und Pünktlichkeit zu bewältigen. Sie besitzt in ihren ausgedehnten Bahnhofsterrains in Berlin, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg, Buckau und Eilsleben werthvolle Reserven für dereinstige Ausdehnungen an den wichtigsten Verkehrsplätzen.

Alles das bestätigt die Gesellschaftsvorstände in der Ueberzeugung, dass die Actionäre keinen genügenden Anlass haben, gegen das Aequivalent einer allerdings gesicherten und regelmässigen Verzinsung mit 4 pCt. alle Chancen aufzugeben, welche — freilich neben der keineswegs ausgeschlossenen Möglichkeit zeitweiligen Herabgehens des Reinertrages selbst unter seine gegenwärtige Höhe — für eine künftige Verbesserung der finanziellen Ergebnisse vorzuliegen scheinen.

Auch meinen die Gesellschaftsvorstände, dass dem Staate eine Erhöhung seines Angebots ohne Unbilligkeit angesonnen werden kann. Es ist nicht unsere Aufgabe, Euerer Excellenz die Umstände vorzuführen, welche der Königlichen Staatsregierung ohne Zweifel den Erwerb unseres Unternehmens vorzugsweise wünschenswerth erscheinen lassen möchten. Aber wir glauben darauf hinweisen zu dürfen, dass schon aus den obigen Ausführungen folgt, wie der Staat aus unserem Unternehmen nach Beseitigung der diesem drohenden Concurrenzen, nach Aufhebung wenigstens eines Theils der uns belastenden Amortisations- und Zinsverpflichtungen, nach Einstellung mannigfacher durch die Schärfe der Concurrenz hervorgerufener, im allgemeinen Interesse vielleicht entbehrlicher Einrichtungen des Betriebes einen wesentlich höheren Reingewinn zu erzielen vermögen wird. Eine Bahn, welche dem Staat neben ihren sonstigen Vortheilen einen den neuesten und höchsten Anforderungen entsprechenden Berliner Bahnhof inmitten des besten Stadttheils als Ausgangspunkt seiner verschiedensten Linien zuführen würde und sich selbst in den letztverflossenen Jahren des Niedergangs mit $3^1/_2$ pCt. verzinst hat, wird ohne Ueberschätzung eine Rente von $4^1/_2$ pCt. zur Bedingung ihrer Ueberlassung an den Staat machen dürfen, nachdem die Königliche Regierung der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, welche für 1878 nur $3^1/_5$ pCt. abwarf, eine Rente von $4^3/_4$ pCt. offerirt hat.

Euerer Excellenz stellen wir hiernach im Auftrage unseres Gesellschaftsausschusses, dessen Ansichten wir beitreten, ehrerbietigst anheim, im Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister die angebotene Rente auf vier und ein halbes Procent erhöhen zu wollen.

Das Directorium
der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft".

Auf dieses Schreiben ist der nachstehende Bescheid ergangen:

„Berlin, den 5. Mai 1879. Auf die an den mitunterzeichneten Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe vom 24. v. M. erwidern wir dem Directorium, dass wir auch nach wiederholter Prüfung aller derjenigen Momente, welche bei der Schätzung des Werthes des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens in Betracht kommen, uns ausser Stande sehen, die für die Ueberlassung des Unternehmens an den Staat offerirte Rente auf vier und ein halbes Procent zu erhöhen. Der Minster der öffentlichen Arbeiten. gez. Maybach. Der Finanzminister. gez. Hobrecht."

Die von den Gesellschaftsvorständen gestellte Forderung ist danach abgelehnt worden.

Für die bevorstehende Generalversammlung sind demnächst von zwei verschiedenen als solche legitimirten stimmfähigen Actionären die folgenden Anträge angemeldet worden:

I. Der Unterzeichnete beantragt, auf die Tagesordnung der nächsten Generalversammlung zu setzen, indem er 10 Actien der Gesellschaft deponirt: „Die Direction und der Ausschuss der Gesellschaft werden beauftragt, mit der Königlich Preussischen Staatsregierung wegen Ueberlassung des Betriebes der Bahn resp. wegen eines Verkaufes derselben an den Königlich Preussischen Staat auf der Basis einer 4 pCt. Rente in Verhandlung zu treten und das Resultat dieser Verhandlung einer baldmöglichst einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung zu unterbreiten. gez. Emil Freystadt".

II. Zum Vortrage und zur Beschlussnahme in der nächsten ordentlichen Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft bitte ich ganz ergebenst, folgenden von mir hiermit gestellten Antrag setzen zu wollen: „Die Generalversammlung erklärt sich bereit:

die Verwaltung und den Betrieb, eventuell das Eigenthum der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn an die Königlich Preussische Staatsregierung auf Grundlage einer festen jährlichen Rente von vier Procent für die Actien und einer Convertirungsprämie zu überlassen;

sie beauftragt das Directorium und den Ausschuss der Gesellschaft in dieser Richtung die bereits eingeleiteten Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung fortzusetzen und den demnächst vereinbarten Vertrag der Generalversammlung zur Genehmigung schleunigst vorzulegen. gez. W. Weber".

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 19. Mai. (Die Eisenzölle im Reichstage. Die surtaxe d'entrepôt und die Westdeutschen Transportanstalten. Eydtkuhnen-Metz. Hinterpommersches Bahnnetz. Eisenbahn-Verstaatlichungsprojecte: Berlin-Potsdam-Magdeburg, Köln-Minden, Magdeburg-Halberstadt. Frankfurter Centralbahnhof. Gotthardbahn. Zugverspätungen und Unfälle im März.)

Die legislatorische Behandlung der Zoll- und Steuervorlagen im Reichstage hat das öffentliche Interesse in Deutschland auch in dieser Woche ausschliesslich beschäftigt. Die Zusammensetzung der Commissionen, welchen ein Theil des Zolltarifs zur Vorberathung überwiesen worden, ist im schutzzöllnerischen Sinne erfolgt und das bisherige Resultat der am Donnerstag begonnenen zweiten Lesung der Vorlage lässt sicher erkennen, dass die Gegner des freihändlerischen Princips den Sieg davon tragen werden. Bei der Abstimmung über die Positionen der Eisenzölle zeigte sich eine schutzzöllnerische Majorität von 218 gegen 88 Stimmen und es ist keine Aussicht vorhanden, dass diese Mehrheit im Verlaufe der weiteren Verhandlungen erheblich erschüttert werden könnte. Es gewinnt den Anschein, dass die Majoritätsparteien nicht einmal gesonnen sind, den übrigen wichtigen Positionen des Tarifs viel Zeit zu gönnen, sondern Alles daran setzen werden, die Reform sobald als möglich fertig zu bringen. Die Regierung soll nämlich beabsichtigen, den Tarif schon zum 1. Juli in Kraft treten zu lassen, und wie die Dinge stehen, werden die Schutzzöllner ihr eifrig in die Hände arbeiten. Einzelne Artikel, welche in die noch bis Ende dieses Jahres bestehenden Handelsverträge aufgenommen worden sind, müssten dann allerdings noch ausgesondert bleiben. Das „Sperrgesetz", oder wie es offiziell heisst: „Gesetz über die provisorische Einführung von Aenderungen des Zolltarifes", ist vom Bundesrath unverändert angenommen worden. Die Motive zu dem Gesetze suchen die Massregel als durch die Nothwendigkeit geboten zu rechtfertigen. Die Bedenken wirthschaftlicher und rechtlicher Natur gegen das Gesetz sind indessen so schwerwiegend, dass auch die schutzzöllnerische Mehrheit des Reichstages dasselbe nicht ohne wesentliche Aenderungen wird acceptiren können. Da vermuthlich, falls das Gesetz durchgeht, Eisen zu den ersten für die Sperre in Aussicht genommenen Projecten gehören würde, so hat auch die Eisenbahnindustrie als Consument ein besonderes Interesse an dem Gesetze. Dass die neue Zollpolitik die Eisenbahnen, ganz abgesehen von den Verkehrsverhältnissen, in ihrer Eigenschaft als Eisenconsumenten empfindlich berühren wird, ist nach den Zollbewilligungen der letzten Woche, in welcher, wie schon erwähnt, auch die Position „Eisen" im Sinne der Regierungsvorlage erledigt wurde, zweifellos. Bei der Debatte über den Roheisenzoll wurde auch direct der Eisenbahnindustrie nach dieser Richtung hin seitens des Bundesraths-Commissars Erwähnung gethan. Derselbe kam nämlich auf die in der Vereinszeitung s. Z. wiedergegebenen Aussagen der Eisenbahn-Sachverständigen in der Eisen-Enquête-commission zu sprechen und hob aus den Auslassungen des Herrn Directors Büchtemann von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn diejenigen Punkte hervor, durch welche der Herr Sachverständige den bedeutenden Einfluss der Eisenpreise auf die Gestaltung der Ertragsverhältnisse der Eisenbahnen darzulegen versucht hatte. Seltsamerweise verwerthete der Herr Commissar, Geh. Rath Burchard, die betreffenden Argumente in ganz entgegengesetztem Sinne, indem er aus den Ersparnissen, welche niedrige Eisen- und Kohlenpreise den Eisenbahnen ermöglichen würden, die Nothwendigkeit entnahm, der Eisenindustrie einen Schutz zu Theil werden zu lassen, ein Standpunkt, der den Tendenzen widerspricht, welche dafür massgebend sind, dass man bei solchen Zollenquêten die Consumenten zu Worte kommen lässt. Während übrigens der Herr Commissar diese Ausführungen machte, liessen sich im Reichstage Rufe vernehmen: „die armen Eisenbahnen" und fand auch später der Abg. Eugen Richter Gelegenheit, dem Herrn Bundesraths-Commissar speciell auf diesen Theil seiner Ausführungen zu repliciren.

Am 15. d. M. versammelten sich in Frankfurt a/M. Delegirte der Handelskammern von Frankfurt, Bingen, Bockenheim, Coblenz, Düsseldorf, Duisburg, Hanau, Heilbronn, Köln, Ludwigshafen, Mainz, Mannheim, Wiesbaden, Worms, Würzburg und die Directoren verschiedener Rheinischer Schifffahrtsgesellschaften, um die Schritte zu berathen, welche gegen die projectirte Einführung einer surtaxe d'entrepôt zu unternehmen seien. Die Handelskammern zu Karlsruhe, Heidelberg und Neuss hatten ihre Zustimmung im Voraus erklärt. Einer zur Annahme gelangten Petition an den Reichstag entnehmen wir folgende Erwägungen: „Die Einführung einer surtaxe wird vornehmlich den Handel, die Industrie und die Consumtion von Rheinland und Westfalen, West- und Süddeutschland, sowie Elsass-Lothringen treffen, diese Landestheile von ihren natürlichen Bezugsgebieten abschneiden und ihnen somit alle Vortheile ihrer geographischen Lage im Verkehr mit dem Ausland rauben. Durch eine derartige Massregel wird den genannten Staatsgebieten, welche heute die stärksten Steuerlasten im Reiche tragen, ein Ausnahmezoll zu Gunsten weniger Interessenten in den Nordseehäfen auferlegt werden. Die Industrie, welche darauf angewiesen ist, ihre Rohproducte vom wohlfeilsten Markt und auf dem billigsten Transportwege zu beziehen, wird durch Ablenkung der Rohproducte, die zum grossen Theile eine Vertheuerung nicht ertragen, auf eine unwirthschaftliche Bezugsroute in der Productionskraft und Exportfähigkeit gelähmt. Bei Repressalien der Nachbarstaaten wird der Export der einheimischen Rohproducte und Fabrikate gleichfalls getroffen. Die Rheinschifffahrts- und Eisenbahn-Transportunternehmungen werden durch Aussperrung der seither von ihnen beförderten Güter in Frage gestellt und die wirthschaftliche Existenz einer zahlreichen von diesen Unternehmungen abhängigen Bevölkerung vernichtet. Aus allen diesen Erwägungen bitten den Reichstag die Unterzeichneten: „Die Einführung eines jeden Zuschlagszolls auf die indirecte Einfuhr entschieden abzulehnen".

Durch die Eröffnung der zur Berlin-Metzer Bahn gehörigen Theilstrecke Berlin-Blankenheim ist zwischen Berlin und dem Südwesten Deutschlands eine neue Verbindung geschaffen. Die Strecke Berlin-Cassel wird durch die neue Linie um 13 km abgekürzt und den Reisenden die Möglichkeit gewährt, mit dem um 11 Uhr Vormittags von Berlin abfahrenden und alle drei Classen führenden Courierzug in 7 Stunden in Cassel und Abends 10 Uhr 40 Minuten in Frankfurt a/M. einzutreffen. Vom Dresdener Bahnhof abfahrend, passirt man zunächst den Grunewald am Wannsee, erreicht nach zweistündiger Fahrt bei Barby die Elbe, fährt an der Stadt Calbe a/S. vorüber, über Güsten an den Harz und bleibt von Sandersleben und Blankenheim, wo das Gebiet der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn endet, bis nach Nordhausen stets an dessen Fuss. Von Nordhausen ab wird die Halle-Nordhausen-Casseler Bahn benutzt, welche sich zwischen ansehnlichen Höhen in das Eichsfeld hinabwindet und erreicht von Leinefelde aus das Leinethal. Bei Eichenberg zweigen sich die Linien nach Cassel und Göttingen (Friedland-Bebra) ab. Von hier aus senkt sich die Bahn in das Werrathal; Eschwege bleibt ½ Stunde seitwärts liegen und hinter Niederhone zweigt sich die am 15. Mai (jedoch nicht für den durchgehenden Verkehr) eröffnete Strecke Niederhone-Malsfeld der Berlin-Coblenzer Bahn ab.*) Dann steigt die Bahn von Neuem und führt wieder abfallend in das Fuldathal bis Bebra, wo die eigentliche Frankfurt-Bebraer Linie erreicht wird. — In umgekehrter Richtung verlässt der Courierzug Frankfurt a/M. um 12 Uhr 15 Minuten Mittags und der Anschlusszug Cassel um 4 Uhr 18 Minuten und gelangt nach Berlin um 11 Uhr 34 Minuten Abends, nach Halle um 8 Uhr 48 Minuten Abends, so dass hier der Anschluss nach Leipzig, Dresden und darüber hinaus erreicht wird. Die politischen Blätter widmen der „Staatsbahnverbindung von Eydtkuhnen nach Metz" eingehende Betrachtungen, bei welchen das strategische Interesse an der neuen Bahn übermässig in den Vordergrund gedrängt wird. So sehr es bekannt ist, dass Graf Moltke und der Deutsche Generalstab das Zustandekommen der Moselbahn für strategisch nothwendig erachteten, so liegt auch nicht das mindeste Anzeichen dafür vor, dass von militärischer Seite ein besonderes Gewicht darauf gelegt worden ist, dass die Berlin-Coblenzer Eisenbahnverbindung sich in Staats- und nicht in Privatbetrieb befinde. Eher liesse sich aus dem Buche des Deutschen Generalstabes über den Deutsch-Französischen Krieg das Gegentheil entnehmen, insofern dort die Leistungen der Deutschen Privatbahnen für militärische Zwecke namhafte Anerkennung finden. Aus der Vorgeschichte der neuen Staatsbahn ist von Interesse hervorzuheben, dass die erste parlamentarische Erwähnung derselben am 8. März 1872 erfolgte durch die Interpellation des Abg. Elsner von Gronow, „ob es in der Absicht der Regierung liege, den Bau einer directen Bahn von Berlin nach Frankfurt a/M. in die Hände einer Privatgesellschaft übergehen zu lassen?" Am 23. März beantwortete der Handelsminister die Interpellation dahin, dass die Sache „noch nicht soweit gediehen" sei, um ein endgültiges Urtheil abgeben zu können; es sei nur einer Privatgesellschaft die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten gegeben worden". Etwa ein Jahr nach den obigen Vorgängen — im April 1873 — brachte die Regierung die Vorlage wegen einer Anleihe von 120 Millionen Mark zum Bau der Linie Berlin-Wetzlar ein. Am 15. Mai fand die zweite Lesung, am 17. Mai die dritte Lesung statt, und am 19. Mai wurde die Vorlage vom Herrenhause angenommen.

Durch die am 15. d. M. erfolgte Eröffnung der Eisenbahnstrecke Neustettin-Posen ist das seit einer Reihe von Jahren im Bau befindliche Hinterpommersche Bahnnetz vollendet. Ob in der nächsten Zeit diesem Netz eine weitere Ausdehnung bevorsteht, ist (abgesehen von dem Bahnproject Stargard-Cüstrin,

*) Diese Strecke kann noch nicht für den durchgehenden Verkehr benutzt werden, da die anschliessenden Strecken Eschwege-Dingelstedt und Malsfeld-Treysa noch nicht fertiggestellt sind. Erst wenn deren Eröffnung erfolgt, ist die Linie Berlin-Metz vollendet.
Die Redaction.

welches Schritte zu seiner Verwirklichung gethan hat) um so mehr fraglich, als der Verkehr der seither eröffneten Linien viel zu wünschen übrig lässt. „Freilich — schreibt die „Ostsee-Zeitung" — lässt sich erwarten, dass in Zukunft auch hier die Frequenz steigt, wie dies auf fast allen neuen Linien geschieht, aber wenn heute in Folge des Darniederliegens des Handels allenthalben die Frequenz neuer Bahnen nicht in früher gewohnter Progression zunimmt, so wird sie auf einem grossen Theil der neuen Hinterpommerschen Linien um so langsamer wachsen, weil, wie man von dorther berichtet, ihre Richtung nicht den altgewohnten Verkehrswegen entspricht. Der Verkehr geht dort nämlich vorzugsweise nach dem Westen (Stettin, Berlin etc.) und nicht in den neuen Richtungen. So soll z. B. für Rügenwalde ein Anschluss an die Hinterpommersche Bahn in der Nähe von Cöslin erheblich wünschenswerther sein, als der jetzt gewählte nach Schlawe und soll Aehnliches der Fall sein mit der Richtung der Route Neu-Stettin-Posen. Aus dem Hinterland von Schneidemühl und Posen dürfte sich schwerlich jemals ein überseeischer Verkehr über die Hinterpommerschen Häfen Colberg, Rügenwalde und Stolpmünde entwickeln, da für ihn, trotz des neuen Bahnsystems, Stettin erheblich bequemer liegt".

Die steigende Börsenbewegung der letzten Zeit, welche einerseits die Begebbarkeit der Staatsanleihen erhöht, andererseits die Aussichten der Eisenbahnactien verbessert hat, ist insofern auf die Eisenbahn-Verstaatlichungsprojecte der Preussischen Regierung nicht ganz einflussloss geblieben, als seitdem eine grössere Geneigtheit zu Zugeständnissen auf Seiten des Handelsministeriums bemerkbar geworden ist. Es gilt dies besonders von der neuerdings mehreren Bahngesellschaften in Aussicht gestellten günstigeren Zahlungsweise bei dem Zustandekommen eines Ankaufs. Die Abneigung gegen die Gewährung wirklicher vierprocentiger Staatsanleihe wird nämlich als neuerdings geschwunden bezeichnet und wird auch behauptet, dass einzelnen Bahnen gegenüber, mit welchen Verhandlungen in der Schwebe sich befinden, Andeutungen darüber gemacht seien. Im Uebrigen ist in Sachen der Verstaatlichungsprojecte von den folgenden Meldungen Notiz zu nehmen: Das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft hat für die auf den 28. d. M. einberufene Generalversammlung der Actionäre eine Denkschrift ausgearbeitet, in welcher über den Gang und die Resultate der Verhandlungen mit der Staatsregierung actenmässig Bericht erstattet wird. Von besonderem Interesse ist ein Brief des Directoriums, welcher, nachdem die Staatscommissarien für Uebernahme der Bahn eine Rente von 4 pCt. (unter Abstempelung der Actien) angeboten hatten, an den Herrn Handelsminister gerichtet wurde. Dieser Brief, in welchem die gesammten Verhältnisse des Unternehmens ausführlich erörtert werden, bringt eine eingehendere Ausführung derjenigen Momente, welche die Erhöhung des Uebernahmspreises rechtfertigen und welche wir bereits in nuce in einer früheren Notiz an dieser Stelle aufgezählt haben. (Wir bringen eine ausführliche Mittheilung aus dieser Denkschrift. Die Redaction.)

Eine offizielle Kundgebung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn hat nachstehenden Wortlaut: Unter Bezugnahme auf unsere Veröffentlichung vom 23. v. M. bringen wir zur Kenntniss unserer Actionäre, dass uns heute ein vom 13. d. M. datirter Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Herrn Finanzministers zugegangen ist, in welchem die genannten Behörden sich bereit erklären, mit unserer Gesellschaft wegen der auf ewige Zeiten zu vereinbarenden Uebertragung der Verwaltung und des Betriebes ihres ganzen Unternehmens an den Staat auf der Grundlage in Verhandlungen einzutreten, dass unseren Actionären eine feste, in abzustempelnden Actien zu gewährende jährliche Rente von sechs Procent bewilligt werde. Die näheren Modalitäten für die in Vorschlag gebrachte Grundlage werden wir in die zu veröffentlichende Tagesordnung für die im nächsten Monat stattfindende regelmässige Generalversammlung aufnehmen.

Ueber eine Sitzung des Ausschusses der Magdeburg-Halberstädter Bahn wird in Sächsischen Blättern gemeldet, dass beschlossen wurde, dem neuen zwischen Delegirten der Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn und den Commissarien der Preussischen Staatsregierung vereinbarten Betriebs-Ueberlassungsvertrage (der Betriebs-Ueberlassungsvertrag vom 15. Februar cr. ist zurückgezogen worden) nur dann die Genehmigung zu ertheilen, resp. der Generalversammlung zur Annahme zu empfehlen, wenn in demselben stipulirt wird, dass die Gewährung einer Rente von 6 pCt. auf die Stammactien Lit. A, 3½ pCt. auf die Stamm-Prioritätsactien Lit. B und 5 pCt. auf die Prioritäts-Stammactien Lit. C durch Umtausch der Actien in effectiv 4 pCt. consolidirte Preussische Anleihe erfolgt und nicht, wie früher festgesetzt, durch Abstempelung der Actien auf den angegebenen Rentenbetrag. Die Delegirten der Gesellschaft sind angewiesen worden, nach dieser Richtung hin mit den Regierungscommissarien eine Vereinbarung zu erzielen.

Das „Fr. Journ." schreibt: „Der zwischen der städtischen Verwaltung und den bei dem Baue des Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. betheiligten beiden Factoren, nämlich dem Preussischen Staatsfiscus und der Hessischen Ludwigsbahn, vereinbarte Vertrag wegen Abtretung des erforderlichen städtischen Geländes konnte bislang nicht zum definitiven Abschluss gelangen, weil angeblich die Verwaltung der Ludwigsbahn den gleichzeitigen Abschluss eines Vertrags wegen des Betriebs auf der städtischen Verbindungsbahn zur Bedingung machte, wogegen indess seitens des Magistrates entschiedene Verwahrung eingelegt worden war. Wie nunmehr bestimmtest verlautet, hat die Ludwigsbahn-Verwaltung von ihrem bisherigen Verlangen Abstand genommen, und steht darum zu erwarten, dass der obenerwähnte Vertrag wegen Abtretung des städtischen Geländes demnächst perfect werden wird.

Der zwischen dem Unternehmer des Gotthardbahn-Tunnels, Favre, und der Direction der Gotthardbahn abgeschlossene Nachtragsvertrag zur Erledigung der hervorgetretenen Differenzen wurde von dem Verwaltungsrath der Gotthardbahn und dem Bundesrathe ratificirt und ist somit in Kraft getreten.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über im Monat März d. J. beförderte Züge und deren Verspätungen wurden auf 57 grösseren Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns), mit einer Gesammtlänge von 26 901,50 km, an fahrplanmässigen Zügen befördert: 11 438 Courier- und Schnellzüge, 76 101 Personenzüge, 41 436 gemischte und 69 990 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 095 Courier-, Personen- und gemischte, und 25 018 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 574 462 395 Achskilometer bewegt, von denen 163 209 851 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 128 975 fahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 795 oder 0,62 pCt., (gegen 0,41 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,34 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 305 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 490 Verspätungen oder 0,38 pCt. (gegen 0,89 pCt. im Vormonat) der beförderten Züge entstanden. In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf 58 Bahnen durch im eigenen Betriebe liegende Ursachen 353 Züge, gleich 0,28 pCt., sonach 0,10 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 192 Anschlüsse versäumt (gegen 94 in demselben Monat des Vorjahres und 501 im Vormonat).

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monat März 1879 auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 23 Entgleisungen und 11 Zusammenstösse fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 13 Züge mit Personenbeförderung — von je 10 005 Zügen dieser Gattung Einer — und 21 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 47 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse beim Rangiren und 108 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.).

In Folge dieser Unfälle wurden 2 Personen (fremde) getödtet, 24 Personen (3 Reisende, 19 Beamte und 2 Arbeiter) verletzt, 4 Thiere getödtet, 1 Thier verletzt, 50 Fahrzeuge erheblich und 151 Fahrzeuge unerheblich beschädigt.

Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 32 Tödtungen (14 Beamte, 8 Arbeiter und 10 fremde Personen), 77 Verletzungen (1 Reisender, 35 Beamte, 36 Arbeiter und 5 fremde Personen); 9 Tödtungen und 1 Verletzung bei beabsichtigtem Selbstmorde.

Fasst man sämmtliche Verunglückungen — ausschliesslich Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 15 643 km Betriebslänge, 21 342 km Geleislänge und 349 938 436 geförderten Achskilometern) 73 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Oberschlesische Eisenbahn (12), die Ostbahn (12) und die Bergisch-Märkische Eisenbahn (10); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Westfälischen, der Oberschlesischen und der Main-Neckar Eisenbahn vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 196 km Betriebslänge, 13 504 km Geleislänge und 217 803 722 geförderten Achskilometern) 61 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Berlin-Stettiner (12), die Rheinische (12) und die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (9); verhältnissmässig fanden jedoch die meisten Verunglückungen auf der Oels-Gnesener, der Berlin-Stettiner und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn statt.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 6 720 237 geförderten Achskilometern) 1 Fall und zwar fand diese

Verunglückung auf der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn statt.

Von den im Ganzen beförderten 12 078 613 Personen wurden 4 verletzt, und zwar auf der Magdeburg-Halberstädter 1 Person und auf der Oels-Gnesener Eisenbahn 3 Personen.

Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurde von je 9 156 Einer getödtet und von je 2 374 Einer verletzt.

Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat März d. J. bei 15 Verwaltungen mehr und bei 17 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 13,6 pCt. mehr Verunglückungen vorgekommen sind, als in demselben Monate des Vorjahres.

Ein neuer Belgischer Gütertarif.

Der Belgische Minister der öffentlichen Arbeiten hat für die dortigen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen einen vom 1. Mai cr. ab gültigen neuen Tarif für Güter, Werthsachen, Equipagen, Vieh etc. herausgegeben, welcher, obwohl dem bisher dort schon gültigen System entsprechend, doch wegen seiner Einfachheit und übersichtlichen Anordnung, sowie auch wegen mancher von den unsrigen abweichenden Einrichtungen, besondere Erwähnung verdient.

Derselbe enthält zunächst die reglementarischen und damit vereinigt die allgemeinen tarifarischen Bedingungen; dann die Bestimmungen wegen der Zollverhältnisse; die Classificationstabelle; die Entfernungs- resp. Kilometerzeiger; die 13 Specialtarife; sodann die Tariftabellen für Express-, Eil- und Frachtgut, Werthsachen, Equipagen und Thiere; die Tabellen der Nebenkosten und Zufuhrgebühren für Anschlussgeleise, endlich das Verzeichniss der Dampfschiffsverbindungen Belgischer Häfen.

Obwohl der Tarif für den Verkehr zwischen ungefähr 600 Stationen gilt und die Entfernungstabellen allein 294 Seiten einnehmen, ist doch das ganze Tarifheft nur 370 Seiten stark.

Das Classificationssystem ist für den neuen Tarif beibehalten, und zwar giebt es 4 Frachtgutclassen.

Die Tariftabelle (für die gewöhnlichen Tarifsätze) enthält die Sätze nach der „gesetzlichen Entfernung" in vollen Zahlen, letztere geben aber, da nur solche bis 85 vorkommen, die Kilometerzahl aber zwischen den Belgischen Bahnstationen eine erheblich grössere ist, nicht die Kilometer an, sondern man muss dieselben als „Zonen" bezeichnen. Nur dem Specialtarife No. 11 (für Steine etc. in Ladungen von 10 000 kg pro Waggon) ist eine besondere Kilometertabelle beigefügt.

Ohne Rücksicht auf die Entfernung wird die Fracht berechnet:

	für Eilgut	für Expressgut (sofort bei Ankunft auszuliefernde Sendungen)
für frankirte Colli bis incl. 5 kg	0,50 Frcs.	0,80 Frcs.
„ Colli von 6—10 kg und nicht frankirte Colli bis 6 kg	0,70 „	1,10 „
Minimalsätze für Colli von mehr als 10 kg	0,80 „	1,20 „

Die Minimalsätze für Frachtgutsendungen der Classe I sind in der Tariftabelle für jede Entfernungszahl besonders angegeben und betragen z. B.:

bei Zone 1 = 0,60 Frcs.
„ „ 10 = 2,40 „
„ „ 30 = 5,80 „ etc.

Die Tarifclassen II und III gelten nur für Quantitäten der betr. Güter von mindestens 5 000 kg, Tarifclasse IV nur für solche in minimo von 10 000 kg.

50 pCt. Aufschlag zahlen Güter, deren Gewicht auf den Cubikmeter unter 200 kg beträgt (excl. Wolle und einige andere Artikel).

Besonders bemerkenswerth sind die Abonnementstarife. Die allgemein für Güter aller Art bei regelmässigen Transporten von einem und mehr Wagen bestehenden und anscheinend vorzugsweise zur Sicherung der erforderlichen Wagen bestimmten Abonnements zerfallen in 3 Classen:

A. auf mindestens 1 Jahr, taxirt zu den gewöhnlichen Tarifen;
B. auf 6 Monate und darüber, jedoch unter 1 Jahr, nach den um 0,25 Frcs. pro Tonne erhöhten Preisen der verschiedenen Tarife;
C. auf 6 Monate und mehr, wenn die Wagen in beiden Richtungen beladen werden, gegen 25 pCt. Ermässigung des gewöhnlichen Tarifes.

Wichtiger scheinen die Abonnements der verschiedenen Specialtarife zu sehr ermässigten Preisen zu sein. No. 4 für Roh- und Brucheisen sowie Schlacken kommt im Verkehr zwischen ca. 17 besonders bezeichneten Stationen zur Anwendung, wenn sich die Verfrachter schriftlich verpflichten, alle ihre derartigen Transporte zwischen diesen Stationen ausschliesslich per Bahn ausführen zu lassen.

Specialtarif No. 5 für Erze von 3 bestimmten Stationen nach 16 anderen bei mindestens 1 Waggon à 10 000 kg an jedem Geschäftstage während mindestens 1 Jahres. (Die Be- und Entladezeit wird hierbei von der Verwaltung festgestellt und zwar bis herab zu je 2 Stunden.)

Specialtarif No. 6 für Kohlensendungen zur Entladung in Mons (Bassin) oder St. Ghislain (Rivages) von 35 Kohlenstationen bei einem Quantum von je 240 000 kg.

Specialtarif No. 7 II für Naphta, Petroleum, seewärts eingegangen in Antwerpen, nach 13 bezeichneten Stationen bei schriftlicher Verpflichtung des Versenders, während mindestens 1 Jahres alle seine Petroleum- und Naphtatransporte der Bahn zu übergeben.

Dass derartige den Verkehrsverhältnissen angepasste Abonnementstarife sehr verständig und für die Bahn wie für das Publikum sehr zweckmässig sind, kann kaum zweifelhaft sein; gleichwohl ist es mehreren Preussischen Eisenbahnen, z. B. der Berlin-Anhaltischen und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, welche vor einigen Jahren derartige Tarife eingeführt hatten, merkwürdiger Weise nicht gestattet worden, solche beizubehalten!

Für Güter und Thiere, welche zu resp. von durch den Staat oder Gemeinden begünstigten Ausstellungen transportirt werden, sind in dem Tarife die Transportbedingungen generell vorgeschrieben.

Bemerkenswerth ist auch noch, dass für eigene Wagenpläne der Verfrachter beim Rücktransport eine Registrirgebühr von 0,50 Frcs. pro Sendung erhoben wird.

Die Eilgutsätze des Viehtarifes gelten für 1—3 Pferde, Füllen, Ponys oder Maulesel.

Die Frachtgutsätze desselben zerfallen in 3 Abtheilungen:
a) für 1 Pferd oder Maulesel, 1—2 Füllen, Ponys etc., 1 bis 5 Schweine oder Kälber, 1—10 Schafe;
b) für 2 Pferde oder Maulesel, 3—4 Füllen etc., 6—10 Schweine, 11—20 Schafe;
c) für 3 Pferde oder Maulesel, 5—6 Füllen etc.
1 Waggon grosses oder kleines Vieh.

Füllen oder Ponys von mehr als 1,30 m Höhe gelten als Pferde.

Der Wagenladungspreis wird erhöht um 25 pCt., wenn in einen Wagen mehr als 8 Ochsen oder Kühe, 10 Esel oder Färsen, 20 Schweine oder Kälber, 30 Schafe oder Ziegen oder 100 Ferkel geladen werden.

Zum Transport von Möbeln und Umzugseffecten stellt die Bahn auf Erfordern Möbelwagen, welche auch zum Landtransport benutzt werden dürfen; jedoch sind bei längerer Zurückhaltung hierzu als 8 Tagesstunden pro Stunde 0,25 Frcs. Miethe zu zahlen. Die Fracht berechnet sich für 6 000 kg nach Classe I.

Russische Correspondenz.

—A.— Eisenbahn-Sanitätswesen. Die Russische Regierung hat bekanntlich im vergangenen Jahre eine Commission unter dem Vorsitz des Generaladjutanten Grafen E. T. Baranow ernannt, welche das gesammte Russische Eisenbahnwesen einer allseitigen gründlichen Prüfung unterziehen soll. Diese Commission beginnt nunmehr ihre Thätigkeit und zwar zunächst mit Untersuchung des sanitären Zustandes der Eisenbahnen; sie geht hierbei von der richtigen Voraussetzung aus, dass es nur dann möglich sein wird, etwas Erspriessliches und Dauerndes zu schaffen, wenn das Interesse für diese Sache auch in weiteren Kreisen wach gerufen wird, veröffentlicht daher ein ausführliches zur Behandlung vorgesehenes Programm, welches in Form eines Fragebogens abgefasst ist und fordert alle diejenigen, welche Gelegenheit hatten sich mit dem Gegenstande näher zu befassen, auf, entweder die ihnen geläufigen Fragen direct zu beantworten, oder aber Vorschläge betreffs Aufstellung weiterer Fragen zu machen, und bittet überhaupt um Zusendung all' des Materiales, welches zur Klarlegung der Angelegenheit von Nutzen sein kann.

Da diese Aufforderung insbesondere auch an die Redactionen der technischen Blätter gerichtet ist, so ergreifen wir mit Vergnügen die Gelegenheit, unsere Leser mit dem ausführlichen Programm bekannt zu machen, wir glauben hierdurch der Sache selbst einen um so grösseren Dienst zu erweisen, als auch in Deutschland bereits viele der in Betracht kommenden Punkte untersucht und bearbeitet worden sind und die von der Russischen Regierung in anerkennenswerther Weise mit genügenden Mitteln und Arbeitskräften ausgerüstete Commission geeignet sein dürfte, eine Sammelstelle für das bereits vorhandene Material zu bilden. Der Name des Präsidenten bürgt uns dafür, dass die mit Energie und redlichem Willen begonnene Arbeit auch zum erspriesslichen Ende geführt werden wird, insbesondere dass das Resultat der Untersuchungen und eine Zusammenstellung der besten Beantwortungen seiner Zeit im allgemeinen Interesse zur Veröffentlichung gelangen wird. Es erübrigt uns noch zu bemerken, dass die Fragebeantwortungen, sonstige Mittheilungen und Zeichnungen direct an die „Kaiserliche Commission zur Untersuchung des Russischen Eisenbahnwesens in St. Petersburg" zu richten sind.

Das Programm zur Untersuchung des sanitären Zustandes der Eisenbahnen lautet wie folgt:

1. Aus welchen Mitgliedern und in welcher Organisation ist der medicinische Dienst auf der Bahn gebildet?

Welches sind die Rechte und Pflichten des Oberarztes und der anderen Aerzte?

Besteht für dieselben eine Instruction und ist der Rahmen ihrer Thätigkeit ein fest begrenzter?

Wie viel Werst Bahnlänge bilden im Mittel eine ärztliche Section?

Wie viel Kranke und wie viel Besuche kommen auf einen Arzt?

2. In welchen Zeiträumen und in welcher Art werden ärztliche Revisionen vorgenommen, welche sanitär-statistischen Daten werden gesammelt und wann werden dieselben eingeschickt?

3. Werden die Aerzte überhaupt und event. wie oft durch polizeiliche oder gerichtliche Bedürfnisse abseits der Bahn von ihrer Thätigkeit zu Hülfeleistungen bei Unglücksfällen auf der Bahn abgehalten?

4. Bestehen längs der Bahn Spitäler und Apotheken oder sind in den Stationsgebäuden besondere Zufluchtsräume (Refuges) eingerichtet; werden insbesondere die bestehenden Bestimmungen betreffs Anlage von Krankenhäusern bei den grösseren der Bahn gehörenden Werkstätten eingehalten?

In welchem Abstande befinden sich längs der Bahn die Spitäler, die Refuges und inwiefern ist deren Einrichtung als genügend zu betrachten?

5. Sind alle Stationen und alle Personenzüge mit denjenigen Hülfsmitteln und Arzneien versehen, welche zur ersten Hülfe nothwendig sind, sowie mit gedruckten Exemplaren von Gebrauchsanweisungen?

6. Ist eine genügende Anzahl von Tragbahren für Verwundete und Kranke vorhanden? Ist die Construction derselben eine zweckentsprechende? Besitzen sämmtliche Stationen, Züge, Werkstätten und Materialdepots solche Tragbahren? Ist die Einführung einer Normaltragbahre wünschenswerth und welches System wäre zu wählen? Ist eine genügende Menge von Verbandmaterial vorhanden und wie ist dasselbe längs der Bahnstrecke vertheilt?

7. Entspricht der Rauminhalt und die Anzahl der bewohnbaren Räume auf den Stationen und auf der Strecke dem vorhandenen Bedürfniss und der Zahl der Beamten und Arbeiter in sanitärer Beziehung? Bilden diese Wohnungen keine Gefahr für die Gesundheit der Bewohner?

8. Werden bei der Anstellung überhaupt und eventuell wie oft in der Folge Untersuchungen der angestellten Beamten vorgenommen mit Bezug auf deren Gesundheitszustand im Allgemeinen und deren Sehkraft insbesondere?

Sind besondere Instructionen ausgearbeitet worden mit Bezug auf die verschiedenen Krankheiten und Gebrechen, welche die Beamten zum Eisenbahndienst untauglich machen und welches sind die Bestimmungen betreffs der einzelnen Krankheiten?

Sind mit dem Daltonismus behaftete Beamte vorhanden? Wie viele derartige Fälle sind bekannt geworden und auf welche Farben bezogen sich dieselben?

9. In welcher Art geniessen die Beamten auf der Bahn medicinische Hülfe?

Ist etwa eine Bestimmung vorhanden, derzufolge Arbeiter und Beamte nach einiger achttägigen Behandlung dem betreffenden Arzte Zahlung zum Ersatz seiner Reiseauslagen zu leisten haben?

Haben alle an der Bahn Beschäftigten oder nur gewisse Kategorien ein Recht auf ärztliche Pflege im Hause?

Werden zu den Angestellten auch die Arbeitsartels und die Bahngendarmen gerechnet? Geniessen dieselben ein Anrecht auf ärztliche Hülfe seitens der Bahngesellschaft und unter welchen Bedingungen?

Haben etwa auch die Tagelöhner oder die zeitweiligen Arbeiter der Unternehmer bei aussergewöhnlichen Arbeiten auf der Linie irgend ein Anrecht auf ärztliche Behandlung und in welchem Masse?

10. Wird die Bestimmung bedingungslos eingehalten, derzufolge die Bahngesellschaften verpflichtet sind, alle Syphilitiker kostenfrei in ihre Spitäler aufzunehmen oder bestehen Einschränkungen für solche Kranke, welche in Folge schlechten Lebenswandels selbst Schuld an ihrem Zustand tragen?

11. Unterliegen die Nahrungsmittel der Stationsbuffets der vorgeschriebenen ärztlichen Revision betreffs ihrer Frische und Brauchbarkeit?

Wäre es nicht angezeigt, den Aerzten eine periodische Revision der Köche und der übrigen Buffetbediensteten zu übertragen, um zu untersuchen, ob dieselben nicht etwa mit ansteckenden Krankheiten behaftet sind?

12. Welchen Einfluss übt der Bahndienst auf die verschiedenen Kategorien der Angestellten mit Bezug auf die Gesundheit derselben?

Welches sind die vorherrschenden Krankheiten und in welcher Beziehung stehen dieselben zur Dauer des Bahndienstes?

13. Welche Verbesserungen und Schutzvorkehrungen können zur Verminderung der Gefahr und zur Sicherung der Gesundheit bei den verschiedenen Bedürfnissen des Bahndienstes getroffen werden?

14. Ist eine für die Arbeiter und Beamten genügende Anzahl von Badeanstalten auf den Stationen und bei den Kasernen auf der Strecke vorhanden?

Sind die Stationen, Kasernen und Bahnwärter genügend mit frischem Wasser versorgt?

15. Hat die Bahnverwaltung irgend welche Schwierigkeit gehabt, kranke oder verwundete Bahnbedienstete in den ländlichen oder städtischen Spitälern unterzubringen?

16. Ist die Möglichkeit vorhanden, im Falle plötzlicher Erkrankung oder Verwundung von Passagieren die nöthigen Räumlichkeiten in den Stationsgebäuden und die nöthige ärztliche Hülfe zu finden?

Sind aber — im Falle des Vorhandenseins solcher Localitäten — die Aerzte oder Feldscheerer verpflichtet, bei An- und Abfahrt der Personenzüge sich in diesen Räumen aufzuhalten oder wird in denselben nur Seitens der Feldscheerer oder der ärztlichen Gehülfen dujournirt?

17. Entsprechen die für den Passagiertransport bestimmten Waggons den hygienischen Anforderungen? Sind Beobachtungen in Betreff des fehlerhaften Ganges, des ungenügenden Luftinhaltes, der mangelhaften Ventilirung, Heizung der Zugluft und der Aborte gemacht worden?

18. Inwieweit entspricht die Art der Personenwagenreinigung den sanitären Bedürfnissen?

19. Haben diejenigen dritten Personen, welche ärztlicher Pflege bedürftig werden, sowie die bei Bahnunfällen zu Schaden gekommenen Passagiere nur so lange ein Anrecht auf ärztliche Behandlung Seitens der Bahnverwaltung, als diese Personen sich noch auf der Bahn befinden oder erstreckt sich diese Verpflichtung bis zu der Zeit, wo es gelingt, diesen Personen anderweite ärztliche Hülfe zu verschaffen?

20. Kamen Fälle von Erkrankungen bei Passagieren vor, deren Ursache in der mangelhaften Construction der Personenwagen lag, und welche Massregeln sind in dieser Hinsicht getroffen worden?

21. Kann bei grösseren Unglücksfällen ärztliche Hülfe mit genügender Geschwindigkeit beschafft werden?

Von wem hängt in einem solchen Falle das Treffen der nothwendigen Anordnungen ab, und ist dabei das Interesse des Publikums genügend gewahrt?

Sind Bestimmungen darüber vorhanden, dass die Bahnärzte oder Feldscheerer die Personenzüge dann zu begleiten haben, wenn der Betrieb erschwert ist, also bei Schneeverwehungen, Stürmen etc., sowie bei Epidemien, und haben dieselben dann die zur ersten Hülfe nothwendigen Materialien bei sich zu führen?

22. Haben die Aerzte das Recht, wenn Unfälle mit Beschädigung von Menschenleben auf der Strecke stattgefunden haben, Extrazüge nach dem Orte des Unfalles zu verlangen?

Erhalten die Aerzte auf ihr Verlangen Draisinen zum Besuch schwererkrankter Bahnbediensteten?

23. Entspricht die Art der Unterhaltung des Waggonparks den veterinären Anforderungen?

Findet insbesondere eine genügende Desinfection der Wagen nach dem Transport von Vieh, Fleisch, Fellen, Hörnern, Lumpen etc. statt?

Auf welche Weise geschieht diese Reinigung, und auf wessen Rechnung?

24. Was geschieht mit dem aus dem Wagen zu entfernenden Unrath? Wird derselbe abgeführt, den Bauern übergeben, vergraben oder verbrannt?

25. Was geschieht mit dem während des Bahntransports verendeten Vieh, und unter wessen Aufsicht wird dasselbe etwa vergraben?

26. Welche Beobachtungen sind von den Aerzten zur Zeit der Epidemien und Viehseuchen beim Bahnbetrieb gemacht worden?

Präjudizien.

Haftpflicht der Eisenbahnen. Der im Dienste der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft stehende Schaffner C. zog sich im August 1877 auf dem Bahnhofe Oebisfelde eine Verletzung des Mittelfingers der rechten Hand zu, indem ein Coupéefenster, welches er schliessen wollte, wieder herunterfiel und den Finger traf. — C. verstarb einige Tage nach dem Unfalle, angeblich in Folge der erlittenen Verletzung.

Die hinterbliebenen Kinder des C. nahmen die genannte Gesellschaft auf Grund des Haftpflichtgesetzes in Anspruch, sind aber mit ihrer Klage durch Erkenntniss des Königlichen Stadt- und Kreisgerichts zu Magdeburg abgewiesen, und zwar aus folgenden Gründen:

„Der von Seiten der Verklagten gemachte Einwand des eigenen Verschuldens des C. ist begründet; denn mit der gewöhnlichen Vorsicht konnte das Herabfallen des Fensters vermieden werden und es muss eine Unvorsichtigkeit des C. darin gefunden werden, dass er seine Hand ohne dringende Veranlassung in eine Lage brachte, in der sie von dem herabfallenden Fenster getroffen werden konnte. C. sagt selbst in seiner Anzeige, „in der Meinung, dass das Fenster in die Nuthe eingegriffen

habe, fiel es mit völliger Wucht zurück". Er hat hiernach es unterlassen, sich genügend davon zu überzeugen, dass das Fenster in die Nuthe eingegriffen hatte und in Folge dessen nicht wieder zurückfallen konnte. Wenn hierdurch das Zurückfallen des Fensters veranlasst worden ist, wie nach seiner eigenen Angabe angenommen werden muss, so trifft die Schuld daran und die Folgen allein den mit der Schliessung des Fensters dienstlich betrauten Vater der Klägerinnen.

Ausserdem ist auch die Verletzung des C. als nicht im Betriebe der Eisenbahn geschehen anzusehen. Denn wenn auch das Schliessen der Fenster zu den dienstlichen Obliegenheiten des C. gehörte, so hat dies doch keinen Zusammenhang mit der besonderen Gefahr, welche der eigenthümliche Betrieb der Eisenbahnen durch die bewegende Dampfkraft mit sich bringt, und auf welche die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 sich beziehen."

Erstattungsfähigkeit der, den Privateisenbahn-Beamten durch Vernehmung als Zeugen in gerichtlichen Angelegenheiten erwachsenden Stellvertretungs-Kosten. Nach Massgabe der, von dem Herrn Justizminister in einem Specialfalle genehmigten Grundsätze ist die Berechtigung der Eisenbahnbeamten der Privatbahnen, die Kosten der, durch ihre gerichtliche Vernehmung als Zeugen erforderlich werdenden Stellvertretung in den durch die Vorschriften der §§ 1 und 4 des Preussischen Gesetzes vom 1. Juli 1875 begrenzten Umfange von den Gerichtsbehörden erstattet zu verlangen, dadurch bedingt, dass sie dieselben, trotz der unverschuldeten Behinderung, nach den Anstellungsbedingungen oder den allgemeinen reglementarischen Vorschriften aus eigenen Mitteln zu tragen verpflichtet sind; zum Nachweise dafür, dass diese Bedingung hinsichtlich einer Beamtenkategorie zutrifft, sowie zum Nachweise über die Höhe der im Einzelfall entstandenen Vertretungskosten ist eine Bescheinigung der betreffenden Eisenbahn-Verwaltung als genügend anzunehmen.

Miscellen.

A. v. St. **Feinde des Telegraphen.** Ein offizieller Bericht aus Sumatra constatirt, dass häufig Unterbrechungen der Telegraphenlinien in der Insel durch Elephanten verursacht werden. Während der drei Jahre 1875—1878 konnten 60 ernstliche Betriebsstörungen auf diese Ursache zurückgeführt werden. Als ein Beispiel erwähnt der Bericht: „Am 25. Mai 1876 wurde die Mnara-Dura-Lahat Linie vollständig in einer Länge von 3 Saels zerstört, die Drähte und Isolatoren waren in einem Rohrdickicht versteckt. Alle Reparaturen, welche während des Tages ausgeführt wurden, wurden des Nachts wieder zerstört und zwar drei Nächte hintereinander. Neben der systematischen Feindseligkeit der Elephanten machen es die zahlreichen Tiger, Bären und weissen Büffel schwierig und gefährlich die Telegraphenlinien wirksam zu beaufsichtigen, wo sie dicke Dschungeln passiren. Sowohl die grossen als die kleinen Affen scheinen die Telegraphenlinien als ausdrücklich zu dem Zwecke angelegt zu betrachten, um ihnen zu gymnastischen Exercitien Gelegenheit zu geben, um die Dräthe schwingen und zerreissen, und die Isolatoren forttragen zu können.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Kohlen-Submission. Die für unsere Bahn pro Juli 1879 bis dahin 1880 erforderlichen

ca. 20 000 000 kg Stückkohlen und
ca. 9 500 000 kg Würfelkohlen

sollen durch Submission beschafft werden.

Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserer Kanzlei, Breslau, Berlinerstrasse 76, zu beziehen. Offerten, auch auf Theillieferungen, sind nach Vorschrift in den Bedingungen und zwar bis

Mittwoch, den 4. Juni cr., Vormittags 11 Uhr,

an uns einzureichen. Direction. (640)

Rheinische Eisenbahn. Die Lieferung eines fahrbaren Dampfhebekrahnens für den Hafen zu Hochfeld ist zu vergeben. Die Bedingungen sind von unserem technischen Büreau, Trankgasse 23, hierselbst zu beziehen und Offerten nebst Zeichnung und Beschreibung bis zum 5. Juni cr. an uns einzureichen. Cöln, den 17. Mai 1879. Die Direction. (649)

---

1. Betriebseröffnungen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Betriebseröffnung der Neckarthalbahn. Am 24. l. Mts. wird die neue Bahnstrecke Neckargemünd - Eberbach-Neckarelz - Jagstfeld (Neckarthalbahn) für den allgemeinen Verkehr eröffnet werden.

Die Haltestellen Binau und Hassmersheim sind nur für den Personenverkehr, sämmtliche übrigen Stationen der fraglichen neuen Linie dagegen für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. Fünfkirchen, am 14. Mai 1879. In der Strecke Szigetvár-Barcs ist der Gesammt-Verkehr heute wieder eröffnet worden.

---

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Sechs Wochen giltige Retourbillets Berlin-Röderau-Dresden.

Retourbillets Berlin-Röderau-Dresden II. und III. Wagenclasse mit einer Giltigkeitsdauer von 6 Wochen werden von jetzt ab bis mit 31. August d. J. zu folgenden Preisen ausgeben.

	Courier-zug. ℳ	Personen-zug. ℳ
Berl.-Dresd.-Altstadt II. Cl.	13,30	14,60
„ „ „ III. „	14,50	9,90
Berl.-Dresd.-Neustadt II. „	18,70	14,00
„ „ „ III. „	14,00	9,40

Freigepäck wird nicht gewährt, auch ist eine Unterbrechung der Hin- oder Rückfahrt nicht gestattet. Berlin, den 19. Mai 1879. Die Direction. (650)

---

3. General-Versammlungen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. In Ausführung des Beschlusses der ausserordentlichen General-Versammlung vom 3. April cr. laden wir die Actionäre unserer Gesellschaft zu einer

neuen ausserordentlichen General-Versammlung auf Donnerstag, den 29. Mai 1879, Vormittags 11½ Uhr,

im grossen Saale des Börsenhauses am Heumarkte hierselbst ergebenst ein.

Gegenstand der Verhandlung ist die Beschlussfassung über einen Vertragsentwurf betreffend den Uebergang der Verwaltung und des Betriebes event. des Eigenthums der Berlin-Stettiner Eisenbahn auf den Staat, zu welchem ein Antrag, die Staatsrente von 4¾ pCt. auf 5 pCt., das Amortisationscapital von 330 ℳ auf 348 ℳ festzusetzen und dementsprechend die Tantième der Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ändern, eingegangen ist.

Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass der Vertragsentwurf mannigfache Abänderungen des Gesellschaftsstatuts bezweckt, zugleich aber auch die Auflösung der Gesellschaft in Aussicht nimmt und dass nach § 60 des Statuts in dieser neuen General-Versammlung nunmehr zwei Drittel der darin anwesenden oder vertretenen Actionärs die Auflösung für die gesammte Gesellschaft verbindlich aussprechen können.

Im unmittelbaren Anschluss an diese ausserordentliche General-Versammlung wird in demselben Local unsere

jährliche ordentliche General-Versammlung

abgehalten werden, zu welcher wir die Actionäre unserer Gesellschaft hiermit gleichfalls einladen.

In der ordentlichen General-Versammlung werden die in § 57 der Statuten bezeichneten Gegenstände zur Verhandlung kommen, namentlich

1. Jahresbericht des Verwaltungsraths und des Directoriums, sowie Mittheilung über den Reinertrag;
2. Wahl neuer Mitglieder des Directoriums und des Verwaltungsraths.

Die Feststellung des Stimmrechts und die Aushändigung der Eintrittskarten für diese beiden General-Versammlungen erfolgt gegen Präsentation der Actien

in Berlin am 24. Mai cr., Vormittags von 9 bis 12 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr in unserem dortigen alten Bahnhofsgebäude, parterre

und

in Stettin am 27. und 28. Mai cr. in dem Verwaltungsgebäude unserer Gesellschaft hierselbst, Carlstrasse 1, während der vorgedachten Stunden.

Es werden dabei die Actien, auf welche Eintrittskarten ertheilt sind, mit einem die Jahreszahl 1879 enthaltenen Stempel in rother Farbe versehen und kann auf so gestempelte Actien bei ihrer etwaigen abermaligen Production für diese General-Versammlungen ein ferneres Stimmrecht nicht ertheilt werden.

An Stelle der Actien werden auch von der Reichsbank oder anderen öffentlichen Instituten ausgestellte Depotscheine, wenn dieselben vor dem 24. Mai cr. ausgefertigt sind, zur Abstempelung zugelassen. Diese Scheine müssen in solchen Fällen aber bis zum Schluss der Abstempelung in unseren Händen verbleiben und werden erst dann gegen die von Commissarien der Gesellschaftsvorstände bei der Empfangnahme ertheilte und von dem Präsentanten mit einer Bescheinigung über den Rückempfang zu versehende Quittung zurückgegeben.

Die Tagesordnungen, sowie die von den Gesellschaftsvorständen erstatteten Berichte können in den letzten 8 Tagen vor den General-Versammlungen in der Registratur unserer Verwaltung, Carlstrasse 1 zwei Treppen rechts hierselbst, entgegengenommen werden. Stettin, den 26. April 1879. Der Verwaltungsrath der Berlin-Stettiner Eisenb.-Gesellschaft. Pitzschky. Ferd. Brumm. Meyer. (550)

---

4. Auszahlungen.

Die Dividende auf die Stammactien unserer Gesellschaft pro 1878 ist auf 1,7 pCt. festgestellt und kann gegen Einreichung der Dividendenscheine No. 10 vom 1. Juni d. J. an bei unserer Hauptcasse in Empfang genommen werden. Braunschweig, den 13. Mai 1879. Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft. (926)

5. Bilanz.

Vermögens-Bilanz der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1878.

	Activa.		ℳ
1.	Bauconto		
	a) Erwerbspreis der Braunschw. Bahnen	83 187 699 ℳ	
	b) Erweiterungen	9 239 035 „	
	c) Neubauten	8 131 245 „	
			100 557 979
2.	Magazinbestände		1 218 641
3.	Debitoren		
	a) Vorschüsse	69 075 ℳ	
	b) Debitoren	414 638 „	
			483 713
4.	Hypotheken		358 813
5.	Effecten . . . . (Brschw. Leihaus-Obligationen und 5 pCt. Bergisch-Märk.-Eisenb. Prioritäts-Obligationen.)		627 504
6.	Cassenbestand		69 914
	Summ Activa . . .		103 316 564

	Passiva.		ℳ
1.	Actiencapital		36 000 000
2.	4½ pCt. Prioritätsobligationen		9 600 000
3.	Erneuerungsfonds		2 901 578
4.	Reservefonds		246 204
5.	Conto der Annuitäten		
	a) Restbetrag der Annuität .	48 733 500 ℳ	
	b) Amortisation	1 454 199 „	
			50 187 699
6.	Zuschuss des Reservefonds zum Bauconto . .		3 622 717
7.	Subvention der Stadt Einbeck zum Baue der Salzderhelden-Einbecker Bahn		120 000
8.	Verschiedene Creditoren		10 749
9.	Brutto-Ueberschuss der Betriebs-Rechnung einschl. Uebertrag von 1877 = 4 836 317 ℳ		
	Davon ab:		
	a) gezahlte Annuität	2 625 000 ℳ	
	b) Rente für die Bahnhöfe Helmstedt und Schöningen	9 900 „	
	c) Prioritäts- und Garantie-zinsen	477 000 „	
	d) Dotation des Erneuerungs-fonds	960 000 „	
	e) Dotation des Reservefonds .	136 800 „	
		4 208 700 „	
	Bleibt Ueberschuss		627 617
	Summa Passiva . .		103 316 564

Braunschweig, den 17. April 1879. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. P. W. Wolf. Aronheim.

6. Tarifwesen.

Thüringische Eisenbahn. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 31. März cr. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass auch die directen Frachtsätze zwischen verschiedenen diesseitigen Stationen einerseits und der Station Amstetten der Kaiserin Elisabethbahn andererseits und zwar mit dem 1. Juli cr. ausser Kraft treten. Erfurt, den 15. Mai 1879. Die Direction. (647)

Am 1. Juni cr. tritt zum Ausnahmetarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Rechte-Oderufer etc. Eisenbahn für Niederschlesische Steinkohlen vom 15. September pr. ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue resp. ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der Königlichen Ostbahn resp. Posen-Creuzburger und Oels-Gnesener Eisenbahn. Druckexemplare sind vom 28. d. M. ab bei unserem Formularmagazin zu haben und giebt bis dahin unser Tarifbureau Auskunft. Breslau, den 17. Mai 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (642)

Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Zu dem Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 wird der XVII. Nachtrag am 1. Juni cr. herausgegeben. Derselbe enthält Berichtigungen zu den Tarifsätzen für Romanshorn sowie eine Ausdehnung der im XIV. Nachtrage gegebenen tarifarischen Bestimmung auf den Verkehr mit der Station Lichtenfels der Werrabahn.

Exemplare des Nachtrages können bei den betr. Verbands-Expeditionen eingesehen und von da bezogen werden. Frankfurt a/M., den 15. Mai 1879. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (643)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Mit 1. Juni l. J. tritt Nachtrag III zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäckstransport, sowie ein neu erstellter Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen den diesseitigen Stationen und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Stationen und bei der Betriebsdirection Wien, I Hegelgasse 7, bezogen werden. Wien, am 15. Mai 1879. Die Betriebsdirection. (638)

Der in unserer Bekanntmachung vom 31. März cr. angekündigte, vom 15. d. Mts. ab gültige neue Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Dillenburg, Ehringshausen, Haiger, Herborn, Sinn und Wetzlar der Köln-Giessener Bahn einerseits und Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahe-Bahn andererseits ist nunmehr bei den Expeditionen für 30 ₰ zu haben.

Derselbe enthält auch Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Burbach und Giessen der Köln-Giessener Bahn sowie für den Verkehr mit Stationen der Moselbahn. Köln, 14. Mai 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (639)

7. Submissionen.

Blitzableiter.

Die Lieferung von Blitzableitertheilen, als:

Auffangspitzen, Auffangstangen, Kupferplatten, Kupferdrahtseil, Dach- und Mauerstützen soll im Wege des öffentlichen Angebotes vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Freitag, den 6. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr,

im Conferenzzimmer des Personenbahnhofs Chemnitz anberaumt. Bedarfsnachweisung, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind auf portofreies Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung zu beziehen, an welche auch die Angebote bis zum vorstehend angegebenen Termine frankirt einzureichen sind. Chemnitz, am 17. Mai 1879. Magazin-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Hinterpommersche Eisenbahn. Es sollen 12 Stück ungekuppelte Personenzuglocomotiven, wovon sich 5 Stück auf dem hiesigen Personenbahnhofe der Berlin-Stettiner Eisenbahn und 7 Stück auf Bahnhof Stargard i/Pom. befinden, im Submissionswege verkauft werden. Offerten sind bis zum 7. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr im Bureau der Unterzeichneten, Kronprinzenstrasse No. 18 hierselbst einzureichen. Die Submissions- und Kaufbedingungen nebst Beschreibung und Zeichnung der zum Verkauf gestellten Locomotiven liegen sowohl hier bei unserem Bureau-Vorsteher Laue als auch im Bureau des Berliner Baumarkts in Berlin, Wilhelmstrasse 92, zur Einsicht aus, werden aber auch auf portofreie Anforderung von unserem Bureau-Vorsteher unfrankirt übersandt werden. Stettin, den 15. Mai 1879. Königliche Eisenbahn-Commission. (646 J.)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es sollen die auf den diesseitigen Bahnhöfen lagernden alten Oberbaumaterialien, als Schienen, Kleineisenzeug und Gussschrott im Wege der öffentlichen Submission zum Verkauf gestellt werden.

Die Bedingungen liegen im Secretariat unserer Bureauabtheilung VI. zur Einsichtnahme aus und können Abdrücke derselben gegen Zahlung oder Franco-Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ von dem Herrn Kanzleivorsteher Peltz hier bezogen werden.

Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift: „Abtheilung VI. Offerte auf Ankauf alter Oberbaumaterialien“ bis zu dem auf Freitag, den 30. Mai cr. anberaumten Submissionstermine frankirt an uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter erfolgen wird. Elberfeld, den 13. Mai 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (634)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 40. 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Berlin, den 26. Mai 1879.

Dieser Nummer liegt No. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur Verminderung der Betriebsausgaben.

Von **R. Ruttkowski.**

Die in letzter Zeit auf Verminderung der Betriebsausgaben gerichteten Bestrebungen der Bahnverwaltungen beziehen sich hauptsächlich auf den Personenverkehr; namentlich hat in dieser Beziehung Herr Reder durch seine neuliche im Verein für Eisenbahnkunde gemachte Mittheilung der Erfahrungen, welche auf der Berlin-Görlitzer Eisenbahn mit einem zwischen Berlin und Grünau mit geringer Fahrgeschwindigkeit beförderten kleinen Dampfwagenzuge gemacht sind, sich das Verdienst erworben, dargethan zu haben, welch' erhebliche Ersparnisse im Localverkehr sich durch eine derartige Einrichtung erzielen lassen. Ohne Zweifel werden dem Beispiele der Berlin-Görlitzer Bahn auch andere Bahnverwaltungen folgen und dadurch, abgesehen von dem finanziellen Vortheil, auch dem im Allgemeinen sehr vernachlässigten Localverkehr einen wesentlichen Dienst leisten.

Die Verminderung der Betriebsausgaben bei dem Güterverkehr beschränkt sich bei einigen Verwaltungen hauptsächlich darauf, dass an einzelnen Tagen, an welchen der Verkehr erfahrungsmässig gering ist, einige Güterzüge ausfallen. Eine fernere, sehr beträchtliche Kostenverminderung der Güterzüge lässt sich jedoch ohne jede Schädigung der Verkehrsinteressen noch dadurch erreichen, wenn sich die Verwaltungen allgemein dazu verstehen wollten, die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge, welche in Folge der Concurrenzbestrebungen der verschiedenen Bahnen in den letzten Jahren sehr erheblich gesteigert ist — jagen doch die Verbands-Stückgüterzüge auf der Preussisch-Braunschweigischen und in Folge dessen auch auf der Berlin-Stendal-Kölner Verbandsroute in 36 Stunden zwischen Berlin und Köln —, angemessen zu verringern.

Obgleich der hieraus entspringende Vortheil auf der Hand liegt, scheint derselbe doch von vielen Bahnverwaltungen nicht gehörig gewürdigt zu werden. Erklärt doch eine grosse Verwaltung auf eine Aufforderung, die Verlangsamung der Güterzüge bis zu 3 Minuten pro Kilometer in Erwägung zu ziehen, „dass ihr nicht bekannt sei, dass nach allgemein anerkannten wirthschaftlichen Grundsätzen die Güterzüge nicht mit weniger als 3 Minuten pro Kilometer auf horizontalen Strecken und angemessenen Zuschlägen auf Steigungen befördert werden sollen und dass, nach ihrer Ansicht, was auf der einen Seite vielleicht zu gewinnen wäre, auf der andern Seite wegen mangelhafter Ausnutzung der Betriebsmittel in beträchtlich höherem Masse wieder zuzusetzen sein würde".

Es erscheint daher an der Zeit, solchen unrichtigen Auffassungen entgegenzutreten und darauf aufmerksam zu machen, dass es im Allgemeinen am vortheilhaftesten ist, die Güterzüge bei möglichst grosser Belastung mit möglichst geringer Fahrgeschwindigkeit zu befördern.

Die reine Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge auf den meisten Bahnen Norddeutschlands beträgt auf der horizontalen Strecke zur Zeit durchschnittlich etwa 30 km pro Stunde (2 Minuten pro Kilometer), wozu für An- und Abfahrt gewöhnlich noch ein Zuschlag von 3 Minuten tritt. Der diesseitige Vorschlag geht nun dahin, diese Geschwindigkeit auf mindestens 24 km pro Stunde ($2^1/_2$ Minuten pro Kilometer), wenn irgend möglich auf 20 km pro Stunde (3 Minuten pro Kilometer) zu ermässigen, für Steigungen und Curven eine fernere entsprechende Ermässigung eintreten zu lassen und für An- und Abfahrt den in Wirklichkeit nothwendigen Zuschlag von 4 Minuten zu geben.

Wie gross der finanzielle Effect einer solchen Massregel sein würde, darüber giebt eine sehr detaillirte Berechnung von R. Koch im Cap. 11 des Handbuchs für Ingenieurwissenschaften, herausgegeben von H. v. Waldegg, Franzius und Sonne, auf welche schätzenswerthe Arbeit hiermit verwiesen werden mag, genügenden Aufschluss. Die Befürchtung, dass die durch langsameres Fahren bewirkten Ersparnisse durch den Mehrbedarf an Wagen, Locomotiven und Fahrpersonal mehr als aufgewogen werden würden, ist, wie aus der erwähnten Berechnung hervorgeht, vollständig unbegründet; in letzterer ist auf den erforderlichen Mehrbedarf an Betriebsmitteln etc. gebührend Rücksicht genommen und nachgewiesen, dass die Ersparnisse an Kohlen, Wasser, Reparatur der Betriebsmittel und an den Kosten der Bahnunterhaltung die durch Vermehrung des Fahrpersonals, durch die Verzinsung und Amortisation der Anschaffungskosten des Mehrbedarfs an Wagen und Locomotiven bedingten Mehrkosten ganz bedeutend überwiegen.

Die vortheilhafteste Fahrgeschwindigkeit auf der horizontalen Strecke für einen der Berechnung zu Grunde gelegten Güterzug von 144 Achsen hat R. Koch auf ca. 16 km pro Stunde (etwa $3^3/_4$ Minuten pro Kilometer) ermittelt, eine Geschwindigkeit, welche allerdings in den seltensten Fällen sich in Anwendung bringen lassen dürfte. Bei dieser Geschwindigkeit würden gegenüber derjenigen von 30 km pro Stunde die in Frage kommenden Kosten um ca. 11,5 pCt. geringer ausfallen.

Uebrigens bedarf es auch gar nicht der Anwendung gerade der günstigsten Geschwindigkeit von 16 km pro Stunde, da die Ausgaben für die Beförderung der Güterzüge bei Geschwindigkeiten, welche sich nicht weit von der günstigsten entfernen (etwa bis gegen 20 km pro Stunde), ziemlich constant bleiben, bei grösserer Geschwindigkeit aber rasch wachsen. Daher würden auch schon bei der diesseits vorgeschlagenen Verminderung der Geschwindigkeit von 30 auf 24 km pro Stunde (von 2 auf $2^1/_2$ Minuten pro Kilometer) die finanziellen Vortheile sehr beträchtliche sein.

Um einen Massstab für die Verminderung der Betriebsausgaben bei langsamerer Beförderung der Güterzüge zu erhalten und um zu zeigen, welche Summen durch das rasche Fahren nutzlos fortgeworfen werden, mögen hier aus der oben citirten Abhandlung 1. die für verschiedene Geschwindigkeiten pro Kilometer ermittelten Kosten eines Güterzuges von 144 Achsen, 2. die Kosten, welche auf einer 250 km langen und jährlich von 2000 solchen Güterzügen in jeder Richtung (5 bis 6 Züge täglich) befahrenen Strecke entstehen, Platz finden, wobei zu bemerken ist, dass nur diejenigen Kosten berücksichtigt sind, welche in einer Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit stehen.

ad. 1. Geschw. v = ...	20	24	30 km pro Stunde
	1,9225	1,986	2,106 ℳ pro Zugkil.
mithin weniger gegen v = 30 . . .	18,36	12,0	₰ pro Zugkilom.

ad. 2. v = ... 20 24 30 km pro Stunde
1 922 400 1 986 000 2 106 000 M.
mithin weniger gegen v = 30 . . . 183 600 120 000 M.

Nimmt man ferner an, dass es bei der auf 14 000 000 Locomotivkilometer anzunehmenden jährlichen Leistung der Güterzüge auf den Preussischen Staatsbahnen gelänge, auch nur die Hälfte dieser Züge um $1/2$ Minute pro Kilometer langsamer zu befördern, so würde sich bei Annahme von nur 10 ₰ Ersparniss pro Locomotivkilometer eine jährliche Minderausgabe von 700 000 M. ergeben. —

In wie weit die von R. Koch ermittelten Resultate in Wirklichkeit zutreffen, hängt von den Betriebsverhältnissen der verschiedenen Bahnen ab; auch mag sich darüber streiten lassen, ob die Ersparnisse bei einzelnen Positionen, etwa bei den Kosten der Bahnunterhaltung, nicht vielleicht etwas zu hoch ermittelt sind. Auf der andern Seite muss aber hervorgehoben werden, dass unter Umständen die Minderausgaben noch viel erheblicher sein werden, wenn man berücksichtigt, dass eine ermässigte Fahrgeschwindigkeit bei vielen Zügen eine Vermehrung des Fahrpersonals überhaupt nicht, oder wenigstens nicht in dem in der Rechnung angenommenen Umfange erforderlich machen und dass ferner bei dem jetzt herrschenden Wagenüberfluss — stehen doch auf vielen Bahnen Tausende von Wagen unbenutzt — noch viel weniger eine Vermehrung der Betriebsmittel nothwendig werden würde.

Es bedarf vielleicht der Erwähnung, dass bei dieser Berechnung der für die Benutzung fremder Wagen zu zahlende höhere Betrag an Zeitmiethe ausser Berücksichtigung geblieben zu sein scheint. Dieser Betrag würde sich aber bei den verschiedenen Bahnen ausgleichen, wenn die Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit allgemein zur Einführung gelangte; derselbe würde nur dann in der vollen Höhe in Rechnung zu stellen sein, wenn eine Bahn allein in dem vorgeschlagenen Sinne vorginge. Aber selbst in diesem Falle würde bei einer Verlängerung der Fahrzeit von 2 auf $2^1/_2$ Minuten pro Kilometer und unter der Annahme, dass der 144 Achsen starke Güterzug zur Hälfte fremde Wagen fährt, das Mehr an Zeitmiethe pro Zugkilometer nur $\frac{36 \cdot 100}{24 \cdot 10} = 2{,}5$ ₰ betragen, mithin immer noch eine Minderausgabe von $12 - 2{,}5 = 9{,}5$ ₰ verbleiben.

Ein Nachtheil aus dieser langsameren Beförderung würde weder für die Bahnen noch für das geschäftstreibende Publikum erwachsen. Bei einer Geschwindigkeit von 24 statt 30 km pro Stunde ($2^1/_2$ statt 2 Minuten pro Kilometer) würde die Fahrzeit eines Güterzuges auf je 100 km Entfernung um 50 Minuten, also auf 600 km Entfernung (etwas mehr, als die Entfernung zwischen Berlin und Köln beträgt) um 5 Stunden verlängert werden, eine Zeit, welche weder die Einhaltung der festgesetzten Lieferfristen in Frage stellen, noch sonst irgendwie die Interessen des Handels schädigen dürfte.

Ueberhaupt kann nicht scharf genug betont werden, dass gerade durch die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit die Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes wesentlich erhöht wird und hierdurch ausser den angeführten noch fernere Vortheile erzielt werden, welche sich zwar nicht rechnungsmässig in Geld ausdrücken lassen, unter Umständen aber nicht hoch genug anzuschlagen sind. Gerade durch die erzielte Regelmässigkeit des Betriebes wird man in der Lage sein, Lieferfristen strenge innezuhalten, während bei übereilten Transporten nur zu häufig Güter unterwegs liegen bleiben müssen.

Selbstverständlich kann die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit nicht mit einem Schlage bei sämmtlichen Bahnverwaltungen zur Einführung gelangen, vielmehr muss behufs Wahrung der Anschlüsse eine Verschiebung des Fahrplans erst allmälig angestrebt werden. Auch bedarf es wohl kaum der Erwähnung, dass unter Umständen von der in Rede stehenden Massregel überhaupt Abstand genommen werden muss, beispielsweise, wenn dadurch die Einführung des Nachtdienstes bedingt würde, ferner auf eingeleisigen Strecken, auf welchen häufig durch Kreuzungen und Ueberholungen eine gewisse Minimalgeschwindigkeit vorgeschrieben ist; in den meisten Fällen wird aber das erstrebte Ziel sich ohne erhebliche Schwierigkeiten erreichen lassen; die hierdurch erzielten finanziellen Vortheile würde die Statistik sehr bald in Zahlen zum Ausdruck bringen.

Die im Bau befindlichen und projectirten Bahnen in Elsass-Lothringen.

I. Linie Château-Salins-Saaralben mit einer Abzweigung von Bensdorf nach Dieuze.

Die erforderlichen Geldmittel zur Erbauung dieser Linie sind in einer Höhe von 9 900 000 M. durch Gesetz vom 8. Mai 1878 bewilligt. Die Gesammtlänge der Bahn wird ca. 50 km betragen. Die Vorarbeiten für die Linie sind beendet, die Ausarbeitung der Pläne für die Streckenbauwerke etc. ist erfolgt und der öffentliche Verding der Bauarbeiten bevorstehend. Die Bauarbeiten werden im Laufe dieses Sommers erfolgen und voraussichtlich bis Ende 1880 vollendet werden.

Die Anlage der Linie erfolgt in Ober- und Unterbau eingeleisig und wird das Terrain nur für ein Geleise erworben.

Ein durchgehender Verkehr wird sich auf der neuen Linie vermuthlich in Kohlen von der Saar nach Frankreich und in Eisenstein von Nancy nach der Saar entwickeln. Der locale Verkehr verspricht keine grosse Bedeutung, da lediglich Landwirthschaft in der durchschnittenen Gegend betrieben wird und Industrie fast ganz fehlt.

Politisch ist die Verbindung der Gegend und Stadt Château-Salins mit dem Deutschen Mutterlande besonders erwünscht, weil durch die bestehende Verbindung nach Nancy die ganze Gegend bisher nach Frankreich gewiesen war.

Endlich ermöglicht die Anlage der Bahn dem Reich, Theile des Elsass-Lothringischen Bahnnetzes, nämlich zwischen Château-Salins und der Grenzstation Chambrey wie zwischen Chambrey und Vic, welche bisher von der Französischen Ostbahn betrieben werden mussten, unter eigene Verwaltung zu nehmen.

Als Stationen der Linie sind in folgenden Entfernungen projectirt:

Saaralben-Ottweiler	8,0 km
Ottweiler-Insmingen	6,5 „
Insmingen-Leiningen	4,5 „
Leiningen-Bensdorf	7,0 „
Bensdorf-Riche	10,0 „
Riche-Hampont	8,0 „
Hampont-Château-Salins . . .	6,0 „
zusammen	50,0 km

Als grössere Bauobjecte der neuen Linie dürfen die Ueberbrückungen der Saar zwischen Saaralben und Ottweiler sowie des Saarkohlencanals bezeichnet werden. Die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnplanums sind nicht unbedeutend und wird die Befestigung der Damm- und Einschnittsböschungen, bei grosser Ausdehnung derselben in buntem Mergel, technische Schwierigkeiten bereiten.

Die Leitung der Arbeiten ist auf der Strecke von Saaralben nach Bensdorf dem Abtheilungs-Baumeister Pfarrer mit dem Wohnsitz zu Saaralben, auf der Strecke Bensdorf-Château-Salins dem Abtheilungs-Baumeister Franken mit dem Wohnsitz zu Mörchingen übertragen worden.

Aus dem Bahnhofe Bensdorf, welcher zugleich im Zuge der neuerbauten Linie Rieding-Remilly und der oben angeführten Linie Château-Salins-Saaralben als Durchgangsbahnhof angelegt wird, soll die neuprojectirte Linie nach Dieuze abzweigen. Das Project für die Anlage desselben steht bislang nicht fest. Für die Erbauung der 12 km langen Linie nach Dieuze, deren Baukosten in der Höhe von 3 000 000 M. durch Gesetz vom 8. Mai 1878 bewilligt sind, sind die Vorarbeiten soweit beendet, dass die Inangriffnahme der Bauarbeiten ebenfalls im Laufe des Sommers 1879 erfolgen wird. Als Vollendungstermin ist Ende 1880 in Aussicht genommen.

Wie bei der ersten Linie wird auch hier die Anlage für nur ein Geleise für Ober- und Unterbau etc. erfolgen.

Die neue Linie hat für den durchgehenden Verkehr keine Bedeutung, ist jedoch zur Erschliessung der Gegend von grossem Werth.

Die Linie erhält als Stationen:

Bensdorf-Gueblingen	6,5 km
Gueblingen-Dieuze	5,5 „
	12,0 km

Kurz nach der Abzweigung aus dem Bahnhof Bensdorf durchschneidet die Linie zwischen Bensdorf und Gueblingen einen Höhenzug mittels Tunnel. Derselbe erhält eine Länge von ca. 90 m und liegt in sehr festem Thonschiefer.

Die Bauleitung auf dieser Linie ist dem Abtheilungs-Baumeister Bossert mit dem Wohnsitze zu Dieuze übertragen.

II. Linie Carlingen-Kreuzwald-Falk.

Die erforderlichen Mittel für den Bau dieser Linie sind ebenfalls durch Gesetz vom 8. Mai 1878 in einer Höhe von 1 785 000 M. bewilligt und soll auch diese 8,5 km lange Strecke eingeleisig in Ober- und Unterbau hergestellt und das dazu erforderliche Terrain für ein Geleise erworben werden.

Die Linie erhält wesentliche Bedeutung für Kohlen- und Erztransporte zwischen Luxemburg und dem Saarkohlenrevier, sobald die Bahn von Teterchen nach Diedenhofen weitergeführt wird.

Der Ort Carlingen, an welchem die Linie in einer Entfernung von 1,5 km von der Mitte des Ortes vorbeiführt, erhält einen Bahnhof.

Die Bauleitung ist dem Abtheilungs-Baumeister Dr. Laubenheimer mit dem Wohnsitz in Kreuzwald übertragen.

III. Verbindungscurve bei Saargemünd.

Durch das Gesetz vom 8. Mai 1878 sind ferner die Geldmittel zur Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Eisenbahnlinien Bitsch-Saargemünd, sowie Zweibrücken - Saargemünd einerseits und Saargemünd-Saaralben andererseits bewilligt. Für diese Verbindungscurve sind die generellen Projecte aufgestellt

und genehmigt. Die Verbindungscurve hat nur den Zweck der Umgehung des Bahnhofes Saargemünd.

Zur Ueberschreitung der Saar ist die Erbauung eines Viaductes von 2 Oeffnungen à 50 m lichte Weite in Aussicht genommen.

IV. Für den Bau der Bahn von Teterchen über Busendorf, Kedingen, Metzerwiese nach Diedenhofen hat vor Kurzem der Landesausschuss von Elsass-Lothringen die Hälfte der Baukosten im Betrage von 4 400 000 ℳ in der Voraussetzung bewilligt, dass das Reich einen gleichen Theil der Kosten übernimmt. Die speciellen Vorarbeiten sind dem Abtheilungs-Baumeister Rhode mit dem Wohnsitz zu Diedenhofen übertragen worden.

V. Der Bezirk Unter-Elsass endlich hat die Mittel für die Fortsetzung der Linie von Steinburg nach Buchsweiler über Pfaffenhofen nach Hagenau bereit gestellt und soll die Bauausführung durch die Reichs-Eisenbahnverwaltung erfolgen. Die Ausarbeitung der Specialentwürfe ist begonnen und dem Abtheilungs-Baumeister Beckershaus zu Neuweiler übertragen. Mit dem Bau selbst wird voraussichtlich noch in diesem Jahre begonnen werden.

Im Anschluss an die im vorigen Jahrgang der Vereinszeitung No. 40 S. 557 enthaltenen Mittheilungen, betreffend den im Laufe des Jahres 1877 begonnenen Bau einer neuen Bahn von Teterchen nach Bous, ist zu bemerken, dass auf allen Bauloosen der Linie energisch gearbeitet wird. Die Hauptbauobjecte der Strecke, bestehend in den Tunnels bei Teterchen und Hargarten, dürfen als vollendet angesehen werden. Die Schlusssteine der letzten Gewölbezonen wurden in dem 1 070 m langen Tunnel bei Teterchen am 27. März cr. im 350 m langen Tunnel von Hargarten am 11. April cr. eingefügt. Die Pfeiler der Brücke über die Saar bei Bous sind vollendet, der eiserne Ueberbau wird montirt. Die Erdarbeiten sind auf der ganzen Linie soweit vorgeschritten, dass mit dem Verlegen des eisernen Oberbaues demnächst begonnen werden kann.

Die Bauleitung ist dem Eisenbahn-Baumeister Schröder mit dem Wohnsitz zu Metz übertragen, die Ausführung der Tunnelarbeiten bewirkte der Unternehmer Voss in Gera.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahnbauten.

Die Königliche Direction hat in Bau die Linie Dittersbach-Glatz (55,63 km Bahnlänge), concessionirt am 17. Juni 1874, veranschlagtes Baucapital 24 750 000 ℳ. Mit den Tunnelarbeiten ist im Sommer 1876 und mit den Kunstbauten und Erdarbeiten im Herbst 1876 begonnen worden. Die Strecke wird voraussichtlich am 1. April 1880 fertiggestellt. Die Spurweite ist normal, der Unterbau eingeleisig, das Terrain ist zweigeleisig erworben und bereits in den Besitz der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn übergegangen. Die Bahn hat den durchgehenden Verkehr zwischen der Schlesischen Gebirgsbahn mit der Oberschlesischen Eisenbahn in Glatz zu vermitteln. Im Localverkehr werden Producte der Textil- und Montanindustrie befördert. Die Stationsorte und deren Entfernungen von Dittersbach sind: Sophienau 5,7 km, Wüstegiersdorf 8,6 km, Königswalde 15,6 km, Neurode 29,3 km, Mittelsteine 36,9 km, Eöhlten 43,3 km, Glatz 50,9 km. Besondere technische Schwierigkeiten haben in der Ueberschreitung tiefer Thäler und Durchbrechung von Gebirgszügen und Wasserscheiden bestanden, dieselben sind durch Anlage von 8 hohen Viaducten mit eisernem Ueberbau und 3 bis 1 600 m langen Tunnels gehoben worden. Ausserdem sind bedeutende Erdarbeiten zur Ausführung gelangt. Die Bausausführung wird theils in Regie theils in Entreprise unter Oberleitung des Regierungs- und Bauraths Rock, unter welchem eine Bauabtheilung unter dem Abtheilungsbaumeister Bothe in Altwasser fungirt, welchem wiederum 5 Sectionen für die specielle Ausführung unterstellt sind, bewirkt. Bei Ausführung der umfangreicheren Erdarbeiten sind thätig: die Unternehmer Weisborn und Sohn aus Döbeln, Koritzky aus Görlitz, Weisshuhn aus Ludwigsdorf, Lemberg aus Strehlen, Stichel und Dassow aus Berlin, Jensch aus Neisse. Der eiserne Oberbau nach Hilf'schem System wird in Regie verlegt.

Westfälische Bahnbauten.

Die Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn hat lediglich die 50,68 km lange Linie Dortmund-Sterkrade in Bau, welche zufolge Gesetz vom 17. Juni 1874 in Angriff genommen worden ist. Das veranschlagte Baucapital für die Hauptbahn beträgt 15 300 000 ℳ, für die Zechenbahnen 3 600 000 ℳ.

Die Inangriffnahme erfolgte in der Mitte des Jahres 1875, die Betriebseröffnung der Strecke Dortmund-Bodelschwingh am 1. September 1878. Die Eröffnung der Strecke Bodelschwingh-Osterfeld findet voraussichtlich am 1. August 1879, diejenige der Strecke Osterfeld-Sterkrade voraussichtlich am 1. Juli 1880 statt.

Das Terrain ist für die Strecke Dortmund-Osterfeld erworben. Für die Strecke Osterfeld-Sterkrade ist das Terrain zum Theil erworben. Bezüglich des noch nicht erworbenen Theiles stehen der Bauausführung Hindernisse nicht entgegen, weil die Bauerlaubniss von den betreffenden Grundbesitzern fast überall ertheilt worden ist.

Die Bedeutung der Bahn für den durchgehenden Verkehr besteht darin, dass dieselbe als letztes Glied des Bahnnetzes der Westfälischen Eisenbahn die Fortsetzung der Strecke Welver-Dortmund bildet und den Verkehr aus dem Rhein-Westfälischen Kohlenrevier nach dem Osten in der Richtung via Welver-Soest-Altenbeken-Ottbergen-Northeim nach Halle und Leipzig vermittelt; sowie dass dieselbe auf den Stationen Huckarde, Herne und Bismark mit dem Bergisch-Märkischen Bahnnetze, bei den Stationen Dortmund und Osterfeld mit dem Rheinischen Bahnnetze und bei der Station Sterkrade und Mengede (bei der letzteren mittelst einer von Bodelschwingh ausgehenden Zweigbahn) mit dem Köln-Mindener Bahnnetze in Verbindung steht. — Localverkehr ist hauptsächlich nur durch den Anschluss der einzelnen Zechenbahnen zu erwarten, welche der Hauptbahn Kohlenladungen zuführen. Stückgutverkehr voraussichtlich gering.

Die Stationsorte und deren Entfernungen untereinander sind: Dortmund-Huckarde 5,69 km, Bodelschwingh 4,08 km, Castrop-Pöppinghausen 6,91 km, Herne 5,27 km, Bismark 8,01 km, Hugo (Zechenstation) 3,53 km, Horst 2,88 km, Bottrop 6,29 km, Osterfeld 3,55 km, Sterkrade 4,47 km.

Besondere technische Schwierigkeiten sind nicht vorhanden.

Die Oberleitung hat der Regierungs- und Baurath Bramer, unter welchem zwei Bauabtheilungen fungiren, die eine in Dortmund, die andere in Oberhausen.

Betriebsergebnisse der Ocholt-Westersteder Eisenbahn für das Jahr 1878.

Das Anlagecapital dieser 7,115 km langen Schmalspurbahn (0,75 m Spurweite) beträgt im Ganzen . . . 225 317 ℳ 76 ₰.
Die Baukosten, welche bis ultimo 1877 192 177 ℳ betrugen, haben sich durch einige Vervollständigungsarbeiten erhöht auf . . . . 195 013 „ 96 „
so dass nach dem Geschäftsbericht von dem beschafften Actiencapital noch reichlich 29 000 ℳ disponibel bleiben.

Die Betriebseinnahmen und -Ausgaben stellen sich mit denjenigen pro 1877 fast gleich; in Folge Zunahme des Anlagecapitals um rund 2 800 ℳ wird die Verzinsung allerdings noch etwas geringer.

Pro 1878 betrugen: 1. die Betriebseinnahmen a) aus dem Personen- und Gepäckverkehr 10 223 ℳ, b) aus dem Güterverkehr 3 046 ℳ, c) für Posttransporte 960 ℳ, d) Graspachtgelder pro 1878 62 ℳ, e) Uebertrag aus 1877 37 ℳ, im Ganzen 14 328 ℳ.

2. Die Betriebsausgaben a) allgemeine Geschäftskosten etc. 368 ℳ, b) für Wacht- und Fahrdienst 3 851 ℳ, c) Löhne für Stationsarbeiter 652 ℳ, d) Unterhaltung, Heizung, Beleuchtung etc. der Bahnanlagen und Locale, Inventarunterhaltung 1 866 ℳ, e) Reparatur etc. der Locomotiven und Wagen 611 ℳ, f) Material zum Heizen, Schmieren, Putzen und Erleuchten der Locomotiven und Wagen 1 228 ℳ, im Ganzen 8 576 ℳ. Es ergiebt sich hiernach ein Ueberschuss von 5 751 ℳ, rund 3 pCt. der Baukosten.

Von dem Ueberschusse sind bezahlt: 4½ pCt. Zinsen für die Obligationen: für 59 400 ℳ für das 1. Halbjahr 1 336 ℳ 50 ₰, für 60 600 ℳ für das 2. Halbjahr 1 363 ℳ 50 ₰, zusammen 2 700 ℳ, ab an vergüteten Stückzinsen 20,45 ℳ, bleiben 2 679 ℳ, bleiben vom Ueberschusse 3 072 ℳ. Hiervon sind ferner zu bestreiten: Abführung zum Reservefonds mit 600 ℳ, 5 pCt. Zinsen für die Prioritätsactien, 45 000 ℳ für 1 Jahr 2 250 ℳ, zusammen 2 850 ℳ, bleiben für die Stammactien 222 ℳ.

Zufolge Beschlusses der Generalversammlung wird für jede der 196 Stammactien 1,10 ℳ Dividende = rund 0,37 pCt. vergütet, und erhalten demnach die Inhaber zusammen 215 ℳ 60 ₰, und kommen dann zur Uebertragung auf Betriebsrechnung pro 1879 6 ℳ 59 ₰.

Die Coupons der Prioritäts- und Stammactien sind bei der Oldenburgischen Landesbank von jetzt an einzulösen.

Da im Jahre 1878 auf der Ocholt-Westersteder Eisenbahn fahrplanmässig täglich 3 Züge in jeder Richtung gefahren sind, ergeben sich für das Jahr 15 330 Zugkm und stellt sich pro

	Zugkilometer	Bahnkilometer
a) die Einnahme auf	0,93 ℳ	2 047 ℳ
b) „ Ausgabe „	0,56 „	1 218 „

Ein Vergleich mit dem ersten vollen Betriebsjahre 1877 ergiebt Folgendes:

	1877		1878	
Gesammte Betriebseinnahme . . .	14 868	ℳ	14 329	ℳ
oder pro Bahnkilometer	2 090	„	2 047	„
„ Zugkilometer	0,90	„	0,93	„
Gesammte Betriebsausgabe	9 667	„	8 577	„
oder pro Bahnkilometer	1 359	„	1 218	„
„ Zugkilometer	0,58	„	0,56	„
Ueberschuss	5 201	„	5 752	„
oder in Procenten des Anlagecapitals	2,78	pCt.	3	pCt.

Obgleich diese Zahlen wohl kaum noch eines Commentars bedürfen, und es nur von Neuem unsere Bewunderung erregen muss, dass es gelungen ist, die Kosten der Bahn-, Transport- und Allgemeinen Verwaltung mit einem Kostenbetrage von 0,56 ℳ

pro Zugkilometer zu bestreiten, und bei einer so geringen Einnahme von 2 047 M. pro Bahnkilometer noch eine 3procentige Verzinsung des Baucapitals zu erreichen, so tritt doch die hohe wirthschaftliche Bedeutung dieser Ergebnisse noch mehr hervor, wenn wir damit z. B. in Vergleich stellen, dass selbst bei den Omnibuszügen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, bei welchen Zügen nur die Kosten der Zugförderung in Betracht gezogen worden worden sind, die Ausgaben pro Zugkilometer

im Sommer zu 0,43 M.,
„ Winter „ 0,55 „

berechnet sind. Noch schlagender stellt sich das Verhältniss zu Gunsten der Schmalspurbahn, wenn wir mit obigen Ergebnissen der Ocholt-Westersteder Eisenbahn die vollen Betriebsausgaben einiger normalspurigen Eisenbahnen und zwar derjenigen Preussischen Eisenbahnen mit den geringsten Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 1877 vergleichen.

Bezeichnung der Bahn.	Länge der Bahn in km	Verwendetes Anlage-capital pro Kilometer. M.	Einnahme pro Bahnkilom. M.	Einnahme pro Nutzkilom. M.	Ausgabe pro Bahnkilom. M.	Ausgabe pro Nutzkilom. M.	Gesammtausgabe in Procenten der Gesammteinnahme pCt.	Ueberschuss in Procenten des verwendeten Anlagecapitals pCt
Ocholt-Westerstede	7,115	1877 27 010	2090	0,90	1359	0,58	65,0	2,78
		1878 27 409	2047	0,93	1218	0,56	59,5	3,0
Münster-Enschede	56,46	142 710	4776	2,15	5409	2,99	138,9	—
Angermünde-Schwedt ...	23,11	77 240	4970	2,21	4900	2,76	124,9	0,89
Crefeld-Kreis Kempen ...	41,69	107 193	5134	1,38	4566	1,22	88,9	0,53
Oberlausitzer .	151,97	121 445	5137	2,15	4862	2,60	120,6	0,23
Oels-Gnesen . .	160	138 280	5180	2,50	4312	2,06	82,5	0,86

Indem wir bemerken, dass vorstehende mit Ocholt-Westerstede verglichenen Zahlen den „Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen“ entnommen sind, und wir daher in Betreff der vorhandenen Widersprüche auf diese Quelle verweisen müssen, wollen wir zunächst hervorheben, dass der in der Schwabe'schen Broschüre aufgestellte Satz: „Unter gleichen Umständen betragen die Baukosten einer normalspurigen Eisenbahn das 1½ fache einer Schmalspurbahn (0,75 m), und die Betriebsausgaben einer normalspurigen Bahn das Doppelte einer Schmalspurbahn“ eine erneute Bestätigung findet.

Vergleichen wir sowohl die niedrigsten Betriebsausgaben pro Bahnkilometer — unter allen Preussischen Eisenbahnen hat die Posen-Creuzburger Eisenbahn mit 4 117 M. pro Bahnkilometer die niedrigsten Betriebsausgaben — oder die niedrigsten Betriebsausgaben pro Nutzkilometer mit 1,22 M. der Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn, in jedem Falle finden wir, dass die geringsten Betriebsausgaben bei den normalspurigen Eisenbahnen das Doppelte der Schmalspurbahn betragen.

Dieses Verhältniss, das allerdings noch einer weiteren Bestätigung durch die Erfahrung bedarf, ist von solcher Bedeutung, dass bei aller Vorliebe für die Anwendung der normalen Spurweite, doch die Nachtheile der Schmalspur durch die so erheblich geringeren Bau- und Betriebskosten vollständig aufgewogen werden, und wir zweifeln daher nicht, dass die zur Zeit bestehende Abneigung gegen die Schmalspurbahnen der aus den Verhältnissen entspringenden Nothwendigkeit weichen wird. Wenn wir uns vergegenwärtigen, dass die Staatsregierung, bei aller Sympathie für die Anlage von Localbahnen, doch nur den Bau solcher Bahnen aus Staatsmitteln in Aussicht nehmen kann, welche eine, wenn auch nur mässige Verzinsung des Baucapitals mit Sicherheit erwarten lassen, dass dieser Grundsatz bei Beschaffung des Baucapitals auf privatem Wege unter Unterstützung der Gemeinde, Städte, der Provinz und des Staates mit gleicher Schärfe zur Anwendung kommen wird und muss, und dass daher für die Folge nur solche Linien normalspurig gebaut werden können, welche eine Jahreseinnahme von in min. 6 000 M. pro Bahnkilometer (15 000 Thlr. pro Meile) gewähren, dann stehen wir einfach der Frage gegenüber, ob man Gegenden mit geringerem Verkehr die Vortheile einer Eisenbahnverbindung zu Theil werden lassen und eine Schmalspurbahn anlegen, oder ob man auf die Herstellung einer Eisenbahn überhaupt verzichten will. Und wir meinen, dass dieser Alternative gegenüber die Wahl wohl nicht schwer werden kann, besonders wenn man erwägt, dass abgesehen von dem Umladen der Güter auf der Anschlussstation die Schmalspurbahn für die Beförderung von Personen und Güter ebenso geeignet ist, wie eine normalspurige Eisenbahn.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 19. Mai 1879. (Langes Parlament. Ausschussverhandlungen. Refactie-Einsichtnahmen. Wein- und Mehlexport. Semmering-Jubiläum. 5 Generalversammlungen. Coursbericht.)

In beiden Häusern des Oesterreichischen Reichsrathes wurden ohne Debatte die beiden Regierungsvorlagen, betreffend die Secundärbahnen von Chodau nach Neudek (Zweigbahn der Buschtêhrader Bahn) und von Czaslau nach Zawratetz (Zweigbahn der Nordwestbahn), angenommen. Hiermit hat das Abgeordnetenhaus seine sechsjährige Thätigkeit und der Reichsrath seine achte Session, auch in der Eisenbahngesetzgebung beendet. Dieses „lange Parlament“ hat die Sanctionirung von nicht weniger als 46 Eisenbahngesetzen bewirkt, von welchen das wichtigste über die Verstaatlichung von Bahnen noch der allerdings fraglichen Realisirung entgegensieht. Nicht erledigt wurden 3 Gesetzesvorlagen und zwar über den Güterverkehr, die Garantieerhöhung der Kaschau-Oderberger Bahn und über die Gewährung eines Staatsvorschusses an die Ungarische Westbahn; abgelehnt wurden 4 Vorlagen und zwar über die Betheiligung an der Dux-Bodenbacher und deren Fusion mit der Aussig-Teplitzer Bahn, dann über die Vereinigung der Mährischen Nord- mit der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und über den Bau von Unter-Drauburg nach Cilli; zurückgezogen wurden endlich 4 Gesetzesvorlagen und zwar betreffend die Linie Czernowitz-Nowosielica, die Arlbergbahn, die Predilbahn und die Vereinigung der Oesterreichischen Nordwest- mit der Südnorddeutschen Verbindungs-, der Mährischen Grenz- und der Lundenburg-Grussbach-Zellerndorfer Bahn. Dem neugewählten Abgeordnetenhause dürften wohl nicht so viele Eisenbahngesetze zur Berathung vorliegen, da Bau- und Fusionsbestrebungen leider auf lange Jahre hinaus stagniren.

In den Ausschüssen des Ungarischen Reichtages wurde der Gesetzentwurf über den Ankauf der Waagthalbahn verhandelt und einstimmig angenommen. Eine erhebliche Opposition wurde der Vorlage nicht gemacht, denn man protegirt den Ankauf dieser Bahn schon aus dem Grunde, dass dieselbe nicht in den Besitz der Oesterreichischen Staatsbahn gelangt ist. Ein Abgeordneter brachte indessen die Angelegenheit der Partialobligationen zur Sprache, deren Einlösung den Concessionären oder deren Rechtsnachfolgern obliegt und die bis jetzt nicht honorirt wurden, trotzdem die dafür festgesetzte Frist längst verstrichen ist und gab nun der Befürchtung Ausdruck, dass der Regierung daraus noch Schwierigkeiten und materielle Opfer erwachsen könnten, dass der Staat durch ein Ignoriren dieser Obligationen sich zum Mitschuldigen einer Incorrectheit machen würde, und verwies auf das eben im Entstehen begriffene Ungarische Concursgesetz, durch welches ein derartiges Vorgehen einen Conflict mit dem Strafgerichte zur Folge hat. Nicht um die Interessen der Besitzer dieser Partialobligationen, sondern um jene des kaufenden Staates handele es sich hier, und aus dieser Erwägung wurde eine Resolution acceptirt, wonach sich die Regierung die entsprechenden Garantien gegen ihre diesfällige Inanspruchnahme verschaffen muss.

Der Gesetzentwurf über die Verhältnisse der Kaschau-Oderberger Bahn wurde im Ungarischen Finanzausschusse angenommen. Die Opposition plaidirte für den Ankauf der Bahn durch den Staat und meinte, eine derartige Operation wäre weit vortheilhafter gewesen, als die mit der ungarantirten Waagthalbahn. Der Communicationsminister machte bei diesem Anlasse die Eröffnung, die Ungarische Regierung habe allerdings eine Zeit lang den Ankauf der Bahn geplant, allein diese Absicht sei an der entschiedenen Weigerung des Oesterreichischen Ministeriums gescheitert. Unter diesen Umständen sei der Ankauf absolut unmöglich geworden, ganz abgesehen davon, dass derselbe auch in finanzieller Hinsicht grosse Schwierigkeiten bereitet hätte. Die Gesetzvorlage umfasst bekanntlich drei Theile: die Fusion mit der Linie Eperies-Tarnow, die Feststellung des Garantieverhältnisses mit der Oesterreichischen Regierung und endlich die Regelung der Abrechnungen aus der Bauzeit. Die Fusion wurde unter den obwaltenden Verhältnissen als das beste Auskunftsmittel anerkannt und die Feststellung der Garantie nach einigen Anfechtungen der Opposition genehmigt, die namentlich geltend machte, dass die Berechnung nach Meilen eine Ungerechtigkeit gegen Ungarn involvire, da letzteres durch die Ungarische Staatsbahn das reichste Transportmaterial liefere. Die vom Communicationsausschusse beschlossene Resolution, betreffend den Ankauf der Theissbahn durch den Staat oder die Verstärkung des staatlichen Einflusses auf deren Leitung wurde vom Finanzausschusse abgelehnt.

Die von den Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen vorgelegten Ausweise über jene vor dem 1. April 1879 gewährten und an diesem Tage noch nicht in Kraft gestandenen Tarifbegünstigungen im Güterverkehre, welche nicht den Verkehr mit dem Deutschen Reiche betreffen und welche also durch das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ nicht zur Verlautbarung gelangen, werden nach einer regierungsseitig er-

lassenen Kundmachung vom 16. Mai l. J. angefangen bis auf Weiteres täglich (mit Ausschluss der Sonn- und Feiertage) von 10 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags in dem hierzu bestimmten Bureaulocale der K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen unter Controle eines daselbst anwesenden Bediensteten dieser Behörde zur Einsicht des Publikums bereit gehalten werden.

Da die aus Ungarn nach Böhmen, Mähren und Schlesien gehenden Mehltransporte in der Regel nur in 5tonnigen Wagenladungen zur Beförderung auf den Eisenbahnen aufgegeben werden, haben die Ungarischen Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Belebung des Mehlverkehres bei den Oesterreichischen Eisenbahnen ausgewirkt, dass die Mehltransporte auch schon bei Aufgabe von 5 t zu den ermässigten Sätzen der für die genannten Provinzen bestehenden Ausnahmetarife befördert werden. Diese für die Ungarische Mühlenindustrie so günstige Massregel trat mit dem 1. December 1878 in Wirksamkeit und hatte auch schon während der abgelaufenen kurzen Zeitdauer so erfreuliche Resultate, dass sie die Eifersucht der Mühlenbesitzer der genannten Provinzen erweckte und zu befürchten war, dass es deren Einflusse gelingen werde, dass die Mehltransporte keiner Begünstigung theilhaftig werden. Jetzt aber bemüht sich eine Oesterreichische Eisenbahn dass dieselbe aufrecht erhalten bleibe, was auch von dem betreffenden Verbande bereits angenommen wurde. — Der Ungarische Weinexport gewann in neuerer Zeit hauptsächlich nach der Schweiz einen erfreulichen Aufschwung und haben die betreffenden Eisenbahndirectionen im Interesse der Erleichterung des Verkehres die Verfügung getroffen, dass die für leer retourgehende Fässer giltigen ermässigten Frachtsätze von nun an auch auf solche Fässer Anwendung finden sollen, welche behufs Füllung aus der Schweiz nach Ungarn gesendet werden. Diese Begünstigung erstreckt sich auf neue Fässer, weil nicht vorausgesetzt werden kann, dass aus der Schweiz zu einem andern Zwecke als zur Füllung Fässer nach Ungarn gesendet werden.

Bei Gelegenheit der Semmering-Jubiläumsfahrt am 17. d. M. wurde zugleich das Jubiläum der Gebirgslocomotive des Baron Engerth gefeiert. Die erste Semmering-Locomotive war nach seinem Entwurfe (damals war derselbe Rath im K. K. Handelsministerium) durch die Maschinenfabrik von Kessler in Esslingen und Cocquerill in Seraing hergestellt worden. Diese Maschinen schleppten bei der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von 2 Meilen pro Stunde auf der 4 411 Klafter langen Strecke von Payerbach nach der Station Semmering bei der Steigung 1 : 40 auch bei regnerischem Wetter eine Last von 2 000 Wiener Centnern. Die Dampfspannung betrug nur 90 Wiener Pfund auf dem Wiener Quadratzoll. Der Holzverbrauch war ½ Wiener Klafter für die Stunde.

Der Stoffüberfluss in Folge der vielen seit der letzten Correspondenz abgehaltenen Generalversammlungen nöthigt uns, die weit über die Bedeutung des Momentes hinausgehende Jubiläums-Festrede des Directors Lihoczki der Oesterreichischen Staatsbahn in einer der nächsten Correspondenzen zu reproduciren.

Die (27.) ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Brünn-Rossitzer Eisenbahn fand am 15. d. M. statt. Der Bericht des Verwaltungsrathes theilt zunächst mit, dass der Beschluss der Generalversammlung vom 17. Mai 1877 auf Liquidation der Gesellschaft zum Zwecke ihrer Vereinigung mit der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft vom Ministerium des Innern mit Erlass vom 15. December v. J. genehmigt worden. In Folge dessen sei die Unterzeichnung des Kauf- und Verkaufvertrages, durch welchen das Unternehmen der Brünn-Rossitzer Eisenbahn mit allen seinen Rechten und Verbindlichkeiten an die Oesterreichische Staatseisenbahn übergeht, am 12. März l. J. unterzeichnet und dem Handelsministerium zur Genehmigung vorgelegt worden. Nachdem jedoch dieses Ministerium die Uebertragung des Privilegiums der Gesellschaft an die Staatsbahn von dem Nachweise der Zustimmung der Besitzer von Prioritätsobligationen der Brünn-Rossitzer Bahn zu der beabsichtigten Transaction abhängig gemacht hat, so wurden die bezüglichen Schritte eingeleitet, und wird nach Austragung dieser Angelegenheit mit der Einlösung der Actien vorgegangen werden. Was die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres 1878 anbelangt, so betrugen die Betriebseinnahmen 363 050 fl., gegen 427 181 fl. im Jahre 1877. Nach Abzug der Betriebsauslagen mit 188 461 fl. ergiebt sich ein Ueberschuss von 174 589 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1877 und anderer Einnahmen ein solcher von 182 996 fl. Nach Bestreitung der Steuern und Pensionen mit 26 736 fl., sowie der Verzinsung und Amortisirung der Prioritätsobligationen mit 131 011 fl. verbleibt ein Ueberschuss von 25 247 fl. und mit Rücksicht auf den aus dem Titel der Staatsgarantie noch zu beanspruchenden Zuschuss von 30 992 fl. ein Betrag von 56 239 fl. zur Verzinsung der 10 290 Stück Prioritätsactien à 200 fl., was circa 5,46 fl. pro Actie ergeben würde. Es wird nun beantragt, 5 fl. pro Actie zu vertheilen und den Rest für noch erwachsende Auslagen (Liquidationsspesen etc.) bereit zu halten. Dieser Antrag wurde nach Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath angenommen. Hierauf wurde der Rechnungs-Revisionsausschuss, welcher der mit der Liquidation des Unternehmens betrauten Direction seiner Zeit das Absolutorium zu ertheilen haben wird, gewählt.

Die in der am 18. d. M. in Graz abgehaltenen Generalversammlung der Leoben-Vordernberger Eisenbahn vorgelegte Bilanz weist einen Betriebsüberschuss von 74 642 fl. aus. Nach Einlösung der Coupons und der verloosten Prioritäten verbleibt ein Activsaldo von 5 133 fl., wovon 5 pCt. dem Reservefonds zugeschrieben, der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wird. Der Verwaltungsrath verzichtet auf die Einlösung der Präsenzmarken. Die Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt. Für die Einführung gesonderter Personenzüge wird der betriebführenden Südbahn der Dank votirt.

Die am 17. d. Mts. abgehaltene 24. ordentliche Generalversammlung der Oesterreichischen Staatsbahn wurde vom Präsidenten Namens des Verwaltungsrathes mit der Ansprache eröffnet: „Ungeachtet der ungünstigen Lage der Industrie hat der Reinertrag der Montanwerke und Domänen die Ziffer des Vorjahres überschritten. Die Bruttoeinnahme der Eisenbahnen hat dagegen eine merkliche Verminderung erfahren, welche mit Ausschluss der Linie Temesvar-Orsova 2 210 909 fl. weniger als im Vorjahre beträgt. Dagegen stellte sich in Folge der günstigeren Valutaverhältnisse der Coursverlust, der im Vorjahre 2 589 648 fl. oder 21,2 pCt. betragen hatte, im Jahre 1878 blos auf 2 145 931 fl. oder 17,5 pCt." Nach Verlesung des Bau- und Geschäftsberichtes fuhr der Präsident fort: „Der gesammte Reingewinn stellt sich auf 18 639 174 fl.; nach Abschlag der Ausgabeposten mit 17 294 333 fl. verbleibt ein Ueberschuss von 1 349 350 fl. Derselbe gestattet, wofern der Betriebsausfall der Linie Temesvar-Orsova im zweiten Semester 1878 mit 504 295 fl. provisorisch auf das Conto der ausserordentlichen Reserve gebucht wird, die Vertheilung einer Dividende von 5 Francs pro Actie und lässt einen verfügbaren Rest von 29 990 fl. übrig, der auf neue Rechnung vorzutragen sein würde. Bei Genehmigung dieser Anträge wird sich der am 1. Juli 1879 fällige Coupon mit Einschluss der Abschlagszahlung pro 5 Francs auf die laufenden Zinsen des Jahres 1879 auf 10 Francs stellen. Die Betriebsergebnisse des laufenden Jahres können noch nicht vorausgesehen werden. Die Mehreinnahme in den ersten zehn Wochen betrug 626 651 fl.; durch die Szegediner Katastrophe erlitt der Verkehr jedoch eine Unterbrechung, die erst jetzt behoben werden konnte. Die Fusion mit der Brünn-Rossitzer Bahn wurde am 15. December 1878 genehmigt und ist gegenwärtig in Durchführung begriffen; die Emission von Obligationen zur Einlösung der Brünn-Rossitzer Actien entfällt, da dieselbe bereits in der im Vorjahre bewilligten Emission von 30 Millionen Francs enthalten ist. Die Prioritätenemission ist bis jetzt nicht erfolgt, da der Vorschuss an die Rumänischen Bahnen früher zur Rückzahlung gelangte und die in Aussicht genommene Erwerbung der Waagthalbahn nicht zu Stande gekommen ist, indem die Ungarische Regierung sich dafür entschied, dieselbe für sich anzukaufen. Bis zu dem Zeitpunkte der Verwendung werden die Titres in den gesellschaftlichen Cassen aufbewahrt werden. Bezüglich der Errichtung einer selbstständigen Direction in Ungarn schweben die Unterhandlungen. Wir hoffen eine befriedigende Lösung dieser wichtigen administrativen Frage unter Wahrung der im Interesse einer guten Verwaltung gebotenen Einheitlichkeit sämmtlicher Dienstzweige. Im Jahre 1866, als die Concessionsdauer verlängert wurde, ist die Amortisirung der Actien nicht auf den Zeitraum von 18 Jahren ausgedehnt worden, um welche die Concession verlängert wurde. Es erscheint aber erspriesslich, die Amortisirung auf die ganze Concessionsdauer gleichmässig zu vertheilen. Wir werden daher im Laufe des Jahres eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, um diese und andere wichtige Fragen zu entscheiden. Herr Leopold Bresson, der seit siebzehn Jahren die Functionen des Generaldirectors bekleidet, hat auf seine Stellung resignirt. Wir verdanken demselben die bedeutende Entwickelung der Eisenbahnen und industriellen Werke. Als seinen Nachfolger haben wir Herrn Emil Kopp erwählt, der seit 23 Jahren im Dienste der Gesellschaft steht, in den letzten Jahren als Betriebsdirector fungirte und gegenwärtig die Stelle eines commerziellen Beirathes mit dem Titel eines Generaldirector-Stellvertreters einnimmt. Die langjährigen Erfahrungen und die anerkannte Capacität desselben rechtfertigen unsere Wahl, und wir sind überzeugt, dass er im Geiste seines Vorgängers die gesellschaftlichen Interessen wahren und die weitere Entwickelung des Unternehmens fördern wird. — Herr Wilhelm Freiherr v. Engerth, der seit Gründung der Gesellschaft bei derselben zuerst die Function eines Directors der technischen Dienstzweige, später jene eines Generaldirector-Stellvertreters mit Auszeichnung und Hingebung versah, ist ebenfalls aus dem activen Dienst zurückgetreten. Wir haben jedoch seinen Beistand und seine Erfahrungen auch fernerhin der Gesellschaft erhalten". Hierauf wurden die Anträge des Verwaltungsrathes ohne Debatte genehmigt und die Wahlen in denselben und in den Revisionsausschuss vorgenommen.

Die (dreiundzwanzigste) ordentliche Generalversammlung der Galizischen Karl-Ludwigbahn wurde ebenfalls am 17. d. Mts. abgehalten. Zunächst gelangte der Bericht des Revisionsausschusses zur Verlesung, auf dessen Antrag dem Verwaltungsrathe — einstimmig — das Absolutorium ertheilt wird. Anschliessend an den — bereits veröffentlichten und in Folge dessen nicht zur Verlesung gelangten — Jahresbericht des Verwaltungsrathes bespricht der Vorsitzende die, wie er sagt, ganz anomalen Rückgänge in den Einnahmen des verflossenen Jahres, deren Ursachen er insbesondere auf die im zweiten Semester eingetretene ausserordentliche Stagnation im Getreideverkehre zurückführt, zu welcher sich weiter die Pestbesorgniss und die speciell in Galizien aufgetretene Viehseuche gesellten, welche den Verkehr in einschneidender Weise schädigten. Nun sind zwar mit dem Aufhören der Seuche und der Aufhebung der Grenzsperre die Verkehrshindernisse beseitigt, doch sei auch im laufenden Jahre vor dem Eintritte der Getreidecampagne eine wesentliche Besserung der Verkehrsergebnisse nicht zu erwarten. Der Geschäftsbericht wird einhellig zur Kenntniss genommen. Es folgt nun die Vorlage des Baupräliminares. Wie der Vorsitzende mittheilt, glaubt der Verwaltungsrath sich im laufenden Jahre auf die zur Erhaltung und Sicherung des gegenwärtigen Bahnbetriebes nöthigen Bauten beschränken zu sollen, zu deren Ausführung er ein Baupräliminare von 87 136 fl. beansprucht, davon werden u. A. auch die Anlage einer Schleppbahn von der Hauptbahn bei Krakau bis Podgorze und die Tracirungskosten für eine normalspurige Secundärbahn von Tarnopol nach Husiatyn bestritten. Die Anlage dieser Secundärbahn ist insbesondere durch den Ostgalizischen Grundbesitz angeregt, und wird sich der Verwaltungsrath zu dieser Erweiterung des gesellschaftlichen Bahnnetzes nur nach eingehenden Studien über die Rentabilität der genannten Secundärbahn entschliessen. Das Präliminare wird ohne Debatte einstimmig genehmigt. Der nächste Punkt der Tagesordnung ist die Beschlussfassung über die Verwendung des Reinerträgnisses vom Jahre 1878. Laut Rechnungsabschluss beträgt der Nettogewinn pro 1878 2 220 261 fl. 93 kr. Nach Abzug der statutenmässigen Tantième des Verwaltungsrathes mit 117 633 fl. 10 kr. verbleibt ein disponibler Gewinn von 2 102 628 fl. 83 kr. und zuzüglich des Uebertrages mit 404 064 fl. 1 kr. vom Vorjahre ein solcher von 2 506 692 fl. 84 kr. Der Reservefonds hat die normalmässige Höhe erreicht, und ist eine weitere Dotirung desselben vorläufig nicht nöthig. Mit Rücksicht auf die diesjährige Geschäftslage beantragt der Verwaltungsrath, es sei aus dem verfügbaren Reingewinne der Betrag von 1 539 000 fl. auf die emittirten 228 000 Actien respective Genussscheine, d. i. 6 fl. 75 kr. pro Actie respective Genussschein, zu vertheilen und von dem sonach verbleibenden Reste mit 967 692 fl. 84 kr. dem Schienenerneuerungsfonds 300 000 fl. zuzuweisen und der Rest mit 667 692 fl. 84 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Es wird sonach der Julicoupon der Actie mit 12 fl. und jener des Genussscheines mit 6 fl. 75 kr. eingelöst werden. Diese Anträge wurden ohne Debatte einstimmig angenommen. Schliesslich erfolgte die Wahl des Revisionsausschusses, sowie die Ergänzung des Verwaltungsrathes.

Die (sechste) ordentliche Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn fand am 19. d. Mts. statt. Der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes pro 1878 macht zunächst Mittheilung über die im verflossenen Jahre entwickelte Bauthätigkeit. Das Bauconto der Linie Sternberg-Grulich schliesst am 31. December 1878 mit 14,168 Millionen Gulden. Das Bauconto der Linie Hohenstadt-Zöptau ist mit 2,237 Millionen Gulden unverändert geblieben. Die Betriebsverhältnisse waren im Jahre 1878 etwas besser. Die Endergebnisse des Betriebes im Jahre 1878 sind bei der Linie Sternberg-Grulich ein Ausfall von 67 236 fl. und bei der Linie Hohenstadt-Zöptau ein solcher von 10 088 fl. Für das Jahr 1878 hat die Gesellschaft aus dem Titel der Staatsgarantie 325 735 fl. in Silber und auf Grund des Gesetzes vom 14. December 1877 zur Bedeckung des Betriebskostenabganges 71 382 fl. Banknoten zu beanspruchen. Auf Antrag des Revisionsausschusses wurde dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe wurden sowie die Revisoren wiedergewählt. Der Werth der Präsenzmarken für die Mitglieder des Verwaltungsrathes wurde mit 10 fl. fixirt. Schliesslich genehmigte die Versammlung ohne Debatte den Antrag des Verwaltungsrathes auf Erneuerung der ihm von der vorjährigen Generalversammlung ertheilten Vollmacht in Betreff der Sanirungsangelegenheit. Diese Vollmacht lautet: „Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath zu neuerlichen Verhandlungen, um im Wege einer Fusion oder Abtretung der gesellschaftlichen Linien oder auf eine andere Weise eine Sanirung des gesellschaftlichen Unternehmens zu bewirken gegen dem, dass eventuelle Vereinbarungen einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden."

Der Bahneffectenmarkt verharrt in günstiger Disposition, welche durch den Anlagen suchenden Geldüberfluss und die wieder Exporthoffnungen anregende günstigere Witterung erklärlich wird. Schlusscourse der beiden letzten Wochen waren:

Actien:		
Nordbahn . . .	2230,—	2230,—
Franz-Josefbahn .	140,50	141,75
Karl-Ludwigbahn	235,50	241,50
Oest. Nordwestb. .	127,—	128,75
Staatsbahn . . .	266,75	268,50
Südbahn	77,—	77,50
Theissbahn . . .	199,—	199,50

Prioritäten:		
Nordbahn . . .	103,35	103,50
Franz-Josefbahn .	92,50	92,70
Rudolfbahn . . .	85,—	85,—
Kaschau-Oderb. B.	78,—	78,40
Salzkammergutb. .	97,60	98,50
3 pCt. Südbahn .	119,70	119,75
Theissbahn . . .	91,—	91,50

Die Galizische Petroleum- und Erdwachs-Industrie.

Die Petroleumförderung in Galizien gewinnt fortwährend an Ausdehnung, obgleich die Mittel, welche den dortigen Interessenten zur Disposition stehen, limitirt sind. Geld ist's, welches in erster Reihe fehlt, um die Galizische Petroleum-Industrie zu einer der hervorragendsten Industrien der Monarchie zu machen. In Galizien umfasst das ölführende Gebiet rund 240 Quadratmeilen und es ist dort die Ausbeutung des Petroleumlagers an sehr vielen Punkten, von denen wenigstens vierzig grössere Bedeutung haben, bereits in Angriff genommen. Die wirthschaftliche Bedeutung dessen ist leicht zu beurtheilen, wenn man berücksichtigt, welch' grosse Rolle Petroleum heute im häuslichen Leben und in der Industrie spielt. Der Consum der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie steigt von Jahr zu Jahr und leider ist es heute noch Amerika, welches unseren Bedarf fast ausschliesslich deckt.

In Ermangelung genauer Aufschreibungen über die inländische Production an Petroleum bieten die Schätzungen Sachkundiger die alleinigen Anhaltspunkte und nach diesen Schätzungen kann gegenwärtig die inländische Production an raffinirtem Petroleum mit 180 000 Meter-Centnern pro Jahr veranschlagt werden; von diesen entfallen ungefähr 10 000 Meter-Centner auf Ungarn (Erzeugniss der Oesterreichischen Staatsbahn aus bituminösem Schiefer in Oravitza) und 170 000 Meter-Centner auf Galizien. Von den Erzeugnissen Galiziens werden circa 5 000 Meter-Centner jährlich nach Russland ausgeführt, während der Rest theils in Galizien selbst, theils in Oberungarn verbraucht wird. Die Completirung des Galizischen Eisenbahnnetzes durch den Bau der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, der Dniesterbahn, der Albrechtbahn und der Staatsbahn Tarnow-Leluchow hat der Galizischen Petroleum-Industrie wesentlichen Vorschub geleistet; doch wären auch für die sehr wichtigen Petroleumgebiete zwischen Zagorz und Grybow und westlich von Neu-Sandec Schienenverbindungen durch den Ausbau der Westgalizischen Bahn in hohem Masse erwünscht. Ein weiterer Impuls zur Förderung der Petroleum-Production wurde durch die mit 1. Januar d. J. erfolgte Erhöhung des Einfuhrzolles für ausländisches Petroleum von 1,50 fl. Silber auf 3 fl. Gold per Brutto-Meter-Centner gegeben. Seit dieser Zollerhöhung macht sich eine regere Thätigkeit unter den Petroleum-Producenten bemerkbar, und es ist eine Steigerung der Production und damit eine Erweiterung des bisherigen Absatzgebietes um so sicherer zu gewärtigen, als in neuester Zeit in Ost- und Westgalizien neue ergiebige Oelaufschlüsse gemacht wurden.

Gegenwärtig producirt Galizien pro Jahr gegen 400 000 Meter-Centner Rohöl, aus denen, wie schon erwähnt, circa 170 000 Meter-Centner raffinirtes Oel erzeugt werden; als Nebenproducte gewinnt man dabei circa 10 Procent Benzin, welches in der Lack-, Firniss- und Kautschuk-Industrie eine Rolle spielt, ferner circa 20 Procent Blau- und Grünöle, aus denen verschiedene Schmieröle, feste Schmieren und Fette erzeugt werden, und schliesslich circa 20 Procent dickflüssigen Satz (Theer), der durch fortgesetzte Destillation in Schuster- oder Schiffspech, in Asphaltpech oder in Coaks verarbeitet werden kann. Die aus dem Rohöle zu erzeugenden Producte sind nach dem Gesagten ebenso mannigfaltig wie heterogen. Was das Hauptproduct, das raffinirte Galizische Petroleum anbelangt, so kann dasselbe dem Amerikanischen unter allen Umständen gleichgestellt, ja in vielen Fällen sogar bevorzugt werden. Wir erinnern an den kürzlich von Petroleum-Interessenten in Bremen abgehaltenen Petroleumtag, dessen Einberufung durch zahlreiche Klagen über die schlechte Qualität Amerikanischen Petroleums veranlasst wurde. Die Galizischen Eisenbahnen verwenden durchgehends und zwar zu ihrer vollsten Zufriedenheit Galizisches Petroleum. Kürzlich stellte auch die Pester Consum-Genossenschaft vergleichende Versuche mit Galizischem und Amerikanischem Petroleum an, welche entschieden zu Gunsten des ersteren ausfielen.

Seitens des Landes geschieht das Möglichste, um die Galizische Petroleum-Production zu heben. So hat der Galizische Landtag kürzlich 10 000 fl. für den Beginn von Tiefbohrungen bewilligt und Massnahmen getroffen, die geeignet sind, den bei der Production eingerissenen ärgsten Uebelständen abzuhelfen. Auch geschehen Bestrebungen, das solide Capital für die Sache mehr zu interessiren, um die Zahl der schon bestehenden grösseren in- und ausländischen Unternehmungen zu vermehren. In neuester Zeit interessirt sich auch Amerika für die Galizische Production. Die Compagnie Eaton-Cole & Burham in New-York hat Galizien durch einen Vertreter bereisen lassen und soll be-

reits heuer mit Amerikanischen Bohrapparaten und Arbeitern in Zmigrod Arbeiten beginnen. Eine Französische Gesellschaft ist bereits seit zwei Jahren in Boryslaw thätig. Galizien erzielt durch die Rohöl-Production, sowie durch die Verarbeitung desselben einen Jahresertrag von reichlich vier Millionen Gulden.

Nicht weniger lucrativ als die Petroleum-Industrie dürfte sich mit der Zeit für Galizien die Erdwachs-Gewinnung herausstellen.

Abgesehen von einigen Orten, an welchen Erdwachsspuren gefunden wurden, sind bis jetzt grössere Lager dieses Minerals, welches schon im rohen Zustande mit dem gelben Bienenwachse grosse Aehnlichkeit besitzt, nur in Boryslaw (Station der Dniesterbahn), ferner in Drwiniacz und Starunia (südlich von Stanislau) bekannt. Die Lager von den zwei letzteren Orten sind wohl nicht sehr bedeutend, dagegen werden aber in Boryslaw jährlich circa 200 000 Zoll-Centner Wachs gefördert, was einem Werthe von rund 3 Millionen Gulden entspricht. Wo Wachs vorkommt, da ist auch Petroleum zu finden, und es ist unzweifelhaft, dass das Wachs aus dem Petroleum entstanden ist. Verwendet wird das Erdwachs zur Erzeugung von Paraffin, wobei man auch gereinigtes Petroleum als Nebenproduct erhält, und zur Darstellung von Ceresin (Mineralwachs), welches mit dem gewöhnlichen gereinigten Bienenwachse täuschende Aehnlichkeit hat und zu Allem verwendet wird, wozu bis vor Kurzem nur Bienenwachs benutzt wurde. Das Erdwachs und auch fertiges Ceresin wird von Galizien aus nach fast allen Ländern des Continents, vorzüglich aber nach Deutschland, Russland, Italien und England exportirt. In Galizien bestehen dermalen sieben Fabriken, welche sich mit der Verarbeitung des Erdwachses befassen. Diese sind: In Drohobycz: Gartenberg, Goldhammer & Comp. (die bedeutendste Fabrik dieser Branche in Galizien), Josef Altmann, Markus Tillemann, Elias Feuerstein, Zacharias Händel, Rappaport und Münzer. In Boryslaw: Isak Gottlieb & Comp. Ausser diesen Etablissements sind von den Oesterreichisch-Ungarischen Fabriken noch zu nennen Ujhely's Nachfolger in Stockerau, Hochstetter in Floridsdorf, Wagemann in Wien, Offenheim und Ziffer in Elbe-Teinitz, Dingler & Comp., dann Himmelbauer in Ostrau, F. A. Sarg's Sohn & Comp. in Liesing (bei Wien) und Pilz in Karlsbad. Die Erdwachs-Production Galiziens leidet unter denselben Uebelständen, unter welchen die dortige Petroleum-Production krankt und die auf den Mangel der gesetzlichen Regelung der bergbaulichen Verhältnisse und auf die Zersplitterung des Besitzes des productiven Gebietes unter zahlreichen kleinen Unternehmern zurückzuführen sind. Das neue Berggesetz wird wohl auch hier bald gedeihlichere Verhältnisse schaffen. Dermalen stehen in Boryslaw nebst circa 2 500 Petroleumschächten über 900 Erdwachsschächte im Betriebe. Im Jahre 1872 befanden sich die Schächte Boryslaws noch in der Hand von 1 245 Unternehmern, heute ist diese Zahl bereits auf circa 850 herabgesunken, da die wohlhabenden Unternehmer nach und nach grössere Complexe erwerben und sich auch Gesellschaften bilden. Boryslaw, früher ein armes Gebirgsdorf mit 646 Einwohnern, zählt heute circa 7 000 ansässige Bewohner und 8 bis 9 000 fremde Arbeiter. Die Bevölkerung der nächstliegenden Stadt Drohobycz hat sich seit den letzten 20 Jahren verdoppelt. Der Verkehr zwischen Boryslaw und Drohobycz ist ein äusserst reger; es verkehren auf der diese beiden Orte verbindenden Flügelbahn täglich fünf Züge in jeder Richtung, die durchschnittlich gegen tausend Reisende pro Tag befördern. Die Besichtigung der Anlagen und des Lebens und Treibens in Boryslaw gewährt grosses Interesse. Zum Schlusse sei hier noch erwähnt, dass die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn bei der diesjährigen Landesausstellung in Stuhlweissenburg zwei Collectionen ausgestellt hat, und zwar: über das geologische Vorkommen von Erdwachs und Petroleum und über die aus diesen Rohstoffen zu erzeugenden Producte, welchen Sammlungen ein ausführlicher erläuternder Text in Form einer Broschüre beigelegt ist. Zweck dieser Exposition ist, in Ungarn, dem natürlichen Absatzgebiete für die einschlägigen Galizischen Erzeugnisse, weitere Kreise über den Stand der Petroleum- und Erdwachs-Industrie Galiziens zu unterrichten. Möge dieser Zweck, den auch wir mit dieser Publication verfolgen, erreicht werden, denn die Kenntniss der Verhältnisse ist die erste Bedingung, um das Interesse für die Sache wachzurufen, und ist dies geschehen, dann werden sich auch Capitalisten finden, um theilzunehmen an der Hebung des enormen Schatzes, den Galizien in seinem Boden birgt!

Eine Fahrt auf der Elbogener Localbahn.

Die herannahende Badesaison, welche im heurigen Sommer manchen Leser der Vereinszeitung in die Böhmischen Bäder führen wird, veranlasst uns, auf einen höchst lohnenden Ausflug aufmerksam zu machen, der sich sowohl von Carlsbad, als auch von Marienbad, Franzensbad und Giesshübel aus sehr leicht in einem Tage machen lässt.

Wir meinen den Besuch der durch die Elbogener Localbahn dem Bahnverkehr erschlossenen Stadt Elbogen und ihrer reizenden Umgebung, sowie die Tour durch das hochromantische Waldthal von Elbogen, an der Eger hinab an Hans Heiling vorüber, über Aich nach Carlsbad.

Am besten macht man diese Tour mit den in den genannten Bädern meist Morgens nach der Cur abgehenden Eisenbahnzügen (von Carlsbad um 9 Uhr, in Eger und Franzensbad um 8⁴⁵ resp. 8⁴³ Vorm.) bis zur Station Elbogen-Neusattel der Buschtêhrader Bahn (Ankunft dort 10⁴ Vorm.).

Hier verlässt man den Waggon und steigt in den Waggon der Elbogener Localbahn über, deren Züge unmittelbaren Anschluss haben (Abfahrt 10⁹ Vorm.).

Diese sog. Elbogener Localbahn ist die erste Eisenbahn in der Oesterreichischen Monarchie, welche in der ausgesprochenen und vom Handelsministerium gutgeheissenen Absicht gebaut und seit zwei Jahren betrieben ist, als Versuchsstation für alle beim Bau und Betrieb zulässigen Erleichterungen zu dienen, welche geeignet sind, den Betrieb billiger zu stellen und dadurch auch die verkehrsarmen Gegenden, die eine Eisenbahn nach dem bisherigen alten System nicht alimentiren können, den Segnungen des Eisenbahnverkehrs zu erschliessen, resp. die Anlage von Eisenbahnen auch in solchen Gegenden finanziell möglich zu machen. Nach den auf derselben gemachten Erfahrungen, sowie nach Muster derselben sollen auch die soeben vom Reichsrath genehmigten Secundärbahnen Chodau-Neudeck, Czaslau-Sleb sowie die Bozen-Meraner Bahn hergestellt werden.

Doch treten wir unsere Fahrt an. Im Waggon wählen wir einen Sitz möglichst auf dem offenen Wagenplateau, um während der Fahrt die Aussicht besser geniessen zu können. Die ersten hübschen Gebäude, die die Bahn unterhalb Neusattel erreicht, gehören zu der neuen Anlage des Helenenschachtes der Herren Baron Springer und Oppenheimer. Dieser Schacht, der seiner Vollendung naht, wird eine ausgezeichnete Gaskohle liefern, welche von den Nachbarschächten nach Süddeutschland, der Schweiz und selbst Norditalien versandt wird.

Die nächste Anlage, zur Hälfte im Betrieb, zur Hälfte noch im Bau, ist Siemens Glashütte. In diesem grossartigen Werke*) werden vorläufig nur Flaschen, sowohl Wein- als Mineralwasserflaschen, fabricirt. Die Glasmasse wird aus einem sogenannten Wannenofen, der einen flüssigen Glassee von 3 000 Centner Gewicht enthält, herausgenommen. In diesem Ofen werden continuirlich Granitsteine aus den an der Localbahn gelegenen Felseinschnitten eingeführt. Die Hitze ist so colossal, dass selbst Stahl und Platina wie Wasser abtropfen. Die Besichtigung ist äusserst lohnend. Es werden im Ganzen vier Ofengebäude errichtet. Aus einem gehen pro Tag 20—22 000 Flaschen hervor. Am Vincenzi- und Katharinenschacht vorüber gelangt man nach kurzer Zeit zu dem freundlichen Grünlas, sodann zu der grossen Dampfziegelei. Gleich darauf durchbricht die Bahn das enge Felsdefilée des Grünlasthales und mündet sodann auf der Station

*) Dank den Bestrebungen der Elbogener Localbahn-Gesellschaft Böhm, Schwind & Comp., zur Verwerthung der an der Linie derselben vorhandenen reichen Bodenschätze, legte der bekannte Grossindustrielle Friedrich Siemens aus Dresden bei Elbogen eine Glasfabrik an, welche wohl das grösste unter allen bestehenden derartigen Etablissements in Europa werden möchte, und welches nach seiner Vollendung der Elbogener Localbahn eine Tagesverfrachtung von Kohlen, Rohmaterial und fertigen Producten von ca. 18 bis 20 Waggons, den Nachbarbahnen, der Buschtêhrader und Kaiser Franz-Josef Bahn eine solche von ca. 8 Waggons, sichert.

Es werden im Ganzen 4 grosse Ofengebäude, 57 Arbeiterhäuser, 1 Maschinengebäude, 1 Verwaltungs- und 1 Herrenhaus errichtet, und wird die ganze Anlage mittelst eines eigenen 400 m langen Geleises in das Geleise der Elbogener Localbahn eingeführt.

Am 17. April l. J. wurde der erste Wannenofen dem Betriebe übergeben, welcher, wie oben bemerkt, eine geschmolzene Glasmasse im Gesammtgewichte von 3 000 Centnern fasst und pro Tag 22 000 Flaschen oder 1½ Waggonladungen producirt.

Das Rohmaterial wird vorläufig durch Erweiterung der Graniteinschnitte der Elbogener Localbahn von der Bahngesellschaft gewonnen und zugeführt.

Ebenso wird als Kohle die ausgezeichnete Gaskohle verwendet, welche sich in den mit der genannten Bahn verbundenen Kohlengruben reichlich vorfindet. Wenn auch vorläufig nur Flaschen fabricirt werden, so ist das Werk doch später auch zur Fabrikation des berühmten Siemens'schen Presshartglases bestimmt, das bekanntlich in seiner ganzen Masse gehärtet ist, und daher mit dem aus Französischen Hütten stammenden gewöhnlichen Hartglas, das bekanntlich nur an der Oberfläche gehärtet ist, nicht verwechselt werden darf. Während das letztere beim Aufheben der Adhäsion unter einer Explosion in Pulver zerfällt, verhält sich das Siemen'sche beim Bruch nicht anders als gewöhnliches Glas.

Durch die grosse Widerstandsfähigkeit gegen Druck und Stoss und die damit verbundene höhere Sicherheit ist dasselbe berufen, Verwendung in verschiedenen Zweigen des Eisenbahnwesens zu finden. Es wird deshalb von der Elbogener Localbahngesellschaft für Werkstättenfenster, sowie für Fenster überhaupt, dann aber insbesondere zu den Wasserstandsgläsern und Signallaternen etc. etc. verwendet.

Elbogen ein. — Beschauen wir uns zunächst deren Umgebung, welche manchen lohnenden Spaziergang bietet.

Man besucht am Besten zunächst das Gaiersbachthal, eine erfrischende Waldidylle. Je weiter man in das Walddickicht vordringt, desto interessanter wird dieses Thal. Auf dem Rückwege verfolgt man die Strasse bis zur Kettenbrücke, die in stolzer Linie in einer Höhe von ca. 25 m über den Fluss setzt. Sie ist das älteste Bauwerk dieser Art in Oesterreich und nächst der Pest-Ofener Kettenbrücke das schönste.

Man kann nun entweder eine neue Strasse verfolgen, von wo aus sich stets wechselnde Bilder eröffnen: auf die Kettenbrücke, die tief darunter ruhig fliessende Eger, die Stadt und auf das aus heiterem Grün ernst sich erhebende Schloss, oder man steigt hier vor der Kettenbrücke auf dem schmalen Fussweg zur Eger hinab, zwischen Garten- und Parkanlagen den wohlgepflegten Spazierweg entlang, zum sogenannten Kolowrattunnel, wo der Weg einen senkrecht aus der Eger emporschiessenden Fels durchtunnelt. An der reizenden Villa Walenda vorüber gelangt man über den sogenannten Röhrsteg in die Stadt. Sie wurde wegen ihrer dominirenden Lage auf einer fast kreisförmig von der Eger umspülten Felsnadel schon im Mittelalter als „der Schlüssel Böhmens“ bezeichnet, und wird wegen der seltenen Schönheit ihrer Lage und Umgebung von den heutigen Touristen vielfach das „Heidelberg Böhmens“ genannt.

Im sogenannten „Schwarzenberg“-Salon im Rössel schönste Aussicht. Im Rathhaus wird einer der grössten Meteore gezeigt, die jemals gefallen sind. Er wurde schon in altersgrauer Zeit in Elbogen aufgefunden, so dass ihn bereits die Sage in ihre geheimnissvollen Gebilde verwebt hat. Noch heute nennt ihn der Volksmund „den verwunschenen Burggrafen“. Das umfangreiche Schloss, besser Veste, dient heute als Staatsgefängniss. Der Besuch wird auf Wunsch von den Beamten des Bezirksgerichtes gern gestattet. Von der Höhe desselben herrliche Aussicht. Promenade in den bis zur Eger hinabreichenden Anlagen.

Amerikanische Correspondenz.

Gemeinschaftliche Wagenbenutzung in Amerika. Die „Railroad Gazette“ theilt ihren Lesern den Inhalt des für den „Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ gültigen Wagen-Regulativs mit und empfiehlt den Amerikanischen Bahnen die Annahme der darin wegen der Benutzung der Wagen und Vergütung dafür enthaltenen Bestimmungen mit den Schlussworten: „Nicht oft kommt es vor, dass ein System unverändert von einem Lande auf das andere übertragen werden kann; dies fremde System aber ist wohl im Stande Anregungen zu geben, von denen wir Vortheil ziehen können, sofern es für das Beste gehalten wird, unser gegenwärtiges System der Vergütung für Wagenbenutzung aufzugeben“.

Güter-Frachteinnahmen in Amerika. Die Cleveland-Columbus Cincinnati and Indianopolis Bahn (471,5 miles) hatte, laut der „Railroad-Gazette“, nach ihrem Jahresbericht pro 1878 einen Durchgangs-Güterverkehr von 80 pCt. ihres Gesammtverkehrs, nahm für ersteren aber durchschnittlich nur ein:

	pro ton u. mile	= pro Ctr. u. Meile
	0,613 d.	0,607 Pf.
und im Gesammtverkehr . . .	0,752 „	0,744 „
Dagegen betrug die Durchschnitts-Einnahme im Güterverkehr bei der Pensylvania Bahn . . .	0,918 „	0,910 „
„ „ New-York Central . . .	0,932 „	0,920 „
„ „ Erie	0,973 „	0,960 „
Nur die Philadelphia and Erie Bahn berichtet von einer noch niedrigeren Durchschnitts-Einnahme als die Cleveland etc. Bahn, nämlich	0,628 „	0,622 „
Die Ausgaben der Cleveland etc. Bahn betrugen dagegen . . .	0,655 „	0,646 „
Von dem Transitverkehr dieser Bahn gingen 5/6 in westlicher und nur 1/6 in östlicher Richtung, für letztere waren die Frachten bis 50 pCt. höher als für erstere, und die Durchschnittsfrachtsätze in westlicher Richtung betrugen	0,568 „	0,562 „
Die niedrigsten bekannten Frachtsätze in Deutschland, die Kohlen-Exportsätze Schlesien-Danzig etc. betragen ca.		0,550 „

es ergiebt sich hieraus, dass wir in Niedrigkeit der Frachtsätze selbst den am weitesten gehenden Amerikanischen Bahnen bereits „über“ sind.

Geschäftslage in Amerika. In Amerika scheinen sich die Verkehrsverhältnisse bedeutend zu bessern. Die „Railroad Gazette“ schreibt hierüber: „Die Geschäftsaussichten, soweit der Massenverkehr in Betracht kommt, scheinen ungewöhnlich günstige zu sein. Nachrichten von allen Theilen des Landes bezeugen eine erfreuliche Lebhaftigkeit in Handel und Gewerbthätigkeit, und in der letzteren ist grössere Beschäftigung der Werke als vorher während der letzten 6 Jahre. Auch das unter Bebauung stehende Areal im Westen wird vermuthlich eine grössere Ausdehnung als je zuvor erlangen. Die Einwanderung ist, wie schon voriges Jahr, sehr bedeutend, besonders nach Kansas; Viele gehen auch nach Texas und Nebraska, und das westliche und südwestliche Minnesota empfängt ebenfalls einen ansehnlichen Theil davon. Es ist daher für das laufende Jahr eine erhebliche Verkehrsbesserung auf den ost-westlichen Bahnstrecken zu erwarten. Die Schiffs-Frachtverhältnisse in westlicher Richtung von New-York haben sich um 10 pCt., die Holztransporte von Chicago sogar um 50 pCt. besser gestaltet als im Vorjahr. Man hat hiernach guten Grund zu der Annahme, dass der im vorigen Jahre unterbrochene Niedergang sich nun in einen dauernden Aufwärtsgang verwandelt“.

Präjudizien.

A. Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen. Für Unfälle beim Eisenbahnbetriebe ist der Betriebsunternehmer nach dem Reichs-Haftpflichtgesetze haftbar, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dagegen ist nach demselben Gesetz für Unfälle beim Fabriks-, Bergwerks- etc. Betriebe der Betriebsunternehmer nur dann haftbar, wenn ihn oder seinen Vertreter ein Verschulden trifft. In Bezug auf diesen gesetzlichen Unterschied hat das Reichs-Oberhandelsgericht, I. Senat, durch Erkenntniss vom 2. Mai 1879 den Satz ausgesprochen, dass für Unfälle bei dem Betriebe einer zum Eisenbahnbetriebe gehörigen Fabrik, in welcher das Material einer bestimmten Eisenbahn angefertigt und reparirt wird, der Betriebsunternehmer nur dann haftbar ist, wenn ihn oder seinen Vertreter ein Verschulden trifft. — Der Stellmacher K. zu Berlin, welcher bei dem Fabrikationsbetriebe der zu der Ostbahn gehörigen Reparatur-Werkstatt verunglückt war, beantragte bei dem Fiskus die Gewährung einer Entschädigungsrente, welche ihm abgeschlagen wurde, weil der Unfall ohne Verschulden des Werkmeisters eingetreten war. Seine Klage gegen den Fiskus hatte gleichfalls keinen Erfolg und die gegen das abweisende Erkenntniss des Appellationsgerichts zu Bromberg von ihm eingelegte Nichtigkeitsbeschwerde wurde vom Reichs-Oberhandelsgericht zurückgewiesen, indem es motivirend ausführte: „Der § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 legt in der dort näher bestimmten Weise dem Betriebsunternehmer die Haft für den Schaden auf, wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder verletzt wird. Der Umstand, dass eine Fabrik oder Werkstatt von dem Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes unterhalten wird, um das Eisenbahnmaterial anfertigen oder repariren zu lassen, kann nicht die Folge haben, dass die Fabrik oder Werkstatt als ein Theil des Eisenbahnbetriebes im Sinne des § 1 cit. angesehen werden muss. Die Vorschrift dieses Paragraphen hat gegen die besonderen, auf der Eigenthümlichkeit dieses Transportmittels beruhenden Gefahren einen besonderen Schutz gewähren wollen. Ein Fabrikbetrieb unterliegt solchen Gefahren auch dann nicht, wenn selbiger nur für ein bestimmtes Eisenbahnunternehmen stattfindet. Unbegründet ist hiernach der Angriff der Nichtigkeitsbeschwerde, der Appellationsrichter habe den § 1 cit. auf den vorliegenden Fall mit Unrecht nicht zur Anwendung gebracht, da es feststeht, dass der Kläger nicht beim Eisenbahnbetrieb selbst, sondern in der Werkstatt des Verklagten zu Schaden gekommen ist“.

A. Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen. Das Aufziehen und Herablassen der Signallaterne vor oder nach dem Passiren des Eisenbahnzuges steht nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, I. Senat, vom 2. Mai 1879 mit dem Bahnbetriebe und den dadurch bedingten besonderen Gefahren an sich in keinem Zusammenhange, und der dabei sich ereignende Unfall des Bahnwärters fällt deshalb nicht unter die die Ersatzpflicht der Eisenbahn-Verwaltungen erhöhenden Bestimmungen des Reichs-Haftpflichtgesetzes. „Der Appellationsrichter geht davon aus, dass der § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 nur auf solche Unfälle Anwendung finde, welche mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes im ursächlichen Zusammenhange stehen. Diese Auslegung steht mit der constanten Praxis des Reichs-Oberhandelsgerichts in Uebereinstimmung. Der Appellationsrichter stellt fest: Das Aufziehen und Herablassen der Signallaterne vor oder nach dem Passiren des Eisenbahnzugs stehe mit dem Bahnbetriebe und den dadurch bedingten besonderen Gefahren nicht im Zusammenhange, indem ein dabei erlittener Unfall sich ebensowohl bei jeder Strassenlaterne ereignen könne. Dass der Appellationsrichter dabei den Sinn des § 1 cit. zu beschränkt aufgefasst habe, ist nicht erkennbar; insbesondere verräth er in keiner Weise eine derartige Ansicht, wie die Nichtigkeitsbeschwerde in den Entscheidungsgründen finden zu können glaubt, dass unter den § 1 cit. nur solche Unfälle subsumirt werden könnten, welche durch den rollenden Zug herbeigeführt würden, vielmehr wird das entscheidende Gewicht auf den Umstand gelegt, dass der Unfall mit den durch den Bahnbetrieb bedingten besonderen Gefahren im Zusammenhange stehen müsse“.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 41. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 30. Mai 1879.

Wegen der Feiertage erscheint die nächste Nummer erst am 6. Juni. Die Redaction.

Ueber die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I.

Niemand wird den Werth der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen verkennen, Niemand bestreiten, dass es dem Einfluss dieser Vereinbarungen vorzugsweise zu verdanken ist, wenn die zu dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Bahnen eine Uebereinstimmung in ihrem Bau und in ihren Betriebseinrichtungen zeigen, wie wir sie wohl kaum in einem andern grossen Lande in solchem Masse wiederfinden und wie sie wohl nur durch eine Vereinbarung der Eisenbahnen selbst zu erreichen war. Aber so bereitwillig bisher die dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Bahnen diesen technischen Vereinbarungen gefolgt sind und sie auf ihren Bahnlinien zur Anwendung gebracht haben, so müssen wir uns doch fragen, ob es in einer so rasch lebenden Zeit, in der eine Erfindung die andere verdrängt, in einem Zeitalter, wo der Holzschwellen-Oberbau durch den eisernen Oberbau ersetzt wird, die Zahnrad-Locomotive die steilsten Höhen erklimmt und soeben versucht wird, die Personenzüge durch einen neuen Motor aus Locomotive und Personenwagen bestehend zu ersetzen, kurz, ob es in einem Zeitalter einer hochentwickelten Technik möglich und zweckmässig ist, den Grundzügen für die Gestaltung der Haupteisenbahnen einen Rahmen zu geben, in welchen auch nur die Erfindungen und Verbesserungen der nächsten Jahre eingeschlossen werden und die rasch wechselnden Anschauungen Ausdruck finden können. Wir glauben diese Frage mit nein beantworten zu müssen. Schon jetzt entsprechen die technischen Vereinbarungen, obgleich seit ihrer letzten Redaction nach den Beschlüssen der Technikerversammlung in Constanz am 26. bis 28. Juni 1876 erst wenige Jahre vergangen sind, in verschiedenen wesentlichen Punkten, wie wir später noch näher darlegen werden, nicht mehr den heute geltenden Anschauungen, und wir glauben, dass es in einer so rasch lebenden und erfinderischen Zeit immer schwieriger werden wird, mit abstracten Theorien gleichen Schritt mit den so grossem Wechsel unterworfenen Anforderungen der Zeit zu halten und eine Directive für die zukünftige Entwickelung der Eisenbahnen zu geben. Wir glauben aber auch, dass jetzt der Zeitpunkt gekommen ist, wo es in der That bezweifelt werden muss, ob es noch zweckmässig ist, dass die zum Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Bahnen sich durch die technischen Vereinbarungen in einer so weit gehenden Weise binden, in einer Weise, die, wie wir an einzelnen Beispielen zeigen werden, sogar über das Verlangen der Aufsichtsbehörden noch hinausgeht, so dass hier schon der characteristische Fall vorliegt, dass die Eisenbahn-Verwaltungen gouvernementaler als die Regierungen selbst sind.

Bei dem reichen Inhalt der technischen Vereinbarungen kann es nicht unsere Absicht sein, jeden einzelnen Paragraphen einer Besprechung zu unterziehen, wir können uns vielmehr nur auf die Hauptpunkte beschränken und bemerken in dieser Beziehung Folgendes:

A. Bahnbau.

§ 1. „Der Entwurf für Haupt-Eisenbahnlinien, bei denen die spätere Anlage eines zweiten Geleises zu erwarten steht, ist so anzuordnen, dass, sobald es erforderlich wird, zwei Geleise angelegt werden können".

Welche Beweggründe für den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen massgebend gewesen sind, sich einer derartigen Bestimmung zu unterwerfen, deren Beachtung man ohne irgend einen Nachtheil für die Allgemeinheit dem Interesse jeder einzelnen Verwaltung resp. der Anordnung der Landes-Aufsichtsbehörde überlassen kann, ist schwer zu sagen. Ein Bedürfniss aus technischen Gründen kann wenigstens für diesen Paragraphen nicht geltend gemacht werden, nachdem wir z. B. an dem Wupper-Viaduct auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zwischen Düsseldorf und Elberfeld gesehen haben, dass dieser eingeleisige gewölbte Viaduct ohne irgend eine Aenderung, lediglich nur durch Aufbringen einer aus kragenden Eisenconstruction und zwar mit keineswegs ausserordentlich hohen Kosten in einen zweigeleisigen Viaduct verwandelt worden ist, nachdem uns ferner die Erfahrung der Neuzeit gelehrt hat, dass es bei Bahnen, welche erst in ferner Zeit die Anlage eines zweiten Geleises erfordern, billiger ist, selbst die vorkommenden Tunnels nur eingeleisig auszuführen, und z. B. von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung verschiedene längere Tunnels nur eingeleisig ausgeführt worden sind, und somit die Technik uns genügende Auskunftsmittel an die Hand giebt, eingeleisige Bahnen in zweigeleisige zu verwandeln, ohne dass es dazu nothwendig ist, bei der ersten Anlage den Grund und Boden für 2 Geleise zu erwerben und alle Durchlässe und Brücken im Mauerwerk zweigeleisig auszuführen.

Wenn ausserdem erwogen wird, wie gerade die in diesem Paragraphen enthaltene Bestimmung dazu beigetragen hat, bei einer Reihe von Bahnen auf die Anlage eines zweiten Geleises

Rücksicht zu nehmen, bei denen hierzu ein Bedürfniss niemals eintreten wird, wir erinnern nur in Preussen an: Berlin-Görlitz, Berlin-Dresden, Halle-Sorau-Guben, Oberlausitzer, Märkisch-Posen, Posen-Thorn-Insterburg, Insterburg-Tilsit-Memel, Oels-Gnesen, Posen-Creuzburg, Stettin-Stralsund, Stargard-Danzig, Berliner Nordbahn etc., so wird zugegeben werden müssen, dass die in Rede stehende Bestimmung bei einer grossen Anzahl von Bahnen zu einer erheblichen und dabei doch vollständig unnützen und unproductiven Vermehrung der Baukosten geführt hat. Wir glauben daher nach dem Vorstehenden nicht auf Widerspruch zu stossen, wenn wir bei einer Neuredaction der technischen Vereinbarungen vorschlagen, den § 1 derselben fortzulassen, und die Rücksichtnahme auf die Anlage des zweiten Geleises dem Bedürfniss der Eisenbahnen und der Bestimmung der Aufsichtsbehörden zu überlassen, von denen wir inzwischen hoffen dürfen, dass sie die Beachtung der im § 1 enthaltenen Bestimmung nur dann verlangen werden, wenn das Bedürfniss für die Anlage eines zweiten Geleises mit Sicherheit zu erwarten ist. Sache der Eisenbahn-Verwaltungen und insbesondere der Techniker dürfte es sein, diese Bedürfnissfrage reiflicher, als wohl bisher geschehen, zu prüfen und beim Bau einer Bahn auf die Anlage eines zweiten Geleises nur dann Rücksicht zu nehmen, wenn selbst bei der so gesteigerten Leistungsfähigkeit eingeleisiger Bahnen eine eingeleisige Anlage sich nicht als ausreichend erweisen sollte.

§ 2. „Das Längengefälle, welches die Hauptbahnen in der Regel nicht überschreiten sollen, beträgt:
im flachen Lande 1 : 200
„ Hügellande . 1 : 100
„ Gebirge . . . 1 : 40

Wenn wir nicht irren, stammen diese Bestimmungen aus der Zeit der ersten Redaction der technischen Vereinbarungen, aus einer Zeit, in welcher die geneigten Ebenen auf der Rheinischen Eisenbahn Köln-Landesgrenze und auf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn mit stehenden Maschinen betrieben wurden, die für den durchgehenden Verkehr eine gewisse Erschwerung darboten. Wir finden es ganz gerechtfertigt, wenn man zu jener Zeit Steigungen von 1 : 30, wie sie bei den vorgenannten geneigten Ebenen vorkommen, für die Hauptbahnen vermeiden wollte, und wenn man als das äusserste zulässige Steigungsverhältniss 1 : 40 zu Grunde legte — ein Steigungsverhältniss, dass zum Triumph Deutscher Ingenieure zum ersten Male für Locomotivbahnen bei der Ueberschienung des Semmering eine ausgedehnte Anwendung gefunden hat. Wie man aber noch heute, wo auf jenen geneigten Ebenen bereits seit Decennien die stehenden Maschinen ausser Betrieb gesetzt sind, und der Betrieb auf jenen Rampen, wenn auch noch unter Benutzung des Seiles, selbst für die schnellfahrendsten Personenzüge mit kaum nennenswerther Verzögerung erfolgt, wo die Erfahrung in zahlreichen Fällen gezeigt hat, dass es gar nicht möglich ist, für die Steigungsverhältnisse so enge Grenzen zu ziehen und dass es für die Allgemeinheit der Eisenbahn-Verwaltungen auch nicht das geringste Interesse bietet, sich derartige beengende Bedingungen aufzuerlegen, dieselben als Grundzüge für die Gestaltung der Haupteisenbahnen aufstellen kann, ist schwer zu sagen. Es ist als ein Glück zu betrachten, dass wir, durch die Nothwendigkeit der Verhältnisse gedrängt und durch die Erfahrung ermuthigt, schon längst dahin gekommen sind, diese Grenzen der Steigungsverhältnisse lediglich als eine historische Reminiscenz anzusehen und es von den Terrain-, Verkehrs- und Betriebsverhältnissen jeder einzelnen Bahnstrecke abhängig zu machen, welche Steigungen zur Anwendung kommen sollen. In der That, wenn man an der Hand der technischen Vereinbarungen die Längenprofile zahlreicher Eisenbahnen vergleicht, wird man sich der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass so zahlreichen Ausnahmen gegenüber diese Grenzen der Steigungsverhältnisse kaum noch einen practischen Werth haben können, besonders in einem Zeitalter, in dem z. B. auf der Uetlibergbahn die Adhäsionslocomotive noch Steigungen von 1 : 15 erklimmt, und auf der Strecke Lennep-Wipperfürth der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eine wenn auch allerdings nur kurze Steigung von 1 : 25,63 für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr zur Anwendung gekommen ist.

Ausser dem geringen practischen Werth der in den technischen Vereinbarungen enthaltenen Bestimmungen über die Gefälleverhältnisse, spricht noch ein anderer Grund für deren Aufhebung: dies ist der nachtheilige Einfluss, den die Beachtung dieser Bestimmungen, besonders das Festhalten an der Steigung 1 : 100 im Hügellande, ausgeübt hat. Wir könnten verschiedene Bahnen nennen, die zwar im Hügellande liegen, aber ein sehr ungünstiges, stark wechselndes Terrain mit nahezu gebirgsartigem Character durchschneiden; in einem solchen Terrain, in welchem vielfach unter Anwendung eines Steigungsverhältnisses von 1 : 60 die Thalsohle verfolgt, die Höhe der Baukosten sehr ermässigt und die Bahn dem Verkehr leicht zugänglich gemacht werden kann, über die Maximalsteigung 1 : 100 nicht hinauszugehen, heisst nichts anderes als die Baukosten übermässig zu erhöhen, der Bahn eine schwerzugängliche Höhenlage zu geben und so die Rentabilität der Bahn doppelt zu benachtheiligen.

Wir dürfen daher wohl auf allgemeine Zustimmung rechnen, wenn wir vorschlagen das erste Alinea des § 2 wegzulassen, oder sich demselben Paragraphen in der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung anzuschliessen:

„Das Längengefälle der Bahn darf auf freier Strecke das Verhältniss 1 : 25 in der Regel nicht überschreiten".

§ 3. „Der Krümmungshalbmesser der Curven soll womöglich bei Bahnen im flachen Lande nicht unter 1 100 m, im Hügellande nicht unter 600 m, bei Gebirgsbahnen nicht unter 300 m betragen.

Radien unter 180 m sind unzulässig".

Auch diese Bestimmungen, soweit sie sich auf Bahnen im flachen und Hügellande beziehen, haben, wie die Erfahrung lehrt, keine ausschliessliche Anwendung finden können. Selbst die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung, welche auf die Beachtung der technischen Vereinbarungen stets besonderen Werth gelegt hat, ist durch die Terrainverhältnisse in zahlreichen Fällen gezwungen worden, in Betreff der Curvenradien von den technischen Vereinbarungen abzuweichen, wie unter andern die Linie Berlin-Metz, eine Hauptbahn ersten Ranges, zeigt, auf welcher Curven von 400 m Radius keinesweges selten sind, und sogar Curven von 350 m Radius auf der freien Bahn vorkommen.

Es kann hiernach wohl keinem Zweifel unterliegen, dass die technischen Vereinbarungen in Betreff der Curvenradien zu weit gehen, und dass umsomehr eine Ermässigung dieser Bestimmungen zu empfehlen ist, als bei dem heutigen Stande der Technik und bei der Ausbildung unserer Eisenbahn-Ingenieure mit Sicherheit angenommen werden kann, dass bei der Traçirung neuer Bahnlinien die Curvenverhältnisse so günstig als irgend zulässig angenommen werden, und dass schon aus Concurrenzrücksichten keine Hauptbahn die Grenzen überschreiten wird, die den Uebergang der Fahrzeuge in irgend einer Weise erschweren könnten, abgesehen davon, dass auch die Aufsichtsbehörden auf die Beachtung dieses Gesichtspunktes, der allein Interesse für den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat, gebührend Rücksicht nehmen werden.

§ 7. Alinea 3. „Bei Erbauung von neuen Bahnen wird überhaupt eine Entfernung sämmtlicher Geleise von 4 m empfohlen, conform dem Normalprofil des lichten Raumes".

Diese Bestimmung, die eine Verbreiterung des Bahnplanums und aller in demselben liegenden Bauwerke um 0,5 m und dadurch eine erhebliche Vermehrung der Kosten zur Folge hat, ist, soweit uns bekannt, bisher noch nicht beachtet worden und dürfte deshalb wieder wegzulassen sein, da überdies eine grössere Entfernung der Geleise über das bisher allgemein angenommene Mass von 3,500 m hinaus nur theoretischen Werth haben würde.

§ 35. „Für Brücken ist eine solide Wölbung von Steinen oder guten Ziegeln jeder Construction vor anderem Material vorzuziehen, wenn nicht besondere Gründe die Wahl einer Eisenconstruction vortheilhafter erscheinen lassen".

Bei dem heutigen Stande der Technik und bei den niedrigen Eisenpreisen, die voraussichtlich für lange Zeit die Wahl einer Eisenconstruction der geringeren Kosten wegen in den meisten Fällen vortheilhafter erscheinen lassen werden, dürfte von diesem Paragraphen ganz Abstand zu nehmen sein.

(Fortsetzung folgt.)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1878.

Die Einnahmen aus dem Verkehr weisen gegen das Vorjahr eine Zunahme im Personenverkehr von 199 854 *M.*, im Güterverkehr eine Abnahme von 333 895 *M.*, im Ganzen somit eine Abnahme von 134 041 *M.* auf.

An der Zunahme der Einnahmen im Personenverkehr ist der directe Verkehr mit anderen Bahnen mit 115 427 *M.* betheiligt; hiervon entfällt der überwiegende Theil auf den Preussisch-Braunschweigischen Verbandsverkehr und den internationalen Verkehr theils in Folge besserer Benutzung der in Verbindung mit der Bergisch-Märkischen Bahn vor 2 Jahren eingelegten besonders raschen Züge zwischen dem Westen Deutschlands und Berlin, theils aus Anlass der Pariser Weltausstellung. Die Retourbillets, welche zu ermässigten Preisen während der Dauer der Ausstellung ausgegeben sind, haben für die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn eine Einnahme von ca. 50 000 *M.* gebracht.

Erfreulich ist die Wahrnehmung, dass trotz der Ungunst der Zeiten der Local-Personenverkehr fast auf allen Stationen eine, wenn auch geringe Vermehrung der Frequenz aufweist, obwohl auch die Witterung des vergangenen Jahres den Vergnügungsverkehr nicht begünstigt hat. Die Hoffnung, dass der Personenverkehr, der in den letzten Jahren eher eine Abnahme, als einen Aufschwung hatte erkennen lassen, demnächst wieder in die Bahn steter, wenn auch allmäliger Zunahme einlenken wird, erscheint nach der Erfahrung des letzten Jahres wohl begründet.

Eine Gefährdung der Einnahmen aus dem Personenverkehr nach Mittel- und Süddeutschland mit Eröffnung der Berlin-Wetzlarer Bahn ist nach dem jetzt bekannt gewordenen Fahrplan derselben zunächst nicht zu befürchten. Bei dem sehr schwachen Localverkehr dieser Bahnlinie wird auch die Aufnahme des vollen Concurrenzbetriebs gegen die Berlin-Anhalter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn stets schwierig sein.

Im Güter-, Eilgut- und Viehverkehr ist im Jahre 1878 eine Gesammteinnahme von 6 787 134 *M.* gegenüber 7 121 029 *M.* im Vorjahr erzielt, somit ein Ausfall von 333 895 *M.* eingetreten. An diesem ist der Postverkehr mit 15 746 *M.*, der Eilgutverkehr mit 43 040 *M.*, der Viehverkehr mit 29 612 *M.*, der Frachtgutverkehr mit 245 497 *M.* betheiligt.

An Eilgut sind 1878 21 947 t gegen 1877 22 155 t, somit 1878 208 t weniger befördert, die Durchschnittseinnahme stellt sich aber 1878 für die Tonne Eilgut auf 17,07 *M.* gegen 1877 auf 18,85 *M.* Das Eilgut ist durchschnittlich 1878 auf kürzere Strecken befördert. Diese Erscheinung erklärt sich, abgesehen von den Wirkungen des Packettarifs der Post, durch die sehr exacte Beförderung des Stückguts auch auf weiteste Entfernungen, welche bei der grossen Frachtdifferenz zwischen Eilgut und Stückgut das Publikum in den jetzigen Zeiten veranlasst, die zu befördernden Gegenstände als Frachtgut aufzugeben, wo früher die Eilgutbeförderung vorgezogen wurde.

Der Viehverkehr hatte im verflossenen Jahre zu wiederholten Malen unter den Sicherheitsmassregeln zu leiden, welche die Viehseuche bedingte.

Im Frachtgutverkehr sind 1878 1 471 553 t, 1877 dagegen nur 1 383 971 t, somit 1878 mehr 87 582 t befördert. Gleichwohl weist der Frachtgutverkehr eine Mindereinnahme von 245 497 *M.* auf. Die Ursachen des Ausfalls liegen zum Theil in der Wirkung des Reformtarifs, zum Theil in der Abnahme des Verkehrs, der sich auf längere Strecken bewegt (die Gesammtzahl der in 1878 durchlaufenen Tonnenkilometer betrug 3 295 586 weniger als in 1877), namentlich in Folge der Concurrenz der vom Preussischen Staat übernommenen und in Betrieb gesetzten Linien. Insbesondere hat der Transitverkehr zwischen dem Rhein und Schlesien, bezw. den Schlesischen Hinterländern, in welchem die Transporte regelmässig unsere ganze Bahnlinie durchlaufen, weiter abgenommen, und zwar nach Uebergang der Halle-Sorau-Gubener Bahn in Staatsverwaltung, worauf schon im Jahresbericht für das Jahr 1877 hingewiesen ist. Die Einnahmen in dem Schlesisch-Rheinischen Verkehr, welcher 1877 noch 222 495 *M.* ergab, sind 1878 auf 185 375 *M.* gesunken. Es ist anzunehmen, dass diese Concurrenz nunmehr eine weitere Wirkung nicht üben wird.

Die Tarifreform ist auf den Linien der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn im Localverkehr und in den Verkehren mit den Deutschen Bahnen in der ersten Hälfte des Jahres 1878 fast vollständig durchgeführt, so dass die alten Classificationstarife zur Zeit nur noch im Verkehr mit den ausländischen Bahnen bestehen, welche die Reformtarife bisher nicht angenommen haben. Bei der Abweichung des Reformtarifs in den Grundlagen von den früheren Classificationstarifen ist eine exacte Vergleichung der Einnahmen des Jahres 1878 mit denen der Vorjahre nicht möglich. Nur für bestimmte Artikel ist eine Verminderung der Frachteinnahme unzweifelhaft darzuthun. Die Benutzung der allgemeinen Wagenladungsclassen als Sammelclassen für Stückgut findet nach den eigenthümlichen Verhältnissen in Berlin für diese Station in ziemlichem Umfange statt und hat die Beförderung einer grossen Quantität Stückgüter, die früher zu den theueren Sätzen der Normalclasse gefahren wurden, zu den Sätzen der Wagenladungsclassen A. und B. zur Folge gehabt. Ferner werden wichtige Güter der Classe A., wie Spiritus, raffinirter Zucker etc., jetzt in vollen Ladungen zu 200 Ctr., somit zu den niedrigeren Sätzen der Classe B. befördert; es ist auch ein Theil der Güter der früheren Classe B., namentlich Rohzucker, in den billigeren Specialtarif versetzt. Dadurch hat eine für die Einnahmen nachtheilige Verschiebung der beförderten Gütermengen in den einzelnen Classen des Tarifs stattgefunden, welche aus folgender Tabelle zu ersehen ist.

Es sind befördert Tonnen:	1878		1877
Stückgut	130 555	Classe I.	79 629
Güter der allgemeinen Wagenladungs-		„ II.	51 762
classe A.	60 279	„ A.	91 868
Güter d. allgem. Wagenladungsclasse B.	57 781	„ B.	98 044
Summa . .	248 615	Summa	321 303

Durch diese Verringerung der Quantitäten, welche überhaupt in den höheren Classen des Gütertarifs befördert sind, wie auch durch die Herabsetzung der Frachtsätze für die Normalclasse erklärt sich der Einnahmeausfall im Jahre 1878 zu einem Theil.

Die Erfahrung hat nicht ergeben, dass die Tarifreform durch die Einführung der allgemeinen Wagenladungsclassen und die damit verbundenen Aenderungen in den Classen des früheren Tarifsystems — welche auf die Einnahmen aller Eisenbahnen ungünstig gewirkt haben — einem wesentlichen Verkehrsbedürfniss abgeholfen hat. Selbst unter den Spediteuren herrschen Zweifel, ob die neuen Institutionen für sie durchaus günstig sind. Namentlich ist aber die Einschiebung einer zweiten Stückgutclasse von vielen Seiten gefordert und wird die Beschwerung des Kleinbetriebs durch die hohen Stückgutfrachten und die Voraussetzung der vollen Ausnutzung der gestellten Wagen für die billigeren Wagenladungsclassen vielfach beklagt. In den zunächst zuständigen Instanzen der Reichs-Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten schweben Verhandlungen über die Aenderungen gerade dieses Theils des Reformsystems, welche keinesfalls wie letzteres selbst neue Ausfälle für die Eisenbahnen befürchten lassen.

Ueber das projectirte Eisenbahn-Tarifgesetz sagt der Bericht: Aus den öffentlichen Blättern ist bekannt geworden, dass inzwischen der Reichskanzler bei dem Bundesrath den Antrag gestellt hat, ein Eisenbahn-Tarifgesetz auszuarbeiten, in welchem vor Allem auf die Annahme einheitlicher Sätze für die einzelnen Classen des Reformtarifs für alle Deutschen Bahnen Bedacht genommen werden soll. Die Durchführung dieses Gedankens würde nach unserer Auffassung für den Verkehr, für Handel, Industrie und Landwirthschaft noch beklagenswerthere Folgen haben, als für die Eisenbahnen selbst. Bei den ungünstigen finanziellen Resultaten der meisten Staatsbahnen könnten die für die einzelnen Tarifclassen anzunehmenden Einheitssätze nur Durchschnittssätze in solcher Höhe sein, dass irgend erhebliche Ausfälle in den Einnahmen der Eisenbahnen wohl ohne Zweifel vermieden werden würden. Es würde somit eine neue, zum Theil grosse Verschiebung der Frachtsätze, zum Theil nach unten, zum Theil nach oben, eintreten. Nach den Erfahrungen, die jetzt, wenn auch in geringerem Masse, mit der Tarifreform gemacht sind, bei welcher die neuen Sätze den alten möglichst angepasst sind, ist mit Sicherheit vorherzusehen, dass ein grosser Theil der Verkehrsbeziehungen, für welche in der Absicht der Förderung der Interessen von Handel, Gewerbe, Industrie und Landwirthschaft nach und nach Tarifermässigungen eingeführt sind, mit Tariferhöhungen belastet werden wird. Man kann mit Recht bezweifeln, dass die gegenwärtigen wirthschaftlichen Zustände zu grossen Experimenten auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens geeignet sind, für welche es an Vorgängen gänzlich fehlt. Dass die Motive, welche dem Antrag des Reichskanzlers an den Bundesrath beigefügt sind, in ihren wesentlichen Voraussetzungen thatsächlicher Natur, namentlich auch in ihrem Urtheil über die Differentialtarife der Bahnen für ausländische landwirthschaftliche und andere Producte fehl gehen, ist von dem Verein der Privatbahnen ausführlich an anderem Ort erörtert.

Ueber die Concurrenzverhältnisse mit den Staats-Eisenbahnen bemerkt der Bericht:

Im Laufe des Jahres 1878 sprach die Staats-Eisenbahnverwaltung unerwartet gegen uns die Kündigung einer Zahl directer Verkehre, welche bisher über unsere Linien (zum Theil über die Magdeburg-Berliner, zum Theil über die Magdeburg-Zerbster Strecke) geleitet waren, aus.

Es geschah dies auf Grund von Vereinbarungen, welche die Staats-Eisenbahnverwaltung mit concurrirenden Privatbahnen über die Leitung anderer directer Verkehre geschlossen hatte, nach dem Wortlaut der uns zugestellten Kündigungsschreiben zum „Zwecke der Vereinfachung der Instradirung der Güter“. In der That konnten wir indessen, da in anderen Verkehren die Aufnahme neuer Staatsbahnlinien neben den bestehenden Routen mit allen Mitteln durchgesetzt ist, darin nur die Ausführung von Zugeständnissen erblicken, welche die Staats-Eisenbahnverwaltung den concurrirenden Bahnen gegen andere den Staatsbahnen be-

züglich der Instradirung der Güter eingeräumte Vortheile gemacht hatte. Wir haben theils allein, theils in Verbindung mit der auf der Magdeburg-Zerbster Linie mitbetroffenen Berlin-Anhalter Bahn gegen diese Massregeln, die auf eine Beseitigung der Concurrenz im fiskalischen Interesse hinauslaufen, bei dem Preussischen Handelsminister und den Aufsichtsbehörden remonstrirt und bezüglich des finanziell für uns wichtigsten der durch die Kündigung betroffenen Verkehre, des Berlin-Bremer Verkehrs, Remedur erreicht, sind aber wegen der übrigen Verkehre auf unsere wiederholten Vorstellungen sowohl vom Preussischen Handelsminister, als von den Reichs-Aufsichtsbehörden abschläglich beschieden. Wir werden die Sache nicht ruhen lassen, sondern zu geeigneter Zeit wieder aufnehmen und hoffen, dass die Aufsichtsbehörden schliesslich eine die Interessen unserer Gesellschaft sichernde Entscheidung geben werden.

Die Regelung, die in Bezug auf die Leitung der Güter in den Mitteldeutschen Verkehren mit Eröffnung der Berlin-Wetzlarer Bahn unvermeidlich wurde, ist inzwischen auf einer Basis erfolgt, welche wir als billig anerkennen und welche die berechtigten Interessen unserer Bahn wahrt. Bei der grossen Zersplitterung dieses Verkehrs bisher schon über mehrere Linien ist der Ausfall, der unserer Bahn durch diese neue Concurrenz droht, kein erheblicher. Es kann sich nur um die Verringerung eines Theils der Einnahmen handeln, die 1878 im Mitteldeutschen Güterverkehr 330 405 *M.* betrugen.

Der Ausfall in den Einnahmen aus den Frachtgütern im Localverkehr, welche 1877 1 455 598 *M.*, 1878 1 264 768 *M.* betrugen, ist nur zu einem Theil auf eine Verringerung des Verkehrs an sich, als Folge der allgemeinen Geschäftsstockung zurückzuführen. Zu einem nicht unerheblichen Theil werden die Transporte nach auswärtigen Stationen, die früher im Localverkehr versandt und auf den Uebergangsstationen umexpedirt wurden, jetzt zu directen Sätzen abgefertigt, nachdem die Stationen aus Veranlassung der Neubildung der Verbände in Folge der Tarifreform mit directen Tarifsätzen nach den Stationen der anderen Bahnen ausgerüstet sind.

Während die Gesammteinnahmen 1878 hinter denen des Vorjahres um 178 002 *M.* zurückgeblieben sind, sind auch die Betriebsausgaben um 215 493 *M.* gesunken. Der Betriebs-Bruttoüberschuss beträgt somit 1878 6 340 842 *M.* gegenüber 6 303 350 *M.* im Jahre 1877 und ist um 37 491 *M.* gestiegen. Dem Ueberschuss des Berlin-Potsdam-Magdeburger Unternehmens tritt die Dividende für die Betheiligung an dem Actiencapital der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zum Betrage von 18 000 000 *M.* hinzu. Dieselbe ist zur Zeit des Rechnungsabschlusses nach der vorläufigen Mittheilung der Direction der Braunschweigischen Bahn auf 1½ pCt. = 270 000 *M.* angenommen. Nach dem definitiven Abschluss der Direction beträgt indessen der Betriebsüberschuss der Braunschweigischen Bahn für das Jahr 1878 mehr, nämlich 627 617 *M.*, lässt somit die Vertheilung einer höheren Dividende zu.

Was das laufende Jahr betrifft, so sind die verflossenen Monate weder bezüglich des Personenverkehrs noch bezüglich des Güterverkehrs günstig gewesen. Der Personenverkehr ist durch die überaus ungünstige Witterung nachtheilig beeinflusst. Die Ausfälle im Güterverkehr sind im Wesentlichen durch zufällige Gestaltungen des Verkehrs verursacht, da in den ersten Monaten des vergangenen Jahres ein bedeutender Transport landwirthschaftlicher Producte, namentlich Kartoffeln, nach dem Westen und den Seestädten stattgefunden hat, welcher in diesem Jahre fehlt, und weiter im laufenden Jahre der Export und Import der Station Berlin bisher noch hinter der Bewegung des vergangenen Jahres zurückgeblieben ist. Da in dieser Periode die concurrirenden Linien gleichfalls mit erheblichen Ausfällen im Fracht-Güterverkehr zu kämpfen hatten, so ist die Annahme ausgeschlossen, dass die Transporte von unseren Linien lediglich auf concurrirende Routen übergegangen sind.

Was speciell die Betriebsausgaben der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn betrifft, so ergiebt eine Vergleichung derselben für das Jahr 1878 mit 5 425 019,50 *M.*, gegenüber dem Betrage des Jahres 1877 mit 5 640 513,25 *M.*, eine Minderausgabe für das erstere Jahr von 215 493,75 *M.*

Es ist hierbei jedoch noch in Betracht zu ziehen, dass in den Betriebsausgaben des Jahres 1878 die Kosten für die ausgeführten Neu- und Ergänzungsbauten im Betrage von 75 684 *M.* und die Kosten für Einrichtung von Preussisch-Braunschweigischen und Local-Personenwagen mit Gasbeleuchtung mit 56 544 *M.*, zusammen 132 228 *M.*, enthalten sind.

Berücksichtigt man das Verhältniss der Gesammt-Betriebsausgaben in Höhe von 5 425 019,50 *M.* zu den Gesammt-Betriebseinnahmen in Höhe von 11 765 861,09 *M.*, so absorbiren die ersteren von den letzteren 46,110 pCt.

Wenn man die Berechnung dieses Procentsatzes der Ausgaben zu den Einnahmen, sowie dies in früheren Jahren geschehen ist, so eintreten lässt, dass man den Betriebseinnahmen direct aus dem Verkehr die Betriebsausgaben mit Ausschluss der extraordinären Ausgaben des Titel D, dagegen mit Einschluss der wirklichen Ausgaben für Erneuerungszwecke gegenüberstellt, so ergiebt sich, dass die Ausgaben 49,105 pCt. der Einnahmen absorbirten, gegenüber einem Procentsatze von 51,115 pCt. im Jahre 1877.

Die wirklichen Ausgaben des Erneuerungsfonds bleiben etwas hinter denen des Jahres 1877, erheblich aber hinter dem Betrag der regulativmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds aus den Betriebseinnahmen zurück. Diese letztere Erscheinung hat sich in allen Jahren seit der Einrichtung des besonderen Erneuerungsfonds gleichmässig gezeigt, dessen Bestand von 1 565 586 *M.* im Jahre 1873 auf 3 977 908 *M.* am Schlusse des Jahres 1878 gestiegen ist. Es braucht nicht bemerkt zu werden, dass die Erneuerung stets thatsächlich der Abnutzung entsprechend erfolgt und für die Erhaltung der Bahn und der Betriebsmittel in vollständig gutem Zustande Sorge getragen ist. Der Preisherabgang für die Eisenartikel des Oberbaues, Schienen, Weichen etc. wie der Betriebsmittel ist indessen so erheblich und wird voraussichtlich auch für eine solche Reihe von Jahren anhalten, dass eine Verminderung der Rücklagen in den Erneuerungsfonds durchaus zulässig erscheint, ohne den schon jetzt ausreichend hohen Bestand des Fonds irgend anzugreifen. Das gegenwärtig in Kraft befindliche Regulativ für den Erneuerungsfonds geht mit dem laufenden Jahr zu Ende. Es ist ein neues Regulativ bereits ausgearbeitet und wird — wie es statutenmässig erforderlich ist — der Genehmigung des Preussischen Handelsministers unterbreitet, wonach im Wesentlichen unter Festhalten der früher schon angenommenen Grundsätze für die Erneuerung, aber unter Berücksichtigung des Preisherabganges der zu erneuernden Artikel, die Rücklage auf Grund der im Jahre 1878 gemachten Leistungen sich um ca. 240 000 *M.* geringer stellen wird.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn im Jahre 1878.

Die Betriebsresultate, welche sich bei der Verwaltung des Berlin-Stettiner Unternehmens für das Jahr 1878 ergeben haben, sind bei Weitem ungünstiger ausgefallen, als jemals hätte erwartet werden dürfen. Allerdings musste man bei den mannigfach veränderten Verhältnissen des Unternehmens, welche im vorigen Jahre zum ersten Male ihre Wirkung üben sollten, auf einen namhaften Rückgang der Dividende gefasst sein: denn es stand fest, dass vom Jahre 1878 ab das um 19 245 000 *M.* erhöhte Anlagecapital an dem Reinertrage participiren, die Dividende also entsprechend schmälern würde; es stand ferner fest, dass durch die bis dahin vom Baufonds getragene Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Obligationen VII. Emission nunmehr dem Betriebe der Stammbahn eine Mehrausgabe von 975 000 *M.* entstehen würde. Auch war nicht zu bezweifeln, dass der Uebergang der garantirten Hinterpommerschen Zweigbahnen Stargard-Cöslin-Colberg und Cöslin-Danzig in Staatsverwaltung mit Rücksicht darauf, dass diese Zweigbahnen bisher namentlich an den gesammten Kosten der allgemeinen Verwaltung pro rata ihrer Kilometerlänge Theil genommen hatten, den auf die Stammbahn entfallenden Kostenantheil steigern würde; endlich war vorauszusehen, dass die Concurrenz der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, unter welcher das Jahr 1877 erst seit dem 15. Mai, also nur 7½ Monate zu leiden hatte, sich für das volle Kalenderjahr empfindlicher geltend machen würde, und dass die Concurrenz der Berliner Nordbahn, welche am 1. Januar 1878 ihren Betrieb eröffnete, auch auf die Berlin-Stettiner Stammbahn nicht ohne allen Einfluss bleiben würde. Trotzdem würde der Abschluss der Jahresrechnung nicht ein so wenig befriedigendes Ergebniss nachweisen, wenn nicht die wirthschaftliche Krisis, welche mit der Zeit eine allgemeine Geschäftslosigkeit heraufbeschworen hat, immer noch gewachsen und der dadurch beeinflusste Verkehr fast noch stetig abgenommen hätte, so dass das Jahr 1878 leider statt der erwarteten Mehreinnahmen recht beträchtliche Mindereinnahmen zu verzeichnen gehabt hat.

Die Einnahme aus dem gesammten Personen- und Güterverkehr hat im vorigen Jahre

1. für die Stammbahn und deren nicht garantirte Zweigbahnen . . . . 9 529 069 *M.* 76 ₰
2. für die garantirten Vorpommerschen Zweigbahnen . . . . 2 655 250 „ 03 „

betragen.

Gegen die Einnahme des Jahres 1877 ergiebt sich hiernach beiderseits eine Mindereinnahme und zwar

zu 1. von 841 192 *M.* oder in Procenten von 8,83 pCt.
„ 2. „ 347 520 „ „ „ „ 13,09 „

Die Betriebsausgaben in ihrer Gesammtheit lassen sich diesmal in solcher Weise nicht mit einander vergleichen, weil die Zweigbahnen Stargard-Cöslin-Colberg und Cöslin-Danzig seit dem 1. Januar 1878 aus der Verwaltung geschieden, die Verwaltungsobjecte also in den Jahren 1877 und 1878 ganz verschiedene gewesen sind.

Die Abnahme des Verkehrs und die daraus resultirenden Mindereinnahmen haben das Directorium veranlasst, nach jeder Richtung hin auf Ersparnisse Bedacht zu nehmen und die für einen viel grösseren Verkehr getroffenen Einrichtungen auf das

nur irgend zulässige Mass zu reduciren. Dies anerkennenswerthe Bestreben führte unter Anderem zu folgenden Massregeln:

Mit Einführung des Winterfahrplans, d. h. mit dem 15. October pr. liess man die Nachtpersonenzüge zwischen Stettin und Berlin ausfallen, weil dieselben der Regel nach nur dürftig besetzt waren und deshalb unverhältnissmässige Kosten verursachten; auch wurde der Vorpommersche Schnellzug, welcher bis dahin nach und von Berlin selbstständig durchgeführt war, in beiden Richtungen auf der Strecke Angermünde-Berlin mit dem Courierzuge combinirt, wodurch auf dieser Strecke im Durchschnitte täglich 2 Locomotiven und 2 Packwagen mit dem dafür erforderlichen Personal erspart wurden.

Auf den Strecken, wo fortgesetzt eine überaus mässige Personenfrequenz constatirt war, wurde der Secundärbetrieb eingeführt; so für Züssow-Wolgast vom 30. October pr., für Ducherow-Swinemünde vom 1. November pr. und für die Angermünde-Schwedter Eisenbahn vom 1. December pr. ab. Dieser Betrieb und die damit verbundene geringere Fahrgeschwindigkeit gestatten dort nicht nur eine allgemeine Verminderung des zur Ueberwachung, namentlich der Uebergänge dienenden Streckenpersonals, sondern hatten auch eine Ermässigung der Kosten für die Fortbewegung der Züge zur Folge, während andererseits durch Anlage von Haltestellen, an denen Personen aufgenommen und abgesetzt werden, den Strecken neue Passagiere zugeführt wurden.

Mit der Einführung des Winterfahrplans wurde ferner auf der wenig befahrenen Strecke Wriezen-Frankfurt a. O. die Zahl der Personenzüge beschränkt, was anderweitig wiederum insofern vortheilhaft zurückwirkte, als sich in Folge dessen für die übrigen Züge eine günstigere Disposition in der Fahrordnung der Zuglocomotiven durchführen liess, so dass 4 Locomotiven vollständig aus dem Betriebe zurückgezogen werden konnten. Bei der geringen Personenfrequenz ist mit dem Eintritt des Sommerfahrplans (vom 15. Mai cr. ab) auf der ganzen Strecke Angermünde-Frankfurt a. O. secundärer Betrieb eingeführt.

Am 1. November pr. wurde auf allen Bahnen eine neue Signalordnung eingeführt, welche die optischen Strecken-Telegraphen mit Ausnahme der sogenannten Block-Telegraphen entbehrlich machte, ohne nach den gemachten Erfahrungen die Sicherheit des Betriebes in irgend einer Weise zu beeinträchtigen. Durch den Fortfall der Bedienung dieser Telegraphen wurde es möglich, die den einzelnen Wärtern zur Ueberwachung zugewiesenen Bahnstrecken über die bisherigen Grenzen auszudehnen und auf diese Weise eine grössere Anzahl von Wärtern zu beseitigen.

Auch bei dem gesammten übrigen Dienstpersonal und den Arbeitercolonnen haben umfassende Reductionen stattgefunden.

Die Gesammt-Betriebsresultate stellen sich nach dem 1878er Bericht wie folgt a) für die älteren Linien Berlin-Stettin, Stettin-Stargard, Eberswalde-Frankfurt, Angermünde-Freienwalde, Ducherow-Swinemünde, Pasewalk-Mecklenburgische Grenze:

		1878	1877
Einnahmen	*M.*	10 918 512	10 978 987
Beförderte Personen		2 267 876	3 052 443
Einnahme	„	3 463 380	3 552 201
Güter Tonnen befördert		1 183 558	1 334 738
Einnahme	„	5 968 671	—
pro Tonne und Kilometer	₰	5,2	6,5
Betriebsausgabe (incl. Beitrag zur Erneuerung)	*M.*	7 185 445	6 722 176
In Procenten der Einnahme		65,74	61,21
Ueberschuss	„	4 260 412	3 744 230
Zinsen für die Prioritäten und Zuschüsse	„	1 374 588	787 516
Amortisationen	„	165 889	61 248
auf die Stammactien	„	1 100 955	1 716 000
Superdividende {in 1878 2 pCt. / in 1877 4 pCt.}	„	1 025 392	1 329 000
In Procenten		1,65	3,2
Steuer	„	54 403	253 928
Zum Reservefonds	„	—	183 347

b) für Angermünde-Stralsund-Züssow-Wolgast-Stettin-Pasewalk:

		1878	1877
Einnahme	*M.*	2 826 235	3 174 760
Ausgabe	„	4 179 337	3 998 685
Deficit	„	1 353 102	823 924

Dieses Deficit ist durch den Zinsenzuschuss des Staates zu gleicher Höhe gedeckt. Die Direction erklärt, bezüglich der Auszahlung eines Theiles der Dividende am Jahresanfang mit dieser Praxis brechen zu wollen und keine Abschlagszahlung mehr vorher zu leisten.

c) Die Angermünde-Schwedter Bahn vereinnahmte:

		1878	1877
	M.	107 793	114 854
Ausgabe	„	94 900	113 231
Deficit	„	23 107	36 661

welches von dem Betriebe der Stammbahn gedeckt wird. Der Reservebaufonds der älteren Linien umfasst 2 602 476 *M.*, der Reservefonds 1 303 628 *M.* Die reinen Betriebsausgaben der Hauptbahn betragen 6 391 088 *M.* oder 58,5 pCt. der Einnahme, in 1877 5 844 113 *M.* oder 57,24 pCt.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

(Geschäftsbericht über das Betriebsjahr 1877.)

≈ Ausweislich der im Auftrage des Grossherzoglich Badischen Handels-Ministeriums von der General-Direction zu Karlsruhe ausgegebenen 37. Nachweisung über den Betrieb der Badischen Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privateisenbahnen in dem Jahre 1877 hat das gesammte Badische Bahnnetz in dieser Zeitperiode keine Erweiterung erfahren, denn die Bahnlänge desselben betrug gleich dem Vorjahre 1 181,08 km, wovon 1 029,74 km Staatsbahnlinien (nämlich a) Hauptbahn: Mannheim-Constanz 414,19 km, b) Hafenbahnen zu Mannheim 6,92 km und c) Zweigbahnen 608,63 km), 26,13 km gepachtete Strecken und 125,21 km Privatbahnstrecken. Von dem gesammten Bahnnetze liegen 20,83 km auf Preussischem, 24,50 km auf Bayerischem, 14,46 km auf Württembergischen, 6,35 km auf Hessischem und 42,78 km auf Schweizerischem, sonach insgesammt 108,92 km auf nicht Badischem Gebiete.

Mit doppeltem Geleise sind hiervon 385,40 km, nämlich 276,98 km Hauptbahn und 108,42 km Zweigbahnen versehen.

An Transportmaterial war zu Ende des Jahres vorhanden: 386 Locomotiven (wovon 22 mit 1, 200 mit 2 Triebachsen und 16 Tendermaschinen als Personenzugmaschinen, sowie 136 mit 3 und 12 mit 4 Triebachsen als Güterzugmaschinen dienen), 6 936 Wagen, nämlich: 1 000 Personenwagen mit zusammen 41 033 Sitzplätzen, 192 Gepäckwagen mit 960 t Ladungsfähigkeit, 2 450 gedeckte Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 24 215,25 t, 3 013 ungedeckte Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 30 092 t, mithin zusammen 5 655 Lastwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 73 507,25 t, sowie noch 281 Bahndienstwagen mit 1 405 t Ladungsfähigkeit. Der Aufwand für das vorhandene Transportmaterial beträgt bei sämmtlichen Locomotiven und Tendern 19 086 740 M. oder pro Kilometer Bahnlänge 16 160 M. und bei sämmtlichen Wagen 27 118 919 M. oder pro Kilometer Bahnlänge 22 961 M.; ausserdem wurden noch 82 513 M. für Beschaffung von Wagendecken aufgewendet.

An Anlagecapitalien waren bis zum Jahresschlusse aufgewendet: a) bei den Staatsbahnen für Grunderwerbung, Bau von Bahn und Gebäuden 284 666 537 M., für Transport- und sonstiges Betriebsmaterial 50 544 060 M., zusammen 335 210 597 M.; b) bei den Privatbahnen für Grunderwerbung, Bau von Bahn und Gebäuden 12 370 066 M. und c) zusammen für Grunderwerbung, Bau von Bahn und Gebäuden 297 036 602 M. und mit Einschluss des Transport- etc. Materials 347 580 662 M. Da indess der Aufwand für die während des Jahres in Betrieb genommenen Vollendungsbauten und in Benutzung gekommenen neuen Ausrüstungsgegenstände nur zur Hälfte in Rechnung gezogen wird, so ermässigt sich das der Rentenberechnung zu Grunde zu legende Capital auf 346 250 773 M.

Mit Rücksicht auf die fortdauernd ungünstigen Verkehrsverhältnisse hat während des Jahres eine Reduction der Züge stattgefunden; es betrug nämlich die Summe aller Züge nur 169 226 gegen 198 668, die Zahl der zurückgelegten Kilometer 7 603 893 gegen 7 867 141 gegenüber dem Vorjahre. Im Ganzen wurden abgelassen an Fahrplanmässigen Zügen: 21 499 (25 935) Schnellzüge, 94 025 (107 088) Personenzüge, 27 293 (40 950) Güterzüge und 18 715 (17 991) gemischte Züge; hierzu kommen noch 1 090 Extra-Personenzüge, 36 Extra-Militärzüge, 3 751 Extra-Güterzüge und 2 817 Material- und Arbeitszüge.

Mit diesen Zügen wurden befördert: 7 948 443 Personen, 18 460,9 t Reisegepäck, 1 495,0 t Expressgut, 3 248,4 t Milch, 575 Stück Fahrzeuge und Leichen, 13 737 Stück Pferde, 162 390 Stück Rindvieh, 820 683 Stück Schweine, Kälber, Schafe, 28 218 Stück Hunde und 3 621 548,2 t Güter aller Art.

Der Personenverkehr weist sowohl in der Frequenz wie auch in dem Erträgniss einen Rückgang aus; die Anzahl der beförderten Personen beläuft sich auf 7 948 443 gegen 8 025 309 Personen in 1876, somit heuer weniger 76 866 oder 0,96 pCt. Dieser Rückgang betrifft vornehmlich den Localverkehr, welcher eine Abnahme von 1,13 pCt. erfahren hat, während die Minderbeförderung im directen Verkehre nur 0,72 pCt. betrug und beim Transitverkehre sogar eine Zunahme von 5,47 pCt. zu verzeichnen ist. Eine grössere Abnahme als die Beförderung zeigt die Einnahme aus dem Personenverkehre; dieselbe ist gegenüber dem Vorjahre von 10 798 180 M. auf 10 481 631 M., also um 2,98 pCt. zurückgewichen.

Das Gewicht des transportirten Taxgepäcks hat sich dem Vorjahre gegenüber um 3,03 pCt. vermindert, nämlich 18 460,9 t gegen 19 037,6 t in 1876, wogegen Expressgut- und Milchtransporte 1 495,1 t (877,2 t) bezw. 3 248,4 t (2 823,5 t) sich erheblich und zwar um 70,44 bezw. 15,05 pCt. steigerten. Für Gepäck-, Expressgut- und Milchbeförderung wurden im Ganzen 766 021 M. und für Fahrzeug- und Leichenbeförderung 16 283 M. eingenommen. Für die weiter oben specificirten Thiertransporte wurden insgesammt 572 851 M. gegen 538 268 M. im Vorjahre vereinnahmt und entfallen hiervon auf Pferde 51 544 M., Gross-Rindvieh 286 404 M.,

Klein-Rindvieh 20 076 M., Schweine 61 773 M., Kälber 13 321 M., Schafe 109 652 M. und Hunde 10 178 M., sowie auf Desinfectionsgebühren 19 899 M.

Die Ergebnisse des Gesammt-Güterverkehrs sind im Vergleich zum Vorjahre im Allgemeinen erheblich ungünstiger. Die Transportquantitäten betragen 3 621 548,1 t gegen 3 681 316,9 t in 1876, wovon auf den frachtpflichtigen Verkehr 3 450 783 t gegen 3 535 230 t im Vorjahre oder in 1877 weniger 84 447 t entfallen, während die restirenden 170 765,3 t (146 086,9 t) Betriebsgut sind. Nach Classen ausgeschieden beträgt der frachtpflichtige Verkehr: Eilgut 28 687 t (34 507 t in 1876), Stückgut 418 403 t (442 883 t), Wagenladungen 1 938 796 t (1 956 668 t) und Kohlen 1 064 897 t (1 101 172 t). Von der erwähnten Verkehrsabnahme von 84 447 t entfallen auf den Localverkehr 101 116 t und auf den directen Verkehr von und nach Badischen Stationen 12 646 t, wogegen der Transitverkehr eine Zunahme von 29 315 t erweist. Auf jeden Kilometer Bahnlänge wurden durchschnittlich überhaupt 226 349 kilom. Tonnen befördert; und von der beförderten Gütermenge legte im Durchschnitt jede Tonne auf der Badischen Bahn im Localverkehre 90,71 km (gegen 91,16 km in 1877) oder weniger 0,45 km, im directen und Durchgangsverkehr 72,67 km (gegen 72,33 km) oder mehr 0,34 km und überhaupt 77,47 km gegen 77,76 km, mithin 0,29 km weniger zurück. Die Frachteinnahme aus dem Güterverkehre betrug zusammen 15 737 899 M. gegen 16 401 365 M. in 1876 oder weniger 663 466 M. = 4 pCt. Hiervon entfallen auf den Binnenverkehr 5 238 644 M. und auf den directen Verkehr mit fremden Bahnen einschliesslich des Durchgangsverkehrs 10 499 255 M. Unter der pro 1877 nachgewiesenen Gesammt-Frachteinnahme sind 313 864 M. Nebengebühren enthalten. Auf den Kilometer Bahnlänge vertheilt sich die Gesammt-Frachteinnahme mit 13 325 M. gegen 10 013 M. in 1876, mithin in 1877 688 M. weniger. Die Einnahme auf den Tonnenkilometer beträgt durchschnittlich 5,89 Pf. gegen 5,97 Pf. im Vorjahre. Bezüglich der Frachteinnahme ergiebt sich für das abgelaufene Jahr eine Abnahme von 4 pCt., während die Abnahme der beförderten Tonnen nur 2,4 pCt. und die Abnahme der von der Tonne durchschnittlich zurückgelegten Kilometerzahl 0,4 pCt. beträgt. Die auf den Tonnenkilometer entfallende Durchschnittsfracht ist um 1,4 pCt. zurückgegangen.

Die gesammten Einnahmen der Badischen Staats- und Privatbahnen im Jahre 1877 belaufen sich auf 29 523 602 M. oder pro Kilometer Bahnlänge auf 24 997 M. gegen 30 619 920 M. oder pro Kilometer Bahnlänge 26 162 M. im Vorjahre. Hieran participiren: 1. Transportgefälle der Eisenbahn mit 28 642 779 M. (in 1876: 29 569 504 M.); 2. sonstige Einnahmen der Eisenbahn, wie aus Grundstücken und Gebäuden, aus abgängigem Material etc. mit 808 771 M. (in 1876: 955 540 M.); 3. Einnahmen des Bahntelegraphen 72 051 M. (in 1876: 94 875 M.). Die gesammten Ausgaben betrugen 18 575 762 M. gegen 19 188 900 M. in 1876 oder pro Kilometer Bahnlänge 15 728 M. in 1877 gegen 16 395 M. im Vorjahre, und entfallen auf: 1. Lasten (der Transportgefälle, der sonstigen Einnahmen und der Telegrapheneinnahmen) mit zusammen 1 530 561 M. (in 1876: 1 363 210 M.); 2. Verwaltungskosten mit 1 330 805 M. (in 1876: 1 300 225 M.); 3. Betriebskosten mit 15 636 801 M. (in 1876: 16 448 636 M.); 4. Remunerationen mit 65 000 M. (in 1876: 65 000 M.) und 5. Wohnungsgeld-Zuschüsse mit 12 594 M. (in 1876: 11 828 M.). Von den Ausgaben treffen auf die Bahnverwaltung 30,96 pCt. (in 1876: 32,47 pCt.), auf die Transportverwaltung 64,30 pCt. (in 1876: 63,16 pCt.) und auf die allgemeine Verwaltung 4,74 pCt. (in 1876: 4,39 pCt.); von der Bruttoeinnahme absorbirten dieselben 62,91 pCt. gegen 62,67 pCt. im Vorjahre. Der Einnahmeüberschuss beträgt 10 947 839 M. gegen 11 431 019 M. in 1876, mithin heuer 1 353 037 M. weniger; pro Kilometer Bahnlänge 9 269 M. gegen 9 767 M. in 1876. Von dem obenangegebenen Anlagecapital von 346 250 773 M. repräsentirt derselbe eine Verzinsung von 3,16 pCt. gegen 3,35 pCt. im Vorjahre.

Von den etatsmässigen Einnahmen und Ausgaben sind jene der den eigentlichen Betrieb nicht betreffenden Hülfsanstalten abgesetzt. Dieselben weisen an Einnahme 8 004 641 M. und an Ausgabe 7 338 286 M. auf, verbleibt mithin eine Mehreinnahme von 666 356 M., welcher Summe annähernd der Minderbetrag der Vorräthe entspricht.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 26. Mai. (Der Reichstag und die Getreidezölle, Einfluss der Zollreform auf den Russischen und Oesterreichischen Eisenbahnbau. Reichs-Eisenbahn-Gesetzentwurf. Getreidetarife von Ungarn nach Frankreich. Eisenbahn-Actienmarkt. Fahrpläne. Krahngebühren. Beförderung von Kindern.)

Das Ereigniss der Woche war der Rücktritt des Herrn von Forckenbeck und des Herrn von Stauffenberg vom Amt als Präsident bezw. erster Vicepräsident des Reichstages. Die Beweggründe, welche für die bewährten Leiter der parlamentarischen Verhandlungen dabei massgebend waren, werden von allen Parteien und auch von der halbamtlichen „Provinzialcorrespondenz" als zutreffend anerkannt. An Stelle des Herrn von Forckenbeck ist ein Mitglied der Deutsch-conservativen Fraction, Herr von Seydewitz, zum Präsidenten erwählt. Das Resultat ist nur in Folge eines Pactes zwischen der genannten Fraction und dem Centrum zu Stande gekommen, nachdem die liberalen Parteien ihre Betheiligung an der Wahl abgelehnt hatten. Das Centrum hat nun die Genugthuung, aus seiner Mitte Jemand für den Herrn von Stauffenberg fungiren zu sehen, denn wie von vornherein bei dem Conservativ-klerikalen Compromiss vorgesehen, wurde Herr von Frankenstein zum ersten Vicepräsidenten des Reichstages erwählt. Die letzwöchentliche Sitzung des Reichstages hat nun auch die Entscheidung über die Frage der Getreidezölle gebracht und zwar insofern es sich um die Frage „Getreidezölle oder nicht" handelt, ohne Zweifel die definitive. Die Minorität war allerdings etwas stärker als bei der Abstimmung über die Eisenzölle; sie betrug 109 Stimmen gegen damals 88; aber einer Majorität von 216 Stimmen gegenüber kommen diese Differenzen nicht in Betracht. Mit grosser Spannung wurde die Abstimmung über den Antrag Mirbach wegen Erhöhung des Roggenzolls verfolgt. Die Ablehnung desselben mit einer Majorität von nur 12 Stimmen brachte die Agrarier in den Harnisch. Herr von Mirbach hatte erklärt, im Falle der Ablehnung seines Antrages würden er und seine Freunde in dritter Lesung für die Herabsetzung des Eisenzolles stimmen; Andere erklärten, falls der Beschluss bestehen bliebe, würden sie gegen die ganze Vorlage stimmen. Aber angesichts der geringen Majorität ist vielmehr anzunehmen, dass es gelingen wird, bei der dritten Lesung die Erhöhung des Kornzolles durchzusetzen. Die für den Eisenbahnverkehr wichtigste Angelegenheit, nämlich die Erleichterung des Getreide-Transitgeschäftes ist in den Reichstagsverhandlungen der vorigen Woche zwar auf Grund vorliegender Anträge von Delbrück und Rickert debattirt, aber nicht zur Entscheidung gebracht worden. In der Frage des Transitverkehrs liegt allerdings ein hochwichtiges Interesse der Eisenbahnen involvirt. Es ist mehrfach geltend gemacht worden, dass die Schutzpolitik, indem sie Deutschland auf den Isolirschemel setzt, das Ausland witzigt und ihm die Wege weist, sich von Deutschland zu emancipiren. Fürst Bismarck selbst will zwar diese in Aussicht stehende Wirkung seiner Politik nicht anerkennen und hat erst in einer Reichstagsrede der vorigen Woche bezüglich Russlands direct in Abrede gestellt, dass die Russischen Eisenbahnbauten nach den Russischen Ostseehäfen die Bedeutung erlangen würden, das Russische Getreide von dem bisher gewohnten Wege über die Deutschen Ostseehäfen abzulenken. In Russland selbst ist man darüber jedoch ganz anderer Meinung und fährt man dort fort, Bahnbauten zu projectiren, deren Zweck lediglich dahin geht, zur Umgehung der Deutschen Schutzzölle die Russischen Rohproducte anstatt nach Memel, Königsberg, Danzig u. s. w. auf Libau zu dirigiren. In Russland waren längst Bestrebungen sichtbar, um eine Ablenkung der Transporte von den Deutschen Bahnen herbeizuführen. Die Regierung unterstützte mit Erfolg dieses Streben durch die Fusionirung mehrerer Eisenbahnen. Die Aussicht auf Getreidezölle in Deutschland hat dasselbe gekräftigt und schon jetzt geht ein grosser Theil der Transporte, welche früher den Weg über Königsberg resp. Pillau nahmen, über Libau und Odessa ins Ausland. Der erste Schritt datirt vom Jahre 1876 durch Fusionirung der Libau-Kowno- mit der Landwarowo-Romny Bahn in eine 1 191 Werst umfassende Eisenbahn-Gesellschaft, der sich eine separate Einigung mit der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft anschloss. Ein zweiter und noch bedeutungsvollerer Schritt wurde durch Fusionirung der Brest-Kiew-Odessaer und der Brest-Grajewo Bahn gemacht. Aus dieser Fusionirung ging das 2 028,7 Werst umfassende Netz der „Südwestbahnen" hervor. Die früher über Königsberg gehenden Transporte nehmen nun ihren Weg nach der Odessaer Linie. Die Getreidezölle haben ein drittes Fusionsproject, dasjenige einer „Gesellschaft der Südwestlichen Bahnen" hervorgerufen. Es handelt sich um eine Vereinigung der Kursk-Charkow-Asow-Rostow-Woronesch-(Griasi-)Koslow- und Griasi-(Jelez-)Orel Bahnen, dann der Griasi-Zarizin Bahn, die sich bereits mit der Kalatsch-Zarizin (Wolga-Don) Bahn vereinigt hat. Das Bahnnetz dieser Gesellschaft wird dann direct vom Don und der unteren Wolga bis nach Orel und Kursk, dem Centralpunkte des bisherigen Güterverkehrs, führen und zwei doppelte Ausläufer nach dem Asowschen Meere haben.

Dass die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen nicht ruhig zusehen, ist bekannt; sie rüsten sich ebenfalls zum Kampfe, um sich möglichst unabhängig von den Deutschen Eisenbahnen zu stellen. Die schon mit Erfolg aufgenommene Concurrenz der Häfen Triest und Fiume ist bekannt, ebenso dass man auch mit Hülfe der Elbschifffahrt die Transporte von den Deutschen Eisenbahnen ableiten will. Dieser Weg wird durch die Transitzölle wahrscheinlich verlegt und dadurch die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen gezwungen werden, nach anderen Strassen zu suchen. Dergleichen ist auch bereits im Gange und bereitet man sich schon vor, unsere Deutschen Durchfuhr-Zollprojecte mit Eisenbahnbauten zu beantworten, um den Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr nach der Schweiz und Frankreich unter Umgehung Deutschlands zu bewirken. Es handelt sich darin

keineswegs blos um eine in der Zeitungspresse angeregte Agitation, sondern auch die offiziellen Instanzen wenden diesem Gegenstande die grösste Aufmerksamkeit zu. Besonders bemerkenswerth ist in dieser Beziehung eine am vorigen Mittwoch in Wien gehaltene Bankettrede, welche wohl geeignet ist, in Deutschland einen Nachhall zu finden. Der Toastredner war Herr von Nördling, und der Gegenstand seines Trinkspruchs, zu dem ihm der Commers zur Feier des Semmering-Jubiläums Veranlassung gegeben hat, war „die künftigen Erbauer der Arlbergbahn“. Mit diesem Trinkspruch aus offiziellem Munde ist die bedeutsame Ankündigung gegeben, deren Deutsche Adresse nicht zweifelhaft sein kann, dass Oesterreich im Begriff steht, von Staatswegen das vor 5 Jahren ausgearbeitete, damals aber nicht zur Ausführung gelangte Arlbergbahn-Project wieder aufzunehmen und damit eine Eisenbahnlinie herzustellen, welche den Oesterreichischen und Russischen Verkehr nach dem Westen unter Umgehung Deutschlands direct auf die Schweizerischen Bahnen überführt. Man betrachtet es eben allerdings in Russland sowohl als in Oesterreich als die wichtigste Aufgabe der nächsten Zukunft, sich gegen die Folgen der deutschen Zollpolitik zu schützen.

Der Bundesrath hat in seiner letzten Sitzung dem Antrag Preussens wegen Einsetzung einer besonderen Commission zur Ausarbeitung des Entwurfes eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen den betreffenden Ausschüssen zur Vorberathung überwiesen. Der jetzt eingebrachte Reichs-Eisenbahn-Gesetzentwurf ist bekanntlich der dritte Versuch zur gesetzlichen Regelung des Reichs-Eisenbahnwesens. Der erste Entwurf, welcher im Frühjahr 1874, also vor fünf Jahren an die Oeffentlichkeit gelangte, hatte den ersten Präsidenten des damals neu geschaffenen Reichs-Eisenbahnamtes, Herrn Scheele, zum Verfasser. Es folgte darauf ein Jahr später ein zweiter Entwurf, welcher den Nachfolger des Herrn Scheele in der Präsidentschaft des Reichs-Eisenbahnamtes, den jetzigen Preussischen Herrn Minister für öffentliche Arbeiten, zum Urheber hatte. Die vier Jahre, welche seit der zweiten Eisenbahn-Gesetzvorlage bis zu dem jetzigen dritten Versuche verflossen sind, gehörten wesentlich dem Reichs-Eisenbahnprojecte, das mit dem Tage ziemlich allgemein als gefallen angesehen wurde, wo in der vorigen Session des Preussischen Landtages anlässlich der Berathung über die ministeriellen Ressortveränderungen der Herr Handelsminister erklärte, dass die Reichs-Eisenbahn-Gesetzgebung wieder aufgenommen werden solle. Diese Verheissung soll jetzt eingelöst werden! Ausser dem eigentlichen Reichs-Eisenbahn-Gesetzentwurf, in dessen Kritik selbstverständlich erst eingetreten werden kann, wenn der Inhalt desselben ganz und gar vorliegt, ist in dem neuerdings beim Bundesrath eingebrachten Preussischen Antrag gleichzeitig ein Gesetz vorgesehen über die Einrichtung eines Verwaltungsgerichts für streitige Eisenbahn-Verwaltungssachen. Bezüglich dieser Vorlage ist hervorzuheben, dass die Schaffung eines Eisenbahn-Gerichtshofes eine mehrfach an dieser Stelle und jüngsthin auch im Preussischen Landtage geltend gemachte Forderung erfüllen würde. Die dritte gleichzeitig dem Bundesrathe eingereichte Vorlage betrifft die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnraths und bezweckt wohl die Uebertragung der Institution eines Landes-Eisenbahnrathes auf das Reich. Die drei Vorlagen sollen, wie schon hervorgehoben, von einer zu bildenden Bundesraths-Commission berathen und erforderlichenfalls verändert werden und würde es zur besseren Erreichung einer brauchbaren, gesetzgeberischen Vorarbeit sich in hohem Masse empfehlen, dass die Vorlagen, wie bei früheren Gelegenheiten, in ihrem ganzen Umfange publicirt werden, damit die Eisenbahninteressenten Gelegenheit finden, dieser Reform ihre Mitwirkung zu Theil werden zu lassen. Die bis jetzt in den Blättern vorliegenden Veröffentlichungen aus den drei Entwürfen und der dazu gehörigen Denkschrift, welche der zu bildenden Bundesraths-Commission zur Verfügung gestellt werden sollen, sind lediglich offiziösen Ursprunges und daher nicht vollständig authentischer Natur. Indem wir bemerken, dass in einigen politischen Blättern es als zweifelhaft hingestellt wird, dass die Zusammensetzung der Bundesraths-Commission, welche aus Preussen und den Reichslanden je zwei Vertreter haben soll, Zustimmung finden wird, entnehmen wir dem vorliegenden offiziösen Material über den neuesten Anlauf zu einer Reichs-Eisenbahn-Gesetzgebung das Folgende. Der Antrag Preussens lautet: „Zur Durchführung der Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen bedarf es eines Reichsgesetzes, dessen Erlass bereits in dem Gesetze vom 27. Juni 1873, betreffend die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnamtes (§ 5) in Aussicht gestellt und im Reichstag wiederholt urgirt worden ist. Die Entwürfe eines solchen Gesetzes, welche bisher bei dem Reichs-Eisenbahnamt aufgestellt und zur Kenntniss der verbündeten Regierungen gebracht sind, haben die erforderliche Basis zu einer Verständigung nicht gewinnen lassen. Um ihrerseits die Erledigung dieser für die Wohlfahrt des Reichs und seiner Glieder so wichtigen Angelegenheit nach Kräften Vorschub zu leisten, hat neuerdings die Preussische Regierung die anliegenden Entwürfe: 1. eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen, 2. eines Gesetzes über die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnrathes, 3. eines Gesetzes über die Errichtung eines Verwaltungsgerichts für streitige Eisenbahn-Verwaltungssachen ausarbeiten lassen und vertraulich den verbündeten Regierungen mitgetheilt. Die Meinung ist hierbei jedoch nicht gewesen, dass es für das weitere Verfahren sich empfehle, im Wege der schriftlichen Verhandlung das Einverständniss der hohen Regierungen über die bezeichneten Entwürfe herbeizuführen, vielmehr ist für zweckmässig erkannt worden, dass die Aufstellung eines dem Bundesrath vorzulegenden Entwurfs eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen einer besonderen Commission übertragen werde, welcher die oben bezeichneten Entwürfe als Grundlage bezw. Material für die Berathung zu überweisen sein würden. Dem Ermessen der Commission würde es dann zu überlassen sein, ob sie für die Lösung dieser Aufgaben an Stelle der gedachten Entwürfe einen selbstständigen Entwurf ausarbeiten und vorlegen will. Die Commission würde den Verhältnissen entsprechend zweckmässig aus 9 Mitgliedern zu bilden sein, von welchen je 2 seitens des Reiches und Preussens, je 1 Mitglied von Bayern, Württemberg, Sachsen, Hessen und Baden zu ernennen sein möchten. Die Ernennung des Vorsitzenden würde dem Reichskanzler vorzubehalten sein. Auch möchte der zu berufenden Commission das Recht einzuräumen sein, in geeigneten Fällen durch Requisition der Reichs- bezw. Landesregierungen Material einzuziehen, schriftliche Gutachten zu erfordern und durch Vernehmung sachverständiger Personen die für erforderlich erachteten thatsächlichen Unterlagen zu beschaffen. Es wird demnach beantragt: Der Bundesrath wolle die Berufung einer dem vorstehenden Vorschlage entsprechenden Commission zur Aufstellung und Vorlage des Entwurfs eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen beschliessen und derselben die anliegenden Gesetzentwürfe als Grundlage bezw. Material für die Berathung überweisen. Mit Rücksicht auf die unter dem 7. Februar und 18. März d. J. bei dem Bundesrathe eingebrachte Präsidialvorlage, betreffend das Eisenbahn-Güter-Tarifwesen sind in dem Entwurfe des Gesetzes über das Eisenbahnwesen diejenigen Abschnitte, welche die gesetzliche Regelung des Tarifwesens enthalten würden — Artikel 29 bis 32 einschl. — offen gelassen. Da die Regelung dieser Materie für den Güterverkehr, welche nach der Präsidialvorlage als die Aufgabe eines zu diesem Zwecke besonders einzusetzenden Ausschusses bezeichnet ist, mit den für den Personenverkehr zu erlassenden gesetzlichen Vorschriften im Zusammenhange steht, so würde die nach dem vorliegenden Antrage zu errichtende Commission die Redaction des bezüglichen Theiles in dem Entwurfe des Gesetzes über das Eisenbahnwesen füglich bis dahin aussetzen, dass der vorgedachte Ausschuss durch die Aufstellung des Gesetzentwurfes für die Regelung des Güter-Tarifwesens seine Aufgabe beendigt haben wird“.

Der Gesetzentwurf über das Eisenbahnwesen umfasst 49 Artikel in 5 Abschnitten. Der erste Abschnitt enthält die allgemeinen Bestimmungen. Es lauten: Artikel 1. Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden auf alle Eisenbahnen im Deutschen Reich Anwendung, welche zum Betriebe mittelst Dampfkraft behufs Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmt sind. Artikel 2. Die Aufsicht über das Eisenbahnwesen steht dem Reich zu, soweit dieselbe nicht den Landesregierungen nach ausdrücklicher Bestimmung dieses Gesetzes verbleibt. Alle sonstigen, den Landesregierungen nach gesetzlichen, vertragsmässigen, concessionsmässigen oder statutarischen Bestimmungen zustehenden Befugnisse gehen, soweit sie das Gebiet der Reichsaufsicht betreffen, auf das Reich über. Die Reichsaufsicht über das Eisenbahnwesen schliesst innerhalb ihrer Zuständigkeit die Landesaufsicht aus. Artikel 3. Die Reichsaufsicht über das Eisenbahnwesen wird durch das auf Grund des Gesetzes vom 27. Juni 1873 eingesetzte Reichs-Eisenbahnamt als Reichs-Aufsichtsbehörde und durch von diesem ressortirende Reichs-Eisenbahncommissare ausgeübt. Die Amtswirksamkeit der letzteren wird, soweit dieses Gesetz nicht über dieselbe Bestimmung trifft, durch Kaiserliche Verordnung geregelt. Die Reichs-Eisenbahncommissare werden vom Kaiser ernannt. Sitz und Geschäftsbezirk bestimmt der Reichskanzler. — Der zweite Abschnitt behandelt die baulichen Einrichtungen und das Betriebsmaterial, der dritte betrifft den Betrieb der Eisenbahnen, der vierte die Verwaltung der Eisenbahnen, der fünfte die Reichsaufsicht. Endlich folgen noch Schlussbestimmungen. — Der Entwurf eines Gesetzes über die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnraths umfasst 8 Artikel und ordnet die Einsetzung einer begutachtenden Behörde aus mindestens 5 ständigen Mitgliedern, einschliesslich des Vorsitzenden und aus nicht ständigen Mitgliedern an, welche in der Eisenbahnverwaltung, Handel, Industrie, Landwirthschaft, Landesvertheidigung sachverständig sein müssen. — Der dritte Entwurf über das Reichs-Verwaltungsgericht für streitige Eisenbahn-Verwaltungssachen zerfällt in 31 Artikel. Das Gericht ist im Wesentlichen eine Recursinstanz gegen die Entscheidungen des Reichs-Eisenbahnamts. Die Einführungstermine sind überall offen gehalten. Die Entwürfe sind von einer erläuternden Denkschrift begleitet.

Der Entwurf eines Reichs-Eisenbahngesetzes ist von einer eingehenden Denkschrift begleitet, in deren einleitendem Theil es heisst: „Im Artikel 4 der Reichsverfassung ist das Eisenbahnwesen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen

Verkehrs der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben unterworfen. Durch diese aus der richtigen Erkenntniss der hohen Bedeutung, welche den Eisenbahnen als öffentlichen Transportanstalten für den Landesschutz und die Verkehrsentwickelung gebührt, hervorgegangene Bestimmung ist die gesetzliche Regelung der öffentlich rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen zum Staate, welche sich aus ihrer Function als öffentlichen Transportanstalten ergeben, im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs dem Reiche übertragen. In den Artikeln 41 bis 47 der Reichsverfassung ist eine Reihe von Grundsätzen aufgestellt, welche für die dem Reiche gebührende Beaufsichtigung und Gesetzgebung hinsichtlich des Eisenbahnwesens eine Grundlage bilden sollen. Zur Durchführung dieser verfassungsmässigen Bestimmungen bedarf es eines organischen Eisenbahngesetzes, durch welches die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegenüber dem Reiche, die zur Sicherung der Erfüllung dieser Verpflichtungen der Reichs-Aufsichtsgewalt zustehenden Befugnisse sowie die Organisation der Reichs-Aufsichtsbehörden für das Eisenbahnwesen und ihre Beziehungen zu den Landes-Aufsichtsbehörden geregelt werden. Durch den Entwurf eines Reichsgesetzes über das Eisenbahnwesen und die eine Ergänzung desselben bildenden Entwürfe: 1. eines Gesetzes über die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnbeiraths; 2. eines Gesetzes über die Errichtung eines Reichs- und Verwaltungs-Gerichtshofes für streitige Eisenbahn-Verwaltungssachen — soll dieser Aufgabe der Reichs-Gesetzgebung Genüge geleistet werden. In dem Entwurf des Hauptgesetzes wird dem Bedürfniss des allgemeinen Verkehrs und der Landesvertheidigung entsprechend unter Wahrung der betheiligten Landesinteressen die Aufsicht über das Eisenbahnwesen dem Reich übertragen. Wenn auch die Sorge für den Landesschutz und das Verkehrsinteresse es in vieler Hinsicht erwünscht erscheinen lassen, dem Reich eine weitergehende Einwirkung auf die Gestaltung und Entwickelung des Deutschen Eisenbahnnetzes zu sichern, so ist doch mit Rücksicht auf die gegenwärtige Lage der Verhältnisse im Hinblick auf den Zusammenhang der Landesaufsicht über die Eisenbahnen bei der allgemeinen Fürsorge für die Landeswohlfahrt davon abgesehen worden. Von der Uebertragung auf das Reich sind daher diejenigen Rechte ausgeschlossen, welche nach den Motiven des Regierungsentwurfs zu dem Preussischen Gesetze vom 4. Juni 1876 zur Wahrung der besonderen Landesinteressen bestimmt und daher der Landesregierung zu belassen sind, während im Uebrigen der Uebergang des gesammten Aufsichtsrechts über das Eisenbahnwesen auf das Reich entsprechend dem Beschluss des Abgeordnetenhauses vom 1. Mai 1876 in Aussicht genommen ist. Die Denkschrift erläutert dann alle Befugnisse, welche der Landesregierung verbleiben. Die Reichsbehörden haben in allen das Eisenbahnwesen betreffenden und der Zuständigkeit des Reiches vorbehaltenen Fragen unter Ausschluss der Landes-Aufsichtsbehörden die Entscheidung. Für die Wahrnehmung der Interessen der Landesvertheidigung bleiben die Reichsbehörden auch den Eisenbahnen gegenüber diejenigen Organe, durch welche die militärischerseits zu stellenden Anforderungen vermittelt werden; eben so wie es bei sonstigen, mit dem Dualismus von Reichs- und Landesbehörden verbundenen Nachtheilen erforderlich erschien, für das Zuständigkeitsgebiet der Landesregierungen die Mitwirkung des Reiches möglichst einzuschränken, eben so erschien es nothwendig für das Zuständigkeitsgebiet des Reiches die Mitwirkung der Landesbehörden so weit wie möglich auszuschliessen. „Ueber die Nebengesetze“ (Eisenbahn, Rath und Verwaltungsgericht) bringt dann die Denkschrift nur einige Bemerkungen zur Bedürfnissfrage.

Wie aus Pest gemeldet wird, hat in Folge Auftrags des Reichskanzlers die Generaldirection der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen die bisher bestandenen ermässigten Getreidetarife aus Ungarischen Donau-Stationen nach Paris und den Stationen der Französischen Ostbahn, ebenso den ermässigten Getreidefrachtsatz ab Wien nach Paris, auf dessen Basis der Getreide- und Mehlexport auch aus Ungarn bislang effectuirt wurde, auf den 1. Juli l. J. gekündigt, offenbar in der Absicht, um eine Tariferhöhung für diese Verkehrsrelationen bezüglich der Deutschen Strecken zu insceniren. Wie aus München mitgetheilt wird, wurden in Folge dessen Ungarischerseits Verhandlungen eingeleitet, um den diesbezüglichen Verkehr über die Schweiz zu leiten, zu welchem Behufe die Tarife thunlichst in der bisherigen Höhe gehalten werden sollen, damit der Ungarische Export keinen Abbruch erleide. Die Schweizer Bahnen machen natürlich alle möglichen Concessionen und auch die Bayerische Staatsbahn will durch die nöthigen Tarifermässigungen das ihrige zur Erreichung des Zweckes beitragen. Es ist somit die Annahme begründet, dass noch vor Ablauf der Gültigkeit der jetzt bestehenden ermässigten Getreidetarife, dieselben durch neue ersetzt werden, was namentlich der zu erwartenden Ungarischen Rapsausfuhr zu Statten kommen dürfte.

Die steigende Börsenbewegung der letzten Zeit kommt auch dem Eisenbahn-Actienmarkte wesentlich zu Gute. In voriger Woche mussten ganz besonders wieder die Verstaatlichungs-Projecte dazu herhalten. Es ging die Rede, dass die Bergisch-Märkische Bahn mit 4 pCt., die Anhaltische mit 4½ pCt., die Oberschlesische mit 7 pCt. Actienrente verstaatlicht zu werden Aussicht hätten. Irgend zuverlässige Thatsachen lagen all diesen Gerüchten durchaus nicht zu Grunde. Auf reellerer Basis beruhte die steigende Tendenz insoweit, als die Börse den bevorstehenden directen Anschluss der Bergisch-Märkischen Bahn an Antwerpen durch Eröffnung der bezüglichen Zweiglinien (am 3. Juni a. cr.) escomptiren zu dürfen meinte. Auch die Kundgebung der Direction der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, welche die Beantragung einer alle bisherigen Erwartungen übersteigenden Dividende von 9½ pCt. mittheilte, kann als reelleres Motiv für feste Stimmung auf dem Bahnenmarkte passiren. Angesichts solch einer Entwickelungsfähigkeit des Bahnbetriebes können die Actionäre der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, wie vielfach geltend gemacht wird, durchaus nicht mehr an den Verkauf unter den bisherigen Bedingungen denken; aber auch die Inhaber von Actien anderer Bahngesellschaften, mit denen die Staatsregierung in Unterhandlung getreten ist, werden sich nur auf Grund wesentlich günstigerer Gebote, als ihnen früher gemacht sind, von ihrem Besitze trennen und ist dadurch die Börsenströmung zu einem mit Aufmerksamkeit zu verfolgenden börsenpolitischen Factor geworden.

Auf Grund erhobener Beschwerden, dass am 12. d. M. noch für keine einzige der westlichen Eisenbahnen der am 15. d. M. in's Leben getretene Sommerfahrplan veröffentlicht und auch seitens der Eisenbahn-Verwaltungen im Osten am 9. d. M. noch kein Fahrplan publicirt gewesen sei, hat, wie der „R.- u. St.-A.“ berichtet, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Veranlassung genommen, den Königlichen Eisenbahn-Directionen etc. die Bestimmung des Erlasses vom 15. December 1869, wonach alle Fahrplan-Aenderungen 14 Tage vor ihrer Einführung zu publiciren sind, durch eine Circularverfügung vom 19. d. M. nachdrücklichst in Erinnerung zu bringen.

Nachdem für Herabsetzung der Krahngebühren sich die Staats-Eisenbahndirectionen ausgesprochen haben, hat sich der Minister mit dieser Massregel umsomehr einverstanden erklärt, als die neben den Frachtkosten zu erhebenden Nebengebühren ihrer Natur und Bestimmung gemäss im allgemeinen Verkehrsinteresse möglichst auf den Durchschnittsbetrag der Selbstkosten beschränkt bleiben müssen. Insoweit daher die Krahngebühren für einzelne Ausnahmefälle nicht bereits niedriger normirt sind, sollen sie allgemein auf 3 ₰ pro 100 kg, unter Abrundung auf volle 10 ₰ mit einem Minimalsatze von 1 ℳ unter Beseitigung einer Scala, festgesetzt werden.

Im Interesse einer übereinstimmenden Handhabung der bezüglichen Vorschrift in der Eisenbahn-Betriebsordnung, wonach für die Beförderung von Kindern, welche noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf den Plätzen ihrer Angehörigen mitfinden, keine Billets zu lösen sind, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 6. d. M. bestimmt, dass auf den Staatseisenbahnen Kinder von noch nicht vier Jahren frei zu befördern sind, wenn ein besonderer Platz für dieselben nicht in Anspruch genommen wird. Den Königlichen Eisenbahn-Commissariaten ist von dieser Anordnung Kenntniss gegeben worden, damit sie den Privateisenbahnen des unterstellten Geschäftsbereichs die erforderliche Mittheilung machen können.

Mittelrheinische Correspondenz.

≈ (Generalversammlungen der Cronberger und Homburger Eisenbahn-Gesellschaften. Sicherheitshafen zu Mainz. Centralbahnhof zu Frankfurt a. M. Dampfwagen auf der Hessischen Ludwigsbahn.)

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Cronberger Eisenbahngesellschaft wurde am 16. Mai l. J. in Cronberg abgehalten. Nach dem von dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths erstatteten Bericht über das Betriebsjahr 1878 vermochten sich in Folge der fortdauernd traurigen Zeitverhältnisse die Einnahmen nicht zu heben, so dass es trotz der Ersparnisse im Betriebe nicht möglich wurde, den Actionären eine Dividende zu zahlen. Die gesammten Einnahmen belaufen sich auf 104 863 M., woran der Personenverkehr mit 96 077 M., der Güterverkehr mit 5 100 M., Miethe für Locomotive und Wagen mit 962 M., für Gebäude u. s. w. mit 474 M., für Vergütungen der Post mit 187 M. und Diverse mit 1 852 M. participiren. Die Gesammtausgaben betragen 65 017 M., nämlich 2 929 M. für Gehalte, Löhne und Unterstützungen, 4 166 M. für Büreaubedürfnisse und Pensionsfonds, 4 000 M. für Unterhaltungskosten der Bahnanlagen, 11 842 M. für Kosten der Züge und Unterhaltung der Betriebsmittel, 7 647 M. für Mitbenutzung des Bahnhofs Rödelheim, 547 M. für Miethe von Wagen und Betriebsmittel; Steuern etc. 1 538 M. Der hiernach verbleibende Ueberschuss von 39 846 M. findet die folgende statutengemässe Verwendung: Ueberweisung an den Reservefonds mit 505 M., desgl. an den Erneuerungsfonds

12 611 M., für Zinsen der 5 pCt. Prioritätsanlehen 10 000 M., desgl. der 5 pCt. Prioritäts-Stammactien 15 000 M., für Eisenbahnabgabe 385 M., sowie Uebertrag auf neue Rechnung 1 346 M. Befördert wurden im abgelaufenen Jahre: 4 036 Personen-, 730 gemischte, 120 Extra-Personen- und 54 Materialzüge. Die Bilanz weist aus: Bauconto 1 010 272 M., Kassenbestand 1 529 M., Materialienvorräthe 2 350 M., Bankierguthaben 36 282 M., Werthpapiere 40 337 M. etc. Passiva: Stammactien 514 800 M., Prioritäts-Stammactien 300 000 M., Prioritätsobligationen 200 000 M., Reservefonds 2 078 M., Erneuerungsfonds 51 432 M., nicht erhobene Dividende 167 M., Dividende der Prioritäts-Stammactien 15 000 M., Eisenbahnabgabe 385 M., Guthaben fremder Bahnen 5 562 M., Vortrag 1 346 M. Die Amortisation der Prioritäts-Stammactien sollte im April des abgelaufenen Betriebsjahres beginnen, musste aber wegen unzureichender Geldmittel ausgesetzt werden; die Amortisation der Prioritätsobligationen hat mit 1881 zu beginnen.

In der am 20. Mai l. J. zu Homburg v. d. Höhe abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Homburger Eisenbahngesellschaft referirte der Vorsitzende des Verwaltungsrathes zunächst über Stand der Verhandlungen mit der Preussischen Staatsregierung in Betreff des Verkaufs der Bahn an den Staat. Hiernach ist das zwischen der letzteren und der Homburger Bahnverwaltung getroffene Uebereinkommen bis jetzt noch nicht zur Perfection gelangt, so dass der Betrieb der Bahn von den damaligen Verwaltungsorganen in der seitherigen Weise weiter geführt werden wird. Im weiteren Verlauf seines Vortrags nahm der Vorsitzende Veranlassung, verschiedene in Folge der letzten Landtagsverhandlungen laut gewordene Bemängelungen über die finanziellen Verhältnisse der Bahn richtig zu stellen. Ueber den aus dem Betriebsjahre 1878 verbliebenen Reingewinn von 97 610 M. verfügte die Generalversammlung in der folgenden Weise: Dividende auf das participirende Actiencapital $5^1/_5$ pCt. = 75 428 M., Tantième an den Verwaltungsrath 4 880 M., Zuweisung an den Reservefonds 10 000 M., Eisenbahnabgabe 1 934 M., Zuweisung an die Beamten-Pensionskasse 1 100 M., Zuweisung an die Arbeiterkrankenkasse 200 M., sowie Vortrag auf neue Rechnung 4 067 M. Nach dem den Actionären bei dieser Gelegenheit ausgegebenen Jahresbericht der Direction wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 1 028 728 Personen und 51 587 t Güter transportirt, gegen 1 090 324 Personen und 52 716 t Güter im Vorjahre und aus dem Personenverkehre 423 194 M., gegen 437 748 M. in 1877, und aus dem Gütertransporte 94 046 M., gegen 91 225 M. im Vorjahre, vereinnahmt; während dem sonach der Personenverkehr eine bedeutende Einbusse erlitten, hat der Güterverkehr trotz Verminderung der Transportquantitäten eine kleine Steigerung erfahren. Aus den Extraordinarien betrug die Einnahme 26 528 M. gegen 23 239 M. in 1877, so dass sich die Gesammteinnahmen auf 543 769 M. belaufen, gegen 552 213 M. im Vorjahre, was ein Weniger von 8 444 M. = 6,58 pCt. ausmacht. Die Gesammtausgaben betragen 520 000 M., gegen 342 000 M. im Vorjahre, weisen sonach eine Abnahme von 22 000 M. = 6,58 pCt. auf. Die Verzinsuug bezw. Amortisation der Anlehen erforderte im Ganzen die Summe von 126 068 M., nach deren Abzug an dem eigentlichen Ergebnisse von 223 769 M. der bereits erwähnte Reingewinn von 97 610 M. verbleibt. Der Reservefonds schliesst nunmehr mit 118 933 M. ab.

Bei dem vielbeklagten Mangel ausreichender Sicherheitshafen am Mittelrhein, namentlich auf der Strecke Coblenz und Mannheim, ist es ein für die Rheinschifffahrt nicht unerfreuliches Ereigniss, dass endlich die Schwierigkeiten beseitigt sein dürften, welche bis dahin der Anlage eines Sicherheitshafens der Stadt Mainz entgegengestanden haben. Der nach mehrjährigen Verhandlungen zwischen der Verwaltung dieser Stadt und der Hessischen Staatsregierung festgestellte Plan der Stromcorrection unterhalb der Stadt bezw. längs desjenigen Theiles derselben, welcher in Folge der Hinausschiebung der Festungsumwallung zum städtischen Rayon gehört, ist nunmehr insofern zur Ausführung gesichert, als sich der Finanzausschuss der 2. Ständekammer mit der diesbezüglichen Vorlage der Regierung einverstanden erklärt und demgemäss die Genehmigung bei der Plenarberathung der Kammer bestimmtest zu erwarten steht. Zu diesen Hafenanlagen wird der ganze, gegenwärtig das Hauptfahrwasser bildende linksseitige Rheinarm herangezogen, indem die sog. Ingelheimer Aue mit dem Ufer verbunden wird, wogegen der mittlere Strom durch Ausbaggerung und Verbreiterung wieder der Schifffahrt zugänglich gemacht werden soll. Die Hessische Staatsregierung überlässt der Stadt alle zwischen der neuen Uferlinie und dem alten linken Ufer gelegenen fiskalischen Land- und Wasserflächen, sowie dieses Ufer selbst, soweit die betr. Flächen Landeseigenthum sind; nur für das in das Project fallende Eigenthum der Grossh. Hausdomänen ist Seitens der Stadt Mainz eine Pauschalsumme von 12 500 M. zu zahlen. Die neuen Hafenbassins werden jedes ungefähr 800 m lang werden und ihre mittlere Breite wird gegen 200 m betragen. Die auf mehrere Jahre vertheilten Kosten der Dammbauten sind auf mehr als 1 Mill. Mark veranschlagt. Mit diesen neuen Hafenanlagen, welche mit dem projectirten Centralbahnhof der Ludwigsbahn in directe Schienenverbindung gebracht werden, dürfte die Stadt Mainz wohl wieder jene Bedeutung für den Rheinschifffahrtsverkehr erringen, welche sie in früherer Zeit gehabt, welche aber durch die eigenthümlichen Verhältnisse als Festung, wie nicht minder durch eine engherzige Kirchthurmspolitik Seitens der Hessischen Regierung an andere Rheinstädte übergegangen ist.

Den wegen Erbauung des Frankfurter Centralbahnhofs bisher unter den betheiligten Factoren stattgehabten Verhandlungen gegenüber hatten die Vertreter der Badischen und Hessischen Staatsregierungen eine sehr reservirte Haltung eingenommen, da nach ihrer Ansicht durch die Aenderung der bestehenden Verhältnisse nur eine Schädigung der Interessen der Main-Neckarbahn herbeigeführt würde. Zur Begleichung der bestehenden Differenz und zwar im Hinblick auf die bevorstehende Inangriffnahme des Baues hat nun, wie das „Frkf. Journ." meldet, im Laufe der verflossenen Woche eine gemeinschaftliche Berathung zwischen den Ministern der betheiligten Staatsregierungen von Preussen, Hessen und Baden in Frankfurt stattgefunden, in welcher man sich dahin geeinigt haben soll, dass der Preussische Staat den Bau des Centralbahnhofs auf seine eigenen Kosten übernehmen wird, wogegen demselben als Aequivalent das zum jetzigen Bahnhofe der Main-Neckarbahn gehörige, bei der Erbauung des Centralbahnhofs aber disponibel werdende gesammte Terrain in Eigenthum überlassen werden wird. Dieser Vorschlag, welcher von dem Preussischen Handelsminister gemacht worden ist, soll die Zustimmung der Vertreter der übrigen Staatsregierungen gefunden haben.

Nachdem die Hessische Staatsregierung ihre Genehmigung zur Verwendung sog. Dampfwagen auf den Strecken der Hessischen Ludwigsbahn unter der Modification, dass dieselben nur in einer Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde verkehren dürfen, ertheilt hat, wird die Verwaltung der genannten Bahn einen Versuch mit einem solchen Wagen und zwar auf der kleinen Zweigbahnlinie Armsheim-Flonheim anstellen. Der betr. Wagen wird nach einer eigenen Construction des technischen Mitgliedes der Specialdirection, Herrn Thomas, als Etagewagen gebaut werden.

Literatur.

Moeller's Kursbuch No. 2, die Sommerfahrpläne enthaltend, ist soeben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover erschienen. Da in den Fahrten der meisten Eisenbahnen und Posten wesentliche Veränderungen vorgenommen sind, so ist dieses bewährte, zuverlässige Kursbuch bei Reisen in Nordwest-Deutschland fast unentbehrlich. Ausserdem enthält dasselbe auch die Anschlüsse nach den weitesten Hauptorten, die Reiserouten - Nachweisung nach Bädern und grösseren Plätzen, die Dampfschiffe auf und von der Weser und Elbe, die Fahrpläne für Norderney, Borkum, Helgoland u. s. w., Post- und Telegraphentarife, Verzeichniss empfehlenswerther Hôtels, statistische Nachweise, Zinsberechnung, Zeit- und Münzenvergleichung — kurz eine Fülle der nützlichsten und namentlich auf der Reise oft erwünschten Nachweise. Der Preis des Heftes mit 2 Karten ist 1 *M.*

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 23. Mai 1879.

Die am 15. Mai d. J. eröffnete Bahnstrecke Niederhone-Malsfeld (siehe unsere Bekanntm. vom 13. d. Mts. in No. 38 S. 512 dieser Zeitung) hat nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. eine Länge von 40,61 km.

Die geschäftsführende Direction d. V.

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 15. Mai c. kommen folgende Schnellzugstaxen für den Verkehr zwischen Salzburg und Berlin via Hof zur Einführung

I. Cl.	II. Cl.
90,30 *M.*	67,70 *M.*

Berlin, den 15. Mai 1879. Die Direction. (662)

Die gefertigten Transports - Unternehmungen beehren sich bekannt zu geben, dass mit 15. Juni laufenden Jahres combinirte Bahn- und Schiffsbillets bis auf Weiteres für die Dauer der Sommerfahrordnungen zwischen Steinkogl, Ischl, Obertraun, Aussee einerseits und Gmunden-Landungsplatz anderseits via Traunsee, sowohl für Tour- als Tour- und Retour-, dann zwischen letztgenannten drei Rudolfbahn-Stationen einerseits und Gmunden-Landungsplatz anderseits auch für Abonnementfahrten zur Ausgabe gelangen.

Die Preise dieser Billets sind aus den diesbezüglichen, unter Einem zur Ausgabe gelangenden Tarife zu entnehmen. — Zur Bequemlichkeit des P. T. Publikums wird gestattet, mit diesen Billets auch die ausschliessliche Bahnroute, ohne Billetverluste oder weitere Aufzahlung, zu benutzen. Wien, im Juni 1879. Die Dampfschiffahrts-Unternehmung auf dem Traunsee. Die General-Direction der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (668)

3. Lieferfrist-Verlängerung.

Württembergische Staatsbahn. Mit Genehmigung unseres vorgesetzten Ministeriums sind wegen des Ausfalls mehrerer Güterzüge am Pfingstsonntag und -Montag, den 1. u. 2. Juni, die reglementmässigen Lieferfristen für die nach Stationen der Strecken Mühlacker-Friedrichshafen, Cannstatt-Nördlingen und Plochingen-Tübingen bestimmten oder diese Strecken transitirenden Frachtgüter um 2 Tage verlängert worden.

4. General-Versammlungen.

Die Herren Actionäre der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft** werden zur diesjährigen General-Versammlung auf den 28. Juni cr., Vormittags 10 Uhr im hiesigen Verwaltungsgebäude eingeladen, um

1. die im Statut-Nachtrage vom 26. April 1875 § 8 No. 1 bis 3 aufgeführten Geschäfts-Angelegenheiten, insbesondere die Ergänzungswahl der Deputation der Actionäre, Entgegennahme des Geschäftsberichtes der Königlichen Eisenbahn-Direction, sowie des Berichtes über die Bilanz- und Rechnungsrevision, zu erledigen, und
2. darüber zu beschliessen, ob die Gesellschaft auf die Concessionen für den Bau und Betrieb der Bahnlinien von Barmen-Rittershausen nach Blankenstein, von Haufe nach Hasslinghausen und von Herne nach Recklinghausen Verzicht leisten und die Königliche Eisenbahn-Direction und die Deputation der Actionäre mit der entsprechenden Vollmacht versehen wolle.

Behufs der Legitimation zur Theilnahme an der General-Versammlung sind die Actien oder die bezüglichen Depotscheine der Reichsbank zu Berlin spätestens am 20. Juni d. J. bei der Hauptcasse der Königlichen Eisenbahn-Direction hierselbst zu deponiren und hier bis zum Schluss der General-Versammlung zu belassen. Elberfeld, den 24. Mai 1879. Der Vorsitzende der Deputation der Actionäre: Danco. (674)

5. Auszahlungen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

I. Die Dividende für die Bergisch-Märkischen Stammactien für das Jahr 1878 ist auf 4 pCt. oder 12 M. pro Actie festgesetzt und wird gegen Einlieferung des betreffenden Dividendenscheines vom 27. Mai c. ab ausgezahlt: in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei der Berliner Handels-Gesellschaft, bei dem Herrn S. Bleichröder, bei der Bank für Handel und Industrie und bei der Deutschen Bank, in **Cöln** bei dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein und bei den Herren Deichmann & Co., in **Bonn** bei dem Herrn Jonas Cahn, in **Aachen** bei der Aachener Disconto-Gesellschaft und bei der Königlichen Eisenbahn-Commissions-Casse, in **Crefeld** bei dem Herrn von Beckerath-Heilmann, in **Düsseldorf** bei der Bergisch-Märkischen Bank und bei der Königlichen Eisenbahn-Commissions-Casse, in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie, in **Leipzig** bei dem Herrn H. C. Plaut, in **Breslau** bei dem Schlesischen Bank-Verein, in **Hamburg** bei den Herren Haller, Söhle & Comp., in **Magdeburg** bei dem Herrn F. A. Neubauer, in **Elberfeld** bei den Herren von der Heydt-Kersten & Söhne, bei der Bergisch-Märkischen Bank und bei unserer Haupt-Casse, und in **Essen, Hagen, Cassel** und **Altena** bei den Königlichen Eisenbahn-Commissions-Cassen daselbst.

II. Die Zahlung der am 1. Juli c. fälligen Zinsen für die Bergisch-Märkischen, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Prioritäts-Obligationen wird vom 1. Juli c. ab gegen Einlieferung der Zinscoupons ebenfalls bei den oben genannten Bankhäusern und Cassen mit der Massgabe erfolgen, dass die Coupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VII. Serie in **Berlin** ausschliesslich bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und in **Frankfurt a. M.** ausschliesslich bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne, und die Coupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VIII. Serie ausschliesslich bei unserer Hauptcasse, sowie bei den oben genannten Königlichen Eisenbahn-Commissions-Cassen zu **Aachen, Düsseldorf, Essen, Hagen, Altena** und **Cassel** und bei der Direction der Disconto-Gesellschaft zu **Berlin** zahlbar sind.

Werden mehrere Dividendenscheine oder Zinscoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem Verzeichniss einzureichen.

Elberfeld, den 24. Mai 1879.
Königliche Eisenbahn-Direction. (669

6. Tarifwesen.

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahn-Verbande treten am 1. Juni d. J. folgende Nachträge in Kraft: a) No. 3 zu den „besonderen Bestimmungen für den Güterverkehr" (gratis); b) No. 1 zu dem vom 15. Februar cr. ab gültigen Ausnahmetarif für Europäisches Holz etc., sowie zu den Tarifheften 26 und 33, No. 2 zu den Tarifheften 4, 9 und 14 und No. 4 zum Tarifheft No. 3, enthaltend Aufnahme der Bodensee-Uferplätze Romanshorn und Rorschach in den Ausnahmetarif für Europäisches Holz etc., Tarifsätze für die Pfälzische Station Saargemünd, anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hanau einerseits und Diepholz und Hassbergen andererseits, sowie Berichtigungen. (Preis je 5 ₰.)

Die in den Nachträgen No. 1 zum Tarifheft No. 33 und No. 2 zu den Tarifheften 4 und 9 aufgeführten Ausnahmetarifsätze für Petroleum und Roheisen etc. bleiben bis auf Weiteres ausser Geltung. Köln, 25. Mai 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (685)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. Juni cr. tritt an Stelle des vom 1. Januar d. J. ab gültigen Tarifs ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif in Kraft, welcher neben den seither bestandenen Frachtsätzen Sätze nach und von einer grösseren Anzahl weiterer südlichen Stationen enthält. Derselbe kann von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden. Cassel, den 23. Mai 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (684)

Preussisch-Thüringischer Verband. Für Holztransporte ab Breslau und den südlich von Breslau belegenen Stationen der Oberschlesischen und der Rechte Oder-Uferbahn nach Halle, Station der Thüringischen Bahn, treten mit sofortiger Gültigkeit die gleichen Tarifsätze in Kraft, welche seither im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande für Halle, Central- bezw. Steinthor-Bahnhof, bestanden haben. Erfurt, den 24. Mai 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenb.-Gesellschaft. (683)

Unter Bezugnahme auf die von der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a/M. unterm 4. d. Mts. im Nordhausener Courier bereits erlassene Bekanntmachung wird hiermit veröffentlicht, dass mit dem 15. Juni d. J. die nachstehenden Tarife, soweit dieselben Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von Holz enthalten, ausser Kraft treten:

1. Der Specialtarif für Holz von Stationen der Böhmischen Westbahn und der Kaiser Franz-Josefbahn nach Stationen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn (incl. Stationen der Halle-Casseler Eisenbahn) via Pilsen-Eger-Leipzig nebst Nachtrag, giltig vom 1. Februar 1875 ab.
2. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn (incl. Halle-Casseler Stationen) etc. einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer, Oesterreichischen Staats-, Kaiser Ferdinands Nord- und Theissbahn andererseits via Bodenbach nebst Nachträgen, giltig vom 1. Februar 1872 ab.
3. Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Halle-Casseler Eisenbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits via Halle-Delitzsch-Cottbus nebst Nachträgen, giltig vom 15. Januar 1877 ab.

Am gleichen Termine werden auch die im Braunschweig-Magdeburg-Oesterreichischen Verbandstarife vom 1. December 1876 via Seidenberg-Cottbus-Berlin enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für den Holzverkehr aufgehoben.

Ueber den Zeitpunkt der Einführung anderweiter Taxen wird weitere Bekanntmachung erfolgen. Dresden, den 20. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (672)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Rundreise-Verkehr über die Salzkammergut-Seen. Am 1. Juni 1879 beginnt die Wirksamkeit des I. Nachtrages zum Tarife für den Rundreise-Verkehr über die Salzkammergut-Seen.

Derselbe enthält je 1 Tour von Wien (Südbahnhof) Graz, Prag, Eger und Marienbad. Wien, am 23. Mai 1879. (667)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Juni c. treten Nachträge zu den Gütertarifheften No. 4, 15, 16, 21 und 22 in Kraft, welche directe Frachtsätze für den Verkehr der Station Mombach, Hessische Ludwigsbahn und Brand der Berlin-Görlitzer Bahn, enthalten. — Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 20. Mai 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (670)

Die durch die Nachträge II zum Stettin-Berlin-Württembergischen und VI. zum Stettin-Berlin-Bayerischen Verbandstarife eingeführten Sätze zwischen Berlin, Station der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn einerseits und den Bodenseeuferstationen Friedrichshafen und Lindau andererseits, gelten auch für Berlin, Station der Berlin-Dresdener Eisenbahn. Dresden, am 20. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (671)

Am 1. Juni c. tritt zum Gütertarif vom 15. October v. J. für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen** Verkehr ein Nachtrag (IV.) in Kraft, enthaltend: Fracht-

sätze für die neu aufgenommenen Badischen Stationen Eberbach, Hirschhorn und Offenau, anderweite, theilweise ermässigte Ausnahmetarife für Roheisen etc. und Europäisches Holz etc., Frachtsätze der Ausnahmetarife 3, 4 und 6 für den Verkehr mit Herbolzheim, Hockenheim, Hornberg, Kirnach, Müllheim und Wiesloch, sowie Ausnahmetarifsätze für neue Eisenbahnschienen etc. im Verkehr zwischen diesseitigen und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Mannheim loco und transito andererseits. — Verkaufspreis 35 ₰. Köln, 21. Mai 1879. — Namens der Verbands-Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (666)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Im zweiten Theil des Posen-Halle-Schlesisch-Märkischen Verbandes ist für Kokstransporte bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Breslau nach Berlin, Station der Königlich Niederschlesisch-Märkischen resp. Berlin-Görlitzer Eisenbahn ein Frachtsatz von 0,76 *M.* pro 100 kg in Kraft getreten. Derselbe geht am 1. Juni c., mit welchem Tage der Posen-Halle-Schlesisch-Märkische Verbandstarif ausser Kraft tritt, auf den neuen Posen-Schlesisch-Märkischen Verbandtarif über. Breslau, den 26. Mai 1879. Directorium. (680)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum Local-Gütertarife vom 15. Januar 1878 ist der vom 1. Juni d. J. ab giltige Nachtrag 4 erschienen, welcher Aenderungen und Ergänzungen der speciellen Tarifvorschriften, sowie des Tarifs für Nebengebühren und für die Güterbeförderung auf den Verbindungsbahnen enthält. Derselbe ist bei unseren Güterexpeditionen zu haben. Berlin und Hamburg, den 25. Mai 1879. Die Direction. (682)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Ausnahmetarif für Salz etc. (Heft No. 31) gelangt Nachtrag II. zur Ausgabe, durch welchen die bezüglichen Taxen zwischen Salzungen und Mannheim sowie Rheinau mit dem 1. Juli c. ausser Kraft gesetzt werden. Die directe Abfertigung der betreffenden Transporte kann demnächst nur via Meiningen-Würzburg erfolgen. Ausserdem erhält der qu. Nachtrag directe Ausnahmefrachtsätze für Salz etc. zwischen Jagstfeld, Rappenau Saline und Wimpfen einer- und verschiedenen Frankfurt-Bebraer Stationen andererseits. — Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren. Erfurt, den 17. Mai 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (664)

Norddeutscher Verband. Zu dem vom 5. August 1877 ab gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von den Zechen und Kokereien des Ruhr- und Wurmgebiets nach Stationen der Berliner Verbindungsbahn ist ein mit dem 1. Juni d. J. in Kraft tretender Nachtrag III herausgegeben, welcher neben Aufnahme einiger neuen Zechen namentlich auch Frachtsätze für die Gasanstalten zu Wesel und Bocholt, für die Station Berlin (Berlin-Stettiner Bahnhof) sowie ermässigte Sätze für die Station Charlottenburg der Berliner Verbindungsbahn und einige Berichtigungen zum Haupttarif enthält.

Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandsstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 17. Mai 1879. Königliche Eisenbahndirection zu Hannover Namens der Verwaltungen des Norddeutschen Eisenbahnverbandes. (663)

Am 1. Juni a. cr. gelangt Nachtrag VI zum Tarif für den **Magdeburg-Bayerischen** **Verbands-Güterverkehr** zur Einführung. Derselbe enthält einen provisorischen Tarif für die Beförderung von Fahrzeugen, welche auf Eisenbahnen nicht auf eigenen Rädern laufen, sowie Berichtigungen und ist bei den Güterexpeditionen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, am 21. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (665)

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Fortsetzung der Privat-Anzeigen auf S. 552.)

7. Submissionen.

Rheinische Eisenbahn. Verding von Uniform-Materialien. Im Wege der Submission soll die Lieferung der Bekleidungs-Materialien pro 1880 für unsere Betriebsbeamten vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen, welche eine nähere Angabe der Bedarfs-Quantitäten und Qualitäten enthalten, können sowohl in unserem Directionsgebäude hier (Zimmer No. 51) und bei unserem Kleiderdepot auf dem Central-Personenbahnhofe hierselbst eingesehen, wie auch auf frankirte Briefe mitgetheilt werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Bekleidungs-Materialien für die Rheinische Eisenbahn" bis zum 15. Juli cr. a. bei der Direction einzureichen. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Köln, den 24. Mai 1879. Die Direction. (673)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von 1 000 Stück Bessemer Stahlschienen mit Laschen, Bolzen und Hacknägeln soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Das Bedingungsheft No. 158 ist gegen portofreie Einreichung von 2 *M.* vom Ober-Ingenieur zu beziehen.

Versiegelte Offerten (geschrieben auf Stempelbogen) sind bis spätestens 16. Juni 1879 um 12 Uhr Mittags, an den obengenannten Ober-Ingenieur O. Z. Voorburgwal K. No. 145 portofrei einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „het Vosje" Rokin 31, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Der Betriebs-Director. (681 H.)

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1879 bis dahin 1880 erforderlichen Locomotiv- und Zimmerheizkohlen soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten sind bis spätestens zum 9. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei an unsere Central-Materialien-Verwaltung zu Oels einzusenden. — Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Centralbureau zu Breslau — Museumstrasse 7 — bei Abholung gegen Erlegung von 50 ₰ bezw. auf portofreies Verlangen gegen Einsendung von 70 ₰ zu beziehen. Direction.

8. Submissions-Resultate.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Submissionsresultate auf 2 500 000 kg (35,27 kg pro laufenden Meter) Bessemer-Stahlschienen. Berlin, den 19. Mai 1879. Am 1. März 1880 muss mit der Uebergabe begonnen werden und die Lieferung am 1. April 1880 beendet sein.

Offert à 1000 kg *M.*	Submittent Name und Domicil
146,20 Franco Halle a.S.	Hörder Bergwerks- und Hüttenverein in Hörde.
146,65 Franco Waggon Anh. Bhf. Halle.	Union, Actiengesellschaft in Dortmund.
138 Franco Waggon Rothe Erde oder 158,30 Franco Halle.	Aachener Hütten-Actien-verein Rothe Erde bei Aachen.
146,75 Franco Anh. Bhf. Halle.	Gutehoffnungshütte, Actienverein etc. in Oberhausen.
146,50 Franco Waggon Anh. Bhf. Halle.	Rheinische Stahlwerke in Ruhrort.
143 Franco Anh. Bhf. Halle.	Bochumer Verein für Bergbau- und Gussstahl-Fabrication in Bochum.
148 Franco Anh. Bhf. Leipzig.	Königin Marienhütte, Actiengesellschaft in Cainsdorf.
108 Franco ex Schiff in Hamburg excl. Eingangs-zölle.	C. D. Troschel in Berlin als Vertreter der Firma: The Moss Bay Hematite Iron Steel Co. in Workington.
151,50 Franco Anh. Bhf. Halle.	Eisen- und Stahlwerk Hösch in Dortmund.
149,20 Franco Bhf. Halle.	Actiengesellschaft Eisen- und Stahlwerk zu Osnabrück.
149 Franco Waggon loco Falkenberg.	Vereinigte Königs- und Laurahütte, Actiengesellschaft in Berlin.
142,75 Franco Waggon Wallwitzhafen.	Eckstein & Dahlmann in Leipzig als Vertreter der Firma: Société John Cockerill in Seraing.
146,50 Franco Waggon Halle.	Fried. Krupp in Essen.

9. Entbehrliche Wagen.

Sächsisch - Thüringische Ost - Westbahn.

10 Stück hochbordige offene und
40 „ mittelbordige offene Güterwagen von 10 000 kg Tragfähigkeit

Weida, am 23. Mai 1879.

Fortsetzung der Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 42. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 6. Juni 1879.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 1. Juni. (Holzzolldebatte im Reichstage. Eisenbahnrath. Eisenbahn-Transportrecht. Bayerische Eisenbahntarife. West- und Nordwestdeutscher Verbandsgütertarif. Köln-Mindener Eisenbahn. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Berlin-Stettiner Eisenbahn. Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn. Geheimerath Richtsteig. Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen. Gesetzentwurf, betreffend Eisenbahngüter-Tarif.)

Der Reichstag ist am Mittwoch in die Pfingstferien gegangen und wird erst am 9. Juni seine Arbeiten wieder aufnehmen. Der Herr Reichskanzler hat sich nach Varzin begeben und an sein Urlaubsgesuch werden bereits mannigfache unbegründete Combinationen geknüpft. Dass nicht Alles nach Wunsch geht, hat der Kanzler in seinen letzten Reden offen ausgesprochen, indem er namentlich betonte, dass er nicht die nöthige Unterstützung fände; am Mittwoch bezeichnete er sogar direct die Finanzminister der Einzelstaaten als diejenigen, welche ihm nicht in gewünschter Weise zur Seite ständen. Dass die Beschlüsse der Tabaks- und Brausteuer-Commissionen nicht sonderlich befriedigt haben, ist natürlich, ebenso, dass das Sperrgesetz, wie es schliesslich angenommen ist, nicht den Wünschen entspricht, welche der Kanzler an dasselbe geknüpft hat. Der ganze Gang der Zolltarif-Debatte entspricht auch nicht den Erwartungen. In der jüngst verflossenen Woche wurde neben dem Sperrgesetz, das eine actuelle Bedeutung nur für Roheisen hat, die Position der Holzzölle durchberathen und, wie Niemanden wundern konnte, im Sinne der Vorlage angenommen. Die Anklagen gegen die bisherige Zollfreiheit des Holzes stützten sich u. A. auch auf dieselben nicht stichhaltigen Argumente, welche mehrfach s. Z. gegen die Differentialtarife für Holz vorgebracht worden sind und welche uns an dieser Stelle mehrfach zu beschäftigen hatten.

In der Montagssitzung des Reichstages spielte auch die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine specielle Rolle. Der Herr Abg. Richter (Meissen) beklagte es, dass der Forstindustrie der Vorwurf des Raubbaues in der Vereinszeitung gemacht worden sei. Es ist uns nicht gegenwärtig, wie genau die betreffende Stelle gelautet hat, unserer Erinnerung nach war jedoch das Citat des Herrn Richter nicht correct. Dass eine übermässige Exploitirung des Deutschen Waldes in Bezug auf Brennholz stattgefunden hat, wurde übrigens sogar auch von den Anhängern der Schutzzölle im Reichstage selbst mehrseitig zugestanden und damit die jetzt bestehende Nothwendigkeit, den Absatz für Bau- und Nutzholz zu sichern, begründet. Wenn schliesslich das als richtig angenommen werden muss, was der Regierungs-Commissar bei der Berathung ausführte, dass der Zustand der Zollfreiheit für Holz nothwendig den Raubbau als Correlat habe, so ist damit implicite ausgedrückt, dass bisher Raubbau stattgefunden hat, weil sonst die regierungsseitig aufgestellte Behauptung des Bodens der Erfahrung entbehrt. Wir behalten uns vor demnächst auf den Gegenstand zurückzukommen.

Der dem Bundesrathe vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend den Eisenbahnrath lautet den Mittheilungen der politischen Blätter zufolge: Artikel 1. Der nach dem Gesetze vom . . . einzusetzende Reichs-Eisenbahnrath ressortirt vom Reichskanzler und hat seinen Sitz in Berlin. Artikel 2. Der Reichs-Eisenbahnrath besteht aus mindestens 5 ständigen Mitgliedern einschliesslich des Vorsitzenden, und aus nicht ständigen Mitgliedern. Der Vorsitzende und die Mitglieder werden vom Kaiser, die übrigen Beamten vom Reichskanzler ernannt. Die Ernennung der ständigen Mitglieder erfolgt auf Vorschlag des Bundesraths und zwar, wenn sie im Reichs- oder Staatsdienste ein Amt bekleiden, auf die Dauer dieses Amtes, anderenfalls auf Lebenszeit. Die Ernennung der nichtständigen Mitglieder erfolgt auf 5 Jahre. Letztere können nach Ablauf dieser Frist von neuem berufen werden. Von den ständigen Mitgliedern müssen mindestens drei dem höheren Staats- oder Verwaltungsdienst angehören. Die nichtständigen Mitglieder müssen wenigstens in einem der Zweige „Eisenbahnverwaltung, Handel, Industrie, Landesvertheidigung" sachverständig sein. Auf die nichtständigen Mitglieder finden die Bestimmungen des § 16 des Reichs-Beamtengesetzes nicht Anwendung. Artikel 3. Mitglieder einer bei der Verwaltung oder Beaufsichtigung von Eisenbahnen betheiligten Reichs- oder Staatsbehörde, wie des Vorstandes, Verwaltungs- oder Aufsichtsrathes von Privatbahnen dürfen nicht Mitglieder des Reichs-Eisenbahnrathes sein. Artikel 4. Ausser in den Fällen, welche das in § 1 gedachte Gesetz vorsieht, kann der Reichs-Eisenbahnrath nach Bedürfniss durch den Reichskanzler auch zur Begutachtung anderer Angelegenheiten des Eisenbahnwesens veranlasst werden. Artikel 5. Der Reichs-Eisenbahnrath fasst seine Beschlüsse nach Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Bei denjenigen Angelegenheiten, für welche durch das im § 1 erwähnte Gesetz die Begutachtung des Reichs-Eisenbahnrathes vorgeschrieben ist, sind ausser dem Vorsitzenden mindestens zwei ständige Mitglieder zuzuziehen. Die Zuziehung Sachverständiger aus der Zahl der nichtständigen Mitglieder erfolgt durch den Vorsitzenden, der Beschaffenheit des Berathungsgegenstandes entsprechend. Es können auch Sachverständige, welche nicht Mitglieder sind, zugezogen werden. Dieselben, ingleichen Mitglieder des Reichs-Eisenbahnrathes, welche etwa als Commissarien desselben den Berathungen beiwohnen, dürfen jedoch bei der Berathung und Feststellung der vom Reichs-Eisenbahnrath abgegebenen Gutachten nicht Theil nehmen. Artikel 6. Werden vom Reichs-Eisenbahnrath für seine Beschlussfassung Vorerhebungen für erforderlich erachtet, so erfolgen diese durch Vermittelung des Reichs-Eisenbahnamts. Artikel 7. Die vom Reichs-Eisenbahnrath abgegebenen Gutachten sind unter Begründung, in welcher auch der Auffassung der Minderheit Erwähnung zu geschehen hat, mit dem gesammten Material dem Reichskanzler einzureichen. Artikel 8. Der Geschäftsgang wird durch ein vom Bundesrath zu erlassendes Regulativ geordnet. Dasselbe hat insbesondere auch die Befugnisse des Vorsitzenden festzustellen.

Ueber die behufs Regelung des internationalen Eisenbahn-Transportrechts zu erwartenden weiteren Schritte erfährt man

Folgendes: Nach erfolgtem Beschlusse des Bundesraths, dass, vorbehaltlich der Ratificationen, und abgesehen von den durch die weiteren Verhandlungen etwa nöthig werdenden Modificationen, auf der Grundlage der vorgelegten Entwürfe Namens des Deutschen Reiches ein Vertrag mit den übrigen in der Berner Conferenz vertreten gewesenen Regierungen abgeschlossen werden solle, sobald sich die betheiligten Regierungen von Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Italien und Luxemburg, der Niederlande, Russlands und der Schweiz über die Beschlüsse der Berner Commission schlüssig gemacht haben werden, weitere Verhandlungen zwischen den betheiligten Regierungen stattfinden. Dabei wird die Deutsche Reichsregierung auf eine den ursprünglichen Deutschen Vorschlägen noch mehr entsprechende Regelung der betreffenden Frage hinzuwirken suchen. Es wird dies um so leichter sein, als jene Vorschläge den Normen entsprechen, welche schon jetzt in dem grössten Theile der zu vereinigenden Staaten im Verkehr gemeinschaftliche Geltung haben, nämlich dem Frachtrecht des Code de commerce in der modificirten Form, welche ihm in dem Deutschen Handelsgesetzbuche und in dem anschliessenden Deutschen Betriebsreglement gegeben worden ist, welches letztere zudem seit vielen Jahren nach den Erfahrungen zahlreicher Bahnverwaltungen verschiedener Länder gebildet und fortentwickelt worden. Wenn man einerseits auch anerkennen muss, dass sich eine Benachtheiligung der Transportgesellschaften bei der Erleichterung des internationalen Frachtverkehrs nicht umgehen lässt, so wird man sich doch andererseits den Klagen der Eisenbahngesellschaften darüber, dass der Berner Vertragsentwurf die Haftpflicht der Bahnen unter das gemeine Recht stellt und damit Privilegien beseitigt, deren sich die Deutschen Eisenbahnen bisher erfreuten, nicht ganz verschliessen dürfen.

In dem bekannten Briefe an Herrn v. Thüngen stellte der Herr Reichskanzler u. A. auch die Behauptung auf, dass durch Eisenbahntarife Einfuhrprämien auf Getreide eingeführt seien, welche nicht selten das Vier- und Fünffache des mittlerweile beschlossenen Zolles auf Getreide ausmachten; unmittelbar darauf wurde von den Bayerischen Eisenbahntarifen und ihren den Landwirthen fühlbaren Wirkungen gesprochen, auf welche der Reichskanzler keinen Einfluss habe. Die Bayerischen Eisenbahnen sind fast ausnahmslos im Besitze des Staates, der Hinweis auf dieselben war daher lediglich an die Adresse des Bayerischen Finanzministers und der von diesem ressortirenden Generaldirection der Verkehrsanstalten gerichtet. Bayerische Blätter verbreiten nun einen von der Bayerischen Regierung inspirirten Artikel, in welchem der Annahme des Reichskanzlers entgegengetreten wird. Es heisst darin: „Die ganze Fracht für Ungarisches und Russisches Getreide nach den entfernt gelegenen Deutschen Plätzen erreicht kaum den bezeichneten Betrag (nach der Rechnung des Kanzlers 2 bis 2,50 M. pro 100 kg) der angeblich geschaffenen Einfuhrprämien. Was Bayern betrifft, so beträgt dieselbe von einem Endpunkte des Landes bis zum andern sowohl für ausländisches als auch für inländisches Getreide knapp die Hälfte, und endlich bestehen für den Localverkehr Bayerns überhaupt keine Differentialtarife. Die wenigen in ihren Wirkungen die Landwirthschaft auch nicht im geringsten schädigenden differentiellen Tarife, welche in Bayern existiren, sind Transittarife nach der Schweiz und können aufgehoben werden, wenn man darauf verzichten will, die nach diesem Lande aus Ungarn und Russland reisenden Getreidemengen über die Bayerischen Bahnen zu lenken. Dass aber die weitere Folge eine Einbusse in den ohnedem stark zurückgegangenen Einnahmen der Bayerischen Staatseisenbahnen, mithin eine Mehrbelastung der Bayerischen Staatsangehörigen ohne irgend welchen Nutzen für die Bayerische Landwirthschaft sein muss, darf Niemand sich verhehlen. Gedenken wir dabei (so ist weiter angefügt), der vor kaum zwei Monaten durch das Preussische Handelsministerium verfügten Einführung von Differentialtarifen nach Danzig und Königsberg, auf welchen Linien der Herr Reichskanzler ja unbestrittenen Einfluss besitzt, so drängt sich doch unwillkürlich die Frage auf, ob diese etwa desshalb unschädlich sind, weil sie durch ein Preussisches, nicht aber durch ein Bayerisches Ministerium verfügt wurden".

Die „Wes.-Ztg." schreibt: „Im West- und Nordwestdeutschen Verbandsgütertarif ist an Stelle der vom 1. Januar d. J. an gültigen Seehafen-Ausnahmetarife ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif mit Gültigkeit vom 1. Juni 1879 getreten. Derselbe enthält die Frachtsätze für eine Reihe von Bremer Stapelartikeln in Verkehr zwischen Bremen einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn, der Main-Weser Bahn, der Nassauischen Staatsbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Rhein-Nahe und Saarbrücker Bahn, der Pfälzischen Bahnen, den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Main-Neckar Bahn. Die Artikel, auf welche der Seehafen-Ausnahmetarif Anwendung findet, sind Baumwolle, Farbeholz-Extract, Farbehölzer und Quercitron, Felle und Häute, Gambier und Catechu, Heringe, Käse und condensirte Milch, Kaffee, Petroleum und Naphta, Pfeffer, Piment und Cassia, Reis, Rohtabak, Schmalz, Speck, Talg und Thran. Der Tarif enthält eine Reihe wesentlicher Ermässigungen und dürfte speciell im Hinblick auf die Antwerpener Concurrenz von besonderer Bedeutung sein. Wir machen noch darauf aufmerksam, dass Sendungen von oder nach den im Tarife genannten Seehafen-Stationen nach oder von solchen Stationen der südlichen Verbandsbahnen, für welche im Tarife Frachtsätze nicht ausgeworfen sind, falls für eine vorgelegene südliche Station bezügliche Ausnahmesätze vorgesehen sind, nicht zu den Sätzen des allgemeinen Gütertarifs direct, sondern behufs Umkartirung auf die mit Ausnahmetarifsätzen versehene vorgelegene Station abgefertigt werden".

Die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn beruft ihre Generalversammlung auf den 30. Juni. Auf der Tagesordnung derselben steht ausser den Regularien ein Antrag der Direction, diese zu ermächtigen, die Concession für eine Reihe von Anschlussbahnen zu Zechen nachzusuchen und die Mittel für den Ausbau dieser Bahnen mit 1,8 Millionen Mark zu beschaffen. Als Punkt 5 der Tagesordnung steht die Beschlussfassung über die am 16. Mai eingegangene schriftliche Bereiterklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers, mit der Köln-Mindener Eisenbahn wegen Ueberlassung ihres Unternehmens zu verhandeln. Die Einzelheiten der Offerte sind bekannt. Die Basis derselben ist eine jährliche Rente von 6 pCt. in abzustempelnden Actien. Beim Erwerb des Eigenthums der Eisenbahn seitens des Staats hat dieser die Verpflichtung, die abgestempelten Actien gegen Staatsschuldverschreibungen oder consolidirte Anleihe umzutauschen. Die ersteren unterliegen der Amortisation, ohne dass dem Staate das Recht vorbehalten ist, den Tilgungsfonds zu verstärken oder die sämmtlichen Staatsschuldverschreibungen auf einmal zu kündigen. Ferner liegt der Antrag eines Actionärs vor, dahin gehend, mit der Regierung wegen Ueberlassung der Bahn auf Grundlage einer Rente von 6 pCt. in Gestalt Preussischer 4 procentiger Consols in Verhandlung zu treten und das Resultat dieser Verhandlungen einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

In der letzten Sitzung des Ausschusses der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, welcher die bereits mitgetheilten Vorschläge, die Dividende des Vorjahres betreffend, genehmigte, wurde ein Ministerialrescript verlesen, welches erklärt, der Minister lehne jede Erhöhung der Abfindung über 6, $3\frac{1}{2}$, resp. 5 pCt. ab und er willige in den Umtausch der Actien resp. Stammprioritäten in Consols nicht sofort, sondern nur für den einen Fall, dass er zur Liquidation der Gesellschaft schreiten wolle, was völlig in sein eigenes Belieben, sowohl in Beziehung auf das „ob", als in Bezug auf das „wann" gestellt bleibt. Der Ausschuss kam nach eingehender Erwägung der Betriebsüberlassungsfrage zu dem einstimmigen Beschlusse, dass auch jetzt noch die Offerte des Staates annehmbar sei, hielt es aber für erforderlich, dass der Staat sich verpflichte, in einer bestimmten, der Verhandlung zu überlassenden Zeit die abgestempelten Actien in Consols umzutauschen, und übertrug seinen Commissarien ausgedehnte Vollmacht für die weiteren Verhandlungen. Zu bemerken ist, dass die Staatsregierung erklärte, die Verhandlungen ihrerseits für abgebrochen zu halten, falls nicht bis zum 1. Juli d. J. die Genehmigung der Generalversammlung herbeigeführt ist.

Der am 28. Mai abgehaltenen Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn wohnten 167 Actionäre mit ca. 40 000 Actien bei. Der Vorsitzende des Ausschusses, Herr Geh. Regierungsrath Dülberg, eröffnete die Versammlung, indem er mittheilte, dass als Regierungscommissarien die Herren Geh. Regierungsrath Bensen und Regierungsrath Becher erschienen seien. Der erste Gegenstand der Tagesordnung fand rasche Erledigung. Die Versammlung verzichtete auf die Verlesung des Geschäftsberichts, ertheilte Decharge und genehmigte die vorgeschlagene Dividende in Höhe von $3\frac{1}{2}$ pCt. Der zweite Antrag des Herrn Krumbruch, ,die Versammlung möge in Anerkennung der bisherigen Thätigkeit der Gesellschaftsvorstände und im Vertrauen, dass dieselben auch fernerhin die Interessen der Actionäre vollständig wahren werden, über die weiteren Anträge zur Tagesordnung übergehen, wurde, nachdem Herr Director Büchtemann diesen Antrag als denjenigen bezeichnet hatte, welcher der Stellung der Gesellschaftsvorstände entspricht, abgelehnt. Hierauf folgender Antrag des Herrn Redacteur Freystadt: „Die Direction und der Ausschuss der Gesellschaft werden beauftragt, mit der Königlich Preussischen Staatsregierung wegen Ueberlassung des Betriebes der Bahn resp. wegen eines Verkaufs derselben an den Königlich Preussischen Staat auf der Basis einer vierprocentigen Rente in Verhandlung zu treten und das Resultat dieser Verhandlung einer baldmöglichst einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussnahme zu unterbreiten", welcher ebenfalls abgelehnt wurde, dagegen wurde der Antrag des Hrn. Oberbürgermeister Weber: „Die Generalversammlung erklärt sich bereit: die Verwaltung und den Betrieb, eventuell das Eigenthum der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn an die Königlich Preussische Staatsregierung auf Grundlage einer festen jährlichen Rente von 4 pCt. für die Actien und einer Convertirungsprämie zu überlassen; sie beauftragt das

Directorium und den Ausschuss der Gesellschaft, in dieser Richtung die bereits eingeleiteten Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung fortzusetzen und den demnächst vereinbarten Vertrag der Generalversammlung zur Genehmigung schleunigst vorzulegen", mit 2 701 gegen 1 153 Stimmen angenommen mit der Modification, statt Convertirungsprämie „baare Zuzahlung" zu sagen. Ein von Herrn Grossstein dazu gestelltes Amendement, an die Regierung die Forderung zu stellen, für 20 Actien 21 Staatsschuldscheine (4 pCt. Consols) zu gewähren, wurde vor der Abstimmung zurückgezogen. (Nicht zu übersehen ist, dass statutengemäss die Betriebsüberlassung resp. der Verkauf der Bahn nur durch eine Majorität von 3/4 Stimmen rechtsgültig beschlossen werden kann. In der entscheidenden Generalversammlung müsste somit, wenn der Verkauf perfect werden soll, eine weit grössere Majorität für denselben stimmen, als in der am 28. Mai. Die Redaction.)

In der ausserordentlichen Generalversammlung der Berlin-Stettiner Eisenbahn wies der Vorsitzende Pitzschky auf den Gang der bisherigen Verhandlungen hin, und betonte dabei namentlich die neueste Offerte der Regierung. Hierauf verlas auch der Regierungs-Commissar das diese Offerte enthaltende Ministerialrescript. Die Discussion dauerte etwa eine halbe Stunde, ohne wesentlich neue Momente beizubringen. Durch die neue Regierungs-Offerte wird der § 8 des früheren Vertrags-Entwurfs, wie bereits mitgetheilt, in folgender Weise abgeändert: „Der Staat verpflichtet sich, bei einem definitiven Kauf der Bahn und Auflösung der Gesellschaft gegen die Actien Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe von gleichem Zinsertrage anzubieten. Dem Staate bleibt vorbehalten, an Stelle von Schuldverschreibungen mit dem Nominalwerth der abgestempelten Actien, welche mit 4 3/4 pCt. verzinslich sein würden, den Umtausch der Actien in der Weise zu bewirken, dass für je zwei Actien zwei 4 procentige Consols zu je 600 M. und eine 4 1/2 procentige Schuldverschreibung zu 200 M. zu gewähren sind. An das neue Abkommen sind die Contrahenten bis 1. Januar 1880 gebunden". Diese Fassung ward mit 3 309 gegen 1 076 Stimmen angenommen.

Trotz der Begünstigung des Güterverkehrs der Halle-Sorau-Gubener Bahn haben die Actionäre dieser Bahn, gegenüber denen die Regierung dem seiner Zeit geschlossenen Vertrage gemäss Rechnung abzulegen hat, keine günstigen Aussichten durch die staatliche Verwaltung erzielt und glauben dieselben diesen Misserfolg der Rechnungslegung der Regierung, beziehungsweise der den Betrieb leitenden Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zur Last legen zu sollen, indem sie annehmen, dass sie zu den gemeinsamen Verwaltungskosten mit einem zu hohen Aversum herangezogen werden. Der Verwaltungsrath der Actionäre hat die Ansichten derselben über die Auslegung des Vertrages durch die Niederschlesisch-Märkische Bahn in einer Beschwerdeschrift niedergelegt und letztere der Regierung eingereicht. Es ist zu bedauern, dass für solche und ähnliche Differenzen nicht bereits der Eisenbahnverwaltungs-Hof existirt, welcher mit dem neuen Reichs-Eisenbahngesetz-Entwurf in Aussicht genommen ist.

Auf seinem Gute Kroppen im Hoyerswerdaer Kreise ist, wie die „Voss. Ztg." mittheilt, Geh. Regierungsrath Richtsteig an einem Schlagflusse am 25. Mai plötzlich gestorben. Geboren am 16. März 1809 als Sohn des Geh. Medicinalrathes Dr. Richtsteig in Glogau, wurde er in Görlitz nach Vollendung seiner juristischen Vorbildung als Justizcommissar angestellt und begann im Jahre 1838, dort zum Stadtverordneten gewählt, seine communale Thätigkeit, die er seit 1845 als Kämmerer, seit 1860 als Bürgermeister und Syndicus, seit 1866 als Oberbürgermeister bis zum 1. Juli 1871 fortsetzte. Bei der Gründung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft in hervorragender Weise betheiligt und mit Dr. Strousberg eng liirt, wurde er 1871 zum Director der Berlin-Görlitzer Bahn gewählt und bekleidete dies Amt, bis er durch den bekannten Pilz'schen Fall genöthigt wurde, dasselbe niederzulegen. Seit jener Zeit lebte Richtsteig einsam auf seinem Gute, fühlte sich aber noch so kräftig, dass er bei dem Justizministerium die Erlaubniss nachsuchte, am 1. October in Görlitz seine 1845 aufgegebene Praxis als Rechtsanwalt wieder aufzunehmen, die ihm auch bereits ertheilt war. Vor wenigen Monaten hatte er sich zum zweiten Male mit einer Jugendbekanntin vermählt. Er ist eine Reihe von Jahren Mitglied des Herrenhauses als Vertreter der Stadt Görlitz gewesen und gehörte dort zu den altliberalen Mitgliedern. Seine Thätigkeit im Eisenbahnwesen, speciell seine Bemühungen um die Herstellung der Niederschlesisch-Märkischen, Berlin-Görlitzer, Görlitz-Reichenberger und Görlitz-Zittauer Bahn, für die er die Stadt Görlitz zu manchen Opfern veranlasste, sichern ihm eindauerndes Gedächtniss.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — für den Monat April d. J. ergiebt für die 87 Bahnen, welche in dem Zeitraum vom 1. Januar 1878 bis Ende April d. J. im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden können nachstehende, theilweise auf provisorischen Ermittelungen beruhende Daten: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Monat April d. J. bei 41 Bahnen = 47,1 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 46 Bahnen = 52,9 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Monat des Vorjahres, und pro Kilometer bei 2 Bahnen = 2,3 pCt. der Gesammtzahl unverändert, bei 34 Bahnen = 39,1 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 51 Bahnen = 58,6 pCt. der Gesammtzahl (darunter 11 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen vom 1. Januar bis Ende April d. J. war bei 33 Bahnen = 37,9 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 54 Bahnen = 62,1 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres, und pro Kilometer bei 28 Bahnen = 32,2 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 59 Bahnen = 67,8 pCt. der Gesammtzahl (darunter 10 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende April d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 242 369 800 *M.* (408 495 900 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 789 278 900 *M.* Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 474,93 km, so dass auf je 1 km 277 629 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende April d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 3 069 559 057 *M.* (1 099 917 508 *M.* Stammactien, 334 971 900 *M.* Prioritäts-Stammactien und 1 634 669 649 *M.* Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 11 961,32 km, so dass auf je 1 km 256 623 *M.* kommen.

Wider Deutsche (nicht Bayerische) Eisenbahnen sind beim Reichs-Eisenbahnamt in der Zeit vom 1. Januar bis ult. März d. J. im Ganzen 69 Beschwerden aus dem Publicum eingelaufen. Von ihnen beziehen sich 19 auf den Personenverkehr, 35 auf den Güterverkehr und 15 auf andere Gegenstände.

Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden: als begründet erachtet 5, als unbegründet zurückgewiesen 15, wegen mangelnder Zuständigkeit der Reichsgewalt nicht zur Cognition gezogen 16, auf den Rechtsweg verwiesen 13. Die übrigen 20 Beschwerden wurden in den meisten Fällen mit Rücksicht auf den darin behandelten Gegenstand sofort an die zuständigen Eisenbahn-Verwaltungen abgegeben.

Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 28 Bahnverwaltungen. Unter diesen sind 13 mit je einer Beschwerde betheiligt, während die Zahl der auf jede der übrigen Bahnen fallenden Beschwerden sich zwischen 2 und 7 bewegt.

Nachschrift. Wie die „Nat.-Ztg," vom 8. Juni meldet, wird dem Reichstage in spätestens 14 Tagen ein „tiefeinschneidender" Gesetzentwurf, betreffend die Regulirung der Eisenbahngüter-Tarife vorgelegt werden.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 26. Mai 1879. (Waagthal- und Kaschau-Oderberger Bahn. Betriebseinstellung der Linie Schaboglück-Priesen (der Pilsen-Priesener Eisenbahn). Semering und Arlberg. Fahrbetriebsmittel-Statistik. Pontebabahn. Arad-Körösthal. 5 Generalversammlungen. Börsen-Hausse.)

Der Ungarische Reichstag war mit einer hochwichtigen Bahnangelegenheit beschäftigt. Der nun auch vom Oberhause genehmigte Ankauf der Waagthalbahn ist nämlich nur von secundärer Bedeutung, da hiermit nur ein wiederholt ausgesprochenes Negativum erzielt werden soll, u. zw. die Verhinderung dessen, dass diese Bahn in einen Privatbesitz gelange, welcher nach einer mehr vorgefassten als wirklich begründeten Ansicht eine dem Landesinteresse abträgliche Tarifpolitik verfolgen könnte. Dagegen ist der mit einer verhältnissmässig knappen Majorität des Ungarischen Abgeordnetenhauses angenommene Gesetzentwurf über die Regelung der Kaschau-Oderberger Bahn und ihre Fusion mit dem Ungarischen Theile der Eperies-Tarnower Bahn von principieller Bedeutung. Die Minorität trat nämlich energisch für die Verstaatlichung dieser Bahnen mit dem Argumente ein, dass die Nothwendigkeit, für dieselben seitens des Staates Opfer zu bringen, wenigstens sein Interesse durch deren Erwerbung fördern sollte. Communicationsminister Pechy wies dagegen die Unthunlichkeit einer Verstaatlichung dieser gemeinsamen Bahn, ferner klar und überzeugend nach, dass die nahezu 9 Millionen Gulden betragende Nachtragsforderung des Bauconsortiums auf schwer anfechtbaren, auch den Staat in Mitleidenschaft ziehenden Rechtstiteln beruht, dass derselbe daher zu dem gesellschaftlichen Ausgleiche von 4 600 000 fl. hierfür zwar einen Beitrag von 2 Millionen leiste, von welcher Summe ihm aber mehr als ½ Million wieder zu Gute komme; zudem werde Ungarn durch den über die Garantieleistung für die Kaschau-Oderberger Bahn mit der Oesterreichischen Regierung geschlossenen Vertrag um 35 000 fl. jährlicher Zinsen entlastet; endlich werde damit noch die letzte Bahnsanirung zugleich im Interesse des Ungarischen

Credites bewirkt, welcher verbietet, dass von den Actionären grössere Opfer verlangt werden, als das freiwillig von 5 pCt. auf 4 pCt. herabgesetzte Zinsenerträgniss. — An der Annahme des Gesetzes durch das Oberhaus ist nicht zu zweifeln.

Der Oesterreichische Handelsminister hat über Ansuchen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) die Einstellung des Betriebes auf der Strecke Schaboglück-Priesen der Linie Pilsen-Priesen (Komotau) bis auf Weiteres unter der Voraussetzung gestattet, dass für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr von Pilsen über Saaz nach Priesen (Komotau) gehörige Vorsorge getroffen und dass diese Betriebseinstellung unbeschadet etwa erworbener Rechte Dritter durchgeführt werde. Die Gesellschaft wurde beauftragt, für die rechtzeitige und ordnungsmässige Kundmachung dieser Betriebseinstellung Sorge zu tragen. — Die am 8. August 1873 dem öffentlichen Verkehre übergebene 10,459 km lange Verbindungsstrecke Schaboglück-Priesen hat in den letzten Jahren ein Betriebsdeficit ergeben, und auf Grund eingehender Prüfung wurde die Ueberzeugung erlangt, dass das ungünstige Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben dieser Strecke sich in der Zukunft voraussichtlich nicht bessern, sondern eher verschlechtern dürfte. Dazu kommt, dass im Falle der Fortführung des Betriebes die Negranitzer-Egerbrücke in nächster Zeit einer mit erheblichen Auslagen verbundenen Reconstruction unterzogen werden müsste. Andererseits stellte sich heraus, dass der Weiterbetrieb des fraglichen Bahnflügels bei Ermangelung eines Localverkehres durch keine Rücksicht auf sonstige allgemeine Interessen bedingt ist, da zufolge der bestehenden Verbindung mit der Buschtêhrader Bahn mittelst der Station Saaz der Verkehr von Pilsen nach Priesen-Komotau und umgekehrt in einer allen bezüglichen Anforderungen vollkommen Rechnung tragenden Weise besorgt werden kann.

Das Semmeringbahn - Jubiläum fand eine würdige Nachfeier in einem Bankett hervorragender Bahncapacitäten, bei welchem der Toast des Herrn v. Nördling auf den künftigen Erbauer der Arlbergbahn Aufsehen erregte.*) Es verlautet, dass die Oesterreichische Regierung ernstlich mit der Realisirung dieses nur durch den „Krach" aufgehaltenen Projectes umgehe, damit den Zollsperrebestrebungen der Deutschen Legislative begegnet, den Weg von Innsbruck nach Bludenz für das Oesterreichische und Russische Getreide nach dem Westen eröffnet und dadurch Deutschland umgangen werde. Die nach den neuesten Berechnungen auf 30 Millionen herabgeminderten Kosten der ganzen Arlbergbahn lassen eine günstige Aufnahme eines solchen Gesetzvorschlages bei dem neuen Abgeordnetenhause erwarten. Auch Ungarn soll seine pecuniäre Betheiligung an dieser seinen Export so wesentlich fördernden, (nach dem Brenner) zweithöchsten Bergbahn Oesterreichs in Aussicht gestellt haben.

Auf den im Gebiete der Ungarischen Krone gelegenen normalspurigen Bahnen (mit Einschluss der 96,2 km langen Bahn Dalja-Brod) waren mit Ende des zweiten Semesters 1878 bei einer Länge des Netzes von 6 962,2 km (excl. der schmalspurigen 22,9 km langen Bressnitz-Schemnitzer Bahn und gegen 6 866 km zu Ende Juni 1878) folgende Fahrbetriebsmittel vorhanden: 1 065 Locomotiven (gegen 1 056 zu Ende des ersten Semesters 1878), darunter 274 für Personenzüge und 790 für Güterzüge, ferner 961 Tender (gegen 949 Ende des ersten Semesters 1878), 126 Schneepflüge (gegen 124 Ende des ersten Semester 1878), 2 240 Personenwagen (gegen 2 165 Ende des ersten Semesters 1878), endlich 23 688 Güterwagen (gegen 23 957 mit Ende des ersten Semesters 1878). Die schmalspurige Bressnitz-Schemnitzer Bahn besass am Schlusse der gedachten Periode 3 Lastzuglocomotiven, 3 Tender, 1 Schneepflug, 6 Personenwagen und 34 Lastwagen.

In Folge der vom Verwaltungsrathe der Alta Italia getroffenen Massregeln, ist gemäss einem offiziellen Communiquée berechtigte Aussicht vorhanden, dass die letzte Strecke der Pontebabahn im kommenden Monate Juli fertiggestellt sein wird. Es wurde nämlich mit der Bau-Unternehmung ein Vertrag vereinbart, mittelst dessen dieselbe gegen Zusage eines entsprechenden Schadenersatzes sich dazu verpflichtete, die Arbeiten bis zum erwähnten Zeitpunkte zu vollenden. Nachdem die Vollendung Oesterreichischerseits schon früher erfolgt, so wird diese internationale Bahn spätestens Ende Juli d. J. dem Verkehre übergeben.

Ueber den Bau und Betrieb der Arad-Körösthaler Eisenbahn hat deren Director Boros im Ungarischen Ingenieur- und Architecten-Verein einen Vortrag gehalten. Diese Nebenbahn, welche eine blühende Gegend dem Verkehre erschloss, verdankt nur den Bestrebungen rein localer Interessenten ihr Zustandekommen, sie wurde auf deren Kosten und durch die grösstentheils in natura geleisteten Beiträge derselben erbaut und nahm nur die moralische, nicht aber auch die materielle Unterstützung der Regierung in Anspruch. Auf der Pariser Weltausstellung haben die Pläne und Rechnungen dieser Bahn ein solches Aufsehen erregt, dass die Französischen und Schwedischen Regierungen seither schon an Ort und Stelle diese Linie studiren liessen, anerkannte Deutsche Autoritäten aber in derselben die Idee der Nebenbahnen verkörpert sehen. Dieses Resultat ist um so glücklicher, als es das Vertrauen in die Zukunft der Nebenbahnen zurückerobert und hierdurch practisch den richtigen Weg für die Entwickelung dieses Zweiges des Nebenverkehres giebt, was gleichzeitig den Schlüssel für die Ertragsfähigkeit der grossen Bahnen bildet. Die Schilderung dessen, wie es möglich war, eine Meile der vollkommen ausgerüsteten Eisenbahn um 128 000 fl. zu bauen, also billiger als die Chausseen stellenweise in Ungarn hergestellt werden, und das Anlagecapital schon im ersten Jahre mit $5^1/_2$ pCt., im zweiten aber schon mit 9 pCt. zu verzinsen, werden wir später in der auszugsweisen Reproduction des ganzen Vortrages bringen; hier beschränken wir uns nur darauf, zu erwähnen, dass die Transportfähigkeit der Arad - Körösthaler Eisenbahn der vieler Hauptbahnen nicht nachsteht und erforderlichen Falles mit geringen Kosten dazu wird reconstruirt werden können. Unter den zahlreichen Zuhörern befand sich auch der Handels- und Communicationsminister.

*) Siehe auch Deutsche Wochenschau No. 41 S. 546.

In der am 12. d. M. in Prag abgehaltenen Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn wurde von der Verlesung des Berichtes Umgang genommen. Derselbe schliesst mit dem Hinweise auf das rüstige Vorwärtsschreiten des Sanirungswerks und mit dem Wunsche, dass der Fortgang dieser Action auch in Zukunft ein gleich günstiger bleiben möge. Mit der üblichen Vornahme der Wahlen schloss diese nur eine ganz kurze Zeit in Anspruch nehmende Versammlung.

In der am 13. d. M. auch in Prag abgehaltenen 15. Generalversammlung der Turnau-Kraluper Bahn provocirte der nachstehende Antrag des Verwaltungsrathes eine lebhafte Debatte: I. Der Verwaltungsrath wird beauftragt, das gesellschaftliche Unternehmen von allen Schulden, welche ausserhalb der Prioritätsanleihen bestehen, zu entlasten und überdies den Reservefonds flüssig zu stellen. — II. Zu diesem Zwecke hat derselbe die Betriebsüberschüsse für die Jahre 1878 bis längstens einschliesslich des Jahres 1884 zu verwenden. — III. Zu diesem Behufe leisten die Actionäre bis längstens 1884 inclusive auf den Bezug der statutenmässigen Dividende Verzicht, von dem Reingewinn für 1878 sind 16 004 fl. 77 kr. (= 5 pCt.) dem Reservefonds, 304 000 fl. der Schuldentilgung in vorbeantragter Weise zuzuführen und der Rest mit 90 fl. 74 kr. für 1879 vorzuschreiben; für die zur Abstossung der schwebenden Schuld verfügbar werdenden Beträge wird ein eigenes Conto gebildet, welches Tilgungsconto genannt wird, und auf das auch der aus dem Betriebsüberschusse des Jahres 1877 resultirende, dem Erneuerungsconto gutgeschriebene Betrag von 65 508 fl. 43 kr. übertragen wird. — IV. Die durch die Abstossung der schwebenden Schuld frei werdenden, jetzt zur Bedeckung derselben verwendeten gesellschaftlichen Titel, und zwar: die Prioritätsobligationen IV. Emission vom Jahre 1874 mit 1 497 750 fl. und die im Jahre 1872 zur Ausgabe bewilligten Actien mit 1 000 000 fl. sind nach vollständiger Erreichung des in I. normirten Zweckes sammt Couponbögen zu vernichten. — (Die zur Begleichung aller bestehenden Verpflichtungen und zur Flüssigmachung des Reservefonds erforderlichen Geldmittel werden in einem eigenen Verzeichniss mit 1 920 402 fl. 80 kr. beziffert, darunter schwebende Schuld mit 1 583 183 fl. 48 kr.) Diese Anträge wurden von mehreren Actionären bekämpft, dagegen vom Director Löw und dem Prioritäten-Curator als der einzige Weg zur Sanirung des Unternehmens bezeichnet und wurden dieselben schliesslich mit grosser Majorität angenommen.

Die Theissbahn hielt am 19. d. M. in Pest ihre 27. Generalversammlung ab. Der Geschäftsbericht, die Jahresrechnung und der Antrag des Directoriums bezüglich der Verwendung des Reinertragüberschusses von 159 408 fl. wurden nach dem Berichte des Aufsichtsrathes genehmigt und das Absolutorium ertheilt. Nach Abzug von 10 pCt. für die Reserve, 2 pCt. für Tantièmen für das Directorium bleibt 1 pCt. für die Superdividende pro Actie. Der nächstfällige Julicoupon wird mit 6 fl. 50 kr. ohne Stempelabzug eingelöst. Bei Vornahme der Ergänzungswahlen wurde ein seitens der Regierung protegirter Candidat gewählt.

Der in der am 24. d. M. abgehaltenen Generalversammlung der Ostrau-Friedländer Eisenbahn erstattete Geschäftsbericht pro 1878 constatirt, dass im abgelaufenen Jahre die Einnahmen und Ausgaben der Bahn denen im Vorjahre nahezu gleich geblieben sind. Auch die Verkehrsbewegung ist nahezu dieselbe wie im Vorjahre geblieben, indem 70 503 Personen und 110 133 t Frachten (gegen 71 705 Personen und 113 599 t im Jahre 1877) befördert wurden. Die Betriebseinnahmen betrugen 257 656 fl. und nach Abzug von 63 250 fl. für Refactien und Porto-Rückersätze 194 405 fl. Die Gesammtauslagen betrugen 191 256 fl., so dass ein Nettoüberschuss von 3 148 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages

vom Jahre 1877 mit 9 213 fl. ein solcher von 12 361 fl. zur Verfügung bleibt. Hiervon beantragte der Verwaltungsrath, im Interesse der Consolidirung des Unternehmens 9 630 fl. zur Verringerung der schwebenden Schuld — von 149 978 fl. — zu verwenden und die restlichen 2 731 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Dieser Antrag wurde nach Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath ohne Debatte einstimmig angenommen.

Die am 20. d. M. abgehaltene 2. Generalversammlung des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten wurde mit einer von lebhaften Beifallsbezeugungen wiederholt unterbrochenen Ansprache des Präsidenten über die bisherigen Erfolge und die weiteren Anstrebungen des Clubs eröffnet. Die Wiederwahl fast aller Ausschussmitglieder bekundete das Vertrauen und den auch mehrseitig ausgesprochenen Dank des Clubs für ihre rast- und selbstlosen Bemühungen in dessen Interesse. Aus dem Jahresberichte ist zu entnehmen, dass der Club 683 wirkliche und 48 unterstützende Mitglieder zählt. Durch die Herausgabe der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung" erzielt der Verein eine schätzenswerthe Bereicherung der Fachliteratur. Im Rechnungsabschlusse erscheinen 10 045 fl. 19 kr. als Einnahme und 7 132 fl. 53 kr. als Ausgabe. Das zweite Clubjahr schliesst somit mit einem Cassen-Saldo von 2 912 fl. 66 kr. Trotzdem unter den Ausgaben mehrere bedeutende Posten erscheinen, als: Miethe für das Clublocal, Beleuchtungs-, Redactionsauslagen etc., kann der finanzielle Stand ein sehr günstiger genannt werden. Im zweiten Vereinsjahre haben 26 Vorträge stattgefunden und sind zahlreiche Personen als Spender für die Bibliothek aufgetreten. Zu erwähnen wären noch mehrere Excursionsfahrten und die Einrichtung eines Stenographenkursus. Auch ein Eisenbahn-Hospital wird angestrebt.

Die fortschreitende Hausse in allen Eisenbahneffecten fand nur vorgestern eine kleine Abschwächung. Von den theilweise enormen Courssteigerungen wurden ausnahmslos die Actien der garantirten Bahnen und insbesondere die Südbahn berührt, deren Aussichten durch das Deutsche Sperrgesetz in Folge des für den Export dann aufzusuchenden Seeweges sich überaus günstig gestalten. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2230,—	2280,—	Nordbahn . . .	103,50	104,—
Franz-Josefbahn .	141,75	149,—	Franz-Josefbahn .	92,70	93,25
Karl-Ludwigbahn	241,50	242,50	Rudolfbahn . . .	85,—	86,50
Oest. Nordwestb. .	128,75	135,50	Kaschau-Oderb. B.	78,40	80,40
Staatsbahn . . .	268,50	272,75	Salzkammergutb. .	98,50	99,50
Südbahn	77,50	90,50	3 pCt. Südbahn .	119,70	126,—
Theissbahn . . .	199,50	205,—	Theissbahn . . .	92,—	92,50

Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Dem Bericht pro 1878 haben wir zunächst einen Hinweis auf den begonnenen Versuch zu entnehmen, einen Theil des Localverkehrs zwischen Berlin und den Nachbarorten dem sogenannten Bahn-Omnibusbetrieb zu überweisen, bei welchem eine kleine Maschine den nur aus 1 bis 3 Wagen III. Classe bestehenden Zug mit einer Geschwindigkeit von 24 km pro Stunde befördert. Diese Versuche sollen auch 1879 fortgesetzt werden. Auf dem 327,35 km umfassenden Bahngebiet wurden im Jahre 1878 im Personenverkehr befördert 1 695 920 Personen (+ 87 789 gegen 1877) und dafür vereinnahmt 1 412 161 M. (— 44 889 M.), pro Kilometer ist diese Einnahme von 4 451 M. auf 4 314 M. gesunken. Das transportirte Güterquantum hat sich auf 969 389 t (+ 74 262 t) gesteigert, die Beförderungsstrecke ist dagegen von 83,1 km auf 73,9 km und die Einnahme auf 3 860 137 M. (— 207 108 M.), pro Kilometer von 12 425 M. auf 11 792 M. gefallen. Die Annahme, dass die Frequenzabnahme im Jahre 1877 ihren Höhepunkt erreicht habe, hat sich also nicht bewahrheitet. Die Zoll- und Handelspolitik der Staatsregierung, welche die wichtigsten Frachtartikel der Bahn aus Oesterreich-Ungarn als Mehl, Getreide, Mais, Holz etc. mit Eingangszöllen belegen will, birgt die Gefahr einer nachtheiligen Verschiebung der bisherigen Verkehrsverhältnisse mit den Bahnlinien des genannten Nachbarstaates. Ebenso kann bei dem vermehrten unmittelbaren Einfluss, den das Handelsministerium in neuerer Zeit auf eine anderweite Normirung der directen Tarife mit dem Auslande zu Gunsten der jetzigen Deutschen Handelspolitik genommen hat, das Resultat derselben in Bezug auf die Gestaltung des Verkehrs mit Oesterreich-Ungarn, auf welchen die Bahn ganz besonders angewiesen ist, nicht mehr zweifelhaft sein. Schon die Versagung gewisser, bisher bestandener Tarifbegünstigungen im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr seitens des Handelsministeriums für bestimmte Artikel, namentlich für grössere Massentransporte von Getreide und Mehl, in Rücksicht auf die vaterländische Production und zum Schutze derselben haben die Einfuhr und Durchfuhr dieser Artikel erheblich beeinträchtigt und deren Ablenkung durch die thätige Concurrenz der Häfen Triest und Fiume zur Folge gehabt. Weitere Tarifmassnahmgn zum Schutze der Deutschen Industrie und des Deutschen Landbaues stehen bevor und wird die Bahn, welche an jenen Verkehren seit Jahren wesentlich betheiligt war, weitere Ausfälle zu gewärtigen haben. Sie kann auch nicht darauf rechnen, in der Industrie oder in der Landwirthschaft des Inlandes, am wenigsten aber in dem schwach entwickelten Localverkehr einen entsprechenden Ersatz zu finden, während die von den Staatsbahnen im Interesse des Staates gebrachten Opfer durch anderweite dem Staate resp. der Industrie desselben erwachsene Vortheile vielleicht aufgewogen werden können. In Erwägung dieser bedrohten Lage des Oesterreichisch-Ungarischen Verkehrs hielt die Direction es für ihre Pflicht, in einer Vorstellung an den Handelsminister im Sinne der vorstehenden Erörterungen auf die für die Bahn mit der Durchführung jener Grundsätze verbundenen Nachtheile hinzuweisen, indem sie hierbei zu dem Schlusse gelangte, dass, wenn Berlin-Görlitz als eine Privatbahn den fiskalischen Bahnen gleich behandelt werden und aus fiskalischem Interesse der lohnendsten Transporte des Auslandsverkehres verlustig gehen solle, sie also die aus ihrer geographischen Lage entspringenden Nachtheile hierbei zu tragen habe, es gewiss auch in der Billigkeit liege, dass derselben seitens der Staatsverwaltung als eine Compensation auch diejenigen Vortheile zugewiesen würden, welche diese Bahn wiederum ihrer geographischen Lage gemäss beanspruchen dürfe. Sie glaubte, ihre in dieser Beziehung gemachten Vorschläge darauf richten zu sollen, dass 1. der Verwaltung die Wiederherstellung der aufgehobenen wichtigen Transittarife mit Schlesien via Berlin-Cottbus zugestanden, 2. im Verkehr von Schlesien nach Berlin und darüber hinaus an Berlin-Görlitz bestimmte Transportquoten überwiesen und 3. der Verwaltung bessere Frachtantheile (in dem zwischen Berlin und Schlesien via Cottbus bestehenden Verkehre) pro rata der Entfernungen gewährt würden. Das hierauf ergangene Ministerialrescript erkannte nur bei dem letzten Antrage an, dass die Frachtantheile, welche die Bahn im Schlesisch-Märkischen Verbande bei einzelnen Artikeln für die Strecke Cottbus-Berlin bezieht, nicht angemessen bemessen seien, und theilte mit, dass die Niederschlesisch-Märkische Bahn Anweisung erhalten habe, sich mit ihr wegen anderweiter Antheilsausscheidungen in Verbindung zu setzen, lehnte aber im Uebrigen die Anträge mit der Erklärung ab, „dass die bahnseitig nachgesuchte Ermächtigung zur Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Transporte von Obst, Spiritus, Mehl und Mahlproducten aus Ungarn in Ausführung des Bundesrathsbeschlusses vom 6. April v. J. aus wirthschaftlichen Rücksichten deshalb versagt worden sei, weil die Gewährung jener Tarifermässigungen nur für die Transporte aus Ungarn eine Begünstigung der Ungarischen Landwirthschaft und Industie gegenüber der einheimischen herbeigeführt haben würde und weil Umstände nicht geltend gemacht worden seien, welche in dem vorliegenden Falle eine derartige Begünstigung hätten gerechtfertigt erscheinen lassen". Das betreffende Ministerialrescript fährt sodann fort: „Die von der Direction aufgestellte Behauptung, dass die Versagung der Ermässigung im „fiskalischen Interesse" geschehen sei, entbehrt jeder Begründung und muss ich den daraus gegen die Staatsbahn-Verwaltung abgeleiteten Anspruch auf Zuweisung gewisser Vortheile für Berlin-Görlitz als Ersatz für den erwachsenen Schaden zurückweisen. Die Direction verkennt, dass die Privatbahnen nicht behufs einseitiger Verfolgung der Privatinteressen ihrer Actionäre, sondern wesentlich im Landesinteresse concessionirt worden sind, um als öffentliche Transportanstalten im Verein mit den Staatsbahnen die staatlichen Interessen zu befriedigen". Nach dieser Entscheidung erübrigte nur, die Resultate jener Massnahmen abzuwarten, welche von der Staatsverwaltung im Sinne der jetzt angebahnten Zoll- und Handelsreform und der hiervon abhängig gemachten staatlichen Tarifcontrole ohne Rücksicht auf das Privatinteresse der Actionäre angeordnet sind oder im Laufe der Zeit etwa noch anzuordnen sein möchten. Was daneben diese Zustände für die Bahn noch verschlimmert, ist weniger das Project der Preussischen Regierung, die Privatbahnen für den Staat zu erwerben, als der Modus, nach welchem dem Anscheine nach die Ausführung dieses Projectes erfolgen wird. Diese Ausführung dürfte zunächst mit einigen ausgedehnten, gerade für die Verkehrsbeziehungen der Bahn wichtigen Bahncomplexen ihren Anfang nehmen. Die Einfügung derselben aber in das vorhandene, schon jetzt übermächtige Staatsbahnnetz setzt die Staatsverwaltung in die Lage, isolirt bleibende Privatbahnen, insbesondere auch die Berlin-Görlitzer Bahn, von den bisherigen alten Verkehrsverbindungen abzuschneiden und dadurch eine günstige weitere Verkehrsentwickelung auszuschliessen. Indessen rechnet die Direction mit Sicherheit auf die Versicherungen der Vertreter der Staatsregierung, dass eine derartige Ausbeutung der Machtstellung derselben der Berlin-Görlitzer Bahn gegenüber nicht erfolgen wird. —

Die Gesammteinnahmen betrugen:

	1878 M.	1877 M.
aus dem Personenverkehr	1 454 455	1 498 145
„ „ Güterverkehr	3 986 552	4 197 898
„ den Extraordinarien	339 174	343 342
in Summa .	5 780 182	6 039 385

Davon:

Betriebsausgabe incl. der reservirten Beträge für Restausgaben	3 436 801	3 781 831
Ueberschuss	2 343 380	2 257 554
Bestand des Restausgabeconto 1877	35 978	—
Summa des Ueberschusses	2 379 359	2 257 554
Davon waren zu berichtigen:		
Zinsen der Obligationen	1 459 558	1 432 747
Amortisation der Obligationen	195 241	143 678
Reservefonds	65 509	65 520
Erneuerungsfonds	426 660	568 400
Deficit pro 1876 und 1877	—	2 790
Deckung des Deficit	53 254	—
1 pCt. Dividende	165 000	—
Eisenbahnsteuer	4 230	—
Tantième f. d. Mitglieder des Aufsichtsraths	1 650	—
Vortrag auf neue Rechnung	8 314	—

Von den Betriebsausgaben incl. der Reste pro 1878, dagegen excl. der Pacht für die Bahnstrecke Preussisch-Sächsische Landesgrenze-Camenz und der Pacht für das Niederlagsgebäude auf Bahnhof Zittau kommen:

A. auf die allgemeine Verwaltung	299 946 M.	mit	8,90 pCt.
B. „ „ Bahnverwaltung	1 177 940 „	„	34,95 „
C. „ „ Transportverwaltung	1 892 678 „	„	56,15 „

Im Vergleich zu dem Vorjahr haben betragen: die Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge in 1878 17 657 M. 50 Pf. gegen 18 449 M. 32 Pf. in 1877, also — 791 M. 82 Pf.; die Ausgaben pro Kilometer in 1878 10 498 M. 86 Pf. gegen 11 552 M. 87 Pf. in 1877, also — 1 054 M. 1 Pf.

Die Betriebsausgaben pro 1878 incl. der Reserve für die Restausgaben desselben Jahres und incl. der Pacht für die gemiethete Bahnstrecke betragen in Procenten der Bruttoeinnahme 59,46 pCt., im Jahre 1877 haben die gleichen Ausgaben betragen 62,62 pCt., excl. der vorgedachten Pacht und der Kosten für die Mitbenutzung fremder Bahnhöfe stellt sich der Procentsatz pro 1878 nur auf 54,52 pCt.

Der Bericht schliesst mit dem Ausspruch der Erwartung, auch das Jahr 1879 werde weitere, wenn auch nicht mehr so bedeutende Ersparnisse ermöglichen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Nach dem Jahresbericht pro 1878 hat die Gesammteinnahme betragen 11 548 691 M., also gegen 1877, in welchem Jahre die Strecken Königsberg-Stettin und Sorgau-Halbstadt erst vom 15. Mai ab in Betrieb gekommen sind mit 10 734 031 M., mehr 814 660 M. Die Betriebsausgabe berechnet sich 1878 auf 5 428 689 M. Hierzu treten als Rücklage: 1. in den Erneuerungsfonds 874 500 M., 2. in den Pensionsfonds 43 633 M., so dass die Ausgabe sich beläuft auf 6 346 822 M. In 1877 betrug die Ausgabe einschliesslich der Rücklagen 6 035 012 M. Rechnet man hierzu ratirlich die Betriebsausgabe für Königsberg-Stettin und Sorgau-Halbstadt auf 4½ Monate (1. Januar bis 15. Mai) mit 248 055 M., so würde die Ausgabe pro 1877 sich stellen auf 6 283 068 M. und erschiene für 1878 eine Mehrausgabe von 63 755 M. Da in 1878 die Ausgabe für den Erneuerungsfonds 97 000 M. mehr als 1877 erfordert hat, und ausserdem noch rund 150 000 M. auf die neuen Strecken verwendet sind, welche bei zureichendem Baufonds aus diesem berichtigt worden wären, ergiebt sich eine Minderausgabe in 1878 von circa 183 000 M. Von dem nach Abzug der genannten Ausgaben von der Einnahme verbleibenden Ueberschusse mit 5 201 869 M. gehen ab: 1. zur Verzinsung der sämmtlichen emittirten Prioritätsactien und Obligationen 3 562 500 M., 2. zur Amortisation der Prioritätsactien und Obligationen A bis G 127 000 M., also 3 690 000 M., so dass verbleibt die Summe von 1 511 869 M. Die ganze Restsumme konnte nicht als Reinertrag zur Vertheilung gelangen, da für die dem Baufonds vom Erneuerungsfonds vorgeschossenen Beträge Zinsen zu 5 pCt. gemäss ministerieller Vorschrift zu zahlen waren. Der Zinsensumme von 72 358 M. trat ausserdem hinzu die Rücklage in den Reservefonds behufs Ergänzung desselben auf ¹/₅ pCt. des Capitals in Stammactien und Prioritätsanleihen mit 79 500 M. Endlich erschien gerechtfertigt, für einige im Jahre 1878 hervorgetretene Bedürfnisse, deren Ausführung nur in Rücksicht auf den nicht vorher zu übersehenden Jahresabschluss unterblieb, noch von der Betriebseinnahme abzusetzen 50 000 M. Diese drei Posten mit 201 858 M., entnommen von dem Restertrage von 1 511 869 M., belassen als Reinertrag 1 310 011 M. Hiervon konnten unter Berücksichtigung der mit 31 627 M. zu zahlenden Königlichen Eisenbahnsteuer als Dividende 3¼ pCt. des mit 37 952 400 M. emittirten Stammactiencapitals, also 1 233 453 M. vertheilt werden und verbleiben nach Verausgabung beider Posten mit 1 265 080 M. als Vortrag für 1879 44 931 M. Eine Rücklage in den Reservefonds wird erst wieder erforderlich, wenn und soweit die von der Generalversammlung am 31. Mai 1878 beschlossene und am 3. Februar 1879 Allerhöchst privilegirte Anleihe von 6 000 000 M. zur Verausgabung gelangt. Zur Completirung des Reservefonds auf den statutenmässigen Minimalbetrag sind von der neuen Anleihe überhaupt ¹/₅ pCt. oder 12 000 M. zurückzulegen. Die Anleihe ist bestimmt zur Deckung der Baukostenüberschreitung, der Kosten für Ausführung der Bahnhofs- und Hafenanlagen am Dunzig, des Verbindungsgeleises Fellhammer-Gottesberg, des Umbaues des diesseitigen Bahnhofes zu Liegnitz, von Vergrösserungen auf einzelnen Bahnhöfen, einer Wasserladestelle zu Stettin und zur Vermehrung von Betriebsmitteln. Da ein grosser Theil dieser Einrichtungen und Anlagen bereits ausgeführt und die Kosten vorschussweise aus bereiten Mitteln der vorhandenen Fonds bestritten sind, wird die Anleihe in Höhe von etwa 2 000 000 M. zur Berichtigung der Vorschüsse durch Ueberweisung von Prioritätsobligationen in gleichem Betrage verwendet werden und wahrscheinlich im laufenden Jahre nur die Summe von 1 000 000 M. für die fortschreitenden Bauten noch erforderlich werden. Der Rest der Anleihe wird im Laufe der nächsten Jahre zur Verausgabung, also auch dann erst zur Verzinsung gelangen. Die für das Jahr 1879 zu verausgabenden Mehrzinsen werden, selbst wenn keine Mehreinnahme erzielt werden sollte, eine Aenderung in den Geschäftsresultaten schwerlich herbeiführen, da sie in den zur Verzinsung der Vorschüsse aus dem Erneuerungsfonds und zur Rücklage in den Reservefonds wie zu Meliorationen pro 1878 verwendeten Beträgen von 201 858 M., welche pro 1879 sich in dieser Form nicht wiederholen, ihre Deckung finden. Die Gesammt-Betriebseinnahmen betrugen für 1878 (resp. für das Jahr 1877) im Personenverkehr 2 928 446,47 M. (2 920 256,58 M.), im Güterverkehr 7 788 288,13 M. (7 069 955,65 M.), Extraordinaria 675 352,29 M. (743 818,47 M.), Summa 11 392 086,89 M. (10 734 030,70 M.), überhaupt 1878 gegen 1877 mehr 658 056,19 M. Es wird hierbei bemerkt, dass die Erträge der Strecken Reppen-Stettin resp. Sorgau-Halbstadt, welche ab Königsberg resp. ganz erst am 15. Mai 1877 dem Verkehr übergeben wurden, bei den Einnahmen des Jahres 1877 mit inbegriffen sind. Für 1878 stellt sich gegen 1877 insgesammt eine Minderbeförderung von 20 672 Personen mit einer Mindereinnahme von 43 652,91 M. heraus. Die streckenweise Einnahme-Nachweisung für den Personenverkehr weist bei den beiden ältesten Linien und bei der Strecke Liegnitz-Rothenburg Mindererträge nach; allein Rothenburg-Reppen hat eine Mehreinnahme infolge des hinzugetretenen Verkehrs mit Königsberg-Stettin erbracht. Bei Sorgau-Halbstadt und Reppen-Stettin resultirt die Mehreinnahme aus dem um 4½ Monat längeren Betrieb im Jahre 1878. Das Resultat beträgt für 1878 gegen 1877: bei Breslau-Waldenburg — 34 540,25 M., bei Frankenstein-Liegnitz — 16 760,74 M., bei Liegnitz-Rothenburg — 9 912,53 M., bei Breslau-Raudten — 15 163,91 M., bei Sorgau-Halbstadt + 13 830,22 M., bei Rothenburg-Reppen + 2 057,77 M., bei Reppen-Stettin + 68 679,33 M., dies ergiebt eine Mehreinnahme von 8 189,89 M. Die Mehreinnahme im Güterverkehr mit 718 332 M. resultirt zum grösseren Theil aus der Frequenz der neuen Strecken. Ohne die Erträge derselben ergiebt sich bei 6 643 798 M. pro 1878 gegen 6 382 739 M. pro 1877 für die älteren Linien ein Gesammtmehrbetrag von 261 059 M., welcher zumeist auf den grösseren Verkehr mit den neuen Strecken entfällt. Lässt man bei den Einnahmen die Frachtantheile unberücksichtigt, welche den älteren Linien durch den Verkehr mit den neuen Strecken erwachsen sind und die pro 1878 1 093 690 M. betragen, so ergiebt sich als wirkliche Reineinnahme der ersteren 5 550 108 M. gegenüber den entsprechenden Erträgen der Vorjahre und zwar: pro 1877 mit 5 622 612 M., pro 1876 mit 5 645 267 M., pro 1875 mit 4 635 797 M., pro 1874 mit 4 817 078 M. (1876, 1875 1874 zugleich ausschliesslich der 20 pCt. Erhöhung). Die Resultate des Jahres 1878 stehen somit denen der beiden Vorjahre nach. Die Einnahmen der neuen Strecke betragen pro Monat und Kilometer und zwar: für Reppen-Stettin 493 M. gegen 332 M. pro 1877, und für Sorgau-Halbstadt 920 M. gegen 663 M. pro 1877. Die Mehreinnahmen betragen für Reppen-Stettin 250,983 M. und für Sorgau-Halbstadt 206,290 M.

Die Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht pro 1878 entnehmen wir folgende Daten: Im Laufe des Jahres 1878 wurden dem Verkehr übergeben: a) die Zweigbahn von der Haltestelle Scharley nach der Ladestelle für die Radzionkaugrube am 16. August 1878 für den Güterverkehr, b) das zweite Hauptgeleis von der Haltestelle Georggrube bis Bahnhof Schoppinitz-Rosdzin am 14. August 1878 für Personen- und Güterverkehr. In ihrer gegenwärtigen Ausdehnung umfasst die Rechte-Oder-Uferbahn 317,97 km. Die Zeitverhältnisse waren auch im Jahre 1878 für die Ausführung von grösseren Bahnerweiterungen nicht geeignet. Es wurde nur die Herstellung des Bahnplanums für das zweite Hauptgeleis stellenweise in Angriff genommen. — Das Gesammt-Anlagecapital besteht aus 68 595 480 M. Die Bauausführungen haben bis zum Schlusse des Jahres 1878 gekostet 60 670 391 M., so dass am Rechnungsschluss ein Bestand von 7 925 089 M. vorhanden war, wovon 6 500 000 M. unbegebene Obligationen. Pro Kilometer kostet der Bau 190 805 M. — Die Bahn besitzt an Grund und Boden 961 ha. Es sind in Summa 464 Bahn- und Wegekreuzungen oder pro Kilometer 1,46 Stück vorhanden. Die Telegraphenleitung ist 849 km lang. Bahnhöfe sind 25 und Halte- und Ladestellen 33 vorhanden. An Fahrbetriebsmitteln besass die Bahn am Schlusse

des Jahres 1878 112 Locomotiven, darunter 8 Tenderlocomotiven, 104 Tender, 88 Personenwagen mit 222 Achsen, 42 Gepäckwagen mit 106 Achsen, 506 bedeckte Güterwagen mit 1 022 Achsen und 5 332 t Ladungsfähigkeit, 1 721 offene Güterwagen mit 3 505 Achsen und 18 112 t Ladungsfähigkeit.

Das finanzielle Ergebniss des Betriebes für das Jahr 1878 ist, da trotz des allgemeinen Darniederliegens der Industrie und des Handels eine Mehreinnahme von 461 679 M. gegen das Vorjahr erreicht worden ist, schon insofern als befriedigend zu bezeichnen. Die erzielte Dividende von 7 pCt. für die Prioritäts-Stammactien und die Stammactien, also 0,67 pCt. mehr als im Vorjahre und 0,60 pCt. mehr als die höchste bis jetzt überhaupt gezahlte Dividende, ist in dieser Höhe nur dadurch möglich geworden, dass ausserdem die Ausgabe gegen das Vorjahr wesentlich ermässigt werden konnte. Zur Tilgung der unverzinslichen Staatsbauprämie (1 095 480 M.) können an den Staat in diesem Jahre 225 776 M. zurückgezahlt werden, so dass nach Hinzurechnung der in den Vorjahren bereits geleisteten Rückzahlungen von 421 577 M. zusammen 647 353 M. zurückgezahlt sein werden und nur 448 126 M. noch zurückzuzahlen bleiben. Die Gesammteinnahmen betrugen pro Kilometer 25 071 M. Die allgemeine Stockung im Handel und Verkehr hat auch auf das Transportgeschäft der Bahn ihre ungünstige Einwirkung nicht verfehlt. Letztere ist beim Personenverkehr in allen Wagenclassen und in allen Verkehrsrelationen ersichtlich, nur der Verkehr mit der Warschau-Wiener Eisenbahn via Schoppinitz-Rosdzin hat eine verhältnissmässig bedeutende Steigerung aufzuweisen. Die Conjunctur im Güter-Transportgeschäft war im Ganzen ebenfalls gedrückt. Die beim Kohlentransport erzielte Verkehrszunahme ist nicht dem Aufschwung des Geschäfts an sich, sondern der natürlichen Steigerung in der Production einzelner Gruben zuzuschreiben, welche Steigerung in den östlichen Verkehrsrelationen und im Absatz nach Oesterreich ihr Unterkommen gesucht und gefunden hat. Der Personenverkehr umfasste 1878 971 808 Personen mit 33 919 403 Personenkilometern und 1 215 535 M. Einnahme (gegen 1 261 159 M. in 1877), der Güterverkehr 1 789 907 t mit 7 335 428 M. Einnahme (gegen 6 794 990 M. in 1877). Die Gesammteinnahme betrug 9 289 565 M. (gegen 8 827 886 M. im Jahre 1877). Die Betriebsausgabe pro 1878 betrug in Summa 3 888 265 M. (1877 4 032 950 M.), pro Kilometer 12 147 M. (1877 12 614,8 M.), pro Locomotiv-Nutzkilometer 2,330 M. (1877 2,425 M.) Die laufende Betriebsausgabe incl. der Restausgabe für das Vorjahr berechnet sich zur Bruttoeinnahme pro 1878 auf 41,86 pCt., dagegen 1877 auf 45,68 pCt. Für das Jahr 1878 sind zum Reserve- und Erneuerungsfonds zusammen 1 057 219 M. zurückgezahlt worden, das sind 11,38 pCt. der Bruttoeinnahme. Nach Hinzurechnung dieser zurückgelegten Summen schliessen diese Fonds ultimo 1878 mit folgenden Beständen ab: 1. der Reservefonds, Abtheilung I, in baar und in sicheren Effecten, letztere nach dem Course ultimo 1878 berechnet, mit 92 745 M., 2. der Reservefonds, Abtheilung II, in baar mit 20 914 M., 3. der Erneuerungsfonds in baar und in sicheren Effecten, letztere nach dem Course ultimo 1878 berechnet, mit 4 585 875 M. Die Wagen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn haben im Jahre 1878 im Ganzen 97 502 140 Achskilometer zurückgelegt (die Leistungen der dem Post-Fiskus gehörigen Wagen nicht eingerechnet), im Jahre 1877 dagegen zusammen 91 982 408 Achskilometer. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 1878 pro Person und Kilometer 3,50 Pf., dagegen 1877 3,52 Pf., 1876 3,53 Pf., 1875 3,31 Pf. Die Einnahme aus dem Güterverkehr incl. Viehtransport berechnet sich pro Tonnenkilometer 1878 auf 3,710 Pf., dagegen 1877 auf 3,790 Pf., 1876 auf 3,720 Pf., 1875 auf 3,740 Pf. und einschliesslich der Nebeneinnahmen 1878 auf 3,781 Pf., dagegen 1877 auf 3,880 Pf. Die Gesammt-Transporteinnahmen pro 1878 von 9 289 565 M., vertheilt auf sämmtliche Personen- und Güter-Tonnenkilometer (196 700 534) ergeben pro Tonnenkilometer 4,723 Pf., dagegen 1877 4,961 Pf. Für das Jahr 1879 erweisen sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr wie bisher als wenig günstig. Dagegen stellt sich bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr ein nicht unerhebliches Plus gegen das Vorjahr heraus, welches dem durch das strengere Winterwetter hervorgerufenen grösseren Kohlenconsum zu verdanken ist. Der Kohlenverkehr participirt an der Gesammteinnahme mit 63 139 pCt., andere Frachtgüter in ganzen Wagenladungen mit 19,387 pCt. — An Kohle wurden in der Richtung Breslau-Dzieditz 330 741 t, in der Richtung Dzieditz-Breslau 799 393 t in 1878 befördert. Die Einnahmen pro 1879 betrugen nach vorläufiger Ermittelung in den ersten 4 Monaten für Personen 348 000 M. (1878 359 931 M.), für Güter 2 515 990 M. (1878 2 277 614 M.).

Was die Tarifreform und deren wirthschaftliches Resultat für die Bahn betrifft, so ist zu bemerken, dass im Laufe des Jahres 1878 sämmtliche Gütertarife, an denen die Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn betheiligt ist, bis auf die Tarife mit den Niederlanden und mit der Warschau-Wiener Eisenbahn, in das Reformsystem übergeführt worden sind. Namentlich hat auch der mit dem 1. September 1877 auf Grund des Reformsystems neu eingeführte Localtarif während des ganzen Jahres bestanden.

Die Wirkung des Systems tritt zunächst darin zu Tage, dass der Stückguttransport und die Beförderung der Wagenladungen von 5 Tonnen und darüber eine Verminderung zeigt, während das Quantum des in Ladungen von 10 Tonnen beförderten Gutes gestiegen ist. Hiermit steht in Verbindung eine geringere Anforderung an Wagenraum und zugleich eine Zunahme der pro Achskilometer beförderten Nettolast. Demnach kann das wirthschaftliche Resultat des neuen Tarifes bei der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn als günstig bezeichnet werden. Die finanzielle Wirkung des Systems stellt wesentliche Aenderungen gegen den früheren Tarif nicht heraus, da bei Bemessung der Preise des neuen Tarifes an den früheren Einheitssätzen festgehalten worden ist, soweit dies überhaupt möglich war.

Ueber die künftige Weiterentwickelung des Verkehrs sagt der Bericht:

Der Umfang der Personenfrequenz hängt mit der allgemeinen Geschäftslage auf's Innigste zusammen. Eine durchgreifende Aufbesserung der letzteren ist für die nächste Zeit nicht zu erwarten und dementsprechend sind auch die Hoffnungen auf Hebung des Personenverkehrs fortdauernd gering.

Das günstige Ergebniss in der Güterbeförderung des Jahres 1878 ist zum grossen Theil der weiteren Entwickelung des Verkehrs, namentlich des Kohlenabsatzes, mit unseren östlichen Nachbarbahnen und darüber hinaus zu verdanken. Es kann erwartet werden, dass in dieser Richtung auch künftig ein gedeihliches Fortschreiten stattfindet. Hierbei ist als wesentliche Unterstützung die im Steigen begriffene Leistungsfähigkeit der neuen Kohlengruben bei Laurahütte und Scharley in Anschlag zu bringen.

Im Grossen und Ganzen ist die Hoffnung berechtigt, dass die künftige Entwickelung des Güterverkehrs den im Durchschnitt erreichten Resultaten der letzten Jahre gleichkommen wird.

Englische Correspondenz.

Smith's Vacuum-Bremse. Nach der „Times" fanden neuerdings auf der Great Northern zwischen Kings Cross und Cambridge Versuche mit einem mit Smith's Vacuum-Bremse ausgerüsteten Zuge statt. Derselbe bestand aus 2 Personenwagen und 2 Bremswagen mit einem Gesammtgewicht von 180 t. Die Versuche mit dieser auf der Metropolitan Railway in London zuerst und zwar vor etwa 5 Jahren eingeführten Bremse hatten vorzugsweise den Zweck, von Neuem zu beweisen, dass diese Bremsen die einfachste automatische Anordnung zeigen, und dabei doch eine vollständig ausreichende Bremswirkung besitzen.

Bei dieser Thatsache, die um so mehr in die Augen springt, wenn man die Bremse von Smith mit der von Westinghouse vergleicht, muss es auffallen, dass man auf den Preussischen Staatsbahnen, anstatt die erstere vorzugsweise zur Einführung zu bringen, auch die Bremsen von Steel und Westinghouse angewendet hat, obgleich die letzteren bei ihrer complicirten Construction und unseren klimatischen Verhältnissen wohl kaum Aussicht auf allgemeine Anwendung haben.

Bremsklötze aus Papier. In Nordamerika, wo bekanntlich der Papierverbrauch pro Kopf der Bevölkerung doppelt so gross ist, als in irgend einem anderen Lande, und wo man bereits seit Jahren Scheibenräder mit Papierscheiben anfertigt, welche aus einer grossen Anzahl einzelner Papierlagen bestehen, die unter einem ungeheuren Druck comprimirt werden, hat man neuerdings auch begonnen, Bremsklötze aus Papier herzustellen. Versuche mit derartigen Bremsklötzen auf der New-York Elevated Railway haben gezeigt, dass diese Bremsklötze aus Papier nach dreiwöchentlicher Benutzung nur eine Abnutzung von $^1/_8$ Zoll zeigten.

Eigenthümlich genug, dass man in Nordamerika zu Scheibenrädern und Bremsklötzen Papier, in England zu den unter fast allen Personenwagen laufenden Mansell'schen Scheibenrädern Holz, und in Deutschland oder wenigstens in Preussen in beiden Fällen vorzugsweise Stahl anwendet, für Scheibenräder Gussstahl, für Bremsklötze den Glöckner'schen Stahlguss.

Bahnbau auf gemeinsame Kosten. Die von der North Eastern und Midland gemeinsam gebaute Zweigbahn Swinton-Knottingley soll in nächster Zeit dem Betriebe übergeben werden. Wir erwähnen diese Nachricht nur deshalb, weil der vorliegende Fall, dass eine für zwei benachbarte Eisenbahngesellschaften werthvolle Bahnstrecke von beiden Eisenbahnen auf gemeinsame Kosten gebaut und betrieben wird, für Deutschland besondere Beachtung verdient. Wer zum Beispiel einen Blick auf die Eisenbahnkarte des Ruhrkohlenreviers wirft, dem drängt sich unwillkürlich die Bemerkung auf, dass grosse Summen hätten gespart werden können und auch für die Folge noch zu sparen sein würden, wenn man sich endlich dazu verstehen wollte, Concurrenzstrecken, die für 2 oder mehrere Bahnen gleichen Werth haben, auf gemeinsame Kosten zu bauen und zu betreiben, anstatt wie bisher in zahlreichen Fällen geschehen, für ein und dieselbe Eisenbahnverbindung 2 oder 3 Bahnstrecken mit doppelten oder dreifachen Kosten zu bauen und zu betreiben.

Durchstechung des Isthmus von Panama. Dem gegenwärtig in Paris tagenden internationalen Congress zur Berathung über die verschiedenen Projecte für die Anlage eines Canals zwischen dem Atlantischen und Stillen Ocean durch die Landenge von Panama liegen sieben verschiedene Routen vor, die sich jedoch in 2 Systeme vereinigen: ein Canal ohne Schleusen aber mit einem langen Tunnel, oder ein Canal mit Schleusen.

Die Länge der verschiedenen Canalprojecte schwankt zwischen 30 und 175 Englischen Meilen, die Bausumme zwischen 475 und 650 Millionen Francs. Man nimmt an, dass die Einnahme im ersten Jahre etwa 1½ Millionen Francs betragen würde.

Refactien auf den Nordamerikanischen Eisenbahnen. Wie der Americaner so Vieles, was er unternimmt, in einem colossalen Massstabe betreibt, so scheint er auch in Bezug auf Refactien, die sich ja auch im Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eine gewisse Geltung verschafft haben, allen anderen Nationen, wie man zu sagen pflegt, „über" zu sein.

Amerikanische und Englische Zeitungen enthalten zahlreiche Artikel über die ausserordentlichen Refactien, welche seitens der Nordamerikanischen Eisenbahnen der Standard Oil Company gewährt werden. Nach einer Statistik, welche der Legislatur von Pennsylvania behufs Erlass eines Gesetzes gegen diese Refactien vorgelegt worden ist, betragen die gewöhnliche Frachtsätze von raffinirtem Petroleum von Cleveland, Pittsburgh, Titusville etc. 1 Dollar 44½ Cents pro Barrel, während der Standard Oil Company ein Frachterlass von 90½ Cents gewährt wird, sodass die von letzterer wirklich bezahlte Fracht nur 54 Cents beträgt; vom Oil Creek und Allegbany River District ist die normale Fracht 1 Dollar 40 Cents und der Rabatt 67½ Cents, vom Bradford District ist die normale Fracht 1 Dollar 15 Cents und der Rabatt 65 Cents. Der Gesammtbetrag der Refactien, welche auf den 4 Haupt-Eisenbahnen in der Zeit von Mitte October 1877 bis Ende März 1879 der Standard Oil Company gewährt worden sind, beläuft sich auf die enorme Summe von 10 151 218 Dollar. Hiervon hat die Pennsylvania Railroad 47 pCt. im Betrage von 4 771 072 Dollar, die New-York Central und Erie jede 21 pCt. im Betrage von 2 131 755 Dollar, und die Baltimore und Ohio 11 pCt. im Betrage von 1 116 633 Dollar gewährt.

Wenn schon die Höhe dieser Refactien in Erstaunen setzen muss, so gilt dies in noch höherem Grade in Betreff der Anschuldigung, die von den Amerikanischen Zeitungen offen gegen die leitenden Beamten der genannten Eisenbahnen erhoben wird, dass nämlich diese Beamten an der Standard Oil Company betheiligt sind, und nur dadurch der Einfluss erklärt werden kann, welchen diese Company — eine der mächtigsten „Ringe" — auf den Amerikanischen Eisenbahnen ausübt.

Präjudizien.

v. O. Grenzen der Zuständigkeit der Polizeibehörden zu interimistischen Entscheidungen privatrechtlicher Streitigkeiten. **Kann eine Ortspolizeibehörde eine Eisenbahngesellschaft zur Beleuchtung einer von dieser verlegten und umgebauten öffentlichen Strasse anhalten?** Die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn durchschneidet nicht weit vom Bahnhofe S. die von E. nach S. führende Strasse. Diese Strasse hat in ihrer ursprünglichen Richtung und Höhenlage verändert werden müssen und ist in einer Krümmung unter dem Niveau des Bahnkörpers durchgeführt worden, um eine directe Verbindung der Geleise jener Bahn mit denen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu ermöglichen.

Dieser Theil der Strasse, welcher unbestritten dem öffentlichen Verkehre dient, ist bis zum 1. November 1877 von der Eisenbahngesellschaft mit einer Anzahl von Lampen erleuchtet worden. An jenem Tage stellte die Eisenbahngesellschaft die Beleuchtung theilweise ein, indem dieselbe nur noch so viel Laternen zur Beleuchtung einzelner Stellen fernerhin unterhielt, als ihres Erachtens lediglich in Folge der Unterführung der Strasse mehr nöthig geworden, als nach Massgabe des früheren Zustandes der Strasse.

Diesem Entschlusse ging ein längerer Schriftwechsel zwischen der Polizeiverwaltung zu S. und der Vertretung der Gesellschaft, der Königlichen Eisenbahncommission zu Halle, voraus, zu welchem die Mangelhaftigkeit der Beleuchtung, wie sie seitens der Eisenbahngesellschaft erfolgte, Anlass gab.

Im Laufe desselben benachrichtigte die Eisenbahncommission u. A. die Polizeiverwaltung durch ein Schreiben vom 9. Juni 1877, dass sie ihren Bauinspector beauftragt hätte, für die gehörige und ordnungsmässige Beleuchtung der Strassenunterführung bis auf Weiteres unter Vorbehalt ihrer Rechte Sorge zu tragen.

In einem weiteren vom 12. Juli 1877 datirten und an den Magistrat zu S. adressirten Schreiben erklärte die Commission, sie würde sich genöthigt sehen, den Weg der Klage zu beschreiten, da sie nur in dem Umfange zur Unterhaltung und Beleuchtung der Anlage herangezogen werden könne, als dieselbe über den Umfang der zur Zeit der Anlage bestehenden Verpflichtung (also Unterhaltung und Erleuchtung des alten Weges) hinausgehe.

Eine gleiche Erklärung enthielt ein Schreiben der Commission an den Magistrat zu S. vom 18. October 1877, in welchem der Letztere von jener, für den Zeitpunkt des 1. November 1877 gefassten Entschliessung in Kenntniss gesetzt wurde.

Nachdem darauf die Beleuchtung theilweise eingestellt war, gab die Polizeiverwaltung zu S. der Eisenbahncommission durch Verfügung vom 17. November 1877 auf, die vom 1. November ab eingestellte Beleuchtung binnen 48 Stunden wieder herzustellen, widrigenfalls dies auf ihre Kosten ausgeführt und die Kosten dieser Ausführung sowie die Kosten der Unterhaltung der Lampen executivisch von der Stationscasse zu S. eingezogen werden würden.

Gegen diese Verfügung erhob die Commission Beschwerde bei dem Königlichen Regierungspräsidenten und machte dabei an erster Stelle geltend, dass eine Verpflichtung zur Beleuchtung der Strasse in dem geforderten Umfange nicht anerkannt werden könne und der Polizeiverwaltung die gesetzliche Zuständigkeit fehle, diese Verpflichtung festzustellen und die Erfüllung derselben zu erzwingen.

Diese Beschwerde wurde als unbegründet zurückgewiesen. Die Polizeibehörde — so wurde ausgeführt — sei zu dem als rechtlich unzulässig bestrittenen Einschreiten befugt gewesen, da die Commission die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft zur Beleuchtung der Wegestrecke, wenn auch nicht in dem von den städtischen Behörden zu S. verlangten Umfange, anerkannt und bis zum 1. November 1877 auch thatsächlich erfüllt habe.

Nachdem eine weitere gegen diesen Bescheid bei dem Königlichen Oberpräsidenten erhobene Beschwerde aus den von dem Regierungspräsidenten geltend gemachten Gründen gleichfalls verworfen worden war, klagte die Eisenbahncommission auf Aufhebung der ergangenen Bescheide sowie der angefochtenen Verfügung.

Das Ober-Verwaltungsgericht erkannte diesem Antrage gemäss.

Gründe. Es herrscht darüber kein Streit, dass die in Rede stehende Strassenunterführung dem öffentlichen Verkehre innerhalb der Stadt S. dient und im öffentlichen Interesse erleuchtet werden soll. Die Beleuchtung einer solchen öffentlichen Verkehrsstrasse ist eine polizeiliche Massnahme, deren Kosten — von besonderen Rechtsverhältnissen abgesehen — nach der Regel des § 3 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (G.-S. S. 265) der Stadtgemeinde zur Last fallen, und zwar, eben weil es sich um eine polizeiliche Veranstaltung im öffentlichen Interesse handelt, auch dann, wenn diese Strassenunterführung nicht förmlich als städtische Strasse von der Gemeinde zur Unterhaltung übernommen sein sollte.

Dem gegenüber fragt es sich, ob die Orts-Polizeibehörde daraus ein Recht zum Einschreiten gegen die klagende Gesellschaft herleiten kann, dass die letztere — so weit ersichtlich — die Strassenunterführung selbst ausgeführt hat, und zu dieser Herstellung im Interesse des Betriebes ihrer Bahn verstattet worden ist.

In dieser Hinsicht ist zunächst hervorzuheben, dass, wie durch Auskunft der Königlichen Regierung zu Frankfurt festgestellt worden ist, die Landes-Polizeibehörde bei der Genehmigung der Bahnhofsanlage der klagenden Gesellschaft die hier geforderte Strassenbeleuchtung nicht auferlegt hat. Es handelt sich also hier nicht um die Durchführung einer entsprechenden landespolizeilichen Festsetzung seitens der Orts-Polizeibehörde.

Ob nun nicht dennoch die Eisenbahngesellschaft rechtlich verpflichtet ist, für die Kosten der Beleuchtung der Stadtgemeinde ganz oder theilweise aufzukommen, ist eine Frage des Privatrechtes, welche der Rechtsprechung der ordentlichen Gerichte untersteht.

Die Orts-Polizeibehörde ist nicht zuständig, hierüber auch nur interimistisch zu entscheiden. — Allerdings haben die Polizeibehörden mannigfach die Aufgabe der interimistischen Regulirung privatrechtlicher Streitigkeiten, und zwar nicht nur in den im Gesetze ausdrücklich vorgesehenen Fällen, sondern darüber hinaus auch da, wo die der Polizei gesetzlich gestellten Aufgaben ohne solche vorgängige Entscheidungen nicht gelöst werden können. Allein, abgesehen davon, dass solche Regulirungen regelmässig von der Landes-Polizeibehörde auszugehen haben, so liegt auch ein solcher Ausnahmefall nicht vor. Vielmehr greift hier lediglich die Regel Platz, dass die Polizeibehörden Leistungen im öffentlichen Interesse von denen zu fordern haben, welche dazu nach öffentlichem Rechte verpflichtet sind. — Dies ist im vorliegenden Falle nach Obigem beim Mangel einer anderweiten Regulirung der fraglichen Last seitens der Landes-Polizeibehörde die Stadtgemeinde. Nur an diese hatte sich die Orts-Polizeibehörde zu halten.

In diesen Rechtsverhältnissen würde auch ein etwaiges früheres Anerkenntniss der streitigen Pflicht seitens der Eisenbahnverwaltung oder ein entsprechender Besitzstand nichts ändern. — Uebrigens liegt hier weder ein solches Anerkenntniss vor, da sich dasselbe jedenfalls nicht auf die Pflicht zur Beleuchtung in dem von der Polizeibehörde geforderten Umfange erstreckt hat, noch auch kann von einem Besitzstande im rechtlichen Sinne des Wortes die Rede sein. — Letzteres schon um deswillen nicht, weil sich die Eisenbahnverwaltung zu der geforderten Beleuchtung bis zum 1. November 1877 ausdrücklich nur unter Vorbehalt ihrer Rechte verstanden hat. Hiernach war, wie geschehen, zu erkennen. (Erk. d. 1. Sen. d. Preuss. Ober-Verwaltungsgerichts v. 4. Dec. 1878; Entscheid. Bd. IV. S. 419 ff.)

Mehrflügelige Signale.

Die in No. 38 d. Ztg. versuchte Berichtigung meiner in No. 29 d. Ztg. enthaltenen Berichtigung veranlasst mich im Interesse der Sache zu einer weiteren Berichtigung.

Indem ich wiederhole, dass die 5 Signalflügel der Perronhalle des Potsdamer Bahnhofes mit dem Bahnhofsabschlusse absolut Nichts zu thun haben, füge ich heute hinzu, dass diese Flügel den Weichenwärtern und dem einfahrenden Zuge, welcher bereits vor der Canalüberschreitung die beiden Abschlusssignale (Potsdamer Bahn resp. Ringbahn) des Personenbahnhofs passirt hat, dasjenige der 5 Hallengeleise bezeichnen, in

welches der Stationsbeamte den Zug einlaufen lässt. Die bekannte Verbindung zwischen den Signalflügeln und den entsprechenden Weichen ist hier nicht vorhanden.

In der Sitzung des Eisenbahnvereins vom 14. Januar d. J. habe ich der 5 Flügel nicht anders Erwähnung gethan, als dass sie mir auf Grund der bisherigen Erfahrungen den Beweis liefern, dass man, wenn es sich um Anwendung von mehreren Flügeln über oder neben einander handelt, keinen Anstand zu nehmen braucht, die verschiedenen Combinationen in der Stellung sogar verhältnissmässig zahlreicher Signalflügel als Signalbilder von ganz bestimmter Bedeutung gelten zu lassen und zur Anwendung zu bringen.

Dass im Uebrigen der Zweck der 5 neben einander befindlichen Flügel über den 5 Geleisen der Perronhalle auch mit 5 Flügeln über einander an einem Maste erreicht werden kann, ist für mich selbstverständlich. Wäre die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn durch bindende Vorschriften gezwungen gewesen, in dem vorliegenden Falle einen Mast mit 5 Flügeln über einander anzuwenden, so würde ihr dies, trotzdem sie der jetzigen Anordnung den Vorzug giebt, wie ich glaube, nicht schwer geworden sein.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit die Hoffnung aussprechen, dass die Beleuchtung, welche die Frage der Signalisirung von Bahnhofsabschlüssen und Bahnabzweigungen in der letzten Zeit erfahren hat, dazu dienen möge, solche Beschlüsse an massgebender Stelle herbeizuführen, welche die mehrseitig empfundene Lücke der Signalordnung füllen, ohne der Individualisirung der Anwendung der neuen (wenigstens in der Reichs-Signalordnung bisher nicht vorgesehenen) Signalbilder zu enge Schranken zu ziehen.

Meines Erachtens sollte nur, indem zum Zwecke der Erfüllung des § 3 al. 1, § 27 al. 1 und § 46 al. 1 des Bahn-Polizeireglements gefordert wird, dass die spitze Weichenstellung an einem mindestens 150 m von der Weiche entfernten Signale erkennbar ist, die Reichs-Signalordnung in den Abschnitten I und II die Einschaltung erfahren, dass für derartige Fälle die Signalisirung mit Flügeln über resp. neben einander vorgeschrieben wird, wobei es den Bahnen überlassen bleibt, die Bedeutung der sich ergebenden Signalbilder zu bestimmen.

Meines Erachtens könnte es nämlich unbeschadet des § 50 al. 2 des Bahn-Polizeireglements dem Ermessen der Bahnen freigestellt werden, das den §§ 3 und 27 des Bahn-Polizeireglements entsprechende Signal einer Bahnabzweigung mit neben einander stehenden Flügeln zu geben und würde alsdann die Stellung der Flügel der Lage der Bahnen entsprechen müssen. Weitere, namentlich obligatorische Bestimmungen würden meines Erachtens nur vom Uebel sein.

In dem zweiten Vorschlage mag man Consequenz und Princip vermissen. Die Frage, wie sie sich für das practische Bedürfniss stellt, liegt aber schliesslich so einfach, dass man gut thut, dieses letztere entscheiden zu lassen und lieber scheinbar inconsequent am grünen Tische zu sein, als die Consequenz mit Unklarheit und Unsicherheit im Betriebe zu erkaufen.

Bessert-Nettelbeck.

Bahneröffnungen.

Eisenbahn Kronstadt-Tömöspass-Plojesti. Nachdem bei der polizeilichen Begehung am 26. Mai der betriebsfähige Zustand dieser Bahn constatirt wurde, hat der Ungarische Communications-Minister die Verkehrseröffnung für den 30. Mai gestattet.

Die Strecke Predeal-Kronstadt liegt auf Ungarischem Gebiet und befindet sich in der Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahn. Die Stationen derselben sind: 1. Predeal, 2. Felsö-Tömös (Ober-Tömös), 3. Brasso (Kronstadt).

Die Rumänische Strecke der Plojesti-Kronstadt Bahn, nämlich die Strecke Plojesti-Predeal steht in der Verwaltung des Rumänischen Staates, welcher einen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellten Betriebs-Director damit betraut hat. Die Stationen der Plojesti-Predeal Bahn sind: Plojesti, Baicoi, Campina, Comarnik, Sinaia, Predeal.

Mit 30. Mai d. J. sollen die Strecken Plojesti-Campina und Sinaia-Predeal in Betrieb gesetzt werden. Die Strecke Campina-Sinaia ist noch im Bau begriffen.

(Nach späteren Nachrichten war der Rumänische Anschluss noch nicht am 30. Mai fertig, und wird Kronstadt-Predeal auf Ersuchen der Rumänischen Regierung erst am 10. Juni eröffnet werden.

Antwerpen-Roermond-Gladbach. Der Belgische und Niederländische Theil dieser Bahn wird am 3. Juni (nicht wie früher gemeldet am 1. Mai) für den Frachtverkehr eröffnet, dagegen will angeblich die Holländische Regierung zur Eröffnung des Personenverkehrs nicht früher die Erlaubniss ertheilen, bis umfassende Erweiterungen des Roermonder Bahnhofes ausgeführt sind.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach Mittheilung der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft ist deren Bahnstrecke Zittau-Hirschfelde in Folge Dammrutschung seit dem 20. Mai d. J. für Güterzüge nicht passirbar.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Oesterreichische Staats-Eisenbahn. Wien, am 25. Mai 1879. Die in No. 22 der Vereinszeitung publicirte Unterbrechung des Verkehres auf unserer Strecke über Szeged (Szegedin) ist am 20. d. M. wieder gänzlich behoben worden.

K. K. priv. Oesterreichische Südbahn. In Folge Abrutschungen und theilweiser Ueberschwemmung war der Güterverkehr auf unseren Linien: Kanizsa-Barcs vom 5. bis 14. Mai, Kanizsa-Pragerhof vom 5. bis 18. Mai, Kanizsa-Neustadt vom 5. bis 17. Mai und Kanizsa-Alba vom 12. bis 17. Mai eingestellt.

Auf der Strecke Alba-Uj-Szöny ist der Güterverkehr seit 13. Mai bis auf Weiteres wegen Ueberschwemmung und Brückeneinsturz sistirt.

2. Lieferfrist-Verlängerung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 27. Mai 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlich Württembergischen Eisenbahn-Direction vom 20. d. M. sind mit Genehmigung der dortigen Aufsichtsbehörde wegen des Ausfalls mehrerer Güterzüge am Pfingst-Sonntag und -Montag, den 1. und 2. Juni, die reglementmässigen Lieferfristen für die nach Stationen der Strecken Mühlacker-Friedrichshafen, Cannstatt-Nördlingen und Plochingen-Tübingen bestimmten oder diese Strecken transitirenden Frachtgüter um 2 Tage verlängert worden.

Die geschäftsführende Direction d. V.
Siegert.

3. Stations-Benennungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 31. Mai 1879.

Nach Mittheilung der Direction der K. K. Niederösterreichischen Staatsbahnen vom 20. Mai d. J. hat die Station „Scheibmühl-Traisen" (an der Linie St. Pölten-Leobersdorf) die Benennung „Scheibmühl" erhalten.

Die geschäftsführende Direction d. V.
Siegert.

4. General-Versammlungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Kundmachung. Für die auf den 30. Mai l. J. ausgeschriebene General-Versammlung der Actionäre der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist bis zum statutenmässigen Termine (16. Mai l. J.) die nach § 28 der Statuten zur Beschlussfähigkeit erforderliche Anzahl von 6 250 Stück Actien nicht deponirt worden; es wird daher diese General-Versammlung im Sinne des § 29 der Statuten vertagt.

Der Verwaltungsrath beehrt sich demnach die Herren Actionäre neuerlich zur

XXVI. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen, welche Mittwoch, den 25. Juni d. J., um 10 Uhr Vormittags am Wiener Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn (Ankunftseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Statutengemäss ist diese General-Versammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Actionäre und der repräsentirten Actien beschlussfähig, die Verhandlungen sind jedoch auf das Programm der vertagten Versammlung beschränkt.

Gegenstände der Tagesordnung sind daher:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1878.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1878.
3. Erneuerungswahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1879.

Gemäss § 26 und 29 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beizuwohnen beabsichtigen und welche nicht schon deponirt haben, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis 11. Juni l. J., 12 Uhr Mittags entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin, oder bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Consignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben je 10 Actien das Recht auf Eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der General-Versammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der General-Versammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblanquette werden bei den Erlagscassen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 25. Mai 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) [700

5. Bi

Berlin-Potsdam-Magdeburger

Bilanz per 31.

Debet

		M.	₰
I. Bau-Conto:			
1. Bahn Berlin-Magdeburg-Helmstedt resp. Schöningen	M. 107 229 644. 54.		
2. Wannsee- und Biederitz-Zerbster Bahn	„ 7 864 061. 49.		
		115 093 706	03
II. Antheil der Gesellschaft an den Braunschweigischen Bahnen		19 003 751	80
III. Vertragsmässige Betheiligung der Gesellschaft an der Berliner Stadtbahn (einschliesslich der Kosten der Capitalbeschaffung = 51 538 M. 44 ₰)		2 451 538	44
IV. Dispositions-Ländereien		1 573 102	61
V. Effecten des Reserve-Fonds		451 067	60
Dieselben bestehen in: M. 274 000 Preuss. consolidirter Staatsanleihe à 4½ %. „ 166 000 „ „ à 4 %. „ 9 000 Niederschlesisch-Märkischen 4 % garantirten Eisenbahn-Actien.			
VI. Effecten des Erneuerungs-Fonds		921 055	92
Dieselben bestehen in: M. 386 400 Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Prior.-Obligat. Lit. A. und B. à 4 %. „ 600 000 „ „ „ „ „ Lit. F. à 4½ %.			
VII. Vorräthige Materialien:			
a) Materialien des Erneuerungs-Fonds	M. 1 696 012. 56.		
b) Sonstige Betriebs-Materialien	„ 657 517. 25.		
		2 353 529	81
VIII. Verschiedene Debitoren:			
a) des Neubaues (Abschlagszahlungen an Bau-Unternehmer, Lieferanten etc. auf noch nicht beendigte, resp. auf solche Arbeiten und Lieferungen etc., über welche noch nicht definitiv abgerechnet ist)	M. 744. 19.		
b) Sonstige Debitoren	„ 4 290 334. 80.		
		4 291 078	99
IX. Cassen-Bestand am 31. December 1878		606 545	33
		146 745 376	53

6. Personenverkehr.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Sechs Wochen giltige Retourbillets Berlin - Röderau-Dresden.

Retourbillets Berlin - Röderau - Dresden II. und III. Wagenclasse mit einer Giltigkeitsdauer von 6 Wochen werden von jetzt ab bis mit 31. August d. J. zu folgenden Preisen ausgeben.

	Courier-zug. M.	Personen-zug. M.
Berl.-Dresd.-Altstadt II.Cl.	19,30	14,60
„ „ „ III. „	14,50	9,90
Berl.-Dresd.-Neustadt II. „	18,70	14,00
„ „ „ III. „	14,00	9,40

Freigepäck wird nicht gewährt, auch ist eine Unterbrechung der Hin- oder Rückfahrt nicht gestattet. Berlin, den 19. Mai 1879. Die Direction. (650)

7. Auszahlungen.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 16. Juni cr. ab werden in unserer Hauptcasse — am Ascanischen Platz No. 5 hierselbst — in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 jeden Wochentages eingelöst werden:

1. die zum 1. Juli 1879 fällig werdenden Zins-Coupons unserer Gesellschaft, und zwar:
   a) No. 5 der 4procent. Prioritäts-Actien,
   b) No. 7 der 4½ procent. Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission,
   c) No. 7 der 4½ procent. Prioritäts-Obligationen Litt. B.,
   d) No. 7 der 4½ procent Prioritäts-Obligationen Litt. C.,
   e) die Dividenden - Scheine No. 75 der Stamm-Actien Litt. A., B, C., D. und E.,

2. die Zins-Coupons No. 8 der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft,

3. die an früheren Fälligkeits-Terminen nicht eingelösten Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht etwa verjährt sind,

4. die am 10. März cr. verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen diesseitiger Gesellschaft, sowie die rückständigen gleichartigen Prioritäten, cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 10. März 1879.

Es wird ersucht, getrennte Nachweisungen einzureichen:

1. über Coupons zu Berlin-Anhaltischen Prioritäts Actien und Obligationen,

2. über Dividenden - Scheine zu Berlin-Anhaltischen Stamm-Actien,

3. über Coupons zu Oberlausitzer Prioritäts-Obligationen,

welche je die Stückzahl und den Werth nach ihren verschiedenen Kategorien geordnet, nachweisen.

Die verloosten Prioritäten sind mit Nummer-Verzeichnissen einzureichen.

In Leipzig erfolgt die Einlösung jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine, in den Tagen vom 1. bis 15. Juli 1879, Vormittags von 9 bis 12 Uhr, jeden Wochentages bei unserer Gütercasse auf dem dortigen Bahnhofe.

Ausserdem erfolgt die Einlösung der Coupons zu den 4½ procent. Prioritäts-Obligationen Litt. C. vom 1. bis 15. Juli 1879 in Frankfurt a/M.

a) bei Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
b) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie.

Berlin, den 25. Mai 1879. Die Direction. (702

K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der am 25. Mai 1879 im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Herrn K. K. Regierungsrath und Bezirkshauptmanns Alexander Merbeller und des

lanzen.
Eisenbahngesellschaft.
December 1878. Credit.

		M.	Pf.
I.	Actien-Capital-Conto	60 000 000	—
II.	4 % Prioritäts-Obligationen Lit. A. u. B.	4 713 600	—
III.	Amortisirte 4 % Prioritäts-Obligationen Lit. A. u. B.	2 388 000	—
IV.	4 % Prioritäts-Obligationen Lit. C. neue Emission	17 944 800	—
V.	Amortisirte 4 % Prioritäts-Obligationen Lit. C. neue Emission	3 055 200	—
VI.	4½ % Prioritäts-Obligationen Lit. D. neue Emission	29 694 600	—
VII.	Amortisirte 4½ % Prioritäts-Obligationen Lit. D. neue Emission	305 400	—
VIII.	4½ % Prioritäts-Obligationen Lit. E.	5 970 000	—
IX.	Amortisirte 4½ % Prioritäts-Obligationen Lit. E.	30 000	—
X.	4½ % Prioritäts-Obligationen Lit. F.	9 600 000	—
XI.	Amortisirte Obligationen gekündigter Anleihen	1 497 600	—
XII.	Betriebs-Zuschüsse zum Anlage-Capitale	1 591 266	16
XIII.	Agio-Gewinn bei dem Verkaufe unbezogen gebliebener Stamm-Actien der Gesellschaft	461 954	75
XIV.	Amortisations-Fonds zur Deckung des gezahlten Agios auf Sechs Millionen Mark Braunschweigische Eisenbahn-Actien	56 300	—
XV.	Reserve-Fonds	450 000	—
XVI.	Erneuerungs-Fonds	3 977 908	51
XVII.	Reservirte Betriebs-Ueberschüsse aus Vorjahren (Extra-Reserve-Fonds)	118 937	15
XVIII.	Rückstände von gekündigten Anleihen	1 500	—
XIX.	Rückstände von verloosten Prioritäts-Obligationen	113 700	—
XX.	Rückstände von fälligen Coupons und Dividendenscheinen (einschliesslich der am 2. Januar 1879 fälligen Zins-Coupons pro II. Semester 1878)	1 508 376	25
XXI.	Verschiedene Creditoren	1 166 233	71
XXII.	Betriebs-Ertrag pro 1878:		

Die Einnahmen betragen (incl. 1½ % Dividende*) von unserem Antheil an den Braunschweigischen Bahnen pro 1878 mit 270 000 M.) . . . M. 12 035 861. 09.

Die Ausgaben betragen:

Bahnverwaltung und Unterhaltung	M. 5 425 019. 50.	
Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Anleihen	„ 3 518 963. 25.	
Beitrag zum Erneuerungs-Fonds	„ 916 216. 26.	
		„ 9 860 199. 01.
Mithin Rein-Ertrag		M. 2 175 662. 08.

Hiervon sind überwiesen:

a) dem Amortisations-Fonds zur Deckung des gezahlten Agios auf Sechs Millionen Mark Braunschweigische Eisenbahn-Actien	M. 12 300. —.	
b) der Beamten- und Arbeiter-Pensions-Kasse	„ 7 515. 93.	
c) der Beamten- und Arbeiter-Kranken-Kasse	„ 2 000. —.	
		„ 21 815. 93.
Von den verbleibenden		M. 2 153 846. 15.
ist an Staatssteuer zu entrichten		„ 53 846. 15.

bleiben zur Vertheilung an die Actionäre womit sich 3½ % als Dividende ergeben. . . . 2 100 000 —

	M.	Pf.
Summa	146 745 376	53

Der Ausschuss der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. gez. **Dülberg.**

Das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. gez. **Krönig.**

*) Die Dividende der Braunschweigischen Bahnen für 1878 ist definitiv auf $1^{7}/_{10}$ % festgestellt worden. Die auf unsern Antheil über den Betrag von 270 000 M. mehr entfallenen 36 000 M. werden auf neue Rechnung vorgetragen.

---

mit Decret des K. K. Kreisgerichtes Leitmeritz vom 26. November 1878 Z. 4258 für den K. K. Notar Herrn Carl Anton Bouffleur bestellten Substituten Herrn Ernst Veit stattgefundenen Ausloosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der 21. ordentlichen Generalversammlung vom 15. April 1879 in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 60 Stück Actien wurden nachstehende Nummern gezogen:

26 390 522 1764 2112 2243 2639 3117 3699 3938 4004 4185 4238 4405 5060 6234 7847 8077 8562 8690 8728 9549 10254 11854 12364 12745 12927 13113 14670 14818 14911 14966 15696 16001 16208 16387 16395 17069 17169 17438 17480 17491 17554 17620 17788 18338 18846 19262 19744 20306 20327 21023 21411 22264 23131 23921 24326 24454 24619 24778.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien nebst Coupons von einschlüssig No. 22 an und des Talons, vom 1. Juli 1879 angefangen mit je 210 fl. Oe. W. Banknoten in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt am/Main bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft.

Bei diesen Cassen werden auch für die ausgeloosten und rückgestellten Actien die nach den Bestimmungen des § 51 der Gesellschaftsstatuten ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Actien sind nachstehende Stücke noch nicht zur Einlösung gelangt:
aus dem Jahre 1874: No. 2681,
„ „ „ 1875: „ 1270 9999 12319 12714 14902,
„ „ „ 1876: „ 2601 6115 8143 8863 12820 15653,
„ „ „ 1877: „ 1250 2623 5079 10513 12012 17632 18971,
„ „ „ 1878: „ 915 1378 3305 3314 6238 12380 14331 14332 16071 19755 22009.

Bei Einlösung der ausgeloosten Actien wird der für fehlende Coupons entfallende Betrag vom Capitale in Abzug gebracht. Teplitz, den 26. Mai 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (695)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Unser Rechnungs-Abschluss für das Betriebsjahr 1878 hat einen Reinertrag von 3,65 pCt. ergeben, von welchem den Actionären unserer Gesellschaft auf den am 1. Juli v. J. fällig gewordenen Zins- und Dividendenschein Serie IV No. 12 unserer Actien bereits abschläglich 2 pCt. gezahlt worden sind, so dass denselben als Rest ihres Antheils aus dem vorjährigen Reinertrage auf den am 2. Januar cr. fällig gewordenen Zinsschein Serie IV No. 13 noch 1,65 pCt., also:

9 M. 90 Pf. für die Vollactie à 600 M. und
4 M. 95 Pf. für die Halbactie à 300 M.

zustehen. Gegen Einreichung dieses Zinsscheins erfolgt nunmehr die Auszahlung der gedachten Beträge hier bei unserer Hauptkasse u. in Berlin bei unserer dortigen Stationskasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen in unserem Jahresbericht pro 1878 bringen

wir hiermit gleichzeitig zur öffentlichen Kenntniss, dass auf den am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zins- und Dividendenschein Serie IV No. 14 einstweilen keine Zahlung geleistet, dass indessen dieser Schein um deshalb noch keineswegs ungültig wird, da, falls der in der ausserordentlichen General-Versammlung am 29. d. M. beschlossene Uebergang unseres Unternehmens an den Staat die verfassungsmässige Zustimmung erhalten sollte, der gedachte Zins- und Dividendenschein demnächst von der Königlichen Staats-Regierung mit $2^3/_8$ pCt. einzulösen ist.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 6. März cr. aufgerufenen ausgeloosten Prioritäts-Obligationen I. Emission werden erst vom 1. Juli cr. ab hier und in Berlin realisirt. Stettin, den 31. Mai 1879. Directorium. (715)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Bei der am 15. d. Mts. in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 4. April cr. stattgefundenen öffentlichen Ausloosung unserer am 1. October cr. zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen V. Emission sind folgende Nummern:

28 201 321 560 565 669 915 980 1600 1621 1731 1735 1782 1965 2006 2013 2223 2442 2462 2522 2708 2892 3237 3245 3263 3427 3428 3434 3435 3459 3617 3762 3803 3944 3946

gezogen worden.

Wir ersuchen die Inhaber dieser Obligationen, den Capitalsbetrag derselben mit je 600 ℳ in der Zeit vom 1. bis 31. October cr. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Coupons bei unserer Hauptcasse hierselbst oder unserer Stationscasse zu Berlin zu erheben, wobei wir bemerken, bass nach § 4 des Privilegiums vom 18. Juli 1865 die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen mit dem 1. October cr. aufhört.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass von den bereits früher ausgeloosten Obligationen die Nummern:

1508 1642 1716 2165 2284 3455 3709 4100 4227

noch nicht zur Einlösung präsentirt sind. Stettin, den 28. Mai 1879. Directorium.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Bei der am 15. d. Mts. in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 4 April cr. stattgehabten öffentlichen Ausloosung unserer am 1. October cr. zu amortisirenden Prioritätsobligationen VII. Emission sind folgende Nummern gezogen worden:

266 591 874 900 919 1324 1338 über je 1 000 Thlr.

2241 2317 2357 2779 3161 3317 3444 3484 3658 3689 3893 3910 4213 4241 4313 4359 4454 4480 4505 4752 4764 4882 5103 5281 5645 5696 5986 über je 500 Thlr.

6010 6116 6143 6177 6551 6858 6945 7179 7423 7483 7641 7805 7961 8173 8205 8455 8516 8517 8521 8570 8736 8960 9142 9187 9264 9466 9599 9718 10177 10183 10222 10646 10812 10847 11293 11357 11438 11648 11695 12061 12216 12266 12279 12352 12669 12686 12728 12931 13143 13310 13320 über je 200 Thlr.

13549 13860 13970 14125 14150 14295 14436 14521 14637 14860 15313 15793 15865 15916 15957 16035 16103 16172 16319 16689 16769 17199 17250 17354 17589 17624 17848 17923 18031 18126 18200 18332 19039 19094 19173 19581 19590 20003 20098 20183 20423 21233 21624 21865 22135 22193 23155 23453 über je 100 Thlr.

Wir ersuchen die Inhaber dieser Obligationen, den Capitalsbetrag derselben in der Zeit vom 1. bis 31. October cr. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Coupons bei unserer Hauptcasse hierselbst oder unserer Stationscasse in Berlin zu erheben, wobei wir bemerken, dass nach § 4 des Privilegiums vom 30. Juni 1873 die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen mit dem 1. October cr. aufhört.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass auch die Herren M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a. M. sowie Herr Paul Mendelssohn-Bartholdy in Hamburg sich der Einlösung oben bezeichneter Obligationen unterziehen werden.

Schliesslich bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass von den bereits früher ausgeloosten Obligationen

a) aus der Ziehung im Jahre 1877 die Nummern:

1877 über 1 000 Thlr.
2720 3469 4660 5572 über 500 Thlr.
8387 10157 über 200 Thlr.
13832 14103 14954 15463 15980 16145 16426 16832 16936 17701 18338 18349 20902 21535 23389 23391 über 100 Thlr.

b) aus der Ziehung im Jahre 1878 die Nummern:

145 über 1 000 Thlr.
2667 3092 5224 über 500 Thlr.
6428 8579 9545 9763 10247 10649 11337 13473 über 200 Thlr.
13541 14111 14232 14952 15329 16151 16519 16999 18192 19135 20715 22392 über 100 Thlr.

noch nicht zur Einlösung präsentirt sind. Stettin, den 28. Mai 1879. Directorium.

8. Tarifwesen.

Nachtrag III zum **Stettin-Berlin-Württembergischen Verbandstarif** via Hof, geänderte Tarifsätze für Berlin, Station der Berlin-Dresdner Bahn, bezw. Uckro-Luckau und Zossen im Verkehr mit Friedrichshafen, sowie neue Sätze für Löwenberg, Station der Berliner Nordbahn enthaltend,

ist erschienen und durch die betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,03 M. zu erlangen. Dresden, am 28. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (710)

Mit dem 15. Juli cr. treten im **Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahn-Verband-Tarif** vom 1. August 1874 — die Ausnahmetarife für:

a) Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaamen für den Verkehr zwischen den Ostbahn-Verbandsstationen der Thorn-Insterburger Strecke einerseits und den Niederländischen Stationen Amsterdam, Bentheim, Harlingen und Rotterdam andererseits,
b) Oel für den Verkehr zwischen den Ostbahnstationen Terespol und Weissenhöhe einerseits und Amsterdam und Rotterdam andererseits,
c) Sprit und Spiritus für den Verkehr zwischen der Ostbahnstation Pr. Stargard einerseits und Amsterdam und Rotterdam andererseits

ausser Kraft. Bromberg, den 26. Mai 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (J. 713)

An Stelle der nach dem alten Tarifsystem in dem **Hamburg-Schlesischen, Bremen-Hamburg-Schlesischen und Magdeburg-Schlesischen Verbande** bestehenden directen Frachtsätze zwischen Spandau und Wittenberge, Stationen der Berlin-Hamburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn einerseits, und den Stationen Bentschen, Bomst, Buk, Dombrowka, Neu-Cunersdorf, Neutomischel, Opaleniza, Otusch, Reppen, Schwiebus, Stentsch, Sternberg, Wutschdorf, Crossen, Rothenburg, und Züllichau der Märkisch-Posener Bahn, andererseits, treten vom 15. Juli c. ab neue, theilweise ermässigte, andern-theils erhöhte Frachtsätze in dem rubrizirten Verband-Verkehre in Kraft.

Die bezüglichen neuen Frachtsätze sind zur Zeit auf den Verbandstationen zu erfahren, finden jedoch auch in dem in Kürze zur Herausgabe gelangenden Nachtrag III Aufnahme. Bromberg, den 24. Mai 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (J. 714)

Die im **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischen** Gütertarife vom 1. Januar 1879 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 für Roheisen etc. treten am 15. Juli cr. ausser Kraft, und kommen mit diesem Tage anderweite, theilweise geringe Frachterhöhungen enthaltende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Bis zu der binnen Kurzem erfolgenden Herausgabe eines bezüglichen Tarifnachtrages wird über die neuen Taxen vom Tarif-Büreau der unterzeichneten Direction auf Verlangen nähere Auskunft ertheilt. Köln, 30. Mai 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (716)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. Juni c. ab kommen directe Frachtsätze für Güter aller Art zwischen unserem Bahnhof Berlin und den Stationen der Berliner Ringbahn Charlottenburg, Friedrichsberg, Moabit, Rixdorf, Schöneberg, Tempelhof und Wilmersdorf in Giltigkeit. Es sind dies dieselben Frachtsätze, welche auch zwischen dem Berlin-Dresdener Bahnhof Berlin und den genannten Ringbahn-Stationen zur Anwendung kommen. Näheres bei unserer hiesigen Güter-Expedition. Berlin, den 28. Mai 1879. Die Direction. (717)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Glassand-Transporte in Wagenladungen à 10 000 kg. von unserer Station Hohenbocka nach Garam-Berzencze (Station der Ungarischen Staatsbahn) werden vom 1. Juni cr. zum Frachtsatze von 2,358 ℳ pro 100 kg direct abgefertigt. Berlin, den 25. Mai 1879. Die Direction. (705)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 15. Juli 1879 ab sind zu den Heften 95 und 103 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Sontra und Hamburg enthalten, wodurch die diesfalls bestehenden Sätze des 63. Nachtrags zum Westdeutschen Verbands-Gütertarif vom 1. October 1872 ausser Kraft treten. Diese Ergänzungsblätter können von den Verbands-Güter-Expeditionen bezogen werden.

Durch die neuen Tarifsätze treten bezüglich der Artikel Gyps, Gypssteine und Schwerspath theilweise Erhöhungen ein. Cassel, den 29. Mai 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (707)

Zum Tarif vom 1. Januar 1879 für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Hessischen Güter-Verkehr** via Giessen-Frankfurt a. M. tritt am 1. Juni d. J. ein Nachtrag (I) in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Station Bingen im Verkehre mit den Stationen Burbach, Dillenburg, Ehringshausen, Haiger, Herborn, Sinn und Wetzlar. Verkaufspreis 5 Pfg. Köln, 29. Mai 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (708)

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Zum Tarif vom 1. October 1877 tritt am 1. Juni cr. Nachtrag V. in Kraft Ausnahmefrachtsätze für Eisensteintransporte von Eichicht, Könitz und Unterwellenborn nach Zwickau, regulirte Salzfrachtsätze und Berichtigungen des IV. Nachtrags enthaltend.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 ℳ bei den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 30. Mai 1879.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (709)

Am 1. Juni d. J. tritt im **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergisch. Verkehre** ein Ausnahmetarif für die Beförderung von metallurgischen Erzeugnissen zwischen diesseitigen und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Station Friedrichshafen andererseits in Kraft. Verkaufspreis 5 Pfg. Köln, 27. Mai 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (706)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarif für unseren Local-Güterverkehr in Kraft.

Derselbe enthält ergänzende Bestimmungen bezüglich der Annahme von Silberbarren zum Transport, Ergänzungen zu den speciellen Tarifvorschriften und neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen unserem Bahnhofe Berlin und Stationen der Berliner Ringbahn.

Exemplare des Nachtrages sind bei unseren Expeditionen, sowie bei unserem Tarifbüreau zu haben. Berlin, den 26. Mai 1879. Directorium. (704)

Deutsch-Polnischer Verband. In dem nach unserer Bekanntmachung vom 16. April cr. mit dem 1. Juni d. J. in Kraft tretenden Deutsch-Polnischen Verband-Gütertarif befinden sich einige Druckfehler.

Die dieserhalb von uns herausgegebenen Druckfehlerberichtigungen sind von den Billet-Expeditionen der Verbands-Stationen unentgeltlich zu beziehen. Bromberg, den 25. Mai 1879. Königliche Direction der Ostbahn, Namens der am Deutsch-Polnischen Eisenbahn-Verbande betheiligten Verwaltungen. (699 J)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. Juni c. ab sind zu den Heften 23/26, 36/39, 41/44, 59, 61, 62, 69, 71, 72, 79, 81, 82, 89, 91, 92, 99, 101, 102, 107, 109, 110, 115, 117, 118, 123, 125, 126, 151, 153, 154, 160, 162, 163, 167, 172, 173, 175, 180 und 181 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güter-Expeditionen bezogen werden können. Cassel, den 21. Mai 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (697)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Leipzig B. A. einer- und Englischen, Französischen und Belgischen Stationen andererseits, treten vom 1. Juni cr. ab theils neue, theils veränderte Billet- und Gepäcktaxen in Kraft.

Dieselben sind bei unserer Billet- und Gepäckexpedition Leipzig zu erfahren. Berlin, den 24. Mai 1879. Die Direction. (688)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 10. Juni cr. tritt zu unserem Local-Gütertarif vom 1. Juli 1877 ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen resp. speciellen Tarifvorschriften, einen Zusatz zu den Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, verschiedene Frachtermässigungen, sowie Druckfehlerberichtigungen. Druckexemplare sind zum Preise von 0,10 ℳ vom 5. Juni ab durch unser Formularmagazin zu beziehen und giebt bis dahin unser Tarifbureau hierselbst Auskunft. Breslau, den 25. Mai 1879. Directorium. (689)

Harz-Nordsee-Verband. Für verpackten Schwerspath in Ladungen von je 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen im Verkehre zwischen Niedersachswerfen-Ilfeld und Leipzig kommen vom 25. Mai cr. die Taxen des Specialtarifs III als Ausnahmefrachtsätze zur Erhebung. Namens der Verwaltungen des Harz-Nordsee-Verbandes: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (690)

Zu dem Tarife für den Transport von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen zwischen Stationen der Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn einer- und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, ist der Nachtrag III erschienen, welcher anderweite, bezw. neue Tarifsätze für Blaichach, Bregenz, Harbatzhofen, Hergatz, Immenstadt, Kempten, Lindau, Oberdorf bei Immenstadt, Oberstaufen, Röthenbach bei Lindau, Romanshorn, Rorschach, Schlachters und Sonthofen enthält und bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,20 ℳ zu erlangen ist. Dresden, am 26. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (691)

Hof-Meininger Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juni cr. tritt Nachtrag V zu Tarifheft III in Kraft. Durch denselben werden unter Anderem die Frachtsätze der Badischen Stationen Mengen, Pfüllendorf und Sigmaringen mit sämmtlichen nördlichen Verbandstationen vom 10. Juli a. c. ab aufgehoben. Sendungen für diese Stationen werden vom genannten Tage ab ausschliesslich nach den gleichnamigen Württembergischen Stationen abgefertigt.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 24. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (692)

Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband. Mit 1. Juni d. J. tritt ein Tarif für den directen Tarif zwischen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn, der Berliner Nordbahn, der Hinterpommerschen Eisenbahn, sowie der Station Stettin der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, der Halle-Sorau-Gubener, Berlin-Görlitzer, Berlin-Dresdener, Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (Station Leipzig, sowie Stationen der Linie Kohlfurt-Falkenberg) und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits in Kraft.

Soweit darin Frachtsätze zwischen den vorgenannten Stationen enthalten sind, werden ausser Geltung gesetzt die Tarife für

1. den Stettin-Sächsischen Verband vom 1. December 1877; 2. den Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischen Verband vom 15. October 1878; 3. den Güterverkehr zwischen Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen, Salle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen Stettin und Swinemünde der Berlin-Stettiner Eisenbahn andererseits via Berlin und Frankfurt a. O. vom 1. December 1877; 4. den Transport von Braunkohlen und Braunkohlenbriquets in geschlossenen Wagenladungen von je 10 000 kg ab Senftenberg, Station der Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Görlitzer Eisenbahn vom 1. April resp. 1. Mai 1877.

Die bestehenden Frachtsätze für die Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren bleiben bis auf Weiteres in Geltung.

Der neue Tarif enthält gegen die seitherigen Frachtsätze Erhöhungen nur im Verkehre zwischen Eberswalde einerseits und Stationen der Linie Kohlfurt-Falkenberg, sowie den Stationen Lauchhammer, Ortrand und Ruhland der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits, für welchen Verkehr die seitherigen billigeren Sätze noch bis 15. Juli d. J. in Kraft verbleiben. Dresden, am 23. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (693)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Juni 1879 n. St. ab werden die Stationen Northeim, Cassel, Göttingen und Münden der Hannoverschen Staatsbahn mit den bisherigen Tarifsätzen aus dem Tarifheft III in das Tarifheft V übernommen.

Gleichzeitig werden die Stationen Göttingen und Münden der Frankfurt-Bebraer Bahn, Grossenhain und Dresden der Berlin-Dresdener Bahn, Müllrose, Cottbus und Peitz der Halle-Sorau-Gubener Bahn für Güter aller Classen und Specialtarife, sowie Senftenberg der Cottbus-Grossenhainer Bahn und Eilenburg der Halle-Sorau-Gubener Bahn nur für Getreide etc. in das Tarifheft V aufgenommen.

Exemplare des dieserhalb herausgegebenen IV. Nachtrages zu den Eilgüter- und Güterfrachttabellen des Tarifhefts V sind von den Stationscassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 15. Mai 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (687 J)

Vom 1. Juni 1879 ab tritt der sechste Nachtrag zum **Hanseatisch-Preussischen Tarif** vom 1. Mai 1878, enthaltend

1. Directe Frachtsätze für Salz aller Art ab Lüneburg nach den Stationen der Ostbahnstrecke Posen-Belgard und den Stationen der Posen-Kreuzburger Bahn.
2. Ermässigte Salzsätze ab Lüneburg für den Verkehr mit Oberschlesischen Stationen.
3. Ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs für Hölzer des Specialtarifs III im Verkehr mit Posen-Kreuzburger Stationen.
4. Ermässigte Eilgutsätze für den Verkehr mit der Station Dombrowka der Märkisch-Posener Bahn.
5. Ermässigte Frachtsätze für Traubenzucker etc. von Oberschlesischen Stationen nach Hamburg etc.
6. Druckfehler-Berichtigungen.

in Kraft.

Exemplare des qu. Nachtrags sind zum Preise von 0,05 ℳ bei sämmtlichen Verbandstationen zu beziehen. Bromberg, den 20. Mai 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (686 J)

9. Submissionen.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Offert-Ausschreibung. Die Lieferung des für unsere Werkstätte in Jägerndorf erforderlichen Bedarfes:

1. an unappretirten Metallguss,
2. „ Stahl- und Eisenguss

soll vom 1. Juli 1879 bis 31. December 1880 zur Vergebung gelangen.

Die Offerten sind bis 20. Juni d. J., Mittags an die Betriebs-Direction, Wien I., Hegelgasse 7 einzusenden und können daselbst die Lieferungs-Bedingnisse eingesehen resp. behoben werden. Wien, am 28. Mai 1879. Der Verwaltungsrath. (701)

Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. Linie Winterswyk-Gelsenkirchen. Submission. Die Ausführung der nachfolgenden Gebäulichkeiten und Einrichtungen soll den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 22.
Gebäude und Einrichtungen auf Haltestelle Rhade.

Bedingnissheft No. 26.
Wohngebäude mit Nebengebäude für 5 Zollbeamten auf Bahnhof Borken.

Bedingnissheft No. 27.
Wärterwohnungen und Wärterbuden für die Strecke ab der Landesgrenze bis Dorsten.

Bedingnissheft No. 28.
Reservoirhaus und Einrichtungen auf Bahnhof Borken,

und ist hierzu Termin auf

Freitag, den 27. Juni 1879,
Nachmittags 1 Uhr

im Rathhause zu Winterswyk anberaumt. Die Offerten sind vor dem Termine portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Offerten können eingereicht werden für jedes einzelne Bedingnissheft, sowie auch für jedes der beiden Loose des Bedingnissheftes No. 27 besonders. Wenn für mehrere Bedingnisshefte resp. Loose submittirt wird, müssen die Offerten für jedes Bedingnissheft resp. Loos getrennt eingeliefert werden.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Bureau des Directors-Ober-Ingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 10. Juni cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von:

5 *M.* für Bedingnissheft No. 22
5 „ „ „ „ 26
3 „ „ „ „ 27
3 „ „ „ „ 28

daselbst bezogen werden. Winterswyk, 27. Mai 1879. Die Direction. (712 J.)

Königliche Eisenbahn-Direction Frankfurt a/M. Die Lieferung und Aufstellung von:

5 Stück Brückenwaagen von 40 000 kg Tragkraft für Stationen der Strecke Halle-Münden,
4 Stück do. von 30 000 kg Tragkraft und
1 do. do. „ 40 000 „ „
für Stationen der Strecke Cassel-Waldkappel

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Brückenwaagen“
sind bis spätestens den 18. Juni cr., Morgens 10 Uhr an uns einzureichen.

Zeichnungen und Bedingungen können gegen Einsendung von 1,5 *M.* (nicht in Stempel- oder Wechselmarken) von uns bezogen werden. Frankfurt a/M., den 28. Mai 1879. Maschinentechnisches Büreau. Klopsch. (703)

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung von

5 000 Stück = 266 600 kg schmiedeeiserne armirte Querschwellen,
21 000 „ = 7 970 kg Befestigungsschrauben mit Muttern,
21 000 „ = 690 kg Sicherheitsplättchen,
18 060 „ = 5 570 kg Krämpplatten und
3 010 „ = 1 250 „ Stosskrämpplatten

(sämmtlich zu Oberbau mit eisernen Querschwellen) soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können bei unserer Central-Materialien-Controle hierselbst eingesehen oder gegen Einsendung von 1 M. 50 Pf. Copialien-Gebühren von derselben bezogen werden.

Offerten sind bis zu dem auf den 9. Juni d. J., Vormittags 11½ Uhr anberaumten Submissionstermine an uns einzureichen. Erfurt, den 24. Mai 1879. Die Direction etc. (694)

Rheinische Eisenbahn. Verding von Uniform-Materialien. Im Wege der Submission soll die Lieferung der Bekleidungs-Materialien pro 1880 für unsere Betriebsbeamten vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen, welche eine nähere Angabe der Bedarfs-Quantitäten und Qualitäten enthalten, können sowohl in

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Fortsetzung der Privat-Anzeigen auf S. 567.)

unserem Directionsgebäude hier (Zimmer No. 51) und bei unserem Kleiderdepot auf dem Central-Personenbahnhofe hierselbst eingesehen, wie auch auf frankirte Briefe mitgetheilt werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Bekleidungs-Materialien für die Rheinische Eisenbahn“ bis zum 15. Juli cr. a. bei der Direction einzureichen. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Köln, den 24. Mai 1879. Die Direction. (673)

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1879 bis dahin 1880 erforderlichen Locomotiv- und Zimmerheizkohlen soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten sind bis spätestens zum 9. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei an unsere Central-Materialien-Verwaltung zu Oels einzusenden. — Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Centralbureau zu Breslau — Museumstrasse 7 — bei Abholung gegen Erlegung von 50 ₰ bezw. auf portofreies Verlangen gegen Einsendung von 70 ₰ zu beziehen. Direction. (698 H & V)

Fortsetzung der Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 43. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 9. Juni 1879.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. „Das Eisenbahn-Maschinenwesen", Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden, bei.

Das Project eines separaten Ungarischen Central-Abrechnungsbureau.

Es ist eine in der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie leider häufig zu Tage tretende Erscheinung, dass die vom wirthschaftlichen Standpunkte bewährten Institutionen lediglich darum angefochten werden, weil ihre Organisation kein dualistisches Gepräge an sich trägt.

Dies zeigt sich gegenwärtig wieder bei dem Schmerzenskinde der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, dem seit 1873 ins Leben gerufenen Central-Abrechnungsbureau, dessen Integrität durch die in jüngster Zeit zu Tage getretene Tendenz, ein separates Ungarisches Central-Abrechnungsbureau zu errichten, gefährdet erscheint.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen konnten Genugthuung darüber empfinden, das dem Englischen Railway-Clearinghouse nachgebildete Abrechnungsbureau zuerst auf dem Continente zur Einführung gebracht zu haben und hierin den Deutschen Bahnen, welche sich erst jetzt mit der Lösung der gleichen Aufgabe befassen, zuvorgekommen zu sein.

Es sei hier gestattet, einen kurzen Rückblick auf die Entstehung und bisherige Entwickelung des Oesterreichisch-Ungarischen Clearinghouse zu werfen.

Als zu Ende der fünfziger Jahre die directen Verkehre zwischen den inländischen Eisenbahnen eine bedeutende Ausdehnung erlangten, mussten zur Prüfung und Abrechnung der aus diesen Verkehren resultirenden gegenseitigen Forderungen eigene Controlexposituren der einzelnen Bahnen aufgestellt werden. Die letzteren, obzwar in zusammenhängenden Localitäten untergebracht, entbehrten der einheitlichen Leitung und war der Geschäftsgang daselbst ein schleppender, weil jede Rechnung zwei oder mehrere dieser Exposituren zu passiren hatte.

Die Folge davon war, dass die Abrechnungen sich überaus verzögerten, so dass die Bahnen oft erst nach 5 bis 6 Monaten vom Rechnungsmonate an zur Kenntniss der ihnen zukommenden Antheile gelangen konnten.

Als später in Folge der für mehrere Verkehre aufgestellten Tarife mit cumulativen Sätzen für diese Verkehre ein specielles Abrechnungsbureau gebildet werden musste, welches neben den bezeichneten Exposituren functionirte und das sich durch stetige Zunahme dieser Gemeinschaftsverkehre successive vergrösserte, erschien der Zeitpunkt gekommen, zur Aufhebung der Controlexposituren und zur Errichtung eines Central-Abrechnungsbureau zu schreiten.

Nach Ueberwindung zahlloser Schwierigkeiten, welche sich jeder, wenn auch noch so vortheilhaften Neuerung entgegenzustellen pflegen, trat diese Institution mit 1. Januar 1873 ins Leben.

Wenn man bedenkt, mit wie vielen und verschiedenen Factoren bei einer derart grossartigen Schöpfung zu rechnen ist, wie vielerlei Interessen hierbei in die Waagschale fallen, wie der Conservatismus vieler Verwaltungen vor Neuerungen zurückschreckt, so beweist schon das blosse Inslebentreten dieses Unternehmens, dass es die volle Garantie der Zweckmässigkeit in sich tragen muss.

Man kennt die Vortheile, die sich aus der gedachten Institution ergeben haben. Durch die einheitliche Leitung wurde in das Revisions- und Abrechnungsverfahren ein gewisses System gebracht, der ganze Geschäftsgang vereinfacht und durch gleichmässige Heranziehung der vorhandenen Arbeitskräfte so sehr beschleunigt, dass jetzt jede Bahn schon nach Ablauf von 2 Monaten vom Verrechnungsmonat an in den Besitz ihres Abrechnungssaldo kommt.

Die Central-Saldirungsstelle, die mit dem Central-Abrechnungsbureau im innigen Zusammenhange steht, macht den früher äusserst complicirt gewesenen Baarausgleich der Bahnen unter einander ganz entbehrlich, indem jede Bahn monatlich blos eine Zahlung zu empfangen, beziehungsweise eine solche zu leisten hat, während früher jede Bahn monatlich so vielmal Zahlungen zu leisten oder zu empfangen hatte, als andere Bahnen mit ihr im directen Verkehre standen.

Durch das Central-Abrechnungsbureau werden auch alle anderen wechselseitigen Forderungen der Eisenbahnen, welche früher postenweise beglichen werden mussten, in die einzige monatliche Generalabrechnung miteinbezogen und gelangen mit dem schliesslichen Saldo zur Ausgleichung.

Auch die Erledigung der Parteireclamationen wird wesentlich vereinfacht und beschleunigt, da im Central-Abrechnungsbureau eine eigene Abtheilung für Rückvergütungen besteht, woselbst alle aus den directen Verkehren stammenden Mehreinhebungen, ohne die betheiligten Bahnen in Anspruch nehmen zu müssen, direct liquidirt werden.

Und so liessen sich noch mannigfache andere Erleichterungen, welche nicht nur den Eisenbahnverwaltungen, sondern auch dem Publikum zu Gute kommen und die alle aus der Errichtung des Central-Abrechnungsbureau hervorgegangen sind, aufzählen.

Es ist daher sehr erklärlich, dass, obwohl Anfangs blos 20 Bahnen im Central-Abrechnungsbureau vertreten waren, nach und nach alle übrigen Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, die damit verbundenen Vortheile einsehend, diesem Institute beitraten, so dass gegenwärtig die einzige Vorarlberger Bahn, welche in Folge ihrer isolirten Lage keine directen inländischen Verkehre unterhalten kann, am mehrerwähnten Bureau nicht betheiligt ist.

Im Laufe des mehr als sechsjährigen Bestandes dieses Bureau ist unablässig darauf hingewirkt worden, die inneren Einrichtungen desselben zu verbessern.

Die Anfangs zu Tage getretene Schwierigkeit hinsichtlich der Repartirung der Kosten des Bureau unter die betheiligten Bahnen ist durch Einführung eines allseitig als gerecht anerkannten Vertheilungsmodus glücklich überwunden worden.

Der Ueberwachungsausschuss des Central-Abrechnungsbureau, aus 9 Bahnverwaltungen zusammengesetzt, war unablässig bemüht, durch entsprechende öconomische Massregeln die Kosten des Bureau der Leistung angemessen zu erhalten und den Dienst in jeder Richtung zu consolidiren.

Es kann mit Genugthuung ausgesprochen werden, dass gegenwärtig präcise und mit grosser Sicherheit gearbeitet wird und dass das Central-Abrechnungsbureau allen Anforderungen, welche billigerweise an ein solches Institut gestellt werden können, vollauf entspricht.

Nun soll ohne jeden zwingenden Grund diese mühsam geschaffene, allseitig als vorzüglich anerkannte Institution aufgegeben und das bisher hoch gehaltene Princip der Einheitlichkeit Sonderbestrebungen geopfert werden.

Dies hat begreiflicher Weise nicht nur in Oesterreich, sondern auch in Ungarn peinliche Sensation hervorgerufen.

Durch die beabsichtigte Decentralisation würden nicht allein die meisten der durch die Errichtung des einheitlichen Central-Abrechnungsbureau errungenen geschäftlichen Vortheile verloren gehen, sondern auch allen betheiligten Bahnen, den Ungarischen aber ganz besonders, bedeutende Mehrkosten verursacht werden.

Dass die letztere Behauptung nicht aus der Luft gegriffen ist, ergiebt sich daraus, dass für das projectirte Ungarische Central-Abrechnungsbureau in Budapest, trotzdem es kaum den dritten Theil der im gegenwärtigen Central-Abrechnungsbureau abgerechneten Verkehre umfassen würde, doch ein fast ebenso kostspieliger Apparat der Centralleitung aufgestellt werden müsste, wie solcher für das grosse gemeinsame Bureau besteht (Vorstand, Vorstand-Stellvertreter, Protocoll, Expedit, Registratur, Superrevision, Rückvergütungsabtheilung, Abtheilung für den Rechnungsabschluss u. a. m.).

Hierzu käme noch die Miethe für die Amtslocalitäten in Budapest, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Ungarischen Bahnen vertragsmässig verpflichtet sind, noch für längere Zeit an den Kosten für die in Wien gemeinschaftlich gemietheten Localitäten des jetzigen Central-Abrechnungsbureau zu participiren.

Uebrigens müssten die Ungarischen Bahnen doch nach wie vor wegen ihrer directen Verkehre mit Oesterreichischen Bahnen im Wiener Central-Abrechnungsbureau vertreten bleiben, folglich auch an den Kosten des Letzteren theilnehmen; denn dass diese directen Verkehre immer aufrecht erhalten bleiben müssen, wird wohl Niemand auch nur einen Augenblick lang bezweifeln. Die Abtrennung könnte sich somit nur auf die rein Ungarischen Verkehre beziehen, wobei es noch fraglich bleibt, ob jene Bahnen, deren Linien beide Reichshälften berühren, hinsichtlich ihrer Verkehre mit Ungarischen Bahnen dem Central-Abrechnungsbureau in Budapest überhaupt beitreten würden, wozu keine Bahn gezwungen werden kann.

Aus Vorstehendem erhellt, dass besonders für die Ungarischen Bahnen beträchtliche Auslagen aus der fraglichen Lostrennung resultiren müssten.

Der Kostenpunkt ist es aber nicht allein, welcher die beabsichtigte Decentralisation als bedeutenden Nachtheil erscheinen liesse; es wäre vielmehr der tiefe Riss in die bisher bestandene Einheitlichkeit des Abrechnungsprocesses ein wahrer und nicht genug zu beklagender Rückschritt.

Die bisher bestehende enge Fühlung der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen unter einander müsste durch die Lossagung einzelner Bahnen offenbar verloren gehen; das Ineinandergreifen der einzelnen Räder der grossen Abrechnungsmaschine wäre Stockungen ausgesetzt, kurz es würden auf diese Art die Fortschritte der letzten Jahre einer unheilvollen Reaction zum Opfer fallen.

Nicht unerwähnt kann bleiben, dass viele interne Einrichtungen der einzelnen Bahnen die gegenwärtige Gestaltung des Central-Abrechnungsbureau zur Bedingung haben und dass eine diesfällige Aenderung eine förmliche Revolution im gesammten Verrechnungswesen der Bahnen hervorrufen würde, die sich sogar bis auf den Stationsdienst fortpflanzen müsste.

Auch das Special-Abrechnungsbureau der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, welchem die Ausscheidung der nach den Concurrenzverträgen (Cartellen) auf die einzelnen Bahnen entfallenden Antheile obliegt, könnte bei der Zweitheilung des Central-Abrechnungsbureau nicht weiter einheitlich bleiben; es müsste vielmehr auch rücksichtlich dieser Institution die dualistische Gestaltung Platz greifen.

Die zahllosen Complicationen, welche ferner noch aus der fraglichen Decentralisation resultiren würden, alle hier aufzuzählen, würde zu weit führen; der Fachmann wird sich hierüber leicht selbst ein Bild machen können, für weitere Kreise dürfte das Vorstehende genügen, um die Tragweite der beabsichtigten Massregel ins gehörige Licht zu setzen.

Aus allen vorbesprochenen Gründen erscheint es unwahrscheinlich, dass die zu Tage getretene Decentralisationstendenz Aussicht hat, jemals verwirklicht zu werden; es ist vielmehr zu hoffen, dass man sich massgebenden Ortes die Sache nochmals wohl überlegen und den gefassten Plan mit Rücksicht auf die Schädlichkeit desselben fallen lassen werde.

Sollte aber dennoch das Gegentheil geschehen, so wäre dies, wie gesagt, im Interesse der Prosperität der vaterländischen Eisenbahnen tief zu beklagen. Y.

Ueber die technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

II.

Bahnhofs-Anlagen.

§ 53. „Die Bahnhöfe sollen in der Regel eine horizontale Strecke, womöglich von 900 m, mindestens jedoch im flachen und Hügellande von 550 m, im Gebirge von 180 m erhalten. Im flachen und im Hügellande sollen hiervon mindestens 180 m in gerader Linie liegen.

Grössere Steigungen als 1 : 400 sollen auf Bahnhöfen nicht vorkommen; jedoch können da, wo sehr lange Züge mit einander kreuzen, die Endweichen auch in grössere Steigungen gelegt werden. Für Ausziehgeleise ist eine Steigung bis 1 : 80 zulässig“.

Wenn wir uns für eine Abänderung dieses Paragraphen aussprechen, dessen Beachtung die meisten Schwierigkeiten bietet und in vielen Fällen einen grossen Kostenaufwand erfordert, so thun wir dies in dem Bewusstsein, damit nicht allein zu stehen, sondern einem längst und allgemein gefühlten Bedürfniss zu entsprechen.

Regierungsrath Schwabe sagt z. B. in seinen „Reisestudien über das Englische Eisenbahnwesen“:

„Die günstige Lage der Personenstationen inmitten volkreicher Städte, in denen der Raum für die Bahnhofsanlagen in der Regel nur durch Beseitigung von bewohnten Häusern gewonnen werden konnte, hat naturgemäss nur unter Ueberwindung grosser Schwierigkeiten erreicht werden können. Fast scheint es, als sei mit diesen sich entgegenstellenden Hindernissen die Erfindungsgabe der Englischen Ingenieure, in keiner Weise gehemmt, gewachsen; jeder auch noch so eigenthümlich geformte Bauplatz hat eine originelle Lösung gefunden, starke Curven und Steigungen haben von der Anlage der Stationen nicht abgehalten, wie in ersterer Beziehung die in einer Curve von 190 m liegende Central-Personenstation in Newcastle, in letzterer Beziehung verschiedene Stationen der Underground Railway in London zeigen; so liegen die Stationen Bakerstreet, Gowerstreet in 1 : 100, die Station Farringdonstreet in 1 : 200, ungeachtet der fast unmittelbaren Aufeinanderfolge der Züge.

Diese Beispiele lassen übrigens deutlich erkennen, dass die im § 52 der technischen Vereinbarungen enthaltene Bestimmung

„grössere Steigungen als 1 : 400 sollen auf Bahnhöfen nicht vorkommen“ zwar als ein berechtigter Wunsch anzuerkennen ist, in dieser bestimmten Fassung jedoch der Begründung entbehrt, und nur geeignet ist, den Bahnen unter Umständen grosse Schwierigkeiten und Kosten zu verursachen. Zur Bestätigung wollen wir noch ein Beispiel aus Deutschland mittheilen. Auf der Station Kattowitz der Oberschlesischen Eisenbahn liegt das ca. 64 m lange Empfangsgebäude mit dem Perron in einem Gefälle von 1 : 225, ohne dass sich bisher trotz der langjährigen Erfahrungen Uebelstände gezeigt haben“.

und ferner bei Besprechung der Englischen Rangirbahnhöfe:

„Einestheils bestätigen sie (die mitgetheilten Englischen Rangirbahnhöfe) die auf den Sächsischen Staatsbahnen gewonnenen Erfahrungen, die auch von Jedermann, welcher die Rangirmethode mit ansteigendem Ausziehgeleise eingeführt hat, gemacht sein werden, dass nämlich für das Ablaufen der Wagen, sofern nicht für die Weiterbeförderung der abgelaufenen Wagen auf den Vertheilungsgeleisen Pferdebetrieb in Anspruch genommen werden soll, nicht nur eine Steigung von 1 : 100 für das Ablaufgeleis, sondern auch für die Vertheilungsgeleise, soweit dieselben in Weichen und Curven liegen, zur Anwendung kommen muss, wie dies auch z. B. auf dem Bahnhofe Zwickau geschehen ist“.

Der Hinweis auf den Bahnhof Zwickau, der sich durch seine zweckmässige Anlage und eine bei geringen Betriebskosten ausserordentliche Leistungsfähigkeit auszeichnet, können wir aus eigener Anschauung bestätigen. Wer diesen Bahnhof gesehen hat, auf welchem nicht nur die Ablaufgeleise, sondern, soweit die Weichenstrassen reichen, auch sämmtliche Vertheilungsgeleise in einem Gefälle von 1 : 100 liegen — ein Gefälle, das bei Gegenwind und Schnee noch nicht hinreicht, um den abgelaufenen Wagen die erforderliche Beschleunigung zu geben —, der wird anerkennen müssen, dass dieser Bahnhof als eine mustergültige Anlage anzusehen ist und dass gerade in der theilweisen Anordnung der Vertheilungsgeleise in einem Gefälle von 1 : 100 die hohe Leistungsfähigkeit der Station liegt. Wenn wir einerseits der Verwaltung der Sächsischen Staatseisenbahnen Dank wissen müssen, dass dieselbe diese Rangirmethode eingeführt und bei Anlage des Bahnhofes Zwickau sich, unbeirrt durch die technischen Vereinbarungen, lediglich von der Zweckmässigkeit hat leiten lassen, so müssen wir andererseits unser Bedauern aussprechen, dass durch die Annahme einer Maximalsteigung von 1 : 400 für die Bahnhöfe die Anlage und der Betrieb derselben in vielen Fällen erschwert und vertheuert worden ist, und wir meinen, dass es umsoweniger zulässig erscheint, Bestimmungen aufrecht zu erhalten, die mit dem gegenwärtigen Stande der Technik nicht übereinstimmen, als die Zeitverhältnisse dringender als je zur äussersten Oeconomie auffordern.

§ 56. „Zwischenbahnhöfe erhalten ausser den beiden Hauptgeleisen mindestens noch ein drittes und den Raum für ein viertes Geleis.

Für kleinere Zwischenbahnhöfe und Haltestellen können auch beschränktere Anlagen genügen“.

Wenn auch diese Bestimmungen ohne besonderen Nachtheil sind, da das erste Alinea durch das zweite wieder aufgehoben wird, so dürfte es sich doch wohl empfehlen, auf diesen Paragraphen, weil ohne allgemeines Interesse, ganz zu verzichten.

§ 73. „Für die Höhe des Personenperrons über Schienenoberkante ist das Mass von 210 mm empfohlen, das Mass von 380 mm zulässig“.

Wenn wir auch auf die Vor- und Nachtheile der hohen Perrons nicht näher eingehen wollen und in dieser Beziehung auf die eingehenden Erörterungen dieser Angelegenheit in der vorerwähnten Schwabe'schen Broschüre verweisen können, so glauben wir doch nicht unerwähnt lassen zu dürfen, dass die in dem vorstehenden Paragraphen niedergelegten Anschauungen nicht mehr als der ungetheilte Ausdruck der Deutschen Eisenbahn-Ingenieure anzusehen sind. Einen Beweis dafür geben die Verhandlungen über die Anlage der Perrons für die Bahnhöfe der Berliner Stadtbahn, bei welcher Gelegenheit, soweit uns bekannt geworden ist, sich die überwiegende Majorität aller betheiligten Verwaltungen für die Anlage hoher Perrons ausgesprochen hat. Und wer in der That sich noch ein selbstständiges Urtheil bewahrt, wer auf den Englischen Eisenbahnen gesehen hat, wie rasch sich dort vermöge der hohen Perrons die Züge entleeren und füllen, wie der Aufenthalt der Personenzüge auf den Stationen bis auf ein Minimum eingeschränkt werden kann, wie rasch die Züge aufeinander folgen und wie vermöge des leichten Ein- und Aussteigens, trotz der meist erheblich geringeren Breite der Perrons, Stockungen vermieden werden, der wird sich wohl unserer Ansicht anschliessen, dass die Anlage hoher Perrons für Bahnhöfe mit starkem Personenverkehr sehr zweckmässig ist, und dass mindestens für den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen keine Veranlassung vorliegt, die Anlage hoher Perrons auszuschliessen. Nach alledem dürfte es sich daher empfehlen, dem § 73 eine anderweite Fassung zu geben.

§ 82. „Die zweckmässigste Anordnung der Güterschuppen, namentlich auf Zwischenbahnhöfen, ist ein Gebäude mit einem Fussboden von 1,120 m Höhe über Schienenoberkante, mit Ladethoren und Ladebühnen an beiden langen Seiten und mit über die ganze Wagenbreite vortretenden Dächern. Auf einer Seite liegt das Bahngeleise, auf der anderen die Anfahrt“.

Seitdem man begonnen hat, die Zweckmässigkeit der Güterschuppen nicht allein in der baulichen Anordnung, sondern auch in der Zweckmässigkeit und Oeconomie des Betriebes zu suchen, und nunmehr dazu übergegangen ist von der allgemeinen Norm abzuweichen, und, dem Beispiele der Englischen Bahnen folgend, Güterschuppen wie auf dem Rheinischen Bahnhofe St. Gereon in Köln anzulegen, worauf ja auch das Alinea 2 dieses Paragraphen hindeutet, ist man auch wieder auf Zwischenbahnhöfen zu der früheren und in vielen Beziehungen sehr zweckmässigen Anordnung zurückgekehrt, ein Geleis durch den Güterschuppen hindurchzuführen.

Man wird daher wohl kaum die im ersten Alinea des § 82 empfohlene Anordnung als die allein zweckmässige ansehen können.

B. Betriebsmittel.

Sofern die Absicht vorliegt, mit den technischen Vereinbarungen den Fortschritten der Technik auf dem Fusse zu folgen, wird es nunmehr — nachdem auf den Belgischen Staatsbahnen der Dampfwagen nach dem System Belpaire, auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nach dem System Rowan zur Einführung bestimmt ist — auch an der Zeit sein, dieser Vereinigung von Locomotive, Gepäck- und Personenwagen in einem Fahrzeuge eine Stelle in den technischen Vereinbarungen einzuräumen.

C. Handhabung des Betriebsdienstes.

§ 170. „Während des Tages ist die Bahn mindestens zweimal und während der Nacht, wo es thunlich ist, kurz vor jedem Zuge durch die Wärter zu revidiren. Bei dieser Revision ist insbesondere auf die Dienstfähigkeit der Weichen zu achten“.

Nachdem sich die Ueberzeugung mehr und mehr Bahn gebrochen hat, dass die bisher übliche, fast vor jedem Zuge stattfindende Streckenrevision durch die Bahnwärter für die Sicherheit des Betriebes von geringem Werth ist, und dass es den Vorzug verdient, die Zahl der Streckenrevisionen zu beschränken, dieselben aber durch besonders zuverlässige, in der Bahnunterhaltung bewanderte Arbeiter ausführen zu lassen, dürfte es an der Zeit sein, sich während des Tages mit 2 Streckenrevisionen zu begnügen, wie ja auch die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung eine nur einmalige Revision täglich vorschreibt.

§ 180. „Zwischen der Locomotive und dem ersten Personenwagen soll wenigstens ein Wagen ohne Reisende eingeschaltet werden“.

In dem Bahn-Polizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands hat vorstehende Bestimmung folgenden Zusatz erhalten:

„Unter besonderen Verhältnissen kann hiervon in einzelnen Fällen mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes Abstand genommen werden“.

In Folge dieser Bestimmung ist bereits auf mehreren Bahnen in solchen Personenzügen, welche nur geringe Gepäckbeförderung haben, der zwischen Locomotive und dem ersten Personenwagen bisher allgemein eingestellte Schutzwagen weggelassen und durch ein Schutzcoupée in dem ersten auf die Locomotive folgenden Personenwagen ersetzt worden, wie dies übrigens auf den Englischen Eisenbahnen schon längst eingeführt ist.

Es scheint daher nunmehr an der Zeit zu sein, eine so zweckmässige und zur Verminderung der Betriebsausgaben der Personenzüge nicht unwesentlich beitragende Anordnung auch in den technischen Vereinbarungen zu berücksichtigen. Auffallend genug, dass sich in diesem nicht unwichtigen Falle die Aufsichtsbehörden liberaler als die Eisenbahnen selbst gezeigt haben.

§ 181. „In jedem Zuge sollen diejenigen Geräthschaften vorhanden sein, vermittelst welcher die Beseitigung der während der Fahrt an dem Zuge vorkommenden Beschädigungen thunlichst bewirkt und die Weiterfahrt ermöglicht werden kann".

Die vorstehende Bestimmung hat nur Werth für Züge, welche längere Strecken mit weit von einander entfernten Stationen durchfahren; für Züge dagegen, welche auf kurzen Strecken mit nahe aneinander gelegenen Stationen verkehren, ist die Mitführung von Hilfswerkzeugen entbehrlich, und daher in solchen Fällen zu unterlassen, wo die Möglichkeit vorliegt, den Schutzwagen zu ersparen.

§ 187. „Zahl der Bremsen".

Die Bestimmungen über die Zahl der Bremsen stammen aus einer Zeit, in welcher noch keine Erfahrungen über die continuirlichen Bremsen vorlagen. Nachdem inzwischen mit denselben zahlreiche Versuche auf den Englischen Eisenbahnen, sowie ausgedehnte mit wissenschaftlicher Gründlichkeit ausgeführte Versuche auf den Preussischen Staatsbahnen stattgefunden haben, auf den letzteren auch, soweit uns bekannt, die Bremsen von Heberlein, Becker, Smith-Hardy, Steel und Westinghouse zur Einführung gekommen sind, dürfte es sich fragen, in wieweit die Bestimmungen über die Zahl der Bremsen zu Gunsten der continuirlichen Bremsen erleichtert werden können, — eine Frage, die voraussichtlich für die weitere Einführung der continuirlichen Bremsen von Einfluss sein würde. Besonders bei der grossen Anzahl von Güterzugmaschinen, welche, soweit uns bekannt, bereits mit der Heberlein-Bremse versehen sind und der dadurch wesentlich gesteigerten Bremswirkung der Locomotive mit Tender, möchte eine Verminderung der erforderlichen Bremsen zulässig und in öconomischer Beziehung von Vortheil sein.

§ 188. „Bei Bildung der Züge wird die im § 187 angegebene Anzahl von Bremsen dergestalt eingestellt, dass hinter der letzten Bremse nicht mehr Achsen gehen, als nach Massgabe des Gefälles für eine Bremse bestimmt sind.

Bei Steigungen von mehr als 1 : 200 und über 1 000 m Länge soll der letzte Wagen ein bedienter Bremswagen sein".

Wenn man den wohl nicht hoch zu schätzenden Werth der im Alinea 2 enthaltenen Bestimmung mit den grossen Schwierigkeiten vergleicht, welche bei dem An- und Abhängen einzelner Wagen entstehen und die Beachtung dieser Bestimmung unmöglich machen, dürfte man wohl zu dem Schlusse kommen, dass eine Beschränkung derselben für Personenzüge auf Steigungen von mehr als 1 : 100 zweckmässig und zulässig erscheint, während für Güterzüge mit einer geringeren Geschwindigkeit als 30 km pro Stunde diese Bestimmung ganz fortfallen kann, wie in der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung geschehen.

§ 190. Alinea 4. „Es ist dringend zu empfehlen, Vorkehrungen zu treffen, dass die Aufeinanderfolge der Züge nur nach Raumdistanzen geschehen kann. Die Abfahrt einander folgender Züge ist so zu bemessen, dass bei regelmässiger Fahrt der nachfolgende Zug mindestens 5 Minuten später als der voraufgegangene auf der nächsten Station eintrifft".

Die erste Bestimmung ist allgemein als zweckmässig anerkannt, bei Beachtung derselben ist jedoch die im 2. Absatz enthaltene Bestimmung, dass zwischen der Abfahrt auf einander folgender Züge ein Zeitraum von 5 Minuten liegen solle, nicht nur überflüssig, sondern auch nicht immer ausführbar.

Wir erinnern ohne specielle Beispiele in Deutschland anführen zu wollen, nur daran, dass auf den unterirdischen Eisenbahnen in London sowohl die Personen-, als auch die Güterzüge in einer Zeitintervalle von 2 Minuten auf einander folgen.

§ 210. „Wünschenswerth ist es, auch Einrichtungen zum Telegraphiren zwischen den Stationen und Zwischenpunkten der Bahn zur Herbeirufung von Hülfe zu treffen, und diese Einrichtung zur Vermittelung der ausführlichen Correspondenz geeignet zu machen".

Wir dürfen es wohl als eine feststehende, durch die Erfahrung bestätigte Thatsache ansehen, dass es weder als nothwendig, noch selbst als wünschenswerth erachtet wird, die vorerwähnten Einrichtungen zur Vermittelung einer ausführlichen Correspondenz geeignet zu machen, da es sich bei der Herbeirufung um Hülfe immer nur um kurze Mittheilungen handelt.

Wir haben in Vorstehendem nur bei denjenigen Paragraphen eine Abänderung in Betracht gezogen, welche von besonderer Wichtigkeit sind, durch eine Modification wesentliche öconomische Vortheile bieten, und wobei wir einer wenn auch nicht allgemeinen, so doch vielseitigen Zustimmung sicher zu sein glauben.

Indem wir diese Vorschläge der allgemeinen Beurtheilung unterbreiten, verbinden wir damit den Wunsch, dass bei der wohl nicht zu umgehenden Neuredaction der technischen Vereinbarungen den Fortschritten auf dem Gebiete der Technik ein möglichst freier Spielraum gelassen und zu diesem Behufe den technischen Vereinbarungen eine weniger beengende Fassung gegeben werden möge.

Baubericht der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

1. Niedermendig-Mayen, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 8,8 km. Beginn des Baues im März 1879, Fertigstellung voraussichtlich im Sommer 1880. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, das Terrain (für 2 Geleise zu acquiriren) ist erst zum geringen Theil erworben. — Die im Betrieb befindliche Linie Andernach-Niedermendig wird durch diese Strecke bis zur Stadt Mayen fortgeführt, welche lebhaften Marktverkehr mit dem Rhein unterhält, auch werden bedeutende Brüche von Basaltlava und Dachschiefer angeschlossen.

Die Stationsorte und deren Entfernungen von Niedermendig sind: Cottenheim 5,4 km, Mayen 8,9 km.

2. Düsseldorf-Hörde, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 74,2 km. Die Theilstrecke Hagen-Hörde wurde am 15. Mai d. J. eröffnet, der Rest wird voraussichtlich in diesem Herbst fertiggestellt. Der Unterbau wird zweigeleisig hergestellt und ist das Terrain vollständig erworben. Die Linie stellt eine zweite directe Verbindung zwischen Düsseldorf und Dortmund her und schliesst die bedeutenden Kalksteinbrüche im Neanderthal und bei Dornap an, verbindet die wichtigen Industriestädte Elberfeld und Barmen mit Düsseldorf resp. Dortmund auf kürzestem Wege, berührt auch im Ennepethal eine sehr gewerbreiche Gegend.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Düsseldorf	—	Mittelbarmen	32,5
Gerresheim	5,1	Oberbarmen (Wichlinghausen)	34,4
Neanderthal	11,7	Schwelm	40,4
Mettmann	15,5	Gevelsberg	46,0
Schöller Dornap	19,9	Haspe	52,8
Sonnborn	24,7	Hagen	56,3
Elberfeld (Ottenbruch)	26,9	Herdecke	62,2
„ (Mirke)	28,5	Löttringhausen	68,8
Unterbarmen	30,7	Hörde	74,3

Bemerkenswerthe Bauobjecte: 7 Tunnel, darunter einer bei Schwelm von 720 m Länge und einer bei Ende von 940 m Länge, sowie 5 Viaducte, wovon der bei Herdecke über das Ruhrthal 300 m lang und 30 m hoch ist.

3. Euskirchen-Bonn, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 34,35 km. Mit dem Bau wurde im März d. J. begonnen, die Fertigstellung erfolgt im Frühjahr 1880. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, das Terrain (für zwei Geleise zu acquiriren) ist grösstentheils erworben. — Die neue Bahn verbindet die kleinen Städte Rheinbach und Meckenheim nebst ihrer in landwirthschaftlicher Beziehung reichen Umgebung mit dem Eisenbahnnetze.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Euskirchen	—	Meckenheim	16,9
Cuchenheim	3,1	Kottenforst	21,2
Odendorf	6,6	Duisdorf	28,7
Rheinbach	12,2	Bonn	34,3

4. Opladen-Solingen-Elberfeld (Sonnborn), concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 32,66 km. Die Bauarbeiten haben noch nicht begonnen. Der Unterbau wird fürerst eingeleisig hergestellt und sind erst einige Grundstücke des Terrains erworben. — Diese Linie verschafft den sehr industriellen Städten Solingen und Wald eine directe Verbindung mit den Städten Köln, Elberfeld und Barmen.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Opladen	—	Wald	21,8
Leichlingen	5,1	Vohwinkel	29,2
Löhdorf	10,3	Sonnborn	32,6
Solingen	17,4		

5. Engers-Limburg a. d. Lahn, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 53,2 km. Die Bauarbeiten sind noch nicht in Angriff genommen. Der Unterbau wird zweigeleisig hergestellt und mit dem Erwerb des Terrains wird in Kürze vorgegangen werden. Die Bahn schafft für den oberen Theil des Lahnthales eine abgekürzte Verbindung mit dem unteren Theil des Rheinthales und erschliesst die bedeutenden Thonlager im sogenannten Kannenbäckerland und berührt mehrere Eisensteingruben sowie bedeutende Basalt- und Trachytbrüche.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Engers	—	Wirges	23,3
Sayn	2,9	Montabaur	28,7
Grenzau	12,0	Nentershausen	38,5
Ransbach	17,3	Staffel	51,0
Siershahn	20,8	Limburg	53,1

An bemerkenswerthen Bauobjecten sind zu nennen 6 Tunnel und bedeutende Erdarbeiten.

6. Grenzau-Höler, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 2,6 km. Die Bauarbeiten sind noch nicht in Angriff genommen. Der Unterbau wird zweigeleisig hergestellt und mit dem Erwerb des Terrains wird in Kürze vorgegangen werden. Die Bahn verbindet die bedeutenden Thonwaaren-Fabriken in Grenzhausen und Höler mit dem Eisenbahnnetze.

Stationsort und dessen Entfernung von Grenzau: Grenzhausen-Höler 2,6 km.

7. Siershahn-Altenkirchen, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 39,4 km. Die Bauarbeiten sind noch nicht in Angriff genommen. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, das Terrain wird für 2 Geleise erworben und mit dem Erwerb desselben wird in Kürze vorgegangen werden. — Die neue Linie verbindet die Stadt Altenkirchen sowie einen grossen Theil des Westerwaldes, der reiche Eisenerzlager enthält, mit dem Eisenbahnnetze.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Siershahn	—	Seifen	29,6
Selters	7,4	Neitersen	36,0
Dierdorf	17,0	Altenkirchen	40,6
Puderbach	23,7		

8. Wichlinghausen-Hattingen, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 21,0 km. Die Pläne sind ministeriell genehmigt und die Ausführung an dem wichtigsten Bauobjecte, dem Tunnel bei Schee begonnen. Der Unterbau wird zweigeleisig hergestellt und ist das Terrain erst zu geringem Theil erworben. — Die Bahn bildet einen Theil der Linie Wichlinghausen-Hattingen-Steele-Heissen, letztere Linie stellt eine directe Verbindung zwischen den Städten Elberfeld-Barmen und dem Kohlengebiete der Ruhr her, sie durchschneidet das Kohlengebiet der Ruhr und erhält zahlreiche Anschlüsse von Kohlenzechen.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Wichlinghausen	—	Sprockhövel	13,90
Schee	7,70	Hattingen	21,0

Bemerkenswerthe Bauobjecte sind: 1 Tunnel von 714 m Länge und 1 Tunnel von 90 m Länge; bedeutende Erd- und Felsarbeiten.

9. Hattingen-Steele, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 9,7 km. Die Pläne sind ministeriell genehmigt, mit dem Bau wird in diesem Jahre begonnen werden. Der Unterbau wird zweigeleisig hergestellt; vom Terrain ist noch nichts erworben. Bedeutung der Bahn für den durchgehenden und den Localverkehr wie die der vorstehend unter 8 aufgeführten.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Hattingen	—	Steele	9,70
Dahlhausen	4,30		

Bemerkenswerthe Bauobjecte: Ruhrübergang bei Hattingen und einige grössere Viaducte; dreimalige Ueber- resp. Unterführung fremder Bahnen.

10. Bochum-Dahlhausen, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 10,0 km. Die Pläne sind ministeriell genehmigt und wird mit dem Bau in diesem Jahre begonnen werden. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, mit Terrainerwerbungen wird zur Zeit begonnen. Die Bahn soll einen directen Verkehr zwischen Bochum und Elberfeld-Barmen vermitteln und erhält zahlreiche Anschlüsse von Kohlenzechen.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Bochum	—	Weitmar	5,20
Wiemelhausen	3,30	Dahlhausen	10,00

An bemerkenswerthen Bauobjecten kommen vor: Ueber- und Unterführung fremder Bahnen und erhebliche Erdarbeiten.

11. Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Dortmund der Rheinischen Bahn und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, concessionirt am 5. Februar 1879, Länge 3 km. Die Pläne sind zur ministeriellen Feststellung eingereicht. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, einige Parcellen sind für denselben bereits erworben. Die Linie stellt das fehlende Verbindungsglied der nach Holland führenden Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit dem Bahnnetze der Rheinischen Eisenbahngesellschaft her.

Stationen: Dortmund (Rheinische E.) — Dortmund (Dortmund-Gronau-Enscheder E.) 3 km.

Als bemerkenswerthes Bauobject ist die Ueberführung der Westfälischen Bahn zu bezeichnen.

12. Langendreer-Witten-Löttringhausen, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 13,3 km. Beginn des Baues im Mai d. J., Fertigstellung voraussichtlich im Herbst 1880. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, der Grunderwerb ist im Gange. Diese Zweigbahn soll die industriellen und gewerbreichen Städte Witten und Annen mit dem Rheinischen Bahnnetze in Verbindung setzen und erhält einige Anschlüsse von Kohlenzechen.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Langendreer	—	Annen	8,4
Stockum	3,2	Löttringhausen	13,3
Witten	5,8		

Als bemerkenswerthes Bauobject ist eine Unterführung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bei Witten mit 3 gewölbten Bogen von je 20 m Weite zu bezeichnen.

13. Duisburg-Quakenbrück, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 172,87 km. Die Inangriffnahme des Baues erfolgte stellenweise 1875, in grösserer Ausdehnung seit 1877; die Eröffnung ist im Juli d. J. beabsichtigt. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, das Terrain für 2 Geleise ist vollständig erworben.

Die Linie stellt eine Verbindung der Nordseehäfen mit dem Ruhrkohlengebiete her; der Localverkehr wird unbedeutend.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind:

	km		km
Duisburg	—	Burgsteinfurt	94,19
Oberhausen	6,78	Rheine	112,28
Osterfeld	12,04	Spelle	122,58
Bottrop	17,02	Beesten	130,29
Kirchhellen	21,88	Freren	136,55
Dorsten	31,02	Fürstenau	145,76
Wulfen	38,19	Lulle	151,90
Reken	47,91	Bippen	155,05
Coesfeld	65,79	Nortrup	164,27
Darfeld	78,61	Quakenbrück	172,87
Horstmar	84,77		

Bemerkenswerthe Bauobjecte: Brücken über die Ruhr, Lippe, Emscher und Ems; zwischen Duisburg und Osterfeld Ueberschreitung zahlreicher fremder Bahnen; zwischen Osterfeld und Bottrop ein Einschnitt von nahezu 1 000 000 cbm Inhalt.

14. Dümpten (Blockstation)-Ruhrort, abzweigend von der Linie Duisburg-Quakenbrück, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 4,7 km. Die Baupläne sind noch nicht festgestellt. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, von dem zweigeleisigen Terrain ist noch nichts erworben.

Die Bahn soll die Stadt Ruhrort und den Hafen von Ruhrort mit dem Netze der Rheinischen Bahn in Verbindung setzen und vermittelt Anschlüsse an die Ruhrorter Etablissements und Zechen.

Die Stationsorte und deren Entfernungen von Dümpten (Blockstation) sind: Meiderich 3,3 km, Ruhrort 4,7 km.

Bemerkenswerthe Bauobjecte sind: die Anlage eines grossen Rangirbahnhofes bei Meiderich und die Ueberbrückung verschiedener Bahnhofsgeleise.

15. Frintrop-Osterfeld, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 4,08 km. Inangriffnahme des Baues 1876; Eröffnung im Juli 1879. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, das zweigeleisige Terrain ist vollständig erworben. Die Bahn bildet die Fortsetzung der Linie Heissen-Frintrop und dadurch Verbindung des Ruhrkohlengebiets mit der Linie Duisburg-Quakenbrück der Rheinischen Eisenbahn.

Stationsorte sind: Frintrop — Osterfeld 4,08 km.

Ein bemerkenswerthes Bauobject ist die Brücke über die Emscher, 30 m weit.

16. Rheine-Salzbergen, concessionirt am 9. Juni 1873, Länge 7,8 km. Die ministerielle Genehmigung der Pläne ist erfolgt, die Ausführung des Baues in Vorbereitung; Fertigstellung im Jahre 1880. Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt und mit dem Grunderwerb wird zur Zeit vorgegangen. — Die Bahn vermittelt die Verbindung der Duisburg-Quakenbrücker Linie der Rheinischen Eisenbahn mit dem Holländischen Bahnnetze.

Stationsorte sind: Rheine — Salzbergen 7,8 km.

Entwurf eines Gesetzes, betr. das Gütertarifwesen der Deutschen Eisenbahnen.

Ueber diesen Entwurf, wie er dem Bundesrath gegenwärtig von dem zuständigen Ausschusse vorgelegt ist und nach Erklärung des Vorsitzenden des Bundesraths in der Sitzung vom 6. Juni möglichst bald an den Reichstag gebracht und noch in der laufenden Session erledigt werden soll, gehen der „Nat.-Ztg." folgende Mittheilungen zu:

Der Entwurf umfasst 4 Abschnitte: 1. Bildung der Tarife, 2. Veröffentlichung und Anwendung der Tarife, 3. Reichs-Eisenbahnrath, 4. Schlussbestimmungen, in 30 Paragraphen. Er verbreitet sich über regelmässige Tarifbildung, tarifmässige Entfernung, Abfertigungsgebühr, Tarifsystem und Normaleinheitssätze, Nebengebühren und Conventionalstrafen, Ausnahmetarife, Aufnahme der Concurrenz, directe Expeditionen, Inhalt der Tarife, Einrichtung und Veröffentlichung der Tarife, Aenderungen der Tarife, Frachtberechnung beim Mangel directer Tarife, Leitung des Verkehrs, gleichmässige Anwendung der Tarife, Strafbestimmungen, Haftung der Eisenbahnen für Entschädigungen.

Der erste principielle Abschnitt lautet:

„§ 1. Die Preise für die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen werden aus einem nach Massgabe der Entfernung zu berechnenden Streckensatze und aus einer Abfertigungsgebühr gebildet. § 2. Die für die Tarifbildung massgebende Entfernung bestimmt sich nach der Geleislänge der Beförderungsstrecke und wird in Kilometern ausgedrückt, wobei angefangene als volle Kilometer zu rechnen sind. Zum Zwecke einer den besonderen Bau-, Betriebs- oder Verkehrsverhältnissen einzelner Bahnen angepassten Tarifberechnung kann für ganze Bahnen oder einzelne Bahnstrecken die wirkliche Entfernung erhöht oder vermindert werden. Die Bestimmung über die Erhöhung oder Verminderung erfolgt auf Antrag der Landesregierung durch den Bundesrath. Die hiernach festgesetzten, von der wirklichen Entfernung abweichenden Längen sind der Tarifbildung zum Grunde zu legen. § 3. Die Abfertigungsgebühr wird je zur Hälfte für die Aufgabe- und die Bestimmungsstation erhoben. Findet von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation eine directe Abfertigung nicht statt, so kann für jede nothwendige Umkartirung eine Abfertigungsgebühr im halben Betrage des normalen Satzes berechnet werden. § 4. Die Tarifvorschriften nebst der Güterclassification und die Normaleinheitssätze für die verschiedenen Güterclassen sind für alle Bahnen gleich. Die Festsetzung erfolgt durch den Bundesrath. § 5. Für die Gebühren, welche neben den Beförderungspreisen als Entschädigung für besondere Leistungen zur Erhebung kommen, hat die Eisenbahn-Verwaltung nach den Selbstkosten bemessene Sätze aufzustellen. Dieselben unterliegen der Genehmigung und zeitweiligen Prüfung der Landesaufsichtsbehörde. Die Höhe der für unrichtige Angabe des Gewichts oder des Inhalts, sowie für Ueberladung der Wagen in dem Betriebsreglement vorgesehenen Conventionalstrafen wird von dem Bundesrath festgesetzt. § 6. Abweichungen von den durch den Bundesrath festgesetzten Normaleinheitssätzen und Tarifvorschriften sind gestattet: a) behufs Abwendung einer Gefährdung inländischer wirthschaftlicher Interessen, b) zur Begegnung der Concurrenz von Verkehrswegen und Verkehrsanstalten anderer Art, sowie von fremdländischen Eisenbahnen. Die Abweichungen unterliegen, soweit nicht der § 7 Anwendung findet, der Genehmigung des Bundesraths, welche in jedem Falle nur widerruflich ertheilt werden kann. Dabei dürfen ausländischen Erzeugnissen nicht günstigere Frachteinheitssätze oder Frachtbedingungen eingeräumt werden, als solche gleichartigen inländischen Erzeugnissen bei gleichen Verhältnissen im Verkehr nach den nämlichen Bestimmungsorten bei gleicher Länge des innerhalb des Reichsgebiets zurückgelegten Weges unter Betheiligung derselben Bahnverwaltungen bewilligt sind, es sei denn, dass sonst nachweislich eine erhebliche Benachtheiligung wichtiger inländischer wirthschaftlicher Interessen zu befürchten steht. In dringenden Fällen ist die Landesaufsichtsbehörde ermächtigt, mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts Abweichungen der vorbezeichneten Art vorbehaltlich der sofort zu beantragenden nachträglichen Genehmigung des Bundesraths zu gestatten. Wird diese versagt, so sind die Tarife binnen 2 Monaten nach Mittheilung des Bundesrathsbeschlusses wieder ausser Geltung zu setzen. § 7. Der zwischen zwei Stationen bestehende billigste Tarif kann auf concurrirende Linien übertragen werden. Wenn jedoch der Unterschied in den Tarifen mehr als 20 pCt. des Tarifs der billigeren Linie beträgt, ist zur Aufnahme der Concurrenz die Genehmigung der Landesausichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts erforderlich. Bei Meinungsverschiedenheit entscheidet der Bundesrath. Diese Bestimmungen finden auch Anwendung, wenn es sich um die Uebertragung eines fremdländischen oder eines unter Betheiligung fremdländischer Bahnen vorschriftsmässig hergestellten Tarifs auf eine andere, dieselben Stationen verbindende Linie handelt, falls die Länge der an der letzteren betheiligten Deutschen Eisenbahnstrecken hinter der Länge der an dem zu übertragenden Tarife betheiligten Deutschen Eisenbahnstrecken nicht mehr als um 20 pCt. zurückbleibt. § 8. Bei der Einrichtung directer Expeditionen in Gemässheit des Artikels 44 der Reichsverfassung sind die Eisenbahnen verpflichtet, für den gemeinschaftlichen Tarif die niedrigsten Strecken-Frachtsätze zu bewilligen, welche sie auf der betreffenden Bahnstrecke für die gleichartigen Frachtgegenstände und für die gleiche Leistung bei gleicher oder geringerer Länge des innerhalb des Reichsgebiets zurückgelegten Weges in irgend einem anderen Verkehr erheben, sofern dies vom Reichs-Eisenbahnamt im allgemeinen Verkehrsinteresse verlangt wird. Auf Strecken-Frachtsätze, welche sich aus der Uebernahme des billigeren Tarifs einer anderen Linie (§ 7) ergeben, findet diese Bestimmung keine Anwendung. § 9. Die Aufhebung directer Expeditionen ist nur mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts statthaft".

Aus den übrigen Bestimmungen ist hervorzuheben, dass die Güter über den billigsten Weg zu leiten sind und derjenige Weg zu wählen ist, welcher zur kürzesten Lieferungszeit führt. Alle Ausnahmebestimmungen hat der Bundesrath zu treffen, der auch das Inkrafttreten der neuen Tarife anordnet. Alle günstigeren Frachten ausländischer Erzeugnisse gegenüber inländischen treten zu Ende dieses Jahres ausser Kraft, wenn sie der Bundesrath nicht bis 1. December cr. genehmigt. Vereinbarungen in Staatsverträgen mit ausserdeutschen Staaten über das Tarifwesen bleiben unberührt. Auf Schmalspurbahnen findet das Gesetz keine Anwendung, für Secundärbahnen kann der Bundesrath Ausnahmen gestatten. Der Württembergischen Regierung sind für den Localverkehr einige Vorrechte reservirt. Auf Bayern findet das Gesetz keine Anwendung.

Der Entwurf ist von sehr umfassenden Erläuterungen begleitet. In dem einleitenden Theile derselben heisst es:

„In erster Linie erschien es im allgemeinen Verkehrsinteresse geboten, Fürsorge zu treffen, dass die bestehende Vielgestaltung der Deutschen Gütertarife beseitigt werde. Zu diesem Zweck ist in dem vorliegenden Gesetzentwurfe dem Reiche vorbehalten, gleichmässig für alle Deutschen Eisenbahnen das Tarifsystem und die Normaleinheitssätze zu bestimmen. Abweichungen von den festzusetzenden allgemeinen Normen sollen fortan nur unter bestimmten Voraussetzungen und in der Regel nur dann zulässig sein, wenn sie von Seiten des Reichs zuvor Genehmigung erlangt haben; gegen die Benachtheiligung der Deutschen Production durch Frachtbegünstigungen für ausländische Erzeugnisse ist ein besonderer Schutz vorgesehen. Es wird ferner der Erlass von Vorschriften in Antrag gebracht, welche eine gleichmässige Bildung und übereinstimmende äussere Einrichtung der Tarife, sowie eine geregelte Veröffentlichung und eine gleichmässige Anwendung derselben zu sichern bestimmt sind. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen über die Veröffentlichung und die gleichmässige Anwendung der Tarife werden mit Ordnungsstrafe, gegebenen Falles mit strafrechtlicher Ahndung bedroht, auch ist vorgesehen, dass bei Unvermögen eines mit Ordnungsstrafe belegten, sowie eines zur Entschädigung verurtheilten Angestellten oder Vorstandsmitgliedes die Eisenbahn hafte. Sodann enthält der Gesetzentwurf Grundsätze über die Leitung des Verkehrs und Bestimmungen, welche der Concurrenz unter den Eisenbahnverwaltungen feste Schranken ziehen, damit eine unwirthschaftliche, der prompten Ausführung des Transportgeschäfts nachtheilige Zersplitterung des Verkehrs nicht ferner möglich sei. Endlich wird behufs Herstellung einer lebendigen Verbindung zwischen der Reichsaufsicht und den am Gütertarifwesen vorzugweise interessirten Kreisen die Einsetzung eines aus Vertretern der Verkehrsinteressenten und der Eisenbahnverwaltungen bestehenden Organs in Vorschlag gebracht. Im Ausschusse wurde angeregt, der Vollständigkeit wegen auch Bestimmungen über das Personentarifwesen in den Gesetzentwurf aufzunehmen, indem der Hoffnung Ausdruck gegeben wurde, dass der Bundesrath nachträglich die Genehmigung hierzu ertheilen werde. Die überwiegende Mehrheit nahm jedoch Anstand, über den vom Bundesrath gegebenen Auftrag hinauszugehen, zumal ein dringendes Bedürfniss für eine einheitliche Regelung des Personentarifwesens nicht anzuerkennen sei. Zum Güterverkehr im Sinne des Gesetzes soll nach Ansicht des Ausschusses auch die Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen gerechnet werden. Ein Antrag, hinsichtlich der Bedingungen des Transportes von Leichen den Eisenbahnen freie Hand zu lassen, damit den Besonderheiten des Einzelfalles Rechnung getragen werden könne, fand nicht ausreichende Unterstützung, vielmehr hielt die Mehrheit des Ausschusses eine einheitliche Regelung auch der Leichenbeförderung auf Eisenbahnen für wünschenswerth, zumal wiederholt Beschwerden über Ungleichmässigkeiten in dieser Beziehung hervorgetreten seien. Einverständniss herrschte darüber, dass die Beförderung von Hunden, welche von Reisenden in Personenzügen mitgeführt werden, aus Rücksichten einer erleichterten Expedition und Abrechnung, auch ferner nicht dem Güterverkehr zuzuzählen und daher nicht nach den Bestimmungen des Gesetzentwurfes zu beurtheilen sei".

Es wird alsdann bemerkt: Die in dem ersten Abschnitt des Entwurfs über die Bildung der Tarife vorgesehenen Bestimmungen zielen darauf ab, die möglichste Gleichmässigkeit und Uebersichtlichkeit der Gütertarife unter Beachtung berech-

tigter Sonderinteressen einzelner Bahnen oder Verkehrszweige sicher zu stellen und gegen willkürliche Begünstigung ausserdeutscher Interessen Schutz zu gewähren. Es ist daher die Annahme eines einheitlichen Tarifsystems und gleicher Normal-Einheitssätze für alle Bahnen vorgesehen und die Feststellung dieses Systems sowohl wie der Sätze dem Bundesrath übertragen, dem letzteren auch der Regel nach die Genehmigung etwaiger Ausnahmen vorbehalten.

Ueber den Gesetz-Entwurf urtheilt die „Nat.-Ztg." wie folgt: „Der Gesetzentwurf, betreffend die Gütertarife der Eisenbahnen, zeigt das Streben, mit der starken Hand des Staates in die Bewegung des wirthschaftlichen Verkehrs einzugreifen, in noch viel umfassenderem Masse, als die übrigen Vorlagen, welche in der letzten Zeit von der Regierung ausgegangen sind. Der wesentlichste Inhalt desselben lässt sich dahin zusammenfassen, dass dem Bundesrathe die Macht gegeben wird, die Tarife festzustellen, dass er gewissermassen als eine Generaldirection der Eisenbahnen, der staatlichen wie der Privatbahnen, vorläufig für den einen Zweig des Eisenbahnwesens, den Güterverkehr, eingesetzt wird. Allerdings werden in dem Gesetze eine Anzahl von Normativbestimmungen ausgesprochen, nach denen der Bundesrath sich richten soll; dann aber wird ihm eine discretionäre Befugniss beigemessen, diese Bestimmungen durch Ausnahmen zu durchbrechen und als Gesammtresultat stellt sich eine beinahe souveraine Gewalt des Bundesraths, Tarife einzuführen, abzuändern und abzuschaffen, heraus.

Bei dem Tarifwesen der Eisenbahnen kommt es auf die Beantwortung von zwei Fragen an: Nach welchen Grundsätzen sollen die Tarife geregelt werden? und: In wessen Hände ist die Anwendung dieser Grundsätze zu legen? Zur Beantwortung der ersten Frage sind die Begriffe „Wagenraum- und Collitarif, Waarenclassification, Normalclasse und Ausnahmetarife, directe Tarife, Staffeltarife" u. s. w. zur Beantwortung heranzuziehen. Bei der zweiten Frage tauchen die Fragen nach Privat-, Staats- und Reichsbahnen, nach einem Eisenbahngesetz und den Grenzen der Staatsaufsicht auf. In den Jahren von 1873 bis in die letzte Zeit hinein hat man sich um die Beantwortung der ersten dieser beiden Fragen redliche Mühe gegeben, wenn man auch mit mehr Eifer als Erfolg gearbeitet hat. Der Gesetzentwurf, wie er jetzt vorliegt, legt alles Gewicht auf die Beantwortung der zweiten Frage und spricht aus, dass der Bundesrath in allen Tariffragen eine durchgreifende Gewalt haben soll. Es werden einige starre Principien ausgesprochen, nach denen der Bundesrath sich richten soll; so das Princip der Einheitssätze, die Benutzung der kürzesten Route, das Verbot billiger durchgreifender Tarife; da aber diese Principien so starr sind, dass ihre Anwendung zur Unmöglichkeit wird, so wird dem Bundesrath die Befugniss beigelegt, davon abzugehen. Es kommt uns ungefähr so vor, als wenn man ein Strafgesetzbuch folgenden Inhalts erliesse: § 1. Alle Verbrechen und Vergehen werden mit dem Tode bestraft. § 2. Der Bundesrath kann für einzelne Classen von Vergehen oder einzelne Fälle niedrigere Strafen bis zu 1 Mark Geldstrafe herab festsetzen.

Die erste Folge, wenn der Gesetzentwurf angenommen würde, wäre die, dass die Rentabilität aller Privatbahnen vollständig und selbst ohne den Anschein irgend einer rechtlichen Garantie in die Hände des Bundesraths gelegt wird. Hieran werden sich alle diejenigen nicht stossen, welche im Princip für Staatsbahnen sind und den Uebergang der Privatbahnen in Staatshände nur für eine Frage der Zeit halten. Dass nach etwaiger Annahme dieses Gesetzentwurfes keine Privatbahn mehr den Wunsch hegen würde, ihre Selbstständigkeit zu behaupten, und dass es für Eisenbahnactien nur Verkäufer und keine Käufer geben würde, versteht sich von selbst. Die zweite noch ernstere Folge wäre aber die, dass das Schicksal des ganzen Handels und jedes einzelnen Handelsplatzes fortdauernd in den Händen des Bundesraths läge. Durch die Befugnisse, die betreffs der Tarife für transitirende Waaren, betreffs Instradirung der Waaren auf den einzelnen Bahnen dem Bundesrathe zustehen, liegt es jeden Augenblick in der Hand des letzteren, den Verkehr in gewissen Waarengattungen von einem Platze abzulenken, und einen anderen zu begünstigen.

Der Bundesrath soll thatsächlich die höchste verwaltende Behörde in Eisenbahnsachen werden. Dazu ist er aus zwei Gründen ungeeignet: erstens, weil er durch seine Zusammensetzung unfähig ist, nach technischen Gesichtspunkten zu handeln und zu urtheilen, und zweitens, weil er durch seine Zusammensetzung gezwungen ist, nach politischen Gesichtspunkten zu handeln und zu urtheilen.

Dem Deutschen Verkehr könnte kein schlimmeres Geschenk gemacht werden, als durch die Annahme dieses Entwurfs. Wir werden natürlich gezwungen sein, auf eine Beurtheilung desselben noch mehrfach und zwar ausführlicher zurückzukommen; wir fühlten uns aber gedrungen, dem ersten Eindrucke, welchen er auf uns gemacht hat, Worte zu geben, denn wir begegnen jetzt schon in Blättern, welche den Entwurf noch gar nicht kennen, der Meinung, der Reichstag müsse denselben jedenfalls, und zwar recht bald annehmen. Die Vorschläge, welche der Reichskanzler an den Bundesrath hatte gelangen lassen, waren sehr umfassender Natur, sie betrafen die Gesammtgestaltung des Eisenbahnwesens, namentlich auch die Concessionirung und Aufsicht, Dinge, welche den Einzelstaaten wenig schmecken wollten. Schliesslich hat man sich doch noch die Hände gereicht und, wie es scheint, mit Untersteckung der Privatbahnen einen provisorischen Abschluss erkauft".

So das Urtheil der „Nat.-Ztg.", welche doch sonst den Verstaatlichungsprojecten der Regierung günstig gestimmt ist.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 2. Juni 1879. (Vlarapass, Leoben-Vordernberg. Wechselseitige Versicherung. Investitions-Anlehen. Militärtarif, Ausschliessung von Reisenden. April-Einnahmen. 9 General-Versammlungen. Börsen-Notiz.)

In der Woche vor den Pfingstfeiertagen haben sich so viele General-Versammlungen zusammengedrängt, dass nur wenig Raum für anderweitige thatsächliche Mittheilungen erübrigt. Im Oesterreichischen „Reichs-Gesetzblatt" wurden zwei Kundmachungen des Handelsministeriums vom 7. und 9. Mai publicirt: 1. die der Actiengesellschaft Mährisch-Schlesische Centralbahn kraft der Concessions-Urkunde vom 6. October 1872 ertheilte Concession zum Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Troppau über Neutitschein bis an die Mährisch-Ungarische Landesgrenze am Vlarapass in der Richtung gegen Trentschin ist wegen Nichtausführung erloschen; 2. für die K. K. pr. Leoben-Vordernberger Eisenbahn haben in Abänderung des § 8 ihrer Concessions-Urkunde vom 8. Juli 1869 auf Grundlage des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, die diesem Gesetze entsprechenden (in der Kundmachung formulirten) Bestimmungen zu treten.

Im Ungarischen Communicationsministerium haben mehrtägige Berathungen der subventionirten Bahnen über die Constituirung eines Verbandes für die wechselseitige Versicherung der Eisenbahnen gegen Feuer- und Transportschaden stattgefunden. Wir werden diese nun der Realisirung nahegerückte Einrichtung demnächst besonders besprechen.

Das Ungarische Investitions-Anlehen der im Genusse der Staatsgarantie stehenden Eisenbahnen wird in kürzester Zeit endgiltig festgestellt und bezüglich des Anlehens zwischen dem Aerar und den Gesellschaften die Endabrechnung noch im Laufe dieses Monates gepflogen werden. Die von der Legislative bewilligte Maximal-Garantiesumme wird nach Feststellung der Anlehen nicht überschritten, sie bleiben sogar bedeutend unter derselben. Die Regierung hat das Anlehen schon zum grössten Theile den Gesellschaften zur Disposition gestellt, und zwar theils durch Gewährung besonderer Vorschüsse, theils durch vorläufige Deckungen zu Lasten der Betriebseinnahmen, so dass die Regierung nach der Endabrechnung nur noch etwa 1 200 000 fl. an die Gesellschaften in Baarem auszufolgen hätte.

Von den Fachministerien beider Reichshälften wurde angeordnet: a) Insofern die Bahnverwaltungen von dem im Militär-Tarifübereinkommen vorbehaltenen Rechte, die Benutzung der Courier-, Eil- und Schnellzüge zum Militärtarife ganz, theilweise oder auch nur zeitweise auszuschliessen, Gebrauch machen wollen, so haben sie dies womöglich schon bei Vereinbarung der betreffenden Fahrordnung zur Kenntniss des Reichs-Kriegsministeriums zu bringen und in den Fahrordnungs-Placaten ersichtlich, eventuell wie jede andere Tarifänderung 14 Tage vor Einführung kund zu machen. b) Gemäss § 13 des Betriebsreglements sind Personen, welche augenscheinlich die Merkmale einer ansteckenden Krankheit, insbesondere der Blattern, an sich tragen und welche den Mitreisenden gefährlich werden könnten, unnachsichtlich von der Mit- und Weiterreise, sowie von der Benutzung der den übrigen Reisenden geöffneten Wartelocalitäten auszuschliessen, wenn sie nicht ein abgesondertes Coupée bezahlen. Solche Coupées und etwa besonders eingeräumte Wartelocalitäten sind dann ordentlich zu lüften und zu desinficiren.

Im Monate April d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 2 891 227 Personen und 3 197 431 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 14 625 496 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 805 fl. Im gleichen Monate 1878 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 2 762 086 Personen und 3 086 215 t Güter 14 616 986 fl. oder pro Kilometer 821 fl., daher resultirt für den Monat April 1879 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 2 pCt. Die Gesammteinnahmen in der Zeit vom 1. Januar bis 30. April 1879 beziffern sich auf 59 173 153 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 58 034 467 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen für die ersten vier Monate des laufenden Jahres 18 161 km, für denselben Zeitraum 1878 dagegen 17 807 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für diese Periode des Jahres 1879 auf 3 258 fl. gegen 3 259 fl. im Vorjahre, d. i. um 1 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1879 auf 9 774 fl. gegen

9 777 fl. pro 1878, d. i. um 3 fl. ungünstiger, daher nahezu gleich mit dem Vorjahre.

In der 8. General-Versammlung der Arad-Temesvarer Bahn vom 20. Mai wurde constatirt, dass das Betriebsjahr 1878 das bisher günstigste dieser Bahn war. Die Einnahmen betrugen 263 532 fl., die Ausgaben 181 537 fl., daher Ueberschuss 81 995 fl.; der Staat wurde mit 214 772 fl., somit gegen das Vorjahr um fast 81 000 fl. weniger in Anspruch genommen.

Die (8.) ordentliche General-Versammlung der Vorarlberger Bahn wurde am 29. Mai abgehalten. Der nicht zur Verlesung gelangte Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes pro 1878 wurde ohne Discussion zur Kenntniss genommen. Die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1878 stellen sich wie folgt dar: Werden den Einnahmen mit 454 886 fl. die Betriebsauslagen von zusammen 603 521 fl. entgegengestellt, so ergiebt sich ein Betriebsabgang von 148 635 fl. Um einen Vergleich des jüngsten Deficits mit jenem pro 1877 zu ermöglichen, müssen aus den Betriebsauslagen des Jahres 1878 ausgeschieden werden: ein Jahresbeitrag für die Baucapital-Verzinsung der Schweizer Anschlussstationen mit 15 152 fl. und zwei Quartalsbeiträge für den Gemeinschaftsdienst in den Schweizer Stationen mit zusammen 7 096 fl. Das reelle Deficit pro 1878 beziffert sich daher mit 126 387 fl. und weist gegenüber dem vorjährigen Deficit mit 98 402 fl. eine Erhöhung um 27 985 fl. auf, welche Erhöhung jedoch in der Uebertragung der bisher im Material-Vorrathsconto geführten Post mit 47 994 fl. für bereits in Gebrauch genommene Inventargegenstände auf die Betriebsrechnung ihre Aufklärung findet.

Die am 26. v. Mts. abgehaltene General-Versammlung der Alföldbahn genehmigte den Rechnungsabschluss und wählte den Aufsichtsrath wieder. Die Einnahmen von 2 158 903 fl. sind gestiegen, die Ausgaben von 1 049 810 fl. dagegen so gesunken, dass letztere nur 48,6 pCt. (gegen 61,6 pCt. im Jahre 1877) der ersteren betragen. Auf Anfrage nach dem Stande der Betriebseinnahmen und der Kosten der Reconstructionsbauten pro 1879 ertheilte der Generalinspector Wahl die Auskunft, dass die Mehreinnahme der ersten zwei Monate von dem Ausfalle im März und April aufgezehrt worden sei, doch stehen weitere Mehreinnahmen in Aussicht. Die Reconstructionsarbeiten erforderten bisher 60 000 fl. und dürften noch 30 000 fl. beanspruchen.

In der am 29. v. Mts. abgehaltenen 10. General-Versammlung der Ostrau-Friedländer Bahn wurde constatirt, dass im abgelaufenen Jahre die Einnahmen und Ausgaben der Bahn denen im Vorjahre nahezu gleich geblieben sind. Wenngleich Tarifermässigungen (Refactien) in namhafter Höhe gewährt werden mussten, um die an der Bahn gelegenen grossen Eisen-Industrie-Etablissements insbesondere der Deutschen Production gegenüber concurrenzfähig zu erhalten und hieraus gegen das Vorjahr eine Mindereinnahme um 29 067 fl. resultirte, so wird dieser Ausfall doch durch Betriebsersparnisse im Betrage von 28 280 fl. nahezu ausgeglichen. Auch die Verkehrsbewegung ist nahezu dieselbe wie im Vorjahre geblieben. Die Betriebseinnahmen betrugen 194 405 fl.; die Gesammtauslagen betrugen 191 256 fl., so dass ein Nettoüberschuss von 3 148 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1877 mit 9 213 fl. ein solcher von 12 361 fl. zur Verfügung bleibt. Hiervon werden über Antrag des Verwaltungsrathes im Interesse der Consolidirung des Unternehmens 9 630 fl. zur Verringerung der schwebenden Schuld — von 149 978 fl. — verwendet und die restlichen 2 731 fl. auf neue Rechnung vorgeschrieben. Schliesslich theilte der Vorsitzende mit, dass der Herr Handelsminister dem Verwaltungsrathe über dessen Ansuchen die Vereinfachung des Betriebes, resp. die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit auf der Gesellschaftsbahn gestattet habe und werde die Bahnverwaltung im laufenden Jahre diesbezügliche Versuche anstellen.

Die am 26. v. Mts. abgehaltene 13. General-Versammlung der Siebenbürger Bahn genehmigte einstimmig den Ausgleich mit den Gebrüdern Klein. Der Beschluss lautet: „Die General-Versammlung genehmigt den am 16. März 1879 abgeschlossenen, ihr vorgelegten Vergleich, womit die von der Bauunternehmung Gebrüder Klein gegen die Gesellschaft erhobenen zwei Processforderungen gegen Zahlung von 800 000 fl. Oe. W. beglichen werden. Die General-Versammlung beschliesst weiter, die Bedeckung der Vergleichssumme mit 800 000 fl., sowie der aufgelaufenen Process- und sonstigen Kosten von 57 602 fl. habe in der Weise zu geschehen, dass vom 1. Juli 1879 an in vier gleichen Raten bis einschliesslich 1. Jänner 1881 insgesammt 700 000 fl., somit von jedem halbjährig fälligen Actien-Zinsencoupon mit 5 fl. je 2 fl. 50 kr. in Abzug gebracht werden. Die noch verbleibenden 157 602 fl. sind in folgender Weise zu decken: a) 140 000 fl. von dem noch aus dem Bau der Gesellschaft zur Verfügung verbliebenen Activum; b) die Restsumme von 17 602 fl. wird mit Zustimmung der Regierung auf dem Betriebsconto zu verrechnen sein, und zwar gegen Entrichtung jener 6 procentigen Zinsen, welche für das neue Investitionsanlehen vereinbart worden sind“. Der Direction und dem Beamtenkörper wird einstimmig und protocollarisch der Dank votirt.

In der am 29. v. Mts. abgehaltenen General-Versammlung der Ungarischen Westbahn wurde betreffs des Ausbaues der Linie Ofen-Raab Folgendes berichtet: „Die Zunahme der Frequenz ist insbesondere deshalb ein Zeugniss des Fortschritts, weil wir vermöge der Tarifpolitik unserer Anschlussbahnen einen Durchzugsverkehr nur in beschränkter Weise und zu sehr gedrückten Concurrenztarifen erreichen können. Sie haben zwar, um unsere Bahn aus dieser Zwangslage zu befreien, schon in der General-Versammlung vom 3. Februar 1873 Ihrem damals bestandenen Verwaltungsrathe die Vollmacht ertheilt, den Ausbau der Linie Ofen-Raab ohne Staatsgarantie vorzunehmen, doch ist diese Vollmacht, deren Ausführung durch ungünstige finanzielle Verhältnisse ohnehin unmöglich war, bereits ausser Kraft getreten und gänzlich erloschen. Wir werden nun angesichts des gebesserten Geldmarktes, unter der Bedingung, dass jede Inanspruchnahme und künftige Belastung der Actionäre der Ungarischen Westbahn, in welcher Form immer, ausgeschlossen bleibe, unsere Bemühungen für den Ausbau dieser Linie wieder aufnehmen und mit unseren diesbezüglichen eventuellen Anträgen im geeigneten Momente an Sie herantreten“. Ausserdem enthält der Bericht die Mittheilung, dass die Ergebnisse der bisherigen vier Monate des laufenden Jahres eine Besserung von 100 000 fl. gegen das Vorjahr ausweisen, welches nur eine Reineinnahme von 210 521 fl. gegen 262 197 fl. im Jahre 1877 ergeben hat.

In der 4. General-Versammlung der Erzherzog Albrechtbahn vom 26. v. Mts. rief ein Actionär durch eine Reihe tadelnder Bemerkungen, welche hauptsächlich die Begebung der 4 Millionen Gulden Seconde-Prioritäten betrafen, eine längere Discussion hervor. Der Verwaltungsrath erwiederte auf die Ausführungen des Opponenten, worauf die Genehmigung der Jahresrechnung pro 1878 und die Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath mit allen Stimmen gegen die von diesem Actionär vertretenen (775) Actien erfolgte. Mit derselben Majorität fasste die General-Versammlung folgenden Beschluss: „Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, vom 1. Juli 1879 ab den am 1. Jänner d. J. fällig gewesenen Actiencoupon mit 1 fl. in Silber und den am 1. Juli fällig werdenden Coupon mit 1 fl. 50 kr. in Silber einzulösen, wogegen die am 1. Jänner und 1. Juli 1877 fällig gewesenen Coupons uneingelöst bleiben und werthlos erklärt werden“. Ferner wurde dem Verwaltungsrathe einstimmig als Relutum für den Anspruch auf Präsenzmarken pro 1879 ein Maximalbetrag von 8 000 fl. bewilligt. Endlich wurde über eine Interpellation bemerkt, dass von einer Verdrängung des Polnischen Elementes unter den Beamten gar keine Rede sein könne. Die Amtssprache der Bahn sei die Polnische und von den Beamten seien kaum 12 pCt. des Polnischen nicht mächtig. Uebrigens interessire den Actionär nicht die Nationalität, sondern die Verwendbarkeit der Beamten.

Am 31. v. Mts. fand die General-Versammlung der Buschtěhrader Bahn statt. Das Unternehmen A. weist einen Reingewinn von 450 104 fl., das Unternehmen B. einen Ausfall von 34 071 fl. aus. Die Versammlung fasste folgende Beschlüsse: Vom Reingewinne wird der Betrag von 18 004 fl. dem Reservefonds des Unternehmens A. zugewiesen, so dass mit Zurechnung des Uebertrages mit 11 590 fl. vom Jahre 1877 548 003 fl. verwendbar sind. Hieraus wird zunächst der Ausfall des Unternehmens B. vorschussweise gedeckt; 150 000 fl. werden dem Erneuerungsfonds des Unternehmens A. zugewiesen. Auf je 10 Actien lit. A. wird eine Prioritäts-Obligation in Silber vom Jahre 1872 zum Course von 84 pCt. vertheilt. Der Rest von 136 375 fl. wird auf neue Rechnung gestellt.

In der am 29. v. M. abgehaltenen 12. General-Versammlung der Franz-Josefbahn macht der Vorsitzende nachstehende Mittheilungen: Ungeachtet sich das Bruttoerträgniss sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs im abgelaufenen Jahre unter der nachtheiligen Einwirkung der noch immer andauernden Geschäftskrisis minder günstig gestaltete als im Vorjahre, kann doch das Endergebniss des abgeschlossenen Verwaltungsjahres insofern ein gutes genannt werden, als in diesem Jahre ein, und zwar um 142 750 fl. höheres Reinerträgniss erzielt wurde. In Folge dessen war die Gesellschaft in der Lage, zur Verzinsung und Amortisation des garantirten Anlagecapitals einen um 331 790 fl. geringeren Staatszuschuss in Anspruch zu nehmen als im Jahre 1877. Es ist dieses erfreuliche Ergebniss vor Allem den namhaften Ersparungen zuzuschreiben, welche an den Ausgaben in den einzelnen Zweigen des Betriebsdienstes erzielt wurden und an welchem die allgemeine Verwaltung mit 35 092 fl., die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 117 703 fl., der Verkehrs- und commerzielle Dienst mit 22 217 fl. und endlich der Zugförderungs- und Werkstättendienst mit 8 064 fl. theilnahm. Was das letzte geringste Ersparniss anlangt, muss darauf hingewiesen werden, dass gerade in diesem Zweige bereits in den Jahren 1875—1877 sehr bedeutende Ersparungen von im Ganzen 250 019 fl. oder 21,34 pCt. erzielt wurden. Die Ersparungen bei den gesammten Regiespesen be-

tragen 2,77 pCt. Die Verwaltung wird auch fernerhin bemüht sein, einerseits die möglichste Oeconomie walten, andererseits kein Mittel unversucht zu lassen, welches auf die Transportverhältnisse der Gesellschaft fördernd einzuwirken geeignet ist. Es lässt sich allerdings nicht verhehlen, dass in dieser Richtung kein Mittel sich als wirksam erweisen kann, so lange sich nicht Handel und Industrie den hemmenden Banden entwunden haben. Die bisher abgelaufenen Monate des Betriebsjahres 1879 lassen eine nicht ganz unbedeutende Besserung der allgemeinen Verkehrsverhältnisse erkennen und lassen hoffen, dass der geschäftlichen Krisis endlich ein bleibendes Ende bereitet sei. Die Verwaltung hat zur Erhöhung der Concurrenzfähigkeit der Franz-Josefbahn mit Genehmigung der Regierung in letzter Zeit 13 Eilzugmaschinen bestellt. Durch diese Vermehrung des Fahrparkes, deren Auslagen sich zu Lasten der Betriebsrechnung auf 3 Jahre vertheilen, wird es nicht allein möglich werden, den für die Bahn so wichtigen Personentransport nach den auf den Böhmischen Linien der Franz-Josefbahn gelegenen Bädern in noch rascherer Weise als bisher zu besorgen, sondern insbesondere auch den eingestellten Courierzugverkehr nach Prag im nächsten Jahre wieder aufzunehmen und unter Feststellung einer bisher noch nicht erreichten kürzesten Fahrzeit jenen Vorrang zu behaupten, welcher der Franz-Josefbahn als kürzester Verbindungslinie zwischen Prag zukommt. Was die auf die Erzielung von Ersparungen und die Erhaltung der strengsten Ordnung im gesellschaftlichen Haushalte gerichteten Bemühungen des Verwaltungsrathes betrifft, so waren dieselben, wie schon heute ausgesprochen werden kann, keine vergeblichen. Die finanzielle Lage der Gesellschaft ist heute eine solche, dass eine Schmälerung des garantirten 5procentigen Zinsengenusses der Actionäre, soweit menschliche Voraussicht reicht, nicht zu besorgen ist.

In der am 28. v. M. abgehaltenen 25. General-Versammlung der Südbahn wurden folgende Mittheilungen gemacht:

In Gemässheit des Artikels 5 des Pariser Compromisses, sowie des Artikels 4 der Additionalacte von Rom wurden drei Commissionen niedergesetzt, bestehend aus theils von der Regierung, theils von der Gesellschaft ernannten Experten, die sich 1. über die Aufnahme nach Gegenstand, Quantität und Werth aller am 1. Juli 1878 auf den Oberitalienischen Linien vorräthigen und der Regierung übergebenen Materialien; 2. über die Constatirung des Zustandes der Linien am 1. Juli 1878 und Schätzung der zu Versetzung derselben in einen mittleren Stand erforderlichen Kosten, und 3. über die Zusammenstellung des Inventars, Betriebsmaterials etc. und der Feststellung der Kosten zur Versetzung derselben in einen mittleren Stand zu einigen hatten. Die Einsetzung dieser Commissionen wurde durch nothwendige Vorverhandlungen mit der Italienischen Regierung verzögert; die Arbeiten konnten daher erst im vergangenen Herbste begonnen werden und wurden durch den ausnahmsweise strengen Winter beeinträchtigt; in Folge dessen muss auch diesmal wieder die Mittheilung über das definitive Resultat der Abrechnung mit der Italienischen Regierung vertagt werden. Im Laufe des Octobers vorigen Jahres hat die Gesellschaft von der Italienischen Regierung eine neue Abschlagszahlung von 12,64 Mill. Francs erhalten, und zwar 1,185 Mill. Francs für Betriebsmaterial, 6,53 Mill. Francs als Rückerstattung für Bau- und andere Herstellungen und 4,925 Mill. Francs auf Abschlag der überlassenen Materialvorräthe. Mit Einrechnung des bereits im letzten Berichte erwähnten Betrages von 153,36 Mill. Francs hat daher die Gesellschaft nebst der jährlichen Annuität zusammen 166 Mill. Francs von der Italienischen Regierung erhalten. Seit Beendigung der pachtweisen Betriebsführung ist in Mailand ein Liquidationsdienst errichtet worden behufs Mobilmachung der ausstehenden Forderungen und des Studiums aller mit der Ausführung und der Interpretation der Conventionen von Basel, Paris und Rom zusammenhängenden Fragen. Die Rechnung über das zweite Betriebsjahr ist noch nicht vollendet, wird aber demnächst der Italienischen Regierung vorgelegt werden können. Bezüglich der Rechnung über die Ligurischen Bahnen ist die Gesellschaft von der Italienischen Regierung noch nicht aufgefordert worden mit der zur Prüfung der Rechnung eingesetzten Commission in Verhandlung zu treten.

Nach dem Rechnungsabschluss beziffert sich das Reinerträgniss des Oesterreichisch-Ungarischen Netzes, inclusive der Ueberschüsse aus der Betriebsführung fremder Bahnen von 376 516 fl., mit 21 400 118 fl. Hierzu die Annuität von der Italienischen Regierung mit 11 827 954 fl. ergiebt ein Gesammterträgniss von 33 228 073 fl., wogegen die Lasten der Gesellschaft 32 373 580 fl. betragen. Es verbleibt somit ein Ueberschuss von 854 492 fl., der nach dem genehmigten Antrage der Verwaltung zur Verstärkung der statutenmässigen Reserve verwendet werden soll, wodurch diese die Höhe von 1 567 032 fl. erreichen würde. Was den Stand der schwebender Schuld betrifft, so erübrigt nur mehr die Rückzahlung der der Gesellschaft von dem Hause Gebrüder v. Rothschild in Paris gemachten Vorschüsse. Die Gesellschaft besitzt noch eine Serie ihrer 3procentigen Obligationen von 200 000 Stück, und die Verwaltung glaubt die günstige Lage des Geldmarktes zur Begebung dieser Obligationen benutzen zu sollen, deren Erlös ausschliesslich zur Begleichung der schwebenden Schuld verwendet werden wird. Die Verwaltung hat sich an die Regierungen von Oesterreich und Ungarn mit der Bitte gewendet, als theilweise Schadloshaltung für die nach dem Uebereinkommen vom 13. April 1867 übernommenen Lasten, die weitaus grösser waren als vorausgesehen ist, eine weitere Verlängerung der bis 1. Januar 1880 zugestandenen Steuerfreiheit zu gewähren. Ein Actionär bringt in Anregung, dass die nicht eingelösten Actiencoupons detachirt und werthlos erklärt werden mögen. Der Vorsitzende erwiedert, dass, nachdem der Handel in den Actien der Gesellschaft an der Pariser Börse überwiegend ist, man sich der dortigen Usance gefügt habe, wonach die nicht eingelösten Coupons bis zur nächsten Wiedereinlösung eines Coupons an der Actie haften bleiben müssen; vielleicht aber werde es Mittel geben, diese unbegründete Usance der Pariser Börse zu ändern. Ein zweiter Actionär fragt, ob es der Verwaltung nicht möglich wäre, von dem Hause Rothschild günstigere Zahlungsmodalitäten zu erwirken, wodurch die Gesellschaft in wirksamer Weise entlastet werden könnte.

Der Vorsitzende verweist auf die Mittheilung des Berichtes über die bevorstehende Tilgung des Restes der Schuld an das Haus Rothschild, wonach sich das Verhältniss der Gesellschaft zu diesem Hause auf ein Contocorrentgeschäft beschränken werde, das die Gesellschaft nicht ungewöhnlich belasten wird. Er müsse übrigens constatiren, dass die Gesellschaft ohne Beihülfe dieses Hauses in eine sehr kritische Lage gekommen wäre. Hiermit ist die Debatte geschlossen.

Unter geringen, durch Realisirungen zwischenweilig entstandener Coursrückgänge erhielt sich die gute Disposition für Bahnwerthe mit Ausnahme der durch ein Börsenmanöver empfindlich afficirten Südbahn. Am Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2280,—	2287,—	Nordbahn . . .	104,—	104,75
Franz-Josefbahn .	149,—	149,50	Franz-Josefbahn .	93,25	93,60
Karl-Ludwigbahn	242,50	246,50	Rudolfbahn . . .	86,50	86,50
Oest. Nordwestb. .	135,50	135,50	Salzkammergutb. .	99,50	99,75
Staatsbahn . . .	272,75	276,25	3 pCt. Südbahn .	126,—	116,—
Südbahn	90,50	84,50	Kaschau-Oderb. B.	80,40	80,80
Theissbahn . . .	205,—	208,—	Theissbahn . . .	92,25	92,75

Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn

nach dem Geschäftsbericht pro 1878.

Der Kohlenverkehr im Jahre 1878 weist im Ganzen eine ziemlich bedeutende Zunahme aus.

Nach einzelnen Richtungen, und zwar nach Deutschland und nach der Böhmischen Nordbahn hat der Kohlentransport zwar bedeutend abgenommen, doch wurde die Minderverfrachtung durch den stärkeren Elbeverkehr mehr als gedeckt.

Der Kohlenverkehr hat ferner zugenommen nach der Oesterreichischen Staatsbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn, Turnau-Kralup-Prager Bahn und Buschtêhrader Bahn; endlich war auch der Uebergang von Kohlentransporten von den diesseitigen Brüxer und Duxer Flügelbahnen an die Nachbarbahnen Prag-Dux und Pilsen-Priesen bedeutend stärker wie im Vorjahre.

Die Verfrachtung diverser Güter ergab ebenfalls eine Zunahme und auch der Personenverkehr hat sich im Jahre 1878 etwas gehoben.

Wenn nun trotz der stärkeren Personenfrequenz und trotz des bedeutend stärkeren Güterverkehrs für diese Verkehre eine geringere Einnahme erzielt wurde, so ist der Grund hierfür darin zu suchen, dass zur Hebung des Verkehrs Tarifermässigungen eingeführt wurden und dass das Gold- und Silberagio im Jahre 1878 ein geringeres wie im Jahre 1877 war.

Ueber die einzelnen Verkehrsrelationen sind diesem Berichte Tabellen und Uebersichten beigefügt, aus welchen wir Folgendes auszugsweise mittheilen:

Personenverkehr. Es wurden ausgegeben 496 631 Billets und mit Rücksichtnahme auf Tour- und Retourkarten befördert 719 194 Personen, während im Jahre 1877 487 875 Billets ausgegeben und 710 795 Personen befördert wurden. Es ergiebt sich daher im Jahre 1878 im Personenverkehre eine Mehrbeförderung um 8 399 Personen.

Güterverkehr. Im Jahre 1878 wurden an Gütern befördert 2 899 687,28 t, daher gegen das Jahr 1877, welches eine Verfrachtung von 2 794 538,06 t auswies, um 105 149,22 t mehr.

Die Güterbewegung zerfällt in 2 599 101,68 t Kohlen und in 300 585,60 t diverse Güter, wonach sich im Vergleich mit dem

Jahre 1877 bei den Kohlen eine Mehrverfrachtung von 87 144,43 t und bei diversen Gütern eine Mehrverfrachtung von 18 004,79 t ergiebt.

Von den Stationen, welche den grössten Kohlenverkehr (über 100 000 t) haben, beziffert sich die Kohlenverfrachtung in folgender Weise:

	1878 in t	1877 in t		1878 in t	1877 in t
Schönfeld	139 911	149 204	Ullersdorf	188 121	195 354
Karbitz	493 133	519 991	Dux	455 073	401 395
Mariaschein	612 785	595 645	Brüx	342 281	284 106
Teplitz	135 245	120 653			

Die von den Stationen ausgegangenen Kohlensendungen wurden nach folgenden Richtungen verfrachtet:

Richtung	1878 in t	1877 in t
Im Localverkehr	195 682	200 497
Zur Elbe	554 944	447 040
Nach dem Inlande	880 412	831 077
„ „ Auslande	968 064	1 033 343

Einnahmen. Die Bruttoeinnahme im Jahre 1878 betrug 2 847 220 fl., daher gegen das Vorjahr, welches mit einer Bruttoeinnahme von 2 865 476 fl. abschloss, um 18 255 fl. weniger.

Von der Bruttoeinnahme des Jahres 1878 entfallen pro Kilometer der 95,145 km langen Hauptbahn 2 992 fl. und mit Einrechnung der am Schlusse des Jahres 1878 in Betrieb gestandenen Flügelbahnen in der Länge von 59,506 km, zusammen 154,651 km, pro Kilometer 1 841 fl.

Die ausgewiesene Bruttoeinnahme wurde aus folgenden Titeln erzielt:

a) Aus dem Personen- und Gepäckverkehr 309 648 fl. 55 kr., gegen 318 408 fl. 18 kr. im Jahre 1877, daher im Jahre 1878 um 8 759 fl. 63 kr. weniger wie im Jahre 1877.
b) Aus dem Eilgut- und Frachtenverkehr 2 332 184 fl. 28 kr., gegen 2 349 425 fl. 64 kr. im Jahre 1877, daher im Jahre 1878 um 17 241 fl. 36 kr. weniger.
c) Aus verschiedenen Einnahmen 205 387 fl. 88 kr., gegen 197 642 fl. 21 kr. im Jahre 1877, daher im Jahre 1878 um 7 745 fl. 67 kr. mehr.

Betriebsauslagen. Die Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1878 1 177 458 fl. 92 kr. gegen 1 187 809 fl. 82 kr. im Jahre 1877, daher im Jahre 1878 um 10 350 fl. 90 kr. weniger.

Diese Betriebsausgaben vertheilen sich nach den einzelnen Titeln wie folgt:

a) Allgemeine Verwaltung 52 950 fl. 23 kr. gegen 49 217 fl. 90 kr. im Jahre 1877, daher im Jahre 1878 mehr 3 732 fl. 33 kr.
b) Bahn- und Gebäudeerhaltung 442 818 fl. 34 kr. gegen 474 641 fl. 94 kr. im Jahre 1877, daher im Jahre 1878 weniger 31 823 fl. 60 kr.
c) Transportverwaltung 462 331 fl. 65 kr. gegen 453 384 fl. 80 kr. im Jahre 1877, daher im Jahre 1878 mehr 8 946 fl. 85 kr.
d) Transportmittel-Erhaltung 219 358 fl. 70 kr. gegen 210 565 fl. 18 kr. im Jahre 1877, daher im Jahre 1878 mehr 9 793 fl. 52 kr.

Die Quote der Gesammtspesen im Jahre 1878 beträgt 41,35 pCt. gegen 41,45 pCt. im Jahre 1877.

Auch bezüglich der Betriebsauslagen sind dem Berichte ausführliche Nachweisungen beigegeben.

Nach Abzug der Steuern und Abgaben, ferner nach Abzug der Abschreibung für die Flügelbahn zum Franzschacht bei Prohn, endlich nach Abzug der für sämmtliche Prioritätsanleihen entfallenden Zinsen und Tilgungsquoten ergiebt sich aus dem Betriebe des Jahres 1878 ein Reingewinn von 787 364 fl. 73 kr.

Bezüglich der Vertheilung dieses Reingewinnes hat die am 15. April abgehaltene ordentliche Generalversammlung die in No. 32 S. 431 abgedruckten Beschlüsse gefasst.

Die Hauptstrecken Aussig-Komotau, Türmitz-Bilin und Dux-Schwaz haben eine Gesammtlänge von 95,145 km. Von dieser Strecke ist die Linie Aussig-Dux in einer Länge von 28,951 km doppelgeleisig.

Hierzu kommen noch 76 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 95,506 km.

Der Fahrpark besteht in: 41 Locomotiven, 38 Tender, 90 diversen Personenwagen, 20 Conducteurwagen, 100 gedeckten Lastwagen, 2 100 Kohlenwagen, 100 Equipagen etc.

Die finanzielle Lage des Unternehmens hat sich um rund 164 000 fl. gebessert und war am 1. Juli für die Erfordernisse der Prioritäten- und Actiencoupons, für die Auszahlung der verloosten Actien und Prioritätsobligationen, für die Bedeckung der noch nicht ausgezahlten Grundeinlösungsgelder, der Cautionen und der diversen Creditoren nur mehr ein Abgang von 282 000 fl., wogegen der Abgang für dieselben Erfordernisse im Jahre 1874 800 000 fl. betrug, wie dies in dem Geschäftsberichte pro 1874 mitgetheilt wurde.

Die finanzielle Lage hat sich somit in Folge der Rücklässe aus den Betriebsüberschüssen der Jahre 1874, 1875, 1876 und 1877, ferner in Folge der Reduction des Materialvorraths-Conto trotz der in den Jahren 1875 bis incl. 1878 ausgeführten nicht unbedeutenden Bauten, um 518 000 fl. gebessert und es ist kein Zweifel, dass der noch bestehende Abgang durch die Rücklässe aus den Betriebsüberschüssen der Jahre 1878 und 1879 noch vollständig abgestossen werden wird.

Unter solch günstigen Verhältnissen ist an die von der Generalversammlung im Mai 1875 beschlossene Ausgabe der noch unbegebenen 8 350 Stück Actien nicht zu denken.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht der Direction der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft haben sich die finanziellen Betriebsergebnisse der Eisenbahn Grand Central Belge pro 1878 wie folgt gestaltet: Die Einnahmen betrugen 14 737 622,03 Frcs. gegen 14 986 537,42 Frcs. des Jahres 1877, mithin pro 1878 weniger 250 915,39 Frcs. Der Reinertrag, abzüglich der Antheile der verschiedenen, den Grand Central Belge bildenden Eisenbahnen betrug 2 154 041,57 Frcs. gegen 1 933 699,39 Frcs. des Jahres 1877 und ist den Actionären des Grand Central Belge pro 1878 die nämliche Dividende, wie pro 1877, nämlich 21 Frcs. oder 8,4 pCt. bezahlt worden. Die Linie Aachen-Mastricht Hasselt participirt an den obigen Einnahmen mit 1 454 084,90 Frcs. gegen 1 432 074,03 Frcs. pro 1877; dieselbe hatte demnach eine Mehreinnahme von 22 010,87 Frcs., die bei der Berechnung und Feststellung der Vorschüsse berücksichtigt sind, welche von der Eisenbahn Grand Central Belge seit der Betriebsübernahme zur Completirung des jährlich zu zahlenden Aversums von 650 000 Frcs. geleistet werden mussten. Diese Vorschüsse betrugen am 31. December 1878 mit Zinsen 1 935 488,71 Frcs. Am 31. December 1878 waren Aachen-Mastrichter Prioritätsobligationen planmässig ausgeloost für 850 887,75 ℳ. Die Kohlengruben der Gesellschaft ergaben einen Reingewinn von 34 938,52 fl., aus welchem den Stammactionären eine Dividende von ½ pCt. oder 3 ℳ pro Actie bezahlt wird. Hinsichtlich der Berechnung des Reinertrags bemerkt der Bericht: „Das Preussische Gesetz vom 30. Mai 1853 verordnet im § 1, dass von sämmtlichen Eisenbahngesellschaften von dem Reinertrage der Eisenbahnen eine Abgabe nach den näheren Bestimmungen dieses Gesetzes erhoben werden soll. Als die Königliche Regierung in Aachen zuerst im Jahre 1854 diese Abgabe aus dem Betriebsjahre 1853 von unserer Gesellschaft verlangte, berechnete sie dieselbe ungeachtet unseres Widerspruchs in der Weise, dass der Reinertrag nicht blos aus der Einnahme des Bahnbetriebs, sondern auch aus der Einnahme der Niederländischen Steinkohlengruben zu Kirchrath gebildet wurde. Wir behaupteten, dass diese Berechnung weder den Sinn des Gesetzes, noch die Billigkeit für sich habe und suchten das wiederholt in allen Instanzen zu begründen und zu rechtfertigen. Als wir auch hier abschlägig beschieden wurden, erübrigte uns nur noch der Weg der Petition an das hohe Haus der Abgeordneten, den wir mit vollständigem Erfolge beschritten haben. In der Commissionsverhandlung vom 30. Januar 1879 stellten nämlich beide Referenten den Antrag:

„dass bei der Berechnung des Reinertrags der Aachen-Mastrichter Eisenbahn der Reinertrag der Niederländischen Domanial-Steinkohlengrube zu Kirchrath ausser Ansatz bleibe und die bisher davon entrichtete Abgabe zurückerstattet werde“,

auf Ueberweisung an das Königliche Staatsministerium zur Berücksichtigung, — welchen Antrag das hohe Haus der Abgeordneten in der Sitzung vom 21. Februar 1879 zum Beschluss erhoben hat. Wir sehen der Ausführung dieses Beschlusses nunmehr entgegen“.

Die Kohlenförderung hat auch in dem Geschäftsjahre 1878 ausschliesslich in der 200-Metersohle des Willemschachtes stattgefunden. Die Ausrichtungsarbeiten zur Lösung neuer Kohlenfelder auf dem östlich der Ueberschiebung A noch anstehenden Merlflötze bestanden:

a) in der Herstellung einer Hauptförderstrecke in dem Flötze Kleinmühlenbach östlich des nordwestlichen Hauptquerschlages bis zur Ueberschiebung A, und von hier aus
b) in der Auffahrung eines 98 m langen Querschlages im Streichen der vorgenannten Ueberschiebung. Man hofft, bei 20 bis 30 m weiterer Fortsetzung dieses Querschlages das Flötz Merl zu erreichen.

Sämmtliche Arbeiten auf Gewinnung, Förderung und Ausrichtung hatten einen regelmässigen Fortgang.

Schweizerische Nordostbahn. Am 1. Juni 1879 ist die Linie Glarus-Linthal als eine Fortsetzung der bestehenden Linie Zürich-Thalweil-Ziegelbrücke-Glarus in Betrieb gesetzt und dem Verkehr für Personen und Güter eröffnet worden. Die Namen der Stationen und ihre Entfernungen ab Glarus sind: Ennenda 1 km, Mitlödi 4 km, Schwanden 6 km, Nidfurn-Haslen 8 km, Luchsingen-Hätzingen 11 km, Diesbach-Betschwanden 13 km, Rüti (Glarus) 15 km, Linthal 16 km. Für diese Linie liefert der Kanton Glarus das erforderliche Baucapital von rund 4 Millionen Francs zu ermässigtem Zinsfuss. Ihr Bau wurde wesentlich veranlasst durch die sehr entwickelte Industrie des Kantons Glarus, muss aber zugleich den Touristen erwünscht sein, da sie bis fast ans Ende

eines landschaftlich sehr interessanten Gebirgsthales führt. Ausserordentliche Bauobjecte erforderte die Linie nicht, wohl aber durchgehends eine starke Steigung, die bis auf 20 ‰ ansteigt; die Endstation Linthal, neben welcher das Bad Stachelberg liegt, hat eine Höhe von 649 m über dem Meere.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 4. Juni 1879.

Nach Mittheilung der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die 18,0 km lange Bahnstrecke Hoerde-Hagen (Fortsetzung der Linie Crefeld-Hoerde) mit den Stationen:

Hoerde, Loettringhausen, Herdecke und Hagen

am 15. Mai d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die geschäftsführende Direction d. V.
Siegert.

2. Auszahlungen.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 16. Juni cr. ab werden in unserer Hauptcasse — am Ascanischen Platz No. 5 hierselbst — in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 jeden Wochentages eingelöst werden:

1. die zum 1. Juli 1879 fällig werdenden Zins-Coupons unserer Gesellschaft, und zwar:
   a) No. 5 der 4procent. Prioritäts-Actien,
   b) No. 7 der 4½ procent. Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission,
   c) No. 7 der 4½ procent. Prioritäts-Obligationen Litt. B.,
   d) No. 7 der 4½ procent. Prioritäts-Obligationen Litt. C.,
   e) die Dividenden - Scheine No. 75 der Stamm-Actien Litt. A., B, C., D. und E.,
2. die Zins-Coupons No. 8 der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
3. die an früheren Fälligkeits-Terminen nicht eingelösten Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht etwa verjährt sind,
4. die am 10. März cr. verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen diesseitiger Gesellschaft, sowie die rückständigen gleichartigen Prioritäten, cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 10. März 1879.

Es wird ersucht, getrennte Nachweisungen einzureichen:

1. über Coupons zu Berlin-Anhaltischen Prioritäts Actien und Obligationen,
2. über Dividenden - Scheine zu Berlin-Anhaltischen Stamm-Actien,
3. über Coupons zu Oberlausitzer Prioritäts-Obligationen,

welche je die Stückzahl und den Werth nach ihren verschiedenen Kategorien geordnet, nachweisen.

Die verloosten Prioritäten sind mit Nummer-Verzeichnissen einzureichen.

In Leipzig erfolgt die Einlösung jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine, in den Tagen vom 1. bis 15. Juli 1879, Vormittags von 9 bis 12 Uhr, jeden Wochentages bei unserer Gütercasse auf dem dortigen Bahnhofe.

Ausserdem erfolgt die Einlösung der Coupons zu den 4½ procent. Prioritäts-Obligationen Litt. C. vom 1. bis 15. Juli 1879 in Frankfurt a/M.

a) bei Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
b) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie.

Berlin, den 25. Mai 1879. Die Direction. (702

3. Tarifwesen.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. Juli cr. ab kommen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen anderweite Billetpreise und Fahrtaxen zur Erhebung.

Dieselben sind bei den diesseitigen Billetexpeditionen zu erfahren. Berlin, den 29. Mai 1879. Die Direction. (727)

Zum Stettin - Berlin - Bayerischen Verbandstarif ist Nachtrag VII zur Ausgabe gelangt. Derselbe enthält anderweite Tarifsätze für die Stationen Berlin, Uckro-Luckau und Zossen der Berlin-Dresdener Bahn im Verkehre mit Lindau, sowie neue Sätze für Löwenberg, Station der Berliner Nordbahn und ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,03 *M.* zu haben. Dresden, am 30. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (729)

Köln-Mindener Eisenbahn. Köln-Minden-Niederländischer Verkehr. Nachtrag II. v 5/5. 79 z. Ausnahmetarife vom 1/10. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von je 10 000 kg von den an die Köln-Mindener Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn, enthaltend: 1. Aufnahme neuer Zechen etc. 2. Berichtigungen.

Köln-Minden-Belgischer Verkehr. Nachtrag IV. v. 20/5. 79 z. Specialtarife v. 25/5. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehre zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn einerseits und Stationen der Belgischen Staats-, der Nord Belge-, der Chimay, der Malines-Terneuzener Bahn, der Bahn von Marbehan nach Virton etc. andererseits, enthaltend: 1. Aenderungen resp. Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue resp. anderweite Frachtsätze im Verkehr mit verschiedenen Stationen. 3. Frachtsätze für die Stationen Anvers (Bassins) transit der Belgischen Staatsbahn und Givet (transit) der Nord Belge Bahn bei gleichzeitiger Aufgabe von 50 000 kg von einer Zeche an einen Empfänger. 4. Fortfall der Anmeldegebühr im Verkehre mit der Nord Belge Bahn. Köln, 3. Juni 1879. Die Direction. (725)

Zum Nachbartarif zwischen der Königlichen Ostbahn und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. August 1878 tritt am 10. Juni c. ein Nachtrag II. in Kraft, welcher ausser theilweisen Ermässigungen der Frachtsätze für die südlich Liegnitz gelegenen Stationen der letztgenannten Bahn unter Anderem auch neue Sätze für den Verkehr mit Berlin enthält.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,10 *M.* durch das Tarifbureau der Königlichen Ostbahn und das Formularmagazin der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn zu beziehen. Breslau, den 31. Mai 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft (Namens der Verbands-Verwaltungen). (728)

Am 15. Juli c. treten die im Tarife für den **Bremen/Hamburg-Schlesischen Güterverkehr** vom 20. September 1874 und für den Magdeburg-Schlesischen Güterverkehr via Berlin vom 1. October 1875 nebst zugehörigen Nachträgen enthaltenen Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Magdeburg-Halberstädter Stationen Spandau und Wittenberge einerseits und Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits ausser Gültigkeit und kommen zwischen diesen Stationen neue, auf dem Reformsystem beruhende Sätze im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande zur Einführung, durch welche gegen die jetzt gültigen Frachtsätze theils Erhöhungen, theils Ermässigungen eintreten.

Ueber die Höhe der neuen Sätze wird unser Tarifbureau hierselbst Auskunft ertheilen. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn - Gesellschaft: Namens der Verwaltungen des Bremen/Hamburg-Schlesischen und Magdeburg-Schlesischen Verbandes via Berlin. (718)

An Stelle der im Nachtrage IV. zum **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen** Gütertarife vom 15. October 1878 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Eberbach, Hirschhorn und Offenau der Badischen Staatsbahnen kommen durch den vom 1. Juni d. J. ab gültigen Tarifnachtrag V. anderweite berichtigte Frachtsätze zur Einführung. Der Tarifnachtrag V., welcher auch Ausnahmefrachtsätze für neue Eisenbahnschienen etc. ab Steele nach Mannheim enthält, ist bei den Verbandsexpeditionen unentgeltlich zu haben. Köln, 31. Mai 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (719)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 15. Juni c. ab ist zum Tarif für Personenbeförderung vom 1. März 1877 der 27. Nachtrag erschienen, welcher bei den Verbands-Billet- und Gepäck-Expeditionen eingesehen werden kann. Cassel, den 31. Mai 1879. Namens sämmtlicher Verbands - Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (720)

Stettin - Märkisch - Sächsischer Verband. Der in unserer Bekanntmachung vom 23. Mai d. J. angekündigte Tarif für den Stettin - Märkisch - Sächsischen Verband, giltig vom 1. Juni d. J., ist erschienen und bei den betheiligten Expeditionen zu dem Preise von 1,50 *M.* zu erlangen. Dresden, am 30 Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (723)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Verbandsverkehre zwischen den Seehafenstationen Lübeck, Altona, Flensburg, Kiel, Ottensen, Brake, Nordenhamm, Bremen, Hamburg und Harburg einerseits und Stationen der Nassauischen, der Rhein-Nahe und Saarbrücker, der Hessischen Ludwigs-, der Pfälzischen, der Elsass-Lothringischen, der Badischen und der Württembergischen Bahnen, sowie den Bodensee-Uferplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach andererseits ist am 1. Juni d. J. für verschiedene Export- bezw. Import-Artikel ein Seehafen-Ausnahmetarif (unter Aufhebung desjenigen vom 1. Januar c. nebst Nachtrag I.) in Kraft getreten. Verkaufspreis 40 ₰. Köln, 3. Juni 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (726)

Rumänische Eisenbahnen Actiengesellschaft. Am 1. Juni 1879 tritt der Nachtrag I zu den „Reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Personen- und Gepäcktransport“ vom 15. März 1879 sowie der Nachtrag 1 zu den Reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eilgüter und gewöhnliche Güter vom 15. März 1879 in Wirksamkeit. (731)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es sollen im Wege der öffentlichen Submission 50 alte zu Langholztransporten eingerichtete Wagen incl. Rädersätze in 5 Loosen an den Meistbietenden verkauft werden. Dieselben stehen vom 19. d. M. ab auf Station Bommern zur Ansicht bereit.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen an den unterzeichneten Maschinenmeister, von welchem auch die Verkaufsbedingungen gegen Erstattung der Copialien von ℳ 1,00 bezogen werden können, bis zum 27. Juni, Vormittags 11 Uhr einzureichen. Witten, den 6. Juni 1879. Der Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister. Diedrich. (730)

Privat-Anzeigen.

☛ Allen Bahnbeamten ☚
werden hiermit angelegentlichst empfohlen die im Verlage von *Orell Füssli & Co.* in *Zürich* erschienenen
Hülfs-Tabellen
für
Multiplikation und Division
bei den
Rechnungen des Verkehrslebens,
nebst Anwendungs-Erläuterung
von
C. Bronner,
Tarifbeamter der Schweiz. Centralbahn.
gr. 8⁰. cartonnirt. Preis 1 ℳ.
Bei directem Bezuge von mindestens 50 Expl. wird der Preis auf 80 ₰ per Expl. reduzirt.
☛ Die vorstehenden Tabellen sind von mehreren competenten Mathematikern geprüft und als **ausserordentlich praktisch** und **überall anwendbar** empfohlen worden; sie bieten im Rechnungswesen viele Erleichterung und damit Zeitersparniss.

Ein grösseres Speditionshaus **sucht** einen mit dem **Tarifwesen durchaus vertrauten** Eisenbahnbeamten thunlichst bald **zu engagiren.**
Offerten sub **S. U. 491** an die **Annoncen-Expedition** von **S. Kornik, Berlin S.,** Oranienstrasse 68 erbeten.

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.
Hartguss - Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Copir-Apparat „Hektograph“.

Sr. Wohlgeboren Hrn. Josef Lewitus in Wien.

Urtheil. Da wir nun den von Ihrer geschätzten Firma bezogenen Apparat „Hektograph“ bereits mehrseitig erprobt haben, so sind wir in der angenehmen Lage, Ihnen hierüber Folgendes berichten zu können: Der „Hektograph“ ist **äusserst bequem** in der Handhabung, weil man damit (im Gegensatze zum Bauer'schen Apparat) trocken arbeitet, er giebt viele (60–70) und scharfe Abdrücke, beschädigt die **Original-Schrift** nicht im Geringsten (was unter Umständen von Wichtigkeit sein kann), gestattet ein **schnelles** Copiren und die **sogleiche** Expedition der (weil trockenen) Abzüge, consumirt **wenig** Massa beim Entfernen der Urschrift, lässt ein **leichtes Wegwaschen** der Urschrift zu, eignet sich ebenso gut zum Copiren von Handschriften, als von Situations- und Bauzeichnungen, Plänen, Werks-Maschinen, Notenschriften und dergleichen auch in anderen Farben, und ist zugleich die **billigste** bisher bekannte Vervielfältigungsmethode. Der steierm. Gewerbe-Verein steht daher nicht an hier auszusprechen, dass er mit dem von Euer Wohlgeboren hergestellten Hektographen **sehr zufrieden** ist, den Apparat als **sehr** brauchbar und zweckentsprechend bezeichnen und ihn daher nur **bestens** empfehlen kann.

Hochachtungsvoll

Graz, am 24. März 1879.
der Secretär:
M. Sallinger m. p.

für den steierm. Gewerbe-Verein
der Präsident:
A. Miller v. Hauenfels m. p.

Warnung. Unbefugte Individuen erfrechen sich einen im Deutschen Reiche sub **No. 5271,** sowie auch in andern Ländern **patentirten Copir-Apparat „Hektograph“ zu imitiren** und werden derartige **werthlose Nachbildungen** in Breslau, Leipzig, Höchst a/M. etc., insbesondere aber in Berlin unter verschiedenen Benennungen als: „Vielschreiber, Polygraph, Autograph, Self writer“ etc. offerirt.

Vor dem Ankauf derartiger imitirter Apparate wird das Publicum hiermit **dringend gewarnt.**

Nur diejenigen Exemplare sind **ächt,** welche mit einem angenieteten Messingschild versehen sind, auf dem sich die in Hochdruck ausgeführte Bezeichnung „K. & H. k. k. ausschl. Privilegium“ befindet.

Copien als Muster werden gratis und franco versandt, schriftliche Anfragen sofort beantwortet.

Wiederverkäufer und solide Vertreter gesucht.

Josef Lewitus, Fabrikbesitzer **Wien I. Babenbergerstrasse 9.**

Niederlage des Copir-Apparates **„Hektograph“** in
Leipzig bei Paul Hungar, Markt 8.
Dresden bei Baumann & Sendig.
Frankfurt a/M. bei Wilhelm Büttel.
Hamburg bei Rothschild, Behrens & Co.
Berlin bei Spielhagen & Co., Friedrichstr. 49a.
Breslau bei Gustav Wesel.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen** versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction
Hennicke & Goos, Hamburg.

Kohlen-Ersparniss.

Root's nichtexplodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in **Kalk a. Rhein.**

Keine Explosions-Gefahr.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken
chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat April 1879.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat April	Betriebs-länge ultimo April	Befördert wurden				Die Einnahme betrug							
			Personen		Güter		pro Monat April						bis ult. April	
							i. Pers.-Verkehr		im Güterverk.		in Summa incl. Extraordinarien		in Summa	
			im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
I. Staatsbahnen.														
nkfurt-Bebraer Eisenbahn . .	1879	502,00	365 481	738	145 385	292	343 560	694	738 840	1 486	1 142 260	2 275	4 161 510	8 290
gegen	1878	—	— 8 998	— 18	+ 4 232	+ 8	— 18 668	— 37	+ 34 927	+ 71	+ 17 334	+ 34	— 235 608	— 469
ınoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	435 340	502	360 904	413	756 500	872	1 546 000	1 770	2 327 500	2 664	9 680 961	10 625
gegen	1878	—	— 25 530	— 29	+ 12 664	+ 15	— 44 380	— 51	+ 54 243	+ 63	+ 24 863	+ 28	— 726 515	— 832
n-Weser-Eisenbahn	1879	198,79	120 092	604	95 583	481	184 101	926	356 948	1 795	629 427	3 166	2 079 005	10 458
gegen	1878	—	— 11 933	— 60	+ 2 385	+ 12	— 18 292	— 92	+ 8 894	+ 44	— 51 114	— 257	— 101 140	— 509
sauische Eisenbahn	1879	275,76	317 024	1 150	99 046	359	187 246	679	226 927	823	447 173	1 619	1 634 535	5 916
gegen	1878	+ 18,03	— 26 438	— 183	— 12 828	— 75	— 22 917	— 136	— 22 241	— 144	— 45 688	— 291	— 23 833	— 509
derschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	1 119,87	510 004	551	345 023	337	646 775	699	2 096 292	2 048	2 953 642	2 861	11 384 766	11 953
gegen	1878	+ 194,26	— 45 648	— 49	+ 21 001	— 16	— 23 376	— 25	— 176 310	— 431	— 218 263	— 566	— 460 405	— 844
bahn	1879	1 950,00	457 946	236	179 878	92	1 092 337	562	1 725 756	885	2 821 641	1 447	11 722 690	6 012
gegen	1878	+ 356,12	+ 8 733	— 47	— 32 137	— 41	+ 31 137	— 106	— 338 364	— 410	— 338 640	— 536	—1818677	—2504
rbrücker Eisenbahn	1879	237,92	194 500	908	406 211	1 707	122 860	573	531 888	2 236	768 341	3 229	2 952 352	12 409
gegen	1878	+ 56,23	+ 4 850	— 292	+ 10 072	— 473	+ 3 365	— 183	— 12 246	— 759	— 2 004	—1011	— 76 394	—4261
tfälische Eisenbahn	1879	501,61	135 600	270	180 500	360	153 640	306	590 000	1 176	804 116	1 593	2 976 027	5 895
gegen	1878	+ 11,61	— 7 160	— 21	+ 9 010	+ 10	— 4 735	— 17	+ 11 751	— 4	+ 7 016	— 34	+ 267 127	+ 278
ıelmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	31 509	602	13 363	255	26 080	498	20 968	400	47 048	898	164 938	3 149
gegen	1878	—	— 6 152	— 117	— 1 291	— 25	— 3 810	— 73	— 5 134	— 98	— 8 944	— 171	— 41 520	— 793
ıs. Staats - Eisenbahn . .	1879	1 880,63	1 456 446	7·4	752 011	400	1 273 200	685	3 292 653	1 751	4 614 670	2 454	17 673 508	9 398
gegen	1878	+ 2,20	— 227 617	— 124	+ 41 753	+ 22	— 117 222	— 64	+ 103 716	+ 53	— 23 185	— 15	— 630 398	— 346
ttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 377,75	856 323	621	236 198	171	781 272	567	1 613 874	1 171	2 468 068	1 791	9 368 305	6 799
gegen	1878	+ 57,18	— 75 114	— 87	+ 13 649	+ 2	— 52 019	— 67	+ 85 236	+ 9	+ 38 612	— 56	+ 329 242	— 116
ische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 192,90	589 221	497	287 602	241	803 631	678	1 257 136	1 054	2 123 103	1 780	7 649 059	6 412
gegen	1878	+ 4,44	— 32 704	— 30	+ 5 011	+ 3	— 24 145	— 23	+ 121 644	+ 99	+ 92 554	+ 71	+ 414 296	+ 314
ı-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	203 500	2 326	38 560	441	183 844	2 101	152 941	1 748	337 985	3 863	1 212 827	13 861
gegen	1878	—	— 2 419	— 27	— 1 315	— 5	— 1 760	— 20	— 4 865	— 55	— 6 885	— 78	— 731	— 8
enburgische Staats-Eisenbahn	1879	290,25	115 253	397	47 456	164	102 164	352	129 575	446	231 739	798	786 471	2 710
gegen	1878	—	— 11 356	— 40	+ 6 806	+ 24	— 12 426	— 43	+ 311	+ 1	— 12 115	— 42	— 69 198	— 238
ss-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	763 900	680	408 000	363	702 300	625	1 704 400	1 518	2 552 900	2 273	9 780 700	8 709
gegen	1878	+ 23,07	+ 2 921	— 12	+ 6 629	— 2	+ 2 845	— 11	+ 25 050	— 8	+ 18 195	— 31	+ 277 962	— 1
rhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	42 713	243	13 536	77	38 678	220	35 594	202	74 777	425	268 007	1 523
gegen	1878	—	— 2 448	— 14	+ 613	+ 4	— 2 440	— 14	+ 919	+ 5	— 1 699	— 10	— 12 781	— 72
en-Langwedeler Eisenbahn .	1879	97,78	12 484	128	13 247	135	19 550	200	56 096	574	76 220	780	340 859	3 486
gegen	1878	—	— 4 805	— 49	+ 2 676	+ 27	— 4 708	— 48	+ 10 827	+ 111	+ 6 085	+ 63	+ 30 501	+ 312
Summa	1879	11 937,74	—	—	—	—	—	—	—	—	25 420 610	2 145	93 436 520	7 939
gegen	1878	+ 723,14	—	—	—	—	—	—	—	—	— 503878	— 168	—2878072	— 677
II. Privatbahnen.														
Jnt. Staatsverwaltung stehend.														
in-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,00	46 650	268	27 901	172	72 504	417	141 439	813	222 655	1 280	726 390	4 175
gegen	1878	—	— 5 839	— 34	+ 8 457	+ 60	— 5 614	— 32	+ 50 776	+ 292	+ 45 670	+ 263	+ 45 756	+ 263
erg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,73	1 109 859	981	1 164 500	975	952 818	842	3 182 804	2 689	4 456 422	3 765	17 072 463	14 517
gegen	1878	+ 20,54	— 83 219	— 93	+ 15 116	— 13	— 24 828	— 38	+ 31 411	— 20	+ 6 583	— 61	+ 309 884	+ 106
uhr-Sieg-Eisenbahn	1879	134,14	58 130	433	194 750	1 452	47 508	354	415 246	3 096	487 354	3 633	1 996 652	14 855
gegen	1878	—	— 7 841	— 59	+ 10 283	+ 77	— 4 985	— 37	+ 18 109	+ 135	+ 13 124	+ 98	+ 46 598	+ 347
e-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	95 019	323	92 576	314	114 634	389	371 304	1 260	498 882	1 693	1 780 067	6 042
gegen	1878	—	— 6 720	— 22	+ 19 217	+ 65	— 5 490	— 19	+ 13 870	+ 47	+ 11 224	+ 38	+ 81 059	+ 275
Hinter-pommersche Eisenbahn a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	47 205	276	27 950	162	73 560	430	119 863	695	209 069	1 212	693 314	4 019
gegen	1878	—	— 2 163	— 12	— 3 290	— 19	— 7 300	— 43	— 11 756	— 68	— 15 274	— 89	— 81 269	— 472
b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	63 336	319	12 728	65	60 088	303	56 592	287	128 575	648	432 991	2 184
gegen	1878	—	— 10 160	— 52	— 3 492	— 17	— 4 514	— 23	— 19 008	— 97	— 24 291	— 123	— 90 119	— 454
ıster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	15 690	278	5 140	91	10 320	183	11 650	207	25 832	455	94 881	1 666
gegen	1878	—	— 1 636	— 29	+ 1 284	+ 23	— 1 548	— 27	+ 1 058	+ 20	— 490	— 7	+ 1 969	+ 35
berschlesische Eisenbahn . .	1879	743,84	336 180	495	542 922	730	367 896	542	2 039 041	2 741	2 694 682	3 623	10 574 538	14 227
gegen	1878	+ 4,10	— 20 740	— 31	+ 40 664	+ 51	— 1 194	— 2	+ 158 024	+ 198	+ 142 027	+ 172	+ 219 292	+ 229
weigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	128 279	1 256	—	—	43 358	425	44 030	431	180 098	1 763
gegen	1878	—	—	—	+ 17 085	+ 170	—	—	+ 4 528	+ 46	+ 4 485	+ 45	+ 20 811	+ 207
reslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	70 889	339	88 835	421	110 717	530	341 299	1 616	499 374	2 365	2 011 875	9 526
gegen	1878	—	— 6 479	— 31	+ 5 100	+ 23	— 6 917	— 33	— 34 784	— 173	— 42 233	— 212	— 61	— 84
reslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	377,17	149 226	396	99 885	265	138 937	368	317 552	842	523 753	1 389	1 990 994	5 279
Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	— 6 114	— 16	+ 6 298	— 17	— 4 194	11	+ 47 018	+ 125	+ 41 676	+ 111	+ 183 469	+ 487
ppeln - Gr.-Strehlitz - Morgen-ther Eisenbahn	1879	32,43	2 614	81	1 168	36	1 870	57	2 491	77	5 561	171	26 331	812
argardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	39 175	227	42 598	247	58 661	340	160 246	930	270 327	1 569	1 013 657	5 885
gegen	1878	—	— 3 180	— 19	— 4 461	— 26	— 2 931	— 18	— 51 708	— 301	— 55 935	— 326	— 135 439	— 786
in-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	87 620	727	55 180	458	74 490	618	170 970	1 418	262 058	2 174	978 517	8 114
gegen	1878	—	— 1 786	— 14	+ 60	+ 1	— 3 163	— 26	+ 510	+ 5	— 3 052	— 24	— 26 231	— 217
nburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	— 16 140	631	38 074	1 488	6 400	250	40 196	1 571	46 998	1 837	185 292	7 244
gegen	1878	—	3 872	— 151	+ 1 291	+ 50	— 2 298	— 90	+ 879	+ 34	— 1 364	— 54	— 259	— 10

1.	2.	3.	4. Betriebs-länge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11 Güter	12. pro km	13. in Summa incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. April im Ganzen
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1879	27,76	13 118	473	13 574	489	5 479	197	16 850	607	22 466	809	89 121
	gegen	1878	—	— 380	— 13	+ 2 071	+ 75	— 149	— 6	+ 2 821	+ 102	+ 2 725	+ 98	+ 3 567
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1879	26,73	21 402	801	14 558	545	12 650	473	23 951	896	36 800	1 377	149 087
	gegen	1878	—	— 2 844	— 106	+ 1 781	+ 67	— 898	— 34	+ 1 063	+ 40	+ 322	+ 12	+ 6 055
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	5 186	424	25 023	2 046	1 535	126	17 843	1 459	19 441	1 590	82 330
	gegen	1878	—	— 173	— 14	+ 1 506	+ 123	— 81	— 6	— 10 075	— 824	— 10 122	— 827	— 46 985
	Summa	1879	4 065,62	—	—	—	—	—	—	—	—	10 454 279	2 571	40 078 598
	gegen	1878	+ 57,07	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 120 636	— 7	+ 564 428
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1879	31,98	13 728	577	38 277	1 197	3 337	140	35 506	1 110	40 981	1 281	167 812
	gegen	1878	—	— 9 415	— 396	+ 325	+ 10	— 690	— 29	+ 43	+ 1	+ 620	+ 19	+ 14 035
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	173 866	604	62 016	215	198 981	691	312 182	1 084	518 116	1 799	1 748 403
	gegen	1878	—	— 20 824	— 72	— 3 231	— 12	— 14 471	— 50	+ 30 550	+ 106	+ 14 976	+ 52	— 105 096
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1879	23,11	9 478	410	1 373	59	4 603	199	3 139	136	7 931	343	28 237
	gegen	1878	—	— 71	— 3	+ 259	+ 11	— 962	— 42	— 91	— 4	— 909	— 40	— 4 422
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn	1879	431,27	222 721	516	146 010	339	427 495	991	652 360	1 513	1 129 855	2 620	3 914 985
	gegen	1878	—	— 1 463	— 4	— 2 611	— 6	+ 9 056	+ 21	— 25 069	— 58	— 16 013	— 37	— 217 416
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1879	327,35	113 403	346	83 799	256	115 312	352	317 533	970	464 248	1 418	1 681 819
	gegen	1878	—	— 32 089	— 98	+ 13 550	+ 41	— 13 552	— 42	+ 7 990	+ 25	— 6 299	— 19	— 101 201
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1879	440,63	163 469	371	86 098	195	292 734	664	902 563	2 048	1 263 190	2 867	4 791 177
	gegen	1878	—	— 12 941	— 29	— 11 683	— 27	— 23 737	— 54	— 107 466	— 244	— 103 900	— 236	—1115064
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	302 586	1 123	105 727	405	387 321	1 492	493 257	1 900	880 578	3 392	3 156 935
	gegen	1878	—	— 28 420	— 152	+ 4 028	+ 9	— 17 766	— 68	— 65 136	— 251	— 82 902	— 319	— 311 431
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	346,38	182 742	528	94 209	272	275 810	796	486 880	1 408	807 073	2 334	2 720 766
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	—	— 21 336	— 61	— 2 389	— 7	— 26 850	— 78	— 7 898	— 23	+ 3 798	+ 11	— 194 156
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	236,97	77 471	337	21 317	90	105 501	460	116 862	493	230 251	972	752 337
	gegen	1878	—	— 3 983	— 18	+ 1 532	+ 7	— 9 592	— 41	+ 16 398	+ 69	+ 11 705	+ 50	— 75 098
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1879	602,69	193 894	326	149 875	249	228 956	384	584 594	970	901 639	1 496	3 307 706
	gegen	1878	+ 1,36	— 10 440	— 17	+ 13 535	+ 22	— 17 610	— 30	+ 52 445	+ 85	+ 44 406	+ 70	+ 95 809
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	55,50	15 635	282	6 334	114	11 725	211	16 085	290	30 600	551	127 389
	gegen	1878	—	— 395	— 7	— 153	— 3	+ 161	+ 3	— 2 664	— 48	— 2 253	— 41	+ 1 476
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	152,00	33 258	219	34 598	228	30 912	203	93 744	617	130 709	860	541 984
	gegen	1878	—	— 8 640	— 57	+ 7 524	+ 50	— 1 127	— 8	+ 10 615	+ 70	+ 10 264	+ 67	+ 32 169
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	41,69	43 427	1 056	2 952	71	10 636	255	3 881	93	15 677	376	63 244
	gegen	1878	—	+ 5 924	+ 156	— 148	— 3	+ 425	+ 10	+ 156	+ 4	+ 276	+ 7	— 733
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	31 566	329	26 215	273	17 355	181	37 315	388	62 371	649	252 613
	gegen	1878	—	— 1 884	— 19	+ 8 977	+ 94	— 2 802	— 29	+ 7 209	+ 75	+ 7 170	+ 75	+ 45 216
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1879	290,65	98 634	339	100 039	344	82 394	283	298 167	1 026	390 606	1 344	1 511 126
	gegen	1878	—	— 11 994	— 42	— 25 621	— 88	— 7 428	— 26	— 71 287	— 245	— 77 034	— 265	— 251 159
15	Holsteinische Marschbahn	1879	88,10	30 280	344	6 685	76	28 661	325	19 170	218	48 179	547	180 950
	gegen	1878	+ 54,70	+ 12 168	— 198	+ 692	— 103	+ 15 434	— 71	+ 7 839	— 121	+ 22 600	— 219	+ 82 964
16	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	70 145	3 897	4 015	223	26 301	1 461	8 108	451	35 479	1 971	117 676
	gegen	1878	—	— 14 931	— 829	+ 113	+ 6	— 5 291	— 294	+ 391	+ 22	— 4 930	— 274	— 13 313
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn	1879	435,01	295 072	720	592 301	1 362	426 621	1 041	1 368 437	3 146	1 985 162	4 563	7 731 530
	gegen	1878	+ 20,30	— 1 797	— 27	— 32 250	— 144	— 13 558	— 68	— 12 582	— 184	— 8 989	— 246	+ 104 522
	b. Köln-Giessener Eisenbahn	1879	184,16	111 208	604	196 643	1 068	92 353	501	494 375	2 685	648 113	3 519	2 582 782
	gegen	1878	—	— 6 877	— 37	— 16 788	— 91	— 4 498	— 25	— 45 592	— 247	— 48 867	— 266	— 54 110
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1879	466,76	160 107	344	196 188	430	259 637	559	987 063	2 114	1 311 704	2 810	4 990 312
	gegen	1878	—	— 15 207	— 33	— 1 764	+ 6	— 24 139	— 52	+ 33 894	+ 72	+ 16 251	+ 35	+ 46 037
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	111,40	62 484	563	49 275	444	77 678	700	187 019	1 685	288 897	2 603	922 543
	gegen	1878	—	— 3 325	— 30	— 1 009	— 9	— 3 948	— 35	— 1 509	— 13	— 6 222	— 55	— 45 162
19	Märkisch-Posener Eisenbahn	1879	271,90	58 105	214	48 569	178	113 853	418	159 883	588	286 158	1 052	1 061 831
	gegen	1878	—	— 5 403	— 19	+ 1 370	+ 5	— 4 715	— 18	+ 3 117	+ 12	— 1 812	— 6	— 7 822
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	983,80	521 476	530	382 924	389	816 451	830	1 690 855	1 719	2 623 833	2 667	9 890 998
	gegen	1878	—	— 24 891	— 25	+ 42 023	+ 42	— 41 668	— 42	+ 102 424	+ 104	+ 18 578	+ 19	— 678 085
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	5 861	520	35 918	3 184	2 859	254	15 953	1 414	18 923	1 678	68 327
	gegen	1878	—	— 526	— 46	— 1 916	— 170	— 275	— 24	— 1 601	— 142	— 1 941	— 172	— 10 265
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1879	143,03	20 812	146	17 397	122	24 130	169	78 002	545	106 395	744	509 531
	gegen	1878	—	+ 1 846	+ 13	— 7 364	— 51	+ 1 415	+ 10	— 54 492	— 381	— 51 086	— 357	— 70 170
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1879	78,28	21 726	278	14 931	196	24 871	318	40 402	531	70 513	901	273 161
	gegen	1878	—	— 1 798	— 23	+ 2 972	+ 39	— 1 987	— 25	+ 3 258	+ 43	+ 1 271	+ 16	+ 18 126
23	Ober-lausitzer Eisen-bahn a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	19 695	133	13 699	93	18 750	127	42 478	287	61 228	414	219 763
	gegen	1878	—	— 3 536	— 24	— 41	—	+ 3 454	+ 23	+ 1 443	+ 10	+ 4 897	+ 33	+ 11 555
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	1 199	160	1 435	191	251	34	1 465	195	1 716	229	6 075
	gegen	1878	—	— 433	— 58	+ 167	+ 22	— 40	— 5	+ 310	+ 41	+ 270	+ 36	+ 587
24	Oels-Gnesener Eisenbahn	1879	159,71	26 495	166	10 129	63	29 492	185	39 982	250	82 168	514	312 727
	gegen	1878	—	— 4 724	— 29	— 695	— 5	+ 189	+ 1	+ 299	+ 2	— 899	— 6	+ 1 051
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,17	63 724	262	41 106	169	81 351	335	221 792	913	323 143	1 330	1 485 415
	gegen	1878	—	— 4 353	— 18	— 41 468	— 171	— 8 225	— 34	— 352 025	—1448	— 351 241	—1445	—1057358
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1879	202,10	23 469	116	19 951	99	36 098	179	80 754	400	130 132	645	533 135
	gegen	1878	—	— 5 475	— 27	— 1 768	— 8	— 1 149	+ 6	— 1 913	— 9	+ 818	+ 5	+ 25 278
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1879	318,01	84 119	286	128 932	405	109 130	371	559 460	1 759	723 590	2 275	3 084 390
	gegen	1878	+ 0,71	— 6 239	— 21	+ 6 205	+ 18	— 7 665	— 26	+ 38 046	+ 116	+ 30 381	+ 90	+ 226 845
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 026,65	855 900	949	642 500	627	867 000	961	2 204 000	2 149	3 071 000	2 997	11 202 000
	gegen	1878	+ 26,68	+ 2 074	— 20	+ 11 743	— 14	+ 3 153	— 20	+ 81 265	+ 26	+ 84 418	+ 8	+ 90 834
	b. Call-Trierer Eisenbahn	1879	118,16	27 600	234	25 900	219	41 000	347	91 000	770	132 000	1 117	475 500
	gegen	1878	—	— 867	— 7	+ 793	+ 7	— 1 712	— 14	+ 2 353	+ 20	+ 641	+ 6	— 35 460
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	17 326	328	7 795	148	12 100	229	13 409	254	27 732	525	103 833
	gegen	1878	—	— 72	— 2	+ 2 809	+ 54	+ 164	+ 3	+ 3 108	+ 59	+ 3 272	+ 62	+ 9 993

2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. Einnahmen pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Sum. incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. April 1879 im Ganzen	16. bis ult. April 1879 pro km
eswigsche Eisenbahn . . .	1879	229,80	57 669	250	23 886	104	82 609	359	173 852	757	260 769	1 135	794 276	3 456
gegen	1878	—	— 3 408	— 16	+ 1 046	+ 5	— 5 539	— 25	+ 13 177	+ 58	+ 7 797	+ 34	— 12 335	— 55
rin- che en- hn a. Stammbahn . .	1879	331,81	311 965	940	143 234	432	406 144	1224	651 104	1 962	1 070 237	3 225	3 862 373	11 640
gegen	1878	—	— 33 291	— 101	+ 1 969	+ 6	— 7 402	— 22	+ 8 216	+ 24	+ 139	—	— 4 007	— 12
b. Gotha-Leinefelde .	1879	67,13	34 940	520	13 587	202	23 549	351	40 215	599	64 712	964	235 282	3 505
gegen	1878	—	— 3 304	— 50	+ 357	+ 5	— 1 449	— 21	+ 2 170	+ 32	+ 683	+ 10	— 4 259	— 63
c. Gera-Eichicht . .	1879	77,00	35 028	455	25 206	327	24 453	318	50 982	662	76 882	999	263 136	3 417
gegen	1878	—	— 4 298	— 56	+ 1 363	+ 17	— 2 301	— 29	+ 3 430	+ 44	+ 808	+ 11	— 8 788	— 114
-Insterburger Eisenbahn . .	1879	53,93	12 289	228	6 021	112	19 004	352	15 700	291	39 248	728	149 882	2 779
gegen	1878	—	— 1 097	— 20	— 51	— 1	— 800	— 15	— 2 220	— 41	— 640	— 12	+ 17 689	— 328
holsteinische Eisenbahn . .	1879	78,50	12 661	161	7 279	93	10 600	135	13 362	170	24 527	312	75 304	959
gegen	1878	—	— 735	— 10	— 2 057	— 26	— 4 088	— 52	— 156	— 2	— 3 778	— 48	— 16 465	— 210
elburen-Heider Eisenbahn .	1879	11,00	5 525	502	596	54	2 431	221	908	82	3 379	307	13 492	1 226
sche wigs- hn a. nicht garant. Linien	1879	375,00	341 929	912	170 410	454	325 917	869	525 688	1 402	862 505	2 300	3 116 166	8 310
gegen	1878	—	— 42 256	— 112	— 1 297	— 4	— 20 950	— 56	— 15 240	— 40	— 38 458	— 102	— 182 216	— 486
b. garantirte Linien .	1879	180,00	100 663	559	39 016	217	53 966	300	54 782	304	109 412	608	399 710	2 221
gegen	1878	—	— 16 348	— 91	— 22 686	— 126	— 7 669	— 42	— 13 306	— 74	— 21 025	— 116	— 54 833	— 304
lenburgische Eisenbahn . .	1879	321,57	91 622	285	25 879	80	168 866	525	182 045	566	363 578	1 130	1 252 608	3 895
gegen	1878	—	+ 779	+ 3	— 1 572	— 5	— 2 646	— 8	— 15 145	— 47	— 19 798	— 62	— 240 094	— 747
Eisenbahn	1879	74,80	38 552	515	10 436	140	24 158	323	30 879	413	55 580	743	183 242	2 450
gegen	1878	—	— 6 051	— 81	+ 843	+ 12	— 3 233	— 43	+ 3 244	+ 43	+ 32	—	— 2 675	— 36
ar-Geraer Eisenbahn . . .	1879	68,11	27 017	397	7 420	109	25 144	369	20 831	306	46 217	679	147 427	2 165
gegen	1878	—	— 441	— 6	— 81	— 1	— 3 022	— 45	+ 726	+ 11	— 2 472	— 36	+ 289	+ 5
.-Thüringische Ost-Westb. .	1879	33,80	6 978	206	11 472	339	3 200	95	13 246	392	17 047	504	56 446	1 670
gegen	1878	—	— 762	— 23	+ 834	+ 24	— 441	— 13	+ 941	+ 28	+ 798	+ 23	+ 6 349	+ 188
-Lübecker Eisenbahn . .	1879	33,00	16 160	490	2 577	78	12 047	365	7 621	231	21 105	640	73 428	2 225
gegen	1878	—	+ 5 920	+ 180	+ 151	+ 4	— 646	— 20	— 270	— 8	— 429	— 13	— 5 670	— 172
schweigische Eisenbahn .	1879	340,78	—	—	—	—	191 283	561	562 471	1 651	778 343	2 284	2 958 635	8 682
gegen	1878	—	—	—	—	—	— 24 652	— 73	— 9 088	— 26	— 42 256	— 124	— 174 345	— 511
rstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	5 594	297	4 040	215	3 470	184	5 450	290	9 420	501	30 045	1 603
gegen	1878	—	— 801	— 43	— 3 869	— 206	— 257	— 14	— 4 631	— 246	— 5 528	— 294	— 21 164	—1121
rra-Eisenbahn	1879	172,00	40 960	238	31 166	188	60 264	350	139 270	810	202 258	1 176	738 688	4 295
gegen	1878	—	— 3 207	— 19	+ 836	+ 5	— 3 163	— 19	— 276	— 1	— 3 335	— 19	— 13 009	— 75
rnshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 451	350	1 902	272	811	116	2 141	306	3 007	430	12 147	1 735
gegen	1878	—	— 183	— 26	— 464	— 66	— 58	— 8	— 206	— 29	— 273	— 38	— 191	— 28
-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1879	17,30	8 983	519	1 459	84	5 455	315	2 930	169	8 530	492	28 213	1 631
gegen	1878	—	— 2 843	— 165	— 478	— 28	— 792	— 46	— 774	— 45	— 1 643	— 96	— 3 520	— 203
Summa	1879	11 183,05	—	—	—	—	—	—	—		22 866 646	2 045	84 909 512	7 595
gegen	1878	+ 114,75	—	—	—	—	—		—	—	— 614 702	— 76	—4282154	— 471
Im Ganzen	1879	27 186,41	—	—	—	—	—	—	—	—	58 741 535	2 168	218424630	8 092
gegen	1878	+ 894,96	—	—	—	—	—	—	—	—	— 997 944	— 105	—6595798	— 481

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat April 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat April 1879	Im Monat April 1879 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat April							Einnahme vom 1. Januar bis Ende April 1879	
				1879				1878				
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom. in Percent	im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn . . .	267	14 377	8 708	13 621	42 335	55 956	210	54 979	206	+ 1·9	193 905	726
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	367	44 466	71 384	37 271	218 336	255 607	696	251 309	685	+ 1·6	1 021 152	2 782
Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft . .	2 007	314 403	335 519	508 018	1 679 833	2 187 851	1 090	2 311 746	1 270	— 14·2	9 401 616	4 684
Südbahn-Gesellschaft	2 240	525 652	378 508	821 859	2 106 581	2 928 440	1 307	2 736 938	1 223	+ 6·9	10 933 066	4 881
Ungarische Westbahn	373	44 698	22 852	35 987	74 172	110 159	295	104 944	281	+ 5·0	478 916	1 284
Summa . . .	5 254	943 596	816 971	1 416 756	4 121 257	5 538 013	1 054	5 459 916	1 078	— 2·2	22 028 655	4 193
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	94	47 805	250 700	17 331	207 230	224 561	2 389	211 260	2 247	+ 6·3	884 753	9 412
Böhmische Nordbahn	180	52 712	46 670	25 859	90 706	116 565	648	117 573	653	— 0·8	455 110	2 528
Böhmische Westbahn	201	36 082	77 232	42 078	184 066	226 144	1 125	232 703	1 158	— 2·8	968 948	4 821
Buschtiehrader Eisenbahn	397	50 593	148 759	53 348	243 499	296 847	748	282 959	713	+ 4·9	1 283 806	3 234
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . .	86	27 280	79 477	8 030	108 060	116 090	1 350	148 272	1 724	— 21·7	521 630	6 065
Elbogener Localbahn-Gesellschaft .	5	1 204	4 939	434	1 889	2 323	465	1 359	272	+ 71·0	8 809	1 762
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	12 153	6 436	10 970	24 192	35 162	194	41 353	228	— 14·9	141 779	783
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz	352	68 762 (altes u. neues Netz)	57 384 (altes u. neues Netz)	95 178	381 412	476 590	1 354	583 767	1 658	— 18·3	2 139 114	6 077
neues Netz	241			32 717	69 245	101 962	423	172 544	716	— 40·9	471 021	1 954
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G. .	91	20 068	42 076	10 043	82 898	92 941	1 021	82 124	902	+ 13·2	424 509	4 654
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	133 780	92 804	186 835	390 358	577 193	811	569 453	800	+ 1·4	2 105 003	2 956
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	145 825	121 927	203 578	562 045	765 623	1 914	785 023	1 963	— 2·5	2 980 737	7 452
Lambach-Gmunden	27	3 545	3 663	1 779	4 109	5 888	218	8 084	299	— 27·1	21 747	805
Linz-Budweis	144	12 030	17 412	13 905	52 422	66 327	461	77 398	537	— 14·2	248 675	1 727
Neumarkt-Braunau	58	12 548	50 162	14 000	104 131	118 131	2 037	123 065	2 122	— 4·0	512 504	8 836
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	34 980	. .	17 064	17 064	853	15 371	769	+ 10·9	76 246	3 812
Salzburg-Tiroler Bahn	290	30 575	18 506	21 949	43 241	65 190	225	70 938	245	— 8·2	250 733	865
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	87 103	96 589	85 991	244 856	330 747	407	348 129	429	— 5·1	1 214 827	1 496

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat April 1879	Im Monat April 1879 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat April 1879: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1878: im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende April 1879: im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	183 502	304 432	330 774	1 323 546	1 654 320	2 373	1 597 834	2 364	— 0·4	7 440 656	10 675
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	35 691	29 695	31 536	49 390	80 926	574	78 075	554	+ 3·6	382 735	2 714
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.) Lemb.-Czernow.	267	27 621	19 093	45 721	117 576	163 297	612	208 033	779	— 21·4	692 380	2 593
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.) Czern.-Suczawa	90	7 888	10 050	12 196	27 994	40 190	447	58 175	646	— 30·8	162 730	1 808
Leoben-Vordernberger Bahn	15	4 378	15 233	943	13 971	14 914	994	11 374	758	+ 31·1	57 150	3 800
Mährische Grenzbahn	109	11 530	10 919	6 121	15 820	21 941	201	22 961	211	— 4·7	86 068	790
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	13 838	21 173	14 579	47 109	61 688	406	54 217	357	+ 13·7	240 924	1 585
Oesterreichische Nordwestbahn Garantirte Strecke	623	134 671	94 277	177 981	344 112	522 393	838	522 809	839	— 0·1	1 957 838	3 143
Oesterreichische Nordwestbahn Ergänzungsnetz	305	53 453	88 571	52 312	198 305	250 617	822	235 444	772	+ 6·5	1 091 107	3 577
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	5 551	8 163	2 739	16 684	19 423	589	16 878	511	+ 15·3	79 654	2 414
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn Alte Linien	165	14 529	25 233	13 069	48 387	61 456	372	58 255	353	+ 5·4	289 626	1 755
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	7 593	14 982	5 363	24 806	30 169	311	23 308	240	+ 29·6	143 110	1 475
Prag-Duxer Eisenbahn	155	11 899	23 631	11 420	49 592	61 012	394	53 642	346	+ 13·9	316 172	2 040
K. K. Staatsbahnen: Braunau-Strasswalchener B.	37	4 702	2 577	2 275	3 674	5 949	161	5 728	155	+ 3·9	21 698	586
Dalmatiner Bahn	105	3 829	2 124	2 058	4 209	6 267	60	6 773	65	— 7·7	21 185	202
Dniester Bahn	112	38 591	4 768	10 606	20 135	30 741	274	25 200	225	+ 21·8	93 192	832
Donau-Ufer Bahn	8	. .	7 985	. .	3 215	3 215	402	343	69	† 482·6	14 070	1 759
Istrianer Bahn	143	3 966	3 789	5 142	11 267	16 409	115	10 751	75	+ 53·3	44 347	310
Kriegsdorf-Römerstadt	14	971	3 139	327	1 969	2 296	164	. .	. .	. .	8 129	581
Niederösterr. Staatsbahnen	154	17 218	14 101	8 726	22 247	30 973	201	26 750	174	+ 15·5	112 062	728
Rakonitz-Protiviner Bahn	144	11 747	11 952	8 524	17 225	25 749	179	26 273	182	— 1·6	93 680	651
Tarnow-Leluchow (Orló)	151	7 254	5 234	6 645	14 420	21 065	140	19 794	131	+ 6·9	77 222	511
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	55 409	59 376	32 940	158 658	161 598	571	177 169	626	— 8·8	758 998	2 686
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	30 027	35 057	25 465	61 587	87 052	725	91 519	763	— 5·0	399 812	3 332
Vorarlberger Bahn	96	35 535	14 521	14 243	17 424	31 667	330	36 267	378	— 12·7	113 217	1 179
Wien-Pottendorf Wiener-Neustädter Bahn	67	11 347	26 028	7 803	43 163	50 966	761	37 509	560	+ 35·9	185 333	2 766
Summa	8 574	1 474 805	2 005 819	1 653 433	5 438 208	7 091 641	827	7 276 456	853	— 3·0	29 593 046	3 451
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	69 993	17 926	44 233	72 076	116 309	297	145 927	372	— 20·2	511 787	1 306
Arad-Körösthaler Bahn	62	7 863	4 361	4 596	8 375	12 971	209	14 738	238	— 3·7	55 128	889
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	8 400	18 000	9 100	55 900	65 000	1 140	21 509	377	† 202·4	137 339	2 409
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	7 992	6 004	6 372	25 662	32 034	193	30 345	183	+ 5·5	127 796	770
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1 796	1 896	1 878	5 101	6 979	118	7 151	121	— 2·5	27 099	457
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	21 768	17 111	20 079	83 043	103 122	356	122 141	421	— 15·4	359 465	1 240
Fünfkirchen-Barcser Bahn	68	20 650	17 797	10 472	41 249	51 721	761	47 120	693	+ 9·8	210 063	3 089
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	17 029	36 888	8 668	63 609	72 277	1 063	98 082	1 442	— 26·2	304 060	4 471
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	15 272	13 831	8 264	23 576	31 840	362	30 820	350	+ 3·4	122 281	1 390
Theiss Eisenbahn	585	98 000	77 000	151 000	370 000	521 000	891	419 896	718	+ 24·1	1 744 017	2 981
Ungarische Nordostbahn	580	64 395	23 003	58 280	107 982	166 262	287	165 904	286	+ 0·3	701 921	1 210
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Nördliche Linien	607	47 522	78 285	94 041	338 091	432 132	712	414 906	684	+ 4·1	1 867 038	3 076
Oestliche Linien	605	26 746	21 604	55 826	132 575	188 401	311	221 216	366	— 15·0	711 264	1 176
Südliche Linien	278	10 114	14 765	28 759	53 817	82 576	297	75 714	272	+ 9·2	263 388	947
Gran-Bressnitz-Schemnitz	23	432	1 691	549	4 023	4 572	199	4 003	174	+ 14·4	17 968	781
Gömörer Industriebahnen	168	6 244	7 964	5 776	19 833	25 609	152	25 367	151	+ 0·7	110 395	657
Dalya-Vinkovci-Brod	97	23 037	5 431	19 634	18 239	37 873	390	. .	. .	. .	86 811	895
Waagthalbahn	140	25 573	11 084	18 793	26 371	45 164	323	35 775	303	+ 6·6	193 632	1 383
Summa	4 333	472 826	374 641	546 320	1 449 522	1 995 842	461	1 880 614	449	+ 2·7	7 551 452	1 743
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 254	943 596	816 971	1 416 756	4 121 257	5 538 013	1 054	5 459 916	1 078	— 2·2	22 028 655	4 193
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 574	1 474 805	2 005 819	1 653 433	5 438 208	7 091 641	827	7 276 456	853	— 3·0	29 593 046	3 451
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 333	472 826	374 641	546 320	1 449 522	1 995 842	461	1 880 614	449	+ 2·7	7 551 452	1 743
Hauptsumme	18 161	2 891 227	3 197 431	3 616 509	11 008 987	14 625 496	805	14 616 986	821	— 2·0	59 173 153	3 258

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 44. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 13. Juni 1879.

Mittheilungen

über die auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stattgefundenen Versuchsfahrten mit dem von dem Ingenieur Weissenborn construirten Dampfwagen (System Rowan).

Im Anschluss an den von Herrn Regierungsrath Schwabe im Eisenbahnverein gehaltenen, in No. 37 mitgetheilten Vortrag über den Dampfwagenbetrieb geben wir in Nachstehendem, aus einem von demselben Verfasser in den „Glaser'schen Annalen für Gewerbe etc." veröffentlichten längeren Aufsatze, einige specielle Mittheilungen über die auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stattgefundenen Versuchsfahrten mit dem von dem Ingenieur Weissenborn construirten Dampfwagen (System Rowan).

Vergleich der beiden Dampfwagen von Belpaire und Weissenborn. In Bezug auf das System und die allgemeine Anordnung stimmt der Weissenborn'sche Dampfwagen mit dem von Belpaire im Wesentlichen überein.

Beide Dampfwagen haben nämlich das gemeinsam, dass Locomotive, Packraum und Personenwagen in einem Fahrzeuge vereinigt sind, welches bei Belpaire 3 Achsen, bei dem Weissenborn'schen Dampfwagen, welcher einen weit grösseren Packraum enthält, 2 vierrädrige Truckgestelle hat.

Auch die Eintheilung des Wagens, sowie die Zahl der zu befördernden Passagiere ist bei beiden Dampfwagen nahezu übereinstimmend, nur mit dem Unterschiede, dass bei dem Weissenbornschen Dampfwagen der Packraum bei seiner Länge von 2,9 m = der halben Länge des Packraumes in einem gewöhnlichen Gepäckwagen, zur Beförderung von Gepäck und Gütern wirklich nutzbar gemacht werden kann, was bei der nur 1 m betragenden Länge in dem Belpaire'schen Dampfwagen nur in ungleich geringerem Grade der Fall ist, wohingegen bei letzterem der Anordnung einer Plattform an der Stirnseite und der Anlage der Thüren an den beiden Enden dem bei dem Weissenborn'schen Dampfwagen angeordneten gemeinsamen Zugange für II. und III. Classe der Vorzug zu geben sein dürfte.

Der Hauptunterschied beider Systeme liegt jedoch darin, dass bei dem Dampfwagen von Belpaire die Maschine mit liegendem Röhrenkessel untrennbar mit dem Untergestell des Wagens verbunden ist, während bei dem Weissenborn'schen Dampfwagen in gleicher Weise wie bei Rowan die Maschine mit stehendem Kessel auf einem besonderen vierrädrigen Truckgestell ruht, welches leicht von dem Dampfwagen getrennt und wieder mit demselben verbunden werden kann.

Diese Trennung der Maschine von dem Wagen, welche in etwa 12—15 Minuten ausgeführt werden kann, bietet den nicht zu unterschätzenden Vortheil, beide Theile, Maschine und Wagen getrennt von einander zu beschaffen, Maschine und Wagen in je einem besonderen Schuppen zu stationiren, sowie auch unabhängig von einander zu repariren, und diese getrennte Stationirung und Reparatur dürfte jedenfalls zur längeren Dauer des Dampfwagens beitragen und somit diese Trennung als ein wichtiger Vorzug gegenüber dem System Belpaire anzusehen sein.

Dass ausserdem noch bei dem Weissenborn'schen Dampfwagen eine bequeme Verbindung zwischen dem Maschinenraum und den übrigen Theilen des Wagens stattfindet, ist ebenfalls als ein nicht unwesentlicher Vortheil anzusehen.

Vergleich der drei Systeme Belpaire, Weissenborn und Krauss. Wie sich im Uebrigen die Haupt-Abmessungen der Dampfwagen von Belpaire, Weissenborn und der auf der Berlin-Görlitzer Eisenbahn im Betriebe befindlichen Tramway-Maschine von Krauss & Co. zu einander verhalten, ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich.

Zu nachstehender Zusammenstellung ist zu bemerken, dass die den Dampfwagen von Belpaire betreffenden Angaben der von Charles Evrard, Directeur à Bruxelles, für die Pariser Ausstellung veröffentlichten Broschüre „Compagnie Belge pour la construction de machines et de materiels de chemins de fer" und nur die Gewichtsangaben zu 11. mit 18 600 kg und zu 12. mit 22 000 kg dem im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" (VI. Heft Jahrgang 1878) von dem Ingenieur R. Zumach mitgetheilten Aufsatze entnommen sind, während die auf die Tramway-Locomotive von Krauss & Co. bezüglichen Angaben auf einem in No. 24 dieser Zeitung mitgetheilten Referat über den Bahn-Omnibusbetrieb der Berlin-Görlitzer Eisenbahn beruhen.

Vergleichung der Haupt-Abmessungen der Dampfwagen von Belpaire, Weissenborn und der Tramway-Locomotive von Krauss & Co.	Dampfwagen von		Tramway-Locomotive von Krauss & Co.
	Belpaire	Weissenborn	
1. Ganze Länge des Dampfwagens resp. der Maschine einschliesslich der Buffer . . . . . . m	12,240	—	3,500
2. Grösste äussere Breite „	3,010	—	2,300
3. Radstand . . . . . . „	2,200 + 4,600 = 6,800	—	1,500
4. Durchmesser der Triebräder . . . . m	0,980	0,900	0,800
5. Durchmesser der Dampfcylinder . . . . . . m	0,170	0,160	0,160
6. Kolbenhub . . . . . „	0,320	0,260	0,300
7. Heizfläche des Kessels directe . . . . . qm / indirecte . . . . „	2,460 / 19,320 } 21,780	9	1,480 / 9,750 } 11,230
8. Rostfläche . . . . „	0,480	0,160	0,290
9. Dampfspannung (Ueberdruck) . . . . Atm.	10	12	12
10. Gewicht der betriebsfähigen Maschine . . . kg	—	8 000	7 200
11. Gewicht des leeren Dampfwagens einschl. betriebsfähiger Maschine kg	16 350 resp. 18 600	18 750	—
12. Gewicht des besetzten Dampfwagens incl. betriebsfähig. Maschine kg	20 100 resp. 22 000	23 500	—
13. Stärke der Maschine Pferdekraft	22	24	25
14. Anzahl der Sitzplätze in dem Dampfwagen . . .	44	45	—
15. Fahrgeschwindigkeit pro Stunde . . . . . km	30	30	30
16. Beschaffungspreis . ℳ	24 000	25 000	14 000

Weissenborn'scher Dampfwagen. Was den Weissenborn'schen Dampfwagen betrifft, so hat mit demselben, da zunächst nur einer fertig gestellt ist, ein regelmässiger Betrieb noch nicht eröffnet werden können, doch ist es Absicht, nach Ablieferung des zweiten Dampfwagens voraussichtlich noch im Laufe des Monats Juni auf der Berliner Ringbahn einen regelmässigen Personenverkehr einzurichten. Da jedoch bereits eine so grosse Anzahl von Probefahrten auf zum Theil ungünstigen Betriebsstrecken stattgefunden haben, so werden die bisher gewonnenen Ergebnisse im Wesentlichen schon als massgebend angesehen werden können.

Die Versuche haben theils auf der 81,30 km langen Strecke Berlin-Frankfurt a. O. der Niederschlesisch-Märkischen Hauptbahn, theils auf der Berliner Ringbahn stattgefunden.

Fahrgeschwindigkeit. Bei diesen Versuchen, bei welchen die 42,04 km lange Strecke vom Dresdener Bahnhof über die Berliner Ringbahn und zurück mit ihrem steten Wechsel der Steigungsverhältnisse und Steigungen bis zu $^1/_{150}$, am Anschluss der Berlin-Dresdener Bahn sogar bis zu $^1/_{95}$ mit einem nur 5 Minuten langen Aufenthalt zur Wassernahme durchfahren wurde, und zwar bei den letzten beiden Fahrten mit einem angehängten 3 achsigen Salonwagen von 12 500 kg Eigengewicht, sowie auch bei den übrigen Versuchen, bei denen auch die Strecke Dresdener Bahnhof-Wilmersdorf mit einer Steigung $^1/_{67}$ befahren wurde, hat sich ergeben, dass die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit für den regelmässigen Dienst für den Dampfwagen allein zu 35 km, mit angehängtem Personenwagen zu 30 km mit voller Sicherheit angenommen werden kann.

Leistungsfähigkeit des Dampfwagens. Was die Leistungsfähigkeit des Dampfwagens betrifft, so hat nicht nur auf den genannten Steigungen von $^1/_{95}$—$^1/_{67}$ ein dreiachsiger Personenwagen von 12 500 kg Eigengewicht angehangen werden können, sondern es ist auch auf einer Fahrt von Köpenick nach Berlin, 11,70 km lang, constatirt worden, dass der Dampfwagen bei einer Geschwindigkeit von 28,5 km pro Stunde noch 2 beladene Kohlenwagen von 250 Ctr. Tragfähigkeit befördern konnte, die Bruttolast des Dampfwagens und dieser beiden Kohlenwagen, zusammen 8 Achsen, betrug hierbei 55 500 kg.

Koksverbrauch. Bei dieser Fahrt betrug der Koksverbrauch 3,1 kg pro Kilometer, bei den übrigen Fahrten dagegen durchschnittlich 1,6—1,8 kg pro Kilometer und 11—15 Liter Wasser. Das Verdampfungsverhältniss stellt sich im Durchschnitt wie 1 : 7. Der Verbrauch an Brennmaterial, der bei einer Fahrt sogar nur 1,1 kg pro Kilometer betragen hat, ist somit sehr gering und spricht für die Construction des Kessels. Als Brennmaterial hat sich am zweckmässigsten nicht schlackender Koks von mittlerer Härte in etwa halbfaust grossen Stücken gezeigt.

Bedienung der Maschine. Da Strecken von 20 km Länge ohne Nachfeuern durchfahren werden können und daher im Allgemeinen ein Nachfeuern während der Fahrt nicht nothwendig ist, so wird für die Bedienung der Maschine 1 Führer vollständig genügen. Um aber denselben während der Fahrt zu unterstützen, und in dem wenn auch nur überaus sehr selten vorkommenden, aber doch möglichen Falle einer plötzlichen Erkrankung des Locomotivführers eine Unterstützung für denselben zu haben, empfiehlt es sich, den zweiten im Zuge befindlichen Beamten, welcher den Schaffnerdienst versehen soll, durch einen zur selbstständigen Führung der Locomotive geeigneten Heizer zu ersetzen und denselben anzuweisen, nach Revision und Coupirung der Billets seinen Aufenthalt im Maschinenraum zu nehmen, eine Anordnung, die insofern ohne Schwierigkeit ausführbar ist, als der Maschinenraum mit den übrigen Räumen des Dampfwagens in Verbindung steht und es Absicht ist, den Dampfwagen an der Stirnseite mit einem Perron und einer Eingangsthür zu versehen, sowie zur Anhängung von einem Intercommunicationswagen zu benutzen, so dass im ganzen Zuge Intercommunication stattfindet. Hierbei ist zu bemerken, dass das Drehen des Dampfwagens, zu welchem Zwecke eine Locomotivdrehscheibe von in min. 11,3 m Durchmesser erforderlich ist, als ein Nachtheil bezeichnet werden muss, der die Benutzung des Dampfwagens erschwert, es wird daher Aufgabe der Zukunft sein müssen, geeignete Anordnungen zu treffen, dass auch das Rückwärtsfahren des Dampfwagens ohne Gefährdung der Sicherheit des Betriebes zugelassen werden kann.

Modification des Dampfwagens. Wir glauben hierbei nicht unerwähnt lassen zu dürfen, dass dieser erste in Deutschland gebaute Dampfwagen, der wenn auch nicht ohne diesseitige Anregung, so doch nicht auf Bestellung einer Eisenbahnverwaltung, sondern von dem Ingenieur Weissenborn zum beliebigen Verkauf gebaut worden ist, und dem deshalb nicht die Bedürfnisse einer bestimmten Betriebsstrecke zu Grunde gelegt werden konnten, ohne besondere Schwierigkeiten und ohne wesentliche Kosten den verschiedenen Anforderungen entsprechend abgeändert werden kann.

Einerseits steht nichts entgegen, Kessel und Maschine für eine grössere Leistung und eine Geschwindigkeit bis zu 60 km pro Stunde, was wohl als die äusserste Geschwindigkeit anzusehen sein dürfte, zu steigern, andererseits kann für solche Bahnstrecken, auf denen weder Stückgut noch Gepäckverkehr stattfindet, der 2,9 m lange Packraum wegfallen und der Raum entweder für Passagiere der III. Wagenclasse eingerichtet, oder dieser Raum ganz weggelassen und der ganze Wagenkasten entsprechend kürzer gemacht werden.

Auch die Frage, ob der stehende Dampfkessel beizubehalten, oder wie bei den Dampfwagen von Belpaire, von denen dem Vernehmen nach die beiden ersten ebenfalls mit stehendem Kessel versehen waren, durch einen liegenden Röhrenkessel zu ersetzen ist, kann zur Zeit noch als eine offene angesehen werden. Bisher haben sich ungeachtet der zahlreichen, unter den verschiedensten Verhältnissen vorgenommenen Versuche keine Bedenken in Betreff der Construction und des sonstigen Verhaltens des stehenden Kessels herausgestellt, im Gegentheil ist demselben ausser der Einfachheit der Construction insbesondere auch eine leichte Dampfentwickelung nachzuweisen.

Preis. Ebenso kann der Anschaffungspreis für den ersten Dampfwagen — es sind von der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für die beiden ersten Dampfwagen je 27 000 ℳ, für die beiden anderen je 25 000 ℳ gezahlt worden — nicht massgebend sein, da vereinzelte Beschaffungen immer erheblich theurer sind und sein müssen, im vorliegenden Falle überdies die vollständige Neuheit der ganzen Construction und die dadurch bedingten zahlreichen Abänderungen mit grossen Kosten verknüpft waren. Es ist daher mit Sicherheit zu erwarten, dass bei einer gleichzeitigen grösseren Bestellung auch eine entsprechende Ermässigung der Kosten stattfindet.

Schlussfolgerungen. Aus dem Vorstehenden dürfte ersichtlich sein, dass die Erfahrungen mit dem Weissenborn'schen Dampfwagen — wir bezweifeln, dass der Belpaire'sche Dampfwagen wegen der unlösbaren Verbindung der Maschine mit dem Wagen weitere Verbreitung finden wird — wie mit der Krauss-schen Locomotive noch zu wenig umfassend sind, um schon jetzt dem einen oder dem anderen System den Vorzug zu geben. Wir glauben auch, dass es nicht nur von der weiteren Ausbildung und Vervollkommnung beider Systeme, sondern vorzugsweise von den örtlichen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen und insbesondere von Beantwortung der Frage abhängig ist, ob es sich um Omnibuszüge auf kurze Strecken in der Nähe grosser Städte, oder um den Ersatz für Personenzüge handelt, die eine überaus geringe Frequenz haben und doch befördert werden müssen, welchem System: Dampfwagen oder getrennte Maschine der Vorzug zu geben sei. Jedenfalls nimmt für Bahnen, die nicht wie die Berlin-Görlitzer Eisenbahn vorhandene Personenwagen benutzen, wobei die Ersparniss nur in dem Wegfall des Packwagens (auch bei den Personenzügen der Berliner Ringbahn ist bereits seit vorigem Jahre der Pack- resp. Schutzwagen durch ein für den Gepäckverkehr ausreichendes Schutzcoupée ersetzt worden) und in der Verwendung kleinerer Maschinen mit den geringsten Beschaffungs-, Reparatur- und Unterhaltungskosten liegt, sondern neue Maschinen und Personenwagen beschaffen müssen, die Frage eine wesentlich andere Gestalt an, und dürfte wenigstens, so lange es nicht gelingt, die Personenwagen wieder in ihrer ganzen Construction und Ausstattung einfacher, leichter und billiger herzustellen, zu Gunsten der Dampfwagen sprechen, bei denen dieses Programm leichter durchführbar erscheint. Wie dem aber auch sein mag, einen wichtigen Erfolg haben bereits diese Versuche gehabt: sie haben die Frage in Betreff der Rentabilität des Personenverkehrs aus dem Gebiet jahrelang dauernder theoretischer Erwägungen einer practischen Lösung entgegengeführt,

sie zeigen, dass ohne Nachtheil für den Personenverkehr und ohne Gefährdung der Sicherheit des Betriebes die in Betreff des Bahnpolizei- und Betriebsreglements gestellten Anforderungen — Reduction der Wagenclassen etc. — besonders bei verminderter Geschwindigkeit wesentlich ermässigt werden können,

sie zeigen auch, in welchem Umfange das bisher bestehende ungünstige Verhältniss zwischen dem Brutto- und Nutzgewicht der Personenzüge ausgeglichen und in Folge dessen, besonders bei verminderter Geschwindigkeit, die Leistungsfähigkeit der Maschine ermässigt werden kann,

sie zeigen ferner die Möglichkeit, die Kosten der Personenbeförderung durch Beschaffung billigerer Betriebsmittel, Verminderung des Personals und der sachlichen Betriebskosten, insbesondere der Kosten des Brennmaterials, auf ein Mass zu verringern, das bisher nicht für erreichbar gehalten wurde und das selbst bei sehr geringem Verkehr noch einen lohnenden Betrieb gestattet,

sie lassen aber auch erkennen, wie durchaus nothwendig es ist, die Eigenart des Verkehrs in Verbindung mit den Betriebsverhältnissen in jedem einzelnen Falle einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen, und wie nur dann die grösste Oeconomie zu erreichen sein wird, wenn die Betriebseinrichtungen der Eigenart des Verkehrs entsprechen,

sie zeigen endlich den Weg, das Missverhältniss auszugleichen, welches bei einer sehr grossen, vielleicht sogar überwiegenden Anzahl von Personenzügen zwischen Einnahmen und Betriebskosten besteht, und bieten die Möglichkeit, in zahlreichen Fällen, in denen unter Benutzung der bisher üblichen Betriebsmittel ein lohnender Betrieb nicht möglich sein würde, eine Personenbeförderung einzurichten.

Wir glauben zum Schluss den Wunsch aussprechen zu dürfen, dass diese Versuche, welche ein hervorragendes Interesse für die im Betriebe befindlichen Bahnen, wie ganz besonders auch für die zahlreichen in Aussicht genommenen Localbahnen haben, allgemeine Nachahmung finden und zur weiteren Klärung dieser für die Eisenbahnen wie für das Publikum hochwichtigen Frage beitragen mögen.

Ein Schlusswort über Central-Weichenstell-vorrichtungen.

Die Redaction hat mit grosser Rücksichtnahme verschiedenen mit „Mehrflügelige Signale" bezeichneten Artikeln Aufnahme gewährt, obgleich dieselben für den grösseren Theil der Leser kaum ein näheres Interesse haben werden. Wenn wir in dieser Angelegenheit zum Schluss das Wort ergreifen, so geschieht es nicht, um auf die Frage näher einzugehen, welchem System: ein Mast mit mehreren Flügeln, oder mehrere Maste mit je einem Flügel der Vorzug gebührt, sondern hauptsächlich um zu einer rationelleren Benutzung derartiger Central-Weichenstellvorrichtungen anzuregen.

Wir legen auf die Zahl der Maste und Flügel deshalb kein so entscheidendes Gewicht, weil die Erfahrungen in Deutschland, noch mehr aber in England zeigen, dass beide Systeme mit nahezu gleichem Erfolge Anwendung finden können. Wir erwähnen ferner nicht des neuerdings gemachten Versuchs, sich, wie es scheint, lediglich aus Sparsamkeitsrücksichten auf nur einen Mast mit einem Flügel zu beschränken, weil dieses Princip, anstatt jede Fahrrichtung der Züge und den Stand aller in dieser Fahrrichtung liegenden Weichen durch ein bestimmtes Signal zu bezeichnen, an Stelle dieser Signale ein einziges für alle Fahrrichtungen geltendes Abschlusssignal annimmt, dadurch die Vortheile der Central-Weichensignalapparate im Wesentlichen aufgiebt, und wieder zu dem bisher allgemein üblichen und so sehr beklagten Zustande zurückkehrt, bei welchem es dem Locomotivführer überlassen wird, sich in dem Walde von Weichensignalen seinen Weg selbst zu suchen.

Wir glauben erwarten zu dürfen, dass bei der von dem Reichs-Eisenbahnamte in Aussicht genommenen Regelung dieser Frage dieselbe in einer dem heutigen Stande der Technik und der Sicherheit des Betriebes entsprechenden Weise geregelt werden wird.

Das, worauf wir besonderen Werth legen, ist eine rationellere Benutzung der Central-Weichenstellvorrichtungen, wie wir dieselbe auf den Englischen und Amerikanischen Eisenbahnen finden.

Auf den Englischen Eisenbahnen erlangen nämlich die Central-Weichenstell- und Signalapparate, welche in der Regel am Ein- und Ausgange jeder Station vorkommen, ausserdem aber bei grossen Stationen noch an solchen Stellen angeordnet sind, wo es die Abzweigung von Nebengeleisen aus den Hauptgeleisen nothwendig macht, die vorhandenen Weichen behufs mechanischer Stellung in einem Centralapparat zu vereinigen, dadurch noch eine andere und viel weiter gehende Bedeutung, dass die diese Apparate von einem über oder neben den Geleisen stehenden Signalhause (signalbox) aus bedienenden Beamten (signalmen) die Stellung der Signale und Weichen für die Ein- und Ausfahrt resp. Durchfahrt der Züge unabhängig von dem Stationsvorsteher regeln, in vielen Fällen sogar das Ueberholen der Züge selbstständig anordnen und somit einen grossen Theil des Stationsdienstes, der in Deutschland besonderen Beamten übertragen ist, mit versehen.

Bei der auf den Englischen Bahnen viel weiter gehenden Trennung des Personen- und Güterverkehrs, und der daraus sich ergebenden Scheidung in Bezug auf die Benutzung der Geleise, bei der meist schienenfreien Verbindung der Perrons etc., sind auch die zahlreichen Rücksichten, welche die Ausführung des Stationsdienstes auf den Deutschen Bahnen erschweren, nicht vorhanden, und sowohl aus diesem Grunde, als auch bei der Einfachheit der Instructionen ist es daher leichter, den wesentlichen Theil des Stationsdienstes — die Regelung der Ein- und Ausfahrt der Züge — den in den signalboxes stationirten signalmen zu übertragen.

Aehnliche Verhältnisse bestehen auf den Amerikanischen Bahnen, auf denen durch die Anordnung der Signale und die vorgeschriebenen Instructionen dafür gesorgt ist, dass ein Signal oder auch mehrere, welche stets eine Gruppe bilden, eine bestimmte Bahnstrecke in bestimmter Weise decken und dann nur von einer Stelle, welche mit nichts anderem, als der Bedienung dieser Signale betraut ist, bedient werden, sodass

diese die volle Verantwortung für die Stellung der ihr zuertheilten Signale trägt. So hat der Bahnhofsvorsteher, wo ein solcher angestellt ist, nichts mit der Stellung der Signale zu thun oder irgend eine Verantwortung dafür zu übernehmen. Dies ist allein Sache des Signalwärters, welcher dem trainmaster resp. traindespatcher auf dem Bureau des Superintendenten unterstellt ist. Beim traindespatcher concentrirt sich aber die telegraphische Signalisirung und Leitung aller auf der betreffenden Division laufenden Züge. Gleiche Selbstständigkeit innerhalb der ihm übertragenen, von ihm zu übersehenden Strecke hat z. B. der Signalwärter auf dem Thurm die Reading Bahn, welcher ohne telegraphische Verbindung mit dem Hauptbureau oder den anderen Thürmen die Signale den Verhältnissen gemäss giebt. Die Instructionen, nach denen die Signale gegeben und aufgenommen werden, sind klar, kurz und auch für Leute von geringerer Auffassungskraft verständlich. Gemäss denselben wird aber den Signalwärtern z. B. auf den Thürmen der Reading- und Pennsylvania Bahn ein weit grösserer Spielraum für eigenes Ueberlegen und selbstständiges Handeln gelassen, als dies hierorts überhaupt und speciell bei denjenigen Apparaten der Fall ist, welche mit wechselseitiger Versperrung versehen sind.

Vergleichen wir mit diesen auf den Englischen und Amerikanischen Eisenbahnen bestehenden Einrichtungen das auf verschiedenen Deutschen Bahnen übliche Verfahren, so finden wir, dass dem den Central-Weichenstellapparat bedienenden Beamten von dem Stationsvorsteher resp. von dem Stationsbureau aus für jeden ein- oder ausfahrenden Zug ein telegraphisches Avertissement zur Stellung der betreffenden Weichen und Signale zugeht, somit der Signalwärter in voller Abhängigkeit von dem Stationsvorsteher steht, und zwar in einer viel weiter gehenden Weise, als in dem Falle, wenn keine Central-Weichenstellapparate vorhanden sind und die Weichen in gewöhnlicher Weise bedient werden. Wir finden hierbei ferner, dass zur Vermittelung der von dem Stationsvorsteher an den Signalwärter zu ertheilenden Anweisungen über die Ein- und Ausfahrt der Züge der Morseapparat benutzt und diese Depeschen in der üblichen Weise collationirt werden. Es wird wohl keiner weiteren Auseinandersetzung bedürfen, dass durch ein derartiges Verfahren der Dienst ausserordentlich erschwert, sowie die Benutzung der Central-Weichenstell- und Signalapparate verlangsamt und dadurch die rasche Aufeinanderfolge der aus- und einfahrenden Züge verhindert wird, ohne irgend einen anderen als imaginären Gewinn für die Sicherheit des Betriebes zu erzielen. Es ist ferner ersichtlich, dass durch diesen zahlreichen Depeschenwechsel zwischen der Station und dem Signalwärter auf beiden Stellen eine vermehrte Arbeitshülfe erforderlich wird, und aus diesem Grunde auch die Central-Weichenstell- und Signalapparate mehrfach durch 2 Beamte, einen Signalwärter und einen Telegraphisten, bedient werden, während in England selbst auf solchen Stellen, die täglich von Hunderten von Zügen passirt werden, stets nur 1 Beamter den Central-Weichenstell- und Signalapparat bedient.

Wir finden es erklärlich und zweckmässig, dass man unter besonderen Verhältnissen einzelne Weichen- und Signalhebel von der Station aus blockirt, aber gegen das in Deutschland, dem Anschein nach überwiegend, eingeführte Princip: die Bedienung der Central-Weichenstell- und Signalapparate von dem Stationsvorsteher abhängig zu machen, müssen wir uns als mehr schädlich wie nützlich und dem Wesen dieser Apparate zuwiderlaufend aussprechen. Wir meinen, dass es hohe Zeit sei, dem Beispiele der Englischen und Amerikanischen Eisenbahnen zu folgen und die Fiction aufzugeben, als sei es möglich, die gesammte Verantwortlichkeit für den äusseren Dienst auf einer Station in dem Stationsvorsteher zu vereinigen. Hat man sich erst von dieser Fiction losgesagt, dann wird man wohl die Ueberzeugung gewinnen müssen, dass der Sicherheit des Betriebes im weitesten Umfange Rechnung getragen wird, wenn die Aus- und Einfahrt der Züge resp. die Annahme der letzteren von den Nachbarstationen durch den Stationsvorsteher erfolgt, die Bedienung der Central-Weichenstell- und Signalapparate an den Eingängen der Stationen aber durch den Signalwärter auf Grund des Fahrplans, der in Betreff der Benutzung der Geleise aufgestellten Fahrordnung und des für jeden Zug zu gebenden Läutewerks, resp. beim Blocksytem der Vorweckersignale, selbstständig geschieht. Unter solchen Umständen und besonders, wenn die beiden an je einem Bahnhofsende vorhandenen Central-Weichenstell- und Signalapparate mit einander in gegenseitige Abhängigkeit gebracht werden, ist es durchaus unbedenklich, den beiden Signalwärtern die Bedienung der Apparate selbstständig zu übertragen und die besonderen Anweisungen seitens des Stationsvorstehers auf solche Fälle zu beschränken, wo Abweichungen von der Fahrordnung eintreten. Auf diese Weise wird der Dienst wesentlich vereinfacht und der Stationsvorsteher von einer Verantwortlichkeit entlastet, die ihm aus Gründen der Zweckmässigkeit und Billigkeit nicht auferlegt werden sollte.

Die im Bau befindlichen Bahnstrecken der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M.

Von der nach dem Gesetze vom 11. Juni 1873 auf Rechnung des Staates auszuführenden Staatsbahn Berlin-Wetzlar ist der genannten Direction ausser dem Bau der am 15. October 1878 eröffneten Theilstrecke Wetzlar-Lollar der Bau der Theilstrecken Treysa-Niederhone und Eschwege-Leinefelde übertragen.

1. Treysa-Niederhone. Von der 79,62 km langen Strecke Treysa-Niederhone ist die erste Hälfte Niederhone-Malsfeld am 15. Mai c. dem Betriebe übergeben, die zweite Hälfte Treysa-Malsfeld ist gleichfalls bis auf einen in seiner Ausführung sehr schwierigen Einschnitt fertiggestellt und wird voraussichtlich im Sommer d. J. eröffnet werden.

Der Bau wurde im Herbst 1875 in Angriff genommen. Das Terrain ist zweigeleisig erworben und der Unterbau grösstentheils für zwei Geleise ausgeführt. Im Oberbau wird die Bahn jedoch nur eingeleisig hergestellt.

Die Bahn führt durch gebirgiges Terrain und erforderte, da längere durchgehende Thäler nicht benutzt werden konnten, bedeutende Erdarbeiten und zahlreiche Kunstbauten, theilweise von beträchtlicher Höhe.

Unter letzteren sind zu erwähnen:

der Viaduct im Effzathal von 6 Oeffnungen à 30 m Weite mit eisernem Ueberbau,

die 4 gewölbten Brücken über die Beisse mit je 3 überwölbten Oeffnungen von 9,5 bis 16 m Weite,

die schiefe Brücke über die Fulda von 4 Oeffnungen mit eisernem Ueberbau von je 28 m Stützweite,

die Brücke über die Wohra mit 4 gewölbten Oeffnungen von 10 m Weite,

und mehrere andere ähnliche Bauwerke.

Die Wasserscheide zwischen Effza und Fulda wird mit dem 904 m langen Remsfelder Tunnel, dessen Ausführung in Folge aussergewöhnlich starken Gebirgsdrucks und starken Wasserandranges sehr schwierig war, überschritten. In dem Scheitel der Wasserscheide zwischen Fulda und Wohra führt die Bahn durch den 1 500 m langen Bischofferoder Tunnel.

Beide Tunnel, sowie die vorerwähnten Kunstbauten des Unterbaues sind seit längerer Zeit vollendet.

Die in Rede stehende Strecke schliesst in Treysa an die Main-Weser Staatsbahn und in Niederhone an die Bebra-Göttinger Staatsbahnlinie an. Die Hessische Nordbahn wird in der Mitte der Strecke bei Malsfeld zwischen den Nordbahnstationen Melsungen und Beiseförth überschritten.

Zur Vermittelung des Uebergangs-Güterverkehrs wird eine ca. 3 km lange Verbindungsbahn von Malsfeld nach Beiseförth erbaut werden.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind folgende:

Stationen	Entfernung in Kilometern	
	im Einzelnen	im Ganzen
Treysa	—	—
Ziegenhain	2,52	2,52
Frielendorf	8,56	11,08
Homberg	8,62	19,70
Oberbeisheim	7,52	27,22
Malsfeld	11,79	39,01
Mörshausen	4,29	43,30
Spangenberg	5,39	48,69
Burghofen	11,61	60,30
Waldkappel	6,24	66,54
Bischhausen	5,24	71,78
Niederhone	7,84	79,62

Die seit dem Jahre 1876 im Betriebe befindliche Strecke Niederhone-Eschwege von 3,28 km Länge bildet demnächst einen Theil der Berlin-Wetzlarer Bahn und den Anschluss an die Strecke:

2. Eschwege-Leinefelde. Der Bau dieser 45,96 km langen Theilstrecke Eschwege-Leinefelde begann im Herbst 1876 und ist soweit gefördert, dass die Fertigstellung zum Mai 1880 zu erwarten ist. Der Unterbau wird zweigeleisig, der Oberbau eingeleisig hergestellt. Von Dingelstedt ab wird das Planum der Gotha-Leinefelder Bahn mitbenutzt und zu dem Ende die bisher eingeleisige Strecke Dingelstedt-Leinefelde zweigeleisig ausgebaut.

Die Bauschwierigkeiten sind auf der Strecke Eschwege-Dingelstedt, da sich die Linie meist an steilen Thalgehängen hinzieht, wobei tiefe Seitenthäler zu überschreiten und scharf vortretende Bergrücken zu durchschneiden sind, noch grösser als auf der Strecke Treysa-Niederhone.

Der Umfang der Erdbewegung beläuft sich auf rot. 3 890 000 cbm, wovon bis jetzt 75 pCt. gefördert sind.

Die zahlreichen und meist complicirten Unterbauwerke sind vollendet.

Von grösseren Brückenbauwerken sind hervorzuheben:
die Werrabrücke bei Eschwege, mit 2 Oeffnungen à 30,34 m und 7 Oeffnungen à 16,4 m mit eisernem Ueberbau, bereits ganz vollendet,
die Fluthbrücke daselbst, mit 4 Oeffnungen à 16,4 m, ebenfalls vollendet,
der Viaduct bei Frieda, mit 1 Oeffnung à 36 m und 2 Oeffnungen à 23 m Stützweite, im massiven Pfeilerbau vollendet, der eiserne Ueberbau, in Ausführung begriffen,
der Viaduct bei Lengenfeld, mit 6 Oeffnungen à 30 m Weite und 2 Oeffnungen à 16,4 m, mit massiven Pfeilern und eisernem Ueberbau, in einer Curve von 400 m Radius, die Pfeiler sind vollendet und der Ueberbau zur Hälfte montirt,
die Unstrutbrücke bei Dingelstedt, mit 3 gewölbten Oeffnungen von 13 m Weite, vollendet.

Zwischen den Stationen Schwebda und Küllstedt liegen 6 Tunnels:
1. der Frieda-Tunnel, 1 060 m lang,
2. der Entenberg-Tunnel, 280 m lang,
3. der Heiligenberg-Tunnel, 190 m lang,
4. der Mühlenberg-Tunnel I, 334 m lang,
5. der Mühlenberg-Tunnel II, 150 m lang,
6. der Küllstedter Tunnel, 1 515 m lang.

Die Tunnels 1—5 sind bis auf die Portalbauten seit mehreren Monaten vollendet; der Küllstedter Tunnel, dessen Bau durch starken Wasserandrang bei der Lage in einseitigem Gefälle und durch zweimalige Einbrüche erheblich erschwert ist, wird im Laufe dieses Sommers vollendet werden.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind folgende:

Stationen	Entfernung in Kilometern im Einzelnen	Entfernung in Kilometern im Ganzen
Eschwege	—	—
Schwebda	4,65	4,65
Geismar	6,63	11,28
Küllstedt	16,84	28,12
Dingelstedt	7,69	35,81
Leinefelde	10,15	45,96

In Leinefelde läuft die neue Strecke in den Bahnhof der Halle-Casseler Bahn ein.

3. Cassel-Waldkappel. Die Geldmittel zum Bau der Cassel-Waldkappeler Bahn sind durch Gesetz vom 17. Juni 1874 bewilligt.

Die Bahn zweigt vom Bahnhof Wilhelmshöhe der Main-Weser Bahn ab, überschreitet das Fuldathal oberhalb Cassels, berührt das Dorf Bettenhausen, zieht sich dann im Lossethal mit Steigungen von 1 : 60 aufwärts über Helsa bis Lichtenau und fällt dann mit 1 : 60 über Walburg im Wohrathal herab bis Waldkappel, wo der Anschluss an die Strecke Treysa-Niederhone stattfindet. Die Länge der neuen Bahnstrecke vom Bahnhof Wilhelmshöhe ab beträgt 46,25 km.

Der Bau wurde im November 1877 begonnen und wird im Mai 1880 zu Ende geführt werden.

Die Bahn wird in allen Theilen eingeleisig hergestellt. Der gesammte Unterbau wird in wenigen Monaten vollendet sein. Als grösseres Bauwerk ist die Brücke über die Fulda mit 4 Fluthöffnungen à 31,5 m Weite und 4 Fluthöffnungen à 23,6 m Weite zu erwähnen. Dieselbe ist mit eisernem Ueberbau versehen und bereits fertig montirt. Die Losse wird viermal, die Wohra sechsmal mit Brücken von 5—14 m Weite überschritten.

Ausserdem ist eine ungewöhnlich grosse Zahl kleinerer Unterbauwerke auszuführen.

Die Stationsorte und deren Entfernungen sind folgende:

Stationen	Entfernung in Kilometern im Einzelnen	Entfernung in Kilometern im Ganzen
Wilhelmshöhe	—	—
Niederzwehren	3,28	3,28
Bettenhausen	5,10	8,38
Oberkaufungen	9,04	17,42
Helsa	4,93	22,35
Fürstenhagen	6,43	28,78
Lichtenau	3,52	32,30
Walburg	3,60	35,90
Hasselbach	5,55	41,45
Waldkappel	4,80	46,25

Bauleitender Techniker der im Vorstehenden beschriebenen 3 Neubaustrecken ist der Regierungs- und Baurath Lehwald, Directionsmitglied der Königlichen Direction zu Frankfurt a. M.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 8. Juni. (Der Eisenbahntarif-Gesetzentwurf. Verpflichtungen der Bahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für Postzwecke. Eisenbahnmuseum. Börsenhausse und Staatsbahneinnahmen. Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. Köln-Mindener Bahn. Magdeburg-Halberstädter Bahn. Gotthardtunnel.)

Wenn Fürst Bismarck auch zugelassen hat, dass die Zollreform, wie er sie in dem Friedrichsruher Programm vom 15. December v. J. skizzirt hat, in einigen Punkten eine Modification erfahren hat, so hat er doch Gewicht darauf gelegt, in grossen Umrissen seine Ziele durchzusetzen und sehen wir zu dem in Aussicht genommenen Bau eines neuen Fundaments für unser Wirthschaftsleben Stein an Stein sich zusammenfügen. Nachdem die Schutzzölle einschliesslich eines Sperrgesetzes soweit in Sicherheit sind, um demnächst definitiv in den Hafen gebracht werden zu können, werden jetzt alle Anstrengungen auf die Finanzzölle gerichtet und ist, wenn die halbamtliche „Provinzial-Correspondenz" Zutreffendes berichtet, die beste Aussicht vorhanden, dass auch dieser Theil der Wirthschaftsreform den Wünschen des Fürsten Bismarck gemäss unter Dach und Fach gebracht wird. Inzwischen haben aber auch keineswegs diejenigen Bestrebungen geruht, welche Fürst Bismarck in dem Zollprogramm vom 15. December v. J. gleichzeitig mit den zollpolitischen Plänen bezüglich der Eisenbahntarife in Aussicht gestellt hat. Jener darauf bezügliche Passus in dem Friedrichsruher Programm erhielt schon einigermassen concrete Form durch den Präsidialantrag vom 7. Februar d. J., betreffend die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Güter-Tarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen. Dieser Antrag hat bekanntlich Veranlassung gegeben, vor dem Eintritt in die geschäftsmässige Verhandlung desselben in einer Conferenz derjenigen Regierungen, welche durch den Besitz von Staatsbahnen direct betheiligt sind, eine freie Verständigung über die Behandlung des Antrages herbeizuführen. Diese Conferenz fand Anfangs Mai unter dem Vorsitz des Geh. Rath Körte, des ersten Beamten des Reichs-Eisenbahnamtes, statt und endete mit der Aufstellung eines Protocolls, welches der Reichskanzler in der Lage war, unterm 18. März dem Bundesrath zu überreichen mit einem Begleitschreiben, das an die Oeffentlichkeit gelangt ist und die Neigung der Staaten mit Staatsbahnbesitz bekundete, den dem Präsidialantrage zu Grunde liegenden Bestrebungen entgegenzukommen. Am 2. April machte sich der Bundesrath von Neuem über den Präsidialantrag bezw. über das erwähnte Schreiben des Fürsten Bismarck und die demselben beigefügten Protocolle der Märzconferenz dahin schlüssig, dass eine neue Conferenz, welche sich gemäss einem Württembergischen Antrage aus 9 Bundesrathsdelegirten zusammensetzen sollte, aus den vorliegenden Materialien die Ausarbeitung eines Güter-Tarifgesetzes für das Bundesrathsplenum vorzunehmen beauftragt wurde. Diese Conferenz fand in der zweiten Hälfte des Monats Mai statt und hatte die Aufstellung des Eisenbahntarif-Gesetzentwurfs zur Folge, welcher in voriger Woche beim Bundesrath eingebracht und gleichzeitig an die Oeffentlichkeit gelangt, das Hauptinteresse der politischen Discussion in Anspruch nahm. Der Bundesrath beschäftigte sich bereits am Freitag mit dem Entwurf, setzte aber die Beschlussfassung aus, doch wird im Plenum des Bundesraths die definitive Abstimmung über den Gesetzentwurf sofort erfolgen, ohne dass derselbe vorher einem Bundesrathsausschusse unterworfen wird. Dabei gab der Präsident des Reichs-Kanzleramts, Hofmann, die wichtige Erklärung ab, dass der Güter-Tarifentwurf sofort dem Reichstage zugehen, und dass die Reichsregierung den allergrössten Werth darauf lege, dass der Entwurf unter allen Umständen noch in dieser Session des Reichstags zur Erledigung gelange. In der politischen Tagespresse wird der Entwurf und sein voraussichtliches Schicksal im Bundesrath und Reichstag viel besprochen und wird an dem Entwurf besonders monirt, dass er Alles und Jedes dem Bundesrath überlässt, als ob derselbe nicht eine politische, sondern eine eisenbahntechnische Körperschaft wäre. Als eine ganz besondere Seltsamkeit des Tarif-Gesetzentwurfs wird noch die aus den Verhandlungen der Märzconferenz entnommene Bestimmung bezeichnet, der zufolge bei Instradirung der Güter nur diejenigen Linien bedacht werden sollten, deren Abweichung von der kürzesten Route nicht mehr als 20 pCt. beträgt, während innerhalb dieser Grenze den Bahnen selbst eine Verständigung unter einander überlassen bleibt. Wenn, abgesehen von der erwähnten Beschränkung, die Verständigung über die Instradirung den Bahnen selbst überlassen bleibt, so sei dies für die Verhältnisse in Preussen eine unzulängliche Bestimmung, insofern dort die Privatbahnen gegen die rivalisirenden Staatsbahnen, welche regelmässig die Verständigung ablehnen könnten, keinen Schutz haben. Wie man hört, ist ein Theil solcher und ähnlicher Bedenken von Sachsen, Württemberg und Baden bei den jüngsten Verhandlungen zur Geltung gebracht und in die jetzt im Druck befindlichen Protocolle aufgenommen worden. Aus der Thatsache, dass die genannten Staaten sich zu dem Tarif-Gesetzentwurf in Opposition gesetzt haben, ist aber das Schicksal desselben im

Bundesrath um so mehr zweifelhaft, als auch bekannt ist, dass eine Anzahl Bundesstaaten, welche keine Staatsbahnen besitzen, wegen der Beeinträchtigung der commerziellen Interessen durch die in Aussicht genommenen Einheitssätze ebenfalls gegen den Tarif-Gesetzentwurf im Bundesrath stimmen dürften.

Der Reichskanzler hat unter dem 28. v. M. neue Bestimmungen, betr. die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes erlassen. Dieselben lauten:

„Auf Grund der mir durch den Artikel 9 des Gesetzes vom 20. December 1875 (Reichs-Gesetzblatt Seite 318) — betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871 — ertheilten Ermächtigung bestimme ich hierdurch, was folgt:

I. Die Verpflichtungen der fortan auf Kosten des Reichs oder eines Bundesstaats oder im Wege der Privatunternehmung zur Anlage kommenden Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes regeln sich nach dem vorbezogenen Gesetze vom 20. December 1875 und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen, jedoch mit der Erleichterung, dass für die Zeit bis zum Ablauf von acht Jahren, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres, an Stelle der Art. 2, 3 und 4 des vorbezogenen Gesetzes die nachstehenden Bestimmungen treten:

Die Bahnverwaltung ist verflichtet, in jedem für den regelmässigen Beförderungsdienst bestimmten Zuge auf Verlangen und nach freier Wahl der Reichs-Postverwaltung:

1. die Beförderung der Postsendungen durch die Vermittelung des Zugpersonals bewirken zu lassen, wofür die Postverwaltung eine Vergütung von einem Pfennig für den Centner und den Kilometer der Beförderungsstrecke nach dem monatlichen Gesammtgewichte der von Station zu Station beförderten Poststücke, jedoch mit Ausschluss der unentgeltlich zu befördernden Briefbeutel, Brief- und Zeitungs-Packete, entrichtet. Die Postverwaltung wird dafür sorgen, dass die Poststücke thunlichst in Säcken oder Körben zusammengepackt zur Bahnbeförderung übergeben werden;

2. Briefbeutel, sowie Brief- und Zeitungs-Packete mit Ausschluss anderer Postsendungen zur Beförderung durch das Zugpersonal gegen eine Entschädigung von fünfundzwanzig Pfennigen für jeden in dieser Weise benutzten Zug zu übernehmen;

3. die Beförderung von Briefbeuteln, sowie Brief- und Zeitungs-Packeten durch einen Postbeamten zu gestatten, welchem der erforderliche Platz in einem Personenwagen dritter Classe gegen Entrichtung eines Fahrgeldes von zwei Pfennigen für den Kilometer einzuräumen ist;

4. eine Abtheilung eines Eisenbahnwagens zur Beförderung der Postsendungen, des Postbegleitpersonals und der erforderlichen Postdienstgeräthe gegen die in Art. 3 bezw. 6 des Eisenbahn-Postgesetzes und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen festgesetzte Entschädigung und gegen Entrichtung einer Frachtvergütung von einem halben Pfennig für den Centner und Kilometer nach dem gemäss der Bestimmung zu 1 zu ermittelnden Gesammtgewichte der Poststücke einzuräumen. Die Entscheidung darüber, ob die Wagenabtheilung in einem Personen- oder in einem Güterwagen einzurichten ist, steht der Postverwaltung zu;

5. einen von der Postverwaltung gestellten Eisenbahn-Postwagen mit den darin befindlichen Postsendungen, dem Postbegleitpersonal und den erforderlichen Postdienstgeräthen gegen Entrichtung einer Frachtvergütung von einem halben Pfennig für den Zentner und Kilometer nach dem gemäss der Bestimmung zu 1 zu ermittelnden Gesammtgewichte der Poststücke zu befördern.

Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluss an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichs-Aufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung verliert, tritt das Eisenbahn-Postgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

II. Unter den Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Sinne der vorstehenden Bestimmungen sind diejenigen verstanden, welche mit schmalerer als der Normalspur gebaut sind, sowie diejenigen, auf welche vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung die Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 von der zuständigen Landesbehörde im Einverständniss mit dem Reichs-Eisenbahnamte für nicht anwendbar erklärt sind.

Auf die zur Zeit bereits im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung wie auf bestehende Eisenbahnen, denen künftig der Charakter einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung beigelegt werden möchte, finden die Bestimmungen unter I. — vorbehaltlich meiner besonderen Bewilligung im Einzelfall — keine Anwendung".

Die schon vor einiger Zeit signalisirte Absicht, ein Eisenbahn-Museum in's Leben zu rufen, um in demselben die für die Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens wichtigen Modelle u. s. w. aufzustellen, geht ihrer Verwirklichung entgegen. Wie mitgetheilt wird, hat der Herr Minister für öffentliche Arbeiten neuerdings in Anregung gebracht, aus der in der Bau- und Gewerbe-Academie vorhandenen Modellsammlung die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gegenstände auszuscheiden und durch andere bei den Eisenbahn-Verwaltungen vorhandene Modelle zu ergänzen. Diese Modelle sollen für sich besonders zur Aufstellung gelangen, so dass die Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens daran studirt werden kann. Zugleich hat der Herr Minister die Eisenbahn-Directionen aufgefordert, ein Verzeichniss derjenigen Modelle und Probestücke einzureichen, welche zur Aufnahme für die Modellsammlung geeignet erscheinen. Vermuthlich wird das Eisenbahn-Museum in den Räumen der technischen Hochschule seine Aufstellung finden, da dasselbe in erster Linie geeignet ist, den angehenden Eisenbahnbau- und Maschinen-Technikern werthvolle Lehrmittel darzubieten. Dass der Plan des Herrn Ministers von allen Eisenbahn-Verwaltungen, auch den Nichtpreussischen, unterstützt werden wird, ist — wie mehrfach in der Presse hervorgehoben wird — um so weniger zu bezweifeln, als innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen die Errichtung eines Eisenbahn-Museums bereits vor längerer Zeit angeregt worden ist. Es steht auch wohl zu erwarten, dass der Herr Minister in diesem Falle den genannten Verein zur Mitwirkung auffordern wird, da durch dieselbe der Plan ganz wesentlich gefördert werden dürfte.

In einem viel bemerkten Artikel der „Correspondenz" des Abg. Richter-Hagen über die Börsen-Hausse und die Staatsbahn-Einnahmen heisst es u. A: „Die Schutzzöllner weisen auf die Hausse der Börse hin, aber die Hausse wird von den Eisenbahnpapieren geführt und die Ursache dieser Hausse ist die Nachfrage des Kanzlers, welcher die Bahnen um hohen Preis kaufen will. Der Unterschied der niedrigen und höheren Course drückt den Unterschied aus zwischen dem, was die Bahnen an sich und was sie dem Kanzler werth sind. Dass die Privatbahnen unmittelbar bei Verhandlungen über ihren Werth gute Rechnungsabschlüsse pro 1878 präsentiren, wird man erklärlich finden. Unser bereits vorhandenes Staatsbahnsystem zeigt uns dagegen deutlich, was es mit der Lage der Geschäfte und dem Verdienst der Bahnen in Wirklichkeit auf sich hat. Trotz Eröffnung grosser Strecken der Berlin-Wetzlarer Bahn, der neuen Pommerschen und der Masurischen Bahnen seit 1878 sind bei 635 km Bahnlänge mehr die Einnahmen der Preussischen Staatsbahnen in den ersten vier Monaten des Jahres gegen 1878 fortdauernd und zwar im Ganzen um 3 Millionen Mark zurückgegangen. Die gesammten Deutschen Bahnen haben pro Kilometer im April gegen den April 1878 eine Mindereinnahme von $4^1/_2$ pCt. und in den vier ersten Monaten 1879 eine Mindereinnahme von 6 pCt. gehabt. Gerade die Staatsbahnen im Osten zeigen in ihren verminderten Erträgen, was die verminderte Durchfuhr von Russland für sie bedeutet. Der Staat soll Berlin-Stettin kaufen und Berlin-Stettin hatte in den vier Monaten eine Mindereinnahme von 194 000 ℳ; ebenso Berlin-Potsdam von 311 437 ℳ, Magdeburg-Halberstadt von 678 085 ℳ u. s. w. Das Deficit der Preussischen Staatsbahnen im künftigen Umfange und nach Zunkunftsprincipien geleitet wird mehr verschlingen, als alle projectirten Zölle und Steuern im Reiche mehr aufbringen können".

Während die Cession des Berlin-Stettiner Eisenbahnunternehmens an den Staat, um perfect zu werden, nur noch die Genehmigung des Landtages zur Voraussetzung hat, bedarf die Angelegenheit des Verkaufs der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (wie bereits in voriger Wochenschau erwähnt wurde) noch weiterer Instanzenzüge. Zunächst ist zwischen der Staatsregierung und den Vertretern der Gesellschaft ein Einverständniss über die von der letzten Generalversammlung geforderte Convertirungsprämie (baare Zuzahlung) zu erzielen. Sodann haben die Gesellschaftsvorstände eine neue Generalversammlung zu berufen, um derselben die getroffenen Abmachungen zur Genehmigung vorzulegen. Diese zweite bezw. eine dritte Generalversammlung kann die Annahme des Cessionsvertrages nur dann herbeiführen, wenn es dem Herrn von Bleichröder und Genossen gelingt, sich für ihre Verkaufsbestrebungen eine grössere Majorität als in der Ende vorigen Monats abgehaltenen Generalversammlung zu verschaffen. In der letzteren handelte es sich lediglich darum, den Gesellschaftsvorständen bezüglich der Verkaufsverhandlungen durch eine Resolution eine allgemeine Weisung zu ertheilen. In der neuen Generalversammlung wird jedoch der § 26 des Statutes Platz greifen. Derselbe bestimmt: „Die Auflösung der Gesellschaft kann nur durch zwei Drittheile der anwesenden Stimmen beschlossen werden, welche zugleich zwei Drittheile sämmtlicher ausgegebenen Actien repräsentiren müssen. Jedoch kann in einer zweiten deshalb berufenen Generalversammlung durch einen Beschluss von drei Viertel der bei der Abstimmung sich betheiligenden Stimmen die Auflösung der Gesellschaft beschlossen werden". Beiläufig sei bemerkt, dass die Fassung des letzten Satzes auf einer von der Generalversammlung am 2. Juni 1876 vollzogenen Statutenänderung beruht. Bis

dahin war in dem Statut von „drei Viertel der erschienenen Actionäre“ die Rede, eine Fassung, welche Zweifel darüber liess, ob die Anzahl der vertretenen Stimmen oder die Kopfzahl der erschienenen Actionäre gemeint war. Da es nun durchaus unwahrscheinlich ist, dass in der nächsten ausserordentlichen Generalversammlung ein Actiencapital von mindestens 40 Millionen Mark (in der Ende vorigen Monats stattgefundenen Generalversammlung betrug das votirende Actiencapital nur ca. 11½ Millionen Mark) vertreten sein sollte, so wird sich jedenfalls noch die Einberufung einer dritten Generalversammlung erforderlich machen. In dieser letzteren kann alsdann der Cessionsvertrag vorbehaltlich der Genehmigung des Landtages zur Annahme gelangen, wenn die Besitzer von drei Vierteln der sich bei der Abstimmung betheiligenden Stimmen sich für denselben entscheiden. In der am 28. Mai abgehaltenen Generalversammlung wurde der Antrag Weber bekanntlich mit 2 701 gegen 1 153 Stimmen angenommen. Es fehlten also an der Dreiviertelmajorität noch 190 Stimmen. Wenngleich sich die Bedeutung dieses Umstandes dadurch abschwächt, dass ein Bankhaus ersten Ranges wie die Firma S. Bleichröder im Zusammenbringen von Actien zu Generalversammlungszwecken mehr Routine besitzt als die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaftsvorstände, so darf derselbe doch angesichts der Entschiedenheit, mit welcher letztere sowie die älteren Actionäre der Gesellschaft in der fraglichen Angelegenheit Stellung genommen haben, keineswegs unbeachtet bleiben.

In Sachen der Köln-Mindener Bahn wird offiziös geschrieben: Die Regierung hat bekanntlich ihre Geneigtheit kundgegeben, in Verhandlungen wegen Abtretung der gesammten Bahn an den Staat einzutreten. Vordem ist eine Vereinbarung zu Stande gekommen über die Details der Abtretung der Linien Deutz-Giessen nebst Rheinbrücke und Oberhausen-Arnheim, welche Abtretung der Staat bekanntlich auf Grund des § 18 im Vertrage vom 22. Juni 1854 fordern kann. In dieser Vereinbarung ist der Köln-Mindener Bahn die Mitbenutzung der Rheinbrücke auch ferner gestattet worden, indess nur gegen Betheiligung an der Verzinsung des Anlagecapitals und gegen weitere Betheiligung an den Personal-, Unterhaltungs- und Anlagekosten der Brücke. Natürlich tritt diese Vereinbarung nur in Kraft, wenn die Abtretung der gesammten Bahn nicht von den Actionären nach den Bedingungen der Regierung gebilligt wird.

Die ordentliche und die ausserordentliche Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn finden am 2. Juli cr. zu Magdeburg statt. Die Tagesordnung der ausserordentlichen lautet: Antrag der Gesellschaftsvorstände auf Genehmigung des mit der Königlich Preussischen Staatsregierung abgeschlossenen Vertrages wegen Ueberlassung des Betriebes und der Verwaltung sowie demnächstiger Eigenthumsübertragung des gesammten Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Unternehmens an den Staat unter gleichzeitiger Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Die neuesten Mittheilungen über den Fortgang der Arbeiten am Gotthardtunnel deuten an, dass die Durchbohrung des Tunnels vielleicht noch in diesem Jahre zu erwarten sei. Wie der „Fr. Rh.“ bemerkt, werden die Arbeiter nicht im Mittelpunkt der Tunnellinie zwischen Airolo und Göschenen zusammenstossen, sondern südlich von ihm. Auf der Seite von Göschenen sind dieselben nur noch 649 m vom Centrum entfernt, auf der Seite von Airolo dagegen noch 1281 m. Schreiten die Arbeiten in dem Masse vor, wie während dem für die Südseite günstigen Monat April, so wird man auf der Nordseite das Centrum Ende August 1878 erreichen und auf der Südseite im Februar 1880. Als Mittel kann man jedoch annehmen, dass kurz vor Schluss des Jahres 1879 die beiden Bohrer etwa 300 m südlich vom Centrum zusammenstossen werden.

Oesterreich-Ungarn.

Projecte für den Bau neuer Eisenbahnlinien. Verkehrsaufschwung der Adriatischen Seehäfen. Reactivirung des Donau-Maincanales als internationale Transportroute. Arlbergbahn. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Verkehr.

Nach der langen Pause, welche auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in Oesterreich-Ungarn eintrat, regt sich wieder einmal die Unternehmungslust und es tauchen neuerlich mehrere ernstliche Projecte auf, um das manche Lücken aufweisende Eisenbahnnetz der Monarchie durch Ergänzungslinien zu vervollständigen. Die wichtige Frage der Eisenbahnanschlüsse an die demnächst zur Ausführung bestimmten Eisenbahnlinien in Serbien und Bulgarien befindet sich allerdings noch im Stadium der Vorberathungen, welche indessen ein rasches Endresultat erhoffen lassen. Dagegen hat die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft, deren mächtiges Verkehrsnetz ein grosses Terrain beherrscht und welche sich unter allen Umständen das nöthige Capital leicht zu verschaffen weiss, beschlossen, den bisher befolgten Weg der Enthaltsamkeit im Eisenbahnbau zu verlassen und wieder in Action zu treten. Ausser einigen kleineren Ergänzungsstrecken in Böhmen, soll der Ausbau der Ungarischen Linien und zwar in grossartigerem Massstabe vorgenommen werden. Ueber die diesfälligen Projecte ist vorläufig allerdings noch nichts Definitives bestimmt worden, allein es dürfte von Interesse sein, dieselben, soweit darüber bisher bekannt geworden, in ihren Umrissen kennen zu lernen. Nachdem der Ankauf der Waagthalbahn, auf welche seinerzeit die Oesterreichische Staatsbahn reflectirte, durch die Ungarische Regierung perfect geworden ist, soll die Secundärbahn Tot-Megyer-Neutra, welche als Alimentationslinie für die Hauptbahn von Wichtigkeit ist, gegen Tapolcsan-Zsambokret, also unmittelbar gegen das Gebiet der Kaschau-Oderberger Bahn verlängert werden. Sollte der Verkehr in Folge der directen Verbindung mit Rumänien sich derartig vergrössern, dass die zum grösseren Theil einspurige Linie Budapest-Wien denselben nicht mehr bewältigen könnte, was auch schon derzeit in den stärkeren Exportmonaten schwer geht, so ist die Oesterreichische Staatsbahn verpflichtet, das Doppelgeleise auf der ganzen Strecke herzustellen, oder aber eine Linie von Szobb über Gran nach Neu-Szöny zu bauen. Dadurch würde ein zweifacher Vortheil erreicht und der jetzt schwach frequentirten Linie Neu-Szöny-Wien ein grösserer Verkehr zugewendet, gleichzeitig auch die reichhaltigen Kohlenlager in der Nähe von Gran dem Bahnverkehre erschlossen werden, andererseits aber jede Concurrenzlinie nach Ofen unmöglich gemacht werden. Für letztere wird gerade jetzt agitirt, indem das schon im Jahre 1873 ernstlich in Aussicht genommene Project des Ausbaues der Ungarischen Westbahn von Raab über Totis nach Ofen wieder in den Vordergrund tritt. Das Doppelgeleise oder die obengenannte Verbindung der Oesterreichischen Staatsbahn würde in dem Augenblicke zur Nothwendigkeit werden, in welchem die directe Verbindung Serbiens durch die kürzeste Linie Kikinda-Belgrad vollendet würde. Ueber das Schicksal der letzteren wird wohl in nicht ferner Zeit entschieden werden und obzwar die Ungarische Regierung derselben nicht geneigt ist, so dürfte dieselbe aller Wahrscheinlichkeit nach doch zu Stande kommen, da sie die am wenigsten Opfer erheischende kürzeste Strecke ist, welche überdies auf einen ziemlichen Localverkehr zu rechnen hätte, daher auch die Bewohner der betreffenden Ländergebiete für den Ausbau derselben agitiren. Die Verlängerung der bei Battaszek endigenden Donau-Drau Eisenbahn (welche derzeit im Staatsbetriebe steht) bis an die Donau resp. über Baja nach Theresiopel ist ebenfalls in ernstliche Erwägung gezogen und dürfte der Theil bis zur Donau wohl bald zur Ausführung gelangen, weil man hofft, dadurch eine Quote des Donau-Verkehres für die betreffende, unter den jetzigen Verhältnissen sehr schwach frequentirte Linie zu gewinnen.

Der Aufschwung der beiden Oesterreichischen Seeemporien an der Adria: Triest und Fiume nimmt ungeahnte Dimensionen an und namentlich der letztgenannte Hafen, welcher vordem fast nur auf die Küstenschifffahrt angewiesen war, besorgt einen überwiegenden Theil des Getreide- und Mehlexportes aus Ungarn nach Grossbritannien, Nordfrankreich, Belgien und Holland. Die Ungarische Regierung hatte seinerzeit die glückliche Idee, sich vom Reichstage eine beträchtliche Summe behufs Subventionirung einer oder mehrerer Dampferlinien bewilligen zu lassen, welche regelmässig zwischen Fiume einerseits und Liverpool-Glasgow andererseits laufen und die hauptsächlich die Verfrachtungen von Mehl besorgen, deren grösster Theil vordem über die Nord- und Ostseehäfen ging. Der Hafen von Fiume mit seinen herrlichen Molen und den bequemen zweckmässig angelegten Schienenwegen ist nunmehr plötzlich von dem früheren Stilleben zu neuer rühriger Thätigkeit erwacht und den vereinten Anstrengungen der Ungarischen Seebehörde sowie den beiden einmündenden Bahnlinien der Oesterreichischen Südbahn und Ungarischen Staatsbahnen, welche durch weitgehende Tarifconcessionen die Bedingungen lohnender, billiger Verfrachtung schaffen, gelang es, die Actionsfähigkeit Fiume's wesentlich zu stärken. Den Verkehrsaufschwung characterisirt am besten die Thatsache, dass während in den ersten vier Monaten des Jahres 1878 der Export von Fiume über Gibraltar hinaus an Getreide 12 000 Metercentner (worunter viel Russisches ein- und wieder ausgeführtes Getreide), an Mahlproducten 18 000 Metercentner betrug, in demselben Zeitraume des Jahres 1879 der Export an Ungarischem Getreide auf 70 000 Metercenter, jener der Mahlproducte auf 244 000 Metercentner gestiegen ist. In gleichem Masse gewinnt auch die Verfrachtung von Slavonischen Hölzern nach England, Belgien, Holland, ja sogar dem Rheine an Ausdehnung. Triest participirt natürlich ebenfalls mit einer noch bedeutenderen Quote an dem Exportverkehre nach den genannten Ländern und es unterliegt keinem Zweifel, dass sich auch der Importverkehr über die beiden Adriatischen Seehäfen successive wesentlich ausdehnen wird, zumal sehr billige Frachtsätze für die Güter, welche in diesem Falle als Rückfrachten gelten, von vorneherein sichergestellt sind und andererseits die derzeitige Tarifpolitik über die Nord- und Ostseehäfen respective über die Deutschen Bahnen jeder Verkehrserleichterung entgegenwirkt.

Die Erhöhung der Holztarife auf den Deutschen Bahnen

fängt bereits an ihre Rückwirkungen geltend zu machen. Die grossen Transporte von Stamm- und Nutzholz aus dem unteren Donau- und Savegebiete nach dem Mittel- und Niederrhein, welche vordem unter Benutzung der Wasserstrasse bis Wien resp. Passau und von da ab auf dem Schienenwege zur Verfrachtung gelangten, werden seit neuerer Zeit vermittelst des Donau-Maincanales direct per Wasser nach dem Absatzgebiete befördert und so dem Bahnverkehre gänzlich entzogen. Es ist also die schon seit Jahren ausser Cours gesetzte Wasserstrasse durch Deutschland neuerdings zu Ehren gelangt und man wird seitens der Interessenten an derselben festhalten, weil sie allein die Gewähr gegen alle Wechselfälle einer reactionslustigen Tarifpolitik bietet. In ähnlicher Weise dürfte auch die Elbe wieder in der Vermittelung des Güterverkehres nach Magdeburg und Hamburg eine hervorragende Rolle zu spielen berufen sein.

Seitdem in Deutschland die Frachterhöhungen und Transitzölle auf der Tagesordnung stehen, wendet man sich in Oesterreich-Ungarn wieder mit erhöhtem Interesse dem seinerzeit vertagten Projecte des Ausbaues der Arlbergbahn zu, welches alle Chancen der baldigen Realisirung hat. Inzwischen sucht man durch Hilfsmittel den Transitverkehr über Deutschland möglichst einzuschränken respective Hilfsrouten ausfindig zu machen. So soll die Absicht bestehen, den Verkehr nach Mittel- und Ostfrankreich, welcher heute über die Süddeutsche Route sich bewegte, über die Schweizer Bahnen zu leiten und dadurch freiere Hand zu gewinnen, was um so leichter durchführbar ist, als die zu passirende Deutsche Route z. B. Simbach-Lindau nur 344 km lang ist, also auch ohne Hinzuthun der Bayerischen Staatsbahn, welche sich in diesem Falle wohl neutral halten dürfte, leicht Tarifvortheile zu gewähren im Stande ist, umsomehr als die Gesammtdistanz nach einem grossen Theile des in Rede stehenden Verkehrsgebietes keine grossen Unterschiede ausweist. Ohne irgend welcher ausgesprochenen Tendenz zur Ergreifung von Repressivmassregeln zu huldigen, zwingt doch das Eigeninteresse des Oesterreichisch-Ungarischen Verkehres sich jene Erleichterungen zu sichern, welche ihm durch die starre Haltung Deutschlands versagt werden und die seine Lebensexistenz bedrohen. Hoffentlich wird sich der Kampf um die wirthschaftlichen Interessen vermeiden lassen und an seine Stelle das auch bisher hochgehaltene Princip der gegenseitigen Unterstützung und Ergänzung treten.

Niederländische Correspondenz.

Utrecht, den 24. Juni 1879. (Aus dem Geschäftsbericht der Niederländischen Central-Eisenbahn pro 1878. Eröffnung des Güterbahnhofes Rotterdam-Fijenoord. Eröffnung der Linie Roermond-Antwerpen der Eisenbahn von Antwerpen über Roermond nach Gladbach. Expropriationsgesetz behufs der Anlegung der Eisenbahn von Stavoren nach Leeuwarden.)

Am 26. Mai wurde die General-Versammlung von Actionären der Niederländischen Central-Eisenbahn in Utrecht abgehalten. Dem zum Vortrage gelangten Geschäftsbericht pro 1878 ist das Folgende zu entnehmen: Die Bahn führt von Utrecht über Zwolle nach Kampen und hat eine Länge von 102 km.

Befördert wurden: 370 419 Personen, 1 298 580 kg Gepäck, 3 213 351 kg Expressgüter, 70 920 800 kg Frachtgüter, 177 Equipagen, 1 147 Pferde und 122 060 Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen in 1878: Für Personen 479 453 fl. (gegen 478 840 fl. in 1877), Gepäck 16 423 fl. (15 592 fl.), Expressgüter 56 170 fl. (55 140 fl.), Frachtgüter 116 903 fl. (120 679 fl.), Vieh 86 114 fl. (92 720 fl.), an Extraordinarien 28 751 fl. (15 168 fl.), im Ganzen 789 388 fl. gegen 783 298 fl. in 1877; pro Kilometer 7,739 fl. gegen 7,679 fl. in 1877, pro Zugkilometer 1,88 fl. gegen 1,74 fl. in 1877.

Die Betriebskosten betrugen 47,064 pCt. der Einnahmen gegen 55,4 pCt. in 1877.

Es entfallen von den Betriebskosten: Auf die allgemeine Verwaltung 15 330 fl., die allgemeinen Betriebskosten 22 617 fl., die Bahnbewachung, Unterhaltung der Bahn und der Gebäude 69 560 fl., den Fahrdienst 94 549 fl., den Maschinendienst und Unterhaltung des Fahrmaterials 155 019 fl., den Güterverkehr 14 448 fl., im Ganzen 371 523 fl. gegen 436 302 fl. in 1877; pro Zugkilometer 0,88 fl. gegen 1,08 fl. in 1877.

Die Nettoeinnahmen betrugen 417 865 fl. Hiervon wurden verausgabt: Entschädigung für die Mitbenutzung von Bahnhöfen u. s. w. 17 478 fl., Wagenmiethe und Wagenreparaturen 10 549 fl., Zuschuss zu der Pensions- und Unterstützungscasse 4 856 fl., Vervollständigungsarbeiten 14 283 fl., Erneuerung des Oberbaues 100 248 fl., Zinsen und Amortisirung 5 872 fl., im Ganzen 153 286 fl., bleibt also Reingewinn 264 579 fl., wozu Uebertrag von 1877 1 989 fl., in Summa 266 568 fl.

Von diesem Gewinnsaldo wurden 45 825 fl. verwendet zur Amortisirung von 195 Obligationen von 235 fl. und 219 471 fl. zur Auszahlung von 4,70 fl. auf Rechnung des Betrages von 7,05 fl. der Coupons No. 32 und 33 von 46 696 Obligationen.

Die Baurechnung betrug am Ende des Jahres 9 778 986 fl.

Die vorhandenen 20 Locomotiven haben durchlaufen 470 363 km, die 116 Personenwagen 2 584 696 km, wovon 2 544 224 km auf eigener Bahn und 40 472 km auf fremden Bahnen, und die 133 Güter- etc. Wagen 2 220 432 km, wovon 1 721 870 km auf eigener Bahn und 498 562 km auf fremden Bahnen.

Am 2. Juni wurde der Güterbahnhof Rotterdam-Fijenoord eröffnet für den unbeschränkten Verkehr von Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Equipagen und Eisenbahn-Fahrzeugen und traten an obigem Datum die nachfolgenden Bestimmungen in Wirkung.

I. Alle Eil- und Frachtgüter mit Bestimmung nach Rotterdam, sowohl im Binnenverkehr der Niederländischen Staatsbahnen als im directen oder internationalen Verkehr, sollen nach dem Bahnhofe Rotterdam-Fijenoord expedirt werden. Hiervon sind nur ausgesondert die Eil- und Frachtgüter, bestimmt zur Reexpedition von Rotterdam nach einem Bahnhofe der Holländischen Eisenbahn, sowie diejenigen Eil- und Frachtgüter, wofür der Bahnhof Rotterdam-Delftsche Poort ausdrücklich als Bestimmungsort auf dem Frachtbriefe angegeben ist. Diese Güter, sowie die mit Bestimmung nach Stationen der Holländischen Eisenbahn Rotterdam transitirenden Güter werden nach dem Bahnhofe Rotterdam-Delftsche Poort dirigirt.

Das gleiche gilt für die mit Güterzügen befördert werdenden lebenden Thiere, Equipagen und Eisenbahn-Fahrzeuge.

II. Expressgüter, sowie die mit Personenzügen befördert werdenden Equipagen und lebenden Thiere werden stets nach dem Bahnhofe Rotterdam-Delftsche Poort dirigirt.

III. Auf dem Bahnhofe Rotterdam-Delftsche Poort werden nur insoweit Eil- und Frachtgüter zur Beförderung angenommen, als die Güter durch die Versender selbst dem Bahnhofe zugeführt oder durch die Holländische Eisenbahn zur Reexpedition aufgegeben werden.

Die auf diesem Bahnhofe ankommenden Eil- und Frachtgüter müssen von den Adressaten selbst abgeholt werden.

Expressgüter werden nur auf dem Bahnhof Delftsche Poort angenommen. Auf dem Bahnhof Rotterdam-Beurts werden nur Expressgüter zur Beförderung angenommen zu einem Maximalgewicht von 10 000 kg, bestimmt für Stationen der südlichen Staatseisenbahnlinien, der Nord-Brabantisch-Deutschen Eisenbahn, nach Belgien, Frankreich und nach England via Vlissingen.

Der Bahnhof Rotterdam-Fijenoord nimmt zur Beförderung an alle Eil- und Frachtgüter, sowie lebende Thiere, Equipagen und Eisenbahn-Fahrzeuge, welche mit Güterzügen befördert werden.

Zum Dienste des Publicums wird ein Dienst errichtet für das Abholen und Besorgen von Eil- und Frachtgütern von und nach diesem Bahnhof.

Am 3. Juni wurde die Strecke Moll-Neerpelt-Roermond der der Grand Central Belge Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Eisenbahn von Antwerpen über Roermond nach Gladbach und dann die ganze Bahn Antwerpen-Roermond für den Güterverkehr eröffnet. Wie bekannt, wurde die Strecke Roermond-Gladbach bereits am 15. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die auf Niederländischem Gebiete belegenen Stationen sind: Budel, Weert, Boexem, Hoelen, Roermond, Melick-Herkenbosch und Vlodrop.

Der Bahnhof Roermond der Niederländischen Staatseisenbahn ist eingerichtet für die gemeinschaftliche Benutzung durch die Antwerpen-Gladbacher Eisenbahn. Die Niederländische Strecke hat eine Länge von ± 43 km.

In Neerpelt ist der Bahnhof der Lüttich-Limburger Eisenbahn (im Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft) für die gemeinschaftliche Benutzung eingerichtet.

Der Gesetzentwurf zur Expropriation behufs der Anlegung der in Folge des Gesetzes vom 10. November 1875 für Rechnung des Staats zu bauenden Eisenbahn von Stavoren nach Leeuwarden wurde durch die zweite Kammer der Generalstaaten in ihrer Sitzung vom 21. Mai angenommen und die Richtung dieser Bahn wie folgt festgestellt:

Stavoren, Hemelumer Oldephaert und Noordwolde, Hindeloopen, Workum, Wijmbritseradeel, Wonseradeel, Ylst, Sneek, Baardezradeel, Menaldamadeel, Leeuwarderadeel und Leeuwarden im Anschluss an die Eisenbahn von Harlingen nach Leeuwarden.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Versammlung am 13. Mai 1879.

Vorsitzender Herr Streckert, Schriftführer Herr G. Meyer.

Herr Spangenberg spricht über die Festigkeitsversuche mit Eisen und Stahl. Indem Redner zunächst einen kurzen Ueberblick über die Entstehung der unter seine Leitung gestellten mechanisch-technischen Versuchsanstalt giebt, hebt er dabei die Verdienste des Herrn Wöhler um eine rationelle, auf sorgfältige Versuche gegründete Ermittelung der Festigkeitscoëfficienten hervor und erwähnt zugleich, dass auch ferner dessen Anregungen die von den Consumenten warm befürwortete, von

den Producenten vielfach bekämpfte Classification von Eisen und Stahl und die dazu erforderliche Errichtung von Versuchsanstalten zuzuschreiben sei. Die in Berlin errichtete, mit den erforderlichen Apparaten ausgestattete Anstalt sei seit Ende vorigen Jahres in Betrieb, sie sei in erster Linie bestimmt Versuche im öffentlichen Interesse anzustellen, daneben aber auch solche im Auftrage von Privaten.

Im Weiteren führt Redner aus, wie weit seine Versuche die Richtigkeit der von Wöhler aufgestellten Sätze erwiesen haben, welche heissen:

„1. Der Bruch des Materials lässt sich auch durch vielfach wiederholte Schwingungen, von denen keine die absolute Bruchgrenze erreicht, herbeiführen. Die Differenzen der Spannungen, welche die Schwingungen umgrenzen, sind dabei für die Zerstörung des Materials massgebend".

„2. Die absolute Grösse der Grenzspannungen ist nur insoweit von Einfluss, als mit wachsender Spannung die Differenzen, welche den Bruch herbeiführen, sich verringern".

„3. Es genügt völlig, wenn directe Versuche nur mit einer Art der Festigkeiten angestellt werden und man daraus die entsprechenden Werthe für die übrigen Arten der Festigkeit durch Rechnung herleitet".

Den ersten dieser Sätze habe der Vortragende durch seine Wahrnehmungen vollkommen bestätigt gefunden, hinsichtlich des zweiten müsse er, da seine Versuche noch nicht hinreichend ausgedehnt seien, mit seinem Urtheile vorläufig noch zurückhalten. Mit der im dritten Satze ausgesprochenen Anschauung könne er sich indessen nicht befreunden, da bekanntlich die durch Bruchversuche mit transversaler Beanspruchung ermittelten Zugspannungen in der am meisten gespannten Faser viel grösser ausfallen, als die durch Zerreissversuche direct erhaltenen Bruchcoëfficienten.

Redner stellt folgende Hypothesen auf: „Durch oft wiederholte Drehungen wird das krystallinische Gefüge der Metalle nach und nach in das amorphe übergeführt. Es entstehen auf solche Weise verschiedene Gleichgewichtszustände der Moleküle, deren jeder einer Elasticitätsgrenze entspricht. Durch Fortsetzung der Dehnungen werden die Elasticitätsgrenzen einer immer grösser werdenden Anzahl von Fasern überschritten und wird endlich die Widerstandskraft des Querschnitts so verringert, dass die constant gebliebene Kraft des Federdynamometers zur Bruchlast für den restirenden Theil des Querschnitts wird und dessen Bruch plötzlich bewirkt".

Aus der ersten Hypothese lasse sich eine zweite ableiten, nämlich dass „Druck" die krystallinische Bildung und damit die Härte, sowie die Sprödigkeit befördert. So zeige die Oberfläche von lange befahrenen Eisenbahnschienen gewöhnlich eine grosse, theils durch den Druck der Räder, theils durch die Biegung hervorgebrachte Härte und Sprödigkeit.

Mit Hülfe dieser Hypothesen, deren Wahrscheinlichkeit in eingehender Weise dargelegt wird, glaubt der Vortragende fast alle Brucherscheinungen erklären zu können und erörterte dieselben an mehreren Bruchstücken von Eisen und Stahl. — Auch erklärt sich nach seiner Ansicht durch Annahme der Hypothese von der durch Zug bewirkten Theilung der Krystalle die durch die ausgezeichneten Bauschinger'schen Versuche nachgewiesene Erscheinung, dass es mehrere Elasticitätsgrenzen bei Eisen und Stahl giebt und dass mit jeder Ueberschreitung einer solchen Grenze die Widerstandsfähigkeit des Materials wächst. Redner zeigt schliesslich noch, wie er seine Annahme auch bestätigt gefunden habe durch die nach Art der Kundt'schen Versuche angestellten Ermittelungen über das Wachsen der Leitungsfähigkeit eines Metallstabes für den Schall mit dem Grösserwerden der Widerstandsfähigkeit und über die damit zusammenhängende Veränderung der Klangfiguren, nachdem der betreffende Versuchsstab einer grossen Zahl von Biegungen ausgesetzt gewesen sei. — —

Herr Wiedenfeld bespricht im Anschluss an seinen in der Sitzung vom 11. Februar abgebrochenen Vortrag über den Neubau des Berliner Bahnhofes der Anhaltischen Eisenbahn zunächst die Gestaltung des Grundrisses des Empfangsgebäudes. Auf der linken Seite des Vestibuls sind 3 doppelte Billetschalter mit 6 Ausgabestellen angeordnet und ihnen gegenüber der 310 qm grosse Raum für die Gepäckannahme, von wo das Gepäck nach Hebevorrichtungen an den Kopfenden der Geleise gebracht und durch hydraulischen Druck gehoben wird. Von hier aus wird das Gepäck auf den zwischen je 2 Abfahrtsgeleisen angelegten Perrons den betreffenden Zügen entlang transportirt, während das Publicum die Züge von der anderen Wagenseite erreicht, so dass es nicht mit dem Gepäck in Berührung kommt.

Der Kopfperron hat eine Breite von 16½ m. An ihn, bezw. an den Corridor vor demselben schliessen sich die Wartesäle. Das Publicum gelangt also aus diesen oder aus dem Vestibul ohne Umweg nach jedem Perron. An der linken Seite des Gebäudes befinden sich Conferenzzimmer, das Ausgangsvestibul, im Anschluss hieran die Gepäckausgabe, ferner Bureaus und die Kaiserzimmer.

Für das ankommende Gepäck ist, weil dasselbe in dem vorderen Wagen des Zuges befördert wird, nur ein kurzer Perron erforderlich. Das Gepäck wird auf diesen bis an die Senkung neben dem Kopfperron gefahren, in das untere Geschoss hinabgelassen und nach der Gepäckausgabe transportirt. Für die Postgüter sind ebenfalls hydraulische Versenkungen vorhanden.

Die Halle hat eine Länge von rot. 168 m und eine Breite von 61 m. Den südlichen Abschluss erhält sie durch 3 Bogenöffnungen von je 15 m Weite. Die Seitenwände sind 19 m über Schiene, 23,6 m über Strasse hoch. Die Achsentheilung beträgt 14 m und dementsprechend sind 11 Dachbindersysteme angeordnet. Jeder Binder besteht aus zwei Bogen-Fachträgern mit 3½ m Entfernung der Mitten. Die zu einem Bindersystem gehörenden Träger haben Querverbindungen erhalten, die sich in 1¾ m weit ausladende Consolen fortsetzen, über diesen liegen Sattelhölzer, welche wieder um 1 m die Consolen überragen, so dass die lichte Entfernung zwischen 2 Bindersystemen und damit die Weite, auf welche die Pfetten sich frei zu tragen haben, auf 5 m eingeschränkt ist.

Eine Verbindung der Eisenconstruction in der Längenrichtung der Halle ist nicht vorhanden. Die Binder sind auf einem festen Gerüste am Südende der Halle montirt und dann mittelst zweier Wagen, deren jeder, auf 8 Rädern ruhend, durch 4 bis 6 Mann über eine auf der Hallenmauer liegende Schienenbahn bewegt wurde, an ihre Stelle gebracht. Um während dieses Transports ein Voreilen des einen Wagens vor den andern und in Folge davon ein Ecken der Binder leicht verhüten zu können, sind die beiden Schienenbahnen mit Theilzeichen versehen, die jede kleine Abweichung von der gleichmässigen Fortbewegung sofort erkennen lassen. Als ein Uebelstand erwies sich das Schwanken der Zugstangen, dem man bei den späteren Transporten durch Verbindung der Zugstangen mittelst Tauen in wirksamer Weise begegnete. Der längste Weg von 140 m beim Fortbewegen des ersten Doppelbinder, ist in 2 Stunden zurückgelegt. Das Gewicht eines Doppelbinders beträgt 43 700 kg, sodass auf jede Axe des Transportwagens 5 450 kg kommen; das ganze Hallendach wiegt 50 kg pro Quadratmeter bedeckte Fläche. Der Preis, zu welchem die Gute Hoffnungshütte bei Oberhausen die Lieferung und Montirung des Eisenwerks übernommen hat, ist 359 ℳ pro 1 000 kg.

Eine im Fragekasten befindliche Frage, betreffend die in der Grundrisszeichnung der Berliner Gewerbeausstellung angegebene, aber noch nicht ausgeführte electrische Eisenbahn von Siemens & Halske, beantwortet Herr Frischen dahin, dass mittelst einer stationären Dampfmaschine ein electrischer Strom erzeugt und durch die Fahrschienen dem Betriebsmechanismus der Locomotive zugeführt werden solle, die dadurch in den Stand gesetzt werde 3 Personenwagen zu ziehen. Herr Frischen knüpft hieran die Bemerkung, dass derartige Krafttransmissionen zu manchen anderen Eisenbahnzwecken, z. B. zur Bewegung von Drehscheiben, Schiebebühnen und dgl. auszunützen seien.

Durch übliche Abstimmung werden die Herren A. Müncke, Hauptmann im Eisenbahn-Regiment und L. Schlu, Maschinenmeister der Anhaltischen Eisenbahn als einheimische ordentliche Mitglieder des Vereins aufgenommen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 7. Juni 1879.

Nach Mittheilung der Direction der Berlin - Görlitzer Eisenbahn - Gesellschaft ist die durch Dammrutschung gesperrt gewesene Bahnstrecke Zittau-Hirschfelde (siehe unsere Bekanntmachung in No. 42 S. 561 dieser Zeitung) seit dem 25. Mai d. J. für Güterzüge wieder passirbar.

Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. wird die am 15. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnete 40,61 km lange Bahnstrecke Niederhone-Malsfeld (siehe unsere Bekanntmachungen vom 13. und 23. v. Mts. in No. 38 und 41 dieser Zeitung) mit den Stationen:

Bischhausen, Waldkappel, Burghofen, Spangenberg und Malsfeld

am 10. Juni d. J. auch für den Güterverkehr via Niederhone eröffnet werden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Siegert.

2. Auszahlungen.

Braunschweigische Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Zinscoupons der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft erfolgt von dem bezeichneten Tage an

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und bei der Berliner Handelsgesellschaft.

Die Coupons müssen mit einem von dem Empfänger unterschriebenen Verzeichnisse eingeliefert werden, in welchem der Reihenfolge nach die Nummern der Coupons und deren Geldwerthe angegeben sind. Braunschweig, den 4. Juni 1879. Direction der Braunschw. Eisenbahn-Gesellschaft. (733)

3. Tarifwesen.

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Die in dem vom 1. Juni cr. ab eingeführten neuen Seehafen-Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze nach und bezw. von Station Idstein kommen, als irrthümlich in den Tarif aufgenommen, nicht zur Anwendung. Cassel, am 5. Juni 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main - Weser Bahn. (737)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Am 15. Juni cr. tritt zum Verbandstarif der Thüringischen Bahnen vom 1. September 1878 der Nachtrag IV in Kraft, welcher Ausnahmetarifirung für Langholztransporte, Bestimmungen über die Güterabfertigung auf Bahnhof Saalfeld, sowie Tarifberichtigungen enthält und zum Preise von 10 Pf. bei den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben ist. Letztere ertheilen auch etwa gewünschte Auskunft. Erfurt, den 31. Mai 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (732)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 15. d. M. ab sind zu den Heften 135, 138/140, 142 und 145/147 des West- und Nordwestdeutschen Verbands - Gütertarifs vom 1. Juli 1877. Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 3. Juni 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (736)

K. K. priv. Galizische Karl - Ludwigsbahn. Ueber Anordnung des hohen K. K. Handels - Ministeriums vom 25. Mai 1878 Z. 16589 müssen bis auf Weiteres alle zur Beförderung von Pferden benützten Waggons nach ihrer Verwendung einer gründlichen Desinfection unterzogen werden.

Für die Desinficirung dieser Eisenbahn-Waggons werden vom 15. Juni c. angefangen die im Güterheft unserer Local-Tarife vom 1. September 1876 sub II des Anhanges (Seite 79) rücksichtlich derselben Leistung bei Transporten von Grosshornvieh normirten Desinfections-Gebühren berechnet und erhoben. Wien, den 1. Juni 1879. Die General-Direction. (734)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Gütertarifheft No. 24/29. gelangt Nachtrag XIV zur Ausgabe, durch welchen mit Gültigkeit vom 1. Juli cr. ab theils neue, theils abgeänderte Frachtsätze eingeführt und die bestehenden directen Sätze für Mengen, Pfullendorf und Sigmaringen mit dem 15. Juli cr. aufgehoben werden. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren. Erfurt, den 30. Mai 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (735)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es sollen im Wege der öffentlichen Submission 50 alte zu Langholztransporten eingerichtete Wagen incl. Rädersätze in 5 Loosen an den Meistbietenden verkauft werden. Dieselben stehen vom 19. d. M. ab auf Station Bommern zur Ansicht bereit.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen an den unterzeichneten Maschinenmeister, von welchem auch die Verkaufsbedingungen gegen Erstattung der Copialien von ℳ 1,00 bezogen werden können, bis zum 27. Juni, Vormittags 11 Uhr einzureichen. Witten, den 6. Juni 1879. Der Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister. Diedrich. (730)

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Mai 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	97,50	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	84	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	101,25	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	101,50	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	106,50	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	101,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	101	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	99,60	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	99,60	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	99,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	103,15	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	—	%
do. II. Serie	4½	B.	102	%
do. III. Serie * $3^{1}/_{4}$	3½	B.	88,50	%
do. III. Serie B. * $3^{1}/_{4}$	3½	B.	88,50	%
do. III. Serie C.	3½	B.	84,25	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	102	%
do. V. Serie	4½	B.	102	%
do. VI. Serie	4½	B.	103	%
do. VII. Serie	5	B.	101,90	%
do. IX. Serie	5	B.	106	% à 3000, 1000 u. 500 ℳ
do. Nordbahn	5	B.	102	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	96	%
do. do. II. Serie	4½	B.	101,25	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	101	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	102.25	%
do. Lit. B.	4½	B.	102,25	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	101,75	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	103,10	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	97	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	92,50	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	97,50	%
do. II. Emiss.	4	B.	97,50	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103,40	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	%
do. C.	4	B.	98	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. D.	4½	B.	102	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	101,90	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	101,90	% à 300—3000 ℳ
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	97,50	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	97,50	% a 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	103,25	%
do. V. Emiss.	4½	B.	101,75	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	97,50	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	102,10	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	74	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	72	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	95,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	95,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	100,50	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	101,10	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	—	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	100,25	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B.	100,25	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	100,25	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	104,30	% à 300—1000 ℳ
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	100	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	99,50	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	75,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	73	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	70,25	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	99	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	103,60	%
do. do.	4	B.	96,75	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	97,25	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	—	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	98	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	97	%
do, VI. Emiss.	4½	B.	101,90	% à do,
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103,50	% à 100 Thlr,
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	71,25	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	81,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	75,10	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	86	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	78	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	90,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	90,40	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	88,30	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5 i. S.	L.	87,50	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5 i. S.	B.	88,10	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	93	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	86	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	91,60	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	91,60	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	63	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	67	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	62,50	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	—	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	99	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	98,75	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	101,80	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	$100^{1}/_{4}$	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	94½	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	103	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	100	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	104,90	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	98,50	% 100 fl öW
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	104	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	106,50	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	103	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	93,80	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	95,70	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	94,50	fl. öW pr 100 fl i. S } à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	94,25	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	92,50	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	96	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	90,75	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	70,10	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	75,40	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	73,70	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	73,60	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	100,20	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	120	% à do.
do. von 1854	4	L.	99,50	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	98,75	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	98,40	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4½	L.	103,70	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	97,75	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	72,20	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	B.	75,30	% à do. = do.
do. -Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	69,70	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	65,30	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	$1^{1}/_{4}$	1	1	1	½	½	4	B.	18,40	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	4	5	5	5	5	5	W.	139,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	$8^{1}/_{6}$	$6^{1}/_{4}$	6	$4^{19}/_{30}$	—	4	L.	101,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	$6^{4}/_{5}$	$5^{2}/_{3}$	$5^{5}/_{12}$	5	—	5	L.	101,75	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	$7^{2}/_{3}$	8	8	$6^{2}/_{3}$	4	B.	124	% à 100 Spec. = 150 Thlr
Amsterdam-Rotterdam	$6^{9}/_{10}$	6,59	5,95	$5^{4}/_{5}$	$5^{4}/_{5}$	$6^{7}/_{40}$	4	B.	119,50	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr
Aussig-Teplitz	11	9	$8^{1}/_{2}$	10	11	11	5	L.	145,90	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	—	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	3	3	4	$3^{3}/_{4}$	$3^{1}/_{3}$	4	4	B.	94,25	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	16	8½	8	6	$5^{3}/_{4}$	5	4	B.	94,25	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	5	2½	0	0	0	4	B.	15,10	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	2½	0	0	0	5	B.	32	—
Berlin-Görlitz	3	0	0	0	0	0	4	B.	16,60	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	4	5	0	0	1	5	B.	42,20	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	12½	10	11	11½	10½	4	B.	181,75	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	4	$1^{2}/_{3}$	3	3½	3½	3½	4	B.	94,90	% à 100 „
Berlin-Stettin	$10^{3}/_{4}$	$9^{11}/_{1}$	9	$8^{9}/_{10}$	$7^{1}/_{10}$	$3^{1}/_{5}$	4	B.	107,75	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	2½	$2^{1}/_{3}$	2½	0	0	—	5	W.	52	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5^{2}/_{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	194,50	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	7½	$5^{2}/_{3}$	5	2½	$3^{1}/_{4}$	4	B.	81,90	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	0	5	B.	30,50	% à 200 „
Brest-Grajewo	2½	0	0	0	—	—	4	B.	47,25	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	—	—	0	$1^{1}/_{3}$	—	4	B.	76,50	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	5	4½	$3^{1}/_{2}$	2½	0	—	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	—	5	W.	41	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	10	10½	$11^{3}/_{4}$	$16^{1}/_{5}$	$16^{1}/_{3}$	$13^{2}/_{3}$	4	L.	139	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	$8^{1}/_{1}$	$6^{9}/_{0}$	$4^{6}/_{10}$	$5^{1}/_{4}$	$5^{1}/_{20}$	6,3	4	B.	135,50	% a 200 „
Cottbus-Grossenhain	7½	7	7	5	0	$^{1}/_{3}$	4	L.	48,90	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	$6^{1}/_{4}$	6	6	5	5	5	5	L.	90,15	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	125,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	0	0	0	0	0	o. Z.	B.	28,90	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	1	0	0	0	o. Z.	W.	46,75	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	0	0	—	5	W.	175	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5^{2}/_{10}$	½	8½	6	7	9,28	8,214	5	W.	243	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	1	1	1	2½	$2^{2}/_{3}$	4	H.	—	% à 150 Thlr.
do. Stamm-Prior.	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	H.	—	do. pr. do.
Gotthardbahn 80% Einz.	6	6	6	6	6	6	o. Z.	B.	54,50	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	7½	3	$1^{1}/_{2}$	0	0	—	o. Z.	W.	20	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	15	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	45,50	% à 200 „
Hannover-Altenbeken	0	0	0	0	0	0	5	B.	14,90	% à 100 „
do. Stamm Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	30,75	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	9	6	6	5	5	4	4	F.	76½	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$13^{1}/_{3}$	12½	$9^{1}/_{4}$	12½	14½	14½	5	W.	229,50	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	149,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	182	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	102 1/8	% a 300 fl. ö. W. i. S.
do.	4	F.	98 1/4	% } à1000,500 u. 100 fl.SW
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	102,20	%
do. do. von 1865	4½	B.	102	% à 100 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	101,90	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	79,50	% à do. u. do.
do. do. Priorit.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	102,80	
do. do. Lit. B	4	B.	95	% à 300—1500 M.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	62,90	% à do.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Märkisch-Posen	5	B.	—	% à 300 fl. do.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à do.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	98,50	% à 500 u. 100 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	—	% à 500 ℳ
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	98,50	%
do. III. Ser.	4	B.	97,60	%
Nordhausen-Erfurt	5	B.	—	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B	—	%
do. B.	3½	B.	89,50	% à do.
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	—	%
do. E.*	3½	B.	89	%
do. F.* 3½	4½	B.	—	% à 1000, 500 und
do. G.	4½	B.	—	% 100 Thlr.
do. H.*	4½	B.	102,60	%
do. von 1869	5	B.	102,25	%
do. von 1873	4	B.	96,40	%
do. von 1874	4½	B.	102,60	%
do. Brieg-Neisse	4½	B.	—	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103,50	% } à 100—1000 Thlr.
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	—	%
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	96	%
do. Litt. B.	5i.S.	W.	88,80	% } à 100 und 50 Thlr.
do. Em. 1874	5 M.	W.	107,50	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	170,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do.* II. Emiss.	3	W.	163,50	% à do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	159	% à 600 ℳ
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	fl. öW.pr.500frcs.à500frcs.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	126	fl. ö.W.pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	106,20	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn	4½	B.	100,75	do. per do.
do. Litt. B.	5	B.	100,75	fl. ö.W.pr. do. à do.
do. Litt. C.	5	B.	100,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	60,50	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	91,50	% à 500 und 100 Thlr.
do.*	5i.S.	W.	90	% à do.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	80,50	% à do.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	103	% à200Th.=300 fl.ö.W.i.S.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	102 3/8	% à fl. ö.W.pr.100 fl. C.M.
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102 1/8	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	38	% à do.
Prag-Dux	o. Z.	L.	32,90	% à 400 ℳ
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	31	% à
Rechte Oderufer	4½	B.	102,25	% à
Rheinische	4	B.	—	% 100 Th.=150 fl. ö.W.i.S.
do.*	3½	B.	—	% 100 Th.=150fl. ö.W i.S.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	102,50	% 100 Th.= do.
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	102,25	% à 500 und 100 Thlr.
do. von 1874 u. 77	5	B.	103,70	%
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	103	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	103	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	101,60	%
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	97,80	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	94,70	% à 1000, 500 und
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% 100 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	87,90	% à 200 Thlr.
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	88,40	% à do.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	95,90	% à do.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	88,70	% à 136 Thlr.
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	101,75	% à
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	73,50	% à 1000, 500 u. 200Thlr.
Theissbahn*	5i S.	B.	80,50	% à
Thüringische I. Emiss.	4	B.	97,50	% à 680 und 136 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	B.	102,50	% à1000,500,200u.100 Th.
do. III. Emiss.	4	B.	97,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. IV. Emiss.	4½	B.	102,25	% à 200 fl. ö. W.
do. V. Emiss.	4½	B.	—	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	102,20	% à 1000, 500, 200 und
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	75,75	% 100 Thlr.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	72,30	%
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	68,50	% à 300—3000 ℳ
do. Emiss. 1874	5i.S.	L.	86	% à100Th.=150 fl.ö.W.i.S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	64,90	% à do. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	65,90	% à do. do.
do.	5 ℳ	W.	89,75	% à do. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	73	% à 300 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à 400 ℳ
Warschau-Terespol*	5	B.	93,25	% à 300 fl. do.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	100	% à 200 fl. do.
do. III. Emiss.	5	B.	98,40	% à 200 fl. do.
do. IV. Emiss.	5	B.	93,25	% à1000u.100 S.R.=107Th.
Werrabahn	4½	L.	95	% à 500 und 100 Thlr.
				% à do.
				% à do.
				% à 500, 200 u. 100Thlr.
				% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K.Elisabethbahn *Linz-Budweis	5	5	5	5	5	—	5	W.	161	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W.i. S.
do.* Salzb.-Tirol III.Em.1873	5	5	5	5	5	—	5	W.	147,25	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	4½	4	4	4	5	W.	116,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	136	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	3 3/4	2	1 1/3	3/5	—	5	L.	60	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	139,25	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	184	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	5½	5	5	4½	—	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,40	% à 500 Fs. 300=80Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	3	6	8	8	—	4	B.	143,75	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	87	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	113,50	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	26,40	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	0	3½	3 3/4	4½	5	5	B.	94	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	--	6½	7	7	7	—	4	B.	117,50	% à 500 ℳ
Münster-Enschede Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	—	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	—	4	B.	99,50	% à 100 „
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	4½	5½	5½	5 1/2	5½	4½	F.	117 1/8	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	96,25	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	20,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	1½	2 2/15	3 1/6	5	B.	75,60	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	2½	0	0	0	—	5	L.	20,50	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	13 2/3	12	10½	9 2/3	8½	8½	3½	B.	157,25	% à 100 „
do. Litt. B.	13 2/3	12	10½	9 2/3	8½	8½	3½	B.	138,20	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	4 3/4	—	5	W.	136,25	fl. ö. W.pr.200 fl.ö.W. i.S.
do. Litt. B.	5	5	0	0	0	—	5	W.	67	do. pr. do. in S.
Oestr.Staatsb.* 5 2/10 (Oest.Franz.)	10	8	6½	5 2/5	6	—	5	W.	273	fl. ö.W. pr.Stck.v.frcs.500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	1½	0	0	0	0	5	W.	93	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	49	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	3½	5	5	5	5	5	B.	92,50	% à 200 „
Ostrau-Friedland	—	3/4	0	0	5	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.*(S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4	4	4½	W.	101,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	92 1/4	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	12,75	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö.W. i. S.
Rechte Oderufer	6 1/3	6 1/3	6 1/3	6 2/5	6 1/3	7	5	B.	128	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6 1/3	6 1/3	6 1/3	6 2/5	6 1/3	7	5	B.	128,40	% à 200 „
Rheinische	9	8	8	7½	7	7	4	B.	128	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	96,40	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	12	% à 200 „
Rumänische	5	0	2½	1	2	—	5	B.	32,30	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	89,30	% à 150 „
Russische Bahnen*	5,53	5 4/5	5,92	6,28	6,56	—	5	B.	128	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	2 2/3	1 1/3	0	0	0	5	B.	27,75	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	104,75	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,20	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	125,25	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	7 1/4	7½	8½	9 1/4	7½	8	4	B.	133,30	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	95,90	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	103,40	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	23	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	2	2 3/5	3	4	3,9	4	5	B.	83	% à 100 „
Theissbahn* 5 2/10	8½	5	3	—	—	5	5	W.	207,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	4	3	3	3	3	0	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	—	—	—	5	W.	130,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	—	—	—	5	W.	108	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	11	10	7½	6 2/3	5	—	5	B.	186,50	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	4½	4½	2 1/4	4½	4½	4½	L.	40,75	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	—	5	2½	0	0	0	5	L.	23,50	% à 200 „
Werrabahn	1	0	1	2/3	1 1/3	—	4	B.	39	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	9	8	5	4½	—	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	3	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	1 3/5	0	0	3/5	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	11 1/5	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	16 3/4	12	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	—	8			—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	—	—	—			—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	11	11			—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Miscellen.

A. v. St. **Neue Verkehrswege in Nicaragua.** In Nicaragua wird die Eisenbahnverbindung zwischen dem Binnenländischen See, dem Innern und der Atlantischen Küste bedeutend erweitert. Auch ist Aussicht zu einer permanenten directen Dampferverbindung zwischen dem Atlantischen Ocean und dem Nicaragua-See. Der Dampfer Coburg hat eine Passage durch den San Juan River erzwungen, und die Regierung der Republik von Nicaragua hat einen Ingenieur engagirt, dem die Aufgabe zufällt, die hauptsächlichsten Hindernisse, welche sich der Auf- und Abfahrt der Dampfer entgegenstellen, zu beseitigen, oder einen kurzen Canal zu graben, der diese Hindernisse umgeht. Eine neue Eisenbahn ist zwischen Corinto, dem neuen Hafen am Atlantischen Ocean, Chinantega, Leon und der Küste des Stillen Oceans projectirt. Der erste Theil der neuen Linie von Corinto bis Chinantega soll bereits in sehr kurzer Zeit fertiggestellt werden. Man hofft auf einen guten Erfolg dieser Linie, da sich der Handel von Corinto sehr vermehrt; der Export von Cacao, Zucker, Cedernholz und namentlich von Caffee aus dem Hafen ist sehr bedeutend.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 45. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 16. Juni 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Mai 1879“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Ueber die Veröffentlichung der Refactien in Oesterreich-Ungarn.

Wohl selten hat eine behördliche Verfügung in Handels- und Eisenbahnkreisen eine so tiefgehende Bewegung hervorgerufen, als der jüngst erflossene Erlass des Oesterreichischen Handels- beziehungsweise Ungarischen Communicationsministeriums, mittelst welchem den Bahnverwaltungen in beiden Reichshälften die Pflicht der Veröffentlichung aller ertheilten Refactien auferlegt worden ist.

Sofort nach dem Erscheinen dieser Verordnung fällten die Journale der verschiedensten Färbung einstimmig ein abfälliges Urtheil über dieselbe, weil bei unseren eigenartigen, vorzugsweise auf das Refactiewesen basirten Verkehrsverhältnissen nur eine empfindliche Schädigung der Handelsinteressen damit verbunden sein könne.

Vergebens jedoch haben wir bis heute die Anführung einer Reihe bestimmter Fälle und Thatsachen erwartet, welche die behaupteten Nachtheile offenkundig darlegen und dadurch den positiven Beweis der Schädlichkeit der Regierungsmassnahmen erbringen sollen.

Diese Zeilen gelten daher dem Versuche, durch objective Erörterung der geschaffenen neuen Sachlage die daraus entspringenden Consequenzen zu prüfen, um auf diesem Wege zu einer auf Thatsachen gestützten Kritik der Verordnung zu gelangen.

Die Fälle, in welchen für die Eisenbahn-Verwaltungen eine Veranlassung zur Refactieertheilung überhaupt vorliegt, erschöpfen sich in folgenden 3 Punkten:

1. Wenn mit Rücksicht auf den geringen Handelswerth des betreffenden Artikels, oder wenn überhaupt durch das ungünstige Verhältniss des ersteren zur Höhe des offiziellen Tarifes die Ausführung des Transportes ohne Gewährung eines Nachlasses gar nicht bewirkt werden kann;

2. wenn die Gewinnung des Transportes für eine bestimmte Bahn durch den Bestand einer zweiten, mit der ersteren concurrirenden Eisenbahn- oder Schiffslinie bedroht wird, und

3. wenn die Möglichkeit vorliegt, dass der Bezug des betreffenden Artikels auch von einem anderen Productionsgebiete erfolgen kann, aus welchem jedoch der Weg weder über die eigene, noch über eine der erwähnten Concurrenzrouten, sondern über eine dritte, den beiden ersten ganz fremden Bahn- oder Schiffslinie führt.

Wenn wir uns nun gegenwärtig halten, dass durch den erwähnten Erlass das bisher bestandene Recht der Refactieertheilung seitens der Bahnverwaltungen nicht im geringsten alterirt, sondern den letzteren nur die Pflicht ihrer Veröffentlichung auferlegt wird, so haben wir blos die Wirkung zu beobachten, welche die Publicirung der Refactien in jedem einzelnen dieser drei Fälle hervorbringen wird, um zu einer vollständigen Charakteristik der ministeriellen Verfügung zu gelangen.

ad I.

Nachdem die Classification der Waaren bei allen Bahnen auf Grund ihres Werthes vorgenommen worden ist und demzufolge die minderwerthigen Artikel ohnedies in die niedrigste Tarifclasse eingereiht sind, so tritt die Nothwendigkeit der Refactieertheilung für diese Gattung von Gütern in den seltensten Fällen oder nur bei Gelegenheitsfrachten ein; dieselbe bildet dann aber lediglich nur eine bequemere Form der Begünstigung, welche anstandslos auch im Wege der Erstellung eines Tarifes zur Anwendung gebracht werden könnte, wenn die Herausgabe eines solchen nicht wegen der behördlichen Genehmigungs- und Publicationsfristen einen zu grossen Zeitaufwand in Anspruch nehmen würde, zumal seine Giltigkeit ohnedies nur eine vorübergehende ist, indem derartige Transporte keinen ständigen Verkehrsartikel bilden.

Die Veröffentlichung der aus diesem Anlasse ertheilten Refactien ist daher sowohl für die Bahnanstalten, als auch für das Publikum eine gänzlich belanglose Sache, auf welche wir weiter einzugehen keine Veranlassung haben.

ad II.

Wesentlich anders jedoch gestaltet sich die Sachlage in dem Falle, wenn der Verkehr auf einer bestimmten Bahn durch den Bestand einer zweiten, gleiche Punkte verbindenden und daher mit der ersteren concurrirenden Linie bedroht wird.

Es ist nicht nothwendig, an der Hand der Logik die Consequenzen derartiger Verhältnisse erst theoretisch zu entwickeln, weil wir den besseren Boden der practischen Erfahrungen betreten können, welche uns lehren, dass in dem Kampfe der streitenden Parteien um die Gewinnung der höchstmöglichsten Gütermassen für die eigene Linie, die Gewährung von Transportnachlässen im Refactiewege das wirksamste Mittel zur Erzielung von Erfolgen, zugleich aber auch die einzig mögliche Form bildet, die letzteren vor dem Concurrenten zu verheimlichen und dadurch vor der rechtzeitigen Anwendung wirksamer Gegenmassregeln für eine gewisse Zeitdauer zu schützen.

Diese Verheimlichung der jeweiligen Erfolge eines neu entstandenen Gegners hat zweifelsohne viel dazu beigetragen, seine schädliche Kraft zu unterschätzen und dem Concurrenzkampfe eine sich auf Jahre erstreckende und daher ungebührliche Ausdehnung zu geben.

Trotzdem führten aber bei richtiger Erkenntniss der Sachlage alle derartigen Bestrebungen zum Abschlusse einer Vereinbarung, welche jeder Route das berechtigte Mass ihrer Theilnahme an dem Gesammtverkehre zuerkannte und die Abfertigung der Güter auf Grund der offiziellen Tarife der billigsten Route zur Folge hatte.

Nachdem gleichzeitig die Ertheilung von Refactien gänzlich aufgehoben wurde, so war eine auf solcher Basis abgeschlossene Vereinbarung auch im eminenten Interesse des Staatsschatzes gelegen, welcher in den meisten Fällen das Erträgniss der beiden gegnerischen Bahnen garantirte und durch die aus der Gewährung der oft weitgehendsten Nachlässe entstandenen Einnahmeausfälle nothwendiger Weise in erhöhtem Grade in Anspruch genommen sein musste.

Für die Geschäftswelt blieb dagegen das Aufhören der Concurrenz aus dem Grunde ohne erhebliche Folgen, weil dieselbe an dem Vortheile der eingeräumten Transportbegünstigung nur in geringem Masse participirte, während die bedeutenden Summen an Refactie, deren Auszahlung immer erst nach gänzlicher Abwickelung des Transportes und meist sogar ohne ihr Wissen erfolgte, wenn nicht ausschliesslich, so doch grösstentheils den Spediteuren zu Gute kamen.

Das System der Refactien zeigte sonach auch hier seine schädlichen Folgen, indem es durch die Ertheilung ausserordentlicher tarifarischer Vortheile an die Spediteure die eigentlichen Eigenthümer der verschiedenen Güter zwang, sich zur Ausführung ihrer Transporte deren Vermittelung zu bedienen.

Auf diese Weise war ein zwischen den Producenten und Consumenten sich drängendes künstliches Bindeglied geschaffen, das auf die freie Entwickelung des Verkehres nur hemmend einwirken konnte, und diesem Vermittler eine dominirende Stellung im Verkehrsleben einräumte, welche nicht nur seinem eigentlichen Berufe gänzlich ferne lag, sondern auch jeder natürlichen Berechtigung vollständig entbehrte.

Nach diesen Ausführungen halten wir uns daher zu dem Schlusse berechtigt, dass die Beseitigung des Concurrenzkampfes der Eisenbahnen unter allen Umständen als eine im Interesse der Allgemeinheit liegende Nothwendigkeit angesehen werden muss.

Wenn wir nun an die Beurtheilung des Einflusses schreiten, welchen die angeordnete Veröffentlichung dieser Gattung von Refactien auf gleichartige Verhältnisse künftighin ausüben wird, so können wir uns der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass die nunmehr herbeigeführte rasche Kenntniss einer Bahnanstalt von jeder seitens ihres Gegners gewährten Begünstigung wesentlich dazu beitragen muss, den zum wünschenswerthen Cartellvertrage führenden Abwickelungsprocess zu beschleunigen, weshalb wir von diesem Standpunkte aus die Regierungsmassnahmen nur auf das lebhafteste willkommen heissen können.

Wir gelangen nun zum Fall

ad III.,

welcher die Nothwendigkeit einer Refactieertheilung durch das Vorhandensein der Gefahr begründet, dass der Bezug des betreffenden Artikels aus einem ganz anderen Productionsgebiete erfolgen kann, bei dessen Transport jedoch die eigene Bahn gar nicht betheiligt ist.

Insofern es sich der Hauptsache nach auch hier um die Beseitigung einer bestehenden Concurrenz handelt, erscheint der Fall eigentlich identisch mit dem im Punkte II. besprochenen, nur dass nicht die Gemeinsamkeit des Weges, sondern die an den verschiedenen Orten bestehende Gleichheit der Production es ist, durch welche die Concurrenz hervorgerufen wird.

Denselben Weg, welcher zur Bekämpfung der Concurrenz von Paralelllinien vor Abschluss des Cartells eingeschlagen wurde, sehen wir die Bahnverwaltungen auch hier verfolgen und ist die Geheimhaltung der Refactie wieder nur dazu bestimmt, den errungenen Erfolgen die Bürgschaft einer gewissen Dauer zu verleihen.

Der Ausgang, welchen die ersterwähnte Concurrenz fast immer und überall genommen hat, lässt keinen Zweifel darüber aufkommen, dass auch dieser gegenwärtig noch von allen Transportanstalten geführte Krieg, welcher die ausschliessliche Bevorzugung der auf der eigenen Linie vorkommenden Handelsartikel und Industrieproducte bezweckt, einem gleichen Ziele entgegen geht, indem die bisher nur auf gemeinsame Verkehrspunkte beschränkte Regelung künftighin auch auf die Cartellirung der verschiedenen Productionsgebiete ausgedehnt und dadurch ein bedeutender Fortschritt in der Entwickelung des Verwaltungswesens unserer Verkehrsanstalten in Ausführung gebracht wird.

Wir verkennen keineswegs die grossen Schwierigkeiten der practischen Durchführung einer solchen Regelung, welche nur dann einen allseitig befriedigenden Erfolg nach sich ziehen kann, wenn sie alle Artikel des Welthandels in sich begreift und auf die weitgedehntesten Gebiete sich erstreckt. Aber die Erkenntniss der Nothwendigkeit wird ihre Verwirklichung zweifelsohne einmal herbeiführen, und sehen wir die schüchternen Anfänge hierzu in den directen Tarifen der Nordseehäfen bereits practisch durchgeführt, indem darin die Verschiedenheit in der günstigen Lage der einzelnen Häfen durch eine entsprechende immer strenge eingehaltene Differenz ihrer Tarife auszugleichen gesucht wird. —

Eine je grössere Ausdehnung diese Gebiete nehmen, je mehr Wechselwirkungen hierbei ihre Berücksichtigung finden, desto intensiver wird sich der wohlthätige Einfluss einer solchen Regelung auf den allgemeinen Verkehr geltend machen und endlich dem grossen Ziele entgegen führen, welches jedem Productionszweige sowohl sein natürliches Absatzgebiet, als auch das berechtigte Mass seiner Theilnahme hieran vollständig sichert.

Der Oesterreichisch-Ungarischen Regierung gebührt das Verdienst, durch die angeordnete Veröffentlichung der Refactien zu einer rascheren Lösung dieser hochwichtigen Frage wesentlich beigetragen zu haben und sich in ihren von grossen Gesichtspunkten geleiteten Anschauungen durch die unberechtigten Klagen einzelner, bisher ausschliesslich bevorzugter Kreise nicht beirren zu lassen.

Wir verhehlen uns keineswegs, dass die Pflicht der Veröffentlichung aller Refactien ihre gänzliche Aufhebung zur Folge haben wird, können jedoch die dadurch geschaffene neue Sachlage, welche den massgebenden Persönlichkeiten zweifelsohne als der eigentliche Zweck ihrer Verfügung vorgelegen ist, nur auf das Freudigste begrüssen, weil die Beförderung der Transporte dann lediglich auf Grund offizieller, in vielen Artikeln und Relationen bedeutend ermässigter Tarife erfolgen wird, deren Kenntniss und unverkürzter Genuss zu den unbestreitbaren Rechten eines jeden Kaufmannes gehört. Moriz Westermayer.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 9. Juni 1879. (Ungarische Ostbahn. Desinfection. Refactien-Verordnung. Bauführungen. Stuhlweissenburger Ausstellung. Locomotiven-Statistik. Holztarif. Einnahmen-Verrechnung. Brood-Zenica. Literarische Erscheinungen. Donau-Drau und Eperies-Tarnow. Börsennotiz.)

Im Ungarischen Reichstage beantwortete der Ministerpräsident eine Interpellation über die getroffenen Einleitungen wegen der Regressnahme des Staates an die den Ruin der (bekanntlich von ihm übernommenen) Ungarischen Ostbahn verschuldenden Gründer und Bauunternehmer. Nachdem sich die Kronjuristen (das Justizministerium) dahin ausgesprochen hatten, dass als unmittelbare und Hauptschuldige nur die Gebrüder Waring anzusehen seien, wurde ein Englisches Rechtsgutachten eingeholt, welchem zufolge den Genannten auf strafrechtlichem Wege nicht beizukommen ist, und auch ein Civilprocess gegen dieselben unendlich langwierig, sehr kostspielig und kaum von Erfolg wäre. Um der legislativen Resolution vom Jahre 1876 gerecht zu werden, welche die gerichtliche Verfolgung der Schuldigen anordnet, wird nach einem weiter fortzusetzenden Studium die Beschlussfassung hierüber der nächsten Session vorbehalten.

Aus Anlass des Umsichgreifens der Pferde-Rotzkrankheit wurden die Bahnverwaltungen von beiden Ressortministerien aufgefordert, nicht nur jene Waggons, mit welchen Pferde aus Croatien und Slavonien transportirt worden sind, sondern bis auf Weiteres überhaupt alle zur Beförderung von Pferden benutzten Waggons nach ihrer Verwendung einer gründlichen Desinfection zu unterziehen. Der Verwaltung bleibt es selbstverständlich unbenommen, für diese Leistung die gleiche Desinfectionsgebühr wie bei Rindviehtransporten von den Parteien einzuheben.

Aus Anlass vorgekommener Zweifel wurde von der Oesterreichischen Regierung entschieden, dass eine Verlängerung der lagerzinsfreien Zeit, sowie eine Ermässigung des Lagerzinses gleich anderen Tarif-Begünstigungen im Güterverkehr im Sinne der Verordnung vom 12. März 1879 (über die Veröffentlichung der Refactien) kundzumachen sind. Hierbei wurde ausgesprochen, dass eine derartige Begünstigung auf einzelne Artikel beschränkt und auch rücksichtlich solcher Sendungen gewährt werden kann, welche für abseits von der Bahn gelegene Orte bestimmt sind. Die Anwendung dieser Begünstigung hat sich im ersten Falle auf anderweitige Artikel nicht zu erstrecken, während im zweiten Falle sie selbstverständlich allen Bewohnern desselben Ortes zugute zu kommen hat, ohne dass sie für Loco-Sendungen des Stationsortes selbst beansprucht werden darf. Weiter wurde die Bestimmung von Bau- und Verbrauchs-Materialien für Regiezwecke von Eisenbahnen oder gewissen Industrien, wie z. B. für Hochofenbetrieb, als Bedingung der Begünstigung für zulässig erklärt.

Mit dem Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 14. December v. J. wurden die Oesterreichischen Bahnverwaltungen aufgefordert, den Bauführungen in der Nähe der Eisenbahn jederzeit die grösstmögliche Aufmerksamkeit zu schenken und im Falle, als wider Vermuthen in Hinkunft ein ordnungswidriger Vorgang beobachtet würde, sofort von den gesetzlich zulässigen Mitteln Gebrauch zu machen, mit dem Beifügen, dass im gegentheiligen Falle die Eisenbahn-Verwaltung für etwa eintretende nachtheilige Consequenzen die Verantwortung treffen müsste. Nachdem die Verwaltungen ihre Bedenken hierüber dem genannten Ministerium in einer von der Oesterreichischen Staatsbahn sehr gründlich und erschöpfend ausgearbeiteten Eingabe vorgestellt haben, hat dasselbe die Erklärung abgegeben, dass die Auffassung der Eisenbahn-Verwaltungen über die in jenem Erlasse erwähnte Verantwortlichkeit im Wesentlichen richtig ist und der Ansicht der Regierung entspricht. Nur erachtet auch das Handels-Ministerium, dass es Aufgabe der Eisenbahn-Verwaltungen sei, den Vorgängen in der Nähe des Bahnterritoriums bezüglich solcher Bauführungen mehr selbstthätig durch Vermittelung des Streckenpersonales ein aufmerksames Auge zu widmen und daher das Streckenpersonal zu einer fortwährenden Ueberwachung solcher Vorkommnisse strenge anzuhalten.

Zu den sehenswerthen Objecten der Ungarischen Landesausstellung in Stuhlweissenburg gehört der Pavillon des Communications-Ministeriums. In demselben ist die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Ungarn und was von einzelnen Bahnen besonders geleistet wurde, dargestellt. Im Jahre 1867 hatten die Bahnen in Ungarn eine Länge von 2 293 km; in den letzten 12 Jahren ist ihre Länge auf 7 154 km angewachsen, so dass 4 861 km dazu gekommen sind. In dem Gebäude, das künftig das Stationshaus von Dalya sein wird, ist jetzt auch der ganze Telegraphenapparat einer Station ausgestellt und in Verbindung damit zwei vom Inspector Cajetan Banowitz neu construirte, durch Zweckmässigkeit sich auszeichnende Stations-Distanzsignale mit electrischer Bewegung und Controle. Die Südbahn hat die Hardy'sche Vacuumbremse in Original und in Zeichnungen ausgestellt, die Staatsbahn die graphische Darstellung ihrer neuen Strecke Temesvar-Karansebes-Orsova mit einem speciellen Tableau, welches den schwierigen Bau des Ratkonya-Tunnels versinnbildlicht; ferner die Abbildungen ihrer neuen Schlafwagen mit Ventilation und Heizung und die Pläne des prachtvollen Pester Bahnhofes. Die Ungarisch-Galizische Bahn hat die Darstellung des Lupkower Tunnels zum Gegenstand der Exposition gemacht; überdies hat diese Bahn über die Initiative ihres Directors, des K. K. Regierungsraths Pichler, eine reiche Collection von Erdöl und Erdwachs sowie von deren Producten ausgestellt. Die Maschinendirection der Ungarischen Staatsbahnen hat das Modell eines Dampfhammers, ein Sägegatter, eine Drehbank und ein Modell der Wegbrücke bei Sillein exponirt; die Ungarische Staatsbahn Werkzeuge für Bahnerhaltung und Objecte der Verbindungsbahn in Pest; die Ungarische Nordostbahn Photographien schöner Objecte ihrer Strecke; die Kaschau-Oderberger verschiedene Bahnbestandtheile; die Ungarische Westbahn nebst anderen Objecten zwei Räderpaare, und zwar Felgen- und Schalengussräder, deren jedes bereits 100 000 Achskilometer zurückgelegt hat, deren Achsen aber in Folge ausgezeichneter Construction kaum eine Spur von Abnutzung wahrnehmen lassen. In einer Tabelle wurden die verwendeten Mengen von Schmiere bei den diversen Bahnen zusammengestellt und aus dieser Tabelle ist zu entnehmen, dass unter den Oesterreichischen Bahnen die Nordbahn die sparsamste Verwendung von Schmiermitteln hat: auf 1 000 km 0,244 kg, unter den gemeinsamen Bahnen die Ungarische Westbahn, die im Jahre 1873 nur 0,111 kg, im Jahre 1877 0,1098 kg verwendete. Und wie die Achsen zeigen, ist trotz dieser Sparsamkeit eine Abnutzung kaum wahrnehmbar. Der Pavillon ist auch äusserlich recht hübsch ausgestattet und dient nach jeder Richtung der Ausstellung zur Zierde. Die Oesterreichische Staatsbahn hat eben nicht blos durch speciell technische Darstellungen die Ausstellung beschickt, sondern auch durch eine imposante Collection aus ihren Werken in Resica und Oravica. Der Domänen-Director, Herr Bresson jun., sorgte dafür, dass auch in dieser Richtung die Staatsbahn auf's Würdigste repräsentirt werde, und er konnte, da er der Eröffnung beiwohnte, sehen, welchen Effect diese Collection hervorrief. Sie bildet den grössten Theil der ganzen Eisen-Ausstellung und zeigt das Eisen in allen Stadien seiner Bearbeitung und in den vollkommensten Producten; auch die Holz- und Kohlenindustrie der Staatsbahn ist auf der Ausstellung vertreten.

Die Production neuer und die Reconstruction alter Locomotiven hat sich seit 1872 wesentlich verringert, wie sich aus der Zahl der jährlich von der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen geprüften Locomotiven entnehmen lässt. Es wurden nämlich von der genannten Inspection der technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen (Stück):

	Inländische	Ausländische	Zusammen
1872	218	73	291
1873	249	66	315
1874	93	33	126
1875	73	3	76
1876	59	2	61
1877	73	1	74
1878	55	1	56

Die Preussische Regierung hat bekanntlich vor einigen Monaten angeordnet, dass der Holztarif mindestens 3 Pfennige betragen und der Transport auf der kürzesten Route erfolgen müsse. In Folge dessen wurde, nach Mittheilung der „N. F. P.“, ein besonderer Exporttarif zwischen den Oesterreichischen, Bayerischen und Schweizer Bahnen nach dem Elsass und Frankreich vereinbart. Die Wirkungen dieses Verkehrs zeigten sich bald in der bedeutenden Abnahme der Holztransporte auf den anderen Deutschen und namentlich auf den Elsässischen Bahnen, die sich nun an die Regierung mit der Bitte um die Ermächtigung zu einer Ermässigung der Holztarife gewendet haben. Vorläufig haben die Regierungscommissäre den Bahnen diese Ermächtigung ertheilt, und die Bahnverwaltungen fordern nun von dem Oesterreichisch-Bayerischen Verbande einen Antheil an dem Französisch-Elsässischen Verkehre. Die Oesterreichischen Bahnverwaltungen, welche dem erwähnten Verbande angehören, haben vorläufig ihre Zustimmung zu einer Verkehrstheilung noch nicht gegeben. Das Princip der kürzesten Route, combinirt mit dem 3 Pfennigtarife, hat sich überhaupt auch nach anderer Richtung nicht bewährt. Der Zweck einer Tariferhöhung für Holz wurde oft geradezu vereitelt, da die kürzeren Routen früher nur jenen Frachtsatz einhoben, welchen die Concurrenz mit den längeren Routen zuliess. Jetzt dagegen ergiebt sich der Satz rein mechanisch und ist zuweilen niedriger als vordem. Die neuen Deutschen Holztarife dürfen als ein Beweis dafür angesehen werden, dass die Deutsche Wirthschaftspolitik durch die zwingenden Postulate des practischen Lebens ad absurdum geführt wird.

Die Kaiserin Elisabeth-Westbahn hat den Erlass der Generalinspection, welcher eine Modification der Einnahmenverrechnung für die Betriebsjahre 1876 und 1877 fordert und für die garantirten Linien einen anderen Theilungsmodus des Einganges als den bisher angewendeten verlangt, bereits beantwortet. Sie stellt sich auf den Standpunkt, dass sie nach ihrer Concession zu diesem Vorgange berechtigt und der Auftrag der Generalinspection unbillig sei. Sie sei daher nicht in der Lage, die Bemängelungen, welche gegen die Betriebsrechnung der Jahre 1876 und 1877 vorgebracht wurden, anzuerkennen. Die Verwaltung erklärt sich jedoch bereit, mit der Regierung in Unterhandlungen zu treten über die zukünftige Vertheilungsart der Einnahmen zwischen dem garantirten und dem ungarantirten Netze.

Für die Verfrachtung von Privatgütern auf der Eisenbahn Brood-Zenica wurden folgende Bestimmungen publicirt: 1. Auf der schmalspurigen Militärbahn kommt nur ein Wagenladungstarif in Anwendung; der Wagen muss daher ausgenutzt werden und ist derselbe mit einem Maximalgewichte von 20 Metercentnern zu belasten. Sollten voluminöse Güter zur Aufgabe gelangen, welche eine Ausnutzung des Wagenraumes nicht gestatten, so ist für dieselben dennoch der Wagenladungssatz in Anwendung zu bringen. 2. Die Ein- und Ausladung der Güter hat von den Parteien selbst zu geschehen, und zwar muss die Einladung

innerhalb zweier Stunden nach Beistellung des Wagens und die Ausladung zwei Stunden nach Avisirung erfolgt sein, widrigenfalls pro Wagen und Stunde ein Pönale von 20 kr. zur Einhebung gelangt. Die Abstreifung der eingelangten Güter von den Bahnhöfen hat bis 7 Uhr Abends, am Tage des Anlangens, bewerkstelligt zu werden und kommt bei Nichtabstreifung eine Lagerzinsgebühr von 10 kr. pro Wagenladung und Stunde in Anrechnung. 3. Die Bahnverwaltung übernimmt blos die Haftpflicht für die Stückzahl der Colli, nicht für deren Inhalt. 4. Theerdecken und Bindemittel werden von der Militärverwaltung beigestellt. 5. Alle Güter müssen bei der Aufgabe frankirt werden und kommt ausser dem im Tarife angegebenen Frachtsatze keinerlei Nebengebühr in Anrechnung. 6. Die Güteraufnahme resp. Abgabe kann nur von und nach den Stationen, für welche in dem Tarife Frachtsätze angegeben sind, stattfinden. 7. Das Gewicht der aufgegebenen Sendungen hat von der Aufgabestation in allen Fällen ermittelt zu werden. Sollte eine Ueberlastung des Wagens constatirt werden, so wird die dreifache Wagenladungsgebühr als Strafbetrag eingehoben. 8. Für jeden Wagen ist von der Partei ein Frachtbrief beizubringen, in welchem die Anzahl der Colli, deren Inhalt und Gewicht genau angegeben sein muss und hat der Frachtbrief mit einer Fünf-Kreuzer-Stempelmarke versehen zu sein. 9. Eine Werthversicherung ist unzulässig.

R. v. Waldheim's Verlagsbuchhandlung ladet zur Pränumeration auf das in Folge der Vorlesung des Verfassers im Oesterreichischen Eisenbahnclub bereits mit Spannung erwartete Werk ein: Die Personaleinrichtungen der Eisenbahnen vom Standpunkte des Denkers und Menschenfreundes. Studien und Vorschläge von M. A. Reitler, Betriebsdirector-Stellvertreter der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Preis 5 *M.* Wir werden über diese vielversprechende Arbeit in einem besonderen Artikel berichten.

Fast zu gleicher Zeit sind zwei Sammelwerke über eisenbahnrechtliche Entscheidungen der Oesterreichischen Gerichte, und zwar vom Brünner Landesadvocaten Dr. M. Epstein und vom Rechtsconcipienten Dr. Victor Röll der Elisabeth Westbahn, erschienen. Wir werden zunächst letzteres Werk einer besonderen Besprechung unterziehen.

Die am 5. d. Mts. abgehaltene 6. Generalversammlung der Donau-Drau Bahn genehmigte den Rechenschaftsbericht, welcher ein Betriebsdeficit von 35 676 fl. ausweist. Bei dieser von der Direction der Königlich Ungarischen Staatsbahnen verwalteten Privatbahn betrugen nämlich die Betriebsauslagen 445 318 fl., die Einnahmen 409 641 fl. (gegen 423 310 fl., resp. 432 488 fl. im Vorjahre), somit ein Betriebsausfall gegenüber einem Ertrage von 9 177 fl. im Jahre 1877. Die Einnahmen, von welchen 82 871 fl. auf den Personenverkehr entfallen, sind in Folge der ungünstigen Conjunctur im Frachtgeschäfte, sowie der Abnahme des Personenverkehrs um 13 669 fl. gesunken, die Ausgaben hingegen in Folge grösserer Bahn-Erhaltungsauslagen, insbesondere beim Oberbau, um 22 000 fl. gestiegen. Der Staats-Garantievorschuss betrug im Jahre 1878 inclusive der zur Deckung des Betriebsausfalls nöthigen Summe 622 131 fl., und beträgt die Gesammtforderung des Staates an die Gesellschaft aus dem Titel „Zinsengarantie" zuzüglich vierprocentiger Zinsen nunmehr 3 859 987 fl., d. i. ca. 33 pCt. des gesellschaftlichen Capitals. — Die genannte Direction hat auch die Betriebsergebnisse der ebenfalls von ihr verwalteten Eperies-Tarnower Bahn (Ungarischer Theil) veröffentlicht; dieselbe hat im Jahre 1878 im Ganzen 84 454 fl. (wovon für Personen 16 590 fl.) eingenommen und 120 511 fl. verausgabt (gegen 73 619 fl., resp. 112 405 fl. im Vorjahre), also abermals ein Betriebsausfall, und zwar von 36 056 fl. gegen einen solchen von 38 786 fl. im Jahre 1877. Die Einnahmen sind um 10 835 fl. gestiegen, die Ausgaben um 8 106 fl. In Folge des nun perfect werdenden Gesetzes wird diese Bahn mit der Kaschau-Oderberger fusionirt.

Die Börsenstimmung für Bahneffecten war eine unentschiedene, nachdem sowohl Reprisen als Rückgänge einzelner Sorten zu verzeichnen sind. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2287,—	2276,—	Nordbahn . . .	104,75	104,—
Franz-Josefbahn .	149,50	146,50	Franz-Josefbahn .	93,60	93,—
Karl-Ludwigbahn	246,50	245,25	Rudolfbahn . . .	86,50	87,25
Oest. Nordwestb. .	135,50	130,75	Kaschau-Oderb. B.	80,80	80,—
Staatsbahn . . .	276,25	279,—	Salzkammergutb. .	99,75	100,50
Südbahn	84,50	84,—	3 pCt. Südbahn .	118,—	120,—
Theissbahn . . .	208,—	205,—	Theissbahn . . .	92,75	92,50

Mittelrheinische Correspondenz.

≈ (Betriebsergebnisse der Rhein-Nahe Bahn im Etatsjahre 1878/79. Ausgabe von Sonntagsbillets auf der Hessischen Ludwigsbahn. Stand der Bahnbauten der Hessischen Ludwigsbahn: Strecke Wiesbaden-Niedernhausen, Frankfurt-Mannheim, Odenwaldbahn. Centralbahnhof Frankfurt a/M.)

Nach einer Mittheilung der „Frankf. Ztg." hat sich das Resultat des Finalabschlusses des Betriebsfonds der Rhein-Nahe Eisenbahn für das Etatsjahr 1. April 1878/79 im Ganzen sehr befriedigend gestaltet. Die Solleinnahme (nach Abzug von 81 128 M. Einnahme-Resten des Vorjahres) beträgt 3 413 728 M.; die Sollausgabe (nach Abzug von 82 192 M. Ausgabe-Resten des Vorjahres) beträgt 2 481 759 M. Der Ueberschuss stellt sich somit auf 931 969 M. Die Einnahme von 3 413 728 M. ist geringer als der Etat von 3 760 000 M. um 346 271 M. oder 9,21 pCt. und gegenüber derjenigen des Vorjahres mit 3 529 768 M. geringer um 116 040 M. oder 3,28 pCt. Die Ausgabe von 2 481 759 M. ist geringer als der Etat von 2 895 000 M. um 413 240 M. oder 14,27 pCt., gegenüber der vorjährigen Ausgabe mit 2 477 432 M. ergiebt sich indess eine kleine Zunahme, nämlich von 4 327 M. oder 0,19 pCt. Bezüglich des Ueberschusses von 931 969 M. ergiebt sich gegen den Etat mit 865 000 M. ein Plus von 66 969 M. oder 7,71 pCt.; beim Vergleiche mit dem Vorjahre, welches einen Ueberschuss von 1 052 336 M. aufzuweisen hatte, ergiebt sich ein Weniger von 120 367 M. oder 11,4 pCt. Zur Zinsenzahlung und Amortisation sind für das Jahr 1878/79 erforderlich: 810 000 M. zur Verzinsung der vom Staate nach dem Gesetze vom 16. April 1860 garantirten Zinsen à $4^1/_2$ pCt. von den Prioritäts-Obligationen mit 6 Mill. Thaler; ferner 303 750 M. zur Verzinsung der zweiten Prioritätsanleihe von 3 Mill. Thaler, für den durch das Gesetz vom 22. Mai 1861 garantirten Theil von $2\frac{1}{4}$ Mill. Thaler à $4\frac{1}{2}$ pCt., zusammen sonach 1 113 750 M. Der Betriebsüberschuss erreichte indess nur die oben angegebene Höhe von 931 969 M., so dass durch denselben im Ganzen 181 780 M. nicht gedeckt sind, welche von dem Preussischen Staate auf Grund der übernommenen Zinsgarantie zugeschossen werden müssen. Dieses Resultat ist deshalb ein sehr befriedigendes zu nennen, weil das vorhergehende Etatsjahr 1877 noch eine Summe von 457 549 M. als Staatszuschuss erforderte, abgesehen von einem weiteren Erforderniss im Betrage von 278 437 M. für die wegen Verlegung des Etatsjahres in besondere Rechnung zu stellenden drei Monate, nämlich vom 1. Januar bis Ende März 1878.

Seit länger als ein Decennium bereits besteht auf der Hessischen Ludwigsbahn eine erwähnenswerthe Einrichtung, soviel bekannt zugleich ein Unikum dieser Art in dem ganzen Bereiche der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, nämlich die Ausgabe von sogenannten Sonntagsbillets. Dieselben gelangen auf den verschiedenen Uebergangs- bezw. Endstationen, sowie dem Centralpunkte Mainz und zwar nur im Verkehre zwischen diesen speciellen Punkten zur Ausgabe und berechtigen seither bei Lösung zu den an den Vormittagen der Sonn- und einer Reihe gesetzlicher Feiertage bis vor 12 Uhr auf den betreffenden Stationen abgegangenen Personenzügen, jedoch excl. Schnell- und Courierzügen, zur freien Rückfahrt im Laufe des Nachmittags oder mit den Abendzügen und zwar gegen Zahlung des einfachen Fahrpreises der Hintour. Diese Einrichtung, welche hauptsächlich die Förderung des Personen- bezw. Touristenverkehres nach den herrlichen Gegenden des Rheinstromes bezweckte, und welche sich seit ihrem Bestehen einer allgemeinen Beliebtheit nicht allein bei dem Publikum der an den Bahnlinien der Ludwigsbahn gelegenen Hauptstationen, sondern auch der benachbarten Bahnstrecken zu erfreuen hat, erfuhr in der letzten Zeit eine sicherlich von Erfolg begleitete Erweiterung dahin, dass die Ausgabe dieser Billets auch noch auf einen Theil der Nachmittagszüge, nämlich bis zu den vor 3 Uhr von den betreffenden Stationen abgehenden Zügen ausgedehnt wurde, so dass es dem Publikum selbst noch an den Sonn- und Feiertag-Nachmittagen ermöglicht ist, von der mit diesen Billets verbundenen Fahrpreis-Ermässigung zu seinen etwaigen Excursionen Gebrauch machen zu können.

Die Bauarbeiten in dem neuen Bahnhofe der Hessischen Ludwigsbahn zu Wiesbaden, sowie auch auf der Theilstrecke von da nach Niedernhausen, welche insbesondere durch missliche Grunderwerbsverhandlungen in der Gemarkung Wiesbaden einen Aufschub erlitten hatten, sind nunmehr soweit vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung dieser Bahnstrecke mit aller Bestimmtheit am 1. Juli l. J. stattfinden wird. Mit Vollendung dieser Strecke, deren Länge ca. 20 km beträgt, tritt in Verbindung mit der anschliessenden Linie von Höchst nach Limburg eine bedeutende Abkürzung der Verkehrsroute von Wiesbaden und dem benachbarten Rheingau und Mainz nach dem mittleren Theile der Lahngegend gegenüber dem früheren Wege über Oberlahnstein, sowie der im verflossenen Jahre eröffneten Höchst-Limburger Linie ein und steht zu erwarten, dass der Verkehr über diese neue Route einen beträchtlichen Aufschwung erfahren wird. Hinsichtlich der Zugsrichtung dieser Linien mögen die folgenden Notizen dienen. Dieselbe verlässt Wiesbaden in südlicher Richtung, dreht sich sodann östlich bis Erbenheim und von da über Igstadt und Auringen-Medenbach im Allgemeinen nördlich bis Niedernhausen. Von Wiesbaden, woselbst wegen der Höhenlage der Bahn ein von den bestehenden Bahnhöfen der Taunus- bezw. Nassauischen Bahn getrennter Bahnhof errichtet werden musste, welcher jedoch durch ein Schienengeleise mit letzteren verbunden werden soll, steigt die Bahn zunächst an dem sanft abgedachten westlichen Hange der Erbenheimer Höhe mit einem Steigungsverhältniss von 1 : 120 hinan und bietet vor ihrer Einmündung in das Waschbachthälchen auf der rechten

Bahnseite einen hübschen Durchblick auf Biebrich, Amöneburg und den Rhein. Auf niederen Dämmen und durch einen kurzen Einschnitt wird die Station Erbenheim erreicht, alsdann das vorgenannte Thälchen überschritten und längs dem linksseitigen Rande desselben mit 1 : 75 und 1 : 70 emporsteigend der Bahnhof Igstadt gewonnen. Von hier aus bietet sich links der Bahn ein weiter Ueberblick über einen Theil des fruchtbaren Vorlandes des Taunusgebirges, im Norden Aussicht auf den schöngeformten Höhenzug: Trompeter, Platte, Hohe Wurzel, im Westen Durchblicke auf die Lage des Rheingaues und Theile des Rheins. Nach Station Igstadt durchschneidet die Linie den Höhenrücken zwischen Waschbach- und Auringerthal (Wasserscheide zwischen Rhein und Main), überschreitet das letztere auf einem 27 m hohen Damm und erreicht, dem bewaldeten und steilen linksseitigen Thalabhange folgend, mit starker Steigung (1 : 70) die Haltestelle Auringen-Medenbach. Die hohe Lage der Bahn über der Sohle des Auringerthales gestattet während des letzten Theiles der Fahrt links eine schöne Aussicht über dieses liebliche Thälchen mit den Ortschaften Auringen und Naurod, welche im Norden durch die bewaldeten Höhen des Taunusgebirges, aus welchen der runde Kegel des Kellerkopfes besonders hervortritt, schön abgeschlossen wird. Nach der Haltestelle Auringen-Medenbach überschreitet die Bahn das Medenbacher Thal auf einem 15 m hohen Damm und steigt, dem linken Thalgehänge folgend, mit 1 : 70 meist im Walde bis zu dem 175 m über dem Bahnhofe Wiesbaden gelegenen kurzen Tunnel am grauen Stein empor. Hierauf eröffnet sich rechts eine schöne Aussicht auf den Feldberg, Altkönig, Rossert etc. und in das weite Gultenbachthal, in welchem die Höchst-Limburger Bahn geführt ist. Mit einem Gefälle von 1 : 109 wird die Thalsohle schnell erreicht und findet die Vereinigung beider Bahnlinien kurz vor der Station Niedernhausen statt.

Was die Bauarbeiten auf der Strecke von Frankfurt a. M. nach Mannheim anbelangt, so gehen diejenigen auf der Theilstrecke Waldhof-Mannheim-Neckarvorstadt gleichfalls ihrer Vollendung entgegen, so zwar dass die Uebergabe an den Betrieb in der nächsten Zeit bevorstehen dürfte. An dem Theile der Hauptbahn von Waldhof nach Mannheim bezw. der Neckarbrücke, sowie an der letzteren selbst wird ebenfalls rüstig gearbeitet; von den Pfeilern sind bereits zwei über Wasserhöhe aufgemauert. Der Theil von der Brücke nach dem Hauptbahnhofe der Bayerischen Staatsbahn ist bis jetzt noch nicht in Angriff genommen. Die übrigen Theilstrecken, wie von Biblis nach Lampertheim und von Erfelden-Goddelau nach der Hessisch-Preussischen Grenze in der Nähe von Frankfurt a. M. nebst der kleinen Verbindungsbahn bei Grossgerau sind fertig hergestellt und harren bereits seit längerer Zeit der Uebergabe an den Betrieb. Dieselbe kann jedoch erst erfolgen, wenn der Theil der Bahnlinie von der Hessisch-Preussischen Grenze bis zu der Trennungsstation am Forsthause Goldstein vollendet ist. Nachdem hier vor wenigen Wochen die Expropriationsverhandlungen zu Ende gelangt, wurde alsbald mit dem Bahnbau begonnen. Zur Weiterführung dieser Linie in den Bahnhof Sachsenhausen, woselbst solche vor der Hand d. h. bis zur Herstellung der festen Brücke über den Main bei Niederrad bezw. des grossen Centralbahnhofs zu Frankfurt ihren Endpunkt erreichen soll, wurde bereits das zweite Geleise auf der Strecke von Station Goldstein bis Station Niederrad gelegt.

Nach einer neuerlichen Verfügung der Ludwigsbahn-Verwaltung an den bauleitenden Ingenieur sollen die Arbeiten an der Odenwald-Bahnstrecke von Erbach nach Eberbach energisch in Angriff genommen werden, um so eine baldige Verbindung mit der bereits am 24. v. M. eröffneten Anschlussstrecke der Badischen Bahn herbeizuführen. Das schwierigste Bauwerk auf dieser Linie ist wohl der grosse Tunnel durch den Krähberg bei Beerfelden; an demselben haben bereits vor einiger Zeit die Stollenarbeiten begonnen, konnten jedoch wegen der in Folge der beträchtlichen Niederschläge des verflossenen Winters ständigen Ansammlung grosser Wassermassen in den verschiedenen Schächten bislang nicht in der erwünschten Weise gefördert werden.

Nachdem die beim Bau des grossen Centralbahnhofs zu Frankfurt a. M. betheiligte Hessische Ludwigsbahn von der früher gestellten Bedingung des gleichzeitigen Abschlusses des Vertrags wegen der städtischen Verbindungsbahn daselbst bei Perfectwerden desjenigen bezüglich der Ueberlassung von städtischem Terrain für den fraglichen Bahnhof Abstand genommen hat, ist dieser letztere Vertrag bereits unterm 20. Mai l. J. zwischen der Königlichen Eisenbahndirection der Main-Weserbahn, als Vertreterin des Preussischen Fiscus, und der Stadt Frankfurt zum Abschlusse gelangt. Das bezügliche städtische Gelände umfasst einen Flächenraum von 17 ha 63 a und 89,03 qm und beträgt der Kaufpreis hierfür 584 837 M. Ausserdem liegt indess den Käufern noch die Verpflichtung ob, die städtische Verbindungsbahn bis zum Bahnhofe Griesheim der Hessischen Ludwigsbahnstrecke Höchst-Frankfurt auf eigene Kosten fortzusetzen und nach erfolgter Bauausführung dieselbe einschliesslich Grund und Boden kostenfrei der Stadt als Eigenthum zu überlassen. Da bereits im verflossenen Monat April seitens der Königlichen Regierung zu Wiesbaden Plan-Feststellungsbeschluss in Sachen des Centralbahnhofes ergangen ist, so dürfte nunmehr in kürzester Frist mit der Acquisition des weiter erforderlichen Privatgeländes begonnen werden. Behufs weiterer Reduction der Kosten für dieses bedeutende Bauwerk ist in Folge der s. z. Verhandlungen in dem Landtage der bauleitende Ingenieur beauftragt worden, einen dementsprechenden neuen Plan auszuarbeiten.

Aus Thüringen.

Feldabahn. Am 1. Juni fand die Eröffnung des Güterverkehrs auf der Strecke Salzungen-Dorndorf-Lengsfeld statt, worauf das im vorigen Jahre durch ein grosses Brandunglück so schwer heimgesuchte Städtchen Lengsfeld, das jetzt im Aufbau begriffen ist, sehnsüchtig wartete.

Die eröffnete Strecke ist ca. 19 km lang und gehört zu den interessantesten Partien der ganzen Bahn, da die Chaussee, auf der die Bahn bekanntlich grösstentheils liegt, theilweise derartige Windungen macht, dass man es kaum für möglich hält, hier eine Bahn zu betreiben.

Die scharfen Curven werden mit einer ganz geringen Geschwindigkeit (6—8 km) passirt, so dass, wenn wirklich hier und dort in der ersten Zeit ein Wagen aussetzt, der Zug sofort zum Stehen gebracht wird und die Gefahr eines Unfalles damit ausgeschlossen ist.

Versuchsweise waren während der Pfingsttage einige Personenzüge eingelegt und nahmen die Passagiere das hier und dort vorkommende Aussetzen eines Wagens mit dem grössten Humor auf, während von irgend einer Aengstlichkeit keine Rede war.

Der regelmässige Personenverkehr auf dieser Strecke wird am 22. Juni eröffnet, bis wohin diese sehr interessante Strecke in betriebsfähigem Zustande sein wird.

Was die Organisation des Betriebes anbelangt, so ist dieser in folgender Weise eingerichtet:

Die Leitung des Betriebes und der Verwaltung liegt in der Hand eines technischen Directors; diesem zur Seite steht ein Bahnverwalter, dem die Functionen des Bahnmeisters insbesondere, ferner aber auch die Controlle der Beamten zufällt; der Bahnverwalter hat einen Assistenten; beide gemeinschaftlich versehen den Stationsdienst ihres Wohnortes, während dem Assistenten noch die Buchführung und Correspondenz obliegt.

Der Fahrdienst wird von 2 Zugführern besorgt, von denen je einer einen Zug begleitet.

Der Zugführer hat zunächst die Annahme des Passagiergepäcks zu besorgen und dies im Packwagen unterzubringen; sodann hat er die richtige Zusammenstellung und Abfahrt des Zuges zu controlliren resp. anzuordnen und wenn der Zug abgefahren ist, den Billetverkauf, soweit dies nicht schon vorher geschehen ist.

Hat er dies besorgt, so geht er an die Bremse und besorgt auf den Stationen das Ein- und Ausladen des Gepäcks.

Ausser dem Zugführer gehen nach Bedürfniss und Länge des Zuges Bremser mit, die zugleich beim Ein- und Ausladen auf den Stationen behülflich sind.

Der Stationsdienst liegt auf den Bahnhöfen in der Hand eines Bahnexpedienten, der Auf- und Abgabe der Güter zu besorgen hat und beim Ein- und Ausladen behülflich sein muss.

Auf den Haltestellen ist ein Stationswärter vorhanden, jedoch nur auf den Haltestellen, wo sich ein Nebengeleis befindet.

Im Uebrigen werden bei den Ortschaften, wo gehalten wird, Ortsdiener, Wirthe oder dergleichen Personen insoweit zum Bahndienst herangezogen, als dieselben die Signale zum Halten des Zuges zu geben und Güter ein- und auszuladen haben.

Der Maschinendienst. Der bei Weitem wichtigste Dienst einer Strassenbahn fällt dem Locomotivführer zu, da dieser sein Auge nicht allein auf die Maschine, sondern besonders auf die Bahn und ganz speciell auf die die Strasse passirenden Fuhrwerke zu richten hat; es ist deshalb auch auf jeder Maschine ein Feuermann vorhanden, dem die nöthigen Hülfeleistungen, insbesondere aber die Bedienung der Bremse zufällt, welche unter Umständen, z. B. beim Scheuwerden von Pferden, sehr präcis bedient sein muss.

Ausserdem soll der Feuermann beim Ein- und Ausladen der Güter behülflich sein.

Maschinenführer sind vorläufig 2 vorhanden und ebenso 2 Feuerleute.

Mit dem vorstehend genannten Personal hofft man den Betrieb bei dem jetzigen Verkehrsumfang zu beherrschen und soll eine Vergrösserung des Personals immer erst dann eintreten, wenn ein unabweisliches Bedürfniss dazu vorhanden ist.

Zu bemerken ist noch, dass auf Bahnhof Salzungen, wo das Umladen der Güter erfolgt, besondere Arbeiter vorhanden sind, denen das Umladen in Accord gegeben wird.

Die Kosten des Umladens trägt die Bahnverwaltung.

Man hofft bei der vorstehend angegebenen Organisation ein Minimum von Betriebskosten zu erreichen, was ja gerade für derartige Bahnen mit geringem Verkehr die Hauptsache ist.

Was endlich die Betriebsmittel anbelangt, so sind vorhanden: 2 Tenderlocomotiven, 3 Packwagen mit Postcoupée, 6 gedeckte Güterwagen à 5 000 kg Ladefähigkeit, 10 offene Güterwagen à 5 000 kg Ladefähigkeit, 4 Personenwagen III. Classe à 24 Plätze, 2 combinirte Personenwagen 6 Plätze II. Classe und 18 Plätze III. Classe, und 1 combinirter mit 12 Plätzen II. und 12 III. Classe.

Sämmtliche Betriebsmittel sind in der Locomotivfabrik Krauss & Co. gebaut. Ob und in wieweit diese Betriebsmittel, zu denen noch eine dritte Reserve-Locomotive tritt, für die Beförderung von ca. 200 000 Centner Güter ausreichen, auf welche man im ersten Jahre rechnet, das muss die Erfahrung lehren.

Eisenbahnunfall. Bei dem zur Zeit auf der Strecke Arnstadt-Ilmenau mit Oberbaulegen beschäftigten Commando des Eisenbahnregiments hat sich am 10. d. M. ein bedauerlicher Unfall ereignet. Einige Mannschaften fuhren auf einer Bahnmeister-Lowry eine ziemlich stark geneigte Strecke nach ihrem Arbeitsposten hinab; hierbei verloren einige Mann das Gleichgewicht und rissen im Stürzen mehrere Kameraden mit herunter. Der Sturz hatte trotz seiner geringen Höhe in Folge der steinigen Beschaffenheit des Bahnplanums sehr beklagenswerthe Folgen, indem ein Mann durch Schädelbruch todt blieb, drei Mann Brüche resp. starke Contusionen und noch mehrere andere leichtere Verletzungen erlitten.

Eisenbahnzustände in Amerika.

Insolvenzen und Zwangsverkäufe von Eisenbahnen, in Deutschland glücklicher Weise noch zu den ziemlich seltenen Ereignissen gehörend, scheinen in Amerika etwas ganz Alltägliches zu sein. Das nachstehende, einigen Nummern der „Railroad-Gazette“ entnommene, Verzeichniss von kürzlich vorgekommenen gerichtlichen Ausbietungen und Verkäufen giebt hiervon ein zur Capitalbetheiligung bei Amerikanischen Bahnen sehr einladendes Bild, welches vielleicht, bei der ausserordentlichen Verbreitung Amerikanischer Eisenbahn-Schuldtitel in Deutschland, zugleich manchem Inhaber solcher nachrichtlich zu dienen geeignet ist.

1. Die Pittsburgh-Southeastern Eisenbahn (3′ Spur, auf 22 Miles ausgebaut), deren Verkauf schon am 10. März cr. vergeblich versucht war, sollte von Neuem am 11. April in Pittsburgh wegen einer Schuld von 65 000 Doll. zum Verkauf gestellt werden. (Sie hat keine Obligationen, sondern nur 165 000 Doll. schwebende Schuld.)

2. Die New-York und Oswego Midland Eisenbahn wird wiederholt am 28. Juni cr. zum Verkauf gestellt.

3. Die Bucksport und Bangor Eisenbahn (18⅓ Miles) wurde am 26. März cr. in Bangor an die Vertreter der Obligationeninhaber für 16 000 Doll. zugeschlagen. Die Obligationenschuld betrug 400 000 Doll. Sie war seit der Betriebseröffnung 1864 im Betrieb der European und North-Amerika Eisenbahn gegen eine Rente von 35 pCt. der Bruttoeinnahme.

4. Die Pemberton und New-York Eisenbahn (18¼ Miles) verkauft am 31. März cr. an die Pennsylvanian Eisenbahn.

5. Die New-Jersey Southern Eisenbahn (128 Miles) wurde am 31. März cr. für 750 000 Doll. den Bevollmächtigten der Obligationeninhaber zugeschlagen.

6. Der in Jonia County, Mich., liegende Theil der noch unvollendeten Coldwater, Marshall und Mackinaw Eisenbahn sollte am 3. Mai cr. versteigert werden.

7. Die Pittsburgh-Southern Eisenbahn (3′ Spur, 22 Miles) sollte am 14. April cr. durch den Sheriff in Pittsburgh verkauft werden; doch kam ihm der Sheriff in Washington County zuvor, welcher sie schon am 3. ej. wegen einer Darlehnschuld einem der Hypothekgläubiger zuschlug!

8. Die Lafayette, Muncie und Bloomington Eisenbahn (120 Miles) wurde am 3. April cr. an Bevollmächtigte der Obligationeninhaber für 1 413 900 Doll. zugeschlagen. Die Forderungen betrugen 3 040 000 Doll.

9. Die Philadelphia und Atlantic City Eisenbahn (6′ Spur, 54 Miles) sollte am 29. Mai cr. wegen Insolvenz versteigert werden.

10. Die Painesville und Youngstown Eisenbahn (3′ Spur, 54 Miles) wurde am 4. April cr. zum Verkauf gestellt, da aber kein Gebot darauf erfolgte, so wurde die Versteigerung auf unbestimmte Zeit vertagt.

11. Die noch unvollendete Titusville und Petroleum Centre Bahn wurde am 12. April cr. für 3 066 Doll. an die Pennsylvanian Transportgesellschaft verkauft.

12. Die erst auf 13 Miles vollendete Indiana North und South Eisenbahn wurde am 7. April cr. für 10 000 Doll. dem Hauptgläubiger zugeschlagen. (Obligationenschuld 486 000 Doll.)

13. Die St. Louis und Southeastern Eisenbahn, Tenessee-Abtheilung, wurde am 9. April cr. für 725 000 Doll. dem Vertreter des Obligationencomités zugeschlagen. Der Verkauf schliesst ein: 37 Miles von Guthrie nach Edyefieldverbindung und einen Eigenthumsantheil an weiteren 10 Meilen Bahn.

14. Zum Verkauf der Delaware Shore Eisenbahn (20 Miles) ist gerichtlicher Termin angesetzt.

15. Die Kansas Centralbahn (3′ Spur, 84 Miles) wurde am 15. April cr. wegen 110 000 Doll. und 2jährigen Zinsen à 12 pCt. verkauft und für 252 000 Doll. zugeschlagen.

16. Die Gulf, Colorado und Santa Fé Eisenbahn wurde am 15. April cr. wegen eines verfallenen Darlehns für 200 000 Doll. an den Bevollmächtigten der Gläubiger verkauft.

17. Die Springfield, Athol und Northeastern Eisenbahn (79 Miles) sollte am 22. Mai cr. auf Antrag der Erbauer und Hauptgläubiger von Neuem versteigert werden. (Sie war bereits einmal vor 1 Jahre gerichtlich verkauft worden und hat nie die Zinsen ihrer Obligationen eingebracht.

18. Die Montgomery und Eufaula Eisenbahn (80 Miles) wurde für 2 120 000 Doll. an den Präsidenten der Centralbahn von Georgia zugeschlagen; der Totalbetrag der Schulden belief sich nur auf ca. 1 900 000 Doll.

Ein ganz aussergewöhnlicher Fall, dass der Erlös die Schulden überstieg!

19. Die Chicago und Pacific Eisenbahn, verkauft am 1. Mai cr. für 916 000 Doll. an den Repräsentanten der Obligationeninhaber.

20. Die Galena und Southern Wisconsin Eisenbahn (3′ Geleis, 40 Miles), bereits mehrere Monate ausser Betrieb, wurde am 3. Mai cr. für 2 000 Doll. an den Vertreter einer neuen Gesellschaft verkauft. (Obligationsbetrag 252 000 Doll.)

21. Die Paris und Danville Eisenbahn (103 Miles, 2 500 000 Doll. Obligationsbetrag) soll am 15. Juni cr. versteigert werden.

Für die Zeit von einigen Monaten ist dies gewiss ein ansehnliches Register!

A. v. St. **Canadische Eisenbahnen.** Aus einem kürzlich von der Canadischen Regierung veröffentlichten Blaubuch geht hervor, dass am 30. Juni 1878 in Canada 6 143 Eisenbahnmeilen (Englische) im Betrieb, 721 Meilen fast vollendet und 1 041 Meilen im Bau begriffen waren. Dies ist ein Total von 7 905 Meilen gegen 7 571 im Jahre 1877. Das nominelle Capital, welches an dem oben genannten Datum zu Gunsten des Canadischen Eisenbahnsystems aufgebracht worden war, betrug 360 617 186 Dollar und vertheilte sich mit 122 176 084 Dollar auf gewöhnliches Actiencapital, mit 69 155 683 Dollar auf Prioritätsactien, mit 83 710 938 Dollar auf Obligationen, mit 65 939 900 Dollar auf Unterstützung der Canadischen Regierung, mit 2 229 639 Dollar auf Unterstützung der Regierung von Ontario, mit 8 513 613 Dollar auf Unterstützung der Regierung von Quebec, mit 2 730 000 Dollar auf Unterstützung der Regierung von Neubraunschweig, mit 818 750 Dollar auf Unterstützung der Regierung von Neuschottland und mit 7 224 578 Dollar auf Unterstützung von verschiedenen Municipalitäten; dies macht zusammen ein Total von 362 499 186 Dollar, von denen indess 1 882 000 Dollar als wieder zurückgezahlt abgehen. In dem am 30. Juni 1878 endigenden Jahre belief sich die Zunahme des Capitals gegen das Vorjahr auf 14 667 070 Dollar. Die Zugmeilenlänge (19 669 447) zeigt im Vergleich zum Vorjahre 218 634 Meilen und die Zahl der Passagiere (6 443 924) eine Zunahme von 370 691. In dem in Rede stehenden Jahre wurden 7 883 472 Tons Fracht befördert, während für das Vorjahr nur 6 859 796 Tons zu verzeichnen sind. Dies bedeutet eine Zunahme von etwa 15 pCt. Die Betriebsausgaben betrugen in dem genannten Rechnungsjahre 16 100 102 Dollar gegen 15 290 091 Dollar im Vorjahre, während die Einnahmen von 18 742 053 Dollar auf 20 520 078 Dollar stiegen.

Eisenbahnproject in Centralafrika. In Beantwortung einer Mittheilung, welche Herr James Bradshaw aus Manchester dem Sultan von Zanzibar, betreffend die Frage des Aufschlusses von Centralafrika vom Zanzibargebiet aus, machte, hat S. Hoheit der Sultan von Zanzibar den Wunsch ausgedrückt, jenes Project zu unterstützen; gleichzeitig erklärte sich der Sultan bereit, den für die auf seinem Gebiete projectirte Eisenbahn erforderlichen Grundbesitz zu gewähren und den Bau der Eisenbahn nach seinen Kräften zu fördern. Der Sultan ist der Ansicht, dass die Eisenbahn einen ausgiebigen Handel mit dem Innern entwickeln werde.

Literatur.

—st.— **Ideen zum Locomotivbau.** Mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen in Oesterreich. Von Rudolf Graf Czernin. Prag 1879. H. Dominicus.

Nach der Ansicht des Verfassers ist dem Fortschritt auf dem Gebiete des Locomotivbaues noch ein weites Feld geöffnet.

Es werden da die bewährten Erfahrungen nicht gemeinsam und consequent verwerthet, sondern man begegnet bei dem Verbessern oft nur einem mehr oder weniger principienlosen Umhertappen — nach Principien, woraus sich auch die Mannigfaltigkeit der Constructionsformen erklärt.

Mit vorliegender Arbeit soll nun versucht werden, auf die gewonnenen Resultate einer rationellen Eisenbahntechnik gestützt, die bewährten Grundsätze des Locomotivbaues zu fixiren, daneben manches Neue zu bieten und werden, um die Anwendbarkeit der fraglichen Principien practisch zu illustriren, an den betreffenden Stellen einige Constructionen von Locomotiven zur Darstellung und Erläuterung gebracht, welche für jedes Verwendungsgebiet die den verschiedenartigen Anforderungen entsprechendste Normaltype zu geben bezwecken. Gleichzeitig werden die an vielen Orten bestehenden Uebelstände und der Mangel an rationeller Auffassung besprochen und dabei vorzüglich auf Oesterreichische Verhältnisse Bedacht genommen.

In dieser Weise werden zuerst die hauptsächlichsten Constructionstheile der Locomotiven, wie Kessel, Cylinder, Schieberkasten etc., sodann die verschiedenen Kathegorien der Locomotiven behandelt. Die Betrachtungen enthalten gewiss viel Wahres und verdienen die Beachtung der Fachmänner.

Ueber Selbstkosten und Tarifbildung der Deutschen Eisenbahnen. Von A. Schübler. Stuttgart. Verlag von Paul Neff. 1879.

Verfasser will die von Garke, Launhardt u. A. früher ausgeführten Berechnungen der Selbstkosten des Bahnbetriebes durch eine rationelle Berücksichtigung der Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse der Bahnlinien vervollständigen und trennt daher in seinen Berechnungen, denen die Betriebs-Ergebnisse der Preussischen Staatsbahnen pro 1874 zu Grunde liegen, die Gesammtausgaben in die von jenen Verhältnissen unabhängigen Bahnhofskosten und in Streckenkosten, so dass er im Stande ist, für sämmtliche Transportgattungen die Kosten pro Personen- bezw. Tonnenkilometer im Streckendienst, und die des Bahnhofsdienstes bei den einzelnen Transportgattungen pro Person oder Tonne anzugeben, hiermit die bestehenden Tarife zu vergleichen, und darauf Schlussfolgerungen über die Tarif-Normirung zu begründen.

Der Inhalt der Broschüre ist als ein werthvoller Beitrag zur Lösung der schwierigen und wichtigen Frage über die Selbstkosten der Eisenbahnen anzusehen und verdient gerade jetzt, wo die Reichsseitige Feststellung der Eisenbahntarife beabsichtigt wird, volle Berücksichtigung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Bahnverwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 7. Juni 1879.

Nach einer uns zugegangenen Depesche der Direction der Waagthalbahn hat die Direction der Königl. Ungarischen Staatsbahnen am 6. Juni d. J. den Betrieb der Waagthalbahn übernommen.

Die geschäftsführende Direction d. V. Fournier.

2. Tarifwesen.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Die directen Frachtsätze für Glassandtransporte ab unserer Station Hohenbocka nach den Stationen der Kaiserin Elisabethbahn Friedburg-Lengau und Frankenmarkt im bezüglichen Specialtarif vom 10. April 1878 treten mit dem 15. Juli cr. ausser Kraft. Berlin, den 5. Juni 1879. Die Direction. (742)

Der durch Nachtrag II zum Rheinisch-Niederdeutschen Verbands - Güter - Tarife vom 1. Mai 1878 eingeführte Ausnahme-Tarif für Eisen- und Stahlwaaren findet nur für Sendungen nach oder von Kiel trans. seewärts resp. nach oder von Lübeck trans. seewärts Anwendung. Köln, 8. Juni 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (741)

Am 10. d. Mts. findet die Eröffnung des Güter-Verkehrs auf der Strecke Niederhone-Malsfeld und zwar von und nach den Stationen Bischhausen, Waldkappel, Burghofen, Spangenberg und Malsfeld statt.

Von diesem Tage ab treten die in den Localtarifen und in den Tarifen für die Staatsbahn-Verbände bereits vorgesehenen bezüglichen Frachtsätze in Kraft, und zwar:

I. Für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren:

a) zwischen den genannten Stationen unter sich und diesen einerseits und sämmtlichen Frankfurt-Bebraer Stationen (incl. derjenigen der Strecke Halle-Münden) andererseits;

b) zwischen Malsfeld und Waldkappel einerseits und Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim andererseits.

II. Für die Beförderung von Gütern zwischen Malsfeld und Waldkappel einerseits und Stationen der Berliner Nordbahn, der Strecke Frankfurt a. O.-Berlin der Niederschlesisch - Märkischen Bahn, sowie Stationen der Königlichen Ostbahn, andererseits.

Die deshalbigen Tarife und Nachträge können bei unseren Güter-Expeditionen eingesehen und durch deren Vermittelung käuflich bezogen werden. Frankfurt a. M., den 5. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (739)

Deutsch-Polnischer Eisenbahn-Verband. Mit dem 10. Juni cr. tritt der erste Nachtrag zu Heft No. 1 des Deutsch-Polnischen Verband-Tarifs vom 1. Juni 1879, welcher Frachtsätze zwischen Czenstochau, Station der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn einerseits und Danzig und Neufahrwasser, Stationen der Königlichen Ostbahn, andererseits, sowie Berichtigungen enthält, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Preise von 0,05 *M.* von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 29. Mai 1879. Königliche Direction der Ostbahn Namens der am Deutsch-Polnischen Eisenbahn - Verbande betheiligten Verwaltungen. (738 J.)

Am 15. Juni a. cr. treten Nachtrag V zum Tarifheft II des Hof - Meininger Eisenbahn-Verbandes und Nachtrag V zum Tarif für den Saarbrücken-Sächsischen Güterverkehr via Hof in Kraft, welche neue Frachtsätze für Saargemünd enthalten.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 7. Juni 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (743)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für den Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn - Verband ist ein vom 1. Juli cr. ab gültiger Nachtrag VI erschienen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch das Druckdepot in Ottensen und die Betriebscontrole in Altona unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 9. Juni 1879. Die Direction. (746)

Am 15. d. M. tritt zum Tarifhefte I für den Rumänisch - Galizisch - Deutschen Getreide-Verkehr ein sechster Nachtrag, enthaltend directe Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Grimma, oberer Bahnhof, und Königstein, in Kraft.

Druckexemplare sind bei den Verbands-Stationen zu haben. Breslau, d. 10. Juni 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen (745)

Vom 15. Juni cr. ab treten im Hanseatisch-Preussischen Verbande für die Beförderung von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt von der Station Landsberg der Königlichen Ostbahn nach Hamburg, Lübeck, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm directe Frachtsätze mit einer Giltigkeitsdauer bis zum 1. October cr. in Kraft. Die Höhe der qu. Tarifsätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 6. Juni 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (748 J)

Feldabahn. Am 22. d. Mts. beginnt die regelmässige Personen- und Güterbeförderung der Strecke Salzungen - Dorndorf-Lengsfeld nach Massgabe des Tarifs für unsere Bahn.

Diejenigen Güter, welche mit der Werrabahn ankommen und auf unserer Bahn weiter befördert werden sollen, müssen auf dem Frachtbriefe den Vermerk haben: „ab Salzungen per Feldabahn“.

Salzungen, im Juni 1879. Betriebsverwaltung der Feldabahn. Hostmann. (747)

3. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 7 000 Laschenschraubenbolzen ist zu vergeben. Angebote sind bis zum 28. Juni Vormittags 10 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, dahier einzureichen.

Bedingungen sind bei unserer Magazins-Verwaltung einzusehen, oder gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei zu beziehen. Giessen, den 8. Juni 1879. Grossherzogliche Direction. Mohn. (744)

Privat-Anzeigen.

Neueste Fachliteratur über Eisenbahnwesen, — so lautet Der Titel des soeben erschienenen technischen Fach-Verlags-Cataloges von *ORELL FÜSSLI & Co.,* Buchhandlung in Zürich. Derselbe wird an Jedermann und nach allen Ländern **franco** geliefert. — **Specialität:** TechnischeFachliteratur allerLänder.

Ein geprüfter **Locomotivführer,** mit guten Zeugnissen versehen, sucht sofort oder später Stellung im Betrieb oder Bauunternehmen.

H. Seifert.
Leipzig, Sternwartenstr. 11. 4 Treppen.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanischeAusrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Behufs Gratis-Veröffentlichung in unseren Fachzeitungen ersuchen wir **die geehrten Eisenbahndirectionen** höflich uns gefälligst mitzutheilen, welche **Rundreise - Billets (ebenso Retour-Billets mit längerer Gültigkeit)** diesen Sommer hindurch ausgegeben werden.

Die Exped. d. Allg. Samen u. Pfl. Offerte in Gohlis-Leipzig.

Root's **nichtexplodirende** Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in Kalk a. Rhein.

Keine Explosions-Gefahr. — Kohlen-Ersparniss.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Petroleum-Koch-Apparate, anerkannt bestes Fabrikat, nebst Zubehör offerirt den Herren Eisenbahn-Beamten mit hohem Rabatt

Julius von Graba in Meissen,
Lieferant für die Post-Spar- und Vorschuss-Vereine.

H. Zimmermann, Berlin NW., Specialitäten für Eisenbahnen.

Billetdruck- u. Zählmaschinen, Datum-, Gepäck- u. Stiftpressen, Billetschränke, Plombir- u. Coupirzangen verschiedener Art. Handstempel f. Güter- etc. Expd. in gehärtetem Stahl. Gravirungen sauber und billig.

Deutsches Reichs-Patent.

Grosse silberne Medaille. Moskau 1872. — Anerkennungs-Diplom. Wien 1873.

Schauwecker's selbstthät. Oeltropfapparat

für Dampfschieber und Kolben, spart 15 — 30 % an Kraft oder Brennstoff, sowie bedeutend an **Reparatur.** Bis jetzt abgesetzt 14 100 Stück. Allein zu beziehen durch: **Fr. Schauwecker,** Maschinenfabrik Weiden (Bayer. Oberpfalz).

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania“
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,
Halle a/S. und Mariaschein in Böhmen.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen

zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten

ihrer Elasticität und Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst **Dresdner Glasfabrik**
Dresden, Freibergerstrasse 43. **Friedr. Siemens.**

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction

Hennicke & Goos, Hamburg.

Beilage zu No. 45. **Berlin, am 16. Juni 1879.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro Mai 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.
1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.
2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.
3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Österreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Mecklenburgische Friedrich Franz Bahn. | Böhmische Westbahn. | Erzherzog Albrecht Bahn. | Kaschau-Oderberger Bahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Altona-Kiel. Nachtrag X. v. 1/5. 79 (zum Tarif v. 1/1. 78) enthaltend: Druckfehlerberichtigung in den besonderen Ausnahmetarifen v. 1/1. 78.

Nachtrag XI. v. 1/4. 79 (zum Tarif v. 1/1. 78) enthaltend: Ermässigte Tarifsätze für Eil- und Stückgut zwischen Altona, Eidelstedt uud Ottensen einer- und Bujendorf und Neustadt andererseits.

Nachtrag XII. v. 1/5. 79 (zum Tarif v. 1/1. 78) enthaltend: Ausnahmetarif für „Rohkupfer" und „Yellow-Metall".

Badische Staatsbahn. X. Nachtrag zum Tarif v. 1/2. 78. Enthaltend: Tarifänderungen und Ergänzungen zufolge Eröffnung der Bahnstrecke Neckargemünd-Eberbach-Jagstfeld und einen Ausnahmetarif für Salztransporte ab Jagstfeld, Rappenau, Rappenau-Saline und Wimpfen. Giltig v. 24/5. 79. (Gratis.)

Bayerische Staatsbahnen. General-Kilometerzeiger für die Bayerischen Staatsbahnen vom Jahre 1876, hier XI. Nachtrag. Enthält Kilometerzeiger:

A. für die am 15/5. 79 zur Eröffnung gelangenden Stationen: Huglfing, Murnau, Polling und Uffing der Linie Weilheim-Murnau;

B. für die am 15/5. 79 zur Eröffnung gelangenden Stationen: Arnstein, Eussenheim, Gössenheim, Müdesheim, Mühlhausen a. W. und Thüngen der Strecke Wernfeld-Waigolshausen;

C. für die Stationen der Strecken Miltenberg-Obernau und Aschaffenburg-Karlstadt einerseits und gewissen Bayerischen Staatsbahnstationen anderseits, giltig v. 15/5. 79 unter Aufhebung der seitherigen bezüglichen Entfernungen und Instradirungsvorschriften. Preis 50 ₰. pro Exemplar.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Nachtrag IV v. 15/5. 79, enthaltend abgeänderte Frachtsätze für Stationen der Stammbahn; Frachtsätze für Stationen der Linie Kohlfurt-Falkenberg, sowie im Verkehr mit Stationen der Stammbahn, Transittarif zwischen Berlin-Anhalter Stationen und diversen Stationen der Magdeburg-Halberstädter etc. Bahn und Berichtigungen zu Tarifnachtrag I.

Hannoversche Staatsbahn. Nachtrag 16, gültig sofort, zum Tarife v. 1/7. 77: Bestimmung über die Beförderung von Bienen mit Personenzügen. — Anwendung des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II für die Artikel „Holzdraht" und „Holzmehl".

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Nachtrag No. 9 vom 1/5. 79 zum Tarif v. 1/11. 77 enthaltend 1. Bestimmung bezüglich der Annahme von Silberbarren; 2. Bestimmung über bahnseitige Bestellung eines Rollfuhr-Unternehmers in Wassersleben; 3. Bestimmung über Frachtermässigung für einzelne Artikel bei Eilgutmässiger Beförderung; 4. theilweise Ermässigung der Nebengebührensätze; 5. Veränderte resp. neue Ueberfuhrgebühren in Berlin, Wittenberge resp. Emmerthal; 6. Vorübergehende Abänderung einzelner Ausnahmefrachtsätze; 7. Einführung von Transit- (Umkartirungs-) Sätzen; 8. Aufhebung der Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hettstedt und Sandersleben; 9. Theilweise veränderte Tarifsätze für den Verkehr mit Güsten und Sandersleben; 10. Tarifsätze für die neu eröffnete Station Charlottenburg M. H.; 11. Berichtigungen.

| **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Nachtrag X gültig v. 1/15. April 79 zum Gütertarif der Kgl. Niederschlesisch-Märkischen, Berliner Nordbahn, Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Eisenbahn v. 1/7. 77, enthaltend Kilometerzeiger für die Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim unter einander etc., allgemeine Kilometer-Tariftabelle für verschiedene Verkehre, Stations-Tariftabellen für den Eil- und Stückgutverkehr zwischen den Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim einer- und Station Berlin (Niederschlesisch-Märkischer, Berliner Nord- und Berlin-Dresdener Bahnhof) sowie den Stationen Charlottenburg, Moabit, Tempelhof und Rixdorf der Berliner Ringbahn andererseits.

| Nachtrag XI gültig v. 15/4. 79, enthaltend: Einführung neuer Tarifsätze, Kilometerzeiger, Stations-Tariftabellen für den Eil- und Stückgutverkehr zwischen der Station Dreilinden (Wannsee) der Strecke Berlin-Blankenheim einer- und Station Berlin (Niederschlesisch-Märkischer, Berliner Nord- und Berlin-Dresdener Bahnhof) sowie den Stationen Charlottenburg, Moabit, Tempelhof und Rixdorf der Berliner Ringbahn andererseits, neue Gebühren für die Ueberfuhr der Güter auf der Berliner Ringbahn nach der Station Halensee der Strecke Berlin-Blankenheim.

Oberschlesische Eisenbahn. Gütertarif v. 1/7. 77, Nachtrag No. 8 v. 1/5. 79, soweit in dem Nachtrage nicht anderweite Termine angegeben sind. Inhalt:
I. Allgemeine Tarif-Vorschriften.

II. Specialbestimmungen zum Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
III. Specielle Tarif-Vorschriften.
IV. Güterverkehr auf Halte- und Ladestellen.
V Verschiedene Tarifermässigungen.
VI. Stationsnamen-Aenderung.
Preis des Nachtrages 0,10 *M.*
Nachtrag No. 9 v. 15/5. bezw. 1/6. 79. Inhalt:
I. Güter-Tariftabellen für Station Tost, gültig v. 15/5. 79.
II. Güter-Tariftabelle für Station Kobelnitz, gültig v. 1/6. 79.
III. Eröffnung der Haltestelle Blottnitz zum 15/5. 79.
Preis des Nachtrags 0,20 *M.*

Oels-Gnesener Eisenbahn. Nachtrag III v. 1/5. 79 zum Tarif v. 1/7. 77, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen des Tarifs und Ausnahmefrachtsätze für Steine.

Rakoniz-Protiviner Staatsbahn. Mit Giltigkeit vom 15. Juni l. J. tritt zum Tarif v. 15/1. 77 der Nachtrag V in Wirksamkeit. Derselbe kann bei der Betriebsdirection der Böhmischen Westbahn sowie bei sämmtlichen Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Nachtrag VII v. 15/5. 79 zum Tarif v. 1/4. 77 für den Güterverkehr, enthaltend: 1. Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement. 2. Tarife für die Stationen Lichtenstein und Stollberg. 3. Frachtsätze für Jutegarn und Jutegewebe von Meissen. 4. Veränderte Frachtsätze zwischen Zittau einerseits und Grottau, Kratzau und Reichenberg andererseits. 5. Anderweite Frachtsätze sowie Tarif für Nebengebühren in Oesterreichischer Währung (Banknoten) für den Verkehr zwischen Grottau, Kratzau und Reichenberg unter sich und für Eger, Franzensbad und Voitersreuth unter sich. 6. Bestimmungen wegen des Güterverkehrs mit der Haltestelle Gutenfürst und der Station Oelsnitz bei Lichtenstein. 7. Berichtigungen und Aenderungen zu Nachtrag V.

II.

BayerischSächsischer Verkehr. V. Nachtrag zu den Specialbestimmungen und zum Tarife für den directen Verkehr von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen zwischen Bayerischen und Sächsischen Stationen v. 10|8. 77.
Enthaltend:
1. Schnittpunktsätze für Wilkau, Station der Sächsischen Staatsbahn, und Holenbrunn, Station der Bayerischen Staatsbahn;
2. Stationstarife für die Stationen Bregenz, Harbatzhofen, Hergatz, Lindau, Romanshorn, Rorschach, Röthenbach bei Lindau und Schlachterse.
3. Abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Blaichach, Immenstadt, Kempten Oberdorf bei Immenstadt, Oberstaufen und Sonthofen. Giltig ab 1|6. 79. Preis 60 ₰ pro Expl. B. St. B.

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Nachtrag No. 4 v. 1|5. 79 zum Tarif v. 1/3. 78, enthaltend Ausnahme-Tarifsätze für die Beförderung von Europäischem Holz.

Nachtrag No. 5 v. 10 5. 79 enthaltend Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Charlottenburg der Magdeburg-Halberstädter Bahn. (Magdeburg-Halberstädter E.)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Tarifheft No. 1 v. 1|5. 79 enthaltend Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn (Strecke Halle-Minden resp. Arenshausen-Göttingen), sowie Stationen der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim einerseits und Stationen der Magdeburg-Halberstädter und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits (die Frachtsätze des Heftes No. 1 v. 1|4. 78 sowie die in den Nachträgen No. 1 und 2 zu demselben enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn einerseits und Magdeburg-Halberstädter und Halberstädter und Halberstadt-Blankenburger Stationen andererseits sind dadurch aufgehoben).

Nachtrag No. 3 v. 1|5. 79 enthaltend anderweite resp. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin-Anhaltischen Stationen einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn, der Station Cassel der Hannoverschen Staatsbahn und Stationen der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim andererseits. (Magdeburg-Halberstädter E.)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. 1. Nach der Bekanntmachung v. 7|3. 79 wird v. 1|5. 79 n. St. der directe Güterverkehr von und nach den Stationen Mannheim, Basel der Badischen Staatseisenbahnen, Tarifheft IV, sowie Aschaffenburg, Augsburg, Bamberg, Bayreuth, Crailsheim, Eichhofen, Fürth, Hersbruck, Kufstein, Lindau, Lauf, München, Nördlingen, Nürnberg, Ottensoos, Passau, Pommelsbrunn, Regensburg, Salzburg, Schweinfurt, Stein, Ulm und Würzburg der Bayerischen Staats-Eisenbahnen, Tarifheft V aufgehoben.

2. Bekanntmachung v. 10|4. 79 betreffend die Einbeziehung der Route Breslau-Sosnowice-Warschau-Bialystock in den Flachs- etc.-Verkehr der Deutschen Stationen Liebau, Landeshut, Ruhbank, Hirschberg, Rabishau, Greiffenberg, Görlitz einerseits und der bezüglichen Nordrussischen Stationen andererseite, Tarifgruppe VI, v. 1|5. 79 n. St. ab. (Ostbahn.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahn-Verband. Bekanntmachung v. 31|3. 79, betreffend Aufhebung der für den Verkehr mit der Station Danzig der Hinterpommerschen Eisenbahn über die Route Berlin-Stettin-Stargard bisher giltigen Frachtsätze v. 15|5. 79 ab. (Ostbahn.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband. Nachtrag No. 2 zu Heft 27, No. 3 zu den Tarifheften 15 und 34, No. 4 zu Heft 10 und No. 5 zu Heft 5 des Tarifs v. 1|3. 78 für die Beförderung von Gütern, sämmtlich giltig v. 15|5. 79, enthaltend Frachtsätze für die neu in den Verband aufgenommene Elsässische Station Lützelhausen. (Zusammen 0,25 *M.*) (Köln-Mind. E.)

Harz-Nordsee Verband. Nachtrag No. 3 v. 1/5. 79 zum Tarife v. 1|1. 78, enthaltend Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Europäischem Holz. (Magdeb.-Halberst.)

Hof-Meininger Eisenbahn-Verband. Tarifheft V v. 1|5. 79 für den Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Stettiner, Berlin-Anhaltischen (Stammbahn und Linie Kohlfurt-Falkenberg), Märkisch-Posener, Cottbus-Grossenhainer, Thüringischen, Nordhausen-Erfurter. Weimar-Geraer, Saal-, Sächsisch-Thüringischen Ostwest-, Werra-, Sächsischen Staats- und Muldenthalbahn einerseits und den Bodensee-Uferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach andererseits.

Nachtrag IV v. 1|5. 79 zum Tarifheft I v. 1|3. 78, enthaltend: 1. Aenderung des Stationsnamens Trebnitz. 2. Aenderung verschiedener Frachtsätze. 3. Ausnahmetarif für Jutegarn und Jutegewebe.

Nachtrag IV v. 1|5. 79 zum Tarifheft III v. 1|3. 78, enthaltend: 1. Aufnahme neuer Stationen. 2. Aenderung von Frachtsätzen. 3. Aenderung des Stationsnamens Trebnitz betreffend. (Sächs. Staatsbahn.)

Kursk-Königsberger Eisenbahnverband.
Bekanntmachung v. 15/3. cr.: Vom 1/5. cr. n. St. wird die Beförderung leerer, gebrauchter Säcke im directen Kursk-Königsberger Verkehr auf der Route via Wirballen ausgeschlossen. Der 1. Nachtrag des bezüglichen Verbandtarifes, dessen Frachtsätze für den genannten Artikel auch mit dem 13|1. cr. in Geltung geblieben sind, wird am 1/5. cr. n. St. ab aufgehoben. (Ostb.)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag 3 v. 1/5. 79 zum Gütertarif v. 1/5. 78 enthält: I. Druckfehlerberichtigungen, II. Ergänzung und Aenderung des Vorworts, III. Bezeichnung der Artikel des Ausnahmetarifs 4, IV. Abänderungen und Ergänzungen der Tariftabellen. Preis 0,20 *M.* (Berl.-Hamb. B.)

Märkisch-Sächsischer Verband. Nachtrag III v. 1/5. cr. zum Tarif v. 1/11. 77. Ergänzungen des Tarifs, Eliminirung der Stationen Zeitz und Gera sowie Einbeziehung neuer Stationen in den Verband enthaltend. (Berl.-Görlitz. E.)

Magdeburg-Bayerischer Verband.
Nachtrag V v. 1/5. 79 zum Tarife v. 1/5. 78, enthaltend: 1. Neue bezw. veränderte Frachtsätze für Stationen der Bayerischen Staatsbahn. 2. Ausnahmetarifsätze für Holz. 3. Neue Frachtsätze für Friedrichshafen der Württembergischen Staatsbahn. 4. Berichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Magdeburg-Oesterreichisch-Ungarischer Holzverkehr.
Tarif v. 1 5. 79 für den Verkehr zwischen Station Budapest der Oesterreichischen Staatsbahn und Stationen der Theissbahn einer- und solchen der Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhaltischen, Thüringischen, Frankfurt-Bebraer und Hannoverschen Staatsbahn andererseits.

Hierdurch wird der Specialtarif v. 15/9. 77 aufgehoben. (Sächs. Staatsb.)

Mitteldeutscher Verbands-Gütertarif. Nachtrag XIII zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29 v. 1/3. 78, gültig v. 1/5. 79 ab, enthaltend: Druckfehlerberichtigungen, abgeänderte Sätze für die Stationen Baddekenstedt und Derneburg, neue Tarifsätze für die Bodensee-Uferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach, sowie abgeänderte bezw. ermässigte Tarifsätze für verschiedene Stationen der Badischen und Württembergischen Staatsbahnen.

Gleichzeitig wurden die Dienstanweisungen No. 70–73 eingeführt. Dieselben enthalten u. A. Bestimmungen über Frachtermässigungen für Gegenstände, welche auf der v. 22/6. bis Ende Juli d. J. zu Berlin stattfindenden internationalen Ausstellung für die gesammte Mühlenindustrie und auf der vom 13. bis 27. Juli d. J. in Schaffhausen stattfindenden allgemeinen Schweizerischen Feuerwehr-Requisitenausstellung ausgestellt werden und unverkauft bleiben. (Thüring. E.)

Niederländisch-Leipziger Verband.
Nachtrag No. 5 v. 1/5. 79 zum Tarif v. 10/5. 76. enthaltend: 1. Bestimmung wegen Aufhebung von Tarifsätzen; 2. Tarifbestimmungen und 3. Berichtigungen. (Magdeb.-Halberst.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband.
Nachtrag II v. 1/5. 79, enthaltend:
1. Ergänzung der Tarifvorschriften bezüglich der Beförderung von Milch, Bier, Brod, Obst und lebenden Fischen;
2. den directen Satz für Güter des Specialtarifs III, Cüstrin-Osnabrück;
3. Ermässigte Ausnahme-Tarifsätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II;

4. Ermässigte Frachtsätze für sämmtliche Tarifclassen zwischen Posen und Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
5. Aufnahme von Driesen als Verbandstation;
6. Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit Danzig der Hinterpommerschen Bahn;
7. Einbeziehung der Sätze für Salz von Schönebeck und Stassfurt nach Lebus, unter Ausscheidung aus dem Tarif für Salz aller Art v. 1|8. 75;
8. Ausscheidung der Sätze des Ausnahmetarifs F. für Salz für den Verkehr mit Kosten und Alt-Boyen O.-S. E. und Uebertragung derselben in den Schlesisch-Niedersächsischen Tarif;
9. Aufnahme von Station Grimmen der Berliner Nordbahn für den generellen Verkehr als Verbandstation;
10. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ostbahnstationen und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, sowie zwischen der Ostbahn-Haltestelle Walden und Cöthen der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
11. Druckfehlerberichtigungen zum Nachtrag I. 0,10 ℳ (Ostb.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband.
Nach der Bekanntmachung vom 8/5. 79 werden mit dem 15/5. d. J. im Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahnverbande die Stationen Hagen und Herdecke der Rheinischen Eisenbahn mit den für die gleichnamigen Bergisch-Märkischen Stationen bestehenden Frachtsätzen als Verbandstationen aufgenommen. (Ostb.)

Posen-Halle-Schlesisch-Märkischer Verbandverkehr. II. Theil. Tarif v. 1/2. 78.
a) Der Ausnahmetarif für Mergel ab Gramschütz ist am 15|5. cr. ausser Kraft getreten.
b) Am 26/5. cr. ist ein Ausnahmetarif für Kokes in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Breslau B.-F. nach Berlin N.-M. und B.-G. in Kraft getreten. (Br.-Fr. E.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.
Nach der Verfügung v. 20/5. 79 finden die Frachtsätze der Ausnahmetarife für grobe Eisenwaaren und Eisen und Stahl des Specialtarifs II, sowie für Blei und Zink etc. für den Verkehr zwischen Myslowitz und den diesseitigen Stationen, fortan auch für den Verkehr mit Rosdzin Anwendung.
Ferner werden die Artikel „Nägel (Drathnägel, Drathstifte)“ und „Drathseile von Eisen“ fortab zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs für grobe Eisenwaaren befördert. (Ostb.)

Preussisch-Russischer Eisenbahnverband.
Mit dem 1/5 cr. sind im Verkehr zwischen den Stationen Elbing, Insterburg, Memel, Berlin, Cüstrin, Bromberg, Thorn und Tilsit und Stationen der Russischen Südwestbahnen andererseits via Grajewo-Prostken (Ostpreuss. Südb.) die Specialtarife II (Getreide), IV (Holz) und V (Salz) in Kraft getreten. (Ostpr. Südb.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband.
Verfügung v. 12/5. 79, betreffend Berichtigung von Druckfehlern im II. Nachtrage. (Ostb.)

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.
Nachtrag III v. 1/5. 79 zu Theil II des Tarifs v. 1/1. 78, enthaltend: Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Holz) und Ergänzung des Kilometerzeigers. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Nachtrag VII v. 15/5. 79 zum Getreide-Specialtarife v. 15/6. 76, enthält: Abgeänderte Frachtsätze für die Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Waagthalbahn, sowie für die Stationen Budapest, Budapest-Ferenczváros (Franzstadt), Budapest-Kelenföld und Köbánya (Steinbruch) der Ungarischen Staatsbahn. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn.
Nachtrag III v. 1/5. 79 zum Tarife v. 1/6. 78, enthaltend: Aufnahme der Stationen Mügeln und Niedersedlitz sowie neue Frachtsätze für Schaffhausen. (Sächs. Staatsb.)

Schlesisch-Galizisch-Rumänischer Verband.
Nachtrag XV v. 15/5. 79 zum Tarif v. 1/3. 74, enthaltend:
1. Theilweise veränderte Frachtsätze für Eisenbahnschienen, Roheisen etc. für den Verkehr mit der Station Szczérzec der Erzherzog Albrechtbahn;
2. Druckfehlerberichtigungen. (Oberschles. E.)

Schlesisch-Niedersächsischer Verband. Nachträge No. 2. v. 1/5. 79 zu den Tarifheften No. 1—6, 8 und 10—13 v. 1/8. 78, enthaltend: Ausnahmetarifsätze für den Transport von Europäischem Holze, Ausnahmetarifsätze für Salz und Druckfehlerberichtigungen. (Magdeb.-Halberst.)

Schlesisch-Sächsischer Verbandtarif für die Beförderung von Gütern aller Art, sowie Eisenbahn-Fahrzeugen im Verkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Königlichen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staats-, Muldenthal-, Oberlausitzer, Cottbus-Grossenhainer, Berlin-Görlitzer und Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits vom 1/2. 78. Nachtrag V gültig v. 1/4. 79, enthaltend: Tariftabellen für verschiedene Verkehrsrelationen, Artikeltarif für den Verkehr mit den Stationen Bärn, Andersdorf, Domstadtl, Freudenthal und Troppau der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, Ausnahmefrachtsätze für Eisenerztransporte von Station Pirna der Sächsischen Staatsbahn und Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Oderberg trans. einerseits und Plauen i. V. (unt. Bahnhof) andererseits, Einbeziehung der Haltestellen Lassowitz, Naklo, Scharley und Kobier der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn in den Tarif, Gleichstellung der Sätze Dresden-Altstadt-Modlau mit denen für Dresden-Neustadt (Schles. Bhf.), Aufhebung des Specialtarifs für Mergel von Station Gramschütz der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, Erhebung einer Steuer für Eilgutsendungen im Verkehr mit Station Sosnowice der Warschau-Wiener Eisenbahn, Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften sowie Druckfehlerberichtigungen. (Oberschles. E.)

Schlesisch-Süddeutscher Verbandsverkehr. Nachtrag II zu Tarifheft II v. 1/5. 78. Enthält:
1. Veränderte Frachtsätze für die Bodenseeuferstationen Lindau, Romanshorn, Rorschach und Bregenz.
2. Veränderte Frachtsätze für die Stationen Blaichach, Günzach, Harbatzhofen, Hergatz, Immenstadt, Kaufbeuren, Kempten, Oberdorf bei Immenstadt, Oberstaufen, Röthenbach bei Lindau, Schlachters und Sonthofen.
3. Neue Frachtsätze für die Stationen Freilassing, Gundelsdorf und Mittersendling.
4. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Verbandsrouten.
5. Berichtigungen. Giltig ab 1/5. 79. Preis 40 ₰ pro Exemplar. (B. St. B.)

Schlesisch-Südwestdeutscher Verbandsverkehr. Tarif vom 1/9. 78. Nachtrag II v. 1/5. 79, Frachtsätze für die Stationen Constanz und Waghäusl der Badischen Staatsbahn enthaltend. (Breslau-Freiburg.)

Stettin-Berlin-Bayerischer Verband. Nachtrag VI v. 1/5. 79 zum Tarif v. 1/1. 78, enthaltend: Anderweite bezw. neue Stationstarife für Blaichach, Bregenz, Günzach, Immenstadt, Kaufbeuern, Kempten, Lindau, Memmingen, Neu-Ulm, Oberdorf bei Biessenhofen, Oberstaufen, Röthenbach bei Lindau, Romanshorn, Rorschach, Sonthofen und Ulm sowie Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsbahn.)

Stettin-Berlin-Württembergischer Verband via Hof. Nachtrag II v. 1/5. 79 zum Tarif v. 1/9. 78, enthält: 1. Abänderungen der bestehenden und neuen Tarife für Giengen a. Brenz, Vaichingen-Sersheim und Waldsee. 2. Tarife für die Bodenseeuferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach. 3. Druckfehlerberichtigungen.
Nachtrag III v. 1/5. 79 zu demselben Tarife, enthaltend: Geänderte Tarifsätze für Berlin (B. Dr. B.) bezw. Uckro-Luckau und Zossen mit Friedrichshafen, sowie neue Sätze für Station Löwenberg der Berliner Nordbahn. (Sächs. Staatsbahn.)

Stettin-Märkisch-Posener Verband. Tarif für die Beförderung von Gütern aller Art im Verkehr zwischen Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn andererseits v. 1/5. 79. Preis 0,20 ℳ (Märkisch-Posener E.)

Südostpreussischer Güterverkehr. Nachtrag I v. 20/5. 79 ab, enthaltend:
1. Aenderungen der Tarifbestimmungen.
2. Ausnahmefrachtsatz für Eisenbahnschienen von Pillau nach Wirballen.
3. Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen von Pillau nach Gumbinnen und Wirballen.
4. Frachtsätze zwischen Thorn, Station der Ostbahn, einerseits und Verbandstationen der Ostpreussischen Südbahn andererseits via Korschen. Preis 0,05 ℳ (Ostbahn.)

Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif v. 1/3. 78. VIII. Nachtrag zum Heft 6 (Badisch-Elsässer Verkehr). Enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen der Badischen Staatsbahnen: Eberbach, Gundelsheim, Hirschhorn, Neckargerach, Neckarhausen, Neckarsteinach, Neckarzimmern, Offenau und Zwingenberg i. B. Giltig v. 24/5. 79. (Gratis.) (Bad. B.)

Südwestdeutscher Verband. Tarif v. 1/3. 78. In Folge Eröffnung der Pfälzischen Bahnstrecke Saargemünd-Lautzkirchen ist der
IV. Nachtrag zu den Entfernungstabellen des 2. Hefts,
III. „ „ „ „ „ 3. „
IV. „ „ „ „ „ 4. „
III. „ „ „ „ „ 5. „
VII. „ „ „ „ „ 6. „
am 1/4. 79 in Wirksamkeit getreten. Zum gleichen Termin ist der 2. Nachtrag zum Tarife für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere eingeführt. Derselbe enthält anderweite Taxen für den Verkehr mit Pfälzischen Stationen. Ferner ist ein Ausnahmetarif für Bauholz, gesägtes und Stammholz etc. Ludwigshafen-Basel linksrheinisch bezw. vorgelegene Stationen am 20/4. 79 in Kraft getreten. (Elsass-Lothring. E.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verbands-Güterverkehr. Nachtrag V zum Tarifheft No. 1 v. 1/11. 77, gültig v. 1/5. bezw. 15/6. 79 ab, enthaltend: Frachtsätze für die Stationen Bregenz, Romanshorn, Rorschach, ferner neue Frachtsätze für Lindau an Stelle der im Tarif v. 1/11. 77 und dessen Nachträgen

enthaltenen Sätze, sowie regulirte Frachtsätze für verschiedene Stationen (an Stelle der für die bezüglichen Relationen im Tarife v. 1/11. 77 und dessen Nachträgen enthaltenen Sätze) und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag IV zum Tarifheft No. 2 v. 1/7. 78, gültig v. 1/5. bezw. 15/6. 79 ab, enthaltend: Frachtsätze für die Bodenseeuferplätze Bregenz, Romanshorn, Rorschach, sowie regulirte Frachtsätze (an Stelle der für die bezüglichen Relationen im Tarife v. 1/7. 78 und dessen Nachträgen enthaltenen Sätze) und Druckfehlerberichtigungen. (Thüringische E.)

Transittarif für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen und von da nach bestimmten Badischen Stationen transportirt werden. Giltig v. 1/5. 79. (gratis.) (Ersetzt den Transittarif v. 1/11. 77.)

I. Nachtrag zu letztgenanntem Tarif v. 1|5. 79. (Gratis.) (Badische Staatsb.)

Transittarif für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und von da nach bestimmten andern Badischen Stationen transportirt werden. Giltig v. 1/5. 79. (gratis.) (Ersetzt den Transittarif v. 25|4. 77.

I. Nachtrag zu diesem Tarif v. 1/5. 79. (gratis.) (Badische Staatsbahn.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband.

Tarif v. 1|7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.)

Tariftabellen, gültig v. 1|5. 79 ab und zwar: Heft No. 174 und 182, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Bodenseeufer-Stationen einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits.

Ergänzungsblätter, gültig v. 1/5. 79 ab, und zwar:

a. No. 6 zum 7. Hefte	No. 10 zum 46. Hefte
„ 6 „ 15. „	„ 10 „ 48. „
„ 11 „ 30. „	„ 8 „ 51. „
„ 10 „ 32. „	„ 8 „ 53. „
„ 2a „ 36. „	„ 3 „ 135. „
„ 2a „ 38. „	„ 3 „ 142. „

enthaltend: Berichtigungen resp. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und Stationen der Nassauischen Staatsbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Grossherzoglich Badischen Staats-Eisenbahnen und der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen andererseits.

b. No. 2 zum 10. Hefte	No. 6 zum 31. Hefte
„ 2 „ 16. „	„ 6 „ 33. „

enthaltend: Berichtigungen der Entfernungen zwischen Stationen der Main-Weser Bahn einerseits und Mainz, Station der Nassauischen Staatsbahn sowie der Hessischen Ludwigsbahn andererseits.

Ergänzungsblätter, gültig vom 1/6. 79 ab und zwar:

a. No. 3 zum 52. Hefte	No. 3 zum 54. Hefte

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Weser-Bahn einerseits und Friedrichshafen, Station der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn andererseits.

b. No. 7 zum 23. Hefte	No. 3 zum 91. Hefte
„ 7 „ 25. „	„ 3 „ 82. „
„ 3 „ 36. „	„ 4 „ 92. „
„ 3 „ 38. „	„ 6 „ 99. „
„ 7 „ 41. „	„ 6 „ 107. „
„ 6 „ 43. „	„ 3 „ 101. „
„ 5 „ 24. „	„ 3 „ 109. „
„ 5 „ 26. „	„ 4 „ 102. „
„ 3 „ 37. „	„ 4 „ 110. „
„ 3 „ 39. „	„ 4 „ 115. „
„ 4 „ 42. „	„ 4 „ 123. „
„ 3 „ 44. „	„ 2 „ 117. „
„ 3 „ 59. „	„ 2 „ 125. „
„ 3 „ 69. „	„ 4 „ 118. „
„ 1 „ 61. „	„ 5 „ 126. „
„ 1 „ 71. „	„ 2 „ 151. „
„ 2 „ 62. „	„ 2 „ 160. „
„ 4 „ 72. „	„ 1 „ 153. „
„ 4 „ 79. „	„ 1 „ 162. „
„ 4 „ 89. „	„ 2 „ 154. „
„ 3 „ 81. „	„ 2 „ 163. „

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Hannoverschen Staatsbahn, der Main-Weser Bahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Eisenbahn, der Altona-Kieler Eisenbahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Rhein-Nahe und Saarbrücker Bahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits.

c. No. 1 zum 167. Hefte	No. 1 zum 180. Hefte
„ 1 „ 175. „	„ 2 „ 173. „
„ 1 „ 172. „	„ 2 „ 181. „

enthaltend: Berichtigungen zu den Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg C. M. B. und der Altona-Kieler Bahn einerseits und den Bodenseeufer Stationen andererseits.

Seehafen-Ausnahmetarif, gültig v. 1/6. 79 ab enthält: Frachtsätze für bestimmte Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Lübeck, Altona, Ottensen, Flensburg, Kiel, Hamburg, Brake, Nordenhamm, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Harburg einerseits und Stationen der übrigen Bahnen des Verbandes andererseits (Verkaufspreis 40 ₰.)

Ergänzungsblätter, gültig v. 15|6. 79 ab und zwar:

No. 1 zum 111. Hefte	No. 1 zum 117. Hefte
„ 1 „ 119. „	„ 1 „ 125. „
„ 1 „ 112. „	„ 3 „ 118. „
„ 1 „ 120. „	„ 4 „ 126. „
„ 1 „ 113. „	„ 4 „ 131. „
„ 1 „ 121. „	„ 5 „ 133. „
„ 1 „ 114. „	„ 3 „ 132. „
„ 1 „ 122. „	„ 3 „ 134. „
„ 3 „ 115. „	„ 2 „ 141. „
„ 3 „ 123. „	„ 2 „ 148. „
„ 3 „ 116. „	„ 1 „ 173. „
„ 3 „ 124. „	„ 1 „ 181. „

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Altona-Kieler Bahn einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn, der Main-Weser Bahn, der Nassauischen Staatsbahn, der Main-Neckarbahn, der Rhein-Nahe und Saarbrücker Bahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen, der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Grossherzoglich Badischen Staats-Eisenbahnen, der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen und Stationen des Bodenseeufers andererseits.

Ergänzungsblätter, gültig v. 1/7. 79 ab und zwar:

No. 4 zum 135. Hefte	No. 2 zum 139. Hefte
„ 4 „ 142. „	„ 2 „ 146. „
„ 3 „ 136. „	„ 2 „ 140. „
„ 3 „ 143. „	„ 2 „ 147. „
„ 2 „ 137. „	„ 3 „ 141. „
„ 2 „ 144. „	„ 3 „ 184. „
„ 2 „ 138. „	„ 2 „ 157. „
„ 2 „ 145. „	„ 2 „ 166. „

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Nassauischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Main-Weser Bahn, der Oldenburgischen Bahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Bahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Bahn, der Altona-Kieler Bahn und der Bergisch-Märkischen Bahn andererseits. (Main-Weser B.)

III. A. 1.

Berlin-Görlitzer, Halle-Sorau-Gubener, Berliner Nord- und Märkisch-Posener Eisenbahn. Nachtrag I v. 1|5. cr. zum Tarif v. 1|9. 78 für die Beförderung von Leichen, Equipagen etc.

Berichtigungen und Aenderungen der Tarifbestimmungen enthaltend. (Berlin-Görlitzer E.)

Märkisch - Posener und Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Tarif v. 1|1. 78. Uebertragung der im Stettin-Märkischen Verbandtarif am 1|5. cr. zur Einführung gelangten Tarifsätze zwischen Stettin (B. St.) und Märkisch-Posener Stationen via Wriezen auf die gleichen Relationen des oben bezeichneten Tarifs via Cüstrin, insoweit für diese letzteren bisher höher normirte Frachtsätze bestanden. (Breslau-Freiburg.)

III. A. 2.

Neustadt-Magdeburg (B. P. M. B.) einerseits und verschiedene Stationen der Hannover-Altenbekeaer Bahn sowie die Stationen Clausthal - Zellerfeld, Lautenthal, Silberhütte und Wildemann der Magdeburg-Halberstädter Bahn andererseits. Nachtrag II v. 1|5. 79 zum Tarif v. 1|3. 79 enthaltend Einführung von Ausnahmetarifsätzen für Europäisches Holz. (Braunschweigische und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn.)

Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Nachtrag II v. 1|5. 79 zum Transittarif v. 1|3. 79 für den directen Güterverkehr zwischen Berlin B. P. M. B. einerseits und südlich und nördlich von Magdeburg gelegenen Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits, enthaltend verschiedene anderweite Tarifsätze. (Berlin-Potsdam-Magdeburger E.)

Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn mit Württembergischer Staatsbahn via Hof. Nachtrag II v. 1|5. 79 zum Tarife v. 1|9. 78, enthaltend: Tarifsätze für die Bodensee-Uferstationen Romanshorn, Rorschach und Bregenz, sowie geänderte Sätze für Friedrichshafen bezw. Ravensburg und Bieberach und Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsbahn.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischer Verkehr enthaltend Frachtsätze für die Station Friedrichshafen der Württembergischen Staatseisenbahnen. (ℳ 0,10.) (Köln-Mindener E.)

(Fortsetzung der Tarifnotizen auf S. 43 des Güter-Anzeiger.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 46. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 20. Juni 1879.

Einige Bemerkungen zu dem Gesetzentwurf über das Eisenbahn-Tarifwesen.

Bei der politischen Bedeutung, welche dem in der Ueberschrift genannten Entwurf bei seinem ersten Erscheinen sofort beigelegt worden ist, hat die politische Tagespresse sich beeilt, zu der Vorlage Stellung zu nehmen und die Mängel derselben noch vor der Berathung des Bundesraths an's Licht zu ziehen. Die Kritiken des Entwurfs haben folgende Seiten hervorgehoben: erstens, die Unzulässigkeit für die Maximalsätze Einheitssätze zu substituiren, zweitens, die übermässige Verclausulirung der Ausnahmetarife, drittens, die Beschränkung der Concurrenzfähigkeit der einzelnen Routen unter einander, viertens, die Einräumung zuviel specieller Befugnisse an die Landesbehörden und endlich fünftens, die Einsetzung des Bundesraths als förmliche Verwaltungsinstanz, ein Umstand, in Folge dessen man die Verfassungsmässigkeit des Entwurfs angezweifelt hat.

Der Kernpunkt des Entwurfs ist die Einführung von Einheitssätzen, welche nach dem Tarif-Präsidialantrag den Zweck hat, die Gleichberechtigung der Reichsangehörigen in allen Wirthschaftsgebieten zu sichern. Der noch weiter in den Motiven des Präsidialantrages hervorgehobene Missstand, dass bei dem gegenwärtigen Tarifsysteme der kleine Gewerbebetrieb belastet sei, durch den Mangel einer zweiten Stückgutclasse und die Bevorzugung der vollen Ausnutzung der Wagen in der Fracht — ist lediglich auf Veranlassung der Reichsbehörden in Anlehnung an das Elsass-Lothringische System in den Reformtarif übernommen und kann ohne grosse Schwierigkeiten beseitigt werden. Wesentlich auf Grund der erstgedachten Erwägungen ist in den Motiven und in den Verhandlungen der Commission der gegenwärtige Zustand des Güter-Tarifwesens als ungenügend, der Verbesserung bedürftig bezeichnet und die Nothwendigkeit begründet, die etzigen Missstände im Güter-Tarifwesen durch grundsätzliche Aenderungen zu beseitigen.

Nachdem inzwischen die Tarifreform auf den Deutschen Bahnen im Wesentlichen durchgeführt ist, muss bestritten werden, dass die Zustände im Deutschen Eisenbahnwesen — abgesehen etwa von dem Mangel einer zweiten Stückgutclasse und der grundsätzlichen Bevorzugung der vollen Ausnutzung der Wagen in der Fracht — im Wesentlichen für das Publikum ungenügend sind. Die Auffindung der Tarifsätze für das Publikum, welches doch stets nur mit Frachtsätzen nach bestimmten Richtungen hin arbeitet, ist nicht mehr schwierig. Wohl aber spricht gegen das System der Einheitssätze u. A. Folgendes: Ein Bedürfniss für die neue Einrichtung liegt nicht vor. Das Publikum hat Interesse an der Gleichmässigkeit des Systems und der Güterclassification, um in jedem einzelnen Local- und Verbandtarif die Frachtsätze sofort an der richtigen Stelle suchen zu können und es hat ferner ein Interesse, dass für alle Stationen, zwischen welchen erfahrungsmässig ein Verkehr stattfindet, auch directe Tarifsätze gegeben sind. Diesen beiden Anforderungen wird durch das herrschende System in vollstem Masse entsprochen. Die Klagen über einen sogenannten Tarifwirrwarr gehören einer Zeit an, in welcher auf den verschiedenen Bahnen die verschiedensten Systeme und Classificationen bestanden. In neuerer Zeit sind dergleichen Klagen in den betheiligten Kreisen nicht laut geworden. Der Vortheil, welchen die neue Einrichtung gewähren will, ist nur ein sehr beschränkter, da sich derselbe nur im internen Deutschen Verkehr verwirklichen lässt. Der Grosshandel, welcher ebenso zahlreiche und wichtige Beziehungen im Auslande, wie im Inlande zu pflegen hat, gewinnt durch die neue Einrichtung sehr wenig, da an der Frachtberechnung im Verkehr mit dem Auslande nichts geändert wird. Den sehr problematischen Vortheilen der neuen Einrichtung steht eine schwer wiegende Schädigung wichtiger materieller Interessen gegenüber. Sollen für alle Bahnen künftig gleiche Fracht-Einheitssätze bestehen, so müssen die jetzt sehr verschiedenartigen Satzbildungen, welche den speciellen Verkehrsbedürfnissen auf Grund unmittelbarer practischer Erfahrung angepasst sind, einer Schablone Platz machen, welche auf die Eigenart localer Verhältnisse keine Rücksicht nehmen kann und daher an der einen Stelle sehr nachtheilige Frachterhöhungen, an der anderen Stelle unnöthige Frachtermässigungen im Gefolge haben muss. Es ist neuerdings wieder mehrfach die Nothwendigkeit der Gleichheit der Eisenbahn-Tarifsätze aus dem Charakter der Eisenbahnen als öffentlicher Strassen deducirt. Dieser Vergleich ist irrig, weil die Eisenbahntarife nicht wie die Chausseegeld-Gebühren für die Zulassung des Transports auf den Bahnen sind, sondern das Entgelt für den Transport selbst. Die Eisenbahnen sind als Frachtführer an der wirthschaftlichen Thätigkeit der Nation nicht anders betheiligt, wie jeder Producent wirthschaftlicher Werthe. Wie bei den anderen Zweigen wirthschaftlicher Production ist der Werth der Leistung einerseits von der aufgewendeten Arbeit, andererseits von den Wirkungen abhängig, welche für die ver-

schiedenen Productionszweige durch die Ausführung des Transports hervorgebracht werden.

Von diesem allgemeinen Gesichtspunkt aus ist die Vorschrift § 2 im Tarif-Gesetzentwurf, wonach die Tarifsätze für alle Deutschen Bahnen gleich sein sollen, verfehlt und muss durch eine Vorschrift dahin ersetzt werden, dass durch die Aufsichtsbehörden Maximalsätze für die einzelnen Güter-Tarifclassen und für Viehtransporte festgesetzt werden, innerhalb deren den Eisenbahnen freie Bewegung zustehen muss. Behauptet ein Interessent, dass er durch die Festsetzung der einzelnen Tarifsätze innerhalb der Maximalsätze in seinen wirthschaftlichen Interessen verletzt ist, so ist die Entscheidung des Eisenbahn-Gerichtshofes einzuholen, ob die Tarifsätze aufgehoben werden sollen oder auf die vom Interessenten geforderten Relationen zu übertragen sind.

Was den Eingangs als fünften Beschwerdepunkt erwähnten Umstand betrifft, dass der Bundesrath zu sehr als Verwaltungsinstanz aufgefasst sei, so ist anzuerkennen, dass der Bundesrath, selbst wenn ihm ein Reichs-Eisenbahnrath zur Seite gestellt wird, nicht die geeignete Behörde für die Feststellung von Frachtsätzen ist, weil er den Verhältnissen des practischen Verkehrslebens zu fern steht, um dieselben aus eigenem Sachverständniss zu beurtheilen. Bei der Vielseitigkeit der bei der Normirung der Frachtsätze in Betracht kommenden Fragen und bei dem häufigen Wechsel der Verkehrsbedürfnisse kann eine Körperschaft, wie der Bundesrath, mit der Entscheidung so vieler Detailfragen unmöglich betraut werden. — Wird dem Bundesrath nicht blos die Entscheidung über das System und die Classification, sondern auch über die Einheitssätze in die Hand gegeben, so wird das in den Privatbahnen angelegte Capital in bedenklicher Weise gefährdet, da alsdann eine irgendwie zuverlässige Beurtheilung der zukünftigen Renten der Privatbahnen nicht mehr möglich ist. Wenn die Höhe der Frachteinnahmen durch einseitiges Ermessen des Bundesraths bestimmt wird, so hören auch die Actien der bestsituirten Privatbahnen auf, eine solide Capitalanlage zu bilden. Wenn den Privatbahnen auch gesetzlich ein Anspruch auf Entschädigung zur Seite steht, so lässt sich doch dieser Anspruch in Bezug auf seine Höhe juristisch nicht substantiiren und ist insofern illusorisch.

Eine sachgemässe Durchführung der intendirten grossen Tarifmassregel würde einen vollständig geordneten Behörden-Organismus im Reich voraussetzen, welcher eine umfassende Prüfung aller einschlagenden eisenbahntechnischen Verhältnisse ermöglicht und in den unvermeidlichen Collisionsfällen zwischen dem Publikum und den Eisenbahnen, zwischen den Eisenbahnen unter einander, zwischen den Eisenbahnen und der Staatsgewalt eine unparteiische Entscheidung garantirt.

In dem Eisenbahntarif-Gesetzentwurf tritt der Mangel an geeigneten Behörden im Reich klar hervor. Es sind in Folge dessen sehr wichtige Befugnisse in den complicirten und massenhaft zur Entscheidung gelangenden Tarifsachen zum Theil dem Bundesrath beigelegt, welcher seiner Organisation nach eine politische Behörde ist und der Fachkenntnisse entbehrt (so § 2, 4, 5, 6 des Gesetzentwurfs), zum Theil den Landesbehörden übertragen (§ 3, 4, 5, 6). Letztere Bestimmung ist bei der Concurrenz der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung eine vielfach geradezu bedenkliche. Erst in dem jetzt gleichfalls dem Bundesrath zugegangenen allgemeinen Eisenbahn-Gesetzentwurf ist der Versuch gemacht, einen Behörden-Organismus im Reich für das Eisenbahnwesen zu schaffen. Es entsteht daher die Frage, ob nicht die Annahme eines Eisenbahn-Tarifgesetzes für sich allein, ohne die Annahme des Eisenbahngesetzes abzuwarten, verfrüht sein wird.

Was die ebenfalls im Eingange erwähnte Instradirungsfrage betrifft, beziehungsweise die Ausschliessung der Concurrenz derjenigen Verkehrslinien, welche mehr als 20 pCt. von der kürzesten Route abweichen, so liegt unserer Meinung nach keinerlei öffentliches Interesse vor, die Bahnverwaltungen zu verhindern, die Concurrenz gegen eine kürzere Linie aufzunehmen. Von einer schädlichen Concurrenzmacherei kann nur da die Rede sein, wo die längere Route die kürzere Route durch billigere Sätze zu unterbieten sucht. Ist letzteres ausgeschlossen, so kann füglich jeder Bahnverwaltung überlassen bleiben, ob sie die Aufnahme der Concurrenz zu gleichen Sätzen für rentabel erachtet oder nicht. Im Interesse des Verkehrs kann nur eine möglichst lebhafte Concurrenz gewünscht werden. Für die gänzliche Freigabe der Concurrenz haben sich in den Vorconferenzen auch Sachsen und Baden ausgesprochen. Um auch noch schliesslich bezüglich der übermässigen Inanspruchnahme der Landesbehörde eine Illustration zu liefern, so wollen wir solches durch einen speciellen Paragraphen exemplificiren. Nach § 16 des Entwurfs soll der Erlass von Conventionalstrafen, Lagergeldern, Wagen-Strafmiethen, Stand- und Reugeldern nur mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde zulässig sein; bei der Berlin-Hamburger Bahn würden also beispielsweise für diese Angelegenheiten ausser der Preussischen auch die Hamburgische und Mecklenburgische Aufsichtsbehörde concurriren — ein Apparat, welcher mit der Wichtigkeit dieser täglich vorkommenden Angelegenheiten von der alleruntergeordnetester Bedeutung wohl in keinem Verhältniss steht. Gegenwärtig pflegt in solchen Fällen, wenn es sich um geringe Beträge handelt, der Ober-Güterverwalter zu entscheiden. G.

Stand der Bauarbeiten auf den der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen unterstellten Linien im Monat Mai 1879.

A. Bauten, über welche bereits im Vorjahre in No. 42 Seite 555 dieser Zeitung berichtet wurde.

I. Bau der Verbindungsbahn von Lommatzsch nach Nossen. Mit den Erdarbeiten und Kunstbauten ist im August v. J. begonnen worden und werden dieselben voraussichtlich im Sommer dieses Jahres fertiggestellt, worauf mit dem Verlegen des Oberbaues und dem Bau der Hochbauten angefangen werden soll.

Voraussichtliche Vollendung des ganzen Baues im Frühjahre 1880.

II. Bau der Verbindungsbahn von Gaschwitz nach Plagwitz-Lindenau. Vollendet sind die Erdarbeiten, mit Ausnahme derjenigen für den Bahnhof Plagwitz, ferner sämmtliche Kunstbauten und der Oberbau der freien Strecke auf $^7/_9$ der gesammten Länge. — Rückständige Hochbauten und Oberbauarbeiten werden bis zum September d. J. fertiggestellt sein.

III. Umbau der Strecke der Sächsisch-Bayerischen Bahn zwischen Gerstenberg und Cotteritz bei Altenburg einschl. Bahnhof Altenburg. Die Erdarbeiten wurden bis auf die zur Einführung der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn nöthige Massenbewegung fertiggestellt.

Die Kunstbauten, einschliesslich des 375 m langen Tunnels, ferner das Hauptgebäude, der Güter- und Zollschuppen und ein Getreideschuppen auf Bahnhof Altenburg, sowie der Oberbau wurden im Sommer 1878 soweit gefördert, dass seit 25. September v. J. der gesammte Bahnverkehr über die neue Linie geleitet werden konnte. Die restlichen Arbeiten, und zwar die Einführung der Altenburg-Zeitzer Bahn in den neuen Bahnhof, der Bau eines Heizhauses und Wasserstationsgebäudes werden im Jahre 1879 beendet werden.

Einen Aufenthalt erlitt die Fertigstellung des Baues durch das Auftreten sehr bedeutender Erdrutschungen in den bis 20 m tiefen Tunnelvoreinschnitten.

Die Beseitigung der Rutschmassen und der Einbau der zur Sicherung der Planie nöthigen Stützmauer wird bis Ende 1879 andauern.

IV. Umbau des Bahnhofes Bischofswerda. Die Erdarbeiten und Kunstbauten, sowie die Oberbauarbeiten, mehrere Weichen- und Signalwärterhäuser und die Erweiterung des Stationsgebäudes in der Hauptsache wurden im Wesentlichen fertiggestellt.

Noch herzustellen sind eiserne Perronbedachungen, 1 Wirthschaftsgebäude und 2 Freiabtritte.

V. Umbau des Bahnhofes Riesa. Die Erd- und Kunstbauten bei dem Personenbahnhofe und der Elbkai-Eisenbahn sind vollendet worden.

An Hochbauten wurden fertiggestellt: 1 Cisternengebäude, 1 Bebengebäude, 1 Eishaus sowie mehrere Wärterhäuser. In Arbeit befinden sich: das Stationsgebäude mit umfänglichen Perronanlagen und 2 Drehscheiben sowie der Güterschuppen.

Die Oberbauarbeiten wurden soweit gefördert, dass die Ueberleitung des Betriebes auf die definitiven Hauptgeleise zum Theil stattfinden konnte.

Die noch restirenden Arbeiten werden im Wesentlichen im Laufe dieses Jahres beendet werden.

VI. Umbau des Bahnhofes Mittweida. Die Erd- und Kunstbauten sowie der Oberbau sind vollendet. In Arbeit befindet sich noch der Umbau des Stationsgebäudes und der Bau des eisernen Perrondaches. Der Umbau wird im Juli d. J. beendet werden.

VII. Bau einer Verbindungsstrecke zwischen den Linien Reitzenhain-Flöha und Dresden-Werdau. Die Bauarbeiten sind bis auf das Einlegen einiger Weichen vollendet.

VIII. Neubau des Kohlen- und Rangirbahnhofes Nicolaivorstadt-Chemnitz zwischen den Stat. 834 und 844 der Linie Dresden-Werdau. Die Erd-, Kunst- und Hochbauten wurden vollendet, der Oberbau zum grössten Theile hergestellt. Die Bauvollendung steht im Juli 1879 in Aussicht.

IX. Neubau der Verbindungsbahn bei Leipzig, Umbau der Bahnhöfe Rangirbahnhof Leipzig, Werdau, Reichenbach i. V., Glauchau, Zwickau, Netzschkau, Reuth und Adorf ist vollendet.

B. Bauten, über welche zum ersten Male berichtet wird.

I. Umbau der Personenbahnhofes Königstein. Der Umbau des Bahnhofes Königstein, Zwischenstation der Linie Bodenbach-Dresden, umfasst in der Hauptsache die Vergrösserung des Stationsgebäudes, den Neubau eines Wirthschaftsgebäudes, Eishauses, einer Perronanlage sowie einer Zufuhrstrasse. Das Baucapital beträgt 53 340 *M.*

Der Bau wurde im September v. J. begonnen und wird voraussichtlich im August d. J. vollendet werden. Bauleitender Techniker ist Abtheilungsingenieur Pfeiffer in Dresden, Bauunternehmer ist Baumeister Berndt in Schandau.

II. Umbau des Kohlenbahnhofes Dresden. Der Umbau erstreckt sich auf Umänderung der gesammten Geleisanlage, Unterführung der Freiberger Strasse, den Bau eines Verwaltungsgebäudes und einiger Nebengebäude. Das veranschlagte Baucapital beträgt 471 000 *M.* Das Areal ist freihändig erworben worden. Der Umbau hat im December v. J. begonnen und wird voraussichtlich im Jahre 1880 vollendet werden. Bauführender Techniker ist unter dem Bezirks-Ingenieurbureau Dresden-Altstadt der Sectionsingenieur Baumann in Dresden.

III. Bau der Verbindungsbahn zwischen den Linien Greiz-Brunn und Wolfsgefärth-Weischlitz in Greiz. Die Bahn hat eine Länge von 2 km. Das veranschlagte Baucapital beträgt 900 000 *M.* Unterbau und Oberbau werden eingeleisig hergestellt, ebenso ist das Areal nur für 1 Geleis erworben worden. An grösseren Bauwerken sind zu erwähnen eine 83 m lange Brücke über die Elster und ein 280 m langer Tunnel. Der Bau wurde im Juni 1878 begonnen und wird im August d. J. beendet werden. Bauleitender Techniker ist Betriebsingenieur Helmer in Greiz, Bauunternehmer ist David Tippmann in Jocketa.

Württembergische Staatsbahnen.

⊙ Den Ergebnissen des Betriebes der Württembergischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre vom 1. Juli 1877 bis 30. Juni 1878 ist Folgendes zu entnehmen:

Am 1. Juli 1877 betrug die Länge der in Württembergischem Staatsbetrieb befindlichen Eisenbahnen 1 304,49 km und zwar: Bruchsal - Friedrichshafen 276,03 km, Pforzheim - Wildbad 22,70, Brötzingen-Horb 66,48, Bietigheim-Osterburken 78,42, Heilbronn-Hall-Crailsheim 88,14, Zuffenhausen-Calw 48,52, Cannstatt-Nördlingen 111,50, Weiblingen-Backnang 18,55, Aalen-Ulm 72,52, Goldshöfe-Mergentheim 89,44, Plochingen-Immendingen 161,32, Tübingen-Balingen 41,67, Rottweil - Villingen 26,78, Ulm - Ehingen - Sigmaringen 92,67, Herbertingen - Isny 84,61, Altshausen - Pfullendorf 25,14 km. Davon ist die Strecke von der Landesgrenze bei Nördlingen bis zum Bahnhof Nördlingen mit 3,72 km von der Bayerischen Regierung gebaut und an die diesseitige Eisenbahnverwaltung verpachtet. Ausserdem sind die Theilstrecken der Ulm-Augsburger Bahn vom Bahnhof Ulm bis zur Landesgrenze mit 0,84 km, und der Crailsheim - Ansbach - Nürnberger Bahn vom Bahnhof Crailsheim bis zur Landesgrenze mit 10,44 km Länge von der Württembergischen Eisenbahnverwaltung hergestellt, aber der Baeyrischen Staatsbahn zum Betrieb überlassen. Im Laufe des Rechnungsjahres 1877/78 und zwar am 11. April 1878 ist die 16,08 km lange Bahnstrecke Backnang - Murrhardt dem Verkehr übergeben worden; am Schluss des Rechnungsjahres waren hiernach 1 328,13 km Bahn von der Württembergischen Verwaltung gebaut, deren Betrieb umfasste dagegen ein Bahnnetz von 1 320,57 km, wovon 75,44 km auf Badischem, 11,85 km auf Bayerischem, 43,11 km auf Preussischem, die Uebrigen 1 199,17 km auf Württembergischem Staatsgebiet liegen. Da von den neu eröffneten in Württembergischem Betrieb befindlichen Bahnstrecken heuer nach Verhältniss der Betriebszeit nur 3,57 km in Berechnung kommen, so beträgt die durchschnittliche Betriebslänge des Jahres 1 308,06 km. Doppelgeleise liegen von Mühlacker bis Ulm, von Cannstatt bis Waiblingen, von Aalen bis Goldshöfe, von Althengstett bis Calw und von Pforzheim bis Brötzingen auf zusammen 169,50 km Länge. Der Bauaufwand für die eröffneten, von Württemberg gebauten Bahnen, mit Einschluss der Anschaffungskosten für die darunter begriffenen Anlehensgelder und desjenigen Theils der Zinsen aus dem Baucapital während der Bauzeit, welcher nicht unter dem Aufwand für die Verzinsung der Staatsschuld im Allgemeinen verrechnet, sondern aus dem Eisenbahnbaufonds bestritten worden ist, hat beim Rechnungsschluss von 1877/78 auf 369 301 382 *M.*, also für 1 km Bahnlänge auf 278 061 *M.* sich belaufen. Hiervon sind in Gemässheit der Bestimmungen in den Eisenbahnbau- und Finanzgesetzen 27 525 552 *M.* von der Grundsteuerverwaltung bestritten, 25 352 293 *M.* dem Vermögen der Restverwaltung entnommen, die weiteren 316 423 537 *M.* aber durch Staatsanlehen gedeckt. Aus dem Anlagecapital der Eisenbahnen ist der Bauaufwand für die Dienstwohnungen der Diener der Verkehrsanstalten in Stuttgart ausgeschieden. Von dem Baucapital werden nach Verhältniss des Antheils, welcher an dem Aufwand für die neu eröffnete Strecke auf deren Betriebszeit entfällt, für heuer nur 366 656 050 *M.* in Rechnung genommen. Hiervon kommt der durch die Königlich Bayerische Verwaltung zu verzinsende Bauaufwand für die Strecken vom Bahnhof Ulm bis zur Donaubrücke gegen Neu-Ulm (690 632 *M.*) und vom Bahnhof Crailsheim bis zur Landesgrenze gegen Ansbach (3 306 280 *M.*) in Abzug mit 3 996 912 *M.*, bleiben 362 659 138 *M.* Dagegen ist das Baucapital der Bayerischen Staatsbahnverwaltung für die Bahn von der Landesgrenze bis Nördlingen, welches von der diesseitigen Verwaltung verzinst wird, im Betrage von 1 068 025 *M.* und der diesseitige Antheil an dem Baukostenaufwand der Badischen Staatsbahnverwaltung für den Bahnhof Pfullendorf im Betrage von 268 781 *M.*, zusammen mit 1 336 806 *M.* zuzuschlagen, giebt 363 995 944 *M.* Ausserdem sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen aus den Eisenbahnbetriebseinnahmen in den Jahren 1855—1872 verwendet worden 7 741 957 *M.* An Transportmitteln waren beim Jahresschluss vorhanden: 324 Locomotiven und 291 Tender; 689 Personenwagen mit 1 923 Achsen und 33 989 Sitzplätzen, worunter 1 037 Plätze erster, 7 140 zweiter und 25 812 dritter Classe; 13 Gefangenen- und Krankentransportwagen mit 26 Achsen; 58 Bahnpostwagen mit 116 Achsen; 128 Gepäckwagen mit 372 Achsen; 4 400 Güterwagen mit 9 470 Achsen und einer Gesammttragkraft von 43 312 500 kg. Zusammen 5 288 Wagen mit 11 907 Achsen. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Anzahl der Locomotiven um 11 vermehrt und hat die Stückzahl der Wagen um 36, die Achsenzahl der Wagen um 72 zugenommen; auf 1 km Bahnlänge kommen durchschnittlich 0,24 Locomotiven, 1,56 Achsen an Personen-, Gefangenen- und Bahnpostwagen, 7,45 Achsen an Gepäck- und Güterwagen. Die Locomotiven haben im Laufe des Betriebsjahres mit Zügen (Nutzkilometer) 7 015 476, ohne Züge 223 635, zusammen 7 239 111 km zurückgelegt, gegenüber dem vorangegangenen Jahr 14 079 km mehr. Bei Feuerung der Locomotiven wurden an Heizmaterial verwendet Holz zum Anheizen im Ganzen 4 829,5 cbm, pro Nutzkilometer 0,688 cbdm, Steinkohlen bei 6 426 444 Nutzkilometer einschliesslich des Verbrauchs für Anheizen, Stationiren und Leerfahrten im Ganzen 67 571 300 kg, pro Nutzkilometer 10,51 kg, ausschliesslich desselben im Ganzen 50 927 158 kg, pro Nutzkilometer 7,92 kg; Torf bei 589 042 Nutzkilometer einschliesslich des Verbrauchs für Anheizen, Stationiren und Leerfahrten im Ganzen 35 855 cbm, pro Nutzkilometer 60,87 cbdm, ausschliesslich desselben im Ganzen 31 169 cbm, pro Nutzkilometer 52,91 cbdm. Es sind hier die bei der Torffeuerung theilweise mitverwendeten Steinkohlen in Torfwerth umgerechnet; ohne solche Umrechnung beziffert sich der Verbrauch beim Eisenbahnbetrieb für Heizung der Locomotiven, Stationslocale, Werkstätten, Personenwagen u. s. w. im Ganzen auf 8 529 cbm Brennholz, 76 528 564 kg Steinkohlen und 35 617 cbm Torf. Das finanzielle Ergebniss beim Abschluss der Betriebsrechnung ist Folgendes: Einnahmen. Fahrtaxen und Frachten nach Abzug der hinausbezahlten Antheile anderer Bahnverwaltungen: aus dem Personen- und Reisegepäckverkehr 9 502 850 *M.*, aus dem Güterverkehr 15 869 836 *M.* Vergütung zur Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln an andere Verwaltungen 532 328 *M.* (darunter Zinsvergütung für die verpachteten Bahnstrecken Ulm - Landesgrenze 27 635 *M.*, Crailsheim - Landesgrenze 148 782 *M.*). Verschiedene sonstige Einnahmen: (Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken, Erlös aus abgängigen Materialien und Inventarstücken, Ersatzposten etc.) 944 562 *M.*; zusammen Gesammteinnahme 26 849 576 *M.* Ausgaben. Persönliche Ausgaben: Besoldungen der etatmässigen Beamten und Bediensteten 2 902 862 *M.*, andere persönliche Ausgaben (Stellvertretungen, Hilfspersonal, Arbeitslöhne etc. etc.) 2 428 346 *M.* Sachliche Ausgaben: Sachliche Verwaltungskoten (Diäten, Reisekosten, Fahrgelder, Zuschüsse zur Unterstützungskasse, Bureaubedürfnisse, Heizung, Beleuchtung, Reinigung der Dienstlocale, Inventarunterhaltung etc.) 1 451 698 *M.*, Unterhaltung der Bahnanlagen, ausschliesslich der Erneuerung (Bahnkörper, Oberbau, Brücken, Einfriedigungen, Hochbauten und technische Einrichtungen etc.) 1 636 439 *M.*, Kosten des Bahntransports, ausschliesslich der Erneuerung (Beleuchtungs-, Heiz-, Schmier-, Putzmaterial für Locomotiven und Wagen, Unterhaltung der Locomotiven und Wagen) 3 273 783 *M.*, Erneuerung des Oberbaues (1 336 372 *M.*), der Locomotiven (244 102 *M.*) und Wagen (33 142 *M.*) 1 613 616 *M.*, Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel 612 349 *M.* (darunter Zins aus dem Bauaufwand für die Bahnstrecke Nördlingen-Landesgrenze 42 721 *M.*, für den Bahnhof Pfullendorf 12 095 *M.*), sonstige sachliche Ausgaben (Steuern, Feuerversicherung, Ersätze etc.) 184 506 *M.* Gesammtausgabe 14 103 599 *M.* Bei Vergleichung der Gesammteinnahme mit der Gesammtausgabe bleiben als Reineinnahme vom Laufenden 12 745 977 *M.* Weil aber beim Betriebs-

fonds eine Verminderung um 55 235 ℳ eingetreten ist, konnte als Einnahmeüberschuss von Resten und Laufendem die Summe von 12 801 212 ℳ zur Staatshauptkasse abgeliefert werden. Im Vergleich mit dem Voranschlag im verabschiedeten Etat zu 13 012 000 ℳ ist die Reineinnahme um 266 023 ℳ und die baare Ablieferung um 210 788 ℳ niedriger. Um die eigentlichen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben und hieraus den Reinertrag der Bahn zu ermitteln, sind an den oben dargestellten rechnungsmässigen Einnahmen und Ausgaben in Abzug zu bringen: a) an der Einnahme und Ausgabe: der nach den Selbstkosten vergütete Aufwand für die Beförderung der Württembergischen Postsendungen und für die Unterhaltung, Heizung, Beleuchtung etc. der Postlocalitäten auf den Bahnhöfen 287 711 ℳ, die zu Lasten des Eisenbahnbetriebs durchlaufend verrechnete Fracht von dienstlichen Sendungen 601 106 ℳ, die Tax- und Frachtrückvergütungen 1 934 ℳ, zusammen 890 751 ℳ; b) an der Einnahme: der Pachtzins der Bayerischen Verwaltung für die ihr überwiesenen Bahnstrecken von Ulm bis zur Donaubrücke gegen Neu-Ulm und von Crailsheim bis zur Landesgrenze gegen Ansbach 176 417 ℳ, die Miethzinse aus den Dienstwohnungen in Stuttgart 18 976 ℳ, zusammen 195 393 ℳ; c) an der Ausgabe: der Zins aus dem Bauaufwand: an Bayern für die Bahn von Nördlingen bis zur Landesgrenze, und an Baden für den Bahnhof Pfullendorf 54 816 ℳ, Bauunterhaltungskosten und Steuern für die Dienstwohnungen in Stuttgart 3 781 ℳ, zusammen 58 597 ℳ Werden hiernach von der Einnahme 1 086 144 ℳ, von der Ausgabe aber 949 349 ℳ abgerechnet, so bleiben als eigentliche Betriebseinnahme 25 763 432 ℳ, als eigentliche Betriebsausgabe 13 154 250 ℳ, Reinertrag 12 609 182 ℳ Die Betriebsausgaben berechnen sich hierbei auf 51,1 pCt. der Einnahme, wogegen sie im Vorjahr auf 51,3 pCt. sich gestellt hatten. Dieser Reinertrag beträgt 3,46 pCt. des Gesammtanlagecapitals für die im Betrieb stehenden Bahnen in dem Betrag von 363 995 944 ℳ, im vergangenen Jahre hatte sich der Reinertrag ebenfalls auf 3,46 pCt. des Anlagecapitals berechnet. Auf 1 km Betriebslänge kommen: von der eigentlichen Betriebseinnahme 1877/78 19 695,90 ℳ, 1876/77 20 131,6 ℳ, von der eigentlichen Betriebsausgabe 1877/78 10 056,30 ℳ, 1876/77 10 528,44 ℳ, vom Reinertrag 1877/78 9 639,60 ℳ, 1876/77 9 602,62 ℳ Hiernach ist im Jahre 1877/78 für 1 km Betriebslänge die Einnahme um 435,16 ℳ, die Ausgabe um 472,14 ℳ niedriger, der Reinertrag um 36,98 ℳ höher als im vorangegangenen Jahre 1876/77. Auf 1 Nutzkilometer berechnet sich die eigentliche Betriebseinnahme pro 1877/78 zu 3,67 ℳ, pro 1876/77 3,74 ℳ, die eigentliche Betriebsausgabe 1877/78 1,87 ℳ, 1876/77 1,96 ℳ, der Reinertrag 1877/78 1,80 ℳ, 1876/77 1,78 ℳ Von den Tax- und Frachteinnahmen nach Abzug der hinausbezahlten Antheile anderer Verwaltungen und der Rückvergütungen entfallen auf den Transport

von	1877/78	1876/77
Personen und Reisegepäck	9 502 443 ℳ	9 755 113 ℳ
Gütern	15 868 309 „	15 937 874 „
	25 370 752 ℳ	25 692 987 ℳ

	in Procenten		auf 1 km Betriebslänge	
von	1877/78	1876/77	1877/78	1876/77
Personen und Reisegepäck	37,5	38,0	7 264,53 ℳ	7 512,37 ℳ
Gütern	62,5	62,0	12 131,18 „	12 273,69 „
	100	100	19 395,71 ℳ	19 786,6 ℳ
		auf 1 Nutzkilometer	3,62 ℳ	3,67 ℳ

Diese Tax- und Frachteinnahmen sind somit gegenüber dem vorangegangenen Jahr für 1 km Betriebslänge um 390,35 ℳ, für 1 Nutzkilometer um 5 ₰ gefallen. Personenfahrbillets wurden verkauft für

	erste	zweite	dritte Cl.	Zus.
1877/78	419 300	3 939 416	3 675 719	8 034 435
1876/77	449 342	3 955 799	3 859 209	8 264 332
heuer weniger	30 024	16 383	183 490	229 897

Hierbei sind die ausgegebenen Retourbillets als einfache Billets derjenigen Wagenclasse, auf welche jene ihrer Aufschrift nach lauten, gerechnet; es besteht nämlich die Einrichtung, dass zur Hin- und Rückreise in zweiter und dritter Wagenclasse einfache Billets der nächsthöheren Classe und in erster Wagenclasse ein Billet erster und ein Billet dritter Classe ausgegeben werden, nachdem dieselben zuvor mit Retourstempeln versehen worden sind. Frachtgüter sind im Jahre 1877/78 2 920 247 570 kg, im Jahre 1876/77 3 040 267 615 kg, somit heuer 120 020 045 kg weniger befördert worden. Zu erwähnen ist noch, dass specielle Uebersichten über den Bestand an Locomotiven und Wagen, über Anzahl, Gehalte und Nebenbezüge der Betriebsangestellten, über Anzahl und Lohnverhältnisse der ständigen Arbeiter, über die Leistungsfähigkeit der Bahn in militärischer Beziehung, über Unfälle und Zugverspätungen beim Betrieb, sodann dem Schema der Statistik des Deutschen Eisenbahnvereins entsprechende Nachweise über die Bahnanlagen und Betriebsmittel, die Transportleistungen und die Finanzergebnisse bei der Eisenbahndirection vorliegen, dass bei derselben eine Statistik des Verkehrs der einzelnen Bahnstationen und Bahnstrecken zur Zeit sich in Arbeit befindet und dass die Zusammenfassung der verschiedenen statistischen Ermittelungen in periodische allgemeine Verwaltungsberichte beabsichtigt ist.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 16. Juni. (Die zollpolitische Lage und der Güter-Tarifentwurf. Posen-Creuzburg. Einheitliche Regelung des Signalwesens. Die reichsländischen Eisenbahnen. Die Bahn von Erfurt über Arnstadt, Plaue und Suhl nach Grimmenthal. Staatsbahnroute Berlin-Wetzlar und Niederlahnstein-Coblenz-Trier. Die Schiffbarkeit der Ruhr. Statistik der Zugverspätungen und Unfälle im April. Internationale Gesetzgebung für Inhaberpapiere.)

Das Fest der goldenen Hochzeit des Deutschen Kaiserpaares hat in der zu Ende gegangenen Woche die erregte Discussion der schwebenden wirthschaftlichen und politischen Fragen für einige Tage zum Schweigen gebracht, denn überall in ganz Deutschland trugen die Kundgebungen der Antheilnahme an dem Geschicke des ruhmgekrönten Herrscherpaares den Charakter einer nationalen Feier, welche durch keinen Missklang des Parteihaders gestört wurde. Der Deutsche Reichstag, welcher am Montag nach Beendigung der Pfingstferien seine Arbeiten wieder aufgenommen, ist zur Weiterberathung des Zolltarifs nicht gekommen. Allgemein wird angenommen, dass die Session Mitte nächsten Monats geschlossen werden kann, weil sich bis dahin der Zoll-Tarifentwurf feststellen und das Tabak-Steuergesetz erledigen lässt. Die Zoll-Tarifcommission hat ihre Arbeiten eifrig gefördert; durch ihre Beschlüsse über die Baumwollen-, Leinen- und Wollenzölle sind die vom Bundesrath angenommenen Bestimmungen noch verschärft worden. In dieser Woche sollen in der Commission die Finanzzölle zur Berathung kommen. Diesen Beschlüssen wird mit allgemeiner Spannung entgegengesehen, besonders lebhaft ist in den letzten Tagen die Frage, wie sich das Centrum zu diesem Theil des Bismarck'schen Reformprogramms stellen wird, discutirt worden. Alles weist darauf hin, dass das Centrum sich bei den Finanzzöllen schwierig zeigen wird, aber mit jedem Tage wird auch die Ansicht allgemeiner, dass diese „Schwierigkeiten" für den Reichskanzler nicht unüberwindlich sind. — Die dem Bundesrath zugegangene Vorlage über das Eisenbahn-Gütertarifwesen dürfte jedenfalls unerledigt bleiben. Am Dienstag wird der Bundesrath sich über diesen Gesetzentwurf voraussichtlich schlüssig machen. Die widersprechenden Angaben über die Aussichten des Güter-Tarifgesetzes im Bundesrath, d. h. im Plenum des Bundesraths, erklären sich unschwer daraus, dass Diejenigen, welche die Angaben machen, von verschiedenen Voraussetzungen ausgehen. Zu einem Majoritätsbeschluss des Bundesraths gehören bekanntlich mindestens 30 Stimmen, d. h. Preussen bedarf nur der Unterstützung von 12 Stimmen zu den 18, über welche es, die Stimme Waldeck's eingeschlossen, von vornherein verfügt, um für ihm genehme Vorschläge die Zustimmung des Bundesraths zu erlangen. Dass diese 12 Stimmen — und noch mehr — mit Leichtigkeit zu finden sind für eine Vorlage, bei der eine ganze Reihe von Staaten, weil sie Staatsbahnen überhaupt nicht besitzen, direct nicht interessirt sind, kann keinem Zweifel unterliegen. Die Frage ist nur, ob im vorliegenden Falle die einfache Majorität genügen kann. Hinsichtlich der grossen Mehrzahl der Bestimmungen des Gesetzentwurfes wird das zugegeben, da die Grundsätze für die Aufstellung der Tarife, für die Classification der Güter u. s. w. einer Feststellung durch den Bundesrath auch bisher schon unterlegen haben. Anders liegt die Sache bei dem Antrage, dass der Bundesrath nicht nur die Tarifvorschriften nebst der Güterclassification, sondern auch für alle Bahnen gleiche Normal-Einheitssätze für die verschiedenen Güterclassen festsetzen soll. Dass dieser Vorschlag durch die Bestimmung im Art. 45 der Reichsverfassung: „Dem Reiche steht die Controle über das Tarifwesen zu" gedeckt sei, ist allerdings von den Preussischen Mitgliedern des besonderen Bundesrathsausschusses, der den Gesetzentwurf ausgearbeitet hat, behauptet worden, eine authentische Interpretation zu geben, ist aber nur das Plenum des Bundesraths in der Lage. Nach der Auffassung der Mittelstaaten, der Hansestädte u. s. w. enthält der § 4: „Die Tarifvorschriften nebst der Güterclassification und die Normaleinheitssätze für die verschiedenen Güterclassen sind für alle Bahnen gleich; die Festsetzung derselben erfolgt durch den Bundesrath" eine Abänderung des Art. 45 der Reichsverfassung, welche nach dem Art. 78 als abgelehnt gilt, wenn 14 Stimmen gegen dieselbe abgegeben werden. Wenn nun auch Bayern mit Rücksicht darauf, dass Art. 45 für sein Gebiet nicht gilt, und dass § 30 der Vorlage auch die Anwendung des Gesetzes auf Bayern ausschliesst, sich der Abstimmung enthält, so genügen schon die 11 Stimmen von Sachsen, Württemberg, Baden und die 3 der Hansestädte zur Ablehnung dieses Paragraphen. Nach der bisherigen Praxis des Bundesrathes, welche an die Beschlussfassung über den Antrag Sachsens wegen Errichtung des Reichs-Oberhandelsgerichts anknüpft, wurde jedesmal, wenn im Bundesrath erhebliche Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob ein Antrag eine Verfassungsänderung

enthalte, die Frage als verneint betrachtet, wenn weniger als 14 Stimmen dieselbe bejahten. In allen Präcedenzfällen aber war die Präsidialmacht der Verneinung der Frage sicher, während heute die Ablehnung der Hauptbestimmung der Vorlage sicher ist, wenn an jener Praxis festgehalten wird. Mit um so grösserer Spannung wird der Berathung im Bundesrath entgegengesehen.

Nachschrift. Ueber das Resultat dieser am 17. d. M. stattgehabten Sitzung des Bundesrathes wird Folgendes berichtet: Der Antrag des Ausschusses rief eine mehr als dreistündige Debatte hervor, deren Angelpunkt, wie erwartet, die Verfassungsfrage bildete. Württemberg, Sachsen und Bayern sahen in dem Gesetze die Nothwendigkeit einer Verfassungsänderung, während Preussen und die kleineren Bundesstaaten dieser Anschauung widersprachen. Der Preussische Standpunkt wurde mit besonderer Wärme von dem General-Postmeister Stephan, dem Handelsminister Maybach und dem Staatsminister Hofmann vertreten. Schliesslich wurde das Gesetz mit Stimmenmehrheit angenommen und einigte man sich dahin, die Frage, ob eine Verfassungsänderung durch die §§ 2 und 4 des Entwurfs vorliege und also $^2/_3$ Majorität Platz zu greifen habe, dem Verfassungsausschuss zu weiterer Prüfung zu überweisen und davon die Entscheidung abhängig zu machen.

Inzwischen hat die politische Tagespresse sich weiter in lebhaftester Weise mit dem Entwurf beschäftigt. So veröffentlicht die „Leipz. Ztg.", das von einem Königlichen Commissar geleitete Organ der Sächsischen Regierung, einen Artikel, der zweifellos von letzterer selbst ausgeht. Wir reproduciren denselben, weil er die Stellung der Sächsischen Regierung zu dem Gesetzentwurfe klar und bestimmt ausdrückt, ausserdem aber auch sachlich zutreffend die Nachtheile aufzählt, welche den im Besitze von Staatsbahnen befindlichen Mittelstaaten aus der neuen Eisenbahnpolitik des Kanzlers erwachsen müssen. Die „Leipz. Ztg." schreibt: „Die Bedeutung, welche der zur Zeit dem Bundesrathe vorliegende Gesetzentwurf, das Güter-Tarifwesen betreffend, sowohl im Allgemeinen, als ganz besonders für Sachsen hat, rechtfertigt es wohl, wenn wir auf denselben nochmals zurückkommen. Die Bestimmung des Entwurfes, dass die Festsetzung der Tarif-Einheitssätze dem Bundesrathe zustehen und dass die Normal-Einheitssätze in der Regel für alle Bahnen gleich sein sollen, ist — ganz abgesehen davon, ob dieselbe nicht über Art. 45 der Reichsverfassung hinausgeht — vom volkswirthschaftlichen wie vom politischen Standpunkte so bedenklich, dass die Staaten mit eigenen Bahnen derselben unseres Erachtens unmöglich zustimmen können. Ein einheitlicher Tarifsatz würde nur dann gerechtfertigt sein, wenn alle Bahnen derselben Finanzgemeinschaft angehörten. Diese könnte, wie es ja auch in Sachsen geschehen, einen Durchschnittssatz für alle ihre Linien ziehen und mit dem Ueberschusse der günstig zu betreibenden Linien den Zuschuss der schwierige Betriebsverhältnisse aufweisenden Linien decken. Und selbst dann könnte man noch, wenn die Betriebsverhältnisse sehr verschieden sind, in Frage ziehen, ob es wirklich richtig sei, für billige, in der Ebene gelegene Linien zu hohe Sätze zu erheben, für Gebirgslinien aber zu Sätzen zu fahren, welche kaum den Betrieb decken. Bei einem einheitlichen Tarife würde sich jetzt die Sache so gestalten, dass der Norden Deutschlands gute Geschäfte macht, dagegen Sachsen, Württemberg und Baden die Zeche bezahlen. Auf die politische Seite der Sache näher einzugehen, wollen wir unterlassen und nur darauf hinweisen, dass bei der Tariffestsetzung im Bundesrathe Preussen mit Hilfe derjenigen Staaten, welche im Mangel eigener Bahnen kein erhebliches Interesse daran haben, ob die vorzuschlagenden Tarifsätze ausreichend sein werden zur Bestreitung der Kosten des Betriebes und der Verzinsung des Capitals für die Deutschen Eisenbahnen, voraussichtlich immer die Majorität haben wird. Jedenfalls glauben wir, dass unter den obwaltenden Umständen Sachsen, welches zu einer entsprechenden Regelung des Güter-Tarifwesens gewiss gern die Hand bieten wird, im Bundesrathe gegen den Entwurf in seiner vorliegenden Gestalt stimmen und dass Württemberg und Baden — Bayern ist in Folge seines Reservatrechtes bei der vorliegenden Frage nicht betheiligt — sich diesem ablehnenden Votum anschliessen werden".

Auswärtigen Blättern wird von hier über diesen Gegenstand übereinstimmend geschrieben: „Die Festsetzung der Tarife der Höhe nach ist nicht mehr ein Act der Controle, sondern ein Theil der Verwaltung derselben. Im Wege der Controle würde eine Begrenzung der Höhe der Tarifsätze oder die Aufhebung einzelner Tarifsätze, wenn sie dem allgemeinen Verkehr schädlich sind, zulässig erscheinen. Daher ist man auch in competenten Kreisen der Meinung gewesen, dass sich die Einwirkung der Reichsregierung auf die Festsetzung von Maximalsätzen und die Prüfung einzelner innerhalb der Maximalsätze von den Bahnen festgesetzter Einzelfrachtpreise zu erstrecken haben wird. Dagegen bedeutet die Festsetzung der Tarife durch das Reich nichts anderes, als die Uebernahme des wichtigsten Zweigs der Eisenbahnverwaltung, ohne die Verantwortung für die finanziellen Resultate der Bahnen auf sich nehmen zu wollen. Es ist ein solches Gesetz somit in Wirklichkeit eine theilweise Expropriation der Staats- und Privatbahnen ohne Schadloshaltung. Ob die Einzelstaaten und der Reichstag eine solche Dictatur der Reichsregierung in Eisenbahnsachen ohne eigentliche Verantwortung über die Grenzen der Verfassung hinaus zulassen werden, muss zweifelhaft erscheinen".

Die „B. A. C.", eine mit dem linken Flügel der Nationalliberalen in Beziehung stehende Correspondenz schreibt speciell in Bezug auf die Stellung des Reichstages zu dem Tarifgesetz: „Als befremdlich muss es erscheinen, wenn jetzt zu den Gegenständen, die in dem kurzen Rest der gegenwärtigen Session — falls nämlich eine Vertagung derselben bei der Regierung nicht beliebt werden sollte — unbedingt zur Erledigung zu bringen seien, das Eisenbahn-Gütertarifgesetz gerechnet wird, welches bis heute dem Reichstage noch gar nicht einmal zugegangen ist. Es wird dieses Gesetz — und soll es nach Ansicht der Reichsregierung — eine so tief eingreifende Wirkung auf das gesammte Eisenbahnwesen ausüben, dass bei der Bedeutung des Letzteren für das wirthschaftliche Leben der Nation eine sehr eingehende Berathung im Reichstage nothwendig ist. Die Fragen, um welche es sich bei dem Eisenbahn-Gütertarifgesetz handelt, gehören an sich zu den schwierigsten, die wir kennen, so dass, ganz abgesehen von den grossen Interessen, die dabei auf dem Spiele stehen, aus sachlichen Gründen allein schon die umsichtigste Erörterung geboten ist. Eine so lange Bewegung, wie sie auf dem Gebiete des Gütertarifwesens besteht, kann nicht derartig abgeschlossen werden, dass dem Reichstage kurz vor der Zeit, wo sonst der Schluss der Session zu erfolgen pflegt, und inmitten einer von Tag zu Tag sich erschwerenden Geschäftslage ein umfangreiches Gesetz vorgelegt wird, bei dem an eine unveränderte Annahme wegen der streitigen Natur der zur Regelung auserseheneu Fragen nicht zu denken ist. Die Regierung hat übrigens wiederholt die Erfahrung gemacht, dass, wenn eine wichtige Vorlage kurz vor Schluss der Session eingebracht wurde, wohl eine Ablehnung derselben sehr schnell herbeigeführt werden konnte, aber keineswegs die Annahme der Vorlage, selbst wenn eine Mehrheit mit den ihr zu Grunde liegenden Gedanken einverstanden war, weil eben die Zeit zu einer Ausgleichung der von verschiedenen Seiten gegen einzelne Theile des Inhalts sich erhebenden Widersprüche fehlte".

Ueber das Güter-Tarifgesetz veröffentlicht auch die „Post" einen Leitartikel, der die Tendenz dieser Politik mit anerkennenswerther Offenheit darlegt: Die Privathand, heisst es da, wird damit auf den Weg gewiesen, sich des Eisenbahnbesitzes zu entäussern. Wenig glücklich ist der Vergleich, den die „Post" zwischen dem Güter-Tarifgesetz in seinem Verhältniss zu den Privateisenbahnen und dem Bankgesetz gegenüber den Privatbanken anstellt. Das Bankgesetz unterwarf die Privatbanken gewissen Beschränkungen im allgemeinen Interesse ohne Eingriff in die Rentabilität des Geschäfts. Das Güter-Tarifgesetz aber geht eingestandener Massen darauf aus, die Rentabilität des in den Eisenbahn-Unternehmungen angelegten Capitals zu beeinträchtigen und zwar, wie die „Post" meint, um die Verstaatlichung des Eisenbahnwesens auf einem Umwege zu erreichen. Es wäre ohne Zweifel politisch richtiger, eine directe Entscheidung über die Verstaatlichung der Eisenbahnen herbeizuführen, als die „Privathand" durch die Drohung, das angelegte Capital zu entwerthen, zum Verkauf des Eisenbahnbesitzes zu zwingen.

Die im besonderen Vertrauen der obersten Postverwaltung stehende Deutsche „Verkehrs-Zeitung" bringt einen Artikel über die Eisenbahn-Tarifreform, worin bemerkt wird, dass diejenige Aufgabe des Tarifgesetzes, welche dasselbe in organische Verbindung mit der zollpolitischen Gesetzgebung des Reiches bringt, auf der Grundlage der stattgehabten Verhandlungen in den Vorconferenzen in vollem Umfange, das nächstliegende Ziel aber nicht erreicht werden wird. Das nächstliegende Ziel einer gesetzlichen Ordnung des Tarifwesens ist, nach der Ansicht des Verfassers, „unzweifelhaft in einer Regelung zu erblicken, welche die directe Expedition der Güter von jeder Station nach jeder anderen Eisenbahnstation ohne Bildung von Tarifverbänden und ohne Verabredung und Veröffentlichung von Verbandtarifen ausführbar und die genaue Fracht-Calculation auf Grund einfachster, jedem leicht zugänglicher Unterlagen möglich macht." Von diesem Ziel seien die Festsetzungen der Vorconferenz noch weit entfernt; „der weitere Fortschritt zu demselben wird noch der Zukunft vorbehalten bleiben müssen." Dem General-Postmeister schwebt bekanntlich die obige Regelung als Ideal vor, während jeder Eisenbahn-Betriebstechniker eine Behandlung der Eisenbahn-Frachtgüter gleich den Postpacketen einfach für unmöglich erklärt.

Durch einen Nachtrag zum Statut der durch Allerhöchste Urkunde vom 7. October 1872 (cfr. Gesetzsammlung für 1873, S. 40 No. 3) concessionirten Posen-Creuzburger Eisenbahn-Gesellschaft (welchen wir im „Eisenbahn-Verordnungsblatt" abgedruckt finden), hat, zufolge Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 21/12. 1878 der § 18 No. 4c. des Statuts folgenden declarirenden wichtigen Zusatz erhalten:

Die Nachzahlungen auf die Prioritäts-Stammactien erfolgen jedoch nur, nachdem vorerst den Inhabern der Prioritäts-Stammactien für das betreffende Rechnungsjahr fünf Procent des Nominalbetrages ihrer Actien aus dem Reinertrage gewährt sind,

Bei den Nachzahlungen haben die älteren Jahrgänge das Vorzugsrecht vor den jüngeren.

Im Reichs-Eisenbahnamte trat am 9. Juni eine Conferenz von Delegirten der mit Staats-Eisenbahnen versehenen Bundesstaaten und einzelner grösserer Bahnverwaltungen zusammen, um Beschlüsse über eine einheitliche Regelung des Signalwesens zu fassen. Es handelt sich hierbei vornehmlich um Einführung des sogenannten Siemens'schen Systems, durch welches sowohl Stations- als Streckensignale etc. mit Hülfe der Electricität ausgeführt werden. Das System ist dem Englischen Signalwesen nachgebildet worden, unterscheidet sich aber von demselben dadurch, dass bei den Englischen Bahnen Signale, Weichenstellungen etc. durch mechanische Vorrichtungen bewerkstelligt werden und nur die Controle über die richtige Function derselben durch Electricität ausgeübt wird. Nach dem Deutschen (Siemens-) System dagegen ist der Electricität die Aufgabe auferlegt, alle Signale sowohl als auch die Controle zugleich zu vollziehen. Dieses System ist von einzelnen grösseren Bahnverwaltungen Deutschlands bereits seit längerer Zeit eingeführt und andere Bahnverwaltungen stehen auf dem Punkte, diesem Beispiele zu folgen. Es hat sich jedoch ergeben, dass von den verschiedenen Bahnen mannigfache Aenderungen an dem genannten System vorgenommen worden sind. Der Zweck der Delegirten-Conferenz geht nun dahin, diese Abweichungen aufzuheben und insofern eine Einigung in dem Gebrauche der Signale herbeizuführen, dass auf allen Deutschen Bahnen dieselbe Signalsprache zur Herrschaft kommt. Die Conferenzen werden voraussichtlich zwei Tage in Anspruch nehmen. Das Resultat der Berathungen soll dann dem Bundesrathe zu weiterer Beschlussfassung vorgelegt werden. Um zu zeigen, von welch' grosser Bedeutung auch in materieller Hinsicht die Einführung des fraglichen Signalsystems auf die Prosperität der Bahnen ist, möge hier nur bemerkt werden, dass bei einigen grösseren Verwaltungen durch Annahme desselben eine Ersparniss von jährlich 3 bis 400 000 ℳ gemacht worden ist.

Dem Bundesrath ist von Reichskanzleramt der Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Bau einiger Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, nämlich von Teterchen nach Diedenhofen, und von Buxweiler nach Schweighausen, sowie den Ausbau des zweiten Geleises zwischen den Bahnhöfen Teterchen und Haargarten-Falk vorgelegt worden. Der Gesetzentwurf lautet:

§ 1. Der Reichskanzler wird ermächtigt: a) eine Eisenbahn von Teterchen nach Diedenhofen auf Rechnung des Reiches anzulegen, die dazu erforderlichen Grundstücke nöthigenfalls auf dem Wege der Zwangsenteignung in den von der Landesgesetzgebung vorgeschriebenen Formen zu erwerben und zur Ausführung des Baues, ausser den aus der Landescasse von Elsass-Lothringen, von dem Bezirke Lothringen und von sonstigen Interessenten zu leistenden Beiträgen die Summe von 4 404 515 ℳ zu verwenden; b) das zweite Geleise zwischen den Bahnhöfen von Teterchen und Haargarten-Falk auszubauen und dazu den Betrag von 210 000 ℳ zu verwenden und zwar in der Weise, dass vom Gesammtbetrage von 4 614 515 ℳ im Etatsjahr 1879/80 500 000 ℳ, im Etatsjahre 1880/81 2 000 000 ℳ und im Etatsjahre 1881|82 2 114 515 ℳ verausgabt werden. — § 2. Der Reichskanzler ist beauftragt, die Mittel zur Deckung dieser Summe im Wege des Credits flüssig zu machen und zu dem Zwecke in demjenigen Nominalbetrage, welcher zur Beschaffung des angegebenen Betrages erforderlich sein wird, eine verzinsliche nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Juni 1868 zu verwaltende Anleihe aufzunehmen und Schatzanweisungen auszugeben. — § 3. Die Bestimmungen in den §§ 2—5 des Gesetzes vom 27. Januar 1875, betr. die Aufnahme einer Anleihe für Zwecke der Marine- und Telegraphenverwaltung finden auch auf die nach dem gegenwärtigen Gesetze aufzunehmende Anleihe und auszugebenden Schatzanweisungen Anwendung. — § 4. Der Reichskanzler wird ferner ermächtigt, den Bau einer Eisenbahn von Buxweiler nach Schweighausen im Unterelsass, deren Kosten durch den Bezirk Unterelsass zur Verfügung gestellt werden, auszuführen, die dazu erforderlichen Grundstücke, nöthigenfalls auf dem Wege der Zwangsenteignung in den von der Landesgesetzgebung vorgeschriebenen Formen zu erwerben und diese Bahn, gegen Ueberlassung des Eigenthums daran, sowie der dem Bezirk Unterelsass an der innerhalb desselben gelegenen Theilstrecke der Eisenbahn von Saarburg nach Saargemünd zustehenden Rechte auf Rechnung des Reiches zu betreiben.

In der beigegebenen Denkschrift heisst es: „Von den auf 9 530 000 ℳ veranschlagten Baukosten werden hiernach im Ganzen etwa 720 970 ℳ durch Subventionen des Bezirks Lothringen, einzelne Interessengemeinschaften und der Hüttenbesitzer von Wendel gedeckt werden, der Hälfte des Restes von 8 809 030 ℳ kommt der Beitrag aus der Landescasse gleich und es bleibt die andere Hälfte mit 4 404 515 ℳ aus Reichsmitteln zu bestreiten. Die sämmtlichen vorbezeichneten Beiträge sind à fonds perdu in Anspruch genommen und bewilligt, derart, dass den Beitragenden aus der Leistung weder ein Anspruch auf das Eigenthum der Bahn, noch eine Befugniss zur Einwirkung auf deren Betrieb erwächst. Die Bahn soll vielmehr ausschliessliches Eigenthum des Reiches und von demselben auf eigene Rechnung betrieben werden. Das Interesse des Reiches, den Bau unter diesen Bedingungen auszuführen, liegt nicht auf finanziellem Gebiet. Zwar kann mit Grund erwartet werden, dass in dem durch die Bahnverbindung aufzuschliessenden Landestheile ein eigener Güterverkehr sich entwickeln und dass der Betrieb der Linie, an sich betrachtet, einen mässigen Reinertrag abwerfen werde. Andererseits wird jedoch diesem Ertrage ein Ausfall gegenüberstehen, welcher dadurch veranlasst wird, dass von der älteren Reichs-Eisenbahnlinie Beningen-Metz-Diedenhofen zahlreiche Transporte auf die neue 26,5 km kürzere Linie Beningen-Teterchen-Diedenhofen übergehen werden. Finanzielle Vortheile für das Reich können sonach nicht in Aussicht genommen und als Motiv des Vorschlages nicht geltend gemacht werden; vielmehr begründet es hauptsächlich die strategische Bedeutung der Bahn, dass der durch Beiträge aus Elsass-Lothringen nicht gedeckte Theil der Baukosten aus Mitteln des Reiches bestritten und der Betrieb vom Reiche übernommen werde".

Der „Staats-Anzeiger" veröffentlicht den Vertrag vom 8. Februar 1879 zwischen Preussen, Meiningen, Coburg-Gotha und Sondershausen wegen Herstellung einer Bahn von Erfurt über Arnstadt, Plaue und Suhl nach Grimmenthal und Ritschenhausen. Dieser Vertrag besagt: Die Regierungen gestatten der Preussischen Regierung, für eigene Rechnung oder durch einen Privatunternehmer eine Bahn zu bauen und zu betreiben, welche von Erfurt über Arnstadt, Plaue, Gräfenroda, Zella und Suhl nach den Stationen Grimmenthal und Ritschenhausen der Werrabahn bezw. der Meiningen-Schweinfurter Bahn führt. Für den Fall, dass die Preussische Regierung den Bau und Betrieb einem Privatunternehmer überträgt, werden demselben die übrigen Regierungen gleichfalls die Concession ertheilen. Die Bahn soll bei Erfurt mit der Sangerhausen-Erfurter sowie event. auch mit der Thüringischen und Nordhausen-Erfurter Bahn, bei Grimmenthal mit der Werrabahn und bei Ritschenhausen mit der Meiningen-Schweinfurter Bahn in unmittelbare Schienenverbindung gebracht werden. Ob für Erfurt-Plaue eine selbstständige Linie zu wählen oder aber ob es angängig sein wird, eine Mitbenutzung der Bahnstrecken Erfurt-Dietendorf, Arnstadt-Ilmenau der Thüringischen Bahn eintreten zu lassen, bleibt der Preussischen Regierung vorbehalten. Es übernimmt die Coburg-Gothaische Regierung die Verpflichtung, für den Bau der Strecke Plaue-Grimmenthal den erforderlichen Grund und Boden innerhalb ihres Landesgebiets unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Innerhalb des Sondershausenschen Gebietes wird das zur Bahn erforderliche Terrain, welches zu den Waldungen des Fürstlichen Kammergutes gehört, unentgeltlich abgetreten werden. Bezüglich der Besteuerung des Unternehmens soll es für den in das Meiningensche Gebiet entfallenden Bahntheil bei den bestehenden landesgesetzlichen Bestimmungen bewenden. Für das Coburg-Gothaische und das Sondershausensche Gebiet wird Folgendes vereinbart: 1. Falls und so lange die Bahn im Eigenthum und Betriebe der Preussischen Regierung sich befindet, wird der Betrieb weder mit einer Gewerbesteuer noch mit anderer Staatsabgabe belegt; auch soll die Bahn mit allem Zubehör von der Grundsteuer befreit sein. 2. Falls Herstellung und Betrieb einem Privatunternehmer übertragen wird, soll Letzterer eine jährliche Abgabe entrichten, welche der in Preussen zu erlegenden Abgabe entspricht. Einer anderweiten staatlichen Einkommensteuer oder staatlichen Gewerbesteuer soll dagegen auch in diesem Falle die in Rede stehende Eisenbahn in keinem der beiden Staatsgebiete unterworfen, auch eine Concessionssteuer nicht erhoben werden. Ein Recht auf den Erwerb der Bahnstrecken wollen die Regierungen, falls und so lange die Bahn im Eigenthum oder Betrieb des Preussischen Staats sich befindet, nicht in Anspruch nehmen. Erfolgt dagegen Bau und Betrieb durch einen Privatunternehmer, so bleibt den Regierungen das Recht vorbehalten, die in ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken nach Massgabe des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen. Durch eine derartige Erwerbung des Eigenthums einzelner Bahnstrecken soll indess die Einheitlichkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt werden. Sollte die Ausführung der ganzen Bahn auf Schwierigkeiten stossen, so soll es der Preussischen Regierung freistehen, zunächst nur das Stück Grimmenthal-Suhl, sei es für eigene Rechnung, sei es durch einen Privatunternehmer, zur Ausführung bringen zu lassen. Die Ausrüstung und der Betrieb dieser Strecke, welche auch einer der angrenzenden Bahnverwaltungen übertragen werden kann, soll alsdann bis zur Fertigstellung der ganzen Bahn als Bahn untergeordneter Bedeutung erfolgen dürfen; es wird indess auch in diesem Falle die Tracirung der Theilstrecke derart erfolgen, dass dieselbe demnächst in die Durchgangslinie Grimmenthal bezw. Ritschenbausen-Erfurt ohne Schwierigkeiten übernommen werden kann. Für den Fall der Abtretung des Preussischen Bahnbesitzes an das Reich soll es der Preussischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen. Gegenwärtiger Vertrag soll allerseits zur landesherrlichen Genehmigung

vorgelegt werden und die Auswechselung der Ratificationsurkunden thunlichst bald erfolgen.

Offiziös wird geschrieben: Der Betriebsdienst auf den am 15. v. Mts. eröffneten Strecken der Staatsbahnroute Berlin-Wetzlar und Niederlahnstein-Coblenz-Trier erfreut sich bereits einer solchen Sicherheit und Regelmässigkeit, dass auf eine Ergänzung des Fahrplans Bedacht genommen werden kann. Es soll demgemäss, wie wir erfahren, alsbald zu einer Verbesserung und Vermehrung der Anschlüsse, insbesondere auch in Güterglück und Güsten, durch Einlegung geeigneter Localzüge, — nicht minder zur Einstellung directer und beschleunigter Züge zwischen Berlin-Coblenz und Trier, vielleicht auch schon zur Einrichtung von bequemen Nacht-Courierzügen zwischen Berlin und Frankfurt a/M. u. s. w. übergegangen werden, um die neue Route, wozu sie im Stande, den vorhandenen Linien über Thüringen und Cassel als vollkommen ebenbürtig zur Seite zu stellen. Mit der nicht fernen Eröffnung der weiteren Abkürzungslinie Niederhone-Leinefelde wird die Staatsbahnroute gegen die anderen Linien für den directen Verkehr einen nicht zu unterschätzenden Vorsprung gewinnen, und zweifeln wir nicht, dass derselbe voll ausgenutzt werden wird.

Der „Reichs-Anzeiger“ schreibt: Bei Gelegenheit der Berathung des Etats der Wasser-Bauverwaltung für 1879—1880 im Abgeordnetenhause ist der Königlichen Staatsregierung u. A. zum Vorwurf gemacht worden, dass sie der Erhaltung der Schiffbarkeit der Ruhr im Laufe der letzten Jahre nicht die erforderliche Fürsorge gewidmet habe und hierdurch mit der beklagenswerthe Rückgang des Schifffahrtsverkehrs auf dem gedachten wichtigen Wasserwege wesentlich verschuldet sei. Die aus Anlass dieser Behauptung von dem Minister der öffentlichen Arbeiten angeordneten amtlichen Ermittellungen sind dem Vernehmen nach jetzt zum Abschluss gediehen; dieselben sollen jedoch, wie uns versichert wird, im directen Gegensatz zu den erhobenen Anschuldigungen, überzeugend ergeben, dass die Staatsregierung, weit entfernt, die Ruhr zu vernachlässigen, fortdauernd nicht unerhebliche Mittel zur Verbesserung der Schiffbarkeit derselben aufgewendet hat, und dass ein Bedürfniss nicht vorliegt, nach dieser Richtung hin in Zukunft mehr zu thun als bisher geschehen. Wie wir hören, beabsichtigt der Minister der öffentlichen Arbeiten, dem Landtage der Monarchie bei seinem nächsten Zusammentreten eine ausführliche Darlegung auch über diesen Gegenstand zugehen zu lassen.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über im Monat April d. J. beförderte Züge und deren Verspätungen wurden auf 57 grösseren Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns), mit einer Gesammtlänge von 26 902,34 km, an fahrplanmässigen Zügen befördert: 10 928 Courier- und Schnellzüge, 73 987 Personenzüge, 40 172 gemischte und 67 063 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 153 Courier-, Personen- und gemischte, und 26 852 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 550 053 898 Achskm bewegt, von denen 169 591 246 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 125 087 fahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 559 oder 0,45 pCt., (gegen 0,48 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 0,62 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 202 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 357 Verspätungen oder 0,29 pCt. (gegen 0,38 pCt. im Vormonat) der beförderten Züge entstanden. In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf 58 Bahnen durch im eigenen Betriebe liegende Ursachen 387 Züge, gleich 0,32 pCt., sonach 0,03 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 93 Anschlüsse versäumt (gegen 87 in demselben Monat des Vorjahres und 192 im Vormonat).

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat April d. J. auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 14 Entgleisungen und 7 Zusammenstösse fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 9 Züge mit Personenbeförderung — von je 14 027 Zügen dieser Gattung Einer — und 12 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 32 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse beim Rangiren und 95 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.).

In Folge dieser Unfälle wurden 10 Personen (1 Reisender, 7 Beamte, 1 Arbeiter und 1 fremde Person) verletzt, 1 Thier getödtet, 10 Fahrzeuge erheblich und 111 Fahrzeuge unerheblich beschädigt.

Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 26 Tödtungen (1 Reisender, 13 Beamte, 2 Arbeiter und 10 fremde Personen), 74 Verletzungen (6 Reisende, 33 Beamte, 31 Arbeiter und 4 fremde Personen) und 9 Tödtungen bei beabsichtigtem Selbstmorde.

Fasst man sämmtliche Verunglückungen — ausschliesslich Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 15 641 km Betriebslänge, 21 352 km Geleislänge und 338 156 125 geförderten Achskilometern) 68 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Oberschlesische (12), die Sächsische Staats- (9) und die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (8); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Oberhessischen, der Main-Neckar- und der Nassauischen Eisenbahn vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 198 km Betriebslänge, 13 504 km Geleislänge und 204 963 549 geförderten Achskilometern) 42 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Rheinische (12), die Köln-Mindener (12) und die Berlin-Görlitzer Eisenbahn (3); verhältnissmässig fanden jedoch die meisten Verunglückungen auf der Posen-Creuzburger, der Berlin-Görlitzer und der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn statt.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 6 934 224 geförderten Achskilometern) kein Fall.

Von den im Ganzen beförderten 14 088 442 Personen wurden 1 getödtet und 9 verletzt, und zwar fanden diese Verunglückungen auf der Bergisch-Märkischen, Berlin-Görlitzer, Berlin-Hamburger, Elsass-Lothringischen, Niederschlesisch-Märkischen, Rheinischen und Sächsischen Staats-Eisenbahn (je 1 Fall) statt.

Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurden von je 9 860 Einer getödtet und von je 3 204 Einer verletzt.

Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitsabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat April d. J. bei 14 Verwaltungen mehr und bei 22 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 6,3 pCt. weniger Verunglückungen vorgekommen sind, als in demselben Monate des Vorjahres.

Bei der sechsten Jahresversammlung der Gesellschaft für Reform und Codification des Internationalen Rechts brachte die Handelskammer zu Frankfurt a. M. die Missstände zur Sprache, welche daraus entstehen, dass die Gesetze in Bezug auf die Inhaberpapiere in verschiedenen Ländern so wesentlich verschieden sind. Der Congress beschloss, als Centralcomité, welches sich mit dieser Materie beschäftigen und Anträge vorbereiten soll, die Syndicatscommission der Frankfurter Handelskammer mit dem Rechte der Cooptation zu ernennen. Nach dem Jahresberichte des Deutschen Zweigvereines sind Mitglieder für das Centralcomité bereits designirt worden von den Handelsvorständen zu Amsterdam, Berlin, Hamburg und Petersburg, und sind weitere Aufforderungen ergangen an die Handelskörperschaften zu Basel, Brüssel, Genua, Mailand und Wien. Die Angelegenheit ist auf die vorläufige Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung des Vereins gebracht, welche vom 11. bis 15. August unter dem Vorsitz des Lord-Mayor in London abgehalten werden wird. Die Handelskammer Frankfurt a. M. hat bereits durch Formulirung von 5 Sätzen Stellung zu der Frage genommen. Eine gleiche Stellungnahme seitens des Handelsvorstandes von Berlin soll eine kleine Schrift vorbereiten, welche soeben von dem Syndicus der Kaufmannschaft, Herrn Kreis-Gerichtsdirector a. D. Beisert, veröffentlicht wird.

Personal-Nachrichten.

Niederländische Staatsbahn. Dem General-Director F. s'Jacob ist auf sein Ersuchen von den Actionären der Gesellschaft in ihrer am 5. d. M. in Amsterdam abgehaltenen Generalversammlung eine ehrenvolle Demission ertheilt und an seiner Stelle der bisherige Secretär, W. K. M. Vrolik, zum General-Director der Gesellschaft erwählt worden.

Der neue General-Director hat am 8. Juni seine Functionen antreten.

Bayern. Der Betriebsoberinspector der vormaligen Ostbahnen, Friedrich Kohler zu Weiden, wurde in den pragmatischen Staatsdienst übernommen und zum Oberingenieur daselbst ernannt.

Zu § 180 der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nachtrag zu dem Aufsatz in No. 43 S. 570. Auf welchen Deutschen Bahnen ist bei Personenzügen der Schutzwagen durch einen Personenwagen mit Schutzcoupée ersetzt worden? Antwort: Ausser den Personenzügen der Berliner Ringbahn, bei denen ungeachtet einer mehr als 30 km betragenden Fahrgeschwindigkeit der Schutzwagen weggelassen und durch ein Schutzcoupée ersetzt worden ist, führen auch einzelne Personenzüge der Potsdamer Bahn bei mehr als 30 km Geschwindigkeit keinen Schutzwagen. Bei den Omnibuszügen Berlin-Grünau ist dasselbe der Fall. Auch die Bergisch-Märkische und Rheinische Bahn beabsichtigen dem Vorgange der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zu folgen oder haben es schon gethan.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen im Februar 1879.

Bezeichnung der Bahnen	Länge in km	Personen-Verkehr in pCt.	Güter-Verkehr in pCt.	Im Ganzen Fr.	Pro km Fr.
Nordostbahn					
Stammnetz	392	32	68	776 000	1 980
gegen 1878	—	— 1	—	— 31 632	— 80
Zürich-Zug-Luzern	64	47	53	75 200	1 175
gegen 1878	—	—	—	+ 3 017	+ 47
Bötzbergbahn	57	20	80	126 800	2 225
gegen 1878	—	+ 6	—	+ 455	+ 8
Effretikon-Hinweil	23	49	51	9 400	409
gegen 1878	—	+ 5	—	+ 203	+ 9
Centralbahn					
Gäubahn	299	34	66	536 000	1 793
gegen 1878	—	— 2	—	— 10 884	— 36
Baseler Verbind.-Bahn	5	8	92	14 320	2 864
gegen 1878	—	— 1	—	+ 1 310	+ 262
Aargauische Südbahn	29	52	48	10 050	347
gegen 1878	—	— 3	—	+ 272	+ 10
Wohlen-Bremgarten	8	58	42	1 480	185
gegen 1878	—	— 2	—	+ 64	+ 8
Suisse-Occidentale	487	39	61	651 000	1 337
gegen 1878	—	— 3	—	— 26 019	— 53
Ligne du Simplon	117	54	46	31 805	272
gegen 1878	+ 28	— 4	—	+ 6 720	— 10
Bulle-Romont	19	28	72	13 600	716
gegen 1878	—	— 2	—	+ 1 000	+ 53
Lausanne-Echallens	15	78	22	4 631	309
gegen 1878	—	— 5	—	— 756	— 50
Vereinigte Schweizerbahnen	283	47	53	363 500	1 284
gegen 1878	—	+ 1	—	— 7 653	— 27
Toggenburgerbahn	26	61	39	17 300	665
gegen 1878	—	+ 3	—	+ 880	+ 34
Wald-Rüti	7	56	44	3 400	486
gegen 1878	—	+ 1	—	— 385	— 55
Rapperswyl-Pfäffikon	5	74	26	1 350	270
gegen 1878 (eröffnet 27—31. August 1878)	—	—	—	—	—
Jura-Bernbahn					
Jura-Bern	256	40	60	320 000	1 250
gegen 1878	—	— 2	—	— 5 547	— 22
Bern-Luzern	95	49	51	58 600	617
gegen 1878	—	— 3	—	— 3 402	— 36
Gotthardbahn					
Biasca - Bellinzona-Locarno	41	57	43	18 300	446
gegen 1878	—	— 5	—	— 2 136	— 52
Lugano-Chiasso	26	68	32	11 400	438
gegen 1878	—	— 8	—	— 1 475	— 57
Appenzeller Bahn	15	61	39	10 727	715
gegen 1878	—	+ 1	—	— 691	— 46
Tössthalbahn	40	50	50	21 740	543
gegen 1878	—	+ 4	—	+ 624	+ 15
Uetlibergbahn	9	36	64	1 008	111
gegen 1878	—	— 59	—	— 762	— 84
Emmenthalbahn	24	44	56	12 830	535
gegen 1878	—	— 3	—	+ 60	+ 3
Schweizer Nationalbahn	164	—	—	59 220	361
gegen 1878	—	—	—	— 10 999	— 67
Bödelibahn	9	27	73	6 200	689
gegen 1878	—	—	—	— 578	— 64
Wädensweil-Einsiedeln	17	55	45	9 300	547
gegen 1878	—	+ 1	—	+ 1 555	+ 91

A. v. St. **Restaurants auf Eisenbahnzügen in Canada.** Neuerdings haben Canadische Eisenbahnen, die sich mit Salon- und Schlafwagen nicht begnügten, einigen ihrer Schnellzüge Restaurants beigegeben, in denen das Mittags- oder Abendbrot zu einem mässigen Preis unterwegs eingenommen werden kann, wodurch längeres Anhalten auf Zwischenstationen unnöthig gemacht wird. Das folgende Menu zeigt, welche gute Mahlzeit man für 75 Cents (3 *M*) auf einem Canadischen Grand Trunk Railwayzuge haben kann, „auf dem das Souper von 5,30—8 servirt wird“. Von Getränken giebt es Thee, Kaffee oder Eismilch, von Gebäck die folgenden Sorten: Französisches Weissbrot, Bostoner Schwarzbrot, warme Biscuits und Toasts (trocken oder mit Butter oder mit Sahne). Es giebt ferner rohe, gedämpfte oder gewürzte Austern, gekochte junge Hühner, Steaks mit Tomatensauce und Hammelcotelettes, Schinken, Wildpret nach der Saison, Zunge, Truthahn, Eier u. s. w. Von Gemüsen werden gedämpfte, gebratene und Lyoneser Kartoffeln, gedämpfte Tomaten, Französische Erbsen u. s. w. aufgezählt. Das Dessert besteht aus Apfelsinen, Aepfeln, conservirten Früchten und Eis.

Präjudizien.

v. O. **Zu § 316 Abs. 3 des Reichs-Strafgesetzbuches. Nothwendigkeit des Erfordernisses, dass durch die Pflichtvernachlässigung der Eisenbahnbeamten ein bestimmter Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt worden ist.**

Auf dem Bahnhofe der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn zu Cöthen ereignete sich am 20. September 1877 gegen 3 Uhr Morgens das Unglück, dass, weil auf einem Reservegeleise die dort zur Versicherung der auf diesem Geleise stehenden Wagen gegen ein Abrollen derselben angebrachte Vorlegeschwelle nicht vorgelegen hatte, in Folge des Fehlens dieser Schwelle Wagen eines auf diesem Reservegeleis stehenden Zuges beim Aufschieben noch eines Wagens über den dort befindlichen Distanzpfahl hinausrollten, darauf von der Maschine eines auf dem Hauptgeleis anfahrenden Zuges erfasst wurden und auf diese Weise sowohl die anfahrende Maschine als auch mehrere Wagen Beschädigungen erlitten. — Es wurde festgestellt, dass das Fehlen der gedachten Vorlegeschwelle von dem Hülfsweichensteller F., welcher an der gedachten Stelle stationirt war, gegen Mitternacht bemerkt worden war, ohne dass derselbe, wie ihm seine Dienstpflicht vorschrieb, diesem Mangel zur gedachten Zeit abgeholfen hätte. Dagegen wurde aber auch weiter eruirt und später als erwiesen angenommen, dass die fragliche Vorlegeschwelle bis früh $1^1/_2$ Uhr wieder vorgelegt worden war, wie sich der den Rangirdienst leitende Beamte, Inspectionsassistent W., um diese Zeit durch Augenschein überzeugte. Das spätere nochmalige Fehlen der Schwelle gegen 3 Uhr Morgens musste somit durch anderweite Manipulationen herbeigeführt sein, hinsichtlich deren aber eine weitere Aufklärung nicht hatte erlangt werden können. — Die Staatsanwaltschaft erhob wegen angeblicher Pflichtvernachlässigung auf Grund des § 316 Abs. 2 des R.-Str.-G.-B.'s. sowohl gegen den Inspectionsassistenten W., als gegen den Hülfsweichensteller F. Anklage. Allein das Kreisgericht zu Cöthen erachtete in dem Erk. v. 12. Sept. 1878 die obigen Feststellungen nicht für ausreichend, um eine Verurtheilung des W. oder F. auszusprechen und diese Entscheidung fand auch in dem Erkenntniss II. Instanz des Ob.-L.-G. zu Dessau vom 2. November 1878 Bestätigung. In letzterer Entscheidung wurde dabei insbesondere soviel anerkannt, dass zur Anwendung des § 316 Abs. 2 ein Causalzusammenhang zwischen der von dem Eisenbahnbeamten begangenen Vernachlässigung seiner Pflicht und einem eingetretenen Schaden, ja überhaupt der Eintritt eines solchen Schadens allerdings nicht gerade erforderlich sei; indessen sei doch immer ein Causalzusammenhang in der Beziehung nöthig, dass die unterbliebene Anwendung der zur Abwendung von Schäden erforderlichen Massnahmen auch bis zu der Zeit fortbestanden habe, als der Schaden eintreten konnte. Da im Fragefalle dies nun nicht habe festgestellt werden können, so sei die Anwendung des § 316 Abs. 2 des R.-Str.-G.-B.'s. ausgeschlossen und namentlich auch der Angeklagte F. freizusprechen. — Im Wiederspruch mit dieser Auffassung betrachtete die Staatsanwaltschaft den Causalzusammenhang zwischen der Pflichtvernachlässigung des Angeklagten F. als einer zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Person und der Gefährdung eines Eisenbahntransportes, soweit ihn § 316 Abs. 2 q. erfordere, schon nach den obigen Feststellungen als vorhanden. Die Staatsanwaltschaft erhob daher, nachdem die deshalb schon gegen das erstinstanzliche Erkenntniss eingewendete Appellation ohne Erfolg geblieben war, gegen das Oberlandesgerichts-Erkenntniss auf Grund des § 306 Ziffer 5 und Art. 332 Ziffer 1 der Anhaltischen Str.-Proz.-Ordn. die Nichtigkeitsbeschwerde, indem sie davon ausging, dass das Nichtvorlegen der Schwelle seitens F's schon eo ipso die Gefahr begründet habe, in die der Transport gerathen sei, ein Mehreres aber, als dass durch die begangene Pflichtvernachlässigung die begründete Besorgniss einer Beschädigung hervorgerufen worden sei, überhaupt nicht erfordert werde. — Durch Erk. des Ob.-App.-Gerichtes wurde jedoch die Nichtigkeitsbeschwerde verworfen, aus folgenden Gründen: Nach dem allgemeinen und insbesondere auch nach dem juristischen Sprachgebrauche lässt sich unter dem Ausdruck des § 316 „in Gefahr setzen“ nicht die Entstehung einer blossen, vielleicht noch so entfernten Möglichkeit, dass in Folge einer Handlung ein Schaden eintrete, verstehen, sondern es muss eine begründete Besorgniss, eine Wahrscheinlichkeit dieses Eintritts vorhanden sein und wenn daher § 316 Abs. 2 voraussetzt, dass das „in Gefahr setzen“ eines Transports durch eine Pflichtvernachlässigung der angeklagten Eisenbahnbeamten herbeigeführt sei, d. h. mit einer solchen Pflichtvernachlässigung im Causalzusammenhange stehe, so bedarf es für die Anwendung der bezüglichen Strafvorschrift jedenfalls der Feststellung, dass die Pflichtvernachlässigung nicht blos in abstracto üble Folgen nach sich zu

ziehen im Stande war, sondern dass die begründete Besorgniss entstehen musste, es werde in Folge derselben ein gewisser Transport gefährdet werden. Die entgegengesetzte Ansicht würde dazu führen, dass schliesslich jede auch nur vorübergehende Vernachlässigung einer zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Person dem § 316 Abs. 2 zu unterstellen wäre, da sich kaum eine solche Vernachlässigung denken lässt, welche nicht an sich schon als geeignet angesehen werden muss, einen Transport in Gefahr bringen zu können, eine Ansicht, welcher sich indess die Fassung des § 316 Abs. 2 entschieden entgegenstellt. Uebrigens aber kann die Frage, ob die Pflichtvernachlässigung in concreto so beschaffen gewesen ist, dass damit ein gewisser Transport in Gefahr gesetzt wurde, nur als Thatfrage betrachtet werden, welche sich der Unterstellung unter den Nichtigkeitsgrund des Art. 306 Ziff. 5 d. Str.-Pr.-O. entzieht. Im vorliegenden Falle ist nun aber diese Thatfrage dadurch, dass festgestellt worden, die Pflichtvernachlässigung des Angeklagten in Betreff der unterlassenen Vorlegung der fraglichen Schwelle auf dem Reservegeleise sei für den Morgens gegen 3 Uhr zu Schaden gekommenen Transport nicht von Bedeutung gewesen, da die Schwelle in der Zwischenzeit wieder vorgelegt gewesen sei und ihr späteres nochmaliges Fehlen auf andere, mit derselben vorgenommene, aber nicht weiter zu erklären gewesene Manipulationen zurückgeführt werden müsse und dass ferner keinesfalls festgestellt ist, es habe in Folge des Fehlens der fraglichen Schwelle etwa noch einem anderen Transport Gefahr gedroht, zu Gunsten des Angeklagten entschieden verneint worden. (Erk. d. Ob.-App.-Ger. in Jena vom 29. Jan. 1879. Crim. 177/1878; Vollert und Schulz, Blätter für Rechtspflege in Thüringen und Anhalt. N. F. Bd. VI. S. 161 ff.)

---

v. O. **Haftpflicht. Kann ein Unfall als beim Betriebe einer Eisenbahn vorgekommen erachtet werden, wenn er nur mittelbar auf die dem Eisenbahnbetriebe eigenthümliche Gefährlichkeit zurückzuführen ist?*)**

Eine entgleiste Maschine sollte wieder in das rechtliche Geleise gebracht und ein zu diesem Zwecke telegraphisch herbeigerufener Werkzeugwagen entladen werden. Der zur Entladung beorderte Kläger wurde durch das Herabfallen einer ausgedrehten Winde verletzt. Er bot u. A. Beweise darüber an, dass der Werkzeugswagen auf dem dem gesperrten Geleise zunächstliegenden, dem eigentlichen Gütergeleise, Halt gemacht, der Werkführer die schleunigste Entladung dieses Wagens befohlen habe, der Werkzeugswagen deshalb mit der grössten Eile entladen und vom Geleise entfernt werden musste, weil in kürzester Zeit ein Güterzug das Geleise passiren sollte, sowie, dass der Wagen verkehrt gepackt gewesen sei. Das Appellationsgericht ging bei Zurückweisung der auf §§ 1—3 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gegründeten Klage davon aus, dass eine solche Entladung, auch wenn sie für die Zwecke der Eisenbahn und aus Anlass ihres Betriebes geschehe, die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes nicht mit sich führe, dass die articulirten Thatsachen positiv mit dem Eisenbahnbetriebe und dessen Gefährlichkeit ausser Zusammenhang ständen und dass auch unter Voraussetzung sehr eiliger Entladung des Geräthewagens ein dabei entstandener Unfall nicht in einem ursächlichen Zusammenhange mit einem zu erwartenden Eisenbahnzuge stehen könne. Das Urtheil wurde cassirt:

„In Erwägung, dass, wie das R.-Ob.-H.-G. wiederholt ausgesprochen hat, dass ein Unfall sich beim Betriebe einer Eisenbahn zugetragen habe, schon genügt, wenn derselbe auch nur mittelbar auf die dem Eisenbahnbetriebe eigenthümliche, besondere Gefährlichkeit zurückzuführen ist und demgemäss eine richtige Auslegung des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes nicht dazu führen kann, Umständen, von denen behauptet wird, dass sie mit der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes zusammenhängen und auf den bestimmten Unfall eingewirkt haben, blos deshalb die rechtliche Bedeutung zu versagen, weil sie auch auf eine die Eisenbahn gar nicht betreffende Thätigkeit einwirkend, doch den gleichen Erfolg herbeiführen konnten; — dass nun aber das angegriffene Urtheil, wie dessen ganze Begründung zeigt, auf der Auslegung beruht, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Unfalle und den Gefahren des Eisenbahnbetriebes erforderlich sei, da die vom Kläger articulirten besonderen Momente nur in Bezug auf die Entladung des Geräthewagens, als den unmittelbaren Anlass des Unfalles und mit Rücksicht darauf geprüft worden sind, ob sie auch bei einer nicht die Eisenbahn betreffenden Entladung in gleicher Weise gewirkt haben würden, nicht aber in der Richtung, ob im gegebenen Falle die Ursache dieser wirkenden Umstände, sei es einzelnen oder der Gesammtheit derselben, wenigstens mittelbar in der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes zu erkennen sei; — dass mithin die Würdigung der erbotenen Beweise unter dem Einflusse einer zu engen Auslegung des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gestanden hat".

(Erk. d. II. Sen. d. R.-Ob.-H.-G. v. 23. Oct. 1878 in S. Hegermann (Kläger) c. Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellsch. (Bekl.) Rep. 1224/78).

*) Erst jetzt bekannt geworden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Im gesammten diesseitigen Localverkehr werden fortan Kinder unter vier Jahren, wenn für dieselben ein besonderer Platz nicht in Anspruch genommen wird, frei befördert. Berlin, den 14. Juni 1879. Die Direction. (758)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 werden für den Verkehr zwischen Bitterfeld und Elsnigk auf 0,16 ℳ pro 100 kg ermässigt. Berlin, den 12. Juni 1879. Die Direction. (759)

1. Bahneröffnungen.

Niederländische Staatsbahn. Am 15. d. M. hat die Betriebseröffnung der 19 km langen Staatsbahn Arnhem-Nymegen mit den Stationen:

Arnhem	— km
Oosterbeek	3,15 „
Elst	10,68 „
Nymegen	19,08 „

stattgefunden.

Die neueröffnete Bahn hat in Arnhem Anschluss an die Staatseisenbahn in der Richtung nach Salzbergen und an die Niederländische Rhein-Eisenbahn in der Richtung nach Utrecht und Emmerich. In Nymegen hat die Bahn, insoweit dies den Personenverkehr betrifft, directen Anschluss an die von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebene Eisenbahn von Nymegen nach Cleve und für den Güterverkehr durch eine Schienenverbindung mit dem Güterbahnhofe der Eisenbahn Nymegen-Cleve. Utrecht, am 16. Juni 1879. Die General-Direction. Vrolik.

2. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn sind am 7. Juni cr. auf den Strecken Kosel - Nendza - Kattowitz mehrere Dammbrüche vorgekommen und Brücken zerstört resp. beschädigt worden, wodurch eine Verkehrsstörung eingetreten ist, die voraussichtlich innerhalb 8 bis 10 Tagen behoben sein wird.

Berlin, den 14. Juni 1879.

Nach einer uns zugegangenen telegraphischen Mittheilung der Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn sind durch das in Folge Wolkenbruchs entstandene Hochwasser am 14. d. Mts. auf der Strecke zwischen den Stationen Myszkow und Zawiercie mehrere Brücken weggerissen und ist das Bahnplanum überschwemmt worden, so dass die Verbindung zwischen diesen Stationen unterbrochen ist. Die Dauer der Unterbrechung wird etwa 8 bis 10 Tage betragen.

Berlin, den 16. Juni 1879.

Die geschäftsführende Direction d. V.

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Südbahngesellschaft. Der seit 13. Mai l. J. auf unserer Strecke Alba-Uj-Szöny sistirte Güterverkehr wurde am 27. Mai l. J. wieder aufgenommen.

Grosswardein-Esseger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Da die Bahnstrecke Szegedin-Horgos, sowie die Verbindungsbahn Szegedin (Alföldbahnhof) - Szegedin (Staatsbahnhof) hergestellt ist, wird in diesen Strecken

der Frachtenverkehr vom 11. Juni l. J., der Gesammtverkehr aber vom 16. Juni l. J. angefangen, wieder unbeschränkt aufgenommen.

(Die Strecke Szegedin-H.-M.-Vásárhely ist noch immer nicht betriebsfähig und wird deren Eröffnung seinerzeit kundgemacht werden.)

4. General-Versammlungen.

Generalversammlung **der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** In Gemässheit der §§ 26—29 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der neunundzwanzigsten regelmässigen

am Montag, den 23. Juni d. J.,
Nachmittags 3 Uhr

zu Lübeck im Casino - Gebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses

am Montag, den 23. Juni d. J.,
Mittags von 12 bis 1 Uhr

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1. Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1878,
2. Jahresbericht des Ausschusses.

Lübeck, 21. Mai 1879. Der Ausschuss der Lübeck - Büchener Eisenbahn Gesellschaft. (658)

5. Bilanzen.

Activa. Bilanz der **Werra-Eisenbahn-Gesellschaft** ult. December 1878. Passiva.

	Activa	M.	Pf.
1.	Haupt- und Zweigbahn Eisenach-Coburg-Sonneberg	27 363 505	51
2.	Vorhandene 4½ pCt. Prioritätsobligationen zum Einlösen von 5 pCt. Obligationen	43 800	—
3.	Bahnstrecke Coburg - Bayerische Grenze	1 923 755	10
4.	Materialien-Bestände	349 249	91
5.	Baarbestände bei Banken, Hauptcasse und Expeditionen . . .	925 965	96
6.	Bestände an Effecten und Immobilien der unter den Passivi's, laufende No. 8, 9 u. 10 bezeichneten Fonds.	689 535	90
7.	Diverse Debitoren	53 775	19
	Summa . .	31 349 587	57

	Passiva	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.
1.	Stammactien, 50 069 Stck. à 300 M. . . .			15 020 700	—		
2.	Prioritätsanleihe a) Capitalrest	9 418 200	—				
	b) bereits getilgt . . .	331 800	—	9 750 000	—		
3.	Reservefond, für bestrittene Neubauten und Nachschaffungen			2 592 805	51	27 363 505	51
4.	Noch einzuziehende 5 pCt. Obligationen gegen 4½ pCt. Obligationen					43 800	—
5.	a) Schuld an Bayern wegen der Strecke Coburg-Grenze			1 358 809	68		
	b) bereits getilgt			549 404	61		
	c) an gemachten Bau-Einnahmen . . .			15 540	81	1 923 755	10
6.	Baare Cautionen					3 880	—
7.	Unerhobene Dividende, Zinsen					16 349	50
8.	Versicherungsfond, Effecten und baar . .					149 652	36
9.	Beamten - Pensionsfond, Effecten, Immobilien und baar					528 707	05
10.	Arbeiter-Kranken- und Unterstützungscasse, Effecten und Baarbestand . . .					18 321	90
11.	Wirthschaftsfond					350 000	—
12.	Reservefond					72 906	35
13.	Sonstige Creditoren					565 482	09
14.	a) Staatssteuer pro 1878			7 537	65		
	b) Reingewinn „ 1878			293 968	54	301 506	19
15.	Ueberschuss der Wernshausen-Schmalkaldener Bahn, an den Magistrat in Schmalkalden zu zahlen					11 721	52
	Summa . .					31 349 587	57

Meiningen, am 23. Mai 1879. Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. Büchner. (752)

6. Ausloosungen.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft I., II., III. und IV. Emission erster Theil werden am 2. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, im hiesigen Stationsgebäude in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und des protocollführenden Notars stattfinden.

Zu diesen Verloosungen ist den Inhabern der der Verloosung unterliegenden Prioritätsobligationen der Zutritt gestattet. Altona den 12. Juni 1879. Die Direction. (749)

7. Auszahlungen.

Werra-Eisenbahn. Die auf die Stammactien pro 1878 entfallende Dividende ist auf 1⅔ pCt. gleich 5 Mark pro Actie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheines No. XX ausser von unserer Hauptcasse hier und von den Billet-Expeditionen unserer Bahn, bei der Coburg-Gothaischen Creditgesellschaft zu Coburg, der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig, bei Herren Platho & Wolff in Berlin, Herren Gross & Oberländer in Frankfurt a/M., Herren Rüderer & Comp. in München, den Filialen der Mitteldeutschen Creditbank in Berlin und Frankfurt a/M., Herrn Jacob Landau zu Berlin und Herren Becker & Comp. in Leipzig vom 1. Juli d. J. ab ausgezahlt.

Die Einlösung der am 1. Juli cr. fälligen Coupons der 4½ procentigen Prioritätsanleihe erfolgt **ausser bei den vorgenannten Stellen** auch noch bei der Mitteldeutschen Creditbank allhier, der Filiale Berlin der Thüringischen Bank zu Berlin, Herrn H. C. Plaut in Leipzig, Herren Alfred Seeligmann & Comp. in Karlsruhe, der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart und bei Herren Bloch & Comp. in Nürnberg.

Gleichzeitig bemerken wir, dass von unsern 5 procentigen Prioritätsobligationen noch das Stück Lit. C. No. 8841 à 300 Mark, zinslos seit 1. Januar 1874, einzulösen ist, sowie dass die Stammactien 21541 u. 21543, und die 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen Lit. A. 1507 u. 1509 gerichtlich mortificirt und Duplicate ausgegeben sind. Meiningen, den 12. Juni 1879. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. Büchner. (750)

8. Personenverkehr.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Sechs Wochen giltige Retourbillets Berlin - Röderau-Dresden.

Retourbillets Berlin - Röderau - Dresden II. und III. Wagenclasse mit einer Giltigkeitsdauer von 6 Wochen werden von jetzt ab bis mit 31. August d. J. zu folgenden Preisen ausgeben.

		Courier-zug. M.	Personen-zug. M.
Berl.-Dresd.-Altstadt	II. Cl.	19,30	14,60
„ „ „	III. „	14,50	9,90
Berl.-Dresd.-Neustadt	II. „	18,70	14,00
„ „ „	III. „	14,00	9,40

Freigepäck wird nicht gewährt, auch ist eine Unterbrechung der Hin- oder Rückfahrt nicht gestattet. Berlin, den 19. Mai 1879. Die Direction. (650)

9. Tarifwesen.

Norddeutscher und Hannover-Rheinischer Eisenbahn - Verband. Für den directen Kohlenverkehr von Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener, Rheinischen, Westfälischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenstationen nach Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, Hannover-Altenbekener, Magdeburg - Halberstädter, Halberstadt-Blankenburger, Braunschweigischen, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhaltischen und Berlin-Blankenheiner Bahn treten mit dem 1. August d. J. anderweite Ausnahme-Tarife unter der Bezeichnung:

„Hannover-Rheinischer Verband" bezüglich des Verkehrs nach Stationen der Hannover-Altenbekener und Hannoverschen Staatsbahn,

„Norddeutscher Verband" bezüglich des Verkehrs nach den übrigen Stationen incl. Grauhof, Othfresen und Ringelheim

in Kraft, welche grösstentheils Ermässigungen, theilweise aber auch Erhöhungen der zur Zeit bestehenden Frachtsätze enthalten.

Durch diese neuen Ausnahme-Tarife werden mit dem genannten Tage die für die Beförderung von Steinkohlen etc. bestehenden Tarife

a) des Norddeutschen Verbandes vom 10. November 1876,
b) des Preussisch - Braunschweigischen Verbandes vom 15. August 1875,
c) des Berlin - Kölner Verbandes vom 20. März 1877,
d) des Berlin - Altenbeken - Kölner Verbandes vom 1. November 1876,
e) des Leipzig - Kölner Verbandes vom 20. Februar 1877,
f) des Hannover-Rheinischen Verbandes vom 5. August 1875,
g) des Sächsisch-Westfälischen Verbandes vom 25. September 1875,
h) des Rheinisch - Westfälischen - Halle-Casseler Verkehrs vom 10. Februar 1876,
i) des Bergisch-Hannoverschen Verkehrs vom 25. Januar 1877,
k) des Verkehrs von Bergisch-Märkischen und Rheinischen Stationen nach Vechelde vom 1. September 1876,
l) des Verkehrs von Bergisch-Märkischen nach Magdeburg-Leipziger bezw. Halle-Casseler Stationen vom 1. Juli 1876, und sämmtliche zu denselben erschienenen Nachträge, soweit diese Tarife nebst Nachträgen Bestimmungen und Frachtsätze für den Steinkohlenverkehr zwischen den in den gedachten neuen Ausnahme-Tarifen aufgeführten Stationen enthalten,

aufgehoben.

Der Tarif ist vom 1. August cr. an auf den Verbandstationen käuflich zu haben. Inzwischen wird auf etwaige Anfragen die unterzeichnete Direction über die Höhe einzelner Tarifsätze Auskunft ertheilen. Hannover, den 14. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover Namens der Verbands-Verwaltungen. (754)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juli cr. neuen Stils ab treten im Verkehr mit den Stationen St. Petersburg, Pskow, Ostrow, Dünaburg, Reval und Narwa für die Russischen Bahnstrecken anderweite, ermässigte Personenfahrpreise

und Transportsteuersätze, sowie im Verkehr mit Pskow und Ostrow ausserdem noch ermässigte Gepäckfrachtsätze in Kraft, welche sowohl auf den betreffenden Deutschen als auch Russischen Verbandstationen zu erfahren sind. Bromberg, den 12. Juni 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (756 J)

Thüringische Eisenbahn. Zu unserem Localgütertarife vom 1. November 1877 tritt am 15. d. Mts. Nachtrag VII in Kraft, welcher einen Ausnahmetarif für Langholz, Bestimmungen über den Güterverkehr auf Bahnhof Saalfeld und Druckfehlerberichtigungen enthält.

Näheres ist bei unseren Expeditionen zu erfahren, der Nachtrag daselbst à 5 ₰ zu haben. Erfurt, den 10. Juni 1879. Die Direction. (755)

Im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Eisenbahn-Verbande treten am 15. d. M. die Nachträge No. 1 zu den Tarifheften 11, 13 und 37, No. 3 zu den Tarifheften 12 und 14 und No. 4 zu den Tarifheften 15, 20 und 21 in Kraft, enthaltend Aufnahme der Station Altona in den Verband. Exemplare sind bei den Verbands-Güterexpeditionen unentgeltlich zu haben. Köln, 11. Juni 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (751)

Im Galizisch-Deutschen bezw. **Galizisch-Niederländischen Holzverkehr** (Tarif vom 1. Februar 1879) findet vom 1. August d. J. ab eine directe Abfertigung von Brennholzsendungen nicht mehr statt und treten die bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifs B, der Tarifhefte I, II und III hinsichtlich des Artikels Brennholz mit dem gedachten Tage ausser Geltung.

Für die Artikel „Eisenbahnschwellen und Grubenholz" bleiben die betreffenden Frachtsätze nach wie vor in Gültigkeit. Breslau, den 14. Juni 1879. Im Auftrage der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (753)

Feldabahn. Am 22. d. Mts. beginnt die regelmässige Personen- und Güterbeförderung der Strecke Salzungen - Dorndorf-Lengsfeld nach Massgabe des Tarifs für unsere Bahn.

Diejenigen Güter, welche mit der Werrabahn ankommen und auf unserer Bahn weiter befördert werden sollen, müssen auf dem Frachtbriefe den Vermerk haben: „ab Salzungen per Feldabahn".

Salzungen, im Juni 1879. Betriebsverwaltung der Feldabahn. Hostmann. (747)

10. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 7 000 Laschenschraubenbolzen ist zu vergeben. Angebote sind bis zum 28. Juni Vormittags 10 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, dahier einzureichen.

Bedingungen sind bei unserer Magazins-Verwaltung einzusehen, oder gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei zu beziehen. Giessen, den 8. Juni 1879. Grossherzogliche Direction. Mohn. (744)

Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. Linie Winterswyk-Gelsenkirchen. Submission. Die Ausführung der nachfolgenden Gebäulichkeiten und Einrichtungen soll den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 22.
Gebäude und Einrichtungen auf Haltestelle Rhade.

Bedingnissheft No. 26.
Wohngebäude mit Nebengebäude für 5 Zollbeamten auf Bahnhof Borken.

Bedingnissheft No. 27.
Wärterwohnungen und Wärterbuden für die Strecke ab der Landesgrenze bis Dorsten.

Bedingnissheft No. 28.
Reservoirhaus und Einrichtungen auf Bahnhof Borken,

und ist hierzu Termin auf
Freitag, den 27. Juni 1879,
Nachmittags 1 Uhr
im Rathhause zu Winterswyk anberaumt. Die Offerten sind vor dem Termine portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Offerten können eingereicht werden für jedes einzelne Bedingnissheft, sowie auch für jedes der beiden Loose des Bedingnissheftes No. 27 besonders. Wenn für mehrere Bedingnisshefte resp. Loose submittirt wird, müssen die Offerten für jedes Bedingnissheft resp. Loos getrennt eingeliefert werden.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Bureau des Directors-Ober-Ingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 10. Juni cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von:

5 ℳ. für Bedingnissheft No. 22
5 „ „ „ „ 26
3 „ „ „ „ 27
3 „ „ „ „ 28

daselbst bezogen werden. Winterswyk, 27. Mai 1879. Die Direction. (712 J.)

Privat-Anzeigen.

Einladung zum Abonnement auf die

Schlesische Presse

Grosse politische und Handels-Zeitung

☛ Täglich drei Ausgaben ☚
(Früh, Mittag und Abend)
mit der **Sonntags-Gratis-Beilage**

„Deutsche Familien-Blätter"

VII. Jahrgang.

Verlag von S. Schottlaender in Breslau.

Mitarbeiter: M. G. Conrad, F. Dahn, E. v. Dincklage, Louise Ernesti, K. E. Franzos, F. Gross, E. Hoefer, W. Jensen, K. Lasswitz, Paul Lindau, Otto Müller, Elise Polko, M. v. Schlaegel, L. Schücking, K. Telmann, E. Wichert, H. Wachenhusen, J. v. Weilen, v. Wickede u. a.

Preis nur 5 M. 75 Pf. pro Quartal bei allen Postanstalten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns.

Die „Schlesische Presse" ist die billigste, reichhaltigste und gediegenste Zeitung.

Die „Schlesische Presse", treu der sich gestellten Aufgabe, ihre Leser in politischer Beziehung durch gediegene Leitartikel, Original-Correspondenzen und Original-Telegramme von allen Orten des In- und Auslandes schnell und eingehend zu unterrichten, wird auch in commerzieller Richtung bemüht bleiben, durch rascheste Mittheilungen über den Stand von Actien-Gesellschaften, wie durch werthvolle Beiträge bedeutender National-Oeconomen über alle den Handel- und Gewerbestand wie das grosse Publicum gleichzeitig berührenden Fragen, das Interesse ihrer Abonnenten zu wahren. — Dem localen und provinziellen Theile der „Schlesischen Presse" soll nach wie vor die höchste Aufmerksamkeit gewidmet werden. Eigene Local-Reporter und Correspondenten in allen Städten der Provinz vermitteln alles Bemerkenswerthe „auf directem Wege" an die „Schlesische Presse".

Durch die Gratis-Beilage „Deutsche Familienblätter", welche sich während der kurzen Zeit ihres Bestehens mit Recht des allgemeinen Beifalls ihrer sich fortwährend steigernden Abonnentenzahl zu erfreuen hat, ist unseren Lesern Gelegenheit geboten, gediegene Romane und Novellen, welche in der Buch-Ausgabe jährlich eine grosse Kaufsumme repräsentiren, als Eigenthum zu erwerben, und so den Grund zu einer eigenen, guten Hausbibliothek zu legen.

Das Feuilleton, eine Specialität der Zeitung, veröffentlicht ausser den Romanen und Novellen in den „Deutschen Familienblättern" stets die neuesten und gediegensten Romane unserer berühmtesten und beliebtesten Autoren. So beginnt z. B. noch im Laufe des Juni der erste Abdruck des grossen hochinteressanten Romanes:

Dornröslein
von **Eufemia Gräfin Ballestrem,**

welcher in Folge seiner spannenden Handlung und gediegenen Characterschilderung das Interesse unserer Leser sicher in hohem Grade in Anspruch nehmen wird. Ferner veröffentlichen wir im Laufe des III. Quartals den von der berühmten Schriftstellerin Elise Polko für das Feuilleton der „Schlesischen Presse" eigens geschriebenen neuen, hochbedeutenden Roman:

Das Familien-Ideal,

welcher gleich den früher hier veröffentlichten Arbeiten der Lieblings-Autorin der Damenwelt von unseren Lesern mit vieler Freude begrüsst werden dürfte.

☛ Neu hinzutretende Abonnenten erhalten den Roman „Dornröslein", soweit er bis Ende Juni im Feuilleton der „Schlesischen Presse" erschienen, gratis und franco nachgeliefert.

☛ Probe-Nummern auf Wunsch gratis und franco.

Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt

Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Eisen- & Metallgiesserei

liefert

Dampfmaschinen jeder Grösse bis 800 Pferdekräfte

mit Schiebersteuerung oder mit Ventilsteuerung Patent Decker
(Deutsches Reichspatent No. 989) mit Riemenantrieb, Seilantrieb oder mit
Verzahnten Schwungrädern bis $7\frac{1}{2}$ m Durchm. mit gehobelten Zähnen
unter Garantie
von $8\frac{1}{2}$ kg Dampfverbrauch oder 0,9 kg Kohlenverbrauch pro indicirte Pferdekraft für grössere Maschinen.

Dampfkessel jeder Construction und Grösse
mit gewöhnlicher Feuerung oder
mit Halbgasfeuerung, d. h. mit Rauchverbrenner System Tenbrink,
letztere unter Garantie für 9 bis 10fache Verdampfung,
d. h. Kohlenersparniss gegenüber anderen Kesseln 20 bis 40 Procent.
Belästigung durch Rauch und Russ fällt ganz weg.
NB. Bestehende Kesselanlagen können leicht nach diesem System abgeändert werden, Kosten hiefür bezahlen sich in 1 bis 2 Jahren.

Unterirdische Wasserhaltungsmaschinen
in jeder Grösse bis zu 300 m Förderhöhe.

Locomobilen. Transmissionen.

Dampfpumpen Patent Decker
nach deutschem Reichspatent No. 926 vom 8. Mai 1878
in verschiedenen Grössen bis 150 cbm Wasserlieferung pro Stunde.

Bis 15. Mai 1879 wurden effectuirt:
915 Stück Dampfmaschinen und Dampfpumpen.
1220 „ Kessel.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.

Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

J. P. Piedboeuf & Co.
in Düsseldorf-Oberbilk

Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren
für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen,
event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,
alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

Fabrik- Marke. **Portland-Cement**

empfiehlt unter Garantie **unbedingter** Volumbeständigkeit und **hoher** Erhärtungsfähigkeit

BONNER BERGWERKS- UND HÜTTENVEREIN
Cementfabrik bei Obercassel bei Bonn.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction
Hennicke & Goos, Hamburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

— 621 —

No. 47. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 23. Juni 1879.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.

Es liegt uns eine Denkschrift des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zur ausserordentlichen Generalversammlung am 2. Juli 1879, betreffend die Ueberlassung der Bahn an den Staat unter Anschluss des mit der Regierung abgeschlossenen Ueberlassungsvertrags, vor.

Wir geben dieselbe bei der Wichtigkeit des Gegenstandes ihrem Wortlaut nach wieder und zwar zunächst die Verhandlungen über den Vertrag, sodann die Beurtheilung des Vertrags seitens des Directoriums mit dem Vertrag selbst.

I.

Das Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hat seit seiner Begründung allmälig eine grosse Erweiterung erfahren. In seinem ursprünglichen Umfange lediglich dazu bestimmt, den Verkehr zwischen Magdeburg und dem Westen auf der nur 38,25 km langen Strecke Magdeburg-Oschersleben zu vermitteln und daneben dem Localverkehre der Harzgegend mit der 20,25 km langen Strecke Oschersleben-Halberstadt zu dienen, hat sich das Bahnnetz im Laufe der Zeit durch Erweiterungen von seinem früheren Umfange von 58,5 km zu 1 010,73 km ausgedehnt, abgesehen von den Längen der dem Staate Bremen gehörigen Uelzen-Langwedeler Bahn und der Hannover-Altenbekener Linien, welche zu dem Verwaltungsbereiche der Magdeburg-Halberstädter Bahnverwaltung gehören. Der Betrieb Magdeburg-Halberstadt's umfasst, diese eingerechnet, gegenwärtig 1 378 km. Dieser räumlichen Ausdehnung entsprechend ist eine Organisation geschaffen worden, welche es ermöglicht hat, einen so ausgedehnten Betrieb regelmässig und sicher zu führen. Von den oben angeführten 1 010,73 km der Bahn haben 517,23 km bereits Doppelgeleise (ein Verhältniss, welches nur von wenigen anderen Bahnen erreicht ist); die Bahnhöfe sind fast durchweg mit neuen Gebäuden versehen; die Einrichtungen auf den Hauptstationen Berlin, Stendal, Magdeburg, Halberstadt etc. sind so geräumig angelegt, dass sie auch einem in Zukunft etwa gesteigerten Bedürfnisse ohne wesentliche Aufwendungen genügen werden; neben der älteren Werkstätte zu Buckau bestehen zwei neu angelegte grosse Anlagen zu Halberstadt und Stendal mit einer Filiale zu Berlin, um den Fuhrpark — Maschinen und Wagen —, der an sich dem Verkehrsumfange vollständig entspricht, stets betriebsfähig zu erhalten. Diesem ordnungsmässigen Zustande der Bahnanlagen stehen geregelte finanzielle Verhältnisse zur Seite: ausser einem reichlich bemessenen Reservefonds sind aus den Erträgen der Vorjahre bedeutende Summen in den Erneuerungsfonds gelegt und extraordinäre Bau-Reservefonds gebildet, um fortgesetzt und regelmässig die erforderlichen Verbesserungen des Unternehmens auch zu Zeiten ausführen zu können, wenn der Verkehr schwächer und die Einnahmen geringer ausfallen möchten.

Was die Verkehrsverhältnisse des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens betrifft, so vermittelt dasselbe einen regen Localverkehr, ausgedehnte directe und Transitverkehre, wie sich aus der Lage seiner Linien zwischen den Hauptorten des Norddeutschen Handels, Berlin, Leipzig, Halle, Magdeburg, Hannover, Bremen und Hamburg und den dahinter liegenden Gebieten ergiebt. So bedeutend aber der Transitverkehr erscheinen möchte, so bildet derselbe doch nur etwa den sechsten Theil des eigenen Verkehrs, d. h. des Verkehrs der Stationen mit einander und mit Stationen fremder Bahnen. Dies ist ein Zustand, der sich wesentlich von dem früheren unterscheidet, indem früher die Einnahmen fast lediglich aus dem Transitverkehre der Strecke Magdeburg-Oschersleben entsprangen. Die stattgehabte Aenderung in den Verkehrsverhältnissen ist für das Gedeihen des Unternehmens von besonderer Bedeutung. Während früher die Strecke Magdeburg-Oschersleben dasselbe allein ernährte, giebt es jetzt keine Strecke — die Strecke Magdeburg-Leipzig allein ausgenommen —, welche sich allein zu alimentiren und als ein unabhängiges Unternehmen zu rentiren vermöchte. Die eine Strecke trägt dazu bei, den Verkehr der anderen zu heben, und die Einnahmen jeder einzelnen Strecke beruhen darauf, dass ihnen die übrigen Strecken die dort entspringenden Gütertransporte zuführen. So würde beispielsweise Berlin-Lehrte keine ausreichende Rente bringen, wenn nicht Hamburg-Bremen-Uelzen-Stendal, Magdeburg-Stendal und Magdeburg-Oebisfelde Verkehr zuführten; so könnte Halle-Vienenburg allein nicht bestehen, wenn nicht die Anschlussstrecken von Cöthen, Stassfurt, Ballenstedt, Thale, Wernigerode Verkehr zubrächten. Die Bedeutung des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens beruht deshalb auf der Leistungsfähigkeit und dem Umfange der zubringenden Strecken und auf der Pflege des ganzen Verkehrsgebietes, in welchem Magdeburg-Halberstadt seine Linien gebaut hat. In dieser Beziehung werden auch die jetzt in der Ausführung begriffenen Strecken der Magdeburg-Erfurter Bahn dazu beitragen, den Verkehr der übrigen Linien resp. des Gesammtnetzes zu erhöhen. Es liegt aber auf der Hand, dass diese Pflege des Verkehrs fortgesetzt die Erweiterung der vorhandenen Anlagen bedingt, fortgesetzt die Aufwendung neuer Capitalien erfordert, und zwar um so mehr, je mehr das Verkehrsgebiet durch die Linien anderer Bahnverwaltungen streitig gemacht wird, und um so mehr, als das verkehrstreibende Publicum in seinem wohlverstandenen Interesse die Concurrenz sich dahin dienstbar macht, dass viele Kosten, welche den Interessenten zur Last fallen müssten, von der Bahnverwaltung getragen werden. Wie diese Sicherung des Verkehrs in dem bestehenden Bahngebiete zu immer grösserer Ausdehnung der Anlagen und Einrichtungen zwingt, so giebt sie auch nothwendige Veranlassung zur weiteren Vervollständigung des Bahnnetzes selbst, und die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft wird sich nicht entziehen können und nicht zögern dürfen, ihre Linien noch zu den wichtigsten Verkehrsplätzen zu verlängern, um den eigenen Verkehr zu sichern und um zu verhüten, dass derjenige Verkehr, welcher jetzt noch ihre Strecke transitirt, ihr über kurz oder lang entzogen werde. Derartige Aenderungen in der Instradirung der Güter werden in erhöhtem Masse eintreten, sobald das Staatsbahnnetz noch mehr vervollständigt sein wird. Wenn auch die Staatsregierung voraussichtlich nicht in rigoroser Weise ihr Uebergewicht geltend machen wird, wenn ferner auch die Wechselbeziehungen zwischen den Staatsbahnen und dem Bahnnetze es unmöglich machen dürften, die Linien

von einer Betheiligung an der Instradirung der von den Staatsbahnen kommenden Güter auszuschliessen, so wird es doch nicht ausbleiben, dass auch beim Staatsbahnbetriebe finanzielle Rücksichten zur Geltung kommen und eine Concurrenz herbeiführen, welche für Magdeburg-Halberstadt sowohl Ausfälle an Verkehr und Einnahmen, wie anderseits erhöhte Aufwendungen für Erweiterungen und Verbesserungen bedingt.

Aber nicht allein die Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes, welche durch die Uebernahme der Halle-Casseler und Halle-Sorau-Gubener Bahn eingeleitet ist, durch den Bau der inzwischen theilweise bereits dem Betriebe übergebenen Berlin-Wetzlarer Bahn weitere Fortschritte gemacht hat und sich durch den Ankauf der Berlin-Stettiner und auch der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnen voraussichtlich noch weiter vollenden wird, auch die Aufstellung neuer Grundsätze in der Behandlung tarifarischer Fragen seitens der Eisenbahn-Aufsichtsbehörden und endlich die Bestrebungen des Reichs, die Freiheit der Eisenbahn-Verwaltungen in der Wahrnehmung ihrer Interessen auch noch innerhalb der engen Grenzen, in welchen solche noch besteht, durch eine gesetzliche Regelung des Güter-Tarifwesens zu beseitigen, bedrohen die Interessen der Privatbahnen, trüben die Aussichten in die Zukunft und lassen dieselbe als eine höchst unsichere erscheinen. Diese Anschauung wird auch von anderen Verwaltungen der Privatbahnen getheilt, wie sich beispielsweise aus den Geschäftsberichten pro 1878 der Directionen der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaften ergiebt, mit welchen, wie wir ausdrücklich bemerken, über den Verkauf der Bahn bisher nicht verhandelt worden ist.*)

Bei derartigen Zuständen lag die Erwägung nahe, ob es nicht für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft um so zweckmässiger sein würde, in das Staatsbahnnetz aufzugehen, als ein Blick auf die Karte ohnedies erkennen lässt, in wie vortheilhaftem Masse sich die Magdeburg-Halberstädter Linien an die Staatsbahnen anschliessen, welche letztere erst durch dieselben eine zweckmässige Verbindung erhalten. Es kann hier nicht der Ort sein, die Vorzüge des Staatsbahn- oder des gemischten Bahnsystems abzuwägen; wenn es aber an sich gewiss nicht unrichtig sein möchte, sich bei wichtigen Entschliessungen nicht in Widerspruch mit den Anschauungen der Zeit zu setzen, welche entschieden dem Staatsbahnsystem zuneigen, so darf im vorliegenden Falle mit Bestimmtheit angenommen werden, dass neben den sonstigen, klar vorliegenden Vortheilen, welche aus einem Aufgehen in eine grössere Gemeinschaft folgen, ganz wesentliche Ersparnisse durch die Beseitigung resp. Beschränkung des Concurrenzkampfes und durch die Zurückführung des Eisenbahnbetriebes auf die wirklichen Bedürfnisse des Verkehrs erzielt werden, wenn an Stelle des der Concurrenz wegen nur zu bereitwilligen Entgegenkommens richtige Anschauungen über Dasjenige, was dem Lande frommt, zur Geltung gelangen.

Wie gross auch die Vortheile sind, welche Einzelne aus diesem Concurrenzstreite der Bahnen in vielen Fällen ziehen, es ist von dem Standpunkte des Interesses der Actionäre nicht zu verkennen, dass in den fortgesetzt steigenden Ansprüchen des Publikums bei gleichzeitiger Beibehaltung der Concurrenz eine grosse Gefahr für das Gedeihen und die Rentabilität der Bahnen liegt. Es kommt hinzu, dass es fortgesetzt nicht an Bestrebungen fehlen wird, die Tarife zu ermässigen, unbekümmert um die Einnahmen der Bahnen, beziehungsweise die Voraussetzungen, welche bei der Anlage der Bahnen und der Aufwendung der Baucapitalien massgebend gewesen sind. Wenn also die Frage entsteht, ob es für Magdeburg-Halberstadt rathsam sein würde, seine Selbstständigkeit aufzugeben, so muss es für die Entschliessungen der Actionäre von massgebender Bedeutung sein, dass, um es nochmals zusammenzufassen,

Magdeburg-Halberstadt

1. einen Theil seines jetzigen Verkehrs durch die Concurrenz der Nachbarbahnen einbüssen,
2. durch fortgesetzte Ermässigung von Tarifen, Nebengebühren etc. Ausfälle an seinen Einnahmen haben,
3. genöthigt sein wird, fernerhin sein Bahnnetz noch zu erweitern und hierzu fortgesetzt Capitalaufwendungen zu machen, und
4. endlich durch Ausführung weiterer Verbesserungen von Einrichtungen und Anlagen (behufs Aushaltens der Concurrenz) erhöhte Betriebskosten haben wird.

So sehr man mit Recht das Vertrauen hegen darf, dass das Magdeburg-Halberstädter Unternehmen nach wie vor eine gesunde Entwickelung nehmen wird, so wenig man sich vor der Eventualität zu fürchten haben würde, dass aus dem Uebergange an den Staat nichts werden sollte, so gewiss man auch darauf hoffen darf, dass Handel und Verkehr sich zu neuer Blüthe entwickeln wird, so wird doch die Verwaltung des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens niemals in der Lage sein, seinen Actionären zuzusichern, dass stets eine den Wünschen derselben entsprechende Dividende erübrigt werden würde. Wir glauben aber nicht zu irren, wenn wir annehmen, dass die Actionäre eine sichere Rente an Stelle der schwankenden Dividende vorziehen werden, und von dieser Ueberzeugung durchdrungen, haben die Gesellschaftsvorstände keinen Anstand genommen, mit der Königlichen Staatsregierung in Verhandlungen bez. Uebergangs des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens an den Staat einzutreten, als diese Frage von der Direction der Discontogesellschaft und dem Bankhause S. Bleichröder, welche notorisch über einen grossen Besitz Magdeburg-Halberstädter Actien verfügten, am 10. Juli v. J. mit dem nachstehend abgedruckten Schreiben bei dem Ausschusse unserer Gesellschaft angeregt wurde.

„An den Ausschuss der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, z. H. des Herrn Reichs-Eisenbahnamts-Präsidenten a. D. Scheele, zu Neinstedt a. H.

Berlin, den 10. Juli 1878.

Gleichviel wie die Principienfrage bezüglich des Reichs-Eisenbahnsystems, der Staatseisenbahnen und der Privatbahnen zum Austrag kommen wird, dürfte so viel feststehen, dass das Staats-Eisenbahnsystem in Preussen in seiner gegenwärtigen Gestaltung ohne Zusammenhang der verschiedenen Linien, ohne Einheit der Verwaltung unmöglich fortdauern kann und dass das Interesse des allgemeinen Verkehrs in gleicher Weise, wie das Finanzinteresse des Staates, dazu dringen wird, aus den einzelnen jetzt vorhandenen Staatsbahnen unter Hinzufügung der fehlenden Glieder ein einheitliches Staatsbahnnetz zu bilden, in welchem jede strategische oder commercielle Verbindung von Wichtigkeit vertreten und zugleich die wünschenswerthe Grundlage für Entwickelung der Secundärbahnen gegeben sein wird.

Die Bahnen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft sind unerlässliche, nach allen Richtungen hin verbindende Glieder eines solchen Staatsbahnnetzes; der Staat wird das Unternehmen zu erwerben suchen, ebenso wird die Gesellschaft mit der Ueberlassung einverstanden sein, falls es gelingen sollte, die Bedingungen unter Berücksichtigung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse mit loyalem Entgegenkommen von beiden Seiten zu vereinbaren.

Als annehmbar für beide Theile würden wir die folgenden Bedingungen ansehen:

I. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft übergiebt dem Staate den Besitz ihres gesammten unbeweglichen und beweglichen Vermögens und überlässt demselben ohne irgend welche Beschränkung die Verwaltung und den Betrieb ihres gesammten Unternehmens in einer Form, durch welche die Rechte der Prioritätsgläubiger unberührt bleiben.

II. Der Staat tritt nicht als Selbstschuldner der Prioritätsobligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ein.

III. Der Staat gewährt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft eine Rente, aus welcher eine jährliche Dividende von 5 pCt. für die Actien Litr. C., von $3^1/_2$ pCt. für die Actien Litr. B. und von 6 pCt. für die Actien Litr. A. entfällt.

IV. Der Staat erbietet sich zum Umtausch der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnactien gegen Preussische consolidirte 4 pCt. Staatsanleihe, und zwar:
- von je 100 *M.* Nom. Capital der Actien Litr. C. gegen 125 *M.* Nom. Capital der Preussischen consolidirten 4 pCt. Staatsanleihe,
- von je 100 *M.* Nom. Capital der Actien Litr. B. gegen 87,50 *M.* Nom. Capital der Preussischen consolidirten 4 pCt. Staatsanleihe,
- von je 100 *M.* Nom. Capital der Actien Litr. A. gegen 150 *M.* Nom. Capital der Preussischen consolidirten 4 pCt. Staatsanleihe.

V. Der Staat erbietet sich ferner zum Umtausch der Prioritätsobligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft gegen Preussische consolidirte 4 pCt. Staatsanleihe unter Bedingungen, welche nicht den gleichen Zinsenertrag aus consolidirter 4 pCt. Staatsanleihe, wie bisher aus den Prioritätsobligationen ergeben, jedoch im Courswerth der zu empfangenden consolidirten Staatsanleihe, im Vergleich zu dem gegenwärtigen Courswerth der Prioritätsobligationen, den Inhabern der letzteren einen Vortheil gewähren. . . .

Wir haben die Ueberzeugung, dass die Actionäre der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die vorstehend skizzirten Bedingungen als befriedigend ansehen und denselben zustimmen werden. Wenn Sie diese Anschauung theilen, bitten wir an die Königliche Staatsregierung die Frage zu richten, ob sie die Annahme der vorgeschlagenen Bedingungen in Aussicht stellt. Direction der Discontogesellschaft. Salomonsohn. Hecker. S. Bleichröder."

Bei der Wichtigkeit der in Anregung gebrachten Frage trat der Ausschuss unserer Gesellschaft bereits am 19. Juli zu einer Sitzung zusammen, beschloss in derselben, die vorgedachten Bedingungen zu seinen eigenen zu machen und richtete mittelst Schreibens vom 22. Juli v. J. die Frage an den Herrn Handelsminister, ob der Staat zu denselben das Magdeburg-Halberstädter Unternehmen zu übernehmen bereit sei. Der Herr Handels-

*) Die betreffenden Stellen der Geschäftsberichte haben wir bereits zum Abdruck gebracht. Die Redaction.

minister erliess hierauf und zwar bereits am 25. Juli das nachfolgende Rescript:

„Handelsministerium. Berlin, den 25. Juli 1878.

Von dem Herrn Vorsitzenden des Ausschusses der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ist die abschriftlich beigefügte Vorstellung vom 22. d. M. an mich gerichtet worden, in welcher unter bestimmten Bedingungen die Ueberlassung des gesammten Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens dem Staate angeboten wird. Da die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft statutmässig nach Aussen lediglich durch das Directorium vertreten wird, so bedarf es des ausdrücklichen Beitritts des Directoriums zu dem vorliegenden Antrage, damit derselbe seitens der Staatsregierung in Erwägung genommen werden kann. Ich sehe deshalb einer gefälligen näheren Erklärung des Directoriums vorab entgegen. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. gez.: Maybach.

An das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu Magdeburg."

Hierauf ist vom Directorium die nachstehende Erklärung vom 31. Juli abgegeben worden:

„An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Herrn Maybach, Excellenz, Berlin.

In Verfolg des hohen Rescriptes vom 25. Juli cr. beehren Euer Excellenz wir uns gehorsamst anzuzeigen,

dass wir der an Euer Excellenz gerichteten Vorstellung unseres Ausschusses vom 22. Juli cr., in welcher unter bestimmten Bedingungen die Ueberlassung des gesammten Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens dem Staate angeboten wird, ausdrücklich beitreten und zu unserer eigenen machen.

Hierbei gestatten wir uns ehrerbietigst hervorzuheben, dass wir die Bedingungen ad III. und IV. jener Vorstellung, dahin lautend:

III. Der Staat gewährt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft eine Rente, aus welcher eine jährliche Dividende von 5 pCt. für die Actien Litr. C., von 3½ pCt. für die Actien Litr. B. und von 6 pCt. für die Actien Litr. A. entfällt.

IV. Der Staat erbietet sich zum Umtausch der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnactien gegen Preussische consolidirte 4 pCt. Staatsanleihe, und zwar:

von je 100 ℳ. Nom. Capital der Actien Litr. B. gegen 125 ℳ. Nom. Capital der Preussischen consolidirten 4 pCt. Staatsanleihe,

von je 100 ℳ. Nom. Capital der Actien Litr. B, gegen 87,50 ℳ. Nom. Capital der Preussischen consolidirten 4 pCt. Staatsanleihe,

von je 100 ℳ. Nom. Capital der Actien Litr. A. gegen 150 ℳ. Nom. Capital der Preussischen consolidirten 4 pCt. Staatsanleihe,

als so essentiell für ein etwaiges Zustandekommen bezeichnen müssen, dass wir in eine weitere Discussion über dieselben nicht eintreten könnten; wir müssen vielmehr die ebenmässige Bitte aussprechen, uns vor etwaiger weiterer Verhandlung die Zusicherung geben zu wollen, dass die Königliche Staatsregierung jene beiden Punkte als unverrückbare Basis des abzuschliessenden Vertrages anerkennt. Magdeburg, den 31. Juli 1878. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. gez.: Lent."

Dieselbe weicht insofern von der des Gesellschaftsausschusses ab, als die Bedingungen, welche die Actien betrafen, als wesentliche von denen, welche sich auf die Prioritätsobligationen bezogen, als unwesentliche unterschieden wurden, und dass der Eintritt in Verhandlungen von der Zusicherung der Staatsregierung abhängig gemacht wurde, dass die staatsseitige Gewährung einer Rente von 6 pCt. resp. 3½ pCt. und 5 pCt. für die Actien Litr. A. resp. Litr. B. und Litr. C. in 4 pCt. Preussischen Consols als die unverrückbare Basis der Verhandlungen vorweg anerkannt werde.

Die Königliche Staatsregierung leitete hierauf im October v. J. informatorische Verhandlungen ein, indem sie mittelst Rescripts vom 2. October erklärte, dass es für sie vor einer Entschliessung über die gemachten Propositionen noch einer Erörterung und Klarstellung verschiedener Verhältnisse des Unternehmens, sowie der vertraglichen Beziehungen desselben insbesondere in Betreff der Hannover-Altenbekener und der Langwedel-Uelzener Eisenbahn bedürfe. Zu diesem Behufe fand zwischen den Commissarien der Staatsregierung und denen der Gesellschaft am 9. October eine Conferenz statt, welcher die Staatsregierung am 30/31. October eine weitere Information aus den Büchern unserer Gesellschaft folgen liess.

Hierauf trat die Königliche Staatsregierung in die definitiven Verhandlungen ein, zu welchen sie mittelst des folgenden Rescripts vom 18. December v. J. auf den 28. December einlud:

„Handelsministerium. Berlin, den 18. December 1878.

Nachdem nunmehr die informatorischen Ermittelungen über die Verhältnisse und die finanzielle Lage des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens zum Abschluss gebracht sind, wolle das Directorium die dortseitigen Commissarien zu dem auf den 28. d. M., Vormittags 11 Uhr, in der Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums anberaumten Termine behufs Einleitung der weiteren Verhandlungen, an welchen sich auch der Herr Finanzminister durch einen Commissar betheiligen wird, einladen.

Den Herrn Vorsitzenden des Ausschusses der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft habe ich unter abschriftlicher Mittheilung dieses Erlasses um Beschickung der Verhandlungen durch die Commissarien des Ausschusses ebenfalls ersucht.

Ueber die in dem Antrage des Ausschusses vom 22. Juli d. J. bezeichneten Bedingungen eine zustimmende oder ablehnende Erklärung abzugeben, erscheint bei der gegenwärtigen Sachlage weder angemessen, noch erforderlich.

Bezüglich der unter IV. des Antrags bezeichneten Bedingungen — betreffend den Umtausch der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnactien gegen Preussische 4 pCt. Staatsanleihe — bemerke ich jedoch, dass derselbe staatsseitig nicht annehmbar und daher bei den einzuleitenden Verhandlungen ausser Betracht zu lassen sein würde. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. gez.: Maybach.

An das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu Magdeburg. Sofort! Secret!"

Wiewohl hiernach die Königliche Staatsregierung erklärte, dass die Bedingung, betreffend den Umtausch der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnactien gegen Preussische Staatsanleihe staatsseitig nicht annehmbar sei und daher bei den einzuleitenden Verhandlungen ausser Betracht zu lassen sein würde, so glaubte doch bei nochmaliger Erwägung dieser Angelegenheit das Directorium es nicht auf sich nehmen zu sollen, durch ein strictes Festhalten an der gestellten Bedingung und durch ein Ablehnen jeder Verhandlung selbstständig über die Frage der Betriebsüberlassung und des Verkaufs des Unternehmens an den Staat zu entscheiden, hielt sich vielmehr für verpflichtet, die letzte Entscheidung über eine Frage von so hervorragender Wichtigkeit den Herren Actionären nicht zu entziehen; es nahm daher die Conferenz mit dem Vorbehalte an, dass seine Commissarien sich gestatten würden, auf den Inhalt des Rescripts bei der Besprechung zurückzukommen. In der Conferenz vom 28. lehnte die Königliche Staatsregierung die Gewährung der Rente für die Actien in Preussischen 4 pCt. Consols wiederholt und bestimmt ab, „da durch eine so bedeutende Vermehrung der Consols und die Rückwirkung auf den Cours derselben die künftige Geldbeschaffung sehr erschwert würde". Speciell hob der Herr Commissarius des Finanzministeriums hervor, „dass es für die Staatsregierung besonders in der gegenwärtigen Zeit geboten sei, eine übermässige Vermehrung der Consols nicht eintreten zu lassen; der Staat habe ohnehin für die Befriedigung anderer Staatsbedürfnisse bedeutende Beträge von Consols auf den Markt zu bringen. Da es sich nicht allein um das Magdeburg-Halberstädter, sondern um verschiedene Eisenbahnunternehmen handelt, so müsse es die ganz besondere Fürsorge der Staats-Finanzverwaltung sein, im Interesse des Staatscredits den Cours der consolidirten Anleihe möglichst hoch zu halten. Durch eine so massenhafte Ausgabe, wie sie bei einem Eingehen auf die gestellte Forderung nöthig würde, erleide der Cours die empfindlichste Einbusse".

Seitens der Commissarien unserer Gesellschaft wurde darauf die Forderung erhoben, dass, falls der Staat die Gewährung von Consols ablehne, er andere Zugeständnisse mache, welche die Actionäre ebenso günstig stellten, als dies bei der Gewährung von Consols der Fall gewesen sein würde. Es wurde diesseits gefordert, der Staat solle die Actien A. und C. in 4 pCt. Papiere abstempeln und nur für den Ueberschuss der Rente derart Consols gewähren, dass auf je 2 Actien A. und auf je 4 Actien C. eine 4 pCt. Schuldverschreibung der consolidirten Anleihe gegeben würde. Auch diese Proposition wurde abgelehnt und ebenso die Forderung, dass der Staat die Differenz, welche zwischen den Preussischen Consols und abgestempelten Actien voraussichtlich bestehen würde, durch Baarzahlung ausgleichen und den Actien Litr. A. 6 pCt., den Actien Litr. B. 3½ pCt. und den Actien Litr. C. 5 pCt. des Nominalbetrages zahle. Endlich erklärten die Staatscommissarien auch, den Umtausch der zuerst abzustempelnden Actien in Consols innerhalb eines bestimmten Zeitraumes nicht zugestehen zu können, da die Staats-Finanzverwaltung die Bestimmung, ob und wann sie die Staats-Schuldverschreibungen ausgeben wolle, ganz in der Hand haben müsse.

Es wurde hierauf unter Genehmigung des Ausschusses unserer Gesellschaft am 15. Februar d. J. ein Vertrag abgeschlossen, dessen Inhalt, kurz skizzirt, folgender war:

1. Der Staat übernimmt den Betrieb und die Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn und gewährt den Actionären eine feste Rente, welche für die Actien Litr. A. 6 pCt., für die Actien Litr. B. 3½ pCt., für die Actien Litr. C. 5 pCt. beträgt. Der Betrag der festen Rente wird auf den Actien durch Abstempelung vermerkt.
2. Der Staat ist berechtigt, jederzeit die Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft herbeizuführen. Er hat jedoch, bevor er hierzu schreitet, den Actionären Staatsschuldverschreibungen von gleichem Zinsertrage und zwar nach seiner Wahl, solche der consolidirten Anleihe oder solche mit 1 pCt. Amortisation anzubieten.

3. Der Staat übernimmt, falls er von dem Rechte Gebrauch macht, das Eigenthum des Unternehmens zu erwerben, die sämmtlichen Schulden und zahlt ausserdem einen baaren Kaufpreis von 106 650 000 *M.* Die Actionäre, welche von dem Anerbieten des Umtausches keinen Gebrauch gemacht haben, haben sich mit ihren Ansprüchen an die Liquidationsmasse zu halten.

Dieser Vertrag regelte ferner zugleich für die Zukunft die Verhältnisse zur Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft und setzte demgemäss die Zustimmung des Verwaltungsraths und der Generalversammlung derselben für die Gültigkeit des Abkommens zwischen dem Staate und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft voraus. Es erschien, wenn auch rechtlich nicht erforderlich, so doch wünschenswerth, auch diese Verhältnisse vertragsmässig zu regeln, und es konnte in dieser Hinsicht, dem Wunsche der Königlichen Staatsregierung nachzukommen, um so weniger einem Bedenken unterliegen, als eine zustimmende Erklärung mit einiger Gewissheit erwartet werden durfte, da der Vertrag Bestimmungen getroffen hatte, welche die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft davor schützten, dass ihre Lage in Folge des Ueberganges in die Verwaltung des Staats verschlechtert werde, und ausserdem in Bezug auf die Zurückerstattung der Vorschüsse für Zinsen aus der Garantie für die Hannover-Altenbekener Anleihe III. Emission der Gesellschaft immerhin ein höchst wichtiges Zugeständniss gemacht war. Dessen ungeachtet fanden diese Bestimmungen in den Kreisen der Actionäre der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft keinen Anklang, da von diesen an den Uebergang des Unternehmens an den Staat bereits weitergehende Hoffnungen, die auch in den Coursen der Actien ihren Ausdruck fanden, geknüpft waren, und der Verwaltungsrath, welcher auch seinerseits die getroffenen Festsetzungen nicht für hinreichend hielt, um der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft Schutz gegen Benachtheiligungen zu gewähren, lehnte die Zustimmung zum Vertrage vom 15. Februar d. J. ab und machte auf diese Weise die Voraussetzung, auf welcher derselbe beruhte, und somit diesen selbst hinfällig; er erbot sich übrigens in seiner an den Herrn Handelsminister gerichteten Eingabe vom 13. März, in welcher er die Gewährung einer Abfindung in Rente forderte, zu weiteren Verhandlungen. Die Commissarien der Staatsregierung erklärten hierauf unter dem 19. April, II. S. 452, dass, nachdem der Verwaltungsrath seine Zustimmung versagt habe und in der an den Staat gestellten Forderung eine geeignete Basis für weitere Verhandlungen nicht erblickt werden könne, es für erforderlich erachtet werde, dem Vertrage eine Fassung zu geben, in welcher die Mitwirkung der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft entbehrt werden könne.

Wir glaubten diesem Verlangen entsprechen zu müssen, da es wider die Interessen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft verstossen hätte, den Vertragsabschluss von der Durchführung der Hannover-Altenbekener Forderungen abhängig zu machen und da die Staatsregierung im Uebrigen nach wie vor ihrer Bereitwilligkeit Ausdruck gab, mit der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft auf billiger Grundlage abzuschliessen. Beiläufig sei hier erwähnt, dass inzwischen eine solche Basis gefunden ist.

In der Conferenz vom 25. April wurde ein neuer, diesen veränderten Umständen entsprechender Vertrag unterzeichnet, welcher in den Verhältnissen der Magdeburg-Halbertädter Eisenbahngesellschaft zum Staate nichts änderte, die Zustimmung der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft aber beseitigte. In dieser Conferenz konnten es die Commissarien unserer Gesellschaft nicht unterlassen, die Staatsregierung ausdrücklich darauf hinzuweisen, welche Veränderungen in den Verhältnissen des Geldmarktes und der Börse sich in dem Laufe der Verhandlungen vollzogen hätten und wie dringend erforderlich es sei, dass die Staatsregierung sich entschliesse, den Actionären weitere, deren Zustimmung sichernde Zugeständnisse zu machen. Die Commissarien bemängelten namentlich den Cours, zu welchem die an die Stelle der abgestempelten Actien tretenden Schuldverschreibungen amortisirt werden sollten und welcher in der ersten Verhandlung im Anschluss an den damaligen inzwischen erhöhten Coursstand der Preussischen 4 pCt. Consols auf 93 pCt. fixirt war, und forderten, dass mindestens die Bestimmung beseitigt werde, nach welcher der Staat die Amortisation der Staats-Schuldverschreibungen jederzeit verstärken und dieselben jederzeit kündigen dürfe. Inzwischen hatte sich auch der Abschluss des Betriebsjahres 1878 günstiger gestaltet als vorauszusehen war. Die Mindereinnahmen fanden volle Deckung in Ersparnissen und in extraordinären Einnahmen, so dass der reine Ueberschuss des Jahres 1878 den entsprechenden Betrag des Jahres 1877 erreichte. Die Reservefonds erforderten eine geringere Dotirung als im Jahre 1877 und es ergab sich, dass eine höhere Dividende als im Vorjahre zur Auszahlung gelangen konnte. Im § 4 des betreffenden Vertrages war bestimmt worden, dass der Ueberschuss am Reingewinne, welcher sich etwa nach Gewährung einer Dividende von 8 pCt. an die Inhaber der Actien A. ergeben sollte, den Reservefonds zuzuführen sei.

Diese Bestimmung, welche auf Verlangen der diesseitigen Commissarien die vorstehend angegebene Fassung erhalten hatte und die Gesellschaft in die Lage setzen sollte, zu einem Dividendenerträgniss von 8 pCt. auch die 1877er Reserven erforderlichen Falls in Anspruch zu nehmen, ohne hierin durch den Vertrag mit dem Staate behindert zu sein, enthielt nunmehr für uns eine lästige und nicht beabsichtigte Beschränkung. Der Ausschuss unserer Gesellschaft, welcher den Vertrag vom 25. April in seiner veränderten Form von Neuem zu genehmigen hatte, musste deshalb Bedenken tragen, seine Zustimmung zu ertheilen; er hielt sich für verpflichtet, unter dem Gesichtspunkte der inzwischen eingetretenen, oben skizzirten Aenderungen von Neuem an eine Prüfung des Abkommens in seinen wesentlichen Bestimmungen zu gehen, und kam zu dem Ergebnisse, dass die Gewährung von Preussischen 4 pCt. Consols eine unerlässliche Bedingung für das nunmehrige Zustandekommen des Vertrages sei. Zugleich hielt derselbe eine Besserstellung der Actionäre Litr. B. für sehr wünschenswerth und glaubte deshalb, für diese eine höhere Rente in Anspruch nehmen zu sollen. Das Rescript vom 20. Mai d. J., welches auf die betreffende Eingabe erging, lassen wir hier wörtlich folgen:

„Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin, den 20. Mai 1879.

Im Anschluss an den Erlass vom 8. d. Mts., II. S. 554, eröffnen wir dem Directorium, dass es nach dem Ergebniss der vorläufigen commissarischen Prüfung des Betriebsabschlusses pro 1878 noch dahingestellt bleiben muss, ob es thunlich ist, eine gegen das Vorjahr erhöhte Dividende an die Actionäre zur Vertheilung zu bringen. Indem dieserhalb die weitere instanzmässige Prüfung und Bescheidung nach vollständiger Vorlage des Abschlusses vorbehalten bleiben muss, würden wir jedoch unter der Voraussetzung, dass die Dividende Seitens des Ausschusses in der in dem Antrage desselben vom 9. d. Mts. bezeichneten Höhe zur Festsetzung gelangt, für den § 4 des Vertrages vom 25. v. Mts. die folgende Fassung zulassen (cfr. den Schlusssatz des § 2 desjenigen Vertragsentwurfes, welcher der Registratur vom 28. December v. J. zu Grunde gelegen hat):

„Die bei dem Uebergange der Verwaltung und des Betriebes auf den Staat demselben zur freien Verfügung anheimfallenden, im § 2 näher bezeichneten Fonds müssen bei Festsetzung der Dividende für das Jahr 1878 mindestens in derjenigen Höhe erhalten werden, welche sie mit dem Rechnungsabschlusse des Jahres 1877 erreicht hatten“.

Gleichfalls finden wir nichts dagegen zu erinnern, dass dem Antrage der Gesellschaftsvertreter ad 3 der Registratur vom 25. v. Mts. dahin stattgegeben werde, dass für den Fall des etwa in Zukunft eintretenden, dem Staate vorbehaltenen Eigenthumserwerbes für die abgestempelten Actien Consols zu gewähren sind.

Dagegen muss eine Erhöhung der den Actien zu gewährenden Rente, speciell die Erhöhung der Rente der Actien Litr. B. von $3\frac{1}{2}$ pCt. auf 4 pCt., sowie die sofortige Gewährung von Consols an Stelle der Abstempelung der Actien abgelehnt werden.

Indem wir anheimstellen, zunächst die Zustimmung des Ausschusses der Gesellschaft zu den obigen Propositionen herbeizuführen' müssen wir zugleich Werth darauf legen, dass event. die Verhandlungen unverzüglich aufgenommen und zu Ende geführt werden.

Jedenfalls würden wir für den Fall, dass die Zustimmung der Generalversammlung zu dem event. abzuschliessenden Vertrage nicht bis zum 1. Juli d. J. ertheilt sein sollte, die Verhandlungen unserseits als abgebrochen betrachten. Der Finanzminister. gez.: Hobrecht. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. gez.: Maybach.

An das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu Magdeburg. Sofort!“

Der Ausschuss unserer Gesellschaft acceptirte die hierin liegenden Zugeständnisse und wies seine Commissarien an, in Gemeinschaft mit denen des Directoriums dahin zu wirken, dass der Staat eine bestimmte Frist zugebe, innerhalb welcher sich der Umtausch der abgestempelten Actien in vierprocentige Consols zu vollziehen habe.

In der Conferenz vom 28. Mai hat die Staatsregierung diesem Verlangen gewillfahrt und es sind die Umtauschfristen durch Verständigung für die Actien Litr. B. bis zum 1. October 1880, Litr. A. bis zum 1. Juli 1881, Litr. C. bis zum 1. April 1882 festgesetzt worden.

Die diesseitigen Commissarien machten in dieser Conferenz noch einmal den Versuch, die Staatsregierung zu bestimmen, den Actionären Litr. B. eine baare Zuzahlung zu bewilligen. Die Minister der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten erklärten hierauf mittelst Rescriptes vom 3. Juni d. J.:

„Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Berlin, den 3. Juni 1879.

In Verfolg unseres gemeinschaftlichen Erlasses vom 20. Mai eröffnen wir dem Directorium, dass wir zwar unsere Commissarien ermächtigt haben, einen anderweiten Vertrag, betreffend den Uebergang des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens auf den Staat, in Gemässheit der sub No. 1—3, 6 und 7 der Registratur vom 28. Mai enthaltenen Abänderungen zu vollziehen,

weitergehende Forderungen dagegen, wie namentlich die daselbst sub No. 8 in Anregung gebrachte Erhöhung der für die Actien Litr. B.-bestimmten Abfindung nicht zugestanden werden können. Der Finanzminister. gez.: Hobrecht. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Im Auftrage: gez.: Brefeld.

An das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu Magdeburg." (Fortsetzung folgt.)

Grundsätze für Feststellung einheitlicher, für Gebirgs- und Flachland-Eisenbahnen wirthschaftlich richtiger Tarife.

In der Plenarsitzung der am 27. und 28. April 1879 in Dresden abgehaltenen 96. ordentlichen Hauptversammlung des Sächsischen Ingenieur- und Architecten-Vereins behandelte Herr Bezirksingenieur Dr. Fritzsche die Frage:

Wie eine gesetzliche Regelung des Güter-Tarifwesens auf den Deutschen Eisenbahnen auszuführen sein werde?

in einer nicht nur für Fachtechniker, sondern für weitere Kreise verständlichen Art und benutzen wir daher gern die uns gebotene Gelegenheit, den Hauptinhalt des jedenfalls beachtlichen Inhalts dieses Vortrages folgen zu lassen.

Nach geschichtlichen Mittheilungen über die Entstehung der an die Spitze gestellten, aus Anlass eines am 7. Februar l. J. an den Bundesrath gelangten Präsidialantrages bereits vielfach behandelten Frage und Entwickelung der Ursachen, welche das lebhafteste Interesse daran in allen Schichten der Bevölkerung hervorgerufen haben, begründete der Herr Vortragende, ausgehend von den in No. 13 dieser Zeitung Seite 168 mitgetheilten 4 Haupterfordernissen, welche Seitens des Herrn Reichskanzlers an die Spitze der Erwägungen zu obenbezeichnetem Präsidialantrage gestellt worden sind, mit Hülfe der statistischen Berichte über die Betriebsergebnisse der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen die Nothwendigkeit der Schadloshaltung der Besitzer von Gebirgsbahnen gegenüber denen von Flachland-Eisenbahnen für den Fall, dass für die einzelnen Güterclassen feste, bei allen Eisenbahnen Deutschlands gleiche Einheitspreise für Berechnung der Güter-Frachtbeträge eingeführt werden sollen und kam zu dem Resultate, dass man den zweiten bei dieser Berechnung zu benutzenden Factor, nämlich die Tariflängen der Bahnstrecken entsprechend abänderungsfähig gestalten müsse.

Wie vorsichtig man im Allgemeinen bei Annahme von Grundsätzen für die Richtung, in welcher in vorliegender Frage die Auffindung volkswirthschaftlich richtiger Bestimmungen zu erstreben sein wird, zu Werke zu gehen habe, zeige sich in einzelnen Vorschlägen, welche bereits veröffentlicht worden seien, da bei deren Durchführung das erstrebte Ziel nicht zu erreichen wäre.

Beispielsweise würde ein Eingehen auf den Entwurf des sogenannten Taxquadrat-Gütertarifs nicht nur lediglich nach Massgabe der geographischen Lage je zweier Orte zu einander, also ohne innere Berechtigung einen bis zum 1,414fachen Betrage des Normalsatzes steigenden Frachtbetrag zur Folge haben, sondern auch — entgegen einer Hauptaufgabe der Eisenbahnen: die Bewegung der Völker und Güter auf dem ganzen Erdenfestlande zu begünstigen und die bestehenden Gegensätze und Mängel rationell auszugleichen — der Absonderung Deutschlands vom Auslande gleichkommen.

Mit einem Hinweise auf die zeither üblich gewesene Behandlung des Güter-Tarifwesens, welche jetzt vielfach einen, die technischen und wirthschaftlichen Erfordernisse wenig beachtenden, einseitig auf Erhöhung der Bruttoeinnahmen gerichteten Character angenommen habe, vermöge dessen zuweilen und zwar namentlich im Durchgangsverkehre aus Concurrenzrücksichten Tarife zugestanden würden, welche an die Grenze streifen, wo ein Nettoertrag aufhöre, also der Verlust beginne, sprach sich derselbe besonders nachdrücklich gegen das, durch die jetzt bestehenden zahlreichen Eisenbahnverbände organisirte Haschen um jeden Preis nach Gütern aus, die den natürlichen Verhältnissen gemäss auf ganz anderen Linien befördert werden sollten und betonte, dass dieses Gebahren im Interesse wirthschaftlicherer Verwendung der Transportkräfte und Transportmittel beseitigt werden müsse, Weiteres etwa wie folgt anschliessend:

Eine einzelne Eisenbahnverwaltung freilich vermag nicht den Einwirkungen dieses Gewebes von Verbänden sich zu entziehen, so lange solche Verbände überhaupt bestehen; es wäre denn, dass wie z. B. in Bayern ihr Gebiet so gross und so abgerundet ist, dass von einem Ablenken eines wesentlichen Theiles des Durchgangsverkehres auf die Nachbarbahnen nicht mehr die Rede sein kann.

Wenn aber andere Verwaltungen nicht günstigere Erfahrungen bezüglich des durchgehenden Verkehrs gemacht haben sollten als die Sächsische, so wird diesen allen die Seitens des Herrn Reichskanzlers angeregte Feststellung einheitlicher Gütertarife im Hinblick auf den dadurch bedingten Wegfall der jetzt bestehenden Tarifverbände sehr erwünscht sein. Bleiben in anderen Beziehungen, z. B. wegen Bewältigung unerwartet grossen Verkehrs auf Zwischenlinien, hier und da noch Bedenken bestehen, so wird voraussichtlich unschwer ein Weg ausfindig zu machen sein, auf welchem wesentlichen Nachtheilen vorgebeugt werden kann, als letztes Aushilfsmittel aber immer Fusion kleiner Linien mit grösseren Verwaltungsgebieten übrig bleiben.

Man täuscht sich selbst, wenn man fürchtet durch Einführung des Einheitstarifs den durchgehenden Verkehr zu verlieren. Im Ganzen bleibt derselbe ja doch bestehen, nur wird er anders und zwar rationell so vertheilt, dass die Selbstkosten bei dessen Bewältigung geringer, die Nettoerträgnisse der Deutschen Eisenbahnen im Ganzen also grösser werden, dafern die Zuweisung der Güter auf die in Folgendem speciell zu bezeichnende kürzeste Tariflinie als oberste unabänderliche Bestimmung gilt.

Die einzelnen Grundsätze, welche bei Einführung des Einheitstarifs massgebend sein müssen, wenn die zwei Gesichtspunkte:

Wahrung der allgemeinen Volkswohlfahrt und wirthschaftliches Gedeihen der einzelnen Eisenbahn-Unternehmungen

festgehalten werden sollen, sind hiernach folgende:

1. Grundsatz: Die Eisenbahntarife sind nach Massgabe der Selbstkosten so festzustellen, dass der Betriebsaufwand jedes einzelnen Verwaltungsgebietes und, wo nicht ausserordentlich ungünstige Verhältnisse vorliegen, eine angemessene Verzinsung des Anlagecapitals von den Abfertigungs- und Transport-Einnahmen gedeckt wird.

Motive: Die Bedeutung der Eisenbahnen für den gesammten staats- und volkswirthschaftlichen Verkehr ist so eminent, dass der Fortbestand derselben unter allen Umständen sicher gestellt bleiben muss. Da nun das Betriebscapital dieser Verkehrsmittel so gross ist, dass einen geordneten Staatsbudget, d. h. den steuerzahlenden Staatsbürgern, die Garantie für eine gute Unterhaltung nicht in gleicher Art wie dies beispielsweise bei den Landstrassen, Kanälen und schiffbaren Flüssen geschieht, aufgebürdet werden kann, so müssen die Eisenbahnen in der Lage sein, durch ihre eigenen Einnahmen sich selbst zu erhalten.

Ist neben der Deckung des Betriebsaufwandes aus den Betriebseinnahmen eine Verzinsung des Anlagecapitals nicht zu ermöglichen, so wird zwar der Fortbestand der Eisenbahnen dadurch nicht gefährdet, wohl aber die Fortentwickelung der durch sie gebotenen Verkehrserleichterungen gehemmt, weil dann Niemand mehr sich finden wird der geneigt ist, sein Capital zur Erbauung neuer oder Verbesserung bestehender Eisenbahnen anzulegen.

2. Der Selbstkostenaufwand ist bei Annahme gleicher Einheitstarife oder sogenannter Grundtaxen für die Deutschen Eisenbahnen dadurch zu berücksichtigen, dass an Stelle der absoluten Länge (Baulänge) zwischen je zwei Stationen jeder Linie eine auf Grund der Neigungs- und Richtungsverhältnisse sowie der abnormen Witterungseinflüsse und des Anlagecapitals seitens des Reichs-Eisenbahnamts berechnete relative Betriebslänge festgestellt wird, welche mit der für die betreffende Transportgegenstandsclasse allgemein giltigen Grundtaxe multiplicirt den gesetzlich zulässigen Maximal-Frachtsatz eines Gutes für die fragliche Transportstrecke ergiebt. Dabei ist vorausgesetzt, dass Abfertigungs- und Ueberführungs-Gebühren für die Annahme- und Ablieferungs- bezw. Ueberführungs-Stationen nach festen Sätzen extra berechnet werden.

Die Bau- und Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen sind je nach ihrer Lage im Gebirge oder Flachlande, auf schneereichen Hochebenen oder in sumpfigen Niederungen, neben hochanschwellenden Strömen oder in sandigen trockenen Gegenden, in hochcultivirten Ländereien oder in sterilen Bodenflächen u. s. w. so verschieden, dass die einer günstig gelegenen Bahnlinie angepassten Tarife, auf Grund deren man der Einfachheit wegen voraussichtlich die Tarifeinheitssätze bestimmen wird, den Ruin einer ungünstig gelegenen herbeiführen würden, wenn man sie nach Massgabe der Baulänge bei letzterer anwenden wollte. Es erscheint daher bei Einführung gleicher Grundtaxen geboten diesen zweiten Factor, nämlich die Tariflänge jeder Eisenbahnstrecke, durch Addition eines ihren besonderen technischen Verhältnissen entsprechenden Zuschlages insoweit grösser als die Baulänge zu beziffern, dass der aussergewöhnliche Aufwand für Zug- und Bremskraft, Oberbau- und Betriebsmittel-Abnutzung, Schneebeseitigung sowie für Baucapitalzinsen von der durch diesen Zuschlag erzielten Frachterhöhung gedeckt wird.

Hiernach handelt es sich in der Hauptsache um die Frage, nach welchem Massstabe die technischen Verhältnisse der Eisenbahnen mit einander verglichen werden müssen, wenn die darauf basirte Berechnung der relativen Betriebslängen eine wirthschaftlich richtige sein soll?

Gelingt es dem Reichs-Eisenbahnamte, das wie zeither voraussichtlich auch künftig nicht selbst Verwaltungsbehörde einer Eisenbahn sein, daher unabhängig von Sonderinteressen bleiben wird, einen solchen Massstab in befriedigender Weise aufzustellen, dann wird derselbe sehr bald auch ausserhalb Deutschlands Annahme finden und so zur Erreichung eines

Hauptziels der angestrebten Tarifreform: zur Ausdehnung auf Mittel-Europa führen.

3. Jede Eisenbahnverwaltung hat das Recht, die berechneten relativen Betriebslängen ganz oder vermindert als Tariflängen anzunehmen und für jedes Kalenderjahr nach 3 Monate vorher erfolgter öffentlicher Bekanntmachung abzuändern, aber auch die Pflicht, die einmal angenommenen Tariflängen mit den für die verschiedenen Güterclassen gesetzlich festgestellten Grundtaxen für alle Transporte, also im internen, directen und durchgehenden Verkehre in Anwendung zu bringen.

Ausnahmetarife für Güter, deren Beförderung aussergewöhnliche Frachtbetrag-Ermässigungen erheischt, sind nur mit Genehmigung einer zu bildenden Reichs-Wirthschaftsbehörde zulässig. Versteckte Formen der Ausnahmetarife, z. B. besondere Begünstigungen bei der Kartirung, Rückvergütungen an Güterabsender oder -Empfänger nach erfolgtem Transporte bestimmter Mengen u. s. w., sind verboten.

Durch die Berechtigung der Eisenbahnverwaltungen zu beliebiger Feststellung der Tariflängen innerhalb der seitens des Reichs-Eisenbahnamts berechneten relativen Betriebslängen, wird die Möglichkeit der Ausübung heilsamer Concurrenz der benachbarten Bahnverwaltungen gewahrt, gleichzeitig aber auch durch die Verpflichtung zur Anwendung der einmal gewählten Tariflängen bei allen Transporten dem Zurückfallen in die zeither öfter vorgekommene Bewilligung von Durchgangsverkehr-Tarifen, welche die Selbstkosten nicht decken, vorgebeugt.

Die Tariflängen für eine grössere Anzahl Jahre unverändert bestehen zu lassen, erscheint im Interesse des verkehrtreibenden Publikums erwünscht; gleichwohl muss aber auch den Bahnverwaltungen die Füglichkeit geboten sein, ihre etwa von vorn herein den Bedürfnissen nicht ganz entsprechend gewählten Tariflängen nach Verlauf eines nicht allzulangen Zeitraums innerhalb der Maximalgrenze abzuändern und ist daher der Bestand während mindestens eines Kalenderjahres als Mittelweg zu bedingen. Nach Sammlung einiger Erfahrung werden feste Verhältnisse entstehen und die Tariflängen meist eine Reihe von Jahren unverändert beibehalten, voraussichtlich dann auch als Grundlage bei Feststellung der Personentarife benutzt werden.

Die Bestimung über Zulässigkeit von Ausnahmetarifen ist, behufs Vermeidung von Differenzen wegen Begünstigung einzelner Industriezweige an den Grenzen der Einzelstaaten etc., am zweckmässigsten einer aus Commissaren der Einzelstaaten bestehenden und je nach Bedarf Sitzungen haltenden Reichs-Wirthschaftsbehörde, die aber selbstverständlich bei specieller Verwaltung von Reichs-Eisenbahnen nicht betheiligt sein darf, zu übertragen.

4. Die von Station zu Station angenommenen Tariflängen werden in eine offizielle, alljährlich neu aufzulegende Eisenbahnkarte eingeschrieben und als Grundlage bei Bestimmung der relativ kürzesten Transportlinie, als welche immer diejenige Linie zu gelten hat, auf welcher die Summe der eingeschriebenen Tariflängen am kleinsten ist und die deshalb die kürzeste Tariflinie heisst, sowie bei Ermittelung aller bis zu a gleich etwa 10 pCt. längeren Concurrenzlinien benutzt.

Wo eine bildliche Darstellung zahlreicher Verkehrsbeziehungen in ausreichender Klarheit geschehen kann, ist sie selbst dem besten Tabellenwerke vorzuziehen, da sie sicherer und schneller einen Ueberblick gewährt.

Selbstverständlich wird man aber nicht unterlassen, zum Handgebrauche für die einzelnen Stationen die in Frage kommenden Verkehrsbeziehungen derselben aus der Karte zu entnehmen und in Tabellenform mit summirten Tariflängen alphabetisch geordnet zusammenzustellen.

5. Weder der Güterabsender, noch der Empfänger hat das Recht die Linie zu bestimmen, auf welcher seine Güter befördert werden sollen; die Instradirung hat vielmehr nach Massgabe derjenigen kürzesten Tariflinie zu erfolgen, welche die vom Publikum beliebig zu wählenden Annahme- und Ablieferungs-Bahnhöfe direct verbindet.

Für diejenigen Concurrenzlinien, deren Tariflängen nicht mehr als a pCt. grösser sind als die kürzeste Tariflinie, hat die letztere von dem auf ihre Concurrenzstrecke entfallenden Brutto-Frachtbetrage einen für die einzelnen Güterclassen verschiedenen Gewinnantheil von x pCt. abzugeben, welcher nach Massgabe der hierbei in Frage kommenden Tariflängen der Concurrenzlinien durch Vermittelung einer Central-Abrechnungsstelle vertheilt wird.

Die Beförderung von Gütern auf Linien mit grösseren relativen Längen, anstatt auf der relativ kürzesten, führt einen volkswirthschaftlichen Verlust herbei. Da aber diejenigen Linien, welche der relativ kürzesten sehr nahe stehen, einen Anspruch auf Ueberlassung eines Theiles der Frachtgüter haben, so erscheint eine Abfindung durch Gewährung eines Gewinnantheils gerechtfertigt. Es würde hierdurch die unter Anerkennung dieses Anspruchs z. Z. übliche Leitung des Verkehrs in der Art, dass beispielsweise die Gütertransporte in einem Monate der Linie A, im zweiten der Linie B, im dritten der Linie C, im vierten wieder der Linie A zufallen etc., beseitigt und damit zugleich mehr Stetigkeit in den Transportdienst gebracht werden, dieser selbst daher wesentlich vortheilhafter einzurichten sein.

6. Vermag die kürzeste Tariflinie den ihr zukommenden Verkehr nicht zu bewältigen, so fällt dieser auf die Dauer des Unvermögens mit dem übrig bleibenden Theile, nach Befinden auch ganz, der nächsten Tariflinie zu.

Die an etwa vorhandene Concurrenzlinien der kürzesten Tariflinie abzugebenden x pCt. desjenigeu Brutto-Transportbetrages, welcher bei Beförderung auf der kürzesten Tariflinie in Rechnung gestellt worden sein würde, sind in diesem Falle von der die Beförderung bewirkenden nächstlängeren Tariflinie für die von ihr beförderten Güter, deren Frachtbetrag sie jedoch nach Massgabe ihrer eigenen Tariflänge berechnet, zu bezahlen, insoweit sie bei Vertheilung in derselben Art und mit denselben Beträgen, als ob der Transport auf der kürzesten Tariflinie stattgefunden hätte, nicht an sie zurückfallen.

Der Transport auf der nächstlängeren Linie ist lediglich als ein im Auftrage der kürzesten geschehender anzusehen, und erscheint es daher gerechtfertigt, an den Concurrenzlinien der letzteren festzuhalten, umsomehr, als ein anderes Verfahren zu Umständlichkeiten führen würde, die mit dem voraussichtlich geringen pecuniären Erfolge derartiger Ausnahmevorkommnisse in keinem angemessenen Verhältnisse stehen würden. Die Verwaltung der kürzesten Tariflinie erleidet eine empfindliche Strafe für etwaige unzureichende Betriebseinrichtungen dadurch, dass sie bei Vertheilung der gesetzlich festgestellten x pCt. des von ihr in Rechnung zu stellen gewesenen Brutto-Frachtbetrages Nichts empfängt und wird sie daher kein Mittel unbenutzt lassen, das ihr zu schleunigster Erlangung der nöthigen grösseren Leistungsfähigkeit verhelfen kann.

7. Die nach Massgabe der Beschlüsse der Generalconferenz sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 12/13. Februar 1877 bestehenden Güterclassen werden durch Spaltung der Stückgutclasse in zwei erweitert, im Uebrigen einschliesslich der in der Zwischenzeit eingeschobenen Classe A2 beibehalten, so dass das gemeinsame Tarifschema wie folgt lautet:

I. Eilgut: a) Einzelgut,
b) Wagenladungen.

II. Stückgut: a) Classe I,
b) Classe II.

III. Wagenladungen:

a) allgemeine Wagenladungsclassen
Classe A 1, Classe A 2 } für Ladungen von mindestens 5 t pro Wagen,
Classe B für Ladungen von mindestens 10 t pro Wagen,

b) Specialtarife
Specialtarif I, „ II, „ III } für Ladungen von mindestens 10 t pro Wagen.

IV. Ausnahmetarife.

Die seit 2 Jahren in der Einführung begriffene gleichmässige Güterclassificirung hat sich bis auf einige bereits zur Abänderung in Vorschlag gebrachte Einzelheiten bewährt. Es empfiehlt sich daher um so mehr, dieselbe unter Vorbehalt anderweiter Verbesserungen, zu denen die Genehmigung der Reichs-Wirthschaftsbehörde nöthig sein würde, beizubehalten, als durch die Einführung von Ausnahmetarifen Gelegenheit geboten ist, besonderen wirthschaftlichen Bedürfnissen, namentlich Beförderung von Massengütern, Rechnung zu tragen.

8. Die laut Rescript des Königlich Preussischen Herrn Handelsministers vom 16. December 1876 für die Preussischen Staatseisenbahnen aufgestellten Maximaltarife werden unter Abrundung nach unten durch Weglassung der in den Sätzen pro Tonnenkilometer vorkommenden Hundertel- und kleineren Bruchtheilpfennige, sowie unter entsprechender, durch Trennung der Stückgutclasse in zwei und Einführung einer Vermittelungsclasse A2 gebotener Erweiterung als Grundtaxen für die zulässigen relativen Betriebslängen der Deutschen Eisenbahnen angenommen in der Art, dass man sie als für eine Bahn von günstigster Beschaffenheit, also etwa mit durchaus horizontaler und geradliniger Planie, deren Anlagekosten ohne Betriebspark 100 000 *M* pro Kilometer betragen, giltig betrachtet und die nach Punkt 3 festgestellten Tariflängen der einzelnen Eisenbahnstrecken nur mit denselben zu multipliciren, die zugehörenden Abfertigungs-, nach Befinden auch Ueberführungsgebühren ausserdem zum Producte zu addiren braucht, um den für jedes Gut entfallenden Frachtbetrag zu finden.

Die Preussischen Maximaltarife sind so niedrig, dass sie günstig gelegenen Eisenbahnen gerade soviel Einnahmen gewähren, wie diese brauchen, um nothdürftig bestehen zu können, dass dagegen ein überwiegend Gebirgsbahnen enthaltendes Eisenbahnnetz, wie z. B. dasjenige des Königreichs Sachsen, nur dann dieselben als allgemein giltige Einheits-

tarife vertragen kann, wenn nicht die Baulängen, sondern entsprechend grössere Tariflängen bei Berechnung der Frachtbeträge in Anwendung kommen.

Wenn es gelänge, diese oder ähnliche Grundsätze bei Feststellung einheitlicher Tarife für die Eisenbahnen Deutschlands gesetzlich zur Geltung zu bringen, so vermöchte jede Verwaltung, gleichviel ob sie an der Spitze von Staats- oder Privatbahnen steht, mit Zuversicht an die Vervollkommnung ihrer Linien sowohl wie an die Erbauung neuer Abzweigungen zu gehen, ohne fürchten zu müssen, dass ihre Berechnung des voraussichtlich eintretenden Erfolgs illusorisch werden könnte.

Es würde ein Wettkampf, insbesondere bezüglich der Verbesserung der baulichen Einrichtungen der Betriebslinien sowie der Einrichtungen des Betriebsdienstes entstehen, wie er unter den jetzigen Verhältnissen, der gefürchteten Unsicherheit des Eisenbahnbesitzes einerseits und der bestehenden Verkehrstheilung in den Eisenbahnverbänden andererseits wegen gar nicht denkbar ist.

Im Hinblick hierauf erscheint jede thätige Mitwirkung bei Beschaffung derjenigen technischen Unterlagen, welche zu rationeller Durchführung dieser Grundsätze erforderlich sind, verdienstlich. Einen Anhalt für den hierbei zu wählenden Gang der Rechnung werden folgende Andeutungen bieten:

Die Berechnung des Zuschlages zur Baulänge wird für jede Eisenbahnstrecke in der Hauptsache auf nur zwei Unterlagen zu basiren sein, nämlich

1. die Virtuallänge und
2. das Anlagecapital,

da es im vorliegenden Falle nicht um Aufstellung einer Formel für Ermittelung absolut richtiger Betriebs-Selbstkosten der einzelnen Linien, sondern lediglich um Feststellung eines relativ richtigen Vergleichungsmassstabes sich handelt, und somit die bei allen Linien in der Hauptsache gleichmässig auf die Transportkosten einwirkenden Einflüsse, z. B. der Luftwiderstand, die Reibungswiderstände (Zapfenreibung, rollende Reibung), welche der Fahrpark auf horizontaler geradliniger Bahn zu überwinden hat; die Schwankungen, welche in Folge wechselnder Verkehrsverhältnisse in den zu transportirenden Gütermengen eintreten u. s. w., ganz unbeachtet gelassen werden können, zumal sie zum Theil schon, wie z. B. die Verkehrsverhältnisse indirect bei Ermittelung des wegen Anlagecapital-Verzinsung nöthigen Längenzuschlagtheiles, Berücksichtigung finden.

Was zunächst die Virtuallänge anlangt, so ist diese selbstverständlich für keine Strecke in vollem Umfange als Tariflänge zur Bestimmung der Frachtbeträge anwendbar, da es viele Ausgaben bei Verwaltung der Eisenbahnen giebt, die von den Beförderungskosten unabhängig sind, z. B. der gesammte Aufwand für Centralverwaltung, für Abfertigung der Personen und Güter in den Bahnhöfen, für Signalisirung, für Bahnbewachung u. s. w.; sie bietet aber die Möglichkeit der Feststellung wirthschaftlich richtiger Verhältnisse der einzelnen Bahnlinien zu einander und handelt es sich daher nur darum, unter sorgfältigster Benutzung der statistischen Nachweisungen über die in den letztvergangenen Jahren erlangten Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen denjenigen Durchschnitts-Procentsatz zu finden, welcher von der zwischen Virtuallänge und Baulänge jeder Bahn bestehenden Differenz genommen, zur Baulänge addirt die aus Anlass ungünstiger Neigungs- und Richtungsverhältnisse entstehenden aussergewöhnlichen Selbstkosten durch entsprechenden Einfluss auf die Höhe des Frachtbetrages ausgleicht.

Was zweitens das Anlagecapital betrifft, so ist zu erörtern, um wie viel dasselbe die denkbar niedrigste Summe von 100 000 *M* pro Kilometer (ohne Betriebsmittel) übersteigt und bei Annahme einer 4 procentigen Verzinsung dieses Ueberschusses unter Beachtung der in den letzten Betriebsjahren der betreffenden Strecken erlangten durchschnittlichen Bruttoeinnahmen pro Kilometer zu berechnen, wie viel solcher Kilometer-Bruttoeinnahme-Beträge zur Deckung der Zinsen des Ueberschusscapitals nöthig sind, und sodann die gefundene Zahl mit dem Durchschnittsprocentsatze der Virtual- und Baulängendifferenz vereinigt zur Baulänge zu addiren, um die grösste zulässige Tariflänge, d. i. nach Punkt 2 die relative Betriebslänge, zu finden.

Hierbei mag noch darauf hingewiesen werden, dass der durch aussergewöhnliche Witterungseinflüsse, insbesondere Schneeverwehungen, veranlasste Theil der Betriebskosten am zweckmässigsten mit seinem nach der Erfahrung zu beziffernden Durchschnitts-Jahresbetrage dem soeben behandelten Ueberschusscapital-Zinsenbetrage zuzurechnen, somit wie dieser zu decken ist.

Ein Beweis für die Richtigkeit dieses Verfahrens liegt darin, dass man durch Erbauung von Schneeschutzdächern entlang der besonders gefährdeten Bahnstrecken, also durch Erhöhung des Anlagecapitals, diesen jährlichen Aufwand beseitigen könnte.

Endlich handelt es sich im Wesentlichen nur noch um Unterlagen für Feststellung des Gewinnantheils, welcher nach Punkt 5 bezw. 6 von der den Transport besorgenden Verwaltung an die antheilberechtigten Concurrenzlinien abzugeben ist. Die Höhe desselben für jede einzelne Güterclasse wird mit Rücksicht auf die Transportselbstkosten einer grösseren Anzahl verschiedenartiger Transportlinien Deutschlands auszuwerfen sein.

Der Vortragende schloss diese Betrachtungen mit dem Ausdrucke seiner Ueberzeugung, dass es nur des Erlasses eines Tarifgesetzes mit dem skizzirten Inhalte bedürfen wird, um das verkehrtreibende Publicum sowohl wie die Eisenbahnbesitzer zu befriedigen und die zagenden Eisenbahn-Verwaltungen und mit ihnen einen grossen Theil von Industriellen bis herab zum Handarbeiter zu neuer lebhafter Thätigkeit anzuspornen.

Zur Frage der Rentabilität des Personenverkehrs.

Die zuerst in No. 87 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Jahrgang 1878) angeregte Frage, in welcher Weise der Personenverkehr auf den Deutschen Eisenbahnen rentabler zu machen ist, hat eine ganze Reihe von Aufsätzen veranlasst, in denen meistens in objectiver und sachgemässer Weise dieses wichtige Capitel erörtert und äusserst schätzenswerthes Material für die Beurtheilung der ganzen wichtigen Angelegenheit geboten wird. Allerdings haben sich nach vielen Richtungen durchaus widersprechende Ansichten geltend gemacht, die zum Theil auf Schlussfolgerungen basiren, deren Voraussetzungen keineswegs immer zutreffend sind, vielmehr lediglich als vereinzelte, in den Rahmen einer generellen Kritik nicht passende Thatsachen erscheinen und vielleicht für bestimmte kleinere Bahnstrecken, niemals aber für einen grösseren Eisenbahncomplex einen Massstab abzugeben vermögen. So ist namentlich die Statistik vielfach als Beweismittel in den Vordergrund gezogen worden, während dieser Factor bei dem Umstande, dass in den trockenen Ziffern desselben sich naturgemäss die so sehr verschiedenen localen Verhältnisse etc. niemals abspiegeln, gerade in der obschwebenden Frage als ein äusserst unzuverlässiger gelten muss. Wenn aber einmal statistische Angaben reden sollen, so werden dieselben zweifellos nicht als Fürsprecher fernerer Zugeständnisse an das reisende Publicum vorzuführen sein, sondern im Gegentheil dringend fordern, dass die derzeitigen Leistungen der Eisenbahn-Verwaltungen erheblich herabgesetzt und auf ein Mass reducirt werden, welches zu dem finanziellen Ertrage aus dem Personenverkehre in einem richtigen, d. h. gerechten Verhältnisse steht. In dieser Hinsicht kommen meinen desfallsigen Ausführungen in No. 92 des vorigen Jahrgangs diejenigen am nächsten, welche in der No. 35 vom 9. Mai c. der Herr Verfasser des mit „r" gezeichneten Leitartikels vertheidigt und auf recht drastisch gezeichnete, aber der Wirklichkeit durchaus entsprechende alltägliche Vorgänge stützt. Ginge es den heutigen Ansprüchen eines ganz masslos verwöhnten Publicums nach, so könnten die Eisenbahn-Verwaltungen die mit 4 ₰ pro Zugkilometer bezahlte III. Wagenclasse wie die jetzige I. Classe ausstatten, und würden die Directionen allen Anforderungen an den Tarif nachkommen wollen, so hätten sie noch eine V. Wagenclasse mit vielleicht einer Taxe von 0,5 ₰ pro Kilometer einzurichten und müssten dann die Erfahrung machen, dass die IV. Classe noch täglich von einem bis zwei Passagieren der begütertsten Stände frequentirt wird. Ich muss deshalb unter allen Umständen an meiner in No. 92 des vorigen Jahrgangs ausgesprochenen Ueberzeugung festhalten, dass die Einstellung der IV. Wagenclasse lediglich in die gemischten und in die Localzüge erfolgen darf, sowie dass die III. Classe wenigstens aus allen Nachtschnellzügen zu entfernen ist. Auch in der Tariffrage bleibe ich bei dem dort Behaupteten stehen und wiederhole deshalb, dass die Eventualität einer mässigen Erhöhung der jetzigen Grundtaxen von resp. 8, 6, 4 und 2 ₰ für die vier Wagenclassen durchaus im Auge zu behalten ist, im Weiteren aber auch der Zuschlag für die Courier- und Schnellzüge, namentlich im Falle der weiteren Mitführung der III. Classe in denselben, unbedingt eine Erhöhung erheischt. Was etwaige „indirecte Tariferhöhungen" betrifft, so bleibt nach wie vor der Ausschluss der Retourbillets von den zu erhöhtem Tarifsatze fahrenden Zügen in erster Linie zu empfehlen. Dagegen muss die Frage der verkürzten Gültigkeitsdauer der Retourbillets noch eine offene bleiben, da hier als anderer Factor der in die Wagschaale fällt, dass die durch eine längere Gültigkeitsdauer gewährte Erleichterung die Zahl der Passagiere vielfach erheblich zu vermehren im Stande ist. Ich kann mich allerdings nicht für eine mehr als dreitägige Gültigkeitsdauer während des ganzen Jahres erwärmen, da hier der Ausfall an den Einnahmen für Tourbillets kaum durch die grössere Frequenz gedeckt, auch wohl eine Reihe mannigfacher Unzuträglichkeiten nicht ganz zu vermeiden sein würde. Dagegen erscheint die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourkarten bei bestimmten Anlässen und zu gewissen Zeiten als ein recht gutes Geschäft für die Verwaltungen, wie diese z. B. seitens der Directionen fast aller Bahnen in Thüringen um Pfingsten geschieht und sich dort als eine äusserst geschickte, den Eisenbahnen und dem Publicum gleich zu Gute kommende Finanzoperation erweist, welche überdies für die Coulanz der dortigen Verwaltungen das günstigste Zeugniss ablegt. Hoffentlich wird man bald allgemein die Ueberzeugung gewinnen, dass diese Kategorie der Tarifermässigungen eine durchaus empfehlenswerthe

ist, indem sie das Nothwendigste zur grösseren Rentabilität des Personenverkehrs herbeibringt: die grössere Frequenz. So werden manche grosse Städte, schöne Landschaften und berühmte Plätze in der eigentlichen Hauptreisezeit lediglich deshalb nicht besonders stark besucht, weil diese das Publicum nun einmal anziehende Tarifvergünstigung fehlt. Was man in Erfurt, Weimar, Meiningen, Nordhausen und Jena in dieser Richtung durchzuführen vermag, wird in Cassel, Hannover, Frankfurt, Münster etc. auch nicht zu den Unmöglichkeiten gehören, zumal ein Versuch gewiss keine grossen Opfer kosten kann. Kürzlich hat der Herr Minister der öffentl. Arbeiten den ersten Schritt auf das Gebiet dieser rationellen indirecten Tarifermässigungen gethan, indem er die dreitägige Gültigkeitsdauer für die am Tage vor einem Sonn- oder gesetzlichen Festtage gelösten Retourbillets genehmigte*) und man darf wohl die Erwartung aussprechen, dass weitere derartige Anordnungen, welche gleichmässig im Interesse des Publicums und des Fiscus liegen, folgen werden. — Um indessen mit dem Kernpuncte des Themas, den mit Unrecht oder doch zum offenbaren Schaden der Verwaltungen dem Publicum gemachten exorbitanten Zugeständnissen, abzuschliessen, will ich nur kurz noch das Folgende erwähnen: Soll der Personenverkehr auf den Eisenbahnen in der jetzigen Zeit, wo die vielen Concurrenzlinien, die erhöhten Betriebskosten u. s. w. den Ertrag mehr und mehr schmälern, rentabler gemacht werden, so wird namentlich auf den Norddeutschen Bahnen eine kleine Reaction nicht zu vermeiden sein. Hinsichtlich der Zuggattungen, der Wagenclassen und der Tarife habe ich oben schon meine Ansicht präcisirt und möchte nur noch betonen, dass auch das Freigepäck unbedingt fortfallen muss. Diese Einrichtung ist an sich schon eine ganz widersinnige, da kein rechtlicher Grund vorliegt, dem gepäcklosen Touristen genau denselben Betrag für die Beförderung abzunehmen, wie dem einen 25 kg schweren Koffer mit sich führenden Passagier. Zu den Belästigungen, denen die Verwaltung vielfach ausgesetzt ist — so lässt Mancher seinen 5 bis 6 Pfund schweren Handkoffer lediglich deshalb expediren, um bei einer kurzen Unterbrechung der Fahrt die kleine Aufbewahrungsgebühr zu sparen! — kommen noch manche sehr erhebliche Unzuträglichkeiten hinzu. So geschieht es nicht selten, dass Passagiere ohne Gepäck ihre Billets einem Anderen „leihen", damit derselbe seine 3 Centner wiegenden Koffer und Musterkasten frei expedirt erhält. Die Verwaltung kann gegen eine solche Manipulation, falls sie dieselbe wirklich constatirt, nicht einmal etwas thun, da es ja einem Jeden freisteht, einen rechtlich erworbenen Anspruch auf einen Dritten zu übertragen.**) Endlich muss darauf hingewirkt werden, dass die Coupées in den einzelnen Zügen besser ausgenutzt werden und so nicht ein grosser Wagenpark auf grosse Strecken fast leer mitzuschleppen ist, wie denn auch die Mitführung der vielen directen Wagen eine nicht geringe Belastung des Ausgabeetats für den Personentransport repräsentirt. St.

*) Der fragliche Ministerialerlass lautet wie folgt: „Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin, den 3. Mai 1879. Unter Bezugnahme auf die in der Staatsbahnenconferenz vom 3. April d. J. stattgehabten Erörterungen will ich unter Abänderung des Allgemeinen Erlasses vom 24. März 1876 II. 3915 genehmigen, dass Retourbillets, welche am Tage vor einem Sonntage oder vor einem der nachbezeichneten Festtage gelöst werden, noch am dritten Tage (den Tag der Lösung eingeschlossen) zur Rückfahrt benutzt werden können. Als Festtage (neben den Sonntagen) kommen hierbei einstweilen nur in Betracht: der erste und zweite Weihnachtsfeiertag, der Neujahrstag, der Charfreitag, der Ostermontag, der Buss- und Bettag, der Himmelfahrtstag und der Pfingstmontag. — Entsprechende Publication und Instruction sind bald zu erlassen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. gez. Maybach. An die Königlichen Eisenbahn-Directionen. II./IV. T. 2621." Die Redaction.

**) Diese Annahme des Herrn St. ist nach unserer Ansicht nicht richtig. Das Recht auf Beförderung von 25 kg Freigepäck ist untrennbar mit dem Recht auf Beförderung der Person verbunden und kann daher nur mit Uebertragung des Passagierbillets selbst auf einen Dritten übertragen werden. Die Redaction.

Ueber Locomotiven für den Rangirdienst.

Von **L. Gassebner**, Inspector der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Es ist bekannt, dass die auf Zugkilometer reducirten Verschiebe- und Dampfhaltestunden beiläufig $\frac{1}{6}$ — $\frac{1}{4}$ der auf den Eisenbahnen zurückgelegten Zugkilometer betragen, und es erscheint somit naheliegend, dass dem gesammten Reservedienst auf den Stationen und speciell dem Verschiebedienst — als dem bei weitem kostspieligsten Theil desselben eine eingehende Beachtung nicht vorenthalten werde.

Bei Prüfung dieses Dienstzweiges fällt sofort auf, dass zum Rangirgeschäfte oftmals nur jene Locomotiven verwendet werden, welche auch den Zugverkehr auf der Strecke zu vermitteln haben und in Folge der hohen Anforderungen des Verkehrs, sowie aus öconomischen Gründen eine Leistungsfähigkeit repräsentiren, welche beim rationell geleiteten Verschieben niemals benöthigt und ausgenutzt werden kann.

Solche Maschinen haben im ausgerüsteten Zustande ein Durchschnittsgewicht von 50 t, mit welchem Gewichte jährlich Tausende von Stunden die Bahnhofsgeleise befahren werden.

Dass dieses unnütze Mitbewegen so enormer Massen kostspielig durch einen ganz ungerechtfertigten Verbrauch an Brennmaterial ist, ferner auch eine abnorme Abnutzung des Oberbaues, insbesondere der Schienen, im Gefolge hat, braucht nicht erst erwähnt zu werden, und ich will hier nur versuchen, annähernd jene Ersparniss nachzuweisen, welche an Betriebsauslagen durch Verwendung geeigneter Rangirmaschinen erzielt werden kann.

Zu diesem Ende ist vor Allem das Brutto festzustellen, welches die Rangirmaschine noch mit Sicherheit auf den Bahnhofsgeleisen befördern soll, um hiernach die Leistungsfähigkeit und das Gewicht dieser Maschine zu bestimmen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass man stets vermeidet, mit sehr langen Wagenreihen, also schweren Zugtheilen, zu manipuliren, da eine solche Manipulation schwer zu überwachen ist, die Erhaltung der Wagen und Geleise ungünstig beeinflusst, endlich die Verschiebungen mit so langen Zugtheilen, ihrer geringen Beweglichkeit wegen, einen viel zu grossen Zeitaufwand beanspruchen würden.

Wir können daher mit aller Beruhigung annehmen, dass eine Maschine, welche die Fähigkeit besitzt, einen Zug von 400 t Bruttogewicht auf den Bahnhofgeleisen mit einer Geschwindigkeit von 15 km pro Stunde fortzubewegen, allen Anforderungen in Betreff der Zugkraft entspricht, welche an eine Rangirmaschine gestellt werden können.

Dieser Bedingung genügt nun, wie die Rechnung lehrt, eine Locomotive, deren durchschnittliches Adhäsionsgewicht im ausgerüsteten Zustande 22 t beträgt, vollkommen, welches Gewicht auf 2 Achsen vertheilt, die Construction einer Tendermaschine ermöglicht, die wieder ihrer leichten Beweglichkeit wegen, dann, weil selbe die wünschenswerthe bequeme Handhabung und freie Aussicht nach allen Seiten zulässt, als die passendste Type einer Rangirmaschine bezeichnet werden muss.

Wir wollen nun die Dienstleistung einer Rangirmaschine näher präcisiren und annehmen, dass auf bestimmten (meist Heizhaus-) Stationen täglich durch 24 Stunden eine Maschine für den Rangirdienst in Dampf gehalten werden muss, und weiter voraussetzen, dass diese Maschine während dieser Zeit 12 Stunden wirklich verschiebt, und zwar mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,58 km, und die übrigen 12 Stunden Dampf hält, so wird diese Maschine, — da der vierundzwanzigstündigen Diensttour 24 Stunden der Ruhe folgen sollen — pro Jahr $365 : 2 = 182$ Tage Dienst thun, und hierbei einen Weg von $182 \times 12 \times 7{,}58 = 16\,554{,}7$ km zurücklegen, und da die Gewichtsdifferenz der zwei in Rede stehenden Locomotiven $50 - 22 = 28$ t beträgt, so werden durch die leichtere Maschine bei gleicher practischer Arbeitsleistung um $16\,555 \times 28 = 463\,540$ km-t pro Jahr weniger bewegt werden können.

Hierdurch wird offenbar eine Ersparniss:

1. an Brennmaterial (das Schmier- und Putzmaterial sowie die Ersparniss an Speisewasser soll der Geringfügigkeit wegen hier ausser Ansatz bleiben),
2. an Reparaturkosten,
3. an Oberbauerhaltung,
4. an Verzinsung des Anlagecapitals

erzielt.

ad 1. Werden die Kosten des Brennmaterials (letzteres bis auf den Tender gestellt und incl. sämmtlicher Spesen) pro 1 000 km-t mit 40 kr. gerechnet, so ergiebt sich in unserem Falle eine Ersparniss von $463\,540 \times 40 = 185{,}42$ fl., wobei die geringeren Dampfhaltekosten bei einer Maschine mit kleinerer Rostfläche gänzlich vernachlässigt wurden.

ad 2. Werden hier nur die Kosten in Rechnung gestellt, welche durch den Wegfall von 4 Achsen (1 Maschinen- und 3 Tenderachsen) resultiren und werden die Erhaltungskosten für dieselben nur in einer Höhe, entsprechend der der Wagenachsen, und zwar mit à 35 fl. berechnet, so beziffert sich die Ersparniss für diese Post mit $35 \times 4 = 140$ fl.

ad 3. Soweit statistische Daten vorliegen, scheint die Annahme gerechtfertigt, dass die Geleise der Bahnhöfe mit circa 14 Millionen Tonnen befahren werden können, bevor eine Auswechselung der Schienen Platz greifen muss, wobei die ungünstige Inanspruchnahme der Schienen beim Durchfahren der scharfen Bahnhofcurven, die oftmalige Anwendung der Bremsen etc. berücksichtigt wurde.

Es handelt sich nun zur Aufstellung der Kosten für die Geleiseabnutzung jene Länge des Geleises zu bestimmen, welche jährlich durch das Darüberrollen der 463 540 km-t zur Auswechselung gelangen muss. Diese Länge berechnet sich unter Zugrundelegung von 14 Millionen Tonnen für die totale Abnutzung mit $463\,540 : 14\,000\,000 = 0{,}033$ km und wenn man den Kilometer Schienenauswechseln incl. Material sammt der dadurch bedingten Auswechselung der Schwellen und Ersatz des Kleinmaterials nach Abzug des Materialwerthes der Altschienen mit rund 5 000 fl. in Ansatz bringt, so ergiebt sich ein jährliches Ersparniss an Geleiserhaltungskosten von $5\,000 \times 0{,}033 = 165$ fl.

ad 4. Werden die Kosten einer schweren Maschine mit 28 000 fl., die einer leichten mit 14 000 fl. angenommen, so ergiebt sich eine Differenz von 14 000 fl., für welchen Betrag Verzinsung und Amortisation erspart werden.

Hierfür 11 pCt. gerechnet = 1 540 fl.

Hieraus das Gesammtersparniss:

ad 1. mit . 185,42 fl.
„ 2. „ . 140,00 „
„ 3. „ . 165,00 „
„ 4. „ . 1 540,00 „

in Summa 2 030,45 fl. pro Locomotive und Jahr.

Bewältigt nun z. B. eine Bahn von 7 — 800 km Länge und mittlerer Verkehrsdichte ihren Gesammtverkehr mit 100 Stück stets dienstfähigen Locomotiven, und entfallen auf 6 Stationen dieser Bahn ständige Verschiebemaschinen, so ist der Bedarf an Locomotiven für den Rangirdienst 6 × 2 = 12 Stück, hierzu 2 Stück für den Reparaturstand, in Summa 14 Stück Rangirmaschinen.

Da nach unseren Voraussetzungen die Ersparniss pro Stück 2 030 fl. beträgt, so lässt sich bei diesfällig rationeller Placirung des Anlagecapitals ein Betrag von

$$\left.\begin{array}{r} 2\,030 \text{ fl.} \times 14 = 28\,420 \\ -\ 2\ (185 + 165 = \quad 700 \end{array}\right\} = 27\,720 \text{ fl. pro Jahr}$$

ersparen.

Hierbei sei erwähnt, dass Bahnen von geringerer Länge und schwachem Verkehre, die überdies noch schwach mit Locomotiven dotirt sind, oder grössere Bahnen mit so schwachem Verkehre, dass die Verschiebemaschinen regelmässig zum Vorspann- oder Nachschiebedienst grösstentheils total ausgenutzt werden, nicht unter allen Verhältnissen gut thun würden, durch Einstellung dieser leichten Maschinenkategorie für den Rangirdienst, ihren Betrieb zu einem complicirteren zu gestalten, wogegen für Bahnen mit halbwegs lebhaftem Verkehre die Vortheile dieser leichten Maschine wohl Jedermann sofort einleuchten werden.

Wenn man bedenkt, dass nun nahezu 6 Jahre schon beinahe keine Neuanschaffungen (kein Ersatz) an Locomotiven für die Bahnen der Länder der Oesterreichisch-Ungarischen Krone erfolgte, so dürfte der Zeitpunkt eines Ersatzes nicht mehr ferne liegen und dann könnte bei Bestellungen der Bedarf an Locomotiven durch Beschaffung einer leichten Kategorie derselben für den Verschiebedienst vortheilhaft gedeckt werden.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 16. Juni 1879. (Arlbergbahn. Gebühren-Creditirung. Unfallgesetz. Karten-Reclame. Ungarische Bahnen. Eröffnung der Bosna-Schmalspurbahn. Postverkehr. Candidatenreden. Abrechnungs-Bureau. Donauverein. Fünfkirchen-Barcs. Mährisch-Schlesische Centralbahn. Oesterreichische Staatsbahn. Coursnotiz.)

Wir werden es der vom Fürsten Bismarck inaugurirten aggressiven Handelspolitik in erster Linie zu danken haben, schreibt die „N. F. Pr.“, wenn das Project der Arlbergbahn diesmal wirklich zur Ausführung gelangt. Zweimal bereits, in den Jahren 1872 und 1875, sind dem Reichsrathe Vorlagen wegen des Baues dieses für den Oesterreichischen Handel so eminent wichtigen Schienenweges unterbreitet worden, und beidemale wurden dieselben nicht erledigt. Hoffentlich geht es diesmal anders; aus allen Theilen des Reiches, aus den verschiedensten Interessentenkreisen ertönt einmüthig der Ruf nach Herstellung der Arlbergbahn; die Empfindung für die Gefahr, die uns aus einer Isolirung von dem westlichen Europa droht, wenn die Bismarck'sche Eisenbahn- und Handelspolitik einmal das ganze Rüstzeug ihrer chicanösen Massregeln gegen uns in Anwendung bringt, ist eine so allgemeine, dass auch das neugewählte Abgeordnetenhaus sich kaum mehr, wie es früher geschah, wird hinter technischen und finanziellen Bedenken verschanzen können, um einen Vorwand für die Ablehnung zu finden. Während die Regierungsvorlage vom Jahre 1875 sich für die Anlage des grossen Tunnels durch den Arlberg in der Seehöhe von 1 415 m entschieden hatte, wodurch die Länge des Tunnels auf 6 740 m reducirt würde, soll gegenwärtig wieder die Absicht vorwalten, auf den tiefer gelegenen und natürlich längeren Tunnel zurückzukommen, der in der Vorlage vom Jahre 1872 empfohlen wurde. Letzterer sollte in einer Seehöhe von 1 267 m erbaut werden und eine Länge von 12 400 m besitzen. Die Regierungsvorlage vom Jahre 1875 hat die Wahl des kürzeren Tunnels nicht besonders motivirt, sondern sich damit begnügt, auf den geringeren Kostenaufwand und die kürzere Bauzeit hinzuweisen, die der höhere Tunnel im Vergleiche zu dem tiefer gelegenen in Anspruch nimmt. Die Herstellungskosten der 18,7 Meilen langen Arlbergbahn wurden damals mit 34,3 Millionen Gulden berechnet, wovon 8,6 Millionen auf den Haupttunnel entfielen, während früher der effective Kostenbetrag auf fast 42 Millionen Gulden veranschlagt war. Die ganze Kostenberechnung der Regierungsvorlage hat heute überhaupt nur mehr geringen Werth, da inzwischen die Arbeitslöhne und Materialpreise so wesentlich zurückgegangen sind, dass der Bau heute viel billiger herzustellen sein wird. Auch bezüglich der Bauzeit, die seinerzeit für den grösseren Tunnel auf 8½ Jahre und für den kürzeren auf 5 Jahre veranschlagt war, ist in Folge der neuerdings im Tunnelbau gemachten Fortschritte, eine beträchtliche Abkürzung zu erwarten. Die Klagenfurter Handels- und Gewerbekammer hat den Beschluss gefasst, die Inangriffnahme des Ausbaues der Linie von Innsbruck über den Arlberg zum Bodensee energisch anzustreben. Dieser Schienenweg sichert nämlich unseren directen Verkehr mit Frankreich und der Schweiz. Diese Verbindung, sagt sie, erscheint bei der neuen Deutschen Zoll- und Eisenbahntarif-Politik dringend nöthig, wenn anders Kärnthen sich den Handel mit Vieh in das Ausland nicht verkümmern lassen will. Auch werden durch den Ausbau der Arlbergbahn die Eisenbahnen Kärnthens und Tirols erst ihre eigentliche Bedeutung erlangen.

Zur Vereinfachung des Geschäftes werden von vielen Bahnverwaltungen grösseren Parteien die entfallenden Gebühren bis zu einem gewissen Maximalbetrage creditirt; dadurch kann im Falle etwa eintretender Zahlungsunfähigkeit des Schuldners die Bahnanstalt und mittelbar der garantirende Staat geschädigt werden; wie die von letzterem gewährten Zoll- und Steuercredite sollten auch die Bahngebühren nur gegen Leistung einer volle Sicherheit gewährenden Caution creditirt werden.

Nach dem Unfallgesetze sind die Bahnen von der Ersatzleistung für körperliche Verletzungen oder Tödtungen von Menschen nur im Falle der vis major oder des Verschuldens dritter von ihnen nicht zu vertretenden Personen oder des Beschädigten selbst befreit. Bei der Beförderung von Militärpersonen zugleich mit ihrer Munition kann durch deren Explosion leicht eine Beschädigung eintreten. Nachdem die Beseitigung dieser Gefahr den Bahnanstalten benommen ist, so sollten dieselben von der Ersatzleistung für alle durch Explosion einer Munitionssendung herbeigeführte Verletzungen oder Tödtungen befreit und die Militär-Transportvorschriften durch ausdrückliche Aufnahme eines diesfälligen Enthebungsreverses oder Zusatzes modificirt werden.

Regierungsseitig soll die Benutzung der Fahrkarten-Rückseite zu Privat-Annoncen der Industrie beanstandet worden sein. Da eine Benachtheiligung des Bahndienstes oder der Sicherheit daraus nicht entstehen kann und die den Verwaltungen dadurch erwachsende Einnahme bedeutend werden dürfte, so glaubt man nicht an ein solches Verbot und verspricht sich vielmehr eine grössere Lebhaftigkeit des Handels- und Bahnverkehres, wenn eine solche Benutzung gestattet würde.

Die Arad-Temesvarer und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, deren Actien-Coupon am 1. Juli fällig wird, haben diesmal keinen Vorschuss verlangt, weil sie aus ihren Betriebs-Ueberschüssen das Coupon-Einlösungserforderniss zu decken im Stande sind. — Auf Grund des diesjährigen Gesetzartikels über die Vereinigung der Kaschau-Oderberger und Eperies-Tarnower Bahn wird diese letztere Bahn mit 1. Juli l. J. in den Besitz und die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn übergeben werden. Die letztgenannte Eisenbahn hat im Interesse der Emission und Verwerthung ihrer neuen Prioritäts-Obligationen die Intervention der Ungarischen und Oesterreichischen Regierung angesucht und hat auch schon mit der Anglo-Oesterreichischen Bank wegen Emission der neuen Titres zu dem für die Gesellschaft äusserst günstigen Course von 87 fl. Oe. W. das Uebereinkommen getroffen. — Die Einnahmen der Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft sind in steter, bedeutender Zunahme. Schon im Vorjahre waren die Betriebsergebnisse des I. Semesters sehr günstig, die heurigen aber werden auch die vorjährigen um ein Bedeutendes übersteigen. In den ersten fünf Monaten d. J. waren die Einnahmen 2 415 773 fl. gegenüber den vorjährigen mit 2 035 606 fl., so dass die Steigerung 380 167 fl. beträgt. Die Arbeiten auf der Local-Anschlussbahn Mezö-Tur-Szarvas sind in vollem Zuge. — Auf der Oedenburg-Ebenfurter Strecke der Raab-Oedenburger Eisenbahn schreiten die Bauarbeiten rasch vorwärts und sind von der Station bis zum Neuhofer Durchschnitt auch die Schienen schon gelegt. Es kann als gewiss angenommen werden, dass die neue Bahn noch vor dem bestimmten Termine, d. i. vor Eintritt des Monats November dem Verkehr wird übergeben werden können und es ist nur zu wünschen, dass nun auch Oesterreichischerseits der Ausbau der kurzen Leobersdorf-Ebenfurter Strecke baldigst in Angriff genommen werde.

Die 45 km lange Strecke Zepce-Zenica der schmalspurigen Eisenbahn Brood-Zenica, welche nun offiziell die Bezeichnung „Bosna Schmalspurbahn“ erhalten soll, ist am 8. d. Mts. eröffnet und am 9. d. Mts. dem Verkehr übergeben worden. Am 13. d. Mts. findet die technisch-polizeiliche Prüfung der ganzen Bahn statt und wird hiernach die Entscheidung betreffs der allgemeinen Zulässigkeit des Personenverkehres getroffen werden. Günstigenfalls könnte Mitte August ein regelmässiger Personenverkehr eingeleitet werden. Die neue Fahrordnung, Tarifbestim-

mungen u. s. w. soll sofort nach ihrer endgiltigen Feststellung speciell mitgetheilt werden.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen haben, wie der „Pester Lloyd" meldet, dieser Tage eine Cumulativ-Eingabe an die beiderseitigen Regierungen gerichtet, in welcher sie die Nachtheile, welche der durch den neuen Posttarif bedeutend gesteigerte Post-Packetverkehr den Eisenbahnen bereitet, insbesondere die finanzielle Schädigung und die Verzögerung der Expedition der Personenzüge in Folge der Postmanipulation ausführlich auseinandersetzen und um Abhülfe bitten. Als Mittel hierzu werden am Schlusse der Eingabe folgende Petita formulirt: 1. Es wolle die Regierung, um die Bahnen durch die Postconcurrenz vor Schaden zu bewahren, das Maximalgewicht der Postpackete von 50 auf 5 kg reduciren, wodurch von selbst eine Regulirung dahin eintreten würde, dass von 5 kg aufwärts alle Sendungen der Bahn zufallen würden. 2. Sollte die Regierung diese Begrenzung für undurchführbar halten, so erachten es die Bahnverwaltungen für billig, dass ihnen für Colli, die mehr als 5 kg wiegen, der Eilguttarif, abzüglich eines zu fixirenden Procentsatzes, ersetzt werde. 3. Da bisher alle Anstrengungen der Bahnen, die Personenzüge vor den ihnen durch die Postmanipulation erwachsenen Kosten, Verspätungen und Versäumung der Anschlüsse zu bewahren, fruchtlos geblieben sind, so erachten sie es für unumgänglich nothwendig, dass auf allen Bahnen mit lebhaftem Personenverkehr die Postpackete von dem Transporte mit Personenzügen ausgeschlossen und auf die gemischten oder rascher verkehrenden Lastzüge abgegeben werden.

Für den Oesterreichischen Reichsrath candidiren auch mehrere Directoren und Verwaltungsräthe von Eisenbahnen. Ueber eine Interpellation: Wie ist die Gewinnung des Orienthandels für Oesterreich zu bewerkstelligen, da die Oesterreichischen Bahnen und Transportanstalten die theuersten in der Welt und die Oesterreichischen Industriellen ganz in den Händen der Bahnen sind? Wie kann die Oesterreichische Industrie die Concurrenz mit England im Orient aushalten, da die Oesterreichischen Industriellen von den Eisenbahnen ruinirt werden? — erklärte Candidat Lenz (Verwaltungsrath der Nord- und Westbahn) als das wichtigste Mittel zur Eröffnung des Orienthandels für Oesterreich den Ausbau der Orientalischen Bahnen von unseren Grenzen aus, und zwar müsste namentlich der Bau der commerciell wichtigsten Linien pressirt werden, besonders jener der Serbischen Bahnen, worauf wir ja durch unsere militärische Stellung Einfluss nehmen können. Der Anschluss bei Kikinda sei sobald wie möglich zu erzielen. Als Tarifpolitiker verlangt er billige Fracht für Rohmaterialien und höhere Tarifsätze für die entwickelteren Industrieproducte von höherem Werth. Die können mehr zahlen, z. B. Tuch. Da kommts nicht darauf an, ob der Artikel 2 Kreuzer oder einen halben Kreuzer pro Meile zahlt. Ebenso sei es bei den Französischen Modewaaren; da stimme er stets für die höchsten Sätze. Er könne schon aus Interesse für den Staat nicht für allzu billige Tarife sein, denn wer zahle sonst die Garantie für die Bahnen?

Der Rechenschaftsbericht des Ueberwachungsausschusses des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Central-Abrechnungsbureaus für das Jahr 1878 enthält folgende interessante Daten. Der Ueberwachungsausschuss dieses Instituts besteht, wie im Vorjahre, aus der Nordbahn, Nordwestbahn, Südbahn, Böhmischen Westbahn, Theissbahn, Ungarischen Staatsbahn, Karl-Ludwigbahn, Alföldbahn und Staatsbahn, welche letztere auch die aufsichtführende Verwaltung bildet. Der Bericht erwähnt der in Folge stetiger Erweiterung der Geschäfte nothwendigen Bestrebungen nach Vereinfachung des Dienstes und Vervollkommnung der dienstlichen Einrichtungen und bemerkt, dass in ersterer Hinsicht das parallele Bestehen zweier Verrechnungsformen die grösste Schwierigkeit bietet. Was die administrative Gebahrung und die Details des Dienstes anlangt, so erstreckte sich der Revisionsdienst auf 4 208 Verkehrsrelationen gegen 3 907 im Vorjahre. Es wurden im Ganzen 9 182 248 Calculationspositionen (1877 9 045 523) revidirt, welche Vermehrung hauptsächlich auf die Militärtransporte entfällt. Das der Revision unterzogene Rechnungsmaterial bestand aus 5 236 957 Stück Gepäckrecepissen und Transportkarten, ferner aus 685 090 Stück Rechnungen. Das zu bewältigende Material hat sich um 56 653 Stück oder 9 pCt. vermehrt. Der Dienst der Abtheilungen für Portorückvergütungen und Superrevision umfasste die Behandlung von 7 174 Acten, während in der Abtheilung für Portorückvergütungen 9 431 Acten gegen 10 970 Stück im Jahre 1877 eingegangen sind. In den Generalabrechnungen sind in 12 970 Contocorrentposten Beträge von 187 863 880 fl. durchgeführt worden; ausserdem wurden 2 420 693 ℳ, 403 225 Frcs. und 2 956 Goldgulden abgerechnet. Die geprüften und abgerechneten Transportgebühren betrugen 72 244 452 fl. gegen 72 943 011 fl. im Jahre 1877. Zu Ende des Jahres 1878 bestand das Personal des Central-Abrechnungsbureaus aus 299 Bediensteten gegen 301 zu Ende 1877. Die Gesammtkosten des Central-Abrechnungsbureaus im Jahre 1878 betrugen 381 106 fl. gegen 374 714 fl. im Vorjahre, denen eigene Einnahmen mit 7 147 fl. gegenüberstanden.

Bei der Constituirung des Donauvereins zur Belebung des Wasserweges hielt der Abgeordnete Reichsrath Süss eine sensationelle Rede, welcher wir folgenden Passus entnehmen. Bei Erwähnung der durch den Sieg der Vernunft beseitigten Kornzölle in England bemerkte er: Es giebt auch heute noch grosse Staatsmänner, die es für zweckmässig finden, der Gesammtheit der consumirenden Bevölkerung einen Kornzoll aufzuerlegen, um einen Theil des Einkommens dem ackerbautreibenden Producenten als Prämie zuzuwenden. Der Widerstreit der Meinung ist ein sehr lebhafter, aber ich glaube nicht, dass es einen solchen Widerstreit geben könne, wenn man den Producenten diese Prämie zuwenden würde, ohne den Consumenten zu belasten, und das ist unser Fall. Wir wollen dem Producenten eine doppelte Prämie zuwenden, eine in Form der Herabsetzung der Tarife und eine in Form des Verkehrs. Da es allbekannt ist, in welcher unmittelbaren Beziehung der Absatz unserer Erwerbsproducte zu dem Gedeihen der Ernte in Ungarn steht, und dass die billige Rückfracht dann ebenso gut unseren Industrieproducten, unserer Kohle, unserm Zucker zugute kommt, so dürfen wir die schwere Lehre nicht vergessen, welche uns geworden ist in dem Verfalle des Verkehrs auf der untern Donau — einem Vorgange, der nur eine Parallele hat in dem Umstande, dass man gestattete, die Türkischen Eisenbahnen von südwärts zu bauen, ohne ihnen einen Anschluss an unsere Grenze sofort zu geben.

Am 8. d. Mts. fand die Generalversammlung der Fünfkirchen-Barcser Bahn statt. Der derselben vorgelegte Bericht der Direction constatirt, dass die Betriebsergebnisse des Jahres 1878 sehr günstige waren. Der Frachtenverkehr im Allgemeinen und speciell die Kohlentransporte nahmen wesentlich zu und auch die Militärtransporte erhöhten das Erträgniss. Der Betrieb ergab in Folge dessen einen Reinertrag von 402 312 fl., und da die zur Bestreitung der fünfprocentigen Verzinsung der Prioritäten und Actien sammt Amortisation erforderliche Summe 355 184 fl. beträgt, so entfällt nicht nur jede Inanspruchnahme der staatlichen Zinsengarantie, sondern es steht der Generalversammlung ausserdem eine Summe von 47 127 fl. zur weiteren Verfügung. Dieses Ergebniss involvirt eine 5,81procentige Verzinsung des Anlagecapitals; das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen beträgt 46,76 pCt. gegen 55,38 pCt. im Vorjahre. Bezüglich der Verwendung des Ueberschusses von 47 127 fl. beantragt die Direction mit Rücksicht darauf, dass im abgelaufenen Jahre die Betriebsmittel durch die Militärtransporte in aussergewöhnlicher Weise in Anspruch genommen wurden und ausserdem nachträgliche Steuern im Betrage von 30 000 fl. angesprochen werden, den ganzen Betrag von 47 127 fl. auf neue Rechnung vorzutragen, anstatt, wie die Statuten bestimmen, die Hälfte des Gewinnes an die Staatsverwaltung zurückzuzahlen und die andere Hälfte zur Vertheilung einer Superdividende und Bildung einer Capitalreserve zu bestimmen. Die Generalversammlung genehmigte diesen Antrag sowie die ganze Bilanz, ertheilte der Direction das Absolutorium für die Gebahrung des Jahres 1878 und wählte die durch Loos zum Austritte bestimmten drei Aufsichtsräthe wieder. Ferner nahm die Generalversammlung die Verhandlungen über Errichtung einer wechselseitigen Versicherung sämmtlicher Ungarischer Bahnen zur Kenntniss, beschloss aber, dass zur definitiven Beschlussfassung hierüber die Angelegenheit seinerzeit der Generalversammlung vorzulegen sei.

Am 14. d. Mts. fand beim Wiener Handelsgerichte eine Versammlung der Prioritätenbesitzer der Mährisch-Schlesischen Centralbahn statt, in welcher zunächst der Vertrag zwischen der Staatsverwaltung in Betreff des gemeinschaftlichen Bahnhofes Kriegsdorf genehmigt wurde. Ebenso wurde der den Betrieb der Staatsbahnlinie Kriegsdorf-Römerstadt betreffende Vertrag genehmigt unter der Bedingung, dass das Aerar ein Pfandrecht auf die Linien der Bahngesellschaft nicht einverleiben lasse. Die Sanirungsvorschläge der Vertrauensmänner betreffen die Reduction des Prioritätencapitals auf 4½ Millionen Gulden mit 3 pCt. vom 1. Jänner 1881 beginnender Verzinsung und Betheiligung der Prioritätenbesitzer mit an Stelle der alten Actien neu zu emittirenden Actien, von welchen auf je eine reducirte Prioritätsobligation zu 100 fl. eine neue Actie zu 100 fl. zu entfallen hat, während die bisherigen Actionäre für 25 alte Actien eine neue Actie erhalten sollen. Dieser Sanirungsplan wurde in der von Herrn Quellmalz aus Dresden amendirten Weise mit 9 877 gegen 5 550 Stimmen angenommen. Hiernach soll jede Prioritätsobligation zu 100 fl. anstatt des Coupons über 3 pCt. Zinsen einen festen, auf 2 pCt. zu normirenden Coupon und einen schwebenden Coupon im Gegenwerthe einer Restzahlung bis zu 5 pCt. erhalten. Die feste Verzinsung der Prioritäten hat vom 1. Juli 1882 an zu erfolgen. Falls diese Anträge nicht die curatelsbehördliche Genehmigung erhalten sollten, soll ein neues Uebereinkommen bezüglich der Tilgung der Prioritätenschuld getroffen werden. Ferner wurden der Curator und die Vertrauensmänner zu einem Uebereinkommen mit der Unionbank über die 375 000 fl. betragende Forderung der letzteren ermächtigt.

Die Ungarische Regierung soll nach dem „Hon“ den Plan eines Ausbaues der Pest-Semliner Bahn definitiv aufgegeben und sich für Kikinda-Pancsova entschieden haben. „Hon“ sagt ferner, die Rothschildgruppe und die Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahn pflogen hierüber Verhandlungen. Die Ungarische Regierung habe Gegenforderungen in elf Punkten vorgelegt, die wahrscheinlich alle angenommen werden. Vier Punkte seien bereits acceptirt, einer davon betreffe die Einstellung des anhängig gemachten Schadenersatz-Processes (für die späte Eröffnung der Bahn Temesvar-Orsova). Alle diese Berichte sind zum Mindesten verfrüht.

Bis auf Oesterreichische Staatsbahn, für welche auch in Folge der vorstehenden Nachrichten eine andauernd günstige Stimmung obwaltete, war eine kleine Reaction in den Bahncoursen bemerkbar. Es notiren zum Schlusse der beiden letzten Wochen:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2276,—	2280,—	Nordbahn . . .	104,—	103,75
Franz-Josefbahn .	146,50	145,50	Franz-Josefbahn .	93,—	93,50
Karl-Ludwigbahn	245,25	245,50	Rudolfbahn . . .	87,25	87,75
Oest. Nordwestb. .	130,75	127,25	Kaschau-Oderb. B.	80,—	80,90
Staatsbahn . . .	279,—	282,50	Salzkammergutb. .	100,50	99,70
Südbahn	84,—	84,50	3 pCt. Südbahn .	120,—	120,75
Theissbahn . . .	205,—	211,50	Theissbahn . . .	91,50	92,25

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Nach dem Bericht für das Geschäftsjahr 1878 stellen sich die Ergebnisse des Betriebes wie folgt: Personen wurden befördert 274 207 (gegen 264 022 im Vorjahre) für ℳ 298 524 (200 422). Diese Zunahme fällt allein auf den Localverkehr, während in den übrigen Verkehren eine kleine Abnahme stattfand. Im Güterverkehr wurden befördert 197 212 t (190 260) für ℳ 515 247 (516 926). Dies Verhältniss ist hauptsächlich der Einwirkung der im Jahre 1878, soweit die Tarifbeziehungen unserer Strecke in Betracht kommen, bis auf den Verkehr mit den Niederlanden zum Abschlusse gelangten Tarifreform zuzuschreiben, durch welche bekanntlich vorzugsweise Ermässigungen für Massentransporte resp. Artikel der Specialtarife, z. B. Rohzucker, Zuckerrüben und Kartoffeln, herbeigeführt sind. Was die Abnahme des Localverkehrs um ca. 23 000 t und die Zunahme des directen Verkehrs um ca. 30 000 t betrifft, so rührt dies davon her, dass einestheils im Jahre 1877 aussergewöhnliche Steintransporte zwischen Wasserthaleben und Nordhausen zur Beförderung gelangten und dass anderntheils im Laufe des Jahres 1878 eine grosse Anzahl solcher Transporte, welche früher im Localverkehr auf die diesseitigen Uebergangsstationen Nordhausen, Wolframshausen und Erfurt kartirt wurden, nach Durchführung der Tarifreform, durch welche die directen Verkehrsbeziehungen überhaupt eine wesentliche Erweiterung erfahren haben, auf die resp. Adressstationen direct expedirt, dem Localverkehr also entzogen worden sind. Die Nebenerträge aus dem Personen- und Güterverkehr beziffern sich mit ℳ 29 592 (29 677), so dass die gesammte Betriebseinnahme sich auf ℳ 843 363 (837 025) beläuft. Im Personenverkehr fallen auf den Localverkehr 227 865 Personen (216 130) für ℳ 224 558 (216 092), auf die directen Verkehre 46 342 Personen (47 892) für ℳ 73 966 (74 330). Es wurden täglich befördert insgesammt 751 Personen, welche 20 784 km zurücklegten und eine Einnahme von ℳ 817,87 lieferten, gegen 733 Personen des Vorjahres, welche 19 856 km zurücklegten und ℳ 806,73 Einnahme lieferten. Im Güterverkehr wurden befördert und eingenommen: Postgut für ℳ 4 131, Eilgut 905 t für ℳ 11 293, Stückgut 21 731 t, Frachtgut in Wagenladungen von 5 t und darüber 17 551 t, Frachtgut von mindestens 10 t und darüber 154 185 t, zusammen für ℳ 485 657 (479 868), Militärgut ℳ 444, Fahrzeuge ℳ 640, Vieh ℳ 13 082. Es kommen auf den Localverkehr 34 739 t für ℳ 109 742, auf den directen Verkehr 133 455 t für ℳ 345 062, auf den Durchgangsverkehr 29 018 t für ℳ 60 443. Die Summe der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug 7 334 192 (also gegen 1877 mehr 289 303 oder 3,94 pCt.); jede Tonne hat durchschnittlich 38,5 km durchlaufen; die specifische Güterfrequenz betrug 96 300. Jede Tonne der tarifirten Güter hat im Gesammtdurchschnitt eine Frachteinnahme von ℳ 2,59 gegen ℳ 2,69 im Vorjahre gebracht. Die Ausgaben stellen sich wie folgt: Allgemeine Verwaltung ℳ 48 861 (51 340), Bahnverwaltung ℳ 150 173 (152 233), Transportverwaltung ℳ 295 231 (311 984), sonstige Ausgaben (Zinsen und Amortisation der Anleihe, Entschädigung an andere Bahnen für Mitbenutzung etc.) ℳ 135 249 (136 068), Restausgaben ℳ 219 (387). Von den einzelnen Stationen figurirt Nordhausen mit einer Einnahme von ℳ 203 739, Erfurt mit ℳ 122 596. Die Einnahme mit ℳ 942 574, die Ausgabe mit ℳ 660 587 lassen einen Ueberschuss von ℳ 281 986, wovon fallen: auf den Reservefonds ℳ 9 000, auf den Erneuerungsfonds ℳ 118 761, Restbetrag zu den Kosten für die Vorarbeiten von Erfurt nach Rudolstadt ℳ 675, Communalsteuern ℳ 397, Staatssteuer ℳ 3 692, 3¹/₆ pCt. an die Stammprioritäten ℳ 144 000, 3½ pCt. Tantième an Verwaltungsrath und Direction ℳ 5 040, Vortrag 1879 ℳ 420. Der Reservefonds schliesst mit ℳ 37 500, der Erneuerungsfonds mit ℳ 187 765 ab.

Die Friedrichrodaer Bahn.

Nach dem Jahresbericht pro 1878 wurde die am 21. August 1875 concessionirte Bahn am 6. October desselben Jahres im Bau begonnen und am 2. Juli 1876 schon dem öffentlichen Verkehr übergeben. Dieselbe gehört dem Sachsen-Gothaischen Staate und ist auf die Dauer von zehn Jahren an den Bau- und Betriebsunternehmer Hermann Bachstein in Berlin verpachtet, welcher sie um den Pauschalbetrag von 450 000 ℳ excl. des Grunderwerbes und der später sich ergebenden geringen Mehrarbeiten auf Kosten des Staates erbaut und die Betriebsmittel auf seine eigenen Kosten angeschafft hat. Der Betriebspächter zahlt der Regierung für die Bahn eine Pachtsumme von jährlich 17 000 ℳ, für den Gasthof in Waltershausen, in welchem sich die Warte- und Expeditionsräume befinden, weitere 1 720 ℳ, und verzinst somit der Regierung das gesammte Anlagecapital von 616 700 ℳ mit 3,04 pCt. Ausserdem hat der Betriebspächter jedes Jahr 4 000 ℳ als Beitrag zum Erneuerungsfonds für das Geleise (etwa 3½ pCt. des Werthes vom Oberbaumaterial) abzuliefern. Bei zunehmendem Verkehr ist eine Steigerung der Pacht vorgesehen, welche die Verzinsung auf etwa 4 pCt. erhöht. Die ganze Bahn ist als Localbahn oder normalspurige Secundärbahn erbaut. Sie beginnt bei der Station Fröttstedt der Thüringer Eisenbahn, liegt auf der ersten 3,5 km langen Strecke, d. i. bis Bahnhof Waltershausen, auf dem Planum der früheren Waltershäuser Pferdebahn, welches blos auf 200 m vor genanntem Bahnhofe wegen eines besseren Einlaufens in denselben verlegt wurde. Von Waltershausen, dessen Bahnhof mit alleiniger Ausnahme des Empfangsgebäudes und des Güterschuppens gänzlich umgebaut wurde, führt die Bahn zwischen Schnepfenthal und Rödichen nach Reinhardtsbrunn und endigt vor dem Felsenkeller bei Friedrichroda mit einer Gesammtlänge von 9 036 m, wofür 10 Tarifkilometer gerechnet werden. Die ganze Bahn hat ausser dem gemeinschaftlichen Bahnhof Fröttstedt der Thüringer Bahn noch die beiden Bahnhöfe Waltershausen und Friedrichroda. Die Bahn ist sowohl im Oberbau als auch im Planum und Grunderwerb eingeleisig ausgeführt. Das Anlagecapital der Bahn besteht im Werthe des Planums, der Bauwerke, des Grunderwerbs etc. der 3,6 km langen früheren Pferdebahn, zu taxiren auf 54 000 ℳ, des als Empfangsgebäude benutzten, dem Staate gehörigen Gasthauses nebst des alten Güterschuppens auf Bahnhof Waltershausen, zu taxiren auf 45 000 ℳ, des auf den Bahnbau selbst in Generalentreprise verwendeten Baucapitals von 453 700 ℳ, der Kosten des Grunderwerbes auf den Strecken von Waltershausen nach Reinhardtsbrunn und Friedrichroda mit 64 000 ℳ, Summa in Allem 616 700 ℳ oder pro Kilometer 68 250 ℳ exclusive der Betriebsmittel. Die Betriebsverwaltung hat ihren Sitz in Waltershausen und wurde bis zum 21. December 1878 durch den Baurath Plessner in Gotha geleitet, an dessen Stelle am genannten Tage der Ober-Ingenieur M. Roth in Waltershausen eingesetzt wurde. Die gesammten Einnahmen im Jahre 1878 betrugen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 58 331 ℳ, aus dem Güterverkehr 21 103 ℳ, aus sonstigen Einnahmen 5 028 ℳ, in Summa 84 462 ℳ. Die Gesammtausgaben beziffern sich dagegen auf 76 534 ℳ, so dass zur Verzinsung und Amortisation der Betriebsmittel des Betriebspächters ein Ueberschuss von 7 928 ℳ verbleibt.

Die Secundäreisenbahn von Parchim nach Ludwigslust (in Mecklenburg).

Die drei Städte: Parchim, Neustadt und Ludwigslust haben mit dem Eisenbahn-Bauunternehmer H. Bachstein in Berlin (derselbe Bauunternehmer, welcher für den Gothaischen Staat die Fröttstädt-Friedrichrodaer Eisenbahn erbaut und seit 1876 auf 10 Jahre in Betrieb erhalten hat), einen Bau- und Betriebsvertrag abgeschlossen.

Die ganze, 26,5 km lange, normalspurige Bahn wird von H. Bachstein in Generalentreprise ausgeführt und zwar für die Pauschalsumme von — excl. Grunderwerb und Betriebsmittel — 1 000 000 ℳ; ferner liefert derselbe die Betriebsmittel im Betrage von 150 000 ℳ, hierzu treten ferner für den von den drei Städten zu bewirkenden Grunderwerb sowie für Bauzinsen, Verwaltungskosten 100 000 ℳ, so dass die ganze Anlage ein Gesammtcapital von 1 250 000 ℳ erfordert.

Von diesem Anlagecapital hat die Grossherzoglich Mecklenburgische Regierung als Landeshilfe à fonds perdu gewährt circa 520 000 ℳ, die drei Städte haben aufgebracht circa 580 000 ℳ und H. Bachstein betheiligt sich mit 150 000 ℳ, in Summa 1 250 000 ℳ.

Die drei Städte und H. Bachstein haben in Höhe ihrer Capitalbetheiligung von zusammen 730 000 ℳ eine Actiengesellschaft gebildet.

H. Bachstein übernimmt den Betrieb der Bahn auf 10 Jahre und verzinst das Actiencapital zunächst mindestens mit 3 pCt. und gewährt ferner die Hälfte aller über 130 000 ℳ betragenden jährlichen Betriebseinnahmen bis zu einer 4 procentigen Verzinsung des Actiencapitals.

Ausser dieser 3 bis 4 procentigen Verzinsung des Actiencapitals legt H. Bachstein alljährlich den Betrag von 9 000 ℳ in den zu bildenden Reserve- und Erneuerungsfonds.

Die Bahn muss innerhalb 13 Monaten vollständig betriebsfähig hergestellt werden und haben die Arbeiten bereits (im Juni) begonnen.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen im März 1879.

Bezeichnung der Bahnen	Länge in Km.	Personen-Verkehr in pCt.	Güter-Verkehr in pCt.	Im Ganzen Fr.	Pro Km. Fr.
Nordostbahn					
Stammnetz	392	32	68	953 000	2 431
gegen 1878	—	— 2	—	+ 75 105	+ 191
Zürich-Zug-Luzern	64	44	56	90 000	1 406
gegen 1878	—	—	—	+ 4 850	+ 76
Bötzbergbahn	57	21	79	146 300	2 567
gegen 1878	—	— 2	—	— 319	— 5
Effretikon - Hinweil	23	55	45	11 500	500
gegen 1878	—	— 1	—	+ 1 330	+ 58
Centralbahn					
Gäubahn	299	33	67	685 000	2 291
gegen 1878	—	— 2	—	+ 12 103	+ 41
Baseler Verbind.-Bahn	5	9	91	16 500	3 300
gegen 1878	—	+ 1	—	— 2 182	— 436
Aargauische Südbahn	29	55	45	11 700	403
gegen 1878	—	— 2	—	+ 751	+ 25
Wohlen-Bremgarten	8	51	49	1 620	202
gegen 1878	—	— 8	—	+ 4	—
Suisse-Occidentale	487	38	62	909 000	1 867
gegen 1878	—	— 1	—	+ 30 665	+ 62
Ligne du Simplon	117	60	40	45 150	282
gegen 1878	+ 28	+ 3	—	+ 486	+ 10
Bulle Romont	19	23	77	17 000	716
gegen 1878	—	— 7	—	+ 2 900	+ 53
Lausanne-Echallens	15	83	17	5 387	359
gegen 1878	—	+ 5	—	+ 756	+ 50
Vereinigte Schweizerbahnen	283	46	54	449 600	1 589
gegen 1878	—	— 4	—	+ 20 663	+ 73
Toggenburgerbahn	26	57	43	19 500	750
gegen 1878	—	— 1	—	+ 1 036	+ 40
Wald-Rüti	7	60	40	3 730	533
gegen 1878	—	— 2	—	— 389	— 55
Rapperswyl-Pfäffikon	5	74	26	1 330	266
gegen 1878	—	—	—	—	—
(eröffnet 27—31. August 1878)					
Jura-Bernbahn					
Jura-Bern	256	42	58	427 000	1 668
gegen 1878	—	— 7	—	+ 15 649	+ 62
Bern-Luzern	95	42	58	75 500	795
gegen 1878	—	+ 2	—	+ 3 912	+ 41
Gotthardbahn					
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	71	29	25 200	615
gegen 1878	—	— 1	—	— 524	— 12
Lugano-Chiasso	26	70	30	15 000	576
gegen 1878	—	— 11	—	+ 867	+ 32
Appenzeller Bahn	15	57	43	12 874	858
gegen 1878	—	— 5	—	+ 278	+ 18
Tössthalbahn	40	46	54	25 247	631
gegen 1878	—	— 4	—	+ 981	+ 24
Uetlibergbahn	9	95	5	1 197	133
gegen 1878	—	+ 15	—	— 328	— 37
Emmenthalbahn	24	39	61	17 390	725
gegen 1878	—	— 7	—	+ 1 052	+ 44
Schweizer. Nationalbahn	164	41	59	72 318	441
gegen 1878	—	— 6	—	— 1 415	— 9
Bödelibahn	9	23	77	9 800	1 090
gegen 1878	—	— 2	—	+ 1 555	+ 173
Wädensweil-Einsiedeln	17	58	42	10 600	624
gegen 1878	—	+ 5	—	+ 506	+ 30

Präjudizien.

v. O. **Ist ein im Dienst einer Privat-Eisenbahngesellschaft angestellter, als Bahn-Polizeibeamter vereidigter Bahninspector im Sinne des § 196 des Bahn-Polizeireglements der amtliche Vorgesetzte der Bahn-Polizeibeamten (Schaffner)?** Der Appellationsrichter verneinte diese Frage; die Ober-Staatsanwaltschaft rügte die Verletzung des § 196 und § 67 des Bahn-Polizeireglements vom 4. Januar 1875. Die Nichtigkeits-Beschwerde wurde zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Wenn auch der als verletzt bezeichnete § 67 den Eisenbahn-Verwaltungen die Verpflichtung auferlegt, ihren im § 66 ibid. genannten Bahn-Polizeibeamten über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniss eine schriftliche oder gedruckte Instruction zu ertheilen, die von der Rhein-Eisenbahngesellschaft erlassene Instruction vom 1. Juni 1861 aber den Betriebsinspector als einen der „Vorgesetzten“ des Schaffners hinstellt, so lässt sich doch hieraus allein nicht folgern, dass die diesen Beamten in dieser Instruction gegebene hierarchische Stellung auch für ihre Qualität als Polizeibeamten zu gelten habe, und namentlich für die Frage, ob der Inspector der amtliche Vorgesetzte des Schaffners im Sinne des § 196 sei, als massgebend erachtet werden müsse. In der That leitet auch die Ober-Staatsanwaltschaft selbst die in Frage stehende Qualität des Betriebsinspectors nicht unmittelbar aus der Dienstinstruction ab, sondern sucht vielmehr sie durch die Deduction zu begründen, dass

1. zur Stellung des Strafantrages bezüglich der Bahn-Polizeibeamten in Ausübung ihres Amtes widerfahrenen Beleidigungen principaliter die Eisenbahn-Verwaltung berechtigt sei,

2. dass dieselbe dieses Recht bezüglich der den Schaffnern widerfahrenen Beleidigungen durch die vorgedachte Dienstinstruction auf den Betriebsinspector übertragen habe.

Was zunächst den letzteren betrifft, so schliesst die Natur des fraglichen Antragsrechtes als einer individuellen, in das Gebiet des öffentlichen Rechts einschlagenden Befugniss seine Cessibilität aus. Soll aber unter der behaupteten Uebertragung nur ein Mandat zur Ausübung des Rechts der Mandatin verstanden werden, so ist ein solches weder in der angerufenen Instruction ausgesprochen oder auch nur angedeutet, noch auch in der dem Inspector gegebenen Stellung virtualiter enthalten. Die Unhaltbarkeit einer solchen Supposition ergiebt sich schon aus dem Umstande, dass die Dienstinstruction, auf Grund welcher beide Beamte eingestellt worden sind, aus dem Jahre 1861 herrührt, also aus der Zeit eines Strafgesetzes, welches von einem Antragsrechte des amtlichen Vorgesetzten in dem dermalen fraglichen Sinne nichts kannte. Hierzu kommt, dass der angerufene § 11 der Instruction für den Betriebsinspector demselben die Bahn-Polizeibeamten in ganz gleicher Weise, in dem nämlichen Satze unterordnet, wie das zur Kategorie der Bahn-Polizeibeamten nicht gehörige Personal. Es ist unmöglich, der Stellung des Inspectors in Bezug auf die Bahn-Polizeibeamten eine Bedeutung beizulegen, welche hinsichtlich der übrigen Beamten durch die Natur der Sache ausgeschlossen ist.“ (Erk. d. Preuss. Ob.-Trib. v. 3. April 1879.)

Signalwesen. In der Wochenschau in No. 46 S. 614 ist über eine Conferenz im Reichs-Eisenbahnamte gesprochen; die Ausführungen daselbst sind nicht ganz correct und bitten wir, den hier folgenden kleinen Abschnitt als Berichtigung des in No. 46 enthaltenen anzusehen.

Den Erwartungen entsprechend sind die im Reichs-Eisenbahnamte am 9. d. Mts. eröffneten Conferenzen wegen Einführung einheitlicher Signalzeichen auf den Deutschen Eisenbahnen bei Anwendung der Central-Stellapparate nach zweitägigen Verhandlungen zum Abschluss gebracht worden. Obgleich die Berathungen nur einen informatorischen Charakter trugen, so haben sie doch zu vorläufigen Festsetzungen geführt, da die Aufstellung einheitlicher Signalzeichen allseitig als wünschenswerth anerkannt wurde. Das Resultat der Berathungen wird nach vollständiger Redaction, wie schon erwähnt, dem Bundesrathe zu weiterer Beschlussfassung zugehen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Hannoversche Staats-Eisenbahn. Am Dienstag, den 24. Juni c., wird der Personenbahnhof am Ernst-Augustplatze hierselbst in Betrieb genommen und von diesem Tage ab der gesammte Personen-, Eilgut- und, vorbehaltlich specieller Ausnahmen, auch der Viehverkehr dorthin zurückverlegt werden.

Der erste Zug, welcher am 24. Juni c. vom Stadtbahnhofe ab befördert werden wird, ist der Morgens 5 Uhr 42 Minuten nach Cassel fahrende Personenzug No. 26, während die früher liegenden Nachtzüge noch auf dem provisorischen Bahnhofe zur Abfertigung gelangen. Hannover, den 14. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (761)

2. Verkehrsstörungen.

K. K. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. In Folge einer am 13. Juni d. J. in unserer Strecke Kromau-Strelitz vorgekommenen Dammrutschung ist der Verkehr auf dieser Strecke eingestellt worden. Die Unterbrechung dürfte 6 Tage dauern.

---

3. Ausloosungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 10. d. Mts. hat die Verloosung unserer 4 pro-

centigen Prioritäts-Actien und 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen stattgefunden. Es sind folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4 procentigen Prioritäts-Actien

346 Stück à 100 Thlr. = 300 M.

3 4 75 104 161 239 251 266 314 328 330 381 451 476 496 501 513 514 557 610 634 651 673 771 778 784 810 812 842 859 867 869 891 896 905 906 948 994 1067 1072 1138 1139 1163 1167 1169 1195 1262 1276 1278 1306 1322 1331 1379 1428 1451 1473 1548 1575 1578 1589 1597 1628 1629 1651 1668 1704 1714 1745 1753 1771 1772 1831 1846 1978 1988 2086 2120 2126 2154 2172 2200 2210 2219 2247 2289 2295 2302 2303 2306 2310 2313 2321 2323 2328 2361 2446 2458 2564 2630 2690 2733 2739 2740 2744 2749 2753 2764 2768 2773 2774 2782 2784 2809 2835 2840 2860 2869 2880 2889 2902 2924 2959 2968 2977 3057 3076 3108 3131 3143 3155 3215 3277 3281 3331 3367 3382 3401 3409 3421 3424 3429 3448 3476 3478 3510 3531 3540 3560 3583 3641 3652 3696 3729 3730 3735 3814 3872 3955 3956 3958 3965 3978 4003 4015 4038 4056 4076 4077 4089 4119 4130 4143 4254 4290 4385 4399 4406 4418 4430 4471 4500 4507 4516 4518 4519 4527 4555 4563 4571 4609 4619 4643 4647 4656 4694 4698 4740 4748 4780 4809 4818 4849 4871 4873 4879 4885 4933 4941 4957 4968 4983 5038 5042 5053 5075 5081 5082 5152 5198 5205 5219 5223 5250 5314 5344 5350 5351 5393 5402 5449 5453 5508 5509 5519 5528 5536 5557 5572 5575 5577 5596 5608 5615 5662 5722 5735 5781 5831 5878 5880 5950 5958 5975 5997 6090 6097 6103 6136 6190 6206 6251 6292 6306 6435 6438 6479 6504 6554 6573 6732 6741 6755 6770 6817 6840 6842 6865 6913 6925 7053 7090 7108 7109 7125 7129 7130 7131 7138 7149 7158 7164 7193 7196 7246 7257 7279 7368 7388 7404 7425 7444 7455 7458 7461 7469 7509 7543 7564 7604 7605 7619 7627 7633 7643 7659 7664 7718 7729 7735 7742 7745 7796 7827 7837 7838 7854 7865 7875 7926 7962 7974 8001 8081 8155 8220 8229 8275 8305 8339 8353 8378 8395 8403 8407 8421 8497.

54 Stück à 500 Thlr. = 1500 M.

78 118 148 155 172 211 229 243 307 353 354 373 374 386 460 487 488 490 502 509 554 561 562 600 646 699 700 775 779 787 802 831 851 862 868 873 874 884 937 946 983 1003 1027 1059 1072 1167 1182 1199 1242 1243 1244 1264 1265 1298.

II. der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen

313 Stück à 100 Thlr. = 300 M.

22 44 128 272 391 403 416 424 515 520 587 589 592 617 650 757 861 913 943 1048 1076 1134 1212 1326 1548 1704 1899 2007 2094 2132 2323 2399 2426 2645 2777 2833 2920 2936 3045 3047 3084 3089 3125 3243 3283 3332 3380 3386 3438 3541 3545 3577 3648 3904 3996 4121 4134 4220 4255 4265 4359 4404 4568 4657 4748 4935 5171 5237 5267 5371 5384 5413 5516 5571 5642 5666 5824 5873 5952 5994 6229 6318 6353 6356 6580 6619 6763 6779 6790 6910 6969 6976 7022 7260 7287 7400 7516 7786 7939 7950 8087 8098 8110 8120 8354 8427 8496 8687 8767 8856 8861 9076 9225 9298 9378 9492 9618 9630 9883 9926 10114 10143 10185 10301 10618 10633 10816 10847 10920 10934 11007 11175 11302 11498 11503 11548 11605 11765 11775 11824 11849 11909 12139 12295 12389 12412 12504 12551 12677 12861 12886 13217 13302 13331 13381 13400 13479 13583 13641 13655 13685 13702 13732 13813 13873 13927 14038 14224 14226 14251 14416 14474 14544 14668 14727 14822 14851 15015 15254 15278 15389 15411 15424 15535 15702 15809 15992 16068 16153 16235 16260 16320 16334 16519 16569 16653 16731 16737 16807 16847 16990 17070 17111 17153 17179 17209 17358 17473 17488 17519 17587 17668 17692 17706 18003 18034 18051 18132 18250 18357 18492 18540 18543 18607 18610 18753 18831 18841 18932 18986 19036 19246 19310 19511 19512 19517 19528 19572 19611 19660 19677 19709 19712 19766 19803 19868 19935 20077 20190 20387 20526 20533 20559 20611 20672 20723 20907 20979 21083 21118 21156 21158 21511 21594 21596 21610 21691 21737 21918 22063 22418 22604 22739 23160 23168 23237 23287 23387 23591 23680 23729 23861 23874 23895 23943 23991 24174 24190 24535 24554 24575 24757 24946 25034 25134 25137 25202 25227 25305 25419 25458 25833 25878 25890 25900 26791 26835 26864 27061 27126 27208 27268 27500.

62 Stück à 500 Thlr. = 1500 M.

27 119 178 221 230 250 275 365 470 532 832 858 1033 1154 1310 1447 1492 1538 1651 1774 1866 1902 1992 2112 2226 2303 2350 2504 2602 2680 2742 2743 2826 2837 2876 2941 3109 3197 3271 3313 3527 3539 3614 3749 3951 4203 4318 4405 4470 4522 4529 4802 4886 4971 5066 5091 5093 5184 5278 5323 5497 5499.

III. 4½ procentige Prioritäts-Obligationen Littr. B.

67 Stück à 100 Thlr. = 300 M.

1524 1597 1609 1696 2118 2164 2337 2494 2613 2651 2680 2818 3052 3322 3443 3501 3590 3666 3853 3884 4194 4387 4433 4441 4575 4625 4727 4740 5073 5156 5183 5195 5211 5275 5289 5354 5392 5463 5747 5758 5809 5825 5882 6247 6366 6620 6722 6846 6908 7004 7099 7299 7341 7415 7543 7909 7964 8069 8086 8246 8288 8298 8350 8359 8480 8705 8801.

12 Stück à 500 Thlr. = 1500 M.

44 109 414 436 639 1109 1128 1149 1167 1189 1219 1364.

Die Verzinsung dieser Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni d. J. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom 1. Juli d. J. ab bei unserer Hauptcasse hierselbst — am Askanischen Platz No. 5 — nebst den vom 1. Juli cr. ab laufenden Zinscoupons gegen Empfangnahme des Nennwerthes der Actien und Obligationen einzuliefern.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinscoupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht. In Betreff derjenigen Actien und Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gelangen, tritt gerichtliches Depositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt folgende Prioritäts-Actien und Obligationen noch nicht zur Einlösung gelangt:

I. 4procentige Prioritäts-Actien:

aus der 14. Verloosung de 1856 mit 1 Coupon,
à 300 M. No. 3711.

aus der 35. Verloosung de 1877 mit 7 Coupons,
à 1500 M. No. 71 378 800.
à 300 M. No. 187 5177 5738 6256 6561 8048 8075 8085.

aus der 36. Verloosung de 1878 mit 5 Coupons,
à 1500 M. No. 247 355 357 504 856 872.
à 300 M. No. 45 614 1136 1508 1900 1929 2296 3287 3686 3748 3985 4286 4608 4789 4823 4857 5996 6397 6499 6558 6832 6862 7183 7384 7923 8122.

II. 4½ procentige Prioritäts-Obligationen I. Emission:

aus der 19. Verloosung de 1876 mit 9 Coupons,
à 1500 M. No. 513.
à 300 M. No. 800 1057 1659 2718 3941.

aus der 20. Verloosung de 1877 mit 7 Coupons,
à 300 M. No. 93 494 815 922 1062 1117 1758 2309 2340 2797 3573 4631.

aus der 21. Verloosung de 1878 mit 5 Coupons,
à 1500 M. No. 498.
à 300 M. No. 193 1525 1698 1875 2398 3797 3880 3916 3969 4063 4418.

III. 4½ procentige Prioritäts-Obligationen II. Emission:

aus der 16. Verloosung de 1876 mit 9 Coupons,
à 1500 M. No. 1025 1870 2617 3389 4633 5409.
à 300 M. No. 5622 5923 7717 7787 8493 8925 9144 10716 14132 14852 15025 16082 16755 17566 18174 18757 23455 25007 25784 26188.

aus der 17. Verloosung de 1877 mit 7 Coupons,
à 1500 M. No. 1613 3218 3304 3863 4621.
à 300 M. No. 5363 6359 6514 8076 8311 8584 9553 9762 9933 10231 10281 10999 11232 11549 12490 15569 15831 16015 17048 17340 18723 19994 21333 21769 22975 24900 25501 27405.

aus der 18. Verloosung de 1878 mit 5 Coupons,
à 1500 M. No. 2143 2157 2401 2787 2862 3220 3563 3619 4727 5075.
à 300 M. No. 5227 5736 6510 6583 8646 8672 9143 9585 9969 10582 10780 10855 10888 11004 11135 11264 11695 11874 12555 13541 13967 14687 16779 16826 17715 18968 19318 20326 21420 21433 22372 22416 22718 22789 23338 23914 24078 24425 25020 26839 26983.

IV. 4½ procentige Prioritäts-Obligationen Littr. B.

aus der 10. Verloosung de 1876 mit 9 Coupons,
à 300 M. No. 3777 4142 5357 7811.

aus der 11. Verloosung de 1877 mit 7 Coupons,
à 300 M. No. 2943 3113 3393 4512 5474 5659 6435 6466 8675.

aus der 12. Verloosung de 1878 mit 5 Coupons,
à 1500 M. No. 221 578 1144.
à 300 M. No. 2268 3020 3063 3328 3345 5204 5997 6271 6519 6717 6931 6971 7085 7094 8026 8294.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien und Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden. Berlin, den 10. März 1879. Die Direction. (348)

4. Auszahlungen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Die Zahlung der am 1. Juli d. J. fälligen Zinsen aller unserer Prioritäts-Obligationen, sowie die Einlösung der ausgeloosten Prioritäts-Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei unserer Hauptcasse hierselbst im Stationsgebäude des Bahnhofes und in Potsdam bei unserer Billet-Casse täglich, mit Ausschluss der Sonn- und Feiertage, während der Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr statt.

Die Zinscoupons aller unserer Prioritäts-Obligationen werden ausserdem
in Berlin bei Herrn Meyer Cohn,
„ Darmstadt bei der Casse der Bank für Handel und Industrie,
„ Frankfurt a/M. bei der Filiale der Darmstädter Bank für Handel und Industrie,
„ Dresden bei der Dresdener Bank
und die Zinscoupons unserer 4½ % gen Prioritäts-Obligationen Lit. D. neue Emission, sowie unserer 4½ % gen Prioritäts-Obligationen Lit. F. ausserdem auch
in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne
eingelöst.

Es wird gebeten, den zu präsentirenden Coupons ein Verzeichniss über die Stückzahl und den Werth derselben, nach den verschiedenen Kategorien geordnet, beizufügen.

Briefliche Einsendungen wolle man an unsere Hauptcasse hierselbst

richten. Berlin, den 12. Juni 1879. Das Directorium. (770)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich hiermit zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Juli 1879 fällige Coupon der gesellschaftlichen Actien vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der Hauptcassa der Gesellschaft I. Kantgasse No. 3 mit

Fünf Gulden Oesterr. Währung in Silber

eingelöst wird.

Die zur arithmetischen Aufzeichnung der einzulösenden Coupons erforderlichen Consignationen werden bei der Liquidatur der Gesellschaft ausgefolgt. Wien, am 17. Juni 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (762)

K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahngesellschaft. Der am 1. Juli 1879 fällige Coupon der Actien wird:

in Budapest bei der gesellschaftlichen Haupt-Cassa,

in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank

mit fl. 4 Oesterr. Whrg. in Silber

eingelöst.

Der am 1. Juli 1879 fällige Zinsencoupon der Prioritätsobligationen wird an denselben Zahlstellen mit

fl. 5 Oesterr. Währung in Silber

ausgezahlt. Budapest, im Juni 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (773)

5. Tarifwesen.

Berlin - Magdeburg - Halle - Casseler Verband. Am 1. Juli c. tritt der 4. Nachtrag zum Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Tarif in Kraft. Derselbe enthält anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin-Potsdam-Magdeburger und Halle-Casseler Stationen und neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen und Stationen der Staatsbahnstrecke Berlin - Blankenheim. Namens der Verbandverwaltung: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (772)

Für den Transport von Braunkohlen etc. von den Berlin-Anhaltischen Stationen Bitterfeld und Weiche Wolffen nach mehreren Berlin-Hamburger Stationen via Berlin kommen von jetzt ab ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Berechnung. Dieselben können bei den betheiligten Güter-Expeditionen erfragt werden. Berlin, den 16. Juni 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (763)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Für Holztransporte von der Station Tworog der Rechte-Oder-Uferbahn nach den dem Schlesisch-Niedersächsischen Verbande angehörigen Stationen der Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Berlin-Anhaltischen Bahn kommen dieselben Tarifsätze zur Anwendung, welche für die Station Friedrichshütte der Rechte-Oder-Uferbahn bestehen. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (764)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Die directen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Roheisen, Rohstahleisen etc. zwischen Unterwellenborn einerseits und den diesseitigen Stationen Berlin, Lichterfelde, Grossbeeren, Ludwigsfelde, Trebbin, Luckenwalde und Jüterbog im Stettin - Berlin-Thüringischen Verbandsverkehr sind auf 0,71 *M.* pro 100 kg ermässigt. Berlin, den 18. Juni 1879. Die Direction. (769)

Am 20. d. Mts. tritt zu dem directen Gütertarif zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn einerseits und Stationen der Oels-Gnesener Eisenbahn andererseits vom 1. December 1877 ein Nachtrag III. in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Mochbern trans. und Pöpelwitzer Weiche trans., neue Frachtsätze für Steintransporte und directe Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III. etc. im Verkehr zwischen Station Gnesen einerseits und einigen Oberschlesischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn, sowie Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn via Oels andererseits enthält. Der Nachtrag ist auf den Verbandstationen zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben. Breslau und Poln.-Wartenberg, den 15. Juni 1879. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft. (760 H. & V.)

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Güter - Abfertigungsdienst in Jassy und Ungheni bei Sendungen nach und von Russland via Jassy-Ungheni.

Die Fürstlich Rumänische Staatsbahn Jassy-Ungheni übernimmt alle in der Station Jassy der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumän. Linie) anlangenden, für den Weitertransport nach Russland bestimmten Eil- und Frachtgüter via Jassy-Ungheni unter Beachtung nachstehender Bestimmungen:

1. Mit Ausnahme der vom Transporte auf den Russischen Bahnen gänzlich ausgeschlossenen und der dem Frankaturzwange unterliegenden Güter, von welchen Wein- und Petroleumsendungen nach Odessa ausdrücklich befreit sind, werden alle Eil- und Frachtgüter zum Weitertransporte in überwiesener Fracht übernommen.

2. Die Frankirung der dem Frankaturzwange nicht unterliegenden Sendungen kann nur bis zur Grenzstation Russisch-Ungheni erfolgen, während Ueberweisungen an Spesen und sonstigen Gebühren nach allen Stationen der Russischen Eisenbahnen zulässig sind.

3. Die Zollformalitäten beim Fürstlich Rumänischen Zollamte in Jassy und Rumänisch-Ungheni werden im Falle, als keine Mittelsperson am Frachtbriefe bezeichnet erscheint, für den Austritt der Güter von Rumänien nach Russland und vice verca von Seite der Jassy-Ungheni-Bahn besorgt, während die Zollabfertigung in Russisch-Ungheni für den Ein- und Austritt der Güter nach und aus Russland ausschliesslich durch die Zollagentur der Russischen Südwestbahn erfolgt. (Siehe nachstehenden Tarif.)

Sendungen, auf deren Frachtbriefen andere Personen behufs Vornahme der Zollbereinigung in Russisch-Ungheni bezeichnet werden, sind von der Uebernahme ausgeschlossen und werden dem Versender zur Disposition gestellt.

4. Das Dispositionsrecht des Aufgebers erlischt in der Richtung nach Russland mit dem Zeitpunkte, als das Gut die Rumänisch-Russische Grenze passirt hat.

5. Eine Erhöhung oder Verminderung der Nachnahmen auf Sendungen nach Russland ist nicht gestattet; dagegen steht dem Versender die Annullirung der Nachnahmen frei.

6. Güter, deren Bezug vom Adressaten in der Russischen Domicilstation verweigert wird, können in keinem Falle an den Absender rückdirigirt werden; es wird jedoch der Versender von dem Bezugsanstande verständigt.

7. Nachdem alle Sendungen nach Russland von zwei Frachtbriefen begleitet sein müssen, so wird seitens der Jassy-Ungheni Bahn für den Weitertransport ab Jassy nach Russland der Sendung ein zweiter Frachtbrief (Duplicat) beigegeben, welcher als Einfuhr-Zolldeclaration dient.

Die Beigabe von Facturen zu dem Frachtbriefe ist nicht erforderlich, jedoch im Interesse der richtigen Verzollung der Waare wünschenswerth.

Nähere Auskünfte werden über Verlangen von der Centralleitung der Gesellschaft in Wien, den Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy sowie in den gesellschaftlichen Stationen ertheilt. Wien, im Juni 1879. Der Verwaltungsrath der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Tarif für die Zollabfertigung in Russisch-Ungheni.

Für die Zollabfertigung der Güter in Russisch-Ungheni erhebt die Zollagentur der Russischen Südwestlichen Eisenbahn-Gesellschaft bis auf Weiteres nachstehende Gebühren:

I. Import-Güter.

1. Für Transit-Güter, welche im Innern des Landes verzollt werden pro Pud 0,50 Kop.

2. Für zollfreie Güter in Parthien bis 100 Pud pro Pud 1 Kop.

3. Für zollfreie Güter in Parthien über 100 Pud, pro Wagen 100 Kop.

4. Für Steinkohlen, Bau- und Brennholz, dann Steine pro Wagen 40 Kop.

5. Für zollpflichtige Güter, deren Zollgefälle 100 Rubel nicht übersteigen pro Pud 1 Kop.

6. Für Heringe in Fässern pro Fass 5 Kop.

7. Für zollpflichtige Güter, deren Zollgefälle mehr als 100 bis 500 Rubel betragen, vom Rubel Zollgefälle 1 pCt.

Von Zollgefällen über 500 Rubel ½ pCt.

8. Für von der Agentur verausgabte Gelder, von der Summe des Vorschusses 1½ pCt.

Anmerkung.

1. Für jede Sendung werden nicht weniger berechnet als 50 Kop.

2. Für Stempelpapier und Postporto für jede Sendung 85 Kop.

II. Export-Güter.

1. Für Güter mit Ausgangszoll vom Rubel Zollgefälle 1 pCt.

2. Für zollfreie Güter, ohne Rücksicht auf die Quantität, bis 600 Pud oder Wagenladung, pro Wagen 25 Kop.

3. Für von der Agentur verausgabte Gelder, von der Vorschusssumme 1½ pCt.

Anmerkung. Für die Aufstellung einer Declaration für die ausländischen Zollämter, von jeder Sendung 5 Kop.

III. Transit-Durchgangs-Güter.

1. Für Sendungen bis 100 Pud, pro Pud ½ Kop.

2. Für Sendungen über 100 Pud, pro Pud ¼ Kop.

In diesem Tarife sind nicht enthalten:

a) Gebühren für Leistungen des Zollcartells;

b) Auslagen für Beschaffung der zur Verpackung nothwendigen Materialien, als: Bastmatten, Packleinen, Bindfaden, Stricke, Stroh etc.;

c) Zollstrafen und Accidentien, welche durch unrichtige Declaration von Gütern seitens der Versender, sowohl in Hinsicht des Gewichtes, der Anzahl, Gattung, des Masses als auch des Werthes der Güter oder der Verpackungsart entstehen;

d) Schreibgebühren der Zollämter.

B. Tarif für die Zollabfertigung in Jassy resp. Rumänisch-Ungheni.

Für die Zollabfertigung der Güter in Jassy resp. Rumänisch-Ungheni, erhebt die Rumänische Staatsbahn Jassy-Ungheni bis auf Weiteres nachstehende Gebühren:

Benennung der Waaren:

a) Für mineralische Kohle, Briquettes und Coaks, Erze aller Art, auch Braun-

stein-Mangan, Schotter, Sanderde aller Art, Asche, Bau-, Bruch- und Pflastersteine, Kalk, Brennholz, Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlproducte; alle diese Artikel in vollen Wagenladungen à 10 000 kg. Einzuhebender Tarif: 1 Frcs. Gewichtseinheit: pro Waggon.

b) Für Bau-, Werk- und Nutzholz, Dünger, Dungsalz, Kalisalz, Petroleum, Häute rohe, Maschinen und Ackerbaugeräthe aller Art, Talg, Hadern und Lumpen, Färbestoffe, Pottasche, Sprit in Fässern, Steinkohlentheer, Eisen roh und alt, Spath, Schienen, Eisen und Stahl roh in Stangen und Stäben, Eisenbahnfahrzeuge, in Sendungen von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief. Einzuhebender Tarif: 2 Frcs. Gewichtseinheit: pro Waggon.

c) Für sonstige Waaren, als: Zucker, Papier, Bier, Wachs, Holzwaaren gemeine, Glaswaaren ordinäre, Töpferwaaren etc., in Sendungen von mindestens 500 kg pro Frachtbrief. Einzuhebender Tarif: 5 Frcs. Gewichtseinheit: pro Waggon.

d) Für grössere, 2 500 kg überschreitende und zu einem Frachtbrief gehörende Sendungen aller wie immer benannten Waarenartikel. Einzuhebender Tarif: 10 Cts. Gewichtseinheit: pro 100 kg.

e) Für Eil- und Frachtgüter in einzelnen Collien, welche eine besondere Zollabfertigung erfordern. Einzuhebender Tarif: 20 Cts. Gewichtseinheit: pro 100 kg.

Sendungen unter 50 kg werden für volle 50 kg berechnet.

Den ausgelegten Zöllen wird eine Provision von $\frac{1}{2}$ pCt. zugeschlagen.

Im obigen Tarif sind nicht inbegriffen:

a) Arbeitslohn für Plombage und Verschnüren sowie die hierzu erforderlichen Materialien, als Matten, Leinwand, Stricke etc., ferner Anfertigung der Gewichts-Specificationen;

b) Rollgeld zum Rumänischen Zollamte für Stückgüter;

c) Zollspesen und Stempel;

d) Drucksorten für beide Zollämter;

e) Assignations-Garantie, sowie Ausfertigung und Retournirung der Assignationen. (757)

6. Submissionen.

Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. Linie Winterswyk-Gelsenkirchen. Submission. Die Ausführung der nachfolgenden Gebäulichkeiten und Einrichtungen soll den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 22.
Gebäude und Einrichtungen auf Haltestelle Rhade.

Bedingnissheft No. 26.
Wohngebäude mit Nebengebäude für 5 Zollbeamten auf Bahnhof Borken.

Bedingnissheft No. 27.
Wärterwohnungen und Wärterbuden für die Strecke ab der Landesgrenze bis Dorsten.

Bedingnissheft No. 28.
Reservoirhaus und Einrichtungen auf Bahnhof Borken,

und ist hierzu Termin auf

Freitag, den 27. Juni 1879,
Nachmittags 1 Uhr

im Rathhause zu Winterswyk anberaumt. Die Offerten sind vor dem Termine portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Offerten können eingereicht werden für jedes einzelne Bedingnissheft, sowie auch für jedes der beiden Loose des Bedingnissheftes No. 27 besonders. Wenn für mehrere Bedingnisshefte resp. Loose submittirt wird, müssen die Offerten für jedes Bedingnissheft resp. Loos getrennt eingeliefert werden.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Bureau des Directors-Ober-Ingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 10. Juni cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von:

5 *M.* für Bedingnissheft No. 22
5 „ „ „ „ 26
3 „ „ „ „ 27
3 „ „ „ „ 28

daselbst bezogen werden. Winterswyk, 27. Mai 1879. Die Direction. (712 J.)

Eisenberg-Crossener Eisenbahn. Es werden zu Bahnhofsgeleisen noch 1 800 Stück kieferne Eisenbahnschwellen von verschiedener Länge gebraucht. Die Lieferungsbedingungen sind bei der unterzeichneten Bau-Verwaltung einzusehen resp. zu beziehen, an welche auch die Anerbieten bis zum 30. Juni einzusenden sind. Eisenberg, den 18. Juni 1879. Die Bau-Verwaltung. (768)

Oldenburgische Staatsbahn. Die nachstehenden auf hiesigem Bahnhofe lagernden alten Materialien:

Eisenschienen (7 m lang)	ca.	150 000 kg
do. (3,5 bis 6,5 m lang)	„	18 000 „
Schienenstücke (unter 3,5 m lang)	„	10 000 „
do. von Herzstücken	„	10 000 „
Bruch-Schmiedeeisen	„	29 000 „
Eisenblech-Abfälle	„	1 000 „
Dreh- und Hobelspähne	„	20 000 „
Gusseisen, ungebranntes	„	5 000 „
Federstahl-Abfälle	„	2 000 „
Gussstahl von Feilen	„	90 „
Gussstählerne Radreifen	„	6 400 „
Puddelstählerne do.	„	1 800 „
Siederohre, eiserne	„	1 330 „
Hartguss (alte Wagenräder)	„	20 000 „
Kupfer, altes	„	1 500 „
Messing, do.	„	2 500 „

sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen werden auf eingehende Anträge von hier mitgetheilt. Kaufserbietungen sind bis zum 1. Juli d. J. bei der Unterzeichneten einzureichen. Oldenburg, den 17. Juni 1879. Eisenbahn-Materialverwaltung. Wolff. (771)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Frankfurter Journal.

Unabhängiges freisinniges Organ.

Täglich in drei Ausgaben erscheinend.

Durch einen umfangreichen telegraphischen Specialdienst mit Berlin können wir alle Nachrichten von Werth auf die rascheste Weise nach Süddeutschland verbreiten.

Der unterhaltende Theil, die

„Didaskalia“,

bringt Erzählungen hervorragender Autoren und ein reichhaltiges Feuilleton.

Den Handels-Interessen widmen wir eine ganz besondere Berücksichtigung; die Frankfurter Börse und ihre Bewegungen werden auf Grund der besten Quellen in Original-Berichten und mit völlig unabhängiger Kritik besprochen. Von der Berliner Börse erhalten wir täglich umfangreiche telegraphische Cours-Berichte. Sämmtliche Europäische Börsenplätze finden die ihnen gebührende Beachtung. Der Waarenhandel, besonders Colonialwaaren, Getreide- und Landesproductenbranche, Montan- und Textil-Industrie haben stehende Referate.

Eine umfassende Verloosungs-Beilage wird wöchentlich und zu Beginn jedes Jahres ein Verloosungs-Kalender mit Serien-Verzeichniss beigegeben.

Der Preis des vierteljährlichen Abonnements beträgt wie seither 6 Mark in Frankfurt (ohne Trägerlohn), 6 Mark 25 Pf. auswärts (ohne Bestellgebühr).

Anzeigen finden bekanntermassen die weiteste Verbreitung. Der Insertionspreis beträgt für die sechsspaltige Petitzeile oder deren Raum 25 Pf. An hervorragender Stelle (unter dem politischen Theil) die Petitzeile 60 Pf.

Neu eintretende Abonnenten erhalten das Blatt vom Tage der Bestellung an bis zum 30. Juni unentgeltlich. Bestellungen auf das mit dem 1. Juli beginnende dritte Quartal wolle man rechtzeitig bei dem betr. Postamte aufgeben.

Frankfurt a. M., im Juni 1879.

Die Administration.

Behufs Gratis-Veröffentlichung in unseren Fachzeitungen ersuchen wir **die geehrten Eisenbahndirectionen** höflich uns gefälligst mitzutheilen, welche **Rundreise-Billets (ebenso Retour-Billets mit längerer Gültigkeit)** diesen Sommer hindurch ausgegeben werden.

Die Exped. d. Allg. Samen u. Pfl. Offerte in Gohlis-Leipzig.

Die

Neue Börsenzeitung

erscheint in Berlin, Dessauer-Strasse 35, täglich mit dem vollständigsten und sorgfältigsten Courszettel und ausführlichsten Börsenbericht. Abonnement pro Quartal nur 5 Mark.

Ein

Börsenkalender,

der sämmtliche Verloosungen bringt, wird in meist wöchentlichen Lieferungen gratis beigegeben. Ferner erhalten die Abonnenten unentgeltlich jede gewünschte Auskunft — nach Wunsch auch brieflich — für Capitalsanlagen und Speculationszwecke. Auch werden Aufträge an der Börse gegen eine nur geringe Provision gewissenhaft ausgeführt.

Neu hinzutretenden Abonnenten wird das Blatt nach Einsendung ihrer Abonnementsquittung an die Expedition schon von da ab täglich gratis und franco zugesandt.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst

Dresden, Freibergerstrasse 43.

Dresdner Glasfabrik

Friedr. Siemens.

Kölnische Volkszeitung.

Grösste katholische Zeitung Deutschlands seit 1860.

Zwei Blätter täglich und Feuilleton.

Verlag von **J. P. Bachem** in **Köln.**

Das Jahr 1879 zeigt sich als ein Jahr von grösster politischer Bedeutsamkeit. In den wirthschaftlichen Angelegenheiten Deutschlands sind in Folge der Reform der Zoll- und Finanz-Politik eingreifende Veränderungen im Zuge. Dagegen haben sich die Hoffnungen, dass die Beendigung des „Culturkampfes“ nahe bevorstehe, als verfrüht erwiesen, wie wir dies stets warnend voraussagten.

Die „Köln. Volkszeitung“, unter den grösseren katholischen Tagesblättern Deutschlands bei weitem die meisten Abonnenten zählend, wird wie bisher nichts unterlassen, durch gediegene Leistungen auf allen in den Bereich der Tagespresse gehörenden Gebieten sowie durch prompte Mittheilung der Ereignisse mittels zahlreicher Telegramme in der ersten Linie der katholischen Journalistik zu bleiben. Die volks- und wirthschaftlichen Fragen werden auch ferner in ganz besonderer Weise Berücksichtigung finden, wie dies schon in der letzten Zeit in steigendem Maasse geschehen ist.

Die Landtags- und Reichstags-Verhandlungen, deren Hauptresultate am Tage selbst durch Telegramme mitgetheilt werden, erscheinen in sorgfältiger Bearbeitung, hervorragende Reden (insbesondere solche von Mitgliedern des Centrums) gleich im stenographischen Wortlaut regelmässig am nächstfolgenden Tage. Ueber die parlamentarischen Vorgänge im Plenum wie in den Commissionen berichtet die „Kölnische Volkszeitung“ — Dank der freundlichen Unterstützung durch namhafte Mitglieder der parlamentarischen Körperschaften — mit einer Vollständigkeit und Uebersichtlichkeit, wie nur wenige der grössten Deutschen Zeitungen sie aufweisen können.

Die Handels-Nachrichten zeichnen sich durch sorgfältige Auswahl und sachverständige Redaction aus. Die „Köln. Volkszeitung“ hat für den Schutz der nationalen Arbeit, fast allen übrigen Zeitungen voran, seit Jahren gewirkt. Sie gehört zu den wenigen Blättern, welche ihre Leser über die wirkliche Lage der Actien-Gesellschaften fortwährend zu orientiren suchen. Die täglichen Cours- und Handels-Notirungen werden grossentheils auf telegraphischem Wege bezogen.

Das Feuilleton, dessen Ruf seit Jahren begründet ist, bringt durchgängig Original-Novellen der bedeutendsten katholischen Schriftsteller oder tüchtige, speciell für das Blatt angefertigte Uebersetzungen. Die Preis-Novelle, welche in der von der Verlagshandlung ausgeschriebenen Feuilleton-Concurrenz den ersten Preis von 2 500 ℳ erhielt, erscheint im dritten Quartal 1879, während die besten der nicht prämiirten Arbeiten nach getroffener Vereinbarung mit den Autoren in den folgenden Quartalen im Feuilleton veröffentlicht werden.

An den Wochentagen findet zweimalige tägliche Versendung statt. Ein drittes Blatt erscheint, so oft der vorhandene Stoff es erfordert, gewöhnlich ein bis zwei Mal die Woche.

Der Abonnementspreis beträgt: bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches (und, wie bisher, in Luxemburg und Oesterreich) 6 ℳ 75 ₰ und bei den Agenturen der „Köln. Volkszeitung“ in Aachen, Bonn, Düsseldorf und Coblenz 6 ℳ 75 ₰, für Köln 5 ℳ 50 ₰.

Die Einrückungsgebühren betragen:

gewöhnliche Inserate die Zeile 25 ₰,

Reclamen (am Schlusse der Politikspalten) 75 ₰ die Doppelzeile.

In Folge der grossen Verbreitung der „Köln.-Volkszeitung“, wodurch dieselbe zu den wirksamsten Insertionsmitteln gehört, sind bei diesem Preise die Inserate verhältnissmässig billiger, als die der meisten grössern Deutschen Zeitungen.

Köln, 15. Juni 1879. J. P. Bachem.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania“

Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction

Hennicke & Goos, Hamburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 48. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 27. Juni 1879.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt.

Die Errichtung eines Eisenbahnmuseums.

Wir hatten in No. 20 dieses Jahrganges auf den vielfachen Nutzen hingewiesen, welchen die Schaffung eines Eisenbahnmuseums zur Folge haben würde und hatten dabei bemerkt, dass ausser dem Werth als Bildungsmittel für diejenigen, welche sich dem Eisenbahnwesen widmen, und als eine willkommene Anregung für diejenigen, welche sich für die Fortschritte im Eisenbahnwesen interessiren, auch schon eine Pflicht der Dankbarkeit gegen Alle, welche im Eisenbahnwesen Hervorragendes geleistet haben, die Schaffung eines derartigen Museums unterstützen müsste.

Wenn wir es bisher schon mit Freude begrüsst haben, dass diese Anregung nicht spurlos vorübergegangen, sondern in Deutschland wie in Oesterreich Anklang gefunden hat, so erfüllt es uns doch mit besonderer Genugthuung, dass bereits Schritte geschehen sind, diese Idee in Deutschland ihrer Verwirklichung entgegenzuführen.

Wie bereits in No. 44 mitgetheilt, hat nämlich der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maybach, sein besonderes Interesse für die Errichtung eines Eisenbahnmuseums ausgesprochen und zu diesem Zweck die Directionen der Preussischen Staatsbahnen veranlasst, ein Verzeichniss derjenigen Modelle und Probestücke unter Beifügung der Grössenverhältnisse aufzustellen und einzureichen, welche geeignet sein würden, die Entwickelung des Eisenbahnwesens in seinen verschiedenen Stadien darzustellen und demgemäss in die in Aussicht genommene Sammlung aufgenommen zu werden. Ausserdem ist in Anregung gekommen, aus der in der Bau- und Gewerbeakademie vorhandenen Modellsammlung die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gegenstände auszuscheiden und durch andere bei den Eisenbahnverwaltungen vorhandenen Modelle zu ergänzen.

Wenn somit bereits ein ansehnlicher Grundstock für das Eisenbahnmuseum gewonnen sein dürfte und die Preussischen Privateisenbahnen gewiss gern bereit sein werden, ihre Modelle einem in Berlin zu errichtenden Eisenbahnmuseum zu überweisen, auch von den übrigen dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Bahnen eine Förderung dieses gemeinnützigen Unternehmens erhofft werden darf, so wird doch auf diese Weise nur ein verhältnissmässig geringer Theil der für eine derartige Sammlung erforderlichen Modelle zu gewinnen sein. Soll aber das Eisenbahnmuseum seine Aufgabe erfüllen: eine systematische Sammlung aller für die Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens wichtigen Modelle zu geben, so wird es nicht nur nothwendig sein, Anordnungen zu treffen, dass dieser Zweck für die Zukunft in vollem Umfange erfüllt wird, sondern es erscheint auch durchaus nothwendig, die in den bisherigen Sammlungen jedenfalls vorhandenen grossen Lücken so viel als irgend thunlich auszufüllen.

In beiden Richtungen wird allerdings meist dann vorgegangen werden können, wenn eine Uebersicht der vorhandenen Modelle vorliegen und ein möglichst detaillirter Plan für die Errichtung und Fortbildung des Eisenbahnmuseums aufgestellt, auch eine Kraft, welche sich dieser Aufgabe mit voller Hingebung widmet, gewonnen sein wird.

Diese Vorbedingungen werden sich, wie wir hoffen, unschwer erfüllen lassen; ihre volle Berücksichtigung erscheint jedoch umsomehr geboten, als die Entstehung und Fortentwickelung des Museums von der Beschaffenheit des zu Grunde gelegten Planes, und der Erfolg sowie die Theilnahme in der Oeffentlichkeit zum nicht geringen Theil schon von den ersten einleitenden Schritten abhängig sein wird.

Was den Umfang des Eisenbahnmuseums und das der Einrichtung desselben zu Grunde zu legende Programm betrifft, so dürfte wohl darüber keine Meinungsverschiedenheit bestehen, dass das Museum, wenn es seine Aufgabe vollständig und in würdiger Weise erfüllen soll, alle Zweige des Eisenbahnwesens vertreten und von jedem das Wichtigste und Interessanteste enthalten muss, in der Weise, dass in chronologischer Reihenfolge eine erschöpfende Darstellung aller baulichen Anlagen und Betriebseinrichtungen der Deutschen Eisenbahnen von ihrer ersten Entwickelung an gegeben wird.

Zu diesem Zweck dürfte es sich empfehlen, ausser der Zusammenstellung der vorhandenen Modelle auch von jeder Eisenbahnverwaltung diejenigen Gegenstände zu bezeichnen, von welchen zweckmässig Modelle anzufertigen sein würden. Wir erinnern in dieser Beziehung nur an den Kaiser Wilhelmstunnel der Moselthalbahn, wie an die eingeleisigen Tunnel der Linie Dittersbach-Glatz, an die zahlreichen, sowohl durch ihre Fundirung wie durch ihre Construction interessanten Brücken über den Pregel bei Königsberg, über die Oder bei Stettin, über die Elbe bei Hamburg, Lauenburg, Hämerten, Barby, Dresden, über den Rhein, über die Weichsel etc., wir erinnern ferner an die zahlreichen interessanten Bahnhofsanlagen, an die Empfangsgebäude in Berlin, Hannover, an den Güterschuppen in Köln, an die in neuester Zeit angelegten Kohlen-Rangirbahnhöfe, Werk-

stätten-Anlagen, wir erinnern endlich daran, wie hochinteressant eine Sammlung von Modellen von Schiebebühnen, Drehscheiben, Personen- und Güterwagen, Locomotiven etc. sein müsste, und man wird uns beipflichten, wenn wir meinen, dass eine derartige systematische Sammlung von Modellen aus allen Zweigen des Eisenbahnwesens, unter Umständen noch vervollständigt durch eine Sammlung von Photographien, welche die verschiedenen Stadien der Ausführung darstellen, von einem gar nicht hoch genug zu schätzenden Werth sein würde.

Eine weitere sehr werthvolle Unterstützung könnte dem Eisenbahnmuseum dadurch zu theil werden, dass von allen im Deutschen Reich patentirten Erfindungen, welche das Eisenbahnwesen betreffen und von wirklichem Werth für dasselbe sind, seitens des Kaiserlichen Patentamtes die zugehörigen Modelle dem Eisenbahnmuseum überlassen werden.

Ausserdem betrachten wir es als selbstverständlich, dass mit der Ausfüllung der vorhandenen Lücken auch zugleich Schritte geschehen, um für die Folge die weitere Sammlung von Modellen aus allen Zweigen des Eisenbahnwesens in planmässiger Weise zu bewirken. Wie diese Angelegenheit nur eine Regelung in den Hauptgrundzügen erfordert und deshalb wohl kaum besondere Schwierigkeiten bieten kann, so wird es auch keiner besonderen Aufforderung an die Eisenbahningenieure bedürfen, diesen Zweck in jeder Weise zu unterstützen. Die Schöpfung eines Eisenbahnmuseums, dem, wie wir hoffen, ein würdiges Heim in unmittelbarer Nähe der technischen Hochschule in Berlin errichtet werden wird, dürfte nicht verfehlen, dazu eine stete und mit der Zeit noch steigende Anregung zu geben.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.

II.

Den unterm 10. Juni d. J. abgeschlossenen Vertrag empfiehlt das Directorium den Actionären zur Genehmigung unter folgender Darlegung:

In den Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung haben wir, was die Höhe der jährlichen Rente betrifft, die an die Besitzer der Actien unserer Gesellschaft zu gewähren ist, an der Basis festgehalten, welche von der Direction der Discontogesellschaft und dem Bankhause S. Bleichröder als angemessen in Vorschlag gebracht war und auch unserseits für angemessen gehalten wurde, nämlich an der Forderung von 6 pCt. für die Actien Litr. A., von $3^1/_2$ pCt. für die Actien Litr. B. und 5 pCt. für die Actien Litr. C. Zur Begründung der Angemessenheit dieser von der Königlichen Staatsregierung zugestandenen Rentensätze wird die Begründung des Satzes von 6 pCt. für die Stammactien Litr. A. genügen; denn da nach den Grundsätzen, welche das Statut über die Vertheilung des Reingewinns unseres Unternehmens aufstellt, die Actien Litr. B. nicht früher eine Superdividende über $3^1/_2$ pCt. beziehen können, als den Actien Litr. A. eine Dividende von $8^1/_2$ pCt. gewährt ist, und die Actien Litr. C. mit dem Anspruch auf eine Superdividende hinter den Actien Litr. B. zurückstehen, so kann, so lange die Actiengesellschaft bestehen bleibt, den Actien Litr. B. und C. in keinem Jahre ein Erträgniss von mehr als $3^1/_2$ resp. 5 pCt. zufallen, wenn und so lange den Actien Litr. A. ein solches von weniger als $8^1/_2$ pCt. — und dies ist nach dem Vertrage der Fall — zufliesst.

Dabei ist allerdings zuzugeben, dass den Actien Litr. B. in dem einen oder dem anderen Jahre einmal eine kleine Superdividende zufallen kann, wiewohl der Dividendenbetrag der Actien Litr. A. durchschnittlich innerhalb des Satzes von $8^1/_2$ pCt. verbleibt; es würde dies aber nur als eine Abweichung von der Regel angesehen werden können, und sie darf hier ganz ausser Betracht bleiben, da die durchschnittliche Rente der A's nicht auf $8^1/_2$ pCt., sondern auf 6 pCt. fixirt ist.

Bei der Beurtheilung des für die Actien Litr. A. stipulirten Rentensatzes ist besonderes Gewicht darauf zu legen, dass dieselben in erster Linie den Schwankungen ausgesetzt sind, welche die Betriebsergebnisse der einzelnen Jahre in den Dividenden verursachen und welche bei dem geringen Stammcapitale der Actien Litr. A. bedeutende und für die Inhaber sehr empfindliche sein können. Das Stammcapital Litr. A. beträgt bei einer Einnahme, die sich im Jahre 1878 auf 33 955 216,53 ℳ belief und bei einem zur Zeit im Unternehmen steckenden Gesammtcapitale von 332 250 000 ℳ nur 30 600 000 ℳ, so dass ein Rückgang im Reingewinn um 306 000 ℳ einen Abschlag in der Dividende um 1 pCt. zur Folge hat. Dass derartige Schwankungen in den Nettoeinnahmen nichts Besonderes sind, zeigen die Bruttoeinnahmen der einzelnen Monate. Wir lassen hier die Differenzen in den Einnahmen der Monate dieses Jahres zu denen des Vorjahres folgen, indem wir dabei den Verkehr aller unserer Linien, einschliesslich der Hannover-Altenbekener Bahn, für deren etwaige Einnahmerückgänge die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in Folge der für die Anleihe III. Emission übernommenen Garantie eintreten muss, zu Grunde legen.

Die Mindereinnahme betrug gegen 1878:

Januar	296 187	ℳ,
Februar	423 894	„
März	134 615	„
April	54 312	„

Nach Vollendung der Bauten, zu welchen die Gesellschaft concessionsmässig noch verpflichtet ist, wird sich das Anlagecapital des Unternehmens auf 342 390 200 ℳ — unter Anrechnung von 29 740 200 ℳ des Prioritäts-Stammactiencapitals Litr. B. mit dem Erlöse aus 43 800 000 ℳ Nominal — stellen und damit das Risico der Actien Litr. A. noch weiter vermehrt werden. Sollte die Gesellschaft zur Erhaltung ihres Verkehrs sich gar genöthigt sehen, ihr Netz noch weiter zu vervollständigen, so würde die damit verbundene Vermehrung des Anlagecapitals die Gefahr für die Actien Litr. A. noch steigern. Es ist nun zwar ganz richtig, dass dem gedachten Risico die günstige Chance gegenübersteht, dass bei einer Vermehrung der Einnahmen, beziehungsweise einer Verminderung der Ausgaben der erzielte Reingewinn in erster Linie und innerhalb einer bestimmten Grenze vorzugsweise den Actien Litr. A. zu Gute kommt. Es ist aber wiederum nicht zu verkennen, dass die Periode der Ersparnisse abgeschlossen ist und dass die Verhältnisse z. Z. nicht so liegen, dass auf eine fortschreitende Entwickelung des Verkehrs und auf erhöhte Reinerträgnisse, wie wir dies oben bereits ausführlich auseinandergesetzt haben, gerechnet werden kann.

Bei der herrschenden Strömung, welche in der Gesetzgebung und Verwaltung ihren Ausdruck findet, die Eisenbahnen den öffentlichen Interessen vorzugsweise dienstbar zu machen und die Ansprüche der Actionäre auf den Bezug einer angemessenen Rente als nebensächlich zu behandeln, glauben wir uns überhaupt dafür bestimmt aussprechen zu müssen, dass der Genuss einer durchschnittlichen Rente von 6 pCt. für das Anlagecapital A. das Höchste ist, worauf gerechnet werden kann, falls die Herren Actionäre beschliessen sollten, das Unternehmen für eigene Rechnung weiter zu betreiben.

Die Rente von 6 pCt. für die Stammactien Litr. A., von $3^1/_2$ pCt. für die Stammactien Litr. B. und von 5 pCt. für die Stammactien Litr. C. entspricht einer Rente von 4,67 pCt. für das gesammte Actiencapital von 104 400 000 ℳ. Die durchschnittliche Rentabilität des gesammten Capitals für das Jahr 1877, wo die Actien Litr. A. 8 pCt. bezogen, beläuft sich auf 5,25 pCt., für das Jahr 1878, wo die Dividende der Actien A. $9^1/_2$ pCt., die der Actien B. 4,2 pCt. beträgt, auf nahezu 6 pCt., die durchschnittliche Verzinsung der letzten fünf Jahre 1874, 1875, 1876, 1877, 1878 auf 4,98 pCt.

Bei der Besonderheit der finanziellen Construction unserer Gesellschaft trifft die Unsicherheit in den Erträgnissen vor Allen und fast ausschliesslich die Actien Litr. A. Nichtsdestoweniger werden durch dieselbe auch die Actien Litr. B. und C., wenngleich sie in ihrer Rente für vollständig gesichert gelten dürfen, in Mitleidenschaft gezogen, indem das Fallen des Courses der Actien Litr. A. auch die Werthe der Actien Litr. B. und C. nachtheilig beeinflusst. Der vorliegende Vertrag setzt an die Stelle einer schwankenden Dividende eine sichere Rente und verwandelt die Actien, die bisher den Fluctuationen der Börse unterworfen waren, in solide Anlagepapiere von möglichst gleichmässigem Coursstande. Für diese Sicherheit in Bezug auf Werth und Erträgniss bildet der Verzicht der Actien Litr. A. auf einen höheren Zinsgenuss als 6 pCt. und der Verzicht der Actien Litr. B. und C. auf den Bezug einer Superdividende den Preis. Die Sicherung der Rente ist der Hauptzweck gewesen, welcher unsererseits bei den Verhandlungen mit der Staatsregierung verfolgt ist. Als minder wichtig haben wir den Gewinn betrachten müssen, welcher den Actionären in Folge der Umwandlung der Actien unserer Gesellschaft in staatsgarantirte, beziehungsweise Staats-Rentenpapiere zufliesst. Wir würden deshalb auch Bedenken getragen haben, das Project selbst an der Frage über die Form, in welcher sich die Umwandlung der Actien vollziehen soll, scheitern zu lassen. Wir verkennen aber nicht, dass der Werthstand, welchen die neuen Papiere im Verhältniss zu dem früheren der Actien haben, für die Actionäre von erheblicher Wichtigkeit ist und freuen uns, dass es noch in letzter Stunde gelungen ist, die Königliche Staatsregierung zu bestimmen, unseren Actionären Consols zu bewilligen. Die Actionäre erhalten so in kurzen Fristen für ihre Actien ein jederzeit ohne nennenswerthen Coursverlust leicht zu versilberndes Staatspapier von bekanntem Werthe, und da in der Zwischenzeit die abgestempelten Actien nahezu denselben Werth haben werden wie die Consols, welche an ihre Stelle treten, so berechnet sich der Werth, welchen die Inhaber von Actien Litr. A. erhalten, auf $146^1/_4$ pCt., der der Actien Litr. B. auf $85^1/_4$ pCt. und der der Actien Litr. C. auf 122 pCt., selbst wenn man annimmt, dass demselben bei einem Coursstande 4 pCt. Consols von 99 pCt. nur ein Procentsatz von $97^1/_2$ pCt. zu Grunde zu legen ist.

Wie die Herren Actionäre ersehen, sind in dem Vertrage bezüglich der Durchführung desselben zwei Stadien unterschieden. Während des ersten verwaltet und betreibt der Staat das Unternehmen für eigene Rechnung gegen Zahlung einer festen Rente. Die Gesellschaft bleibt in der Form des Actienunternehmens bestehen, es werden jedoch die Statuten in der Art geändert, dass der Staat, welcher den Actionären für die Rente aufkommt, so weit über Verwaltung und Betrieb uneingeschränkt verfügen kann, als dies nach den Bestimmungen des A. D. H.-G.-B. zulässig ist. Die Staatsregierung stempelt zum Zeichen ihrer Verpflichtung auf Höhe der zugebilligten festen Rente die Actien ab, welche nach wie vor Antheile an dem Gesellschaftsvermögen bilden, und hat demnächst den Actionären 4 pCt. Consols zum Umtausch gegen die Actien nach Massgabe der Rente anzubieten. Der Staat wird in demselben Masse, wie er die Actien erwirbt, Actionär der Gesellschaft. In der Organisation derselben wird hierdurch nichts geändert.

Das zweite Stadium beginnt mit der Erklärung der Königlichen Staatsregierung, das Eigenthum des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens erwerben zu wollen. Die Gesellschaft tritt alsdann formell in Liquidation. Der Staat übernimmt die sämmtlichen Prioritäts-, so wie alle sonstigen Schulden als Selbstschuldner und zahlt ausserdem den Betrag von 106 650 000 *M.* an die Liquidationsmasse. Die Bestimmung in Betreff der selbstschuldnerischen Uebernahme der Gesellschaftsschulden präjudiciirt den Rechten der Gläubiger keineswegs, wie mit Unrecht behauptet worden ist; sie betrifft nur das Verhältniss des Staates zur Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und verpflichtet ihn, dieselbe von ihren Schulden zu liberiren. Sollte daher die Rechtsansicht, welche übrigens bestritten und neuerdings auch bei der Auflösung der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie unbefolgt geblieben ist, dass nämlich im Falle der Auflösung einer Actiengesellschaft die Rückzahlung der eingegangenen Gesellschaftsschulden erfolgen müsse, richtig sein, so bleibt den Gläubigern dieses Recht der Vertragsbestimmung ungeachtet gewahrt. Der Staat hat aber, da er durch dieselbe der Gesellschaft gegenüber Selbstschuldner geworden ist, die Gläubiger aus eigenen Mitteln zu befriedigen. Die Actionäre, welche es ablehnen oder versäumen sollten, Staats-Schuldverschreibungen anzunehmen, haben sich bei dem Liquidationsverfahren zu betheiligen und participiren an der Masse nach Massgabe ihrer statutarischen Anrechte.

Der Kaufpreis von 106 650 000 *M.* ist ermittelt, indem für die Actien Litr. A. ein Werth von 400 *M.*, für die Actien Litr. B. ein solcher von 225 *M.* und für die Actien Litr. C. von 330 *M.* zu Grunde gelegt ist. Diese Course entsprechen den Coursen, welche früher für die Tilgung der amortisirbaren Schuldverschreibungen in Aussicht genommen waren, abzüglich eines Betrages, welcher voraussichtlich für Kosten und Verluste entsteht, für welche der Staat eintritt.

Diese Berechnung ist übrigens ganz ohne Einfluss auf die Ansprüche der Inhaber von Actien Litr. A., B. und C. an die Liquidationsmasse; für die Vertheilung der zu zahlenden 106 650 000 *M.* bleiben die statutarischen Bestimmungen, welche eine Abänderung durch den Vertrag nicht erleiden, allein massgebend. Der gegen diese Bestimmung geltend gemachte Einwand, es seien durch dieselbe die Sonderrechte der Actien Litr. B. in Bezug auf ihre Ansprüche an den Liquidationserlös verletzt, ist nicht verständlich.

Die Frage, welcher Anspruch von den Actien Litr. B. zu erheben ist, ist lediglich im Liquidationsverfahren nach Massgabe der unverändert gebliebenen Statutbestimmungen zum Austrag zu bringen.

Die übrigen Bestimmungen bedürfen u. E. einer Erläuterung nicht.

Indem wir den Herren Actionären die Genehmigung des vorliegenden Antrages hiermit empfehlen, unterbreiten wir der Generalversammlung folgenden Antrag: Dieselbe wolle beschliessen:

Der Vertrag vom 5. Juni d. J., betreffend die Ueberlassung des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens an den Staat, wird genehmigt. Es erfolgt in Gemässheit der Bestimmungen desselben die Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.

Endlich bemerken wir ergebenst, dass der Vertrag vom 5. Juni d. J. nach § 12 desselben als Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten gilt, dass mit der Genehmigung des Vertrages zugleich die durch denselben bedingten Statutänderungen genehmigt sind und es sonach eines besonderen Beschlusses darüber nicht bedarf.

Magdeburg, den 10. Juni 1879.

Directorium und Ausschuss
der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.

Da dieser Vertrag vom 10. Juni bis auf die §§ 4, 5, 8, 10 und 11 wörtlich übereinstimmt mit dem unterm 15. Februar abgeschlossenen früheren Vertrag, welchen wir in No. 18 S. 236 fg. bereits zum Abdruck brachten, so theilen wir nur die genannten neugefassten Bestimmungen nachstehend mit.

§ 4. Die bei dem Uebergange der Verwaltung und des Betriebes des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens auf den Staat dem letzteren zur freien Verfügung anheimfallenden, im § 2 näher bezeichneten Fonds müssen bei Festsetzung der Dividende für das Jahr 1878 mindestens in derjenigen Höhe erhalten werden, welche sie mit dem Rechnungsabschlusse des Jahres 1877 erreicht hatten.

§ 5. Der Staat zahlt den Inhabern der Stammactien Litr. A. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von 6 pCt., den Inhabern der Prioritäts-Stammactien Litr. B. eine solche von $3^1/_2$ pCt. und den Inhabern der Prioritäts-Stammactien Litr. C. eine solche von 5 pCt. Zu dem Ende wird der Betrag der festen Rente mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt.

NB. Ebenso wie diese Hauptbestimmung des Vertrages vom 15. Februar sind auch die weiteren Bestimmungen der §§ 5, 6 und 7 unverändert geblieben, bis auf die Schlussworte des § 6 Abs. 2: „resp. durch die Bedingungen des § 11 dieses Vertrages festgestellt worden“, welche fortgefallen sind.

§ 8. Der Staat ist verpflichtet, in den unten näher bezeichneten Fristen den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte an dem Vermögen der Gesellschaft, d. i. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen bezw. Zinscoupons und Talons, Staats-Schuldverschreibungen der consolidirten Anleihe von gleichem Zinsertrage anzubieten. Sofern bei dem Umtausche die mit einzuliefernden Dividendenscheine bezw. Zinscoupons fehlen sollten, werden die Coupons der Staats-Schuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückgehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht, welches hinfort nicht mehr auf eine Maximal-Stimmenzahl beschränkt sein soll, aus.

Es sind zum Umtausch anzubieten:

Für je zwei Actien Litr. A. drei, für je acht Actien Litr. B. sieben, für je vier Actien Litr. C. fünf Staats-Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von je dreihundert Mark und zwar für die Actien Litr. B. spätestens am 1. October 1880, für die Actien Litr. A. spätestens am 1. Juli 1881 und für die Actien Litr. C. spätestens am 1. April 1882; es soll jedoch der Staatsregierung freistehen, den Zeitpunkt, an welchem mit dem Umtausche begonnen werden soll, schon früher eintreten zu lassen.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 4 Wochen vor dem Beginne des Umtausches in den durch den 15. Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten vorgeschriebenen öffentlichen Blättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Ausschusses bleibt der Umtausch der von ihnen gemäss § 39 des Gesellschaftsstatuts deponirten Actien bis zur Beendigung der unten vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, nach Ablauf der für den Umtausch der Actien publicirten einjährigen Fristen zu jeder Zeit das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn mit ihrem gesammtem unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

NB. Die folgenden Absätze des § 8: „Falls der Staat etc.“ sind unverändert geblieben; siehe dieselben S. 237 l. c.

§ 10. Seitens der Königlichen Staatsregierung soll die Genehmigung der Landesvertretung, seitens des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Genehmigung der Generalversammlung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn die Zustimmung der Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, sowie die verfassungsmässige Genehmigung zu demselben bis zum 1. Januar 1880 nicht erlangt worden ist.

§ 11. In Gemässheit des unter dem 14. Juni 1873 Allerhöchst bestätigten Vertrages vom 16./17. Juni 1872, sowie des weiteren Vertrages vom 3. Mai 1874 hat die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft den Betrieb und die Verwaltung des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens übernommen. In diesem Verhältnisse tritt bis auf Weiteres keine Veränderung ein. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hat hiernach durch die nach § 1 zu errichtende Königliche Behörde in Gemässheit des Artikels VI. des Betriebs-Ueberlassungsvertrages vom 3. Mai 1874 auch die Verwaltung und den Betrieb des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens nach Massgabe der Bestimmungen des oben erwähnten Vertrages sowie der Statuten der genannten Gesellschaft zu führen.

Für den Fall, dass der Staat dazu übergehen sollte (cfr. § 6 dieses Vertrages), in der einheitlichen Verwaltung des vereinigten Bahnnetzes der Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaften durch Abtrennung einzelner Theile des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens oder durch Vereinigung mit der Verwaltung anderer Staats- oder vom Staate verwalteten Privat-Bahnstrecken eine Aenderung eintreten zu lassen, erklärt sich derselbe schon jetzt bereit, sofern es von der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft verlangt werden sollte, an die Stelle des Art. IX., Abs. 2 des oben gedachten Vertrages folgende Bestimmungen treten zu lassen:

NB. Diese Bestimmungen sind unverändert geblieben, wie solche S. 237 l. c. abgedruckt stehen. Nur die vorletzten Absätze des § 11 sind wie folgt geändert: Nach den Worten „aus dem Reingewinn erfolgen“ ist gesetzt:

„Die jährliche Rückzahlung soll selbst dann diese Summe nicht übersteigen, wenn in dem einen oder anderen der früheren Jahre nicht der volle Betrag von 100 000 ℳ hat zurückgezahlt werden können.

Für den Fall, dass der Staat von dem ihm im § 8 vorbehaltenen Rechte, das Eigenthum an der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu erwerben, und die Liquidation der Gesellschaft herbeizuführen, Gebrauch machen will, bleibt die Aufhebung des zur Zeit zwischen der Magdeburg-Halberstädter und der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft bestehenden Rechtsverhältnisses resp. die Regelung des alsdann zwischen dem Staate und der letztgenannten Eisenbahngesellschaft eintretenden Verhältnisses auf dem im Artikel XVI. des Betriebs-Ueberlassungsvertrages vom 3. Mai 1874 vorgesehenen Wege der gegenseitigen Verständigung vorbehalten.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ertheilt, soweit sie von einer etwaigen Regulirung des Rechtsverhältnisses zwischen dem Staate und der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft berührt werden sollte, unter ausdrücklicher Wahrung der ihr in diesem Vertrage eingeräumten Rechte, im Voraus ihre Zustimmung zu den dieserhalb zu treffenden Vereinbarungen. Für den Fall, dass der Staat das Eigenthum des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens erwerben und die Auflösung dieser Gesellschaft herbeiführen sollte, ertheilt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft schon jetzt ihre Zustimmung zu dem dieserhalb abzuschliessenden Vertrage.“

NB. Der letzte Absatz des § 11 („Ferner hat etc.“) ist wieder unverändert geblieben, nur ist noch am Schlusse beigefügt worden:

Für den Fall, dass demnächst eine Aenderung in dem zwischen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und der freien Hansestadt Bremen zur Zeit bestehenden Rechtsverhältnisses zwischen der letzteren und dem Staate vereinbart werden sollte, ertheilt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft schon jetzt ihre Zustimmung zu den dieserhalb zu treffenden Vereinbarungen.

§ 12. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als zwanzigster Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 13. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 14. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Berlin, den 5. Juni 1879. (L. S.) gez.: Rötger. Brefeld. Rapmund. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. gez.: Lent. Schmidt.

Recapituliren wir zum Schluss die wichtige Denkschrift. Es wird in derselben zunächst der ordnungsmässige Zustand der Bahn und die günstige Entwickelung derselben hervorgehoben, welche darin hauptsächlich besteht, dass der Localverkehr jetzt die Hauptquelle der Einnahme ist, indem die Einnahmen jeder einzelnen Strecke auf der Zuführung der Transporte der übrigen, ein grosses Bahngebiet bildenden Strecken beruhen, während der Transitverkehr nur den sechsten Theil der Einnahmen bildet. Auch die jetzt in der Ausführung begriffene Linie der Magdeburg-Erfurter Bahn wird zur Erhöhung der Intraden wesentlich beitragen. — Die Pflege des Verkehrs aller Strecken erheischt aber andererseits auch Erweiterung der vorhandenen Anlagen, daher Aufwendung neuer Capitalien, umsomehr, als die Concurrenz des Staates immer weitere Fortschritte macht. Es steht also eine Vervollständigung des Bahnnetzes als Nothwendigkeit in Aussicht. Die Schrift weist nun auf die Eisenbahnpolitik der Regierung hin, auf die Behandlung der Tariffrage, welche die Interessen der Privatbahnen bedrohen und die Zukunft derselben als unsicher erscheinen lässt. Alle diese Umstände legten die Erwägung der Frage nahe, ob es nicht für die Bahn zweckmässig sei, in das Staatsbahnsystem aufzugehen. Für die Actionäre sei es doch jedenfalls vortheilhaft, eine sichere Rente an Stelle der schwankenden zu nehmen. — Angeregt wird die Frage des Verkaufs nicht durch das Ministerium, sondern durch das Schreiben der Berliner Discontogesellschaft und der Firma S. Bleichröder vom 10. Juli 1878. Der Ausschuss und später auch die Direction machen dann am 19. Juli 1878 die in dem Schreiben skizzirten Bedingungen, welche übrigens mit den im abgeschlossenen Vertrage fast identisch sind, zu ihren eigenen. Die Regierung trat darauf in Verhandlungen ein. Anfangs scheidet dieselbe die Bedingung des Umtausches der Actien gegen 4 procentige Preussische Staatsanleihe als unannehmbar aus, weil sie nicht die 4 procentigen Consols vermehren wolle, besonders da „für die Befriedigung anderer Staatsbedürfnisse bedeutende Beträge von Consols auf den Markt gebracht werden müssen“. Es werden darauf von den Commissarien der Bahn andere Bedingungen vorgeschlagen, so z. B. eine Rente für die A.- und C.-Actien mit 4 pCt. (abgestempelt) und auf je 2 Actien A. und auf je 4 Actien C. eine 4 procentige Schuldverschreibung der consolidirten Anleihe. Alles wurde abgelehnt. — Am 15. Februar wird nun ein Vertrag mit der Regierung abgeschlossen, dessen Inhalt kurz lautet, dass der Staat den Actionären eine feste Rente gewährt, welche für die Actien Litr. A. 6 pCt., für die Actien Litr. B. $3^1/_2$ pCt., für die Actien Litr C. 5 pCt. beträgt. Der Betrag der festen Rente wird auf den Actien durch Abstempelung vermerkt. Der Staat ist berechtigt, jederzeit die Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Bahn herbeizuführen. Er hat jedoch vorher den Actionären Staats-Schuldverschreibungen von gleichem Zinsertrage und zwar nach seiner Wahl solche der consolidirten Anleihe oder solche mit 1 pCt. Amortisation anzubieten. Der Kaufpreis wird auf 106 650 000 ℳ fixirt. Die Denkschrift resp. der Vertrag behandelt sodann die Verhältnisse der Hannover-Altenbekener Bahn. Da die Actionäre dieser Bahn dagegen agitirten, wird dem Vertrage unterm 19. April d. J. eine andere Fassung gegeben, welche die Mitwirkung der Hannover-Altenbekener Bahn ausschliesst. Inzwischen ist eine Basis für directe Verhandlungen dieser Bahn mit der Regierung gefunden. — In der Conferenz vom 25. April wird ein neuer, diesen veränderten Verhältnissen entsprechender Vertrag unterzeichnet. Die Commissarien der Gesellschaft machen dabei auf die veränderten Verhältnisse des Geldmarkts und der Börse aufmerksam und verlangen weitere Zugeständnisse für die Actionäre. Namentlich wurde der Cours der Amortisation der an Stelle der abgestempelten Actien tretenden Schuldverschreibungen bemängelt. Inzwischen hatte sich auch der Abschluss der Bahn für 1878 besser gestaltet. Man verlangt für die Actien B. eine höhere Rente und die Erlaubniss zu Vertheilung einer höheren Dividende als 8 pCt. Das Ministerium geht in seinem Antwortschreiben vom 20. Mai auf das Verlangen des Directoriums insofern ein, als es mit Rücksicht auf die etwaige höhere Dividende pro 1878 der anderweiten Fassung des § 4 des Vertrages zustimmt, auch für den Fall des dem Staate vorbehaltenen Erwerbs der Bahn zum Eigenthum für die abgestempelten Actien Consols gewähren will. Die Erhöhung der Rente für die B.-Actien wird dagegen abgelehnt. Der demgemäss anderweit gefasste Vertrag vom 5. Juni wird nun von der Verwaltung der Bahn zur Annahme empfohlen, indem besonders hervorgehoben wird, dass der Vertrag an die Stelle einer schwankenden Dividende eine möglichst hohe sichere Rente setzt. — Aus dem Vertrag heben wir die Bestimmungen hervor, dass die Uebergabe am 1. des zweiten auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt und die Uebergabe rückdatirt wird vom 1. Januar 1879. Der Staat zahlt den Inhabern der Stammactien Litr. A. eine feste jährliche Rente von 6 pCt., der Actien Litr. B. eine solche von $3^1/_2$ pCt. und den Inhabern der Actien Litr. C. eine solche von 5 pCt. Zu dem Ende wird der Betrag der festen Rente mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Der Staat ist verpflichtet, den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte an dem Vermögen der Gesellschaft, d. i. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen, bezw. Zinscoupons und Talons, Staats-Schuldverschreibungen der consolidirten Anleihe von gleichem Zinsertrage anzubieten, und zwar: Für je 2 Actien Litr. A. 3, für je 8 Actien Litr. B. 7, für je 4 Actien Litr. C. 5 Staats-Schuldverschreibungen der 4 procentigen consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von je 300 ℳ und zwar für die Actien Litr. B. spätestens am 1. October 1880, für die Actien Litr. A. spätestens am 1. Juli 1881 und für die Actien Litr. C. spätestens am 1. April 1882; es soll jedoch der Staatsregierung freistehen, den Zeitpunkt, an welchem mit dem Umtausche begonnen werden soll, schon früher eintreten zu lassen. Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 4 Wochen vor dem Beginne des Umtausches. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens 1 Jahr bewilligen. Die Erwerbssumme ist mit 106 650 000 ℳ angegeben, die Abfindung für die Directionsmitglieder mit 1 500 000 ℳ. Die übrigen Bestimmungen des Vertrages stimmen mit dem früheren Vertrage überein. Es wird im Falle des Erwerbs eine Verständigung mit der Hannover-Altenbekener Eisenbahn in Aussicht genommen. Das Abkommen wird hinfällig, wenn die Zustimmung der Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft sowie die verfassungsmässige Genehmigung zu demselben bis zum 1. Januar 1880 nicht erlangt worden ist. — Wie man auch darüber denken mag, ob die Annahme des Vertrages für die Betheiligten vortheil-

haft sei oder nicht, jedenfalls liegt es durchaus im Interesse der Actionäre, dass dieselben in der am 2. Juli d. J. stattfindenden Generalversammlung ihre Magdeburg-Halberstädter Actien Litr. A., B. und C. zur Vertretung bringen. Die Anmeldungen zur Generalversammlung finden am 27. Juni in Magdeburg, in Halberstadt und in Berlin statt.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 23. Juni. (Reichstag, Zoll-Tarifcommission, Güter-Tarifgesetzentwurf. Eisenbahn-Verstaatlichungsprojecte. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Berlin-Hamburger Eisenbahn. Rheinische Eisenbahn. Oels-Gnesener Eisenbahn. Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Vorarbeiten für Secundärbahnen. Gotthardbahn. Frachtbrief-Formulare. Barrièren der Bahnübergänge.)

Der Deutsche Reichstag hat im Laufe dieser Woche die zweite Berathung der Zoll-Tarifvorlage fortgesetzt, ausserdem die Rechtsanwalts-Gebührenordnung sowie den Gesetzentwurf über die Controle des Reichshaushalts in dritter Lesung angenommen und den Vertrag mit Samoa genehmigt. Mit lebhaftem Interesse wurde der Donnerstagssitzung des Reichstages entgegengesehen, in welcher eine Interpellation bezüglich der Währungsfrage eingebracht wurde. Fürst Bismarck beantwortete die Interpellation dahin, dass weder im Bundesrathe noch im Preussischen Ministerium die Frage angeregt sei, ob die Münzgesetzgebung geändert werden solle. Lediglich aus practischen Gründen seien die Silberverkäufe sistirt worden, ohne dabei die Währungsfrage zu berühren. In der Tarifcommission sind die schutzzöllnerischen Interessen auch bei der zweiten Lesung des Tarifentwurfs immer siegreich vertreten worden; die Tabaksteuercommission hat die Lesung sämmtlicher Vorlagen beendet. Die Verständigung über die Finanzzölle ist noch immer nicht zu Stande gekommen, da das Centrum sich wenig nachgiebig zeigt. Auf diesen Umstand sind auch die Gerüchte begründet, wonach der Reichskanzler gesonnen sei, für diese Session die Finanzzölle und die Steuervorlagen fallen zu lassen und sich nur mit Annahme der Schutzzölle zu begnügen; es ist durchaus kein thatsächlicher Anhalt für die Richtigkeit dieser Auffassung vorhanden. Der Güter-Tarifgesetzentwurf steht fortdauernd im Vordergrunde des Interesses. In einer Nachschrift ist schon vor 8 Tagen über die Bundesrathssitzung an dieser Stelle berichtet worden, in welcher der Entwurf vorbehaltlich der Entscheidung über die aufgeworfene Verfassungsfrage angenommen worden ist. Ueber die betreffende Sitzung wird noch das Folgende bekannt: § 2 des Entwurfs bestimmt, dass die für die Tarifbildung massgebende Entfernung — die virtuelle Meile — auf den Antrag der Landesregierung durch den Bundesrath festgesetzt werde. § 4 bestimmt, dass die Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Normal-Einheitssätzen durch den Bundesrath festgesetzt wird. Zu beiden Paragraphen beantragte Preussen die Feststellung durch Gesetz, im Einklang mit den von dem Reichskanzler bei früheren Gelegenheiten wiederholt entwickelten Ansichten. Sachsen beantragte zu § 4, dass die Erhöhung und Herabsetzung der Normal-Einheitssätze den Landesregierungen zustehen soll. Beide Abänderungsanträge wurden abgelehnt und demnächst die einzelnen Paragraphen des Entwurfs gegen die Stimmen von Bayern (6), Sachsen (4), Württemberg (4), Braunschweig (2), Sachsen-Altenburg (1) und der Hansestädte (3), also im Ganzen mit 38 gegen 20 Stimmen angenommen. Nach dieser Annahme ergriff der Württembergische Minister von Mittnacht das Wort und entwickelte in ausführlicher Rede, dass das Gesetz dem Artikel 45 der Reichsverfassung zuwiderlaufe. Der Artikel 45 gäbe dem Reiche die Controle über das Tarifwesen, wodurch selbstverständlich die Festsetzung der Tarife ausgeschlossen sei; denn wenn man etwas selbst festsetze, könne man es nicht selbst controliren. Der Vertreter der Braunschweigischen Regierung gab die Erklärung zu Protocoll, dass dem Herzogthum Braunschweig ausdrücklich zugestanden sei, in sein Tarifwesen keine Eingriffe zu machen. Der Antrag Württembergs, die Frage, in wieweit die §§ 2 und 4 des Gesetzes eine Aenderung der Reichsverfassung involviren, wurde dem Verfassungsausschusse des Bundesraths überwiesen, mit der ausdrücklichen Aufforderung, schleunigst darüber Bericht zu erstatten. Leider enthält wohl die Reichsverfassung eine Bestimmung darüber, in welcher Weise Abänderungen der Verfassung im Bundesrathe beschlossen werden können; wie aber Streitfragen darüber, ob ein Antrag eine Verfassungsänderung enthält oder nicht, gelöst werden sollen, darüber fehlt es an jeder Vereinbarung. „Veränderungen der Verfassung", heisst es im Artikel 78, „erfolgen im Wege der Gesetzgebung. Sie gelten als abgelehnt, wenn sie im Bundesrathe 14 Stimmen gegen sich haben". Die Staatsrechtskundigen sind nun bezüglich der Präjudicialfrage getheilter Ansicht. So vertreten Hiersemenzel (Die Verfassung des Norddeutschen Bundes) und Seydel in dem Commentar zur Verfassungsurkunde die Ansicht, dass auch über die Vorfrage, ob ein Gesetzentwurf eine Verfassungsänderung enthalte, nach Art. 78 abgestimmt werden müsse, d. h. also, dass die Frage bejaht werde, wenn 14 Stimmen im Bundesrathe sich für die Bejahung erklären. Dagegen vertreten Rönne, Hänel, Laband die Auffassung, dass über die Vorfrage, welche nichts sei als eine Frage der Anwendung des Verfassungsgesetzes auf einen einzelnen Fall, nach Art. 7 Abs. 3 der Verfassung zu entscheiden sei, d. h., dass der Bundesrath über dieselbe nach einfacher Majorität zu beschliessen habe. Die Vorfrage der Verfassungsänderung wurde zum ersten Male im Bundesrathe erhoben, als die Sächsische Regierung im Jahre 1869 dem Bundesrathe einen Gesetzentwurf, betreffend die Errichtung eines Obersten Gerichtshofes für Handelssachen, vorgelegt hatte. Bei der Berathung der Vorlage im Justizausschusse vertrat die Minorität die Ansicht, dass der Gesetzentwurf eine Erweiterung der Competenz der Reichsgesetzgebung (zufolge Art 4 No. 13) enthalte, während die Majorität die Competenzfrage bejahte. Gleichwohl ging die Majorität keineswegs davon aus, dass das Plenum des Bundesraths per majora darüber zu entscheiden haben solle, ob die Competenzfrage zu bejahen sei. Wenn bei der Berathung im Plenum, heisst es in dem Bericht des Ausschusses, eine erhebliche Minderheit die Competenz verneinen möchte, so sei die Genehmigung des Entwurfs in Gemässheit des Artikels 78 der Bundesverfassung von der Zustimmung einer Mehrheit von $\frac{2}{3}$ der vertretenen Stimmen abhängig zu machen und sofern eine solche Mehrheit sich für den Entwurf aussprechen sollte, sei dies bei der Vorlegung desselben an den Reichstag zur Kenntniss des letzteren zu bringen. An dieser Praxis hat denn auch der Bundesrath bis jetzt festgehalten. Soll sie auch jetzt den Ausschlag geben, so ist es nicht zweifelhaft, dass die vorbehaltene Schlussabstimmung über das Güter-Tarifgesetz nach Art. 78 der Verfassung erfolgen muss, da die Zahl der Stimmen, welche das Vorhandensein einer Verfassungsänderung behaupten, allerdings eine erhebliche ist. Wenn der Verfassungsausschuss in dem Entwurfe eine Verfassungsänderung erblickt, so wird wohl nirgends Einwendung dagegen erhoben werden, dass die vorbehaltene Schlussabstimmung über den Entwurf mit $\frac{2}{3}$ Majorität zu erfolgen hat. Falls aber der Verfassungsausschuss zu keiner Uebereinstimmung kommen sollte, so ist es allerdings fraglich, ob die Vorlage wegen des Ober-Handelsgerichts als Präcedenzfall behandelt wird, oder ob die einfache Majorität über die Verfassungsfrage und somit über den Gesetzentwurf selbst entscheiden soll. — Jedenfalls ist die Lücke, welche in der Reichsverfassung bezüglich der Erledigung solcher Verfassungsfragen vorhanden ist, als ein Dilemma empfunden worden und verlautet neuerdings bezüglich darauf ziemlich glaubhaft, dass man einen Ausweg dadurch zu finden bemüht ist, dass man die Paragraphen 2 und 4 des Gesetzes nochmals der Berathung des Eisenbahnausschusses unterstellt, unter gleichzeitiger Erwägung des oben erwähnten Sächsischen Vorschlages. Von der Annahme des Entwurfs im Bundesrathe wird die Veröffentlichung eines darüber abzugebenden Gutachtens der Privatbahnen abhängen. Am Dienstag voriger Woche trat hierselbst der Ausschuss des Vereins der Privatbahnen im Deutschen Reiche zusammen, um den Entwurf zu discutiren. Natürlich erblickt der Ausschuss in der Feststellung gleicher Tarifsätze für alle Deutschen Bahnen durch die Aufsichtsbehörde, in den Bestimmungen über die Concurrenz und die Leitung der Transporte Aenderungen in der rechtlichen und wirthschaftlichen Stellung der Privatbahnen von durchgehender Tragweite; er meint dann ferner, dass dieselben die Rentabilität der Bahnen gefährden und mit der Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen nicht vereinbar sind, wie sie von den Verwaltungen bisher zum Vortheil der Entwickelung des Deutschen Verkehrslebens gepflegt sind. Die Anschauungen des Ausschusses sollen in einer Denkschrift zusammengefasst und dem Reichstage mitgetheilt werden.

(Nachschrift. Der „Staatsanzeiger für Württemberg" enthält einen Artikel über den seitens Sachsens, Württembergs und Badens am 21. d. M. in dem Bundesrathe eingebrachten Antrag, welcher nach telegraphischer Mittheilung dahin lautet, der Bundesrath wolle die Berathung der Paragraphen 2 und 3 des Güter-Tarifentwurfs wieder aufnehmen und unter vorläufiger Entbindung des Verfassungsausschusses von dem demselben ertheilten bezüglichen Auftrag, den Gegenstand behufs der Detailberathung über ein einheitliches Tarifsystem mit den dazu gehörigen Normal-Einheitssätzen, an einen ausserordentlichen Ausschuss zurückverweisen. Dieser Antrag wurde, wie der Artikel des „Staatsanzeigers" mittheilt, von dem Staatsminister von Mittnacht damit begründet, dass die Geschäftslage die Einbringung des Entwurfs in den Reichstag doch nicht mehr zulasse, und der Gegenstand daher seine Dringlichkeit verloren habe. Man könne deshalb die Versuche zu einer materiellen Verständigung wieder aufnehmen. Die vorgeschlagene Detailberathung seitens des Ausschusses sei jedenfalls nützlich. Ein Widerspruch hiergegen wurde nicht erhoben, die Berathung des Antrags jedoch auf Antrag Oldenburgs bis zur nächsten Sitzung vertagt. — Auch bezüglich der am 17. d. M. stattgehabten Sitzung theilt der „Staatsanzeiger" die in derselben abgegebene Erklärung des Ministers von Mittnacht mit. Danach enthielt dieselbe ausser dem Nachweise, dass eine Erweiterung der verfassungsmässigen Befugnisse des Reichs vorliege, eine Hinweisung auf die finanziellen Verhältnisse derjenigen Staaten, welche grössere Staatsbahnnetze mit einer hohen Belastung ihrer Finanzen hergestellt haben. Der Reinertrag der Württembergi-

schen Bahnen bleibe derzeit schon hinter den Erfordernissen der Verzinsung des Anlagecapitals zurück. Der vorliegende Entwurf drohe eine weitere Verminderung des Ertrags herbeizuführen. Die Württembergische Regierung bedauere somit, die Zustimmung zu dem Entwurf auf ihre Verantwortung nicht nehmen zu können, glaube aber, dass es wünschenswerth sei, dass eine Feststellung allgemeiner Grundsätze über den Tarif und eine Vorkehr gegen Missbräuche in der Concurrenz erfolgen könnten, ohne dass tiefeingreifende Aenderungen der Zuständigkeiten damit verbunden sein müssten. Die Württembergische Regierung erkläre sich zur Mitwirkung an einer gesetzlichen Regelung in den angeführten Grenzen jederzeit bereit. Dieser Erklärung schlossen sich Sachsen und Braunschweig an. Ueber die Lage des Eisenbahn-Tarifgesetzes schreibt man der Nat.-Z. in wesentlich gleichem Sinne: Eine Entscheidung über die geschäftliche Behandlung der Verfassungsfrage soll in der nächsten Bundesrathssitzung erfolgen; doch darf man schon jetzt annehmen, dass die weitere Prüfung der Frage wohl dem Sonderausschuss zufallen wird, der mit Aufstellung des Gesetzentwurfes betraut war. Es wird übrigens im Weiteren bekannt, dass die erneute Anregung der Angelegenheit von dem Verfassungsausschuss selbst ausgegangen war, nachdem er eine Sitzung abgehalten hatte und zwar zu dem Zwecke, einen Referenten zu ernennen. Es lassen diese gesammten Vorgänge unschwer erkennen, dass der Widerstand, mit welchem der Entwurf zu kämpfen hatte, jetzt nach und nach schwindet. Die Vermuthung, dass seit der letzten Bundesrathssitzung zwischen den Regierungen über die Sache selbst verhandelt worden, um die Meinungsverschiedenheiten nicht zu schroff hervortreten zu lassen, erweist sich vollkommen richtig. Die Wünsche der Einzelstaaten, welche in dem Entwurfe einen neuen Eingriff in ihre Autonomie erblicken wollten, scheinen sich Geltung verschafft zu haben, es werden ihnen Zugeständnisse gemacht werden, und in dem Augenblick, in welchem die Prüfung der Verfassungsfrage durch den Sonderausschuss beschlossen ist, darf man die Sache auch als erledigt ansehen. Es wird dann anerkannt werden, dass eine Veränderung der Verfassung nicht vorliegt und damit kann der Entwurf als angenommen erachtet werden, da sich für die einzelnen Paragraphen eine absolute Mehrheit bereits gefunden hat.)

Bezüglich der Eisenbahn-Verstaatlichungsprojecte ist Folgendes zu melden: Nachdem in Betreff der Berlin-Stettiner Bahn eine vollständige Vereinbarung mit der Regierung erzielt worden ist, und während die Gesellschaft der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn abwartet, ob die Regierung ihre Bedingung in Betreff der baaren Zuzahlung (Convertirungsprämie) erfüllen wird, sollen in den nächsten 14 Tagen zwei andere Gesellschaften Beschlüsse über die Abtretung ihrer Eisenbahnunternehmungen an den Staat fassen: am 30. d. Mts. die Köln-Mindener und am 2. Juli die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Generalversammlung, in welcher jene Frage entschieden werden soll, hat Directorium und Ausschuss der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft eine Denkschrift abgefasst, worin den Actionären der mit der Regierung vereinbarte Vertragsentwurf zur Genehmigung empfohlen wird. Die Denkschrift, welche an anderer Stelle reproducirt wird, findet in den politischen und commerciellen Blättern nur theilweise zustimmende Besprechung.

Von den Actionären der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, welche einen vermittelnden Standpunkt vertreten, sind folgende Zusatzanträge zum Vertrag mit der Regierung für die Generalversammlung vom 2. Juli formulirt und heut an den Ausschuss abgesandt worden: Die ausserordentliche Generalversammlung wolle beschliessen: zu § 5: Der Staat zahlt ausserdem den Besitzern der Actien Litr. A eine Entschädigung von 25 *M.* pro Actie baar. Ferner ist der Staat verpflichtet, die mit 3½ pCt. abgestempelten Actien Litr. B al pari dergestalt zu amortisiren, dass alljährlich 1 pCt. des Capitals von 43 800 000 *M.*, also 438 000 *M.* sammt den ersparten Zinsen durch Ausloosung amortisirt werden. Zu § 8 anstatt „für je 8 Actien Litr. B sieben (Staats-Schuldverschreibungen der consolidirten Anleihe)“ zu setzen: „für jede Actie Litr. B einen 3½proc. Staats-Schuldschein mit der Amortisationsverpflichtung wie sub 5“.

Nach dem vorliegenden Geschäftsberichte der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn pro 1878 stellen sich die Einnahmen der gesammten Bahnstrecke aus dem Personen- und Güterverkehr auf 2 468 880 *M.* gegen 32 693 755 *M.* im Vorjahre und die sonstigen Einnahmen auf 1 912 814 *M.* gegen 1 390 551 *M.* pro 1877. Die Betriebsausgaben betragen in Summa 26 946 555 *M.* gegen 27 112 391 *M.* im Vorjahre. Der Reingewinn stellt sich auf 8 104 788 *M.*, der wie folgt zur Vertheilung gelangt: 1. Ueberweisung an den Garantiefonds für Zuschüsse zur Verzinsung der Hannover-Altenbekener 4½ proc. Prioritätsobligationen III. Serie 400 000 *M.* 2. Ueberweisung an den Reservebaufonds 550 000 *M.* 3. 5 pCt. Dividende auf 30 000 000 *M.* Prioritäts-Stammactien Litr. C 1 500 000 *M.* 4. 4⅕ pCt. Dividende auf 43 800 000 *M.* Prioritäts-Stammactien Litr. B 1 839 600 *M.* 5. 9½ pCt. Dividende auf 30 600 000 *M.* Stammactien Litr. A 2 907 000 *M.* 6. Eisenbahnsteuer pro 1878 und Vortrag pro 1879 908 188,26 *M.*

In voriger Woche fand die Generalversammlung der Berlin-Hamburger Eisenbahn statt. Eine interessante Debatte knüpfte sich in derselben an die Besprechung des Geschäftsberichts der Direction und des Ausschusses an. Der Bericht erwähnt nämlich die Thatsache, dass nahezu die Hälfte der Gesammt-Mindereinnahme dieser Bahn, nämlich über 400 000 *M.* auf den Güterverkehr von Oesterreich-Ungarn nach Hamburg entfällt und er schiebt die Schuld dafür den Tarifmassnahmen der Regierung zu. Bei der Debatte in der Generalversammlung wurde von allen Seiten das eifrige Bestreben der Bahnverwaltung, nach den bezeichneten Richtungen hin Nachtheile abzuwenden und bessere Zustände herbeizuführen, anerkannt, und schliesslich auf Antrag des Actionärs Grafen Bernstorff fast einstimmig der Antrag angenommen: „Die Generalversammlung spricht ihre volle Zustimmung zu den Ansichten und Grundsätzen aus, welchen die Gesellschaftsvorstände für die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs, und insbesondere des Transitverkehrs, namentlich mit Oesterreich-Ungarn und damit zugleich des Handels gefolgt sind, wie dies im Directionsbericht des Näheren dargelegt ist und fordert die Gesellschaftsvorstände auf, dieselben den Aufsicht führenden Behörden gegenüber in jeder Beziehung auch ferner zu vertreten“.

In der vorwöchentlichen Generalversammlung der Rheinischen Bahn waren 18 309 Actien mit 2 183 Stimmen durch 72 Actionäre vertreten. Es wurde die mit 7 pCt. vorgeschlagene Dividende und sämmtliche sonstigen Anträge der Direction genehmigt. Dieselben beziehen sich auf Stiftung eines Fonds von 100 000 *M.* zur Feier der goldenen Hochzeit des Kaiserpaares und zwar sollen die Zinsen dieses Fonds zur Unterstützung von hilfsbedürftigen Beamten und Arbeitern der Gesellschaft resp. von deren Hinterbliebenen verwendet werden, in den Fällen, in welchen die bestehenden Cassen nicht eingreifen können. Ferner wurde der Bau verschiedener kleinerer Strecken genehmigt: Dortmund-Courl, Düsseldorf-Bilkerfeld (?), Niedermendig-Mayen, Dortmunder Verbindungsbahn u. s. w. Auch zur Verlängerung des mit der Nymweg'schen Spoorweg-Maatschappij bestehenden Betriebsvertrages ward die Genehmigung ertheilt. — Die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden wieder gewählt und ferner in die Direction Consul Franz Leiden und als dessen Stellvertreter Baron Albert v. Oppenheim gewählt.

In der neulich abgehaltenen Generalversammlung der Oels-Gnesener Eisenbahn fand die Neuwahl dreier Mitglieder des Aufsichtsraths, die Berichterstattung über die Lage der Gesellschaft und die Ertheilung der Decharge für 1878 statt. Demnächst wurde einstimmig in formeller Modification des Beschlusses der Generalversammlung vom 8. Juni 1877 beschlossen: „Nachdem die von der Baugesellschaft F. Plessner & Co. auf 13 500 Actien à 300 *M.* geleisteten Theilzahlungen von 40 pCt. durch Beschluss des Aufsichtsraths vom 17. April 1877 für verfallen erklärt sind, das Grundcapital der Gesellschaft um den Betrag dieser Actien mit 4 050 000 *M.*, also von 23 250 000 *M.* auf 19 200 000 *M.*, dargestellt durch 17 500 Actien zu je 300 *M.* und 23 250 Prioritäts-Stammactien zu 600 *M.*, zu reduciren, und zu diesem Zweck den § 4 des Statuts entsprechend abzuändern“. Dieser Beschluss ist, da mit der statutgemäss erforderlichen Majorität gefasst, für die Gesellschaft verbindlich.

In der zu Danzig abgehaltenen Generalversammlung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn wurde beschlossen, von den nach Abzug der Dividende von 5 pCt. auf die Stamm-Prioritätsactien und von ½ pCt. auf die Stammactien mit zusammen 702 652 *M.* und nach Abzug von 185 925 *M.* für den Erneuerungsfonds und 17 566 *M.* für Eisenbahnsteuer zur Verfügung der Generalversammlung verbliebenen 39 201 *M.* zur Tantième des Verwaltungsrathes 1 pCt. des Ueberschusses mit 7 026 *M.* zu verwenden und den Rest mit 32 184 *M.* als Gewinnvortrag dem Betriebsjahre 1879 zu überweisen. In den Aufsichtsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder wiedergewählt.

Eine Anzahl von Genehmigungen zu Vorarbeiten für Secundärbahnen wird im „Reichsanzeiger“ publicirt.

Den Fabrikdirectoren C. Krüger zu Stöbnitz bei Mücheln und L. Bauer zu Körbisdorf bei Merseburg ist die Erlaubniss zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Mücheln nach Merseburg ertheilt worden.

Einem in Greifswald unter dem Vorsitz des Stadtsyndicus Dr. Schultze zusammengetretenen Comitée ist die Erlaubniss zur Anfertigung der Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Grimmen über Richtenberg nach Velgast resp. Starkow zum Anschluss an die projectirte Eisenbahn von Stralsund nach Rostock ertheilt worden.

Einem Schleswiger Comitée ist die Erlaubniss zu Vorarbeiten einer Secundärbahn von dem neuen Güterbahnhof der Stadt

Schleswig nach dem Bahnhofe Süder-Brarup der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn ertheilt worden.

Aus Baden in der Schweiz wird der „Allg. Ztg.“ geschrieben, dass in der dortigen neuen Kuranstalt die Ratificationsurkunden des im vorigen Jahre abgeschlossenen Vertrags über die Gotthardbahn zwischen Deutschland (vertreten durch den Deutschen Gesandten in Bern, General v. Röder), Italien (vertreten durch Senator Melegari) und der Schweiz (vertreten durch Bundesrath Welti) ausgewechselt wurden. Man schreibt dem „Bund“ vom 14. Juni: „Die Verhandlungen mit dem Italienischen Delegirten, betreffend Abschluss des Vertrages für die Erstellung der Monte-cenerelinie (der Fortsetzung der Gotthardbahn nach Süden) sind soweit gediehen, dass am 16. d. M. das Schlussprotocoll unterzeichnet werden dürfte. Die Tracefrage ist in dem Sinne entschieden, dass die Gotthard-Bahngesellschaft autorisirt wird, die Linie ab Giubiasco mit Steigungen von 26 resp. 25 pro Mille auf der Nordseite, 21 pro Mille auf der Südseite auszuführen für den Fall, dass nur 6 Millionen Subsidien beigebracht werden. Können dagegen die zunächst Interessirten, nämlich Tessin und die Provinzen Mailand und Como, noch 2 weitere Millionen Subsidien aufbringen, so soll das Trace mit 21 pro Mille Maximalsteigung ausgeführt werden. Zuschlagstaxen werden nur für den Personentransport bezogen, bis eine gewisse Summe an Roheinnahmen erzielt ist, über deren Höhe noch verhandelt wird, und soll alsdann eine allmälige Reduction der Zuschläge eintreten. Die Ausgaben für die ganz einspurige Strecke Giubiasco-Lugano werden auf rund 11 Millionen Francs veranschlagt“.

Offiziös wird geschrieben: Zu den Frachtbrief-Formularen im Eisenbahnverkehr wird häufig Papier verwendet, welches — in Rücksicht auf den Zweck der Frachtbriefe und die Vorschrift in Anlage B und C des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands — den an die Beschaffenheit und die Farbe des Papiers zu stellenden Anforderungen nicht entspricht. Es ist wahrgenommen, dass dasselbe ausserordentlich dünn und unhaltbar ist, auch für gewöhnliches Frachtgut nicht die vorgeschriebene weisse Farbe, sondern eine mehr oder minder starke Beimischung eines bräunlichen, grünlichen oder sonstigen Farbentons hat (s. g. Conceptpapier).

Wie wir hören, sind die Eisenbahnverwaltungen durch das Reichs-Eisenbahnamt, bezw. in Veranlassung desselben angewiesen, in Zukunft streng darauf zu halten, dass zur Herstellung der Frachtbrief-Formulare durchweg haltbares Schreibpapier von von weisser — bezw. für Eil-Frachtbriefe dunkelrosa — Farbe verwendet wird und soll die Befolgung dieser Vorschrift, namentlich auch vor der bahnseitigen Abstempelung der von Privaten gedruckten Frachtbrief-Formulare controlirt werden. Im Interesse des Publicums machen wir hierauf aufmerksam.

Der Minister für öffentliche Arbeiten hat die Aufmerksamkeit der Königlichen Eisenbahndirectionen auf die Unglücksfälle hingelenkt, welche dadurch entstanden sind, dass Kinder unter den geschlossenen Barrièren der Bahnübergänge durchgeschlüpft und in Folge dessen überfahren worden sind. Der Minister empfiehlt in Erwägung zu ziehen, ob etwa die Anbringung eigener Schutzvorrichtungen, Vergitterung u. dergl. an solchen Barrièren angezeigt sein möchte.

Unter den Bayerischen Landwirthen mehren sich die Bedenken gegen die agrarischen Bestrebungen des Frhrn. von Thüngen. So ist die am 9. und 10. Juni zu Kelheim bei Regensburg abgehaltene Wanderversammlung der Bayerischen Landwirthe über zwei Anträge des Frhrn. von Thüngen zur Tagesordnung übergegangen. In dem ersten dieser Anträge war ein Vertrauensvotum für den Reichskanzler enthalten, in dem zweiten Antrage waren dessen Bestrebungen in Bezug auf die Eisenbahntarife der Bayerischen Staatsregierung zur Unterstützung empfohlen worden. Beide Anträge hätten zur Erörterung gelangen müssen, wenn sich zwei Drittheile der Anwesenden dafür erklärt hätten. „Wegen Mangels an Zeit gegenüber der hohen Wichtigkeit und grossen Tragweite“ beider Anträge ging jedoch die Versammlung zur Tagesordnung über. Dieses Votum ist deshalb sehr bemerkenswerth, weil es von der legitimen und factischen Vertretung der Bayerischen Landwirthschaft abgegeben worden ist. Aus allen Gauen Bayerns waren zu der 21. Wanderversammlung der Bayerischen Landwirthe fach- und sachkundige Theilnehmer erschienen, insgesammt ca. 400, aus München Prinz Ludwig, Staatsminister v. Pfeuffer und mit ihnen eine Reihe hochgestellter Beamten; ihre Anwesenheit bekundete, welchen Werth die Bayerische Regierung den Beschlüssen auch der diesjährigen Wanderversammlung beilegt. Die Regierung und Jeder, der vorurtheilslos die Sachlage prüft, wird nunmehr erkannt haben, dass die agrarischen Ideen des Frhrn. von Thüngen bei Weitem nicht die Mehrheit der Bayerischen Landwirthe ergriffen haben, dass vielmehr Frhr. von Thüngen trotz seiner Adressen an den Reichskanzler und seiner Behauptung, er spreche im Namen von 1½ Millionen Seelen Landbevölkerung, nur eine Minderheit von Nachbarn und Berufsgenossen um sich gesammelt hat.

Ueber die Arlbergbahn.

Seitdem Deutschlands Verkehrs- und Zollpolitik sich entschieden der schutzzöllnerischen Tendenz zugewendet hat, befürchtet man in Oesterreich-Ungarn und wohl mit Recht die schädlichen Rückwirkungen von Massregeln, welche naturgemäss eine Beschränkung des wechselseitigen Verkehres herbeiführen dürften. Man sucht daher Mittel und Wege ausfindig zu machen, die diese Gefahr thunlichst abzuschwächen und wenigstens den Verkehr mit den ausserdeutschen Staaten vor allen Wechselfällen sicher zu stellen geeignet sind. Unter den Linien, die solches mit Erfolg zu bewirken im Stande sind, steht vor Allem jene voran, welche die directe Verbindung des Oesterreichisch-Ungarischen Bahnnetzes mit der Schweiz und Mittelfrankreich herstellt, und darum nimmt die Agitation zu Gunsten der baldigen Herstellung einer Bahn von Innsbruck über den Arlberg nach Bludenz in neuerer Zeit bedeutende Dimensionen an, welcher sich unter der Pression der Nothwendigkeit alle Parteien gleichmässig anschliessen, indem die Motive verkehrspolitischer, commercieller und strategischer Natur eingehend erörtert werden, die für den Bau dieser Bahn sprechen. So wie die Aussichten heute sind, kann mit Bestimmtheit angenommen werden, dass dem im Herbste zusammentretenden Oesterreichischen Reichsrathe ein schon im Detail ausgearbeitetes diesbezügliches Project vorgelegt werden wird, umsomehr als schon seiner Zeit die nöthigen Vorstudien gemacht wurden, welche seither eine im Sinne der vorgeschrittenen technischen Hülfsmittel entsprechende Modification erhielten und wonach die Ausführung der ganzen Bahnlinie inclusive des grossen Tunnels einen Zeitraum von in maximo 5 Jahren beanspruchen würde. Man wird mit allem Nachdrucke dahin wirken, um den Bau thunlichst rasch in Angriff zu nehmen, weil schon die Thatsache, dass diese Schienenverbindung realisirt wird, auf die Haltung der betreffenden Deutschen Bahnen Einfluss üben dürfte. Allein es ist nicht blos die Emancipation von der Deutschen Route für ein grosses Verkehrsrayon, welche neben dem Bau der Arlbergbahn spricht, sondern auch die factische Wegabkürzung, die durch diese Bahn für ein weitausgedehntes Gebiet Oesterreich-Ungarns resultirt. Die baldige Vollendung der Gotthardbahn beschwört eine schwere Concurrenz für den Haupt-Exportartikel Oesterreich-Ungarns, nämlich Cerealien und Mehl, herauf, indem gegenüber den zur Zeit bestehenden Schienenwegen ab den Häfen des Mittelländischen Meeres nach der Schweiz eine bedeutende Distanzverminderung eintreten wird, welche zwischen 300—400 km schwankt. Das Getreide aus den Gebieten der unteren Donau und des Schwarzen Meeres, welches schon heute den Ungarischen Producten in der Schweiz einen schweren Stand bereitet, wird alsdann vermöge der gekürzten Frachtspesen das Absatzgebiet in der Schweiz noch wirksamer als derzeit beherrschen und es wird an Gegenanstrengungen nicht fehlen dürfen, um auch dem Ungarischen Product das ihm so schätzbare und unter gegebenen Verhältnissen unentbehrliche Consumtionsfeld zu erhalten. Nun wird aber, wie schon oben erwähnt, durch die Arlbergbahn für einen grossen Theil West- und Süd-Ungarns eine Distanzverminderung erzielt, die im Durchschnitte mit 200 km angenommen werden kann. Diese Thatsache wird Ungarn geneigt machen, den Bau der in Rede stehenden Bahnlinie zu fördern, wozu sich noch der Umstand gesellt, dass der bedeutende Transitverkehr nach Serbien, Bosnien und Rumänien, welcher sich naturgemäss über diese kürzeste Route bewegen wird, die Güterbewegung wesentlich steigern und den Zwischenhandel fördern dürfte. In gleicher Lage befinden sich die südwestlichen Provinzen Oesterreichs und speciell die Adriatischen Seehäfen, welche durch den Umstand, als der Ostindische Verkehr via dem Suezcanal dort seine Haupt-Transitstelle für Mitteleuropa gewinnen kann, von jeder Routenabkürzung mit der Schweiz Nutzen ziehen wird. Alle diese Factoren zusammen lassen den Wunsch nach der ehesten Herstellung der Arlbergbahn erklärlich finden und es wird unter solchen Umständen nicht schwer sein, das auf ca. 34 Millionen Gulden veranschlagte Baucapital aufzubringen. Man schätzt den Verkehr, auf welchen die Arlbergbahn vermöge ihrer günstigen Lage zu rechnen hätte, auf beiläufig 25—30 Millionen Centner und wenn auch die Richtigkeit dieser Ziffer vorerst manchen Zweifel zulässt, so giebt sie immerhin einen Anhaltspunkt dafür, dass die neue Linie auch in Bezug der Rentabilität günstige Chancen hat. Die Route über die Schweiz nach Frankreich hat in den letzten Jahren sehr an Bedeutung gewonnen und wird nach Vollendung der Arlbergbahn noch mehr in den Vordergrund treten. Allerdings wird für einen grossen Theil Oberösterreichs, Böhmens, Mährens, Galiziens und Nordungarns die Arlbergbahn nach der Schweiz gegenüber der Route via Bayern keinen Distanzunterschied bringen und sich der diesbezügliche Verkehr über beide Routen bewegen, vorausgesetzt, dass dem Transit durch das Deutsche Gebiet keine Erschwerungen in Form von Durchfuhrzöllen, Tariferhöhungen etc. entgegengesetzt werden, was schon deshalb kaum denkbar ist, weil solche Massnahmen, ohne irgend einem Zwecke zu dienen, nur die Güterbewegung von der betreffenden Linie abdrängen würden.

Wenn auch für Bayern durch die Arlbergbahn eine Ablenkung des Güterverkehres resultiren wird, so hat andererseits diese Linie für dasselbe insofern Interesse, als von dieser Linie eventuell die projectirte Bahn über den Fernpass abzweigen soll. Natürlich würde die Fernbahn für Bayern von eminenter Wichtigkeit sein und es für den Entgang grösstentheils entschädigen, den der Verkehr der eigenen Linien durch die Arlbergbahn unbedingt erleiden wird. Es ist aber mehr als fraglich, ob in Oesterreich-Ungarn derzeit die Geneigtheit vorhanden ist, diese Concession dem Nachbarstaate zu machen, es müsste denn sein, dass man dafür weitgehende anderweitige und dauernde Vortheile erreichen kann.

Immerhin ist es bemerkenswerth, welchen Einfluss die von Deutschland kaum betretene neue Richtung in der Verkehrs- und Zollpolitik hervorruft und das mag eine Mahnung sein, dass man dort gut thun wird, gegenüber den Nachbarstaaten die nöthigen Rücksichten walten zu lassen, da bekanntlich jeder Druck einen Gegendruck provocirt und daraus in letzter Linie ein unberechenbarer Schaden resultiren kann.

Farbenblindheit unter Eisenbahnbeamten.

A. v. St. Auch in den Vereinigten Staaten sind soeben Untersuchungen über die Farbenblindheit unter Eisenbahnbeamten angestellt worden, deren Resultat geeignet ist, auf solche Eisenbahnunfälle ein Licht zu werfen, deren Ursache nicht entdeckt wurde, bei denen aber nachweisbar kein Irrthum in der Weichen- und Signalstellung vorgefallen war. Dr. P. D. Keyser, Arzt an Will's Augenhospital in Philadelphia — eine anerkannte Autorität für Augenkrankheiten — hat sich längere Zeit dem Studium der Augen an Eisenbahnbeamten gewidmet. Das Resultat dieser Studien besteht in der einigermassen beunruhigenden Thatsache, dass 12 pCt. des Fahrpersonals nicht im Stande sind, die Farben der Signallichter, nach denen sich die Züge bei Dunkelheit zu richten haben, deutlich zu unterscheiden. Auf den meisten Eisenbahnen der Vereinigten Staaten bedeutet eine weisse Scheibe bei Tag oder ein weisses Licht bei Nacht für den Zugführer „Alles in Ordnung!"; die grüne Farbe bedeutet „Vorsicht! Langsam fahren!"; die rothe Farbe ist aber das Signal dafür, dass Gefahr droht. Dr. Keyser glaubt festgestellt zu haben, dass viele Amerikanische Beamte nicht im Stande sind, diese 3 Farben bestimmt zu unterscheiden, obwohl sie sich dieses Defectes oft nicht bewusst sind.

Im Juli vorigen Jahres richtete Dr. Keyser das Ansuchen an die Präsidenten der in Philadelphia mündenden Linien, das Fahrpersonal in Bezug auf seine Gesichtskraft untersuchen zu lassen. Mit Ausnahme der Pennsylvania Railroad Company stellten sämmtliche Eisenbahnen ihre Beamten zur Verfügung des Arztes. Die Resultate seiner etwa 8 Monate in Anspruch nehmenden Untersuchungen hat Dr. Keyser in einem Referat niedergelegt, welches er der Medicinischen Gesellschaft bei ihrer Jahresversammlung in Chester vorlegte. In diesem Referat heisst es:

Ich habe das Fahrpersonal der Philadelphia, Wilmington and Baltimore, der Delaware, der North Pennsylvania und der Bound Brook Railroads untersucht und gefunden, dass 3½ pCt. der Leute farbenblind sind, d. h. dass 3½ pCt. die Farben verwechseln. Weitere 8½ pCt. sind zwar fähig, die Farben zu unterscheiden, aber nicht die Farbenschattirungen; dies sind im Ganzen 12 pCt. des Personals. Die 3½ pCt., welche die Farben verwechseln, haben so grosse Defecte in ihrem Sehvermögen, dass sie zur Ausfüllung ihrer Posten durchaus unfähig sind. Bei der Untersuchung der Leute wurden verschiedene Methoden angewandt, so dass ein erheblicher Irrthum und die Möglichkeit ausgeschlossen ist, dass ein Beamter ohne Ursache seiner Stellung entsetzt wird, oder dass ein Anderer im Dienst behalten wird, dessen Augenkraft keine Sicherheit gewährt.

Die Methode des Schwedischen Professors Holmgren wurde zuerst angewendet, dann diejenige des Dr. Stilling, nach welcher farbige Buchstaben auf farbigem Hintergrunde unterschieden werden müssen. Hierauf wurden farbige Glastafeln in einem dunklen Zimmer vor eine Gasflamme gehalten; endlich wurden die Signallaternen selbst vorgezeigt. Die Untersuchungen fanden zuerst des Abends bei Gaslicht statt. Diejenigen Leute, deren Augenkraft Zweifel hinterliess, wurden am Tage sehr sorgfältig zum zweiten Male untersucht. Das Alter zeigte keinen Einfluss auf die Existenz der Farbenblindheit, denn die mit diesem Uebel Behafteten hatten ein Alter von 20—53 Jahren. Unter den Farbenblinden waren 50 pCt. für die grüne Farbe, 44 pCt. für die rothe und 6 pCt. für die blaue unempfänglich. Zwei Leute, welche nicht im Stande waren, Roth von Grün zu unterscheiden, hielten Roth für eine intensive Farbe und unterschieden rothe Signale wegen ihrer Intensität, aber auch sehr helles Grün und andere Farben waren wegen ihrer Intensität für ihr Auge Roth. Hiernach zu urtheilen würden diese Leute einen Zug wohl zu unrechter Zeit anhalten lassen, denselben aber kaum in Gefahr bringen. Da sie aber Grün eine dunkle Farbe nannten und Dunkelroth und Braun auch für Grün hielten, so würden sie unter Umständen bei rothen Warnungssignalen vorbeifahren und den Zug in Gefahr bringen. Eine andere Beobachtung bestand darin, dass die farbenblinden Leute im Stande waren, intensiv rothe Farbe bei einer Entfernung von etwa 3 Fuss von ihren Augen zu unterscheiden, dass sie die Farbe aber bei einer Entfernung von 10, 20, 30 Fuss Grün nannten. Beim Sortiren verschiedenfarbiger Wolle wurde intensives Roth und helles Grün für Roth gehalten.

Die Experimente des Dr. Keyser weisen daher auf die Nothwendigkeit hin, Eisenbahnbeamte vor ihrer Anstellung in Bezug auf ihre Augenkraft zu untersuchen. Die Englische Cunard-Dampfschiffcompagnie hat dies bereits seit vielen Jahren gethan, indem sie die Augenkraft ihrer Leute unter Vorzeigung farbiger Lichter bei möglichst grössten Distanzen prüft. Ein einziger Irrthum desqualificirt für den Dienst.

Ersparnisse an Betriebskosten.

Die Einführung des Giffard'schen Injectors hat die früheren Pumpen beseitigt, damit aber auch die Gelegenheit, das Speisewasser vorzuwärmen. Dies war ein grosser öconomischer Fehler, der sich bei einer Steigerung der Kohlenpreise auf's Neue fühlbar machen wird. Mehrfache Constructionen (Körting, Mazza und die Warmwasser-Speisepumpe für Locomotiven etc. von Chiazzari de Torres, Vertreter: Henschel & Sohn in Cassel) deuten darauf hin, dass man in neuerer Zeit beflissen ist, diesen Fehler auf irgend eine Weise wieder gut zu machen. Bei den Schwierigkeiten, welche der Einführung derartiger Neuerungen gewöhnlich begegnen, wäre es wohl an der Zeit, dass eine Verwaltung vergleichende Versuche mit zuverlässigen Locomotivführern ausführen liesse und deren Resultate veröffentlichte.

Zur Einheit im Signalwesen.

Da jetzt überall auf möglichste Einheit in der Signalgebung hingearbeitet wird, scheint es gerathen, auf eine Verschiedenheit aufmerksam zu machen, welcher sich sehr leicht abhelfen lässt und bei der das Publikum namentlich interessirt ist; ich meine die Signale mit der Stationsglocke auf den Zwischenstationen. Während die eine Verwaltung alle 3 Signale (No. 10—12 der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands) geben lässt, nämlich Signal 10 bei Annäherung, 11 bei Stillstand, 12 bei Abfahrt des Zuges, lassen andere das Signal 10 fort, wenn nicht mehr als 5 Minuten Aufenthalt ist. Hierbei aber besteht noch eine Verschiedenheit: mehrere Bahnen haben das kurze Läuten vor den 2 Schlägen eingeführt, andere nicht. Letztere Methode ist wohl nicht practisch, da 2 einzelne Schläge ohne Vorläuten sehr leicht überhört werden können.

Für Stationen mit kurzen Aufenthalten möchte es sich wohl empfehlen, das Signal 10 fortzulassen, dafür aber bei 11 vorzuläuten, damit auch entferntere Passagiere das Signal hören können.

Schutzwagen in den Personenzügen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

In No. 46 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen pag. 615 ist mitgetheilt worden, dass auch einzelne Personenzüge der Potsdamer Bahn bei mehr als 30 km Geschwindigkeit keinen Schutzwagen führen. Diese Angabe ist, wie uns von der Betriebsinspection der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mitgetheilt wird, irrthümlich. Sämmtliche Züge der Potsdamer Bahn führen einen Schutzwagen, sei es, dass dieser ein Packwagen oder ein unbesetzter Personenwagen ist.

Beantragt ist allerdings für Züge, welche mit nur 30 km Geschwindigkeit fahren, diese Schutzwagen fortfallen lassen zu dürfen, doch ist die Genehmigung hierzu noch nicht ertheilt.

A. v. St. **Eisenbahnunfälle auf Preussischen Eisenbahnen.** Das Resultat der jüngst veröffentlichten Unfallstatistik auf Preussischen Bahnen ergiebt, dass im Jahre 1877 auf den Preussischen Eisenbahnen 14 Reisende getödtet und 62 verletzt worden sind. Die „Schweizerische Handelszeitung" berechnet, dass, da sämmtliche Reisende zusammen 3 750 Millionen Kilometer zurückgelegt haben, sich das Mass der Gefahr durch die Wahrscheinlichkeit wie folgt bezeichen lasse: Auf einer ununterbrochenen, mit der Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde zurückgelegten Eisenbahnreise von 188 Jahren oder nach 1 234 maligem Umfahren der Erdkugel einmal verletzt, und nach 1 014 Jahren oder nach 6 696 maligem Umfahren der Erdkugel getödtet zu werden. Grösser als für die Reisenden ist die Gefahr natürlich für die Bahnangestellten; indessen tritt auch für diese erst nach 159 Jahren die Wahrscheinlichkeit einer Verletzung ein.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Mit Bezugnahme auf die Mittheilung in No. 40 unserer Zeitung über den voraussichtlichen Termin der Fertigstellung der Neubaustrecke Dittersbach-Glatz wird uns seitens der Königlichen Direction unterm 18. d. M. mitgetheilt, dass „eine genaue Angabe über die Zeit der Fertig-

stellung der in Rede stehenden Linie jetzt überhaupt noch nicht gemacht werden kann, letztere jedenfalls aber vor dem Herbst des nächsten Jahres nicht in Betrieb zu nehmen sein wird".

Schweiz. Das Bundesgericht hat die Versteigerungsbedingungen für die Schweizerische Nationalbahn festgesetzt und beschlossen, dass die erste Steigerung am 30. August abgehalten werden solle.

Die dem Schweizer Bundesrathe zustehenden sechs Wahlen in den Verwaltungsrath der Gotthardbahn fielen auf Allieri, Parlamentsmitglied in Rom; Kinel, Geheimer Regierungsrath in Berlin; Massa, Generaldirector der Oberitalienischen Eisenbahnen in Mailand; Mebes, Generaldirector der Elsass-Lothringer Eisenbahnen in Strassburg; Rohr, Regierungsrath in Bern und Spiller, Regierungsrath in Zürich.

Einführung der Wagen-Gasbeleuchtung in Amerika. Wie wir hören, sind Verhandlungen im Gange, um die Gasbeleuchtung nach dem System Pintsch in Berlin — welche zuerst bei den Personenwagen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eingeführt wurde, in den letzten Jahren bei einer grossen Anzahl Norddeutscher Bahnen Eingang gefunden hat, demnächst auch bei verschiedenen Englischen Bahnen zur Einführung gekommen ist — nunmehr auch auf den Nordamerikanischen Bahnen anzuwenden und zwar zuerst für die Beleuchtung der Personenzüge auf der Linie New-York-San Francisko.

Secundärbahnen in den Vereinigten Staaten im Jahre 1877.
(Nach der in Chicago erscheinenden Zeitung „Railway Age".)

Staat	Meilen	Staat	Meilen
Alabama	5,50	Nevada	119,75
Arkansas	73,00	Nebraska	26,00
Californien	210,05	New-Jersey	63,17
Colorado	370,50	New-York	56,29
Georgia	90,00	Nord-Carolina	21,50
Illinois	214,50	Ohio	317,19
Indiana	63,86	Pennsylvanien	265,43
Jowa	156,43	Süd-Carolina	45,00
Kansas	84,00	Tennessee	36,41
Kentucky	23,50	Texas	164,50
Louisiana	5,50	Utah	186,75
Maine	15,00	Virginien	53,00
Massachusetts	34,16	Washington-Territorium	53,50
Michigan	40,50	West-Virginien	19,40
Minnesota	30,00	Wisconsin	75,50
Mississippi	81,00	Total	3,082,24
Missouri	81,35		

Literatur.

—st.— **Statistik des Böhmischen Braunkohlen-Verkehrs im Jahre 1878.** Herausgegeben von der Direction der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Mit einer graphischen Verfrachtungskarte. Im Commissions-Verlage von George Gilbers in Dresden.

Die Braunkohlen-Production im nordwestlichen Böhmen während des Jahres 1877 war folgende:

a) im Elbogen Falkenauer Revier mit	2 415 Arbeitern	552 005 t.
b) „ Teplitz-Brüx-Komotauer „	„ 10 425 „	4 411 446 t.
Summa	12 840 Arbeiter	4 963 451 t.

Gegen das Vorjahr weniger 205 Arbeiter, mehr 197 879 t.

Jeder Arbeiter hat hiernach im Revier a) durchschnittlich 228, im Reviere b) 423 t gefördert; die Arbeitsleistung hat sich somit gegen das Jahr 1876 bei a) um 4, bei b) um 23 t erhöht.

Der Geldwerth obiger Production nach den Mittelpreisen am Erzeugungsort betrug:

im Revier a) . . . . fl. 1 278 237 d. i. pro t 231 kr.
„ „ b) . . . . „ 5 891 291 „ „ „ „ 133 „

Derselbe hat demnach wieder gegen das frühere Jahr abgenommen und zwar bei a) um 9, bei b) um 13 kr.

Die Productionsmenge Braunkohlen im nordwestlichen Böhmen beträgt 70 pCt. der Production in ganz Oesterreich, der Geldwerth 50 pCt.

Die Mehr-Production ist vorzugsweise dem steigenden Absatz der Kohle im Inlande zuzuschreiben; während Letzterer im Jahre 1877 um 275 748 t zugenommen hat, erlitt der ausländische Absatz eine Abnahme von 97 892 t.

Zu dem in den letzten Jahren vorgekommenen bedeutenden Rückgange des mittleren Geldwerthes trägt auch der Umstand bei, dass die nächste Folge des Bestrebens der Consumenten, möglichst billiges Brennmaterial zu verwenden, eine erhöhtere Nachfrage nach den kleineren Sorten ist; der Werth der Mittel- und Kleinkohle dürfte daher eher um eine Kleinigkeit im Durchschnittspreise gestiegen sein, während die Stückkohle im Preise niedriger notirt wurde.

Eine natürliche Folge der von allen Seiten der Böhmischen Braunkohle entgegenstehenden Concurrenz guter und bester Steinkohlensorten ist ferner der früher nur wenig gekannte oder geschätzte Qualitätsunterschied, welcher sich nicht in jeder Hinsicht zum Heile der Böhmischen Kohlenindustrie im Allgemeinen immer mehr geltend macht. Wenn auch keineswegs zu verkennen ist, dass es besonders in der jetzigen Zeit des erbitterten Concurrenzkampfes die qualitativ besten Sorten sind, welche hier und da für gewisse Industriezwecke den Markt erhalten oder neuen Markt leichter gewinnen, so üben sie doch auf den grössten Theil der anderen, wenn auch nahezu gleich guten Sorten, welche die überwiegend grösste Menge der ganzen Production bilden, einen für deren Absatz erschwerenden, daher nachtheiligen Einfluss aus; die Concurrenz innerhalb des Reviers wirkt um so stärker auf die ohnedem zufolge der äusseren Concurrenz entstandene niedergehende Tendenz in den Verkaufspreisen, als jene genannten besten Sorten ebenso wenig an einem Minimum ihres etwas höheren Verkaufspreises festzuhalten vermochten.

Die Gesammt-Transportaufgabe Böhmischer Braunkohle im Jahre 1878 war folgende: Es erhielten zum Weitertransport:

	im Jahre 1878 t	pCt.	Differenz geg. 1877 t
die Aussig-Teplitzer Eisenbahn . .	2 574 510	59,8	+ 93 875
„ Buschtêhrader „ . .	376 075	8,7	— 5 986
„ Dux-Bodenbacher „ . .	1 101 377	25,6	+ 94 438
„ Eisenb. Pilsen-Priesen(Komotau)	132 951	3,1	— 622
„ Prax-Duxer Eisenbahn	118 363	2,8	+ 7 754
„ Oesterreichische Nordwestbahn	1 014	—	— 748
Summa . .	4 304 290	100	+ 188 711

Darnach beträgt die Zunahme 4,4 pCt., welche fast nur allein der Steigerung des inländischen Consums zuzuschreiben ist.

Die Verhältnisse im Inlande lagen aber nicht derart, dass sie einen plötzlichen Aufschwung im Handel mit Böhmischer Braunkohle erwarten liessen, sondern es musste sich dieses Brennmaterial vermöge seiner Güte und Billigkeit in der eigenen steinkohlenreichen Heimath nach und nach selbst Bahn brechen, Producenten und Händler mussten durch die herrschende Ueberproduction und den theilweisen Rückschritt im ausländischen Consum gezwungen werden, neue Absatzmärkte und Gebiete zu suchen und sich mehr dem Inlande zuzuwenden, und die Resultate der letzten Jahre zeigen deutlich den Erfolg dieser neuen Bestrebungen. Einen ausserordentlichen Einfluss auf die Erhaltung des entfernteren Absatzgebietes in Norddeutschland übte auch dieses Jahr der überaus günstige Elbewasserstand aus, welcher äusserst billige Frachten und einen sehr lebhaften Schifffahrtsverkehr hervorrief. Es kann mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, dass die Böhmische Kohle ohne diese begünstigenden Umstände in den letzten Jahren einen grossen Theil jenes Absatzrayons verloren hätte, welchen sie heute in Norddeutschland noch behauptet.

Der Verkehr erstreckte sich auf 16 inländische Bahnen mit einem Frachtquantum von 2 374 681 t (55,1 pCt.) und 57 ausländische Bahnen mit einem Frachtquantum von 1 929 609 t (44,9 pCt.). Das grösste Quantum mit 1 018 906 t (23,7 pCt. des Gesammtverkehrs) ist auf der Sächsischen Staatsbahn transportirt worden; auf diese folgen: die Aussig-Teplitzer Bahn mit 17,4 pCt., die Böhmische Nordbahn mit 6 pCt., die Dux-Bodenbacher Bahn mit 5,9 pCt., die Oesterreichische Nordwestbahn mit 5,5 pCt., die Buschtêhrader und Bayerische Staatsbahn mit je 5 pCt., die Oesterreichische Staatsbahn mit 4,9 pCt., die Prag-Duxer Bahn mit 4,5 pCt., die Berlin-Anhalter und Oberlausitzer Bahn mit 3,5 pCt., die Pilsen-Priesener Bahn mit 2,6 pCt. etc.

Auf der Elbe wurden 677 793 t (um 144 017 t mehr als im Vorjahre) nach Deutschland transportirt.

Die Aussig-Teplitzer Bahn hat das Netz ihrer Kohlenbahnen um die 0,228 km lange Flügelbahn zum Washington-Schachte bei Triebschitz vermehrt. Der Kohlenverkehr stieg auf 2 599 103 t (+ 90 015 t gegen das Vorjahr). Das grösste Quantum, nämlich 274 995 t oder 23,5 pCt., wurde in der Station Mariaschein aufgegeben. Der grösste Verkehr fand im November, der geringste im Juni statt. Durchschnittlich pro Tag betrug der Verkehr 8 780 t oder 821 Wagen. Der Sommerverkehr stellte sich auf 45 pCt., der Winterverkehr auf 55 pCt. Im Localverkehr wurden auf der eigenen Bahn 195 682 t und an die Elbe 554 944 t (+ 110 773 t oder 21 pCt.) befördert. Nach Oesterreichischen Bahnen sind 880 414 t (+ 43 337 t), nach ausländischen 986 063 t (— 65 280 t) transportirt worden.

Die Buschtêhrader Eisenbahn hat im Berichtsjahre die von der Strecke Falkenau-Graslitz abzweigende Schleppbahn zu der Mariahilf-Zeche bei Zwodau dem Betriebe übergeben. Die Gesammtaufgabe betrug 376 075 t, wovon die Station Zieditz 130 482 t = 34,69 pCt. aufweist. Der Gesammtverkehr betrug 636 971 t (+ 3 992 t), der Localverkehr incl. Regie 154 214 t. Nach dem Inlande gingen 2 632 t, nach dem Auslande 219 229 t.

Dux-Bodenbacher Bahn. Derselben wurden direct von den Werken aufgegeben 1 101 377 t. Der Gesammt-Kohlenverkehr betrug 1 102 558 t (+ 94 153 t). Dieser Verkehr repräsentirt 348 Wagenladungen pro Tag. Der stärkste Verkehr entwickelte sich

im November, der schwächste im Juni und entfallen auf den Sommerverkehr 46,5 pCt., auf den Winterverkehr 53,5 pCt. Das grösste Aufgabequantum hatte die Station Ossegg mit 446 862 t = 40,6 pCt. Im Localverkehr gelangten 158 323 t an die Elbe und 94 234 t nach eigenen Stationen. Nach Oesterreichischen Bahnen sind 119 808 t (+ 15 749 t), nach Deutschen Bahnen 730 193 t (+ 56 315 t) befördert worden.

Die Pilsen-Priesener Bahn hatte eine Kohlenaufgabe von 132 951 t (um 622 weniger als im Vorjahre). Der Gesammt-Braunkohlenverkehr betrug 155 791 t.

Die Prag-Duxer Eisenbahn erhielt direct von den Werken aufgegeben 118 363 t, während ihr Gesammt-Kohlenverkehr sich auf 245 425 t (+ 26 052 t) bezifferte.

Oesterreichische Nordwestbahn. Von den Saleslер Kohlenwerken bei Gross-Priesen sind 1 014 t aufgegeben worden. Der Gesammt-Kohlentransport betrug 676 184 t.

—st.— **Entwickelung der pneumatischen Fundirungsmethode und Beschreibung der Fundirung der Elbebrücke bei Lauenburg von E. Gärtner,** Ingenieur. Separatabdruck aus der „Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenvereins“. Wien. Im Selbstverlage des Verfassers.

Die vorliegende Broschüre giebt zunächst an der Hand der characteristischen Constructionstypen eine Uebersicht über die bisherige Entwickelung der pneumatischen Fundirungsmethode. Sodann folgt die Beschreibung der Pfeilergründung für die Brücke über die Elbe bei Hohnstorf-Lauenburg der Hannoverschen Staatsbahn. Diese pneumatische Fundirung, welche in der Zeit von September 1876 bis August 1877 von der Firma des Verfassers (Unternehmung Klein, Schmoll & Gärtner) zur Ausführung gelangte, zeigt einige interessante Neuerungen, wie die gemauerten Fundamentkörper und Arbeitskammer, die versuchsweise Anwendung eines Sandgebläses etc. Endlich ist eine Uebersicht der Fundirungskosten sämmtlicher Objecte, bei denen bisher in Oesterreich-Ungarn das pneumatische Verfahren zur Anwendung kam, hinzugefügt. Eine Anzahl sauberer Zeichnungen auf 3 Blättern erleichtern das Verständniss des Textes.

Nachdem über die pneumatische Gründungsmethode, namentlich über deren Kosten im Vergleich zu denen anderer Fundirungsmethoden sehr verschiedene Ansichten herrschen, so dürfte vorliegende Publication zur Klärung dieser Ansichten einen willkommenen Beitrag bilden, weshalb wir die Fachmänner empfehlend darauf aufmerksam machen.

Ueber Weichenthürme und verwandte Sicherheitsvorrichtungen für Eisenbahnen von W. Clauss. Mit Bezugnahme auf die Annonce in dieser Nummer machen wir auf dieses Werk, welches namentlich auch von Oesterreichischen Blättern sehr günstig recensirt ist, wiederholt aufmerksam, da solches augenblicklich durch die jüngsten Verhandlungen im Reichs-Eisenbahnamte über Signale, electrische und mechanische Weichenstellapparate besondere Beachtung verdient.

—st.— **Practische Erläuterungen zu den „Regeln für den Bau der Durchlässe“** von Georg Bauer, Königl. Betriebsingenieur in Ingolstadt. Mit 7 in den Text gedruckten Figuren. Separatabdruck aus der „Zeitschrift für Baukunde“. München. Th. Ackermann. 1879.

Der Verfasser hat in der „Zeitschrift des Bayerischen Architecten- und Ingenieur-Vereins“, Jahrgang 1871, eine Abhandlung über den Bau von Durchlässen veröffentlicht und dabei die Bauingenieure aufgefordert, die von ihm befolgten und mitgetheilten Regeln zu prüfen und weiterer öffentlicher Besprechung zu unterstellen. Dieser Aufforderung hat vor Kurzem Herr W. A. G. Emonts, Engineer zu Philadelphia, entsprochen, indem er zwar Bauer's Theorie der Anwendung parabolischer Gewölbeformen theilt, aber der Ansicht ist, dass sich der Ausführung namhafte Schwierigkeiten entgegenstellen. Daraufhin hat Bauer in einem ausführlichen Briefe geantwortet, dessen Hauptinhalt, die Widerlegung der gemachten Einwürfe, in vorliegendem Schriftchen wiedergegeben und für die Fachmänner gewiss von Interesse ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 18. Juni 1879.

Nach einer Mittheilung der Verwaltung der Grossen Belgischen Centralbahn sind von der Linie Antwerpen-Gladbach die Strecken Antwerpen-Moll (49,14 km) für den Personenverkehr und Antwerpen-Ruremonde (126,41 km) am 3. d. Mts. für den Güterverkehr eröffnet worden, während die Fortsetzung dieser Linie von Ruremonde bis zur Holländisch-Preussischen Landesgrenze bei Dalheim (13,69 km) bezw. von hier bis Gladbach (25,0 km) bereits am 15. Februar c. dem allgemeinen Verkehre übergeben wurde (cf. Bekanntmachungen in No. 12 S. 155 und in No. 28 S. 385 dieser Zeitung). Die Linie Antwerpen-Holländisch-Preussische Landesgrenze bei Dalheim (140,10 km) beginnt als neue Linie bei Herenthals (37,87 km von Antwerpen), während sie zwischen Herenthals und Antwerpen die Linie Antwerpen-Aerschot bis Lierre und von Lierre bis Herenthals die Linie Lierre-Turnhout benutzt. Die Strecke von Herenthals bis zur Preussischen Landesgrenze hat Anschluss in Moll an die Belgische Staatsbahn und in Neerpelt und Ruremonde an die Niederländische Staatsbahn.

Einer Mittheilung der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn zufolge ist am 15. d. Mts. auf der Haltestelle Schwarzach-St. Veit (zwischen den Stationen St. Johann im Pongau und Lend-Gastein der Salzburg-Tiroler Linie) eine Eilgut-Expedition eröffnet worden. Es können demnach von dem genannten Tage an sowohl von, als nach Schwarzach-St. Veit Eilgutsendungen, jedoch mit Ausschluss von Fuhrwerken und lebenden Thieren, expedirt werden.

Die geschäftsführende Direction d. V.

Hannoversche Staats-Eisenbahn. Am Dienstag, den 24. Juni c., wird der Personenbahnhof am Ernst-Augustplatze hierselbst in Betrieb genommen und von diesem Tage ab der gesammte Personen-, Eilgut- und, vorbehaltlich specieller Ausnahmen, auch der Viehverkehr dorthin zurückverlegt werden.

Der erste Zug, welcher am 24. Juni c. vom Stadtbahnhofe ab befördert werden wird, ist der Morgens 5 Uhr 42 Minuten nach Cassel fahrende Personenzug No. 26, während die früher liegenden Nachtzüge noch auf dem provisorischen Bahnhofe zur Abfertigung gelangen. Hannover, den 14. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (761)

2. Verkehrsstörungen.

Rumänische Eisenbahnen. In Folge Hochwasser wurde am 16. d. Mts. der Verkehr in der Strecke Barbosi-Galatz-Galatz Hafen und am 17. d. Mts. in der Strecke Tecuciu-Barbosi eingestellt.

Die Dauer der Unterbrechung lässt sich nicht bestimmen und wird die Wiedereröffnung auf demselben Wege bekannt gegeben. Bucarest, im Juni 1879.

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft. Der am 1. Juli 1879 fällige Coupon der Actien wird:

in Budapest bei der gesellschaftlichen Haupt-Cassa,

in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank

mit **fl. 4** Oesterr. Whrg. in Silber eingelöst.

Der am 1. Juli 1879 fällige Zinsencoupon der Prioritätsobligationen wird an denselben Zahlstellen mit

fl. 5 Oesterr. Währung in Silber

ausgezahlt. Budapest, im Juni 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (773)

4. Fahrpläne.

Königliche Ostbahn. Vom Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Goldap-Lyck ab werden auf der Bahnlinie Insterburg-Lyck folgende Züge mit Personenbeförderung in II. bis IV. Wagenclasse coursiren:

Stationen		Gemischter Zug No. 481	Gemischter Zug No. 483	Stationen		Gemischter Zug No. 482	Gemischter Zug No. 484
		Vorm.	Nachm.			Vorm.	Nachm.
Insterburg	Abfahrt	4.42	4.10	Lyck	Abfahrt	4.27	4.44
Sodehnen	„	5.23	4.51	Kiöwen	„	5.4	5.21
Darkehmen . . .	„	6.6	5.34	Oletzko	„	5.34	5.56
Wiekischken . . .	„	6.23	5.51	Kowahlen	„	6.12	6.34
Goldap	„	7.7	6.30	Gurnen	„	6.40	7.2
Gurnen	„	7.39	7.0	Goldap	„	7.14	7.39
Kowahlen	„	8.10	7.28	Wiekischken . . .	„	7.48	8.13
Oletzko	„	8.58	8.11	Darkehmen . . .	„	8.5	8.35
Kiöwen	„	9.30	8.40	Sodehnen	„	8.43	9.16
Lyck	Ankunft	10.3	9.13	Insterburg . . .	Ankunft	9.22	9.55
		Vorm.	Nachm.			Vorm.	Nachm.

Die Fahrpläne, Personen- und Gütertarife sind auf allen Stationen der Ostbahnen käuflich zu erhalten.

Der Tag der Betriebseröffnung wird demnächst bekannt gemacht werden. Bromberg, den 20. Juni 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (779)

5. Coupon-Ausgabe.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. Ausreichung neuer Coupons. Am 1. Juli d. J. beginnt die Ausgabe der zweiten Serie Zinscoupons und des zugehörigen Talons zu den 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen Lit. E. unserer Gesellschaft.

Die Inhaber dieser Obligationen werden aufgefordert, behufs Erlangung der neuen Zinscoupons die Talons vom 1. Januar 1874 von dem oben genannten Tage ab während der Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr (mit Ausschluss der Sonn- und Feiertage) bei unserer Hauptcasse hierselbst einzureichen.

Den Talons ist ein specielles Verzeichniss, welches die Nummern in arithmetischer Reihenfolge sowie den Namen und die Wohnung des Ausstellers enthält, in einmaliger Ausfertigung beizufügen. Formulare zu diesen Verzeichnissen können vom 25. d. Mts. ab bei unserer Hauptcasse unentgeltlich in Empfang genommen werden.

Postsendungen sind **frankirt** an unsere Hauptcasse zu richten.

Gegen die mit der Post eingehenden Talons erfolgt die Uebermittelung der neuen Coupons an den Einsender unter Couvert ohne Begleitschreiben und unter voller Werthdeclaration der Coupons, sofern eine andere Werthangabe nicht vorgeschrieben wird. Berlin, den 12. Juni 1879. Das Directorium. (774)

6. Tarifwesen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Am 1. Juli cr. tritt der II. Nachtrag zu unserem Local-Personengeld-Tarif vom 1. August v. J. in Kraft. Derselbe enthält neue, bezw. abgeänderte Fahrpreise für den Verkehr zwischen einigen Stationen. Berlin, den 18. Juni 1879. Das Directorium. (785)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juli c. ab sind zu den Heften 30/33, 47, 49, 52, 54, 60, 70, 80, 90, 100, 108, 116, 124, 152, 155, 156, 161, 164 und 165 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 18. Juni 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (782)

Im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Eisenbahnverbande treten am 1. Juli d. J. die Nachträge No. 1 zum Tarifheft 36 und No. 2 zu dem vom 15. Februar d. J. ab gültigen Ausnahmetarif für Holz, Europäisches etc., in Kraft. Der Nachtrag No. 1 enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Oldenburgischen Stationen einerseits und Stationen der Württembergischen Eisenbahnen andererseits, der Nachtrag No. 2 Berichtigungen. Nachtrag No. 1 ist bei den Verbands-Güterexpeditionen für 20 ₰, Nachtrag No. 2 unentgeltlich zu haben. Köln, 19. Juni 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (778)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli c. wird der XIX. Nachtrag zu dem Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 herausgegeben.

Derselbe enthält zu den Tarifheften a—d Frachtermässigungen im Verkehr mit den vor Lindau gelegenen Bayerischen Stationen und kann bei den betr. Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a/M., den 18. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbands-Verwaltungen. (781)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Zu dem Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 wird am 1. Juli c. der XVIII. Nachtrag herausgegeben.

Derselbe enthält directe Frachtsätze für die Station Hannover der Hannover-Altenbekener Bahn sowie eine Modificirung der zum I. Nachtrage sub 1 gegebenen Bestimmung für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinalbahnstationen. Exemplare des qu. Nachtrages können bei den betr. Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a/M., den 18. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbands-Verwaltungen. (780)

Hannover-Rheinischer Verband. Die für den directen Güterverkehr zwischen der diesseitigen Station Bremen und den Bergisch-Märkischen Stationen Arnsberg, Neheim-Hüsten, Oeventrop und Wennemen via Minden bestehenden Tarifsätze treten am 1. August d. J. ausser Kraft. Vom bezeichneten Tage ab wird der Verkehr zwischen Bremen und den vorgenannten Bergisch-Märkischen Stationen zu den bisherigen Tarifsätzen ausschliesslich durch die Köln-Mindener Station Bremen via Osnabrück vermittelt. Hannover, den 16. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover: Namens der Verbands-Verwaltungen. (775)

Westdeutscher und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Die in den nachbezeichneten Tarifen für die Beförderung von Gütern etc., nämlich:

1. des Nordwestdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1870,
2. des Westdeutschen Eisenbahnverbandes für den Verkehr nach und von Kehl, Strassburg, Basel etc. vom 1. September 1872,
3. des Westdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. October 1872,
4. des Nordwestdeutschen Eisenbahnverbandes nach und von Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn vom 1. Januar 1874,

enthaltenen Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren werden, insoweit solche nicht bereits durch den vom 1. März 1878 ab gültigen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen ausser Kraft gesetzt sind, hiermit vom 1. August 1879 ab aufgehoben.

Wegen Einführung neuer Tarife an Stelle derselben wird demnächst weitere Bekanntmachung erfolgen. Cassel, am 17. Juni 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (776)

7. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 30 000 Unterlagsplatten ist zu vergeben. Offerten, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 7. Juli dahier einzureichen. Lieferungsbedingungen können bei unserer Magazinverwaltung dahier eingesehen, auch von unserer Kanzlei gegen Franco-Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Giessen, den 21. Juni 1879. Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen: Mohn. (783)

Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Lieferung von doppelbödigen Viehwagen. Wir beabsichtigen 24 Stück doppelbödige Viehwagen zu beschaffen.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserer Registratur hierselbst, Fürstenstrasse 1 bis 10, zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 2,00 *M.* portofrei bezogen werden.

Offerten sind verschlossen mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von doppelbödigen Viehwagen" bis zum 8. Juli cr. an uns einzusenden, wo dieselben Mittags 12 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Directorium. (784)

Eisenberg-Crossener Eisenbahn. Es werden zu Bahnhofsgeleisen noch 1 800 Stück kieferne Eisenbahnschwellen von verschiedener Länge gebraucht. Die Lieferungsbedingungen sind bei der unterzeichneten Bau-Verwaltung einzusehen resp. zu beziehen, an welche auch die Anerbieten bis zum 30. Juni einzusenden sind. Eisenberg, den 18. Juni 1879. Die Bau-Verwaltung. (768)

Oldenburgische Staatsbahn. Die nachstehenden auf hiesigem Bahnhofe lagernden alten Materialien:

Eisenschienen (7 m lang)	ca.	150 000 kg
do. (3,5 bis 6,5 m lang)	„	18 000 „
Schienenstücke (unter 3,5 m lang)	„	10 000 „
do. von Herzstücken	„	10 000 „
Bruch-Schmiedeeisen	„	29 000 „
Eisenblech-Abfälle	„	1 000 „
Dreh- und Hobelspähne	„	20 000 „
Gusseisen, ungebranntes	„	5 000 „
Federstahl-Abfälle	„	2 000 „
Gussstahl von Feilen	„	90 „
Gussstählerne Radreifen	„	6 400 „
Puddelstählerne do.	„	1 800 „
Siederohre, eiserne	„	1 330 „
Hartguss (alte Wagenräder)	„	20 000 „
Kupfer, altes	„	1 500 „
Messing, do.	„	2 500 „

sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen werden auf eingehende Anträge von hier mitgetheilt. Kaufserbietungen sind bis zum 1. Juli d. J. bei der Unterzeichneten einzureichen. Oldenburg, den 17. Juni 1879. Eisenbahn-Materialverwaltung. Wolff. (771)

Privat-Anzeigen.

H. Gruson
Buckau-Magdeburg

übernahm die Alleinfabrication der **Selbstthätigen hydraulischen Kippvorrichtung** zum Entladen von Eisenbahnwagen Patent Rohde-Schmitz, **des Hartguss-Plan-Roststabes** Patent R. Ludwig. Medaille Waldenburg 1878 und empfiehlt ferner
Krahne, feststehende, fahrbare und transportable, für Hand- und Dampfbetrieb, hydraulische Hebezeuge und ganze hydraulische Krahnanlagen,
Bedarfsartikel für Eisenbahnen, Secundärbahnen etc. etc.: Räder, Herz- und Kreuzungsstücke, Zwangsschienen, Gleitbacken, Kolbenkörper, Bremsklötze, Signalglocken (sämmtlich von Hartguss), Weichen, Drehscheiben etc. etc.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Ueber Weichenthürme

und **verwandte Sicherheitsvorrichtungen für Eisenbahnen.** Unter specieller Beschreibung der auf den Braunschweigischen und anderen Linien getroffenen Einrichtungen; von W. Clauss, Oberingenieur in Braunschweig. Mit 12 Tafeln Zeichnungen, Instructionen u. s. w. — Braunschweig. (Verlag von Fr. Wagner, Braunschweig.) Preis 10 *M.*

„Wir können das Werk ohne Rückhalt allen Eisenbahntechnikern und Verwaltungen dringend empfehlen etc.

Hannoverscher Architecten- und Ingenieur-Verein."

Ueber die **Anlage, Ausrüstung** und den **Betrieb** von **normalspurigen Secundärbahnen;** von W. Clauss, Oberingenieur in Braunschweig. (Verlag von Ad. Hafferburg, Braunschweig.) Preis 4 *M.*

„Wenn jede Bemühung in der Weiterentwickelung unseres Eisenbahnnetzes Anerkennung verdient, so gilt dies besonders von einer Schrift, wie die vorliegende, welche mit Gründlichkeit und Sachkenntniss dem Bau etc. das Wort redet.

Hannoverscher Architecten- und Ingenieur-Verein."

Behufs Gratis-Veröffentlichung in unseren Fachzeitungen ersuchen wir **die geehrten Eisenbahndirectionen** höflich uns gefälligst mitzutheilen, welche **Rundreise-Billets (ebenso Retour-Billets mit längerer Gültigkeit)** diesen Sommer hindurch ausgegeben werden.

Die Exped. d. Allg. Samen u. Pfl. Offerte in Gohlis-Leipzig.

Werkzeug-Maschinen- u. Waagen-Fabrik
Gebr. DOPP, Berlin N.
(vielfach mit hohen Auszeichnungen anerkannt)

Centesimal-Waagen (Patent) gut bewährt auch beim Befahren mit Zügen,
Dezimal-Waagen f. Güterböden mit wirklicher Entlastung (neues Patent),
Zeiger-(Schnell) Waagen geeicht f. Passagiergepäck, langjährig bewährt.

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Abonnements-Einladung
auf das volkswirthschaftliche Wochenblatt
Der

Oesterr. Oekonomist

welches sich im **zwölften Jahrgang** befindet und in den besten Kreisen fortwährend an Verbreitung und Beliebtheit zunimmt. Der „Oesterreichische Oekonomist" widmet seine Aufmerksamkeit allen grossen, allgemeinen wirthschaftlichen Fragen, aber er bespricht doch vorzugsweise die volkswirthschaftlichen Interessen Oesterreich-Ungarns, und zwar in Artikeln von bleibendem Werthe aus der Feder bewährter und anerkannter Fachmänner, deren er eine ansehnliche Zahl zu seinen Mitarbeitern zählt. Diese Wochenschrift ist ein volkswirthschaftliches **Fachblatt** im wahren Sinne des Wortes und unterscheidet sich durch ihren wissenschaftlichen Standpunkt von denjenigen Wochenblättern, die nur geschäftliche Interessen verfolgen; trotzdem vernachlässigt sie nicht die actuellen Fragen und ist in ihrer Tendenz entschieden liberal und unabhängig. Ausser mehreren Artikeln bringt jede Nummer eine Wochenschau und kleinere Mittheilungen; es werden ferner die neuen literarischen Erscheinungen besprochen und endlich wird den Handels- und Gewerbekammern und dem Sparwesen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Ein am Schlusse des Jahres erscheinender **Index** dürfte eine willkommene Beigabe sein. Das Blatt empfiehlt sich sonach seines reichen Inhaltes wegen, überdies aber auch wegen seines billigen Preises für alle Diejenigen, welche sich für die wirthschaftlichen Fragen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie interessiren, speciell für Vereine, Lese-Cabinete, Sparcassen, die Mitglieder der Kammern u. A. **Inserate** werden zu mässigen Preisen aufgenommen, und ist unser Blatt zur Einschaltung von solchen, besonders für die weitesten Kreise des Associationswesens bestens geeignet.

Probenummern werden auf Verlangen gratis und franco zugesendet.

Der „Oesterreichische Oekonomist", der jeden Sonntag erscheint, kostet mit Postversendung jährlich:

Für Oesterreich-Ungarn . . . 6 fl. ö. W.
„ das Deutsche Reich . . . 14 Mark
„ England . . . . 16 Shilling
„ Frankreich und die Schweiz 20 Francs

doch werden auch halb- und vierteljährliche Abonnements angenommen.

Bestellungen sind bei dem nächsten Postamt oder mittelst Postanweisung bei der unterzeichneten Administration zu machen.

Administration des „Oesterr. Oekonomist",
Wien, IV., Favoritenstrasse No. 16.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.

Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

Das bekanntlich über den Parteien stehende

Süddeutsche Bank- & Handelsblatt in München,

vertritt mit Ausdauer und Schärfe
die materiellen Interessen des Einzelnen, wie die Wohlfahrt der Gesammtheit
und somit die Ordnung der wirthschaftlichen Interessen Deutschlands. In der Beleuchtung der Bank-, Zoll-, Steuer-, Gewerberechts-, Genossenschafts-, Versicherungs- und aller wirthschaftlichen Fragen überhaupt hat das Blatt sich so sehr im Sinne der wahren und unparteiischen Vertretung der Interessen des Volkes hervorgethan, dass es die vollste Beachtung in den massgebenden Kreisen, sowie die Zustimmung einer Reihe der hervorragendsten Männer und bedeutender Journale der Gegenwart und zwar aus den verschiedensten politischen Parteien gefunden hat. Unter Berufung darauf, dass es seinen seitherigen Tendenzen und Zielen unentwegt treu bleiben wird, erlaubt sich die unterzeichnete Expedition ergebenst

zum Abonnement

einzuladen.

Jede Poststelle nimmt Jahres- oder auch Quartals-Abonnements entgegen zum Preise von 2 *M.* pro Quartal. Bestellungen auf directe Zusendung unter Kreuzband à 2,50 *M.* pro Quartal wollen gerichtet werden an

Die Expedition des Südd. Bank- & Handelsblattes in München,
welche Probenummern auf Wunsch gratis und franco versendet.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction

Hennicke & Goos, Hamburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 49. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 30. Juni 1879.

Dieser Nummer liegt No. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Dieser Nummer liegt das provisorische Sachregister pro I. Semester 1879 bei.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt.

Von der Berliner Gewerbeausstellung.

Als wir vor einiger Zeit auf einer Eisenbahnfahrt in der „National-Zeitung“ einen jener hochinteressanten Artikel von Julius Lessing über die Berliner Gewerbeausstellung und zwar über Möbel und Zimmereinrichtungen lasen, und dabei unser Blick auf die Einrichtung des Coupées I. Classe fiel, in dem wir uns befanden, drängte sich uns unwillkürlich der Wunsch auf, wenn doch auch Lessing mit seinem künstlerischen Auge und seinem feinen Geschmack die Einrichtung unserer Personenwagen I./II. Classe einer Prüfung unterwerfen wollte: er würde über den Mangel an Geschmack und Harmonie erstaunt sein, er würde finden, dass man mit demselben, vielleicht sogar mit geringerem Kostenaufwande die innere Ausstattung viel behaglicher und bequemer gestalten könnte. Lessing sagt nämlich in Betreff der Berliner Gewerbeausstellung:

„Selbst wer gar nichts von allen neueren Bestrebungen und Richtungen weiss, wer aus einer entlegenen Provinzialstadt zum ersten Mal in diese Räume tritt und die Reihe der hier aufgestellten Zimmer durchmustert, der muss nothwendig den Eindruck mit nach Hause nehmen, dass er hier nicht etwa nur elegantere Möbel und reichere Stoffe gesehen hat, als er sie in seiner Heimath zu finden gewöhnt ist, sondern dass von dem, was die Anmuth und den Reiz einer Zimmereinrichtung ausmacht, eine vollständig andere Auffassung vorliegt, als wir sie noch vor zehn oder zwanzig Jahren selbst in besseren Häusern hatten. Der regsame und verdienstliche Berliner Kunst-Gewerbeverein hat vor einiger Zeit für ein aus Herren und Damen gemischtes Publicum ein solches schlecht ausgestattetes und ein gut ausgestattetes Zimmer nebeneinander aufgebaut, um die Verschiedenheit drastisch zu beleuchten. Unsere diesjährige Ausstellung giebt keineswegs den Massstab dafür, wie unsere Berliner Wohnungen wirklich aussehen, sondern nur dafür, wie sie aussehen könnten, und wie sie in einzelnen bevorzugten Fällen wirklich eingerichtet worden sind. Aber die Einmüthigkeit, mit welcher sämmtliche ausstellenden Künstler und Handwerker hier vorgegangen sind, giebt uns die Ueberzeugung, die wir auch aus sonstigen Erfahrungen vollkommen bestätigen können, dass in unserer Stadt die Wendung zum Besseren sich vollzieht, dass Verständniss und Geschmack in immer weitere Kreise dringen. Was eine verständige Zimmereinrichtung will, ist ja keine neue Weisheit, die wir etwa erst erfunden oder gar auf ästhetischem Wege zurecht gelegt hätten. Im Wesentlichen handelt es sich nur um eine Umkehr zu vernünftigen Formen, welche in Farbe und Form harmonisch zusammengehen. Das einheitliche Gepräge, die ruhige Sättigung der Farbe, die verständige Durchbildung der Formen für jeden einzelnen Gegenstand des Gebrauchs, das ist die eigentliche Hauptsache. Ob die Formen ein wenig mehr dieser oder jener Periode entlehnt sind, ob das Beiwerk der Ausschmückung mehr oder weniger reich ist, darauf kommt es nicht an. Das eigentlich Bestimmende ist der Zusammenhang, in welchem die einzelnen Stücke stehen, ist jenes künstlerische Gefühl, das wir in seiner bescheidenen, mehr wählenden als schaffenden Thätigkeit den Geschmack zu nennen pflegen, der Geschmack, welcher sich in der Erscheinung des Menschen ebensowohl im Kattunkleide als in Sammetschleppen und Perlendiademen bekunden kann.“

Die vorstehenden Aeusserungen Lessings haben zwar nur Bezug auf Zimmereinrichtungen in Privatwohnungen, man wird jedoch auch diese Anschauungen auf diejenigen Räume anwenden können, in denen sich die Eisenbahnreisenden aufhalten — auf die Wartesäle während des Aufenthaltes auf den Stationen, wie auf die Coupées während der Fahrt.

Beginnen wir zunächst mit der Ausstattung der Coupées, so müssen wir uns vor Allem dagegen verwahren, als sei es unsere Absicht, eine noch luxuirösere Ausstattung als bisher zu empfehlen. Im Gegentheil sind wir der Meinung, dass bei einer mit mehr Verständniss und Geschmack ausgeführten Einrichtung minder kostspielige Stoffe gewählt und die Kosten im Allgemeinen ermässigt werden können. Und wer einen prüfenden Blick besonders auf die Ausstattung der Coupées I. Classe wirft, auf den Plüsch in schreiend rother Farbe, die blauseidenen Vorhänge, die mit hellgelber Wachsleinwand ausgeschlagenen Wände, die geschmacklosen Netzhalter aus Bronze, die aus polirtem Ahorn mit Mahagoniprofilen verzierte Decke, der wird uns wohl beipflichten, dass ein derartig ausgestattetes Coupée — eine Mustersammlung von Geschmacklosigkeiten — mit geringeren Kosten geschmackvoller und behaglicher eingerichtet werden kann.

Wie man schon auf vielen Bahnen dazu übergegangen ist, an Stelle der blauen, von der Sonne ausgebleichten, durch Schweisswasser gelb gefärbten Gardinen, solche von naturfarbenen, leicht waschbaren und viel haltbareren Stoff zu wählen, sollte man doch auch endlich dazu übergehen, den blauen und grünen Plüsch aus den Eisenbahnwagen vollständig zu verbannen und durch den erheblich billigeren naturfarbenen Plüsch mit seiner angenehmen und behaglichen Farbe zu ersetzen. Abgesehen davon, dass man in den besser und geschmackvoller eingerichteten Wohnungen schon längst dazu übergegangen ist, den rothen und grünen Plüsch auszuschliessen, würde auch die Anwendung des naturfarbenen Plüschs oder eines ähnlichen Stoffs in der I. Wagenclasse dazu führen, das in jedem Falle zu erstrebende Ziel — die Vereinigung der I. und II. Wagenclasse zu einer Polsterclasse — zu erleichtern.

Was die übrige Ausstattung der Coupées I. und II. Classe betrifft, so würde es zu weit führen, auf die verschiedenen Einzelheiten näher einzugehen, wir wollen daher nur einen Punkt hervorheben, der zu begründeten Klagen Veranlassung giebt — die vielfach unbequeme Form der Polsterung und die zu feste und unelastische Ausführung derselben. Von den Maschineningenieuren, denen ja bei uns in der Regel die Beschaffung der Personenwagen ausschliesslich obliegt, scheint es als eine Frage von untergeordneter Bedeutung angesehen zu werden, welches Profil der Polsterung für den Sitz und die Rückenlehne zu geben ist. In Folge dieses Umstandes finden wir so selten wirklich bequeme Sitze in den Personenwagen, und wenn auch die Meinungen darüber sehr verschieden sein können, da Körpergrösse und sonstige Eigenthümlichkeiten jeder Person auf dieses Urtheil von Einfluss sein werden, so zeichnen sich doch die Personenwagen einzelner Ver-

waltungen und Wagenbauanstalten durch ganz besondere Bequemlichkeit aus; dies gilt insbesondere in Betreff der von Ringhofer in Prag gebauten Personenwagen I./II. Classe, wie überhaupt Oesterreich und Süddeutschland in Betreff der Polsterarbeiten den Norddeutschen Wagenbauanstalten überlegen zu sein scheinen.

Die im Vorhergehenden erwähnten Uebelstände sind im Allgemeinen wohl darauf zurückzuführen, dass Verständniss und Geschmack noch nicht bis zur Einrichtung der Personenwagen gedrungen sind, wie dies auch gar nicht anders sein kann, da man von dem Maschineningenieur, dem gewöhnlich ausser der Beschaffung und Unterhaltung des Wagenparks auch die der Locomotiven obliegt, unmöglich verlangen kann, dass er ausser dem grossen Gebiet der Locomotiv- und Wagenconstruction auch noch die Kenntnisse des Decorateurs besitzen soll, und da man ebensowenig von den Wagenbauanstalten, die sich vielmehr mit der Anfertigung von Güterwagen oder Personenwagen III. und IV. Classe als I. und II. Classe beschäftigen, erwarten darf, dass sie in der Ausführung der Polsterarbeiten gleich geübt sind.

Eine Abhülfe ist jedoch dadurch leicht herbeizuführen, dass die Ausführung der Personenwagen I. und II. Classe den Wagenbauanstalten ausschliesslich der Polsterung und sonstigen Ausstattung der Coupées übertragen, von diesen somit nur der Rohbau ausgeführt wird, während die innere Einrichtung der Coupées: Polsterung und sonstige Decoration durch besonders geschickte Tapeziere resp. Decorateure erfolgt. Diese Theilung der Arbeit wird nicht nur eine geschmackvollere, vielleicht auch bessere und billigere Ausführung zur Folge haben, sondern auch von den Wagenbauanstalten gern angenommen werden, da es für dieselben schwierig ist, für die besonders unter den jetzigen Verhältnissen selten vorkommenden Polsterarbeiten stets geübte Arbeiter zu halten.

Ein weiterer Fortschritt würde dadurch zu erreichen sein, wenn man den Versuch machen wollte, für die Einrichtung der Coupées I. und II. Classe unter Berücksichtigung der vorerwähnten Gesichtspunkte eine engere Concurrenz auszuschreiben, wir zweifeln nicht, dass sich, wenn man sich an die richtige Quelle wendet, Architekten und Decorateure finden werden, welche sich dieser wenn auch bescheidenen, so doch nicht undankbaren Aufgabe unterziehen, und dass sich zwischen einem von solcher Hand ausgestattetem Coupée und vielen der vorhandenen Coupées ein ähnlicher Unterschied herausstellen wird, wie zwischen einem schlecht ausgestatteten und einem gut ausgestatteten Zimmer.

Aehnlichen Uebelständen begegnen wir vielfach in der Architektur der Empfangsgebäude und in der Ausstattung derselben, und auch hier sind diese Uebelstände fast auf dieselben Ursachen zurückzuführen. Man verlangt von dem Eisenbahningenieur, dass er nicht nur in allen Gebieten des Wege-, Wasser- und Eisenbahnbaues umfassende Kenntnisse besitzt, jede auf diesen Gebieten vorkommende Aufgabe selbstständig zu lösen vermag, dass er Tunnels, Viaducte, eiserne Brücken jeder Art construiren und ausführen kann, sondern dass er auch Architekt ist und die zahlreichen Empfangsgebäude, Güter-, Locomotiv- und Wagenschuppen, Werkstätten etc. den Anforderungen des Betriebes, der Construction und der Architektur entsprechend zu entwerfen und auszuführen vermag.

Wie man in anderen Ländern: in England, Frankreich, Oesterreich, sowie auch in Süddeutschland schon längst dazu übergegangen ist, im Eisenbahnwesen die Aufgabe des Ingenieurs von der des Architekten zu trennen, und zwar ebensowohl bei Neubauten, wie bei der Unterhaltung der Bauten, so hat man auch in neuerer Zeit in Norddeutschland mehr und mehr begonnen, bei hervorragenden Bahnhofsbauten den Entwurf und die Ausführung in die Hände von Architekten zu legen. Leider ist diese in jeder Beziehung zweckmässige und empfehlenswerthe Anordnung auf einzelne Empfangsgebäude in grossen Städten beschränkt geblieben, die überwiegende Anzahl aller Eisenbahnhochbauten, die umsomehr auf eine wenn auch einfache, so doch künstlerisch ausgebildete Architektur Anspruch haben, da diese Gebäude in der Regel eine hervorragende Stellung in der Landschaft einnehmen, werden von Eisenbahningenieuren entworfen und ausgeführt, ohne Rücksicht darauf, ob der betreffende Ingenieur Verständniss und Geschmack für die Architektur besitzt, ja man trägt auch kein Bedenken, die Unterhaltung der grossartigsten Empfangsgebäude nicht einem Architekten, sondern jedem beliebigen Ingenieur ohne Rücksicht auf sein künstlerisches Können zu übertragen. Die Folgen eines solchen Verfahrens sind in beiden Fällen gleich nachtheilig und leicht zu erkennen, wenn man eine Eisenbahn, bei welcher für die Architektur und die Ausstattung der Empfangsgebäude die künstlerische Hand eines Architekten thätig gewesen ist, mit einer solchen vergleicht, wo Verständniss und Geschmack gefehlt hat.

Es würde uns zu weit führen, diesen Gedanken weiter zu verfolgen; es kam uns nur darauf an, eine Anregung dazu zu geben, der fast in der ganzen Welt bestehenden Einrichtung: Entwurf, Ausführung und Unterhaltung der Hochbauten Architekten zu übertragen, auch in Norddeutschland allgemeinere Einführung zu verschaffen.

Bahneröffnungen.

Am 1. Juli cr. werden folgende Bahnlinien resp. Strecken eröffnet:

1. Wiesbaden-Niedernhausen (Hess. Ludwigsb.).
2. Goldap-Lyck (Preuss. Ostb.).
3. Duisburg-Quakenbrück (Rheinische E.).
4. Haag-Scheveningen (Dampf-Tramway der Niederl. Rheinb.).

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 23. Juni 1879. (Retorsionen. Bahngesetze. Assecuranzverband. Investitionsanleihe. Suczawa-Itzkany. Stempelgebühren-Entscheidung. Zwei Conferenzen. Vier Generalversammlungen. Coursnotiz.)

Durch Fürst Bismarck's Eisenbahn- und Zollpolitik wird Oesterreich-Ungarn förmlich zu Retorsionsmassregeln provocirt. „Wir müssen — schreibt ein Ungarisches Blatt — für solche Mittel sorgen, welche den Massregeln Deutschlands das Gleichgewicht halten können. Der wichtigste Ausfuhrartikel Deutschlands nach Oesterreich-Ungarn ist die Steinkohle; von diesem Artikel wurden im Jahre 1878 via Liebau, Halbstadt, Mittelwalde und Oderberg 810 000 t importirt. Unser Getreideexport betrug 365 533 t, die Ausfuhr der Böhmischen Braunkohle dagegen 2 607 402 t. Die Ausfuhr der Braunkohle zeigt, dass wir keinen Bedarf an Deutscher Steinkohle hätten, nachdem wir bei der Ausfuhr mit 1 797 402 t im Vortheile sind. Wenn also die Deutschen unser Getreidegeschäft schädigen wollen, wodurch sie sich nur selbst schaden, weil Deutschland billiges Getreide benöthigt, — wäre es eine sehr billige Massregel, wenn wir für den Steinkohlenimport einen Zoll auswerfen würden. Wenn für 100 kg ein Zoll von 20 kr. (in Gold) festgesetzt werden möchte, würde der in unserem Getreidegeschäfte angerichtete Schade paralysirt sein, weil wir für exportirtes Getreide im Jahre 1878 ungefähr 3 Millionen Mark gezahlt hätten, während die importirte Preussische Steinkohle 1 620 000 Gulden in Gold eingetragen hätte. Mit solchen und ähnlichen Mitteln könnten wir leichter den Kampf mit Deutschland aufnehmen". So sprechen die Ungarn; aber auch in Oesterreich wird in derselben Weise stark agitirt und dem Reichsrathe vorgeworfen, nicht schon früher die von dem gewesenen Handelsminister Banhans warm befürwortete Arlbergbahn in Angriff genommen zu haben. Von der Einsicht des Deutschen Reichskanzlers ist übrigens denn doch kaum anzunehmen, dass er dem Verkehre Deutschlands mit Oesterreich-Ungarn, dessen wir doch auch nicht entrathen können, allzu grosse Schwierigkeiten in den Weg legen werde, da ja hierdurch auch die Interessen Deutschlands selbst lebhaft geschädigt würden. Ein namhafter Theil des Transits wird aber jedenfalls den Häfen der Adria zufallen und dies ist ein für Ungarn um so erfreulicheres Resultat, als Fiume im vollen Bewusstsein des günstigen Momentes sich bemüht, der ihr zugefallenen Aufgabe in jeder Weise gerecht zu werden und auch Triest Anstrengungen macht, sich nicht überflügeln zu lassen.

Das Oesterreichische „Reichsgesetzblatt" publicirt die drei vom 1. Juni 1879 datirten Eisenbahngesetze, betreffend: die Secundärbahn Caslau-Zawratetz (an die Oesterreichische Nordwestbahn); den Ausbau der Donau-Uferbahn (zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabethbahn); die Secundärbahn Chodau-Neudek an die Buschtêhrader Bahn. (Wir werden den Wortlaut dieser Gesetze nachtragen. Die Redaction.)

Mit Ausnahme der Alföldbahn und der Fünfkirchen-Barcser Bahn unterzeichneten am 20. d. Mts. die Vertreter der die Ungarische Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Eisenbahnen und das Communicationsministerium das Protocoll, durch welches der Beitritt zum gegenseitigen Assecuranzverbande der Ungarischen Eisenbahnen erklärt wird. Der Vertreter der Fünfkirchen-Barcser Bahn erklärte, dass diese Bahn die Entscheidung der Generalversammlung vorbehalte. Die Alföldbahn verweigerte in einer schriftlichen Eingabe die Unterschrift; hierüber erklärte der Regierungsvertreter, dass das Ministerium laut einem früheren Erlasse, vom Neujahr 1880 angefangen, blos thatsächlich erlittene Schäden in der Verrechnung acceptiren werde; die Alföldbahn wird deshalb eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen müssen. Für Ende Juli d. J. werden die dem Verbande beigetretenen Bahnen behufs dessen Constituirung vom Ministerium einberufen werden.

Die Ungarische Regierung hat den neun Eisenbahnen, die an der sogenannten Investitionsanleihe participiren, bereits die Schlussabrechnung zugestellt. Die Totalsumme des Anlehens beträgt 11 191 600 fl. nominal oder zu dem von der Regierung berechneten Uebernahmscours von 69 pCt. in Gold 8 555 978 fl. effectiv. Auf diesen Betrag haben die Bahnen bereits unter den Titeln „ärarischen Ersatzes" und „Vorschuss" zusammen 7 643 959 fl. successive erhalten, so dass ihnen an Capital noch 912 018 fl. gutkommen, welche am 1. Juli 1879 liquid werden. An der ursprünglichen Nominal-Capitalsumme von 11 191 600 fl. participirten: die I. Siebenbürger Bahn mit 3 973 000 fl., die Alföld-Fiumaner mit

1 109 600 fl., die Fünfkirchen-Barcser mit 312 800 fl., die Kaschau-Oderberger mit 2 243 600 fl., die Ungarische Nordostbahn mit 2 385 200 fl., die Ungarische Westbahn mit 534 200 fl., die I. Ungarisch-Galizische mit 420 200 fl., die Eperies-Tarnower mit 47 600 fl., die Donau-Draubahn mit 165 400 fl.

Unter den vielen Fragen, bezüglich deren Lösung Jahre hindurch zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn und der Rumänischen Regierung keine Einigung erzielt werden konnte, befindet sich auch, schreibt die „N. Fr. P.“, die des Grenzbahnhofes Suczawa-Itzkany. Gegenwärtig besteht an der Oesterreichisch-Rumänischen Grenze blos ein Bahnhof, und zwar in der Oesterreichischen Station Suczawa; auf diesem Bahnhofe erfolgt auch die Zollabfertigung seitens der Oesterreichischen und der Rumänischen Zollorgane. Die Rumänische Regierung stellte nun an die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn die Forderung, auch in der Rumänischen Grenzstation Itzkany einen Bahnhof zu errichten. Der Verwaltungsrath dieser Bahn ist der Ansicht, dass die Gesellschaft zur Erfüllung dieser Forderung concessionsmässig nicht verpflichtet ist, und lehnte daher die Errichtung eines Bahnhofes in Itzkany consequent ab. Dazu kam, dass die Oesterreichische Regierung von Rumänien für die langjährige Mitbenutzung der Baulichkeiten auf dem Bahnhofe in Suczawa eine Entschädigung begehrte. Die Fürstliche Regierung konnte sich nun weder dazu entschliessen, den Bahnhof auf eigene Kosten herzustellen, noch dazu, der Oesterreichischen Regierung die begehrte Entschädigungssumme zu zahlen, und hat das Project eines besonderen Rumänischen Grenzbahnhofes fallen gelassen.

Zur Ersparung der Stempelgebühren haben die meisten Oesterreichischen Bahnen die Einrichtung getroffen, die wöchentlichen Auszahlungen an die Tagelöhner, welche bei den Erhaltungsarbeiten beschäftigt sind, in der Art zu leisten, dass ein Directionsbeamter in gleichzeitiger Gegenwart eines Mitbeamten die Zahlung an die Lohnbediensteten leistet. Der assistirende Beamte bestätigt die Zahlung auf der Zahlungsliste mit den Worten: „In meiner Gegenwart bezahlt“. Die Finanzbehörden erfuhren diesen Vorgang, erachteten das Finanzärar um den Zeugnissstempel geschädigt und verurtheilten die K. Ferdinands Nordbahn, bei welcher deshalb zuerst eine Nachforschung stattfand, zur Bezahlung der 3fachen Gebühr (das 2fache als Strafe) in einem hohen Betrage. Die Nordbahn appellirte, da das Finanzministerium bei seiner Ansicht beharrte, an den Verwaltungsgerichtshof. Ihr Vertreter, Advocat Dr. Fenz, entwickelte in längerer, eingehender Rede die Anschauung, dass die Zahlungsbestätigungen des assistirenden Beamten nur dem internen Controlgeschäfte dienen und nur einen innern Dienstact vorstellen, aber keineswegs als ein Zeugniss anzusehen sind. Der Verwaltungsgerichtshof adoptirte diese Ansicht und sprach die Nordbahn von dieser Gebühr frei.

Bei den am 9. und 10. d. M. in Fiume abgehaltenen Conferenzen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen und Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes, schreibt der „Pester Lloyd“, konnten bei der heutigen Lage der Tariffrage in Deutschland wichtigere Fragen, wie z. B. die Umarbeitung des Verbandstarifs, Tarifermässigungen für den Oesterreichisch-Ungarischen Export, nicht entschieden werden und konnten ausser einer Reihe von internen Verbandsangelegenheiten nur einige geringfügigere Verkehrserleichterungen, wie z. B. die directe Kartirung von Obstsendungen aus Ungarn nach Deutschland, vereinbart werden, wobei zu erwähnen ist, dass die Preussischen Bahnen von der Regierung bevollmächtigt wurden, frisches Obst und ähnliche dem raschen Verderben unterliegende Genussmittel als Eilgut zum einfachen Stückgut-Frachtsatze zu befördern. Auch der eben zur Zeit der Versammlung in den Blättern bekannt gewordene Deutsche Tarif-Gesetzentwurf wurde unter den Mitgliedern der Conferenz im Privatgespräche lebhaft ventilirt und darauf hingewiesen, wie jene Bestimmung desselben, laut welcher bis 1. December d. J. alle Verbandstarife ausser Kraft gesetzt werden müssen, in welchen seitens der Deutschen Bahnen geringere Sätze eingerechnet erscheinen als im Deutschen Localverkehre, nach der wohl kaum zu bezweifelnden Annahme des Gesetzentwurfes zur baldigsten Kündigung aller Norddeutschen Verbandstarife führen muss, ohne dass über die Art der Erstellung und die Brauchbarkeit der neuen Tarife vorher ein verlässliches Bild gewonnen werden könnte. Ziemlich allgemein war man jedoch der Ansicht, dass die Verkehrsbeziehungen Oesterreich-Ungarns mit Deutschland hierdurch wesentlich alterirt werden und wenn Deutscherseits nicht von der im Gesetzentwurfe vorgesehenen facultativen Gestattung von Differentialtarifen Gebrauch gemacht wird, hierdurch das Uebergewicht der Südroute, welches in der fortwährenden Steigerung des Fiumaner Verkehrs bereits sehr greifbare Formen angenommen hat, neuerdings gestärkt würde.

Am 17. Juni fand in Gmunden eine Conferenz der Commission des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verkehres statt. Den Gegenstand der Berathung bildete vornehmlich die Theilung des Güterverkehres von Triest und Italien nach Petersburg und Moskau, welcher sich ausschliesslich via Wien-Granica bewegt, während die via Lupkow-Przemysl-Radziwillow führende Ungarische Route durch die Eröffnung der Budapester Verbindungsbahn einen berechtigten Anspruch auf Mitbedienung des Verkehres erheben zu dürfen glaubt. Nachdem die Verhandlungen jedoch zu keinem Resultate führten, werden nunmehr 8 Ungarische und Galizische Bahnen aus dem Verbande austreten und durch Gewährung von Refactien Transporte für ihre Route zu gewinnen suchen.

In der am 18. d. Mts. abgehaltenen 11. Generalversammlung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn theilte der Verwaltungsrath mit, dass sich im verflossenen Jahre die Ausgaben gegen das Vorjahr wohl wesentlich — um 97 313 fl. — herabgemindert haben, dass jedoch die Auswechselung der Schwellen und Schienen so wie die Auswechselung der Holzbrücken gegen solche mit Eisenconstruction immerhin beträchtliche Mehrausgaben verursachten. Nachdem wegen Abnahme des Frachtenverkehres auch in den Einnahmen eine kleine Verminderung (um 4 653 fl.) eingetreten, so ergibt sich pro 1878 zwar ein Deficit von 139 718 fl., welches jedoch um 92 660 fl. geringer als im Jahre 1877 ist. In Betreff des Betriebsdeficits der abgelaufenen Jahre wird mitgetheilt, dass seitens der Ungarischen Regierung das Deficit der Ungarischen Linie pro 1877 schon in den nächsten Tagen und jenes pro 1878 sofort nach Prüfung der bezüglichen Rechnungen vorschussweise gedeckt werden wird und dass nur aus Rücksichten der Opportunität die Gesetzesvorlage wegen Steuerbefreiung der Secondeprioritäten noch nicht verhandelt und die Vorlage wegen Anerkennung der Deficite seitens der Ungarischen Regierung im Ungarischen Parlamente bisher nicht eingebracht wurde. Auf den von der Gesellschaft verwalteten beiden Staatsbahnlinien wurden Betriebsüberschüsse erzielt und zwar auf der Dniester Bahn 17 296 fl. und auf der Tarnow-Leluchower Bahn 13 802 fl. Nach einstimmiger Ertheilung des Absolutoriums wurden die ausscheidenden Verwaltungsräthe wiedergewählt.

Die am 15. d. Mts. abgehaltene 7. Generalversammlung der Ungarischen Nordwestbahn genehmigte die Bilanz und den Bericht des Directionsrathes. Nach demselben haben sich die Einnahmen im Jahre 1878 um 79 167 fl. vermindert. Die Betriebsausgaben haben durch den in diesem Jahre nothwendig gewordenen Austausch der Schwellen und Schienen eine Erhöhung erfahren, welche durch die bei anderen Titeln erzielten Ersparnisse nicht aufgewogen wird. Hierin liegt die Erklärung dafür, dass der Betriebsüberschuss gegen den des Jahres 1877 um 147 102 fl. zurückgeblieben ist. Die finanzielle Lage anlangend, ist die von der 1873er Generalversammlung zum Bau eines Gesellschaftshauses, von eisernen Brücken und zum Ausbaue des Legenye-Mihalyer Bahnhofes genehmigte Anleihe mit der Unionbank in Wien, welche die ausgegebenen Schuldtitel um 93½ pCt. übernahm, abgeschlossen worden. Von der im Vereine mit der Ungarischen Regierung festgesetzten Anlehenssumme befinden sich nominell 40 000 fl. bis zum eintretenden Bedarf in der gesellschaftlichen Casse, während mit den emittirten 1 565 000 fl. im Sinne des erwähnten Generalversammlungs-Beschlusses verfahren, beziehentlich die betreffende schwebende Schuld getilgt wurde. Durch die Placirung dieser Betriebsanleihe und die bezüglich der Neuinvestitionen erfolgte staatliche Verfügung hört die in den früheren Bilanzen erschienene Thaleranleihe auf, deren Titel vernichtet wurden. Die in der Bilanz noch immer erscheinende Wechselschuld besitzt nicht mehr den Charakter der schwebenden Schuld, sondern bezieht sich auf Vorschüsse des Staates zu Neuherstellungen. Das der Gesellschaft eingeräumte Recht, gegen Einziehung von Actien und Prioritäten Goldobligationen auszugeben, wurde bisher bis zum Betrage von 5½ Millionen Gulden ausgeübt und verbleibt der Unionbank daher mit 1. Jänner 1879 noch das Umtauschrecht für 2 Millionen Gulden.

In der am 21. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Prag-Duxer Eisenbahn wurde nach Verlesung des Geschäftsberichtes der mit dem Bauunternehmer Muzika, der eine Forderung von 2 Millionen Gulden geltend machte, geschlossene Vergleich verhandelt, wonach die Bahn demselben aus dem Staatsvorschusse einen Betrag von 100 000 fl. zahlt, während im Falle der Fusionirung oder des Verkaufes der allfällige Erwerber weitere 150 000 fl. zu zahlen sich verpflichtet. Nach der Bilanz ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 149 306 fl. Der Antrag des Verwaltungsrathes, welcher dahin geht, hiervon 30 000 fl. zum Ankaufe von Waggons und den Rest als Abschlagszahlung auf die seit Juli 1874 fälligen Prioritätencoupons zu verwenden, wird abgelehnt und der Antrag, den ganzen Ertrag dem Prioritätencurator zur Verfügung zu stellen, angenommen. Ein Dresdener Actionär spricht den Verdacht aus, es sei bei dem Abschlusse des Vergleiches mit Muzika nicht mit rechten Dingen zugegangen. Diese Aeusserung verursacht einen ungeheuren Tumult. Der Prioritätencurator bezeichnet die Verdächtigung als eine Infamie. Ein Verwaltungsrath stimmt dieser Aeusserung bei; ein Actionär ruft: „Hinauswerfen!“ Der erstgedachte Actionär versucht sich zu entschuldigen, und der landesfürstliche

Commissär droht mit Schliessung der Versammlung, worauf dem Actionär das Wort entzogen wird. Schliesslich wurde die Bilanz genehmigt.

Am 21. d. Mts. fand die (achte) ordentliche Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn statt. Der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes pro 1878 bespricht die mit den Gemeingläubigern — die Unionbank ausgenommen — und in Grund-Erwerbungsangelegenheiten geschlossenen Transactionen, sowie den Ausgleich mit den Prioritätenbesitzern zweiter Emission, deren Durchführung in der Bilanz des Jahres 1878 bereits zum Ausdrucke kommt. Es wurden alle provisorischen Conti definitiv geregelt, das Bauconto geschlossen und die durch das vorhandene Baucapital nicht gedeckten Saldi von den Betriebsüberschüssen der Jahre 1874 bis 1878 in Abschreibung gebracht, für welchen Vorgang die Genehmigung der Generalversammlung eingeholt wird. Diese Abschreibungen beziffern sich zusammen auf 146 025 fl. und sind die Betriebsüberschüsse hierdurch von 312 284 fl. auf 166 258 fl. vermindert. Die mit der Oberschlesischen Bahn wegen Durchführung des Staatsvertrages vom 21. Mai 1872 geführten Verhandlungen rücksichtlich der Pachtstrecke von Ziegenhals an die Landesgrenze bei Hennersdorf haben noch immer kein endgültiges Resultat ergeben. Der Bericht theilt noch mit, dass die Betriebseinnahmen der ersten fünf Monate des laufenden Jahres um 49 000 fl. die der gleichen Periode des Vorjahres übersteigen, und gedenkt schliesslich des verstorbenen Betriebsdirectors Raynoschek, dessen Functionen an den Generalsecretär Wilhelm Alt übergingen. In der an den Bericht sich anschliessenden Discussion wurden von mehreren Actionären die Sanirungsprojecte der Prioritätenbesitzer zur Sprache gebracht. Seitens des Verwaltungsrathes wurde erklärt, dass die Entscheidung über die Sanirungsvorschläge vor Allem dem Curatelgerichte zustehe. Nach Genehmigung derselben seitens dieser Behörde werde der Verwaltungsrath eine Generalversammlung zur Entscheidung über diese Anträge einberufen. Im gegenwärtigen Stadium habe sich die Verwaltung mit den Sanirungsvorschlägen noch gar nicht zu beschäftigen. Im weiteren Verlauf erklärte der Vorsitzende, dass der Verwaltungsrath den Verkauf der Bahn als das Erspriesslichste für die Actionäre halte und dass beim Eintreten einer solchen Eventualität der Verwaltungsrath auf die Interessen der Actionäre bedacht sein werde. Hierauf wird, dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend, unter Genehmigung des Rechnungsabschlusses pro 1878 und der in demselben durchgeführten obenerwähnten Abschreibungen, dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt.

Die Reaction ist, von der todten Saison unterstützt, auf der Börse eingetreten. Ungeachtet der brillanten, die gleichen Perioden der Vorjahre bedeutend übersteigenden Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahn, konnten sich deren Course nicht behaupten; dagegen ist die Stimmung für Südbahn in Folge der erhöhten Bedeutung des südlichen Exports und der projectirten Arlbergbahn anhaltend günstig. Es notiren zum Schlusse der beiden letzten Wochen

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2280,—	2288,—	Nordbahn . . .	103,75	103,75
Franz-Josefbahn .	145,50	145,25	Franz-Josefbahn .	93,50	93,—
Karl-Ludwigbahn	245,50	242,50	Rudolfbahn . . .	87,50	85,—
Oest. Nordwestb. .	127,25	125,75	Kaschau-Oderb. B.	80,90	80,—
Staatsbahn . . .	282,50	277,50	Salzkammergutb. .	99,70	99,—
Südbahn	84,50	87,—	3 pCt. Südbahn .	120,70	120,30
Theissbahn . . .	211,50	210,50	Theissbahn . . .	92,25	91,50

Hannover-Altenbeken.

(Nach dem Geschäftsbericht pro 1878.)

Kilometerlänge der Bahnstrecken und Bestand an Betriebsmitteln sind gegen das Vorjahr völlig unverändert geblieben, die Zahl der geförderten Züge hat sich um 2 497 (von 31 449 auf 33 946) und die der zurückgelegten Nutzkilometer um 94 746 (von 1 735 968 auf 1 830 714) erhöht.

Die Verkehrsverhältnisse haben im Jahre 1878 eine wesentliche Aenderung nicht erfahren.

Im Personenverkehr hat die Gesammtzahl zwar um 18 805 (1,4 pCt.) zugenommen, da dieser Zuwachs jedoch vorzugsweise aus der IV. Wagenclasse herrührt und in der III. eine Minderzahl von 8 211 (1,1 pCt.) auftritt, so ist der Ertrag pro Person und Kilometer von 3,16 auf 3,10 ₰ gesunken. Die durchschnittliche Beförderungsstrecke pro Person beläuft sich auf 26,1 km (gegen 25,6 im Vorjahre) und die specifische Personenfrequenz ist um 3,2 pCt. gestiegen.

Im Güterverkehr hat eine Vermehrung des Transportquantums beim Eilgut um 17 pCt., beim Frachtgut um 7 pCt. stattgefunden. Die im Jahre 1878 für die Deutschen Verkehre zur Durchführung gekommene Tarifreform hat die Folge gehabt, dass die beförderte Tonnenzahl bei Stückgütern, von 91 986 auf 78 312, also um 15 pCt., bei Ladungen von 5 t von 420 959 auf 99 836, also um 76 pCt. zurückgegangen, dagegen bei Ladungen von 10 t von 1 029 501 auf 1 470 772, also um 43 pCt. gewachsen ist. Damit steht im Zusammenhange, dass trotz stärkeren Verkehrs die Zahl der Wagenachskilometer um 1 148 918 abgenommen hat.

Die durchschnittliche Einnahme pro Tonne ist von 2,86 auf 2,70 ℳ und pro Tonnenkilometer von 3,77 auf 3,68 ₰ gesunken. Die Einnahme für Postgüter hat sich um 6 582 ℳ, die für Eilgüter um 5 091 ℳ vermindert, dagegen für Frachtgüter um 26 445 ℳ, für Viehtransporte um 11 397 ℳ erhöht.

Der Verlust von Durchgangsverkehren macht sich für die ersten Monate 1879 bereits bemerkbar und lässt leider die Hoffnung auf eine Besserung der finanziellen Lage der Bahn nicht eher zu, als ein allgemeiner Aufschwung des Handels und der Industrie eintritt.

Im Speciellen sind die Verkehrsresultate des Jahres 1878 folgende:

Personenverkehr . .	1 107 230 ℳ	(+ gegen 1877: 12 802 ℳ)
Güterverkehr	4 635 049 „	(+ „ 1877: 29 745 „)
Gesammtergebniss des Betriebes .	5 843 705 „	(+ „ 1877: 34 471 „)

Die Betriebsausgaben haben (mit Einschluss des Beitrags zu den Kosten der Strecke Vienenburg-Grauhof) betragen: 4 341 371 ℳ (— gegen 1877: 133 052 ℳ)

Nach dem Rechnungsabschluss über den Betrieb der Strecken Hannover-Altenbeken, Weetzen-Haste und Grauhof-Löhne ergiebt sich wiederum ein Deficit von . . . . . . 396 160 ℳ

Hiervon ab: Antheil an dem Gewinn der Strecke Vienenburg-Grauhof ad . . . . 20 652 „

Der Rest von . . . . 375 508 ℳ

ist von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vertragsmässig gedeckt.

Dem Erneuerungsfonds sind 664 045 ℳ überwiesen, so dass derselbe mit 831 349 ℳ (gegen 601 113 Ende 1877) abschliesst. Der Reservefonds beträgt 32 137 ℳ.

Neue Bahnstrecken sind im Jahre 1878 nicht in Angriff genommen. Behufs Einführung der Personengeleise in Hannover in den dortigen Centralbahnhof der Staatsbahn sind von Letzterer die Arbeiten für den Unterbau hergestellt.

Ueber die mit dem Staate wegen Uebernahme des Betriebes der Bahn schwebenden Verhandlungen ist in dem Jahresbericht nicht das Mindeste enthalten.

Secundärbahn Eisenberg-Crossen. Am 30. Mai constituirte sich hier unter Theilnahme der Herzogl. Gothaischen Regierung die Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft, welche für ein Capital von 465 000 ℳ (incl. Betriebsmittel, aber excl. Bauzinsen, welche ganz wegfallen) eine normalspurige Secundärbahn auf eisernem Langschwellen - Oberbau nach der ca. 9 km von hier an der Thüringer Bahn gelegenen Station Crossen bauen wird. — Zu $5^1/_2$ km dieser Strecke wird die Chaussee mit verwendet. Die Generalversammlung übertrug den Bau und Betrieb an den Baurath Plessner in Gotha, welcher die Bahn in 6 Monaten zu vollenden hat, für welche alsbald mit dem Grunderwerb begonnen wurde. Nähere Mittheilungen behalten wir uns vor.

Eisenbahn-Omnibusbetrieb.

Versuchsfahrt mit der Krauss'schen Maschine „Grünau".

Am 24. Mai cr. wurde zum Zweck einer eingehenden Kenntnissnahme der Verhältnisse des auf der Strecke Berlin-Grünau der Berlin-Görlitzer Eisenbahn seit dem Herbst vorigen Jahres eingerichteten Bahn-Omnibusbetriebes von den Mitgliedern des Vereins für Eisenbahnkunde eine Extrafahrt nach Grünau ausgeführt.

Den aus 4 Personenwagen bestehenden und mit ungefähr 50 Fahrttheilnehmern besetzten circa 43 tons schweren Zug beförderte die 20 Pferdekraft starke ungekuppelte Krauss'sche Maschine „Grünau" trotz des herschenden scharfen Seitenwindes (Nord-Ost), mit der für Omnibuszüge gesetzlich zulässigen grössten Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde.

Allseits wurde dabei anerkannt, dass der Gang der Maschine, obgleich ihr Radstand nur 1,50 m beträgt, ein sehr ruhiger war, ihre Leistungsfähigkeit würde noch bei Weitem nicht ausgenutzt gewesen sein, wenn auch sämmtliche 4 Personenwagen vollbesetzt, also $4 \times 40 = 160$ Personen in dem Zuge befördert worden wären.

Dem Vernehmen nach baut Krauss & Co. jetzt für denselben Omnibusbetrieb auf der Bahnstrecke Berlin-Grünau einen 2 etagigen 7,6 tons schweren Wagen welcher 120 Personen fassen kann. Das Gesammtgewicht dieses Wagens wird einschliesslich des Gewichts für letztgenannte Zahl Passagiere 16,6 tons betragen; bei Annahme der gleichen Leistung wie bei Eingangs genannter Versuchsfahrt kann die Maschine bequem 2 Wagen ziehen und würden danach gleichzeitig 240 Personen befördert werden können.

Eingegangene Drucksachen, deren Besprechung noch aussteht.

1. Dr. jur. G. Eger, das Deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahn-Frachtrechts, ein Commentar zu Tit. 5 Buch 4 des Deutschen Handelsgesetzbuches und zum Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen, und Vereins-Eisenbahn-Betriebsreglement. Bd. 1. Berlin, C. Heymann's Verlag 1879.

2. Étude sur les installations et l'organisation des chemins de fer Anglais par Wehrmann. Traduit de l'Allemand par A. Huberti et G. Maus, Ingenieurs. Paris, Hachette & Cie 1878.

3. Otto Büsing, Strassenbahnen (Tramways). Betrieb der Strassenbahnen durch Dampf und andere mechanische Motoren. Abdruck aus dem Handbuch für specielle Eisenbahntechnik von E. Heusinger von Waldegg.

Kartenwerke.

Raab's Specialkarte der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffstationen, mit Angabe aller Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffstationen, Speditionsorte, Bäder und Mineralquellen. Verlag von C. Flemming in Glogau.

Ottersky, III. Auflage der Specialkarte der Eisenbahn- und Postverbindungen von Mitteleuropa. Verlag von W. Düms in Wesel.

C. Lehmann (Ober-Postsecretär), Eisenbahnkarte von Mitteleuropa, nebst Verzeichniss der Eisenbahnen im Deutschen Reiche. 1879. Selbstverlag, Berlin W., Genthinerstrasse 10.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 23. Juni 1879. Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn wird am 1. Juli c. zwischen den Stationen Bradegrube und Nicolai, von ersterer Station 2,0 km, von letzterer 4,1 km entfernt, eine Haltestelle für Personen- und Gepäckverkehr unter dem Namen „Napoleonsgrube" eröffnet werden.
Die geschäftsführende Direction d. V.

Königliche Ostbahn. Die Strecke Goldap-Lyck der Bahnlinie Insterburg-Prostken wird am 1. Juli d. J. eröffnet werden. Die Eröffnung des Ostbahnbetriebes auf den Strecken Lyck-Prostken und Prostken-Grajewo wird später erfolgen.

Auf der Strecke Insterburg-Lyck tritt der mit Bekanntmachung vom 20. Juni d. J. publicirte Fahrplan zum 1. Juli d. J. in Kraft.

2. Generalversammlungsbeschlüsse.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. In der heute abgehaltenen 12. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Kronprinz Rudolfbahn wurden folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Generalversammlung nimmt den Bericht des Verwaltungsrathes betreffend den Bau und Betrieb der Bahn zur Kenntniss.
2. Die Generalversammlung genehmigt den geprüften Rechnungsabschluss des Jahres 1878 und ertheilt der Verwaltung der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn das Absolutorium.
3. Zu Aufsichtsräthen wurden die Herren Rudolf Graf Amadei, Dr. Othmar Reiser und Karl Langer, zu Ersatzmännern die Herren Gustav Gschaider, Georg Pointner und Johann Berger gewählt.
4. Zu Verwaltungsräthen wurden Se. Excellenz Herr Karl Graf Gleispach und Herr Otto Hass gewählt.

Wien, am 23. Juni 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (790)

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 30. Juni beziehungsweise am 1. Juli 1879 fällige Zinsencoupon unserer sämmtlichen Prioritätsanleihen wird mit Mark 7,50 eingelöst:
in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdener Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Berlin bei der Direction der Discontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in Frankfurt am Main bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der Gesellschaft.

Teplitz, den 20. Juni 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (788)

Hessische Ludwigs Eisenbahngesellschaft. Bei der heute stattgehabten Verloosung der Obligationen des im Jahre 1858 durch die ehemalige Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft aufgenommenen 4½ % Prioritäts-Anlehens wurden zur Rückzahlung am 1. Juli 1879 gezogen:
Lit. D, No. 6 61 95 187 228 231 298 321 à fl. 1 000,
„ E, No. 19 57 140 144 196 201 251 289 317 366 414 416 441 480 540 604 à fl. 500,
„ F, No. 93 141 147 149 204 224 285 335 354 363 461 493 à fl. 200,
„ G, No. 93 119 121 195 220 229 280 335 339 373 392 448 452 500 574 604 617 745 800 802 804 925 999 à fl. 100.

Die Auszahlung dieser Obligationen erfolgt in Mainz bei der Effectenverwaltung resp. Hauptkasse der Gesellschaft, in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie, sowie den Herren Anhalt & Wagener Nachfolger nnd Sohn, Bürgers & Cie.

Restanten aus der Verloosung von
1874: Lit. D, No. 168 à fl. 1 000, Lit. G, No. 837 892 à fl. 100,
1875: Lit. D, No. 27 à fl. 1 000, Lit. G, No. 157 766 785 à fl. 100,
1876: Lit. D, No. 136 144 à fl. 1 000, Lit. F, No. 185 à fl. 200, Lit. G, No. 156 à fl. 100,
1877: Lit. E, No. 177 217 297 319 687 à fl. 500, Lit. F, No. 5 262 389 396 450 à fl. 200, Lit. G, No. 294 336 652 916 à fl. 100.

Mainz, 16. December 1878. Der Verwaltungsrath. (1392)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft. Der am 1. Juli 1879 fällige Coupon der Actien wird:
in Budapest bei der gesellschaftlichen Haupt-Cassa,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank
mit **fl. 4** Oesterr. Whrg. in Silber eingelöst.

Der am 1. Juli 1879 fällige Zinsencoupon der Prioritätsobligationen wird an denselben Zahlstellen mit
fl. 5 Oesterr. Währung in Silber
ausgezahlt. Budapest, im Juni 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (773)

4. Tarifwesen.

Zu dem Gütertarife für den **Harz-Nordsee Verband** tritt am 1. Juli 1879 der 4. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hannoverschen Südbahnstationen einerseits und Magdeburg-Halberstädter und Halberstadt-Blankenburger Stationen andererseits.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands-Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 24. Juni 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (791)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juli c. ab ist zum Ausnahmetarif für den Transport von Europäischem Holz etc. im West- und Nordwestdeutschen Eisenbahn-Verbande vom 1. December 1878 das directe Sätze nach und von den Bodenseeuferstationen Romanshorn und Rorschach enthaltende Ergänzungsblatt No. 2 erschienen, welches von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden kann. Cassel, den 24. Juni 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (798)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum West- und Nordwestdeutschen Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Juni c. ist der 1. Nachtrag heute zur Ausgabe gelangt und kann solcher von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden. Cassel, den 24. Juni 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (799)

Mitteldeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Unter Aufhebung des Specialtarifs vom 1. September 1875 und dessen Nachträgen tritt mit dem 1. August c. ein neuer Tarif für den Transport von Holz etc. zwischen Stationen Oesterreich-Ungarischer Bahnen und Stationen des Mitteldeutschen Verbandes in Kraft.

Näheres ist in den Güter-Expeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 16. Juni 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (793)

Rumänische Eisenbahn-Actien-Gesellschaft. Am 15. Juni d. J. tritt der Nachtrag II. zu den Reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eil- und gewöhnliche Güter vom 15. März 1879 in Wirksamkeit. Dieser Nachtrag enthält die Ausdehnung des Specialtarifs No. 7 auf die Station Ulmeni. (794)

Deutsch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahnverband. Zum Verbandstarife vom 1. Juli 1875 ist der Nachtrag XXIV., enthaltend tarifarische Aenderungen — darunter anderweite Frachtsätze für Holz-Transporte nach Hamburg etc. — sowie Aufnahme der Stationen Orsova und Vercierova für Achs-Frachttransporte, giltig vom 15. Juli c. ab, erschienen. Exemplare sind bei den bekannten Dienststellen der Verbands-Verwaltungen zu haben. Berlin, den 30. Juni 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (795)

Vom 15. Juni cr. ab sind innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes für den Verkehr zwischen Posen, Station der Märkisch-Posener und Oberschlesischen Bahn, einerseits und Zwenkau, Station der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn, andererseits directe Frachtsätze für die Stückgutclasse, den Specialtarif A. 2 und den Ausnahmetarif für Getreide etc. in Kraft getreten.

Die Frachtsätze sind auf den genannten Stationen zu erfragen. Bromberg, den 20. Juni 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (800 J.)

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag III zu dem Tarife für den **Berlin-Dresden-Sächsischen Verbands - Güterverkehr** in Kraft. Insoweit die in diesem Nachtrage enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifs II Erhöhungen gegen die seitherigen Taxen in sich schliessen, haben dieselben erst vom 15. August d. J. ab Giltigkeit. Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,15 *M.* pro Stück zu erlangen. Dresden, den 25. Juni 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (792)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Zu dem Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 gelangt am 1. Juli cr. der XX. Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Frachtermässigungen zu den Tarifheften b, c und e, sowie directe Frachtsätze zwischen Hamburg (K.-M.) und Wallersdorf und kann bei den betr. Verbandsexpeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a. M., den 21. Juni 1879. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (789)

Galizisch - Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Unter Aufhebung des Specialtarifs für Holztransporte des Mitteldeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbandes vom 1. August 1875 und dessen Nachträgen tritt zu rubricirtem Verkehr mit dem 1. August cr. Tarifheft No. IV in Kraft, welches directe Sätze für die Beförderung von Holz etc. zwischen Stationen verschiedener Oesterreichisch-Ungarischer Bahnen und Stationen des Mitteldeutschen Verbandes enthält. Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 16. Juni 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, Namens der betheiligten Verwaltungen. (787)

Mitteldeutsch-Schweizerischer Personen- etc. Verkehr. Zum Tarife vom 1. December 1878 ist mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab ein II. Nachtrag verausgabt worden, durch welchen die Einführung von Billetpreisen und Gepäcktaxen im Verkehr aus der Schweiz nach Berlin B.-P.-M. B. sowie für den Verkehr zwischen Berlin (Dresdener Bahnhof) einer- und Stationen Schweizerischer Bahnen andererseits erfolgt.

Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. Erfurt, den 18. Juni 1879. Die geschäftsführende Verwaltung, Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (786)

5. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 30 000 Unterlagsplatten ist zu vergeben. Offerten, versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 7. Juli dahier einzureichen. Lieferungsbedingungen können bei unserer Magazinverwaltung dahier eingesehen, auch von unserer Kanzlei gegen Franco-Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Giessen, den 21. Juni 1879. Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen: Mohn. (783)

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Schluss der Privat-Anzeigen auf S. 662.)

Beilage zu No. 49. **Berlin,** den 30. Juni 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Provisorisches Sachregister der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, I. Semester 1879.

I. Allgemeines, incl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Statistisches, Vereinswesen etc.

II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a. Deutschland u. Oesterreich-Ungarn.

III. Juristisches.

IV. Literatur.

Bartels, Betriebseinrichtungen auf Amerikanischen Eisenbahnen. 14, 184. 17, 220. 19, 251.
Bauer, Practische Erläuterungen zu den Regeln über den Bau der Durchlässe. 48, 646.
Baum, Etude sur les chemins de fer d'intérêt local. 6, 72.
Boer Vervoorn. De l'organisation du service médical dans les chemins de fer et de secours à donner dans les accidents de chemins de fer par le docteur. 14, 186.
Ceipech, die Tachymetrie. 33, 443.
Czernin, Ideen zum Locomotivbau. 45, 602.
Ebel, Dampfomnibusse und Locomotivwagen. 34, 459.
Eger, Deutsches Frachtrecht. 49, 653.
Eisenbahn-Gütertarif, Der einheitliche Deutsche. Verlag v. J. Springer. 29, 393. 30, 405. Entgegnung. 37, 489.
Entwickelung des Güter-Tarifwesens der Deutschen Eisenbahnen. Vom Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche. 31, 417.
Gärtner, Entwickelung der pneumatischen Fundirungsmethode. Beschreibung der Fundirung der Elbebrücke bei Lauenburg. 48, 646.
Hardy's Vacuumbremse von C. Belcsak. 2, 30.
Hartwich, Erörterungen über Vervollständigung des Preussischen Eisenbahnnetzes. 8, 85. Entgegnung. 12, 149.
Heinzerling, Eisenbahn-Hochbau der Gegenwart. 16, G.-A. 14.
Kirkmann, Baggage car traffic. 9, 92.
Koch, Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. I. Theil. Stationsverzeichniss. 36, 483.
Kohlfürst, Ausübung des Telegraphendienstes bei Eisenbahnen. 10, 129.
Kohn's Jahrbuch. 2, 25.
Landau u. Walther, Beschreibung der wichtigeren Europäischen normal- und schmalspurigen Eisenbahnen von localem Interesse. 1, 9.
Lindner, die virtuelle Länge und ihre Anwendung auf Bau und Betrieb der Eisenbahnen. 7, 82.
Mandello, Rückblicke auf die Entwickelung der Ungarischen Volkswirthschaft im Jahre 1878. 33, 443.
Mannlicher, Vortrag über die Collectivausstellung der Oesterreichischen Eisenbahnen auf der Weltausstellung in Paris. 27, 372.
Merling, Telegraphentechnik der Praxis. 27, 377.
Meyer, die Approvisionirung des Europäischen Fleischmarktes. 31, 420.
Reform im Gütertransport, Springer's Verlag. 25, 349.
Rickert, über die Entwickelung der Preussischen Finanzen. 12, 152.
Rigler, Folgen der Verletzungen auf Eisenbahnen. 10, 128.
Rziha, Vortrag über die Vorgeschichte des Baues der Semmeringbahn und die Bedeutung desselben für die Entwickelung des Eisenbahnwesens. 30, 410.
Sax, Dr., Emil, Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft. II. Band. Die Eisenbahnen. 28, 381. 29, 394. 31, 418. 32, 425. 34, 454. 35, 467. 37, 493.
Schima, Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen. 10, 129.
Scholtz, Taxquadrat-Gütertarif. 16, 205.
Schübler, Selbstkosten und Tarifbildung der Deutschen Eisenbahnen. 45, 603.
Schüler, die Eisenbahnbilanzen in ihrem Verhältniss zum Handelsgesetzbuch. 6, 65 und 9, 105. Entgegnung 20, 268. 21, 280.
Statistik des Böhmischen Braunkohlenverkehrs im Jahre 1878. 48, 645.
Staufer, Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnkalender. 1, 9.
Susemihl, Geleisberechnungen. 16, G.-A. 14.
Tedesco, über den Betrieb minder rentabler Bahnen. 16, G.-A. 15.
Toth, Bahn-Verwaltungssysteme in Ungarn. 19, 255.
Ungarisches Eisenbahn-Jahrbuch von L. Vörös und das Kohn'sche Jahrbuch. 2, 25.
Wagner, Vorträge über die Eisenbahnfrage. 18, 241.
v. Weber, die Individualität der Eisenbahnen nach der Natur des Landes, Staates und Volkes. 20, 266. Schluss 22, 299.
Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Bureaus. 22, 305.
Zeitschrift für Vermessungswesen, Normal-Horizont für Deutschland. 27, 377.
Kartenwerke von Raab, Ottersky und Lehmann. 49, 653.
„ Stieler's Hand-Atlas. 15, 202.
„ Strassen- und Orts-Entfernungskarte von Bayern. 15, 202.
„ Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands. Herausgegeben vom Reichs-Eisenbahnamt. 19, 255.

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

No. 50. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 4. Juli 1879.

Dampfwagen für Haupt- und Secundärbahnen.

Die in No. 44 vom 13. d. M. enthaltenen Mittheilungen über Versuchsfahrten mit Dampfwagen auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn schlossen mit dem Wunsche, dass weitere Versuche zur Klärung der hieran sich reihenden Erfahrungen gemacht werden möchten. Die nachstehende Mittheilung dürfte deshalb nicht ohne Interesse sein.

Die Hessische Ludwigsbahn war schon im verflossenen Jahre der Lösung der Aufgabe nähergetreten, den Betrieb, namentlich im Personenverkehr, durch verändert construirtes Transportmaterial billiger als seither ausführen zu können. Hierbei war nicht ein sog. Secundärbetrieb, sondern ein solcher für minder frequente bereits im Betrieb stehende Hauptbahnen mit einer Fahrgeschwindigkeit bis 55 km pro Stunde als Ziel erstrebt worden. Zu Erreichung dieses Zweckes hat das Mitglied der Specialdirection, Herr Thomas, unter Benutzung der verschiedensten in Amerika, Belgien, Frankreich und theilweise in Deutschland ausgeführten Betriebsmittel für Secundärbahnen und andererseits der auch in Deutschland, der Schweiz etc. coursirenden Personenwagen mit zwei Etagen, unter Wahrung der einschlägigen technischen Vorschriften und Bedingungen, die Constsuction eines Dampfwagens für Hauptbahnen entworfen, welcher selbstredend auch für Secundärbetrieb sich eignet. Ein solcher Wagen ist für genannte Gesellschaft in Ausführung begriffen.

Die Voraussetzung, dass der Wagen sofort mit der vergrösserten Geschwindigkeit, wie solche für längere Strecken erspriesslich, für welche er hauptsächlich construirt worden ist, in regelmässige Benutzung kommen könne, hat durch Verfügung des Reichs-Eisenbahnamtes, welchem die desfallsige Vorlage zu Anfang Januar d. J. zugegangen war, eine Modificirung dahin gehend erhalten, dass, bis vollständig zufriedenstellende Erfahrungen über den in Rede stehenden Dampfwagen gemacht worden sind, eine grössere Geschwindigkeit, als die für Bahnen untergeordneter Bedeutung gestattete grösste Fahrgeschwindigkeit, nicht zur Anwendung komme. — Indessen ist zu hoffen, dass diese Beschränkung nach genügender Erprobung in Wegfall kommen und die vergrösserte Geschwindigkeit, deren Zulässigkeit auch seitens des Grossherzoglich Hessischen Ministeriums unterstützt worden war, gestattet werde, womit denn in der Entwickelung dieser so wichtigen Angelegenheit ein wesentlicher Schritt weiter erreicht sein dürfte.

Der Wagen selbst ist, ähnlich den Belgischen, dreiachsig und hat behufs leichten Durchfahrens von Curven eine bewegliche Achse. In dem Vordertheile desselben befinden sich Kessel, Maschine und Zubehör, die beiden anderen Achsen tragen den Personen- und Packwagen. Maschinen- und Wagenabtheilung sind trennbar, so dass bei Reparatur eines dieser Theile eine Trennung rasch und leicht erfolgen und jeder Theil für sich nutzbar gemacht werden kann. Die Maschinenabtheilung wird in diesem Falle durch Einrollen einer leichten, besonderen Achse mit Rädern in die hierfür vorgesehene Lagerung für sich verschiebbar und bildet alsdann ein fertig ausgerüstetes Fahrzeug mit Le Chatelier'scher Bremse, während der Wagen ein completer zweietagiger Personenwagen mit Bremse bleibt. Maschinen- und Wagenabtheilung erhalten im Falle der getrennten Verwendung an den Kopfplatten, welche mit zur Verbindung beider Theile dienen, Buffer- und Zugapparate.

Der Wagen enthält 75—80 Sitzplätze und 20—24 Stehplätze nebst Packraum. Die Zugänge zur zweiten und dritten Classe sind getrennt; die lichte Höhe der unteren Abtheilung beträgt 1,90 m, die der oberen Abtheilung 1,83 m. Der Wagen passt in das engste Durchgangsprofil und kann auf Bahnen mit einfachen Steigungsverhältnissen bei 55 kg Fahrgeschwindigkeit noch mehrere anzuhängende Wagen mitführen. Der Radstand ist 7,335 m, so dass Drehscheiben von 8 m Durchmesser hinreichen, ihn zu drehen.

Der Kessel ist ein ganz gewöhnlicher cylindrischer Locomotivkessel und solide über der Triebachse in deren Längenrichtung gelagert. Seine Gesammtlänge beträgt 2,80 m, der Durchmesser des cylindrischen Theiles desgleichen 1,0 m; die Gesammt-Heizfläche 35,55 qm. Der Kohlenraum fasst 850 kg Kohlen, deren Einfüllen in einfacher Weise erfolgt, so dass der Maschinenraum staubfrei bleibt; der Wasservorrath, welcher theils unter dem Wagen, theils zu beiden Seiten der mittleren Eingänge in communicirenden, aufrecht stehenden Reservoirs untergebracht ist, beträgt 2,4 cbm und ist sonach — wie auch der Kohlenvorrath — hinreichend, um auf ca. 100 km bei rascher Fahrt, oder für ca. 4—5 Stunden bei langsamer Fahrt, vorhalten zu können.

Das Füllen der Wasserreservoirs kann von jeder Langseite des Wagens erfolgen und zwar an den derzeitigen gewöhnlichen Wasserkrahnen, ohne Benutzung eines Zwischenstückes.

Die Dampfmaschine kann eine Stärke bis zu 90 Pferdekräften entwickeln. Der Triebrad-Durchmesser beträgt 1,086 m, die Wagenräder entsprechen den Normalrädern der Staatsbahnen.

Die Triebachse hat 4 Lagerungen und 4 Federungen, wodurch neben sanftem Gange u. A. Nachtheile, welche ein etwa eintretender Bruch der gekröpften Achse mit sich bringen könnte, compensirt werden. Der Dampfwagen wird dienstfähig ausgerüstet aber unbesetzt ca. 22 t, mit ca. 100 Personen besetzt ca. 29,5 t wiegen, so dass bei vollständig ausgerüstetem und vollbesetztem Wagen ca. 220 kg todte Last auf die Person entfällt. Wird dagegen der Wagen für kürzere Strecken benutzt, wobei weder Wasser- noch Kohlenvorrath in der vorgesehenen Quantität mitzuführen ist, so stellt sich das Verhältniss der todten Last zu der Personenzahl noch entsprechend günstiger.

Man darf mit Recht hoffen, dass durch Einführung solcher Wagen sowohl an Capitalanlage und Verzinsung, wie im Betriebe und der Reparatur, nicht minder aber auch bei der Bahnunterhaltung, ganz bedeutende Erparnissse gegenüber der Verwendung completer Züge erzielt werden. Diese Vortheile werden allerdings erst recht zur Geltung kommen, wenn die Verwendung auf längeren Strecken und mit grösserer Geschwindigkeit (ca. 55 km pro Stunde) eintreten kann.

Die Ausführung dieses Dampfwagens ist der Maschinenbau-Actiengesellschaft Nürnberg übertragen und steht dessen Vollendung in einigen Monaten bevor.

Die Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse bei dem Beamtenpersonale des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Von **Dr. jur. Rachel, Wien.**

Bei Besprechung des von Herrn G. Behm bearbeiteten Nachtrags pro 1876 zu der Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse bei dem Beamtenpersonale der zu dem obengenannten Vereine gehörenden Bahnverwaltungen (No. 98 dieser Zeitung von 1877) haben wir (S. 1346) den Wunsch des Herrn Verfassers, dass die geehrten Bahndirectionen um des wichtigen Zweckes willen möglichst regelmässig die statistischen Aufzeichnungen an die geschäftsführende Direction des Vereins einsenden möchten, lebhaft unterstützt und es ist diesem Wunsche des Herrn Behm, dem auch die geehrte geschäftsführende Direction des Vereins der Verwaltungen Deutscher Eisenbahnen in ihrem Circulare bei Zustellung der neuen Tabellenformulare an die einzelnen Verwaltungen ihrerseits noch besonderen Ausdruck gegeben hatte, in höchst anerkennender Weise von den löblichen Bahnverwaltungen entsprochen worden. Denn während für die Jahre 1874 und 1876 nur 53 Verwaltungen und für das Jahr 1875 sogar nur 37 Verwaltungen die Tabellen eingesendet hatten, sind für das Jahr 1877 die tabellarischen Zusammenstellungen von 99 Verwaltungen, also ziemlich von der doppelt grossen Anzahl, bei der geschäftsführenden Direction eingegangen. Diese zahlreiche Betheiligung zeigt eine wesentliche Erhöhung des Interesse an der Personalstatistik der Eisenbahnen, da die Ausfüllung des neuen Erhebungsformulares, besonders für das erste Jahr, eine gegen die Vorjahre erhöhte Arbeitslast verursachen musste, und es dürfte die Hoffnung nun wohl um so begründeter erscheinen, dass das Interesse sich erhalten werde, als die durch das neue Formular bedingte Specialisirung der zu gebenden Daten die Arbeiten für spätere Jahre wesentlich erleichtert hat und den Nutzen der Statistik in hohem Grade anschaulicher zu machen geeignet ist.

Der Verfasser des oben erwähnten Nachtrags hat nun wiederum eine Arbeit veröffentlicht, welche er als Nachtrag pro 1877 bezeichnet, und die Resultate der mittelst des neuen Formulars von den 99 Verwaltungen vorgelegten Erhebungen enthält.

In der Einleitung hebt Herr Behm die einzelnen Punkte hervor, in welchen das neue von dem alten Formular sich unterscheidet und welche allerdings als wesentliche Verbesserungen zu bezeichnen sind. Zunächst ist zu bemerken, dass in der ersten Colonne anstatt der Lebensjahre der einzelnen Beamten, welche bei Ausfüllung des Formulars in jedem Jahre verändert werden müssten, die stabile Bezeichnung des Geburtsjahres eingeführt ist, jedoch dergestalt, dass als die Geburtszeit nicht einfach das gewöhnliche Kalenderjahr, sondern die Zeit vom 1. Juli des einen bis ult. Juni des nächsten Jahres zu berücksichtigen war. Ferner ist die bisher beobachtete einzige Theilung der Beamten in solche vom „Zugpersonale" und in solche „überhaupt" (d. h. aller anderen Dienstclassen) durch eine weitergehende Classificirung ersetzt worden, indem vom 1. Januar 1877 an folgende 4 Dienstesclassen zu unterscheiden gewesen sind, nämlich:

A. Bahnbewachungspersonal (Bahnmeister, Bahnwärter und Weichensteller).

B. Zugbegleitungspersonal (Zugführer, Packmeister, Schaffner, Bremser).

C. Locomotivpersonal (Locomotivführer und Heizer).

D. Das nach Ausscheidung des Personals der Dienstclassen A, B, C noch verbleibende Personal aller sonstigen Dienstzweige.

Für jede dieser Dienstclassen ist eine besondere Liste nach gleichem Formulare aufzustellen gewesen.

Weitere Aenderungen sind: bei den Nichtinvaliden, dass die aus dem Dienste Entlassenen in zwei Rubriken, welche mit und welche ohne Pension entlassen werden, getheilt zu verzeichnen sind und dem entsprechend bei den Invaliden die bisherige Rubrik: „Invaliden, welche im Laufe des Jahres invalid werden" nunmehr heissen soll: „Invaliden, welche im Laufe des Jahres in den Pensionsgenuss treten". Bei den Nichtinvaliden sowohl als bei den Invaliden ist schliesslich noch in einer letzten Colonne die Zahl derer, welche am Schlusse des Jahres im Dienst waren, zu recapituliren und sind die Zahlen dieser Colonne in der Tabelle für das nächstfolgende Kalenderjahr in die Colonne 2. als Bestand am Anfange des Jahres überzutragen.

Diese Colonne, welche sowohl für Nichtinvaliden als Invaliden besteht, gewährt eine wesentliche Erleichterung für die Fortführung der Tabellen in den nachfolgenden Jahren dadurch, dass dieselben Zahlen, welche am Schlusse des Jahres den Bestand anzeigten, in die Tabelle des neuen Jahres als Bestand „zum Anfange des Jahres" übertragen werden können, was bisher nicht der Fall war.

Neu ist ausserdem auch die Colonne für die Fälle, in denen ein Unfall die Ursache der Pensionirung oder des Todes war.

Der Verfasser constatirt, dass im Jahre 1877 im Durchschnitt 1 [illegible] von dene[illegible] näre — [illegible] Zahl 162 [illegible] der Bal[illegible] men si[illegible] alterun[illegible] auf 99 gestiegen ist, hat sich die beobachteten Beamten von 129 389 des Jahres 1876 nur [illegible] 162 531 für das Jahr 1877 vermehrt, was einer Steigerung um kaum ⅓ der vorjährigen Zahl gleichkommt. Und wenn sich sonach die Zahl der beobachteten Beamten nur wenig gehoben hat, ist sogar die Zahl der Sterbefälle unter 129 389 Individuen im Jahre 1876 wenig hinter der Zahl der Sterbefälle unter 162 531 Individuen im Jahre 1877 zurückgeblieben, da im Vorjahre 1876 im Ganzen 1 564 Sterbefälle, also nahezu soviel wie bei den activen Beamten im Jahre 1877, vorgekommen sind.

Der Verfasser giebt folgende Zusammenstellungen: Die Tafeln I—V umfassen die Bestands-Mortalitäts- und Invaliditätsziffern der obigen Abtheilungen A, B, C, D getrennt und in Tafel V dieselben zusammen, sowie in den Tafeln VI—X in denselben Unterabtheilungen wie in den Tafeln I—V die Krankheitsfälle der beobachteten Beamten. Das allgemeine Urtheil des Verfassers geht dahin, dass die Mortalitäts- und Invaliditätsziffern geringere als die durchschnittlichen Ziffern der Vorjahre seien.

Die einzelnen Tafeln zeigen folgende Ergebnisse des Bestandes:

I. Active.

Bestand zu Anfang des Jahres 1877	Zuwachs	Entlassung aus dem Dienste	Tod	Bestand 31. December 1877
A. Bahnbewachungspersonal:				
58 775	3 045	2 379	538	58 903
B. Zugbegleitungspersonal:				
21 867	1 227	885	283	21 926
C. Locomotivpersonal:				
18 251	893	665	167	18 312
D. Uebriges Personal:				
54 259	3 934	2 435	612	55 246.

Nach Verhältniss der Zahl der durchschnittlich unter Beobachtung gestandenen activen Beamten betrug deren Sterblichkeit bei A: 0,908 pCt., bei B: 1,284 pCt., bei C: 0,908 pCt., bei D: 1,109 pCt.; die Sterblichkeit des Personales bei A und C war eine gleiche und ward von dem Personale von B sehr überstiegen; die Sterblichkeit der sämmtlichen Beamten war sonach eine mittlere.

II. Invaliden.

Bestand zu Anfang 1877	Zuwachs	Tod	Abgang ohne Tod	Bestand ult. 1877
A. Bahnbewachungspersonal:				
2 582	591	152	13	3 008
B. Zugbegleitungspersonal:				
946	202	62	6	1 080
C. Locomotivpersonal:				
798	157	43	—	912
D. Uebriges Personal:				
1 724	379	138	5	1 960.

Nach Verhältniss der im Jahre 1877 durchschnittlich unter Beobachtung gestandenen Pensionisten betrug deren Sterblichkeit bei A: 4,593 pCt., bei B: 5,244 pCt., bei C: 4,327 pCt., bei D: 6,404 pCt.

Die Invaliditätsverhältnisse gestalteten sich folgendermassen. Es wurden wegen Invalidität entlassen:

ohne Pension	mit Pension	bei Abtheitung	
32	621	A	= 1,102 pCt.
13	150	B	= 0,788 „
6	149	C	= 0,842 „
11	350	D	= 0,654 „
62	1 279	A—D	= 0,866 „

Die Vergleichung der Procentziffern bestätigt abermals die bisher wahrgenommenen Erscheinungen, dass die Sterblichkeitsziffer der activen Beamten grösser als deren Invaliditätsziffer ist, und dass die Sterblichkeit der Invaliden in bedeutendem Masse die Sterblichkeit der activen Beamten überschreitet. Die Invaliditätsziffer der activen Beamten würde vielleicht noch niedriger im Verhältniss zur Sterblichkeit der activen Beamten erscheinen, wenn nicht, wie der Verfasser hervorhebt, die Sterblichkeit der Beamten eine besonders günstige im Jahre 1877 im Verhältniss zu den Erfahrungen der Vorjahre gewesen wäre.

Im Uebrigen decken sich aber die Zahlen der Invaliditäten und der in den Pensionsgenuss getretenen nirgends. Der Unterschied hat die doppelte Erscheinung als Grund, dass, wie vorstehende Aufstellung zeigt, viele invalide Beamte entlassen wurden, welche keine Pension erhielten, und dann, dass viele Beamte, ohne dass sie invalid waren, pensionirt worden sind.

Der Verfasser giebt hierüber für das Jahr 1877 folgende Uebersicht:

invalid geworden		in die Pension getreten		
653	1,097 pCt.	628	1,055 pCt.	Abth. A
172	0,776 „	162	0,731 „	„ B
155	0,839 „	152	0,823 „	„ C
361	0,652 „	398	0,719 „	„ D

Die Zahl der ohne Pension Entlassenen war 32, der ohne Invalidität Pensionirten 7, bei Abtheilung A
desgl. 13 gegen 3 „ „ B
„ 6 „ 3 „ „ C
„ 11 „ 48 „ „ D

Zufällig heben sich die Zahlen der ohne Pension Entlassenen: 62 und der ohne Invalidität Pensionirten: 61 gegen einander auf.

Im Ganzen haben sich die Invaliditätsverhältnisse im Jahre 1877 günstiger als im Vorjahre gestellt.

In Folge vorgekommener Unfälle ist laut der Tafel V „Sämmtliche Beamte“ fast die dreifache Zahl Sterbefälle gegen die erfolgten Pensionirungen zu verzeichnen. Es sind:

bei Abth. A	gestorben	52 = 8,82 pCt.	pensionirt	14 = 2,37 pCt.
„ „ B	„	62 = 28,26 „	„	38 = 17,32 „
„ „ C	„	14 = 7,64 „	„	17 = 9,28 „
„ „ D	„	44 = 8,02 „	„	7 = 1,28 „
Sämmtl. Beamte	„	172 = 11,16 „	„	76 = 4,93 „

Nach Ausweis der Tafeln I—V sind folgende Erscheinungen bei den verschiedenen Abtheilungen zu constatiren:

Abtheilung A. Bahnbewachung.

Unter Beobachtung standen: 59 221; die höchste Bestandzahl 2 830 im 35. Lebensjahre; die Zahl fällt auf 2 023 im 42. Lebensjahre; auf 1 087 im 51. Lebensjahre; auf 309 im 61. Lebensjahre; auf 107 im 67. Lebensjahre; auf 11 im 73. Lebensjahre, in den Lebensjahren 78, 80 und 83 standen 1, 1, 2 Mann. Hinzutraten: 3 045, und zwar die grösste Anzahl von 236 im 28. Altersjahre, 100 im 37. Altersjahre, von wo an die Zahlen der Eintretenden in den einzelnen Altersjahren sehr schnell fallen. Entlassen wurden als invalid 32 ohne und 621 mit Pension. Der Bestand war von 58 775 am 1. Januar auf 58 903 ult. December gestiegen.

Invaliden waren am 1. Januar 2 582 vorhanden, hinzutraten 591 — also noch nicht 1 pCt. von 58 775 —, es starben 152, und nach Austritt von 13 Pensionisten ohne Tod blieb ult. December ein Bestand von 3 008; es war daher im Jahre 1878 der Bestand von 4,39 pCt. der Gesammtzahl am 1. Januar auf 5,11 pCt. der Gesammtzahl von 58 903 ult. December gestiegen.

Abtheilung B. Zugbegleitung.

Bestand 1. Januar 21 867; die Zahl stieg von 12 im 19. Lebensjahre auf 1 144 im 31. Jahre, sank auf 1 018 im 38. Jahre, auf 490 im 45. Jahre, auf 116 im 58. Jahre und je 1 Mann gab es noch mit 74 und 75 Jahren.

Hinzutraten im Jahre 1877 1 227, und zwar 2 im 18. Jahre und stieg die Zahl der Eintretenden in jedem Altersjahre bis auf 90, welche mit 31 Jahren eintraten; mit 42 Jahren traten nur 21 ein und fiel die Zahl auf 6 mit 49 Altersjahren.

Entlassen wurden als invalid 13 ohne und 159 mit Pension, 713 aus anderen Ursachen.

Invaliden waren 946 am 1. Januar, hinzukamen 202; abgingen 62 mit Tod und 6 aus anderen Ursachen, so dass ult. December 1 080 Invaliden waren; deren Zahl stieg somit von 4,32 pCt. des Bestandes des Zugpersonals am 1. Januar auf 4,92 pCt. des Bestandes ult. December.

Abtheilung C. Locomotivführer.

Bestand am 1. Januar 18 251, und ult. December 18 312. Eintraten 893, und entlassen wurden als invalid 6 ohne und 149 mit Pension, und aus anderen Ursachen als wegen Invalidität 507 ohne und 3 mit Pension, während 167 starben; Invaliden waren am 1. Januar 798, zu denen 157 hinzutraten, während 43 starben. Die Zahl der Invaliden hatte sich von 4,38 pCt. des Bestandes vom 1. Januar auf 4,72 pCt. des Bestandes ult. December gehoben.

Abtheilung D. Uebriges Personal.

Bestand am 1. Januar 54 259, und 55 246 ult. December; die Zahl stieg von 15 im 16. Jahre auf 1 157 im 24. Jahre; die grösste Zahl von 2 463 stand im 32. Lebensjahre, und sie mindert sich auf 1 981 im 39. und 1 073 im 47. Lebensjahre; das 55. Lebensjahr hatten 496 und das 64. Lebensjahr 109 erreicht, während nur 11 im 72. Lebensjahre und je 1 Mann im 78., 80., 81., 82. Jahre noch dienten.

Hinzutraten (jedenfalls zum Theil aus den anderen Dienstkategorien B und C) 3 934, von denen 5 im 16. Jahre und 7 in den 60er Jahren standen; der grösste Beitritt war mit 249 im 25. Lebensjahre, während im 37. Lebensjahre nur noch 115 und 12 im 52. Jahre hinzukamen, und in den 60er Jahren nur 7 Eingetretene verzeichnet sind.

Entlassen wurden als invalid 11 ohne und 350 mit Pension, und 1 926 aus anderen Ursachen, während 48 ohne Invalidität pensionirt wurden.

Invaliden waren 1 724 am 1. Januar und verblieben 1 960 ult. December, so dass deren Zahl von 3,18 pCt. des Personalstandes der Abtheilung am 1. Januar auf 3,55 pCt. des Bestandes ult. December sich erhöhte; der jüngste Invalide war 22 Jahre, und der älteste 85 Jahre alt. (Schluss folgt.)

Köln-Mindener Eisenbahn.

Die „Nat.-Ztg.“ bringt folgende telegraphische Mittheilung: Köln, 30. Juni 1879. In der heutigen Generalversammlung waren 2 023 Stimmen vertreten. Ueber den Hauptpunkt der Tagesordnung, auf der Basis einer 6procentigen Rente wegen Ueberlassung des Betriebes der Bahn an den Staat mit der Regierung in Verhandlungen einzutreten, wurde eingehend debattirt und zum Schluss der von Herrn Mevissen gestellte Antrag, zur Tagesordnung überzugehen, mit grosser Majorität verworfen, der Antrag auf Ueberlassung der Bahn an den Staat gegen 6procentige Rente nebst einer Zuzahlung aus dem Erneuerungsfonds dagegen mit 1 693 Stimmen angenommen. Folgende Details über den Verlauf der Generalversammlung giebt der „B. B.-C.“: Zu No. 6 der Tagesordnung (Rente von 6 pCt. jährlich in Gestalt Preussischer 4procentiger Consols) war von der Firma Neumann & Comp. in Berlin der Antrag eingegangen, die Actien sofort bei Uebernahme des Betriebes der Bahn durch den Staat in Consols derart umzutauschen, dass für je 100 Thaler Actien 450 ℳ Preussische 4procentige Consols gewährt werden sollen. Zu Beginn der Generalversammlung hatte der Vorsitzende der Direction, Geheimrath Dagobert von Oppenheim, ein längeres Exposé über die Verhältnisse der Köln-Mindener Bahn verlesen. Dieselben hätten sich im Verlaufe des Jahres 1878 äusserst günstig gestaltet. Wo auf einer Seite Mindereinnahmen vorlagen, seien solche stets durch anderweite Mehreinnahmen ausgeglichen. Er wundere sich umsomehr, dass die staatsseitige Offerte auf Ankauf der Bahn jetzt gekommen sei, als die Angelegenheit der Uebernahme zweier garantirter Linien, Oberhausen-Arnheim und Deutz-Giessen bereits Ende 1878 durch Verhandlungen mit der Staatsregierung regulirt ward und zwar derart, dass Wesel-Arnheim unter Staatsverwaltung und Mitbenutzung durch die Köln-Mindener Bahn, Deutz-Köln unter Verwaltung der Köln-Mindener Bahn bei Mitbenutzung durch den Staat bei entsprechendem Zuschuss zur Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals gestellt werden soll. Nachdem die Bilanz und der Bau einiger industrieller Anschlussbahnen genehmigt und die Geldbeschaffung von 1 800 000 ℳ zu diesem Zwecke bewilligt worden war, tritt die Versammlung in die Debatte des Punktes 6 ein. Geheimrath Baron Dagobert Oppenheim sagt, dass er weder zu Gunsten der, noch gegen die Verstaatlichung sprechen wolle, es sei sehr möglich, dass die Zeit der grossen Dividenden wiederkehre, es sei auch möglich, dass einstweilen durch die Staatsconcurrenz und den Mitbetrieb einzelner Strecken durch den Staat dem Unternehmen Schaden erwachse. Darauf erklärt Geh. Regierungsrath Dittmar, Vorsitzender der Eisenbahncommission Coblenz Namens der Staatsregierung, dieselbe werde bereit sein, nach dem Antrage Altmann (Neumann und Compagnie, Berlin) darauf einzugehen, bis zu bestimmter Frist für je 600 ℳ Köln-Mindener Actien 900 ℳ vierprocentige Consols sofort und zwar vor der definitiven Uebernahme durch den Staat zu gewähren. Der Antragsteller Altmann motivirt seinen Antrag. Darauf spricht Geheimer Commerzienrath Mevissen, Vorsitzender des Directoriums der Rheinischen Eisenbahn, gegen Verstaatlichung; nicht immer und überall dürfte ein momentanes Geldinteresse leitend sein, hier handle es sich um eine hochwichtige Erwägung, um die Verstaatlichung der wichtigsten Bahn im Westen. Warum sollte man gerade jetzt, wo eine schwere Krisis im Aufhören ist, in den Verkauf willigen, in den Verkauf zu einer Rente, wie sie so niedrig oder niedriger nur fünf Mal in 31 Jahren dagewesen. Man möge sich nicht irritiren lassen, die Zeit der glänzenden Dividenden käme wieder. Banquier Seligmann-Köln spricht von den grossen Reserven, ferner davon, dass bedeutende Beträge von Prioritäten noch in der Bilanz als Schulden figuriren, während sie bereits amortisirt sind. Er schlägt ein baare Zuzahlung für jede Actie ausser der Convertirung in 6 pCt. Consols vor und stellt einen entsprechenden Antrag. Banquier Fränkel (Firma Jacquier und Securius) Berlin spricht in gleichem Sinne und beantragt die Einberufung einer entscheidenden Generalversammlung bis spätestens zum 30. September d. J. Oberbürgermeister Weber hält den Augenblick zum Verkauf gerade für geeignet, weil nach einer Krisis der Staat zum Kaufen geneigt sei; Redner ist gleichfalls für Convertirung in 6 pCt. Consols und eine baare Zuzahlung, für welche letztere heute keine bestimmte Forderung aufzustellen wäre. Geheimrath Mevissen beantragt, die Generalversammlung möge sich gegen jede Verhandlung mit dem Staate aussprechen. Staatscommissar Dittmar erklärt noch einmal, Missverständnissen vorzubeugen, dass die Consols vor der definitiven Uebernahme durch den Staat ausgegeben werden würden. Leyden, Mitdirector der Rheinischen Bahn, tadelt die Direction, weil dieselbe sich nicht direct gegen den Verkauf ausgesprochen. Commerzienrath Neubauer-Magdeburg ist für den Verkauf gegen 6 pCt. Consols. Geh. Commerzienrath Mevissen erklärt, die ganze Rheinprovinz sei gegen den Verkauf. Darauf erfolgte die Abstimmung, die wie oben angegeben ausfiel.

Special-Telegramm.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, Generalversammlung. Magdeburg, den 2. Juli 1879, 2 Uhr Nachmittags. Antrag der Gesellschaftsvorstände auf Genehmigung des mit der Königlich Preussischen Staatsregierung abgeschlossenen Vertrags wegen Ueberlassung des Betriebes und der Verwaltung sowie demnächstigen Eigenthums-Uebertragung des ganzen Unternehmens unter gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft. Ausserordentlich zahlreiche lange lebhafte, theils heftige, Debatte. Weisbein (Berlin) Protest gegen Legalität der Versammlung eingebracht. Mehrere Actionäre verlangten Vorfrage, ob Actionäre überhaupt Verkauf des Unternehmens wünschten, dieselben hätten übrigens vor den Unterhandlungen gefragt werden müssen. Director Schmidt rechtfertigte die Handlungsweise der Vorstände. Davidsohn (Berlin) tadelte scharf, dass die Letzteren ganz im Geheimen gehandelt. Nach längeren Debatten hierüber werden zahlreich eingegangene Vorschläge, Verbesserung der Abfindung betreffend, verlesen. Regierungscommissar Bensen giebt die Erklärung ab, dass jede Abänderung des Abkommens indiscutabel sei und als Ablehnung gelte. Journalist Stieb (Cassel) längere Rede gegen Vertrag.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 30. Juni. (Die föderativen Garantien, das Güter-Tarifgesetz und die Verstaatlichungsfrage in Preussen. Der Eisenbahnetat der Mittelstaaten. Bergisch-Märkische Eisenbahn. Rheinische Eisenbahn. Hannover-Altenbeken. Cottbus-Grossenhain. Holsteinische Marschbahn. Altona-Kiel. Oberschlesische Eisenbahn. Gotthardbahn. Betriebsergebnisse im Mai.)

Das Ereigniss der Woche auf dem Gebiete der Wirthschaftspolitik war die von der Zoll-Tarifcommission getroffene Entscheidung in Betreff der constitutionellen und föderativen Garantien. Der Antrag des Centrums, die Mehreinnahmen aus den Erträgen der Zölle und der Tabaksteuer den Einzelstaaten zu überweisen und die Matrikularbeiträge bestehen zu lassen, wurde angenommen, dafür gaben die Herren Windthorst und Genossen die constitutionellen Garantien preis, indem sie auf Beschränkung der Bewilligung gewisser Steuern und Zölle auf $1\frac{1}{2}$ Jahre verzichteten. Das Compromiss zwischen den conservativen Fractionen und dem Centrum ist von der gesammten liberalen Presse verurtheilt worden, wie denn auch dasselbe Veranlassung zu einer Preussischen Ministerkrise gegeben hat, insofern Herr Hobrecht seine Demission einreichte, worüber die Entscheidung gegenwärtig noch aussteht. Die nationalliberale Partei sieht in dem ersterwähnten Beschlusse bezüglich der „föderativen Garantien" einen Rückschritt im Princip der Reichsverfassung und hofft noch, dass im Plenum des Reichstages durch eine unvorhergesehene Wendung die Beschlüsse der Tarifcommission über den Haufen geworfen werden. Diese Hoffnung stützt sich auf die Annahme, dass der Reichskanzler, welcher durch die Finanzreform gerade die Selbstständigkeit des Reiches anstrebte, dem Compromiss gegenüber eine ablehnende Stellung einnehmen werde. (?) Bis jetzt sind keine Anzeichen vorhanden, dass diese Hoffnung sich erfüllen werde. Der Reichstag hat die Berathung der Zoll-Tarifvorlage fortgesetzt. Die Vorlage wegen Erwerbung des Raczynski'schen Palais zur Erbauung eines Parlamentsgebäudes wurde der Budgetcommission überwiesen und ist somit die Annahme derselben gesichert. Der in derselben Sitzung eingebrachte Antrag wegen einer Subvention für die Errichtung eines Nationaldenkmals auf dem Niederwald wurde dem Reichskanzler zur Berücksichtigung bei dem nächsten Etat überwiesen; dagegen stimmten u. A. die Mitglieder der Partei, welche den Antrag betreffend die „föderativen Garantien" eingebracht hat. Es kann nicht Wunder nehmen, dass die Aera der föderativen Garantien, in welche wir eingetreten sind, der centralisirenden Bewegung, welche bisher auf verschiedenen Gebieten geherrscht hat, einigermassen Abbruch thut und kann es demgemäss auch nicht befremden, dass die centralisirende Tendenz des Eisenbahn-Gütertarifgesetz-Entwurfs vor der neuen Strömung nicht Stich gehalten hat. Der Antrag Sachsens, Württembergs und Badens, die auf die Einheitssätze bezüglichen Paragraphen an den Eisenbahntarif-Specialausschuss zurückzuverweisen, wurde denn auch vom Bundesrathe in voriger Woche angenommen und wird die vorzunehmende Revision jedenfalls eine Beseitigung der Einheitssätze zu Wege bringen, insofern selbst für den Fall, dass Normalsätze festgehalten würden, durch die den Landesregierungen jedenfalls zu sichernde Möglichkeit der Modificirung dieser Normalsätze die Einheitlichkeit aufhören muss. Die Regelung des Güter-Tarifwesens wird dadurch für die Einzelstaaten weniger empfindlich werden, in schwerer Weise aber würden dadurch die Preussischen Privatbahnen getroffen werden können, welche offiziöse Blätter, wie die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung", schon jetzt bezüglich des Tarifwesens in der öffentlichen Meinung zu discreditiren suchen, indem sie den Anschein erwecken, als wenn die Privatbahnen sich einer besonderen Tarifautonomie erfreuten und durch dieselbe die eigentliche Veranlassung zu den angeblichen Klagen über das Eisenbahn-Tarifwesen abgegeben haben. Wie solche Anschuldigungen im Allgemeinen aufgefasst werden, geht daraus hervor, dass diese Denunciationen in einem grossen Theil der Presse unter der Ueberschrift „Die Verstaatlichung der Privatbahnen" zu den Acten genommen wurden. Allerdings scheint es mit der Güter-Tariffrage ebenso gehen zu sollen, wie mit dem Reichs-Eisenbahnproject; an die Stelle einer Regelung im Reiche tritt eine stark accentuirte fiscalische Eisenbahnpolitik in Preussen, deren Endziel die Verstaatlichung der Privatbahnen ist, ein Zweck, zu dessen Erreichung von den verschiedensten Gesichtspunkten aus und mit den verschiedensten Handhaben in voriger Woche agitirt worden ist. So schrieb die „Nordd. Allg. Ztg." in Sachen des Eisenbahn-Gütertarifgesetzes: „Wenn wir recht unterrichtet sind, so ist alle Aussicht vorhanden, dass über den Gesetzentwurf, betreffend das Eisenbahn-Gütertarifwesen eine Verständigung erzielt und demselben im Bundesrath eine nahezu einstimmige Annahme gesichert wird. Nicht das in dem Gesetzentwurfe verfolgte Ziel, dessen Berechtigung nicht wohl anzufechten ist, sondern die besorgte mögliche Rückwirkung auf die Finanzen der mit grossen Staatsbahncomplexen ausgestatteten Mittelstaaten bei gänzlicher Entäusserung der Tarifautonomie zu Gunsten des Reiches bildet den Stein des Anstosses. Es wird sich, wie wir glauben, ein Weg finden lassen, welcher rücksichtsvoll dieses Hinderniss beseitigt, unbeschadet des Zweckes des Gesetzes. Allerdings macht es ja einen Unterschied, ob die Handhabung des Tarifwesens von einer um das Wohl des Landes besorgten Regierung geübt wird, welche bei der Verwaltung der Staatsbahnen auch die übrigen Interessen zu wahren berufen und im Stande ist und der Controle und Einwirkung der Landes- wie der Reichsvertretung unterliegt, oder ob die Tarifautonomie bei einer Privatbahn sich befindet, einer Actienverwaltung von mehr einseitig speculativem Charakter mit legitimer oder prätendirter mehr oder minder grossen Unabhängigkeit von der öffentlichen Gewalt. — Gewiss, das Deutsche Eisenbahn-Tarifwesen würde nicht das heutige bedauerliche Zerrbild bieten, hätte man in Norddeutschland das Actienbahnwesen nicht zu solchem Umfange sich entwickeln lassen. Nach 50 Jahren wird man nicht begreifen, wie solche Zustände bei uns möglich gewesen sind. — Es ist unvermeidlich, dass der Tarifautonomie der Actienbahnen feste und enge Grenzen gezogen und wirksamere Controlen geschaffen werden, als sie jetzt bestehen. Der allgemeine Verkehr wird dabei unendlich gewinnen, wenn auch Einzelinteressen und die Dividenden hier und da Abbruch erleiden".

Vorher schon hatte die „N. A. Z." in einem längeren Artikel den Uebergang der Privatbahnen an den Staat besprochen und ausgeführt, dass den Billigkeitsrücksichten regierungsseitig Rechnung getragen worden sei, indem sie die Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Köln-Mindener, Berlin-Potsdamer letztjährigen Ertragsverhältnisse dem Regierungsgebote gegenüber beleuchtet, und anknüpfend daran sagt: „Wenn gleichwohl die Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft das Angebot der Regierung zurückgewiesen und eine Mehrforderung in Gestalt einer baaren Zuzahlung erhoben hat, wenn ferner die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass nach diesem Vorgange auch in den Kreisen der Actionäre der beiden anderen Eisenbahn-Gesellschaften ähnliche Gelüste erwachen, so erachten wir die Interessen der Actionäre dadurch nicht gefördert, sondern geschädigt. Die Regierung ist ja bei der Durchführung ihrer Staats-Eisenbahnpolitik an Zeitfristen nicht gebunden. Bei Ablehnung einer nach objectiver Prüfung abgegebenen, allen Ansprüchen der Billigkeit genügenden Offerte ist sie in der Lage, warten zu können und die Verantwortlichkeit für die weiteren Folgen lediglich den betreffenden Gesellschaften, bezw. Actieninhabern zu überlassen. Sollte dann in der Folge statt einer Steigerung ein Rückgang der Erträgnisse der betreffenden Unternehmen eintreten, wie dies seitens des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft in der Denkschrift ja bestimmt in Aussicht genommen wird, so würde bei einer etwaigen späteren Wiederaufnahme der Verhandlungen gewiss der Kaufpreis geringer ausfallen".

Ueber eben diesen Gegenstand enthalten auch „Post" und „Kreuzzeitung" ein Entrefilet, in welchem es heisst: „In den betheiligten Preussischen Ressortministerien ist man bereits lebhaft mit der Ausarbeitung der Vorlagen für die Herbstsession des Landtages beschäftigt. Die wichtigsten und zahlreichsten Entwürfe dürften diesmal aus dem Ministerium für öffentliche Arbeiten hervorgehen. Neben einzelnen schon früher vollendeten Vorlagen über die Wassergesetzgebung werden vor Allem Gesetzentwürfe betreffend den Ankauf von Privatbahnen in sehr bedeutendem Umfange zu erwarten sein. Ausser der Berlin-Stettiner, der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ist auch der Ankauf des gesammten Unternehmens der Köln-Mindener Bahngesellschaft in Aussicht genommen. Die genannten vier Bahnen repräsentiren nach ihrem Anlage-

werthe berechnet ein Anlagecapital von mehr als 1 154 Millionen Mark. Es lässt sich annehmen, dass, abgesehen von der Berlin-Magdeburger Bahn, welche bisher am meisten Schwierigkeiten machte, die Verträge zwischen den Gesellschaften und der Regierung noch rechtzeitig abgeschlossen werden, um sie dem Landtage zu unterbreiten". So die „Kreuzzeitung" und „Post". Bekanntlich haben von den Actionären der genannten Bahngesellschaften nur die der Berlin-Stettiner (und heute der Köln-Mindener) ihr zustimmendes Votum abgegeben. Uebrigens erklärt sich die „Kreuzzeitung" mit den auf Erwerbung von Privatbahnen gerichteten Bestrebungen der Regierung „vollkommen einverstanden".

Wir reihen hier die folgenden drei offiziösen Notizen über Verstaatlichungsprojecte der Vollständigkeit wegen an; alle drei waren in einer Nummer der „N. A. Z." enthalten:

I. Die durch verschiedene Blätter laufende Notiz, dass die Regierung nunmehr auch mit dem Erwerbe des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens für den Staat vorgehe, entbehrt, wie wir erfahren, der Begründung. Ob die Regierung aber nicht wohl thun würde, die unter Zinsgarantie stehende Eifelbahn in Staatsverwaltung zu nehmen — wozu sie das Recht hat — und damit zugleich der weiteren Entwickelung des Eisenbahnwesens in der Eifel kräftigen Vorschub zu leisten, ist eine andere Frage.

II. Nach Mittheilungen hiesiger Börsenblätter werden oder sind aus Kreisen der Actionäre der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für die am 30. v. M. bevorstehende Generalversammlung Anträge vorbereitet, welche darauf abzielen, für die Abtretung des Unternehmens an den Staat neben der von der Regierung offerirten festen Rente von 6 pCt. noch eine nicht unerhebliche Convertirungsprämie, vielleicht sogar vorläufig in illimitirter Höhe, zu verlangen. Nach unseren Informationen dürften derartige Anträge auf Erfolg nicht zu rechnen haben.

III. Die Hoffnungen der Actionäre der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, dass ihre Actien in Folge Ueberganges des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens auf den Staat endlich einen reellen Werth (18 pCt. für die Stammactien, 36 pCt. für die Stamm-Prioritätsactien) erhalten würden, schwinden auf nicht absehbare Zeit dahin, je mehr sich die Aussichten auf das Zustandekommen des Vertrages zwischen dem Staate und den Vorständen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn trüben. Die Altenbekener Actionäre mögen sich für diesen Verlust bei Denen bedanken, welche durch übertriebene Forderungen das Geschäft zu Falle bringen. Die Regierung thut aber unserer Meinung nach recht, wenn sie sich nicht irre machen lässt und ruhig abwartet.

Entsprechend den in der Zoll-Tarifcommission laut gewordenen Wünschen haben die Regierungen der fünf Mittelstaaten dem Reichstage Darlegungen über die finanzielle Situation ihrer Staaten gemacht. Dieselben berechnen sämmtlich für die Etatsjahre 1880 und 1881 ein voraussichtliches Deficit. Und zwar wird dasselbe angegeben für Bayern auf 25 536 185 *M.*, für Sachsen auf 5 500 000 *M.*, für Württemberg auf 8 000 000 *M.*, für Baden auf 8 900 000 *M.* Die Hessische Darlegung geht dahin, dass „mindestens der Wegfall der Matricularbeiträge ein dringendes Bedürfniss sei". Aehnlich würden sich wahrscheinlich die Conclusa auch der vier anderen Staaten gestalten. Eine characteristische Rolle spielt überall das Eisenbahnbudget. In Bayern wird ein Rückgang der Einnahmen von den Staatseisenbahnen um 3 700 000 *M.*, das Anwachsen der Eisenbahnschuld auf 4 490 379 *M.* berechnet. In Sachsen sind die Einnahmen von den Staatseisenbahnen um 8 310 702 *M.* heruntergegangen und man fürchtet einen weiteren erheblichen Abschlag um Millionen, wenn einheitliche Normalfrachtsätze ins Leben treten. In Baden erforderte das Staats-Eisenbahnwesen in 1878 einen Zuschuss von 4 808 189 *M.* Württemberg begnügt sich damit, einen bedauerlichen Rückgang der Einnahmen aus den Staatseisenbahnen zu constatiren. Ein zweiter gemeinsamer Zug der Berichte ist der, dass überall hervorgehoben wird, wie in den letzten Jahren das Gleichgewicht nur mittelst der ausserordentlichen Einnahmen habe aufrecht erhalten werden können, die auf die Kriegscontribution zurückzuführen sind. In beiden Beziehungen sind also die Verhältnisse der Mittelstaaten denjenigen Preussens analog. Die „Nat.-Ztg." zieht aus diesen Darlegungen nachstehende zwei Folgerungen: Erstens ist es in hohem Grade bedenklich, während man an dem Haushalt der Staaten herumkurirt, gleichzeitig eine Umänderung des Eisenbahnwesens in Angriff zu nehmen, die, was auch im Uebrigen ihre Vorzüge sein mögen, doch unvermeidlich den Erfolg haben muss, dass die Erträge der Eisenbahnen und damit die Finanzen der Staaten sich noch weiter verschlechtern. Zweitens hat sich der starke Geldzufluss in den Jahren nach dem Kriege überall als eine Quelle der Verlegenheiten geltend gemacht, insoweit dadurch eine Aufmunterung zu neuen und umfassenden Staatsausgaben gegeben wurde, die mit dem Eintritt der schlechteren Zeiten nicht ohne Weiteres wieder abgeschafft werden konnten.

In der am 28. v. M. abgehaltenen Generalversammlung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn waren 4 422 Stimmen vertreten. Der Vorsitzende der Direction, Geh. Regierungsrath Jonas, berichtete zunächst über die seitens der Direction und der Deputation beantragte Verzichtleistung auf die Concession für die Bahnlinien von Barmen-Rittershausen nach Blankenstein, von Haufe nach Hasslinghausen und von Herne nach Recklinghausen. Diese Verzichtleistung wurde gutgeheissen und die ausscheidenden Deputationsmitglieder wurden wiedergewählt. Geh. Regierungsrath Jonas erstattete sodann den üblichen Jahresbericht, dessen Hauptdaten bereits bekannt sind. Präsident Danco, der Vorsitzende der Deputation der Actionäre, theilte mit, dass im August eine ausserordentliche Generalversammlung stattfinden solle, um über die projectirte Weiterführung der Bergisch-Märkischen Bahn von Deutz über Troisdorf nach Königswinter (mit Abzweigung in das Aggerthal von Troisdorf aus) Beschluss zu fassen. — Wir geben noch Folgendes aus dem Vortrage des Vorsitzenden wieder. Ueber die Bauthätigkeit sagte derselbe: Die Linie M.-Gladbach-Roermond, 20,5 km lang, war bis Ende des verflossenen Jahres betriebsfähig fertig gestellt, deren Eröffnung hat am 15. Februar d. J. stattgefunden, nachdem der Anschluss bis zur Station Roermond der Venlo-Mastrichter Bahn erreicht war. Am 2. Juni ist die im fremdländischen Gebiete belegene weitere Strecke bis Antwerpen zunächst für den Güterverkehr in Betrieb genommen, welchem der Vollbetrieb voraussichtlich im October dieses Jahres folgen wird. Die Zweigbahn Brügge-Lüdenscheid ist in Bauangriff genommen, ihre Vollendung wird voraussichtlich im Sommer 1880 erreicht werden. Die Verhältnisse der Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle sind durch das Gesetz vom 19. März d. J. geregelt. Der Beginn des Baues auf der noch nicht ausgebauten Strecke Olpe-Rothemühle, 9,3 km lang, steht nunmehr unmittelbar bevor. Das Specialproject für die Strecke Hilgen-Opladen, 14 km lang, ist höheren Orts festgesetzt, die Grunderwerbungen sind im Gange und der Bauangriff ist für Herbst d. J. gesichert.

Betreffs der Bahnen Barmen-Rittershausen und Herne-Recklinghausen, auf deren Concession verzichtet werden soll, wird Folgendes angeführt: Die Kosten für die erstgenannte Strecke sind mit 4 Millionen Mark und für Poinern-Witten 700 000 *M.* veranschlagt. Diese Strecken haben durch das Concurrenzproject Hattingen-Wichlinghausen der Rheinischen Bahn an Bedeutung verloren. Die Direction erwartet die Entlastung seitens der Regierung für die Barmen-Rittershausener Strecke, nicht aber für Poinern-Witten. — Unter dem Collectivnamen Emscherthalbahn war auch die Linie Herne-Recklinghausen mit vorgesehen. Die Ausführung des ursprünglichen Projectes ist inzwischen durch die im Bau begriffenen Projecte der Westfälischen Bahn Dortmund-Oberhausen und der Anschlussbahnen von den Zechen Clerzet, sowie Schlegel und Eisen unmöglich geworden. Durch Verzichtleistung auf dieselbe verliert die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft nichts. — Ueber den Einfluss des Reformtarifs äussert sich die Direction dahin, dass sie keine wesentliche Nachtheile für das Ergebniss gehabt hat. Die Massenfabrikate und Producte sind davon gar nicht berührt. Sie hat nur eine Verschiebung der Tarifclassen herbeigeführt. — Die Minderausgabe von 1 252 215 *M.* resultirt aus der Verbilligung der Materialienpreise. Namhafte Summen wurden auch in Folge der Weichengruppirungen gewonnen. An Besoldungen für Wärter wurden 338 484 *M.* erspart. Es war eine Reduction der Rücklagen beabsichtigt, sie konnte aber nach vorgenommener Revision nicht stattfinden. Eine solche ist unter gewissen Voraussetzungen für 1879 vom Herrn Handelsminister in Aussicht gestellt. In 1878 wurden bis auf 154 700 *M.* die Zinsen des gesammten begebenen Bergisch-Märkischen Anlagecapitals in die Betriebsrechnung eingestellt. Jener Betrag wurde aus dem Baufonds der Emscherthalbahn und der Strecke Gladbach-Roermond genommen.

Der „D. R.-Anz." veröffentlicht nachstehenden Allerhöchsten Erlass: „Auf den Bericht vom 22. Juni cr. will Ich hierdurch genehmigen, dass die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft auf Grund des Privilegiums vom 26. Februar 1870 (Gesetzsammlung für 1870 Seite 168) emittirten fünfprocentigen Prioritätsobligationen VI. Serie zum Betrage von 20 Millionen Thalern (60 Millionen Mark), soweit dieselben noch nicht durch Ausloosung amortisirt sind, nach vorgängiger Kündigung in Prioritätsobligationen mit dem Zinsfusse von vier und ein halb Procent convertirt werden. Diese Ermässigung des Zinsfusses ist auf den Obligationen zu vermerken. Bad Ems, den 24. Juni 1879. Wilhelm. Maybach. Hobrecht. An den Minister der öffentlichen Arbeiten und den Finanzminister".

Der „Reichs-Anzeiger" publicirt nachstehenden Allerhöchsten Erlass: „Auf Ihren Bericht vom 10. Juni d. J. will Ich hierdurch genehmigen, dass die von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft auf Grund der Privilegien vom 14. October 1869 zum Betrage von 3 Millionen Thaler, vom 19. Juli 1871 zum Betrage von 5 Millionen Thaler und vom 4. November 1872 zum Betrage von 10 Millionen Thaler emittirten 5 procentigen Prioritätsobligation, soweit dieselben noch nicht im Wege der Ausloosung getilgt sind, nach vorgängiger vorschriftsmässiger Kündigung in $4^1/_2$ procentige Obligationen unter Beibehaltung der übrigen, in den bezeichneten Privilegien vorgeschriebenen Bedingungen convertirt werden. Diese Zinsfussermässigung ist auf den Obligationen und den zu denselben gehörigen Talons zu vermerken. Berlin,

den 13. Juni 1879. Wilhelm. An den Minister der öffentlichen Arbeiten, den Minister für Handel und Gewerbe und den Finanzminister".

Die noch im Umlauf befindlichen 5 procentigen Prioritätsobligationen sind nunmehr seitens der Direction zum 1. Januar 1880 gekündigt; dieselbe offerirt den Inhabern dieser Prioritäten den Umtausch gegen 4½ procentige Prioritätsobligationen. Der Umtausch ist in der Zeit vom 1. bis 31. Juli cr. in Berlin bei der Seehandlung, bei S. Bleichröder, bei der Bank für Handel und Industrie und bei der Discontogesellschaft zu bewirken.

Ueber die Aussichten der Rheinischen Eisenbahnactionäre für die nächsten Geschäftsjahre hat der leitende Director in der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung u. A. Folgendes bemerkt: Nehmen wir an, dass die Einnahmen der alten Strecken denjenigen des Jahres 1878 gleichbleiben, so eröffnet sich unseren Actionären für das Jahr 1879 eine Aussicht auf die gleiche Dividende wie für 1878, da der über 7 pCt. hinaus im Jahre 1878 erzielte Ueberschuss vollauf hinreichen wird, die aus der Eröffnung der neuen Strecken pro rata temporis sich ergebenden Mehrzinsen pro 1879 zu decken. Mit so grosser Zuversicht wie für das laufende Jahr lassen sich die Betriebsresultate der Jahre 1880 und 1881 nicht veranschlagen. Noch lastet schwer der Druck der nun schon seit 1873 rückläufigen Conjuncturen in Production und Verkehr auf den Einnahmen aller Eisenbahnen. Zur Ungunst der Conjunctur kommt für die Rheinische Eisenbahngesellschaft speciell noch hinzu, dass die grosse, in diesem Jahre zu eröffnende sehr theuere Bahn von Düsseldorf nach Hörde zur Zeit sowohl der directen Schienenverbindung bei Düsseldorf durch eine Brücke über den Rhein als der den Verkehr mit Köln erschliessenden Bahn Elberfeld-Solingen-Köln entbehrt, also zur Zeit noch eine ganz vorwiegend auf den innern Verkehr der Bahnstrecke angewiesene Sackgasse bildet. Bleiben jedoch die Einnahmen der im Betriebe befindlichen Bahnen nur auf der Höhe des Jahres 1878, eine Hoffnung und Erwartung, welche gewiss gegenüber der so gedrückten Conjunctur nicht allzu sanguinisch erscheinen wird, so wird unter Zuhilfenahme der Rücklagen aus den Ueberschüssen der Vorjahre und bei der zu reducirenden Rücklage in den Erneuerungsfonds auch bei nur sehr geringem Ertrage der in 1879 und 1880 zu eröffnenden neuen Linien die an die Actionäre zu vertheilende Dividende auch für die Jahre 1880 und 1881 voraussichtlich nicht hinter der Dividende der letzten Jahre zurückbleiben, vorausgesetzt, dass die in den letzten Jahren sehr stark reducirten Betriebskosten keine erhebliche Steigerung durch höhere Preise der Materialien und Löhne erfahren.

In der jüngsten Generalversammlung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn bemängelte bei Besprechung des Geschäftsberichtes der Banquier Berliner die Position wegen Unterhaltung der Maschinenwerkstätten und bat ferner um Aufschluss wegen der Entschädigung für den seit Juli dem Hannoverschen Staatsbahnverbande zugeführten Transit. Der Vorsitzende versprach eine sorgfältige Prüfung des letztgenannten Punktes durch die Revisionscommission. Eine Anfrage wegen des Verhältnisses zu Strousberg beantwortete der Vorsitzende dahin, dass die Befürchtungen, als könnten der Bahn daraus Verluste entstehen, völlig unbegründet seien. Der Regierungscommissar, Geh. Rath Bensen, betonte ebenfalls, dass der Regierung von einem derartigen Process gegen die Gesellschaft nichts bekannt sei. Auf eine Interpellation des Banquier Ganz machte der Staatsrath Hugenberg Mittheilungen über die mit der Regierung gepflogenen Verkaufsverhandlungen dahin, dass nach verschiedenen Phasen der Handelsminister sich mit einer Abfindung der Stammprioritätsactien mit 36 pCt. und der Stammactien mit 18 pCt. einverstanden erklärt habe, dass das Perfectwerden dieser Abmachung aber durch die Genehmigung des Halberstädter Vertrages bedingt sei. In Beziehung auf diesen Vertrag könne er die bestimmte Erklärung abgeben, dass die Regierung angesichts der gegen den Halberstädter Vertrag gemachten Opposition keinerlei Concession weder hinsichtlich einer Convertirungsprämie, noch sonst wie machen werde, dass vielmehr der vorliegende Vertragsentwurf das äusserste Mass der Zugeständnisse enthalte. Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder wiedergewählt.

Der „R.-A." veröffentlicht einen III. Nachtrag zum Statut der Cottbus-Grossenhainer Bahn, nach welchem auf Anordnung der Staatsregierung mit Genehmigung der Generalversammlung vom 30. April cr. an die Stelle der §§ 6 und 7 des Statuts abgeänderte Paragraphen treten, welche die Bildung eines Reserve- und Erneuerungsfonds vorschreiben.

In der vorwöchentlichen Generalversammlung der Holsteinischen Marschbahn gab zunächst die Direction einen Bericht über die Lage des Unternehmens. Nach Dechargirung der Bilanz u. s. w. wurde der Antrag des Aufsichtsraths, dass die Direction ermächtigt werde, die Kosten für die generellen Vorarbeiten für Weiterführung der Bahn von Heide nach dem Norden aus dem Baufonds zu entnehmen, angenommen, doch ist unter Norden Husum als Endpunkt zu betrachten. Direction und Aufsichtsrath hatten den Antrag gestellt, dass beschlossen werde: eine normalspurige Secundäreisenbahn von St. Michaelisdonn nach Marne auf Kosten der Gesellschaft zu erbauen und hierzu aus den Ueberschüssen des Baufonds bis zur Summe von 400 000 ℳ zu verwenden, jedoch unter der Bedingung, dass das zum Bau erforderliche Terrain von ca. 40 ha vorbehaltlich der genauen Feststellung und einschliesslich sämmtlicher Nebenentschädigungen zum Preise von 4 000 ℳ pro Hektar zur Verfügung gestellt werde. Derselbe wurde mit grosser Majorität angenommen.

Die vorgestrige Generalversammlung der Actionäre der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft war von 27 Personen mit 27 Actien und 27 Stimmen besucht. Als Vertreter des Kgl. Eisenbahn-Commissariats war Regierungsrath Schmidt aus Berlin anwesend. Nach erfolgter Berichterstattung seitens des Verwaltungsraths und der Direction, welche zu Erörterungen keinen Anlass bot, wurde die Wahl für die in Gemässheit des § 34 des Statuts austretenden 5 Mitglieder des Verwaltungsrathes vorgenommen, welche die Wiederwahl der ausscheidenden Herren Consul H. Volckmar in Kiel, Consul Schröder in Kiel, C. W. Kracke in Flensburg, G. Mourier in Altona und Rechtsanwalt C. Sieveking in Altona ergab.

Die Direction der Oberschlesischen Eisenbahn kündigt nunmehr die noch in Umlauf befindlichen 5 procentigen Prioritätsobligationen (Emission von 1869) zum 1. Januar 1880; die Zahlung des Nominalbetrages erfolgt von da ab in Berlin bei der Discontogesellschaft, der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder; die Inhaber dieser Obligationen können dieselben in der Zeit vom 14. Juli bis 25. August cr. bei den genannten Zahlstellen gegen 4½ procentige Prioritätsobligationen, Emission von 1879, al pari umtauschen. Das Finanzconsortium offerirt denjenigen Inhabern der 5 procentigen Prioritätsobligationen de 1869, welche hiervon Gebrauch machen wollen, den Umtausch dieser Obligationen mit laufenden Coupons über die Zinsen vom 1. Juli 1879 ab und Talons gegen 4½ procentige Prioritätsobligationen der Oberschlesischen Eisenbahn, Emission von 1879, in gleich hohem Nominalbetrage. Die Zinsdifferenz der Coupons pro II. Semester 1879 mit ¼ Procent wird den Inhabern der umgetauschten 5 procentigen Obligationen von den Zahlstellen baar ausgezahlt.

In Bezug auf die Gotthardbahn hat der Schweizer Bundesrath folgenden Beschluss gefasst: I. Betreffend den Finanzausweis: 1. die Gotthardbahngesellschaft hat durch die vom 28. März d. J. dem Bundesrathe gemachten Vorlagen den Nachweis über den Besitz, bezw. die Sicherung der finanziellen Mittel, deren sie zur Ausführung der gemäss dem Schlussprotocoll der internationalen Conferenz von Luzern und des Vertrages d. d. Bern, den 12. März 1878, festgestellten Bahnnetzes bedarf, in genügender Weise geleistet und wird daher diesem Finanzausweis die Genehmigung des Bundesrathes hiermit ertheilt; 2. die in diesem Finanzausweis verzeichneten Mittel dürfen ausschliesslich nur auf die in dem Vertrage vom 12. März 1878 bezeichnete Hauptlinie Immensee-Pino verwandt werden. II. Betreffend die Verpfändung: 1. die Bewilligung einer Pfandrecht-Bestellung im ersten Range für die in Art. 4 des am 12. Februar 1878 zwischen der Gotthardbahn und einem Finanzconsortium abgeschlossenen Nachtragsvertrages betreffend die Beschaffung des Baucapitals für die Gotthardbahn genannten Anleihen im Gesammtbetrage von 74 Millionen Franken: a) der bereits in Betrieb stehenden Linien Biasca-Bellinzona-Locarno und Lugano-Chiasso, und b) der im Bau begriffenen, bezw. der in Bau zu nehmenden Linien Immensee-Biasca und Cadenazzo-Pino wird gewährt in der Meinung, dass im Pfandbuch ausdrücklich aufgenommen werden soll, dass die Installationen für den Bau des grossen Tunnels, so lange sie nicht bleibend für Bahn-Betriebszwecke erworben sein werden, in die Verpfändung nicht einbegriffen sein sollen; 2. der Entwurf des Pfandbuch-Eintrages, sobald derselbe von der Direction der Gotthardbahn genehmigt sein wird, soll den Inhabern der schon ausgegebenen Titel bei den Gesandtschaften in Berlin und Rom, sowie auf dem Bureau des Pfandbuch-Führers während 14 Tage zur Einsicht aufgelegt werden. Die hierüber zu erlassenden Publicationen sollen je zwei Mal in den Publicationsorganen der Gotthardbahn-Gesellschaft inserirt werden.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands — ausschliesslich Bayerns — für den Monat Mai d. J. ergiebt für die 87 Bahnen, welche in dem Zeitraum vom 1. Januar 1878 bis Ende Mai d. J. im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden können, nachstehende, (theilweise auf provisorischen Ermittelungen beruhende Daten: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Monat Mai d. J. bei 58 Bahnen = 66,7 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 29 Bahnen = 33,3 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Monat des Vorjahres, und pro Kilometer bei 54 Bahnen = 62,1 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 33 Bahnen = 37,9 pCt. der Gesammtzahl (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen vom 1. Januar bis ult. Mai d. J. war bei 40 Bahnen =

46,0 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 47 Bahnen = 54,0 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres, und pro Kilometer bei 36 Bahnen = 41,4 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 51 Bahnen = 58,6 pCt. der Gesammtzahl (darunter 11 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Mai d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 251 215 300 *M.* (408 495 900 *M.* Stammactien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 798 124 400 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 474,93 km, so dass auf je 1 km 279 606 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privateisenbahnen betrug Ende Mai d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 3 069 559 057 *M.* (1 099 930 258 *M.* Stammactien, 334 959 150 *M.* Prioritäts - Stammactien und 1 634 669 649 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 11 961,00 km, so dass auf je 1 km 256 631 *M.* kommen.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. Seitens der Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen wurde für die Vorbereitungen zur diesjährigen, am 28. und 29. Juli in Salzburg abzuhaltenden Generalversammlung des Deutschen Eisenbahn-Vereins ein Specialcomité eingesetzt, welches nach eingehenden Berathungen ein Programm festgestellt hat. Nach Inhalt desselben wird nach Schluss der Generalversammlung von Salzburg aus am 30. Juli eine Rundreise durch Steiermark und das Salzkammergut unternommen werden. Diese Rundreise soll insbesondere zu Ehren der Vertreter aus Dänemark, Norwegen und Schweden veranstaltet werden, von welchen bekanntlich die Vertreter des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im vorigen Jahre in überaus gastfreundlicher und festlicher Weise aufgenommen worden sind.

Beseitigung von Differentialtarifen.

Wie officiös geschrieben wird, hat der Minister für öffentliche Arbeiten unterm 24. Juni d. J. ein sehr wichtiges Rescript an die Königlichen Eisenbahn-Directionen gerichtet. Im Eingang heisst es: „Die Verschiedenheit, welche zwischen dem einheitlichen Deutschen Tarifsystem und den einem grossen Theile der internationalen Tarife noch zu Grunde liegenden Systemen obwaltet, hat eine grosse Menge von Differentialtarifen und Frachtdisparitäten im Gefolge, die den Interessen der Deutschen Bahnen zum Nachtheil gereichen und durch ungerechtfertigte Vergünstigung fremder Erzeugnisse die Deutsche Production zu schädigen geeignet sind". Es heisst dann weiter: „Die auf Verbesserung dieses Zustandes durch Herstellung combinirter Tarife im internationalen Verkehr gerichteten Bestrebungen haben bei dem Entgegenkommen des grössten Theils der fremden Verwaltungen den Erfolg gehabt, dass ein Theil der internationalen Gütertarife, insbesondere im Verkehr mit den Polnischen, Oesterreichisch - Ungarischen, Niederländischen und Belgischen Bahnen nach neuen combinirten Systemen ins Leben getreten ist oder der Einführung spätestens am Jahresschluss entgegensieht. In anderen Verkehren haben indessen die Bemühungen der Deutschen Verwaltungen den erwünschten Erfolg noch nicht gehabt, und die Beseitigung der obwaltenden Missstände ist nicht vorauszusehen ohne formelle Kündigung der betreffenden Tarife." Der Minister erklärt nun, es sei in letzter Zeit geltend gemacht worden, dass die internationalen Tarife zum Theil conventionsmässig einer sechsmonatlichen Kündigung unterliegen. Können nun auch derartige vertragsmässige Vereinbarungen die Rechte der Aufsichtsbehörden nicht berühren, so soll doch den Vereinbarungen Rücksicht geschenkt werden. Der Minister weist jedoch die Preussischen Eisenbahnverwaltungen darauf hin, dass die fernere Geltung der auf abweichender, dem Deutschen Tarifschema nicht entsprechender Grundlage beruhenden internationalen Tarife bezw. der den allgemeinen vom 1. Februar und 23. April v. J. widerstreitenden Tarife **über den 1. Januar 1880 hinaus nicht zugelassen werden kann.** (Bei Schluss der Nummer geht uns noch eine Besprechung des fraglichen Rescripts mit dessen vollem Wortlaut zu, welche wir, um das Erscheinen des Blattes nicht zu verzögern, erst in nächster Nummer bringen können. Die Redaction.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Preis-Vertheilung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

In Folge des von der unterzeichneten geschäftsführenden Direction unter dem 3. Januar 1877 erlassenen Preisausschreibens (s. a. nachträgliche Bekanntmachung vom 13. April ej.), durch welches

A. für Erfindungen und Verbesserungen in der Construction resp. den baulichen Einrichtungen der Eisenbahnen,
B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln resp. in der Verwendung derselben,
C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Central-Verwaltung der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie für hervorragende Erscheinungen der Eisenbahnliteratur,

die ihrer Ausführung resp. ihrem Erscheinen nach in die sechsjährige Periode vom 16. Juli 1872 bis 15. Juli 1878 fallen, im Ganzen 9 verschiedene Preise von in maximo 7 500 *M.* bis in minimo 1 500 *M.*, mit einem Gesammtbetrage von 30 000 *M.* ausgesetzt waren, sind im Ganzen 32 verschiedene Bewerbungen eingereicht worden, von denen 3 der Gruppe A, 17 der Gruppe B und 12 der Gruppe C angehören.

Nach eingehender und sorgfältiger Prüfung sämmtlicher Bewerbungen sind von der nach den desfallsigen Bestimmungen hierzu berufenen Prämiirungs-Commission des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen folgende Preise zuerkannt worden:

In der Gruppe A. der erste Preis von 7 500 *M.* dem Herrn A. W. de Serres in Wien, Bau- und Bahndirector der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, für eine neue Construction des eisernen Oberbaues (System de Serres und Battig); der dritte Preis von 1 500 *M.* dem Eisenbahndirector Herrn Blauel in Breslau für eine Construction und Anordnung von Weichenanlagen ohne Unterbrechung des Hauptgeleises.

In der Gruppe B. der zweite Preis von 3 000 *M.* den Herren Thomer in Kaschau, Magazins-Chef der Theisseisenbahn, und Köhazy daselbst, Heizhausleiter der Theisseisenbahn, für einen Eisenbahn - Güterwagen - Thürverschluss; der dritte Preis von 1 500 *M.* dem Herrn Klose in Rorschach, Chef des Zugkraftdienstes der Vereinigten Schweizerbahnen, für einen Geschwindigkeitsmesser für Locomotiven (Tachophor).

In der Gruppe C. der dritte Preis von 1 500 *M.* dem Herrn Regierungsassessor Dr. Eger in Berlin, etatsmässiger Hülfsarbeiter im Königlich Preussischen Ministerium für die öffentlichen Arbeiten, für dessen Werk: „Commentar zum Reichs-Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871".

Die übrigen Preise zu vergeben war die Prämiirungs-Commission nicht in der Lage.

Berlin, den 25. Juni 1879.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Fournier.

2. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Nach Mittheilung der Special-Direction der Hessischen Ludwigsbahn ist am 1. Juli l. J. die Theilstrecke Wiesbaden-Niedernhausen der Main-Lahnbahn dem Verkehre übergeben worden. Die Linie hat eine Länge von 19,95 km. An derselben liegen die Stationen Wiesbaden, Erbenheim, Igstadt, die Personenhaltestelle Auringen-Medenbach sowie die Station Niedernhausen. In letzterer mündet die zu eröffnende Theilstrecke in unsere bereits im Jahre 1877 dem Verkehr übergebene Bahn von Höchst a/M. nach Limburg a/Lahn ein. Die obengenannten Stationen werden sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr eröffnet. Auringen-Medenbach dient dagegen nur zur Personenbeförderung.

Rheinische Eisenbahn. Köln, 25. Juni 1879. Eröffnung der Strecken Duisburg-Quakenbrück und Osterfeld-Frintrop bezw. Frintrop-Steele. Am 1. Juli cr. wird die neue 172,8 km lange Strecke Duisburg-Quakenbrück mit den Stationen Oberhausen, Osterfeld, Bottrop, Kirchhellen, Dorsten, Wulfen, Reken, Cösfeld, Darfeld, Horstmar, Burgsteinfurt, Rheine, Spelle, Beesten, Freren, Fürstenau, Lulle (nur für Güter), Bippen (nur für Personen und Gepäck), Nortrup und Quakenbrück für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Eilgutverkehr eröffnet.

Eine Uebergabe für Eilgut, Stückgut und Wagenladungen findet statt auf der Station:

Dorsten mit der Köln-Mindener Bahn,
Cösfeld mit der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn,
Burgsteinfurt und Rheine mit der Westfälischen Bahn,
Quakenbrück mit der Oldenburgischen Bahn.

An demselben Tage wird die für den Güterverkehr bereits eröffnete Strecke Steele-Heissen bezw. Heissen-Frintrop auch für den Personen- und Gepäckverkehr und die neue Strecke Frintrop-Osterfeld — Anschlussbahn an die Strecke Duisburg-Quakenbrück — in gleicher Weise wie die übrige Strecke für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Eilgutverkehr eröffnet. Die Direction.

Elbogener Localbahn. Wir bringen hiermit zur allgemeinen Kenntniss, dass wir am 1. Mai l. J. eine neue Station an unserer Linie, die Station „Siemens' Glashütte" für den öffentlichen Personen- und Frachtenverkehr eröffnet haben.

Ausserdem findet bekanntlich in unseren Stationen: Elbogen, Grünlas und Neusattel Personen- und Güter-Abfertigung nach und von allen übrigen Eisenbahnstationen statt. K. K. priv. Elbogener Localbahn-Gesellschaft. Böhm, Schwind und Comp. (811)

3. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Oesterreichische Staats-Eisenbahngesellschaft. Der in unserer Strecke Kroman-Strelitz seit 13. Juni d. J. wegen Dammrutschung eingestellt gewesene Zugverkehr wurde am 18. Juni d. J. wieder eröffnet.

Ungarische Staats-Eisenbahnen. Nachdem der Frachtenverkehr auf der Strecke Bonyhád-Báttaszék der Donau-Draubahn am 25. l. M. wieder eröffnet wurde, ist die Verkehrsstörung auf dieser Strecke als behoben zu betrachten.

4. Fahrplanänderungen.

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 15. Juli cr. ab treten folgende Fahrplanänderungen in Kraft.

1. Bei Zug 7 auf der Strecke Breslau-Oppeln

Breslau	Abf.	9^{20}	Nachm.
Kattern	„	9^{35}	„
Leisewitz . .	„	9^{49}	„
Ohlau	„	10^{2}	„
Brieg	„	10^{25}	„
Lossen . . .	„	10^{39}	„
Löwen . . .	„	10^{49}	„
Dambrau . .	„	11^{6}	„
Oppeln . . .	Ank.	11^{22}	„

2. Bei Zug 92 auf der Strecke Camenz-Breslau

Camenz . . .	Abf.	7^{28}	Nachm.
Münsterberg .	„	7^{50}	„
Heinrichau . .	„	7^{59}	„
Steinkirche .	„	8^{10}	„
Strehlen . . .	„	8^{22}	„
Wäldchen . .	„	8^{36}	„
Rothsürben .	„	8^{51}	„
Breslau . . .	Ank.	9^{9}	„

3. Bei Zug 93 auf der Strecke Rothsürben-Münsterberg

Rothsürben .	Abf.	8^{0}	Nachm.
Wäldchen . .	„	8^{35}	„
Strehlen . . .	„	9^{6}	„
Steinkirche .	„	9^{24}	„
Heinrichau . .	„	9^{41}	„
Münsterberg .	Ank.	9^{45}	„

4. Bei Zug 118 auf der Strecke Brieg-Neisse

Brieg	Abf.	10^{29}	Nachm.
Alzenau . . .	„	10^{39}	„
Böhmischdorf.	„	10^{45}	„
Grottkau . .	„	11^{0}	„
Alt-Grottkau .	„	11^{7}	„
Falkenau . .	„	11^{13}	„
Bösdorf . . .	„	11^{26}	„
Neisse . . .	Ank.	11^{39}	„

Breslau, den 27. Juni 1879. Königliche Direction. (807)

5. Auszahlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die ordentliche Generalversammlung vom 26. Juni l. J. hat beschlossen, dass der am 1. Juli 1879 fällige Coupon der Stammactien mit

fl. 3.— Oesterreichische Währung in Silber

einzulösen ist.

Auf hiesigem Platze übernehmen im Auftrage der Oesterreichischen Nordwestbahn
die Discontogesellschaft,
Herr S. Bleichröder und
die Deutsche Bank
diesen Coupon spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Cours, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen den genannten Zahlstellen periodisch bekannt gegeben wird. Berlin, im Juni 1879. (816)

Von der **Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft** mit der Einlösung des Coupons No. 17 der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Prioritätsobligationen beauftragt, bringen wir zur öffentlichen Kunde, dass die fraglichen Coupons vom 1. Juli 1879 ab
in Oldenburg an unserer Casse,
in Lübeck bei der Commerzbank,
in Frankfurt a. M. bei den Herren von Erlanger und Söhne,
in Berlin bei den Herren Platho und Wolff
eingelöst werden. Oldenburg (Grossh.), den 28. Juni 1879. Oldenburgische Landesbank. (819 B. & W.)

6. Personenverkehr.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Sechs Wochen giltige Retourbillets Berlin-Röderau-Dresden.

Retourbillets Berlin-Röderau-Dresden II. und III. Wagenclasse mit einer Giltigkeitsdauer von 6 Wochen werden von jetzt ab bis mit 31. August d. J. zu folgenden Preisen ausgegeben.

	Courier-zug. M.	Personen-zug. M.
Berl.-Dresd.-Altstadt II. Cl.	19,30	14,60
„ „ „ III. „	14,50	9,90
Berl.-Dresd.-Neustadt II. „	18,70	14,00
„ „ „ III. „	14,00	9,40

Freigepäck wird nicht gewährt, auch ist eine Unterbrechung der Hin- oder Rückfahrt nicht gestattet. Berlin, den 19. Mai 1879. Die Direction. (650)

7. Tarifwesen.

Stettin - Märkisch - Sächsischer Verband. Die im Verbandstarife vom 1. Juni d. J. enthaltenen Frachtsätze zwischen Stralsund (Berlin-Stettiner und Berliner Nordbahn) und Berlin-Anhaltischen Stationen (Linie Kohlfurt-Falkenberg) excl. Elsterwerda treten, soweit dieselben Erhöhungen gegen die früheren Sätze enthalten, erst mit 15. Juli d. J. in Kraft. Dresden, am 27. Juni 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (820)

K. K. priv. Galizische Karl-Ludwig Bahn. Im Galizisch Deutschen bezw. Galizisch Niederländischen Holzverkehr (Tarif vom 1. Februar 1879) findet vom 1. August d. J. ab eine directe Abfertigung von Brennholzsendungen nicht mehr statt und treten die bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifs B der Tarifhefte I, II und III hinsichtlich des Artikels Brennholz mit dem gedachten Tage ausser Geltung. — Für die Artikel „Eisenbahnschwellen und Grubenholz“ bleiben die betreffenden Frachtsätze nach wie vor in Giltigkeit. — Wien, am 27. Juni 1879. (818)

Im **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Pfälzischen** Verkehre via Giessen - Frankfurt a. M. tritt am 1. Juli cr. der Nachtrag I zum Gütertarife vom 1. Februar d. J. in Kraft, enthaltend: ermässigte Frachtsätze für die Stationen Au, Betzdorf und Wissen, Ausnahmetarifsätze für Roheisen etc. im Verkehr mit Frankenthal, sowie für Europäisches Holz im Verkehr mit Ludwigshafen loco und transito, Aufhebung der Frachtsätze zwischen Au und Wissen einer- und Ebertsheim und Eisenberg-Hottenleidelheim andererseits, sowie Berichtigungen. Verkaufspreis 10 ₰. Köln, den 28. Juni 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (813)

Im **Köln - Minden - Bergisch - Märkisch-Württembergischen** Eisenbahn - Verbande tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag III zum Gütertarife vom 1. Januar cr. in Kraft, enthaltend Tarifvorschriften, Ausnahmetarifsätze für Europäisches Holz und Roheisen etc., sowie Berichtigungen des Tarifnachtrags II. Verkaufspreis 25 ₰. Soweit die bisherigen Frachtsätze für Roheisen niedriger sind als die in diesem Nachtrage enthaltenen, bleiben erstere in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 30. v. M. noch bis zum 15. Juli d. J. in Kraft. Köln, 28. Juni 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (814)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Juli cr. gelangen für den Personenverkehr von Coburg, Immelborn, Meiningen und Salzungen der Werrabahn nach Berlin directe Schnellzugsbillets III. Classe zur Ausgabe. Näheres ist bei unserer Billetexpedition Berlin zu erfahren. Berlin, den 25. Juni 1879. Die Direction. (817)

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. Juli d. Js. treten für den Transport von Petroleum in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Hamburg (B.-H. B. u. K.-M.) Harburg Bremen (Hannov. Stsb.)	Eger u. Franzensbad 3,21 M. pro 100 kg
Bremerhafen Geestemünde Brake Nordenhamm	Eger und Franzensbad 3,41 M. pro 100 kg

Dresden, am 27. Juni 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (821)

8. Ausloosungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Prioritäts-Anlehen der Kgl. Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen. In den am 20. Juni cr. zu Ludwigshafen am Rhein stattgehabten Verloosungen der Prioritätsanlehen der Pfälzischen Eisenbahnen sind nachstehende Partial-Obligationen pro 1. October ds. Jrs. gezogen worden:

a) Ludwigsbahn.

1. Von dem auf 4 pCt. **convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 2 000 000 vom Jahre 1848.
(26. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à fl.
A.	8 10 83 123 128 216 226 276 344 484 498 504 682 739	23 Stück (A. und D.)	à fl. 1 000.
D.	30 224 229 238 272 322 409 445 479		
B.	38 40 42 148 212 307 380 382 386 402 403 565 576 644 646	24 (B. und E.)	„ „ 500.
E.	82 97 199 228 267 269 409 419 427		
C.	21 75 103 106 121 219 309 317 453 458	20 (C. und F.)	„ „ 100.
F.	41 184 230 246 326 353 355 369 465 499		

2. Von dem auf 4 pCt. **convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 500 000 vom Jahre 1852.
(26. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à fl.
G.	92 154 202 235 287	5 Stück	à fl. 1 000.
H.	30 93 99 153 244 290 336	7	„ „ 500.
J.	9 93 104 164 206 225 232 267	8	„ „ 100.

3. Von dem auf 4 pCt. **convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1856.
(21. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à fl.
K.	4 39 79 163 203 282 285	7 Stück	à fl. 1 000.
L.	5 252 282 345 355 361 370 386	8	„ „ 500.
M.	83 150 262 265 378 392 433 511 531 547 580 637 675 711 714 770 829 892 948	19	„ „ 100.

4. Vom $4^1/_2$ pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 800 000 vom Jahre 1858.
(16. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à fl.
A.	81 140 187 316 399	5 Stück	à fl. 1 000.
B.	54 203 237 349 537 559 571 588 590	9	„ „ 500.
C.	181 347 552 582 598 767 784 789 960	9	„ „ 100.

(Fortsetzung der Ausloosungen S. 671.)

Im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Eisenbahnverbande treten am 1. Juli cr. die Nachträge No. 5 zu den Tarifheften 20 und 21 in Kraft, enthaltend ermässigte Tarifsätze für verschiedene Badische und Württembergische Stationen. Verkaufspreis 5 bezw. 10 ₰. Köln, 27. Juni 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (812)

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag III zu dem Tarife für den **Magdeburg-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** in Kraft. Exemplare hiervon sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,80 ℳ pro Stück zu erlangen. Dresden, den 26. Juni 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (810)

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag IV zu dem Tarife für den **Berlin-Anhaltisch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** in Kraft. Insoweit dieser Nachtrag bezüglich des Ausnahmetarifs für Holz des Specialtarifs II Erhöhungen gegen die seitherigen Taxen in sich schliesst, hat derselbe erst vom 15. August d. J. ab Giltigkeit.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,20 ℳ pro Stück zu erlangen. Dresden, am 25. Juni 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (809)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. bezw. vom 15. August d. J. ab gelangen Nachtrag III. zu Theil II. des Verbands-Gütertarifs, sowie Nachträge zu den Tarifheften No. 2, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23 und 26 zur Einführung. Dieselben enthalten Aenderung der Bestimmung für Berechnung der Lieferzeit, Einführung neuer Tarifsätze, sowie Aenderungen bezw. Ermässigungen und Aufhebung bestehender Taxen. Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 22. Juni 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (803)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 1. Juli c. tritt zum Tarif für vorbezeichneten Verbandsverkehr der Nachtrag VII. in Kraft.

Derselbe enthält abgeänderte Sätze zwischen Braunschweigischen Stationen einerseits und Berlin-Anhaltischen, Cottbus-Grossenhainer und Halle-Sorau-Gubener Stationen andererseits, sowie zwischen Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Stationen einerseits und Berlin-Anhaltischen, sowie Halle-Sorau-Gubener Stationen andererseits, ferner Ausnahmesätze für Salz ab Schönebeck und Stassfurt nach Berlin-Dresdener Stationen, desgleichen für Braunkohlen von Bitterfeld und Weiche Wolffen nach Magdeburg-Halberstädter Stationen und Druckfehler-Berichtigungen.

Der fragliche Nachtrag ist zum Preise von 0,25 ℳ bei unseren betreffenden Expeditionen käuflich zu haben. Berlin, den 22. Juni 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (804)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. Juli c. ab kommen zwischen Neustadt-Magdeburg einerseits und Coswig sowie Jessnitz andererseits directe Billets zur Ausgabe.

Näheres bei den betreffenden Billet-Expeditionen. Berlin, den 20. Juni 1879. Die Direction. (805)

Tarifwesen (Schluss S. 672).

Ausloosungen (Fortsetzung).

5. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 900 000 vom Jahre 1861. (11. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
A.	10 86 161 400 401	5 Stück	à fl. 1 000.
B.	90 157 192 417 431 550	6	„ „ 500.
C.	60 234 236 322 387 505 564 587 752 806	10	„ „ 100.

6. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 3 420 000 vom Jahre 1862. (11. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
D.	122 152 183 371 455 552 678 937 1369 1597 1678 1679 1736 1845 1918 1997	16 Stück	à fl. 1 000.
E.	21 44 71 161 260 423 694 952 1109 1207 1583 1593 1687 1711 1767 1863 2036 2065 2349	19	„ „ 500.
F.	169 198 287 386 453 554 736 813 938 962 966 967 1086 1174 1234 1249 1594 1663 1962	19	„ „ 100.

7. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1865. (11. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
G.	139 306 349 391	4 Stück	à fl. 1 000.
H.	59 81 160 295	4	„ „ 500.
J.	49 113 174 199 432	5	„ „ 100.

8. Von dem auf $4^1/_2$ pCt. **convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 2 000 000 vom Jahre 1869. (10. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
A.	329 625 727 810 812 908 1020 1033 1076 1098	10 Stück	à fl. 1 000.
B.	35 357 397 526 582 774 816 844 895	9	„ „ 500.
C.	369 391 572 574 693 941 969 1018 1219 1249 1519 1600 1988	13	„ „ 100.

9. Vom $4^1/_2$ pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 3 500 000 vom Jahre 1872. (4. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
D.	401 526 615 1069 1076 1083 1088 1285 1606 1649 1682 1877	12 Stück	à fl. 1 000.
E.	214 216 270 590 728 1022 1056 1226 1480 1633 1769 1783 1995 2305	14	„ „ 500.
F.	286 288 401 551 656 920 954 987 1116 1860 1916 2032 2282 2420 2471	15	„ „ 100.

10. Vom $4^1/_2$ pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 10 000 000 vom Jahre 1872. (4. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
G.	118 257 519 632 808 1275 1392 1609 1817 1957 1983 2171 2349 2445 2457 3026 3198 3221 3284 3610 3762 4313 4409 4532 4556 4566 4705 4827 4960 4991 5125 5218 5682 5758 5824	35 Stück	à fl. 1 000.
H.	424 706 1698 1964 1996 2443 2735 2808 3226 3594 3703 3725 3799 3894 4244 4303 4576 4669 4689 4698 4771 5007 5035 5221 5402 5697 5705 5856 5903 5904 6036 6071 6255 6431 6494 6668 6678 6707 6789 6796 6902 6907 6970 7092	44	„ „ 500.
J.	31 117 315 612 618 677 710 725 743 945 1084 1413 1549 1607 1781 1911 2279	17	„ „ 100.

11. Vom $4^1/_2$ pCt. **Prioritätsanlehen** von ℳ 12 771 000 vom Jahre 1875. (2. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
A.	410 429 800 1308 1392 1507 1661 1728 1884 2160 2264 2311 2328 2386 2460 2489	16 Stück	à ℳ 1 800.
B.	551 588 673 704 908 1084 1310 1312 1396 1438 1481 1995 2094 2349 2533 2971 3102 3304 3431	19	„ „ 1 200.
C.	1 200 235 432 585 588 726 727 1027 1133 1260 1280 1367 1466 1634 1659 1949 2090 2334 2690 2908 3155 3893 4031 4095 4319 4361 5155	28	„ „ 600.

b) Maximiliansbahn.

12. Vom $4^1/_2$ pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 2 500 000 vom Jahre 1871. (4. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
A.	133 145 303 482 521 585 801 1247 1319	9 Stück	à fl. 1 000.
B.	351 572 759 799 912 939 1081 1445	8	„ „ 500.
C.	800 944 1008 1244 1366 1393 1585 1846 1889 2085 2102 2175 2199 2218 2344 2406 2407	17	„ „ 100.

13. Vom $4^1/_2$ pCt. **Prioritätsanlehen** von ℳ 6 860 400 vom Jahre 1874. (3. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
A.	179 337 428 998 1020 1045 1127 1341	8 Stück	à ℳ 1 800.
B.	83 133 141 215 312 1145 1383 1414 1474 1526 1701 1992	12	„ „ 1 200.
C.	37 66 554 564 654 675 1195 1340 1466 1529 1986 2103 2153 2681 2784 2813	16	„ „ 600.

c) Nordbahnen.

14. Von dem auf $4^1/_2$ pCt. **conv. resp.** $4^1/_2$ **pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 9 452 000 vom Jahre 1871. (4. Ziehung.)

Lit.	No.	Stück	à
A.	234 324 406 749 839 1053 1490 1694 1809 1839 1881 2114 2128 2206 2559 2691 2939 3375 3769 3901 4073 4101 4114 4123 4273 4313 4317 4426 4541 4588	30 Stück	à fl. 1 000
B.	129 306 307 506 1059 1209 1222 1368 1580 1591 1592 1651 1704 1731 2127 2129 2172 2259 2260 2282 2348 2536 2636 2783 2848 3161 3420 3441 3449 3739 3815 3838 3861 4862 4868 4883 5221 5516 5522 6027 6388 6763 6893 7083 7256 7714 8101 8161	48	„ „ 500.
C.	76 123 569 575 729 1359 1925 1948 2155 2358 2480 2928 2965 2990 2993 3226 3434 3450	18	„ „ 100.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Jrs. an

in Frankfurt am Main bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ „ „ „ Phil. Nic. Schmidt,
„ Mannheim „ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
„ Berlin „ S. Bleichröder,
„ „ „ der Direction der Disconto-Gesellschaft,

in Neustadt bei L. Dacqué,
„ München „ der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg „ „ K. Hauptbank und bei sämmtlichen K. Filialbanken,
„ Ludwigshafen „ „ Directions-Hauptcasse

erfolgt, dass die Verzinsung derselben vom 1. October ds. Jrs. ab aufhört und dass die per 1. April 1880 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Aus früheren Verloosungen sind von obigen Prioritätsanlehen noch rückständig:

a) Ludwigsbahn.

1. Von den ausgeloosten 4 pCt. **convertirten Prioritätsobligationen** von den Jahren 1848, 1852 und 1856.

Lit. B. No. 49 . . Rückzahlungstermin 1. October 1874.
„ C. „ 25 488 „ 1. „ 1876.

Rückzahlungstermin 1. October 1877:

Lit. A. No. 302 | Lit. B. No. 772 | Lit. C. No. 318 | Lit. M. No. 900

Rückzahlungstermin 1. October 1878:

Lit. A. No. 109 | Lit. D. No. 451 | Lit. L. No. 358
„ B. „ 110 281 284 | „ F. „ 48 115 | „ M. „ 351 826
„ C. „ 496 | „ G. „ 143

2. Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1858 und 1872.

Lit. C. No. 174 778 Rückzahlungstermin 1. October 1874.
„ C. „ 123 . . „ 1. „ 1875.
„ D. „ 1184 . „ 1. „ 1876.
„ B. „ 398 }
„ C. „ 27 } . „ 1. „ 1877.
„ F. „ 1911 }

Rückzahlungstermin 1. October 1878:

Lit. A. No. 182 | Lit. D. No. 924 | Lit. F. No. 506 592 1902
„ C. „ 345 857 | „ E. „ 887 1083 | „ H. „ 1515 1656 3333 3589

3. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** von den Jahren 1861, 1862 und 1865.

Lit. E. No. 1334 1825 Rückzahlungstermin 1. October 1874.
„ F. „ 365 . . „ 1. „ 1877.

Rückzahlungstermin 1. October 1878:

Lit. C. No. 733 | Lit. E. No. 886 | Lit. F. No. 391 559 702 | Lit. J. No. 297

4. Von den ausgeloosten auf 4½ pCt. **convertirten Prioritätsobligationen** vom Jahre 1869.

Lit. A. No. 424 . . }
„ B. „ 1 . . . } Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ C. „ 821 1784 }

5. Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1875 (Markwährung).

Lit. A. No. 716 1965 2361 . . . . }
„ B. „ 189 1021 1367 2103 2330 2796 } Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ C. „ 124 1195 3793 4294 5026 . . }

b) Maximiliansbahn.

1. Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1871 (in Guldenwährung).

Lit. A. No. 573 . . Rückzahlungstermin 1. October 1876
„ C. „ 1317 1535 „ 1. „ 1877
Lit. A. No. 798 . . . . }
„ B. „ 792 . . . . } Rückzahlungstermin 1. October 1878
„ C. „ 49 384 1103 1644 1808 2057 2326 2356 }

2. Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1874 (in Markwährung).

Lit. A. No. 54 1298 }
„ B. „ 1685 . } Rückzahlungstermin 1. October 1877
„ A. „ 241 . . . . }
„ B. „ 106 338 950 1198 1599 } Rückzahlungstermin 1. October 1878
„ C. „ 77 2688 . . . . }

c) Nordbahnen.

Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1871.

Lit. A. No. 3233 }
„ B. „ 8182 } Rückzahlungstermin 1. October 1877
„ A. „ 1996 . . . . }
„ B. „ 1233 2371 2495 3519 . . } Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ C. „ 1851 2633 2827 2876 3171 }

Ludwigshafen, 21. Juni 1879. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jäger. (797)

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Fortsetzung der Privat-Anzeigen auf S. 673.)

Tarifwesen (Schluss).

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. An Stelle der im Nachtrag IV. zu unserem Localtarif enthaltenen bezüglichen Ausnahmetarifsätze für Hölzer des Specialtarifs II. kommen fortan folgende Sätze pro 100 kg zur Erhebung:

Hoyerswerda-Berlin . . 0,62
Niesky - „ . . 0,76
Uhyst - „ . . 0,68

Berlin, den 26. Juni 1879. Die Direction. (806)

Zum Norddeutschen Verbands-Gütertarife vom 1. Januar 1878 ist der mit dem 1. Juli c. in Kraft tretende Nachtrag 6 herausgegeben, welcher die Aufnahme neuer Verbandsstationen, Ausnahme-Tarifsätze für Grubenholz-Transporte, Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von verschiedenen dem Specialtarife III. angehörenden Artikel im Verkehre zwischen Berlin und Stationen der Strecke Bebra-Hofgeismar sowie Ergänzungen resp. Berichtigungen des Haupttarifs und der Nachträge zu demselben enthält. Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandsstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 17. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover: Namens der Verwaltungen des Norddeutschen Verbandes. (802)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Unter Aufhebung des Specialtarifs für Holztransporte des Mitteldeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbandes vom 1. August 1875 und dessen Nachträgen tritt zu rubricirtem Verkehr mit dem 1. August cr. Tarifheft No. IV in Kraft, welches directe Sätze für die Beförderung von Holz etc. zwischen Stationen verschiedener Oesterreichisch-Ungarischer Bahnen und Stationen des Mitteldeutschen Verbandes enthält. Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 16. Juni 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, Namens der betheiligten Verwaltungen. (787)

9. Submissionen.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Vom 1. October cr. ab soll der Restaurationsbetrieb im stadtseitigen Empfangsgebäude des hiesigen Centralbahnhofs anderweit verpachtet, auch event. ein neben dem Empfangsgebäude belegener Garten zur Bewirthschaftung mitüberlassen werden.

Die Bedingungen sind in unserer Registratur hierselbst Fürstenstrasse 1—10 einzusehen, können auch von dort gegen Erstattung der Copialien abschriftlich bezogen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf die Restauration im stadtseitigen Empfangsgebäude des Centralbahnhofs Magdeburg“

versehen, portofrei bis 1. August cr. an uns einzusenden. Directorium. (808)

Oldenburgische Staatsbahn. Die in halbmonatlichen bezw. monatlichen Raten zu beschaffende Lieferung des im Laufe der Monate Juli bis December 1879 incl. erforderlich werdenden Beleuchtungs- und Schmier-Materials, nämlich:

ca. 9 500 kg rohes Rüböl,
„ 5 300 „ raff. Rüböl,

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen werden auf Anforderung mitgetheilt.

Lieferungserbietungen sind bis zum 5. Juli c. an die Eisenbahn-Material-Verwaltung einzusenden. Oldenburg, 1879 Juni 26. Der Ober-Maschinenmeister: Wolff. (801)

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 100 000 kg Holzpresskohlen zur Heizung von Personenwagen soll im Wege der Submission vergeben werden. Die massgebenden Bedingungen werden auf Verlangen unentgeltlich von unserer hiesigen Magazin-Controle verabfolgt. Offerten mit der Aufschrift „Lieferung von Holzpresskohlen" sind bis zum 17. Juli c. Abends an uns einzureichen. Köln, den 26. Juni 1879. Die Direction. (796)

Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Lieferung von doppelbödigen Viehwagen. Wir beabsichtigen 24 Stück doppelbödige Viehwagen zu beschaffen.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserer Registratur hierselbst, Fürstenstrasse 1 bis 10, zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 2,00 ℳ portofrei bezogen werden.

Offerten sind verschlossen mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von doppelbödigen Viehwagen" bis zum 8. Juli cr. an uns einzusenden, wo dieselben Mittags 12 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Directorium. (784)

Fortsetzung der Privat-Anzeigen.

Ueber Weichenthürme und verwandte **Sicherheitsvorrichtungen für Eisenbahnen.** Unter specieller Beschreibung der auf den Braunschweigischen und anderen Linien getroffenen Einrichtungen; von W. Clauss, Oberingenieur in Braunschweig. Mit 12 Tafeln Zeichnungen, Instructionen u. s. w. — Braunschweig. (Verlag von Fr Wagner, Braunschweig.) Preis 10 *M.*

„Wir können das Werk ohne Rückhalt allen Eisenbahntechnikern und Verwaltungen dringend empfehlen etc.

Hannoverscher Architecten- und Ingenieur-Verein."

Ueber die **Anlage, Ausrüstung** und den **Betrieb** von **normalspurigen Secundärbahnen**; von W. Clauss, Oberingenieur in Braunschweig. (Verlag von Ad. Hafferburg, Braunschweig.) Preis 4 *M.*

„Wenn jede Bemühung in der Weiterentwickelung unseres Eisenbahnnetzes Anerkennung verdient, so gilt dies besonders von einer Schrift, wie die vorliegende, welche mit Gründlichkeit und Sachkenntniss dem Bau etc. das Wort redet.

Hannoverscher Architecten- und Ingenieur-Verein."

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau-** und **Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss** und **Maschinenarbeiten, Walzenstühle** und **Mühlenbestandtheile.**

Werkzeug-Maschinen- u. Waagen-Fabrik

Gebr. DOPP, Berlin N.

(vielfach mit hohen Auszeichnungen anerkannt)

Centesimal-Waagen (Patent) gut bewährt auch beim Befahren mit Zügen, **Dezimal-Waagen** f. Güterböden mit wirklicher Entlastung (neues Patent), **Zeiger- (Schnell) Waagen geeicht** f. Passagiergepäck, langjährig bewährt.

Die Asphaltfilz-Fabrik von

Gassel, Reckmann & Cie.

in Bielefeld

empfiehlt Asphalt-Dachfilze vorzüglicher Qualität als billige und dauerhafte Dachbedeckung, in Bezug auf Feuersicherheit geprüft. Auskunft über Anwendung etc. steht zu Diensten.

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE

Actien-Verein für Bergbau und Hüttenbetrieb

vormals JACOBI, HANIEL & HUYSSEN

in

Oberhausen a. d. Ruhr, Rheinpreussen,

liefert:

Eisenbahnschienen aus **Eisen** und **Bessemerstahl.**
do. mit **Puddelstahl-** und **Bessemerstahlkopf.**
Laschen aus **Eisen** und **Stahl, Unterlagsplatten** aus **Eisen.**
Eiserne Lang- & Querschwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stabeisen, d. i. **Rund-, Quadrat-, Flach-** und **Schneideisen.**
Façoneisen, als **Winkel, T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.**
Gruben- & Winkelschienen in **Eisen** u. **Stahl.**
Bessemerstahl in allen Dimensionen und **Winkelstahl.**
Bleche, glatte, gerippte und **gesteinte** in **Eisen** und **Stahl.**
Puddel-, Giesserei- u. Bessemer-Roheisen, Spiegel-Eisen u. Ferro-Mangan.

Dampfmaschinen jeder Grösse, besonders für **Zechen,** als: **Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.**
Druck- & Hebepumpen für **Bergwerke.**
Gestänge für **Bergwerkspumpen** von **Façoneisen** hergestellt.
Geschmiedete Rund-Gestänge aus bestem Hammereisen mit *Patent-Schlössern.*
Maschinenguss jeder Art und Grösse; **Potterieguss.**
Geschosse in allen Calibern, **roh** und **mit Hartblei-Ummantelung** oder **Kupferführung.**
Schmiedestücke jeder Façon u. jeder Grösse.
Dampfkessel, Reservoire etc.
Eiserne Brücken jeder Grösse, **Dachconstructionen etc.**
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, **eiserne Kähne etc.**

Patente: Wasserhaltungsmaschinen mit Hülfsrotation und Hubpausen, System Kley.
Selbstthätige variable Expansions - Umsteuerung für Fördermaschinen, System Versen.
Gestängeschlösser.
Selbstthätige Kipp-Vorrichtung zum Entladen von Eisenbahnwagen. (Gesetzlich geschützt.)
Eiserner Oberbau für Strassenbahnen. (System Böttcher.)

Der Verein besitzt folgende Werke:

Gutehoffnungshütte zu **Sterkrade.**
St. Antonyhütte zu **Osterfeld** bei **Sterkrade.**
Neu-Essen bei **Oberhausen.**
Walzwerk Oberhausen.
Eisenhütte Oberhausen.
Eisen- und Stahlwerk Neu-Oberhausen.
Steinkohlenzeche Oberhausen, Steinkohlenzeche Osterfeld.
Steinkohlenzeche Ludwig bei **Essen.**
Diverse Eisensteingruben in **Nassau, Siegen, Bayern,** der **Eifel** etc.

Das Geschäft besteht seit dem Jahre 1808 und wurden 1873/74 ca. 9000 Arbeiter beschäftigt.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"

Chemnitz

(früher William Benndorf)

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer **Patent-Schraubenschneid - Support - Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr - Drehbänke, Plan - Drehbänke Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder - Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlosen **Ventilatoren Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-Schneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager und in Arbeit.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat Mai 1879.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat Mai	Betriebs-länge ultimo Mai	Befördert wurden: Personen		Güter		Die Einnahme betrug: pro Monat Mai: i. Pers.-Verkehr		im Güterverk.		in Summa incl. Extraordinarien		bis ult. Mai: in Summa	
			im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
I. Staatsbahnen.														
rankfurt-Bebraer Eisenbahn . .	1879	542,61	357 537	691	168 388	339	335 740	649	848 530	1 706	1 244 330	2 373	5 405 840	10 671
gegen	1878	+ 40,61	— 11 484	— 54	+ 4 899	+ 10	— 31 367	— 92	+ 35 869	+ 72	+ 5 439	— 95	— 230 169	— 556
annoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	441 700	509	427 300	489	776 800	896	1 830 000	2 095	2 666 800	3 053	11 947 761	13 679
gegen	1878	—	+ 9 690	+ 10	+ 22 650	+ 26	+ 17 054	+ 20	+ 97 077	+ 111	+ 96 833	+ 111	— 629 632	— 721
ain-Weser-Eisenbahn	1879	198,79	128 895	648	98 008	493	204 041	1 026	354 873	1 785	562 006	2 827	2 641 011	13 285
gegen	1878	—	— 3 570	— 18	+ 4 837	+ 24	— 5 751	— 29	+ 17 559	+ 88	— 20 287	— 102	— 121 427	— 611
assauische Eisenbahn	1879	284,76	350 769	1 250	117 743	419	229 670	818	278 860	993	541 030	1 924	2 175 565	7 806
gegen	1878	+ 27,03	— 14 992	— 169	— 10 743	— 80	— 12 195	— 120	+ 6 223	— 65	— 7 002	— 199	— 30 835	— 743
ederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	1 119,87	548 570	538	381 236	343	716 990	694	2 272 495	2 045	3 214 346	2 870	14 599 112	14 709
gegen	1878	+ 194,26	— 11 442	— 67	+ 55 117	— 13	+ 68 970	— 6	+ 156 407	— 263	— 226 640	— 358	— 233 766	— 1316
stbahn	1879	2 116,26	477 678	235	185 160	91	1 107 745	544	1 703 112	834	2 880 366	1 411	14 707 682	7 471
gegen	1878	+ 469,60	+ 60 446	— 23	— 29 858	— 41	+ 24 180	— 126	— 365 554	— 441	— 396 425	— 608	— 2110476	— 3062
aarbrücker Eisenbahn	1879	343,22	211 350	790	390 301	1 320	154 780	579	538 359	1 821	781 685	2 644	3 734 037	14 949
gegen	1878	+ 105,30	+ 20 392	— 221	— 1 193	— 522	+ 30 336	— 80	— 5 414	— 738	+ 10 724	— 984	— 65 670	— 5260
estfälische Eisenbahn	1879	501,61	140 330	280	192 000	383	161 120	321	652 900	1 301	884 520	1 753	4 158 128	8 240
gegen	1878	+ 11,61	+ 15 280	+ 25	+ 11 143	+ 16	+ 17 289	+ 27	+ 8 707	— 14	+ 33 001	+ 25	+ 401 106	+ 532
ilhelmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	31 459	601	21 652	413	27 187	519	25 338	484	52 525	1 003	217 463	4 152
gegen	1878	—	— 4 906	— 93	— 13 009	— 249	+ 2 286	+ 44	— 3 651	— 70	— 1 365	— 26	— 42 885	— 819
chs. Staats - Eisenbahn . .	1879	1 900,40	1 523 495	815	758 118	401	1 402 624	751	3 152 993	1 667	4 611 261	2 438	22 284 769	11 836
gegen	1878	+ 21,96	— 120 468	— 71	+ 42 707	+ 20	+ 51 312	+ 23	+ 37 538	+ 8	+ 77 630	+ 24	— 552 769	— 322
irttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 377,75	891 502	647	255 677	185	825 004	599	1 893 697	1 375	2 793 669	2 028	12 162 004	8 827
gegen	1878	+ 57,18	— 64 515	— 78	+ 8 404	— 2	— 61 473	— 72	+ 310 081	+ 176	+ 265 102	+ 114	+ 594 344	— 4
dische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 258,55	617 410	515	328 530	271	912 132	761	1 594 889	1 314	2 599 013	2 142	10 248 072	8 535
gegen	1878	+ 68,34	— 43 077	— 44	+ 16 750	+ 9	— 60 491	— 63	+ 320 225	+ 243	+ 219 147	+ 143	+ 633 443	+ 446
ain-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	226 550	2 589	38 325	438	198 845	2 273	148 688	1 699	348 783	3 986	1 561 610	17 847
gegen	1878	—	— 1 135	— 13	— 278	— 3	— 2 169	— 24	— 1 029	— 12	— 3 397	— 39	— 4 128	— 48
denburgische Staats-Eisenbahn	1879	290,25	115 589	398	61 910	213	102 784	354	168 882	582	271 666	936	1 058 136	3 646
gegen	1878	—	— 10 669	— 37	+ 2 849	+ 10	— 21 750	— 75	+ 44 063	+ 152	+ 22 313	+ 77	— 46 887	— 161
sass-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	738 500	658	447 000	398	729 100	649	1 811 300	1 613	2 686 200	2 392	12 466 900	1! 101
gegen	1878	—	— 34 869	— 37	+ 18 428	+ 13	— 21 426	— 25	+ 78 468	+ 56	+ 46 942	+ 21	+ 324 904	+ 23
berhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	41 529	236	16 051	91	37 296	212	41 858	238	79 787	454	347 794	1 976
gegen	1878	—	— 4 300	— 24	+ 2 235	+ 12	— 4 138	— 23	+ 3 116	+ 18	— 1 202	— 6	— 13 983	— 80
lzen-Langwedeler Eisenbahn .	1879	97,83	14 465	117	13 819	141	20 783	213	63 338	647	84 717	866	437 155	4 469
gegen	1878	—	— 5 471	— 56	+ 3 544	+ 36	— 6 503	— 66	+ 15 825	+ 161	+ 9 310	+ 95	+ 51 390	+ 526
Summa	1879	12 344,38	—	—	—	—	—	—	—	—	26 302 734	2 181	120153039	10 139
gegen	1878	+ 995,89	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 583 403	— 97	2077440	— 771
II. Privatbahnen.														
Unt. Staatsverwaltung stehend.														
erlin-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,00	55 297	318	28 870	166	83 630	481	142 725	820	234 425	1 347	960 815	5 522
gegen	1878	—	+ 8 002	+ 46	+ 8 314	+ 48	+ 4 317	+ 25	+ 2 180	+ 12	+ 6 760	+ 38	+ 42 335	+ 243
Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,93	1 141 385	1 009	1 228 600	1 038	971 026	858	3 399 531	2 871	4 696 357	3 967	21 768 820	18 482
gegen	1878	+ 20,54	— 24 924	— 41	+ 56 034	+ 30	— 631	— 17	+ 112 421	+ 46	+ 111 790	+ 26	+ 421 674	+ 133
Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1879	133,94	59 744	446	193 900	1 448	46 373	346	442 392	3 303	518 365	3 870	2 515 017	18 777
gegen	1878	—	— 4 849	— 36	+ 7 747	+ 58	— 2 918	— 22	+ 21 681	+ 163	+ 18 763	+ 141	+ 65 361	+ 488
alle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	90 432	307	89 094	302	92 843	315	361 377	1 227	468 448	1 590	2 248 515	7 632
gegen	1878	—	— 3 787	— 13	+ 21 508	— 73	— 12 623	— 43	+ 19 852	+ 68	+ 5 248	+ 18	+ 86 307	+ 293
Hinterpommersche Eisenbahn a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	46 157	270	23 656	137	72 352	423	111 692	648	207 677	1 204	903 123	5 236
gegen	1878	—	+ 6 590	+ 39	— 2 506	— 15	+ 3 203	+ 19	— 13 624	— 79	— 288	— 2	— 79 425	— 460
Hinterpommersche Eisenbahn b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	78 768	397	14 037	71	60 992	308	58 262	296	137 048	691	569 826	2 874
gegen	1878	—	— 3 348	— 17	— 3 115	— 16	— 2 636	— 13	— 16 416	— 83	— 12 120	— 61	— 102 452	— 516
inster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	14 970	265	5 600	99	10 010	177	12 400	220	26 160	459	122 111	2 143
gegen	1878	—	+ 508	+ 9	+ 1 705	+ 30	+ 110	+ 2	+ 3 059	+ 55	+ 2 823	+ 52	+ 9 455	+ 167
Oberschlesische Eisenbahn . .	1879	743,84	313 016	461	576 188	775	336 928	496	2 140 673	2 878	2 765 346	3 718	13 366 750	17 981
gegen	1878	+ 4,10	— 5 718	— 9	— 11 251	— 19	+ 14 465	+ 21	+ 53 106	+ 56	+ 52 768	+ 51	+ 298 926	+ 316
Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	140 767	1 378	—	—	48 564	476	49 236	482	230 977	2 262
gegen	1878	—	—	—	+ 11 787	+ 118	—	—	+ 833	+ 10	+ 790	+ 9	+ 23 244	+ 33
Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	67 210	321	93 899	445	103 419	495	375 092	1 776	525 869	2 490	2 565 417	12 147
gegen	1878	—	— 9 179	— 44	+ 8 820	+ 42	— 6 144	— 29	+ 39 446	+ 187	+ 32 770	+ 155	+ 60 382	+ 203
Breslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	377,17	142 771	379	117 000	310	135 931	360	301 472	799	504 667	1 337	2 501 958	6 634
u. Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	— 691	— 11	— 5 134	— 14	— 2 369	7	+ 28 841	+ 76	+ 25 324	+ 66	+ 215 090	+ 571
Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenrother Eisenbahn	1879	49,43	3 793	91	2 981	71	2 400	57	4 965	116	8 565	205	34 414	1 002
Stargardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	34 892	203	41 209	239	48 318	280	178 202	1 035	277 940	1 614	1 322 810	7 680
gegen	1878	—	— 1 646	— 9	+ 463	+ 2	— 3 552	— 21	+ 8 503	+ 49	+ 3 655	+ 22	— 100 571	— 584
hein-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	113 150	938	55 119	457	85 360	708	168 398	1 396	272 558	2 260	1 251 075	10 373
gegen	1878	—	— 4 213	— 35	— 4 359	— 36	— 3 458	— 28	— 12 613	— 105	— 14 806	— 122	— 41 037	— 341
ltenburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	13 479	527	44 267	1 731	5 679	222	44 488	1 739	50 463	1 973	235 755	9 216
gegen	1878	—	— 2 548	— 100	+ 602	+ 24	— 663	— 26	+ 1 463	+ 57	+ 670	+ 26	+ 411	+ 16

1.	2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Summa incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. Mai im Ganzen
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1879	27,76	14 506	523	17 603	634	6 333	228	21 899	789	28 306	1 020	117 427
	gegen	1878	—	− 59	− 2	+ 1 784	+ 64	− 48	− 2	+ 2 060	+ 74	+ 2 030	+ 73	+ 5 597
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1879	26,73	25 011	936	13 445	503	14 873	556	25 229	944	40 178	1 503	189 265
	gegen	1878	—	− 4 910	− 183	+ 163	+ 6	− 1 670	− 63	+ 600	+ 23	− 1 790	− 67	+ 4 266
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	4 892	400	30 423	2 487	1 494	122	19 430	1 588	20 968	1 714	103 298
	gegen	1878	—	+ 351	+ 29	+ 6 640	+ 542	+ 115	+ 9	− 8 801	− 720	− 8 686	− 711	− 55 671
	Summa	1879	4 082,62	—	—	—	—	—	—	—	—	10 812 576	2 653	51 007 373
	gegen	1878	+ 74,07	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 234 266	+ 14	+ 888 306
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1879	31,98	14 518	611	38 196	1 194	3 919	165	34 875	1 090	40 746	1 274	208 558
	gegen	1878	—	− 10 187	− 429	− 2 245	− 70	− 447	− 19	− 773	− 25	+ 482	+ 15	+ 14 517
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	178 731	621	69 838	242	203 615	707	337 240	1 171	548 797	1 905	2 297 202
	gegen	1878	—	− 12 504	− 46	+ 6 872	+ 23	+ 2 494	+ 8	+ 69 358	+ 241	+ 71 640	+ 248	− 33 456
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1879	23,11	7 778	337	1 774	77	4 455	193	3 661	158	8 371	362	37 230
	gegen	1878	—	+ 118	+ 6	+ 810	+ 25	− 200	− 8	+ 624	+ 27	+ 634	+ 28	− 3 167
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn . . .	1879	431,27	223 721	519	150 770	350	432 150	1 002	662 220	1 535	1 144 370	2 653	5 059 355
	gegen	1878	—	− 2 750	− 6	− 9 174	− 21	− 15 817	− 37	− 33 658	− 78	− 49 475	− 115	− 266 891
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn . . .	1879	327,35	126 568	387	79 710	244	130 362	398	312 471	954	473 509	1 446	2 155 328
	gegen	1878	—	− 27 695	− 84	+ 10 844	+ 34	+ 7 989	+ 24	+ 2 461	+ 7	+ 12 391	+ 37	− 88 810
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn . .	1879	440,63	154 157	350	88 550	201	301 411	684	944 631	2 144	1 305 924	2 964	6 097 101
	gegen	1878	—	− 30 943	− 70	+ 1 714	+ 4	− 19 440	− 44	+ 42 121	+ 96	+ 30 894	+ 71	−1084170
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	348 051	1 341	128 391	495	405 583	1 563	562 220	2 166	967 803	3 729	4 124 740
	gegen	1878	—	− 16 615	− 64	+ 16 011	+ 62	− 10 613	− 40	+ 755	+ 3	− 9 858	− 37	− 321 287
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	347,78	183 800	531	94 898	273	274 206	792	502 740	1 446	811 780	2 334	3 528 555
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	—	− 6 235	− 18	+ 12 976	+ 37	− 9 113	− 26	+ 42 976	+ 124	+ 62 840	+ 181	− 135 308
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	236,97	73 689	321	21 473	91	105 826	461	112 488	475	225 227	950	979 198
	gegen	1878	—	+ 2 735	+ 12	+ 5 410	+ 23	+ 2 352	+ 10	+ 20 131	+ 85	+ 26 404	+ 111	− 47 060
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1879	602,69	189 435	318	165 242	274	230 820	388	612 049	1 015	879 593	1 459	4 202 485
	gegen	1878	—	+ 1 299	− 2	+ 8 947	+ 15	+ 2 989	+ 5	+ 47 429	+ 78	+ 36 892	+ 68	+ 147 888
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	55,50	14 582	263	7 416	134	11 277	203	19 022	343	33 259	599	160 648
	gegen	1878	—	+ 352	+ 7	− 744	− 13	+ 381	+ 7	− 4 160	− 75	− 3 468	− 63	− 1 992
11	Cottbus-Gross… senbahn	1879	152,00	28 515	188	36 259	239	27 648	182	102 569	675	136 872	901	678 856
	gegen	1878	—	− 9 717	− 64	+ 4 762	+ 32	− 4 332	− 28	+ 12 329	+ 81	+ 9 250	+ 61	+ 41 419
12	Cr… penerIndustrie-E.	1879	41,69	46 350	1 112	3 442	83	12 152	291	4 388	105	17 711	424	80 955
	gegen	1878	—	+ 8 276	+ 79	+ 2 079	+ 50	+ 729	+ 17	+ 1 610	+ 38	+ 2 555	+ 60	+ 1 822
	…und-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	30 765	320	27 085	282	16 583	173	38 441	400	62 760	654	315 373
	gegen	1878	—	− 3 164	− 33	+ 10 691	+ 111	− 3 225	− 33	+ 7 515	+ 78	+ 6 628	+ 70	+ 51 844
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1879	289,27	100 696	348	116 275	402	80 805	279	340 137	1 176	431 125	1 490	2 004 085
	gegen	1878	—	− 1 367	− 5	− 7 062	− 24	− 1 532	− 6	− 18 304	− 63	− 18 017	− 63	− 207 342
15	Holsteinische Marschbahn . . .	1879	88,10	29 150	331	9 120	104	26 027	295	22 049	250	48 426	549	229 376
	gegen	1878	+ 54,70	+ 12 193	− 177	+ 4 053	− 48	+ 14 431	− 52	+ 11 822	− 56	+ 25 825	− 127	+ 108 789
16	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	76 150	4 231	4 880	271	29 252	1 625	9 525	529	39 877	2 215	157 553
	gegen	1878	—	− 10 843	− 602	+ 484	+ 27	− 3 628	− 202	+ 1 370	+ 76	− 2 258	− 126	− 15 571
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn . .	1879	435,01	305 997	746	674 809	1 551	467 387	1 140	1 521 901	3 498	2 161 710	4 969	9 929 289
	gegen	1878	+ 20,30	− 14 730	− 48	+ 40 548	+ 22	+ 5 155	− 119	+ 113 862	+ 103	+ 110 153	+ 23	+ 250 724
	b. Köln-Giessener Eisenbahn . .	1879	184,16	114 748	623	217 696	1 182	93 172	506	530 257	2 879	677 053	3 676	3 231 418
	gegen	1878	—	− 4 654	− 25	− 831	− 4	− 1 133	− 6	+ 695	+ 4	− 3 095	− 17	− 85 622
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1879	466,76	163 768	353	227 816	484	283 343	610	1 048 289	2 246	1 377 170	2 950	6 440 086
	gegen	1878	—	− 3 998	− 8	+ 23 687	+ 47	− 13 352	− 29	+ 88 882	+ 191	+ 80 293	+ 172	+ 198 934
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	111,40	61 456	554	65 264	588	79 712	718	243 624	2 195	369 306	3 327	1 291 849
	gegen	1878	—	− 1 347	− 12	+ 15 811	+ 142	+ 598	+ 5	+ 54 245	+ 489	+ 74 004	+ 666	+ 28 842
19	Märkisch-Posener Eisenbahn . .	1879	271,90	50 286	185	47 573	175	98 506	362	159 659	587	270 330	994	1 332 161
	gegen	1878	—	− 2 208	− 8	+ 3 016	+ 11	− 12 776	− 47	+ 13 560	+ 50	+ 5 746	+ 22	− 2 076
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	1 000,89	520 882	520	385 560	385	819 078	818	1 700 028	1 699	2 637 349	2 635	12 536 939
	gegen	1878	+ 1,44	− 20 325	− 22	+ 9 259	+ 8	− 35 431	− 37	+ 33 833	+ 32	− 42 060	− 46	− 711 553
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	5 596	496	36 243	3 213	2 757	244	16 485	1 462	19 369	1 717	88 791
	gegen	1878	—	− 262	− 23	− 806	− 71	− 112	− 10	− 378	− 33	− 539	− 48	− 9 709
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1879	143,03	19 404	136	19 461	136	24 856	174	89 196	624	117 244	820	626 775
	gegen	1878	—	+ 1 191	+ 9	− 3 291	− 23	+ 263	+ 2	− 24 475	− 171	− 24 279	− 170	− 94 449
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb. . .	1879	78,28	21 628	276	17 929	235	24 543	314	45 665	600	75 957	970	349 118
	gegen	1878	—	− 1 188	− 15	+ 1 779	+ 23	− 1 143	− 14	+ 5 245	+ 69	+ 4 102	+ 52	+ 22 288
23	Ober-lausitzer Eisen-bahn: a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	19 269	130	18 834	127	18 200	123	55 800	377	74 000	500	293 763
	gegen	1878	—	− 1 861	− 13	+ 3 537	+ 24	+ 3 846	+ 25	+ 11 979	+ 81	+ 15 725	+ 106	+ 27 280
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	1 137	152	1 678	224	237	32	1 522	203	1 759	235	7 834
	gegen	1878	—	− 241	− 32	+ 8	+ 1	− 5	—	− 804	− 107	− 809	− 107	− 222
24	Oels-Gnesener Eisenbahn . . .	1879	159,71	22 683	142	12 246	77	25 055	157	44 500	279	81 895	513	394 622
	gegen	1878	—	− 5 414	− 34	+ 3 458	+ 22	− 955	− 6	+ 10 876	+ 68	− 8 180	+ 51	+ 9 231
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,17	58 144	239	45 802	188	82 220	338	264 275	1 088	366 495	1 508	1 851 910
	gegen	1878	—	− 6 524	− 27	− 26 574	− 110	− 2 332	− 10	− 273 552	−1125	− 266 902	−1098	−1324260
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1879	202,10	22 336	111	22 850	113	34 828	172	90 339	447	138 447	685	671 582
	gegen	1878	—	− 3 818	− 18	− 226	− 1	+ 2 997	+ 14	+ 5 743	+ 28	+ 10 322	+ 50	+ 35 600
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn . .	1879	318,01	80 505	274	134 373	422	104 550	346	560 100	1 761	719 650	2 263	3 804 040
	gegen	1878	+ 0,71	+ 775	+ 3	+ 1 461	+ 3	+ 898	+ 3	+ 8 846	+ 24	+ 9 744	+ 26	+ 236 589
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 043,17	871 500	956	659 600	637	937 000	1 028	2 264 000	2 186	3 201 000	3 091	14 403 000
	gegen	1878	+ 43,20	+ 1 947	− 22	+ 8 113	− 15	+ 2 192	− 24	+ 200 160	+ 122	+ 202 352	+ 92	+ 293 186
	b. Call-Trierer Eisenbahn . . .	1879	118,16	26 100	221	28 800	244	41 300	350	107 000	916	148 300	1 256	623 800
	gegen	1878	—	+ 659	+ 6	+ 1 560	+ 13	+ 99	+ 1	+ 15 651	+ 133	+ 15 750	+ 134	− 19 710
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	16 391	311	11 084	210	10 008	190	18 316	347	30 750	583	134 583
	gegen	1878	—	+ 1 025	+ 20	+ 1 886	+ 36	+ 283	+ 6	+ 2 164	+ 41	+ 2 447	+ 47	+ 12 440

2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Sum. incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. Mai 1879 im Ganzen	16. pro km
:hleswigsche Eisenbahn . . .	1879	229,80	60 978	265	22 656	99	86 885	378	171 027	744	262 878	1 144	1 057 154	4 600
gegen	1878	—	+ 2 413	+ 10	+ 2 349	+ 11	+ 1 935	+ 8	+ 30 247	+ 131	+ 32 844	+ 143	+ 20 509	+ 88
'hürin-gische Eisen-bahn a. Stammbahn . . .	1879	331,81	333 488	1 005	181 483	547	430 204	1297	759 096	2 288	1 203 327	3 627	5 065 700	15 267
gegen	1878	—	— 16 487	— 50	+ 23 245	+ 70	— 15 485	— 46	+ 42 348	+ 128	+ 25 952	+ 79	+ 21 945	+ 66
b. Gotha-Leinefelde .	1879	67,13	35 448	528	18 498	276	23 959	357	49 945	744	75 102	1 119	310 384	4 624
gegen	1878	—	+ 766	+ 11	+ 4 024	+ 60	+ 1 398	+ 21	+ 6 645	+ 99	+ 8 223	+ 123	+ 3 964	+ 59
c. Gera-Eichicht . .	1879	77,00	33 474	435	31 224	406	23 335	303	63 246	821	88 297	1 146	351 433	4 564
gegen	1878	—	— 2 106	— 27	+ 3 943	+ 52	— 972	— 13	+ 9 836	+ 127	+ 8 669	+ 111	— 119	— 2
lsit-Insterburger Eisenbahn . .	1879	53,93	11 122	206	6 061	112	18 617	345	15 048	279	38 104	707	187 090	3 469
gegen	1878	—	+ 342	+ 6	— 946	— 18	— 1 125	— 21	— 3 557	— 66	— 7 979	— 148	— 26 564	— 493
estholsteinische Eisenbahn . .	1879	78,50	13 280	169	3 607	46	10 501	134	12 559	159	23 728	302	99 032	1 262
gegen	1878	—	+ 1 628	+ 21	— 2 675	— 34	— 1 734	— 22	+ 496	+ 5	— 724	— 10	— 17 189	— 156
esselburen-Heider Eisenbahn .	1879	11,00	4 881	444	1 334	121	2 073	189	1 814	165	3 991	363	17 383	1 580
ssische-dwigs-bahn a. nicht garant. Linien	1879	375,00	360 358	961	184 422	492	346 212	923	576 833	1 538	931 664	2 484	4 053 941	10 811
gegen	1878	—	+ 5 374	+ 14	— 1 861	— 5	— 10 316	— 28	+ 22 294	+ 59	+ 11 851	+ 31	— 164 254	— 438
b. garantirte Linien .	1879	180,00	108 324	602	41 173	229	56 108	312	56 058	311	112 828	626	512 860	2 849
gegen	1878	—	— 17 742	— 98	— 19 118	— 106	— 3 914	— 21	— 9 032	— 51	— 13 083	— 73	— 67 594	— 376
ecklenburgische Eisenbahn . .	1879	321,57	83 184	259	26 941	84	155 741	484	190 348	592	369 866	1 150	1 622 723	5 046
gegen	1878	—	+ 8 130	+ 26	+ 2 344	+ 8	+ 15 655	+ 48	+ 13 646	+ 43	+ 33 880	+ 105	— 205 965	— 641
al-Eisenbahn	1879	74,80	41 263	552	11 815	158	25 692	343	32 339	432	58 594	783	241 836	3 233
gegen	1878	—	— 2 904	— 38	+ 830	+ 11	— 394	— 6	— 840	— 12	— 1 221	— 17	— 3 896	— 52
eimar-Geraer Eisenbahn . . .	1879	68,11	27 410	402	7 810	115	27 560	404	19 404	285	47 301	694	194 728	2 859
gegen	1878	—	+ 605	+ 8	— 328	— 4	+ 1 055	+ 15	+ 2 153	+ 32	+ 3 101	+ 45	+ 3 390	+ 50
chs.-Thüringische Ost-Westb. .	1879	33,80	7 430	220	10 433	309	3 513	104	12 086	357	15 948	471	72 394	2 142
gegen	1878	—	— 1 251	— 37	— 163	— 4	— 471	— 14	+ 45	+ 1	— 154	— 5	+ 6 195	+ 183
tin-Lübecker Eisenbahn . .	1879	33,00	17 702	536	2 925	89	13 323	404	8 676	263	23 218	704	96 646	2 929
gegen	1878	—	+ 2 754	+ 83	+ 191	+ 6	+ 1 893	+ 58	+ 1 106	+ 34	+ 2 800	+ 85	— 2 870	— 87
aunschweigische Eisenbahn .	1879	340,78	—	—	—	—	186 692	548	617 539	1 812	809 375	2 375	3 768 010	11 057
gegen	1878	—	—	—	—	—	— 13 764	— 40	+ 42 500	+ 125	+ 27 173	+ 80	— 147 172	— 431
lberstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	7 982	425	4 699	250	4 200	223	6 273	333	10 973	583	41 018	2 182
gegen	1878	—	— 2 049	— 109	— 3 126	— 166	— 742	— 40	— 3 209	— 171	— 5 086	— 271	— 26 250	—1396
Werra-Eisenbahn	1879	172,00	48 463	282	33 195	193	72 494	421	147 382	857	223 096	1 297	961 784	5 592
gegen	1878	—	+ 529	+ 3	+ 3 608	+ 21	+ 5 439	+ 31	+ 13 076	+ 76	+ 18 755	+ 109	— 5 746	+ 34
Wernshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 553	365	2 798	400	838	120	3 077	440	3 996	572	16 143	2 306
gegen	1878	—	+ 124	+ 18	+ 506	+ 73	+ 18	+ 3	+ 277	+ 40	+ 306	+ 45	— 115	— 16
tha-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1879	17,30	10 110	584	2 223	128	6 013	348	4 329	250	10 542	610	38 755	2 240
gegen	1878	—	— 2 575	— 149	— 314	— 19	— 533	— 30	— 402	— 23	— 1 014	— 57	— 4 534	— 262
Summa	1879	11 216,68	—	—	—	—	—	—	—	—	23 966 762	2 138	109037170	10 692
gegen	1878	+ 131,35	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 552 777	+ 26	—3558482	— 484
Im Ganzen	1879	27 643,68	—	—	—	—	—	—	—	—	61 082 072	2 234	280197582	10 355
gegen	1878	+1 201,31	—	—	—	—	—	—	—	—	+1370446	— 29	—4774616	— 934

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Mai 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Mai 1879	Im Monat Mai 1879 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat Mai: 1879 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1878 im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende Mai 1879 im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn . . .	267	13 873	15 495	13 460	47 092	60 552	227	58 542	219	+ 3·7	254 457	953
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	367	41 930	82 464	31 729	266 428	298 157	812	292 717	798	+ 1·8	1 319 309	3 595
Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft . .	2 011	339 075	453 403	594 816	2 210 505	2 805 321	1 395	2 492 403	1 369	+ 1·9	12 206 937	6 079
Südbahn-Gesellschaft	2 240	585 721	393 015	847 662	2 252 991	3 100 653	1 384	2 953 362	1 320	+ 4·8	14 033 719	6 265
Ungarische Westbahn	373	43 460	26 916	38 029	86 120	124 149	333	108 507	291	+ 14·4	604 958	1 622
Summa . . .	5 258	1 024 059	971 293	1 525 696	4 863 136	6 388 832	1 215	5 905 531	1 166	+ 4·2	28 419 380	5 408
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	94	54 629	281 555	20 986	226 679	247 665	2 635	209 608	2 230	+ 18·2	1 133 164	12 055
Böhmische Nordbahn	180	59 941	48 750	30 943	98 181	129 124	717	124 968	694	+ 3·3	584 234	3 246
Böhmische Westbahn	201	50 439	87 829	53 851	191 862	245 713	1 222	244 095	1 214	+ 0·7	1 214 661	6 043
Buschtiehrader Eisenbahn	397	63 941	161 677	83 210	263 056	346 266	872	326 960	824	+ 5·8	1 630 072	4 106
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . .	86	31 830	82 890	10 133	113 031	123 164	1 432	148 210	1 723	— 16·9	644 794	7 498
Elbogener Localbahn-Gesellschaft .	5	1 395	5 436	486	2 151	2 637	527	1 510	302	+ 74·5	11 446	2 289
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	11 406	9 721	10 683	34 790	45 473	251	47 937	265	— 5·3	187 252	1 035
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz	352	70 074	90 876	110 286	612 688	722 974	2 054	732 340	2 081	— 1·3	2 862 088	8 131
neues Netz	241			35 283	112 813	148 096	615	190 103	789	— 22·1	619 117	2 569
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G. .	91	21 870	43 859	11 048	85 374	96 422	1 060	86 789	954	+ 11·1	520 931	5 725
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	148 865	104 788	245 035	412 640	657 675	924	607 802	854	+ 8·2	2 762 678	3 880
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	209 095	143 461	243 935	656 859	900 794	2 252	828 220	2 071	+ 8·7	3 911 531	9 779
Lambach-Gmunden	27	3 632	3 842	2 473	4 036	6 509	241	8 571	317	— 24·0	30 456	1 128
Linz-Budweis	144	13 864	19 118	14 304	59 326	73 630	511	78 973	548	— 6·8	320 205	2 224
Neumarkt-Braunau	58	14 445	66 054	16 809	135 676	152 485	2 629	107 588	1 855	+ 41·7	666 589	11 493
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	52 239	. .	24 680	24 680	1 234	15 697	785	+ 57·2	102 326	5 116
Salzburg-Tiroler Bahn	290	34 474	16 977	22 735	39 200	61 935	214	77 942	269	— 20·4	309 768	1 068
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	92 616	104 692	82 365	254 682	337 047	415	354 669	437	— 5·0	1 551 874	1 911

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Mai 1879	Im Monat Mai 1879 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Mai							Einnahme vom 1. Januar bis Ende Mai 1879	
				1879				1878		Differz. per Kilom. in Percent		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom.		im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	193 540	360 706	354 540	1 572 102	1 926 642	2 764	1 886 262	2 790	— 0·9	9 598 726	13 771
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	26 038	34 562	36 547	56 494	93 041	660	90 590	642	+ 2·8	494 406	3 506
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.) — Lemb.-Czernow.	267	24 872	33 484	42 228	191 398	233 626	875	227 619	853	+ 2·6	926 006	3 468
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.) — Czern.-Suczawa	90	7 435	19 138	11 708	51 723	63 431	705	56 873	632	+ 11·6	226 161	2 513
Leoben-Vordernberger Bahn	15	4 837	15 377	1 014	13 472	14 486	966	11 625	775	+ 24·6	71 636	4 776
Mährische Grenzbahn	109	12 009	12 838	6 522	16 322	22 844	210	24 947	229	— 8·3	108 912	999
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	15 120	22 347	15 761	52 862	68 623	451	58 152	383	+ 17·8	309 547	2 036
Oesterreichische Nordwestbahn — Garantirte Strecke	623	132 692	115 038	178 944	394 593	573 542	921	556 768	894	+ 3·0	2 531 380	4 06[illegible]
Oesterreichische Nordwestbahn — Ergänzungsnetz	305	58 960	101 188	58 588	208 303	266 891	875	253 409	831	+ 5·3	1 357 998	4 45[illegible]
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	5 162	10 180	2 319	20 283	22 602	685	18 683	566	+ 21·0	105 653	3 2[illegible]
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn — Alte Linien	165	16 053	25 082	13 474	45 369	58 843	357	55 160	335	+ 6·6	348 469	2 1[illegible]
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn — Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	8 567	16 372	6 384	26 607	32 991	340	29 185	301	+ 13·0	176 101	1 [illegible]
Prag-Duxer Eisenbahn	155	12 758	29 556	13 253	59 720	72 973	471	63 022	407	+ 15·7	389 145	[illegible]
K. K. Staatsbahnen — Braunau-Strasswalchener B.	37	5 096	2 577	2 743	3 476	6 219	168	5 618	152	+ 10·5	27 637	747
K. K. Staatsbahnen — Dalmatiner Bahn	105	7 300	2 104	2 983	3 770	6 753	64	7 685	73	— 12·3	27 938	266
K. K. Staatsbahnen — Dniester Bahn	112	36 714	7 231	9 335	23 496	32 831	293	26 075	233	+ 25·8	126 023	1 125
K. K. Staatsbahnen — Donau-Ufer Bahn	8	. .	11 257	. .	4 072	4 072	509	270	54	+ 842·6	18 142	2 268
K. K. Staatsbahnen — Istrianer Bahn	143	3 714	2 751	3 946	7 978	11 924	83	11 188	78	+ 6·4	56 271	394
K. K. Staatsbahnen — Kriegsdorf-Römerstadt	14	992	2 599	313	1 635	1 948	139	. .	. .	. .	10 076	720
K. K. Staatsbahnen — Niederösterr. Staatsbahnen	154	18 363	16 833	9 658	26 552	36 210	235	29 901	205	+ 14.6	148 272	963
K. K. Staatsbahnen — Rakonitz-Protiviner Bahn	144	14 891	13 552	11 169	19 604	30 773	214	28 500	198	+ 8·1	124 453	864
K. K. Staatsbahnen — Tarnow-Leluchow (Orló)	151	6 470	6 857	6 019	21 051	27 070	179	26 623	176	+ 1·7	104 292	691
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	55 739	72 299	33 874	149 105	182 979	647	186 230	658	— 1·7	941 977	3 329
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	32 942	38 957	31 832	66 849	98 681	822	102 752	856	— 4·0	498 493	4 154
Vorarlberger Bahn	96	34 052	16 463	13 115	19 257	32 372	337	34 853	363	— 7·2	151 454	1 578
Wien-Pottendorf Wiener-Neustädter Bahn	67	11 109	24 450	7 332	38 823	46 155	689	44 764	668	+ 3·1	231 488	3 455
Summa	8 574	1 627 941	2 337 562	1 868 166	6 422 645	8 290 811	967	8 028 736	941	+ 2·8	38 173 842	4 452
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	71 459	23 420	42 127	79 283	121 410	310	159 459	407	— 24·3	633 197	1 615
Arad-Körösthaler Bahn	62	7 289	6 047	4 574	11 288	15 862	256	16 760	270	— 5·2	70 991	1 145
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	10 500	15 000	11 300	39 700	51 000	895	29 831	523	+ 71·1	196 852	3 454
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	7 888	6 146	6 061	19 898	25 959	156	34 034	205	— 23·9	153 755	926
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1 986	1 432	1 520	6 981	8 501	144	8 733	148	— 2·7	35 600	603
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	25 055	21 365	25 734	94 345	120 079	414	126 046	435	— 4·8	479 544	1 654
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	14 134	14 470	6 165	31 872	38 037	559	46 840	689	— 18·9	248 100	3 649
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	10 812	40 534	6 670	70 505	77 175	1 135	128 236	1 886	— 39·8	381 235	5 606
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	13 687	13 048	7 713	23 870	31 583	359	29 706	338	+ 6·2	153 864	1 748
Theiss Eisenbahn	585	91 000	100 000	141 000	481 000	622 000	1 063	452 511	774	+ 37·3	2 415 773	4 130
Ungarische Nordostbahn	580	62 283	37 478	58 584	164 001	222 585	384	222 442	384	0	924 506	1 594
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen — Nördliche Linien	607	59 468	92 730	85 653	432 231	515 884	853	499 929	824	+ 3·5	2 384 922	3 929
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen — Oestliche Linien	605	26 811	27 855	52 376	161 322	213 698	353	226 914	375	— 5·9	924 962	1 529
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen — Südliche Linien	278	10 507	15 523	18 842	54 304	73 146	263	72 823	262	+ 0·4	336 534	1 211
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen — Gran-Bressnitz-Schemnitz	23	534	2 456	419	3 547	3 966	172	4 561	198	+ 13·1	21 934	954
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen — Gömörer Industriebahnen	168	8 716	11 022	6 011	33 717	39 728	237	33 961	202	+ 17·3	150 123	894
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen — Dalya-Vinkovci-Brod	97	9 877	5 992	10 247	11 529	21 776	224	. .	. .	. .	108 587	1 119
Waagthalbahn	140	25 188	12 146	18 837	28 340	47 177	337	48 667	348	— 3·2	240 809	1 720
Summa	4 333	457 194	446 664	503 833	1 747 733	2 251 566	520	2 141 453	506	+ 2·8	9 861 288	2 276
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 258	1 024 059	971 293	1 525 696	4 863 136	6 388 832	1 215	5 905 531	1 166	+ 4·2	28 419 380	5 408
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 574	1 627 941	2 337 562	1 868 166	6 422 645	8 290 811	967	8 028 736	941	+ 2·8	38 173 842	4 452
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 333	457 194	446 664	503 833	1 747 733	2 251 566	520	2 141 453	506	+ 2·8	9 861 288	2 276
Hauptsumme	18 165	3 109 194	3 755 519	3 897 695	13 033 514	16 931 209	932	16 075 720	902	+ 3·3	76 454 510	4 210

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 51. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Kefelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 7. Juli 1879.

Dieser Nummer liegt der Auszug aus den Verhandlungen der am 17. Juni d. J. zu Köln abgehaltenen Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahn bei.

Die combinirten Tarife im internationalen Verkehr.

Hand in Hand mit den Bestrebungen gegen die Auslandstarife sind die Bemühungen gegangen, der Verschiedenheit der Tarifgrundlagen im Verkehr Deutschlands mit den Nachbarländern durch Herstellung von Tarifen mit combinirtem System ein Ende zu machen. Ueber den Stand der betreffenden Bemühungen giebt ein Rescript Auskunft, welches der Preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 24. Juni erlassen hat. Das Rescript, welches schon im offiziösen Auszuge seinen Weg durch die Presse genommen hat, liegt jetzt seinem ganzen beachtenswerthen Wortlaute nach in der „Hamburgischen Börsenhalle" vor und lautet daselbst:

„Die Verschiedenheit, welche zwischen dem einheitlichen Deutschen Tarifsystem und den, einem grossen Theil der internationalen Tarife noch zu Grunde liegenden Systemen obwaltet, hat eine grosse Menge von Differentialtarifen und Frachtdisparitäten im Gefolge, welche, grösstentheils ohne innere sachliche Berechtigung lediglich auf der formellen Verschiedenheit der Tarifgrundlagen beruhend, den Interessen der Deutschen Eisenbahnen zum Nachtheil gereichen und durch ungerechtfertigte Begünstigungen fremder Erzeugnisse die Deutsche Production zu schädigen geeignet sind. Die längere Fortdauer dieses Zustandes würde daher den einheimischen Interessen widerstreiten und mit der vom Reiche befolgten Zoll- und Handelspolitik in entschiedenen Widerspruch treten. Zugleich wird die Uebersichtlichkeit und die Controle der Tarife im höchsten Masse erschwert, wenn nicht nahezu unmöglich gemacht und die Herstellung geordneter Tarifzustände auch im internen Deutschen Verkehr verzögert. Die auf eine Verbesserung dieses Zustandes durch Herstellung combinirter Tarife im internationalen Verkehr gerichteten Bestrebungen, bei welchen auf den Deutschen Strecken dem hier geltenden einheitlichen System Rechnung getragen, haben, wie mit Genugthuung constatirt werden kann, bei dem Entgegenkommen des grösseren Theils der betheiligten fremden Verwaltungen den Erfolg gehabt, dass ein Theil der internationalen Gütertarife, insbesondere im Verkehr mit den Polnischen, den Oesterreichisch-Ungarischen und den Niederländischen, zum Theil auch mit den Belgischen Bahnen nach neuen combinirten Systemen entweder schon in's Leben getreten ist, oder dass doch die Einführung mit Grund in kürzester Zeit, spätestens am Jahresschluss erwartet werden darf. In anderen Verkehren haben indessen die Bemühungen der Deutschen Verwaltungen den erwünschten Erfolg noch nicht gehabt und lässt der Stand der Verhandlungen die Beseitigung der obwaltenden Missstände nicht voraussehen, ohne zu einer formellen Kündigung der betreffenden Tarife — selbstverständlich mit voller Bereitwilligkeit zur Fortsetzung der directen Verkehrsbeziehungen auf der, den veränderten Verhältnissen entsprechenden Grundlage — schreiten zu müssen. In dieser Beziehung ist in letzter Zeit wiederholt geltend gemacht worden, dass die internationalen Tarife zum Theil conventionsmässig einer sechsmonatlichen Kündigung unterliegen. Wenn auch derartige vertragsmässige Vereinbarungen die Rechte der Aufsichtsbehörde nicht berühren können, so soll doch denselben, so weit es die öffentlichen Interessen gestatten, Rücksicht geschenkt werden. Es wird deshalb hiermit Veranlassung genommen, die Preussischen Eisenbahnverwaltungen schon jetzt darauf hinzuweisen, dass die fernere Geltung der auf abweichender, dem Deutschen Tarifschema Deutscherseits nicht entsprechender Grundlage beruhenden internationalen Tarife bezw. der den allgemeinen Erlassen vom 21. Februar 1878 (Eisenbahn-Verordnungsblatt Seite 43—47) und vom 23. April 1878 (a. a. O. Seite 115—116) widerstreitenden Tarife **über den 1. Januar 1880 hinaus nicht zugelassen werden kann**".

Abgesehen von dem Eingang des Rescripts, auf den wir weiter unten zu sprechen kommen, enthält dasselbe die interessante Mittheilung, dass die Bestrebungen zu Gunsten combinirter Tarife im internationalen Verkehr, insbesondere im Verkehre mit den Polnischen, den Oesterreichisch-Ungarischen, den Niederländischen und theilweise mit den Belgischen Bahnen Erfolg versprechen. Aus diesen Anführungen muss entnommen werden, dass die Nachbarverkehre, welche der Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zum Object von Zwangsmassnahmen ins Auge fasst, die nicht namhaft gemachten Verkehre mit den Französischen, Italienischen und Russischen Bahnen, sowie denjenigen Belgischen Bahnen betrifft, welche nicht zu dem Theil gehören, der sich zur Herstellung internationaler Tarife nach combinirten Systemen schon jetzt verstanden hat. Indessen ist auch für die hauptsächlichsten Oesterreichischen Verkehre der Erfolg der Versuche zur Herstellung neuer directer Tarife gerade wegen der von dem Preussischen Minister gestellten Bedingungen sehr zweifelhaft.

Jedenfalls muss allenthalben da, wo nicht neue directe Tarife schon hergestellt sind, vorsorglich gekündigt werden, was denn auch schon in umfassendem Masse geschehen ist.

Auch die Privatbahnen werden der bei weitem grössten Zahl nach der Verfügung des Ministers Folge geben müssen, insofern sie die bestehenden Auslandstarife meist auf Grund allgemeiner Ermächtigung des Ministers, welche jederzeit widerruflich ist, eingeführt haben. In dieser Lage befinden sich aber fast alle Privatbahnen, da nur einzelne noch Tariffreiheit haben.

Der Erfolg des Rescripts zur Herstellung solcher combinirter internationaler Tarife in den Verkehren, wo dieselben noch nicht existiren, muss abgewartet werden; fraglich erscheint derselbe aber namentlich Frankreich gegenüber, dessen Bahngesellschaften vielleicht der amtlichen Preussischen Initiative sich we-

niger zugänglich erweisen werden, als den unter der Hand bisher vorgenommenen Bemühungen.

Der Gesichtspunkt, dass bei den Tarifen des Auslandsverkehrs doch Gegenseitigkeit obwaltet und der Erleichterung des Imports nach Deutschland auch die Erleichterung des Exports von Deutschland ins Ausland gegenübersteht, ist von dem Minister ganz unberücksichtigt gelassen.

Die allgemeinen Anklagen über die grosse Menge der Differentialtarife und über die Unzukömmlichkeit der Frachtdisparitäten sind nicht substantiirt. Dass die thatsächliche Berechtigung solcher Anklagen vielfach bestritten wird, ist bekannt genug; der **Beweis** derselben ist an der Hand der Thatsachen noch nicht erbracht; in mehr als einem Falle ist vielmehr nachgewiesen, dass sie unbegründet sind, z. B. bei den Holztarifen. Die Handelsbeziehungen Deutschlands zum Auslande werden durch die ministerielle Verfügung gewiss nicht gefördert. G.

Die Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse bei dem Beamtenpersonale des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Von **Dr. jur. Rachel, Wien.**

(Schluss.)

Als allgemeine stetig wiederkehrende Erscheinungen sind hervorzuheben:

1. Die Vermehrung des Bestandes einer Abtheilung im Laufe des Jahres ist eine verschiedene bei den Nichtinvaliden und den Invaliden; bei den ersteren zeigt sich eine rasche Vermehrung in den Altersjahren bis zum 30.—35. Jahre; von da an ist keine Vermehrung durch Neueintretende zu bemerken, sondern fällt in der Regel in den späteren Altersjahren die Bestandziffer vom 1. Januar am Schlusse des Jahres im einzelnen Lebensjahre, so dass die Ziffer desselben Altersjahres am Schlusse des Beobachtungsjahres niedriger ist als sie am Anfange war, während die Bestandziffer der Invaliden, welche am Anfange des Kalenderjahres vorhanden ist, in den einzelnen Lebensjahren am Schlusse des Kalenderjahres bis zum 70. Lebensjahre eine constante Erhöhung zeigt.

2. Die Mortalität der Nichtinvaliden ist eine weit geringere als die der Invaliden; die Sterblichkeit der ersteren ist am grössten in den Lebensjahren 30—40 und fällt von da an, so dass sie in den Jahren 60—70 eine sehr geringe ist; die Sterblichkeit der Invaliden steigt bis zu den Altersjahren 60—70, wo sie am grössten ist, und übertrifft noch in den Jahren 70—80 die der Nichtinvaliden.

3. Bei den Nichtinvaliden ist der Abgang in Folge von Todesfällen während der Activität in den Altersjahren 16—51 ein grösserer als der durch eingetretene Invalidität; erst vom 51. Altersjahre an übersteigt die Zahl der Invaliditäten der Activen die Sterbezahl derselben.

4. Die Zahl der jährlich wegen Invalidität ohne Pension Entlassenen ist eine sehr geringe im Verhältniss zu den mit Pension Entlassenen; es treten aber jährlich mehr Beamte in den Pensionsgenuss als die Zahl der mit Pension Entlassenen beträgt, indem von Seiten der Eisenbahndirectionen eine in jedem Kalenderjahre wechselnde Zahl von Beamten auch aus anderen Gründen als wegen Invalidität pensionirt wird.

Wir gestatten uns, vorstehende Bemerkungen durch Zahlen aus der mit grosser Sorgfalt von Herrn Behm zusammengestellten, der Broschüre beigefügten Tafeln I—V zu bestätigen.

ad 1.

Es waren im Dienst:

Abtheilung A. Bahnerhaltungspersonal:

im Alter	zu Anfang des Jahres		zu Ende des Jahres	
von 16—30 Jahren	8 404		9 352	
„ 30—40 „	25 816		26 039	
„ 40—50 „	15 577		15 157	
„ 50—60 „	7 283	24 555	6 906	23 512
„ 60—70 „	1 608		1 387	
„ 70—82 „	87		62	
	58 775		58 903	

Abtheilung B. Zugbegleitungspersonal:

im Alter	zu Anfang des Jahres		zu Ende des Jahres	
von 19—30 Jahren	4 165		4 417	
„ 30—40 „	10 531		10 588	
„ 40—50 „	5 292		5 156	
„ 50—60 „	1 654		1 565	
„ 60—70 „	223	7 171	199	6 921
im 74. Jahre	1		1	
„ 75. „	1		—	
	21 867		21 926	

Abtheilung C. Locomotivpersonal:

im Alter	zu Anfang des Jahres		zu Ende des Jahres	
von 18—30 Jahren	6 222		6 568	
„ 30—40 „	7 879		7 787	
„ 40—50 „	2 840		2 750	
„ 50—60 „	1 116	4 150	1 037	3 957
„ 60—70 „	182		158	
„ 70—78 „	12		12	
	18 251		18 312	

Abtheilung D. Uebriges Personal:

im Alter	zu Anfang des Jahres		zu Ende des Jahres	
von 16—30 Jahren	14 184		15 469	
„ 30—40 „	22 074		22 409	
„ 40—51 „	12 806		12 533	
„ 51—60 „	4 156		3 933	
„ 60—70 „	979	18 001	861	17 368
„ 72—79 „	57		40	
im 81., 82., 83. Jahre	3		1	
	54 259		55 246	

Diese allgemeine Abtheilung unterscheidet sich von den drei Specialabtheilungen insofern, als die Vermehrung des Bestandes am Schlusse des Jahres durch neuen Eintritt sich nicht auf die Altersgrenze von 30—35 Jahren beschränkt, sondern bis zum 40. Lebensjahre sich ausdehnt.

Abtheilung E. Sämmtliche Beamten der Abtheilungen A—D:

im Alter	zu Anfang des Jahres		zu Ende des Jahres	
von 18—30 Jahren	32 975		35 806	
„ 30—40 „	66 300		66 823	
„ 40—51 „	38 059		37 075	
„ 51—60 „	12 665	53 877	11 962	51 758
„ 60—70 „	2 992		2 605	
„ 70—82 „	161		116	
	153 152		154 387	

Bei der Abtheilung E wiederholt sich dieselbe Bemerkung, dass die Vermehrung des Bestandes am Ende des Jahres bis zum 40. Lebensjahre sich ausdehnt; die Abnahme des Bestandes am Schlusse des Jahres vom 40. Lebensjahre ab aber wiederholt sich.

ad 2.

Es starben:

Abtheilung A. Bahnerhaltungspersonal:

im Alter von	Nichtinvaliden	im Alter von	Invaliden
20—30 Jahren	43	27—30 Jahren	2
30—40 „	158	30—40 „	4
40—50 „	183	40—50 „	21
50—60 „	108	50—60 „	45
60—70 „	41	60—70 „	51
70—76 „	5	70—84 „	29
	538 = 0,88 pCt.		152 = 4,59 pCt.

Abtheilung B. Zugbegleitungspersonal:

im Alter von	Nichtinvaliden	im Alter von	Invaliden
24—30 Jahren	30	30 Jahren	1
30—40 „	124	30—40 „	9
40—50 „	80	40—50 „	21
50—60 „	40	50—60 „	19
60—66 „	9	60—70 „	9
	283 = 1,28 pCt.	74 „	2
		78 „	1
			62 = 5,24 pCt

Abtheilung C. Locomotivpersonal:

im Alter von	Nichtinvaliden	im Alter von	Invaliden
22—30 Jahren	43	30 Jahren	1
30—40 „	63	30—40 „	5
40—50 „	36	40—50 „	8
50—60 „	21	50—60 „	16
60—68 „	4	60—70 „	13
	167 = 0,90 pCt.		43 = 4,32 pCt.

Abtheillung D. Uebriges Personal:

im Alter von	Nichtinvaliden	im Alter von	Invaliden
18—30 Jahren	141	26—30 Jahren	3
30—40 „	187	30—40 „	14
40—51 „	164	40—51 „	24
51—60 „	87	51—60 „	34
60—70 „	28	60—70 „	38
70—76 „	5	70—80 „	21
	612 = 1,10 pCt.	80—84 „	4
			138 = 6,40 pCt.

Abtheilung E. Sämmtliche Beamten der Abtheilungen A—D:

im Alter von	Nichtinvaliden	im Alter von	Invaliden
18—30 Jahren	257	26—30 Jahren	7
30—40 „	592	30—40 „	32
40—51 „	427	40—50 „	80
51—60 „	247	50—60 „	108
60—70 „	67	60—70 „	111
70—76 „	10	70—84 „	57
	1 600 = 1,03 pCt.		395 = 5,17 pCt.

ad 3.

Abtheilung A. Bahnerhaltungspersonal.

Es wurden wegen Invalidität entlassen:		Es starben:	
im Alter von	active Beamte	im Alter von	active Beamte
24—30 Jahren	13	20—30 Jahren	33
30—40 „	35	30—40 „	158
40—50 „	144	40—50 „	183
50—60 „	240	50—60 „	108
60—70 „	170	60—70 „	41
70—75 „	18	70—76 „	5
80 „	1		538
	621		

Abtheilung B. Zugbegleitungspersonal.

Es wurden wegen Invalidität entlassen:		Es starben:	
im Alter von	active Beamte	im Alter von	active Beamte
25—30 Jahren	7	24—30 Jahren	30
30—40 „	48	30—40 „	124
40—50 „	44	40—50 „	80
50—60 „	44	50—60 „	40
60—70 „	15	60—70 „	9
75 „	1		283
	159		

Abtheilung C. Locomotivpersonal.

Es wurden wegen Invalidität entlassen:		Es starben:	
im Alter von	active Beamte	im Alter von	active Beamte
26—30 Jahren	6	23—30 Jahren	43
30—40 „	35	30—40 „	63
40—50 „	34	40—50 „	36
50—60 „	56	50—60 „	21
60—70 „	19	60—70 „	4
	149		167

Abtheilung D. Uebriges Personal.

Es wurden wegen Invalidität entlassen:		Es starben:	
im Alter von	active Beamte	im Alter von	active Beamte
24—30 Jahren	6	22—30 Jahren	141
30—40 „	44	30—40 „	187
40—51 „	81	40—51 „	164
51—60 „	124	51—60 „	87
60—70 „	83	60—70 „	28
70—80 „	12	70—76 „	5
	350		612

Abtheilung E. Sämmtliche Beamten der Abtheilungen A—D.

Es wurden wegen Invalidität entlassen:		Es starben:	
im Alter von	active Beamte	im Alter von	active Beamte
24—30 Jahren	37	18—30 Jahren	257
30—40 „	180	30—40 „	532
40—51 „	313	40—51 „	487
51—60 „	470	51—60 „	232
60—70 „	247	60—70 „	82
70—75 „	30	70—76 „	10
80 „	2		1 600
	1 279		

Wenn auch die Erhebungen auf Grund der neuen Formulare noch immer nicht die von uns in dem Aufsatze in No. 50 Jahrgang 1877 dieser Zeitung zur nothwendigen Vervollständigung der speciell die Pensionscassen betreffenden Statistik gewünschten Daten enthalten, so ist doch jedenfalls die Genauigkeit und Specialität der Erhebungen bezüglich der Beamten selbst nach Anleitung des neuen Formulars wesentlich erhöht worden.

Welche Unterschiede sich speciell zwischen den Abtheilungen B und C hinsichtlich der Mortalität und Invalidität offenbaren, wird erst auf Grund der Vorlage mehrjähriger Erhebungen sich klar darstellen lassen.

Indem wir hinsichtlich der Krankenstatistik unsere vorjährige Bemerkung wiederholen, gestatten wir uns nochmals die directe Anfrage und Bitte um Erwägung, dass es möglich wäre, in einer besonderen Tafel nach Anleitung des Formulars die Schlusszahlen aller Colonnen der Erhebungsformulare jeder der einzelnen Verwaltungen nebst der Firma der Eisenbahn zusammen zu stellen und dadurch bekannt zu geben. Es würde nach einer Reihe von Jahren daraus für alle Bahnverwaltungen der Nutzen, den wir schon früher hervorhoben, erwachsen, die constante Bewegung der Invaliditätsverhältnisse der Beamten anderer, besonders älterer Bahnen zu beobachten. Denn wenn auch zur Auffindung statistischer Resultate die Möglichkeit, über grosse Zahlen zu beobachtender Objecte verfügen zu können, vorhanden sein muss, so würde in vorliegender Angelegenheit bei der vorzugsweise eigenartigen Natur des Eisenbahnwesens die Kenntniss der einzelnen als Zählungsfactoren mitwirkenden Beamtenkörper für jede einzelne Bahnverwaltung von Nutzen und Interesse sein. Die zu dem Verein gehörenden Eisenbahnen liegen theils im tiefen Süden Oesterreichs und Ungarns, theils im hohen Norden von Deutschland, theils an der Grenze von Russland, theils an der Grenze Frankreichs, sie sind theils lange Jahre schon im Betriebe und haben daher vorzugsweise ältere Beamte, theils rechnet ihre Existenz noch nicht nach Decennien, die beobachteten Beamten erscheinen daher als sehr verschiedenartige Beobachtungsobjecte, es sind eben nicht — wie Herr Behm S. 21 der Broschüre spricht — durchweg „Deutsche" Eisenbahnbeamte. Die specielle Aufführung der Erhebungsresultate jeder einzelnen Bahnverwaltung macht es allen möglich, die eigenen Resultate mit denen solcher Bahnen zu vergleichen und deren Personalverhältnisse an der Hand der allgemein erlangten Resultate in Bezug auf ihre eigenen zu untersuchen. Wir meinen, dass der grössere Druckaufwand für die später erscheinenden „Nachträge" den zu erwartenden Vortheilen gegenüber nicht in das Gewicht fallen dürfte.

Ausserordentliche und ordentliche Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.

S. **Magdeburg**, 2. Juli. Die auf heute Vormittag hierher einberufene ausserordentliche Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft wurde um 11¼ Uhr durch den Präsidenten Herrn Scheele eröffnet. Als einziger Gegenstand figurirte auf der Tagesordnung der Antrag der Gesellschaftsvorstände, den mit der Königlich Preussischen Staatsregierung wegen Ueberlassung des gesammten Unternehmens unter den bekannten Bedingungen und demnächstiger Auflösung der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag zu genehmigen. Wie hoch die Wichtigkeit dieser Versammlung in den Kreisen der Interessenten angeschlagen worden ist, beweist schon der Umstand, dass eine sehr grosse Zahl von Actionären erschienen war, welche weit über 16 000 Stimmen vertraten. Die Zahl der angemeldeten Actien repräsentirte eine noch weit höhere Stimmenzahl. Der Herr Vorsitzende verwies nach Ernennung von acht Scrutatoren und drei Unterzeichnern des Protocolls sowie nach geschäftlichen Mittheilungen auf die Tagesordnung, mit welcher alle eingebrachten Anträge auf Verweisung, Verbesserung etc. des Vertrags zu verbinden seien. Zu der Denkschrift des Ausschusses und des Directoriums habe er nichts mehr hinzuzufügen; stehe doch die Abstimmung und damit die Entscheidung über das Schicksal des Vertrags lediglich bei den Actionären, und dem Ausschusse solle es gewiss willkommen sein, wenn ein noch günstigeres Resultat von der Staatsregierung zu erlangen sei. Herr J. Weissbein (Berlin) hat einen Protest gegen die Legalität der Versammlung eingebracht, und seitens mehrerer Actionäre war der Antrag eingegangen, die Vorfrage an die Anwesenden zu stellen, ob man überhaupt mit der Regierung contrahiren und in einen Verkauf willigen wolle. Einer der Unterzeichner des letzten Antrags begründete denselben und hob hervor, dass auch nicht die geringste Veranlassung vorläge, das Unternehmen zu veräussern. Jedenfalls hätten sich die Gesellschaftsvorstände vorher der Geneigtheit der Actionäre hierzu versichern müssen. Herr Director Schmidt suchte diese Ansicht zu paralisiren, indem er auf die Rechte und die Pflichten der Gesellschaftsvorstände hinwies und behauptete, dass die Opposition gegen den doch so günstigen Vertrag lediglich aus der Verzögerung in der Einbringung der Vorlage originire. Herr Davidsohn (Berlin) replicirte und tadelte das Verfahren der Vorstände, welchen es beliebt habe, die Actionäre so lange im Dunkeln zu lassen. Nach längerer, zum Theil erregter und durch einzelne sehr persönliche Bemerkungen und Rufe unterbrochener Debatte erklärte es der Herr Vorsitzende für opportun, zunächst die eingegangenen Amendements zu verlesen, was geschah. Eingegangen sind derartige Amendements, die sämmtlich auf eine günstigere Abfindung der Actionäre, namentlich derjenigen Lit. B. abzielen, von der Firma Meyer Ball in Berlin, Dr. Wassmer daselbst, J. Arnstedt u. A. Auf Veranlassung des Herrn Davidsohn (Berlin) gab Herr Regierungscommissar Bensen vor Eintritt in die Generaldebatte eine Erklärung ab, durch welche er den Standpunkt der Regierung zur obschwebenden Sache präcisirte. Nach einigen historischen Abschweifungen auf die Periode des Zustandekommens des vorliegenden Vertrags und diversen Lobsprüchen auf die Bemühungen der Gesellschaftsvorstände sagte er, dass das, was in dem Vertrage stehe, als das letzte Wort der Regierung anzusehen sei. Jede Abänderung dieses Uebereinkommens erachte die Regierung für eine Ablehnung und perhorrescire hierüber jede weitere Verhandlung. Herr Journalist Stieb (Cassel) wandte sich in längerer Rede gegen den Verkauf. Derselbe kritisirte scharf das Verfahren der Regierung und beleuchtete sodann die ganze Verstaatlichungspolitik derselben vom finanziellen und vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus. Herr Dr. Möller (Bielefeld) sprach sich im Allgemeinen dahin aus, dass sich die Actionäre nach keiner Richtung hin irre machen lassen dürften, dass sie vielmehr in den Bestrebungen beharren müssten, welche sie für recht und billig erkannt hätten. Herr

Kumbruch (Cösen) gab die Erklärung ab, dass nach den Worten des Herrn Regierungscommissars seine Entschliessung feststehe, — er werde nunmehr mit „Nein!“ votiren. Im Weiteren wies der Redner nach, dass die beabsichtigte Abfindung geradezu den Bestimmungen des Statuts und des Gesetzes widerspreche. Ein Actionär erging sich sodann in einer Kritik solcher „bedeutender Actionäre“, welche sich nicht entblödeten, gegen die Gesellschaft selbst zu agitiren, um so, wie sie beim „Gründen“ gar Manches „verdient“ hätten, auch beim „Entgründen“ zu profitiren. Herr Salomonsohn (Berlin) glaubte in dem Gesagten und in der weiteren Insinuation, es handele sich bei diesen Leuten um die möglichst gute Verwerthung ihres Actienbesitzes Lit. C, eine Verdächtigung der Discontogesellschaft und des Hauses Bleichröder erblicken zu müssen, welche er in Schutz nehmen müsse, stellte aber schliesslich den Antrag, den Verkauf gutzuheissen! Herr Oberbürgermeister a. D. Weber (Berlin) erklärte sich für unbedingte Annahme des Vertrags, zumal der Zug der Zeit dahin gehe, allmälig alle Privatbahnen in den staatlichen Besitz überzuführen. Nachdem noch Herr Davidsohn (Berlin) die Vorredner gründlich widerlegt hatte, ging ein abermaliger Antrag auf Schluss der Debatte ein, der diesmal angenommen wurde. Herr Arnstedt stellte sodann den Antrag, falls der Vertrag falle, die Gesellschaftsvorstände zu beauftragen, mit der Regierung erneute Verkaufsverhandlungen auf der Basis besserer Bedingungen anzuknüpfen. Man schritt nunmehr zur Abstimmung. Die Auszählung der Stimmen ergab, dass der Vertrag als solcher, d. h. ohne jedes Amendement, mit 86 Stimmen über die erforderliche Zweidrittel-Majorität — 13 140 Stimmen für, 6 441 Stimmen gegen — angenommen ist. Bei diesem Verhältnisse hatte es der Ausschuss und das Directorium sehr leicht, während der Versammlung ihre völlige Objectivität zu versichern und den Hauptredner der Discontogesellschaft in der Verfolgung der Verkaufszwecke auf das Heftigste über die Preussischen Staatsbahnverwaltungen herfallen zu lassen. Eine Resolution war noch eingegangen, „dass die Versammlung ihre Rechtsüberzeugung dahin aussprechen möge, dass bei der Liquidation die Actien Litr. A, B und C völlig gleichberechtigt seien“. Bei der „Unschuld“ dieser Resolution, wie sich der Herr Vorsitzende wohl zutreffend ausdrückte, konnte die Annahme durch Acclamation erfolgen. Damit war der Handel beendigt!!

Magdeburg, 2. Juli. Die heute Nachmittag abgehaltene ordentliche Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft war, wie sich dies erwarten liess, nur äusserst schwach besucht. Zu dem Geschäftsberichte machte Herr Kumbruch (Cösen) einige Bemerkungen, welche sich auf die angedeutete Erweiterung des Unternehmens in das Innere von Thüringen etc. bezogen; event. müsse der Staat als Rechtsnachfolger der Gesellschaft dieses Testament vollstrecken. Der Wiederwahl der ausscheidenden zehn Mitglieder des Ausschusses mittels Acclamation wurde widersprochen, so dass die Stimmzettel nochmals ihren Dienst thun mussten. Die Wiederwahl erfolgte mit überwiegender Majorität.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 30. Juni 1879. (Wahlkampf. Serbische Bahnen. Südbahn - Unterhandlungen. Sanitätsdienst. Mai - Einnahmen. Wagenbeschlagnahme. 4 Generalversammlungen. Literarisches. Börsenbericht.)

Von dem heute zum Abschluss gelangenden Wahlkampf für den Reichsrath wurden auch die Bahnverwaltungen stark berührt. Bezeichnend ist folgende Verantwortung des schon in einer früheren Correspondenz genannten Candidaten Lenz wegen seiner ihm vorgeworfenen Stellung als Verwaltungsrath: „Ich habe wirklich geglaubt, dass, wenn man die Ehre hat, von so unabhängigen Bürgern, wie es die Actionäre der Nordbahn sind, mit einem Vertrauensmandat beehrt zu werden, dies eigentlich ein gutes Leumundszeugniss ist und nicht ein schlechtes. (Bravo!) Sie müssen sich denken, dass die Herren Actionäre vor Allem darauf schauen, wenn ein Candidat für den Verwaltungsrath nicht vom Finanzadel oder ein hochgeborener Herr ist, ob er etwas versteht und ob er ein anständiger und honnetter Charakter ist. (Beifall und Händeklatschen.) Das haben die Herren Actionäre von mir gewiss geglaubt, denn ich bin nahezu einstimmig gewählt worden. Und das macht man mir heute zum Vorwurfe, und zwar aus verschiedenen Gründen, zunächst weil ich angeblich ganz andere Interessen als die des Gewerbe- und Handelsstandes zu verfolgen habe. Man sagt, die Eisenbahn hat das Interesse, recht hohe Tarife einzufordern, die Industriellen dagegen haben das Interesse, recht kleine Tarife zu wünschen. Das ist absolut falsch, und wer sich so ausspricht, versteht die Frage nicht. Ich werde Ihnen das beweisen. (Rufe: Oho!) Sagen Sie nicht „Oho“, ich bin länger im Eisenbahnleben, wie Sie, die „Oho“ schreien. (Bravo.) Und wenn ich Ihnen sage, das werde ich Ihnen beweisen, so werde ich auch den Beweis nicht schuldig bleiben. Was ist eine Eisenbahn? Eine Transportgesellschaft, sie beschäftigt sich und lebt vom Transporte der Menschen und Waaren. Wenn es der Industrie, dem Handel und Verkehr gut geht, so geht es auch der Eisenbahn gut; denn dann reisen viele Personen und es werden viele Waaren hin- und hergeschickt. Die Rohproducte kommen von dem einen Punkte und gehen als fertige Producte zu dem andern. Die Interessen sind daher vollständig identisch. Glauben Sie, wenn wir beim grünen Tisch bei der Bahn sitzen, dass wir an etwas anderes denken, als um den Handel und Verkehr zu heben? Dafür sind wir ja hingeschickt. Erlauben Sie mir ein Beispiel dafür anzuführen, wie man in anderen Ländern wählt, wo man auch zu wählen versteht und mehr politisch geschult ist, als wir in Oesterreich. Wie viele Ingenieure sitzen im Italienischen Parlamente? Im Französischen sind vielleicht 50 Ingenieure. Und wissen Sie, wie viele Eisenbahnmänner in dem Lande, wo der Parlamentarismus am entwickeltsten ist, wo die älteste Constitution zu Hause ist, im Abgeordnetenhause sitzen? Von 658 Abgeordneten des Englischen Unterhauses sind 121 Eisenbahnmänner, die Herren Engländer wissen ganz gut, dass ihre Interessen ganz mit den Interessen der Eisenbahnen verwoben sind. Ich glaube demnach nachgewiesen zu haben, dass wir bei der Eisenbahn gar keine von den Ihrigen verschiedene Interessen haben. Noch eine andere Seite muss ich beleuchten. Sie wollen doch, dass eine gute Eisenbahnpolitik im Abgeordnetenhause geführt werde. Nicht wahr? Sie müssen daher auch gute Fachmänner wählen. Wenn Sie nur Advocaten wählen, so werden Sie keine guten Eisenbahngesetze machen, gerade so wie Sie, wenn Sie sämmtliche Eisenbahnmänner zusammenrufen, keine Justizgesetze machen könnten.“

Die Oesterreichische offiziöse „Pol. Corr.“ bringt folgende Nachricht: „Aus Belgrad wird uns gemeldet, dass der Serbische Ministerrath die Entsendung von fünf Delegirten zur Verhandlung der Eisenbahnconvention mit Oesterreich-Ungarn nach Wien beschlossen hat. Sobald die Genehmigung der vorgeschlagenen Fachmänner seitens des Fürsten Milan aus Nisch eintrifft, werden die Delegirten unter Führung des Ministers der öffentlichen Bauten, Ranko Alimpic, nach Wien abreisen“. Von Ungarischer offiziöser Seite wird dagegen zum erstenmale zugestanden, dass die Eisenbahnverbindung Ofen-Semlin und der von der Staatsbahn angestrebte Anschluss an die Serbischen Bahnen bei Belgrad unabhängig von einander gebaut werden können. Dieses Zugeständniss ist eine Bestätigung unserer Mittheilung, schreibt die „N. Fr. P.“, dass die Ungarische Regierung ihre Opposition gegen einen den Oesterreichischen Interessen entsprechenden Eisenbahnanschluss an die Serbischen Linien nicht mehr aufrecht erhält und die Anschlussfrage im zukünftigen Eisenbahnvertrage mit Serbien keine Schwierigkeiten verursachen wird. Leider ist genug kostbare Zeit verloren worden, bevor es gelang, den Widerstand der Ungarischen Regierung zu beseitigen und der Serbische Eisenbahnvertrag wäre vielleicht schon längst abgeschlossen worden, wenn man nicht diesen Incidenzfall früher hätte zum Austrage bringen müssen.

Demselben Blatte zufolge werden Unterhandlungen zwischen der Südbahnverwaltung und der Ungarischen Regierung wegen des Verkaufs der Linie Agram-Karlstadt werden fortgesetzt. Die Ungarische Regierung hat bereits im schriftlichen Wege der Südbahn ihre Absicht, die Linie Agram-Karlstadt zu kaufen, kundgegeben und die Gesellschaft aufgefordert, ihr Bedingungen zu stellen. Es werden nunmehr von Seite der Südbahn die rechnungsmässigen Grundlagen zur Abfassung der Anträge studirt. Wahrscheinlich wird auch die Steuerfrage der Südbahn als ein Compensationsobject in Aussicht genommen. In dem Berichte der Südbahngesellschaft an die Generalversammlung wird auch mitgetheilt, dass sich die Verwaltung an die beiden Regierungen mit der Bitte um Verlängerung der Steuerfreiheit gewendet habe. Die Südbahn hat nämlich mit der Regierung im Jahre 1867 einen Vertrag geschlossen, dessen Artikel 9 bestimmt: „Die Südbahngesellschaft wird bis zum 1. Januar 1880 von der Entrichtung der Einkommensteuer befreit. Die gleiche Befreiung kommt ihr bezüglich aller directen Steuern zu, welche etwa bis zu Ende dieses Zeitraumes neu eingeführt werden könnten“. Dagegen hat die Gesellschaft damals der Regierung concedirt, dass einzelne Tarife für Hauptartikel ermässigt werden und dass die Nettogarantie in eine Bruttogarantie umgewandelt werde. Auf Grund des eben ausgewiesenen Reingewinnes würde die Einkommensteuer, welche inclusive der localen Zuschläge mit 14 pCt. zu veranschlagen ist, rund 3 Millionen Gulden betragen. Nun bestimmen aber die Artikel 10 und 12 des oben citirten Vertrages, dass nach Entrichtung der Einkommensteuer die Rückzahlung der Schuld an den Staat unter ganz anderen Bedingungen erfolgt, als vor derselben. Unter den heutigen Verhältnissen der Südbahn würde diese Rückzahlung unterbleiben. Wie aus der Bilanz der Südbahn zu ersehen ist, hat die Abschlagszahlung für das Jahr 1878 ungefähr 1 Million Gulden betragen. Diese würde nun unterbleiben, und obwohl die Situation der Südbahn an sich durch die Nichtrückzahlung nicht verbessert wird, so entfällt doch die jährliche Last von 1 Million

Gulden und der Mehraufwand der Gesellschaft, welcher durch die Einkommensteuer entstehen könnte, würde sich von 3 Millionen auf 2 Millionen Gulden reduciren. Es ist von dem Entgegenkommen beider Regierungen zu erwarten, dass diese Steuerfrage eine günstige Lösung für die Südbahn finden werde.

Bezüglich der für den Sanitätsdienst des souverainen Malteser Ritterordens gewünschten Beistellung von Wagen mit Plattformen und rücksichtlich der diesfälligen Vermehrung der Wagen seitens jener Bahnen, deren Wagen nicht für 10, sondern nur für 8 Betten Fassungsraum bieten, wurde den Bahnverwaltungen empfohlen, dass für den Fall wo gründliche Reconstructionen der Wagen oder derartige Neuanschaffungen stattfinden dürften, an solchen Wagen dann Plattformen angebracht und ebenso in diesen Fällen solche Wagen mit dem für 10 Betten erforderlichen Fassungsraum hergestellt werden mögen, oder dass, wo letzteres nicht ausgeführt werden könnte, die Bahnen das entsprechende Aequivalent an Wagen mit dem Fassungsraume für 8 Betten mehr bestellen wollen.

Im Monate Mai d. J., und zwar am 1., wurde die seit 20 Mai 1878 vollendete Anschlussstrecke der Staats-Eisenbahngesellschaft von Orsova nach Vercierova, lang 4,107 km, dem Verkehre übergeben. Im Monate Mai d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 109 194 Personen und 3 755 519 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 16 931 209 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 932 fl. Im gleichen Monate 1878 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 3 047 200 Personen und 3 304 971 t Güter — 16 075 720 fl. oder pro Kilometer 902 fl., daher resultirt für den Monat Mai 1879 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 3,3 pCt. Die Gesammteinnahmen in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. Mai 1879 beziffern sich auf 76 454 510 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 74 305 695 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten fünf Monate des laufenden Jahres 18 162 km, für denselben Zeitraum 1878 dagegen 17 812 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für diese Periode des Jahres 1879 auf 4 210 fl. gegen 4 172 fl. im Vorjahre, d. i. um 38 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1879 auf 10 104 fl. gegen 10 013 fl. pro 1878, d. i. um 91 fl. oder in beiden Fällen um 0,9 pCt. günstiger.

Dem Geschäftsberichte der Kaschau-Oderberger Bahn, über deren gestern abgehaltene Generalversammlung wir erst in der nächsten Correspondenz berichten können, entnehmen wir hinsichtlich der Beschlagnahme von Wagen die nachfolgenden Mittheilungen: „Obgleich nach dem mit 1. Januar cr. in Kraft getretenen Deutschen Handelsvertrage die Beschlagnahme von Eisenbahnfahrzeugen in beiden Reichen gegenseitig nicht mehr platzgreift, so haben wir dennoch erst vom 1. Mai cr. angefangen den Uebergang unserer Wagen auf Deutsche Bahnen gestattet, da bis zu der im April erfolgten Promulgirung des Gesetzes Beschlagnahmen von Wagen Oesterreichischer Bahnen stattgefunden haben. Ebenso muss constatirt werden, dass die sämmtlichen anhängigen Couponsprocesse bisher von den Preussischen Gerichten in allen Instanzen zu unseren Ungunsten entschieden und von denselben Beschlag auf unsere Guthaben bei den Deutschen Bahnverwaltungen gelegt worden ist, so zwar, dass mit 31. December v. J. circa 116 000 ℳ gerichtlich mit Beschlag belegt waren. Von dieser Summe haben wir die den Processführenden schon factisch zugeurtheilten Beträge in der Höhe von 30 794 fl. vorläufig und bis zur definitiven Regelung dieser Angelegenheit in die Betriebsrechnung unter „Besondere Auslagen" eingestellt. Nachdem aber eine Fortsetzung dieser Beschlagnahmen endlich dahin führen müsste, dass unsere sämmtlichen ausländischen Guthaben gepfändet werden, so mussten wir in Ueberlegung ziehen, ob unter derartigen Verhältnissen der directe Verkehr überhaupt aufrecht erhalten werden könnte. Bevor wir jedoch zur Aufhebung des directen Verkehrs als äusserstes Mittel greifen, haben wir an unsere Preussische Anschlussbahn, die Oberschlesische Eisenbahn, die Forderung gestellt, die auf den in Oderberg von uns ihr übergebenen Frachten lastenden Beträge uns baar auszufolgen, so dass wir niemals eine Forderung in Preussen ausstehen hätten. Bis heute konnte diese Angelegenheit noch nicht geregelt werden, jedoch hoffen wir, dass die Preussische Oberschlesische Bahn in unsere Forderung einwilligen wird".

In der am 26. d. M. abgehaltenen (11.) Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn giebt Generaldirector Dr. Gross in Beantwortung einer Interpellation Aufklärung über die Verkehrsverhältnisse auf dem B-Netze. Wenn sich die Hoffnungen auf eine Besserung des Verkehrs im abgelaufenen Jahre nicht verwirklichten, so lag eine wesentliche Ursache hiervon in dem hohen Wasserstande der Elbe, in Folge dessen die Elbe-Schifffahrt vom Februar bis November vorigen Jahres währte. Wie sich der Verkehr heuer gestalten werde, lasse sich mit Rücksicht auf die Deutschen Tarifmassregeln noch nicht bestimmen, obwohl nicht behauptet werden könne, dass sie absolut nachtheilig für den Verkehr auf dem B-Netze sein werden. Im Gegentheil hoffe die Verwaltung, dass sich der Verkehr im II. Semester auf diesem Netze heben werde, insbesondere mit Rücksicht auf die in Aussicht stehende günstige Ernte und die Zunnahme der Kohlentransporte. Auf Antrag des Revisionsausschusses werden die Rechnungen pro 1878 genehmigt und wird dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Nächster Gegenstand ist der Antrag des Verwaltungsrathes: a) Der am 1. Juli d. J. fällige Coupon der Stammactien ist mit 3 fl. in Silber einzulösen und der Betrag von 39 833 fl. dem Reserveconto des garantirten Netzes gutzuschreiben. b) der Betriebsüberschuss des Ergänzungsnetzes pro 1878 ist mit dem Betrage von 53 064 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Zwei Actionäre sprechen sich, nachdem der Julicoupon der Stammactien laut vorliegender Rechnung mit 3 fl. 22 kr. eingelöst werden könnte, gegen die beantragte weitere Reduction des Einlösungsbetrages aus, und ein Actionär giebt zu Protocoll, dass er die Bildung eines Reservefonds der Bestimmung des § 49 der Statuten nicht entsprechend finde, welche die Schaffung eines Reservefonds erst aus den Ueberschüssen über das garantirte Reinerträgniss in Aussicht nehme. Nach einer längeren Discussion, in welcher schliesslich Generaldirector Dr. Gross den Antrag des Verwaltungsrathes aus Gründen der Zweckmässigkeit empfahl, werden die Anträge des Verwaltungsrathes mit grosser Majorität angenommen. Die beantragten Statutenänderungen, welche die Zahl der Verwaltungsräthe mit 16 bis 24 festsetzen und dem Verwaltungsrathe das Recht einräumen, aus seiner Mitte Comités zu wählen und deren Befugnisse zu bestimmen, während die Entschädigung für die Comitémitglieder durch die Generalversammlung festzusetzen ist, werden en bloc angenommen. Zu dem von einem dritten Actionär eingebrachten Antrage, betreffend die Einsetzung eines Actionärcomités zur Prüfung der Verträge zwischen der Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, gab der Verwaltungsrath folgende Erklärung ab: „Das Verhältniss zwischen der Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist Gegenstand steter Aufmerksamkeit seitens des Verwaltungsrathes der Nordwestbahn. Der Verwaltungsrath betrachtet es insbesondere als seine Aufgabe, zu prüfen, welchen Einfluss die gegenwärtig zwischen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Vertragsbestimmungen und Uebereinkommen auf die Betriebsresultate der erstgenannten Bahn seither gehabt haben. Sollte der Verwaltungsrath bei dieser Prüfung finden, dass eine Abänderung beziehungsweise die Kündigung der zwischen den beiden Gesellschaften bestehenden Verträge und Uebereinkommen wünschenswerth sei, so wird derselbe nicht verfehlen, die entsprechenden Massregeln zu treffen und hierüber der nächsten Generalversammlung Bericht zu erstatten. Der Verwaltungsrath kann Ihnen jedoch nicht empfehlen, dass diese statutarisch in seinen Wirkungskreis gehörende Aufgabe einem ausserhalb des Verwaltungsrathes stehenden Comité übertragen werde". Mit Rücksicht auf diese Erklärung zieht dieser Actionär seinen Antrag zurück.

Am 25. d. M. fand die (26.) ordentliche Generalversammlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn statt. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes pro 1878 wurde Umgang genommen. Auf eine Anfrage eines Actionärs, in welchem Stadium sich die Bedeckungsoperation für das Baudeficit von 2,384 Millionen Gulden befinde und in welcher Weise das Bahnbetriebs-Zinsenconto, das unter den Activen der Bilanz für die Jahre 1876/77 mit 246 798 fl., pro 1878 mit 57 679 fl., zusammen also mit 304 477 fl. aufgeführt wird, seine endgiltige Validirung finden werde, erwidert der Generaldirector Dr. Gross: In Bezug auf die Ordnung der schwebenden Schuld ist bis jetzt der erste Theil der Operation durchgeführt und die Begebung von 600 000 fl. in Goldobligationen an Stelle der baaren Einlösung des Julicoupons 1878 und des Januarcoupons 1879 erfolgt; dagegen wurden die von der Staatsverwaltung baar erhaltenen Vorschüsse zur Tilgung eines Theiles der schwebenden Schuld verwendet. Mit 1. Juli d. J. beginnt der zweite Theil der Operation, d. i. die Begebung von fünfprocentigen Goldobligationen im Betrage von 1 800 000 fl. und werden an Stelle des Julicoupons 300 000 fl. solcher Obligationen ausgegeben werden. Die Operation hat bisher keine Störung erfahren, und es ist alle Aussicht vorhanden, dass der von der Generalversammlung genehmigte Plan voll eingehalten und die Operation in der vorgeschriebenen Frist zu Ende geführt werden wird. Was das Bahnbetriebs-Zinsenconto betrifft, das im Jahre 1878 mit einem Passivum von 57 679 fl. abschliesst, so ist dasselbe in die Operation einbezogen; es ist eine schwebende Post, die mit der Zeit verschwinden wird. Hierauf wurde, dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend, der Rechnungsabschluss pro 1878 genehmigt und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt.

Am 23. d. M. fand die (zwölfte) ordentliche Generalversammlung der Kronprinz Rudolphbahn statt. Zum Bericht über den Bau und Betrieb der Bahn, von dessen Verlesung Umgang genommen wurde, ergreift ein Actionär das Wort: Der Bericht enthalte die Mittheilung, dass das garantirte Baucapital

der Linien Villach-Tarvis und Hieflau-Eisenerz um 592 000 fl. überschritten sei und dass die Verzinsung und Tilgung dieses Betrages sowie einiger anderer Posten theils aus den Erträgnissen der Bahn Zeltweg-Fohnsdorf, theils aus den Einnahmen des mit der Kaiserin Elisabethbahn gemeinschaftlich geführten Salzgeschäftes bestritten werden soll. Nähere Details seien nicht angeführt. Der Verwaltungsrath möge daher in detaillirter Weise die Entstehung der Bauüberschreitung darlegen und auch ziffermässige Daten bezüglich der anderen erwähnten Posten machen. Ein anderer (Deutscher) Actionär kann diese an den Bericht gestellten Anforderungen nicht für begründet anerkennen. Man müsse zu einer Verwaltung, welche die Geschäfte der Bahn in uneigennützigster Weise führt, Vertrauen haben und ihr gestatten, über ihre Operationen, insolange als dieselben noch nicht zum definitiven Abschluss gelangt sind, nur in vorsichtiger Form Mittheilung zu machen. Eine öffentliche Erörterung könnte von nachtheiligem Einflusse auf die Abwickelung noch schwebender Angelegenheiten sein. Er bitte daher, von einer Discussion dieser Frage heute abzusehen und den vom Verwaltungsrathe für das nächste Jahr in Aussicht gestellten Bericht hierüber abzuwarten. Ein Aufsichtsrath bemerkt, dass diese Bauüberschreitungen eine Folge der Beschlüsse früherer Jahre seien und sich daher heute der Discussion entziehen. Der ersterwähnte Actionär hält demgegenüber, nachdem der Verwaltungsrath selbst in seinem Berichte Mittheilung von dem Gegenstande gemacht, eine Discussion, durch welche den Actionären nähere Aufklärung gegeben werden solle, für wünschenswerth. Ein dritter Actionär ersucht den Vorsitzenden, er möge die Generalversammlung befragen, ob sie die Fortsetzung dieser Discussion wünsche. Der Vorsitzende bemerkt hierauf: Die Verwaltung ist erst jetzt, nach dem vor wenigen Monaten erfolgten Abschlusse der Baurechnung mit der Regierung, in der Lage gewesen, eine Mittheilung hierüber zu machen, doch ist sie noch nicht mit allen Posten zum Abschlusse gelangt und es sind noch einige Anstände vorhanden. Die Verwaltung hat alle Ursache, der Regierung für ihre entgegenkommende Haltung dankbar zu sein, und hofft, dass die noch bestehenden kleinen Differenzen in diesem Jahre werden beigelegt werden. Er müsse der ausgesprochenen Ansicht zustimmen, dass es nicht opportun sei, die Verwaltung in ihren Verhandlungen zu stören, indem man vor Abschluss derselben eine detaillirte Bekanntgabe der einzelnen Posten fordert, sondern dass es sich vielmehr empfehle, der Verwaltung freie Hand zu lassen. Er frage daher die Generalversammlung, ob sie dem Verwaltungsrathe bis zur Schluss-Berichterstattung das Vertrauen schenke und ihn einstweilen von einem detaillirten Berichte ziffermässiger Posten enthebe? Die Versammlung beschliesst die Beendigung der Discussion und nimmt, dem Antrage des Verwaltungsrathes entsprechend, den Bericht über den Bau und Betrieb der Bahn zur Kenntniss. In Folge Antrages des Aufsichtsrathes genehmigt die Versammlung den Rechnungsabschluss pro 1878 und ertheilt dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Der zweiterwähnte Actionär zollt den Bemühungen der Verwaltung um die Interessen der Gesellschaft Anerkennung, und auf seinen Antrag wird dem Verwaltungsrathe, sowie dem Aufsichtsrathe der Dank votirt. Der Vorsitzende dankt Namens der Verwaltung für die freundlichen Worte der Anerkennung aus dem Munde eines Deutschen Actionärs, der mit anderen Actionären aus Deutschland einen nicht unbeträchtlichen Actienbesitz in der Generalversammlung vertrete.

Am 28. d. M. fand die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft statt. Dem Vortrage des Präsidenten entnehmen wir die folgenden, den Geschäftsbericht pro 1878 ergänzenden Momente: Die ungeachtet einer mässigen Steigerung des Bahnverkehrs, an welcher hauptsächlich die Kohle participirt, erzielte Mindereinnahme von 67 748 fl. oder 5½ pCt. beruht wesentlich auf dem Sinken des Agios. Die Verwaltung hat bedeutende Abschreibungen vorgenommen, wobei ihr die Société Belge auf das coulanteste entgegengekommen ist. Auch im Jahre 1879 werden behufs Richtigstellung aller dubiosen und wirklichen Verluste noch einige, wenn auch nicht namhafte Abschreibungen aus der früheren Geschäftsperiode vorgenommen werden müssen. Wenn dies geschehen, werde sich ein normales Erträgniss des Unternehmens vom Jahre 1880 an gewärtigen lassen, das sich noch wesentlich erhöhen dürfte, wenn die in Angriff genommenen Reformen und Investitionen ihren günstigen Einfluss ausüben werden. Die Bemühungen der Verwaltung wegen gebührenfreier Ausgabe neuer Actien blieben fruchtlos, und wird daher mit Genehmigung des Finanzministeriums die Abstempelung der alten Actien in der Weise erfolgen, dass bei Einziehung von je fünf Stück alten Actien für sechs Stück präsentirte eine mit der Ueberstempelung: „Weiters für den vollen Betrag giltig“ dem Einreicher zurückgestellt wird. Dem Wunsche mehrerer Actionäre entsprechend, dahin zu streben, dass die Actien früher als im Jahre 1888 zum Genusse der Dividende gelangen, war die Verwaltung bemüht, ein diesfälliges Uebereinkommen mit der Société Belge zu treffen, welche bekanntlich bis zum Jahre 1887 das Recht auf sämmtliche Reinerträgnisse der Gesellschaft besitzt. Im laufenden Jahre hat die Verwaltung zwei grosse Kohlenwerke im Köflacher Revier zu relativ günstigen Bedingungen erworben und weiters ihre Bemühungen dahin gerichtet, den Kohlenbergbau im Wieser Reviere lebensfähig zu machen, wodurch die Gesellschaft in die Lage kommen soll, durch Erzeugung von viel und billiger Kohle die Concurrenz auf entfernteren Absatzpunkten zu bestehen. Hierbei kommt auch in Betracht, dass ein grosser Kohlenproducent im Köflacher Reviere bestrebt ist, eine Concurrenzbahn von seinem Werke zu etabliren. Die Verwaltung wird übrigens diesem, ihrer Ansicht nach gesetzlich nicht berechtigten Bestreben Widerstand leisten und vertraut in dieser Hinsicht auf die Gerechtigkeit der Behörden. Der Verwaltungsrath will nicht durch die Kosten der Investitionen der Gesellschaft eine neue Schuldenlast aufbürden und hofft, den Actionären in wenigen Monaten dieserhalb, sowie bezüglich der beabsichtigten Wiederaufnahme der Dividendenzahlung auf die Actien Bestimmtes zu berichten, beziehungsweise ihrer Schlussfassung vorlegen zu können. Schliesslich wird mitgetheilt, dass der Vertrag mit der Südbahngesellschaft abgeschlossen wurde, demzufolge dieselbe die Manipulation des Betriebes seit 1. September v. J. besorgt.

Mit Genehmigung des Handelsministeriums hat die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen anlässlich ihrer Betheiligung an der Weltausstellung 1878 in Paris eine Broschüre herausgegeben, welche unter dem Titel: „Beiträge zur Beleuchtung der allgemeinen Verhältnisse der Oesterreichischen Eisenbahnen“ soeben in der Hof- und Staatsdruckerei erschienen ist und nachstehende Mittheilungen enthält: 1. eine Uebersichtskarte der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen; 2. ein Tableau der Entwickelung des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes; 3. eine Höhenkarte der bedeutenderen Oesterreichischen Eisenbahnen; 4. ein Tableau der Eisenbahn-Donaubrücken; 5. eine Darstellung der Verwendung von Eisen für Bahnbrücken und von Stahlschienen für den Oberbau der Eisenbahnen; 6. ein Tableau über die Eisenbahnbetriebsmittel; 7. ein Tableau über die Anlagekosten, die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen Oesterreichs (finanzielle Betriebsresultate). Um nun diese Pläne und Tableaus auch weiteren Fachkreisen zugänglich zu machen, wurden dieselben in der Weise in Druck gelegt, dass die graphischen Darstellungen so fortgesetzt werden können, wie sie begonnen wurden. Hierdurch hat die Publication einen bleibenden Werth erhalten und wird in Fachkreisen sicherlich grosses Interesse erregen. Die Ausstattung ist vorzüglich. Zu bemerken ist noch, dass die Zusammenstellung und übersichtliche Anordnung unter der Leitung des K. K. Hofraths und Generalinspectors Matthias Ritter von Pischof erfolgt ist.

Auf dem Eisenbahnmarkte war eine Stagnation bemerkbar, welche nur durch die Hoffnung auf den Julicoupon einer gewissen Festigkeit Stand hielt. Aeltere Bahnen waren etwas bevorzugt. Zum Schluss der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2288,—	2294,—	Nordbahn . . .	103,75	103,75
Franz-Josefbahn .	145,25	145,—	Franz-Josefbahn .	93,—	93,50
Karl-Ludwigbahn	242,50	245,50	Rudolfbahn . . .	85,—	84,50
Oest. Nordwestb. .	125,75	126,50	Kaschau-Oderb. B.	80,—	79,80
Staatsbahn . . .	277,50	277,50	Salzkammergutb. .	99,—	98,75
Südbahn	87,—	87,75	3 pCt. Südbahn .	120,30	120,—
Theissbahn . . .	210,50	212,50	Theissbahn . . .	91,50	91,70

Gesetz vom 1. Juni 1879, betreffend die Secundärbahn Czaslau-Zawratetz.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, bei Ertheilung der Concession für eine normalspurige Secundärbahn von der Station Czaslau der privilegirten Oesterreichischen Nordwestbahn über Zleb nach Ronow und Zawratetz nebst einer Abzweigung von Skowitz nach Wrdy und Bucitz für diese Eisenbahn nachstehende Begünstigungen zu gewähren:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capitalsverzinsung durch garantirte Frachtquantitäten, sowie des Baues und der Instruirung der Bahn, bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritätsobligationen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr;

c) die Befreiung von der Einkommensteuer, von der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von höchstens dreissig Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung.

Art. II. Die im Artikel I. bezeichnete Eisenbahn muss hinsichtlich der Strecken Czaslau-Zleb und Skowitz-Wrdy-Bucitz binnen längstens zwei Jahren und hinsichtlich der Strecke Zleb-Zawratetz binnen längstens drei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, im Baue vollendet und dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Art. III. Insofern auf der den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahn die Züge nur mit geringer Geschwindigkeit verkehren, wird die Regierung ermächtigt, nicht nur beim Baue alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von allen in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. No. 1 ex 1852) und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die ermässigte Maximalgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmung der bezeichneten Eisenbahn von der im § 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung, beziehungsweise im § 10, Litr. f des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. No. 238) ausgesprochenen Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Post, sowie von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Art. IV. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen im Höchstbetrage des halben Anlagecapitales darf nur nach Mass der in Betrieb gesetzten Strecken erfolgen.

Art. V. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind der Handelsminister und der Finanzminister beauftragt.

Schönbrunn, den 1. Juni 1879.

(L. S.) Franz Josef m. p.

Stremayr m. p. Chlumecky m. p. Pretis m. p.

Pontebabahn. Der „Monitore delle Strade Ferrate“ meldet: Am 17. Juni ist die von der Alta Italia gewählte Commission nach Wien abgereist, um dort die nöthigen Vereinbarungen für den Verkehr auf der Pontebabahn, der mit dem 1. August eröffnet werden wird, zu treffen. Diese Vereinbarungen werden sich insbesondere darauf beziehen, directe Bahnzüge zwischen Wien und Rom via Ponteba und Udine mit kürzerer Fahrtdauer als via Nabresina einzuführen. Was den Dienst in den beiden Endstationen Ponteba und Pontafel, dann die Verbindungslinie zwischen denselben, ebenso auch die Polizei, das Zollwesen etc. anbelangt, so kann eine definitive Einigung darüber nur auf diplomatischem Wege erzielt werden. Die Vereinbarungen der Delegirten der Bahnen werden daher nur einen provisorischen Character tragen. Unterdessen hat die Italienische Regierung bereits nach Udine die nöthigen Befehle ertheilt, dass der dortige Bahnhof erweitert und die Schienengeleise und die Magazine daselbst vermehrt werden sollen. (Wiederholt, da die Notiz nur in einer Anzahl von Exemplaren an Stelle einer in Aussicht gestellten und nicht rechtzeitig eingegangenen telegraphischen Depesche über die Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zum Abdruck gekommen ist. Die Depesche wiederholen wir nicht, da deren Inhalt in der Correspondenz S. 681 mitenthalten ist. Die Redaction.)

A. v. St. **Sächsischer Kohlenverkehr.** Aus den Kohlenbecken von Zwickau, Lugau und Dresden (Plauenscher Grund) wurden im Jahre 1878 zusammen 462 439 Ladungen à 5 000 kg weiterbefördert. Hiervon kamen auf das Zwickauer Revier 344 794 Ladungen (= 74,54 pCt.); auf das Lugauer Revier 59 971 Ladungen (= 12,97 pCt.) und auf das Dresdener Revier 57 774 Ladungen (= 12,49 pCt.) gegen das Vorjahr ist eine Zunahme von 21 145 Ladungen (= 4,79 pCt.) zu constatiren, welche sich auf das Zwickauer Kohlenbecken (+ 19 845 Ladungen = + 6,11 pCt.) und auf das Lugauer Kohlenbecken (+ 3 684 Ladungen = + 6,55 pCt.) bezieht, während die Abfuhr aus dem Dresdener Steinkohlenrevier um 2 383 Ladungen = — 3,96 pCt. abgenommen hat. Die Zunahme der Abfuhr hat hauptsächlich stattgefunden: Nach den Sächsischen Staats-, bezw. den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen (um 15 750 Ladungen = 4,60 pCt.); nach der Thüringischen Bahn (um 4 366 Ladungen = 21,14 pCt.); nach den Bayerischen Staatsbahnen (um 1 623 Ladungen = 2,87 pCt.). Die Abnahme fand hauptsächlich auf der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn um 1 138 Ladungen = 27,89 pCt. statt. Die Stationen der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen bezogen im Jahre 1878 von der Gesammtabfuhr allein 77,49 pCt. (gegen 77,64 pCt. im Vorjahre); 22,51 pCt. gingen nach den anderen Absatzbahnen. Die grösste Kohlenzufuhr (fast ein Zehntel der gesammten Abfuhr) erhielt Leipzig (42 271 Ladungen); dem folgten Chemnitz mit 34 654 Ladungen (nämlich 14 835 von Zwickau und 19 268 von Lugau = 32 pCt. der dortigen Gesammtabfuhr); Dresden mit 30 428 Ladungen) davon 8 509 von Zwickau und Lugau); Crimmitschau (17 099), Reichenbach i/V. (14 810), Werdau (12 828), Zwickau und nächste Umgegend (11 886), Plauen i/V. (9 399), Freiberg (8 558), Glauchau (8 239), Meerane (7 953), Alt-Chemnitz (5 952), Hainsberg (5 494), Siegmar (5 138), Ostrau (3 631), Penig (3 436), Frankenberg (3 243), Aue (3 185), Schwarzenberg (3 006), Hainichen (2 618), Mittweida (2 600) etc. Die bedeutendsten aussersächsischen Absatzorte waren: Gera (9 768), Hof (7 848), Nürnberg (7 673), Greiz (6 256), Bamberg (4 601), Bayreuth (4 542), Erlangen (3 413), Fürth (3 289), Unterwellenborn (3 086), Lichtenfels (2 608 Ladungen) u. s. w. Im Ganzen sind von der Bahn aus den Sächsischen Kohlenbecken abgefahren worden: von Zwickau seit 1846: 5 678 872 Ladungen, von Lugau seit 1859: 607 524 Ladungen und von Potschappel-Plauenscher Grund seit 1856: 1 245 354 Ladungen à 5 000 kg.

Seeländische Eisenbahn.

Rn. Dem Geschäftsberichte des Jahres 1878 entnehmen wir das Nachstehende. Das Unternehmen umfasst die Strecken Roskilde-Korsör mit 10½ Meilen, Kopenhagen-Roskilde mit 4¼ Meilen, Kopenhagen-Helsingör und die Seitenbahn Hellerup-Klampenborg mit 8¾ Meilen, Roskilde-Masnesund 12 Meilen und Roskilde-Kallundsborg 10½ Meilen, zusammen 46 Meilen.

Die Betriebsergebnisse haben unter dem andauernden Druck der Verhältnisse gelitten.

Zur Beförderung kamen 3 028 428 Personen, von denen 31 521 die I. Classe, 641 228 die II. Classe und 2 355 679 die III. Classe benutzten. Durchschnittlich fuhr jede Person 3,75 Meilen, was 11 367 649 Personenmeilen ausmacht.

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr beträgt 2 841 776 Kronen 80 Oere; es entfallen somit auf jede Person 93,43 Oere.

Zur Beförderung gelangten ferner 63 253 Centner Gepäck, 247 812 Ctr. Eilgut, 1 391 352 Ctr. Fracht- (Stück-) Gut und 5 595 591 Ctr. Wagenladungsgüter, zusammen 7 298 008 Ctr. Güter aller Art. 6 559 Stück Pferde zu 32 795 Ctr., 40 368 Stück Hornvieh zu 161 472 Ctr., 66 081 Kälber, Schweine etc. zu 66 081 Ctr. und 86 156 Ferkel etc. zu 43 078 Ctr., Total 7 605 944 Ctr.

Da jeder Centner 7,31 Meilen befördert wurde, so giebt dies 55 611 411 Centnermeilen. Die Einnahme für Güter- und Viehbeförderung, incl. 72 145 Kronen 11 Oere für Post-Gütertransporte, stellte sich auf 1 760 285 Kronen 72 Oere, was pro Bahnmeile 38 267 Kronen ausmacht oder 3,04 Oere Meilencentner.

Der Totaleinnahme von 4 664 607 Kronen 33 Oere steht eine Betriebsausgabe von 2 209 547 Kronen 40 Oere gegenüber.

Das rollende Material bestand am Jahresschlusse aus 46 Locomotiven, 44 Tendern und 6 Tenderlocomotiven, 224 Personenwagen, 30 Güter-, 16 Post-, 17 Gepäck-, 32 Pferde- und 793 sonstige Güterwagen.

Die Locomotiven haben 164 127¾ Meilen zurückgelegt, während auf die Wagen 4 726 455¾ Achsmeilen kommen.

Literatur.

Das Pfand- und Concursrecht der Eisenbahnen.

Vergleichende Studien von Dr. Meili. Leipzig, Duncker & Humblot.

Die grosse Schwierigkeit dieses Stoffes mag die Veranlassung sein, dass die Eisenbahnliteratur noch niemals eine eingehende selbstständige Bearbeitung desselben gebracht hat. Umsomehr müssen wir dem Verfasser für die fleissige Studie dankbar sein, die besonders durch die Vergleichung der verschiedenen Gesetzgebungen von Werth wird. Die Schweiz ist auf diesem legislatorischen Gebiete vorangegangen. Ihre Legislatur hat vor 5 Jahren ein Gesetz erlassen, das den ganzen Rechtsstoff, der sich auf die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen bezieht, erschöpft, ohne dass sie schon Gelegenheit gehabt hätte, eigentliche Vorbilder zu benutzen. Einzelne Mängel waren natürlich und so hat denn auch bereits der Vorstand des Schweizerischen Juristenvereins die Frage der Aenderung des Gesetzes über die Verpfändung und Liquidation der Eisenbahnen zum „Tractandum“ der diesjährigen Versammlung erwählt.

Zu jener Thatsache des Revisionsbedürfnisses des Schweizerischen Gesetzes trat für den Autor eine andere Erwägung hinzu. Das Deutsche Reich beschäftigt sich gegenwärtig mit der legislativen Ordnung dieser Rechtsfragen. Es konnte zur Klärung dieser intricaten Materie noch beitragen, wenn einestheils das sämmtliche Material über dieses specielle Pfand- und Concursrecht kurz zusammengestellt und anderntheils hauptsächlich das Gesetz desjenigen Landes interpretirt wurde, welches berufen war, in jenen Richtungen in selbstständiger Weise vorzugehen und Erfahrungen anzusammeln.

Von besonderem Interesse ist die Abhandlung des Verfassers (S. 44—76) über den objectiven Inhalt und die Wirkung des Eisenbahn-Pfandrechts und dessen rechtliche Natur und wollen wir deshalb nachstehend die Hauptresultate der Untersuchung hier wiedergeben.

Nach Schweizer Recht*) erwirbt durch die Verpfändung der Gläubiger ein Pfandrecht an dem Unterbau, auf welchem der Schienen-

*) Art. 9 des Gesetzes vom 24. Juni 1874.

weg ruht, sowie an dem Oberbau, d. h. an dem eigentlichen Schienenweg, an den Schwellen, ihren Verbindungsstücken etc. und endlich an dem Material, so dass also das Eisenbahnpfandrecht jedenfalls alle jene specificirten Objecte ergreift, wenn davon nicht specielle Ausnahmen gemacht werden.

Neu ist der quantitative und qualitative Inhalt des Eisenbahn-Pfandrechts im Gegensatz zum gewöhnlichen Pfandrechte. Bahnkörper, Landparcellen, Stations- und andere Baulichkeiten sowohl wie das ganze Betriebs- und Rollmaterial, die vielen mobilen Objecte, welche z. B. in den Bahnhöfen liegen oder in den Arbeitslocalen der Angestellten, die Bekleidung der Letzteren, die Telegraphenapparate gehören ausnahmslos dazu, denn sie machen die Eisenbahngesammtheit, Eisenbahneinheit aus, kraft ihrer wirthschaftlichen Bestimmung eine Universitas, wie auch das Französische Gesetz bestimmt, ähnlich das Schweizerische. Ob ein Trajectschiff einer Bahn dazu gehört, ist allerdings streitig; in England und der Schweiz wird dies verneint, während im Entwurfe des Schweizerischen Gesetzes stand: „Das Pfandrecht umfasst den Bahnkörper mit Einschluss der Bahnhöfe, Stationsplätze, sämmtlicher darauf befindlicher, der Bahngesellschaft zugehörender Hochbauten, das gesammte für den Betrieb und Unterhalt zu dienende Material, überhaupt alles unbewegliche und bewegliche Vermögen der Bahngesellschaft".

Der letzte Passus fand keine Annahme. Controvers kann ferner sein, ob einzelne Gebäulichkeiten zum Pfandobjecte gehören, wenn sie z. B. nicht allein von den Bahnbeamten benützt werden oder wenn sie nicht ausschliesslich Bahnzwecken dienen, wie z. B. Lagerhäuser, und ob die sogenannten Landabschnitte einen Bestandtheil des Pfandrechtes ausmachen. Darunter sind bekanntlich solche Grundstücke zu verstehen, die mit der Bahn zusammenhängen, aber für die Bahn nicht absolut erforderlich sind, vielmehr nach Convenienz der Bahn regelmässig verkauft werden.

Was das Ungarische Recht anbetrifft, so sagt es ebenfalls, dass das ganze in die centralisirten Grundbücher eingetragene Vermögen der Eisenbahngesellschaft als ein grundbücherlicher Gutskörper und in rechtlicher Beziehung als ein Ganzes zu betrachten sei (§ 4 i. f. des Ges.). Auffallenderweise enthält es aber über das Mobiliarvermögen gar keine Bestimmungen.

Das Oesterreichische Recht stellt den Satz auf, dass eine Eisenbahn mit den wesentlichen Objecten als eine juristische Einheit erscheine.

Der Gesetzentwurf für das Deutsche Reich bestimmt in § 3 Folgendes:

Die Bahneinheit umfasst:

1. Den Bahnkörper und die übrigen Grundstücke, welche dauernd mittelbar oder unmittelbar dem Bauunternehmen gewidmet sind, mit den darauf errichteten Baulichkeiten, sowie die für das Bahnunternehmen dauernd eingeräumten Rechte an fremden Grundstücken.

2. Die nach den gesetzlichen Vorschriften, den Bestimmungen der Concession oder den Statuten für die Erhaltung oder Erneuerung der Eisenbahn angesammelten Fonds, die Kassenbestände der laufenden Bahnverwaltung und die aus dem Betriebe des Bahnunternehmens unmittelbar erwachsenen Forderungen.

3. Die dem Eigenthümer der Bahn gehörigen beweglichen körperlichen Sachen, welche zur Herstellung oder Instandhaltung der Bahn oder der Bahngebäude oder zum Betriebe des Bahnunternehmens dienen.

Dieselben gelten einer Veräusserung ungeachtet als Theile der Bahneinheit, so lange sie sich auf den Bahngrundstücken befinden, rollendes Betriebsmaterial auch nach der Entfernung von den Bahngrundstücken, so lange dasselbe mit Zeichen, welche nach den Verkehrsgebräuchen die Annahme rechtfertigen, dass es dem Eigenthümer der Bahn gehöre, versehen und dem Bahnbetriebe nicht dauernd entzogen ist.

In England sah man sich veranlasst, die Pfändung der zum Eisenbahnbetriebe erforderlichen Objecte auszuschliessen und ein Specialverfahren anzuordnen. Dieses Specialgesetz wurde am 20. August 1867 erlassen: „an Act to amend the Law relating Railway Companies". Diese gesetzliche Anordnung ging zweifellos von der Betrachtung aus, dass auch die beweglichen Objecte ihrem Zwecke nach der Einheit der Bahnanstalt zu dienen haben und ihr daher nicht entfremdet werden dürfen.

Was die Wirkung des Pfandrechts anlangt, so sagt Art. 10 des Eidgenössischen Gesetzes Folgendes:

„Die Pfandgläubiger dürfen den Betrieb der Bahn nicht hemmen; auch können sie wegen Veränderungen am Grundbesitz der Bahn, an den Gebäuden und am Betriebsmaterial keine Einsprachen erheben. Das Pfandrecht ist auf den Bestand der Bahn und des Betriebsmaterials beschränkt, wie beides zur Zeit der Liquidation besteht."

Dieser Grundsatz folgt aus den früher gemachten Erörterungen mit einer Art von juristischer Nothwendigkeit. Allein in unbeschränkter Weise kann eine Eisenbahngesellschaft, die ein Pfandrecht bestellt hat, durchaus nicht vorgehen. Art. 10 des Gesetzes sagt nämlich weiter:

„Die Pfandgläubiger sind jedoch befugt, gegen den Verkauf der Bahn oder einzelner Linien, gegen Veräusserung eines grösseren Theils des Betriebsmaterials und gegen Fusionen mit anderen Bahnen Einsprache zu erheben, wenn die Sicherheit ihrer Pfandforderung dadurch gefährdet werden sollte."

Das Schweizerische Gesetz sucht sodann durch Vorschriften der Publicität den Pfandgläubigern Gelegenheit zu geben, ihre Rechte zu wahren.

Was nun unsern Deutschen Gesetzentwurf betrifft, so setzt er in § 4 fest, dass Veräusserungen einzelner zur Bahneinheit gehöriger Grundstücke ungültig sind, soweit nicht die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde bescheinigt, dass durch die Verfügung die Betriebsfähigkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt werde. Mit dieser Bestimmung sind im Gegensatz zum Schweizerischen Gesetz umfassende Garantien geschaffen gegen die Beeinträchtigung des Eisenbahn-Pfandrechts. Uebrigens ist hier beizufügen, dass schon § 7 des Preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen d. d. 3. November 1838 Folgendes bestimmte:

„Die Gesellschaft ist befugt, die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung der Staatsbehörde zu erwerben; zur Gültigkeit der Veräusserung von Grundstücken ist jedoch die Genehmigung der Regierung nöthig".

Der citirte § 4 des Deutschen Gesetzentwurfs enthält auch noch eine Bestimmung darüber, wie es zu halten sei mit solchen den Bahnunternehmungen gewidmeten Grundstücken, die von dem Eigenthümer zu einem andern Zwecke dauernd bestimmt werden: in diesem Falle bleibt die Realität im Pfandnexus gleichwohl verstrickt, soweit die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde nicht die oben bezeichnete Bescheinigung ausstellt. Nur setzt dann § 5 fest, dass in einem solchen Falle die Zugehörigkeit des betreffenden Grundstücks zur Eisenbahneinheit in dem gewöhnlichen Grundbuche vorgemerkt werde, wenn es dort überhaupt eingetragen ist.

Die Eisenbahngesellschaften nehmen regelmässig Anleihen mit verschiedenen Echéances auf. Wenn nun ein Bahneigenthümer zur Heimzahlung von einzelnen Darlehen wiederum Geldbeträge erheben muss, ist er dann (fragt der Verfasser) berechtigt, diese Beträge im gleichen pfandrechtlichen Range zu versichern, in welchem das abzubezahlende Anleihen sich befand? Oder können die Besitzer nachgehender Pfandrechte protestiren? Und antwortet: Wenn bei der Bestellung des spätern Pfandrechtes ein Vorbehalt gemacht worden ist, so können sich die Inhaber desselben gegen eine Ausfüllung des freien Pfandlocus nicht beschweren. Noch viel weniger wäre eine Opposition gegen eine Gleichstellung späterer Anleihen begründet, es müsste denn sein, dass bei Eingehung des Darlehensvertrages den Nachhypothekargläubigern bestimmte diesfällige Rechte eingeräumt worden wären.

Man wird ferner sagen dürfen: der Pfandschuldner ist berechtigt, bei jenen Vorbehalten auch das Versprechen eines höheren Zinsfusses sich zu reserviren. In diesem Falle ist es freilich erforderlich, dass wenigstens das Maximum ausgesprochen werde. Fr.

„Social-Correspondenz". Da die Periode unfruchtbarer Discussionen über social-demokratische Phrasen als vorläufig abgeschlossen betrachtet werden kann, so ist die Zeit ausserordentlich günstig, um das Erwerbsleben nüchtern sachgemäss zu untersuchen und positive Vorschläge zur Heilung socialer Schäden zu erörtern. Dieser Aufgabe hat sich die „Social-Correspondenz" gewidmet, welche von Dr. Victor Böhmert und Arthur von Studnitz in Dresden herausgegeben wird und das Organ des Centralvereins für das Wohl der arbeitenden Classen bildet. Der Centralverein, welcher Männer der verschiedensten politischen und kirchlichen Richtungen umfasst, will mit diesem Unternehmen einem grossen humanen Zwecke dienen. Die „Social-Correspondenz" sucht, meist auf statistische Ermittelungen, in- und ausländische Erfahrungen gestützt, aufklärend, anspornend, versöhnend zu wirken, Vorurtheilen und Schlendrian entgegen zu arbeiten im Gebiete der Grossindustrie, des Kleingewerbes, der Genossenschaften und Vereine, des Lehrlingswesens, der Hilfs- und Versorgungscassen, des Versicherungs-, des Dienstboten- und Armenwesens, der Privatmildthätigkeit, der Auswanderung und Colonisation, der Gesundheitspflege, der Erziehung und Behandlung der Kinder, der Haushaltung und häuslichen Oeconomie, der städtischen und ländlichen Wohnungsfrage u. s. w. Sie giebt endlich regelmässige Mittheilungen über die Bewegungen des Arbeitsmarktes, Zu- und Abfluss, Bedarf und Ueberschuss an Arbeitskräften, über Lohnaussichten, Streiks, Aussperrungen u. s. w. Die „Social-Correspondenz" kann bei sämmtlichen Postanstalten und Buchhandlungen zum vierteljährlichen Abonnementspreis von 1,60 ℳ bezogen werden.

Der Königlich Sächsische Civilingenieur Herr O. Elb hat das bereits ansehnliche Material von Taschenbüchern zum Abstecken der Kreisbogen noch um eins vermehrt, welches dem tracirenden Ingenieur eine sehr schätzenswerthe Hilfe bietet.

In den neueren Tracirungshandbüchern, insbesondere in demjenigen von Hauhart und Waldner, in den Winckel'schen und den mit Recht als mustergültig in ihrer Art geltenden Tabellen von Sarrazin und Oberbeck sind sowohl bei den gewöhnlichen

Kreiscurven der Eisenbahnen, als auch bei den Uebergangs- oder Anschmiegecurven die benöthigten Tabellen lediglich für die Absteckung mit Abscissen und Ordinaten von der Tangente, Hilfstangente oder Sehne aus gerechnet.

Vielfach, namentlich in schwierigen, unzugänglichem Terrain, haben die Ingenieure die Absteckung durch Polarcoordinaten schon seit längerer Zeit vorgezogen.

Es kam bei dieser Winkelmethode darauf an, die zeitraubende Zwischenoperation zu vermeiden, nach welcher bisher der Endpunkt der Uebergangscurve und die Tangente in demselben festzulegen und alsdann der Kreisbogen für sich abzustecken war.

Herr Elb hat nun eine Methode bearbeitet, wonach lediglich mit dem Winkelinstrument die Polarcoordinaten für Kreisbogen mit gleich angeschlossenen Uebergangscurven und dem Anfangspunkt der Letzteren als Coordinaten-Ursprung gerechnet sind und abgesteckt werden können.

Die Tabellen sind sehr handlich und die Berechnungsmethode eine für den Zweck hinlänglich genaue.

Es darf daher das auch äusserlich hübsch ausgestattete Handbüchlein wohl empfohlen werden. Pl.—

Kursbuch. Das am 1. Juli erschienene Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung (R. v. Decker's Commissions-Verlag, Marquardt & Schenck in Berlin C., Niederwallstrasse 22. Preis 2 *M.*) bringt neben der Eisenbahn-Uebersichtskarte in Schwarz- und Blaudruck und den bisherigen Skizzen von Frankreich, Italien, Russland, Schweden-Norwegen, Schweiz, Spanien, als neue Zugabe noch 2 sauber ausgeführte Karten von Niederland und Tyrol mit dem Salzkammergut. Dasselbe enthält ausserdem in 5 nach den Landestheilen geordneten und durch verschiedenfarbiges Papier kenntlich gemachten Abtheilungen die Fahrpläne der Deutschen und ausländischen Eisenbahnen, die Reiseverbindungen der grösseren Städte, die Dampfschiffslinien zwischen Europäischen und aussereuropäischen Häfen und ausserdem auf dem Umschlage eine Uebersicht der Briefportosätze im Weltpostverein, eine Zeitvergleichungs-, Münz- und Wegemasstabelle, den Gebührentarif für Telegramme und die bestehenden Schlafwagen-Einrichtungen.

Möller's Kursbuch No. 3 für Juli und August ist soeben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover erschienen. Die nachträglichen Aenderungen der Sommerfahrpläne sind darin sämmtlich berücksichtigt und namentlich wird die sorgfältige Reiserouten-Nachweisung in jetziger Zeit ein sehr willkommenes Auskunftsmittel sein, sowie die ausführlichen Fahrpläne der Dampfer nach den Seebädern und sonstige für die Sommerreisen erwünschte Angaben. Der accurate Druck und der billige Preis von 1 *M.* tragen das ihrige bei, dies Kursbuch zu einem der beliebtesten für alle Reisenden zu machen.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht der Eisenbahnen. Anrechnung des Reinertrages aus den dem Bahnbeamten überlassenen resp. verpachteten Grundstücken als Theil des Gehalts. Frage der Unauskömmlichkeit mit der bewilligten Rente.** Streitig ist nur, ob Klägerin befugt sei, den jährlichen Reinertrag zweier Grundstücke, von denen dem Weichensteller D. das eine unentgeltlich, das andere zu einem jährlichen Pachtzins von 15 *M.* von der Bahnverwaltung überlassen worden war, als entgangene Nutzung bei der Schadensberechnung heranzuziehen? Es unterliegt dies bezüglich des ersteren Grundstücks — 10 Ruthen Land — keinem begründeten Zweifel, denn aus der Sachdarstellung beider Theile ergiebt sich, dass diese Parzelle, deren Reinertrag mit 50 *M.* nicht bestritten ist, dem Getödteten als Theil seines Diensteinkommens eingeräumt worden war. Dagegen muss nach Ansicht des R.-Ob.-H.-G. der angebliche Reinertrag des Pachtgrundstücks mit 300 *M.* ausgeschieden werden. Als Diensteinkommen ist derselbe selbst dann nicht zu betrachten, wenn die Bahnverwaltung das betreffende Grundstück nur an ihre Beamten in Pacht zu geben pflegt, wie Klägerin in der Replik behauptet. Dies würde nun zwar an sich der Berücksichtigung der daraus zu ziehenden Nutzungen bei Feststellung der Entschädigungsrente nicht entgegenstehen, da die Unterhaltsberechtigten dem Schadensersatzpflichtigen Betriebsunternehmer allen Vermögensnachtheil aufzurechnen befugt sind, welcher ihnen durch den Verlust der seitherigen gewinnbringenden Thätigkeit des Getödteten erwachsen ist und hierzu unter Umständen auch der entgangene Gewinn aus gepachteten Ländereien gehört. Allein die Klägerin hat nicht zu behaupten, noch weniger thatsächlich darzulegen vermocht, dass der verstorbene D. den angeblichen Reingewinn aus dem Pachtgrundstücke, oder welchen sonst, durch seine eigene alleinige Thätigkeit gezogen habe, Angaben, welche um so gewisser erforderlich waren, als nicht erhellt, wie es dem D. möglich war, neben seinen dienstlichen Verrichtungen noch einen kleinen Weinberg, ein Stück Land von 10 Ruthen und ausserdem noch ein Pachtgrundstück zu bebauen, welches, nach dem angegebenen Reinertrage zu schliessen, von erheblicher Grösse gewesen sein muss. Mit Unrecht beruft sich Klägerin zur Rechtfertigung des Klageanspruchs nach Höhe von 1 160 *M.* darauf, dass sie und ihre Kinder mit einer geringeren Rente nicht auszukommen vermöchten. Wie das R.-Ob.-H.-G. bereits in einer Reihe ähnlicher Fälle ausgesprochen hat (vgl. Entscheid. Bd. XIV. S. 343) entscheidet nicht schlechthin das Bedürfniss des oder der Alimentationsberechtigten über das Mass des zu Gewährenden, vielmehr kommt es wesentlich auf die bei Lebzeiten des Ernährers bestandenen oder doch begründeten Erwerbsverhältnisse an. (Erk. d. R.-Ob.-H.-G. vom 8. Januar 1879.)

---

v. O. **Haftpflicht. Behandlung der Parteivorträge. Die freie Ueberzeugung schliesst Zeugnissbeschränkungen aus.** § 6 des Reichs-Haftpflichtgesetzes beschränkt den Richter nicht in der Auslegung der Parteivorträge, vielmehr legt er dem Gerichte die Befugniss bei, über die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen unter Berücksichtigung des gesammten Inhalts der Verhandlungen nach freier Ueberzeugung zu entscheiden. Die Bestimmung des § 233, I. 5 der Preuss. Allg. Ger.-Ordn., wonach denjenigen Personen, welche in beständigem Lohn und Brod einer Partei stehen, eine volle Glaubwürdigkeit zu Gunsten ihrer Herrschaft oder ihres Brodherrn nicht beigelegt werden soll, würde nach § 6 auf nach dem Reichs-Haftpflichtgesetz zu beurtheilende Streitsachen keine Anwendung finden. (Erk. d. I. Sen. d. R.-Ob.-H.-G. v. 13. Mai 1879.)

Miscellen.

A. v. St. **Ein Amerikanisches Eisenbahn-Schiedsgericht.** In New-York hat sich soeben das Eisenbahn-Schiedsgericht constituirt, mit dem sozusagen der letzte Versuch gemacht werden soll, um eine Einigung unter den Linien zu erzielen, welche sich gegenwärtig in der Concurrenz bei Beförderung der nach dem Osten bestimmten Frachten ruiniren. Das Schiedsgericht besteht aus den Herren C. F. Adams (Präsident), Herrn Wright und Herrn David A. Wells; der Letztere hat zu dem Zwecke seinen Sitz im Verwaltungsrath der Erie-Eisenbahn niedergelegt. Im Interesse der Actionäre ist sehr zu wünschen, dass das Schiedsgericht seinen Zweck erfüllt. Gegenwärtig wird Getreide von Chicago und den anderen westlichen Depots für den ausserordentlich billigen Satz von 35—40 Pfennigen pro 100 Pfund nach New-York befördert; kaum ist es einer Linie geglückt, durch Unterbietung der benachbarten, Fracht an sich heranzuziehen, als sich die Nachbarin dadurch rächt, dass auch sie unterbietet.

A. v. St. **Fleischwaggons.** Auf der gegenwärtig in London stattfindenden landwirthschaftlichen Ausstellung ist eine goldene Medaille und ein Preis von 50 £ für den besten Eisenbahnwaggon gestiftet worden, der leichtverderbende Waaren wie Fische, Geflügel, Wildpret u. s. w. 500 Englische Meilen weit befördert und die Ladung während einer Zeit von 6 Tagen bei einer Temperatur von 45° Fahrenheit erhält. Die concurrirenden Waggons werden einem Zuge der London and North Western Eisenbahn angehängt werden, um die Reise nach Holyhead und zurück zu machen. Die Waggons werden bis zu ihrer Untersuchung durch die Preisrichter versiegelt sein. Der Inhalt wird bestehen aus einem halben Rind, einem frisch geschlachteten Hammel, einem Stück Kalb-, Lamm- und Schweinefleisch u. s. w. und einem Paar Hühner, Enten und Kaninchen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Bahnverwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 30. Juni 1879.

Nach einer Mittheilung der Generaldirection der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft geht die Eperies-Tarnower Bahn (Ungarischer Theil) vom 1. Juli c. ab in das Eigenthum der genannten Gesellschaft über und es übernimmt letztere von dem gedachten Tage ab den Betrieb auf der Strecke Eperies-Orlo, welcher bisher von der Ungarischen Staatsbahn besorgt wurde, während die Theilstrecke Orlo-Landesgrenze in dem Betrieb der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn verbleibt.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

2. Betriebsstörungen.

Rumänische Eisenbahnen. Auf der wegen Hochwasser seit 16. Juni unterbrochenen Strecke Tecuciu - Barbosi - Galatz - Galatz Hafen wurde am 24. Juni l. J. der Gesammtverkehr wieder unbeschränkt aufgenommen.

3. Betriebsstörung-Aufhebung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 1. Juli 1879.

Nach einer Mittheilung der Direction der Warschau-Wiener und der War-

schau-Bromberger Eisenbahn ist seit dem 28. v. M. Abends die Verkehrsstörung zwischen den Stationen Myszkow und Zawiercie vollkommen gehoben und der Gesammtverkehr wieder eröffnet worden.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.

4. Personenverkehr.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Um den Ausflug in das an Naturschönheiten berühmte

Gosauthal

mit seinen beiden herrlichen Seen auf die billigste Weise mit geringem Zeitverluste zu ermöglichen, wurde ab 5. Juli 1879 für die Dauer der Sommersaison eine directe Bahn- und Omnibusverbindung zwischen Ischl und Gosauschmid via Bahnstation Steg mit unbedingter Aufnahme bis zu 12 Personen eingerichtet.

Zu diesem Behufe werden ausschliesslich in der Agentur der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn zu Ischl beim Unternehmer Herrn Adolf Niedenthal, Pfarrgasse No. 29, directe Tour- und Retourkarten II. Classe mit eintägiger Giltigkeitsdauer von Ischl nach Gosauschmid und retour um den Preis von 2 fl. 96 kr. B. N. pro Person ausgegeben.

Die Hinfahrt erfolgt mit dem Personenzuge No. 301 (Abfahrt Bahnhof Ischl 8 Uhr 31 Minuten Früh), die Rückfahrt mit dem Personenzuge No. 302 (Abfahrt Bahnhof Steg 9 Uhr 17 Minuten Abends).

Die Beförderung von Steg nach Gosauschmid geschieht mittelst bequem eingerichteten Omnibuses im unmittelbaren Anschlusse an die genannten beiden Züge.

Bei Betheiligung von mehr als 12 Personen wird für deren Beförderung zwischen Steg und Gosauschmid nach Thunlichkeit von dem Unternehmer Sorge getragen werden.

Für Handgepäck ist keine Gebühr zu entrichten.

Kinder unter 2 Jahren sind frei; Kinder über 2 Jahre werden bei Lösung der Billets den Erwachsenen gleichgehalten. Wien, im Juli 1879. Die Generaldirection. (830)

5. Ausloosungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Bei der am 1. Juli d. J. öffentlich stattgefundenen 10. Ziehung von 312 Stück der 5procentigen Prioritäts-Obligationen Serie B sind nachstehende Nummern gezogen worden:

No. 19401 bis 19500 = 100
„ 25921 „ 25932 = 12
„ 80701 „ 80800 = 100
„ 171001 „ 171100 = 100
Total 312 Stück.

Die Rückzahlung der gezogenen Obligationen findet vom 2. Jänner 1880 an gegen Rückgabe der Originalurkunden bei den unten bezeichneten Cassen statt:

Mit 500 Frcs. zum Tagescourse:
in Wien bei der K. K. priv. Creditanstalt für Handel und Gewerbe;
„ Wien bei der Allgemeinen Oesterreichischen Boden-Creditanstalt;
„ Wien bei dem Herrn S. M. von Rothschild;
„ Triest bei den Herren Marpurgo & Parente.

Mit 400 *M.*:
in Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank;
„ Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne;
„ Berlin bei dem Herrn S. Bleichröder;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt;
in Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt.

Vom 1. Jänner 1880 ab findet eine weitere Verzinsung der gezogenen Obligationen nicht statt. Wien, am 1. Juli 1879. Der Verwaltungsrath. (862)

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Bei der am 1. Juli 1879 stattgehabten Verloosung der Obligationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn sind in allen 10 Serien gezogen worden:

1. von den Schuldverschreibungen ddto. 1. Jänner 1861 die Nummern: 18 88 298 658 672 676 698 1025 1037 1268 1402 1522 1708 1732 1821 1921 1954 1988 2037 2063 2119 2160 2298 2335 2501 2693 2937 3169 3334 3374 3457 3531 3718 3879 3902.
2. von den Schuldverschreibungen ddto. 1. Juli 1869 die Nummern: 31 157 186 431 459 748 791 954 991.
3. von den Schuldverschreibungen ddto. 1. Juli 1873 die Nummern: 195 358 469.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen werden vom 1. Jänner 1880 angefangen, und zwar: die Prioritäts-Obligationen der Emissionen 1861 und 1869 bei der gesellschaftlichen Centralcassa in Wien (I. Elisabethstrasse 9), bei der Filiale der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Prag und bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.; die Prioritäts-Obligationen der Emission 1873 aber bei den genannten Zahlstellen und ausserdem bei Pflaum & Cie. in Stuttgart, Merck, Finck et Co. in München, bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin und bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig eingelöst.

Mit dem Termine der Fälligkeit der verloosten Schuldverschreibungen hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und sind daher bei deren Eincassirung auch sämmtliche, bis zu diesem Zeitpunkte noch nicht fällig gewordene, zu denselben gehörige Zinsabschnitte, sowie der Talon zurückzustellen. Wien, am 1. Juli 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (829)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der am 1. Juli 1879 in Gegenwart eines Königlichen Notars stattgefundenen VII. Verloosung der Prioritäts-Partial-Obligationen der K. K. privilegirten Kaschau-Oderberger Eisenbahn wurden nachstehende 244 Nummern gezogen und zwar:

1171 1297 1564 1930 2204 2945 3845 4152 5095 6719 7223 7492 8149 8561 9447 10094 10567 12214 13865 14094 14441 15069 15178 16073 16881 19579 20309 21115 21591 21793 23036 23558 23860 27100 29212 29914 31177 31971 32806 33699 35058 36251 36504 37090 37716 39693 40431 41037 41251 41442 41778 42270 42351 42690 43464 43669 45320 45356 45627 46248 46409 46785 46808 47234 47581 48669 48852 48956 49726 50797 51932 52328 52776 54325 55632 58243 61098 63136 63428 63932 64514 65083 65464 66378 66836 66998 68451 68653 68775 69764 70113 73053 73509 73752 74574 74828 74919 75988 76409 78172 78597 78968 79270 79621 81565 81723 82480 84512 85148 85567 85903 85904 85980 86534 87618 87872 89162 89315 90368 91219 91648 94966 95392 95407 95716 97436 98311 98315 102102 102466 103590 105361 109716 110054 110090 110812 112397 112999 113245 113521 114957 115462 118214 118400 118731 119733 119755 122488 122678 122851 124364 124894 125575 125810 126566 127308 127693 128042 128719 128940 130289 130907 132083 132283 133228 133322 133411 133820 134030 135591 135809 135970 136214 137241 137414 137571 137574 138522 139332 139567 140600 140890 141645 142644 142843 143271 143715 143881 145176 145236 145296 145686 147241 149285 149387 149726 150192 150325 151961 152847 154420 156207 156740 156776 159260 162397 162524 163637 163659 164399 164927 165611 166866 167206 168607 168638 168703 169685 169716 171111 172238 172594 173317 174742 175830 176191 176627 177783 178470 179440 179565 179633 180690 182700 182974 184257 187000 191130 191352 191477 193436 193463 193867 194071.

Die Rückzahlung der verloosten Obligationen erfolgt vom 1. Jänner 1880 ab, an den für die Einlösung der Coupons kundgemachten Zahlstellen mit fl. 200 Oe. W. effectiv. Silber.

Von dem für die Rückzahlung verlooster Prioritäts-Partialobligationen bestimmten Tage hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und es sind demnach bei der Eincassirung ausser dem Originale der Obligation auch alle zugehörigen, bis zu jenem Tage nicht verfallenen Coupons und Talons mitzurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capital in Abzug gebracht wird.

Von den bei früheren Verloosungen gezogenen Obligationen sind noch unbehoben, und zwar:

Von den am 1. Juli 1873 gezogenen:
No. 2467 13874 56140 60356 60809 66634 70607 83471 92834 99875 104211 112509 112718 121277 148212 151700 152176 162163 171224 184878.

Von den am 1. Juli 1874 gezogenen:
No. 12379 16665 21799 50257 60477 68229 77527 82059 119284 143618 145724 147947 153876 176654 191594.

Von den am 1. Juli 1875 gezogenen:
No. 12029 50056 57733 57858 63075 77687 82229 83071 84790 86742 86894 93067 106917 123895 133881 140151 144457 150100 174582 177001 193043.

Von den am 1. Juli 1876 gezogenen:
No. 4034 9467 12667 40862 44543 45064 51644 56680 70124 70331 78834 83214 85330 85663 94921 95668 98364 102730 103345 108787 112904 125747 131012 137439 145583 150306 151125 152378 154443 156937 159945 174265 179787 182952 191007.

Von den am 2. Juli 1877 gezogenen:
No. 2357 2984 17623 20009 21660 46133 52678 60476 61415 63196 73366 83284 83573 84632 93954 98081 107698 107961 108007 110257 113004 114666 119399 120478 125267 128642 134120 136231 138295 141894 154729 156784 157772 161138 172819 173278 173861 175242 184433 188898 191028 193163 193681.

Von den am 1. Juli 1878 gezogenen:
No. 6070 8138 11607 13122 13164 13601 15741 18621 21162 22075 33714 34029 40611 48155 50671 53560 53924 55515 58116 63714 64145 64414 65018 74458 77338 79376 79454 81374 83611 85209 88385 99539 101774 102111 103705 113522 118318 118768 118814 130629 131196 132305 142627 143702 144917 145462 149797 152014 154019 155462 156144 159140 159546 167204 167332 169642 171674 172660 172824 173398 174351 178054 182495 187847 189823. Budapest, am 1. Juli 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (827)

6. Auszahlungen.

Von der **Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft** mit der Einlösung des Coupons No. 17 der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Prioritätsobligationen beauftragt, bringen wir zur öffentlichen Kunde, dass die fraglichen Coupons vom 1. Juli 1879 ab

in Oldenburg an unserer Casse,
in Lübeck bei der Commerzbank,
in Frankfurt a. M. bei den Herren von Erlanger und Söhne,
in Berlin bei den Herren Platho und Wolff

eingelöst werden. Oldenburg (Grossh.), den 28. Juni 1879. Oldenburgische Landesbank. (819 B. & W.)

7. Tarifwesen.

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Zum Tarif des obigen Verbandes vom 1. September 1878 tritt am 1. Juli cr. Nachtrag V. mit Tarifberichtigungen und einem Ausnahmetarif für Langholztransporte im Verkehr mit Werrabahnstationen in Kraft.

Exemplare sind à 20 ₰ bei den Verbandsexpeditionen zu haben, welche auch weitere Auskunft geben. Erfurt, den 29. Juni 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (828)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 1. Juli c. ab wird der Frachtsatz des Ausnahmetarif 5 (rohe Steine) von Jauer nach Steinau a/O. und Raudten (Tab. 58 des Local-Gütertarifs) widerruflich auf 0,25 ℳ pro 100 kg ermässigt. Breslau, den 29. Juni 1879. Directorium. (824)

Zu dem vom 1. Mai cr. ab gültigen Tarifheft I. für den **Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband** tritt am 1. Juli cr. der 1. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen, Bestimmung über Anordnung der Tarifsätze für den Verkehr zwischen Barby, Belzig und Lindau einerseits und Buckau, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg andererseits anderweite Tarifsätze für Berlin (Lehrter Bahnhof) und für Rixdorf, Tarifsätze für den Verkehr zwischen verschiedenen Verbandstationen und Ausnahme-Frachtsätze für Steine von Wildemann.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbands-Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 30. Juni 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. (822)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahnverbande tritt am 15. Juli d. J. der Nachtrag 2 zum Tarifheft 37 in Kraft, enthaltend Berichtigungen. Exemplare gratis. Köln, 28. Juni 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (823)

8. Submissionen.

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft, Linie Winterswyk-Gelsenkirchen. Submission. Die Ausführung der nachfolgenden Gebäulichkeiten und Einrichtungen soll, den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 18.
Güter- nebst Zollschuppen auf Bahnhof Winterswyk.

Bedingnissheft No. 29.
Gebäude und Einrichtungen auf Haltestelle Gladbach.

Bedingnissheft No. 30.
Wärterwohnungen und Wärterbuden für die Strecke ab Bahnhof Dorsten bis Bahnhof Buer.

Bedingnissheft No. 31.
Empfangsgebäude nebst Güterschuppen auf Bahnhof Borken.

Bedingnissheft No. 32.
Güterschuppen und Einrichtungen auf Bahnhof Dorsten,
und ist hierzu Termin auf

Donnerstag, den 24. Juli 1879,
Nachmittags 1 Uhr,

im Rathhause zu Winterswyk anberaumt.

Die Offerten sind vor dem Termine portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Offerten können eingereicht werden für jedes einzelne Bedingnissheft. Wenn für mehrere Bedingnisshefte submittirt wird, müssen die Offerten für jedes Bedingnissheft getrennt eingeliefert werden.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Büreau des Directions-Oberingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 8. Juli cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von

4 ℳ für Bedingnissheft No. 18
5 „ „ „ „ 29
3 „ „ „ „ 30
5 „ „ „ „ 31
3 „ „ „ „ 32

daselbst bezogen werden. Winterswyk, den 28. Juni 1879. Die Direction. (826 J)

Die Lieferung von
1. rot. 515 500 kg Stahlschienen,
2. rot. 889 500 „ eisern. Langschwellen,
3. rot. 189 600 „ eisern. Querschwellen,
und
4. rot. 108 500 „ Kleineisenzeug
soll im Ganzen oder getheilt im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen können in unserer Canzlei hierselbst eingesehen, auch Submissionsformulare von da auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Bezügliche Submissionsofferten sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Stahlschienen resp. Langschwellen etc." bis spätestens zu dem auf Montag, den 21. Juli cr., Vormittags 11 Uhr in unserem Verwaltungsgebäude, Hedderichsstrasse 59 hierselbst anstehenden Termine an uns einzureichen.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt. Frankfurt a/M., den 27. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (863)

Oldenburgische Staatsbahn. Die in halbmonatlichen bezw. monatlichen Raten zu beschaffende Lieferung des im Laufe der Monate Juli bis December 1879 incl. erforderlich werdenden Beleuchtungs- und Schmier-Materials, nämlich:

ca. 9 500 kg rohes Rüböl,
„ 5 300 „ raff. Rüböl,

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen werden auf Anforderung mitgetheilt.

Lieferungserbietungen sind bis zum 5. Juli c. an die Eisenbahn-Material-Verwaltung einzusenden. Oldenburg, 1879 Juni 26. Der Ober-Maschinenmeister: Wolff. (801)

9. Stellen-Vacanzen.

Zur Leitung einer Eisenbahn-Werkstätte wird ein mindestens mit Gewerbeschulbildung ausgestatteter **Werkmeister,** welcher practisch erfahren ist und die Qualification als Locomotivführer besitzt, gesucht.

Offerte unter Chiffre **B. D.** mit Angabe der Ansprüche besorgt die Expedition. (825)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Einladung zum Abonnement auf:
Schweizerisches

Centralblatt für Industrie, Handel und Verkehr.

Organ für die materiellen Interessen der Schweiz.

Erscheint wöchentlich ein Mal 8 bis 16 Seiten stark.

Herausgeber und Redactor: Steinmann-Bucher.

Abonnementspreis für 6 Monate Fr. 10,50, für 3 Monate Fr. 5,50.

Das „Centralblatt“ stellt sich zur Aufgabe, gegen das im grössten Theil der Presse und in den hervorragendsten Organen derselben vertretene System des Gehenlassens anzukämpfen. Namentlich in handelspolitischer Beziehung ist das „Centralblatt“ das erste Schweizerische Blatt gewesen, welches vor der absoluten und extremen Freihandelstheorie warnte und sich zu Gunsten einer mässigen Erhöhung der Einfuhrzölle im Interesse der Schweizerischen Industrie und des Schweizerischen Handwerks aussprach. Und noch heute ist das „Centralblatt“ das einzige Organ, welches consequent und principiell für diese Interessen eintritt.

Auch auf den übrigen Gebieten der Schweizerischen Volkswirthschaft tritt das „Centralblatt“ der hergebrachten Schule des Gehenlassens gegenüber. In der Eisenbahnpolitik wünscht es zunächst die Einmischung des Staates in die Eisenbahnzustände; im Gewerbewesen strebt es die Pflege und Ordnung der gewerblichen Gesetzgebung an, vorab des Berufsbildungswesens.

Das „Schweizerische Centralblatt“ ist somit eine nothwendige Ergänzung der politischen Tagespresse.

St. Gallen, Juni 1879.

Expedition des Schweizerischen Centralblattes für Industrie, Handel und Verkehr.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke**, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Root's **nichtexplodirende** Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in Kalk a. Rhein.

Keine Explosions-Gefahr.

Kohlen-Ersparniss.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst **Dresdner Glasfabrik Friedr. Siemens.**

Dresden, Freibergerstrasse 43.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania“

Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Beachtenswerth für
Eisenbahn-, Maschinen- und **Häuserbauten, Gasanstalten** und **Zuckerfabriken** etc.

Rometsch & Co.

vorzügliche Platin- (Metall) Anstrich-Farben

als anerkannt derzeit bestes Anstrichmaterial sowohl bezüglich dessen ungewöhnlicher Dauerhaftigkeit und Farbenschönheit als indifferentes Verfallen gegen die grösste Hitze, Säuren und Gasen, sowie gegen jede Art von Witterung. (H. 61467)

Muster, Zeugnisse und Prospecte gratis.

Rometsch & Co. in Kitzingen a/M., Bayern.

J. P. Piedboeuf & Co.

in Düsseldorf-Oberbilk

Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren

für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen, event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,

alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

Patent-Bohr-Vorrichtungen

zum Vorbohren der Eisenbahnschwellen für Schienenschrauben und Hakennägel.
Bedeutend verbessert, empfiehlt **Beuchelt & Comp.**
Grünberg i/Schles.

Oefen für Wartesäle.

Deutsches Reichspatent.

Bauherrn Rabatt Vertreter gesucht. Illustr. Prospekte durch den **Patentinhaber H. Pörschmann** in **Wurzen** i/S. und **Lauchhammer Gröditz** b/Riesa.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction

Hennicke & Goos, Hamburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 52. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 11. Juli 1879.

Betheiligung der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft bei der Westholsteinischen Secundärbahn Neumünster-Heide-Tönning.

Das Zustandekommen der Secundärbahnen hängt häufig davon ab, ob dieselben seitens der Hauptbahnen, an welche sie sich anschliessen und denen sie Verkehr zuführen sollen, genügend unterstützt werden. Da nun in jetziger Zeit zahlreiche Projecte von Secundärbahnen auftauchen, so dürfte eine Mittheilung darüber von Interesse sein, auf welche Weise die Westholsteinische Secundärbahn Neumünster-Heide-Tönning, welche in Neumünster an den wichtigsten Knotenpunkt der im Besitz der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft befindlichen Schleswig - Holsteinischen Bahnen anschliesst, seitens dieser Gesellschaft unterstützt worden ist.

Bereits im Jahre 1870 hatte sich ein Comitée, welches hauptsächlich aus Vertretern der beim Zustandekommen der genannten Secundärbahn interessirten Städte und Kreise bestand, für den Bau dieser Bahn gebildet. Dasselbe wandte sich, nachdem die generellen Vorarbeiten für dieses Bahnproject vollendet waren, im September 1871 an die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft mit der Bitte, die unentgeltliche Mitbenutzung des Bahnhofs Neumünster für den Betrieb der Secundärbahn zu gestatten und die Reparatur der Betriebsmittel für dieselbe gegen Ersatz der Selbstkosten in den zu Neumünster belegenen Central-Werkstätten der Altona-Kieler Bahn beschaffen zu lassen.

Volle drei Jahre, von 1871 bis 1874, dauerten die Bemühungen des Comitées, das vom Handelsminister auf 3 750 000 ℳ. festgestellte Anlagecapital durch Actienzeichnung von Privaten, Gemeinden, Kreisen und durch die in Aussicht gestellte Betheiligung des Staates mit $^1/_6$ des Capitals zusammenzubringen. Die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hielt sich während dieser Zeit zurück, weil man wohl nicht mit Unrecht befürchtete, dass der Eifer der übrigen Betheiligten erlahmen würde, sobald diese finanziell gut situirte Gesellschaft ein lebhaftes Interesse für das neue Unternehmen zeigte.

Im August 1874 erklärte das Comitée, dass an der Actienzeichnung noch ca. 300 000 ℳ. fehlten und dass seitens der schon stark betheiligten Gemeinden und Kreise oder durch Private eine weitere Beihülfe von Belang nicht zu erwarten sei. Zugleich beantragte das Comitée unter Hinweis darauf, dass das gemeinnützige, auch für die Hauptbahn vortheilhafte Unternehmen sonst wahrscheinlich scheitern würde, die Uebernahme von 300 000 ℳ. in Actien durch die Altona-Kieler Gesellschaft. Nach eingehender Prüfung des Antrages erklärte diese Gesellschaft sich bereit, darauf einzugehen, wodurch also das Zustandekommen der genannten Secundärbahn endlich gesichert war. Dabei war vorausgesetzt, dass der indirecte Vortheil, welcher der Hauptbahn aus dem durch die Zweigbahn zugeführten vermehrten Personen- und Güterverkehr erwächst, wahrscheinlich schon genügen würde, um jene Summe von 300 000 ℳ. angemessen zu verzinsen. Diese Voraussetzung scheint sich nach den bisher vorliegenden Betriebsergebnissen jener Secundärbahn vollständig zu bewahrheiten.

Nachdem die neue Gesellschaft sich definitiv constituirt und Direction nebst Aufsichtsrath gewählt hatte, wurden mit derselben die beiden nachstehenden Verträge abgeschlossen, wovon der eine sich auf die unentgeltliche Mitbenutzung des Bahnhofes Neumünster, der zweite auf die Besorgung von Geschäften der Allgemeinen oder Hauptverwaltung und der Werkstättenverwaltung für den Betrieb der Secundärbahn bezieht. Durch den letzteren Vertrag ist diese Bahn befreit von allen denjenigen Arbeiten, die sich zweckmässiger und ungleich billiger in den Verwaltungs- und Controlebureaus der Hauptbahn beschaffen lassen. Auch bedarf die Secundärbahn nach diesem Vertrag weder eigener Werkstätten noch eines eigenen Maschinenmeisters nebst Hülfspersonal.

1. Vertrag über die Einführung der Neumünster-Heide-Tönninger Bahn in den der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft gehörigen Bahnhof Neumünster.

§. 1. Die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft die Einführung der Bahn von Tönning und Heide in den Bahnhof Neumünster und den Anschluss an die Geleise ihrer Hauptbahn durch die auf dem anliegenden Situationsplan bezeichneten Geleise zu gestatten. Die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich ferner unter Vorbehalt ihres Eigenthums das auf der Westseite des früheren Rendsburg-Neumünsterschen Bahnhofes belegene, der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft gehörige Terrain, auf der Karte mit A, B, C, D bezeichnet, so lange sie dasselbe nicht für den eigenen Betrieb bedarf oder dieser Contract fortdauert, der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft unentgeltlich zu überlassen und räumt derselben das Recht ein, dies Terrain zur Anlage von Gebäuden, Geleisen, Perrons, Rampen etc. zu benutzen. Die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich dagegen, die daselbst gemachten Anlagen, sobald das Terrain zurückgegeben wird, auf ihre Kosten fortzuräumen und das Terrain alsdann in seinem jetzigen Zustande an die Eigenthümerin zurückzuliefern.

§ 2. Da die Bahnhofsanlagen in Neumünster ein Einlaufen der Züge der Westholsteinischen Bahn an die Perrons vor dem Stations-Hauptgebäude nicht immer gestatten, muss die West-

holsteinische Eisenbahngesellschaft auf ihre Kosten diejenigen Anlagen herstellen und unterhalten, welche für den Personenverkehr auf ihrer Bahn erforderlich werden. Dagegen wird die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft derselben im Uebrigen die Mitbenutzung des Bahnhofs Neumünster und der dortigen Bahnhofsanlagen gestatten, insoweit solches nach ihrem Ermessen mit Rücksicht auf den eigenen Betrieb zulässig erscheint. Insbesondere soll der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft gestattet sein: die Mitbenutzung der Wasserleitung, der Rangirgeleise zum Aufstellen von Wagen, der Güterschuppen, Rampen und Ladeplätze.

§ 3. Der gesammte Stations- und Betriebsdienst auf dem Bahnhofe Neumünster und zwar auch für den Verkehr der Westholsteinischen Bahn und auf den zu dieser gehörigen Bahnhofsanlagen (cfr. § 1) verbleibt der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Dieser sind daher die sämmtlichen auf dem Bahnhofe Neumünster functionirenden Angestellten und Arbeiter in dienstlicher Beziehung unterstellt; sie hat allein die Höhe der denselben zu zahlenden Gehalte und Löhne festzusetzen und ihnen Anweisungen rücksichtlich ihrer Functionen auch für den Verkehr nach der Westholsteinischen Bahn zu ertheilen.

Die Locomotiv- und Fahrbeamten der Westholsteinischen Bahn sind während ihres Aufenthalts auf dem Bahnhofe Neumünster gleichfalls der dortigen Bahnhofsverwaltung unterstellt.

§ 4. Die Bahnhofsverwaltung in Neumünster wird angewiesen werden, den an sie gelangenden Instructionen und Dienstbefehlen der Westholsteinischen Bahn, welche sich auf den Betrieb dieser Bahn beziehen, Folge zu leisten.

Die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich aber, von allen solchen Instructionen und Dienstbefehlen der Altona-Kieler Direction gleichzeitig Mittheilung zu machen, damit die Geschäftsthätigkeit der Bahnverwaltung controlirt werden kann.

§ 5. Der Westholsteinischen Direction steht das Recht zu, auf dem Bahnhofe Neumünster einen Wagenrevisor zu stationiren, der verpflichtet ist, die im Westholsteinischen Verkehr daselbst ankommenden und abgehenden, sowie die von der Altona-Kieler auf die Westholsteinische Bahn übergehenden Wagen zu revidiren und der Neumünster'schen Bahnhofsverwaltung über etwa entdeckte Mängel zur Constatirung derselben Rapport zu erstatten.

So lange ein eigener Wagenrevisor der Westholsteinischen Bahn in Neumünster nicht vorhanden ist, verpflichtet sich die Westholsteinische Direction, die von der dortigen Bahnhofsverwaltung gemachten Meldungen über Wagenbeschädigungen als für die Westholsteinische Bahn verpflichtend anzusehen.

§ 6. Für die der Westholsteinischen Eisenbahn zugestandene Mitbenutzung des Bahnhofes in Neumünster und für die Besorgung des Stations- und Betriebsdienstes auf dem Bahnhofe durch die dortigen Angestellten und Arbeiter der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hat die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft zu den Ausgaben für die Station Neumünster in nachstehender Weise beizutragen:

1. Die Kosten des gesammten Betriebes und Rangirdienstes, zu denen auch die Gehalte und Löhne gerechnet werden, jedoch unter Ausschluss der Kosten für Unterhaltung der Gebäude und Geleise, werden nach Verhältniss der Zahl der Wagen, welche dort ankommen oder abgehen, auf beide Verwaltungen vertheilt. Die Kosten des Rangirens mit Locomotiven werden zu 5 ℳ pro Stunde angenommen.

2. Die Kosten des Wassernehmens und der Unterhaltung der Wasserstation werden nach der Zahl der Maschinen, welche daselbst Wasser nehmen, auf beide Verwaltungen repartirt.

§ 7. Die Locomotiv- und Wagenreparaturen für die Westholsteinische Bahn können auf deren Kosten in den Neumünsterschen Bahnhofswerkstätten vorgenommen werden, insoweit nach dem Ermessen der Altona-Kieler Verwaltung deren eigener Betrieb solches gestattet. Die Kosten sind in derselben Weise zu berechnen, wie solches bei Ausführung von Reparaturen für andere Deutsche Bahnen geschieht.

§ 8. Sollte die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft ausser dem Wagenrevisor noch einzelne sonstige Beamte auf eigene Kosten für einzelne Zweige des Expeditionsdienstes anstellen wollen, so werden die diesen Beamten gewährten Gehalte von den nach § 6 sub 1 zu repartirenden Betriebskosten in Abzug gebracht.

Derartige Angestellte stehen aber gleich wie alle sonstigen Beamten der Station Neumünster unter dem dortigen Bahnhofsverwalter. Die Direction der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich daher, diese Angestellten dementsprechend zu instruiren.

§ 9. Wegen Besorgung von Geschäften der Hauptverwaltung für den Betrieb der Westholsteinischen Bahn seitens der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft ist unterm heutigen Datum ein besonderes Uebereinkommen unter den Contrahenten abgeschlossen.

§ 10. Dieser Vertrag ist auf einen Zeitraum von 5 Jahren (vom 1. Januar des auf die Betriebseröffnung der Westholsteinischen Bahn folgenden Jahres an gerechnet) abgeschlossen und bleibt auch nach Ablauf dieses Zeitraumes bestehen, jedoch soll es alsdann beiden Theilen freistehen, nach voraufgegangener einjähriger Kündigung eine Aufhebung desselben zu beanspruchen. Diese Kündigung soll indessen nur zum Beginn eines neuen Kalenderjahres erfolgen.

§ 11. Bei Differenzen über die Auslegung dieses Vertrages soll ein Schiedsgericht entscheiden, bestehend aus zwei Deutschen Eisenbahnverwaltungen, von denen jeder Contrahent eine zu wählen hat. Die beiden zu Schiedsrichtern erwählten Verwaltungen haben eine dritte Deutsche Eisenbahnverwaltung als Obmann zu erwählen.

§ 12. Dieser Vertrag ist nach erfolgter Genehmigung des Ausschusses der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft von der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft einerseits und der Direction der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft andererseits unter Verzicht auf alle Einreden unterschrieben und in doppelten Exemplaren ausgefertigt.

So geschehen, Altona und Neumünster, den . . . . .

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Die Direction der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft.

---

2. Vertrag wegen Besorgung von Geschäften der Hauptverwaltung und der Werkstättenverwaltung für den Betrieb auf der Westholsteinischen Eisenbahn.

Im Anschluss an den unterm heutigen Datum abgeschlossenen Vertrag über die Einführung der Neumünster-Heide-Tönninger Bahn in den Bahnhof Neumünster ist zwischen der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft und der Direction der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft Nachstehendes vereinbart worden.

§ 1. Die Altona-Kieler Direction übernimmt vom Tage der Betriebseröffnung die Besorgung nachbenannter Geschäfte für den Betrieb der Westholsteinischen Bahn:

a) Sie besorgt die sämmtlichen Drucksachen für den Expeditionsdienst gegen Ersatz der Selbstkosten.

b) Sie besorgt die Versicherung der Frachtgüter und des Gepäcks gegen Unglücksfälle auf dem Transport. Die Versicherung gegen Feuersgefahr dieser Güter ist hiervon ausgeschlossen und bleibt jeder Verwaltung für ihre Transporte überlassen. Für die in Neumünster lagernden Güter hat die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft event. diese Versicherung allein zu beschaffen.

c) Sie besorgt die sämmtlichen auf die Controle der Betriebseinnahmen und die gemeinsame Abrechnung bezüglichen Arbeiten des Hauptbureaus, namentlich die Cassengeschäfte in Altona, die Buchführung, die Controle und Revision der sämmtlichen Einnahmen und führt die vorschriftsmässigen Tabellen über die Bewegung der Wagen auf der Westholsteinischen Bahn.

d) Das von der Westholsteinischen Direction für den Betrieb ihrer Bahn angestellte Personal ist rücksichtlich seiner Thätigkeit, insofern dieselbe sich auf das Expeditionswesen bezieht, der Altona-Kieler Direction untergeordnet. Die Cautionen werden von diesem Personal der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft bestellt, wogegen letztere der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft gegenüber für die erhobenen Betriebseinnahmen und die übergebenen Billete haftet.

e) Die für Verlust oder Beschädigungen an Gepäckstücken, Frachtgütern und Vieh, sowie wegen Versäumung der Lieferzeit zu zahlenden Entschädigungen sollen von beiden Verwaltungen gemeinsam getragen werden. Die Altona-Kieler Direction hat deshalb die Regulirung derartiger Reclamationen auch für die im Localverkehr der Westholsteinischen Eisenbahn vorgekommenen Verluste und Beschädigungen vorzunehmen. Die Stationen der Westholsteinischen Eisenbahn haben deshalb auch alle hierauf bezüglichen Rapporte etc. direct an das Hauptbureau in Altona einzusenden. — Nur bei Schäden, welche durch Brand entstehen, wird diejenige Eisenbahnverwaltung, in deren Bewachung das Gut zur Zeit des Brandes sich befand, die Vertretung des Schadenfalles auf alleinige Rechnung übernehmen.

§ 2. Die dem Vorstehenden nach von der Altona-Kieler Eisenbahn zu beschaffenden Ausgaben sowie die Kosten der gemeinsamen Verwaltungen werden in nachstehender Weise repartirt. Die nach § 1b und e verlegten Versicherungsprämien und Entschädigungsbeträge werden nach Verhältniss der auf den verschiedenen Bahnen durchfahrenen Achskilometer der Wagen vertheilt.

Zu den Kosten der in § 1 sub c aufgeführten Arbeiten der Hauptverwaltung trägt die Westholsteinische Bahn in der Weise bei, dass die Gehalte des Hauptbureaus, der Controle und der Casse, excl. des Zahlmeisters und des Geschäftsführers in Kiel, ferner die Kosten der Hülfsschreibereien, der Heizung, Reinigung und Erleuchtung der Bureaus, der Unterhaltung von Mobilien und Geräthen der Hauptverwaltung, der Insertionen, des Porto und der unvorhergesehenen Ausgaben der Hauptverwaltung unter Hinzurechnung des zu 5 400 ℳ angenommenen Miethwerthes der Localitäten der Hauptverwaltung in Altona, nach Verhältniss der auf den verschiedenen Bahnen erhobenen Einnahmen aus dem Personen-, Güter-, Gepäck- und Viehverkehr vertheilt werden.

§ 3. Andererseits werden auch die Einnahmen aus den Garantieprämien für Werth- und Interesseversicherung sowie die bei Eisenbahnunfällen von den Versicherungsgesellschaften erstatteten Beträge für beide Bahnen in Einnahme gebracht und nach Verhältniss der auf den verschiedenen Bahnen durchlaufenen Achskilometer auf beide Theile repartirt.

§ 4. Die eigentlichen Betriebseinnahmen aus dem Personen- und Frachtverkehr werden für die Westholsteinische Bahn von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft mit erhoben, aber für diese besonders berechnet.

Die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft leistet der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft aus diesen Betriebseinnahmen allmonatlich Abschlagszahlungen nach Massgabe der monatlichen Zusammenstellung über die für letztere erhobenen Beträge.

§ 5. Die Abrechnung mit der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft ist in folgender Weise zu beschaffen:

a) Die Controle in Altona hat für den Personenverkehr nach den revidirten Billetrechnungen allmonatlich besondere Zusammenstellungen anzufertigen, worin die Anzahl und die Anfangs- und Schlussnummern der verkauften Billete und die betreffenden Geldbeträge für die Westholsteinische Bahn sich verzeichnet finden.

b) Die Controle hat ferner allmonatlich einmal für den Gepäck-, Güter-, Vieh- und Equipagenverkehr nach den revidirten Fracht-Einnahmelisten gleichfalls monatliche Zusammenstellungen zu machen, worin der Westholsteinische Antheil stationsweise aufgeführt ist.

c) Nach diesen Zusammenstellungen wird dann die Abrechnung angefertigt und das für die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft berechnete Guthaben derselben gutgeschrieben.

§ 6. Die für die wechselseitige Wagenbenutzung zu zahlenden Vergütungen werden nach den im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bestehenden Grundsätzen festgestellt und unter die verschiedenen Bahnen vertheilt werden. Die hieraus resultirenden Beträge werden in die monatlich aufzustellende Hauptabrechnung (cfr. § 5) mit aufgenommen.

§ 7. Ueber die Feststellung und Veränderung der Tarife im Localverkehr ihrer Bahn bestimmt die Westholsteinische Direction selbstständig.

Die Feststellung und Veränderung der Tarife und Tarifbestimmungen sowie der Güterclassification für den Verbandverkehr bleibt einer Vereinbarung der betreffenden Verwaltungen vorbehalten.

Insoweit es im gegenseitigen Interesse liegt, wird die Altona-Kieler Direction die Aufnahme der Westholsteinischen Eisenbahn in diejenigen Tarifverbände, denen Altona-Kiel selbst angehört, veranlassen und innerhalb dieser Verbände die Interessen der Westholsteinischen Bahn in gleicher Weise wie für die eigenen Bahnstrecken mit zu vertreten haben.

§ 8. Nachdem die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft vorbehaltlich einer dreimonatlichen Kündigung gestattet hat, dass der Maschinenmeister Schneider zu Neumünster nebst seinem Bureaupersonal die Aufsicht über die Betriebsmittel der Westholsteinischen Bahn übernimmt, verpflichtet sich die Direction der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft für die Zeit, so lange diese Aufsicht ausgeübt wird, der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft den fünften Theil der Gehalte und Nebenemolumente, welche jener Maschinenmeister und sein Bureaupersonal beziehen, zu vergüten, auch für die in der Reparaturwerkstatt des Bahnhofes Neumünster ausgeführten Reparaturen an den Betriebsmitteln der Westholsteinischen Bahn nach dem Vereins-Wagenregulativ in gleicher Weise wie andere Deutsche Bahnen Vergütung zu zahlen und die betreffenden Rechnungen stets anzuerkennen. Dabei ist zu bemerken, dass eilige Arbeiten für die Altona-Kieler Bahn stets vorgehen sollen und dass die Beamten der Altona-Kieler Bahn, ausser der Vergütung von Reisekosten auf der Westholsteinischen Bahn, keine directen Vergütungen von der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft erhalten sollen. Es bleiben vielmehr die Beamten der Altona-Kieler Bahn lediglich der Direction dieser Bahn unterstellt.

§ 9. Dieser Vertrag tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Westholsteinischen Bahn in Kraft und ist während der ersten 2 Jahre nach der Betriebseröffnung unkündbar. Nach Ablauf dieser 2 Jahre steht es jedem Theile frei, nach voraufgegangener einjähriger Kündigung von dem Vertrage zurückzutreten. Diese Kündigung soll jedoch nur zum Beginn eines neuen Kalenderjahres erfolgen.

§ 10. Bei Differenzen über die Auslegung dieses Vertrages soll ein Schiedsgericht entscheiden, bestehend aus zwei Deutschen Eisenbahnverwaltungen, von denen jeder Contrahent eine zu wählen hat. Die beiden zu Schiedsrichtern erwählten Verwaltungen haben eine dritte Deutsche Eisenbahnverwaltung als Obmann zu erwählen.

§ 11. Dieser Vertrag ist von der Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft einerseits und der Direction der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft andererseits unter Verzicht auf alle Einreden unterschrieben und in doppelten Exemplaren ausgefertigt.

So geschehen, Altona und Neumünster den . . . .

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Die Direction der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft.

Diese beiden Verträge haben sich bisher als zweckmässig bewährt und es können überhaupt ähnliche Vereinbarungen für ähnliche Fälle als vortheilhaft sowohl für die Hauptbahn wie für die Secundärbahn empfohlen werden. H. T.

Der neue Zolltarif und die Eisenbahnen.

Vorbemerkung.

Es dürfte seit dem ersten Zusammentreten des Deutschen Reichstags noch keine Vorlage der Reichsregierung, keine Debatte des Hauses gegeben haben, welche in so hohem Grade die Parteien erregt, die liberalen Fractionen so gespalten, das ganze Volk so sehr mitergriffen und die Gegensätze wirthschaftlicher Principien so tief aufgewühlt, so scharf einander gegenübergeführt hätte, wie der Entwurf des neuen autonomen Zolltarifs.

Die Eisenbahnen haben insofern an dem heftigen Streite ein Interesse, als der neue Tarif voraussichtlich seine Wirkungen entweder vermehrend oder aber vermindernd auf die Frachtenmenge ausüben und als indirecte Folge die Differentialtarife ändern wird. Die Frage nach den Wirkungen des neuen Tarifes ist weit schwerer zu beantworten, als die Meisten annehmen, wie denn die Zollfragen, so leicht die Durchschnittsbildung des grossen Publikums damit fertig wird, weit schwieriger sind für den Eingeweihteren, mag er sich auch Jahre lang damit beschäftigt haben. Dies deshalb, weil er die schwerwiegenden zweischneidigen Wirkungen der Zolländerungen klarer übersieht, bei sehr vielen Artikeln aber wiederum diese Wirkungen als unberechenbar, also der Schätzung sich entziehend weiss.

Letzteres gilt auch von den grossen Frachtartikeln. Unter den einzelnen Eisenbahnen wird die Wirkung wiederum ganz verschieden sein für die Linien von und nach den bedeutenden Häfen, für die Hauptdurchgangslinien, endlich für Routen des mehr internen Verkehres von Provinz zu Provinz. Vielleicht, dass auch hier der Laie „rasch fertig mit dem Wort“ ist; wir sind es nicht. Die Sache ist uns zu ernst, um hier Erfolg oder Misserfolg mit einigen Phrasen prognosticiren zu wollen.

Die Wendung in der Zollpolitik inaugurirt auf lange Zeit hinaus ein anderes System; anders wird sich die Einfuhr, anders voraussichtlich auch die Ausfuhr gestalten, also die Transportverhältnisse überhaupt. So plötzlich und abrupt aber, wie man uns vielseitig namentlich von oppositioneller Seite dies darzustellen versucht hat, ist diese Wendung nicht. In wirthschaftspolitischer Beziehung hatte sich seit fünf Jahren in immer weiteren Kreisen ein Umschwung der Anschauungen vollzogen, so sehr, dass schon bei der letzten Reichstagswahl der gemässigte Schutzzöllner vielfach gegen einen „entschiedenen“ unterlag. Noch mehr und ernster wuchs das Finanzbedürfniss, das der frühere Zollverein nicht kannte, wuchs der Druck der directen Staats- und Communalbesteuerung, sodass die Regierungen mit Schraubengewalt angetrieben wurden, eine ausgedehnte Nutzbarmachung der indirecten Besteuerung durch eine Revision des Zolltarifs anzustreben.

Statt der früheren Hinauszahlungen an die Mitglieder der Zollgemeinschaft vor 1866 resp. 1870 handelt es sich seitdem um die Leistung von Matricularbeiträgen seitens derselben zur Deckung des Deficits im Budget des Reichs. Zugleich haben sich allenthalben in den einzelnen Staaten die Bedürfnisse so stark entwickelt, dass trotz der Uebernahme bedeutender ehedem particularer Ausgaben auf Reichsmittel die Einnahmen, welche den Einzelstaaten verblieben sind, nach Abzug der Matricularbeiträge nicht mehr genügen, um die fortwährend steigenden Finanzbedürfnisse ihres Staatshaushalts zu decken.

Da die directen Steuern nicht weiter über das hoch angespannte Mass erhöhbar waren, vielmehr eine Verminderung als klare Nothwendigkeit erschien, so blieb nur ein Weg, und dieser führte auf die Zollgesetzgebung des Reiches mit der Richtung, dass durch Vermehrung der eigenen Einnahmen des Reichs eine

Entwickelung eingeleitet werde, durch welche eine Entlastung des Budgets ermöglicht wird, um drückende Steuern zu beseitigen, bezw. zu ermässigen, oder, wenn die Einzelstaaten dies für angezeigt halten, einzelne dazu geeignete Steuern den Provinzen, Kreisen und Gemeinden ganz oder theilweise zu überlassen. So hat sich der Reichstag schon früher, die Regierung jetzt ausgesprochen.

Der alte Zollverein schützte die einheimische Industrie und berücksichtigte gleichzeitig die finanzielle Seite. Die neueren Handelsverträge erforderten Concessionen. Das führte zu allmäliger Abminderung des früheren Schutzes der einheimischen Production. Nur theilweise und nicht durchweg im wünschenswerthen Masse konnte hierfür durch Anbahnung grösseren Absatzes Deutscher Producte im Auslande Ersatz geschaffen werden.

In dieser Weise hatte die Deutsche Tarifpolitik eine Wendung genommen, welche die Rücksicht auf die einheimische Production und insbesondere auf die Sicherung des einheimischen Marktes für dieselbe in den Hintergrund treten liess. Es führte dahin, das Exportinteresse über die Sicherung des einheimischen Marktes zu stellen.

Die Hoffnung, die man allgemein und lange gehegt und gepflegt, dass die anderen Staaten nun Deutschlands freihändlerischem Beispiele folgen würden, erwies sich als hinfällig, manche grossen Märkte, wie z. B. der Amerikanische, ging fast ganz, der Französische und Russische zum grossen Theil verloren, Oesterreich warf uns zuletzt mit dem 1. Januar durch seinen hohen autonomen Tarif die Thür zu, womit uns der bedeutendste Markt fast versperrt wird. Sprach sich doch schon selbst der Minister Delbrück, als Freihändler bekannt, am Schlusse der Eisenzolldebatte vor 3 Jahren dahin aus: „Zweifeln Sie nicht, meine Herren, dass, wenn das Ausland fortfahren sollte, unserem Export durch seine schutzzöllnerischen Massregeln an seinen Grenzen immer grössere Schwierigkeiten zu bereiten, Deutschland nicht zögern wird, Gegenmassregeln zu ergreifen!“

Der Tarifentwurf der Regierung ist die Uebersetzung dieses Wortes ins Practische. Wie aber werden sich die Folgen stellen? Können wir ohne Weiteres die Statistik für eine Wahrscheinlichkeitsrechnung gebrauchen?

Bei allen bisher unverzollten Artikeln haben die uns vorliegenden statistischen Nachrichten keinen Anspruch auf volle Glaubwürdigkeit. Sie gehen in wesentlichen, zum Theil schon jetzt nachweisbarem Umfange mit den controlirenden Angaben der Eisenbahnen auseinander. Die eingeführten Massen zollfreier Waaren sind natürlich nicht gemessen und gewogen. Noch weniger lässt sich die Ausfuhr feststellen, am wenigsten die Durchfuhr. Schätzungen, für welche man die Verantwortlichkeit übernehmen könnte, lassen sich schon unter diesen Umständen deshalb nicht vornehmen, weil die Richtigkeit der über die Einfuhr gemachten statistischen Angaben amtlich nicht gewährleistet werden kann.

Wie vorsichtig man mit dem Urtheil in dieser Beziehung sein muss, zeigt gerade die Regierung, welche theils für sich, theils auf Wunsch des Reichstages eine Berechnung der Wirkungen des Tarifs anstellen wollte resp. sollte. Wie verschieden die Ansichten über Verminderung der Einfuhr (Erhöhung des inneren Marktes und der Frachten von Provinz zu Provinz) sind, ersieht man z. B. daraus, dass die Einen eine Mehreinnahme aus den Zöllen von 40 Millionen, Andere von 80 Millionen annahmen, die niedergesetzte Commission, wenn wir uns recht erinnern, von 120 Millionen. Eine genaue Schätzung hält auch die Regierung für „unmöglich“. Die Verminderung der Einfuhr in Folge der Zollerhöhungen wird bei den verschiedenen hier in Betracht kommenden Waarenclassen ganz verschieden sein. Die Uebertreibungen der Presse brauchen nicht berührt zu werden, namentlich was die Getreidetransporte anlangt.

Wir werden versuchen, einige Anhalte für eine Schätzung der Wirkung auf Ein- und Ausfuhr, bezw. die Frachtbewegung zu geben, wenn auch nicht in Ziffern, denn hierzu gehört das Prophetengeschäft eines radical gestimmten Tagesjournals, das wir nicht verstehen und in unsrer Zeit ohnehin unrentabel ist. Fr.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 7. Juli. (Ministerkrisis, Reichstag und Landtag. Bericht der Kaufmannsältesten Berlins über die Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens. Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actiengesellschaft. Rumänische Eisenbahngesellschaft. Gotthardbahn. Ausbildung von jungen Leuten in Eisenbahnwerkstätten.)

Die Preussische Ministerkrisis hat in Deutschland das politische Interesse so ausschliesslich in Anspruch genommen, dass sogar die brennende wirthschaftliche Frage vorübergehend in den Hintergrund gedrängt worden ist. Fast gleichzeitig haben drei der hervorragendsten Berather der Preussischen Krone ihren Abschied verlangt: der vor kaum 15 Monaten ins Amt getretene Finanzminister Hobrecht, der Cultusminister Dr. Falk (ernannt am 22. Januar 1872) und der Minister für Landwirthschaft Dr. Friedenthal (19. September 1874). Das jüngste Mitglied des Staatsministeriums, Herr Hobrecht, ist der zu schwerer Stunde übernommenen schweren Last zuerst müde geworden und hat dadurch das Zeichen zur Auflösung der bisherigen Regierung gegeben. Die Geschäftsführung des scheidenden Ministers ist nicht danach angethan gewesen, demselben eine bestimmte Parteifarbe aufzuprägen. Herr Hobrecht hat die grosse Wandlung, welche sich während des Winters 1878/79 in den wirthschafts- und zollpolitischen Anschauungen des Kanzlers vollzog, mitgemacht, ohne sich gegen dieselbe zu sträuben; er war zum „Geschäftsminister“ bestimmt und ist wesentlich als solcher thätig gewesen. Herrn Hobrecht's Rücktritt ist von dem Abschiedsgesuche zweier anderer Berather der Preussischen Krone begleitet worden. Es gilt ein neues, von dem früheren durchaus verschiedenes System aufzurichten und um in dieser Rücksicht alle Zweifel auszuschliessen, ist auch Herr Friedenthal veranlasst worden, aus der Stellung auszuscheiden, die er vor 5 Jahren übernommen hatte und die bis dahin als Symbol der engen Verbindung angesehen wurde, welche zwischen dem Reichskanzler und der freiconservativen Partei bestand. Der Minister für Landwirthschaft vertrat, so lange er als Chef dieser Fraction thätig war, den linken, der nationalliberalen Partei zuneigenden Flügel der Freiconservativen. Die Entschiedenheit seiner freihändlerischen Ueberzeugungen bekundete er noch vor wenigen Monaten durch die Erstattung eines Verwaltungsberichtes, der sich entschieden gegen die Landwirthschaftszölle und gegen das Programm der Agrarier aussprach. Damit hatte der Minister sich zu einem Theil seiner früheren Gesinnungsgenossen in Gegensatz gebracht und diese selbst sind es gewesen, die ihm das Grab gegraben haben, indem sie Herrn von Frankenstein in das Präsidium des Reichstags verhalfen und die von diesem Centrumsführer ausgearbeiteten Vorschläge, betr. die constitutionellen Garantien, acceptirten. Herr Friedenthal ist bei den Feststellungen über diesen Compromiss offenbar ebenso wenig zu Rathe gezogen worden, wie sein College Hobrecht und hat daran die Veranlassung zu seinem bereits aus anderen Gründen nothwendig gewordenen Abschiedsgesuch genommen. Die wichtigste und folgenreichste der Ministerveränderungen dieser stürmischen letzten Tage, diejenige des Cultusministers Dr. Falk liegt zu ausschliesslich auf politischem Gebiete und berührt die Deutsche Volkswirthschaft zu mittelbar, um hier entsprechende Würdigung finden zu können. Der neue Finanzminister in der Person des bisherigen Unter-Staatssecretärs Bitter im Ministerium des Innern ist bereits ernannt. Zum Cultusminister ist Herr von Puttkammer, gegenwärtig Oberpräsident der Provinz Schlesien, designirt und für den Posten des landwirthschaftlichen Ministers soll der zweite Vicepräsident des Reichstages, Herr Lucius, bestimmt worden sein. Die Frage der constitutionellen Garantien ist inzwischen in der Tarifcommission entschieden worden und zwar dem bekannten Frankenstein'schen Antrage gemäss, nur dass statt der nach dem dreijährigen Durchschnitt zu Grunde zu legenden Einnahmen von 100 Millionen 130 Millionen eingestellt werden. Die grössere Ziffer ist eine Concession des Centrums, welche in einem Antrage des Abg. Windthorst formulirt, auch acceptirt worden. Die Tarifcommission hat ihre Arbeiten beendet und so lässt sich erwarten, dass die Reichstagssession sich nun sehr schnell dem Schluss nähern wird. Da die durch das Compromiss zwischen Centrum und Conservativen gebildete Mehrheit nicht zu erschüttern ist, werden längere parlamentarische Debatten kaum noch stattfinden, vielmehr die Vorlagen, wie solche aus der Tarifcommission hervorgegangen, zur Annahme gelangen. Der Reichstag hat vorige Woche die Berathung der Schutzzölle in zweiter Lösung beendigt, heute entscheidet derselbe über die Finanzzölle und so wird es mit der dritten Lesung in sehr beschleunigtem Tempo vorwärts gehen können. Das Hauptinteresse wird sich alsdann auf die nächste Preussische Landtagssession und auf die Wahlen dazu erstrecken. Vor einiger Zeit wurde offiziös verbreitet, dass für die nächste Session des Preussischen Landtages bereits umfangreiche Vorarbeiten gemacht würden, welche namentlich Eisenbahn-Ankaufsvorlagen zum Ge-

genstande hätten; speciell wurde die Berlin-Stettiner, die Köln-Mindener, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn angeführt mit dem Bemerken, dass nur noch bezüglich der Verstaatlichung der Letzteren Schwierigkeiten obwalten. Inzwischen sind die Generalversammlungen zweier der genannten Gesellschaften abgehalten worden und ist dadurch, ebenso wie die Verstaatlichung der Berlin-Stettiner Bahn, nunmehr auch die Magdeburg-Halberstädter Bahn zur parlamentarischen Erledigung herangereift. Bei der Köln-Mindener Bahn ist dies jedoch nicht der Fall. Dadurch, dass die Generalversammlung trotz der vorher in Cours gesetzten offiziösen Betheuerung, dass neben den 6 Procent Rente von einer baaren Zuzahlung nicht die Rede sein könne, eine Convertirungsprämie zu beantragen beschlossen hat, ist unter allen Umständen eine neue Generalversammlung nöthig, vorausgesetzt, dass, wie freilich angenommen wird, die Regierung entgegen ihren früheren Absichten trotz alledem eine Convertirungsprämie bewilligt. Insofern kann vom Standpunkt der alsbaldigen Einbringung von Eisenbahn-Ankaufsvorlagen der Ausfall der Köln-Mindener Generalversammlung als ein Misserfolg der Regierung bezeichnet werden. Dagegen ist das Votum der Magdeburg-Halberstädter Bahn ein um so höher zu veranschlagender Sieg, als die vom Staate zu gewährende Rente von 6 pCt. 3½ pCt. hinter der letztjährigen und 2 pCt. hinter der vorjährigen Dividende zurückbleibt. Von sämmtlichen seitens der Preussischen Regierung zur Verstaatlichung in Aussicht genommenen Bahnen ist die Magdeburg-Halberstädter die einzige, welcher der Staat eine Rente glaubte anbieten zu dürfen, welche geringer ist, als die letztjährigen Erträgnisse. Bei allen anderen Bahnen übersteigt die angebotene Rente die letzten Dividenden. Ebenso wie die Magdeburg-Halberstädter Bahn die einzige ist, welche unter dem Betrage der selbstverdienten Rente veräussert wird, ist auch das Directorium derselben der einzige Bahnvorstand, welcher zu der Offerte der Regierung befürwortend Stellung genommen; die anderen Bahnverwaltungen verhielten sich neutral oder ablehnend. Jedenfalls ist das Ergebniss der Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn von eminent politischem Interesse.

Ueber die **Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland** äussert sich der **Bericht der Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin** in folgender Weise:

„Bis Ende 1878 waren in Preussen in Privatbahnen eigener Verwaltung angelegt: 3 062 377 057 ℳ, in Privatbahnen unter Staatsverwaltung 1 242 369 800 ℳ, in Staatsbahnen 3 120 604 305 ℳ, zusammen 7 425 351 162 ℳ. Es steht also ein ganz ungeheures Interesse bei der gedeihlichen Entwickelung, bei der Rentabilität der Eisenbahnen in Frage. Die Rentabilität aber ist seit mehreren Jahren schon im Rückgang begriffen und ist im vorigen Jahre weiter zurückgeschritten. Nach der Tabelle des „Reichs-Anzeigers" von Ende Januar dieses Jahres betrug bei einer Betriebslänge aller Deutschen Bahnen, mit Ausnahme der Bayerischen:

		die Einnahme summarisch	pro Kilom.
1876:	25 029 km	748 409 520	30 284
1877:	26 052 „	740 343 239	28 933
1878:	26 963 „	730 922 208	27 582

Die summarische Einnahme der Eisenbahnen ist gegen 1877 um 9 421 031 ℳ zurückgeblieben, obwohl das Netz sich um 911,32 km erweitert hatte, und gegen 1876 um 17 487 312 ℳ, obgleich das Netz sich seitdem um 1 934 km vermehrt hat. Das ist jedenfalls ein bedenkliches Zeichen für die wirthschaftliche Lage Deutschlands. Allerdings fällt der Zuwachs neu eröffneter Strecken seit 1876 weit überwiegend auf Staatsbahnen; und da diese zu einem grossen Theil dazu bestimmt sind, dünner bevölkerte und verkehrsarme Landstriche zu einer grösseren Betriebsamkeit zu befähigen, so wäre an sich ein Stillstand in den Einnahmen nicht gar zu bedenklich, aber ein Rückgang lässt sich nur durch eine tiefgreifende Stockung des Verkehrs erklären. Die Betriebsresultate auch der bestfundirten Eisenbahnen haben trotz aller Sparsamkeit der Verwaltungen ihren Actionären theilweise noch weiter geschmälerte Dividenden für 1878 gebracht, und auf dem Landtage hat das Sinken der Rente der Staatsbahnen ernste Besorgniss erregt, so dass von vielen Seiten gegründete Warnungen gegen Erweiterung des Staatsbahnbesitzes ergingen. Indessen liegt der erste Anstoss zum Nachlassen der Rentabilität unstreitig in der ganz ungewöhnlich forcirten Anlage von Eisenbahnen während des letzten Jahrzehnts, worin auch jetzt noch von Seiten des Staates fortgefahren wird; während in dem Jahrzehnt von 1846—56 der Durchschnitt der jährlich in Preussen auf Eisenbahnbauten verwendeten Summen 59 530 602 ℳ betrug, stieg derselbe von 1856—66 auf 73 978 368 ℳ und 1868—76 auf 306 620 774 ℳ! Vom Jahre 1868 bis 1876 ist die Betriebslänge der Deutschen Eisenbahnen von 15 597 km auf 29 114 km gestiegen. Es war dieselbe Ueberproduction eingetreten, welche in den Vereinigten Staaten das Eisenbahnnetz in den Jahren 1871—74 von 44 614 auf 69 282 Meilen erweitern liess. Die Folgen waren: nothleidende Gesellschaften, Actien und selbst Prioritäten und Herabdrückung der Rentabilität auch der ertragreichsten Linien durch neu geschaffene Concurrenzen, sowie durch Ausführung wenig rentabler Nebenlinien. Die Folgen der Ueberproduction im Eisenbahnbau haben die Macht des Staatsbahnsystems in Deutschland in hohem Masse gestärkt; 1877 waren von den 30 464 km Deutscher Eisenbahnen bereits 14 885 km Staatsbahnen, 3 563 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung und 12 016 km Privatbahnen unter eigener Verwaltung. Auch in Preussen, wo doch bis vor wenigen Jahren das Privatbahnwesen weit überwiegende Bedeutung hatte, war incl. der Bahnen von Elsass-Lothringen im Etatsjahr vom 1. April 1877—78 der reine Staatsbahnbesitz bereits auf 6 129,90 km erweitert. Nicht wenige von den Bahnen, die ihre Entstehung jener übermässig unternehmenden Periode verdankten und deren Erträge in keinem Verhältniss standen zu den Kosten, waren unter der Zustimmung des Landtages von der Regierung übernommen worden. Die reicheren Mittel, die dem Staate durch die Französischen Kriegsgelder zuflossen und die zum Theil in Staatseisenbahnen ihre Anlage gefunden haben, sowie der Schiffbruch einer erheblichen Zahl von Privatunternehmungen haben in wenigen Jahren einen grossen Umschwung in der Auffassung der Preussischen Staatsregierung, was die Eisenbahnpolitik betrifft, hervorgerufen. Seit 1876 befand sich die Regierung in der Lage, das Staats-Eisenbahnsystem wenigstens in dem Umfange zu verfolgen, dass sie die Hauptlinien des Eisenbahnnetzes in ihren Besitz brächte. Am 13. Februar 1879 konnte bereits der Preussische Handelsminister Maybach sich zu dem Gedanken bekennen, dass das, was man gewöhnlich unter Staatseisenbahnen verstehe, für einen Staat wie Preussen allein das Richtige sei. Er durfte mit der deutlichen Absicht hervortreten, den 6 000 km Staatsbahnen in Kurzem noch 2 000 km in neu zu erwerbenden Vollbahnen hinzuzufügen und die Behauptung aufstellen, dass dadurch in der gegenwärtigen Lage des Eisenbahnwesens wenig geändert werde".

In der Generalversammlung der **Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft** liess die Regierung durch ihren Vertreter erklären, dass sie für den Fall der Erwerbung der Bahn bereit sei, für jede Actie von 600 ℳ 900 ℳ in 4 pCt. Consols auszuliefern. Zu No. 6 der Tagesordnung (Rente von 6 pCt. jährlich in Gestalt Preussischer 4 pCt. Consols) wurde ein Amendement gestellt, wonach unter 6a hinter dem Worte „Consols" einzuschalten sei „und einer baaren Zuzahlung für jede Actie". Die Höhe dieser Zuzahlung soll durch Verhandlung mit der Regierung festgestellt werden und der Genehmigung einer späteren Generalversammlung vorbehalten bleiben. Ein Antrag, über den Gegenstand No. 5 zur Tagesordnung überzugehen, wurde abgelehnt, dagegen wurde der Antrag No. 6 der Tagesordnung mit dem obigen Amendement angenommen.

Gegen die Beschlüsse der am Mittwoch abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der **Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn** ist ein Protest ergangen, welcher von einem der in jener Generalversammlung gewählten Scrutatoren unterzeichnet ist, und zwar stützt sich derselbe auf die Erklärung, dass der Unterzeichner des Protestes das Ergebniss des Scrutiniums für nicht correct erachtet. Es wird somit wahrscheinlich nochmals eine Revision der Stimmzettel anzuordnen sein, die sich ja wahrscheinlich bei den Acten befinden. Der Protest ist gleichlautend an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, an den Vorsitzenden des Aufsichtsraths der Magdeburg-Halberstädter Bahn, Herrn Reichs-Eisenbahnpräsident a. D. Scheele in Magdeburg und an den Handelsrichter des Magdeburger Stadtgerichts abgegangen.

In der Generalversammlung der **Hannover-Altenbekener Eisenbahn** gab der Vorsitzende, Schatzrath Hugenberg, veranlasst durch Interpellation eines Actionärs, einen ausführlichen Ueberblick über die schwebenden Verkaufsverhandlungen, indem er die Erwartung betonte, dass der commissarisch festgestellte Cessionsentwurf zu einer Einigung der beiden Minister mit dem Verwaltungsrath und den Actionären der Hannover-Altenbekener Gesellschaft führen werde.

In der Generalversammlung der **Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafen-Actiengesellschaft** wurde mitgetheilt, dass die Wiederaufnahme der Hafenbauarbeiten binnen Kurzem erfolgen wird. Es wurde Decharge ertheilt und die ausscheidenden Aufsichtsrathsmitglieder wiedergewählt.

In voriger Woche fand in Berlin die diesjährige ordentliche Generalversammlung der **Rumänischen Eisenbahngesellschaft** statt, die vom Vorsitzenden des Aufsichtsrathes, Geheimen Commerzienrath v. Hansemann, geleitet wurde. Anwesend waren 41 Actionäre mit 23 420 Stimmen. Bei Gelegenheit mehrerer an den Aufsichtsrath gerichteten Interpellationen theilte der Vorsitzende mit, dass, nachdem sich die bisher gepflogenen Verkaufsverhandlungen zerschlagen hätten, ein neuer Unterhändler aus Bukarest für den Anfang des nächsten Monats von der Rumänischen Regierung avisirt worden sei, er hob aber im Anschluss an die diesbezüglichen Mittheilungen des Berichts hervor, welche ungemeinen Schwierigkeiten diese Verhandlungen darböten, besonders dadurch, dass die Rumänische Regierung darauf bestehe, dass sofort, wenn der Verkauf zu Stande komme, der Sitz der

Gesellschaft nach Bukarest verlegt werden solle, was nach Lage unserer Gesetzgebung und wegen des Rechtsverhältnisses der Obligationen- und Stammprioritäten-Besitzer nicht durchführbar sei. Trotz aller Schwierigkeiten, mit denen die Gesellschaft übrigens in Bukarest fortdauernd zu kämpfen habe, erfülle die Regierung derselben gegenüber prompt ihre finanziellen Verpflichtungen. An ihrer Solvabilität sei übrigens auch kein Zweifel zulässig. Zum zweiten Theil der Tagesordnung wurden die drei ausscheidenden Aufsichtsrath-Mitglieder, die Herren Geh. Commerzienrath Schwabach, Präsident Kostaki-Epureau und A. Salomon durch Acclamation wiedergewählt.

In der Generalversammlung der Gotthardbahn am 28. Juni d. J. waren 50 Actionäre anwesend, die ein Actiencapital von gegen 23 Mill. Frcs. repräsentirten. Sämmtliche Vorlagen des Verwaltungsrathes wurden angenommen und der Geschäftsbericht für 1878 genehmigt. Die Statuten wurden in dem Sinne abgeändert, dass der Bundesrath 7 (statt 6) Mitglieder in den Verwaltungsrath zu ernennen hat und die Generalversammlung 22 (statt 19). In den Verwaltungsrath wurde Herr Regierungsrath Frei (Aargau) gewählt, die Besetzung der zwei übrigen Stellen, wofür ein Deutscher und ein Italiener in Aussicht genommen sind, bleibt reservirt. Als Stellvertreter auswärtiger Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden bezeichnet die Herren Andreä-Passavant in Frankfurt, Lent in Berlin, Mövius in Köln, Maraini in Rom, Cesare Parodi in Genua. Der Beschluss, betreffend die Monte-Cenerelinie lautet dahin: „Der Verwaltungsrath wolle 1. den Bau der Monte-Cenerelinie nach den Bestimmungen, welche in dem Vertrage zwischen der Schweiz und Italien vom 16. Juni 1879 aufgestellt worden sind, ausführen; 2. dem Schweizerischen Bundesrathe die Erklärung abgeben, dass die Gotthardbahngesellschaft bereit sei, von der Eröffnung des Betriebes der Monte-Cenerelinie an auf die Zuschlagstaxen für Waaren in gewöhnlicher Fracht, welche durch Art. 8 des internationalen Vertrages vom 15. October 1869 gestattet sind, zu verzichten; die gestattete Zuschlagstaxe für Reisende zu beseitigen, so bald der gesammte Bruttoertrag der Monte-Cenerelinie während zwei aufeinander folgenden Jahren die Ziffer von 20 000 Frcs. pro Jahr und Kilometer überschritten haben wird. Ferner wurde der Verwaltungrath ermächtigt, ein 5 procentiges Anleihen bis auf 6 Mill. Frcs. für den Bau dieser Linie zu erheben und zu Gunsten des Anleihens ein Pfandrecht ersten Ranges auf die Monte-Cenerelinie Giubiasco-Lugano, event. Bellinzona- (Dragonato-) Lugano zu bestellen.

Am 19. Februar v. J. hatte der damalige Herr Handelsminister von den Königlichen Eisenbahndirectionen Berichte eingefordert über den Stand der Bestrebungen, junge Leute in den grossen Eisenbahnwerkstätten zu Handwerkern auszubilden. Nachdem die Berichte ergeben, dass solche Bestrebungen nur in geringem Umfang stattgefunden und nur geringe Resultate ergeben hatten, legte der Minister unterm 21. December v. J. den Eisenbahndirectionen Grundzüge über die Art der Ausbildung von Handwerkslehrlingen in den Reparaturwerkstätten der Staatseisenbahnen im Entwurf zur gutachtlichen Aeusserung vor. Die Eisenbahndirectionen haben sich zu diesem Entwurfe im Allgemeinen zustimmend erklärt, und es sind deshalb die Grundzüge nunmehr unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Modificationen umgearbeitet worden. Zugleich sind auf Grund des vorgelegten Entwurfes ein Normalschema für den Lehrvertrag, sowie allgemeine Bedingungen für die Aufnahme und Ausbildung von Handwerkslehrlingen aufgestellt worden. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unterm 16. d. M. den Eisenbahndirectionen sowohl die Grundzüge, als das Schema des Lehrvertrages und die allgemeinen Bedingungen zugehen lassen. In dem begleitenden Erlass erklärt sich der Herr Minister einverstanden, dass, den Vorschlägen der betreffenden Verwaltungen entsprechend, zunächst Lehrwerkstätten einzurichten sind in den Reparaturwerkstätten bei der Ostbahn zu Berlin, Bromberg, Dirschau und Königsberg, der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zu Berlin, Frankfurt a. O., Breslau und Lauban, bei der Westfälischen Bahn zu Paderborn und Lingen, bei der Saarbrücker Bahn zu Saarbrücken, bei der Hannoverschen Bahn zu Leinhausen, bei der Nassauischen Bahn zu Limburg, bei der Frankfurt-Bebraer Bahn zu Fulda, bei der Main-Weser Bahn zu Cassel, und bei der Oberschlesischen Bahn zu Breslau.

Nachtrag III zu dem durch Allerhöchste Urkunde vom 29. Juni 1868 (Ges.-Samml. S. 641) bestätigten Statut der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft.

Auf Anordnung der Königlichen Staatsregierung treten mit Genehmigung der Generalversammlung der Actionäre der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft vom 30. April 1878 an die Stelle der Paragraphen 6 und 7 des Statuts die nachstehenden abgeänderten, mit den bezüglichen Bestimmungen des Allerhöchsten Erlasses d. d. Schloss Babelsberg, den 17. August 1877 wörtlich übereinstimmenden Paragraphen.

§ 6. Um die Bahn nebst den Transportmitteln fortwährend in solchem Zustande zu erhalten, dass die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechenden Weise erfolgen könne, hat die Gesellschaft mit der Eröffnung des Betriebes der ganzen Bahn einen Erneuerungsfonds und einen Reservefonds zu bilden, welche sowohl von einander als auch von anderen Fonds der Gesellschaft getrennt zu halten sind.

§ 6a. Reservefonds. Der Reservefonds, der die Mittel zur Bestreitung der ausserordentlichen, durch ungewöhnliche Umstände (wie Naturereignisse und Unglücksfälle) veranlassten, grösseren Ausgaben zur Instandhaltung der Bahn und der Betriebsmittel gewähren, mit Genehmigung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten auch zu den Kosten nachträglich für erforderlich oder zweckmässig erachteter Ergänzungsbauten herangezogen werden soll, ist zunächst durch Zuweisung des nach vollständigem Ausbau und vollständiger Ausrüstung der Bahn verbleibenden Restes des Anlagecapitals und durch Ueberweisung der nicht rechtzeitig erhobenen und zu Gunsten der Gesellschaft verfallenen Zinsen und Dividenden des Anlagecapitals, der Zinsen des Reservefonds selbst, sowie eines von dem Aufsichtsrathe der Gesellschaft zu bestimmenden, nicht unter dem Betrage von einem zehntel Procent des Anlagecapitals verbleibenden jährlichen Zuschusses aus den Betriebseinnahmen bis zur Höhe von 300 000 ℳ, buchstäblich: Dreihunderttausend Mark, zu verstärken und in dieser Höhe zu erhalten.

§ 7. Erneuerungsfonds. Dem Erneuerungsfonds, aus welchem die Kosten der Erneuerung der Locomotiven nebst Tendern und der Wagen, sowie einzelner Hauptbestandtheile derselben — desgleichen die Kosten der Erneuerung des Oberbaues der Bahn, und zwar der Schienen, Schwellen, Weichen und sonstiger Eisentheile des Oberbaues gedeckt werden sollen, sind die Einnahmen aus dem Verkaufe der entsprechenden alten Materialien, ein nach Anhörung der Direction und des Aufsichtsraths von dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, festzusetzender jährlicher Zuschuss aus den Betriebseinnahmen, sowie der Zinsen des Erneuerungsfonds selbst zu überweisen.

Die näheren Bestimmungen über die Einnahmen und Ausgaben, sowie über die Verwaltung des Erneuerungs- und Reservefonds werden durch ein vom Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzusetzendes Regulativ geregelt.

(Der Nachtrag I zum Statut der Oberlausitzer Eisenbahn ist gleichlautend.)

Magdeburg-Halberstädter Bahn.

Der Geschäftsbericht des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn constatirt in seinem Eingang, dass der Verkehr des Jahres 1878 sich im Vergleich zum Vorjahre nur unwesentlich gebessert hat. Im Personenverkehr ist die Zahl der Passagiere um 28,087 = 0,5 pCt. gestiegen, und es hat sich die specifische Frequenz um 1,2 pCt. gehoben. Die Einnahme pro Person ist von 1,50 auf 1,53 ℳ, die pro Person und Kilometer von 3,82 auf 3,84 ₰ gestiegen. Im Ganzen beträgt die Einnahme des Personenverkehrs (einschliesslich der Nebeneinnahmen) 225 294 ℳ = 2,6 pCt. mehr als im Vorjahre. Im Güterverkehr ist das Transportquantum um 221 788 t = 4,8 pCt. und die specifische Frequenz um 0,8 pCt. grösser als im Vorjahre. Die Einnahmen für Eil- und Frachtgüter, ausschliesslich Poststücke, haben sich indessen gleichwohl um 658 197 ℳ verringert. Dies liegt darin, dass die durchschnittliche Transportstrecke pro Tonne von 80,5 auf 77,7 km zurückgegangen ist, und hat in noch höherem Masse darin seinen Grund, dass die dem neuen Tarifsystem zu Grunde liegende veränderte Classification der Güter und die bei der Einführung desselben eingetretenen Ermässigungen in den Einheitssätzen eine Schmälerung der Einnahmen bewirken. Der durchschnittliche Ertrag pro Tonne und Kilometer ist in Folge dieser Aenderungen von 5,73 auf 5,50 ₰ gesunken. Das neue Tarifsystem, welches die möglichste Ausnutzung der Wagentragfähigkeit bezweckt, begünstigt in den Frachtsätzen die Wagenladungen vor den Stückgütern und unter den Wagenladungen die von 10 000 kg vor denen von 5 000 kg. Es wirkt so der Aufgabe von Sendungen geringen Gewichts entgegen und auf die Vereinigung der Güter zu vollen Wagenladungen hin. Insbesondere macht die zu dem neuen System gehörige allgemeine Wagenladungsclasse es vortheilhaft, Stückgüter aller Art zu sammeln und zu den billigen Sätzen der Wagenladungsfracht zum Transport zu bringen und leistet so dem Speditionswesen, dessen möglichste Beseitigung den Eisenbahn-Verwaltungen früher als Aufgabe galt, Vorschub. Welche wesentliche Umgestaltung im Transportgeschäfte durch das neue System hervorgebracht ist, ergiebt sich daraus, dass das Beförderungsquantum an Stückgütern von 416 194 auf 358 586 t, also um 14 pCt., in Ladungen von mindestens 5 t pro Wagen aber von 1 446 915 auf 367 807 t, also um 75 pCt. abgenommen hat, wogegen bei den

Ladungen von 10 t pro Wagen die Tonnenzahl von 2 745 175 auf 4 105 626, also um 50 pCt. angewachsen ist. Den verminderten Einnahmen steht übrigens eine Ersparniss in den Ausgaben gegenüber, indem eine bessere Ausnutzung der Wagentragkraft eingetreten ist. Das Gesammtergebniss der Betriebseinnahmen, zusammengehalten gegen die Ergebnisse des Vorjahres, stellt sich wie folgt dar:

	Einnahmen aus dem Personen- und Güter-Verkehr ℳ	Sonstige Einnahmen (Miethe, Pächte etc.) ℳ	Gesammt-Einnahmen ℳ
	32 468 881	1 912 815	34 381 695
gegen das Vorjahr	32 693 755	1 390 551	34 084 306
mithin mehr	—	522 264	297 389
mithin weniger	224 874	—	—

Nach dem zwischen der Magdeburg-Halberstädter und der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft bestehenden Vertrage participiren beide Bahnen an den Betriebsausgaben in der Weise, dass a) die Kosten der allgemeinen Verwaltung nach Verhältniss der Bahnlängen, b) die Kosten der Bahnverwaltung nach Massgabe der wirklichen Ausgaben, c) die Kosten der Transportverwaltung nach Verhältniss der durchlaufenen Locomotiv- und Wagenachskilometer getragen werden. Die Betriebsausgaben betragen hiernach mit Einschluss der Aufwendungen für die Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihen für die allgemeine Verwaltung 890 935 ℳ (gegen das Vorjahr 905 823), für die Bahnverwaltung 4 737 175 ℳ (4 865 961), für die Transportverwaltung 8 428 878 ℳ (9 042 318), für die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 9 366 453 ℳ (8 835 284), für Amortisation der Prioritäts-Obligationen 627 232 ℳ (601 993), zu Rücklagen zum Erneuerungsfonds 2 890 349 ℳ (2 854 525), an Zinsen für Mitbenutzung fremder Bahn- und Bahnhofsanlagen 5 528 ℳ (6 487). Ingesammt 26 946 555 ℳ (27 112 392). Die Ausgaben exclusive Verzinsung und Amortisation haben betragen 16 952 870 ℳ oder 49,3 pCt. der Bruttoeinnahme (gegen das Vorjahr 17 675 114 ℳ = 51,3 pCt.).

Was den Jahresabschluss der Betriebsrechnungen betrifft, so ist hierzu Folgendes zunächst zu bemerken: Die Bahnstrecke Grauhof-Langelsheim-Clausthal ist im Laufe des Jahres 1877 fertig gestellt und in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben, so dass pro 1878 die Führung einer besonderen Betriebsrechnung nicht mehr erforderlich war. Für den Betrieb der Strecke Vienenburg-Grauhof, welche auf gemeinschaftliche Rechnung mit Hannover-Altenbeken bewirthschaftet wird, ist eine besondere Rechnung gelegt und ergiebt diese einen Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe (excl. Zinsen) von 41 304 ℳ, wovon die der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zustehende Hälfte von 20 652 ℳ dem Ueberschusse der eigentlichen Betriebsrechnung hinzutritt. Der Betrieb der Uelzen-Langwedeler Bahn hat nach Ausweis des bezüglichen Rechnungsabschlusses einen Zuschuss von 178 136 ℳ erfordert, welcher letztere aus den Betriebserträgnissen des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens gedeckt worden ist. Das Anlagecapital, welches an der Dividende Theil genommen hat, resp. aus den Betriebseinnahmen zu verzinsen war, beträgt im Ganzen 302 793 755 ℳ und ist aufgebracht durch:

1. Stammactien Litr. A. mit . . . . 30 600 000 ℳ
2. Stamm-Prioritätsactien Litr. B. mit . . . . . 29 740 200 „
3. Stamm-Prioritätsactien Lit. C. mit . . . . . 17 946 642 „
   (der Rest von 12 053 358 ℳ hat für Neubauten vorläufig Verwendung gefunden),
4. ein Hypothekendarlehn von der Herzoglich Anhaltischen Regierung . . . . 450 000 „
5. Prioritätsanleihen . . . . 224 056 913 „

Zur Verzinsung der ad 5 gedachten Prioritätsanleihen sind zusammen 9 366 452 ℳ erforderlich gewesen. Die Amortisation der betreffenden Anleihen hat zusammen 627 232 ℳ beansprucht.

Nach der Betriebsrechnung für Magdeburg-Halberstadt beträgt der Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe 7 659 605 ℳ
Hierzu tritt die Hälfte des Ueberschusses nach der Betriebsrechnung für Vienenburg-Grauhof mit . 20 652 „
7 680 257 ℳ
Ferner kommen hinzu die aus dem Baufonds zugeschossenen Zinsen für die von dem Prioritäts-Stammcapitale Litr. C. zu Neubauten vorschussweise entnommenen und benutzten Capitalien mit . . . . 602 668 „
Summa 8 282 925 ℳ
Davon ist zur Deckung des Deficits bei Uelzen-Langwedel die Summe von . . . . 178 137 „
verwendet und blieben somit noch . . . . 8 104 788 ℳ
über welche in der Weise verfügt worden ist, dass davon vorweg:

a) zur Dotirung des Garantiefonds für Zuschüsse zur Verzinsung der Hannover-Altenbekener Prioritäts-Obligationen III. Serie . . . . 400 000 ℳ
b) zur Dotirung des Baureservefonds 550 000 „ 950 000 ℳ

entnommen, ferner an Dividende:

1. für die Prioritäts-Stammactien Litr. C. von zusammen 30 000 000 ℳ à 5 pCt. 1 500 000 ℳ
2. für die Prioritäts-Stammactien Litr. B. von 43 800 000 ℳ à $4^1/_5$ pCt. . . . 1 839 600 „
3. für die Stammactien Litr. A. von 30 600 000 ℳ à 9½ pCt. . . . . . . 2 907 000 „ 6 246 600 „

gezahlt sind,

4. die Eisenbahnsteuer mit . . . . 221 103 ℳ
und der Ueberschuss von . . . . 687 084 „

als Vortrag in die Rechnung pro 1879 übertragen ist. Die Reservefonds der Gesellschaft, welche gerade gegenwärtig von besonderem Interesse sind, specialisirt der Bericht wie folgt: 1. Reservefonds mit 3 174 000 ℳ incl. 900 000 ℳ Magdeburg-Halberstädter 3 pCt. Rentenpapiere; 2. Baureservefonds mit einem Bestande pro ult. 1878 von 1 899 640 ℳ; 3. Extra-Reservefonds mit einem Bestande pro ult. 1878 von 1 759 225 ℳ; 4. Erneuerungsfonds für die Magdeburg-Halberstädter Bahnstrecken, welcher ult. 1878 einen Bestand von 5 268 131 ℳ hatte; 5. Erneuerungsfonds für den Oberbau der Uelzen-Langwedeler Bahn, welcher ult. 1878 einen Bestand von 320 177 ℳ hatte; 6. Garantiefonds für Zuschüsse zur Verzinsung der 4½ pCt. Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen III. Emission, welcher ult. 1878 einen Bestand von 877 746 ℳ hatte. In Summa besitzt die Gesellschaft in diesen Fonds nicht weniger als 13 298 919 ℳ.

Rücksichtlich des Baues neuer Bahnstrecken theilt der Bericht mit: An Stelle der zur Magdeburg-Erfurter Bahn gehörigen Theilstrecke von Magdeburg resp. Dodendorf nach Stassfurt und der Zweigeisenbahn aus der Magdeburg-Erfurter Bahn zwischen Dodendorf und Stassfurt nach Hadmersleben ist der Bau einer Eisenbahn von Blumenberg über Egeln längs des rechten Bodeufers nach Stassfurt nebst einer Zweigbahn von Etgersleben nach Wolmirsleben durch Urkunde vom 1. November 1878 concessionirt. Was die letztere Seitenbahn betrifft, so ist die Gesellschaft zu deren Bau erst dann verpflichtet, wenn ihr von den Interessenten das erforderliche Areal und das erforderliche Schüttmaterial unentgeltlich überwiesen sein wird und wenn von den betreffenden adjacirenden Bergwerksbesitzern auf alle Schadenansprüche Verzicht geleistet worden ist; binnen Jahresfrist nach Erfüllung dieser Bedingungen hat die Gesellschaft qu. Bahn herzustellen und in Betrieb zu nehmen. Die Bauarbeiten an der Linie Magdeburg-Erfurt haben 1878 begonnen und sind so weit gefördert, dass voraussichtlich gegen Ende 1879 Sangerhausen-Artern dem Betriebe übergeben werden kann. Auf dieser Strecke sind bis Schluss 1878 der grösste Theil der Erdarbeiten und sämmtliche Bauwerke, mit Ausschluss einer Wegbrücke am Bahnhof Sangerhausen fertig gestellt worden. Auf Artern-Erfurt konnten die Erdarbeiten und Ausführung der Bauwerke nur an einzelnen Stellen in Angriff genommen werden, weil die Expropriation noch nicht überall beendet ist und die Projecte noch nicht durchgehends feststehen; doch steht die Vollendung des grössten Theiles dieser Arbeiten im Laufe 1879 voraussichtlich zu erwarten. Für Stassfurt-Blumenberg sind die Projecte fertig und bereits den betheiligten Regierungen von Anhalt und Preussen zur Genehmigung vorgelegt. Mit Beginn der Ausführung auf der im Anhaltischen Gebiete gelegenen ca. 7 km langen Strecke ist Anfang 1879 begonnen worden. Nach Genehmigung der Projecte für das Preussische Gebiet wird die Bauausführung auch auf dieser Strecke sofort in Angriff genommen werden. Auf der Bahnlinie Magdeburg-Neustadt-Meitzendorf ist der Grunderwerb der Strecke Magdeburg-Neustadt nahezu vollendet; die Erdarbeiten sind bis an die Ueberschreitung der Magdeburg-Stendaler und Berlin-Potsdam-Magdeburger Geleise ausgeführt, während auf dem andern Stück bis Bahnhof Neustadt ein grosser Theil derselben aus früherer Zeit her fertig gestellt war. Die Bauwerke sind auf der ganzen Strecke bis zur Neustadt, der Oberbau bis zur obengenannten Geleisüberbrückung vollendet worden. Auf der Strecke Berlin-Charlottenburg (Stadtbahn) ist der Grunderwerb zum grössten Theil geregelt; die Erdarbeiten, Bauwerke, der Oberbau und die Hochbauten sind vom Anschluss an die Lehrter Bahn bis zur Ueberbrückung der Charlottenburg-Spandauer Chaussee fertig hergestellt; die auf dieser Strecke angelegte Güterladestelle Charlottenburg ist einschliesslich der Hochbauten gleichfalls vollendet worden, so dass dieselbe im Frühjahr 1879 für den Verkehr eröffnet ist. Bezüglich der übrigen Strecke bis zum westlichen Bahnhof der Berliner Stadtbahn sind im Verein mit den übrigen betheiligten Verwaltungen die Projecte aufgestellt, und wird mit Ausführung dieser Arbeiten demnächst begonnen werden.

Bergisch-Märkische Bahn.

Der erschienene Jahresbericht der Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für das Geschäftsjahr 1878 ist wie gewöhnlich sehr umfangreich und bringt über alle Theile des grossartigen Unternehmens die genauesten Angaben.

Es betrug:	1878	1877
	ℳ	ℳ
Einnahme		
Personenverkehr	12 030 077	12 063 156
Güterverkehr	44 865 968	44 127 464
Extraordinarien	4 168 100	4 144 490
Gesammtsumme	61 064 145	60 335 110
Ausgabe		
Allgemeine Verwaltung	3 594 407	3 440 746
Bahnverwaltung	7 609 985	8 351 835
Transportverwaltung	17 000 858	17 664 885
Gesammtsumme	28 205 250	29 457 466

Die Gesammteinnahme hat gegen das Jahr 1877 eine Steigerung erfahren von 729 035 ℳ oder 1,21 pCt. Für das Kilometer Bahn beträgt die Gesammteinnahme nach der in Betrieb gewesenen Länge — 1 297,33 km — 47 070 ℳ gegen 46 715 ℳ in 1877, hat somit um = 355 ℳ zugenommen. Die Gesammtausgabe hat sich um den Betrag von 1 252 215 ℳ oder 4,25 pCt. vermindert; für das Kilometer Bahn beträgt die Gesammtausgabe 21 741 ℳ gegen 22 807 ℳ in 1877, mithin weniger = 1 066 ℳ oder 4,67 pCt. Die Gesammtausgabe nahm von der Gesammteinnahme in Anspruch 46,19 pCt., gegen 48,82 pCt. in 1877, also weniger 2,63 pCt. Werden den gesammten Betriebsausgaben die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds mit 6 007 507 ℳ zugerechnet, so betragen erstere 34 212 759 ℳ gegen 35 413 122 ℳ, haben sich also um = 1 200 363 ℳ vermindert und 56,03 pCt. von der Gesammteinnahme gegen 58,69 pCt. im Jahre 1877 absorbirt; die Verminderung beträgt 3,39 pCt. Die gesammten Kosten der Transportverwaltung betrugen 17 000 858 ℳ gegen 17 664 885 ℳ, also 664 027 ℳ weniger, oder 3,76 pCt. Von der Gesammteinnahme aus dem Personen- und Güterverkehr absorbirte die Transportverwaltung 29,88 pCt. gegen 31,44 pCt., woran betheiligt ist: der Personenverkehr mit 6,32 gegen 6,75 pCt. und der Güterverkehr mit 23,56 gegen 24,69 pCt. Der Abschluss der Betriebsrechnungen für die einzelnen Bahnabtheilungen gestaltet sich in nachfolgender Weise. Es haben betragen für die

	Berg.-Märk. Eisenbahn:	Ruhr-Sieg Eisenbahn:
die Betriebseinnahmen	54 505 529 ℳ	6 033 987 ℳ
und nach Hinzurechnung: der Dividende für die Betheiligung an den Braunschweigischen Bahnen ad	270 000 „	— „
des Antheils an dem Bruttoertrage der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn mit 45 resp. 55 pCt. ad	57 660 „	70 473 „
die Gesammteinnahmen	54 833 189 ℳ	6 104 460 ℳ
die Betriebsausgaben einschliesslich 476 000 ℳ Rücklage zum Reservefonds und 4 887 107 ℳ Rücklage zum Erneuerungsfonds bei der Bergisch-Märkischen, und 44 450 ℳ Rücklage zum Reservefonds und 559 125 ℳ Rücklage zum Erneuerungsfonds bei der Ruhr-Sieg-Eisenbahn	30 580 774 „	3 453 916 „
der Bruttoüberschuss	24 252 415 ℳ	2 650 544 ℳ
Dieser Ueberschuss gelangte wie folgt zur Verwendung:		
a) in der Verzinsung der Prioritätsobligationen etc. mit	12 892 625 ℳ	1 832 712 ℳ
b) in der Amortisation der Prioritätsobligationen mit	1 535 508 „	327 288 „
c) in der Uebernahme des Betriebs-Kostenausfalles bei der Betriebsrechnung der Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle mit	51 895 „	— „
d) in der Uebernahme der Zinsen des Anlagecapitals der Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle mit	— „	594 738 „
e) in dem von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft vertragsmässig zu zahlenden Zuschusse von 1/14 gleich ¼ pCt. zu den Zinsen ad 1 890 000 ℳ des für die Ruhr-Sieg Eisenbahn aufgewendeten Anlagecapitals von 54 000 000 ℳ mit	135 000 „	— „
f) in der Verzinsung und Amortisation der von Zechen und Gewerkschaften behufs Beschaffung von Kohlenwagen eingezahlten Beträge etc.	67 712 „	238 275 „
g) in Zahlung des der Westfälischen Eisenbahn und dem Holländischen Staate zustehenden Antheils an dem Ertrage der Bahnstrecken Warburg — Haueda und Kaldenkirchen — Venlo mit	61 525 ℳ	— ℳ
h) in Zahlung der Zinsen des für die Betheiligung an den Braunschweigischen Bahnen aufgewendeten Capitals mit	872 370 „	— „
i) in der Amortisationsquote zur Tilgung der Subvention zum Bau der St. Gotthardbahn mit	90 000 „	— „
k) in Zahlung einer Dividende von 4 pCt. auf 208 166 400 ℳ Stamm-Actiencapital der Gesellschaft mit	8 326 656 „	— „
l) in Zahlung der von dem Reinertrage der Bergisch-Märkischen Eisenbahn sich berechnenden Staatsabgabe mit	219 123 „	— „
Die Gesammtsumme ad	24 252 415 ℳ	2 933 013 ℳ

ergiebt hiernach eine Verwendung des gesammten Ueberschusses bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, dagegen für die Ruhr-Sieg Eisenbahn eine Mehrausgabe zum Betrage von 342 468 ℳ Dieses Deficit ist wie folgt verrechnet: a) zu Lasten der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft aus der aus den Betriebsüberschüssen pro 1874, 1875 und 1876 zurückgelegten Zinsenreserve ad 809 189 ℳ für die Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle mit 192 647 ℳ, b) zu Lasten der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft ferner als Zuschuss zur Verzinsung des Anlagecapitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn 1/14 der Zinsen ad 1 890 000 ℳ wie vorerwähnt mit 135 000 ℳ, c) zu Lasten des Staats als Zuschuss zur Verzinsung des Anlagecapitals mit 14 821 ℳ, indem der Staat nach dem abgeschlossenen Vertrage die Garantie für die Zinsen des Anlagecapitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn auf Höhe von 3¼ pCt. übernommen hat. Für die Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle ergiebt sich nach dem Betriebs-Rechnungsabschlusse eine Einnahme von 126 495 ℳ, eine Betriebsausgabe von 178 390 ℳ, also eine Mehrausgabe auf Höhe von 51 895 ℳ Dieser Mehrausgabe treten hinzu: die Zinsen von den bis ult. 1878 emittirten Bergisch-Märkischen Prioritätsobligationen III. Serie Litr. C. mit 322 647 ℳ, die Zinsen von dem von der Bergisch-Märkischen Bahn geleisteten Baukostenvorschuss mit 272 091 ℳ Hiernach beträgt die gesammte Mehrausgabe 646 633 ℳ, wovon, wie vorangeführt, 51 894 ℳ Ausfall an Betriebskosten von der Bergisch-Märkischen Bahn und 594 738 ℳ Zinsen des Anlagecapitals gemäss § 4 des Statutnachtrages vom 1. October 1866 resp. § 3 des Gesetzes vom 20. April 1869 bezw. 19. März 1879 von der Ruhr-Sieg Bahn übernommen und in die Betriebsrechnungen dieser Bahnen eingestellt worden sind. Die von der Bergisch-Märkischen Bahn übernommene Subvention der St. Gotthardbahn beträgt 1 000 000 Frcs. = 800 000 ℳ Inhalts des Berichts pro 1876 werden die zur Zahlung gelangenden Raten bei einem Vorschussconto gebucht und ist die gesammte Subvention in 9 Jahren zur Amortisation zu bringen. In 1875/77 sind in die Betriebsrechnung als Amortisationsraten eingestellt . . . . 270 000 ℳ
desgleichen die des Jahres 1878 als vierte Rate . . . 90 000 „
es sind also bis Ende 1878 amortisirt . . . . 360 000 ℳ
und daher noch rückständig 440 000 ℳ Das für die Betheiligung an den Braunschweigischen Eisenbahnen, welche Betheiligung für die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft die Hälfte des 36 Millionen Mark ausmachenden Stamm-Actiencapitals der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, also 18 Millionen Mark ausmacht, aufgewendete Capital beträgt nominell 19 386 000 ℳ Bergisch-Märkische 4½procentige Prioritätsobligationen VIII. Serie, wovon die Zinsen betragen 872 370 ℳ, welche zum vollen Betrage in die Betriebsrechnung eingestellt sind. Dagegen ist die auf das Actiencapital der Braunschweigischen Eisenbahn ad 18 Millionen Mark pro 1878 entfallende, beim Abschluss vorläufig zu 1½ pCt. angenommene Dividende mit 270 000 ℳ vereinnahmt. Die Betheiligung an den Braunschweigischen Eisenbahnen hat mithin einen Zuschuss von 602 370 ℳ erfordert. Bemerkt wird, dass diese Dividende nach dem nunmehr erfolgten Betriebsabschluss der Braunschweigischen Bahn auf 1⁷/₁₀ pCt. festgesetzt ist, und dass die Differenz zwischen der vorgedachten 270 000 ℳ und dem wirklich als Dividende gezahlten Betrage ad 306 000 ℳ pro 1879 zur Verrechnung gelangt.

Die Reserve- und Erneuerungsfonds des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens werden nach den Bestimmungen des mit der Staatsregierung wegen des Baues der Ruhr-Sieg Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages vom 14. Februar 1856 für die Ruhr-Sieg Bahn und für die übrigen Bergisch-Märkischen Bahnstrecken getrennt verwaltet. Ebenso werden nach der Bestimmung des Handelsministeriums über die Einnahmen und Ausgaben für Reserve und Erneuerungszwecke der Zweigbahn Finnentrop-Rothe-

mühle besondere Conti geführt. Nach den uns vorliegenden Abschlüssen ergiebt sich nun bezüglich dieser Fonds Folgendes: A. Reservefonds. Die Rücklage beträgt bestimmungsmässig $\frac{1}{10}$ pCt. der Anlagecapitalien. Für die Bergisch-Märkischen Stammbahnen ist das Anlagecapital laut den diesfälligen besonderen Ermittelungen zu 476 000 000 ℳ festgestellt und beträgt die Rücklage somit 476 000 ℳ

Der Abschluss des Bergisch-Märkischen Reservefonds ergiebt:

als Bestand ultimo 1877	1 457 496 ℳ
die vorerwähnte Rücklage mit	476 000 „
die sonstigen Einnahmen incl. Nominalwerth der angekauften Effecten mit	51 769 „
Gesammteinnahme	1 985 265 ℳ
Ausgaben	405 154 „
Es bleibt mithin ultimo 1878 ein Bestand von	1 580 111 ℳ
gegen 1877 also mehr	122 615 „

wobei bemerkt wird, dass die Effecten zum Nominalwerthe berechnet sind.

Die Rücklage für die Ruhr-Sieg Eisenbahn incl. Letmathe-Iserlohn beträgt von dem der Berechnung zum Grunde gelegten Anlagecapital ad 44 450 000 ℳ = 44 450 ℳ Der Abschluss des Reserve- und Erneuerungsfonds ergiebt:

als Bestand ultimo 1877	76 015 ℳ
die vorerwähnte Rücklage mit	44 450 „
die sonstigen Einnahmen	4 078 „
Gesammteinnahme	124 543 ℳ
Ausgaben	71 732 „
Es bleibt mithin Bestand ultimo 1878	52 811 ℳ
gegen 1877 also weniger	23 204 „

welcher Minderbestand darin seinen Grund hat, dass 41 727 ℳ Baukosten eines Güterschuppens auf dem Bahnhofe Haardt unter Zustimmung der Gesellschaftsdeputation und mit ministerieller Genehmigung auf den Reservefonds übernommen wurden. Die Rücklage für die Finnentrop-Rothemühler Zweigbahn beträgt von dem der Berechnung zum Grunde gelegten Anlagecapital von 11 984 000 ℳ = 11 984 ℳ Der Abschluss des Reservefonds ergiebt:

als Bestand ultimo 1877	21 166 ℳ
die vorerwähnte Rücklage mit	11 984 „
die sonstigen Einnahmen	899 „
Gesammteinnahme	34 039 ℳ
Ausgaben	2 597 „
Es bleibt mithin Bestand ultimo 1878	31 442 ℳ

Die Bestände bei allen Reservefonds betrugen ultimo 1878 im Ganzen 1 664 365 ℳ gegen 1 554 667 ℳ ultimo 1877. Die in 1878 gemachten Rücklagen haben betragen: a) für den Oberbau zusammen 2 465 811 ℳ, wovon abgehen die an den Erneuerungsfonds der Holländischen Bahnen für die auf Holländischem Gebiet liegende angepachtete Strecke der Viersen-Venloer Zweigbahn für die Erneuerung des Oberbaues in 1878 gezahlten und direct dem Betriebsfonds verrechneten 1 675 ℳ, so dass bleiben 2 464 136 ℳ gegen 2 481 043 ℳ in 1877. b) Für Betriebsmittel zusammen 3 009 262 ℳ gegen 2 941 730 ℳ in 1877. Verausgabt wurden für die Erneuerung des Oberbaues 2 525 588 ℳ gegen 1 468 114 ℳ in 1877, für die Erneuerung der Betriebsmittel 1 246 166 ℳ gegen 1 214 488 ℳ in 1877. Der Abschluss der einzelnen Erneuerungsfonds gestaltet sich hiernach in folgender Weise:

Der Bestand des Bergisch-Märkischen Erneuerungsfonds ultimo 1877 betrug	8 633 233 ℳ
Rücklagen für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel	4 885 432 „
Erlös für verkaufte alte Materialien	482 631 „
Zinsen der Bestände	280 456 „
Sonstige Einnahmen incl. der Einnahmen für ausgelooste Effecten und Nominalwerth der angekauften Effecten	2 225 900 „
zusammen	16 507 654 ℳ
An Ausgaben sind im Ganzen geleistet zusammen	5 456 576 „
Es beträgt hiernach der Bestand ultimo 1878	11 051 078 ℳ
während derselbe ultimo 1877 betrug	8 633 234 „
Der Bestand beträgt ultimo 1878 also mehr	2 417 844 ℳ

wobei bemerkt wird, dass die Effecten überall zum Nennwerthe gerechnet sind. Der Bestand des Erneuerungsfonds der Ruhr-Sieg Eisenbahn beträgt ultimo 1878 . . . . 2 315 649 ℳ
gegen den Bestand ultimo 1877 von . . . . 2 020 422 „
also mehr 295 207 ℳ,
wobei bemerkt wird, dass auch hier die Effecten überall zum Nennwerthe berechnet sind.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Der Geschäftsbericht pro 1878 lautet wie folgt: Die Betriebsergebnisse des verflossenen Jahres sind, unter Berücksichtigung der andauernd ungünstigen Conjuncturen der Industrie und des Handels, im Allgemeinen erfreuliche gewesen. Wenn auch abermals eine Verminderung des Personenverkehrs zu verzeichnen ist, so hat dagegen der Güterverkehr von Neuem eine Zunahme erfahren, und der Abschluss der Betriebsrechnung weist wiederum einen grösseren Ueberschuss auf als im Vorjahr. Die Zahl der beförderten Personen fiel auf 760 249 (gegen 772 073 im Vorjahre); die hieraus resultirende Mindereinnahme stellt sich auf 13 661 ℳ Uebrigens entfällt die Abnahme lediglich auf den Localverkehr, während der Verbandsverkehr sich gesteigert hat. Der Güterverkehr, welcher im Jahre 1877 529 114 t betrug, hob sich auf 651 319 t, und zwar hat sich die Steigerung des Verkehrs sowohl im Verband- wie im Localverkehre gezeigt. Die Gesammteinnahmen betrugen 3 449 305 ℳ gegen 3 329 253 ℳ im Jahre 1877; dieselben erreichten im verflossenen Jahre den höchsten Stand, welchen sie seit Existenz der Bahn gehabt haben. Die Gesammtausgaben stellten sich auf 1 737 159 ℳ gegen 1 726 013 ℳ im Jahre 1877 und überstiegen die Ausgaben des letzteren um 11 145 ℳ Dessenungeachtet haben sich die Betriebskosten nur auf 50,36 pCt. der Einnahmen (gegen 51,84 pCt. bezw. 53,81 pCt. in den beiden Vorjahren gestellt. Dieses günstige Verhältniss ist neben dem Umstande, dass sowohl die Masse der beförderten Güter wie deren Erträgniss sich steigerte, hauptsächlich dem fortgesetzten Rückgange der Kohlenpreise zu verdanken.

Der Abschluss der Betriebsrechnung ergiebt einen Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben von 1 712 146 ℳ (gegen 1 603 239 ℳ im Vorjahre). Von diesem Ueberschusse sind, nach Abzug von 333 851 ℳ zur Verzinsung der Prioritätsobligationen, sowie von 30 753 ℳ, welche zur Zahlung der Preussischen Eisenbahnsteuer abgesetzt wurden, dem Reservefonds überwiesen 362 262 ℳ, während als Dividende auf 30 790 Actien zur Vertheilung gelangt sind 985 280 ℳ oder 5⅓ pCt. des Actiencapitals (gegen 5 pCt. im Vorjahre).

Der Reservefonds der Gesellschaft betrug am 1. Januar 1878 1 377 053 ℳ, dazu kamen an Zinsen 51 308 ℳ, verschiedene Einnahmen 4 436 ℳ, Coursgewinn auf Effectenconto 1 050 ℳ, Zuschuss aus dem Betriebe, die oben erwähnten 362 262 ℳ, Summa 1 796 109 ℳ

Dagegen betrugen die auf diesen Fonds angewiesenen Ausgaben für Erneuerungen und Reparaturen 240 966 ℳ, Anschaffung einer Personenzugmaschine 41 185 ℳ, Herstellung eines Materialschuppens auf Bahnhof Hamburg 2 724 ℳ, in Summa 284 875 ℳ, so dass der Vermögensbestand des Reservefonds ult. 1878 sich stellte auf 1 511 233 ℳ Derselbe betrug am Schlusse des Jahres 1877: 1 377 053 ℳ und hat sich demnach gegen das Vorjahr erhöht um 134 180 ℳ

Die Elbbrücke zwischen Lauenburg und Hohnstorf ist im verflossenen Jahr fertig gestellt und am 1. November dem Betriebe übergeben worden. Zum Bau derselben, einschliesslich der rechtselbischen Anschlussarbeiten und des neu hergestellten Lauenburger Bahnhofes sind bis ult. 1878 verausgabt worden 714 902 ℳ, welche dem Anleihefonds entnommen sind. Mit dem Tage der Eröffnung der Elbbrücke ist der Betrieb der Trajectanstalt gänzlich eingestellt worden. Eine Realisirung des Inventars derselben hat sich bis jetzt nicht ermöglichen lassen. Die Resultate des Betriebes der Trajectanstalt pro 1877 erbrachten einen Ueberschuss von 6 019 ℳ, welche dem Reservefonds der Trajectanstalt überwiesen sind. Der letztere stellte sich ult. 1878 auf 47 749 ℳ, und wird nach beschaffter Regulirung sämmtlicher die Trajectanstalt betreffenden Rechnungen dem Anleihefonds zugeführt werden.

Die Pensions- und Unterstützungscasse der Beamten hatte, incl. eines Zuschusses der Gesellschaft von 7 500 ℳ, eine Einnahme von 35 714 ℳ und eine Ausgabe von 8 800 ℳ Das Vermögen der Casse betrug am Schlusse des Jahres 1878 319 559 ℳ und ergiebt einen Zuwachs des Bestandes gegen das Vorjahr von 26 914 ℳ

Aus der Direction ist, nach kaum vierjähriger Amtsdauer, Herr Director Klotz wegen schwerer Erkrankung ausgeschieden und mit dem 1. Juli v. J. in den Ruhestand versetzt. An seiner Stelle ist vom Ausschusse Herr Regierungsassessor Brecht, bis dahin Mitglied der Königlichen Direction der Oberschlesischen Bahn in Breslau, erwählt worden. Der turnusmässig im Mai v. J. aus der Direction ausscheidende Herr C. A. Behn wurde als Mitglied derselben wiedererwählt.

Papier zu Frachtbriefen.

Berlin W., den 7. Juni 1879.

Wiederholt ist Seitens des Reichs-Eisenbahnamts die Wahrnehmung gemacht worden, dass das zu den Frachtbriefformularen verwendete Papier vielfach nicht völlig den Anforderungen entspricht, welche — in Rücksicht auf den Zweck der Frachtbriefe und die Vorschrift in Anlage B und C des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands — hinsichtlich der Beschaffenheit und der Farbe des Papiers gestellt werden müssen. Dasselbe ist häufig nicht nur ausserordentlich dünn und unhaltbar, somit zum Gebrauch für eine derartige Urkunde wenig geeignet, sondern auch für gewöhnliches Gut oft nicht, wie vorgeschrieben, von weisser, sondern von weisslicher Farbe unter mehr oder weniger starker Beimengung eines bräunlichen, grünlichen oder eines sonstigen Farbetons (sogen. Conceptpapier).

Die Verwaltungen werden deshalb veranlasst, in Zukunft streng darauf zu halten, dass zur Herstellung der Frachtbriefformulare durchweg haltbares Schreibepapier von weisser — bezw. für Eilfrachtbriefe dunkelrosa — Farbe verwendet wird. Selbstverständlich gilt dies in gleicher Weise für die Anfertigung von Frachtbriefformularen für eigene Rechnung, wie für die Abstempelung von Formularen, welche von Privaten gedruckt sind.

In Vertretung: gez. Körte.

An die unter Privatverwaltung stehenden Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns).

Gesetz vom 1. Juni 1879, Reichs-Gesetzblatt No. 86, betreffend den Ausbau der Donau-Uferbahn.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, die auf Grund des Gesetzes vom 11. März 1876 (R.-G.-Bl. No. 39) erbaute Donau-Uferbahn von der Stadlauer Brücke bis zum Anschlusse an die von Hetzendorf zur Donaulände führende Linie der Kaiserin Elisabethbahn nächst Kaiser-Ebersdorf auf Staatskosten unter der Bedingung fortzusetzen, dass sich die K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn verpflichtet, zu den Baukosten der obigen als Staatsbahn zu erbauenden Bahnstrecke einen Beitrag von 150 000 fl. zu leisten.

In diesem Falle wird die K. K. Regierung ermächtigt, der Kaiserin Elisabethbahn das Recht der Mitbenützung der auf Grund dieses Gesetzes zu erbauenden Bahnstrecke, gegen eine dem Bauaufwande angemessene jährliche Vergütung, zu gewähren.

Art. II. Zum Zwecke der Ausführung des im Artikel I bezeichneten Bahnbaues hat der noch unverwendete Rest des im Finanzgesetze vom 30. März 1878 (R.-G.-Bl. No. 27), Capitel 27, Titel 7, § 5, für den Ausbau der Donau-Uferbahn bewilligten Credites von 300 000 fl. mit der Massgabe zu dienen, dass dieser Credit, insofern derselbe bis Ende März 1880 nicht vollständig zur Verwendung gelangt, noch bis Ende März 1881 verwendet werden kann, in diesem Falle jedoch so zu behandeln ist, als wenn derselbe im Voranschlage des Jahres 1880 bewilligt worden wäre, daher für den Dienst dieses letzteren Jahres zu verrechnen ist.

Art. III. Die im Artikel III des Gesetzes vom 14. April 1877 (R.-G.-Bl. No. 30) für den Ausbau und den Betrieb der Donau-Uferbahn bewilligten Erleichterungen haben auch auf die im Artikel I angeführte Fortsetzung der Donau-Uferbahn Anwendung zu finden.

Art. IV. Bezüglich der im Artikel I angeführten Fortsetzung der Donau-Uferbahn wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke des Baues und der Instruirung der Bahn, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Art. V. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind der Handelsminister und der Finanzminister beauftragt.

Schönbrunn, 1. Juni 1879.

(L. S.) Franz Joseph m. p.

Stremayr m. p. Chlumecky m. p. Pretis m. p.

Gesetz vom 1. Juni 1879, Reichs-Gesetzblatt No. 87, betreffend die Secundärbahn Chodau-Neudek.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die Regierung wird ermächtigt, für eine normalspurige Secundärbahn von Chodau im Anschlusse an die Buschtiehrader Eisenbahn nach Neudeck bei Ertheilung der Concession nachstehende Begünstigungen zu gewähren:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, sowie des Baues und der Instruirung der Bahn, dann der künftigen Betriebsführung bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung; desgleichen die Befreiung von den Uebertragungsgebühren aus Anlass der Grundeinlösung;

b) die Befreiung von der Einkommensteuer, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollten, auf die Dauer von höchstens dreissig Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung.

Art. II. Die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn muss binnen längstens 2 Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, im Baue vollendet und dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Art. III. Insofern auf der den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahn die Züge nur mit geringer Geschwindigkeit verkehren, wird die Regierung ermächtigt, nicht nur beim Baue alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von allen in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. No. 1 ex 1852) und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die ermässigte Geschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmung der bezeichneten Eisenbahn von der im § 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung, beziehungsweise im § 10, lit. f. des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-Bl. No. 238) ausgesprochenen Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Post, sowie von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Art. IV. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes finden sinngemäss Anwendung auf den Fall, dass der Anschluss der im Artikel I bezeichneten Secundärbahn an die Buschtiehrader Eisenbahn nicht in der Station Chodau, sondern mittelst der nächst derselben abzweigenden Falconia-Kohlenschleppbahn stattfinden und diese letztere für Zwecke des neuen Unternehmens benützt oder erworben werden sollte. In diesem Falle kann die Concessionsdauer der obigen Schleppbahn bis zum Zeitpunkte des Concessionsablaufes der neuen Secundärbahn verlängert werden.

Art. V. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind der Handelsminister und der Finanzminister beauftragt.

Schönbrunn, 1. Juni 1879.

(L. S.) Franz Joseph m. p.

Stremayr m. p. Chlumecky m. p. Pretis m. p.

Personal-Nachrichten.

Der Eisenbahnbaumeister Naud, bisher bei der Rhein-Nahebahn zu St. Wendel, ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector ernannt und zur Ostbahnverwaltung nach Cüstrin versetzt, woselbst ihm die Geschäfte des Vorstehers der dortigen Bauinspection übertragen worden sind.

Der bei der Ostbahn angestellte Eisenbahn-Baumeister Nicolassen zu Landsberg a. W. ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector ernannt, unter Belassung in den Geschäften des Vorstehers der Bauinspection zu Landsberg.

Der bei der Halle-Casseler Bahn angestellte Eisenbahn-Baumeister Richter zu Nordhausen ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector ernannt, unter Belassung in den Geschäften des Vorstehers der Bauinspection V. zu Nordhausen.

Der bei der Ostbahn angestellte Eisenbahn-Baumeister Massalsky zu Osterode ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector ernannt, unter Belassung in den Geschäften des Vorstehers der Bauinspection zu Osterode.

Versetzt sind: der bei der Oberschlesischen Eisenbahn angestellte Eisenbahn-Baumeister Gottstein von Neisse nach Strehlen, unter Uebertragung der Verwaltung des Baubezirks Strehlen, der bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn angestellte Eisenbahn-Baumeister van de Sandt von Düsseldorf nach Aachen, unter Uebertragung der Geschäfte des Vorstehers der Bauinspection Aachen.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Grund und Umfang der ersatzberechtigten Ehefrau und Kinder ist verschieden, daher sind getrennte Liquidationen nothwendig.** „Die Behauptung, dass der Klägerin (Wittwe) das Recht zustehe, den gesammten Gehalt ihres verstorbenen Mannes, abzüglich des von diesem selbst verbrauchten Theiles, für sich und selbstständig, ohne Rücksicht auf die ihren minderjährigen Kindern zufallenden Beträge, einzuklagen, bedarf kaum einer ernsten Widerlegung. Nach § 3 kann, wenn der Getödtete zur Zeit seines Todes verpflichtet war, einem Anderen Unterhalt zu gewähren, dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen wurde. Da nun die Unterhaltungspflicht des Ehemannes der Ehefrau und diejenige des Vaters seinen ehelichen Kindern gegenüber sowohl ihrem Grunde als ihrem Umfange bez. ihrer Dauer nach eine verschiedene ist, so müssen die Hinterbliebenen eines Getödteten in Fällen der vorliegenden Art ihre Ersatzforderungen gesondert liquidiren. Die erhobene Klage konnte daher nur aufrecht erhalten werden, weil die Klägerin in der Replik ausdrücklich erklärte, dass sie für sich und als Vormünderin ihrer Kinder klage; weil ferner die Beklagte einen Antrag auf Abweisung der Klage nicht gestellt hat; endlich weil die Verhandlungen genügende Anhaltspunkte darbieten, um nach freiem richterlichen Ermessen den jedem der Hinterbliebenen des verstorbenen Weichensteller D. zukommenden Entschädigungsbetrag festzustellen“. (Erk. d. R.-Ob.-H.-G. in S. Davo c. Wiesbaden vom 8. Januar 1879.)

Ein Schaubudenbesitzer, welcher 9 Mann seines Personals in zwei Künstlerwagen versteckt ohne Lösung von Fahrbillets auf der Eisenbahn zur Beförderung gebracht hat, ist nebst seinem Personal durch Urtheil eines Badischen Gerichts wegen Betrugs verurtheilt worden.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. Juni 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	97,50	%
do. II. Emiss.	5	B.	101,50	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	101	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	81	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	101,60	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	101,75	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	105,50	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	103	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	102	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	100,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	100	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	100	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	103,50	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	102,60	%
do. II. Serie	4½	B.	102,60	%
do. III. Serie * 3 1/4	3½	B.	89,30	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3½	B.	89,30	%
do. III. Serie C.	3½	B.	86	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	102,50	%
do. V. Serie	4½	B.	102,75	%
do. VI. Serie	4½	B.	102,50	%
do. VII. Serie	5	B.	102,10	%
do. IX. Serie	5	B.	106,75	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. Nordbahn	5	B.	103	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	101,50	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	97	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	97	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	101,25	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	96,75	%
do. do. III.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	%
do.	4½	B.	102,10	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. B.	4½	B.	102,10	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	102,10	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	103,30	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	97,25	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	92,75	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	99,50	%
do. II. Emiss.	4	B.	99,50	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103,40	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	%
do. C.	4	B.	98	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. D.	4½	B.	102,10	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	102	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	102,25	% à 300—3000 M
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	97,90	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	97,90	% a 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	103,10	%
do. V. Emiss.	4½	B.	102,25	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	98	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	102	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	72,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	70,50	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	95,40	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	95,20	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	100,40	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	—	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	100,10	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B.	100,10	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	100,10	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	104,20	% à 300—1000 M
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	100,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	100,50	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	75,70	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	73	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	69,40	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	99,25	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	104,75	%
do. do.	4	B.	97,75	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit B * 3½ u. Ba.	4½	B.	102,50	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	98,25	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	98,25	%
do, VI. Emiss.	4½	B.	102,25	% à do,
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103,50	% à 100 Thlr,
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	69,25	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	79	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	74,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	87	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	77	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	91	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	89,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	88,25	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5 i. S.	L.	87,85	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5 i. S.	B.	88	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	93	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	86	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	90,25	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	90,25	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	63	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	66,30	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	64	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	103	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	99,25	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	98,75	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	101,10	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	101 1/4	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	94 1/4	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	105 1/4	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	99 3/4	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	104,50	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	96,25	% 100 fl ö W
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	103,75	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	106,25	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	103,50	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	93,25	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	95,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	94,75	fl. ö W pr 100 fl i. S } à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	92,50	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	92,50	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	96,50	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	88,75	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	69,30	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	74,25	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	72	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	72	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	98,75	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	121	% à do.
do. von 1854.	4	L.	99,80	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860.	4	L.	99,75	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4	L.	99,50	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4½	L.	103,90	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	96,25	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	72	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	B.	74,30	% à do. = do.
do. -Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	68,40	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	65,60	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1 1/4	1	1	1	½	½	4	B.	18,20	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	4	5	5	5	5 4/15	5	W.	136	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	8 1/6	6 1/4	6	4 19/80	—	4	L.	93	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	6 4/5	5 2/3	5 5/12	5	5	5	L.	102,50	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	7 2/3	8	8	6 2/3	4	B.	122,25	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6 9/10	6,59	5.95	5 4/5	5 4/5	6 7/40	4	B.	119,25	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	11	9	8 1/2	10	11	11	5	L.	150,50	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	49,50	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	3	3	4	3 3/4	3 1/3	4	4	B.	88,75	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	16	8½	8	6	5 3/4	5	4	B.	93	% à 200 "
Berlin-Dresden	5	5	2½	0	0	0	4	B.	13,90	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	2½	0	0	0	5	B.	29	—
Berlin-Görlitz	3	0	0	0	0	0	4	B.	15,40	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	5	4	5	0	0	1	5	B.	41,60	% à 200 "
Berlin-Hamburg	10	12½	10	11	11½	10½	4	B.	176,50	% à 200 "
Berlin-Potsdam-Magdeburg	4	1 3/8	3	3½	3½	3½	4	B.	91,75	% à 100 "
Berlin-Stettin	10 3/4	9 11/12	9	8 9/10	7 1/10	3 1/5	4	B.	107,40	% à 200 "
Böhmische Nordbahn	2½	2 1/3	2½	0	0	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 3/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	188	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	7½	5 2/3	5	2½	3 1/4	4	B.	77	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	0	5	B.	30,50	% à 200 "
Brest-Grajewo	2½	0	0	0	—	—	4	B.	47	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	—	—	0	1 1/3	—	4	B.	70,75	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	5	4½	3 1/2	2½	0	—	5	W.	335	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	10	10½	11 3/4	16 1/5	16 1/3	13 2/3	4	L.	143	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	8 1/2	6 9/10	4 6/10	5 1/4	5 1/20	6,3	4	B.	132,25	% a 200 "
Cottbus-Grossenhain	7½	7	7	5	0	1/8	4	L.	49	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	6 1/4	6	6	5	5	5	5	L.	92,75	% a 200 "
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	0	0	0	0	0	o. Z.	B.	26,10	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	1	0	0	0	o. Z.	W.	—	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	0	0	5	5	W.	172	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * 5 3/10	½	8½	6	7	9,28	8,214	5	W.	245,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	1	1	1	2½	2 2/3	4	H.	—	% à 150 Thlr.
do. Stamm-Prior.	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	H.	—	do. pr. do.
Gotthardbahn 80% Einz.	6	6	6	6	6	6	o. Z.	B.	54,75	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	7½	3	1 1/2	0	0	0	o. Z.	W.	22	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	14,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	44,30	% à 200 "
Hannover-Altenbeken	0	0	0	0	0	0	5	B.	13,40	% à 100 "
do. Stamm Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	28,90	% à 200 "
Hessische Ludwigsbahn	9	6	6	5	5	4	4	F.	74½	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13 1/8	12½	9 1/4	12½	14½	14½	5	W.	230	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	144,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	179,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	103¹/₄	% a 300 fl. ö. W. i. S.
do.	4	F.	98	% } à1000,500 u. 100 fl.SW.
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	—	%
do. do. von 1865	4½	B.	102	% à 100 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	101,90	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	80,80	% à do. u. do.
do. do. Priorit.	4½	B.	101,75	% à 200 Thlr.
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	103,10	
do. do. Lit. B	4	B.	97	% à 300– 1500 M.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	59,25	% à do.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	26	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Märkisch-Posen	5	B.	102	% à 300 fl. do.
Münster-Enschede*	4	B.	—	% à do.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	99	% à 500 u. 100 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	98,50	% à 500 M
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	99	%
do. III. Ser.	4	B.	98,50	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	5	B.	102,50	%
Oberschlesische A.	4	B	—	%
do. B.	3½	B.	90,50	% à do
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	97,75	%
do. E.*	3½	B.	89,50	%
do. F.* 3½	4½	B.	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. G	4½	B.	102,50	%
do. H.*	4½	B.	103,10	%
do. von 1869	5	B.	102,20	%
do. von 1873	4	B.	96,50	%
do. von 1874	4½	B.	102,25	%
do. Brieg-Neisse	4½	B.	101,50	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103,25	% } à 100—1000 Thlr.
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	—	%
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	91	%
do. Litt. B.	5i.S.	W.	87	% } à 100 und 50 Thlr.
do. Em. 1874	5 M.	W.	105	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	166	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do.* II. Emiss.	3	W.	163	% à do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	157,50	% à 600 M
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	120	fl. ö.W.pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	100,50	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn	4½	B.	101	do. per do.
do. Litt. B.	5	B.	—	fl. ö.W.pr. do. à do.
do. Litt. C.	5	B.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	61,50	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	90	% à 500 und 100 Thlr.
do.*	5i.S.	W.	88,50	% à do.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	83,50	% à do.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	—	% à200Th.=300 fl.ö.W.i.S.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	102³/₈	% à fl. ö.W.pr.100fl. C.M.
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	39,25	% à do.
Prag-Dux	o. Z.	L.	34,60	% à 400 M
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	32,50	% à
Rechte Oderufer	4½	B.	102,30	% à
Rheinische	4	B.	—	% 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do.*	3½	B.	—	% 100 Th.=150 fl. ö. W i. S.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	102,60	% 100 Th.= do.
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	102,30	% à 500 und 100 Thlr.
do. von 1874 u. 77	5	B.	104,10	%
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	103,10	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	103,10	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	101,30	%
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	98,60	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	96,40	% } à 1000, 500 und
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	86,50	% 100 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	88,75	% à 200 Thlr.
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	89,75	% à do.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	96,50	% à do.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	90,50	% à 136 Thlr.
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	101,25	% à
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	71,20	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
Theissbahn*	5i S.	B.	80,20	% à
Thüringische I. Emiss.	4	B.	99	% à 680 und 136 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% à1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. III. Emiss.	4	B.	99	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. IV. Emiss.	4½	B.	103	% à 200 fl. ö. W.
do. V. Emiss.	4½	B.	102,75	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	102,25	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	76	%
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	71,75	%
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	69	% à 300—3000 M
do. Emiss. 1874	5i-S.	L.	87	% à100Th.=150 fl.ö.W.i.S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	63,25	% à do. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	64,40	% à do. do.
do.	5 M	W.	88,75	% à do. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	74,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	72,50	% à 300 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à 400 M
Warschau-Terespol*	5	B.	94,10	% à 300 fl. do.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	100,10	% à 200 fl. do.
do. III. Emiss.	5	B.	98,90	% à 200 fl. do.
do. IV. Emiss.	5	B.	94,25	% à1000u.100S.R.=107Th.
Werrabahn	4½	L.	96	% à 500 und 100 Thlr.
				% à do.
				% à do.
				% à 500, 200 u. 100Thlr.
				% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K.Elisabethbahn *Linz-Budweis	5	5	5	5	5	0	5	W.	161	fl. ö.W.pr.200 fl.ö.W.i.S.
do.* Salzb.-Tirol III.Em.1873	5	5	5	5	5	0	5	W.	143	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	4½	4	4	4	5	W.	114	fl. ö. W. pr.200 fl.ö W.i.S.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5²/₁₀	5	5	5	5	5	5	5	W.	132,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	3³/₄	2	1¹/₃	³/₅	2½	5	L.	59	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	134,50	fl. ö.W.pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	—	o.Z	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	185	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	5½	5	5	4½	5	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,40	% à 500 Fs. 300=80Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	3	6	8	8	9½	4	B.	137,75	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	86	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	112	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o.Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o.Z.	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	23,80	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	0	3½	3³/₄	4½	5	5	B.	94	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	6½	7	7	7	7	4	B.	113,90	% à 500 M
Münster-Enschede Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	—	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	98,50	% à 100 „
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	4½	5½	5½	5¹/₄	5½	4½	F.	118½	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	98,75	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	21,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	1½	2²/₁₅	3¹/₅	5	B.	72,25	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.)St.-Pr.	5	2½	0	0	0	0	5	L.	21,50	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	13²/₃	12	10½	9²/₃	8½	8½	3½	B.	149,25	% à 100 „
do. Litt. B.	13²/₃	12	10½	9²/₃	8½	8½	3½	B.	131,50	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	4³/₄	4	5	W.	126,50	fl. ö. W.pr.200 fl.ö.W.i.S.
do. Litt. B.	5	5	0	0	0	0	5	W.	67	do. pr. do. in S.
Oestr.Staatsb.* 5²/₁₀ (Oest.Franz.)	10	8	6½	5²/₅	6	6	5	W.	277	fl. ö. W. pr.Stck.v.frcs.500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	1½	0	0	0	0	5	W.	88	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	48,25	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	3½	5	5	5	5	5	B.	92,70	% à 200 „
Ostrau-Friedland	—	³/₄	0	0	5	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.*(S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4	4	4½	W.	96,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	91³/₄	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö.W.i.S.
Rechte Oderufer	6¹/₃	6¹/₃	6¹/₃	6²/₅	6¹/₃	7	5	B.	119,60	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6¹/₃	6¹/₃	6¹/₃	6²/₅	6¹/₃	7	5	B.	121	% à 200 „
Rheinische	9	8	8	7½	7	7	4	B.	123,25	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	97,30	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	10,50	% à 200 „
Rumänische	5	0	2½	1	2	2	5	B.	31,10	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	89,40	% à 150 „
Russische Bahnen*	5,53	5⁴/₅	5,92	6,28	6,56	7,025	5	B.	127	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	2²/₃	1¹/₃	0	0	0	5	B.	26	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	102,50	fl. ö.W. pr.200 fl.ö.W.i.S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,30	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	121,75	fl. ö.W.pr. 200 fl.ö. W i. S.
Thüringische	7¹/₄	7½	8½	9¹/₄	7½	8	4	B.	130,75	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	96	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	103,10	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,60	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	2	2³/₅	3	4	3,9	4	5	B.	82,25	% à 100 „
Theissbahn* 5²/₁₀	8½	5	3	—	—	5	5	W.	212,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	4	3	3	3	3	0	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	—	—	—	5	W.	126,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	—	—	—	5	W.	102,75	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	11	10	7½	6²/₃	5	9,165	5	B.	190	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	4½	4½	2¹/₄	4½	4½	4½	L.	40,15	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	—	5	2½	0	0	0	5	L.	22	% à 200 „
Werrabahn	1	0	1	²/₃	1¹/₂	1²/₃	4	B.	36,25	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	9	8	5	4½	—	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	3	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	1³/₅	0	0	³/₅	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	11¹/₅	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	16³/₄	12	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6³/₅	6³/₅	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	—	8			—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	—	—	—			—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	11	11			—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Panama-Canal- und Panama-Eisenbahngesellschaft. Wie aus Paris gemeldet wird, soll die öffentliche Subscription auf die Actien der neu zu gründenden Panama-Canalgesellschaft im Betrage von 600 Millionen Francs bereits Mitte nächsten Monats in Paris stattfinden. Die Actien erhalten bis zur Eröffnung des Canals 5 pCt. Bauzinsen.

In Rücksicht auf die im gegenwärtigen Augenblick herrschende günstige Strömung für die Canalpläne für den Isthmus von Panama tritt das Interesse der interoceanischen Eisenbahn mehr als gewöhnlich in den Vordergrund.

Der Bericht der Directoren für 1878 zeigt folgende Ergebnisse: Einnahmen aus dem Verkehr, Miethen, Ballastverkauf etc. Dollars 2 114 859, Ausgaben Dollars 1 035 233 (darunter 250 000 an die Regierung von Columbia). Unter Abzug der einmaligen Ausgaben beträgt der Gewinn Dollars 1 158 908 oder 16½ pCt. des Anlagecapitals. Die Zahl der Frachten betrug 152 477 t, die der Passagiere 24 921 Personen. Unter den Frachten sind bemerkenswerth die von Nordamerika und Europa nach den pacificschen Staaten Südamerika's gehenden mit 9 784, bezw. 14 195, die von Nordamerika und Europa nach Mittelamerika mit 16 590; unter den Waaren, die aus Süd- und Mittelamerika über diese Bahn nach Europa und Nordamerika befördert werden, sind Caffee, Cacao, Palmnüsse, Chinarinde und Baumwolle die wichtigsten. Der Anschluss der Linien der Pacific-Mail-Steamship-Company, welche den Dampferverkehr via Panama zwischen San Francisco und New-York vermittelt, ist durch einen neuen Vertrag zwischen beiden Gesellschaften kürzlich gesichert worden und damit eine Quelle schädlicher Reibungen verschlossen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Betriebsstörungen.

Oesterreichische Südbahn. In Folge Hochwasser ist der Bahndamm zwischen Nicolsdorf und Dölsach überfluthet und durchbrochen und daher der Gesammtverkehr in der Strecke Oberdrauburg-Lienz vom 1. Juli l. J. an bis auf Weiteres eingestellt.

2. Ausloosungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der am 1. Juli 1879 in Gegenwart eines Königlichen Notars stattgefundenen VII. Verloosung der Prioritäts-Partial-Obligationen der K. K. privilegirten Kaschau-Oderberger Eisenbahn wurden nachstehende 244 Nummern gezogen und zwar:

1171 1297 1564 1930 2204 2945 3845 4152 5095 6719 7223 7492 8149 8561 9447 10094 10567 12214 13865 14094 14441 15069 15178 16073 16881 19579 20309 21115 21591 21793 23036 23558 23860 27100 29212 29914 31177 31971 32806 33699 35058 36251 36504 37090 37716 39693 40431 41037 41251 41442 41778 42270 42351 42690 43464 43669 45320 45356 45627 46248 46409 46785 46808 47234 47581 48669 48852 48956 49726 50797 51932 52328 52776 54325 55632 58243 61098 63136 63428 63932 64514 65083 65464 66378 66836 66998 68451 68653 68775 69764 70113 73053 73509 73752 74574 74828 74919 75988 76409 78172 78597 78968 79270 79621 81565 81723 82480 84512 85148 85567 85903 85904 85980 86534 87618 87872 89162 89315 90368 91219 91648 94966 95392 95407 95716 97436 98311 98315 102102 102466 103590 105361 109716 110054 110090 110812 112397 112999 113245 113521 114957 115462 118214 118400 118731 119733 119755 122488 122678 122851 124364 124894 125575 125810 126566 127308 127693 128042 128719 128940 130289 130907 132083 132283 133228 133322 133411 133820 134030 135591 135809 135970 136214 137241 137414 137571 137574 138522 139332 139567 140600 140890 141645 142644 142843 143271 143715 143881 145176 145236 145296 145686 147241 149285 149387 149726 150192 150325 151961 152847 154420 156207 156740 156776 159260 162397 162524 163637 163659 164399 164927 165611 166866 167206 168607 168638 168703 169685 169716 171111 172238 172594 173317 174742 175830 176191 176627 177783 178470 179440 179565 179633 180690 182700 182974 184257 187000 191130 191352 191477 193436 193463 193867 194071.

Die Rückzahlung der verloosten Obligationen erfolgt vom 1. Jänner 1880 ab, an den für die Einlösung der Coupons kundgemachten Zahlstellen mit fl. 200 Oe. W. effectiv. Silber.

Von dem für die Rückzahlung verlooster Prioritäts-Partialobligationen bestimmten Tage hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und es sind demnach bei der Eincassirung ausser dem Originale der Obligation auch alle zugehörigen, bis zu jenem Tage nicht verfallenen Coupons und Talons mitzurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capital in Abzug gebracht wird.

Von den bei früheren Verloosungen gezogenen Obligationen sind noch unbehoben, und zwar:

Von den am 1. Juli 1873 gezogenen: No. 2467 13874 56140 60356 60809 66634 70607 83471 92834 99875 104211 112509 112718 121277 148212 151700 152176 162163 171224 184878.

Von den am 1. Juli 1874 gezogenen: No. 12379 16665 21799 50257 60477 68229 77527 82059 119284 143618 145724 147947 153876 176654 191594.

Von den am 1. Juli 1875 gezogenen: No. 12029 50056 57733 57858 63075 77687 82229 83071 84790 86742 86894 93067 106917 123895 133881 140151 144457 150100 174582 177001 193043.

Von den am 1. Juli 1876 gezogenen: No. 4034 9467 12667 40862 44543 45064 51644 56680 70124 70331 78834 83214 85330 85663 94921 95668 98364 102730 103345 108787 112904 125747 131012 137439 145583 150306 151125 152378 154443 156937 159945 174265 179787 182952 191007.

Von den am 2. Juli 1877 gezogenen: No. 2357 2984 17623 20009 21660 46133 52678 60476 61415 63196 73366 83284 83573 84632 93954 98081 107698 107961 108007 110257 113004 114666 119399 120478 125267 128642 134120 136231 138295 141894 154729 156784 157772 161138 172819 173278 173861 175242 184433 188898 191028 193163 193681.

Von den am 1. Juli 1878 gezogenen: No. 6070 8138 11607 13122 13164 13601 15741 18621 21162 22075 33714 34029 40611 48155 50671 53560 53924 55515 58116 63714 64145 64414 65018 74458 77338 79376 79454 81374 83611 85209 88385 99539 101774 102111 103705 113522 118318 118768 118814 130629 131196 132305 142627 143702 144917 145462 149797 152014 154019 155462 156144 159140 159546 167204 167332 169642 171674 172660 172824 173398 174351 178054 182495 187847 189823. Budapest, am 1. Juli 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (827)

Pfälzische Eisenbahnen. Prioritäts-Anlehen der Kgl. Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen. In den am 20. Juni cr. zu Ludwigshafen am Rhein stattgehabten Verloosungen der Prioritätsanlehen der Pfälzischen Eisenbahnen sind nachstehende Partial-Obligationen pro 1. October ds. Jrs. gezogen worden:

a) Ludwigsbahn.

1. Von dem auf 4 pCt. convertirten **Prioritätsanlehen** von fl. 2 000 000 vom Jahre 1848. (26. Ziehung.)

Lit. A. No. 8 10 83 123 128 216 226 276 344 484 498 504 682 739 }
„ D. „ 30 224 229 238 272 322 409 445 479 . . . . } 23 Stück à fl. 1 000.
„ B. „ 38 40 42 148 212 307 380 382 386 402 403 565 576 644 646 }
„ E. „ 82 97 199 228 267 269 409 419 427 . . . . } 24 „ „ „ 500.
„ C. „ 21 75 103 106 121 219 309 317 453 458 }
„ F. „ 41 184 230 246 326 353 355 369 465 499 } . . . . . . 20 „ „ „ 100.

2. Von dem auf 4 pCt. convertirten **Prioritätsanlehen** von fl. 500 000 vom Jahre 1852. (26. Ziehung.)

Lit. G. No. 92 154 202 235 287 . . . . 5 Stück à fl. 1 000.
„ H. „ 30 93 99 153 244 290 336 . . . . 7 „ „ „ 500.
„ J. „ 9 93 104 164 206 225 232 267 . . . . 8 „ „ „ 100.

3. Von dem auf 4 pCt. convertirten **Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1856. (21. Ziehung.)

Lit. K. No. 4 39 79 163 203 282 285 . . . . 7 Stück à fl. 1 000.
„ L. „ 5 252 282 345 355 361 370 386 . . . . 8 „ „ „ 500.
„ M. „ 83 150 262 265 378 392 433 511 531 547 580 637 675 711 714 770 829 892 948 . . . . 19 „ „ „ 100.

4. Vom $4^1/_2$ pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 800 000 vom Jahre 1858. (16. Ziehung.)

Lit. A. No. 81 140 187 316 399 . . . . 5 Stück à fl. 1 000.
„ B. „ 54 203 237 349 537 559 571 588 590 . . . . 9 „ „ „ 500.
„ C. „ 181 347 552 582 598 767 784 789 960 . . . . 9 „ „ „ 100.

5. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 900 000 vom Jahre 1861. (11. Ziehung.)

Lit. A. No. 10 86 161 400 401 . . . . 5 Stück à fl. 1 000.
„ B. „ 90 157 192 417 431 550 . . . . 6 „ „ „ 500.
„ C. „ 60 234 236 322 387 505 564 587 752 806 . . . . 10 „ „ „ 100.

6. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 3 420 000 vom Jahre 1862. (11. Ziehung.)

Lit. D. No. 122 152 183 371 455 552 678 937 1369 1597 1678 1679 1736 1845 1918 1997 . . . . 16 Stück à fl. 1 000.
„ E. „ 21 44 71 161 260 423 694 952 1109 1207 1583 1593 1687 1711 1767 1863 2036 2065 2349 . . . . 19 „ „ „ 500.
„ F. „ 169 198 287 386 453 554 736 813 938 962 966 967 1086 1174 1234 1249 1594 1663 1962 . . . . 19 „ „ „ 100.

7. Vom 4 pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1865. (11. Ziehung.)

Lit. G. No. 139 306 349 391 . . . . 4 Stück à fl. 1 000.
„ H. „ 59 81 160 295 . . . . 4 „ „ „ 500.
„ J. „ 49 113 174 199 432 . . . . 5 „ „ „ 100.

8. Von dem auf $4^1/_2$ pCt. convertirten **Prioritätsanlehen** von fl. 2 000 000 vom Jahre 1869. (10. Ziehung.)

Lit. A. No. 329 625 727 810 812 908 1020 1033 1076 1098 . . . . . 10 Stück à fl. 1 000.
„ B. „ 35 357 397 526 582 774 816 844 895 . . . . 9 „ „ „ 500.
„ C. „ 369 391 572 574 693 941 969 1018 1219 1249 1519 1600 1988 13 „ „ „ 100.

9. Vom $4^1/_2$ pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 3 500 000 vom Jahre 1872. (4. Ziehung.)

Lit. D. No. 401 526 615 1069 1076 1083 1088 1258 1606 1649 1682 1877 12 Stück à fl. 1 000.
„ E. „ 214 216 270 590 728 1022 1056 1226 1480 1633 1769 1783 1995 2305 . . . . 14 „ „ „ 500.
„ F. „ 286 288 401 551 656 920 954 987 1116 1860 1916 2032 2282 2420 2471 . . . . 15 „ „ „ 100.

10. Vom $4^1/_2$ pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 10 000 000 vom Jahre 1872. (4. Ziehung.)

Lit. G. No. 118 257 519 632 808 1275 1392 1609 1817 1957 1983 2171 2349 2445 2457 3026 3198 3221 3284 3610 3762 4313 4409 4532 4556 4566 4705 4827 4960 4991 5125 5218 5682 5758 5824 . . . . 35 Stück à fl. 1 000.
„ H. „ 424 706 1698 1964 1996 2443 2735 2808 3226 3594 3703 3725 3799 3894 4244 4303 4576 4669 4689 4698 4771 5007 5035 5221 5402 5697 5705 5856 5903 5904 6036 6071 6255 6431 6494 6668 6678 6707 6789 6796 6902 6907 6970 7092 44 „ „ „ 500.
„ J. „ 31 117 315 612 618 677 710 725 743 945 1084 1413 1549 1607 1781 1911 2279 . . . . 17 „ „ „ 100.

11. Vom 4½ pCt. **Prioritätsanlehen** von ℳ 12 771 000 vom Jahre 1875.
(2. Ziehung.)

Lit. A. No. 410 429 800 1308 1392 1507 1661 1728 1884 2160 2264 2311 2328 2386 2460 2489 . . . . 16 Stück à ℳ 1 800.
„ B. „ 551 588 673 704 908 1084 1310 1312 1396 1438 1481 1995 2094 2349 2533 2971 3102 3304 3431 . . . . 19 „ „ „ 1 200.
„ C. „ 1 200 235 432 585 588 726 727 1027 1133 1260 1280 1367 1466 1634 1659 1949 2090 2334 2690 2908 3155 3893 4031 4095 4319 4361 5155 . . . . 28 „ „ „ 600.

b) Maximiliansbahn.

12. Vom 4½ pCt. **Prioritätsanlehen** von fl. 2 500 000 vom Jahre 1871.
(4. Ziehung.)

Lit. A. No. 133 145 303 482 521 585 801 1247 1319 . . . . 9 Stück à fl. 1 000.
„ B. „ 351 572 759 799 912 939 1081 1445 . . . . 8 „ „ „ 500.
„ C. „ 800 944 1008 1244 1366 1393 1585 1846 1889 2085 2102 2175 2199 2218 2344 2406 2407 . . . . 17 „ „ „ 100.

13. Vom 4½ pCt. **Prioritätsanlehen** von ℳ 6 860 400 vom Jahre 1874.
(3. Ziehung.)

Lit. A. No. 179 337 428 998 1020 1045 1127 1341 . . . . 8 Stück à ℳ 1 800.
„ B. „ 83 133 141 215 312 1145 1383 1414 1474 1526 1701 1992 12 „ „ „ 1 200.
„ C. „ 37 66 554 564 654 675 1195 1340 1466 1529 1986 2103 2153 2681 2784 2813 . . . . 16 „ „ „ 600.

c) Nordbahnen.

14. Von dem auf 4½ pCt. **conv. resp. 4½ pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 9 452 000 vom Jahre 1871. (4. Ziehung.)

Lit. A. No. 234 324 406 749 839 1053 1490 1694 1809 1839 1881 2114 2128 2206 2559 2691 2939 3375 3769 3901 4073 4101 4114 4123 4273 4313 4317 4426 4541 4588 . . . . 30 Stück à fl. 1 000.
„ B. „ 129 306 307 506 1059 1209 1222 1368 1580 1591 1592 1651 1704 1731 2127 2129 2172 2259 2260 2282 2348 2536 2636 2783 2848 3161 3420 3441 3449 3739 3815 3838 3861 4862 4868 4883 5221 5516 5522 6027 6388 6763 6893 7083 7256 7714 8101 8161 . . . . 48 „ „ „ 500.
„ C. „ 76 123 569 575 729 1359 1925 1948 2155 2358 2480 2928 2965 2990 2993 3226 3434 3450 . . . . 18 „ „ „ 100.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Jrs. an
in Frankfurt am Main bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ „ „ „ Phil. Nic. Schmidt,
„ Mannheim „ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
„ Berlin „ S. Bleichröder,
„ „ „ der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ Neustadt „ L. Dacqué,
„ München „ der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg „ „ K. Hauptbank und bei sämmtlichen K. Filialbanken,
„ Ludwigshafen „ „ Directions-Hauptcasse
erfolgt, dass die Verzinsung derselben vom 1. October ds. Jrs. ab aufhört und dass die per 1. April 1880 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Aus früheren Verloosungen sind von obigen Prioritätsanlehen noch rückständig:

a) Ludwigsbahn.

1. Von den ausgeloosten 4 pCt. **convertirten Prioritätsobligationen** von den Jahren 1848, 1852 und 1856.

Lit. B. No. 49 . . Rückzahlungstermin 1. October 1874.
„ C. „ 25 488 „ 1. „ 1876.

Rückzahlungstermin 1. October 1877:
Lit. A. No. 302 | Lit. B. No. 772 | Lit. C. No. 318 | Lit. M. No. 900

Rückzahlungstermin 1. October 1878:

Lit. A. No. 109	Lit. D. No. 451	Lit. L. No. 358
„ B. „ 110 281 284	„ F. „ 48 115	„ M. „ 351 826
„ C. „ 496	„ G. „ 143	

2. Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1858 und 1872.

Lit. C. No. 174 778 Rückzahlungstermin 1. October 1874.
„ C. „ 123 . . „ 1. „ 1875.
„ D. „ 1184 . „ 1. „ 1876.
„ B. „ 398 }
„ C. „ 27 } . „ 1. „ 1877.
„ F. „ 1911 }

Rückzahlungstermin 1. October 1878:

Lit. A. No. 182	Lit. D. No. 924	Lit. F. No. 506 592 1902
„ C. „ 345 857	„ E. „ 887 1083	„ H. „ 1515 1656 3333 3589

3. Von den ausgeloosten 4 pCt. **Prioritätsobligationen** von den Jahren 1861, 1862 und 1865.

Lit. E. No. 1334 1825 Rückzahlungstermin 1. October 1874.
„ F. „ 365 . . „ 1. „ 1877.

Rückzahlungstermin 1. October 1878:
Lit. C. No. 733 | Lit. E. No. 886 | Lit. F. No. 391 559 702 | Lit. J. No. 297

4. Von den ausgeloosten auf 4½ pCt. **convertirten Prioritätsobligationen** vom Jahre 1869.

Lit. A. No. 424 . . }
„ B. „ 1 . . . } Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ C. „ 821 1784 }

5. Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1875 (Markwährung).

Lit. A. No. 716 1965 2361 . . . . }
„ B. „ 189 1021 1367 2103 2330 2796 } Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ C. „ 124 1195 3793 4294 5026 . . } (Fortsetzung dieser Ausloosung S. 705.)

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Bei der am 1. Juli 1879 unter Intervention des K. K. Notars Hr. J. U. Dr. Karl Komers vorgenommenen tilgungsplanmässigen

X. Verloosung

der Prioritäts-Obligationen der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn, sind folgende 24 Stück der Emission 1871, und zwar:

3464 6710 7634 9858 10320 14915 18499 18758 21506 21908 23619 36269 37133 42832 53962 55999 58122 62484 66721 66941 70891 73585 73670 und 80039;

ferner nachbenannte 7 Stück der Emission 1872, nämlich:

85397 90358 91242 95371 97272 103041 und 103857

gezogen worden.

Diese gezogenen Prioritäten werden vom 1. Jänner 1880 beginnend gegen Beibringung der Original-Schuldverschreibung und der bis dahin noch nicht fällig gewordenen Zinsen-Coupons bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft in Prag in vollem Nennwerthe in effectiver Silbermünze eingelöst werden. — Vom Fälligkeitstage der verloosten Prioritäten hört die Verzinsung derselben auf.

Von den bei den früheren Verloosungen gezogenen Obligationen sind bisher unbehoben:

a) von der Emission 1871:

No. 1130 1350 2773 4366 5068 7821 11527 12217 12272 16174 18032 23393 24574 27071 27104 27901 28129 28698 30908 35085 36053 36864 38467 40824 44725 44838 44906 45029 46287 51203 53106 54973 55875 56170 58240 60499 60959 61442 63618 65710 67574 67736 67744 73784 73964 75445 75459 75846 78156 78586 79540 und 80498.

b) von der Emission 1872:

No. 82027 84139 84502 87457 und 96056.

Prag, im Juli 1879. Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.) (864 R. M.)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritäts-Obligationen I., II., III. und IV. Emission I. Theil der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft haben am 2. d. M. stattgefunden und sind in denselben folgende Nummern gezogen worden:

I. 4proc. Prioritäts-Obligationen I. Emission. (XIII. Ausloosung.)

50 Stück à 150 Thaler, jetzt 450 ℳ

No. 80 116 156 221 306 386 561 614 724 740 744 776 777 802 1134 1165 1166 1224 1277 1311 1323 1377 1930 2017 2088 2119 2126 2127 2204 2234 2399 2507 2713 2727 2814 2937 2959 2969 3225 3281 3413 3417 3828 4136 4158 4286 4307 4516 4596 4905.

25 Stück à 300 Thaler, jetzt 900 ℳ

No. 5021 5250 5342 5412 5596 5741 5797 5916 6001 6079 6385 6467 6497 6566 6699 6810 6942 6947 7032 7037 7038 7089 7176 7236 7296.

10 Stück à 750 Thaler, jetzt 2 250 ℳ

No. 7614 7683 7714 7908 7981 8043 8139 8192 8310 8336.

5 Stück à 1 500 Thaler, jetzt 4 500 ℳ

No. 8579 8613 8823 8899 8976.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 574 707 811 867 1047 1092 1110 1118 1121 1437 1679 2090 2949 3464 3821 3966 4002 4546 4751 4934 5130 5297 5546 5612 5883 6113 6167 6228 6389 7852 8296.

II. Auf 4½proc. convertirte, früher 5proc. Prioritäts-Obligationen II. Emission. (IX. Ausloosung.)

I. Theil.

100 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ

No. 32 218 273 659 732 876 897 911 1229 1269 1593 2069 2122 2258 2298 2311 2422 2540 2841 3535 3555 3729 4005 4177 4744 5097 5138 5195 5337 5584 5596 5643 5671 5706 5813 5886 5897 6110 6499 6540 6752 6826 6847 6947 6966 7146 7218 7279 7374

7477 7538 7656 7838 7868 7895 7953 8036 8055 8356 8413 8422 8430 8628 8648 8719 9002 9029 9139 9214 9243 9255 9256 9392 9398 9403 9452 9810 9811 9837 9844 9983 9987 10194 10304 10469 10957 11173 11175 11191 11417 11584 11617 11705 11767 11934 12040 12124 12173 12265 12369.

20 Stück à 500 Thaler, jetzt 1500 ℳ.
No. 12505 12591 12693 12710 13309 13390 13393 13436 13438 13591 13696 13822 14149 14239 14242 14286 14362 14557 14748 14769.

II. Theil.

40 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ.
No. 16458 16492 16501 16846 17032 17093 17118 17324 17359 17413 17439 17475 17569 17650 17683 17776 17922 17969 17984 17985 18450 18458 18575 18826 18870 18920 18971 18988 19004 19030 19209 19211 19215 19378 19455 19571 19700 19861 19951 19963.

8 Stück à 500 Thaler, jetzt 1500 ℳ.
No. 20089 20354 20552 20553 20593 20616 20755 20880.

Restanten aus früheren Ausloosungen.
No. 166 220 1176 1339 2262 3514 3610 3613 4699 5235 5336 5417 5662 6327 7121 7251 7513 7611 7633 7742 8017 8702 8727 9374 9563 9920 9993 10189 11002 11344 11382 11613 12161 12472 12874 13424 14590 14691 16947 17211 17377 17378 17389 17796 17814 18364 18570 18633 18649 18702 18896 18925 19445 19724 19939 20804.

III. 4½ proc. Prioritäts-Obligationen III. Emission. (III. Ausloosung.)

37 Stück à 300 ℳ.
No. 248 377 387 400 2258 2309 2372 2412 2424 2486 2911 3044 3067 3802 3818 3875 3877 4156 4199 4222 4263 4300 4580 4588 4589 4610 4612 4627 4680 5367 5438 5478 5584 5593 6318 6922 7382.

9 Stück à 1500 ℳ.
No. 7609 7654 8003 8066 8122 8446 8638 8679 8978.

Restanten aus früheren Ausloosungen.
No. 1209 1467 2984 3016 3088 3185 4768 4932 5011 5350 5375 5968 5993 6182 6961 7367 7612.

IV. 4½ proc. Prioritäts-Obligationen IV. Emission. (I. Ausloosung.)

I. Theil.

18 Stück à 500 ℳ.
No. 1309 1438 1440 1576 1584 1724 1738 1968 2107 2168 2188 2338 2388 2545 2833 2862 2881 2952.

3 Stück à 2000 ℳ.
No. 3017 3069 3689.

Die Zahlung der Capitalbeträge der am 2. d. M. gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörenden Zinscoupons und Talons vom 2. Januar k. J. an bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, woselbst auch die von früheren Ausloosungen restirenden Obligationen an jedem Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags schon jetzt zur Einlösung präsentirt werden können.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen II. Emission werden auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst.

Die bis zum 2. d. M. weiter eingelösten 92 Stück Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. Emission und 130 Stück II. Emission, sowie die eingelösten 38 Stück III. Emission sind mit den dazu gehörenden Zinscoupons und Talons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt worden. Altona, den 5. Juli 1879. Die Direction. (870)

Fortsetzung der auf S. 704 unterbrochenen Ausloosung.

b) Maximiliansbahn.

1. Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1871 (in Guldenwährung).

Lit. A. No. 573 . . Rückzahlungstermin 1. October 1876.
„ C. „ 1317 1535 „ 1. „ 1877.
„ A. „ 798 . . . . } Rückzahlungstermin
„ B. „ 792 . . . . } 1. October 1878.
„ C. „ 49 384 1103 1644 1808 2057 2326 2356 }

2. Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1874 (in Markwährung).

Lit. A. No. 54 1298 } Rückzahlungstermin 1. October 1877.
„ B. „ 1685 . }
„ A. „ 241 . . . . }
„ B. „ 106 338 950 1198 1599 } Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ C. „ 77 2688 . . . . . . }

c) Nordbahnen.

Von den ausgeloosten 4½ pCt. **Prioritätsobligationen** vom Jahre 1871.

Lit. A. No. 3233 } Rückzahlungstermin 1. October 1877.
„ B. „ 8182 }
„ A. „ 1996 . . . . }
„ B. „ 1233 2371 2495 3519 . . } Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ C. „ 1851 2633 2827 2876 3171 }

Ludwigshafen, 21. Juni 1879. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jäger. (797)

3. Tarifwesen.

Harz-Nordsee-Verband. Am 15. Juli cr. tritt zu dem Gütertarife für den Harz-Nordsee-Verkehr der 5. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen wegen Aufhebung von Tarifsätzen, Aenderungen von Tarifsätzen, ferner neue Tarifsätze für mehrere in den Verband aufgenommene Stationen, Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Artikel, sowie Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands-Güter-Expeditionen zum Preise von 0,50 Mark zu haben. Magdeburg, den 4. Juli 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (867)

Im **Friesisch-Westfälischen Verbande** tritt für den Verkehr nach Oldenburgischen Stationen zum 10. d. M. ein neuer Tarif für den directen Kohlen-Verkehr in Kraft, welcher neben vielen Ermässigungen auch einige Fracht-Erhöhungen gegenüber den bisherigen Sätzen enthält.

Die Sätze, welche eine Erhöhung in sich schliessen, treten jedoch erst mit dem 1. September cr. in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind vom 10. d. M. ab von den Verbands-Stationen zu beziehen, bis dahin ertheilt das Tarif-Büreau der unterzeichneten Direction nähere Auskunft. Oldenburg, 1879 Juli 2. Grossherzogliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (869)

Am 1. September cr. tritt Nachtrag I. zum Tarife für den directen Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut Eisenbahn einer- und den Stationen der Magdeburg-Halberstädter resp. Frankfurt-Bebraer, sowie der Hannoverschen Staatsbahn (via Witzenhausen) andererseits in Kraft.

Derselbe enthält theils Fahrpreise für die Benutzung der Schnellzüge der Strecke Halle-Cassel, theils niedrigere Personenzugs-Fahrpreise als die gegenwärtig bestehenden, von denen ein Theil in Wegfall kommt, sowie neue Sätze für den Verkehr zwischen Sondershausen und Berlin via Belzig.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Controle in Nordhausen. Nordhausen, den 2. Juli 1879. Die Direction der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft. (882)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung des für den Winter 1879/80 erforderlichen Bedarfes von **ca. 160000 kg Presskohlen bezw. Presstorf zur Heizung von Personenwagen** soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die bezüglichen Lieferungs-Bedingungen können von dem Vorsteher der Central-Kanzlei, Herrn Peltz, hierselbst gegen Einsendung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten nebst Proben sind bis zum **19. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr** mit der Aufschrift — **Submission auf Lieferung von Presskohlen** — versehen franco an unser **maschinentechnisches Büreau** einzureichen. (866)

Elberfeld, den 4. Juli 1879.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 100000 kg Holzpresskohlen zur Heizung von Personenwagen soll im Wege der Submission vergeben werden. Die massgebenden Bedingungen werden auf Verlangen unentgeltlich von unserer hiesigen Magazin-Controle verabfolgt. Offerten mit der Aufschrift „Lieferung von Holzpresskohlen“ sind bis zum 17. Juli c. Abends an uns einzureichen. Köln, den 26. Juni 1879. Die Direction. (796)

Pfälzische Eisenbahnen. Es sollen vier Stück ungekuppelte Personenzuglocomotiven sammt Tender an den Meistbietenden gegen Baarzahlung verkauft werden.

Hierauf Reflectirende wollen ihr Angebot portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von Locomotiven“ versehen bis zum 16. Juli 1879, Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Direction einreichen.

Die Locomotiven mit Tender können in unserer Betriebswerkstätte Ludwigshafen eingesehen werden. Ludwigshafen, den 3. Juli 1879. Die Direction. von Jaeger. (868)

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft, Linie Winterswyk-Gelsenkirchen. Submission. Die Ausführung der nachfolgenden Gebäulichkeiten und Einrichtungen soll, den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 18.
Güter- nebst Zollschuppen auf Bahnhof Winterswyk.

Bedingnissheft No. 29.
Gebäude und Einrichtungen auf Haltestelle Gladbach.

Bedingnissheft No. 30.
Wärterwohnungen und Wärterbuden für die Strecke ab Bahnhof Dorsten bis Bahnhof Buer.

Bedingnissheft No. 31.
Empfangsgebäude nebst Güterschuppen auf Bahnhof Borken.

Bedingnissheft No. 32.
Güterschuppen und Einrichtungen auf Bahnhof Dorsten,
und ist hierzu Termin auf
Donnerstag, den 24. Juli 1879, Nachmittags 1 Uhr,
im Rathhause zu Winterswyk anberaumt.

Die Offerten sind vor dem Termine portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Offerten können eingereicht werden für jedes einzelne Bedingnissheft. Wenn für mehrere Bedingnisshefte submittirt wird, müssen die Offerten für jedes Bedingnissheft getrennt eingeliefert werden.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Büreau des Directions-Oberingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 8. Juli cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von

4 *M.*	für Bedingnissheft	No. 18
5 „	„ „	„ 29
3 „	„ „	„ 30
5 „	„ „	„ 31
3 „	„ „	„ 32

daselbst bezogen werden. Winterswyk, den 28. Juni 1879. Die Direction. (826 J)

Die Lieferung von
1. rot. 515 500 kg Stahlschienen,
2. rot. 889 500 „ eisern. Langschwellen,
3. rot. 189 600 „ eisern. Querschwellen,
und
4. rot. 108 500 „ Kleineisenzeug
soll im Ganzen oder getheilt im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen können in unserer Canzlei hierselbst eingesehen, auch Submissionsformulare von da auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Bezügliche Submissionsofferten sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Stahlschienen resp. Langschwellen etc.“ bis spätestens zu dem auf Montag, den 21. Juli cr., Vormittags 11 Uhr in unserem Verwaltungsgebäude, Hedderichsstrasse 59 hierselbst anstehenden Termine an uns einzureichen.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt. Frankfurt a/M., den 27. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (863)

Privat-Anzeigen.

Schriften über Bahn-Betrieb.
Wir machen weitere Fachkreise mit folgenden bei uns erschienenen Publicationen über Bahnbetrieb aufmerksam:
Schweizerische Eisenbahn-Statistik.
I. Band: Betriebsjahr 1868 mit 1 Karte. 4⁰. geb. Preis 6 Mark.
II. „ Haupt-Betriebsresultate von 1868—1873. Folio, geb. Preis 3½ Mk.
III. Band: 1. Lieferung: Betriebsjahr 1873. Folio, broch. Preis 6 Mark.
IV. „ Betriebsjahre 1874—1876. Folio, geh. Preis 6 Mark.
Transport-Reglement der Schweizer. Eisenbahnen. Genehmigt vom hohen Bundesrath durch Beschluss vom 9. Juni 1876. Gültig vom 1. Juli 1876 an. Mit ausführlichem Inhalts-Verzeichniss, Sachregister und einem Verzeichniss der Waaren und Gegenstände, welche zur Beförderung nur bedingungsweise mit besondern Vorschriften od. gar nicht zugelassen werden. Nebst einem Anhange: Das Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen, vom 20. März 1875. gr. 8⁰. broch. Preis 1,20 Mark.
Signal-Ordnung für Schweizer. Eisenbahnen. Nebst **graphischer Darstellung aller Signale,** 39 Blatt in feinem Farbendruck. kl. 8⁰. geh. Preis 4 Mark.
Verlag von ***ORELL FÜSSLI & Co.,*** Technische Buchhandlung in **Zürich.**

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken
chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Werkzeug-Maschinen- u. Waagen-Fabrik
Gebr. DOPP, Berlin N.
(vielfach mit hohen Auszeichnungen anerkannt)
Centesimal-Waagen (Patent) gut bewährt auch beim Befahren mit Zügen,
Dezimal-Waagen f. Güterböden mit wirklicher Entlastung (neues Patent),
Zeiger- (Schnell) Waagen geeicht f. Passagiergepäck, langjährig bewährt.

H. Gruson
Buckau-Magdeburg
übernahm die Alleinfabrication der **Selbstthätigen hydraulischen Kippvorrichtung** zum Entladen von Eisenbahnwagen Patent Rohde-Schmitz,
des **Hartguss-Plan-Roststabes** Patent R. Ludwig. Medaille Waldenburg 1878
und empfiehlt ferner
Krahne, feststehende, fahrbare und transportable, für Hand- und Dampfbetrieb, hydraulische Hebezeuge und ganze hydraulische Krahnanlagen,
Bedarfsartikel für Eisenbahnen, Secundärbahnen etc. etc.: Räder, Herz- und Kreuzungsstücke, Zwangsschienen, Gleitbacken, Kolbenkörper, Bremsklötze, Signalglocken (sämmtlich von Hartguss), Weichen, Drehscheiben etc. etc.

Wir suchen für unsere Bureaux mehrere mit ***Tarifwesen*** und ***Expedition vertraute Beamte*** oder ***Spediteure*** zu engagiren.
Brasch & Rothenstein,
Berlin W., Mauerstrasse 53.

CRAMER & BUCHHOLZ
in ***Rönsahl*** (in Westfalen) und ***Rübeland*** (am Harz)
Pulverfabriken I. Ranges
liefern alle Sorten **Pulver** bis zu den grössten Quantitäten.

Ein seit 24 Jahren bei einer oesterr. Eisenbahn als technischer Oberbeamte angestellter Sachse, welcher ausser seiner Macht liegenden Verhältnissen zufolge, in vollster Berufstüchtigkeit (51 Jahre alt) demnächst in den Pensionstand tritt, bewirbt sich hiermit um eine entsprechende anderweite **Anstellung,** oder auch um die **Vertretung** einer renommirten ausländischen Industriefirma für die k. k. oesterr. Staaten. Geneigte Anfragen gefl. unter **„U. W. 1282“** an **Haasenstein & Vogler, Wien.**

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.
Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Patent-Bohr-Vorrichtungen
zum Vorbohren der Eisenbahnschwellen für Schienenschrauben und Hakennägel.
Bedeutend verbessert, empfiehlt
Grünberg i/Schles. **Beuchelt & Comp.**

Wien, Maria-Theresienstr. 11.
Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühl-Wagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

Draisinen für Eisenbahnen
mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction
Hennicke & Goos, Hamburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 53. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 14. Juli 1879.

Dieser Nummer liegt No. 13 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Tagesordnung der am 28. Juli 1879 in Salzburg zusammentretenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Direction des Vereins.

II. Antrag der Thüringischen Eisenbahn, betreffend den Berner Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

III. Anträge der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft:
  a) auf anderweite Fassung der Bestimmung in Punkt 2 des Art. 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement,
  b) auf authentische Interpretation der Bestimmungen in Punkt 1 Alinea 2 und in Punkt 3 desselben Artikels.
(Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

IV. Antrag der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, die Ausführung der Bestimmung unter Ziffer 3a im Art. 26 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement betreffend. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

V. Antrag der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, betreffend die Frage, ob bei Weitersendung von Gütern ohne Beigabe neuer Frachtbriefe Provision für die Vorfrachten zu berechnen ist. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

VI. Antrag der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, betreffend die Zulässigkeit der Adressirung von Gütersendungen an mehrere Empfänger. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

VII. Antrag der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, betreffend die Verhütung von Unglücksfällen beim Heben und Fortschaffen von landwirthschaftlichen Maschinen. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

VIII. Verschiedene das Frachtbriefformular betreffende Anträge:
  a) der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (in Veranlassung einer Eingabe des Vorstandes der vereinigten Spediteurgruppen in Berlin), betreffend die Zulassung nachrichtlicher Vermerke in den Frachtbriefen;
  b) der Berlin-Stettiner Eisenbahn, betreffend die Zulassung von Frachtbriefen mit dem Vermerke „zur Selbstentladung zu stellen";
  c) der Berlin-Hamburger Eisenbahn, betreffend die Fortlassung der die Rubrik „Zeichen und Nummer" abschliessenden äussersten linken vertikalen Linie in dem Frachtbriefe.
(Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

IX. Antrag der Braunschweigischen Eisenbahn, betreffend die Declaration der Bezeichnung „franco". (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

X. Antrag der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, betreffend die Vorsichtsmassregeln beim Transport von Fruchtsaft in gährendem Zustande. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

XI. Antrag der Badischen Staatsbahn, betreffend die Abänderung der Bestimmung im Alinea 3 des § 3, und Antrag der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Declaration zu § 7 des Verschleppungs-Uebereinkommens. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

XII. Verschiedene Anträge auf Abänderung bezw. Ergänzung der Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten, von Salon-, Kranken- und besonderen Gepäckwagen. (Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.)

XIII. Antrag der Preussischen Ostbahn auf Abänderung der Bestimmung im Absatz 2 des § 21 des Vereins-Wagenregulativs. (Commission für das Vereins-Wagenregulativ.)

XIV. Anträge zu den §§ 12 und 13 des Vereins-Wagenregulativs:
  a) der Preussischen Ostbahn auf Abänderung der Bestimmung im Alinea 8 des § 12 und auf Streichung der Bestimmung im Alinea 2 des § 13 des Vereins-Wagenregulativs,
  b) der Elsass-Lothringischen Eisenbahn auf Streichung der vorbezeichneten Bestimmungen.
(Commission für das Vereins-Wagenregulativ.)

XV. Antrag der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, betreffend eine Fassungsänderung des § 15 (letztes Alinea) des Vereins-Wagenregulativs. (Commission für das Vereins-Wagenregulativ.)

XVI. Antrag der Elsass-Lothringischen Eisenbahn, betreffend die einheitliche Befestigung des Zugschlusssignals. (Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XVII. Antrag der Sächsischen Staatsbahn und der Bayerischen Staatsbahn, betreffend die Einführung einheitlicher Einrichtungen und Bestimmungen in Bezug auf die Oelgasbeleuchtung der Personenzüge. (Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XVIII. Antrag der technischen Commission, betreffend die Aufstellung von Lieferungsbedingungen für Achsen, Radreifen und Schienen aus Flusseisen resp. Flussstahl. (Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XIX. Antrag der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, auf Erweiterung der Bestimmungen des § 135 der technischen Vereinbarungen, die Maximalradstände der Personenwagen betreffend. (Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XX. Regelung des Verhältnisses der Graz-Köflacher Bahn zum Vereine nach Vorschrift des § 2 Abs. 3 des Vereinsstatuts. (Commission für das Vereinsstatut.)

XXI. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direction über die Verwaltung der Vereinscasse.

XXII. Bericht des Curatoriums (Berlin-Hamburg und Niederschlesisch-Märkische) über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

XXIII. Wahl des Orts und Bestimmung der Zeit für die nächste Generalversammlung.

Berlin, den 28. Juni 1879.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Fournier.

Die Eisenbahnbilanzen in ihrem Verhältniss zum Handelsgesetzbuch.

Von **W. Schüler.**

II.

In No. 20/21 dieser Zeitung ist der von mir am 12. November v. J. im Verein für Eisenbahnkunde gehaltene Vortrag über die Eisenbahnbilanzen einer Kritik unterworfen, in welcher das bisherige Bilanzverfahren der Eisenbahnen zu rechtfertigen versucht wird; dabei wurden aber, um meine Ausführungen leichter beseitigen zu können, namentlich in dem letzten Theile der Kritik Behauptungen, welche ich gar nicht aufgestellt, bekämpft und aus Thatsachen, welche unrichtig sind, die für den Zweck wünschenswerthen Schlüsse gezogen. In dem ersten Theile wird behauptet und zu beweisen versucht, dass die Preussischen Eisenbahngesellschaften an die Bilanzgrundsätze des Handelsgesetzbuches, soweit sie die Ermittelung der Dividende betreffen, nicht gebunden seien.

Es stützt sich diese Behauptung vorzugsweise auf die von Herrn Kreisgerichtsrath von Strombeck in Gardelegen in Busch's Archiv, Band 37/38, Ende 1878 veröffentlichte Abhandlung über Grundcapital, Grundvermögen und Bilanz der Actiengesellschaften, insbesondere der Eisenbahngesellschaften, deren rechtliche Beweisführung, wie der Kritiker behauptet, so erschöpfend, durchschlagend und überzeugend sei, dass eine entgegengesetzte Behauptung:

„es sei gesetzlich nicht mehr zulässig, dass die Dividende der Eisenbahngesellschaften durch Betriebsbilanzen ermittelt werde"

ihr gegenüber als unhaltbar und ungerechtfertigt erscheint. Ferner wird behauptet, die Staatsregierung habe die Auffassung der Eisenbahngesellschaften durch Genehmigung ihrer Abschlüsse gutgeheissen und weiter ausgeführt, dass in meinem Verlangen, in die Vermögensbilanz das Grundvermögen der Eisenbahngesellschaften, nicht den Veräusserungswerth, sondern den Selbstkostenpreis aufzunehmen, ein so greller Widerspruch und eine so ungewöhnliche Schlussfolgerung liege, dass dieser kaum Jemand folgen werde; zugleich wird daran die Bemerkung geknüpft, dass der Veräusserungswerth nur als Gegensatz vom Selbstkostenwerthe des Objectes gelten könne. Alsdann wird behauptet, dass der Unterschied der bisherigen und der von mir verlangten Bilanzaufstellung lediglich ein formeller sei, und da Anlagecapital und Grundvermögen sich immer decken, wenn ersteres ganz darauf verwendet sei, so werde das Geschäftsresultat bei den Eisenbahnen factisch immer von den Verhältnissen der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen abhängen, also aus dem Saldo sich ergeben, den das Betriebsconto in Debet oder Credit hat.

Wie schon bemerkt, stützt der Kritiker das Recht der Eisenbahngesellschaften, das Handelsgesetzbuch zu ignoriren, fast ausschliesslich auf eine vor wenigen Monaten (also mehr als 8 Jahre nach Erlass der Novelle zum Handelsgesetzbuche) erschienene Abhandlung eines Juristen, des Herrn Kreisgerichtsrath von Strombeck in Gardelegen. Es ist selbstverständlich nicht möglich, hier die gedachte Abhandlung des Herrn von Strombeck vollständig wiederzugeben, dem allerdings ein sehr umfangreiches Material von verschiedenen Eisenbahngesellschaften dargeboten worden ist. Allein es erscheint dies auch nicht erforderlich. Denn die aus dieser Abhandlung entnommenen Argumente werden sehr bedeutend an Haltbarkeit verlieren, wenn nicht ganz hinfällig werden, wenn ich ausser den wenigen abgerissenen Sätzen, welche der Kritiker anzuführen für gut fand, aus dieser Abhandlung nur Folgendes wiedergebe, woraus zur Genüge erhellen wird, dass das, was der Kritiker in der Abhandlung gefunden haben will, von Herrn von Strombeck gar nicht, wenigstens nicht mit solcher entschiedenen und apodictischen Gewissheit behauptet und hingestellt worden ist.

v. Strombeck sagt in Busch's Archiv, Band 38, S. 15: „Anschliessen wird sich — de lege lata — die Untersuchung der von der Theorie fast immer bejahten, von der Eisenbahnpraxis dagegen thatsächlich immer von der neueren Particulargesetzgebung indirect vielfach verneinten Rechtsfrage, ob die Vorschriften des Deutschen Handelsgesetzbuches über die Aufstellung der Bilanz und die Ermittelung der Dividende (also namentlich Art. 217, 239 a, 31, aber auch Art. 240) auf die Eisenbahngesellschaften überhaupt durchweg Anwendung finden.

Seite 30, 31. Es ist in den letzten Jahren mehrfach die Frage erörtert, ob in Beziehung auf die Eisenbahn-Actiengesellschaften die allgemeinen Vorschriften über Actiengesellschaften überhaupt zutreffen etc.

Die Frage war eine derjenigen, welche den von der Specialcommission zur Untersuchung des Eisenbahnconcessionswesens vernommenen Sachverständigen vorgelegt waren und sie ist von der Mehrzahl derselben zwar bejahend, doch mit der Massgabe beantwortet, dass in Folge der Bedeutung der Eisenbahnen als öffentliche Wege resp. als dem öffentlichen Interesse dienende Transportanstalten mehr oder weniger erhebliche Modificationen einzutreten hätten, welche zumeist polizeilicher Natur sind und sich theils auf die Finanzirung, theils auf den Betrieb, theils auf wenige andere Punkte beziehen.

Seite 53. Dem verwendeten Theile des Anlagecapitals steht die in der Herstellung begriffene Bahn als Activum gegenüber. Die Ermittelung des Werths derselben ist nach der mehrerwähnten, von der Eisenbahnpraxis adoptirten Bewerthungsmethode sehr leicht; dagegen erscheint die Ermittelung des Veräusserungswerthes unausführbar.

Nach der Verwendung des Anlagecapitals tritt an die Stelle desselben die Eisenbahn nebst Zubehör als ein einheitliches Ganzes.

Seite 66. Es wird sich empfehlen, diesen letzten Abschnitt mit der Erörterung der Frage zu beginnen, ob die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Aufstellung der Bilanzen durchweg auf die Eisenbahngesellschaften Anwendung finden; es handelt sich dabei um die vielerwähnte Bewerthungsfrage.

Seite 67. Ich kann mich der Ansicht, dass das Gesetz vom 3. November 1838 die Stabilität der Grundwerthsconten anordnet und voraussetzt, dass demgemäss die Dividendenermittelung durch Betriebsbilanzen erfolgen soll, nur anschliessen.

Seite 68. Wenn der Gesetzgeber bei den in Rede stehenden Bilanzvorschriften des Handelsgesetzbuches, beziehungsweise des Gesetzes vom 11. Juni 1870, sich des Instituts der Eisenbahnen nicht bewusst gewesen ist, wie im ersten Theil dieser Abhandlung angenommen ist, so folgt meines Erachtens aus diesem Umstande allein, wenn nicht andere Gründe dazu treten, noch nicht die Unanwendbarkeit derselben auf die Eisenbahngesellschaften etc.

Seite 69. Im Allgemeinen hat dann auch selbst die Eisenbahnpraxis die Anwendbarkeit der Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Bilanzaufstellung auf die Eisenbahngesellschaften nicht bestritten; sie erkennt z. B. die Pflicht zur Aufnahme des Grundcapitals, des Reserve- und Erneuerungsfonds unter die Passiva, ja selbst die Pflicht der Bewerthung des nicht stabilen Gesellschaftsvermögens nach dem Veräusserungswerth z. Z. der Bilanzaufstellung an. Nur bezüglich des stabilen Gesellschaftsvermögens beansprucht sie das Recht, darüber stabile Conten führen zu dürfen, dasselbe, unbekümmert um die Werthschwankungen, stets mit dem Herstellungs- beziehungsweise Erwerbspreise in der Bilanz bewerthen zu können etc.

Seite 96. Bezüglich mancher Posten bleiben Zweifel bestehen, ob dieselben Aufnahme finden müssen oder nicht. Das Richtigere ist meines Erachtens, derartige zweifelhafte Posten aufzunehmen und nur die Posten wegzulassen, welche zweifellos zur Erreichung des erwähnten Zwecks der Bilanz (eine der objectiven Wahrheit entsprechende Darstellung der gegenwärtigen Vermögenslage zu geben), nichts beitragen.

Anmerk. 85. Seite 99, 100. Anders sind die Fälle zu beurtheilen, wenn Gesellschaftsvermögen, welches die Eigenschaft als stabiles Gesellschaftsvermögen erlangt hatte, in Folge veränderter Umstände und in Folge dadurch bedingter theilweiser Aenderung des Gesellschaftszweckes aufgegeben oder veräussert wird. Verschiedentlich ist es vorgekommen, dass ganze Bahnstrecken ausser Betrieb gestellt sind. Meines Erachtens verlieren sie dadurch ihre Eigenschaft als stabiles Gesellschaftsvermögen und somit hinsichtlich der Bewerthung in der Bilanz die Ausnahmestellung, welche das stabile Gesellschaftsvermögen der Eisenbahngesellschaften durch den Einfluss des staatlichen Eisenbahn-Concessions- und Aufsichtsrechtes gegenüber dem Handelsgesetzbuch hat. Die aufgegebene Eisenbahn ist nichts als ein Streifen Land, auf welchem vielleicht noch Schwellen und Schienen und an welchem vielleicht noch Häuser sich befinden, welche früher als Bahnwärterhäuser oder Stationsgebäude dienten. Alles dieses bildet aber keinen zusammengehörigen einheitlichen Complex, keine Eisenbahn mehr, kann daher auch als solche nicht mehr in der Bilanz bewerthet werden. Meines Dafürhaltens liegt in solchen Fällen in der Regel ein Verlust am Anlagecapital vor, welcher in der Bilanz zum Ausdruck gebracht und ersetzt werden muss.

Seite 102 und 103. Aehnliche Grundsätze, wie die vorstehend bezügl. aufgegebener Bahnstrecken entwickelten, gelten auch für zur Veräusserung gelangende Bahnstrecken oder Bahnzubehörungen. Durch die Veräusserung hören die betreffenden Bahntheile auf, stabiles Gesellschaftsvermögen der veräussernden Gesellschaft zu sein; es können also auch darauf die für das stabile Gesellschaftsvermögen geltenden Bilanz-Grundsätze keine Anwendung mehr finden und müssen etwaige, durch die Veräusserung erwachsende Verluste anderweitig aus den Betriebserträgen oder aus dem, durch uneigentliche Passiva erworbenen Vermögen gedeckt werden. Gleiches gilt m. E., wenn fremde Eisenbahnactien, welche stabiles Gesellschaftsvermögen bildeten, zur Veräusserung gelangen.

Seite 106. Es bleibt abzuwarten, ob und wie weit etwa auch die Rechtsprechung die von der Particular-Gesetzgebung

und von der Eisenbahnpraxis behauptete Ausnahmestellung der Eisenbahngesellschaften gegenüber einzelnen Bilanzvorschriften des Handels-Gesetzbuches anerkennen wird. Sollte das Princip zur Geltung kommen, dass particulare Gesetzgebungs- und Regierungsacte, soweit sie als wesentliche Bestandtheile des den Landesregierungen nach der Reichs-Gesetzgebung noch zustehenden Eisenbahn-Concessions- und Aufsichtsrechts zu betrachten sind, an die handelsrechtlichen Bilanzvorschriften nicht durchweg gebunden sind, so bleibt dennoch dringend wünschenswerth, dass die Reichs-Gesetzgebung das so wichtige Eisenbahn-Bilanzwesen und überhaupt das Bilanzwesen der Actienvereine mit stabilem Gesellschaftsvermögen anderweit regelt; denn es kann in nur zu vielen Fällen Rechtsunsicherheit darüber entstehen, welche Regierungsacte als wesentliche Bestandtheile des Eisenbahn-Concessions- und Aufsichtsrechts zu betrachten sind und wie weit dadurch die handelsrechtlichen Vorschriften über die Bilanzaufstellung beeinflusst werden können.

Beispielshalber mögen die in Anmerkung 12 aufgeführten Fälle hier erwähnt werden und die in § 6 des Zinsgarantie- und Betriebs-Ueberlassungsvertrages zwischen dem Preussischen Staate und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft vom 7. Juli 1875 (G.-S. 1876, S. 162 bis 167) vorgesehene „Ausgleichung der Unterbilanz pro ultimo 1875“ etc. Auf Grund des § 6 cit. wird jedoch diese Unterbilanz als in Folge der „Consolidation“ nicht mehr vorhanden, wenigstens als nicht mehr der Dividendenvertheilung hinderlich angenommen. Es dürfte sehr bedenklich sein, ob im § 6 cit. dem Handels-Gesetzbuch gegenüber eine derartige Disposition kraft des staatlichen Concessions- und Aufsichtsrechtes getroffen werden konnte“.

Herr v. Strombeck hält also die Ansicht, dass Betriebsbilanzen gesetzmässig seien, durchaus nicht für so unumstösslich sicher und will abwarten, ob und wieweit etwa die Rechtsprechung die behauptete Ausnahmestellung der Eisenbahngesellschaften gegenüber einzelnen Bilanzvorschriften anerkennen wird.

Er hält also nur für zweifelhaft, ob alle Bilanzvorschriften des Handels-Gesetzbuches für Eisenbahn-Actiengesellschaften verbindlich sind und hat hierbei als einzige Ausnahme die Bewerthungsvorschrift des stabilen Grundvermögens im Auge.

Auch einige Eisenbahnverwaltungen scheinen nicht so fest wie der Kritiker meines Vortrages von der Berechtigung, die handelsgesetzlichen Bestimmungen ignoriren zu dürfen, durchdrungen zu sein, denn sonst würde beispielsweise die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn nicht nöthig gehabt haben, einen Statutennachtrag in Antrag zu bringen, in welchem festgesetzt wird, dass die Actienbetheiligung an der Hannover-Altenbekener Eisenbahn zum Selbstkostenpreise in die Bilanz einzusetzen ist.

Ferner hat die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, welche bis zum Jahre 1875 in ihren Bilanzen den Bahnwerth als Bauconto mit 14 Millionen Thaler aufführt, von da an geführt:

„Anlagekosten der Hauptbahn 42 000 000 ℳ“

und ausserdem, was in den früheren Bilanzen unerwähnt geblieben:

„Werth der seit Fertigstellung der Hauptbahn zu Verbesserungen und Ergänzungen der Hauptbahn, sowie zur Ergänzung der Betriebsmittel erfolgten Verwendungen 22 197 462 ℳ“

Es ist zwar in dem Geschäftsbericht dieser neuen Post und der Gründe für deren Einstellung keiner Erwähnung gethan; es darf aber wohl angenommen werden, dass die handelsgesetzlichen Bestimmungen auf diese Einstellung ihren Einfluss ausgeübt haben.

In Bezug auf den Versuch, sich damit zu decken, dass die Staats-Aufsichtsbehörde das bisherige Verfahren genehmigt resp. gut geheissen habe, ist zunächst zu bemerken, dass die Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums, welche allein von den Eisenbahnbilanzen Kenntniss erhält, wohl nicht authentische Interpretationen des Handels-Gesetzbuches zu geben hat.

Aber es scheint auch weder diese fiscalische Behörde noch das Staatsministerium der Ansicht zu sein, dass die Bilanzvorschriften des Handels-Gesetzbuches auf Eisenbahn-Actiengesellschaften durchweg nicht anwendbar seien, es würde sonst der oben erwähnte, von der Magdeburg-Halberstädter Bahn in Antrag gebrachte Statutennachtrag, weil überflüssig, wohl nicht der Allerhöchsten Sanction unterbreitet worden sein.

Nun ist aber die Behauptung des Kritikers, dass die Staatsbehörde das bisherige Verfahren genehmigt resp. gutgeheissen habe, thatsächlich unrichtig, wie durch die Aussage des Herrn Ministerialdirectors Weisshaupt vor der parlamentarischen Untersuchungscommission am 18. April 1873 (Seite 1713 der Anlagen zu den stenographischen Berichten des Hauses der Abgeordneten 12. Legislaturperiode 1873—1874) bewiesen wird. Herr Weisshaupt sagt wörtlich Folgendes:

„Ob die gesetzlichen Vorschriften über die Aufmachung der Bilanz und die Vertheilung der Dividenden sich wirksam erwiesen haben, um dem Gesetze die Nachachtung zu sichern, oder ob und in welcher Weise dieselben umgangen sind, lässt sich aus den amtlichen Erfahrungen einer Behörde nur dann beurtheilen, wenn die Aufstellung der Bilanz und die Vertheilung der Dividenden ihrer Prüfung und Genehmigung unterliegt. Da letzteres nach den Bestimmungen des Actiengesetzes nicht der Fall ist, und namentlich die Prüfung der Jahresabschlüsse der Actien-Eisenbahnunternehmungen bei der Eisenbahnabtheilung des Handelsministeriums im Wesentlichen nur in soweit noch stattfindet, als es sich um die vorschriftsmässige Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds handelt, so stehen mir die erforderlichen Erfahrungen nicht zu Gebote.“

Es mögen sich hieran noch Auslassungen anschliessen von Sachverständigen aus deren Vernehmung vor der parlamentarischen Untersuchungscommission und zwar:

„Geh. Commerzienrath Mevissen: Die Vorschriften der jetzigen Actiengesetzgebung über Aufstellung der Bilanz halte ich für genügend, wünsche jedoch klar im Gesetze ausgesprochen, dass eher eine Unter- als Ueberschätzung der Activa stattfinden soll.

Auch wäre eine Bestimmung darüber erwünscht, ob die Amortisationsquoten ausgegebener Obligationen auf den Erneuerungsfonds in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Eisenbahndirector, Geh. Rath Koch: Ich glaube, die Bestimmungen über die Bilanz müssen auch auf Eisenbahnen Anwendung finden.

Abgeordneter v. Köller: Es ist unzweifelhaft, dass das Gesetz giltige Vorschriften über Bilanz und die Dividendenvertheilung enthält.

Präsident: Ich glaube, die Bestimmungen des Actiengesetzes über die Bilanz passen nicht für die Eisenbahngesellschaften, man ist im Zweifel, weil eben die Vorschriften so allgemein sind.

Koch: Herr Präsident, ich möchte gerade umgekehrt sagen, dass das, was für die Eisenbahngesellschaften gilt, auch für die anderen Actiengesellschaften gelte, denn ich glaube nicht, dass bei Immobilien die in dem Handelsgesetzbuch vorgeschriebene Inventur resp. eine jedesmalige neue Abschätzung der Bilanzaufstellung vorangehen muss. Ich finde den Mangel darin, dass in Bezug auf den Werth des Grund und Bodens und der Gebäude keine Bestimmung getroffen ist.

v. Unruh, Reg.-Rath: Im Wesentlichen werden die Bestimmungen des Actiengesetzes wohl Anwendung finden können“.

Nach allen diesen Erklärungen dürfte wohl die Vorfrage, ob überhaupt Vermögensbilanzen aufgestellt werden müssen, nicht so unbedingt, wie von dem Autor der Kritik geschehen, zu verneinen sein. Herr von Strombeck stützt seine Rechtsdeductionen hauptsächlich darauf, dass, sobald das Grundvermögen nicht variable sei, nur Betriebsbilanzen der Dividendenermittelung zu Grunde gelegt werden können. Da diese Frage keine juristische ist, sondern nur vom Standpunkte der Praxis beantwortet werden kann, und mit dem Fallen dieser Voraussetzung auch die gezogenen Folgerungen hinfällig werden, so wird durch Beispiele zu zeigen sein, wie dem Sinne und Geiste, sowie dem Zwecke der handelsgesetzlichen Vorschriften nur durch Vermögens- und nicht durch Betriebsbilanzen entsprochen wird, wie man trotz des stabilen Grundvermögens richtige Vermögensbilanzen fertigen kann und der Unterschied zwischen dem bisher aufgestellten und den nach meiner Auffassung aufzustellenden Bilanzen nicht blos ein formeller ist.

Die in meinem Vortrage ausgesprochene Behauptung, dass es dem Sinne des Gesetzes entspreche, und demgemäss als Norm festgehalten werden müsse, Vermögensobjecte, welche einen marktgängigen Preis nicht haben und demzufolge eine zuverlässige Werthschätzung nicht erfahren können, zu den Selbstkosten in die Bilanz einzusetzen, halte ich auch jetzt noch aufrecht. Diese Ansicht wird durch die mitgetheilten Aussagen hervorragender Eisenbahn-Fachmänner in vollem Umfange als einzig richtig bestätigt und befinde ich mich in Bezug hierauf nicht einmal im Widerspruche mit Herrn von Strombeck. Wie zwischen meiner Auffassung in Betreff der Wertheinsetzung des stabilen Vermögens und dem Verlangen, Bilanzen in Gemässheit des Handels-Gesetzbuches zu fertigen, ein greller Widerspruch liegen soll, ist mir unerfindlich geblieben.

Die Protocolle der Commission zur Berathung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches enthalten das Anerkenntniss, dass die über die Bilanz gegebenen Vorschriften nicht überall passen und dass man in der Bestimmung nur einen sehr schätzbaren Wegweiser habe geben wollen. Es ist sonach nur beabsichtigt worden, gewisse Anhaltspunkte zu geben, um die Actionäre und Gläubiger durch die Bilanz von dem Umfange des Gesellschaftsvermögens möglichst zuverlässig zu unterrichten und festzustellen, auf welche Beträge die Actionäre ein Sonderrecht geltend machen können, welche Beträge dagegen als Gesellschaftsvermögen unangetastet bleiben müssen, da auf diese zunächst nur die Gesellschaftsgläubiger Anspruch haben. In den Bilanzzahlen stecken bei den Gesellschaften mit variablem Gesellschaftsvermögen die verschiedenartigsten Werthe, welche einzeln zu schätzen dem grossen Publicum nicht möglich ist und deren Bekanntgabe ausserdem die Interessen des Geschäfts und der Geschäftsfreunde verletzen müsste; es ist deswegen den Gesellschaftsvorständen die Pflicht auferlegt worden, eine Werthschätzung vorzunehmen und dieselbe durch Zahlen in der Bilanz auszudrücken, für deren möglichste Zuverlässigkeit sie haften.

Ob der geschätzte Veräusserungs- (Selbstkosten-) Werth richtig ist, ergiebt sich erst bei der eingetretenen Veräusserung, bis dahin kann weder von einem Gewinn, noch von einem Verlust die Rede sein. Ist es nun etwas Anderes, oder gar etwas Schlechteres, weniger die Interessenten Sicherndes, wenn die Gesellschaftsvorstände sagen:

„Wir besitzen das statutenmässig zu dem und dem Preise hergestellte Eisenbahnunternehmen"

und es dann Jedem überlassen, den ziffermässigen Werth selbst festzustellen resp. zu schätzen?

Es tritt hier eben an die Stelle der Bezeichnung des Vermögenswerthes in abgeschätzten Zahlen, wie bei anderen Actiengesellschaften, die genau sachliche Bezeichnung des Gesellschaftsvermögens mit Hinzufügung der für die Herstellung aufgewendeten Summe. Dieses Verfahren — wenn überall durchzuführen — verdiente den entschiedensten Vorzug, weil dann von Täuschungen und falschen Bilanzen keine Rede mehr sein könnte.

Gegen die etwaigen Besorgnisse der Abwirthschaftung und Entwerthung des Eisenbahnunternehmens schützt die staatliche Controle über die auf Grund festgestellter Sätze obligatorisch anzulegenden und zu verwendenden Reserve- resp. Erneuerungsfonds.

Das Reichs-Oberhandelsgericht hat in dem, die Bilanzaufstellung einer Actiengesellschaft betreffenden Urtheil vom 3. December 1873 (Entscheidungen, Band 12, S. 16 ff.) sich dahin ausgesprochen:

„Die kaufmännische Bilanz hat den Zweck, die Uebersicht und Feststellung des Vermögensbestandes in einem bestimmten Zeitpunkte zu bewirken. Alle einzelnen Activ- und Passivposten, aus welchen sich das Vermögen zusammensetzt, sind hiernach zu dem gegenwärtigen Werthe, den sie in demjenigen Zeitpunkte, für welchen die Bilanz aufgenommen wird, besitzen, in die Bilanz einzustellen.

„Unter dem als massgebend für die Bilanz zu ermittelnden gegenwärtigen Werthe ist überall der allgemeine Verkehrswerth im Gegensatz zu einem nur auf willkürliches subjectives Ermessen, oder auf blosse Speculation zurückzuführenden Werthanschlage zu verstehen, da die Bilanz der objectiven Wahrheit der wirklichen Vermögenslage entsprechen soll, woraus folgt, dass Vermögenstheile (Activa und Passiva), die einen Markt- oder Börsenpreis (Cours) haben, der Regel nach zu dem sich hieraus ergebenden Werthe in die Bilanz einzustellen sind, während für andere Vermögensbestandtheile deren gegenwärtiger objectiver Werth auf sonstige Weise zu ermitteln ist. Der Bilanz liegt die Idee einer fingirten augenblicklichen allgemeinen Realisirung sämmtlicher Activa und Passiva zu Grunde, wobei jedoch davon ausgegangen werden muss, dass in Wirklichkeit nicht die Liquidation, sondern vielmehr der Fortbestand des Geschäftes beabsichtigt wird, und dass daher bei der Ermittelung und Feststellung der einzelnen Werthe derjenige Einfluss unberücksichtigt zu lassen ist, welchen die Liquidation auf dieselbe ausüben würde".

Wenn hiernach also nur der Vermögensbestand angegeben werden soll und bei der Idee einer fingirten, allgemeinen Realisirung davon ausgegangen werden muss, dass der Fortbestand des Geschäfts beabsichtigt wird, so dürfte es auch nach diesem Urtheile vollständig richtig sein, als den Vermögensbestand die Eisenbahnanlage aufzuführen und bei dem Mangel zuverlässiger Werthschätzung daran festzuhalten, die Herstellungskosten als ziffermässigen Werth aufzuführen, so dass sich Selbstkostenpreis und unter Voraussetzung des Fortbestandes der Anlage fingirter Verkaufswerth decken. (Schluss folgt.)

(Schluss folgt.)

Postpacket und Eisenbahngut.

Der einheitliche Portosatz für Postpackete ist unläugbar sehr bequem und angenehm sowohl für das Publikum wie für die Postverwaltung. Zur weiteren Erleichterung des Verkehrs durch Orientirung des Publikums hat die Postverwaltung die Taxquadratberechnung in einem Büchelchen für fast jede grössere Stadt aufstellen lassen und ist dieses Büchelchen an den angehörenden Postschaltern käuflich zu haben, denn es ist doch nicht Jedermanns Sache, auswendig zu wissen, ob ein Ort, wenn auch Nachbarort, gerade innerhalb 10 geographischen Meilen Entfernung liegt, bis wohin nur 25 und nicht 50 ₰ für ein Packet zu zahlen ist; man ist dann froh, für die 10 ₰, welche dieses Büchlein kostet, Bestimmtheit für alle Fälle zu haben.

Auf alle weiteren Entfernungen bis an die Grenzen des Deutschen Reichspostgebiets 50 ₰ für ein Packet bis zum Gewicht von 5 kg, das ist ein klarer, einfacher Tarif, und über die Höhe des Portos für Sendungen über 5 kg geben die Postanstalten Auskunft, wie dies in den offiziellen „Post- und Telegraphennachrichten für das Publikum", welche für 10 ₰ bei jedem Briefträger zu haben sind, deutlich gesagt ist. Hierin steht auch, dass für unfrankirte Packete bis zu 5 kg ein Portozuschlag von 10 ₰ erhoben wird; also muss selbstverständlich stets frankirt werden; aber warum erst den Herrn Schalterbeamten mit Fragen belästigen! Ich habe von Strassburg aus ein Packet von 9 kg nach Berlin zu senden und da 5 kg 50 ₰ kosten, können 9 kg nach Adam Riese nicht mehr als das Doppelte kosten, wahrscheinlich sogar ein Paar Pfennige weniger, aber dafür möchte ich nicht erst einen besonderen Gang nach der Post machen, frankire also mein Packet mit 2 Stück 50-Pfennigmarken und schicke es zur Post. — Entsetzt jedoch kommt der Bote zurück mit der Nachricht, es koste das nicht 1 ℳ, sondern 1,70 ℳ, habe der Herr Beamte am Schalter gesagt. Nun, der muss es ja wissen wie es im Buche steht, und bin ich ja auch ganz froh, mein Packet für einen verhältnissmässig so geringen Preis befördert zu erhalten. Uebrigens habe, so sagt der Bote, der Herr am Schalter ganz höflich bemerkt: das Packet hätte ja in zwei getrennt werden können, dann hätte die Sendung nur 1 ℳ gekostet. Und ganz richtig, in den „Nachrichten für das Publikum" steht dies auch, wenngleich nur indirect, zu lesen und zwar so: „mehr als 3 Packete dürfen nicht zu einer Begleitadresse gehören", welches direct heissen will: 3 Packete à 5 kg kann ich gleichzeitig abgeben.

Jetzt bin ich also auch vollständig instruirt, 50 ₰ ist die feste Taxe für 5 kg und 1,20 ℳ wird für das Mehrgewicht und den weiten Weg nach Berlin gezahlt; da ich nun bei nächster Gelegenheit wieder ein nicht trennbares Packet von 9 kg abzusenden habe und zwar nach Fulda, so verwerthe ich die gewonnene Kenntniss und rechne aus: da Fulda halbwegs zwischen Strassburg und Berlin liegt (Strassburg-Fulda ist nicht ganz so weit wie Fulda-Berlin), so muss das Packet kosten: erstens 50 ₰, sodann die Hälfte von 1,20 ℳ = 60 ₰, frankire also mit 1,10 ℳ. Aber siehe da, der Herr Beamte am Schalter behauptet, es koste 1,30 ℳ; da merke ich denn, dass ich kurzsichtig im Rechnen bin und dass, wie in jenen guten alten Zeiten, wo am Wegweiser geschrieben stand: „Hier geht der Weg nach Küssnacht, wer nicht lesen kann, mag in der Schmiede vorfragen", die in den „Nachrichten für das Publikum" gegebene Anleitung die allein richtige ist, beschliesse also fortan am Schalter erst vorzufragen, zumal da mein nächstes 9-Kilogrammpacket nach Eydtkuhnen gesandt werden muss und das von mir auf frühere Art berechnete Porto mit 2,90 ℳ schon ziemlich hoch erscheint. „Von Strassburg nach Eydtkuhnen kosten 9 kg 2,50 ℳ" lautet die freundliche Antwort. Hm! denke ich in meinem beschränkten Unterthanenverstande, sollte da vielleicht ein kleiner Differentialtarif zu Gunsten der Versendung nach der Russischen Grenze zum Vorschein kommen? Nun, mir ist's recht; ganz einheitlich dürfte dann freilich der Posttarif nicht mehr zu nennen sein für Packete über 5 kg hinaus.

Leider lässt sich das Stück zu 14 kg, welches ich jetzt nach Berlin zu senden habe, nicht in 3 Stücke theilen; ich gehe daher zur Post und frage vor. „14 kg von Strassburg nach Berlin kosten 3,20 ℳ", lautet die höfliche Antwort. Das scheint mir aber etwas sehr theuer und fällt mir dabei ein, dass die Eisenbahn auch Packete befördert; zwar hegt meine Schwägerin, ein altes Fräulein, das oftmals Packetchen, Geburtstagsgeschenke etc. an Verwandte zu versenden hat, eine grosse Abneigung gegen den grossen Eisenbahnfrachtbrief, durch welchen man auf Grund des ihr unbekannten Betriebsreglements sich und die Sachen der Bahn verschreiben muss; ich jedoch bin nicht ängstlicher Natur, gehe also mit meinem Packet an die Eilgutexpedition: „14 kg nach Berlin: 3,30 ℳ", das wäre ja noch mehr als bei der Post! „Mein Herr, Sie können es ja als Frachtgut senden, dann kostet es nur die Hälfte". Das ist auch wahr; also zum Frachtgutbureau. „14 kg nach Berlin kosten 1,70 ℳ". Das ist billig genug, aber wie lange wird das Gut unterwegs sein? „10 Tage darf es dauern, aber in 7 kommt es auch schon an". Danke schön, dann will ich doch lieber die Post benutzen, da weiss ich genau, wann mein Gut in Berlin ankommt.

Unterwegs nach der Post frage ich nochmals bei der Eilgutexpedition an, wie es denn komme, dass Eilgut theurer sei als Postgut, welches doch noch schneller befördert wird; da wurde ich gefragt, warum ich nicht gleichzeitig 20 kg sende, das koste den gleichen Betrag wie 14 kg. „Ich habe aber nicht mehr als diese 14 kg zu versenden!" Der Ausruf wird nur mit Achselzucken beantwortet. Curios, seltsam, die Post will, dass ich mein Gut zerstückele, die Eisenbahn, dass ich es vermehren oder erschweren soll, um von einem einheitlichen billigen Tarife profitiren zu können. Das zeugt freilich nicht von einheitlichem Verfahren bei den Beförderungsanstalten der Post- und der Eisenbahnverwaltung.

Das muss man aber der Post lassen, der Tarif für Packete bis zu 5 kg ist einheitlich, bequem für das Publikum und nicht theuer. Eigentlich kostet das Packet aber 55 ₰, denn 5 ₰ Bestellgeld kommen jedesmal hinzu und, wie dieses ganz natürlich und gerecht ist, steigt dieses Bestellgeld mit dem Gewicht des Packets auf 10 ₰ und mit der Grösse der Stadt, wohin das Packet adressirt ist, auf 15 bez. 20 ₰. Für die Mehrleistung beim Austragen in einem grösseren Rayon muss sich selbstverständlich die Post entsprechend bezahlt machen. Das aber ist doch auch nicht ganz einheitlich und nirgends findet man bekannt gemacht, welche Städte dem einen oder dem andern Tarif angehören.

Sollte der niedrige Tarif von 25 ₰ bis zu 10 geographischen Meilen eigentlich nicht auch ein kleiner Differentialtarif sein, in

Concurrenz mit dem Privatomnibus und Botendienst? Wahrlich so ganz einfach und für das Publikum in allen Fällen leicht zu berechnen ist der Postpackettarif doch auch nicht. —n.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 7. Juli 1879. (Reichsrathswahlen. Brood-Zenica. Seideentzündung. Tarifkündigung. Pontebabahn. Mai-Einnahmen. Verkehrstheilung. Ungarische Staatsbahnen. Donau-Ufer Bahn. Cassationshof-Entscheidung. Zittau-Reichenberg. Drei Generalversammlungen. Coursvariation.)

Die nun abgeschlossenen Wahlen bringen ausser den drei Generaldirectoren Czedik, Gross und Sochor von der Elisabeth West-, Karl-Ludwig- und Nordwestbahn noch den Advocaten und Bahnverwaltungsrath Dr. Jaques, auch als Eisenbahn-Schriftsteller vortheilhaftest bekannt, in das Oesterreichische Abgeordnetenhaus. Das Bahnwesen ist (mit dem in früheren Correspondenzen erwähnten Lenz) nun durch fünf eminente Fachmänner vertreten; sie werden viel zu thun haben, um die in den früheren Reichsrathssessionen begangenen Missgriffe auf dem Bahngebiete gut zu machen. Es sind glücklicher Weise auch Repräsentanten von Eisenbahnen, welche gar nicht oder nur wenig in dem Garantie-Abhängigkeitsverhältnisse zur Regierung stehen, daher sie gewiss auch im allseitigen Interesse die Selbstständigkeit der Bahnverwaltungen wahren werden. Auf Eines mögen die neuen Vertreter vor Allem dringen, dass der Ungewissheit über die Realisirung des Verstaatlichungsgesetzes eine Ende gemacht werde. Die Regierung möge ihre diesbezüglichen Ziele und Strebungen auseinandersetzen, mit einem Programm über den wenn auch langsamen Ausbau unseres Bahnnetzes hervortreten und klar aussprechen, was die von der Sequestration bedrohten Bahnen zu hoffen oder vielmehr zu fürchten haben, um den unlauteren Manövern zu begegnen, welche sich an der Börse geltend machen.

Am 2. Juli fand die technisch-polizeiliche Begehung der Strecke Brood-Busud und der Brooder Eisenbahnbrücke statt, wonach dann der Betrieb auf der ganzen Strecke Brood-Zenica eröffnet wurde. Der Civil-Personenverkehr auf dieser Bahn ist nun auch zulässig, vorläufig jedoch wegen Mangel an Personenwagen noch auf eingerichtete Lastwagen beschränkt. Diese Einschränkung dürfte bis Mitte August behoben sein. Der Tarif für Privatreisende besteht aus dem sechsfachen Militärtarif.

Mittelst Erlasses wurden die Bahnverwaltungen und die Handelskammern vom Oesterreichischen Handelsministerium in Folge des beim Haupt-Zollamte in Wien zum wiederholten Male vorgekommenen Falles der Selbstentzündung einer Sendung schwarzgefärbter Seide in Strängen, verursacht durch die im feuchten Zustande der Seide vorgenommene dicht gepresste Verpackung, zu einer entsprechenden Weisung an die untergeordneten Organe aufgefordert, dass nämlich schwarzgefärbte Seide in Strängen nur in vollkommen trockenem Zustande und leicht verpackt zur Versendung gebracht und bei der Verpackung dieser Waaren sich die Bestimmungen der Handelsministerialverordnung vom 25. Juli 1877, betreffend die Abänderung einiger Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements, gegenwärtig gehalten werden, wonach die hochbeschwerten Cordonnet-Souple, Bourre de soie- und Chappe-Seiden in Strängen nur in Kisten zum Transport zugelassen werden. Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehöre oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen. Den Kammern wurde eine rechtzeitige Unterweisung der Seidenlieferanten durch die Oesterreichischen Kunden zur Vermeidung von Reclamationen umsomehr empfohlen, als die Oesterreichischen Transportanstalten angewiesen werden, unnachsichtlich, bei sonstiger Rückweisung des Gutes, die Einhaltung der erwähnten Bestimmungen des Betriebsreglements von Seite der Versender zu fordern. Insbesondere werden die Lieferanten noch von den Oesterreichischen Kunden aufmerksam zu machen sein, dass schwarzgefärbte Seide bei der Versendung ohne Unterschied der Menge schon ursprünglich in den Frachtbriefen als solche, und nicht wie es bereits wiederholt vorgekommen ist — lediglich als „Waare" angegeben werde.

Drei Tage bereits, schreibt das „Tageblatt", währen die Conferenzen unserer Eisenbahndirectoren, die hier zusammengetreten sind, um über die Massregeln schlüssig zu werden, welche gegen die vom Deutschen Reichs-Eisenbahnamt Namens der Deutschen Reichsbahnen und der vom Staate abhängigen Privatbahnen mit 1. Juli vollzogene Kündigung der directen Gütertarife mit Oesterreich-Ungarn zu ergreifen wären. Es hätten dieser Kündigung zufolge alle zwischen den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und den Deutschen Bahngesellschaften bestehenden Verbandtarife mit 1. Jänner 1880 zu entfallen resp. eine Wiedererneuerung derselben nur auf Grundlage des vom Reichs-Eisenbahnamte normirten einheitlichen Deutschen Tarifschemas zu erfolgen. Es ist unseres Erachtens die höchste Zeit zur Stellungnahme gegen die jetzige Kündigung. Diese müsste vor Allem und sofort darin bestehen, dass die Tarife für alle nach dem Süden, Westen und Osten führenden Bahnen, welche nicht an die Deutsche Grenze anschliessen, ermässigt werden. Wird unseren Zuckerindustriellen der Exportweg über Hamburg durch die neuen Bahntarife unmöglich gemacht, so müssen die Tarife für Zucker nach Triest, Fiume und Galatz ermässigt werden, um dorthin unseren Absatz zu erleichtern. Kann Ungarisches Getreide nicht via Staats- und Nordbahn nach und über Deutschland hinaus, so ermässige man die Tarife nach Fiume und Triest und über diese Seestädte hinaus wird der Getreidehandel erblühen. Diese beiden Seestädte werden bei billigen Tarifen mit den Hinterländern auch in die Lage gesetzt sein, den für uns bestimmten Import an Petroleum, Kaffee, Eisen und sonstigen Producten, welche aus Amerika und England über Hamburg, Bremen und Stettin zu uns gelangen, zur Einfuhr zu bringen und wenn man erwägt, dass die Aufhebung der directen Tarife mit einem Striche die Deutsche Kohleneinfuhr nach Oesterreich sistirt, so kann man wohl sagen, dass die Eisenbahndirectoren über die Mittel zur Paralysirung der Deutschen Massnahmen nicht in Zweifel sein können.

Die wegen der Eröffnung der Pontebabahn zwischen der Alta Italia, der Rudolfbahn und Südbahn geführten Verhandlungen sind in dem Theile, welcher die Regelung der Betriebsverhältnisse betrifft, bereits beendet und ist diesbezüglich ein vollständiges Einvernehmen zwischen den Verwaltungen erzielt worden, dessen Bedingungen voraussichtlich auch die Genehmigung der Regierung erhalten werden. Der Fahrplan wurde derart festgestellt, dass zwischen Wien und Venedig directe Eilzüge via Leoben-Villach-Ponteba ins Leben treten, welche die bisherige Fahrzeit um 7 volle Stunden verkürzen werden. Die Abfahrt von Wien nach Venedig wird nämlich um 7 Uhr Früh stattfinden, während die Ankunft künftig um 11 Uhr 50 Minuten Abends erfolgen soll. Ueber den Personenverkehr und die mit den Tarifen zusammenhängende Theilung des Italienischen und Triester Verkehrs zwischen beiden Gesellschaften sind die Verhandlungen noch im Zuge. Was den Abschluss eines Cartells besonders erschwert, ist der Umstand, dass die Südbahn bis jetzt den uneingeschränkten Einfluss im Verkehr von und nach Italien und Triest besitzt, während die Rudolfbahn durch die Eröffnung der Pontebabahn nunmehr den Vortheil der kürzeren Route erlangt, und beide Bahnen ihr Interesse aufs energischste zu wahren bestrebt sind. Eine gütliche Vereinbarung wäre jedoch dem Concurrenzkampfe schon deshalb vorzuziehen, weil bei dem Kampfe jedenfalls die Italienischen Bahnen am meisten gewinnen würden, die dann die Möglichkeit hätten, ihre hohen Frachtsätze aufrecht zu erhalten, während sie bei einer Vereinbarung zwischen der Südbahn und der Rudolfbahn zu beträchtlichen Concessionen genöthigt wären.

Im Monat Mai d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 109 194 Personen, um 61 094 Personen mehr als im selben Monate des Vorjahres, und 3 755 519 t Güter, um 450 548 t mehr als im Monat Mai 1878, befördert. Hierfür wurde eine Gesammteinnahme von 16 931 209 fl., um 855 489 fl. mehr als in dem correspondirenden Monate des Vorjahres, erzielt. Die Gesammteinnahmen in den ersten fünf Monaten d. J. beziffern sich auf 76 454 510 fl. und übersteigen die Einnahmen des Vorjahres in der gleichen Periode um 2 148 815 fl. An den Gesammt-Mehreinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen vom Jänner bis Ende Mai d. J. participiren die gemeinsamen Bahnen mit 1 893 688 fl. und die Ungarischen Bahnen mit 724 352 fl., zusammen mit 2 618 040 fl., während die Oesterreichischen Bahnen ein Minus von 469 225 fl. ausweisen. Ende April betrug nach dem Aprilausweise das Gesammtminus der Oesterreichischen Eisenbahnen noch 831 843 fl., demnach ist dasselbe bis Ende Mai durch die Einnahmensteigerung des letzteren um 372 618 fl. reducirt worden. Unter den Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen haben im laufenden Jahre die Ungarische Westbahn (Raab-Graz) und die Arad-Temesvarer Bahn den bedeutendste Verkehrsaufschwung erfahren. In den ersten fünf Monaten des Jahres haben sich nämlich die Einnahmen der Ungarischen Westbahn um nahezu 120 000 fl. erhöht, was pro Kilometer einem Plus von über 24 pCt. entspricht; die der Arad-Temesvarer Bahn haben sich nahezu verdoppelt. Auch die Donau-Draubahn und die Fünfkirchen-Barcser Bahn haben sich wesentlich gebessert, so dass die Staatsgarantievorschüsse im laufenden Jahre abermals eine Herabminderung erfahren werden.

Zwischen der Südbahn und der Direction der südlichen Ungarischen Staatsbahnen ist das so lange angestrebte Cartell über die Theilung des Fiumaner Verkehrs zu Stande gekommen. Die Südbahn hat durch diese Theilung, die für den Ungarischen Staatsschatz deshalb von Bedeutung ist, weil die südlichen Staatsbahnlinien bisher absolut unrentabel waren, sich der Ungarischen Regierung sehr verpflichtet. Die Bedingungen der Verkehrstheilung sind sehr umständlich nach einzelnen Strecken mit 40 bis 60 pCt. des wirklich zu effectuirenden Transportes oder des Reingewinnes festgestellt.

Nach dem von der „N. Fr. Pr." mitgetheilten Rechnungsabschluss der Ungarischen Staatsbahnen betrugen die gesammten Betriebseinnahmen dieser Bahnen, inclusive der ehemaligen Ungarischen Ostbahn, der sogenannten Gömörer Industriebahn und der Schemnitzer Montanbahn im verflossenen Jahre 10 110 576 fl., gegen 10 071 237 fl. im Vorjahre, also um 39 338 fl. mehr; die Gesammtausgaben hingegen 7 185 185 fl., gegen 7 484 540 fl. im Jahre 1877, somit um 299 355 fl. weniger. Demnach zeigt sich eine Besserung der Gesammtbilanz, beziehungsweise des Reinertrages um 338 693 fl. oder, wenn man das in obigen Zahlen enthaltene Deficit pro 16 295 fl. der im November 1878 eröffneten Dalya-Brooder Linie berücksichtigt, um 354 989 fl. Von der ausgewiesenen Gesammteinnahme entfallen auf den Personenverkehr nur 1 953 919 fl., also nicht einmal 20 pCt., und auf Militärtransporte 375 048 fl. Das Gesammt-Reinerträgniss betrug 2 925 390 fl., gegen 2 586 697 fl. im Vorjahre. Was das Erträgniss der einzelnen Linien anbelangt, so entfielen allein auf die 798 km langen nördlichen Linien, inclusive der Gömörer Industriebahnen, rund 2 800 000 fl., gegen 2 640 000 fl. im Jahre 1877, während die 604 km lange östliche Linie, welche im Jahre 1877 bei damals noch getrennter Administration einen Reinertrag von 97 480 fl. hatte, diesmal um circa 170 000 fl. mehr aufweist, als im Vorjahre. Die zusammen 278 km langen südlichen Linien hatten endlich auch im Jahre 1878 einen Betriebsausfall von etwa 120 000 fl., das ist fast ebenso viel wie im Jahre 1877. Das nördliche Netz allein bringt daher eine circa vierprocentige Verzinsung des in dasselbe investirten Capitales.

Das vom Reichsrathe beschlossene Gesetz über die Fortsetzung der Donau-Uferbahn bis zur Donauländebahn dürfte bald ausgeführt werden. In dem Gesetze wird bestimmt, dass der Ausbau nur unter der Bedingung zu erfolgen habe, dass sich die Kaiserin Elisabeth Westbahn verpflichtet, zu den Baukosten, welche mit 450 000 fl. veranschlagt sind, die Summe von 150 000 fl. beizutragen. Die Westbahn hat sich nun bereit erklärt, dieser Bedingung zu entsprechen und von den Ausführungskosten 150 000 fl. zu übernehmen. Gleichzeitig ist die Westbahn nicht abgeneigt, für das Recht der Mitbenutzung der zu erbauenden Bahnstrecke eine Vergütung von 8 000 bis 10 000 fl. jährlich zu leisten und sich bezüglich der Erhaltungsauslagen auf der Basis eines billigen Vertheilungsschlüssels zu verständigen.

Der Ungarische Cassationshof entschied in der Klage der Inhaber von Partial-Obligationen gegen die Waagthalbahn; es hatten die Inhaber von Obligationen die Mobiliar-Execution durchgeführt und sowohl die Betriebsmittel, als auch die Einnahme und den von der Regierung bezahlten Kaufschilling mit Beschlag belegt, wogegen die Nullitätsklage eingereicht wurde. Die für die Ungarischen Bahnen hochwichtige principielle Entscheidung des Cassationshofes lautet, dass das bewegliche Vermögen der Bahnen, worunter sämmtliche Betriebsmittel, Reserven, Bahnhofseinrichtungen gehören, als Pertinenz des Bahnkörpers zu betrachten seien, dieser aber im Sinne des Gesetzes über das Eisenbahngrundbuch ein untheilbares Ganzes und ein Immobile bildet, daher der Mobiliarbesitz nur vereint mit dem Immobiliarbesitz gepfändet werden kann. Von den Einnahmen sei nur das Reineinkommen, d. i. der nach Bestreitung der Betriebskosten, Bezahlung der in Verrechnung anderen Bahnen zukommenden Beträge und Zinsen der Prioritäten verbleibende Rest pfändbar. Dieser im Oesterreichischen Gesetze über die Anlegung von Eisenbahnbücher enthaltene Grundsatz fehlt in dem bereits im Jahre 1868 erflossenen Ungarischen Gesetze, dem ersten derartigen Versuch.

Nach dem Geschäftsberichte für das abgelaufene Jahr wurden auf der Zittau-Reichenberger Bahn im Jahre 1878 befördert 294 540 Personen (gegen 319 306 im Jahre 1877) und 168 776 450 kg Güter (gegen 165 588 330 im Jahre 1877). Die Einnahme aus dem Personenverkehr zeigt ein geringeres Minus, als es der Abnahme der beförderten Personen entsprechen würde — das Minus beträgt nur 3 725 fl. — welcher Umstand daher rührt, dass im Ganzen grössere Fahrstrecken zurückgelegt wurden. Das Plus im Güterverkehr ist zwar an sich nicht sehr erheblich gegenüber den Vorjahren, welche eine stetige und ansehnliche Verminderung zeigten, aber immerhin beachtenswerth. Die von der Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden geführte Betriebsrechnung ergiebt für das Jahr 1878 eine Einnahme von 536 754 ℳ (1877: 527 254 ℳ) und eine Ausgabe von 487 898 ℳ (1877: 677 989 ℳ), demnach einen Ueberschuss von 48 856 ℳ gegenüber einem Deficit von 150 736 ℳ im Jahre 1877. Die bedeutende Verminderung der Ausgaben hat hauptsächlich dieses bessere Erträgniss im Abschlusse herbeigeführt. Die von der Sächsischen und Oesterreichischen Staatsregierung mit 4 pCt. garantirte Dividende auf die im Privatbesitz befindlichen 914 Actien ist abermals mit 10 968 ℳ für das Jahr 1878 ausbezahlt worden.

Am 29. v. M. fand in Pest die diesjährige Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn statt. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes wurde Umgang genommen und die Bilanz genehmigt. Der Bericht über die Ausführung der mit der Regierung geschlossenen Verträge bezüglich der Regelung der gesellschaftlichen finanziellen Angelegenheiten wurde ohne Debatte zur Kenntniss genommen. Die Anträge auf Modification der §§ 28, 30, 31, 43 und 48 der Statuten betreffs Zahl, Wahl, Functionsdauer und Domicil der Directions- und Aufsichtsrathsmitglieder, sowie Verjährung der Dividenden und Superdividenden wurden ungeachtet eines gestellten Antrages, diesen Gegenstand von der Tagesordnung abzusetzen und der demnächst stattfindenden Fusionsversammlung vorzubehalten, im Sinne der Vorlage genehmigt und die Direction ermächtigt, die von Seite der Aufsichtsbehörden etwa noch geforderten Aenderungen ohne Einberufung einer neueren Generalversammlung durchzuführen. — Der folgende Antrag der Direction: zwei Stellen in der Direction vorläufig nicht zu besetzen, um den eventuellen Wünschen der bisherigen Actionäre des mit dieser Gesellschaft gesetzlich bereits vereinigten Ungarischen Theiles der Eperies-Tarnower Eisenbahngesellschaft Rechnung tragen zu können, wurde einstimmig angenommen. — Ferner stellte die Generalversammlung, dem Antrage der Direction gemäss, das Honorar der Directionsmitglieder insgesammt im Betrage von 8 400 fl. und das Honorar des Aufsichtsrathes im Betrage von 2 400 fl. fest, vorbehaltlich der Regierungsgenehmigung. Den letzten Gegenstand der Tagesordnung bildete der von fünf Actionären gestellte (am 9. v. M. jedoch brieflich zurückgezogene) Antrag auf Vorlage der in demselben specificirten Verträge, Bescheide, Verrechnungen, Ausweise und auf Belangung der an dem Zustandekommen der Aversionalentschädigung betheiligt gewesenen früheren und jetzigen Verwaltungs- und Directionsräthe. Die Direction hat nichtsdestoweniger den Gegenstand von der Tagesordnung nicht abgesetzt und legt gemäss derselben die begehrten Verträge, Bescheide, Verrechnungen und Ausweise der Generalversammlung vor, indem sie die Beschlussfassung hierüber, ebenso wie auch über den Antrag auf Belangung der an dem Zustandekommen der Aversionalentschädigung betheiligt gewesenen früheren Verwaltungs- und Directionsräthe dem Ermessen der Generalversammlung mit dem Beifügen anheim stellt, dass das von der Generalversammlung wiederholt gebilligte Vorgehen der Direction auch seitens der Legislative genehmigt worden ist. Ein Actionär fordert die etwa anwesenden Antragsteller auf, ihren Antrag zu motiviren. Da nichts dergleichen geschieht, stellt er in längerer Ausführung den Resolutionsantrag, die Generalversammlung wolle diesen Antrag zurückweisen. Die Generalversammlung nahm den Antrag mit Acclamation einstimmig an. — Das Oesterreichische Reichs-Gesetzblatt publicirt das Gesetz vom 20. Januar 1879 betreffend die Erhöhung der Staatgarantie für die Kaschau-Oderberger Bahn. (Wir tragen den Wortlaut nach. A. d. R.)

In der am 29. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn wurde der Bericht der Direction und des Aufsichtsrathes zur Kenntniss genommen, die Bilanz genehmigt und das Absolutorium ertheilt. Ferner genehmigte die Generalversammlung die Ausgabe des in den Statuten für den Ausbau der Linie Oedenburg-Ebenfurt vorgesehenen Actiencapitals von 1 497 000 fl. und die Aufnahme der in den Statuten vorgesehenen Prioritätsanleihe von 2 245 000 fl. in Silber durch Ausgabe von 11 228 Stück sechsprocentigen, in Gold verzinslichen Obligationen; endlich ermächtigt sie die Direction, das Baucapital der zweiten Strecke durch Begebung dieser gesellschaftlichen Titres oder durch eine auf Grund derselben vorzunehmende Finanzoperation zu beschaffen. Die Eröffnung der zweiten Linie soll am 5. October d. J. erfolgen.

Am 30. v. Mts. fand die Generalversammlung der Waagthalbahn statt. Der Geschäftsbericht des Directionsrathes und die Bilanz pro 1878 wurden genehmigt, dem Directionsrathe, der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt, der Reingewinn von 181 702 fl. auf laufende Rechnung vorgetragen, der Werth der Präsenzmarke für die inländischen Directionsräthe mit 30 fl., für die ausländischen mit 50 fl. und das Jahreshonorar der Aufsichtsräthe mit je 600 fl. bestimmt. Weiters wurde der Directionsbericht, betreffend die Uebergabe der Bahn an die Ungarische Staatsverwaltung laut Vertrag vom 27. Februar d. J., gutgeheissen. Die Bilanz pro 1879 (bis 6. d. Mts.) konnte wegen noch schwebender Abrechnungen mit fremden Bahnen nicht festgestellt werden, und wird das zu wählende Liquidationscomité beauftragt, diese Bilanz anzufertigen und einer neuerlichen Generalversammlung vorzulegen. Die Versammlung beschloss hierauf die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft, wählte die Liquidatoren und bestimmte deren Gesammt-Jahresentlohnung mit 3 200 fl.

Statt des gewöhnlichen Coursberichtes, welcher in Folge der Verbands-Tarifkündigungen Deutschlands sich etwas ungünstiger als der vorwöchentliche präsentirt, stellen wir die Variationen der weniger marktgängigen Actien seit Neujahr wie folgt zusammen:

	2. Januar	25. Jan.	23. Mai	5. Juli
Albrechtbahn	29,—	—,—	47,—	—,—
Alföldbahn	116,—	114,50	141,—	135,—
Westbahn: Salzburg-Tirol	120,—	121,—	146,75	144,—
Franz-Josefbahn	127,—	127,—	152,—	145,—
Kaschau-Oderberger Bahn	101,—	97,—	116,—	114,50
Oesterreichische Nordwestbahn:				
Litr. A	109,25	108,50	134,50	127,75
Litr. B	50,—	50,—	67,50	66,50
Rudolfbahn	116,—	114,50	135,—	133,75
Siebenbürger Bahn	106,—	104,25	104,50	103,75
Ungarisch-Galizische Bahn	80,50	79,—	109,—	103,—
Ungarische Nordostbahn	115,75	114,—	132,50	127,—
Ungarische Westbahn	107,—	107,50	125,—	123,75

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen im Mai 1879.

Bezeichnung der Bahnen	Länge in Km.	Personen-Verkehr in pCt.	Güter-Verkehr in pCt.	Im Ganzen Fr.	Pro Km. Fr.
Nordostbahn					
Stammnetz	392	39	61	1 026 000	2 617
gegen 1878	—	— 5	—	+ 30 403	+ 77
Zürich-Zug-Luzern	64	47	53	116 000	1 813
gegen 1878	—	— 8	—	+ 6 263	+ 98
Bötzbergbahn	57	29	71	144 600	2 537
gegen 1878	—	— 3	—	— 9 407	— 165
Effretikon - Hinweil	23	57	43	11 000	478
gegen 1878	—	—	—	— 14	— 1
Centralbahn					
Gäubahn	299	41	59	727 000	2 431
gegen 1878	—	— 3	—	— 29 823	— 100
Baseler Verbind.-Bahn	5	17	83	16 530	3 306
gegen 1878	—	— 2	—	— 1 384	— 277
Aargauische Südbahn	29	59	41	12 320	425
gegen 1878	—	— 1	—	— 208	— 7
Wohlen-Bremgarten	8	67	33	1 230	144
gegen 1878	—	+ 4	—	— 278	— 34
Suisse-Occidentale	487	45	55	998 000	2 040
gegen 1878	—	— 4	—	— 25 803	— 53
Ligne du Simplon	117	55	45	47 640	407
gegen 1878	+ 28	— 10	—	+ 1 496	— 111
Bulle Romont	19	28	72	16 400	863
gegen 1878	—	— 3	—	— 1 000	— 53
Lausanne-Echallens	15	78	22	6 781	452
gegen 1878	—	— 1	—	— 125	— 8
Vereinigte Schweizerbahnen	283	49	51	540 800	1 945
gegen 1878	—	— 5	—	+ 2 263	+ 8
Toggenburgerbahn	26	62	38	22 900	916
gegen 1878	—	+ 2	—	— 1 783	— 71
Wald-Rüti	7	68	32	5 190	741
gegen 1878	—	+ 6	—	+ 126	+ 18
Rapperswyl-Pfäffikon	5	74	26	1 850	370
gegen 1878	—	—	—	—	—
(eröffnet 27—31. August 1878)					
Jura-Bernbahn					
Jura-Bern	256	44	56	451 000	1 762
gegen 1878	—	— 3	—	+ 645	+ 3
Bern-Luzern	95	55	45	83 000	874
gegen 1878	—	— 1	—	— 8 163	— 86
Gotthardbahn					
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	59	41	28 000	683
gegen 1878	—	— 9	—	— 57	— 1
Lugano-Chiasso	26	75	25	14 100	542
gegen 1878	—	— 3	—	— 1 832	— 71
Appenzeller Bahn	15	62	38	13 413	894
gegen 1878	—	— 2	—	— 1 690	— 113
Tössthalbahn	40	57	43	24 301	608
gegen 1878	—	— 1	—	— 1 405	— 35
Uetlibergbahn	9	79	21	5 019	552
gegen 1878	—	— 14	—	— 2 773	— 304
Emmenthalbahn	24	44	56	16 100	671
gegen 1878	—	— 3	—	— 2 526	— 105
Schweizer. Nationalbahn	164	—	—	75 626	461
gegen 1878	—	—	—	— 9 743	— 60
Bödelibahn	9	31	69	13 200	1 467
gegen 1878	—	— 16	—	— 1 257	— 139
Wädensweil-Einsiedeln	17	75	25	20 800	1 223
gegen 1878	—	— 4	—	+ 171	+ 10

Gotthard-Eisenbahn.

Es liegt uns der Geschäftsbericht der Direction und des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn für das Jahr 1878 vor. Zunächst entnehmen wir der Jahresrechnung über die finanzielle Lage der Gesellschaft Folgendes: Dieselbe hatte im Betriebsjahre über einen Saldo der vorjährigen Rechnung von 17 229 335 Frcs., sowie über folgende Einnahmen zu verfügen: 1. Einzahlung von Subventionen 9 431 152 Frcs., 2. Einzahlung auf Actien 1 387 796 Frcs., anderweitige (indirecte) Einnahmen 1 164 421 Frcs., zusammen 11 983 369 Frcs. resp. in Summa 29 212 704 Frcs. Die Verification der Arbeiten im grossen Gotthardtunnel durch die internationale Commission wurde am 19. und 20. September vorgenommen. Die Taxation der Arbeiten fand nach den bei Aufstellung der Rechnung über die Tunnel-Baukosten im IV. Baujahre angenommenen Grundsätzen statt und ergab für die 11 Monate vom 1. October 1877 bis 31. August 1878 eine Subventionsquote von 9 521 640 Frcs. Für die Leistungen im Monat September wurde $1/_{11}$ dieser Summe zugeschlagen mit 865 603 Frcs. und somit die Subsidiensumme für die Arbeiten im grossen Tunnel während des VI. Baujahres auf 10 387 242 Frcs. festgestellt. Die Subsidiensumme für die Tunnelarbeiten im VI. Baujahre wurde von den betheiligten Staaten, Kantonen und Gesellschaften mit Ausnahme der auf die Kantone Tessin und Zug und die Schweizerische Nordostbahn fallenden Raten von 826 091 Frcs. einbezahlt und der Gesellschaft sodann nach erfolgter Rückerstattung der ihr vom Schweizerischen Bundesrathe für die Bauausgaben in den Monaten Juli, August und September aus ihrer Caution von 10 000 000 Frcs. momentan bewilligten Vorschüsse verabfolgt. Seit dem Jahresschlusse hat auch die Schweizerische Nordostbahn die ihr zufallende Rate nebst Zins einbezahlt. Anlangend die fixe Annuität von 3 148 148 Frcs., haben Deutschland und die einzahlenden Schweizerischen Subvenienten nach Massgabe der Bestimmungen des Protocolls von Göschenen vom 5. September 1877 ihr Betreffniss gleichzeitig mit der Subsidiensumme für die Kosten des grossen Tunnels entrichtet. Die einbezahlten Beträge wurden wie voriges Jahr für einstweilen vom Schweizerischen Finanzdepartement placirt. Der Voranschlag der Kosten des grossen Tunnels im VII. Baujahre, wie er vom Schweizerischen Bundesrathe den subventionirenden Staaten, Kantonen und Gesellschaften mitgetheilt wurde, nimmt die nachstehenden Arbeitsleistungen und muthmasslichen Kosten in Aussicht: Bis zum 30. September 1879 kosten: der Richtstollen 11 293 360 Frcs., die Erweiterung desselben 13 150 000 Frcs., der Sohlenschlitz 5 376 870 Frcs., die Strosse 4 900 815 Frcs., das Gewölbe 7 233 420 Frcs., das Widerlager 4 204 320 Frcs., der Abzugscanal resp. Vollendung 791 600 Frcs., zusammen 46 950 385 Frcs. Hiervon gehen ab für 145 m Richtungstunnel in Airolo 145. (3 780—1 500 Frcs.) 330 600 Frcs. Werth der Tunnelarbeiten am 30. September 1879 (weniger Bogenstück in Airolo) somit 46 619 785 Frcs. Werden die Subsidien der ersten 6 Baujahre abgezogen mit 34 315 418 Frcs., so verbleibt als Voranschlag für das VII. Baujahr 12 304 367 Frcs. Die Subsidien für die Zufahrtslinien betragen: gemäss Staatsvertrag vom 15. October 1869, Artikel 16 und 17 28 333 333 Frcs., gemäss Nachtragsvertrag vom 12. März 1878, Artikel II. 28 000 000 Frcs., zusammen 56 333 333 Frcs. Davon sind bereits einbezahlt und abgeliefert die Raten für die 4 ersten Baujahre von je 3 148 148 Frcs. mit 12 592 592 Frcs. Deponirt resp. zugesichert sind die Raten für das V. und VI. Baujahr mit zusammen 6 296 296 Frcs., insgesammt 18 888 888 Frcs., und bleiben noch zu bezahlen 37 444 445 Frcs. Die Summe der noch ausstehenden Subsidien für die Zufahrtslinie beträgt 34,69 oder rund 35 pCt. von der Summe der auf Grund des Voranschlages von 227 000 000 Frcs. für die Zufahrtslinien noch zu machenden Ausgaben von 107 931 719 Frcs. Wird dieses Verhältniss auf den von der Direction der Gotthardbahn unterbreiteten Voranschlag für das laufende Baujahr von im Ganzen 17 913 507 Frcs. angewendet, so erhält man als Subsidienquote für die Zufahrtslinie im VII. Baujahre den Betrag von 6 269 725 Frcs. Die Einnahme auf Actieneinzahlungen von 1 387 796 Frcs. enthält als Ratazahlung gutgeschriebene Coupons per 30. Juni und 31. December 1879 1 335 524 Frcs. und Restzahlung der 4. Rate 1001 Stück à 52,22 Frcs. 52 272 Frcs. Der Endtermin zur Saldozahlung auf die 4. Rate des Actiencapitals musste, weil für das am 22. August 1878 erlassene Bundesgesetz betreffend Subventionirung von Alpenbahnen, die Volksabstimmung anbegehrt wurde und diese erst im Januar 1879 stattfinden konnte, noch zweimal verschoben werden und wurde dann endgiltig auf den 31. Januar 1879 festgesetzt. Ueber das Resultat dieser Einzahlung, welches ausserhalb des Rahmens des gegenwärtigen Berichtes liegt, ist bereits durch Specialbericht in No. 22 S. 304 Kenntniss gegeben. Auf das Obligationencapital fanden im Berichtsjahre keine Einzahlungen statt, indem die Reconstruction des Unternehmens sich über das Jahr 1878 hinauszog und das Consortium für Beschaffung des Baucapitals der Gotthardbahn erst 6 Wochen nach erfolgter Reconstruction, beziehungsweise nach Genehmigung des Finanzausweises der Gesellschaft eine erste Zahlung auf die 4. Rate des Obligationencapitals zu machen hat. Der auf Ende des Berichtsjahres vorhandene Saldo der verfügbaren Mittel befand

sich angelegt: in Werthschriften 8 236 117 Frcs., in Wechseln 3 473 071 Frcs., bei diversen Debitoren, abzüglich Creditoren 3 767 356 Frcs., in der Kasse befanden sich 39 743 Frcs., Summa 15 516 287 Frcs.

A. v. St. **Einnahmen der Britischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1879.** Die nachfolgende Tabelle zeigt die Einnahmen der Britischen Eisenbahnen im ersten Halbjahr 1879 verglichen mit den Einnahmen in der analogen Zeit des Jahres 1878. Wie man sieht, ergiebt sich ein Nettorückgang der Einnahmen von über 3 pCt. Hieraus zu folgern, dürften die Dividenden nicht unerheblich zurückgehen. Indessen wirken soviel Momente darauf hin, die Dividenden nicht zu verkürzen, dass die Eisenbahngesellschaften alles in ihrer Macht stehende thun möchten, um dieser Eventualität vorzubeugen. Diese Absicht dürfte durch Einschränkung der Ausgaben und Hinausschiebung von Neubauten auch erreicht werden. Die Great Northern Eisenbahn erfreut sich einer nicht unerheblichen Zunahme ihrer Einnahmen; die Dividenden derselben dürften daher steigen. Eine bedeutende Dividendenverringerung wird aber von der North Eastern Eisenbahn erwartet; auch die Gewinne der North Western und Lancashire and Yorkshire Eisenbahn dürften ½—¾ pCt. sinken. Man nimmt an, dass die Midland Railway dieselbe Dividende wie im Vorjahr vertheilen wird.

Linie	1879 £	1878 £	Zunahme £	Abnahme £
Great Eastern	1 270 495	1 233 834	36 661	—
Great Northern	1 488 269	1 435 426	52 843	—
Great Northern of Ireland	272 314	292 771	—	20 457
Great Southern and Western of Ireland	324 120	354 225	—	30 105
Lancashire and Yorkshire	1 615 458	1 706 650	—	91 192
London and Brighton . .	826 370	860 211	—	33 841
London and Chatham . .	480 019	498 414	—	18 395
London and North-Western	4 316 943	4 452 904	—	135 961
London and South-Western	1 108 775	1 125 347	—	16 572
Manchester and Sheffield .	755 514	782 714	—	27 200
Metropolitan	266 930	266 906	24	—
Metropolitan District . . .	163 576	160 036	3 540	—
Midland	3 051 275	3 039 540	11 735	—
Midland Great Western of Ireland	204 842	237 206	—	32 364
North Eastern	2 577 780	2 880 935	—	303 155
North London	195 979	198 510	—	2 531
North Staffordshire . . .	282 442	296 434	—	13 992
Rhymney	72 788	67 897	4 891	—
South-Eastern	834 210	885 479	—	51 269
Taff Vale	224 687	219 447	5 240	—
	£ 20 332 786	20 994 886	114 934	—777 034
		£ 20 332 786		+114 934
Netto-Abnahme . . £		662 100=3,15pCt.		—662 100

Ankauf Ostindischer Privateisenbahnen durch den Staat.

Von **Arthur von Studnitz.**

Soeben hat sich das Englische Parlament mit Discussion einer Bill beschäftigt, nach welcher das Eigenthum der East India Railway Company durch Kauf an die Indische Regierung übergehen soll. Das Eigenthum jener Gesellschaft besteht aus der Hauptlinie von Calcutta nach Delhi und aus der Zweiglinie von Allahabad-Jubbulpore. Der Ankauf dieser Bahn soll eingestandenermassen nur der erste Schritt zum Ankauf des gesammten Indischen Eisenbahnnetzes, soweit es sich in den Händen von Privatgesellschaften befindet, bilden. Die in Rede stehende Massregel ist daher von weitesttragender Bedeutung, indem sie das Präcedenz für eine Reihe analoger Käufe bildet.

Der Entwickelung des Indischen Eisenbahnnetzes zu seinem grossartigen Umfange in der Gegenwart kam wesentlich der Amerikanische Bürgerkrieg zu statten, indem er den Begehr nach Indischer Baumwolle bedeutend steigerte; in Folge dessen mussten zum Transport der in der Productionsmenge ausserordentlich steigenden Waare viele neue Bahnen hergestellt werden. So kam es, dass im Jahre 1863 circa 3 592 km, 1867 circa 5 784 km und 1870 schon 7 760 km dem Betriebe übergeben waren. Nichtsdestoweniger blieb man immer noch weit hinter den Projecten zurück, laut deren das ganze Netz schon im Jahre 1869 aus 11—13 000 km bestehen sollte.

Der Hauptgrund für diese Verzögerung in der Entwickelung ist ein sehr merkwürdiger. Die Indische Regierung gewährte den Bahnen sämmtlichen Grund und Boden unentgeltlich; die Verpflichtung der Bahnen, hierfür die Indischen Truppen zu ermässigten Tarifen und die Post ohne Entschädigung zu befördern, kann nicht als ein genügendes Aequivalent betrachtet werden. Ausserdem leistete aber die Indische Regierung grosse Subsidien beim Bahnbau und hierbei passirte ihr ein ganz sonderbares Versehen. Die Subsidien wurden nämlich gewährt, ohne dass den Eisenbahngesellschaften ein Zeitpunkt aufgegeben war, bis zu welchem sie ihre Linien fertig zu stellen hatten. Infolge dessen beeilten sich die Gesellschaften durchaus nicht ihre Linien auszubauen. Eine weitere Folge aber war, dass sich die Baukosten erheblich vertheuerten. Die bis zum Jahre 1874 fertiggestellten Bahnen kosteten pro Englische Meile durchschnittlich 17 000 £, bei einer Linie betrug die durchschnittliche Ausgabe pro Meile sogar 23 000 £ und diese Ausgabe umfasst nicht die während des Bahnbaues aufgelaufenen Zinsen des noch nicht verwendeten Baucapitals; denn diese Zinsen wurden ebenfalls für den Bau verwandt.

Ausserdem garantirte die Regierung für das gesammte, auf gewissen Eisenbahnen zu verwendende Capital einen Zins von 5 pCt. auf 99 Jahre. Für diese Zuschüsse verlangte die Regierung nur, dass im Fall eines Ueberschusses derselbe zu gleichen Theilen zwischen der Gesellschaft und der Regierung getheilt werde, um auf diese Weise die von der Regierung geleisteten Zuschüsse nach und nach zu tilgen. Ferner verpflichtete sich die Regierung, eine Bahn, welche dauernd Einbussen erlitt, zum vollen Herstellungspreis zurückzukaufen, vorausgesetzt, dass ein Theil derselben mindestens 3 Monate im Betrieb gewesen war. Dagegen sicherte die Regierung sich das Recht, auch andere Bahnen nach Ablauf von 25 resp. 50 Jahren an sich zu ziehen, um sich auf diese Weise durch den Ertrag der guten Bahnen für den Ausfall auf den schlechten zu entschädigen. Für den Rückkaufswerth einer solchen Linie sollte der mittlere Marktpreis der Actien während der dem Kauf vorangehenden 3 Jahre massgebend sein, wobei dem Käufer freigestellt wäre, entweder die ganze Summe sogleich zu bezahlen, oder dieselbe während des Restes der 99 Jahre in regelmässigen Raten zu verzinsen und zu amortisiren.

Da sich die garantirten 5 pCt. an Reingewinn mit geringen Ausnahmen nicht ergaben, so war die Regierung zu colossalen Zuschüssen genöthigt. Man fühlte sich infolge dessen zu weiteren Opfern nicht mehr geneigt und beschloss daher, für neue Bahnen ohne hohe strategische Wichtigkeit keine Subsidien und Garantien mehr zu bewilligen. Auch wurde bei dem Bau sehr vieler Bahnen die Spurweite von 5½ Englische Fuss verlassen und auf 3 Fuss 3⅜ Zoll herabgemindert. Da ein Erlass diese engere Spurweite, von der man an den Baukosten eine Ersparniss von durchschnittlich 12 500 ℳ für den Kilometer erhoffte, für alle Bahnen bestimmte, so war man bereits daran gegangen, Schwellen abzusägen, als die Regierung die Frage der Spurweite auf Vorstellung der Militärbehörden noch einmal aufnahm. Am 25. Juni 1874 wurde beschlossen, alle strategisch wichtigen Bahnen in der grösseren Spurweite der Hauptlinien auszubauen; als solche wurden die Bahnen nach den grossen Punkten, sowie die durch Vasallenstaaten führenden erklärt. Zur Steigerung der Erträge der Bahnen setzte man die Tarife herab; indessen hat dies die Frequenz nur wenig vermehrt, da die Bevölkerung zu arm ist, um sich der Schienenwege selbst für mässigen Preis in ausgedehnter Weise zu bedienen. Eine bessere Wirkung auf die Rentabilität hatte, dass man das aus Europäern formirte Bahnpersonal zum Theil durch viel niedriger besoldete Einheimische besetzte. So erhält z. B. im Locomotivendepartement ein Hindu nur 35 Frcs. für die gleiche Arbeit, welche dem Muselmann mit 98, dem Europäer mit 300 bezahlt wird.

Eine Compensation für die bereits gebrachten und noch für die Ostindischen Eisenbahnen zu bringenden Opfer bildet die mächtige Hülfe, welche die Bahnen der Entwickelung des Baumwollanbaus geleistet haben. Die früher so beträchtlichen Kosten des Transports aus dem Innern des Landes an die Küste wurden rasch auf den dritten Theil ermässigt, so dass Gegenden, welche bis dahin von jedem Absatz ihrer Baumwolle nach Europa ausgeschlossen waren, ihr Product auf den Weltmarkt verwerthen konnten. Nur dadurch ist es möglich, dass Indien, ungeachtet des gegenwärtig so niedrigen Preises der Baumwolle, diesen Culturzweig behaupten konnte.

Die nachfolgende Tabelle zeigt, in welch' innigem Zusammenhang die Entwickelung des Eisenbahnnetzes mit der Baumwollenausfuhr steht.

Jahr	km Eisenbahnen	Ballen Ausfuhr
1856	40	} 540 000
1860	699	}
1861	804	} 1 380 000
1865	4 824	}
1867	5 146	} 1 601 000
1870	7 760	}
1872	8 218	1 696 000
1873	9 442	1 290 000
1874	10 098	1 439 000

Der Vorschlag, die Indischen Privatbahnen anzukaufen, ist von vielen Seiten vertheidigt worden; insbesondere sehr eindring-

lich von Herrn Thornton, der als langjähriger Beamter grosse Erfahrungen über Indische Verhältnisse sammelte und in seinem im Jahre 1875 erschienenen Buch „Indian Public Works" den Ankauf der Bahnen durch den Staat ausführlich vertheidigte. Herr Thornton nannte auch bereits die East India Railway als diejenige, welche zuerst anzukaufen sein würde. Die Gründe, welche die Indische Regierung bewogen, den in Rede stehenden Gedanken zu verwirklichen, sind mutatis mutandis dieselben, welche für Staatsbahnbetrieb geltend gemacht werden. In Indien kommt aber noch besonders in Betracht, dass sich die Regierung im Interesse des Niederhaltens aufrührerisch gesinnter Vasallen das Verfügungsrecht über die Bahnen in möglichst unbeschränkter Weise sichern will.

Die Hauptlinie der East India Railway wurde auf Grund einer Concession von der Ostindischen Handelscompagnie gebaut. An Stelle der letzteren ist gegenwärtig die Indische Regierung getreten. Am Ende von 99 Jahren wäre die Bahn in das Eigenthum der Regierung übergegangen, ohne dass dann dieselbe der Gesellschaft irgend welche Entschädigung zu leisten gehabt hätte.

Indessen hält die Regierung die auf dem Spiele stehenden Interessen für schwerwiegend genug, um auf jene Vortheile zu verzichten, und die Bahn schon jetzt anzukaufen. Bei Abschluss des Vertrages wurde der Betrieb der Bahn dem bisherigen Beamtenpersonal überlassen.

Die Kaufsumme beläuft sich auf 32 000 000 £, eine Summe, welche ungefähr den Nettorevenuen Indiens während eines Jahres gleichkommt. Sollte sich die Regierung auch zum Ankauf der übrigen Privatbahnen entschliessen, so würde die Totalankaufsumme ca. 100 000 000 £ (ca. $2^1/_2$ Milliarde Mark) betragen. Mit Recht legten daher diejenigen Parlamentsmitglieder, welche den Vertrag als für die Indische Regierung zu ungünstig angriffen, besonderen Nachdruck darauf, dass kein für die Indischen Finanzen schädliches Präcedenz geschaffen werden dürfe.

Beim Ankauf standen zwei Wege offen. Entweder konnte die Regierung das Kaufgeld in einer Summe bezahlen, die, wie wir oben gesehen haben, nach dem Marktwerthe der Actien in den drei vorhergehenden Jahren zu bemessen gewesen wäre, oder die Regierung konnte nach der Concessionsurkunde eine Rente gewähren, welche nach dem durchschnittlichen Zins bemessen wird, mit dem Indische Staatsschulden auf dem Londoner Markte in den beiden dem Zeitpunkte des Verkaufs vorangehenden Jahren verzinst wurden; dieser Zinsfuss ist — wie die Concessionsurkunde, um allen Zweifeln vorzubeugen, ausdrücklich hinzufügt — durch den Gouverneur und den Vicegouverneur der Bank von England festzustellen. Die Indische Regierung wählte den letztgenannten Weg, befolgte indessen bei Festsetzung des der Rentenberechnung zu Grunde liegenden Zinsfusses keineswegs stricte die Concessionsurkunde. Sie wandte sich nicht an die Verwaltung der Bank von England, provocirte auch kein juristisches Gutachten über den Sinn der angeführten Bestimmung, sondern setzte den Zinsfuss eigenmächtig in einer Weise fest, welche die Indischen Finanzen ausserordentlich schädigt. Die Indische Regierung ging nämlich von dem nominellen Zins aus und kam auf diesem Wege zu dem Satze von $4^1/_2$ pCt., während sich der Zinsfuss in Wirklichkeit nur auf $3^3/_4$ pCt. beläuft. Welch' ungeheuren Unterschied dies aber in den Opfern bedeutet, welche das Indische Volk zu tragen hat, geht daraus hervor, dass — nach einer Berechnung des Herrn Fawcett, der sich es namentlich angelegen sein liess, den Vertrag eingehend zu beleuchten — jeder Schilling mehr bei Festsetzung des Zinsfusses einer Summe von 400 000 £ entspricht, welche Indien zu tragen hat. Da die Differenz zwischen 3 £ 15 sh. ($3^3/_4$ pCt.) und 4 £ 6 sh. ($4^3/_{10}$ pCt.) 11 sh. beträgt, so handelt es sich hier um eine Summe von 4 400 000 £, welche bei dem Geschäft den Indischen Steuerzahlern erspart werden konnte. Auch geht aus einer Aussage des Präsidenten der East India Railway ganz zweifellos hervor, dass sich die Gesellschaft mit einer Rente begnügt haben würde, die nach dem Zinsfuss von $3^3/_4$ pCt. berechnet worden wäre.

Die Stimmung im Parlamente war derart, dass an eine Desavouirung der Indischen Regierung nicht gedacht werden konnte. Kein einziges Parlamentsmitglied schlug vor die Zustimmung zu verweigern, angeblich weil ein solcher Beschluss zu grosse Erschütterungen auf dem Geldmarkte hervorrufen und die Actionäre der East India Railway infolge dann unvermeidlicher grosser Baisse der Actien allzusehr schädigen würde. Daher wurde nur der Antrag eingebracht, der Indischen Regierung das Bedauern des Parlaments auszusprechen, dass bei Festsetzung des der Rentenberechnung zu Grunde liegenden Zinsfusses kein juristisches Gutachten veranlasst worden wäre, indem die durch die Indische Regierung getroffene Entscheidung die mit dem Ankaufe der Bahn verbundenen Kosten sehr bedeutend steigere. Aber auch dieser Antrag wurde von der Majorität abgelehnt. Eine Garantie scheint daher nicht gegeben, dass die Indische Regierung bei den in der Zukunft bevorstehenden Käufen die Staatsinteressen weniger aufs Spiel setzen werde.

Es möge hierbei daran erinnert sein, dass die Englische Regierung, als sie die Privat-Telegraphenleitungen ankaufte, mit keinem bessern Beispiel voranging. Der Ankauf der Britischen Telegraphenleitungen kostete dem Lande mehrere Millionen Pfund Sterling, während jene Leitungen, wären sie neu errichtet worden, nicht Eine Million Pfund verschlungen haben würden!

Präjudizien.

v. O. **Haftpflichtgesetz. — Arbeitsbahnen. Inwiefern ist § 1 des Haftpflichtgesetzes auf Arbeitsbahnen anwendbar?** Aus den Gründen: In Erwägung, dass die Appellanten die Anwendbarkeit des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 auf den vorliegenden Fall bestreiten, weil die Arbeitsbahn, bei deren Betrieb Appellat am 3. März 1877 eine Körperverletzung erlitten hat, nicht zu den von jenem Gesetze betroffenen Eisenbahnen gehöre; — dass aber weder der Wortlaut noch die Entstehungsgeschichte des Gesetzes die Arbeitsbahnen ausschliessen; — dass nach dem Zwecke des Gesetzes, welches im Hinblick auf die im gleichen Verhältniss mit der Entwickelung industrieller Anlagen sich mehrenden Unglücksfälle der körperlichen Unverletzlichkeit einen erhöhten Rechtsschutz verleihen wollte, es für die Anwendbarkeit des § 1 hauptsächlich darauf ankommt, ob die Bahn in Ansehung der Gefährlichkeit des Betriebes den zum allgemeinen Verkehr bestimmten Eisenbahnen gleichgestellt werden kann; — dass diese Frage im vorliegenden Falle bejaht werden muss; — dass nämlich die fragliche Arbeitsbahn in durch Locomotiven auf Eisenschienen weiterbewegten Zügen zur regelmässigen Beförderung von Erdmassen auf nicht unerhebliche Entfernungen bei der umfangreichen Unternehmung der Erweiterung der Festung Strassburg dient; — dass bei dem lebhaften Verkehr von Arbeitern, von denen die Appellanten in ihrem Loose allein Tausende beschäftigen und von anderen, zu den Festungsarbeiten in Beziehung stehenden Personen in dem Gebiete dieser Arbeiten, die aus dem Betriebe der Arbeitsbahn sich ergebende Gefahr für Personen jedenfalls keine geringere ist, als bei den der allgemeinen Personen- und Güter-Verkehrbeförderung gewidmeten Eisenbahnen; — dass demnach der erste Richter mit Recht im Anschlusse an die Rechtsprechung des Reichs-Oberhandelsgerichts (Bd. XX S. 151 — XXI S. 243) den § 1 des Haftpflichtgesetzes zur Anwendung gebracht hat und damit den Appellanten die Beweislast zufällt bezüglich eines eigenen Verschuldens des Appellaten. (Erk. des App.-Ger. zu Colmar v. 2. December 1878; Puchelt u. Meurer, Jurist. Zeitschr. f. Elsass-Lothringen, Bd. IV S. 217 f.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. General-Versammlungen.

Thüringische Eisenbahn. Die Herren Actionäre der Thüringischen Eisenbahngesellschaft werden unter Hinweis auf die Bestimmungen in den §§ 23 ff. des Gesellschaftsstatutes zu der am Donnerstag, den 7. August cr., Vormitt. $11^1/_2$ Uhr im Saale des Fr. Helder'schen Restaurationslocals zu Gotha stattfindenden ordentlichen Generalversammlung eingeladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Wahl von drei Mitgliedern des Verwaltungsrathes an Stelle der ausscheidenden, jedoch wieder wählbaren Herren: Justizrath Sterzing aus Gotha, Justizrath Panse aus Erfurt, Banquier Steckner aus Halle;
2. der Verwaltungsbericht für das Jahr 1878, welcher vom 24. Juli cr. ab bei allen Billetexpeditionen der Bahn zu haben ist.

Jeder Actionär, der an der Generalversammlung Theil nehmen will, hat sich nach Massgabe des § 27 des Statuts und resp. § 9 des Statuten-Nachtrages bezüglich der Gotha-Leinefelder Bahn 8 Tage vorher, also bis einschliesslich den 30. Juli cr. während der Geschäftsstunden Vormittags von 9 bis 12 und Nachmittags von 3 bis 6 Uhr als Besitzer von mindestens 5 Stammactien oder mindestens 10 Stammactien Lit. B, entweder durch deren Hinterlegung oder durch deren Anmeldung und Vorzeigung bei unserer Hauptcasse hier gegen entsprechende Bescheinigung zu legitimiren.

Gegen die Hinterlegungs- und Anmeldebescheinigungen (mit den Anmeldebescheinigungen sind die angemeldeten Actien selbst am Tage der Versammlung wieder vorzuzeigen) werden von dem Legitimationsbureau die Karten zum Eintritt in das Versammlungslocal verabfolgt werden.

Die hinterlegten Actien sind alsbald nach der Generalversammlung gegen Rückgabe der Hinterlegungsscheine von der Hauptcasse abzuholen und resp. zurückzufordern.

Zur Ausübung des Wahl- und Stimmrechts in der Generalversammlung sind nur die legitimirten Besitzer der Stammactien der Hauptbahn (nicht auch die der Actien Lit. B) befugt, wes-

halb auch nur den Ersteren gegen Vorweis der Hinterlegungs- oder Anmeldebescheinigungen freie Fahrt nach dem Versammlungsort und zurück am Tage der Versammlung gewährt wird. Welche Züge hierzu benutzt werden dürfen, wird durch Anschläge auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Dritte Personen können nur dann die Legitimation für Actionäre und deren Vertretung in der Generalversammlung auf Grund schriftlicher Vollmacht übernehmen, wenn sie selbst Actionäre sind und sich als solche legitimiren. Erfurt, den 7. Juli 1879. Die Direction. (888)

Die Herren Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft werden zu einer ausserordentlichen General-Versammlung im Verwaltungsgebäude hierselbst auf **den 13. August d. J., Vormittags 11 Uhr** eingeladen, um über folgende Angelegenheiten Beschluss zu fassen:

1. Ausdehnung der der Gesellschaft unterm 18. September 1871 ertheilten Concession zu einer Fortsetzung ihrer Haan-Cölner resp. Deutzer Bahn von Deutz nach Oberkassel, sowie im Aggerthale aufwärts bis Ründeroth nebst Anschlüssen an die rechtsrheinische und die Deutz-Giessener Eisenbahn auf die Fortführung der Bahn von Deutz nach Oberkassel bis Königswinter.
2. Für den Fall, dass auf der Strecke von Deutz beziehungsweise Kalk bis Troisdorf die Mitbenutzung der Deutz-Giessener oder der Rheinischen Eisenbahn zu erlangen wäre: die Genehmigung dieser Mitbenutzung und Verzichtleistung auf den eigenen Ausbau dieser Strecke.
3. Ausdehnung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn - Unternehmens auf eine Zweigbahn von der Bochum-Essen-Werdener Eisenbahnlinie nach Rotthausen und andere, nach dem Ermessen der Gesellschaftsvertretung nützliche Abzweigungen von jener Linie behufs des Anschlusses von Kohlenzechen und industriellen Etablissements.
4. Ermächtigung der Königlichen Eisenbahn-Direction und der Gesellschafts-Deputation zur Regelung der nach der Beschlussfassung über 1 bis 3 sich ergebenden Vertragsverhältnisse mit den Nachbarbahnen und sonstigen Interessenten, und zur Feststellung der erforderlichen Ergänzungen und Abänderungen der Gesellschaftsstatuten.
5. Genehmigung der Verwendung des Erlöses aus den bisher beschlossenen Anleihen zur Ausführung der unter 1 bis 3 erwähnten Linien und der Anschlussbahnen, soweit deren Kosten der Gesellschaft zur Last fallen.
6. Vermehrung des Gesellschaftskapitals zum Zwecke des Ausbaues der der Gesellschaft concessionirten Linien sowie der von der Königlichen Eisenbahn-Direction und der Gesellschafts-Deputation beschlossenen Zweig- und Anschlussbahnen durch eine weitere Prioritäts-Anleihe bis zur Höhe von zwanzig Millionen Mark.

Behufs der Legitimation zur Theilnahme an der General-Versammlung sind die Actien oder die bezüglichen Depotscheine der Reichsbank zu Berlin bis spätestens am 5. August d. J. bei der Hauptkasse der Königlichen Eisenbahn-Direction hierselbst zu deponiren und hier bis zum Schluss der General-Versammlung zu belassen. (885)

Elberfeld, den 8. Juli 1879.

Der Vorsitzende
der Deputation der Actionaire:
Danco.

2. Ausloosungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der am 1. Juli 1879 in Gegenwart eines Königlichen Notars stattgefundenen VII. Verloosung der Prioritäts-Partial-Obligationen der K. K. privilegirten Kaschau-Oderberger Eisenbahn wurden nachstehende 244 Nummern gezogen und zwar:

1171 1297 1564 1930 2204 2945 3845 4152 5095 6719 7223 7492 8149 8561 9447 10094 10567 12214 13865 14094 14441 15069 15178 16073 16881 19579 20309 21115 21591 21793 23036 23558 23860 27100 29212 29914 31177 31971 32806 33699 35058 36251 36504 37090 37716 39693 40431 41037 41251 41442 41778 42270 42351 42690 43464 43669 45320 45356 45627 46248 46409 46785 46808 47234 47581 48669 48852 48956 49726 50797 51932 52328 52776 54325 55632 58243 61098 63136 63428 63932 64514 65083 65464 66378 66836 66998 68451 68653 68775 69764 70113 73053 73509 73752 74574 74828 74919 75988 76409 78172 78597 78968 79270 79621 81565 81723 82480 84512 85148 85567 85903 85904 85980 86534 87618 87872 89162 89315 90368 91219 91648 94966 95392 95407 95716 97436 98311 98315 102102 102466 103590 105361 109716 110054 110090 110812 112397 112999 113245 113521 114957 115462 118214 118400 118731 119733 119755 122488 122678 122851 124364 124894 125575 125810 126566 127308 127693 128042 128719 128940 130289 130907 132083 132283 133228 133322 133411 133820 134030 135591 135809 135970 136214 137241 137414 137571 137574 138522 139332 139567 140600 140890 141645 142644 142843 143271 143715 143881 145176 145236 145296 145686 147241 149285 149387 149726 150192 150325 151961 152847 154420 156207 156740 156776 159260 162397 162524 163637 163659 164399 164927 165611 166866 167206 168607 168638 168703 169685 169716 171111 172238 172594 173317 174742 175830 176191 176627 177783 178470 179440 179565 179633 180690 182700 182974 184257 187000 191130 191352 191477 193436 193463 193867 194071.

Die Rückzahlung der verloosten Obligationen erfolgt vom 1. Jänner 1880 ab, an den für die Einlösung der Coupons kundgemachten Zahlstellen mit fl. 200 Oe. W. effectiv. Silber.

Von dem für die Rückzahlung verlooster Prioritäts-Partialobligationen bestimmten Tage hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und es sind demnach bei der Eincassirung ausser dem Originale der Obligation auch alle zugehörigen, bis zu jenem Tage nicht verfallenen Coupons und Talons mitzurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capital in Abzug gebracht wird.

Von den bei früheren Verloosungen gezogenen Obligationen sind noch unbehoben, und zwar:

Von den am 1. Juli 1873 gezogenen:
No. 2467 13874 56140 60356 60809 66634 70607 83471 92834 99875 104211 112509 112718 121277 148212 151700 152176 162163 171224 184878.

Von den am 1. Juli 1874 gezogenen:
No. 12379 16665 21799 50257 60477 68229 77527 82059 119284 143618 145724 147947 153876 176654 191594.

Von den am 1. Juli 1875 gezogenen:
No. 12029 50056 57733 57858 63075 77687 82229 83071 84790 86742 86894 93067 106917 123895 133881 140151 144457 150100 174582 177001 193043.

Von den am 1. Juli 1876 gezogenen:
No. 4034 9467 12667 40862 44543 45064 51644 56680 70124 70331 78834 83214 85330 85663 94921 95668 98364 102730 103345 108787 112904 125747 131012 137439 145583 150306 151125 152378 154443 156937 159945 174265 179787 182952 191007.

Von den am 2. Juli 1877 gezogenen:
No. 2357 2984 17623 20009 21660 46133 52678 60476 61415 63196 73366 83284 83573 84632 93954 98081 107698 107961 108007 110257 113004 114666 119399 120478 125267 128642 134120 136231 138295 141894 154729 156784 157772 161138 172819 173278 173861 175242 184433 188898 191028 193163 193681

Von den am 1. Juli 1878 gezogenen:
No. 6070 8138 11607 13122 13164 13601 15741 18621 21162 22075 33714 34029 40611 48155 50671 53560 53924 55515 58116 63714 64145 64414 65018 74458 77338 79376 79454 81374 83611 85209 88385 99539 101774 102111 103705 113522 118318 118768 118814 130629 131196 132305 142627 143702 144917 145462 149797 152014 154019 155462 156144 159140 159546 167204 167332 169642 171674 172660 172824 173398 174351 178054 182495 187847 189823. Budapest, am 1. Juli 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (827)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritäts-Obligationen I., II., III. und IV. Emission I. Theil der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft haben am 2. d. M. stattgefunden und sind in denselben folgende Nummern gezogen worden:

I. 4proc. Prioritäts-Obligationen I. Emission. (XIII. Ausloosung.)

50 Stück à 150 Thaler, jetzt 450 ℳ
No. 80 116 156 221 306 386 561 614 724 740 744 776 777 802 1134 1165 1166 1224 1277 1311 1323 1377 1930 2017 2088 2119 2126 2127 2204 2234 2399 2507 2713 2727 2814 2937 2959 2969 3225 3281 3413 3417 3828 4136 4158 4286 4307 4516 4596 4905.

25 Stück à 300 Thaler, jetzt 900 ℳ
No. 5021 5250 5342 5412 5596 5741 5797 5916 6001 6079 6385 6467 6497 6566 6699 6810 6942 6947 7032 7037 7038 7089 7176 7236 7296.

10 Stück à 750 Thaler, jetzt 2 250 ℳ
No. 7614 7683 7714 7908 7981 8043 8139 8192 8310 8336.

5 Stück à 1 500 Thaler, jetzt 4 500 ℳ
No. 8579 8613 8823 8899 8976.

Restanten aus früheren Ausloosungen.
No. 574 707 811 867 1047 1092 1110 1118 1121 1437 1679 2090 2949 3464 3821 3966 4002 4546 4751 4934 5130 5297 5546 5612 5883 6113 6167 6228 6389 7852 8296.

II. Auf 4½ proc. convertirte, früher 5proc. Prioritäts-Obligationen II. Emission. (IX. Ausloosung.)

I. Theil.

100 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ
No. 32 218 273 659 732 876 897 911 1229 1269 1593 2069 2122 2258 2298 2311 2422 2540 2841 3535 3555 3729 4005 4177 4744 5097 5138 5195 5337 5584 5596 5643 5671 5706 5813 5886 5897 6110 6499 6540 6752 6826 6847 6947 6966 7146 7218 7279 7374 7477 7538 7656 7838 7868 7895 7953 8036 8055 8356 8413 8422 8430 8628 8648 8719 9002 9029 9139 9214 9243 9255 9256 9392 9398 9403 9452 9810 9811 9837 9844 9983 9987 10194 10304 10469 10957 11173 11175 11191 11417 11584 11617 11705 11767 11934 12040 12124 12173 12265 12369.

20 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 ℳ
No. 12505 12591 12693 12710 13309 13390 13393 13436 13438 13591 13696 13822 14149 14239 14242 14286 14362 14557 14748 14769.

II. Theil.

40 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ
No. 16458 16492 16501 16846 17032 17093 17118 17324 17359 17413 17439 17475 17569 17650 17683 17776 17922 17969 17984 17985 18450 18458 18575 18826 18870 18920 18971 18988 19004 19030 19209 19211 19215 19378 19455 19571 19700 19861 19951 19963.

8 Stück à 500 Thaler, jetzt 1 500 ℳ
No. 20089 20354 20552 20553 20593 20616 20755 20880.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 166 220 1176 1339 2262 3514 3610 3613 4699 5235 5336 5417 5662 6327 7121 7251 7513 7611 7633 7742 8017 8702 8727 9374 9563 9920 9993 10189 11002 11344 11382 11613 12161 12472 12874 13424 14590 14691 16947 17211 17377 17378 17389 17796 17814 18364 18570 18633 18649 18702 18896 18925 19445 19724 19939 20804.

III. 4½proc. Prioritäts-Obligationen III. Emission. (III. Ausloosung.)

37 Stück à 300 ℳ.

No. 248 377 387 400 2258 2309 2372 2412 2424 2486 2911 3044 3067 3802 3818 3875 3877 4156 4199 4222 4263 4300 4580 4588 4589 4610 4612 4627 4680 5367 5438 5478 5584 5593 6318 6922 7382.

9 Stück à 1 500 ℳ.

No. 7609 7654 8003 8066 8122 8446 8638 8679 8978.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 1209 1467 2984 3016 3088 3185 4768 4932 5011 5350 5375 5968 5993 6182 6961 7367 7612.

IV. 4½proc. Prioritäts-Obligationen IV. Emission. (I. Ausloosung.)

I. Theil.

18 Stück à 500 ℳ.

No. 1309 1438 1440 1576 1584 1724 1738 1968 2107 2168 2188 2338 2388 2545 2833 2862 2881 2952.

3 Stück à 2 000 ℳ.

No. 3017 3069 3689.

Die Zahlung der Capitalbeträge der am 2. d. M. gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörenden Zinscoupons und Talons vom 2. Januar k. J. an bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, woselbst auch die von früheren Ausloosungen restirenden Obligationen an jedem Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags schon jetzt zur Einlösung präsentirt werden können.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen II. Emission werden auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst.

Die bis zum 2. d. M. weiter eingelösten 92 Stück Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. Emission und 130 Stück II. Emission, sowie die eingelösten 38 Stück III. Emission sind mit den dazu gehörenden Zinscoupons und Talons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt worden. Altona, den 5. Juli 1879. Die Direction. (870)

3. Tarifwesen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 4. März 1871 werden die für Zuführung resp. Abholung der Güter nach resp. von dem Güterbahnhof Saarau zu erhebenden Gebühren vom 1. Juni c. ab auf 0,016 ℳ. pro 100 kg ermässigt. Breslau, den 6. Juli 1879. Directorium. (891)

Am 1. August d. J. tritt zum Stettin-Berlin-Bayerischen Verbandstarife der Nachtrag VIII. in Kraft, welcher geänderte Tarifsätze für die Bayerische Station Miltenberg enthält und bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,03 ℳ. zu erlangen ist. Dresden, am 8. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (890)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für die Ueberführung von Gütern, Leichen Fahrzeugen und lebenden Thieren, welche von dem diesseitigen Bahnhof in Leipzig daselbst auf fremde Bahnen oder umgekehrt von fremden Bahnen auf die diesseitige Bahn übergehen, kommen vom 1. September cr. an anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Gebühren zur Erhebung.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt unser Tarifbureau hierselbst. Berlin, den 5. Juli 1879. Die Direction. (886)

Mit dem 1. September d. J. treten die im Tarife vom 1. Juni v. J. enthaltenen directen Frachtsätze für gebrannten Kalk von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen, Berlin-Görlitzer und Berlin-Dresdener Eisenbahn ausser Kraft. Berlin, den 6. Juli 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn Namens der Preussischen Verbandsverwaltungen. (887)

Am 1. September d. J. erleiden die im **Schlesisch-Rheinischen Verband-Gütertarife** enthaltenen Tarifsätze für die Stationen Bunzlau, Greiffenberg, Lauban und Penzig der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zum Theil eine Erhöhung.

Die erhöhten Tarifsätze sind in dem bis zum 1. August c. zur Ausgabe gelangenden I. Nachtrag zum Gütertarif enthalten, können auch inzwischen beim Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung erfragt werden.

Mit dem obengenannten Zeitpunkte treten ausserdem die für den Verkehr mit der Station Cottbus der Berlin-Görlitzer Bahn einerseits und den Stationen der Strecke Gerstungen-Warburg incl. Warburg der Bergisch-Märkischen Bahn andererseits in dem mehr genannten Gütertarife enthaltenen Tarifsätze ausser Kraft. Münster, den 8. Juli 1879. Namens der Schlesisch-Rheinischen Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (889)

Köln-Mindener Eisenbahn. Deutsch-Belgischer Verkehr. Ausnahmetarif vom 15. Juni 1879 für die Beförderung von Holz in rohen Stämmen sowie von Grubenholz bis zur Länge eines gewöhnlichen Kohlenwagens bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen von Stationen der Main-Weser Bahn nach Belgischen Stationen via Herbesthal resp. Aachen.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Nachtrag I vom 25. Juni 1879 zum Ausnahmetarif vom 10. Juni 1878 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen von Zechen, Kokereien und Gasanstalten an der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn nach Stationen der Altona-Kieler, Berlin-Hamburger Bahn etc., enthaltend:

1. Tarifbestimmungen. 2. Ergänzungen bezw. Aenderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses im Haupttarif. 3. Neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze. 4. Instradirungsvorschriften. 5. Berichtigungen. Köln, 6. Juli 1879. Die Direction. (883)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. August cr. neuen Stils ab findet eine directe Beförderung von Personen in I. und II. Wagenclasse sowie eine directe Gepäck-Beförderung im rubricirten Verbande zwischen den Stationen Hamburg der Köln-Mindener Eisenbahn und St. Petersburg der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn auch via Harburg-Uelzen-Stendal-Berlin-Königsberg statt.

Die betreffenden Billet- und Gepäck-Taxen sind auf den obigen Stationen zu erfahren. Bromberg, den 20. Juni 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (865 J)

4. Submissionen.

Vereinigte Schweizerbahnen. Verkauf alter Materialien. Die in den Werkstätten der Vereinigten Schweizerbahnen lagernden abgängigen Materialien und zwar:

ca. 56 t Wagenachsen,
„ 7 „ Gussstahlbandagen,
„ 5 „ Eisenbandagen,
„ 4 „ Radsterne,
„ 4 „ Federnstahl und Abfälle,
„ 20 „ Schmelzeisen,
„ 12 „ Guss,
„ 7½ „ schmiedeeiserne Roststäbe,
„ 1½ „ gusseiserne do.,
„ 3 „ Blechabfälle,

werden hiermit zum Verkauf ausgeschrieben.

Angebote sind bis spätestens den 25. Juli, verbindlich bis 31. Juli, an die Maschineninspection der Vereinigten Schweizerbahnen in Rorschach einzugeben und sind dieselben, wenn sie nach dieser Zeit nicht beantwortet werden, als abgelehnt zu betrachten.

Die Materialien können in der Werkstätte Rorschach in Augenschein genommen werden. St. Gallen, den 5. Juli 1879. Die Generaldirection. (O. F. 59 G.)

Die Lieferung von
1. rot. 515 500 kg Stahlschienen,
2. rot. 889 500 „ eisern. Langschwellen,
3. rot. 189 600 „ eisern. Querschwellen,
und
4. rot. 108 500 „ Kleineisenzeug

soll im Ganzen oder getheilt im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen können in unserer Canzlei hierselbst eingesehen, auch Submissionsformulare von da auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Bezügliche Submissionsofferten sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Stahlschienen resp. Langschwellen etc.“ bis spätestens zu dem auf Montag, den 21. Juli cr., Vormittags 11 Uhr in unserem Verwaltungsgebäude, Hedderichsstrasse 59 hierselbst anstehenden Termine an uns einzureichen.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt. Frankfurt a/M., den 27. Juni 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (863)

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung des für den Winter 1879/80 erforderlichen Bedarfes von **ca. 160 000 kg Presskohlen bezw. Presstorf zur Heizung von Personenwagen** soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die bezüglichen Lieferungs-Bedingungen können von dem Vorsteher der Central-Kanzlei, Herrn Peltz, hierselbst gegen Einsendung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten nebst Proben sind bis zum **19. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr** mit der Aufschrift — **Submission auf Lieferung von Presskohlen** — versehen franco an unser **maschinentechnisches Büreau** einzureichen. (866)

Elberfeld, den 4. Juli 1879.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Vom 1. October cr. ab soll der Restaurationsbetrieb im stadtseitigen Empfangsgebäude des hiesigen Centralbahnhofs anderweit verpachtet, auch event. ein neben dem Empfangsgebäude belegener Garten zur Bewirthschaftung mitüberlassen werden.

Die Bedingungen sind in unserer Registratur hierselbst Fürstenstrasse 1—10 einzusehen, können auch von dort gegen Erstattung der Copialien abschriftlich bezogen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: **„Offerte auf die Restauration im stadt-**

seitigen Empfangsgebäude des Centralbahnhofs Magdeburg"
versehen, portofrei bis 1. August cr. an uns einzusenden. Directorium. (808)

5. Entbehrliche Wagen.
Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn.
10 Stück hochbordige offene Güterwagen und
40 „ mittelbordige offene Güterwagen
von 10 000 kg Tragfähigkeit der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn, Zwickau-Weida.
Weida, 8. Juli 1879.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 53. Berlin, am 14. Juli 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Zusammenstellung der von 30 Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins gemachten Mittheilungen über

Achsbrüche,

welche im Laufe des Jahres 1877 bei deren Fahrzeugen vorgekommen sind.

Name der Bahn. Zahl der Achsbrüche.

Post No.	Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte, an welchem der Achsbruch erfolgte	Zahl der Achsbrüche bei Locomotiven	Tendern	Pers.-Wagen	Last-Wagen	Zusammen
1	Altona-Kieler Eisenbahn	.	.	.	1	1
2	Bergisch-Märkische Eisenbahn	1	1	.	5	7
3	Berlin-Potsdam-Magdeburger E.	.	2	.	.	2
4	Berlin-Stettiner Eisenbahn	1	.	.	.	1
5	Kgl. Bayerische Staatsbahn (gemeldet von der Berlin-Stettiner B.)	.	.	.	1	1
6	Frankfurt-Bebraer Eisenbahn	3	.	.	.	3
7	Hannoversche Staatseisenbahn	.	.	.	1	1
8	Hessische Ludwigsbahn (gemeldet von der Rhein-Nahe Eisenbahn)	.	.	.	1	1
9	Köln-Mindener Eisenbahn	.	.	1	3	4
10	Magdeburg-Halberstädter Eisenb.	.	.	.	1	1
11	Oberschlesische Eisenbahn	1	.	.	.	1
12	Posen-Kreuzburger Eisenbahn	.	1	.	.	1
13	Reichseisenb. Elsass-Lothringen	.	1	.	2	3
14	Rheinische Eisenbahn	.	.	.	6	6
15	Rhein-Nahe Eisenbahn	.	1	1	1	3
16	Kgl. Saarbrücker Eisenbahn	.	.	.	2	2
17	Kgl. Sächsische Staatseisenbahn	.	1	.	2	3
18	Kgl. Württembergische Staats-E.	1	1	.	2	4
19	Böhmische Nordbahn	1	.	.	.	1
20	Böhmische Westbahn	.	1	.	.	1
21	K. K. pr. Galiz. Karl-Ludwigsbahn (ein Wagenachsbruch gemeldet von der Oberschlesischen E.)	.	2	.	2	4
22	K. K. pr. Kaiser Ferdinands Nordb.	1	1	.	.	2
23	K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	.	.	.	3	3
24	K. K. pr. Oesterreich. Nordwestb.	.	.	.	1	1
25	K. K. pr. Oesterreichische Staats-E.	.	3	.	8	11
26	K. K. pr. Oesterreichische Südb.	7	1	2	6	16
27	K. K. pr. Süd-Nordd. Verbindungsb.	.	1	1	.	2
28	K. K. priv. Theiss-Eisenbahn	.	5	.	3	8
29	Kgl. Ungarische Ostbahn	.	.	.	1	1
30	Kgl. Ungar. Staatsb. (gemeldet von der Oberschlesischen Eisenb.)	.	.	.	1	1
	Zusammen	16	22	5	53	96

Gegen das Vorjahr, in welchem die Zahl der Achsbrüche

bei den Locomotiven . . 12
„ „ Tendern 25
„ „ Personenwagen . 3
„ „ Lastwagen . . . 62
zusammen 102

betrug, ergab sich

bei den Locomotiven eine Vermehrung von 4 = 33,3 pCt.
„ „ Tendern „ Verminderung „ 3 = 12,0 „
„ „ Personenwagen „ Vermehrung „ 2 = 66,6 „
„ „ Lastwagen „ Verminderung „ 9 = 14,5 „
zusammen eine Verminderung von 6 = 5,9 pCt.

An dieser Verminderung participiren zumeist die K. K. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahngesellschaft (mit 10) und die Bergisch-Märkische Eisenbahn (mit 5); eine nennenswerthe Vermehrung trat ein bei der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwig Bahn (mit 3). Ferner hat die Königlich Württembergische Eisenbahn 4 Achsbrüche angezeigt, wo im Vorjahre eine Anzeige fehlte.

Nachstehend sind die Achsbrüche den Fahrzeugen gegenübergestellt, welche Anfangs dieses Jahres auf den Bahnen, von denen Aufzeichnungen eingegangen sind, vorhanden waren, und sind hierbei gleich die Verhältnisse in den früheren Jahren in Betracht gezogen.

Jahr	Stattgehabte Achsbrüche bei den Locomotiven	Tender	Wagen	Zusammen	Zahl der vorhanden gewesenen Locomotiven	Tender	Wagen	Fahrzeuge überhaupt	Es entfallen somit Achsbrüche auf Stück Locomotiven	Tender	Wagen	Undkommen auf 1 Achsbr. Fahrzeuge überhaupt
1877	16	22	58	96	7752	6731	195611	210094	484	306	3373	2189
1876	12	25	65	102	7087	6054	177122	190263	590	242	2725	1865
1875	16	20	79	115	7463	6509	188059	202031	466	325	2380	1756
1874	17	34	111	162	7047	6277	176270	189594	415	185	1588	1170
1873	11	33	101	145	5519	4836	140609	150964	501	147	1392	1041
1872	21	50	114	185	5013	4505	119386	128904	239	90	1048	696
1871	10	46	130	186	3965	3557	102670	110192	396	77	789	592
1870	11	30	91	132	3995	3699	94655	102349	363	123	1040	776

Aus dieser Zusammenstellung berechnet sich, dass die stattgehabten Achsbrüche mit Rücksicht auf die Zahl der vorhandenen Fahrzeuge vom Jahre 1877 (Anfang) gegenüber denen der 7 Vorjahre sich stellen wie folgt:

	bei Locomotiven pCt.	bei Tendern pCt.	bei Wagen pCt.	bei Fahrzeugen überhaupt pCt.
gegenüber 1876	+ 22	— 20	— 19	— 14
„ 1875	— 3	+ 6	— 29	— 19
„ 1874	— 14	— 39	— 52	— 46
„ 1873	+ 4	— 51	— 58	— 52
„ 1872	— 51	— 70	— 68	— 68
„ 1871	— 19	— 74	— 76	— 72
„ 1870	— 25	— 59	— 69	— 64

Es sind also abermals die Verhältnisse im Jahre 1877 gegenüber denen der Vorjahre günstiger geworden und ist Hoffnung vorhanden, dass mit der Einführung der Stahlachsen die Resultate in einem noch weit höheren Grade sich günstiger gestalten werden, wie aus der weiteren Mittheilung sich ergeben wird.

Datum, an welchem der Bruch geschehen ist oder bemerkt wurde.

Die stattgehabten Achsbrüche vertheilen sich bezüglich der Monate, in welchen der Bruch geschehen ist oder bemerkt wurde, wie folgt:

Im Monate	Locomotiven	Tender	Personen- Wagen	Last- Wagen	Zusammen	Anmerkung
Jänner	.	1	.	1	2	
Februar	1	2	.	6*)	9	*) 2 wegen Heissgehen
März	3	1	.	8*)	12	*) 1 „ „
April	.	1	1*)	4†)	6	*) 1 „ „ †) 1 „ „
Mai	2	2	.	3*)	7	*) 1 „ „
Juni	1	2	2	4*)	9	*) 2 „ „
Juli	1	1	.	3	5	
August	2	2	.	7*)	11	*) 1 „ „
September	2	.	.	2	4	
October	1	1	1	10*)	13	*) 4 „ „
November	2	3	.	1	6	
December	1	6	1	4	12	
Summa der stattgehabten Brüche	16	22	5	53	96	

Nach dieser Tabelle sind in den kalten Monaten Jänner, Februar und März, October, November und December gebrochen:

bei den Locomotiven . . . 8 Achsen,
„ „ Tendern . . . . . . 14 „
„ „ Wagen . . . . . . 32 „
zusammen 54 Achsen;

hingegen in den warmen Monaten:

bei den Locomotiven . . . 8 Achsen,
„ „ Tendern . . . . . 8 „
„ „ Wagen . . . . . . 26 „
zusammen 42 Achsen.

Es sind also in den kalten Monaten um 12 = 22,2 pCt. mehr als in den warmen gebrochen.

Die gebrochenen Stahlachsen vertheilen sich auf die kalten und warmen Monate wie folgt:

	in den kalten Monaten	in den warmen Monaten
bei den Locomotiven	4	1
„ „ Tendern	—	3
„ „ Wagen	10	7
zusammen	14	11

Datum, an welchem die Achse in Benützung genommen wurde. Zurückgelegte Kilometerzahl.

Aus der Zusammenstellung der in diesen und in den vorhergehenden Rubriken enthaltenen Angaben ergiebt sich die Benützungsdauer sowie die durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl der gebrochenen Achsen:

Name der Bahn	Locomotiven				Tender				Wagen				Anmerkung
	Zahl der Achsbrüche	Mittlere Laufdauer J. M. T.	Durchschnittl. zurückgelegte Kilometerzahl	Kilometer seit der letzten Revision	Zahl der Achsbrüche	Mittlere Laufdauer J. M. T.	Durchschnittl. zurückgelegte Kilometerzahl	Kilometer seit der letzten Revision	Zahl der Achsbrüche	Mittlere Laufdauer J. M. T.	Durchschnittl. zurückgelegte Kilometerzahl	Kilometer seit der letzten Revision	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Altona-Kieler Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	1	21- 9- 8	150 000	6 311	R. 2. gerade Triebachse.
Bergisch-Märkische Eisenb.	1	11-10-23	438 875	68 292	1	11-11-17	223 123	1 631,8	5	12-11-26	195 343	8 453	R. 9. Von einer Angaben ungenau.
Berlin-Potsdam-Magdeb. E.	.	.	.	.	2	16-10-13	509 129	14 322	.	.	.	.	
Berlin-Stettiner Eisenbahn	1	7- 4- 0	192 707	22 164	.	.	.	.	.	.	.	.	R. 2. gerade Triebachse.
Kgl. Bayerische Staatsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	1	16- 7-18	180 140	24 070	
Frankfurt-Bebraer Eisenb.	3	6- 0- 2	171 663	7 748	.	.	.	.	.	.	.	.	R. 2. gerade Triebachsen.
Hannoversche Staatseisenb.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	?	?	?	
Hessische Ludwigsbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	1	21- 0- 0	315 000	3 499	
Köln-Mindener Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	1 3	4- 0-20 15- 4-20	182 974 128 075	582 5 146	R. 13. Von 1 fehlen die Angaben. R. 12. Von 2 fehlen die Angaben.
Magdeburg-Halberstädt. E.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	12-11-11	126 777	3 552	
Oberschlesische Eisenbahn	1	12-11-28	429 082	58 678	.	.	.	.	.	.	.	.	R. 2. gerade Triebachse.
Posen-Kreuzburger Eisenb.	.	.	.	.	1	2- 6- 2	44 813	22 505	.	.	.	.	
Reichseisenb. Elsass-Lothr.	.	.	.	.	1	4- 9-29	224 670	66 140	2	5- 7- 0	48 866	12 240	
Rheinische Eisenbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	6	8- 5- 2	143 714	8 686	
Rhein-Nahe Eisenbahn	.	.	.	.	1	17- 9- 3	337 887	1 456	1 1	14- 0-20 8-11-14	? ?	35,6 5 430	
Kgl. Saarbrücker Eisenb.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	15- 1-19	122 179	2 952	
Kgl. Sächsische Staats-E.	.	.	.	.	1	14- 5-26	544 000	28 000	2	13- 6-29	202 500	8 750	
Kgl. Württemberg. Staats-E.	1	15-11-27	?	28 000	1	10- 0- 0	360 000	16 200	2	17- 1- 8	?	?	R. 2. Achse eines Druckgestelles. R. 11. Von 1 fehlen die Angaben.
K. K. pr. Böhm. Nordb.	1	8- 2- 8	294 400	9 597	.	.	.	.	.	.	.	.	R. 2. Triebachse Hall-System.
K. K. pr. Böhm. Westb.	.	.	.	.	1	16- 1-11	535 100	2 291	.	.	.	.	
K. K. pr. Gal. Karl-Ludw.-B.	.	.	.	.	2	?	?	6 554	2	18- 3-24	?	23 951	R. 11, 13. Von 1 fehlen die Angaben.
K.K. a. pr. Kais. Ferd. Nordb.	1	9- 8-12	223 703	25 400	1	4- 0-10	105 733	28 704	.	.	.	.	R. 2. Triebachse Hall-System.
K. K. pr. Lemb.-Cz.-Jassy E.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	9- 2-11	?	12 042	R. 11. Von 1 fehlen die Angaben.
K. K. pr. Oest. Nordwestb.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	6- 5-23	?	?	
K. K. pr. Oest. Staats-E.	.	.	.	.	3	18- 9-13	?	32 816	8	21- 0-15	?	?	R. 7. Von 1 fehlen die Angaben.
K. K. pr. Südbahn	7	11- 7-23	335 116	18 082	1	?	?	17 704	2* 6†	26-11- 8 16- 9-16	? ?	(7 Monate 1 Tag) ?	R. 3, 4. Von 1 fehlen die Angaben. R. 2. 6 Triebachsen Hall-System und 1 Laufachse. *) R. 11. Von 1 fehlen die Angaben. †) R. 11. Von 1 fehlen die Angaben.
K. K. pr. Süd-Nordd. Verb.	.	.	.	.	1	19- 4-16	?	12 196	1	20- 5-22	?	(7 Monate 12 Tage)	
K. K. pr. Theiss-Eisenbahn	.	.	.	.	5	19- 0- 7	?	?	3	20- 1-22	?	?	R. 11. Von 1 fehlen die Angaben.
Kgl. Ungarische Ostbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	1	3- 7-10	?	?	
Kgl. Ungarische Staatsb.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	?	?	?	

Aus dieser Tabelle berechnet sich die mittlere Laufdauer der im Jahre 1877 gebrochenen Achsen

	Jahre	Monate	Tage
bei den Locomotiven	10	3	6
„ „ Tendern	15	0	24
„ „ Personenwagen	16	4	17
„ „ Lastwagen	14	5	2
„ „ Wagen überhaupt	14	7	—
und ohne Unterschied der Gattung der Fahrzeuge	13	10	26

Diese Ziffern waren in den 7 vorhergegangenen Jahren:

bei	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
Locomotiven	11-0-23	7-9-24	8-8-27	11-11- 7	10-2-19	9-10-16	11- 4-13
Tendern	15-5- 9	14-1-15	14-5- 4	11- 9-12	11-1- 8	13-16-27	13- 4-20
Wagen	13-6-19	11-5-29	11-1-18	11- 1-21	11-7-23	10- 7-18	11-11-13

Von den Locomotiven hatte die längste Dauer von 18 Jahren eine Triebachse einer von der Esslinger Maschinenfabrik gelieferten Lastzugs-Locomotive der K. K. priv. Südbahngesellschaft.

Von den Tendern 24 Jahre 10 Monate 19 Tage eine von Prevali gelieferte Achse der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft.

Von den Personenwagen 26 Jahre 11 Monate 8 Tage eine vom Eisenwerke Buchscheiden gelieferte der K. K. priv. Südbahngesellschaft gehörige Achse,

und von den Lastwagen 25 Jahre — Monate 10 Tage eine vom Eisenwerke Prevali gelieferte Achse der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft.

Die kürzeste Dauer der gebrochenen Achsen war:

	Jahre	Monate	Tage
bei den Locomotiven	5	11	5
„ „ Tendern	2	6	2
„ „ Wagen	1	5	29

und waren die beiden ersten von Gussstahl, die letztere von Bessemerstahl.

Aus der vorstehenden Tabelle ergiebt sich ferner die durchschnittlich bis zum Bruch zurückgelegte Kilometerzahl:

bei den Locomotiven	293 175 km	
„ „ Tendern	339 358 „	
„ „ Personenwagen	182 974 „	159 529
„ „ Lastwagen	158 459 „	
„ „ Fahrzeugen überhaupt	237 599 „	

Von den Locomotiven hatte die grösste Kilometerzahl 523 572 jene der Südbahn gehörige Achse, welche auch die längste Dauer hatte;

von den Tendern 570 661 eine der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn gehörige Achse;

von den Lastwagen 301 697 eine der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gehörige Güterwagenachse, wobei jedoch bemerkt werden muss, dass von sehr vielen Achsen eine Angabe der zurückgelegten Kilometerzahl fehlt.

Seit der letzten Revision haben zurückgelegt:

eine Locomotivachse	22 622 km	
„ Tenderachse	19 326 „	
„ Personenwagenachse	308 „	3 144
„ Lastwagenachse	9 124 „	
„ Achse überhaupt	11 114 „	

Nachstehend sind diese Ziffern aus den früheren Jahren angegeben:

	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
	Kilometer im Ganzen						
Locomotiven	262195	175891	253203,5	268629,6	209029,5	202061,8	259754,1
Tender	267860	255355	236672,8	227244,7	244773,5	299032,2	238914,1
Wagen	220085	131602	130711,8	120238,8	161322,5	163974,5	182365,8

	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
	Kilometer seit der letzten Revision						
Locomotiven	25751	21596	22651,2	17958,1	21140,4	17091,0	16011,6
Tender	20653	11767	13862,9	14492,1	16045,7	15470,7	13622,0
Wagen	9135	10269	12300,0	10631,6	10495,1	11272,6	11051,1

Name des Erzeugers, Lieferanten oder Gewerkes, Material und Erzeugungsart der Achsen.

Nachstehend sind die gebrochenen Achsen mit Rücksicht auf den Erzeuger oder Lieferanten mit Angabe der durchschnittlich zurückgelegten Kilometerzahl zusammengestellt.

Name des Fabrikanten und Gewerkes.	Zahl der gebrochenen Achsen.	Zahl der gebrochenen Achsen, von denen Angaben gemacht wurden.	Material der Achsen: Schmiedeeisen	Puddelstahl	Bessemerstahl	Gussstahl	Ursache des Bruches und Bemerkung.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Locomotiven.							
Kessler in Esslingen	1	1	523 572	.	.	.	Eine gerade Triebachse.
A. Borsig in Berlin	1	1	438 875	.	.	.	„ „ „
Ruffer in Breslau	1	1	429 082	.	.	.	„ „ „
Neuberg Eisenwerk Steiermark	4	4	312 837	.	.	.	Gerade Triebachsen mit Hall'schen Kurbeln.
G. Sigl in Wr.-Neustadt	1	1	294 400	.	.	.	Eine gerade Triebachse mit Hall'schen Kurbeln.
Neuberg Eisenwerk Steiermark	2	2	.	.	229 741	.	Gerade Triebachsen mit Hall'schen Kurbeln.
Phönix Eisenwerk in Eschweiler	1	1	192 707	.	.	.	Eine gerade Triebachse.
Henschel in Cassel	1	1	.	.	.	163 500	Gerade Triebachse.
Stein in St. Annen	2	2	.	.	.	125 745	Eine gerade Triebachse.
Unbekannte Firma	2	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Die eine Achse hatte eine Laufdauer von 15 J. 11 M. 27 T. Druckgestellachsen.
Tender.							
Unbekannte Firma	5	1	544 000	.	.	.	Rubrik 4: 2 hatten eine mittlere Laufdauer von 18 J. 4 M. 11 T.
Eisenwerk Stefanau	1	1	535 100	.	.	.	Abnützung.
A. Borsig in Berlin	3	3	452 048	.	.	.	In Folge Abnützung gebrochen.
Eisenwerk Wasseralfingen	1	1	360 000	.	.	.	Abnützung.
Dietrich in Niederbronn	1	1	.	.	224 670	.	Scharfe Ansätze und unganzes Material.

Name des Fabrikanten und Gewerkes	Zahl der gebrochenen Achsen	Zahl der gebrochenen Achsen, von denen Angaben gemacht wurden	Material der Achsen: Schmiedeeisen	Puddelstahl	Bessemerstahl	Gussstahl	Ursache des Bruches und Bemerkung
1	2	3	4	5	6	7	8
			Tender.				
F. Krupp in Essen	1	1	223 123	.	.	.	In Folge Abnützung gebrochen.
Eisenwerk Neuberg Steiermark	1	1	.	.	105 733	.	Mangelhaftes Material.
F. Krupp in Essen	1	1	.	.	.	44 813	„ „
Eisenwerk Witkowitz	2	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Eine hatte eine Dauer von 19 J. 4 M. 16 T. Abnützung.
„ Prevali Kärnthen	5	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Mittlere Laufdauer 20 J. 10 M. 10 T. Abnützung.
„ Reschitza	1	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 10 J. 5 M. 10 T. Mangelhaftes Material.
			Personenwagen.				
Bochumer Verein	1	1	.	.	.	182 974	In Folge Heisslaufen.
Eisenwerk Prevali Kärnthen	1	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 14 J. — M. 20 T. Mangelhaftes Material.
Englerth & Cünzer in Aachen	1	.	?	.	.	.	
Eisenwerk Buchscheiden	1	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 26 J. 11 M. 8 T. Abnützung.
Unbekannte Firma	1	.	.	.	.	?	Rubrik 7: Laufdauer 20 J. 5 M. 22 T. Abnützung.
			Lastwagen.				
Phönix in Eschweiler	1	1	270 000	.	.	214 886	Abnützung.
Bochumer Verein	3	2	.	.	.	.	„
Englerth & Cünzer in Aachen	3	2	181 374	.	.	.	2 in Folge Heissgehen, 1 wegen schlechtem Material.
Klett in Nürnberg	1	1	180 140	.	.	.	Angeblich mangelhafte Herstellung.
Hörder Verein in Hörde	2	2	.	170 579	16 492	.	In Folge Heissgehen.
	1	1	.	.	.	162 982	In Folge mangelhaftem Material.
F. Krupp in Essen	1	1	.	.	.	.	Abnützung.
Englerth & Cünzer in Aachen	1	1	.	162 024	.	.	In Folge Heissgehen.
Unbekannte Firma	11	1	150 000	.	.	.	
Eisenwerk Phönix in Eschweiler	1	1	.	135 000	.	.	Mangelhaftes Material.
Lehrkind & Falkenroth	1	1	126 777	.	.	.	Abnützung.
Ruetz & Co. in Rothe Erde bei Dortmund	2	2	122 179	.	.	.	1 wegen Heissgehen, 1 wegen mangelhaftem Material.
Hösch Söhne in Düren	2	2	.	105 791	.	.	In Folge Heissgehen.
Dietrich in Niederbronn	1	1	61 851	.	.	.	„
Van der Zypen	1	1	.	35 881	.	.	Mangelhaftes Material.
Hösch Söhne in Düren	1	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 20 J. 1 M. 10 T. In Folge Heissgehen.
Eisenwerk Wasseralfingen	1	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 17 J. 1 M. 8 T. Abnützung.
„ Zeltweg Kärnthen	1	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 18 J. 3 M. 24 T. Abnützung.
Petit Goudet	2	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 12 J. 1 M. 12 T. 1 wegen mangelhaftem Material.
John Brown in Sheffield	1	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 7 J. 8 M. 16 T. Mangelhaftes Material.
Eisenwerk Prevali Kärnthen	10	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 21 J. 10 M. 23 T. Abnützung.
„ Witkowitz	1	.	?	.	.	.	Rubrik 4: Laufdauer 15 J. 7 M. 8 T. Abnützung.
„ Hüttenberg	1	.	?	.	?	.	Mangelhaftes Material.
„ Ternitz	1	.	.	?	.	.	Rubrik 6: Laufdauer 6 J. 5 M. 23 T. ?
Ruetz & Co. in Rothe Erde bei Dortmund	1	.	.	.	?	.	?
John Brown in Sheffield	1	.	.	.	.	.	Rubrik 6: Laufdauer 3 J. 7 M. 13 T. Mangelhaftes Material.

Nach dieser Tabelle waren von den gebrochenen Achsen von

bei den	Schmiedeeisen	Puddelstahl	Gussstahl	Bessemerstahl
Locomotiven	11	.	3	2
Tendern	19	.	1	2
Personenwagen	3	.	.	2
Lastwagen	38	8	4	3
Zusammen	71	8	8	9

Es waren also von Eisen 71 = 74 pCt.,
„ Stahl 25 = 26 „

also nahezu die Ziffern der Vorjahre.

Es dürfte nicht überflüssig sein, hier jene Bemerkung zu wiederholen, welche an dieser Stelle im Vorjahre gemacht wurde, zumal die Ergebnisse des Jahres 1877 nur aufs Neue die Richtigkeit der Bemerkung bestätigen.

Selbe lautete:

Wenn in Berücksichtigung gezogen wird, dass in den letzten Jahren wohl von den meisten Bahnen für die neuen Fahrzeuge sowie auch als Ersatz für Eisenachsen nur Stahlachsen beschafft wurden, und erstere daher gewiss schon einen sehr hohen Procentsatz des Achsenstandes repräsentiren; dass ferner in den neueren Fahrzeugen die Achsen wohl auch stärker belastet sind; dass endlich die Erzeugung von Stahlachsen erst sich entwickeln und vervollkommnen musste, und viele der gebrochenen derartigen Achsen Fehler der Entwickelungsperiode an sich trugen, so kann mit einiger Berechtigung aus der geringen Zahl der stattgehabten Brüche solcher Achsen ein günstiger Schluss auf die Zweckmässigkeit des Stahles zu Achsen gezogen werden.

Die Gattung der Achse und des Fahrzeuges, die Gattung des Zuges sowie dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches sind aus der folgenden Tabelle zu ersehen.

Benennung der Züge		Locomotive	Tender		Pers.- Wagen	Last- Wagen	Pers.- Wagen	Last- Wagen	Summa der Brüche	Bemerkung
		6rädrig	4rädrig	6rädrig	4rädrig		6- und 8rädrig			
Eilzüge	bei voller Geschwindigkeit	1	.	3	1	1	.	.	6	
	„ gemäss. „	.	.	.	.	.	.	.	.	
	in der Ruhe bemerkt	8rädrig 1	.	1	.	.	.	.	2	
Personenzüge	bei voller Geschwindigkeit	1	.	3	.	1	1	1	7	
	„ gemäss. „	1	.	2	.	.	1	.	4	
	in der Ruhe bemerkt	1	.	2	.	.	.	.	3	
Gemischte Züge	bei voller Geschwindigkeit	.	.	.	.	7	1	.	8	
	„ gemäss. „	.	.	1	.	.	.	.	1	
	in der Ruhe bemerkt	.	.	.	.	.	.	.	.	
Lastzüge	bei voller Geschwindigkeit	9	.	1	.	24	.	1	35	
	„ gemäss. „	.	.	2	.	6	.	1	9	
	in der Ruhe bemerkt	.	.	.	.	7	.	.	7	
Materialzüge	bei voller Geschwindigkeit	.	.	.	.	2	.	1	3	
	„ gemäss. „	.	.	.	.	.	.	.	.	
	in der Ruhe bemerkt	.	.	.	.	.	.	.	.	
Leere Fahrten	bei voller Geschwindigkeit	.	.	.	.	.	.	.	.	
	„ gemäss. „	.	.	1	.	.	.	.	1	
	in der Ruhe bemerkt	.	.	1	.	.	.	.	1	
Rangirdienst	bei gemäss. Geschwindigk.	8rädrig 1 2	.	5	.	1	.	.	8	
	in der Ruhe bemerkt	.	.	.	.	.	.	.	.	
Zusammen	bei voller Geschwindigkeit	11	.	7	1	35	2	3	59	
	„ gemäss. „	3	.	11	.	7	1	1	23	
	in der Ruhe bemerkt	2	.	4	.	7	.	.	13	Von einer Personenwagen Achse fehlen die Angaben.

Nach dieser Tabelle sind:

59 = 62,1 pCt. bei voller,
23 = 24,2 „ „ gemässigter Geschwindigkeit eingetreten und
13 = 13,7 „ „ in der Ruhe bemerkt worden; von einer fehlen die Angaben.

Nachstehend sind diese Daten den in den früheren Jahren gegenübergestellt:

1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.	1874 pCt.	1873 pCt.	1872 pCt.	1871 pCt.	1870 pCt.
59=62,1	42=41,2	52=45,2	67=41,2	63=43,5	66=35,7	72=39	45=38
23=24,2	36=35,3	30=26,1	65=40,3	53=36,6	75=40,6	67=36	49=41
13=13,7	24=23,5	33=28,7	30=18,5	20=19,3	44=23,7	47=25	26=20

In nachstehender Tabelle sind die Orte, wo an den Achsen die Brüche eingetreten, geordnet nach der Gattung der Fahrzeuge zusammengestellt.

Ort der Bruchfläche.

Gattung des Fahrzeuges		Im Zapfen	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Bemerkung
Locomotive	Schmiedeeisen	6	.	4	1	.	.	
	Stahl	1	.	4	.	.	.	
Tender	Schmiedeeisen	11	4	.	4	.	.	
	Stahl	1	.	1	1	.	.	
Personenwagen	Schmiedeeisen	1	.	.	2	.	.	
	Stahl	1	.	.	1	.	.	
Lastwagen	Schmiedeeisen	25	.	6	4	2	1	
	Stahl	10	.	1	3	1	.	
Zusammen	Schmiedeeisen	43	4	10	11	2	1	
	Stahl	13	.	6	5	1	.	

Es fanden also statt:

56 = 58,3 pCt. am Zapfen,
4 = 4,2 „ an der Aussenseite der Nabe,
16 = 16,7 „ „ „ Innenseite der Nabe,
16 = 16,7 „ in der Nabe selbst,
3 = 3,1 „ gegen die Achsmitte zu,
1 = 1,0 „ sind mehr als einmal gebrochen.

Da die Brüche am Zapfen und jene gegen die Achsmitte zu, ohne dass ein Rad abgepresst zu werden braucht, bemerkt werden können, so ist bei 61,4 pCt. der Brüche die Möglichkeit vorhanden gewesen, die vorhergehenden Anbrüche ohne Vorarbeiten ausser Ausbinden aufzufinden, und die Achsen auszuscheiden, ehe sie zum Bruch kamen.

Diese günstigen Verhältnisse haben auch in den früheren Jahren bereits bestanden.

Beschaffenheit der Bruchfläche.

Gattung des Fahrzeuges		Ort der Bruchstelle: An der Zapfenwurzel	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Mangelhafte Beschaffenheit des Materials	Mangelhafte Schweissung und Guss	Bemerkung
Locomotive	frisch gebrochen	.	.	.	.	.	.	.	.	*) Von 3 unbekannt ob Anbruch
	weniger als ⅓ alt. Bruch	.	.	.	.	.	.	.	.	
	mehr „ „ „ „	7	.	5 *	1	.	.	3	.	
Tender	frisch gebrochen	1	.	.	.	.	.	1	.	
	weniger als ⅓ alt. Bruch	.	.	1	1	.	.	1	.	
	mehr „ „ „ „	11	4	.	4	.	.	4	1	
Wagen	frisch gebrochen	14	.	.	.	1	.	3	1	
	weniger als ⅓ alt. Bruch	6	.	1	1	.	.	4	.	
	mehr „ „ „ „	17	.	6	9	2	1	7	.	
Zusammen	frisch gebrochen	15	.	.	.	1	.	4	1	*) Von 3 unbekannt ob Anbruch
	weniger als ⅓ alt. Bruch	6	.	2	2	.	.	5	.	
	mehr „ „ „ „	35	4	11 *	14	2	1	14	1	

Beschaffenheit der Bruchfläche bei den Stahlachsen.

Gattung des Fahrzeuges		An der Zapfenwurzel	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Mangelhafte Beschaffenheit des Materials	Mangelhafte Schweissung und Guss	Bemerkung
Locomotive	frisch gebrochen	.	.	.	.	.	.	.	.	
	weniger als ⅓ alt. Bruch	2	.	.	.	.	.	.	.	
	mehr „ „ „ „	3	.	.	.	.	.	.	.	
Tender	frisch gebrochen	1	.	.	.	.	.	1	.	
	weniger als ⅓ alt. Bruch	.	.	1	1	.	.	1	.	
	mehr „ „ „ „	.	.	.	.	.	.	.	.	
Wagen	frisch gebrochen	6	.	.	.	1	.	.	1	
	weniger als ⅓ alt. Bruch	2	.	.	1	.	.	2	.	
	mehr „ „ „ „	3	.	1	3	.	.	1	.	
Zusammen	frisch gebrochen	7	.	.	.	1	.	1	1	
	weniger als ⅓ alt. Bruch	4	.	1	2	.	.	3	.	
	mehr „ „ „ „	6	.	1	3	.	.	1	.	

Nach dieser Tabelle hatten von den Achsen

16 = 16,7 pCt. frische Brüche,
10 = 10,5 „ geringe Anbrüche und
67 = 69,7 „ bedeutende Anbrüche;

und speciell von den Stahlachsen hatten

8 = 32,0 pCt. frische Brüche,
7 = 28,0 „ geringe Anbrüche und
10 = 40,0 „ bedeutende Anbrüche.

Wir sehen hieraus, dass wie in allen früheren Jahren auch in diesem Jahre bei den Stahlachsen die Zahl der frischen Brüche grösser ist als bei den Eisenachsen, und bei jenen den Brüchen viel geringere Anbrüche vorausgehen. Es führt dies zu dem Schluss, die Stahlachsen noch sorgfältiger als die Eisenachsen auf Anbrüche zu untersuchen.

Es ist nicht uninteressant zu bemerken, wie viel Kilometer eine gebrochene Achse, welche einen alten Anbruch hatte, seit dem letzten Ausbinden bis zum wirklich eingetretenen Bruch durchlaufen hat. Es sei vorausgesetzt, dass jede Achse beim letzten Ausbinden des Wagens in Bezug auf Anbrüche genau untersucht wurde, weshalb auch nur jene Achsen hier betrachtet werden, deren Bruch an leicht auffindbaren Stellen, also im Zapfen und in der Achsmitte erfolgt ist.

Es ergiebt sich

bei Eisenachsen:
für Tender 16 539 für Wagen 10 445,
bei Stahlachsen:
für Tender — für Wagen 7 893

und ohne Unterschied der Gattung der Fahrzeuge und des Achsmaterials 11 700 km.

Rechnet man die mittlere jährliche Leistung eines Fahrzeuges mit 25 000 km, so ist somit 5,6 Monate nach dem letzten Ausbinden der Bruch eingetreten.

Diese kurze Dauer sollte nun zum Schluss führen, dass, weil Fahrzeuge selten vor Ablauf eines Jahres zur Revision gegeben werden und der überwiegenden Mehrzahl der vorkommenden Brüche Anbrüche vorausgehen, die Zahl der Achsbrüche im Verhältniss zu den vielen in den Werkstätten entdeckten Anbrüchen eine viel grössere sein sollte, als sie es thatsächlich ist.

Hieraus muss bei der Voraussetzung der stattgehabten genauen Untersuchung der in Rede stehenden gebrochenen Achsen beim letzten Ausbinden wohl gefolgert werden, dass hierbei Anbrüche zwar schon vorhanden waren, diese aber eine solche Beschaffenheit hatten, welche ein Erkennen derselben mit den bisherigen Mitteln nicht ermöglichten.

Inwieweit bis jetzt Brüche durch sorgfältige Untersuchung der Achsen auf Anbrüche beim Ausbinden vermieden werden können, dürfte aus den Resultaten der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hervorgehen; bei dieser Bahn wurden nämlich im Jahre 1877 229 Wagenachsen mit Anbrüchen ausgeschieden, während 7 wirklich gebrochen sind.

Belastung des Achszapfens bei normaler Benützung des Fahrzeuges.

In der folgenden Tabelle sind die Belastungen der Achszapfen mit Beziehung auf den Querschnitt in der Nabe dargestellt.

Belastung der Achszapfen pro qcm in der Nabe in kg	Locomotiven mit aussen liegendem Rahmen	Locomotiven mit innen liegendem Rahmen	Tender	Pers.- Wagen	Last- Wagen	Bemerkung
Von 12 bis 14	.	.	.	1	.	
„ 14 „ 16	.	.	.	.	.	
„ 16 „ 18	.	.	.	.	1	
„ 18 „ 20	4	1	1	2	1	
„ 20 „ 22	1	5	.	.	3	
„ 22 „ 24	2	.	3	2	7	
„ 24 „ 26	1	.	9	.	8	
„ 26 „ 28	.	1	4	.	12	
„ 28 „ 30	.	.	2	.	11	
„ 30 „ 32	.	1	1	.	4	
„ 32 „ 34	.	.	1	.	3	
„ 34 „ 36	.	.	1	.	3	

Im Vergleiche zum Vorjahre ergiebt sich eine wenn auch geringe Erhöhung der Belastung pro Quadratcentimeter, wohl daher rührend, dass die Tragfähigkeit der Wagen erhöht, der Querschnitt der Achse aber nicht in gleichem Masse verstärkt wurde.

Wie sich aus nachstehender Tabelle ergiebt, hatten von den 96 Brüchen

67 = 69,8 pCt. gar keine Folgen,
2 = 2,1 „ blosse Entgleisungen der Fahrzeuge,
27 = 28,1 „ Beschädigungen von Fahrzeugen und theilweise auch der Bahn verursacht,

d. i. fast dieselbe Ziffer wie im Vorjahre.

Im Ganzen wurden beschädigt:
4 Locomotiven,
— Tender,
48 Wagen, wovon 19 bedeutend, 1 zertrümmert.

Die Zahl der beschädigten Fahrzeuge ist somit gering und der Umfang der Schäden nicht bedeutend zu nennen.

Die Folgen des Bruches sind durch nachstehende Zusammenstellung ersichtlich gemacht.

Gattung des Zuges und des Fahrzeuges, in dem der Bruch erfolgte		Folgen des Bruches: Blosse Entgleisungen	Beschädigung eines Fahrzeuges	Beschädigung mehrerer Fahrzeuge	Zertrümmerung von Fahrzeugen	Beschädigung des Bahnkörpers	Menschenleben beschädigt	Ohne Folgen	Bemerkung
Eilzüge	Locomotive	.	1	.	.	.	.	1	
	Tender	1	.	.	.	1	.	2	
	Personenwagen	.	1	.	.	.	.	.	
	Lastwagen	.	.	.	.	.	.	1	
Personenzüge	Locomotive	.	.	.	.	.	.	3	
	Tender	1	.	.	.	.	.	6	
	Personenwagen	.	1*	.	.	.	.	2	*) und 8 Stück Wechsel.
	Lastwagen	.	1	.	.	.	.	1	
Gemischte Züge	Locomotive	.	.	.	.	.	.	.	
	Tender	.	.	.	.	.	.	1	
	Personenwagen	.	.	.	.	.	.	1	
	Lastwagen	.	2	.	1*	.	.	4	*) 1 Wagen.
Lastzüge	Locomotive	.	3	.	.	.	.	6	
	Tender	.	.	.	.	.	.	3	
	Personenwagen	.	.	.	.	.	.	.	
	Lastwagen	.	10*	4	.	.	.	25	*) Im Ganzen 19 Wagen bedeutend, 20 gering beschädigt.
Materialzüge	Locomotive	.	.	.	.	.	.	.	
	Tender	.	.	.	.	.	.	.	
	Personenwagen	.	.	.	.	.	.	.	
	Lastwagen	.	2	.	.	.	.	1	
Rangirdienst	Locomotive	.	.	.	.	.	.	2	
	Tender	.	.	.	.	.	.	5	
	Personenwagen	.	.	.	.	.	.	.	
	Lastwagen	.	.	.	.	.	.	1	
Leere Fahrten der Maschine	Locomotive	.	.	.	.	.	.	.	
	Tender	.	.	.	.	.	.	2	
Zusammen	Locomotive	.	4	.	.	.	.	12	
	Tender	2	.	.	.	1	.	19	
	Personenwagen	.	2	.	.	.	.	3	
	Lastwagen	.	15	4	1	.	.	33	

Dieses günstige Verhältniss dürfte wohl, wie bei einer früheren Gelegenheit schon einmal erwähnt wurde, auf die gute Verbindung der Wagen mittelst der Schraubenkuppel zurückzuführen und hoffentlich bleibend sein.

Ursache der Brüche.

Die Ursachen der Brüche, welche theils in den Achsbruchtabellen selbst angegeben, theils aus den Aufzeichnungen und aus dem Vergleich der Daten bestimmt worden sind, sind nachstehend zusammengestellt.

Gattung des Fahrzeuges		Gewöhnliche Abnützung	Schlechtes Material	Schlechte Anarbeitung der Achse	Schlechte Construction der Achse	Ueberlastung	Entgleisung	Heisslaufen	Diverse	Alter Anbruch, der zu entdecken war	Alter Anbruch, der nicht zu entdecken war	Bemerkung
Locomotive	Eisen	2	4	.	5	.	.	.	.	10	1	
	Stahl	.	.	.	2	.	.	.	3	5	.	
Tender	Eisen	13	4	1	1	.	.	.	.	15	4	
	Stahl	.	2	.	1	.	.	.	.	1	1	1 Achse frisch gebrochen.
Personenwagen	Eisen	2	1	.	.	.	.	.	.	1	2	
	Stahl	1	.	.	.	.	.	1	.	.	1	1 Achse frisch gebrochen.
Lastwagen	Eisen	20	8	1	.	.	.	8	1	26	4	8 sind frisch gebrochen.
	Stahl	2	4	.	.	.	1	5	3	4	4	6 sind frisch gebrochen 1 ohne Ang.
Zusammen	Eisen	37	17	2	6	.	.	8	1	52	11	
	Stahl	3	6	.	3	.	1	6	6	10	6	
	Totale	40	23	2	9	.	1	14	7	62	17	

Die Brüche ordnen sich der Zahl nach wie folgt:

40 = 41,7 pCt. wegen gewöhnlicher Abnützung,
25 = 26,0 „ „ schlechtem Material und mangelhafter Anarbeitung,
14 = 14,6 „ „ Heisslaufen,
9 = 9,4 „ „ schlechter Construction (scharfe Ansätze und schwache Dimensionen),
8 = 8,3 „ „ diversen Ursachen.

In den vorhergehenden Jahren waren diese Ziffern

	1877 pCt.	1876 pCt.
wegen gewöhnlicher Abnützung	41,7	40,2
„ schlechtem Material und mangelhafter Anarbeitung	26,0	29,4
„ Heisslaufen	14,6	20,6
„ schlechter Construction	9,4	4,9
„ diversen Ursachen	8,3	4,9

Wir sehen hieraus, dass der grösste Theil der Brüche hätte vermieden werden können, ausser durch Wahl eines besseren Materials, durch Bestrebungen zur Vermeidung des Heisslaufens und durch rechtzeitiges Aussetzen der Wagen mit warmgegangenen Lagern, sowie durch noch sorgfältigere Untersuchung der Achsen auf Anbrüche beim Ausbinden der Wagen.

Es muss hier erwähnt werden, dass Bahnen, welche Prämien für aufgefundene Anbrüche bei Achsen eingeführt haben, hiermit die besten Resultate erzielt haben, und dürfte sich die allgemeine Einführung solcher Prämien sehr empfehlen.

Beispielsweise hat die a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn im Jahre 1876 — 72
„ „ 1877 — 99 und
„ „ 1878 — 42 Prämien für entdeckte Achsanbrüche gezahlt, und in diesen Jahren keinen Achsbruch bei ihren Wagen im Betriebe gehabt.

Nachstehend sind noch die detaillirten Angaben von den im Jahre 1877 stattgehabten Brüchen der Locomotivachsen, sowie von den Stahlachsen der übrigen Fahrzeuge angeführt.

Datum, wann der Bruch erfolgte	Datum, wann die Achse in Benützung genommen	Zurückgelegte Kilometer		Gattung der Achse des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt. b = neu.	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Als Ursache des Bruches wurde angegeben:	Folgen des Bruches
		im Ganzen	seit der letzten Revision							
8/2.	10/2. 1864	429 082	58 678	Gerade Triebachse, Personenzugs-Maschine, beim Anfahren.	Eisen von G. H. v. Ruffer.	a = 166 b = 175 c = 996 d = 182 g = 200	Im Lauf.	10 550	Fehler im Material.	keine
10/3.	1868	227 370	27 735	Triebachse, Hall'sche Kurbeln, Lastzug, volle Geschwindigkeit.	Eisen Neuberg.	a = 160 b = 180 c = ? d = 245 g = 180	Im Zapfen.	10 000	keine Angabe.	keine
11/3.	3/1. 1869	294 400	9 579	Gerade Triebachse, mit Hall'schen Kurbeln, Personenzug, volle Geschwindigkeit.	Eisen G. Sigl.	a = ? b = 171 c = 1635 d = ? g = 178	Im Zapfen.	11 500	Abnützung und unganzes Material.	keine
24/5.	1865	438 875	68 292	Gerade Triebachse, Personenzug, in der Station wahrgenommen.	Eisen von A. Borsig.	a = 162 b = 175 c = 1032 d = 162 g = ?	Im Lauf.	14 850	Wahrscheinlich die lange Benützung.	keine
29/5.	?	?	19 897	Druckgestellachse, Personenzugs-Locomotive, Schnellzug, Ruhe.	Eisen-Werkstätte Marburg.	a = 128 b = 130 c = ? d = 168 g = 175	In der Nabe.	5 800	Abnützung.	keine
30/6.	1859	523 572	14 911	Triebachse, Lastzug, volle Geschwindigkeit.	Eisen Kessler in Carlsruhe.	a = 150 b = 188 c = 1635 d = 210 g = 174	Im Zapfen.	10 180	do.	Locomotive gering beschädigt.
13/7.	1867	254 178	14 174	Triebachse, Hall'sche Kurbeln, Lastzug, volle Geschwindigkeit.	Eisen Neuberg.	a = 160 b = 180 c = 1620 d = 200 g = 170	Im Zapfen.	12 000	do.	keine
9/8.	1867	269 820	7 296	Triebachse, Hall'sche Kurbeln, Lastzug, volle Geschwindigkeit.	Eisen Neuberg.	a = 160 b = 180 c = ? d = 245 g = 190	Im Zapfen.	10 000	keine Angabe.	Locomotive gering beschädigt.
23/8.	1862	499 980	21 837	dto.	Eisen Witkowitz.	a = 160 b = 180 c = 1620 d = 250 g = 170	Im Zapfen.	11 400	Abnützung.	keine
30/8.	8/12. 1867	223 703	25 400	Gerade Triebachse, Hall'sche Kurbeln, Rangiren.	Bessemerstahl Neuberg.	a = ? b = 175 c = 1650 d = ? g = 165	Im Zapfen.	8 880	do.	do.
29/9.	15/10. 1871	163 500	5 920	Gerade Triebachse, Güterzugs-Locomotive, ?	Gussstahl von Henschel et Sohn.	a = 197 b = 197 c = 1054 d = 165 g = 195	Im Lauf. Mit altem Einbruch.	13 300	?	keine
20/10.	1/10. 1871	172 850	1 425	Gerade Triebachse, Güterzugs-Locomotive, Güterzug, ?	Gussstahl von Stein et Comp.	a = 197 b = 197 c = 1038 d = 165 g = 194	Im Lauf.	13 300	?	do.

Datum, wann der Bruch erfolgte	Datum, wann die Achse in Benützung genommen	Zurückgelegte Kilometer		Gattung der Achse des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt b = neu	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Als Ursache des Bruches wurde angegeben:	Folgen des Bruches
		im Ganzen	seit der letzten Revision							
3/11.	20/10. 1871	178 640	25 900	GeradeTriebachse, Güterzugs-Locomotive, Güterzug. ?	Gussstahl von Stein & Co.	a = 197 b = 197 c = 1038 d = 165 g = 194	? Im Lauf.	13 300	?	keine.
3/11.	1869	235 780	20 727	Triebachse, Hall'sche Kurbeln, Lastzug, volle Geschwindigkeit.	Bessemer-stahl Neuberg.	a = ? b = 170 c = ? d = ? g = ?	a b Im Zapfen.	9 750	Ohne Angabe.	Maschine leicht beschädigt.
1/12.	August 1870	192 707	22 164	Gerade Triebachse einer Eilzugs-Locomotive, Courierzug, in der Nähe der Station.	Eisen von Phönix.	a = 172 b = 183 c = 1013 d = 177 g = 200	b a Im Lauf.	9 750	Unganzes Material.	Maschine gering beschädigt.
10/5.	11/7. 1872	224 670	66 140	Hintere Tenderachse, Personenzugs-Maschine, Schnellzug, volle Geschwindigkeit.	Bessemer-stahl von Dietrich.	a = 86 b = 127 c = 1712 d = 146 g = 163	b a In der Nabe.	9 200	do.	keine.
4/8.	?	105 733	28 704	Tenderachse, Eilzug, volle Geschwindigkeit.	Bessemer-stahl, Neuberg.	?	? ?	?	Mangelhaftes Material.	do.
23/12.	21/7. 1875	44 813	22 505	Tenderachse, Rangiren.	Gussstahl von Krupp.	a = 118 b = 155 c = 1764 d = 210 g = 207	b Im Zapfen.	9 663	Fehler im Material.	do.
4/4.	14/3. 1873	182 974	582	Endachse eines 6 rädr. Personenwagens, Courierzug, Ruhe.	Gussstahl von Bochum.	a = 75 b = 131 c = 1778 d = 170 g = 227	b Zapfenmitte	5 216	Heissgehen.	Geringe Beschädigung des Wagens.
4/2.	1873	?	(3 Monate 22 Tage) ?	Lastwagenachse, 4 rädr. ged. Lastwagen, Lastzug, Ruhe.	Bessemer-stahl von J. Brown in Sheffield.	a = 85 b = 126 c = 1768 d = 200 g = 206	b a Im Zapfen.	7 115	Mangelhaftes Material.	Der Wagen beschädigt.
17/2.	1/12. 1861	180 318	11 035	Achse eines 4rädr. offenen Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit.	Puddelstahl von Ruetz.	a = 80 b = 131 c = 1793 d = 157 g = 314	? Im Zapfen.	7 100	Heissgehen.	keine.
30/3.	18/5. 1871	35 881	13 734	Achse eines offenen Güterwagens, Güterzug, in der Station.	Puddelstahl von van der Zypen.	a = 81 b = 131 c = 1792 d = 157 g = 200	b Im Zapfen.	6 650	Unganzes Material.	keine.
15/4.	8/11. 1866	162 024	8 215	Achse eines 4rädr. offenen Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit.	Puddelstahl von Cünzer.	a = 78 b = 130 c = 1793 d = 157 g = 196	? Im Zapfen.	6 750	Heissgehen.	keine.
5/5.	18/4. 1859	?	5 988	Achse eines 4rädr. Kieswagens, Materialzug, volle Geschwindigkeit.	Gussstahl von Bochum.	a = 78 b = 105 c = 1739 d = 144 g = 190	b In der Nabe.	3 512	Alter.	Der Wagen erheblich beschädigt.

Datum, wann der Bruch erfolgte	Datum, wann die Achse in Benützung genommen	Zurückgelegte Kilometer		Gattung der Achse des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt. b = neu.	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Als Ursache des Bruches wurde angegeben:	Folgen des Bruches
		im Ganzen	seit der letzten Revision							
28/5.	30/8. 1867	155 997	620	Achse eines 4 rädr. offenen Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit.	Puddelstahl Hörder Verein.	a = 80 b = 130 c = 1 793 d = 157 g = 196	b Im Zapfen.	6 400	Heissgehen.	keine.
7/6.	20/11. 1871	62 292	12 106	do.	Puddelstahl Hösch & Söhne.	a = 80 b = 130 c = 1 793 d = 157 g = 196	b Im Zapfen.	6 275	do.	do.
10/6.	17/12. 1870	?	?	Achse eines 4 rädr. offenen Lastwagens, Lastzug, volle Geschwindigkeit.	Bessemerstahl von Ternitz.	a = 85 b = 125 c = 1 748 d = 170 g = 190	? ?	7 500	Ohne Angabe.	keine.
21/7.	5/4. 1865	162 982	10 285	Achse eines offenen Güterwagens zu 10 000 kg Tragfähigkeit, Güterzug, volle Geschwindigkeit.	Gussstahl von F. Krupp.	a = 78 b = 118 c = 1 811 d = 144 g = 183	a b In der Nabe.	6 515	Alter.	keine.
17/8.	Mai 1868	135 000	2 500	Achse eines 4 rädr. offenen Güterwagens, Güterzug, mässige Geschwindigkeit.	Puddelstahl von Phönix.	a = 70 b = 103 c = 1 711 d = 127 g = 408	b An d. Innenseite d. Nabe.	3 411	Abnützung.	Der Wagen beschädigt.
28/9.	1861	?	28 000	Druckgestell-Achse, Rangiren.	Eisen ?	a = 105 b = c = d = g = } ?	b Im Lauf.	5 200	do.	keine.
3/10.	3/6. 1866	149 290	3 232	Achse eines 4 rädr. offenen Güterwagens zu 10 000 kg Tragfähigkeit, Güterzug, Ruhe.	Puddelstahl von Hösch & Söhne.	a = 78 b = 100 c = 1 811 d = 144 g = 173	b Im Zapfen.	6 740	Heisslaufen.	do.
12/10.	13/4. 1876	16 492	16 492	Achse eines 4 rädr. offenen Güterwagens, gemischter Zug, ?	Bessemerstahl von Hörder Verein.	a = 92 b = 131 c = 1 767 d = 183 g = 190	b In der Achsmitte.	6 500	Gussblasen.	Der Wagen zertrümmert.
20/10.	11/9. 1869	185 162	3 648	Achse eines 4 rädr. gedeckten Güterwagens, gemischter Zug, volle Geschwindigkeit.	Puddelstahl von Hörder-Verein.	a = 80 b = 130 c = 1 793 d = 157 g = 196	b Im Zapfen.	7 450	Heissgehen.	keine.
11/11.	3/3. 1867	301 697	13 096	Achse eines 4 rädr. gedeckten Güterwagens zu 7 500 kg Tragfähigkeit, Rangiren.	Gussstahl von Bochum.	a = 78 b = 118 c = 1 811 d = 144 g = 183	b a In der Nabe.	6 120	Ohne Angabe.	do.
19/12.	14/12. 1869	128 075	4 304	Achse eines 4 rädr. offenen Güterwagens, Güterzug mässige Geschwindigkeit.	Gussstahl von Bochum.	a = 78 b = 124 c = 1 739 d = 144 g = 190	b Im Zapfen.	6 095	Entgleisung.	do.
23/12.	1857	?	(7 Monate 12 Tage) ?	Achse eines ambulanten Postwagens, Personenzug, mässige Geschwindigkeit.	Gussstahl ?	a = 80 b = 110 c = 1 739 d = 198 g = 210	b a ?	2 290	Dürfte lange Benützungsdauer sein.	Wagen und 8 Stück Wechsel beschädigt.

Wien, im Juli 1879. **Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn.**

No. 54. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 18. Juli 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Juni 1879“ bei.

Die Getreidepreise und die Eisenbahn-Differentialtarife.

Dr. Hugo Werner in Poppelsdorf hat sich in der kürzlich erschienenen Schrift: „Welche Zukunft hat die Getreideproduction Deutschlands?“ über den Einfluss der Eisenbahn-Differentialtarife für ausländisches Getreide auf die Getreidepreise in Deutschland wörtlich dahin geäussert:

Die Staaten haben jetzt davon Abstand genommen, die Getreidepreise selbst zu beeinflussen und beschränkt sich die Sorge auf möglichst billige Eisenbahnfrachten, Erlass der Communicationsabgaben und ähnliche Verkehrserleichterungen, die auch von Seiten der Landwirthe mit Freuden begrüsst werden, so lange nicht, wie dies durch die Differentialtarife*) der Eisenbahnen der Fall ist, eine ungesunde Concurrenz hervorgerufen wird. So kostet ein Doppelwaggon Getreide pro Kilometer für die Strecken:

Kaschau-Hamburg 0,39 ℳ, Miskolcz-Ballenstädt 0,47 ℳ, Podwoloczyska-Stettin 0,31 ℳ, Braila-Frankfurt a. O. 0,42 ℳ, im Mitteldeutsch-Ungarischen Verband 0,48 ℳ, im Südrussisch-Galizisch-Norddeutschen Verband Kischenew-Magdeburg 0,37 ℳ, Kursk-Breslau 0,37 ℳ, Durchschnitt 0,40 ℳ.

Dagegen Bergedorf-Hamburg 1,12 ℳ, Ballenstedt-Ermsleben 2,34 ℳ, Stettin-Damm 1,20 ℳ, Frankfurt a. M.-Offenbach 2,16 ℳ, Worms-Osthofen 1,79 ℳ, Berlin-Spandau 1,33 ℳ, Breslau-Rothsürben 1,10 ℳ, Durchschnitt 1,57 ℳ. Emden-Lippstadt fremdes Getreide 87,00 ℳ für die ganze Strecke, während das inländische Product 124,00 ℳ zu zahlen hat.

Der Centner Getreide kostet nach den genannten Verbandsätzen durchschnittlich 0,20 ₰ pro Kilometer; auf den kurzen Deutschen Strecken 0,78 ₰, mithin beträgt der Unterschied pro Centner und Kilometer 0,58 ₰. Bei 1400 km mittlerer Entfernung zwischen den Haupt-Handelsplätzen Deutschlands und des südöstlichen Europas würde die Fracht für den Centner 1400 × 0,58 = 8,20 ℳ mehr betragen als sie heute beträgt, wenn kein Unterschied gemacht würde. Dass eine solche Concurrenz den Deutschen Landwirth schwer bedrücken muss, zumal er theurer producirt als die Landwirthe des südöstlichen Europas, liegt auf der Hand und werden die Getreidepreise in ausnehmend hohem Grade unnatürlich durch diese Differentialtarife beeinflusst.

Es ist nun zuzugeben, dass auch andererseits die Differentialtarife der Landwirthschaft und überhaupt der Volkswirthschaft durch den billigen Bezug von Materialien verschiedener Art Vortheile bringen, und will man sie aus diesem Grunde nicht beseitigen, so sollte doch eine Revision der Tarife stattfinden. Würden z. B. die Bahnen, um die Concurrenz mit der allerdings hier und da leicht zu benutzenden Wasserfracht auszuhalten, die Differenz von 8,20 ℳ auf die Hälfte ermässigen, so würde das auf den Centner noch 4,10 ℳ betragen, ein Satz der den natürlichen Verhältnissen entsprechen und die ungesunde Concurrenz, welche sich dadurch kund giebt, dass grosse Getreidemassen auf den Deutschen Markt geworfen werden können und hier so lange lagern bis sich Bedarf für sie zeigt, beseitigen würde. Ein Finanzzoll von 50 ₰ auf 1 Centner Weizen, Gerste, Hafer und von 25 ₰ auf 1 Centner Roggen wird dagegen kaum einen Einfluss auf die Getreidepreise zu äussern vermögen, höchstens könnte derselbe dazu beitragen, die directen Steuern des schwer belasteten Landwirths in Etwas durch Erlass einzelner Steuern zu ermässigen.

*) Kölnische Zeitung No. 63 1. Blatt 1879.

Bei der grossen Tragweite, welche der Frage der Differentialtarife in weiten Kreisen beigelegt wird, scheint es geboten, diese Aeusserung nicht unerwidert zu lassen, welche von grossen Irrthümern ausgeht und deshalb zu falschen Consequenzen führen muss. Die Berechnung nämlich, welche Herr Werner über die Höhe der Einheitsfrachtsätze für Getreide auf den Deutschen Bahnstrecken in dem wörtlich wiedergegebenen Auszug giebt, ist vollständig falsch. Für die Preussischen Staatsbahnen beträgt der Normaleinheitssatz für Getreide pro Centner und Kilometer 0,225 Mkpf. neben einer festen Expeditionsgebühr von 12 ℳ pro 10000 kg für die Versand- und Empfangstation. Derselbe Satz besteht auch für die meisten der Deutschen Privatbahnen und ist nur für einige Bahnen der Maximaleinheitssatz auf 0,2265 Mkpf. bezw. 0,25 Mkpf. pro Centner und Kilometer neben den oben erwähnten Expeditionsgebühren festgesetzt.

Diese Einheitssätze kommen jedoch thatsächlich nicht immer zur Einstellung, so dass in Wirklichkeit die internen Deutschen Getreidefrachtsätze vielfach niedriger sind, als sie sich für die Privatbahnen nach den Maximaleinheitssätzen und für die Staatsbahnen nach den Normalsätzen ergeben würden.

Die Berechnung des Herrn Dr. Werner, wonach die Fracht auf kurzen Deutschen Strecken im internen Verkehr 0,78 Mkpf. pro Centner und Kilometer betragen soll, ist deshalb zu so auffallend falschen Resultaten gekommen, weil die angezogenen Beispiele Bergedorf-Hamburg, Ballenstedt-Ermsleben, Stettin-Damm etc. von Strecken mit sehr kurzen Entfernungen entnommen sind und bei der Division mit der Kilometerzahl in den Betrag des Frachtsatzes von den bestehenden Gesammtfrachtsätzen die fixe Expeditionsgebühr nicht abgezogen ist, welche bei kurzen Entfernungen, wie die obige Mittheilung über die Einheitssätze ergiebt, den Streckenfrachtsatz selbstverständlich erheblich übersteigt. Mit der Länge der Entfernungen nimmt natürlich für den internen wie für den Auslands-Verkehr der Antheil der fixen Gebühr am Gesammtfrachtsatz ab.

Einer Vergleichung der Frachtsätze auf längeren oder kürzeren Entfernungen können nicht, wie es in jener Schrift ge-

schehen ist, die Gesammtfrachtsätze zu Grunde gelegt werden; es sind vielmehr die fixen Expeditionsgebühren vorher von den Gesammtfrachtsätzen in Abzug zu bringen. Diese aus der Natur des Eisenbahnverkehrs hervorgehende Scheidung der Expeditionsgebühren von den Streckensätzen ist auch in dem jetzt dem Bundesrath vorliegenden Tarifgesetzentwurf festgehalten.

Nach der Berechnung des Herrn Dr. Werner kostet der Centner ausländisches Getreide pro Kilometer durchschnittlich 0,20 Mkpf., ein Satz, der sich mit Rücksicht auf die Länge der in Rede stehenden Strecken auch bei Abzug der fixen Expeditionsgebühr so gut wie gar nicht ändert; Deutsches Getreide auf kurzen Deutschen Strecken 0,78 Mkpf. pro Centner und Kilometer. Der Unterschied wird sonach auf 0,58 Mkpf. pro Centner und Kilometer ermittelt.

Da aber die Streckeneinheitssätze für Getreide auf den Deutschen Bahnen im internen Verkehr sich in Wirklichkeit nur auf 0,225 bis 0,2500 Mkpf. pro Centner und Kilometer stellen, so beträgt die Differenz thatsächlich an Stelle von 0,58 Mkpf. höchstens 0,05 Mkpf. und ist pro Centner und Kilometer ca. 12 mal kleiner als in jener Schrift angenommen worden ist. Damit fallen selbstverständlich alle Consequenzen, die über das Verhältniss der Eisenbahnfrachtsätze zum Preis des Getreides gezogen sind, fort und wird der Vergleich der Differenz mit dem Zoll von 50 Mkpf. pro Centner bedeutungslos.

In der That beträgt der Streckenfrachtsatz für Getreide im internen Deutschen Verkehr im Allgemeinen 2 Spf. pro Centner und Meile (neben der fixen Expeditionsgebühr von 12 *M.* pro 10 000 kg) und fallen die Differentialeinheitssätze für ausländisches Getreide auf in minimo 1,5 Spf. pro Centner und Meile herunter. Es würde aber irrig sein, anzunehmen, dass Differentialfrachtsätze zu letzterem Betrage für ganz Deutschland bei den ausländischen Getreidetransporten bestehen. Sie bestehen für das innere östliche Deutschland vielfach überhaupt nicht oder erreichen einen erheblich geringeren Betrag; nach Rheinland und Westfalen von Ungarn aus, über die kürzeste Route Wien-Aschaffenburg-Bingen gerechnet, bestehen gleichfalls Differentialfrachtsätze nicht. Nur für die rechtsrheinischen Stationen, welche auf der Bodenbacher Route vor den Rheinischen Stationen liegen, sind die für letztere berechneten Frachtsätze angenommen, um zu vermeiden, dass die vorgelegenen Stationen theurer sind als die hintergelegenen Stationen. Am meisten von Belang sind die Differentialfrachtsätze für das Oesterreichisch-Ungarische Getreide im Transitverkehr durch Deutschland bezw. nach den Deutschen Seehäfen zum Export; sie sind somit ohne wesentlichen Einfluss auf den Absatz des Getreides und dessen Preis in Deutschland selbst.

Es liegt den Ausführungen in jener Schrift ferner die Annahme zu Grunde, dass an dem Import des ausländischen Getreides hauptsächlich die Eisenbahnen mittelst ihrer Differentialtarifsätze betheiligt seien. Diese Annahme ist gleichfalls irrig. Das Russische Getreide geht per Eisenbahn überwiegend nur nach den Ost- und Westpreussischen Seehäfen zum Export, bewegt sich somit auf kurze Strecken. Diejenigen Quantitäten Getreide, die per Bahn nach dem Innern des östlichen Preussen, namentlich nach Berlin, eintreten, sind relativ niemals erheblich gewesen, die über Berlin hinausgehenden Quantitäten sind geradezu verschwindend klein. Der überwiegende Theil des Russischen Roggens gelangt nach den mittleren Provinzen des östlichen Preussens, namentlich nach Berlin auf den Wasserstrassen.

Ebenso geschieht der Import ausländischen Getreides nach den Rheinisch-Westfälischen Districten im überwiegenden Masse Rheinaufwärts. Die Quantitäten, welche die Eisenbahnen von Ungarn nach Rheinland und Westfalen bringen (von Russland findet überhaupt kein Eisenbahn-Getreideverkehr dahin statt) bilden nur einen Bruchtheil dessen, was zu Wasser den dortigen Gegenden zugeführt wird.

Fallen die Differentialtarife für Getreide einfach fort, so ist mit Sicherheit anzunehmen, dass der den Eisenbahnen zugefallene Verkehr zum grossen Theil an die Wasserstrassen oder an den Seeweg abgegeben wird. Eine Aenderung in den Preisverhältnissen des Deutschen Getreides kann durch die Aufhebung der Eisenbahn-Differentialtarife somit schwerlich eintreten. Eine ausführliche Erörterung der thatsächlichen Verhältnisse in Beziehung auf die Höhe und Ausdehnung der Differentialtarife und deren Bedeutung im Verkehr gegenüber den Wasserstrassen, hat der Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche in der im Monat Februar d. J. erschienenen Schrift gegeben. Bei den technisch complicirten Verhältnissen der Auslandstarife scheint eine völlige Aufklärung nur durch eine genaue Untersuchung unter persönlicher Betheiligung der Interessenten und Eisenbahnfachmänner erreicht werden zu können, welche hierdurch angeregt werden soll.

Bei der grossen Tragweite, welche in landwirthschaftlichen Kreisen der Existenz der Differentialtarife beigelegt wird, ist mit Sicherheit vorherzusagen, dass wenn die schweren thatsächlichen Irrthümer, welche in jenen Kreisen über die Ausdehnung und den Einfluss der Differentialtarife auf die Deutsche Landwirthschaft bestehen, nicht beseitigt werden, nicht allein die Grundbesitzer, sondern auch die gesetzgebenden Factoren zu Massregeln veranlasst werden, die für die Landwirthschaft nutzlos sind, aber die finanziellen Ergebnisse der Staats- und Privatbahnen unausbleiblich schädigen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Am 12. d. M. hat eine Conferenz der Commission für die Vereinskarten - Angelegenheiten stattgefunden zum Zwecke einer Berathung über die bekanntlich von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und den Preussischen Staatseisenbahnen ausgesprochene Kündigung des Vereinskarten-Reglements.

Die Sitzung war bis zu dem letztmöglichen Termin verschoben, damit die in Aussicht gestellten Abänderungsvorschläge der Preussischen Staatsbahnen zu demselben noch eingehen könnten; aber weder waren schriftlich formulirte Anträge der geschäftsführenden Direction zugegangen, noch war die der Commission angehörige Preussische Staats-Eisenbahndirection ermächtigt, solche mündlich zu stellen. Der Commission blieb daher nur übrig, anzunehmen, dass über die Angelegenheit in der Generalversammlung überhaupt kein Beschluss gefasst werden könne, weil die statutenmässig nothwendige commissionelle Vorbereitung nicht stattgefunden hat, und vorläufig mit der Thatsache zu rechnen, dass mit dem 1. Januar 1880 die Preussischen Staatsbahnen und die Elsass-Lothringischen Bahnen aus dem Vereins-Kartenreglement ausscheiden, dass sie also von diesem Termine an weder auf ihren Linien die freie Fahrt auf Vereinskarten den übrigen Vereinsverwaltungen gestatten, noch sich selbst ferner im Besitze von Vereinskarten befinden werden. Ob in der Generalversammlung noch Mittheilungen gemacht werden, welche diese Sachlage ändern könnten, ist abzuwarten.

Auffallend ist allerdings, dass, obwohl die Kündigung schon im April erfolgt ist, doch bis jetzt noch keine Abänderungsvorschläge gemacht sind; es erklärt sich aber daraus, dass, dem Vernehmen nach, die Vorschläge zunächst einer Begutachtung der Preussischen Staats-Eisenbahndirectionen unterzogen und dann allen oder einzelnen Deutschen Staatsregierungen zur Aeusserung mitgetheilt sind. Wahrscheinlich haben sich diese Stadien nicht so schnell erledigen lassen, dass die Vorschläge rechtzeitig fertig werden konnten.

So bedauerlich es auch sein wird, wenn die kündigenden Bahnen aus dem Vereins-Kartenreglement wirklich ausscheiden, so hat dies mit dem Bestande des Vereins selbst doch gar nichts zu thun; die Vereinskarten sind lediglich eine Anordnung, welche zur Erleichterung des Verkehrs unter den Verwaltungen dient und ihre Kosten für die nothwendigen Reisen ihrer Mitglieder und Oberbeamten verringert; die eigentliche Vereinsthätigkeit wird dadurch gar nicht berührt und in der Bearbeitung der Vereinsgeschäfte keine nennenswerthe Erschwerung geschaffen.

Uebrigens hat sich bei den häufigen gelegentlichen Besprechungen der etwa möglichen Abänderungen des Vereins-Karten-

reglements von allen Seiten die Geneigtheit gezeigt, den Wünschen der kündigenden Verwaltungen soweit nur irgend angängig, namentlich bezüglich einer Verringerung der Zahl der Karten, entgegenzukommen; nur dann wird sich die Verständigung schwer erreichen lassen, wenn die Abänderungen in die innere Organisation der Verwaltungen eingreifen sollten, wenn also z. B. die Verwaltungsräthe der Bahnen, bei welchen solche die dem Gesetze gegenüber verantwortliche Verwaltung der Bahn bilden, von der Berechtigung zu Vereinskarten ganz ausgeschlossen werden sollten. Wenn solche Absicht wirklich gehegt sein sollte, so wird man von derselben wohl zurückkommen und dies um so mehr, da die Berechtigung zum Bezug von Vereinskarten schon nach dem jetzigen Reglement nach der Länge der Bahnen bemessen ist, eine Vermehrung der Zahl der Karten also in keinem Falle eintritt.

Die Generalconferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen.

Auf der Tagesordnung für die am 10. d. M. hierselbst stattgehabte Generalconferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen standen folgende Gegenstände und in einer Berathung von kaum 4 Stunden wurden fast durchweg sämmtliche Punkte der Tagesordnung nach den nachstehend angedeuteten Anträgen der vorberathenden Commission erledigt.

A. Geschäftsordnung.

1. Aufnahme eines Zusatzes zu § 3 in fine der Geschäftsordnung für die Tarifcommission behufs Erweiterung der Competenz der letzteren, dahin lautend: (Der ständigen Tarifcommission liegt die Vorberathung derjenigen Anträge ob, welche etc. betreffen: 3. die für sämmtliche Deutschen Eisenbahnverbände gültigen allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr. Der Antrag geht von der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen aus; die Commission beantragt, den verbündeten Regierungen die Erweiterung der Competenz der Tarifcommission zu empfehlen). Referent war die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

B. Materielle Anträge.

a) Zu den Tarifvorschriften.

2. Einreihung des Artikels Phosphoritmehl unter die sub III No. 16 der allgemeinen Tarifvorschriften aufgeführten Düngemittel. (Votum der Commission: für den Antrag.)

3. Streichung der stark übelriechenden Düngemittel in dem Verzeichniss der in bedeckten Wagen ohne Erhebung eines Zuschlages zu befördernden Gegenstände (Abschn. III der allgemeinen Tarifvorschriften). Die Artikel schwefelsaures Ammoniak, Blutmehl, Fischmehl, Fleischmehl, Guano, Hornmehl, Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Knochenschwarz, Poudrette und Superphosphat sind in dem Verzeichnisse der in bedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter zu streichen und sub III der Tarifvorschriften zwischen Al. 2 und 3 folgendes Alinea einzuschieben: Blutmehl, Fischmehl, Fleischmehl, Guano, Hornmehl, Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Knochenschwarz, Poudrette werden zur Beförderung in bedeckt gebauten Wagen nicht übernommen, dieselben werden vielmehr in mit Decklaken versehenen offenen Wagen ohne Erhebung von Deckenmiethe befördert. (Votum der Commission: Gegen den Antrag.)

4. Befreiung der Artikel ungarnirte Stroh-, Filz- und Sammethüte, sowie Hutfaçons von dem Sperrigkeitszuschlage, auch wenn solche in anderer Verpackung als in verschnürten Ballen zur Aufgabe gelangen (I 4 b der Tarifvorschriften No. 17). (Votum der Commission: Gegen den Antrag.)

5. Tarifirung von Bastabfällen. (Den Artikel „Bastabfälle" unter die sperrigen Güter aufzunehmen.)

6. Tarifirung von Christbäumen. (Das Wort „lebende" in den Tarifvorschriften sub 1 4 b (sperrige Güter) No. 2 hinter „Blumen" zu streichen.)

7. Frachtfreie Rückbeförderung von Holzgittern, welche zur Verhütung des Bruches von Potteriewaaren Verwendung finden. (Gegen den Antrag.)

8. Tarifirung von in gebrauchten Kisten leer zurückgehenden Cigarrenkistchen gleich gebrauchten Emballagen. (Gegen den Antrag.)

b) Anträge zur Güterclassification.

α. In Specialtarif I aufzunehmen:

9. Quercitron. (Bei der Position Farbhölzer u. s. w. des Specialtarifs I zuzusetzen: Quercitron.)

10. Einreihung von „Schwarzkümmel und Anis", sowie „Hederich" unter Oelsamen aller Art. (a) Den Antrag auf Tarifirung der Artikel Anis, Kümmel und Hederich als Oelsamen in Specialtarif I abzulehnen; b) in der Position Oelsamen u. s. w. die Worte „aller Art", ferner unter den speciell genannten Gattungen Kanariensamen und Senfsamen zu streichen.)

11. Doppelschwefligsaurer Kalk. (Für den Antrag.)

12. Bezüglich des Artikels Papier: a) Die Position Packpapier aus Specialtarif I zu streichen und somit alle Papiere nach der allgemeinen Wagenladungsclasse zu versetzen. (Gegen den Antrag.) b) Alle ungestrichenen Papiersorten in den Specialtarif I einzureihen, vorausgesetzt, dass sie in Packen oder Ballen zum Versandt kommen. (Gegen den Antrag.) c) In der Position Papier die Worte „aller Art" zu streichen und dafür zu setzen „ordinäres, graues". (Gegen den Antrag.) d) In der Position Packpapier des Specialtarifs I die Worte „aller Art" zu streichen und dafür zu setzen „grobes". (Für den Antrag.) e) Buntes Tapetenpapier nach Specialtarif I zu versetzen. (Gegen den Antrag.) Bezüglich des Artikels Pappe: a) Packpappe und Rohdachpappe nach Specialtarif I zu versetzen. (Mit dem Amendement, hinter Packpappe „grobe" zu setzen, für den Antrag.) b) Die Artikel Packpappe und Rohdachpappe in das Verzeichniss der bedeckungsbedürftigen Güter der Specialtarife aufzunehmen. (Gegen den Antrag.) c) Bei Holzstoffpappe in der Rubrik des Specialtarifs I zuzusetzen: „auch solche zur Fabrikation von Papieren und Pappen, trockene und feuchte". (Gegen den Antrag.) Bezüglich des Artikels Maculatur: Maculatur, bedruckt oder beschrieben nach Specialtarif I zu versetzen. (Für den Antrag.)

13. Pottasche und Seifensiederasche: a) den Artikel Seifensiederasche, unausgelaugte, aus dem Specialtarif II in den Specialtarif I zu versetzen. b) Die Artikel Seifensiederfluss, Unterlauge, Pottaschenlösung in dem Specialtarif II, wie auch c) den Artikel Seifensiederasche, ausgelaugte im Specialtarif III zu streichen. (Für die Anträge.)

14. Schweissasche. (Von einer besonderen Aufführung des Artikels Schweissasche in der Güterclassification abzusehen.)

15. Wilde Kastanien (Rosskastanien). (Für den Antrag.)

16. Kaustische Soda. (Gegen den Antrag.)

17. Sodalauge. a) Sodalauge in eisernen Fässern oder Behältern in den Specialtarif I zu versetzen. (Für den Antrag.) b) Sodalauge in eisernen Fässern oder Behältern von nicht über 40 pCt. in den Specialtarif I zu versetzen. (Durch den Beschluss zu a erledigt.)

18. Spiritus zum Export. (Gegen den Antrag.)

19. Dextrin, Lekogomme und Gommeline wie Kartoffelmehl. (Gegen den Antrag.)

β. In Specialtarif I zu ändern bezw. zu declariren:

20. Tarifposition Hering. (Der Tarifposition Heringe des Specialtarifs I folgende Fassung zu geben: „Heringe, frische, gesalzene. (Bücklinge gehören als geräucherte Heringe und Roll-, Pickles- und Bratheringe als marinirte Heringe zu den allgemeinen Wagenladungsclassen.)

21. Position Blei. (In der Position Blei des Specialtarifs I den Artikel Bleioxyd als identisch mit Bleiglätte zu streichen.)

22. Der Tarifposition Eisenbahnbaurequisiten folgende Fassung zu geben: „Baugeräthschaften, als Hauen, Picken, Radewerren, Schaufeln, Spaten, Karren, Rüstböcke und dergl." (Gegen den Antrag.)

γ. In Specialtarif II aufzunehmen:

23. Spodium und Theer. (Gegen den Antrag.)

24. Retorten und Glätte aller Art. (Gegen den Antrag.)

25. Gemüse aller Art. (Gegen den Antrag.)

26. Eisenröthe und Farberden, nicht lose, nicht in Säcken verpackt. (Gegen den Antrag.)

27. Essig zum Export. (Gegen den Antrag.)

28. Mexicanfibre, Piassava, Manillahanf und Pflanzenhaar. (Mexicanfibre, roh, Afrikanisches Pflanzenhaar, Piassava, roh, Manillahanf in Specialtarif I aufzunehmen.)

29. Kuhhaare, ungepresst, nicht gereinigt. (Thierhaare überhaupt — mit Ausschluss von Rosshaaren [von Schweif und Mähne] und Borsten, welche beiden Artikel in der allgemeinen Wagenladungsclasse zu verbleiben haben — nach Specialtarif II zu tarifiren, demgemäss die Parenthese „Haare ausgeschlossen" bei „Abfälle" in Specialtarif II zu streichen und dafür als neue Parenthese zu setzen: „ausgeschlossen: Rosshaare von Schweif und Mähne, sowie Borsten".)

30. Holzspäne zur Bier- und Essigklärung. (Für den Antrag.)

31. Zinkasche. (Gegen den Antrag.)

32. Kleie. a) Versetzung nach Specialtarif II. b) Vertagung der Sache und gemeinsame Berathung mit dem Verkehrsausschusse. (Gegen die Anträge.)

33. Weichen. (Gegen den Antrag.)

δ. In Specialtarif II zu ändern bezw. zu declariren:

34. Position Hohlglas. (Dem Artikel Hohlglas in Specialtarif II folgenden Zusatz zu geben: „ordinäres, unverpackt oder in Stroh oder in Harassen verpackt".)

η. In Specialtarif III aufzunehmen:

35. Kalk, gebrannter, Cementkalk und Düngekalk. (Gegen den Antrag. Bei den Düngemitteln zuzusetzen „Kalkasche".)

36. Walkerde, Talkerde und Talkstein. (Gegen die Declassificirung von Talkerde und Talkstein, für Declassificirung von Walkerde.)

37. Flechsen und Sehnen, Hörner etc., Klauen und Klauenabfälle. (Gegen den Antrag.)

38. Blut, eingetrocknetes und flüssiges, und Blutwasser. (Für den Antrag.)

39. Träber und Trestern. (Für den Antrag.)

40. Rohstahl in Stangen und Stücken. (Gegen den Antrag; zu declariren, dass unter Stahlbruch des Specialtarifs III nur „gebrauchter alter Stahl in Bruchstücken" gehöre.)

41. Kalksteinmehl. (Für den Antrag.)

42. Jutefegedreck. (Den Artikel Jutefegedreck in der Position Heede im Specialtarif III besonders aufzuführen.)

43. Spath, verpackt. (Für den Antrag.)

44. Cement und Cementfabrikate. (Cementsteine, -Platten und -Fliessen nach Specialtarif III zu versetzen [Cementröhren tarifiren bereits nach Specialtarif III], dagegen den Artikel Cement in Specialtarif II zu belassen.)

45. Pressrückstände bei der Stärkefabrikation. (Gegen den Antrag.)

46. Natron- und Kalisalpeter. (In der Position Düngemittel des Specialtarifs III hinter Chilisalpeter in Parenthese zu setzen „Natronsalpeter", dagegen Kalisalpeter nach der allgemeinen Wagenladungsclasse zu tarifiren.)

47. Katechu. (Gegen eine Declassification.)

48. a) Steinkohlentheer, und b) Steinkohlentheerpech. (Für die Anträge.)

49. Zur Düngerfabrikation bestimmte Leder- und Filzabfälle. (Die Versetzung der Artikel Abfälle von Leder [alte Schuhe und Stiefel] und von Filz in Specialtarif III abzulehnen und Filzabfälle, welche in der Rubrik Abfälle des Specialtarifs II noch nicht aufgeführt sind, in dieselbe aufzunehmen.)

50. Schwarzkreide, lose, in Säcken, auch in Fässern verpackt, principaliter in den Specialtarif III, eventualiter in den Specialtarif II zu versetzen. (Gegen beide Anträge.)

ε. In Specialtarif III zu ändern bezw. zu declariren:

51. Tarifirung von salzsaurem Kali. (In der Position Düngemittel des Specialtarifs III die Artikel Chlorkalium, salzsaures und Kali zu streichen und dafür „Kali, salzsaures [Chlorkalium]" zu setzen.)

C. Entwurf zu einem einheitlichen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Das Referat hatten übernommen: die Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn und die Königlich Württembergische Eisenbahndirection.

Nachträglich waren ferner auf die Tagesordnung gesetzt:

1. Declaration zu den allgemeinen Tarifvorschriften sub I B III über die Bedeckung der Güter. (Zu declariren, dass den Versendern ein Anspruch auf Beförderung von Ladungen, welche zu einem Theile aus Gütern der in Ziffer III der Tarifvorschriften sub 1—69 verzeichneten Waarengattungen, zum anderen Theile aber aus sonstigen Gütern der Specialtarife bestehen, in bedeckten Wagen nicht zustehe.)

2. Declaration zu der Position Holz des Specialtarifs II. (Die Position Holz, Europäisches, dahin zu declariren, dass unter den hier genannten Hölzern Parquetteriewaaren aller Art [gehobelte Fussbodentheile und Einfassungen aus hartem Holz] nicht zu verstehen sind.)

3. Declaration zu der Tarifposition Zucker aller Art zum Export. (Zu declariren, dass unter der Tarifposition Zucker aller Art zum Export sowohl der aus dem Zollverein ausgehende, als der durch den Zollverein transitirende Zucker zu verstehen ist.)

4. Declaration zu der Tarifposition Holz, aussereuropäisches, des Specialtarifs I. (a) der Position Holz, aussereuropäisches, des Specialtarifs I folgende Fassung zu geben: „Holz, aussereuropäisches, in Brettern, Bohlen und Blöcken, sofern dasselbe aus solchen Holzsorten besteht, welche nur in aussereuropäischen Ländern wachsen, ausschliesslich Fourniere und aussereuropäisches Bauholz [letzteres siehe Specialtarif II"], b) die Position Holz, aussereuropäisches Bauholz, des Specialtarifs II durch folgenden Zusatz zu ergänzen: „desgleichen aussereuropäisches Holz in Brettern, Bohlen und Blöcken, sofern solches aus Holzsorten besteht, welche auch in Europa gewonnen werden".)

Ueber die Frage der Einführung einer zweiten Stückgutclasse haben am 11. d. M. neue Verhandlungen zwischen dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten und der ständigen Tarifcommission stattgefunden.

Der Kohlenverkehr auf den Rheinisch-Westfälischen Bahnen im Jahre 1878.

Die Berichte der Rheinisch-Westfälischen Bahnen für das Jahr 1878 liegen vor und gestatten einen Ueberblick über den Kohlenverkehr in den Rheinischen Provinzen. Die nachfolgenden vergleichenden Zusammenstellungen veranschaulichen die Lage der industriellen Verhältnisse am Rhein und die Entwickelung eines der hauptsächlichsten Verkehrszweige dreier Bahnen, in deren Entfaltung überhaupt die Ab- oder Zunahme der Prosperität jener Provinzen sich gleichsam wiederspiegelt.

Bergisch-Märkische Bahn:

	Befördert (1 000) t	In pCt. der Gesammtfracht	Einnahme (1 000) M.	Pro tkm ₰	In pCt. des Gütertrags	Durchschnittliche Transportstrecke km
1878	8 198	54,23	17 954	3,57	4,64	61,3
1877	7 548	53,50	17 340	2,88	39, 7	80,2
1876	7 874	54,59	18 430	3,37	40, 7	69,5
1875	7 638	53,29	17 734	3,58	38, 6	64,9
1873	6 179	40,50	12 212	3,21	33, 4	56,8

Im Localverkehr:

	(1 000) t	(1 000) M.		(1 000) t	(1 000) M.
1878	4 893	8 597	1875	5 126	10 217
1877	4 542	8 486	1873	4 589	8 251
1876	4 977	9 894			

Der Steinkohlenverkehr hat in der Frequenz um 8,61 pCt. und im Ertrage um 3,0 pCt. zugenommen. Von den transportirten 8,1 Millionen Tonnen kamen von den Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn allein 7 680 157 t zum Versand.

Köln-Mindener Bahn:

	(1 000) t	In pCt. der Gesammtfracht	Einnahme (1 000) M.	Pro tkm	In pCt. des Gütertrags	Durchschnittliche Transportstrecke km
1878	6 262	56,0	16 375	2,97	43,34	87,26
1877	5 535	53,15	14 908	3,01	45,32	88,69
1876	5 477	56,97	15 044	3,20	43,55	84,62
1875	5 045	51,60	14 100	3,40	42,72	80,47
1873	5 651	43,97	10 382	3,13	40,66	67,69

Die Kohlen-Extrazüge haben ergeben: in den Jahren 1878, 77, 76, 75 pro Tonnenkilometer 2,40 bezw. 2,50, 2,62, 2,73 ₰; die durchschnittliche Fahrstrecke betrug 156,19 bezw. 156,19, 149,64, 100,67 km.

Im Localverkehr wurden befördert:

	(1 000) t	eingenommen (1 000) M.		(1 000) t	eingenommen (1 000) M.
1878	2 984	6 932	1875	2 528	6 236
1877	2 797	6 667	1873	2 146	3 988
1876	2 711	6 558			

Von den transportirten Kohlen (ohne Cokes 5 925 906 t) kommen auf die Stationen der Köln-Mindener Bahn allein 4 908 687 t, gegen 1877 472 065 t mehr.

Rheinische Bahn:

	(1 000) t	In pCt. der Gesammtfracht	Einnahme (1 000) M.	Pro tkm	In pCt. des Gütertrags	Durchschnittliche Transportstrecke km
1878	4 196	47,56	10 458	3,20	39,12	77,98
1877	3 507	46,25	9 660	3,26	35,60	84,55
1876	3 557	47,46	10 580	3,3	38,82	88,96
1875	3 363	46,10	10 265	3,44	39,13	88,84
1873	3 036	41,60	7 675	3,33	32,13	76,00

Localverkehr.

	(1 000) t	(1 000) M.		(1 000) t	(1 000) M.
1878	2 109	5 094	1875	2 226	5 798
1877	1 888	4 743	1873	2 129	4 670
1876	2 041	5 192			

Das transportirte Quantum ist um 19,66 pCt., die Einnahme um 8,27 pCt. gestiegen. Im directen Verkehr wurden 4 454 274 M. gegen 4 037 499 M. in 1877 eingenommen, in der Quantität weist der Verkehr von den Rheinischen nach fremden Stationen gegen 1877 ein Plus von 293 155 t oder 26,4 pCt. auf.

Auf allen Bahnen zusammen gestaltete sich der Kohlenverkehr in folgender Weise (in runden Zahlen):

	(1 000) t	(1 000) M.	Im Localverkehr (1 000) M.
1878	18 656	44 788	20 683
1877	16 591	41 908	19 896
1876	17 000	44 154	21 644
1875	16 000	42 000	22 251
1873	15 573	31 665	17 438

Die Kohlenfrequenz ist auf den 3 Bahnen um 12,4 pCt. gestiegen, in der Einnahme um 6,8 pCt., in 1877 betrug die Steigerung der Frequenz gegen das Vorjahr 2,4 pCt., die Einnahme ergab damals ein Minus von 2,2 pCt. Die Einnahme im Localverkehr hat nur um 3,9 pCt. zugenommen. Von den Stationen der Bahngesellschaften allein wurden versandt:

auf der	1878 (1000) t	1877 (1000) t	1876 (1000) t
Bergischen Bahn . . .	7 680	7 158	7 501
Kölnischen „ . . .	4 909	4 437	4 269
Rheinischen „ . . .	3 195	2 902	2950
Total	15 784	14 497	14 720

also 84,6 pCt. des gesammten Kohlentransports gegen 87,5 pCt. in den beiden Vorjahren Die Erträge haben nicht gleichen Schritt mit der Zunahme des Transportquantums gehalten. Die durchschnittliche Transportstrecke ist wesentlich verkleinert, ein Beweis, dass die gemachten Anstrengungen, der Westfälischen Kohle ein weiteres Gebiet zu eröffnen, noch nicht von dem gewünschten Erfolg begleitet gewesen sind. Da aber die Transportstrecke sich am meisten auf den weniger für den auswärtigen Transport von Kohlen bestimmten Bahnen, am geringsten auf der Köln-Mindener Bahn verkürzt hat, und da gleichzeitig alle Bahnen im Localverkehr eine Mehreinnahme und eine gesteigerte Transportmasse aufweisen, so ist die befriedigende Wahrnehmung zu constatiren, dass einerseits der Export nach den Nordseeplätzen keinen Rückschritt gemacht und andererseits der Verbrauch von Steinkohlen in den Rheinprovinzen im Jahre 1878 zugenommen hat. Nicht die Erweiterung der Ausfuhr von Kohlen, wohl aber die ihres Consums an den Stätten ihrer Production gilt als Zeichen der günstigen Gestaltung der Industrie.

Julius Basch.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 14. Juli. (Die Parteien am Schluss der Reichstagssession und die bevorstehenden Landtagsvorlagen betr. Eisenbahnankäufe. Getreidepreise und Differentialtarife. Ministerveränderungen. Kohlentarif von Schlesien nach der Ostsee. Kündigung directer Verkehre. Berlin-Potsdam-Magdeburg. Köln-Minden. Project Oldesloe-Hagenow. Verspätungen im Mai.)

Das schutzzöllnerische Reformwerk des Fürsten Bismarck ist in dieser Woche im Deutschen Reichstage zu Ende gebracht worden. Die Majoritätsparteien haben den Zolltarif genehmigt, die Arbeit des Reichstages ist gethan und am Sonnabend ist der Schluss der Session erfolgt. Die letzte grosse Debatte fand am Mittwoch statt anlässlich des Franckenstein'schen Compromissantrages bezüglich der föderativen Garantien. Die Annahme des Antrages war vorauszusehen, überraschend war nur, wie der Reichskanzler sein Einverständniss mit diesem Antrage und seinen Bruch mit der nationalliberalen Partei erklärte. Seine Auseinandersetzungen haben dargethan, dass er im Grunde niemals sich für die nationalliberale Partei interessirte, dass er sich auf dieselbe erforderlichen Falls nur stützte, so lange sie eben die Majorität der Volksvertretung repräsentirte, und dass sie, nun letzteres nicht mehr der Fall, von ihm aufgegeben sei. Heute, da Conservative und Ultramontane sich um die schutzzöllnerische Fahne geschaart und die wirthschaftlichen Reformpläne des Kanzlers gutgeheissen haben, sind sie die Männer des Tages; wie lange sie dies bleiben werden, entzieht sich vorläufig jeder Berechnung. Inwieweit das Centrum Zugeständnisse vom Reichskanzler erlangte, lässt sich ebensowenig feststellen; jedenfalls sind aber die Nachrichten verfrüht, welche bereits den Frieden zwischen der Preussischen Regierung und dem Vatican als vollzogen melden. Soweit sind die Dinge noch nicht gediehen, nur so viel ist sicher, dass der „Culturkampf“ seinem Ende entgegengeht. Es sind diese Verhältnisse, so wenig dies auf den ersten Blick scheint, gerade für die Eisenbahnfragen von ganz besonderer Bedeutung, da das Centrum bisher es sich hat angelegen sein lassen, bei jeder Gelegenheit gegen die Centralisationsideen Front zu machen. Ein Festhalten an dieser Tendenz im Zusammenhang mit der nunmehr in die Opposition hineingedrängten Stellung der Nationalliberalen könnte für die künftige Landtagssession von besonderer Bedeutung werden, speciell in Bezug auf das Eisenbahnwesen. Dem Vernehmen nach steht im September eine Auflösung des Preussischen Abgeordnetenhauses bevor. Für die Neuwahlen ist die erste Hälfte des Monats October, für den Zusammentritt des Landtags die Zeit gegen Ende October in Aussicht genommen. Die Ausdehnung des Staats-Eisenbahnnetzes durch die Uebernahme bestehender Privatbahnen und durch den Bau neuer Linien von namhafter Ausdehnung dürften die bedeutendsten Vorlagen bilden, welche den Landtag in seiner nächsten Session beschäftigen werden. Wenn das Centrum und das Gros der Nationalliberalen gegen die Eisenbahnverstaatlichungen ist, würde die Ablehnung derselben ziemlich sicher sein.

Ein Symptom für die weite Verbreitung der irrthümlichen Ansichten, welche den Eisenbahn-Differentialtarifen für Getreide eine erhebliche Wirkung als Einfuhrprämie zuschreiben, ist die Verwerthung dieser Ansicht in einem Briefe des Herrn Reichskanzlers an den Freiherrn von Thüngen auf Rossbach in Bayern gewesen und sind allerdings Behauptungen, dass die Differentialtarife für ausländisches Getreide die Getreidepreise stärker beeinflussen als der Betrag des Zolles, in landwirthschaftlichen Kreisen mehrfach ausgesprochen worden. Ein landwirthschaftlicher Schriftsteller, Herr Dr. Hugo Werner zu Poppelsdorf, hat sogar in einer der Oeffentlichkeit übergebenen Schrift: „Welche Zukunft hat die Getreideproduction Deutschlands“ diesem Gegenstande ein ganzes Capitel gewidmet und in der politischen Tagespresse mit seiner Schilderung des Einflusses der Auslandstarife für Getreide auf die Getreidepreise in Deutschland um so mehr Eindruck gemacht, als er an Stelle des Kornzolles die Reformirung der Differentialtarife befürwortet. Um zu beweisen, wie gross die durch die Differentialtarife dargestellte Einfuhrprämie sei, zieht der Verfasser eine Anzahl Beispiele heran, deren Auswahl sich daran erkennen lässt, dass z. B. die Fracht zwischen Kaschau und Hamburg mit der zwischen Hamburg und Bergedorf in Parallele gestellt ist. In dem ersten Falle stelle sich die Fracht für den Centner Getreide auf 0,20 ₰ pro Kilometer, in dem anderen Falle auf 0,78 ₰, mithin betrage der Unterschied pro Centner und Kilometer 0,58 ₰ und stelle sich daher die Einfuhrprämie pro Centner bei 1 400 km mittlerer Entfernung zwischen den Haupt-Handelsplätzen Deutschlands und des südöstlichen Europas auf 1 400 × 0,58 ₰ = 8,20 ℳ.

Bei der grossen Tragweite, welche der Frage der Differentialtarife in weiten Kreisen beigemessen wird, ist es geboten, diese Aeusserungen nicht unerwidert zu lassen und erscheint deshalb an anderer Stelle des Blattes eine aus Kreisen des Vereins der Privatbahnen stammende Replik, deren Hauptargumente wir in Folgendem hier resumiren: Für die Preussischen Staatsbahnen beträgt der Normaleinheitssatz für Getreide pro Centner und Kilometer 0,2225 Mkpf. neben einer festen Expeditionsgebühr von 12 ℳ pro 10 000 kg für die Versand- und Empfangsstation. Derselbe Satz besteht auch für die meisten der Deutschen Privatbahnen und ist nur für einige Bahnen der Maximaleinheitssatz auf 0,2265 Mkpf. bezw. 0,25 Mkpf. pro Centner und Kilometer neben dem oben erwähnten Expeditionsgebührensatz festgesetzt worden. Die Berechnung des Herrn Dr. Werner, wonach die Fracht auf kurzen Deutschen Strecken im internen Verkehr 0,78 Mkpf. pro Centner und Kilometer betragen soll, ist deshalb zu so auffallend falschen Resultaten gekommen, weil die angezogenen Beispiele Bergedorf-Hamburg etc. von Strecken mit sehr kurzen Entfernungen entnommen sind und bei der Division mit der Kilometerzahl in den Betrag des Frachtsatzes von den bestehenden Gesammtfrachtsätzen die fixe Expeditionsgebühr nicht abgezogen ist, welche bei kurzen Entfernungen, wie die obige Mittheilung über die Einheitssätze ergiebt, den Streckenfrachtsatz selbstverständlich erheblich übersteigt. Mit der Länge der Entfernungen nimmt natürlich für den internen, wie für den Auslandsverkehr der Antheil der fixen Gebühr am Gesammtfrachtsatz ab. Da aber die Streckeneinheitssätze für Getreide auf den Deutschen Bahnen im internen Verkehr sich eben nur auf 0,2225—0,2500 Mkpf. pro Centner und Kilometer stellen, so beträgt die Differenz thatsächlich an Stelle von 0,58 Mkpf. höchstens 0,05 Mkpf. und ist pro Centner und Kilometer ca. 12 mal kleiner, als in jener Schrift angenommen worden ist. Damit fallen selbstverständlich alle Consequenzen, die über das Verhältniss der Eisenbahnfrachtsätze zum Preis des Getreides gezogen sind, fort. Es liegt den Ausführungen in jener Schrift ferner die Annahme zu Grunde, dass an dem Import ausländischen Getreides hauptsächlich die Eisenbahnen mittelst ihrer Differentialtarifsätze betheiligt seien. Diese Annahme ist gleichfalls längst als irrig dargethan.

Die nach Schluss des Reichstages erwarteten Ministerveränderungen sind nunmehr allerhöchsten Orts vollzogen worden. An Stelle der Minister Dr. Falk und Dr. Friedenthal, welchen unter Belassung des Titels und des Ranges von Staatsministern die nachgesuchte Dienstentlassung ertheilt wurde, sind die Reichstagsabgeordneten Oberpräsident von Puttkamer und Dr. Lucius zu ihren Nachfolgern ernannt worden. Ausserdem ist auch die bis nach dem Reichstagsschluss verschobene Ausführung der anderweiten Organisation des Preussischen Handelsministeriums nunmehr dadurch zum Abschluss gebracht, dass der Präsident des Reichskanzleramts Staatsminister Hofmann neben seinen bisherigen Functionen zum Preussischen „Minister für Handel und Gewerbe“ ernannt worden ist.

Ausserdem ist noch eine dritte Organisationsänderung zur Ausführung gelangt. Die Verwaltung der Reichseisenbahnen wird durch Cabinets-Ordre v. 27. Mai einem besonderen Reichsamte als einer dem Reichskanzler unmittelbar unterstellten Centralbehörde übertragen und zum Chef derselben der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach ernannt.

Zu dieser durch den „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Verordnung über die Einrichtung eines Reichsamts für die Reichseisenbahnen giebt die „Nordd. Allg. Ztg.“ folgende Erläuterung: „Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, deren Verwaltung staatsvertragsmässig und pachtweise auch den Betrieb mehrerer Luxemburgischer Linien leitet, berühren sich bekanntlich an mehreren Punkten mit den Preussischen Staatsbahnen an der Saar und Mosel. Im Interesse des Verkehrs wie der Oeconomie war eine nähere Anlehnung beider Verwaltungen schon früher ins Auge gefasst; dieselbe wurde noch mehr angezeigt, nachdem nunmehr die Einsetzung einer besonderen Landesverwaltung für Elsass-Lothringen (die Reichsbahnen sind bekanntlich Reichs- nicht Landeseigenthum) gesetzlich bestimmt worden. Nach der Publication im „Reichsanzeiger“ vom gestrigen Tage ist jene Massregel jetzt zur Ausführung gebracht, indem für die Verwal-

tung der Reichseisenbahnen ein besonderes Reichsamt als Centralbehörde eingerichtet und dessen Leitung als Chef dem Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten, zu dessen Ressort, wie bekannt, das Eisenbahnwesen in Preussen gehört, — als Nebenamt — von Sr. Majestät dem Kaiser übertragen ist. Besondere Ausgaben erwachsen dadurch nach keiner Seite, indem diejenigen Beamten, welche bisher im Reichskanzleramt für Elsass-Lothringen die Eisenbahnangelegenheiten bearbeiteten, in das neue Reichsamt übertreten, der Chef als solcher aber eine Besoldung nicht bezieht.“

In dem Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg wird die Wirkung der vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach angeordneten Differentialtarife für Oberschlesische Kohlen nach Danzig und Königsberg beleuchtet, namentlich in einer Petition vom 24. Juni d. J. an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, in welcher die Handelskammer darum bittet, dass auch für die Station Bromberg unter denselben Bedingungen der Ausnahmetarif für Steinkohlen aus Schlesien mit jenem Frachtsatze mindestens sogleich in Kraft tritt, welcher für die 128 km entferntere Station Dirschau event. für Schulitz Giltigkeit hat. Nach dem Ausnahmetarif ist der Frachtsatz von Luisengrube nach Dirschau bei 616 km Entfernung 0,746 *M.* pro 100 kg, nach Schulitz bei 507 km 0,850 *M.* und nach Bromberg bei nur 488 km Entfernung 1,080 *M.* pro 100 kg. Das macht auf jeden Waggon nach Bromberg eine Differenz von 33,3 *M.* resp. 23 *M.* im Vergleich zu dem Frachtsatze nach Schulitz. Bromberger Fabriken, welche jährlich nur 2—300 Waggon gebrauchen, haben somit 7—10 000 *M.* jährlich mehr an Kohlenfracht zu zahlen, als ihre in Westpreussen wohnenden Concurrenten, welche schon den Vortheil des billigern Bezugs von Getreide, Rohmaterialien etc. besitzen. Die vertheuerte Production der Industrie, der grosse Nachtheil, der dem Bromberger Kohlenhandel dadurch bereitet wird, macht sie unfähig, in den naheliegenden Absatzgebieten erfolgreich gegen die Westpreussischen Concurrenten aufzutreten, welche von Dirschau aufwärts noch ausserdem eine Exportprämie von 10 *M.* pro Waggon seitens der Gruben erhalten. Damit wird aber ein wesentlicher Theil der Vortheile für eine heimische Industrie paralysirt. Sind doch auch die Tarife für Kalk von Oberschlesien nach den Endstationen der Oberschlesischen Bahn so herabgesetzt, dass der Posener Kalkindustrie der völlige Ruin droht. Fährt doch die Oberschlesische Bahn innerhalb des Concurrenzbereichs der Bartschiner Kalkwerke den Oberschlesischen Kalk bis zu 16 ₰ für den Centner billiger, während sie die alten Sätze beibehalten hat, wo die Concurrenz der Bartschiner Werke aufhört.

In Sachen der Kündigung directer Verkehre schreibt die „National-Zeitung“: „Die Eisenbahn-Tarifpolitik der Regierung geht immer einen Schritt weiter, um ihr Ziel zu erreichen, sogar ohne die Hilfe der Gesetzgebung in Anspruch zu nehmen. Die Kündigung der wichtigsten zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland bestehenden directen Gütertarife ist eine Massregel von einschneidender Bedeutung für den Verkehr. Es haben gemäss dieser seitens des Reichs-Eisenbahnamts Namens der Preussischen Staatsbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen erfolgten Kündigung alle zwischen den Oesterreichisch-Ungarischen und den Deutschen Bahngesellschaften bestehenden Verbandtarife mit dem 1. Januar 1880 zu entfallen resp. hat eine Wiedererneuerung derselben nur auf Grundlage des vom Deutschen Reichs-Eisenbahnamte normirten einheitlichen Deutschen Tarifschemas zu erfolgen. Diese Massregel wird allgemein als eine die Interessen der Deutschen Privatbahnen, der Norddeutschen Seestädte und des Seeverkehrs schädigende bezeichnet. Die Regierung hat diesen Schritt gethan, ohne die Ergebnisse der Verhandlungen abzuwarten, welche in Bezug auf die Umarbeitung der directen Tarife in der Schwebe sind. Das Deutsche Reichs-Eisenbahnamt kommt dem Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten zuvor. Da man vom ersten Eindruck dieser Nachricht frappirt war, wurde die Kündigung als eine völlige Scheidung aufgefasst. Es wurde übersehen, dass die Kündigung nur als eine Uebergangsmassregel gelten soll. Es handelt sich nämlich nicht darum, die directen Verkehre überhaupt aufzuheben, sondern nur die Grundlagen, auf welchen dieselben bisher beruhten, umzuändern. Schon sind Verhandlungen deshalb im Zuge, bei welchen freilich weitgehende Veränderungen in Aussicht genommen sind. Die Instradirungen und die Classification der Frachtgüter werden eine eingreifende Umgestaltung erfahren. Es ist interessant, sich zu vergegenwärtigen, wie diese Frage in Oesterreich publizistisch erörtert wurde. Es gilt, so hiess es, den Tarifkrieg mit Oesterreich zu beginnen und vielleicht auch den Deutschen Privatbahnen die Schwierigkeiten einer selbstständigen Stellung klarer zu machen. Durch die erwähnte Kündigung werden die Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Berlin, Stettin, Hamburg, Bremen, Bremerhafen, Preussisch-Schlesien (einschliesslich Breslau), Rheinische Stationen, Niederlande, Holland, Belgien, sowie Nordfrankreich anderseits, endlich der Verkehr zwischen Ungarn und Sachsen getroffen. Bayern wird, Dank seinem Reservatrecht, weniger darunter leiden. Es entsteht nun die Frage, wer den meisten Schaden davon trägt, Oesterreich oder Deutschland. Man behauptete, dass den Deutschen Seestädten und Bahnen ein bedeutenderer Verlust daraus entstehe. Die Oesterreichischen Bahnen werden zum grössten Theil ihre Frachtantheile soweit kürzen, bis die Erhöhung der Deutschen Taxen ausgeglichen ist. Sie werden sich aus der Schifffahrt einen Bundesgenossen machen und auch genöthigt sein, eine mehr südliche Richtung zu suchen. Es müssten, so hiess es in Oesterreichischen Blättern, die Tarife für alle nach dem Süden, Westen und Osten führenden Bahnen, welche nicht an die Deutsche Grenze anschliessen, ermässigt werden. Wird unseren Zuckerindustriellen der Exportweg über Hamburg unmöglich gemacht, so müssen die Tarife für Zucker nach Triest, Fiume und Galacz ermässigt werden, um dorthin unseren Absatz zu erleichtern. Kann Ungarisches Getreide nicht via Staats- und Nordbahn nach und über Deutschland hinaus, so ermässige man die Tarife nach Fiume und Triest. Diese beiden Seestädte werden bei billigen Tarifen mit den Hinterländern auch in die Lage gesetzt sein, den für Oesterreich bestimmten Import an Petroleum, Kaffee, Eisen und sonstigen Producten, welche aus Amerika und England über Hamburg, Bremen und Stettin zu uns gelangen, zur Einfuhr zu bringen. Wir sind nicht in der Lage, jetzt in Ziffern die etwaigen Verluste auch nur annähernd festzustellen, die man vorauszusetzen berechtigt war, wenn sich die Nachricht der vollständigen Kündigung bewahrheitet hätte. Aber auch jede Abänderung im Sinne der jetzigen Eisenbahnpolitik der Preussischen Regierung und in Anpassung an die Tarifreform wird Schädigungen mit sich führen. Als Anhalt zur Beurtheilung der Sachlage dienen aber folgende Daten. Die Oberschlesische Eisenbahn vereinnahmte in 1877 im directen Güterverkehr mit Oesterreichischen Stationen 1 995 000 *M.*, davon 1 072 600 *M.* im Kohlenverkehr. Der Bericht der Berlin-Hamburger Eisenbahn für das Jahr 1878 giebt keine Auskunft über den Einnahmeertrag aus dem directen Transportverkehr Oesterreichischer Provenienzen, aber es wird dort Folgendes mitgetheilt. In den ersten 7 Monaten des Jahres 1878 umfassten die Mehlexporte aus Ungarn 8 063 200 kg, durchschnittlich monatlich 1 612 640 kg, dagegen in den letzten 5 Monaten zusammen 3 996 400 kg oder durchschnittlich jeden Monat 570 914 kg. Bei der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn ermittelten wir im directen und Durchgangsverkehr mit Oesterreich-Ungarn in 1878 eine Einnahme von 1 063 238 *M.*, bei der Breslau-Schweidnitz-Freiburger eine solche von rund 500 000 *M.* Bei der Rechte Oder-Uferbahn brachte der directe Verkehr mit Oesterreich in 1878 rund 459 000 *M.* lediglich aus dem Kohlenverkehr. Dabei haben wir bei der Anhaltischen Bahn keine Rücksicht auf den Verkehr mit den Sächsischen Staatsbahnen genommen, welcher ja einen grossen Theil der Transporte aus Oesterreich in sich schliesst.“

Dagegen schreibt heute der „Reichsanzeiger“ über die Tragweite der von Preussischer Seite erfolgten Kündigung der internationalen Eisenbahn-Frachttarife: „Ein Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 24. Juni d. J., durch welchen als Endtermin für die Umarbeitung der internationalen Tarife der 1. Januar k. J. bezeichnet wird, erfährt in der Presse mehrfach eine Beurtheilung, welche auf Unkenntniss der thatsächlichen Verhältnisse und Vorgänge beruht. Insbesondere wird für die directen Verkehrsbeziehungen mit Oesterreich - Ungarn ohne Grund gefürchtet. Schon seit mehr als zwei Jahren schweben die Verhandlungen über Herstellung combinirter Tarife mit den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und ist schon vor Jahresfrist das Ergebniss derselben von der Preussischen Aufsichtsbehörde in seinen wesentlichen Grundzügen genehmigt. Die Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen haben derartige Tarife seit längerer Zeit bereits eingeführt. Am 1. Juli d. J. sind solche Tarife auch auf den Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn ausgedehnt, haben also schon Frankfurt a. M., Mainz und Bingen erreicht. Die Umarbeitung der übrigen Verbandstarife mit Oesterreich-Ungarn kann, da man allerseits über die Grundlagen einig ist, keine Schwierigkeiten bieten. Die bezüglich der Frage der Tarifsätze in dem Verkehr mit den Seeplätzen noch schwebenden Verhandlungen werden gleichfalls rechtzeitig ihre Erledigung finden, um die Einführung der neuen Tarife am Jahresschluss zu sichern. In dem Ministerialerlass konnte daher mit Befriedigung constatirt werden, dass die Einführung der combinirten Tarife zu dem bezeichneten Termine mit Grund zu erwarten sei. Es handelt sich in der That weder um eine Unterbrechung des directen internationalen Verkehrs noch um eine plötzliche und unerwartete Massregel, noch um einen „Tarifkrieg“ mit Oesterreich, noch endlich um ein Vorgehen, von welchem Bayern sich ausschliessen könnte oder würde, und unter welchem nur die übrigen Deutschen Bahnen vermeintlich leiden würden. Jeder, der die grundsätzlichen Verschiedenheiten zwischen den jetzigen internationalen und den internen Deutschen Gütertarifen kennt, wird — ganz abgesehen von der Einwirkung derselben

auf die Deutschen Wirthschaftsinteressen und auf die Zoll- und Handelspolitik des Reichs — schon aus tariftechnischen Gründen und im Interesse des Eisenbahnverkehrs selbst, eine baldige Beendigung dieses völlig unhaltbaren Zustandes als nothwendig und unerlässlich bestätigen".

In der am 12. d. stattgehabten Sitzung der Vertreter der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn mit den Regierungscommissarien wurde der Entwurf des Vertrages über den Ankauf der Bahn durch den Staat in seinen einzelnen Punkten durchgegangen. Die Pourparlers von 20 ℳ Convertirungsprämie nahmen die Regierungscommissare ad referendum. Als Vertreter des Finanzministeriums fungirte diesmal nicht Herr Geheimrath Röttger, sondern Herr Geheimer Oberfinanzrath Scholz. Das Schreiben des Herrn Ministers Maybach an das Directorium der Bahn, welches die Veranlassung zu der Conferenz gegeben hat, lautet wörtlich: „Nach dem Beschluss der Generalversammlung vom 28. Mai glaubte ich annehmen zu dürfen, dass das Directorium sogleich den Betrag der für die Ueberlassung der gesammten Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn an den Staat zu erhebenden Mehrforderung bestimmt bezeichnet hätte. Gebricht es hiernach auch für mich an der erforderlichen Grundlage, um mich bezüglich der Stellung der Staatsregierung mit dem Herrn Finanzminister in Verbindung setzen zu können, so will ich doch vorbereitende Einleitungen zur Wiederaufnahme der Verhandlungen in der Erwartung nicht von der Hand weisen, dass seitens der Commissare der Gesellschaft hierbei der Betrag der Mehrforderung angegeben wird, so dass ich mich in den Stand gesetzt sehe, über dieselbe mich mit dem Herrn Finanzminister in Verbindung zu setzen. Um die Angelegenheit demnächst im Verein mit dem Herrn Finanzminister mit der durchaus erforderlichen Beschleunigung nach der einen oder anderen Richtung zum Abschluss zu bringen, lasse ich schon jetzt für alle Fälle den Entwurf eines Vertrages aufstellen; ich habe angeordnet, dass derselbe den dortseitigen Commissarien direct zugestellt werde".

Wie der „Berl. Act." hört, ist die Staatsregierung entschlossen, mit der Verwaltung der Köln-Mindener Eisenbahn darüber in Pourparlers zu treten, welche Auffassung dieselbe hinsichtlich der von der Generalversammlung in Anspruch genommenen sogenannten Convertirungsprämie hegt.

Aus Oldesloe, 8. Juli, wird der „Kieler Ztg." geschrieben: Das Comité für den Bau einer Bahn von Oldesloe über Mölln nach Hagenow war heute hier versammelt. Es wurde ein Schreiben vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt, nach welchem sich derselbe lebhaft für das Unternehmen interessirt und es nach Kräften zu unterstützen verspricht, hierbei aber dem Comité zu überlegen vorstellt, ob es nicht zweckmässiger sei, gleich eine Hauptbahn ins Auge zu fassen, weil doch wohl ein stärkerer Durchgangsverkehr zu erwarten sei. Das Comité beschloss nach diesem günstigen Bescheide die Sache nunmehr kräftigst vorwärts zu treiben, aber bei einer Secundärbahn zu bleiben, da die Mittel für eine doppelt theurere Hauptbahn zweifellos nicht aufzubringen sein würden, auch die Subvention der Mecklenburgischen Regierung wegfiele, — auch ausweislich der statistischen Nachrichten, wenigstens in den ersten Jahren, eine Hauptbahn überflüssig sei — jedoch Planum, Steigungsverhältnisse, Curvenbrücken u. s. w. so anzulegen, dass eine Hauptbahn später ohne Aenderung des Bahnkörpers leicht in Betrieb gesetzt werden könnte. Eine Antwort in diesem Sinne wurde festgesetzt, und hierbei aus den Geschäftsberichten der Altona-Kieler und Lübeck-Büchener Bahn nachgewiesen, wie schwach der angeführte Durchgangs-Personenverkehr von diesen Bahnen im Vergleich zum Local- und Stationsverkehr sein wird (wie dies ja auf allen Bahnen sich zeigt). Dann wurde die sofortige Einsendung des Kostenanschlags nebst Erläuterungsbericht u. s. w. zur Genehmigung der Höhe des Anlagecapitals und des Statutenentwurfs beschlossen. Sowie letztere eingegangen ist, wird mit der Actienzeichnung vorgegangen. Mittlerweile werden die Eingaben an die Regierungen, Kreise etc. wegen Betheiligung vorbereitet. (Siehe über dieses Bahnproject auch nachstehende Original-Correspondenz. Die Redaction.)

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über im Monat Mai d. J. beförderte Züge und deren Verspätungen wurden auf 58 grösseren Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns), mit einer Gesammtlänge von 27 553,28 km, an fahrplanmässigen Zügen befördert: 11 702 Courier- und Schnellzüge, 77 789 Personenzüge, 42 967 gemischte und 69 872 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 077 Courier-, Personen- und gemischte und 31 696 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 584 355 903 Achskm bewegt, von denen 183 088 083 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 132 458 fahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 756 oder 0,57 pCt. (gegen 0,33 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 0,45 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 302 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 454 Verspätungen oder 0,34 pCt. (gegen 0,28 pCt. im Vormonat) der beförderten Züge entstanden. In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf 58 Bahnen durch im eigenen Betriebe liegende Ursachen 265 Züge, gleich 0,20 pCt., sonach 0,14 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 85 Anschlüsse versäumt (gegen 91 in demselben Monat des Vorjahres und 93 im Vormonat).

Secundärbahn Hagenow-Mölln-Oldesloe.

Die Vorarbeiten für diese Bahn, angefertigt vom Baudirector Wollheim in Neumünster, sind nunmehr vollendet und werden in diesen Tagen höheren Orts zu weiteren Massnahmen vorgelegt. Die Bahn wird 74 km lang und ist auf 4 Millionen Mark veranschlagt, mithin pro Kilometer 54 000 ℳ. Um einen späteren Hauptbahnbetrieb zu erleichtern, sind keine Steigungen über 1/100, keine Curve in freier Bahn unter 1 000 m angenommen; die Brücken sollen mit für besagten Zweck genügend starkem Oberbau versehen werden, auch sind sämmtliche Stationen reichlich gross projectirt. Das Gestänge soll wie bei Neumünster-Tönning und Kiel-Flensburg aus 23 kg pro Meter schweren Schienen construirt, jedoch sollen mehr Querschwellen, als bei den genannten Bahnen, s. Z. untergelegt werden. Das System mit eichenen Querschwellen ist hier beibehalten, weil es als verwerflich angesehen ist, auf kleine Bahnen mit geringen Geldmitteln, andere wie Pilze aus der Erde aufschiessende Oberbausysteme anzuwenden, bevor sie sich vollkommen bei grösseren Bahnen bewährt haben. Die Bahn zweigt in Hagenow von der Station der Berlin-Hamburger und Mecklenburgischen Bahn ab, berührt die ½ Meile von den beiden genannten Bahnen abliegende Stadt Hagenow mit eigenem Bahnhof, geht dann über Waschow (Haltestelle), Wittenburg (Bahnhof), Zarrentin (Bahnhof), Gudow (Haltestelle) nach Mölln, woselbst sie über die Lübeck-Büchener Bahn weggeht, mit eigenem Bahnhof; dies ist durch die Höhenlage bedingt. Von Mölln tritt die Bahn in die Mecklenburg - Strelitzer Enklave mit Mannhagen (Haltestelle) und in die Lübecker Enklave mit Nusse (Haltestelle). Dann geht sie nach Steinhorst (Haltestelle), über Boden (Haltestelle) nach Oldesloe, woselbst sie in den gemeinschaftlichen Bahnhof der Lübeck-Hamburger und Neumünster-Segeberg-Oldesloer Bahn einläuft.

Verkehrsconcurrenz in den Vereinigten Staaten.

Eine Commission der Handelskammer von Atlanta, der Hauptstadt des Staates Georgia, hat kürzlich Port Royal, Hafen in Süd-Carolina, besucht, um diesen Ort während der kommenden Baumwoll- und Getreidesaison zum Verschiffungsplatz einzurichten. Man beabsichtigt durch eine Combination von Dampfschifflinien und Eisenbahnen über diesen Hafen eine directe Verbindung zwischen Europa und dem westlichen resp. südlichen Theil der Vereinigten Staaten herzustellen. Auch die Handelskammern von Louisville und Cincinnati werden Commissionen mit der gleichen Absicht nach Port Royal senden.

Das in Rede stehende Project ist von nicht geringer Bedeutung. Es reiht sich als jüngstes Glied in die Kette der Anstrengungen, welche schon seit längerer Zeit, theilweise mit Erfolg, gemacht werden, einen Theil des Exportes von New-York abzulenken. Es versteht sich von selbst, dass vom Export auch der Import und namentlich die Einwanderung abhängig ist. Auf einen Hieb fällt zwar keine Eiche; es ist aber zu beachten, dass sich für New-York auch die Concurrenz anderer Verkehrsrouten bereits sehr fühlbar zu machen begonnen hat. Dies gilt namentlich von der Mississippiroute.

Vor dem Bau der Eisenbahnlinie zwischen dem Osten und Westen bildete bekanntlich der Mississippi mit seinen Zuflüssen, die einzige grossartige Verkehrsader zwischen dem Innern des Amerikanischen Continentes, den Küstenstaaten und Europa. Die Eröffnung vieler Eisenbahnen und Canäle, die Abschliessung des Mississippi durch den grossen Krieg und der allgemeine wirthschaftliche Rückgang im Süden, welcher dem Kriege folgte und noch nicht verschwunden ist, hat aber in den letzten anderthalb Jahrzehnten den internationalen Verkehr der Vereinigten Staaten vorzüglich nach den Gestaden des Atlantischen Oceans gedrängt, wo demselben Städte wie Montreal, Philadelphia, Boston und Baltimore zu Diensten stehen. Indessen die grosse Fruchtbarkeit der von dem Mississippi durchflossenen Ländergebiete und das Transportbedürfniss der Producte dieser Länder hat in neuester Zeit die Aufmerksamkeit wieder sehr eindringlich darauf gelenkt, zu den nationalen Functionen des Mississippi internationale in vermehrtem Grade zu gesellen. Die Stromregulirung des Mississippi ist hierfür Beweis. Sollte es wirklich gelingen — und wer möchte daran zweifeln? — den Mississippi zu der bedeutenden Strasse zu machen, zu welcher der Fluss durch seine Lage und seine Wassermassen berufen ist, sollte man in den Anstrengungen nicht erschlaffen, die Passage für tiefgehende Schiffe in der Mündung frei zu halten, so dürfte freilich New-York einst vor seiner Rivalin erzittern müssen. Schon jetzt — trotz vieler nachtheiligen Umstände — nimmt New-Orleans, was den Gesammt-Tonnengehalt der in diesem Hafen verkehrenden Schiffe betrifft, den Rang gleich nach New-York und Boston

ein. Im Werth der Aus- und Einfuhren wird aber New-Orleans nur von New-York übertroffen. Will daher die reiche Stadt auf der Manhattan-Insel von New-Orleans nicht überflügelt werden, wollen die östlichen Häfen auch in Zukunft die Hauptmasse des im Westen erzeugten Getreides verfrachten, so werden dieselben ganz erhebliche Anstrengungen machen müssen, da die Getreidetarife auf den in jenen Häfen mündenden Eisenbahnen nicht so sehr herabgesetzt werden können, dass dieselben mit den Tarifen im Wasserverkehr zu concurriren vermögen, und dürfte Baltimore, Philadelphia, New-York und Boston nichts anderes übrig bleiben, als neue Canalverbindungen mit den Seen herzustellen oder die schon bestehenden so sehr zu vertiefen, dass dieselben von Seeschiffen benutzt werden können.

Arthur von Studnitz.

A. v. St. **Panama-Eisenbahn.** Sehr förderlich für das Project, zur Verbindung des Atlantischen und Stillen Oceans einen Canal durch den Centralamerikanischen Isthmus herzustellen, ist der Umstand, dass der einzige Weg, welcher gegenwärtig dem Verkehr in der genannten Richtung dient, augenblicklich unfahrbar ist. Wie aus Aspinwall berichtet wird, ist infolge der in Panama ausgebrochenen Revolution der Betrieb auf der Panama-Eisenbahn seit dem 13. Juni eingestellt. Man hofft, dass die Regierung der Vereinigten Staaten durch energische Massnahmen die dortigen bedrohten Verkehrsinteressen schützen und den Weiterbetrieb der Panama-Eisenbahn sichern wird.

Präjudizien.

v. O. **Frachtgeschäft. Kann der Absender in eigenem Namen den dem Destinatär durch verspätete Ablieferung des Frachtgutes erwachsenen Schaden geltend machen?** Kläger J. C. in Biberich hat am 31. December 1878 je 2 Koffer, nach seiner Behauptung Kleidungsstücke enthaltend, an die „messageries maritimes“ zu Marseille für „Dr. Cl. aus Hongkong“ adressirt, bei der Eisenbahnstation Biberich zum Versandt aufgegeben und das Interesse rechtzeitiger Ablieferung zu 300 *M.* und resp. 150 *M.* declarirt und nimmt unter der Behauptung, dass die Ablieferung der 4 Koffer nicht rechtzeitig erfolgt sei, Ersatz des durch die Versäumung der Lieferungszeit dem Dr. Cl. entstandenen Schadens in Höhe des declarirten Interesses von dem Königlichen Eisenbahnfiscus in Anspruch. — Ausser anderen, hier nicht interessirenden Gründen führt das K. Appellationsgericht zu Wiesbaden in seinem Urtheile zur Motivirung der Abweisung der Klage aus: „Es ist zunächst in Betracht zu ziehen, dass der liquidirte Schaden unmittelbar nur den Dr. Cl. getroffen hat, dass aber auch aus dem Inhalt der Klage sich nicht entnehmen lässt, ob und inwieweit der Kläger etwa mittelbar durch den Schaden des Dr. Cl. berührt worden ist. Der vom Kläger ersetzt verlangte Schaden erscheint danach als ein ihm ganz fremder. Somit entsteht die Frage nach der Berechtigung des Klägers, diesen Schaden einzuklagen. Zunächst darf es als unzweifelhaft hingestellt werden, dass der Regel nach ein Contrahent wegen nicht oder nicht gehörig erfüllten Vertrages seitens des anderen Contrahenten, von dem Letzteren nur denjenigen Schaden, welchen er selbst, sei es nun direct oder indirect, erlitten hat, ersetzt verlangen kann. Dass nun etwa für den Frachtvertrag etwas Anderes gelten und der Befrachter insbesondere für seine Person das Recht haben sollte, einen Schaden, welchen er überall nicht erlitten hat, von dem Frachtführer ersetzt zu verlangen, dafür lässt sich so wenig ein vernünftiger innerer Grund auffinden, als das gemeine Recht oder das Deutsche Handelsgesetzbuch eine derartige Bestimmung enthält. Hieran wird namentlich auch dadurch nichts geändert, dass Kläger beim Abschluss des Frachtvertrages das Interesse rechtzeitiger Ablieferung auf 300 *M.* resp. 150 *M.* declarirt hat. Eine derartige Declaration oder Versicherung hat lediglich die Bedeutung, dass der in Folge nicht rechtzeitiger Ablieferung zum Anspruch auf Entschädigung Berechtigte sein nachgewiesenes Interesse bis zur Höhe der declarirten Summe im Maximum geltend machen kann. Es ist namentlich der Gedanke fern zu halten, dass in der Versicherung des Interesses rechtzeitiger Ablieferung eine an den Absender zu zahlende Conventionalstrafe liege. Die Berechtigung, einen dem Empfänger der Waare durch die nicht rechtzeitige Ablieferung erwachsenen Schaden für sich geltend zu machen, kann dem Absender aber noch um so weniger zugestanden werden, als nach Art. 405 H.-G.-B. unzweifelhaft dem Empfänger selbst das Recht zusteht, seinen Schaden ebenfalls gegen den Frachtführer geltend zu machen, der, die Richtigkeit der hier bekämpften Ansicht vorausgesetzt, also in die Lage gebracht wäre, einen und denselben Schaden zweimal ersetzen zu müssen. Die Klage würde nach den vorstehenden Ausführungen jedenfalls nur noch dann aufrecht zu erhalten sein, wenn sie die Auffassung zuliesse, dass Kläger nicht für sich, sondern als Vertreter des Dr. Cl. und in dessen Interesse den vorliegenden Process führe. Allein die Klage bietet schon für eine solche Auffassung keine Grundlage, und selbst wenn dies der Fall wäre, so gebricht es an einer Legitimation des Klägers zur Vertretung des Dr. Cl. — Eine Vollmacht des Letzteren, ihn in der vorliegenden Angelegenheit zu vertreten, und insbesondere für ihn den gegenwärtigen Process zu führen, hat Kläger so wenig beigebracht als nur behauptet; es könnte sich also nur noch fragen, ob der Absender, kraft irgend einer gesetzlichen Bestimmung, schon zur Vertretung des Empfängers und Geltendmachung des von diesem in Folge gänzlicher oder theilweiser Nichterfüllung des Frachtvertrages erlittenen Schadens gegen den Frachtführer legitimirt zu erachten sei. Eine ähnliche Bestimmung ist allerdings für den Empfänger des Frachtgutes im Art. 405 des H.-G.-B.'s getroffen worden, indem danach der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger berechtigt sein soll, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, sei es, dass er dabei in eigenem oder fremdem Interesse handele. Eine den Absender berechtigende Vorschrift im Interesse des Empfängers, ohne von Letzterem dazu bevollmächtigt zu sein, dessen Schaden wegen überhaupt nicht oder nicht gehörig erfüllten Frachtvertrages gegen den Frachtführer geltend zu machen, giebt es aber nicht, und ebenso wenig erscheint eine analoge Anwendung der gedachten Bestimmung des Art. 405 des H.-G.-B.'s mit Rücksicht auf ihre singuläre Natur statthaft. Eine solche Vertretung des Empfängers durch den Absender könnte, um den Frachtführer nicht in die Lage zu bringen, dass er doppelt zahlen müsste, selbstverständlich nur in dem Sinne zugelassen werden, dass der Empfänger die bezüglicheu Handlungen des Absenders als für sich bindend und namentlich die an denselben geleisteten Zahlungen, als wären sie an ihn selbst geschehen, anerkennen müsste. Welche Nachtheile hieraus dem Empfänger erwachsen können, ist für sich klar, ohne dass es andererseits erfindlich, welche Vortheile ihm eine solche Vertretung gewähren sollte. In letzterer Beziehung namentlich liegt der im Art. 405 des H.-G.-B.'s normirte Fall offenbar ganz anders“.

Gegen dieses Urtheil konnte, weil die Nichtigkeitsbeschwerde in Folge der thatsächlichen Feststellung und bezl. der Einrede der Verjährung keine Aussicht versprach, ein Rechtsmittel nicht ergriffen werden. Die vorstehend angeführten Gründe des Appellationsgerichts zu Wiesbaden erscheinen aber unhaltbar, denn die von ihm aus Art. 405 gezogene Folgerung ist hinfällig, weil es wohl einer besonderen Bestimmung bedurfte, dass ein Dritter in eigenem Namen aus einem von ihm nicht abgeschlossenen Vertrage klagbar werden könne, nicht aber dafür, dass der mit dem Frachtführer contrahirende Absender aus dem Vertrage den Schaden, der durch verspätete Ablieferung des Gutes — wenn auch dem Destinatär — erwächst, verfolgen kann („der Absender legitimirt sich lediglich dadurch, dass er den Act der Absendung, die Uebernahme des Transports durch den Fuhrmann nachweist“, vgl. Conferenzprotocolle S. 818). Dass hieran die Versicherung des Gutes gegen verspätete Ablieferung zu einem bestimmten Satze nichts ändere, bedarf einer Ausführung nicht.

Literatur.

Schweizerische Eisenbahnstatistik für die Jahre 1874 bis 1876. IV. Band. Herausgegeben vom Schweizerischen Eisenbahn- und Handels-Departement. Zürich, Orell Füssli & Co. 1878. Preis 6 Frcs.

Dieser 4. Band (von den vorangegangenen 3 Bänden umfasst der erste das Betriebsjahr 1868, der zweite die Jahre 1868 bis 1873, der dritte das Jahr 1873) behandelt in seinem I. Theil die Betriebsstatistik für die Jahre 1874 bis 1876, und im zweiten die Bahnlängen, das Rollmaterial und die Betriebsresultate in den Jahren 1869 bis 1876 mit allgemeinen Bemerkungen, Bemerkungen über einzelne Bahnen und über Tramways. Die angehängten vier Beilagen geben: I. Eine Uebersicht der Zunahme der Schweizerischen Eisenbahnen in den Jahren 1874 bis 1876. II. Eine Uebersicht der Schweizerischen Eisenbahnen im Auslande und der ausländischen Bahnunternehmungen in der Schweiz. III. Eine Uebersicht der verpachteten und der gepachteten und mitbenutzten Bahnstrecken. IV. Eine Statistik der Schweizerischen Tramways für das Jahr 1876.

Wir erhalten in dieser Statistik genaue Angaben über die Längen der einzelnen Strecken aller in der Schweiz bestehenden Normal- und Secundärbahnen, über das Anlagecapital, den Stand des Rollmaterials, die Leistungen desselben, über den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Gütertransport, über die Betriebsausgaben getrennt für Allgemeine Verwaltung, für Unterhaltung und Aufsicht der Bahn und für Expedition und Transport, und zwar sowohl in Totalsumme als auch bezogen auf Bahn-, Locomotiv- und Achsenkilometer, über den Reinertrag und über die Rentabilitätsverhältnisse. Der Generalbilanz folgt der Personenetat, aus dem ersichtlich, wie viel Personen für die einzelnen Zweige der Verwaltungen im Ganzen und pro Bahnkilometer angestellt sind. Den Schluss bilden Nachrichten über die Unterstützungscassen und die Eisenbahnunfälle.

Diese statistischen Veröffentlichungen der Schweizerischen Bahnen können denjenigen anderer Länder würdig an die Seite gestellt werden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 54. **Berlin,** am 18. Juli 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro Juni 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.
1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.
2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.
3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.
**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.
†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.
††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Anhaltische Bahn. | Württembergische Staatsbahn. | BöhmischeWestbahn. | Erzherzog Albrecht Bahn. | Kaschau-Oderberger Bahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Altona-Kieler Eisenbahn.
Nachtrag I (v. 1/6. 79) zu den besonderen Ausnahmetarifen v. 1/1. 78. Enthaltend: Ermässigte Ausnahmefrachtsätze.
Nachtrag II (v. 15/6. 79) zu den besonderen Ausnahmetarifen v. 1/1. 78. Enthaltend: Aufnahme des Artikels Cement unter III pos. d (excl. der Strecke Neumünster-Oldesloe).

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Nachtrag 4 v. 1/6. 79 zum Gütertarif v. 15/1. 78 enthält: 1. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt II B (Specielle Tarifvorschriften), 2. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt II C (Tarif für Nebengebühren), 3. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt II D (Tarif für die Güterbeförderung auf den Verbindungsbahnen).

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Nachtrag VI vom 1/6. 79 zum Tarif v. 1/11. 77, enthaltend ergänzende Bestimmung bezüglich der Annahme von Silberbarren, Ergänzungen zu den speciellen Tarifvorschriften und neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Berlin (B. P. M.) und Stationen der Berliner Ringbahn.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif v. 1/7. 77. Am 10/6. cr. ist der Nachtrag V in Kraft getreten, enthaltend Abänderungen der allgemeinen Tarifvorschriften, verschiedene Tarifermässigungen etc.

Buschtěhrader Eisenbahn. Nachtrag IV giltig v. 1/6. 79 zum Local-Gütertarif v. 1/10. 76, enthaltend Ausnahmetarif für Borstenviehtransporte und Tarifänderungen.

Main-Weser Bahn. Tarif v. 1/7. 77 (auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen).
Nachtrag IV zum Heft I, gültig v. 1/7. 79 ab, enthält:
a) Aenderungen der Krahngebühren,
b) Ergänzung zu der Bestimmung über den Transport der Vollblut-Mutterpferde.
Nachtrag VII zum Heft II, gültig v. 1/7. 79 ab, enthält:
a) Aenderungen und Ergänzungen zum Absch. II B.
b) Aenderungen und Ergänzungen zum Absch. II C.
c) Berichtigung des Nachtrags VI.

| **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren zwischen Stationen der Berlin-Dresdener Eisenbahn. Gültig v. 15/5. 79.

| Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren für den Verkehr von Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim unter einander, sowie für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim einer- und Station Berlin (Niederschlesisch-Märkischer, Berliner Nord- und Berlin-Dresdener Bahnhof) sowie den Stationen Charlottenburg, Moabit, Tempelhof, Rixdorf und Gesundbrunnen (Viehhof) der Berliner Ringbahn andererseits. Gültig v. 15/5. 79.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Nachtrag XII zum Tarif nebst Anhang v. 1/7. 77 gültig v. 1/7. 79, enthaltend Ergänzungen, Abänderung des Tarifs für die Nebengebühren, neue Tarifsätze, neue Ausnahmesätze, Druckfehler-Berichtigungen etc.

Saal-Eisenbahn. Nachtrag III v. 15/6. 79 zum Tarife v. 1/11. 77, enthaltend: 1. Ausnahmetarif für die Beförderung von Langholz. 2. Anderweite Bestimmungen über die Güterabfertigung auf Bahnhof Saalfeld.

Thüringische Eisenbahn. Nachtrag VII zum Tarif v. 1/11. 77 (Heft I), gültig v. 15/6. cr. ab, enthaltend: Ausnahmetarif für die Beförderung von Langholz, anderweite Bestimmungen über die Güterabfertigung auf Bahnhof Saalfeld und Druckfehler-Berichtigungen.

Württembergische Staatsbahn. III. Nachtrag zu dem ab 1/1. 78 giltigen Tarif für den Güterverkehr der Württembergischen Staatseisenbahnen, sowie für den directen Güterverkehr mit den Stationen der Kirchheimer- und Ermsthalbahn; giltig v. 1/7. 79, enthaltend: Nachtrag zu
J. Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr.

II.

Berlin-Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband. Nachtrag VI (v. 1/6 79) zum Tarif v. 1/5. 78. Enthaltend: Frachtsätze zwischen den Stationen Cottbus und Görlitz der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft und Altona transito, welche zur Anwendung kommen für Sendungen aus Dänemark, Schweden und Norwegen, die in Altona der Zollabfertigung unterliegen. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Nachtrag XVII (vom 1/6. 79) zum Tarif v. 1/7. 75. Enthaltend:
1. Tarifsätze für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen

zwischen Nörresundby einerseits und Altona-Kieler Stationen andererseits.
2. Aufnahme der Dänischen Staatsbahnstation Guldager.
3. Berichtigung resp. Zusatzbestimmung zu § 8 des Tarifs.
4. Tarifirung leerer gebrauchter Fisch- und anderer Körbe, sowie von Hopfen.
5. Tarifirung von Presstorfkohle. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Polnischer Eisenbahn-Verband.

1. Mit dem 1/6. c. tritt unter Aufhebung verschiedener bisheriger Tarife ein neuer, nach dem Reformsystem construirter Tarif unter dem Namen „Deutsch-Polnischer Verband-Gütertarif" in Kraft, welcher gegen die früheren Sätze theils Erhöhungen, theils Ermässigungen enthält.

Derselbe besteht aus folgenden Theilen:
a) dem Hefttheil II. Besondere Bestimmungen,
b) dem Heft No. 1, welches Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn, Warschau der Weichselbahn und Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und Stationen der Königlichen Ostbahn, Posen und Inowrazlaw, Stationen der Oberschlesischen, sowie Frankfurt a/O., Bentschen und Guben der Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits,
c) dem Heft No. 2, welches Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen der Station Warschau der Warschau-Wien-Bromberger und Weichsel-Eisenbahn und Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich-Franz und Berlin-Stettiner Bahn, sowie den Köln-Mindener Stationen, Bremen, Hamburg und den Hannoverschen Staatsbahn-Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg und Lüneburg andererseits,
d) dem Heft No. 3, welches Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Warschau der Warschau-Wiener- und Warschau-Bromberger Eisenbahn, Warschau der Weichselbahn und Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und den Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener Bahn (excl. der Stationen der Strecke Osnabrück-Hamburg) Rheinischen, Aachener Industrie-, Westfälischen, Münster-Enscheder, Magdeburg-Halberstädter, Hannoverschen Staats-, Hannover-Altenbekener, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Braunschweigischen Eisenbahn andererseits,
e) dem Heft No. 4, welches Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Warschau der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn, Warschau der Weichselbahn und Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und Stationen der Berlin-Anhaltischen, Berlin-Dresdener, Cottbus-Grossenhainer, Frankfurt-Bebraer, Halle-Sorau-Gubener, Hannoverschen Staats-, Märkisch-Posener, Magdeburg-Halberstädter, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen und Sächsischen Staats-Eisenbahn andererseits enthält. (Ostbahn. Besondere Bestimmungen 0,15 *M.*, Heft I. 0,15 *M.*, Heft II 0,05 *M.*, Heft III. 0,20 *M.*, Heft IV. 0,25 *M.*)

2. Nachtrag 1 zu Heft 1 vom 10. Juni c. enthaltend:
1. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Danzig und Neufahrwasser einerseits und Czenstochau andererseits,
2. Berichtigungen,
3. Bekanntmachungen vom 25. Mai und 5. Juni c., betreffend Berichtigungen von Druckfehlern im Deutsch-Polnischen Verbandtarif. (Ostbahn.)

Deutsch-Polnischer Eisenbahn-Verband v. 1/6. 79 hierdurch sind ferner folgende Tarife aufgehoben:

Specialtarif für den Transport von Salz aller Art im Verkehr zwischen Station Halle der Halle-Sorau-Gubener Bahn einerseits und Station Warschau, der Warschau-Wien-Bromberger Bahn andererseits v. 15/9. 76.

Specialtarif für die Beförderung von Getreide von der Station Warschau, der Warschau-Wien-Bromberger Bahn, nach der Station Dessau, der Berlin-Anhaltischen Bahn v. 1/3. 77.

Specialtarif für Salz aller Art ab Inowrazlaw nach Stationen der Warschau-Wien-Bromberger Bahn via Thorn-Alexandrowo v. 15/12. 74. (Ostbahn.)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband.

IV. Nachtrag zum Tarifheft V.

1. Vom 1/6. 79 n. St. ab werden die Stationen Northeim, Cassel, Göttingen und Münden der Hannoverschen Staatsbahn mit den bisherigen Tarifsätzen aus dem Tarifheft III. in das Tarifheft V. übernommen und gleichzeitig die Stationen Göttingen und Münden der Frankfurt-Bebraer Bahn mit den für die gleichnamigen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn bestehenden Frachtsätzen in das Tarifheft V. neu aufgenommen.

2. Von demselben Tage ab werden die Stationen Dresden und Grossenhain der Berlin-Dresdener Bahn mit den für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staats- bezw. Cottbus-Grossenhainer Bahn bestehenden Tarifsätzen, sowie die Stationen Senftenberg (nur für Getreide), Müllrose der Cottbus-Grossenhainer Bahn, Cottbus, Peitz der Cottbus-Grossenhainer und Halle-Sorau-Gubener Bahn sowie Eilenburg (nur für Getreide etc.) der Halle-Sorau-Gubener Bahn in das Tarifheft V neu aufgenommen.

3. Von demselben Tage ab gelten die gegen die bisherigen Entfernungen theilweise ermässigten Tarifkilometer-Entfernungen. (Ostbahn.)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Tarif v. 1/2. 77.

Nachtrag I (v. 15/6. 79) zum Tarifheft I enthaltend:
I. Neue directe Frachtsätze zwischen Dzieditz und Bielitz-Biala K. F. N. B. einerseits und Sorau O/S. andererseits.
II. Berichtigungen. Preis des Nachtrages 0,10 *M.*

Nachtrag I (v. 15/6. 79) zum Tarifheft II enthaltend:
I. Anderweite ermässigte Frachtsätze für Swinemünde.
II. Bestimmungen über Abfertigung von Gütern nach Stettin, Dunzig Bahnhof. Preis des Nachtrages 0,10 *M.*

Nachtrag I (v. 15|6. 79) zum Tarifheft III enthaltend:
I. Aufnahme der Station Siegburg und Troisdorf, K. M. E., Elze und Porta Hann. Stsb. und Altenbeken der Westf. E.
II. Ergänzungen und Berichtigungen. Preis des Nachtrages 0,10 *M.* (Oberschl. E.)

Hamburg-Lübeck-Polnischer Eisenbahn-Verband.

Durch den Deutsch-Polnischen Verbandtarif v. 1|6. 79 ist der Hamburg-Lübeck-Polnische Tarif v. 1|3. 75 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben worden. (Ostbahn.)

Hamburg-Polnischer Eisenbahn-Verband.

Durch den Deutsch-Polnischen Verbandtarif v. 1/6. ist der Hamburg-Polnische Tarif v. 15/4. 76 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben worden. (Ostbahn.)

Hamburg-Pommerscher Verband via Lübeck bezw. Hagenow-Güstrow. Nachtrag 3 v. 1/6. 79 enthält: Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften und Frachtsätze für neu aufgenommene Berlin-Stettiner Stationen im Verkehr mit Hamburg L. B. Preis 0,10 *M.* (M. F. F. B.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahn-Verband.

1. Nachtrag 6 v. 1/6. 79 enthaltend:
1. Directe Frachtsätze für Salz aller Art ab Lüneburg nach den Stationen der Ostbahnstrecke Posen-Belgard und den Stationen der Posen-Creuzburger Bahn.
2. Ermässigte Salzsätze ab Lüneburg für den Verkehr mit Oberschlesischen Stationen.
3. Ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III und des Ausnahmetarifs für Hölzer des Specialtarifs III im Verkehr mit Posen-Creuzburger Stationen.
4. Ermässigte Eilgutsätze für den Verkehr mit der Station Dombrowka der Märkisch-Posener Bahn.
5. Ermässigte Frachtsätze für Traubenzucker etc. von Oberschlesischen Stationen nach Hamburg etc.
6. Druckfehler-Berichtigungen. (0,05 *M.*)

2. Nach der Bekanntmachung v. 6/6. treten v. 15|6. für die Beförderung von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt von der Station Landsberg nach Hamburg, Lübeck, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm directe Frachtsätze mit einer Giltigkeitsdauer bis zum 1. October c. in Kraft. (Ostbahn.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verbands-Gütertarif v. 1/3. 78. Nachträge No. 3 zu den besonderen Bestimmungen für den Güterverkehr, No. 1 zu den Tarifheften 26 und 33, No. 2 zu den Tarifheften 4, 9 und 14, No. 4 zum Tarifheft 3 und No. 1 zu dem v. 15/2. 79 ab gültigen Ausnahmetarif für Europäisches Holz etc. in dem genannten Verbande, sämmtlich gültig v. 1/6. 79, enthaltend: Aufnahme der Bodensee-Uferplätze Romanshorn und Rorschach in den Ausnahmetarif für Europäisches Holz etc., Tarifsätze für die Pfälzische Station Saargemünd, anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hanau einerseits und Diepholz und Hassbergen andererseits sowie Berichtigungen (zusammen 0,35 *M.*).

Nachträge zu den Tarifheften 11, 13 und 37, No. 3 zu den Tarifheften 12 und 14 und No. 4 zu den Tarifheften 15, 20 und 21 zum vorgenannten Verbands-Gütertarife, sämmtlich gültig vom 15/6. 79 enthaltend: Aufnahme der Station Altona in den Verband. (gr.) (Köln-Minden.)

Hanseatisch - Schlesischer Verband. Tarif für die Beförderung von Schlachtvieh in Wagenladungen nebst Viehbegleitern von Stationen der Oberschlesischen und Breslau - Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nach Station Hamburg der Berlin-Hamburger resp. Köln-Mindener Eisenbahn via Reppen-Frankfurt a. O. resp. Sagan-Berlin. Giltig v. 15/5. 79. (Niederschles.-Märk. E.)

Hof-Meininger Eisenbahnverband.

Nachtrag V v. 15/6. 79 zum Tarifheft II v. 1/3. 78, enthaltend: Neue Frachtsätze für Saargemünd und Aenderung des Stationsnamens Trebnitz.

Nachtrag V v. 1/6. 79 zum Tarifheft III v. 1/3. 78, enthaltend: 1. Aufnahme der Badischen Station Hornberg. 2. Neue Frachtsätze für Jagstfeld und Rappenau. 3. Ausnahmetarif für Jutegarn und Jutegewebe. 4. Abänderung des Stationsnamens Trebnitz in Luckenau. 5. Stationstarif für Luckenau. 6. Aufhebung von Frachtsätzen. 7. Berichtigungen.

Nachtrag IV v. 1/6. 79 zum Tarifheft IV v. 1/3. 78, enthält: 1. Aufnahme der Station Lützelhausen. 2. Berichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischer Verkehr. Nachtrag II v. 1/6. 79 zum Verbands-Gütertarif v. 15/10. 78, enthaltend: 1. Specielle Tarifvorschriften. 2. Aufnahme der Stationen Eberbach, Hirschhorn und Offenau der Badischen Bahnen in den Verbandsverkehr. 3. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Holz, Europäisches. 4. Anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Roheisen. 5. Frachtsätze der Ausnahmetarife 3, 4 und 6 für die Stationen Herbolzheim, Hirschhorn, Hockenheim, Kirnach, Müllheim, Offenau und Wiesloch der Badischen Bahnen. 6. Aufnahme der Station Offenau in den Ausnahmetarif 7 (für Salz). 7. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 für Eisenbahnschienen. (*M.* 0,35.)

Nachtrag V v. 1/6. 79 zu demselben Tarife, enthaltend: 1. Tarifsätze für die Stationen Eberbach, Hirschhorn und Offenau der Badischen Staatsbahnen unter Aufhebung der im Nachtrage IV enthaltenen bezüglichen Frachtsätze. 2. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (für neue Eisenbahnschienen etc.) für die Station Steele. (Gratis.) (Köln-Minden.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Hessischer Güterverkehr via Giessen-Frankfurt a. M. Nachtrag I v. 1/6. 79 zum Tarif v. 1/1. 79, enthaltend: Ermässigte Frachtsätze für die Station Bingen im Verkehre mit den Stationen Burbach, Dillenburg, Ehringshausen, Haiger, Herborn, Sinn und Wetzlar. (5 ₰.) (Köln-Minden.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Main-Neckarbahn-Verkehr. Nachtrag II v. 1/6. 79 zum Verbands-Gütertarif, enthaltend: 1. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Cement etc. 2. Berichtigung von Druckfehlern. (5 ₰.) (Köln-Minden.)

Magdeburg-Bayerischer Verband. Nachtrag IV v. 1/6. 79 zum Tarife v. 1/5. 78, enthaltend: Provisorischen Tarif für die Beförderung von Fahrzeugen, welche auf Eisenbahnen nicht auf eigenen Rädern laufen. 8. Berichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Magdeburg-Polnischer Eisenbahnverband.

Durch den Deutsch-Polnischen Verbandtarif v. 1/6. 79 ist der Magdeburg-Polnische Verbandtarif v. 15/9. 71 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben worden. (Ostb.)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband.

Nachtrag VIII zu Heft No. 4 v. 1/11. 77, giltig v. 1/6. cr. ab, enthaltend Frachtsätze für Brand-Frankfurt a. M.

Nachtrag X zu Heft No. 15 v. 1/11. 77, giltig v. 1/6. cr. ab, enthaltend Tarifsätze für Halle-Mombach H. L.-B.

Nachtrag VIII zu Heft No. 16 v. 1/11. 77, giltig v. 1/6. cr. ab, enthaltend Tarifsätze für Nordhausen-Mombach H. L.-B.

Nachtrag XI zu Heft No. 21 v. 1/11. 77, giltig v. 1/6. cr. ab, enthaltend Tarifsätze für Frankfurt a. M.-Brand B. G.-B. und für den Verkehr mit Station Mombach H. L.-B.

Nachtrag X zu Heft No. 22 v. 1/11. 77, giltig v. 1/6. cr. ab, enthaltend Tarifsätze für Frankfurt a. M.-Brand B. G.-B. sowie für die Station Mombach und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag II zu Heft No. 31 v. 1/6. 78, enthaltend Aufhebung der directen Ausnahme-Tarifsätze für Salz etc. zwischen den Stationen Salzungen der Werrabahn einer- und Mannheim sowie Rheinau, Stationen der Badischen Staatsbahn, andererseits v. 1/7. cr. ab und Einführung diverser directer Ausnahme-Frachtsätze für Salz etc. mit Wirkung v. 10/10. 78 ab.

Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen v. 1/6. 78, giltig v. 1/6. cr. ab, enthaltend Aufhebung der durch Nachtrag I eingeführten provisorischen Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen von Myslowitz und Oswiecim nach Avricourt und Metz.

Die im Monat Juni cr. ausgegebene Dienstanweisung No. 75 enthält eine Zusammenstellung der steuerlichen Bestimmungen über den Verkehr mit übergangssteuerpflichtigen Gegenständen auf den Eisenbahnen, soweit der Mitteldeutsche Verband in Frage kommt, sowie eine Zusammenstellung der bahnseitigen Bestimmungen über den Verkehr mit übergangssteuerpflichtigen Gegenständen im Gebiete des Mitteldeutschen Verbandes. (Thüring. E.)

Norddeutsch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Nachtrag IV v. 1/6. 79 zum Tarife v. 15/3. 78, enthaltend: 1. Vorbemerkungen. 2. Ergänzung der Ausnahmetarife. 3. Ergänzung der allgemeinen Güter-Frachttarife. 4. Ergänzung des Ausnahmetarifs 4, neue Braunkohlenfrachtsätze nach Stationen der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Altona-Kieler, Holsteinischen Marschbahn und Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn. 5. Ausnahme-Tarifsätze für Salz ab Sangerhausen. 6. Aufhebung diverser Frachtsätze. 7. Berichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Norddeutsch-Ungarischer Borstenviehverkehr.

Nachtrag IV v. 1/7. 79, enthaltend anderweitige Frachtsätze für Liegnitz, Aufnahme der Station Köbánya-Hizlálda (Steinbruch-Massanstalt) und Ergänzung der Tarifbestimmungen. (Ung. Stsb.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband.

Durch den Deutsch-Polnischen Verbandtarif v. 1 6. 79 sind die im Ostdeutsch-Rheinischen Tarif v. 1/8. 74 enthaltenen Sätze für den Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener, Rheinischen, Aachener Industrie, Westfälischen, Hannoverschen und Braunschweigischen Bahn einerseits und den Stationen Warschau und Lodz andererseits aufgehoben worden. Ferner tritt der Tarif für den Versand von Stückgütern ab Annahmestelle Köln, Rheingasse No. 16 und 18 v. 1/5. 77 bezüglich des Verkehrs mit Warschau und Lodz ausser Kraft. (Ostb.)

Posen-Halle-Schlesisch-Märkischer Verbandverkehr. Tarif v. 1/9. 78.

Am 1/6. cr. ist der vorbezeichnete Tarif ausser Kraft und an dessen Stelle der Posen-Schlesisch-Märkische Verbandtarif v. 1/6. cr. getreten. (Breslau-Freib.)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verband. Tarif v. 1/6. 79 Heft 2. Tarifsätze für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen, Rechte Oder-Ufer, Breslau-Warschauer und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn andererseits enthaltend.

Der Tarif v. 1/9. 77 für den Posen-Halle-Schlesisch-Märkischen Verbandsverkehr ist hierdurch aufgehoben. (Berlin-Görl.)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verbandsverkehr v. 1/6. 79. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Leichen, Equipagen etc. sowie von Gütern aller Art in 6 getrennten Heften, an Stelle des Posen-Halle-Schlesisch-Märkischen Verbandtarifs v. 1/9. 77 bezw. 1/2. 78 und den dazu erschienenen Nachträgen.

Tarifheft IV, enthaltend Tarifsätze zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn bezw. Berliner Nord- und Berliner Ringbahn, sowie der Berlin-Görlitzer und Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits und zwischen den Stationen Hansdorf O/S. und Sorau O/S. einerseits und Stationen der Rechte Oder-Ufer und Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits. Preis 2 *M.* (Oberschl. E.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahn-Verband, Nachtrag VII v. 15/6. 79, enthaltend:

1. Uebertragung der Frachtsätze für die Ausnahmetarife für Eisen etc. und Blei etc. von Myslowitz auf Rosdzin O. S. E.
2. Aufnahme der Artikel Nägel etc. in die Nomenclatur des Ausnahmetarifs für grobe Eisenwaaren.
3. Aufnahme der Artikel Holzdraht und Holzmehl in die Nomenclatur des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II.
4. Neue Frachtsätze für den Verkehr mit Graudenz, Darkehmen und Goldap.
5. Neue Frachtsätze für den Ausnahmetarif für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II zwischen Stationen der Oberschlesischen und Marienburg-Mlawkaer Bahn.
6. Neue Frachtsätze für den Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Mehl und Mühlenfabrikate.
7. Neue Frachtsätze für den Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsamen zwischen Stationen der Oberschlesischen und Marienburg-Mlawkaer Bahn. (Ostbahn. 0,15.)

Preussisch-Polnischer Eisenbohn-Verband. Der Tarif für den vorbezeichneten Verband v. 1/7. 72 nebst sämmtlichen Nachträgen ist durch den Deutsch-Polnischen Verbandtarif v. 1/6. cr aufgehoben worden. (Ostbahn.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahn-Verband. 1. Verfügungen v. 31|5. 79 und 13|6. 79 betreffend Berichtigungen von Druckfehlern im II. Nachtrage.

2. Nach der Bekanntmachung v. 20|6. sind vom 15|6. für den Verkehr zwischen Posen, Station der Märkisch-Posener und Oberschlesischen Bahn, einerseits und Zwenkau, Station der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze für die Stückgutclasse, den Specialtarif A 2 und den Ausnahmetarif für Getreide etc. in Kraft getreten. (Ostbahn.)

Saarbrücken-Sächsischer Güterverkehr via Hof. Nachtrag V v. 15|6. 79 zum Tarife v. 1|3. 78. enthaltend: 1. Neue Frachtsätze für Saargemünd. 2. Berichtigung. (Sächs. Stsb.)

Sächsisch-Polnischer Eisenbahnverband. Durch den Deutsch-Polnischen Verbandtarif v. 1|6. 79 ist der Sächsisch-Polnische Tarif v. 1|8. 72 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben worden. (Ostbahn.)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Nachtrag V zum Tarif v. 1|10. 77, giltig v. 1|6. 79 ab, enthaltend: Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Eisensteinen und Eisenerzen in Quantitäten von je 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Eichicht, Könitz und Unterwellenborn nach Zwickau, regulirte Frachtsätze und Berichtigungen und Ergänzungen zum Nachtrag IV. (Thüringische E.)

Schlesisch-Böhmisch-Bayerischer Verband. Tarif v. 1/12. 74. Der vorbezeichnete Tarif ist am 1|6. cr. ausser Kraft getreten.

Weitere Gültigkeit behält nur der seiner Zeit besonders publicirte, in den Tarif formell nicht aufgenommene Steinefrachtsatz Striegau-Nachod von 0,39 *M.* pro 100 kg. (Breslau-Freiburger Eisenbahn.)

Schlesisch-Galizisch-Rumänischer Verband. Fünfzehnter Nachtrag zum Tarif v. 1|3. 74 — giltig v. 15|5. 79 — enthält geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Szczerzec. (Galiz. Carl-Ludwigbahn.)

Schlesisch-Oberungarischer Verband. Stettin-Ungarischer Verband. Ungarischer bezw. Nordostungarisch-Schlesisch-Säch-

sisch - Thüringischer Verband. Norddeutsch - Ungarischer bezw. Nordost-Ungarischer Verband. Nordwestdeutsch-Ungarischer bezw. Nordostungarischer Verband. Ungarisch-Rheinischer bezw. Westostdeutsch-Ungarischer Verband. Nachtrag II v. 1|6. 79 zum Tarif v. 1|1. 79, enthaltend:

Aufnahme neuer Frachtsätze, Ergänzungen und Berichtigungen. Preis 0,10 *M.* (Oberschles. E.)

Seehafen-Ausnahmetarif v. 1|6. 79 für verschiedene Export- bezw. Import-Artikel zwischen den Seehafenstationen Lübeck, Altona, Flensburg, Kiel, Ottensen, Brake, Nordenhamm, Bremen, Hamburg und Harburg einerseits und Stationen der Nassauischen, der Rhein-Nahe- und Saarbrücker, der Hessischen Ludwigs-, der Pfälzischen, der Elsass-Lothringischen, der Badischen und der Württembergischen Bahnen, sowie den Bodensee-Uferplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach andererseits im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbande. (50 *ℳ*) (Köln-Minden.)

Stettin-Berlin-Bayerischer Verband. Nachtrag VII v. 1|5. 79 zum Tarife v. 1|1. 78, enthält: 1. Anderweite Tarifsätze für Station Berlin, Uckro-Luckau und Zossen der Berlin-Dresdener Bahn mit Lindau. 2. Tarifsätze für Station Löwenberg der Berliner Nordbahn. (Sächs. Staatsb.)

Stettin-Galizisch-Rumänischer Verband-Güterverkehr. Vom 15|6. 79 ab werden für Melasse-Sendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ab Podwoloczyska bezw. Brody und Czernowitz nach Stettin directe ermässigte Frachtsätze in Höhe von 5,14 bezw. 4,69 und 5,53 *M.* pro 100 kg erhoben. (Oberschles. E.)

Stettin - Märkisch - Sächsischer Verband. Tarif v. 1|6. 79 zwischen der Berlin-Stettiner Bahn, Berliner Nordbahn, Hinterpommerschen Bahn, sowie Station Stettin der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn einer- und Sächsischen Staatseisenbahnen, Halle-Sorau-Gubener, Berlin-Dresdener, Berlin-Anhaltischen, Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Görlitzer Eisenbahn andererseits.

Aufgehoben werden hierdurch:

1. Tarif des Stettin-Sächsischen Verbandes v. 1|12. 77.
2. Tarif zwischen der Niederschlesisch-Märkischen, Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Bahn einerseits und Station Stettin und Swinemünde der Berlin-Stettiner Bahn andererseits v. 1|12. 77.
3. Tarif des Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischen Verbandes (Theil II) v. 15|10. 78.
4. Tarif für Braunkohlen etc. ab Station Senftenberg der Cottbus-Grossenhainer Bahn v. 1|5. 77.
5. Tarif für Braunkohlen etc. von Station Senftenberg der Berlin-Görlitzer Bahn nach Stationen der Berlin-Hamburger, Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhaltischen, Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn und Lübeck-Büchener Bahn v. 1|4. 77. (Sächs. Staatsb.)

Stettin-Polnischer Eisenbahn-Verband. Durch den Deutsch-Polnischen Verbandtarif v. 1/6. 79 ist der Stettin-Polnischer Tarif v. 1|5. 71 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben worden. (Ostbahn.)

Stettin-Schlesischer Verband-Güterverkehr. Nachtrag 3, giltig v. 10|5. 79, soweit nicht frühere Termine vorgedruckt sind) zum Tarif v. 1|12. 77, enthaltend:

I. Abänderung zu den „Allgemeinen Bestimmungen“ des Tarifs.
II. Bestimmung über die Zulässigkeit von Routen-Vorschriften für Fischsendungen.
III. Einbeziehung zinkischer und bleiischer Producte unter die Artikel des Ausnahmetarifs (No. 3) für Blei und Zink etc. und von Drahtnägeln unter die Artikel des Ausnahmetarifs (No. 6) für Eisen und Stahlwaaren.
IV. Ausnahmetarifsätze für Blei, Zink etc., faconnirtes Eisen etc. und Eisen- und Stahlwaaren etc. von Friedrichsgrube, Czerwionka, Ohlau, Pless und Dzieditz.
V. Ausnahmetarif für gebrannten Kalk von Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach denen der Berlin-Stettiner Eisenbahn.
VI. Ausnahmetarif für Magnesit von Frankenstein und Wartha nach Stettin.
VII. Druckfehler-Berichtigungen. Preis 0,15 *M.* (Oberschles. E.)

Südostpreussischer Güterverkehr. Nach der Bekanntmachung v. 6|6. cr. tritt mit dem 16|6. cr. die durch Nachtrag XVI ad c zum Ostbahn-Localgütertarif zur Einführung gekommene Bestimmung über die Beförderung von lebenden Fischen in Kübeln und Fässern auch für den Südostpreussischen Verbandverkehr in Kraft.

Triest-Fiume-Sächsischer und Levante-Sächsischer Verkehr. Mit 15 7. l. J. tritt der Nachtrag III zum genannten Tarif in Kraft. Derselbe enthält anderweitige Frachtsätze der Normalclasse und Ergänzung der Waaren-Classification. (Oesterr. Südbahn.)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Nachtrag IV zum Gütertarif v. 1|9. 78 (Band I), giltig v. 15|6. 79 ab, enthaltend: Ausnahmetarif für Langholztransporte, anderweite Bestimmungen über die Güterabfertigung auf Bahnhof Saalfeld und Tarifberichtigungen. (Thüringische E.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn - Verband. Tarif v. 1/7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.) Ergänzungsblätter, gültig v. 15/6. 79, und zwar:

a) No. 5 zum 135. Hefte	a) No. 3 zum 139. Hefte
„ 5 „ 142. „	„ 3 „ 146. „
„ 3 „ 138. „	„ 3 „ 147. „
„ 3 „ 145. „	

enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Coblenz Station der Nassauischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Hannoversehen Staatbahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Bahn, und der Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Eisenbahn, andererseits.

b) No. 4 zum 95. Hefte	b) No. 4 zum 103. Hefte

enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Sontra, Station der Frankfurt-Bebraer Bahn, einerseits und Hamburg, Station der Berlin-Hamburger und der Köln-Mindener Bahn andererseits. Ergänzungsblätter gültig v. 1|6. 79 ab und zwar:

a) No. 12 zum 30. Hefte	a) No. 3 zum 90. Hefte
„ 11 „ 32. „	„ 6 „ 100. „
„ 7 „ 31. „	„ 6 „ 108. „
„ 7 „ 33. „	„ 4 „ 116. „
„ 3 „ 60. „	„ 4 „ 124. „
„ 3 „ 70. „	„ 1 „ 152. „
„ 3 „ 80. „	„ 1 „ 161. „

enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Oberbrechen, Station der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Main-Weser Bahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Bahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Bahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Eisenbahn, der Altona-Kieler Bahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits.

b) No. 6 zum 47. Hefte	b) No. 2 zum 155. Hefte
„ 6 „ 49. „	„ 2 „ 164. „

enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mengen, Pfullendorf und Sigmaringen, Sationen der Badischen Staatseisenbahnen, einerseits und Stationen der Main-Weser Bahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits.

c) No. 4 zum 52. Hefte	c) No. 1 zum 156. Hefte
„ 4 „ 54, „	„ 1 „ 165. „

enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Main-Weser Bahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits.

Seehafen Ausnahmetarif v. 1|6. 79. Berichtigungsblatt enthält: Bestimmung über Aufhebung der irrig in den Tarif aufgenommenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lübeck, Altona, Ottensen, Flensburg, Kiel, Hamburg und Harburg einerseits und Station Idstein, der Hessischen Ludwigs Eisenbahn, andererseits.

Nachtrag I, ausgegeben am 25/6. 79, enthält eine Bestimmung zu den „Vorbemerkungen“ dahin lautet, dass Sendungen nach und von Stationen der Württembergischen Bahn, für welche im Seehafen-Ausnahmetarife Frachtsätze nicht bestehen, auf die betreffenden Uebergangsstationen der Badischen Bahn — Jagstfeld, Bruchsal, bezw. Pforzheim — Behufs Umkartirung abzufertigen sind. (Main-Weserbahn.)

III. A. 1.

Ostbahn mit Berlin-Stettiner Bahn. Mit dem 1/6. 79 ist eine Tariftabelle für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Ostbahn einerseits und Stettin, Station der Berlin-Stettiner Bahn andererseits in Kraft getreten. (Ostbahn.)

Ostbahn und Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. v. 1/8. 78. Am 10|6. cr. ist der Nachtrag II in Kraft getreten, enthaltend specielle Tarif-Vorschriften, neue Frachtsätze für den Verkehr mit Berlin und theilweise ermässigte Frachtsätze bezw. Entfernungen des Haupttarifs. (Breslau-Freiburger E.)

Ostbahn und Marienburg-Mlawkaer Bahn. Nach der Bekanntmachung v. 6|6. cr. treten mit dem 16/6. cr. die durch Nachtrag XVI ad b und c zum Ostbahn - Localgütertarif zur Einführung gekommenen Bestimmungen über die Beförderung leicht verderblicher Gegenstände, sowie lebender Fische in Kübeln und Fässern etc. auch für den Verbandsverkehr zwischen der Königlichen Ostbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Kraft. (Ostbahn.)

Ostbahn und Tilsit-Insterburger Eisenbahn. Nach der Bekanntmachung v. 6/6. cr. treten mit dem 16|6. cr. die durch Nachtrag XVI ad b und c zum Ostbahn-Localgütertarif zur Einführung gekommenen Bestimmungen über die Beförderung leicht verderblicher Gegenstände, sowie lebende Fische in Kübeln und Fässern etc. auch für den Verband-Verkehr zwischen der Königlichen Ostbahn und Tilsit-Insterburger Eisenbahn in Kraft. (Ostb.)

Rechte-Oder-Ufer-und Oels-Gnesener Eisenbahn. Nachtrag III v. 20/6. 79 zum directen Gütertarif v. 1|12. 77, enthaltend Frachtermässigungen für den Verkehr mit Mochbern trans. und Pöpelwitzer Weiche trans., neue Frachtsätze für Steine und directe Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III und Ausnahmefrachtsätze für Holz. (Oels-Gnesener E.)

III. A. 2.

Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer mit Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Nachtrag II v. 25/6. 79 zum Tarif v. 10/9. 77. Ausnahmetarifsätze für Steine, Hölzer des Specialtarifs II, Berichtigungen und Ergänzungen des Hauptparifs enthaltend. (Berlin-Görlitzer B.)

III. A. 3.

Prinz-Heinrich Bahn — Luxemburgische Wilhelmsbahn und Elsass-Lothringische Bahnen. Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Prinz-Heinrich Bahn einerseits und den Stationen der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und der Elsass-Lothringischen Bahnen andererseits v. 1/5. 79. Verkaufspreis 1 *M.* Neu. (Elsass-Lothringer B.)

IV.

Eisen. Ausnahmetarif für den Transport von eisernen Brückenbestandtheilen und Eisenbahnschienen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen von Mannheim nach Brunnen und Flüelen giltig v. 1|6. 79. (Gratis.) (Bad. Staatsb.)

Eisen etc. Mit 15/6. l. J. gelangte ein Spezialtarif für Eisen und Eisenwaaren im Frachtenverkehre via Wien von Stationen der Südbahn nach Böhmen zur Einführung. (Oester. Südb.)

Eisen etc. Tarif für den directen Verkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Böhmischen Westbahn andererseits via Mittelwalde.

Mit dem 15/6. 79 sind für die Beförderung von Eisen (Rohe,) Rohstahlschienen etc. in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief directe Ausnahmesätze von den im Nachtrag II sub 11 zum Tarif v. 10/6. 77 genannten Oberschlesischen Stationen nach Bubna der Oesterreichischen Staatsbahn in Kraft getreten. Bis zur Herausgabe eines bezüglichen Tarifnachtrages ertheilen die Güterexpeditionen der betreffenden Stationen die erforderliche Auskunft. (Oberschl. E.)

Getreide etc. Mit 1/7. l. J. treten die in dem v. 15|9. 75 giltigen Spezialtarife für den Verkehr zwischen der Mohacs-Fünfkirchen, Fünfkirchen - Barcser und Alföldbahn einer- und der Südbahn anderseits unter Specialtarif I rücksichtlich des Verkehres von Alföldbahu nach der Südbahn für Getreide, Mahlproducte etc. auf Seite 26 und 27 angegebenen Frachtsätze ausser Kraft. (Oester. Südb.)

Grubenholz. Ausnahmetarif v. 1/6. 79 für den Transport von Grubenholz bis zur Länge eines gewöhnlichen Kohlenwagens in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen von Stationen der Köln-Mindener Bahn nach Belgischen Kohlenstationen mit Umexpedition zu Visé (transit) via Venlo (gr.) (Köln-Mindeн.)

Gubenholz. Ausnahmetarif v. 15/6. 79 für die Beförderung von Holz in rohen Stämmen sowie von Grubenholz bis zur Länge eines gewöhnlichen Kohlenwagens bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen von Stationen der Main-Weser Bahn nach Belgischen Stationen via Herbesthal resp. Aachen. (gr.) (Köln-Mind.)

Holz. Ausnahmetarife für Holztransporte im Verkehr zwischen Stationen der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn andererseits v. 20|6. 79. (An Stelle des Tarifs v. 1|3. 79) (Berlin-Görlitz.)

Holz. Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz etc. v. 1|12. 78.

Ergänzungsblatt No. 2, gültig v. 1|7. 79 ab, enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Bodenseeufer-Stationen Romanshorn und Rorschach einerseits und Stationen der Oldenburgischen Eisenbahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Eisenbahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Eisenbahn, der Altona-Kieler Bahn, der Hannoverschen Staatsbahn, der Bergisch-Märkischen Bahn und der Main-Weser-Bahn andererseits. (Main-Weserb.)

Kohlen. Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verbands-Kohlenverkehr.

Vom 1|6. 79 ab sind im Steinkohlenverkehr nach Station Pest Ung. Stsb. die Frachtsätze von Zabrze, Coaksanstalt auf diejenigen von Zabrze und die Frachtsätze von Königshütte und Beuthen auf diejenigen von Schwientochlowitz ermässigt. (Oberschlesische E.)

Steinkohlen und Coaks. Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks von Bexbach, Homburg und St. Ingbert, Stationen der Pfälzischen Bahnen, nach Stationen der Elsass-Lothringischen Bahnen (Kohlentarif No. 9 b v. 1|5. 79. Verkaufspreis 0,05 *M.*

Durch diesen Tarif ist der Tarif v. 20|2. 78 für den gleichen Verkehr aufgehoben worden. (Elsass-Lothr.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif der Breslau-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer-, Oels-Gnesener, Breslau - Warschauer, Posen - Kreuzburger, Märkisch-Posener, Königlichen Ostbahn, Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen v. 15/9. 78.

Nachtrag I, giltig v. 1|6. cr., enthaltend neue Tarifsätze nach Graudenz, Darkehmen und Goldap und ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Posen-Kreuzburger und Oels-Gnesener Eisenbahn. (Breslau-Freib.)

Steinkohlen etc. Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen- und Cokestransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach denen der Niederschlesisch-Märkischen v. 1|8. 74.

a) Nachtrag IX. v. 1/6. 79, enthaltend: Neue resp. ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Breslau N. M. E. und Mochbern.

b) Vom 7|6. 79 ab gelangen für Oberschlesische Steinkohlen und Cokessendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg nach Station Wedding der Berliner Verbindungsb. an Stelle der bisherigen Moabiter Frachtsätze directe, um 0,02 *M.* pro 100 kg niedrigere Frachtsätze zur Anwendung.

Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Königlichen Ostbahn v. 15|3. 79.

Nachtrag II gültig v. 15|6. 79 bis incl. 14/3. 80, enthaltend: Erweiterungen und Ermässigungen des Haupttarifes.

Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen- und Cokestransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Oesterr. Süd- und Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn v. 1|4. 77.

Vom 1|6. 79 ab sind die Frachtsätze von Zabrze, Coaksanstalt auf diejenigen von Zabrze und die Frachtsätze von Königshütte und Beuthen auf diejenigen von Schwientochlowitz ermässigt. (Oberschles. E.)

Steinkohlen etc. Nachtrag IV v. 1/6. 79 z. Abth. A des Ausnahmetarifs v. 15|7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Bahn nach Stationen der Rheinischen Bahn im Rheinischen Nachbarverkehre, enthaltend: 1. Aenderung bezw. Ergänzung der Vorbemerkungen. 2. Aenderung bezw. Ergänzung des Zechen- etc. Verzeichnisses. 3. Anderweite ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen. 4. Neue Frachtsätze von den Zechen Helene II, Zollern, Victor und Westhausen, sowie nach Viersen (Rheinisch). 5. Berichtigungen. (10 Pf.)

Nachtrag V v. 1/6. 79 z. Abth. B. des Ausnahmetarifs v. 15|7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Köln-Mindener und Rheinischen nach Bergisch-Märkischen Stationen im Rheinischen Nachbarverkehre, enthaltend: 1. Aenderung bezw. Ergänzung der Vorbemerkungen. 2. Aenderung bezw. Ergänzung des Zechen- etc. Verzeichnisses. 3. Neue Frachtsätze von Castrop und Marten, Stationen der Cöln-Mindener Bahn, Löttringhausen, Station der Rheinischen Bahn und Bodelschwingh, Station der Westfälischen Bahn, sowie nach den Stationen Dalheim und Rheindahlen der Bergisch-Märkischen Bahn. 4. Anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit verschiedenen Stationen. 5. Berichtigungen. (10 Pf.)

Nachtrag V v. 1|6. 79 z. Abth. C des Ausnahmetarifs v. 15|7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Rheinischen und Bergisch-Märkischen nach Köln-Mindener Stationen, im Rheinischen Nachbarverkehre, enthaltend: 1. Aenderung resp. Ergänzung der Vorbemerkungen. 2. Aenderung resp. Ergänzung des Zechen- etc. Verzeichnisses. 3. Neue Frachtsätze von den Stationen Steele (Nord und Süd) und Löttringhausen der Rheinischen Bahn, sowie von den Stationen Courl und Dortmund der Köln-Mindener Bahn. 4. Berichtigungen. (10 Pf.)

Nachtrag II v. 1|6. 79 z. Abth. E. des Ausnahmetarifs v. 25|9. 78 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Köln-Mindener und Rheinischen Stationen nach Stationen der Westfälischen bezw. Münster-Enscheder Bahn im Rheinischen Nachbarverkehre, enthaltend: 1. Ergänzung des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue Frachtsätze von Dortmund D. G. E. (5 Pf.) (Köln-Mindener E.)

Steinkohlen. Nachtrag I v. 25/6. 79 zum Ausnahmetarife v. 10/6. 78 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Extrazügen von Zechen, Kokereien und Gasanstalten an der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn nach Stationen der Altona-Kieler, Berlin-Hamburger etc. Bahnen im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande, enthaltend: 1. Tarifbestimmungen. 2. Ergänzungen bezw. Aenderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses im Haupttarif. 3. Neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze. 4. Instradirungsvorschriften. 5. Berichtigungen. (gr.) (Köln-Minden.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Rheinisch-Westfälischen Zechen nach Berlin und darüber hinaus. Nachtrag III v. 1/6. 79 zum Tarife v. 5/8. 77.

Ergänzungen des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien. — Sätze für Charlottenburg M.-H. — Frachtsätze für die Gasanstalten in Wesel und Bocholt. — Berichtigungen. (Hann. Stsb.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. von Rheinisch-Westfälischen Zechen nach Stationen der Berliner Verbindungsbahn. Nachtrag III v. 1/6. 79 zum Tarife v. 5/8. 77.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der im Nachtrage II sub I enthaltenen Sätze nach den Gasanstalten in der Gitschiner Strasse und am Stralauer Platz in Berlin. — Ergänzungen des Verzeichnisses der Zechen und Kokereien. — Frachtsätze für Ber

lin, Berlin-Stettiner Bahnhof, für Charlottenburg der Berliner Verbindungsbahn, sowie für die Gasanstalten zu Wesel und Bocholt. — Berichtigungen. (Hannoversche Stsb.)

Anhang.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Oesterreichische Südbahn und Wien-Pottendorfer Bahn. Nachtrag II (gilt v. 15|5. 79) zum Tarif v. 20|8. für Transporte von Mineralischen Kohlen, Coaks und Briquets, enthaltend: Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogenen Stationen Pfaffstetten und Steinamanger, ferner Frachtbegünstigungen, welche seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für alle nach den Sätzen benannten Verbandtarifes abgefertigten Sendungen unter gewissen Bedingungen gewährt werden. (Kaiser Ferd.-Nordbahn.)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag V v. 15/5. 79 zum Tarife v. 1/10. 76 für den Localgüter-Verkehr, enthaltend:

I. Ausnahmetarife für die Artikel: Kalk, Theer, Brennholz, Holzkohlen und Borke, Zuckerrüben und Zuckerrübenabfälle, Erze rohe, Steine, Ziegel, Theer und Eis bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und pro Wagen resp. bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg pro Wagen, dann für Eisenbahn-Fahrzeuge auf eigenen Rädern laufend. (Locomotiven, Tender, Personen- und Gepäck-Wagen) bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht.

II. Frachtbegünstigungen, welche in den innen angegebenen Relationen und unter den innen angegebenen Bedingungen:

a) für die ab Istrau (von der Montanbahn) dann ab Oderberg transito (von der Grubenstation der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn) zur Aufgabe gelangenden Kohlen- und Coaks-Transporte;

b) für Galizisches Salz (Koch-, Stein-, Sud-, Fabriksalz, auch Lecksteine) im Verkehre ab Krakau gewährt werden.

III. Frachtermässigung für Cement-Transporte im Verkehre ab Wien.

IV. Ergänzungen der Waaren-Classification und Druckfehler-Berichtigungen des Haupttarifes.

V. Special-Bestimmung über die Beförderung der Privat-Wagendecken, welche zum Schutze derjenigen Güter dienen, welche in offenen Wagen verladen werden.

VI. Gebühren für das Abstempeln der Frachtbriefe und das Collationiren derselben mit dem vorgeschriebenen Formulare.

Mährisch-Schlesische Nordbahn. Nachtrag V v. 15|5. 79 zum Tarife v. 1|10. 76 für den Local-Güterverkehr, enthaltend:

I. Ausnahmetarife für die Artikel Kalk, Theer, Brennholz, Holzkohlen u. Borke, Zuckerrüben u. Zuckerrübenabfälle, Erze, rohe, Steine, Ziegel, Thon und Eis bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und pro Wagen resp. bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg pro Wagen, dann für Eisenbahnfahrzeuge (Locomotiven, Tender, Personen- und Gepäckswagen) bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht.

II. Ergänzungen der Waarenclassification.

III. Specialbestimmung über Beförderung von Privat-Wagendecken, welche zum Schutze derjenigen Güter dienen, welche in offenen Wagen verladen werden.

IV. Gebühr für das Abstempeln der Frachtbriefe und das Collationiren derselben mit dem vorgeschriebenen Formulare.

Oesterreichische Nordwestbahn. Einführung des Nachtrages zum Schlesisch-Südwestdeutschen Verbandtarife.

Einführung des Nachtrages IV zum Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarife.

Einführung des Nachtrages I zum Localtarife v. 1|9. 78, enthaltend:

I. Neue Stationstarife für die Stationen Engenthal und Nawarow;

II. Theilweise geänderte Stationstarife für die Stationen: Jedlesee, Korneuburg, Lieben, Prag, Tetschen, Wien und Wisocan nebst einem Verzeichnisse der durch diese Aenderungen bedingten Berichtigungen in den Gegenrelationen des Haupttarifes.

Aus den Jahresberichten Deutscher Handelskammern.

Die gewöhnlich gegen Mitte des Jahres für das verflossene Jahr zur Veröffentlichung kommenden Jahresberichte der Handelskammern und kaufmännischen Corporationen pflegen eine reiche Fülle interessanten Materials auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu enthalten, welches eine Reproduction in unserem Fachblatte um so mehr verdient, als die Berichte sich nicht darauf beschränken, vollendete Thatsachen einfach zu registriren, sondern dieselben auch einer Kritik zu unterziehen, sowie auch die noch schwebenden Fragen der neuesten Zeit gutachtlich zu besprechen pflegen. In dieser Beziehung ist der reichhaltige Bericht der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Berlin über den Handel und die Industrie von Berlin im Jahre 1878 mustergültig. Wenn wir uns hier mit dem Abschnitt des Berichts über Eisenbahnwesen etwas eingehender beschäftigen, so haben wir davon den Gewinn, uns bei der Besprechung der Berichte anderer Corporationen insofern kürzer fassen zu können, als wir nur das Abweichende in den Ansichten über die von allen grösseren Kammern und Kaufmannschaften behandelten gleichen Fragen hervorzuheben brauchen.

Vor Allem ist es die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen, welche die Corporationen speciell in Preussen aufs lebhafteste interessirt und zu der sie ihre Stellungnahme in ihren Berichten kennzeichnen. Nachdem der Berliner Bericht die abnehmende Rentabilität der Eisenbahnen hervorgehoben, diese Erscheinung aus der Ueberproduction auch auf diesem Gebiete zu erklären gesucht und darauf hingewiesen hat, dass namentlich das Staats-Eisenbahnsystem in Deutschland in so hohem Masse sich entwickelt hat*), fährt er fort wie folgt:

„Vom Standpunkt des Handels und der Industrie, die an billigen und gut eingerichteten Transportwegen das grösste Interesse haben und denen es gleich sein kann, ob der Staat oder ob Privatunternehmer solche herstellen, sind wir weit entfernt, den in unserem Jahrzehnt eingetretenen und mit wachsender Kraft sich vollziehenden Umschwung in der Gestaltung des Eisenbahnwesens zu bedauern. Auch verkennen wir nicht, dass unzählige grosse und kleine Umstände wirksam sind, den Zug, den unsere Zeit nach dem Staatsbahnsystem genommen hat, noch zu verstärken. Das sogenannte gemischte System bringt in dem Masse, als Umfang und Macht des Staatsbahnsystems sich erweitern, eine Menge Schwierigkeiten und Unzulänglichkeiten für die oberste Staatsverwaltung der Eisenbahnen, für die Verwaltung der Privat- und der Staatseisenbahnen, für die Verkehrsinteressenten hervor, und diese Conflicte sind mit ebenso viel Sachkunde als Billigkeit von dem Herrn Minister in seiner Reichstagsrede vom 13. Februar d. J. erörtert worden. Es hat einen sehr wohlthuenden Eindruck gemacht, dass der Herr Minister am 9. Februar die Erklärung gab, er sei sich bewusst, den Privatbahnen gegenüber auch als Verwalter der Staatsbahnen alle Rücksichten der Loyalität und Billigkeit beachtet zu haben. Er halte es für unrichtig und des Staates nicht würdig, die Privatbahnen zu ruiniren, um sie demnächst in seinen Besitz überzuführen. Die Ungewissheit darüber, welche Intentionen eigentlich die Regierung in Betreff des Eisenbahnwesens verfolge, hat im vorigen Jahre und bis vor Kurzem Beunruhigung, Misstrauen, und in Folge der mit verschiedenen Privateisenbahnen angeknüpften Verhandlungen wegen Betriebsüberlassung Speculationen in weite Kreise getragen, und sind wir dem Herrn Handelsminister dafür dankbar, dass er am 13. Februar Gelegenheit genommen hat, sich offener als bis dahin über den Plan, welchen die Regierung verfolgt, auszusprechen. Bei alle dem fehlt noch eine allseitige Klarlegung; denn da seit der Entstehung der Eisenbahnen in Deutschland die Ausbildung unseres Bahnsystems weit überwiegend der Thätigkeit des Privatcapitals zu verdanken ist und es weder im Verkehrs- noch im finanziellen Interesse des Staates liegen kann, alle in sich lebensfähigen und ihrer Verkehrsaufgabe völlig genügenden Privatlinien resp. Gruppen zu übernehmen, so wäre es von nicht zu unterschätzender Bedeutung, wenn es darüber zu voller Klarheit käme, welche Linien der Staat in eigenen Besitz nehmen, durch welche Glieder er sie ergänzen will, welche Linien dagegen der Privatverwaltung überlassen bleiben und welche Zweigentwickelung denselben gestattet sein soll. Denn es ist unmöglich, dass Privatgesellschaften mit dem Weiterausbau ihrer Bahnnetze durch Nebenlinien vorgehen, wenn sie nicht sicher sind, die erst nach Verlauf von Jahren zu erwartenden Vortheile von solchen Anlagen auch in Zukunft selbst geniessen zu können".

Nachdem der Bericht hierauf die für die weitere Entwickelung des Baues von Localbahnen oder Secundärbahnen, „die man mit Recht als Saugadern der Vollbahnlinien bezeichnet", günstigen und entgegenkommenden Kundgebungen des Herrn Handelsministers etc. besprochen und sich in Betreff des einzuberufenden Eisenbahnraths dahin erklärt hat, dass die Corporation der Berliner Kaufmannschaft in der Ausführung dieser Intentionen einen sehr zweckmässigen und sichere Erfolge verheissenden Weg erkennen würde, um allmälig zur Erledigung der Fragen zu gelangen, mit denen heute noch das Eisenbahnwesen in seiner Stellung zu den wirthschaftlichen Interessen zu schaffen hat, hebt der Bericht von diesen noch ungelösten Fragen einige specieller hervor.

In Betreff des Güter-Tarifsystems haben die Aeltesten der Kaufmannschaft den Gewerbetreibenden Gelegenheit gegeben, ihre Wünsche bei den angestellten Erörterungen wegen event. Einführung einer zweiten Stückgutclasse vorzutragen; die Corporation sei im Begriff, das ihr reichlich zugeflossene Material an die geeignete Stelle abzuführen.

Schliesslich wird der in letzter Zeit gegen die Eisenbahn-Differentialtarife in Fluss gekommenen und von oben herab begünstigten Bewegung und, im Anschluss daran, der Kundgebung des Herrn Reichskanzlers gedacht, welche zum Zweck hat die Ausarbeitung eines Gesetzes zur Regelung des Güter-Tarifwesens. In Betreff des letzteren heisst es: „Wir erkennen in vollem Masse den Werth dieser idealen Ziele an, halten aber die Schwierigkeiten, die in den Sachen selbst

*) s. den Artikel in der Wochenschau No. 52 Seite 695.

liegen und die trotz aller Einsicht und alles guten Willens, welche auch seit 1874 bis 1878 wieder aufgeboten worden sind, ein makelloses Reformwerk noch nicht gelingen liessen, doch für zu bedeutend, um auf eine reine und dauernde Lösung dieser ernsten Aufgabe zu hoffen. Dass der bisherige Zustand grosse öffentliche Interessen Privatgesellschaften und einzelnen Verwaltungen ohne gesetzliche Controle zur Ausbeutung für Privatinteressen überlassen habe, ist nach dem Stande der Reichs- und Landesgesetzgebung eine jedenfalls übertriebene Behauptung".

Miscellen.

Der neue Centralbahnhof in München soll sämmtliche in München einmündende Bahnen umfassen. Er bildet eine Kopfstation, deren Breitenausdehnung beschränkt ist, so dass auf eine Längenausdehnung unter möglichster Berücksichtigung der Arbeitstheilung Rücksicht genommen werden musste. In dem fast 3 km langen Bahnhofe sind daher verschiedenen Strecken verschiedene Functionen zugewiesen. Der vorderste Theil dient nur dem Personen- und Eilgutverkehre, der zweite dem Verkehre für Wagenladung, dem Güter- und Rangirdienste, der dritte Theil dem Maschinen- und Werkstättendienste. — Das neue Hauptgebäude wird unmittelbar hinter dem jetzt bestehenden und parallel zu demselben angelegt. Die erforderlichen 16 Geleise werden durch eine eiserne Halle überdacht. Electrische Beleuchtung ist in Aussicht genommen.

An Stahlschienen wurden in Frankreich in den Jahren 1866 bis 1877 760 855 t zur Verwendung gebracht. Dies stellt im Ganzen eine Schienenlänge von etwa 23 000 km dar. Die Gesammtlänge der Französischen Eisenbahnen Ende 1877 betrug 21 867 km, davon sind 8 379 km zweigeleisig, so dass sich eine Gesammt-Schienenlänge von 60 490 km ergiebt. Sonach bestehen etwa 38 pCt. aller Geleise aus Stahlschienen. (Revue industrielle 1878, Juli, S. 294 u. 295.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Betriebsstörungen etc.

Oesterreichische Südbahn - Gesellschaft. Die am 2. Juli l. J. angezeigte Verkehrsstörung in der Strecke Lienz-Oberdrauburg wurde am 10. Juli c. behoben.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Oberschlesische Eisenbahn. Die Aufnahme des fahrplanmässigen Personen- und Güterverkehrs auf der Strecke Kosel-Newdza-Kattowitz ist am 22. Juni Nachmittags erfolgt. Die Einstellung desselben ist durch No. 46 dieser Zeitung mitgetheilt worden.

2. Personenverkehr.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Sechs Wochen giltige Retourbillets Berlin - Röderau-Dresden.

Retourbillets Berlin-Röderau-Dresden II. und III. Wagenclasse mit einer Giltigkeitsdauer von 6 Wochen werden von jetzt ab bis mit 31. August d. J. zu folgenden Preisen ausgeben.

	Courier-zug. ℳ	Personen-zug. ℳ
Berl.-Dresd.-Altstadt II. Cl.	19,30	14,60
„ „ „ III. „	14,50	9,90
Berl.-Dresd.-Neustadt II. „	18,70	14,00
„ „ „ III. „	14,00	9,40

Freigepäck wird nicht gewährt, auch ist eine Unterbrechung der Hin- oder Rückfahrt nicht gestattet. Berlin, den 19. Mai 1879. Die Direction. (650)

3. Tarifwesen.

Am 1. k. M. tritt der **Nachtrag III zu Theil III des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs** vom 1. Januar 1878 in Kraft, durch welchen abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (Rohzucker) im Verkehr mit Alt- und Neustadt-Dresden (Elbquai) eingeführt und diejenigen für die Stationen Dux und Teplitz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Dux-Liptitz und Teplitz-Waldthor der Dux-Bodenbacher Bahn mit 1. October d. J. ausser Kraft gesetzt werden. Der Nachtrag ist bei unseren Verbandsstationen zu erhalten. Dresden, am 12. Juli 1879. Königliche General-direction der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (900)

Am 1. k. Mts. tritt der Nachtrag V zu Theil II des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandtarifs,** welcher abgeänderte Frachtsätze für Rohzucker und einen Ausnahmetarif für Schwerspath enthält, in Kraft. Derselbe ist bei unseren Güterexpeditionen zu erhalten. Dresden, am 12. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (896)

Harz-Nordsee-Verband. Die im Harz-Nordsee-Verbande für den Transport von gebranntem Kalk von den Hannoverschen Stationen Hannover und Lüneburg bestehenden Ausnahmetarife treten am 31. August c. ausser Kraft. Magdeburg, den 12. Juli 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (897)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Die für den Artikel gebrannter Kalk im Verkehr von den Hannoverschen Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg und Lüneburg nach den Stationen Berlin (Lehrter Bahnhof, Potsdamer Bahnhof und Hamburger Bahnhof) und Spandau (Magdeb.-Halberst. und Berl.-Hamb. B.) bestehenden Ausnahmetarife treten am 31. August cr. ausser Kraft. Magdeburg, den 12. Juli 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeb.-Halberstädter Eisenbahn. (898)

Stettin - Märkisch - Sächsischer Verband. Die Ausnahmesätze für Schiefertransporte, welche durch den Verbandstarif vom 1. Juni cr. zur Einführung gelangten, treten mit 25. August cr. wieder ausser Kraft. Dresden, am 5. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (895)

Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife für Roheisentransporte ab Peine, Osnabrück und Hassbergen nach Oesterreichischen Stationen in Kraft. Derselbe ist durch die Expeditionen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, den 9. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (894)

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbands-Gütertarife vom 1. Januar 1877 tritt am 1. August a. cr. der VII. Nachtrag in Kraft, von welchem bei den Verbands-Verwaltungen Exemplare zu erhalten sind. Dresden, am 10. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (893)

Harz-Nordsee Verband. Zu dem Gütertarife für den Harz-Nordsee Verkehr tritt am 15. Juli c. der 6. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält anderweite theilweise ermässigte Tarifsätze für den Verkehr zwischen Frankfurt-Bebraer und Braunschweigischen Stationen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands-Güter-Expeditionen zum Preise von 0,25 ℳ zu haben. Magdeburg, den 11. Juli 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. (892)

4. Submissionen.

Königlich Bayerische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der General - Direction der Königlichen Verkehrs - Anstalten, Bauabtheilung zu München, werden

Montag, am 21. Juli 1879,
Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section nachstehende Eisenbahnbau-Arbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

Das I. Arbeitsloos der Lohr-Wertheimer Bahn, 3 400 m lang, zwischen Lohr und Rodenbach und

das II. Loos dieser Bahnlinie, 4 200 m lang, zwischen Rodenbach und Neustadt a/M., enthaltend nach den Anschlägen:

	I. Loos ℳ	II. Loos ℳ	Zusammen ℳ
Eigentliche Erdarbeiten.	167 569,16	133 126,20	300 695,36
Vollendung der Wege . .	16 113,78	28 380,37	44 494,15
Kunstbauarbeiten . . .	118 501,90	18 834,74	137 336,64
Steinmaterial zum Bahnunterbau . .	30 889,13	26 560,07	57 449,20
	333 073,97	206 901,38	539 975,35

Es kann sowohl auf jedes der beiden Loose einzeln, als auch auf beide Loose zusammen als ein Accordobject submittirt werden.

Die zu stellende Caution beträgt für das I. Arbeitsloos 16 000 ℳ und für das Zweite 11 000 ℳ.

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen im Amtslocale der unterfertigten Königlichen Eisenbahnbau-Section zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissions - Formulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Couverten längstens bis Sonntag, den 20. Juli 1879, Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissions-Formular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Veraccordirungs-Termine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahms-Fähigkeit, ihr Cautions- und Betriebs-Vermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen. Lohr, im Juli 1879. Königlich Bayerische Eisenbahnbau-Section. (H 811)

Vereinigte Schweizerbahnen. Verkauf alter Materialien. Die in den Werkstätten der Vereinigten Schweizerbahnen lagernden abgängigen Materialien und zwar:

ca. 56 t Wagenachsen,
„ 7 „ Gussstahlbandagen,
„ 5 „ Eisenbandagen,
„ 4 „ Radsterne,

„ 4 „ Federnstahl und Abfälle,
„ 20 „ Schmelzeisen,
„ 12 „ Guss,
„ 7½ „ schmiedeeiserne Roststäbe,
„ 1½ „ gusseiserne do.,
„ 3 „ Blechabfälle,

werden hiermit zum Verkauf ausgeschrieben.

Angebote sind bis spätestens den 25. Juli, verbindlich bis 31. Juli, an die Maschineninspection der Vereinigten Schweizerbahnen in Rorschach einzugeben und sind dieselben, wenn sie nach dieser Zeit nicht beantwortet werden, als abgelehnt zu betrachten.

Die Materialien können in der Werkstätte Rorschach in Augenschein genommen werden. St. Gallen, den 5. Juli 1879. Die Generaldirection. (899) (O. F. 59 G.)

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung des für den Winter 1879/80 erforderlichen Bedarfes von **ca. 160 000 kg Presskohlen bezw. Presstorf zur Heizung von Personenwagen** soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die bezüglichen Lieferungs-Bedingungen können von dem Vorsteher der Central-Kanzlei, Herrn Peltz, hierselbst gegen Einsendung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten nebst Proben sind bis zum **19. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr** mit der Aufschrift — **Submission auf Lieferung von Presskohlen** — versehen franco an unser **maschinentechnisches Büreau** einzureichen. (866)

Elberfeld, den 4. Juli 1879.
Königliche Eisenbahn-Direction.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 55. 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 21. Juli 1879.

Zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Salzburg, im Juli 1879.

No. 1 der Tages-Ordnung.

Jahresbericht der geschäftsführenden Direction des Vereins für die Zeit von Mitte Juli 1878 bis dahin 1879.

Wir beehren uns, über die Verwaltung der Vereins-Angelegenheiten im abgelaufenen Geschäftsjahre folgenden Bericht zu erstatten:

1. Firmen-Aenderung.

a) Nachdem die der Actien-Gesellschaft der K. K. priv. Nieder-Oesterreichischen Südwestbahnen gehörigen Linien in den Besitz des Oesterreichischen Staates übergegangen sind, ist an die Stelle des Verwaltungsrathes dieser Gesellschaft die „Ministerial-Commission für die Verwaltung der K. K. Nieder-Oesterreichischen Staatsbahnen“ getreten, welche seit dem 6. August pr. den Betrieb leitet.

b) Mit dem 1. Januar cr. hat die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn-Gesellschaft die Firma „Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft“ angenommen. Das Domizil der Direction dieser Gesellschaft ist in Glückstadt verblieben.

2. Verlegung des Sitzes von Vereins-Mitgliedern.

Die in unserm letzten Jahresberichte unter obiger Nummer bereits als bevorstehend bezeichnete Verlegung des Sitzes der Direction der Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn (Zwickau-Weida) von Weimar nach Weida hat inzwischen stattgefunden.

3. Betriebs-Uebernahme anderer Bahnen.

a) Nachdem die Waagthal-Bahn in das Eigenthum des Ungarischen Staates übergegangen ist, hat am 6. Juni cr. die Direction der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen die Verwaltung und den Betrieb der Waagthal-Bahn übernommen.

b) In Folge gesetzlicher Verfügung ist der Ungarische Theil der Eperies-Tarnower Bahn am 1. Juli cr. in den Besitz der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft übergegangen, welche mit alleiniger Ausnahme der im Betriebe der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn verbleibenden Theilstrecke Orlo-Landesgrenze (5,15 km) den Betrieb auf der übrigen 53,87 km langen Strecke Eperies-Orlo, welcher bisher von der Direction der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen besorgt wurde, mit dem obengedachten Zeitpunkte übernommen hat.

c) Die lediglich dem Güterverkehre dienende K. K. Donau-Ufer-Bahn, welche Staatseigenthum ist und Anfangs von der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn betrieben wurde, ist am 1. Januar cr. in den Betrieb der Verwaltung der K. K. Nieder-Oesterreichischen Staatsbahnen (s. oben No. 1 sub a) übergegangen, welche die gedachte Bahn seit jenem Zeitpunkte im Vereine vertritt.

d) Der Betrieb der vom Oesterreichischen Staate erbauten Staatsbahn-Strecke Kriegsdorf-Römerstadt ist der Verwaltung der Mährisch-Schlesischen Central-Bahn übertragen worden, welche diese 14,56 km lange Strecke seit dem Tage der Betriebs-Eröffnung (15. Oct. 1878) im Vereine vertritt.

e) Die von einer besondern Eisenbahn-Gesellschaft erbaute Zweigbahn Heide-Wesselburen (11 km) ist von der Direction der West-Holsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft am 1. November pr. in Betrieb genommen worden und wird von letztgenannter Verwaltung im Vereine vertreten.

4. Ausserbetriebsetzung von Bahnstrecken.

Mit dem 30. Juni cr. ist der Betrieb auf der Flügelbahn Neusattel-Schaboglück-Priesen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) eingestellt worden.

5. Aus dem Vereine geschiedene Mitglieder.

Wie schon oben unter No. 3 sub a berichtet worden, ist die Waagthal-Bahn in das Eigenthum des Ungarischen Staates übergegangen und es hat in Folge dessen bezw. seit der am 6. Juni cr. erfolgten Betriebs-Uebernahme derselben Seitens der Direction der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen die Direction der Waagthal-Bahn aufgehört, Vereins-Mitglied zu sein.

6. Aufnahme neuer Mitglieder.

Verwaltungen neuer Bahnen sind im abgelaufenen Geschäftsjahre in den Verein nicht aufgenommen worden, dagegen haben die Verwaltungen

a) der K. K. priv. Elbogener Local-Bahn;
b) des Georgs-Marien-Bergwerks- u. Hütten-Vereins

ihre Aufnahme in den Verein beantragt.

Die ad a bezeichnete Bahn, welche die Orte Elbogen und Neusattel der Buschtěhrader Bahn mit einander verbindet, als normalspurige Secundär-Bahn eingerichtet ist, öffentlichen Güter- und Personen-Verkehr hat und sich im Eigenthum einer offenen Handels-Gesellschaft mit der Firma „K. K. priv. Elbogener Localbahn-Gesellschaft: Böhm, Schwind u. Co.“ befindet und von dieser offenen Handels-Gesellschaft ohne Mitwirkung eines Verwaltungsrathes betrieben wird, hat eine Ausdehnung von 5,3 km.

Die sub b genannte Bahn ist von dem Georg-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein gebaut worden und führt von der Georg-Marien-Hütte nach Hassbergen. Auch diese 8,2 km lange Bahn hat öffentlichen Personen- und Güter-Verkehr. Sie wird durch den Gewerk-Vorstand der Georg-Marien-Hütte verwaltet; die spezielle Leitung hat ein Spezial-Director.

Nach der Bestimmung im 5. Alinea des § 5 des Vereins-Statuts ist die geschäftsführende Verwaltung nur befugt, die Aufnahme einer Verwaltung vorbehaltlich der nachfolgenden Genehmigung der General-Versammlung zu bewirken, wenn die aufzunehmende Bahn eine Baulänge von mindestens 30 km hat,

eine Voraussetzung, welche auf die beiden in Rede stehenden Bahnen nicht zutrifft. Es hat deshalb der Beschluss über Aufnahme und Stimmberechtigung dieser Bahnen der General-Versammlung vorbehalten bleiben müssen.

Die Anträge der beiden Verwaltungen werden von der Commission für das Vereins-Statut in einer am Tage vor der General-Versammlung abzuhaltenden Sitzung einer Vorberathung unterzogen, und es wird der General-Versammlung über das Resultat dieser Berathungen mündlich Bericht erstattet werden.

7. Verzeichniss der Vereins-Mitglieder.

Unter Berücksichtigung der sub 1—4 dieses Berichts bezeichneten Aenderungen besteht der Verein gegenwärtig aus folgenden Mitgliedern:

	1	2	3
	Sitz	Im Betriebe Kilom.	Stimmen nach dem V.-Statut
A. Deutsche Verwaltungen.			
1. Direction der Aachener Industrie-Eisenbahn	Aachen	31,98	1
2. Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft zugleich für die Schleswigschen Eisenbahnen.	Altona	522,05	4
3. General-Direction der Grossherzoglich Badischen Staats-Eisenbahnen	Carlsruhe	1 251,55	7
4. General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten, Betriebs-Abtheilung	München	4 035,82	13
5. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction (Bergisch-Märkische E.)	Elberfeld	1 321,57	7
6. Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zugleich für die Oberlausitzer Eisenbahn.	Berlin	574,29	4
7. Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Berlin	328,73	3
8. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft	Berlin	449,84	4
9. Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenb.-Gesellsch.	Berlin	259,56	3
10. Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft zugleich für die Angermünde-Schwedter Eisenbahn.	Stettin	602,25	5
11. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft zugleich für Goslar-Vienenburg (Preuss. Staats-E.).	Braunschweig	352,86	3
12. Directorium d. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenb.-Ges.	Breslau	598,87	4
13. Direction der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft (Preuss. Abth.)	Poln. Wartenberg	55,34	1
14. Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft zugleich für die Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer der Oberlausitzer E.-G.	Cottbus	160,32	2
15. Direction der Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenb.-Ges.	Crefeld	44,76	1
16. Direction der Dortmund-Gronau-Enscheder-Eisenb.-Gesellsch.	Dortmund	106,00	2
17. Kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Els.-Lothringen zugleich für die Wilhelm-Luxemburg Bahn.	Strassburg	1 285,47	7
18. Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenb.-Gesellschaft	Lübeck	33,00	1
19. Königl. Eisenbahn-Direction (Frankfurt-Bebraer E.)	Frankfurt a. M.	542,72	4
20. Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenb.-G.	Braunschweig	22,20	1
21. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction (Hannoversche Staats-E.)	Hannover	841,60	5
22. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenb.-Gesellschaft	Mainz	581,59	4
23. Direction der Hollsteinischen Marschbahn-Gesellschaft	Glückstadt.	87,30	1
24. Verwaltungsrath der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft	Homburg v. d. H.	18,06	1
25. Verwaltungsrath der Kirchheimer Eisenb.-G. (ohne Stimmrecht)	Kirchheim u. T.	6,26	—
26. Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft	Köln	1 088,98	6
27. Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Ges. (Nürnberg-Fürth)	Nürnberg	6,04	1
28. Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft	Lübeck	113,94	2
29. Direction der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft	Guben	272,03	3
30. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Ges. zugleich für die Langwedel-Uelzener und Hannover-Altenbekener Eisenbahn.	Magdeburg.	1 388,28	7
31. Direction der Main-Neckar E.	Darmstadt.	87,52	1
32. Königl. Preuss. Direction der Main-Weser Bahn	Kassel	198,79	2
33. Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn-Gesellschaft.	Danzig	142,92	2
34. Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenb.-Ges.	Schwerin	329,08	3
35. Königl. Direction der Militär-E.	Berlin	15,13	1
36. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction (Nassauische E.)	Wiesbaden.	286,12	3
37. Königl. Preuss. Direction der Niederschlesisch-Märkischen E. zugleich für die Berlin-Blankenheimer, Berliner Nordbahn, Halle-Sorau-Gubener u. Berlin-Dresdener Eisenbahn. (Die Berliner Ringbahn gehört nicht zum Verein.)	Berlin	1 543,58	8
38. Direction der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft zugleich für die Saal-Unstrut E.	Nordhausen	131,05	2
39. Grossherzogl. Direction der Oberhessischen Eisenbahnen	Giessen	175,77	2
40. Königl. Preuss. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. zugleich für die Stargard-Posener Eisenbahn.	Breslau	1 545,39	8
41. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft	Breslau	159,71	2
42. Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Direction (Die secundäre Bahn Ocholt-Westerstede, 7,0 km lang, gehört dem Verein nicht an.)	Oldenburg.	346,41	3
43. Königl. Preuss. Direction der Ostbahn zugleich für die Hinterpommerschen Bahnen.	Bromberg	2 552,36	10
44. Verwaltungsrath der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft	Königsberg i. Pr.	243,16	2
45. Direction der Pfälzischen Eisenb.	Ludwigshafen	620,49	5
46. Direction der Posen-Creuzburger Eisenbahn-Gesellschaft	Posen.	203,30	2
47. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft	Breslau	317,47	3
48. Direction der Rheinischen E.-G.	Köln	1 310,50	7
49. Direction der Saal-Eisenb.-Ges.	Jena	74,76	1
50. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction (Saarbrücker E.) zugleich für die Rhein-Nahe E.	Saarbrücken.	453,16	4
51. Königl. General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen zugleich für die Zittau-Reichenberger, Altenburg-Zeitzer, Chemnitz-Würschnitzer und Gaschwitz-Meuselwitzer Privatbahnen.	Dresden	2 017,33	9
52. Direction der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn (Zwickau-Weida)	Weida	33,80	1
53. Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft	Erfurt	489,37	4
54. Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellsch.	Tilsit	53,93	1
55. Direction der Weimar-Geraer Eisenbahn-Gesellschaft	Weimar	68,11	1
56. Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft	Meiningen.	178,75	2
57. Königl. Preuss. Direction der Westfälischen Eisenbahn zugleich für die Münster-Enscheder Eisenbahn.	Münster	563,66	4
58. Direction der Westholsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft	Neumünster	89,30	1

	1	2	3
59. Königl. Württembergische Eisenbahn-Direction	Stuttgart .	1 377,77	7
B. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen.			
60. Direction der K. priv. Alföld-Fiumaner Eisenbahn (Grosswardein-Essegg)	Budapest .	392,80	3
61. Direction der Arad-Körösvölgyer Eisenbahn.	Arad . . .	62,00	1
62. Direction der Arad-Temesvarer Eisenbahn.	Budapest .	57,15	1
63. Verwaltungsrath der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. .	Teplitz . .	156,34	2
64. Direction der Battaszek-Dombovar-Zakanyer (Donau-Drau) Eisenbahn	Budapest .	166,19	2
65. Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn-Ges. . .	Prag . . .	180,96	2
66. Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westbahn . . . . zugleich für die Rakonitz-Protiviner Staats-E.	Wien . . .	345,84	3
67. Verwaltungsrath der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn . .	Prag . . .	456,68	4
68. Verwaltungsrath der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn .	Teplitz . .	112,13	2
69. Verwaltungsrath der K. K. priv. Erzherzog Albrecht Bahn . .	Wien . . .	182,62	2
70. Verwaltungsrath der K. priv. Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn	Budapest .	68,05	1
71. Verwaltungsrath der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwig Bahn .	Wien . . .	593,74	4
72. Verwaltungsrath der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenb.- u. Bergbau-Gesellsch.	Wien . . .	106,33	2
73. Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn . . . . . zugleich für die Mährisch-Schlesische Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn.	Wien . . .	880,93	5
74. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Franz-Josef Bahn . . .	Wien . . .	716,95	5
75. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiserin-Elisabeth Bahn . . .	Wien . . .	981,34	6
76. Direction der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenb.-Gesellsch. .	Budapest .	421,44	4
77. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kronprinz-Rudolf Bahn . . .	Wien . . .	816,95	5
78. Verwaltungsrath der K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn-Gesellschaft	Wien . . .	580,62	4
79. Verwaltungsrath der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn	Wien . . .	117,36	2
80. Verwaltungsrath der Mährisch-Schlesischen Centralbahn . . zugleich für Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt.	Wien . . .	168,49	2
81. Administration der ersten K. K. priv. Donau - Dampfschiffahrt-Gesellschaft . . . . für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn.	Wien . . .	68,27	1
82. Ministerial-Commission für die Verwaltung der K. K. Niederösterreichischen Staatsbahnen . zugleich für die K. K. Donau-Uferbahn.	Wien . . .	162,96	2
83. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestb. .	Wien . . .	932,26	6
84. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	Wien . . .	2 006,18	9
85. Verwaltungsrath der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau)	Prag . . .	259,16	3
86. Verwaltungsrath der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn	Prag . . .	164,61	2
87. Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	Budapest .	84,56	1
88. Direction der K. priv. Ersten Siebenbürger Eisenbahn . . .	Budapest .	290,26	3
89. Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft . . . . . zugleich für die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter, Leoben-Vordernberger E. und die Istrianer Staatsbahn.	Wien . . .	2 463,68	9
90. Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn	Wien . . .	285,07	3
91. Directorium der Theiss - Eisenbahn-Gesellschaft	Budapest .	584,98	4
92. Verwaltungsrath der K. K. priv. Turnau - Kralup - Prager Eisenbahn-Gesellschaft	Prag . . .	120,79	2
93. Verwaltungsrath der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn . zugleich für die Dniester-Bahn und Tornow-Leluchower Staats-E.	Wien . . .	531,03	4
94. Direction der Ungarischen Nordost-Eisenbahn	Budapest .	573,83	4
95. Directionsrath der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen .	Budapest .	1 928,74	8
96. Verwaltungsrath der Ungarischen Westbahn	Budapest .	383,34	3
97. Verwaltungsrath der K. K. priv. Vorarlberger Bahn	Wien . . .	96,04	1
C. Luxemburgische Verwaltungen.			
98. Verwaltungsrath der Prinz-Heinrich Eisenbahn-Gesellsch. .	Luxemburg	103,11	2
D. Andere Vereins-Verwaltungen.			
99. Verwaltungsrath der Chimay-Eisenbahn-Gesellschaft	Chimay (Belgien) . . .	59,63	1
100. General - Direction der Eisenbahn grand central belge . . zugleich für die Aachen - Mastrichter Eisenbahn	Brüssel . .	705,07	5
101. Administrationsrath der Holländischen Eisenb.-Gesellschaft . .	Amsterdam	353,08	3
102. Direction der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft	Lüttich . .	29,08	1
103. Administrations - Behörde der Niederländischen Central-E. .	Utrecht . .	101,41	2
104. Direction der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft .	Utrecht . .	248,85	2
105. General-Direction der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen . . . . zugleich für die Lüttich-Limburger und Almelo - Salzberger Privatbahnen.	Utrecht . .	1 024,55	6
106. Direction der Nordbrabant-Deutschen Eisenb.-Gesellschaft	Gennep . .	100,37	2
107. Betriebs - Comité der Rumänischen Eisenbahnen - Act.-Ges. .	Berlin . .	921,00	6
108. Direction der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger E. .	Warschau .	506,42	4
	zusammen	55 245,16	369

Hiervon kommen auf die Gruppe

A. Deutsche Bahnen	32 591,92	km und	208	Stimmen,
B. Oesterreichisch-Ungarische B.	18 500,67	„ „	127	„
C. Luxemburgische Bahnen . .	103,11	„ „	2	„
D. Andere Vereinsbahnen . . .	4 049,46	„ „	32	„
wie oben	55 245,16	km und	369	Stimmen.

Die Vereinsbahnen hatten Mitte Juli 1878 eine Ausdehnung von 53 385,66 km, es ist mithin die gegenwärtige Betriebslänge um 1 859,50 km grösser.

8. Vereinsstatut.

Aenderungen des Vereinsstatuts sind nicht eingetreten. Ein von der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn gestellter Antrag auf Abänderung der von den schiedsrichterlichen Entscheidungen der Streitigkeiten aus dem Wagenverkehre handelnden Bestimmung im Alinea 4 des § 12 des Vereinsstatuts ist wieder zurückgezogen worden (cfr. Circularschreiben der geschäftsführenden Direction vom 1. Mai c. No. 1387 und vom 30. ejusd. No. 1749).

9. Vereins-Betriebsreglement.

Zu dem vom 1. Juni 1876 gültigen Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist am 21. December v. J. ein vom 1. Januar c. ab gültiger vierter Nachtrag ausgegeben worden, mit welchem neue Frachtbriefformulare zur Einführung gekommen sind und durch die in Rücksicht auf die veränderte Form des Frachtbriefes die Bestimmung im § 50 Ziffer 7 Absatz 3 des Reglements in einigen Punkten abgeändert wurde.

10. Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement.

Am 21. November pr. wurde der vom 1. Januar c. ab gültige II. Nachtrag zu dem Uebereinkommen ausgegeben, durch welchen die von der vorjährigen Generalversammlung angenommenen und perfect gewordenen Declarationen zu einzelnen Bestimmungen des Uebereinkommens publicirt worden sind.

Auch die Tagesordnung der diesjährigen Generalversammlung enthält wiederum verschiedene Anträge auf anderweite Fassung bezw. Interpretation mehrerer Bestimmungen des Uebereinkommens. Die speciellen Berichte der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zu diesen Anträgen werden bei den Nummern III und IV der Tagesordnung zum Vortrag kommen.

11. Verschleppungs-Uebereinkommen.

Ueber die Anträge auf Abänderung der Bestimmung im Alinea 3 des § 3 und auf Erlass einer Declaration zu § 7 des vom 1. März 1878 ab gültigen Uebereinkommens wird bei No. XI der Tagesordnung berichtet werden.

12. Vereins-Wagenregulativ.

Nachdem von der vorjährigen Generalversammlung verschiedene Abänderungen des Vereins-Wagenregulativs vom 1. December 1877 beschlossen worden waren, haben wir behufs Ausführung der betreffenden Beschlüsse am 2. December pr. den vom 1. Januar c. ab gültigen Nachtrag ausgegeben, in welchem auch diejenigen Interpretationsbeschlüsse der Commission für das Vereins-Wagenregulativ aufgenommen worden sind, welche nach Massgabe der Bestimmungen in den Alineas 7—9 des § 5 des Vereinsstatuts perfect geworden sind.

Weiter hatte sich die Herausgabe von „Berichtigungen“ zu diesem Nachtrage als nothwendig herausgestellt, welche gleichfalls an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden sind.

Verschiedene Anträge auf Abänderung des Vereins-Wagenregulativs kommen unter den Nummern XIII, XIV und XV der Tagesordnung zur Verhandlung.

13. Adressen der Wagenverwaltungen.

Zu dem vom 1. Mai 1876 gültigen Adressenverzeichnisse der Wagenverwaltungen ist am 25. Februar cr. der IV., von den Vereinsverwaltungen zuvor revidirte Nachtrag ausgegeben worden.

Die Ausgabe weiterer Nachträge würde die Uebersichtlichkeit nicht unwesentlich beeinträchtigen, wir werden deshalb demnächst zur Aufstellung und Ausgabe eines vollständig neuen Verzeichnisses überzugehen genöthigt sein.

14. Vereins-Kilometerzeiger.

Zu dem im Januar 1878 nebst einem, verschiedene Situationspläne von Bahnhöfen, Verbindungsbahnen und sonstigen aus den Eisenbahnkarten nicht genau ersichtlichen Bahngruppen enthaltenden Supplementbande erschienenen Vereins-Kilometerzeiger ist im September 1878 der erste und im April d. J. der zweite Nachtrag erschienen. Die Ausgabe eines dritten Nachtrages wird vorbereitet.

15. Ausgabe eines Verzeichnisses derjenigen Dienststellen, an welche Reclamationen über beschädigte und verlorene Ladungsutensilien zu richten sind.

Auf die von einer Seite gegebene Anregung an die geschäftsführende Direction ist mittelst Circularschreibens vom 16. April d. J. No. 1269 an alle Vereinsverwaltungen die Aufforderung gerichtet, ihr — behufs Aufnahme in ein aufzustellendes und demnächst an die Vereinsverwaltungen zu vertheilendes Verzeichniss — die Adressen derjenigen Dienststellen mittheilen zu wollen, an welche die Reclamationen über beschädigte und verlorene Ladungsutensilien zu richten sind.

Dieser Aufforderung ist von der grossen Mehrheit der Vereinsverwaltungen bereits entsprochen, die mit ihren bezüglichen Mittheilungen noch im Rückstande befindlichen Verwaltungen sind an die Beantwortung des oben bezeichneten Circularschreibens erinnert worden.

Von mehreren Seiten ist bereits, unseres Erachtens zutreffend, darauf aufmerksam gemacht worden, dass es sich empfehlen werde, zur Bezeichnung der erwähnten Stelle eine besondere Rubrik in das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen aufzunehmen.

Wir glauben diese Bemerkung um so weniger unbeachtet lassen zu dürfen, als einerseits — worauf wir schon unter No. 13 dieses Berichts hinzudeuten uns erlaubten — die Aufstellung eines vollständig neuen Verzeichnisses der Wagenverwaltungen sich nicht lange mehr umgehen lassen wird, und weil uns andererseits nothwendig erscheint, dass bei der Angabe der betreffenden Stelle, welche vielleicht richtiger als „Dienststelle, an welche Requisitionen betreffs Untersuchung über Verlust und Beschädigung an Ladungsutensilien zu richten“ zu bezeichnen wäre, unterschieden wird, ob es sich um solche losen Wagen-Bestandtheile (§ 19 des Regulativs) handelt, welche zum Wagen gehören und als Zubehör des Wagens an beiden Langseiten desselben bezeichnet sind, oder um die nicht ein Zubehör des Wagens bildenden Ladeutensilien, wie z. B. Wagendecken, Leinen, Ketten, Taue, Latirbäume, Zollverschlusskörbe etc.

Wir glauben aus diesen Gründen für zweckmässiger halten zu müssen, dass von der Ausgabe eines besonderen Verzeichnisses abgesehen, vielmehr baldthunlichst ein neues Verzeichniss der Wagenverwaltungen ausgegeben werde, in welchem in einer besonderen Rubrik die betreffende Stelle zu bezeichnen sein würde.

16. Referate über die Beantwortung der Fragen für die VIII. Versammlung der dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Techniker.

Die „Referate“ sind als VI. Supplementband zum technischen Vereinsorgane in C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden im October 1878 erschienen. An die Vereinsverwaltungen haben wir Exemplare dieses Supplementbandes zu einem ermässigten Preise abgegeben. Für die dem Buchhandel übergebenen Exemplare ist seitens der Verlagsbuchhandlung eine entsprechende Vergütung gezahlt worden.

16. Technische Vereinbarungen.

Ein Antrag auf Abänderung des § 135 der auf Grund der Beschlüsse der Münchener Generalversammlung (1876) herausgegebenen, für die Hauptbahnen gültigen technischen Vereinbarungen kommt unter No. XIX zur Verhandlung.

17. Grundzüge für secundäre Bahnen.

Abänderungsanträge zu den von der Münchener Generalversammlung (1876) angenommenen Grundzügen etc. sind nicht gestellt worden.

18. Tarifbestimmungen für die Beförderung von Extrafahrten etc.

Zu diesen seit dem 1. Januar 1878 in Geltung sich befindenden Tarifbestimmungen sind einige Abänderungen in Antrag gebracht worden, über welche bei No. XII der Tagesordnung speciell berichtet wird.

19. Classification von Eisen und Stahl.

Von dem seitens der vorjährigen Generalversammlung (s. No. 18 des Jahresberichts) bewilligten Betrage von 1 500 ℳ für Heranziehung eines jüngeren Technikers für die Zusammenstellung und weitere Bearbeitung der aus den Festigkeits- und Elasticitäts- etc. Versuchen gewonnenen Resultate sind nur 730 ℳ verausgabt, der Rest von 770 ℳ ist der Vereinscasse zurückerstattet worden.

Die umfangreichen und mühevollen Arbeiten der betreffenden „Subcommission für die Classification von Eisen und Stahl“ sind nunmehr abgeschlossen. Die aus diesen Arbeiten gezogenen Schlüsse etc. beantragt die technische Commission drucken zu lassen und die Kosten auf die Vereinscasse zu übernehmen (s. Commissionsbericht zu No. XVIII der Tagesordnung). Auf Grund dieser Schlüsse etc. sind Lieferungsbedingungen für Achsen, Radreifen und Schienen aus Flusseisen resp. Flussstahl entworfen worden, über deren Annahme die Generalversammlung gleichfalls bei obiger Nummer der Tagesordnung zu beschliessen hat.

20. Prämiirung von Erfindungen.

Die in Folge Preisausschreibens der geschäftsführenden Direction vom 3. Januar 1877 (s. auch Nachtrags-Bekanntmachung von 13. April ejusd.) eingegangenen 32 Bewerbungen sind s. Z. der Prämiirungscommission überwiesen worden, welche nach vorgängiger, durch verschiedene Subcommissionen vorbereiteten Prüfung über die zu vergebenden Preise in einer am 23./24. Mai d. J. abgehaltenen Sitzung Beschluss gefasst hat.

Das Resultat der Prämiirung haben wir den Vereinsverwaltungen mittelst Circularschreibens vom 25. Juni c. No. 2013 mitgetheilt, auf dessen Inhalt wir ergebenst Bezug nehmen. Die Veröffentlichung der Namen der prämiirten Bewerber bezw. Erfindungen und der zuerkannten Preise hat durch die Vereinszeitung, das technische Vereinsorgan und verschiedene politische Zeitungen stattgefunden.

Das Prämiirungsstatut ist von der Commission als der Revision bedürftig erkannt worden. In einer im Herbste d. J. abzuhaltenden Commissionssitzung soll über die der nächstjährigen Generalversammlung zu unterbreitenden Revisionsvorschläge berathen werden.

21. Vereins-Kartenreglement und Vereinskarten.

Das am 1. Januar 1876 in Kraft getretene Vereins-Kartenreglement ist im April d. J. von den Verwaltungen der Preussischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen zum 1. Januar 1880 gekündigt worden, unter Erklärung ihrer Bereitwilligkeit, zu einem anderweiten, auf neuer beschränkter Grundlage beruhenden Uebereinkommen die Hand zu bieten. Wir haben die kündigenden Verwaltungen ersucht, uns ihre Beschwerden gegen das Reglement und etwaige Abänderungsvorschläge mitzutheilen, damit wir dieselben Behufs Vorbereitung für die Generalversammlung der zuständigen Commission überweisen könnten. Obwohl die uns zugesagten Vorschläge Anfangs dieses Monats noch nicht eingegangen waren, hatten wir doch, um eine Besprechung derselben in der bevorstehenden Generalversammlung zu ermöglichen, Behufs commissioneller Vorberathung (ohne welche eine Verhandlung in der Generalversammlung erfolglos gewesen wäre) und in der Erwartung des vorherigen Eingangs der Vorschläge eine Commissionssitzung auf den 12. d. M. anberaumt.

Die Sitzung hat stattgefunden, die Commission ist jedoch, weil die erwarteten Vorschläge auch zu dieser nicht eingegangen waren, nicht in der Lage gewesen, der General-Versammlung ihrerseits Vorschläge zu einer Abänderung des Ver-

eins-Karten-Reglements zu machen, hat sich vielmehr darauf beschränken müssen, zu constatiren, dass die Kündigung der Preussischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen mit dem 1. Januar 1880 in Kraft tritt.

Sollten in der bevorstehenden General-Versammlung von irgend einer Seite Anträge auf Vereinbarung eines neuen oder Abänderung des bestehenden Reglements gestellt werden, so würde, um über die geschäftliche Behandlung derselben zu beschliessen, eine in den Gegenstand selbst eindringende Discussion aber geschäftsordnungsmässig nicht zulässig sein, auch wohl schwerlich zum Ziele führen.

Die Absicht, am 1. Juli d. J. wie bisher in jedem Jahre eine neue Vereins-Karten-Liste auszugeben, haben wir wieder fallen lassen. Für diese Entschliessung war die Erwägung massgebend, dass das derzeit gültige Vereins-Karten-Reglement nur noch bis ultimo dieses Jahres Geltung hat und dass wahrscheinlich erhebliche Aenderungen im Vereins-Karten Wesen eintreten werden, sei es, dass die Kündigung der Preussischen Staats-Bahnen und der Reichs-Bahnen in Kraft tritt, oder die den Intentionen derselben entsprechenden Modificationen vorgenommen werden. In jedem Falle müssen die Vereinskarten zum 1. Januar fut. umgeschrieben werden, woraus sich auch die Nothwendigkeit der Anfertigung einer neuen Vereins-Kartenliste ergiebt.

Unter solchen Umständen haben wir geglaubt, mit der Ausgabe monatlicher Veränderungsnachweisungen zu der derzeit gültigen Liste noch bis zum Schlusse dieses Jahres fortfahren zu sollen.

22. Vereinszeitung und technisches Organ des Vereins.

Ein die Verhältnisse der genannten beiden Organe darstellender Jahresbericht wird den Vereinsverwaltungen baldigst übersandt werden.

23. Eisenbahnstatistik.

Die Deutsche Eisenbahnstatistik für das Betriebsjahr 1877 ist nahezu vollendet und wird binnen Kurzem an die Vereinsverwaltungen und die betheiligten Regierungen versendet werden können.

Die auf eine Verbesserung des z. Z. gebräuchlichen Formulars für die Statistik gerichteten Vorschläge der von der vorjährigen Generalversammlung (cfr. No. IX der Tagesordnung) mit der selbstständigen Erledigung dieser Angelegenheit nach Massgabe der Bestimmungen in den Alineas 7—9 des § 5 des Vereinsstatuts beauftragten Commission für Angelegenheiten der Statistik sind den Vereinsverwaltungen mit unserem Circularschreiben vom 2. Mai cr. No. 1440 zur Erklärung mitgetheilt worden. Nach dem Antrage der Commission sollte das mit dem qu. Circularschreiben übersandte neue Fragenheft bereits zur Eintragung der statistischen Notizen für das Jahr 1878 benutzt werden.

Wir behalten uns vor, auf das Resultat unserer Umfrage in einem besonderen Schreiben zurückzukommen.

24. Statistik über die Dauer der Schienen.

Die das Jahr 1877 betreffende Statistik wird bearbeitet und voraussichtlich Ende dieses Monats zum Abschluss kommen, worauf wir dieselbe an die Vereinsverwaltungen vertheilen werden.

Die bezüglichen statistischen Materialien pro 1878 sind bereits von einer grossen Anzahl Verwaltungen eingesandt worden.

25. Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse des Beamtenpersonals.

Zu der im Jahre 1876 ausgegebenen, die Jahre 1868 bis 1873 umfassenden „Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse bei dem Beamtenpersonal der Deutschen Eisenbahnen" ist im April d. J. der dritte, das Erhebungsjahr 1877 betreffende Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen sowie an die staatlichen statistischen Büreaus versandt worden. Der buchhändlerische Betrieb dieses Nachtrags ist, wie in früheren Jahren die älteren Nachträge und das Hauptwerk, der Verlagsbuchhandlung von Puttkammer & Mühlbrecht hier übergeben, von welcher für jedes abgesetzte Exemplar eine Vergütung gezahlt wird.

26. Vereinscasse.

Ueber die Verwaltung der Vereinscasse im abgelaufenen Geschäftsjahre legen wir Rechnung. Wir stellen ergebenst anheim, eine Commission zur Prüfung der Rechnung mit dem Auftrage zu ernennen, über das Resultat der Revision bei No. XXI der Tagesordnung Bericht zu erstatten.

27. Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

Die über die Verwaltung dieses Fonds aufgestellte Jahresrechnung haben wir nebst Belägen dem Curatorium (aus den Verwaltungen der Berlin-Hamburger und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn bestehend) zur Prüfung vorgelegt. Das Curatorium wird bei No. XXII der Tagesordnung über das Ergebniss der Revision Bericht erstatten.

28. Thätigkeit der Commissionen.

I. Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.

Die Commission hat zwei Sitzungen (von resp. 4 und 2 Tagen) unter Betheiligung von 19 resp. 17 Verwaltungen abgehalten. Eine dritte Sitzung wird einen Tag vor der Generalversammlung in Salzburg stattfinden, und zwar zur Vorberathung über die Anträge unter No. V und Va der Tagesordnung.

Einer der wichtigsten von den der Commission überwiesenen Berathungsgegenständen war der Antrag der Thüringischen Eisenbahn, betreffend die Stellung des Vereins zu dem Berner Entwurfe eines allgemeinen Eisenbahn-Transportrechts, der unter No. II der Tagesordnung zur Verhandlung kommt. Ueber denselben ist, nachdem der Gegenstand im Schosse einer Subcommission in zweitägigen Berathungen für die Beschlussnahme des Plenums vorbereitet worden, in zwei Sitzungen eingehend (in einer derselben ausschliesslich) verhandelt worden, worauf die der Generalversammlung vorgelegte, auf Grund der Commissionsbeschlüsse ausgearbeitete Denkschrift von einem Redactionscomité festgestellt worden ist.

Ein fernerer, der Commission zur selbstständigen Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in den Alineas 7—9 des § 5 des Vereinsstatuts überwiesener Berathungsgegenstand war der Antrag der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, betreffend die Vereinbarung von Einrichtungen zum Zwecke schnellerer Erledigung der Frachtreclamationen (cfr. die diesseitigen Circularschreiben vom 14. August v. J. No. 3183 und vom 11. September v. J. No. 3725). Die Berathungen der Commission führten zu der Aufstellung des den Vereinsverwaltungen mit unserem Circularschreiben vom 19. April cr. No. 1324 zur Erklärung mitgetheilten Entwurfes eines Nachtrages zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (zu § 53 des Betriebsreglements. — Artikel 19 des Uebereinkommens). Auf das Resultat unserer Umfrage werden wir in einem besonderen Schreiben zurückzukommen uns erlauben.

Abgesehen von dem im Eingange erwähnten Antrage der Thüringischen Eisenbahn sind alle der Commission überwiesenen Berathungsgegenstände durch specielle Berichte einzelner zu Referenten bestellten Verwaltungen für die Beschlussnahme des Plenums vorbereitet worden.

Ein näheres Eingehen auf diese Gegenstände können wir uns hier erlassen, da dieselben sämmtlich noch die Generalversammlung beschäftigen werden (wie vorhin schon angegeben unter den Nummern II, V und Va, sowie ferner unter den Nummern III, IV und VI bis incl. XI der Tagesordnung).

II. Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

Die Commission hat nur eine Sitzung unter Betheiligung von 15 Verwaltungen abgehalten, in welcher die unter No. XII auf der Tagesordnung stehenden Anträge für die Beschlussnahme der Generalversammlung vorbereitet worden sind.

III. Commission für das Vereins-Wagenregulativ.

In vier (drei zweitägigen und einer eintägigen) Sitzungen, von denen drei von 20, eine von 21 Verwaltungen beschickt waren, sind 48 verschiedene Berathungsgegenstände zur Verhandlung gekommen, von denen 10 die Commission in zwei Sitzungen in Anspruch genommen haben und 4 unerledigt geblieben sind.

Diese 48 verschiedenen Berathungsgegenstände betreffen:

1. 6 Anträge auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs, von denen 4 (die unter den Nummern XIII, XIV a und b und XV der Tagesordnung bezeichneten) in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen werden, während die Berathung des Antrages der Rheinischen Bahn auf Ergänzung der Bestimmungen im Alinea 3 des § 3 des Vereins-Wagenregulativs (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 15. April cr. No. 1261) zu bestimmt formulirten Commissionsvorschlägen noch nicht geführt hat und der Antrag der Köln-Mindener Bahn, betreffend die Reinigung und Desinfection der zur Viehbeförderung benutzten Wagen (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 18. Februar cr. No. 714), in Rücksicht auf die inzwischen bekannt gewordene Thatsache, dass in Oesterreich der Erlass eines dem bezüglichen Deutschen Gesetze vom 25. Februar 1876 (betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen) analogen Gesetzes bevorsteht, vorläufig zurückgezogen worden ist.

2. 8 Anträge auf authentische Interpretation bezw. Declaration einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs und zwar

a) Antrag der Galizischen Karl-Ludwigbahn, betreffend die Declaration der Bestimmung im Alinea 1 des § 6 (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 11. November pr. No. 4253).

b) Antrag der Rheinischen Bahn, betreffend die Anwendung des im § 19 festgesetzten Begleitscheinformulars für die Versendung von Ersatzstücken und die Rücksendung unbrauchbar gewordener Wagentheile (cfr. die diesseitigen Circularschreiben vom 8. December pr. No. 4509 und vom 3. Januar cr. No. 1).

c) Antrag der Elsass-Lothringischen Bahn, betreffend die Anwendbarkeit der zu Gunsten der Bestimmungsstation gewährten 24stündigen Zeitmiethefreiheit auf Personen- und Gepäckwagen (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 20. Januar cr. No. 336).

d) Antrag der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, betreffend die Frage, ob der Ausdruck „kostenfrei" im Alinea 2 des § 24 auch auf die Miethe für die zur Beförderung von Ersatzstücken etc.

benutzten Wagen zu beziehen ist (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 5. Februar cr. No. 598).

e) Antrag der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, betreffend die Rücksendung von den Wagen getrennter Wagendecken (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 19. Februar cr. No. 795).

f) Antrag der Galizischen Karl-Ludwigbahn, betreffend die Zulässigkeit der Berechnung einer zweitägigen Ladefrist bei Umladungen auf Uebergangsstationen (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 3. Mai cr. No. 1428).

g) Antrag der Elsass-Lothringischen Eisenbahn, betreffend die Befreiung von Verzögerungsgebühr aus Veranlassung in die Benutzungsfrist fallender Sonn- und Feiertage (cfr. die diesseitigen Circularschreiben vom 3. Mai cr. No. 1405 und vom 4. Juni cr. No. 1597).

h) Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Zulässigkeit der Zurückweisung von Wagen mit angebrochenen Zugstangen (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 16. November pr. No. 4308).

Den Vereinsverwaltungen sind die Beschlüsse der Commission
zu dem Antrage sub a mit unserm Circularschreiben vom 4. April cr. No. 1185,
zu dem Antrage sub b mit unserm Circularschreiben vom 19. März cr. No. 1092,
zu dem Antrage sub c mit unserm Circularschreiben vom 24. Juni cr. No. 1993,
zu dem Antrage sub d mit unserm Circularschreiben vom 24. Juni cr. No. 1994,
zu dem Antrage sub e mit unserm Circularschreiben vom 12. d. Mts. No. 2326
mitgetheilt worden.

Die zu den Anträgen sub a und b gefassten Beschlüsse sind inzwischen perfect geworden, wovon wir die Vereinsverwaltungen mittelst unserer Circularschreiben vom 23. Juni cr. No. 1978 bezw. vom 5. Juni cr. No. 1584 unter dem Ersuchen in Kenntniss gesetzt haben, ihre betreffenden Dienststellen mit entsprechender Instruction versehen, und (gemäss § 11 des Vereinsstatuts) von dem Veranlassten uns Kenntniss zu geben.

Die zu den Anträgen sub f und g gefassten Beschlüsse werden wir den Vereinsverwaltungen alsbald mittheilen.

Die Berathung des Antrages sub h führte zu dem Antrage, dass seitens der technischen Commission eine Revision der technischen Bestimmungen des § 17 des Vereins-Wagenregulativs vorgenommen werden möge (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 20. März cr. No. 1093). Die Angelegenheit ist mit unserem Circularschreiben vom 17. April cr. No. 1312 der technischen Commission überwiesen worden.

3. Einen Antrag der Berlin-Anhaltischen Bahn, betreffend die Abnahme der mit Anbrüchen vorgefundenen Verkuppelungen, auf welchen näher einzugehen die Commission indessen nicht in der Lage war (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 8. November pr. No. 4271).

4. Die Revision des technischen Reglements für den Wagenübergang im internationalen Verkehre (cfr. unsere Circularschreiben vom 25. Januar cr. No. 376 und vom 4. Februar cr. No. 578).

Es handelte sich hierbei um eine Vorbesprechung der von der Belgischen Staatsbahn (als Geschäftsführenden der union internationale) mitgetheilten und der später noch von Elsass-Lothringen angemeldeten Anträge auf Revision des qu. technischen Reglements. Diese Vorbesprechung sollte als Information für diejenigen Herren dienen, welche den Verein in der auf den 17. Februar c. nach Brüssel berufenen internationalen Conferenz zu vertreten beauftragt waren.

Die Conferenz wurde jedoch vertagt und es ist ein neuer Termin bis jetzt nicht anberaumt worden.

5. Der Antrag einer Vereins-Verwaltung, betreffend die Uebernahme von Wagen, welche nicht den obligatorischen Bestimmungen entsprechen, wonach an jeder Seite des Wagens die Stossfläche des einen Buffers eben, die des anderen gewölbt sein soll. Dem Antrage ist jedoch keine weitere Folge gegeben worden.

6. Die Vorlage der geschäftsführenden Direction in Betreff der Ladeprofile der Vereinsbahnen (cfr. die diesseitigen Circularschreiben vom 14. Februar pr. No. 688, 29. März pr. No. 1242, 19. December pr. No. 4809 und 3. Mai cr. No. 1472).

Den hierzu in der letzten Commissionssitzung gefassten Beschluss werden wir den Vereins-Verwaltungen alsbald mittheilen.

7. 30 Anträge auf schiedsrichterliche Entscheidungen von Streitigkeiten unter Vereinsmitgliedern aus den Vereinsbestimmungen über den Wagenverkehr, von denen der unter g bezeichnete in der betreffenden Conferenz vor Eintritt in die Verhandlungen zurückgezogen wurde, während die Commission sich zur Entscheidung der unter a, aa, bb, ee genannten Streitfälle nicht für competent erachtete. Die Streitfälle betrafen folgende Verwaltungen bezw. Gegenstände:

a) Streit zwischen der Main-Neckar Bahn und der Frankfurt-Bebraer Bahn, betreffend die Uebernahme der Reparaturkosten für zwei auf dem Bahnhofe Frankfurt a/M. beschädigte Badische Wagen.

b) Streit zwischen der Main-Weser Bahn einerseits und der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, der Rheinischen und der Köln-Mindener Bahn andererseits, betreffend die Verpflichtung zur Vergütung der doppelten Wagenmiethe für 11 Wagen der Kaiserin Elisabeth Bahn, der Bayerischen Staatsbahn und der Böhmischen Westbahn, welche in Folge einer Trajectstörung bei Station Griethausen auf falschem Wege leer zur Heimath zurückbefördert worden sind.

c) Streit zwischen der Main-Neckar Bahn und der Hessischen Ludwigsbahn, betreffend die Uebernahme der Reparaturkosten dreier Wagen, welche in Folge des Hängenbleibens der Nothkette eines Postwagens an einer Weichenstange beschädigt worden sind.

d) Streit zwischen der Berlin-Hamburger Bahn und der Galizischen Karl-Ludwigbahn, betreffend die Zulässigkeit der Rückbeladung eines nach der Karl-Ludwigbahn gegangenen Berlin-Hamburger Wagens nach Leipzig.

e) Streit zwischen der Sächsischen Staatsbahn und der Berlin-Hamburger Bahn, betreffend die Zulässigkeit der Berechnung von Zeitmiethe und Verzögerungsgebühren für Wagen, welche in den Monaten November und December 1877 wegen Mangel an passender Schiffsgelegenheit nicht rechtzeitig entladen werden konnten.

f) Streit zwischen der Märkisch-Posener und der Berlin-Hamburger Bahn, betreffend denselben Gegenstand.

g) Streit zwischen der Oesterreichischen Staat-Eisenbahngesellschaft und der Bayerischen Staatsbahn, betreffend die Verpflichtung der letzteren zur Vergütung der doppelten Wagenmiethe für einen Aussig-Teplitzer Wagen, welchen die Station Lindau über Simbach zurückleitete und welcher demnächst über Hetzendorf-Wien nach der Heimath zurückkehrte.

h) Streit zwischen der Elsass-Lothringischen Bahn und der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn, betreffend die Zulässigkeit der Reparatur von Wagen mit heissgelaufenen Lagern in beladenem Zustande.

i) Streit zwischen der Saarbrücker Bahn und der Württembergischen Staatsbahn, betreffend die Uebernahme der Reparaturkosten für drei beschädigte Wagenrungen.

k) Streit zwischen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft und der Rheinischen Bahn, betreffend die Uebernahme von Zollkosten für die Ersatzräder eines in Prag schadhaft befundenen Wagens der Belgischen Staatsbahn.

l) Streit zwischen der Rechte Oder-Ufer Eisenbahn und der Oberschlesischen Eisenbahn, betreffend die Vergütung von Conventionalstrafe und Verzögerungsgebühren für einen auf der Rückkehr von Hamburg in Frankfurt a. O. nach Wilhelmsbrück abgelenkten und von dort nach Frankfurt a. O. zurückgesandten Oberschlesischen Wagen.

m) Streit zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und der Rheinischen Bahn wegen Ersatzleistung für eine durch ungelöschten Kalk verursachte Wagenbeschädigung.

n) Streit zwischen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und der Ungarischen Staatsbahn, betreffend die Berechnung von Conventionalstrafe für einen über Olmütz nach Berlin rückbeladenen Wagen der erstgedachten Bahn.

o) Streit zwischen der Oberschlesischen Eisenbahn und der Ungarischen Staatsbahn, betreffend die Berechnung von Conventionalstrafe und Verzögerungsgebühr für zwei über Olmütz-Berlin nach Hamburg resp. über Olmütz-Königgrätz nach Reichenberg rückbeladene Wagen der Oberschlesischen Eisenbahn.

p) Streit zwischen der Berlin-Hamburger Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, betreffend die Vergütung von Conventionalstrafe für regulativwidrige Benutzung verschiedener Berlin-Hamburger Güterwagen.

q) Streit zwischen denselben Verwaltungen, betreffend die Vergütung von Conventionalstrafe und Verzögerungsgebühr für einen nach Hamburg (K.-M.) rückbeladenen Berlin-Hamburger Güterwagen.

r) Streit zwischen der Rheinischen Bahn und der Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn, betreffend die Uebernahme der Reparaturkosten eines, in Folge eines Achsbruchs auf der Industriebahn entgleisten Rheinischen Güterwagens.

s) Streit zwischen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn einerseits und der Posen-Creuzburger und Oberschlesischen Bahn andererseits, betreffend die Verpflichtung zur Zahlung von Conventionalstrafe für einen abgelenkten Hannover-Altenbekener Güterwagen.

t) Streit zwischen der Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn und der Bergisch-Märkischen Bahn, betreffend die Ersatzleistung für eine gebrochene Schraubenkuppelung.

u) Streit zwischen der Theiss-Eisenbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend die Vorenthaltung von Wagenmiethe wegen Ablehnung eines Wagenausgleichs.

v) Streit zwischen der Rheinischen Eisenbahn und der Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn, betreffend die Uebernahme der Reparaturkosten für zwei bei einem Zusammenstosse auf dem Bahnhofe Crefeld der Industriebahn beschädigte Güterwagen.

w) Streit zwischen der Elsass-Lothringischen Bahn, Württembergischen Staatsbahn und Hannoverschen Staatsbahn einerseits und der Magdeburg-Halberstädter Bahn andererseits, betreffend die Ersatzleistung für mehrere bei einem Unfall in der Nähe von Station Wustermark zertrümmerte bezw. verbrannte Wagen.

x) Streit zwischen der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Turnau-Kralup-Prager Bahn, betreffend die Nichtbeachtung des Verlangens der Einschränkung der Benutzung der Wagen der ersteren Bahn.

y) Streit zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, betreffend die Entschädigungsleistung für verspätete Rücksendung loser Bordwände.

z) Streit zwischen der Elsass-Lothringischen und der Saarbrücker Eisenbahn, betreffend die Entschädigungsleistung für Defecte aus alten Holzschäden.

aa) Streit zwischen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn und der Hannoverschen Staatsbahn, betreffend die Uebernahme von Reinigungs-Kosten, Zeitmiethe und Conventionalstrafe für eine Anzahl Viehwagen.

bb) Streit zwischen der Saarbrücker Bahn und der Pfälzischen Bahn, betreffend die Uebernahme der an zwei bei der Entgleisung eines Pfälzischen Packwagens auf der Rhein-Nahe-Bahn beschädigte Zugbeamte gezahlten Entschädigungen.

cc) Streit zwischen der Galizischen Karl-Ludwigbahn einerseits und der Nassauischen Staatsbahn und der Hessischen Ludwigsbahn andererseits, betreffend die Zahlung einer Conventionalstrafe für verspätete Rücksendung einer Wagendecke.

dd) Streit zwischen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend die Vorenthaltung von Wagenmiethen wegen Ablehnung eines Wagen-Ausgleichs.

ee) Streit zwischen der Main-Weser-Bahn und der Köln-Mindener Bahn, betreffend die Verpflichtung zur sofortigen Uebernahme eines am folgenden Tage weiter zu befördernden Postwagens auf der Uebergangs-Station Giessen.

Mit Ausnahme der unter 3 und 4 bezeichneten sind sämmtliche der Commission überwiesenen Berathungs-Gegenstände durch eingehende schriftliche Berichte einzelner Commissions-Verwaltungen für die Berathung im Plenum vorbereitet worden.

IV. Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.

In einer eintägigen und zwei zweitägigen, von resp. 21, 24 und 23 Verwaltungen besuchten Commissionssitzungen sind 14 verschiedene Berathungsgegenstände zur Verhandlung gekommen. Vier davon stehen unter den Nummern XVI bis incl. XIX auf der Tagesordnung der Generalversammlung, weshalb hier ein näheres Eingehen auf dieselben unterlassen werden kann.

Die übrigen Gegenstände waren folgende:

1. Ein Antrag der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, die Einführung einer einheitlichen Sicherheits-Kuppelungsconstruction auf den Vereinsbahnen, beziehungsweise die Ergänzung des § 153 der technischen Vereinbarungen betreffend (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 4. October pr. No. 3895).

Diesem Antrage dienten die Casseler im Dezember 1877 und Januar 1878 von Vertretern Preussischer Staatsbahnen vorgenommenen Versuche mit verschiedenen Systemen von Sicherheits-Kuppelungen (die gedruckten „Resultate" dieser Versuche sind den Vereins-Verwaltungen mit unserem Circularschreiben vom 16. März cr. No. 1073 übersandt worden) als Grundlage. Die Beschlussnahme über den Antrag, über welchen unter Zuziehung der Königl. Direction der Main-Weser-Bahn in zwei Commissions-Sitzungen verhandelt worden ist, wurde auf ein Jahr vertagt, wovon wir den Vereins-Verwaltungen durch unser vorbezeichnetes Circularschreiben unter Mittheilung des Resultats der Commissions-Berathungen Kenntniss gegeben haben.

Nach Ablauf der am 31. März 1880 endigenden einjährigen Frist werden wir auf den Gegenstand zurückkommen.

2. Zwei Anträge auf Prüfung einer vom Ingenieur Adolf Agthe erfundenen Doppelhaken-Kuppelung als Ersatz für die Nothketten und einer Kuppelung von Franz Puxkandl. Beide Anträge fanden Erledigung durch den zu dem unter No. 1 bezeichneten Antrag gefassten Commissionsbeschluss.

3. Ein Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn auf gutachtliche Aeusserung darüber, ob die Beibehaltung oder Anbringung von Langholz-Unterzügen bei den Wechsel-Apparaten empfehlenswerth oder erwünscht sei, oder ob deren Beseitigung sich empfehle. Die Verhandlungen über diesen Antrag in der Commission gaben den Herren Vertretern der Antragstellerin Anlass, denselben vorläufig zurückzuziehen, unter dem Vorbehalte, den qu. Antrag bei passender Gelegenheit in anderer Form wieder einzubringen.

4. Ein Antrag der Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft, die Ergänzung der von der letzten General-Versammlung angenommenen Nomenklatur für Eisen und Stahl durch Einfügung der Englischen, Französischen und Schwedischen Namen für Roheisen und Gusseisen betreffend (cfr. diesseitiges Circularschreiben vom 25. November pr. No. 4122).

Die eingeleiteten Correspondenzen mit den Englischen, Französischen, Schwedischen und Amerikanischen Sachverständigen sind noch nicht abgeschlossen, weshalb die Beschlussnahme über den Gegenstand vertagt werden musste.

In Veranlassung eines an die Verhandlung über diesen Gegenstand sich knüpfenden Antrages der Commission hat die geschäftsführende Direction mittelst Circular-Schreibens vom 17. März cr. No. 1082 darauf aufmerksam gemacht, wie es behufs vollständiger Ausführung des von der vorjährigen General-Versammlung zu No. XIV der Tages-Ordnung gefassten Beschlusses erforderlich sei, dass die beschlossene Nomenklatur auch in die Güter-Tarife der Vereinsbahnen aufgenommen werde.

5. Ein Antrag der Ungarischen Nordostbahn, die Revision der von den Schalenguss-Rädern handelnden Bestimmung unter No. 8 im § 17 des Vereins-Wagen-Regulativs betreffend (cfr. diesseitiges Circular-Schreiben vom 22. Novbr. pr. No. 4373).

Dieser Gegenstand wird in Verbindung mit dem weiter unten sub No. 9 erwähnten Antrage Erledigung finden.

6. Ein Antrag der Magdeburg-Halberstädter Bahn, die Herstellung von Normal-Leeren und Normal-Dornen für den Personenwagen-Verschluss betreffend (cfr. diesseitiges Circular-Schreiben vom 23. November pr. No. 4120).

Wegen dieses Antrages nehmen wir ergebenst Bezug auf das denselben erledigende diesseitige Circular-Schreiben vom 17. März cr. No. 1081.

7. Vorlage der geschäftsführenden Direction, die Begutachtung der bei den Vereins-Verwaltungen in Gebrauch befindlichen Instrumente zum Messen der Abnutzung der Schienen betreffend (cfr. diesseitiges Circular-Schreiben vom 29. Novbr. pr. No. 4474).

Ueber den von der Commission ausgewählten Apparat werden die Vereins-Verwaltungen alsbald nähere Mittheilungen von uns erhalten.

8. Ein Antrag der Thüringischen Eisenbahn auf allgemeine Einführung der Vorschriften über die Verladung von Brettern, Langholz, Schienen, Heu, Stroh etc. (cfr. diesseitiges Circular-Schreiben vom 16. December pr. No. 4726).

Die zur Vorberathung desselben eingesetzte Subcommission hat ihre Arbeiten noch nicht zum Abschluss bringen können, sie hat vielmehr in der letzten Commissions-Sitzung einige Bedenken zum Vortrag gebracht, deren Erörterung insoweit zur Klärung der Sachlage beigetragen hat, dass die Subcommission beauftragt worden ist, auf Grund der stattgehabten Besprechungen schriftlich zu formulirende Vorschläge auszuarbeiten.

9. Der aus der Verhandlung über den Antrag sub III No. 2 littr. h entstandene Antrag der Wagen-Regulativ-Commission auf Revision der technischen Bestimmungen des § 17 des Vereins-Wagen-Regulativs, mit dessen Vorberathung eine aus 7 Mitgliedern bestehende Subcommission beauftragt worden ist.

Abgesehen von den Anträgen No. 8 und 9 sind auch die unter den Nummern XVI bis incl. XIX auf der Tagesordnung der General-Versammlung stehenden, sowie die vorstehend unter No. 1, 2 und 7 erwähnten Anträge durch eingehende Berathungen von Subcommissionen für die Beschlussnahme des Plenums vorbereitet worden.

V. Commission für Angelegenheiten der Statistik.

Die Commission hat zwei Sitzungen (eine eintägige und eine zweitägige) unter jedesmaliger Betheiligung von 14 Verwaltungen abgehalten, deren Verhandlungen lediglich den Vorlagen der geschäftsführenden Direction vom 14. Mai pr. No. 1844 und vom 29. August pr. No. 3122, die Verbesserung der Tabellen-Formulare bezw. die Reformirung der Deutschen Eisenbahn-Statistik betreffend, gewidmet waren.

Die Commissions-Verhandlungen, denen eingehende, in drei Sitzungen gepflogene Vorberathungen einer Sub-Commission vorangegangen waren, führten zu den den Vereins-Verwaltungen mit unserm Circular-Schreiben vom 2. Mai c. No. 1440 unter Beifügung eines Fragenheftes zur Erhebung der statistischen Mittheilungen und einer Instruction zur Aufstellung der statistischen Materialien zur Erklärung mitgetheilten Commissionsbeschlüssen.

Das Resultat dieser Umfrage wird den Vereins-Verwaltungen alsbald mitgetheilt werden.

VI. Gemischte Commission.

Zur Vorberathung der den Vereins-Verwaltungen mit unserem Circular-Schreiben vom 28. Januar c. No. 477, 24. Februar c. No. 842 und 1. Mai c. No. 1380 mitgetheilten Anträgen der Verwaltungen der Rheinischen Eisenbahn, Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend das Mass der Schmierung der Wagen bei der Uebergabe von einer Vereinsbahn an die andere, war unsererseits eine zur Hälfte aus Mitgliedern der technischen Commission, zur Hälfte aus Mitgliedern der Wagen-Regulativ-Commission bestehende ge-

mischte Commission von 12 Verwaltungen eingesetzt worden, welche in ihrer am 14. Mai c. abgehaltenen Sitzung über den Gegenstand verhandelt hat, welche indessen positive Vorschläge zur Regelung der bezeichneten Angelegenheit nicht machen konnte, weil auf Grund der Commissions-Verhandlungen die gestellten Anträge sämmtlich zurückgezogen wurden (cfr. das diesseitige Circular-Schreiben vom 13. Juni c. No. 1854).

VII. Commission für das Vereins-Statut.

Die Commission hat unter Betheiligung von 12 Verwaltungen Eine Sitzung abgehalten, in welcher ein Dienstvertrag mit dem Dr. jur. Koch, Redacteur der Vereins-Zeitung, vereinbart wurde.

In einer zweiten, einen Tag vor der General-Versammlung in Salzburg abzuhaltenden Sitzung wird über die unter No. 6 dieses Jahresberichtes erwähnten Aufnahme-Anträge der Elbogener Localbahn und des Georg-Marien-Bergwerks- und Hütten-Vereins, sowie über den unter No. XX auf der Tagesordnung der General-Versammlung stehenden Gegenstand, betreffend die Regelung des Verhältnisses der Graz-Köflacher Bahn zum Vereine nach Vorschrift des § 2 Abs. 3 des Vereins-Statuts behufs mündlicher Berichterstattung an die General-Versammlung, verhandelt werden.

VIII. Commission für die Vereins-Zeitung.

Es hat keine Commissions-Sitzung stattgefunden.

IX. Vereins-Karten-Commission.

Ueber die eine am 12. d. M. abgehaltene Sitzung ist unter No. 21 dieses Jahresberichtes ausführlich berichtet worden.

Eine Entscheidung der Commission (über Vereins-Karten-Angelegenheiten einzelner Verwaltungen) in dem üblichen Circularwege herbeizuführen, ist nicht erforderlich gewesen.

X. Prämiirungs-Commission.

In einer eintägigen, unter Betheiligung von 9 Commissions-Mitgliedern abgehaltenen Sitzung hat eine Vorprüfung der eingegangenen Bewerbungen und die Wahl verschiedener Subcommissionen stattgefunden, welche die ihnen zugewiesenen Bewerbungen eingehend zu prüfen und über das Resultat dieser Prüfung an das Plenum schriftlich zu berichten beauftragt wurden.

In einer zweiten (zweitägigen), unter Betheiligung von 11 Commissions-Mitgliedern abgehaltenen Sitzung ist über die zu vergebenden Preise Beschluss gefasst worden.

Näheres hierüber ist unter No. 20 dieses Jahresberichtes mitgetheilt worden.

Berlin, den 14. Juli 1879.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Beitrag zur Lösung der Frage über die Wahl der Motoren für den Bahn-Omnibusbetrieb.

Nach dem in No. 44 dieser Zeitung gelieferten Auszuge aus einer grösseren Abhandlung in Glaser's Annalen „Mittheilungen über die auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ausgeführten Versuchsfahrten mit dem Weissenborn'schen Dampfwagen, System Rowan" besteht der Hauptunterschied zwischen dem Weissenborn'schen und dem Belpaire'schen Dampfwagen darin, dass bei letzterem die Maschine, mit liegendem Röhrenkessel, untrennbar mit dem Untergestell des Wagens verbunden ist, während bei der Weissenborn'schen Construction die Maschine einen stehenden Kessel hat und auf einem besonderen Truckgestell ruht, welches leicht von dem Wagen getrennt und wieder mit demselben verbunden werden kann.

Wenn auch vom maschinentechnischen Standpunkte aus wohl kaum die Annahme des stehenden statt liegenden Kessels bei diesen Motoren als eine Verbesserung anzusehen ist (im genannten Auszuge wird diese Frage selbst als eine noch offene bezeichnet), so liegt doch bei dem Weissenborn'schen Dampfwagen ein Fortschritt darin, dass seine Maschine ohne wesentliche Mühe und grossen Zeitverlust von dem eigentlichen Wagenkörper getrennt werden kann. Diese leicht zu bewirkende Trennung der beiden Haupttheile der Construction von einander gestattet einmal die Unterbringung der Wagen in besonderen Wagenschuppen, wodurch dieselben besser erhalten bleiben; und dann bedingt nicht, was jedenfalls das Wichtigere ist, die Ausführung einer Reparatur des einen Theiles (der Maschine oder des Wagens) gleichzeitig auch die Ausserdienststellung des anderen Theiles, was beim Belpaire'schen Dampfwagen wegen der festen Verbindung des Wagens mit der Maschine der Fall ist.

Auf den ersten Blick scheint hierin ein grosser Vortheil des Weissenborn'schen Wagens zu liegen, bei eingehender Prüfung der Verhältnisse jedoch ergiebt sich, dass durch die Möglichkeit der Trennung der Maschine von dem Wagen die wichtigere Betriebsmanipulation (das Drehen des Dampfwagens nach jeder Fahrt) nicht erleichtert wird und nur in dem Falle eine Einschränkung der Kosten für die erste Anschaffung von Weissenborn'schen Dampfwagen gegenüber der Anschaffung von Belpaire'schen Wagen sich ergiebt, wenn der zu bewältigende Verkehr so schwach oder die Betriebsstrecke so kurz ist, dass nur eine Maschine für den täglichen Dienst erforderlich wird.

Für einen solchen Betrieb genügt, da wegen auszuführenden Reparaturen, Reinigungen und Revisionen die Wagen sehr viel weniger undienstfähig werden wie die Maschinen, die Anschaffung zweier Maschinen (1 Dienst- und 1 Wechsel- oder Reservemaschine) und eines Wagens.

(In dem seltenen Falle, dass der Wagen, für welchen bei diesem Bestande an rollendem Material ein Ersatz nicht vorhanden ist, ausser Cours gesetzt werden muss, kann man sich durch Einlegung kleiner Locomotivzüge statt der Dampfwagenzüge helfen, welche Massnahme bei der Kürze der Reparaturzeit des Wagens keine grossen Unzuträglichkeiten und Kosten hervorruft.)

Nach dem genannten Aufsatze betragen die Anschaffungskosten für den Weissenborn'schen Dampfwagen 25 000 ℳ.

Wird dieser Satz der Berechnung zum Grunde gelegt und ferner angenommen, dass davon 11 000 ℳ auf die Maschine und 14 000 ℳ auf den Wagen entfallen, so stellen sich die Anschaffungskosten für den mit einer Dienstmaschine zu bewirkenden Betrieb auf 22 000 ℳ für zwei Maschinen (1 Dienst- und 1 Reservemaschine) und 14 000 ℳ für einen Wagen, zusammen 36 000 ℳ; jeder der 45 Sitzplätze im Wagen repräsentirt mithin einen Anschaffungswerth von 800 ℳ.

Bei dem Belpaire'schen Systeme sind dagegen für den gleichen Betrieb (d. h. bei dem Betriebe mit einer Maschine für den täglichen Dienst) zwei complette Dampfwagen erforderlich, welche zusammen nach der Angabe des Ingenieur Zumach Organ 1871, S. 231) 2 × 24 000 Frcs. = 38 400 ℳ kosten.

Für den Betrieb mit einer Dienstmaschine sind mithin die Anschaffungskosten des Weissenborn'schen Dampfwagens um 2 400 ℳ niedriger als die für den Belpaire'schen Wagen, dafür hat man aber bei letzterem auch eine Wagenreserve und kann bei Reparatur des Dienstwagens den Dampfwagenbetrieb beibehalten, während in diesem Falle laut Obigem beim Betriebe mit Weissenborn'schen Wagen Locomotivzüge eingelegt werden müssen.

Das umgekehrte Verhältniss tritt ein, d. h. die Anschaffungskosten für den Betrieb mit Weissenborn'schen Dampfwagen stellen sich höher wie die bei der Verwendung der Belpaire'schen Wagen, wenn der zu vermittelnde Verkehr oder die Länge der Betriebsstrecke die Einstellung zweier Dampfwagen für den täglichen Dienst erfordert.

In diesem Falle kann nicht mehr, was beim Betriebe mit einem Weissenborn'schen Dienst-Dampfwagen laut Vorstehendem zulässig erschien, von der Anschaffung eines Reservewagens abgesehen werden, es ist vielmehr ausser den 2 Dienst-Dampfwagen ein voller Satz Reserve — Maschine und Wagen — d. h. ein dritter Dampfwagen, wie bei Verwendung von Belpaire'schen Wagen, anzuschaffen.

Die durch die Weissenborn'sche Construction gebotene Möglichkeit der Trennung der Maschine von dem Wagen hat dann nur in dem äusserst seltenen Falle, dass der Wagen auf der Fahrt undienstfähig wird, einigen Werth und zwar den, dass der im Dampfe stehenden Dienstmaschine der Reservewagen angehängt werden kann, während beim Belpaire'schen Systeme zur Benutzung des Reservewagens die mit ihm verbundene Reservemaschine in Dienst treten und erst angeheizt werden muss.

Bei der viel häufiger zu erwartenden Ausserbetriebstellung der Maschine ist es hingegen ganz gleich, ob der Weissenborn'schen Reservemaschine ihr Reservewagen oder der Dienstwagen angehängt wird, und bietet mithin die Möglichkeit der Trennung beider von einander diesenfalls keine

Vortheile, während die Anschaffungskosten für 3 Dampfwagen (2 für den täglichen Dienst und 1 für Reserve) sich bei dem Weissenborn'schen Dampfwagen auf 3 × 25 000 = 75 000 ℳ und bei dem Belpaire'schen auf nur 3 × 19 200 ℳ = 57 600 ℳ stellen.

Nach vorstehenden Ausführungen dürfte der, in den „Schlussfolgerungen“ des mehrerwähnten Aufsatzes betonten Ansicht, „dass der Belpaire'sche Dampfwagen wegen der unlösbaren Verbindung der Maschine mit dem Wagen keine weitere Verbreitung finden werde“ nicht zuzustimmen sein, und wird stets der während längerer Betriebszeit auf den Belgischen Bahnen erprobte Belpaire'sche Wagen (namentlich dann, wenn zur bequemeren Communication zwischen Maschine und Wagen der jetzt querliegende Kessel in einen, in der Längsachse des Wagens liegenden Kessel umgebaut und ferner die gekröpfte Triebachse, nach Annahme aussenliegender Cylinder, beseitigt wird) als ein vollberechtigter Concurrent des Weissenborn'schen Wagens auch auf Deutschen Bahnen auftreten, und zwar so lange auftreten, bis beide Repräsentanten des combinirten Systems, d. h. des Systems, bei welchem Maschine und Wagen direct mit einander verbunden sind, durch das „getrennte System“, bei welchem Motor und Wagen ganz von einander getrennt und nur während der Fahrt durch gewöhnliche Kuppelung verbunden sind, beseitigt werden.

Letztere Annahme findet ihre Begründung in den wesentlichen Vortheilen, welche das getrennte System, dessen Type zur Zeit der Krauss'sche Bahn-Omnibuszug*) ist, vor dem combinirten — dem Weissenborn'schen Dampfwagen — bietet.

Die wichtigeren dieser Vortheile sind:

1. Der Bahn-Omnibuszug kann nach Ankunft auf seiner Endstation nach wenigen, für das einfache Umsetzen der Maschine (Tendermaschine) vor den zurückfahrenden Wagenzug erforderlichen, Minuten die Rückfahrt antreten, während der Dampfwagen nach jeder Fahrt, wenn diese nicht auf geschlossener Kreisbahn erfolgt, auf grossen, häufig besonders zu diesem Zwecke zu erbauenden Drehscheiben gedreht werden muss, wodurch für diesen Betrieb nicht unerhebliche Kosten und grössere Zeitverluste bedingt werden.
2. Das auf jede Achse drückende Gewicht und somit der Angriff auf den Oberbau der Bahn ist bei dem Bahn-Omnibuszuge erheblich geringer wie bei dem Dampfwagen.

Nach dem „Ueber den Bahn-Omnibusbetrieb auf der Strecke Berlin-Grünau“ am 11. März cr. im Verein für Eisenbahnkunde gehaltenen Vortrage (cfr. No. 24 dieser Zeitung Seite 324) beträgt das Gewicht der betriebsfähigen Krauss'schen Maschine 7 200 kg, mithin der Druck auf jede der beiden Achsen 3 600 kg.

Wie ferner im ebengenannten Vortrage besonders hervorgehoben wurde, mussten gewöhnliche Personenwagen in die zwischen Berlin und Grünau coursirenden Bahn-Omnibuszüge lediglich deshalb eingestellt werden, weil der dafür von Krauss & Co. zu München zu liefernde zweietagige besondere Wagen noch nicht fertig war. Dieser Wagen, dessen Inbetriebnahme binnen Kurzem zu erwarten ist, hat, neben einer Anzahl Stehplätze, in der unteren Etage 38 und in der oberen 52, zusammen 90 Sitzplätze III. Classe; er wiegt leer 10 000 kg und vollbelastet rot. 16 700 kg; auf jedes der 4 Räderpaare (2 Truckgestelle) kommt mithin bei Vollbelastung des Wagens 4 175 kg Druck; gegenüber dem in No. 44 dieser Zeitung angegebenen Druck von 23 500 : 4 = 5 875 kg auf die Achse des vollbesetzten Weissenborn'schen Dampfwagens.

3. Die ersten Anschaffungskosten beim Betriebe mit Bahn-Omnibuszügen sind sehr viel niedriger wie die für den Dampfwagenbetrieb.

Erhaltener Mittheilung zufolge liefert Krauss & Co. jetzt die zum Bahn-Omnibusbetriebe geeignete und eine directe Communication mit dem Wagen bietende, 25 Pferdekraft starke Maschine zum Preise von 12 000 ℳ und den oben beschriebenen Wagen zu 7 000 ℳ. Zieht man diese Preisangaben zur Berechnung, so betragen die Anschaffungskosten:

a) Für den mit einer Dienstmaschine zu bewältigenden Verkehr (der hier aber bezüglich der Personenzahl genau doppelt so stark sein kann wie bei dem Weissenborn'schen Dampfwagen, weil eben der Bahn-Omnibuswagen im Verhältniss von 45 : 90 mehr Personen fasst):
   2 × 12 000 ℳ (für 1 Dienst- und 1 Reservemaschine) + 7 000 ℳ (für 1 Wagen) = 31 000 ℳ;
   auf jeden der 90 Sitzplätze (die Stehplätze ganz ungerechnet) entfallen mithin rot. 350 ℳ Anschaffungskosten, gegenüber 800 ℳ (siehe oben) bei den Weissenborn'schen Wagen.
b) Bei einem Betriebe, welcher zwei Maschinen für den täglichen Dienst erfordert:
   für 2 Dienst- und 1 Reservemaschine = 3 × 12 000 ℳ = 36 000 ℳ
   für 2 Dienst- und 1 Reservewagen = 3 × 7 000 ℳ . 21 000 „
   zusammen . . 57 000 ℳ
   gegenüber 7 500 ℳ für den Betrieb mit Weissenborn'schen Dampfwagen.

Endlich mag noch erwähnt werden, dass, um auch der Anforderung der Beförderung in zwei Wagenclassen zu genügen, welche Anforderung dann auftritt, wenn die Bahn-Omnibuszüge an Stelle von Vollbahn-Personenzügen den Verkehr auf längeren Strecken zu vermitteln haben, die Firma Krauss & Co. jetzt auch zweietagige Personenwagen baut, welche 16 Sitzplätze II. Classe, 60 dergleichen III. Classe und einen Gepäckraum von 8 cbm Rauminhalt haben.

Das Gewicht dieser Wagen ist dasselbe wie das des vorerwähnten Wagens mit 89 Sitzplätzen III. Classe und wird sich auch der Anschaffungspreis dafür nicht wesentlich höher stellen, so dass obige Berechnungen auch hierfür im Ganzen zutreffend sind.

*) Es wäre sehr wünschenswerth, statt der Bezeichnung „Bahn-Omnibuszug“ eine andere, den Zweck und das Wesen dieser Züge in kurzen Worten mehr bezeichnende, zu finden.
Der Verfasser.

Zur Eisenbahn-Tariffrage.

Ueber die Eisenbahn-Tariffrage äussert sich der Directionsbericht der Rheinischen Eisenbahn wie folgt: „Die in den Berichten der Vorjahre wiederholt eingehend behandelte Frage der Eisenbahntarife hat in jüngster Zeit keinen Fortschritt einer gedeihlichen Lösung entgegen gemacht. Freilich ist der aus der Initiative der Regierungen und den Verhandlungen mit den Verwaltungen der Privatbahnen hervorgegangene Compromisstarif seit dem 1. Januar 1878 allgemein für den innern Verkehr und auch für die Verbandsverkehre innerhalb Deutschlands in Geltung, aber die von demselben erwartete Befriedigung der hochgespannten Anforderungen ist ausgeblieben.

Vielmehr häufen sich die Klagen über die durch diesen Tarif wiedererweckte Spedition. Auf Kosten der Einnahmen der Eisenbahnen ist in den meisten grösseren Städten eine Sammlung der Stückgüter und eine Vermittelung des Versands derselben durch Spediteure eingetreten, welche bei verringerter Verantwortlichkeit, Regelmässigkeit und Schnelligkeit in vielen Fällen die Waare mit weit höheren Frachten belastet als der directe Bezug. Die Nothwendigkeit einer, den Industriellen und Privaten ohne vorherige Sammlung zugänglichen, die überflüssige parasitische Spedition wieder einschränkenden zweiten Stückgutclasse für speciell benannte Waaren wird sowohl von den Eisenbahnverwaltungen als von den Handelskammern und Interessenten anerkannt und darf die Einführung derselben in Bälde erhofft werden. Auch ist neueren Vorkommnissen auf dem Gebiete der Gütertarife gegenüber die Erwartung gewiss berechtigt, dass ohne Verzug die complicirte Frage der Differentialtarife einer erneuerten eingehenden Enquête seitens der Oberaufsichtsbehörde, unter Mitwirkung der Verwaltungen der Staats- und Privateisenbahnen und von Vertretern des Handels und der Industrie, werde unterworfen werden. Es wird, wenn nicht die Beziehungen zu den uns befreundeten Nachbarländern Belgien und Holland in empfindlicher Weise gestört werden sollen, durch eine solche Enquête klarzustellen sein, ob der Tarif für den Import von Antwerpen und Rotterdam aus mit Nutzen für die Producte der Deutschen Industrie und Landwirthschaft gegen die bisherigen Sätze erhöht werden kann. Insbesondere für die Westdeutschen Eisenbahnen ist die Lösung dieser Frage von hoher Bedeutung. Da für die Transporte von Antwerpen und Rotterdam-Amsterdam nach Westdeutschland und der Schweiz die grosse Flussstrasse des Rheins, in Concurrenz mit den Eisenbahnen, dem Verkehre zur Verfügung steht, so wird es sofort einleuchten, dass eine Erhöhung der früheren der Concurrenz der Schifffahrt nachgebildeten Tarife lediglich die Einnahmen der Deutschen Eisenbahnen schädigt,

ohne dass dadurch irgend ein anderer Effect für Deutsche Interessen erzielt werden kann. Gleiche Schädigung speciell der Interessen der Rheinischen Eisenbahn muss dieser erwachsen, wenn Tarife für die Reichseisenbahnen festgestellt werden, welche für die Transporte von Antwerpen und den übrigen Belgischen Häfen über die Reichseisenbahnen eine Concurrenz mit der Schifffahrt bis Mannheim und Ludwigshafen ermöglichen, während der Rheinischen Bahn auf gleichen Grundlagen beruhende Tarife von Antwerpen nach Mainz und Frankfurt beanstandet werden, und wenn insbesondere auch im Holländischen Verkehre, welcher überdies der Concurrenz des Wasserweges noch weit mehr ausgesetzt ist, gleiche Tarife versagt bleiben.

Werden von der massgebenden Stelle ungleiche Grundsätze auf concurrirende Transportwege angewandt, so ist die unausbleibliche Folge, dass eine der concurrirenden Routen ganz lahm gelegt wird. Anwendung verschiedener Tarifgrundsätze auf die Verkehre mit den Belgischen und Holländischen Häfen und die dabei interessirten Transportwege kraft des die Tarife regelnden Oberaufsichtsrechtes documentirt recht scharf die Nothwendigkeit, dass die zur Ausübung des Oberaufsichtsrechtes in Bezug auf die Tarife der Eisenbahnen zu bestimmende Behörde nicht direct bei der Verwaltung von Reichs- oder Staatsbahnen interessirt sein darf.

Noch bevor das Reform-Tarifsystem allseitig in's Leben getreten und in demselben die schon nach kurzer Erfahrung gebotenen wesentlichen Modificationen eingeführt worden sind, ist dem Bundesrathe der Entwurf eines auf ganz neuen Grundlagen beruhenden einheitlichen Gütertarifs für die Gesammtheit der Deutschen Bahnen unterbreitet worden.

Dieser Entwurf strebt dem Vernehmen nach eine von aller bisherigen Praxis der Grossstaaten in Europa abweichende Reform an durch Einführung gleicher Tarifsätze für den ganzen Umfang des Deutschen Reiches.

Das Ideal eines für alle Theile des Deutschen Reiches gleichen Gütertarifs wird jedoch, bei der grossen Divergenz der Anlage- und Betriebskosten der Eisenbahnen, bei den ganz divergenten Bedürfnissen der Industrie und bei der Concurrenz des Seetransports und des Transports auf den Deutschen Flüssen, schwerlich je volle Verwirklichung finden. Sollte aber je der Versuch, ein solches uniformes, die gegebenen Verhältnisse ignorirendes System in's Leben einzuführen, ernstlich gemacht werden, so prognosticiren wir einem solchen die gegebenen Verhältnisse nicht beachtenden Versuche der Neuerung ebensowenig Dauer, wie dem schon heute bei Aufnahme einer zweiten Stückgutclasse wieder zum älteren Classificationssysteme hingedrängten Compromisssysteme. Die bestehenden, in den gegebenen und bleibenden Verhältnissen und Verschiedenheiten wurzelnden Interessen werden sich unseres Erachtens allen zu kühnen Versuchen gegenüber übermächtig erweisen. Der neueste Entwurf eines allgemein für das Deutsche Reich gültigen Gütertarifs geht freilich keineswegs bis zum ideell Möglichen. Derselbe erkennt vielmehr die Unmöglichkeit einer ausnahmslosen Gleichförmigkeit der Tarife im Deutschen Reiche an und sieht daher Ausnahmetarife vor. Werden diese Ausnahmetarife so zahlreich, wie die complicirten Interessen der Industrie und des Handels solche erfordern dürften, so ist auch durch den neuen Tarif nichts Wesentliches an dem bestehenden Systeme geändert. Es wird dann nach wie vor für den Versender erforderlich bleiben, von den verschiedenen Tarifen Kenntniss zu nehmen, und er wird nicht in der Lage sein, ohne Zuhülfenahme der Tarife sich in jedem einzelnen Falle die Fracht von einem Orte zum andern zu berechnen.

Die Haupterrungenschaft der geplanten Neuerung wäre dann die, dass die letzte und massgebende Entscheidung über die Eisenbahnfrachten im Deutschen Reiche an einer einzigen Stelle, im Reichs-Eisenbahnamte bezw. im Bundesrathe oder in einem Reichs-Handelsministerium, concentrirt wäre, unter mehr formaler als realer Mitwirkung des Reichstages. Eine solche Concentration, bei welcher nothwendig alle Klagen und Beschwerden sich sofort direct an die entscheidende Behörde wenden würden, scheint uns politisch in hohem Masse bedenklich und vor Allem geeignet, in den weitesten Kreisen des Erwerbslebens Unzufriedenheit und Missmuth zu erwecken.

Industrie und Handel fordern für ihre Wünsche und Bedürfnisse eine rasche auf die genaueste Einsicht fussende Entscheidung. Wie soll die betreffende Behörde zu jener genauesten Kenntniss der Bedürfnisse des in stetem Flusse begriffenen industriellen, commerciellen und landwirthschaftlichen Lebens an einem von dem Sitze dieser Bedürfnisse weit entfernten Centralpunkte gelangen? Ein selbst aus den besten Kräften gebildeter Beirath aus den Kreisen der Interessenten wird das immense Gebiet dieser Interessen kaum mit voller Sachkunde beherrschen können.

Eine mit der Macht der Entscheidung in letzter Instanz ausgerüstete Behörde dürfte vorwiegend ihre jeweilige subjective Ueberzeugung zur Geltung zu bringen bestrebt sein. Eine temperirende Einwirkung auf die Entscheidung der höchsten Instanz wird im gegebenen Falle um so schwieriger, je geringer die Zahl der Personen ist, welche durch practische Erfahrung, verbunden mit theoretischen Studien, zu einem Urtheile in den so complicirten Fragen des Eisenbahnwesens berufen und berechtigt sein werden. Denke man sich die Privat-Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reiche einen Augenblick ganz beseitigt, so stehen der leitenden und entscheidenden Behörde factisch nur ihre Beamten berathend zur Seite, deren amtliche Stellung schon eine selbstständige Geltendmachung ihrer Anschauungen dem Chef gegenüber sehr erschwert. Die Wünsche und Bedürfnisse des Beirathes der Interessenten, dessen Gliedern die genaue Kenntniss der Bedingungen des Eisenbahnbetriebes nur zu oft fehlen dürfte, werden nur selten auf Anerkennung und Befriedigung rechnen können. In der Mehrzahl der Fälle werden dieselben von den Fachmännern als mit den technischen oder öconomischen Bedingungen des Eisenbahnbetriebes unvereinbar mit der auf höhere Einsicht gestützten Autorität zurückgewiesen werden.

Der gegenwärtige Zustand, in welchem die Interessenten ihre Interessen bei den verschiedenen ihnen nahe stehenden selbstständigen, ihre Anschauungen gegenseitig ausgleichenden und controlirenden, Eisenbahnverwaltungen zur Erörterung und Geltung bringen können, scheint uns einer Organisation, welche die Entscheidung der wichtigsten Interessen des gesammten Verkehrslebens an eine einzige mit der erforderlichen genauesten Sachkunde kaum auszurüstende Stelle verlegt, weit vorzuziehen. Die Oberaufsichtsbehörde kann unseres Erachtens mit weit grösserem practischen Erfolge die Tendenz der Gleichförmigkeit innerhalb rationeller Grenzen betonen und auf harmonische Berücksichtigung der divergenten Interessen hinwirken, wenn sie eine Stellung über den Parteien, als wenn sie eine Stellung innerhalb derselben einnimmt".

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 14. Juli 1879. (Reichsrathswahlen. Donau-Uferbahn. Refactienveröffentlichung. Serbischer Bahnanschluss. Deutschland und der Holzexport. Directorenconferenz. Auskunftsstellen. Halicz-Husyatin. Mährisch-Schlesische Centralbahn. Verwaltungsgerichtsentscheidungen. Schiedsgerichtsfall. Verwaltungsreferenten. Prioritätenklage. Anschlüsse nach Südosten. Rentabilitätscourse.)

Wir constatiren mit Befriedigung, dass bei den jüngsten Wahlen für den Reichsrath auch der Eisenbahnstand eine bemerkenswerthe Berücksichtigung gefunden hat. Von den Gewählten, welche sich an den bevorstehenden Verhandlungen der Eisenbahnfragen voraussichtlich in hervorragender Weise betheiligen dürften, nennen wir die Herren Generaldirectoren v. Czedik, Dr. Gross, Dr. Sochor, den Verwaltungsrath A. Lenz, Dr. Sax, Dr. Jaques etc. Das neugewählte Abgeordnetenhaus wird hoffentlich die brennenden Eisenbahnfragen, welche in der abgelaufenen Session vollständig in's Stocken gerathen sind, baldigst in Behandlung nehmen und einer befriedigenden Lösung zuführen.

Die Fortsetzung der Donau-Uferbahn bis zur Donauländebahn dürfte bald ausgeführt werden. Der Ausbau erfolgt nur unter der Bedingung, dass die Westbahn zu den mit 450 000 fl. veranschlagten Baukosten 150 000 fl. beiträgt. Die Westbahn hat sich nun bereit erklärt, dieser Bedingung zu entsprechen. Die Westbahn ist aber ausserdem gesonnen, für die Mitbenutzung der zu erbauenden Bahnstrecke eine Vergütung von 8 000 bis 10 000 fl. jährlich zu leisten und sich bezüglich der Erhaltungsauslagen auf der Basis eines billigen Vertheilungsschlüssels zu verständigen.

Seit der Verordnung vom 12. März d. J. über die Veröffentlichung der Refactien ist kaum mehr als ein Vierteljahr verstrichen; die daran geknüpften Befürchtungen können so gut als beseitigt angesehen werden. Weder haben die auf Frachtbonificationen angewiesenen Geschäfte eine Verminderung erfahren, da die davon betroffenen Handelsleute gewiss schon im Wege ihrer Kammern dagegen Vorstellungen erhoben hätten, noch hat diese Massregel den vorausgesagten Coursrückgang der Bahneffecten herbeigeführt. Inwiefern die Refactienveröffentlichungen wirklich das Frachtquantum oder den Bruttoertrag einzelner Bahnen geschmälert haben, wird wohl erst das diesjährige Betriebsergebniss und zwar auch nur theilweise zeigen; aber die Nettoertragsziffern werden schwerlich unter jener Massnahme leiden, da es notorisch ist, dass die meisten Refactienverträge von Bedeutung auf oder auch unter die wirklichen Selbstkosten der Bahnen gegriffen wurden. Da die meisten unserer Bahnen noch der staatlichen Garantiezuschüsse benöthigen, gilt es dem Staate gleich, ob dieser Zuschuss bei der einen Bahn um einen Procent-Bruchtheil grösser oder bei den anderen um so viel kleiner ausfällt. Zudem wird in Folge der Aufhebung von geheimen Refactien wohl eine gegenseitige Verschiebung von Provenienzen stattfinden, allein im Grossen und Ganzen dürften die auf allen Bahnen transportirten Quantitäten keine tiefgehenden Aenderungen erfahren. Wenn auch bisher nur von einer und zwar der Wiener Handelskammer bekannt ist, dass der Regierung für diese Verordnung gedankt wurde, so begegnet man doch nur

sehr vereinzelten, übrigens von keiner Begründung unterstützten Beschwerden. So schreibt ein Kaufmann im „P. L.“: „Wir halten es nicht für recht und billig, dass ein Kaufmann, der sein ganzes Sinnen und Arbeiten darauf verwendet, um ein Geschäft, einen Verkehr zu entriren, um die Frucht seiner Arbeit gebracht werden solle durch Veröffentlichung der Refactie, die ihm gewährt wurde, welche Veröffentlichung ihm den grössten Schaden machen kann! Es soll jeder unternehmende Kaufmann in seinen Interessen geschützt sein; die Geschäfte liegen insofern offen, Jeder kann durch Fleiss und Intelligenz seine Verbindung und seine Geschäfte ausdehnen, allein so gut wie der Schriftsteller und der Fabrikant, so sollte auch der Kaufmann für sein geistiges Eigenthum einigermassen geschützt sein. Hoffen wir, dass demnächst Gelegenheit genommen werde, dass diese (im internen Verkehr) durch keine Staatsverträge bedingte Massregel widerrufen wird, ansonst der Export-Grosshandel empfindlich geschädigt werden kann“. (Wir werden mit der Antwort demnächst dienen. Anm. des Referenten.)

Der Serbische Minister für öffentliche Arbeiten, Ranko Alimpics, und der Grossindustrielle, Ingenieur Vschetecko, sind aus Belgrad in Wien eingetroffen, um als Delegirte der Serbischen Regierung an den Verhandlungen wegen der Eisenbahnconvention betreffend die Serbischen Anschlüsse theilzunehmen. Die bisher stattgefundenen Pourparlers haben das Einverständniss mit den Oesterreichisch-Ungarischen Delegirten in allen wichtigen Punkten so erzielt, dass der den beiderseitigen Regierungen zur Genehmigung vorzulegende Conventionsentwurf bereits gefertigt wurde, worauf dann die definitive Convention geschlossen werden wird, deren Bestimmungen wir nachtragen werden.

Ueber die Deutsche Eisenbahn-Tarifpolitik und den Export von Holz aus Ungarn und Slavonien erhält der „P. Ll.“ aus München folgende beachtenswerthe Mittheilung: „Die Erhöhung der Frachtsätze für Holz aus Oesterreich-Ungarn auf den Deutschen Eisenbahnen, sowie die Furcht, dass diese Massregel in der Folge eventuell noch verschärft werden könnte, hatte zunächst die Consequenz, dass die grösseren Exporteure, namentlich aus den Rheinlanden, sich um eine verlässlichere, billigere Transportroute umsahen und wurde dafür seinerzeit der Wasserweg in Aussicht genommen. Die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft bot dazu willig ihre Beihilfe, weil sie namentlich den Entgang der bedeutenden Transporte an Stamm- und Schnittholz aus Slavonien zu befürchten hatte. Es gelang derselben daher auch, den durchgehenden Wassertransport bis in den Rhein auf Basis billiger Frachtsätze zuwege zu bringen, und heute werden diese Transporte bereits in beträchtlichen Mengen mit Zuhilfenahme des Donau-Maincanals direct nach den Niederrheinischen Absatzgebieten befördert, so dass die Deutschen und theilweise auch Oesterreichischen Bahnen das Nachsehen und einen nennenswerthen Entgang an Frachtgütern zu verzeichnen haben. Ueberdies wendet sich die Ausfuhr von Slavonischen Hölzern, die nach Nord-Frankreich, Belgien und Holland bestimmt sind, dem Seewege zu und sie werden über Triest und Fiume verladen. So hat denn die Deutsche Verkehrspolitik auch hier ein Fiasco zu verzeichnen, das nicht vereinzelt bleiben dürfte. Es wurde schon vor geraumer Zeit darauf hingewiesen, dass angesichts der Erhöhung der Eisenbahnfrachtsätze dem Wasserwege eine eminente Rolle im Exportverkehr zufallen dürfte“.

Am 12. d. Mts. hat nach der „Presse“ eine Directorenconferenz der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen stattgefunden, in welcher das weitere Verhalten gegenüber der erfolgten Kündigung der directen Oesterreichisch-Ungarisch-Deutschen Tarife festgestellt werden sollte. Die Conferenz, welche nicht ganz vollzählig war, fasste keine definitiven Beschlüsse, sondern einigte sich dahin, vorläufig eine abwartende Haltung einzunehmen. Von allen Seiten wurde die Interessensolidarität der Oesterreichischen und der Ungarischen Bahnen betont, so dass ein einheitliches Vorgehen aller betheiligten Bahnen der Monarchie als gesichert betrachtet werden kann.

Die Arader Handelskammer hat eine Eisenbahn-Reclamations- und Auskunftsstelle errichtet, deren Aufgabe darin besteht, die Bahnfrachtbriefe zu überprüfen, Mehrgebühren zurückzuverlangen und für die betreffenden Parteien einzuheben, andererseits aber das Publicum in allen Eisenbahn-Angelegenheiten, insbesondere bezüglich der Tarifsätze, Routenvorschreibungen, Zollmanipulationen, Lieferfristen etc., zu berathen, in allen Fällen, wo es sich durch die Bahnverwaltungen verletzt glaubt, zu interveniren und erfahrene Ungehörigkeiten zu beseitigen suchen. Für die Prüfung der Frachtbriefe ist 1 kr. von den im Kammerbezirk wohnenden und 2 kr. von den ausser demselben domizilirenden Parteien zu entrichten; von dem hereingebrachten Gebührenplus werden nach dieser Unterscheidung 15 bis 20 pCt. zur Bestreitung der Kosten dieser Stelle abgezogen.

Die Vorarbeiten für die projectirte Eisenbahn Halicz-Husyatin, welche von der Station Halicz der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn bis an die Russische Grenze bei Husyatin geführt werden soll, sind so weit vorgeschritten, dass nunmehr an die amtliche Prüfung des Projectes gegangen werden wird. Wenn die Regierung die nothwendigen Erleichterungen beim Baue und Betriebe gewährt, so beabsichtigt die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn die neue Linie auch ohne jede Staatsgarantie zu bauen und nur die Steuer- und Gebührenfreiheit zu beanspruchen. Nach dem bestehenden Projecte würde die Linie als normalspurige Localbahn ausgeführt werden. Sie hat eine Länge von 18 Meilen und für den Bau wäre ein Capital von 3,6 Millionen Gulden erforderlich. Dies entspräche einem durchschnittlichen Aufwande von 0,2 Millionen Gulden für jede Meile.

Das Wiener Handelsgericht, dem als Curatelsbehörde die endgültige Genehmigung der von der Versammlung der Prioritätsgläubiger der Mährisch-Schlesischen Centralbahn am 15. v. M. gefassten Beschlüsse zusteht, hat den auf die Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt, sowie auf das Uebereinkommen mit der Unionbank bezüglichen Beschlüssen seine Genehmigung ertheilt. Dagegen hat das Handelsgericht den mehrfachen Sanirungsprojecten seine Zustimmung versagt, weil, wie es in den Motiven heisst, die schweren Opfer, welche hierbei den Prioritätenbesitzern auferlegt werden sollen, mit den wahrscheinlichen Vortheilen, welche diesen hieraus erwachsen dürften, in keinem Verhältnisse stehen und selbst diese geringen Vortheile bei dem Mangel eines verlässlichen Nachweises des für die nächsten Jahre zu gewärtigenden Erträgnisses der Mährisch-Schlesischen Centralbahn zweifelhaft erscheinen.

Vom Verwaltungs-Gerichtshofe wurden zwei Bahnangelegenheiten entschieden. Bei einer Bahngesellschaft betrug das Betriebsergebniss einer Eisengiesserei weniger als das Zinsenerforderniss, und als die Bahnverwaltung das hieraus sich ergebende Deficit in die Bahn-Betriebs- respective Garantierechnung einstellte, wurde die betreffende Rechnung von Seite des Handelsministeriums dahin berichtigt, dass die Bahn-Betriebsrechnung durch das erwähnte Deficit nicht alterirt werde. Ueber die gegen diese Entscheidung erhobene Beschwerde erkannte der Verwaltungs-Gerichtshof, dass die angefochtene Entscheidung des Handelsministeriums als gesetzlich unbegründet aufgehoben wird.

Die zweite Angelegenheit betraf die Frage, ob zur Erlangung eines Gebührennachlasses von der Uebertragungsgebühr in Fällen der Grundeinlösung, wofür nach der Concessionsurkunde das Expropriationsrecht ertheilt wurde, die Dauer des Vorbesitzes bis zur Einlangung der Anzeige der einzelnen Verträge oder bis zum Tage des Abschlusses derselben zu berechnen sei. Der Verwaltungs-Gerichtshof erkannte, dass die Finanzministerial-Verordnung vom 8. October 1854 — wonach die Bahnen von der Anzeigepflicht, wie sie das Gebührengesetz vorschreibt, unter gewissen Modalitäten befreit sind — nicht die Grundsätze einer gesetzlichen Verfügung ändern könne, daher einerseits die Dauer des Vorbesitzes bis zur Anzeige des gebührenpflichtigen Rechtsgeschäftes berechnet werden müsse, es aber auch andererseits den Eisenbahnen trotz jenes Ministerialerlasses freistehe, die Anzeige so zu erstatten, wie dieselbe das Gebührengesetz vorschreibt. In Zukunft werden also die Bahnen bei Grundeinlösungen von dem in der gedachten Verordnung vorgeschriebenen Verfahren überall dort keinen Gebrauch machen, wo es wegen eines Gebührennachlasses auf den Vorbesitz ankommt.

Beim Eisenbahn-Schiedsgerichte wurde folgender Streitfall verhandelt. Am 24. und am 27. März 1877 wurden der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auf der Station Czernowitz zwei Sendungen Mais im Gesammt-Bruttogewichte von 20 050 kg in Säcken zur Verfrachtung nach Prag übergeben. In Olmütz, wo gelegentlich der Uebernahme durch die Staatsbahn eine Besichtigung der beiden Sendungen stattfand, wurden dieselben beschädigt, d. h. zum Theile feucht, einige Säcke zerrissen und die Frucht aus denselben zum Theil verstreut in den betreffenden Waggons gefunden. Bei der Ankunft in Prag am 3., respective 9. April 1877 war die Waare in hohem Grade feucht, schimmelig und heiss, zum Theil verbrüht, und stellte sich ein Gewichtsmanco von rund 600 kg heraus. Der hierdurch erwachsene Schaden wurde von Sachverständigen auf 400 fl. 96 kr. geschätzt. Die klägerische Firma behauptete, die Waare sei in Czernowitz bereits in feuchtem Zustande aufgegeben und durch Fahrlässigkeit der betreffenden Bahnbeamten anstandslos übernommen worden, und hält sich mit ihrem Ersatzanspruche an die Staatsbahn, als die letzte Verfrachterin der beiden Sendungen. Dem gegenüber erhob die geklagte Bahn im Wesentlichen den Einwand der Verjährung der Klage und führt weiters auf Grund der bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn eingeholten Informationen den Nachweis, dass die Waare äusserlich unbeschädigt aufgegeben und während des ganzen Transportes nirgends durchnässt worden sei. Das Schiedsgericht wies den Kläger mit seiner For-

derung zurück, indem diese im Sinne des Handelsgesetzes verjährt sei. Die Verjährung trete nämlich nach Ablauf eines Jahres, vom Tage der Frachtübergabe gerechnet, ein. Eine Unterbrechung der Verjährungsfrist habe im vorliegenden Falle nicht stattgefunden, da weder eine Anerkennung des Rechtes des Klägers seitens der belangten Partei noch die Einbringung einer Klage rechtzeitig erfolgt sei und die erhobene Reclamation die Klage nicht ersetze.

Im Verwaltungsrathe einer Bahnverwaltung ist seit einiger Zeit die Einrichtung getroffen worden, dass aus den Mitgliedern desselben ständige Referenten für die einzelnen Zweige der Verwaltung gewählt und mit der Aufgabe betraut wurden, alle wichtigen Verhandlungsgegenstände schon im Stadium der Vorbereitung zu studiren, in Evidenz zu halten und darüber sowohl in den Comités als im Plenum des Verwaltungsrathes erforderlichenfalls Anträge zu stellen oder Aufklärungen zu geben. Es wurden nämlich für finanzielle, juridische, technische und commercielle Angelegenheiten je ein Referent gewählt.

Die Elisabeth Westbahn hat bekanntlich vor einiger Zeit gegen die Prioritätenbesitzer die Klage erhoben auf Anerkennung, dass sie nur verpflichtet sei, die Verzinsung und Amortisation der von ihr ausgegebenen Obligationen in Silber zu leisten. Der in Folge dessen zur Vertretung der Rechte sämmtlicher Prioritäts-Emissionen der Westbahn ernannte Curator Dr. Bach hat bereits die Einrede dagegen erstattet, welche ganz den bekannten Standpunkt der Deutschen Gläubiger einnimmt. Man hofft auf eine rasche Entscheidung des Processes, da beide Parteien bemüht zu sein scheinen, jede Verschleppung zu vermeiden.

„Unsere Eisenbahnanschlüsse nach Südosten und Süden" von Bernhard Singer ist eine lesenswerthe Studie, welche eine besondere Besprechung verdient. Der Verfasser resumirt seine Anschauungen über die schwebenden Anschlussfragen in vierzehn Punkten, von welchen die wichtigsten folgende sind: Die Eisenbahnlinie Kronstadt-Plojeschti werde ehethunlichst dem Verkehr übergeben. Die Eisenbahnverbindung mit Belgrad, sowie die Linie Belgrad-Alexinatz-Nisch-Bellova zum Anschlusse an die Constantinopeler Linie mögen so rasch als thunlich zur Ausführung gelangen. Ebenso sollen die Linien Sissek-Novi und Banjaluka-Jajce-Travnik-Sarajewo sofort gebaut werden. Dagegen spricht sich der Verfasser entschieden gegen die Fortsetzung der Bosnischen Bahn nach Mitrowiza und Salonich aus, sowie er auch die Herstellung einer Eisenbahnverbindung Belgrad-Salonich als dem Interesse Oesterreich-Ungarns schädlich bezeichnet, falls Serbien nicht in den Zollverband der Monarchie eintritt. Wohl aber sollen die Dalmatinischen Häfen mit den Hinterländern eng verbunden werden.

Dem „Tresor" entnehmen wir folgende Rentabilitätscourse zu Ende des II. Quartals: Prioritäten wurden im abgelaufenen Quartal sowohl von der Speculation, als vom Anlagecapital sehr gewürdigt. Alföld-Fiumaner sind um 9 pCt., Albrechtbahn um 4,3 pCt., Donau-Draubahn um 4,9 pCt., Eperies-Tarnower um 7 pCt., Salzburg-Tiroler um 4,8 pCt., Kaschau-Oderberger um 6,10 pCt., Rudolfbahn um fast 5 pCt., Siebenbürger um 6¼ pCt., Ungarisch-Galizische um 4 und Ungarische Nordostbahn um 4,7 pCt. in die Höhe gegangen. Speciell von den wenigen in Papier verzinslichen Prioritäten haben Theissbahn eine ansehnliche Steigerung um 5¼ pCt. erfahren. Am intensivsten gestaltete sich der Erfolg der Hausseepoche auf dem Eisenbahn-Actienmarkte. Alföld-Fiumaner notiren am 30. Juni um 12,5, Rudolfbahn um 12¼, die Actien dritter Emission der Elisabethbahn um 8¾, Franz-Josefbahn um 6½, Kaschau-Oderberger und Lemberg-Czernowitzer je um 6 pCt. höher. Die Rentabilität der Eisenbahnprioritäten und Actien ist eine ziemlich mannigfaltige. Drei Prioritätenpapiere tragen nach dem Course vom 30. Juni die gleiche Rente von 4,71 pCt.: die Prioritäten der Böhmischen Westbahn, der Elisabethbahn erster Emission und die Obligationen des Anlehens vom Jahre 1875 der Ferdinands Nordbahn. Die Prioritäten der Donau-Drau Eisenbahn besitzen die höchste Rentabilitätsziffer mit 7,24 pCt. Die Verzinsung der Actien der Nordwestbahn beträgt für 1878 4 pCt., für 1877 betrug sie 4,15 pCt. Die Verzinsung der Actien der Siebenbürger Bahn ist gar durch die Reducirung des Julicoupons um 2,50 fl. auf 3,75 pCt. gesunken.

Russische Correspondenz.

—A— Betriebseröffnung. Am 3./15. Mai d. J. hat die regelmässige Passagier- und Güterbeförderung auf der Linie Popassnaja-Lissitschansk der Donetzschen Kohlenbahn mit einer Länge von 41 Werst begonnen.

Ringbahn. Die Moskauer Stadtverwaltung hat dieser Tage dem vor längerer Zeit vorgelegten Project einer Ringbahn mit Dampfbetrieb die Genehmigung ertheilt; es soll daher mit dem Bau unverzüglich begonnen werden.

Die St. Petersburg-Warschauer Bahn hat den Bau einer 17 Werst langen Zweiglinie von der Station Poretschje zu dem durch seine Mineralbäder bekannten Flecken Druskeniki bereits in Angriff genommen und soll diese Strecke noch im Laufe des Herbstes in Betrieb gesetzt werden.

Die Baskuntschaksche Bahn, über die wir bereits mehrfach berichtet haben, soll nunmehr durch die Gryasi-Zarizyn Bahn zur Ausführung kommen; dieselbe führt, wie erwähnt, zu dem grossen Baskuntschakschen Salzsee und dürfte allerdings eine bedeutende Wichtigkeit erlangen, falls für die colossalen Salzablagerungen genügende Absatzgebiete gefunden werden.

Die Weichselbahn hat den Beschluss gefasst, einen Flügel von der Station Ljublin nach Tomaschew an der Oesterreichischen Grenze zur Verbindung mit der in Galizien zu erbauenden Linie Lemberg-Tomaschew, sowie eine Linie von Cholm über Hrubeschow nach Tyschowze zu bauen.

Die Rostow-Wladikawkas Bahn ist von dem Ministerium der Verkehrsmittel aufgefordert worden sich zu erklären, ob sie bereit sei, von ihrer Station Mineralnyja-Wody einen Flügel nach Pjatigorsk, dem bekannten Kaukasischen Badeort zu bauen; die Regierung ist geneigt, dem zur Herstellung des genannten Eisenbahnflügels nöthigen Baucapital die übliche staatliche Zinsengarantie zu verleihen.

Shitomir-Berditschew Bahn. Die Petenten fordern von der Regierung als Subvention den Betrag, welchen dieselbe zur Anlegung einer Chaussee bestimmt hat, verzichten dagegen auf jegliche Zinsengarantie des zu investirenden Capitals und sind bereit, die Bahn nach 20 Jahren dem Staate zu überlassen. Es wird projectirt, die Bahn von Demtschyn, der ersten Station der Brest-Kiewbahn hinter Berditschew, über Denesch nach Shitomir zu führen; die Linie soll ca. 30 Werst lang sein.

Fusionen. Dieser Tage sind die zwischen der Konstantinowschen und der Donetzschen Steinkohlenbahn geführten Fusionsverhandlungen auf eine allseitig befriedigende Weise zum Abschluss gelangt und bereits der Regierung zur Genehmigung vorgelegt worden.

Hingegen hat die betreffende Commission, welche regierungsseitig über die Fusion der Kursk-Charkow-Azow, der Woronesch-Rostow und der Orel-Griasy Bahnen zu beschliessen hatte, über den Zustand dieser Bahnen einen dermassen ungünstigen Bericht abgefasst, dass die Regierung ihre Zustimmung zu dieser Fusion vorläufig direct versagt hat und gestattete erst nach Vollendung der projectirten Ausbauten und Hebung der auf den einzelnen Bahnen vorgefundenen Missstände eine Wiederaufnahme der Fusionsverhandlungen.

Tracirung. Den „Turkestanschen Nachrichten" zufolge sollen im Laufe dieses Jahres die Tracirungen für die Mittelasiatische Bahn fortgesetzt werden. Diese Bahn geht bekanntlich von Orenburg aus und wurde 1878 die Strecke von da bis zum Syr-Darja speciell zur Station Kara-Tugai untersucht. In diesem Jahre werden die Tracirungen längs dem Syr-Darja weitergeführt, über Kara-Usjak nach Turkestan gebracht, von da nach Tschekment, Taschkent, Tschinas und Samarkand.

Ausserdem soll die Bahnlinie in den Gissarschen Bergen tracirt, ferner soll die Schiffbarkeit des Amur-Darja von Chasret Imam (gegenüber Kuljab) bis Petrosawodsk untersucht und das Terrain des Jani-Darja in den Steppen des Kisil-Kum recognoscirt werden.

Borowitscher Eisenbahn. Die Eisenbahn von der Station Uglowka der Petersburg-Moskauer Bahn zur Stadt Borowitschi, auf welcher erst am 1. April 1877 der Betrieb eröffnet worden ist, rentirt so schlecht, dass dieselbe demnächst zum öffentlichen Verkauf ausgeboten werden wird. Eine Hebung des Verkehrs liesse sich nur durch die Fortsetzung der Bahn bis zu den Borowitscher Stromschnellen erwarten, aber selbst dann dürfte ein rentabler Betrieb nur möglich sein, wenn die Bahn in den Besitz der Grossen Russischen Eisenbahn-Gesellschaft überginge.

Städtische Bureaus. Auch die Südwestbahn hat nunmehr städtische Bureaus und zwar in den Städten Odessa und Kiew errichtet. Dieselben besorgen den Verkauf der Personenbillets (für einen Zuschlag von in maximo 2 pCt. des Werthes), die Annahme des Passagiergepäcks sowie von Eil- und Frachtgütern gegen eine mässig normirte Taxe; auch übernehmen dieselben die Lagerung von Gütern für dieselben Sätze wie die Bahnstationen und besorgen das Verpacken und Abholen der Güter.

Eisenbahn-Untersuchungs-Commission. Der Vorsitzende hat sich an sämmtliche juristische Facultäten Russlands mit dem Ersuchen gewandt, bei Ausarbeitung der wichtigen juristischen Streitfragen, welche die Eisenbahnen betreffen, behilflich zu sein; diese Mittheilungen sollen als Grundlage für die neu zu bearbeitende Russische Eisenbahngesetzgebung dienen. Es ist eine nur zu bekannte Thatsache, dass in dieser Beziehung in Russland die Verhältnisse noch sehr im Argen liegen. Nicht einmal die Statuten der zuletzt concessionirten Eisenbahnen enthalten irgend welche Bestimmungen, welche die Verpflichtungen der Bahnen den Absendern gegenüber feststellen. So fehlen u. A. in sämmtlichen bisher ertheilten Concessionen Angaben darüber, ob die Bahnen verpflichtet sind von Jedermann zum Transport geeignete Güter zu übernehmen oder ob es denselben freisteht die Annahme zu verweigern. Diese Frage ist um so wichtiger ge-

worden, seit die verschiedenen Kohlenbahnen im Süden es ganz in ihre Gewalt bekommen haben, Kohlengruben, an deren Entwickelung sie irgend welches Interesse haben, anderen vorzuziehen resp. durch unregelmässige oder zu geringe Ueberlassung von Wagen einzelne Kohlenzechen zu Grunde zu richten.

Eine ganze Reihe anderer Fragen betreffend die Verantwortlichkeit der Bahnverwaltungen den Absendern gegenüber harren noch ihrer gesetzlichen Regelung und werden — oft sehr verschieden — von Fall zu Fall von den einzelnen Gerichten entschieden, sobald es denselben gelingt überhaupt ihre Competenz festzustellen. Interessant war u. A. der vor einiger Zeit auf der Nicolaibahn zur Entscheidung gebrachte Fall, in welchem es sich darum handelte, ob eine Bahngesellschaft das Recht hat ein Frachtstück zurückzubehalten, falls der Empfänger die Zahlung der aus Irrthum von der Absendebahn zu gering berechneten Fracht verweigert. Das Petersburger Commerzgericht gab dem Empfänger Recht und verurtheilte die Bahn zur Herausgabe des betreffenden Collo unter der Bestimmung, dass die auf dem Frachtbriefe berechnete Fracht dem Versender gegenüber allein massgebend sei und die Nicolaibahn sich lediglich wegen Schadenersatz an die Aufgabebahn zu halten habe.

Auch der Begriff der vis major bedarf noch einer gesetzlichen Definition, viele Bahnen dehnen denselben in beliebiger Weise aus, um von vornherein sich aller Verpflichtungen zu entledigen, welche etwa aus den festgesetzten Lieferfristen hergeleitet werden könnten und verstehen darunter: Zugunfälle, Schneeverwehungen, zufällige Beschädigung des Geleises oder der Bauwerke durch Brand, athmosphärische Einflüsse etc., ferner Güteransammlung auf einzelnen Stationen, Militärtransporte etc.

Einzelne Gruppen, wie insbesondere die II. Gruppe Russischer Eisenbahnen haben gemeinsame Bestimmungen ausgearbeitet und sind gegenseitig bindende Verpflichtungen eingegangen, denen zufolge z. B. bei Steinkohlensendungen ein Manco von 5 pCt. den Absender noch zu keinerlei Schadenersatz berechtigt.

Verkauf von Rollmaterial. Wir machen die Deutschen Eisenbahnverwaltungen auf eine günstige Gelegenheit aufmerksam billiges Rollmaterial etc. zu erwerben. Bei Beginn des Russisch-Türkischen Krieges hat die Russische Regierung eine grosse Menge Rollmaterial mit ausländischer Spurweite für den Betrieb der Rumänischen Eisenbahnen angekauft und für dasselbe über 3 Millionen Rubel s. Z. verausgabt. In jüngster Zeit ist nun im Generalstab eine aus Mitgliedern des Finanz-, Kriegs- und Verkehrsministeriums zusammengesetzte Commission ernannt worden, welche den Verkauf des erwähnten Rollmaterials einleiten und Angebote für dasselbe annehmen soll.

Zugcontrole. Die auf Veranlassung des Verkehrsministers von den Bahnverwaltungen geführten Verhandlungen betreffend die Sicherung des Fahrdienstes haben zur Feststellung folgenden Programmes geführt:

a) Hebung des moralischen Verantwortlichkeitsgefühls des Zugpersonals;
b) Erleichterung der Verbindung des Personals mit dem Maschinenführer;
c) Verbesserung der Bremsconstructionen;
d) Anwendung von Controlapparaten auf den Locomotiven, und
e) Ausschreibung einer allgemeinen Concurrenz für die Construction der ad d) erwähnten Controlapparate.

Wir beschränken uns um so eher auf die blosse Erwähnung dieser Concurrenz, als nach den gemachten Erfahrungen an eine Theilnahme ausländischer Ingenieure bei derselben nicht wohl gedacht werden wird — oder sollen wir daran erinnern, dass bis heute die s. Z. in diesen Blättern aufgeführte Concurrenz der Sicherheitsvorrichtungen an Locomotiven zum Reinigen des Geleises noch keine Erledigung gefunden hat und noch kein Bericht der Schiedsrichter zur Veröffentlichung gekommen ist?

Eisenbahntarife. Im Russischen Verkehrsministerium werden zur Zeit die Grundlagen zur Einführung einheitlicher Tarifsätze für sämmtliche Frachtgüter von allgemeinem Bedarf ausgearbeitet, welche gleichmässig auf allen Russischen Eisenbahnen Geltung erhalten sollen. Bisher hat die Regierung bei Concessionirung von Eisenbahnen lediglich die Maximaltarife festgesetzt, welche die Gesellschaften nicht überschreiten dürfen, nunmehr sollen aber die Tarifsätze selbst für gewisse Artikel vorgeschrieben werden, und zwar werden sich dieselben auf etwa $^2/_3$ sämmtlicher Frachtgüter beziehen, da laut einer uns vorliegenden Uebersicht von 1 356 Millionen Pud Gütern, welche die Russischen Bahnen in einem Jahre überhaupt verführt haben, etwa 557 Millionen Pud auf Getreide, 193 Millionen auf Holz, 75 Millionen auf Kohlen und 33 Millionen auf Salz kommen — diese 4 Artikel aber alle wohl „Artikel von allgemeinem Bedarf" sind und an sich schon weit mehr als die Hälfte aller transportirten Güter darstellen.

Welche Schwierigkeiten die Lösung dieser Frage gerade in Russland bietet, wird sofort klar, wenn man berücksichtigt, dass die Kosten der Zugwerst bei den 54 Russischen Bahnen von 80 Kop. bis 2. R. 88 Kop. schwanken und ebenso die Selbstkosten des Transportes von 1 Pud Frachtgut zwischen $^1/_2$ Kop. und $^1/_{63}$ Kop. pro Pud und Werst variiren.

Daltonismus. Die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft hat neuerdings auf ihren sämmtlichen Linien Untersuchungen über das Sehvermögen der Beamten anstellen lassen, welche folgendes Resultat ergaben:

Linie	Zahl der Untersuchten	an Daltonismus litten	sonst sehkrank
St. Petersburg-Warschau	5 108	40	108
St. Petersburg-Moskau .	4 828	28	114
Moskau-NischniNowgorod	2 362	21	51
Sa.	12 298	89	273

Leider fehlen nähere Angaben über die grosse Zahl der als „sonst sehkrank" aufgeführten Beamten.

Generalversammlungen. Uralbahn. Die am 30. Mai/11. Juni d. J. abgehaltene Generalversammlung, welche nach 12 Uhr eröffnet und vor 1 Uhr wieder geschlossen wurde, constatirte lediglich als Resultat der Betriebsrechnung pro 1878 (6 Monate) ein Deficit von 298 907 R. 75 Kop. bei einer Gesammteinnahme von 501 748 R. 57 Kop. und beschloss, die Regierung um ein Darlehen zur Deckung dieses Deficits zu ersuchen.

Nowgorodsche schmalspurige Bahn. Die Generalversammlung vom 6./18. Juni d. J. beschloss die Betriebsrechnung pro 1878 zu genehmigen, die Amortisation der Actien auf bessere Zeiten zu verschieben, den Inhabern von Jetons der I. und II. Section das Freifahrtsrecht auf der ganzen Linie einzuräumen und sowohl den Vertrag mit dem Betriebsleiter als denjenigen betreffs des Directionsgebäudes gutzuheissen.

Orel-Witebsker Bahn. Am 19./31. Mai d. J. fand die Generalversammlung statt, genehmigte den Abschluss der Betriebsergebnisse pro 1878 und die Ausgabe von 43 000 R. als Belohnung an die Beamten; zum Schluss wurden die austretenden Directionsmitglieder wiedergewählt.

Die Rjaschsk-Morschansk Bahn hielt ihre ordentliche und ausserordentliche Generalversammlung gleichzeitig am 20. Mai/1. Juni d. J. ab. Die anwesenden 14 Actionäre genehmigten einstimmig das Betriebsresultat pro 1878 und nahmen die Wahlen für die ausscheidenden und zurückgetretenen Directionsmitglieder vor. Von einer gerichtlichen Verfolgung des Bauunternehmers wurde beschlossen vollständig abzusehen, da die Rechnungen theilweise noch in das Jahr 1868 zurückgreifen und nicht mehr vollständig beizubringen sind. Schliesslich wurde ebenfalls einstimmig die Verlegung der Direction nach Moskau (Haus von Mekk, Mjassnitzkaja) beschlossen.

Grosse Russische Eisenbahngesellschaft. Die am 15./27. Mai d. J. stattgefundene Generalversammlung, welche von 230 Actionären besucht war, bestätigte den Rechnungsabschluss pro 1878, über den wir anderweit einen detaillirten Bericht bringen, ferner die Vertheilung von 180 000 R. Gratification an die Beamten und von 20 000 R. an die Revisionscommission. Dem Verwaltungsrath wurde der Auftrag, einen neuen Statutenentwurf für die Pensionscasse auszuarbeiten, da der bisher vorgeschlagene die Genehmigung seitens der Regierung nicht erhalten hat. Der Vorschlag, die beim Bau des II. Geleises Petersburg-Warschau ersparten Summen anderweit zu verwenden, fand nicht die Zustimmung der Actionäre; zum Schluss wurden die fälligen Wahlen vorgenommen.

Ueber die **Bedeutung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen** enthält der Directionsbericht der Rheinischen Eisenbahn folgende sehr beachtenswerthe Aeusserung:

„Der grosse Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen bietet dem Deutschen Reiche, sowie dem befreundeten Oesterreich ein werthvolles, zur gegenseitigen Ausgleichung der divergenten Interessen und Auffassungen für das ganze Gebiet Mittel-Europas äusserst geeignetes Forum. Unseres Erachtens wäre es für den grossen Staatsmann unserer Tage eine würdige Aufgabe, diese aus kleinen Anfängen zu reichem Leben erwachsene Institution in den Kreis seiner grossen Entwürfe aufzunehmen und die in derselben thätigen Kräfte zur freudigen Mitwirkung bei der Lösung der dem Deutschen Eisenbahnbetriebe gestellten Aufgaben anzuregen.

Wie der Deutsche Eisenbahn-Verein für den internationalen Verkehr Mittel-Europas, so wird in engerer Begrenzung der Verein der Deutschen und in noch engerer der Verein der Preussischen Eisenbahn-Verwaltungen den Deutschen und Preussischen Interessen gewiss mit Erfolg in höherem Masse als bisher dienst- und nutzbar gemacht werden können.

Wie wenig die dem Deutschen Eisenbahn-Verein gegenüber in Bezug auf seine Leistungen für das Mittel-Europäische Eisenbahnwesen hin und wieder geübte strenge Kritik und die Vorwürfe der Unfruchtbarkeit gerechtfertigt sind, erhellt am besten aus der Thatsache, dass bis jetzt wesentlich für den gesammten Eisenbahnverkehr Mittel-Europas die von jenem Verein ins Leben gerufenen Normen massgebend geblieben sind, und dass die wenigen theoretischen oder practischen Versuche, diese Normen umzugestalten, nur in den wenigsten Fällen sich allgemeiner Anerkennung erfreut haben".

Schmalspurbahn Rigi-Kaltbad-Scheidegg in Liquidation. Wie uns die Masseverwaltung in Luzern unterm 12. d. M. mittheilt, wird die vom Schweizerischen Bundesgerichte auf 21. d. M. angesetzt gewesene Versteigerung der Schmalspurbahn Rigi-Kaltbad-Scheidegg nunmehr nicht stattfinden.

Es hat sich noch in letzter Stunde eine wesentlich aus den Pfandgläubigern (zugleich Besitzern des an der Bahn gelegenen Hôtel Rigi-First) bestehende Actiengesellschaft gebildet, welche die Bahn um den Betrag von Frcs. 60 000. erworben und zugeschlagen erhalten hat, mit der sonst nicht auf der Bahn haftenden Verpflichtung, den Betrieb derselben für eine gewisse Periode von Jahren fortzusetzen.

Präjudizien.

v. O. **Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. Rechtsgrundsätze des Appellationsgerichts in Köln.** 1. Die Verletzung, welche ein Arbeiter bei der zum Zwecke der Entladung vorgenommenen Bewegung eines Eisenbahnwaggons auf einer Drehscheibe erleidet, ist als „beim Betriebe einer Eisenbahn" verursacht anzusehen. (Erk. v. 27. April 1878; Rhein.-Archiv Bd. 69 I, S. 148.) 2. Die Verletzung, welche ein Arbeiter erleidet, indem er damit beschäftigt ist, die von einem angekommenen Eisenbahnzuge abgetrennte Locomotive in den Locomotivschuppen zu schieben, ist als „bei dem Betriebe einer Eisenbahn" erfolgt anzusehen. (Erk. v. 24. Mai 1878; das. Bd. 69 I, S. 148 f.) 3. Wenn bei einer Massregel, welche an einem, im Betrieb befindlichen, aber entgleisten Eisenbahnzuge zur unmittelbaren Fortsetzung der Fahrt vorgenommen wird, ein Angestellter der Eisenbahn eine Verletzung erleidet — beispielsweise durch Zerspringen der Kurbel einer Winde —, so ist jene als „beim Betriebe einer Eisenbahn" verursacht anzusehen. (Erk. v. 16. Juli 1878; das. Bd. 69 I, S. 149.)

v. O. **Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. Die Beurtheilung des Verschuldens richtet sich nicht nach Landesgesetzen.** Aus den Gründen: Da das Reichs-Haftpflichtgesetz ein einheitliches Recht für das gesammte Deutsche Reich schaffen soll, so kann die Frage, wann ein derartiges Verschulden vorliege, dass die hier statuirte Haft begründet werde, nicht nach den Bestimmungen der einzelnen Particularrechte beurtheilt werden, vielmehr muss der Begriff des Verschuldens im Sinne des Gesetzes nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ausgelegt werden. (Vgl. Entsch. Bd. XVI S. 111.) Unzutreffend ist es daher, wenn in der Nichtigkeitsbeschwerde geltend gemacht wird, Verklagter hafte nach den Vorschriften des Preuss. Allg. L.-R. für einen geringeren Grad des Verschuldens ihres Obersteigers als vom Appellationsgericht angenommen worden. Das Reichs-Haftpflichtgesetz unterscheidet nicht verschiedene Grade des Verschuldens. (Erk. d. R.-Ob.-H.-Ger. v. 25. April 1879 in S. Maus c. Wolfsbank No. 2715/79.)

Literatur.

Kartenwerke. Von Stieler's Handatlas, neu bearbeitet von Dr. A. Petermann, Dr. H. Berghaus und C. Vogel (Gotha, Justus Perthes, 1879) liegen die 3. und 4. Lieferung vor. Dieselben bringen folgende 6 Blätter: Niederlande und Belgien (Nebenkarte: Neue Festung Antwerpen); Grossbritannien, südliches Blatt (Nebenkarte: die Canalinseln); Westindien, Blatt 2. — Der Atlas gebraucht die Bezeichnung „Westindien" in einem allgemeineren als dem sonst üblichen Sinne, nämlich im Gegensatz zu Ostindien, den grösseren Theil Nordamerikas, Centralamerika und die Inseln umfassend — (Nebenkarte: die Atlantischen Staaten zwischen Washington und Boston); Höhen und Tiefen der Erde in Lambert's Zenithalprojection (Nebenkarten: Planiglob der Antipoden, Pacifische Erdhälfte, Atlantische Erdhälfte); Europa (Nebenkarten: der Montblanc und der Kasbek nebst Umgebungen); Vereinigte Staaten von Amerika, Blatt 1 von 6 Blättern.

Deutsch-Ungarisches Wörterbuch für Eisenbahngegenstände. Bei dem Umstande, dass mehrere grosse Bahnnetze entstehen, welche Oesterreich und Ungarn gemeinsam sind, sowie mit Rücksicht auf den von Jahr zu Jahr sich steigernden Personen- und Frachtenverkehr zwischen Cis- und Transleithanien hat sich das Bedürfniss fühlbar gemacht, die Ungarischen Ausdrücke für alle möglichen Eisenbahngegenstände kennen zu lernen. Aber nicht Jeder, dem diese Kenntniss nothwendig ist, kann ein umfassendes Wörterbuch der Ungarischen Sprache zur Hand nehmen. Eine Zusammenstellung der Bezeichnungen für sämmtliche Eisenbahntechnischen Ausdrücke ist daher ein dringendes Bedürfniss. Ein Beamter der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, Herr Louis Josef Mayer, hat sich der Mühe unterzogen, ein Special-Wörterbuch, betreffend die einzelnen Bestandtheile der Inventar- und Einrichtungsgegenstände, auszuarbeiten. Dasselbe führt den Titel: „Wörterbuch für Eisenbahnmaterialien, Inventar- und Einrichtungsgegenstände. Deutsch-Ungarischer Theil" und ist in Wien im Selbstverlage des Verfassers erschienen. (Auch der Ungarisch-Deutsche Theil soll inzwischen erschienen sein.) Das Werkchen entspricht im Allgemeinen seinem Zwecke und ist dasselbe deshalb auch von der Staatsbahn zur amtlichen Verwendung acceptirt worden.

Im Commissionsverlage der Polytechnischen Buchhandlung, W. Wilhelmstrasse 57/58 hier, ist eine Sonderausgabe des von Herrn Regierungs- und Baurath Schwabe gehaltenen und in No. 44 d. Ztg. bereits besprochenen Vortrages zum Preise von 75 Pfennig erschienen.

Miscellen.

Drahtseilbahn bei Ottbergen. Beim Neubaue der Eisenbahnstrecke Ottbergen-Northeim der Westfälischen Eisenbahn bahn fehlte es an gutem Bettungsmateriale für den Bahnhof Ottbergen und die anliegende Strecke. An einem nahen Berge aber fanden sich zahlreiche, durch Wasserläufe ausgespülte Rinnen, welche gutes, wetterbeständiges und leicht zu gewinnendes Steinmaterial enthielten. Dieses wurde mit Hülfe einer Drahtseilbahn herabgeholt. Als Laufseil diente ein Eisendrahtseil von 21 mm Durchmesser; dasselbe wurde in Abständen von 12—18 m durch dreibeinige Böcke unterstützt. Als Transportgefässe dienten Kasten von 0,3 cbm Inhalt. Das Zugseil (Drahtseil von 7 mm Durchmesser) bewirkte die Bergaufbewegung der Transportgefässe; es führte auf der Bergkuppe zu der Trommel einer gewöhnlichen Bockwinde mit Bandbremse, mittelst welcher bei der Thalfahrt die Wagenbewegung regulirt werden konnte, während die Bergfahrt durch zwei Arbeiter mittelst der Kurbeldrehung bewirkt wurde.

Ankauf der Römischen Bahnen. Die Italienische Regierung hat nun auch die Römischen Bahnen käuflich an sich gebracht. Der darauf bezügliche Vertrag besteht im Ganzen aus 7 Artikeln und sind die wichtigsten darunter, dass die Uebergabe des Netzes erst am 31. December 1879 erfolgt, dass die Regierung das Recht erhält, den Generaldirector und den Betriebsdirector zu ernennen, und dass der zukünftige Verwaltungsrath aus 11 Mitgliedern bestehen wird, von denen 7 die Regierung und 4 die Actionäre wählen.

Johann Fillunger †.

Wieder ist einer jener wenigen Männer, welche die Gegenwart noch als Zeugen der Entstehung des Eisenbahnwesens in Oesterreich besitzt, aus dem Leben geschieden. Johann Fillunger, em. K. K. Inspector für Eisenbahnbauten, Director der a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn etc., wurde am Mittwoch den 11. Juni l. J. zu Grabe getragen. Die Kaiser Ferdinands Nordbahn verliert in ihm eines der ältesten technischen Mitglieder der Direction.

Ueber den Verblichenen bringt die „Oesterr. Eisenb.-Zeitung" nachstehende biographische Daten. Derselbe wurde am 22. October 1807 zu Gross-Schwechat in Nieder-Oesterreich geboren. Sein Vater war Maurermeister daselbst. Johann Fillunger blieb bis zum 16. Jahre im elterlichen Hause und erlernte daselbst nach abgelegten Volksschulen das Maurerhandwerk. Im Jahre 1823 liess er sich bei der Artillerie anwerben und kam durch Verwendung seiner ihm wohlwollenden Vorgesetzten in das Bombardiercorps, wo er seine erste technische Ausbildung erhielt. Nach Wien übersetzt, besuchte er Vorlesungen an der Polytechnik; die Mittel hierzu verschaffte er sich durch Privatstunden aus Mathematik und Physik. Er absolvirte die Technik mit Auszeichnung im Juli 1835. Am 25. Mai 1836 erfolgte sein Austritt aus dem K. K. Heere als Feuerwerker, nachdem er seine ihm bereits angekündigte Ernennung zum K. K. Lieutenant nicht abwarten wollte.

Unmittelbar darnach wirkte er als Ingenieur bei den Vorerhebungen für die damalige Wien-Raaber Bahn und vom October 1836 bis März 1842 als Abtheilungsingenieur und Bauleiter bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn. Die Durchführung des Baues der Flügelbahn Floridsdorf-Stockerau war Fillunger's erstes Werk praktischer Thätigkeit auf dem Gebiete der Eisenbahntechnik. Am 26. März 1842 wurde er als Oberingenieur in den Staatsdienst übernommen und mit der Durchführung der Staatsbahnstrecke Mürzzuschlag-Graz (bis Neudorf) betraut. Für die ebenso thätige als erfolgreiche Verwendung bei diesem Staatseisenbahnbaue wurde Fillunger die Allerhöchste Anerkennung ausgedrückt. Mit 1. Jänner 1850 zum K. K. Inspector ernannt, wurde Fillunger die Oberleitung des Eisenbahnbaues auf der Südbahnstrecke zugewiesen und verblieb derselbe als Referent bei der Generalbaudirection bis zum Zeitpunkte der Auflösung dieser Behörde und dem Uebergange der Staatseisenbahnen an Privatgesellschaften.

Bei Eröffnung der Strecke von Laibach bis Adelsberg am 20. November 1856 erhielt Fillunger durch Se. Majestät selbst den Franz-Josefsorden. Fillunger's specielles Verdienst war es, dass der von vielen Anderen für unergründlich gehaltene Franzensdorfer Moorgrund mit einem gewölbten Viaduct überbrückt wurde.

Ende December 1856 trat Fillunger aus dem Staatsdienste aus und beschäftigte sich mit Privatunternehmungen und diversen Projecten, sowie statistischen Zusammenstellungen. Von diesen

sind vorzugsweise zu nennen: „Die erste Kettenbrücke für den Locomotivverkehr über den Wiener Donaucanal, ausgeführt nach System Schnirch-Fillunger"; „Project für die Herstellung von Schutzbauten gegen wiederkehrende Donau-Hochwasserüberfluthungen in Wien"; „Regulirung und Schiffbarmachung des Donaucanales und der damit in Verbindung stehenden Quaiherstellungen am linken Canalufer"; „Verfassung einer vergleichenden statistischen Zusammenstellung der Verkehrs- und Betriebsergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahnen, dann der Bau-, Herstellungs- und Betriebseinrichtungskosten, herausgegeben 1863"; „Bau der Aspernbrücke, System Schnirch-Fillunger" u. A. m. Im Jahre 1867 wurde Fillunger zum Directionsmitgliede der Kaiser Ferdinands Nordbahn gewählt. Bald darauf erschien seine „Vergleichende Statistik über die Real- und Productionswerthe der Landwirthschaft, der Montan-Industrie, der Verkehrs- und Communicationsanstalten", dann seine „Erörterungen des Staatshaushaltes im Oesterreichischen Kaiserstaate". Als Directionsmitglied der Nordbahn war Fillunger's Hauptaugenmerk auf die Montan-Industrie und auf die Verfrachtung der Kohle gerichtet. Fillunger war auch bei anderen industriellen Gesellschaften Verwaltungsrath und ob seiner eminenten Fachkenntnisse überall eine werthvolle Kraft. Durch Verschwägerung mit der um Kärntens Montan-Industrie hochverdienten Familie Rosthorn Besitzer der Eisenwerke in Prävali, war Fillunger auch in diesem Zweige thätig geworden und hat sich vom einfachen „Bombardier" zu seinen hervorragenden Amts- und Ehrenstellen emporgeschwungen. Die Fachwelt wird ihm gewiss stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Tagesordnung zur Generalversammlung in Salzburg.

Nachträglich ist noch einzuschalten:

V a. Antrag der Thüringischen Eisenbahn auf authentische Interpretation event. Abänderung der Bestimmungen im Artikel 25 No. 1 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement mit Bezug auf die Tragung der durch die zollamtliche Controle der Umladung von Zoll-Verschlusswagen erwachsenen Auslagen an Diäten und Reisekosten für Steuerbeamte.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarifwesen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die durch den Güter-Tarif vom 1. Juli cr. eingeführten ermässigten Frachtsätze zwischen Lothringischen und Luxemburgischen Stationen mit Berlin (Dresdener Bahnhof) finden auch im Verkehre mit Berlin (Anhaltischer Bahnhof) Anwendung. Berlin, den 8. Juli 1879. Die Direction. (901)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die durch Nachtrag I zu Heft No. 2 des Staatsbahn-Tarifs zwischen Berlin (Dresdener Bahnhof) und Stationen der Saarbrücker Bahn eingeführten ermässigten Frachtsätze finden auch im Verkehre mit Berlin (Anhaltischer Bahnhof) Anwendung. Berlin, den 5. Juli 1879. Die Direction. (903)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Am 1. September 1879 treten die Tarifsätze für den Verkehr: zwischen den Hannoverschen Stationen der Strecke Uelzen-Harburg und Lüneburg-Hohnstorf, sowie der Köln-Mindener Station Hamburg einerseits
und den Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen Magdeburg, Centralbahnhof und Friedrichsstadt, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg, sowie den östlich und südlich von Magdeburg belegenen Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen und den Berlin-Anhaltischen Stationen anderseits
über die Route via Helmstedt-Lehrte ausser Kraft.

Die bezüglichen Sätze gelten von dem gedachten Tage ab nur noch über die Route via Stendal-Uelzen. Magdeburg, den 14. Juli 1879. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung des Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbandes. (902)

Mitteldeutscher Personen- und Gepäck-Verkehr. Zum Tarife vom 1. Juli 1877 ist der 13. Nachtrag erschienen, durch welchen in den Billetpreisen etc. für Berlin B.-A. B., Berlin und Potsdam B.-P.-M. B. und Arnstadt Th. B. im Verkehr mit verschiedenen Verbandsstationen Ermässigungen eintreten, sowie für Jena und Gera W.-G. B. neue Billetpreise etc. eingeführt werden. — Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. Erfurt, den 13. Juli 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (907)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. September 1879 n. St. ab wird der directe Güterverkehr zwischen den Stationen Eisenach, Gotha, Erfurt und Weissenfels der Thüringischen Eisenbahn (Tarifheft V) einerseits und Russischen Stationen andererseits aufgehoben.

Von demselben Tage ab scheiden im Verkehr der Tarifgruppe IV die Routen via Offenbach resp. Mainkur-Eisenach-Halle-Berlin und via Cüstrin-Guben-Delitzsch-Halle-Eisenach-Offenbach aus dem rubricirten Verbande. Bromberg, den 8. Juli 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung (905J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. September cr. neuen Stils ab ist im rubricirten Verbande der directe Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen den Stationen Creuznach der Rhein-Nahe-Eisenbahn, Wiesbaden der Nassauischen Eisenbahn, Frankfurt a/M. der Frankfurt-Bebraer resp. Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, Baden-Baden der Badischen Staats-Eisenbahnen einerseits und St. Petersburg der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn sowie Moskau der Moskau-Brester Eisenbahn via Bebra-Eisenach-Halle andererseits und zwischen den Stationen Kissingen der Bayerischen Staats-Eisenbahnen und St. Petersburg der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn via Meiningen-Eisenach-Halle aufgehoben. Bromberg, den 13. Juli 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (906J)

Nord- Ostsee- Hannover-Thüringischer Verbands-Verkehr. Mit dem 15. Juli cr. bezw. mit dem 1. September cr. treten zum Verbandsgütertarife in Kraft
die Nachträge VII. zu Heft 1, 4, 8 u. 10
V. „ „ 2 u. 9
IV. „ „ 3 u. 6
VIII. „ „ 7

Dieselben enthalten Frachtsätze für die Stationen der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim, theilweis ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Magdeburg-Halberstädter, Halberstadt-Blankenburger, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Braunschweigischen und Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, sowie der Schleswig-Holsteinischen Bahnen, erhöhte Frachtsätze für die Station Hannover der Magdeburg-Halberstädter Bahn (unter gleichzeitiger Beschränkung des Verkehrs auf Wagenladungen), endlich Bestimmungen über die Aufhebung der directen Tarifsätze im Verkehr mit Station Löhne der Hannoverschen Staatsbahn, über die theilweise Aufhebung der directen Sätze für Calbe a. d. Saale und über die Güterabfertigung nach Cöthen.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch Exemplare der bezüglichen Nachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 15. Juli 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (908)

Privat-Anzeigen.

Agenten

mit *guten* Referenzen können für meine **bekannten** Fabrikate noch in einigen Districten angestellt werden.
Herm. Otto Wendt, Cigarrenfabrikant, **Bremen.**

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und **Mühlenbestandtheile.**

Technicum Mittweida.
(Sachsen.) — Höhere Fachschule für **Maschinen - Ingenieure** und **Werkmeister.** Vorunterricht frei.
Aufnahmen: Mitte April u. October.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Root's nicht explodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in **Kalk** a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.
Kohlen-Ersparniss.

H. Gruson

Buckau-Magdeburg

übernahm die Alleinfabrication der **Selbstthätigen hydraulischen Kippvorrichtung** zum Entladen von Eisenbahnwagen Patent Rohde-Schmitz,
des **Hartguss-Plan-Roststabes** Patent R. Ludwig. Medaille Waldenburg 1878
und empfiehlt ferner
Krahne, feststehende, fahrbare und transportable, für Hand- und Dampfbetrieb, hydraulische Hebezeuge und ganze hydraulische Krahnanlagen,
Bedarfsartikel für Eisenbahnen, Secundärbahnen etc. etc.: Räder, Herz- und Kreuzungsstücke, Zwangsschienen, Gleitbacken, Kolbenkörper, Bremsklötze, Signalglocken (sämmtlich von Hartguss), Weichen, Drehscheiben etc. etc.

J. P. Piedboeuf & Co.

in Düsseldorf-Oberbilk

Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren
für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen,
event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,
alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu
Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,
auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie
gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.
liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43. **Dresdner Glasfabrik Friedr. Siemens.**

Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt

Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Eisen- & Metallgiesserei
liefert
Dampfmaschinen jeder Grösse bis 800 Pferdekräfte
mit Schiebersteuerung oder mit Ventilsteuerung Patent Decker
(Deutsches Reichspatent No. 989) mit Riemenantrieb, Seilantrieb oder mit
Verzahnten Schwungrädern bis $7^1/_2$ m Durchm. mit gehobelten Zähnen
unter Garantie
von $8^1/_2$ kg Dampfverbrauch oder 0,9 kg Kohlenverbrauch pro indicirte Pferdekraft für grössere Maschinen.

Dampfkessel jeder Construction und Grösse
mit gewöhnlicher Feuerung oder
mit Halbgasfeuerung, d. h. mit Rauchverbrenner System Tenbrink,
letztere unter Garantie für 9 bis 10 fache Verdampfung,
d. h. Kohlenersparniss gegenüber anderen Kesseln 20 bis 40 Procent.
Belästigung durch Rauch und Russ fällt ganz weg.
NB. Bestehende Kesselanlagen können leicht nach diesem System abgeändert werden, Kosten hiefür bezahlen sich in 1 bis 2 Jahren.

Unterirdische Wasserhaltungsmaschinen
in jeder Grösse bis zu 300 m Förderhöhe.
Locomobilen. Transmissionen.
Dampfpumpen Patent Decker
nach deutschem Reichspatent No. 926 vom 8. Mai 1878
in verschiedenen Grössen bis 150 cbm Wasserlieferung pro Stunde.
Bis 15. Mai 1879 wurden effectuirt:
915 Stück Dampfmaschinen und Dampfpumpen.
1220 „ Kessel.

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction
Hennicke & Goos, Hamburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 56. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 25. Juli 1879.

Zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Salzburg, im Juli 1879.

Commissionsbericht zu No. II. der Tagesordnung
über den Antrag der Thüringischen Eisenbahn, betreffend den Berner Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Seitens der Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft ist die Berathung und Beschlussfassung des Vereins über seine Stellung zu dem Berner Entwurfe eines internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr beantragt worden.

Die Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, welcher der Antrag von der geschäftsführenden Direction zur Begutachtung und Vorbereitung für die Generalversammlung überwiesen worden ist, hat sich nach Vorberathung der Angelegenheit durch eine Subcommission und nach zweimaliger Berathung im Plenum zu dem Beschlusse geeinigt, der Generalversammlung vorzuschlagen: den an den Berner Conferenzen betheiligten Landesregierungen durch eine Denkschrift, welche von einer zweiten, aus den Verwaltungen der Oesterreichischen Staatsbahn, der Niederländischen Staatsbahn, der Rheinischen und der Köln-Mindener Bahn bestehenden Subcommission ausgearbeitet worden ist, die Berücksichtigung einiger Bedenken erheblicherer Bedeutung zu empfehlen, zu welchen die eingehende Prüfung der Bestimmungen des Entwurfs Anlass gegeben hat.

Bei den Verhandlungen in der Commission sind von verschiedenen Seiten noch manche andere Bedenken gegen den Entwurf erhoben worden, welche die Zustimmung aller oder der Mehrzahl der Verwaltungen fanden, ist ferner die Vervollständigung des Entwurfs durch Aufnahme einzelner practischer Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements und des Uebereinkommens als wünschenswerth bezeichnet und auf den einen oder anderen redactionellen Mangel aufmerksam gemacht worden. Die Commission empfiehlt jedoch, auf jede Erörterung von Fragen untergeordneter Bedeutung zu verzichten, sowie ferner von Amendirungen des Entwurfs oder eventueller Ausarbeitung eines Gegenentwurfs abzusehen, weil sie der Meinung ist, dass das Gutachten des Vereins um so eher Berücksichtigung zu erwarten habe, je mehr es die Erinnerungen auf wesentliche Punkte beschränkt.

Köln, im Juni 1879.

Namens der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs:
Die Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft.
Haehner.

Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

zu dem Berner Entwurfe eines internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Der unterzeichnete Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat den im vorigen Jahre in Bern ausgearbeiteten Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahn-Frachtverkehr einer eingehenden Prüfung unterzogen. Das Ergebniss derselben erlaubt er sich den Hohen betheiligten Regierungen in dieser Denkschrift ehrerbietigst vorzulegen.

Den Beruf zur Begutachtung des Entwurfes findet der Verein in seiner langen und von Jahr zu Jahr ein grösseres Gebiet umfassenden Betheiligung an der Entwickelung des Eisenbahnwesens des Europäischen Festlandes. Hervorgegangen aus einer im Jahre 1846 geschlossenen Vereinigung der Directionen einer Anzahl Eisenbahngesellschaften Norddeutschlands, ist er im Laufe der Zeit zu einem grossen internationalen Institute emporgewachsen, welches Deutschland, Oesterreich, Ungarn, die Niederlande und Luxemburg ganz, und Theile von Belgien, Russland und Rumänien, mit 59 Deutschen, 24 Oesterreichisch-Ungarischen, 6 Niederländischen und Luxemburgischen, und 5 Verwaltungen der übrigen Staaten umfasst. In diesem über 55 000 km Bahnlänge in sich schliessenden Bereiche sind die rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen zum Publicum, wie diejenigen der Eisenbahnen untereinander auf Grund freiwilliger Vereinbarungen von Anfang an gleichmässig geordnet. Die bereits in dem ersten Reglement des Vereins für den Güterverkehr vom 1. Januar 1849 enthaltenen Bestimmungen:

„Auf Grund dieses Reglements werden von den vereinigten Eisenbahnverwaltungen Güter von und nach allen für den Güterverkehr bestimmten Stationen übernommen.

Behufs des Ueberganges der Güter von einer Bahn auf die andere bedarf es keiner Vermittelung des Absenders oder Empfängers",

welche bei der späteren Ausdehnung des Vereins stets unverändert festgehalten sind, bilden den Ausgangspunkt einer von den Grenzen des Bahneigenthumes und der Staatsgebiete unabhängigen Gestaltung des Eisenbahn-Güterverkehres und haben zu einer weitgehenden Einheitlichkeit in den Bau- und Betriebseinrichtungen geführt. Auf dieser Grundlage entstanden und wurden an der Hand practischer Erfahrung und unter Berücksichtigung der verschiedenartigsten Verhältnisse stets weiter entwickelt und ausgebildet:

1. das Betriebsreglement des Vereins, welches bestimmt ist, die Beziehungen zwischen Eisenbahn und Publicum in Uebereinstimmung mit dem Deutschen Handels-Gesetzbuche näher zu regeln;
2. das die Verhältnisse der Vereinsbahnen unter einander ordnende Uebereinkommen zu diesem Reglement;
3. das Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins, und
4. die technischen Vereinbarungen des Vereins über die Bau- und Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen.

Von diesen Vereinbarungen haben insbesondere die beiden ersten in vielen Verkehren auch über die Grenzen des Vereinsgebietes hinaus vertragsmässig Geltung erlangt.

Es besteht demnach bereits ein einheitliches internationales Eisenbahn-Frachtrecht — wenn auch nur auf vertraglicher Grundlage — nicht nur für den Gesammtbereich des Vereins, sondern auch darüber hinaus.

Die Absicht des Berner Entwurfes ist, ein mit Gesetzeskraft versehenes Eisenbahn-Frachtrecht für den internationalen

Verkehr aller an den Berner Conferenzen betheiligten Staaten zu schaffen. Der Entwurf bietet also in zwei Beziehungen einen Fortschritt gegenüber dem jetzigen Zustande, indem er dem Transportrechte erstens eine gesetzliche Grundlage, und zweitens ein räumlich ausgedehnteres Geltungsgebiet giebt.

Der Verein erblickt hierin eine Erweiterung und Befestigung seiner eigenen Bestrebungen und nimmt keinen Anstand, die Schaffung eines gesetzlichen internationalen Transportrechtes und die sich daraus allerdings als nothwendig ergebende Abänderung mancher jetzt im Vereine bestehenden Bestimmungen unter der Voraussetzung als im allgemeinen Interesse liegend zu bezeichnen, dass es in der That gelingt, in das Geltungsgebiet des neu zu schaffenden Rechtes ausser dem gegenwärtigen Gebiete des Vereins Frankreich, Belgien, die Schweiz, Italien und Russland einzuschliessen. Sollte dies Ziel nicht zu erreichen sein, so fehlt es nach der Ueberzeugung des Vereins an hinreichender Veranlassung, in die bestehenden Verhältnisse, insbesondere in diejenigen innerhalb des Vereins, im Wege der Gesetzgebung einzugreifen.

In dem Vereinsgebiete ist, wie bei den Berner Verhandlungen anerkannt ist, durch die getroffenen Vereinbarungen den Anforderungen des durchgehenden Verkehres ausreichend entsprochen und die Erschwerungen, welche in Frankreich, der Schweiz und Italien in dieser Beziehung bestehen, und welche mit besonderer Schärfe durch einen hervorragenden Theilnehmer an den Berner Verhandlungen, den Herrn de Seigneux in seinem Berichte an den im vorigen Jahre in Paris abgehaltenen internationalen Congress über das Transportwesen geschildert wurden, sind dem Vereinsgebiete fremd. Ein entscheidendes Motiv, das bisherige, aus den eigenen Verhältnissen des Vereinsgebietes allmälig erwachsene Recht zu ändern, kann also nur in der Schaffung der Einheit für ein grösseres Geltungsgebiet gefunden werden.

Was die Einwirkung des Berner Entwurfes auf die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnen betrifft, so glaubt der Verein sich mit den Hohen betheiligten Regierungen in Uebereinstimmung zu befinden, wenn er von der Voraussetzung ausgeht, dass die Erzielung einer angemessenen Rente für das in den Eisenbahnen angelegte bedeutende Capital als eine nothwendige, Staats- und Privatbahnen gleichmässig berührende Forderung des Gemeinwohles und als im allgemeinen Interesse liegend anzuerkennen, und deshalb zu vermeiden ist, Bestimmungen aufzunehmen, welche geeignet sind, die Rentabilität der Eisenbahnen in Frage zu stellen oder erheblich zu schmälern.

Unter Uebergehung aller untergeordneten und formellen oder nicht speciell das Eisenbahnwesen berührenden Fragen beschränkt der Verein sich, in Folgendem diejenigen Bestimmungen des Berner Entwurfes zu erörtern, welche ihm zu erheblicheren Bedenken Anlass gegeben.

Die Besprechung erstreckt sich auf

- die Zwangsgemeinschaft der Eisenbahnen (Artikel 1. 5. 27);
- die Gewährung von Frachtermässigungen für bestimmte Transporte (Artikel 11);
- das Nachnahmeverfahren (Artikel 13);
- die Bemessung der Lieferfristen (Artikel 14);
- das Verfügungsrecht des Absenders (Artikel 15);
- das Pfandrecht der Eisenbahnen (Artikel 21);
- die Herauszahlung der Frachtantheile an mitbetheiligte Bahnen (Artikel 23);
- die Haftpflicht der Eisenbahnen (Artikel 34—38);
- die Verjährung der Entschädigungsklagen (Artikel 46);
- den Rückgriff unter den Eisenbahnen (Artikel 53—56).

Zwangsgemeinschaft der Eisenbahnen (Art. 1. 5. 27). Der Artikel 5 bestimmt in seinem ersten Alinea, dass die zu dem Gebiete der vertragschliessenden Staaten gehörenden Eisenbahnen zur Ausführung der im Artikel 1 erwähnten Transporte verpflichtet sind, insofern der Absender den Anordnungen des internationalen Vertrages nachkommt. Demgemäss sind die Eisenbahnen gehalten, alle Sendungen von Gütern zu übernehmen, welche aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in dasjenige eines andern auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes befördert werden (Artikel 1), und für die Ausführung des Transportes, nach Massgabe der Bestimmungen des internationalen Vertrages, zu sorgen und zu haften. Zur Ablehnung der Uebernahme eines Transportes sind die Eisenbahnen nur berechtigt, wenn sie daran durch höhere Gewalt gehindert sind, oder wenn die regelmässigen Transportmittel zur Ausführung des Transportes nicht genügen (Artikel 5, Alinea 1).

Die Beziehungen, welche sich aus dem Transportgeschäft zwischen Eisenbahnen und Publicum ergeben, werden durch den internationalen Vertrag obligatorisch geordnet, so dass keinerlei reglementarische, oder auf privatem Abkommen im einzelnen Falle beruhende Transportbedingungen zulässig sind, welche mit demselben im Widerspruche stehen (Artikel 4). Der Grundgedanke, von welchem der Vertrag bei der Ordnung dieses Rechtsverhältnisses ausgeht, ist, dass die an einem Transportgeschäfte betheiligten Eisenbahnen eine Gemeinschaft bilden, in welcher die beiden Endverwaltungen gewissermassen Geschäftsführer sind. Die Fracht für den ganzen Transport wird am Aufgabe- oder am Bestimmungsort, Nachnahmen und Auslagen der Eisenbahnen werden an letzterem gezahlt (Artikel 12. 20). Entschädigungsklagen sind in der Regel an die Aufgabe- oder Bestimmungsbahn zu richten. Diejenige Bahn, welche das Gut zur Beförderung übernommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen bis zur Ablieferung, und in die gleiche Verpflichtung tritt mit Uebernahme des Gutes jede nachfolgende Bahn (Artikel 27). Diese Bestimmungen sind denjenigen nachgebildet, welche jetzt in den auf directen Tarifen beruhenden Verkehren bestehen, und scheinen nur den bestehenden Zustand gesetzlich zu sichern. Es ist aber ein sehr grosser Unterschied, ob eine solche Gemeinschaft auf freiwilligen Verträgen beruht, welche nur nach vorgängiger Prüfung der Verhältnisse eingegangen werden, aus welchen jeder Betheiligte wieder ausscheiden kann und welche einem selbst seine Vertragspflichten nicht erfüllenden Genossen gegenüber für die übrigen nicht bindend sind, oder ob sie eine gesetzlich geschaffene Zwangsgemeinschaft ist, welche alle innerhalb des Vertragsgebietes befindlichen Eisenbahnen umfasst und deren Rechtsfolgen sich keine Eisenbahn entziehen kann.

Die Eisenbahnen werden sonach durch das internationale Transportrecht gezwungen, nicht allein die Haftung für Verlust, Minderung, Beschädigung und rechtzeitige Lieferung auch für andere an dem Transporte mitbetheiligte Bahnen zu übernehmen, sondern auch diesen letzteren Frachten und Nachnahmen zu creditiren. Dieser Zwang wird geübt in einem Gebiete von weitester Ausdehnung, in welchem die verschiedenartigsten Verhältnisse obwalten. Die erzwungene Gläubigerschaft tritt ein bei allen Bahnen der Vertragsstaaten, einerlei ob Staats- oder Privatbahnen; es wird weder Rücksicht genommen auf die finanziellen Verhältnisse der Bahnen, noch auf die Verschiedenheit der Gesetzgebungen, von welchen einige, z. B. die Oesterreichische, den Abrechnungsforderungen der Bahnen einen Vorzug vor anderen Forderungen gewähren.

Die Gefahr, welche die am Transporte betheiligten Bahnen in dem Falle laufen, dass sich unter ihnen eine insolvente oder eine solche befindet, die aus irgend einem anderen Grunde ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt, ist eine offenbare und grosse.

Es ist möglich, dass die Bestimmungsbahn die auf Grund der Artikel 12 und 20 eincassirten Frachten (im Falle der Frachtüberweisung) und Nachnahmen, die Aufgabebahn die bei ihr eingezahlten Francaturfrachten den anderen am Transporte betheiligten Bahnen, die Zwischenbahnen der Endbahn, welche auf Grund des Artikel 27 eine Entschädigung gezahlt hat, die Rückzahlung des zu erstattenden Antheiles vorenthalten. Ganz abgesehen von den Schwierigkeiten, welche schon eine Verzögerung der Saldirung bereitet, ist dann, wenn die zahlungspflichtige Bahn insolvent wird, die forderungsberechtigte Bahn auf den Concursweg verwiesen, und verliert namentlich da, wo sie kein Vorzugsrecht geltend machen kann, mindestens einen Theil ihrer Forderung.

Die in Betracht kommenden Summen können bei den weiten Strecken, welche die internationalen Transporte zu durchlaufen haben, ungemein grosse sein, und wenn eine Bahn insolvent wird, welche einen grossen internationalen Versand oder Empfang hat, kann der Schaden eine grosse Zahl betheiligter Bahnen schwer treffen.

Man kann hiergegen nicht einwenden, dass die Gefahr der Insolvenz einer Bahn eine sehr fernliegende sei, denn wenn auch bis jetzt solche Fälle vereinzelt geblieben sind, so ist doch bei der Zunahme des Baues unrentabler Linien und bei der immer mehr sich entwickelnden Concurrenz die Möglichkeit, dass eine Bahn zahlungsunfähig wird, für die Zukunft nicht allein nicht ausgeschlossen, sondern grösser geworden, zumal für das grosse Gebiet, welches der internationale Vertrag umfassen soll, in welchem die verschiedenartigsten Ursachen die Erträge und die Verwaltung der Eisenbahnen beeinflussen, und in welchem die einzelnen Staaten in ganz verschiedener Weise sich gegenüber einer etwaigen finanziellen Nothlage ihrer Bahnen verhalten und bei Gewährung einer Staatshülfe sich von ganz verschiedenen Grundsätzen leiten lassen werden.

Die Berner Conferenz hat die geschilderten Gefahren erkannt und die Schaffung einer Abhülfe ernster Erwägung unterzogen. Sie hat geglaubt, eine geeignete Remedur dadurch zu schaffen, dass sie der einzusetzenden internationalen Commission unter anderen Aufgaben auch diejenige zuweist, zu erklären, falls der Betrieb einer Eisenbahn diejenigen Bürgschaften nicht darbietet, welche unerlässlich sind, wenn der internationale Verkehr mit derselben den übrigen Eisenbahnen auferlegt werden soll, dass die Verpflichtung zur Eingehung internationaler Frachtverträge, bei welchen jene Eisenbahn betheiligt sein würde, aufgehoben ist, oder nur unter gewissen — von der Commission festzusetzenden — Bedingungen besteht. (§ 2, Alinea 2.)

Diese internationale Commission soll und kann nach den ihr zugewiesenen Aufgaben keine permanente sein, sondern nur auf Berufung, regelmässig nur einmal des Jahres im Monat Mai,

zusammentreten. Der Ausschluss einer Bahn aus dem internationalen Verkehre wird schon hierdurch ungemein verzögert werden, wenn nicht eine ausserordentliche Conferenz berufen wird, wozu sich aber die betheiligten Staaten nicht leicht entschliessen werden und was jedenfalls längere zeitraubende Vorverhandlungen erfordert.

Die Vorbereitung der Entscheidung der Commission verlangt ausserdem einen mindestens mehrere Monate dauernden Zeitraum. Bei dem in dem betreffenden Jahre leitenden Staate muss zuerst beschwerend vorgetragen werden, dass der Betrieb einer Bahn nicht mehr die erforderlichen Garantien biete. Gesetzt auch, der Staat verlange keinerlei Nachweis für die Begründung der Beschwerde, so vergehen doch nach § 10 Alinea 1 mit allem aus dem Geschäftsgange sich ergebenden Zeitverbrauch mindestens 1½ bis 2 Monate, ehe eine ausserordentliche Commissionsconferenz berufen werden wird, und von da ab wieder mindestens ½ bis 1 Monat, ehe die Entscheidung erfolgt. Gegen diese Entscheidung kann aber, nach § 10 Alinea 3, innerhalb eines Monates von dem Staate, welchem die betheiligte Eisenbahn angehört, Einsprache erhoben werden, und dann beginnt das Verfahren von Neuem. Mehrere Monate werden also mindestens durch das Verfahren gebraucht, und in dieser ganzen Zeit müssen die Eisenbahnen selbst, wenn die Gefahr der Insolvenz eine ganz imminente ist, wenn unzweifelhaft die gefährlichste Missverwaltung stattfindet, einer solchen Bahn weiter creditiren. Nur in dem Falle, dass der Concurs schon eröffnet ist, kann der leitende Staat provisorische Massnahmen treffen.

Es muss anerkannt werden, dass eine Beschleunigung dieses Verfahrens nicht thunlich ist, denn eine vor ganz Europa von einer mit staatlicher Autorität ausgerüsteten internationalen Commission abgegebene Erklärung, dass eine Eisenbahn nicht mehr die für den internationalen Verkehr erforderlichen Bürgschaften darbiete, ist von geradezu vernichtender Wirkung. Darum darf der von einer solchen Entscheidung bedrohten Eisenbahn die Vertheidigung nicht verkürzt und die Commission nicht zu übereilter Beschlussfassung gedrängt werden.

Das von der Berner Conferenz in Aussicht genommene Hülfsmittel entspricht also dem Zwecke nicht; es muss aber, wenn das internationale Frachtrecht nicht zu der grössten Unbilligkeit gegen die Eisenbahnen führen soll, eine andere Auskunft gesucht werden.

Dazu bieten sich drei Möglichkeiten.

Die erste derselben ist schon in den Berner Conferenzen besprochen. In denselben ist der Antrag gestellt, dass in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung unter den Bahnen jede derselben berechtigt sein soll, sich bei Uebergabe der Waare an die nachfolgende die Fracht für den vorhergegangenen Transport auszahlen zu lassen. Für diesen Antrag wurde geltend gemacht, dass es den Grundsätzen der Billigkeit widerspreche, wenn die Waare ohne Bezahlung der Fracht weiter gegeben werden müsse und auf diese Weise die übergebende Bahn ihre Sicherheit aufgebe und derjenigen noch Credit gewähre, welche ohnehin durch den Besitz des Pfandes Sicherheit habe. Würde dieser Vorschlag in Gemässheit der ihm unterliegenden Absicht noch dahin ergänzt, dass bei frankirten Sendungen die auf die Aufgabebahn folgenden Bahnen berechtigt sind, die Fracht vor Uebernahme des Gutes von der Vorbahn zu fordern, so würde den Eisenbahnen die Möglichkeit gegeben sein, sich wenigstens die ihnen zukommenden Frachten zu sichern.

Aber das Recht, Zahlung der auf die Bestimmungsstation überwiesenen Fracht vor der Weitergabe, der frankirten Fracht vor der Uebernahme des Gutes zu fordern, bleibt wirkungslos, wenn damit nicht auch die Befugniss verbunden ist, die Weitergabe resp. die Uebernahme des Gutes zu verweigern, führt also bei seiner Ausübung zu einer Unterbrechung des Transportes. Es muss dann Artikel 27 dahin geändert werden, dass aus einer solchen Unterbrechung sich ergebende Entschädigungsansprüche des Transportgebers nicht an die Endbahn, sondern ausschliesslich an diejenige Bahn zu richten sind, welche die Unterbrechung verschuldet hat.

Allerdings würde der Transportgeber hierdurch in die Lage versetzt, für die durch die Unterbrechung des Transportes ihm erwachsenen Nachtheile keine Entschädigung zu erhalten, wenn die Eisenbahn, von welcher dieselbe zu fordern ist, sich als zahlungsunfähig erweist; es kann jedoch nicht als unbillig erachtet werden, wenn das Publikum dafür, dass ihm die Berechtigung gegeben wird, directe Expedition von Gütern auf weite Strecken durch mehrere Staatsgebiete hindurch ohne jede Beschränkung zu fordern, an dem Risico mit theilnimmt, welches mit einer solchen Einrichtung nothwendig verbunden ist.

Jedenfalls ordnet das erörterte Auskunftsmittel nur einen Theil der Frage; gegen diejenigen Verluste, welche sich aus der Verpflichtung der Endbahnen ergeben, die Entschädigungen für die ganze Transportstrecke zu reguliren und zu zahlen (Artikel 27 Alinea 3), gewährt es, falls an derselben zahlungsunfähige Bahnen betheiligt sind, keinen Schutz.

Vollständig würden die geschilderten Nachtheile auf einem zweiten Wege vermieden werden, nämlich wenn überhaupt davon abgesehen würde, die Bahnen zu einer Gemeinschaft ohne Wahl zu zwingen.

In der ausserordentlich grossen Zahl denkbarer Verkehrsrelationen befindet sich nur eine kleine Zahl solcher, welche für den internationalen Verkehr Bedeutung haben; es ist daher ohne jede Gefährdung der Handelsinteressen der verschiedenen Staaten möglich, von dem Grundsatze der unterschiedlosen Aufnahme aller Stationen in den internationalen Verkehr abzusehen und das internationale Frachtrecht auf die zur Vermittelung des internationalen Verkehres auf Grund eines wirklichen Bedürfnisses gebildeten oder noch zu bildenden Verbände zu beschränken. Diesen wäre dann wie bisher zu überlassen, durch entsprechende Vereinbarungen gegen die aus der Transportgemeinschaft hervorgehenden Gefahren sich zu schützen. Solche Vereinbarungen bieten, wie die Erfahrung gezeigt hat, keine grossen Schwierigkeiten, da die Verbandsbahnen die in ihrem Kreise stattfindenden Verhältnisse selbst bei ziemlich weiter Ausdehnung desselben leicht überblicken können; nöthigenfalls lassen sich die erforderlichen Sicherungsmassregeln schnell anwenden, und jedenfalls würde vermieden werden, dass die Verwalter der Eisenbahnen gesetzlich gezwungen werden, das ihnen anvertraute Vermögen durch Creditgewährungen zu gefährden, die, von diesem Zwange abgesehen, ihnen als leichtsinnige verboten sein würden.

Das internationale Transportrecht macht ohnehin die Verbände nicht unnöthig, da es nicht sämmtliche Verhältnisse des Transportes regelt und manche ausdrücklich, wie z. B. die Rückgriffnahme, manche stillschweigend, wie das Abrechnungswesen, die Beistellung und den Uebergang der Wagen, die Folgen von Fehlinstradirungen etc. der Regelung durch die Bahnen überlassen hat.

Man wird nicht einwenden können, dass durch die Beschränkung des internationalen Frachtrechtes auf die Verbände dieses durch die Bahnen mehr oder weniger beseitigt werden könne, da es ja in ihrer Hand liege, von der Errichtung internationaler Verbände ganz abzusehen, oder sie in einer den wahren Bedürfnissen des Verkehrs nicht entsprechenden Weise zu beschränken.

Eine solche Befürchtung findet in den bisherigen Erfahrungen keine Rechtfertigung. Es ist das ganz natürliche Bestreben der Eisenbahnen, ihr Verkehrsgebiet zu erweitern, und zu diesem Zwecke, wo sich irgend ein namhafter Verkehr durch Einführung directer Expeditionen erreichen lässt, diese einzurichten; dieses Streben hat, wie den Hohen Regierungen bekannt sein wird, zu der Bildung zahlreicher, sehr weit ausgedehnter Verbände geführt, und es wird schwerlich — namentlich was die dem Verein angehörigen Bahnen betrifft — von dem Handelsstande darüber Klage geführt werden können, dass hierin seinen Wünschen nicht genügend entgegen gekommen sei. Die Bildung internationaler Verbände wird durch das internationale Frachtrecht von einer Schwierigkeit befreit, welche bis jetzt in manchen Fällen schwer zu besiegen war, von der Verschiedenheit des Rechtes innerhalb des Verbandsgebietes; es ist deshalb mit Sicherheit zu erwarten, dass keinem wirklichen Bedürfnisse der internationale directe Verkehr fehlen wird.

Wenn dazu noch in Betracht gezogen wird, dass schon nach den bestehenden Gesetzen den Staaten ein grosser Einfluss nicht blos auf die Staatsbahnen, sondern auch auf die Privatbahnen zusteht, und dass dieser gewiss mit Erfolg gegen solche Bahnen angewendet werden würde, die nothwendige internationale Verkehre einzurichten sich weigern, so dürfte wohl ein ernstliches Bedenken dagegen nicht obwalten, das internationale Frachtrecht versuchsweise zunächst auf die Verbände zu beschränken.

Wird diese Beschränkung nicht für zulässig gehalten, so werden jedenfalls von den Hohen vertragschliessenden Regierungen Einrichtungen getroffen werden müssen, welche gewährleisten, dass die Eisenbahnen in authentischer Weise und rechtzeitig über die für den Güterverkehr eingerichteten und eröffneten Bahnen und Stationen und über alle in dem Bestande vorkommenden Veränderungen in Kenntniss gesetzt und dass die Eisenbahnen nicht verantwortlich gemacht werden für die aus unterlassenen oder unvollständigen Mittheilungen erwachsenden Schäden.

Ein letzter Ausweg würde darin gefunden werden können, dass die vertragschliessenden Staaten sich entschliessen, die Haftung für den etwa den Eisenbahnen aus den Bestimmungen des internationalen Frachtrechtes erwachsenden Schaden selbst zu übernehmen.

Es ist ein allgemein anerkannter Rechtssatz, dass derjenige, der an eine Person den Auftrag ertheilt, einer andern Credit zu geben, auch dafür haftet, dass dem Creditgeber Bezahlung seiner Forderung werde. Diejenigen Staaten, welche den Berner Entwurf zum Gesetze erheben, schaffen dadurch, dass sie durch dasselbe die Bahnen zum Creditgeben zwingen, ein wenn auch nicht privatrechtliches, so doch dem Creditauftrage analoges Verhältniss. Sie legen den Bahnen, ohne irgend welches vermögensrechtliche Aequivalent, neue schwere Verpflichtungen auf, gegen deren Folgen sie durch eigene Voraussicht sich gar nicht schützen können. Ist es da nicht billig, dass die Staaten mit ihrer Garantie eintreten, dass derjenige Staat, in dessen Gebiet sich eine

insolvente Bahn befindet, die durch die Befolgung des internationalen Frachtrechts andern Bahnen gegen diese Bahn erwachsenen Verpflichtungen übernimmt? Es sind ja auch nicht die Eisenbahnen, zu deren Vortheil das internationale Transportrecht geschaffen werden soll, sondern es ist die Gesammtheit der Staatsbürger, und es ist daher nur consequent, dass diese auch den mit dem Vortheil verbundenen Nachtheil trägt.

In welcher Weise dieser Gedanke auszuführen wäre, in welcher Weise namentlich für möglichst schleunige Erlangung der Kenntniss von bedenklichen Zuständen der Bahnen, für schleunige provisorische Sicherungsmassregeln, für Benachrichtigung aller betheiligten Eisenbahnen gesorgt werden könnte, darüber glaubt sich der Verein specieller Vorschläge enthalten zu sollen.

Gewährung von Frachtermässigungen für bestimmte Transporte (Art. 11). In dem Schweizerischen Memorial und der Denkschrift der Deutschen Commissarien (sub IV) ist übereinstimmend ausgesprochen, dass in den Vertrag keine Beschränkung der contrahirenden Staaten oder der betheiligten juristischen Personen hinsichtlich ihrer vollen Freiheit, die Tarife festzusetzen, aufgenommen werde. Dieser Ansicht kann der Verein nur beipflichten, da es sich um einen Vertrag handelt, welcher nur das Transportrecht zu regeln hat. Hiermit scheint der zweite Satz des ersten Alinea des § 11 im Widerspruch zu stehen, nach welchem jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, verboten und nichtig sein soll.

Wenn jedoch eine dem Inhalte dieses Satzes entsprechende Bestimmung in dem Vertrage beizubehalten für nöthig befunden wird, so ist es dringend geboten, dieselbe so zu redigiren, dass einer Auslegung vorgebeugt wird, wonach die Bewilligung ermässigter Frachtsätze für bestimmte Transporte, auch wenn sie veröffentlicht und Jedermann unter gleichen Bedingungen zugänglich sind, ausgeschlossen wäre.

Nachnahmeverfahren (Art. 13). Nach Artikel 13 Alinea 1 ist gestattet, „das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben, jedoch nicht über den in den Ausführungsbestimmungen festgesetzten Höchstbetrag mit Nachnahme zu belasten“. Ob der Werth am Absendeorte, oder der am Bestimmungsorte gemeint ist, lässt dieses Alinea nicht ersehen; daraus aber, dass in dem Alinea 4 desselben Artikels bei den Worten „Werth des Gutes“ auf den von dem Werthe am Ablieferungsorte handelnden Artikel 34 verwiesen wird, kann man entnehmen, dass dieser Werth auch in dem Alinea 1 des Artikels 13 gemeint sein soll. Wird von den Eisenbahnen von der Bestimmung des Alinea 3 Gebrauch gemacht, dass sie Werthnachnahme erst zu zahlen haben, nachdem der Empfänger des Gutes deren Betrag entrichtet hat, so ist es für sie von keiner grossen Bedeutung, ob der Betrag der Nachnahme höher oder geringer bemessen wird. In vielen Verkehren besteht aber die Einrichtung, dass dem Versender die Nachnahme schon vor Eingang der Nachricht von der Honorirung derselben durch den Empfänger nach einer reglementarisch festgesetzten Frist ausgezahlt wird. Diese nur im Interesse des Publikums geschaffene Einrichtung würde im internationalen Verkehre keine Anwendung finden können, wenn als Grundlage für die Bemessung der Höhe der Nachnahme der Werth am Ablieferungsorte angenommen würde; denn diesen kann die Absendestation nicht kennen, sie vermag also nicht zu beurtheilen, ob nicht die Nachnahme weit über den Werth des Gutes hinausgeht, und kann sich nicht auf die Vorausbezahlung eines Betrages einlassen, für welchen im Falle verweigerter Annahme durch den Empfänger das Gut den Eisenbahnen keine genügende Deckung bieten würde. Legt man also Werth auf diese Einrichtung, so wird man für die Höhe der Nachnahme den Werth des Gutes am Absendeorte massgebend sein lassen müssen.

Unbillig gegen den Absender wäre eine solche Beschränkung nicht, denn die Belastung des Gutes mit Nachnahme soll nur den Zweck haben, ihm die Zahlung seines Verkaufspreises — also des Werthes am Absendeorte — zu sichern; sein Interesse fordert daher eine höhere Bemessung der Nachnahme nicht.

Bemessung der Lieferfristen (Art. 14). Die Lieferfristen sind nicht in dem Vertrage selbst, sondern in den Ausführungsbestimmungen (§ 6) festgesetzt, und zwar den Principien des Vereins-Betriebsreglements im Uebrigen entsprechend, jedoch mit Verlängerung der innerhalb eines Tages zurückzulegenden Transportstrecke von 225 auf 250 km. Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Fristen, welche jetzt innerhalb des Vereins gelten, wenn sie auch für einzelne Verkehre mit besonders gut entwickelten Betriebseinrichtungen nicht voll gebraucht werden, nicht zu lang sind; sie aber gerade für den internationalen Verkehr noch zu verkürzen, würde sehr bedenklich sein. Bei der Berechnung der Lieferfrist wird keine Rücksicht genommen auf die Verzögerungen, welche der Uebergang der Transporte von einem Verwaltungsgebiete zum andern, die Bildung neuer Züge, Umladungen etc. verursachen. Sind diese Verzögerungsursachen da auch von geringerer Bedeutung, wo, wie im Gebiete des Vereins, der Betrieb gleichmässig und ineinandergreifend geordnet ist, wo namentlich ein ungehinderter Wagendurchgang stattfindet, so werden sie doch in dem künftigen, weit ausgedehnteren, und Bahnen mit den verschiedensten Betriebsverhältnissen umfassenden Geltungsbereiche des internationalen Transportrechtes einen weit grösseren Einfluss üben und nicht selten ohne jedes Verschulden der Eisenbahnen eine Ueberschreitung der Fristen bewirken, wenn dieselben nicht einigermassen auskömmlich bemessen sind.

Es wird daher beantragt, für den internationalen Verkehr die an einem Tage zurückzulegende Transportstrecke wie bisher im Vereinsgebiete zu 225 km anzunehmen.

Verfügungsrecht des Absenders (Art. 15). Der Artikel 15 Alinea 1 giebt dem Absender nicht nur das Recht, die Rückgabe des Gutes auf der Aufgabestation oder die Auslieferung desselben an einen anderen Empfänger am Bestimmungsorte zu verlangen, sondern gestattet ihm auch, das Gut unterwegs anhalten zu lassen oder die Auslieferung auf einer Zwischenstation zu verfügen; die Eisenbahn darf solche Verfügungen des Absenders nach Alinea 4 nur dann zurückweisen, wenn durch ihre Befolgung der regelmässige Transportbetrieb in erheblicher Weise gestört wird.

Der Entwurf geht offenbar von der Annahme aus, dass die in Alinea 1 angeführten nachträglichen Verfügungen des Absenders in der Regel ohne Beeinträchtigung des Transportbetriebes ausführbar seien; dies ist indessen nicht der Fall bei denjenigen, welche auf das Anhalten oder die Auslieferung auf einer Unterwegsstation gerichtet sind. Diese führen im Gegentheil sehr leicht zu Störungen des Transportbetriebes, weil anzuhaltende Wagen ausrangirt, anzuhaltende Stückgüter aufgesucht und oft unter grossen Schwierigkeiten ausgeladen werden müssen. Die nächste Folge davon ist ein verlängerter Aufenthalt des Zuges auf der Unterwegsstation, und die weitere Folge nicht selten die Versäumung von Zuganschlüssen und die verspätete Lieferung vieler anderer Güter; bei eingeleisigen Bahnen wirken solche Störungen in dem Gange Eines Zuges auf andere Züge erheblich zurück und können selbst ernstliche Verlegenheiten in dem Fahrbetriebe hervorrufen.

Durch die Bestimmung des Alinea 4 ist den Eisenbahnen nicht geholfen. Die Absendestation kann gar nicht übersehen, welche Einwirkung die Ausführung der Verfügung auf einer vielleicht sehr weit entlegenen, bezüglich ihrer Betriebsverhältnisse ihr gänzlich unbekannten Bahn ausüben wird; sie wird also häufig entweder lediglich auf Grund der Möglichkeit einer sich ergebenden Betriebsstörung die Anweisung zurückweisen müssen, oder sie an die Unterwegsstation auf die Gefahr hin geben, dass diese die Ausführung verweigert. In beiden Fällen werden daraus Streitigkeiten und Prozesse mit dem Absender entstehen, in welchen die Eisenbahn den schon an sich schwierigen Nachweis einer Möglichkeit unter dem erschwerenden Umstande zu führen haben würde, dass das Beweismaterial aus den Betriebsverhältnissen einer weit entfernten Bahn zu entnehmen ist. Nur in seltenen Fällen würde ein solcher Beweis in einer für den Richter genügend überzeugenden Form erbracht werden können.

Hierzu kommt, dass weder der Absender noch die Absendestation bei weiten Transporten wissen können, an welchem Punkte des Transportweges ein abgegangenes Gut sich zu einer gewissen Zeit befindet, dass es also zunächst mit vieler Mühe aufgesucht werden muss, dass ferner in manchen Fällen dem Anhalten oder der Aushändigung des Gutes auf einer Zwischenstation der Absendestation unbekannte Zollvorschriften oder polizeiliche Vorschriften (z. B. wenn die Durchfuhr eines Gutes gestattet, die Einfuhr aber polizeilich verboten ist) entgegenstehen und dass endlich für das auf der Unterwegsstation ausgehändigte Gut eine neue Abfertigung mit neuer Frachtberechnung eintreten muss.

Diese Schwierigkeiten sind im Vergleiche zu dem doch nur selten erheblichen Interesse des Absenders so gross, dass beantragt werden muss, die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Zulassung solcher Anweisungen des Absenders ganz zu beseitigen, welche ein Anhalten oder eine Auslieferung des Gutes auf einer Zwischenstation bezwecken.

Pfandrecht der Eisenbahnen (Art. 21). Der Artikel 21 beschränkt die Dauer des der Eisenbahn am Frachtgute zustehenden Pfandrechtes auf die Zeit, während welcher es sich in ihrer eigenen Verwahrung oder derjenigen eines für sie besitzenden Dritten befindet; nach dem Deutschen Handels-Gesetzbuche dauert das Pfandrecht nach der Ablieferung des Gutes noch 3 Tage fort, wenn letzteres sich noch bei dem Empfänger oder einem für diesen besitzenden Dritten befindet und wenn der pfandrechtliche Anspruch innerhalb dieser Zeit gerichtlich geltend gemacht wird.

Diese Bestimmung hat es den unter der Herrschaft des Deutschen Handels-Gesetzbuches stehenden Eisenbahnen möglich gemacht, bei Auslieferung des Gutes und Einziehung der Fracht entgegenkommend zu verfahren; es wäre daher im Interesse des Publikums gelegen, dass diese Bestimmung mindestens da, wo sie jetzt gilt, bestehen bleibt und der Artikel 21 entsprechend ergänzt wird.

Herauszahlung der Frachtantheile an mitbetheiligte Bahnen (Art. 23). Da nicht blos die Ablieferungsbahn, sondern in dem Falle der Frankirung der Fracht auch die Aufgabebahn Forderungen für die am Transporte mitbetheiligten

Bahnen einzuziehen hat, da selbst nicht ausgeschlossen ist, dass Zwischenbahnen in diese Lage kommen, so wird es sich empfehlen, diesen Artikel durch eine allgemeine Bestimmung zu ersetzen, wonach alle diejenigen Bahnen, welche Frachten, Nebengebühren etc. für einen durchgehenden Transport erhoben haben, verpflichtet sind, den übrigen am Transport betheiligten Bahnen ihren Antheil herauszubezahlen.

Haftpflicht der Eisenbahnen (Art. 34—38). Der Abschnitt des internationalen Transportrechtes über die Voraussetzungen und die Begränzung der Entschädigungsforderungen gegen die Eisenbahnen wegen Nichterfüllung des Frachtvertrages ist fraglos der wichtigste und in Anbetracht der verschiedenartigen Gesetzgebungen der in Betracht kommenden Staaten schwierigste; es ist deshalb erforderlich, die einschlägigen Fragen ausführlicher zu erörtern.

Als die ersten Eisenbahnen mit kleinen Anfängen und ohne ihre demnächstige Bedeutung für den Welthandel voll erkennen zu lassen, das Frachtgeschäft aufnahmen, mussten sie naturgemäss den gemeinrechtlichen Bestimmungen über die Haftpflicht der Frachtführer unterliegen, welche in den meisten für das internationale Transportrecht in Betracht kommenden Staaten auf den strengen Grundsätzen des Römischen Receptum beruhen. Erst nachdem ausreichende Erfahrungen über das Eisenbahn-Transportwesen und die Bedeutung desselben vorlagen, konnte die Gesetzgebung sich veranlasst sehen, durch besondere Bestimmungen den Eigenthümlichkeiten des Frachtgeschäfts der Eisenbahnen Rechnung zu tragen. Dieses ist besonders in dem Deutschen Handels-Gesetzbuche geschehen, während das Französische Gesetz eine solche ausnahmsweise Behandlung des Eisenbahn-Frachtgeschäftes nicht kennt. Da in dem weitaus grössten Theile desjenigen Gebietes, für welches das internationale Transportrecht in Aussicht genommen ist, nur die Grundsätze der einen oder der anderen jener beiden Gesetzgebungen zur practischen Anwendung kommen, so erscheint es ausreichend, bei der Lösung der vorliegenden Aufgabe auf die Berücksichtigung dieser beiden Rechte sich zu beschränken.

Die durchgreifenden Unterschiede liegen in den Normen über den Umfang der Entschädigungspflicht der Eisenbahnen, sowie in der Begrenzung der Befugniss, die gesetzliche Haftpflicht vertragsmässig zu beschränken.

Nach Französischem Rechte haftet die Eisenbahn, wie jeder andere Frachtführer, nicht allein für den wirklichen Schaden, sondern auch für den entgangenen Gewinn (domages-intérêts); sie hat dem Transportaufgeber nicht allein die Verminderung auszugleichen, welche dessen Vermögen durch Verlust beziehungsweise Beschädigung des Frachtgutes erlitten hat, sondern ihn auch dafür zu entschädigen, dass die an das Frachtgut geknüpften Hoffnungen auf Vermehrung des Vermögens nicht oder doch nicht in dem gewünschten Umfange eingetreten sind. Die letztere Haftung ist indessen durch die Artikel 1150 und 1151 des Code civil insoweit eingeschränkt, als der Schuldner nur für denjenigen Schaden haftet, welchen man zur Zeit des Vertragsabschlusses vorhergesehen hat oder vorhersehen konnte, und dass der Schadenersatz in Beziehung auf den Verlust, den der Gläubiger erlitten hat, und auf den Gewinn, der ihm entzogen worden ist, nur das begreifen darf, was eine unmittelbare und directe Folge der Nichterfüllung des Vertrages ist.

Die für die Ausarbeitung des Deutschen Handels-Gesetzbuches berufene Commission glaubte gleichfalls, die Eisenbahnen den gewöhnlichen Frachtführern gleichstellen zu sollen. Den von einsichtigen Vertretern des Kaufmannsstandes unterstützten eindringlichen Vorstellungen der Eisenbahnverwaltungen gelang es jedoch noch in letzter Stunde — bei der dritten Lesung des Gesetzentwurfes — der Erwägung Berücksichtigung zu verschaffen, dass der Eisenbahnbetrieb unmöglich mit dem Geschäfte eines gewöhnlichen Lastfuhrmannes oder eines Flussschiffers gleichmässig behandelt werden könne (cfr. die Protocolle über die Berathung des Königlich Preussischen Handels- und Justizministeriums mit kaufmännischen Sachverständigen und Vorständen von Eisenbahnverwaltungen d. d. Berlin, den 6. Februar 1860).

In Anerkennung dessen wurde in das Deutsche Handels-Gesetzbuch neben dem allgemeinen Abschnitt „Vom Frachtgeschäft überhaupt" noch ein besonderer Abschnitt „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" aufgenommen.

Nach den Bestimmungen dieser beiden Abschnitte haftet die Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung für den gemeinen Handelswerth eventuell den gemeinen Werth des Gutes am Orte der Ablieferung, sofern ihr nicht eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird, in welchem Falle der volle Schaden zu ersetzen ist. Sie haftet ferner für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Es ist jedoch den Eisenbahnen gestattet, zu bedingen, dass ausser dem Falle der böslichen Handlungsweise der der Schadensberechnung bei Verlust oder Beschädigung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbriefe angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, die Höhe des Schadensersatzes bei Versäumung der Lieferungszeit den im Frachtbriefe als die Höhe des Interesse an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

Hingegen ist den Eisenbahnen nach den Bestimmungen des Deutschen Handels-Gesetzbuches ausdrücklich verboten, ihre gesetzliche Haftpflicht durch Vertrag bezw. durch Reglement zu beschränken, soweit nicht im Gesetze selbst ganz bestimmte Ausnahmen hiervon zugelassen sind (Art. 423), während das Französische Recht eine solche Beschränkung nicht kennt. Wenn auch die Französischen Handelsgerichte eine Zeit lang im Interesse des Handelsstandes sich gegen reglementarische Beschränkungen der Haftpflicht seitens der Eisenbahnverwaltungen ausgesprochen haben, so konnte doch nicht ausbleiben, dass die richtige Gesetzesinterpretation schliesslich zum Siege gelangte. Heute wird denn auch die Berechtigung der Eisenbahnverwaltungen, ihre Haftpflicht zu beschränken, von den Französischen Gerichten durchweg anerkannt.

Werden beide Gesetzgebungen mit einander verglichen, so zeigt sich in Beziehung auf Verlust, Minderung und Beschädigung das Französische Recht für das Publikum insofern günstiger, als die Eisenbahnen, wenn eine vertragsmässige Beschränkung der Haftpflicht nicht stattgefunden hat, zur Erstattung des vollen Schadens einschliesslich des entgangenen Gewinns verpflichtet sind, während nach Deutschem Rechte nur für den gemeinen Handelswerth beziehungsweise den gemeinen Werth innerhalb eines Normalsatzes (nach dem Betriebsreglement des Vereins 60 *M.* für 50 kg) haften, es sei denn, dass ein höherer Werth im Frachtbriefe declarirt ist, in welchem Falle ein Frachtzuschlag (nach dem genannten Reglement $^1/_{10}$ pro Mille des declarirten Betrages für je 150 km) zu entrichten ist.

Die practische Bedeutung dieser Verschiedenheit der Haftung ist jedoch nicht so gross, als es den Anschein hat. Auf der einen Seite ist die Haftung für den vollen Schaden nach Französischem Rechte durch die oben erwähnten Bestimmungen der Artikel 1150 und 1151 des Code civil nicht unwesentlich eingeschränkt. Auf der anderen Seite ist durch langjährige Erfahrung festgestellt, dass der Werth der auf den Eisenbahnen beförderten Güter weitaus in den meisten Fällen die Grenze des Vereins-Normalsatzes nicht erreicht, und darf nicht ausser Berücksichtigung bleiben, dass der durch das Deutsche Handels-Gesetzbuch angeordnete Ersatz des Handelswerths am Orte der Ablieferung den Ersatz des vorherzusehenden Gewinns insoweit in sich schliesst, als der Werth des Guts am Orte der Ablieferung den Werth desselben am Orte der Aufgabe zuzüglich der Fracht übersteigt.

Zur näheren Beurtheilung des in Frage stehenden Geldinteresses mögen die folgenden theils aus den im Königlichen Preussischen Handelsministerium bearbeiteten „statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen" entnommenen, theils von den Directionen der bezeichneten Bahnen gegebenen Zahlen über die in den Jahren 1875 bis 1877 geleisteten Entschädigungen dienen.

	Jahrgang	Länge km	Tonnen	1 Tonne durchschnittlich km	Zahlung für Beschädigung etc. *M.*
Preussische Bahnen . .	1875	15 893	89 207 856	83,4	502 633
„ „ . .	1876	17 087	91 354 247	84,7	429 934
„ „ . .	1877	18 065	92 557 541	85,9	426 715
		51 045	273 119 644		1 359 282
Belgische Staatsbahn .	1875	2 024	14 150 413	89,57	420 512
„ „ .	1876	2 104	14 340 878	81	381 548
„ „ .	1877	2 156	14 324 700	86	198 048
Französische Nordbahn	1875	1 728	11 898 316	102	444 724
„ „	1876	2 175	12 409 653	104	482 268
„ „	1877	2 353	12 528 519	103	356 892
Grand Central Belge B.	1875	604	4 524 496	90	92 412
„ „ „ „	1876	604	4 520 308	90	65 480
„ „ „ „	1877	604	4 564 711	90	67 124
		14 352	93 361 994		2 509 008

Wenn aus denselben resultirt, dass bei fast gleicher Fahrtlänge der transportirten Tonnen von der Belgischen Staatsbahn, der Französischen Nordbahn und der Grand Central Belge Bahn auf 93 Millionen Tonnen $2^1/_2$ Millionen Mark an Entschädigungen für Verluste etc. bezahlt worden sind, während die Preussischen Bahnen auf 273 Millionen Tonnen nur $1^1/_3$ Millionen Mark gezahlt haben, so ergiebt sich, dass die Preussischen Bahnen bei Geltung des Französischen Rechts — als zutreffend angenommen, dass die Differenz in der Hauptsache eine Folge der verschiedenen Haftungsgrundsätze ist, — mit Rücksicht auf die Kilometerlänge

und in Betracht des Tonnengewichts der beförderten Güter $7^1/_3$ Millionen Mark oder mehr als fünfmal so viel an Entschädigungen hätten bezahlen müssen.

Wenn auch im Vergleiche mit dem Werthe der zur Beförderung kommenden Güter diese Differenz keine in's Gewicht fallende ist, so ist sie doch den Nettoerträgen der Eisenbahnen gegenüber eine nicht unerhebliche.

Ungünstiger für das Publikum als das Deutsche ist das Französische Recht in dem Punkte der Zulassung der vertragsmässigen Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht. In Folge dieser Zulassung kann bei Gewährung ermässigter Frachtsätze für wichtige Beförderungsgegenstände die Haftpflicht nach Ermessen der Eisenbahnen eingeschränkt werden, ohne dass dem Publikum gleichzeitig die durch das Deutsche Recht gewährleistete Möglichkeit geboten ist, sich durch Declaration eines höheren Werths und durch Zahlung eines geringen Frachtzuschlages den Ersatz des vollen Handelswerths beziehungsweise gemeinen Werths zu sichern.

Als ein grosser Missstand des Französischen Rechts für das Publikum wie für die Eisenbahnen muss endlich der Mangel jeder Directiven für die Feststellung des indirecten Schadens innerhalb der durch die Bestimmungen der Artikel 1150 und 1151 des Code civil gezogenen Grenzen bezeichnet werden. In Folge davon ist eine Einigung zwischen Publikum und Eisenbahn über den Ersatz für einen solchen Schaden häufig nicht zu erreichen und werden im Gebiete des Französischen Rechts zahlreiche und kostspielige Processe geführt, deren schliesslicher Ausgang wesentlich von dem Arbitrium des Richters abhängt und unter gleichen Verhältnissen ein sehr verschiedener ist, je nachdem der betreffende Gerichtshof einer strengeren oder massvolleren Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes zuneigt, wogegen im Gebiete des Deutschen Handels-Gesetzbuchs und des Vereins die Zahl der Entschädigungsprocesse eine sehr geringe ist.

In den Berathungen über ein internationales Transportrecht haben die Commissare der betheiligten Regierungen mit Recht als ihre Aufgabe betrachtet, die Grundsätze der erwähnten beiden Rechte thunlichst mit einander zu vereinigen und durch Auswahl der Vortheile, welche jedes der Gesetze bietet, möglichst vollkommene Bestimmungen zu schaffen.

Sie haben ein solches Compromiss in der Annahme folgender Grundlagen zu finden geglaubt:

Es wird unterschieden zwischen dem Falle, wenn der Versender ein besonderes Interesse an der Lieferung im Voraus declarirt hat, und dem Falle, wenn solches nicht geschehen ist.

Wenn die Declaration eines besonderen Interesses nicht stattgefunden hat, so hat die Eisenbahn für den gemeinen Handelswerth, in dessen Ermangelung den gemeinen Werth des Gutes, am Orte der Ablieferung zu der Zeit, in welcher die Ablieferung zu erfolgen hatte, sowie für den durch Ueberschreitung der Lieferfrist entstehenden Schaden bis zur Höhe der Fracht zu haften (Artikel 34 und Alinea 1 des Artikels 40 des Entwurfs). Es soll indessen unter gewissen Einschränkungen den Eisenbahnen gestattet sein, Specialtarife mit ermässigten Frachtsätzen einzuführen, in welchen die Haftung für den Werth des Guts auf einen gewissen Maximalbetrag beschränkt wird, welcher den gemeinen Handelswerth beziehungsweise den gemeinen Werth nicht erreicht. (Artikel 35.)

Ist ein besonderes Interesse declarirt, in welchem Falle ein Frachtzuschlag erhoben werden darf, so kann sowohl bei Verlust, Minderung und Beschädigung, wie bei nicht rechtzeitiger Lieferung noch der Ersatz des weiteren Schadens bis zur Höhe des declarirten Interessenbetrages verlangt werden (Artikel 38 und Alinea 2 des Artikels 40).

Der Verein ist der Ansicht, dass dieser Compromiss, welchem ausweislich der über die Verhandlungen geführten Protocolle, keineswegs die Absicht zu Grunde liegt, die Haftpflicht der Eisenbahnen wesentlich zu erschweren, als ein glücklicher und annehmbarer nicht erachtet werden kann.

Die Commission selbst hat anerkannt, dass es unthunlich sei, das Mass der Haftpflicht, welches das Civilrecht dem gewöhnlichen Frachtführer auferlegt, den Eisenbahnen und am allerwenigsten in einem internationalen Transportrechte aufzubürden. Wenn diesem Rechte das Gebiet unterworfen wird, welches man in Aussicht genommen hat, also vielleicht von den Gestaden des Mittelmeers bis zum Ural, so werden Transporte auf enorme Entfernungen zur directen Expedition gelangen. Gerade diese Entfernungen aber vermehren die Gefahr für den Transport und erhöhen für den Frachtführer das Risico in hohem Masse. Es sind insbesondere die sehr verschiedenen klimatischen Verhältnisse, welche nicht allein die unbeschädigte Ablieferung, sondern auch vor Allem die rechtzeitige in sehr vielen Fällen erschweren, sodann bringen gerade jene Entfernungen es mit sich, dass der Unterschied der Werthschätzung der einzelnen Güter am Absendeorte und am Ablieferungsorte vielfach ein so enormer sein wird, dass das hieraus erwachsende Risico nicht abzusehen ist.

Es kann daher ein internationales Transportrecht nur dann annehmbar sein, wenn es dieses Risico nicht der einen Partei allein auf die Schultern ladet, vielmehr beide Parteien an demselben Theil nehmen lässt.

Der Verein nimmt keinen Anstand, offen zu erklären, dass die zur Erleichterung der Haftpflicht der Eisenbahnen im Artikel 35 unter gewissen Bedingungen nachgelassene Einführung von Specialtarifen mit beschränkter Haftung weder den Interessen der Eisenbahnen noch denjenigen des Publicums zu entsprechen vermag.

Die Haftpflichtsfrage ist nur insofern als eine Tariffrage zu betrachten, als theoretisch der Frachtführer nach dem Masse der freiwillig übernommenen oder durch die Gesetzgebung ihm auferlegten Verpflichtungen die ihm zu gewährende Vergütung — die Höhe der Fracht — normiren muss. In der Praxis dagegen stellt sich dies um deshalb anders, weil die Eisenbahnen theils in Folge äusserer Umstände, vor Allem wegen der Concurrenz anderer Bahnen und der Wasserstrassen, anderentheils in Folge des Umstandes, dass ein grosser Theil der wichtigsten Transportgegenstände nur bei Gewährung sehr ermässigter Frachtsätze überhaupt eisenbahntransportfähig ist, nur in geringem Masse in der Lage sind, die Tarife frei nach ihrem Ermessen zu bilden. Sie werden daher ganz besonders im internationalen Verkehre in den meisten Fällen ihre Tarife ohne Rücksicht auf das aus der Haftpflicht resultirende Risico aufstellen müssen.

Kann schon aus diesem Grunde der in Artikel 35 vorgesehene Ausweg den Eisenbahnen nur in geringem Masse dienlich sein, so muss derselbe als völlig ungeeignet und für ein internationales Transportrecht unannehmbar bezeichnet werden, wenn dessen Benutzung von solchen Vorbedingungen abhängig gemacht wird, wie Artikel 35 vorgesehen hat.

Es sollen nämlich die Specialtarife den gesammten auszuführenden Transport umfassen, den allgemeinen Tarifen gegenüber eine Frachtermässigung gewähren und von den Aufsichtsbehörden aller bei den betreffenden Transporten zu berührenden Staaten genehmigt und publicirt sein. Um alle diese Bedingungen zu erfüllen, wird es im einzelnen Falle der langwierigsten Verhandlungen bedürfen, welche, wenn es sich um einen durch plötzlich auftauchendes Bedürfniss begründeten Specialtarif handelt, erst dann zum Abschluss gelangen werden, wenn die veranlassende Conjunctur längst zu Ende und das Bedürfniss verschwunden sein wird.

Da zudem die Förderung gewisser Handelsbeziehungen und Conjuncturen durch Specialtarife mit ermässigten Frachtsätzen dem einen Staate sehr erwünscht sein mag, während der andere nicht in der Lage zu sein glaubt, im Interesse seiner eigenen Producte diese Ermässigungen gewähren zu dürfen, so werden schon aus diesem Grunde die Verhandlungen bezüglich der Einführung solcher Ausnahmetarife vielfach nicht zum Ziele führen.

Aber auch den Interessen des Publicums wird durch die Zulassung der fraglichen Specialtarife nicht gedient.

Angenommen, dass es gelingen sollte, für bestimmte Tarifclassen oder einzelne wichtige Transportgegenstände den Bedingungen des Gesetzes zu genügen, so dass für diese Tarifclassen und Gegenstände zweierlei Tarife zur Einführung gelangen, die einen mit voller, die anderen mit beschränkter Haftung der Eisenbahnen, so muss die Annahme als eine irrthümliche bezeichnet werden, dass bei einer solchen Einrichtung dem Publicum die freie Wahl des einen oder des anderen dieser Tarife offen stehe.

Es erscheint nämlich von vornherein ausgeschlossen, dass wenn für diesen Artikel zweierlei Tarife gemacht werden, den Unterschied der Tarifsätze auch nur annähernd so gering zu bemessen, wie dies bei Erhebung eines Frachtzuschlages möglich und zur Zeit im Gebiete des Vereins der Fall ist. Werden also die Frachtdifferenzen regelmässig erheblich höhere sein, so kann in der Praxis von jenem Wahlrechte nur der Nichtkaufmann Gebrauch machen. Im kaufmännischen Leben dagegen wirkt das Vorhandensein eines billigeren Tarifs unwiderstehlich für dessen Benutzung. Der Kaufmann kann in seinen Berechnungen mit Rücksicht auf die Concurrenz nur den jeweilig billigsten Tarif in Betracht nehmen. Die äusseren Umstände zwingen ihn also, den von den Eisenbahnen einseitig aufgestellten Bedingungen zur Beschränkung seiner gesetzlichen Entschädigungsansprüche sich rückhaltslos zu unterwerfen.

Wenn aber auch schliesslich alle diese Anstände gegen den Artikel 35 nicht vorhanden wären, so genügt schon der einzige Umstand, dass auch für die Güter dieser Specialtarife eine Declaration an dem Interesse der Lieferung gestattet ist, um den gesammten Vortheil, welchen die Tarife bieten sollen, illusorisch zu machen. Unzweifelhaft werden in allen Fällen, in welchen für die Sicherheit der Transporte gefürchtet werden kann, die Versender von der Interessedeclaration Gebrauch machen. Ist dies der Fall, so werden die Eisenbahnen fast regelmässig bei den Special-Tarifgütern zwar niedrigere Einnahmen, aber dasselbe Risico haben, wie bei den Gütern des Normaltarifs.

Unter diesen Umständen glaubt der Verein dem Artikel 35 einen practischen Werth nicht beilegen zu dürfen.

Die Richtigkeit dieser Beurtheilung des Artikels 35 vorausgesetzt, stellen sich die Bestimmungen des Berner Entwurfs keineswegs als ein Compromiss zwischen den Grundsätzen der in Betracht gezogenen Rechte, sondern eher als eine Verschärfung der strengen Principien des Französischen Rechtes dar, weil die durch die Artikel 1150 und 1151 des Code civil festgesetzten Einschränkungen der Haftpflicht für entgangenen Gewinn keine Aufnahme in dem Entwurfe gefunden hat. Welche finanziellen Folgen die Aufgabe dieser Einschränkungen für die Eisenbahnen haben wird, lässt sich auf Grund der bisherigen Erfahrungen im Geltungsbereiche des Côde auch nicht einmal annähernd beurtheilen.

Der Verein hält es deshalb für geboten, die Vermittelung auf anderen, practischeren Grundlagen zu suchen, welche zugleich der Gerechtigkeit Genüge leisten.

Derselbe anerkennt in Uebereinstimmung mit den Hohen Regierungen die Nothwendigkeit, den Eisenbahnen in Berücksichtigung der ausschliessenden Eigenschaft ihres Transportgeschäfts gegenüber anderen Transportgeschäften, wie im Artikel 5 des Entwurfs geschehen, die Pflicht zur Eingehung aller ihnen angebotenen Frachtgeschäfte, soweit nicht im Gesetze ausdrückliche Ausnahmen vorgesehen sind, aufzuerlegen. Wenn die Eisenbahnen aber nicht in der Lage sind, Transporte, mit deren Uebernahme ein grosses Risico verbunden ist, zurückzuweisen, so liegt eine offenbare Unbilligkeit darin, wenn ihnen nicht einmal die Möglichkeit geboten wird, die Höhe des Risicos, welches sie zu übernehmen haben, zu erkennen und ihre Einrichtungen danach zu treffen. Eine solche Unbilligkeit tritt ein, sobald die gegenwärtige Bestimmung des Deutschen Handels-Gesetzbuchs, wonach bei Feststellung des Ersatzes im Falle des Verlustes und der Beschädigung der gemeine Handelswerth beziehungsweise der gemeine Werth am Orte der Ablieferung zu Grunde zu legen ist, in das internationale Recht übernommen wird.

Es ist evident, dass im internationalen Verkehre die Aufgabestationen völlig ausser Stande sind, sich Kenntniss davon zu verschaffen, welchen Werth die ihnen zur Beförderung übergebenen Güter an dem im fremden Lande gelegenen Orte der Ablieferung zu der Zeit haben werden, zu welcher die Ablieferung zu erfolgen hat. Es liegt deshalb auch für die Eisenbahnen eine nicht zu unterschätzende Gefahr darin, dass in gewissen Zeiten und unter gewissen Umständen, die Verpflichtung zur Ersatzleistung für den Werth am Ablieferungsorte eine wilde Speculation auf Kosten der Bahnen ermöglicht. Diejenigen, welche von den die Eisenbahntransporte gefährdenden Ereignissen frühzeitig Kenntniss erhalten, können sich veranlasst sehen, geringwerthige Artikel nach Orten, wo sie hohen Werth haben, hinzusenden, um bei der zu erwartenden Nichtablieferung von den Eisenbahnen hohe Entschädigungen in Anspruch zu nehmen. Diese Gefahr wächst mit der Ausdehnung des Gebietes, innerhalb dessen die Transporte ausgeführt werden müssen.

Aus diesen Erwägungen ergiebt sich nach Auffassung des Vereins die Nothwendigkeit einer bestimmteren Begrenzung der Entschädigungspflicht der Eisenbahnen.

In erster Linie möchte derselbe die unveränderte Annahme der durch längere Erfahrung erprobten Bestimmungen des Vereins-Betriebsreglements empfehlen, welche auch bei der vertragsmässigen Anwendung ausserhalb des Geltungsgebiets des Deutschen Handels-Gesetzbuchs nicht allein bei den Eisenbahnen, sondern wegen der prompteren Erledigung der Entschädigungsforderungen auch bei dem Publicum Anerkennung gefunden haben.

Nachdem indessen in der siebenten Sitzung der Berner Conferenz die von dem Delegirten Belgiens vorgeschlagene Resolution:

„dass die Normalsätze, obgleich an sich und im inneren Verkehre zweckmässig, für den internationalen Verkehr unzulässig sind, da das Verhältniss zwischen Gewicht und Werth zu sehr nach den verschiedenen Ländern wechselt“,

allgemeine Zustimmung gefunden hat, steht zu befürchten, dass eine solche Empfehlung auch bei den weiteren Berathungen keine Berücksichtigung finden wird. Für diesen Fall befürwortet der Verein, dass der Schadensersatz, für welchen die Eisenbahnen und zwar stets bis zur vollen Höhe haften, beschränkt werde auf den gemeinen Handelswerth bezw. den gemeinen Werth am Orte der Aufgabe, auf den Facturawerth.

Wenngleich dieser Grundsatz von den geltenden Rechten, insbesondere auch vom Deutschen Handels-Gesetzbuche abweicht, so ist er doch keineswegs ein neuer, vielmehr derjenige, welcher bis zum 1. März 1862 in Deutschland und innerhalb des Deutschen Eisenbahnvereins Geltung gehabt hat.

Als auf Beschluss der Generalversammlung des Vereins vom 28./29. Juli 1847 allgemeine Grundsätze ausgearbeitet wurden, welche dem Betriebsreglement sämmtlicher Bahnen zu Grunde gelegt werden sollten, formulirte man als § 12 des Entwurfs die folgenden, schon lange in allgemeiner Geltung stehenden Bestimmungen:

„Die Entschädigungspflicht der Verwaltung erstreckt sich nie auf eine höhere Summe, als den gemeinen Handelswerth des verlorenen Gegenstandes am Orte und zur Zeit der Aufgabe, nicht auf den entgangenen Gewinn; für die Entschädigung wird der Werth eines Centners nie höher als 20 Thaler angenommen; wer sich eventuell eine höhere Entschädigung als 20 Thaler sichern will, kann bei der Eisenbahnverwaltung Versicherung nehmen“.

Diese Grundsätze sind dann in der Generalversammlung vom 29. November 1847 anerkannt und von da ab in die verschiedenen Betriebsreglements aufgenommen worden; sie fanden unveränderte Aufnahme in dem ersten Vereinsreglement für den Güterverkehr vom 1. Januar 1849; sie wurden gleichfalls in dem Entwurfe eines Betriebsreglements für die Staats- und unter Verwaltung des Staats stehenden Eisenbahnen aufgenommen, welches der Preussische Handelsminister im Jahre 1853 aufstellte. Erst das Deutsche Handels-Gesetzbuch brachte hier eine Wandelung zu Wege, indem dasselbe principaliter die Haftpflicht des gewöhnlichen Frachtführers auch den Eisenbahnen auferlegte.

Diese Haftpflicht sollte nach den Grundsätzen des Römischen Receptum die Erstattung des vollen Schadens, jedoch mit Ausschluss des rein individuellen Interesses, umfassen, weshalb den Allgemeinen Bestimmungen des Absatzes 1 des Artikels 396 des Deutschen Handels-Gesetzbuchs der Zusatz beigefügt wurde:

„Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war“.

Wurde hierdurch auch das bis dahin gültige Deutsche Eisenbahn-Betriebsreglement in einer die Eisenbahnen sehr beschwerenden Weise abgeändert, so konnten dennoch letztere sich hierbei beruhigen, weil ihnen das zur Vermeidung unerträglicher Belastung nothwendige Correctiv nicht verweigert wurde, nämlich die Befugniss, durch Maximalsätze die Haftpflicht zu beschränken und für eine ausdrücklich gewünschte, hierüber hinausgehende Haftung eine entsprechende Transportprämie zu erheben.

Wenn aber nunmehr für das internationale Transportrecht dieses Correctiv geopfert werden muss, so fallen alle Gründe doppelt ins Gewicht, welche früher für den Handelswerth am Orte der Aufgabe gesprochen haben und welche in den Berathungen über den Artikel 396 des Handels-Gesetzbuches sehr eingehend erörtert wurden (cfr. Prot.-Seite 4709, 4710).

Jenen Erwägungen Rechnung zu tragen kann um so weniger Bedenken erregen, als der Verein aus seinen Erfahrungen constatiren kann, dass die Entschädigungsberechtigten in den weitaus meisten Fällen, ungeachtet der Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches, ihren Schadensberechnungen den Facturawerth, d. h. den Werth am Absendeorte zu Grunde legen.

Auf Grund dieser Ausführungen gestattet sich der Verein zu beantragen, dass die Frage der Entschädigungsverpflichtung der Eisenbahnen für Verlust, Minderung, Beschädigung oder verspätete Lieferung des Gutes nach den Grundsätzen des Deutschen Handels-Gesetzbuches und des Vereins-Betriebsreglements, unter Wegfall der Beschränkung auf einen Normalsatz, wie dies in dem Deutschen Entwurf für ein internationales Transportrecht vorgesehen war, jedoch mit der Massgabe geregelt werde, dass der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth am Absendeorte zuzüglich der bereits aufgewendeten Transportkosten zu Grunde gelegt wird.

In diesem Antrage glaubt der Verein einen auf Gerechtigkeit basirten Vorschlag zu machen, welcher ein für alle Gebiete — sowohl des Code Napoléon wie des Deutschen Handelsrechtes — annehmbares Recht mit thunlichst geringer Aenderung des gegenwärtigen Rechtszustandes schafft.

Auch wird nicht verkannt werden können, dass für die Eisenbahnen im Geltungsgebiete des Deutschen Handels-Gesetzbuches mit diesem Vorschlage ein erhebliches finanzielles Opfer verbunden ist, welches lediglich seine Rechtfertigung darin finden kann, dass ein internationales Transportrecht nur auf dem Wege des Compromisses zu Stande zu bringen sein wird.

Sollten jedoch die hohen Regierungen nicht darauf verzichten zu können glauben, auch den Ersatz des Werths am Bestimmungsorte und die Vergütung des vollen indirecten Interesses in den Compromiss zwischen beiden Gesetzgebungen aufzunehmen, so befürwortet der Verein, um mindestens die Erkennung des von den Eisenbahnen zu übernehmenden Risikos und die Erhebung eines entsprechenden Frachtzuschlages möglich zu machen, die Einführung der obligatorischen Declaration des gemeinen Handelswerthes beziehungsweise gemeinen Werthes am Ablieferungsorte (in Uebereinstimmung mit dem Antrage der Delegirten Russlands in dem Protocolle der 7. Sitzung cfr. Seite 41 des Protocolls) sowie der facultativen Declaration des Interesses an der Lieferung — beides unter der Voraussetzung der Erhebung eines nach der Höhe des declarirten Betrages zu bemessenden Frachtzuschlages.

Die facultative Declaration des Interesses an der Lieferung würde in Uebereinstimmung mit dem Berner Entwurfe das Interesse des entgangenen Gewinnes, sowie anderes indirectes Interesse einschliessen und die Haftung sowohl für den Fall des Verlustes, der Verminderung oder Beschädigung des Frachtgutes, als auch für den Fall dessen verspäteter Ablieferung umfassen.

Um zu vermeiden, dass diese Werthdeclaration zum Werkzeug ungezügelter Speculation in kritischen Zeiten und zum Ausdrucke rein subjectiver Interessen benutzt werde, wird ferner vorgeschlagen, in den Entwurf eine Bestimmung aufzunehmen, wonach die Höhe des facultativ zu declarirenden Interessebetrages einen gewissen Procentsatz des obligatorisch declarirten Handelswerthsbetrages, etwa das alterum tantum desselben, nicht übersteigen darf.

Alsdann würde sich die Regelung der Haftfrage folgendermassen darstellen:

Wenn eine facultative Declaration des Interesses an der Lieferung nicht stattgefunden hat, wäre der Feststellung der Entschädigung im Falle des Verlustes, der Minderung und Beschädigung der nachzuweisende gemeine Handelswerth am Ablieferungsorte bis zur Höhe des obligatorisch declarirten Betrages zu Grunde zu legen, für die verspätete Lieferung aber durch Erlass eines Theiles oder der ganzen Fracht nach Massgabe der Bestimmungen im 1. Alinea des Artikels 40 des Entwurfes Entschädigung zu leisten.

Ist ein Interesse an der Lieferung declarirt worden, so hätte die Entschädigung nach Massgabe der Bestimmungen des Berner Entwurfs im Artikel 38 und im 2. Alinea des Artikels 40 stattzufinden.

Schliesslich gestattet sich der Verein noch bezüglich der Lösung der Haftpflichtfrage darauf aufmerksam zu machen, dass der Berner Entwurf eine Bestimmung darüber vermissen lässt, welche Folgen für die Haftpflicht der Eisenbahnen daraus entstehen, wenn das Gut in Zollhöfe oder Zollschuppen abgeliefert oder auf Anordnung des Versenders (gemäss Artikel 6 h des Entwurfes) an eine Mittelsperson ausgeantwortet oder gerichtlich beschlagnahmt worden ist.

In allen diesen und ähnlichen Fällen kann nach Recht und Billigkeit die Eisenbahn für das Gut nicht verhaftet bleiben. In Anbetracht der verschiedenen Gesetze der einzelnen Staaten empfiehlt es sich demnach, in das internationale Transportgesetz eine ausdrückliche Bestimmung aufzunehmen, dass in der Zeit, während welcher in Folge bestehender Gesetze oder behördlicher Anordnungen das Gut der Verwahrung der Eisenbahn entzogen ist, eisenbahnseitig nicht gehaftet wird.

Verjährung der Entschädigungsklagen (Art. 46). Die Bestimmungen des Artikels 46 über die Zeitdauer der Klageverjährung sind nach Ansicht des Vereins durch practisches Bedürfniss nicht begründet, widersprechen vielmehr der allgemein verbreiteten und in der Gesetzgebung zum Ausdruck gebrachten Ueberzeugung, dass die Vervollkommnung der Verkehrs- und Verständigungswege kurze Verjährungsfristen möglich und nöthig macht. Eisenbahnen und Handel bedürfen gleichmässig der Möglichkeit, ihre Transactien rasch vollenden und ihre Conten bald definitiv abschliessen zu können. Lange Verjährungsfristen belasten nicht blos die Eisenbahnen, welche sie zunächst treffen, sondern indirect auch den Handelsstand; denn hat auch der gegen die Eisenbahn klagende Theil — sei es nun der Absender oder der Empfänger — die Wahl, wenn er klagen will, also von der längeren Dauer der Frist nur Vortheil, so wird doch der andere Theil sehr oft durch den gegen die Eisenbahn angestrengten Process mit berührt oder gar in denselben hineingezogen.

Ausserdem würde aber die Bestimmung, dass die Verjährung auch durch schriftliche Anbringung der Reclamation des Verfügungsberechtigten unterbrochen wird, und dass, wenn hierauf ein abschlägiger Bescheid der Bahnverwaltung ergeht, vom Empfange derselben eine neue Verjährungsfrist beginnt, zu Wege bringen, dass die reguläre Verjährung regelmässig mindestens 2 Jahre dauert, und dass die Gewissheit der eingetretenen Klageverjährung erst nach frühestens 5 beziehungsweise 10 Jahren erlangt wird, weil ja für jede Reclamation die Möglichkeit vorliegt, dass der Reclamant seine Ansprüche auf untergelaufene Arglist oder grobe Fahrlässigkeit stützen werde. Während dieser langen Zeit können also die bezüglichen Geschäfte nicht als abgewickelt betrachtet und muss insbesondere das ganze Beweismaterial aufbewahrt werden. Letzteres würde für die Eisenbahnen besonders nachtheilig sein, da sie schon bei den gegenwärtigen Fristen die ungeheuere Menge der Frachtkarten und der verschiedenen Register kaum zu lassen wissen und da ihr Personal wegen der grossen Ausdehnung des Geschäfts nicht im Stande ist, sich nach längerer Zeit der Thatsachen noch sicher zu erinnern, ja da oft kaum noch zu ermitteln sein wird, welcher Beamte über ein vor mehreren Jahren vorgekommenes Geschäft Auskunft geben kann.

Der Verein erachtet daher für dringend geboten, dass die Verjährungsfrist ohne Ausnahme auf die Dauer eines Jahres beschränkt und nur durch Erhebung der Klage bei dem zuständigen Gericht unterbrochen werde.

Rückgriff unter den Eisenbahnen (Art. 53—56). Die Artikel 53—56 überweisen die Ordnung des Rückgriffes unter den Eisenbahnen dem ordentlichen Richter. Der Verein kann dies nicht für zweckmässig halten und zwar wesentlich aus denselben Gründen, aus welchen die Deutschen Commissarien die bezüglichen Bestimmungen des Schweizerischen Entwurfes unannehmbar gefunden haben.

Es kann einem berechtigten Bedenken nicht unterliegen, dass

1. wie dem Reclamationsberechtigten gegenüber, so auch unter den betheiligten Verwaltungen selbst für eine prompte Erledigung der Entschädigungs- beziehungsweise der Betheiligungsfragen Vorsorge zu treffen ist,
2. dass die Entscheidungen eine möglichst gleichmässige Rechtsprechung erzielen müssen und möglichst wenig Kosten verursachen dürfen.

Das Rückgriffverfahren ist von dem Entschädigungsverfahren getrennt (Artikel 52), was gewiss als zweckmässig anerkannt werden muss. Das letztere ist für das erstere insoweit massgebend, als es sich um die Verbindlichkeit zum Schadenersatze überhaupt und um die Höhe der Entschädigung handelt; hierüber entscheidet — wie nicht anders sein kann — der ordentliche Richter; die betheiligten Bahnen können ihre Rechte durch Intervention in dem Process geltend machen. Sind sonach die einer rechtlichen Entscheidung vorzugsweise bedürfenden Punkte dem ordentlichen Richter überlassen, so ist nicht wohl abzusehen, warum ihm nun auch noch die Regelung der inneren Angelegenheiten der Bahnen übertragen werden soll, wenn dieselbe unter den Verwaltungen selbst einfacher, rascher und weniger kostspielig bewirkt werden kann. Im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist in solchen Fällen entweder die Regelung in den Verbandsconferenzen oder durch Schiedsrichter, in Frankreich, Belgien und den Niederlanden die Auseinandersetzung und definitive Beschlussnahme auf Conferenzen, in vielen internationalen Verkehren das letztere Verfahren durchweg üblich gewesen und als practisch brauchbar erprobt.

Diese Erwägungen und speciell die Rücksicht auf den Umstand, dass bei Anrufung des ordentlichen Richters Einheit der Rechtsprechung nicht zu erwarten ist, und dass die Verwaltungen gezwungen sein werden, vor fremden Richtern nach unbekannten Processregeln Recht zu suchen, haben die Deutschen Commissarien bewogen, die Frage zu ventiliren, ob sich nicht die Einsetzung eines internationalen Gerichtshofes für Rückgriffstreitigkeiten unter den Eisenbahnen empfehlen möchte.

Statt dieses internationalen Gerichtshofes schlägt der Verein ein aus den Kreisen der Eisenbahn-Verwaltungen selbst zu bestellendes ständiges Schiedsgericht vor, wobei selbstverständlich ist, dass im Falle des collidirenden Interesses einer dem Schiedsgerichte angehörenden Verwaltung ein Ersatzmitglied für dieselbe eintritt.

Zur Begründung dieses Vorschlages darf nur darauf verwiesen werden, dass die empfohlene Einrichtung, wie schon bemerkt, sich in einem sehr grossen Verkehrsgebiete bereits bewährt hat, und dass in der That die Verwaltungen selbst am besten in der Lage sind, die eigenthümlichen Verhältnisse sachgemäss zu beurtheilen, welche in Betracht kommen, wobei noch besonders hervorzuheben ist, dass neben technischen und administrativen Kräften in jeder grösseren Verwaltung Fachjuristen thätig sind.

Ebenso gut wie ein eigentlicher Gerichtshof verbürgt aber auch das vorgeschlagene ständige Schiedsgericht Einheitlichkeit der Entscheidungen, und es wird ihm eine solche Autorität im Kreise der Verwaltungen sicher sein, dass dieselben in verhältnissmässig kurzer Zeit die von ihm aufgestellten Grundsätze von vornherein der Regelung des Rückgriffs unterlegen und dadurch dieselbe, soweit nur möglich, beschleunigen werden.

Vereins-Kartenreglement betreffend. Berlin, den 19. Juli 1879. Den geehrten Vereins-Verwaltungen theilen wir nachstehend das Schreiben der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt (Frankfurt-Bebra) vom 17. d. M. mit, in welchem nunmehr die lange erwarteten Vorschläge über eine Abänderung des Vereins-Kartenreglements gemacht werden.

Unter den obwaltenden Umständen scheint es uns nothwendig, den Gegenstand noch nachträglich auf die Tagesordnung der Generalversammlung zu setzen und eine commissionelle Vorberathung vorher stattfinden zu lassen.

Da der letzte Tag vor der Generalversammlung schon durch zwei Commissionsconferenzen besetzt ist, gestatten wir uns, die geehrten Commissionsmitglieder auf Sonnabend, den 26. d. M. Nachmittags 3 Uhr, nach Salzburg zu einer Sitzung einzuladen.

Das Local bitten wir die Generaldirection der Kaiserin Elisabeth Bahn bezeichnen zu wollen.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Fournier.

Frankfurt a. M. den 17. Juli 1879. An die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Berlin.

Im Anschlusse an unsere ergebene Zuschrift vom 12. April cr. No. 3058 A und an die Verhandlungen der Commission für das

Vereins-Kartenregulativ, welcher anzugehören wir die Ehre haben, vom 12. d. M., beeilen wir uns, der geehrten Direction ergebenst mitzutheilen, dass wir nunmehr in der Lage sein würden, auf nachfolgender Grundlage zu einem anderweiten Reglement über das Vereins-Kartenwesen die Hand zu bieten.

Vereinskarten dürfen nur solchen im Dienste einer Vereinsverwaltung stehenden Personen überwiesen werden, deren fachmännische Berufsthätigkeit sich ausschliesslich auf den Eisenbahnbetrieb erstreckt. Unter dieser Voraussetzung können Freifahrtkarten erhalten: Mitglieder der Central-Verwaltungsstelle und Oberbeamte. Als Central-Verwaltungsstelle im Sinne dieser Bestimmung ist bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen die nach Massgabe der staatlichen Organisation für die obere Leitung eingesetzte Behörde, bei den Privatbahnverwaltungen die nach Massgabe der Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches zur Geschäftsführung berufene Behörde der Gesellschaft (Vorstand) anzusehen. Die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten wird nach der Länge der im Betriebe befindlichen und einer regelmässigen Personenbeförderung dienenden Bahnstrecken bemessen.

Es entfallen auf eine Bahnlänge

	Mitgliedskarten	Oberbeamtenkarten
bis einschliesslich 75 km höchstens	1	—
„ „ 150 „ „	2	1
„ „ 200 „ „	3	2
„ „ 300 „ „	4	3
„ „ 400 „ „	5	4
„ „ 500 „ „	6	5
„ „ 600 „ „	7	6
„ „ 700 „ „	8	7
„ „ 800 „ „	9	8
„ „ 900 „ „	10	9

u. s. w. auf jedes angefangene fernere Hundert Kilometer je eine Mitgliedskarte und Oberbeamtenkarte.

Was die Bestimmung der Wagenclasse in den Vereinskarten betrifft, so erscheint es angemessen, dass die Ausstellung von Oberbeamtenkarten wenigstens zu einem angemessenen Theile etwa zu 1/2 oder 1/3 auf die II. Wagenclasse beschränkt wird. Inwieweit Beamte, ohne eigentliche Mitglieder der Central-Verwaltungsstelle zu sein, doch nach den ihnen übertragenen amtlichen Functionen den Mitgliedern beizurechnen und demzufolge mit Mitgliederkarten zu bedenken sein möchten, würde einer näheren Verständigung vorzubehalten sein.

Bei dem allseitigen Interesse und gleichzeitig bei der Eile des Gegenstandes, geben wir der gefälligen Erwägung ergebenst anheim, vorstehende Vorschläge womöglich noch der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung zu unterbreiten und demgemäss der vorerwähnten Commission zur Vorberathung baldgefälligst zu überweisen.

Den Mitgliedern der Commission, sowie den Königlich Preussischen Eisenbahndirectionen, deren Einverständniss mit uns wir voraussetzen dürfen, haben wir Abschrift dieses Schreibens zugehen lassen.

Königliche Eisenbahndirection.
gez. Redlich.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 21. Juli. (Verlängerung der Etats- und Legislaturperioden. Reichs-Schatzamt. Parteiprogramme für den Landtag. Umarbeitung der internationalen Tarife. Ueberlastung der Güterwagen. Convertirungsprämie für die Berlin-Potsdam-Magdeburger und Köln-Mindener Eisenbahnactionäre. Hannover-Altenbeken. Nordhausen - Erfurt. Mainz - Ludwigshafen. Eisenbahnunfälle im Mai.)

Trotz der eingetretenen Ferien des Reichstages und Bundesrathes ist die Politik noch nicht ganz zur Ruhe gekommen; es hat nämlich in Folge eines in der letzten Bundesrathssitzung eingereichten Antrages das Project einer Verlängerung der Etats- und Legislaturperioden, von dem schon seit einigen Wochen die Rede ist, jetzt greifbare Gestalt angenommen. Ein Gesetzentwurf über Abänderung der bezüglichen Verfassungsartikel ist in der Bundesrathssitzung am 13. d. M. vorgelegt und den Ausschüssen überwiesen worden. Es fällt vor Allem die dringende Hast auf, womit der Reichskanzler auch diesen Gegenstand wieder betreibt. Jedenfalls zeugt diese Beschleunigung der Angelegenheit von dem hohen Werth, welchen ihr der Reichskanzler beilegt. Was man zu Gunsten einer Ausdehnung der Etatsperioden von einem auf zwei Jahre sagen kann, gipfelt darin, dass die Budgetberathungen regelmässig so ungemein lange Zeit in Anspruch nehmen, dass eine nur alle zwei Jahre stattfindende Feststellung des Etats eine ausserordentlich grosse Zeitersparniss in sich schliessen würde. Viele Unzuträglichkeiten der parlamentarischen Geschäftslage, wie sie sich in den letzten Jahren herausgestellt, würden sicherlich vermieden werden, wenn etwa abwechselnd in einem Jahre der Preussische, im zweiten der Reichsetat festgestellt würde. Damit ist aber auch Alles gesagt, was sich zu Gunsten des Vorschlages sagen lässt. Diese Erwägung hat aber nicht genügt, die zahlreichen Momente, welche gegen das Project sprechen, zum Schweigen zu bringen; im Gegentheil stösst der Antrag mit wenigen Ausnahmen auf eine überaus abfällige Beurtheilung in der Presse. Jedenfalls ist der Antrag so bedeutsam, dass die Vorführung desselben von allgemeinem Interesse ist. Das Gesetz lautet mit Weglassung der Eingangs- und Schlussformeln: „An die Stelle der Artikel 13, 24, 69, 72 der Reichsverfassung treten die folgenden Bestimmungen: Artikel 13. Die Berufung des Bundesrathes und des Reichstages findet mindestens alle zwei Jahre statt, und kann der Bundesrath zur Vorbereitung der Arbeiten ohne den Reichstag, letzterer aber nicht ohne den Bundesrath berufen werden. Artikel 24. Die Legislaturperiode des Reichstages dauert vier Jahre. Zur Auflösung des Reichstages während desselben ist ein Beschluss des Bundesrathes unter Zustimmung des Kaisers erforderlich. Artikel 69. Alle Einnahmen und Ausgaben des Reichs müssen für jedes Jahr veranschlagt und auf den Reichs-Haushaltsetat gebracht werden. Der letztere wird für einen Zeitraum von zwei Jahren, jedoch für jedes Jahr besonders, vor Beginn der Etatsperiode nach folgenden Grundsätzen durch ein Gesetz festgestellt. Artikel 72. Ueber die Verwendung aller Einnahmen des Reichs ist durch den Reichskanzler dem Bundesrathe und dem Reichstage zur Entlastung für jedes Jahr Rechnung zu legen“. — In den Motiven wird hervorgehoben, wie auf die Erledigung der Geschäfte des Reichstages seither fast in jedem Jahre der Umstand einen nachtheiligen Einfluss geübt, dass seine Sessionen mit den Sitzungsperioden der Landtage zusammentrafen. Das Verlangen, in dieser Hinsicht der Thätigkeit des Reichstages eine gesicherte Stellung gegeben zu sehen, ist wiederholt in Reichstagsbeschlüssen zum Ausdruck gelangt und als berechtigt anerkannt worden. Der von allen Seiten getheilte Wunsch, diesem Verlangen zu entsprechen, ist ein wesentliches Motiv für die Verlegung des Reichs-Etatsjahres auf den 1. April bis 30. März gewesen, aber diese Massnahme ist von dem erwarteten Erfolge nicht begleitet gewesen, und zwar zum Theil deshalb nicht, weil einige Bundesstaaten, dem Vorgange des Reichs folgend, gleichfalls den Beginn ihres Etatsjahres auf den 1. April festgesetzt haben. Eine befriedigende Ordnung der Verhältnisse kann nur durch eine Aenderung der Reichsverfassung hergestellt werden. Der hauptsächlichste Grund der erwähnten Missstände liegt darin, dass gegenwärtig die Zeit, in welcher die Bundesstaaten ihre Haushaltsetats feststellen, vielfach mit der Zeit, deren der Reichstag zur Verhandlung über den Reichs-Haushaltsetats bedarf, sich zu nahe berührt. In mehreren Bundesstaaten, wie namentlich in Preussen, ist die Etatsperiode ebenfalls wie im Reich eine einjährige. Um in der Veranschlagung der einzelnen Etatsansätze den gegebenen Verhältnissen möglichst nahe zu kommen, macht sich in diesen Staaten das Bestreben geltend, die Verhandlungen über den Etat nicht zu frühzeitig vor dem Beginn der neuen Etatsperiode zum Abschluss zu bringen. Denjenigen Staaten gegenüber, welche ihren Etat jetzt jährlich feststellen, wird mithin auf die Vermeidung des Zusammentreffens von Reichstags- und Landtagssession nur dann mit Sicherheit zu rechnen sein, wenn überall zweijährige Perioden eingeführt werden, aber so, dass diese für das Reich und die Bundesstaaten nicht in demselben Jahre ihren Anfang nehmen. Dann würden in dem Jahre, in welchem der Reichs-Haushaltsetats festgestellt wird, keine parlamentarischen Verhandlungen über Landes-Haushaltsetats stattfinden und umgekehrt. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es einer Aenderung der gedachten Verfassungsartikel. Was den Artikel 13 betrifft, so fällt, falls der Etat nicht mehr jährlich festgestellt wird, auch die Nothwendigkeit fort, den Bundesrath und den Reichstag in jedem Jahre zu berufen, denn die übrigen gesetzgeberischen Arbeiten sind nicht der Art, dass die alljährliche Berufung beider Versammlungen als ausnahmslose Regel festzuhalten wäre. Wenn die Etatsfeststellung für je zwei Jahre erfolgt, so empfiehlt es sich nicht, eine Legislaturperiode des Reichstages von dreijähriger Dauer beizubehalten, da sonst der Reichstag abwechselnd in der einen Periode zweimal, in der anderen aber nur einmal zu einer ordentlichen Session und zur Etatsberathung gelangte. Daher bestimmt die neue Fassung des Artikels 24 eine Dauer der Legislaturperiode von vier Jahren. Die Trennung der beiden Etats für die zwei Jahre (Artikel 69) empfiehlt sich, weil dieser Modus sich von dem bisherigen Rechte weniger entfernt und eine leichtere Uebersicht der Etatsverhältnisse gewährt, und endlich kann die Rechnungslegung (Artikel 72) selbstverständlich nicht mehr jährlich erfolgen, wenn die Berufung des Reichstages nicht mehr jährlich nothwendig ist, sondern nur in den Jahren des Zusammentritts. — Die gedachten Verfassungsänderungen bedingen eine entsprechende Modification von Vorschriften, welche auf der Voraussetzung der alljährlichen Berufung des Reichstages beruhen (z. B. § 28 des Bankgesetzes von 1875, die Gesetze über den Reichskriegsschatz, die Verwaltung des Invalidenfonds, § 371 des Reichs-Militärgesetzes u. s. w.). Die Feststellung dieser Aenderungen bleibt einem Specialgesetz vorbehalten.

Der „Reichsanzeiger“ enthält folgenden Allerhöchsten Erlass: „Auf Ihren Bericht vom 12. dieses Monats bestimme Ich, dass die bisher mit dem Reichskanzleramt verbundene Finanzverwaltung des Reichs förtan von einer besonderen, dem Reichskanzler unmittelbar unterstellten Centralbehörde unter der Benennung „Reichsschatzamt“ zu führen ist. Bad Ems, den 14. Juli 1879. Wilhelm. von Bismarck. An den Reichskanzler“. Wie man hört, ist der Preussische Geheime Oberfinanzrath Scholz, welcher früher die Preussischen Etatssachen behandelte und im Reichstage vertrat, zum Leiter des neuen Reichsamtes ausersehen. Als Director in dem Reichsschatzamt ist der Kaiserliche Regierungsrath Burchard, welcher die Eisenzölle im Reichstage vertrat, designirt. Als Nachfolger des Herrn Scholz wird bezüglich der Preussischen Etatssachen Geheimrath Röttger genannt, welcher als Regierungscommissar bei den Verhandlungen behufs regierungsseitigen Ankaufs von Privatbahnen an dieser Stelle mehrfach erwähnt worden ist.

Schon beginnen die politischen Parteien mit Aufstellung von Wahl- und Parteiprogrammen für den Landtag. Es ist anzunehmen, dass die Eisenbahnfrage in denselben eine Rolle spielen wird. Es liegt auch schon ein Aufruf des geschäftsführenden Ausschusses des Central-Wahlcomités der Deutschen Fortschrittspartei vor, in welchem mit Hinweis auf die Neuwahlen zum Preussischen Abgeordnetenhause Folgendes als Hauptpunkt hervorgehoben wird: „Schon haben die Beschlüsse des Reichstages auf das Volk und insbesondere auf dessen minder wohlhabende Classen eine grosse neue Steuerlast gewälzt, weitere Steuerprojecte sind in Sicht. Trotzdem werden die Finanzen Preussens auf eine immer mehr unsichere Grundlage gestellt. Denn man sucht nach einer willigen Majorität, um durch den Ankauf der Privatbahnen zum ausschliesslichen Staats-Eisenbahnsystem zu gelangen. Damit würde zugleich eine Macht des Staates und seiner jeweiligen Regierung begründet werden, welche der natürlichen wirthschaftlichen Entwickelung wie der politischen Freiheit verderblich werden muss. So wenden wir uns denn schon jetzt an unsere Parteigenossen mit der dringenden Aufforderung, die Wahlen vorzubereiten und die entschieden freisinnigen Elemente zu neuer Arbeit zu sammeln“.

Der „Reichsanzeiger“ enthält folgendes Entrefilet in seinem nichtamtlichen Theile: „Ein Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 24. Juni d. J., durch welchen als Endtermin für die Umarbeitung der internationalen Tarife der 1. Januar k. J. bezeichnet wird, erfährt in der Presse mehrfach eine Beurtheilung, welche auf Unkenntniss der thatsächlichen Verhältnisse und Vorgänge beruht. Insbesondere wird für die directen Verkehrsbeziehungen mit Oesterreich-Ungarn ohne Grund gefürchtet. Schon seit mehr als 2 Jahren schweben die Verhandlungen über Herstellung combinirter Tarife mit den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und ist schon vor Jahresfrist das Ergebniss derselben von der Preussischen Aufsichtsbehörde in seinen wesentlichen Grundzügen genehmigt. Die Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen haben derartige Tarife seit längerer Zeit bereits eingeführt. Am 1. Juli d. J. sind solche Tarife auch auf den Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn ausgedehnt, haben also schon Frankfurt a. M., Mainz und Bingen erreicht. Die Umarbeitung der übrigen Verbandstarife mit Oesterreich-Ungarn kann, da man allerseits über die Grundlagen einig ist, keine Schwierigkeiten bieten. Die bezüglich der Frage der Tarifsätze in dem Verkehre mit den Seeplätzen noch schwebenden Verhandlungen werden gleichfalls rechtzeitig ihre Erledigung finden, um die Einführung der neuen Tarife am Jahresschluss zu sichern. In dem Ministerialerlass konnte daher mit Befriedigung constatirt werden, dass die Einführung der combinirten Tarife zu dem bezeichneten Termine mit Grund zu erwarten sei. Es handelt sich in der That weder um eine Unterbrechung des directen internationalen Verkehrs, noch um eine plötzliche und unerwartete Massregel, noch um einen "Tarifkrieg" mit Oesterreich, noch endlich um ein Vorgehen, von welchem Bayern sich ausschliessen könnte oder würde, und unter welchem nur die übrigen Deutschen Bahnen vermeintlich leiden würden. Jeder, der die grundsätzlichen Verschiedenheiten zwischen den jetzigen internationalen und den internen Deutschen Gütertarifen kennt, wird — ganz abgesehen von der Einwirkung derselben auf die Deutschen Wirthschaftsinteressen und auf die Zoll- und Handelspolitik des Reichs — schon aus tariftechnischen Gründen und im Interesse des Eisenbahnverkehrs selbst, eine baldige Beendigung dieses völlig unhaltbaren Zustandes als nothwendig und unerlässlich bestätigen“. So der „Reichsanzeiger“! In dieser Darlegung muss von vornherein auffallen, dass, wenn im Deutsch-Oesterreichischen Verkehre die Aussichten auf Herstellung combinirter internationaler Tarife so sehr grosse sind, man überhaupt zu dem Pressionsmittel der Verkehrskündigungen geschritten ist. Nicht unbemerkt ist an jenem Entrefilet geblieben, dass die Wirkung jenes Rescripts auf den Deutsch-Französischen Verkehr darin ganz unbesprochen geblieben ist. Ob das Entrefilet, welches durch den offiziösen Telegraphen weiter verbreitet worden ist, in Oesterreich-Ungarn beschwichtigen wird, bleibt abzuwarten. Im „Pester Lloyd“ liest man u A.: „Auch die Galizisch-Rumänisch-Norddeutschen Verkehre sind durch das Vorgehen Deutschlands gefährdet, und zwar um so stärker, als dieser Verkehr fast ausschliesslich auf die Mitwirkung der Preussischen Staatsbahnen angewiesen ist. Letztere verkennen nicht die Gefahr, welche die Erhöhung der Getreidetarife für den Verkehr nach Norddeutschland und insbesondere nach den Deutschen Ostseehäfen nach sich ziehen muss, allein es ist nach der in massgebenden Kreisen vorherrschenden Strömung wenig Hoffnung vorhanden, dass man, diesen Verhältnissen Rechnung tragend, von den einmal gefassten Beschlüssen abgehen wird. Rumänien-Galizien wird daher das Loos theilen, welches in Bezug auf den Getreideexport nach Deutschland auch Ungarn trifft und dürfte somit wenigstens in dieser Richtung bezüglich der Deutschen Strecken die paritätische Behandlung Platz greifen“.

Wie hohe Belästigungen der Einfuhr zu Repressalien in den Nachbarländern auffordern, zeigt ein Artikel in der neuesten Nummer der an der Sächsisch-Böhmischen Grenze erscheinenden „Elbezeitung“, in welchem es heisst: „Eine Verordnung des Deutschen Reichs-Eisenbahnamtes, dass die Ueberlastung der Güterwagen über die auf denselben angemerkte Tragkraftsziffer hinaus ohne Rücksicht auf das Mass der Ueberlastung unzulässig zu erachten sei, ist offenbar hauptsächlich gegen den Braunkohlenverkehr aus Böhmen nach Deutschland gerichtet. Aus verschiedenen Gründen konnte und wollte man auf die Ausfuhr Böhmischer Kohle keinen Zoll legen, daher fand man dieses Mittel, wohl wissend, dass ein solcher Vorgang ein viel empfindlicherer Schlag für die hiesige Kohlenindustrie ist, als die Auflage eines mässigen Zolles. Die Dichtigkeit der Braunkohle ist unter sich so unendlich verschieden, dass es bisher noch keinem Kohlenwerke möglich war, einen Eisenbahnwaggon lediglich durch eine bestimmte Anzahl von Hunten genau nach seiner Tragfähigkeit zu laden; zudem hat das jeweilige Wetter während des mehrtägigen Transportes keinen geringen Einfluss auf das Gewicht der Kohle, welche bei Regenwetter schwerer, bei trockenem Wetter leichter wird. Nichts war daher wohl natürlicher, als dass die Transportanstalten schon allein zur Vermeidung von unendlich vielen Reclamationen bei Versendung mit Braunkohlen einen Spielraum gestatteten, der seit einer langen Reihe von Jahren bis zu 5 pCt. des Ladungsgewichtes betrug. Es war diese Massregel weniger als Coulanz für den Kohlenhandel anzusehen, als wie eine durch die Verhältnisse gebotene selbstverständliche Erleichterung des eigenen Verkehres und Betriebes. Wurde die Maximalüberlastung von 5 pCt. überschritten, so wurde die zu viel geladene Kohle abgeworfen und der Aufgeber zahlte eine entsprechend hohe Strafe. Nun verordnet man plötzlich, dass die Kohle auf die Goldwage gelegt werden soll. Was wird die Folge sein? Jeder Aufgeber wird seine Sendung genau wiegen lassen müssen; die Bauart der Kohlenwagen ist sehr verschieden, die Tarirung derselben nicht immer zuverlässig, der Empfänger wird daher in den meisten Fällen zu kurz kommen, weil man sich bei Absendung der Wagen vor der geringsten Ueberlastung hüten muss, um ihn übergangsfähig zu erhalten — ein Heer von Reclamationen wird nichts nützen, endlich wird man von der hierdurch theuerer gewordenen Braunkohle abgehen — und der Zweck, den die Herren in Berlin, unsere „guten Freunde und Bundesgenossen“, im Auge haben, ist erreicht. Nun stellen wir die natürliche Frage: Giebt es keine Repressalien? Was gedenkt man in Wien zu thun, um einen der wichtigsten Industriezweige zu schützen? Lässt man die Chikanen eine nach der anderen an sich herankommen ohne Gegenmassregeln? Bieten die 23 Millionen Centner Steinkohlen aus Preussisch-Schlesien, die zum Schaden der heimischen Industrie bei uns eindringen, nicht Object und Gelegenheit genug zur Revanche?“ Ob eine Massregel allgemeiner Art, wie die in Rede stehende, wirklich in erster Linie gegen die Böhmische Braunkohleneinfuhr gerichtet ist, mag zweifelhaft sein, jedenfalls wird sie die Folge haben, den Bezug dieser Kohle dem Deutschen Consumenten zu vertheuern, der bisher in dem Werth der Ueberlasskohle und Ersparung der Fracht für dieselbe eine Preisermässigung um ca. 5 pCt. genoss. „Dieses Verhältniss — wird der „Magdeburgischen Zeitung“ unterm 15. Juli aus dem Nordwest-Böhmischen Braunkohlenrevier geschrieben — hört mit heutigem Tage auf; die Werke sind gezwungen, alle Sendungen, welche auf eine Deutsche Bahn übergehen, genau auf das Normalgewicht richtig stellen zu lassen und der Empfänger darf sich nicht beschweren, wenn er nicht einmal das volle Gewicht bekommt, denn es haften bekanntlich die Bahnen für Gewichtsdifferenz bei in offenen Lowrys verladenen Gütern nicht und die natürliche Schwindung beträgt je nach der Witterung bis 3 pCt., es vertheuert sich daher der Waggon Kohle bis Berlin, welche Station für den Bahnverkehr hauptsächlich massgebend ist, um ca. 6 M, was einem gleich hohen Schutzzoll gleich kommt, ohne dass der Staat oder die Transportgesellschaften davon Vortheil haben. — Für den Fachmann bleibt überhaupt die neue Verordnung ein vollständiges Räthsel: es ist doch nicht zu leugnen, dass weder der Bergbau noch die Bahnen durch die reichlichere Beladung der Waggons geschädigt worden sind, da

ein lebhafterer Verkehr sie für die grössere Leistung vollständig schadlos hielt; bezweckte man damit eine grössere Schonung des Wagenparks? Das klingt für den mit der Branche betrauten Geschäftsmann sehr seltsam. Denn wenn die Transportmittel so mangelhaft oder leicht gebaut sind, dass sie nicht die geringste Ueberlastung aushalten, so ist hierfür die Besitzerin haftbar, nicht aber das consumirende Publicum, dem eine Vertheuerung eines der nothwendigsten Lebensbedürfnisse durch die neue Verfügung aufgehalst wurde. Eine weitere Frage ist die: Wie soll die Verordnung durchgeführt werden? Wie kann der Versender dafür haftbar gemacht werden, wenn sich das Gewicht der Sendung durch starke Niederschläge während des Transports vermehrt? Wie kommt der Empfänger dazu, die unterwegs nass und dadurch schwerer gewordene Kohle theurer zu beziehen? Wer garantirt die Richtigkeit der angegebenen Tara bei den Lowrys? — Ueberhaupt kennzeichnet sich die ganze Verordnung als ein vom grünen Tische ausgehendes Werk der Theorie, dessen practische Durchführung eine Unmöglichkeit ist und welche daher binnen sehr kurzer Zeit wieder zurückgezogen werden dürfte. Als ein Beleg für das Unpractische mag folgendes Beispiel dienen: Bei flottem Geschäftsverkehr hat die Station Bodenbach täglich 5—600 Waggon Kohle zu übernehmen; wie ist es nun möglich, diese Anzahl Kohlenlowrys nachzuwiegen und dabei die Expeditionszeit einzuhalten? Welche Arbeitskraft ist erforderlich, um die aus constatirten Ueberlastungen nothwendig werdenden Amtshandlungen pünktlich durchzuführen? Die Eisenbahnen sind gegen ihr eigenstes Interesse, wenn sie die Verordnung so rücksichtslos durchführen, wie es die Aufsichtsbehörde verlangt, denn sie arbeiten der Schifffahrt dadurch immer mehr in die Hände und machen ihre Concurrenzfähigkeit gegenüber der Wasserstrasse immer schwächer. Auch die Kündigung der directen Gütertarife wird für die Schifffahrt äusserst günstig wirken, denn die Oesterreichischen Bahnen, welche beim Productenexport am meisten betheiligt sind, bieten schon jetzt Alles auf, um bequeme Verbindungen mit der Elbe zu bekommen. Die Oesterreichische Nordwestbahn baut eine Schleppbahn in Leitmeritz, die Verbindung der Oesterreichischen Staatsbahn mit der Elbe in Bodenbach ist nur eine Frage der Zeit, die Schleppbahnen der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Eisenbahnen werden schon jetzt sehr häufig benutzt, um Export- und Importgüter ein- und auszuladen — kurz und gut, die Schifffahrt hat alle Ursache, der neuen Deutschen Eisenbahnpolitik dankbar zu sein, denn sie führte in erster Reihe dazu, dass der Böhmische Kohlenverkehr auf der Elbe um das Doppelte gegen andere Jahre gestiegen ist“.

Die „Nordd. Allg. Ztg.“ bringt folgende anscheinend offiziöse Notiz: „Bekanntlich ist in den jüngst stattgehabten Generalversammlungen der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft beschlossen worden, für die Abtretung dieser Unternehmungen an den Staat ausser der von diesem in Consols offerirten und durchaus liberal bemessenen festen Rente von 4 bezw. 6 pCt. noch eine Zuzahlung oder Convertirungsprämie — deren Höhe nicht bezeichnet wurde — zu begehren. Die betreffenden Gesellschaftsvorstände haben sich nun, wie wir hören, über den von ihnen in Aussicht genommenen Betrag geäussert, und wird danach für die — einfache — Actie der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn (à 300 *M.*) eine Zuzahlung oder Prämie von 20 *M.*, d. i. 6⅔ pCt., für die Doppelactie der Köln-Mindener Bahn (à 600 *M.*) eine solche von 30 *M.*, d. i. 5pCt., verlangt, im Ganzen also noch eine Summe von 4 000 000 bezw. 5 850 000 *M.* nebenher gefordert. So viel wir wissen, haben diese Forderungen auch nicht entfernt Aussicht, von der Regierung bewilligt zu werden. Möglich, dass unter diesen Umständen die Verhandlungen sich alsbald zerschlagen. Der Nachtheil wird unseres Bedünkens nicht auf Seiten des Staates sein“.

Der zwischen den Commissarien der Preussischen Regierung und der Hannover-Altenbekener und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vereinbarte Vertragsentwurf wegen Uebergangs des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens an den Staat ist nun beiderseits vollzogen worden. Die ausserordentliche Generalversammlung der Altenbekener Actionäre ist zum 21. August d. J. einberufen worden. Der Vertrag hat in seinem Hauptinhalt (Abfindung der Prioritätsactie mit 216 *M.* und der Actie mit 54 *M.*) eine Aenderung nicht erfahren. Man hat sich Hannoverscherseits bemüht, für erstere Gattung ein vortheilhafteres Abkommen zu erzielen, doch scheiterte dies an der Haltung der Regierungscommissare. Eine Abänderung in dem Verhältnisse der Abfindung der beiden Actiengattungen zu Gunsten der Stammprioritäten könnte vielleicht in der Generalversammlung, wenn aus der Mitte der Actionäre ein bezüglicher Antrag noch eingehen sollte, durchgesetzt werden.

Auf den 9. August c. ist eine ausserordentliche Generalversammlung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn einberufen, auf deren Tagesordnung der Antrag steht, die beiden 5procentigen Prioritätsanleihen der Gesellschaft zu einer 4½procentigen umzuwandeln und diese auf 2 Millionen Mark zu erhöhen. Die Gesellschaft hat 1 200 000 *M.* 5procentige Prioritätsanleihen ausgegeben und würde durch obigen Antrag die Prioritätsschuld um 800 000 *M.* vermehrt. Zweck der Erhöhung der Anleihe ist die Vermehrung der Betriebsmittel und Ausführung einiger Erweiterungen der Bahnanlagen, die seit langer Zeit schon projectirt waren, für die es aber an den nöthigen Mitteln fehlte.

Die Grossherzoglich Hessische Regierung hat ihre Genehmigung zur Kündigung bezw. Convertirung der 5procentigen Hessischen Ludwigsbahn (Mainz-Ludwigshafen) -Prioritäten von 1868 und 1869 ertheilt, und dürfte hiermit nunmehr in allernächster Zeit seitens der Mainz-Ludwigshafener Eisenbahngesellschaft vorgegangen werden. — Die Durchführung dieser Operation hat die Darmstädter Bank übernommen. Es handelt sich im Ganzen um 27 Millionen Mark 5procentige Prioritäten, welche laut Privilegium vom 12. Mai 1868 und 6. November 1869 emittirt worden sind. Die Herabsetzung des Zinsfusses auf 4½ pCt. erfolgt durch Abstempelung der Stücke, so dass die neuen 4½procentigen Prioritäten denselben Rang behalten wie die jetzigen 5procentigen, und ebenso in dem Garantieverhältniss seitens der Hessischen Regierung für die neuen 4½procentigen Prioritäten eine Veränderung nicht eintritt. Die 5procentigen Prioritäten der Hessischen Ludwigsbahn sämmtlich späterer Emissionen, also diejenigen vom Jahre 1875, 1876 und 1878, werden durch die vorstehende Convertirung nicht berührt, dieselben sind vielmehr erst vom Jahre 1886 an kündbar und convertirbar. Nähere Mittheilungen behalten wir uns vor.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweiweisung über die im Monat Mai d. J. auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 21 Entgleisungen und 9 Zusammenstösse fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 14 Züge mit Personenbeförderung — von je 9 610 Zügen dieser Gattung Einer — und 16 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 42 Entgleisungen und 17 Zusammenstösse beim Rangiren und 70 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.). In Folge dieser Unfälle wurden 19 Personen (5 Reisende, 12 Beamte, 1 Arbeiter und 1 fremde Person) verletzt, 6 Thiere getödtet, 54 Fahrzeuge erhehlich und 125 Fahrzeuge unerheblich beschädigt. Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 29 Tödtungen (1 Reisender, 8 Beamte, 6 Arbeiter und 14 fremde Personen), 65 Verletzungen (5 Reisende, 27 Beamte, 28 Arbeiter und 5 fremde Personen) und 9 Tödtungen, sowie 2 Verletzungen bei beabsichtigtem Selbstmorde. Fasst man sämmtliche Verunglückungen — ausschliesslich Selbstmörder, — zusammen, so entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 16 276 km Betriebslänge, 22 186 km Geleislänge und 356 813 318 geförderten Achskilometern) 76 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Sächsische Staatsbahn (12), die Niederschlesisch-Märkische (11) und die Elsass-Lothringische Eisenbahn (9); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn, der Elsass-Lothringischen und der Main-Weserbahn vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 215 km Betriebslänge, 13 517 km Geleislänge und 220 049 689 geförderten Achskilometern) 37 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Berlin-Görlitzer (12), die Köln-Mindener (9) und die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn (4); verhältnissmässig fanden jedoch die meisten Verunglückungen auf der Berlin-Görlitzer, der Rechte Oder-Ufer und der Köln-Mindener Eisenbahn statt.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 7 492 896 geförderten Achskilometern) kein Fall.

Von den im Ganzen beförderten 14 478 219 Personen wurden 1 getödtet und 10 verletzt, und zwar fanden diese Verunglückungen auf der Bergisch-Märkischen (1), der Berlin-Görlitzer (5), der Elsass-Lothringischen (1), der Sächsischen Staatsbahn (1), der Thüringischen (2) und der Württembergischen (1) statt. Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurde von je 16 300 Einer getödtet und von je 3 344 Einer verletzt. Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat Mai d. J. bei 12 Verwaltungen mehr und bei 22 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 22 pCt. weniger Verunglückungen vorgekommen sind, als in demselben Monate des Vorjahres.

Zur Idee der Verstaatlichung unserer Eisenbahnen äussert sich der Directionsbericht der Rheinischen Eisenbahngesellschaft wie folgt: „Mehrseitig ist es in der Presse ausgesprochen worden, dass der Entwurf eines einheitlichen Gütertarifs für das Deutsche Reich nothwendig die Concentration sämmtlicher Deutschen Eisenbahnen in die Hände des Reiches zur Unterlage haben müsse. Wir haben in unseren früheren Berichten eingehend erörtert, wie bedenklich wir das System ausschliesslicher Staatsbahnen für die Selbstständigkeit und für die nur in dieser Selbstständigkeit wurzelnde frische Entwickelungskraft der Deutschen Industrie und des gesammten Deutschen Lebens erachten; wie wir glauben, dass aus einem einheitlichen Zusammenfassen der in den Eisenbahnen wurzelnden Kräfte schliesslich eine controllose Uebermacht des Staates und ein Marasmus in den Organen der Verwaltung der Eisenbahnen sich ergeben werde. Welche Gefahren eine solche Ueberfülle der Macht in ihrem Schosse bergen würde, dafür dürften die fatalen Störungen und Hemmnisse auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sprechen, welche der Reichs-Eisenbahngedanke schon in dem ersten Stadium seines vorerst nur noch theoretischen Auftretens zur unmittelbaren Folge gehabt hat. Seit dem ersten Auftreten dieses Gedankens ist der Bau von Privatbahnen ganz gelähmt und weder Unternehmungslust noch Capital für neue Bahnen zu finden. Wie sehr diese plötzliche Stagnation aller Privat-Eisenbahnbauten die Krise der letzten Jahre gesteigert und den Ausdruck der Hoffnung auf ein baldiges Wiederaufathmen der productiven Kräfte in Preussen zum Schweigen gebracht hat, wird den offenkundigen Thatsachen gegenüber keines Beweises bedürfen. Hat der noch unrealisirte Gedanke bereits eine so tiefgreifende Schädigung der Interessen zur Folge gehabt und hat sich an die Ferse desselben eine Speculation der Börse angehängt, welche in wechselnden Hausse- und Baissesströmungen mit intensivster Wirksamkeit die Capitalisten, denen zu einer klaren Beurtheilung der Sachlage sichere Anhaltspunkte fehlen, ausbeutet, so wird die Verwirklichung des riesigen Gedankens, den zu fassen bisher noch keine der Europäischen Grossmächte den Muth gehabt hat, sowohl auf dem Gebiete des materiellen wie des politischen Lebens Consequenzen ergeben, welche zur Zeit auch dem schärfsten Blicke nicht in ihrem vollen Umfange klar sein können. Wir wollen nur auf die eine Thatsache hinweisen, dass das Deutsche Reich jetzt bei ca. 33 000 km Eisenbahnen ca. 165 000 ständige Eisenbahnbeamte und ungefähr ebensoviele nicht ständige Beamte und Arbeiter, und beim weiteren Ausbaue des Netzes bis zu 50 000 km voraussichtlich nach zehn Jahren ca. 500 000 Eisenbahnbeamte und Arbeiter zählen wird, zu welchem ca. 65 000 Beamte und Arbeiter der Posten und Telegraphen hinzutreten. Welche Machtfülle muss aus der Verfügung ad nutum über diese immense mit ihren Familien ca. 2¼ Millionen Köpfe umfassende Beamten- und Arbeiterschaar entspringen, welche ihrerseits die producirende und distribuirende Thätigkeit unseres Volkes auf weiten Gebieten beherrscht. Eine solche Machtfülle in einer Hand concentrirt, droht die Harmonie der Kräfte im Deutschen Reiche aufzuheben und die Furcht liegt nur zu nahe, dass dadurch auf dem wirthschaftlichen Gebiete jener Absolutismus wieder ins Leben gerufen werden könnte, welchen die Culturstaaten Europas auf politischem Gebiete nur nach harten Kämpfen in feste verfassungsmässige Schranken eingedämmt haben“.

Aus den Jahresberichten Deutscher Handelskammern.

Eine durch den Berner Entwurf eines internationalen Eisenbahn-Transportrechts in den Vordergrund des allgemeinen Interesses gerückte Frage betrifft das nachträgliche Dispositionsrecht des Absenders einer Waare; in den 1878er Jahresberichten der Handelskammern wird auf diese Frage mit grösserer oder geringerer Ausführlichkeit eingegangen. Die Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern zu München hatte unter dem 30. September v. J. beim Bundesrathe in ausführlich motivirter Form den Antrag gestellt, in den Berner Vertragsentwurf möge eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach der Absender, falls er ein Frachtbriefduplicat genommen hat, bei der Aufgabestation nur dann eine den ursprünglichen Frachtvertrag abändernde Disposition treffen könne, wenn er das Frachtbriefduplicat vorweist und die Abänderung auf dem letzteren bescheinigen lässt. Diesem Antrage ist eine grosse Anzahl von Handelskammern beigetreten in Eingaben an den Bundesrath und in Anträgen auf den Eisenbahnconferenzen. Insbesondere hat die Handelskammer zu Breslau den Gegenstand auf der Berliner Herbstconferenz der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und auf derjenigen der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zur Sprache gebracht und beantragt: Königliche Direction wolle sich competenten Orts dafür verwenden, dass im ersten Absatz des § 59 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874, welcher von dem Falle handelt, dass der Absender nachträglich die Disposition über das Gut ändert, der letzte Satz wie folgt gefasst werde: „In diesem Falle ist die Bahnverwaltung verpflichtet, das dem Absender etwa ausgestellte Frachtbriefduplicat oder den Aufnahmsschein sich zurückgeben zu lassen, ehe sie die veränderte Disposition des Absenders ausführt“.

In ihrem 1878er Jahresberichte äussert sich die Breslauer Kammer über ihren Antrag wie folgt: „Wir müssen bekennen, dass unser Antrag nicht nur seitens der Verwaltungen, sondern auch seitens einiger Vertreter des Handelsstandes als nicht unbedenklich bezeichnet worden ist. Die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn machte geltend, dass die im Falle der Annahme unseres Antrages erforderliche Controle darüber: ob ein Duplicat ausgegeben sei? durch die Bahnverwaltung nicht leicht übernommen werden könne. Erstens mache diese Controle viele Mühe und zweitens übernehme die Bahn mit derselben eine grosse Verantwortlichkeit. Der nächstliegende Ausweg, um die Controle vollkommen entbehrlich zu machen, bestände offenbar darin, dass die Ausstellung eines Frachtbriefduplicats obligatorisch gemacht würde. Alle in der Conferenz vertretenen Delegirten der Handelsvorstände waren aber der Meinung, dass die Handeltreibenden eine solche erhebliche Belästigung, welche noch dazu mit Geldopfern verknüpft sein würde, nicht auf sich nehmen könnten. Ausser diesen formellen Bedenken machten sich schliesslich auch materielle geltend. Die Herren Vertreter eines betheiligten Seeplatzes „(Stralsund?)“ erklärten nämlich, es sei für sie sehr wichtig, dass sie mitunter über die Waare auch dann noch disponiren könnten, wenn dieselbe bereits unterwegs und nachdem das Frachtbriefduplicat bereits in Empfängers Händen. Die Bonität der Empfänger sei namentlich in Zeiten wie die gegenwärtigen gar zu schnellen Veränderungen unterworfen und man müsse das Interesse des Verkäufers eben so hoch stellen, als das des Käufers.

Wie dem auch sei: Wir halten fest an der Ueberzeugung, dass die im Handelsgesetzbuch beabsichtigte Regelung der Frage die einzig correcte, normalen Verhältnissen angemessene ist, und unser Wunsch bleibt deshalb darauf gerichtet, dass die Herren Fachmänner des Güterexpeditionsdienstes einen modus procedendi ausfindig machen möchten, welcher die Annahme unseres Antrages den Bahnen erleichterte, ohne den Handeltreibenden Opfer aufzuerlegen“.

Die Handelskammern zu Breslau und Halle a/S. und die Aeltesten der Kaufmannschaft zu Magdeburg hatten betreffenden Orts Anträge gestellt, welche dahin zielten, eine billigere Tarifirung für Rohzucker zu erlangen. Magdeburg und Halle beantragten ziemlich übereinstimmend, neben Rohzucker auch Zucker aller Art in Mehl- und Krümelform in den Specialtarif I einzureihen, während Breslau darum eingekommen war, Zucker aller Art in Specialtarif I., Zucker zum Export (gegenwärtig in Specialtarif I.) nach Specialtarif II. zu versetzen. Der Breslauer Jahresbericht motivirt den Antrag wie folgt: „Als im Februar 1877 die Vertreter der sämmtlichen Deutschen Bahnen auf Veranlassung des Herrn Handelsministers in Berlin zur Schlussberathung über das neue Eisenbahntarifsystem zusammentraten, stellten die Preussischen Staatsbahnen auch den Antrag: „Zucker aller Art“ in Specialtarif I. zu versetzen. Dieser Antrag wurde namentlich durch den Einspruch der Pfälzischen und Badischen Bahnen, welche ihn als „unannehmbar mit Rücksicht auf die Süddeutsche Zuckerindustrie“ erklärten, zu Falle gebracht. Es blieb bei derjenigen Classification, welche bei den Dresdener Beschlüssen beliebt worden war und in den Specialtarif I. gehörten in Folge dessen nur „Rohzucker und Zucker aller Art zum Export“. Die seit Einführung des neuen Tarifschemas gemachten Wahrnehmungen bestätigen, was die Interessenten schon bei der ersten Berathung des neuen Tarifsystems behauptet hatten: dass es nämlich sehr schwer, ja geradezu unmöglich sei, eine strenge Unterscheidung zwischen Rohzucker und raffinirtem Zucker zu machen. Namentlich dürfte das Auge des Laien sehr leicht darüber zu täuschen sein, dass die zur Versendung gelangende Masse nicht ein Rohzucker, sondern ein raffinirter Zucker ist. Auf diese Weise wird durch die jetzige Tarifirung die Täuschung der Eisenbahnbediensteten geradezu prämiirt. Aber auch die Thatsache, dass zwischen bestem Rohzucker und geringster Raffinade nur ein Preisunterschied von ein Paar Mark stattfindet, lässt es wünschenswerth erscheinen, die raffinirten Zucker nicht höher zu tarifiren, als die rohen Zuckerarten. Ebenso wenig bietet die Form des Zuckers (ob Brod-, Stücken-, Kandis- oder Krümelzucker) einen Anhalt zur Beurtheilung des Werthes.

Wir kennen die Motive nicht näher, welche die Süddeutschen Eisenbahn-Verwaltungen im Interesse dortiger Zuckerfabriken gegen die Einreihung von Zucker aller Art in Specialtarif I. vorgebracht haben. Indessen scheint uns die Besorgniss, dass die Zucker Norddeutschen Ursprungs durch diese Tarifermässigung in Süddeutschland zu billig einstehen würden, um die Süddeutsche Concurrenz lebensfähig zu erhalten, als eine hinfällige mit Rücksicht auf die oft viel grösseren Fluctuationen in den ersten Kosten“.

Diese Anträge sind bekanntlich von der Generalconferenz Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (am 30./31. October v. J.), ebenso wie der gleichfalls von Halle und Breslau lebhaft befürwortete Antrag, den Artikel Sprit (bezw. Spiritus und Alkohol) in den Specialtarif I. zu versetzen, abgelehnt worden; dagegen wurde daselbst beschlossen, die Position „Rohzucker“ im Specialtarif I. wie folgt zu fassen: „Rohzucker, hierzu ist nicht zu rech-

nen Krystallzucker in Broden, Würfeln, Tafeln, Platten und Stücken, auch in gemahlenem Zustande, sowie Farine, welche den allgemeinen Wagenladungsclassen angehören". — Der Jahresbericht der Handelskammer zu Halle fügt hinzu, dass damit Alles beim Alten gelassen ist, da die Schwierigkeit der Unterscheidung durch diese Declaration nicht gehoben ist.

Die Ungarischen Bahnen auf der Landesausstellung in Stuhlweissenburg.

Von **B. Reiner** in Budapest.

I.

In Stuhlweissenburg, der alten Krönungsstadt der Ungarischen Könige, wurde dieser Tage ein immerhin friedliches, den Fortschritt förderndes Fest gefeiert: die dritte Ungarische Landes-Industrieausstellung. In einer Zeit angeregt, als die Bosnische Expedition das ganze Land in Athem hielt, in einer Zeit ausgeführt, welches so schwere elementare Heimsuchungen brachte und von Staatswegen wenig geschehen konnte die Sache zu fördern — Alles dies vor Augen gehalten, und man wird das Verdienst des Mannes voll und ganz zu würdigen im Stande sein, der die Initiative zur Schaffung dieses culturellen Werkes ergriffen. Es ist der Graf Eugen Zichy, von dem der Plan und die Organisation ausgegangen, der würdige Sprosse eines illustren Geschlechtes, das von jeher im Vordergrunde der Ungarischen Geschichte stand und dessen Name auch mit dem Eisenbahnwesen*) dieser Monarchie im innigen Connex steht.

Dass den Bahnen ein guter Theil an dem gelungenen Werke zukommt, dass diese voll und ganz in Anspruch genommen voll und ganz entsprachen, ist selbstverständlich, da doch derartige Werke der Eisenbahnen nicht entrathen können, die nach Buckle der Brüderlichkeit der Menschen mehr genutzt haben, als alle Propheten, Dichter und Philosophen vor ihnen.

In Ungarn sind heute 7 154 km Bahnen im Betriebe und die Collection, welche die Directionen der unterschiedlichen Eisenbahngesellschaften für die Ausstellung geliefert haben, ist eine besonders interessante und lehrreiche, was auch seitens des Communicationsministers Péchy und des Staatssecretärs Hyeronimy rückhaltslos anerkannt wurde. Die Sammlung ist in dem Pavillon des Communicationsministeriums etablirt, wo auch die Objecte des Communicationsministeriums und der Generalinspection untergebracht sind.

Das Communicationsministerium hat eine prachtvolle kartographische Darstellung der Communicationen des Landes, als da sind: Bahnen, Strassen, schiffbare und nicht schiffbare Flüsse, ausgestellt. Die Karte ist sehr sorgfältig ausgeführt, der Massstab 1 : 300 000.

Unter den ausgestellten Albums, welche die Pläne unterschiedlicher Bauten veranschaulichen, fesselten speciell zwei unsere volle Aufmerksamkeit; das eine hat die Pläne des Seehafens von Fiume, das andere die Theissregulirung zum Gegenstande.

„Tengerre magyar!" — Aufs Meer Ungarns, hatte der grosse Agitator Kossuth in den vierziger Jahren gerufen — auf den salzigen Wasserpfad, auf dem durch Jahrtausende sich die Civilisation des Menschengeschlechtes bewegte und den Nationen mit politischen Beruf nicht entrathen können. — „Vom Fels zum Meer!" — Der jetzigen Ungarischen Regierung gebührt das Verdienst, Ungarn das Meer erschlossen, aus dem unansehnlichen Fiume einen wichtigen Stapelplatz geschaffen zu haben, dessen Bedeutung besonders in der letzten Zeit in erfreulicher Progression begriffen. Der Hafenbau zählt zu den gelungensten Arbeiten seiner Art und das Urtheil gewiegter Fachmänner, die Fiume besuchten, ist voll anerkennenden Lobes über diese herrlichen Wasserbauten, die unter der Aufsicht der Regierungsorgane musterhaft ausgeführt wurden. Von den Bergen angefangen, die theils abgesprengt und in die salzige Fluth versenkt, theils als Schutzdamm über Wasser, ähnlich dem berühmten Murazzi am Lido von Venedig, verwendet wurden, bis zu den kleinsten Detail-Hafenarbeiten wurde nur inländisches Material verwendet, das sich als vollkommen zweckentsprechend bewährte.

Das Album der Theissregulirung enthält die Situationspläne der zahlreichen Regulirungsgesellschaften, die zumeist aus der Zeit der autonomen Comitatswirthschaft datiren. Der neue Gesetzentwurf, der eine Aenderung in dieser eigenthümlichen Associationsthätigkeit herbeiführen soll, wird endlich einmal die Oberleitung derartiger Bauten staatlichen Ingenieuren überantworten, analog wie es in Frankreich der Fall ist, wo der „Wasserbaudienst" — service hydraulique —, der eine Unterabtheilung der dem Bautenministerium unterstehenden Verwaltung für Brücken und Strassen — administration des ponts et chaussées — bildet, mit der Ausführung und Ueberwachung derjenigen Arbeiten betraut ist, welche die Verwerthung der Wasserschätze des Landes im wirthschaftlichen und gewerblichen Interesse erheischt. Die gewaltigen Wassermassen, welche alljährlich das geringe Gefälle des Ungarischen Tieflandes zu bewältigen hat, wird hoffentlich ohne Rücksichtnahme auf die partiellen Interessen einzelner Communen — wir betonen speciell die Einmündung der Maros in die Theiss, die im Sinne der Szegediner Holzhändler regulirt wurde — zu Gunsten der vielgeprüften Bewohnerschaft entschieden werden. Ist doch die Theiss, bei aller Furchtbarkeit nicht jenen Stromriesen vergleichbar, der wie der Ganges, trotz der Heiligkeit seiner Fluthen, alljährlich Bilder des Jammers und des Elends entrollt und aller Wissenschaft Englischer Hydrotechniker spottet, oder wie der Mississippi, an dem alle Kunst findiger Yankees zu Schanden wird.

Die Generalinspection für Eisenbahnen und Schifffahrt hat den ganzen Telegraphenapparat einer Station ausgestellt und damit in Verbindung zwei, vom Inspector Cajetan Banovics neu construirte, durch Zweckmässigkeit sich auszeichnende Stations-Distanzsignale mit electrischer Bewegung und Controle, die in der Pariser Exposition mit der goldenen Medaille prämiirt wurden. Die Erfindung Banovics war längere Zeit bei der Generalinspection zur Besichtigung von Fachmännern ausgestellt, stand zuerst in der Station Steinamanger in practischer Verwendung und wurde bei der neu erbauten Strecke Dálya-Bród mit bestem Erfolge etablirt.

Bei den meisten Ungarischen Bahnen sind drehbare Distanzsignale mit electrischen Motoren wohl noch nicht eingeführt, es wurde jedoch seitens der Generalinspection verfügt, dass in Fällen, wo die bestehenden Distanzsignale — die nicht electrisch stellbar sind — einer grösseren Reparatur bedürfen, dieselben in electrisch stellbare umzuändern sind. Interessant ist es immerhin, dass heutzutage, wo auf die Vervollkommnung des Signalwesens eine so ausserordentliche Sorgfalt verwendet wird, die Theissbahn durch beiläufig 15 Jahre sich ohne durchgehende Läutewerk- und Stations-Deckungssignale behalf und trotzdem die bedeutenden Militärtransporte von 1859 und 1866 anstandslos bewältigt hat. Als Pendant möge auch die Stellung registrirt werden, welche eine Autorität ersten Ranges, Freiherr von Weber, dem Signalwesen gegenüber einnimmt, indem er die Frage aufwirft — Praxis der Sicherung des Eisenbahnbetriebes — „ob denn der grosse Apparat für die Signalbewegung, den man für die Europäischen Bahnen zur Sicherung des Betriebes für unerlässlich hält, wirklich dem Aufwande an Zeit, Geld und Intelligenz, die zu seiner Herstellung und Manipulation erforderlich ist, Entsprechendes leiste, da nach den ausführlichen Rapporten der Staatsingenieure der civilisirten Länder Amerikas, die sich fast ganz ohne Signalvorkehrungen behelfen, über den zum Theil sehr grossen Verkehr auf ihren Linien die Sicherheit auf denselben gar nicht oder doch sehr wenig geringer ist, als auf den meisten Europäischen Bahnen ähnlicher Betriebsverhältnisse".

Die Collection der Ungarischen Staatsbahnen enthält die photographischen Ansichten und Pläne der Budapester Verbindungsbahn, des Viaductes bei Steinbruch und Saroksar, die Zeichnung der Waagbrücke bei Zsolna im Trenchiner Comitate, die Pläne des Palais der Ungarischen Staatsbahnen — Eigenthum des Pensionsfonds —, eine complete Modellcollection aller bei dem Oberbau verwendeten Werkzeuge, einen Distanzmesser und die Pläne zur Verhinderung von Rutschungen auf den östlichen Linien. Bekanntlich werden diese entweder durch Stollengrabungen behoben, die dazu dienen, die Ableitung der dieselben verursachenden Quellen zu bewerkstelligen, oder aber es werden in einem Terrain, wo die Qualität des Erdmaterials Ursache der Rutschungen ist, Sickerschlitze angelegt, die mit Steinen ausgefüllt werden. Es ist insbesondere der Theil Grosswardein-Klausenburg, der an dieser Fatalität so viel leidet, eine Strecke der Bahnen Siebenbürgens, die mit Rücksicht der im Herbst zu gewärtigenden Eröffnung der Linie Kronstadt-Bukarest einem bedeutenden Aufschwunge entgegensieht. Als Curiosum möge hier das interessante Factum vermerkt werden, dass der Schienenstrang in dieser Gegend einzelnen — Kirchen viel Abbruch that. Vor Eröffnung der Bahn, noch in den fünfziger Jahren, war es Usus, dass wenn der Kaufmann aus den von handeltreibenden Armeniern bewohnten Städten Szamos-Ujvár und Elisabethstadt eine Geschäftsreise nach Pest oder Wien unternahm, er ein entsprechendes Cadeau auf den Altar seiner Kirche niederlegte, deren Schutzheiligen ihm bei den mannigfachen Reisegefahren zu Wasser und zu Lande unter seine schützenden Fittiche nehmen sollten. Wenn man Weib und Kind mit riesigen Wachskerzen in den Händen andächtig zur Kirche schreiten sah, das Hausthor mit beiden Flügeln spannoffen, so war dies ein untrügliches Zeichen, dass Gambecz*) nach der fernen Ungarhauptstadt oder gar — horribile dixtu — nach dem noch entfernteren Wien eine Geschäftsreise riskirt hatte.

Die Ausstellung der Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahnen präsentirt sich in besonders effectvoller Weise und giebt Zeugniss von der vortrefflichen Leitung — Di-

*) Graf Josef Zichy war K. Ungarischer Communicationsminister, Graf Heinrich Zichy ist Vicepräsident der Oesterreichischen Staatsbahn, Graf Edmund Zichy ist Präsident der Ungarischen Westbahn, Graf Josef Zichy sen. ist Vicepräsident der Waagthalbahn und Graf Franz Zich war, bevor er als Botschafter nach Constantinopel ging, lange Jahre Präsident der Südbahn.

*) Scherzname der Armenier in Siebenbürgen.

rector Zimmermann — dieses Etablissements. Die Pläne der von ihr erbauten prächtigen Brücke über die Waag bei Sillein, das mit technischer Vollendung in Stahl ausgeführte Modell einer Oeffnung dieser Brücke sind geeignet, unsere volle Aufmerksamkeit zu fesseln. Sind es ja gerade die Fortschritte auf diesem Gebiete, die Ausnutzung der specifischen Tugenden des Eisens für den Brückenbau, die den Eisenbahnen ein so grosses Gebiet erobert, speciell dort, wo es sich um die Ueberbrückung völlig unwegsamer Abgründe, wilder Stromschnellen handelt. Das Können im Steinbrückenbau haben schon die Römischen Meister volkommen erledigt. Der Baumeister Trajan's, Apollodor, der mit Zuhülfenahme zweier Legionen — Legio V. Macedonia, Legio XIII. Gemina — die 3 576 Fuss lange, 20 Bogen zählende Donaubrücke bei Turn-Severin binnen einem Jahre — 105 n. Chr. — baute und der Ingenieur Theodorich's des Grossen, der den Aquäduct von Spalato schuf, waren gerade so klug und kühn, wie unsere besten Techniker. Die Eisenbrücke ist der eigentliche Characterausdruck, der eigentliche Hieroglyphe für den Geist des Verkehrs der Neuzeit. An Maschinen hat die Fabrik ausgestellt: eine Dampfpumpe, ein Dampfhammermodell, ein Sägegatter, eine Drehbank, eine freistehende Doppel-Bohrmaschine; ausserdem ist sie in der Collection ihres Generalagenten Fehér durch eine Locomobile und eine Dreschmaschine vertreten. Mit der Erzeugung von Dreschmaschinen wurde in diesem Jahre der Anfang gemacht; die Construction derselben bildet ein Conglomerat von 4 der besten Englischen Maschinen derselben Gattung. Wir hören so viel von der darniederliegenden heimischen Industrie und sehen, dass Jahr aus Jahr ein viele hunderte Englische Locomobilen, Dampfdreschmaschinen und andere landwirthschaftliche Geräthe importirt werden. Ist es denn wirklich gar so schwer, leistungsfähige Locomobilen und Dampfdreschmaschinen zu bauen? Wir besitzen in Ungarn vorzügliches Holz- und Eisenmaterial, anstellige Arbeiter, einen sicheren Absatz — also alle Bedingungen für die Entwickelung einer gesunden Industrie dieses Gebietes, nur muthig vorwärts!

Die Ungarische Westbahn hat eine Collection graphischer Darstellungen ausgestellt. Dieselben veranschaulichen in klarer übersichtlicher Weise die Dichtigkeit des Personen- und Güterverkehrs, das Bruttoerträgniss der einzelnen Stationen, sowie die Ein- und Ausfuhrverhältnisse in der Periode 1874—1877. Nächst dem Längenprofil und dem Grundriss der Eisenbahnbrücke über die Mur bei Graz fesselt unsere Aufmerksamkeit eine Sammlung verschiedener Werkzeuge, zwei Räderpaare und zwar Falgen- und Schalengussräder, deren jedes bereits 100 000 Achskilometer zurückgelegt hat, deren Achsen aber in Folge ausgezeichneter Construction kaum eine Spur von Abnutzung wahrnehmen lassen. In einer Tabelle wurden die verwendeten Mengen von Schmiere bei den diversen Bahnen zusammengestellt und aus dieser Tabelle ist zu entnehmen, dass unter den Oesterreichischen Bahnen die Kaiser Ferdinands Nordbahn die sparsamste Verwendung von Schmiermitteln hat: auf 1 000 km 0,244 kg; unter den gemeinsamen Bahnen die Ungarische Westbahn, die im Jahre 1873 nur 0,111 kg, im Jahre 1877 0,1098 kg verwendete. Und wie die Achsen zeigen, ist trotz dieser Sparsamkeit eine Abnutzung kaum wahrnehmbar.

Die Erste Siebenbürger Bahn hat Zeichnungen von Brücken, Profilen und die Gesammtpläne ihrer Strecke vorgelegt. Die Werkstätten dieser Bahn befinden sich bekanntlich in Piski. Wir fragen erstaunt wieso es kommt, dass diese weitläufigen Baulichkeiten und damit eine zahlreiche Arbeitercolonie in einem gottvergessenen Rumänischen Dorfe und nicht in dem bedeutenden Comitatssitze Déva etablirt wurden? Nun, damit hat es seine eigene Bewandniss. Ursprünglich sollten die Werkstätten in Déva gebaut werden, aber die Dévaer wollten davon aus Gott weiss welchen vernünftigen Gründen absolut nichts wissen und setzten es Dank dem Einfluss des damaligen Obergespanns, Baron Nopcsa, glücklich durch, dass dieselben nach Piski verlegt wurden. Ob sich wohl die Dévaer noch heute dieser rettenden That freuen? — Als die Bahn fertiggestellt und die Läutewerksignale in den Wächterhäusern der zumeist Walachischen Wächter in Function kamen, flüchteten diese schreckensbleich aus ihren Wohnungen, in denen, nach ihrer abergläubischen Ueberzeugung, sich der böse Geisterspuck der Walachischen Sagenwelt Rendezvous gegeben. — Es ist classischer Boden, auf welchem der theilweise Gebirgscharacter tragende Schienenstrang sich bewegt. Die alte Römerstrasse — via militaris —, auf welcher die Legionen der ewigen Roma sich bewegten, nahm, wie die Peutinger'schen Tafeln darthun, dieselbe Richtung; sie führte entlang dem Laufe der Maros — Marisius —, über Veczel — Ulpia —, über Déva — Deciolava —, über Hatszeg nach Várhely — Ulpia Trajana —, als Fortsetzung die Verbindung herstellend mit der Walachei — Dacia mediterranea — bis zu den Gestaden jenes Meeres, bei dessen Anblicke die Griechen Xenophons in den Freudenruf ausbrachen: Thalatta! Thalatta!

Welche gewaltigen Erinnerungen! Bei dem Baue der Bahn wurden eine Unzahl von Grabsteinen, Sarkophagen, Urnen etc. zu Tage gefördert: beredte Zeugen von dem Walten des weltbeherrschenden Volkes, das nach der Eroberung des Landes auch hierher seine Colonien entsendete. „Ubiumque, vicit romanus, habitat", sagt der Römische Philosoph und Mentor jener kaiserlichen Bestie, wie sie in ähnlicher Scheusslichkeit nie wieder einen Cäsarenthron besudelt hat.

Nachträgliches zur Ossegg-Teplitzer Katastrophe.

Aus einem Vortrag des Herrn Ingenieur Siegmund, des Leiters der technischen Arbeiten zur Wiederauffindung der Teplitzer Urquelle, theilt die „Oesterr. E.-Z." folgende interessante Notizen mit:

Das überschwemmte Gebiet in den von der Katastrophe betroffenen Bergwerken hat einen Flächenraum von der doppelten Grösse jenes der Stadt Teplitz. Das Wasser steht je nach dem Niveau der Bergwerke 14—30 m hoch; sein Quantum beträgt daher mehrere Millionen Cubikmeter. Das eine Bergwerk war schon grösstentheils ausgebeutet; die Wasserhebung wäre daher nicht mehr rentabel. Die Bergwerksbesitzer scheinen augenblicklich nicht über die nöthigen auf Hunderttausende von Gulden geschätzten Summen zu verfügen, welche zur Anschaffung und Aufstellung der Wasserhebemaschinen, zum Betriebe derselben und zur Vermauerung der Einbruchstellen nöthig wären. Die Staatsverwaltung versagte jede Hülfe, weil das Geschäft für den Staatsschatz zu riskant wäre. Der Besitzer des tiefst gelegenen, die beste Kohle liefernden Bergwerks denkt gleichfalls nicht an die Entfernung der eingedrungenen Wässer, sondern wird nunmehr die nicht inundirten Theile seiner Grubenfelder ausnützen. In Folge der Inundirung der Ossegger Bergwerke hat bekanntlich die seit mehr als tausend Jahren bekannte und benutzte Urquelle einen Abfluss in die Bergwerke gefunden und ist seinerzeit, zum grössten Schrecken der Bewohner Teplitz's, deren Existenz zum grössten Theil auf den Fremdenbesuch und die Bäder gegründet ist, verschwunden. Doch sollte die Wissenschaft durch diesen Anlass einen herrlichen Sieg erringen. Allerdings variirten die Gutachten der zu Rathe gezogenen Geologen; Prof. Suess, Prof. Laube und Ober-Bergrath Wolf gaben jedoch den Ausschlag. Es wurde neben der Urquelle durch den Syenit-Porphyr, aus dessen Spalten die Quelle geströmt war, mittelst Anwendung von Handbohrmaschinen und Dynamitpatronen ein Schacht abgeteuft und das Thermalwasser in der Tiefe von ca. 14 m wiedergefunden.

Was anfänglich als ein namenloses Unglück betrachtet wurde, schlug zum Glück aus; denn bisher benutzte man nur das von den Naturkräften ausgetriebene Wasser, nun aber lernte man erst Beschaffenheit und Mächtigkeit der Quelle näher kennen. Es ist jetzt möglich, täglich über 4 000 cbm Thermalwasser, also das dreifache Quantum der Wassermenge vor der Katastrophe von derselben Temperatur wie früher zu heben, derart, dass nicht nur alle Badeanstalten reichlich mit Thermalwasser versehen werden können, sondern man wird auch an Privathäuser solches abzugeben in der Lage sein. Sollten die Ossegger Bergwerke dennoch ausgepumpt werden, so würde allerdings die Teplitzer Urquelle, wegen Aufhören des Gegendruckes der jetzigen Stauwässer wieder sinken und eventuell verschwinden, allein man kennt jetzt genau die Niveau- und geologischen Verhältnisse: man würde diesfalls die Teplitzer Therme in einer grösseren Tiefe wiederfinden und noch heisseres Wasser als jetzt zu Tage fördern.

Die von Herrn Ingenieur Siegmund aufgestellte Maschinenanlage ist äusserst zweckmässig. In dem oberen Theil des Quellenschachtes selbst, neben dem früheren Ausfluss der Urquelle sind eine Cornwallpumpe und eine Reserve-Dampfmaschine mit zwei Kreiselpumpen aufgestellt. Da es jedoch nicht angegangen wäre, in diesem Heilbade die nöthigen Dampfkessel aufzustellen, deren Feuerung mit Braunkohle mancherlei Uebelstände herbeigeführt hätte, so liess Ingenieur Siegmund die Dampfkessel in einem besonderen, mehrere hundert Meter weit entfernten Kesselhause aufstellen, von woher der Dampf unterirdisch zur Maschine geleitet wird. Die Dampfleitung befindet sich in einem ziemlich tiefen Graben und ist sorgfältig mit Kohlenlösche gegen Abkühlung geschützt. Die Construction hat sich selbst in der rauhen Jahreszeit trefflich bewährt. Herrn Ingenieur Siegmund, der bereits durch das Mandat eines Landtagsabgeordneten ausgezeichnet ist, und dem auch das Reichsrathsmandat angeboten wurde, ist von der Gemeinde Teplitz in Würdigung seiner besonderen Verdienste der Dank und ein Ehrensold votirt worden.

A. v. St. **Automatische Bremsen.** Gegenwärtig finden in England auf der North Eastern Eisenbahn Experimente mit der von Westinghouse erfundenen automatischen Bremse statt. Ein Zug, auf dem das System zur Anwendung gekommen war, konnte bei einer mit einer Schnelligkeit von 80 bis 100 Englischen Meilen in der Stunde unternommenen Fahrt rasch zum Stillstand gebracht werden. Die Bremse wird mit comprimirter Luft in Bewegung gesetzt und kann auf jedes Rad einen Druck von 60 bis 80 Pfund pro Quadratzoll ausüben. Die Experimente werden fortgesetzt.

Verwaltung der Reichseisenbahnen. Nach Massgabe des Gesetzes vom 17. März 1878 (R.-G.-Bl. S. 7) ist, laut gestrigem „Staatsanzeiger", mit der Stellvertretung des Reichskanzlers in den Angelegenheiten der Verwaltung der Reichseisenbahnen der Staatsminister Maybach beauftragt worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 19. Juli 1879. Einer Mittheilung der Generaldirection der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten zufolge wird die zwischen Lichtenfels und Hochstadt liegende seitherige Haltestelle Michelau mit dem 1. August c. in eine Expedition mit vollständigem Abfertigungsdienste umgewandelt werden.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.

2. Tarifwesen.

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Zum Tarif vom 1. Juli pr. ist der vom 1. August cr. ab giltige Nachtrag 2 erschienen, welcher Berichtigungen der Tarifsätze, Frachtsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn Bernau, Biesenthal und Chorin, sowie neue resp. veränderte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Holz des Sp.-T. II und von Salz enthält. Exemplare des qu. Tarifnachtrags sind zum Preise von je 0,05 *M.* bei den Verbandstationen zu haben. Berlin und Hamburg, den 18. Juli 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführ. Verwaltung. (916)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Die Bekanntmachung vom 14. d. M. wird wie folgt berichtigt:
Am 1. September 1879 treten die Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Hannoverschen Stationen der Strecke Uelzen-Harburg und Lüneburg-Hohnstorf, sowie der Köln-Mindener Station Hamburg

einerseits

und den Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen Magdeburg Centralbahnhof und Friedrichstadt, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg sowie den östlich und südlich von Magdeburg belegenen Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen und den Berlin-Anhaltischen Stationen andererseits

über die Route via Helmstedt-Lehrte ausser Kraft. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung des Berlin-Hannover-Oldenburg. Verbandes. (914)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Der XXI. Nachtrag zu dem Verbands-Gütertarif vom 1. November 1877, sowie der I. Nachtrag zu dem Ausnahmetarif für Holztransporte vom 15. November 1878 gelangen am 1. August cr. zur Ausgabe.
Ersterer enthält neben Frachtermässigungen zur Tariftabelle a directe Frachtsätze im Verkehr mit den neu einbezogenen Bayerischen Stationen Freising, Lauf r. d. P. und Reichenhall, letzterer directe Ausnahmefrachtsätze für die Schweizerischen Bodensee-Uferplätze Romanshorn und Rorschach, sowie Frachtermässigungen im Verkehr mit Dortmund und Hamm.
Exemplare beider Nachträge können bei den betreffenden Verbandsexpeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a. M., den 16. Juli 1879. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbands-Verwaltungen. (913)

Thüringische Eisenbahn. Mit dem noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung unserer Arnstadt-Ilmenauer Bahnstrecke werden die bisherigen Personenfahrpreise im directen Verkehr der Station Arnstadt mit Stationen der Friedrichrodaer, Magdeburg - Halberstädter, Halle-Casseler, Berlin-Anhaltischen, Bergisch - Märkischen, Sächsischen Staats-, Werra-, Nordhausen-Erfurter, Weimar-Geraer und Hannöverschen Staatsbahn eine Ermässigung erfahren. Gleichzeitig treten die Stationen der Arnstadt-Ilmenauer Bahnstrecke in directen Personen- und Gepäckverkehr:

Plaue mit Sondershausen und Rudolstadt,
Elgersburg und Ilmenau mit Magdeburg, Berlin, Cassel, Dresden, Sondershausen, Nordhausen, Jena, Gera, Rudolstadt und Hannover.

Die Fahrpreise und Gepäcktaxen, welche auf diese directen Verkehrsbeziehungen in Anwendung kommen, sind bei den Billetexpeditionen unserer genannten Stationen einige Tage vor der Betriebseröffnung der Arnstadt-Ilmenauer Bahnstrecke und schon jetzt bei unserer Betriebscontrole 1 hier zu erfahren. Erfurt, den 16. Juli 1879. Die Direction. (912)

Westdeutscher und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 17. Juni d. J. wird hierdurch zur Kenntniss gebracht, dass die Bestimmungen der darin bezeichneten älteren Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, insoweit solche nicht durch den vom 1. März 1878 ab gültigen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen ausser Kraft gesetzt sind, vom 1. August cr. ab noch bis auf Weiteres in Geltung bleiben. Cassel, am 15. Juli 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Main-Weserbahn. (915)

Ueberführungsgebühren in Leipzig. Vom 1. September d. J. ab treten für die Ueberführung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen, Vieh, Extrazügen, Salon-, Personen- und Krankenwagen etc. in Leipzig unter Aufhebung der seitherigen, in den resp. Localtarifen der in Leipzig einmündenden Bahnen verzeichneten Gebühren neue, zum Theil erhöhte Sätze in Kraft.
Bis zum Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge ertheilen die betheiligten Verwaltungen nähere Auskunft. Dresden, am 18. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, zugleich im Namen der Verwaltungen der Berlin-Anhaltischen, Halle-Sorau-Gubener, Magdeburg-Halberstädter und Thüringischen Eisenbahn. (910)

Harz-Nordsee Verband. Die für die Artikel:

Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate, ferner für gebr. Kalk, sowie für Erze, Roheisen und Steine des Specialtarifs III

im Verkehre zwischen der Hannoverschen Station Cassel einerseits und den Hannover-Altenbekener Stationen Bennigsen, Coppenbrügge, Eisbergen, Eldagsen, Hameln, Münder, Oldendorf, Rinteln, Springe, Voldagsen und Weetzen andererseits bestehenden Ausnahmetarife treten am 15. September 1879 ausser Kraft. Magdeburg, den 19. Juli 1879. Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung des Harz-Nordsee Verbandes. (909)

Am 1. September cr. tritt im **Ostdeutsch-Niederländischen Verbande** ein auf dem Reformsystem beruhender neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Niederländischen Rheinbahn einerseits und Stationen der Königlichen Ostbahn, der Hinterpommerschen, Berlin-Stettiner, Niederschlesisch - Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Berlin - Görlitzer, Oberschlesischen, Warschau - Wiener und Warschau-Bromberger, der Rechte-Oder-Ufer und Märkisch-Posener Bahn andererseits in Kraft, welcher zum Theil Ermässigungen, zum Theil Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze enthält.
Durch diesen Tarif kommen die im Ostdeutsch-Rheinischen Tarif vom 1. August 1874, im Schlesisch-Rheinischen Tarif vom 1. October 1872, im Niederländisch-Norddeutschen Tarif vom 15. August 1874 und die in dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Sprit, Spiritus und Oel ab Inowrazlaw, Czempin und Samter vom 1. Juni 1877, sowie die in den Nachträgen zu diesen Tarifen enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr mit Stationen der Niederländischen Rheinbahn in Wegfall.
Die bestehenden Vorschriften und Transportsätze für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren bleiben bis auf Weiteres in Geltung.
Exemplare des in Druck befindlichen Tarifes sind demnächst bei den Güterexpeditionen der Verbandsstationen bezw. in den Geschäftslocalen der Verbandsverwaltungen käuflich zu haben; inzwischen ertheilt unser Tarifbureau über die neuen Sätze für gewisse Artikel und Verkehrsbeziehungen jede gewünschte Auskunft. Münster, den 18. Juli 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Westfälischen Eisenb. (912 J.)

Am 1. September d. J. tritt unter der Bezeichnung: **Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Eisenbahnverband**, Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes, Steinkohlen- und Cokesasche, sowie Briquets in geschlossenen Sendungen von 10 000 kg für den Verkehr von Stationen der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener und Dortmund-Gronau-Enscheder, der Rheinischen und der Westfälischen Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen, der Frankfurt-Bebraer, Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut, der Gotha-Leinefelder, der Hannoverschen Staats- und der Main-Weser Bahn ein auf dem Reformsystem beruhender neuer Tarif in Kraft, welcher neben vielfachen Ermässigungen noch theilweise Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze enthält. Durch diesen Tarif kommen die in den nachbezeichneten Ausnahmetarifen nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes, Steinkohlen- und Cokesasche, sowie Briquets in Wegfall, und zwar die Tarife:

1. Für den Rheinisch-Westfälisch-Frankfurt-Bebraer Verkehr vom 1. April 1873 resp. 20. April 1875.
2. Für den Preussisch - Braunschweigischen Verband vom 15. August 1875 bezüglich der Sätze im Verkehr nach den Stationen Jüterbogk, Luckenwalde und Wittenberg.
3. Für den Sächsisch-Westfälischen Verband vom 25. September 1875.
4. Für den Rheinisch-Westfälisch-Halle-Casseler Verkehr vom 1. resp. 10. Februar 1876 (mit Ausschluss der Frachtsätze für Märkisch-Posener und Halle-Sorau-Gubener Stationen).
5. Für den Verkehr von der Bergisch-Märkischen und Rheinischen Bahn nach Stationen der Hannoverschen Südbahn vom 1. Juli resp. 10. September 1876.
6. Für den Norddeutschen Verband vom 10. November 1876 bezüglich der Sätze für die betreffenden Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.
7. Für den Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verband vom 25. Juni 1877 bezüglich der Sätze nach Stationen der Strecken:
   Fulda-Schlüchtern } der Frankfurt-Be-
   Elm-Gemünden } braer Bahn und
   Lollar-Cassel der Main-Weser Bahn.
8. Für den Verkehr von Stationen der Rheinischen Bahn nach Stationen der Frankfurt-Bebraer, Main-Weser und Oberhessischen Bahn vom 10. Juli 1877,

Exemplare des im Druck befindlichen neuen Ausnahmetarifs sind demnächst bei den Güterexpeditionen der Verbandsstationen resp. in den Geschäftslocalen der Verbandsverwaltungen käuflich zu haben; bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau über die neuen Sätze für gewisse Verkehrsbeziehungen Auskunft. Münster, den 19. Juli 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (922 J)

Die für den Verkehr zwischen Posen, Station der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn, einerseits und den Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn andererseits im Schlesisch-Niedersächsischen Verbandverkehre enthaltenen Frachtsätze sind in den Preussisch-Sächsischen Verband übernommen worden.

Gleichzeitig sind die qu. Frachtsätze im Schlesisch - Niedersächsischen Verbandtarife ausser Kraft getreten. Bromberg, den 17. Juli 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (920 J)

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Im Anschluss an die diesseitige Bekanntmachung vom 13. d. Mts. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass durch den zur Ausgabe gelangenden 13. Nachtrag zum Verbands-Personen- etc. Tarife auch die derzeitigen directen Billetpreise zwischen Oberlahnstein und Berlin sowie Magdeburg B. P. M. B. mit dem 1. September cr. aufgehoben und an deren Stelle directe Billetpreise etc. zwischen Niederlahnstein und Berlin sowie Magdeburg vom 1. August cr. ab eingeführt werden.

Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. Erfurt, den 19. Juli 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (918)

3. Submissionen.

Königlich Sächsischer Staats-Eisenbahnbau. Die Ausführung sowohl der Erd- und Felsenarbeiten, als auch der Kunstbauten des Looses No. II. innerhalb der Strecke von Stat. No. 80 + 20 bis Stat. No. 111 + 10,5 der Pirna-Berggiesshübler Secundär - Eisenbahn soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen der näheren Bedingungen, sowie wegen Erlangung von Blankets an das Bau-Sectionsbureau zu Pirna wenden.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis zum

31. Juli dieses Jahres

bei dem technischen Hauptbureau für Staats - Eisenbahnbau hierselbst, Humboldtstrasse 3, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten“ (bez. Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis mit dem 12. August dieses Jahres an ihre Gebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Wer bis zum 12. August c. eine Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als unberücksichtigt anzusehen. Dresden, den 18. Juli 1879. Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn. Opelt. (911 J)

4. Personal-Nachrichten.

Durch das gestern nach längerem Leiden erfolgte Hinscheiden des

Königlichen Geheimen Regierungsraths
Herrn **Wilhelm Plange**

sind die unterzeichneten Collegien eines hochgeschätzten Mitarbeiters beraubt worden.

Seit länger als zwei Jahrzehnten der Königlichen Direction als Mitglied angehörig, hat der Entschlafene während dieser langen Zeit ununterbrochen mit seinen reichen Kenntnissen und Erfahrungen an der Förderung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens erfolgreich mitgewirkt. Durch seine unermüdliche Pflichttreue und die Geradheit seines Characters hatte er sich ein Anrecht auf die Hochachtung und das Vertrauen erworben, welche er, das erste und älteste Directionsmitglied, immer bei uns genoss; die Liebenswürdigkeit seines Wesens sicherte ihm die Liebe Aller.

Das Andenken des Verstorbenen, dessen Verlust wir tief betrauern, wird bei uns stets hoch in Ehren gehalten werden. (919)

Elberfeld, den 21. Juli 1879.

Vorsitzende und Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirection und der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 57. 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 28. Juli 1879.

Dieser Nummer liegt No. 14 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Salzburg, im Juli 1879.

Commissionsbericht zu No. III. der Tagesordnung
über die Anträge der Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft

a) auf anderweite Fassung der Bestimmung in Punkt 2 des Artikels 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement, sowie
b) auf authentische Interpretation der Bestimmungen in Punkt 1 Alinea 2 und in Punkt 3 des Artikels 25 desselben Uebereinkommens.

Zu a) Die Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hat mit Schreiben an die geschäftsführende Direction vom 29. Juni v. J. — No. 41903 V. — beantragt, dem Punkt 2 des Artikels 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement folgende Fassung zu geben:

„Für Brandschäden, sowie für Schäden, welche während der Ueberführung von Gütern und Gepäckstücken über Flüsse und Seen mittelst Schiffstrajectes oder über unfahrbare Bahnstrecken mittelst Fuhrwerks entstehen, ferner für Schäden, welche durch was immer für einen dem Transportmateriale zugestossenen Unfall entstanden sind, haftet ohne Rücksicht auf Verschuldung derjenige Verband, beziehungsweise diejenige Verwaltung, in deren Bereich der Schaden eintritt".

Die antragstellende Verwaltung motivirt ihren Antrag damit, dass der in vorstehende Bestimmung gebrachte Zusatz:

„ferner für Schäden, welche durch was immer für einen dem Transportmateriale zugestossenen Unfall entstanden sind",

eine schon mehrfach fühlbar gewordene Lücke im Uebereinkommen ausfülle, dass eine gleiche Bestimmung bereits in mehrere Verbandsübereinkommen übergegangen sei und dass der qu. Zusatz im Einklange mit den resp. Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs stehe.

Ueber diesen Antrag, welcher von der geschäftsführenden Direction der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Vorberathung überwiesen worden war, hat die Letztere in der Sitzung d. d. Wien, 25. März c. berathen und in Folgendem ihre Ansicht ausgesprochen:

Zunächst wurde seitens der Commission constatirt, dass, wie aus den Verhandlungen bei Abschluss des Uebereinkommens zum Betriebsreglement und auch aus dem hierauf sich beziehenden Commissionsbericht zu No. XIVa der Tagesordnung der Budapester Generalversammlung vom Jahre 1874 hervorgehe, die von der Entschädigungsregulirung handelnden Bestimmungen des Uebereinkommens auf die Vertheilung der Entschädigung innerhalb der einzelnen Verbände nicht von Einfluss seien, dass vielmehr, wenn in den Bestimmungen des Uebereinkommens von einzelnen „Verwaltungen" im Gegensatze zu „Verbänden" die Rede sei, unter ersteren nur solche verstanden werden sollen, welche dem betreffenden Verbande, aus dessen Bereiche das Gut in den Localverkehr der betreffenden Bahn übergeht und umgekehrt, nicht angehören, so dass also die einzelnen Verwaltungen innerhalb des Verbandes überhaupt nicht in Frage kommen, sondern lediglich der einzelne Verband als Ganzes und die ausserhalb des Verbandes stehende Verwaltung ebenfalls als Ganzes.

Nach Erledigung dieser Vorfrage zog die Commission Folgendes in Erwägung:

Der Punkt 2 des Artikels 25 des Uebereinkommens enthält bestimmt präcisirte Ausnahmen von dem Grundprincip des Uebereinkommens der Gemeinschaftlichkeit der Verpflichtungen insofern, als er für Schäden der dort genannten Art ohne Rücksicht auf Vorhandensein einer Verschuldung denjenigen Verband resp. diejenige Verwaltung haften lässt, in deren Bereich der Schaden eintritt. Es soll mithin durch den Antrag die Regelung der Schäden, welche aus einem dem Transportmaterial zugestossenen Unfall an Gütern entstanden sind, dem Punkt 1 des Artikels 25 entzogen und dafür den Ausnahmebestimmungen des Punktes 2 desselben Artikels unterstellt werden.

Vom materiellen Gesichtspunkte aus betrachtet, wird es im Ganzen keinen erheblichen Unterschied für die einzelnen Verwaltungen in Betreff der an sie herantretenden Entschädigungsforderungen, soweit sie aus den in dem Antrage enthaltenen Ursachen entspringen, ausmachen, ob die Regelung der Entschädigung nach Punkt 1 oder nach Punkt 2 des Artikels 25 erfolgt. Denn, abgesehen von dem Falle, wo eine Verwaltung, in deren Bereich der fragliche Schaden entsteht, um deswillen von der Entschädigung nicht berührt wird, weil sie gegen die Folgen von dergleichen Unfällen sich versichert hat, wird die Regelung, wenn sie nach Punkt 1 zu erfolgen hat, in den meisten Fällen nach Alinea 2 dieses Punktes zu bewirken sein, da gerade bei den Unfällen, von denen der Antrag spricht, meistens die Ursache, und demzufolge auch die etwaige Verschuldung der einen oder der anderen Verwaltung nicht festzustellen, mithin die Entschädigung von der Transportgemeinschaft zu tragen sein wird, so dass jede der betheiligten Verwaltungen, wenn auch verhältnissmässig kleinere, so doch öftere Beiträge in der fraglichen Richtung zu leisten und im Laufe der Zeit zusammen vielleicht ebensoviel zu zahlen haben wird, als wenn sie bei der Regelung nach Punkt 2 des Artikels 25 zwar von den Beiträgen zu Entschädigungen für Unfälle auf der Transportstrecke, aber ausserhalb ihres eigenen Bahnbereiches verschont bleibt, im einzelnen Falle aber, wo der Unfall im eigenen Bahnbereiche erfolgt, mit unverhältnissmässig hohen Entschädigungsbeträgen auf einmal belastet wird.

In diesem letzteren Umstande liegt allerdings ein Moment, welches auch in rein materieller Beziehung zu Gunsten der bisherigen Regelung der im Antrage angeführten Unfälle nach Punkt 1 des Artikels 25 spricht, da es, zumal für einen kleineren Bahncomplex, von eingreifenden Folgen sein kann, wenn ein innerhalb desselben stattgefundener grösserer Unfall unter allen Umständen von ihm allein getragen werden muss. Abgesehen von dieser materiellen Seite kann es aber auch keineswegs für wünschenswerth erachtet werden, ohne dringende Nothwendigkeit Aenderungen des bestehenden Uebereinkommens herbeizuführen

und an dem Grundprincipe desselben, der Gemeinschaftlichkeit der Verpflichtungen zu rütteln.

Die Commission konnte auch den Hinweis darauf, dass der beantragte Zusatz zu Punkt 2 im Einklange mit den entsprechenden Bestimmungen des Vereins-Wagenregulativs stehe, nicht für zutreffend erachten, einmal deshalb nicht, weil das Letztere überhaupt „Verbände" nicht kennt, sondern in Bezug auf den Wagenverkehr jede Verwaltung für sich allein in Betracht kommt und dann nicht, weil der betreffende Passus des § 25 des Wagenregulativs zwar festsetzt, dass

> für alle Verluste und Beschädigungen an fremden Wagen und deren losen Bestandtheilen und Utensilien die benutzende Verwaltung, auf deren Bahnen dieselben entstanden oder zuerst wahrgenommen sind, etc. haftet,

in Punkt 1—5 desselben § 25 des Wagenregulativs aber Ausnahmen und Beschränkungen so erheblichen Umfangs vorgesehen sind, dass dadurch das im ersten Alinea ausgesprochene Princip wesentlich verschoben wird.

Die Commission konnte daher weder in materieller noch in formeller Beziehung hinlänglichen Anlass erblicken, dem gestellten Antrage zuzustimmen und zwar um so weniger, als, wie auch nach Angabe der antragstellenden Verwaltung bereits theilweise geschehen, es denjenigen Verwaltungen, welche einen grösseren Vortheil für sich in der Behandlung der Schäden aus Bahnunfällen in Gemässheit des Punktes 2 des Artikels 25 finden, unbenommen bleibt, die Durchführung dieser Ausnahme in engeren Verbänden zu bewirken. Demgemäss wurde auch ein weiterer Antrag der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, zu Punkt 2 des Artikels 25 des Uebereinkommens folgenden Zusatz aufzunehmen:

> „Verluste, Beschädigungen und Lieferfristüberschreitungen, welche durch was immer für einen dem Transportmateriale zugestossenen Unfall entstanden sind, werden innerhalb des reglementsmässigen Entschädigungsbetrages (von 60 ℳ für 50 kg bezw. bis zur Höhe der ganzen Fracht bei Gütern, und 12 ℳ bezw. 20 ₰ für jedes Kilogramm des verlorenen oder ausgebliebenen Gepäcks und jeden Tag der Versäumniss) von derjenigen Verwaltung getragen, auf deren Bahn der Unfall geschehen ist.
>
> Die gegenwärtige Bestimmung findet auch auf Entschädigungsforderungen, welche den Gesammtbetrag von 30 ℳ nicht übersteigen, Anwendung",

von der Commission abgelehnt.

Die Commission beantragt daher, die Generalversammlung wolle

> den von der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft primo loco gestellten Antrag: zu Punkt 2 des Artikels 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement den Zusatz einzufügen: „ferner für Schäden, welche durch was immer für einen dem Transportmateriale zugestossenen Unfall entstanden sind"

ebenso wie den von derselben Verwaltung bei der Commissionsberathung gestellten weiteren Antrag, dem Punkt 2 des Artikels 25 des Uebereinkommens folgende zusätzliche Bestimmung zu geben:

> „Verluste, Beschädigungen und Lieferfristüberschreitungen, welche durch was immer für einen dem Transportmateriale zugestossenen Unfall entstanden sind, werden innerhalb des reglementsmässigen Entschädigungsbetrages (von 60 ℳ für 50 kg bezw. bis zur Höhe der ganzen Fracht bei Gütern, und 12 ℳ bezw. 20 ₰ für jedes Kilogramm des verlorenen oder ausgebliebenen Gepäcks und jeden Tag der Versäumniss) von derjenigen Verwaltung getragen, auf deren Bahn der Unfall geschehen ist.
>
> Die gegenwärtige Bestimmung findet auch auf Entschädigungsforderungen, welche den Gesammtbetrag von 30 ℳ nicht übersteigen, Anwendung",

ablehnen.

Zu b) Der zweite Antrag der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Interpretation der Bestimmungen in Punkt 1 Alinea 2 und in Punkt 3 des Artikels 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement — wird von der antragstellenden Verwaltung damit begründet, dass die in Punkt 1 Alinea 2 l. c. ersichtliche Bestimmung:

> Wenn ein solches (i. e. ein in Alinea 1 Punkt 1 bestimmtes) Verschulden nicht ermittelt wird, so haften in den Grenzen der reglementsmässigen Haftpflicht die an der Beförderung von der Aufgabestation bis zur Empfangsstation derjenigen Cartirungs- resp. Gepäckscheinstrecke, in deren Bereich der Verlust resp. die Beschädigung entdeckt wird, betheiligten Verbände und Verwaltungen gemeinschaftlich nach Verhältniss der für ihre betreffenden Bahnstrecken zu berechnenden reinen Fracht, bei frachtfreier Beförderung nach Verhältniss der Kilometerzahl dieser Strecken".

von einigen Verwaltungen als eine derart absolute angesehen werde, dass sie auch dann in Anwendung zu bringen sei, wenn die in Punkt 3 desselben Artikels gedachte specielle Uebergabe in den Bereich der Nachbarbahn stattgefunden habe, während nach Ansicht der antragstellenden Verwaltung in solchem Falle nach der Bestimmung in Punkt 3 l. c. die Hinterbahnen von der Haftung für diejenigen Schäden befreit seien, welche bei der speciellen Uebergabe ermittelt werden und zwar auch dann, wenn der auf den Vorbahnen zu suchende Schuldtragende nicht zu ermitteln gewesen.

Die Commission hat diesen Antrag in derselben Conferenz berathen und folgende Gesichtspunkte aufgestellt:

Die Bestimmung in Punkt 3 des Artikels 25 beschränkt die specielle Uebergabe resp. die dort statuirten Folgen einer solchen auf den Uebergang aus dem Bereiche eines Verbandes oder einer Verwaltung in den Bereich eines anderen Verbandes oder einer anderen Verwaltung, erwähnt aber nicht des Falles der speciellen Uebergabe innerhalb eines Verbandes von einer Verbandsverwaltung an eine Verwaltung desselben Verbandes; sie spricht daher vom Verbande als Ganzem und stellt ihm entweder einen anderen Verband oder eine andere ausserhalb des Verbandes stehende Verwaltung gegenüber.

Daraus folgt, dass die in Punkt 3 an die specielle Uebergabe für die betheiligten Verwaltungen geknüpften Folgen nur dann eintreten, wenn es sich um eine Uebergabe ausserhalb des Verbandsverhältnisses handelt, oder mit anderen Worten: innerhalb des Verbandes bleibt die Befreiung eines Theiles der vom Gute mit directer Karte zu durchlaufenden Verbandsstrecke von einer eintretenden Haftpflicht auch dann ausgeschlossen, wenn der Verlust bereits bei einer innerhalb dieser Verbandsstrecke von einer Bahn an die anschliessende bewirkten speciellen Uebergabe constatirt war.

Die Commission hatte aber weiter zu erwägen, dass bei einer Interpretation der fraglichen Punkte des Uebereinkommens im Sinne der antragstellenden Verwaltung der speciellen Uebergabe nur Vorschub geleistet würde, ein Umstand, der bereits in der Budapester Generalversammlung bei Commissionsbericht zu No. XIVa der Tagesordnung insofern Veranlassung zur Berathung gab, als man die Nothwendigkeit erkannte, die specielle Uebergabe auf die dringlichsten Fälle zu beschränken und das Geschäft der Uebergabe, wo solche nicht zu beseitigen war, möglichst zu vereinfachen.

Aus diesen Gründen und weil ferner der Grundsatz als feststehend anzusehen ist, dass der Verein bei Normirung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement nicht die Absicht gehabt habe, in die Bestimmungen der einzelnen Verbände einzugreifen, vermochte die Commission nicht, dem Antrage der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu entsprechen.

Die Letztere wies in der Commission noch besonders darauf hin, dass in einer grossen Anzahl von Verbänden vereinbart sei, dass die befreienden Folgen der in Punkt 3 des Artikels 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement fixirten speciellen Uebergabe des Gutes von einer Verwaltung an die nachfolgende sich auch auf die specielle Uebergabe innerhalb eines Verbandsgebiets beziehe, und beantragte im Interesse der Gleichartigkeit der Behandlung die Interpretation der fraglichen Bestimmung des Uebereinkommens in diesem Sinne, eventuell bei Ablehnung dieses Antrags, in der Bestimmung unter Punkt 3 im Artikel 25 des Uebereinkommens die Worte „eines Verbandes oder", ingleichen die Worte „eines anderen Verbandes oder" zu streichen.

Die Commission konnte sich jedoch in Berücksichtigung der oben bereits angeführten Gründe auch mit diesen weiteren Anträgen nicht einverstehen und beantragt ihrerseits:

> „die Generalversammlung wolle sich diesem ablehnenden Votum anschliessen".

Dresden, am 16. Juni 1879.

Namens der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs:
Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr v. Biedermann.

Commissionsbericht zu No. IV der Tagesordnung

über den Antrag der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, die Ausführung der Bestimmung unter Ziffer 3a im Artikel 26 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement betreffend.

Der obige Antrag ist hervorgerufen worden durch das an sämmtliche Vereinsverwaltungen gerichtete Circularschreiben der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 24. August pr. No. 2 410, in welchem diese Verwaltung, indem sie darauf hinweist, dass im Widerspruch mit der Festsetzung unter No. 3a im Artikel 26 des Uebereinkommens seitens einzelner regulirender Verwaltungen sämmtliche Beitragspflichtigen von der Verrechnung der Entschädigung benachrichtigt werden, erklärt, hinfort bei Regulirung solcher Entschädigungen (bis einschliesslich 30 ℳ) streng nach dem Wortlaute der qu. Bestimmung verfahren zu wollen, und an die Vereinsverwaltungen das Ersuchen um Einhaltung eines gleichen Verfahrens richtet.

Verschiedene — namentlich Oesterreichisch-Ungarische — Vereinsverwaltungen sind der Ansicht, dass der thatsächlichen Durchführung dieser Bestimmung nicht unwesentliche Hindernisse entgegenstehen, und die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft hat bei dieser Sachlage beantragt, dass die

Angelegenheit durch Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens geregelt werden möge.

Die Commission vermochte zu constatiren, dass — was übrigens auch aus dem bezüglichen Commissionsberichte zu No. II der Tagesordnung der Heidelberger Generalversammlung zu entnehmen ist — mit dem unter Ziffer 3 a im Art. 26 des Uebereinkommens gebrauchten Ausdrucke „Abrechnungsverwaltungen“ nicht alle an der betreffenden Abrechnung betheiligten Verwaltungen, sondern nur diejenigen Verwaltungen gemeint sind, bei denen die betreffende Abrechnung aufgestellt wird bezw. denen die betreffenden Abrechnungsbureaus unterstellt sind. Dies erhellt u. A. auch aus dem Texte der übrigen Bestimmungen des Art. 26, wo im Gegensatz zu den Abrechnungs-Verwaltungen stets von den betheiligten Verwaltungen bezw. Verbänden, und in der streitigen Bestimmung von den haftpflichtigen Verwaltungen und Verbänden die Rede ist.

Hiernach muss nach Ansicht der Commission das von der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn inhaltlich ihres an sämmtliche Vereinsverwaltungen gerichteten Schreibens vom 24. August pr. No. 2410 eingeschlagene Verfahren als zutreffend und dem Wortlaute und Sinne der betreffenden Bestimmung des Uebereinkommens entsprechend, die von anderen Vereinsverwaltungen dieser Bestimmung gegebene Interpretation aber umsomehr als nicht zutreffend bezeichnet werden, als durch diese Interpretation der charakteristische Unterschied in der Behandlung der Entschädigungsforderungen bis zu 30 *M.* und derjenigen über 30 *M.* bis einschliesslich 600 *M.* beseitigt werden würde.

Dagegen erkennt die Commission zur Behebung der gegen das Niederschlesischerseits beobachtete Verfahren erhobenen Bedenken, insoweit solche für begründet erachtet werden können, namentlich in Rücksicht auf die Abrechnung mit den Versicherungsgesellschaften, als nothwendig an, bei allen nach der Bestimmung sub 3 a im Artikel 26 des Uebereinkommens zu regulirenden Reclamationsfällen der Abrechnungs-Verwaltung behufs Aufnahme in die Abrechnung dasjenige Material zu liefern, welches den betheiligten Verwaltungen ermöglicht, die für ihre Zwecke erforderlichen Daten der Abrechnung zu entnehmen. Sie beantragt deshalb, in dem Art. 26 des Uebereinkommens unter Ziffer 3 a hinter den Worten „von dem Geschehenen“ noch hinzuzufügen:

„unter Bezeichnung des Namens des Reclamanten, der Versand- und Empfangsstation, des Datums des Frachtbriefes und der Frachtkarte, der Nummer der Frachtkarte resp. des Frachtbriefes, insofern letzterer eine Nummer trägt, des Inhalts und Gewichts der Sendung und des Betrages der etwa stattgefundenen Werth- oder Lieferfristversicherung, sowie der Ursache und Höhe des ersetzten Schadens“.

Braunschweig, im Juli 1879.

Namens der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs:
Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Ueber die unter No. V u. Va der Tagesordnung stehenden Gegenstände wird mündlich berichtet.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 21. Juli 1879. (Bahn- und Zollpolitik, Kündigung der Verbandsverkehre. Zwei Directorenconferenzen. Ungarische Bahnen 1878. Serbische Bahnpolitik. Böhmische Bahnen. Generaldirector Kopp. Bahnhof Suczawa. Pontebabahn. Oedenburg-Ebenfurt. Eisenbahnbeamten-Club. Börsenbericht.)

Die Beunruhigung über die Massnahmen der Bismarckschen Eisenbahn- und Zollpolitik findet in allen Blättern ihren unverhohlenen Ausdruck; es mehren sich die Rufe nach energischer Abwehr gegen diesen neuen „Stoss ins Herz Oesterreichs“, als ob wir am Vorabende eines wirklichen Krieges stünden, so hat sich die Verbitterung und feindselige Stimmung aller Gemüther bemächtigt; möge es den in Salzburg versammelten Fachmännern gelingen, das Unheil durch gegenseitige Verständigung und kräftige Vorstellungen massgebenden Orts zu beseitigen oder doch zu mildern. So schreibt die „Neue Freie Presse“: „Die Preussische Regierung hat ihre Staatsbahnen veranlasst, den Verbandverkehr zu kündigen, aber gleichzeitig ihre Geneigtheit ausgesprochen, denselben unter anderen Bedingungen wieder zu erneuern. Gewiss ist dies eine sehr ernste Sache und muss Beunruhigung über das zukünftige Schicksal unserer Transportgesellschaften, welche den Verkehr nach den Deutschen Seehäfen pflegen, hervorrufen. Aber wenn wir die Tarife ansehen, welche wenigstens nach der heutigen Sachlage im äussersten Falle für den Verkehr mit Deutschland, so lange nicht das neue Tarifgesetz beschlossen ist, massgebend sein werden, so finden wir, dass die Sätze keineswegs exorbitant hoch sind, ja dass einzelne derselben sich niedriger stellen als diejenigen, welche noch vor einem Jahre eingehoben wurden. Wenn nicht in der Zukunft Ereignisse eintreten, die wir heute noch nicht kennen, so darf man getrost sagen, dass die Kündigung des Verbandverkehres vorläufig nicht den Anstoss zu einer einschneidenden Aenderung in der Lage unserer Eisenbahnen giebt. Rein nach diesem Gesichtspunkte beurtheilt, sind die Actien unserer nach dem Norden gravitirenden Bahnen nach der Kündigung des Verbandverkehres vielleicht auch nicht um Einen Gulden weniger werth als vor derselben. Wir können allerdings nicht wissen, wohin die Reaction in Deutschland noch treibt; aber was auf dem Boden der Tarifpolitik bisher geschehen ist, war wohl wichtig genug, um die grösste Aufmerksamkeit zu verdienen, aber nicht so weitgehend, um als tiefe Schädigung empfunden zu werden“.

Zur weiteren Kennzeichnung dieser Eingangs angedeuteten Stimmung wiederholen wir noch nach der „N. Fr. P.“ den Bericht über die am 19. d. M. abgehaltene Directorenconferenz der Oesterreichischen Eisenbahnen; dieselbe hat sich in der Anschauung geeinigt, dass gegenüber der Kündigung sämmtlicher Deutsch - Oesterreichischer Verbandtarife ein solidarisches Vorgehen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen dringend geboten sei. Um bezüglich der in dieser Richtung einzunehmenden Haltung, resp. der einzuleitenden Schritte der gegebenen Situation entsprechende Anträge vorzubereiten, wurde ein eigenes Comitée eingesetzt, welches sich nach Bedürfniss verstärken kann und seinen Bericht an eine später einzuberufende Conferenz zu erstatten haben wird. Von fachmännischer Seite wird auch darauf hingewiesen, dass eine der grössten Schwierigkeiten bei der Vereinbarung der neuen Verbände darin besteht, dass es bis zum 1. Januar 1880 kaum möglich sein wird, die neuen Tarife festzustellen. Wenn also die Preussische Regierung ernstlich die Erhaltung der Verbände wünscht, so wird sie wohl ihre Zustimmung zu einer Verlängerung derselben geben müssen. — In Folge der Verkehrskündigungen, welche auf Grund des letzten Maybachschen Rescriptes gegenüber Oesterreich-Ungarn erfolgt sind, hat auch eine Directorenconferenz der am Galizisch-Deutschen Verkehre betheiligten Bahnen stattgefunden, in welcher die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen bemerkenswerther Weise ihre Stellung dahin präcisirten, dass ihnen die Aufhebung der directen Verkehre ganz genehm sei, weil sich für Oesterreich die Sachlage so gestaltet, dass die Güter nicht mehr über Oderberg, sondern über andere Grenzstationen gefahren werden können, wodurch den Oesterreichischen Bahnen die Betheiligung an dem Verkehr auf grösseren Strecken gesichert ist. Es würde dies mit anderen Schlesischen Bahnen ganz besonders hart die Oberschlesische Eisenbahn treffen, und hat deshalb die Königliche Direction dieser Bahn in der Conferenz erklärt, eine bisher noch nicht vorhandene Aufstellung über das Bestehen und die Wirksamkeit des directen Oesterreichisch-Deutschen Verkehrs anzufertigen, um so Herrn Maybach die Tragweite seines letzten Rescriptes vor Augen zu führen, für deren Beurtheilung ihm und allen anderen Fachmännern vorläufig alle Grundlagen fehlten.

Die Generalinspection der Ungarischen Bahnen hat einen offiziellen Bericht über die vorjährigen Betriebs- und Finanzverhältnisse der Ungarischen Bahnen veröffentlicht. Sämmtliche Ungarischen Bahnen (7 540 km) haben nach dem Berichte rund 750 Millionen Gulden gekostet, sohin der Kilometer durchschnittlich 110 980 fl. Im Ganzen betrugen im Jahre 1878 die Einnahmen 54,1 Millionen Gulden, die Ausgaben 32 Millionen Gulden, daher ein Reinerträgniss von 22 Millionen Gulden. Zu bemerken ist, dass von diesem Reinerträgnisse 8,6 Millionen Gulden auf die Oesterreichische Staatsbahn und 3,6 Millionen Gulden auf die Südbahn entfallen. Auf sämmtliche specifisch Ungarischen Bahnen entfallen daher 9,8 Millionen Gulden. An Staatsgarantien hat Ungarn bis Ende 1878 im Ganzen 103,2 Millionen Gulden gezahlt. Hiervon beanspruchten die bedeutendsten Summen die Ungarische Ostbahn (25,1 Millionen Gulden) und die Fünfkirchen-Barcser Bahn (20 Millionen Gulden).

Als „Aufklärendes zur Serbischen Eisenbahnpolitik“ theilt das „N. W. T.“ Folgendes mit: Bevor der Serbische Communicationsminister seine so wichtige Mission nach Wien antrat, ging derselbe nach Reschitza im Banate, wo der Sitz der Oberverwaltung der Montan- und Eisenindustrie-Etablissements der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft sich befindet. Hier knüpfte der Serbische Minister theilweise alte Beziehungen wieder an, theilweise wurden von ihm Verabredungen auf Lieferungen für Eisenbahnschienen, Brückenbestandtheile und sonstige Eisenarbeiten für die künftigen Serbischen Bahnen getroffen. Diese Beziehungen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft erhärten die früheren Nachrichten, nach welchen die Staats-Eisenbahngesellschaft die meisten Chancen für den Bau der Serbischen Bahnen hat. Daraus lässt sich auch der Standpunkt erklären, den der Serbische Minister bei den Verhandlungen eingenommen hat, indem derselbe die Freiheit der Serbischen Regierung bei Ertheilung des Bauconsenses insbesondere betonte. Andererseits wollte derselbe aus gleichem Grunde eine definitive Erklärung bezüglich des Baues der Eisenbahnbrücke nach Belgrad, ob über die Donau oder

Save, erzielen und hat dabei auf die Donaubrücke, also auf den Anschluss bei Pancsova besonderes Gewicht gelegt.

Die Mehrzahl der Böhmischen Bahnen hat im Juni ein anständiges Verkehrsplus erzielt und die Semestralausweise verzeichnen ein starkes Mehr in den Einnahmen. Bei den grossen Bahnen, wie der Staatsbahn, Nordwestbahn, Franz-Josefbahn, wird die nächste Zeit eine sehr günstige sein, denn die Ernte verspricht einen nambaften Exportverkehr. Erhöhte Thätigkeit zeigt sich auch bei einigen Eisenwerken und es gewinnt den Anschein, dass auch unsere Industrie den Bahnen mehr Commerzgüter zum Transporte zuführen wird, nachdem die Absatzverhältnisse in Ungarn durch den günstigen Erntestand nur profitiren können.

Wir haben noch die Installirung des zum Generaldirector der Oesterreichischen Staatseisenbahn ernannten bisherigen Stellvertreters, Herrn Emil Kopp, nachzutragen, welchem hierzu von einer Deputation der hiesigen und auswärtigen Directoren dieser grossen Anstalt herzlich gratulirt wurde. Von den gehaltenen Reden können wir nur seine wie folgt reproduciren: „Meine Herren! Ich danke Ihnen für die durch den Herrn Verkehrsdirector Reinhard in Ihrem Namen zum Ausdrucke gebrachten Glückwünsche. Ich hoffe, dass Ihr Streben sich mit meinem Streben vereinigen wird, um das Gedeihen unserer Gesellschaft zu fördern. Ich hoffe es und rechne um so mehr darauf, als Sie es mir soeben versprochen haben. Ich brauche Ihnen nicht von Pflichttreue zu sprechen, denn Sie wissen sehr wohl, dass wenn es dem Unternehmen gut geht, es dem Gesammtpersonale zum Wohle gereicht. Die meisten von Ihnen kennen mich seit länger als zwanzig Jahren; ich brauche Ihnen daher kein Programm zu entwickeln, noch eine lange Rede zu halten. Wir sind uns Alle unserer Aufgabe bewusst; aber als äusseres Zeichen unseres Einverständnisses, ich möchte sagen des am heutigen Tage bekräftigten Bundes, unsere gemeinschaftlichen Zwecke mit aller Energie und aller Gewissenhaftigkeit zu verfolgen, möchte ich, meine Herren, jedem von Ihnen die Hand drücken". Hiermit war die durch echte und aufrichtige Sympathie gekennzeichnete Feier vorüber.

Seit dem Jahre 1874 schwebt zwischen der Oesterreichischen und Rumänischen Regierung eine Differenz über den Bahnhof von Suczawa. Das Bukarester Cabinet hat die Anerkennung der ewigen Mitbenutzung des Bahnhofes von Suczawa oder die Erbauung eines besonderen Bahnhofes auf Rumänischem Territorium gefordert. In der letzten Zeit ist diesbezüglich ein Staatsvertrag zwischen Oesterreich und Rumänien geschlossen worden, welcher die gemeinsame Benutzung des Bahnhofes von Suczawa regelt. In einer besonderen Convention zwischen der Rumänischen Regierung und der Verwaltung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn wird diese der Verpflichtung enthoben, einen besonderen Bahnhof zu erbauen, und die Rumänische Regierung fordert nur, dass die Gesellschaft die Hälfte der Zinsen des in den Neubauten des Bahnhofes von Suczawa investirten Capitals trage. Beide Abmachungen werden in der nächsten Session dem Votum der Kammern unterbreitet werden.

Am 12. d. Mts. ist der Probezug von Chiusa in Ponteba eingetroffen. Das Provisorium bei Ponte di Murro hat die Belastungsprobe glänzend bestanden, da die Senkung nur 20 mm betrug. Die Eröffnung der Italienischen Strecke der Pontebabahn ist auf den 25. d. Mts. festgesetzt. Das Verschulden der späteren Eröffnung trifft die Italienische Regierung und ihre Organe.

Die Bauarbeiten auf der Strecke Oedenburg-Ebenfurt, welche den Anschluss der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn an die Wien-Pottendorfer resp. Südbahn herzustellen bestimmt ist, nehmen einen so befriedigenden Fortgang, dass die Vollendung des Bahnbaues und die Eröffnung des Betriebes für den Monat October in Aussicht steht. Die Verbindung mit der Südbahn hat jedoch für die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn nur eine untergeordnete Bedeutung und die im Bau begriffene Strecke wird vorzugsweise auf einen allerdings ziemlich lebhaften Localverkehr angewiesen sein. Von ungleich grösserer Tragweite wäre die Herstellung der Verbindungslinie Ebenfurt-Leobersdorf, durch welche ein Anschluss an die Niederösterreichischen Südwestbahnen erzielt und, allerdings mit Umgehung Wiens, eine neue und kürzere Exportlinie vom Westen Ungarns nach Deutschland gewonnen würde. Auf die Wichtigkeit dieser kurzen Verbindungsstrecke wurde schon in der abgelaufenen Reichsrathssession im Berichte über die Staatsbahnen hingewiesen, deren Verkehr sich dann jedenfalls bedeutend heben würde. Es ist jedoch seither nichts bekannt geworden, was darauf hindeuten würde, dass die Regierung diesen Bahnbau demnächst in Angriff nehmen wolle.

Der Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten hat zur Förderung der wissenschaftlichen Ausbildung seiner Mitglieder Reisestipendien gegründet und auch bereits zur Ausschreibung gebracht. Der Zweck der Stipendien ist hauptsächlich dahin gerichtet, jüngeren Eisenbahnbeamten Gelegenheit zu bieten, an Ort und Stelle die mannigfachen Einrichtungen in- und ausländischer Eisenbahnen zu studiren und die hierbei gemachten Beobachtungen im allgemeinen Interesse nutzbringend zu verwerthen. Die in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung", dem Organe des Clubs, verlautbarten Bestimmungen für die Zuerkennung der Stipendien verlangen von den Bewerbern nur eine ausführliche Berichterstattung über die gewonnenen Eindrücke und eine Reisedauer von 3 bis 4 Wochen. Zur Vertheilung gelangen vorläufig 2 Stipendien mit je 250 fl. Als Endtermin für etwaige Bewerbungen ist der 31. August d. J. festgestellt. — Der Club hat in der vorigen Woche eine prachtvolle Excursion zur Besichtigung der Linie Leobersdorf-St. Pölten (K. K. Südwestbahn) gemacht.

Das Bahneffectengeschäft war wenig belebt; man will die Chancen des Getreideexportes und der Deutschen Tarifänderungen abwarten; im Ganzen zeigte sich eine unentschiedene Tendenz. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2185,—	2195,—	Nordbahn . . .	104,—	104,75
Franz-Josefbahn .	144,50	146,—	Franz-Josefbahn .	93,75	93,25
Karl-Ludwigbahn	234,50	237,—	Rudolfbahn . . .	85,75	85,50
Oest. Nordwestb. .	127,50	127,50	Kaschau-Oderb. B.	79,80	79,40
Staatsbahn . . .	279,—	279,75	Salzkammergutb. .	99,50	100,25
Südbahn	86,—	87,—	3 pCt. Südbahn .	119,50	119,25
Theissbahn . . .	219,—	219,25	Theissbahn . . .	92,65	92,70

Die Ungarischen Bahnen auf der Landesausstellung in Stuhlweissenburg.

Von **B. Reiner** in Budapest.

II.

Ein Oesterreichischer Staatsmann von klarem Blick und nationalöconomischem Verständniss, Freiherr von Kübek, hatte sich 1840 für den Bau und Betrieb von Staatsbahnen entschieden und damit Stellung in einer Frage genommen, die in unseren Tagen die Gemüther so sehr bewegt und die ihren Ursprung auf den alten historischen Kampf der Anschauungen über die Grenzen der Aufgaben des Staates zurückführt. Die Linien nach Ungarn und an die Adria wurden disponirt, die jetzige Südbahn entstand, und an die Ingenieure dieser Monarchie trat die grosse Aufgabe heran, das Dampfross mitten in das Alpenrevier zu lenken. Einem unsterblichen Oesterreichischen Ingenieur, Ghega, war es beschieden, der Locomotive das Gebiet der Berge erschlossen zu haben. Was seinerzeit als technisches Wunder angestaunt wurde, ist heute durch den Durchbruch des Mont-Cenis, der vierzig Felsentunnels an der Riviera von Massa-Carrara bis Genua, der wunderbaren Gebirgsbahn von Callao zu den Silberminen der alten Inka's von Peru wohl überboten; aber noch heute ist die Semmeringbahn ein bedeutsames technisches Werk, ein in die grandiose Alpenwelt errichtetes Wahrzeichen der Wissenschaft, ein Monument Meister Ghega's und der Ingenieure dieser Monarchie. Die Statistik des Baues über den Semmering, die die Südbahn ausgestellt hat, predigt wie keine andere einschlägige Arbeit ein bedeutsames Stück Geschichte des Eisenbahnwesens. Wir finden da ferner Ansichten der Maschinen, die seit 1867 in den Werkstätten dieser Bahn neu erbaut oder construirt wurden und zwar: Locomotiven mit 4 gekuppelten Rädern und Amerikanischem Truckgestell, mit 6 gekuppelten Rädern für Lastzüge auf geraden Bahnstrecken, mit 8 gekuppelten Rädern für Lastzüge auf Bergstrecken mit Krümmungen, ferner Zeichnungen von Last- und Personenwagen und eine Vacuumbremse, System Hardy, in natura. Diese erobert sich ein immer grösseres Terrain und ist heute bereits bei 34 Bahnen eingeführt. Die auf Englischen und theilweise Deutschen Bahnen in Verwendung befindlichen Bremsen nach dem System Westinghouse — comprimirte Luft — und Smith — Druck der äusseren Atmosphäre — wurden in dem Bericht der im Jahre 1877 von der gemeinsamen Directorenconferenz zum Studium ins Ausland entsendeten Delegirten zur Einführung für Oesterreich-Ungarn als nicht empfehlenswerth erachtet und damit die Vortrefflichkeit der heimischen Erfindung neuerdings erhärtet.

Die Oesterreichische Staatsbahn, diejenige Bahn, die in Ungarn eine so grosse, das Herz des Landes durchziehende Linie besitzt, in ihrem Verkehrsnetze so grossartige Investitionen hat, demzufolge an dem Prosperiren des Landes in so hohem Grade mitinteressirt ist, hat nicht blos durch speciell technische Darstellungen die Ausstellung beschickt, sie ist auch in der Gruppe für Eisenindustrie in eminenter Weise vertreten. Die Maschinendirection bringt die Pläne und Ansichten der Reparaturwerkstätten in Simmering und Bubna, die des Budapester Bahnhofes, einem der schönsten Europas; Zeichnungen eines Schlafwagens mit Intercommunication und ohne Etagebetten, Personenwagen I. und II. Classe mit Heizapparaten etc., die ein erschöpfendes Bild des Wesens der modernsten Transportmittel geben, wie sie sich nach Massgabe der Verkehrsbedürfnisse als Folge der erhöhten Reiseansprüche herausgebildet haben. Die

Baudirection bringt eine graphische Darstellung der neuen Strecke Temesvar-Orsova: das Tableau, welches den schwierigen Bau des Ratkonyatunnels versinnbildlicht, die Bogenbrücke bei Mehadia, die Felsen- und Stützmauer bei Toplatz, den Bahnhof bei Herculesbad, Ada-Kaleh — Allah kerim! — und den Bahnhof von Orsova, in dessen Nähe Ungarns höchstes Kleinod mehrere Jahre lang in der Erde ruhte! Welch' interessanter Boden! Welche Fülle historischer Erinnerungen aus der Vergangenheit und Neuzeit!

In der Gruppe für Eisenindustrie ist die Oesterreichische Staatsbahn durch die Erzeugnisse ihrer musterhaft betriebenen Werke und Besitzungen: Oravitza, Anina, Moldava, Bogsan, Resicza etc. im Krassoer Comitate — Banat — in geradezu imposanter Weise vertreten. Von der Bedeutung und Ausdehnung dieser Gewerke mögen folgende Ziffern einen annähernden Begriff geben. Es stehen 81 Dampfmaschinen und Locomobilen, 3 Maschinen mit Wasserkraft — zusammen 7 814 Pferdekraft — in Verwendung; 10 000 Beamte und Arbeiter mit einem Familienstande von 50 000 Seelen finden hier ihr Brod, Agricultur, Forstwirthschaft, Bergwesen, Eisenindustrie, landwirthschaftliche Industrie haben hier grossartige Niederlassungen etablirt. Ausgestellt sind Schienen unterschiedlicher Gattung, complete Räderpaare mit Gussnabe, Bandagen von Bessemer- und Martinistahl, eine reichhaltige Sammlung von Roheisen, eine riesige Collection von Werkzeugen, Eisenfabrikaten und Gusswaaren, Ofen, Sparheerde, Kochgeschirre — Erzeugnisse, für welche Dauerhaftigkeit und ein möglichst langer Gebrauch massgebend sind und welche allen Anforderungen eines soliden, richtigen Geschmackes entsprechen. In der Abtheilung für Bergbau, die eine Sammlung aller im gesellschaftlichen Besitze vorkommenden Mineralien geliefert, fesselt vor Allem unsern Blick ein riesiger Block. Es ist das „schwarze Gold“ unserer Tage*), Steinkohle, ohne welche die ganze Industrie der Jetztzeit zum Stillstand verurtheilt wäre. Die Kohlenwerke der Oesterreichischen Staatsbahn in Steierdorf, Danan und Szakul sind sowohl, was die Qualität des Productes betrifft, von bekannter ausgezeichneter Güte, als auch die Art der Gewinnung eine geradezu musterhafte ist.

Von ganz speciellem Interesse ist die Ausstellung der Ungarisch-Galizischen Bahn, nicht so sehr wegen ihrer Zeichnungen und Pläne, als vielmehr darum, weil diese Gesellschaft mit einem Naturproducte auftritt, welches in commercieller und wirthschaftlicher Hinsicht eine bedeutsame Zukunft hat. Die Gesellschaft hat nämlich eine reichliche Sammlung von Erdwachs und Erdöl in rohem Zustande und in vielfachen Fabrikationsformen zur Ausstellung gebracht. Nächst dem Amerikanischen haben die Galizischen Petroleumlager unstreitig die grösste Bedeutung, da die Oelzone Galiziens ein Gebiet von über 240 Quadratmeilen umfasst. Auch in Ungarn ist man an verschiedenen Orten, insbesondere in Huszt, Királymezö, Dernö etc. auf Petroleum gestossen, doch wurde die Production noch nirgends umfassend in Angriff genommen. Mit Rücksicht auf die bedeutenden Summen, welche jährlich für Petroleum nach Amerika wandern, können wir nur bedauern, dass man diesem Zweige des Bergbaues noch so wenig Beachtung zugewendet hat und die berggesetzlichen Verhältnisse über Bergöl und Erdwachs noch keine Regelung erfahren haben. Ist doch die wirthschaftliche Tragweite des Petroleums in seinem ganzen Umfange noch gar nicht übersehbar. Die glücklichen Versuche, die man in Amerika und Frankreich mit Petroleum zur Locomotivheizung gemacht hat, die Fabrikate, die aus demselben gewonnen werden, deren Mannigfaltigkeit und die Ausdehnung bei deren Verwendung sind so ganz ausserordentliche, dass das Petroleum eine hervorragende Rolle in dem Culturleben unserer Zeit, in dem Jahrhunderte des Dampfes und des Fortschrittes spielt und die schöne Collection der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn demonstrirt so recht ad oculos die Vielseitigkeit der aus Petroleum und Erdwachs gewonnenen Producte. Die ausgestellten Proben von Wachsdestillat, Scheibenwachs, Gresotin, Putzöl, Benzin etc. präsentiren sich auch für den Nichtfachmann in einer durchaus interessanten übersichtlichen Weise.

Die Theissbahn ist durch Zeichnungen von Locomotiven, Brücken, Schienenbestandtheilen, Plänen unterschiedlicher Bauten und dem Längenprofil der ganzen Linie vertreten. Bekanntlich ist die Theissbahn der erste Schienenweg, der in dem Alföld gebaut wurde. Eigenthümlich genug war die Anschauung, welche die Bevölkerung dieser Gegend dem weltverändernden Vehikel entgegen brachte und welche auf die Richtung der Route dieser Bahn von Einfluss war. So verwahrte sich die Municipalität der Haidukenstadt Böszörmény gegen die „Zumuthung“, den Schienenstrang über ihre Stadt geführt zu sehen und entsendete eine vielköpfige Deputation an den damaligen Gouverneur Erzherzog Albrecht, deren Sprecher mit beredten Worten Abhilfe gegen die himmelschreiende Vergewaltigung einer Eisenbahnverbindung erflehte. Die biedern Böszörményer erreichten ihren Zweck vollkommen und die Theissbahn wurde über Hadház geführt. Heute gehen dieselben Böszörményer daran, mit grossen Opfern eine Flügelbahn nach Hadház zu bauen. Dasselbe arrivirte in Nagy-Kálló, deren Bewohner trotz der Einsprache des Comitatsvorstandes Gömöry Protest gegen die Führung der Eisenbahn über ihre Felder erhoben, da der Rauch der Locomotive die Feldfrüchte total ruiniren würde, und in Püspök-Ladány — einem Knotenpunkt der Theissbahn — rottete sich gar das Volk zusammen, um die Aufführung des Dammes zu hindern, der durch den Sumpf Kún-lápos gezogen wurde und der zu dessen Trockenlegung so viel beigetragen hat. O sancta simplicitas!

*) In Oesterreich-Ungarn steigerte sich die Kohlenausbeute in den Jahren 1860 bis 1876 von 3½ auf 13 Millionen Tonnen. In Ungarn speciell, dessen Kohlenfelder eine ungeheuere Ausdehnung besitzen, hat sich seit 12 Jahren die Kohlenproduction um 130 pCt. gehoben, an welchem Procentsatze die Oesterreichische Staatsbahn in hervorragender Weise participirt.

Die Ungarische Nordostbahn hat nächst dem Längenprofil und den Detailplänen der ganzen Linie eine Zeichnung der Szamosbrücke bei Szathmár, der Theissbrücke bei Tekeház und des Ronyovaer Viaductes vorgelegt. Dasselbe gilt von der Kaschau-Oderberger Bahn, die nächst den analogen Plänen durch eine Zeichnung der Hernadbrücke und dem Längenprofil der in ihrem Betriebe befindlichen, dem Erzherzog Albrecht gehörenden Markus-Bindtner schmalspurigen Bahn repräsentirt ist.

Die Raab-Ebenfurter, die Arad-Temesvarer, die Fünfkirchen-Barcser und die Alföldbahn haben Zeichnungen ihrer Längenprofile geliefert.

Die Körösthalbahn, der Benjamin der Ungarischen Schienenwege, hat die Pläne ihrer Linien ausgestellt. Diese Secundärbahn mit normaler Spurweite hat als erste in Ungarn den Beweis erbracht, wie es möglich ist, eine Verkehrslinie mit geringen Mitteln zu schaffen. Da solche Bahnen als Saugarme zur Alimentation der Hauptbahnen dienen sollen und nur in seltenen Fällen den lebhaften Verkehr der internationalen Linien erreichen, so ist es selbstverständlich, dass bei deren Schaffung die möglichste Sparsamkeit walten muss.

Nach dem Muster der Körösthalbahn sollen, wie das Communicationsministerium fordert, ähnliche Verkehrswege geschaffen werden, so die Linien: Szarvas-Mezötúr — bereits im Bau —, Böszörmény-Hadház, Apatin-Zombor etc. Die Gegend, welche die Körösthalbahn durchzieht, ist malerisch wie wenige in Ungarn, an Világos und an dessen geschichtlicher Schlossruine vorbei, mitten durch die weinreichen Gelände von Galsa, Magyarád und Pankota bis zu der alten Türkenfestung Boros-Jenö, woher die Familie Tisza ihr Prädikat datirt. Die Körösthalbahn ist die einzige Bahn, die — von der Linie Dálya-Brod abgesehen, welche strategischen Motiven ihre Entstehung dankt — während der letzten Zeit, wo ein förmlicher Marasmus im Eisenbahnbau platzgegriffen, dem Verkehre übergeben wurde.

Nach langer Stagnation stehen wir heute vor einer neuen Aera des Eisenbahnbaues, das Ungarische Bahnnetz soll consolidirt werden, neue Schienenwege sollen entstehen, Linien von grosser wirthschaftlicher Bedeutung und internationaler Frequenz: die Orientalischen Anschlüsse. Den Waarenzug der Balkanländer nach Budapest zu leiten, der vermittelnden Thätigkeit unserer Hauptstadt auf dem Weltmarkte entgegen zu kommen, den Kampf, der auf der Balkan-Halbinsel politisch gegen uns entschieden, auf wirthschaftlichem Boden wieder aufzunehmen, soll durch die Regelung der schwebenden Eisenbahnfragen seine richtige Lösung finden. Eine Krise von beispielloser Intensivität, welche seit 6 Jahren ihren verheerenden Rundgang durch zwei Welten macht, trug nicht wenig dazu bei, die Erkenntniss von der fundamentalen Bedeutung der wirthschaftlichen Interessen allerorts zum Durchbruch zu bringen. Lord Beaconsfield hält Reden über Getreidezölle und Frachtsätze, der gewaltige Kanzler des befreundeten Nachbarreiches ist unter die Nationalöconomen gegangen, spricht ausführlich über Differentialtarife, virtuelle Längen und plant eine Umgestaltung des gesammten Eisenbahnwesens Deutschlands, jenes Landes, welches so sehr auf unsere Verkehrsverhältnisse influencirt. Es sind Fragen von ausserordentlicher Tragweite, die an unser Communicationsministerium herantreten. Möge ihre Lösnng eine für das Land heilsame, das Ungarische Bahnwesen fördernde sein, das in der Stuhlweissenburger Ausstellung den Beweis stetigen Vorwärtsstrebens so glücklich erbracht hat.

Russische Correspondenz.

Generalversammlungen (Fortsetzung). Die Charkow-Nicolajewer Bahn hielt am 15./27. Juni d. J. ihre gewöhnliche Generalversammlung ab und genehmigte die Bilanz für das abgelaufene Jahr mit folgendem Resultat:

Einnahmen		5 774 422 R. 83 Kop.
Hiervon ab für Sanitätszüge		165 470 „ — „
		5 608 952 R. 83 Kop.
Ausgaben: für den Betrieb	4 253 336 R. 23 Kop.	
f. Militärtransporte	244 968 „ 09 „	
f. Beamtenpensionsfonds	40 957 „ 84 „	
Sa.		4 539 262 „ 16 „
Ueberschuss		1 069 690 R. 67 Kop.

Ueberdies wurden die Neuwahlen des Verwaltungsraths vorgenommen und für den 20. Juli/1. August d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, welche über die Aufnahme eines grösseren Obligationscapitals zur Bestreitung der Kosten des zweiten Geleises zu bestimmen hat, welches auf der ganzen Länge der Hauptbahn (603 Werst) gelegt werden soll. Die Regierung übernimmt den ganzen Betrag der Obligationen, wenn sich die Gesellschaft zur Zahlung von 5 pCt. Zinsen verpflichtet und eine, der verbleibenden Dauer der Bahnconcession entsprechende, Amortisation gewährt. Ferner soll der Bestimmung des Ministeriums gemäss das Rollmaterial vermehrt werden.

Am 11./23. Juni d. J. fand die Generalversammlung der Moskau-Brest Litowsk Bahn statt und genehmigte die folgende Vertheilung des Ueberschusses:

Für die Bildung eines Reservefonds (5 pCt.)	44 321 R.	55	Kop.
„ Amortisation der Moskau-Smolensker Bahnactien	36 112 „	80	„
„ Verzinsung und Amortisation der Moskau-Smolensker und Moskau-Brester Obligationen	805 996 „	72¼	„
Sa.	886 431 R.	07¼	Kop.

Ferner wurden einige Statutenänderungen der Beamten-Pensionscasse genehmigt und die fälligen Wahlen vorgenommen.

Die Tambow-Saratower Bahn hielt am 15./27. Juni d. J. die übliche Generalversammlung ab und beschloss in derselben das von 1876 herrührende Betriebsdeficit von 114 836 R. 48 Kop. nicht von der Reineinnahme pro 1878 abzuziehen, sondern zur Deckung desselben andere Mittel zu suchen; hierauf wurde mit 81 gegen 22 Stimmen dem Betriebsdirector und den Beamten die volle Zufriedenheit der Generalversammlung ausgesprochen, ferner die Aufnahme eines Obligationscapitals von 220 000 R. zur Herstellung eines guten sanitären Zustandes auf der Bahn genehmigt, die Aufnahme eines weiteren Capitals zur Anschaffung von Brennmaterialienvorräthen aber bis zu dem Zeitpunkt verlegt, wo es den Actionären gelingt, durch Aenderung der Statuten mehr Einfluss auf die Geschäftsführung zu erhalten. Auch der Vorschlag wurde verworfen, Capitalien aufzunehmen, um die Actienzinsen für den Fall aufzubringen, wenn die Debitoren der Bahngesellschaft mit ihren Zahlungen in Rückstand bleiben sollten. (Die Bahn ist bekanntlich von der Landschaft garantirt.)

Die nur von 5 Actionären besuchte Generalversammlung der ehemaligen Kiew-Brest Litowsk Eisenbahn beschloss am 15./27. Juni d. J. einstimmig, die endgültige Abrechnung und die Auszahlung der im ersten Semester 1878 erzielten Dividende zu verschieben, bis die mit der Regierung noch ausstehende Verrechnung der Militärtransporte auf gerichtlichem oder administrativem Wege geordnet sein wird.

Ausserdem erhielten in dieser Generalversammlung, bei der die Actionäre 52, die Regierung aber 84 Stimmen vertraten, noch die früheren Directionsmitglieder das Recht, die Liquidirung der verschiedenen Rechnungen für die Kiew-Brester Bahn vorzunehmen, da, wie bekannt, die Bahn als solche nicht mehr besteht und jetzt einen Theil der Südwestbahn bildet.

Riga-Bolderaa Bahn. Der Geschäftsbericht der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft pro 1878 giebt Aufschluss über die Bedingungen, unter welchen die Fusion derselben mit der Bolderaagesellschaft erfolgt ist. Der am 10. December 1877 Allerhöchst bestätigten, mit der Staatsregierung abgeschlossenen Convention zu Folge ist der Betrieb der Riga-Bolderaa Bahn an die Riga-Dünaburger Bahn bis zum Ablauf der der Letzteren zustehenden Concessionsfrist, also bis zum 1. November 1936, übertragen; über die Einnahme der Bolderaa Bahn wird besondere Rechnung geführt, dagegen werden die Betriebsausgaben der beiden Bahnen gemeinsam bestritten, und entfallen von denselben $^1/_{13}$ auf den Antheil der Bolderaa Bahn und $^{12}/_{13}$ auf den Antheil der Riga-Dünaburger Bahn. Von dem nach Abzug des erwähnten $^1/_{13}$ und nach statutenmässiger Dotirung des Reservefonds zum Vorschein kommenden Ueberschuss der Riga-Bolderaa Bahn sollen die Zinsen der vom Staate garantirten Bolderaa-Obligationen gedeckt werden; der den zur Zinsenzahlung erforderlichen Betrag etwa übersteigende Ueberschuss der Bolderaa Bahn wird zur Hälfte zwischen der Regierung und der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft getheilt. Ausserordentliche, nicht zu den gewöhnlichen Betriebsausgaben gehörige Ausgaben der Bolderaa Bahn werden aus dem Reservecapital oder durch Zuschüsse von Seiten der Regierung gedeckt, und zwar die durch Beschädigung oder Zerstörung eines Theiles der Dünabrücke oder der Hafenanlagen in Bolderaa erforderlich werdenden Arbeiten; die Legung eines zweiten Geleises oder die Herstellung neuer Anlagen und Veränderungen in der Construction der Dünabrücke; $^1/_{13}$ der zur Verstärkung des gemeinschaftlichen rollenden Inventars erforderlichen Summen, sofern die Beschaffungskosten nicht auf die gemeinsamen Betriebsausgaben gestellt, sondern dem Obligationscapital der Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft entnommen werden. — Die Uebernahme der Bahn durch die Riga-Dünaburger Eisenbahngesellschaft erfolgte am 9. März 1878.

Eisenbahnconferenzen.

Die Eisenbahnconferenz zwischen den Verwaltungen der Frankfurt-Bebraer, Main-Weser und Nassauischen Bahn und den im Bereiche dieser Bahnen belegenen wirthschaftlichen Vereinen und Corporationen fand am 26. Juni cr. in Cassel statt. Von den Berathungsgegenständen dieser Conferenz heben wir folgende besonders hervor:

Der Antrag, die Competenz der Conferenzen auf alle wichtigen Aenderungen im Eisenbahnverkehrswesen auszudehnen, wurde seitens der Verkehrsinteressenten auf's Lebhafteste befürwortet und bei dieser Gelegenheit Beschwerde darüber geführt, dass auf die an den Verkehrsausschuss der Interessenten bei der Tarifcommission gerichteten Anträge nie ein Bescheid erfolge. Es wurde beschlossen, hinfort die Protocolle der Conferenzen dem genannten Ausschusse zur Kenntnissnahme zuzustellen, um vielleicht auf diesem Wege eine regere Beziehung anzubahnen.

Betreffs der Annahme abgestempelter Frachtbriefe auch von anderen Verwaltungen, als die die Abstempelung vollzogen haben, erklärten die Vertreter der betheiligten Bahnen, dass dergleichen Frachtbriefe von sämmtlichen Staatsbahnen unter einander angenommen und nur dann beanstandet würden, wenn Unrichtigkeiten im Text vorlägen.

Für die Bemessung von Krahngebühren ist in Gemässheit des Ministerialrescripts an die Königlichen Bahnen vom 6. Mai d. J. der Satz von 3 ₰ pro 100 kg unter Abrundung auf volle 10 ₰ mit einem Minimalsatze von 1 *M.* hinfort massgebend, was anlässlich eines bezüglichen Antrages hervorgehoben wurde.

Die für die Frachtberechnung bei Stückgut beantragte Abrundung des Gewichts von 5 zu 5 kg wurde von den Verkehrsinteressenten mehrseitig befürwortet, doch steht dahin, ob die jetzt übliche und durch die Tarifreform allgemein für Wagenladungsgut und Stückgut eingeführte Abrundung von 10 zu 10 kg irgend welche Aussicht hat, wie beantragt, abgeändert zu werden.

Der bergbauliche Verein zu Siegen hatte beantragt, dass die Generalreverse bei Verladung von Eisengusswaaren, mit welchen die Bahnverwaltungen ihre Haftpflicht für Bruchschaden abzuschwächen suchen, in Wegfall kommen mögen. Nach lebhafter Debatte fand ein Antrag Annahme, der dahin ging, dass den Verfrachtern von Eisengusswaaren, in Anbetracht der grossen Zerbrechlichkeit der letzteren, die Möglichkeit gewährt werden möge, gegen Zahlung einer höhern Fracht die Versicherung gegen Bruch bei der expedirenden Eisenbahnverwaltung bewirken zu können.

Gegen die neuerdings erlassene Verfügung, dass die bisher gestattet gewesene Ueberladung von Güterwagen (meist bis 5 pCt. der normirten Tragfähigkeitsziffer) hinfort nicht mehr zulässig sein soll, beschloss man, aus Rücksicht auf die dadurch den Verkehrsinteressenten erwachsende erhebliche Schädigung, beim Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig zu werden. Derselbe soll auch ersucht werden, den Gesetzentwurf, betreffend die Regelung des Gütertarifwesens, den Handelskammern zur gutachtlichen Aeusserung zugänglich zu machen.

Werrabahn.

Dem Geschäftsbericht des Verwaltungsraths der Werra-Eisenbahngesellschaft für das Jahr 1878 entnehmen wir folgende Angaben: Im Jahre 1878 zeigt der Personenverkehr in der I. Classe eine geringfügige, in der Beförderung von Militärpersonen in der III. Classe eine bedeutendere Zunahme, im Uebrigen aber, wie 1877, einen erheblichen Rückgang; die Gesammteinnahme daraus ist um 32 514 *M.* oder um 4 pCt., die aus dem Gepäckverkehr um 391 *M.* gegen 1877 zurückgegangen. Im Güterverkehr ist ein Rückgang in der beförderten Menge um 861 t ($^2/_{10}$ pCt.), in der Beförderungslänge und Menge um 3 915 161 Tonnenkilometer (13 pCt.) und in der Einnahme um 178 392 *M.* (18 pCt.) eingetreten. Im Viehverkehr sind 5 961 Stück und 1 211 t weniger befördert und 14 275 *M.* weniger eingenommen worden. Die Nebeneinnahmen sind um 11 697 *M.* zurückgegangen. Die Mindereinnahmen gegen 1877 betragen im Ganzen 237 270 *M.* = 6,47 ₰ pro Nutzkilometer. An dem Rückgang in Verkehr und Einnahme ist sowohl der Binnenverkehr, wie der mit anderen Bahnen, der letztere etwas stärker betheiligt. Im laufenden Jahre ist eine mässige Zunahme des Verkehrs und der Einnahmen zu bemerken. In den Betriebsausgaben ist eine Minderung von 235 359 *M.* oder um 18,58 ₰ pro Nutzkilometer eingetreten; dieselben beanspruchten von den Einnahmen 58,69 pCt. gegen 61,96 pCt. in 1877 (also 3,27 pCt. weniger) und 67,13 pCt. in 1876. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben ist pro Nutzkilometer um 12,11 ₰ gegen 1877 gestiegen. Im Geschäftsbericht für 1877 ist ausführlich dargelegt, dass und warum von der Ermächtigung, 250 000 Thlr. auf Prioritätsobligationen oder auf einem anderen Wege aufzunehmen und zu Bauten auf dem Bahnhofe in Meiningen und zur Vermehrung der Betriebsmittel zu verwenden, welche die Generalversammlung vom 24. September 1874 dem Verwaltungsrathe ertheilt hatte, nur vorübergehend und in beschränktem Masse Gebrauch gemacht, sowie, dass die in Folge dieser Ermächtigung aufgenommene schwebende Schuld bereits 1877 vollständig wieder abgetragen worden ist. Auch die dort erwähnten beiden Darlehne der Her-

zoglichen Landes-Creditanstalt von ursprünglich 23 828 *M.* und 21 000 *M.* sind in 1878 abgetragen worden. Nachdem nunmehr die umfassenden Bahnhofsbauten in Meiningen nahezu vollendet, an Betriebsmitteln in den Jahren 1875/8 4 Tenderlocomotiven, 7 Personenwagen, 3 Gepäckwagen, 41 offene Güterwagen zu 200 Centnern Tragkraft, 8 Paar Langholzwagen neu angeschafft und 70 bedeckte Güterwagen von geringerer Tragkraft in solche von 200 Centner Tragkraft umgeändert worden sind, glaubt der Verwaltungsrath, dass zu den beregten Zwecken eine Dahrlehnsaufnahme keinenfalls mehr erforderlich und zweckmässig sei. Er hat daher beschlossen, auf die fragliche Ermächtigung zu verzichten und die gedachte Summe erscheint daher nicht mehr in der Bilanz. Dabei hat der Verwaltungsrath nicht unerwogen gelassen, dass eine weitere Vermehrung der Betriebsmittel, hauptsächlich an offenen Güterwagen zu 200 Centnern Tragkraft — besonders in Folge der Frachtbevorzugung bei Benutzung solcher Wagen im jetzigen Tarifsystem — und eine allmälige Erneuerung des grössten Theiles der seit 1858 im Dienste befindlichen Locomotiven nöthig, die letztere voraussichtlich auch durch Ersparniss an Feuerung und Reparaturkosten vortheilhaft sei. Der Verwaltungsrath hielt aus dieser Erwägung, und um das Unternehmen gegen alle Wechselfälle möglichst zu sichern, es für dringend geboten, den Reservefonds nach Thunlichkeit zu verstärken. Er hat daher mit Genehmigung der Staatsregierungen beschlossen, dem Reservefonds ausser dem vorgeschriebenen Jahreszuschuss von 120 000 *M.* weiter 56 862 *M.*, welcher Betrag von der in Folge der Aussetzung der planmässigen Tilgung des Prioritätenanlehens im Jahre 1878 ersparten Tilgungsrate von ½ pCt. von 62 100 *M.* nach Abzug der darauf zu verrechnenden Convertirungskosten verfüglich blieb, und 43 623 *M.* Rest des Reinertrages für 1878 nach Abzug der Dividende von 1⅔ pCt., insgesammt also 100 485 *M.* zu überweisen. In der Bilanz auf Ende 1878 konnte daher der Reservefonds — selbstverständlich ohne Einrechnung der letzterwähnten 43 623 *M.* — mit einem wirklichen Baarbestand von 72 906 *M.* eingestellt werden, während er seit 1875 mit Mehrausgaben abgeschlossen hatte. Der am 18. Juli 1878 auf Antrag des Verwaltungsraths von der Generalversammlung gefasste Beschluss, wonach in Abänderung des Beschlusses vom 30. Juni 1870 der Ueberschuss des Versicherungsfonds, nachdem der Wirthschaftsfonds auf 350 000 *M.* gebracht, nicht mehr diesem zufliessen, sondern dem Versicherungsfonds belassen, dem letzteren aber auch die aus dem Reichs-Haftpflichtgesetz herzuleitenden Leistungen und die Zahlungen zugewiesen werden sollen, welche in Folge eines Uebereinkommens unter den Privatbahnen bei Unfällen grösserer Art der Werrabahn zur Last fallen, hat die Genehmigung der Staatsregierungen, soweit erforderlich, erhalten und ist in 1878 bereits zur Ausführung gebracht worden. In Betreff des in der vorjährigen Generalversammlung zur Besprechung gekommenen Abtrages der Bauschuld an die Bayerische Staatsregierung für die Bahnstrecke Coburg-Bayerische Grenze sind Verhandlungen eingeleitet worden. Auf der schmalspurigen, auf Bahnhof Salzungen einmündenden Feldabahn ist der Betrieb bis Lengsfeld am 1. bezw. 22. Juni 1879 eröffnet worden. In Betreff der Projecte einer Anschlussbahn von Ettenhausen nach Gerstungen und der Steinachbahn von Sonneberg nach Oberlauscha ist eine Aenderung des früher berichteten Sachstandes nicht eingetreten. Zwischen den Regierungen von Preussen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha und Schwarzburg-Sondershausen ist am 8. Februar 1879 ein Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem der Königlich Preussischen Regierung gestattet ist, eine Eisenbahn von Erfurt über Arnstadt, Plaue, Gräfenroda, Suhl zum Anschluss an die Werrabahn bei Grimmenthal und zum Anschluss an die Meiningen-Schweinfurter Bahn bei Ritschenhausen, sei es in dieser ganzen Ausdehnung oder zunächst in der Beschränkung auf die Strecke Suhl-Grimmenthal, zu bauen und zu betreiben oder Bau und Betrieb einem Concessionar zu übertragen. Die seit langen Jahren vergeblich angestrebte Eisenbahnverbindung zwischen Grimmenthal und Suhl würde für den Verkehr der Werrabahn sehr förderlich sein. Bei Fortsetzung der Bahn nach Erfurt hätte die Werrabahn eine erhebliche Einbusse an dem Verkehr der Strecke Eisenach-Meiningen zu besorgen; theilweise dürfte indessen diese Einbusse durch den voraussichtlich günstigen Einfluss der gedachten neuen Bahnverbindung auf den Verkehr der längeren Strecke Meiningen-Lichtenfels wieder ausgeglichen werden. Der Betrieb der Eisenbahn Wernshausen-Schmalkalden, welcher nach Vertrag vom 8. Februar 1872 von der Verwaltung der Werrabahn für Rechnung der Stadt Schmalkalden geführt wird, hat eine Einnahme von 10 473 *M.* im Personen-, von 321 *M.* im Gepäck-, von 30 978 *M.* im Güterverkehr, von 294 *M.* aus Viehtransport und von 3 968 *M.* aus sonstigen Quellen, im Ganzen von 46 034 *M.* und eine Ausgabe von 1 179 *M.* für die allgemeine Verwaltung, von 10 015 *M.* für die Bahnverwaltung, von 23 118 *M.* für die Transportverwaltung, im Ganzen von 34 312 *M.* ergeben. Der Ueberschuss mit 11 721 *M.* (gegen 7 762 *M.* in 1877) ist an die Eigenthümerin abgeführt worden.

Galizische Karl-Ludwigbahn.

Der Geschäftsbericht*) der Galizischen Karl-Ludwigbahn giebt zuerst eine Darstellung der Geschäftsconjunctur im Jahre 1878 und bemerkt hierbei:

„Die grosse, die Geschäftsergebnisse des Jahres 1877 so günstig gestaltende Getreidebewegung reichte, mächtig gefördert durch die Hemmungen der Schifffahrt im Schwarzen Meere und an der unteren Donau, noch in die ersten Monate des Jahres 1878 herüber. Gleichzeitig waren aussergewöhnliche Kohlenquantitäten nach Rumänien und nach Südrussland innerhalb verhältnissmässig sehr kurzer Zeit zu verfrachten, und so erreichte der Verkehr unserer Bahn während des ersten Quartals eine bis dahin unerreichte Höhe. Mit der Freigebung der Schifffahrt reducirte sich jedoch zunächst der Kohlenverkehr; zugleich drückten die enormen Getreidequantitäten, welche während der Blokade an den Hafenplätzen des Azow'schen und des Schwarzen Meeres sich angesammelt hatten, auf die Absatzverhältnisse der westlichen Märkte. Anfänglich erschien der Eisenbahnverkehr dadurch wenig berührt; der plötzlich stürmisch auftretenden Nachfrage nach Schiffsräumen konnte nicht genügt werden; Seefrachten und Prämien der Assecuranz hielten sich geraume Zeit hindurch hoch. Diese in den Pontushäfen sich bietenden Rendements zogen jedoch bald einen grossen Theil der fast allerwärts, so auch in den Baltischen wie in den Preussischen Ostseehäfen zur Zeit nur wenig beschäftigten Fahrzeuge heran, und es sanken die Schifffahrtspreise unerhört tief herab. In Folge dessen entwickelte sich im Getreidehandel die Tendenz, auf den kürzesten Wegen Häfen zu erreichen, und selbst aus der nächsten Nähe der Galizischen Grenze wurden unserer Linie Transporte entzogen. Auf den Galizischen Märkten konnten die Preise nun nicht mehr mit jenen der Seeplätze Schritt halten; Amerikanische und Russische Concurrenz in Verbindung mit einer ungewöhnlich guten Ernte in Deutschland verursachten empfindliche Preisrückgänge und erschwerten den während der letzten Jahre auf so ausgedehnte Gebiete erweiterten Absatz Galizischen Getreides. Hand in Hand ging damit eine bemerkenswerthe Verminderung der Consumtionsfähigkeit des Landes, die auf den Eisenbahnverkehr naturgemäss ebenfalls rückwirken musste.

Der Personenverkehr weist folgende Daten nach: Es wurden im Ganzen 823 520 Personen (gegen 822 758 im Jahre 1877) mit einem in Folge Verschiebung der durchschnittlich bezahlten Frachtpreise von 1 871 006,20 fl. im Jahre 1877 auf 1 855 193,21 fl. verringerten Ertrage, befördert.

An Frachten wurden trotz der ausserordentlich lebhaften Frequenz während der ersten vier Monate 1 272 289,5 t gegen 1 376 794,1 t im Vorjahre, d. i. um 104 504,6 t = 7,59 pCt. weniger befördert, obgleich an Kohle 22 904,6 t, Hölzer 14 635,9 t, Mineralproducten 6 797 t, lebendem Vieh 6 031,1 t, Tabak 3 741,9 t etc. mehr als im Vorjahre zum Versandt gelangten; dagegen ergab sich ein Ausfall bei Bodenproducten von 90 307 t, bei Lebensmitteln von 22 985,2 t, bei Colonial- und Specereiwaaren von 14 591,5 t, bei Manufactur-Rohstoffen von 7 999,9 t u. s. w.

Diese Ausfälle, welche vornehmlich bei den höher tarifirten Gütern zu verzeichnen sind, sowie der Rückgang des Silberagio haben mit sich gebracht, dass die Einnahmen aus dem Güterverkehre von 12 993 067,54 fl. auf 10 870 148,41 fl., d. i. um 2 122 919,13 fl. = 16,34 pCt. zurückgegangen sind.

Die Betriebsausgaben für den Dienst der Linie Krakau-Lemberg beziffern sich auf 4 287 143 fl. (—113935,32 fl.) und auf der Linie Lemberg-Brody-Podwoloczyska auf 1 957 569,73 fl. (+ 208 344,23 fl.).

Einen sehr wesentlichen Antheil an diesen Ausgaben hatten umfangreiche Anschaffungen zum Ersatze ausrangirter Betriebsmittel, Schienenauswechselungen auf den neuen Linien und der grosse Aufwand, den die geordnete Abwickelung eines sehr dichten Verkehres während eines ungewöhnlich schneereichen Winters bedingte.

Die finanziellen Ergebnisse stellen sich dar wie folgt: Das Gesammterträgniss beziffert sich auf 6 507 212,67 fl. und zwar

a) der Linie Krakau-Lemberg auf . . . . . . 4 873 322,29 fl.
b) der Linie Lemberg-Brody-Podwoloczyska auf . 922 121,94 „
c) Zuschuss aus dem Titel der Staatsgarantie für letztere Linie in Silber 625 078,84 fl. zum Jahres-Durchschnittscourse von 102,67 = ... 641 768,44 „

Nach Abzug des Erfordernisses für die von der Gesellschaft aufgenommenen Anlehen per 2 010 168,96 fl. und der 5 pCt. Zinsen und Tilgungsquoten des Gesellschaftscapitals per 228 000 Stück Actien (abzüglich der für fructificirte Capitalien eingenommenen Zinsen) mit 2 276 781,78 fl. erübrigt als Ueberschuss des Reinertrages für das Jahr 1878 die Summe von 2 220 261,93 fl., wonach nach Hinzurechnung des von der XXII. ordentlichen Generalversammlung überwiesenen Uebertrages von 404 064,01 fl. der Betrag von 2 624 325,94 fl. zur Disposition der Generalversammlung verbleibt“.

*) Siehe auch das kurze Referat in der Oesterreichisch-Ungarischen Correspondenz S. 538.

Die Eisenbahnen Frankreichs im Jahre 1878. Die Eisenbahnen Frankreichs können das Betriebsjahr 1878 als ein besonders günstiges bezeichnen. Die Länge des Bahnnetzes hat sich um 697 km vergrössert und betrug Ende 1878 22 193 km; die Geldeinnahmen aber sind weitaus stärker angewachsen. Es stellt sich nämlich gegen 1877 ein schliessliches Plus von 60,4 Millionen Francs heraus. Nach den einzelnen Bahngruppen vertheilen sich die Einnahmen für die fünf Jahre 1874, 1875, 1876, 1877 und 1878 wie folgt:

Bahngruppen	1874	1875	1876	1877	1878
	Millionen Francs				
Altes Netz	614,8	639,0	647,0	632,6	680,6
Neues Netz	165,0	177,2	183,5	181,8	192,9
Besonderes Netz	5,2	5,5	5,4	5,8	6,1
Staatsbahnnetz	—	—	—	12,6	13,4
Verschiedene Gesellschaften	14,0	17,7	22,8	12,7	12,9
Zusammen	799,0	839,4	858,7	845,5	905,9

Abgesehen von dem Rückgange der Einnahmen in 1877 ist fortgesetzte Steigerung der Einnahmen zu verzeichnen. Der Ausfall bei den „verschiedenen Gesellschaften“ von 1877 ab kommt auf Rechnung des Staatsbahnnetzes, das von da an sich neu constituirte. Die Geldeinnahmen pro Kilometer stellten sich 1877 auf 40 219 Frcs., 1878 auf 41 686 Frcs.; sie waren somit 1878 um 1 467 Frcs. oder 3,65 pCt. grösser. Plus hatten: das alte Netz (6,65 pCt.), das Specialnetz (5,48 pCt.), das Staatsbahnnetz (2,63 pCt.). Die Länge des Staatsbahnnetzes betrug Ende 1878 1 591 km. Die Staatseinkünfte aus dem Eisenbahnverkehre beliefen sich 1877 auf 91,2 Millionen Francs (71 Millionen Francs aus dem Eilgutverkehr, 20,1 Millionen Francs aus dem Frachtenverkehr), 1878 auf 92,1 Millionen Francs (81,4 resp. 10 Millionen Francs). Dass auf den Französischen Eisenbahnverkehr im Jahre 1878 die Pariser Weltausstellung von ganz besonderem Einflusse war, ist leicht erklärlich.

Tunnel zwischen Frankreich und England. Die Sondirungsarbeiten eines Tunnels unterhalb des Canals La Manche werden unter Leitung des Architecten und Ingenieurs Larousse rüstig fortgesetzt, welcher bereits durch seine Arbeiten am Suezcanal Weltruf erlangt hat. Man musste selbstverständlich damit beginnen, sich ein zuverlässiges Bild von der Bodenbeschaffenheit des Meeres an der künftigen Baustelle zu verschaffen. In den Französischen Gewässern wurden bereits 1 525 Sondirungen auf 28 km Küstenlänge vorgenommen; aus diesen Sondirungen hat man 753 Erdproben gewonnen und auf das Genaueste classificirt. Bei den genannten Operationen ist die unterseeische Bodenfläche in der Richtung Calais-Dover 7 671 mal angebohrt worden. Die geologische Sammlung der Bohrproben zählt bereits 3 267 Nummern. Die Breite des untersuchten unterseeischen Terrains beträgt 250 bis 300 m. In der zwischen Sangatte bei Calais und der Margaretheninsel etwas östlich von Dover gelegenen Richtung des projectirten Tunnels misst der Canal La Manche 35—36 km, welche Länge auch der Tunnel erhalten wird. Um das Einsickern von Meerwasser möglichst zu verhüten, wird der Tunnel ungefähr 70—75 m unterhalb der tiefsten Bodensenkung des Meeres erbaut werden. Der Boden unterhalb des Meeresbodens entspricht jenem oberhalb des Meeres an der Normanisch-Französischen und Englischen Küste; er besteht meist aus einer graulichen lehmigen Kreide, die in grösserer Tiefe ein sehr festes und gleichförmiges Gefüge hat, also für das Bauobject sehr günstig zu sein scheint. Wir fügen dieser Mittheilung der „Oesterr. Eisenb.-Ztg.“ bei, dass der Tunnel selbst noch nicht begonnen ist und auch, wie das Blatt „Pas-de-Calais“ und nach ihm das „Journal de chem. d. fer“ vom 12. Juli berichtet, die Vorarbeiten seit 3 Monaten unterbrochen sind, da die Arbeiter nicht im Stande waren, mit der zum Entfernen des Wassers dienenden Dampfmaschine, welche in der Minute 1 300 l Wasser auswirft, die Wassermassen zu bewältigen, wozu eine doppelte Kraftanstrengung nöthig wäre. — Man ist aber bereits in eine Tiefe von 38 m vorgedrungen und sollen die Arbeiten im Monat December wieder aufgenommen werden.

Omnibus- und Tramwayverkehr in Paris.

Die Pariser Omnibusgesellschaft ist bekanntlich eine der bedeutendsten Transportunternehmungen dieser Gattung und gilt darin anerkanntermassen auch als mustergültig. Seit ihrem Bestande hat dieselbe von Jahr zu Jahr eine Zunahme ihres Verkehrs zu verzeichnen. Die Zahl der beförderten Personen ist von 34 Millionen im Jahre 1854 auf 121 835 000 im Jahre 1867 gestiegen und betrug im Weltausstellungsjahre 1878 nahezu 162 Millionen. Auf den Omnibus- und Tramwaylinien der Gesellschaft liefen täglich durchschnittlich 639 Omnibuse und 200 Tramwaywagen. Mittelst Omnibusen wurden im Jahre 1878 im Ganzen 102 912 852 Personen, d. i. 281 131 Personen pro Tag und 441 pro Wagen und Tag befördert. Von den 102 912 852 Personen hatten 59 824 657 Sitzplätze im Innern und 43 088 195 Personen auf den Imperialen. Jeder Omnibus durchlief täglich durchschnittlich 92 km 470 m. Auf den Omnibuslinien betrug die Bruttoeinnahme für das Jahr 1878 19 735 471 Frcs., d. i. 84 Frcs. 61 Cts. pro Tag und Wagen, und pro Person durchschnittlich 19 Cts., gegen 18 Cts. im Jahre 1877. (Der Fahrpreis beträgt 30 Cts. pro Platz im Innern und 15 Cts. auf der Imperiale.) Auf den Tramwaylinien wurden im Ganzen 58 505 744 Personen befördert, d. i. 160 289 pro Tag und 802 pro Wagen und Tag. Hiervon hatten 30 681 890 Personen Sitzplätze im Innern und 27 823 854 auf den Imperialen. Zum Unterschiede von den Omnibusen, wo Damen nur im Innern der Wagen placirt werden, sind auf den Tramwaywagen die Imperialen auch Damen zugänglich. Jeder Tramwaywagen durchlief pro Tag 91 km 231 m. Die Bruttoeinnahme der Tramwaylinie betrug im Jahre 1878 10 660 934 Frcs., d. i. 146 Frcs. 29 Cts. pro Tag und Wagen und 17 Cts. pro Person. Der Fahrpreis ist gleich dem der Omnibuse.

Die Gesellschaft hat im Einvernehmen mit anderen Omnibuslinien combinirte Billets eingeführt, welche die theilweise Benutzung der einen und anderen Linie bezw. des Omnibus und der Tramway gestatten.

Nachahmenswerth ist auch die Behandlung der Omnibuspferde. Die Pariser Omnibusgesellschaft hat nicht nur einen Schlag besonders kräftiger Pferde (vorzugsweise die bekannten Percherons) eingeführt, sondern sie hält hiervon einen höheren Stand, so dass jedes Pferd während jedes Vierteljahres zwei bis drei Wochen vom Dienst frei ist. Die Gesellschaft besitzt auf benachbarten Dörfern Stallungen und ausgedehnte Hutweiden, woselbst die ausser Dienst gestellten Pferde sich erholen, um dann neu gestärkt den Dienst wieder anzutreten. (Oesterr. E.-Z.)

Viaduct über das Cuyahoga-Thal in Cleveland. Dieser grossartige, vor einiger Zeit für den allgemeinen Verkehr eröffnete Bau überspannt in der Stadt Cleveland im Staate Ohio das weite Thal des Cuyahoga-Flusses, dessen beide hoch gelegene Ufer miteinander verbindend. Die gigantischen Dimensionen des Baues kann man daraus beurtheilen, dass sechs Fuhrwerke bequem nebeneinander fahren können, während der Fussweg zu beiden Seiten für je drei Personen Raum bietet, das ist in Zahlen ausgedrückt 19½ m Gesammtbreite, wovon 12 auf die Fahrstrasse entfallen. Die Gesammtlänge des Viaductes beträgt 980 m, zu deren Zurücklegung man, mässig ausschreitend, 15 Minuten braucht.

Auf der Ostseite vor dem Hügel Superiorstreet beginnend, besteht der Viaduct aus einem 46 m langen gepflasterten Erddamm mit starken Widerlagsmauern an den Seiten, welchem sich dann die eiserne Brückenconstruction anschliesst. Zwischen dem ersten Flusspfeiler und dem ersten Bogen der steinernen Brücke musste der Schifffahrt wegen eine Länge von 100 m mit einer Drehbrücke überspannt werden, welche zwar nicht die grösste, aber schwerste Brücke dieser Art in der Welt ist; sie wird mittelst Dampfkraft um einen steinernen Pfeiler bewegt, der zum Theil im Wasser am Rande des westlichen Ufers steht. Das gesammte Eisengewicht der Brücke beträgt 1 440 t. Die Fortsetzung des Viaductes jenseits der Drehbrücke wird von steinernen Bogen gebildet, denen sich wieder ein gepflasterter Erddamm anschliesst, der mit ersteren 420 m lang ist.

Die Baukosten belaufen sich auf 2 151 460 Dollars und sind grösstentheils durch Brückenfonds im Betrage von 2 135 000 Dollars gedeckt worden. Der Brückenzoll für Fussgänger, mit Ausnahme öffentlicher Beamten, beträgt nur Einen Cent. Von der Brücke aus geniesst man eine herrliche Aussicht, rechts liegt der Eriesee; auf dem Flusse ist reger Schiffsverkehr und zur Winterszeit zeigt sich das heitere Leben des Eislaufes. Zu beiden Seiten des Flusses erheben sich Kirchen, Häuser, Fabriken; links sieht man das von waldigen Höhen begrenzte Thal, das viele Eisenbahnlinien durchschneiden. Ueberall entfaltet sich reges, frisches Leben, das auf die gedeihliche Fortentwickelung Clevelands schliessen lässt.

Miscellen.

Triester Lagerhäuser. Die gemischte Commission für die Errichtung der Triester Lagerhäuser hat ihre Arbeiten beendigt. Die Lagerräume sollen einen Fassungsraum von 16 000 qm erhalten und 4 000 qm werden mit Hinblick auf die spätere Entwickelung des Verkehrs reservirt. Es werden 5 ebenerdige Gebäude erbaut werden. Die Construction und das Baumaterial sollen möglichst leicht sein, und der ganze Bau wird noch im Laufe des heurigen Sommers vollendet werden. Die Anlagen werden durch Geleise, welche die Südbahn legen wird, in directe Verbindung mit dem Hafen und mit dem Bahnhofe gebracht werden, und man ventilirt auch die Frage der directen Ueberladung der Güter aus den Waggons in die Schiffe und umgekehrt. Zunächst werden nur Exportwaaren aus Oesterreich-Ungarn Aufnahme in den Lagerhäusern finden. Es bleibt nur noch übrig, die wichtige Frage zu lösen, wer diese Lagerhäuser bauen und wer sie verwalten soll.

Vesuvbahn. Das Italienische Arbeitsministerium hat die Concession zum Bau einer Zahnradbahn auf den Vesuv ertheilt. Mit den Arbeiten wurde Anfangs Mai begonnen, und hofft man, diese Bahn am 1. August dem Verkehre übergeben zu können.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 58. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 1. August 1879.

Zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Salzburg, im Juli 1879.

Commissionsbericht zu No. VI der Tagesordnung

über den Antrag der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, betreffend die Zulässigkeit der Adressirung von Gütersendungen an mehrere Empfänger.

Seitens der Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft ist in der Conferenz der Commission des Vereins für Angelegenheiten des Güterverkehrs d. d. Wien, 25./26. März 1879 (sub VI des Protocolls) der Antrag gestellt worden:

„Die Generalversammlung wolle beschliessen, dass sämmtliche Expeditionen anzuweisen seien, Frachtbriefe, welche an mehrere selbstständige Empfänger (Person, Firma etc.) gerichtet sind, zurückzuweisen".

Die Commission befürwortet, diesem Antrage stattzugeben.

Veranlassung zu dem Antrage hat die Thatsache gegeben, dass wiederholt Sendungen an zwei oder mehrere Personen (z. B. Gatte und Gattin) adressirt worden sind, die nicht Eine protocollirte Firma bilden.

Diese Art zu adressiren soll angeblich bezwecken, dass der Aufgeber in Fällen, wenn beispielsweise ein Gatte dem andern das Gut in unlauterer Absicht cedirt, das Regressrecht gegen Beide ausüben könne.

Wenn die Eisenbahnen verpflichtet wären, Frachtbriefe mit mehreren, nicht Eine Firma bildenden Adressaten, die vielleicht gar an verschiedenen, weit von einander entfernten Orten wohnten, zu adressiren, so würden hieraus bei der Avisirung, Ablieferung und Zurdispositionsstellung wesentliche, mit der Natur des Eisenbahnbetriebes unter Umständen kaum vereinbare Erschwernisse und eine erhebliche schwer übernehmbare Verantwortung erwachsen.

Nach den für den grössesten Theil des Vereinsgebietes geltenden Bestimmungen des Deutschen Handels-Gesetzbuches ist nach Ansicht der Commission zwar für zulässig zu erachten, dass die Eisenbahnverwaltungen einen Transportvertrag abschliessen können, indem dieselben sich verpflichten, ein Gut an mehrere verschiedene Personen auszuliefern, da die Eingehung eines solchen Vertrages nirgends verboten ist. Eine Verpflichtung der Eisenbahnverwaltungen zur Eingehung eines solchen Vertrages ist jedoch auch im Handels-Gesetzbuch nirgends ausgesprochen.

Nach den Bestimmungen des speciell das Eisenbahn-Transportrecht regelnden Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist nach Ansicht der Commission für den Eisenbahnverkehr überhaupt nur die Uebernahme des Transports eines Gutes und mithin die Adressirung des Frachtbriefes an Einen Empfänger zugelassen. Das Betriebsreglement spricht stets nur vom Empfänger im Singular. Im § 50 No. 3 wird „die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers" seitens des Absenders im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt. § 59 bestimmt: „die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern".

Abgesehen von dem Wortlaut dieser Bestimmungen spricht für die Richtigkeit der Interpretation der Commission der Inhalt des Frachtbrief-Formulars selbst, welches als Adresse enthält

„Herrn . . . .
in . . . .
Station . . . . der . . . . . . Eisenbahn"

Hannover, im Juli 1879.

Namens der Commission:
Königliche Eisenbahndirection.
v. Schmerfeld.

Commissionsbericht zu No. VII der Tagesordnung

über den Antrag der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft, betreffend Massregeln zur Verhütung von Unglücksfällen beim Heben und Fortschaffen landwirthschaftlicher Maschinen.

Bei der Manipulation mit landwirthschaftlichen Maschinen sind im Bahnbereiche der Oesterreichisch-Ungarischen Vereinsverwaltungen neuerdings zwei Unglücksfälle dadurch entstanden, dass Personen beim Heben und Fortschaffen derartiger Maschinen in das Getriebe gerathen sind und sich hierdurch gefährliche Quetschungen zugezogen haben. Auf den Wunsch der genannten Verwaltungen ist deshalb die Frage, ob nicht solchen Unglücksfällen, die möglicherweise die Bahnverwaltungen in Mitleidenschaft ziehen könnten, durch einfache event. seitens der Aufgeber zu bewirkende Arretirung des Trieb- oder Schwungrades mittelst starken Bindedrahts vorzubeugen sei, der Commission überwiesen worden.

Bei der Berathung im Schosse der letzteren kam zunächst die Frage des Bedürfnisses einer einheitlichen Regelung zur Erörterung. Es wurde hierbei geltend gemacht, dass gegenüber den erwähnten vereinzelten Vorkommnissen doch ungünstige Erfahrungen aus weiteren Kreisen nicht vorlägen, dass insbesondere nach den Erhebungen der Preussischen Ostbahn, die Jahr aus Jahr ein sehr bedeutende Quantitäten von landwirthschaftlichen und sonstigen Maschinen im Durchgangs- wie im Localverkehre befördert, derartige Unglücksfälle noch nicht constatirt worden sind, dass übrigens grössere Getriebe bezw. Schwungräder, die besonders vorsichtiger Behandlung bedürfen, weniger bei landwirthschaftlichen als bei sonstigen grossen Maschinen für Tuch-, Papier-, Zucker- etc. Fabriken und Mühlen vorkommen, welche letzteren, selbst wenn sie einzeln zum Transport gelangen, mit Rücksicht auf Gewicht bezw. Umfang regelmässig den Interessenten zur Ver- und Entladung überlassen werden.

Mit überwiegender Stimmenmehrheit wurde deshalb die Bedürfnissfrage verneint und darauf hingewiesen, dass die Bestimmung sub C im § 48 des Vereins-Betriebsreglements den Eisenbahnen die Möglichkeit biete, mit dem Versender die Bedingungen der Uebernahme derartiger — nicht blos landwirthschaftlicher — Maschinen zu vereinbaren und sich hierdurch gegen etwaige Regressansprüche zu schützen. Ausserdem wurde die Meinung vertreten, dass angesichts der Umgestaltungen, welchen dergleichen Maschinen in Folge neuer Erfindungen tagtäglich aus-

gesetzt seien, es misslich, ja undurchführbar sei, für jeden Einzelfall passende zeitgemässe und völlig sicherstellende allgemeine Bestimmungen zu treffen.

Bezüglich der grossen Schwungräder überwiege beispielsweise die Gefahr des Bruchs, weshalb es sich überhaupt empfehle, statt der Arretirung ihre Abnahme zur Bedingung der Beförderung zu machen.

Die Commission beantragt hiernach:

davon abzusehen, im Vereine einheitliche Vorschriften in Bezug auf die Arretirung der Triebräder bei landwirthschaftlichen etc. Maschinen zu machen.

Im Auftrage der Commission:
Die Königliche Direction der Ostbahn.

Commissionsbericht zu No. VIII der Tagesordnung
über verschiedene das Frachtbriefformular betreffende Anträge

1. der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, betreffend die Zulassung nachrichtlicher Vermerke in den Frachtbriefen,
2. der Berlin-Stettiner Eisenbahn, betreffend die Zulassung von Frachtbriefen mit dem Vermerke „zur Selbstentladung zu stellen" und
3. der Berlin-Hamburger Eisenbahn, betreffend die Fortlassung der die Rubrik „Zeichen und Nummer" abschliessenden äussersten linken verticalen Linie in den Frachtbriefen.

ad 1. Von dem Vorstande der vereinigten Spediteurgruppen in Berlin ist an die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft der Antrag gerichtet worden (cfr. Schreiben der geschäftsführenden Direction vom 18. November 1878 No. 4314), dass die bei den früher geltenden Frachtbriefformularen zugelassenen, für den Empfänger bestimmten gedructen Vermerke, welche ausser den Namen des versendenden Spediteurs und des Adressaten noch die Specification der Nachnahme und die Namen derjenigen enthalten sollen, von denen die Sendung herrührt, bezw. an welche sie weiter zu befördern ist, auch bei den neuen, vom 1. Januar l. J. ab giltigen Frachtbriefformularen auf der Rückseite der linken Hälfte derselben zugelassen werden möchten, selbstverständlich ohne Verbindlichkeit derartiger Vermerke für die Bahnverwaltungen, was durch eine gleichfalls eingedruckte Bemerkung noch ausdrücklich constatirt werden soll.

In der Commission ist darauf hingewiesen worden, dass diese Frage bereits im Tarifverbande zur Sprache gekommen ist und dass die bezüglichen Verhandlungen zu einer Umfrage an sämmtliche Verbandsverwaltungen über die in ihrem Bereiche in der letzten Zeit vorgekommenen Vermerke geführt haben.

Diese Umfrage habe ergeben, dass im Bereiche des Tarifverbandes nahezu 300 verschiedene Vermerke und Erklärungen constatirt worden sind, so dass der Tarifverband die Absicht, in eine specielle Prüfung über die Zulässigkeit jedes einzelnen Vermerks einzutreten, habe aufgeben müssen. — Aehnliche Erfahrungen sind auch von den Oesterreichisch-Ungarischen Vereinsverwaltungen gemacht worden.

Die generelle Discussion dieser Frage im Schosse der Commission hat ergeben, dass nach den gegenwärtig geltenden Bestimmungen (§ 50 Alinea 9 des Betriebsreglements) alle Vermerke ausgeschlossen sind, die im Handelsgesetze oder im Betriebsreglement nicht ausdrücklich vorgesehen sind.

Rücksichtlich der künftigen Ordnung dieser Angelegenheit giebt es nach Ansicht der Commission folgende Wege, auf welchen dieselbe zu erreichen sein würde, und zwar:

1. durch Bezeichnung aller derjenigen Vermerke, welche man für zulässig hält;
2. jede Verwaltung soll selbst bestimmen, welche Vermerke sie zulassen will, mit der Massgabe, den übrigen am Transporte betheiligten Verwaltungen für alle Nachtheile zu haften, welche aus der Zulassung solcher Vermerke etwa entstehen könnten;
3. streng nach dem Betriebsreglement zu verfahren, d. h. alle Frachtbriefe zurückzuweisen, welche Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder das Betriebsreglement für statthaft erklärt worden sind.

Für den Fall, als Vermerke zugelassen werden sollten, wäre hierzu ein besonderer Raum auf der Rückseite des Frachtbriefes zu reserviren und das Betriebsreglement in dem Sinne zu ergänzen, dass diese Vermerke das Verhältniss der Bahnen zum Publikum nicht berühren.

Ferner wird vorausgesetzt, dass seitens der Post und des Stempelfiscus hiergegen kein Bedenken erhoben und dass seitens dieser Behörden nicht etwa verlangt werde, derartige Frachtbriefe mit Post- oder Stempelmarken zu versehen.

Die Commission beantragt, die Generalversammlung wolle entscheiden:

dass das gegenwärtig zu Recht bestehende Verfahren beibehalten, d. h. dass alle Frachtbriefe zurückgewiesen werden, welche Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder das Betriebsreglement für statthaft erklärt worden sind.

Demgemäss hat jede Ergänzung des Betriebsreglements, die sich auf Vermerke bezieht, zu unterbleiben.

Die Commission stellt weiter den Antrag:

die Generalversammlung wolle aussprechen, dass solche Vermerke, deren Aufnahme in den Frachtbrief nach dem von der Commission aufgestellten Rechtsgrundsatze einem Bedenken nicht unterliegt, nicht allein eingeschrieben, sondern auch eingedruckt werden dürfen.

ad 2. Die Verwaltungen der Oberschlesischen und der Berlin-Stettiner Eisenbahn (cfr. Schreiben der geschäftsführenden Direction No. 724 vom 15. Februar 1879) haben eine Entscheidung der Frage verlangt, ob Frachtbriefe mit dem Vermerke „zur Selbstentladung zu stellen" zurückgewiesen werden dürfen oder angenommen werden müssen und, wenn letzteres der Fall, ob diese Vorschrift als ein integrirender Theil des Frachtvertrages anzusehen ist, dergestalt, dass in dem Falle, wenn solche Sendungen aus Betriebsrücksichten bahnseitig entladen werden müssen, den Empfängern die tarifmässigen Ladegebühren nicht angerechnet werden dürfen.

Für den Fall, als die Generalversammlung die sub 1 gestellten Anträge der Commission acceptirt, ist die von den genannten Verwaltungen gestellte Frage als erledigt anzusehen.

ad 3. Veranlasst durch verschiedene Beschwerden über den zu klein bemessenen Raum für „Zeichen und Nummer" in dem neuen Frachtbriefformulare ist von der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft (cfr. Schreiben der geschäftsführenden Direction vom 15. Februar 1879 No. 724) die Frage angeregt worden, ob es als zulässig zu erachten sei, dem bezeichneten Uebelstande durch Fortlassen, der, die obige Rubrik abschliessenden äussersten verticalen Linie links abzuhelfen.

Nachdem das Frachtbriefformular im gegenseitigen Einvernehmen der hohen Regierungen festgestellt worden ist, erachtet es die Commission nicht für opportun, in eine Erörterung über die Zulässigkeit des Wegfalles des bezeichneten Verticalstrichs einzutreten.

Wien, im Juli 1879.

Namens der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs:
K. K. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahngesellschaft.

Commissionsbericht zu No. IX der Tagesordnung
über den Antrag der Braunschweigischen Eisenbahn, betreffend die Declaration der Bezeichnung „franco".

Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft hat laut Schreiben der geschäftsführenden Direction vom 21. December v. J. No. 4781 den Antrag gestellt, den Artikel 19 des Uebereinkommens zum Betriebsreglement durch einen Zusatz des Inhalts zu ergänzen, „dass, sofern von dem Versender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, unter „franco" die Fracht einschliesslich der Zuschläge für Werth- und Interessedeclaration, sowie alle Nebenkosten, welche nach Massgabe des Reglements und Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, zu verstehen sind, dass dagegen Kosten, welche erst während des Transports erwachsen, wie z. B. Zollkosten, Reparaturkosten für Fastagen etc. nicht unter den Begriff „franco" fallen, und hat die antragstellende Verwaltung diesen Antrag damit begründet, dass bezüglich der Auslegung des Begriffes „franco" verschiedenartige Auffassungen möglich seien und auch factisch vorkommen.

Ueber diesen Antrag, welcher von der geschäftsführenden Direction der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur Vorberathung zugewiesen wurde, hat die letztere in der Sitzung vom 25./26. März cr. berathen, und sich den Ausführungen der berichterstattenden Verwaltung der Kaiserin Elisabethbahn, welche im Nachstehenden wiedergegeben sind, angeschlossen.

Der allgemeine Begriff „franco" lässt eine verschiedenartige Auslegung zu und wird, wie die practischen Erfahrungen beweisen, auch in verschiedenem Sinne aufgefasst. Die entschieden verbreitetste Ansicht darüber, wie sie bei den meisten Verwaltungen in Uebung steht, ist die, dass die Bezeichnung „franco" nicht im engsten Sinne des Wortes aufzufassen ist, sondern dass darunter die Fracht sowie alle Nebengebühren, welche die Aufgabestation zu berechnen in der Lage ist, verstanden werden.

Diese Auslegung hat den Vortheil für sich, dass durch die Zusammenfassung aller Aufgabegebühren in die Francatur die Verrechnung bedeutend vereinfacht wird und Missverständnisse nicht leicht zulässig sind.

Die Auffassung der Bezeichnung „franco" als Francofracht dürfte sich schon aus den Gründen, welche den Deutsch-Niederländischen Tarifverband zu Berathungen veranlasst haben, nämlich wegen der ungleichmässigen Abfertigung und der dadurch entstehenden Verluste an Gebühren nicht empfehlen.

Auch dürfte durch die erstere Auslegung den Intentionen des Absenders, der im Allgemeinen durch die Francirung die gänzlich freie Ablieferung einer Sendung an den Adressaten wünscht, mehr entsprochen sein, und wird es nur in Ausnahmefällen in den Absichten des Versenders gelegen sein, die Be-

zahlung der Nebengebühren durch den Empfänger erfolgen zu lassen.

Der Begriff „franco" schliesst jedoch nicht aus, dass die Partei eine derartig abgefertigte Sendung auch mit Nachnahmen belasten kann und in solchen Fällen kommt es sehr häufig vor, dass die Nachnahmeprovision sehr oft seitens der Absendestation nicht in die Francatur einbezogen wird.

Von dem Standpunkte ausgehend, dass unter „franco" auch alle Nebengebühren der Aufgabebahn zu verstehen sind, ist auch die Nachnahmeprovision unter die francirten Gebühren einzubeziehen, sonach in Fällen von Francirungen stets vom Aufgeber zu bezahlen.

Die einfache Bezeichnung „franco" auf einem Frachtbriefe ohne jeden weiteren Zusatz ist demnach nicht im Sinne der im internationalen Tarife der Niederländischen Rheineisenbahn enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 53 des Betriebsreglements, dass unter franco nichts anderes als Francofracht verstanden sei, aufzufassen, sondern wird die Ansicht ausgesprochen, dass darunter Francofracht und Nebenkosten, soweit letztere seitens der Absendestation zur Berechnung kommen, verstanden werden müssen, und ist demzufolge in Fällen, wo die Abfertigung einer Sendung „franco" gegen eine Nachnahme stattzufinden hat, auch die Nachnahmeprovision unter die francirten Gebühren einzubeziehen.

Wünscht jedoch der Versender die Francirung von, während des Transportes oder in der Aufgabestation auflaufenden Kosten oder überhaupt solcher Gebühren, welche die Aufgabestation nicht zu berechnen in der Lage ist, so hätte er dies mit einem besonderen Zusatz zu dem Worte „franco" auszudrücken und müsste die bezügliche Bemerkung in den verschiedenen Fällen am Frachtbriefe ausdrücklich beigesetzt werden, beispielsweise

a) franco,
b) franco Fracht und Zoll.

Die Commission beantragt demnach, die Generalversammlung wolle den Antrag der Braunschweigischen Eisenbahn in folgender Fassung annehmen:

„Sofern von dem Versender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, ist unter „franco" die Fracht einschliesslich der Zuschläge für Werth- und Interessedeclarationen, sowie alle Nebenkosten, welche nach Massgabe des Reglements und Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahmeprovision inbegriffen, zu verstehen.

Dagegen fallen Kosten, welche erst während des Transports erwachsen, wie z. B. Zollkosten, Reparaturkosten für Fastagen etc. nicht unter den Begriff „franco".

Namens der Commission:
Die Direction der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn.

Commissionsbericht zu No. X der Tagesordnung
über den Antrag der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, betreffend die Vorsichtsmassregeln beim Transport von Fruchtsaft in gährendem Zustande.

Die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn macht in ihrer, mit Schreiben der geschäftsführenden Direction de dato Berlin 20. Januar 1879 No. 232 den sämmtlichen Verwaltungen des Deutschen Eisenbahnvereins abschriftlich mitgetheilten Zuschrift vom 6. Januar d. J. No. 21992/T darauf aufmerksam, dass beim Transport von Fruchtsaft in gährendem Zustande in luftdicht verschlossenen Fässern wiederholt Beschädigungen anderer Güter dadurch entstanden sind, dass das den gährenden Fruchtsaft enthaltende Fass auseinander getrieben worden und der Inhalt ausgelaufen sei, und sie beantragt deshalb die Erlassung einer Vorschrift, dahin gehend, dass bei dem Versand von Fruchtsaft in gährendem Zustande dieselben Vorsichtsmassregeln zu beobachten wären, welche für den Versand von Most und nicht vergohrenem neuen Wein in den (in den Tarifen der Deutschen Bahnen enthaltenen) Zusatzbestimmungen zu § 47 des Betriebsreglements vorgeschrieben sind, d. h. die Annahme dieses Artikels nur unter der Bedingung zu gestatten, dass die Fässer nicht luftdicht verschlossen und mit sogenannten Mostpfeifen versehen sind.

Die geschäftsführende Direction, welche den obigen Antrag laut ihres Eingangs citirten Schreibens de dato Berlin 20. Januar 1879 No. 232 der Commission zur weiteren geschäftlichen Behandlung überwies, stellt es derselben gleichzeitig anheim, eventuell die Frage zu erörtern, ob Fruchtsaft in gährendem Zustande nicht unter die nur bedingungsweise zur Beförderung zuzulassenden Artikel des § 48 des Betriebsreglements aufzunehmen wäre.

Die Commission hat diesen Gegenstand in der Sitzung zu Wien am 25. und 26. März d. J. in Berathung gezogen und erlaubt sich, da sie den Antrag der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für begründet hält, der Generalversammlung eine Regelung der Angelegenheit in der Weise vorzuschlagen, dass eine Ergänzung der oben erwähnten, in den Tarifen der Deutschen Bahnen enthaltenen Zusatzbestimmungen zu § 47 des Betriebsreglements, sowie der einschlägigen Tarif- oder sonstigen Vorschriften der übrigen Bahnen und der Verbände dahin vorgenommen werde, dass Fruchtsaft in gährendem Zustande nur unter gleichen Bedingungen wie Most, nicht vergohrener Wein und andere gährende Flüssigkeiten zum Transport angenommen wird.

Auf die seitens der geschäftsführenden Direction angeregte Aufnahme des Artikels „Fruchtsaft in gährendem Zustande" unter die im § 48 des Betriebsreglements genannten, nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände glaubt dagegen die Commission nicht einrathen zu sollen, weil sonst auch noch andere Artikel, welche zum Theil noch einen höheren Gährungsgrad entwickeln als Fruchtsaft, z. B. junger Wein, gleichfalls aufgenommen werden müssten.

Wien, am 27. Mai 1879.

Namens der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs:
Die Generaldirection der K. K. priv. Südbahngesellschaft.
Schreiner.

Die einheitliche Zeitregelung für den Eisenbahnbetrieb mittelst der Normaluhren.

Was einst ein in die stille Klosterzelle sich zurückziehender Kaiser Deutschlands nicht gekonnt — der seine Ruhe und das stille Studirzimmer aufsuchende ehedem mächtige Beherrscher des Weltreiches, in welchem „die Sonne nie untergeht", Karl V. —, das sollte in einem späteren Jahrhundert die Wissenschaft erreichen: Uhren in übereinstimmenden Gang zu bringen, wenn auch nicht im absolut genauen Sinne, denn das Problem, zwei von einander getrennte und unabhängige mechanische Werke in gleichem Gange zu erhalten, ist bis heute noch nicht gelöst worden und wird voraussichtlich von Menschenhand auch nie gelöst werden. Bei der Aufstellung an verschiedenen Orten steht dem schon die Ungleichheit der Temperatur und des Luftdruckes entgegen und in denselben Räumen die Unmöglichkeit, ganz gleiches Material in völlig übereinstimmende Abmessungen zu bringen. Trotzdem ist die Kunst auch auf diesem Gebiete gewaltig fortgeschritten. Denn bei guten astronomischen Pendeluhren, welche mit Compensation versehen sind, um den Einfluss nicht nur verschiedener Thermometer-, sondern auch verschiedener Barometerstände unschädlich zu machen, rechnet man darauf, dass sie, einmal in Uebereinstimmung gebracht, ohne weitere Regulirungen bei im Uebrigen sorgfältiger Behandlung in Jahresfrist noch auf die Minute stimmen, wenn auch Secundendifferenzen sich viel früher einstellen.

Die „Nationalzeitung" ist neuerdings in einer Reihe von kleinen Essays (No. 290 u. ff.) auf das Problem näher eingegangen, die Abhandlungen sind jedenfalls aus sehr sachkundiger Feder geflossen und von so lebhaftem Interesse, dass wir ein kurzes Referat aus denselben hier geben wollen.

Bereits seit einer Reihe von Jahren ist es gelungen, führt der Verfasser aus, mittelst der Electricität gleichartige Räderwerke an verschiedenen Orten in solcher Uebereinstimmung des Ganges zu erhalten, dass sich damit practische Ziele erreichen lassen. Verschiedene Telegraphenapparate, z. B. der Druckapparat von Hughes, der autographische Apparat von Caselli und der s. g. Multiplex von Meier sind auf das Princip isochroner Bewegungen gegründet. Bei der Anwendung jedes dieser Apparate kommt es darauf an, gleichmässig je zwei correspondirende Theile zu bewegen: bei dem Hughesapparat die Typenscheiben, die am Rande die verschiedenen Zeichen und Buchstaben tragen, welche gleichzeitig an die Druckstelle gebracht werden sollen, um dort auf dem Streifen abgedruckt zu werden, bei dem Caselli'schen Apparat die Halbcylinder, der eine mit der zu übermittelnden Schrift, der andere mit präparirtem Papier, auf welchem die Copie durch Zersetzung mittelst des electrischen Stromes erzeugt werden soll, und bei dem Meier'schen Apparat verschiedene Contactfedern, welche übereinstimmend an correspondirenden Stellen zweier Scheiben vorbeigleiten müssen, um die beabsichtigten Schriftzeichen zu erzeugen. Bei sämmtlichen Apparaten ist allerdings durch sehr sinnreiche, aber auch ziemlich verwickelte Vorrichtungen schon an sich eine hohe Gleichmässigkeit der Gangwerke erzielt. Dennoch wird der Isochronismus vorzugsweise nur dadurch erzielt, dass in ganz kurzen Zwischenpausen besondere höchst kunstreiche Regulirvorrichtungen durch den electrischen Strom in Thätigkeit gesetzt werden, um den Gang des Werkes etwas zu beschleunigen oder zu verzögern, je nachdem es die Erfüllung der Aufgabe im Augenblick verlangt. Andere Apparate, Druck- und Zeigerapparate, bei welchen der gleichmässige Gang schritt- und zahnweise durch den electrischen Strom geregelt wird, giebt es in sehr vielen verschiedenen Arten; sie gehören aber nicht zu den Kunstwerken mit mechanisch geregeltem Isochronismus.

Der Astronom bedient sich für geographische Längenbestimmungen der Electricität und Correctur der Uhren verschiedener Orte. Die Vergleichungssignale werden an einem Orte zu vorher verabredeten Zeiten gegeben und am anderen nach der Zeit der Ankunft verglichen. Die Signale, durch welche die ablaufende Zeit regelmässig registrirt wird, können durch entsprechende Vorrichtungen beim Geben und Empfangen auf mechanische Apparate über-

tragen werden, so dass Zeit und Signal, wenn der electrische Strom unendlich schnell ist, an beiden Orten coincidiren. Für die Zwischensignale jedoch bedarf es beim Geben des Erkennens des richtigen Momentes für den verabredeten Vorgang und beim Empfangen des Auffassens des Signals und des Vergleichens mit der Uhr, und diese doppelten Thätigkeiten vollziehen sich bei gehöriger Uebung zwar in sehr kurzer Zeit, diese aber ist doch fast für jeden Beobachter von verschiedener und selbst messbarer Länge und darf nicht vernachlässigt werden, ebensowenig als die Verzögerung durch den electrischen Strom selbst. Zur Ausgleichung wechseln die Beobachter für jede Versuchsreihe mit einander, so dass jeder derselben an jedem Ort etwa die Hälfte der Beobachtungen ausführt.

Man besitzt übrigens einen Apparat, an welchem man unmittelbar die Zeit messen kann, welche ein Beobachter zum Auffassen einer Erscheinung gebraucht. Auch hier leistet die Electricität wieder die gewünschte Hülfe.

Mit der Annahme des Meter-(Längen)masses und der Uebertragung desselben auf die Gewichte ist für die Eintheilung von Zeit und Raum, sowie als Mass für Schwere und Geschwindigkeit eine dem Weltsystem selbst entnommene Grundlage gefunden worden.

Die wahre Zeit wird auch für die äussersten östlichen und westlichen Punkte jeder grossen Hauptstadt der Erde immer nur Differenzen von Secunden gegen die dort angenommene mittlere Zeit aufweisen; es ist deshalb nicht nur natürlich, sondern auch ganz unbedenklich, dass alle Uhren desselben Ortes nach einer Normaluhr geregelt werden.

Die Reichs-Hauptstadt besitzt gegenwärtig 6 Normaluhren. Dieselben haben zwar auch selbstständige vortreffliche Gangwerke und werden nicht durch den electrischen Strom unmittelbar betrieben, wohl aber sind sie alle telegraphisch mit der Sternwarte verbunden und werden von dort aus mit Hülfe einer Ober-Normaluhr alle 2 Secunden in ihrem Gange regulirt, so dass die vollständige Uebereinstimmung mit der Sternwartenuhr gesichert ist.

Paris will gegenwärtig 12 solcher Uhren, in Wien will man pneumatische Werke aufstellen. Ist letzteres Resultat günstig, so kann vielleicht der pneumatische Apparat der Berliner (Rohr-) Post Dienste leisten und schliesslich in jedem Hause die Uhr reguliren.

Der Herr Verfasser geht nun auf eine unsere Leser direct interessirende Seite der Sache ein und sagt: Das Bedürfniss einheitlicher Zeitregelung erstreckt sich bei der Schnelligkeit der heutigen Transportmittel übrigens weit über das Weichbild einer Stadt hinaus. Für den Eisenbahnverkehr ist es dringend erforderlich, dass alle Stationsuhren in übereinstimmendem Gange erhalten werden. In Schweden ist man dabei neuerdings so weit gegangen, dass man für das ganze Land eine einheitliche Zeit angenommen hat, so dass alle Uhren im Lande gleichzeitig die Mittagsstunde angeben. Dies ist allerdings für das Ineinandergreifen der Thätigkeit an verschiedenen Orten, für das Ablassen der Eisenbahnzüge, für die Bestimmung von Kreuzungen, für die Eröffnung des Dienstes bei öffentlichen Anstalten etc. sehr bequem und auch möglich in Ländern, welche bei der Erstreckung über mehrere Breitengrade nur eine geringe Ausdehnung in den Längengraden von Osten nach Westen besitzen.

Für das Deutsche Reich, das sich ungefähr über 19 Längengrade ausdehnt, beträgt die Zeitdifferenz zwischen dem äussersten Osten und Westen schon 5 Viertelstunden. Hierzu kommt noch, dass auch schon die gebräuchliche mittlere Zeit gegen die wahre Sonnenzeit im Laufe eines Jahres verschiedentlich, sogar bis zu 1 Viertelstunde, abweicht, wodurch Differenzen von 1½ Stunden und, wenn man sich nach der Mitte richten wollte, doch von 3 Viertelstunden vor und nach ergeben würden.

Völlige Uniformität ist aber nur unter Voraussetzungen nützlich, eine Uebertreibung, eine Auflehnung gegen die Naturgesetze würde sich ohne Misslichkeit doch nicht anbefehlen lassen.

Dies hindert natürlich nicht, dass im innern Betriebe ausgedehnter und zum Zusammenwirken berufener Verkehrsanstalten die Uhren einheitlich, sei es nach der Zeit der Hauptstadt oder nach derjenigen am Orte der jedesmaligen Centralverwaltung, geregelt werden. Für den Verkehr mit dem Publikum erscheint die Angabe der jedesmaligen Ortszeit zweckmässiger.

Die Berliner Zeit erhalten alle grösseren Orte telegraphirt.

Längere Zeit hat man sich namentlich im Eisenbahnbetriebe bemüht, den isochronen Gang von Uhren an verschiedenen Orten auf electrischem Wege zu bewirken und zu sichern. Allein auf weitere Entfernungen hat man hierbei ein günstiges Resultat noch nicht erzielt. Auf Bahnhöfen, in grossen Etablissements, in grossen Telegraphen-Apparatsälen, in welchen es darauf ankommt, dass verschiedene Uhren überall übereinstimmende Zeitangaben machen, können jedoch electrische Uhren sehr zweckmässig mit einer Normaluhr verbunden und durch den mittelst der Pendelschläge intermittirenden electrischen Strom wirklich bewegt und betrieben werden. Hier erwächst keine Schwierigkeit, weil die Leitung nur kurz zu sein braucht und bezüglich ihrer Isolirung nicht variirt; bei städtischen Anlagen, wo schon längere Leitungen zur Verbindung mit der Normaluhr hergestellt werden müssen, ist es, wie in Berlin geschehen, schon besser, jede einzelne Uhr mit selbstständigem Gangwerk zu versehen und der Normaluhr nur die Regulirung mittelst des electrischen Stromes in gewissen Zeitintervallen zu übertragen. Für noch grössere Entfernungen ist es am besten, für gute selbstständige Uhren zu sorgen und diese, wo erforderlich, nur zeitweise lediglich nach Signalen zu reguliren, welche zwar von der Normaluhr am Centralpunkt abhängen, aber durch Nebenapparate unabhängig von der Uhr vermittelt werden. Fr.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 28. Juli. (Die Kündigung der directen Russischen Verkehre. Publication des Zollgesetzes. Schlesische Kohlentarife nach Bromberg. Der Tod Favre's und die Gotthardbahn. Convertirung der Bayerischen Eisenbahnanleihe. Berlin-Potsdam-Magdeburg; Köln-Minden; Hannover-Altenbeken. Heizmaterial für Staatsbahnbeamte etc. Abänderung der Betriebsordnung.)

Im Vordergrunde des Interesses und der öffentlichen Discussion steht neuerdings in ganz besonderem Masse das Rescript des Herrn Ministers für öffentliche Arbeiten d. d. 23. Juli, welches die Herstellung combinirter Tarife im internationalen Verkehre bezweckt und bereits dem Wortlaute nach von uns mitgetheilt ist. Namentlich wird die Kündigung directer Verkehre in Bezug auf die Deutsch-Russischen Beziehungen hüben und drüben lebhaft erörtert. Die politische Presse beklagt im Allgemeinen, dass ein Vacuum eintritt, ehe man eigentlich die Folgen solchen Zustandes in Erwägung gezogen hat. Allerdings darf man sich gegenwärtig halten, dass dieses System der bestehenden internationalen Verbandtarife das Resultat einer langjährigen historischen Entwickelung und das Product eines unabweislichen Bedürfnisses war. In dem Augenblicke, wo diese Verbandtarife ausser Kraft treten, entsteht eine Lücke, welche die „Nat.-Ztg." beispielsweise folgendermassen characterisirt: „Ein neues System der Gütertarife ist in Aussicht, aber dasselbe wird bis zum 1. Januar 1880 nicht in Kraft treten können, weil sich bis dahin der Reichstag nicht mehr versammelt. Wir werden also vom 1. Januar des nächsten Jahres ab existiren, ohne das alte Tarifsystem zu besitzen, in welchem die internationalen Verbandtarife ein wesentliches Stück bildeten und doch, ohne das neue Tarifsystem zu besitzen, welches sich noch in der Vorbereitung befindet. Dass diese Lücke von Anhängern des alten wie des neuen Systems gleich schwer empfunden werden wird, scheint uns des Beweises kaum bedürftig". So die „Nat.-Ztg."! Aehnlich lassen sich andere Blätter vernehmen. Inzwischen sind Deutscherseits die Kündigungen massenhaft erfolgt und wie man aus den auswärtigen Blättern ersieht, hat das in Bezug darauf ergangene Communiqué im „Reichs-Anzeiger", das wir vor acht Tagen an dieser Stelle mittheilten, die Absicht, das Ausland zu beschwichtigen, nicht ganz erreicht. Bezüglich Oesterreichs haben wir dies schon alsbald dargethan, das Gleiche lässt sich jetzt aus Russland constatiren. Die species facti der gekündigten Russischen Verkehre stellt sich nach Russischen Nachrichten folgendermassen dar: Die Russischen Eisenbahndirectionen erhielten ein Schreiben der geschäftsführenden Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes, enthaltend die Mittheilung, dass die Preussische Ostbahn, die Niederschlesisch-Märkische Bahn, die Berlin-Anhaltische, die Westfälische Bahn und die Hannoversche Staatsbahn ihre Zugehörigkeit zum Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande vom 1. Januar 1880 ab gekündigt haben. Auf der vom 18. bis 19. Juni (30. Juni bis 1. Juli) zu Heidelberg abgehaltenen Commissionsconferenz des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes wurde schon die Anzeige gemacht, dass die Ostbahn die sämmtlichen internationalen Tarife mit den angrenzenden Ländern, soweit diese Tarife nicht bereits mit Rücksicht auf die neuen internen Deutschen Tarife umgearbeitet sind, behufs ihrer Umarbeitung und Reconstruction zum 1. Januar 1880 gekündigt hat und dass diese Kündigung auch speciell auf den Deutsch-Russischen Eisenbahnverband ausgedehnt worden ist. Die jetzige Kündigung hat, wie im Protocoll der Heidelberger Commissionsconferenz ausgesprochen ist, mit den Zweck, den durch Einführung des Reformsystems in den Deutschen Verkehren, durch das Sinken der Russischen Valuta und die Unterbietung einzelner directer Verkehrsrelationen mittelst interner Russischer Tarife herbeigeführten Veränderungen der Verbandsverhältnisse Rechnung zu tragen, daher ist für den Fall, dass das Reformsystem für den Verband nicht acceptirt werden sollte, der Vorschlag gemacht worden, die directen Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und Russland in der Weise neu zu regeln, dass Tarifsätze in gemischter Währung aufgestellt werden. Von den Vertretern der Russischen Bahnen ist, unter vorläufiger Zustimmung zum Princip der Tarifsätze in gemischter Währung, abgelehnt worden, sofort in eine specielle Prüfung der einzelnen Vorschläge einzutreten und u. A. darauf hingewiesen worden, dass gegenwärtig im Deutschen Bundesrathe ein Gesetzentwurf vorbereitet werde, der eine Neuregelung der internen Tarife der Deutschen Eisenbahnen bezwecke. Werde dieser Entwurf noch in der gegenwärtigen Session des Reichstages angenommen, so sei anzunehmen,

dass demnächst wiederum namhafte Veränderungen in den internen Deutschen Tarifsätzen eintreten würden. Es erscheine deshalb nicht opportun, schon jetzt in eine Umarbeitung des Tarifs auf Grund der jetzigen Deutschen Tarifsätze einzutreten, da das Resultat dieser Arbeit möglicherweise unbrauchbar oder doch nur auf kurze Zeit brauchbar werde. Diese Erwägungen führten zur Annahme des von den Vertretern der Russischen Bahnen verlautbarten Antrages, zu einer neuen Commissionsconferenz etwa Mitte September n. St. dieses Jahres in St. Petersburg zusammenzutreten, um dann mit Rücksicht auf die inzwischen vom Deutschen Reichstage in der Tariffrage gefassten Beschlüsse über die weiteren Massnahmen zur Reconstruirung des directen Güterverkehrs zu berathen. Von den Entscheidungen dieser Petersburger Commissionsconferenz wird also das weitere Schicksal des Güterverkehrs zwischen Russland und Deutschland abhängen. Auch in Deutschland sieht man erklärlicher Weise der weiteren Entwickelung dieser Frage mit Interesse entgegen und hat dieselbe u. A. auch den Hauptgegenstand der am 15. d M. in Bromberg abgehaltenen Conferenz der Wirthschafts-Interessenten im Bereiche der Ostbahn abgegeben: Der Vertreter der Königsberger Kaufmannschaft hob dort hervor, dass die Deutscherseits gestellte Forderung, die Frachtsätze im Verbandtarife denen im Localverkehre gleichzustellen, die Verhandlungen mit den Russischen Bahnen ausserordentlich erschwere. Die Versorgung Deutschlands geschehe nun auf dem Seewege und die Frachterhöhung habe nicht nur eine Abnahme des Verkehrs auf der Ostbahn zur Folge, sondern auch Königsberg sei bestürzt über die rapide Verminderung des Russischen Verkehrs. Dem gegenüber führte der Tarifdecernent der Ostbahn, Regierungs-Assessor Gerlach, aus, dass das Protocoll der letzten Conferenz dem Minister mitgetheilt sei, welcher nun für die Wiederaufnahme der Verhandlungen folgende Forderungen normirt habe: 1. sei der Deutsch-Russische Verbandtarif in gemischter Währung umzuarbeiten, so dass für die Russische Strecke die Frachtsätze in Russischer Währung, also Rubel und Kopeken, für die Deutsche in Deutscher, Mark und Pfennige, einzustellen sei; 2. statt des bisherigen Classificationssystems die Tarifirung nach dem nun im Binnenverkehr eingeführten sog. Reformtarif vorzunehmen und 3. auch im Verkehr mit dem Auslande für die inländische Strecke den im internen Verkehr giltigen Frachtsatz jedenfalls aufrecht zu erhalten. Mit diesen Forderungen wurden nun aufs neue Unterhandlungen mit den Russischen Bahnen angeknüpft und auf März d. J. eine Conferenz anberaumt, welche indess vertagt werden musste, weil, wie vertraulich in Erfahrung gebracht wurde, die Russischen Bahnen unter einander über ihre Stellung zu den Deutschen Vorschlägen nicht einig werden konnten. Während erneute Verhandlungen im Zuge waren, mussten in Folge des bekannten Ministerialrescripts die bestehenden internationalen Frachtverträge aufgehoben werden und da solche im Deutsch-Russischen Verbandverkehr mit halbjähriger Kündigung bestehen, so sah sich die Ostbahn gezwungen, diese am 1. Juli d. J. zu kündigen, so dass der jetzige Deutsch-Russische Verbandtarif am 1. Januar 1880 ausser Kraft tritt. Inzwischen wurden auf der am 30. Juni stattgehabten Conferenz Deutscher Bahnen in Heidelberg seitens der Ostbahn Vorschläge auf Grund der Ministerialvorschrift gemacht, dahin gehend, dass wenigstens directe Tarifsätze in gemischter Währung und Einstellung der Frachtsätze des internen Verkehrs aufgemacht werden. Darauf basiren die inzwischen vertagten Verhandlungen, welche in einer im September d. J. zu Petersburg anberaumten Conferenz wieder aufgenommen werden sollen, um den Deutsch-Russischen Eisenbahnverband zu reconstruiren. Dem Reformtarife gegenüber verhalten sich die Russischen Bahnen ablehnend, und es wird somit auf directe Tarifsätze in gemischter Währung für die wichtigeren Artikel, Eil- und Stückgüter und Einstellung der internen Taxen hingearbeitet. So fraglich immerhin der Erfolg dieser Bemühungen sei, so hätten noch einige Russische Bahnen ein Interesse an billigen Frachten für Landtransporte und diese seien auch zu Concessionen bereit. Dies sei der Fall mit der Linie Zarizyn-Dünaburg-Wirballen, welche sich wohl erklärte für Verbandtarife mit südlich von Minsk liegenden Stationen zu Sätzen, wie sie nach Riga gelten ($1/_{45}$ Kop. pro Pud und Werst), doch bleibe auch in diesem Falle der Vortheil Königsbergs fraglich, da die Ostbahn gebunden sei, für die Deutsche Strecke Wirballen-Königsberg die Deutschen Reformsätze zu berechnen. Die Landwarowo-Romny Bahn dagegen habe erklärt, dass sie alle directen Tarife kündige. Das Interesse dieser Bahn gravitire nach Libau, wohin sie alle Transporte, zum Nachtheil Königsberg dirigire und zu diesem Zwecke einen äusserst billigen Tarif mit fallender Scala eingestellt habe. Zu Concessionen nach Königsberg würde sie sich nur dann verstehen, wenn Libau überfüllt sei und sie andererseits ihr Getreide nicht los werden könne. Somit seien Verhandlungen mit dieser Bahn aller Wahrscheinlichkeit nach aussichtslos, und selbst die vom Vertreter der Kaufmannschaft hervorgehobene günstige Lage des Königsberger Hafens für Kursk und Kiew scheine ohne Einfluss auf die Entschliessungen der Russischen Bahnen zur Wiederherstellung der Verbandtarife zu sein, für welche seitens der Ostbahn die eifrigsten Bemühungen zugesichert wurden. Auf Vorschlag des Delegirten von Danzig wurde zu Protocoll genommen, dass die Ostseehäfen es lebhaft beklagen würden, wenn die Verkehrsbeziehungen mit Russland aufhören und die Verhandlungen zur Herstellung eines directen Verbandtarifes nicht zum Resultat führen würden.

Am 24. d. M. sind im „Reichsgesetzblatt“ das Gesetz, betreffend den Zolltarif des Deutschen Zollgebietes und den Ertrag der Zölle und der Tabakssteuer, vom 15. Juli 1879 und das Gesetz, betreffend die Besteuerung des Tabaks, vom 16. Juli 1879 publicirt worden. In Folge dessen werden vom 24. d. M. an nach § 1 des ersteren Gesetzes die neuen Zölle auf nachfolgende Artikel erhoben: Eisen (excl. Roh- und Brucheisen, für welche bereits die Sperrverordnung vom 31. Mai die Erhebung der Zölle anordnete), Eisenwaaren, Hopfen, Instrumente, Maschinen und Fahrzeuge, Lichte, Material- und Spezereiwaaren, Conditorwaaren und sonstige Consumtibilien, Bier, Meth, Hefe (ausgenommen Weinhefe), Butter, auch künstliche, Fleisch, Wild, Geflügel, Fleischextract, Tafelbouillon, Fische, Südfrüchte, frische Apfelsinen, Citronen, Limonen, Pommeranzen, Granaten, Gewürze, Heringe, Honig, Cacao (Bohnen und Schoten), Caviar und dessen Surrogate, Käse, Confituren, eingemachte Früchte, Gemüse, Pilze, Seethiere, zubereitete Fische, zubereiteter Senf, Oliven, Kapern, Pasteten, Obst, Obstsäfte, Nüsse, Kastanien, gebrannte oder gemahlene Cichorien, Kraftmehl, Stärke, Sago, Muscheln, Schalthiere, Salz, Reis, Syrup, Zucker, Fette, Schmalz von Schweinen und Gänsen, Stearin, Palmitin, Paraffin, Walrath, Wachs, Fischspeck, Fischthran, anderes Thierfett, lebende Thiere und thierische Producte, Bienenstöcke und lebende Bienen, Eier von Geflügel, und Vieh. Es sind rechtzeitig Anweisungen an die Zollstellen ergangen, so dass vom 24. d. M. an bereits die Einfuhr zu den alten Sätzen, resp. die zollfreie Einfuhr aufgehört hat.

Nach dem Beschlusse des Bundesraths sind bis auf Weiteres bei Berechnung des Nettogewichts von folgenden Gegenständen für Tara zu vergüten: Grobe, feine Eisenwaaren, Instrumente und Maschinen, Lichte, Material- etc. Waaren, soweit schon bisher deren Verzollung nach dem Nettogewichte erfolgte, feine Holzwaaren, gepolsterte Möbel aller Art: die im bisher gültigen Zolltarif festgesetzten Procentsätze; ausgeschlachtetes, frisches und zubereitetes Fleisch, nicht lebendes Geflügel und Wild aller Art, Fleischextract, Tafelbouillon beim Eingange in Fässern und Kisten 15 pCt., in Körben 9, in Ballen 6 pCt., Schmalz von Schweinen und Gänsen, Stearin, Palmitin, Paraffin, Walrath, Wachs: beim Eingange in Fässern und Kisten 13 pCt.; hölzerne Möbel und Möbelbestandtheile etc.: beim Eingange in Fässern und Kisten 16, in Ballen 6 pCt. des Bruttogewichts. Dabei bleiben alle bezüglich der Taravergütung bestehenden Bestimmungen auch ferner in Kraft.

Da nach dem neuen Zolltarif der Bundesrath befugt ist, Mineralöl, welches für andere gewerbliche Zwecke als die Leuchtölfabrication bestimmt ist, unter Controle der Verwendung vom Eingangszoll frei zu lassen, so wurde beschlossen, dass Vulkanöl, Lubrikatingöl, Petroleumfett, Destillationsrückstand des Petroleums oder ein an flüchtigem Kohlenwasserstoff armes Erdöl, überhaupt solche Mineralöle, welche ihrer Beschaffenheit nach zur Leuchtölfabrication nicht geeignet sind, sondern als Schmiermittel dienen, unter Abstandnahme von einer Verwendungscontrole zollfrei zu lassen seien. Auch ist der Reichskanzler ersucht worden, Probeverwiegungen der Gebinde, in denen Petroleum eingeht, herbeizuführen und das Ergebniss derselben dem Bundesrathe mitzutheilen.

Um die aus der neuesten Wendung unserer Handelspolitik resultirenden Nachtheile von der Bromberger Industrie wenigstens einigermassen abzuwenden, hatte die Handelskammer in Bromberg an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eine Petition um Frachtermässigung der Schlesischen Kohlentransporte in gleicher Höhe wie die nach den in Westpreussen gelegenen Ostbahnstationen giltigen Ausnahmetarife gerichtet. Auf dieselbe ist ein abschlägiger Bescheid ergangen. In dem Ministerialschreiben wird darauf hingewiesen, dass das Recht einer Frachtermässigung für Bromberg nach dem mit der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft geschlossenen Betriebs-Ueberlassungsvertrage vom 25. August 1856 dem Verwaltungsrathe dieser Bahn vorbehalten ist, und dass zur Anordnung der nachgesuchten Frachtermässigung das Ministerium nicht befugt sei. Unter den Gründen, welche für die Genehmigung der Ausnahmetarife bestimmend waren, wird auch die Beschaffung neuer Transporte und die Erschliessung eines neuen Verkehrsgebietes angeführt, welche eine dauernde Befestigung der geschäftlichen Grundlagen, namentlich des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens versprechen. Für die Strecke der Ostbahn tritt dadurch augenscheinlich unserer Meinung nach ein wesentlicher Nachtheil ein, denn einmal hat sie statt der Schlesischen bisher die Englische Kohle geführt (es findet also keine Vermehrung der Transporte statt), alsdann waren die Frachtsätze für diese wesentlich höher als die Frachtantheile der Ostbahn an den Ausnahmetarifen der Oberschlesischen Kohlentransporte sind. Durch letztere erleidet also die Ostbahn einen beträchtlichen Ausfall ihrer Frachteinnahmen, wie aus dem Betriebsausweise ersichtlich, nicht ohne

Rückwirkung auf die Rentabilität dieser staatlichen Verkehrsanstalt. Es lag aber auch keine Nothwendigkeit vor, auf Kosten der letzteren, wie der Minister sich ausdrückt, die geschäftlichen Grundlagen des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens dauernd zu verbessern, nachdem die Rentabilität desselben (7½ pCt.) ja eine recht gute und in stetiger Steigerung ist. Andererseits hat das der Oberschlesischen Bahn zugestandene Reservatrecht, die niedrigeren Sätze der weiteren Stationen auf nähere Orte ausschliessen zu dürfen, geringe Berechtigung, um so weniger, als beispielsweise für Schulitz diese Ausnahmesätze eingeführt wurden. Besonders bedauerlich ist aber, dass das Ministerium den damit geschaffenen Nothschrei unseres Kohlenhandels, die in der Petition der hiesigen Handelskammer angeführten mittelbaren Nachtheile der hiesigen Industrie unberücksichtigt lässt, indem es annimmt, dass durch die Einrichtung höherer Tarife für näher gelegene als für entferntere Stationen in dem von der Englischen Kohle bisher beherrschten Gebiet eine Verschiebung der Preisverhältnisse an den einzelnen Stationen zu Ungunsten der Binnenplätze nicht herbeigeführt wird.

Der Telegraph hat das Ableben des Gotthard-Tunnelbauunternehmers Favre gemeldet. Dieser Fall ist in den Verträgen der Gotthardbahngesellschaft vorgesehen. Die Erben und Rechtsnachfolger Favre's haben binnen Monatsfrist einen Techniker zu stellen, der den Geschäftsbehörden und dem Bundesrath Gewähr für die vertragsmässige Vollendung der Tunnelbauten bietet, widrigenfalls die Bahndirection unter Genehmigung des Bundesraths befugt ist, die Arbeiten unter eigener Leitung auf Rechnung der Favre'schen Erben fortzuführen. Es ist zu wünschen, dass aus diesem Todesfall nicht neue Conflicte entspringen. Wie nun die „N. Zür. Ztg." meldet, ist zwischen der Gottharddirection und Herrn Bridel, derzeit Oberingenieur der Jura-Bern-Luzernbahn eine Verständigung erzielt worden bezüglich Uebernahme der Stelle eines Oberingenieurs der Gotthardbahn, wonach Herr Bridel sich bereit erklärt, eine solche Wahl anzunehmen. Die Wahl selbst kommt dem Verwaltungsrath zu, welcher sich voraussichtlich demnächst versammeln wird. Herr Bridel soll im Stande und gewillt sein, die ihm zugedachte Function bis Mitte August anzutreten. Wie das citirte Blatt hinzufügt, würde diese Wahl von allen Betheiligten der Gotthardbahnsache freudig begrüsst werden. Herr Bridel ist eine unbestrittene Capacität und hat bereits einen Namen, der ihn für die ihm zu eröffnende Wirksamkeit vollkommen berufen erscheinen lässt. In dieser Stellung wird er auch der Vertrauensmann des Schweizervolkes sein, welches zumal bei seiner besonderen Betheiligung am Alpenbahnwesen und am Gotthard speciell die Genugthuung haben wird, einen seiner hervorragendsten und des allgemeinen Vertrauens sich erfreuenden Mitbürger den hochwichtigen Posten am grossen Nationalwerke antreten zu sehen.

Die Bayerische Abgeordnetenkammer, welche sich in der letzten Woche vielfach und eingehend mit der Staatseisenbahnfrage beschäftigte, nahm den Gesetzentwurf, betreffend die Umwandelung der 4½procentigen Eisenbahnanleihe in eine 4procentige, nach längerer Debatte mit allen Stimmen gegen eine an. Im Laufe der Discussion richtete der Abgeordnete Stenglein die Anfrage an den Finanzminister, ob die Bank in Nürnberg, welche in letzter Zeit viele Posten 4½ procentiger Bayerischer Anleihe zum Course von 105 verkauft habe, dies im Auftrage der Regierung gethan habe. Der Finanzminister verneinte diese Frage und erklärte, dass die Bank keine Kenntniss von der Absicht einer Convertirung gehabt habe.

In Sachen der Eisenbahnverstaatlichungen in Preussen ist zu melden, dass die Regierung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn neben der festen Rente von 4 pCt. eine Convertirungsprämie von nur 3 M. pro Actie = 1 pCt. anstatt der geforderten 20 M. offerirt hat. — Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt bezüglich der Köln-Mindener Eisenbahn, dass, sollte eine Zuzahlung oder Prämie gewährt werden, diese nicht über 6 M. für die ganze Actie à 600 M. hinausgehe. — Der Vertrag zwischen der Preussischen Staatsregierung und der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft wegen Uebergangs dieser letzteren in Staatsbetrieb weist zunächst auf den Uebergang der Magdeburg-Halberstädter Bahn in Staatsbetrieb hin und constatirt dann im § 2, dass die Hannover-Altenbekener Eisenbahn sich damit einverstanden erklärt, dass der Staat in das gesammte Rechtsverhältniss, welches zur Zeit zwischen der Hannover-Altenbekener und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft besteht, unter Ausscheidung der letzteren, eintritt. Demgemäss überträgt die Hannover-Altenbekener Eisenbahn dem Staate die Verwaltung und den Betrieb ihres gesammten Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung und ohne sich ein Kündigungsrecht dieserhalb vorzubehalten. Der Staat wird die Hannover-Altenbekener Bahn zunächst mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn zusammen verwalten, ist jedoch berechtigt, das ganze Unternehmen oder einzelne Theile desselben mit anderen Staatsbahnen zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen. Der Paragraph 6 setzt fest, dass der Staat an Stelle der Magdeburg-Halberstädter Bahn die Zinsgarantie für die Prioritätenobligationen III. Serie der Hannover-Altenbekener Gesellschaft (zum Nennwerth von 9 250 000 M.) übernimmt, der § 7 spricht von den Abfindungen, welche den Actionären zu Theil werden sollen. Es ist bekannt, dass in dieser Beziehung ein Kaufpreis von 54 M. für je eine Stammactie à 300 M., und von 216 M. für je eine Stammprioritätsactie von 600 M. vereinbart worden ist. Diese Summen sollen spätestens vier Wochen nach Publication des Vertrags vom 8. Juli durch die Gesetzsammlung gegen Einreichung der Actien nebst Dividendenscheinen und Talons ausgezahlt werden. Auch hier wird der Staat in Höhe der angekauften Actien Actionär der Gesellschaft. Nach Ablauf der für den Ankauf der Actien gegebenen einjährigen Frist ist der Staat berechtigt, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör zu erwerben und die Gesellschaft aufzulösen, in welchem Fall er die Prioritäten als Selbstschuldner übernimmt und an die Liquidatoren eine Million Mark als Kaufpreis behufs statutenmässiger Vertheilung an die Actionäre zahlt. Das ganze Abkommen wird hinfällig, wenn die Zustimmung der Generalversammlung der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, sowie die verfassungsmässige Genehmigung zu demselben bis zum 1. Januar 1880 nicht erlangt worden ist.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat unterm 14. Juli an die Königlichen Eisenbahndirectionen einen Erlass gerichtet, worin er constatirt, dass die in Folge des Erlasses vom 15. November 1878 getroffenen Massregeln zur Beschaffung des Heizmaterials für die Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnen sich als zweckmässig bewährt haben. Der Minister genehmigt daher die Beibehaltung des bisherigen Verfahrens; er fährt dann fort: es sei bei einzelnen Verwaltungen bemerkt worden, dass die Einrichtung seitens der Arbeiter und unteren Beamten um deswillen weniger benutzt werde, weil ihnen die Zahlung der bestellten Kohlen schwer fällt, so dass sie den Bezug von Credit gewährenden Händlern selbst zu höheren Preisen vorziehen. Der Minister fordert die Directionen auf, zu erwägen, ob es angezeigt sei, die Beamten und Arbeiter zu veranlassen, entsprechende Theile ihres Gehaltes oder Lohnes während der Sommermonate zu sammeln, um zur Theilnahme an der Einrichtung im Stande zu sein.

In der Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind die durch den Bundesrath beschlossenen Abänderungen jetzt veröffentlicht worden. Besonders interessant sind dabei die Maximalsätze für Entschädigung verloren gegangener oder beschädigter Thiere, falls der Absender den Werth nicht angegeben hat. Diese Sätze betragen z. B. für ein Pferd 600 M., für ein Füllen bis zu einem Jahre 200 M., einen Mastochsen 300 M., ein Haupt Rindvieh 200 M.; sonst sind noch besonders Mast-, magere Schweine, Ferkel, Schafe, Ziegen und Hunde einzeln tarifirt, während „für 100 kg sonstiger Thiere" 100 M. gezahlt werden. Die auf Grund der Reichsverfassung (Art. 42 und 43) vom Bundesrathe erlassenen, jetzt vom Reichskanzler verkündeten Bestimmungen über die Verladung und Beförderung lebender Thiere auf Eisenbahnen umfassen: die Ladeanlagen, die Beschaffenheit und Einrichtung der Wagen, die Art der Verladung, die Einrichtung und Geschwindigkeit der Viehzüge, die Tränkung des Viehes, die Desinfection etc. Das Reichs-Eisenbahnamt bestimmt nach Anhörung der betheiligten Landesregierungen diejenigen Stationen, welche für Viehzüge mit Tränkevorrichtungen auszustatten sind. Bei Bestimmung dieser Tränkestationen ist davon auszugehen, dass, wenn Transporte eine längere Zeitdauer als 24 Stundsn erfordern, inzwischen eine Tränkung der Thiere stattgefunden haben muss. Den Bahnverwaltungen liegt die Pflicht ob, die Erfüllung der für die Verladung und Beförderung lebender Thiere gegebenen Bestimmungen zu überwachen. Die vorstehenden Anordnungen treten mit dem 15. October d. J. in Kraft. Für die Herstellung der angeordneten Einrichtungen kann von der Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes eine Frist gewährt und in derselben Weise auch eine Abweichung von einzelnen Bestimmungen zugelassen werden.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Frist für den Umtausch der 5procentigen Prioritätsobligationen (Emission von 1869) hat am 14. Juli begonnen und läuft mit dem 25. August ab. Die Direction der Bahn hat diese Obligationen zur Rückzahlung des Nominalwerthes zum 1. Januar 1880 gekündigt; bekanntlich hat die genannte Eisenbahngesellschaft eine neue Prioritätsanleihe zu 4½ pCt. verzinslich (Emission von 1879) contrahirt, mit deren theilweisem Erlös die alte zu 5 pCt. verzinsliche Anleihe getilgt werden soll, so dass die Oberschlesische Eisenbahn in Zukunft statt der bisherigen 5 pCt. nur 4½ pCt. Zinsen zu zahlen haben wird. Die Inhaber der 5procentigen Prioritäten, Emission von 1869, sind nunmehr vor die Alternative gestellt, entweder zum 1. Januar 1880 den Nominalwerth, d. h. für eine Obligation von 100 Thalern 300 M. in baarem Gelde in Empfang zu nehmen, oder jetzt schon an Stelle ihres 5 pCt. Zinsen tragenden Effects ein solches zu 4½ pCt. und die Zinsendifferenz für die Zeit vom 1. Juli bis 31. December d. J. mit ¼ pCt. = 75 ₰ pro Stück von 100 Thalern zu erheben.

Die Eisenbahnbilanzen in ihrem Verhältniss zum Handelsgesetzbuch.

Von **W. Schüler.**

II.

(Schluss aus No. 53.)

Herr von Strombeck sagt in seiner Abhandlung (Busch's Archiv, Band 37 S. 17): „es sei unmöglich, das stabile Grundvermögen dem Einfluss der allgemeinen Preisschwankungen zu entziehen. Auch das bestunterhaltene Grundvermögen unterliege naturgemäss allen möglichen Preisschwankungen, hervorgerufen durch die steigende oder sinkende Rentabilität, durch Kriege, Handelskrisen, kurz durch alle die zahllosen Ursachen, welche das Hervortreten von Angebot und Nachfrage bewirken".

Es beruht diese Auffassung auf einer Verwechselung von Werth und Ertrag. Nicht immer wird der Werth durch den Ertrag bestimmt, keinenfalls aber lässt sich nach denselben Verhältnisssätzen der Werth jeder Sache auf Grund einer sich ergebenden, wenn auch festen Rente bestimmen. Es wird nicht bestritten werden können, dass eine Eisenbahn, je nachdem sie gut oder schlecht verwaltet wird, oder je nachdem die Besitzer anderer Linien an ihrem Gedeihen oder an der Concurrenz mit ihr ein Interesse haben oder endlich, je nachdem ein Krieg ihr Transporte entzieht oder zuführt (z. B. bei der Rumänischen Eisenbahn im Russisch-Türkischen Kriege) einen wesentlich verschiedenen Ertrag ergeben wird; der absolute Werth der Anlage wird durch diese Umstände aber nicht im Mindesten geändert; es tritt nur eine vorübergehende Schwankung nicht des Werthes der Anlage, sondern nur ihres Reinertrages ein.*)

Unterliegt nun das stabile Grundvermögen der Eisenbahn-Actiengesellschaften keiner bilanzmässig auszudrückenden Werthschwankung, und zieht man ferner die ausdrückliche Erklärung der Regierungsmotive zum Art. 217 des Handels-Gesetzbuches in Betracht, welche lauten:

„Der Artikel in seiner neuen Fassung soll den Sinn des H.-G.-B.'s vor jedem Zweifel darüber sichern, dass die Aufstellung blosser Ertragsbilanzen und die Vertheilung von blossen Jahresüberschüssen unstatthaft ist",

so folgt mit zwingender Nothwendigkeit, dass die Eisenbahngesellschaften sich dem Handelsgesetze unterordnen müssen, ohne auch nur noch einen Schein von Berechtigung zu der behaupteten Ausnahmestellung zu besitzen.

Es ist von dem Kritiker ferner gesagt: ich hätte verlangt, neue Capitaleinlagen, die den Betriebsüberschüssen entnommen und in dem Unternehmen fest angelegt sind, insbesondere auch die zur Einlösung von verloosten Prioritätsobligationen verwendeten Beträge ebenfalls als einen Gewinn zu betrachten, der als Dividende ausgeschüttet werden müsste. Diese Behauptung ist aber unrichtig; ich habe nicht verlangt, dass diese Beträge ausgeschüttet werden müssten, sondern wörtlich Folgendes gesagt:

„Wenngleich die meisten Statuten die Amortisationsquoten von der Gewinnvertheilung ausschliessen, so darf diese Bestimmung nicht so weit ausgedehnt werden, diesen Quoten die Eigenschaft eines Gewinnes überhaupt abzusprechen und sie einfach zu ignoriren. Es ist, wie zugegeben werden muss, durch die nackte Ausschliessung dieser Amortisationsquoten von der Gewinnvertheilung, ohne Bestimmung zu treffen, was damit angefangen werden soll, eine schwer zu regelnde Situation für die Eisenbahngesellschaften geschaffen, es fehlen aber auch denjenigen Gesellschaften, denen die Vertheilung durch Statut nicht untersagt ist, zur Zahlung die bereiten Mittel, und statt auf einen Ausweg zu sinnen, hat man sich begnügt, für die amortisirten Beträge ein Conto zu erfinden.

Es mag für die meisten Gesellschaften die Frage, wie dieser Gewinn auszuschütten, vielleicht als eine zur Zeit rein theoretische, ohne jede practische Bedeutung deswegen erscheinen, weil bei ihnen noch eine lange Reihe von Jahren vergehen muss, ehe eine Prioritätsemission getilgt ist und bis dahin voraussichtlich die Frage bei einer anderen Verwaltung practisch gelöst sein wird.

Nach meinem Dafürhalten darf aber bis dahin nicht gewartet, sondern schon jetzt muss festgestellt und in der Bilanz ausgedrückt werden, in welcher Weise den Inhabern der bezüglichen Dividendenscheine alljährlich ihr Antheil an dem nicht vertheilten Ueberschuss gesichert ist".

*) Dieser von der Speculation gewissermassen sanctionirte Irrthum hat die ungerechtfertigten höchst bedeutenden Coursschwankungen aller Stammactien verschuldet. Sobald ein Jahresabschluss einige Procente mehr oder weniger Dividende als bisher ergab, stieg oder sank der Cours um den capitalisirten Mehr- oder Minderbetrag der Dividende, als ob durch den Abschluss eines oder einiger Jahre die Rente dauernd fixirt worden wäre. Beispielsweise ist der Cours der Berlin-Görlitzer Stammactien ult. 1872 von ca. 110 gegenüber dem jetzigen von 15 pCt. gleich einer geschätzten 19jährigen Dividendenlosigkeit von 5 pCt. p. a., welche Differenz (95 pCt.) der Besitzer de 1872 seinem Besitznachfolger erstattet resp. vom Kaufpreise sich in Abzug bringen lässt.

Ich verlange sonach nur, dass die Summe in der Bilanz als Gewinn ersichtlich gemacht wird, damit der Actionär aus der Bilanz ersehen kann, dass ausser dem vertheilten Betrage der Dividende, noch unvertheilte Gewinne und in welcher Höhe vorhanden sind. Es ist z. B. bei der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft durchaus nicht unzweifelhaft, aber doch wohl für den Actionär wichtig, zu wissen, wem die amortisirten 9 Millionen Stammactien Lit. B. gehören, d. h. ob bei der etwaigen Auflösung der Gesellschaft daran nur die Actionäre oder etwa noch die resp. Regierungen participiren.

Aus der Bezeichnung „amortisirte Stammactien Lit. B." ist dies nicht zu ersehen.

Die Beträge der amortisirten Obligationen und die sonst in dem Unternehmen festangelegten Betriebsüberschüsse sieht der Kritiker als neue Capitaleinlagen an. Wer hat denn die neue Capitaleinlage gemacht? Ich behaupte, es sind keine neuen Capitaleinlagen, über welche gleichzeitig mit dem Grundvermögen der Vorstand resp. die Majorität der Actionäre verfügen kann, sondern in Höhe dieser Summe werden Sonderrechte der Actionäre begründet.

Artikel 216 des Handelsgesetzbuches lautet:

„Jeder Actionär hat einen verhältnissmässigen Antheil an dem Vermögen der Gesellschaft. Er kann den eingezahlten Betrag nicht zurückfordern und hat, so lange die Gesellschaft besteht, nur einen Anspruch auf den reinen Gewinn, soweit dieser nach dem Gesellschaftsvertrage zur Vertheilung unter die Actionäre bestimmt ist".

Artikel 218:

„Der Actionär ist nicht schuldig, zu dem Zwecke der Gesellschaft und zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten mehr beizutragen, als den für die Actien statutenmässig zu leistenden Beitrag".

Nach Artikel 210 muss der Gesellschaftsvertrag u. A. enthalten die Höhe des Grundcapitals und der einzelnen Actien oder Actientheile; Artikel 214 bestimmt:

„Jeder Beschluss der Generalversammlung, welcher die Fortsetzung der Gesellschaft oder eine Abänderung der Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages zum Gegenstande hat, bedarf zu seiner Gültigkeit der notariellen oder gerichtlichen Beurkundung.

Ein solcher Beschluss muss in gleicher Weise wie der ursprüngliche Vertrag in das Handelsregister eingetragen und veröffentlicht werden (Art. 210, 212).

Der Beschluss hat keine rechtliche Wirkung, bevor derselbe bei dem Handelsgerichte, in dessen Bezirk die Gesellschaft ihren Sitz hat, in das Handelsregister eingetragen ist".

Es müsste, ehe diese neuen Capitaleinlagen rechtliche Wirksamkeit als solche erlangen, dadurch gänzlich den Ansprüchen des einzelnen Actionärs entzogen und dem Grundvermögen definitiv einverleibt werden können, ein Beschluss der Generalversammlung extrahirt und der Beschluss in das Handelsregister eingetragen werden.

Die an den Satz über sämmtliche Schulden der Gesellschaft geknüpften Bemerkungen bedürfen wohl keiner besonderen Erwiderung; dass nur die in der Bilanz veröffentlichten Schulden gemeint sind, und auch nur gemeint sein konnten, geht aus dem ganzen Zusammenhange deutlich genug hervor.

Der Kritiker bemerkt im Anschlusse hieran, dass nicht daran zu zweifeln sei, dass alle Eisenbahngesellschaften, welche Schuldenbeträge zurückgezahlt haben, diese nicht nur verausgabt, sondern auch den Conten der Gläubiger belastet haben, welche die Beträge zurückgezahlt erhielten, und fährt dann fort:

„Angenommen, dass unter „sämmtliche Schulden" nur diejenigen verstanden werden sollen, worüber die Eisenbahngesellschaften Prioritätsobligationen als Schuldtitel emittirt haben, so würden nach der Behauptung des Herrn Schüler in den von den Eisenbahngesellschaften veröffentlichten Bilanzen diejenigen Posten der Passiva, welche die Höhe dieser Schuldtitel bezeichnen, noch immer in Höhe desselben Betrages erscheinen müssen, zu welchem sie ursprünglich emittirt worden sind.

Prüft man nach dieser Richtung die Bilanzen der Eisenbahngesellschaften, so findet man aber, dass die Passivposten, welche den Betrag der umlaufenden Prioritätsobligationen darstellen, regelmässig alljährlich um denjenigen Betrag sich verringert haben, der statutengemäss eingelöst werden musste.

Die Behauptung, dass bereits bezahlte, früher einmal gemachte Schulden, noch immer als Schulden figuriren, sofern sie sich auf eingelöste Prioritätsobligationen bezieht, ist mithin unbegründet.

Ja noch mehr, sie muss geradezu als unrichtig*) bezeichnet

*) In meinem Vortrage habe ich wörtlich gesagt: „Die amortisirten Beträge der Prioritätsanleihen werden entweder nur nachrichtlich ante lineam angegeben, während der volle ursprüngliche Betrag in der Hauptcolonne verbleibt, oder aber es wird der verbliebene Rest ausgeworfen und als besondere Position „amortisirte Obligationen" unter den Passivis aufgeführt".

werden und der Umstand, dass eine so schwerwiegende Behauptung ohne den geringsten Grund ausgesprochen wird, muss gerechtes Misstrauen in die Competenz oder Absicht desjenigen hervorrufen, der sie erhoben hat, und wenn durch Proklamirung derselben etwa der „bisher vermisste Tadel über die mit solcher Ungeheuerlichkeit aufgestellten und publicirten Bilanzen" gegen die Eisenbahngesellschaften hat herbeigeführt werden sollen, so ist der Zweck durchaus verfehlt".

Dieser Satz legt die Tendenz der ganzen Kritik klar; um ihn anbringen zu können, hat der anonyme Verfasser sich nicht gescheut, von mir angeführte Thatsachen als unrichtig zu bezeichnen, indem er selbst unrichtige Thatsachen anführt.

Ich wüsste nicht, womit ich in meiner rein sachlich gehaltenen Darstellung diese offenbare Gereiztheit, ja sogar die Verdächtigungen des Herrn Kritikers hervorgerufen oder vielleicht sein nicht bekanntes Interesse so sehr verletzt haben sollte, um ihn zu einer solchen Schreibweise zu veranlassen, wodurch übrigens für seine Ansicht nichts gewonnen wird, Daher sine ira et studio!

Mir steht nur ein beschränktes Material von Bilanzen zu Gebote; ich vermag deswegen nur zwei Bilanzen: diejenigen der Magdeburg-Halberstädter und der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft pro 1877 anzuführen, in denen die vollen Emissionsbeträge von 251 600 000 resp. 45 000 000 *M.* Prioritätsobligationen als Passiva ausgeworfen sind und nur vor der Linie in Parenthese vermerkt ist:

„(Hiervon sind 5 227 000 *M.* resp. 66 000 *M.* amortisirt.)"

Aber auch in Bezug auf diejenigen Bilanzen, welche die Gesammtsumme der s. Z. emittirten Prioritäten in 2 Positionen aufführen, von denen eine lautet: „Amortisirte Obligationen" ist meine Behauptung richtig.

In der Kritik heisst es:

„Eine bezahlte Schuld fortführen, heisst für den Sachkundigen nichts anderes, als entweder einen bezahlten Betrag gar nicht verausgaben oder den gezahlten Betrag nicht dem Conto des betreffenden Gläubigers, sondern einem anderen Conto belasten".

Dieser Satz ist unzweifelhaft richtig und beweist, dass der Verfasser von der Theorie der Buchhaltung Kenntniss hat, dass er aber nicht im Stande ist, seine theoretische Kenntniss in die Praxis zu übersetzen, denn sonst hätten die Ausführungen, welche in dem Satze gipfeln:

„Es heisst das nichts Anderes fordern, als: durch eine gar nicht zu rechtfertigende Buchung dem Activvermögen der Eisenbahngesellschaften einen darin schon enthaltenen Betrag noch einmal hinzufügen und dadurch die Bilanz unrichtig machen".

nicht zur Welt kommen können.

Wäre dem ersten Satze gemäss verfahren, so würde bei der Bezahlung der ausgeloosten Obligationen das Prioritäten-Schuldenconto belastet worden und damit die Einlösungssache erledigt gewesen sein.

Es würde alsdann das Passivum, da die Einlösung nicht aus dem stabil gebliebenen Grundvermögen, sondern aus dem Verdienste erfolgt ist, um den getilgten Betrag niedriger als das Activum sein und demgemäss, wie in der Bilanz der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, sich ein Activüberschuss ergeben. Dadurch, dass man die Amortisationsquoten fälschlich als Betriebsausgaben und wie die Zinsen buchte, obwohl sie etwas wesentlich Anderes, wie diese sind, ist, was ich auch heute noch behaupte, das am falschen Platze stehende Conto:

„Amortisirte Obligationen"

entstanden.

Will man ein solches Conto haben, so gehört es auf die Activseite und entsteht dieses Activconto, wenn die geschehenen Einlösungen nicht dem Obligationen-S c h u l d e n conto sondern dem Obligationen-A m o r t i s a t i o n s conto belastet werden; alsdann erscheint der volle Betrag der Emissionen als Passivum und der getilgte Betrag als Activum.

Derartige Buchungen sind allgemein, wenn es sich um Amortisationshypotheken handelt, deren Höhe bis zur Tilgung der Gesammtschuld im Grundbuche unverändert bestehen bleibt.

Der sich aus dieser Buchung ergebende Ueberschuss der Activa über die Passiva hat mit dem Conto der Obligationen nichts gemein, sondern ist:

„unvertheilter Gewinn",

und als solcher allerdings ein Passivum der Gesellschaft.

Eine bezahlte Schuld im Passivum ist ein Nichts.

Die Sache hat bereits, wie ich in meinem Vortrage vom 12. November 1878 andeutete eine eminent practische Bedeutung, und zwar bei der jetzt beabsichtigten Uebertragung mehrerer grossen Gesellschaften an den Staat.

Werden die amortisirten Beträge als „unvertheilter Gewinn", was sie thatsächlich sind, gebucht, so besteht kein Zweifel, dass im Falle der Auflösung der Gesellschaft die Actionäre Anspruch auf die Beträge haben, welche nur, so lange die Gesellschaft bestand, von der Gewinnvertheilung ausgeschlossen waren, nun aber fällig werden.

Jedenfalls ist bei der Fassung der bisher bekannt gewordenen Ueberlassungsverträge an den Staat, wonach der Fiscus die Schulden der Gesellschaft übernimmt, es zweifelhaft, ob dieser „unvertheilte Gewinn" als Schulden aufzufassen und demgemäss zu bezahlen event. besonders zu verzinsen wäre. Bei der Festsetzung der Rente für die Actionäre als Abfindung für die Abtretung des Unternehmens sind immer nur die wirklich vertheilten Dividenden in Betracht gezogen worden, wogegen die zur Tilgung der Obligationen nothwendigen Beträge, welche bei der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn schon 2 pCt. des Stamm-Actiencapitals Litr. A betragen, gar nicht als thatsächlich gemachter Gewinn, sondern als eine Betriebsausgabe angesehen worden sind.

Eine Bahn, welche wenig Prioritätsobligationen hat, wird danach mehr Dividende geben können, wie eine Bahn bei gleichen Erträgen mit verhältnissmässig vielen Prioritäten. Es wird also in letzteren Fällen nicht blos eine geringere Abfindung gezahlt, sondern es würden auch noch die zur Bezahlung der Schulden vom Reinertrage zurückgehaltenen Beträge den Actionären definitiv verloren sein.

Es empfiehlt sich deswegen schon aus diesem Grunde, von der bisherigen unrichtigen Bezeichnung dieser Passivposition Abstand zu nehmen.

Aehnlich liegt die Sache mit den aus dem Betriebe resp. den Reservefonds „zur Erweiterung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel" verwendeten Beträgen.

Der Kritiker geht in seinen Ausführungen immer davon aus, dass von mir behauptet sei, diese Beträge seien Gewinn und müssten auch als Dividende vertheilt werden.

Dies letztere ist, da die Verwendung im stabilen Gesellschafts-, nicht Grundvermögen erfolgt ist, unmöglich gemacht; ich behaupte nur, diese Beträge durften nicht, wie geschehen, verwendet werden, wenigstens nicht ohne Beobachtung der oben angegebenen Vorschriften des Handels-Gesetzbuches. Entweder sind derartige Aufwendungen etwas Nothwendiges, durch die Eigenart der Eisenbahnanlagen Bedingtes, oder es walten nur Zweckmässigkeitsgründe für dieselben vor. Ist ersteres der Fall, so müssten die Bilanzen der meisten Bahnen in Bezug hierauf falsch sein, da derartiger Aufwendungen z. B. nicht Erwähnung geschieht bei Berlin-Görlitz, Halle-Sorau-Guben, Märkisch-Posen, Oels-Gnesen, Posen-Creuzburg, Breslau-Warschau, Breslau-Schweidnitz-Freiburg, Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn, Lübeck-Büchen, Hannover-Altenbeken, Münster-Enschede, Rhein-Nahe Bahn etc.

Ich vermuthe aber, dass diese Bilanzen richtig und derartige Aufwendungen bei den voraufgeführten Bahnen nicht gemacht sind. Es erübrigt also nur, dass Zweckmässigkeitsgründe für das beliebte Verfahren:

„der Erweiterung des Unternehmens"

vorwalten.

Diese Erweiterung ist aber, wie ich wiederholt erwähnt, ohne Erfüllung der für Erweiterung des Unternehmens vorgeschriebenen Förmlichkeiten unwirksam. Da die Gelder, welche bei einzelnen Bahnen schon eine recht erhebliche Höhe erreicht haben, z. B. bei Berlin-Hamburg 166 pCt., bei Berlin-Stettin 12 pCt., bei der Thüringischen Eisenbahn 8 pCt. des Stamm-Actiencapitals, weil fest angelegt, zur Gewinnvertheilung jetzt nicht mehr verwendet werden können, so dürfte wohl die Frage der Erörterung werth sein, ob nicht in Höhe dieser „unvertheilten Gewinne" besondere Schuldtitel ausgestellt und den Actionären verzinst werden können.

Denn bei dem bisherigen Verfahren und nach den Ausführungen des Kritikers meines Vortrages, welcher hierbei Seite 284 behauptet, dass die Eisenbahngesellschaften streng im Sinne des Handels-Gesetzbuches handelten, — obwohl er im ersten Theile die Anwendbarkeit desselben auf Eisenbahngesellschaften bestreitet — wird das Grundvermögen erhöht; da nun das Grundvermögen dem Grundcapital äqual erhalten bleiben soll, so müsste auch der Nominalbetrag oder die Zahl der Actien erhöht werden.

Vom Zweckmässigkeitsstandpunkte betrachtet, würde das Verfahren, in guten Ertragsjahren Beträge von der Dividendenvertheilung auszuschliessen und zur Erweiterung des Unternehmens zu verwenden, zu billigen sein, wenn der Vorstand einer Eisenbahn-Actiengesellschaft eine Vormundschaftsverwaltung leichtsinniger Curanden wäre, welche letztere, bei in einem Jahre verhältnissmässig hohem Ertrage ihres Geschäftes, glaubend, dass der Ertrag ein dauernd guter sei, sich einem verschwenderischen Leben hingeben könnten.

Die Verwaltungsorgane von Actiengesellschaften haben aber kein Recht, derartige Fürsorge zu üben, und ohne ausdrücklichen Beschluss der Actionäre das Unternehmen zu vergrössern mit Beträgen, die vorhanden und geeignet waren, als Dividende vertheilt zu werden.

Der grosse Vortheil der Bilanzvorschriften des Handels-Gesetzbuches liegt eben darin, dass alles Vermögen, gleichviel, woher es stammt, als Activum, das Grundcapital, Schulden und der Reservefonds als Passiva aufgeführt werden müssen; der Ueberschuss der Activa über die Passiva ist Gewinn, auf welchen die Actionäre Anspruch haben und der, wenn es zur Ausschüttung an bereiten Mitteln fehlt, wofür die Verwaltungsorgane die Ver-

antwortlichkeit haben, den Actionären resp. Dividendenschein-Inhabern gutgeschrieben werden muss, falls nicht besondere Schuldtitel dafür ausgegeben werden.

In Bezug auf die Nachweisung der unbezahlt gebliebenen Dividendenscheine von mit dem Nachforderungsrecht ausgestatteten Stamm-Prioritätsactien in der Bilanz wird vom Kritiker zugestanden, dass die Jahresberichte der bezüglichen Gesellschaften den geeigneten Platz darbieten würden, um diese Beträge nachzuweisen.

Das Handels-Gesetzbuch kennt nur die Bilanz als einziges Document, welches publicirt wird und die Vermögenslage der Gesellschaft kundgeben soll; wenn das Bedürfniss anerkannt wird, den Actionären überhaupt, wenn auch nur im Geschäftsbericht, der nicht Jedem, und namentlich nur schwer dem Gläubiger, zugänglich ist, davon Kenntniss zu geben, so dürfte das Bedenken, dass die Schuld vielleicht nie existent wird, weil nur auf etwaige Ueberschüsse angewiesen, nicht so schwerwiegend sein, um die Aufnahme in die Bilanz zu unterlassen; wie ja auch die Bergisch-Märkische Eisenbahn sich dadurch nicht hat abhalten lassen, in ihre Bilanz pro 1877 eine ähnliche Post aufzunehmen: „Eventl. Schuld an den Staat, noch zu erstattende Zuschüsse für die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahnen".

Ich will mit einigen Bilanzbeispielen schliessen, aus denen ich die nicht in Betracht kommenden Nebenconten weglasse.

Angenommen, es sei eine Eisenbahngesellschaft gegründet und ausgeführt mit 10 Millionen Mark Actiencapital. Nach Fertigstellung wird beschlossen, das Unternehmen durch Erbauung einer Zweigbahn zu erweitern und es werden 10 Millionen Mark Prioritätsobligationen emittirt.

Es würde sich, eine inzwischen erfolgte Amortisation von 500 000 *M.* Prioritätsobligationen angenommen, die Bilanz folgendermassen gestalten:

Activa.	*M.*	Passiva.	*M.*
Bauwerth der Stammbahn	10 000 000	Stamm-Act.-Capital .	10 000 000
Bauwerth der Zweigbahn	10 000 000	Prioritäts-Oblig.-C. 10 000 000, ab amortisirte . . 500 000	9 500 000
		Unvertheilter Gewinn früherer Geschäftsjahre	500 000
	20 000 000		20 000 000

Es sei nun die Zweigbahn, weil wenig rentabel, an eine Nachbarbahn für 9 Millionen Mark verkauft; der Kaufpreis ist bezahlt, die Uebereignung hat stattgefunden.

Die Bilanz würde alsdann, vom Kritiker aufgestellt, am Jahresschlusse, einen Betriebsüberschuss von 600 000 *M.* angenommen lauten:

Activa.	*M.*	Passiva.	*M.*
Bauwerth der Stammbahn	10 000 000	Stamm-Actien . . .	10 000 000
Guthaben bei der Bank	9 000 000	Prioritäts.-Oblig. . .	9 500 000
Baarbestand	600 000	Amortisirte Prioritäts-Oblig.	500 000
Verlust beim Verkauf der Zweigbahn . .	1 000 000	Betriebs-Einnahme *M.* 1 500 000, Betriebs-Ausgabe . 900 000	
		Reingewinn . .	600 000
	20 600 000		20 600 000

Es würde also der Betriebsüberschuss, da ja nach der Meinung des Kritikers die Dividendenermittelung nur auf Grund der Betriebsrechnung zu erfolgen hat, zur Dividendenvertheilung etc. verwendet werden.

Dies ist zweifellos unzulässig, und auch Herr von Strombeck verlangt in diesem Falle die anderweite Deckung des Verlustes.

Der Kritiker müsste also, wenn er Herrn von Strombeck folgen will, hier davon absehen, nur eine Betriebsbilanz zur Ermittelung der Dividenden aufzustellen und statt der obigen Aufstellung, welche keine Bilanz, sondern nur ein Bücherabschluss — eine sogenannte Rohbilanz — ist, eine wirkliche Vermögensbilanz fertigen.

Dieselbe würde lauten:

Activa.	*M.*	Passiva.	*M.*
Bauwerth der Bahn .	10 000 000	Stamm-Actien.-Capit.-Conto	10 000 000
Guthaben bei der Bank	9 000 000	Prioritäts-Oblig.-C. *M.* 10 000 000, ab amortisirte . . 600 000	9 400 000
Baarbestand	600 000	Rückstände von verloosten Oblig. . . .	100 000
Verlust-Saldo	20 000	Reservefonds	120 000
	19 620 000		19 620 000

Die Erläuterung hierzu würde das Gewinn- und Verlustconto geben:

Debet.	*M.*	Credit.	*M.*
Verlust beim Verkauf der Zweigbahn . .	1 000 000	Unverth. Gewinn früherer Geschäftsjahre	500 000
Zur Amort. der Priorit.-Oblig.	100 000	Unverth. Gew. (Amort. Quote de 1878) . .	100 000
Rücklage in den Reservefonds	120 000	Betriebsüberschuss de 1878	600 000
		Saldo	20 000
	1 220 000		1 220 000

Es wäre also nicht blos kein Gewinn zur Dividendenvertheilung, zur Eisenbahnsteuer etc., sondern eine Unterbilanz von 20 000 *M.* vorhanden.

Im nächsten Jahre würde nach Einlösung der Prioritäten und Tilgung der Unterbilanz erst eine Dividende vertheilt werden können. Da die Rückzahlung der Prioritäten erfolgen musste, so würden dem Kritiker auch die baaren Mittel gefehlt haben, eine Dividende, zu deren Vertheilung er sich nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet hielt, zu bezahlen, wenn er nicht zu dem Zwecke Schulden machen konnte. Denn es waren nur 9 100 000 *M.* vorhanden, um die noch ungetilgten 9 500 000 *M.* Prioritäten zu bezahlen.

Wird für diesen einen Fall die Vermögensbilanz als nothwendig zugegeben, so wird sie auch in allen Fällen, namentlich da das Gesetz sie ausdrücklich fordert, zur Anwendung kommen müssen.

Jedenfalls wird damit bewiesen, dass das Argument, die Betriebsbilanzen seien wegen der Eigenart der Eisenbahnen die allein möglichen, nicht richtig ist und dass kein Grund vorliegt, für Eisenbahn-Actiengesellschaften die beanspruchte Ausnahmestellung in Bezug auf die Bilanzvorschriften des Handelsgesetzbuches zu statuiren.

Ich kann diese Entgegnung nur, wie meinen Vortrag mit dem Wunsche schliessen, dass bis zur Berathung des zu erwartenden Eisenbahngesetzes gründliche Erörterungen und Erwägungen Klarheit in die Anschauungen über das Eisenbahnbilanzwesen bringen mögen. Und auch bei diesem Wunsche befinde ich mich in Uebereinstimmung mit dem Herrn von Strombeck, welcher, wie oben bereits angeführt, sagt: „es bleibt dringend wünschenswerth, dass die Reichs-Gesetzgebung das so wichtige Eisenbahnbilanzwesen und überhaupt das Bilanzwesen der Actienvereine mit stabilem Gesellschaftsvermögen anderweit regele".

Norwegische Bahnen. Christiania. Am 18. Juli ist in Gegenwart des Königs Oskar die Smaalehn-Dalsland-Eisenbahn, nämlich die Strecke von Frederikshald bis zur Schwedischen Grenze (bei Högen) und von dieser durch Dalsland bis Wenern (zusammen ca. 12 Deutsche Meilen), feierlich eröffnet worden. An diese Bahn, unweit Wenern, schliesst sich die grosse Bergslagsbahn, welche einerseits (nordwärts) durch die wald- und erzreichsten Gegenden Schwedens (Vermland und Dalarne) nach Falun und andererseits (südwärts) über den Trollhätta nach Gothenburg führt. Die heute eröffnete Bahnstrecke ist deshalb von wesentlicher Bedeutung, weil durch dieselbe ein ganzes System von Eisenbahnlinien verbunden und eine directe Verbindung zwischen Gothenburg und Christiania hergestellt wird. Während die bisherige Linie zwischen den beiden letztgenannten Städten ca. 75 Deutsche Meilen mit einer Fahrzeit von ca. 24 Stunden betrug, wird der Abstand durch die neue Verbindung auf 48 Meilen reducirt werden, welche man in einem Tage zurücklegen kann. Für die Route von Norwegen nach dem Auslande über Malmö nach Kopenhagen wird jedoch Wesentliches nicht gewonnen werden, da die Eisenbahnverbindung von Gothenburg nach Malmö den alten Weg über Falköping geht und also einen bedeutenden Umweg macht. Anders würde sich die Sache stellen, falls eine Küstenbahn von Gothenburg nach Helsingborg angelegt würde. Die Anlage einer solchen Bahn war projectirt, ist aber noch nicht zur Ausführung gekommen.

Literatur.

Neu eingegangen:

Der Normal-Höhenpunkt für das Königreich Preussen an der Königlichen Sternwarte zu Berlin. Festgestellt von der Trigonometrischen Abtheilung der Landesaufnahme. Mit 7 Tafeln. Berlin, 1879. Im Selbstverlage. Zu beziehen durch die Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Kochstrasse 69/70.

Morse's Electro-Magnetischer Druck-Telegraph mit besonderer Berücksichtigung des „Eisenbahnbetriebes". Leichtfassliches Lehrbuch zum Selbststudium für Telegraphen- und Eisenbahnbedienstete und Freunde der Telegraphie von Josef Richter, Ober-Ingenieur der Kaiser Franz-Josef Bahn. Zweite vermehrte und gänzlich umgearbeitete Auflage mit 5 Tafeln und 139 Figuren. (Verlagspreis: 3 Gulden = 6 *M.*) Wien, 1879. Im Selbstverlage des Verfassers.

Miscellen.

Blitzschlag in ein Bahngeleise. Nach den seitherigen Erfahrungen ist es sehr selten der Fall, dass bei Gewittern ein in Bewegung befindlicher Eisenbahnzug vom Blitze getroffen wird. Ein derartiges Vorkommniss ereignete sich, wie die „Oesterr. E.-Z.“ von direct Betheiligten in Erfahrung brachte, bei dem am 24. Mai d. J. Nachmittags 2 Uhr 30 Minuten von Dresden über Riesa nach Leipzig fahrenden Personenzuge. Als dieser Zug in die Nähe von Kötzschenbroda kam, entlud sich über demselben ein heftiges Gewitter, und kaum war die genannte Station durchfahren, als alle beim Zuge Befindlichen einen starken electrischen Schlag erhielten, dem unmittelbar ein heftiger Donner folgte. Ein Schrecken bemächtigte sich Aller, doch beruhigten sich die Gemüther alsbald wieder, da der Zug seinen Lauf ohne Störung fortsetzte, ein bedenklicher Unfall sich sonach nicht ereignet haben konnte. Verschiedene Beobachtungen der Betheiligten und späterer Meinungsaustausch liessen fast mit Gewissheit annehmen, dass der Blitzstrahl über den Zug hinweggefahren ist und dicht hinter demselben ins Geleise geschlagen hat, ohne jedoch weiteren Schaden zu verursachen. Die im Zuge befindlichen Passagiere fühlten einen Schlag an den Beinen, welcher stärker oder schwächer war, je nachdem die Coupéefenster offen standen oder geschlossen waren. Die Bremser empfanden die electrische Berührung am Kopfe und auch die im geschlossenen Packmeisterwagen befindlichen Beamten erhielten einen heftigen Schlag.

Französische Bahnen. Behufs Vollendung des Netzes hat der Minister für öffentliche Arbeiten den Director der Staatsbahnen mit dem Bau mehrerer Linien beauftragt, welche verschiedene bisher getrennte Sectionen verbinden sollen und etwa 700 km lang sein werden. Es sind dies folgende Linien: Cavignac-Bordeaux, Niort-Montreuil-Bellay, Tours-Savigny, Saumur-Château-du-Loir, und Auneau-Paris mit besonderem Bahnhof in Paris.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Bahnverwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 24. Juli 1879.

Nach der Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn ist der Name der am 1. Juli cr. eröffneten Personen-Haltestelle Napoleongrube (cfr. Bekanntmachung in No. 49 S. 653 d. Ztg.) in „Mokrau“ umgeändert worden.

Berlin, den 24. Juli 1879.

Nach der Mittheilung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten wird die seitherige Personen-Haltestelle Inningen zwischen Augsburg und Bobingen mit dem 1. August d. J. in eine Expedition mit vollständigem Abfertigungsdienste umgewandelt werden.

Die geschäftsführende Direction.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Grosswardein - Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Wiedereröffnung des Verkehrs in der Strecke Szegedin-H.-M.-Vásárhely. Nachdem die Strecke Szegedin-H.-M.-Vásárhely wieder hergestellt ist, wird auf unseren gesammten Strecken ab 26. Juli 1879 der Verkehr unbeschränkt aufgenommen. Budapest, am 23. Juli 1879. Die Betriebs-Direction.

3. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Sechs Wochen giltige Retourbillets Berlin-Röderau-Dresden.

Retourbillets Berlin-Röderau-Dresden II. und III. Wagenclasse mit einer Giltigkeitsdauer von 6 Wochen werden von jetzt ab bis mit 31. August d. J. zu folgenden Preisen ausgeben.

	Courier-zug. ℳ	Personen-zug. ℳ
Berl.-Dresd.-Altstadt II. Cl.	19,30	14,60
„ „ „ III. „	14,50	9,90
Berl.-Dresd.-Neustadt II. „	18,70	14,00
„ „ „ III. „	14,00	9,40

Freigepäck wird nicht gewährt, auch ist eine Unterbrechung der Hin- oder Rückfahrt nicht gestattet. Berlin, den 19. Mai 1879. Die Direction. (650)

4. Auszahlungen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Bei der am 15. d. Mts. in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 4. April cr. stattgefundenen öffentlichen Ausloosung unserer am 1. October cr. zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen V. Emission sind folgende Nummern:

28 201 321 560 565 669 915 980 1600 1621 1731 1735 1782 1965 2006 2013 2223 2442 2462 2522 2708 2892 3237 3245 3263 3427 3428 3434 3435 3459 3617 3762 3803 3944 3946

gezogen worden.

Wir ersuchen die Inhaber dieser Obligationen, den Capitalsbetrag derselben mit je 600 ℳ in der Zeit vom 1. bis 31. October cr. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Coupons bei unserer Hauptcasse hierselbst oder unserer Stationscasse zu Berlin zu erheben, wobei wir bemerken, bass nach § 4 des Privilegiums vom 18. Juli 1865 die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen mit dem 1. October cr. aufhört.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass von den bereits früher ausgeloosten Obligationen die Nummern:

1508 1642 1716 2165 2284 3455 3709 4100 4227

noch nicht zur Einlösung präsentirt sind. Stettin, den 28. Mai 1879. Directorium.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Bei der am 15. d. Mts. in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 4. April cr. stattgehabten öffentlichen Ausloosung unserer am 1. October cr. zu amortisirenden Prioritätsobligationen VII. Emission sind folgende Nummern gezogen worden:

266 591 874 900 919 1324 1338 über je 1 000 Thlr.

2241 2317 2357 2779 3161 3317 3444 3484 3658 3689 3893 3910 4213 4241 4313 4359 4454 4480 4505 4752 4764 4882 5103 5281 5645 5696 5986 über je 500 Thlr.

6010 6116 6143 6177 6551 6858 6945 7179 7423 7483 7641 7805 7961 8173 8205 8455 8516 8517 8521 8570 8736 8960 9142 9187 9264 9466 9599 9718 10177 10183 10222 10646 10812 10847 11293 11357 11438 11648 11695 12061 12216 12266 12279 12352 12669 12686 12728 12931 13143 13310 13320 über je 200 Thlr.

13549 13860 13970 14125 14150 14295 14436 14521 14637 14860 15313 15793 15865 15916 15957 16035 16103 16172 16319 16689 16769 17199 17250 17354 17589 17624 17848 17923 18031 18126 18200 18332 19039 19094 19173 19581 19590 20003 20098 20183 20423 21233 21624 21865 22135 22193 23155 23453 über je 100 Thlr.

Wir ersuchen die Inhaber dieser Obligationen, den Capitalsbetrag derselben in der Zeit vom 1. bis 31. October cr. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Coupons bei unserer Hauptcasse hierselbst oder unserer Stationscasse in Berlin zu erheben, wobei wir bemerken, dass nach § 4 des Privilegiums vom 30. Juni 1873 die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen mit dem 1. October cr. aufhört.

Gleichzeitig machen wir bekannt, dass auch die Herren M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a. M. sowie Herr Paul Mendelssohn-Bartholdy in Hamburg sich der Einlösung oben bezeichneter Obligationen unterziehen werden.

Schliesslich bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass von den bereits früher ausgeloosten Obligationen

a) aus der Ziehung im Jahre 1877 die Nummern:

1877 über 1 000 Thlr.
2720 3469 4660 5572 über 500 Thlr.
8387 10157 über 200 Thlr.
13832 14103 14954 15463 15980 16145 16426 16832 16936 17701 18338 18349 20902 21535 23389 23391 über 100 Thlr.

b) aus der Ziehung im Jahre 1878 die Nummern:

145 über 1 000 Thlr.
2667 3092 5224 über 500 Thlr.
6428 8579 9545 9763 10247 10649 11337 13473 über 200 Thlr.
13541 14111 14232 14952 15329 16151 16519 16999 18192 19135 20715 22392 über 100 Thlr.

noch nicht zur Einlösung präsentirt sind. Stettin, den 28. Mai 1879. Directorium.

5. Tarifwesen.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Mit dem 15. August l. J. tritt für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaamen, Mühlenfabrikaten und Malz in Sendungen von mindestens 5 000 bezw. 10 000 kg pro Wagen, sowie Holz Europäischem, Eisenbahnschwellen und Grubenholz bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen, zwischen Stationen der diesseitigen Bahn einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn, sowie Station Cassel der Hannoverschen Staatsbahn und Bergisch-Märkischen Eisenbahn, an Stelle des bezüglichen Tarifes vom 15. Februar 1878, ein neuer Special-Tarif in Kraft.

Druckexemplare sind bei der Betriebs-Direction Wien I, Hegelgasse 7, beim Betriebs-Inspectorate in Jägerndorf und bei den betheiligten Stationen unentgeltlich zu haben. Wien, am 25. Juli 1879. Die Betriebs-Direction. (941)

Thüringische Eisenbahn. An dem noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung unserer Arnstadt - Ilmenauer Bahn tritt Nachtrag X zu unserem, seit 1. Januar 1877 gültigen „Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Thüringischen Bahn, deren Zweigbahnen und der Gotha-Ohrdrufer Bahn“ in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Tarifsätze:

1. für den localen Personen- etc. Verkehr der Dietendorf-Ilmenauer Bahn,
2. für den directen Personen- etc. Verkehr zwischen den Stationen Plaue, Elgersburg und Ilmenau einer- und Stationen unserer Stammbahn, der Gotha-Leinefelder und Gotha - Ohrdrufer Zweigbahn andererseits und
3. neue fast durchweg ermässigte Sätze für den Personen- etc. Verkehr zwischen Station Arnstadt und den Stationen unserer Stammbahn, der Gotha-Leinefelder und Gotha - Ohrdrufer Zweigbahn.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind in den nächsten Tagen bei unseren Billetexpeditionen zum Preise von 10 ₰ zu haben.

Auch ertheilt unsere Betriebscontrole I etwa erwünschte Auskunft. Erfurt, den 17. Juli 1879. Die Direction. (937)

Zum Tarif für den **Elbe- und Weserhäfen-Güterverkehr** mit Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn, Kaiser Ferdinands Nordbahn und Theissbahn wird am 15. August d. J. der XVIII. Nachtrag herausgegeben. Exemplare desselben sind bei den Verwaltungen der Endbahnen zu erlangen.

Durch diesen Nachtrag werden u. A. auch neue Holzfrachtsätze eingeführt, wodurch die am 1. Juni d. J. ausser Kraft getretenen Taxen ersetzt werden. Dresden, am 24. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (938)

Vom 1. August c. ab wird der Artikel rohe Steine des Specialtarifs III von Striegau, Gr.-Rosen und Jauer nach Posen via Glogau-Lissa in Ladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zum Frachtsatz von 0,50 ℳ pro 100 kg befördert. Breslau, den 24. Juli 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. (942)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 10. August c. ab ist zum Tarif für Personenbeförderung vom 1. März 1877 der 28. Nachtrag erschienen, welcher bei den Verbands-Billet- und Gepäckexpeditionen eingesehen werden kann. Cassel, den 23. Juli 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königl. Direction der Main-Weser Bahn. (943)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Juni 1879 ist der 2. Nachtrag heute zur Ausgabe gelangt und kann solcher von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden. Cassel, den 22. Juli 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (940)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. September cr. kommen im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Niederschlesisch-Märkischen und Halle-Sorau-Gubener Stationen andererseits, anderweite etwas erhöhete Taxen für Reisegepäck zur Einführung. Näheres bei unserem Tarifbureau. Berlin, den 12. Juli 1879. Die Direction. (927)

RumänischeEisenbahn-Actiengesellschaft. Am 15. Juli l. J. tritt der Nachtrag III zu den „Reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eil- und gewöhnliche Güter vom 15. März 1879" in Wirksamkeit. — Dieser Nachtrag enthält den neuerstellten Specialtarif 9 für die Beförderung von leeren Petroleumfässern. (936)

Der am 25. März/6. April d. J. zur Einführung gekommene neue Tarif für den **Weichsel-Eisenbahnverband** ist nunmehr auch für sämmtliche Stationen der Russischen Südwestbahnen und zwar vom 1./13. d. M. ab giltig. Die demselben vorgeheftete einschränkende Bestimmung ist somit aufgehoben. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn als geschäftsführende Verbandsverwaltung. von Winter. (934 J)

6. Fahrplanänderungen.

Main-Neckar Bahn. Fahrplanänderung am 1. August d. J. Wegen Wegfalles des seither um 10^{40} Abends in Frankfurt a. M. eingetroffenen Schnellzuges von Berlin über Nordhausen-Bebra wird der Personenzug No. 25 der Main-Neckar Bahn Abgang Frankfurt 10^{50} Abends vom 1. August cr. ab nur noch als Localzug bis Darmstadt geführt und zwar mit folgenden Fahrzeiten:

Frankfurt	ab	10^{50}	Abends,
Isenburg	„	11^{3}	„
Sprendlingen	„	11^{10}	„
Langen	„	11^{16}	„
Egelsbach	„	11^{22}	„
Arheilgen	„	11^{30}	„
Darmstadt	an	11^{36}	„

Die seitherige Weiterfahrt von Darmstadt nach Heidelberg und Mannheim fällt vom 1. August ab aus. Darmstadt, den 26. Juli 1879. Die Direction der Main-Neckar Bahn. (939)

Privat-Anzeigen.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat Juni 1879.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat Juni	Betriebslänge ultimo Juni	Befördert wurden: Personen		Güter		Die Einnahme betrug pro Monat Juni: i. Pers.-Verkehr		im Güterverk.		in Summa incl. Extraordinarien		bis ult. Juni in Summa	
			im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
I. Staatsbahnen.														
'rankfurt-Bebraer Eisenbahn . .	1879	542,61	374 365	699	147 986	281	380 240	710	802 190	1 526	1 241 660	2 288	6 647 500	12 969
gegen	1878	+ 40,61	— 2 695	— 62	+ 8 465	—	— 39 387	— 137	+ 50 726	+ 15	+ 12 607	— 160	— 217 562	— 706
[annoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	515 116	594	421 894	483	897 000	1 034	1 514 000	1 733	2 459 616	2 816	14 906 333	17 066
gegen	1878	—	— 49 898	— 57	— 15 332	— 17	— 86 902	— 100	— 55 014	— 63	— 188 684	— 216	— 308 360	— 353
[ain-Weser-Eisenbahn	1879	198,79	143 207	720	86 630	436	262 928	1 323	339 407	1 707	635 173	3 195	3 276 184	16 481
gegen	1878	—	— 6 132	— 31	+ 4 917	+ 25	— 11 266	— 56	+ 19 267	+ 97	+ 5 652	+ 29	— 115 775	— 582
[assauische Eisenbahn	1879	286,13	459 741	1 614	106 341	372	332 373	1 167	273 178	955	639 551	2 233	2 815 116	10 093
gegen	1878	+ 28,40	+ 15 909	— 108	— 15 241	— 100	+ 14 059	— 68	+ 4 768	— 86	+ 19 297	— 171	— 11 538	— 860
[iederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	1 119,87	752 885	672	344 261	310	898 643	802	2 065 939	1 859	3 185 761	2 844	17 945 414	17 790
gegen	1878	+ 194,25	+ 48 144	— 89	+ 26 701	— 36	+ 13 896	— 154	+ 32 652	— 359	+ 52 296	— 541	— 20 928	—1620
)stbahn	1879	2 116,26	593 759	281	177 392	84	1 358 237	644	1 545 635	730	3 075 632	1 453	17 784 632	8 923
gegen	1878	+ 469,60	+ 61 720	— 43	— 31 137	— 43	— 57 354	— 219	— 359 151	— 427	— 517 658	— 729	—2626816	—3794
aarbrücker Eisenbahn	1879	343,22	268 980	864	373 876	1 089	196 610	632	519 635	1 514	852 004	2 482	4 586 041	17 289
gegen	1878	+ 105,30	+ 56 085	— 130	+ 3 200	— 469	+ 55 339	— 27	+ 3 094	— 657	+ 98 002	— 687	+ 32 332	—5910
/estfälische Eisenbahn	1879	501,61	153 200	315	198 700	396	174 170	355	702 800	1 401	947 470	1 879	5 195 550	10 298
gegen	1878	+ 11,61	— 5 275	— 8	+ 17 506	+ 26	— 9 499	— 20	+ 68 877	+ 107	+ 66 383	+ 91	+ 547 894	+ 715
'ilhelmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	41 523	793	23 168	442	35 151	671	22 063	421	57 214	1 092	274 677	5 245
gegen	1878	—	— 2 571	— 49	+ 4 886	+ 93	+ 5 199	+ 99	— 440	— 9	+ 4 759	+ 90	— 38 126	— 728
ächs. Staats - Eisenbahn . .	1879	1 901,65	1 944 090	1 035	743 246	391	1 673 668	891	3 119 066	1 640	4 852 416	2 552	27 101 335	14 369
gegen	1878	+ 2ɜ,21	— 63 978	— 47	+ 47 696	+ 21	— 50 533	— 38	+ 21 661	— 9	— 40 085	— 53	— 628 704	— 393
'ürttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 377,75	1 009 496	732	228 125	165	931 980	676	1 592 495	1 156	2 600 223	1 887	14 762 227	10 714
gegen	1878	+ 57,18	— 28 968	— 54	+ 8 182	— 1	— 73 903	— 86	+ 77 849	+ 9	+ 31 604	— 58	+ 625 948	— 63
adische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 256,73	733 694	589	309 271	246	1 110 848	892	1 264 928	1 007	2 583 309	2 056	12 831 381	10 618
gegen	1878	+ 66,52	— 3 749	— 36	+ 7 255	— 8	— 101 728	— 155	+ 156 803	+ 76	+ 163 049	+ 23	+ 796 492	+ 495
ain-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	244 225	2 791	38 318	438	251 454	2 874	111 207	1 271	363 686	4 157	1 925 296	22 003
gegen	1878	—	— 904	— 10	— 949	— 11	— 3 164	— 36	— 1 942	— 22	— 5 138	— 58	— 9 266	— 107
ldenburgische Staats-Eisenbahn	1879	29),25	150 463	518	48 650	168	133 086	459	121 067	417	254 153	876	1 312 289	4 521
gegen	1878	—	— 845	— 3	+ 105	+ 1	— 19 754	— 68	+ 13 084	+ 45	— 6 670	— 23	— 53 557	— 185
lsass-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	753 300	671	405 000	361	759 000	676	1 743 000	1 552	2 647 800	2 358	15 114 700	13 457
gegen	1878	—	— 59 991	— 53	+ 18 029	+ 16	— 104 668	— 93	+ 97 100	+ 86	— 17 668	— 16	+ 307 236	— 2
berhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	46 473	264	13 131	75	44 675	254	33 660	191	78 799	448	426 593	2 424
gegen	1878	—	— 726	— 4	+ 1 839	+ 11	— 1 751	— 10	+ 3 577	+ 20	+ 1 540	+ 9	— 12 443	— 71
elzen-Langwedeler Eisenbahn	1879	97,83	13 425	137	11 876	121	23 075	236	55 416	566	79 079	808	512 840	5 242
gegen	1878	—	— 3 049	— 31	+ 1 384	+ 14	— 4 459	— 45	+ 4 668	+ 47	+ 189	+ 2	— 48 185	+ 492
Summa	1879	12 345,18	—	—	—	—	—	—	—	—	26 553 546	2 151	147418108	12 354
gegen	1878	+ 996,69	—	—	—	—	—	—	—	—	— 320 525	— 217	—1684988	— 878
II. Privatbahnen.														
. Unt. Staatsverwaltung stehend.														
erlin-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,17	81 930	470	24 517	141	117 251	673	121 330	696	252 283	1 448	1 213 098	6 965
gegen	1878	—	+ 13 357	+ 76	+ 6 098	+ 35	+ 4 596	+ 26	+ 16 805	+ 96	+ 27 084	+ 155	+ 69 418	+ 399
Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,93	1 240 645	1 097	1 102 000	939	1 103 144	984	2 996 723	2 531	4 421 667	3 735	26 190 487	22 218
gegen	1878	+ 20,54	— 37 977	— 54	— 6 205	— 14	— 45 086	— 49	— 71 981	— 107	— 117 067	— 166	+ 304 607	— 32
Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1879	133,94	69 978	522	183 990	1 374	55 359	413	414 109	3 092	495 068	3 696	3 010 085	22 473
gegen	1878	—	— 2 947	— 22	+ 1 063	+ 8	— 2 389	— 18	+ 13 513	+ 101	+ 11 124	+ 83	+ 76 485	+ 571
alle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	104 294	354	83 420	283	107 494	365	370 822	1 259	491 381	1 668	2 739 896	9 300
gegen	1878	—	— 7 364	— 25	+ 16 395	+ 55	— 12 782	— 43	+ 15 963	+ 54	+ 3 631	+ 12	+ 89 938	+ 305
Hinterpommersche Eisenbahn a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	50 736	296	18 805	109	79 228	463	92 540	536	183 288	1 063	1 088 948	6 313
gegen	1878	—	— 4 798	— 28	— 5 441	— 32	+ 22 325	— 130	— 29 432	— 171	— 73 580	— 426	— 150 468	— 872
b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	142 095	717	12 775	65	83 542	421	51 330	260	152 633	770	726 934	3 666
gegen	1878	—	+ 19 802	+ 100	— 6 185	— 31	— 3 733	— 19	— 20 272	— 103	— 46 246	— 233	— 144 223	— 727
ünster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	19 571	347	4 900	87	13 774	244	10 510	186	28 034	492	148 483	2 606
gegen	1878	—	+ 1 322	+ 24	+ 1 495	+ 24	+ 784	+ 14	+ 1 851	+ 33	+ 2 379	+ 42	+ 10 172	+ 180
Oberschlesische Eisenbahn . .	1879	743,84	341 175	503	521 964	702	375 217	553	1 996 586	2 684	2 659 548	3 575	16 010 567	21 535
gegen	1878	+ 4,10	— 44 810	— 66	— 37 972	— 55	— 21 411	— 32	+ 52 759	+ 56	+ 16 545	+ 2	+ 299 740	+ 297
Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	135 661	1 328	—	—	48 838	479	49 510	485	283 165	2 773
gegen	1878	—	—	—	+ 9 665	+ 97	—	—	+ 242	+ 3	+ 199	+ 2	+ 26 121	+ 262
Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	87 843	420	78 265	371	127 719	611	357 902	1 695	532 979	2 524	3 083 737	14 602
gegen	1878	—	+ 1 843	+ 9	+ 1 471	+ 7	— 7 855	— 37	+ 45 911	+ 218	+ 37 524	+ 178	+ 83 247	+ 313
Breslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	377,17	174 449	462	102 108	271	176 362	468	300 872	798	544 498	1 444	3 073 489	8 149
u. Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	+ 26 051	+ 69	— 9 381	— 25	— 10 558	— 28	+ 46 521	+ 124	+ 34 815	+ 93	+ 276 938	+ 734
Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenrother Eisenbahn	1879	49,43	4 765	96	1 879	38	3 120	63	3 466	70	7 786	158	42 183	1 145
Stargardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	39 792	231	44 845	260	57 298	333	171 004	993	279 722	1 625	1 568 411	9 106
gegen	1878	—	— 5 330	— 31	+ 13 570	+ 78	— 9 875	— 57	+ 28 022	+ 163	+ 16 851	+ 99	— 117 841	— 684
ıein-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	122 780	1 018	56 331	467	91 420	758	167 843	1 392	280 341	2 325	1 531 416	12 698
gegen	1878	—	— 5 527	— 46	+ 1 571	+ 13	— 23 622	— 196	+ 7 538	+ 63	— 11 820	— 97	— 52 857	— 439
ltenburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	13 340	522	45 737	1 788	5 945	232	45 239	1 769	51 522	2 014	287 877	11 254
gegen	1878	—	— 2 873	— 112	+ 5 136	+ 201	— 854	— 34	+ 3 875	+ 152	+ 3 161	+ 123	+ 4 172	+ 163

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12.	13.	14.	15.
			Betriebslänge in km	Personen	pro km	Güter	pro km	Einnahmen Personen	pro km	Güter	pro km	in Summa incl. Extraord.	pro km	bis ult. Juni im Ganzen
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1879	27,76	16 536	596	17 390	626	6 839	247	21 656	780	28 558	1 029	145 564
	gegen	1878	—	+ 141	+ 5	+ 3 158	+ 313	+ 69	+ 3	+ 3 601	+ 130	+ 3 658	+ 132	+ 8 834
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1879	26,73	31 540	1 180	14 981	560	18 681	699	26 098	976	44 908	1 680	232 771
	gegen	1878	—	− 1 384	− 52	+ 1 553	+ 58	− 228	− 9	+ 1 370	+ 51	+ 1 161	+ 43	+ 4 024
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	7 232	591	28 506	2 331	2 398	196	18 413	1 506	20 850	1 705	124 112
	gegen	1878	—	+ 1 430	+ 117	+ 5 517	+ 451	+ 653	+ 53	− 8 603	− 703	− 7 946	− 650	− 63 653
	Summa	1879	4 082,79	—	—	—	—	—	—	—	—	10 524 576	2 578	61 501 223
	gegen	1878	+ 74,07	—	—	—	—	—	—	—	—	− 90 741	− 70	+ 766 837
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1879	31,98	10 901	458	37 126	1 161	3 589	151	34 120	1 067	42 404	1 326	250 962
	gegen	1878	—	− 16 779	− 706	+ 3	—	− 1 577	− 66	− 591	− 18	+ 1 749	+ 55	+ 16 266
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	253 256	879	54 141	188	269 683	936	275 819	958	553 492	1 922	2 850 692
	gegen	1878	—	− 2 429	− 9	− 181	− 1	− 14 507	− 51	+ 28 555	+ 99	+ 12 977	+ 45	− 20 479
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1879	23,11	9 515	411	914	40	5 517	239	2 885	125	8 561	370	46 605
	gegen	1878	—	+ 427	+ 18	− 71	− 3	− 19	− 1	− 448	− 19	− 825	− 35	− 3 178
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn	1879	431,27	289 476	671	138 010	320	571 450	1 325	610 590	1 416	1 232 040	2 857	6 291 395
	gegen	1878	—	+ 11 807	+ 27	− 8 735	− 20	− 7 685	+ 18	− 9 463	− 22	− 1 778	− 4	− 268 670
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1879	327,35	183 625	561	66 472	203	180 252	550	291 019	889	502 599	1 535	2 657 927
	gegen	1878	—	− 23 715	− 72	+ 1 112	+ 3	+ 3 508	+ 10	− 21 297	− 65	− 13 780	− 42	− 102 590
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1879	440,63	217 033	493	72 888	165	384 794	873	798 722	1 813	1 233 212	2 799	7 330 313
	gegen	1878	—	− 24 668	− 56	− 12 937	− 30	− 35 577	− 81	+ 18 898	+ 43	− 48 834	− 111	−1133004
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	494 558	1 905	115 811	446	547 851	2 111	513 464	1 978	1 061 315	4 089	5 186 055
	gegen	1878	—	+ 49 939	+ 192	+ 6 527	+ 25	+ 29 014	+ 112	− 23 873	− 92	+ 5 141	+ 20	− 316 145
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	347,78	219 565	634	75 344	217	370 621	1 070	431 705	1 241	857 125	2 465	4 382 389
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	—	− 24 864	− 72	+ 2 667	+ 8	− 23 399	− 68	− 7 840	− 23	+ 3 223	+ 10	− 135 375
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	236,97	75 788	330	16 645	70	128 612	560	86 195	364	222 230	938	1 200 135
	gegen	1878	—	− 15 124	− 66	+ 554	+ 2	− 16 909	− 74	− 12 302	− 52	− 27 554	− 116	− 75 907
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1879	602,69	247 057	415	153 824	255	311 065	522	574 793	954	936 746	1 554	5 163 147
	gegen	1878	—	− 6 254	− 10	− 576	− 1	− 18 548	− 31	− 7 560	− 12	+ 15 864	− 27	+ 155 940
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	55,50	16 891	304	4 905	88	13 295	240	15 344	276	31 217	562	191 865
	gegen	1878	—	− 1 737	− 32	− 665	− 12	− 570	− 10	− 1 681	− 31	− 2 101	− 39	− 6 079
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	152,00	34 727	228	33 432	220	34 548	227	98 725	650	139 894	921	818 750
	gegen	1878	—	− 8 259	− 55	+ 6 538	+ 43	− 4 793	− 32	+ 10 134	+ 67	+ 6 485	+ 43	+ 47 904
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	41,69	39 873	956	3 292	79	10 466	251	3 815	92	15 533	373	96 488
	gegen	1878	—	− 261	− 7	+ 718	+ 17	− 480	− 12	+ 678	+ 17	− 1 019	− 24	+ 803
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	38 529	401	24 419	254	20 559	214	33 440	348	61 691	642	377 064
	gegen	1878	—	− 2 420	− 25	+ 7 546	+ 78	− 2 906	− 30	+ 2 356	+ 24	+ 1 541	+ 16	+ 53 385
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1879	289,27	134 873	466	107 004	370	118 941	411	301 687	1 043	430 417	1 488	2 440 486
	gegen	1878	—	− 6 718	− 23	− 9 787	− 34	− 7 848	− 27	− 25 416	− 88	− 31 839	− 110	− 233 197
15	Holsteinische Marschbahn	1879	88,10	38 048	432	7 948	90	35 461	403	19 270	219	55 108	626	284 484
	gegen	1878	+ 54,70	+ 16 580	− 211	+ 3 793	− 34	+ 20 083	− 57	+ 9 549	− 72	+ 29 345	− 145	+ 138 134
16	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	99 514	5 529	4 052	225	42 189	2 372	8 140	452	52 329	2 907	209 882
	gegen	1878	—	− 5 448	− 302	+ 71	+ 4	− 1 991	− 110	+ 683	+ 38	− 1 208	− 67	− 17 779
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn	1879	441,43	337 339	822	623 843	1 413	508 488	1 239	1 381 622	3 130	2 137 940	4 845	12 062 424
	gegen	1878	+ 26,76	+ 1 497	− 39	+ 32 571	− 13	− 50 289	− 193	+ 141 124	+ 139	+ 120 157	− 21	+ 394 327
	b. Köln-Giessener Eisenbahn	1879	184,16	124 126	674	193 131	1 049	101 758	553	505 731	2 746	661 875	3 594	3 905 671
	gegen	1878	—	− 6 844	− 37	− 4 808	− 26	− 8 718	− 47	+ 3 431	− 19	− 14 709	− 80	− 97 543
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1879	466,76	198 936	428	201 699	432	345 295	744	951 590	2 039	1 342 130	2 876	7 854 241
	gegen	1878	—	− 1 373	− 3	+ 6 339	+ 14	− 30 371	− 65	+ 53 949	+ 116	+ 15 439	+ 34	+ 252 018
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	111,40	89 337	508	54 818	494	114 569	1 032	197 690	1 781	339 959	3 063	1 631 807
	gegen	1878	—	+ 430	+ 4	+ 8 268	+ 75	− 5 375	− 49	+ 24 213	+ 218	+ 21 439	+ 193	+ 50 281
19	Märkisch-Posener Eisenbahn	1879	271,90	63 249	232	37 922	139	124 684	458	125 371	461	281 692	1 035	1 613 852
	gegen	1878	—	− 2 745	− 11	− 2 829	+ 11	+ 1 147	+ 4	− 3 306	− 12	− 693	− 3	− 2 769
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	1 000,89	628 416	628	322 646	322	964 512	964	1 407 250	1 406	2 491 037	2 489	15 060 529
	gegen	1878	+ 1,44	− 54 222	− 55	− 14 280	− 15	− 81 168	− 82	− 45 369	− 47	− 165 967	− 169	− 844 967
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	7 970	707	30 767	2 728	4 207	373	14 202	1 259	18 541	1 644	107 645
	gegen	1878	—	− 296	− 26	− 966	− 85	− 133	− 12	− 394	− 35	− 571	− 50	− 9 967
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1879	143,03	25 884	181	17 984	126	35 492	248	81 380	569	121 156	847	747 931
	gegen	1878	—	+ 760	+ 5	− 2 279	− 16	+ 2 081	+ 14	− 12 084	− 84	− 10 147	− 71	− 104 596
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1879	78,28	25 944	331	13 049	171	29 833	381	35 875	471	71 439	913	420 557
	gegen	1878	—	− 1 356	− 18	− 1 309	− 18	− 1 241	− 16	− 1 565	− 20	− 2 806	− 35	+ 19 422
23	Ober-lausitzer Eisenbahn a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	22 506	152	13 610	92	25 760	174	40 950	277	66 710	451	360 473
	gegen	1878	—	− 2 097	− 14	+ 288	+ 2	+ 5 878	+ 40	+ 3 735	+ 25	+ 9 613	+ 65	+ 36 893
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	1 166	155	1 765	235	245	33	1 606	214	1 851	247	9 685
	gegen	1878	—	− 364	− 49	+ 465	+ 62	− 155	− 20	+ 440	+ 58	+ 285	+ 38	+ 63
24	Oels-Gnesener Eisenbahn	1879	159,71	26 729	167	12 997	81	30 523	191	52 350	328	94 553	592	489 175
	gegen	1878	—	− 4 562	− 29	+ 4 510	+ 28	− 445	− 3	+ 19 294	+ 121	+ 16 448	+ 103	+ 25 679
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,17	110 797	456	39 256	162	112 137	461	374 381	1 541	506 518	2 084	2 358 428
	gegen	1878	—	+ 6 462	+ 27	− 8 585	− 35	− 639	− 3	− 35 287	+ 146	+ 43 572	+ 179	−1280688
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1879	202,10	25 988	129	20 309	100	35 403	175	80 484	398	129 247	639	800 829
	gegen	1878	—	− 4 486	− 22	− 1 788	− 9	− 3 008	− 15	+ 5 803	+ 28	+ 4 906	+ 23	+ 40 506
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1879	318,01	94 209	320	123 394	388	122 920	418	511 490	1 608	692 410	2 177	4 490 705
	gegen	1878	+ 0,71	− 4 602	− 16	− 5 281	− 18	− 8 376	− 28	− 10 283	− 36	− 18 659	− 64	+ 212 185
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 043,59	991 100	1 079	617 500	592	1 113 000	1 211	2 049 000	1 963	3 162 000	3 030	17 565 000
	gegen	1878	+ 35,94	− 7 173	− 35	+ 11 496	− 12	− 60 037	− 99	+ 116 204	+ 38	+ 56 167	− 63	+ 349 353
	b. Call-Trierer Eisenbahn	1879	118,16	25 650	217	23 600	200	39 000	330	84 000	711	123 000	1 041	746 800
	gegen	1878	—	− 3 506	− 30	+ 650	+ 6	− 11 494	− 97	+ 1 384	+ 12	− 10 110	+ 85	− 29 820
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	21 544	408	9 958	189	13 838	262	16 424	311	32 688	619	167 271
	gegen	1878	—	+ 1 251	+ 23	+ 884	+ 17	+ 659	+ 12	+ 2 686	+ 51	+ 3 345	+ 63	+ 15 785

2.	3.	4. Betriebs-länge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Sum. incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. Juni 1879 im Ganzen	16. pro km
chleswigsche Eisenbahn . . .	1879	229,80	63 263	275	16 597	72	89 242	388	117 941	513	212 887	926	1 270 041	5 527
gegen	1878	—	— 1 145	— 5	— 2 403	— 11	— 6 250	— 27	+ 15 258	+ 66	+ 9 905	+ 43	+ 30 414	+ 133
Thüringische Eisenbahn a. Stammbahn . . .	1879	331,81	414 413	1 249	150 687	454	560 750	1 690	623 493	1 879	1 196 906	3 607	6 262 606	18 874
gegen	1878	—	— 15 449	— 47	+ 2 905	+ 9	— 41 932	— 126	+ 1 021	+ 3	— 39 080	— 118	— 17 135	— 52
b. Gotha-Leinefelde .	1879	67,13	38 035	567	14 138	211	27 533	410	38 475	573	66 783	955	377 167	5 618
gegen	1878	—	— 483	— 7	— 89	— 1	— 980	— 15	+ 1 471	+ 22	+ 419	+ 6	+ 4 383	+ 65
c. Gera-Eichicht . .	1879	77,00	45 387	589	25 469	331	30 884	401	50 834	660	83 085	1 079	434 518	5 643
gegen	1878	—	+ 1 650	+ 21	+ 1 305	+ 17	— 689	— 9	+ 782	+ 10	— 157	— 2	— 276	— 4
ilsit-Insterburger Eisenbahn . .	1879	53,93	14 786	274	4 728	88	23 288	432	12 853	238	44 049	817	233 396	4 328
gegen	1878	—	— 173	— 3	— 1 557	— 29	— 53	— 1	— 3 888	— 72	— 5 120	— 94	— 29 426	— 545
Vestholsteinische Eisenbahn . .	1879	78,50	16 309	208	3 120	40	13 946	178	8 876	113	23 594	301	122 626	1 562
gegen	1878	—	+ 250	+ 3	— 159	— 2	— 4 911	— 62	— 2 235	— 29	— 6 450	— 82	— 23 639	— 301
Vesselburen-Heider Eisenbahn .	1879	11,00	5 348	486	1 666	151	2 616	238	1 811	166	4 856	441	22 239	2 022
Iessische Ludwigs-bahn a. nicht garant. Linien	1879	375,00	387 973	1 035	162 015	432	426 376	1 137	504 460	1 345	947 889	2 528	5 000 279	13 334
gegen	1878	—	— 30 049	— 80	— 5 124	— 14	— 1 115	— 3	+ 4 127	+ 11	+ 4 899	+ 14	— 160 906	— 429
b. garantirte Linien .	1879	180,00	114 844	638	38 103	212	61 808	343	51 918	288	117 656	653	631 104	3 506
gegen	1878	—	+ 2 536	+ 14	— 12 301	— 68	— 3 006	— 17	— 5 327	— 30	— 8 169	— 46	— 75 175	— 418
Iecklenburgische Eisenbahn . .	1879	321,57	108 328	337	21 605	67	189 621	590	148 633	462	390 576	1 215	2 014 178	6 264
gegen	1878	—	— 6 198	— 19	+ 1 712	+ 5	— 22 989	— 71	— 11 136	— 35	— 16 446	— 51	— 221 532	— 688
aal-Eisenbahn	1879	74,80	54 603	730	11 344	152	37 347	499	32 254	431	70 053	936	311 889	4 170
gegen	1878	—	— 4 436	— 59	+ 73	+ 1	— 2 649	— 36	— 2 135	— 29	— 4 821	— 66	— 8 717	— 116
Veimar-Geraer Eisenbahn . . .	1879	68,11	33 032	485	9 117	134	35 472	521	20 125	295	55 836	820	250 564	3 679
gegen	1878	—	— 3 152	— 46	— 47	— 1	— 1 839	— 12	— 2 256	— 47	— 4 147	— 59	— 757	— 62
ächs.-Thüringische Ost-Westb. .	1879	33,80	9 967	295	12 173	360	4 847	143	14 898	441	21 000	621	93 394	2 763
gegen	1878	—	+ 88	+ 3	+ 348	+ 10	+ 82	+ 2	+ 1 386	+ 41	+ 2 648	+ 78	+ 8 843	+ 261
utin-Lübecker Eisenbahn . .	1879	33,00	24 594	745	2 324	70	18 538	562	6 508	197	26 306	797	122 952	3 726
gegen	1878	—	— 678	— 21	— 34	— 1	— 2 020	— 61	— 235	— 7	— 3 243	— 98	— 6 113	— 185
raunschweigische Eisenbahn .	1879	340,78	—	—	—	—	244 729	718	596 470	1 750	855 474	2 510	4 623 484	13 576
gegen	1878	—	—	—	—	—	— 18 115	— 53	+ 30 433	+ 89	+ 8 596	+ 25	— 138 576	— 406
alberstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	13 940	741	4 438	236	6 790	361	5 766	307	13 056	695	54 074	2 876
gegen	1878	—	+ 653	+ 34	— 1 879	— 100	+ 101	+ 5	— 1 883	— 100	— 1 905	— 101	— 28 155	—1498
Werra-Eisenbahn	1879	172,00	56 638	329	29 152	169	90 475	526	131 597	765	224 414	1 305	1 186 198	6 896
gegen	1878	—	+ 5 461	— 32	+ 2 794	+ 16	— 5 868	— 34	— 5 910	— 35	— 11 923	— 69	— 6 177	— 36
Wernshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 611	373	2 224	318	858	123	2 444	349	3 374	482	19 517	2 788
gegen	1878	—	— 287	— 41	+ 143	+ 21	— 99	— 14	+ 102	+ 15	+ 6	+ 1	+ 121	+ 17
otha-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1879	17,30	14 366	830	1 815	105	8 854	512	3 260	188	12 311	712	51 066	2 952
gegen	1878	—	— 4 334	— 251	— 185	— 11	— 816	— 47	— 429	— 25	— 1 226	— 70	— 5 760	— 333
Summa	1879	11 223,12	—	—	—	—	—	—	—	—	23 980 764	2 137	133252954	11 890
gegen	1878	+ 130,55	—	—	—	—	—	—	—	—	— 87 990	— 33	—3529153	— 458
Im Ganzen	1879	27 651,09	—	—	—	—	—	—	—	—	61 058 886	2 208	342172285	12 577
gegen	1878	+1 201,31	—	—	—	—	—	—	—	—	— 499 256	— 120	—4447304	— 576

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juni 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Juni 1879 (Kilom.)	Im Monat Juni 1879 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monat Juni 1879: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1878: im Ganzen (Gulden)	per Kilom (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende Juni 1879: im Ganzen	per Kilom.
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn . . .	267	15 035	12 622	15 907	51 828	67 735	254	67 557	253	+ 0·4	322 192	1 207
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	367	50 245	79 140	43 609	246 728	290 337	791	299 750	817	— 3·2	1 609 646	4 386
Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft . .	2 011	405 010	431 319	687 059	2 181 730	2 868 789	1 427	2 471 952	1 358	+ 5·1	15 075 726	7 508
Südbahn-Gesellschaft	2 240	770 356	339 295	1 014 874	2 072 105	3 086 979	1 378	2 880 206	1 287	+ 7·1	17 120 698	7 643
Ungarische Westbahn	373	48 086	20 379	47 355	60 092	107 447	288	113 434	304	— 5·3	717 434	1 923
Summa . . .	5 258	1 288 732	882 755	1 808 804	4 612 483	6 421 287	1 221	5 832 899	1 152	+ 6·0	34 845 696	6 631
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	94	67 165	227 209	27 364	171 695	199 059	2 118	172 499	1 835	+ 15·4	1 332 586	14 176
Böhmische Nordbahn	180	63 358	40 268	33 465	82 131	115 596	642	124 545	692	— 7·2	699 830	3 888
Böhmische Westbahn	201	55 138	78 695	60 628	205 900	266 528	1 326	266 276	1 325	+ 0·1	1 481 189	7 369
Buschtiehrader Eisenbahn	397	81 573	150 309	112 811	243 964	356 775	899	345 639	871	+ 3·2	1 986 847	5 005
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . .	86	39 201	65 041	12 865	89 734	102 599	1 193	118 657	1 380	— 13·6	747 393	8 691
Elbogener Localbahn-Gesellschaft .	5	1 790	4 764	575	1 819	2 392	478	1 799	360	+ 32·8	13 838	2 768
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	13 015	11 385	13 627	34 537	48 164	266	51 372	284	— 6·3	235 415	1 301
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz	352	77 340	85 242	117 987	601 764	719 751	2 045	810 866	2 304	— 11·2	3 581 839	10 176
neues Netz	241			43 587	98 418	141 996	589	236 468	981	— 40·0	761 113	3 158
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G. .	91	28 130	42 454	14 927	83 540	98 467	1 082	82 084	902	+ 20·0	619 398	6 807
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	165 333	93 424	277 011	408 412	685 423	963	666 753	936	+ 2·9	3 448 101	4 843
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	315 280	125 297	316 712	566 630	883 342	2 208	832 560	2 081	+ 6·1	4 795 873	11 990
Lambach-Gmunden	27	4 762	3 419	3 303	3 338	6 641	246	8 108	300	— 18·0	37 297	1 381
Linz-Budweis	144	14 764	16 361	15 046	48 006	63 052	438	67 903	472	— 7·2	381 157	2 647
Neumarkt-Braunau	58	12 286	56 501	13 971	113 142	127 113	2 192	88 331	1 523	+ 43·9	786 702	13 564
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	38 155	. .	19 267	19 267	963	12 597	630	+ 52·9	122 143	6 107
Salzburg-Tiroler Bahn	290	42 581	15 533	34 610	38 800	73 410	253	87 896	303	— 16·5	379 978	1 310
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	109 993	98 418	100 368	230 757	331 125	408	359 219	442	— 7·7	1 882 999	2 319

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Juni 1879 (Kilom.)	Im Monat Juni 1879 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monat Juni 1879: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1878: im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende Juni 1879: im Ganzen	per Kilom.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	194 646	320 636	350 601	1 512 338	1 862 939	2 673	1 833 845	2 713	— 1·5	11 552 509	16 575
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	33 781	27 689	33 359	55 251	88 610	628	86 994	617	+ 1·8	583 144	4 136
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.): Lemb.-Czernow.	267	27 555	33 133	49 730	196 810	246 540	923	230 404	863	+ 7·0	1 093 845	4 097
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.): Czern.-Suczawa	90	7 729	17 844	12 290	46 693	58 983	655	56 709	630	+ 4·0	266 974	2 966
Leoben-Vordernberger Bahn	15	6 943	19 638	1 397	13 441	14 838	989	11 168	745	+ 32·8	86 474	5 765
Mährische Grenzbahn	109	12 861	11 445	6 617	15 106	21 723	199	24 963	229	— 13·1	130 635	1 198
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	19 110	19 900	15 432	43 684	59 116	389	50 664	399	— 2·5	368 664	2 425
Oesterreichische Nordwestbahn: Garantirte Strecke	623	133 092	104 513	162 834	356 894	519 728	834	565 793	908	— 8·1	3 051 108	4 897
Oesterreichische Nordwestbahn: Ergänzungsnetz	305	57 956	91 877	53 619	185 298	238 917	783	248 746	816	— 4·0	1 596 915	5 236
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	6 292	8 664	2 943	17 847	20 790	630	16 111	488	+ 29·1	127 888	3 875
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Alte Linien	165	19 855	21 452	15 008	45 527	60 535	367	57 453	348	+ 5·5	409 004	2 479
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	9 924	12 903	7 216	22 551	29 767	307	26 134	269	+ 14·1	205 868	2 122
Prag-Duxer Eisenbahn	155	12 470	31 453	11 447	61 835	73 282	473	65 636	423	+ 11·8	462 427	2 983
K. K. Staatsbahnen: Braunau-Strasswalchener B.	37	5 922	2 724	2 904	3 825	6 729	182	5 964	161	+ 13·0	33 666	910
K. K. Staatsbahnen: Dalmatiner Bahn	105	2 964	2 597	1 780	4 580	6 360	61	7 734	74	— 17·6	34 298	327
K. K. Staatsbahnen: Dniester Bahn	112	37 802	4 211	10 217	22 384	32 601	291	25 429	227	+ 28·2	158 624	1 416
K. K. Staatsbahnen: Donau-Ufer Bahn	8	. .	10 520	. .	3 579	3 579	447	300	60	† 645·0	21 721	2 715
K. K. Staatsbahnen: Istrianer Bahn	143	4 136	2 258	4 612	6 461	11 073	77	11 767	82	— 6·1	67 344	471
K. K. Staatsbahnen: Kriegsdorf-Römerstadt	14	1 309	3 285	350	1 961	2 311	165	. .	. .	. .	12 388	885
K. K. Staatsbahnen: Niederösterr. Staatsbahnen	154	28 014	15 089	18 255	23 617	41 872	272	34 500	224	+ 21·4	190 144	1 235
K. K. Staatsbahnen: Rakonitz-Protiviner Bahn	144	16 785	12 691	10 301	18 056	28 360	197	22 693	158	+ 24·7	152 813	1 061
K. K. Staatsbahnen: Tarnow-Leluchow (Orló)	151	8 397	5 089	10 194	16 028	26 222	174	25 738	170	+ 2·4	130 514	864
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	62 990	70 257	39 389	142 382	181 771	642	197 996	700	— 8·3	1 123 748	3 971
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	31 853	42 714	28 130	66 684	94 814	790	104 187	868	— 9·0	593 307	4 944
Vorarlberger Bahn	96	36 112	16 033	13 778	17 203	30 981	323	33 239	346	— 6·6	185 552	1 933
Wien-Pottendorf Wiener-Neustädter Bahn	67	13 370	26 368	9 504	43 668	53 172	794	41 178	615	+ 29·1	284 660	4 249
Summa	8 574	1 883 307	2 087 458	2 070 756	5 985 557	8 056 313	940	8 128 917	952	— 1·3	46 217 932	5 390
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	81 254	28 827	52 219	94 768	146 987	375	160 954	411	— 8·8	780 184	1 990
Arad-Körösthaler Bahn	62	8 608	6 222	4 479	14 211	18 690	301	21 187	342	— 12·0	89 680	1 446
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	8 500	5 700	9 000	15 000	24 000	421	28 574	494	— 14·8	224 741	3 943
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	7 722	14 640	6 138	24 441	30 579	184	25 326	153	+ 20·3	184 334	1 110
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1 330	2 397	728	7 734	8 462	143	4 029	68	† 110·3	42 886	727
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	17 646	19 062	20 757	81 131	101 888	351	102 259	353	— 0·6	581 433	2 005
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	20 002	12 299	10 094	48 234	58 328	858	40 095	590	+ 45·4	306 428	4 506
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	14 291	52 253	8 654	84 330	92 984	1 367	118 232	1 739	— 21·4	474 219	6 974
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	14 930	11 822	8 909	21 582	30 491	346	27 157	309	+ 12·0	184 355	2 095
Theiss Eisenbahn	585	103 000	85 000	158 000	406 000	564 000	964	443 902	759	+ 27·0	3 005 830	5 138
Ungarische Nordostbahn	580	74 043	44 385	63 686	145 553	209 239	361	215 784	372	— 3·0	1 136 263	1 959
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Nördliche Linien	607	60 180	107 994	95 578	415 380	510 958	842	500 257	824	+ 2·2	2 895 880	4 771
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Oestliche Linien	630	27 746	26 070	63 393	134 585	197 978	314	215 929	357	— 12·0	1 122 940	1 844
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Südliche Linien	278	14 148	26 785	28 812	38 500	67 312	242	59 705	215	+ 12·6	403 846	1 453
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gran-Bressnitz-Schemnitz	23	621	1 968	864	3 649	4 513	196	4 031	175	+ 12·0	26 447	1 150
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gömörer Industriebahnen	168	5 934	12 977	6 360	25 612	31 972	190	30 571	182	+ 4·4	182 095	1 084
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Dalya-Vinkovci-Brod	97	10 938	6 949	11 797	14 294	26 091	269	. .	. .	. .	134 678	1 388
Waagthalbahn	140	20 708	5 300	16 760	26 332	43 092	308	51 680	369	— 16·5	283 901	2 028
Summa	4 358	491 601	470 650	566 228	1 601 336	2 167 564	497	2 049 672	484	+ 2·7	12 060 140	2 781
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 258	1 288 732	882 755	1 808 804	4 612 483	6 421 287	1 221	5 832 899	1 152	+ 6·0	34 845 696	6 631
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 574	1 883 307	2 087 458	2 070 756	5 985 557	8 056 313	940	8 128 917	952	— 1·3	46 217 932	5 390
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 358	491 601	470 650	566 228	1 601 336	2 167 564	497	2 049 672	484	+ 2·7	12 060 140	2 781
Hauptsumme	18 190	3 663 640	3 440 863	4 445 788	12 199 376	16 645 164	915	16 011 488	898	+ 1·9	93 123 768	5 126

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 59. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 4. August 1879.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verzeichniss der Abgeordneten zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, abgehalten zu Salzburg am 28. und 29. Juli 1879.*)

A. Deutsche Eisenbahnen.

1. Aachener Industrie-Eisenbahn. Nicht vertreten.
2. Altona-Kieler und Schleswigsche. Geske, Commercienrath. A. Meyer, Justizrath. H. Tellkampf, Director.
3. Badische Staatseisenbahnen. Klingel, Ober-Baurath. Seubert, Regierungsassessor. Ruoff, Regierungsassessor.
4. Bayerische Staatseisenbahnen. Petri, General-Directionsrath. E. Roder, General-Directionsrath. Gyssling, General-Directionsrath. Böhm, General-Directionsrath.
5. Bergisch-Märkische. Jonas, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender. Stieger, Regierungsassessor.
6. Berlin-Anhaltische und Oberlausitzer. Schrader, Director. W. Wolff, Commercienrath. Magnus, Regierungsassessor.
7. Berlin-Görlitzer. Reder, Regierungs- und Baurath.
8. Berlin-Hamburger. Simon, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender.
9. Berlin-Potsdam-Magdeburger. Büchtemann, Regierungsassessor. Wilckens, Geheimer Ober-Finanzrath a. D.
10. Berlin-Stettiner. Oelschläger, Director, Vorsitzender. von Haselberg, Baumeister.
11. Braunschweigische. Wolf, Geheimer Finanzrath, Vorsitzender.
12. Breslau-Schweidnitz-Freiburger. Dr. Glauer, Vorsitzender des Directoriums.
13. Breslau-Warschauer. Fischer, Betriebsdirector.
14. Cottbus-Grossenhainer. Ist zu erscheinen verhindert.
15. Crefelder Industriebahn. Nicht vertreten.
16. Dortmund-Gronau-Enscheder. Staberow, Baurath und Eisenbahndirector.
17. Elsass-Lothringische Reichseisenbahnen. Breithaupt, Eisenbahndirector. Hering, Eisenbahndirector.
18. Eutin-Lübecker. von Warnstedt, Regierungsrath.
19. Frankfurt-Bebraer. Klingelhöffer, Regierungsrath. Dr. Firnhaber, Regierungsassessor.
20. Halberstadt - Blankenburger. Moriz Eltzbacher, Banquier.
21. Hannoversche Staatseisenbahnen. von Schmerfeld, Eisenbahn-Directionspräsident. Heinsius, Regierungsrath.
22. Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Kempf, Geheimer Commercienrath. Dr. Reinhard, Geheimer Regierungsrath.
23. Holsteinische Marschbahn. Wird durch die Altona-Kieler Eisenbahn vertreten.
24. Homburger. Siebold, Geheimer Finanzrath.
25. Kirchheimer. Nicht vertreten.

*) Wir geben das Verzeichniss, wie dasselbe am zweiten Tage der Generalversammlung vorlag. Etwa noch sich ergebende Irrthümer werden wir nachträglich mittheilen. Die Redaction.

26. Köln-Mindener. Offermann, Geheimer Regierungsrath. von Caprivi, Regierungsrath.
27. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth). Ley, Vorstandsdirector. Münch, Kaufmann.
28. Lübeck-Büchener. Wird durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn vertreten.
29. Märkisch-Posener. Ottmann, Director. Fournier, Rittergutsbesitzer, Mitglied des Verwaltungsraths.
30. Magdeburg-Halberstädter. Lent, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender. Lüdicke, Director.
31. Main-Neckar Eisenbahn. Wird durch die Badischen Staatseisenbahnen vertreten.
32. Main-Weser Bahn. Weise, Regierungsassessor.
33. Marienburg-Mlawkaer. Breidsprecher, Eisenbahndirector.
34. Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenb. Schmeitzer, Regierungsrath, Vorsitzender.
35. Militär-Eisenbahn. von Bosse, Major und Chef der Betriebsabtheilung.
36. Nassauische. Hilf, Geheimer Regierungsrath.
37. Niederschlesisch-Märkische, Berlin-Blankenheimer, Berliner Nordbahn, Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Eisenbahn. Pape, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender. Gust, Eisenbahndirector.
38. Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut Eisenbahn. Salfeldt, Director, Vorsitzender.
39. Oberhessische. Altvater, Betriebsdirector.
40. Oberschlesische. Simon, Geheimer Regierungsrath. Caesar, Regierungsassessor.
41. Oels-Gnesener. Wird durch die Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn vertreten.
42. Oldenburgische. Behrens, Directionsrath. Wolff, Baurath.
43. Ostbahn, Preussische (und Hinterpommersche Bahnen). Wex, Eisenbahn-Directionspräsident. Hirche, Regierungsrath.
44. Ostpreussische Südbahn. Graf Lehndorff, Vorsitzender des Verwaltungsraths. Simon, Geheimer Commercienrath, stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsraths. Wendland, Director.
45. Pfälzische Eisenbahnen. Lavale, Oberinspector. Hessert, Oberinspector.
46. Posen-Creuzburger. Nicht vertreten.
47. Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn. Grapow, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender. Schroeter, Geheimer Regierungsrath. von Ruffer, Geheimer Commercienrath. Fromberg, Commercienrath.
48. Rheinische. Rennen, Geheimer Regierungsrath. Thomé, Regierungsrath. Compes, Justizrath.
49. Saal-Eisenbahn. Wird durch die Weimar-Geraer Eisenbahn vertreten.
50. Saarbrücker und Rhein-Nahe Eisenbahn. Jecklin, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender. Senftleben, Regierungsrath. Bormann, Regierungs- und Baurath.

51. Sächsische Staatseisenbahnen. Dr. Freiherr von Biedermann, Geheimer Finanzrath, stellvertretender Generaldirector. Strick, Finanzrath. Dr. Krüger, Finanzrath.

52. Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn. (Zwickau-Weida). Hache, Bankdirector, Directions-Mitglied.

53. Thüringische. Dr. Slevogt, Regierungsrath, stellvertretender Vorsitzender. Mathies, Consul, Director.

54. Tilsit-Insterburger. Herzfeld, Justizrath. Korn, Ober-Bürgermeister. Talke, Betriebsdirector.

55. Weimar-Geraer. Ernst Kohl, Eisenbahndirector. M. Veth, Vorsitzender des Aufsichtsraths.

56. Werra-Eisenbahn. Dr. Hoffmann, Commercienrath.

57. Westfälische und Münster-Enscheder. Pieper, Regierungsrath.

58. Westholsteinische. Nicht vertreten.

59. Württembergische Staatseisenbahnen. Dimler, Baurath. Dopffel, Finanzrath.

B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

60. Alföld-Fiumaner (Grosswardein-Essegg). Friedrich Baron von Kochmeister, Präsident. J. Herz, Vice-Präsident. A. Wahl, Directionsmitglied und Betriebsdirector.

61. Arad-Körösthaler. Bela von Vásárhelyi, Director. Ladislaus von Hegediis, Ober-Ingenieur und Director-Stellvertreter.

62. Arad-Temesvárer. Karl von Blasovits, Directionsmitglied.

63. Aussig-Teplitzer. Hermann Marbach, Verwaltungsrath. Friedrich Edler von Emperger, Director.

64. Battaszék-Dombovar-Zakanyer (Donau-Drau-) Eisenbahn. Alfred Freiherr von Springer, Mitglied der Direction. Johann Czigly, Generalsecretär der den Betrieb führenden Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

65. Böhmische Nordbahn. Karl Georg Fröhlich, Verwaltungsmitglied. G. Löw, Centraldirector (identisch mit No. 92).

66. Böhmische Westbahn und Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn. Moritz Baron von Schnapper, Verwaltungsrath. Leopold von Lieben, Verwaltungsrath. Heinrich Ritter von Jarsch, K. K. Regierungsrath, Betriebsdirector. Dr. Ritter von Kuh, K. K. Regierungsrath, Centraldirector.

67. Buschtěhrader. Dr. jur. Josef Tragy, Vicepräsident des Verwaltungsraths. Wilhelm Kretschmer, Betriebsdirector. Dr. jur. Hugo Böhm, General-Directionssecretär.

68. Dux-Bodenbacher. Adolf Graf Dubsky, Präsident des Verwaltungsraths. Hermann Flesch, Vicepräsident des Verwaltungsraths. Dr. Alfred Stern, Verwaltungsrath. Johann Pechar, Director.

69. Erzherzog Albrechtbahn. Donat Zifferer, Verwaltungsrath. Dr. Franz Liharzik, Generalsecretär.

70. Fünfkirchen-Barcser. Friedrich von Harkányi, Präsident.

71. Galizische Karl-Ludwigbahn. Ritter von Höfken, Hofrath. Dr. Ritter von Raczynski. Dr. Eduard von Sochor, Hofrath, Generaldirector. Wenzel Sladkowski, Betriebsdirector. Heinrich Eitner, General-Directionsadjunkt.

72. Graz-Köflacher. V. A. Michel, Ritter von Westland, K. K. Regierungsrath und Vicepräsident des Verwaltungsraths. Reinhold Eisl, Generaldirector.

73. Kaiser Ferdinands Nordbahn. Josef Ritter v. Stummer-Traunfels, K. K. Hofrath und Directionspräsident. Wilhelm Eichler, Freiherr von Eichkron, K. K. Hofrath und Generalinspector. Jacob Ritter von Jacobi, K. K. Hofrath und Generalsecretär. Robert Dietzschold, Centralinspector. Ferdinand Schwenk, Centralinspector. Gustav Kutilek, Centralinspector und Kaiserlicher Rath.

74. Kaiser Franz-Josefbahn. Dr. Alfred Freiherr von Buschmann, Secretär.

75. Kaiserin Elisabethbahn. Friedrich Freiherr von Schey, Präsident des Verwaltungsraths. August Kaulla, Verwaltungsrath. Rudolf Ritter von Gunesch, Verwaltungsrath. Dr. Hermann Scherer, Verwaltungsrath. Franz Freiherr von Sommaruga, Verwaltungsrath. Alois von Czedik, K. K. Sectionschef, Generaldirector. August Obermayer, K. K. Regierungsrath, Betriebsdirector. Karl Hornbostel, Maschinendirector. Friedrich Bischof, Baudirector.

76. Kaschau-Oderberger. Dr. Peter Busbach, Vicepräsident des Directionsraths. Adolf Aebly, Directionsrath. Vicomte de Maistre, K. K. Regierungsrath und Generaldirector.

77. Kronprinz Rudolfbahn. Otto Hass, Regierungs- und Verwaltungsrath. Dr. Alexander Julius Schindler, Verwaltungsrath. Moriz Morawitz, K. K. Regierungsrath, Generaldirector.

78. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Emanuel Ziffer, Verwaltungsrath. Claudius Ritter von Klaudy, K. K. Hofrath, Generalinspector.

79. Mährische Grenzbahn. L. Schmid, Verwaltungsrath. Ignaz Kohn, Kaiserlicher Rath, Generalsecretär.

80. Mährisch-Schlesische Centralbahn. Arthur Mayer von Alsó-Ruszbach, Präsident des Verwaltungsraths. August Schick, Verwaltungsrath. Wilhelm Ast, Generalsecretär.

81. Mohacs-Fünfkirchener. Adam Freiherr von Burg, Administrator (identisch mit No. 89). Ritter von Cassian, Verwaltungsrath. Karl Kellemfy, Betriebsleiter.

82. Niederösterreichische Staatseisenbahnen. Josef Ritter von Pollanetz, K. K. Sectionsrath. Karl Zeiner, Director.

83. Oesterreichische Nordwestbahn. Josef Ritter von Mallmann, Consul des Deutschen Reichs, Vicepräsident des Verwaltungsraths. Johann Freiherr von Liebig, Verwaltungsrath. Franz von Siegmund, Verwaltungsrath. Achilles Thommen, Baurath. Dr. G. R. Gross, Hofrath, Generaldirector.

84. Oesterreichische Staats-Eisenbahngesellschaft. Wilhelm Freiherr von Engerth, K. K. Hofrath. Paul Reinhardt, Verkehrsdirector. August de Serres, Baudirector. F. J. Kohn, Inspector.

85. Pilsen-Priesen (Komotau). Jessler, Verwaltungsrath. Schlesinger, Verwaltungsrath. Ritter von Leuzendorf, Verwaltungsrath. H. Pollak, Verwaltungsrath. Klaudy, Kaiserlicher Rath, Director.

86. Prag-Duxer. Theodor Freiherr von Dreifus, Verwaltungsrath. Julius Priborsky, Verwaltungsrath. Edmund Simon, Verwaltungsrath. Josef Paczak, Oberexpeditor. Johann Mastny, Secretär des Verwaltungsraths und der Direction.

87. Raab-Oedenburg-Ebenfurter. Heinrich Rechtnitz, Vicepräsident der Gesellschaft und Vorsitzender der Betriebsdirection. Béla Polyák, Generalsecretär und Mitglied der Betriebsdirection.

88. I. Siebenbürger. Dr. Karl Mandello, Mitglied der Direction. Karl von Freund, Generaldirector.

89. Südbahn, Oesterreichische (und Istrianer Staatsbahn). Adam Baron von Burg, K. K. Hofrath, Mitglied des Oesterreichischen Herrenhauses. Adolf Ritter von Schreiner, Generalsecretär, K. K. Regierungsrath.

90. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Baron Klein von Wiesenberg, Verwaltungsrath. Max Lehmann, Verwaltungsrath. Isidor Richter, Verwaltungsrath. Dr. Alexander Eger, General-Directionssecretär.

91. Theiss Eisenbahn. Paul von Madarassy, Königlich Ungarischer Staatssecretär und Mitglied des leitenden Directoriums. Benedikt Ronsperger, Verkehrsdirector.

92. Turnau-Kralup-Prager. Georg Löw, Director (identisch mit No. 65).

93. I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn. (Dniesterbahn und Tarnow-Leluchower Staatseisenbahn). Dr. Victorin Steiger, Verwaltungsrath. Pichler, K. K. Regierungsrath, Director.

94. Ungarische Nordost Eisenbahn. Emerich von Ivánka, Generaldirector.

95. Ungarische Staatseisenbahnen. Andreas von Beretvás, Königlich Ungarischer Sectionsrath, Mitglied des Directionsraths. Stefan Verderber, Generalinspector. August Walther, Generalinspector.

96. Ungarische Westbahn. Präsident Edmund Graf Zichy, Excellenz. Karl Ritter von Fackh, Generaldirector. Graf Hugo Strachwitz.

97. Vorarlberger. Dr. Zehetner, Generalsecretär.

C. Luxemburgische Eisenbahnen.

98. Prinz Heinrich Eisenbahn. Léotard, Directionsinspector.

D. Andere Vereinsbahnen.

99. Chimay-Eisenbahn. Eugène M. A. Dognée, Administrator.

100. Grand Central Belge. Seydlitz, Präsident der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft.

101. Holländische Eisenbahn. Dr. jur. Westerwoudt, Administrationsrath van Hasselt, Ober-Ingenieur.

102. Lüttich-Mastrichter. Zu erscheinen verhindert.

103. Niederländische Central-Eisenbahn. Dr. jur. D. J. C. van Lennep, Generaldirector.

104. Niederländische Rhein-Eisenbahn. E. C. Zillesen, Director. F. W. Verloop, Ingenieur. A. Herkerath, Oberinspector.

105. Niederländische Staatseisenbahnen. Dr. jur. H. M. A. Baron van der Goes, Chef des Betriebsdienstes. Dr. jur. J. C. M. van Riemsdyk, Abtheilungsvorstand des allgemeinen Dienstes.

106. Nordbrabant-Deutsche. Kerstens, Directionspräsident. Vorhoeve, Director.

107. Rumänische Eisenbahnen. Nicht vertreten.

108. Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger.

Ausserdem waren auf Einladung des Vereins erschienen:

a) Seitens der Seeländischen Eisenbahnen. Oberst von Wenck, Directionsmitglied. Etatsrath V. Rothe, ausführender Director. Lieutenant Haarlöv, Betriebsinspector. Lieutenant Westergaard, Betriebsinspector. Ingenieur Fife, Bahningenieur. Reichstagsabgeordneter Bille, Mitglied des Verwaltungsausschusses.

b) Seitens der Schwedischen Staatsbahnen. Troilius, Generaldirector. Almgren, Oberdirector. Freiherr Sparre, Oberdirector. Ryding, Ober-Tribunalsrath.

c) Seitens der Norwegischen Staatsbahnen. Sommerfeldt, Chef des Centralbureaus der Betriebsadministration. Major

Klingenberg, Mitglied der Localdirection der Westbahnen, Drammen. Mellbye, Betriebsdirector bei der Röras-Bahn, Drammen. Stenstrup, Bahningenieur der Westbahnen.

d) Seitens der Schwedischen Bergslagernasbahn. Freiherr Marcks von Würtemberg, Baudirector.

Ferner: Kapitän Schwahn aus Trollhätta, Schweden. Petersen, K. K. Oesterreichisch-Ungarischer Generalconsul, Christiania.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Protocoll

der in Salzburg am 28. und 29. Juli 1879 abgehaltenen
General-Versammlung
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verhandelt Salzburg, den 28. und 29. Juli 1879.

Die diesjährige, von der geschäftsführenden Direction einberufene ordentliche Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, zu welcher sich die in dem anliegenden*) Verzeichnisse namentlich aufgeführten Herren Abgeordneten und Gäste eingefunden hatten, trat in der Aula hierselbst heute zusammen.

Für die geschäftsführende Direction übernimmt Herr Director Schrader den Vorsitz. Als Schriftführer fungirt der Vereinssecretär Martin.

Kurz vor der für den Beginn der Berathung festgesetzten Stunde ersucht der Herr Vorsitzende die Versammlung Platz zu nehmen, da Sr. Excellenz der K. K. Statthalter von Salzburg, Herr Graf Thun, erschienen sei, um die Generalversammlung zu begrüssen.

Se. Excellenz richtet an die von den Sitzen sich erhebende Versammlung folgende Worte: Er sei von Sr. Excellenz dem K. K. Handelsminister, welcher lebhaft bedauere, am Erscheinen verhindert zu sein, beauftragt worden, die Generalversammlung im Namen der K. K. Staatsregierung zu begrüssen, ein Auftrag, welcher ihm zu hoher Ehre gereiche. Indem er die Anwesenden herzlich willkommen heisse, wolle er zugleich darauf hinweisen, dass wichtige Zwecke und Bestrebungen auch für das allgemeine Wohl die Eisenbahnverwaltungen des weit ausgedehnten Vereinsgebiets schon seit Jahren vereinigen und dass gleiche Ziele und gleiche Bestrebungen die Vertreter des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen auch in diesem Jahre wieder in Salzburg zusammengeführt haben, welche Stadt schon einmal vor 16 Jahren mit dem Besuche der Generalversammlung beehrt worden sei und sich dieses ersten Besuchs noch lebhaft und gern erinnere. Er gebe der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck, dass die Berathung der Generalversammlung sich auch diesmal wieder als erfolgreich und nutzbringend für den allgemeinen Verkehr erweisen werde.

Der Herr Vorsitzende erwidert, dass die Generalversammlung Sr. Excellenz für die freundliche Begrüssung und die über die Leistungen und Bestrebungen des Vereins ausgesprochene gute Meinung zu lebhaftem Danke verpflichtet sei. Er hoffe, dass die Verhandlungen Se. Excellenz die Ueberzeugung geben werden, dass diese gute Meinung keine unverdiente und dass der Verein bemüht sei, nach Kräften zu weiteren Vervollkommnungen und Erleichterungen auf dem Gebiete des allgemeinen Verkehrs beizutragen. Indem der Herr Vorsitzende noch versichert, dass auch die Generalversammlung die Stadt Salzburg, in welcher sie auch diesmal wieder so freundlich empfangen sei, noch in bester Erinnerung habe, richtet er an Se. Excellenz die Bitte, den Verhandlungen, insoweit dies in Rücksicht auf andere Geschäfte thunlich sei, geneigtest beiwohnen zu wollen. Nachdem der Herr Vorsitzende hierauf die Sitzung eröffnet und mitgetheilt hat, dass Herr Geh. Regierungsrath Fournier zu seinem Bedauern sich verhindert gesehen habe, in der diesjährigen Generalversammlung zu erscheinen, tritt man sofort in die Tagesordnung ein.

Zu Tagesordnung I: Vortrag des Jahresberichts.

Zu Pos. 1, 2, 3, 4, 5 findet sich nichts zu erinnern.

Zu Pos. 6 über die Aufnahmeanträge der Elbogener Localbahn und des Georg-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins haben am gestrigen Tage Vorberathungen der Commission für das Vereinsstatut stattgefunden.

Die Commission erkennt zwar an, dass die durch das Vereinsstatut gemachte Voraussetzung, dass eine Bahn, welche in den Verein aufgenommen zu werden wünscht, auch selbst in Besitz und Betriebsleitung sich befinden und mit einer anderen Vereinsbahn directen Anschluss haben muss, in Bezug auf die genannten beiden Bahnen erfüllt ist, dagegen wird für zweifelhaft gehalten, ob ihr Anlagezweck in einem allgemeinen öffentlichen Bedürfniss des Personen- und Güterverkehrs beruht, ihre Anlage also nicht blos localen Interessen dient.

Die Commission empfiehlt deshalb, sowie aus allgemeinen Zweckmässigkeitsgründen, die Aufnahme dieser beiden Bahnen zur Zeit abzulehnen. Herr Geheime Rath Offermann hält die gegen die Aufnahme geltend gemachten allgemeinen Bedenken nicht für begründet und empfiehlt die Aufnahme der genannten beiden Bahnen auszusprechen. Nach einer Erwiderung des Herrn Referenten befürwortet Herr Geheime Rath Offermann wenigstens die Aufnahme des Georg-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins auszusprechen und führt aus, dass die Annahme, diese Bahn diene lediglich localen Interessen, unzutreffend sei. Der Empfang und Versand der Bahn betrage etwa 4 Millionen Centner im Jahre und es sei mit Rücksicht darauf nöthig geworden, die den Anschluss der Bahn an den Verein vermittelnde Station Hassbergen in eine grosse Anzahl bedeutender Verbände aufzunehmen. Gegenwärtig sei eine directe Expedition nach und von der genannten Bahn nicht möglich, es müssten vielmehr sämmtliche Sendungen nach und von Hassbergen abgefertigt werden. Dies führe aber so viel Missstände herbei, dass mit der Aufnahme der Bahn nur einem dringenden Bedürfniss des öffentlichen Verkehrs entsprochen werde. Herr Hofrath Dr. Gros empfiehlt, dem Commissionsantrag beizutreten und bemerkt, dass der letztere der späteren Entschliessung keineswegs präjudire, dass es sich aber zur Vermeidung der Schwierigkeiten empfehle, von der Aufnahme zur Zeit abzusehen.

Die Abstimmung wird für beide Bahnen getrennt und es wird die Aufnahme der Elbogener Localbahn z. Z. abgelehnt, desgleichen die Aufnahme des Georg-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins.

Zu Pos. 7 bis 20 werden Anträge nicht gestellt.

Zu Pos. 21 bemerkt der Herr Vorsitzende Folgendes:

Nach der am 12. d. M. abgehaltenen Commissionsconferenz hat in einem vom 17. d. M. datirten Schreiben die Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt Grundzüge für die von den Preussischen Staatsbahnen und den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen gewünschten Abänderungen des Vereins-Kartenreglements mitgetheilt und beantragt, die Berathung derselben noch in der diesjährigen Generalversammlung stattfinden und durch die Commission vorbereiten zu lassen.

Die gemachten Vorschläge kommen in der Hauptsache darauf hinaus, dass

1. die Berechtigung zum Besitze einer Vereinskarte daran geknüpft werden soll, dass der Inhaber seine fachmännische Berufsthätigkeit ausschliesslich dem Eisenbahnbetriebe widmet und dass

2. eine Verringerung der Zahl der Vereinskarten durch Wegfall der jeder Verwaltung vorab gewährten Karten durch Verminderung der nach der Kilometerzahl zu gewährenden Karten herbeigeführt werden soll.

Ausserdem wird angeregt, einen Theil der Oberbeamten-Karten nicht mehr für die I., sondern für die II. Classe auszustellen.

Die geschäftsführende Direction hat geglaubt, den gestellten Antrag der Commission zur Erörterung überweisen zu müssen. Die am 26. d. Mt. zusammengetretene Commission ist zu der Ueberzeugung gelangt, dass eine Beschlussfassung der gegenwärtigen Generalversammlung über den Antrag der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt nicht möglich sei, weil die gemachten Vorschläge ein ganz neues Princip aufstellen, dessen Tragweite ohne eingehende Erwägung und ohne eine specielle Berücksichtigung der bei den einzelnen Verwaltungen bestehenden speciellen Verhältnisse gar nicht übersehen werden könne. Zu einer solchen war die Commission bei der Kürze der Zeit nicht im Stande. Ausserdem würden aber auch die von ihr etwa ausgearbeiteten Vorschläge gar nicht mehr zur Kenntniss der Verwaltungen, sondern nur deren Vertreter in der Versammlung gelangen können, die letzteren also der Information entbehren, so dass auch die Genehmigung der etwa von der Versammlung gefassten Beschlüsse durch die Verwaltungen sehr zweifelhaft sein würde.

Aus diesen Gründen hat die Commission nicht für angängig gehalten, den Antrag der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt, entgegen der allgemeinen Statutenbestimmung, welche eine dem Termine der Generalversammlung 3 Monate vorhergehende Anmeldung fordert, noch in der diesjährigen Generalversammlung zur Verhandlung zu bringen und die geschäftsführende Direction demgemäss davon abgesehen, denselben noch nachträglich auf die Tagesordnung zu setzen.

Der Antrag wird heute nicht zur Verhandlung kommen, sondern nur zur weiteren Berathung an die Commission verwiesen und auf der nächsten Generalversammlung erledigt werden können. Allerdings würde bis dahin der Termin schon abgelaufen sein, den die kündigenden Verwaltungen für ihr Ausscheiden aus dem Vereins-Kartenreglement gestellt haben, die Erstreckung des Termins darf aber wohl als selbstverständlich angesehen werden, da die Unmöglichkeit, über die Anträge schon jetzt Beschluss zu fassen, nur durch die sehr verspätete Einbringung derselben veranlasst ist. Zu erwägen würde noch sein, ob nicht die nur aus 7 Verwaltungen bestehende Commission, welche nicht mit Rücksicht auf eine etwaige Revision des Reglements, sondern nur Erledigung laufender geschäftlicher Angelegenheiten zusammengesetzt ist, in der einen oder anderen Art verstärkt werden soll.

In Erledigung eines Bedenkens der Herrn Director Büchtemann über die Frage der Erstreckung der Kündigung bis zum 1. Januar 1881 bemerkt der Herr Vorsitzende, dass die Generalversammlung sich hierüber nicht auszusprechen habe, weil über diesen Gegenstand überhaupt kein Beschluss gefasst werde und in der Commission allseitig anerkannt worden sei, dass eine Be-

---

*) Wir theilen dasselbe selbstständig mit. Die Redaction.

handlung und Beschlussnahme über die Anträge in der diesjährigen Generalversammlung aus den schon erörterten Gründen nicht möglich sei. — Herr Regierungsassessor Dr. Firnhaber glaubt zur Vermeidung irriger Auffassungen gleichfalls erklären zu müssen, dass die ausgesprochene Voraussetzung, die Erstreckung der Kündigung bis zum 1. Januar 1881 sei als selbstverständlich anzusehen, seinerseits nicht getheilt werde.

Von anderer Seite wird nunmehr vorgeschlagen, die Angelegenheit der durch Hinzutritt der Statutencommission verstärkten Vereins-Kartencommission event. unter weiterer Verstärkung durch Hinzutritt fernerer 10 Verwaltungen zu überweisen.

Es wird zuerst über den Antrag auf Ueberweisung der Sache an die vereinigte Vereins-Karten- und Statutencommission abgestimmt und dieser Antrag angenommen. Die hiernächst erfolgende Abstimmung über den Zusatzantrag, diese vereinigte Commission noch durch weitere 10 Verwaltungen zu verstärken, bleibt zweifelhaft und wird deshalb namentliche Abstimmung vorgenommen, bei welcher 326 Stimmen abgegeben wurden, von denen 185 für, 125 gegen den Antrag und 14 Stimmen ungültig waren. Der Zusatzantrag ist somit angenommen. Die Wahl dieser 10 Verwaltungen soll der morgenden Sitzung vorbehalten bleiben.

Zur Pos. 22 bis 25 nahm die Generalversammlung Kenntniss von der Mittheilung des Jahresberichts.

Zur Pos. 26. Auf Vorschlag der geschäftsführenden Direction und unter Zustimmung der Versammlung übernehmen die Herren Vertreter der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover und der Oesterreichischen Nordwestbahn die Prüfung der Rechnung über die Verwaltung der Vereinscasse behufs Berichterstattung zu No. XXI der Tagesordnung.

Zur Pos. 27: Pensionsfonds. Ueber diesen Gegenstand wird von den als Curatoren fungirenden Verwaltungen der Berlin-Hamburger und der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Bahn bei No. XXII der Tagesordnung berichtet werden.

Zur Pos. 28 bringt der Herr Vorsitzende zur Sprache, dass an Stelle der aus dem Verein ausgeschiedenen Waagthalbahn eine neue Vereinsverwaltung in die Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zu wählen ist. Die geschäftsführende Direction wird bei Beginn der morgenden Sitzung eine Verwaltung, welche in die Commission einzutreten haben würde, in Vorschlag bringen.

Zu II der Tagesordnung: Antrag der Thüringischen Eisenbahnverwaltung.

In Bezug auf die geschäftliche Behandlung schlägt der Herr Vorsitzende vor, dass zunächst ein Generalbericht über den Gegenstand erstattet und hierauf in eine Generaldiscussion eingetreten werde und dass, wenn in derselben nicht Anträge gestellt würden, welche entweder gänzliche Ablehnung oder en bloc-Annahme der Denkschrift bezwecken, welche nach Beendigung der Generaldebatte zur Abstimmung zu bringen sein würden, die Specialdiscussion zu eröffnen sei. Da hiergegen Widerspruch nicht erhoben wird, so erhält zunächst Herr Geh. Rath Offermann zur Erstattung des genannten Berichts und des Berichts über Einleitung der Denkschrift das Wort und constatirt im Verlauf seines Vortrags, dass die der Generalversammlung unterbreitete Vorlage im Einverständniss sämmtlicher Commissionsmitglieder zu Stande gekommen sei. Nach Entgegennahme des Berichts des Herrn Referenten und auf den Vorschlag des Herrn Generaldirector Freund wird en bloc-Annahme des Antrags der Commission beschlossen und die geschäftsführende Direction ersucht, die Denkschrift in Deutscher und Französischer Sprache den an den Berner Conferenzen betheiligt gewesenen Regierungen zu überreichen, dieselbe auch dem Buchhandel zu übergeben.

Den Schluss des Protocolls können wir erst in nächster Woche zum Abdruck bringen. Die Redaction.

Zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Salzburg, im Juli 1879.

Commissionsbericht zu No. XI der Tagesordnung über den Antrag der Badischen Staatsbahn, betreffend die Abänderung der Bestimmung im Alinea 3 des § 3 und den Antrag der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Declaration zu § 7 des Verschleppungsübereinkommens.

Anlässlich einiger in Betreff des Verschleppungsübereinkommens entstandener Meinungsverschiedenheiten und hieran geknüpfter Anträge hat sich die Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs in ihrer am 25./26. März cr. abgehaltenen Sitzung schlüssig gemacht, der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Abänderung und bezw. Interpretation des Verschleppungsübereinkommens Folgendes zur Annahme zu emfehlen.

1. Zu § 3 des Verschleppungsübereinkommens.

Alinea 3 des § 3 wäre zu fassen, wie folgt:

„Wenn eine unrichtige (d. h. den Bestimmungen im § 1 zu a und b zuwiderlaufende) Kartirung stattgefunden hat, so ist zwar die Karte für die Kartirungsroute zu verrechnen, die Fracht aber der transportberechtigten Route nach Abzug der der Verschleppungsroute in Gemässheit der Bestimmungen des § 5 etwa gebührenden Entschädigung zur Verfügung zu stellen. Für den Fall jedoch, dass die Sendung zwar bei der richtigen Empfangsexpedition eingegangen, aber ganz oder zum Theil über eine unrichtige Route transportirt worden ist, hat unter entsprechender Benachrichtigung der Versandstation und unbeschadet der der Verschleppungsroute gebührenden Entschädigung die Verrechnung für die transportberechtigte Route stattzufinden".

Die derzeitige Fassung des gedachten Alinea besagt lediglich, dass im Falle einer unrichtigen Kartirung die Karte für die Kartirungsroute zu verrechnen, die transportberechtigte Route aber nach Massgabe des § 5 zu entschädigen sei.

Der § 5 enthält jedoch keine hierauf passende Bestimmung, insofern derselbe nur den Fall ins Auge fasst, dass seitens der transportberechtigten Route eine Entschädigung an die Verschleppungsroute stattzufinden habe, während umgekehrt das Alinea 3 des § 3 die Herauszahlung indebite bezogener Frachtantheile seitens der Verschleppungsroute an die transportberechtigte Route bedingt. Der Sinn jener Vorschrift kann hiernach nur dahin aufgefasst werden, dass die unrichtige Kartirungsroute die zunächst für sie zu verrechnende Fracht abzüglich der ihr gebührenden Entschädigung an die transportberechtigte Route im Wege der nach § 8 vorzunehmenden besonderen Regulirung herauszuzahlen habe.

Nach der Vorschrift des § 5 soll die Verschleppungsroute, falls die Sendung nicht mehr als 500 kg wiegt, eine Entschädigung für die Transportleistung nicht erhalten. Diese Bestimmung ist offenbar nur zu dem Zwecke vereinbart, um bezüglich der grossen Mehrzahl der Verschleppungsfälle die weitläufige und mit dem Object ausser Verhältniss stehende Correspondenz und Ausgleichung entbehrlich zu machen.

Die Erfahrung hat die Zweckmässigkeit dieser Vereinbarung bestätigt, da wohl Neunzehntel der Verschleppungen Stückgutsendungen unter 500 kg betreffen, welche nunmehr fast ausnahmslos durch das Untersuchungs- und Rügeverfahren erledigt werden könnten, und eine Ausgleichung zwischen der transportirenden und der transportberechtigten Route nicht mehr erfordern würden, wenn nicht die derzeitige Fassung des § 3 Alinea 3 hinderlich im Wege stände. Diese Fassung macht bezüglich aller in Folge unrichtiger Kartirung stattgefundenen Verschleppungen, auch wenn sie Sendungen unter 500 kg betreffen, eine Ausgleichung zwischen der transportirenden und der transportberechtigten Route nothwendig, insofern die vorgeschriebene Verrechnung der Karten zu Gunsten der transportirenden Route in allen Fällen die nachträgliche Vergütung der Fracht an die transportberechtigte Route bedingt. Der Zweck jener Bestimmung des § 5 erscheint aber hierdurch als vereitelt, da gerade die unrichtige Kartirung als hauptsächlichste Veranlassung der vorkommenden Fehlspeditionen anzusehen ist.

Hierzu tritt noch der Umstand, dass häufig für die Verrechnung der Fracht über die unrichtige Kartirungsroute gar keine Theilungszahlen bestehen, eine regelrechte Vertheilung also nicht möglich ist.

Die Bestimmung der Verrechnung der Karte für die unrichtige Kartirungsroute ist offenbar lediglich aus der Absicht hervorgegangen, die mit Abgabe der Karte an eine Concurrenzstation verbundenen Buchungsänderungen zu vermeiden, und es werden in der That die Schwierigkeiten nicht ohne Weiteres negirt werden können, welche mit der Verrechnung von Frachtkarten durch eine andere, als die eigentliche Empfangs- und Abgabeexpedition in Bezug auf den Cassen- und Controldienst namentlich in Städten mit örtlich weit von einander entfernten Expeditionsstellen verbunden sind.

Bei der grösseren Menge von Verschleppungen handelt es sich jedoch nicht um diesen Fall, sondern darum, dass das Gut nebst Karte auf der richtigen Station eingetroffen, unterwegs aber eine nicht transportberechtigte Strecke durchlaufen hat. In solchen Fällen wird nun die sofortige Rapportirung und Verrechnung für die transportberechtigte Route überall ohne jede Schwierigkeit erfolgen können, und die Commission gelangte daher zu dem Beschlusse, wenigstens für diese immerhin zahlreiche Gruppe von Verschleppungen eine wünschenswerthe Vereinfachung resp. Einschränkung des Ausgleichungsverfahrens ins Auge zu fassen, und zu diesem Behufe die Annahme der Eingangs angeführten Fassung des § 3 Alinea 3 zu begutachten.

2. Zu § 7 des Verschleppungsübereinkommens.

Aus Anlass eines zwischen zwei Vereinsverwaltungen erwachsenen Differenzfalles wurde der Commission die Frage vorgelegt:

„ob bei den im § 7 des Verschleppungsübereinkommens gedachten, durch die Expedition auf eine unrichtige Bestimmungsstation entstandenen Verschleppungen die schuldige Verwaltung zur Zahlung der im § 5 vorgesehenen Conventionalstrafe verpflichtet sei"?

Die Commission war der Meinung, dass bei Anwendung des Verschleppungsübereinkommens und im Falle der Regulirung eines Verschleppungsfalles nach § 7 die gleichzeitige Anwendbarkeit und Inanspruchnahme des § 5 keineswegs ausgeschlossen sei.

Der § 5 setzt die Entschädigung fest, welche der zur Ungebühr benutzten Strecke für die Unkosten des Transportes theils von jenen Bahnen, welche in Folge der Fehlspedition von der Transportleistung befreit bleiben, theils von der schuldigen Verwaltung zu gewähren ist. Dabei können die sub a, b und c des § 5 vorgesehenen Entschädigungsarten sowohl cumulativ, als auch jede für sich Platz greifen.

Der § 7 dagegen beschäftigt sich lediglich mit dem Modus, nach welchem in jenen Fällen, in denen eine zwar unrichtige, aber weder mit der Routenvorschrift des Absenders, noch mit den bestehenden Instradirungsvereinbarungen collidirende Expedition vorliegt, die durch eine solche Fehlspedition erwachsene und beim Empfänger oder Versender des Gutes nicht einbringliche Mehrfracht repartirt und getragen werden soll.

Dass im Falle des § 7 das Vorhandensein einer Verschleppung nicht anzuerkennen sei, oder dass die zur Ungebühr benutzte Strecke keinerlei Entschädigung zu erhalten habe, ist weder in diesem Paragraphen selbst gesagt, noch an anderer Stelle des Uebereinkommens ausgesprochen. Es wird daher auch in den Fällen des § 7 die generelle Bestimmung des § 2, welcher der Beförderungsroute unter dem alleinigen Vorbehalte der in § 5 enthaltenen Bestimmungen für jeden Fall einer Verschleppung einen Entschädigungsanspruch einräumt, Platz zu greifen haben, und unabhängig von der nach § 7 abzuwickelnden Niederschlagung der erwachsenen Mehrfracht an der Hand des § 5 zu prüfen sein, welche Entschädigungsart zu Gunsten der Transportroute einschlägt. Bei Nichtanwendbarkeit der sub a und b vorgesehenen Entschädigungen würde sohin immerhin die nach Littr. c von der schuldigen Verwaltung an die Transportroute zu zahlende Conventionalstrafe erübrigen und zu leisten sein.

Aber auch abgesehen von dem soeben Erörterten würde eine Interpretation des Uebereinkommens, dahin gehend, dass im Falle des § 7 die durch eine unrichtige Expedition geschädigten Verwaltungen nicht einmal die für Fehlspeditionen im Allgemeinen fixirte Conventionalstrafe einzuziehen befugt seien, weder der Billigkeit noch dem Zwecke des Uebereinkommens entsprechen. Jedenfalls sind die im Uebereinkommen vorgesehenen Conventionalstrafen in der Absicht festgesetzt, die expedirenden Beamten zu grösserer Aufmerksamkeit bei der Abfertigung der Güter anzuhalten, und hierdurch die Verschleppungsfälle möglichst zu vermindern, und es dürfte schlechterdings kein Grund vorliegen, gerade nur die keineswegs schweren als andere Uebersehen zu vermeidende Abfertigung auf einen unrichtigen Bestimmungsort von jeder Ahndung zu eximiren.

Die Commission beantragt daher, zu § 7 des Verschleppungsübereinkommens declaratorisch auszusprechen:

„dass auch im Falle der Expedition auf einen unrichtigen Bestimmungsort die Vergütung der Conventionalstrafe seitens der schuldigen Verwaltung an die zur Ungebühr mit einem Transporte belastete Strecke nach Massgabe des § 5 des Uebereinkommens Platz zu greifen habe".

München, den 10. Juni 1879.

Namens der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs: Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung.

v. Badhauser.

Commissionsbericht zu No. XII der Tagesordnung

betreffend verschiedene Anträge auf Abänderung bezw. Ergänzung der Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten, von Salon-, Personen-, Kranken- und besonderen Gepäckwagen.

Die geschäftsführende Direction des Vereins hat mit den Schreiben vom 29. October, 11. November, 22. November 1878 und 10. März 1879 der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs mehrere Anträge, welche sich auf die am 1. Januar 1878 für das ganze Vereinsgebiet in Kraft getretenen „Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten, von Salon-, Personen-, Kranken- und Gepäckwagen" beziehen, zur Vorberathung überwiesen. Die Commission hat sich dieser Aufgabe in einer am 8. April 1879 zu Prag abgehaltenen Sitzung unterzogen und ist dabei zu den im Folgenden begründeten Beschlüssen und Anträgen gelangt.

I. Unter A 2 der „Tarifbestimmungen etc." ist festgesetzt:

„Für Extrazüge sind pro Tarifkilometer zu vergüten:
a) für die Locomotive 1,20 Mark".

Bezüglich dieser Bestimmung ist von der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung, mit Schreiben vom 7. November 1878 die Erörterung der Frage in Antrag gebracht worden, ob im Fall der Verwendung von zwei Locomotiven bei einem Extrazug für jede derselben die soeben erwähnte Gebühr zu berechnen sei. Wie die genannte Verwaltung mittheilte, besteht auf der Bayerischen Bahn die Anordnung, dass die Taxe für jede Locomotive besonders anzurechnen ist, sobald die Stellung der zweiten Locomotive nach Massgabe der Belastungstabelle erforderlich wird; wird die Stellung einer zweiten Locomotive aus anderen Rücksichten erforderlich, so gelangt daselbst eine besondere Taxe nicht zur Erhebung. Die Königlich Württembergische Eisenbahndirection hatte sich im Correspondenzwege dahin ausgesprochen, dass sich die im Tarif vorgesehene Taxe allerdings für jede verwendete Locomotive verstehe, dass es sich aber aus practischen Rücksichten empfehlen möchte, diese besondere Anrechnung jeder Verwaltung für ihre eigene Strecke zu überlassen.

Entgegen der Auffassung dieser beiden Verwaltungen wurde von anderer Seite bemerkt, dass der Satz unter A2a der „Tarifbestimmungen" nicht als Vergütung für Stellung einer Locomotive, sondern, ohne Rücksicht auf die Zahl der verwendeten Locomotiven, als eine Entschädigung für Hergabe der Locomotivkraft anzusehen sei; zudem sei in den hohen, unter A2 b und c. festgesetzten Tarifsätzen für die Beförderung der übrigen Fahrzeuge des Extrazuges auch für die etwa nothwendige Verwendung von mehr als einer Locomotive ein ausreichendes Entgelt enthalten. Auch wurde von der gleichen Seite darauf aufmerksam gemacht, dass auf Strecken mit günstigen Neigungsverhältnissen eine zweite Locomotive nicht selten entbehrt werden könne, während eine Concurrenzlinie mit schwierigerem Betriebe bei dem gleichen Extrazug zwar genöthigt sei, eine zweite Locomotive beizustellen, auf Erhebung der doppelten Gebühr jedoch, eben mit Rücksicht auf die Berechnungsweise der Concurrenzbahn, verzichten müsse; es empfehle sich nicht, eine Bestimmung zu treffen, welche nicht in jedem Falle in Anwendung gebracht werden könne und deren Anwendbarkeit überdies dadurch erschwert sei, dass die Abgangsstation, welche den Preis des Extrazuges zu berechnen und zu erheben habe, in vielen Fällen sich gar nicht in der Lage befinde, zum Voraus zu beurtheilen, auf welchen Strecken, namentlich fremder Bahnen, die Nothwendigkeit der Stellung von Vorspann eintreten werde.

Die Commission glaubt diesen Bedenken eine erhebliche Bedeutung nicht beimessen zu können und ist nach eingehender Erörterung in ihrer überwiegenden Mehrheit zu der Auffassung gelangt, dass es sich empfehle, die Erhebung einer Gebühr für jede verwendete Locomotive zuzulassen.

Die Commission geht hierbei davon aus, dass es sich keineswegs nur um Vergütung für Hergabe der Locomotivkraft handelt und dass die Erhebung der Gebühr für jede verwendete Locomotive bei einer grossen Anzahl der Bahnen, namentlich bei jenen, welche bei der Bauart einzelner ihrer Strecken häufiger in die Lage kommen, zu einem Extrazug mehr als eine Locomotive stellen zu müssen, seit Jahren üblich ist, ohne dass die befürchteten Schwierigkeiten wahrgenommen wurden. Bei dieser Sachlage würde in der Vorschrift, die unter A2a festgesetzte Gebühr unter allen Umständen nur für eine Locomotive zu erheben, jedenfalls eine durch Nichts veranlasste Beschränkung derjenigen Bahnen liegen, welche bisher die in Rede stehende Tarifbestimmung in gleicher Weise wie die Bayerische und die Württembergische Verwaltung auslegten und anwendeten. Die Commission erkennt es übrigens als nothwendig an, durch geeignete Fassung der Tarifbestimmung dafür zu sorgen, dass nicht aus der Unmöglichkeit, bei einem über mehrere Bahnen sich bewegenden Extrazug alle Strecken, deren Betriebsverhältnisse die Verwendung von zwei Locomotiven erforderlich machen, ohne Weiteres zum Voraus genau zu kennen, für die Abgangsstation die befürchteten Schwierigkeiten entstehen. Ein zu diesem Behufe gestellter Antrag, die Taxberechnung für eine zweite Locomotive ein für alle Mal von einer gewissen, nach Achsen zu fixirenden Stärke des Zuges abhängig zu machen, fand die Billigung der Commission ebensowenig, als ein anderer, welcher empfahl, zur Vermeidung der Berechnungsschwierigkeiten die Locomotivgebühr aus dem Tarif gänzlich zu entfernen und dafür die Taxen unter A2b und c angemessen zu erhöhen: der erstere deswegen nicht, weil er die sehr einflussreichen Momente der Zugsgeschwindigkeit und der Neigungsverhältnisse der Bahn ausser Acht lässt, der zweite nicht, weil sein Inhalt der Ansicht der Commission, dass die Vergütung der Eisenbahn im vorliegenden Fall ihren verschiedenartigen Leistungen entsprechend verschieden zu normiren sei, keine Rechnung trägt. Vielmehr erachtet es die Commission für die beste Lösung, in die „Tarifbestimmungen" unter A2 als zweites Alinea dieser Nummer folgenden Zusatz aufzunehmen:

„Die Gebühr unter a kann für diejenigen Strecken, auf welchen mit Rücksicht auf die Belastungs- und Neigungsverhältnisse mehr als eine Locomotive verwendet werden muss, für jede verwendete Locomotive zur Berechnung gezogen werden".

und empfiehlt der Generalversammlung dementsprechende Beschlussfassung, indem ihre Meinung dahin geht, dass es Sache jeder Verwaltung sein werde, die Länge solcher Strecken ihres Netzes der Ausgangsstation des Extrazuges behufs richtiger Preisberechnung rechtzeitig zur Kenntniss zu bringen.

Bezüglich des internen Verkehrs einer Bahn hält die Commission jede Schwierigkeit in der Handhabung der vorgeschlagenen Bestimmung mit Sicherheit für ausgeschlossen, da hier die Verhältnisse sehr einfach liegen. Aber auch bei jenen Extrazügen, welche das Gebiet von zwei oder mehr Verwaltungen berühren, vermag nicht erkannt zu werden, inwiefern die rechtzeitige Bezeichnung derjenigen Strecken, für welche die Stellung einer zweiten Locomotive für erforderlich und die Erhebung der doppelten Gebühr für angezeigt befunden wird, auf Schwierigkeiten stossen sollte; denn jede Verwaltung wird, zum Mindesten wegen der unumgänglichen Vereinbarung des Fahrplans, vor der Ausführung des Extrazuges um ihre Zustimmung zur Einlegung desselben ersucht und ist dadurch in die Lage versetzt, der Verwaltung der Ausgangsstation gleichzeitig mit ihrer Erklärung über den Fahrplan auch die Länge derjenigen ihrer Bahnstrecken mitzutheilen, über welche der Extrazug nach Massgabe der verlangten Geschwindigkeit und Belastung, sowie nach den Neigungs- etc. Verhältnissen nur unter Verwendung von mehr als einer Locomotive geführt werden kann. Uebrigens gestattet die von der Commission befürwortete Fassung denjenigen Verwaltungen, welche von der Gebührenerhebung für mehr als eine Locomotive, sei es wegen der Geringfügigkeit des in Frage kommenden Betrages, sei es aus anderem Grunde, abzusehen wünschen, völlige Freiheit in dieser Hinsicht.

II. Die „Tarifbestimmungen" enthalten unter A. Extrafahrten, Ziffer 3 (am Schluss) die Vorschrift

„Für den Rücktransport leerer Wagen wird nichts berechnet".

Die Direction der Berlin-Anhaltischen Bahn hat hinsichtlich dieser Vorschrift beantragt, eine nähere Festsetzung darüber herbeizuführen, ob und welche Transportgebühren zu bezahlen sind für (Salon-, Personen- und Gepäck-) Wagen, welche zu Extrafahrten benutzt worden sind und nach dieser Benutzung auf Antrag des Bestellers in einem Extrazuge leer zurückbefördert werden; die zu treffende Entscheidung würde sich auch auf den Fall zu erstrecken haben, dass die Beförderung des Leerzuges derjenigen des besetzten Zuges vorangeht.

Vorweg kann das Einverständniss der Commission darüber constatirt werden, dass die citirte Bestimmung

1. den Fall nicht im Auge gehabt habe, dass eine extrazugsmässige Beförderung der leeren Wagen verlangt wird, und dass
2. nach dem jetzigen Wortlaut dieser Bestimmung dem Besteller für den Rücktransport der leeren Wagen mit Courszügen auch dann nichts angerechnet werden darf, wenn die besonders verlangten, leeren Wagen ganz oder theilweise Strecken solcher Verwaltungen durchlaufen, die sie besetzt nicht passirt haben; eine entsprechendere Fassung der Vorschrift in dieser Hinsicht erscheint angezeigt.

Zur Frage, auf welchen Betrag die Vergütung der Eisenbahn für die extrazugsmässige Beförderung der leeren Wagen festzusetzen sei, lag der Commission eine Aeusserung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten vor, welche ausführt, dass der Berechnung der Gebühren für Extrazüge nicht die Personentaxe zu Grunde liege, sondern eine Taxe für die einzelnen verwendeten Wagen und für die zu stellende Locomotive, so dass es für die Taxerhebung ohne Belang sei, ob der bestellte Extrazug von Personen benutzt werde oder nicht. Von anderer Seite wurde zu unterscheiden gewünscht, ob die Beförderung des leeren Extrazuges ganz oder theilweise auf der Route des Hinweges stattfindet oder nicht, wobei nur in dem letzteren Falle die volle Extrazugstaxe zu erheben sein würde; und wieder ein anderer Vorschlag empfahl, bei Beförderung eines leeren Extrazuges ein für alle Mal die unter A 2 festgesetzte Minimaltaxe von 4 ℳ pro Tarifkilometer und von 100 ℳ im Ganzen zu berechnen.

Die Commission kann keinen dieser Vorschläge als zweckmässig und empfehlenswerth bezeichnen, sondern hält es für das der Sachlage Angemessenste, in dem in Frage stehenden Fall einen Betrag von 7 ₰ pro Achskilometer mit den vorhin erwähnten Minimalsätzen zur Annahme vorzuschlagen. Es wird daher beantragt, unter Wegfall des letzten Alinea von A3, eine neue Ziffer 4 mit folgendem Wortlaut einzuschalten:

„4. Für den Rücktransport leerer Wagen mit gewöhlichen Zügen auf Strecken, welche der Extrazug besetzt durchfahren hat, wird nichts berechnet.

Wird dagegen auf besonderes Verlangen ein Extrazug über eine bestimmte Strecke leer gefahren, so werden pro Achse und Tarifkilometer 7 ₰, in minimo 4 ℳ pro Tarifkilometer und 100 ℳ im Ganzen erhoben".

III. Zu folgenden Stellen der „Tarifbestimmungen etc.":

„A. Extrafahrten.

3. Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Transportkosten der Wagen auf Strecken, welche der Extrazug nicht befährt, mit 7 ₰ pro Achse und Tarifkilometer zu erstatten.

Ausserdem wird beim Uebergang dieser Wagen auf fremde Bahnen eine Miethe von 4 ₰ pro Wagen und Tarifkilometer erhoben".

„B. Salon- etc. Wagen.

4. Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Transportkosten der Wagen auf Strecken, welche von dem Zuge, in den sie eingestellt werden sollen, nicht befahren werden, mit 7 ₰ pro Achse und Tarifkilometer zu erstatten".

ist angeregt worden, bezüglich einzelner Punkte zur Beseitigung entstandener Zweifel eine authentische Auslegung zu geben beziehungsweise eine Ergänzung zu veranlassen.

a) Zur Frage, ob die hier festgesetzten Miethbeträge die einzigen Vergütungen sind, welche eine Eisenbahnverwaltung für Hergabe besonders bezeichneter Wagen dem Besteller anrechnen darf, ist die Commission übereinstimmend der Meinung, dass es jeder Eisenbahnverwaltung unbenommen sein soll, neben obigen Gebühren mit dem Besteller noch diejenigen Bedingungen zu vereinbaren, unter welchen sie demselben die gewünschten Wagen zu überlassen gewillt ist.

b) Auch besteht bei der Commission keinerlei Zweifel darüber, dass der oben vorgesehene Vergütungsbetrag von 7 ₰ pro Achse und Tarifkilometer für den Leertransport besonders bezeichneter Wagen über die von dem betreffenden Zug nicht befahrene Strecke ohne Rücksicht darauf zu erheben ist, ob der Wagen der Eisenbahnverwaltung oder dem Besteller gehört.

c) Die im zweiten Alinea von A 3 vorgesehene Miethe von 4 ₰ pro Wagenkilometer wird nach Auffassung der Commission zu Gunsten der transportirenden fremden Verwaltung erhoben, um derselben eine Aversalentschädigung für den ungefähren Betrag der von ihr an die Wageneigenthümerin zu entrichtenden regulativmässigen Lauf- und Zeitmiethe zu gewähren; sie soll demgemäss nicht angerechnet werden, wenn derartige Wagen den Bestellern selbst gehören, so dass der transportirenden Verwaltung eine Auslage an Wagenmiethe nicht erwächst. Um die nach Mittheilung einzelner Commissionsmitglieder bereits aufgetretenen Meinungsverschiedenheiten fern zu halten, empfiehlt die Commission der Generalversammlung die folgende geänderte Fassung fraglicher Vorschrift zu genehmigen:

„Ausserdem wird für den Transport solcher Wagen, wenn sie von der Eisenbahnverwaltung gestellt werden, eine Miethe von 4 ₰ pro Wagen und Tarifkilometer zu Gunsten der transportirenden fremden Eisenbahnverwaltung als Entschädigung für die von ihr der Wageneigenthümerin zu zahlende Wagenmiethe erhoben".

d) Diese eben besprochene, im zweiten Alinea von A 3 enthaltene Bestimmung ist an der betreffenden Stelle unter B nicht aufgeführt; die Commission ist der Meinung, dass es hinsichtlich der Erhebung jenes Vergütungsbetrages keinen Unterschied machen soll, ob die Wagen bestimmt sind, in einem Extrazug oder in einem fahrplanmässigen Zug zu laufen, und beantragt, diese Bestimmung mit dem unter c vorgeschlagenen Wortlaut als zweites Alinea auch unter B 4 einzufügen.

IV. Bezüglich des Transportpreises für die nicht besonders eingerichteten Krankenwagen enthalten die „Tarifbestimmungen etc." die folgenden Vorschriften:

Unter B 3:

„Für die Benutzung der eingestellten Salon- oder Personenwagen sind Personenbillets I. Classe der betreffenden Zugsgattung für diejenigen Personen, welche den Wagen benutzen, mindestens jedoch für 12 Personen für jeden eingestellten Wagen, zu lösen".

Unter B 7:

„Bei Einstellung von Gepäck- oder Güterwagen für den Transport von Kranken sind 6 Billets I. Classe der betreffenden Zugsgattung zu lösen".

Unter Bezugnahme hierauf hat die Königliche Direction der Main-Weserbahn in einem den Vereins-Verwaltungen mitgetheilten Schreiben vom 27. September 1878 ihre Ansicht dahin ausgesprochen, dass bei der Einstellung von Personenwagen IV. Classe zum Krankentransport, da solche Wagen keine andere Bequemlichkeiten bieten als Güter- oder Gepäckwagen, nur 6 Billets I. Classe zu lösen seien; und von der Königlich Württembergischen Eisenbahndirection wurde beantragt, die hierüber zu treffende Entscheidung auch auf die Behandlung solcher Personenwagen III. Classe zu erstrecken, welche nach Herausnehmen der Sitze etwa Verwendung zum Krankentransport finden sollten.

Die Commission ist der Meinung, dass es eine unbillige, der bahnseitigen Leistung nicht entsprechende Forderung sein würde, die zum Krankentransport verwendeten Wagen IV. Classe wie Salonwagen zu behandeln und für die Benutzung derselben den Betrag von mindestens $12 \times 8 = 96$ ₰ für das Kilometer zu beanspruchen; sie hält die Auffassung der Main-Weserbahn für eine durchaus sachgemässe und empfiehlt der Generalversammlung, die Tarifbestimmungen in diesem Sinne zu ergänzen. — Zum Antrag der Württembergischen Verwaltung kann zwar constatirt werden, dass das Herausnehmen der Sitze aus den Wagen III. Classe bei anderen als den nach Amerikanischem System eingerichteten Wagen der Württembergischen Staatsbahn kaum möglich sein

oder vorkommen wird; ein Bedenken gegen Annahme des Antrages wird aber von Seiten der Commission nicht erhoben.

In dem Schriftwechsel, welcher sich vor der Commissionsberathung an das erwähnte Schreiben der Direction der Main-Weserbahn geknüpft hatte, war von einer Seite darauf hingewiesen worden, dass die vereinbarungsgemässen Vergütungen (Lauf-, Zeitmiethe etc.) für Benutzung von Personenwagen einerseits, Güter- und Gepäckwagen andererseits erheblich verschieden seien und dass bei Verwendung von Personenwagen zum Krankentransport die Lösung von 6 Billets I. Classe nur dann als eine genügende Entschädigung der den Transport leistenden Verwaltungen anzusehen sei, wenn solche Wagen auch in den Wagenmietheabrechnungen den Güter- und Gepäckwagen gleich geachtet, d. h. wenn nur die Vergütungen für letztere in Anrechnung gebracht würden. Die Commission hält nun allerdings für selbstverständlich, dass sämmtliche zum Krankentransport Verwendung findenden Personenwagen, also auch jene IV. Classe, unter Berechnung der im Vereinswagenregulativ für Personenwagen vorgesehenen Miethbeträge zu rapportiren sind; sie hält aber jenen Unterschied für zu unerheblich und die ganze Frage doch für zu wenig belangreich, als dass sie die Festsetzung einer Ausnahme von den Normen des Wagenregulativs befürworten könnte.

Die Commission schlägt daher lediglich vor:

a) unter B 3 am Schluss beizufügen: „(siehe jedoch Ziffer 7)“;

b) unter B 7 im ersten Alinea hinter dem Wort „Güterwagen“ einzuschalten: „sowie von Personenwagen IV. und III. Classe (insofern aus letzteren die Sitze herausgenommen worden sind)“.

Bei der Berathung des Vorstehenden in der Commission ist auch von einer Seite angeregt worden, dass es sich wohl empfehlen möchte, eine besondere Bestimmung für den Fall zu treffen, dass (z. B. für eine kränkliche Person) die Reservirung eines besonderen Coupées unter Sicherung des Wagendurchgangs gewünscht und diesem Wunsche bahnseitig entsprochen werde; die Anregung wurde indessen mit Rücksicht auf das Bedenkliche, das in der Schaffung allgemein gültiger Bestimmungen für solche Ausnahmefälle liegen würde, nicht weiter verfolgt.

V. Die Königlich Württembergische Eisenbahndirection hat (in dem Schreiben vom 28. Februar 1879) eine Festsetzung darüber für empfehlenswerth erklärt, auf wie lange mit einem Salonwagen auf fremder Bahn die Reise ohne Zahlung einer Miethe unterbrochen werden kann bezw. welche Miethe durch die Verwaltung der Unterbrechungsstation von dem Reisenden erhoben und der Wageneigenthümerin gutgebracht werden soll.

Zu diesem Antrag ist von einer Seite vorgeschlagen worden, eine Bestimmung des Inhalts aufzunehmen, dass Derjenige, welcher die Fahrt mit einem der Bahn gehörigen Salonwagen unterwegs auf längere als 24stündige Dauer unterbricht, bei Ueberschreitung dieser Frist für je angefangene 24 Stunden eine Gebühr von 3 ℳ zu entrichten haben soll. Die Mehrheit der Commission ist jedoch der Meinung, dass der Gegenstand für eine allgemeine Regelung sich nicht eignet, und empfiehlt der Generalversammlung dementsprechende Beschlussfassung, indem sie davon ausgeht, dass Mangels anderweitiger Vereinbarung unter den betheiligten Bahnen für die Zahlung der Zeitmiethe etc. das Wagenregulativ massgebend ist und, was die vom Reisenden zu fordernde Vergütung anbelangt, jeder Verwaltung die Befugniss zusteht, für ihr Verwaltungsgebiet die etwa erforderlich erscheinenden Anordnungen zur Regelung der Frage allgemein oder im einzelnen Fall zu erlassen.

Die „Tarifbestimmungen etc.“ sind in der Fassung, welche sie durch Annahme der Commissionsanträge erhalten würden, dem Bericht als Anlage beigefügt.

Karlsruhe, im Juli 1879.

Namens der Commission:

Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

W. Eisenlohr.

Anlage zu No. XII der Tagesordnung.

Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten, von Salon-, Personen-, Kranken- und besonderen Gepäckwagen.

(Die nach den Vorschlägen der Commission geänderten Stellen sind fett gedruckt.)

A. Extrafahrten.

1. Extrazüge werden nur nach dem Ermessen der Bahnverwaltung gewährt.
2. Für Extrazüge sind pro Tarifkilometer zu vergüten:
   a) für die Locomotive . . . . 1,20 ℳ,
   b) für jede Achse eines auf Verlangen gestellten Personen- oder Salonwagens . . . . 0,40 „
   c) für jede Achse eines auf Verlangen oder auch den bahnpolizeilichen Bestimmungen zufolge gestellten andern Wagens . . . . 0,20 „
   in minimo werden jedoch 4 ℳ pro Tarifkilometer und 100 ℳ im Ganzen erhoben.

   Die Gebühr unter a kann für diejenigen Strecken, auf welchen mit Rücksicht auf die Belastungs- und Neigungsverhältnisse mehr als eine Locomotive verwendet werden muss, für jede verwendete Locomotive zur Berechnung gezogen werden.
3. Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Transportkosten der Wagen auf Strecken, welche der Extrazug nicht befährt, mit 7 ₰ pro Wagen und Tarifkilometer zu erstatten.

   Ausserdem wird **für den Transport solcher Wagen, wenn sie von der Eisenbahnverwaltung gestellt werden,** eine Miethe von 4 ₰ pro Wagen und Kilometer zu **Gunsten der transportirenden fremden Eisenbahnverwaltung als Entschädigung für die von ihr der Wageneigenthümerin zu zahlende Wagenmiethe** erhoben.
4. Für den Rücktransport leerer Wagen **mit gewöhnlichen Zügen auf Strecken, welche der Extrazug besetzt durchfahren hat,** wird nichts berechnet.

   Wird dagegen auf besonderes Verlangen ein Extrazug über eine bestimmte Strecke leer gefahren, so werden pro Achse und Tarifkilometer 7 ₰, in minimo 4 ℳ pro Tarifkilometer und 100 ℳ im Ganzen erhoben.
5. Werden Extrafahrten für die Nachtzeit auf Bahnstrecken bewilligt, auf welchen ein regelmässiger Nachtdienst nicht eingerichtet ist und deshalb eine Bewachung der Bahn gewöhnlich nicht stattfindet, so sind neben den tarifmässigen Gebühren die Kosten für Bewachung der Bahn ausserhalb der gewöhnlichen Dienstzeit mit 2 ℳ pro Tarifkilometer besonders zu vergüten.
6. Neben den vorstehenden tarifmässigen Gebühren kommen noch die für etwa zu passirende Verbindungsbahnen bestehenden Ueberfuhrgebühren zur Erhebung.
7. Der Transportpreis für den Extrazug ist auf der Abgangsstation vorauszubezahlen.
8. Im Falle der Abbestellung eines Extrazuges werden die für denselben entrichteten Gebühren, nach Abzug der der Bahnverwaltung erwachsenen Kosten, zurückerstattet.

Bemerkung. Auf Militärzüge und Vergnügungszüge finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Die Anwendung derselben auf Extrazüge für Kunstreitergesellschaften und Menagerien bleibt besonderer Vereinbarung unter den Verwaltungen vorbehalten.

B. Salon-, Personen-, Kranken- und Gepäckwagen.

1. Die Gestellung von Salon- oder sonstigen Personenwagen, sowie von Gepäck- und Krankenwagen ohne Rücksicht darauf, ob dieselben Eigenthum der Reisenden oder der Bahnverwaltung sind, kann mit Genehmigung derjenigen Verwaltung, von deren Station der Wagen eingestellt wird, gestattet werden.
2. Eine directe Expedition findet nur insoweit statt, als eine directe Personen- und Gepäckabfertigung eingerichtet ist.
3. Für die Benutzung der eingestellten Salon- oder Personenwagen sind Personenbillets I. Classe der betreffenden Zugsgattung für diejenigen Personen, welche den Wagen benutzen, mindestens jedoch für 12 Personen für jeden eingestellten Wagen zu lösen. **(S. jedoch Ziffer 7.)**
4. Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Transportkosten der Wagen auf Strecken, welche von dem Zuge, in den sie eingestellt werden sollen, nicht befahren werden, mit 7 ₰ pro Achse und Tarifkilometer zu erstatten.

   Ausserdem wird für den Transport solcher Wagen, wenn sie von der Eisenbahnverwaltung gestellt werden, eine Miethe von 4 ₰ pro Wagen und Tarifkilometer zu Gunsten der transportirenden fremden Eisenbahnverwaltung als Entschädigung für die von ihr der Wageneigenthümerin zu zahlende Wagenmiethe erhoben.
5. Freigewicht wird nach den Bestimmungen über die Abfertigung des Reisegepäcks berechnet.

   Werden auf Verlangen zur Beförderung des Gepäcks besondere Wagen eingestellt, so ist für diese ein Fahrgeld von 0,4 ℳ pro Achse und Tarifkilometer zu entrichten.
6. Für die Benutzung besonders eingerichteter Krankenwagen gelten die vorstehenden Bestimmungen für Salon- und Personenwagen.
7. Bei Einstellung von Gepäck- oder Güterwagen, **sowie von Personenwagen IV. oder III. Classe (insofern aus letzteren die Sitze herausgenommen worden sind)** für den Transport von Kranken sind 6 Billets I. Classe der betreffenden Zugsgattung zu lösen.

   Zwei Begleiter werden in dem Krankenwagen frei befördert; weitere in demselben Wagen mitreisende Begleiter haben je ein Billet III. Classe zu lösen.

   Alle zur Bequemlichkeit und Nothdurft des Erkrankten während des Transports nöthigen Gegenstände, welche jedoch immer von den Reisenden selbst beigestellt werden müssen,

können in dem Wagen ohne weitere Gebührenentrichtung Platz finden. Für das weiter mitzunehmende Reisegepäck gelten die Bestimmungen über die Beförderung und Tarifirung von Reisegepäck.

8. Wenn der Salon- oder Personenwagen, der Kranken- oder Gepäckwagen über eine Verbindungsbahn befördert werden soll, welche der Zug, in den dieselben eingestellt sind, nicht passirt, so kommen neben den vorstehenden tarifmässigen Gebühren noch die für die zu passirende Verbindungsbahn zu entrichtenden Ueberfuhrgebühren zur Erhebung.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 29. Juli 1879. (Serbische Convention; Refactienverordnung und die Handelskammern. Nebengebäude-Normale. Parallelstrecken-Signale. Juni-Einnahmen. Vorbehaltene Dienstposten. Fahrkarten zu Annoncen. Arlbergbahn. Kaschau-Oderberg. Börsennotiz.)

Der von den Blättern veröffentlichte Entwurf der Convention über die Serbischen Eisenbahnen bedarf noch der Zustimmung der Serbischen Regierung. Dieselbe scheint über die Wichtigkeit dieses internationalen Verbindungsgliedes mit Constantinopel und Salonichi noch immer nicht orientirt zu sein, obwohl sie sich hierzu seit dem Berliner Vertrag mehr als ein Jahr Zeit gelassen hat. Dasselbe ist nun von den in diesem Vertrage zum Ausbau der Orientalischen Bahnen bestimmten 3 Jahren schon lange verstrichen; während der rückständigen Zeit können diese überaus schwierigen Bahnbauten unmöglich vollendet werden; deshalb ist es gegenwärtig gerechtfertigt, dass die 3 Jahre von dem Tage der nun allerdings zu beschleunigenden Ratification dieser Convention gezählt werden. Sonst sind in derselben die Interessen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie vollständig gewahrt. Die südliche Verbindung mit den Türkischen Eisenbahnen soll nicht früher als die nördliche mit unserer Monarchie ins Leben treten, damit die Engländer und andere Seestaaten nicht früher über Salonichi zur See als wir per Bahn importiren; daher soll der Bau bei Belgrad beginnen und gegen Süden fortgeführt werden, wogegen sich die Serbische Regierung die freie Entschliessung vorbehalten wollte. Für den Anschluss mit Ungarn ist jedoch die Wahl zwischen Kikinda-Pancsova und Budapest-Neusatz-Semlin beiderseits vorbehalten. Auf den Serbischen Bahnen wird unser Tarif adoptirt; in ihrem internen Verkehr wünschen sie eine selbstständige Tarifpolitik zu beobachten, worüber noch verhandelt wird. Sonst ist die Convention auf der Basis vollständiger Reciprocität ausgearbeitet, so dass beide contrahirende Staaten gleicher Rechte und Verpflichtungen in diesem Bahnverkehr theilhaftig werden.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat in einem jüngsten Erlasse den Bahnverwaltungen bedeutet, dass die Bedingungen der nun einmal durch das „Centralblatt für das Verkehrswesen" veröffentlichten Frachtbegünstigungen stricte einzuhalten seien und dass keine Aenderung derselben zu Gunsten der einen oder der anderen Partei gestattet werde. Trotz dieser Verschärfung der Refactienverordnung mehren sich doch die Zustimmungen, welche hoffentlich bald allgemein werden. So hat die Handelskammer in Leoben (nunmehr nach der Wiener die zweite) den einstimmigen Beschluss gefasst, dem Handelsminister für die in richtiger Würdigung der Verhältnisse erlassene Verordnung vom 12. März 1879, welche den Grundsatz der Verallgemeinerung und Veröffentlichung der von den Bahnverwaltungen nur einzelnen Personen und Gesellschaften gewährten Refactien zur Durchführung bringt, den wärmsten Dank abzustatten. Die Kammer wies hierbei besonders auf den Umstand hin, dass manches industrielle Unternehmen, welches bisher nicht in der Lage war, einen Gebührennachlass zu erlangen, gegenwärtig genau weiss, welche Ermässigungen unter gewissen Bedingungen gegeben werden und daher in der Lage ist, auf dieser Basis leichter Handelsverbindungen anzuknüpfen und günstige Handelsconjuncturen auszunützen. Die Vortheile, welche dadurch der Industrie geschaffen würden, dürften von keiner Seite unterschätzt werden.

Das K. K. Handelsministerium hat das Normale für solche Nebengebäude genehmigt, welche von Bahnbediensteten in der Nähe der Wächterhäuser oder Wohngebäude auf eigene Kosten zur Unterbringung von Kleinvieh, Futtervorräthen, Brennholz u. s. w. errichtet werden. Gleichzeitig wurde der Kaiserin Elisabethbahn der Bauconsens zu vierzehn derartigen Gebäuden, welche gegenwärtig schon ausgeführt werden sollen, ertheilt und die Einholung eines speciellen Bauconsenses für solche künftighin zu errichtende Bauten unter der Bedingung erlassen, dass vor dem Baubeginne der K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen von Fall zu Fall die entsprechende Anzeige erstattet und von Letzterer gegen den beabsichtigten Bau keine Einsprache erhoben wird. Der auf diese Angelegenheit Bezug nehmende Antrag der Bahnverwaltung wurde durch wiederholt vorgekommene Ansuchen seitens der Bahnwächter angeregt, für welche derartige Nebengebäude aus localen und Familienrücksichten ein wirkliches Bedürfniss sind. Diese Nebengebäude werden aus Holz hergestellt und sind grösstentheils Provisorien, welche von den betreffenden Parteien bei einem Domicilwechsel abgetragen und am neuen Wohnorte wieder aufgestellt werden.

Nach einem Erlasse der K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen werden die Bahnverwaltungen eingeladen, in einer Directorenconferenz über die Frage zu berathen und einen gemeinschaftlichen Antrag zu stellen: ob die von der Oesterreichischen Nordwestbahn in Vorschlag gebrachte Abänderung der Signalausstattung der Züge auf gleichem oder nahezu gleichem Niveau liegender Parallelstrecken einer stichhaltigen Einwendung seitens der übrigen Bahnverwaltungen begegnet, eventuell, welche andere Form für die fragliche Signalisirung als zweckmässig und allgemein anwendbar erachtet wird.

Im Monate Juni 1879 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 663 640 Personen und 3 440 863 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 16 645 164 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 915 fl. Im gleichen Monate 1878 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 3 592 483 Personen und 3 184 495 t Frachten — 16 011 488 fl. oder pro Kilometer 898 fl., daher resultirt für den Monat Juni 1879 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 1,9 pCt. Die Gesammteinnahmen im ersten Semester 1879 beziffern sich auf 93 123 768 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 90 376 044 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die erste Hälfte dieses Jahres 18 166 km, für denselben Zeitraum 1878 dagegen 17 815 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für diese Periode 1879 auf 5 126 fl. gegen 5 073 fl. im Vorjahre, d. i. um 53 fl. günstiger, oder, auf das Jahr berechnet, pro 1879 auf 10 252 fl. gegen 10 146 fl. pro 1878, d. i. um 106 fl. oder in beiden Fällen um 1 pCt. günstiger.

Das „Oesterreichische Reichs-Gesetzblatt" publicirt die Verordnung des Ministeriums für Landesvertheidigung vom 16. d. M. betreffend das Verzeichniss über die den anspruchsberechtigten Unteroffizieren gesetzlich vorbehaltenen Dienstposten. Es werden in dieser Verordnung bezüglich jeder einzelnen Oesterreichischen und gemeinsamen Bahn die Zahl und Emolumente der diesen Anspruchsberechtigten vorzugsweise eingeräumten Beamten- und Dienststellen, sowie die zu deren Erlangung erforderten Kenntnisse und sonstige Bedingungen verständlich bekannt gegeben.

Die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen bringt sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen zur Kenntniss, dass das Handelsministerium anlässlich eines Gesuches um die Ertheilung der Concession zur Annoncenvermittelung auf Eisenbahn- und Dampfschifffahrtskarten dahin entschieden habe, dass die Anbringung von Annoncen auf derlei Fahrkarten nicht gestattet werden könne, und zwar nicht allein aus dem Grunde, weil die Rückseite dieser Karten für den Gepäcksstempel, die Vormerkung von Fahrtunterbrechungen etc. benöthigt wird, sondern insbesondere mit Rücksicht darauf, dass die Verwendung eines Documentes einer öffentlichen Transportunternehmung zu Reclamezwecken nicht angemessen erscheint.

Die Innsbrucker Handels- und Gewerbekammer hat eine Petition an das Handelsministerium betreffs der Arlbergbahn gerichtet, welche nach eingehender Motivirung die folgenden Wünsche zum Ausdrucke bringt: „1. Dem neugewählten Hause der Abgeordneten eine auf den Bau der Arlbergbahn bezugnehmende Vorlage zu machen und dahin zu wirken, dass dieselbe mit aller Beschleunigung die parlamentarischen Stadien durchlaufe; 2. die Ungarische Regierung zu vermögen, zur Deckung des à fonds perdu herzustellenden grossen Tunnels einen angemessenen Beitrag zu leisten; 3. durch die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen alle jene Vorarbeiten vollenden zu lassen, welche die sofortige Inangriffnahme des Baues nach erfolgter Genehmigung durch die gesetzgebenden Factoren ermöglichen und 4. in reifliche Erwägung zu ziehen, ob sich nicht angesichts der zoll- und handelspolitischen Action in Deutschland und der damit im Zusammenhange stehenden Regelung der Gütertarife die unverzügliche Herstellung der Strecken von Innsbruck, beziehungsweise Bludenz, bis zum Tunnel empfehlen würde".

Die Blätter berichten, dass der Baudirector der Oesterreichischen Staats-Eisenbahnbauten, Herr Julius Lott, nach dem Arlberg gereist, wohin schon vor einiger Zeit mehrere Ingenieure dieser Behörde behufs Aussteckung der Tunnelachse entsendet wurden, und es dürfte nach dessen in ungefähr vierzehn Tagen zu gewärtigender Rückkunft wohl die Einberufung der Enquête, die über die Trace des Tunnels sich aussprechen soll, nicht mehr lange auf sich warten lassen. Auch soll der Generaldirector der Oesterreichischen Eisenbahnen, Herr v. Nördling, mit der Franzö-

sischen Regierung bezüglich der Arlbergbahn in Unterhandlungen getreten sein.

Am 22. d. M. fand in Pest die Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn statt, welche auf Grund der Fusion mit der Eperies-Tarnower Bahn die Wahl der neuen Direction vornahm. Aus dem bisherigen Verwaltungskörper der Eperies-Tarnower Bahn wurden hierbei zwei Directoren gewählt. Der vorgelegte Entwurf über die Statuten der nunmehr vereinigten Gesellschaft wurde en bloc angenommen und die Direction ermächtigt, etwa von Seite des Gerichtes geforderte geringfügige Modificationen ohne Einberufung einer Generalversammlung vorzunehmen.

Der Bahn-Effectenmarkt hielt sich in mässigen Grenzen; die noch zweifelhaften Ernteaussichten üben noch keine Wirkung; für Süd- und Oesterreichische Staatsbahn war dagegen die beste Stimmung. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2191,—	2188,—	Nordbahn . . .	104,75	105,50
Franz-Josefbahn .	146,—	145,50	Franz-Josefbahn .	93,25	93,83
Karl-Ludwigbahn	236,50	237,75	Rudolfbahn . . .	85,50	85,60
Oest. Nordwestb. .	127,25	127,25	Kaschau-Oderb. B.	79,40	79,30
Staatsbahn . . .	279,75	282,—	Salzkammergutb. .	100,25	100,50
Südbahn	87,—	90,50	3 pCt. Südbahn .	119,25	100,50
Theissbahn . . .	217,—	217,—	Theissbahn . . .	92,70	92,75

Niederländische Staatsbahnen.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen fand am 5. Juni d. J. in Amsterdam statt.

Nach Eröffnung der Versammlung seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Herrn den Tex, gelangte der Geschäftsbericht pro 1878 zum Vortrage. Diesem Berichte ist das Folgende zu entnehmen.

Der Betrieb umfasst folgende Linien:

I. Staatsbahnen: Arnhem-Leeuwarden 169,269 km; Harlingen-Deutsche Grenze 126,968 km; Groningen-Meppel 76,835 km; Zütphen-Deutsche Grenze 59,678 km; Maastricht-Breda 179,937 km; Utrecht-Boxtel 60,140 km; Breda-Rotterdam 53,873 km; Zwaluwe-Zevenbergen 7,895 km; Roosendaal-Vlissingen 76,344 km.

II. Privatbahnen: Lüttich-Limburg 136,742 km; Almelo-Salzbergen 55,472 km; Deutsche Grenze-Gronau 2,809 km. — Zusammen Staats- und Privatbahnen 1 005,962 km.

Seit 15. Mai ist die tägliche Dampfschifffahrt zwischen Vlissingen und Queensborough eröffnet und sind zu gleicher Zeit bedeutende Verbesserungen in den Anschlüssen mit Holland und Deutschland eingeführt.

Da die Zunahme des Verkehrs jede Erwartung übertraf, sind Massregeln getroffen, um zu jeder Zeit Expresszüge fahren lassen zu können. Demzufolge ist seit 1. November der Dienst dergestalt eingerichtet, dass in Verbindung mit den Ankunftszeiten der Dampfschiffe facultative Schnellzüge fahren, wodurch die Anschlüsse nach Holland und Deutschland gesichert sind.

Eine verzögerte Ankunft des Dampfschiffes hat für die Reisenden in Vlissingen nur einen Aufenthalt von höchstens 1 bis 1½ Stunden zur Folge, ein Vortheil, den keine der anderen Routen bietet und der auch unzweifelhaft in nicht geringem Masse beiträgt, der Route über Vlissingen den Ruf zu sichern, die beste Verbindung zwischen England und der nördlichen Hälfte Europas darzustellen.

Die Einnahme aus dem Englischen Personenverkehr steigerte sich gegen das Vorjahr um ungefähr 40 pCt.

Auch auf den Verkehr von Holland mit Deutschland sind die verbesserten Anschlüsse via Venlo nicht ohne Einfluss geblieben.

Im Allgemeinen können die Betriebsresultate befriedigende genannt werden. Auf den nördlichen Linien des Staats-Eisenbahnnetzes kann der Verkehr als stationär betrachtet werden; auf den südlichen Linien dagegen steigerte sich die Einnahme hauptsächlich aus dem Personenverkehr sehr bedeutend.

Die gesammten Bruttoeinnahmen vermehrten sich gegen das Vorjahr um 277 201 fl. und die Betriebskosten um 201 885 fl. Der Gewinnsaldo beträgt 911 175 fl., wovon ein Betrag von 670 953 fl. der Gesellschaft verbleibt.

Gegen das Vorjahr wurdem im directen Verkehr 123 388 Personen mehr und im Binnenverkehr 41 806 Personen weniger befördert. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug im directen Verkehr 111 669 fl. mehr und im Binnenverkehr 22 592 fl. weniger, also im Ganzen 89 077 fl. mehr als in 1877.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen auf den südlichen Staatsbahnlinien 116 927 fl. und auf der Lüttich-Limburger Bahn 53 293 fl. mehr als in 1877; auf den nördlichen Staatsbahnlinien 19 847 fl., auf der Almelo-Salzbergener Bahn und der Strecke Gronau-Grenze 8 088 fl. und die Einnahmen aus dem Wassertransport 16 133 fl. weniger als in 1877. Im Ganzen wurden somit aus dem Güterverkehr 126 152 fl. mehr eingenommen als im Vorjahre.

Die Betriebsresultate gestalteten sich folgendermassen:

Befördert wurden: 4 136 632 Personen, 10 546 t Gepäck, 1 556 442 t Güter und 13 411 Wagenladungen Vieh. Hiervon wurden auf der Lüttich-Limburger Bahn befördert: 522 199 Personen, 560 t Gepäck, 544 022 t Güter und 3 871 Wagenladungen Vieh.

Die Einnahmen betrugen:

Verkehr	Betrag	Procent der Total-Einnahmen	Pro Kilometer	Pro Tagkilometer
Personen . . .	4 050 952	51,123	4 026,94	11,03
Gepäck . . .	139 028	1,755	138,20	0,38
Vieh	302 533	3,818	300,74	0,83
Güter	2 996 618	37,817	2 978,86	8,16
Extraordinarien	434 832	5,487	432,26	1,18
Summa	7 923 963	100,000	7 877,00	21,58
in 1877	7 646 762	—	7 614,87	20,86
mehr in 1878	277 201	—	262,13	0,72

Die Betriebskosten betrugen:

	Betrag	Procent der Total-Einnahmen	Pro Kilometer	Pro Tag-Kilometer
Allgemeine Verwaltungskosten	172 775	2,180	171,75	0,47
Bahndienst	766 983	9,679	762,43	2,09
Telegraphendienst . . .	37 721	0,476	37,50	0,10
Fahr- und Stationsdienst	1 683 738	21,249	1 673,76	4,59
Commercieller Dienst . .	63 536	0,802	63,16	0,17
Maschinenverwaltung . .	1 084 034	13,680	1 077,61	2,95
Magazinverwaltung . . .	22 888	0,289	22,75	0,06
Liniencontrole	7 649	0,097	7,60	0,02
Betriebskosten	3 839 324	48,432	3 816,56	10,45
Aus dem Erneuerungs- u. Reservefonds wurden überdies verwendet . .	486 452	6,139	483,57	1,33
Summa	4 325 776	54,591	4 300,13	11,78
in 1877	3 974 940	51,982	3 958,34	10,34
mehr in 1878	350 836	2,609	341,79	1,44

Im Ganzen wurden verausgabt: Betriebskosten 3 839 324 fl.; Antheil des Staates an den Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen 1 215 722 fl.; Antheil der Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft an den Bruttoeinnahmen dieser Bahn 505 026 fl.; Antheil der Almelo-Salzbergener Eisenbahngesellschaft an den Bruttoeinnahmen dieser Bahn 99 850 fl.; Antheil der Westfälischen Eisenbahngesellschaft an den Bauttoeinnahmen der Strecke Gronau-Grenze 3 783 fl.; Entschädigung für die Mitbenutzung des Bahnhofes Flémalle-Haute 7 164 fl.; Entschädigung für die Mitbenutzung des Bahnhofes Eindhoven 1 499 fl.; Wassertransport 12 875 fl.; Zurückerstattung von durch den Belgischen Staat gewährten Garantiegeldern 13 230 fl.; Rücklage zum Erneuerungsfonds für die Staatsbahnen 408 468 fl.; Rücklage zum Erneuerungsfonds für die Privatbahnen 130 000 fl.; Rücklage zum Reservefonds für die Staatsbahnen 81 394 fl.; Rücklage zum Reservefonds für die Privatbahnen 19 502 fl.; Rücklage zum Erneuerungsfonds für das Fahrmaterial 323 740 fl.; Zuschuss zu der Pensionscasse und zu den Verwaltungskosten derselben 32 182 fl.; Zuschuss zu der Kranken- und Unterstützungscasse 3 018 fl.; Amortisation von Anleihen 44 000 fl.; Zinsen 270 184 fl.; verschiedene Verluste 1 827 fl.; in Summa 7 012 788 fl.

Es verbleibt also ein Reinertrag von 911 175 fl. In Gemässheit der Bestimmungen der Uebereinkunft vom 24./25. Mai 1876 ist dieser Reinertrag wie folgt zwischen dem Staat und der Gesellschaft zu vertheilen:

Der Reinertrag verbleibt der Gesellschaft bis zum Belaufe von 4½ pCt. des Actiencapitals. Der Ueberschuss wird zwischen dem Staat und der Gesellschaft gleichmässig vertheilt, bis der Nettobetrag der Gesellschaft auf 5 pCt. des Actiencapitals gestiegen ist; von dem dann noch verbleibenden Ueberreste erhält der Staat ⁴⁄₅ und die Gesellschaft ¹⁄₅.

Der Antheil des Staates beträgt hiernach:

20 pCt. der Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen . .	1 215 722 fl.
½ „ des Actiencapitals	62 610 „
⁴⁄₅ (911 175,32 — [563 490 + 125 220])	177 972 „
Summa	1 456 304 fl.

gegen 1 460 236 fl. im vorigen Jahre.

Der Antheil der Gesellschaft beträgt:

4½ pCt. des Actiencapitals	563 490 fl.
½ „ „	62 610 „
¹⁄₅ (911 175,32 — [563 490 + 125 220])	44 493 „
Summa	670 593 fl.

gegen 675 468 fl. im vorigen Jahre.

Hiernach wurde die Dividende für das Betriebsjahr 1877 auf 4,972 pCt. = 12,43 fl. pro Actie von 250 fl. festgestellt.

Der Locomotiven- und Wagenpark bestand am Ende 1878 aus 206 Locomotiven, 504 Personen-, 162 Gepäck-, 455 Vieh- und 3 020 Güterwagen.

Die Locomotiven haben im Ganzen 6 689 785 km zurückgelegt, wovon 5 330 690 Zugkm, gegen 5 081 679 Zugkm in 1877.

Die Wagen haben zurückgelegt auf den eigenen Linien 47 050 113, auf fremden Linien 12 902 420, zusammen 59 952 533 Wagenkm (gegen 54 880 427 Wagenkm in 1877) und 97 057 381 Achskm auf den eigenen Linien, 26 754 622 auf fremden Linien, im Ganzen 123 812 003 Achskm, gegen 115 792 147 Achskm in 1877.

Ueberdies wurden von fremden Wagen 37 848 836 Achskm auf den Linien der Gesellschaft durchlaufen.

Der Wagendienst erforderte im Ganzen einen Aufwand von 390 437 fl. = 0,315346 fl. pro 100 Achskm, gegen 394 553 fl. = 0,340569 fl. pro 100 Achskm in 1877. An Herstellungskosten der Wagen wurden 341 999 fl. = 0,276225 fl. pro 100 Achskm und an Schmiermaterialien 13 329 fl. = 0,010766 fl. pro 100 Achskm verausgabt.

Die Tractionskosten betrugen 986 298 fl. = 0,14743 fl. pro Locomotivkm und 0,185022 fl. pro Zugkm, gegen 1 012 118 fl. = 0,156881 fl. pro Locomotivkm und 0,199170 fl. pro Zugkm in 1877. An Brennmaterialien wurden 310 455 fl. = 0,046407 fl. pro Locomotivkm und an Schmiermaterialien für die Locomotiven 44 880 fl. = 0,006789 fl. pro Locomotivkm verausgabt.

Die Errichtungskosten betrugen am 31. December 1878 18 138 978,50 fl., wovon 16 028 603,24 fl. für das Fahrmaterial.

Nach Genehmigung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung wurde dem Herrn Generaldirector F. s' Jacob auf sein Ersuchen eine ehrenvolle Demission ertheilt. Namens der Versammlung sagt der Herr Präsident dem Herrn s' Jacob Dank für seine vorzügliche Geschäftsführung und für die nie ermüdende Pflichttreue, mit welcher er sich den Interessen der Gesellschaft stets gewidmet hat. An seiner Stelle wurde der bisherige Secretär der Gesellschaft, Herr W. K. M. Vrolik, zum Generaldirector ernannt.

Schliesslich wurde durch die Generalversammlung zur Wahl von 5 Mitgliedern des Verwaltungsrathes übergegangen. Die ausscheidenden Mitglieder, Herren H. Luden, L. L. G. M. de Villers de Pité und J. Bieruma Oosting, wurden wiedergewählt. Zur Ausfüllung der durch das Verscheiden des Herrn Th. J. Stieltjes im Verwaltungsrathe entstandenen Vacanz wurde Herr F. s' Jacob gewählt und an Stelle des Herrn H. C. du Bois, welcher seine Functionen als Mitglied des Rathes niedergelegt hatte, Herr E. N. Rahusen.

— st. — **Gotthardbahn** (75. Monatsbericht). Nachdem wir seit geraumer Zeit nicht in der Lage waren über die Monatsberichte bezüglich der Fortschritte an der Gotthardbahn zu referiren, bringen wir nachstehend eine Uebersicht über den Stand der dortigen Arbeiten am Schlusse des Monats Februar 1879.

Zu dieser Zeit waren am grossen Tunnel hergestellt (in laufenden Metern):

I. Nordseite (Göschenen): Richtstollen (6 576,0), Erweiterung der Calotte (5 925,4), Sohlenschlitz (4 468,2), Strosse (3 891,2), Vollausbruch (3 246,0), Gewölbemauerwerk (4 848,6), östliches Widerlager (3 704,0), westliches Widerlager (3 459,2), Wasserabzugscanal (3 462,0), vollständiger Tunnel (2 995,6).

II. Südseite (Airolo): Richtstollen (5 976,5), Erweiterung der Calotte (5 151,0), Sohlenschlitz (4 395,0), Strosse (3 791,0), Vollausbruch (3 295,0), Gewölbemauerwerk (4 686,4), östliches Widerlager (3 202,2), westliches Widerlager (4 166,9), Wasserabzugscanal (4 046,0), vollständiger Tunnel (3 143,8).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 2 663 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Während des Februar hat der Richtstollen Glimmergneiss verschiedener Varietäten durchfahren, der leicht zu bearbeiten und fast ganz trocken war. Die mittlere Temperatur der Luft betrug vor Ort 28,6° C., an der Aussenseite — 1,4° C. Bei einer Höhe der Arbeitsstelle von 2 514,8 m über dem Meere war die durchschnittliche Mächtigkeit des Massivs über dem Tunnel 1 361,7 m. Der Richtstollen ist im Berichtsmonat um 110 m vorwärts gerückt, die Calotte um 111,6 m, der Sohlenschlitz um 124 m und die Strosse um 79,5 m. Der Totalausbruch betrug 4,493,8 cbm, einer Länge von 99,6 m des vollen Profils entsprechend. An comprimirter Luft wurden durchschnittlich pro Tag 110 987 cbm in den Tunnel geführt, etwa 48 pCt. des lichten Raumes; der Verbrauch an Dynamit stellte sich pro Tag auf 296,4 kg. Im Innern waren gleichzeitig 423, in 3 Posten während 24 Stunden 1 111 Arbeiter und 30 Pferde in Thätigkeit, ausserhalb des Stollens noch 225 Arbeiter beschäftigt. Endlich sind im Februar 54 m Gewölbe geschlossen und 223,8 m Widerlager aufgemauert worden.

Werkplatz Airolo. Der Richtstollen traf hier ebenfalls auf Glimmergneiss, der aber viel Wasser führte, mehrfache Auszimmerungen erforderte und die Arbeiten sehr erschwerte. Wegen öfterer Unterbrechung der Maschinenbohrung betrug der Fortschritt am Richtstollen nur 51,7 m; ebenso geringe Resultate ergaben sich bei der Calotte (43 m) und beim Sohlenschlitz (8 m). Dagegen rückte die Strosse 129 m voran. Vor Ort betrug die mittlere Lufttemperatur 29° C., an der Aussenseite + 1,15° C.; die Wasserzuflüsse zeigten eine Temperatur von 30,8° C. Bei einer Höhe des Stollens von 2 403,1 m über Meeresfläche erhebt sich der Berg noch 1 243 m über der Arbeitsstelle. Der Gesammtausbruch während des Berichtsmonats entziffert 3 381,7 cbm, eine Länge von 75 m des vollen Profils repräsentirend. Die Zufuhr an comprimirter Luft pro Tag betrug 120 890 cbm, etwa 58,5 pCt. des Lichtraumes, die Anzahl der im Innern gleichzeitig verwendeten Arbeiter 380, der in 3 Posten während 24 Stunden verwendeten 1 122, die der Thiere 46. An der Aussenseite waren 205 Arbeiter thätig. Das Gewölbe ist um 63,95 m, die Widerlager sind um 37,5 bezw. 157,1 m vorgerückt.

An der nördlichen und südlichen Zufahrtslinie beschränkte sich die Arbeit auf die Richtstollen der verschiedenen Tunnels. Nachstehend folgt ein Verzeichniss dieser Tunnels, unter Angabe ihrer Länge und der bis zum letzten Februar 1879 erzielten Fortschritte an den Richtstollen.

Bezeichnung des Tunnels	Länge m	Richtstollen Ende Februar m
Oelberg-Schieferneck	1 934,0	54,8
Axenberg	1 115,0	112,5
Pfaffensprung	1 460,0	77,0
Wattingen	1 090,0	375,8
Strahlloch	38,0	38,0
Leggistein	1 095,3	298,4
Mayenkreuz	77,0	68,2
Naxberg	1 563,0	514,7
Oberer Tunnel bei Dazio-Grande . .	1 557,0	7,5
Unterer „ „ „ . .	1 555,2	98,1
Piano-Tondo	1 494,2	78,5
Travi	1 552,2	51,7
Gesammtlänge	14 530,9	1 775,2

Personal-Nachrichten.

Dem technischen Director der Feldabahn, W. Hostmann in Salzungen, ist vom Grossherzog von Weimar der Titel „Baurath" verliehen worden.

Bahneröffnung.

Feldabahn. Die Strecke Dorndorf-Vacha der Feldabahn wird am 10. August d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Miscellen.

Unterseeisches Kabel zwischen Deutschland und Norwegen. Behufs Herstellung eines solchen sind zwischen den betheiligten Staaten Verhandlungen in Christiania gepflogen worden. Deutschland wird ein dreidrähtiges Kabel zwischen der Westschleswigschen Insel Romö und einem Norwegischen Küstenpunkte zwischen Arendal und Mandal legen. Norwegen wird sodann auf eigene Rechnung dieses Kabel mit dem Norwegischen Telegraphennetz in Verbindung bringen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 15. August d. J. ab wird der Verkehr auf der Bahnstrecke Tost-Peikretscham eröffnet und tritt von diesem Tage ab nachstehender Fahrplan auf der genannten Bahnstrecke in Kraft:

Tost-Peiskretscham			
Stationen		Gem. Zug 221	Gem. Zug 223
		Vorm.	Nchm.
Tost	Abf.	11_{26}	$11^{\underline{7}}$
Patschin	„	11_{42}	$11^{\underline{23}}$
Peiskretscham . . .	Ank.	11_{54}	$11^{\underline{35}}$
		Vorm.	Nchm.

Peiskretscham-Tost			
Stationen		Gem. Zug 222	Gem. Zug 224
		Vorm.	Nchm.
Peiskretscham . . .	Abf.	$5^{\underline{15}}$	3_{59}
Patschin	„	$5^{\underline{29}}$	4_{13}
Tost	Ank.	$5^{\underline{43}}$	4_{27}
		Vorm.	Nchm.

Sämmtliche Züge befördern Personen in I., II., III. und IV. Wagenclasse.

An demselben Tage wird auch die Haltestelle Schimischow zwischen Gr. Stein und Gr. Strehlitz für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Züge 222 und 223 werden daselbst halten, wenn Personen aufzunehmen oder abzusetzen sind. Breslau, den 29. Juli 1879. Königliche Direction. (951)

Mit dem 1. August c. wird der Rest der Bahnstrecke Niederhone-Treysa mit den Stationen Oberbeisheim, Homberg, Frielendorf, Ziegenhain und Treysa für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet. Frankfurt a/M., den 30. Juli 1879. Königliche Eisenbahndirection. (954)

2. Güterverkehr.

Die für unseren Localverkehr und die directen Deutschen Güterverkehre bisher giltig gewesene Bestimmung über die Beförderung leicht verderblicher Gegenstände erhält folgende Fassung:

„Die Artikel: Milch, Bier (in Fässern), Brod, frisches Obst — auch Weintrauben — mit Ausschluss von Südfrüchten, frische Beeren und leere zurückgehende Milchgefässe, sowie kleine lebende Fische und sonstige kleine Fluss- und Seethiere, welche für Aquarien bestimmt sind, wenn dieselben als Frachtgut aufgegeben werden, sind mit den Personenzügen zu den einfachen Frachtsätzen zu befördern, soweit die Verwaltungen nach den Betriebseinrichtungen und dem Fahrplan die Benutzung der Personenzüge für zulässig erklären“.

Danzig, den 29. Juli 1879. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. von Winter. (950 J)

3. Tarifwesen.

Vom 15. August c. ab treten für den Verkehr mit Alexandrowo loco und transito im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** directe Sätze in Kraft. Ueber die Höhe der zur Erhebung kommenden Frachtsätze geben die Verbandstationen Auskunft. Bromberg, den 25. Juli 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (949 J.)

Am 15. September a. c. treten die z. Z. im **Stettin-Cüstrin-Posen-Lausitzer Verbande** noch bestehenden Frachtsätze für Cüstrin sowie der am 17. Januar a. pr. publicirte Frachtsatz für Eisenbahnschwellen von Cüstrin nach Niederau via Reppen ausser Kraft.

Die im Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Neumühl-Kutzdorf, Fürstenfelde, Bärwalde und Vietnitz einerseits und Stationen der Cottbus-Grossenhainer sowie Oberlausitzer Eisenbahn andererseits bisher zulässige Routenvorschrift „via Reppen“ ist von dem gedachten Tage ab gleichfalls ausgeschlossen und werden bezügliche Transporte dementsprechend nur via Lebus-Cüstrin abgefertigt. Breslau, den 25. Juli 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft: Namens der betheiligten Verwaltungen. (952)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Mit der in Kurzem bevorstehenden Betriebseröffnung der Strecke Arnstadt-Ilmenau der Thüringischen Bahn tritt zum Tarife für den obigen Verband Nachtrag VI. in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Plaue, Elgersburg und Ilmenau, sowie eine Druckfehlerberichtigung und ist zum Preise von 10 ₰ bei den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben. Letztere ertheilen auch weitere Auskunft. Erfurt, den 28. Juli 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (955)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 21. Juli c. ab wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 5 (rohe Steine) von Gr. Rosen nach Steinau (Tab. 57 Localgütertarif) auf 0,27 ℳ und von Striegau nach Steinau und Raudten (Tab. 56 ib.) widerruflich auf 0,29 ℳ ermässigt. Breslau, den 25. Juli 1879. Directorium. (944)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Eisenbahnverbande** treten am 1. k. Mts. die Nachträge No. 3 zum Tarifheft 35, No. 4 zu den Tarifheften 2, 18 und 28, No. 5 zum Tarifheft 16 und No. 6 zum Tarifheft 20 in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Badische Station Mauer, sowie für die diesseitigen Stationen Buchholz und Lemförde im Verkehr mit Stationen der Rhein-Nahe und Saarbrücker Bahn. Verkaufspreis 5 resp. 10 ₰. Köln, 28. Juli 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (945)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Mit 15. August 1879 tritt ein

VI. Nachtrag

zum Local-Gütertarife vom 1. October 1876 in Kraft.

Derselbe enthält: Theilweise Aenderungen der Gebühren einzelner Relationen der auf Seite 57 und 60 des Nachtrages IV „befindlichen Stationstarife“ Aurachkirchen und Gmunden.

Dieser Anhang liegt ab 1. August l. J. in den Stationen zur Einsicht auf und ist daselbst, sowie bei der Betriebsdirection in Steyr und bei der Generaldirection in Wien auch käuflich zu beziehen. Wien, am 1. August 1879. Die Generaldirection. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (946)

Zu dem Gütertarife für den Harz-Nordsee Verband tritt am 1. August c. der 7. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Hannover-Altenbekener Station Hannover einerseits und Hannoverschen Staatsbahnstationen andererseits, sowie für den Verkehr zwischen der Hannoverschen Staatsbahnstation Hannover einerseits und Hannover-Altenbekener Stationen andererseits. Magdeburg, den 29. Juli 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (947)

Berlin-Anhaltisch-Sächsischer Verkehr. Am 1. August d. J. tritt ein provisorischer Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren zwischen Berlin und Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.) und Grossenhain via Röderau in Kraft. Dieser von den betheiligten Stationen zum Preise von 0,50 ℳ zu erlangende Tarif enthält neben wesentlichen Ermässigungen einige unbedeutende Erhöhungen der bisherigen Transportsätze. Die erhöhten Sätze kommen indessen erst vom 15. September c. ab zur Anwendung. Dresden, am 28. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, zugleich Namens der Berlin-Anhaltischen Bahn. (948)

Thüringische Eisenbahn. An dem noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung unserer Arnstadt - Ilmenauer Bahn tritt Nachtrag X zu unserem, seit 1. Januar 1877 gültigen „Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Thüringischen Bahn, deren Zweigbahnen und der Gotha-Ohrdrufer Bahn“ in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Tarifsätze:
1. für den localen Personen- etc. Verkehr der Dietendorf-Ilmenauer Bahn,
2. für den directen Personen- etc. Verkehr zwischen den Stationen Plaue, Elgersburg und Ilmenau einer- und Stationen unserer Stammbahn, der Gotha-Leinefelder und Gotha - Ohrdrufer Zweigbahn andererseits und
3. neue fast durchweg ermässigte Sätze für den Personen- etc. Verkehr zwischen Station Arnstadt und den Stationen unserer Stammbahn, der Gotha-Leinefelder und Gotha - Ohrdrufer Zweigbahn.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind in den nächsten Tagen bei unseren Billetexpeditionen zum Preise von 10 ₰ zu haben.

Auch ertheilt unsere Betriebscontrole I etwa erwünschte Auskunft. Erfurt, den 17. Juli 1879. Die Direction. (937)

4. Fahrplanänderungen.

Main-Neckar Bahn. Fahrplanänderung am 1. August d. J. Wegen Wegfalles des seither um 10^{40} Abends in Frankfurt a. M. eingetroffenen Schnellzuges von Berlin über Nordhausen-Bebra wird der Personenzug No. 25 der Main-Neckar Bahn Abgang Frankfurt 10^{50} Abends vom 1. August cr. ab nur noch als Localzug bis Darmstadt geführt und zwar mit folgenden Fahrzeiten:

Frankfurt	ab	10^{50}	Abends,
Isenburg	„	11^{3}	„
Sprendlingen	„	11^{10}	„
Langen	„	11^{16}	„
Egelsbach	„	11^{22}	„
Arheilgen	„	11^{30}	„
Darmstadt	an	11^{36}	„

Die seitherige Weiterfahrt von Darmstadt nach Heidelberg und Mannheim fällt vom 1. August ab aus. Darmstadt, den 26. Juli 1879. Die Direction der Main-Neckar Bahn. (939)

Privat-Anzeigen.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und unverstocklich, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Otto Kötter, Barmen

empfiehlt

seine, in eigener Fabrik mit Dampfbetrieb hergestellten, feuer- und diebessicheren

Patent-Panzer-Geldschränke

mit besten Sicherheitsvorrichtungen in eleganter Ausführung und jeder Grösse, unter Garantie für solideste Arbeit,

Cassetten, Sicherheitsschlösser etc.

zu billigen Preisen.
Grosse Auswahl auf Lager.
Illustrirte Preislisten auf Anfrage.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Fränzel's Schieberstellapparat für Locomotiven (Selig's Reichspatent).
Dieser Apparat ermöglicht die subtilste Stellung der Schieber bequem durch einen Mann, ohne dass die Locomotive von ihrem Platz bewegt wird. Bei vielen Eisenbahn-Verwaltungen eingeführt, neuerdings bei: Königl. Ostbahn in Königsberg, Grossherzogl. Bad. Eisenbahn in Karlsruhe, Minsk-Romnyer Bahn (10 Apparate), Englischen Bahnen (15 Apparate).
Näheres bei den alleinigen Fabrikanten
M. Selig junior & Co.,
Karl-Strasse 20, Berlin NW.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und anderen Bezeichnungen versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania"
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Beachtenswerth für
Eisenbahn-, Maschinen- und Häuserbauten, Gasanstalten und Zuckerfabriken etc.

Rometsch & Co.

vorzügliche Platin- (Metall) Anstrich-Farben

als anerkannt derzeit bestes Anstrichmaterial sowohl bezüglich dessen ungewöhnlicher Dauerhaftigkeit und Farbenschönheit als indifferentes Verfallen gegen die grösste Hitze, Säuren und Gasen, sowie gegen jede Art von Witterung. (H. 61467)
Muster, Zeugnisse und Prospecte gratis.
Rometsch & Co. in Kitzingen a/M., Bayern.

MASCHINEN-VERKAUF.

Zwei **Woolfsche gekuppelte Dampfmaschinen, 50 Pferdekraft,** zwei **liegende Dampfmaschinen** von je **35** und **40 Pferdekraft,** drei andere **Dampfmaschinen** von je **5, 20** und **25 Pferdekraft,** sämmtlich mit Kesseln und Zubehör.
2 Locomobilen von je **6** und **10 Pferdekraft.**
Verschiedene **Dampfhämmer** von **250** bis **1500 Kilo,** sowie eine grössere Anzahl **Drehbänke, Bohrmaschinen, Lochmaschinen, Hobelmaschinen, Schraubenschneid-Maschinen** etc., sämmtlich gebraucht, aber in gut erhaltenem Zustande, stehen zu bedeutend herabgesetzten Preisen in der ehemaligen Waggonfabrik **Billwärder Ausschlag** bei **Hamburg** auf **Zollvereins-Gebiet** zum Verkauf.
Nähere Auskunft ertheilt **R. Heinze** in **Rothenburgsort** bei **Hamburg,** ehemalige Waggonfabrik.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction

Hennicke & Goos, Hamburg.

Technicum Mittweida.
(Sachsen.) — Höhere Fachschule für **Maschinen-Ingenieure** und **Werkmeister.** Vorunterricht frei.
Aufnahmen: Mitte April u. October.

Kohlen-Ersparniss.

Root's nichtexplodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in Kalk a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.

Offerte
für Gross-Grundbesitzer, Gross-Industrielle oder Actien-Gesellschaften.

Ein **wissenschaftlich und kaufmännisch gebildeter Herr** von energischem Charakter, 35 Jahre alt, in **allen Verwaltungszweigen erfahren,** zur Repräsentation geeignet, ist geneigt, auch unter den schwierigsten Verhältnissen, eine

Directorial-Stellung

zu übernehmen. Derselbe ist seit Jahren in gleicher Eigenschaft in einer Lebens-Versicherungs-Gesellschaft thätig, wünscht aber diese Stellung aufzugeben.
Näheres unter **L. M. 8263** durch **Rudolf Mosse, Leipzig.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse ?.

No. 60. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 8. August 1879.

Zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Salzburg, im Juli 1879.

Commissionsbericht zu No. XIII der Tagesordnung

über den Antrag der Königlichen Direction der Ostbahn, auf Abänderung der Bestimmung im Absatz 2 des § 21 des Vereins-Wagenregulativs.

Die Königliche Direction der Ostbahn hat den Antrag gestellt, die im § 21 Alinea 2 des Wagenregulativs enthaltene Vorschrift der Ausfüllung der Wagen-Reparaturmeldungen „mittelst farbigen Stifts" dahin abzuändern, dass die Ausfüllung „mittelst Dinte oder Blaustift" zu erfolgen habe.

Zur Begründung dieses Antrages wird angeführt, dass die betreffenden Meldungen in früheren Jahren vorwiegend mit Dinte geschrieben seien und sich hierbei erhebliche Uebelstände nicht herausgestellt hätten, dass die Dinteschrift beim Nasswerden der Meldungen deutlicher bleibe, wie die Schrift mit farbigem Stifte, dass letztere leicht verwischt würde und dass dieselbe das unbefugte Nachtragen von neuen Beschädigungen auf alte Meldungen weniger verhindere, als die Dinteschrift.

Die Commission erkennt die für die Vorzüge der Dinteschrift angeführten Gründe als zutreffend an, hält es auch für zweckmässig, dass die Zulassung der Dinteschrift im Vereins-Wagenregulativ zum Ausdruck gebracht wird, zumal auf Umfrage der antragstellenden Direction sich schon jetzt 70 Vereinsverwaltungen mit der Zulassung der Dinteschrift einverstanden erklärt haben.

Für den weiteren Antrag, von den farbigen Stiften blos die Anwendung des Blaustiftes zu gestatten, kann sich die Commission nicht aussprechen; sie erkennt zwar den derzeitigen Vorzug des Blaustiftes vor den übrigen farbigen Stiften an, sieht hierin aber allein noch keine Veranlassung, deshalb die Anwendung der übrigen geradezu zu verbieten. Die Commission befürwortet daher

hinter den Worten „mittelst farbigen Stifts" im § 21 Alinea 2 des Vereins-Wagenregulativs die Worte „oder Dinte" einzuschalten.

Elberfeld, den 30. Juni 1879.

Im Auftrage der Commission für das Vereins-Wagenregulativ:
Königliche Eisenbahndirection.
Jonas.

Commissionsbericht zu No. XIV der Tagesordnung

über die Anträge zu den §§ 12 und 13 des Vereins-Wagenregulativs

a) der Preussischen Ostbahn auf Abänderung der Bestimmung im Alinea 8 des § 12 und auf Streichung der Bestimmung im Alinea 2 des § 13 des Vereins-Wagenregulativs,
b) der Elsass-Lothringischen Eisenbahn auf Streichung der vorbezeichneten Bestimmungen.

Die Königliche Direction der Ostbahn beantragt, bei der im § 12 Alinea 8 des Regulativs vorgeschriebenen Abrundung der Lauf- und Zeitmiethe und der Revisionsbeträge auf volle Mark auch die Verzögerungsgebühren einzubeziehen und dafür die auf letztere bezügliche gleiche Bestimmung des § 13 Alinea 2 zu streichen.

Diesem Antrage folgte der der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen auf gänzliche Aufhebung der qu. Abrundungsbestimmungen.

Es ist dabei einerseits angeführt, dass bei der auf der vorjährigen Generalversammlung beschlossenen jetzigen Fassung des § 12 Alinea 8 unzweifelhaft die Absicht vorgelegen habe, die monatlichen Schuldbeträge im Ganzen einmal auf volle Mark abzurunden. Gegen dieses Princip verstosse aber die besondere Abrundung der Verspätungstage, welche ausserdem zu Unsicherheiten und Verwirrungen führe und die Verwaltungen schädige. Andererseits wird die Erhöhung der Schuldbeträge durch die Abrundung als ungerechtfertigt bezeichnet und bestritten, dass damit die in der Absicht gelegene Erleichterung des Abrechnungsverfahrens erzielt worden sei.

Der Antrag auf vollständige Beseitigung der Abrundung (§§ 12 und 13) wurde bereits seitens der unterzeichneten Direction im Jahre 1878 gestellt. Es schien indess damals empfehlenswerther, die Abrundung beizubehalten und zur Beseitigung der Inconvenienzen die Laufmiethe- und Revisionsbeträge in dieselbe einzubeziehen. Dieser in der vorjährigen Generalversammlung gefasste Beschluss gab nachträglich zu verschiedenen Bedenken etc. Anlass und führte (cfr. das Schreiben der geschäftsführenden Direction an alle Verwaltungen vom 3. März cr. No. 894) zu den vorliegenden neuen Anträgen.

Bei Erledigung dieser an und für sich unbedeutenden Frage kann es nach der Meinung der Commission nur darauf ankommen, das Verfahren *einheitlich* zu regeln. Da principielle Bedenken nicht vorliegen, so dürfte die vollständige Aufhebung der qu. Bestimmungen einer abermaligen Abänderung derselben vorzuziehen sein. Zur Begründung kann noch angeführt werden, dass durch die vielfachen nachträglichen Bezugnahmen der Controlen auf die vorhergegangene Abrundung bei der Erledigung von Revisionsbemerkungen Unsicherheiten und Unzuträglichkeiten entstehen, dass die Grenzverwaltungen betreffs der von denselben ausgeführten Wagen ungleich belastet werden, dass auch in keinen anderen Abrechnungen eine Abrundung der Schuldbeträge üblich ist, und dass endlich dieselbe insofern überhaupt zwecklos erscheint, als die Baarausgleichung in der Regel doch nur mit anderen nicht abgerundeten Beträgen durch General-Saldirungsstellen stattfindet.

Es wird daher aus den angeführten Erwägungen beantragt, unter Ablehnung des Antrages der Königlichen Direction der Ostbahn

die Bestimmungen im Alinea 8 des § 12 und im Alinea 2 des § 13 des Vereins-Wagenregulativs zu streichen.

Elberfeld, den 30. Juni 1879.

Im Auftrage der Commission für das Vereins-Wagenregulativ:
Königliche Eisenbahndirection.
Jonas.

Commissionsbericht zu No. XV der Tagesordnung
über den Antrag der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, betreffend eine Fassungsänderung des § 15 (letztes Alinea) des Vereins-Wagenregulativs.

Das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hat mit dem an die geschäftsführende Direction des Vereins gerichteten und allen Vereins-Verwaltungen mitgetheilten Schreiben vom 16. April d. J. IIIb 3422 für die diesjährige Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen den Antrag angemeldet,

in dem letzten Alinea des § 15 des Vereins-Wagenregulativs statt der Worte:

„angefangenen Tag"

zu setzen:

„angefangene 24 Stunden"

und sind dem Antrage die Motive hinzugefügt worden,

1. dass mehrfach Zweifel darüber aufgetreten seien, ob unter dem Ausdrucke: „Tag" Kalendertag, oder 24 Stunden zu verstehen,
2. dass, wenn man den Ausdruck Tag gleichbedeutend mit Kalendertag erachte, in vielen Fällen damit eine erhebliche Erhöhung der Conventionalstrafe eintreten würde. Wenn z. B. eine Ablenkung am 1. Tage 23. Stunde beginnt und am 3. Tage 1. Stunde endigt, also 26 Stunden dauert, so würde die Conventionalstrafe für 3 Tage verwirkt sein.

Die Vereinscommission, welcher der Antrag von der geschäftsführenden Direction mit Schreiben vom 1. Mai cr. No. 1340 zur Berichterstattung überwiesen wurde, hat in der am 3./4. Juli cr. zu Trier abgehaltenen Conferenz diese Angelegenheit der Berathung unterzogen und zunächst constatirt, dass der von der Mehrzahl der Vereins-Verwaltungen geübte Vorgang, die Conventionalstrafe für jeden Wagen und angefangenen Kalendertag zu berechnen, dem Wortlaute der gegenwärtigen Bestimmung im Alinea 3 des § 15 nicht widerspricht, vielmehr im Sinne besagter Regulativ-Bestimmung gelegen ist.

Die Commission ist jedoch der Ansicht, dass mit Rücksicht auf die Höhe des Satzes von 15 *M.* pro Wagen und angefangenen Tag und in Anbetracht, dass in den weitaus meisten Fällen die regulativwidrige Verwendung fremder Wagen nicht aus einer dolosen Absicht der ablenkenden Verwaltung, sondern aus Unkenntniss oder Unaufmerksamkeit der die Wagen mit Rückladung versehenden Stationen erfolgt, ausserdem, wie in den Motiven der antragstellenden Verwaltung ganz richtig hervorgehoben wird, in gewissen Fällen eine erhebliche Erhöhung der Conventionalstrafe eintritt, es wünschenswerth erscheint, eine Milderung der gegenwärtigen Praxis eintreten zu lassen.

Die Commission hat demzufolge beschlossen, der Generalversammlung zu empfehlen,

den Antrag der Magdeburg-Halberstädter Bahn anzunehmen.

Wien, am 11. Juli 1879.

Im Auftrage der Commission:
Generaldirection der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn.
Sochor.

Commissionsbericht zu No. XVI der Tagesordnung
über den Antrag der Elsass-Lothringischen Eisenbahn, betreffend die einheitliche Befestigung des Zug-Schlusssignals.

Von Seiten der Königlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wurde am 18. Mai 1878 an die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen das Ersuchen gestellt, es möge die Frage einer einheitlichen Befestigung der Zug-Schlusslaterne der technischen Commission zur Prüfung und eventuell Antragstellung überwiesen werden.

Diese Ueberweisung an die technische Commission erfolgte durch die geschäftsführende Direction mit No. 1922 vom 29. Mai 1878 — jedoch mit der Andeutung, dass der statutarische Anmeldungstermin — 3 Monate vor der Generalversammlung — in diesem Falle nicht eingehalten und ein positiver Antrag überhaupt nicht gestellt worden sei.

Es wurde sohin der technischen Commission anheim gestellt, sich zunächst darüber auszusprechen, ob der Gegenstand der bevorstehenden Generalversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden könne.

In der Conferenz de dato Stuttgart den 17. Juni 1878 beschloss die technische Commission, die Verhandlung über diesen Gegenstand zu vertagen, bis ein bestimmter Antrag der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen vorliegen würde, und insbesondere auch in Erwägung der Nothwendigkeit eines reiflichen vorgängigen Studiums dieser Frage, welches bis zur Generalversammlung des Jahres 1878 nicht mehr zulässig sei.

Ueber Vermittelung der geschäftsführenden Direction wurde nun von Seiten der Kaiserlichen Generaldirection in Strassburg der Antrag dahin formulirt:

„die Generalversammlung wolle beschliessen, die technische Commission zu beauftragen, eine einheitliche Befestigung des Zug-Schlusssignals für die Eisenbahnen des Vereins in Vorschlag zu bringen".

Es ergaben sich jedoch nebst dem auf Vertagung lautenden Votum der technischen Commission auch noch anderweit formelle Bedenken gegen die Behandlung der Frage in der Generalversammlung pro 1878, und das Endergebniss der diesfälligen Verhandlungen war die Zurückziehung des Antrages von Seiten der Antragstellerin und demgemäss auch der Ausfall dieses sub No. XIII in die Tagesordnung der Hamburger Generalversammlung aufgenommenen Antrages, wie in dem bezüglichen Protocolle constatirt erscheint.

Mittlerweile waren der technischen Commission ein Abdruck der im Reichs-Eisenbahnamte verfassten Uebersicht der bei den Eisenbahnen Deutschlands üblichen Befestigungen der Zug-Schlusssignale und die Vorschläge des Herrn Eichholz, Ober-Maschinenmeister der Posen-Creuzburger Eisenbahn, durch die geschäftsführende Direction zugesendet und die Commission veranlasst worden, in der nächsten Conferenz diesen Gegenstand mit Zugrundelegung des Antrages der Kaiserlichen Generaldirection in Strassburg in Verhandlung zu nehmen.

Am 17. October 1878 constituirte sich die neugewählte technische Commission in der Conferenz zu Würzburg und übertrug das Detailstudium der vorliegenden Frage einer aus 9 Commissionsmitgliedern bestehenden Subcommission. Diese Subcommission entledigte sich ihrer Aufgabe in der Conferenz de dato München den 14. November 1878.

Es hatten derselben 13 verschiedene, als practisch bewährt bestätigte Constructionen vorgelegen und gelangte dieselbe nach sehr eingehender Erörterung zu nachstehendem Beschlusse:

„Die Subcommission schlägt vor, von einer einheitlichen, am Wagen bleibend befestigten Aufhängevorrichtung abzusehen, vielmehr solche Vorrichtungen zu empfehlen, die eine genügend sichere Aufhängung der Laterne ermöglichen, ohne besondere Einrichtungen am Wagen selbst zu erfordern.

Derartige Vorrichtungen zur Befestigung der Schlusslaterne am Zughaken oder an der Bufferstange, welche bereits bei verschiedenen Bahnen verwendet und bewährt gefunden sind, werden zur Anwendung empfohlen".

Nachdem inzwischen noch eine von dem Vertreter der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld, Herrn Director Stambke ausgeführte Construction zur Vorlage gekommen war, hat die Commission in der Plenarversammlung zu Dresden am 5./6. März 1879 sich dem vorstehenden Antrage der Subcommission mit der Massgabe angeschlossen, dass sie ausser den speciell bezeichneten Apparaten auch die von dem Herrn Eisenbahndirector Stambke vorgelegte Construction anzuwenden empfahl.

Die Commission liess sich bei dieser Schlussfassung von der Tendenz leiten, den angestrebten und für den Durchgangsverkehr sehr wichtigen Zweck mit den möglichst geringsten Mitteln zu erreichen, und empfiehlt der Generalversammlung die Annahme dieses Antrages als einer den Vereinsinteressen in jeder Hinsicht entsprechenden Massregel.

Namens der Commission für technische und Betriebsangelegenheiten:
Die Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
v. Stummer.

Commissionsbericht zu No. XVII der Tagesordnung
über die Anträge der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, betreffend die Einführung einheitlicher Bestimmungen in Bezug auf die Einrichtung der Personenwagen mit Oelgasbeleuchtung und die Einführung eines einheitlichen Dornschlüssels für den Haupthahn der Gasleitung an Personenwagen.

Angesichts der Thatsache, dass die Erleuchtung der Personenwagen und hauptsächlich der durchgehenden Wagen mittelst Oelgas mehr und mehr in Aufnahme kommt, hält die Sächsische Staatsbahn für dringend erwünscht, dass schon jetzt, wo diese Einrichtungen im Entstehen begriffen sind, über die Hauptpunkte derselben eine Einigung getroffen werde, um die Benutzung solcher Wagen im gegenseitigen Verkehre zu erleichtern.

Die genannte Verwaltung bezeichnet verschiedene Punkte, über welche ein Einverständniss herbeizuführen ihr erwünscht erscheint, darunter auch die Anbringung eines einheitlichen Dornschlüssels für den bei allen Wagen, an ein und derselben leicht zugänglichen Stelle, anzubringenden Haupthahn der Gasleitung.

In letzterer Beziehung ist auch von der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten ein gleicher Antrag gestellt worden.

Von den bis jetzt ausgeführten Einrichtungen der Eisenbahnwagen zur Oelgasbeleuchtung ist das dem Fabrikanten Pintsch in Berlin patentirte System am meisten verbreitet, da schon über 4 000 Personenwagen und 40 Locomotiven mit dieser Gasbeleuchtung ausgerüstet sind und spricht die schnelle und weite Verbreitung, die diese Beleuchtungsart gefunden hat, wohl am

meisten für die Güte derselben. Bei diesem System sind auch die hauptsächlichsten Constructionstheile, welche bei Anwendung von Gasbeleuchtung in den Personenwagen entweder einer Benutzung an verschiedenen Orten oder einer Auswechselung bedürfen, um möglichst so allen Anständen zu begegnen, welche bei Ueberführung derartiger Wagen auf fremde Strecken aus ungleichartig gestalteten Einrichtungen entspringen, bereits einheitlich gestaltet.

Diese Haupttheile sind:

1. die Glasglocke der Laterne,
2. der Dorn und Schlüssel des Haupthahns der Rohrleitung an den Betriebsmitteln,
3. der Dorn und Schlüssel des Füllgases an den Recipienten,
4. das Gewinde und der Conus des Füllhahns zum Anschluss an den Füllschlauch.

Von der Commission für technische und Betriebsangelegenheiten wurde der Gegenstand einer Subcommission zur speciellen Vorberathung überwiesen, welche über die Construction etc. bestimmter Theile Vorschläge machen und zugleich auch Entwürfe zu einer Instruction über die Behandlung der Gaseinrichtungen, sowie über das Abrechnungsverfahren vorzulegen ersucht wurde. Diese Subcommission hat ihre Aufgabe durch Vorlage der Entwürfe zu Instructionen

a) über die Behandlung der Gasbeleuchtung bei den Personenzügen und
b) zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenzüge,

welche nachstehend in den Anlagen A und B beigefügt sind, erledigt.

Bei den Verhandlungen über die event. festzusetzenden einheitlichen Abmessungen stellte sich heraus, dass bei dem Schlüssel des Haupthahns für die Leitungen des Wagens der Dorn und Einschnitt desselben übereinstimmend ausgeführt ist, nur haben die Dorne der Bayerischen Wagen zwei gegenüberliegende Schlitze, alle übrigen nur einfache Schlitze, so dass die Schlüssel der Bayerischen Wagen nicht auf die Dorne der übrigen Wagen passen, wohl aber umgekehrt alle Ausserbayerischen Schlüssel auf die Dorne der Bayerischen Wagen. Da indessen bei den Bayerischen Wagen der Haupthahn der Gasleitung am Langträger angebracht ist, so kann durch Einschaltung des vorgeschlagenen Haupthahns in bequemer Höhe der Stirnwand eine einheitliche Benutzung der Gasbeleuchtung hergestellt werden, sobald beim Uebergange der Bayerischen Wagen auf fremde Strecken der erstere Haupthahn offen gelassen wird und hat sich die Bayerische Staatsbahn zu dieser Aenderung bereit erklärt.

Es wird besonders bemerkt, dass der Schlüssel zum Haupthahn nicht mit dem Coupéeschlüssel übereinstimmt, wie dies in der Generalversammlung zu Hamburg (ad XII Pos. 7 der Tagesordnung) festgesetzt war, weil es sich herausgestellt hat, dass die leichte Zugänglichkeit der Hähne durch Schlüssel, welche für andere Zwecke bestimmt sind, nicht erwünscht ist.

Da bei den Berathungen weitere Unterschiede bei den in Betracht zu ziehenden Hauptabmessungen der Constructionstheile nicht constatirt worden sind, so beehrt sich die Commission für technische und Betriebsangelegenheiten, welcher die Anträge der überschriftlich genannten Verwaltungen von der geschäftsführenden Direction zur Bearbeitung überwiesen wurden, der Generalversammlung des Vereins folgende Punkte zur Beschlussnahme wegen der obligatorischen Einführung derselben ergebenst vorzulegen:

1. An Stelle des in der Generalversammlung zu Hamburg am 1./2. August pr. ad No. XII der Tagesordnung unter Pos. 7 für die Haupthähne der Gasleitung an den Personenwagen angenommenen, mit den Coupéethürschlüsseln übereinstimmenden Schlüssels, welcher bisher nur ganz vereinzelt zur Anwendung gekommen und als zweckmässig nicht anerkannt worden ist, wird ein besonderer Schlüssel gewählt, wie derselbe in der vorgelegten Instruction über die Behandlung der Gasbeleuchtung speciell dargestellt und bereits fast allgemein zur Anwendung gekommen ist. Der Haupthahn soll bei Neubeschaffungen an einer Stirnseite des Wagens in bequemer Höhe von den Schienen, — und bei Wagen mit Stirneingang — vor der Plattform angebracht werden.
2. Der Schlüssel für den Füllhahn der Recipienten, sowie der zugehörige Dorn ist nach der, der vorgenannten Instruction beigefügten Zeichnung auszuführen.
3. Die Verschraubung für die Anbringung des Füllschlauches, sowie der Dichtungsconus ist nach der, der vorgenannten Instruction beigefügten Zeichnung herzustellen.
4. Die Glasglocke erhält einen äusseren Durchmesser am Rande von 215 mm und eine Tiefe von mindestens 117 mm.
5. Die in den qu. Zeichnungen eingeschriebenen Masse sind einzuhalten.

   Die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn wird Musterstücke gegen Ersatz der Selbstkosten auf Ersuchen liefern.
6. Die bereits in ausgedehnter Weise in Anwendung befindlichen Instructionen:

   a) über die Behandlung der Gasbeleuchtung bei den Personenzügen,
   b) zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenzüge,

   werden allgemein einzuführen empfohlen.

Namens und im Auftrage der Commission für technische und Betriebsangelegenheiten:
Die Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.
Gust.

Anlage A. Instruction über die Behandlung der Gasbeleuchtung bei den Personenzügen.

§ 1. Beschreibung der Einrichtung zur Gasbeleuchtung. An jedem zur Gasbeleuchtung eingerichteten Wagen sind besondere Gasbehälter (Recipienten) angebracht, welche vor ihrer Benutzung mit einem Wasserdruck von 11 Atmosphären auf absolute Dichtigkeit geprüft werden.

Je nach der Zahl der zu speisenden Flammen liegen ein oder zwei cylindrische Gasrecipienten unter dem Wagenkasten, welche unter sich verbunden sind.

Einer der Recipienten ist mit einem Füllhahn mit Kappe versehen, um das Gas aus der Gasanstalt zuführen zu können. In unmittelbarer Nähe des Füllhahns soll am Langträger jedes Wagens der räumliche Inhalt des oder der Recipienten desselben in Litern angegeben sein. Von den Recipienten ist eine Rohrleitung von 10 mm Weite an der Aussenseite des Wagenkastens bis zum Dach und auf diesem in der Längsrichtung des Wagens fortgeführt bis zu den einzelnen Brennern, die von Glasglocken umschlossen sind.

In der Nähe der Recipienten ist in diese Leitung ein Druckregulator eingeschaltet. Derselbe bewirkt, dass das Gas, welches in den Recipienten mit 6 Atmosphären über den äusseren Luftdruck gepresst ist, nur mit normalem Druck in die Leitung nach den Brennern tritt.

Hinter dem Regulator (bei den Wagen der Königlich Bayerischen Bahnen vor dem Regulator am Langträger) ist in den verticalen Theil der Leitung an einer Stirnwand des Wagens in bequem zugänglicher Höhe ein Haupthahn eingeschaltet, der mit einem besonders geformten Schlüssel zu bewegen ist und der nur während der Zeit, wo die Flammen brennen, geöffnet sein darf.

Von dem ausserhalb auf der Wagendecke entlang geführten Rohre ist nach jeder Laterne eine Abzweigung angebracht, an welche sich das Flammenrohr mit dem Brenner anschliesst. Letzteres ist in der Abzweigung durch ein Hahngelenk drehbar, so dass es bei dem Putzen der Laternenglocke herausgeklappt werden kann. Ausserdem befindet sich an jeder Abzweigung nach der Laterne innerhalb dieser ein Abschlusshahn für die Flamme, damit auch einzelne Flammen ausser Thätigkeit gesetzt werden können. Die Laternen, welche nur von der Wagendecke aus zugänglich sind, haben halbkugelförmige Glasglocken, welche in einem gusseisernen Gehäuse ruhen. Letzteres ist durch einen schmiedeeisernen Deckel mit Schornstein abgeschlossen, welcher sich um ein Charnier in der Längsrichtung des Wagens aufklappen lässt.

Die Brenner sind sogenannte Zweilochbrenner aus Speckstein. Die Gase der flachen Leuchtflamme werden durch einen, nahe über derselben in der Mitte eines Reflectors angebrachten flachen Schornstein dem oberen Theil der Laterne zugeführt.

§ 2. Füllen der Recipienten. Das Füllen der Gasrecipienten erfolgt auf den hierfür bestimmten Stationen. Es wird hierbei jeder für Gasbeleuchtung eingerichtete Wagen, welcher in einen Zug eingestellt werden soll, gleichviel ob sich in den Recipienten noch Gas befindet oder nicht, bis zu 6 Atmosphären Ueberdruck gefüllt. Zur Controle hierzu dient ein kleines Federmanometer, welches nahe dem Verschlusshahn des Recipienten während des Füllens aufgeschraubt werden kann.

§ 3. Untersuchung und Regulirung der Gasleitung und Brenner. Vor der ersten Inbetriebnahme eines für Gasbeleuchtung eingerichteten Wagens muss die ganze Rohrleitung abgeleuchtet und müssen die Flammen der einzelnen Laternen regulirt werden.

Nachdem die Recipienten mit Gas gefüllt und die Absperrhähne an denselben gut verschlossen sind, wird der an der Stirnwand (resp. am Langträger) befindliche Haupthahn ganz geöffnet, während die an den Flammenarmen befindlichen Hähne noch verschlossen bleiben. Durch Anhalten einer Flamme längs der ganzen Rohrleitung wird dann untersucht, ob letztere nirgends Gas entweichen lässt. Erst nachdem dies constatirt ist, darf der Wagen in Betrieb genommen werden, nachdem zuvor die Flammen regulirt sind.

Vorstehend beschriebene Untersuchungen sind ausser vor der ersten Inbetriebnahme eines Wagens nur nach Bedürfniss zu wiederholen und ist es nicht erforderlich, dieselben vor jeder Fahrt vorzunehmen; die Ausführung geschieht entweder in den Werkstätten oder durch die Wagenrevisoren.

§ 4. Anzünden und Löschen der Flammen. Sollen die Flammen eines Wagens, dessen Recipienten gefüllt sind, an-

gezündet werden, so ist zunächst der Haupthahn ganz zu öffnen. Hierauf wird bei jeder Laterne der Deckel mit Schornstein um das Charnier umgelegt. Der Reflector mit dem flachen Schornstein ist nicht herauszunehmen. Nachdem der Hahn ebenfalls ganz geöffnet ist, wird der Anzünder über den Schornstein gehalten, bis die Flamme am Brenner sich entzündet. Es ist unbedingt untersagt, den Brenner mit dem Anzünder zu berühren. Wenn die Flamme brennt, wird der Deckel mit Schornstein wieder sicher geschlossen.

Beim Löschen der Flammen ist der Haupthahn zu schliessen, das Ausblasen der Flammen ist streng untersagt.

§ 5. Verhalten nach beendeter Fahrt und in besonderen Fällen. Nach beendeter Fahrt sind an jedem für Gasbeleuchtung eingerichteten Wagen die Recipienten, die Rohrleitung und die Laternen gründlich zu revidiren, sowie letztere zu putzen.

Es ist namentlich darauf zu achten, ob die Verbindungen der einzelnen Theile unter einander und mit dem Wagen sich nicht gelöst haben, ob die Hähne sämmtlich gut und sicher geschlossen, ob die Laternenglocken und die Brenner in denselben etwa schadhaft geworden sind. Kleinere Reparaturen, welche durch Anziehen von Schrauben etc. beseitigt werden können, sind sofort vorzunehmen, wogegen Undichtigkeiten in der Leitung, gesprungene Glasglocken oder Brenner etc. sofort zur Endstation zu melden sind, damit diese die Reparatur durch eine Werkstatt veranlasst.

Sollte während der Fahrt eine Glasglocke oder ein Brenner zerspringen, so ist auf der nächsten Station der Hahn der betreffenden Laterne zu verschliessen, während die übrigen Flammen des Wagens brennen bleiben.

§ 6. Die Wagenrevisoren, welche die Personenzüge revidiren, haben sich vor dem Einsteigen der Passagiere von dem guten Zustande der Gasbeleuchtung zu überzeugen, etwaige Mängel dem Stationsvorstande sowie dem betreffenden Maschinenmeister zu melden, damit erforderlichen Falls ein Wagen mit untüchtiger Gasbeleuchtung vor dem Besteigen durch die Reisenden ausgewechselt werden kann.

Während der Fahrt hat der mit der Wagenaufsicht betraute Zugbeamte die Aufsicht über die Gasbeleuchtung; derselbe hat für das Schliessen der Hähne im Falle eines Defectes während der Fahrt zu sorgen, sowie auch das Schliessen sämmtlicher Hähne nach Tagesanbruch oder Ankunft auf der Endstation zu beaufsichtigen und wird für die richtige Ausführung verantwortlich gemacht.

Bei Wagen, deren Laternen mit Vorrichtung zum Dunkelstellen versehen sind, müssen bei unbesetzten Coupées die Flammen kleiner gestellt werden.

Anlage B. Instruction zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenzüge.

§ 1. Ermittelung und Verrechnung des an fremde Verwaltungen abgegebenen Gasquantums. Die Ermittelung des zur Füllung der einzelnen (Cours- und Durchgangs-, Personen- oder Gepäck-) Wagen verwendeten Gasquantums basirt auf der directen Manometermessung, beim jedesmaligen Füllen dieser Wagen und dem Rauminhalte des Gasrecipienten.

Zu diesem Behufe soll in unmittelbarer Nähe der Füllhähne am Langträger des Wagens der räumliche Inhalt des oder der Recipienten in Litern deutlich ersichtlich gemacht sein.

Der mit der Füllung beauftragte Beamte stellt hierbei das in dem Recipienten enthaltene Gasquantum vor und nach dem Füllen fest, bucht und rapportirt dasselbe auf dem am Schluss bezeichneten Formular allmonatlich der mit der Verrechnung beauftragten Dienststelle der das Leuchtgas producirenden und hergebenden Verwaltung. Letztere — sofern sie nicht selbst Wageneigenthümerin, in welchem Falle nach § 2 zu verfahren — stellt am Schlusse jeden Quartals der betreffenden Wageneigenthümerin den für den gedachten Zeitraum sich ergebenden Gasconsum mit 1 ℳ 20 ₰ pro Cubikmeter voll in Rechnung.

Als Belag ist derselben ein Auszug aus den vorberegten Monatsrapporten der resp. Füllungsstation beizufügen.

§ 2. Verrechnung über verbranntes Gas auf fremden Bahnstrecken zwischen der Wageneigenthümerin und den am Wagendurchgange betheiligten Verwaltungen. Die Wageneigenthümerin liquidirt quartaliter das in ihren auf fremde Bahnen übergegangenen Wagen verbrannte Gas nach Massgabe der auf denselben durchlaufenen Wagenkilometer — cfr. § 3. —

Die Vergütung wird ohne Rücksicht darauf, ob die Flammen thatsächlich gebrannt haben oder nicht, im Sommer (vom 1. April bis 30. September) auf 0,05 ₰ und im Winter (vom 1. October bis 31. März) auf 0,15 ₰ pro Gas-Wagenkilometer normirt. Erreicht der von der Wageneigenthümerin gegen eine fremde Verwaltung nach vorstehenden Sätzen zu berechnende Betrag im Laufe eines Quartals die Höhe von 3 ℳ nicht, so ist derselbe überhaupt nicht zur Liquidation zu bringen.

Die gegenseitige Gutbringung dieser Beträge durch die Wagenmietheabrechnung wird ausdrücklich ausgeschlossen.

§ 3. Ermittelung der Gas-Wagenkilometer und Rapportirung derselben in den monatlichen Schuldrapporten. Die Ermittelung der für die Gasabrechnung in Betracht kommenden Wagenkilometer (Gas-Wagenkilometer) geschieht durch die Wagencontrolen. Zu diesem Zweck haben die Verwaltungen sich gegenseitig unter Angabe der Wagennummern ihren eigenen Bestand der mit Gaseinrichtung versehenen Wagen mitzutheilen und die Inbetriebnahme neuer Gaswagen anzuzeigen.

Diejenigen Gaswagen, welche vorzugsweise auf fremden Bahnen laufen, sind besonders zu bezeichnen.

Die Wagencontrole der eigenen Bahn ist von dem Bestande der eigenen und fremden Gaswagen fortlaufend in Kenntniss zu halten.

Die Uebergangsstationen haben in den an die Wagencontrole täglich einzusendenden Uebergangs- etc. Rapporten die in den Zügen laufenden, mit Einrichtung für Gasbeleuchtung versehenen eigenen und fremden Personen- und Gepäckwagen mit einem blauen Kreuz zu kennzeichnen.

Von jeder Wagencontrole sind neben der Coursfeststellung und Wagenmietheberechnung die von den fremden Gaswagen auf der eigenen Bahn durchlaufenen Wagenkilometer festzustellen, nachrichtlich in den betreffenden Schuldrapporten besonders anzugeben und den fremden Verwaltungen zur Prüfung vorzulegen.

Etwaige Differenzen werden wie bei den Wagen-Miethsbeträgen monirt und nach Anerkennung im nächstfolgenden Schuldrapporte ausgeglichen.

Diejenige Dienststelle, welcher die Gasabrechnung obliegt, erhält demnächst durch die Wagencontrole der eigenen Verwaltung allmonatlich einen Auszug der nach Vorstehendem ermittelten Wagenkilometer, welche von fremden Gaswagen auf der eigenen Bahn und von eigenen Gaswagen auf fremder Bahn zurückgelegt worden sind, als Grundlage für die Gasabrechnung.

§ 4. Periodische Revision der Gaspreise. Eine periodische Revision der sub § 1 und § 2 festgesetzten Preise bleibt vorbehalten.

Nachweisung

der im Monat . . . . 18 . . auf Station . . . .

mit Oelgas versehenen Wagen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Laufende No.	Datum	Des Wagens		Des Recipienten			Druckdifferenz zwischen Col. 6 u. 7	Quantum des gefüllten Gases		Der Wagen ist eingestellt in Zug No.	Bemerkungen
		Eigenthümerin	No.	Rauminhalt	Druck vor dem Füllen	Druck nach dem Füllen					
				cbm	kg	kg	kg	kg	cbm		

Commissionsbericht zu No. XVIII der Tagesordnung
über den Antrag der technischen Commission, betreffend die Aufstellung von Lieferungsbedingungen für Achsen, Radreifen und Schienen aus Flusseisen resp. Flussstahl.

Der in der Generalversammlung zu München am 1. August 1876 zu No. XIII der Tagesordnung gefasste Beschluss, betreffend die Classification von Eisen und Stahl, hat seitdem in seiner weiteren Ausbildung die technische Commission fortlaufend beschäftigt und der Verein hat wiederholt erhebliche Mittel dafür bewilligt. Die bezüglichen Arbeiten sind nunmehr abgeschlossen und ihre Resultate liegen vor.

Dieselben bestehen:

1. in der Zusammenstellung der von der Commission ausgearbeiteten Schriftstücke und des von ihr gesammelten reichen Materials von Versuchsresultaten. Zu dem Zweck der Vervielfältigung und Vertheilung dieser Zusammenstellung an die Vereinsverwaltungen beantragt die technische Commission

dass die Generalversammlung dies beschliessen und die Kosten für den Druck des event. auch dem Buchhandel zu übergebenden Werkes auf die Vereinscasse übernehmen wolle.*)

2. in einem Entwurfe zu Bedingungen für Lieferung von Achsen, Radreifen und Schienen aus Flusseisen resp. Flussstahl.**)

Es sind darin als integrirender Theil der zur Annahme empfohlenen Vorlage Vorbemerkungen aufgenommen, welche besonders betonen, dass nur die fettgedruckten technischen Vorschriften zur Anwendung empfohlen werden sollen.

Diese technischen Vorschriften haben sich bereits, wie in der vorbesprochenen Sammlung nachgewiesen ist, bei grossen Lieferungen von Achsen, Radreifen und Schienen vollständig bewährt, dennoch macht der lebhafte Fortschritt der Hütten-

*) Bei einer Auflage von 600 Exemplaren würden diese Kosten etwa 5 500 ℳ betragen. Anmerkung der geschäftsführenden Direction.

**) Wir behalten uns vor, aus diesem Entwurfe nach der Generalversammlung Mittheilung zu machen. Die Redaction.

technik und die grosse Wichtigkeit des Gegenstandes es nothwendig, dass die Ergebnisse der Erfahrung fortlaufend in möglichst grossem Umfange gesammelt und thunlichst rasch im Interesse des Vereins nutzbar gemacht werden. Ferner erscheint es zweckmässig, auch betreffs der nicht technischen Vorschriften eine gewisse Uebereinstimmung unter den Vereinsverwaltungen für die Zukunft zu erstreben. Aus diesen Gründen hält die Commission eine periodische Revision der Bedingungen, sowie regelmässige Mittheilung der bezüglichen Versuchs- und Erfahrungsresultate für zweckmässig und beantragt

die Annahme der Bedingungen mit der Massgabe, dass dieselben nach Ablauf von zwei Jahren auf Grund der alsdann vorliegenden Erfahrungen einer Revision zu unterziehen sind,

sowie ferner:

dass die Vereinsverwaltungen die Resultate der Zerreissproben und der etwa sonst veranstalteten Proben aller untersuchten Stäbe, sowie die später in der Praxis mit den untersuchten Materialien gemachten Erfahrungen quartaliter der geschäftsführenden Direction behufs Bearbeitung durch eine der technischen Commission angehörende Verwaltung (in ähnlicher Weise, wie solches bezüglich der Achsbrüche geschieht) und unter Benutzung des von der Subcommission zu gleichem Zwecke verwendeten Formulars mittheilen.

Strassburg, den 3. Juli 1879.

Namens der technischen Commission:

Die Kaiserl. Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mebes.

Commissionsbericht zu No. XIX der Tagesordnung über den Antrag der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, auf Erweiterung der Bestimmungen des § 135 der technischen Vereinbarungen, die Maximal-Radstände der Personenwagen betreffend.

Die technische Commission hat den Gegenstand eingehender Behandlung unterworfen und in ihrer Versammlung zu Budapest folgende Resolutionen gefasst, welche der Generalversammlung zur Annahme empfohlen wird:

1. Es erscheint angezeigt und zweckmässig, den § 135 der technischen Vereinbarungen zu erweitern;
2. für denselben wird folgende Fassung vorgeschlagen:

§ 135. Für Bahnen, welche in freier Strecke vielfach Curven haben, ist zur Schonung des Materials zu empfehlen, den festen Radstand der Achsen der Wagen nicht grösser zu nehmen als:

4,50 m bei Curven von 250 m Radius,
5,00 m „ „ „ 300 m „
5,60 m „ „ „ 400 m „
6,20 m „ „ „ 500 m „
6,80 m „ „ „ 600 m „
7,00 m „ „ über 600 m „

[Die Betriebssicherheit wird nicht gefährdet, wenn grössere Radstände zugelassen werden, und zwar:

4,00 m bei Curven von 180 m Radius,
5,00 m „ „ „ 250 m „
6,00 m „ „ „ 300 m „
7,00 m „ „ „ 400 m „
und darüber.

Wagen mit grösseren Radständen zu den bezüglichen Curvenradien können nur in besonderen Fällen und nach vorhergehender Vereinbarung zugelassen werden.]*)

Bei Wagen . . . . [u. s. w. wie bisher] . . . . als Maximum anzusehen.

Die Commission ist dabei der Ansicht, dass man bei Annahme des vorgeschlagenen Zusatzes zu § 135 den Grenzen der Betriebssicherheit noch fern genug bleibt, um dieselbe mit voller Zuversicht empfehlen zu können.

Oldenburg, den 6. Juli 1879.

Namens der Commission für technische und Betriebs-angelegenheiten:

Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahndirection.

Buresch.

Ueber die unter No. XX der Tagesordnung stehenden Gegenstände wurde mündlich berichtet, vgl. demnächst das Sitzungsprotocoll zu No. XX.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, den 4. August. (Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Tarifpolitik und Eisenbahnverstaatlichungen. Ueberlastung der Güterwagen. Normal-Concessionsbedingungen für Secundärbahnen. Electrische Eisenbahnen.)

Die diesjährige Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist unter der besonderen Aufmerksamkeit aller Kreise des öffentlichen Lebens von Statten gegangen, nachdem schon vor Zusammentritt der Versammlung in der politischen Tagespresse darauf hingewiesen worden war, dass die diesjährige Conferenz einen Wendepunkt in der Geschichte des Vereins abgeben würde, insofern die Preussischen Staatsbahnverwaltungen mit der Kündigung des Vereins-Kartenreglements eine Zersetzung des Vereins selbst beabsichtigt hätten. Es ist bekannt, dass, wie diese Annahme überhaupt eine thatsächliche Unterlage nicht hatte, neben die Kündigung selbst Abänderungsvorschläge getreten sind, welche eine verstärkte Commission des Vereins beschäftigen und vermuthlich bis zur nächsten Generalversammlung eine alle Theile befriedigende Erledigung finden werden. Wenn in den Monaten, welche der soeben abgehaltenen Generalversammlung des Vereins vorhergegangen sind, die Existenzberechtigung des Vereins nicht nur als Lückenbüsser sondern im Ernst Gegenstand der öffentlichen Discussion gewesen ist, so darf constatirt werden, dass das Ergebniss derselben in der gewissermassen selbstverständlichen Anerkennung der Daseinslegitimation des Vereins bestanden hat. Die Art, wie die Mehrzahl der politischen Blätter sich über die Leistungen des Vereins anlässlich der General-Versammlungsreferate geäussert hat, legt überdies Beweis davon ab, dass die Bedeutung des Vereins für die Entwickelung des Mitteleuropäischen Eisenbahnwesens dieselbe Würdigung findet, welche der jüngste Geschäftsbericht der Rheinischen Eisenbahn demselben in sachgemässer Darlegung vindicirt hat. Es ist dies einer der besten Erfolge der jüngsten Salzburger Zusammenkunft.

Wenn die auswärtigen Pressstimmen begründet sind, ziehen die schädlichen Folgen der chauvinistischen Tarifpolitik immer weitere Kreise und führen je länger je mehr dazu, dass das Ausland sich von der Deutschen Verkehrsvermittelung emancipirt. So verlautet aus Odessa, dass, nachdem der Frachtentarif für Getreidesendungen zwischen Jelissawetgrad und Odessa namhaft reducirt worden ist, die bisher mit der Charkow-Nikolajewer Bahn gehenden Transporte auf die Odessaer Bahn hinübergeleitet worden sind. Desgleichen geht jetzt das Rumänische Getreide in ungewöhnlichen Quantitäten von Jassy nach Odessa und ebenso für Rumänien bestimmte Transporte aus England und Belgien über Odessa nach Jassy, nach beiden Richtungen hin die Linien der Gesellschaft der Russischen Südwestbahnen benutzend. Die Deutschen Getreidezölle dürften bewirken, dass zahlreiche Getreidetransporte aus Ostgalizien und der Bukowina, welche ihren Weg bisher über Deutschland und England genommen haben, nunmehr nach Odessa dirigirt werden dürften. Schon jetzt sendet eine der grossen Dampfmühlen in Czernowitz ihre Mehltransporte nach London über Odessa; früher gingen diese Transporte über Stettin. Bekannt ist überdies die Erklärung der Libau-Landwarowo-Romny Bahn, dass sie alle directen Tarife kündige, da ihr Interesse nach Libau gravitire, wohin sie alle Transporte zum Nachtheil Königsbergs dirigiren wolle und deshalb einen äusserst billigen Tarif mit fallender Scala einführe. Die Begünstigung Triests und Fiumes durch die Deutsche Tarifpolitik ist bereits früher an dieser Stelle dargelegt worden. Mit Bezug auf diesen Gegenstand findet sich übrigens in einer Berliner Correspondenz einiger Provinzblätter folgende etwas dunkel gehaltene Andeutung: „Die Geschäftigkeit, in welcher Russland und Oesterreich sich rüsten, dem durch den neuen Zolltarif heraufbeschworenen Zollkrieg zu begegnen, macht unsere Schutzzöllner bereits ein wenig stutzig, sie benutzen die Gelegenheit, um gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Deutschland Front zu machen und der Erhaltung und freien Concurrenz der Privatbahnen das Wort zu reden. Im gouvernementalen Lager herrscht darüber nicht geringe Verlegenheit, zumal von dort aus mit grossem Eifer für die Staatsbahnen gewirkt werden sollte. Nach dieser Richtung hin drohen noch recht eigenthümliche, fast könnte man sagen spasshafte Conflicte". Thatsache ist, dass die Verstaatlichungspolitik wieder neuerdings ziemlich lebhaft befehdet wird. Man klagt, dass wenn sich jemals das Sprüchwort bewährt habe, dass der Appetit beim Essen kommt, das bei der Eisenbahnpolitik der Fall sei. Als im Beginne dieses Jahres im Abgeordnetenhause die Eisenbahnpolitik auf Grund der Resolutionen der Budgetcommission zur Debatte stand, wurde vom Regierungstische gefragt: „Wenn es richtig ist, dass wir in Unterhandlung stehen mit verschiedenen Privatbahnen (und das ist der Fall), deren Unternehmungen auf den Staat überzuführen, Unternehmungen, die vielleicht einen Umfang von 2000 km haben, was wird dadurch in der gegenwärtigen Lage unseres Eisenbahnwesens verändert? Wird der Zustand ein anderer, wenn zu den 6000 km Staatsbahnen noch 2000 km hinzutreten"? Jetzt umfassen die Bahnen, mit denen der Herr Minister in bereits ziemlich weit gediehenen Unterhandlungen steht, schon 3000 km. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn hat 260 km im Betrieb, die Berlin-Stettiner mit ihren Zweigbahnen 583, die Hannover-Altenbekener 291, die Magdeburg-Halberstädter 995, die Köln-Mindener mit der Köln-Giessener und Venlo-Hamburger 1086 km.

---

*) Der von der Commission beantragte Zusatz ist eingeklammert [ ].

Nach § 18 d des Bahn-Polizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands muss jeder Eisenbahnwagen eine Bezeichnung erhalten, aus welcher das grösste Ladegewicht, mit welchem er belastet werden darf, zu ersehen ist; und ferner ist im § 52 Absatz 8 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands bestimmt, dass wenn der Versender die Güter selbst zu verladen hat, er die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen darf. Auf Grund dieser Bestimmungen hat bekanntlich das Reichs-Eisenbahnamt die Entscheidung getroffen, dass die wissentliche Ueberladung der Güterwagen über die markirte Tragfähigkeitsziffer hinaus ohne Rücksicht auf das Mass der Ueberladung für unzulässig zu erachten sei. Offiziös wird jetzt zugestanden, dass die verlangte Durchführung der fraglichen Bestimmungen Klagen über daraus für den Verkehr entstehende Unzuträglichkeiten hervorgerufen hat, welche der Abhülfe bedürftig erscheinen und dass deshalb wegen Lösung der Frage im Interesse des Verkehrs das Erforderliche eingeleitet worden sei.

Der Herr Minister für öffentliche Arbeiten hat neuerdings für Secundärbahnen die Normal-Concessionsbedingungen ausarbeiten lassen, unter dem Titel: „Normal-Concessionsbedingungen derjenigen für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen, auf welche die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung des Reichs-Eisenbahnamtes für anwendbar erklärt sind“.

Aus diesem Actenstücke des Ministeriums für öffentliche Arbeiten verlautet bereits der folgende Artikel XV:

„Der Concessionar ist verpflichtet, den Betrieb seiner Bahn der Verwaltung einer anschliessenden Bahn gegen Gewährung einer jährlichen Rente, welche der im Durchschnitte der letzten (fünf) Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommt und mindestens jährlich $4^1/_2$ pCt. ihres Anlagecapitals beträgt, zu überlassen, falls der Minister für öffentliche Arbeiten diese Betriebsüberlassung im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet. Als Reineinnahme ist diejenige Summe anzusehen, welche die Betriebseinnahme, die in dem betreffenden Rechnungsjahre aufgewendeten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten einschliesslich der aus diesem Fonds zu bestreitenden Ausgaben übersteigt“.

Die Berliner Blätter bringen ziemlich gleichlautend die Mittheilung, dass ein Baumeister Westphal in den grösseren Städten Deutschlands Eisenbahnen mit electrischem Betriebe bauen wolle und dass er bereits an das Berliner Polizeipräsidium die Anfrage gerichtet habe, ob die Genehmigung zweier solcher Bahnen, die er in Berlin vom Potsdamer- nach dem Königsthor und von der Kochstrasse durch die Friedrichstrasse bis zur Weidendammerbrücke führen wollte, zu erwarten sei. Dieser Baumeister Westphal ist derselbe Mann, der durch seine Anfrage bei Dr. Siemens über die Möglichkeit, die Kraft in Cottbus verbrannter Kohlen nach Berlin zu transportiren, die erste Veranlassung zur Einrichtung der in der Berliner Gewerbeausstellung in Thätigkeit befindlichen electrischen Eisenbahn gegeben hat. Was Westphal mit seiner Anfrage direct bezweckte, ging zwar nicht an, aber man trat doch der Sache näher, um zu sehen, wie weit sich die electrische Kraftübertragung zum Transportiren auf Schienenwegen verwenden lasse. In Folge dessen wurde von Siemens und Halske eine electrische Batterie gebaut, deren ursprüngliche Bestimmung war, aus dem Kohlenstollen des Herrn Westphal auf einer Geleisanlage Kohlen zu Tage zu fördern. Der Versuch ist gut ausgefallen und hat dazu Anlass gegeben, die anfänglich für jenen Zweck bestimmte Locomotive zum Betriebe der electrischen 300 m langen Eisenbahn auf der Ausstellung zu verwenden. Ob der Baumeister Westphal wirklich schon an die Nutzbarmachung der electrischen Eisenbahn für Verkehrszwecke herangegangen ist, erscheint jedoch sehr fraglich. Die Frage der Ausdehnung, welche der electro-dynamischen Locomotive zu geben, ist noch schwer zu entscheiden; sie hängt einerseits von dem Leitungswiderstande der Schienen und andererseits davon ab, dieselben hinreichend zu isoliren. Ein Aufsatz in der neuesten Nummer der „Verkehrs-Ztg.“, die bekanntlich die Interessen des Ressorts des Generalpostmeisters vertritt, kommt zu dem Schlusse, die bisherigen Versuche zeigten, dass es schon jetzt viele Fälle gebe, in welchen die Kraftübertragung vermittelst des electrischen Stromes sich mit Nutzen für practische Zwecke des Verkehrswesens, der Industrie und der Landwirthschaft verwenden lasse. Die Zukunft der electrischen Kraftübertragung liege indessen ohne Zweifel überall da, wo zum Betriebe der electro-dynamischen Maschinen von der Natur gebotene, bis jetzt unbenutzte Arbeitskraft (Strömungen, Wasserfälle u. s. w.) vorhanden sei oder wo Motoren, welche jetzt nur einen Theil des Jahres oder Tages sich in Thätigkeit befinden, zur Bewegung dieser Maschinen in wohlfeiler Weise ausgenutzt werden können.

Aus den Jahresberichten Deutscher Handelskammern.

Die Frage der Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse hat die Handelskammern anlässlich einer von der Tarifcommission angestellten Enquête lebhaft beschäftigt. Die überwiegende Mehrzahl der Jahresberichte spricht sich für die Einführung aus und nur in Betreff der Frage, für welche Güter die Ermässigung der Stückgutfracht Platz zu greifen hätte, gehen die Ansichten auseinander. Während eine Anzahl von Handelskammern die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse für die Güter der Special- und Ausnahmetarife für ausreichend erachtet und dabei (wie z. B. die Handelskammer zu Halle a/S.) für einzelne, in die genannten Tarife nicht aufgenommene Artikel den Bedürfnissnachweis für eine billigere Stückgutfracht seitens der Verkehrsinteressenten zu erbringen für erforderlich erklärt, wird andererseits die zweite Stückgutclasse ganz allgemein für alle oder doch für eine grosse Anzahl von Gütern (etwa unter Festsetzung eines bestimmten Verladungsquantums) befürwortet. Einstimmig wird die event. in Aussicht gestellte Erhöhung der Sätze der jetzt bestehenden, dann also ersten Stückgutclasse perhorrescirt, weil, wie der Hallesche Bericht hervorhebt, wenn die angestrebte Ermässigung durch theilweise Erhöhung der Sätze der bisherigen Classe für eine Reihe anderer Güter compensirt werden würde, das verkehrtreibende Publicum im Grossen und Ganzen einen Vortheil von dieser Frachtverschiebung nicht haben würde.

Die andere, in der betreffenden Enquête erörterte Frage betrifft die Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze der Allgemeinen Wagenladungsclassen. Mit Einmüthigkeit bemängeln es die Handelskammern, dass die Bedingung zur Verladung von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen für die Anwendung der Sätze der Allgemeinen Wagenladungsclasse B. zur Folge hat, dass die Höhe der Fracht pro Tonne und Kilometer von dem Rauminhalt und der Tragkraft der am Absendeort disponiblen Wagen abhängig ist.

In Betreff einzelner, bei der Tarifirung besonders in Betracht kommender Artikel heben die Jahresberichte Folgendes hervor: Der Jahresbericht der Handelskammer zu Bromberg: „Es wurde die Schwierigkeit der Ver- und Entladung von Spiritusfässern in 2 Lagen auf dreiachsigen Wagen und die dadurch vermehrte Transportgefahr — durch Lekkage, Beschädigung der Fässer — geltend gemacht. Zu dieser schwierigen und gefahrvollen Verladung sei man gezwungen, wenn man die Frachtermässigung für die Wagenladung von 10 000 kg geniessen wolle. Diese Tragkraft sei aber anders nicht gut nutzbar zu machen“.

„Der Frachtvortheil, den die Wagenladungsclasse B. nur unter der angeführten Voraussetzung (Verladung von 10 000 kg auf einen Wagen) dem Handel bietet, geht vollständig verloren, weil diese zuweilen nur sehr schwer und oft gar nicht ausführbar ist. Transactionen müssen dieserhalb nicht selten unterbleiben und dieses schädigt nicht nur direct den Handel, sondern mittelbar auch die Transportanstalten, denen, summarisch gerechnet, eine gar nicht unbedeutende Frachteinnahme auf diese Weise entzogen wird. Auch auf andere Weise erwachsen hierdurch den Eisenbahnen zuweilen Verluste. Da beispielsweise Spiritus, Oel in Fässern nicht derart in einen Wagen geladen werden können, um die Tragkraft desselben vollständig auszunutzen, so pflegen die Interessenten zur Vermeidung der vom Artikel kaum tragbaren Mehrfracht die Verladung in offenem Waggon vorzuziehen. Abgesehen von den grösseren Schwierigkeiten des Ein- und Abladens und mehr gefährdeten Transport in dieser Ladungsweise, ist der Fall nicht selten vorgekommen, dass die Fässer — unbeachtet grösserer Lekkage — angebohrt und die Eisenbahnen als verantwortliche Frachtführer zum Schadenersatz herangezogen worden sind. Es würde sich daher im beiderseitigen Interesse empfehlen, dass die Verladung zu den Tarifsätzen der Allgemeinen Wagenladungsclasse B. in zwei Wagen für gewisse Artikel gestattet werde, resp. dass die erwähnten Frachtsätze auch dann schon in Anwendung kommen, wenn das zum Versand kommende Quantum das Minimalgewicht von 5 000 kg hat. Jedes Uebergewicht müsste selbstverständlich zu demselben Frachtsatze (Allgemeine Wagenladungsclasse B.) berechnet werden“.

„Zu den Artikeln, bei deren Verladung sich hauptsächlich der erwähnte Missstand geltend gemacht hat, gehören Spiritus, Sprit, Wolle, Borke, Lumpen, Mehl und bearbeitetes Holz“.

In Betreff des Artikels „Glas“ äussert sich der Jahresbericht der Stolberger Handelskammer wie folgt: „Die Deutschen Eisenbahnverbände haben mit 1. Februar resp. 1. April neue Bestimmungen für den Güterverkehr in Kraft treten lassen, gemäss welchen Gegenstände, die wegen ihres aussergewöhnlichen Umfanges in einen bedeckt gebauten Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, nur als Frachtgut nach den Bestimmungen und zu den Taxen des Specialtarifs III. beziehungsweise der Classe A 2 befördert werden. In Folge dieser Massregel werden die grösseren Spiegelkisten, welche von jeher unbeanstandet als Stückgut transportirt wurden, nur noch als Wagenladung transportirt werden und eine circa 4mal höhere Fracht bezahlen. Beispielsweise wird eine Kiste, die bisher von Stolberg nach Berlin 42 ℳ an Fracht kostete, für die Folge 166 ℳ kosten. Es liegt auf der Hand, dass der Consument diese enorme Fracht nicht anlegen und lieber auf die Verwendung grosser Scheiben verzichten wird. Die hiesige Industrie wird den Aus-

fall zu tragen haben und lediglich die ausländische Concurrenz davon profitiren, welche auf Grund internationaler Tarife billige Frachten geniesst und Bestimmungen, laut welchen die Wagenthür für die Classification massgebend ist, nicht kennt“.

„Die Hohlglasfabriken klagen, dass die Tarifeinrichtungen der Eisenbahnen, „alle Stückgüter mit 50 pCt. Frachterhöhung zu berechnen“, auf ihre Industrie in hohem Masse drücke, da ein grosser Theil der Production nur in Kisten verpackt und nur in Sendungen von einzelnen Kisten zum Versand komme, meistens auch die Sammelstellen nicht benutzt werden können. Es werde daher dringend nöthig sein, bei Einführung einer zweiten Stückgutclasse mit niedrigerem Frachtsatze dieser dann das Hohlglas in einzelnen Stücksendungen zuzuweisen“.

Die Handelskammer zu Lüdenscheid bespricht in ihrem Jahresberichte einige nicht uninteressante Interna des Betriebes beim Personenverkehr wie folgt: „Im vergangenen strengen Winter hat sich die Unzulänglichkeit der bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn üblichen Presskohlenheizung so recht bemerklich gemacht. Die Coupées waren häufig gar nicht oder nur unvollkommen erwärmt. Aus der Feuerkammer des Heizungsapparats dringen entweichende Gase in die Coupées und gefährden die Athmungsorgane der Reisenden; das Ideal der Dampfheizung sollte das Bestreben der Bergisch-Märkischen Bahn sein, da zumal, nach unserem Dafürhalten, dadurch auf die Dauer Ersparnisse für die Verwaltung zu erwarten sind. Die Beleuchtung der Wagen mit Fettgas hat dagegen unseren vollen Beifall gefunden“.

Mittelrheinische Correspondenz.

≈ Ende Juli. (Hessische Ludwigsbahn: Convertirung der 5procentigen Prioritätsobligationen von 1868 und 1869. Denkschrift an die städtische Verwaltung von Mainz wegen der Bahnumführung. Staatsaufsicht. Strecke Frankfurt-Mannheim. Krähbergtunnel. Badische Bahn: Expressgut-Beförderung. Frankfurt-Bebraer Bahn: Fahrplanänderung.)

Dem Antrage des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigs-Bahngesellschaft entsprechend, hat die Grossherzoglich Hessische Staatsregierung die Genehmigung zur Convertirung der 5procentigen Prioritätsanlehen vom 1. Juli und 1. December 1869, in Stücken von je 350 fl. = 200 Thlr. oder 600 *M.*, und im Gesammtbetrage von 27 000 000 *M.* in 4½ pCt. Obligationen ertheilt, und zwar unter den folgenden Bedingungen:

1. Die Anlehensbedingungen, wie dieselben in den Allerhöchsten Concessionsurkunden vom 12. Mai 1868 und 6. November 1869 festgesetzt und den Obligationen aufgedruckt sind, bleiben mit Ausnahme des Zinsfusses ihrem ganzen Inhalte nach aufrecht erhalten; insbesondere behalten die festgesetzte Priorität der Anlehen und die Tilgung ihre volle Wirksamkeit.

Die Verzinsung dagegen wird vom 1. November d. J. ab auf 4½ pCt. herabgesetzt.

2. Die Obligationsinhaber, welche von dem Rechte der Convertirung Gebrauch machen, haben die Obligationen sammt den dazu gehörigen Talons und nicht verfallenen Coupons — per 1. Januar 1880 bis 1. Juli 1882 — mit einem, die Nummern in arithmetischer Reihenfolge enthaltenden Bordereau in der Präclusivfrist vom 1. bis 30. August l. J. bei der Effectenverwaltung in Mainz oder den bekannten Zahlstellen der Gesellschaft zu präsentiren. Die Obligationen sowie die Talons werden hierbei mit dem Convertirungsstempel bedruckt und dem Präsentanten zurückgegeben; die nicht fälligen Coupons — per 1. Januar 1880 bis 1. Juli 1882 — verbleiben dagegen bei der Einreichstelle. Für jeden fehlenden Coupon ist der Betrag desselben zu ersetzen.

3. Vom 15. September l. J. ab werden gegen die mit einem Bordereau einzureichenden abgestempelten Talons neue 4½ pCt. Couponsbogen nebst Talons zu den convertirten Obligationen verabfolgt, deren erster, am 1. Januar 1880 fällig werdender Coupon über

5 pCt. Zinsen vom 1. Juli bis 31. October l. J. 10,— *M.*
4½ pCt. Zinsen vom 1. Nov. bis 31. Decemb. l. J. 4,50 „
zusammen 14,50 *M.* lautet.

4. Von denjenigen Obligationsinhabern, welche ihre Obligationen bis zum 31. August l. J. nicht zur Abstempelung präsentiren, wird angenommen, dass sie mit der Convertirung nicht einverstanden sind. Diesen Inhabern gegenüber werden die 5 pCt. Obligationen der erwähnten Anleihen zur Rückzahlung des Capitals am 1. November 1879 gekündigt. Zugleich werden daher die obengenannten Obligationsinhaber aufgefordert, ihre Obligationen nebst Talons und den nicht verfallenen Zinscoupons — per 1. Januar 1880 bis 1. Juli 1882 — mit Eintritt des obigen Kündigungstermins bei einer der Gesellschafts-Zahlstellen einzureichen und den Nominalbetrag der Obligationen nebst 5 pCt. Zinsen vom 1. Juli bis 31. October l. J. in Empfang zu nehmen.

5. Vom 1. November 1879 hört die Verzinsung auf und wird der Betrag der fehlenden Coupons bei der Auszahlung in Abzug gebracht.

In den mit der Stadt Mainz am 24. September 1874 bezw. 5. Januar 1876 abgeschlossenen beiden Verträgen hatte die Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn die Verpflichtung übernommen, innerhalb eines bestimmten Zeitraums ihren dermaligen Bahnhof nach einem Theile der durch die Stadterweiterung geschaffenen Neustadt zu verlegen und damit zugleich eine anderweitige Einführung der verschiedenen in Mainz einmündenden Bahnlinien in diesen neuen Centralbahnhof zu bewerkstelligen. Alsbald nach Abschluss der erwähnten Verträge liess die Ludwigsbahnverwaltung nicht allein die Erwerbung des zu dem neuen Bahnhofe erforderlichen Privat- und fiskalischen Geländes vornehmen, sondern es wurde auch mit der Anlage eines Sohlenstollens zu dem unter einem Theile der Festungswerke hinziehenden grossen Tunnel, welcher zur Einführung der Wormser, Darmstädter, bezw. Frankfurter Linie erforderlich ist, begonnen und die bezüglichen Arbeiten bereits vor längerer Zeit zu Ende geführt. Die ungünstigen Verhältnisse der letzteren beiden Jahre, insbesondere die Unmöglichkeit, die zur Verlegung des Bahnhofes erforderliche Bausumme durch Ausgabe von Actien aufzubringen, liessen es der Ludwigsbahn indess geboten erscheinen, die bezüglichen Arbeiten bis auf Weiteres zu sistiren. Hiermit glaubte jedoch die Stadt Mainz sich nicht zufrieden geben zu sollen und forderte die Ludwigsbahnverwaltung mehrfach dringend zur Wiederinangriffnahme der Arbeiten auf; in den letzten Wochen beschlossen die Stadtverordneten sogar, dieserhalb gegen die Eisenbahnverwaltung den Klageweg zu betreten. Diesem etwas eigenthümlichen Vorgehen gegenüber hat nun der Verwaltungsrath der Ludwigsbahn in den letzten Tagen entschiedene Stellung genommen, indem derselbe unterm 21. l. Mts. der Bürgermeisterei sowie den Stadtverordneten von Mainz eine ziemlich umfangreiche Denkschrift zustellen liess, welche eine genaue Darlegung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse enthält und in offener Sprache die Unmöglichkeit der Bahn bekennt, ihre in einer besseren Zeit eingegangenen Verpflichtungen unter den gegenwärtigen Umständen erfüllen zu können. Weiter bezeichnet die Denkschrift alsdann diejenigen Punkte, welche bei den seinerzeitigen Verhandlungen mit Vertretern der Stadt seitens der Ludwigsbahn als die geeignete Basis für eine anderweite Regelung des Verhältnisses zwischen den beiden Contrahenten bezeichnet worden waren, nämlich: 1. Die Bahn von Mainz nach Wiesbaden in directem Anschluss an die Bahn von Wiesbaden nach Limburg soll vorzugsweise gefördert werden und sind demgemäss zunächst Schritte einzuleiten, dass der Reichs-Militärfiscus von den besonderen fortificatorischen Belastungen, insbesondere der Auflage einer Pauschal-Entschädigungssumme von 1 080 000 *M.* behufs beschleunigten Zustandebringens dieses im Interesse der Stadt Mainz, des allgemeinen Verkehrs, sowie der Landesvertheidigung gleich hochwichtigen Verkehrsweges Abstand nehmen möge. 2. Die Hessische Ludwigsbahn wird eine Verbesserung der dermaligen Planübergänge in der Rheinstrasse herbeiführen und die Betriebseinrichtungen in ihrem Bahnhofe im Gartenfeld gleich einer Hauptstation erweitern und vervollständigen. 3. Die Hessische Ludwigsbahn übernimmt einen Antheil an dem Risico der Stadt bei der Geländespeculation. 4. Dagegen entbindet die Stadt Mainz die Ludwigsbahn auf unbestimmte Zeit von der vertragsmässigen Obliegenheit, die Bahnverlegung zur Ausführung zu bringen. Unter Hinweis, wie allerwärts die in früheren Jahren eingeleiteten umfangreichen Erweiterungen der Eisenbahnunternehmungen naturgemäss eingeschränkt worden seien und wie die Regierungen und sonstigen Interessenten die Einsicht hatten, in dieser Beziehung jede thunliche Erleichterung zu gewähren, in der Erwägung, dass es vortheilhafter sei, das Bestehende zu erhalten, als eine Wirksamkeit, durch die in den zeitigen Bedürfnissen nicht mehr begründeten Erweiterungen, in Frage zu stellen, vertraut der Verwaltungsrath zu der städtischen Verwaltung, dass hier die Erkenntniss obsiegen werde, dass die Stadt Mainz ihren wirklichen Interessen nur dann in Wahrheit den höchsten Dienst erweist, wenn sie, über die kurzsichtigen Forderungen der nächsten Zukunft hinwegblickend, den Bestrebungen der Bahn entgegenkommt und damit das heimische Unternehmen der Ludwigsbahn unterstützt, welches in so hohem Masse den Interessen von Mainz und ihren Bewohnern zu dienen berufen ist. Indem die Denkschrift in einem Anhange noch des auf Antrag der juristischen Commission seitens der Stadtverordnetenversammlung gefassten Beschlusses, gegen die Bahn den Klageweg zu betreten, gedenkt, beklagt sie „dieses die vorausgegangenen commissarischen Verhandlungen abermals ignorirende, die Beziehungen zwischen Stadt und Bahn in höchstem Grade verletzende Vorgehen der städtischen Verwaltung“ und erklärt, dass es der Ludwigsbahn fern liegt, sich bestehenden vertragsmässigen Verpflichtungen ohne Gegenleistung entziehen zu wollen, dass vielmehr deren Bestrebungen darauf gerichtet gewesen seien, den Interessen der Stadt durch Herbeiführung anderweiter, mit den augenblicklichen Zeitverhältnissen im Einklang stehenden Verabredungen gerecht zu werden.

Seitens der Grossherzoglich Hessischen Staatsregierung wurde dem seitherigen Mitgliede der Königlichen Direction der Main-Weserbahn, Regierungsrath Schulz, unter gleichzeitiger Er-

nennung zum Oberfinanzrath, die Stelle des ersten Regierungscommissars bei der Hessischen Ludwigs-Bahngesellschaft übertragen.

Die von einem Mannheimer Blatte jüngst gebrachte und von da in auswärtige Zeitungen übergegangene Notiz über die Betriebseröffnung der Biblis-Lampertheim-Mannheimer (Neckarvorstadt) Bahnlinie am 1. August cr. muss als durchaus verfrüht bezeichnet werden. Die betreffenden Bauarbeiten sind zwar beinahe vollendet, dass eine Betriebsübergabe in der nächsten Zeit erfolgen könnte; die Ludwigsbahnverwaltung beabsichtigt jedoch, diesen Moment erst mit der vollständigen Herstellung der Fortsetzungslinie nach Frankfurt bezw. Sachsenhausen eintreten zu lassen. Obwohl auch an dieser Reststrecke sehr rührig gearbeitet wird, so ist doch kaum Aussicht vorhanden, diese Linie vor Anfang October betriebsfähig herstellen zu können. Als bestimmter Termin der Betriebseröffnung der ganzen Frankfurt-Mannheimer Bahnstrecke dürfte daher wohl der Beginn des nächsten Winterdienstes zu betrachten sein.

Die Arbeiten an dem grossen Tunnel durch den Krähberg bei Beerfelden (Strecke Erbach-Eberbach) nehmen einen erfreulichen Fortgang. Trotzdem die schon seit längerer Zeit auf der östlichen Seite dieses Bauwerks bestehende Calamität, nämlich der ständige Andrang bedeutender Wassermassen, ein schnelleres Vorrücken in dem Sohlenstollen des Voreinschnittes erschwert und dem Abteufen der verschiedenen Schächte immer noch hinderlich im Wege steht, so sind doch bereits über 410 m Sohlenstollen hergestellt. Die nunmehr bewerkstelligte Aufstellung grösserer Pumpwerke lässt eine Beschleunigung der bezüglichen Arbeiten erwarten. Auf der westlichen Seite wurde erst zu Anfang des Monats Juni mit der Ausführung des Sohlenstollens begonnen und, da das Terrain wenig Wasser zeigte, im Laufe des Monats ca. 80 m vorgetrieben.

Die seit vier Jahren im internen Verkehr der Badischen Staatsbahnen bestehende Einrichtung der Expressgut-Beförderung, welche inzwischen auch auf den Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Bahnen und der Bayerischen Staatsbahnen ausgedehnt worden ist, erfreut sich einer stetig zunehmenden Beliebtheit beim Publikum. Sie wird in Bezug auf Raschheit der Beförderung von keiner anderen Einrichtung übertroffen und bietet — abgesehen von anderen Vorzügen — insbesondere auch Reisenden die Annehmlichkeit, bei der Aufgabe von Reisegepäck nach sämmtlichen auf Deutschem Gebiete gelegenen bedeutenderen Stationen sowohl der Badischen als der obengenannten anderen Bahnen die Bestimmung treffen zu können, dass die zu befördernden Gepäckstücke alsbald nach der Ankunft auf der Adressstation ohne weiteres Zuthun des Aufgebers in dessen Privatwohnung oder in den Gasthof, in welchem er abzusteigen gedenkt, abgeliefert werden. Die betreffenden Gepäckstücke sind zu dem Ende mit einer Adresse, welche entweder Namen, Wohnort und Wohnung des Empfängers oder auch nur den Bestimmungsort und die Bezeichnung des betreffenden Gasthofs etc. zu enthalten hat, zu versehen. Die Beförderungstaxe ist nicht höher als die gewöhnliche Gepäcktaxe und für die Bestellung wird eine geringfügige, von der Verwaltung festgesetzte Bestellgebühr erhoben.

Zufolge Weisung des Herrn Ministers tritt auf der Linie Halle-Kassel mit dem 1. August ein neuer Fahrplan für die Schnell- und Personenzüge in Wirksamkeit. Derselbe schliesst auch für den z. Z. bestehenden Fahrplan der Strecke Göttingen-Frankfurt eine Aenderung ein, indem nämlich der bisher um 11 Uhr 10 Min. Vorm. von Berlin abgehende Tagesschnellzug, mit Ankunft in Frankfurt a. M. um 10 Uhr 59 Min. Abends, vom 1. August ab bereits 9 Uhr Vorm. Berlin verlässt und um 8 Uhr 44 Min. Abends in Frankfurt eintrifft. Die übrigen Züge der Göttingen-Frankfurter Strecke, sowie diejenigen der anderen Strecken der Frankfurt-Bebraer Bahn (Eschwege-Treysa und Elm-Gemünden) erleiden keinerlei Veränderungen.

Miscellen.

Oesterreich und die Insel Cypern. Noch kein Jahr ist vergangen, seitdem die Engländer von der Insel Cypern Besitz ergriffen haben, und schon beginnen sich die Vortheile zu zeigen, die ihr Handel in und nach der Levante durch diese neue Colonie erlangt hat. In Larnaka, der Hauptstadt dieser Insel, entsteht nämlich ein Englisches Geschäftshaus nach dem andern, und zahlreich strömen schon jetzt die Kaufleute von der benachbarten Syrischen und Anatolischen Küste nach genannter Stadt, um sich hier mit Englischen Fabrikaten zu versehen und dieselben dann bis in das Innere von Asien zu verbreiten. Frankreichs Handel nach Syrien nimmt dadurch schon jetzt bedeutend ab, und auch Oesterreich, das ebenfalls einen bedeutenden Waarenexport nach diesem Lande hat, ist der Gefahr ausgesetzt, die Folgen der Britischen Occupation Cyperns bald zu verspüren.

Die Peruanische Eisenbahn Lima - Oroya überschreitet die Cordilleren in einer Höhe von 4 771 m. Sie durchbricht dieselben mittelst des Galeratunnels, zu welchem am Westabhange die Bahn mit 40‰ Steigung gelangt. Von diesem Tunnel soll die Bahn über das 3 712 m hoch gelegene, 2 067 km von Lima entfernte Oroya hinwegführen, sodann nördlich nach Cerro de Pasca, den reichsten Silberminen der Welt, südlich nach Janja und dem Amazonenstrome, dessen nächster schiffbarer Punkt 400 km von Oroya entfernt ist, fortgesetzt werden. Die Bahn ist auf die ganze Länge des vorläufigen Unternehmens, d. i. bis Oroya, fertiggestellt und im Betriebe bis Anchi, 119 km von Lima, 3 446 m hoch gelegen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Thüringische Eisenbahn. Am 6. August d. J. wird die Bahnstrecke Arnstadt-Ilmenau mit den Stationen Arnstadt, Plaue, Elgersburg und Ilmenau dem Verkehr übergeben. Der mit genanntem Tage auf der Gesammtstrecke Dietendorf-Arnstadt-Ilmenau in Kraft tretende Fahrplan wird auf unsern sämmtlichen Stationen ausgehängt sein. Erfurt, den 31. Juli 1879. Die Direction. (963)

2. Personenverkehr.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 10. August cr. ab kommen zwischen Torgau, Station der Halle - Sorau - Gubener Bahn und den diesseitigen Stationen Annaburg und Wittenberg via Falkenberg directe Retourbillets mit zweitägiger Gültigkeit sowie Militärbillets zur Ausgabe.

Näheres bei den betreffenden Billetexpeditionen. Berlin, den 29. Juli 1879. Die Direction. (957)

3. Güterverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für die Lagerung derjenigen Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Malz- und Mühlenfabrikaten in Säcken etc., welche auf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn hierselbst eingehen resp. versendet werden, haben wir einen auf unserem hiesigen Güterbahnhof in der Möckernstrasse gelegenen besonderen Raum herrichten lassen und gewähren bei Benutzung desselben, soweit Raum vorhanden ist, eine gebührenfreie Einlagerung bis zu einer Frist von 30 Tagen. Die speciellen Bedingungen sind in unserem Güter-Verwaltungsbureau Tempelhofer Ufer 26/27 einzusehen. Berlin, den 28. Juli 1879. Die Direction. (956)

4. Auszahlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Nicht erhobene Dividenden- und Zinscoupons. Von nachstehenden Actien der Pfälzischen Ludwigs-, Maximilians- und Nordbahnen sind die Dividenden resp. Zinsen noch nicht erhoben worden:

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a) Dividendencoupons.

Vom Jahre 1874:

No. 2601 2976 3687 5538 9896 13726 17119 17129 17350 17777 17894 17895 18376 19780 20290 20414 21555 22487 22524.

Vom Jahre 1875:

No. 2601 2976 3999 4461 5538 9896 13726 17777 21549 22467 22468 22469.

Vom Jahre 1876:

No. 66 67 561 1378 1473 1938 2318 2601 2976 3026 3996 4149 5538 9494 9896 10080 10242 12414 12415 12416 12417 12418 13726 17777 18299 18300 18326 18529 18651 18731 19419 21549 22148 22149 22328 22467 22468 22469 23057 23058.

b) Actien-Zinscoupons.

1. Juli 1874:

No. 7358 9896 13726 18376 19780 20414 21555 22487 22524 23222.

1. Januar 1875:

No. 472 9896 13726 18376 19780 20414 21258 21555 22487 22524.

1. Juli 1875:

No. 5130 6866 9896 13385 13726.

1. Januar 1876:

No. 7625 9877 9896 10715 13726 14266.

1. Juli 1876:

No. 3795 9896 10166 13726.

1. Januar 1877:

No. 2315 2657 4976 7431 7433 7917 9896 9928 10777 12425 12723 13349 13726 19310 20717.

1. Juli 1877:

No. 2315 5189 7439 9896 13726.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

a) Dividendencoupons.

Vom Jahre 1874:

No. 83 84 159 446 675 880 899 1540 1541 1542 1543 2349 2461 2512 2615 3978 4211 4289 4290 5552 6253 7082 10605 12032 12033 12285 12343 12678 12815 12816 13181 13182 13268.

Vom Jahre 1875:

No. 83 84 159 325 326 446 675 880 899 1448 1540 1541 1542 1543 2349 2461 2615 3253 3978 4211 5335 5552 6253 7082 7193 7208 7209 7210 7211 7212 7213 7214 7215 7216 7217 7218 7219 7220 7221 7222 7223 7224 7225 7226 7227 7228 7229 7230 7231 7232 7233 7234 7235 10605 12032 12033 12285 12343 12678 12815 12816 13181 13182 13268.

Vom Jahre 1876:

No. 83 84 278 325 326 374 437 446 675 880 899 935 1428 1448 1540 1541 1542 1543 2132 2461 2615 2628 3253 3551 3552 3553 3554 3555 3766 3767 3978 4211 4289 4290

4671 4672 4783 5107 5210 5552 5946 6253 6325 6326 6345 6840 7082 7190 7191 7192 7193 7208 7209 7210 7211 7212 7213 7214 7215 7216 7217 7218 7219 7220 7221 7222 7223 7224 7225 7226 7227 7228 7229 7230 7231 7232 7233 7234 7235 9035 9664 9665 10605 11179 11236 11390 11463 11594 11699 11928 12278 12283 12284 12285 12343 12432 12433 12630 12678 12714 12715 12716 12722 12723 12724 13181 13182 13245 13268.

b) Actien-Zinscoupons.

1. Januar 1875:

No. 8672.

1. Juli 1875:

No. 4281 7082.

1. Januar 1876:

No. 5010 7082.

1. Juli 1876:

No. 981 6083 6084 7082 12921 12922.

1. Januar 1877:

No. 4671 4672 7082 9035 11390 12577.

1. Juli 1877:

No. 4671 4672 7082 9035 11390.

III. Pfälzische Nordbahnen.

Actien-Zinscoupons.

1. Juli 1874:

No. 4795 4796 4797 20127.

1. Januar 1875:

No. 4795 4796 4797.

1. Juli 1875:

No. 4795 4796 4797 20762.

1. Januar 1876:

No. 4795 4796 4797 8041 10527 10528 11659 17275 17276 17312 17756 20359 21353.

1. Juli 1876:

No. 4795 4796 4797 7210 7211 7212 9799 9800 9801 9802 9806.

1. Januar 1877:

No. 4273 4274 4795 4796 4797 7210 7211 7212 7906 9799 9800 9801 9802 9806 13734 13820 15530 20761.

1. Juli 1877:

No. 4533 4795 4796 4797 6172 6651 7210 7211 7212 9504 9799 9800 9801 9802 9806 11700 13021 13734 13820 15530.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten Paragraphen der Satzungen als ungiltig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim. Ludwigshafen, den 1. August 1879. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (960)

Mährisch - Schlesische Centralbahn. In Gemässheit des Art. 36 der gesellschaftlichen Statuten fand am 1. August 1879 die planmässige Verloosung von Prioritäts-obligationen I. Emission der Mährisch-Schlesischen Centralbahn in Gegenwart des K. K. Notars Herrn Dr. Julius Cölestin Seidl und des Prioritätencurators Herrn Dr. Karl Gaber statt, und wurden nachstehende 12 Nummern gezogen:

2186 2532 5046 7162 8039 10361 12295 27765 27943 33772 36236 und 38325.

Diese verloosten Prioritäts-Obligationen werden vom 1. Februar 1880 an in ihrem vollen Nennwerthe bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien (I. Hegelgasse No. 7) eingelöst. Wien, am 1. August 1879. Der Verwaltungsrath.

Restanten:

3130 3348 5437 5594 6141 9841 10298 10503 13288 14093 15957 18717 21718 26482 26686 27630 34125 34725 36113 37295 38980 42097 42469.

Zur Einlösung gelangen vom 1. August 1879 an:

6696 7605 12934 15517 20484 21921 22307 22416 23768 26925 30100 38460. (961)

5. Tarifwesen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für den Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verband ist ein vom 10. August c. ab gültiger Nachtrag VII erschienen. Derselbe enthält:

1. Aenderung des Vorwortes.
2. Tarifsätze für die Holsteinischen Marschbahnstationen Heide, Meldorf, St. Michaelisdonn und Wilster, sowie für die Westholsteinischen Stationen Heide und Wesselburen.

Aufgehoben werden dadurch:
die bisherigen Tarifsätze für die Westholsteinische Station Heide.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch die Betriebscontrole in Altona unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 31. Juli 1879. Die Direction. (958)

Am 15. September c. treten die auf Seite 677—698 des **Schlesisch-Rheinischen** Gütertarifes für den Verkehr mit den Stationen Minden, Porta und Oeynhausen der Köln-Mindener Bahn enthaltenen Ausnahme-Tarifsätze für Getreide und Steine ausser Kraft. Es kommen daher vom genannten Tage ab für die beregten Artikel die auf denselben Seiten enthaltenen regulären Taxen der Classen bezw. Specialtarife zur Anwendung. Münster, den 1. August 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (959)

Hof-Meininger Eisenbahn-Verband. Am 15. September d. J. treten die mit Nachtrag IV zum Tarifheft III sowie mit Tarifheft V eingeführten Frachtsätze zwischen den Stationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach einerseits und a) den Stationen der Werra-, Weimar-Geraer, Saal- und Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn, b) Crossen, Dürrenberg, Eichicht, Eythra, Gera, Knauthayn, Köstritz, Leipzig, Markranstedt, Neustadt a. d. Orla, Pegau, Plagwitz-Lindenau, Pössneck, Teuchern, Unterwellenborn, Weida, Zeitz der Thüringischen Bahn, c) den Stationen der Sächsischen Staatsbahn und der Muldenthalbahn, d) den Stationen der Cottbus-Grossenhainer Bahn, e) den Stationen der Märkisch-Posener Bahn, f) den Stationen der Linie Kohlfurt-Falkenberg der Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits via Badische Staatsbahn ausser Kraft. Die Abfertigung der Güter zwischen den genannten Stationen hat von diesem Zeitpunkte an ausschliesslich nach den über die Bayerische und Württembergische Route bestehenden Frachtsätzen zu erfolgen. Dresden, 31. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (962)

Thüringische Eisenbahn. Am 1. September d. J. treten zu unseren Localtarifen vom 1. März 1870 bezw. 1. November 1877 die Nachträge XXXV und IX in Kraft.

Dieselben enthalten anderweite, zum Theil erhöhte Gebühren für die Ueberführung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Bahnhöfen in Leipzig und sind zum Preise von je 10 ₰ bei unseren Expeditionen, welche auch weitere Auskunft ertheilen, zu beziehen. Erfurt, den 28. Juli 1879. Die Direction. (965)

Vom 15. August c. ab treten im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** für den Verkehr zwischen Landsberg, Station der Königlichen Ostbahn einerseits und sämmtlichen westlich ab Berlin gelegenen Verbandstationen andererseits directe Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 1. August 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (966 J.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Transporte von Braunkohlen und Braunkohlen-Briquettes in Wagenladungen à 10 000 kg ab unserer Station Mücka nach den Stationen der diesseitigen Stammbahn werden fortan zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 5 abgefertigt. Berlin, den 30. Juli 1879. Die Direction. (967)

Norddeutscher Verband. Für die Beförderung von Hochofen - Schlacken und Schlackensand in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach Gandersheim, Kreiensen, Stadtoldendorf und Vorwohle treten mit dem 5. August c. ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche in den Güterexpeditionen auf den Verbandstationen zu erfahren sind. Hannover, den 1. August 1879. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbands - Verwaltungen. (968)

Thüringische Eisenbahn. Am 6. August treten zum Tarif für den Thüringisch-Bayerisch - Württembergischen Verbands-Gütertarif in Kraft

Nachtrag VI zum Tarifheft 1,
„ V „ „ 2.

Dieselben enthalten ermässigte Frachtsätze für die Station Arnstadt, Frachtsätze für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn, regulirte Frachtsätze für einige Stationen der Werrabahn, sowie Frachtsätze für den Verkehr zwischen Salzungen, Station der Werrabahn einerseits und den Stationen der Bayerischen Staatsbahn Creussen, Ebelsbach und Vorbach andererseits.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch Exemplare zum Preis von 0,10 bezw. 0,15 ℳ pro Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 1. August 1879. Die Direction. (969)

Zu dem Gütertarife für den **Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband** tritt am 15. August c. der 6. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Bestimmung wegen Aufhebung der Tarifsätze zwischen Emden und Papenburg einerseits und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Station Magdeburg andererseits, ferner neue Tarifsätze für einzelne Verbandsstationen, Abänderungen von Tarifsätzen, sowie Druckfehler-Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands-Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 1. August 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (970)

Thüringische Eisenbahn. Von einem noch zu publicirenden Termin ab wird unsere im Anschlusse an die Dietendorf-Arnstädter Bahn neu erbaute, 28 km lange Bahnstrecke zwischen Arnstadt und Ilmenau mit den Stationen Arnstadt, Plaue, Elgersburg und Ilmenau dem Betriebe übergeben werden.

Die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Eil- und Frachtgütern, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Extrazügen, sowie von Privatdepeschen erfolgt unter den Bestimmungen des Betriebs- und Bahnpolizeireglements und der Telegraphenordnung für die Eisenbahnen des Deutschen Reichs, sowie unter den für die Thüringische Bahn hierzu erlassenen Specialbestimmungen.

Die Frachtsätze und Nebengebühren etc. für den Verkehr der Stationen der Arnstadt-Ilmenauer Bahn unter einander und mit Stationen der Thüringischen Bahn gelangen durch die bei allen Eil- und Güter-

expeditionen einzusehenden bezw. zu beziehenden Nachträge 34 und 8 zum Thüringischen Local-, Fahrzeug- und Viehund bezw. Gütertarife zur Einführung. Der Nachtrag 34 enthält zugleich erhöhte, am 1. October d. J. in Kraft tretende Transportsätze für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere im Verkehr zwischen Arnstadt und Thüringischen Stationen, der Nachtrag 8 dagegen ermässigte Güterfrachtsätze zwischen Arnstadt und Dietendorf. Für die directen Verkehre der Arnstadt-Ilmenauer Bahn mit anderen Bahnen treten theils schon vom Tage der Eröffnung ab, theils bald darauf besondere Tarifnachträge in Kraft, worüber noch besondere Bekanntmachungen erlassen werden.

Ueber den Fahrplan auf der Dietendorf-Ilmenauer Bahn erfolgt noch besondere Publication. Jede weitere Auskunft ertheilen die Dienststellen der Stationen. Die neue Bahnstrecke gehört zu unserer Betriebs-Inspection II. Erfurt, den 28. Juli 1879. Die Direction. (964)

6. Submissionen.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Die Lieferung 18 000 000 kg Steinkohlen für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn zur Locomotivfeuerung pro 1880 soll im Submissionswege vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Steinkohlen-Lieferung für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn"

spätestens bis zu dem am 6. September c., Vormittags 11½ Uhr

„im Empfangsgebäude des hiesigen Berlin-Görlitzer Bahnhofes, Zimmer No. 50"

stattfindenden Submissions-Termin einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können gegen portofreie Einsendung von 70 ₰ von dem Bureau des Unterzeichneten ebenfalls portofrei bezogen werden. Berlin, den 4. August 1879. Der Ober-Maschinenmeister. Franck, Eisenbahn-Director.

Privat-Anzeigen.

Allen Bahnbau-Ingenieuren

werden hiermit, folgende im Verlage von ORELL FÜSSLI & Co. in Zürich erschienenen Schriften angelegentlich empfohlen:

Entwässerungs- und Bauarbeiten bei Eisenbahnbauten im Rutschterrain. Von *Alfred Lorenz*, Ingenieur. Mit 2 lithogr. Tafeln. gr. 8⁰. geh. Preis 3½ Mark.

First- oder Sohlenstollen bei Tunnelbauten? Von *Alfred Lorenz*, Ingenieur. gr. 8⁰. broch. Preis 80 Pf.

Die Förderung der Tunnelbauten. Von *Alfred Lorenz*, Ingenieur. gr. 8⁰. broch. Preis 1 Mark.

Der einspurige Zwillingstunnel, seine Bedeutung und seine Ausführung. Von den Ingenieuren *H. Grandjean* und *R. Williams*. Mit 9 lithogr. Tafeln. gr. 8⁰. geh. Preis 2 Mark.

Anwendung des Integrators (Momentenplanimeters) zur Berechnung des Auf- und Abtrages bei Anlage von Eisenbahnen, Strassen und Kanälen. Von *J. Amsler-Laffon* in Schaffhausen. Mit 28 in den Text gedruckten Figuren und 1 lithogr. Beilage. gr. 8⁰. broch. Preis 2 Mark.

Die electro-dynamische Maschine und der Minen-Zünd-Apparat des Ingenieur Emil Bürgin aus Basel. Beschrieben von *C. Hirzel-Gysi*, Maschinen-Ingenieur. Mit 5 Tafeln. gr. 8⁰. geh. Preis 1 Mk.

J. P. Piedboeuf & Co.

in Düsseldorf-Oberbilk

Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren

für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen,

event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,

alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

G. Brinkmann & Co., Witten an der Ruhr.

Dampfhämmer,

gangbarste Grössen vorräthig,

Hämmer mit Selbststeuerung für alle in Eisenbahn-Werkstätten vorkommenden Schmiedearbeiten: Reckhämmer, Hämmer für Façon- und Bufferschmiederei, Dampfstanzen für Gesenkschmiederei, grössere Hämmer mit Hand-, Ventil- oder Kolbensteuerung. Prospecte und Atteste gratis.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.

Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuester Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

ppa. Oscar Schmidt.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction

Hennicke & Goos, Hamburg.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich**, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,

Neue Jacobstrasse 5.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Locomotiven.

Gebrauchte, jedoch noch vollkommen dienstfähige Locomotiven aller Art werden fortwährend zu kaufen gesucht.

Gefällige Offerten unter Beifügung von Skizzen, eines vollständigen Programmes und Angabe der Dienstzeit an die **Expedition dsr. Ztg.** (Berlin, Beuthstr. 8) erbeten.

Stellen-Gesuch.

Ein **Masch.-Ing.** (Schweizer), der sich seit Jahren dem pract. Eisenbahn-Betrieb gewidmet hat, sucht eine geeignete Stelle bei einer deutschen Eisenbahn-Gesellschaft.

Offerten unter Chiffre **R. 896** befördert die **Annoncen-Expedition** von **Rudolf Mosse in Bern.** (M 2496 Z)

Ein Ingenieur,

12jähr. Praxis i. Eisnbhn.-Dienst, qual. z. selbst. Führung v. Loc. f. d. Preuss. St.-E.-Dienst, augenbl. Werkst.-Vorst. e. Loc.-Fabrik, wünscht z. Bahn zurück, u. sucht Stellung z. Octbr. i. Loc.-Betriebe. Off. u. Chffr. **R. T. 42** a. **H. S. Hermann, Berlin SW.**, Beuthstr. 8.

Dampfkrahnen bewährter Construction, sofort lieferbar; **Dampfbagger** in allen Grössen erbauen als Specialität

Gebrüder Schultz, Mainz.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Juli 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	97,75	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	102	%
do. III. Emiss.	5	B.	101	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	82	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	102	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	102	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	107	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	102,10	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	101,90	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	105,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	101,40	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	101,40	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	103,25	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	102,25	%
do. II. Serie	4½	B.	102,25	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Serie * 3 1/4	3½	B.	89,40	%
do. III. Serie B. * 3 1/4	3½	B.	89,40	%
do. III. Serie C.	3½	B.	85,40	%
do. IV. Serie	4½	B.	102,25	%
do. V. Serie	4½	B.	102,25	%
do. VI. Serie	4½	B.	102,40	%
do. VII. Serie	5	B.	101,90	%
do. IX. Serie	5	B.	105,75	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. Nordbahn	5	B.	102,40	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	96,50	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	97	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	97	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	102,25	%
do. Lit. B.	4½	B.	102,25	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	102,25	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	102,50	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	97,25	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	93,50	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	98,75	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	98,75	%
do. III. Emiss.	5	B.	103,70	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	97,60	%
do. D.	4½	B.	102,10	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	102,20	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	—	% à 300—3000 M
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	%
do. IV. Emiss. *	4½	B.	104	%
do. V. Emiss.	4½	B.	98	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	102,10	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	100,60	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	74	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	71	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	96,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	96,30	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	100,60	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	101,50	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	101,50	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	100,40	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B.	100,40	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	100,40	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	104,25	% à 300—1000 M
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	101,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	100,60	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	75,30	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	72,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	69,50	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	99,25	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	102,50	%
do. II. Emiss.	5	B.	103,50	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do.	4	B.	97,75	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	97,75	%
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	—	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	98,25	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	97,75	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	102,40	% à do.
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103,50	% à 100 Thlr.
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	69,90	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	79,70	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	70,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	89,50	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	78	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	91	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	90,25	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	L.	69,40	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5 i. S.	L.	88,30	% à do. = do.
do. IV. Emiss.*	5 i. S.	B.	88	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	93	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	88,40	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	88,90	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	88,90	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	62	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	66,65	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	64	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	103,75	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	103,75	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	100,40	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	100,25	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	101,50	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	101 1/2	% in fl. S. W. à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	95 7/8	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	102	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	—	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	104,50	% 100 fl CM à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	98,25	% 100 fl ö W
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	105,25	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	107	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	103,75	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	94,60	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	95,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	95	fl. ö W pr 100 fl i. S à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	94,60	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	93	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	95,50	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	91,50	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	69,30	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	75,25	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	74,10	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	74,20	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	106,25	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	120,50	% à do.
do. von 1854	4	L.	100	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	100	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	100	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4½	L.	103,75	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	97,25	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	73,20	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	B.	75,40	% à do. = do.
do. - Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	69,30	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	69,10	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1 1/4	1	1	1	½	½	4	B.	17,30	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	4	5	5	5	5 4/15	5	W.	137,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	8 1/6	6 1/4	6	4 19/30	5 4/15	4	L.	99,90	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	6 4/5	5 2/3	5 5/12	5	5	5	L.	103,25	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	7 2/3	8	8	6 2/3	4	B.	124	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6 9/10	6,59	5,95	5 4/5	5 4/5	6 7/40	4	B.	121,50	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	11	9	8 1/2	10	11	11	5	L.	166	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	52,80	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	3	3	4	3 3/4	3 1/3	4	4	B.	92,40	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	16	8½	8	6	5 3/4	5	4	B.	98,75	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	5	2½	0	0	0	4	B.	14	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	2½	0	0	0	5	B.	29,90	—
Berlin-Görlitz	3	0	0	0	0	0	4	B.	15,70	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	4	5	0	0	1	5	B.	43,25	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	12½	10	11	11½	10½	4	B.	172	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	4	1 2/3	3	3½	3½	3½	4	B.	94,50	% à 100 „
Berlin-Stettin	10 3/4	9 11/1	9	8 9/10	7 1/10	3 1/5	4	B.	108,70	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	2½	2 1/3	2½	0	0	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	5	5	5	W.	50	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	7½	5 2/3	5	2½	3 1/4	4	B.	80,90	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	0	5	B.	31	% à 200 „
Brest-Grajewo	2½	0	0	0	—	—	4	B.	49	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	—	—	0	1 1/3	—	4	B.	—	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	5	4½	3 1/2	2½	0	—	5	W.	342	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	10	10½	11 3/4	16 1/5	16 1/3	13 2/3	4	L.	142	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	8 1/1	6 9/0	4 6/10	5 1/4	5 1/20	6,3	4	B.	139,40	% a 200 „
Cottbus-Grossenhain	7½	7	7	5	0	1/3	4	L.	47	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	6 1/4	6	6	5	5	5	5	L.	94,50	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	119	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	0	0	0	0	0	o. Z.	B.	26,60	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	1	0	0	0	o. Z.	W.	46,50	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	0	0	5	5	W.	175	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * 5 2/10	½	8½	6	7	9,28	8,214	5	W.	238	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn.	0	1	1	1	2½	2 2/3	4	H.	—	% à 150 Thlr.
do. Stamm-Prior.	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	H.	—	do. pr. do.
Gotthardbahn 80% Einz.	6	6	6	6	6	6	o. Z.	B.	52	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	7½	3	1 1/2	0	0	0	o. Z.	W.	22	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	14	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	44,25	% à 200 „
Hannover-Altenbeken	0	0	0	0	0	0	5	B.	14,20	% à 100 „
do. Stamm Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	30,25	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	9	6	6	5	5	4	4	F.	79 3/4	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13 1/2	12½	9 1/4	12½	14½	14½	5	W.	219,50	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	144,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	184,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	$101\frac{1}{2}$	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do.	4	F.	99	% }à1000,500 u. 100 fl.SW.
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	102,50	%
do. do. von 1865	4½	B.	102,50	% à 100 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	102,20	% à 100 u. 500 Thlr.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	80,75	% à do. u. do.
do. do. Priorit.	4½	B.	101,50	% à 200 Thlr.
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	103,25	
do. do. Lit. B	4	B.	97,70	% à 300—1500 M.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	62,30	% à do.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	27,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Märkisch-Posen conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,75	% à 300 fl. do.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à do.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	99,20	% à 500 u. 100 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	—	% à 500 ℳ
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	99	%
do. III. Ser.	4	B.	98,50	%
Nordhausen-Erfurt	5	B.	101,25	% }à 62½, 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3½	B.	—	% à do
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	98,40	%
do. E.*	3½	B.	89,90	%
do. F.* 3½	4½	B.	103,25	% à 1000, 500 und
do. G.	4½	B.	—	% 100 Thlr.
do. H.*	4½	B.	102,90	%
do. von 1869	5	B.	102,10	%
do. von 1873	4	B.	—	%
do. von 1874	4½	B.	102,10	%
do. Brieg-Neisse	4½	B.	101,75	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	103,50	% à 100—1000 Thlr.
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	86,50	%
do. Stargard-Posen	4	B.	97	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	96	%
do. Litt. B.	5i.S.	W.	89,25	% }à 100 und 50 Thlr.
do. Em. 1874	5 M.	W.	105,75	%
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	168	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do.* II. Emiss.	3	W.	164,50	% à do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	159,25	% à 600 ℳ
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	121	fl.ö.W.pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	102,25	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn conv.	4½	B.	101,20	do. per do.
do. Litt. B. conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	101	fl.ö.W.pr. do. à do.
do. Litt. C. conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	101	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	62	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	80	% à 500 und 100 Thlr.
do.*	5i.S.	W.	88,50	% à do.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	82,75	% à do.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	—	% à200Th.=300 fl.ö.W.i.S.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	$102\frac{3}{8}$	% à fl.ö.W.pr.100fl. C.M.
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	38,75	% à do.
Prag-Dux	o. Z.	L.	36,25	% à 400 ℳ
do. Emiss. 1872	o. Z.	L.	33,75	% à
Rechte Oderufer	4½	B.	102,80	% à
Rheinische	4	B.	—	%100 Th.=150 fl.ö.W.i.S.
do.*	3½	B.	—	%100 Th.=150fl.ö.W i. S.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	102,50	%100 Th.= do.
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	102	% à 500 und 100 Thlr.
do. von 1874 u. 77	5	B.	103	%
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	103,75	% }à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	103,75	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	101,30	%
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	100	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	97,50	% à 1000, 500 und
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	89,60	% 100 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	92	% à 200 Thlr.
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	92	% à do.
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	97,75	% à do.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	94	% à 136 Thlr.
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	102	% à
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	72,20	% à 1000, 500 u. 200Thlr.
Theissbahn*	5i S.	B.	83,60	% à
Thüringische I. Emiss.	4	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% à1000,500,200 u.100 Th.
do. III. Emiss.	4	B.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. IV. Emiss.	4½	B.	—	% à 200 fl. ö. W.
do. V. Emiss.	4½	B.	102,50	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	—	% à 1000, 500, 200 und
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	76	% 100 Thlr.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	72	%
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	68,25	% à 300—3000 ℳ
do. Emiss. 1874	5i-S.	L.	88	% à100Th.=150 fl.ö.W.i.S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	64,25	% à do. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	65,25	% à do. do.
do.	5 ℳ	W.	87,60	% à do. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	75,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	74,50	% à 300 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à 400 ℳ
Warschau-Terespol*	5	B.	95,20	% à 300 fl. do.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	100,30	% à 200 fl. do.
do. III. Emiss.	5	B.	99,80	% à 200 fl. do.
do. IV. Emiss.	5	B.	96	% à1000u.100S.R.=107Th.
Werrabahn	4½	L.	95,25	% à 500 und 100 Thlr.
				% à do.
				% à do.
				% à 500, 200 u. 100Thlr.
				% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	0	5	W.	160	fl. ö.W.pr.200 fl.ö.W. i.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1873	5	5	5	5	5	0	5	W.	142,25	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	4½	4	4	4	5	W.	113	fl. ö. W. pr.200 fl.ö W.i.S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	134,75	fl. ö.W. pr.200 fl.ö.W.i.S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	$3\frac{3}{4}$	2	$1\frac{1}{2}$	$\frac{3}{5}$	2½	5	L.	69,25	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	135,50	fl. ö.W.pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	$185\frac{3}{4}$	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	5½	5	5	5	$5\frac{1}{8}$	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,40	% à 500 Fs. 300=80Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	3	6	8	8	9½	4	B.	138,50	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	86,10	% }à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	115	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	24	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	0	3½	$3\frac{3}{4}$	4½	5	5	B.	95,30	% à 200 "
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	6½	7	7	7	7	4	B.	120	% à 500 ℳ
Münster-Enschede Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	—	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 "
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	4½	5½	5½	$5\frac{1}{2}$	5½	4½	F.	119	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	99	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	21,50	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	0	0	0	1½	$2\frac{2}{15}$	$3\frac{1}{5}$	5	B.	71,30	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	2½	0	0	0	0	5	L.	20,75	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	$13\frac{2}{3}$	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	8½	3½	B.	161,70	% à 100 "
do. Litt. B.	$13\frac{2}{3}$	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	8½	3½	B.	143	% à 100 "
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	$4\frac{3}{4}$	4	5	W.	127,50	fl. ö. W.pr.200 fl.ö.W.i.S.
do. Litt. B.	5	5	0	0	0	0	5	W.	67,25	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* $5\frac{2}{10}$ (Oest. Franz.)	10	8	6½	$5\frac{2}{5}$	6	6	5	W.	281,50	fl. ö.W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	1½	0	0	0	0	5	W.	90	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	58,75	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	3½	5	5	5	5	5	B.	94,50	% à 200 "
Ostrau-Friedland	—	$\frac{3}{4}$	0	0	5	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4	4	4½	W.	97,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	$93\frac{1}{4}$	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	12,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	5	B.	128,25	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	5	B.	128,20	% à 200 "
Rheinische	9	8	8	7½	7	7	4	B.	137,50	% à 250 "
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	97,90	% à 250 "
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	11,40	% à 200 "
Rumänische	5	0	2½	1	2	2	5	B.	34	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	95	% à 150 "
Russische Bahnen*	5,53	$5\frac{4}{5}$	5,92	6,28	6,56	7,025	5	B.	133,75	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{2}$	0	0	0	5	B.	29,75	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	104,75	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	103,50	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	124	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	$7\frac{1}{4}$	7½	8½	$9\frac{1}{4}$	7½	8	4	B.	138,75	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	97,10	% à 100 "
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	103,75	% à 100 "
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	23	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	2	$2\frac{3}{5}$	3	4	3,9	4	5	B.	82,80	% à 100 "
Theissbahn* $5\frac{2}{10}$	8½	5	3	—	—	5	5	W.	215	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	4	3	3	3	3	0	5	W.	97	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	—	—	—	5	W.	127,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	—	—	—	5	W.	104,25	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	11	10	7½	$6\frac{2}{3}$	5	9,165	5	B.	212	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	4½	4½	$2\frac{1}{4}$	4½	4½	4½	L.	40,75	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	—	5	2½	0	0	0	5	L.	21	% à 200 "
Werrabahn	1	0	1	$\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	$1\frac{2}{3}$	4	B.	36,50	% à 100 "
Schweizer Centralbahn	9	8	5	4½	—	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	3	—	—	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Schweizer Westbahn	$1\frac{3}{5}$	0	0	$\frac{3}{5}$	0	0	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Französische Orléans	—	$11\frac{1}{5}$	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Nordbahn	$16\frac{3}{4}$	12	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 400 " "
do. Ostbahn	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Südbahn	8	—	8	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	11	11	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "

Literatur.

—st.— **Der Maschinendienst auf der Brennerbahn.** Von V. Kramer, Werkstättenchef der K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit 5 Tabellen. Wien. Lehmann & Wentzel.

Nachdem die Einrichtungen für den Maschinendienst auf der Brennerbahn allgemein als mustergiltig anerkannt sind, so dürfte eine von kundiger Hand gelieferte Beschreibung dieser Organisation ein willkommenes Unternehmen sein. Der Verfasser, durch seine Stellung und Erfahrungen hierzu vorzüglich befähigt, giebt in vorliegender Broschüre eine umfassende Beschreibung und Begründung der Organisation des Maschinendienstes, wie er sich auf genannter Bahn im Laufe der Jahre entwickelt und bewährt hat. Er beginnt in Capitel I. mit der Darstellung der Bahntrace, behandelt in Capitel II. die bewegenden Kräfte, wie Berechnung des Effectes der verschiedenen Locomotiven, Geschwindigkeit der Züge etc. und erörtert im Capitel III. die Bremskräfte. In 5 Tabellen sind die Leistungen der Locomotiven, deren Gewichte u. s. w. übersichtlich zusammengestellt.

Das Gesagte dürfte genügen das Buch den Fachmännern zu empfehlen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

No. 61. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 11. August 1879.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Protocoll

der in Salzburg am 28. und 29. Juli 1879 abgehaltenen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Schluss.)

III. der Tagesordnung. Anträge der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft

a) auf anderweite Fassung der Bestimmung in Punkt 2 des Art. 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement;

b) auf authentische Interpretation der Bestimmungen in Punkt 1 Alinea 2 und in Punkt 3 des Art. 25 desselben Uebereinkommens.

Ueber die obenbezeichneten Anträge referirt Herr Finanzrath Dr. Krüger (Sächs. Staatsb.). Nachdem im Anschluss an das Referat über den sub a bezeichneten Antrag von Herrn Director Reinhardt (Oesterr. Staatsb.) erklärt worden war, dass in Bezug auf die Regelung der zur Sprache gebrachten Frage in den Verbänden und im Verein nach verschiedenen Grundsätzen verfahren werde, und dass seine Verwaltung mit ihrem Antrage lediglich eine einheitliche Regelung des Verfahrens bezweckt habe, wurden die Anträge der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft sub a zu Punkt 2 im Art. 25 des Uebereinkommens hinter dem Worte „entstehen" den Zusatz einzufügen:

„ferner für Schäden, welche durch was immer für einen dem Transportmateriale zugestossenen Unfalle entstanden sind",

ferner, dem Punkt 2 des Art. 25 des Uebereinkommens folgende zusätzliche Bestimmung zu geben:

„Verluste, Beschädigungen und Lieferfristüberschreitungen, welche durch was immer für einen dem Transportmateriale zugestossenen Unfall entstanden sind, werden innerhalb des reglementsmässigen Entschädigungsbetrages (von 60 ℳ für 50 kg bezw. bis zur Höhe der ganzen Fracht bei Gütern, und 12 ℳ bezw. 20 ₰ für jedes Kilogramm des verlorenen oder ausgebliebenen Gepäcks und jeden Tag der Versäumniss) von derjenigen Verwaltung getragen, auf deren Bahn der Unfall geschehen ist.

Die gegenwärtige Bestimmung findet auch auf Entschädigungsforderungen, welche den Gesammtbetrag von 30 ℳ nicht übersteigen, Anwendung",

nach dem Antrage der Commission abgelehnt, desgleichen der Antrag unter b auf authentische Interpretation der Bestimmungen in Punkt 1 Alinea 2 und in Punkt 3 des Art. 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement, indem die Generalversammlung noch ausdrücklich der Ansicht des Herrn Vorsitzenden zustimmt, dass wenn nach der Bestimmung im Punkt 3 des Art. 25 des Uebereinkommens eine specielle Uebergabe stattgefunden hat, die Hinterbahnen (d. h. die auf die specielle Uebergabe folgenden Bahnen) von der Haftung für die bei der Uebergabe festgestellten Mängel befreit sind.

IV. der Tagesordnung. Antrag der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, die Ausführung der Bestimmung unter Ziffer 3a im Artikel 26 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement betreffend.

Herr Geh. Finanzrath Wolf (Braunschweig. Eisenb.) trägt den Commissionsbericht vor, welcher mit dem Antrage schliesst, in dem Artikel 26 des Uebereinkommens unter Ziffer 3a hinter den Worten: „von dem Geschehenen" noch hinzuzufügen:

„unter Bezeichnung des Namens des Reclamanten, der Versand- und Empfangsstation, des Datums des Frachtbriefes und der Frachtkarte, der Nummer der Frachtkarte resp. des Frachtbriefes, insofern letzterer eine Nummer trägt, des Inhalts und Gewichts der Sendung und des Betrages der etwa stattgefundenen Werth- oder Lieferfristversicherung, sowie der Ursache und Höhe des erfolgten Schadens".

Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.

V. der Tagesordnung. Antrag der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn betr. die Zulässigkeit der Berechnung einer Provision für Vorfrachten bei Weitersendung von Gütern ohne Beigabe neuer Frachtbriefe, und

Va. der Tagesordnung. Antrag der Thüringischen Eisenbahn betr. die Uebernahme der durch die zollamtliche Controle der Umladung von Zollverschlusswagen erwachsenden Auslagen.

Die Verhandlung über die obenbezeichneten Gegenstände wird bis morgen ausgesetzt, weil den Herren Abgeordneten das Protocoll der am gestrigen Tage abgehaltenen Commissionssitzung, in welcher diese Anträge vorberathen worden sind, erst jetzt zugegangen ist.

VI. der Tagesordnung. Antrag der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft betr. die Zulässigkeit der Adressirung von Gütersendungen an mehrere Empfänger.

Die Commission, Namens welcher Herr Regierungsrath Heinsius (Hannov. Staatsb.) referirt, befürwortet, dem Antrage:

„die Vereins-Verwaltungen möchten sämmtliche Expeditionen im Instructionswege anweisen, Frachtbriefe, welche an mehrere selbstständige Empfänger (Person, Firma etc.) gerichtet sind, zurückzuweisen",

beizutreten.

Der Herr Vorsitzende formulirt im Einverständniss mit dem Herrn Referenten den Antrag wie folgt:

im Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement zu Art. 14 zuzusetzen:

„Die Verwaltungen verpflichten sich, ihre Expeditionen anzuweisen, Frachtbriefe, welche an mehrere selbstständige Empfänger (Person, Firma etc.) gerichtet sind, zurückzuweisen".

Der so formulirte Antrag wird von der Generalversammlung angenommen.

VII. der Tagesordnung. Antrag der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft betr. Massregeln zur Verhütung von Unglücksfällen beim Heben und Fortschaffen landwirthschaftlicher Maschinen.

Die Generalversammlung, indem sie den Ausführungen des von Herrn Regierungsrath Hirche (Preuss. Ostb.) zum Vortrag gebrachten Commissionsberichts beitritt, lehnt den Antrag der Oesterreichischen Staatseisenbahn, einheitliche Massregeln zur Verhütung von Unglücksfällen beim Heben und Fortschaffen landwirthschaftlicher Maschinen im Verein zu treffen, ab.

VIII. der Tagesordnung. Verschiedene, das Frachtbriefformular betreffende Anträge
a) der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, betreffend die Zulassung nachrichtlicher Vermerke in den Frachtbriefen;
b) der Berlin-Stettiner Eisenbahn, betreffend die Zulassung von Frachtbriefen mit dem Vermerke „zur Selbstentladung zu stellen" und
c) der Berlin-Hamburger Eisenbahn, betreffend die Fortlassung der die Rubrik „Zeichen und Nummer" abschliessenden äussersten linken verticalen Linie in den Frachtbriefen.

Ueber sämmtliche obenbezeichneten Anträge referirt Herr Betriebsdirector Reinhardt (Oesterreichische Staatsbahn).

Die Anträge zu a und b werden in Uebereinstimmung mit dem Herrn Referenten von dem Herrn Vorsitzenden dahin formulirt: im Artikel 14 des Uebereinkommens zuzusetzen:

„Die Vereins-Verwaltungen verpflichten sich, alle Frachtbriefe zurückzuweisen, welche Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder das Betriebsreglement für statthaft erklärt worden sind".

Ferner wird von der Generalversammlung nach dem Commissionsantrage ausgesprochen, dass Vermerke, welche durch das Handelsgesetzbuch oder das Betriebsreglement für statthaft erklärt sind, nicht allein eingeschrieben, sondern auch eingedruckt werden dürfen.

Was schliesslich die obenstehend sub c bezeichnete Angelegenheit betrifft, so geht die Versammlung, da ein bestimmter Antrag nicht gestellt, auch in der heutigen Sitzung nicht eingebracht wird, in Uebereinstimmung mit dem Commissionsberichte über diese Position zur Tagesordnung über.

IX. der Tagesordnung. Antrag der Braunschweigischen Eisenbahn, betreffend die Declaration der Bezeichnung „franco".

Herr Regierungsrath Obermayer (Kaiserin Elisabethbahn) erwähnt im Anschluss an das Referat über die Commissionsverhandlungen des in dem Circularschreiben seiner Verwaltung vom 3. d. M. No. 30752 angemeldeten Antrags in Betreff der Declaration des Begriffs „franco gegen Nachnahme", welcher zwar in dem Commissionsberichte nicht berücksichtigt worden sei, indessen mit dem Antrage der Braunschweigischen Bahn im Zusammenhang stehe.

Es wird zunächst der von der Commission gestellte Antrag zur Abstimmung gebracht, im Artikel 19 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement zuzusetzen:

„Sofern von dem Versender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, ist unter „franco" die Fracht einschliesslich der Zuschläge für Werth- und Interessedeclarationen, sowie alle Nebenkosten, welche nach Massgabe des Reglements und Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahmeprovision inbegriffen, zu verstehen.

Dagegen fallen Kosten, welche erst während des Transports erwachsen, wie z. B. Zollkosten, Reparaturkosten für Fastagen etc. nicht unter den Begriff „franco".

Derselbe wird ohne Debatte angenommen; ferner wird auf Antrag des Herrn Referenten beschlossen, den von der Kaiserin Elisabethbahn in ihrem vorerwähnten Schreiben vom 3. d. M. gestellten Antrag der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur selbstständigen Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in den Alineas 7—9 des § 5 des Vereinsstatuts mit der Befugniss zu überweisen, über etwaige Fassungsänderungen, die sich aus der Beschlussnahme über diesen Antrag in der von der Generalversammlung in Erledigung des Antrags der Braunschweigischen Bahn angenommenen Bestimmung als nothwendig ergeben sollten, in gleicher Weise selbstständig zu beschliessen.

X. der Tagesordnung. Antrag der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, betreffend die Vorsichtsmassregeln beim Transport von Fruchtsaft in gährendem Zustande.

Die Commission, Namens welcher Herr Regierungsrath Schreiner (Oesterr. Südbahn) referirt, beantragt, in die Tarifvorschriften der einzelnen Bahnen und Verbände etc. eine Bestimmung dahin aufzunehmen, dass Fruchtsaft in gährendem Zustande nur unter gleichen Bedingungen wie Most, nicht vergohrener neuer Wein und andere gährende Flüssigkeiten, d. h. nur in Fässern zum Transport anzunehmen ist, welche nicht luftdicht verschlossen, sondern mit zweckmässigen Büchsen (Mostpfeifen), welche den Austritt der Luft zulassen, versehen sind.

Die Versammlung beschliesst dem Antrage gemäss.

Ueber die in dem Commissionsbericht gleichfalls erörterte Frage der Aufnahme von Fruchtsaft in gährendem Zustande unter die bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände bedarf es — wie der Herr Vorsitzende unter Zustimmung der Versammlung constatirt — einer Abstimmung nicht, weil kein darauf gerichteter Antrag vorliegt, die Commission auch den Erlass einer solchen Bestimmung nicht in Vorschlag gebracht hat.

XI. der Tagesordnung. Anträge
a) der Badischen Staatsbahn, betreffend die Abänderung der Bestimmung im Alinea 3 des § 3 und
b) der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Declaration zu § 7 des Verschleppungsübereinkommens.

Namens der Commission referirt Herr General-Directionsrath Böhm (Bayerische Staatsbahn).

Den zu a gestellten Antrag der Commission, das Alinea 3 des § 3 des Uebereinkommens zu fassen wie folgt:

„Wenn eine unrichtige (d. h. den Bestimmungen im § 1 zu a und b zuwiderlaufende) Kartirung stattgefunden hat, so ist zwar die Karte für die Kartirungsroute zu verrechnen, die Fracht aber der transportberechtigten Route nach Abzug der der Verschleppungsroute in Gemässheit der Bestimmungen des § 5 etwa gebührenden Entschädigung zur Verfügung zu stellen. Für den Fall jedoch, dass die Sendung zwar bei der richtigen Empfangsexpedition eingegangen, aber ganz oder zum Theil über eine unrichtige Route transportirt worden ist, hat unter entsprechender Benachrichtigung der Versandstation und unbeschadet der der Verschleppungsroute gebührenden Entschädigung die Verrechnung für die transportberechtigte Route stattzufinden".

wird angenommen, ferner wird in Erledigung des ferneren Antrages der Commission beschlossen, zu § 7 des Verschleppungsübereinkommens zu declariren,

„dass auch im Falle der Expedition auf einen unrichtigen Bestimmungsort die Vergütung der Conventionalstrafe seitens der schuldigen Verwaltung an die zur Ungebühr mit einem Transporte belastete Strecke nach Massgabe des § 5 des Uebereinkommens Platz zu greifen habe".

XII. der Tagesordnung. Verschiedene Anträge auf Abänderung bezw. Ergänzung der Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrazügen, von Salon-, Personen-, Kranken- und besonderen Gepäckwagen.

Das Referat über die Commissionsverhandlungen wird durch Herrn Regierungsassessor Seubert (Badische Staatsbahn) vorgetragen.

1. Es handelt sich zunächst um die seitens der Badischen Staatsbahn angeregte Frage, ob bei Verwendung von zwei Locomotiven bei einem Extrazuge für jede derselben die unter A 2 sub a der Tarifbestimmungen festgesetzte Gebühr, oder ob diese Gebühr in jedem Falle nur einmal zur Berechnung zu ziehen sei.

Zu dem Commissionsantrage, unter A 2 als zweites Alinea dieser Nummer folgenden Zusatz aufzunehmen:

„Die Gebühr unter a kann für diejenigen Strecken, auf welchen mit Rücksicht auf die Belastungs- und Neigungsverhältnisse mehr als eine Locomotive verwendet werden muss, für jede verwendete Locomotive zur Berechnung gezogen werden".

erhält zunächst Herr Geh. Reg.-Rath Simon (Berlin-Hamburger Eisenbahn) das Wort, welcher bemerkt, dass ausser den Belastungs- und Neigungsverhältnissen auch noch andere, im Voraus nicht zu übersehende Umstände zur Verwendung zweier Locomotiven nöthigen könnten, und beantragt deshalb Modification der von der Commission vorgeschlagenen Bestimmung dahin, dass in derselben die Worte „mit Rücksicht auf die Belastungs- und Neigungsverhältnisse" gestrichen, das Wort „muss" aber unterstrichen werde.

Herr Regierungsrath Obermayer (Kaiserin Elisabethbahn) hält in Rücksicht auf den ausserordentlich geringfügigen Procentsatz des Extrazugverkehrs zu dem allgemeinen Personenverkehr eine Abänderung der bestehenden Bestimmungen nicht für nöthig, und warnt davor, den Extrazugverkehr noch mehr zu belasten; ausserdem sei zu berücksichtigen, dass auch bei der Beförderung der gewöhnlichen Personenzüge kein Unterschied in den Fahrpreisen bestehe, wenn eine grössere oder geringere Menge von Personen befördert werden oder wenn eine oder zwei Locomotiven Verwendung finden. Die Ansicht der Commission, dass es leicht möglich sein werde, der Abgangsstation des Extrazuges diejenigen Strecken vorher mitzutheilen, für welche mit Rücksicht auf die Belastungs- und Neigungsverhältnisse die Verwendung einer zweiten Locomotive nothwendig wird, hält Herr Regierungsrath Obermayer nicht für zutreffend, weil erfahrungsmässig häufig noch in letzter Stunde ein Wechsel in der Belastung des Extrazuges eintrete. Er empfiehlt deshalb, an den erst kurze Zeit bestehenden Vorschriften in der beantragten Richtung nichts zu ändern.

Gegen die Ausführungen des Herrn Regierungsrath Obermayer wenden sich Herr Director Büchtemann (Berlin-Potsd.-Magdeb. E.) und der Herr Referent, welche bemerken, dass die Commission mit ihrem Antrage der Ungewissheit habe ein Ende machen wollen, was im gegebenen Falle Rechtens ist, sie empfehlen deshalb Annahme des Commissionsantrages, in welchem eine Abänderung der Tarifbestimmungen nicht zu erblicken sei, und constatiren, dass hierdurch vielmehr nur ein Verfahren ausdrücklich sanctionirt werden solle, welches thatsächlich schon eine lange Reihe von Jahren bei einer grossen Anzahl von Vereinsbahnen in Anwendung gewesen sei. Uebrigens sei nicht ausser

Acht zu lassen, dass auch nach Annahme des Commissionsantrages jeder Verwaltung volle Freiheit gelassen werde, die doppelte Gebühr zu berechnen oder ausser Ansatz zu lassen. Ein wesentliches Interesse würden vorzugsweise nur Bahnen mit Gebirgsstrecken an der Ordnung der Sache haben, während die übrigen Bahnen voraussichtlich nur in selteneren Fällen sich in der Lage sehen würden, die doppelte Gebühr zu berechnen.

Nachdem Herr Regierungsrath Obermayer nochmals für seinen Antrag und der Herr Referent für den Commissionsantrag gesprochen, wird zur Abstimmung über die gestellten Anträge geschritten.

Die Abstimmung durch Aufstehen und Sitzenbleiben bleibt jedoch zweifelhaft und es wird deshalb vermittelst Stimmzettel abgestimmt.

Es sind 279 Stimmen abgegeben worden, von denen 141 für und 138 gegen den Commissionsantrag sind, der somit angenommen ist.

Die übrigen Anträge gelten damit als abgelehnt.

2. Man geht hierauf über zu der von der Berlin-Anhaltischen Bahn angeregten Frage, ob und welche Transportgebühren zu bezahlen sind für (Salon-, Personen- und Gepäck-) Wagen, welche zu Extrafahrten benutzt worden sind und nach dieser Benutzung auf Antrag des Bestellers in einem Extrazuge leer zurückbefördert werden.

Die Commission beantragt, unter Wegfall des letzten Alinea von A3, eine neue Ziffer 4 mit folgendem Wortlaut einzuschalten:

„4. Für den Rücktransport leerer Wagen mit gewöhnlichen Zügen auf Strecken, welche der Extrazug besetzt durchfahren hat, wird nichts berechnet.

Wird dagegen auf besonderes Verlangen ein Extrazug über eine bestimmte Strecke leer gefahren, so werden pro Achse und Tarifkilometer 7 ₰, in minimo 4 ℳ pro Tarifkilometer und 100 ℳ im Ganzen erhoben“.

Herr Geh. Regierungsrath Simon (Berlin-Hamburger Bahn) ist der Ansicht, dass das zweite Alinea des Commissionsantrages nicht alle möglichen Fälle ins Auge fasst, indem beispielsweise ein Extrazug aus einer so grossen Anzahl von Wagen bestehen könne, dass dieselben schon aus Betriebsrücksichten auch in einem Extrazuge leer wieder zurück befördert werden müssten. Er beantragt deshalb, das zweite Alinea der von der Commission vorgeschlagenen Bestimmung wie folgt zu fassen:

„Muss dagegen ein Extrazug über eine bestimmte Strecke leer gefahren werden, oder geschieht dies auf besonderes Verlangen und wird diesem Verlangen Folge gegeben, so werden etc. — wie in dem Commissionsantrage —“.

Nachdem noch der Herr Referent für den Commissionsantrag und Herr Geh. Rath Simon für den seinigen gesprochen, wird zur Abstimmung geschritten und zwar getrennt für jedes der beiden Alinea des Commissionsantrags.

Hierbei wird das erste Alinea angenommen und hiernächst auch das zweite Alinea mit dem vom Herrn Geh. Rath Simon gestellten Amendement.

3. Der Antrag der Commission zu A 3 und B 4 der Tarifbestimmungen geht dahin, das zweite Alinea unter A 3 wie folgt zu fassen:

„Ausserdem wird für den Transport solcher Wagen, wenn sie von der Eisenbahnverwaltung gestellt werden, eine Miethe von 4 ₰ pro Wagen und Tarifkilometer zu Gunsten der transportirenden fremden Eisenbahnverwaltung als Entschädigung für die von ihr der Wageneigenthümerin zu zahlende Wagenmiethe erhoben“.

und dieselbe Bestimmung auch unter B als zweites Alinea einzufügen.

Herr Geh. Rath Simon ist zwar mit den Commissionsanträgen einverstanden, erblickt aber in der Bestimmung B 4 eine Lücke, indem dieselbe keine Gebühr für die leere Rückbeförderung eines auf ausdrücklichen Wunsch des Bestellers gestellten Wagens vorsieht. Er beantragt deshalb, in dieser Bestimmung hinter „eingestellt werden sollen“ noch einzuschalten: „oder eingestellt worden sind“.

Der Herr Referent glaubt zwar Namens der Commission Einverständniss mit der Tendenz dieses Antrages erklären zu dürfen, wünscht aber, dass demselben eine solche Fassung gegeben werden möge, dass Willkürlichkeiten ausgeschlossen bleiben, die Gebühr vielmehr nur in solchen Fällen zur Erhebung kommen kann, wenn der leere Rücktransport des Wagens wirklich nöthig gewesen ist.

Herr Geh. Rath Simon formulirt hierauf unter Zustimmung des Herrn Referenten sein Amendement anderweit dahin, hinter dem ersten Alinea der Bestimmung B 4 hinzuzusetzen:

„Dieselbe Gebühr wird erhoben, wenn dergleichen Wagen auf Strecken, welche von dem Zuge, in den sie eingestellt worden sind, nicht befahren wurden, leer zurückbefördert werden müssen“.

Die Generalversammlung erklärt sich mit Aufnahme dieses Zusatzes in die Tarifbestimmungen einverstanden.

Hierauf wird der obige Commissionsantrag zu A 3 und B 4 der Tarifbestimmungen zur Abstimmung gebracht und angenommen.

Ferner erklärt die General-Versammlung in Uebereinstimmung mit den weiteren Commissionsanträgen und in Erledigung derselben:

a) dass, wenn nach A 3 und B 4 auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt werden, den Eisenbahnen neben den in diesen Bestimmungen angegebenen Gebühren mit dem Besteller noch diejenigen Bedingungen zu vereinbaren unbenommen bleibt, unter welchen sie demselben die gewünschten Wagen überlassen wollen;
b) dass der in A 3 und B 4 vorgesehene Vergütungssatz von 7 ₰ pro Achse und Tarifkilometer ohne Rücksicht darauf zu erheben ist, ob der Wagen der Eisenbahnverwaltung oder dem Besteller gehört.

4. Zu den Anträgen der Königlichen Direction der Main-Weser Bahn und der Königlich Württembergischen Eisenbahndirection in Betreff der Bestimmungen B 3 und B 7 ist von der Commission beantragt worden:

a) unter B 3 am Schluss hinzuzufügen: „(siehe jedoch Ziffer 7)“;
b) unter B 7 im ersten Alinea hinter dem Wort „Güterwagen“ einzuschalten: „sowie von Personenwagen IV. und III. Classe (insofern aus letzteren die Sitze herausgenommen sind)“.

Hierzu wird von Herrn Finanzrath Dopffel (Württemb. Staatsb.) beantragt, unter B 7 nach dem ersten Alinea noch die Bestimmung aufzunehmen:

„Insoweit dem Antrage auf Stellung von Wagen, aus denen die Sitzbänke herausgenommen worden sind, überhaupt nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung entsprochen wird, kann Erstattung der durch Herausnahme und Wiedereinsetzung der Sitzbänke erwachsenden Kosten beansprucht werden“.

Dieser Antrag blieb jedoch in der Minorität, wohingegen die Commissionsanträge angenommen wurden.

5. Der letzte der Anträge der Commission beschäftigt sich mit der von der Königlich Württembergischen Eisenbahndirection angeregten Frage, eine Festsetzung darüber zu treffen, auf wie lange mit einem Salonwagen auf fremder Bahn die Reise ohne Zahlung einer Miethe unterbrochen werden kann bezw. welche Miethe durch die Verwaltung der Unterbrechungsstation von dem Reisenden erhoben und der Wageneigenthümerin gutgebracht werden soll.

Ein bestimmter Antrag ist nicht gestellt worden und da ein solcher auch in der heutigen Sitzung nicht angemeldet wird, so geht die Generalversammlung über den Gegenstand zur Tagesordnung über.

XIII. der Tagesordnung. Antrag der Preussischen Ostbahn auf Abänderung der Bestimmung im Absatz 2 des § 21 des Vereins-Wagenregulativs.

Nach Anhörung des Referates des Herrn Regierungsassessors Stieger (Bergisch-Märkische E.) beschliesst die Generalversammlung dem Commissionsantrage gemäss,

hinter den Worten „mittelst farbigen Stifts“ im § 21 des Vereins-Wagenregulativs die Worte „oder Dinte“ einzuschalten.

XIV. der Tagesordnung. Anträge zu den §§ 12 und 13 des Vereins-Wagenregulativs

a) der Preussischen Ostbahn auf Abänderung der Bestimmung im Alinea 8 des § 12 und auf Streichung der Bestimmung im Alinea 2 des § 13,

b) der Elsass-Lothringischen Eisenbahn auf Streichung der vorbezeichneten beiden Bestimmungen.

In dem durch Herrn Regierungsassessor Stieger (Bergisch-Märkische E.) zum Vortrag gebrachten Berichte der Commission wird beantragt:

die Bestimmungen im Alinea 8 des § 12 und im Alinea 2 des § 13 des Vereins-Wagenregulativs zu streichen.

Nachdem der Herr Vertreter der Königlichen Direction der Ostbahn den Antrag seiner Verwaltung zu Gunsten des Elsass-Lothringischen Antrags zurückgezogen hat, wird der letztere, welcher mit dem Commissionsantrage identisch ist, angenommen.

XV. der Tagesordnung. Antrag der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, betreffend eine Fassungsänderung des § 15 (letztes Alinea) des Vereins-Wagenregulativs.

Nachdem Herr Hofrath Dr. Sochor (Gal. Karl-Ludwigb.) über den Gegenstand referirt hat, wird der von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn gestellte, von der Commission befürwortete Antrag:

in dem letzten Alinea des § 15 des Vereins-Wagenregulativs statt der Worte: „angefangenen Tag“ zu setzen: „angefangene 24 Stunden“

angenommen.

Fortgesetzt Salzburg, am 29. Juli 1879.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung. Das Protocoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und genehmigt. Vor Eintritt in die Tagesordnung werden zunächst die in der gestrigen Sitzung für heute zurückgestellten Gegenstände erledigt und zwar:

Zu No. I Position 22 der Tagesordnung (Vereins-Kartenreglement und Vereinskarten). Auf den Vorschlag des Herrn Vorsitzenden bezeichnet die Versammlung die Verwaltungen der Rheinischen, Tilsit-Insterburger, Weimar-Geraer, Württembergischen Staats-, Fünfkirchen-Barcser, Kaiser Ferdinands Nord-, Kaschau-Oderberger, Kronprinz Rudolf-, Pilsen-Priesener, Niederländischen Staatsbahn, welche in die vereinigte Vereins-Karten- und Statutencommission einzutreten haben.

Zu No. I Position 29 der Tagesordnung (Thätigkeit der Commissionen). Auf den Vorschlag des Herrn Vorsitzenden wird beschlossen, dass an Stelle der aus dem Verein geschiedenen Waagthalbahn die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn in die Personencommission einzutreten hat.

V. der Tagesordnung. Antrag der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, betreffend die Zulässigkeit der Berechnung einer Provision für Vorfrachten bei Weitersendung von Gütern ohne Beigabe neuer Frachtbriefe.

Herr Regierungsrath Hirche (Pr. Ostb.) berichtet über die am 27. d. M. stattgefundenen Commissionsverhandlungen, aus denen der Antrag hervorgegangen ist, zu dem Artikel 20 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement folgenden Zusatz aufzunehmen:

„Bei der Weiterdisposition durch den Versender bleibt in allen Fällen — mag der ursprüngliche Frachtbrief beibehalten oder ein neuer beigegeben werden — die nachgenommene Fracht provisionsfrei".

Der Antrag wird ohne Debatte angenommen.

Va. der Tagesordnung. Antrag der Thüringischen Eisenbahn, betreffend die Uebernahme der durch die zollamtliche Controle der Umladung von Zoll-Verschlusswagen erwachsenden Auslagen.

Die Commissionsverhandlungen und Anträge werden durch Herrn Kaiserlichen Rath Kutilek (Kaiser Ferdinands Nordbahn) zum Vortrag gebracht.

Gegen den Antrag der Commission wendet sich Herr Consul Mathies (Thüringische Bahn), welcher empfiehlt, den principiellen Antrag seiner Verwaltung, dahin gehend, zu Artikel 25 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement authentisch zu interpretiren,

dass unter den nach No. 1 daselbst zu behandelnden Verlust- und Beschädigungsfällen auch diejenigen zu verstehen sind, wenn durch die zollamtliche Controle der Umladung von Zoll-Verschlusswagen Auslagen an Diäten und Reisekosten von Steuerbeamten entstehen,

anzunehmen, da es unbillig sei, dass die qu. Kosten einer Verwaltung zur Last fallen.

Von Herrn Geh. Regierungsrath Offermann (Köln-Mindener Eisenbahn) wird dagegen Annahme des Commissionsantrages empfohlen, und u. A. motivirend bemerkt, dass hierdurch eine grosse Vereinfachung der Verrechnung eintrete, indem vermieden werde, dass nach einem Schuldigen gesucht werden müsse.

Herr Director Reinhardt (Oesterreichische Staatsbahn) macht darauf aufmerksam, dass diese Frage zu denjenigen gehöre, in welchen in den Verbänden nach ungleichen Grundsätzen verfahren werde und beantragt, den Gegenstand von der Tagesordnung abzusetzen und an die Commission zur weiteren geschäftlichen Behandlung zurückzuverweisen.

Der letztere Antrag wird abgelehnt, dagegen wird der Commissionsantrag, welcher dahin geht, im Artikel 15 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement als Alinea 5 den Zusatz aufzunehmen:

„Die Kosten der Umladung von Zoll-Verschlusswagen (Diäten und Reisekosten der Zollbeamten, Arbeitslöhne etc.) werden von derjenigen Verwaltung getragen, in deren Bereiche die Umladung erfolgt".

angenommen, womit der Antrag des Herrn Consul Mathies (Thüringische Bahn) gefallen ist.

Im Anschluss an die Verhandlungen über diesen Punkt richtet der Herr Vorsitzende an die Verwaltungen die dringende Aufforderung, gefälligst darauf Bedacht nehmen zu wollen, dass die Verbandsbestimmungen mit den Bestimmungen des Vereins in Uebereinstimmung sich befinden und in dieser Uebereinstimmung erhalten werden.

XVI. der Tagesordnung. Antrag der Elsass-Lothringischen Eisenbahn, betreffend die einheitliche Befestigung des Zug-Schlusssignals.

Der Commissionsbericht wird durch Herrn Hofrath von Stummer-Traunfels (Kaiser Ferdinands Nordbahn) zum Vortrag gebracht.

Die Commissionsanträge werden von dem Herrn Vorsitzenden im Einverständniss mit dem Herrn Referenten wie folgt formulirt:

„Es wird empfohlen, von einer einheitlichen, am Wagen bleibend befestigten Aufhänge-Vorrichtung abzusehen, vielmehr solche Vorrichtungen anzuwenden, die eine genügend sichere Aufhängung der Laterne ermöglichen, ohne besondere Einrichtungen am Wagen selbst zu erfordern.

Derartige Vorrichtungen zur Befestigung der Schlusslaterne am Zughaken oder an der Bufferstange haben sich bereits bei verschiedenen Bahnen bewährt. Zur Anwendung werden die durch Zeichnungen im Commissionsbericht dargestellten Apparate empfohlen".

Diese Anträge werden ohne Discussion angenommen.

XVII. der Tagesordnung. Anträge der Sächsischen Staatsbahn und der Bayerischen Staatsbahn, betreffend die Einführung einheitlicher Bestimmungen in Bezug auf die Einrichtung der Personenwagen mit Oelgasbeleuchtung und die Einführung eines einheitlichen Dornschlüssels für den Haupthahn der Gasleitung an Personenwagen.

Nachdem durch Herrn Eisenbahndirector Gust (Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn) über die Commissionsverhandlungen berichtet worden, werden die Anträge der Commission in nachstehender Fassung angenommen:

1. An Stelle der No. 7 des zu Pos. XII der Tagesordnung der Hamburger Generalversammlung gefassten Beschlusses zu setzen: „Der Dorn des Haupthahns der Gasleitung erhält die in Figur 4, der Schlüssel die in Figur 6 der Anlage A des Commissionsberichts bezeichnete Form. Der Haupthahn soll bei Neubeschaffungen an einer Stirnseite des Wagens in bequemer Höhe von den Schienen — und bei Wagen mit Stirneingang — vor der Plattform angebracht werden".
2. Der Schlüssel für den Füllhahn der Recipienten, sowie der zugehörige Dorn ist nach der in der vorgenannten Anlage erhaltenen Zeichnung Figur 2 auszuführen.
3. Die Verschraubung für die Anbringung des Füllschlauches, sowie der Dichtungsconus ist nach den Zeichnungen Figur 1 und 3 daselbst herzustellen.
4. Die Glasglocke, welche in Figur 6 daselbst dargestellt ist, erhält einen äusseren Durchmesser am Rande von 215 mm und eine Tiefe von mindestens 117 mm.
5. Die in den vorstehend sub 1—4 genannten Zeichnungen eingeschriebenen Masse sind einzuhalten.
6. Die allgemeine Einführung der dem Commissionsberichte anliegenden Instructionen wird den Vereinsverwaltungen empfohlen.

Zu No. 5 der Anträge ist noch zu bemerken, dass die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn sich zur Lieferung von Musterstücken gegen Ersatz der Selbstkosten erboten hat.

XVIII. der Tagesordnung. Antrag der technischen Commission, betreffend die Aufstellung von Lieferungsbedingungen für Achsen, Radreifen und Schienen aus Flusseisen resp. Flussstahl.

Herr Eisenbahndirector Hering (Elsass-Lothringische Eisenbahn) berichtet über die Commissionsverhandlungen, aus denen die Anträge hervorgegangen sind:

1. Die von der technischen Commission bezw. deren Subcommission angefertigten Ausarbeitungen der aus den Festigkeits- etc. Versuchen gezogenen Resultate auf Vereinskosten drucken zu lassen und an die Vereinsverwaltungen zu vertheilen, ausserdem auch dem Buchhandel zu übergeben.
2. Den Vereinsverwaltungen die Anwendung der von der Commission ausgearbeiteten, nach Ablauf von zwei Jahren auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen zu revidirenden Bedingungen für Lieferung von Achsen, Radreifen und Schienen aus Flusseisen resp. Flussstahl zu empfehlen.
3. Die Vereinsverwaltungen möchten veranlasst werden, die Resultate der Zerreissproben und der etwa sonst veranstalteten Proben aller untersuchten Stäbe, sowie die später in der Praxis mit den untersuchten Materialien gemachten Erfahrungen quartaliter der geschäftsführenden Direction behufs Bearbeitung durch eine der technischen Commission angehörendeVerwaltung (in ähnlicher Weise, wie solches bezüglich der Achsbrüche geschieht), und unter Benutzung des von der Subcommission für die Classification von Eisen und Stahl zu gleichem Zwecke verwendeten Formulars, einzureichen.

Der Antrag sub 1 wird ohne Discussion angenommen.

Zu den speciellen Bedingungen über die Lieferung von Schienen (§ 19) trägt Herr Geh. Regierungsrath Simon (Berlin-Hamburger Eisenbahn) Bedenken, der Festsetzung einer 5jährigen Garantiezeit zuzustimmen, empfiehlt vielmehr, es einstweilen noch und bis weitere Erfahrungen vorliegen, bei einer 10jährigen Garantiezeit zu belassen, welche auch bisher fast allgemein stipulirt worden sei.

Der Herr Referent bemerkt hierzu, dass die in Rede stehende Bestimmung nicht zu derjenigen gehöre, welche von der der Commission thunlichst allgemein in Anwendung zu bringen empfohlen werde, dass dieselbe vielmehr nur der Vollständigkeit wegen aufgenommen sei und dass es jeder Verwaltung überlassen bleibe, eine 5jährige, 10jährige oder längere oder kürzere Garantiezeit vorzuschreiben.

An der Debatte hierüber betheiligen sich noch andere Redner und nachdem auf Grund der längeren Discussion und zur Begegnung von Zweifeln von dem Herrn Vorsitzenden unter Zustimmung des Herrn Referenten ausdrücklich constatirt worden war, dass die Bestimmungen des Bedingnissheftes den Vereinsverwaltungen nur anzuwenden empfohlen werden, bringt Herr Geh. Rath Offermann (Köln-Mindener Eisenbahn) in Vorschlag, in dem citirten § 19 statt „von fünf Jahren" zu setzen „von .... Jahren", ein Antrag, welcher von Herrn Director Dr. Glauer (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn) dahin erweitert wird, überall da, wo in dem Bedingnisshefte die Dauer der Garantiezeit in Jahren ausgedrückt ist, diese Garantiezeit nicht genau zu

bezeichnen, sondern statt der bestimmten Jahresdauer Punkte (. . . .) zu setzen.

Dieser Antrag wird angenommen und mit dieser Modification auch der Antrag 2 der Commission.

Der Antrag 3 der Commission wird gleichfalls und zwar mit der Modification angenommen, dass derselbe im Eingange lautet: „3. Die Vereinsverwaltungen zu verpflichten, die Resultate der Zerreissproben u. s. w."

XIX. der Tagesordnung. Antrag der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn auf Erweiterung der Bestimmungen des § 135 der technischen Vereinbarungen, die Maximal-Radstände der Personenwagen betreffend.

Von der Commission, Namens welcher Herr Baurath Wolf (Oldenburgische Staatseisenbahn) berichtet, wird beantragt, im § 135 der technischen Vereinbarungen hinter dem mit „Für Bahnen, welche in freier Strecke u. s. w." beginnenden Absatze die beiden neuen Alineas hinzuzufügen:

„Die Betriebssicherheit wird nicht gefährdet, wenn grössere Radstände zugelassen werden, und zwar:
4,00 m bei Curven von 180 m Radius,
5,00 m „ „ „ 250 m „
6,00 m „ „ „ 300 m „
7,00 m „ „ „ 400 m „
und darüber.

Wagen mit grösseren Radständen zu den bezüglichen Curvenradien können nur in besonderen Fällen und nach vorhergehender Vereinbarung zugelassen werden".

Von dem Herrn Vertreter der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn wird heute der Zusatzantrag gestellt, in dem letzten Alinea des § 135 der technischen Vereinbarungen statt der Worte: „und das Mass von 4,00 m in der Regel als maximum anzusehen" zu setzen: „und das Mass von 4,5 m als Maximum anzusehen".

Der Antrag blieb jedoch in der Minorität, wohingegen der Commissionsantrag angenommen wurde.

XX. der Tagesordnung. Regelung des Verhältnisses der Graz-Köflacher Bahn zum Verein nach Vorschrift des § 2 Alinea 3 des Vereinsstatuts.

Die geschäftsführende Direction glaubt durch den zwischen der Südbahn und der Graz-KöflacherBahn abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungsvertrag die Selbstständigkeit der letzteren in so erheblichem Masse alterirt, dass das Verbleiben derselben als selbstständiges Mitglied im Verein mit der Bestimmung im § 2 Alinea 3 des Vereinsstatuts, wonach eine Eisenbahn, wenn sie den Transport auf ihrer Bahn ganz oder theilweise einer anderen zum Verein gehörigen Verwaltung überlässt, für die Zeit und für die Strecke, bezüglich deren sie der eigenen Betriebsverwaltung ermangelt, nur in einer durch jene vermittelten Weise an dem Verein theilnehmen kann, ihr nicht mehr vereinbar erschien. Die geschäftsführende Direction war vielmehr der Ansicht, dass die Graz-Köflacher Bahn als selbstständiges Mitglied aus dem Verein scheiden müsse und in demselben nur durch die betriebsführende Verwaltung der Südbahn vertreten werden könne.

Da indessen gegen diese Auffassung von den Verwaltungen der Südbahn und der Graz-Köflacher Eisenbahn motivirter Widerspruch erhoben worden war, so hat die geschäftsführende Direction die Entscheidung der Generalversammlung anrufen zu müssen geglaubt.

Ueber den Gegenstand ist in einer am 27. Juli abgehaltenen Commissionssitzung verhandelt worden, und es ist die Commission hierbei in ihrer Majorität zu der Ansicht gelangt, dass die Befugnisse, welche sich die Graz-Köflacher Bahn in dem Betriebs-Ueberlassungsvertrage vorbehalten hat, im Wesentlichen nur solche sind, welche nach dem Deutschen Handels-Gesetzbuche dem Aufsichtsrathe der Actiengesellschaften beiwohnen, dass somit die Graz-Köflacher Bahn nicht mehr als diejenige Stelle anzusehen sei, welcher die Centralleitung obliegt, bezw. welche im Stande und berechtigt ist, die Vereinsbeschlüsse auszuführen oder denselben Geltung zu verschaffen.

Die Commission beantragt daher, die Generalversammlung wolle aussprechen, dass die selbstständige Vereinsmitgliedschaft der Graz-Köflacher Bahn mit den bezüglichen Bestimmungen des Vereinsstatuts nicht vereinbar ist.

Herr Generaldirector v. Freund (I. Siebenbürger Bahn) ist der Meinung, dass die Generalversammlung, welcher nur ein mündlicher Bericht erstattet werden konnte, wegen mangelnder Information kaum in der Lage sein dürfte, sich ein zutreffendes Urtheil über das Verhältniss der Graz-Köflacher Bahn zu der Südbahn zu bilden, und dass es sich deshalb sowie aus anderen Zweckmässigkeitsgründen empfehle, die Beschlussfassung für jetzt auszusetzen. Der Herr Redner macht darauf aufmerksam, dass nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen auch die Parteien gehört werden müssten, um ihre Rechte zu vertreten, wie dies auch vor der Beschlussfassung über das Verhältniss der Arad-Temesvarer Bahn geschehen, in dem vorliegenden Falle aber unterlassen worden sei.

In ähnlichem Sinne spricht sich auch der Herr Vertreter der Graz-Köflacher Bahn aus.

Von Seiten des Herrn Referenten wird das Vorhandensein einer Analogie zwischen der Arad-Temesvarer und der Graz-Köflacher Bahn bestritten und constatirt, dass diese Frage auch in der Commission erörtert worden, dass die Commission aber zu der Ueberzeugung gelangt sei, dass der Graz-Köflacher Bahn eine Reihe von Befugnissen, welche sich die Arad-Temesvarer Bahn gegenüber der Theissbahn vorbehalten habe und welche s. Z. bei der Beschlussnahme entscheidend ins Gewicht gefallen seien, nicht beiwohnen.

Herr Hofrath Dr. Gross (Oesterreichische Nordwestbahn) befürwortet Annahme des Commissionsantrages, wogegen Herr Geh. Regierungsrath Offermann (Köln-Mindener Bahn) das bisher vorgebrachte Beweismaterial noch nicht für ausreichend zur Beurtheilung des Sachverhältnisses hält und deshalb Vertagung der Beschlussnahme in Antrag bringt.

Von Herrn Regierungsrath Schreiner (Oesterreichische Südbahn) wird auf die Schwierigkeiten hingewiesen, welche für die Südbahn entstehen würden, wenn der Ausschluss der Graz-Köflacher Bahn als selbstständiges Mitglied aus dem Verein ausgesprochen werden sollte, indem alsdann die Südbahn voraussichtlich in manchen Fällen in der Lage sein werde erklären zu müssen, dass sie diesen oder jenen Vereinsbeschluss für die Graz-Köflacher Bahn nicht werde zur Ausführung bringen können.

Nachdem Herr Generaldirector von Freund (I. Siebenbürger Bahn) noch für den Vertagungsantrag und der Herr Referent für den Commissionsantrag gesprochen, wird die Discussion geschlossen.

Es erfolgt zunächst Abstimmung über den Vertagungsantrag in der nachstehenden, von dem Herrn Vorsitzenden formulirten Fassung:

Die Generalversammlung beschliesst, den Gegenstand von der heutigen Tagesordnung ab- und auf die Tagesordnung der nächsten Generalversammlung zu setzen, denselben zu dem Zwecke und behufs Vorbereitung für die demnächstige Beschlussnahme der Commission zu überweisen, mit dem Auftrage, zu ihren Verhandlungen auch die Graz-Köflacher Bahn zuzuziehen.

Die Abstimmung durch Aufstehen und Sitzenbleiben bleibt zweifelhaft, es wird deshalb Abstimmung mittelst Stimmzettel vorgenommen.

Es sind 306 Stimmen abgegeben worden. Davon sind 133 für, 173 gegen den Vertagungsantrag, der letztere ist somit abgelehnt.

Hiernächst wird über den Commissionsantrag abgestimmt und derselbe angenommen.

XXI. der Tagesordnung. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direction über die Verwaltung der Vereinscasse.

Herr Regierungsrath Heinsius (Hannoversche Staatsbahn) trägt den Revisionsbericht über die Rechnung der Vereinscasse vor.

Nachdem der Herr Vorsitzende darauf aufmerksam gemacht hatte, dass das vorhandene Deficit die Ausschreibung neuer Vereinscassenbeiträge nöthig mache, ertheilt die Generalversammlung der geschäftsführenden Direction einstimmig Decharge.

XXII. der Tagesordnung. Bericht des Curatoriums über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

Herr Geh. Regierungsrath Simon (Berlin-Hamburger Eisenbahn) berichtet über das Resultat der Prüfung der Rechnung. Auf den Antrag des Herrn Referenten ertheilt die Generalversammlung der geschäftsführenden Direction einstimmig Decharge.

Von dem Herrn Vorsitzenden wird zu dem Gegenstande nachrichtlich bemerkt, dass der Vorsteher des Vereinsbureaus mit dem 1. August c. wegen Invalidität in Pension trete und dass deshalb ein Anwachsen des Pensionsfonds ferner nicht mehr in demselben Masse eintreten werde als bisher.

XXIII. der Tagesordnung. Wahl des Orts und Bestimmung der Zeit für die nächste Generalversammlung.

Die nächste ordentliche Generalversammlung soll im Sommer 1880 in

Baden-Baden

stattfinden.

Die nähere Bestimmung des Termins bleibt der geschäftsführenden Direction überlassen.

Nachdem die Versammlung dem Herrn Vorsitzenden ihren lebhaften Dank für seine umsichtige und unparteiische Leitung der Verhandlungen ausgesprochen und der Herr Vorsitzende den Oesterreichischen Verwaltungen, insbesondere aber der Kaiserin Elisabethbahn Namens der Versammlung für ihre den Herren Abgeordneten gewidmete Fürsorge gedankt hat, schliesst derselbe die Sitzung.

Hierauf wird das Protocoll der heutigen Sitzung verlesen genehmigt und vollzogen wie folgt:

Von Seiten der geschäftsführenden Direction:
K. Schrader. Magnus. Wilhelm Wolff.

Von Seiten der übrigen Herren Abgeordneten:
Thomé. Compes. Jecklin. Heinsius. Senftleben. Hirche. v. Schmerfeld. Dr. Firnhaber. Simon. Caesar. Jonas. Stieger. van der Goes. Wex. Wendland. von Iványka. v. Madarassy. Wilh. Freiherr v. Engerth. Ronsperger. Freund. Dr. Mandello.

v. Pollanetz. R. Staberow. Dr. Liharzik. Reder. Eltzbacher. Weise. van Riemsdyk. von Harkány. Simon. de Maistre. v. Beretvás. Ast. Roder. Oelschläger. R. Gust. Czigly. Pichler. Polyák. v. Haselberg. Obermayer. v. Stummer-Traunfels. Offermann. von Caprivi. F. W. Wolf. Dr. van Lennep. A. W. de Serres. Dopffel. Dimler. Simon. C. Mathies. Dr. Slevogt. Fr. Bischoff. Altvater. Dr. Buschmann. Freiherr von Biedermann. Seubert. Ruoff. Dietzschold. Schwenk. Grapow. Morawitz. Gross. Thommen. Ernst Kohl. Eger. Dr. Tragy. W. Kretschmer. Dr. Böhm. Emperger. J. Kohn. G. Löw. Dr. Zehetner. Kuh. Jarsch. Ziffer. v. Klaudy. Blasovits. Reinhardt. Kohn. Pechar. Priborsky. Mastny. Klingel.

Internationale Eisenbahnstatistik.

Am 27. und 28. Juni d. J. hat die fachmännische Commission für die internationale Eisenbahnstatistik und zwar das Subcomité für die Statistik der Waarenbewegung auf den Eisenbahnen in Heidelberg ihre Sitzungen abgehalten und dabei beschlossen:

den Eisenbahnverwaltungen für die Darstellung des internen Waarenverkehrs in den Rechenschaftsberichten und sonstigen statistischen Nachrichten nachstehende Nomenclatur zu empfehlen, wobei allerdings bemerkt wird, dass es den Eisenbahnen freigestellt bleiben solle, noch weitere Artikel getrennt nachzuweisen, beziehungsweise wenn es ihnen unmöglich ist, einzelne Artikel speciell zu erfassen, mehrere Positionen zusammenzuziehen.

1. Grossvieh.
2. Kleinvieh.
3. Fische aller Art.
4. Knochen und Hörner.
5. Thierhaare und Borsten.
6. Guano u. andere Düngstoffe.
7. Fette und fette Oele.
8. Getreide und Hülsenfrüchte.
9. Reis.
10. Mehl und andere Mühlenfabrikate.
11. Kartoffeln.
12. Leinsaat und andere Sämereien.
13. Spiritus und Spirituosen aller Art.
14. Wein.
15. Bier.
16. Kaffee.
17. Thee.
18. Zucker, roh und raffinirt, Syrup und Melasse.
19. Tabak und Tabaksfabrikate.
20. Obst und Südfrüchte.
21. Farbehölzer und Farbestoffe aller Art.
22. Baumwolle, roh.
23. Flachs, Hanf, Jute.
24. Schafwolle.
25. Seide, roh und gesponnen.
26. Garne aller Art (ohne Seide).
27. Webe- und Wirkwaaren.
28. Häute und Felle.
29. Leder und Lederwaaren.
30. Lumpen und andere Stoffe zur Papierfabrikation.
31. Papier, Pappen und Papierarbeiten.
32. Steine und Erden.
33. Thonwaaren aller Art.
34. Glas und Glaswaaren.
35. Erze.
36. Roh- und Brucheisen.
37. Andere Metalle.
38. Eisenbahnschienen.
39. Bearbeitetes Eisen und Eisenwaaren.
40. Maschinen und Maschinentheile.
41. Brennholz.
42. Bau- und anderes Nutzholz.
43. Stein- u. Braunkohle, Coaks, Torf.
44. Salz.
45. Chemikalien.
46. Petroleum und andere mineralische Oele.
47. Alle anderen Artikel.

Ausserdem wurde von Herrn Administrateur J. Janssens der Belgischen Staatsbahnen aus Brüssel der Antrag gestellt und unterstützt, auf die Tagesordnung der nächsten Session nachstehende Frage zu setzen: Es sollen die Transportkosten der Passagiere ebenso wie der Waaren festgestellt werden, wobei man sich in Bezug auf das letztere Verkehrselement zunächst auf zwei Kategorien beschränken möge: Frachtgutverkehr (petite vitesse) und Eilgutverkehr (grande vitesse). Die Ausgaben wären unterzutheilen wie folgt:

a) fixe Ausgaben (allgemeine Kosten) und solche Ausgaben, welche dem Transporte vorausgehen;

b) specielle Ausgaben, welche variabel sind und von der durchlaufenen Strecke abhängen.

Schliesslich sprachen mehrere Mitglieder den Wunsch aus, dass eine erste internationale Eisenbahnstatistik auf Grund der zu Rom und Bern festgestellten Tabellen ausgearbeitet und publicirt werde.

Wir können uns diesem zuletzt ausgesprochenen Wunsche nur anschliessen und glauben dringend empfehlen zu sollen, von jeder weiteren Verhandlung so lange Abstand zu nehmen, bis die erste internationale Eisenbahnstatistik zusammengestellt und veröffentlicht sein wird. Wer sich einigermassen mit vergleichender Statistik beschäftigt hat, dem werden die grossen, in einzelnen Beziehungen bisher unübersteiglichen Schwierigkeiten nicht entgangen sein, welche die vergleichende Eisenbahnstatistik hochentwickelter Länder wie Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, England, Frankreich, Italien etc. bietet, um wieviel mehr ist dies natürlich der Fall bei solchen Ländern, in denen die Eisenbahnstatistik bisher noch wenig, vielleicht gar nicht gepflegt ist wie in Russland, der Türkei, Egypten etc. Wir glauben daher, dass erst nach dem Umfange und der Art und Weise des von den einzelnen Ländern eingehenden statistischen Materials beurtheilt werden kann, ob überhaupt eine internationale Eisenbahnstatistik für alle Länder der Welt, welche Eisenbahnen besitzen, möglich ist, oder ob es nicht vorzuziehen sein wird, diese internationale Eisenbahnstatistik auf die Hauptländer Europas und etwa die Vereinigten Staaten von Nordamerika zu beschränken, bei deren Vergleich nicht nur ein wissenschaftlicher Zweck, sondern ein für die Oeconomie der Eisenbahnverwaltung zu verwerthender practischer Nutzen zu erreichen sein würde.

Was den Antrag von Herrn J. Janssens in Bezug auf die Berechnung der Selbstkosten des Personen- und Gütertransports betrifft, so scheinen dem Herrn Antragsteller wie den Mitgliedern der Commission weder die zahlreichen Bestrebungen bekannt zu sein, die in dieser Richtung bereits von den verschiedensten Seiten gemacht worden sind, noch die ganz ausserordentlichen Schwierigkeiten, die sich einer einfachen Lösung dieser Frage entgegenstellen.

Bekanntlich hat der Berliner Eisenbahnverein schon vor längerer Zeit eine Commission gewählt, welche eine möglichst einfache und practische Methode zur Berechnung der Selbstkosten der Personen- und Güterbeförderung ermitteln soll. Wie wir hören, hat sich diese Commission für die in den Geschäftsberichten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mitgetheilte Methode unter entsprechender Modification derselben ausgesprochen, und ist nun damit beschäftigt, unter Zugrundelegung derselben genaues statistisches Material für verschiedene Bahnen zu beschaffen. Wennschon bei den ausführlichen Geschäftsberichten der Deutschen Eisenbahnen und bei der in keinem anderen Lande erreichten Vollständigkeit der statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen dieses Material nicht ausreicht, um die in Rede stehende Frage zu lösen, dann liegt es wohl nahe, dass diese Frage sich überhaupt für eine internationale Behandlung nicht eignet, sondern dem bahnbrechenden Einfluss der Wissenschaft überlassen werden muss.

Auch in Betreff der von Herrn Perl vorgeschlagenen, zuerst 106 Artikel umfassenden, von der Commission auf 47 verringerten Nomenclatur für die Statistik des Waarenverkehrs fürchten wir, dass dieser Vorschlag sich nicht verwirklichen lassen wird. Wir bedauern zunächst, dass man von den wiederholten und eingehenden Verhandlungen, welche in Betreff der Statistik des Waarenverkehrs von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gepflogen worden sind, keine Notiz genommen hat, und dass die von dem Verein angenommene und bisher von einer grossen Anzahl von Eisenbahnverwaltungen in ihren Geschäftsberichten beachtete sogenannte Amsterdamer Nomenclatur mit 33 Waarenclassen nicht einmal zur Discussion gekommen ist. Wenn wir auch bei Annahme dieser Nomenclatur die Aufstellung einer internationalen Waarenstatistik für den Eisenbahnverkehr auf Grund der bisherigen Erfahrungen ebenfalls für aussichtslos halten, so würde doch wenigstens auf diese Weise leichter ein Weg zur Verständigung gefunden werden und eine Benutzung des vorhandenen statistischen Materials möglich gewesen sein. Wenn wir im Interesse der Sache geglaubt haben, unsere Bedenken über die gefassten Beschlüsse aussprechen zu sollen, so verkennen wir doch keinesweges den hohen Werth einer internationalen Eisenbahnstatistik, die uns voraussichtlich in vielen Beziehungen interessante und bisher nicht zu erreichende Aufschlüsse gewähren wird, und wir können nur von Neuem wünschen, dass die erste internationale Eisenbahnstatistik möglichst bald zur Veröffentlichung gelangt.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 4. August 1879. (Versicherung gegen Transportschäden. Refactienverordnung. Tarifbestimmungen. Einnahmen im Juni. Tarifverbände. Fahrdauer Wien-Venetien. Eisenbahnkalender. Karte des Böhmischen Braunkohlenverkehrs. Brood-Zenica. Bosnathalbahn. Coursnotiz.)

Nachstehender Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 21. v. Mts. constatirt die wiederholt in diesen Blättern besprochene Ungehörigkeit, ja Schädlichkeit der Versicherung unserer Eisenbahnen gegen Transportschäden (mit welcher Versicherung auch unläugbar moralische Nachtheile verbunden sind), indem zugleich ein zweckmässigerer Versicherungsmodus gegen Feuerschaden empfohlen, dagegen aber der Zulässigkeit einer (bei den Ungarischen Bahnen in Kraft tretenden) wechselseitigen Versicherung der Bahnverwaltungen gegen derlei Schäden gar nicht erwähnt wird. Dieser Erlass lautet wörtlich: „Es ist eine durch die Erfahrung constatirte Thatsache, dass die Prämien, welche von den Eisenbahngesellschaften für die Versicherung der im Transporte begriffenen Gegenstände und Materialien an die Assecuranzanstalten bezahlt werden, ausser jedem Verhältnisse zu den Entschädigungsbeträgen stehen, welche thatsächlich für Schäden aus dem Transporte zur Auszahlung ge-

langen. Die specielle Versicherung dieser Schäden, welche bei entsprechender Aufmerksamkeit und Ueberwachung des Personales überhaupt nur in geringem Masse vorkommen können, ist daher für die Bahnunternehmungen mit keinerlei Vortheil verbunden, vielmehr hat dieselbe im Gegentheile eine nicht gerechtfertigte Belastung der Betriebsrechnung zur Folge. Unter diesen Umständen muss es vielmehr zweckmässiger erscheinen, die Transportversicherung etwa mit Ausnahme jener gegen Feuerschäden, wofür der bisherige Vorgang beibehalten werden kann, überhaupt aufzulassen und die aus Anlass sonstiger Schäden zur Auszahlung gelangenden Vergütungsbeträge einfach in die Betriebsrechnung als Ausgabe einzustellen, wozu auch einvernehmlich mit dem K. K. Finanzministerium die Bewilligung hiermit ausdrücklich ertheilt wird. Was ferner die Versicherung der Bahnbestandtheile gegen Feuerschäden anbelangt, so kann es mit Rücksicht auf das ungleich höhere Risico und die dadurch mögliche Ueberlastung der Betriebsrechnung wohl nicht angehen, von einer besonderen Versicherung bezüglich dieser Schäden gänzlich abzusehen. Es wird aber genügen, die Versicherung nur auf die grösseren Objecte, wie Aufnahmsgebäude, Waarenmagazine, Werkstätten u. dergl., in den bedeutenderen Stationen zu beschränken, während die Schäden an den kleineren Objecten, wie Wächterhäusern u. s. w., gleichfalls der Betriebsrechnung angelastet werden können, wobei allerdings von der Voraussetzung ausgegangen wird, dass für die gehörige Ueberwachung des Personales und die genaueste Befolgung der zur Verhütung solcher Schäden bestehenden Sicherheits- und sonstigen Vorschriften gewissenhaft Sorge getragen wird. Hiervon wird die Verwaltung zur Darnachachtung mit dem Beifügen in Kenntniss gesetzt, diese Grundsätze, sofern sie nicht schon derzeit bei der dortigen Unternehmung in Geltung stehen, bei Ablauf der gegenwärtigen Versicherungsverträge sofort in Anwendung zu bringen".

Das Ungarische Communicationsministerium hat mit Erlass vom 26. v. Mts. das Ungarische „Centralblatt für Eisenbahnen" als Organ für die Veröffentlichung der Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre unter der Bedingung erklärt, dass dieses Blatt eine (umständlich normirte) Verbreitung unter dem Bahnpersonale erlange, deren Kosten in die Betriebsrechnung eingestellt werden dürfen. Diese Veröffentlichungen werden unentgeltlich im genannten Organ erfolgen, welches nun zweimal und nach Bedarf auch dreimal in der Woche erscheinen wird. Die Deutsche Ausgabe dieses Blattes vermittelt auch wie bisher die Kenntniss der in Ungarischer Sprache veröffentlichten Refactienkundmachungen in die weiteren Kreise.

Das „Oesterreichische Reichs-Gesetzblatt" vom 2. d. Mts. enthält die Kundmachung des Handelsministeriums vom 7. Juli 1879, betreffend die Abänderung einiger concessionsmässigen Tarifbestimmungen der K. K. priv. Erzherzog Albrechtbahn auf Grund des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen. (Wir tragen diese Kundmachung gelegentlich nach.)

Die Betriebsausweise der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen, welche bis Ende Juni 1879 vorliegen, zeigen im Ganzen recht erfreuliche Resultate. Sowohl der Personen- als Frachtenverkehr weist pro Juni eine Zunahme aus; im Juni 1878 wurden 3 592 483 Personen und 3 184 495 t Frachten befördert und hierfür 16 011 488 fl. eingenommen, im Juni 1879 wurden jedoch 3 663 640 Personen und 3 440 863 t Frachten befördert und hierfür 16 645 164 fl. eingenommen. Das Mehr der Geldeinnahmen beträgt also pro Juni 1879 663 676 fl. Aber nicht nur für den Monat Juni allein ergiebt sich ein Plus des finanziellen Ertrages der Bahnen, ein solches ergiebt sich auch für das ganze erste Halbjahr 1879, wie dies die nachfolgende Statistik darthut. Das mit mehr als 700 000 fl. abschliessende Plus kommt auf Rechnung der gemeinsamen und Ungarischen Bahnen, die Oesterreichischen Bahnen weisen eine Mindereinnahme aus. Bei den gemeinsamen Bahnen giebt der vergrösserte Verkehr der Südbahn und der Oesterreichischen Staatseisenbahn (Plus 0,56, beziehungsweise 0,17 Millionen Gulden) den Ausschlag. Die Südbahn hatte im ersten Halbjahre 1879 aus dem Personenverkehre eine Geldeinnahme von 4,30 Millionen Gulden, die Oesterreichische Staatseisenbahn eine solche von 2,03 Millionen Gulden. Der Frachtenverkehr lieferte ein weitaus grösseres Erträgniss, wie denn der letztere überhaupt für den finanziellen Ertrag der Bahnen massgebend ist.

Die Oesterreichisch-Ungarische Directorenconferenz betraute, nach Mittheilung der „N. F. P.", vor Kurzem ein engeres Comité mit der Aufgabe, zu prüfen, unter welchen Modalitäten die Tarifverbände mit den Preussischen Bahnen erneuert werden könnten. Dieses Comité besteht aus den Vertretern der Ungarischen Staatsbahnen, der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft und der Kaiserin Elisabethbahn. Die Arbeiten des Comités, welches das Recht hat, eine beliebige Anzahl von Mitgliedern zu cooptiren, befinden sich vorläufig noch im ersten Stadium der Vorbereitung. Da die Lösung der Frage alle Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen gleich lebhaft interessirt, so wurde beschlossen, solidarisch vorzugehen. Dies hindert aber nicht, dass einzelne Eisenbahnverwaltungen bestrebt sind, sich schon jetzt gewisse, für den Verkehr ihrer Linien massgebende Specialverbände durch besondere Verhandlungen und Abmachungen zu sichern.

Durch die neueröffnete Linie Tarvis-Ponteba-Udine hat sich die Zahl der directen Reiselinien nach Italien wieder um eine vermehrt. Es dürfte interessant sein, schreibt das „Fr.-B.", einen Vergleich hinsichtlich der Entfernung und Fahrdauer auf den drei grossen Schienenwegen anzustellen, die von Wien nach Venetien führen. Da ist zunächst die Hauptlinie der Südbahn über Nabresina nach Cormons. Die Linie beträgt 611 km (80 Deutsche Meilen) und kann mit Benutzung des Triester Eilzuges in etwas mehr als 16 Stunden zurückgelegt werden. Die zweite Linie gehört nur theilweise der Südbahn an und zwar von Wien bis Bruck an der Mur und von Villach bis Ala (Kärntnerbahn und Brennerbahn); die Zwischenstrecke Bruck-Villach entfällt auf die Rudolfbahn. Diese Strecke beträgt volle 700 km (93 Deutsche Meilen) und wird in rund 24 Stunden zurückgelegt. Die Eisenbahn Tarvis-Udine ist von allen dreien weitaus die kürzeste, denn sie misst von Wien über Bruck, Villach und Tarvis bis zur Italienischen Grenze bei Pontafel nur 385 km (50 Deutsche Meilen) und wird in etwa 15 Stunden zurückgelegt. Der neue Reiseweg ist demnach um nahezu ein Drittel kürzer als der, welcher mit der Südbahn identisch ist; gleichwohl ist die Fahrdauer nur ein Unbedeutendes geringer, wie auch die längere Wartezeit an den Kreuzungspunkten ein Uebelstand ist. Erst wenn ein directer Zug mit Eilzuggeschwindigkeit auf dieser neuen Strecke verkehren kann, dürfte der Vortheil, den die Alpenbahn Tarvis-Udine unleugbar für sich hat, zur Geltung kommen. Dann wird man von Wien aus in nicht ganz 10 Stunden Italienischen Boden erreichen können, gegenüber den 16 Stunden der Südbahn und den 24 Stunden der Kärnten-Tiroler Linie.

Eisenbahn-Kalender für Oesterreich-Ungarn pro 1880. Die Herausgeber dieses in kurzer Zeit beliebt gewordenen Taschen-Kalenders versenden eben die Subscriptionseinladungen für den III. Jahrgang und ist zu hoffen, dass derselbe sowie seine Vorgänger auch diesmal ein unentbehrliches Nachschlagebuch für jeden Eisenbahnbeamten werden dürfte. Für die Verbreitung des genannten, im Selbstverlage der Herausgeber (Ingenieur Mannlicher, Secretär Dr. Nilius, Bureauvorstand Weill und Inspector Westermayer) erscheinenden Kalenders spricht am deutlichsten der Umstand, dass der Reinertrag des II. Jahrganges dem Fonds zur Unterstützung nicht pensionsfähiger Eisenbahnbediensteten den ansehnlichen Betrag von 2 200 Gulden Oesterreichische Papierrente zugeführt hat. Der Subscriptionseinladung ist eine übersichtliche Schilderung der Entstehung des Fonds sowie dessen gegenwärtigen Standes als Beilage angefügt. — Wir können diesen Kalender, dessen Anschaffungspreis im Subscriptionswege nur 1 fl. beträgt, allen Fachgenossen schon im Hinblick auf den wohlthätigen Zweck bestens empfehlen.

Wie in früheren Jahren hat die Direction der Aussig-Teplitzer Bahn auch heuer im Selbstverlage eine „Graphische Karte der Verfrachtungen der Böhmischen Braunkohlen im Jahre 1878" herausgegeben. Auf der Karte ist der Transport mittelst Eisenbahn durch rothen und mittelst Schiff durch blauen Farbendruck, und zwar in einer dem beförderten Quantum entsprechenden Breite kenntlich gemacht. Ueberdies sind die Kohlen-Transportaufgaben bei den verschiedenen Bahnen im Jahre 1878, dann der Gesammt-Kohlenverkehr der Aufgabebahnen sowie die Absatzorte ausserhalb des Kohlenreviers, nach welchen mehr als 10 000 metrische Tonnen Böhmische Braunkohlen transportirt wurden, angegeben. Unter den letzteren stehen Dresden mit 285 347 t, Magdeburg mit 185 022 t, Berlin mit 180 922 t und Prag mit 118 105 t obenan.

Das „Militär-Verordnungsblatt" enthält folgende Circularverordnung des Kriegsministeriums vom 25. d. M.: In Folge des nunmehr hergestellten directen Bahnverkehrs, theils für Frachten allein, theils für Personen und Frachten, zwischen Brood und Zenica, werden nachstehende Daten über diese neue Bahnverbindung verlautbart: A. Bahnstrecke Brood-Busud. Eröffnet am 5. Juli d. J. Länge 7 Tarifkilometer. Dieselbe steht im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen (Direction in Pest, mit welcher vor einigen Tagen alle Betriebs- und Verrechnungsmodalitäten seitens des Agramer Grenzcommandos vereinbart wurden). Die Beförderung von Frachten auf dieser Strecke erfolgt nach dem Militärtarife. B. Bahnstrecke Busud-Zenica. Eröffnet am 8. Juni d. J. mit der offiziellen Benennung: „K. K. Bosnabahn". Sitz der Betriebsleitung: Dervent. Gesammtlänge: 189,6 km, mit folgenden Stationen: Busud, Siekovac 4,6 km, Novosello 4,7 km, Han Luzan 7,7 km, Dervent 7,1 km, Verhova 11,6 km, Steinbruch 7,9 km, Han Marica 5,4 km, Gazdica 5,8 km, Velica 5,1 km, Kotorsko 10,6 km, Han Bukovica 6,1 km, Doboj 4,7 km, Pridilo 5,8 km, Podocany 6,5 km, Trbuk 3,3 km, Wasserstation 3,4 km, Maglaj 8,2 km, Klobarica 12,5 km, Zavidovic 10,9 km, Zepce 12,6 km, Han Golubinje

11,8 km, Nemila 11,3 km, Vranduk 8,2 km, Bellosello 6,8 km, Zenica 7,0 km. Der Tarif für diese Bahn wurde folgendermassen festgesetzt: Im Dienste reisende Militärpersonen zahlen den Militärtarif, d. i. für die dritte Classe 0,8 kr., für die zweite Classe 1,6 kr. pro Person und Kilometer. Nicht im Dienste reisende Militärpersonen haben den doppelten Militärtarif zu entrichten. Für Militär-Reisegepäck beträgt der Tarif 2,5 kr. pro Meter-Centner und Kilometer. Militärpersonen haben auf ein Freigewicht keinen Anspruch. Die auf dieser Linie zur Beförderung kommenden Militär-Gütersendungen werden zum Selbstkostenpreise befördert; die diesfälligen Frachtenauslagen werden jedoch nicht sogleich bezahlt, sondern bei der Aufgabe creditirt. Zur Beförderung von Personen sind Wagen zweiter und dritter Classe, welche noch in der Anfertigung begriffen sind und eingerichtete Lastwagen bestimmt. Bei der beschränkten Anzahl dieser Verkehrsmittel findet ein Anspruch auf eine bestimmte Wagenclasse nur nach Massgabe der vorhandenen Classen und Sitzplätze statt. Pferde können dermalen auf dieser Strecke nicht befördert werden.

Der Verkehr auf dieser Bosnathalbahn ist bisher ein spärlicher, und es wird wohl geraumer Zeit bedürfen, bevor derselbe eine grössere Entwickelung erfahren wird. Die „N. F. Pr.“ veröffentlicht in Nachstehendem die authentischen Daten über die Güter- und Personenbewegung. Es wurden transportirt:

Monat	Militär-güter	Civil-	Regie-	Militärs u. A.	Civil-pers.	Arbeiter
	in Tonnen					
Vom 20. Februar bis Ende April	2 864	—	1 572	4 851	—	4 264
Mai	1 402	157	914	3 427	86	2 400
Juni	1 104	216	386	3 292	684	1 630
Vom 20. Februar bis Ende Juni	5 370	373	2 872	11 570	770	8 294

Auffallend ist die geringe Menge der Güterfracht, welche auf der 189,5 km langen Bahn transportirt wurde. Das wird sich erst wesentlich bessern, wenn einmal der Ausbau der 80 km langen Strecke von Zenica nach Serajewo vollendet sein wird, worüber der Delegation beider Reichshälften eine Vorlage unterbreitet werden soll. Die Kosten der bereits fertigen Linie werden auf mehr als 3 Millionen Gulden beziffert. Den Betrieb dürften die Bauunternehmer jedenfalls noch bis zum Schlusse des Jahres fortführen.

Die todte Saison übt auch auf die Bahneffecten ihre Wirkung. Die Geschäftsunlust bewirkt eine retrograde Tendenz, der sich die wenigsten Sorten entziehen konnten. Zum Schluss der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2188,—	2208,—	Nordbahn . . .	105,50	105,—
Franz-Josefbahn .	145,50	145,75	Franz-Josefbahn .	93,85	94,40
Karl-Ludwigbahn	237,75	237,25	Rudolfbahn . . .	85,60	85,60
Oest. Nordwestb. .	127,25	127,50	Kaschau-Oderb. B.	79,30	78,75
Staatsbahn . . .	282,—	281,75	Salzkammergutb. .	100,50	100,50
Südbahn	90,50	90,—	3 pCt. Südbahn .	120,25	121,—
Theissbahn . . .	216,50	218,—	Theissbahn . . .	97,75	97,25

A. v. St. **Die Conferenz der Kohleninteressenten in Aussig,** welche von einigen grösseren Exportgeschäften inscenirt worden war, fand unter zahlreicher und reger Theilnahme statt. Unter den mehr als 70 Anwesenden seien erwähnt die Vertreter der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn, der Vertreter der Reichenberger Handelskammer, der Vertreter des Bergmännischen Vereins in Teplitz und die Repräsentanten der Kohlenwerke und Handelsfirmen auf den Rayons beider Kohlenbahnen. Trotz tropischer Temperatur hielt man bei den belebten Verhandlungen von 4½—7 Uhr aus, ein Beweis, welch' tiefen Eindruck das Eingreifen des Preussischen Handelsministers in die auf langjährigen Beobachtungen und Versuchen beruhenden Verkehrsusancen auf die Interessenten der Böhmischen Kohlenvereine gemacht hat. Gegenstände der Tagesordnung waren nach der „Elbezeitung“ folgende 4 Punkte: 1. Die in Rede stehende Massregel, alle zum Export nach Deutschland bestimmten Kohlensendungen nur bis zur Höhe der an jedem Wagen verzeichneten Tragkraftziffer belasten zu dürfen, erheischt eine allgemeine Verwiegung an den Aufgabestationen. 2. Bei Differenzen, welche sich an der Aufgabestation ergeben, ist die jedesmalige Ermittelung des Wagengewichts (Tara) als obligatorisch einzuführen. 3. Die Ermittelung der Tara hat periodisch und regelmässiger als bisher stattzufinden. 4. Die Versammlung wirkt durch eine Resolution auf die durch jene Massregel namentlich gefährdeten Deutschen Consumenten behufs einer vernünftigen Modificirung derselben ein. Die Versammlung beschloss, diejenigen Herren, von denen die Anregung zu der Conferenz ausging, mit der Ausarbeitung von Eingaben an die Directionen der vorgedachten Aufgabebahnen behufs Regulirung der Beladung der Kohlenexporte im Bahnverkehre nach Deutschland zu betrauen und zwar unter Hinweis darauf, dass, falls Kohlensendungen an der Abgabestation mit einem Mehrgewicht über Frachtbriefnotiz und Tragkraftziffer hinaus vorgefunden werden sollten, der Abnehmer bis zu 5% Uebergewicht nur die darauf entfallende tarifmässige Frachtgebühr zu entrichten habe und erst bei noch höherer Ueberlastung mit einer Conventionalstrafe zu belegen sei, wobei er zur Constatirung des objectiv richtigen Gewichtes die sofortige Ermittelung der Tara zu fordern berechtigt werde. Gleichzeitig soll auf häufige und gewissenhafte Revision der an den Wagen verzeichneten Tragkraftziffer hingearbeitet werden.

— st. — **Gotthardbahn** (76. Monats- und 25. Quartalsbericht). Ende März 1879 waren die Arbeiten am grossen Tunnel in nachverzeichneter Weise vorgeschritten (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (6 696,0), Erweiterung der Calotte (6 020,4), Sohlenschlitz (4 611,9), Strosse (3 963,3), Vollausbruch (3 538,0), Gewölbemauerwerk (4 913,0), östliches Widerlager (3 704,0), westliches Widerlager (3 784,9), Wasserabzugscanal (3 489,0), vollständiger Tunnel (3 264,8).

Südseite (Airolo): Richtstollen (6 044,1), Erweiterung der Calotte (5 219,0), Sohlenschlitz (4 400,0), Strosse (3 961,0), Vollausbruch (3 467,0), Gewölbemauerwerk (4 750,3), östliches Widerlager (3 330,8), westliches Widerlager (4 287,8), Wasserabzugscanal (4 137,0), vollständiger Tunnel (3 298,0).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 2 813 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Der Richtstollen traf auf Gneiss und quarzreichen Glimmergneiss von fester und trockener Beschaffenheit; nur auf eine Länge von 10 m war, wegen theilweiser Verwitterung des Gesteins, eine Auszimmerung erforderlich. Die mittlere Temperatur der Luft betrug vor Ort 27,1 ° C., an der Aussenseite 1,8 ° C. Die Spannung der comprimirten Luft stieg an der Front im Mittel auf 3,98 im maximum auf 4,5 Atmosphären. Im Berichtsmonate sind folgende Fortschritte erreicht worden: Beim Richtstollen 120 m, bei der Calotte 95 m, beim Sohlenschlitz 143,7 m, bei der Strosse 72,1 m. Der Gesammtausbruch belief sich auf 4 260,4 cbm, was einer Länge des vollen Tunnelprofils von 97 m entspricht. Dabei sind 7 830 oder im täglichen Durchschnitt 252 beladene Waggons aus dem Tunnel gekommen. Ende März hat die Luftleitung eine Ausdehnung von 9 479 m erreicht, wovon 6 722 m auf die Hauptleitung und 2 757 m auf die Seitenleitungen, inclusive der Leitung zur Speisung der Locomotiven, treffen. Bei einem Nutzeffect der Compressoren von 60 pCt. sind durchschnittlich pro Tag 123 216 cbm Luft in den Tunnel geführt worden, d. i. 52 pCt. des gesammten unterirdischen Lichtraums oder 135,7 pCt. des Lichtraums der eigentlichen Werkplätze. Ueberdies wurden 65,4 m Gewölbe geschlossen und 325,7 m des westlichen Widerlagers aufgemauert.

Werkplatz Airolo. Das vom Richtstollen aufgefahrene Gestein bestand aus Glimmergneiss und quarzreichem, gebänderten Gneiss. Der Wasserzudrang war nicht unbedeutend und betrug der Gesammtabfluss 234 l pro Secunde. Die Luft vor Ort zeigte im Mittel 29 ° C., an der Aussenseite 2,9 ° C. Obgleich die geologischen Verhältnisse sich weit günstiger gestalteten, als im Vormonat, so ist beim Richtstollen doch nur ein Fortschritt von 67,6 m erzielt worden. Ursache davon war die Zerstörung der Tessin-Wasserleitung durch einen am 11. März stattgefundenen Lawinensturz. In Folge davon musste die Maschinenbohrung, während 7½ Tage eingestellt und zur Reparatur der Wasserleitung unter grosser Gefahr ein Stollen durch die Schneemasse der Lawine getrieben werden. Die Calotte ist um 68 m, der Sohlenschlitz um 5 m, die Strosse dagegen um 170 m vorwärts gekommen. Der Gesammtausbruch betrug 4 329,7 cbm, einer Länge von 96 m des vollen Tunnelprofils entsprechend. Der Transport dieser Masse wurde in 389 Zügen mit 9 630 Wagenladungen oder im täglichen Durchschnitt in 12,6 Zügen mit 310,6 Wagenladungen bewältigt. Die Dienstbahnen von 1 m Spurweite haben im Stollen eine Länge von 7 070 m erreicht, die Hülfsbahnen von 0,35 m Spurweite eine Länge von 80 m; ausserhalb des Stollens befinden sich noch 2 424 m Geleise. Bei einem Nutzeffect der Compressoren von 60 pCt. betrug die Luftzufuhr durchschnittlich pro Tag 79 473 cbm, d. i. 37,6 pCt. des gesammten unterirdischen Lichtraumes oder 138,4 pCt. des Lichtraumes der eigentlichen Werkplätze. Am Gewölbe wurden 67,9 m hergestellt, am östlichen Widerlager 128,6 m, am westlichen 120,9 m.

Die Richtstollen bei den Tunnels auf den beiderseitigen Zufahrtslinien sind im Berichtsmonat zusammen um 428,1 m vorwärts gerückt und beträgt Ende März deren Gesammtlänge 2 203,3 m. Die Unternehmer haben mit den Einrichtungen zur mechanischen Bohrung begonnen.

Dem 25. Quartalsberichte, die Periode vom 1. October bis 31. December 1878 umfassend, entnehmen wir folgende Notizen:

I. Fortschritte des Richtstollens am grossen Gotthardtunnel vom Beginn der Arbeiten bis zum Schlusse des Jahres 1879.

	1872 m	1873 m	1874 m	1875 m	1876 m	1877 m	1878 m
Jährl. Fortschritt . .	120,6	1075,6	1784,5	2429,1	2026,3	2224,5	2538,9
Gesammt-Fortschritt	120,6	1196,2	2980,7	5409,8	7436,1	9660,6	12199,5
Tägl. Fortschritt der mechan. Bohrung:							
mittlerer auf beiden Seiten zusammen .	—	3,93	4,9	6,84	5,83	6,09	6,96
höchster auf einer Seite	—	5,90	6,0	7,0	5,85	5,80	7,30

II. Betriebsergebnisse auf den Tessinischen Thalbahnen pro 1877 und 1878.

	a) Biasca-Bellinzona-Locarno.		b) Lugano-Chiasso.	
	1877	1878	1877	1878
Reisende { Zahl	206030	171888	222073	194065
Reisende { Einnahme in Frcs. .	232577	205303	172743	157870
Güter . { Tonnen	25060	24551	13830	14492
Güter . { Einnahme in Frcs. .	101321	108292	42601	44596
Gesammteinnahme in Frcs. . .	333899	313595	215344	202466
Kilometrische Einnahme Frcs. .	8143	7648	8282	7787

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen im Juni 1879.

Bezeichnung der Bahnen	Länge in Km.	Personen-Verkehr in pCt.	Güter-Verkehr in pCt.	Im Ganzen Fr.	Pro Km. Fr.
Nordostbahn					
Stammnetz	392	45	55	1 054 000	2 583
gegen 1878	—	— 4	—	+ 95 176	+ 137
Zürich-Zug-Luzern	64	60	40	131 000	2 047
gegen 1878	—	— 5	—	+ 8 220	+ 129
Bötzbergbahn	57	33	67	150 000	2 632
gegen 1878	—	— 4	—	— 1 951	— 34
Effretikon - Hinweil	23	62	38	11 100	483
gegen 1878	—	+ 3	—	— 253	— 11
Centralbahn	299	45	55	750 000	2 508
gegen 1878	—	— 4	—	+ 28 905	+ 96
Baseler Verbind.-Bahn	5	18	82	18 400	3 680
gegen 1878	—	— 7	—	+ 2 113	+ 423
Aargauische Südbahn	29	65	35	11 350	391
gegen 1878	—	+ 6	—	+ 94	+ 3
Wohlen-Bremgarten	8	66	34	1 290	161
gegen 1878	—	— 3	—	— 228	— 29
Suisse-Occidentale	487	47	53	977 000	2 006
gegen 1878	—	— 2	—	— 2 811	— 6
Ligne du Simplon	117*)	63	37	55 216	472
gegen 1878	+ 28	— 4	—	+ 8 360	— 111
Bulle Romont	19	34	66	15 900	836
gegen 1878	—	— 1	—	— 300	— 16
Lausanne-Echallens	15	80	20	6 028	402
gegen 1878	—	—	—	+ 27	+ 2
Vereinigte Schweizerbahnen	283	57	43	539 800	1 942
gegen 1878	—	+ 2	—	+ 44 683	+ 161
Toggenburgerbahn	26	66	34	24 800	992
gegen 1878	—	—	—	+ 1 953	+ 78
Wald-Rüti	7	67	33	5 050	721
gegen 1878	—	+ 1	—	— 26	— 4
Rapperswyl-Pfäffikon	5	83	17	2 780	695
gegen 1878 (eröffnet 27. August 1878)	—	—	—	—	—
Jura-Bernbahn					
Jura-Bern	256	48	52	439 000	1 714
gegen 1878	—	— 4	—	+ 26 358	+ 102
Bern-Luzern	95	60	40	89 000	937
gegen 1878	—	— 4	—	— 848	— 9
Gotthardbahn					
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	57	43	29 600	722
gegen 1878	—	— 8	—	+ 4 570	+ 112
Lugano-Chiasso	26	76	24	15 400	592
gegen 1878	—	— 3	—	+ 207	+ 8
Appenzeller Bahn	15	67	33	15 136	1 009
gegen 1878	—	+ 1	—	+ 525	+ 35
Tössthalbahn	40	63	37	26 051	651
gegen 1878	—	— 3	—	+ 1 720	+ 43
Uetlibergbahn	9	90	10	13 646	1 490
gegen 1878	—	— 7	—	+ 3 853	+ 414
Rigibahn					
Vitznau-Staffel	5	92	8	28 695	4 041
gegen 1878	—	+ 1	—	— 1 166	— 306
Arth-Rigibahn	12	82	18	16 607	1 384
gegen 1878	—	— 4	—	— 2 988	— 48
Emmenthalbahn	24	53	47	15 500	646
gegen 1878	—	+ 2	—	— 14	—
Schweizer. Nationalbahn	164	51	49	73 663	—
gegen 1878	—	— 9	—	— 1 171	—
Bödelibahn	9	58	42	18 000	2 000
gegen 1878	—	— 7	—	+ 13	+ 1
Wädensweil-Einsiedeln	17	83	17	29 200	1 718
gegen 1878	—	+ 1	—	+ 2 706	+ 160

*) Leuk-Bruy (28 km) eröffnet 1./7. 78.

H. S. **England.** Folgende Tabelle zeigt die Länge, Einnahmen und Ausgaben der Englischen Eisenbahnen seit 1863:

Jahre	Länge (Engl. Meilen)	Totaleinnahmen £	Total-Betriebsausgaben £
1863	12 322	31¼ Mill.	15 Mill.
1864	12 789	34 „	16 „
1865	13 289	35¾ „	17¼ „
1866	13 854	38¼ „	18¾ „
1867	14 247	39½ „	19¾ „
1868	15 145	40 „	20¾ „
1869	15 537	41 „	21 „
1870	15 376	43½ „	21¾ „
1871	15 814	47¼ „	23½ „
1872	16 082	51¼ „	26¼ „
1873	16 449	55¾ „	30¾ „
1874	16 658	57 „	32½ „
1875	16 723	59 „	33¼ „
1876	16 872	60 „	33½ „
1877	17 092	60¾ „	33¾ „

Präjudizien.

A. Unterlässt der Banquier die Ausführung eines ihm von seinem Kommittenten gewordenen Auftrages, Papiere zu einem bestimmten, realisirbaren Course zu verkaufen, und erhält der Kommittent nach einiger Zeit Kenntniss von der unterlassenen Auftragsausführung, so kann er, nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, I. Senat, vom 25. April 1879, die Differenz zwischen dem Course zur Zeit des Verkaufsauftrages und der Erlangung der Kenntniss von der unterlassenen Auftragsausführung als Schadensersatz von dem säumigen Banquier beanspruchen, und es ist sodann seine Sache, durch erneuten Verkaufsauftrag oder selbstständig die Realisirung der Papiere zu dem zeitigen Course vorzunehmen resp. zu bewirken. Schweigt dagegen der Kommittent auf die Benachrichtigung von der unterlassenen Auftragsausführung, und gehen die fraglichen Papiere sodann im Course immer weiter herunter, so kann er von dem säumigen Banquier den Ersatz des ihm dadurch gewordenen weiteren Schadens oder Uebernahme der Papiere gegen Zahlung des vollen Coursbetrages zur Zeit des Verkaufsauftrages nicht beanspruchen. — Eine Handlung hatte die hiesige Discontogesellschaft beauftragt, 13 Stück Rechte-Oder-Ufer Eisenbahnactien in der Zeit vom 17. bis 31. März 1877 zu 99 pCt. zu verkaufen. Dieser Cours war auch thatsächlich in dieser Zeit zu erzielen, in Folge eines Versehens aber hatte die Discontogesellschaft die Ausführung des Auftrages unterlassen. Zwei Monate später erhielt die Handlung gelegentliche aber sichere Kenntniss von der unterlassenen Verkaufsausführung, und in dieser Zeit hätte der Verkauf zu dem gewünschten Course noch realisirt werden können. Aber weder forderte die Handlung von Neuem die Discontogesellschaft zum Verkauf auf, noch verkaufte sie in anderer Weise die Actien, sondern schwieg fast einen Monat lang still. Inzwischen waren die Actien auf 87 pCt. herabgegangen, und nunmehr fragte die Handlung bei der Discontogesellschaft an, ob der Auftrag erledigt worden. Da dies nicht geschehen war, so beanspruchte die Handlung Zahlung des Betrages von 99 pCt. pro Actie gegen Uebernahme der Actien. Die Discontogesellschaft räumte zwar ein, in Folge ihres Versehens zu einem etwaigen Schadensersatze verpflichtet zu sein, dass aber zur Zeit der erlangten Kenntniss von der unterlassenen Verkaufsausführung seitens der Handlung eine Coursdifferenz noch nicht vorhanden gewesen und durch die Diligenz der Kommittentin jeder Schaden hätte vermieden werden können. Die Kommittentin klagte ihren Anspruch ein und erstritt sowohl beim Stadtgericht als auch beim Kammergericht ein obsiegendes Erkenntniss. Das Reichs-Oberhandelsgericht dagegen vernichtete auf die Nichtigkeitsbeschwerde der Discontogesellschaft die Vorentscheidungen und wies die Klage ab, indem es in seinem Erkenntniss motivirend ausführte: „Als Princip muss festgehalten werden, dass der Schadensersatz in Leistung einer Genugthuung mittelst einer bestimmten Geldsumme dafür, dass ein bestimmter Zustand nicht erhalten geblieben oder nicht herbeigeführt worden, also gerade unter Zugrundelegung des thatsächlich eingetretenen oder verbliebenen Vermögenszustandes zu leisten ist und nur ausnahmsweise Herstellung des früheren Zustandes als solcher, beziehungsweise Herbeiführung des Zustandes, der hätte erzielt werden sollen, gefordert werden kann, wenn eine andere Art der Ausgleichung nicht möglich oder doch zu keinem den Schaden sicher ausgleichenden Ergebniss führt. Dies Princip muss man sich gerade für den vorliegenden Fall zur Vermeidung unrichtiger Auffassung der Sachlage vor Augen halten. Indem die Verklagte den Auftrag zum Verkauf der Actien zu 99 pCt. in der gedachten Frist nicht ausführte, obwohl er ausführbar war, verletzte sie ihre Pflichten gegen die Klägerin als ihre Auftraggeberin. Aber eine Beschädigung der Letzteren trat hier, wo es sich um täglich zu bestimmten Coursen verkäufliche und wiederverkäufliche Werthpapiere handelte, nur ein, wenn und insoweit der Cours der Papiere zu der Zeit, zu welcher Klägerin von der zu Unrecht unterbliebenen Ausführung des Auftrages Kenntniss erhielt und daher in die Lage kam, von Neuem über die Papiere Verfügung zu treffen, niedriger als in der Zeit der

unterlassenen Auftragsausführung war. Die Differenz der Course dieser beiden Zeitpunkte entschied über das Vorhandensein und die Höhe einer Schadensforderung. War zur letztgedachten Zeit der Cours noch ebenso hoch, als zur Zeit, zu welcher die Verklagte die Ausführung des Auftrages unterlassen, so ist der in Folge späteren Sinkens des Courses entstandene Schaden nicht die Folge der Pflichtverletzung der Verklagten, sondern die Folge der Versäumung der erforderlichen Diligenz der Klägerin behufs Abwendung des Schadens gewesen. Ebenso berühren, wenn auch der Cours zur letztgedachten Zeit niedriger als der zur Zeit der Geltung des Auftrages war, weitere Heruntergänge der Course die Verklagte nicht, weil Klägerin durch Verkauf zur letztgedachten Zeit den Schaden zu beschränken in der Lage war. Es handelt sich hier überall darum, dass der Kausalzusammenhang zwischen der Pflichtverletzung der Verklagten und dem Schaden der Klägerin insoweit zu verneinen ist, als Klägerin diesen letzteren selbst durch Versäumung der erforderlichen Diligenz unabgewendet oder ungemindert gelassen".

Achsbrüche.

Im Anschluss an die in der Beilage zu No. 53 enthaltene, vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mitgetheilte Zusammenstellung der Achsbrüche, welche im Laufe des Jahres 1877 bei den Fahrzeugen von 30 Eisenbahn-Verwaltungen vorgekommen sind, theilen wir aus dem Geschäftsberichte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nachstehende Tabelle mit, welche ein weiteres Interesse verdienen dürfte.

Das Verhältniss der während des Betriebs gebrochenen Wagenachsen zu den im Betriebe befindlichen in den zehn Vorjahren stellt sich auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn wie folgt:

Jahr	Achsen		Ein Bruch kommt auf vorhandene Achsen
	vorhandene Stück	gebrochene Stück	Stück
1867	10 601	1	10 601
1868	11 233	0	∞
1869	11 295	0	∞
1870	11 512	0	∞
1871	12 438	0	∞
1872	12 808	0	∞
1873	14 300	0	∞
1874	16 030	0	∞
1875	17 376	0	∞
1876	17 353	0	∞
1877/78	18 161	0	∞

Dampfkesselexplosionen.

Nach dem Berichte von E. B. Marten über die Dampfkesselexplosionen in England (Zeitschrift der Dampfkessel- und Versicherungsgesellschaft 1879) explodirten im Jahre 1878 46 Dampfkessel. Dieselben waren bei folgenden Betriebszweigen in Verwendung:

	Zahl der Kessel	Todte	Verwundet
Marine	10	10	16
Bergbau	6	8	13
Eisenwerke	9	19	26
Mühlen, verschiedene	6	6	18
Oeffentliche Anstalten	2	0	0
Landwirthschaft	3	3	0
Ziegeleien	3	0	8
Chemische Fabriken	1	0	0
Eisenbahnen	4	1	3
Tischlerei	1	0	0
Unbekannt	1	0	0
Zusammen	46	47	84
Als Ursachen der Explosionen wurden angegeben:			
Construction und Material schlecht	9	5	10
Schwache Röhren	3	6	10
Mangelhafte Reparatur	1	0	3
Aeussere Korrosion	11	21	25
Innere Korrosion	10	5	11
Wassermangel	11	10	22
Unbestimmt	1	0	3

Actiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau in Duisburg vorm. J. C. Harkort. Unter den Deutschen Maschinenbauanstalten, welche sich mit der Ausführung eiserner Brücken und sonstiger Eisenconstructionen beschäftigen, nimmt bekanntlich die vorgenannte Firma eine hervorragende Stelle ein. Für die Ausdehnung des Deutschen Arbeitsmarktes ist es daher erfreulich, aus dem letzten Geschäftsbericht dieser Firma zu entnehmen, dass dieselbe fortfährt, weit über die Grenzen Deutschlands hinaus Arbeiten der verschiedensten Art auszuführen. Unter Andern waren Hauptobjecte, welche im Jahre 1878 zum Abschluss gebracht wurden: die Brücke über die Mosta bei Werebja in der Linie Petersburg-Moskau für die Grosse Gesellschaft der Russischen Eisenbahnen; zahlreiche Brücken für die Norwegische Staatsbahn auf den Strecken Christiania-Frederikshall-Udewalla, Christiania-Throndhjem und Laurvig-Kongsberg; die sämmtlichen Brücken für die Strecke Wenersborg-Kil der Bergslagernasbahn; die Fagerstabrücke bei Stockholm; die Brücke über Tinelven bei Hüterdal; eine grosse Anzahl Brücken für die Moselthalbahn, darunter die Brücke bei Bullay mit unterer Fahrbahn für Fussgänger und Fuhrwerk und oberer Fahrbahn für Eisenbahngeleise; eine grössere Drehbrücke für Rotterdam und zahlreiche feste und bewegliche Brücken für die Hafenwerke bei Batavia. Ebenso sind für das laufende Jahr in Auftrag seitens des Holländischen Ministeriums der Colonien eine grössere Anzahl Brücken für die Javanischen Bahnen.

Literatur.

—st.— **Der technische Telegraphendienst.** Unterrichtscursus in Briefen für Telegraphen-, Post- und Eisenbahnbeamte. Von O. Canter, Ober-Postdirectionssecretär. Mit 150 in den Text gedruckten Holzschnitten. Zweite Auflage. Breslau. Kern's Verlag.

Das vorliegende Werkchen soll zunächst ein Lehrbuch sein, welches jüngeren Telegraphenbeamten die Möglichkeit bietet, sich ohne besondere Vorkenntnisse in Physik, Chemie und Mathematik das für Ausübung des technischen Telegraphendienstes erforderliche Wissen durch Selbststudium anzueignen. Hierzu ist der nach einem bestimmten Lehrgange geordnete Stoff auf 16 Briefe vertheilt, von denen jeder einzelne mit einer Reihe von Fragen abschliesst, durch deren mündliche oder schriftliche Beantwortung der Lernende sich überzeugen kann, ob er das für ein Weitergehen zum folgenden Briefe nothwendige Verständniss alles Vorhergehenden besitzt.

Wir halten diese Anordnung für sehr entsprechend und möchten das sehr hübsch ausgestattete Buch aufs Wärmste empfehlen.

—st.— **Zur Frage über Anordnung der optischen Signale, sowohl vor Eisenbahn- resp. Geleiseverzweigungen, als auch vor Eisenbahn- resp. Geleisevereinigungen im Sinne des § 50 des Bahn-Polizeireglements.** Von Weise, Abtheilungs-Baumeister an der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Durch vorliegendes, 6 Seiten starkes Schriftchen wird das Ziel eines allgemein verständlichen einheitlichen Systems der optischen Signale angestrebt. Bei der hierfür vorgeschlagenen Anordnung soll die Lage der Einzel-Signalarme bezw. Laternen einer Gruppe gegeneinander der Lage der Bahnlinien resp. der Geleise entsprechen. Dies lässt sich erreichen, indem die Einzelsignale in mehreren horizontalen Lagen übereinander angebracht werden, so dass ihre Fixpunkte um eine bestimmte Grösse in horizontaler Beziehung von einander abweichen. Hierdurch kommt dann jedes Einzelsignal mehr rechts zu stehen als das nächste, links neben ihm befindliche.

Die angeregte Idee verdient jedenfalls Beachtung und Prüfung, weshalb wir auf das Schriftchen aufmerksam machen.

Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung — August — mit Eisenbahn-Uebersichtskarte in Schwarz- und Blaudruck, ist soeben in R. v. Decker's Commissionsverlag, Marquardt & Schenck in Berlin C., Niederwallstrasse 22 (Preis 2 ℳ) erschienen. Dasselbe enthält in 5 nach den Landestheilen geordneten und durch verschiedenfarbiges Papier kenntlich gemachten Abtheilungen die Fahrpläne der Deutschen und ausländischen Eisenbahnen, die Reiseverbindungen der grösseren Städte, die Dampfschiffslinien zwischen Europäischen und aussereuropäischen Häfen und ausserdem auf dem Umschlage eine Uebersicht der Briefportosätze im Welt-Postverein, eine Zeitvergleichungs-, Münz- und Wegemasstabelle, den Gebührentarif für Telegramme und die bestehenden Schlafwageneinrichtungen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 4. August 1879.

Nach der Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn wird die 9,8 km lange Strecke von Tost bis Peiskretscham mit der Haltestelle für Personenverkehr Patschin am 15. August d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Entfernung von Tost bis Patschin beträgt 5,2 km und von Patschin bis Peiskretscham 4,6 km. Ferner wird am 15. August d. J. die Haltestelle Schimischow zwischen den Stationen Gross-Stein und Gross-Strehlitz (der Linie Oppeln-Peiskretscham) dem Personenverkehre übergeben werden.

Nach der Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. ist der Rest der Neubaustrecke Niederhone-Treysa (Länge nicht angegeben) mit den Stationen Oberbeisheim, Homberg, Frielen-

dorf, Ziegenhain und Treysa am 1. August dieses Jahres eröffnet worden. (Siehe die Bekanntmachungen in No. 38 und 41 dieser Zeitung.)
Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Fournier.

Thüringische Eisenbahn. Am 6. August d. J. wird die Bahnstrecke Arnstadt-Ilmenau mit den Stationen Arnstadt, Plaue, Elgersburg und Ilmenau dem Verkehr übergeben. Der mit genanntem Tage auf der Gesammtstrecke Dietendorf-Arnstadt-Ilmenau in Kraft tretende Fahrplan wird auf unsern sämmtlichen Stationen ausgehängt sein. Erfurt, den 31. Juli 1879. Die Direction. (963)

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zwischen Arnstadt einerseits und Wittenberg und Berlin andererseits kommen mit dem heutigen Tage ermässigte Billetpreise und Gepäcktaxen zur Einführung. Ferner findet von dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Arnstadt-Ilmenau directe Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Berlin einerseits und Elgersburg und Ilmenau andererseits statt. Näheres bei den betreffenden Billetexpeditionen. Berlin, den 1. August 1879. Die Direction. (980)

3. Tarifwesen.

Am 20. Juli cr. ist zu dem Specialtarif für Kohlen etc. aus dem Niederschlesischen Kohlenrevier nach Stationen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft vom 1. Mai 1878 ein Nachtrag I in Kraft getreten. Derselbe enthält Frachtsätze für neu einbezogene Stationen, sowie für einige Relationen des Haupttarifs Frachtsätze in Kreuzern, statt der bisherigen in Markwährung berechneten. Druckexemplare sind bei unserem Formularmagazin zu haben. Breslau und Wien, 4. August 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft. (974)

Schlesisch-Niedersächsischer Verband. Die im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande für den Verkehr zwischen der Station Hettstedt einerseits und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen, Halle-Sorau-Gubener, Oberschlesischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Märkisch-Posener, Breslau-Warschauer, Warschau-Wiener, Rechte-Oderufer-, Berlin-Görlitzer und Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate, für Steine des Specialtarifs III, sowie für Cement etc., gebrannten Kalk und Braunkohlen etc. treten am 1. October 1879 ausser Kraft. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Namens der Verbandsverwaltungen. (973)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Am 6. August cr. treten zum Verband-Gütertarife in Kraft:

Nachtrag V zu Heft 3 und 6
" VI " " 2
" VII " " 5
" VIII " " 1 und 4
" IX " " 7.

Dieselben enthalten ermässigte Frachtsätze für die Station Arnstadt und Frachtsätze für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn sowie anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn einerseits und den Stationen Ballstedt, Gr.-Gottern, Langensalza der Thüringischen Eisenbahn, Walschleben und Weissensee der Nordhausen-Erfurter bezw. Saal-Unstrutbahn andererseits.

Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, bei denen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 2. August 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellsch. (972)

Sächsisch-Thüringischer Güterverkehr. Am 6. August c. tritt zum Verbands-Gütertarife Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält ausser erhöhten Frachtsätzen für Kohlentransporte von Dresden Altst. und Borna nach Arnstadt, welche jedoch erst mit dem 1. October c. in Kraft treten, durchweg ermässigte Frachtsätze für Arnstadt, Frachtsätze für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn, sowie regulirte Salzfrachtsätze.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch Exemplare des Nachtrages zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 1. August 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (971)

Am 15. September d. J. tritt der Tarif für den Danzig-Warschauer Verbandverkehr vom 1. Februar 1877 ausser Kraft. Mit dem genannten Tage treten für den Verkehr zwischen den Ostbahnstationen Neufahrwasser, Danzig, Dirschau, Elbing, Braunsberg und Königsberg i./Pr. einerseits und den Stationen der Weichselbahn: Konopki, Ciechanow, Gonsocni Nasielsk, Nowo-Georgewski, Nowy-Dwor, Zablonna, Praga und Warschau andererseits durch den Nachtrag 2 zum Tarifheft 1 des Deutsch-Polnischen Tarifs directe Frachtsätze via Marienburg-Mlawa in Kraft.

Für den Verkehr zwischen den vorbezeichneten Ostbahnstationen (excl. Königsberg) einerseits und Warschau, Station der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn andererseits gelten die für die Mlawaer Route berechneten Frachtsätze mit einer Erhöhung um 15 pCt. auch für die Route via Alexandrowo bei einer besonderen Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc., welche theilweise Erhöhungen, theilweise Ermässigungen enthalten, ertheilt bis auf Weiteres die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Danzig. Bromberg, den 31. Juli 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Polnischen Verbandes. (977 J)

Am 10. d. Mts. tritt zum Gütertarife vom 15. October v. J. für den Verkehr zwischen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahnen andererseits ein Nachtrag (VI) in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Station Mauer der Badischen Eisenbahnen.

Verkaufspreis 5 ₰. Köln, 5. August 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (976)

Schlesisch-Niedersächsischer Verband. Die im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande für den Verkehr mit den Hannoverschen Stationen Cassel, Minden, Porta und Oeynhausen und der Hannover-Altenbekener Station Oeynhausen bestehenden Ausnahmetarife für Steine des Specialtarifs III, sowie die für die Hannoverschen Stationen Cassel und Minden bestehenden Ausnahmetarife für Blei und Zink treten am 1. October d. J. ausser Kraft. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, Namens der Verwaltungen des Schlesisch-Niedersächsischen Verbandes.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. August cr. tritt der Nachtrag I zum Schlesisch-Rheinischen Verbands-Güter-Tarif in Kraft.

Exemplare desselben sind bei unseren betreffenden Expeditionen zum Preise von 2,50 ℳ zu haben.

Die in diesem Nachtrage auf Seite 48, 57 und 68 aufgeführten Frachtsätze zwischen den Stationen Bebra, Cassel und Wilhelmshöhe der Bergisch-Märkischen Bahn einer- und Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn, Linie Kohlfurt-Falkenberg andererseits kommen bis auf Weiteres nicht zur Anwendung. Berlin, den 30. Juli 1879. Die Direction. (979)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Glassandtransporte von unserer Station Hohenbocka nach Ajka, Station der Ungarischen Westbahn, werden bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg vom 10. d. Mts. ab zum directen Frachtsatz von 2,92 ℳ pro 100 kg abgefertigt. Berlin, den 2. August 1879. Die Direction. (981)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. „Norddeutsch-Oesterreichischer Verband". Mit 1. September 1879 tritt ein Nachtrag XXVI zum Tarife für den Norddeutsch-Oesterreichischen Verband vom 1. October 1874 in Kraft, welcher nebst Bestimmungen über die Verzollung von Manufacturwaaren etc., Ausnahmesätze für Talksteine, Talkerde, Thon und Roheisen, sowie andere tarifarische Aenderungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei den betheiligten Verwaltungen, sowie bei den betheiligten Stationen zur Einsicht auf. Wien, am 4. August 1879. Die Central-verwaltung. (982)

4. Submissionen.

Rheinische Eisenbahn. Wir bedürfen 200 000 kg Stahlschienen zu Weichenzungen und ersuchen Lieferungslustige bezügliche Offerten mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 16. d. Mts. an uns einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnung können von unserem technischen Centralbureau hier, Trankgasse 23, gegen Einsendung von 1 ℳ bezogen werden. Cöln, den 5. August 1879. Die Direction. (975)

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft. Die Ausführung der nachfolgenden Arbeiten soll den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 33:
Eiserne Ueberbauten für sechs Brücken im Emscherthal,
Bedingnissheft No. 34:
Gebäude und Einrichtungen auf Bahnhof Buer,
Bedingnissheft No. 35:
Erdarbeiten und Brückenbauten für den circa 5,8 km langen Niederländischen Theil der Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt,
Bedingnissheft No. 36:
Zollschuppen auf Bahnhof Borken,

und ist hierzu Termin auf:

Montag, den 25. August cr.,
Nachmittags 1 Uhr,

im Rathhause zu Winterswyk anberaumt.

Die Offerten sind vor dem Termine portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Bureau des Director-Oberingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 11. August cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von

6 ℳ für das Bedingnissheft No. 33,
5 " " " " " 34,
5 " " " " " 35,
3 " " " " " 36,

daselbst bezogen werden. Winterswyk, 6. August 1879. Die Direction. (983 J)

Privat-Anzeigen.

Allen Bahnbeamten
werden hiermit angelegentlichst empfohlen die im Verlage von *Orell Füssli & Co.* in *Zürich* erschienenen
Hülfs-Tabellen
für
Multiplikation und Division
bei den
Rechnungen des Verkehrslebens,
nebst Anwendungs-Erläuterung
von
C. Bronner,
Tarifbeamter der Schweiz. Centralbahn.
gr. 8°. cartonnirt. Preis 1 ℳ.
Bei directem Bezuge von mindestens 50 Expl. wird der Preis auf 80 ₰ per Expl. reduzirt.
Die vorstehenden Tabellen sind von mehreren competenten Mathematikern geprüft und als **ausserordentlich praktisch** und **überall anwendbar** empfohlen worden; sie bieten im Rechnungswesen viele Erleichterung und damit Zeitersparniss.

Locomotiven.

Gebrauchte, jedoch noch vollkommen dienstfähige Locomotiven aller Art werden fortwährend zu kaufen gesucht.
Gefällige Offerten unter Beifügung von Skizzen, eines vollständigen Programmes und Angabe der Dienstzeit an die **Expedition dsr. Ztg.** (Berlin, Beuthstr. 8) erbeten.

Stellen-Gesuch.

Ein **Masch.-Ing.** (Schweizer), der sich seit Jahren dem pract. Eisenbahn-Betrieb gewidmet hat, sucht eine geeignete Stelle bei einer deutschen Eisenbahn-Gesellschaft.
Offerten unter Chiffre **R. 896** befördert die **Annoncen-Expedition** von **Rudolf Mosse in Bern.** (M 2496 Z)

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, Walzenstühle und Mühlenbestandtheile.

Kohlen-Ersparniss.

Root's nichtexplodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in **Kalk** a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.

MASCHINEN-VERKAUF.

Zwei **Woolfsche gekuppelte Dampfmaschinen, 50 Pferdekraft,**
zwei **liegende Dampfmaschinen** von je **35** und **40 Pferdekraft,**
drei andere **Dampfmaschinen** von je **5, 20** und **25 Pferdekraft,**
sämmtlich mit Kesseln und Zubehör.
2 Locomobilen von je **6** und **10 Pferdekraft.**
Verschiedene **Dampfhämmer** von **250** bis **1500 Kilo,** sowie eine grössere Anzahl **Drehbänke, Bohrmaschinen, Lochmaschinen, Hobelmaschinen, Schraubenschneid-Maschinen** etc., sämmtlich gebraucht, aber in gut erhaltenem Zustande, stehen zu bedeutend herabgesetzten Preisen in der ehemaligen Waggonfabrik **Billwärder Ausschlag** bei **Hamburg** auf **Zollvereins-Gebiet** zum Verkauf.
Nähere Auskunft ertheilt **R. Heinze** in **Rothenburgsort** bei **Hamburg,** ehemalige Waggonfabrik.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,
sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen** zu
Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,
auch mit **transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen** versehen, sowie
gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.
liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.
Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.
„Germania"
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

CRAMER & BUCHHOLZ

in *Rönsahl* (in Westfalen) und *Rübeland* (am Harz)
Pulverfabriken I. Ranges
liefern alle Sorten **Pulver** bis zu den grössten Quantitäten.

H. Gruson

Buckau-Magdeburg
übernahm die Alleinfabrication der **Selbstthätigen hydraulischen Kippvorrichtung** zum Entladen von Eisenbahnwagen Patent Rohde-Schmitz,
des Hartguss-Plan-Roststabes Patent R. Ludwig. Medaille Waldenburg 1878
und empfiehlt ferner
Krahne, feststehende, fahrbare und transportable, für Hand- und Dampfbetrieb, hydraulische Hebezeuge und ganze hydraulische Krahnanlagen,
Bedarfsartikel für Eisenbahnen, Secundärbahnen etc. etc.: Räder, Herz- und Kreuzungsstücke, Zwangsschienen, Gleitbacken, Kolbenkörper, Bremsklötze, Signalglocken (sämmtlich von Hartguss), Weichen, Drehscheiben etc. etc.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Offerte
für Gross-Grundbesitzer, Gross-Industrielle oder Actien-Gesellschaften.
Ein **wissenschaftlich und kaufmännisch gebildeter Herr** von energischem Charakter, 35 Jahre alt, in **allen Verwaltungszweigen erfahren,** zur Repräsentation geeignet, ist geneigt, auch unter den schwierigsten Verhältnissen, eine

Directorial-Stellung

zu übernehmen. Derselbe ist seit Jahren in gleicher Eigenschaft in einer Lebens-Versicherungs-Gesellschaft thätig, wünscht aber diese Stellung aufzugeben.
Näheres unter **L. M. 8263** durch **Rudolf Mosse, Leipzig.**

Fränzel's Schieberstellapparat für Locomotiven (Selig's Reichspatent).
Dieser Apparat ermöglicht die subtilste Stellung der Schieber bequem durch einen Mann, ohne dass die Locomotive von ihrem Platz bewegt wird. Bei vielen Eisenbahn-Verwaltungen eingeführt, neuerdings bei: Königl. Ostbahn in Königsberg, Grossherzogl. Bad. Eisenbahn in Karlsruhe, Minsk-Romnyer Bahn (10 Apparate), Englischen Bahnen (15 Apparate).
Näheres bei den alleinigen Fabrikanten
M. Selig junior & Co.,
Karl-Strasse 20, Berlin NW.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8

No. 62. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 15. August 1879.

Eisenbahngut und Postpacket.

Im Staate Dänemark herrschte einst auch das Postregal. Die Königliche Post hatte Monopol auf Beförderung von Briefen und Packeten; aber bereits 1862 oder 1863, wenn ich mich recht entsinne, konnte man ein mit Freimarke beklebtes, mit deutlicher Adresse bezeichnetes Packet ohne jedes Begleitpapier in den Packwagen jedes beliebigen Personenzuges hineinwerfen resp. an der Gepäckexpedition oder am Bahnschalter abgeben und es wurde besorgt.

§ 68 des Transportreglements der Dänischen Staatsbahnen lautet in Uebersetzung:

„Packete bis 15 kg Gewicht werden zwischen allen Stationen und Haltestellen ohne Begleitung eines Frachtbriefes versandt, wenn sie mit deutlicher Angabe der Adresse des Versenders und des Empfängers versehen sind, den Namen der Eisenbahnstation, nach welcher das Packet gesandt werden soll, tragen und mit der durch den Tarif festgestellten Anzahl Eisenbahnfreimarken beklebt sind — (bis 5 kg 22½ ₰, — 10 kg 45 ₰, — 15 kg 67½ ₰). — Ausgenommen hiervon sind alle diejenigen Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind, oder nur bedingungsweise zugelassen, sowie auch Kisten mit lebenden Thieren.

Die Freimarkenpackete müssen gut verpackt sein, derart, dass sie das Zusammenstauen vertragen. Die Adresse muss deutlich und gleich wie die Freimarke gut befestigt sein.

Die Packete werden den Adressaten kostenfrei zugestellt, sobald diese in Orten wohnen, welche bei Bahnstationen liegen; ist dieses nicht der Fall, bleiben die Packete auf der Ankunftstation bis dahin liegen, wo sie abgeholt werden. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Adressaten eine Mittheilung über die Ankunft eines solchen Packetes zuzustellen, sowie auch dieselbe die Weiterbeförderung nach den ausserhalb des Stationsortes liegenden Adressatstellen nicht übernimmt.

Im Fall der Nachweis, dass ein Freimarkenpacket durch Verschulden der Eisenbahn abhanden gekommen ist, geliefert wird, ist die Eisenbahn verpflichtet, den Werth desselben zu vergüten, jedoch nicht zu einem höheren Betrage als 4,50 ℳ pro Kilogramm. Für Beschädigungen der Packete wird im Verhältniss zum ebengenannten Betrage Ersatz gewährt. Verlust oder Beschädigung, die durch ungenügende Verpackung, mangelhafte Adresse oder. dergl. veranlasst ist, wird nicht ersetzt".

Diese Transportweise hat nach Obigem manchen Haken; allein die Dänische Staatsbahn hatte im Betriebsjahre 1877/78 aus diesem Verkehre — Verkauf von Freimarken — doch eine Einnahme im Betrage von 31 686,44 ℳ; es ist dies, wenn auch nicht viel, immerhin mitzunehmen. Freilich müssen die der Verwaltung durch das Austragen der Packete erwachsenden, schwer zu berechnenden Kosten in Abzug gebracht werden, bevor ein Reingewinn einigermassen constatirt werden kann. Wahrscheinlich aber wird dieses Austragen mit dem Ausbringen von Frachtguttarifen zu vereinigen sein.

Dass die Beförderung der Post und Personen, namentlich aber auch die Vermittelung des grossen Frachtgutverkehrs Hauptaufgabe und Zweck der Eisenbahnen ist, soll ja nicht verkannt werden; allein um nachzuweisen, dass auch durch den Kleinverkehr dem Publicum ein dem Bedürfniss entsprechender Dienst geleistet wird, braucht nur beispielsweise an den Verkehr zwischen Bibliotheken und Lesegesellschaften grösserer Städte mit den Lesern an kleineren, entlegenen Ortschaften erinnert zu werden; namentlich für letztere ist eine thunlichst wenig umständliche und möglichst billige Transportweise bei Rücksendung der Bücherpackete von wesentlicher Bedeutung.

Uebertragen auf Deutsche Verhältnisse dürfte vielleicht oben geschilderte Transportweise der Dänischen Eisenbahnen dazu dienen können, die Kluft zwischen dem 50 ₰ Postpacket und dem 20 kg Eilgutcollo auszufüllen, in welchem Zwischenraume, über 5 kg hinaus die Posttaxe abnorm hoch und die Beförderung von Packeten unter 20 kg als Eilgut, weil hier der Minimalsatz für 20 kg zur Berechnung kommt, ebenfalls unverhältnissmässig theuer ist.

Sehen wir uns daraufhin den vorangeführten § 68 etwas näher an, so ist zunächst dessen letzter Absatz, worin Vergütung für Verlust in Aussicht gestellt wird, auffallend in Rücksicht darauf, dass die Deutsche Post für den Verlust eines gewöhnlichen Postpacketes nicht aufkommt, wenigstens ist in den offiziellen „Post- und Telegraphennachrichten für das Publicum" hierüber Nichts zu finden. Freilich steht auch darin nicht erwähnt, dass bei „Einschreibungen" im Falle des Verlustes sowohl eines eingeschriebenen Briefes als auch eines eingeschriebenen Packetes Vergütung geleistet wird, während dieses doch eine bekannte Thatsache ist, indem die Einschreibegebühr von 20 ₰ nicht allein die Vergütung für Quittungsleistung, sondern auch eine Versicherungsprämie enthält.

Ein ähnlicher Transport, wie der im § 68 beschriebene, namentlich im Hinblick auf dessen vorletzten Absatz, findet übrigens bereits auf allen Süddeutschen Bahnen statt, auf denjenigen Bahnen nämlich, wo Freigepäck nicht gewährt wird, wo es also nicht erforderlich ist, bei Aufgabe von Gepäck ein Personenbillet zu präsentiren. Es wird hier gegen Erlegung der Gepäcktaxe jedes beliebige Collo oder Packet mit nächst abgehendem, Personen befördernden Zuge abgesandt; Empfänger muss selbstverständlich hierbei das Packet von der Bestimmungsstation abholen und erhält es nur gegen Rückgabe des (Gepäck-) Scheines ausgeliefert, welches wiederum erfordert, dass Versender diesen Schein per Brief dem Empfänger zusendet. Da jedoch der Minimalsatz für Gepäcktransport nur 30 ₰, bei einigen Bahnen 40 ₰ beträgt, so gewährt diese Transportweise oftmals einen Vortheil für das Publikum bei Colli oder Packeten von über 5 und unter 20 kg Gewicht, trotz des für den Brief zu erlegenden Portos. Wahrscheinlich, weil diese Verhältnisse nicht allgemein bekannt sind, wird diese zulässige Versendungsweise von Packeten als Gepäck nur selten benutzt.

Der zweite Absatz des § 68 zeichnet sich durch Kürze aus, namentlich im Vergleich mit den langathmigen und dennoch nicht vollständig erschöpfenden Sätzen der „Post-Nachrichten für

das Publikum“ über Verpackung und Verschluss der Postsendungen. Die staunenswerthe Nachlässigkeit in der Verpackung, mit der oftmals Packete seitens des Publikums aufgegeben werden, kann ja gar nicht abgeleugnet werden. Bei der Transportweise der Dänischen Bahnen, wo eine Controle über die Verpackungsweise bei Abgabe des Packets nicht ausgeübt wird oder nicht regelmässig stattfinden kann, trägt der Versender den event. Schaden; wenn dagegen Verletzungen an Deutschen Postpacketen stattfinden, so hat der unschuldige Empfänger die Belästigung, das Packet auf dem Packetbureau selbst abholen zu müssen. Die Strenge, womit seitens der Deutschen Post auf eine ordnungsmässige Verpackung bei der Aufgabe der Packete gehalten wird, ist eine Wohlthat für das Publikum; andererseits, wenn man öfter Gelegenheit gehabt hat, zu den am Post-Packetschalter Harrenden zu gehören und die Geduld zu bewundern, mit welcher der Post-Packmeister Anleitung zur ordnungsmässigen Verpackung ertheilt, thut es Einem doch leid, wenn diese Geduld einmal reisst und das sogenannte Packet kurzweg abgewiesen wird. Da ist ein altes Mütterchen, das 2 Würste und 1 Paar Socken an den Sohn bei den 11ern schicken möchte, die zahlreichen wollenen oder verschiedenen Bindfäden, womit das Bündelchen umwickelt, zeugen von der Sorgfalt, mit welcher versucht ist, die Wurstenden zu verdecken; da steht sie nun und weiss nicht was machen; oder ein jüngeres Fräulein überreicht in Papier gewickelt ein Bild in Glas und Rahmen und bittet höflichst, es doch unterwegs nur ja nicht zu zerbrechen; da stimmt die Post-Packetadresse nicht genau mit der Bezeichnung auf dem Packet; dort fehlt das „frei“ auf dem Packet etc. Es nimmt dabei Wunder, dass in Deutschen Städten nicht längst eine Institution allgemein eingeführt ist, die beispielsweise in Copenhagen seit mehr als 20 Jahren dem Publikum wie auch der Post gute Dienste leistet, ein offizielles oder halboffizielles Bureau nämlich, welches die Verpackung, die richtige Frankirung und die Aufgabe an der Post besorgt. Da giebt jeder Nicht-Kaufmann oder ein Jeder, der nicht stets Packleinwand, Packpapier, Bindfaden und Siegellack im Hause hat oder zu handhaben versteht, die zu versendenden Gegenstände unverpackt, offen mit der gewünschten, auf ein Stückchen Papier geschriebenen oder auch mündlich angegebenen Adresse ab und das weiter Erforderliche wird besorgt. Bei einer bescheiden bemessenen Gebühr resp. kleinen Provision macht das Bureau Thaysen, in einer Hauptstrasse Copenhagens belegen, glänzende Geschäfte. Die Verwaltung der Deutschen Reichspost wird so oft als leuchtendes Beispiel für den Eisenbahndienst bezeichnet, dass es wohl statthaft sein dürfte, an dieser Stelle einmal derselben einen guten Rath freundschaftlichst zu ertheilen, die Post möge doch die Einrichtung solcher Bureaus für grössere Städte in die Hand nehmen. Dabei könnten alte verdiente Post-Packmeister, deren Kräfte für den anstrengenden regulären Dienst nicht mehr ausreichen, ein Emplacement, ein Ruhepöstchen als selbstständige Gewerbetreibende, eine Verwendung finden, welche deren Pensionirung vielleicht noch auf lange hinaus verschieben würde.

Ueberall wo der Land-Postverkehr benutzt werden muss, wird selbstverständlich das Packet der Post zu übergeben sein, auch wenn der geschilderte Freimarken-Packetverkehr auf Deutschen Bahnen eingeführt würde. Auch der internationale Verkehr würde der Post verbleiben, ohne Rücksicht auf die Höhe des Portos für Sendungen über 5 kg hinaus.

Der im ersten Absatz des § 68 genannte Tarif für das Freimarkenpacket ist nur für den Bereich der Dänischen Staatsbahnen — Jütland und Fühnen — gültig, jedoch unabhängig von den Entfernungen, vielmehr der gleiche für jeden Abstand zwischen Versand- und Empfangsstation. Ueberhaupt würden die Freimarken für das Bahnpacket auch in Deutschland wohl nur Gültigkeit für den Bereich der ausstellenden Bahnverwaltung haben können; einen Verbandverkehr für die Kleinigkeit eines 5—20-Kilogrammpackets zu errichten, wird wohl kaum denkbar sein, es sei denn, dass hierbei die Principien des Welt-Postvereins zum Muster genommen würden.

—n.

Aus den Jahresberichten Deutscher Handelskammern.

Die Einrichtung der periodischen Conferenzen zwischen den Verwaltungen der Königlichen Staatsbahnen und den Verkehrsinteressenten des Bahnbereichs findet in den Jahresberichten der betheiligten Handelskammern und Corporationen eine meist anerkennende Beurtheilung, obgleich man andererseits sich keinen zu grossen Illusionen über die zu erwartenden Erfolge hinzugeben scheint. So schreibt die Handelskammer zu Halle a/S.: „Wir erkennen im Allgemeinen gern an, dass die Verhandlungen einen nicht ohne Nutzen bleibenden Gedankenaustausch zwischen den Bahnverwaltungen und den Verkehrsinteressenten zu fördern geeignet sind. Wie weit dieser Nutzen auch practisch in die Erscheinung treten kann, wird allerdings in jedem einzelnen Falle von dem Entgegenkommen der betreffenden Bahnverwaltung abhängen. Den grössten Erfolg dürften wohl die den Directionssitzen zunächst domicilirten Verkehrsinteressenten von diesen periodischen Conferenzen haben, weil es sich bei den letzteren in der Regel um Wünsche localer Natur handelt, die naturgemäss nur dann auf schnelle Erfüllung werden rechnen können, wenn letztere im Bereich der interessirten und an den Conferenzen betheiligten Bahnen selbstständig durchführbar ist“.

Und die Handelskammer zu Düsseldorf fügt der Ansicht, dass diese gemeinsamen Conferenzen in Zukunft ihre wohlthätige Einwirkung auf das Tarifwesen nicht verfehlen können, folgende ergänzende Bemerkung hinzu: „Insbesondere war es interessant, daraus zu entnehmen, dass gewisse Bestrebungen der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie auch bei einzelnen Eisenbahndirectionen eine warme Vertretung fanden und nur die Meinungsdifferenzen zwischen den Directionen die Ursache waren, welche bisher keine einheitliche Regelung und Lösung zur Ausführung gelangen liessen. Andererseits hoffen wir, dass mit der Zeit bei den Interessenten eine grössere Selbstbeherrschung und Enthaltsamkeit in ihren Wünschen und Anträgen eintreten werde, damit die Conferenzen sich nur mit wichtigeren Fragen befassen und diese auch in möglichster Kürze zur Entscheidung gelangen können“.

Die analoge Frage der geplanten Errichtung eines Landes-Eisenbahnraths wird von den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft und von der Handelskammer zu Halle a/S. in einem dieser Institution günstigen Sinne besprochen, während der Bericht der Magdeburger Kaufmannschaft sich mehr sceptisch wie folgt äussert: „Ob die projectirte Errichtung eines Landes-Eisenbahnrathes, für welchen das Regulativ am Schlusse des vergangenen Jahres publicirt worden ist, den Klagen über das Tarifwesen Abhülfe bringen wird, muss erst die Zukunft lehren. . . . . Wir hoffen, dass durch diese versuchsweise Einrichtung nicht das Einziehen von Gutachten der eigentlichen Vertreter des Handelsstandes in der grossen wichtigen Verkehrsbeziehung, beeinträchtigt wird.“

Die Handelskammer zu Iserlohn, eine entschiedene Anhängerin des Reichs-Eisenbahnprojects, vertritt in ihrem Bericht die Ansicht über die Nothwendigkeit des allgemeinen Ankaufs der Preussischen Privatbahnen durch den Staat — als Grundlage eines Deutschen Reichs-Eisenbahnnetzes —, für welche Nothwendigkeit sie folgende Gesichtspunkte anführt:

1. Die Eisenbahnen sind öffentliche Verkehrsinstitute, ausgestattet mit öffentlichen Rechten und Privilegien, im Besitze der grössten Machtvollkommenheit, die Industrie einer Gegend zu fördern oder zu hemmen.
2. Nur dann, wenn die Preussischen resp. Deutschen Bahnen in einer Hand sind, wird es möglich, für jeden Transport die kürzeste und leistungsfähigste Linie zu wählen.
3. Die hohen Gütertarife werden daher solange im Deutschen Reiche anhalten, als das gemischte System von Privat- und Staatsbahnen bleibt.
4. Der Ausbau des Deutschen Eisenbahnnetzes bleibt, so lange er von Specialinteressen der einzelnen Bahnen abhängig ist, gehemmt. Die irrationale Gestaltung des Deutschen Eisenbahnnetzes, durch welche auf das anschaulichste die frühere politische Zerrissenheit Deutschlands gekennzeichnet wird, kann ihre Correction erst durch die volle Durchführung des Reichs-Eisenbahnsystems erhalten.

Die Kammer betont die Nothwendigkeit des Ausbaues eines Netzes von Secundärbahnen, ohne dass die Rücksicht auf die Rentabilität dabei in erster Linie massgebend wäre. Sie ist der Ansicht, dass der Staat allein den dabei in Betracht kommenden Interessen völlig gerecht werden könne; was er an Rente seiner Transportanlagen verlöre, gewönne er durch die wirthschaftliche Hebung der bisher benachtheiligten Landestheile.

Die Iserlohner Kammer gehört zu der Minderheit Deutscher Handelskammern, welcher einer einheitlichen Stückgutclasse das Wort geredet hat. Sie hat dagegen den Vorschlag gemacht, dass die Eisenbahnen selbst das Sammelladungssystem der Spediteure in die Hand nehmen sollten, und dass eine Art zweiter Stückgutclasse dadurch gewonnen werden könnte, wenn neben Eilgut und Frachtgut ein sog. Secundärgut eingeführt würde, welches bei verlängerter resp. verdoppelter Expeditions- und Lieferfrist mit einer Frachtermässigung von 25—$33^1/_3$ pCt auszustatten sei. Abgesehen von diesem Vorschlage erklärt sich die Kammer

a) in erster Linie für Festhaltung einer Stückgutclasse unter Zurückführung auf den Tarifsatz der zweiten Stückgutclasse des Tarifs von 1873, und zwar auf höchstens $3^1/_2$ ₰ pro Centner und Meile,

b) in zweiter Linie für die Wiedereinführung einer zweiten Stückgutclasse unter der Voraussetzung, dass dieselbe als eigentliche Normalclasse angesehen und dass nur die werthvollsten Güter in eine höhere Classe abgezweigt werden, dass also nicht nur die Güter der Specialtarife in die zweite Classe aufgenommen werden, sondern auch alle die Gütergattungen, die in Rücksicht auf ihre Schwere und Billigkeit besondere Berücksichtigung verdienen.

Eine ähnliche Stellung zur Frage der Einführung einer zweiten Stückgutclasse nimmt die Handelskammer zu Köln ein, welche gleichfalls in erster Linie die Beibehaltung nur einer

Stückgutclasse, jedoch mit einem angemessen ermässigten Frachtsatze, für empfehlenswerth hält; eventuell die Einführung einer zweiten, billigeren Stückgutclasse, mit einem Frachtsatze, wie er früher für die Stückgüter der ermässigten Güterclassen bestanden. Diese ermässigte Stückgutclasse lediglich für die Güter der jetzigen Specialtarife einzuführen, hält die Kammer nicht für genügend, obwohl es andererseits seine Schwierigkeiten haben dürfte, von vornherein die Artikel zu bestimmen, welchen jene Begünstigung zu Theil werden soll. „Das Beste möchte es daher sein, wenn gewisse Güterclassen, bei denen das Bedürfniss einer Ermässigung der Stückgutfracht ausser Zweifel steht, hierfür in der zu erklärenden Absicht in Aussicht genommen würden, auf Antrag der Interessenten auch weitere Gattungen von Gütern, von denen der Nachweis jenes Bedürfnisses erbracht wird, in die ermässigte Stückgutclasse aufzunehmen. Jenes Bedürfniss möchte vielleicht allseits bei den Gütern anerkannt werden, welche den Gegensatz zu den in die frühere Normalclasse aufgenommenen Waarengattungen bildeten und daher vor dem Inkrafttreten des jetzigen Tarifsystems der ermässigten Stückgutclasse thatsächlich angehörten. Eventuell möchte, soll auf das frühere Tarifsystem in keiner Weise zurückgegriffen werden, mit den in die dermaligen Specialtarife eingereihten Gütern als Stamm für die ermässigte Stückgutclasse zunächst zu beginnen sein".

Zum Protocoll der Salzburger Generalversammlung.

Der erste Theil des Salzburger Generalversammlungs-Protocolls, welcher in No. 59 auf Seite 803/4 d. Ztg. sich abgedruckt findet, ist nach dem nunmehr gedruckt vorliegenden Protocoll wie folgt zu ergänzen bezw. zu berichtigen:

Seite 803 Spalte 1 Zeile 17 von unten hinter „stattgefunden" ist noch zu setzen: „über deren Resultate Herr Reg.-Assessor Ruoff (Badische Staatsbahn) referirt".

Spalte 1 Zeile 15 von unten soll es heissen „geforderte" (statt „gemachte").

Spalte 2 Zeile 7 von oben ist zu setzen statt Verbände: „Verkehre und Verbände".

Spalte 2 Zeile 13 von oben lies „Gross" (statt Gros).

Spalte 2 Zeile 15 von oben „präjudizire" (statt präjudire).

Spalte 2 Zeile 16 von oben: von (statt der) Schwierigkeiten.

Spalte 2 Zeile 23 von oben ist einzuschalten: „Zu Pos. 21 macht der Herr Vorsitzende darauf aufmerksam, dass im Vorzimmer der den Herren Thomé und Kohazy prämiirte Wagenverschluss zur Ansicht ausgestellt sei". Dann ferner: „Zu Pos. 22 bemerkt der Herr Vorsitzende Folgendes:".

Spalte 2 Zeile 21 von unten muss es heissen „wird daher heute". Spalte 2 Zeile 9 ist zu setzen: „nur zur Erledigung".

In dem mit „In Erledigung etc." anfangenden letzten Alinea auf S. 803 ist von „In Erledigung bis Herr Vorsitzende" zu lesen:

„Nachdem im Anschluss an den Vortrag des Herrn Vorsitzenden von Herrn Hofrath Dr. v. Sochor (Galizische Karl-Ludwigbahn) beantragt worden war, eine Commission ad hoc von 25 Mitgliedern mit der Vorberathung des Gegenstandes für die Beschlussnahme der nächstjährigen Generalversammlung zu beauftragen, constatirt der Herr Vorsitzende in Erledigung einer Anfrage des Herrn Director Büchtemann (Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn) in Betreff der Erstreckung der Kündigung bis zum 1. Januar 1881, dass die Generalversammlung etc."

Die letzte Silbe der gleichen Spalte ändert sich von Be- in Ver-. —

Seite 804 Spalte 1 Zeile 17 ist „namentlich" zu streichen und dafür zu lesen „Abstimmung mittelst Stimmzettel".

Spalte 1 Zeile 18 muss es heissen „327 Stimmen" statt 326.

Spalte 1 Zeile 19 ist zu lesen „128 Stimmen" statt 125.

Sodann sind noch die Nummern der hier folgenden Positionen 22—25 u. s. w. zu ändern und zwar in: 23—26 bezw. 27 bezw. 28 bezw. 29.

Auf Zeile 10 des letzten Alineas dieses Protocolls ist noch statt „genannten" „generellen Berichts" zu lesen.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 11. August. (Neuorganisation der Preussischen Staatsbahnverwaltungen. Jahresberichte. Frachtbriefe. Civil-Supernumeriat. Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Thüringische Eisenbahn. Werrabahn. Conferenzen. Secundärbahn Rostock-Wismar. Bahnlinie Meuselwitz-Gera. Wutha-Ruhlaer Bahn. Ostfriesische Eisenbahn. Lodz-Kalisch.)

In letzter Zeit sind von verschiedenen Zeitungen specielle Angaben über den Plan einer Neuorganisation der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung gebracht worden. Nach offiziösen Versicherungen befindet sich die Angelegenheit noch im Stadium der Berathung.

Es wird in dieser Beziehung geschrieben: Hinsichtlich der Umbildung der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung, welche nunmehr definitiv zur Ausführung kommen soll, hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten noch keinen vollständigen, auf alle Details eingehenden Entwurf, sondern nur eine Skizze ausgearbeitet, welche in allgemeinen Grundzügen den künftigen Organisationsplan darlegt. Die Vorlage ist, wie gemeldet wird, dem Staatsministerium bereits zur Kenntnissnahme vorgelegt. Nach dem aufgestellten Plane sollen im Ganzen sechs Eisenbahndirectionen eingerichtet werden, nämlich zu Berlin, Breslau, Bromberg, Hannover, Cassel und Elberfeld. Indessen legt das Ministerium keinen Werth darauf, dass die Directionen unbedingt gerade an den genannten Orten ihren Sitz finden. Die Organisation der neu einzurichtenden Directionen wird sich dadurch von den gleichgenannten bisherigen Behörden wesentlich unterscheiden, dass die Collegialverfassung derselben aufgehoben werden soll. Unter den Directionen selbst sollen kleinere Behörden mit dem Titel „Eisenbahnämter" eingerichtet werden, denen neben den rein technischen Aufgaben, insbesondere das eingehende Studium der localen Verkehrs- und Industrieverhältnisse obliegt. Dem Verkehrsdirector als Chef der nächsthöheren Verwaltungsinstanz soll sodann die Aufgabe zufallen, den technischen Verkehr seines Bezirks zu leiten, über Beschwerden und Reclamationen zu entscheiden und hinsichtlich der Bedürfnisse des Localverkehrs nach den Beobachtungen und Berichten der Eisenbahnämter, sowie hinsichtlich der Tariffragen Anträge bei der Centralbehörde zu stellen. Dem Minister selbst als Chef des gesammten Eisenbahnwesens bleiben nur die höheren politischen Arbeiten, sowie besondere Sachen vorbehalten als: die Entscheidung in den höheren Personenfragen, der Verkehr mit dem Staatsministerium, den Landesbehörden und mit den ausserpreussischen angrenzenden Verwaltungen.

Wie in den Börsenblättern zu lesen ist, hat der Herr Minister für öffentliche Arbeiten angeordnet, dass die Directionen der Staatseisenbahnen fortab, und zwar mit rückwirkender Kraft für das Geschäftsjahr 1878/79, keine besonderen Rechenschaftsberichte mehr in Druck erscheinen lassen sollen, dass vielmehr alles Material in möglichst knapper und übersichtlicher Form in einem Bericht für alle Staatsbahnen zusammengestellt wird. Ingleichen haben die Directionen der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen die Weisung erhalten, ihre Geschäftsberichte thunlichst gedrängt aufzustellen.

Im Interesse der Erleichterung des Verkehrs hat der Minister für öffentliche Arbeiten in einem Erlass vom 25. Juli, unter Bezugnahme auf § 50 Position 8 des Betriebsreglements bestimmt, dass die von einer Staatsverwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von den anderen Staatsverwaltungen als gültig anerkannt werden sollen.

Offiziös wird gemeldet: Die Bestimmungen in Betreff der für die Zulassung zum Civil-Supernumeriat bei den Preussischen Eisenbahnverwaltungen zu erfüllenden wissenschaftlichen Anforderungen haben auch auf die nichtpreussischen Realschulen gleichmässig Anwendung zu finden, insofern die Classification der Realschulen als Realschulen I. und II. Ordnung und höhere Bürgerschulen durch das amtlich veröffentlichte Verzeichniss der zur Ausstellung von Qualificationszeugnissen berechtigten Lehranstalten bestimmt worden ist.

Fahnenschmuck auf dem Neubau der grossen Personenhalle des hiesigen Berlin-Anhalter Bahnhofs verkündete am 5. d. Mts., dass der letzte Niet der Halle eingeschlagen worden, welches Ereigniss durch eine Festlichkeit begangen wurde.

Die am 7. d. Mts. in Gotha stattgehabte Generalversammlung der Thüringischen Eisenbahn, bei welcher 443 Actionäre mit 3 286 Actien und 736 Stimmen vertreten waren, erledigte die Tagesordnung und verschiedene an die Verwaltungsorgane gerichtete Interpellationen von wenig erheblichem Interesse. Die Frage der Verstaatlichung der Bahn wurde in der Versammlung zwar angeregt, seitens der Verwaltungsorgane erfolgte indess keine bezügliche Antwort. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder wurden wiedergewählt. Die „Weimarische Zeitung" weist übrigens in einer offiziösen Notiz auf die Nachrichten einer Leipziger Zeitung über Verkaufsverhandlungen zwischen den betheiligten Regierungen betreffs der Bahn hin und erklärt, dass nach ihr von massgebender Seite zugehenden Mittheilungen in den betreffenden Kreisen von derartigen Verhandlungen nichts bekannt, die Mittheilungen über solche also vollständig grundlos sind.

In der vor einigen Tagen in Meiningen abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Werrabahn-Gesellschaft waren im Ganzen 353 Actionäre mit 7 030 eigenen Actien und 13 218 Actien in Vertretung erschienen, welche zusammen 684 Stimmen repräsentirten. Die statutenmässig ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsraths, die Herren Oberbürgermeister Muther in Coburg und Oberbürgermeister Trinks in Hildburghausen wurden wiedergewählt, während die Ersatzwahl für das verstorbene Mitglied, Hofrath Krell, auf Herrn Oberbürgermeister

Ziller in Meiningen fiel. Zum Geschäftsberichte sprach der Vorsitzende, Herr Staatsrath Heim zu Meiningen, erläuternd und ergänzend, während der Actionär Herr Krumbruch (Cösen) sich in durchaus anerkennender Weise über die Verwaltung aussprach und deren Verdienste gebührend würdigte. Da besondere Anträge nicht vorlagen, so konnte die Versammlung alsbald geschlossen werden.

Seit dem 5. d. Mts. finden in Rüdesheim Conferenzen der am Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen und am Nord-französisch-Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande betheiligten Bahnverwaltungen statt, bei denen hauptsächlich die Art und Weise der Neuherstellung dieser beiden pro 1. Januar 1880 ebenfalls gekündigten Verbände verhandelt werden sollten.

Zur Vornahme der Vorarbeiten der schon seit mehreren Jahren geplanten Secundärbahn Rostock-Doberan-Heiligendamm-Wismar (Küstenbahn) ist einer Bekanntmachung des Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Ministeriums des Innern vom 4. d. Mts. zufolge dem Eisenbahnunternehmer Fr. Lenz zu Stettin die nachgesuchte landesherrliche Erlaubniss ertheilt worden.

Die Vorarbeiten für den Bau der Bahnlinie Meuselwitz-Gera haben begonnen.

Die Actiengesellschaft zum Bau der Wutha-Ruhlaer Bahn hat sich constituirt, nachdem das Capital von 367 000 ℳ vollständig gezeichnet ist.

Für die seit etwa 14 Jahren oft angeregte Ostfriesische Eisenbahn hat die Preussische Regierung in diesem Frühjahr den Vorschlag gemacht, die Strecken Emden-Norden-Esens-Wittmund (die alte Küstenbahn) und Georgsheil-Aurich normalspurig mit secundärem Betrieb für Staatsrechnung auszubauen, wenn von den betheiligten Städten und Aemtern Zuschüsse geleistet, auch, so weit möglich, die Sommerwege der Chausseen für die Schienenstrasse zur Verfügung gestellt würden. Diesem Anerbieten entsprechend haben die Ostfriesische Landschaft, sowie die Städte Norden, Emden, Aurich und Esens namhafte Beiträge à fonds perdu gezeichnet. Vorläufig ist die Direction der Westfälischen Eisenbahn mit Anfertigung der Vorarbeiten beauftragt, auch sind seit Kurzem in Emden, Norden, Georgsheil und Esens Regierungsbaubeamte mit der Vermessung beschäftigt.

Aus Warschau wird wiederholt gemeldet, dass das von dem Fürsten Druzkoj-Stokolnizk repräsentirte Consortium die Concession für den Bau und Betrieb der Lodz-Kalisch Bahn bereits erhalten hätte und dass die Concessionäre ausserdem beabsichtigen würden, einen Flügel von Ssieradz nach Wieruschow zu bauen. In Kalisch hat sich ein aus Grundbesitzern und Kaufleuten bestehendes Comitée gebildet, welches dem erwähnten Consortium bei der Placirung des Actiencapitals und bei den Vorarbeiten für den Eisenbahnbau an die Hand gehen will. Die in Warschau erscheinende „Gazeta Handlowa" stellt nach Beendigung der Lodz-Kalisch Bahn den Bau einer Eisenbahnlinie von Lodz über Oserkow, Lentschyce und Konin zur Preussischen Grenze in Aussicht.

⊙ **Aus Bayern.** München, den 5. August 1879. Durch die Abstimmung vom 2. August 1879 hat die Bayerische Kammer der Abgeordneten den Art. 1 — Ausschussantrag — des Gesetzentwurfes, die Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes betreffend, welcher in No. 15 S. 197 dieser Zeitung mitgetheilt wurde, in der Fassung angenommen, dass ausser den unter 1—22 und 24 aufgeführten Bahnlinien 23. eine Bahnverbindung zwischen Cham und Straubing; 24. eine Eisenbahn von Kempten an die Landesgrenze bei Vils und 25. eine Bahn von Weiden über Vohenstrauss und Waidhaus zum Anschlusse an eine Bahn nach Pilsen zur Ausführung bestimmt werden.

Nach dem Beschlusse der Kammer der Abgeordneten sollen — Art. 2 — zunächst die nachbenannten Bahnen zur Ausführung kommen und wird der Bauaufwand für dieselben festgesetzt:

1. für die Herstellung einer Eisenbahn von Wiesau nach Redwitz auf den Betrag von	5 000 000 ℳ
2. für die Herstellung einer Eisenbahn von Neumarkt a. R. nach Landshut auf den Betrag von	10 000 000 „
3. für die Herstellung einer Eisenbahn von Dinkelsbühl nach Feuchtwangen auf den Betrag von	1 500 000 „
4. für die Fortsetzung der Hochstadt-Stockheimer Bahn über Ludwigstadt bis zur Landesgrenze bei Falkenstein auf den Betrag von	11 500 000 „
5. für die Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt a./S. nach Bischofsheim auf den Betrag von	3 400 000 „
6. für die Herstellung einer Eisenbahn von Cham nach Gotteszell auf den Betrag von	9 700 000 „
7. für die Herstellung einer Eisenbahn von Gemünden nach Hammelburg auf den Betrag von	3 800 000 „
zusammen auf den Maximalbetrag von	44 900 000 ℳ

Art. 3. Der Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, zur Deckung dieses Bedarfes und nach Massgabe desselben ein auf die Staatseisenbahnen zu versicherndes Staatsanlehen im bezeichneten Maximalbetrage aufzunehmen.

Die Ausgaben für die Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten sind durch Erhöhung des im Art. 2 gewährten Anlehenscredites zu beschaffen.

Von der Zeit der Vollendung der im genannten Artikel bezeichneten Bahnlinien an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summen aus der Eisenbahn-Betriebsrente zu erfolgen.

Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür massgebenden Finanzgesetze.

Zugleich hat die Kammer der Abgeordneten nachstehenden Anträgen die Zustimmung ertheilt:

1. dass die Königliche Staatsregierung die Frage in Erwägung ziehe, ob und in welcher Weise Art. 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der Bayerischen Staatseisenbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, einer Abänderung behufs Erleichterung der Leistungen der Interessenten zu unterziehen, oder ob derselbe gänzlich aufzuheben sei, dann, wie die Verhältnisse des Vicinal-Eisenbahnbaufonds und der auf Grund der allegirten Gesetzesbestimmung bereits erbauten Vicinalbahnen gesetzlich zu ordnen seien;
2. das Königliche Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern zu beauftragen, mit der K. K. Oesterreichischen Staatsregierung Unterhandlungen über die Ausführung der Fernbahn einzuleiten.

Da der Landtag am 8. August vertagt wurde, so kann ein Gesammtbeschluss mit der Kammer der Reichsräthe erst nach dem Wiederzusammentritte, d. i. October d. Js., erfolgen.

Literatur.

—st.— **Handbuch der Eisenbahn-Werkstättenrechnung.** Von J. G. Frimberger, Oberofficial der Kaiser Ferdinands Nordbahn. Mit 16 Formularen. Wien, 1879. J. N. Enders.

Die vorliegende kleine Schrift enthält eine Erläuterung des bewährten Rechnungssystems, welches bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn seit einer Reihe von Jahren Anwendung findet und den Hauptvorzug hat, dass die Rechnung durch sich selbst controlirt wird und darin, falls deren Grundbehelfe correct sind, andere als durch Verschreibung entstandene, unschwer zu behebende Fehler nicht geschehen können.

Das Büchlein kann der Aufmerksamkeit der Werkstättenvorstände empfohlen werden.

Morse's electro-magnetischer Drucktelegraph mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnbetriebes. Im Verlage des Verfassers Josef Richter, Oberingenieur der Kaiser Franz-Josefbahn zu Wien.

Das soeben erschienene Werk, welches sämmtliche electrischen Einrichtungen der Eisenbahnen sowie die diesen Einrichtungen zu Grunde liegenden Theorien in sehr prägnanter, ausführlicher Weise klarlegt, halten wir nicht nur für solche von Nutzen, welche sich dem Telegraphendienste speciell widmen wollen, sondern auch im Allgemeinen für jeden, einen technischen Dienst ausübenden Eisenbahnbeamten.

Vermischtes.

Freiherr v. Weber ist von seiner, im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten unternommenen Reise, zum Studium des ausgedehnten Canalnetzes in Schweden, zurückgekehrt. Derselbe hat, sowohl von der Königlich Schwedischen Wasser- und Wegebaudirection und der Generaldirection der Staatsbahnen, als von den Privatverwaltungen der Canäle auf das Zuvorkommendste unterstützt, über diese Wasserstrassen, welche unter so ganz anderen Verhältnissen als die Englischen sich entwickelt haben, und über deren Wechselwirkung mit den Eisenbahnen sehr umfassende und lehrreiche Informationen gesammelt. Die Resultate dieser Studien werden in einem ausführlichen Berichte dem Minister unterbreitet werden und ohne Zweifel zusammengestellt mit den von der vorjährigen Reise des Freiherrn v. Weber nach England gelieferten, erspriessliche und auf sachkundig gesammelte Thatsachen basirte Nutzanwendungen auf die einschlagenden Verhältnisse in Deutschland finden.

Personal-Nachrichten.

Mainz-Ludwigshafen. Mittelst Grossherzoglicher Entschliessung vom 22. v. Mts. wurde dem controlirenden Beamten bei der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft, Rechnungsrath Bopp, die der Grossherzoglichen Regierung zur Besetzung vorbehaltene Stelle eines Mitgliedes der Direction der Main-Weser Bahn zu Cassel mit dem Titel „Regierungsrath" übertragen.

— A — Verkehr und Ertrag der sämmtlichen Eisenbahnen Russlands im Jahre 1878.

No.	Name der Bahn	Länge		Anzahl der		Tausend Pud		Einnahme in Rubeln	
		in Werst	in Kilom.	Passagiere	Militärs	Eilgut	Frachtgut	insgesammt	pro Werst
1	Bjeloostrow-Sjestrorjetzk	6,4	6,8	80 748	287	155,79	553,68	16 631	2 771
2	Petersburg-Zarskoe Selo	25,0	26,7	1 110 082	55 398	485,82	—	537 469	21 498
3	Lodz-Koliuschin	26,0	27,7	219 881	17 731	192,57	15 144,30	274 073	10 541
4	Borowitscher Eisenbahn	28,5	30,4	39 558	2 475	—	1 185,50	44 845	1 601
5	Borgo-Kerwo	31,0	33,1	—	—	—	—	—	—
6	Riga-Tukkum	54,2	57,8	578 449	2 495	37,65	1 932,63	273 189	5 040
7	Liwny-Werchowje	57,0	60,8	40 243	6 222	—	6 017,00	260 658	4 573
8	Tambow-Koslow	67,5	72,0	131 088	68 603	42,12	30 667,89	866 333	12 930
9	Konstantinowsche Bahn	85,0	90,7	38 137	451	8,81	11 801,64	—	—
10	Ostaschkowo-Rschewo	127,9	136,5	171 155	9 076	22,84	8 624,05	441 686	3 477
11	Rjaschsk-Morschansk	128,9	137,0	133 142	137 047	43,34	20 778,68	1 037 469	8 105
12	Warschau-Bromberg	137,9	147,1	409 123	22 676	88,21	25 133,50	1 021 494	7 456
13	Mitausche Bahn	138,9	148,2	467 269	16 011	171,09	11 928,85	650 304	4 682
14	Nowgorodsche Bahn	156,8	167,3	163 620	48 359	44,64	3 247,29	333 252	2 848
15	Schuja-Iwanowo	170,9	182,4	253 637	26 063	28,35	18 537,20	765 908	4 478
16	Jaroslaw-Wologda	191,1	203,9	155 503	20 795	22,45	3 763,49	431 720	2 260
17	Rjäsan-Koslow	198,3	211,6	361 444	147 647	272,66	93 369,94	5 878 175	29 687
18	Warschau-Terespol	199,5	212,8	442 065	156 732	151,20	23 367,59	2 448 533	12 304
19	Riga-Dünaburg	231,7	247,3	1 418 456	66 404	304,94	62 207,41	3 235 877	13 966
20	Moskau-Rjäsan	243,1	259,4	904 376	90 342	293,56	94 227,77	7 000 002	28 806
21	Dünaburg-Witebsk	244,7	261,1	305 988	64 747	75,05	46 997,76	3 313 329	13 519
22	Moskau-Jaroslaw	270,9	289,1	1 163 427	49 213	62,59	34 253,99	2 678 479	9,883
23	Rybinsk-Bologowo	279,7	298,5	268 956	17 075	41,45	31 820,06	2 840 434	10 144
24	Orel-Griasi	283,0	302,0	220 277	152 633	68,85	39 733,33	2 878 416	10 171
25	Poti-Tiflis	296,9	316,8	609 042	224 261	9,44	8 607,54	2 705 676	9 140
26	Warschau-Wien	324,7	346,4	1 690 402	85 362	422,39	96 804,85	5 648 994	17 381
27	Fasstowsche Bahn	334,3	356,6	503 591	78 608	184,74	24 235,10	1 859 806	5 569
28	Tambow-Saratow	373,0	398,0	275 192	55 725	56,47	31 320,66	2 524 712	6 769
29	Donetzsche Kohlenbahn	389,7	415,8	8 552	—	0,68	179,79	12 491	390
30	Moskau-Nischni Nowgorod	409,5	437,0	1 124 446	156 900	256,93	68 609,08	8 537 830	20 823
31	Kursk-Kiew	438,8	468,2	421 077	330 635	217,14	34 580,26	5 382 219	12 260
32	Uralsche Gebirgsbahn	468,0	499,3	95 865	3 122	6,48	3 340,49	444 149	3 001
33	Orel-Witebsk	487,8	520,5	361 846	128 271	77,84	76 038,84	6 702 714	13 735
34	Morschansk-Sysran	498,7	532,1	269 297	167 064	46,28	18 429,96	2 098 713	4 214
35	Moskau-Kursk	508,1	542,1	1 486 643	480 440	560,19	81 176,22	11 099 708	21 850
36	Weichsel Bahn	511,0	545,2	920 075	175 973	230,22	38 431,24	2 533 048	4 957
37	Orenburger Bahn	512,0	546,3	249 655	84 691	33,60	21 019,78	2 712 220	5 297
38	Baltische Bahn	571,5	609,0	1 746 545	146 938	141,47	43 763,35	4 263 856	7 460
39	Petersburg-Moskau	604,2	644,6	1 673 073	227 536	546,58	165 814,54	25 889 200	42 862
40	Losowaja-Sewastopol	624,0	665,8	475 638	244 363	407,13	20 678,02	3 273 595	5 248
41	Rjaschsk-Wiasma	642,7	685,7	465 966	128 613	38,39	33 296,85	2 403 150	3 743
42	Rostow-Wladikawkas	653,0	696,8	306 605	176 406	102,50	15 862,74	3 334 815	5 114
43	Griasi-Zarizyn	697,5	744,2	251 219	69 466	233,48	49 214,98	4 550 598	6 524
44	Kursk-Charkow-Azow	763,5	814,6	814 617	610 097	761,36	59 819,90	8 723 698	11 433
45	Koslow-Woronesch-Rostow	787,0	839,7	828 446	287 221	237,98	66 695,40	6 431 193	8 172
46	Finnländische Staatsbahn	791,0	844,0	—	—	—	—	—	—
47	Charkow-Nicolajew	831,3	887,0	852 969	358 614	532,87	41 674,98	5 563 775	6 735
48	Moskau-Brest Litowsk	1 028,0	1 096,9	1 022 375	279 099	250,44	61 231,27	7 646 344	7 428
49	Libau-Landwarowo-Romny	1 190,5	1 270,3	733 140	164 429	393,14	71 765,57	8 051 610	6 763
50	Petersburg-Warschau	1 206,6	1 287,5	1 499 768	390 706	595,95	56 257,69	13 188 459	10 926
51	Südwest Bahn	2 317,0	2 472,3	2 624 705	959 412	2 717,55	200 636,52	28 902 135	12 474
	somit 1878 Summe	21 643,7 Werst	23 092,9 Kilom.	30 388 372 Passagiere	7 192 434 Militärs	11 675,43 Eilgut	1 975 480,08 Frachtgut	211 922 390 Rubel insgesammt	10 177 proBahnwerst
	gegen 1877 „	20 178,8	21 529,9	26 017 527	5 312 214	9 640,81	1 712 145,40	183 896 163	9 500

Bemerkungen zu vorstehender Tabelle. Das gesammte Eisenbahnnetz des Russischen Reiches belief sich am 1. Januar 1879 auf 21 643,7 Werst oder 23 092,9 km und hatte im Laufe des Jahres 1878 um folgende Strecken zugenommen:

am 8./20. Januar 1878 Sumskaer Bahn (Charkow-Nicolajew) von Merefa nach Belopolje	224,1	Werst
22.Januar/3.Februar Sumskaer Bahn (Charkow-Nicolajew) von Belopolje bis Woroschba	3,6	„
17./29. Januar Militärbahn Bender-Galatz definitiv eröffnet	285,4	„
2./14. Juni Moskau-Kursk, Verbindungsbahn zur Stadt Kursk	5,6	„
12./24. Juni Nowgorodsche Schmalspurbahn von Nowgorod nach Staraja-Russa	88,5	„
1./13. October Uralsche Gebirgsbahn von Perm bis Ekaterinenburg definitiv eröffnet	468,0	„
1./13. December Donetzsche Kohlenbahn Theilstrecke	389,7	„
Summa	1 464,9	Werst.

Als vereinigt figuriren in dieser Tabelle:

1. Die bereits unter dem 10. December 1877 fusionirte Riga-Dünaburger und Riga-Bolderaa Bahn.
2. Die am 1./13. Juli 1878 vereinigte Griasi-Zarizyn und Wolga-Don Bahn.
3. Die am gleichen Datum zur Süd-Westbahn vereinigten Bahnen: Kiew-Brest Litowsk, Brest Litowsk-Grajewo und Odessaer Bahn, zu welchen jetzt auch noch die Militärbahn Bender-Galatz getreten ist.

Für die Finnländischen Staatsbahnen, welche unter eigener Verwaltung stehen, sowie für die kurze, ebenfalls in Finnland belegene Bahn Borgo-Kerwo fehlen z. Z. noch die offiziellen Ausweise für das abgelaufene Jahr.

Von besonderem Interesse dürfte ein detaillirter Ausweis über die in den verschiedenen Monaten stattgefundenen Militärtransporte sein; derselbe stellt für das Jahr 1878 im Vergleich gegen das Vorjahr folgendes Bild dar:

Im Monat		Jahr 1878	Jahr 1877
Januar	wurden befördert	464 564 Mann	287 051 Mann
Februar	„ „	289 258 „	114 416 „
März	„ „	206 326 „	70 829 „
April	„ „	466 696 „	371 636 „
Mai	„ „	421 331 „	588 635 „
Juni	„ „	492 422 „	351 703 „
Juli	„ „	237 524 „	511 180 „
August	„ „	1 005 090 „	1 050 533 „
September	„ „	1 487 145 „	552 798 „
October	„ „	1 177 390 „	386 303 „
November	„ „	997 978 „	1 210 160 „
December	„ „	786 237 „	658 527 „

Gotthardbahn.

In Hinblick auf die der Schweizerischen Eidgenossenschaft durch die internationalen Verträge, betreffend den Gotthardbahnbau, zugefallenen Verpflichtungen hat der Bundesrath soeben eine neue Verordnung über die Aufsicht über diesen Bau erlassen. Die Hauptbestimmungen dieser Verordnung lauten: Unter der Leitung des Eisenbahndepartements wird die unmittelbare Aufsicht über die Bauausführung der Gotthardbahn dem technischen Inspectorat des Eisenbahndepartements übertragen. (Art. 1.) Das Inspectorat hat zunächst über die Vollziehung der allgemeinen Gesetze und Verordnungen über das Eisenbahnwesen, soweit dieselben auf den Bau der Gotthardbahn Anwendung finden, und sodann darüber zu wachen, dass die Vorschriften, welche in Bezug auf den Bahnbau in den internationalen Verträgen enthalten sind, vollzogen werden. (Art. 2.) Die allgemeinen Bauvorschriften, die Normalien, sowie die definitiven Baupläne sind von der Gesellschaft dem Eisenbahndepartement einzureichen, welches die Prüfung derselben durch das Inspectorat anordnet. (Art. 3.) Die Gesellschaft hat dem Eisenbahndepartement sowohl die bereits abgeschlossenen als die künftigen Bauverträge vorzulegen, ebenso die Verträge über grössere Anschaffungen von Oberbau- und Rollmaterial. (Art. 4.) Die unmittelbare Ueberwachung der Bauführung liegt den Baucontroleuren ob unter Beihilfe der ihnen zu diesem Zwecke untergeordneten Bauaufseher. Die Inspection theilt den Controleuren die ihrer Aufsicht unterstellten Baustrecken und einzelne Bauobjecte zu. (Art. 5.) Die Eidgenössische Bauaufsicht hat sich davon zu überzeugen: 1. ob die monatlichen Abrechnungen und Abschlagszahlungen den geleisteten Arbeiten entsprechen; 2. ob die Schlussrechnungen rechtzeitig und in zuverlässiger Weise aufgestellt werden. (Art. 6.) Die im Artikel 17 des Vertrages vom 15. October 1869 vorgeschriebene Aufstellung eines jährlichen Bauprogramms liegt der Gesellschaft ob und wird nach eingeholtem Gutachten des Inspectorats von dem Bundesrath erledigt. Dieses Programm und der dazu gehörige Kostenvoranschlag soll das ganze Bauunternehmen (Tunnel und Zufahrtslinien), sowie die Kosten der gesammten Verwaltung in sich schliessen. (Art. 7.) Das technische Inspectorat hat mit den Delegirten der beiden Vertragsstaaten die jährlichen Bauinspectionen vorzunehmen und über den Verlauf und das Ergebniss derselben Protocoll zu führen. Gestützt auf dieses Protocoll hat es dem Departement über den Betrag und die Vertheilung der Subsidienquoten Bericht und Antrag vorzulegen. (Art. 8.)

Miscellen.

Die Bagdadbahn. Ueber dieses Project erfährt die „Oesterr. Eisenb.-Zeitung" Folgendes: England will von einer Bahn Constantinopel-Bagdad nichts wissen, weil dieselbe weniger in seinem Interesse liegt und zudem sehr hoch zu stehen käme. Ebenso perhorrescirt England das Project, die Bagdadbahn über Diarbekir zu führen, da Russland dann sofort danach streben würde, letztere Stadt mit Kars durch eine Bahn zu verbinden. Die Euphratbahn, die nun England fordert, soll in Alexandrette beginnen und über Racca, Aman und Lubata nach Bagdad führen. Eine solche Euphratbahn würde ungefähr 75 Millionen Gulden Oesterreichischer Währung kosten und könnte binnen zwei Jahren vollendet sein. Da der Tigris in Bagdad schon Seeschiffe trägt, so könnte man die Euphratbahn dort auch enden. Die Pforte ihrerseits brauchte dann nur die Bahn Smyrna-Ali-Schehr bis Alexandrette zu verlängern, um auch Constantinopel mit der Bagdadbahn in Verbindung zu bringen. Zum Bau dieser Euphratbahn will England gegen Verpfändung der Syrischen Zölle einen grossen Geldvorschuss gewähren. Die Pforte hat jedoch dieses Project abgelehnt.

Telegraphenkabel von Aden nach Durban. Die Englische Regierung hat das Angebot der Eastern Telegraph Compagny und der Telegraph Construction Compagny zur Legung eines Kabels von Aden nach Durban der Hauptsache nach angenommen. Zu dieser Strecke sind im Ganzen etwa 4 000 Meilen Kabel nöthig. Die Kosten werden auf etwa 1 500 000 £ geschätzt. Die Legung verspricht sich nicht ohne allzu erhebliche Schwierigkeiten ausführen zu lassen. Die erste Strecke von Durban bis Zanzibar soll bis Mitte Juli d. J. fertig werden. Es bleibt zunächst die Lücke von Aden bis Zanzibar auszufüllen, welche schnelle Dampfer in etwa sieben Tagen zurückzulegen vermögen. Von Durban geht kein Landtelegraph weiter nach der Capstadt und anderen wichtigen Punkten in Süd-Afrika. Während die Strecke bis Zanzibar gelegt wird, soll an der Herstellung der fehlenden Kabellängen gearbeitet werden, so dass die ganze Strecke bis Mitte November d. J. fertig werden kann. An den wichtigsten Punkten: Zanzibar, Mozambique, Sofala, Delagoa-Bay u. A. sollen Stationen errichtet werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Königliche Ostbahn. Die Eröffnung des Ostbahnbetriebes auf der mit der Ostpreussischen Südbahn gemeinschaftlich zu benutzenden Strecke Lyck-Prostken findet am 15. August d. J. statt.

Auf dieser Strecke werden folgende Ostbahnzüge mit Personenbeförderung in II. bis IV. Wagenclasse verkehren:

	Gemischter Zug 481	483
	Vm.	Nm.
Lyck . . . . . . Abfahrt	10.20	9.24
Prostken . . . . Ankunft	10.57	10.1
	482	484
	Vm.	Nm.
Prostken . . . . Abfahrt	3.44	3.57
Lyck . . . . . . Ankunft	4.21	4.34

Die Fahrpläne, Personen- und Gütertarife sind auf allen Stationen der Ostbahn käuflich zu erhalten. Bromberg, den 10. August 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (996)

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Sechs Wochen giltige Retourbillets Berlin-Röderau-Dresden.

Retourbillets Berlin-Röderau-Dresden II. und III. Wagenclasse mit einer Giltigkeitsdauer von 6 Wochen werden von jetzt ab bis mit 31. August d. J. zu folgenden Preisen ausgeben.

	Courier-zug. M.	Personen-zug. M.
Berl.-Dresd.-Altstadt II. Cl.	19,30	14,60
„ „ „ III. „	14,50	9,90
Berl.-Dresd.-Neustadt II. „	18,70	14,00
„ „ „ III. „	14,00	9,40

Freigepäck wird nicht gewährt, auch ist eine Unterbrechung der Hin- oder Rückfahrt nicht gestattet. Berlin, den 19. Mai 1879. Die Direction. (650)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für den Personenverkehr zwischen Berlin und Station Sonneberg der Werra-Eisenbahn werden fortan directe Schnellzugbillets I., II. und III. Classe verausgabt.

Näheres ist bei unserer Billetexpedition Berlin zu erfahren. Berlin, den 6. August 1879. Die Direction. (991)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 10. August cr. ab findet directe Personen- und Gepäckabfertigung zwischen diesseitigen und Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim via Güterglück statt.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Billetexpeditionen. Berlin, den 6. August 1879. Die Direction. (989)

3. Ausloosungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 1. August 1879 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerialerlass vom 4. Februar 1875 No. 559 F. M. genehmigten Tilgungsplanes, in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen IV. Verloosung der Prioritäts-Anleihe, Emission 1875, à 400 M. wurden folgende 14 Nummern gezogen:

775 1571 1667 1769 1855 1934 2361 2363 2833 3784 3885 4057 4709 6333.

Vom 1. October 1879 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in Gold eingelöst.

Die Verzinsung der gezogenen Obligationen hört mit Ende September 1879 auf und wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. October 1879 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Von den früheren Ziehungen sind noch unbehoben:

Ziehung 1877: No. 322 418 1607 3121.
„ 1878: „ 70.

Auf hiesigem Platze besorgen diese Einlösung im Auftrage der Südnorddeutschen Verbindungsbahn spesen- und provisionsfrei: die Deutsche Bank, die Disconto-gesellschaft und die Herren Richter & Co. Berlin, im August 1879. Vom Verwaltungsrathe. (986)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 1. August 1879 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerialerlass vom 18. April 1872, No. 1552 F. M. genehmigten Tilgungsplanes, in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen V. Verloosung der Obligationen, Emission 1872 à fl. 300 Silber, wurden folgende 46 Nummern gezogen:

58 197 1586 1758 1956 2456 2468 3210 3318 3954 5254 6309 6338 7680 7787 7995 8688 8972 9771 10962 11768 11797 11997 13211 13670 14042 14087 14239 14630 15090 15315 15459 15643 16506 18397 19460 20499 21709 22148 22303 22404 23208 23421 23458 23627 24049.

Von den früheren Ziehungen sind noch unbehoben:

Ziehung 1875: 515 2200 6335 9941.
„ 1876: 11760 16193 20006 22965.
„ 1877: 4415 6322 7372 7388 8916 11364 13581 13879 17116 21134 23609.
„ 1878: 189 555 8105 8430 8915

9145 14923 20052 21023 22141 22351 22771 23124 23544.

Die am 1. August 1878 gezogenen Obligationen, deren Verzinsung mit Ende September 1879 aufhört, werden vom 1. October 1879 an, sowie alle von den früheren Ziehungen noch unbehoben aushaftenden Obligationen, wenn sie mit allen dazu gehörigen Coupons präsentirt werden, bei der Centralcasse der Gesellschaft in Wien in effectivem Oesterreichischen Silber eingelöst.

Auf hiesigem Platze übernimmt im Auftrage der Südnorddeutschen Verbindungsbahn die Direction der Discontogesellschaft die Einlösung dieser Obligationen spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Cours, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen der genannten Zahlstelle periodisch bekannt gegeben wird.

Für fehlende Coupons wird der entsprechende Einlösungsbetrag in Abzug gebracht. Berlin, im August 1879. Vom Verwaltungsrathe. (985)

4. Tarifwesen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. October 1879 n. St. ab wird der directe Güterverkehr von und nach den Stationen Leer, Wilhelmshafen, Brake und Oldenburg der Oldenburgischen Eisenbahnen, Tarifheft II, aufgehoben. Bromberg, den 4. August 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (992 J)

Am 1. d. M. ist der Nachtrag I zum Gütertarif für den **Schlesisch-Rheinischen Verband** zur Einführung gekommen, derselbe enthält:

1. Ergänzung der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.
2. Aenderung der Speciellen Tarifvorschriften.
3. Aufnahme der Stationen Dalheim, Dalheim Landesgrenze und Rheindahlen der Bergisch-Märkischen, Hagen, Herdecke und Osterath der Rheinischen, Bodelschwingh der Westfälischen, Dresden der Berlin-Dresdener, Halbau der Niederschlesisch-Märkischen, Kamenz und Senftenberg der Berlin-Görlitzer und Samter der Oberschlesischen Eisenbahn.
4. Aenderung der Tarifsätze für die Stationen Bebra, Cassel, Wilhelmshöhe der Bergisch-Märkischen, Altenbeken, Emden, Leer, Lingen, Meppen, Papenburg, Rheine und Salzbergen der Westfälischen, Breslau, Glogau und Liegnitz der Breslau-Freiburger, Cottbus der Berlin-Görlitzer, Bunzlau, Greiffenberg, Lauban und Penzig der Niederschlesisch-Märkischen sowie Gurtschin der Märkisch-Posener Eisenbahn.
5. Anderweite Sätze des Ausnahmetarifs für Holz.
6. Ergänzung der Ausnahmetarife für Roheisen und Schwefelkies.
7. Aufhebung des Ausnahmetarifs für Zink.
8. Ausnahmetarif für Steinkohlen.
9. Tarif für die Berechnung für Schaf- und Pferdetransporte.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen der Verbandsstationen bezw. in den Geschäftslocalen der Verbandsverwaltungen zum Preise von 2,50 ℳ käuflich zu haben. Münster, den 6. August 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (994 J)

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 18. d. M. bringen wir zur weiteren öffentlichen Kenntniss, dass

a) die in dem am 1. September cr. zur Einführung kommenden Gütertarife für den Ostdeutsch-Niederländischen Eisenbahnverband für den Verkehr mit Stationen der Niederländischen Rheinbahn einerseits und Stationen der Königl. Ostbahn, der Hinterpommerschen, Berlin-Stettiner, Niederschles.-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Berlin-Görlitzer, Oberschlesischen, Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger und Märkisch-Posener Bahn andererseits enthaltenen Frachtsätze von gleichem Zeitpunkte auf die gleichnamigen Stationen der Niederländischen Staats-, Niederländischen Central- und der Holländischen Bahn Anwendung finden;

b) die seitherigen Taxen für die gleichnamigen Stationen der Niederländischen Rheinbahn, Niederländischen Staatsbahn, Niederländischen Centralbahn und der Holländischen Bahn jedoch auch ferner noch bis zum 16. September cr. insoweit in Gültigkeit bleiben, als dieselben billiger sind, wie die neu eingeführten Sätze;

c) die nach dem Ostdeutsch-Rheinischen Gütertarif vom 1. August 1874, dem Schlesisch-Rheinischen Gütertarif vom 1. October 1872, dem Niederländisch-Norddeutschen Gütertarif vom 15. August 1874, bezüglich des letztern jedoch nur für den Verkehr mit Stettin und die nach dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Sprit, Spiritus und Oel ab Inowrazlaw, Czembin und Samter vom 1. Juni 1877, sowie die nach den Nachträgen zu diesen Tarifen enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze für den Güterverkehr mit den Stationen der Niederländischen Staats-, Niederländischen Central- und Holländischen Bahn vom 16. September cr. ab zur Aufhebung gelangen;

d) der neue Tarif Sätze für Stationen der Rechte-Oder-Ufer Bahn nicht enthält.

Die bestehenden Vorschriften und Transportsätze für die Beförderung von Leichen, Equipagen und andern Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren bleiben bis auf Weiteres in Geltung.

Die diesseitige Bekanntmachung vom 18. Juli cr. wird ferner dahin modificirt, dass die Frachtsätze für den Güterverkehr im Niederländisch-Norddeutschen Tarif vom 15. August 1874 nur bezüglich des Verkehrs mit Station Stettin der Berlin-Stettiner Bahn in Wegfall kommen. Münster, den 6. August 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (993 J)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. August cr. ist im Norddeutschen Eisenbahnverbande ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg in Kraft getreten.

Exemplare desselben sind bei unseren Güterexpeditionen zum Preise von 1,60 ℳ zu haben. Berlin, den 7. August 1879. Die Direction. (997)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Zum Local-Gütertarif ist der Nachtrag 5 sofort gültig und zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag 1, gültig vom 1. October cr., erschienen, beide Nachträge Abänderungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltend.

Inhaber der Haupttarife können je ein Exemplar der Nachträge unentgeltlich bei den Güterexpeditionen abfordern. Schwerin, den 6. August 1879. Die Direction. (995)

Zum Specialtarife vom 15. October 1876 für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaat, Malz, Mehl, Mahlproducten und Oelkuchen im **Hannover-Magdeburg-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande** tritt mit 1. September cr. der Nachtrag VI in Kraft, welcher bei den betheiligten Verwaltungen zu erlangen ist. Dresden, am 7. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (984)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum Berlin-Schleswig-Holsteinischen Gütertarife vom 1. April 1878 tritt am 10. August cr. der Nachtrag VII in Kraft, welcher bei den betheiligten Expeditionen zu haben ist. Berlin, den 6. August 1879. Die Direction. (988)

Berichtigung.

Die Tarifsätze zwischen Emden beziehungsweise Papenburg und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Station **Berlin** (nicht Magdeburg, wie in unserer Bekanntmachung vom 1. d. M. irrthümlich gesagt ist) sind zur Aufhebung gekommen. Magdeburg, den 9. August 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (987)

5. Submissionen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Anschaffung von 500 Radreifen von Flussstahl für Wagen.

Die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariate bezogen werden.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Submission für Radreifen" versehen bis spätestens den 22. August d. J. Mittags 12 Uhr unserem Secretariate zuzustellen. Stuttgart, 5. August 1879. Kgl. Eisenbahndirection III. Dilenius. (990)

Privat-Anzeigen.

Alle Correspondenzen für beide Etablissements werden nach Leipzig erbeten.

J. Landauer,
Fabrikation
wasserdichter Leinen-Stoffe,
Wagen- & Waggon-Decken
(Planen oder Persennige)
in Chemischer, Cautchouk- und Theer-Präparation.
Marquisen; Garten-, Manöver-, Lazareth- und Verbinde-Zelte.
Wasserdichte Anzüge für Schiffer, Bergleute und Arbeiter.
Feuereimer, wasserdichte Pferde-Decken mit und ohne Futter.

L. Peters & Co.,
Mechanische Segeltuch- und Leinen-Weberei.
Fabriken in Zörbig (Prov. Sachsen)
Comptoir in Leipzig.

Kgl. Rhein.-Westfäl.
Technische Hochschule
zu **Aachen.**
Beginn d. Winter-Semesters Anfang **October**, d. Sommer-Semesters nach **Ostern.**
Programm von der **Direction.**

Billetschränke
einfache rechteckige und drehbare Doppelschränke, sowie **runde drehbare** mit Fächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von
Eh. C. Hartmann, Elberfeld.
Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld, Strassburg, Münster, Christiania u. a.

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.
Hartguss - Räder und **Herzstücke**, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken
chemisch präparirt und **unverstocklich**, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Locomotiven.
Gebrauchte, jedoch noch vollkommen dienstfähige Locomotiven aller Art werden fortwährend zu kaufen gesucht.
Gefällige Offerten unter Beifügung von Skizzen, eines vollständigen Programmes und Angabe der Dienstzeit an die **Expedition dsr. Ztg.** (Berlin, Beuthstr. 8) erbeten.

BÜSSCHER & HOFFMANN
Bahnhof Eberswalde,
Halle a/S. und Mariaschein in Böhmen.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
ihrer Elastizität und Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.
hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen
Wien, Maria-Theresienstr. 11.

Höhere Handelsschule zu Stuttgart.
Mitte October und Mitte April beginnen die neuen Curse. Die Reifezeugnisse geben die Berechtigung zum **einjährigen Dienste** im Deutschen Reichsheere. Prospecte und nähere Auskunft durch den Unterzeichneten. (H 71099)
Röhrich, Director.

Deutsches Reichs-Patent.
Grosse silberne Medaille. Moskau 1872. — Anerkennungs-Diplom. Wien 1873.
Schauwecker's selbstthät. Oeltropfapparat
für Dampfschieber und Kolben, spart **15 — 30 %** an **Kraft oder Brennstoff,** sowie bedeutend an **Reparatur.** Bis jetzt abgesetzt 14 800 Stück. Allein zu beziehen durch:
Fr. Schauwecker, Maschinenfabrik Weiden (Bayer. Oberpfalz).

Fabrik- Marke. **Portland-Cement**
empfiehlt unter Garantie **unbedingter** Volumbeständigkeit und **hoher** Erhärtungsfähigkeit
BONNER BERGWERKS- UND HÜTTENVEREIN
Cementfabrik bei Obercassel bei Bonn.

Wasserdichte leinene Plane
empfiehlt
A. Baswitz in **Berlin C.,** Neue Friedrich-Strasse No. 37.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 63. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 18. August 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Juli 1879“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 15 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Deutsche Eisenbahnstatistik
für das Betriebsjahr 1877.

Der nunmehr vollendete und der Oeffentlichkeit übergebene Jahrgang XXVIII der Deutschen Eisenbahnstatistik, welcher die Betriebsergebnisse des Jahres 1877 umfasst, bringt uns — wie seine Vorgänger — eine Fülle statistischer Nachrichten über die Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, der Niederlande etc., von welchen wir die wesentlichsten hier mittheilen.

I. Ausdehnung.

In der Statistik pro 1877 erscheinen zum ersten Male die Arad-Körösvölgyer, die Niederösterreichischen Südwestbahnen, die Chimay Eisenbahn und die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn. Von einigen erst kurze Zeit im Betriebe befindlichen Bahnen lagen noch keine Nachrichten vor.

Die in die Statistik pro 1877 aufgenommenen Bahnen hatten folgende Ausdehnung:

	überhaupt km	für Personenverkehr km	für Güterverkehr km
1. Deutsche Eisenbahnen:			
a) Staatsbahnen	15 078,69	14 996,85	15 065,26
b) Privatbahnen unter Staatsverw.	3 562,91	3 443,94	3 562,91
c) „ in eig. Verwaltg.	12 014,34	11 725,87	11 999,37
zusammen	30 655,94	30 166,66	30 627,54
2. Oesterreichisch-Ungarische E.	17 786,32	17 668,90	17 786,32
3. Andere Vereinsbahnen	3 746,01	3 728,03	3 746,01
überhaupt	52 188,27	51 563,59	52 159,87
im Vorjahre	50 230,93		

Das Netz — soweit dasselbe in die Statistik aufgenommen ist — hat demnach eine Erweiterung erfahren um	1 957,34 = 3,89 pCt.
während der Zuwachs betragen hat pro 1876	2 449,05 = 5,10 „
„ 1875	3 435,18 = 7,74 „
„ 1874	1 828,00 = 4,30 „

Die Erweiterung des Bahnnetzes vertheilte sich wie folgt:

es sind hinzugekommen	1877 km	1876 km	1875 km	1874 km
bei den Deutschen Eisenbahnen . . .	1 432	1 811	2 553	1 096
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen E.	398	575	606	666
„ „ anderen Vereinsbahnen . . .	127	64	276	66

Da der grössere Theil der hinzugekommenen Linien auf im Jahre 1877 eröffnete Strecken entfällt, so folgt hieraus, dass die Bauthätigkeit — wenngleich dieselbe erheblich abgenommen hat — immerhin noch eine rege war, namentlich in Deutschland, wo bedeutende Linien des Staatsbahnnetzes im Bau begriffen und theilweise vollendet sind.

Im mittleren Jahresdurchschnitte hat die Betriebslänge betragen:

	für Personenverkehr km	für Güterverkehr km
bei den Deutschen Eisenbahnen:		
a) Staatsbahnen	14 455,55	14 525,01
b) Privatbahnen unter Staatsverw.	3 438,43	3 553,33
c) „ in eig. Verwaltg.	11 566,20	11 844,02
zusammen	29 460,18	29 922,36
bei den Oesterreich.-Ungarisch. E.	17 359,42	17 466,89
„ „ anderen Vereinsbahnen .	3 726,26	3 744,24
überhaupt	50 545,86	51 133,49
im Vorjahre	48 492,61	49 130,70
pro 1877 mehr	2 053,25 = 4,23 pCt.	2 002,79 = 4,08 pCt.

(Einige nur dem Güterverkehr dienende Abzweigungen nach Kohlengruben und industriellen Etablissements sind in die Statistik nicht aufgenommen.)

Im Jahre 1877 sind in Deutschland neue Eisenbahngesellschaften nicht entstanden, dagegen ist aber der Betrieb der Berlin-Dresdener und Halle-Sorau-Gubener Privatbahnen in Staatsverwaltung übergegangen; ebenso sind die Ungarischen Ostbahnen vom Staate erworben und deren Betrieb mit dem der übrigen Ungarischen Staatseisenbahnen vereinigt. Hierdurch ist das unter einer Verwaltung stehende Netz ein durchschnittlich weit grösseres geworden wie in den Vorjahren. Es vertheilte sich das in der Statistik pro 1877 aufgeführte Netz auf 107 Verwaltungen mit 152 Linien, und es standen durchschnittlich unter einer Verwaltung:

	1877 km	1876 km	1875 km	1874 km	1873 km
in Deutschland	529	479	481	469	457
„ Oesterreich-Ungarn	456	446	442	416	420
„ den Niederlanden etc. . . .	375	452	444	410	402

Die doppelgeleisigen Strecken haben einen nur unerheblichen Zuwachs erhalten, wie dies bei den Verkehrsverhältnissen auch nicht anders zu erwarten war. Es waren doppelgeleisig:

bei den	km	pCt.
Deutschen Staatsbahnen	4 932,80	= 33,48
„ Privatbahnen unter Staatsverw. . .	988,33	= 27,73
„ „ in eigener Verwaltung	3 554,68	= 30,23
zusammen	9 475,81	= 31,53
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	1 658,17	= 9,36
Fremdländischen Bahnen	496,88	= 13,83
überhaupt	11 630,86	= 22,65
im Vorjahre	11 354,96	= 22,97

der Gesammtlänge.

II. Anlagecapital.

Auch im Jahre 1877 ist durch den Uebergang von Privatbahnen in Staatsbesitz eine Verminderung des concessionirten Anlagecapitals eingetreten. Es waren concessionirt:

ult. 1877	9 972 192 516 ℳ
1876	9 993 010 979 „
1875	10 047 702 013 „
1874	9 232 832 025 „
1873	8 763 897 549 „

Das ult. 1877 concessionirte Capital vertheilte sich wie folgt; es kommen:

bei den	Stamm-actien ℳ	auf Prioritäts-Stammactien ℳ	Prioritäts-Obligationen ℳ
Deutschen Eisenbahnen . .	1 548 211 199	359 266 950	2 387 728 945
Oesterreich.-Ungarischen E.	1 863 081 485	16 685 300	3 131 905 052
anderen Vereinsbahnen . .	409 898 029	49 693 950	205 721 606
überhaupt	3 821 190 713	425 646 200	5 725 355 603
im Vorjahre	3 845 800 681	406 844 400	5 724 991 260

Von dem Anlagecapitale sind im Jahre 1877 rund 8 700 000 ℳ amortisirt. Das ganze bis ult. 1877 amortisirte Capital betrug:

bei den Deutschen Eisenbahnen	95 682 732 ℳ
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen	117 412 916 „
„ „ anderen Vereinsbahnen	20 400 321 „
zusammen	233 495 969 ℳ

Die Garantie eines Reinerträgnisses ist gewährleistet für ein Capital

bei den Deutschen Eisenbahnen von	722 426 508 ℳ
„ „ Oesterreich.-Ungarisch. Eisenbahnen von	2 356 533 300 „
„ „ anderen Vereinsbahnen von	253 368 450 „
sämmtlichen Vereinsbahnen von	3 332 328 258 ℳ

Werden die ausserdem noch bestehenden Garantien für die neueren Linien der Hessischen Ludwigsbahn und für die Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft capitalisirt, dann sind von dem gesammten concessionirten Anlagecapitale

	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.
bei den Deutschen Eisenbahnen	17,63	17,32	20,49
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Eisenb. .	49,77	50,02	49,77
„ „ anderen Vereinsbahnen	38,08	41,60	41,67
überhaupt	35,15	35,71	36,67

mit einer Zinsgarantie versehen.

Die Vermehrung des verwendeten Anlagecapitals entspricht ziemlich genau der Länge der hinzugekommenen Strecken, es sind verwendet:

bei den	überhaupt ℳ	pro Kilom. Bahnlänge ℳ
Deutschen Staatsbahnen	3 905 876 082	264 074
Privatbahnen unter Staatsverwaltung .	1 079 363 253	305 016
„ in eigener Verwaltung .	2 881 645 340	247 139
zusammen	7 866 884 675	262 321
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen .	4 850 996 304	271 667
Fremdländischen Bahnen	880 545 206	254 916
überhaupt	13 598 426 185	265 075
im Vorjahre	12 855 799 760	263 271
pro 1877 mehr	742 626 425	1 804
	= 5,78 pCt.	= 0,69 pCt.

dagegen betrug die Steigerung:

im Jahre 1876 . .	5,49 „	0,83 „
„ „ 1875 . .	9,69 „	2,20 „
„ „ 1874 . .	8,23 „	3,85 „
„ „ 1873 . .	16,63 „	3,31 „

Das verwendete Anlagecapital hat bei den einzelnen Bahnen des Vereins betragen und zwar:

in maximo, d. i. über 250 000 ℳ pro Kilometer bei der

	ℳ		ℳ
Berlin-Potsdam-Magdeb..	445 571	Mähr.-Schles. Centralb. .	317 786
Bergisch-Märkischen . .	441 102	Kaschau-Oderberger . .	317 101
Rhein-Nahe Eisenbahn .	440 911	Kaiser Ferdin.-Nordb. .	312 720
Kaiserin Elisab.-Hauptb.	436 513	Oesterreichisch. Staats-E.	309 840
Saarbrücker	419 350	Sächs.-Thür. Ostwestb. .	307 324
Köln-Mindener	407 592	Rumänischen Eisenbahn	302 796
Zittau-Reichenberger . .	407 425	Badischen Staats-Eisenb.	300 949
Muldenthalbahn.	384 108	Mährischen Grenzbahn .	300 747
Elsass-Lothringischen .	373 059	Vorarlberger	295 731
Linz-Budweiser	372 813	Frankfurt-Bebraer . . .	295 217
Oesterreich. Nordwestb., Ergänzungsnetz . .	372 785	Str. Hetzendorf-K. Ebersdorf	289 844
Niederländisch. Rhein-E.	360 690	Böhmischen Westbahn .	288 974
Rheinischen	355 901	Brünn-Rossitzer	288 588
Ungarischen Ostbahn .	355 137	I. Ungarisch-Galizisch. E.	288 094
Hannover-Altenbekener.	351 484	Prag-Duxer	288 002
Kronprinz Rudolfbahn .	341 491	L. Czernowitz-Suczawa .	286 672
Mährisch-Schles. Nordb.	334 629	Rumänischen Linie . .	286 605
L. Pilsen-Eisenstein . .	332 469	Waagthalbahn	286 502
Dux-Bodenbacher . . .	326 800	Grand Central Belge . .	285 678
Nassauischen	325 165	Oesterreichischen Südb. .	285 139
Sächsischen Staats-E. .	320 388	Salzburg-Tiroler L. . .	283 483
Hannoverschen Staats-E.	282 951	Kaiser Franz-Josefbahn	271 193
Thüringischen	282 668	Hessischen Ludwigsbahn	270 009
Main-Weser Bahn . . .	281 287	Berlin-Stettiner Stammb.	269 613
Pilsen-Priesener . . .	280 278	Holländischen	268 365
Württembergischen . .	278 477	Oesterreich. Nordwestb., garantirte L.	267 918
Berlin-Dresdener . . .	278 227	Aussig-Teplitzer . . .	266 975
Magdeburg-Halberstädt..	277 812	Oberschlesischen . . .	265 777
Niederschlesisch-Märk. .	277 333	Ungarisch. südl. Staats-E.	265 209
Weimar-Geraer	276 790	L. Breslau-Mittelwalde .	259 245
Galizisch. Karl-Ludwigsb.	274 729	Süd-Norddeutschen . .	255 978
Homburger	274 670	Buschtêhrader	252 133
Lüttich-Mastrichter . .	272 853		

in minimo, d. i. unter 150 000 ℳ pro Kilometer bei der

	ℳ		ℳ
Arad-Körösthaler E. . .	33 819	Bayerischen Privatbahn.	120 611
Braunau-Steindorfer . .	42 621	Schleswigschen	120 680
Militärbahn	60 388	Oberlausitzer	123 004
Nürnberg-Fürther . . .	61 751	Stargard-Posener . . .	123 998
Angermünde-Schwedter.	79 186	Mecklenburg. Friedrich-Franz Eisenbahn . .	127 934
schmalspurigen L. der Ungarischen Staats-E. .	91 158	Nordhausen-Erfurter . .	128 304
Glückstadt-Elmshorner .	91 522	Warschau-Bromberger .	128 464
Crefelder Industrie-E. .	107 191	Gössnitz-Geraer	132 318
Cottbus-Grossenhainer .	108 234	Altona-Kieler	139 406
Kirchheimer	112 078	Donau-Drau Eisenbahn .	139 459
Halberst.-Blankenburger	113 782	Oels-Gnesener	140 097
Oldenburgischen . . .	115 006	Cöslin-Danziger	143 232
Niederschlesisch. Zweigb.	119 648	Vorpommerschen . . .	148 376

Ausser dem vorstehend aufgeführten (verwendeten) Anlagecapitale sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel aus den Betriebsüberschüssen verwendet:

	bis Ende 1876 ℳ	im Jahre 1877 ℳ
bei den Deutschen Eisenbahnen .	123 181 444	5 169 841
„ „ Oesterreichisch-Ungar. E. .	114 782	221 153
„ „ anderen Vereinsbahnen. .	—	55 278
zusammen	123 296 226	5 446 272

III. Transportmittel und Leistungen derselben.

Im Jahre 1877 sind in dem Bestande der Transportmittel wesentliche Veränderungen nicht eingetreten, namentlich war ein Bedürfniss zu nennenswerthen Neubeschaffungen nicht vorhanden, es genügte vielmehr der vorhandene Bestand zur Bewältigung des schwachen Verkehrs.

Am Jahresschlusse waren vorhanden:

1. Locomotiven.

Vierrädrige 237 Stück, sechsrädrige 12 129 Stück, achträdrige 728 Stück, Tenderlocomotiven 1 578 Stück, zusammen 14 672 Stück.

Im Vorjahre betrug der Bestand 14 456 Stück.

Im Laufe des Jahres 1877 sind also hinzugekommen 216 Stück, während der Zugang betragen hat im Jahre 1876 455 Stück, 1875 764 Stück, 1874 1 585 Stück, 1873 1 590 Stück.

Von den vorstehend aufgeführten Locomotiven kommen:

auf die	überhaupt Stück	pro Kilom. Bahnlänge Stück
Deutschen Staaatsbahnen	5 143	0,34
„ Privatbahnen unter Staatsverw. .	1 476	0,42
„ „ in eigener Verw. .	3 779	0,31
zusammen	10 398	0,34
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . .	3 396	0,19
anderen Vereinsbahnen	878	0,23
überhaupt	14 672	0,28

Dagegen betrug die relative Anzahl Locomotiven im Jahre 1876 0,27, 1875 0,29, 1874 0,30, 1873 0,27 Stück pro Kilometer Bahnlänge.

An Tendern waren vorhanden: 2 542 vierrädrige und 10 427 sechsrädrige.

Bei den resp. Bahnen betrug die Anzahl Locomotiven pro Kilometer Bahnlänge und zwar:

in maximo bei der	Stück	in minimo bei der	Stück
Nürnberg-Fürther E. . . .	1,16	Arad-Körösthaler	0,06
Saarbrücker	0,79	Militärbahn	0,07
Main-Neckar Eisenbahn . .	0,64	Donau-Drau Eisenbahn . .	0,07
Bergisch-Märkischen . . .	0,62	Dniesterbahn	0,07
Köln-Mindener	0,58	Rakonitz-Protivin. Staats-E.	0,08
Hannoverschen Staats-E. .	0,55	I. Ungarisch-Galizischen E.	0,08
Niederschlesisch-Märkisch. .	0,55	Tarnow-Leluchower Staats-Eisenbahn	0,08
Berlin-Potsdam-Magdeburg.	0,54		
Lambach-Gmundener . . .	0,51	Ungarischen Ostbahn . . .	0,08

Die Anschaffungskosten der Locomotiven und Tender (soweit Notizen vorliegen) sind zu 776 653 237 ℳ (im Vorjahre zu 764 133 218 ℳ) angegeben und betrugen pro Kilometer Bahnlänge

	ℳ
bei den Deutschen Eisenbahnen	17 576
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen	12 623
„ „ anderen Vereinsbahnen	11 455
überhaupt	15 523
im Vorjahre	15 954
im Jahre 1875	16 227
„ „ 1874	16 482

Im Jahre 1877 haben die Locomotiven 393 130 612 km (gegen 385 502 877 km im Vorjahre) zurückgelegt und es betrug die Anzahl der zurückgelegten Nutzkilometer

	Nutzkilometer
auf den Deutschen Staatsbahnen	96 378 900
„ „ „ Privatbahnen unter Staatsverwalt.	26 002 220
„ „ „ „ in eigener Verwalt.	71 441 610
zusammen	193 822 730
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	65 908 784
„ „ anderen Vereinsbahnen	20 851 805
überhaupt	280 583 319
im Vorjahre	272 704 274
pro 1877 also mehr	7 879 045
	= 2,89 pCt.,

während die Steigerung im Jahre 1876 1,79 pCt., 1875 2,07 pCt., 1874 4,95 pCt. betragen hat.

Auch im Jahre 1877 hat eine Abnahme des Brennmaterialverbrauchs stattgefunden. Der Verbrauch betrug: 221 309 cbm Holz zum Anheizen (0,88 cbdcm pro Nutzkilometer) und 405 049 cbm Holz zur Feuerung bei 5 812 451 Nutzkm (69,69 cbdcm pro Nutzkilometer), ferner

bei Nutzkilometern		
297 937	2 609 t Coaks	= 8,76 kg pro Nutzkilometer,
238 998 212	3 203 013 „ Steinkohlen	= 13,82 „ „ „
25 336 981	694 018 „ Braunkohlen	= 27,39 „ „ „
2 025 304	71 824 „ Stein- und Braunkohlen,	
1 287 243	{12 194 „ Torf {36 480 cbm Torf	= 17,55 kg pro Nutzkilometer, = 61,58 cbdcm „ „
7 848 109	94 818 t und 234 442 cbm Torf und Steinkohlen.	

Der Steinkohlen-Verbrauch pro Nutzkilometer betrug:

	kg
auf den Deutschen Staatsbahnen	12,72
„ „ „ Privatbahnen unter Staatsverwaltung	15,45
„ „ „ „ in eigener Verwaltung	13,16
zusammen	13,28
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	17,06
„ „ anderen Vereinsbahnen	12,99
überhaupt	13,82
im Vorjahre	14,28
im Jahre 1875	14,65
„ „ 1874	15,05
„ „ 1873	15,21

Pro Achskilometer betrug der Verbrauch — ohne Rücksicht auf die Gattung des Brennstoffes —

	kg
auf den Deutschen Staatsbahnen	0,330
„ „ „ Privatbahnen unter Staatsverwaltung	0,332
„ „ „ „ in eigener Verwaltung	0,335
„ „ „ Bahnen insgesammt	0,332
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	0,367
„ „ anderen Vereinsbahnen	0,401
überhaupt	0,345
im Vorjahre	0,383
im Jahre 1875	0,407
„ „ 1874	0,411
„ „ 1873	0,412

An Steinkohlen sind pro Achskilometer verbraucht:

in maximo auf der	kg	in minimo auf der	kg
Aachener Industriebahn	1,136	Lüttich-Mastrichter	0,222
Niederösterr. Südwestb.	1,132	Berlin-Hamburger	0,230
Rakonitz-Protiviner St.-E.	1,004	Altona-Kieler	0,239
Graz-Köflacher	0,884	Nürnberg-Fürther	0,253
Oels-Gnesener	0,858	Nassauischen	0,259
Buschtěhrader	0,831	Gaschwitz-Meuselwitzer	0,259
Weimar-Geraer	0,785	Kaiser Ferdinands Nordb.	0,265
Breslau-Warschauer	0,742	Ostpreussischen Südbahn	0,267
Halberstadt-Blankenburg	0,679	Niederschl.-Märkischen	0,268
Chimay-E.	0,664	Hessischen Ludwigsbahn	0,270
Saal-Unstrutbahn	0,661	Pr. Ostbahn	0,270
Sächsisch-Thür. Ostwestb.	0,649	Oberschlesischen	0,277
Kirchheimer	0,635	Hannoverschen Staats-E.	0,289
Linz-Budweiser L.	0,634	Berlin-Görlitzer	0,296

Die Verminderung des verbrauchten Brennmaterials war mit einer Ermässigung des Kaufpreises verbunden, die Kosten der verbrauchten Brennmaterialien betrugen daher 53 980 114 ℳ (im Vorjahre 58 587 732 ℳ) und sie berechneten sich

bei den		pro Nutzkilom. ₰	pro Achskilom. ₰
Deutschen Bahnen	auf	17,80	0,44
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	„	22,78	0,49
anderen Vereinsbahnen	„	20,56	0,63
überhaupt	auf	19,17	0,47
im Vorjahre	„	21,44	0,53
im Jahre 1875	„	25,03	0,62
„ „ 1874	„	30,00	0,72

Pro Achskilometer betrugen die Kosten des verbrauchten Brennmaterials und zwar:

in maximo bei der	₰	in minimo bei der	₰
Niederösterr. Südwestb.	2,06	Oberschlesischen	0,20
Vorarlberger E.	1,82	Bergisch-Märkischen	0,25
Kirchheimer	1,62	Köln-Mindener	0,25
Salzburg-Tiroler	1,45	Lüttich-Mastrichter	0,25
Braunau-Steindorfer	1,44	I. Siebenbürger	0,27
Eperies-Tarnower	1,37	Westfälischen	0,27
Halberstadt-Blankenburger	1,32	Graz-Köflacher	0,29
Militär-E.	1,32	Böhmischen Westbahn	0,30
Rumänischen	1,26	Mähr.-Schlesisch. Centralb.	0,30
Str.Hetzendorf-K.-Ebersd.	1,20	Niederschl.-Märkischen	0,31
Ungar. südlichen St.-E.	1,18	Rheinischen	0,32
Rumänischen L. L.-Cz.-J.	1,17	Oest. Nordwestb. neuere L.	0,32
Weimar-Geraer	1,16	Nassauischen	0,33
Saal-Unstrutbahn	1,09	Niederländischen Rhein-E.	0,33
		Dortmund-Enscheder	0,33

(Fortsetzung folgt.)

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 11. August 1879. (Zollamts-Exposituren. Expropriationserkenntniss. Gotthard und Arlberg. Pest-Semlin. Bahnprojecte. Eisenbahntruppe. Serbische Bahnen. Tarvis-Pontafel. Verbandconferenzen. Nordbahn-Geschichte. Prioritätenklage. Börsennotiz.)

Gegen die auf mehreren Wiener Bahnhöfen bestehenden Zollamts-Exposituren wurde deshalb Beschwerde geführt, weil damit Kosten und Zeitverlust verbunden wären, welche bei einer Centralisirung des Güterverkehrs auf dem Hauptzollamte vermieden werden und weil die hiesigen Bahnhöfe an Lagerräumen für ein längeres Aufbewahren werthvoller Sendungen angeblich Mangel leiden. Die Wiener Handelskammer hat sich dagegen für den practischen Werth und Nutzen der Zollamts-Exposituren ausgesprochen, weil die Empfänger die Kosten der Ueberführung ins Haupt-Zollamt und die Geschwornengebühren ersparen und der Bezug ihrer Güter ohne Aufenthalt geschehen kann; auch würde nach dem Betriebsreglement die Haftung der Bahnverwaltungen für die an das Haupt-Zollamt adressirten Waaren alterirt; wollen dies die Aufgeber, so mögen sie auch diese Adresse im Frachtbriefe angeben. Dementsprechend hat auch eine überwiegende Anzahl von Firmen an die Kammer das Ersuchen gestellt, sich im Interesse des Handels sowohl für die Erhaltung als auch für die Fortbildung der Institution der Zollexposituren und namentlich dafür zu verwenden, dass alle Bahnhöfe mit dieser zweckmässigen Einrichtung ausgestattet werden.

Mittelst Entscheidung des Oesterreichischen Ministeriums des Innern vom 21. Mai 1879 wurde einvernehmlich mit dem Handelsministerium ausgesprochen, dass die im Grunde des Expropriationsgesetzes begehrte Abtretung von Eisenbahn-Grundstücken nicht von der Erfüllung willkührlicher, mit der Entäusserung des Eigenthumsrechtes an Grund und Boden in keinem innern Zusammenhange stehenden Forderungen mit Erfolg abhängig gemacht werden kann. Es soll vielmehr die Partei mit solchen Forderungen an die zu deren Entscheidung berufenen Behörden schon im Enteignungserkenntnisse verwiesen werden.

Ueber die Ergebnisse der von dem Generaldirector v. Nördling, dem Generalinspector Pischoff und Baudirector Lott gemeinschaftlich vorgenommenen Bereisung der Gotthardbahn und des Arlbergs finden wir nachstehenden Bericht im „Centralbl. f. Eisenb.“: „Auf der nördlichen Zufahrtsstrecke Flüelen-Göschenen fiel der wilde Character des Reuss-Thales mit seiner engen Thalsohle, mit seinen rauhen, steilen, felsbesäeten Lehnen und mit seinem ausserordentlichen Gefälle besonders auf, und um so wohlthuender wirkte der Contrast auf beiden Seiten des Arlbergs, wo man inmitten der bevölkerten, wohlbebauten, überall grünen und grossentheils breiten Thäler gar nicht recht glauben will, dass man sich in grösserer Meereshöhe befindet als am Gotthard. Der Bau der beiden Zufahrtsstrecken des Gotthard ist nunmehr kräftig in Angriff genommen. Die ursprünglich beabsichtigte Maximalsteigung von 25 pro mille ist jetzt für die nördliche Strecke mit 26 und für die südliche mit 27 angenommen. Der Hauptzweck der Reise an den Gotthard war selbstverständlich die Besichtigung der beiden Tunnel-Bauplätze in Göschenen und Airolo. Trotz mehrfachen Abredens wurde von einem Besuche

„vor Ort“ nicht abgestanden. Da die Länge des Richtstollens dermalen 7 100 m erreicht und nur auf kürzere Entfernungen mit Mekarski'schen Locomotiven (comprimirte Luft) befahren wird, so gestaltete sich dieser Besuch allerdings zur Strapaze, aber zu einer äusserst lohnenden Strapaze. Als Erfahrungssatz wurde vernommen, dass die Ventilation so langer Baustollen äusserst schwierig sei, dass die Leistungsfähigkeit von Menschen und Thieren in einer so verdorbenen Luft und bei 30° Celsius auf ein ungeahntes Minimum herabsinkt, und dass es sich daher auch öconomisch empfehle, die Maschinenbohrung nicht nur auf den Richtstollen zu beschränken, sondern so weit auszudehnen, als es die verfügbare Wasserkraft gestattet. Die Natur und Härte des Gesteins scheint am Gotthard und Arlberg nicht wesentlich zu differiren; auch die Neigung der Schichten ist an beiden Punkten der Verticalen ziemlich nahe. Während aber am Gotthard die Schichten fast senkrecht auf die Tunnelrichtung streichen, ist deren Streichen am Arlberg fast mit der Tunnelachse parallel. Man wollte darin einen grossen Nachtheil für den Arlberg erblicken; bei näherer Erwägung kommt man aber fast zu einer gegentheiligen Anschauung. In Betreff des zu fürchtenden Wasserzudranges ist nämlich die Formation am Arlberg entschieden die günstigere, weil man sich der ganzen Länge nach in denselben Felsspalten bewegt, welche sich nur einmal zu entleeren haben, während am Gotthard sozusagen mit jedem Schritt neue Spalten und somit neue Wasseradern aufgeschlossen werden. Und in Betreff des Felsensprengens ist zu bemerken, dass die longitudinale Schichtenstreichung nur bei Eröffnung des Richtstollens hinderlich wirkt, bei der seitlichen Erbreiterung aber zugute kommt. Am Arlberg wurden von den vielen im Laufe der Zeit aufgetauchten Varianten nur die zwei, von denen jetzt noch ernstlich die Rede sein kann, im Detail besichtigt. Diese beiden Varianten kennzeichnen sich durch nachstehende Daten:

Variante	Meereshöhe westliches Portal	Meereshöhe östliches Portal	Länge des Tunnels	Maximalgefälle im Tunnel
	m	m	m	
I	1 214,88	1 302,00	10 270	15 pro mille
II	1 381,91	1 377,83	7 000	2 „ „

Die Variante II unterscheidet sich nur insofern von dem im Jahre 1875 dem Abgeordnetenhause vorgelegten Tunnel von 6 740 m Länge, als beide Tunnelportale in dieselbe Meereshöhe gelegt worden sind, damit das Durchfahren der Züge beschleunigt und in Folge der geringeren Inanspruchnahme der Maschinen die Rauchentwickelung auf ein Minimum reducirt werde. Die Variante I ist eigentlich nichts anderes, als der schon im Jahre 1870 projectirte „tiefe Tunnel“, nur dass man seine damalige polygonale Trace durch eine geradlinige ersetzt hat, weil die Fortschritte der Bohrtechnik es als überflüssig erscheinen lassen, mittelst Umwegen der Kalkformation nachzugehen und weil dadurch die Tunnellänge von 12½ km auf 10 270 m reducirt wird. Am Gotthard beträgt bekanntlich die Tunnellänge 14 970 m“.

Der „Pester Lloyd“ meldet: „Dem Vernehmen nach hat das Communicationsministerium die Generalinspection dieser Tage beauftragt, die Donauüberbrückung zwischen Neusatz und Peterwardein zu studiren und auch die Theilstrecke Neusatz-Semlin der Bahn Pest-Semlin, welche Strecke, entlang dem gebirgigen rechten Donauufer, ziemlich bedeutende Terrainschwierigkeiten darbietet, im Detail zu traciren. Ueber die beabsichtigte Art und Weise der Verbindung von Neusatz mit Pest verlautet hingegen noch nichts Bestimmtes; dieselbe kann von Neusatz aus sowohl über Zombor, Kalocsa und Baja, als über Theresianopel und Kun-Szent-Miklos und möglicherweise auch über Szegedin erfolgen, falls man von einer selbstständigen Verbindung Pest mit Neusatz absehen sollte, zu welcher Voraussetzung jedoch bis jetzt keinerlei Anhaltspunkt vorliegt“.

Seit neuester Zeit ist in Ungarn überhaupt die Baulust für Eisenbahnen wieder erwacht. Gemeinden und Privatinteressenten beschäftigen sich mit Eisenbahnprojecten, deren Ausführung ernst geplant wird. Es sind nämlich folgende Eisenbahnprojecte zu registriren: 1. Baja-Theresianopel. Betreffs dieser Bahn wird das Municipium des Bács-Bodroger Commitats an das Ministerium petitioniren und hat sich schon bereit erklärt, zu den Baukosten 50 000 Gulden beizutragen. 2. Szatmár-Nagybánya. Diese Bahn soll auf Kosten der interessirten Gegend gebaut werden. Die Interessenten haben die Ungarische Nordostbahn-Gesellschaft aufgefordert, die Bahn auszubauen, welche nun die technischen und statistischen Daten dieser Zweigbahn studiren lässt. 3. Grosswardein-Emellék. In Betreff dieses schon vielfach discutirten Projectes wird am 31. August in B. Dioszeg eine grosse Conferenz der Interessenten stattfinden. Endlich 4. Losoncz-B. Gyarmath. Die angesehensten Gutsbesitzer dieser Gegenden bemühen sich, eine Actiengesellschaft zur Errichtung von Entrepots für alle Landesproducte und zum Baue einer Flügelbahn von Losoncz über Ladány und Szécheny nach B. Gyarmath ins Leben zu rufen.

Im Reichs-Kriegsministerium geht man eben daran, eine der Erfahrungen, welche wir durch den letzten Occupationsfeldzug gewonnen haben, zu verwerthen. Man hat nämlich gefunden, dass, so reich auch unsere Armee mit technischen Truppen dotirt ist, doch eine specielle Gattung derselben, die Eisenbahntruppe, in zu geringer Zahl vertreten ist. Oesterreich besitzt derzeit 5 Feld- und 10 erst im Kriege aufzustellende Reserve-Eisenbahnabtheilungen in der jeweiligen Stärke von 2 Officieren und 78 Mann, welche daher im Frieden einen Gesammtstand von 10 Officieren und 390 Mann, im Kriege einen solchen von 30 Officieren und 1 170 Mann repräsentiren, wozu noch im äussersten Falle 600 Civilhandlanger hinzutreten. — Wie gering diese Zahl ist, wird durch den Umstand illustrirt, dass, um die Herstellung der kleinen Eisenbahnstrecke Doberlin-Banjaluka, welche nur eine Länge von 102 km (13²/₅ Meilen) besitzt, zu ermöglichen, schon 14 Eisenbahnabtheilungen mobilisirt werden mussten. Man gedenkt nun, den Friedensstand der Eisenbahnabtheilungen zu verdoppeln, und der einheitlichen Ausbildung halber je 5 Feld-Eisenbahnabtheilungen mit den zugehörigen 10 Reserve-Eisenbahnabtheilungen in ein Eisenbahnbataillon zusammenzustellen. Behufs Verminderung der Erhaltungskosten sollen die Eisenbahnbataillone durch 6 Monate im Jahre bei den diversen Bahnbauten zur practischen Verwendung gelangen.

Der technische Zweck der Reise des Baudirectors de Serres der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft nach Serbien besteht — wie der „Bauunternehmer“ mittheilt — in einer Recognoscirung der Uebergänge über die Donau und mehrerer hervorragender Strecken der projectirten Serbischen Bahnen. Der Aufenthalt in Serbien soll zwei bis drei Wochen dauern. Nach Rückkunft wird ein Bericht an den Verwaltungsrath erstattet und Beschluss über die etwa auszuführenden weiteren technischen Einleitungen gefasst werden. Falls eine Tracirung in grossem Masse beschlossen werden sollte, wird hierbei an jene Elaborate angeknüpft werden, welche die Staats-Eisenbahngesellschaft bereits seit Jahren im Hinblick auf den Bau des Serbischen Eisenbahnnetzes hat ausarbeiten lassen.

Die Kärntnerische Handels- und Gewerbekammer hat an den Handelsminister das Ansuchen gestellt, derselbe wolle den Auftrag ertheilen, dass unverzüglich alle Vorkehrungen getroffen werden, um auf der Eisenbahnstrecke Tarvis-Pontafel sogleich nach Abschluss der Oesterreichisch-Italienischen Convention den Betrieb eröffnen zu können. Hierauf erfolgte folgende Antwort: „Indem ich angelegentlichst bestrebt bin, die Unterhandlungen mit der Italienischen Regierung über die Eisenbahnconvention ehestens zum Abschlusse zu bringen, werde ich, sobald ein die Interessen der Gesammtmonarchie und auch jene Kärntens wahrender Abschluss dieser Unterhandlungen nur in einigermassen sicherer Aussicht steht, sofort die Veranlassung treffen, dass die der Eröffnungsbewilligung für die Staatseisenbahn Tarvis-Pontafel vorgängigen Amtshandlungen unverweilt durchgeführt werden“. Hierauf hat die Kammer in einer neuerlichen Eingabe an den Handelsminister um die Betriebseröffnung auf der Oesterreichischen Strecke ohne Rücksicht auf die noch schwebenden Verhandlungen gebeten und dieses Verlangen damit motivirt, dass eine Stockung in allen Waarensendungen nach Italien eingetreten ist, bei deren Transport durch die Benützung der Pontebabahn an Kosten wesentlich zu ersparen ist.

Wie der „Pester Lloyd“ meldet, finden in Rüdesheim Conferenzen der am Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen und am Nord-Französisch-Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande betheiligten Bahnverwaltungen statt, bei denen hauptsächlich die Art und Weise der Neuherstellung dieser beiden pro 1. Januar 1880 ebenfalls gekündigten Verbände verhandelt werden soll. Dem Resultate der Berathung kann mit um so grösserer Spannung entgegengesehen werden, als eben diese beiden Verkehre es sind, bei welchen die Deutschen Bahnen lediglich als Transitbahnen interessirt erscheinen und dieser Transit ohne Zulassung von Differentialtarifen, welche den nach den Häfen der Nord- und Ostsee bestehenden Concurrenzen der Wasserwege und fremder Bahnen Rechnung tragen, fast unmöglich ist.

Im nächsten Jahre werden 40 Jahre verstrichen sein, seitdem die erste grössere Theilstrecke der Nordbahn von Wien nach Brünn dem Verkehre übergeben worden ist. Anlässlich dieses Umstandes wird, wie die „N. Fr. P.“ erfährt, die Verwaltung der Nordbahn eine Publication veröffentlichen, die eine geschichtliche Entwickelung dieser ältesten Oesterreichischen Eisenbahngesellschaft liefern soll. Diese Schrift, als deren Verfasser man den gewesenen Secretär der Nordbahn und gegenwärtigen Professor der Nationalöconomie an der Prager Universität, Reichsrathsabgeordneten Dr. Emil Sax, bezeichnet, dürfte bereits im Beginne des nächsten Jahres erscheinen. Die Verwaltung der Nordbahn dürfte damit das Terrain für die Verhandlungen anlässlich der Erlöschung des Privilegiums vorbereiten. In dem Nordbahnprivilegium heisst es bekanntlich, dass nach Ablauf der 50 Privilegialjahre die Staatsverwaltung keinen An-

stand nehmen wird, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen, wenn die Unternehmung sich als nützlich bewährt hätte. Es liegt daher der Gedanke sehr nahe, dass die Geschichte der Nordbahn nicht blos einen rein historischen Zweck verfolgen, sondern daneben auch in Form einer Zusammenstellung der bisherigen Leistungen den Nachweis der Nützlichkeit des Unternehmens im Sinne der Privilegiumsurkunde zu erbringen bestrebt sein wird. Diese Publikation wird daher jedenfalls einen unter allen Umständen werthvollen Beitrag zur Geschichte des Oesterreichischen Communicationswesens liefern.

Die Kaiser Ferdinands Nordbahn sah sich durch ein Urtheil des Berliner Stadtgerichts, wonach der Klage auf die Gold-Agiodifferenz der in Wien mit Silber ohne Protesterhebung eingelösten Coupons stattgegeben wurde, zu dem von der Kaiserin Elisabethbahn mit einem theilweisen Erfolge eingeschlagenen Weg genöthigt, eine gegen sämmtliche Besitzer ihrer Silberprioritäten gerichtete Klage einzubringen. Die Klage wurde nämlich von Dr. Felder als Vertreter der Nordbahn überreicht und ist gegen die Besitzer von Theil-Schuldverschreibungen und Zinsencoupons der Anlehen vom 1. Januar 1871 per 21 000 000 fl., vom 1. Juli 1872 per 3 000 000 fl. und vom 1. November 1872 per 14 400 000 fl. gerichtet. Das Klagebegehren geht dahin, die Geklagten seien schuldig, anzuerkennen, dass diese Anlehen und deren Zinsen in Oesterreichischer Währung Silber zahlbar seien und dass die Besitzer dieser Theil-Schuldverschreibungen nicht berechtigt sein sollen, die Zahlung in Gold nach dem Werthverhältnisse von 1 fl. Süddeutscher Währung = $1^5/_7$ *M.* oder 1 Thaler = 3 *M.* Gold zu begehren. Das Landesgericht hat mittelst Bescheides den Advocaten Dr. Koppler als gemeinsamen Curator zum Zwecke der Empfangnahme der Klage und zur Vertretung der Geklagten in diesem Rechtsstreite bestellt. Der Curator hat binnen neunzig Tagen, vom 1. August an gerechnet, die „Einrede“ zu erstatten.

Die ungünstigen Ernteberichte aus Ungarn übten eine retrograde Wirkung auf die Course unserer Bahnactien. Wenn wir aber auch nur eine Mittelernte haben, so dürfte dieselbe doch den Bedarf der Monarchie decken und einen solchen Ueberschuss gewähren, welcher mit den vorjährigen Beständen einen Export zu besseren Preisen zur Beschäftigung der Eisenbahnen herbeiführen wird. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn	2208,—	2198,—	Nordbahn	105,—	104,—
Franz-Josefbahn	145,25	145,—	Franz-Josefbahn	94,40	94,60
Karl-Ludwigbahn	237,25	236,—	Rudolfbahn	85,60	86,75
Oest. Nordwestb.	127,50	127,—	Kaschau-Oderb. B.	78,75	79,70
Staatsbahn	281,75	274,—	Salzkammergutb.	100,50	100,50
Südbahn	90,—	89,—	3 pCt. Südbahn	121,—	120,75
Theissbahn	217,—	216,—	Theissbahn	97,25	97,25

Oberschlesische Eisenbahn. Der Auftrag bezw. die Erlaubniss zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung ist auf Ansuchen der Stadt Nimptsch und anderer Interessenten der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau für eine Linie von Strehlen nach Nimptsch ertheilt worden.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Am 20. Juli 1879 ist auf der Bahnstrecke M.-Gladbach-Dalheim (Roermond) der Bergisch-Märkischen Eisenbahn an Stelle des Secundärbetriebes der Vollbetrieb eingeführt.

Literatur.

Vom XIX. Jahrgange (1879) der **Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Bureaus** in Berlin ist soeben das I. und II. (Doppel-) Heft zur Ausgabe gelangt. Dasselbe ist wiederum von sehr reichem Inhalt. Es behandelt nicht nur mehrere der neuesten Ergebnisse der amtlichen Statistik, sondern bringt auch höchst schätzenswerthe Beiträge zu verschiedenen auf der Tagesordnung der öffentlichen Besprechung stehenden Fragen; vielseitige statistische Mittheilungen über das Deutsche Reich und über die Zustände der übrigen Länder Europas und Amerikas, meist in Form gut gearbeiter „Statistischer Correspondenzen“, sowie eine reiche bibliographische Nachweisung der neueren und neuesten statistischen und staatswissenschaftlichen Literatur in Form eines Accessionsverzeichnisses der Bibliothek des Königlichen statistischen Büreaus erhöhen den Werth des Heftes ganz besonders. Die Mannigfaltigkeit seines Inhalts veranschaulicht am besten folgende Uebersicht:

Die Körperverhältnisse der Gelehrtenschüler des Johanneums in Hamburg. Ein statistischer Beitrag zur Schulhygieine von Dr. med. et phil. L. Kotelmann.

Absterbeordnung, Mortalitäts- und Sterbealter, Lebenserwartung und durchschnittliche Lebensdauer der männlichen und weiblichen Bevölkerung des Preussischen Staats. Von A. Frhr. von Fircks.

Plan zu einer allgemeinen Statistik der Weltgeschichte. Mit 2 Tafeln graphischer Darstellungen. Von Ernst Sasse.

Definitive Ergebnisse der im Jahre 1878 vorgenommenen Ermittelung der landwirthschaftlichen Bodenbenutzung und des Ernteertrages im Preussischen Staate.

Der Erwerb und Verlust der Reichs- und Staatsangehörigkeit im Preussischen Staate während des Jahres 1878.

Wer ist Consument? Wer Producent? Zwei international-statistische Fragen, versuchsweise beantwortet von Dr. Engel.

Das Submissionswesen und die Submissionsstatistik in den Jahren 1873 bis 1878. Von Dr. Engel.

Der Katalog der Bibliothek des Königlich Preussischen statistischen Büreaus.

Die physikalisch-statistischen Atlanten der Vereinigten Staaten von Amerika und des Deutschen Reichs. Von Dr. G. Koch.

Die Statistik der Todesursachen in Preussen. Ein Beitrag zur Leichenschaufrage. Von Dr. med. A. Guttstadt.

Mengen und Werthe der Waaren. Ein- und Ausfuhr des Deutschen Zollvereins in den Jahren 1876, 1877 und 1878. Von Dr. Engel.

Beiträge zur Statistik des Deutschen Reichs. (Inhalt: Die Bergwerke, Salinen und Hütten des Deutschen Reichs, ihre Belegschaft und Production im Jahre 1877. — Die Betriebsergebnisse der Staats- und Privateisenbahnen des Deutschen Reichs im Jahre 1877 und in den beiden Vorjahren. — Das Ersatzgeschäft im Deutschen Reiche in den Ersatzjahren 1877/78 und 1878/79.)

Statistische Correspondenz. (Inhalt: Die statistische Centralcommission. — Belgiens auswärtiger Handel 1877. — Der Flachsbau in Grossbritannien und Irland. — Die Concurse in Frankreich 1876. — Brotverbrauch in grossen Städten. — Der Werth des Französischen Staats-Grundbesitzes 1877. — Die Armenlast in den grösseren Städten des Deutschen Reichs. — Frankreichs Weinernte im Jahre 1878. — Schulbildung der Ersatzmannschaften in der Schweiz 1878. — Die Staatseinnahmen des Königreichs Belgien, 1877 und 1878. — Die Ernährungsbilanz des Deutschen Reichs und seiner einzelnen Staaten im Erntejahre 1878/79. — Witterungstelegraphie und Sturmwarnungen im Deutschen Reiche. — Die mittleren Preise der wichtigsten Lebensmittel in Preussen während des Kalenderjahres 1878. — Die Holzschuhfabrikation in Frankreich. — Der Telegraph in Belgien, 1878. — Das Ergebniss der Reichstagswahlen von 1878 in Preussen und im Deutschen Reich. — Die Staats-, Gemeinde- und Körperschaftswaldungen im Grossherzogthum Baden. — Die Zolleinnahmen im Königreich Dänemark, 1877. — Die Veranlagung der Grundsteuer für das Etatsjahr 1878/79 in Preussen. — Das Armenwesen in Norwegen. — Der Getreidebau in Russland. — Die Post und der Postverkehr in Oesterreich, 1877. — Der Weinbau im Regierungsbezirk Wiesbaden, 1878. — Der Viehstand und Viehbesitz im Königreich Dänemark. — Der Getreidebau in Rumänien, 1876. — Ueber die Vererbung von Geisteskrankheiten nach den Beobachtungen in Preussischen Irrenanstalten. — Die Belgischen Eisenbahnen, 1877. — Die Darstellung und der Verbrauch von Branntwein in Frankreich. — Die Preisschwankungen Britischer Waaren von 1861 bis 1877. — Die Preussische Strafrechtspflege im Jahre 1877. — Die überseeische Auswanderung aus Grossbritannien und Irland, 1878. — Die Abstempelung von Gold- und Silberwaaren in Italien. — Der Europäische Seidenmarkt während der Jahre 1873—1877. — Die Bewegung der Fleischpreise in Preussen 1874—1879. — Zur Krankenhausstatistik in Preussen, 1877. — Die Volksschulen Frankreichs. — Der Handel zwischen Grossbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika. — Die gerichtlichen Strafanstalten im Königreich Württemberg. — Die Post und der Postverkehr im Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Irland. — Der See-Schifffahrtverkehr Preussens und Deutschlands in den Jahren 1873—1877. — Zur Statistik von Neu-Südwales. — Die Thätigkeit der Eichämter im Deutschen Reich (ausschliesslich Bayern), 1877. — Die kirchlichen Genossenschaften in Frankreich. — Die Gesellschaften zu gegenseitiger Hülfeleistung in Frankreich. — Die Ernte in Frankreich im Jahre 1878. — Die Strafrechtspflege im Königreich Dänemark, 1871—1875. Die Ernte und Ausfuhr von Getreide in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Die Statistik der Dampfkessel und Dampfmaschinen in Preussen.)

Als besondere Beilage: Accessionsverzeichniss. Neue und antiquarische, der Bibliothek des Königlichen statistischen Büreaus in den Monaten April 1878 bis 30. Juni 1879 einverleibte Werke, nach Wissenschaften geordnet. Von Dr. P. Lippert.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Regierungsrath Sipman ist zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt.

Dem Kanzleirath Bröse ist der Character als Geheimer Kanzleirath verliehen worden.

Der bei der Verwaltung der Hannoverschen Staatsbahn angestellte Eisenbahnbaumeister Schmidt ist von Cassel nach Hannover versetzt, woselbst ihm die Geschäfte des Eisenbahnbaumeisters der Strecke Hannover-Minden übertragen worden sind.

Der Eisenbahnbaumeister Röhner, bisher bei der Westfälischen Eisenbahnverwaltung zu Emden, ist zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspector ernannt und zur Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Bahn nach Stralsund versetzt, woselbst ihm die Geschäfte des Vorstehers der Bauinspection Neustrelitz-Stralsund übertragen worden sind.

Der Eisenbahnbaumeister Schmidt, bisher bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahnverwaltung zu Stralsund, ist zur Verwaltung der Bergisch-Märkischen Bahn nach Düsseldorf versetzt, woselbst ihm die Geschäfte des Assistenten des Baukreisvorstehers übertragen worden sind.

Der bei der Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn angestellte Eisenbahnmaschinenmeister Sillies, bisher zu Breslau, ist nach Berlin versetzt und sind demselben die Geschäfte des Betriebsmaschinenmeisters für die Berliner Nordbahn übertragen worden.

Die Werkstättenvorsteher Courtois zu Lauban und Garbe zu Berlin sind zu Eisenbahnmaschinenmeistern bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, unter Belassung des Ersteren in den Funktionen des Betriebsmaschinenmeisters zu Lauban, des Letzteren in den Funktionen des Werkstattsmaschinenmeisters zu Berlin, ernannt worden.

Das Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld, Geheimer Regierungsrath Plange daselbst, ist verstorben.

Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector bei der Oberschlesischen Eisenbahn, Rosenberg in Beuthen Ob.-Schl., ist verstorben.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 11. August 1879. Nach der Mittheilung des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft wird auf der zwischen Gommern und Güterglück belegenen Haltestelle Prödel am 20. August d. J. der allgemeine Güterverkehr für Wagenladungsgüter eröffnet werden.

Berlin, den 12. August 1879. Nach der Mittheilung der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen wird vom 15. August d. J. ab auf der neu erbauten Eisenbahnstrecke Bischofswerda-Niederneukirch ein provisorischer Localbetrieb für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Strecke ist etwas über 9 km lang und enthält ausser den beiden Endstationen die neu zu eröffnenden Haltestellen Schmölln und Putzkau.

Die Eröffnung des regelmässigen Betriebes auf der genannten Linie, sowie auf der augenblicklich noch im Bau begriffenen Linie Eibau-Oberoderwitz ist für den 15. October d. J. in Aussicht genommen. Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Am 1. August d. J. gelangt die Personen-Haltestelle Halensee der Berlin-Nordhausener Eisenbahn, welche zwischen den Stationen Grunewald der Berliner Ringbahn und Dreilinden der Berlin-Nordhausener Eisenbahn gelegen ist, zur Eröffnung.

Westfälische Eisenbahn. Am 20. cr. wird die 26,60 km lange Neubaustrecke Bodelschwingh-Horst mit den Stationen Herne, Bismarck, Hugo und Horst für den Wagenladungs- und Privat-Depeschenverkehr eröffnet werden.

Mit dem Tage der Eröffnung tritt der 6. Nachtrag zum Local-Gütertarif der Westfälischen und Münster-Enscheder Eisenbahn, welcher die Frachtsätze für die benannten Stationen enthält, in Kraft. Derselbe kann auf den Güterexpeditionen eingesehen werden und ist bei denselben sowie bei unserer Drucksachenverwaltung hier zum Preise von 30 ₰ pro Stück käuflich zu haben.

Für die Benutzung des Bahntelegraphen für den Privat-Depeschenverkehr gelten die bei der diesseitigen Verwaltung bestehenden Bestimmungen. Münster, den 13. August 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1012)

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Von unserem Bahnhof Berlin nach dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig und ebenso vom Bayerischen Bahnhof in Leipzig nach unserem Bahnhof Berlin werden fortan directe Billets für Personen- und Schnellzüge zu denselben Preisen verausgabt, welche für den Verkehr zwischen Berlin und unserem Bahnhof in Leipzig (Berliner Bahnhof) zur Erhebung kommen. Näheres ist bei den betreffenden Billetexpeditionen zu erfahren. Berlin, den 7. August 1879. Die Direction. (998)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 20. September cr. ab kommen im Personenverkehr zwischen Oberlausitzer und Cottbus-Grossenhainer Stationen anderweite, um die Abrundungsbeträge auf volle Zehntel Mark erhöhete Billetpreise sowie um etwas erhöhete Gepäcktaxen zur Einführung. Berlin, den 9. August 1879. Die Direction. (1002)

3. Tarifwesen.

Am 15. August d. J. tritt der, einen Ausnahmetarif für die dem Specialtarif II angehörigen Holzarten enthaltende Nachtrag V zu dem Tarife für den **Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** in Kraft.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,90 ℳ pro Stück zu erlangen. Dresden, am 9. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (999)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn via Hagenow vom 1. April 1878 ist der vom 15. d. Mts. ab giltige Nachtrag VI, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifs II und für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate erschienen.

Druckexemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben. Berlin und Hamburg, den 12. August 1879. Die Direction. (1003)

Der für die Localverkehre der Magdeburg-Halberstädter resp. Hannover-Altenbekener und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, sowie im Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbande für den Verkehr zwischen den Stationen Magdeburg (Centralbahnhof und Friedrichstadt), Neustadt-Magdeburg und Sudenburg einerseits und Berlin-Anhaltischen Stationen andererseits via Zerbst bestehende Ausnahmetarif für frisches Gemüse und Obst (frische Feld-, Wald-, Baum- und Gartenfrüchte, auch Wall- und Haselnüsse) wird mit dem 1. October 1879 aufgehoben. Von diesem Tage ab erfolgt die Tarifirung qu. Artikel nach den allgemeinen Wagenladungsclassen. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1000)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahnverbande tritt am 15. d. M. der Nachtrag 1 zu dem vom 1. Juni d. J. ab gültigen Seehafen-Ausnahmetarif in Kraft, enthaltend Aufnahme der Pfälzischen Station Saargemünd, Ausnahmetarifsätze für rohe Baumwolle im Verkehr mit Kaiserslautern Hauptbahnhof und Zweibrücken sowie Berichtigungen. Verkaufspreis 5 ₰. Köln, 11. August 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1001)

Am 15. d. Mts. kommt zum Tarife für den **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr Nachtrag II** zur Ausgabe, welcher unter Anderem einzelne, erst am 1. October d. J. in Kraft tretende erhöhte Frachtsätze enthält und durch welchen die Frachtsätze zwischen Gera und Zeitz einerseits, sowie den Stationen Appelhülsen, Merklinde, Peddenberg und Schermbeck der Köln-Mindener Bahn andererseits, ferner die Frachtsätze für Eil- und Stückgut zwischen Cottbus, Frankfurt a/O., Müllrose und Peitz einer- und Deutzerfeld-Kalk, sowie Ruhrort-Hafen andererseits am gleichen Termine aufgehoben werden.

Der Nachtrag ist durch die Expeditionen der Empfangs- und Versandbahnen zu erlangen. Dresden, am 10. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1006)

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 15. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen Hamburg (Berlin-Hamburger und Köln-Mindener Bahn), Lübeck, Harburg, Bremen (Hannoversche Staatsbahn und Köln-Mindener Bahn), Bremerhafen und Geestemünde einerseits und der Station Grottau der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits, directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den Güterexpeditionen der vorgenannten Stationen zu erfahren. Dresden, am 12. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1004)

Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband. Mit 15. August d. J. treten zwischen Stettin (Berlin-Stettiner Bahn) sowie Stettin Dunzigbahnhof und Grottau (Sächsischen Staatsbahn) directe Frachtsätze in Kraft, welche von den genannten Stationen zu erfahren sind. Dresden, am 12. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1005)

Am 15. August d. J. tritt zum Ausnahmetarif vom 1. März d. J. für Mais (Kukurutz) von Ungarischen Stationen und Wien etc. nach Dresden-Elbquai der Nachtrag I in Kraft. Derselbe ist bei unseren Stationen hier zu erhalten. Dresden, den 13. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1010)

Harz-Nordsee Verband. Die Ausnahmesätze für Kohlen und Coaks von den Hannover-Altenbekener Kohlenstationen nach den Magdeburg-Halberstädter Stationen Oschersleben und Vienenburg (conf. Nachtrag V) haben auch für den Verkehr mit

den Braunschweigischen Stationen Oschersleben und Vienenburg Gültigkeit. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft Namens der Verwaltungen des Harz-Nordsee Verbandes. (1009)

Königliche Ostbahn. Vom 15. August 1879 tritt zu den besonderen Bestimmungen und den Tarifheften 1 bis 4 des Preussisch-Sächsischen Verbandstarifs vom 1. Mai 1878 je der dritte Nachtrag in Kraft.

Die Nachträge enthalten:

a) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ostbahn, bezw. Oberschlesischen, Märkisch-Posener und Marienburg-Mlawkaer Stationen einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn andererseits;

b) directe Frachtsätze zwischen Station Danzig, der Königlichen Ostbahn und Niedersachswerfen-Ilfeld, Station der Hannoverschen Staatsbahn;

c) directe Frachtsätze für die Station Alexandrowo der Königlichen Ostbahn;

d) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bitterfeld, Station der Berlin-Anhaltischen Bahn, und Stationen der Königlichen Ostbahn;

e) theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Ostbahn und Oberschlesischen Bahn einerseits und Frankfurt-Bebraer und Hannoverschen Staatsbahnstationen andererseits, sowie directe Frachtsätze zwischen Ostbahnstationen und Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim;

f) directe, aus dem am Schlusse dieser Bekanntmachung genannten Tarifen übertragene Frachtsätze für den directen Transport von Braunkohlen und Briquetts ab Senftenberg, Station der Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Görlitzer Bahn, nach Stationen der Königlichen Ostbahn bezw. Hinterpommerschen Bahn und Märkisch-Posener Bahn;

g) directe, aus dem Schlesisch-Niedersächsischen Verbandtarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Posen, Stationen der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn andererseits;

h) directe, aus dem Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbandstarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Posen, Station der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn einerseits und Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn andererseits;

i) directe, aus dem Mitteldeutschen Verbandstarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Sagan der Oberschlesischen Bahn einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn andererseits;

k) directe, aus dem Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbandstarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gnesen, Inowrazlaw und Samter der Oberschlesischen Bahn einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn andererseits;

l) directe Frachtsätze zwischen Stationen der Oberschlesischen Bahn einerseits und Halle, Station der Berlin-Anhaltischen Bahn, andererseits;

m) directe Frachtsätze für die Station Heinersdorf der Märkisch-Posener Bahn;

n) directe Frachtsätze für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II, zwischen Eichenborst, Station der Märkisch-Posener Bahn, einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn andererseits;

o) Ergänzungen und Berichtigungen sowie bereits früher publicirte Tarifänderungen. In Folge der Uebertragung der vorstehend sub f bezeichneten Frachtsätze treten die Tarife für den directen Transport von Braunkohlen und Braunkohlenbriquettes ab Senftenberg C. G. vom 1. Mai 1877 und ab Senftenberg B. G. vom 1. April 1877 in soweit ausser Kraft, als dieselben Frachtsätze aufweisen, welche in diesen Nachträgen enthalten sind. Soweit ferner Frachtsätze aus dem Schlesisch-Niedersächsischen bezw. Niedersächsisch-Ostdeutschen und Mitteldeutschen Verbandtarife in den Preussisch-Sächsischen Verband übertragen worden sind, treten dieselben in den genannten drei Verbänden ausser Kraft.

Ferner wird der Ausnahmetarif für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II für den Verkehr zwischen Posen O. S. und M. P. und Station Cöthen der Berlin-Anhaltischen Bahn als selbstständiger Tarif aufgehoben und in den Preussisch-Sächsischen Verband übernommen.

Exemplare der Nachträge sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 7. August 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Eisenbahn-Verbandes. (J 1013)

4. Submissionen.

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft. Eichene Schwellen und Weichenhölzer. Offerten auf Lieferung sind spätestens bis zum 1. September cr. einzusenden an Unterzeichneten, woselbst die Lieferungsbedingungen auf portofreie Anfrage und gegen Erstattung von 1 ℳ zu beziehen sind. Winterswyk, den 14. August 1879. Der Director-Oberingenieur. J. H. Nivel. (J. 1011)

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung von 25 000 Stück Presskohlensteinen zur Coupéeheizung soll im Submissionswege vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Presskohlen"

spätestens bis zu dem am 8. September d. J., Vormittags 11 Uhr stattfindenden Submissionstermine an die unterzeichnete Betriebs-Inspection einzureichen, von welcher auch die Lieferungsbedingungen unentgeltlich abgegeben werden. Meiningen, am 14. August 1879. Die Betriebs-Inspection der Werra-Eisenbahn. (1007)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Die Lieferung der für die Unterhaltung unserer Bahnstrecken pro 1880 erforderlichen Bahnschwellen soll im Submissionswege vergeben werden.

Gefällige Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Schwellen für die Berlin-Stettiner Eisenbahn pro 1880"

bis zum 15. September cr. an uns einzureichen.

Die Bedingungen sind in der Magazinverwaltung unseres Centralbureaus auf unserem hiesigen Personenbahnhofe auf portofreie Anträge zu haben. Stettin, den 8. August 1879. Directorium. (1008)

Königlich Württembergische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Anschaffung von 500 Radreifen von Flussstahl für Wagen.

Die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariate bezogen werden.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Submission für Radreifen" versehen bis spätestens den 22. August d. J. Mittags 12 Uhr unserem Secretariate zuzustellen. Stuttgart, 5. August 1879. Kgl. Eisenbahndirection III. Dilenius. (990)

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft. Die Ausführung der nachfolgenden Arbeiten soll den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 33:
Eiserne Ueberbauten für sechs Brücken im Emscherthal,

Bedingnissheft No. 34:
Gebäude und Einrichtungen auf Bahnhof Buer,

Bedingnissheft No. 35:
Erdarbeiten und Brückenbauten für den circa 5,8 km langen Niederländischen Theil der Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt,

Bedingnissheft No. 36:
Zollschuppen auf Bahnhof Borken,

und ist hierzu Termin auf:

Montag, den 25. August cr.,
Nachmittags 1 Uhr,

im Rathhause zu Winterswyk anberaumt.

Die Offerten sind vor dem Termine portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Bureau des Director-Oberingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 11. August cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von
6 ℳ für das Bedingnissheft No. 33,
5 „ „ „ „ „ 34,
5 „ „ „ „ „ 35,
3 „ „ „ „ „ 36,
daselbst bezogen werden. Winterswyk, 6. August 1879. Die Direction. (983 J)

Privat-Anzeigen.

Beilage zu No. 63. **Berlin, am 18. August 1879.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro Juli 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.
1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.
2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.
3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.
**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.
†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.
††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Görlitzer Eisenbahn. | Saal-Eisenbahn. | Württembergische Staatsbahn. | Böhmische Westbahn. | Erzherzog Albrechtbahn. Kaiser Ferdinands Nordbahn. | Kaschau-Oderberger Bahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Altona-Kieler Eisenbahn und Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung. Nachtrag XIII v. 1/7. 79 (zum Tarif v. 1/1. 78) enthaltend: Abänderung des Abschnitts II e. Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr.

Galiz. Karl-Ludwigbahn. Kundmachung wegen Einhebung eines erhöhten Zoll-Lagerzinses in den Stationen Lemberg, Brody und Podwoloczyska mit 1/7. 79. Hierdurch wird T. XIII des Anhanges zum Localtarife v. 1|9. 76 ausser Kraft gesetzt.

Kronprinz Rudolfbahn. Nachtrag VI zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eilgüter und gewöhnliche Güter v. 1/10. 76, derselbe enthält Aenderungen der Gebühren einzelner Relationen der auf Seite 57 und 60 des Nachtrags IV befindlichen Stationstarife „Aurachkirchen" und „Gmunden" Gültig ab 15/8. 79. (5 kr. Oesterr. W.)

Main-Weserbahn. Tarif v. 1/7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.) Nachtrag V zum Heft I, gültig v. 1/8. 79 ab, enthält Bestimmung über Viehbeförderung in Etagewagen.

Niederschlesisch-Märkische Bahn. Nachtrag VI zum Tarif der Niederschlesisch-Märkischen, Berliner Nordbahn und Halle-Sorau-Gubener Bahn für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen sowie von lebenden Thieren, gültig v. 1/7. 79, enthaltend anderweite Bestimmungen und Tarifsätze für Haltestellen, Ausdehnung der Frachtermässigung für Vollblut-Mutterpferde, sowie anderweite Ueberfuhrgebühren für Viehsendungen nach und von dem Viehhofe in Berlin.

Oberschlesische Eisenbahn. Nachtrag No. 10 (giltig v. 1/7. 79, bezüglich der Station Peiskretscham vom Tage der Betriebseröffnung der Bahnstrecke Tost-Peiskretscham) zum Tarif v. 1/7. 77, enthaltend;
I. Ergänzungen zu den Abschnitten II A und C.
II. Abänderungen der Abschnitte II C und D.
III. Güter-Tariftabellen für die Stationen Neisse und Peiskretscham, sowie für Sosnowice transito.
IV. Druckfehlerberichtigungen.
Preis des Nachtrags 0,20 *M.*

Oesterreichische Staats-Eisenbahngesellschaft. Nachtrag IV zu den Specialtarifen für mineralische Kohle (Stein- und Braunkohle, Briquettes und Coaks in Wagenladungen, giltig v. 10/3. 77. Enthaltend: Frachtsätze ab Budapest Oesterreichischer Staatsbahnhof und ab Szobb. Giltig v. 10/8. 79.

II.

Bayerisch-Hessischer Güterverkehr. II. Nachtrag zu den Specialbestimmungen und Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Bayerischen und Hessischen Stationen v. 1/1. 78. Giltig v. 1/7. 79. Enthält:
1. Ergänzung des Haupttarifs hinsichtlich der Frachtberechnung für gewisse Artikel im Verkehr von und nach Bayerischen Vicinalbahnstationen.
2. Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
3. Veränderte Frachtsätze für Stationen der Bayerischen Staatsbahnen der Strecken Seligenstadt-Meiningen, Oberndorf-Schweinfurt-Hof, Oberkotzau-Eger, Hochstadt-Stockheim, Oberkotzau-Kirchenlaibach, Neuenmarkt-Pressath, Bayreuth-Creussen und Bamberg-Erlangen.
4. Neue Frachtsätze für die Bayerischen Stationen Altdorf, Arnstein, Eussenheim, Gössenheim, Holenbrunn, Immenreuth, Lindau, Markteinersheim, Müdesheim, Mühlhausen a. W., Murnau, Neusorg, Partenstein und Thüngen, sowie für die Station Reinheim der Hessischen Ludwigsbahn.
5. Frachtsätze für die Artikel des Specialtarifs III für Ober-Ramstadt, Station der Hessischen Ludwigsbahn.
6. Frachtsätze für die Artikel der Specialtarife II und III im Verkehr zwischen Partenstein und Dettingen.
7. Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Schwerspath.
8. Ergänzung der Instradirungsvorschrift.
(Preis 25 ₰ pro Exemplar.) (B. St. B.)

| **Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr** v. 1/3. 79 zu Heft 1, 3a und 3b, von diesem Tarif sind am 1/6. 79 folgende Nachträge eingeführt worden:
I zu Heft 1 (gratis), II zu Heft 3a (0,10 *M.*) und I zu Heft 3b (0,15 *M.*) (Elsass-Lothr.)

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Tarif für die Beförderung von Gütern v. 1/3. 79.
Nachtrag II zu Heft 1. (gratis.) (Elsass-Lothr.)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Gütertarif v. 1/8. 77. Nachtrag VII v. 1/7. 79 enthaltend: Abgeänderte Tarifsätze zwischen Braunschweigischen und Anhaltischen, Cottbus-Grossenhainer sowie Halle-Sorau-Gubener Stationen, neue Ausnahme-Tarifsätze für Braunkohlen von Bitterfeld und Weiche Wolffen nach Magdeburg-Halberstädter Stationen. (Berl.-Anhalt.)

Berlin-Anhaltisch-Sächsischer Verband. Nachtrag IV vom 1/7. 79 zum Tarif v. 1/10. 77, enthaltend: 1. Ergänzung der Ausnahmetarife. 2. Neue Frachtsätze für die Stationen Dornreichenbach, Lichtenstein-Callnberg, Lohmen, Oelsnitz b. L., Stollberg, Wilzschhaus, Wolfsgrün resp. Berbersdorf der Sächsischen Staatsbahn, ferner für Berlin und Cöthen resp. Delitzsch und Trebbin der Berlin-Anhaltischen Bahn. 3. Abänderung von Tarifsätzen für den Verkehr mit den Stationen Görlitz, Reichenberg, Zittau und Kamenz der Sächsischen Staatsbahn, resp. Delitzsch und Falkenberg der Berlin-Anhaltischen Bahn. 4. Anderweite Tarifsätze des Ausnahmetarifs 3. 5. Abänderung resp. Ergänzung des Ausnahmetarifs 6. 6. Ausnahmetarif 9 für Roheisen etc. 7. Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Berlin-Dresden-Sächsischer Verband. Nachtrag III v. 1/7. 79 zum Tarif v. 1/11. 77, enthaltend: 1. Vorbemerkungen. 2. Abänderung der Ausnahmetarife. 3. Neue Frachtsätze für die Tariftafeln I und III, sowie für Berlin, für Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Lpz. Bhf.), Leipzig (Dresdn. Bhf.) und Ostrau. 4. Einführung neuer Frachtsätze der Ausnahmetarife 2, 3 und 5. 5. Anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3. 6. Abänderung resp. Ergänzung des Ausnahmetarifs 6. 7. Ergänzung des Ausnahmetarifs 7. 8. Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Nachtrag No. 1 v. 1/7. 79 zum Tarifheft No. 1 v. 1/5. 79 enthaltend: 1. Berichtigungen; 2. Bestimmung betreffend Inkrafttreten der Tarifsätze für den Verkehr zwischen Barby, Belzig, Lindau einerseits und Buckau, Magdeburg und Neustadt-Magdeburg andererseits; 3. anderweite Tarifsätze für Station Berlin (Lehrter Bahnhof); 4. Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Berliner Staatsbahnhöfen einerseits und Nienhagen andererseits, für den Verkehr zwischen Calbe (Stadt) einerseits und Leipzig (M. H.), sowie Spandau (M. H.) andererseits und für den Verkehr zwischen Spandau (M. H.) einerseits und Güsten (Staatsbahn), sowie Sandersleben (Staatsbahn) andererseits; 5. Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Steinen des Specialtarifs III von Wildemann nach Calbe (Stadt) und Neugattersleben; 6. anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Rixdorf einerseits und Könnern-Nauendorf, Trotha, Wallwitz andererseits,

Nachtrag 4 v. 1/7. 79 zum Tarifheft No. 2 v. 1/4. 78, enthaltend anderweite resp. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn einerseits und Halle-Casseler Stationen, sowie Stationen der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim andererseits. (Magdeb.-Halberstadt.)

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband.

Nachtrag XVIII v. 15/7. 79 (zum Tarif v. 1/7. 75) enthaltend: Declaration des Begriffs „Franco“.

Nachtrag XIX v. 15/7. 79 (zum Tarif v. 15/7. 75) enthaltend:

1. Aufnahme der Dänischen Staatsbahnstationen Vemb, Tarm und Olgod.
2. Zusatz zu den im Abschnitt D sub I und II gegebenen Bestimmungen bezüglich der Frachtberechnung für Hornvieh (fettes und mageres). (Altona-Kiel.)

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Verkehr.

Nachtrag X v. 15/7. 79 zum genannten Tarif, enthaltend: Declaration des Begriffs „Franco“. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Scandinavischer Verband.

Nachtrag IV v. 10/7. 79 (zum Tarif v. 1/7. 77) enthaltend Tarifsätze für die Stationen Hilleröd und Frederiksund. (Seeländische Bahn.)

Nachtrag V v. 15/7. 79 (zum Tarif v. 1/7. 77) enthaltend Declaration des Begriffs „Franco“.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag XXIV v. 15/7. 79 zum Tarif v. 1/7. 75 enthält:

1. Tarifarische Aenderungen.
2. Ausscheiden der Station Bergedorf.
3. Aufnahme der Stationen Orsova und Verciorova für Achs-Frachttransporte. (Berlin-Hamburger Bahn.)

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandtarif für den directen Güterverkehr v. 1/7. 75.

Nachtrag XXIV ist am 15/7. 79 in Kraft getreten. Derselbe enthält u. A. anderweitige Frachtsätze für Holz- etc. Transporte nach Stettin. (Breslau-Freiburg.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verbands-Gütertarif v. 1/3. 78. Nachtrag No. 5 v. 1/7. 79 zu den Tarifheften 20 und 21, enthaltend ermässigte Tarifsätze für verschiedene Badische und Württembergische Stationen. Preis 5 resp. 10 ₰.

Nachträge No. 1 zum Tarifheft 36 des vorgenannten Verbands-Gütertarifs, Preis 20 ₰ und No. 2 zu dem v. 15/2. 79 ab gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz in dem gedachten Verbande (gratis), beide gültig v. 1/7. 79, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen Oldenburgischen Stationen einerseits und Stationen der Württembergischen Bahnen andererseits sowie Berichtigungen.

Nachtrag No. 2 v. 15/7. 79 zum Tarifheft 37 desselben Gütertarifs, enthaltend Berichtigungen. (Gratis.) (Köln-Minden.)

Harz-Nordsee Verband.

Nachtrag 4 v. 1/7. 79 zum Tarif v. 1/1. 78, enthaltend anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hannoverschen Südbahnstationen einerseits und Magdeburg-Halberstädter und Halberstadt-Blankenburger Stationen andererseits.

Nachtrag 5 v. 15/7. 79 zum Tarif v. 1/1. 78 enthaltend: 1. Berichtigungen. 2. Bestimmung betreffend Aufhebung von Tarifsätzen. 3. Theilweiser Uebergang der Station Ihrhove auf die Oldenburgische Bahn. 4. Aenderung der Nomenclatur einiger Ausnahmetarife. 5. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hildesheim (Hannoversche Staatsbahn) einerseits und westlich von Elze belegenen Hannover-Altenbekener Stationen andererseits. 6. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Cassel (Hannoversche Staatsbahn) einerseits und Löhne (Hannover-Altenbeken) und Oeynhausen (Hannover-Altenbeken) andererseits. 7. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hamburg (Köln-Minden) einerseits und den Stationen Blumenberg, Dodendorf, Langenweddingen, Westerhüsen und Berlin-Anhaltischen Stationen andererseits. 8. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Minden (Köln-Minden) und Porta (Köln-Minden) einerseits und südlich von Elze belegenen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn andererseits. 9. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn westlich von Löhne einerseits und südlich von Elze andererseits. 10. Ausnahme-Tarifsätze für Steine von Wildemann nach Oldenburgischen Stationen. 11. Tarifsätze zwischen Hamburg (Köln-Minden) einerseits und Osterode und Höxter andererseits. 12. Anderweite Tarifsätze zwischen Harburg und Osterode. 13. Ausnahme-Tarifsätze für Kohlen etc. von Frankfurt-Bebraer nach Braunschweigischen und Hannover-Altenbekener Stationen und von Hannover-Altenbekener nach Frankfurt-Bebraer Stationen. 14. Ausnahmetarife für Eisenbahnschienen und Schienen-Befestigungsgegenständen von Osnabrück (Hannoversche Staatsbahn) nach Brake, Elsfleth und Nordenhamm. 15. Ausnahme-Tarifsätze für Blei von Oker und Goslar nach den Nordsee-Hafenplätzen. 16. Ausnahme-Tarifsätze für Schwerspath von Niedersachswerfen-Ilfeld nach Brake, Elsfleth, Nordenhamm und Leipzig (M. H.). 17. Ausnahme-Tarifsätze für Rohzucker zum Export von den Haltestellen Dettum, Gunsleben, Hedwigsburg, Walenstedt und Wendessen der Braunschweigischen Bahn nach Bremen, Harburg (H. St.) und Hamburg (K. M.). 18. Anderweite Sätze für Salz von einzelnen Stationen der Hannover-Altenbekener und Hannoverschen Staatsbahn. 19. Anderweite Ausnahme-Tarifsätze für Steinkohlen etc. von Hannover-Altenbekener nach Magdeburg-Halberstädter und Halberstadt-Blankenburger Stationen. 20. Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Kragenhof, Osterhagen und Tettenborn-Sachsa der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Strecke Löhne-Rheine andererseits. 21. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bergheim, Sandebeck, Schieder und Steinheim einerseits und Stationen der Hannoverschen Südbahn und Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits. 22. Ausnahme-Frachtsatz für Steinkohlen etc. von Osnabrück nach Höxter. 23. Tarifsätze zwischen Tettenborn (H. St.) und einigen Braunschweigischen Stationen. 24. Anderweite Tarifsätze zwischen Berlin (B. A.) und Hannoverschen Südbahnstationen. 25. Ausnahme-Tarifsätze für Braunkohlen etc. von Grube Prinz-Wilhelm etc. nach Hannover-Altenbekener und Hannoverschen Staatsbahn-Stationen.

Nachtrag 6 v. 15/7. 79 zum Tarif v. 1/1. 78, enthaltend anderweite zum Theil ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Frankfurt-Bebraer (Halle-Casseler) Bahn einerseits und Stationen der Braunschweigischen Bahn andererseits. (Magdeburg-Halberstadt.)

Holländisch-Südwestdeutscher Verkehr v. 1/3. 79. Nachtrag I v. 15/6. zu Heft 3 a. (0,15 ℳ) (Els.-Lothr.)

Italienisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr via Brenner-Kufstein.

II. Nachtrag zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Oberitalienischen und Römischen Bahnen einerseits und den Stationen Lindau, Constanz, Romanshorn und Rorschach anderseits. Giltig ab 10/7. 79. Enthaltend:

1. Ergänzungen der Waarenclassification;
2. Tarifsätze für Eil- und Frachtgut im Verkehre mit einer Anzahl neuer Verbandstationen der Oberitalienischen Bahnen und
3. Aenderung der Specialbestimmungen im Verkehre mit Triest und Fiume.

(Preis 20 ₰ pro Ex.) (B. St.-B.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischer Verbands-Gütertarif v. 1/1. 79. Nachtrag III v. 1/7. 79, enthaltend: 1. Specielle Tarifvorschriften. 2. Neue Frachtsätze des Ausnahme-

tarifs 1 für Holz, Europäisches. 3. Anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Roheisen. 4. Druckfehlerberichtigungen zum Nachtrag II. (Preis 25 ₰.) (Köln-Mind.)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag XIV zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29 v. 1/3. 78, giltig v. 1/7. 79 ab, enthaltend: Berichtigung der Sätze für Saargemünd, Pfälz. B. (zu Tarifnachtrag XI) und verschiedener Sätze des Tarifnachtrags XIII, Aufhebung der Tarifsätze für Mengen, Pfullendorf und Sigmaringen, neue Tarifsätze für die Stationen Albbruck und Lützelhausen und abgeänderte Tarifsätze für die Stationen Immendingen und Villingen; hierzu wurden die Dienstanweisungen No. 76—79 hinausgegeben. (Thür. E.)

Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischer Verband.

Nachtrag 2, giltig sofort (Juli 79), zum Tarif v. 1/4. 79. Berichtigungen zum Nachtrag 1. (Hannov. Staatsb.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband.

Nach der Bekanntmachung v. 24/5. cr. treten mit dem 15/7. cr. an Stelle der nach dem alten Tarifsystem in dem Hamburg-Schlesischen, Bremen-Hamburg-Schlesischen und Magdeburg-Schlesischen Verbande bestehenden directen Frachtsätze zwischen Spandau und Wittenberge, Stationen der Berlin-Hamburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn einerseits und den Stationen Bentschen, Bomst, Buk, Dombrowka, Neu Cunersdorf, Neutomischel, Opaleniza, Otusch, Reppen, Schwiebus, Stentsch, Sternberg, Wutschdorf, Crossen, Rothenburg und Züllichau der Märkisch-Posener Bahn andererseits, neue, theilweise ermässigte, anderntheils erhöhte Frachtsätze in dem Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbandverkehre in Kraft. (Ostb.)

Norddeutscher Verband.

Nachtrag 6 zum Tarif v. 1/1. 78. Aufnahme der Stationen Dahlheim, Dahlheim-Landesgrenze und Rheindahlen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in den Verband. Einbeziehung der Stationen Hagen und Herdecke in den Verband. Eröffnung des Eil- und Stückgutverkehrs der Station Wehrden der Bergisch-Märkischen Bahn. Ausnahme-Tarifsätze für Grubenholz. Ausnahmetarif für verschiedene dem Specialtarif III angehörende Artikel im Verkehr zwischen Berlin, B.-P.-M. und Stationen der Strecke Bebra-Hofgeismar. Berichtigungen. Giltig ab 1 7. 79. (Hannov. Staatsb.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Nachtrag VII zu Heft No. 1 v. 1/12. 77, giltig v. 1/9. 79 ab, enthaltend Aufhebung der Tarifsätze für die Station Löhne der Hannoverschen Staatsbahn und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag V zu Heft No. 2 v. 1|12. 77, giltig v. 15|7. bezw. 1/9. 79 ab, enthaltend:

1. Theilweis veränderte Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Thüringischen-, der Nordhausen-Erfurter- und Saal-Unstrut Bahn an Stelle der im Tarifheft 2 nebst Nachtrag I—IV enthaltenen bezüglichen Taxen.
2. Erhöhte Frachtsätze für die Station Hannover (H. A.), veränderte Frachtsätze für die Stationen Güsten und Sandersleben an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Tarifhefts 2 nebst Nachtrag I—IV.
3. Aufhebung verschiedener Frachtsätze im Verkehr mit Calbe a. S., sowie sämmtlicher Frachtsätze der Station Hettstedt.
4. Bestimmungen hinsichtlich der Güterabfertigung im Verkehr mit Cöthen.
5. Drufehlerberichtigungen.

Nachtrag IV zu Heft No. 3 v. 1/12. 77, giltig v. 15|7. 79 ab, enthaltend:

Regulirte Frachtsätze für die Stationen Gommern und Königsborn der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, sowie Oschersleben der Braunschweigischen Bahn im Verkehr mit Stationen der Gotha-Leinefelder Zweigbahn, der Nordhausen-Erfurter- und Saal-Unstrutbahn an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Tarifhefts 3 nebst Nachtrag I.

Nachtrag VII zu Heft No. 4 v. 15/2. 78, giltig v. 15/7. 79 ab, enthaltend: Regulirte Frachtsätze im Verkehr der Schleswig-Holsteinischen Bahnen und der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn einerseits und Station Lichtenfels der Werrabahn anderseits an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Tarifhefts 4 nebst Nachtrag I—VI.

Nachtrag IV zu Heft No. 6 v. 1/12. 77, giltig v. 15/7. 79 ab. enthaltend: Frachtsätze für die Stationen der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim Barby, Calbe (Stadt) Güsten, Hettstedt, Mannsfeld, Neu-Gattersleben, Sandersleben.

Nachtrag VIII zu Heft No. 7 v. 1|12. 77, giltig v. 15/7. bezw. 1/9. 79 ab, enthaltend:

1. Veränderte, für Station Hannover (H. A.) erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Magdeburg-Halberstädter-, Halberstadt-Blankenburger-, Berlin-Potsdam-Magdeburger- und der Braunschweigischen Eisenbahn.
2. Frachtsätze für die Stationen der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim-Barby, Calbe, (Stadt), Güsten, Hettstedt, Mannsfeld, Neu-Gattersleben, Sandersleben.
3. Aufhebung der directen Frachtsätze für die Station Löhne der Hannoverschen Staatsbahn und die Station Hettstedt der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie theilweise Aufhebung der directen Frachtsätze für die Station Calbe a. d. S. der Magdeburg-Halberstädter Bahn.
4. Bestimmungen hinsichtlich der Güterabfertigung im Verkehr mit Cöthen.
5. Druckfehlerberichtigung.

Nachtrag VII zu Heft No. 8 v. 1/12. 77, giltig v. 15/7. bezw. 1/9. 79 ab enthaltend:

1. Tarifsätze für die Stationen der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim, Barby, Güsten, Hettstedt. Mannsfeld, Neu-Gattersleben, Sandersleben.
2. Erhöhte Frachtsätze für die Station Hannover (H. A.) veränderte Frachtsätze für die Station Güsten der Magdeburg-Halberstädter Bahn, an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Tarifheftes 8 nebst Nachtrag I—VI.
3. Regulirte bezw. neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lichtenfels einerseits und den Stationen der Schleswig-Holsteinischen bezw. der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahnen andererseits an Stelle der bezüglichen Sätze des Tarifhefts 8 nebst Nachtrag I—VI.
4. Aufhebung der Frachtsätze für die Station Löhne der Hannoverschen Staatsbahn und Hettstedt der Magdeburg-Halberstädter Bahn.
5. Bestimmung hinsichtlich der Güterabfertigung im Verkehr mit Cöthen.

Nachtrag V zu Heft No. 9 v. 1|12. 77, giltig v. 15|7. bezw. v. 1|9. 79 ab, enthaltend:

1. Veränderte im Verkehr mit (H. A.) erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit Stationen der Magdeburg-Halberstädter, Halberstadt-Blankenburger, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Braunschweigischen Bahn an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Tarifhefts 9 nebst Nachtrag I-IV.
2. Frachtsätze für die Stationen der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim: Barby, Calbe (Stadt), Güsten, Hettstedt, Mansfeld, Neu-Gattersleben, Sandersleben.
3. Aufhebung der directen Frachtsätze im Verkehr mit Station Löhne der Hannoverschen Staatsbahn und Hettstedt der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie theilweise Aufhebung der directen Frachtsätze im Verkehr mit der Station Calbe a. d. S. der Magdeburg-Halberstädter Bahn.
4. Bestimmung hinsichtlich der Güterabfertigung im Verkehr mit Cöthen, Station der Magdeburg-Halberstädter Bahn.

Nachtrag VII zu Heft No. 10 v. 1|12. 77, giltig v. 15|7. bezw. 1|9. 79 ab, enthaltend:

1. Frachtsätze für die Stationen der Königl. Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim: Barby, Güsten, Hettstedt, Mansfeld, Neu-Gattersleben, Sandersleben.
2. Erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit Hannover (H. A.), theilweis veränderte Frachtsätze im Verkehr mit Güsten, Station der Magdeburg-Halberstädter Bahn, an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Tarifhefts 10 nebst Nachtrag I-VI.
3. Aufhebung der Frachtsätze für Station Löhne der Hannoverschen Staatsbahn und Hettstedt der Magdeburg-Halberstädter Bahn.
4. Bestimmungen hinsichtlich der Güterabfertigung im Verkehr mit Cöthen. (Thür. E.)

Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Haupttarif v. 1/8. 70. (Auf Grundlage des Classificationssystems.)

108. Nachtrag, ausgegeben am 18/6. 79, enthält die Aufhebung der noch giltigen Bestimmungen qu. Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/8. d. J. ab. NB. Bis auf Weiteres bleiben Bestimmungen etc. nach dem 1/8. a. c. noch giltig. (Main-Weserb.)

Nordwestdeutscher Eisenbahnverband im Verkehre mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie der Luxemburgischen Wilhelmsbahn.

Tarif v. 1/1. 74. (Auf Grundlage des Raum- und Gewichts-Tarifsystems).

59. Nachtrag, ausgegeben am 18/6. 79, enthält die Aufhebung der noch giltigen Bestimmungsn qu. Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/8. d. Js. ab. NB. Bis auf Weiteres bleiben Bestimmungen etc. nach dem 1/8. a. c. noch giltig. (Main-Weserb.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Allgemeiner Nachtrag zu sämmtlichen Heften sammt resp. Nachträgen — giltig v. 1/6. 79 — enthält Aufhebung des Verkehrs mit Bayern. (Gal. Carl Ludwigb.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband.

Nach der Bekanntmachung v. 26/5. cr. treten mit dem 15/7. cr. im Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahnverbande v. 1/8. 74 die Ausnahmetarife für:

a) Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsamen für den Verkehr zwischen den Ostbahn-Verbandstationen der Thorn-Insterburger Strecke einerseits und den Niederländischen Stationen Amsterdam, Bentheim, Harlingen und Rotterdam andererseits,
b) Oel für den Verkehr zwischen den Ostbahnstationen Terespol und Weissenhöhe einerseits und Amsterdam und Rotterdam andererseits,
c) Sprit und Spiritus für den Verkehr zwischen der Ostbahn-

station Pr. Stargard einerseits und Amsterdam und Rotterdam andererseits,
ausser Kraft. (Ostb.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.
Vom 15/7. cr. ab wird die Station Fredersdorf für Steinkohlen- und Cokessendungen von den Oberschlesischen Kohlenstationen der Oberschlesischen und Rechte Oder-Uferbahn in den Preussisch-Oberschlesischen Verbandtarif mit den für Neuenhagen zur Erhebung kommenden directen Frachtsätzen aufgenommen. (Oberschles. E.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband.
Bekanntmachung v. 17/7. cr., betreffend die Uebernahme der für den Verkehr zwischen Posen, Station der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn, einerseits und den Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn andererseits im Schlesisch-Niedersächsischen Verbandverkehre enthaltenen Frachtsätze in den Preussisch-Sächsischen Verband. (Ostb.)

Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband v. 1/5. 72.
Vom 10/7. 79 ab wird Knochenmehl in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum von Station Lanzendorf der Oesterreichischen Staatsbahn nach Breslau zum Frachtsatze von 1,75 *M.* pro 100 kg befördert.
An Stelle der im Nachtrag XIX des Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarifs enthaltenen Special-Tarifsätze für Holztransporte sind seit dem 1/7. 79 ermässigte Frachtsätze, welche auf den Verbandstationen zu erfahren sind, widerruflich zur Einführung gelangt. (Oberschles. E.)

Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband.
Normirung des Frachtsatzes für Knochenmehltransporte in Mengen von mindestens 10 000 kg von Station Lanzendorf der Oesterreichischen Staatseisenbahn nach Breslau auf 1,75 *M.* pro 100 kg v. 10/7. 79 ab. (Bresl.-Freib.)

Rheinischer Eisenbahnverband. II. Nachtrag zum Ausnahmetarif v. 1/1. 78 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von der Ruhr nach der Pfalz via Bingerbrück, giltig v. 15/7. 79. (Preis 10 *₰*.) (Pfälz. E.)

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.
Nachtrag IV v. 1/7. 79 zu Theil II des Tarifes v. 1/1. 78 enthält: 1. Ausscheidung der Stationen Sternberg (Mährische Grenzbahn und Kaiser Ferdinands-Nordbahn) und Saudau (Kaiser Franz Josefbahn). 2. Aufnahme der Station Lengenfeld (Oberer Bahnhof). 3. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für die allgemeinen Classen, Ausnahmetarif 2 (Holz) und 10 (Caolin etc. Erde). 4. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Getreide). 5. Ergänzungen und Berichtigungen. 6. Ergänzungen des Kilometerzeigers. (Sächs. Staatsb.)

Schlesisch-Polnischer Verbandsverkehr via Kattowitz-Sosnowice v. 15/7. 79.
An Stelle des Tarifs und Reglements für den Schlesisch-Polnischen Verband-Güterverkehr via Kattowitz-Sosnowice vom 1/1. 71 nebst sämmtlichen Nachträgen. (Preis 0,30 *M.*) (Oberschl. E.)

Seehafen-Ausnahmetarif v. 1/6. 79. 2. Nachtrag, ausgegeben am 22/7. 79, enthält:
a) Aenderungen zu den Tariftabellen.
b) Taxen für den Transport roher Baumwolle im Verkehre zwischen den Seehafenstationen einerseits und den Stationen Kaiserslautern und Zweibrücken andererseits. (Main-Weserb.)

Stettin-Schlesischer Verband v 1/12. 77. Vom 15/7. 79 werden Milch, Bier (in Fässern), Brot, frisches Obst — auch Weintrauben — mit Ausschluss von Südfrüchten, frische Beeren und leer zurückgehende Milchgefässe sowie kleine lebende Fische und sonstige kleine Fluss- und Seethiere, welche für Aquarien bestimmt sind, wenn dieselben als Frachtgut aufgegeben werden, als Eilgut zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert. (Oberschles. E.)

Süddeutscher Eisenbahn-Verband. IV. Nachtrag zum Gütertarif v. 1/3. 78 zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und Stationen der Bayrischen Staatsbahnen. Giltig ab 15/7. 79 enthaltend:
1. Veränderte, bezw. ermässigte Frachtsätse für den Verkehr zwischen den Stationen Bensheim, Eberstadt, Weinheim der Main-Neckar Bahn einerseits und gewissen Bayrischen Stationen einerseits.
2. Directe Frachtsätze für die Stationen Arnstein, Thüngen, Murnau der Bayrischen Staatsbahn einerseits und Bensheim, Darmstadt, Eberstadt, Frankfurt a. M. Heidelberg und Weinheim der Main-Neckarbahn anderseits.
3. Ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs II für den Transport von Bau- und Nutzholz für den Verkehr zwischen den Stationen Altdorf, Arnstein, Huglfing, Murnau, Polling, Thüngen und Uffing der Bayrischen Staatsbahn einerseits und den sub 2 genannten Stationen der Main-Neckar Bahn anderseits. (Preis 25 *₰* pro Exemplar) (B. St. B.)

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband für den Güterverkehr v. 1/3. 78, Heft 3, 4 und 6. Am 1|6 wurden folgende Nachträge eingeführt (gratis).
IV Zu den Entfernungstabellen des 3. Heftes
V und VI „ „ „ „ 4. „
VIII „ „ „ „ 6. „
(Elsass-Lothringen).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. II. Nachtrag zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen etc. v. 1|3. 78, giltig v. 1|4. 79. (Pfälz.)

Südwestdeutscher Verband. Tarif für den Güterverkehr vom 3/3. 78.
Nachtrag V zu den Entfernungstabellen des 2. Heftes. 0,40 *M.* Gültig v. 11/7. 79. (Elsass-Lothr.)

Transittarif für die Beförderung von Gütern zwischen Belgischen Stationen und Ulm transit v. 1/6. 79. Neu (gratis). (Elsass-Lothringen.)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Nachtrag V zum Gütertarif v. 1|9. 78, giltig v. 1|7. 79 ab, enthaltend Ausnahmetarifsätze für den Transport von Langholz im Verkehr mit Stationen der Werrabahn und Tarifberichtigungen. (Thür. E.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Tarif v. 1/7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.) Ergänzungsblätter, giltig v. 1|8. 79 ab, und zwar:

a) No. 8 zum 1. Hefte.		No. 12 zum 2. Hefte.
„ 8 „ 3. „		„ 12 „ 5. „

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer und Main-Weserbahn andererseits.

b) No. 3 zum 45. Hefte.	No. 5 zum 83. Hefte.
„ 3 „ 50, „	„ 5 „ 93. „
„ 11 „ 46. „	„ 5 „ 127. „
„ 11 „ 48. „	„ 5 „ 129. „
„ 7 „ 47. „	„ 5 „ 131. „
„ 7 „ 49. „	„ 6 „ 133. „
„ 4 „ 63. „	„ 3 „ 155. „
„ 4 „ 73. „	„ 3 „ 164. „

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Mauer der Badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Oldenburgischen Eisenbahn, der Hannoverschen Staatsbahn, der Main-Weserbahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, der Löbeck-Büchener Eisenbahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Bahn, der Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg, Station der Cöln-Mindener Bahn, der Altona-Kieler Bahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits.

c) No. 1 zum 35. Hefte.	No. 4 zum 81. Hefte.
„ 1 „ 40. „	„ 4 „ 91. „
„ 4 „ 36. „	„ 4 „ 101. „
„ 4 „ 38. „	„ 4 „ 109. „
„ 4 „ 37. „	„ 3 „ 117. „
„ 4 „ 39. „	„ 3 „ 125. „
„ 2 „ 62. „	„ 2 „ 153. „
„ 2 „ 71. „	„ 2 „ 162. „

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen Oggersheim, Station der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Oldenburgischen Eisenbahn, der Hannoverschen Staatsbahn, der Main-Weserbahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, der Lübek-Büchener Eisenbahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Bahn, der Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg, Station der Cöln-Mindener Bahn, der Altona-Kieler Bahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits. (Main-Weserb.)

Westdeutscher Eisenbahnverband. Haupttarif v. 1|8. 72. (Auf Grundlage des Classifications-Tarifsystems.)
80. Nachtrag, ausgegeben am 18|6. 79, enthält die Aufhebung der noch gültigen Bestimmungen qu. Tarifs über die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1|8. cr. ab. NB. Bis auf Weiteres bleiben Bestimmungen etc. nach dem 1|8. c. noch gültig. (Main-Weserb.)

Westdeutscher Verband. Im Verkehre mit Kehl und Strassburg, sowie oberhalb Freiburg belegenen Stationen via Frankfurt a. M.-Heidelberg.
Tarif v. 1|9. 72. (Auf Grundlage des Raum- und Gewichts-Tarifsystems.)
69. Nachtrag, ausgegeben am 18|6. 79, enthält die Aufhebung der noch gültigen Bestimmungen qu. Tarifs über die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1|8. c. ab. NB. Bis auf Weiteres bleiben Bestimmungen etc. nach dem 1|8. c. noch gültig; cfr. Bekanntmachung v. 15|7 79. (Main-Weserb.)

III. A. 1.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und Stationen der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn. Tarif v. 1|10. 77. Am 10|7. c. ist Nachtrag VI, enthaltend Frachtsatzänderungen in Kraft getreten. (Breslau-Freiburg).

Hamburg L. B. mit Oberschlesischen und Posen-Creuzburger Stationen. Nachtrag 1 v. 15|7. 79 zum Tarif für die Beförderung von Schlachtvieh in Wagenladungen nebst Viehbegleitern v. 15|12. 78, enthaltend Abänderung der Tarifvorschriften und ermässigte Fracht- und Fahrgeldsätze. Preis 0,10 *M.* (M. F. F.)

Fortsetzung zu No. 15 des Güter-Anzeigers.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können.)
38	—	—	2	Kisten	Inhalt unbekannt —	33 117,5	38	Steinamanger	Südbahn	Verchiedene Effecten, Kinderspielzeug, Kleider
39	—	—	1	Koffer	Effecten —	35	39	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
40	—	—	1	Packet	Inhalt unbekannt —	1	40	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
41	—	—	1	Sack	Effecten —	27	41	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
42	—	—	1	Sack	Mais —	71	42	Wörgl	Südbahn	
43	—	—	2	Stück	Achsmutter-Schlüssel	3	43	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
44	—	—	71	Stück	Ofenthüre —	94	44	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
45	—	—	1 1	Stück Stück	Tischgestell Doucheapparat	23	45	Ofen	Südbahn	
46	—	—	3	Stück	Tragkörbe —	7	46	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin	
47	—	—	1	Stück	blecheneMilchkanne,leer	0,5	47	Göllersdorf	Oe. N.-W. B.	
48	K	—	1	Stück	Kohlenbecken —	3	48	Gross-Wossek	Oe. N.-W. B.	
49	—	—	6	Sack	Hafer —	288	49	Jedlesee trans.	Oe. N.-W. B.	
50	—	—	1	Collo	Schraubenmutterschlüssel —	0,5	50	Josefstadt	S.-N.-D. V.-B.	
51	S C	5259	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	84	51	Königgrätz	S.-N.-D. V.-B.	
52	—	—	1	Sack	Raps —	67	52	Prag	Oe. N.-W. B.	
53	—	—	1 2 2	Bund Bund Bund	Blech — Fassreifen — Bandeisen —	25 50 25	53	Prag	Oe. N.-W. B.	
54	T	—	6	Ballen	Hadern —	254	54	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	
55	—	—	1	Sack	Knochenmehl —	64	55	Smidar	Oe. N.-W. B.	
56	—	—	1	Ballen	leere Säcke, 22 Stück	17	56	Wien	Oe. N.-W. B.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	L	—	1	—	eiserner Roststab —	—	1	Nordhausen	Hannov. Staatsb.	Comm. Cassel
2	Cheffild	1	3	Platten	Stahl —	21,5	2	Bruchsal	Württ. Staatsb.	In dem von Frankfurt a. M. geladenen Wagen M. N. 746 am 16. Juli herrenlos vorgefunden.
3	F. C. Rittmeyer Göttingen	—	1	Sack	leere Säcke —	13,5	3	Oldendorf	Hann.-Altenbeken	Das qu. Collo fand sich bei Bodenrevision überzählig vor.
4	(Fabrikzeichen)	—	1	—	unbearbeitetesPflugeisen	6,5	4	Baddekenstedt	Hann.-Altenbeken	Collo wurde beim Ausheben des Kieses zwischen den Geleisen gefunden, woselbst es anscheinend schon längere Zeit gelagert hat.
5	—	—	1	Bund	Seegras in Zöpfen —	24	5	Basel	Badische Staatsb.	
6	—	—	2	—	Kuppelbäume ca. 7 und 3 m lang	—	6	Linden	Hann.-Altenbeken	

Fortsetzung der Tarifnotizen von Seite 856.

III. A. 2.

Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Halberstadt-Blankenburger und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit Sächsischer Staatseisenbahn, Muldenthalbahn, Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn. Nachtrag III v. 1|7. 79 zum Tarife v. 1|10. 77, enthält: 1. Ergänzung der Ausnahmetarife. 2. Ergänzungen resp. Berichtigungen der Güterfrachttarife für den Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatsbahn. 3. Ergänzungen resp. Berichtigungen der Güterfrachttarife für den Verkehr mit Stationen der Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Anhaltischen Bahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg). 4. Ausnahmetarif 7 für den Transport von Salz. 5. Ausnahmetarif 8 für den Transport von Holz des Specialtarifs II. 6. Aufhebung diverser Frachtsätze. 7. Aenderungen resp. Berichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Militär-Eisenbahn mit der Berlin-Dresdener Eisenbahn. Nachtrag III zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Dresdener Eisenbahn andererseits v. 1|3. 78, gültig v. 15|7. 79, enthalteud Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Braunkohlen (Briquets) und Mauersteine sowie Berichtigungen. (Niederschl.-Märk. E.)

Spandau B. H. E. und Stationen der Rheinischen, der Aachener Industrie-, der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Eisenbahn via Berlin-Potsdam-Schöningen-Holzminden.

Nachtrag IV v. 15|7. 79 zum Tarif v. 15|1. 78, enthaltend Aufnahme der Station Dahlheim, Dahlheim-Landesgrenze und Rheindahlen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, sowie der Stationen Hagen und Herdecke der Rheinischen Bahn und Berichtigungen. (Berlin-Potsd.-Magdeb. E.)

III. B. 1.

Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesische Nordbahn, Station Prag der Oesterreichischen Staatsbahn und Nordwestbahn. Specialtarif (gültig v. 20|6. 79) für den directen Transport von ermässigten Eilgütern, als:

Butter, Eier, frische Fische und Krebse, Grünzeug und Gemüse, frisches Obst, Schmalz, Milch, Topfen und Käse, Presshefe, dann Schwarz- und Weissgebäck, frisches Fleisch, auch todtes Stechvieh, todtes Geflügel und Wildpret. (Kais. Ferd. Nordb.)

Kronprinz Rudolfbahn, Oesterr. Südbahn, Kaiserin Elisabethbahn, Kaiser Ferdinands Nordbahn, Kaiser Franz Josefsbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Oesterr. Staatsbahn. Mit 25|7. l. J. gelangte ein neuer Tarif für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Laibach und Leoben einer- und den Stationen Budweis, Pilsen, Eger und Prag andererseits, zur Einführung. (Oesterr. Südbahn.)

III. C. 2.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oesterreichische Staats- und Buschtêhrader Eisenbahn via Halbstadt-Bubna für Getreide und Mehlproducte bei Beförderung von mindestens 10 000 kg bez. für Biertransporte von mindestens 5 000 kg. Der Tarif ist am 10|7. 79 in Kraft getreten und hebt die bezüglichen Tarife v. 4|12. 78 bezw. v. 1|1. 79 auf. (Breslau-Freiburg.)

III. D.

Ungarische Stationen der ersten Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft sowie Wien nach Stationen der Französischen Ostbahn. Specialtarif No. IX v. 1|4. 77.

Derselbe ist mit Ende Juni ausser Kraft getreten. (Elsass-Lothringische E.

IV.

Bausteine, Erze, Getreide, Gyps, Holz, Kalksteine, Kartoffeln, Roheisen und Steinkohlen. Ausnahmetarif für die Beförderung der vorbezeichneten Artikel im Verkehr zwischen den im Grossherzogthum Luxemburg gelegenen Stationen der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, v. 1/10. 77.

Die Ermässigung der Frachtsätze für Eisenerze um 2,00 ℳ pro 10 000 kg bleibt bis auf Weiteres in Gültigkeit. (Elsass-Lothr.)

Cichorienwurzeln. Specialtarif für die Beförderung von Cichorienwurzeln zwischen Belgischen Stationen einerseits und Heilbronn und Ludwigsburg andererseits über Bettingen v. 15/7. 79. Gratis. (Elsass-Lothr.)

Eiserne Brückenbestandtheile und Eisenbahnschienen. Ausnahmetarif für die Beförderung von eisernen Brückenbestand-

theilen und Eisenbahnschienen von Ludwigshafen nach Bremen und Flüelen über Basel v. 1|6. 79. Neu. Gratis. (Els.-Lothr.)

Erze. Specialtarif für die directe Beförderung von Erzen von Luxemburgischen nach Belgischen Stationen über Bettingen und Ulflingen vom 1|12. 77.

Derselbe ist durch die bezüglichen Taxen des Nachtrags I zu dem Tarifheft IIIb des Belgisch-Südwestdeutschen Verbandes am 1|6. ersetzt worden. (Els.-Lothr.)

Getreide. Rumänisch-Galizischer Verkehr. Nachtrag I zum Specialtarife für Getreide v. 15|6. 78. Giltig v. 1/7. 79, enthält Erweiterungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes. (Galiz. Karl-Ludwigbahn).

Getreide. Rumänisch - Galizisch - Schweizerischer Verkehr. Nachtrag I zum Specialtarif für Getreide v. 1|12. 77. Giltig v. 1|7. 79, enthält Erweiterungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes. (Galiz. Karl-Ludwigb.)

Getreide. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Buschtêhrader Bahn, der Böhmischen Westbahn und der Bayerischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits v. 1/8. 74.

Die ermässigten Getreide-Frachtsätze Prag und Kralup-Paris von 58,15 Frcs. und Komotau - Paris von 54,05 Frcs. pro Tonne sind mit Ende Juni ausser Kraft getreten. (Els.-Lothr.)

Getreide. Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide von Stationen der Oesterreichischen Südbahn und deren Anschlussbahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn, über Kufstein vom 15/10. 77. Derselbe ist mit Ende Juni ausser Kraft getreten. (Elsass-Lothr.)

Getreide. Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. Sechster Nachtrag zum Tarifhefte I v. 1/10. 77, gültig v. 15|6 79, enthält neue Frachtsätze für den Verkehr mit der Sächsischen Staatsbahn. (Gal. Karl-Ludwigb.)

Getreide. Wien und Kaiser-Ebersdorf der Kaiserin Elisabeth Bahn einerseits und Paris Station der Französischen Ostbahn andererseits. Tarif v. 15|3. 73.

Der ermässigte Getreidefrachtsatz Wien-Paris von 65,47 Frcs. pro Tonne ist mit Ende Juni ausser Kraft getreten. (Els.-Lothr.)

Holz. Directer Holzverkehr von Galizien und der Bukowina nach der Schweiz und trans. Schweiz nach Frankreich. Specialtarif v. 1|7. 79. (Galiz. Karl-Ludwigb.)

Holz. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Transport von Bau- und Nutzholz zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn v. 1/10. 78. Giltig v. 1|7. 79. Inhalt:

1. Veränderte Holzfrachtsätze für Stationen der Bayerischen Staatsbahnen der Strecken Seligenstadt-Meiningen, Oberndorf-Schweinfurt-Hof, Oberkotzau - Eger, Hochstadt-Stockheim, Oberkotzau-Kirchenlaibach, Neuenmarkt-Pressat, Bayreuth-Creussen und Bamberg-Erlangen.
2. Neue Holzfrachtsäte für die Bayerischen Stationen Altdorf, Arnstein, Holenbrunn, Huglfing, Immenreuth, Müdesheim, Mühlhausen a. W., Murnau, Polling, Röthenbach i. d. O., Tüngen und Uffing.

III. Nachtrag zum Ausnahmetarif für den Export von Bau- und Nutzholz aus Bayern nach Stationen der Württembergischen Staatsbahnen v. 1|11. 77. Giltig ab 1|7. 79. Enthaltend:

Directe Frachtsätze:

a) für die Bayer. Staatsbahnstationen Aschau, Huglfing, Murnau, Polling und Uffing;
b) für die Württemb. Staatsbahnstation Rottenburg a. Neckar im Verkehr mit gewissen Stationen der Bayerischen Staatsbahn. (Bayr. Staatsb.)

Holz. Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Nachträge I zum Tarifhefte I, II und III — giltig v. 15/6. 79 — enthalten Aufnahme neuerStationen, dann Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen. (Galiz. Carl-Ludwig Bahn.)

Kohle. Specialtarif für den Transport mineralischer Kohle und Coaks aus dem Niederschlesischen Steinkohlenrevier nach Stationen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft via Halberstadt-Chotzen v. 1/5. 78.

Am 20/7. 79 ist ein Nachtrag I in Kraft getreten. (Breslau-Freiburg.)

Kokes, Roheisen und Eisenerze.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Kokes, Roheisen und Eisenerzen

a) im Bergisch-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr über Bleyberg-Ulflingen,
b) im Rheinisch-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr über Herbesthal-Ulflingen und Trier-Wasserbillig,
c) im Köln-Minden-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr über Köln-Trier-Wasserbillig und Köln-Herbesthal-Ulflingen

v. 1/3. 77.

Die Giltigkeitsdauer dieser Tarife ist bis auf Weiteres verlängert worden. (Els.-Lothr.)

Kokes, Roheisen und Eisenerze. Tarif für die Beförderung von Kokes, Roheisen und Eisenerzen im Rheinisch-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr v. 1/3. 77.

An Stelle der bezüglichen Taxen des Nachtrages II zu diesem Tarife sind am 15/6. für Roheisen nach Novéant Grenze folgende Frachtsätze eingeführt worden:

ab Engers 7,60 *M.* und ab Neuwied rechtes Ufer 7,70 *M.* pro 1 000 kg. (Elsass-Lothr.)

Roheisen. Specialtarif für die Beförderung von Roheisen zwischen Dommeldingen, Esch, Oettingen und Diedenhofen einerseits und Belgischen Stationen andererseits, über Bettingen und Ulflingen v. 1|11. 76.

Derselbe ist durch die bezüglichen Taxen des Nachtrages I zu dem Heft IIIb des Belgisch-Südwestdeutschen Verbandes am 1/6. ersetzt worden. (Elsass-Lothr.)

Roheisen. Gemeinschaftlicher Tarif zwischen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn für den Transport von Roheisen, Rohstahleisen etc. zwischen Stationen der O. S. E. und Waldenburg B. F. E. v. 1/9. 77.

Durch Einführung des Posen-Schlesisch-Märkischen Verbandtarifs v. 1|6. 79, in welchem die resp. Frachtsätze der Station Waldenburg N. M. E. auch für Waldenburg B. F. E. Geltung erlangt haben, aufgehoben. (Oberschl. E.)

Schafe. In Wagenladungen von Bischoffsheim, Mainz, Bruchsal und Mühlacker nach Paris (Pantin) v. 15/6. 79. Neu. (gratis.) (Elsass-Lothr.)

Steine. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinen von den Pfälzischen Stationen Frankenstein, Kaiserslautern, Königsbach und Weidenthal nach Strassburg v. 1/7. 79. (Gratis.) (Elsass-Lothr.)

Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerze. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerzen zwischen Stationen der Elsass-Lothringischen Bahnen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn einerseits und Stationen der Saarbrücker, Pfälzischen und Badischen Bahnen andererseits v. 1/1. 79.

Die Gültigkeitsdauer dieses Tarifs ist bis auf Weiteres verlängert worden. (Elsass-Lothr.)

Steinkohlen und Kokes. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von der Ruhr nach Novéant Grenze v 1/7. 79. Gratis. (Elsass-Lothr.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif v. 25/7. 79 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes von den Zechen etc. an der Köln-Mindener Bahn nach Station Bremen der Hannoverschen Staatsbahn. Preis 5 ₰. (Köln-Minden.)

Steinkohlen. VII. Nachtrag zu dem Ausnahmetarif No. 5 v. 1/2. 78 für den Transport von Steinkohlen und Coaks von Stationen der Saarbrücker und Pfälzer Bahnen nach Stationen der Badischen Staatsbahn via Pfalzbahn, enthaltend:

Neue Entfernungen für den Verkehr der Badischen Stationen Eberbach, Gundelsheim, Hirschhorn, Neckargerach, Neckarhausen, Neckarsteinach, Neckarzimmern, Offenau und Zwingenberg mit den Pfälzischen Stationen Bexbach, Homburg und St. Ingbert und einige Tax- und Entfernungsänderungen. Giltig v. 15/7. 79. (gratis.) (Badische Staatsb.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokessendungen von der Oberschlesischen Eisenbahn über die Kaiser Ferdinands Nordbahn nach der Oesterreichischen Staatsbahn (südöstliche und Neu-Szönyer Linie) und Waagthalbahn v. 1/7. 79.

Durch diesen Tarif werden die im Tarif v. 1/5. 71 und zugehörigen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der südöstlichen und Neu-Szönyer Linie der Oesterreichischen Staatsbahn aufgehoben. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, gültig v. 15/7. 79. An Stelle des Tarifs v. 1/4. 74. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach der Königlichen Ostbahn. Nachtrag III gültig v. 15/7. 79 bis incl. 14/3. 80 zum Tarif v. 15/3. 79 enthaltend:

Erweiterungen des Tarifs auf Stationen der Königlichen Ostbahn, Aufnahme von Stationen der Hinterpommerschen und Ostpreussischen Südbahn, sowie Ermässigungen. (Oberschl. E.)

Torferde. Interner Güterverkehr; Nachtrag II zum Ausnahmetarif 2 für Torferde, gültig v. 15/7. 79. (Pfälz. E.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 64. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 22. August 1879.

Zur Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I. Die Festlichkeiten in Salzburg.*)

Salzburg, 29. Juli.

Wenn der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen seine Generalversammlung abhält, sei es nun im Norden oder im Süden, am Rhein oder an der Weichsel, so ist nach einem feststehenden Principe die Erledigung der geschäftlichen Vorlagen die Hauptsache, und erst in zweiter Linie stehen die Vergnügungen, die mit einer solchen Versammlung ja selbstverständlich meist verbunden sind. „Erst nach der Arbeit ist gut ruhen", — dies bleibt auch im Deutschen Eisenbahnverein die unverrückbare Devise, welche für die Theilnehmer den Genuss der veranstalteten Festlichkeiten verdoppelt. — Im heurigen Jahre, wo nach zwei anstrengenden Sitzungen und mehreren Commissionsberathungen durch die freundliche Fürsorge sowohl der Verwaltung der Kaiserin Elisabethbahn, als auch durch den gastlichen Sinn der Stadt Salzburg nach jeder Richtung für Erholung gesorgt worden war, hatten diese Eisenbahnfestlichkeiten noch eine ganz besondere Veranlassung. Die Eisenbahnverwaltungen der Nordischen Königreiche hatten bekanntlich im Vorjahre die Mitglieder des Deutschen Eisenbahnvereins zu einem Besuche ihrer Heimath geladen und für diesen Besuch Alles aufgeboten, was nur das Herz und die Seele erfreuen konnte. Es war schwer, einen solchen Willkommen wettzumachen; nach den Versicherungen der nordischen Gäste zu schliessen, ist es aber in bester Weise gelungen.

*) Da ein uns zugesagter und zur schleunigen Aufnahme in die Vereinszeitung übergebener Festbericht zum allergrössten Theil wenige Tage nachher wörtlich gleichlautend als Originalbericht in dem „Berliner Tageblatt" zum Abdruck gekommen ist, konnten wir selbstverständlich denselben nur als Material gebrauchen. Ausser diesem Bericht ist bei den nachstehenden hierdurch verspäteten Schilderungen zunächst das von dem Festcomité der Oesterreichischen Bahnverwaltungen den Congressmitgliedern gewidmete Reiseprogramm, welches mit Ansichten und dem Plan von Salzburg, Zell am See, Hallstadt und Gmunden, sowie mit Beschreibungen der zu befahrenden Bahnstrecken geschmackvoll ausgestattet und mit Notizblättern versehen war, benutzt worden; sodann die in anderen Zeitungen (in der „Neuen Freien Presse", in der „Salzburger Zeitung" und in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung") enthaltenen Berichte; soweit unsere eigenen Erinnerungen nicht ausreichten, haben wir diese Berichte auch durch bei den Festtheilnehmern eingezogene Auskunft möglichst zu ergänzen gesucht. Die Redaction.

Schon bei der Einfahrt in die Station der alten herrlichen Bischofstadt begrüsste die aus allen Richtungen der Windrose kommenden Congressmitglieder der Festschmuck des stattlichen Bahnhofsgebäudes, das mit Guirlanden, Emblemen und Fahnen in den Landesfarben der meisten der betheiligten Staaten reich geschmückt war und einen imposanten Anblick bot. Auch Jupiter Pluvius hatte sich gnädig gezeigt. Nach der permanenten Regenzeit der letzten Wochen erfolgte plötzlich ein Wetterumschlag, welcher die Kühnheit der vom Glück begünstigten Eisenbahnmänner rechtfertigte, das an feuchten Niederschlägen so ganz besonders gesegnete Salzburg zum Congressort ausersehen zu haben. Noch vorgestern (Sonntag, den 27. Juli), also an dem Tage, an dem die meisten Delegirten eintrafen und Abends sich ein erstes Rendezvous in den schönen Räumen des Kurhauses gaben, öffnete der launische Himmel Salzburgs seine Schleusen, während gestern und heute der freundlichste Sonnenschein die Herrlichkeit der Salzach-Stadt und ihrer entzückenden Umgebung in vollen Zügen geniessen liess. Sehr treffend sagte deshalb Herr Director Schrader am Schluss der Versammlung, dass die Verwaltung der Kaiserin Elisabethbahn, so verschwenderisch sie im Veranstalten wohlgelungener Festlichkeiten gewesen sei, mit der ihr zur Verfügung gestellten Dosis guten Wetters weislich Haus gehalten und dem Negativen wie dem Positiven den richtigen Platz im Rahmen des Programms angewiesen habe. — Durch den angelegten reichen Flaggenschmuck hatte die Stadt Salzburg ihrerseits bewiesen, dass sie die Gäste gern in ihren Mauern aufnahm und den Bestrebungen des Vereins warme Sympathien entgegenbrachte.

Nach Schluss der gestrigen Sitzung (am 28. Juli) versammelten sich die anwesenden Theilnehmer an der im vorigen Jahre von Hamburg aus nach Scandinavien unternommenen Reise, um dem Generaldirector der Schwedischen Staatsbahnen, Herrn Troilius, in Anerkennung seiner grossen Verdienste um diese so wohlgelungene Fahrt ein kostbares, prachtvoll ausgestattetes Album mit den Portraits sämmtlicher Theilnehmer an der Reise — Herren und Damen — sowie die seiner Zeit in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (und sodann später unter dem Titel „Eine Reise in Schweden und Norwegen" im Separatabdruck) erschienene Reisebeschreibung des Eisenbahndirectors Herrn E. Kohl in Weimar mit dem Ausdrucke der Verehrung und Dankbarkeit zu überreichen. Die warme Ansprache des K. K. Regierungsraths Herrn v. Schreiner (Oesterreichische

Südbahn) erwiderte Herr Troilius mit von Herzen kommenden und zu Herzen gehenden Worten.

Nach diesem Acte, der allen Theilnehmern die schönen in den nordischen Reichen verlebten Tage in das Gedächtniss zurückrief, fand im reichdecorirten Kursalon ein Festbankett statt, an welchem neben den Vertretern der Bahnverwaltungen hochgestellte Persönlichkeiten von Salzburg, nämlich der Statthalter Graf Thun, Fürst-Erzbischof Eder, Generalmajor Graf Grünne, der Commandant des Infanterieregiments Erzherzog Rainer Oberst v. Czako, Bürgermeister Biebl, Handels-Kammerpräsident Gschnitzer, Landes-Gerichtspräsident Augusta, die Reichstagsabgeordneten Keil und Wegschneider u. A. m. Theil nahmen. Die Reihe der Toaste eröffnete der Generaldirector der Oesterreichischen Nordwestbahn, Hofrath Dr. Gross, welcher die folgenden, mit allgemeinem Beifall aufgenommenen Worte sprach: „Wohl noch nie haben wir uns zu einer Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vereinigt, an welcher sich so viele hohe Gäste aus einem so weiten Umkreise betheiligt haben; Gäste aus einem Gebiete vom Christianiafjord und dem Mälarsee bis an die Alpen, und von der Weichsel bis in das Elsass begrüssen wir in der alten herrlichen Juvavia. Bei einer solchen Vereinigung ist es alte germanische Sitte, zunächst der Fürsten zu gedenken, deren mächtigen Schutzes wir uns in unseren Bestrebungen zu erfreuen haben. So gedenken Sie zunächst mit mir des Allerhöchsten Herrn, dessen Scepter waltet über die Gebiete Oesterreichs. Vor jetzt drei Monden feierten wir in Oesterreich ein Fest, das in glänzender Weise die volle Uebereinstimmung zwischen Herrscher und Volk zum Ausdruck brachte; aus einem Familienfeste des Hofes wurde ein grossartiges Volksfest, dargebracht dem Schirmherrn der Verfassung, dem Beschützer des Rechts aller Stämme Oesterreichs. Wenn auch zwischen uns und unseren Ungarischen Nachbarn mancher Streitpunkt, mancher Hader auf politischem Felde besteht, — in einem Punkte sind wir Alle einig, ob wir an der unteren Donau oder in den Alpen wohnen, ein Gefühl ist uns Allen gemeinsam: das Gefühl der Liebe, der Treue und der Anhänglichkeit für unseren Kaiser und König. — In den nächsten Tagen reicht Oesterreichs Kaiser hier in der Nähe, in der herrlichen Alpenwelt, dem Deutschen Kaiser die Hand zum Willkommgruss auf Oesterreichischem Boden. Möge dem greisen Kaiser Wilhelm, dem Gründer des neuen Deutschen Reichs, der Aufenthalt an der Alpentherme zum Wohle und zur Erfrischung gereichen nach so manchem herben Schmerz der letzten Jahre; möge aber auch die freundschaftliche Begegnung der beiden hohen Herrscher der grossen Nachbarreiche eine Bürgschaft sein für die dauernde Erhaltung des Friedens“! Redner gedachte im Weiteren der übrigen Souveräne des Vereinsgebietes und am Schlusse des Königs von Dänemark, des Königs Oskar von Schweden und Norwegen, des Dichterfürsten auf dem nordischen Throne, dessen Aufmerksamkeit im vorigen Jahre der Eisenbahnverein in Schweden in so besonders auszeichnender Weise sich zu erfreuen hatte. In das ausgebrachte Hoch stimmten die Anwesenden freudig begeistert ein. Die Militärcapelle des Regiments Erzherzog Rainer intonirte hierauf die Oesterreichische Volkshymne, welche die Versammlung stehend anhörte und mit stürmischen Hochrufen aufnahm. — Unmittelbar darauf nahm der Vorsitzende der Generalversammlung, Herr Director Schrader (Berlin-Anhaltische Bahn), das Wort. Er erinnerte zunächst daran, dass die Oesterreichischen Bahnen dem Verein seit dessen Bestehen angehören und dass der letztere deshalb seit dieser Zeit unter dem besonderen Schutze Oesterreichs stehe. Redner verglich die Ausdehnung der Oesterreichischen Bahnen zur Zeit der Salzburger Generalversammlung im Jahre 1863 mit derjenigen der Gegenwart und constatirte das erfreuliche Ergebniss, dass die Ausdehnung des Oesterreichischen Schienennetzes in dieser Zeit um das Doppelte gewachsen, diese Vergrösserung aber lediglich der Kaiserlich Königlichen Staatsregierung zu danken sei. In Anerkennung der internationalen Bestrebungen des Vereins habe die Oesterreichische Regierung demselben stets das freundlichste Entgegenkommen gewidmet, und bei der gegenwärtigen Versammlung sei der Beweis hierfür von Neuem erbracht worden, indem der Statthalter, Herr Graf Thun, diesem Wohlwollen bei dem Beginn der ersten Sitzung den prägnantesten Ausdruck verliehen habe. Redner gab sodann dem Dank für dieses Wohlwollen der Oesterreichischen Regierung durch ein Hoch auf den Herrn Grafen Thun, den Vertreter der Staatsregierung, Ausdruck.

Nachdem Herr Graf Thun in einigen warmen Worten gedankt hatte, erinnerte der Generaldirector Herr v. Czedik (Kaiserin Elisabethbahn) an die dem Verein im vorigen Jahre in Schweden zu Theil gewordene Gastfreundschaft und verwies auf die landschaftlichen Schönheiten dieses nordischen Reiches, mit denen sich wohl kaum ein anderes Land in Europa messen könne. Heute sei es an Oesterreich, die Schwedischen Gäste auf Oesterreichischem Boden zu begrüssen und es erscheine gewiss erfreulich, dass Oesterreichischen Verwaltungen Gelegenheit geboten sei, die erwiesene Gastfreundschaft zu erwidern. Freilich müsse er (Redner) um Nachsicht bitten, wenn das, was hier geboten werden soll, vielleicht nicht so günstig ausfallen möchte, wie man es wohl wünschen könne. Ueber die Witterung, die in Schweden während dreier Wochen so überaus günstig gewesen sei, lasse sich hier zu Lande am allerwenigsten gebieten, jedenfalls aber bestehe das Bestreben, der Schwedischen Gastlichkeit nicht nachzustehen. Er trinke auf die durch ihre Gastfreundschaft so hervorragenden nordischen Bahnverwaltungen: Hoch die Skandinavischen Gäste!

Herr Etatsrath Rothe (Seeländische Bahnen) erwiderte diesen Toast, indem er den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen leben liess, während der Specialdirector Herr Rennen (Rheinische Bahn) auf das Wohl und fernere Gedeihen der Heimath Mozart's, der gastlichen Stadt Salzburg, trank. Nachdem noch der Herr Bürgermeister der Stadt die Gäste resp. die Mitglieder des Deutschen Eisenbahnvereins hatte leben lassen, begann der nichtoffizielle Theil des Mahles, der sich bis in die weiten Räume des Kurparkes und Mirabellgartens fortsetzte. Hier war durch das Promenaden-Musikcomitée ein überaus glänzend gelungenes Gartenfest veranstaltet, das viele Tausende von Zuschauern herbeigelockt hatte. Die Illumination mit über 40 000 Flammen und verbunden mit einem Monstreconcert von fünf Musikcorps, welche in den sich weithin erstreckenden Gartenräumen in passendster Weise vertheilt waren, machte einen geradezu feenhaften Eindruck. Im Sommertheater gab eine Zigeunercapelle Ungarische Nationalweisen zum Besten, im Zwergelgarten wurde getanzt. Im oberen Theil des Mirabellgartens zeigte sich in transparentem Lichte das Denkmal des Erbauers der Semmeringbahn, Ritter v. Ghega, und im Kurgarten stand, auf dem Rosenhügel, einem riesigen Leuchthurm ähnlich, eine in tausend und aber tausend von Flämmchen erglänzende Säule, deren Riesenpiedestal die Namen der vier grössten Gebirgsbahnen des Continents (Semmering, Brenner, St. Gotthard, Mont-Cenis) trug.

Nachdem am Nachmittag des 29. (nach Schluss der Generalversammlung) mittelst Separatzuges ein äusserst gelungener Ausflug nach dem reizend gelegenen Schlosse Hellbrunn mit seinen Wasserkunstherrlichkeiten ausgeführt worden war, erhielten die in Salzburg veranstalteten Festlichkeiten einen würdigen Schluss durch das Abends 7½ Uhr veranstaltete Festconcert, welches zu Ehren der Generalversammlung von „Beamten Oesterreichischer Eisenbahnen“ unter der tüchtigen artistischen Leitung des Herrn Franz Köstinger, Beamten der Oesterreichischen Nordwestbahn, ausgeführt wurde. Die Leistungen dieses seit kaum sechs Wochen ad hoc ins Leben gerufenen Vereins, welcher über trefflich geschulte Stimmen gebot, erweckten einhellige Bewunderung und zeigten, was energische Arbeit und zielbewusstes Streben in kurzer Zeit zu erreichen im Stande ist. Derselbe brachte in vollendeter Form ein sinnig gewähltes, duftendes Bouquet von Soloquartetts und Männerchören, theils a capella, theils mit Clavier- und Pistonbegleitung, zum Vortrag.*) Sowohl die Gesammtpro-

*) Beim Festconcert wurden folgende Piecen vorgetragen: 1. Der Frühling ist ein starker Held, Chor mit Soloquartett und Clavierbegleitung von H. Esser. 2. Maienzeit, Chor mit Soloquartett von Joh. Herbeck. 3. Altniederländisches Lied für Männer-

ductionen, als auch die brillanten Solonummern der Herren Bardas (Piano), Maxintsack (Violine), Neydhart, Schachner, Toms (Piston), sowie die trefflichen Leistungen des Quartetts Erxleben, Hora, Koch und Scharf wurden mit rauschendem Beifall belohnt, während Herr Dr. Nawratil durch angemessene Clavierbegleitung wesentlich zum Gelingen des Ganzen beitrug.

An das Concert schloss sich unmittelbar ein Festcommers an, welcher durch weitere Vorträge der genannten Beamten gewürzt ward und in animirtester Stimmung verlief. In Folge der allgemeinen Befriedigung über die Concertleistungen des Männer-Gesangvereins erklärte bei diesem Commers Namens der Oesterreichischen Eisenbahndirectoren Herr v. Czedik, dass, sobald der Gesangverein sich constituirt haben werde, die Oesterreichischen Eisenbahndirectoren demselben ein Banner zu widmen entschlossen wären,*) welche Erklärung mit stürmischem Beifall aufgenommen wurde.

II. Die Festfahrt durch das Salzkammergut seitens der Mitglieder des Deutschen Eisenbahncongresses.

Zell am See, 30. Juli.

Begünstigt von dem herrlichsten Wetter verliess heute Vormittag 7 Uhr der Separatzug, der von einer mit Blumen, Guirlanden und Fahnen geschmückten Locomotive gezogen wurde, den Salzburger Bahnhof, um die Delegirten und die geladenen Gäste sowie deren Damen auf der eine Fülle landschaftlicher Schönheiten bietenden Giselabahn in das Salzkammergut zu führen. Damit die Gäste mit vollen Zügen nachhaltig diese Schönheit geniessen konnten, war die allerseits sehr beifällig aufgenommene Anordnung getroffen worden, dass der Zug mit einer nur sehr mässigen Schnelligkeit befördert wurde. Ueber die Stationen Aigen (Fürstlich Schwarzenbergsches Schloss und Park), Puch (Aussicht auf den Watzmann) und Hallein mit seinen alten grossen Salzwerken am Dürenberg und seinen grossen Brauereien, gelangten wir zunächst nach dem freundlichen Golling, wo von einer Anhöhe Böllerschüsse den Zug begrüssten. Der grosse 929 m lange Tunnel hinter dieser Station, neben welchem (jedoch tiefer gelegen) die Salzach das Gestein des Hagengebirgs in wilden Clammen und Höhlen durchbricht, war bengalisch beleuchtet; wie die Gnomen erschienen die aufgestellten, mit Kienfackeln bewaffneten Wärter dieses und der später folgenden Tunnels, welche als freundliche Berggeister die Gäste in ihrem unterirdischen Reiche willkommen heissen wollten. Mit jedem zurückgelegten Kilometer entfaltete die Natur dieses wunderbaren Alpenlandes neue Reize, immer grotesker erschienen diese himmelanstrebenden Berge dem entzückten Auge, das bald auf den schnee- und eisbedeckten Gipfeln weilte, bald den Windungen der Salzach folgte und deren enge von „wildverwachsenen, dunklen Fichten" umrahmte Ufer durchmass. Die grünen Matten lachten im Sonnenscheine, die Wälder sahen ernst und schweigend auf das Flussthal hernieder und die Vegetation entfaltete ihre üppigste Pracht. In enger Schlucht erschien Station Sulzau — darauf rechts die Felswände des Hagengebirgs, links die Gehänge des Tännengebirgs; dann Station Werfen mit der auf vorspringendem Felsen über der Salzach gelegenen, noch bewohnten Veste Hohenstaufen, vom Erzbischof Gebhard gegen Kaiser Heinrich IV. erbaut. Gegen 8¾ Uhr passirte der Zug Bischofshofen, dem mächtigen „Hochkönig" gegenüber, und erreichte etwas später St. Johann im Pinzgau, von welchem Orte sich noch ein unbeschreiblich schöner Rückblick in das Salzachthal und auf die wildromantischen Abhänge des Tännengebirgs eröffnete.

Zu Wagen oder zu Fuss, je nach Geschmack oder Zufall, ging es von hieraus nunmehr auf einem an Abwechselungen reichen Pfade nach der „Liechtenstein-Clamm". Eine anschauliche Schilderung des Eindrucks, welcher den Wanderer ergreift, welcher zum ersten Male diesen erst seit 1875 erschlossenen Felsenpass auf dem schwindelnden Stege über den donnernd das Gestein überschreitenden breiten und tiefen Fluss betritt, giebt Joh. Nordmann in der „N. Fr. Pr.": „Das kocht, brodelt und schäumt zwischen den Felswänden, durch die sich die Ache, wüthend über die Hindernisse auf ihrem Wildgange, den Durchbruch ertrotzt hat. Die ganze Liechtenstein-Clamm ist ein Massencataract mit allen Variationen eines Wassersturzes". Wie auf Bestellung leuchtete die Sonne durch die Felsdecorationen in diese Scene. Der weisse Schaum, der in Schleiern aufwirbelte, erglänzte in den wunderbarsten Regenbogenfarben. Man hätte die Damen, die muthig den Weg in die Clamm mitmachten, nicht würdiger als mit diesem zauberhaften Schleier schmücken können. Konnten auch die liebenswürdigen Festordner, die Herren Generaldirector v. Czedik, Hofrath v. Klaudy und Regierungsrath Morawitz dieses Wunder nicht vollbringen, so zeigten sie sich doch insofern als Zauberer und Wunderthäter, als sie in dem Felsenkessel der Clamm, in nächster Nähe der eigentlichen Schlucht, wie mit dem Zauberstab einer Wünschelruthe ein opulentes Frühmal den überraschten Gästen darboten, welches die von der frühen Fahrt und Wanderung Ermüdeten wunderbar stärkte und es ihnen ermöglichte, das grossartige Naturschauspiel voll zu geniessen. Das gebotene Mahl war nach jeder Richtung vorzüglich, und wäre die ephemere Restauration eine ständige, so müsste sie Bädeker mit zwei Sternchen kennzeichnen.

Nach diesem wundervollen mehrstündigen Ausflug eilte man zurück zur Station St. Johann i. P., um gegen 1 Uhr die Eisenbahn-Festfahrt durch den Pinzgau, dieser Idylle des Salzkammerguts, nach Zell am See fortzusetzen.

Von der auf St. Johann folgenden Station Schwarzach (in welchem Dorf 1731 die letzte Versammlung der protestantischen 20 000 Bauern und Bergleute stattfand, welche der Auswanderungsbefehl des Salzburger Fürstbischofs Leopold hervorrief) bis zur Station Bruck-Fusch windet sich die Bahn hart neben der rauschenden Salzach durch enge Thalschluchten und brüchige Thonschieferfelsen, welche dem Bahnbau bedeutende Schwierigkeiten bereiteten. Vor Station Lend-Gastein fahren wir durch einen kleinen Tunnel und bewundern kurz vor der Station den Wasserfall der Gasteiner Ache, bei welchem vorüber die Strasse nach Wildbad-Gastein durch die prächtige Clamm sich windet. Der auf dem Bahnhofe aufgestellte Kaiserliche Wagenpark führt unsere Gedanken auf die hier bevorstehende Zusammenkunft der hohen Monarchen Oesterreichs und Deutschlands und zu dem stillen Wunsche, dass unsern Kaiser Wilhelm das herrliche Gastein neu kräftigen möge. Nach Station Lend durchfährt unser Zug den Untersteintunnel, 500 m lang, früher mit 135 m Länge ausgeführt und durch einen Bergsturz zerstört. Dann fahren wir durch einen zweiten Tunnel (265 m), vor welchem der Weg nach der Kitzlochclamm der Rauriser Ache abgeht. Dann folgt Station Bruck-Fusch, am Ausgang des Fuscher Thals gelegen, mit dem hübschen, auf den Trümmern einer alten Burg nach Plänen vom Dombaumeister Schmidt erbauten neuen Schloss Vischhorn. Nach der Station haben wir links der Bahn eine wundervolle Aussicht nach den hohen Tauern mit ihren Eisgipfeln, der hohen Tenn, Vischbachhorn und Kitzsteinhorn.

Gegen 2¾ Uhr gelangen wir, von einer fröhlichen Menge und rauschender Musik empfangen, nach Zell am See.

Kein schönerer Ort konnte wohl als Schlusspunkt des ersten Ausflugtages und zur Nachtherberge gewählt werden, als dieses

chor von Ed. Kremser. 4. Zwei Soloquartette, Serenade von Merker und Der Wunsch von J. Witt. 5. Die Flucht der Liebe, Chor mit Baritonsolo und Clavierbegleitung von E. H. Engelsberg (Baritonsolo Herr Karl Schachner). 6. Widerspruch, Chor mit Clavierbegleitung von Franz Schubert. 7. Die Post, Chor mit Pistonsolo von H. Schäffer (Pistonsolo Her Franz Thoms). 8. Tagelns Visa — Der kleine Vogel, Lied für Tenorsolo mit Brummchor von W. Th. Söderberg. 9. Piratengesang, Chor von Julius Otto.

*) Die Theilnehmer an den Salzburger Festlichkeiten wird es interessiren, dass inzwischen unterm 5. August im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten eine sehr zahlreich besuchte Vorbesprechung über die definitive Constituirung des Eisenbahn-Gesangvereins stattgefunden hat. In dieser Versammlung wurde ein aus den Herren F. Köstinger, Dr. F. Liharzik, Dr. H. Pohlidal, Dr. C. Nawratil, J. Hora, R. Ganser, S. Weill, J. Holzknecht und A. Bardas bestehendes provisorisches Comité gewählt, welchem die Aufgabe obliegt, alle einleitenden Schritte für die Constituirung eines Eisenbahn-Gesangvereins zu unternehmen.

Zell am See, reizend am Ufer des gleichnamigen Sees gelegen, über welchem sich die mit ewigem Schnee gekrönten Bergcolosse der hohen Tauern erheben. Wo aber und wie an dreihundert Gäste in dem kleinen Orte unterbringen und bewirthen? Das war die schwierige Frage, die einer richtigen Lösung bedurfte.

Auf Initiative der Elisabeth Westbahn steht seit Kurzem hart am See und in unmittelbarer Verbindung mit dem Bahnhof ein Hotel, wie es nicht besser in den Rahmen der prächtigen Landschaft eingepasst werden konnte und dessen nach beiden Langseiten offene, doch durch Glaswerk verwahrte und überdeckte Galerie und Wandelbahn den herrlichsten Speisesaal abgab.

Soweit als möglich waren die Festtheilnehmer in diesem schönen Hotel und in den übrigen kleinen Gasthöfen des Städtchens untergebracht. Zur Aushülfe hatte man Viele auch bei den Einwohnern, ja einen Theil auf der vorausgehenden Station Bruck-Fusch einlogirt. Die gastfreundliche geschäftsführende Verwaltung der Kaiserin Elisabethbahn hatte so die Einquartirungsfrage glänzend gelöst und sich den Dank Aller, welche die unvergleichliche Fahrt mitzumachen in der Lage waren, im reichsten Masse verdient.

Nach 4 Uhr fand in der bereits erwähnten, festlich geschmückten überdeckten Wandelbahn des „Hotel Elisabeth“ mit köstlicher Aussicht auf den lieblichen Zellersee das als „ländlich“ bezeichnete opulente Festmahl statt.

Wir hatten einen heissen Tag hinter uns und die Atmosphäre war electrisch geladen. Während des Mahles umzogen sich die Bergkuppen mit bedenklichen Wolken, aus denen es ab und zu wetterleuchtete; trotzdem verlief das Mahl in der gemüthlichsten Heiterkeit und unter zündenden Toasten. Der erste Toast, welchen Director Schrader auf den Generaldirector v. Czedik, den umsichtigen Leiter der Alpenexpedition, ausbrachte, fand jubelnden Anklang. Als ebenso tüchtiger Stegreifredner fand Generaldirector v. Czedik die einfachen, aber packenden Worte zur Erwiderung in einem Toast auf Director Schrader, nicht minder Baron Sommaruga, Justizrath Compes, Dr. Busbach und der Generaldirector der Rudolfbahn, Herr Morawitz, welcher seinen Trinkspruch in humoristische Verse gekleidet hatte. Die Oesterreichischen Techniker aus der Versammlung schaarten sich um ihren greisen Lehrer, den emer. Professor Hofrath Baron Burg und brachten ihm unter Regierungsrath Obermayer's Führung eine Ovation dar, auf welche Baron Burg in herzlichen Worten erwiderte. Grossen Beifall fand auch der kurze Toast des Dänischen Reichstagsabgeordneten Bille. „Von einem Tischredner“, sprach Bille, „der mit der akustischen Unzulänglichkeit einer weithin gestreckten offenen Galerie zu kämpfen hat, ist zu verlangen, dass er laut und für Alle vernehmlich und dass er kurz spreche, die Hauptsache jedoch ist, dass er etwas zu sagen hat“. Und Bille wurde diesen drei Bedingungen und zwar in der kürzesten Frist von drei Minuten gerecht. An den energischen Spruch vom „Eisen und Blut“ anknüpfend, dessen ersten Theil er als friedlichen Reformer der Menschheit gelten lassen wollte*), wies er darauf hin, dass das Eisen ausser Verbindung mit dem Blute der Erlöser der Menschheit sei, welche Erlösung sich glattweg und relativ rasch auf den Schienen vollziehe.

Nach Schluss des Banketts sollte den Congressmitgliedern der Anblick einer Seebeleuchtung und eines Stuwer'schen Feuerwerks geboten werden. Das Gewitter, welches sich durch dumpfen Donner und Blitzesleuchten bereits angekündigt hatte, brach nun aber — von Regenschauern begleitet — los, bei der tropischen Hitze, welche den ganzen Tag über geherrscht hatte, eine Wohlthat. Doch trat das Wetter nicht so heftig auf, dass die Gäste gezwungen gewesen wären, die halboffene Wandelbahn des Hotels zu verlassen, von wo aus man das Feuerwerk ansehen sollte. Letzteres litt freilich unter dem Wetter; die Schwärmer und Raketen, welche letztere staunenswerth lange als Fixsterne am Himmel stehen blieben, machten vergebliche Anstrengungen recht hoch zu steigen, und der Effect der nur in verzettelten Feuerwerkskörpern aufprasselnden Frontgerüste war durch die Regennässe verdorben. Dafür wurden die Congressmitglieder und die zu Tausenden aus der Umgegend herbeigeströmten Zuschauer mit dem hochinteressanten und packenden Schauspiel überrascht, dass das künstliche Feuerwerk von Zeit zu Zeit durch einen den ganzen Gebirgskessel erleuchtenden Blitzstrahl und durch weithin schallenden Donnerschlag überboten wurde, so dass die durch Kunst und Natur hervorgerufenen Lichteffecte in rascher Folge wechselten und sich ergänzten. Erst in später Stunde, nachdem inzwischen noch Männer-Quartettvorträge des Eisenbahn-Gesangvereins die Gäste erfreut hatten, verzog sich das Gewitter und eine herrliche Nacht senkte sich nieder auf die Gefilde des Salzachthales; nichts unterbrach die erhabene Ruhe am Zellersee als die fröhliche Stimmung der Landbevölkerung, welche bei Bier und fröhlichem Tanz in den unteren Räumen des Hotel Elisabeth ihr Standquartier aufgeschlagen hatte.

*) Der practische Eisenbahnmann stimmte so mit dem Poeten Anastasius Grün zusammen, der in einem seiner schönsten Gedichte von einem Schwerte spricht, das man in ferner Zukunft finden und aus dem man nichts Besseres als eine Pflugschar machen würde.

Gmunden, 31 Juli.

Freundlich schien auch heute Morgen, einen schönen Tag verheissend, die Sonne hernieder, als der Separatzug um 7 Uhr Zell am See wieder verliess und nach Bischofshofen zurückeilte. Unterwegs wurden noch diejenigen aufgenommen, welche wegen der Ueberfüllung in Zell nach der benachbarten Station dislocirt worden waren oder in der Frühe die „Kitzloch-Clamm“ bei Lend-Gastein besucht hatten. Als Bischofshofen erreicht war, nahm der Zug die Richtung durch das landschaftlich so schöne obere Ennsthal über Station Eben (höchster Punkt der Bahn nach Salzthal, 851 m, vorher Anblick des Dachstein l. d. B.), Radstadt (einer alten befestigten Stadt, auf einer Anhöhe über der Station liegend), Schladming, woselbst Böllerschüsse von der Anhöhe grüssten und ein neben dem geschmückten Bahnhofsgebäude aufgestelltes Musikcorps lustig aufspielte, Oeblarn (mit prächtigem Blick auf den Grimming) nach Steinach-Irdning, Abzweigstation der Salzkammergutlinie der Kronprinz Rudolfbahn. Kurz nach 11 Uhr fuhr der Zug in Steinach-Irdning ein. Am Bahnhofe bot man uns ein Gabelfrühstück mit vorzüglichen Weinen, welches so opulent ausfiel, dass es das Diner hätte ersetzen können. Der Zug ging jetzt auf die Kronprinz Rudolfbahn über und führte uns in ein neues weites Gebiet von Herrlichkeiten, in eine enge Gebirgslandschaft, deren Bergabhänge mit jeder Minute ihren Character änderten, fortdauernd das Schönste dem Schöneren anfügend. Gleich hinter Steinach-Irdning steigt die Bahn mit 1:40 und gewährt dabei einen schönen Rückblick in das Ennsthal. Zur Linken erscheint der 2 283 m hohe Grimming, nach dem 180 m langen Unterburger Tunnel rechts das uralte Dorf Pirgg; hinter dem dann folgenden Burgstaller Tunnel (332 m lang) werfen wir einen Blick auf den grossen Lawinengang des Grimming. Nun folgt Station Klachau, der höchste Punkt der Bahn, im Hintergrund das „Todte Gebirg“, dann Mitterndorf-Zauchen. Auf der Weiterfahrt überschreiten wir die Wasserscheide zwischen der Enns und Traun, welche letztere in engem wilden Thal uns von nun ab begleitet. Es folgt Station Aussee, wundervoll gelegen, der viel besuchte Luftcurort mit seinen Sudhäusern. Die Bahn folgt weiter der Traun durch das wilde Koppenthal am Fusse des zur Dachsteingruppe gehörenden Koppengebirgs. Nachdem wir den 56 m langen Mühlwerksteintunnel passirt haben, öffnet sich vor uns das Thal und wir erreichen Station Obertraun und damit den lieblichen 8 529 m langen Hallstädter See, an dessen östlichem Ufer sich bis zur nördlichsten Spitze des Sees bei Station Steg die Bahn nun immer fort hinzieht, ein stets wechselndes Panorama gewährend auf das am westlichen Ufer reizend gegenüber gelegene salzreiche Hallstadt und auf das über demselben sich majestätisch erhebende Tännengebirg mit der Zwieseialpe und dem Dachstein. Berggipfel und Thäler erglänzten in der reinen Gluth der Julisonne und der dunkle Rauch der mächtig arbeitenden Maschine warf den alleinigen Schatten in die freundlich lachenden Flächen des Bergkessels. Nachdem wir, immer den Lauf der Traun verfolgend, die Stationen Anzenau und Lauffen passirt, erscheint inmitten der schönsten Alpennatur der berühmte Curort Ischl, mit der Kaiserlichen Villa, in grossem Park gelegen, seinen Curhäusern, Trinkhallen und schattigen Spaziergängen. Nach kurzem Aufenthalte in Ischl brauste der Zug durch das Thal der Traun weiter über die Stationen Attersee-Weissenbach, Langwies, Steinkogl, Ebensee mit grossem Salzsudwerk nach Traunsee (gleichzeitig Eisenbahn- und Dampfschiff-

Haltestelle) am südlichen Ufer des Traunsees, wohl des schönsten Sees der Oesterreichischen Alpen. Zwei reich beflaggte Dampfboote, „Elisabeth" und „Gisela", warteten am Strande und führten die Gäste über die grüne ruhige Wasserfläche nach dem reizenden Gmunden — eine Fahrt, reich an den kostbarsten Natur- und Kunstgenüssen. Ernst blickte der majestätische Traunstein auf die spiegelklaren Fluthen, während gleich überirdischen Stimmen, nur durch ein bezauberndes Pistonsolo unterbrochen, die Liedervorträge des an Bord befindlichen Männer-Gesangvereins der Oesterreichischen Eisenbahnen ertönten, der bereits am Dienstag Abend im Kursalon zu Salzburg so Grosses zur Verherrlichung der Feier beigetragen hatte.

Gegen 5 Uhr Nachmittags landete das Dampfboot die von der Schönheit der Landschaft und dem Kunstgenuss entzückten Festtheilnehmer in Gmunden, woselbst in den Localitäten am „Kogl", von wo man einen prächtigen Blick auf den tiefer liegenden See geniesst, wiederum ein sogenanntes „ländliches" Mahl — mit obligatem Champagner etc. — im Angesicht des weithin glänzenden Sees eingenommen wurde. Die Bedienung von zarter Hand (Gmundnerinnen in der Landestracht) war hier eine besonders musterhafte und liess das Dargebotene doppelt geniessen. Auch hier fehlte es an Toasten nicht. Wir waren Zeuge, wie in dem einen der Restaurationsräume Herr Regierungsrath Morawitz auf den ihm und seiner Verwaltung, der Kronprinz Rudolfbahn (welcher Herr Director Schrader den Dank des Vereins ausgesprochen hatte), ausgebrachten Toast in der entsprechendsten Form dankte und Freiherr v. Biedermann einen Toast auf die Gattin des Herrn Regierungsrath Morawitz ausbrachte. Auch die Sänger wurden in Toasten gefeiert, indem die Herren Generaldirectoren Dr. Gross auf die Kameradschaft toastirte und Sectionschef v. Czedik, die voraussichtliche Constituirung anticipirend, auf den „jungen Verein" ein Hoch ausbrachte, welche Toaste jubelnd von den Sängern aufgenommen wurden.

III. Die Donaufahrt und der Kahlenberg.

Wien, am 1. August 1879.

Erst lange nach der fahrplanmässigen Zeit konnte man sich gestern Abend von Gmunden, dieser Perle des Salzkammerguts, trennen, um auf der schmalspurigen Bahn nach Lambach und von hier nach der Hauptstadt Oberösterreichs, nach dem reizend gelegenen Linz zu gelangen, woselbst der Zug erst gegen 10½ Uhr anlangte. Freundlich fürsorgend hatte die Elisabeth-Bahnverwaltung entsprechende Wohnungen für die Festtheilnehmer in den Hauptgasthöfen der Stadt reservirt, insbesondere in dem in nächster Nähe der Donau-Dampfschiffstation gelegenen Hôtel Erzherzog Karl, wo wir treffliches Quartier vorfanden und wohin auch unsere Koffer seitens der Bahnverwaltung dirigirt worden waren.

Ein buntes, lebhaftes Treiben entfaltete sich heute Morgen am Donauufer, wo das schön gebaute Dampfschiff „Marie Valerie" die Gäste aufnahm, um dieselben nach Wien zu führen. Sanft glitt das Boot über den Wasserspiegel des breiten Stromes, und nach den Anstrengungen der zweitägigen Eisenbahnfahrt konnte diese Thalfahrt auf dem die wichtigste Lebensader der ganzen Oesterreichischen Monarchie bildenden Strom als eine willkommene Abwechselung gelten. Bald entwickelte sich auch ein ungezwungener Verkehr unter den Anwesenden. Man war in der Lage gar mancher Persönlichkeit näher zu treten, welche man bei der Eisenbahnfahrt nur von ferne gesehen und kaum begrüsst hatte, neue interessante Bekanntschaften anzuknüpfen und alte zu erneuern. Der bereits erwähnte Eisenbahn-Männergesangverein, dessen künstlerische Leistungen wiederholt ehrend anerkannt wurden, trug wiederum dazu bei, die Stunden zu verkürzen und die Eindrücke des Uferlandes als solche noch zu erhöhen. Auch fehlte es auf dem Dampfer nicht an heiteren Episoden. Besonders anerkennenswerth waren die gelungenen Kunststücke des Herrn Steingraber und eine im passenden Momente abgegebene und mit witzigen Einfällen gewürzte Erklärung des liebenswürdigen Directors der Berlin-Stettiner Bahn, Herrn Oelschläger, dahin lautend, dass er dem Gesangvereine sofort nach dessen erfolgter Constituirung Namens der Deutschen Bahnen einen Tactstock zu überreichen in der Lage sein werde.

Die sämmtlichen Landungs-Stationen waren beflaggt und bei Mauthhausen wurde das rasch dahingleitende Boot von einem Musikcorps begrüsst, während man weiter unterhalb, bei dem lieblich hervortretenden Städtchen Grein und in der Nähe des berühmten Strudels von allen Höhen mit Hunderten von Böllerschüssen salutirte, welche ein langanhaltendes Echo erzeugten. Am Ufer vor den vielen sich an die Bergwände anlehnenden, heute mit reichem Flaggenschmucke versehenen Ortschaften grüssten die freundlichen Bewohner, die bei Mahrbach nächst Mariataferl ein lebendes Bild gestellt hatten, die Donaukähne erschienen bunt bewimpelt und wohin das Auge sich wandte, erblickte man die Beweise dafür, dass es galt, den Gästen einen allgemeinen und herzlichen Empfang zu bereiten. Immer schöner und schöner wurde der Blick auf die reichen Ufer, die mit ihren Burgen namentlich bei Krems dem Mittelrhein glichen und dem Auge immer Neues boten, bis der Strom sich der Hauptstadt näherte. Kanonendonner ertönte auch auf der ganzen ferneren Fahrt von den sich in der kühlen Fluth spiegelnden Anhöhen; die Städte und Dörfer zeigten Flaggenschmuck, manches „Hoch" wurde zwischen den Anwohnern und den Insassen des Bootes unter Hüte- und Tücherschwenken gewechselt. Selbst der bekannte Sohn Albions, welcher eine exclusive Wasserfahrt von London nach dem Schwarzen Meere und nach Constantinopel gemacht hat, jetzt auf der Rückfahrt begriffen ist, hatte sein Boot mit Fähnchen geziert, — ein Gruss Englands an die Vertreter des Deutschen Eisenbahn-Vereins! Zur Verpflegung der Gäste auf der mehr als sechsstündigen Fahrt hatte die Verwaltung der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft es sich nicht nehmen lassen, ein exquisites Dejeuner zu bieten, bei welchem der Reichstagsabgeordnete und Verwaltungsrath der Seeländischen Bahnen, Herr Bille, auf die freundliche Gastgeberin toastete, indem er zwischen dem Verkehre auf den Eisenbahnen einerseits und dem auf dem Wasser andererseits eine sinnige Parallele zog. Der Generaldirector der Gesellschaft, Herr v. Cassian, dankte in herzlichen, mit gesundem Humor gewürzten Worten und lud die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen ein, demnächst einmal eine Generalversammlung in Constantinopel abzuhalten und zu diesem Zwecke das grosse Gebiet der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft zu befahren. Gegen 3 Uhr langte das Schiff bei der reich decorirten Landungsstelle Nussdorf an, wo wiederum ein Musikcorps, den beliebten Strauss-schen Walzer: „An der schönen blauen Donau" spielend, die Gäste empfing und nach der Zahnradbahnstation begleitete. Von hier aus ging es nun die interessante Zahnradbahn hinauf zum Kahlenberge, von wo der Blick hinüber nach der einzigen Kaiserstadt am Donauufer schweifte, deren Häusermeer von dem Golde der Abendsonne beleuchtet wurde. Bei dem fürstlichen Mahle machte sich das schmerzliche Gefühl der nahen Trennung geltend, und mehrere Redner gaben — nachdem der Director der Kahlenbergbahn, Herr Jessler, die Gäste willkommen geheissen, während Herr Director Wolff (Berlin-Anhalt) auf die Kahlenbergbahn toastirte — demselben tiefempfundenen Ausdruck. Freiherr von Biedermann (Sächsische Staatsbahn) brachte in sinnigen warmen Worten in gebundener Rede ein dreifaches begeistertes Hoch Oesterreich und den Oesterreichern, von welchem Trinkspruch uns noch die Anfangs- und Schlussworte im Gedächtniss geblieben sind:

Mit Dampf über Eisen, mit Dampf durch die Fluth,
Allüberall fährt sich's in Oesterreich gut:
Das Auge zur Kaiserstadt staunend gewandt,
Begrüss' ich dich, Alpen- und Donau-Land!

Dank für die überreiche Gastfreundschaft aussprechend, fuhr der Dichter nach einer gelungenen Anspielung auf Oesterreichs Devise fort:

So weihen wir den Purpur, das perlende Gold
Dem Lande, den Mannen, den Frauen so hold.
Wer Oesterreich kennt, wer's auch nur durchflog,
Stimm' ein in ein dreifach begeistertes Hoch!

In feurigen, von Herzen kommenden und zu Herzen gehenden Worten gedachte der Generalsecretär der Vorarlbergbahn, Herr Dr. Zehetner, der nahen Scheidestunde, die wärmsten Sympathien der Oesterreicher für die Deutsche, Scandinavische und

Holländische Nation in prägnantester Form und in markigen Zügen hervorhebend. Herr Director Oelschläger liess den anwesenden K. K. Generalconsul, Herrn Petersen aus Christiania, leben, und dieser brachte sein Glas den Verwaltungen der Oesterreichischen Bahnen. Herr Director Kohl (Weimar) gedachte sehr ansprechend der Frau v. Czedik; der verdiente Gatte derselben sandte den anwesenden Repräsentanten der drei nordischen Königreiche einen freundlichen Scheidegruss. Herr Generaldirector Troilius von den Schwedischen Staatsbahnen nahm dann für die anwesenden Dänen, Schweden und Norweger das Wort, indem er in Deutscher Sprache ungefähr Folgendes erwiederte: „Das Andenken an die Fahrt nach Deutschland und Oesterreich wird uns folgen bis zu unserm letzten Tag. Nehmen Sie ein freundliches Wort freundlich auf. Ich wünsche in der Abschiedsstunde Glück auf zur ernsten Arbeit in unserer Heimath! Glück auf zur glücklichen Entwickelung des Verkehrs in den benachbarten Ländern!“

„Die Lüfte wehten linde, als sei's der Trennung Schmerz“, — noch einen Blick auf die Landschaft und hinab ging es wiederum nach Nussdorf, während hoch oben vom Kahlenberge Raketen zum Aether emporstiegen. Rasch war das bereit gehaltene kleinere Dampfboot erreicht, welches uns über das in sanftem Mondlichte erglänzende Wasser gegen Wien trug. Noch einige Musikpiècen, ein Volkslied und sogar ein rasch improvisirtes Tänzchen an Bord, — da hielt das Boot am Franz Josefs-Quai. Die herrliche Rundfahrt hatte ihren Schluss erreicht, deren Schilderung zeigen mag, wie sinnig und poesiereich die ernsten und practischen Männer, in deren Händen der Weltverkehr liegt, es verstehen, nach den mühevollen Werktagen frohe Festtage zu bereiten.

Mit Wehmuth schieden die aus den Deutschen, Scandinavischen und Holländischen Gauen in die herrliche Alpenwelt geeilten Gäste von dem schönen Lande.*) Die Gefühle der innigsten Dankbarkeit gegen Alle, welche das glänzende Fest veranstalteten und zu seinem Gelingen beitrugen, bildeten den Grundton der herzlichen Abschiedsworte und werden als schönste Blumen in dem Kranze der Erinnerung bestehen bleiben. Möge stets ein freundlicher Stern über Oesterreich-Ungarn walten und das Bewusstsein der unzertrennlichen Zusammengehörigkeit aller Deutschen Stämme zum Wohle Europas sich bethätigen jetzt und immerdar!

Deutsche Eisenbahnstatistik
für das Betriebsjahr 1877.

(Fortsetzung.)

2. Personenwagen.

Der Bestand umfasste ult. 1877:

auf den	4rädr. Personenwagen	6rädr. Personenwagen	8rädr. Personenwagen	zusammen
Deutschen Staatsbahnen	8 564	1 842	274	10 680
„ Privatb. unt. Staatsverw.	845	680	1	1 526
„ „ in eigen. Verw.	3 945	2 524	4	6 473
zusammen	13 354	5 046	279	18 679
Oesterreichisch-Ungarischen B.	6 676	232	266	7 174
anderen Vereinsbahnen	1 928	235	—	2 163
überhaupt	21 958	5 513	545	28 016
im Vorjahre	21 251	5 562	673	27 486
mithin pro 1877 Zugang	707	—	—	530
Abgang	—	49	128	—
Dagegen betrug 1876 der Zugang	1 100	—	—	1 089
der Abgang	—	2	9	—
desgl. pro 1875 der Zugang	1 158	81	—	1 231
der Abgang	—	—	8	—
desgl. pro 1874 der Zugang	1 868	346	—	2 178
der Abgang	—	—	36	—
desgl. pro 1873 der Zugang	3 263	273	—	3 513
der Abgang	—	—	23	—

Die ult. 1877 vorhandenen, vorstehend aufgeführten Wagen enthalten:

Plätze I. Classe		67 336
„ II. „		250 198
„ III. „		678 895
„ IV. „		177 355
zusammen		1 173 784
im Vorjahre		1 155 991
pro 1877 mehr		17 793 Plätze = 1,54 pCt.,
während die Vermehrung betragen hat:	pro 1876	41 401 „ = 3,71 „
	„ 1875	47 106 „ = 4,41 „
	„ 1874	98 371 „ = 10,74 „
	„ 1873	143 968 „ = 17,45 „

Im Jahre 1877 war die relative Anzahl Personenwagen geringer wie in den Vorjahren, es kamen durchschnittlich auf je 1 km Bahnlänge:

auf den	Personwagen-Achsen	Personwagen-Plätze
Deutschen Staatsbahnen	1,58	29,52
„ Privatbahnen unter Staatsverwaltung	1,10	20,63
„ „ in eigener Verwaltung	1,32	25,75
„ Bahnen überhaupt	1,42	27,05
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	0,86	15,23
anderen Vereinsbahnen	1,22	23,81
überhaupt	1,21	22,76
im Vorjahre	1,24	23,26
im Jahre 1875	1,26	23,55
„ „ 1874	1,30	24,21
„ „ 1873	1,24	22,95

Pro Kilometer Bahnlänge waren Personenwagenplätze vorhanden:

in maximo bei der	Plätze	in minimo bei der	Plätze
Nürnberg-Fürther E.	216,56	Ungar. schmalspurigen L.	2,97
Main-Neckar-E.	79,29	Militär-E.	5,66
Homburger	71,76	I. Ungarisch-Galizischen	5,99
Saarbrücker E.	66,46	Rumänischen Linie	6,35
Berlin-Potsdam-Magdeb.	60,14	Ungarischen Ostbahn	6,35
Niederländisch. Rhein-E.	56,38	Ungarischen Nordostbahn	6,38
Holländischen	51,43	Donau-Drau-E.	6,52
Nassauischen	45,97	Salzburg-Tiroler L.	6,53
Kaiserin Elisabeth Hauptb.	44,90	Chimay-E.	6,90

Die Anschaffungskosten der Personenwagen sind von 199 160 311 *M.* im Vorjahre auf 203 807 396 *M.* im Jahre 1877 gestiegen; pro Kilometer Bahnlänge betrugen dieselben 4 124 *M.*, im Jahre 1876 dagegen 4 216 *M.*

Jede Personenwagenachse hat durchschnittlich zurückgelegt
im Jahre 1877 31 588 km
„ „ 1876 31 824 „

die Leistungen sind mithin um . . 236 km = 0,7 pCt. geringer und stehen hinter denen der Vorjahre noch erheblicher zurück, da durchschnittlich jede Achse zurückgelegt hat: 33 043 km im Jahre 1875, 34 001 km im Jahre 1874 resp. 34 562 km im Jahre 1873.

Es sind von jeder Personenwagenachse durchschnittlich zurückgelegt worden:

in maximo auf der	km	in minimo auf der	km
Mähr.-Schlesischen Nordb.	67 251	Lambach-Gmundener	6 157
Lemberg-Czernowitzer L.	61 122	Eperies-Tarnower	12 018
Lüttich-Mastrichter L.	59 121	Ung. schmalspurigen L.	12 550
Warschau-Wiener E.	49 863	Mährischen Grenzbahn	14 305
Oest. Nordwestb. ältere L.	49 281	Pilsen-Priesener	14 619
Köln-Mindener	45 759	Mähr.-Schlesisch. Centralb.	14 674
Berlin-Dresdener	45 593	Halberst.-Blankenburger	15 169
Rhein-Nahe-E.	44 752	Arad-Temesvarer	15 209
Bergisch-Märkischen	44 055	Saarbrücker	15 396
Ungarischen Nordostb.	43 767	Rakonitz-Protiviner St.-E.	15 399
Rumänischen L.	43 380	Graz-Köflacher	15 452

Die durchschnittliche Ausnutzung der Personenwagen war bei den Deutschen und den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen geringer wie im Vorjahre, auf den anderen Vereinsbahnen ist dieselbe in Folge der Militärtransporte auf den Rumänischen Eisenbahnen erheblich grösser und es ergab sich in Folge dessen im ganzen Vereinsgebiete eine Steigerung in der Ausnutzung.

Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt:

	1877 pCt.	1876 pCt.
auf den Deutschen Staatsbahnen	23,43	23,59
„ „ „ Privatbahnen unter Staatsverw.	24,86	25,98
„ „ „ „ in eigener Verwaltg.	23,22	22,86
„ „ „ Bahnen überhaupt	23,52	23,53
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	21,98	22,93
„ „ anderen Vereinsbahnen	29,94	24,77
überhaupt	23,70	23,53
im Jahre 1875	23,17	
„ „ 1874	23,50	
„ „ 1873	25,28	

*) Ein Theil der Gäste hielt sich noch länger in dem schönen, gastlichen Oesterreichisch-Ungarischen Kaiserstaate auf, wozu die Bahnverwaltungen desselben durch die überaus entgegenkommende Vergünstigung der freien Fahrt an die Familienmitglieder der Congressbesucher bis Mitte August in liebenswürdigster Weise Anregung gegeben hatten.

und zwar pro 1877

in maximo auf der	pCt.	in minimo auf der	pCt.
Rumänischen E.	79,18	Nordbrabant-Deutschen	12,95
Warschau-Wiener	35,67	Donau-Drau	13,66
Ungar. südl. Staats-E.	34,49	Muldenthalbahn	13,80
Lambach-Gmundener	33,03	Oberlausitzer	13,83
Galiz. Karl-Ludwig B.	32,18	Rakonitz-Protiviner St.-E.	14,31
Tilsit-Insterburger	31,77	I. Siebenbürger	15,02
Arad-Temesvarer	31,69	Mährischen Grenzbahn	15,14
Erzherzog Albrechtbahn	31,10	Lüttich-Mastrichter	15,50
Breslau-Schweidn.-Freib.	30,77	Oesterr.Nordwestb.Erg.-N.	15,52
Lemberg-Czernowitzer	30,64	Sächs.-Thüring. Ostwestb.	15,61
Czernowitz-Suczawaer L.	30,57	Dniesterbahn	16,10
Homburger	30,55	Cöslin-Danziger	16,66
Berlin-Stettiner Stammb.	30,47	Dux-Bodenbacher	16,75
Rumänischen Linie	30,33	Pilsen-Priesener	16,87
Nürnberg-Fürther	30,01	Berlin-Dresdener	16,90

Die specifische Achsenfrequenz, welche betragen hat:

im Jahre 1873	44 960 Achskm
„ „ 1874	44 560 „
„ „ 1875	43 074 „
„ „ 1876	40 792 „
berechnete sich im Jahre 1877 auf	39 259 „
dieselbe ist hiernach um	1 533 Achskm

gefallen und hat betragen:

in maximo auf der	Achskm	in minimo auf der	Achskm
Nürnberg-Fürther E.	261 984	Ungar. schmalsp. L.	4 383
Main-Neckar	151 408	Eperies-Tarnower	6 356
Homburger	117 602	Tarnow-Leluchower St.-E.	7 019
Berlin-Potsdam-Magdb.	105 579	Mährischen Grenzbahn	7 086
Lüttich-Mastrichter	93 440	Militärbahn	8 880
Holländischen	83 041	Prag-Duxer	8 922
Main-Weser Bahn	80 250	Arad-Temesvarer	9 214
Sächsischen Staats-E.	76 100	Braunau-Steindorfer L.	9 415

3. Postwagen.

Als Eigenthum der Bahnverwaltungen sind aufgeführt:

bei den Deutschen Bahnen	340 Postwagen
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	432 „
„ „ anderen Vereinsbahnen	43 „
zusammen	815 Postwagen

4. Gepäckwagen.

Die Anzahl Gepäckwagen betrug ult. 1877 und zwar:

auf den	4rädr.	6rädr.	8rädr.	zus.
Deutschen Staatsbahnen	1 411	501	58	1 970
„ Privatb. unter Staatsverwaltg.	409	120	—	529
„ „ in eigener Verwaltung	1 023	682	—	1 705
„ Bahnen überhaupt	2 843	1 303	58	4 204
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	1 728	15	60	1 803
anderen Vereinsbahnen	629	33	—	662
überhaupt	5 200	1 351	118	6 669
im Vorjahre	5 126	1 339	130	6 595
Mithin pro 1877: Zugang	74	12	—	74
Abgang	—	—	12	—
Pro 1876: Zugang	195	121	1	317
„ 1875: Zugang	337	59	—	390
Abgang	—	—	6	—

Es waren pro Kilometer Bahnlänge 0,29 Achsen — im Vorjahre 0,30 Achsen — vorhanden und es betrugen die Anschaffungskosten 38 836 667 *M.* überhaupt, bezw. 800 *M.* pro Kilometer Bahnlänge (799 *M.* im Vorjahre).

Jede Gepäckwagenachse hat durchschnittlich zurückgelegt:

im Jahre 1877	40 731 km	im Jahre 1874	42 855 km
„ „ 1876	49 412 „	„ „ 1873	43 332 „
„ „ 1875	41 718 „		

während sich die specifische Achsenfrequenz auf 11 865 Achskm im Jahre 1877, 12 123 Achskm im Jahre 1876 resp. 12 686 Achskm im Jahre 1875 bezifferte.

5. Lastwagen.

Der Lastwagenpark hat ebenfalls keine erhebliche Vermehrung erfahren. Der Bestand ult. 1877 umfasste:

auf den			4rädr.	6rädr.	8rädr.	zus.
Deutschen Staatsbahnen	offene	Anz.	56 802	1 075	174	93 483
	bedeckte	„	34 180	965	287	
Deutsch.Privatb.unt. Staatsverwaltung	offene	„	27 219	1 046	76	34 077
	bedeckte	„	5 552	172	12	
Deutsch. Privatb. in eigener Verwaltung	offene	„	48 456	705	171	74 923
	bedeckte	„	24 427	1 050	114	
Deutschen Bahnen überhaupt	offene	„	132 477	2 826	421	202 483
	bedeckte	„	64 159	2 187	413	
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	offene	„	39 438	76	657	75 496
	bedeckte	„	35 102	1	222	
anderen Vereinsbahnen	offene	„	12 680	268	180	19 132
	bedeckte	„	5 847	157	—	
überhaupt	offene	„	184 595	3 170	1 258	297 111
	bedeckte	„	105 108	2 345	635	

	Wagen
Im Vorjahre betrug der Bestand	293 350
es sind mithin pro1877 hinzugekommen	3 761
dagegen im Jahre 1876	6 344
„ „ 1875	9 819
„ „ 1874	21 746
„ „ 1873	33 777

Pro Kilometer Bahnlänge waren vorhanden:

	1877 Achsen	1876 Achsen
auf den Deutschen Staatsbahnen	12,58	13,18
„ „ „ Privatbahnen unter Staatsverwltg.	19,72	22,20
„ „ „ „ in eigener Verwaltg.	12,68	12,60
„ „ „ Bahnen überhaupt	13,44	13,87
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	8,59	8,69
„ „ anderen Vereinsbahnen	10,42	10,53
überhaupt	11,57	11,84
resp. im Jahre 1875		12,22
„ „ 1874		12,70
„ „ 1873		12,28

Es betrug der relative Bestand ult. 1877:

in maximo auf der	Achsen	in minimo auf der	Achsen
Saarbrücker E.	52,69	Militär-E.	0,96
Aussig-Teplitzer	47,19	Salzburg-Tiroler L.	1,38
Dux-Bodenbacher	38,47	Niederösterr. Südwestb.	1,64
Lambach-Gmundener	38,29	Saal-Unstrutbahn	1,89
Oberschlesischen	38,23	Arad-Körösthaler	2,19
Bergisch-Märkischen	31,49	Homburger	2,33
Köln-Mindener	29,72	Ungar. schmalsp. L.	2,62
Grand Central Belge	25,89	Arad-Temesvarer	2,62
Altenburg-Zeitzer	25,44	Donau-Drau	2,62
Kaiser Ferdinands Nordb.	25,39	Niederländ. Centralb.	2,73

Der Bestand an Arbeitswagen betrug:

	Stück
auf den Deutschen Bahnen	6 002
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	898
„ „ anderen Vereinsbahnen	318
zusammen	7 218
im Vorjahre	6 962
im Jahre 1875	7 279

Die Gesammt-Ladungsfähigkeit der vorstehend aufgeführten Post-, Gepäck-, Last- und Arbeitswagen ist von 2 936 398 t im Jahre 1876 auf 2 976 970 t im Jahre 1877 gestiegen. Dieselbe betrug pro Kilometer Bahnlänge:

	t
bei den Deutschen Staatsbahnen	60,9
„ „ „ Privatbahnen unter Staatsverwaltung	92,7
„ „ „ „ in eigener Verwaltung	62,9
„ „ „ Bahnen überhaupt	65,3
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	44,2
„ „ anderen Vereinsbahnen	50,5
überhaupt	57,0
im Vorjahre	58,3
im Jahre 1875	59,9
„ „ 1874	61,8

und zwar:

in maximo bei der	t	in minimo bei der	t
Saarbrücker E.	266,6	Kirchheimer E.	3,2
Aussig-Teplitzer E.	259,6	Militär-Eisenbahn	5,7
Dux-Bodenbacher E.	212,0	Ungarischen schmalsp. L.	6,5
Oberschlesischen E.	179,2	Salzburg-Tiroler E.	7,3
Köln-Mindener E.	149,3	Arad-Körösthaler E.	8,0
Bergisch-Märkischen E.	146,2	Niederösterr. Südwestb.	8,8
Kaiser Ferdinands Nordb.	127,3	Saal-Unstrutbahn	10,0
Altenburg-Zeitzer E.	126,4	Nürnberg-Fürther	10,82

Soweit die Kosten der Neubeschaffung der Güterwagen angegeben sind, betrugen dieselben 879 403 973 *M.* (im Vorjahre 870 276 516 *M.*) überhaupt resp. 17 587 *M.* pro Kilometer Bahnlänge — gegen 18 181 *M.* im Vorjahre resp. 18 625 *M.* im Jahre 1875.

Für die Arbeitswagen sind die Anschaffungskosten zu 13 901 403 *M.* angegeben.

Die durchschnittlichen Leistungen der Güterwagen waren in Folge des relativ kleineren Bestandes nicht unerheblich grösser wie in den Vorjahren.

Jede Güterwagenachse hat durchschnittlich zurückgelegt.

auf den	1877 km	1876 km
Deutschen Staatsbahnen	13 548	13 400
„ Privatbahnen unter Staatsverwaltung	15 928	15 332
„ „ in eigener Verwaltung	13 019	13 532
„ Bahnen überhaupt	13 755	13 393
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	17 359	16 065
anderen Vereinsbahnen	11 928	10 369
überhaupt	14 549	13 877
im Jahre 1875		13 737
„ „ 1874		14 351

Die durchschnittlichen Leistungen haben im Jahre 1877 betragen:

in maximo auf der	km	in minimo auf der	km
L. Czernowitz-Suczawa .	32 864	Sächs.-Thüring. Ostwestb.	1 030
Galiz. Karl-Ludwig Bahn	30 672	Crefelder Industrieb. . .	1 203
Ungarischen Ostbahn .	27 385	Münster-Escheder . . .	2 940
Kaschau-Oderberger . .	27 035	Lambach-Gmundener E. .	2 998
Lüttich-Mastrichter E. .	25 501	Weimar-Geraer	3 812
Theissbahn	24 813	Graz-Köflacher	4 165
Rumänischen L. . . .	23 798	Homburger	4 275
Oberschlesischen . . .	22 129	Muldenthalbahn	4 712
L. Lemberg-Czernowitz .	21 931	Nordbrabant-Deutschen .	4 954
Mährisch-Schles. Nordb.	21 388	Rakonitz-Protiviner St.-E.	5 946
Rumänischen L. . . .	20 820	Eutin-Lübecker	6 038

In Folge der grösseren Leistungen der Lastwagen ist auch eine bessere Ausnutzung derselben erzielt worden; es waren die Güterwagen durchschnittlich belastet:

auf den	mit t pro Achse	zu pCt. der Ladungsfähigkeit
Deutschen Staatsbahnen	1,81	38,98
„ Privatbahnen unter Staatsverw.	2,36	51,03
„ „ in eigener Verw.	2,00	42,00
„ Bahnen überhaupt	1,97	42,03
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . .	2,16	43,18
anderen Vereinsbahnen	2,03	43,58
überhaupt	2,02	42,50
im Vorjahre	2,00	42,02
im Jahre 1875	1,97	41,67
„ „ 1874	1,89	40,09
„ „ 1873	1,92	41,01

Auch im Jahre 1877 war die Ausnutzung auf den einzelnen Bahnen eine sehr ungleichmässige, dieselbe betrug:

in maximo auf der	t pro Achse	pCt. der Ladungsfähigkeit
Saarbrücker Eisenbahn	3,03	62,35
Buschtêhrader Eisenbahn	2,91	53,13
Donau-Drau Eisenbahn	2,87	53,10
Aachener Industrie-Eisenbahn	2,71	48,50
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2,68	49,08
Ostpreussischen Südbahn	2,61	52,30
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	2,60	46,22
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	2,59	49,24
Rheinischen Eisenbahn	2,58	51,15
Bergisch-Märkischen Eisenbahn	2,57	56,04
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn . .	2,53	50,56
Pfälzischen Eisenbahn	2,52	56,31
Erzherzog Albrechtbahn	2,52	48,65
Graz-Köflacher Eisenbahn	2,51	50,20
Warschau-Wiener Eisenbahn	2,50	55,19
in minimo auf der		
Lambach-Gmundener Eisenbahn	0,97	68,27
Theissbahn	1,20	26,26
Dniesterbahn	1,27	25,40
Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn . . .	1,28	25,60
Schleswigschen Eisenbahn	1,29	32,25
Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1,30	35,72
Muldenthalbahn	1,30	26,00
Tarnow-Leluchower Staatseisenbahn . .	1,33	28,71
Hessischen Ludwigsbahn	1,37	28,00
Niederländischen Staatseisenbahn . . .	1,39	28,55
Main-Neckar Eisenbahn	1,41	32,19
Ungarischen Ostbahn	1,43	28,54
Cöslin-Danziger Linie	1,46	29,20

Die specifische Achsenfrequenz der Güterwagen war etwas grösser wie im Vorjahre. Dieselbe betrug:

	1877 Achskm	1876 Achskm
auf den Deutschen Bahnen	195 208	201 644
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen .	137 397	128 411
„ „ anderen Vereinsbahnen	123 340	104 291
überhaupt	170 198	168 965

im Jahre 1875 176 346 Achskm, im Jahre 1874 185 063 Achskm und im Jahre 1873 189 583 Achskm.

6. An sonstigen Transportmitteln waren vorhanden: 288 Stations-, 46 Bahnhofs-, 3 Wasser-, 3 Torf-, 2 Heiz-, 15 Hilfs-, 13 Kranken-, 2 Rettungs-, 2 Salon-, 2 Coulissen-, 1 Plateau- und 1 Revisionswagen, ferner 8 Dampfboote, 16 Schalden, 4 Fahrnachen, 47 Trajectwagen, 11 Ladekrahnwagen, 12 Bremswagen, 13 Umladewagen, 3 Möbelwagen zur Strassenfahrt, 2 stehende Maschinen, 1 Dampfdraisine, 2 Transportwagen und 1 Wagen zur Untersuchung der Brückenwaagen, sowie 581 Schneepflüge und 7 828 Streckenwagen und Draisinen.

Die Anschaffungskosten der Schneepflüge, Streckenwagen und Draisinen betrugen 4 192 297 ℳ. und diejenigen der sonstigen Transportmittel — soweit Nachrichten vorliegen — 1 769 267 ℳ.

Die Gesammt-Achsenfrequenz hat betragen:

im Jahre 1877	11 603 634 069	Achskm
„ „ 1876	11 139 757 226	„
pro 1877 mehr	463 876 870	Achskm = 4,16 pCt.

Dagegen hat die specifische (Gesammt-)Achsenfrequenz betragen:

auf den	1877 Achskm	1876 Achskm
Deutschen Staatsbahnen	262 738	273 127
„ Privatbahnen unter Staatsverwaltung	341 978	380 555
„ „ in eigener Verwaltung .	239 094	240 962
„ Bahnen überhaupt	262 789	270 849
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	175 123	167 172
anderen Vereinsbahnen	182 018	159 649
überhaupt	226 928	226 737

es resultirte mithin pro 1877 die unerhebliche Steigerung von 0,08 pCt.; während die specifische Achsenfrequenz in den Vorjahren erheblich grösser war, dieselbe betrug:

im Jahre 1875	237 641	Achskm
„ „ 1874	248 188	„
„ „ 1873	253 267	„

Im Jahre 1877 hat die specifische Achsenfrequenz auf den einzelnen Bahnen betragen und zwar:

in maximo auf der	Achskm	in minimo auf der	Achskm
Oberschlesischen u. Breslau-Schweidn.-Freib.E.	667 758	Militärbahn	18 708
Niederschles.-Märkischen	556 774	Eperies-Tarnower . . .	20 058
Kaiser Ferdinands Nordb.	551 347	Ungar. schmalspur. Linie	23 460
Köln-Mindener	460 282	Linie Braunau-Steindorf	25 334
Main-Neckar	446 622	Tarnow-Leluchower . .	25 783
Bergisch-Märkischen . .	416 514	Mährischen Grenzbahn .	34 915
Berlin-Potsdam-Magdeb.	398 518	Rakonitz-Protiviner . .	36 687
Galiz. Karl-Ludwigbahn	395 248	Arad-Temesvarer . . .	38 734
Warschau-Wiener . . .	394 820	Linie Pilsen-Eisenstein .	40 217
Berlin-Hamburger . . .	392 238	Angermünde-Schwedter	41 392
Hannoverschen Staatsb.	380 056	Halberst.-Blankenburger	41 469
Kais. Elisabeth Hauptb.	374 913	Münster-Enscheder . .	42 667
		Breslau-Warschauer . .	43 678
		Crefelder Industriebahn	43 690

(Fortsetzung folgt.)

Zur Verminderung der Betriebsausgaben.*)

Herr Ruttkowski bringt in No. 40 dieser Zeitung eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge auf 2½ resp. 3 Minuten pro Kilometer in Vorschlag und lehnt sich an die Berechnung an, welche Herr Koch im Jahre 1877 über die zweckmässigste Fahrgeschwindigkeit aufgestellt hat.

Herr Koch bemerkt in seiner Abhandlung (Seite 242): „Es wäre von Wichtigkeit, durch Zusammenstellung statistischer Nachweisungen von Bahnen, welche unter sonst gleichen Verkehrsverhältnissen mit verschiedenen Geschwindigkeiten fahren, die Richtigkeit der gewonnenen Resultate zu prüfen“.

Als ich von dem Aufsatze des Herrn Ruttkowski hörte, glaubte ich, dass derselbe derartige Nachweisungen enthalte, war aber sehr enttäuscht nur den Vorschlag zu finden, die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge auf Grund der Koch'schen Berechnungen allgemein und ohne weitere Prüfung auf 2½ resp. 3 Minuten pro Kilometer festzusetzen. Als Ersatz der Nachweisungen, dass sich die Koch'schen Berechnungen als richtig erwiesen haben, werden diejenigen Verwaltungen, welche nicht ganz der Ansicht des Herrn Ruttkowski sind, abfällig beurtheilt.

Wenn irgendwo die Rechnung zu entscheiden hat, so ist es bei der Frage über die grössere oder geringere Geschwindigkeit der Güterzüge. Je grösser die Zahl der für den Verkehr einer Bahn erforderlichen Wagen und Züge, um so einschneidender wirkt auch die vorgeschlagene Verlangsamung auf die Vermehrung des Bedarfs an Betriebsmitteln ein, und jede Verwaltung wird deshalb ernstlich prüfen, welchen Weg sie dieserhalb einzuschlagen hat.

Betrachten wir die theoretischen Seiten des Aufsatzes, so lässt ein oberflächliches Studium der sehr schätzbaren Arbeit des Herrn Koch schon erkennen, dass die in den Formeln eingesetzten Zahlen für die verschiedenen Bahnen verschieden sein müssen. Ich will nur erwähnen, dass der Preis der Kohlen bei den Bahnen des Kohlenreviers wohl nur halb so hoch ist, wie bei der Hannoverschen Bahn, und dass mithin eine Kohlener-

*) Vorliegender, uns mit Schreiben vom 15. Juli bereits zugegangener Aufsatz kann erst jetzt zum Abdruck gebracht werden, da das in Folge der Salzburger Generalversammlung sich andrängende Druckmaterial den Abdruck dieses Aufsatzes verzögerte. Die Red.

sparniss bei der letzteren weit wichtiger und ausschlagebender sein muss, als bei den ersteren. Die Koch'schen Formeln ohne Prüfung schablonenhaft bei allen Bahnen gleich anzuwenden, wäre eine Verkennung aller thatsächlichen Verhältnisse. Selbst wenn die Formeln theoretisch vollkommen richtig wären — was ich bestreite —, so könnte daraus nur für jede Bahn die für ihre Verhältnisse richtige Fahrgeschwindigkeit bestimmt werden, niemals aber, wie Herr Ruttkowski es thut, eine allein glücklich machende Geschwindigkeit für alle Bahnen. Herr Koch sagt auch ausdrücklich (Seite 216): „Da die Preise für Kohlen, Locomotiven, Wagen und Bahnoberbau, ferner Arbeitslohn und Gehaltssätze nicht überall und zu jeder Zeit gleich sind, so wird auch **nicht** die vortheilhafteste Geschwindigkeit, also die, bei welcher die Summe dieser Ausgaben ein Minimum wird, überall und zu jeder Zeit dieselbe sein". Dieser Umstand ist, soviel mir bekannt, mit der Grund gewesen, dass eine Verwaltung es abgelehnt hat, die Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge auf 3 Minuten pro Kilometer zum 15. Mai zur Durchführung zu bringen.

Es hat aber am 27. März in Dessau eine Conferenz stattgefunden, in welcher von einigen grösseren Verwaltungen der Versuch gemacht worden ist, die Fahrgeschwindigkeit auf 3 Minuten zu vermindern; ich halte mich nicht für berechtigt, das Protocoll dieser Conferenz zu veröffentlichen, möchte aber Herrn Ruttkowski bitten, das Resultat dieser Conferenz, wenn auch nicht zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, so doch zu beherzigen.

Wenn die Preussisch-Braunschweigische Route ihren Stückgutzug in rot. 36 Stunden von Aachen nach Berlin befördert, so liegt dieser Erfolg weniger in zu grosser Fahrgeschwindigkeit, als vielmehr in dem Umstande, dass die Aufenthaltszeiten auf den Zwischenstationen auf das geringste Mass eingeschränkt worden sind und für die ganze Strecke Aachen-Berlin incl. eines 4⅙stündigen Aufenthaltes in Holzminden zum Zurechtladen der in den Wagen als Sammelgut angebrachten Güter, nur 9 Stunden 40 Minuten betragen. Die Fahrgeschwindigkeit des Zuges beträgt mithin durchschnittlich 2,3 Minuten pro Kilometer, wenn für das An- und Abfahren auf den Stationen 3 Minuten gerechnet werden.

Der Concurrenzzug Deutz - Stendal - Berlin gebraucht 36 Stunden 57 Minuten, von welchen 13 Stunden 57 Minuten für den Aufenthalt auf den Stationen und 21 Stunden 42 Minuten für die eigentliche Fahrt verbleiben.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt auf der Köln-Mindener Strecke 2,32, auf der Hannoverschen Strecke 1,99 und auf der Lehrter Strecke 1,88 Minuten pro Kilometer, wenn wieder 3 Minuten für das An- und Abfahren gerechnet werden.

Die Preussisch-Braunschweigische Route kann die Fahrgeschwindigkeit des Zuges nicht vermindern, da sonst die Güter in Berlin fast 24 Stunden später zur Ablieferung kommen würden und somit der Zweck des für beschleunigte Zustellung von Stückgütern bestimmten Zuges verfehlt wäre. Derselbe nimmt ab Aachen die bei sämmtlichen Stationen der Route bis Abends 8 Uhr angelieferten Stückgüter in Sammelwagen auf und bringt dieselben den zweiten Tag Morgens 9¼ Uhr in Berlin an, so dass die sämmtlichen Güter noch im Laufe des Vormittags zur Abrollung resp. zur Weiterbeförderung über Berlin gelangen können.

Nach den angestellten Ermittelungen würde die Abrollung an demselben Tage nicht stattfinden können, wenn der Zug später einträfe; die Kaufleute und Spediteure legen aber gerade einen hohen Werth darauf, dass die Güter ihnen so rasch als möglich zugeführt werden und würden es unzweifelhaft lebhaft beklagen, wenn darin eine wesentliche Verschlechterung eintreten sollte.

Wenn zur Erprobung der Richtigkeit der Koch'schen Formeln Versuche angestellt werden sollen, so ist nicht abzusehen, weshalb dieselben gerade an Zügen gemacht werden sollen, welche den Verbandsverkehr vermitteln und weshalb nicht vielmehr der Anfang mit den Localzügen gemacht wird, deren Verschiebung ohne wesentlichen Einfluss auf die Lage anderer Züge bleiben würde.

Wenn in der Koch'schen Berechnung für eine Bahn von 250 km Länge und einem Verkehre von 2 000 Güterzügen diejenigen Werthe eingesetzt werden, welche den Verhältnissen einer der westlichen Bahnen entsprechen, so sinken die zu erwartenden Ersparnisse von 120 000 auf 50 000 ℳ herab. Hierzu kommt noch, dass ein Theil der berechneten Ersparnisse auf Annahmen beruht, die ohne genügende Unterlage sind und sich bei einer speciellen Prüfung, auf Grund practischer Resultate, als unzutreffend ergeben werden.

Ich verweise nur auf das Capitel, in welchem die Kosten der Bahnunterhaltung berechnet werden. Herr Koch sagt in der Einleitung hierzu selbst: „Während die bislang angenommenen Zahlen unserer Rechnung entweder direct oder doch mit ziemlich sicherer Schätzung statistischen Nachweisungen entnommen werden konnten, ist das mit der Höhe der Bahnunterhaltungskosten oder besser, mit der Abhängigmachung derselben von der Fahrgeschwindigkeit der Züge weit weniger der Fall"; und an einer anderen Stelle: „Zur Bestimmung der Grösse des Gliedes O. Z. fehlt uns fast jeder Anhaltspunkt". Trotzdem sind die Kosten schliesslich bis auf 0,0001 ℳ pro Zugkilometer genau ausgerechnet und wird dieses Resultat von Herrn Ruttkowski als so unbestreitbar angesehen, dass sofort alle Verwaltungen, 7 Wochen vor Einführung eines neuen Fahrplanes, den ganzen Güterzug-Fahrplan dementsprechend abändern sollen, ganz ohne Rücksicht darauf, ob genügend Maschinen, Wagen und Personal vorhanden sind, um die Folgen dieser Massregel ausgleichen zu können.

Wenn die Geschwindigkeit sämmtlicher Züge einer Strecke, welche bisher 0,8 bis 2 Minuten pro Kilometer betragen hat, auf 3 Minuten reducirt werden könnte, so würde eine erhebliche Ersparniss an den Bahnunterhaltungskosten eintreten, wie sich solches z. B. bei den Secundärbahnen ergeben hat; ganz anders verhält sich aber die Sache, wenn diejenigen Züge, welche die grösste Fahrgeschwindigkeit haben, diese behalten und nur bei einem Theile der übrigen eine Verminderung eintritt.

Wenn auf einer grossen durchgehenden Route schnellfahrende Züge verkehren und im Interesse der Anwohner verkehren müssen, so muss die ganze Bahnunterhaltung dementsprechend eingerichtet werden, und wird der Einfluss der Aenderung in der Geschwindigkeit der Güterzüge von 2 auf 3 Minuten pro Kilometer jedenfalls viel geringer sein, als sich nach der Koch'schen Berechnung ergiebt. Im Gefälle treten noch andere Verhältnisse ein, wie auch Herr Koch zugiebt, und wird z. B. in einem Gefälle 1 : 150 ein Güterzug, welcher mit einer Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde herabrollt, das Geleise weniger abnutzen, als ein Zug, dessen Geschwindigkeit durch starkes Bremsen auf 15 km pro Stunde ermässigt wird. Die Abnutzung des rollenden Materials bei verschiedenen Geschwindigkeiten lediglich auf Grund der bei einzelnen Packwagen festgestellten Abnutzung der Radreifen anzunehmen, ist schon aus dem Grunde unzutreffend, dass die Abnutzung einzelner Theile der Wagen — Wagenkasten etc. — ganz unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit des Zuges ist.

Folgen sich Züge in Stationsentfernung oder kreuzen solche auf eingeleisigen Strecken, so wird die Gesammt-Fahrzeit bei einer Verminderung der Geschwindigkeit stärker wachsen, als die verminderte Geschwindigkeit an sich bedingt, wie dies auch von Herrn Koch angeführt, aber in der Berechnung nicht berücksichtigt worden ist.

Die Verlangsamung der Züge bedingt eine Vermehrung der Maschinen, Wagen und des Personals; die beiden ersteren wieder eine Vergrösserung der Werkstätten und des zugehörigen Personals. Durch diese und die Vermehrung des Personals wird aber die Centralverwaltung wieder belastet und die ganze Verwaltung überflüssig schwerfällig.

Es ist ferner unzutreffend, dass der Betrieb bei langsam fahrenden, voll belasteten Zügen regelmässiger werde, als bei schneller fahrenden Zügen; ist die Zugkraft ausgenutzt, so kann die Geschwindigkeit in beiden Fällen nicht vermehrt werden, ohne die Maschine in unzulässiger Weise zu beanspruchen; ist die Strecke aber durch langsam fahrende Züge dauernd besetzt, so sind Verspätungen nicht auszugleichen, was stattfinden kann, wenn die durch schnelleres Fahren eintretenden Ruhepausen auf den Strecken ausgenutzt werden können.

Bevor die Koch'schen Berechnungen Anwendung finden dürfen, müssen dieselben einer sehr eingehenden Prüfung und Vergleichung mit den vorliegenden Erfahrungen unterworfen werden; diese Prüfungen und Vergleiche anzustellen wird zunächst Sache derjenigen Verwaltungen sein, welche ev. aus den Resultaten die grössten Erfolge zu erhoffen haben.

Bis zur Klarstellung dieser Angelegenheit wird man gut thun, Ersparnisse im Betriebe auf den vielen anderen Gebieten herbeizuführen, wo solches noch möglich ist.

Ich möchte z. B. darauf verweisen, dass auf fast allen Bahnen an einzelnen Wochentagen Güterzüge lediglich mit dem Packwagen fahren und dass dem Ausfall derselben nichts entgegensteht, wenn man nicht etwa Werth darauf legen sollte, dass die Fahrplanschablone täglich abgefahren wird.

Die Angelegenheit ist schon in Conferenzen angeregt, ohne besonderen Anklang gefunden zu haben und scheint auch von Herrn Ruttkowski als nebensächlich angesehen zu werden, obgleich auf einer der westlichen Bahnen hierdurch sehr wesentliche Ersparnisse erzielt worden sind, da die Massregel keinerlei Mehrausgaben auf anderen Gebieten bedingt, die ev. den ganzen Nutzen wieder aufzehren.

Ausgaben entstehen durch diese Massregel nicht, da die Verbandswagen ohne nennenswerthe Verzögerung befördert und die beladenen Localwagen zur sonstigen Entladezeit auf den betreffenden Stationen angebracht werden; nur die Rückbeförderung der leeren Wagen erleidet eine Verzögerung, was aber geschehen kann, da der Bedarf derselben an diesen Tagen sehr gering ist.

Die Massregel ist ohne Benutzung einer theoretischen Formel, lediglich auf Grund der speciellen Beachtung thatsächlicher Verhältnisse, zur Durchführung gekommen und kann in ähnlicher Weise überall sofort eingeführt werden, da dieselbe von der Zustimmung ungläubiger Verbandscollegen unabhängig ist.

Emmerich.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 18. August. (Wiederaufnahme der politischen Thätigkeit. Eisenbahnmuseum. Eisenbahn-Verstaatlichungsfragen. Bergisch-Märkische Eisenbahn. Rheinische Eisenbahn. Gotthardbahn. Rumänische Eisenbahn.)

Die Neuwahlen für das Abgeordnetenhaus werden für die letzten Tage des September und für das erste Drittel des October in Aussicht genommen. Mit Rücksicht hierauf hat, wie offiziös mitgetheilt wird, der Minister des Innern unter Vorbehalt der definitiven Festsetzung der Wahltermine in einem Erlass vom 10. d. Mts. an die Königlichen Regierungen dieselben veranlasst, ohne Verzug mit den Vorbereitungen für die Wahlen vorzugehen, um dabei sicher zu stellen, dass sowohl die Abgrenzung der Urwahlbezirke, als auch die Aufstellung und Auslegung der Urwählerlisten und der Abtheilungslisten überall dergestalt beendet wird, dass die Wahlen der Urwähler nöthigenfalls auf einen der letzten Tage des September anberaumt werden können. In diesen Tagen werden die Mitglieder des Staatsministeriums, welche sich auf Urlaub befinden, nach und nach wieder hierher zurückkehren. Bis zum 15. September, an welchem Tage der Urlaub des Staatsministers Hofmann abläuft, wird das Gros des Staatsministeriums wieder hier versammelt sein. Staatsminister Maybach ist von Lorch nach der Schweiz übergesiedelt; er arbeitet ununterbrochen an den verschiedenen Eisenbahnvorlagen weiter und wird noch vor Ablauf seines Urlaubs hier erwartet. Wie erinnerlich, hat der Bundesrath beschlossen, den Gesetzentwurf wegen Regelung der Eisenbahn-Gütertarife zu nochmaliger Berathung an den besonderen Eisenbahnausschuss zu verweisen, der die Vorlage ausgearbeitet hat. Die Arbeiten des Ausschusses werden, wie verlautet, Anfang October wieder aufgenommen. Auch die Parteien rüsten sich zum Wiederbeginn der politischen Campagne. Das Centrum ist auch schon mit einem Wahlaufruf an die Oeffentlichkeit getreten. Derselbe hat negativen Werth durch das, was mit besonderer Geflissentlichkeit darin verschwiegen wird. Da steht kein Wort von dem, was doch für die bevorstehenden Wahlen vor Allem zu wissen noth thut, wie die Führer der Partei über die Eisenbahnpolitik denken, obgleich die Regierung doch nothwendig Verstaatlichungsprojecte vor den Landtag bringen wird. Hierüber wird die ultramontane Wählerschaft vollständig im Dunkel gelassen.

Laut Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten sind sämmtliche Königliche Eisenbahndirectionen und durch Vermittelung der Eisenbahncommissariate auch diejenigen der Privatbahnen ersucht, ein Verzeichniss der in ihrem Besitz befindlichen Modelle von Gegenständen, welche auf das Eisenbahnwesen Bezug haben, aufzustellen und einzureichen. Es wird beabsichtigt, dieselben mit den in der Bau- und Gewerbeacademie im Laufe der Jahre gebildeten reichhaltigen Sammlung zu verbinden und dieselben so zu ordnen, dass die Entwickelung des Eisenbahnwesens in seinen verschiedenen Stadien daran verfolgt und studirt werden kann. Es würde hiermit der Grund zu einem demnächst weiter auszubildenden Eisenbahnmuseum, ähnlich wie neuerdings zur Darstellung des Entwickelungsganges im Postwesen ein Postmuseum gegründet worden ist, gelegt werden können und hierbei der doppelte Zweck ins Auge zu fassen sein, sowohl dem Publicum Gelegenheit zur Information über die Geschichte und Technik des Eisenbahnwesens, als auch den Studirenden der technischen Hochschule durch übersichtliche Anordnung der Lehrmittel eine Erleichterung des Studiums zu gewähren.

Ebenso wie an der Berliner Börse stehen auch in der Presse die Eisenbahn-Verstaatlichungsfragen im Vordergrunde der Discussion. Bezüglich der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn liest man in den Blättern gleichlautend: „Diejenige Sitzung des Ausschusses, in welcher der Termin für die ausserordentliche Generalversammlung, die nunmehr über die definitive Proposition der Regierung zu beschliessen haben wird, festgesetzt werden sollte, war ursprünglich schon auf den nächsten Sonnabend anberaumt. Da jedoch noch mehrere Mitglieder des Directoriums und des Ausschusses im Augenblick abwesend sind, ist dieselbe für acht Tage verschoben worden. Im Uebrigen hält man in den Kreisen der Gesellschaftsvorstände der Bahn die Proposition der Regierung, welche die zu bewilligende Convertirungsprämie auf 1 pCt. festsetzt, für so ungünstig, dass man sich nicht dazu entschliessen kann, diese Proposition der Generalversammlung mit einer besonderen Empfehlung vorzulegen, sondern der Generalversammlung selber die Entscheidung vollständig frei und ausschliesslich überlassen will". Der „Berl. Act." constatirt, dass auch „grosse, dem Verkauf geneigte Actionäre die Proposition von einem Procent vorläufig wenigstens nicht acceptiren wollen". Bezüglich der Köln-Mindener Eisenbahn wird Börsenblättern aus Köln vom 10. d. Mts. geschrieben: „Am Mittwoch, den 6. d. Mts., ist bei der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn ein Schreiben des Ministers eingegangen, wonach die Vertreter dieser Bahn zur mündlichen Verhandlung eingeladen wurden. Diese Einladung muss sehr dringend gewesen sein, denn der Präsident, Herr D. Oppenheim, der auf dem Rigi zur Kur weilte, und ein zweites ebenfalls im Bade befindliches Directionsmitglied sind telegraphisch zurückberufen, sofort auch wirklich zurückgekehrt und bereits gestern früh nach Berlin abgereist. Augenblicklich befinden sich 4 Directionsmitglieder der Köln-Mindener Eisenbahn zur mündlichen Verhandlung in Berlin". In Betreff einer Verstaatlichung der Rhein-Nahebahn heisst es in der Rheinischen Presse, dass auf Grund früherer Aeusserungen des Ministers der Verwaltungsausschuss die Zeit gekommen erachtet habe, einen motivirten Antrag auf Verstaatlichung der Rhein-Nahebahn an den Minister abgehen zu lassen, worin der Hoffnung Ausdruck geliehen wurde, dass die Actionäre mit einer durch eine ausserordentliche Generalversammlung zu bestätigenden und noch näher zu bezeichnenden Abfindungssumme zu befriedigen sein dürften. Diese Eingabe soll in den letzten Tagen, und zwar mit Unterstützung der Königlichen Eisenbahndirection, in die Hände des Ministers gelangt sein und dürften in der für den 25. September in Aussicht genommenen ordentlichen Generalversammlung seitens des Vorstandes der Gesellschaft eingehende Mittheilungen über eine Entschliessung des Ministers bevorstehen. Endlich verlautet noch in Bezug auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn, es habe in Köln eine Conferenz stattgefunden, an welcher auf specielle Einladungen einige grosse Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Theil genommen haben, um zu der in letzter Zeit viel besprochenen Frage wegen Verstaatlichung auch dieser Bahn bestimmte Stellung zu nehmen und die ganze Angelegenheit in Fluss zu bringen. Man einigte sich dahin, beim Verwaltungsrath zu beantragen, möglichst im Laufe des nächsten Monats eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen, um dieser die Frage wegen der Verstaatlichung zunächst im Princip zur Entscheidung vorzulegen und sich eine Autorisation zur Verhandlung ertheilen zu lassen.

In der Mittwoch in Elberfeld abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft waren 6 606 Actien mit 2 192 Stimmen vertreten. Die auf der Tagesordnung stehenden Anträge der Gesellschaftsdeputation und der Königlichen Eisenbahndirection lauten wie folgt: Generalversammlung wolle 1. beschliessen, beim Ausbau der der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft unterm 18. September 1871 concessionirten Fortsetzung ihrer Haan-Kölner resp. Deutzer Bahn von Deutz nach Obercassel, sowie im Aggerthale aufwärts bis Ründeroth nebst Anschlüssen an die Rechtsrheinische und die Deutz-Giessener Eisenbahn das Unternehmen zugleich auszudehnen auf den Bau und Betrieb der Bahnstrecke von Obercassel nach Königswinter; 2. für den Fall, dass dabei auf der Strecke von Deutz bezw. Kalk bis Troisdorf bezw. Siegburg die Mitbenutzung der Deutz-Giessener oder der Rheinischen Eisenbahn zu erlangen wäre, die Genehmigung dieser Mitbenutzung ertheilen, und die Verzichtleistung auf den eigenen Ausbau dieser Strecke erklären; 3. beschliessen, das Bergisch-Märkische Eisenbahnunternehmen auszudehnen auf eine Zweigbahn von der Bochum-Essen-Werdener Eisenbahnlinie nach Rotthausen und andere, nach dem Ermessen der Gesellschaftsvertretung nützliche Abzweigungen von jener Linie behufs des Anschlusses von Kohlenzechen und industriellen Etablissements; 4. die Königliche Eisenbahndirection und die Gesellschaftsdeputation ermächtigen, die aus den Beschlüssen zu 1 bis 3 sich ergebenden Vertragsverhältnisse mit den Nachbarbahnen und sonstigen Interessenten zu regeln und die erforderlichen Ergänzungen und Abänderung der Gesellschaftsstatuten festzusetzen; 5. sich damit einverstanden zu erklären, dass zur Ausführung der zu 1 bis 3 beschlossenen Linien und Anlagen, sowie der dort genehmigten oder auf Grund des § 4 des Statutnachtrages vom 22. September 1867 noch zu beschliessenden Anschlussbahnen an die jeweilig vorhandenen Hauptlinien, soweit die Kosten solcher Anschlüsse der Gesellschaft zur Last fallen, auch der Erlös aus den bisher beschlossenen Anleihen vorläufig, beziehungsweise sofern aus demselben Beträge hierfür disponibel gestellt werden können, definitiv mit verwendet werde; 6. beschliessen, das Gesellschaftscapital zum Zweck des Ausbaues der der Gesellschaft concessionirten Linien und der auf Grund des § 4 des Statutnachtrages vom 22. September 1867 beschlossenen oder noch zu beschliessenden Zweig- und Anschlussbahnen an die jeweilig vorhandenen Hauptlinien, sowie zum Zweck einer auf Grund der in der Generalversammlung vom 27. Juni 1869 ertheilten Autorisation etwa zu beschliessenden Vermehrung der Betriebsmittel durch Aufnahme einer neuen Prioritätsanleihe bis zum Nominalbetrage von 20 Millionen Mark zu vermehren und die Festsetzung der Bedingungen der Ausgabe dieser Anleihe der Königlichen Eisenbahndirection und der Gesellschaftsdeputation zu überlassen. — Diese Anträge wurden sämmtlich genehmigt und zwar mit Ausnahme des ersten, gegen welchen sich ein Actionär

mit 101 Stimmen erklärte, einstimmig. Die Verwaltung erstattete einen ausführlichen Bericht, dem wir Folgendes entnehmen: Die in erster Reihe beantragte Ausdehnung der bereits concessionirten Bahnlinie von Köln resp. Deutz rheinaufwärts bis nach Obercassel auf die weitere, etwa 5 km lange Strecke Obercassel-Königswinter empfiehlt sich theils aus technischen Gründen wegen der Lage des Endbahnhofes, theils aus finanziellen Rücksichten, indem durch die Fortsetzung bis Königswinter eine vortheilhaftere Betheiligung an dem Verkehre des Siebengebirges ermöglicht wird. Da aber eine Mitbenutzung der bereits vorhandenen Bahnen von Deutz oder Kalk bis Troisdorf für den Fall in Aussicht genommen wird, dass eine Verständigung hierüber mit der einen oder anderen dieser Nachbarbahnen zu Stande kommt, so soll auf die eigene Ausführung dieser Strecke verzichtet und eine der Nachbarbahnen mitbenutzt werden. Nachdem ausser der Deutz-Giessener auch die Rechtsrheinische Bahn auf der Strecke Deutz-Troisdorf ausgeführt ist, liegt es nahe, dass unter so veränderten Verhältnissen die Mitbenutzung einer dieser Bahnen angestrebt wird, um die Verbindung mit der Bahn nach Ründeroth, welche von Troisdorf ausgeht, und mit der rheinaufwärts gehenden Linie nach Königswinter zu erlangen, wodurch sich das Anlagecapital der ganzen Bahn um nahezu 4 Millionen Mark vermindern wird. Die Verwaltung beabsichtigt ferner, von der Bahnstrecke Bochum-Wattenscheid-Essen eine Abzweigung zu bauen, welche in der Nähe von Krai abgeht und auf einer unter Betheiligung der Köln-Mindener Bahn und der verschiedenen interessirten Kohlengruben zu bauenden Sammelstation bei Rotthausen endigt; der Zweck dieser Anlage ist der Anschluss der wegen ihrer bedeutenden Förderung und wegen der Qualität ihrer Kohlen sehr wichtigen Kohlenzechen Dahlbusch, Bonifacius u. s. w. Ausserdem scheint die ausdrückliche Ausdehnung der genannten Bahnstrecke und der dafür ertheilten Concession auf Anschlüsse von Gruben und Etablissements, ihrem Zwecke gemäss, in ähnlicher Weise erwünscht, wie dies bezüglich der anderen Strecken im Kohlenreviere durch die Statutnachträge der Gesellschaft festgestellt ist.

Das Handelsgericht zu Köln veröffentlicht betreffs der Rheinischen Eisenbahn nachstehende Eintragung: „Die in Gemässheit des § 13 der Statuten und auf Grund des Statutnachtrages vom 7. August 1873 zur theilweisen Deckung des Capitalbedarfs für die durch Allerhöchste Concessionsurkunde vom 9. Juni 1873 genehmigten Erweiterungsbauten und Ergänzungen des Betriebsmaterials und der Betriebseinrichtungen creirten 48 400 Stück neuer Stammactien à 250 Thlr. oder 750 ℳ im Betrage von 12 100 000 Thlr. oder 36 300 000 ℳ sind nunmehr sämmtlich begeben und voll eingezahlt, so dass sich das voll eingezahlte Grundcapital von 59 692 250 Thlr. oder 179 076 750 ℳ auf 60 500 000 Thlr. oder 181 500 000 ℳ erhöht hat. Auf Grund der bezogenen statutarischen Bestimmungen hat die Direction mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zur theilweisen Deckung des Capitals, welches für die durch die erwähnte Concessionsurkunde genehmigten Erweiterungsbauten und Ergänzungsarbeiten des Betriebsmaterials und der Betriebseinrichtungen erforderlich wird, weitere 58 000 Stück neuer Stammactien à 750 ℳ, im Betrage von 43 500 000 ℳ creirt. Von diesen sind 57 447 Stück oder 43 085 250 ℳ gezeichnet und auf jede Actie 20 pCt. eingezahlt. Hiernach beträgt das in Actien emittirte Grundcapital der Gesellschaft zur Zeit 224 585 250 ℳ.“

Der Bericht der Gotthardbahn-Verwaltung für das erste Drittel dieses Jahres giebt Aufschlüsse über den mit dem Gotthardconsortium in Berlin abgeschlossenen Vertrag. Wir haben seiner Zeit darüber Mittheilungen gebracht und geben noch die Mittheilung des Berichts betreffs der Betheiligung der Mitglieder des Consortiums des Prioritätengeschäfts in Höhe von 6 Millionen Francs wieder. Betheiligt ist die Discontogesellschaft in Berlin mit 1 080 000 Frcs., die Bank für Handel und Industrie mit 760 500 Frcs., S. Bleichröder in Berlin mit 299 000 Frcs., die Generaldirection der Seehandlung mit 200 000 Frcs., der Schaaffhausen'sche Bankverein mit 240 000 Frcs. Für die letzten 6 Millionen Francs, die der Gotthardgesellschaft noch zu liefern sind, ist eine zweite hypothekarische Anleihe vorgesehen. Diese Summe ist denn nun bereits fast ganz und zwar in Höhe von 5 270 000 Frcs. zum Course von 75 pCt. an verschiedene Unternehmer und Lieferanten der Gesellschaft begeben worden. Die Verwaltung rechnet darauf, auch den Rest von 730 000 Frcs. in gleicher Weise unterzubringen. Einzahlungen auf die Obligationen sind im Laufe der Berichtsperiode (bis zum 31. März) nicht eingefordert worden. — Der Gotthardtunnel, der insgesammt 14 920 m umfassen wird, ist bis zu einer Länge von 13 229 m vorgeschritten. Wenn die Bauten ungefähr in dem bisherigen Verhältniss fortschreiten, so wird man darauf rechnen können, dass Ende November oder im Laufe des December der Durchbruch des Tunnels vollendet sein wird.

Aus dem Präliminarvertrag, welcher zwischen dem Minister Stourdza und den Vertretern der Rumänischen Bahnen abgeschlossen wurde, geben wir die hauptsächlichen Bedingungen wieder. Der Uebergang der Bahn in den Besitz der Rumänischen Regierung erfolgt am 1. Januar 1880. Der Vertrag muss den Rumänischen Kammern in der ersten Woche der nächsten Session vorgelegt werden. Der Umtausch der gegenwärtigen Gesellschaftspapiere gegen Rumänische Staatspapiere soll mit dem 1. Januar 1880 beginnen und müssen bis zu diesem Zeitpunkt wenigstens $^6/_{10}$ des gesammten Gesellschaftscapitals, als zum Umtausch bestimmt, deponirt sein. (Es ist dies der Punkt, bei welchem eine Vereinbarung zwischen den Vertretern der Regierung und der Gesellschaft nicht erfolgte, da die Vertreter der Gesellschaft diesen Betrag als zu hoch bezeichneten und es wenigstens als fraglich hinstellten, ob es möglich sein werde, einen so grossen Theil des Capitals bis dahin zu beschaffen.) Die Frist für den Umtausch ist auf zwei Jahre, vom 1. Januar 1880 ab gerechnet, fixirt. Artikel 7 bestimmt, dass die von der Regierung eingelösten Actien abgestempelt und ausser Cours gesetzt werden, und dass das Stimmrecht für dieselben in den Generalversammlungen auf Grund des Depotscheines durch die Regierung ausgeübt werden solle. Die Kosten für diese finanziellen Transactionen fallen der Regierung zu. Artikel 9 bestimmt, dass die Rumänische Regierung für Durchführung dieser ganzen Operation neue Staats-Rententitres in einem Gesammtbetrage von 190 Millionen Mark ausgeben solle; hiervon sollen 167 856 000 ℳ für den Umtausch gegen Stamm- und Stamm-Prioritätsactien verwendet werden, der Rest aber für die Vervollständigung der Betriebsmittel und andere Interessen der Bahn bestimmt sein. Die Rumänische Regierung garantirt die Annuitäten für die Zinszahlung und Amortisation dieser neuen Rententitel durch eine auf dem Gesammteigenthum der Bahn zu bestellende Hypothek und verpflichtet sich bis zum Jahre 1923, wo die völlige Tilgung dieser Titres beendet sein soll, das Tabaksmonopol in keinerlei Weise zur Basis irgend einer finanziellen Operation zu machen. Der Umtausch der bisherigen Bahnpapiere gegen diese Rententitres findet in Bukarest statt und zwar gegen Einlieferung dieser Papiere mit Coupons pro 1880. Es sollen alsdann die Stamm-Prioritätsactien $133^1/_3$ pCt., die Stammactien 60 pCt. in diesen neuen Rententiteln erhalten. Den Actionären, welche den Umtausch vornehmen, wird eine Prämie bewilligt und zwar den Besitzern von Stammactien in Höhe von 2 pCt., den Stammprioritäten $2^1/_2$ pCt., die nicht umgetauschten Stammprioritäten erhalten vor wie nach den ihnen gegenwärtig zustehenden Zinsbetrag von 8 pCt. am 1. März jeden Jahres, dagegen die Besitzer nicht umgetauschter Stammactien $3^1/_3$ pCt. am 1. Juli jeden Jahres, und zwar gleichviel ob die Einnahmen der Bahn zur Leistung dieser Zahlung hinreichen oder nicht. Die Zahlung der Bonification ist völlig unabhängig von den Coupons. Die neuen Staats-Rententitres sollen in Francs und in Mark ausgestellt werden, 6 pCt. Zinsen tragen, die in $^1/_2$jährlichen Raten am 1. Januar und 1. Juli zahlbar sind und sollen in 44 Jahren amortisirt werden. Von den bisherigen Rumänischen Papieren sind 3 841 000 Thlr. bereits amortisirt und 3 134 000 Thlr. überhaupt nicht in Cours gesetzt, so dass der circulirende Betrag auf rund 39 Millionen Thaler angenommen wird. Die Regierung hat das Recht, innerhalb der ersten 10 Jahre die Amortisation der neu zu emittirenden Staats-Rententitres zu beschränken, nur muss für die gesammte Tilgung der oben festgesetzte Termin eingehalten werden. Artikel 18 erhält alle Rechte des Aufsichtsraths für Ueberwachung des gesammten Geschäftsbetriebes innerhalb der bisherigen Grenzen aufrecht. Die Regierung hat die Berechtigung der Einsetzung der neuen Direction. Der bisherige Vorstand hört mit dem Uebergange der Bahn an den Staat zu fungiren auf. Artikel 22 enthält genauere Details hinsichtlich der künftigen Leitung der Bahnen und hebt ausdrücklich hervor, dass dieselben ausschliesslich für Rechnung der Regierung verwaltet werden. Der Aufsichtsrath besteht unverändert fort. Bukarest ist als Ort für die Abhaltung der künftigen Generalversammlungen bestimmt und soll jährlich spätestens bis zum 1. September eine solche Generalversammlung abgehalten werden. Das gegenwärtige Schiedsgericht für die Schlichtung von Streitigkeiten wird beibehalten.

Oeffentlicher Verkauf der Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn. Auf Anstehen des zu Xanten wohnenden Königlichen Notars Busch (in seiner Eigenschaft als definitiver Syndik des Falliments der Actiengesellschaft sub Firma „Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahngesellschaft“ mit dem Sitze in Crefeld) und auf Grund zweier Rathskammerbeschlüsse des Königlichen Landgerichts zu Düsseldorf vom 6. September 1878 und 25. Juli 1879 macht der hierzu committirte, zu Crefeld wohnende Königliche Notar Carl Hundt unterm 9. d. Mts. bekannt, dass am Freitag, den 17. October 1879, Nachmittags 1 Uhr, zu Crefeld im Gasthofe „Zum wilden Mann“, Hochstrasse No. 89, die zur Fallitmasse der genannten Actiengesellschaft gehörigen Immobilien, nämlich die Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn, bestehend aus Bahnkörper mit Böschungen, Bahnhöfen, Einfriedigungen, Wegen, Ackerland, Holzungen und Wiesen nebst allen beweglichen und unbeweglichen Zubehörungen und den vorhandenen, für den Bau oder Betrieb der Bahn bestimmten Vorräthen, Transportmitteln

und Utensilien, im Ganzen taxirt zu 972 956 M 30 ₰, öffentlich verkauft wird. Das Heft der Verkaufsbedingungen und die sonstigen Voracten liegen auf der Amtsstube des genannten Notars zur Einsicht offen.

Eisenbahn-Aussichtswagen. Um den Vergnügungsreisenden, welche schöne Gegenden durchfahren, den Genuss derselben in höherem Grade zu gewähren, haben verschiedene Eisenbahnverwaltungen besondere Aussichtswagen bauen lassen, welche, an das hintere Ende der Züge angehängt, dem Reisenden in grösserem Masse wie bisher einen ganzen Ueberblick der Gegenden bieten sollen. Auf der Rhein-Nahebahn waren schon vor Jahren einige gedeckte Güterwagen zu dem gedachten Zwecke besonders umgebaut und einzelnen Reisegesellschaften zur Verfügung gestellt worden. In Folge der immer grösser gewordenen Geschwindigkeit der Personenzüge boten jedoch diese Wagen bei einem Radstande von 3 m am Ende des Zuges nicht mehr die nöthige Sicherheit und nahmen bei schnellem Fahren eine bedeutende schaukelnde Bewegung an, weshalb man ein geeigneteres Auskunftsmittel ersinnen musste. Aus Gründen der Oeconomie schien es angezeigt, diese Wagen derart zu construiren, dass sie nicht nur im Sommer als Aussichtswagen, sondern auch im Winter als gewöhnliche Personenwagen benutzt werden könnten. Um diese Bedingung zu erfüllen, benutzte man das Normale der Intercommunicationswagen I./II. Classe, bei denen die Einrichtung derart getroffen wurde, dass die darin enthaltenen Coupées II. Classe durch Beseitigung der Zwischenwände und der Poltersitze für den Sommerdienst in eine Art Veranda mit Feldstühlen umgewandelt werden können. Das eine Coupée I. Classe bleibt jedoch Winter und Sommer ungeändert. Für diese Umwandlungen eignen sich die Wagen nach dem System Heusinger v. Waldegg mit voltständiger Coupéetheilung und Seitengang am besten. Die Procedur der Umänderung geschieht nach genauer Instruction und geht in Wirklichkeit in wenigen Stunden von Statten. Diese Wagen von 8 m äusserer Länge und 2,9 m äusserer Breite mit einem Radstande von 5 m sind bei Gastell in Mainz erbaut und erfreuen sich bereits beim reisenden Publikum einer grossen Beliebtheit. („O. f. d. F. d. E.“)

A. v. St. **Passagierverkehr zwischen Frankreich und England.** Der Britische Consul in Calais berichtet, dass die Zahl der Passagiere, welche Calais im Jahre 1878 passirten, nämlich 260 603, bei Weitem die Zahl der Passagiere irgend eines anderen Jahres übertraf. Ursache hiervon war einmal die Pariser Weltausstellung, andererseits aber das Zwillingsschiff, welches gegenwärtig zwischen Calais und Dover verkehrt und die Passagiere wenigstens zum grössten Theil vor der Seekrankheit schützt. Wie sehr dieses Schiff benutzt wird, geht daraus hervor, dass es in der Zeit vom Juni bis October v. J. nicht weniger als 56 182 Passagiere beförderte. Zwischen England und Boulogne verkehrten nur 144 838 Passagiere, via Dieppe 140 007, via Havre 26 258 und via Ostende 27 408.

Neue Seilbahn in der Schweiz. Aus der Maschinenfabrik Riggenbach in Aarau ist vor Kurzem eine Seilbahnanlage hervorgegangen, die in ihrem System neu und bezüglich des Motors sehr eigenartig erdacht ist. Diese Bahn verbindet die Hotels Giessbach mit dem Brienzersee, ist ca. 400 m lang und überwindet die Steigung von 280 ‰, d. i. nahezu 1 : 3,5. Am oberen Ende der Bahn ist eine grosse Rolle angebracht, um die sich das Drahtseil schlingt, an dessen Enden je ein Zug hängt. Hier sind weder Dampf- noch Pferdekraft thätig, sondern ausschliesslich das Gewicht des Wassers, welches dem am oberen Ende befindlichen Zuge das Uebergewicht über den untenstehenden dadurch verleiht, dass man dasselbe in ein im Personenwagen angebrachtes Reservoir fliessen lässt. Durch eine sinnreiche selbstwirkende Einrichtung entleert sich das Wasser in dem Augenblicke, wo der Wagen unten angekommen ist, während das Spiel des Wassereinlassens an der oberen Station von Neuem beginnt. Die Spurweite dieser eingeleisigen Bahn mit einer Zahnstange beträgt 1 m. Eigenthümlich ist dabei ferner das Ausweichen der Züge; dieses findet auf einem kurzen Stück Doppelgeleise in der Mitte der Bahnstrecke ohne weitere Bedienung statt. Der ganze in Verwendung befindliche Fahrpark besteht aus zwei Personenwagen mit je 48 Sitzplätzen und zwei Gepäckwagen. Die Personenwagen ruhen auf zwei festen und einer beweglichen Achse, wovon die oberste das Zahnrad und zwei Bremsrollen trägt. Die eine Bremsrolle dirigirt der Conducteur mittelst einer gewöhnlichen Schraubenbremse, die andere steht in directer Verbindung mit dem Drahtseile und sichert im Falle eines Seilbruches das momentane Anhalten des Zuges durch automatisch wirkende Vorrichtungen. („Wochenschrift des Oesterr. Ingen.-V.“)

A. v. St. **Transportable Eisenbahnen.** In den Gärten von Stafford house in London, in denen im Laufe der letzten Jahre mehr als eine neue Erfindung auf ihre practische Anwendung hin geprüft worden ist, fand kürzlich mit Einverständniss des Besitzers jener Gärten, des Herzogs von Sutherland, ein Versuch mit einer leichten Eisenbahn statt, deren Material durch Zugthiere herbeigeschafft worden war und welches ganz schnell ohne Vorbereitungen gelegt wurde. Eine derartige Linie kann ebenso schnell abgebrochen und wo anders hin gelegt werden. Es scheint, als wenn derartige Eisenbahnen für landwirthschaftliche und militärische Zwecke leicht angewendet werden könnten; in der That wurde auf der Eisenbahn ein vierzigpfündiges Armstronggeschütz transportirt. Den Versuchen wohnten mehre Mitglieder des diplomatischen Corps bei.

A. v. St. **Hausse in Nordamerikanischen Eisenbahnpapieren.** Die nachfolgende Tabelle, welche auf den Coursnotizen der Londoner Börse beruht, ist ein Beweis dafür, dass sich im Laufe dieses Jahres in Nordamerikanischen Eisenbahnpapieren eine nicht geringe Haussebewegung geltend gemacht hat. Die Tabelle enthält nur einige der leitenden Speculationspapiere, könnte aber leicht erweitert werden und würde dann den Beweis liefern, dass sich die Haussebewegung auch auf viele andere Nordamerikanische Eisenbahnen ausdehnt. Bemerkenswerth ist, dass sich die Hausse sowohl auf Linien erstreckt, welche regelmässig Dividenden zahlen, als auf die anderen Linien. Die Actien der Central of New Jersey und Philadelphia and Reading Eisenbahnen z. B. sind im Course gestiegen, obgleich beide Eisenbahnen bereits eine Zeit lang keine Dividende gegeben haben. Dasselbe gilt für die Actien der Erieeisenbahn, die im besten Falle Aussicht auf Dividende in der Zukunft haben. Hieraus geht hervor, dass die Haussebewegung vornehmlich speculativen Ursprungs ist. In der That haben die Actien der solidesten Eisenbahnen an der Hausse nur verhältnissmässig wenig Theil genommen. Während die allerdings Dividenden zahlenden Speculationsactien der Illinois Centraleisenbahn seit Beginn des Jahres einen Coursgewinn von 40 pCt. erzielt haben, stiegen die Actien der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft im gleichen Zeitraum nur 14 pCt. Die Ursache dafür, dass die reinen Speculationspapiere mehr an der Hausse theilnahmen, liegt wohl darin, dass die Actien der soliden Bahnen weniger leicht massenhaft in die Hände der Speculanten gelangen, so dass diese nicht so willkürlich mit ihnen operiren können, wie mit den Actien anderer Bahnen.

	1879 Jan. 2.	1879 Juli 29.	
Albany and Susquehanna	96	112	+ 16
Alleghany Valley	98	113½	+ 15½
Baltimore and Ohio (1927)	88	99	+ 11
Cairo and Vincennes	32½	50	+ 17½
Central of New Jersey	34	54	+ 20
„ (Income Bonds)	50	82	+ 32
Eastern of Massachusetts	79½	89	+ 9½
Galveston and Harrisburg	90	99	+ 9
Illinois Central	83	91½	+ 8½
Louisville and Nashville	97	105	+ 8
Missouri, Kansas and Texas	52	75	+ 23
New York, Lake Erie and Western	25	31½	+ 6½
„ (Doll. 4)	23¼	28½	+ 5¼
Pennsylvania	34	41	+ 7
Philadelphia and Reading	12½	20½	+ 8
„ (Consolidated Mortgage)	92	106	+ 14
„ (Improvement Mortgage)	75	94	+ 19
„ (General Mortgage)	46½	75	+ 28½

Sicherheit auf den Amerikanischen und den Deutschen Bahnen. Nach den Berichten der nach Amerika entsendeten Eisenbahntechniker gewinnt es den Anschein, dass die Sicherheit für die Reisenden auf Amerikanischen Bahnen keine geringere sei als auf Europäischen. Nach den offiziellen Deutschen und Amerikanischen Quellen waren die Unfälle im Vergleiche zu der Anzahl beförderter Personen im Jahre 1875 folgende:

Staaten	Beförderte Personen (rund)	Getödtet wurden	Getödtet und verletzt wurden
		eine Person von	
Pennsylvania	42,6	75 875	25 473
Illinois	18,8	101 045	26 682
Michigan	10,3	125 224	52 400
Minnesota	1,0	142 603	13 462
Wisconsin	4,8	154 057	28 260
Connecticut	10,7	178 747	95 700
Massachusetts	42,1	185 640	33 000
Deutschland (J. 1874)	192,9	248 282	87 371
		beförderten Personen	

Nach dieser Tabelle wäre im Jahre 1875 die Sicherheit auf den Bahnen in Minnesota am geringsten, die Gefahr der Reisenden, getödtet zu werden, aber in Pennsylvanien am grössten gewesen. Auf eine Verletzung in Deutschland kommen circa drei Fälle in

Amerika. Die Tödtungen und Verletzungen durch eigene Schuld sind in den obigen Ziffern inbegriffen, da in Amerika jede Verletzung auf den Wegeübergängen im Niveau, welche bekanntlich meist offen sind, in der Regel als Schuld des Verletzten gerechnet wird. Diese Verletzungen betragen aber 15 pCt. aller Verletzten, weshalb sich auch die Berichte der Eisenbahncommissionen vielfach für Beseitigung der offenen Wegeübergänge aussprechen.

(„O. f. d. F. d. E.")

Der Steinkohlenbergbau im Ober-Bergamtsbezirke Dortmund im Jahre 1878.

Der „Berliner Actionär" bringt unter obiger Bezeichnung einen Bericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Ober-Bergamtsbezirke Dortmund, dem wir Folgendes entnehmen:

„Der Kohlenverkehr auf den Eisenbahnen erfuhr im abgelaufenen Jahre eine entsprechende Zunahme; es wurden nämlich an Steinkohlen und Cokes im Ganzen transportirt:

	1877	1878	mithin mehr
auf der Bergisch-Märkischen E.	7 548 168 t	8 198 038 t	649 851 t
„ „ Köln-Mindener E. . .	5 238 091 t	5 925 906 t	687 815 t
„ „ Rheinischen E. . . .	3 506 528 t	4 196 082 t	689 554 t
Im Ganzen	16 292 805 t	18 320 026 t	2 027 220 t

Ebenso zeigt auch der Kohlenverkehr auf dem Rheine eine erhebliche Zunahme. Es wurden nämlich an Steinkohlen befördert:

aus den Häfen	1877 Centner	1878 Centner	mithin mehr Ctr.
Ruhrort	27 800 015	29 857 202	2 057 187
Duisburg	7 636 762	7 741 481	104 719
Im Ganzen . .	35 436 777	37 598 683	2 161 906

Indem wir uns nunmehr den Transportverhältnissen zuwenden, haben wir zunächst auch für das abgelaufene Jahr, wie für die Vorjahre, die Thatsache zu constatiren, dass anhaltende Verkehrsstockungen in demselben weder auf den Eisenbahnen, noch auf dem Rheine stattfanden. Die Abfuhr unserer Producte erfolgte im Allgemeinen mit der wünschenswerthen Regelmässigkeit und Schnelligkeit, obgleich die Transportmassen zeitweilig das Durchschnittsniveau des Versands erheblich überschritten und obgleich die einzelnen Ladungen im Durchschnitt weit grössere Strecken durchliefen, als in früheren Jahren. Während beispielsweise auf der Bergisch-Märkischen Bahn noch im Jahre 1870 jeder Centner Kohlen durchschnittlich nur 44 km durchlief, legte im Jahre 1877 die Tonne auf dieser Bahn bereits im Durchschnitt eine Entfernung von 80,2 km zurück. Auf der Rheinischen Bahn stieg im directen und Transitverkehr die durchschnittliche Fahrtlänge jeder Tonne Kohlen und Cokes von 83,99 km in 1877 auf 95,43 km in 1878. In Folge der Erweiterung, welche die Bahnnetze auch in dem vorigen Jahre erfahren haben und dauernd erfahren, dürfte es gleichwohl für die Bahnverwaltungen angezeigt erscheinen, in der Vermehrung ihrer Betriebsmittel keinen Stillstand eintreten zu lassen.

Einen hervorragenden und mit Recht von der gesammten Bergwerksindustrie freudig begrüssten Vorgang bildet die Tarifmassregel, welche seitens der Directionen der Oberschlesischen und der Preussischen Ostbahn mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten getroffen ist, um die Englische Kohle durch die Schlesische aus den Deutschen Ostseehäfen zu verdrängen. Die Frachtsätze für Steinkohlentransporte aus dem Oberschlesischen Bergbaubezirke nach Stationen der Königlichen Ostbahn, welche der mit dem 15. März 1879 in Kraft getretene und auf ein Jahr gültige Ausnahmetarif enthält, bildet in Bezug auf die Höhe des demselben zu Grunde liegenden Einheitssatzes, 1,2 Reichspfennig pro Tonne und Kilometer oder 0,45 Reichspfennig (0,54 alter Pfennig) pro Centner und Meile, unseres Wissens bis dahin ein Unicum auf dem Gebiete des Eisenbahn-Tarifwesens. Nur der Tarif für den überseeischen Export von Belgischen Steinkohlen via Antwerpen, welcher unlängst von der Belgischen Staatsregierung für den Transport auf den Staatsbahnen genehmigt worden ist, stellt sich verhältnissmässig noch niedriger als die Oberschlesischen Frachtsätze, da demselben für Entfernungen von höchstens 100 bis 150 km schon ein Einheitssatz von 0,10 Fr. pro Tonne und lieue oder von 2 Cts. (= 1,6 ₰) pro Tonne und Kilometer zu Grunde gelegt und die Anwendung dieses Tarifes nur an die Bedingung der gleichzeitigen Aufgabe von 100 000 kg geknüpft ist. Nach dem Oberschlesischen Tarife betragen die Frachtsätze von der etwa in der Mitte des Oberschlesischen Kohlenrevieres gelegenen Station Kattowitz pro 100 kg nach Danzig 0,796 ℳ, nach Neufahrwasser 0,807 ℳ, nach Elbing 0,814 ℳ, nach Memel 1,206 ℳ, nach Königsberg 0,954 ℳ. Tarife, die auf ähnlicher Grundlage beruhen, bestehen bis dahin in dem Westdeutschen Eisenbahnnetz nur in ganz vereinzelten Ausnahmen, und sie sind da, wo sie bestehen, wie in den Kohlenverkehr der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn mit den Niederländischen Hafenplätzen Rotterdam, Amsterdam und Haag, an besondere erschwerende Bedingungen geknüpft. Am nächsten kommen denselben im Uebrigen die Frachtsätze der Westfälischen Staatsbahn für Kohlenversendungen nach den Emshäfen, welche auf einem Satz von etwa $^4/_5$ ₰ pro Centner und Meile basirt sind, während alle Bemühungen, die übrigen Bahnverwaltungen im Verkehr mit den Nord- und Ostseehäfen zu ähnlichen Concessionen zu bestimmen, bis dahin vergeblich gewesen sind.

Wenn es auch schwierig sein mag, die Kosten, welche einer Eisenbahnverwaltung aus dem Transport eines Gutes erwachsen, genau festzustellen, so bricht sich doch die Ueberzeugung immer mehr Bahn, dass ein Massenartikel wie die Kohle, in geschlossenen Zügen und von Einem Versender an einen Empfänger, auf grosse Entfernungen, sehr wohl mit einem angemessenen Gewinn zu 1 ₰ pro Tonne und Kilometer transportirt werden kann. Die sorgfältigen und umfassenden Untersuchungen, welche in dieser Beziehung unlängst unter Zugrundelegung der Betriebsverhältnisse von 12 Englischen Eisenbahnen von dem Englischen Ingenieur R. Price Williams in London angestellt und von ihm in einer Broschüre unter dem Titel „The Economy of Railway Working" niedergelegt sind, bestätigen diese Annahme vollständig und führen den Beweis, dass die durchschnittlichen Selbstkosten für den gesammten Kohlenverkehr auf den Englischen Bahnlinien nicht $^1/_5$ Penny pro Tonne und Englische Meile = 1,03 Reichspfennig pro Tonne und Kilometer überschreitet.

Geht man von dem Grundsatz aus, dass bei Entfernungen von mehr als 150 km ohne Gefährdung des Interesses der Bahnverwaltungen und ihrer Actionäre der alte Einpfennigtarif (= 2,23 ₰ pro Tonne und Kilometer) zur Anwendung gebracht werden kann und andererseits bei Entfernungen, welche 600 km überschreiten, sehr wohl, wie in Oberschlesien, ein Satz von 0,45 Reichspfennig (= 1,2 ₰ pro Tonne und Kilometer) zulässig erscheint, so ergäbe sich daraus für die zwischem jenem Minimum und diesem Maximum liegenden Entfernungen etwa folgende Scala von Frachtsätzen:

Entfernung in Kilom.	Frachtsatz pr. Tonne u. Kilom. in Reichspfg.
600	1,2
450—600	1,3
350—450	1,4—1,3
300—350	1,6—1,4
250—350	1,8—1,6
200—250	2,0—1,8
150—200	2,2—2,0

Bei diesen Ermässigungen ist stets Voraussetzung, dass die Versendungen in geschlossenen Zügen und von Einem Versender an Einen Empfänger erfolgen. Auf Grund vorstehender Scala würde sich beispielsweise der Frachtsatz pro Tonne nach Hamburg auf 5,50 bis 6 ℳ stellen, während er zur Zeit noch 7,50 ℳ beträgt. Jedenfalls sollten die Bahnverwaltungen den Versuch mit weiteren Reductionen ihrer Tarife nicht scheuen, namentlich da, wo es sich um die Beförderung der heimischen Industrie und die Verdrängung der ausländischen Kohle handelt".

Die vorstehenden Auslassungen, denen wir eine um so grössere Bedeutung beimessen dürfen, als bei dem offiziösen Character des „Berliner Actionärs" die Aufnahme derselben darauf schliessen lässt, dass diese Anschauungen die Billigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten gefunden haben, bestätigen die von uns in den Artikeln „Ueber die Anlage von Canälen und die Concurrenz mit den Eisenbahnen" in No. 33 und 34 dieser Zeitung in Betreff der weiteren Einführung ermässigter Kohlentarife ausgesprochenen Ansichten. Wir glauben daher nicht zu irren, wenn wir annehmen, dass die Anwendung des für den Transport Oberschlesischer Kohlen nach den Ostseehäfen eingeführten Ausnahmetarifs von 0,45 Markpfennig pro Tonne und Kilometer auf andere Verkehrsrelationen von gleicher Entfernung nur die Frage einer naheliegenden Zeit ist, und dass unter den zahlreichen und grossen Vortheilen, welche der Uebergang der Privatbahnen in Staatsverwaltung zur Folge haben wird, die weitere Einführung ermässigter Kohlentarife und damit die vollständige Verdrängung der Englischen Kohle vom Deutschen Markte eine hervorragende Stelle einnimmt — eine Aufgabe, die zur Genüge den weiten staatsmännischen Blick erkennen lässt, mit welchem unsere gegenwärtige Eisenbahnverwaltung geleitet wird.

Präjudizien.

v. O. Haftpflicht. **Wenn auf einem Bahnhofe durch die ein- und auslaufenden Züge und die damit vermischten Warnungsrufe der Bahnbediensteten eine solche Verwirrung (perturbatio omnium) entsteht, dass Jemand in seiner Angst förmlich unter den Zug läuft, so ist die Bahn ersatzpflichtig. — Der Passagier, der aus dem Zuge wieder aussteigt, um noch einmal nach dem Perron zurückzugehen, macht sich dadurch einer culpa nicht schuldig.** Aus den Gründen: „In Erwägung, dass nun nach dem Resultate der Zeugenverhöre der erste Richter mit Recht die thatsächlichen Verhältnisse dahin erwiesen erachtete, dass M. bei vollständig erleuchtetem Bahnhofe, nachdem die Thüren der Wartesäle geöffnet und die Passagiere zum Einsteigen in den Zug nach Alzey eingeladen worden waren, der ihm gewordenen Anweisung

nach vom Perron aus über die Geleise hin hinter den im zweiten Geleise stehenden (von Aschaffenburg eingelaufenen) und hinter dem im vierten Geleise stehenden (nach Worms bestimmten) Zug einzusteigen, inzwischen aber der von Alzey erwartete Zug, der fast keine Verspätung hatte, in dem bis dahin freien dritten Geleise bis an den über die Bahn führenden hölzernen Steg eingefahren war, auch hier ein Signal mit der Schelle gegeben wurde und dass der Verwalter den Zug, ohne dass, wie sonst üblich, Jemand mit einer Schelle im Geleise voraufging, langsam weiter vorfahren liess; — dass nun mit einem Male M. in der Richtung vom fünften Geleise her wieder hinter dem letzten Wagen des Wormser Zuges herum, also vom vierten Geleise her in das dritte trat und zwar 3—4 Schritte vor der Locomotive des einfahrenden Alzeyer Zuges und trotz der Zurufe des Verwalters und des Locomotivführers erfasst und getödtet wurde, — dass auch, als der Verwalter den Zug weiter vorfahren liess, derselbe auf oder vor dem Perron stand, um die Passagiere, welche noch nach dem im fünften Geleise zur Abfahrt bereiten Zuge gehen und dort einsteigen wollten und weiter im zweiten Geleise der Portier stand, um die Passagiere, welche nach Alzey fahren wollten, anzuweisen; — in Erwägung, dass der erste Richter mit Unrecht auf Grund dieser, nach seiner eigenen Ausführung bewiesenen Thatsachen die Klage abgewiesen hat, indem nicht feststeht, dass M. wieder aus dem Alzeyer Zuge ausstieg, und dann nach dem Perron sich zurückbewegte, vielmehr angenommen werden kann, dass M. noch auf dem ihm angewiesenen Wege nach dem fünften Geleise sich befand, als die Warnungsrufe, resp. die Signale der weiter vorfahrenden Locomotive erschollen und M. in der Bestürzung und Unkenntniss, um was es sich handelte, sich umwendete, so in das zweite Geleise und an die Locomotive des einfahrendes Zuges gerieth; — in Erwägung ferner, als der Verwalter den Alzeyer Zug vorfahren liess, demselben keine Schelle vorausgetragen und mit solcher vor Gefahr gewarnt wurde; — weiter auch M., solange sein Zug noch nicht abgegangen war, wieder denselben Weg, den er auf Anweisung zu dem Zuge genommen hatte, nach dem Perron zurückgehen konnte, — das Bahnpersonal auch nicht blos darauf zu achten hatte, dass nicht während des Vorfahrens des von Alzey einlaufenden Zuges noch Passagiere nach dem dahin abzufertigenden Zuge sich begaben, sondern auch darauf, dass nicht von diesem Zuge her sich Passagiere nach dem Perron wieder zurückbegaben, daher also selbst in dem Falle, wenn M. aus seinem Zuge wieder ausgestiegen sein sollte, kein eigenes Verschulden des M. vorliegt; — dass weiter, als die Warnungsrufe erschollen, M. bereits im dritten Geleise und zwar wenige Schritte vor der ihn tödtenden Maschine sich befand, somit solche nicht rechtzeitig erfolgten". (Erk. des Oberger. zu Mainz v. 25. Jan. 1879 in S. Mundschau c. Ludwigsbahn; das. Bd. XI S. 123 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

V. Nachtrag zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Juni 1876. Sofort gültig. (Herausgegeben am 9. August 1879.)

Nachdem von dem Bundesrathe des Deutschen Reichs nachstehende Aenderungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen worden sind:*)

Zu § 48.

In der Zusatzbestimmung unter II. A. zu No. 7 ist an Stelle der Worte:

„dürfen nicht mehr als 75 kg wiegen"

gesetzt:

„dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen".

Hinter II. A. 20 ist eingeschaltet:

„21. Schwefelnatrium in rohem, unkrystallisirtem und in raffinirtem, krystallisirtem Zustande".

„22. Die unter der Bezeichnung „Pasta" in den Handel kommenden Feueranzünder".

In dem darauf folgenden Absatz ist statt:

„Alle unter 1 bis 20 genannten Gegenstände"

gesetzt:

„Alle unter 1 bis 22 genannten Gegenstände".

Am Schluss der Abtheilung II. A. hinter „Zu No. 20" ist eingeschaltet:

„Zu No. 21. Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichten Fässern oder anderen wasserdichten Behältern verpackt zur Beförderung angenommen".

„Zu No. 22. Die unter der Bezeichnung „Pasta" in den Handel kommenden Feueranzünder werden nur in Behältern von Blech oder in dichten Holzgefässen verpackt zur Beförderung übernommen".

finden diese Vorschriften auch im Vereins-Verkehre Anwendung, insoweit die obengenannten Artikel in Deutschland zum Eisenbahn-Transport aufgegeben werden, oder welche nach Deutschland bestimmt sind bezw. Deutschland transitiren.

Für den die Deutschen Eisenbahnen nicht berührenden Vereins-Verkehr tritt eine Aenderung der bisherigen Bestimmungen nicht ein.

Berlin, den 9. August 1879.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Fournier.

*) Dieselben sind in No. 29 des Central-Blattes für das Deutsche Reich publicirt worden.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach der Mittheilung der Königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn wird die 26,60 km lange Strecke von Bodelschwingh bis Horst (Theilstrecke der Linie Bodelschwingh-Sterkrade resp. Oberhausen) mit den Stationen „Herne, Bismarck, Hugo und Horst" am 20. August d. J. dem Wagenladungs-Verkehr übergeben werden. Ausser den angegebenen befindet sich noch zwischen Bodelschwingh und Herne die Station Castrop-Pöppinghausen, welche vorläufig noch nicht eröffnet wird.

Berlin, den 16. August 1879.

Die geschäftsführende Direction.

2. Betriebsstörungen etc.

Rumänische Eisenbahnen Actien-Gesellschaft. In Folge Dammrutschung zwischen den Stationen Palota-Turn Severin ist seit 7. August die Strecke unterbrochen. Die Unterbrechung dürfte ca. 14 Tage dauern und wird die Wiedereröffnung auf selben Wege bekannt gegeben. Bucarest, den 9. August 1879. Der General-Director.

3. Tarifwesen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 19. Juli d. J. bringen wir, zur Vermeidung von Irrthümern, hiermit zur Kenntniss, dass der sub 8 der erwähnten Bekanntmachung genannte Tarif für den Verkehr von Stationen der Rheinischen nach Stationen der Frankfurt-Bebraer, Main-Weser und Oberhessischen Bahn vom 10. Juli 1877 am 1. September d. J. nur insoweit ausser Kraft tritt, als der zu diesem Termin zur Einführung gelangende Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. im Rheinisch - Westfälisch - Mitteldeutschen Verbande Frachtsätze für die betreffenden Relationen enthält. Münster, den 16. August 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1017)

Hanseatisch-Pommerscher Verband. Die laut Tarifs vom 1. Juli pr. im Verkehre zwischen den Oderbruchstationen und Hamburg B. H. und K. M. bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Traubenzucker etc. zum Export treten mit dem 1. October d. J., ausser Kraft. Berlin und Hamburg, den 16. August 1879. Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1016)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. October cr. neuen Stils ab wird im rubricirten Verbande der directe Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen Hamburg der Berlin-Hamburger Eisenbahn und Dünaburg der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, zwischen den Stationen Stettin der Berlin-Stettiner Eisenbahn und Kowno der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn und zwischen den Stationen Leipzig der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn und Dresden der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Moskau der Moskau-Brester Eisenbahn andererseits aufgehoben. Bromberg, den 11. August 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (J. 1024)

Am 1. September cr. tritt der V. Nachtrag zu dem Tarifheft No. 2 für den Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband in Kraft. Derselbe enthält neue Tarifsätze, Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen und Druckfehlerberichtigungen. Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück zu haben. Magdeburg, den 18. August 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1023)

Harz-Nordsee Verband. Zu dem Gütertarife für den Harz-Nordsee Verkehr tritt am 20. August cr. der 8. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über Frachtberechnung bei Verwendung gekuppelter Wagen, sowie über Aufhebung von Ausnahmesätzen für gebrannten Kalk, ferner anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen einzelnen Berlin-Anhaltischen Stationen und Hannoverschen Südbahnstationen, anderweite Ausnahmesätze für Steinkohlen etc. für den Verkehr von Hannover-Altenbekener nach Braunschweigischen Stationen und Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands - Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 18. August 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1025)

Am 20. d. M. tritt zum Tarifhefte I für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreideverkehr ein siebenter Nachtrag, enthaltend directe Frachtsätze für die Sächsische Station Waldheim, in Kraft.

Druckexemplare sind bei den Verbandsstationen zu haben. Breslau, den 16. August 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbandsverwaltungen. (1022)

Rumänische Eisenbahnen Actiengesellschaft. Am 15. August d. J. tritt der Nachtrag IV zu den „Reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eil- und gewöhnliche Güter vom 15. März d. J. in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält die Ergänzung des § 53 des Transportreglements. (1021)

Mit dem 1. October cr. treten im Heft 2 des Deutsch-Polnischen Verbandtarifs die Antheilssätze des Ausnahmetarifs für Eisen des Specialtarifs I und II für die Deutschen Bahnen ausser Kraft und werden dafür die höheren Sätze des Specialtarifs I resp. II eingestellt; die Antheilssätze der Polnischen Bahnen bleiben unverändert. Bromberg, den 14. August 1879. Königliche Direction der Ostbahn Namens der am Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen. (J. 1020)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Posen-Schlesisch-Märkischer Eisenbahnverband. Am 15. d. M. tritt zu Heft No. 6 der Nachtrag I, enthaltend: 1. neue Tarifsätze für Station Vorderheide im Verkehr mit Berlin N. M. und B. G., Briesen, Cöpenick, Erkner und Fürstenwalde, 2. Druckfehlerberichtigungen, in Kraft. Exemplare des Nachtrages sind von unserem Formularmagazin für 0,05 ℳ zu beziehen. Breslau, 13. August 1879. Directorium. (1015)

Braunschweigische Eisenbahnen. Am 1. October d. J. tritt für den „Niederländisch - Norddeutschen Eisenbahnverband" ein auf dem Reformsystem beruhender neuer Tarif in Kraft.

Derselbe umfasst den Verkehr zwischen Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Holländischen Bahn, der Niederländischen Centralbahn, der Niederländischen Rheinbahn und der Nordbrabant-Deutschen Bahn einerseits und der Hannoverschen Staatsbahn, der Hannover-Altenbekener, Braunschweigischen, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhaltischen, Magdeburg-Halberstädter, Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrutbahn, sowie der Stationen der Strecke Cassel-Halle der Frankfurt-Bebraer Bahn anderseits.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

1. der Tarif des Niederländisch-Norddeutschen Eisenbahnverbandes via Salzbergen und via Oberhausen vom 15. August 1874;
2. der Tarif des Preussischen Braunschweigischen Eisenbahnverbandes, Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahnen via Venlo vom 20. Juli 1876;
3. der Tarif des Niederländisch-Leipziger Eisenbahnverbandes vom 10. Mai 1876;
4. der Tarif des Niederländisch-Norddeutsch-Sächsischen Eisenbahnverbandes via Salzbergen und via Oberhausen vom 10. August 1874

nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, soweit dieselben Bestimmungen über den Güterverkehr enthalten und sich auf denjenigen Verkehr erstrecken, für welchen in dem neuen Tarife Sätze enthalten sind.

Der neue Tarif enthält theils Erhöhungen, theils Ermässigungen und ist vom 1. October d. J. ab bei den Verbandsstationen käuflich zu haben.

Inzwischen wird auf etwaige Anfragen die unterzeichnete Direction über die Höhe einzelner Tarifsätze Auskunft ertheilen. Braunschweig, den 13. August 1879. Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft Namens der Verbandsverwaltungen. (1018)

Am 15. August 1879 tritt der Nachtrag II zum Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verbandstarif in Gültigkeit. Derselbe enthält Tarifsätze für die Stationen Dalheim, Dalheim Landesgrenze und Rheindahlen der Bergisch-Märkischen und Hagen und Herdecke der Rheinischen Bahn, Ergänzungen des Ausnahmetarifs für Holz und Berichtigungen zum Haupttarif und Nachtrag I. Elberfeld, den 15. August 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1014)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 65. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Kefelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 25. August 1879.

Zur gefälligen Beachtung!

Wir erlauben uns, an dieser Stelle nochmals darauf aufmerksam zu machen, dass die für die Redaction dieser Zeitung bestimmten Zuschriften etc., um rechtzeitig und auch richtig in unseren Besitz zu kommen, mit der Adresse:

Redaction der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Berlin SW., Kleinbeerenstrasse 3

versehen sein müssen.

Der Umstand, dass Geschäftsbriefe, welche für den Chef-Redacteur dieser Zeitung (Dr. jur. W. Koch) bestimmt sind, bei mangelnder Berufs- und Wohnungs-Angabe, an gleichnamige Personen, welche in Berlin domicilirt sind, von der Post öfters ausgeliefert, ja denselben nach Riga nachgeschickt worden sind, veranlasst uns noch ferner zu der Bitte, die an den Genannten zu adressirenden Sachen mit der Aufschrift zu versehen: Chef-Redacteur Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstrasse 3.

Die Abänderung des Vereins-Kartenreglements.

Nachdem auf höhere Weisung die Verwaltungen der Preussischen Staatsbahnen sowie der Reichseisenbahn in Elsass-Lothringen das seit dem 1. Januar 1876 in Kraft befindliche Vereins-Kartenreglement zum 1. Januar 1880 gekündigt hatten, unter Erklärung ihrer Bereitwilligkeit zu einem anderweiten, auf neuer beschränkter Grundlage beruhenden Uebereinkommen die Hand zu bieten, durfte angenommen werden, dass über diese Frage in der diesjährigen Generalversammlung zu Salzburg eingehende Erörterungen stattfinden würden. Es ist dies jedoch aus dem Grunde unmöglich gewesen, weil aus der Reihe der kündigenden Verwaltungen die erwarteten Vorschläge für die gewünschten Abänderungen der geschäftsführenden Direction des Vereins so spät vorgelegt wurden, dass dieselben statutgemäss nicht mehr zur Berathung gestellt werden konnten. Die Generalversammlung hat sich daher auf eine Beschlussfassung darüber beschränken müssen, in welcher Weise für die nächste Generalversammlung die fragliche Angelegenheit vorbereitet werden soll, und sie hat letztere zur eingehenden Prüfung an die vereinigte Vereins-Karten- und Statutencommission, verstärkt durch gewählte weitere 10 Verwaltungen, überwiesen. Durch die Einsetzung dieser ausnahmsweise starken Commission hat die Generalversammlung dargethan, welcher Werth auf eine gründliche Prüfung zu legen ist. Zu solcher wird eine Kenntniss der Entwickelung des Vereins-Kartenreglements vortheilhaft sein, und da das Nachschlagen alter Acten nicht Jedermanns Liebhaberei ist, auch manche Verwaltungen, welche erst später Vereinsmitglieder geworden sind, sich nicht im Besitze der bezüglichen Acten befinden dürften, so wird nachstehende Darstellung wohl von Manchen willkommen geheissen werden.

Das Vereins-Kartenreglement ist so alt wie der Verein selbst. Der erste Anstoss zur Bildung eines Vereins — und zwar zunächst nur der Preussischen Bahnen — wurde in einer von 10 Verwaltungen beschickten Conferenz zu Berlin am 10. November 1846 gegeben. Die Constituirung dieses Vereins erfolgte zu Köln am 28. Juni 1847 zugleich mit dem Beschlusse, die Verwaltungen sämmtlicher Deutschen Eisenbahnen zum Beitritte einzuladen. In der zu Hamburg vom 29. November bis 2. December 1847 abgehaltenen Generalversammlung wurde ein „Statut für den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ vereinbart und angenommen. In derselben Generalversammlung kam auch ein „Reglement über die Freikarten für die zum Deutschen Eisenbahnverein gehörenden Eisenbahnen“ zur Annahme, in welchem schon zwischen Karten für Directionsmitglieder und solchen für Oberbeamte unterschieden wurde. Diese Karten wurden an die einzelnen Verwaltungen nach Bedürfniss und Wunsch vertheilt und nicht auf den Namen ausgestellt. Da hieraus Bedenken erwuchsen, so wurde im Protocoll d. d. Hamburg, den 29. November/2. December 1847 anerkannt, dass die Directions-Stellvertreter, wenn sie die Stellen wirklicher Directionsmitglieder vertreten, letzteren ganz gleich stehen und daher auch zur Benutzung der Karten befugt seien. Der Antrag der geschäftsführenden Direction, für Oberbeamte das Recht der Vereins-Kartenbenutzung lediglich auf den Specialdirector, den Betriebsdirector und den Oberingenieur, oder, wo diese Bezeichnungen nicht bestehen, auf diejenigen Oberbeamten, welche die betreffenden Functionen regelmässig ausüben, zu beschränken und davon alle übrigen Be-

amten, namentlich auch die Vorsteher einzelner Verwaltungszweige, wie des Kassenwesens, des Billetverkaufs, der Güterexpeditionen, des Maschinenwesens etc., gänzlich auszuschliessen, — wurde in der Generalversammlung zu Wien vom 15./19. October 1849 abgelehnt „im Vertrauen auf die Discretion der Directionen, dass dieselben die Karten wirklich nur den unmittelbar unter ihnen fungirenden Oberbeamten ertheilen werden“.

In dem Jahresberichte d. d. Stettin, 20. Juni 1850 für die am 29. Juli desselben Jahres zu Aachen zusammentretende Generalversammlung constatirte die geschäftsführende Direction, dass abermals Beschwerden wegen missbräuchlicher Benutzung der Vereinskarten eingegangen seien, und äusserte sich dahin, „dass der Missstimmung, die der Conflict eines bestrittenen mit einem behaupteten Rechte nothwendig hervorrufen muss, nur durch unsern der Wiener Generalversammlung gemachten Vorschlag begegnet werden kann, den wir abermals in Erwägung zu ziehen bitten, da die getroffene Massregel sich nicht als ausreichend erweist und wir fürchten möchten, dass die ganze Einrichtung durch eine Wiederholung derartiger Differenzen nach und nach missliebig werden kann. Der Widerspruch endlich, der von einer Seite her gegen die Ertheilung von mehr als 3 Freikarten für Oberbeamte an eine und dieselbe Verwaltung erhoben worden war, ist nur auf unsere Erwiderung fallen gelassen worden, dass wir eine feste Regelung in dieser Beziehung unter billiger Berücksichtigung der Bedeutung der verwalteten Bahnstrecken für nothwendig erachteten“.

Die zur Prüfung dieser Bedenken berufene Commission beantragte, die Karten der Directionsmitglieder auf den Namen auszustellen (die Stellvertreter sollten dann mit den Karten desjenigen Mitgliedes zu reisen befugt sein, welches sie gerade vertreten, was durch eine Bescheinigung der Direction zu constatiren sei), und ebenfalls namentlich auszufertigende Oberbeamten-Karten nur dem Specialdirector, dem Betriebsdirector, dem Oberingenieur, dem Obermaschinenmeister und dem Maschinenmeister zu ertheilen.

Beide Anträge wurden jedoch in der Aachener Generalversammlung vom 29. Juli/1. August 1850 abgelehnt, dagegen beschlossen, „es bei der bisherigen Bestimmung des Begriffs von Oberbeamten zu lassen, einer Direction jedoch, welche dafür halte, dass von einer der verbundenen Verwaltungen gegen diese Begriffsbestimmung verstossen sei, das Recht vorzubehalten, den Recurs an die Generalversammlung zu nehmen, der letzteren aber nach Lage der Sache die Befugniss beizulegen, das Verfahren der verklagten Verwaltung förmlich zu missbilligen“.

Trotz dieses Beschlusses wurde seitens der geschäftsführenden Verwaltung ohne Verzug die Commission für das Vereins-Güter- und das Freikartenreglement abermals mit der Prüfung der Revision dieses letzteren Reglements befasst. Dieselbe arbeitete einen neuen Entwurf aus, dessen wichtigste Bestimmungen folgendermassen lauteten:

§ 1. Eine Vereinbarung der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen über gegenseitige Gewährung von Freikarten bezweckt, denjenigen Männern, welche nach Massgabe der Organisation der einzelnen Verwaltungen jeweilig als beständige Mitglieder der oberen Vorstandsstelle, die in der Regel schon einen Betrieb verwalten soll, an die Spitze der Leitung einer in der oberen Administration als ein abgeschlossenes Ganze zu erachtenden Deutschen Eisenbahn berufen worden sind, nebst den ausschliesslich unter ihrer unmittelbaren Leitung fungirenden Oberbeamten eine erleichterte Gelegenheit zu gewähren, nicht nur zur Berathung und Verständigung über gemeinsame Zwecke sich mittheilen, sondern auch durch Anschauungen sowohl das Beste der eigenen Verwaltung, als die allgemeinen Interessen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen überhaupt verfolgen zu können.

Verwaltungen solcher Bahnen, welche nach Entscheidung der in § 2 bestimmten Prüfungsstelle nicht in den Linien der grossen Deutschen Reise- und Handelsstrassen sich befinden, erhalten die Freifahrtsbefugniss in einer beschränkten Weise (§ 4).

§ 4. Die von der Commission (§ 2) zugestandene Legitimation soll durch Karten bezeugt werden, welche die geschäftsführende Direction ausstellt und zwar:

1. für jedes angezeigte Mitglied der oberen Verwaltungsstelle auf den Namen desselben eine Karte;

2. für die Vorstandsmitglieder derjenigen Bahnverwaltungen, denen nach § 1 die Freifahrtsbefugniss für ihre Mitglieder nur in einer beschränkten Weise eingeräumt werden soll, auf den Namen solcher Mitglieder diejenige Zahl von Karten, welche die Prüfungsstelle (§ 2) zur Vertretung der Verwaltung im Verein durch eine beschränkte Zahl von Mitgliedern als genügend erachtet;

3. für die Oberbeamten der einzelnen Verwaltungsstellen ohne Angabe des Namens, jedoch nur eine Zahl von Karten nach dem wirklichen Bedürfnisse der Verwaltung.

Ueber das Bedürfniss, sowie über die Kategorien der Oberbeamten, welche von der Freikarte Gebrauch zu machen berechtigt sein sollen, hat die Prüfungscommission (§ 2) zu entscheiden.

Die Karten für die Oberbeamten sind, wenn sie im Gebrauche sich nicht befinden, durch die obere Verwaltungsstelle in Verwahrung zu nehmen“.

§ 10. Beschwerden über die Anwendung dieser Uebereinkunft und über den Gebrauch der Karten sind an die Prüfungscommission (§ 2) verwiesen. Beschwerden solcher Art sind bei der geschäftsführenden Direction anzubringen. Diese wird demnächst die Entscheidung der Commission mittheilen.

In dem den Entwurf begleitenden Commissionsberichte wurde die hohe Bedeutung der in dem Austausch der Vereinskarten liegenden gegenseitigen Zuvorkommenheit und Willfährigkeit der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen betont und hervorgehoben, „dass eine solche auf Gegenseitigkeit beruhende Willfährigkeit dahin führen muss, den Gemeingeist zu wecken, freundliche Geschäftsbeziehungen anzuknüpfen, und dadurch aus der Beförderung des Besten der einzelnen Verwaltung in ihrer Verbindung zu Allen wiederum dem gesammten Deutschen Eisenbahnwesen förderlich zu sein, ist unbezweifelt“.

„So fest diese Gesichtspunkte in den Augen der Commission stehen, eben so fest wünscht sie aber auch die Anwendung einer solchen auf Gegenseitigkeit beruhenden Uebereinkunft nach dem wahren, vorhin angedeuteten Zwecke zu begründen. Sie hat nicht unbeachtet lassen dürfen, dass eine solche Massregel unter der Controle der Oeffentlichkeit sich befindet, dass Regierungen und Landesvertretungen, die Organe der Gesellschaftsverwaltungen und die Theilhaber der Gesellschaften selbst ihr Interesse an der Massregel nehmen und dabei gewahrt wissen wollen. Um deswillen spricht die Commission den Wunsch aus, dass in den für die Anwendung der Massregel gegebenen Grundsätzen der grosse allgemeine Nützlichkeitszweck so scharf und präcise als möglich sich ausdrücken möge und dass darin der Schein einer jeden die Sache selbst nicht unmittelbar angehenden Rücksicht gemieden bleibe“.

Diese Begründung wurde von der Generalversammlung zu Nürnberg vom 28./29. Juli 1851 dadurch als vollkommen zutreffend anerkannt, dass der Commissionsentwurf zu einem neuen Freikartenreglement en bloc zur Annahme gelangte.

Am 1. Januar 1852 trat das neue Reglement in Kraft. Bis dahin hatte die gemäss § 2 gebildete Prüfungscommission den einzelnen Verwaltungen die ihr gebührenden Karten zuzutheilen. Hierbei fand aber dieselbe bezüglich der Oberbeamten-Karten, dass das von ihr selbst aufgestellte Kriterium der Zutheilung nur an solche Oberbeamte, welche unmittelbar unter der obersten Verwaltungsstelle fungiren, bei den erheblich von einander abweichenden Organisationsverhältnissen nicht stichhaltig sei, um allen Verwaltungen die gleiche Gerechtigkeit zu gewähren. Sie beschloss daher nur folgende 6 Kategorien von Beamten zur Benutzung der Vereinskarten für befugt zu erachten:

1. den obersten Administrativbeamten,
2. den obersten technischen Beamten,
3. den obersten Betriebsbeamten,
4. den obersten, dem gesammten Güterverkehre vorstehenden Beamten,
5. sämmtliche einzelnen Bahnstrecken vorgesetzte Bau- und Betriebsbeamte,
6. die selbstständigen Vorsteher der grösseren Werkstätten,

und diese Kategorien überall, insoweit dergleichen Stellungen bei den einzelnen Verwaltungen bestehen.

Da diese Karten nicht auf den Namen auszustellen waren, so beschloss die Commission ferner, die jeder Verwaltung zuzutheilende Anzahl Karten nach Massgabe der Länge, der Bedeutung und der sonstigen besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnen festzusetzen. Hiernach stellte sie deren Zahl fest für eine Verwaltung (K. K. Oesterreichische Staatsbahn) auf 10, für zwei (Königlich Hannoversche und Königlich Sächsische Staatsbahn)

auf je 5, für drei (Königlich Bayerische Staatsbahn, Kaiser Ferdinands Nordbahn und Königlich Preussische Ostbahn) auf je 4, für vier (Berlin-Hamburg, Köln-Minden, Niederschlesisch-Märkische und Königlich Württembergische Staatsbahn) auf je 3, für sechszehn auf je 2 und für die übrigen auf je 1 Karte.

Um eine gegenseitige Controle der Verwaltungen zu ermöglichen, sollten die Namen unter Beifügung der Function derjenigen Oberbeamten mitgetheilt werden, die mit Rücksicht auf die für befugt erachteten 6 Kategorien vom 1. Januar 1852 ab bei jeder Verwaltung zum Gebrauche der Karten verstattet werden möchten. Es ergingen indessen auf das diesbezügliche Circularschreiben der geschäftsführenden Direction vom 8. November 1851 so wenig übereinstimmende Antworten der Verwaltungen, dass die Commission sich genöthigt sah, von den Bestimmungen des Reglements gänzlich abzusehen und, vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung, auch die Karten für die Oberbeamten lediglich auf die Namen derselben auszustellen, welche Namen dann willkürlich ohne Rücksicht auf die Charge der Oberbeamten von den einzelnen Verwaltungen sollten angegeben werden dürfen. Bezüglich der Anzahl der Karten beschloss sie, den Vertheilungsmassstab von der Länge der im selbstgeleiteten Betriebe befindlichen Bahnen zu entnehmen in der Art, dass für jede Länge von angefangenen 5 Meilen bis zu 30 Meilen hinauf — hier also zur Empfangnahme von 6 Karten berechtigend — eine, und von da ab weiter fort für jede ferneren 10 Meilen eine weitere Karte zu verwilligen sei.

Nach diesen Grundsätzen gelangten die neuen Vereinskarten mit Schreiben der geschäftsführenden Direction vom 10. Januar 1852 provisorisch zur Vertheilung, jedoch konnte es definitiv dabei verbleiben, da in der Generalversammlung zu Stuttgart am 26. Juli 1852 das Verfahren der Commission gebilligt und Abänderung des Reglements nach Massgabe der erwähnten Grundsätze beschlossen wurde. Zugleich wurde dem Reglement die Bestimmung zugefügt, „dass denjenigen Verwaltungen, die der Freikartenvereinigung nicht angehören, oder denen nicht für ihre sämmtlichen Mitglieder Freikarten ertheilt worden sind, für ihre zur Generalversammlung abzusendenden Abgeordneten temporäre, 8 Tage vor und 8 Tage nach jeder Generalversammlung gültige Vereinsfreikarten von der geschäftsführenden Direction überwiesen werden dürfen“.

In Folge des § 11 des Reglements, wonach dasselbe alle drei Jahre in der Generalversammlung einer Revision unterzogen werden sollte, wurden zur Generalversammlung zu Breslau vom 23./24. Juli 1855 folgende Anträge gestellt:

1. dass auch solche Verwaltungen, welche den Betrieb auf ihren Bahnen nicht unmittelbar selbst leiten, an der Theilnahme des Freifahrt-Kartenreglements berechtigt sein sollen;

2. dass in Betreff der Karten unter den betheiligten Verwaltungen vollständige Reciprocität eingeführt und zu dem Zweck die Bestimmungen des Reglements gestrichen werden möchten, wonach die Verwaltungen solcher Bahnen, welche nach Entscheidung der Prüfungscommission nicht in den Linien der grossen Deutschen Reise- und Handelsstrassen sich befinden, die Freifahrtsbefugniss nur in einer beschränkten Weise erhalten;

3. dass es gestattet sei, die Ober-Beamtenkarten gleichzeitig auf die Namen mehrerer Oberbeamten ausstellen zu lassen.

Der Antrag sub 3 wurde abgelehnt, dagegen gelangten die Anträge 1 und 2 zur Annahme und zwar gegen das eingehend begründete Votum der Commission, welche die Ansicht aussprach, „dass die bisherigen Grundsätze die allein richtigen, auch jetzt noch massgebenden seien, und dass ein Aufgeben derselben zum Zweck der Erweiterung der Theilnahmebefugniss aus Rücksicht gegen einzelne Bahnverwaltungen die Auflösung der Uebereinkunft wegen der Freifahrten selbst über kurz oder lang mit sich ziehen dürfte“.

Nach Massgabe der erwähnten Abänderungsbeschlüsse wurde das Reglement neu redigirt und in der Generalversammlung zu Frankfurt a. M. vom 21./22. Juli 1856 nach nochmaliger Discussion der von der Commission vertretenen Ansicht genehmigt. Ein Antrag der Kaiser Ferdinands Nordbahn:

„den Mitgliedern der obersten Vorstandsstellen selbst solcher Bahnen, welche noch keinen Betrieb verwalten, ein wenn auch beschränktes Recht zu Freifahrten zu gewähren“,

wurde der Commission zur Vorberathung überwiesen.

Die durch die Beschlüsse der Breslauer Generalversammlung herbeigeführte Ausdehnung der Vereins-Kartenverausgabung erregte zuerst innerhalb des aus der Köln-Mindener, der Königlich Hannoverschen, der Herzoglich Braunschweigischen Staatsbahn, der Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Leipziger und Leipzig-Dresdener Bahn bestehenden Norddeutschen Eisenbahnverbandes Bedenken. Indem dieser Verband unter dem 4. Juni 1857 aussprach, wie er dringend die Aufrechthaltung der Freikartenvereinbarung im wohlverstandenen Interesse des Deutschen Eisenbahnvereins halte, aber gegründete Besorgniss habe, dass in der stattgefundenen Anwendung der Bestimmungen des Reglements der Verein selbst das Bestehen dieser nützlichen Vereinbarung in Gefahr stelle, beantragte er:

„dass die Generalversammlung zu München vom 27./29. Juli 1857 eine ausserordentliche Revision des Freikartenreglements beschliessen möge“.

Diesem Antrag wurde „fast einmüthig“ beigestimmt.

Denselben Wunsch für angemessene Revision des Reglements hatte auch das Königlich Preussische Handelsministerium. Dasselbe stellte deshalb selbst einen neuen Entwurf auf, ersuchte durch das Königliche Eisenbahncommissariat einzelne Privat-Eisenbahnverwaltungen zur gutachtlichen Aeusserung über denselben und legte ihn der Revisionscommission vor.

Der von Letzterer vereinbarte und der Generalversammlung zu Triest vom 13./15. September 1858 vorgelegte Entwurf lautete in den hauptsächlichsten Bestimmungen folgendermassen:

§ 2. 1. Zur Theilnahme sind nur diejenigen in den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgenommenen Verwaltungen berechtigt, deren Bahnen in einem Lande gelegen sind, das zum Deutschen Bunde gehört oder unter einer zum Deutschen Bunde gehörenden Regierung steht.

2. Die Mitglieder müssen zu derjenigen Betriebs-Verwaltungsstelle gehören, welche zur Centralleitung und Ausführung des eröffneten Betriebes auf einer für sich als ein Ganzes verwalteten einzelnen Eisenbahn oder eines für sich als ein Ganzes verwalteten Bahnnetzes von der höchsten Regierungsstelle oder nach Anleitung des Gesellschaftsstatuts von einer Gesellschaft niedergesetzt ist.

3. Die Mitglieder müssen entweder am Sitze der Verwaltung oder an einem an der Bahn belegenen Orte oder in einer solchen Nähe derselben wohnhaft sein, dass sie den Vorstandssitz von ihrem Wohnorte in der Zeit von höchstens fünf Stunden erreichen können.

4. Die Mitglieder müssen an der Wahrnehmung der laufenden Eisenbahngeschäfte der oberen Verwaltungsstelle einen regelmässigen Antheil nehmen.

§ 3. 1. Verwaltungen solcher Bahnen, welche nach Entscheidung der im § 5 bestimmten Prüfungsstelle nicht in den Linien der grossen Reise- und Handelsstrassen sich befinden, erhalten die Freifahrtsbefugniss in einer beschränkten Weise.

2. (Regelt den Berechtigungsanspruch solcher Bahnen, welche theilweise ausserhalb des Vereins-Kartenbezirks (§ 1) gelegen sind.)

3. Ist auf einer Bahn der Betrieb nur erst theilweise eröffnet, so soll im Allgemeinen die Anzahl der an die Verwaltung und die Oberbeamten dieser Bahn zu vertheilenden Vereinskarten vom billigen Ermessen der Prüfungscommission abhängen, jedoch für dieses Ermessen das Verhältniss der Meilenzahl der im Betrieb befindlichen zu der ganzen zu bauenden Bahnstrecke massgebend sein.

§ 6 betrifft die Ausfertigung der Vereinskarten und insbesondere den Ueberweisungsmassstab für die Ober-Beamtenkarten und giebt die Bestimmungen des § 4 des bisherigen Reglements fast wörtlich wieder.

Gegen diesen Commissionsentwurf brachten die Vertreter der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten folgenden Antrag ein:

„Die Bayerische Staats-Eisenbahnverwaltung hat die Ueberzeugung gewonnen, dass die seitherigen Differenzen über die Vereins-Kartenvertheilung und das Vorkommen dieser Frage auf jeder Generalversammlung zunächst in dem Mangel eines festen Princips und Massstabes für die Vertheilung der Directions-Mitgliederkarten beruhen. Nur durch Einführung eines festen und entsprechenden Vertheilungsmassstabes kann den daraus entspringenden Missverhältnissen für jetzt und für die Folge abgeholfen werden. Als solcher bietet sich, wie

bei den Oberbeamten, nur die Meilenlänge der in Betrieb gesetzten Bahn des u. s. w. Es wird daher zu dem Entwurf des Vereins-Kartenreglements folgender Abänderungsvorschlag gemacht:

Statt § 3 ist unter Weglassung der Ziffern 3 und 4 vor § 2 zu setzen:

3. Die Anzahl der einer jeden Verwaltung ohne Ausscheidung zwischen Verwaltungsmitgliedern und Oberbeamten zu überweisenden Karten wird nach der Länge der im eigenen Betriebe befindlichen Bahnen in der Weise festgesetzt, dass

a) bei den ersten 5 Meilen für jede angefangene Länge einer Meile eine,

b) bei den folgenden 10 Meilen für jede angefangene Länge von 2 Meilen eine,

c) von da ab für jede angefangenen ferneren 5 Meilen eine weitere Karte gewährt wird".

Die Generalversammlung beschloss, den Commissionsantrag en bloc anzunehmen und zwar mit Streichung des 3. und 4. Alineas des § 2 und unter Hinzufügung eines Zusatzes zu § 3 über die Berechtigung solcher Bahnverwaltungen, welche erst nach ihrem Beitritte zur Vereins-Kartenvereinigung Bahnstrecken ausserhalb des Vereins-Kartenbezirks bauen oder erwerben.

Zugleich aber wurde beschlossen, die Revision des Reglements unter besonderer Berücksichtigung des von den Vertretern der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten gestellten Antrages fortzusetzen, der bestehenden Commission sofort zu überweisen und durch diese der nächsten Generalversammlung zur Beschlussfassung vorbereiten zu lassen.

Da jedoch die Bayerischen Verkehrsanstalten demnächst ihren Antrag zurückzogen und andere Anträge weder im Schosse der Commission noch von einer anderen der vereinten Verwaltungen gemacht wurden, so konnte die Generalversammlung zu Danzig vom 30./31. Juli 1860 bezüglich des am 1. December 1858 eingeführten Reglements beschliessen, „dass die ausserordentliche Revision desselben für geschlossen zu erachten und der eine regelmässige 3jährige Revision vorschreibende interimistisch gestrichene § 19 des Reglements wieder Platz zu greifen habe".

Im Jahre 1863 wurden diesbezügliche Anträge nicht gestellt, dagegen wurde in der Generalversammlung zu Hannover vom 9./10. August 1864 beschlossen, auch Nichtdeutsche Eisenbahnverwaltungen in den Verein aufzunehmen und an der Vereins-Kartenübereinkunft Theil nehmen zu lassen. Die hiernach erforderlichen Abänderungen des Reglements wurden durch die bestehende Commission festgestellt und auf dem schriftlichen Wege den Verwaltungen zur Beschlussnahme unterbreitet. Nachdem deren Zustimmung einhellig erfolgt war, tratt das abgeänderte Reglement mit dem 1. Mai 1865 in Kraft.

In der Generalversammlung zu Wien vom 19./21. Juli 1869 wurden auf Antrag der Commission einige unwesentliche Abänderungen des Reglements betreffs des Verfahrens bei Ausgabe neuer Karten und der Erstreckung der Frist für die periodische Revision von 3 auf 4 Jahre beschlossen, auch die geschäftsführende Direction ermächtigt, den zur Generalversammlung abgeordneten Deputirten solcher Verwaltungen, welche nicht im Freikartenverbande sich befinden, resp. nicht für ihre sämmtlichen Mitglieder Vereinskarten besitzen, sowie den Abgeordneten der zu den Generalversammlungen eingeladenen ausländischen Bahnverwaltungen ebenfalls Vereinskarten mit einer Gültigkeit von 3 Wochen zu ertheilen.

Von nun ab tauchten wiederum Klagen über die zu grosse Ausdehnung des Vereins-Kartenwesens auf; mehrseitig wurde die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Reform betont; die geschäftsführende Direction sah sich daher veranlasst, die Vereins-Kartencommission um eingehende Prüfung der Beschwerden und Bedenken sowie um Vorbereitung etwaiger Abänderungsvorschläge zur Beschlussfassung der Generalversammlung zu ersuchen. Dementsprechend arbeitete die Commission ein neues Reglement aus, welches von dem bisherigen hauptsächlich darin abwich, dass es auch die Zahl der Mitgliederkarten nach Verhältniss der Meilenlänge der Bahnen bemessen wollte. Als in der Generalversammlung zu Heidelberg vom 22./25. September 1873 dieser Entwurf berathen wurde, erklärte der Vertreter der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, dass die von der Commission vorgeschlagenen Reformen zur Beseitigung der in dem VereinsKartenwesen hervorgetretenen Missstände nicht ausreichend seien, und dass diesen Missständen durch vereinzelte Reformen überhaupt nicht abgeholfen werden könne. Er stellte daher den Antrag:

„das zur Zeit geltende Vereins-Kartenreglement aufzuheben."

Dieser Antrag wurde jedoch mit bedeutender Majorität abgelehnt, dagegen der Antrag des Vertreters der Badischen Staatsbahn angenommen:

„dass von einer Modification des gegenwärtigen Vereins-Kartenreglements für jetzt abgesehen, dagegen in nächster Generalversammlung in Berathung gezogen werde, welche Aenderungen des Reglements, und namentlich, welche Beschränkungen in Ausgabe der Vereinskarten ohne Beeinträchtigung des Zwecks der Einrichtung geeignet sein würden".

Gleichzeitig wurde auf Antrag des Vertreters der Magdeburg-Leipziger Bahn der Beschluss der Generalversammlung zu Wien vom 19./21. Juli 1869 betreffs Ertheilung temporärer Karten zum Besuche der Generalversammlung an Deputirte solcher inländischen Verwaltungen, welche sich nicht im Vereins-Kartenreglement befinden, wieder aufgehoben.

Mit dem wiederholt durchgearbeiteten Commissionsentwurfe für ein neues Reglement hatte sich die zu Budapest vom 28. September bis 1. October 1874 tagende Generalversammlung zu befassen. Dieser Entwurf wollte

1. den bislang bei Zutheilung der Vereinskarten practisch geübten Grundsatz ausdrücklich zur Anerkennung bringen, dass für die einer Verwaltung zuzubilligende Anzahl Karten nur die dem regelmässigen Personenverkehr dienenden Bahnstrecken zu berücksichtigen sind;

2. denjenigen Mitgliedern und Oberbeamten, welche nicht am Sitze der Verwaltung oder an einem Stationsorte der Bahn ihren Wohnsitz haben, die Vereinskarte versagen;

3. für den Fall der Sequestration einer Bahn die im Wege der Sequestration eingesetzte Verwaltungsstelle für den Bezug der Vereinskarten berechtigt erklären;

4. für Mitglieder aller Verwaltungen den Anspruch auf Vereinskarten nach Verhältniss der Länge der Bahn beschränken.

Auch sollte in § 1 der Zweck der Vereins-Kartenübereinkunft treffender als bisher bezeichnet werden.

Während ihrer Arbeiten waren der Commission von den Directionen der Berlin - Hamburger und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn präcise Vorschläge für die Feststellung der Scala für die Vertheilung der Mitgliederkarten vorgelegt worden; Herr Eisenbahndirector Schmidt der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft hatte einen vollständig ausgearbeiteten Reglementsentwurf eingesendet, welcher insbesondere verlangte:

1. dass der Unterschied zwischen Mitglieder- und Oberbeamtenkarten ganz fallen gelassen und es jeder Verwaltung überlassen werde, wie sie die ihr zustehenden Vereinskarten unter ihre Mitglieder und Oberbeamten vertheilen wolle, und

2. dass die Inhaber der Vereinskarten bei Reisen, für welche sie gegen ihre Verwaltungen liquidiren, für die durchfahrenen Bahnstrecken Fahrgeld entrichten sollen.

Diese Vorschläge hatte die Commission nicht annehmen zu können geglaubt; auch in der Generalversammlung fanden sie keinen Beifall. Aber auch der Antrag der Commission wurde nicht angenommen, vielmehr nach eingehender Discussion beschlossen:

„Die bereits für Revision des Vereinsstatuts gewählte ausserordentliche Commission von 25 Mitgliedern zu beauftragen, Vermittelungsvorschläge, welche zur Erzielung einer Einigung geeignet erscheinen, an die nächste Generalversammlung zu bringen".

Das Resultat der Arbeiten dieser Commission war das heute gültige Vereins-Kartenreglement, da der bezügliche Entwurf in der zu Bremen vom 2. bis 4. August 1875 tagenden Generalversammlung mit wenigen unwesentlichen Modificationen angenommen wurde.

In dieser Versammlung wurden von verschiedenen Seiten noch folgende bemerkenswerthe Anträge gestellt:

1. den Absatz 2 der No. 1 des § 2 — Ueberweisung von Mitgliederkarten an gewisse Oberbeamten — zu streichen;
2. an Stelle des ersten Satzes des § 6 folgende Bestimmung aufzunehmen:

„Die Karten legitimiren diejenigen, auf deren Namen sie ausgestellt sind, zur Fahrt auf allen Vereinsbahnen mit den für Personenbeförderung bestimmten Zügen in der Wagen-

classe, auf welche sie lauten, sowie in den niedrigeren Wagenclassen. Die Vereinskarten für die Oberbeamten jeder Verwaltung sollen nur zu ¾ auf beliebige Wagenclasse, dagegen zu ¼ auf II. Wagenclasse lauten".

3. Im Passus a der No. 2 des § 1 das Wort: „ständige" zu streichen und dafür die Bestimmung aufzunehmen:
„Stellvertretende Mitglieder erhalten als solche keine Vereinskarte".
4. Im § 1 noch folgende Bestimmung aufzunehmen:
„Für Mitglieder und Oberbeamte, welche nicht am Sitze der Verwaltung oder an einem Stationsorte der Bahn ihren Wohnsitz haben, werden Vereinskarten nicht ertheilt".

Alle diese Anträge wurden abgelehnt und das Vereins-Kartenreglement, wie es aus den Verhandlungen und Beschlüssen hervorgegangen war, einstimmig angenommen. Dasselbe trat sodann am 1. Januar 1876 in Kraft.

In Vorstehendem ist der Entwickelungsgang der Vereins-Kartenübereinkunft genau verfolgt und sind bezüglich der wichtigsten Punkte die gestellten Anträge und gefassten Beschlüsse wörtlich wiedergegeben.

Dieses Material wird den Mitgliedern der neuerdings mit Revision des Vereins-Kartenreglements beauftragten Commission gewiss willkommen sein und vor Allem bewirken, dass für die nächste Generalversammlung die Herren Vertreter aller Verwaltungen ohne besondere Mühe in der wichtigen Angelegenheit sich genau orientiren können.

Aus demselben ist zu entnehmen, wie schon frühzeitig deutlich erkannt worden ist, dass die Uebereinkunft in sich selbst die Gefahr trage, durch zu weitgehende Ausdehnung der Bestimmungen missliebig und hinfällig zu werden.

Alle Mittel, welche zur Vermeidung der befürchteten Missbräuche nach und nach in Vorschlag gebracht und angewendet worden sind, haben sich als unzureichend erwiesen. Es ist deshalb zu befürchten, dass genau dasselbe Resultat sich ergeben wird, wenn auch die neuerdings ins Werk gesetzte Revision wieder zu den alten Massregeln greift.

Mag man die zur Vereins-Kartenbenutzung berechtigten Mitglieder und Oberbeamten möglichst genau kategorienweise bezeichnen, mag man die Unterscheidung zwischen Oberbeamten- und Mitgliederkarten in Wegfall bringen, mag man die Vertheilungsscala so oder so feststellen — es wird ebensowenig ein auf die Dauer befriedigendes Resultat erreicht werden wie früher, oder — es wird zwar die missbräuchliche Benutzung der Vereinskarten eingeschränkt, aber der Zweck der Uebereinkunft, dessen hohe Bedeutung noch von Niemandem geleugnet worden ist, in empfindlicher Weise zum Nachtheil der Gesammtinteressen geschädigt. Es wäre sehr zu beklagen, wenn das heute auf so manchen Gebieten herrschende Bestreben, mit dem Alten aufzuräumen und durch Wegfegen des historisch Gewordenen reine Bahn zu schaffen, auch jenes beabsichtigte und zu Wege brächte. Zur Zeit aber hat man zu dieser Befürchtung noch keine Berechtigung; die Nothwendigkeit einer Reorganisation des Vereins-Kartenwesens wird vielseitig empfunden. Naturgemäss kann die Ursache nur in der Geldfrage gesucht und gefunden werden, da es jeder Eisenbahnverwaltung gleichgültig sein muss, wie oft und in welcher Zahl die Directoren und Beamten anderer Verwaltungen über ihre Linien reisen, wenn sie wie andere Reisende Fahrgeld zahlen. Findet letzteres nicht statt, wie dies heute bezüglich der Vereins-Karteninhaber der Fall ist, so tritt allerdings vielfach eine höchst drückende Benachtheiligung einzelner Verwaltungen, deren Linien innerhalb der wichtigsten Reisewege liegen, ein. Diese Linien werden monatlich vielleicht von 100 Vereins-Kartenmitgliedern passirt, während über die Linien anderer Verwaltungen kaum ein einziges reist. Die heutige Vereins-Kartenübereinkunft, welche ausweislich der Verhandlungen auf dem Princip der vollständigen Reciprocität unter den betheiligten Verwaltungen beruhen soll, bringt also thatsächlich die grösste Ungleichmässigkeit der gegenseitigen Inanspruchnahme zu Wege. Das zur Vermeidung dieses Missstandes früher bestandene Auskunftsmittel, den Verwaltungen solcher Bahnen, welche nicht in den Linien der grossen Reise- und Handelsstrassen sich befinden, die Freifahrtbefugniss nur in einer beschränkten Weise zu ertheilen, kann unmöglich zur Wiederaufnahme empfohlen werden, weil für Feststellung des massgebenden Begriffes jedes Kriterium fehlt. Die Annahme einer anderen engeren Vertheilungsscala — wie seitens der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. vorgeschlagen worden ist — wird zwar die Zahl der Freifahrten beschränken, lässt aber selbstverständlich das oben erwähnte Missverhältniss der gegenseitigen Inanspruchnahme der vereinten Verwaltungen unberührt.

Liegt die Ursache der Nothwendigkeit einer Reorganisation des Vereins-Kartenwesens einzig und allein in der Geldfrage, so ist es wohl natürlich, die zu ergreifenden Massregeln mit der Geldfrage in directe Verbindung zu bringen. Aus diesem Grunde glaubt der Schreiber dieses vorschlagen zu sollen:

„Man möge das bestehende, aber zum 1. Januar 1880 gekündigte Vereins-Kartenreglement, welches seiner Zeit mit vieler Mühe und nach langen Erörterungen zu Stande gebracht, dann aber von allen Verwaltungen einstimmig angenommen worden ist, ruhig fortbestehen lassen, und dasselbe nur dahin ergänzen, dass die einzelnen Verwaltungen sich gegenseitig für die stattgehabte Benutzung ihrer Linien durch Vereins-Karteninhaber eine gleichmässige, die Selbstkosten annähernd deckende Geldvergütung gewähren, etwa pro Kilometer der durchfahrenen Strecken für I. Classe 0,05 M und für II. Classe 0,03 M, d. h. circa 50 pCt. der jetzt in Deutschland durchschnittlich angenommenen Sätze des Personen-Geldtarifs."

Die bei solcher Vereinbarung erforderlichen Bestimmungen über die Controle der gemachten Fahrten und die Abrechnung sind unschwer aufzustellen. Wird dieser Vorschlag angenommen, so werden alle Klagen wegen ungebührlicher Ausnutzung der Freifahrtenvereinigung verstummen, die gegenseitige Inanspruchnahme der vereinten Verwaltungen wird in das richtige Verhältniss gebracht, und damit das Princip der vollständigen Reciprocität wirklich eingeführt, die Verwaltungen fühlen sich in eigenem Interesse bewogen, die Vereinskarten für die I. Wagenclasse nur nach Massgabe des wirklichen Bedürfnisses zu verlangen, und schliesslich — um allen Verhältnissen Rechnung zu tragen — bleibt es jeder Verwaltung anheimgestellt, ob sie mit der einen oder anderen Verwaltung über Verzicht auf den gegenseitigen Vergütungsanspruch sich vereinbaren will und in welchem Umfange sie die an andere Verwaltungen zu zahlenden Vergütungen von den betreffenden ihr zugehörigen Vereins-Karteninhabern in Rückeinnahme bringen will. T.

Beitrag zur Lösung der Frage über die Wahl der Motoren für den Bahn-Omnibusbetrieb.

Erwiderung.

In No. 55 ist eine Besprechung der in No. 44 auszugsweise enthaltenen „Mittheilungen über die auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ausgeführten Versuchsfahrten mit dem Weissenborn'schen Dampfwagen" gegeben, die umsomehr einer Erwiderung bedarf, als die objective Beurtheilung der verschiedenen Systeme, die allein nur für die Eisenbahnverwaltungen Interesse haben kann, verlassen und die lediglich im Stadium des Versuchs befindliche Frage in einer Weise aufgefasst wird, als wenn es sich hierbei nur um eine Gegenüberstellung der Firma Krauss & Co. zu den übrigen Systemen handelte. So sehr wir die Verdienste dieser Firma um den Locomotivbau zu schätzen wissen, und so interessant es ist, von dem Herrn Verfasser zu erfahren, was Alles noch die vorgenannte Firma zu thun beabsichtigt und zu welchen Preisen sie die Locomotiven und Wagen liefern will,*) so darf doch nicht übersehen werden, dass sich im Bereich des Deutschen Eisenbahnvereins ausser der Firma Krauss & Co. noch zahlreiche Locomotiv-Bauanstalten befinden, welche derartige kleine Locomotiven bauen können oder bereits gebaut haben.

Um den wissenschaftlichen Character der in Rede stehenden Frage nicht zu beeinträchtigen, dürfte es sich daher empfehlen, bei Erörterung dieser Angelegenheit vorzugsweise die Vor- und Nachtheile der verschiedenen Systeme im Auge zu behalten.

*) Wir glauben constatiren zu sollen, dass der Herr Verfasser des Aufsatzes in No. 55 der Firma Krauss & Co., ganz fern steht. Die Redaction.

Der Herr Verfasser hat ferner in sehr ausführlicher, und, wie wir meinen, überflüssiger Weise durch eine Berechnung der Kosten der Reservemaschinen und Wagen bei dem Belpaire'schen und Weissenborn'schen Dampfwagen den Nachweis zu führen gesucht, dass die bei dem letzteren leicht ausführbare Trennung der Maschine von dem Wagen gegenüber dem Belpaire'schen Dampfwagen, bei welchem Maschine und Wagen sich in unlösbarer Verbindung befinden, nicht nur keine Vortheile biete, sondern theurer sei. Die letztere Voraussetzung würde nur dann zutreffen, wenn es nicht möglich sein sollte, die Dampfwagen in Deutschland resp. Oesterreich-Ungarn ebenso billig zu bauen, wie in Belgien — eine Annahme, die von der Firma Krauss & Co. gewiss nicht bezweifelt werden wird. Abgesehen von diesem Kostenvergleich, der dadurch vollständig gegenstandslos ist, dass Dampfwagen nach dem System Belpaire und Rowan bei gleicher Grösse und Ausstattung auch nahezu gleiche Beschaffungskosten erfordern, wird es wohl für jeden Sachverständigen, der diese Frage objectiv beurtheilt, keiner weiteren Begründung bedürfen, dass die Trennung der Maschine von dem Wagen in Betreff der Stationirung, Reparatur und Beschaffung erhebliche Vortheile bietet. Dass diese Ansicht auch bereits von anderer Seite getheilt wird, geht daraus hervor, dass, abgesehen von den Constructionen von Fairlie, Brunner und Rowan, ausser den beiden Dampfwagen, welche in ähnlicher Weise wie der Weissenborn'sche Dampfwagen in der Locomotiv-Bauanstalt von Schwartzkopff in Berlin gebaut werden, auch der nach der Construction von Herrn Thomas, Mitglied der Specialdirection der Hessischen Ludwigsbahn, in der Maschinenbau-Actiengesellschaft Nürnberg in der Ausführung begriffene Dampfwagen, wie in No. 50 mitgetheilt, so construirt ist, dass Maschinen- und Wagenabtheilung getrennt und daher bei Reparatur eines dieser Theile eine Trennung rasch und leicht erfolgen und jeder Theil für sich nutzbar gemacht werden kann.

Der Herr Verfasser bezeichnet ferner bei einem Vergleich des Krauss'schen Bahn-Omnibuszuges mit dem Weissenborn'schen Dampfwagen als wichtige Vortheile des ersteren:

1. Der Bahn-Omnibuszug kann nach Ankunft auf seiner Endstation nach wenigen Minuten seine Rückfahrt antreten, während der Dampfwagen erst auf einer grossen Drehscheibe gedreht werden muss;

2. das auf jede Achse drückende Gewicht und somit der Angriff auf den Oberbau der Bahn ist bei dem Bahn-Omnibuszuge erheblich geringer wie bei dem Dampfwagen;

3. die ersten Anschaffungskosten beim Betriebe mit Bahn-Omnibuszügen sind sehr viel niedriger wie die für den Dampfwagenbetrieb.

Was den ersten Punkt betrifft, so ist in den Mittheilungen über die Versuchsfahrten auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ausdrücklich Folgendes erwähnt: „Hierbei ist zu bemerken, dass das Drehen des Dampfwagens, zu welchem Zweck eine Locomotivdrehscheibe von in min. 11,3 m Durchmesser erforderlich ist, als ein Nachtheil bezeichnet werden muss, der die Benutzung des Dampfwagens erschwert; es wird daher Aufgabe der Zukunft sein müssen, geeignete Anordnungen zu treffen, dass auch das Rückwärtsfahren des Dampfwagens ohne Gefährdung der Sicherheit des Betriebes zugelassen werden kann".

Wie gross übrigens dieser Nachtheil, dass der Dampfwagen nach jeder Fahrt gedreht werden muss, für den Betrieb ist, lässt sich darnach beurtheilen, dass bei den Dampfwagenfahrten zwischen dem Dresdener und Lehrter Bahnhofe in Berlin die Zwischenzeit zwischen der Ankunft und Abfahrt auf den Endstationen in min. 20 Minuten beträgt.

Was die Punkte ad 2 und 3 betrifft, so übersieht der Herr Verfasser, dass die Omnibuszüge auf der Strecke Berlin-Grünau mit dem Dampfwagenbetriebe nicht in directen Vergleich gestellt werden können.

Läge die Frage überall so einfach wie auf der Strecke Berlin-Grünau, welche eine Länge von nur 13,72 km hat, fast horizontal ist, nur Curven von 1 880 m zeigt, auf welcher Strecke es sich überdies nur um die Beförderung von Personen in einer Wagenclasse ohne Gepäck, Post, Eilgut etc. und zwar bei 30 km Fahrgeschwindigkeit handelt, und wo ausserdem eine besondere Gesellschaft, der Bauverein Adlershof-Grünau, die Initiative für die Beschaffung der Zugkraft und Einrichtung der Züge ergriffen und das Risico übernommen hat, dann würde wahrscheinlich kein Zweifel sein, dass man unter gleichen Verhältnissen ebenfalls derartige Locomotiven anwenden würde. Und es kann vielleicht auffallen, dass man nicht noch weiter gegangen und bei der Geschwindigkeit von 30 km den Versuch gemacht hat, an Stelle der gewöhnlichen Eisenbahn- Personenwagen Pferdebahnwagen anzuwenden, durch deren Benutzung noch die Möglichkeit geboten wäre, die Pferdebahnwagen auf die naheliegende Pferdebahn übergehen zu lassen.

So einfach und günstig wie auf der Strecke Berlin-Grünau werden jedoch nur selten die Verhältnisse liegen. Es wird sich in den meisten Fällen um längere Strecken mit ungünstigeren Steigungs- und Curvenverhältnissen, und nicht nur um Omnibuszüge mit nur einer Wagenclasse ohne Gepäck, Post, Eilgut etc. und bei nur 30 km Fahrgeschwindigkeit, sondern um den Ersatz von Personenzügen mit grösserer Fahrgeschwindigkeit handeln.

Wie schon bei ungünstigen Steigungsverhältnissen und bei Fahrgeschwindigkeiten über 30 km hinaus die auf der Berlin-Görlitzer Bahn im Betriebe befindliche Krauss'sche Tramwaymaschine nicht mehr in Concurrenz tritt und dann in Frage kommt, welche andere leistungsfähigere Maschinengattung bei getrennter Maschine dem Dampfwagen gegenüber gestellt werden kann, und welches System dann vorzuziehen sein wird, so kann auch dann nicht mehr von einem directen Vergleich die Rede sein, wenn es sich um die Beförderung von Personen in mehreren Wagenclassen, sowie um die Beförderung von Eil- und Stückgut handelt, wofür der Bahn-Omnisbuszug auf der Strecke Berlin-Grünau keinen Anhalt bietet.

Ausserdem ist nicht zu übersehen, dass es sich bei den Dampfwagen, wie auch in Betreff des Dampfwagens der Hessischen Ludwigsbahn hervorgehoben wird, neben einer möglichst weitgehenden Verminderung der Betriebskosten, um eine wesentliche Steigerung der Fahrgeschwindigkeit handelt, da eine solche von 30 km pro Stunde bei längeren Strecken und in solchen Fällen, wie bei der Berliner Ringbahn, wo es sich darum handelt, Umwege und das öftere Halten auf den Stationen durch schnellere Fahrt auszugleichen, nicht genügt. Wir zweifeln auch nicht, dass dieses Ziel erreicht werden wird, da einerseits die Erfahrungen mit dem Belpaire'schen Dampfwagen auf der Belgischen Staatsbahn zeigen, dass einer grösseren Fahrgeschwindigkeit über 30 km pro Stunde hinaus keine Bedenken entgegenstehen, und da andererseits in der Construction des Dampfwagens selbst ebensowenig ein Grund gegen die Anwendung einer grösseren Fahrgeschwindigkeit zu finden ist.

Schliesslich können wir nur der in den Mittheilungen über die auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn stattgefundenen Versuchsfahrten enthaltenen Bemerkung beistimmen, dass es nicht nur von der weiteren Ausbildung und Vervollkommnung beider Systeme — getrennte Maschine oder Dampfwagen —, sondern vorzugsweise von den örtlichen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen und insbesondere von Beantwortung der Frage abhängig ist, ob es sich um Omnibuszüge auf kurze Strecken in der Nähe grosser Städte oder um den Ersatz für Personenzüge handelt, die eine überaus geringe Frequenz haben und doch befördert werden müssen, welchem System — Dampfwagen oder getrennte Maschine — in jedem einzelnen Falle der Vorzug zu geben sein dürfte. Es werden daher zahlreiche Fälle vorkommen, in denen sich die Anwendung einer getrennten Maschine allein zweckmässig erweist, und zahlreiche Fälle eintreten, in denen der Dampfwagen den Vorzug verdient. In keinem Falle ist die Frage so aufzufassen, als wenn es sich nur um die Herrschaft des einen Systems handelte. Beide Systeme werden vielmehr nebeneinander bestehen, und wie wir jetzt schon mit Sicherheit annehmen können, in hohem Grade dazu beitragen, die Betriebsausgaben der Personenzüge zu vermindern.

Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen.

Ueber diese vieldiscutirte, besonders von landwirthschaftlichen Vereinen des Deutschen Nordostens lebhaft, mitunter gegen die Bahnen äusserst leidenschaftlich behandelte Frage gaben wir noch im Anfang des vorigen Jahres eine ausführlichere Besprechung nach der vom Aeltestencollegium der Berliner Kaufmannschaft an das Ministerium gerichteten Eingabe. Indessen war, wie die „Landwirthschaftliche Presse" in No. 61 ausführt, auch der Deutsche Landwirthschaftsrath s. Z. und insbesondere im Herbst 1874 mit dieser Angelegenheit beschäftigt gewesen und hatte unter dem 26. October 1874 in einer Denkschrift dem Herrn Reichskanzler verschiedene Anträge unterbreitet, welche u. A. sich auf eine Erhöhung der Beträge der Maximal-Entschädigungssätze im Eisenbahn-Betriebsreglement vom 11. Mai 1874, ferner auf die Desinficirung der Eisenbahnwagen, auf die Verhinderung einer Ueberfüllung der Wagen bei der Verladung, auf practische Einrichtung der Viehwagen, auf Vorkehrungen zum Füttern und Tränken, auf erleichterte Entfernung der thierischen Ausscheidungen aus den Wagen, auf die Versendung von Nutzthieren mittelst Frachtbriefes ohne Begleitung und Verpflegung derselben während der Reise, auf die Beförderung von Viehwagen mit Personen-, gemischten oder Vieh-Expresszügen, auf die innere Einrichtung der Vieh-Transportwagen, auf die Stellung der offenen Transportwagen nicht unmittelbar hinter dem Tender der Locomotive, auf die Ventilation der Wagen, auf die Gestellung verdeckter Wagen auf Verlangen des Absenders u. s. w. bezogen.

Einem Theile der Anträge in Bezug auf die Desinfection ist durch das Gesetz vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen, genügt worden. Der Hauptsache nach aber wird den Wünschen des Deutschen Landwirthschaftsraths erst der neueste unter dem 13. v. Mts. veröffentlichte Erlass des Reichskanzlers gerecht. Derselbe umfasst 11 Paragraphen, welche wir hier wiedergeben.

Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung hat der Bundesrath nachstehende Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen beschlossen:

I. Verladung. § 1. Ladeanlagen. Die Bahnhöfe und Haltestellen, auf welchen lebende Thiere zur Verladung kommen, müssen mit Vorrichtungen versehen sein, welche ein directes Verladen der Thiere aus jedem und in jeden Wagenraum und zwar dergestalt gestatten, dass die Verladung sowohl von der Stirn- als auch von der Langseite des Wagens erfolgen kann.

Bei hölzernen Verladerampen ist die Oberfläche in zweckentsprechenden Zwischenräumen mit schmalen, halbrunden Latten zu versehen, damit die Thiere sicher fussen können.

Die Oberfläche der festen Rampen darf eine stärkere Neigung als 1 : 8 und diejenige der beweglichen Vorrichtungen eine stärkere Neigung als 1 : 3 nicht erhalten.

Die Ueberladebrücken zwischen Rampe und Wagen müssen eine hinreichende Breite haben und beim Verladen von Kleinvieh zu den Seiten mit Einfriedigungen versehen werden, welche gegen ein seitliches Abdrängen der Thiere Schutz gewähren.

Auf Bahnhöfen mit regelmässigem grösseren Viehversandt, sowie auf den Tränkestationen (§ 6) — bezw. in deren Nähe — sind von den Bahnverwaltungen zur vorübergehenden Unterbringung des Viehes eingefriedigte und überdeckte Räume — Buchten, auch Banzen genannt — herzustellen und mit Brunnen oder einer Wasserleitung wie mit Vorrichtungen zu versehen, welche das Füttern und Tränken der Thiere ermöglichen. Die Räume sind zum Zweck der Trennung der Thiere verschiedener Gattungen bezw. des Grossviehes und des Kleinviehes in kleinere Abtheilungen zu theilen, und muss der Fussboden so beschaffen sein, dass eine ordnungsmässige Reinigung desselben möglich ist.

Für die vorübergehende Unterbringung der Thiere in überdeckten Räumen kann ein Standgeld erhoben werden, dessen Höhe von der Aufsichtsbehörde bestimmt wird und im Tarif zu publiciren ist.

§ 2. Beschaffenheit und Einrichtung der Wagen. Die Beförderung der Thiere ist in offenen (hochbordigen) wie in bedeckten Wagen statthaft.

Die lichte Breite der zum Transport von Grossvieh zu benutzenden Wagen soll mindestens 2,400 m betragen.

Die offenen Wagen müssen bei Verwendung für den Transport von Grossvieh eine Bordhöhe von mindestens 1,500 m über dem Fussboden und bei Verwendung für den Transport von Kleinvieh eine solche von mindestens 0,750 m haben.

Die bedeckten Wagen sind zum Zwecke der Ventilation mit nahe der Wagendecke liegenden verschliessbaren Oeffnungen von etwa 0,400 m Länge und 0,300 m Breite zu versehen. Fehlen diese, so müssen an den Schiebethüren der Langseiten bezw. an den Thüren der Stirnseiten der Wagen Vorrichtungen angebracht werden, welche das Offenstellen der Thüren bei Grossvieh bis zu 0,350 m und bei Kleinvieh bis zu 0,150 m Länge ermöglichen oder es muss bei vollständig geöffneten Thüren die Thüröffnung durch einen Bretterverschlag in höchstens 1,500 m Höhe über dem Fussboden des Wagens oder durch Lattengitter verstellt werden.

Zum Festbinden der Thiere sind Vorrichtungen, als eiserne Ringe etc., an den Wagen anzubringen.

Die Grösse der inneren Bodenfläche eines jeden zur Beförderung der Thiere zu benutzenden Wagens ist, in Quadratmetern ausgedrückt, auf der Aussenseite des Wagens anzugeben.

§ 3. Art der Verladung. Die Thiere dürfen nicht geknebelt und in Säcken, Käfigen, Kisten oder ähnlichen Behältern nur dann, wenn dieselben hinlänglich geräumig und luftig sind, zur Beförderung aufgegeben werden.

Bei Festsetzung der grössten Zahl der in einen Wagen zu verladenden Thiere ist davon auszugehen, dass Grossvieh nicht aneinander oder gegen die Wandung des Wagens gepresst stehen darf, für Kleinvieh aber genügender Raum, um sich legen zu können, verbleiben muss.

Die Verladung von Grossvieh und Kleinvieh sowie von Thieren verschiedener Gattung in denselben Wagen ist nur gestattet, wenn die Einstellung in durch Barrièren, Bretter- oder Lattenverschläge von einander getrennten Abtheilungen erfolgt.

Ueber die zulässige grösste Stückzahl der in einen Wagen oder in die einzelnen Abtheilungen desselben aufzunehmenden Thiere entscheidet im Streitfalle der diensthabende Stationsbeamte.

Das Bestreuen der Fussböden offener Wagen mit brennbarem Material ist unzulässig.

II. Beförderung. § 4. Züge, Viehzüge. Die Beförderung lebender Thiere findet in besonderen Viehzügen, in Eilgüterzügen, Güterzügen und Personenzügen statt.

Wo das Bedürfniss vorliegt, sind auf den Hauptverkehrslinien Fahrpläne für facultative Viehzüge vorzusehen, welche mit den zur Viehbeförderung dienenden Zügen der Nebenlinien dergestalt in Verbindung stehen, dass für das auf den letzteren zu- und abgehende Vieh die Aufenthaltszeit auf das Bedürfniss beschränkt wird.

Solche Viehzüge sollen an bestimmten, von den Bahnverwaltungen für längere Zeitfristen bekannt zu machenden Tagen verkehren.

Steht soviel Vieh zur Beförderung, dass zu dessen Verladung mindestens 24 Achsen erforderlich werden, so ist in Ermangelung anderer Beförderungsgelegenheit ein besonderer Viehzug abzulassen.

§ 5. Geschwindigkeit der Viehzüge. Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Viehzüge (§ 4 Abs. 2) darf — vorbehaltlich der Befugniss der Landesregierung, in Rücksicht auf besondere Verhältnisse eine Abweichung zu gestatten — nicht weniger als 25 km in der Stunde betragen.

Soweit Bestimmungen des Bahn-Polizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung der Anwendung dieser Geschwindigkeit entgegenstehen, tritt Ermässigung derselben in dem dadurch bedingten Umfange ein.

Auf die Viehzüge der Militärverwaltung findet die Bestimmung im Abs. 1 über die Geschwindigkeit keine Anwendung.

§ 6. Tränkung. Das Reichs-Eisenbahnamt bestimmt nach Anhörung der betheiligten Landesregierungen diejenigen Stationen, welche für Viehzüge (§ 4 Abs. 2 mit Tränkevorrichtungen auszustatten sind (Tränkestationen).)

Bei Bestimmung dieser Stationen ist davon auszugehen, dass, wenn Transporte eine längere Zeitdauer als 24 Stunden erfordern, inzwischen eine Tränkung der Thiere stattfinden muss.

Bei allen Transporten, welche für die Fahrt zwischen dem Absende- und Bestimmungsorte fahrplanmässig eine Zeit von 24 Stunden und darüber erfordern, muss die Tränkung auf einer zwischenliegenden Tränkestation ohne Rücksicht auf die bis zu derselben von den Thieren durchfahrene Zeit vorgenommen werden. Bei solchen Transporten kommt eine Tränkungsgebühr zur Erhebung, deren Höhe von der Aufsichtsbehörde bestimmt wird und in dem Tarif zu publiciren ist.

Für die Tränkung ist ein längerer, bei Berechnung der durchschnittlichen Geschwindigkeit (§ 5) ausser Betracht bleibender Aufenthalt vorzusehen.

§ 7. Rangiren. Das Rangiren der mit Thieren beladenen Wagen ist auf das dringendste Bedürfniss zu beschränken und stets mit besonderer Vorsicht vorzunehmen; insbesondere ist heftiges Anstossen dabei in jedem Falle zu vermeiden.

§ 8. Begleitung. Macht eine Sendung von Grossvieh eine oder mehrere Wagenladungen aus, so darf dieselbe nicht ohne Begleitung (§ 40 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands) zur Beförderung angenommen werden und ist dann mindestens für je 3 Wagen ein Begleiter zu stellen.

Bei Transporten zur Nachtzeit müssen die Begleiter mit gut brennenden Laternen versehen sein.

§ 9. Desinfection. Die Verpflichtung der Bahnverwaltungen zur Reinigung (Desinfection) der benutzten Transport-

mittel, Geräthschaften, Rampen u. s. w., regelt sich nach den Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen, vom 25. Februar 1876 (Reichs-Gesetzblatt S. 163).

III. Schlussbestimmungen. § 10. Den Bahnverwaltungen liegt die Pflicht ob, die Erfüllung der für die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren gegebenen Bestimmungen zu überwachen.

§ 11. Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 15. October 1879 in Kraft. Dieselben werden durch das „Centralblatt für das Deutsche Reich“ und ausserdem von den Bundesregierungen publicirt.

Für die Herstellung der angeordneten Einrichtungen kann von der Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts eine Befristung gewährt und in derselben Weise auch im übrigen eine Abweichung von einzelnen Bestimmungen zugelassen werden.

Die der Vorschrift im § 2 nicht entsprechende Breite und Bordhöhe vorhandener Wagen soll deren Fortgebrauch bis zum Umbau nicht hindern; ein solcher kann behufs Herstellung der vorgeschriebenen Breite und Bordhöhe nicht verlangt werden.

Die von den Bundesregierungen oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahnamt mitzutheilen.

Berlin, den 13. Juli 1879.

Der Reichskanzler.
v. Bismarck.

Aus den Jahresberichten Deutscher Handelskammern.

J— Die Pfälzische Handels- und Gewerbekammer zu Ludwigshafen a./Rhein spricht sich über zwei Fragen des Eisenbahnwesens, die gegenwärtig einer eingehenden Untersuchung und Prüfung auch behördlicherseits unterliegen, in ausführlicher Weise aus, und dürfte das Urtheil der Kammer um so höher zu schätzen sein, als die dabei beregten Missstände hauptsächlich, ja zum Theil ausschliesslich die Verkehrsinteressenten Nord- und Mitteldeutschlands berühren, die Pfälzische Kammer daher in der Lage ist, durchaus objectiv urtheilen zu können. Es heisst im Berichte:

„In Norddeutschland, hauptsächlich in Thüringen, woselbst die Bahnen noch mit Wagen von 5 000 kg Tragfähigkeit gut versehen sind, können auch bei Aufgabe von 10 000 kg, sofern nicht Wagen mit dieser Tragkraftziffer zur Verfügung stehen, Wagen zu 5 000 kg zur Verladung gestellt werden. Dagegen liesse sich nun nicht wohl etwas einwenden, da eben auch diese Wagen benützt werden sollen, allein, dass alsdann, wie thatsächlich der Fall, auch die höhere Fracht für Sendungen von 5 000 kg bezahlt werden soll, ist eine Zumuthung, die durchaus ungerecht ist und der Willkür Thür und Thor öffnet, ganz abgesehen davon, dass sie genaue Calculationen beim Einkauf belangreicher Waarengattungen, wie Sprit, Zucker, Oel, Mehl etc. unmöglich macht. Wir halten es daher in Uebereinstimmung mit der Handelskammer zu Halle, die diesen Gegenstand zur Sprache gebracht hat, für geboten, dass bei Aufgabe von 10 000 kg irgend welcher Waare der dafür festgesetzte Frachtsatz in Anwendung zu kommen hat, gleichviel, ob es der betreffenden Bahnverwaltung zur Zeit möglich ist, dafür einen oder zwei Waggons zur Verfügung zu stellen.

„Der 1. April d. J. überraschte das verkehrtreibende Publicum mit einem Erlass des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, wonach die wissentliche Ueberladung der Güterwagen über die angegebene Tragkraftsziffer hinaus als unzulässig erklärt wird, während bis dahin eine Mehrbelastung bis zu 5 pCt. gestattet war. Diese bisherige Uebung war practisch, denn sie kam dem Verkehr insoweit entgegen, dass Güter, die Netto gehandelt werden, unter Zugabe des Taragewichts, und solche, die von besonderer Schwere sind und eine Theilung nicht zulassen, verladen werden konnten, auch wenn dadurch die Tragkraftsziffer der Wagen um einige Procente überstiegen wurde. — Die Gründe, die für die Neuerung ins Feld geführt werden, sind unserer Ueberzeugung nach nicht stichhaltig, denn es ist nicht anzunehmen, dass die Construction der Wagen genau auf 5 000 oder 10 000 kg Tragkraft berechnet ist, und eine Mehrbelastung innerhalb des kleinen Spielraumes von 5 pCt. kann die Nachtheile nicht im Gefolge haben, die in dem Erlass behauptet werden. Was die hygroscopische Natur mancher Güter betrifft, die als gefahrbringend mit angeführt wird, so dürfte es bei diesen wohl am ehesten möglich sein, ein genaues, der Ladefähigkeit der Wagen entsprechendes Gewicht zur Aufgabe zu bringen, da sie sich zumeist in losem Zustande befinden und ein Ab- und Zuthun keinerlei Schwierigkeiten unterliegt. Es wird dann aber nothwendig sein, dass die Bahnverwaltungen an ihren Stationen in genügender Anzahl für Brückenwagen Sorge tragen, damit eine Wägung stattfinden kann, denn selbst das vorsichtigste Abwägen in kleineren Partien vor der Verladung wird bei dem unvermeidlichen Ausschlag bei 5 000 und 10 000 kg eine Ueberlastung mit sich bringen. Auch müsste darauf gesehen werden, dass das wirkliche Taragewicht der Wagen, das mit dem angeschriebenen nicht immer übereinstimmt, jeweils genau ermittelt würde, um ungerechten Beschuldigungen vorzubeugen.

„Das Alles sind berechtigte Forderungen einer so rigorosen Bestimmung gegenüber, die Zeit und Geld kosten, aber ersichtlich einen practischen Werth nicht haben, zumal um deswillen, weil die seitherigen Erfahrungen im Eisenbahnbetriebe den vorgebrachten Gründen, die zu dem Verbote geführt haben, nicht Recht geben. Nun sind zwar die Süddeutschen Bahnen zunächst bei der ganzen Angelegenheit nicht betheiligt, haben es bis heute auch abgelehnt, in gleicher Weise vorzugehen, allein die Empfänger von Bahngütern aus Norddeutschland sind deshalb doch geschädigt, soweit die dortigen Bahnverwaltungen sich zur Ausführung der ministeriellen Verfügung herbeigelassen haben, und umgekehrt bleibt eine Belästigung bei Versendungen dahin nicht ausgeschlossen. Im Interesse allgemein eingebürgerter Handelsgebräuche und eines von möglichen Chikanen untergeordneter Stellen thunlichst freien Verkehrs ist daher zu wünschen, dass die Süddeutschen Bahnverwaltungen nicht nur bei ihrer bisherigen Uebung verharren, sondern auch durch geeignete Unterstützung ihrer Norddeutschen Colleginnen dahin zu trachten suchen, dass die oben angezogene Verfügung des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten recht bald wieder zurückgenommen wird“.

Die Handels- und Gewerbekammer in Heilbronn von der Ansicht ausgehend, dass bei der beabsichtigten durchgreifenden Reorganisation der Tarife sämmtlicher Deutschen Eisenbahnen die volkswirthschaftlich so hochwichtige Frage der Differentialtarife obenan stehen wird, widmet derselben in ihrem Jahresbericht folgende eingehende Betrachtung:

„So lange thatsächlich die einen Seestädte für, die anderen gegen Aufrechterhaltung der Differentialtarife kämpfen und auch nicht behauptet werden kann, dass die Interessen des Binnenlandes in allen Fällen die Beseitigung derselben erheischen, ist auch die Frage der Berechtigung und des Bedürfnisses der Differentialtarife nicht mit einem einfachen Ja oder Nein zu beantworten. Dieselben bilden ein zweischneidiges Schwert, das bei willkürlicher Handhabung seitens einzelner Bahnverwaltungen ebenso zum Beschützer einer künstlich grossgezogenen Industrie, wie zum Zerstörer von sonst noch so gesunden und naturgemäss erscheinenden Unternehmungen werden, in der Hand einer gerechten, über den einzelnen Interessen stehenden Behörde aber durch Ausgleichung etwaiger Missverhältnisse unserer Production und Consumtion wohlthätige Dienste leisten kann. Wenn auf Grund der Vereinbarung einiger dabei hauptsächlich interessirten Bahnverwaltungen — um ein uns eben sehr naheliegendes Beispiel, gegen welches wir bis jetzt vergeblich Remedur angestrebt haben, anzuführen — der Frachtsatz für Spiritus bei 10 000 kg in Einem Wagen von Leipzig bis Mannheim bei einer Entfernung von 471 km 263 ℳ, nach Karlsruhe bei 523 km 291 ℳ und nach Heilbronn bei 485 km 293 ℳ beträgt, so liegt hier eine willkürliche Frachtdisparität zu Gunsten der genannten Badischen Plätze vor, während für eine über den Verwaltungen stehende gerechte und einsichtsvolle Behörde natürlich kein Grund vorliegen würde, die auf einer sonst durchaus gesunden Basis ruhende Spiritus- resp. Essigindustrie Heilbronns zu Gunsten einer anderen ruiniren oder doch schädigen zu lassen. Bei solch' einfach liegenden, mehr internen Fällen werden die Differentialtarife unbedingt aufzuheben sein.

„Anders gestaltet sich die Frage bedeutenden Exportartikeln und zu importirendem Rohmaterial gegenüber und etwa auch bei einem nur dadurch zu erhaltenden bedeutenden Transitverkehr, sowie bei einer mit ausserdeutschen Bahnen zu bestehenden Concurrenz. Auf manchen entfernten Märkten, die unsere Nachbarstaaten mittelst solcher Differentialtarife überschwemmen und beherrschen, können wir selbstredend nur durch Anwendung gleicher Mittel unverdrängt bleiben. Hier wird jeder einzelne Fall auf's sorgfältigste zu prüfen und jede schablonenmässige Behandlung zu vermeiden sein. Dazu bedarf es aber eben der oben erwähnten, mit der nöthigen Macht und Sachkenntniss ausgestatteten Reichsbehörde.

„Das in Heilbronn in diesem Jahre in's Leben gerufene Sammelsystem hat sich als durchaus practisch bewährt und eine ganz erfreuliche Entwickelung genommen. Seit seinem Beginn, dem Monat März, bis Ende des Jahres 1878 wurde von der Heilbronner Gütersammelstelle in zusammen 302 Wagen 2 260 523 kg nach Württembergischen und Bayerischen Eisenbahnstationen befördert. Es ist dabei rühmend anzuerkennen, dass die Königliche Eisenbahndirection auf Wunsch des Eisenbahnbeiraths ihre Verfügung vom 31. Juli 1879 (?), wonach den Güterbeförderern untersagt ist, sich als Spediteure benutzen zu lassen, für den ausschliesslichen Zweck der Geschäftsbesorgung bei Sammelladungen zurückgenommen und sich auch bezüglich der Localfragen dem Handelsstande gegenüber sehr entgegenkommend gezeigt hat“.

Bericht über Bau und Betrieb des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens im Jahre 1878.

Die räumliche Ausdehnung des Gesammtunternehmens der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft umfasste am Jahresschlusse neben

a) der Stammbahn (Breslau-Oswiecim und Brieg-Neisse) mit Abzweigungen theils an andere Eisenbahnen, theils an industrielle Etablissements in Länge von	378,50 km
b) die Breslau-Posen-Glogauer Bahn	211,19 „
c) die Posen-Thorn-Bromberger Bahn	186,20 „
d) die Breslau-Mittelwalder Bahn und Abzweigungen	305,10 „
e) die Bahnstrecke (Oppeln-) Groschowitz-Gr.-Strehlitz	28,82 „
f) die Oberschlesische schmalspurige Zweigbahn	102,70 „
g) die Niederschlesische Zweigbahn	84,37 „
h) die Stargard-Posener Bahn	172,13 „
i) die Wilhelmsbahn	172,71 „
zusammen also eine Bahnlänge von	1 641,72 km

von welcher 120,52 km verpachtet und 9,87 km hinzugepachtet waren, so dass die Betriebslänge überhaupt 1 531,07 km betrug, und zwar 1 466,12 km für den Personenverkehr und 1 531,07 km für den Güterverkehr.

Im Laufe des Jahres 1878 waren der Bahnlänge hinzugetreten: die Theilstrecke des im Bau begriffenen (Oppeln-) Groschowitz-Gross-Strehlitz-Borsigwerker Bahnflügels von Groschowitz bis Gross-Strehlitz (e) mit 28,82, sowie an Erweiterungen bei a) 1,91, bei b) 2,11 und bei f) 0,76 km Bahnlänge, im Ganzen sonach 33,60 km.

Nachdem die Liquidation der Niederschlesischen Zweig-Eisenbahngesellschaft im Jahre 1878 erfolgt ist, ging das Eigenthum der Niederschlesischen Zweigeisenbahn mit dem Jahresschlusse an die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft über, so dass zur Zeit das Eigenthum letzterer in den erwähnten Bahnen a) bis g) besteht, während ausserdem die Oberschlesische Bahn den Betrieb, die Verwaltung und Ausnutzung der Bahnen bei h) und i) hat.

Das bis Ende 1878 concessionirte Anlagecapital für die zum Oberschlesischen Eisenbahnunternehmen gehörenden Eisenbahnen verblieb dasselbe wie Ende 1877, bestehend in: 101 580 900 ℳ Stamm- und 200 078 400 ℳ Prioritäts-Actiencapital, zusammen 301 659 300 ℳ für die Oberschlesische Eisenbahn, 6 900 000 ℳ für die Niederschlesische Zweigeisenbahn, 18 900 000 ℳ für die Wilhelmsbahn und 21 900 000 ℳ für die Stargard-Posener Eisenbahn, im Ganzen 349 359 300 ℳ Anlagecapital für sämmtliche Eisenbahnen.

Für sämmtliche Eisenbahnen zusammen betragen am Jahresschlusse die Reservefonds 864 644, die Erneuerungsfonds 33 991 378 ℳ.

Das financielle Ergebniss, im Ueberschusse des Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft Ausdruck findend, hat sich, trotz der infolge verringerter Verkehrsbewegung geschmälerten Betriebseinnahme, durch andererseits verminderte Betriebsausgabe, begrenztere Anforderung der Erneuerungsfonds, Zurückempfang früher zuviel geleisteter Staats-Eisenbahnsteuer und durch erhöhten Einnahmebetrag der vom Baufonds zu gewährenden Zinsvergütung derartig gestaltet, dass aus dem Gesammtüberschuss von 19 073 532 (1877: 19 034 598; 1876: 18 761 833; 1875: 17 776 048; 1874: 16 237 242) ℳ $8^1/_2$ pCt. Dividende mit 7 500 645 ℳ auf das dividendenberechtigte Stamm-Actiencapital von 88 242 900 ℳ zu vertheilen waren, während die weitere Verwendung stattgefunden hatte: zur Dotirung des Reservefonds der Oberschlesischen Bahn 540, des Erneuerungsfonds derselben 2 866 456, Verzinsung der Prioritäten Lit. A bis D, G, der $4^1/_2$ pCt. Neisse-Brieger Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft und eines Theiles der Emission von 1873 und 1874: 2 386 875, Amortisation der Prioritäten Lit. A bis D, G und eines Theiles der Emission von 1873: 503 742, Superdividende des Staats: 2 983 827, Eisenbahnabgabe 677 683, Zuzahlung von a) $^1/_2$ pCt. mit 195 000 ℳ zu der durch den Betriebsüberschuss der Posen-Thorn-Bromberger Bahn nicht gedeckten Verzinsung des für diese Bahn aufgewendeten Obligationscapitals von 39 000 000 ℳ, desgleichen b) von 1 226 203 ℳ (betreffend die Emission von 1869) für die Breslau-Mittelwalder Bahn, c) von 651 175 ℳ für die Wilhelmsbahn und d) von 65 865 ℳ für die Niederschlesische Zweigeisenbahn; Tantième des Verwaltungsraths: 15 520 ℳ. Die weitere Deckung der Verzinsung des für die Posen-Thorn-Bromberger Bahn aufgewendeten Obligationscapitals ist vom Staate vertragsmässig mit 372 818 (1877: 516 111, 1876: 674 624, 1875: 836 082, 1874: 731 582) ℳ geleistet worden.

Die financielle Gestaltung des Gesammtunternehmens ergiebt in den Haupttiteln der Betriebsresultate im Einzelnen, wie im Ganzen:

Der Gesammtumfang der Betriebsleistung auf den (breitspurigen) Bahnen (inbegriffen die neue Bahnstrecke Oppeln-Gr.-Strehlitz) des Unternehmens im Jahre 1878 ist in der Angabe ersichtlich, dass mit 118 387 (1877: 121 349) Bahnzügen 8 682 364 (8 953 341) Bahnzugkm, 9 051 421 (9 271 727) Locomotiv-Nutzkm, 534 566 958 (555 843 283) Wagen-Achskm und 3 116 982 101 (3 214 981 287) Tonnenkm gefahren und dabei gegen Entgelt (mit Ausschluss von Passagiergepäck, Equipagen, Pferden und Hunden) 241 601 396 (1877: 252 659 683) Personenkm und 989 806 118 (1 022 455 389) Güter-Tonnenkm (darunter 566 864 576 Steinkohlen-Tonnenkm) gefördert sind.

Die Gesammteinnahme im Personenverkehr (incl. Nebenerträge) betrug im Vergleiche zu 1877 mehr Mark: bei der Breslau-Posen-Glogauer Bahn 28 227; Posen-Thorn-Bromberger Bahn 45 442, dagegen weniger: bei der Oberschlesischen Bahn 44 602, Stargard-Posener 54 349, Wilhelmsbahn 30 581, Niederschlesischen Zweigbahn 8 066, Breslau-Mittelwalder 4 157.

Die Gesammteinnahme im Güterverkehr betrug mehr Mark: bei der Breslau-Mittelwalder 374 628, Niederschlesischen Zweigbahn 141 910, dagegen weniger: bei der Oberschlesischen Bahn 1 592 522, Breslau-Posen-Glogauer 330 189, Wilhelmsbahn 72 926, Posen-Thorn-Bromberger 56 716, wonach sich die gesammte Einnahme im Güterverkehr auf 36 484 224 (1877: 38 269 009) ℳ beläuft.

Für die einzelnen Bahnen ergiebt sich die Bedeutung der Frachtgutbewegung aus folgenden absoluten und relativen Zahlen, nach denen gegen Entgelt Beförderung fanden:

	Tonnen	bei durchschnittlich Frachteinnahme des Tonnenkm 1878 ₰	1877 ₰	Transportweite 1878 km	1877 km
Oberschl. Bahn	5 579 875	3,61	3,60	102,3	106,0
Breslau-Posen-Glog. B.	1 077 823	3,34	3,34	121,9	129,0
Stargard-Posener B.	511 216	3,94	3,80	110,2	116,6
Posen-Thorn-Bromb. B.	546 888	3,96	3,98	108,1	132,9
Breslau-Mittelwalder B.	948 854	4,31	4,07	66,5	70,6
Wilhelmsbahn	1 007 333	4,27	4,14	66,1	59,7
Niederschles. Zweigb.	536 375	4,83	5,12	39,5	46,0

Die specielleren Verhältnisse der gesammten Güterbewegung in den verschiedenen Verkehren und Frachtgattungen sind aus der Angabe erkennbar, wovon ohne Vieh und Fahrzeuge Tonnenkilometer: Binnenverkehr 3 117 418, directer Verkehr 3 603 244, Durchgangsverkehr 696 106 befördert wurden und hierunter die in Mengen von mehr als 50 000 t bewegten Transporte bestanden haben in: Steinkohle 3 624 429 (1877: 3 646 191), Getreide 695 602 (862 744), Bau- und Nutzholz 463 717 (463 857), Steine (roh und bearbeitet) 206 241 (191 264), Kalk 205 552 (219 526), Erze 172 108 (195 366), Eisen (roh) 152 180 (132 742), Eisen (verarbeitet) 135 745 (110 640), Kokes 116 508 (115 438), Mühlenfabrikate 108 864 (107 050), Kartoffeln 107 946 (79 247), Hülsenfrucht und Sämereien 105 470 (83 775), andere Feld- und Walderzeugnisse 104 902 (84 631), Ziegel aller Art 68 263 (67 228), Salz 65 442 (53 240), Spiritus 58 347 (49 815), Steine und Erde 54 525 (70 544). Die Mehrbeförderungen von Roheisen, verarbeitetem Eisen, Eisen- und Stahlwaaren, Maschinentheilen deuten auf eine Verbesserung der industriellen Verhältnisse Schlesiens im Jahre 1878.

Von dem Steinkohlen-Gesammtquantum des ganzen Bahncomplexes (ausser Betriebskohle) von 3 610 080 t mit 16 750 011 ℳ Einnahme sind auf der Oberschlesischen Stammbahn (ohne Betriebskohle) 3 279 204 (1877: 3 298 870) t mit 373 326 603 (1877: 374 311 059) Tonnenkm für 11 424 958 (1877: 11 791 854) ℳ befördert. Seit geraumer Zeit sind die Frequenzergebnisse dieser Steinkohlentransporte von einer fast ununterbrochenen Verminderung der Durchschnittseinnahme für Tonne und Tonnenkilometer begleitet, indem für dieselben im Jahre 1856 5,29 ℳ und 4,33 ₰, dagegen im Jahre 1878 3,52 ℳ und 3,06 ₰ aufkamen. Für den Gesammtcomplex stellen sich diese Beträge auf 4,66 ℳ und 2,96 ₰; unter diesem Durchschnittssatze für das Tonnenkilometer fuhren die Bahnstrecken: Posen-Thorn-Bromberg und Niederschlesische Zweigbahn mit 2,43, Breslau-Posen-Glogau mit 2,32 und Stargard-Posen mit 2,27 ₰. In Braunkohle und Kokes (1878: 33 669 bezw. 116 508 t) war die Verkehrsbewegung in den letzten Jahren nahezu constant.

Bei der verpachteten Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse günstiger, als in sämmtlichen Vorjahren, jedenfalls davon Zeugniss ablegend, dass ein weiterer Niedergang der berg- und hüttenmännischen Thätigkeit im Jahre 1878 in Oberschlesien nicht statthatte. Es sind nämlich 1 561 586 t mit 17 555 166 Tonnenkm für 570 421 ℳ (Einnahmeantheil der Oberschlesischen Bahn) gefahren worden, während die betreffenden Ziffern für 1877: 1 527 811, 16 963 651 und 561 101 lauteten. Obenan stand die Bewegung von Eisenerz mit 6 755 532 Tonnenkm, demnächst folgten Galmei mit 6 156 672 und Steinkohle mit 3 156 219.

Die gesammte Arbeitsleistung, welche durch die Betriebsleitung und Instandhaltung des ganzen Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft erheischt war, erforderte 1878 die Thätigkeit von 5 285 Beamten, 416 diätarisch Beschäftigten, 969 Hülfsarbeitern und 6 817 anderen im Durchschnitt täglich beschäftigten Arbeitern, zusammen sonach von 13 487

(1877: 13 466) Personen, deren Gehalt, Tagegeld und sonstiges Einkommen überhaupt 12 973 601 (1877: 13 252 606, 1876: 13 619 897) *M.* betrug, mithin 279 005 *M.* an Ausgabe gegenüber dem Vorjahre ersparen liess.

Der Fuhrpark der breitspurigen Bahnen bestand in: 549 Locomotiven, 620 Personenwagen mit 1 476 Achsen und 26 181 Plätzen, 197 Gepäckwagen, 2 651 bedeckten und 8 758 offenen Güterwagen mit zusammen 24 442 Achsen und 113 764 (1877: 110 839) t Ladefähigkeit und 56 Arbeitswagen.

Das Steinkohlen-Bergwerkseigenthum bei Zabrze beanspruchte bis Ende 1878 eine Gesammtausgabe von 3 895 159 *M.* und sind im Berichtjahre 195 591 *M.* für Steinkohle vereinnahmt worden.

Bahn	Einnahme				Ausgabe des Betriebsfonds	Ueberschuss des Betriebsfonds	Ausgabe des Erneuerungsfonds
	Personen-Verkehr	Güter-Verkehr	Verschiedene Einnahme	Gesammt-Einnahme			
	M.	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
Oberschles. .	2702041	21210391	5292081	29204513	10130981	19073532	1868773
Breslau-Posen-Glog. . .	1297606	4551172	550110	6398888	3594085	2804803	545587
Posen-Thorn-Bromb. .	847747	2218956	437919	3504622	1798140	1706482	223421
Niederschles. Zweigb.	285073	996883	186643	1468599	889333	579266	205458
Wilhelmsbahn . .	497237	2462066	350240	3309543	1776921	1532622	340388
Stargard-Posener	672786	2288270	582743	3543799	2108691	1435108	231223
Oberschles. schmalspurige Zweigb.	—	570420	10933	581353	174831	406522	70643

Unter verschiedenen Einnahmen der Oberschlesischen Bahn sind ausserdem enthalten als Nettoüberschuss der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn 326 351 (1877: 291 930), Breslau-Posen-Glogauer Bahn 1 207 303 (1877: 716 573) und der Stargard-Posener Bahn 252 891 (1877: 252 076) *M.*, sowie die vom Baufonds zu leistende Zinsvergütung für Stammactien L. E. mit 443 340 (1877: 141 840) und der vom Staat zurückerstattete Eisenbahn-Abgabebetrag von 338 840 *M.*, insgesammt 2 568 725 *M.*

Dennoch erscheinen die Betriebsergebnisse, soweit solche in der Verkehrsbewegung zum Ausdruck gelangen, wenig befriedigend, da letztere hinter dem Jahre 1877 zurückgeblieben ist: im Personenverkehr um 289 629 Personen oder 4,08 pCt., in der Personenverkehrs-Einnahme um 68 026 *M.* oder 0,87 pCt. und im Güterverkehr um 38 793 t oder 0,38 pCt., in der Güterverkehrs-Einnahme um 1 784 785 *M.* oder 4,66 pCt. Es ist dieser Rückgang meist neuen und wirksamen Concurrenzbestrebungen beizumessen.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 18. August 1879. (Ministerwechsel und Sprachenfrage. Publicationen und Jahrbücher pro 1878. Karlstadt-Agram. Balkanbahnen. Staatsbahn und Serbische Bahnen. Fiumes Verkehr. Kohlenexport. Bepflanzungen. Zwei Prioritätenentscheidungen. Börsennotiz.)

Als Oesterreichischer Handelsminister wurde statt des abgetretenen Ritter v. Chlumecky der Abg. Freiherr Korb v. Weidenheim ernannt. Dieser bringt den Ruf eines tüchtigen Oeconomen, nicht aber den einer kaufmännischen oder bahntechnischen Capacität mit sich. Alle Fächer seines Ressorts sind ihm fremd und doch erwarten ihn die grössten Aufgaben auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens*). Es gilt vornehmlich die von seinem Vorgänger inaugurirte Politik der wirklichen Sanirung und Verstaatlichung nicht lebensfähiger Organismen durchzuführen und dem Marasmus in der Erweiterung des Bahnnetzes ein Ende zu machen. Glücklicher Weise ist der neue Minister von eminenten Kräften der Generalinspection und seines Ministeriums umgeben und wird auch im neuen Parlamente vorzügliche Fachmänner zu seiner Berathung finden. Die neue Coalitionsregierung möge aber die schon wachgerufenen Nationalitätenhoffnungen im Bahnverkehr energisch zurückweisen; dieser muss im Interesse der Sicherheit und Allgemeinheit in Oesterreich Deutsch bleiben; wohl aber soll der Bevölkerung die Rücksicht zu Theil werden, dass der mit ihr in unmittelbare Berührung kommende Bahnbedienstete der Landessprache kundig sein und in dieser auch alle zum Gebrauche des Publikums dienenden Schriften und Drucksorten ausgefertigt werden. Was darüber hinausgeht, ist interne Angelegenheit der Bahnverwaltung und muss vor den Kosten, Nachtheilen und Unannehmlichkeiten des polyglotten Wesens unserer Monarchie bewahrt werden.

Die Ungarische Generalinspection der Eisenbahnen hat eine amtliche Publication „Ungarns Eisenbahnen Ende 1878" veröffentlicht, welcher wir folgende Daten entnehmen: „Im Jahre 1878 wurden 214 km neuer Bahnen auf Ungarischem Territorium in Betrieb gesetzt. Die durchschnittlichen Kosten der 6 785 km Bahnen in Ungarn berechnen sich auf 110 537 fl. pro Kilometer. Den theuersten Bau repräsentirt die Ungarische Ostbahn (178 056 fl.), dann die Kaschau-Oderberger (158 437 fl.); den wohlfeilsten die Köröstbaler und Donau-Draubahn (letztere mit 69 737 fl. pro Kilometer). Der Betriebsüberschuss sämmtlicher Bahnen beträgt 22 123 947 fl. Davon entfällt auf die Oesterreichische Staatsbahngesellschaft $8^6/_{10}$, auf die Südbahn $3^6/_{10}$ Millionen Gulden. Die nördlichen Linien der Ungarischen Staatsbahnen hatten ein Reinerträgniss von 3 Millionen Gulden, die östlichen Linien ein solches von 0,09 Millionen Gulden, während sich für die südlichen Linien des Ungarischen Staatsbahnnetzes ein Betriebsausfall von 0,09 Millionen Gulden ergab. Von den rein Ungarischen Privatbahnen hatten den grössten Reinertrag die Theissbahn mit 3,1 Millionen Gulden, die Alföld-Fiumaner Bahn mit 0,6 Millionen Gulden und die Ungarische Nordostbahn mit 0,5 Millionen Gulden. Für alle Ungarischen Eisenbahnen zusammengenommen berechnet sich das Reinerträgniss mit 2,95 pCt. vom Anlagecapital. An Staatsgarantien hat Ungarn bis Ende 1878 im Ganzen 103 191 260 fl. gezahlt. Den grössten Betrag beanspruchte die Ungarische Ostbahn, nämlich 25 121 173 fl. Dieser reihen sich an: die Ungarische Nordostbahn mit 14 719 950 fl., die I. Siebenbürger Bahn mit 14 292 341 fl., die Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit 13 797 586 fl., die Alföld-Fiumaner Bahn mit 12 058 683 fl., die Ungarische Westbahn mit 9 184 247 fl., die I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn mit 4 404 993 fl., die Donau-Draubahn mit 3 396 428 fl., die Eperies-Tarnower Bahn mit 2 252 937 fl., die Fünfkirchen-Barcser Bahn mit 2 062 908 fl. und die Arad-Temesvarer Bahn mit 1 900 009 fl. — Einer ähnlichen amtlichen Publication Oesterreichs ist das rühmlichst bekannte, soeben in neuer Auflage erscheinende Kohn'sche Jahrbuch zuvorgekommen, auf welches wir in der nächsten Correspondenz noch vor dessen besonderer Besprechung zurückkommen werden. Uebrigens ist auch schon das Erscheinen des Ungarischen Eisenbahn-Jahrbuches von Mihók in Vörös zu dem unglaublich billigen Preise von 2 fl. angezeigt; selbstverständlich werden wir auch dieses Jahrbuch besprechen.

Die Verwaltung der Südbahn hat nach Mittheilung der „N. Fr. Pr." der Ungarischen Regierung das Memorandum über den Verkauf der Linie Karlstadt-Agram bereits übergeben. In demselben wird die principielle Geneigtheit ausgesprochen, auf die Verkaufsverhandlungen einzugehen. Die Südbahn hat auch der Ungarischen Regierung ein positives Anbot unterbreitet. Sie fordert den Ersatz der Bau- und Ausrüstungskosten, sowie der Geldbeschaffungskosten und einen Ersatz jenes Verlustes, welchen die Rentabilität des Gesammtnetzes durch die Abtrennung dieser Linie erleiden wird. Diese Entschädigung soll jedoch nicht im Kaufpreise ausgedrückt werden, sondern es wird der Ungarischen Regierung vorgeschlagen, als Compensation eine Verlängerung der Steuerfreiheit für das Ungarische Netz der Südbahn zu gewähren.

Die Wiener Handelskammer hat ihr Mitglied, den auch in Bahnangelegenheiten sehr versirten Verwaltungsrath der Elisabeth Westbahn, Herrn Alfred v. Lindheim, um die Ausarbeitung eines Berichtes über die Sicherung unserer Handelsbeziehungen zu den neuen Balkanstaaten ersucht, welchem von den Sectionen dem Plenum empfohlenen Bericht wir folgende Anträge entnehmen: 1. Die hohe Staatsregierung verwende ihren Einfluss darauf, dass nach Herstellung der Anschlusslinien Orsova-Verciorova und Kronstadt-Plojesti keine dem Oesterreichischen Handelsverkehr feindliche Tarifpolitik in Rumänien zur Geltung komme. Sie verfolge, ganz besonders im Hinblick auf die in Rumänien gelegenen Strecken einer Oesterreichischen Eisenbahngesellschaft (Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft) sorgsamen Auges die weitere Entwickelung der Rumänischen Eisenbahnpolitik. 2. Die Oesterreichisch-Serbische Eisenbahn- und Handelsconvention vom 8. Juli 1878 gelange baldmöglichst in der Weise zur präcisen Ausführung, dass a) die Oesterreichisch-Ungarische Regierung ihr Eisenbahnnetz mit thunlichster Beschleunigung dem Serbischen bei Belgrad anschliesse; b) die Serbische Regierung verhalten werde, die Bahn Belgrad-Nisch-Landesgrenze, die Bulgarisch-Türkischen Regierungen aber gleichzeitig verpflichtet werden, die Verlängerung via Sophia zum Anschluss an die bereits bestehende Verbindungslinie nach Konstantinopel sicherzustellen; c) unter gleichzeitiger, uns bereits vertragsmässig zugesicherter Berücksichtigung unserer Handelsinteressen bei der abzuschliessenden Oesterreichisch-Serbischen Handels- und Zollconvention die Verbindungslinie zwischen dem Kreuzungspunkte Nisch mit der bereits bestehenden Linie Mitrovitza-Salonich her-

---

*) Wir erinnern daran, dass dem bisherigen Herrn Handelsminister bei seinem Amtsantritt ganz dasselbe Misstrauen entgegengetragen wurde. Die Redaction.

gestellt werde; d) uns ein nachhaltiger Einfluss auf Bau und Betrieb der Linien Belgrad-Konstantinopel und Belgrad-Salonich gewahrt bleibe. 3. Es werde sogleich an die Ausführung der Verbindung Sissek-Novi (Doberlin) geschritten, und die Verbindung mit Serajevo und Banjaluka nach abermaligen Terrainstudien via Jaice und Travnik hergestellt. 4. Im Hinblick auf eine spätere Verbindung von Barcs-Brood empfiehlt es sich, die erste Anlage der jetzt als Secundärbahn in Ausführung begriffenen Linie Brood-Serajevo für die Normalspur geeignet herzustellen. 5. Die Linie Serajevo-Mitrovitza wäre nochmals genau zu traciren und ihr Bau ernstlich ins Auge zu fassen. 6. Die hohe Staatsregierung werde ersucht, im Einvernehmen mit der Ungarischen Regierung den Ausbau der Arlbergbahn zu fördern und die (namentlich bezeichneten) Hindernisse der Schifffahrt zu beseitigen.

Zu den gegen Mitte September stattfindenden Conferenzen in Budapest, von denen man die Herstellung eines vollständigen Einverständnisses der Oesterreichischen Staatsbahn mit der Ungarischen Regierung sowohl in Bezug auf die Errichtung der Budapester Direction als auch bezüglich aller übrigen Differenzen erwartet, werden — schreibt die „N. Fr. Pr." — seitens des Pariser Comités Verwaltungsräthe entsendet werden; ausserdem werden an denselben der Generaldirector Kopp und zwei Mitglieder des Wiener Verwaltungsrathes theilnehmen, welch Letztere aber noch nicht bestimmt sind. Vor Abhaltung der Budapester Conferenzen dürfte es auch kaum in Bezug auf die Serbischen Bahnen zu irgend einem bindenden Abschlusse kommen. Die Delegirten der Staatsbahn, die gegenwärtig in Serbien weilen, der Baudirector de Serres und der Secretär des Pariser Comités, Ronna, haben keinerlei Vollmacht erhalten, welche denselben feste Engagements einzugehen gestatten könnten. Der Reisezweck derselben beschränkt sich vielmehr lediglich darauf, behufs Information die technischen und allgemeinen Verhältnisse an Ort und Stelle kennen zu lernen. Aus Belgrad wird der „Pol. Corr." gemeldet, dass die mit dem Studium der Serbischen Eisenbahnfrage beauftragte Commission der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft mit dem Serbischen Minister der öffentlichen Bauten Alimpics, und dem Serbischen Bahndirector Augustin wiederholt Conferenzen hielt. Die Commission hat die vom Ingenieur Poncin ausgearbeiteten und von Director de Serres revidirten Eisenbahnpläne der Serbischen Regierung zur Verfügung gestellt.

Aus Fiume schreibt man dem „Pester Lloyd", dass der dortige Verkehr, insbesondere was den Mehl- und Holzexport anbelangt, in fortwährender erfreulicher Entwickelung begriffen ist und sich neuestens auch auf den Import ausdehnt; insbesondere erwartet man in den nächsten Tagen die Ankunft von einigen mit Petroleum beladenen Schiffen aus Amerika, deren Inhalt nach Agram und den verschiedenen Ungarischen Consumtionsplätzen auf der Karlstadt-Fiumaner Bahn weiterbefördert werden soll. Dieser Erfolg ist hauptsächlich den von der Ungarischen Staatsbahn kräftigst unterstützten rastlosen Bemühungen der Fiumaner Seebehörde zu danken, welche durch Anlage von Magazinen, Hafengeleisen und Ausladevorrichtungen alles Mögliche thut, um die Platzspesen zu reduciren und eine rasche Manipulation zu ermöglichen, was ihr denn auch in eminenter Weise gelungen ist. Einen weiteren Aufschwung und eine Stabilisirung des Fiumaner Verkehrs erwartet man dort, wie unser Correspondent hinzufügt, auch von dem Perfectwerden der zwischen der Südbahn und der Ungarischen Staatsbahn geplanten Verkehrstheilung, nach deren Inslebentreten die Südbahn keinen Grund haben wird, den Triester Verkehr dem Fiumaner gegenüber zu begünstigen.

Die Bemühungen den Kohlenexport zu erweitern, werden in allen Kohlenbezirken energisch fortgesetzt; die Mährisch-Schlesischen Gruben versenden bedeutende Quantitäten nach Russland, Rumänien etc.; aus den Böhmischen Revieren werden fortwährend nach ganz Deutschland und der Schweiz beträchtliche Kohlenmassen befördert, während die Steyerisch-Krainischen Gruben in Triest und den Italienischen Plätzen immer mehr an Terrain gewinnen; mit Eröffnung der Pontebabahn wird sich ein recht reger Verkehr aus den Kohlenwerken der Alpenländer nach ganz Italien entwickeln. In Ungarn sind die Kohlengruben gut beschäftigt und die Preise theilweise recht lohnend, während solche in Cisleithanien viel zu wünschen übrig lassen.

Die Kaiser Ferdinands Nordbahn wendet der Bepflanzung aller ihrer Strecken Aufmerksamkeit zu. Die Umgebung der Gebäude auf dem Wiener Bahnhofe werden mit Baumgruppen geschmückt. Vom Hofrath Baron Eichler ist die Anordnung getroffen worden, dass auf allen Stationen die Bahnhöfe mit Gartenanlagen decorirt werden. Längs der Strecken sollen nach Thunlichkeit Industriegewächse angepflanzt und namentlich auf die von der Regierung in einem ausführlichen Erlasse besonders empfohlene Korbweide Rücksicht genommen werden.

Der Prioritätencurator der Mährisch-Schlesischen Centralbahn ist bei dem Wiener Handelsgerichte um zeitweilige Sistirung der planmässigen Verloosung, resp. Einlösung der Prioritäten der genannten Bahn, eingeschritten gegen dem, dass die Gesellschaft je bis zum planmässigen Verloosungstage die erforderliche Anzahl von Titres durch Rückkauf aus dem Verkehre ziehen wird. Diesem Begehren hat das Handelsgericht nicht stattgegeben, weil die Gesammtheit der Prioritätengläubiger das Recht auf die planmässige Einlösung ihrer Obligationen besitzt und dieses Recht der Gesammtheit ohne deren Zustimmung durch Rechtshandlungen einzelner Obligationäre nicht beeinträchtigt werden darf. Die Zustimmung der Gesammtheit oder der Majorität derselben liegt aber nicht vor und hat der Curator selbst die Einholung derselben im Wege einer Gläubigerversammlung abgelehnt. Ueberdies fehlen zur Beurtheilung der Nothwendigkeit einer solchen Rechtsbeschränkung die nöthigen Anhaltspunkte und ist auch die Zeitdauer dieser proponirten Beschränkung nicht angegeben.

Beim Wiener Handelsgerichte waren Versammlungen der Prioritätenbesitzer erster und zweiter Emission der Brünn-Rossitzer Eisenbahn zu dem Zwecke einberufen worden, den Vertrag über die Vereinigung der Brünn-Rossitzer Bahn mit der Oesterreichischen Staatseisenbahn zu genehmigen und die Wahl von Vertrauensmännern vorzunehmen. Diese Versammlungen mussten jedoch unterbleiben, nachdem bis zum Anmeldungstermine keine Prioritätsobligationen deponirt worden waren. Es erschienen blos der Curator der Prioritätenbesitzer Dr. Ernst und der Regierungsrath Dr. Schuster als Vertreter der vertragschliessenden Bahnen und der Referent nahm das von dem Prioritätencurator gestellte Begehren zu Protocoll: es sei von der Bestellung der Vertrauensmänner Umgang zu nehmen und die curatelsbehördliche Genehmigung zu dem zwischen der Staats-Eisenbahngesellschaft einerseits und der Brünn-Rossitzer Eisenbahn in Liquidation andererseits abgeschlossenen Kaufs- und Verkaufsvertrage vom 11. März 1879 zu ertheilen und ihm die Ermächtigung zu geben, als Curator der Prioritätengläubiger den bezeichneten Vertrag einverständlich zu fertigen gegen dem, dass die curatelsbehördliche Genehmigungsclausel ertheilt werde. Diese Genehmigung ist auch aus dem Grunde des Nichterscheinens der Prioritätenbesitzer nachträglich erfolgt.

Die Ernennung des neuen Ministeriums, welchem die Börse feudale, daher für die Entwickelung des Bahnwesens feindliche Gesinnungen imputirt, befestigte die retrograde Tendenz der Bahneffecten. Zum Schluss der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2198,—	2197,—	Nordbahn . . .	104,—	105,25
Franz-Josefbahn .	145,—	145,75	Franz-Josefbahn .	94,60	95,—
Karl-Ludwigbahn	236,—	236,25	Rudolfbahn . . .	86,75	87,—
Oest. Nordwestb. .	127,—	126,—	Salzkammergutb. .	100,50	101,50
Staatsbahn . . .	274,25	272,—	3 pCt. Südbahn .	120,75	122,—
Südbahn	89,50	89,50	Kaschau-Oderb. B.	79,70	80,—
Theissbahn . . .	215,75	214,—	Theissbahn . . .	97,25	97,25

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Verlegung des Personenverkehrs vom Frankfurter nach dem Ostbahnhofe in Berlin. Zum 1. September d. J. tritt in dem Personenverkehr der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn insofern eine wichtige Aenderung ein, als mit diesem Zeitpunkte der Frankfurter Bahnhof, behufs Höherlegung der Geleise zum Anschluss an die Stadtbahn, für den öffentlichen Verkehr geschlossen wird und nunmehr bis auf Weiteres alle Courier-, Express-, Schnell- und Personenzüge der Linie Berlin-Breslau sowie der Ringbahn vom Ostbahnhofe abgehen resp. dort ankommen. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten für Berlin bleiben unverändert. Gleichzeitig wird eine Dampfwagenverbindung zwischen dem Dresdener und Ostbahnhofe mit II. und III. Wagenclasse, im Anschluss an die Courierzüge nach und von Breslau resp. Wien, sowie Königsberg resp. Eydtkuhnen, zum Preise von 0,5 resp. 0,4 *M.* hergestellt*). — Es ist in Aussicht genommen, in der Zeit bis zum 1. April k. J. den Umbau und die bedeutende Erweiterung des Frankfurter Bahnhofes zu vollenden und demnächst den Bahnhof, welcher den östlichen Endbahnhof der Stadtbahn bildet, wieder für den gesammten Personenverkehr zu eröffnen.

In den ersten Tagen des künftigen Monats findet auch die Eröffnung des Rangirbahnhofes Rummelsburg und der Verbindungsbahnen zwischen demselben resp. der Linie Berlin-Breslau und der Berliner Ringbahn statt, und zwar einerseits in nördlicher Richtung mit Friedrichsberg nach dem Viehhofe und nach der Nordbahn, der Berlin-Stettiner, Berlin-Hamburger und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, andererseits in südlicher Richtung mit Stralau nach der Berlin-Görlitzer, Berlin-Anhalter, Ber-

*) Dresdener Bahnhof Abfahrt 10.16 Nachm., Ostbahnhof Ankunft 10.50 Nachm., Courierzug nach Breslau Abfahrt 11.00 Nachm., desgleichen nach Eydtkuhnen Abfahrt 11.15 Nachm., Courierzug von Eydtkuhnen Ankunft 6.10 Vorm., desgleichen von Breslau Ankunft 6.15 Vorm., Ostbahnhof Abfahrt 6.25 Vorm., Dresdener Bahnhof Ankunft 7.4 Vorm.

lin-Dresdener, Militärbahn, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Berlin-Nordhausen-Frankfurter Eisenbahn.

Die Anlage des genannten Rangirbahnhofes hat den Zweck, die bisherigen Uebelstände zu vermeiden, dass alle von der Linie Berlin-Breslau nach Stationen der Ringbahn, nach den Anschlussbahnen und über Berlin hinaus gehenden Güter erst nach dem Innenbahnhof gebracht, dort rangirt und wieder zurück nach der Ringbahn befördert werden müssen. Indem der gesammte Rangirdienst von dem Innenbahnhofe nach dem neuen Rangirbahnhofe verlegt und von demselben eine directe äussere Verbindung in nördlicher und südlicher Richtung nach der Ringbahn hergestellt worden, ist durch diese directe Verbindung zugleich eine Abkürzung sowie die Möglichkeit gewonnen, Züge aller Art von der Linie Berlin-Breslau nach der Ringbahn und umgekehrt ohne Aufenthalt überzuführen.

⊙ **Aus Bayern.** Die am 16. d. Mts. von einer Commission der Königlichen Generaldirection der Verkehrsanstalten auf der neu erbauten 63 km langen Bahnlinie von Neumarkt a./R. nach Pocking vorgenommene Probefahrt hat ein günstiges Resultat geliefert. Die Eröffnung dieser Bahnlinie wird am 1. September d. J. erfolgen. Die Bauoberleitung über genannte Strecke führte Herr Generaldirectionsrath Fomm. Die Bahnlinie Redwitz-Schirnding wird gleichfalls noch im Spätherbst eröffnet.

Die zukünftige Trace der Gotthardbahn.

Bekanntlich ist die Trace der Gotthardbahn seit dem Jahre 1876, in welchem der Oberingenieur Hellwag seinen technischen Bericht über das damals proponirte generelle Project veröffentlichte, Gegenstand detaillirter Studien einer Expertencommission, sowie einer internationalen Conferenz gewesen und hat in Folge dieser verschiedenen Einflüsse mannigfache Modificationen erfahren, welche aus einer soeben bei Orell Füssli & Comp. in Zürich erschienenen Generalkarte der Gotthardbahn nebst Längenprofilen entnommen werden können. Das Project vom Jahre 1878 unterscheidet sich von dem Hellwag'schen in sieben Punkten, die sich der Hauptsache nach auf geringe Verbesserungen des Maximalgefälles, auf die Umgehung eines Tunnels und auf die Verlegung und den Ausfall von Stationen beziehen.

Die früher projectirte Maximalsteigung der nördlichen Zufahrtsrampe und die der Südrampe von Airolo bis Lavorgo war mit 25‰, jene von Lavorgo bis Bodio jedoch zu 26‰ angenommen worden. Nach den Beschlüssen der internationalen Conferenz beträgt dieselbe auf der Nordseite zwischen Erstfeld und Häggrigen 26, von da bis Göschenen 25, auf der Südseite von Airolo bis Fiesso 25, von da bis Giornico 26‰, zwischen dieser Station und Bodio ist jedoch auf eine kurze Strecke ein Gefälle von 27‰ eingeschaltet worden.

Zwischen Magadino und Pino hält sich die jetzige Trace näher am Seeufer, während sich die frühere längs des Seeabhanges bis St. Nazzaro in die Höhe zog. In der Strecke zwischen Erstfeld und Silenen ist die Steigung von 26‰ durch eine 900 m lange Horizontale unterbrochen, in welcher die 40 m weite Brücke über den Evibach liegt. Der Kerstelenbach wird mittelst eines Viaductes (zwei Oeffnungen von 56,4 und 47 m Spannweite) übersetzt. Das Zgraggentobel erfordert einen Viaduct mit drei Oeffnungen von 28,8, 35,2 und 28,8 m Weite. Durch den 1 563 m langen Rohrhach-Naxbergtunnel werden drei sehr gefährliche Lawinengänge unterfahren, das gleiche Auskunftsmittel wurde bei der berüchtigten Lawine, der sogenannten Bristenlacci, in Vorschlag gebracht. In den sechs Kehrtunnels ist die Maximalsteigung auf 23‰ ermässigt.

Die Bahnlänge des neuen Projectes differirt nur um 0,4 km gegen die ältere Linie, welche 131,8 km mass, während die neue nur 131,4 km misst. Dagegen betragen aber die 45 km für Zufahrtsstrecken noch herzustellenden Tunnels zusammen nur 20,85 km gegen 23,237 km des Detailprojectes vom Jahre 1876. Von den 24 Stationen haben jene bei Erstfeld, Biasca und Cadenazzo Längenausdehnungen von 660 m bis 700 m. Die meisten übrigen variiren zwischen 400 m und 488 m, nur Gurtuellen ist auf die Länge von 330 m berechnet worden.

Wird die bereits ausgebaute Strecke Biasca-Cadenazzo mit 27,7 km und die Tunnelstrecke zwischen Göschenen und Airolo mit 15,7 km zur obigen Länge von 131,4 km gerechnet, so ergiebt sich zwischen Immensee und Pino die Gesammtlänge von 174,8 km.

Die eigentliche Zufahrtsrampe am nördlichen Abhange beginnt bei Erstfeld in der Seehöhe von 475 m und erreicht nach einer Längenentwickelung von 29 m die Station Göschenen mit der Cote 1 109 m. Auf der Südseite hat die Nivellette am Tunnelausgang bei Airolo die Cote 1 145 m und erreicht in der Distanz von 20 km ohne grosse Gefällswechsel in Faido die Tiefe von 758 m Seehöhe. Von Faido abwärts bedingen die Thalstufen des Tessin häufigen Gefällswechsel.

Russland. Dem Geschäftsbericht der Moskau-Kursk Eisenbahngesellschaft für 1878 entnehmen wir, dass diese Gesellschaft im vergangenen Jahre bei einer Bruttoeinnahme von 11 791 389 R. Ausgaben im Betrage von 6 136 768 R. hatte. Von dem Ueberschuss von 5 654 621 R. wurden 108 016 R. dem Reservecapital einverleibt, 1 547 093 R. zur Bezahlung der Zinsen- und Amortisationsquote für die 6 pCt. Anleihe der Bahn, 3 494 305 R. zur Bezahlung der Zinsen- und Amortisationsquote für die in Händen der Regierung befindlichen Obligationen der Bahn, 33 344 R. für den Pensionsfonds des Dienstpersonals verwendet. Der Rest von 474 863 R. gelangte zur Hälfte zwischen den Actionären und der Regierung (an letztere zur Ablösung des 1877er Rückstandes für die Obligationszinsen) zur Vertheilung. Im Passagierverkehr wurden im Jahre 1878 2 073 301 Personen befördert und hierfür eine Einnahme von 2 950 873 R., um 459 149 R. = 18,43 pCt. mehr als 1877 erzielt. Im Güterverkehr wurden 90 825 733 Pud befördert; die Einnahme hierfür betrug 6 989 434 R., um 1 355 755 R. = 24,07 pCt. mehr als 1877.

Nordamerika. Die Pennsylvania Eisenbahngesellschaft hat die Anordnung getroffen, dass die Reisenden am vorderen Ende des Wagens aussteigen und am hinteren Ende einsteigen sollen, damit Gedränge vermieden und eine schnellere Abfertigung der Züge möglich wird. Ausserdem sollen die Reisenden auf ihren Sitzen verbleiben, bis der Zug vollständig zum Halten gekommen ist. Diese Anordnungen sind gewiss zweckmässig und können auch im gewöhnlichen Verkehr ohne grosse Schwierigkeit durchgeführt werden. Bei grossem Verkehr wird indess die Durchführung in Amerika schwierig und unter Umständen unmöglich sein, da es dann nicht selten vorkommt, dass die einzelnen Wagen, welche für 56 oder 64 Passagiere Sitze haben, mit 100 Passagieren und mehr angefüllt sind. Bei den hiesigen Bahnen dürfte es zweckmässig erscheinen, eine solche Vorschrift für die Insassen der Intercommunicationswagen III. und IV. Classe zu erlassen. Dieselbe könnte auch bei den Intercommunicationswagen I. und II. Classe mit seitlichem Gang noch Anwendung finden. Es ist zu bemerken, dass die Durchführung dieser Massregel in Amerika dadurch erleichtert wird, dass die gewöhnlichen Personenwagen (im Gegensatz zu den Parlor- oder Sleeping-Cars) umlegbare Bänke haben, so dass die Reisenden stets das Gesicht in der Richtung des fahrenden Zuges haben, während in den hiesigen Durchgangswagen die Bänke fest sind und nur ein Theil der Reisenden in der Richtung des fahrenden Zuges sieht. Für die IV. Classe kommt diese Rücksicht nicht in Betracht. Die besprochene Anordnung würde aber gerade hier sehr günstig wirken, da viele Passagiere dieser Classe mit schwerem Gepäck etc. belastet sind und das getrennte Aus- und Einsteigen die Bewegung mit dem Gepäck etc. erheblich erleichtern und beschleunigen möchte.

Präjudizien.

e. **Haftpflicht.** Bezüglich der Frage, wer im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes als Betriebsunternehmer bei Concurrenzbetrieb anzusehen, hat das Reichs-Oberhandelsgericht unterm 27. Juni c. eine nicht unwichtige Entscheidung getroffen. Auf Grund eines Abkommens zwischen beiden Bahnverwaltungen führte 1874 die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn ihre auf der Grenzstation A. ankommenden Personenzüge mit ihrem Personal und Wagenpark bis zu der der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn gehörenden Station D. auf den Geleisen der letzteren Bahn und erhielt hierfür eine Entschädigung, während die Einnahmen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zuflossen. Auf dieser Strecke liegt der Bahnhof W. Am 15. April 1874 verunglückte der Schaffner L. auf letzterem Bahnhofe dadurch, dass in dem Augenblick, in welchem der Personenzug der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn Station W. verliess, ein rangirender Güterzug der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in denselben hineinfuhr. Hierdurch erlitten einige Personen des Zugpersonals des Personenzuges Verletzungen, welche angeblich nach der Behauptung der Erben des am 24. September 1876 verstorbenen Schaffners L. auch den Tod des letzteren herbeigeführt haben. Die Erben nahmen auf Grund des Haftpflichtgesetzes die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn im Wege des Processes in Anspruch, weil der Verstorbene im Betriebe derselben den Unfall erlitten habe. Das Königliche Stadtgericht zu B. wies die Klage ab, weil Bahnhof W. nicht der verklagten Gesellschaft gehöre, es daher an der Passivlegitimation fehle. Auf diesem Bahnhofe müsse die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn als Betriebsunternehmerin gelten, zumal ein Betrieb auf gemeinsame Rechnung nicht nachgewiesen sei. Im Uebrigen wurde auf das Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichtes vom 4. Mai 1877 (Entscheidungen Bd. 12 S. 8) verwiesen und ferner ausgeführt, dass die Abweisung der Kläger auch dann gerechtfertigt sei, wenn man einen Concurrenzbetrieb beider Bahnen annehmen wolle, da unstreitig der Unfall durch das instructionswidrige Verhalten des Führers des Güterzuges der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn veranlasst worden sei. Auf Grund eingelegter Appellation wurde von dem Appellationsgericht zu B. das Erkenntniss erster Instanz abgeändert und die Sache zur weiteren Verhandlung und Entscheidung in die erste Instanz zurückgewiesen. Der zweite Richter erachtete die Passivlegitimation für geführt, weil der Erblasser der Kläger während der Bewegung eines Zuges der

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, also bei deren Betriebe verunglückt sei. Gleichgültig sei, ob der Unfall auf einem fremden Bahnhofe und durch ein Versehen des Beamten einer anderen Bahn veranlasst worden sei. Aus letzterem Grunde sei nur ein Regress an den Urheber des Unfalles gestattet. Das Reichs-Oberhandelsgericht hat auf eingelegte Revision durch Erkenntniss vom 27. Juni c. unter Abänderung des Urtels des Appellationsgerichtes das Erkenntniss der ersten Instanz wieder hergestellt. Unerheblich sei der Umstand, ob der Erblasser im Dienst der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn gestanden habe und verunglückt sei. Entscheidend sei nur die Frage, ob diese Bahn als Betriebsunternehmerin anzusehen sei. Dies müsse verneint werden. Der Unfall habe sich vielmehr während des Betriebes beider Bahnen ereignet und wären beide Bahnen hiernach solidarisch zum Schadensersatz verpflichtet, wenn feststände, dass auch in Ansehung des zur Zeit des Unfalles stattgehabten Betriebes durch die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, von welcher der Personenzug abgelassen war, diese Bahn als Betriebsunternehmerin anzusehen sei. Die Beantwortung dieser Frage hänge davon ab, für wessen Rechnung die gedachte Thätigkeit stattfand, da als Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes derjenige erscheine, auf dessen Kosten und Gefahr der Betrieb statthat, so dass dessen wirthschaftliches Ergebniss ihm Vortheil oder Nachtheil bringt. Bei einem, wie im vorliegenden Falle, im directen Verkehr über mehrere Bahnen geführten durchgehenden Zuge sei als Regel anzunehmen, dass jede der betheiligten Bahnen die zur Beförderung eines solchen Zuges erforderlichen Betriebshandlungen auf ihrer Strecke für ihre alleinige Rechnung vornimmt, mithin hierbei als alleinige Betriebsunternehmerin erscheint. Anderweitige Vereinbarungen der betreffenden Bahnen seien möglich, aber nicht zu vermuthen, daher nachzuweisen. Die Kläger hätten keine Angaben darüber gemacht, für wessen Rechnung der Personenzug der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn gegangen sei. Die blosse Behauptung, dass von ihr zur Beförderung des Zuges Personal und Material verwendet worden sei, rechtfertige den Schluss nicht, dass von der genannten Bahn allein Betriebshandlungen vorgenommen worden. Da hiernach nicht nachgewiesen, dass die verklagte Bahn hinsichtlich des Betriebes, bei welchem der Erblasser verunglückt sei, Betriebsunternehmerin gewesen, rechtfertige sich die Abweisung.

---

v. O. **Haftpflicht. Entschädigungsrente. Die der Wittwe eines beim Eisenbahnbetriebe Verunglückten zuzuerkennende Ernährungsrente darf nicht von vornherein auf die Zeit bis zu ihrer Wiederverheirathung beschränkt werden.** Aus den Gründen: „Nach den Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 besteht die Entschädigung in dem der Regel nach in Form einer Rente zu leistenden Ersatz für den Wegfall des Unterhalts, den der Verunglückte dem Unterhaltungsberechtigten gewährt habe. Der Ersatzverpflichtete könne gemäss § 7 jederzeit die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern, wenn die Verhältnisse, welche die Zuerkennung der Rente überhaupt oder deren Höhe bedingt hätten, inzwischen sich wesentlich geändert hätten. Zwar gehe bei der Wiederverheirathung der Klägerin die Verpflichtung zum Unterhalt auf den zweiten Ehemann über und werde für die Eisenbahngesellschaft daher durch Abschluss der neuen Ehe das Recht begründet, die Befreiung von Zahlung der Rente in dem Masse zu verlangen, in welchem der zweite Ehemann der Klägerin den Unterhalt gewährt, den der verunglückte erste Ehemann ihr geleistet habe. Diese Liberirung könne aber auch nur in diesem Masse verlangt werden. Es fehle daher, weil vor der Wiederverheirathung gänzlich ungewiss sei, ob der zweite Ehemann überhaupt und in welchem Grade zur Gewährung des Unterhalts im Stande sein werde, jeder gesetzliche Grund, die Dauer der Rente von vornherein auf die Zeit des Wittwenstandes zu beschränken“. (Erk. des Appelhofes zu Köln vom 12. Februar 1879. Wittwe Schmitz c. Rheinische Eisenbahngesellschaft. Dr. Puchelt, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht, Bd. XI S. 61 f.)

e. **Haftpflicht.** Die Frage, ob die auf Grund des Haftpflichtgesetzes zugesprochenen Beträge im Wege der Execution mit Arrest belegt werden können, ist durch ein Erkenntniss des Obertribunals vom 27. März c. in Uebereinstimmung mit dem Gericht der zweiten Instanz bejaht worden. Beide Gerichtshöfe gehen davon aus, dass das Haftpflichtgesetz consequent das Aequivalent für die einem Verletzten resp. dessen Erben eingetretenen Verluste als „Schadensersatz“ bezeichnet. Die Absicht des Gesetzes gehe dahin, jeden durch das Unglück herbeigeführten Vermögensnachtheil, auch soweit derselbe in einer Unterhaltungseinbusse besteht, auszugleichen. Die auszuwerfende Rente ändere nicht den Rechtsgrund der Zahlung, welcher nicht aus einer natürlichen oder gesetzlichen Pflicht zur Erhaltung und Erziehung, sondern aus der Pflicht, für den entzogenen oder verminderten Unterhalt Ersatz zu leisten, erwachsen ist. Da hiernach dem in Rente ausgeworfenen Ersatzobjecte die rechtliche Natur von Alimenten fehle, finde auch § 6 No. 1 Titel 14, § 46 Titel 29 Theil 1. der Allg. Ger.-Ord. nicht Anwendung. Dasselbe wird vom 1. October c. ab auch bezüglich des § 749 No. 2 der Civilprocess-Ordnung gelten.

---

v. O. **Lieferungen an Staatsbahnen. Streitigkeiten über die Zahlung des Kaufpreises für Eisenbahnwagen, auch wenn dieselben an vom Staate betriebene Eisenbahnen geliefert werden, gehören vor die Gerichte.** Die Reichseisenbahn in Elsass-Lothringen setzte der Klage auf Zahlung des Rest-Kaufpreises für gelieferte Eisenbahnwagen die Einrede entgegen, dass derartige Streitigkeiten nach der Französischen Gesetzgebung vor die Verwaltungsgerichte gehörten. Die Einrede wurde verworfen und zwar aus folgenden Gründen: In Erwägung, dass die Appellantin nach Art. 272 No. 3 des H.-G.-B's. Handelsgeschäfte sind, wenn sie gewerbsmässig betrieben werden; — dass unter dem gewerbsmässigen Betriebe der Betrieb als dauernde Einnahmequelle, der regelmässig eim Gegensatze zum gelegentlichen zu verstehen ist, wobei der Wille von vornherein nicht auf den Abschluss eines einzelnen oder einzelner Handelsgeschäfte, sondern auf denjenigen von ganzen Reihen zusammengehöriger Handelsgeschäfte gerichtet erscheint; — dass diese Voraussetzungen auch für die vom Staate betriebenen Eisenbahnen zutreffen, wobei es keinen Unterschied macht, wenn der Erwerb daraus mittelbar zur Erreichung des Staatszweckes verwendet wird, und ebensowenig bezüglich der privatrechtlichen Seite des vom Staate betriebenen Frachtgeschäfts die beim Betriebe der Staatseisenbahnen noch vorhandenen Gesichtspunkte des öffentlichen Rechts in Betracht kommen können; — dass darnach die Appellantin in dieser Richtung Kaufmann im Sinne des Handels-Gesetzbuches ist und daher nach Art. 273 das. alle einzelnen Geschäfte, welche zum Betriebe eines Handelsgewerbes gehören, insbesondere die Anschaffung von Geräthen, Material und anderen beweglichen Sachen, welche bei dem Betriebe des Gewerbes unmittelbar benutzt werden sollen, als Handelsgeschäfte anzusehen sind; — dass es sich aber bei gegenwärtiger Klage um die Bezahlung des Rest-Kaufpreises für derartige Gegenstände, nämlich von zur Ausführung des Eisenbahntransportes bestimmten Eisenbahnwagen handelt; — dass auf Seiten des Appellanten unbestritten ein Handelsgeschäft vorliegt; — dass nach § 11 No. 2a des Elsass-Lothringischen Einführungsgesetzes zum Handels-Gesetzbuche vom 19. Juni 1872 die Rechtsstreitigkeiten aus Geschäften, welche auf Seiten beider Contrahenten Handelsgeschäfte im Sinne des Handelsgesetzbuches sind, vor die Handelsgerichte gehören und nach No. 3 ebendas. selbst Klagen aus einem Geschäfte, welches nur auf Seiten des Beklagten ein Handelsgeschäft ist, nach Wahl des Klägers bei dem Handelsgerichte erhoben werden können; dass nicht näher untersucht zu werden braucht, ob nach Französischem Rechte Streitigkeiten über Lieferung von Eisenbahnwagen an eine vom Staate betriebene Bahn vor die Verwaltungsgerichtsbarkeit gehören, weil durch das Handels-Gesetzbuch in Verbindung mit dem Elsass-Lothringischen Einführungsgesetze jedenfalls in dieser Hinsicht eine Abänderung des bisherigen Rechtszustandes eingetreten ist; — dass daher die von der Appellantin im Widerspruch mit ihren bisherigen Auffassungen erhobene Einrede der Unzuständigkeit unbegründet erscheint. (Erk. d. Appell.-Gerichts zu Colmar v. 6. Jan. 1879, Elsass. Bahn c. K.; Dr. Puchelt und Meurer, Jurist. Zeitschrift f. Elsass-Lothr. Bd. IV S. 305 ff.)

Literatur.

H— **Sammlung von eisenbahnrechtlichen Entscheidungen der Oesterreichischen Gerichte,** herausgegeben von **Dr. Victor Röll,** Concipist im Rechtsbureau der Kaiserin Elisabethbahn. Preis 5 fl.

Bereits im Jahre 1844 hatten die Oesterreichischen Gerichte Veranlassung, über einen bei der Eröffnungsfahrt der Kaiser Ferdinands Nordbahn im Jahre 1839 eingetretenen Eisenbahnunfall zu entscheiden. In den darauf folgenden zwei Decennien ist die Judicatur der Oesterreichischen Gerichte in Eisenbahnsachen noch sehr spärlich, dagegen mit der Entwickelung des Bahnwesens im gegenwärtigen Decennium immer häufiger geworden, so dass auf letzteres von den in der vorliegenden Sammlung mitgetheilten 274 Präjudicaten weit mehr als 200 Fälle kommen. Diese Anzahl erschöpft bei weitem nicht die eisenbahnrechtliche Judicatur dieser ganzen Zeit, indem eine vom Advokaten Dr. Eppstein in der Veröffentlichung begriffene ähnliche Sammlung einige Entscheidungen bringt, welche in der hier besprochenen fehlen (während im Uebrigen die Röll'sche Sammlung reichhaltiger als die Eppstein'sche erscheint). Zweifelsohne werden diese und gewiss noch anderweitig zum Vorschein kommende Entscheidungen in den periodischen Nachträgen erscheinen, welche ein solches Sammelwerk wie das Röll'sche bedingt, um dasselbe so vollständig und der Zeit folgend als immerhin möglich zu gestalten.

Vergleichen wir die aus den ersten Jahren erflossenen Entscheidungen mit denen der letzten Jahre, so werden wir die constantere Anwendung allgemeiner Grundsätze gewahr, welche anfänglich nur hypothetisch, aber doch mit richtigem Blicke in die Natur des neuen Verkehrsmittels ausgesprochen wurden. Allerdings haben die Oesterreichischen Eisenbahnen durch ihre dem Betriebsreglement vorangegangenen „Bestimmungen über den Personen- und Frachtenverkehr" sowie über die Haftung den Grund gelegt. Diese Grundsätze sichern ebenso sehr die Verkehrsfreiheit der Eisenbahnen, als sie deren Entwickelung auf allen Gebieten der administrativen Verwaltung mächtig fördern und nicht zu übersehende Fingerzeige für viele theils noch zu schaffende, theils zu bessernde Einrichtungen und Vorkehrungen selbst des technischen Betriebes geben.

Nicht blos von juristischem, sondern ferner von eisenbahnlichem Interesse sind die verschiedenen Anschauungen der Gerichte aller drei Instanzen über eine und dieselbe Frage, sowie die mit der Zeit vorgekommene Wandelung der Ansichten, welche schliesslich in eine ziemlich constante Praxis übergehen. Dies ist besonders seit der Annahme des Deutschen allgemeinen Handelsgesetzes in Oesterreich der Fall. Das verleiht auch dieser Sammlung eine sich auf das ganze grosse Geltungsgebiet des H.-G.-B. erstreckende Bedeutung.

Die chronologisch folgenden Entscheidungen sind dreifach registrirt und hierin manifestirt sich der grosse Fleiss und das anzuerkennende Verständniss des Herausgebers.

Im „chronologischen Register der citirten Stelle aus Gesetzen und Verordnungen" sind nach deren Paragraphen- resp. Artikel- oder Datenfolge die einschlägigen Entscheidungen leicht zu finden. Wie begreiflich, nehmen die kaum den dritten Theil des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches umfassenden Bestimmungen des nun mehr als ein halbes Jahrhundert später sanctionirten Handelsgesetzes doch einen etwas grösseren Raum ein. Dieses Gesetzbuch und die ebenfalls citirte, fast säculare Gerichtsordnung (vom Jahre 1781) sind vom Preussischen Landrecht stark beeinflusst und daher nicht nur im Inlande bekannt. Die Citate der drei Betriebsreglements aus den Jahren 1863, 1872 und 1874 (des gegenwärtig geltenden) begegnen auch in Deutschland ganz verwandten Bestimmungen. Dasselbe ist der Fall mit den Citaten der Betriebsordnung und des Concessionsgesetzes, sowie der Gesetze über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Körperverletzungen bei Bahnunfällen, über die Anlegung von Eisenbahnbüchern und über die Curatoren. Selbst die citirten Particulargesetze, wie das Grundbuch-, Concurs- und Strafgesetz mit den bezüglichen Verfahren („Ordnung"), sind auch ausserhalb Oesterreichs nicht fremd, was sich selbst von den sonstigen citirten „Gesetzen und Verordnungen" behaupten lässt, bei welchen zumeist auch der Titel resp. die darin normirte Rechtsmaterie angegeben erscheint.

Das „systematische Register" ist nach den Hauptübersichten des materiellen und formellen Eisenbahnrechtes bearbeitet. Ersteres reiht die Entscheidungen unter folgende Titel: I. Concessionswesen. II. Bau: a) Allgemeines; b) Grundeinlösung; c) Haftung für Schaden und Communicationen; d) Verhältniss zur Bauunternehmung. III. Besitz- und Eigenthumsverhältniss: a) Besitzstörung; b) Eigenthum; c) Eisenbahnbücher mit zwei Unterabtheilungen. IV. Betrieb: Haftung für aussercontractliches Verschulden, für körperliche Beschädigungen, aus dem Personen- und Reisegepäcktransport; Frachtgeschäft mit dreizehn Unterabtheilungen, von welchen besonders die Entscheidungen über den Begriff: Bösliche Handlungsweise nach Art. 427 H.-G.-B. hervorzuheben ist. V. Bahnpersonal mit dessen Ansprüchen, Disciplinargewalt über und Bahnverantwortlichkeit für dasselbe. VI. Eisenbahn-Prioritätsobligationen mit vier Unterabtheilungen. VII. Steuer- und Gebührenwesen. VIII. Strafrechtsfragen. Weniger reichhaltig, aber auch von Interesse sind folgende Titel der Entscheidungen des formellen Rechtes: 1. Competenz, 2. Gerichtsstand, 3. Parteien und ihre Vertreter, 4. Intervention und Vertretungsleistung, 5. Art des Verfahrens, 6. Beweisfragen, 7. Sicherstellungsmittel und Execution, 8. Gerichtskosten, 9. Concurs.

Das „alphabetische Register" endlich erstreckt sich auf alle in den Entscheidungen zu berücksichtigenden Schlagworte, so dass, insofern davon mehrere in einem und demselben Präjudicat vorkommen, solches auch öfter berufen erscheint, was nur die practische Brauchbarkeit dieses Sammelwerkes erhöht. Dessen Eignung zur Fortbildung nicht nur des Rechtes, sondern auch des technischen und commerciellen Betriebes der Eisenbahnen erhellt schon aus dem vorstehenden Inhaltsverzeichnisse. Die nicht genug anzuerkennende Verdienstlichkeit dieser Arbeit ergiebt sich bei näherer Einsichtnahme von selbst.

Röll's Sammlung eisenbahnrechtlicher Entscheidungen sollte Niemandem fehlen, der sich irgendwie mit Eisenbahnangelegenheiten befasst; er wird in fast allen zweifelhaften Fällen ein treffliches Handbuch und einen verlässlichen Führer finden. Möge daher zum Schlusse die Wiederholung des Wunsches gestattet sein, dass diese Sammlung ihre periodischen Ergänzungen und zwar auch durch die Entscheidungen der Ungarischen Gerichte finden, welche sonst dem Deutschen Publikum gar nicht zugänglich wären und für dasselbe schon infolge der lebhaften Verkehrsbeziehungen mit Ungarn von gleichem Interesse sind. H.

Handbuch für Eisenbahnbeamte, Spediteure und Kaufleute von Eduard Kreuzer zu Barmen-Rittershausen. Dritte vermehrte und verbesserte Auflage, im Selstverlage des Verfassers. Preis 1 *M.*

Das Werkchen, vom eisenbahnseitigen und kaufmännischen Standpunkte bearbeitet, erläutert in kurzer und übersichtlicher Weise alle von dem Eisenbahnbeamten im Verkehr mit der Zollbehörde und bei der Behandlung von Zollgütern zu beobachtenden Formalitäten, und ist sonach als geeigneter Rathgeber für Stations- und Expeditionsbeamte, Zugführer, Wiegemeister etc. zu empfehlen Auch eignet sich dasselbe, durch die Beigabe des neuen Zolltarifs nebst Zoll-Tarifgesetz und dem Gesetz betreffend die Statistik des Waarenverkehrs mit dem Auslande, zum Dienstgebrauche für Eisenbahnverwaltungen.

Miscellen.

A. v. St. **Eisen- oder Stahlschienen.** — In den Vereinigten Staaten hat sich neuerdings zu Gunsten von Eisenschienen eine Reaction geltend gemacht, welche bereits im Eisengeschäft in Südwales durch mehrere Amerikanische Bestellungen vortheilhaft empfunden wird. Die Reaction hat theilweise darin ihren Grund, dass, obgleich eine Eisenschiene kürzere Zeit benutzbar ist, als eine Stahlschiene, die erstere, wenn für Eisenbahnzwecke unbrauchbar geworden, zu vielen anderen Zwecken verwandt werden kann. Indessen erscheint es auch einigen Eisenbahngesellschaften zweifelhaft, ob wirklich ein so grosser Unterschied in der Verwendungsdauer beider Schienengattungen besteht, wenn nämlich bei beiden Gattungen das möglichst beste Material genommen wird. In dem „American Institute of Mining Engineers" wurde jüngst eine Eisenschiene ausgestellt, die im Jahre 1870 fabricirt wurde, und welche seit jener Zeit von Locomotiven, Waggons und Frachten im Gewichte von 67 Millionen Tonnen passirt wurde. Trotz dieser gewaltigen Inanspruchnahme während etwa 9 Jahren zeigte sich die Schiene nur ganz geringfügig beschädigt. Vielleicht — bemerkt ein Correspondent der „Times" — steht dem Eisenzeitalter doch nicht so nahe sein Verschwinden bevor, als prophezeit wurde.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 17. August 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn ist am 17. August c. an der Zweigbahn Glogau-Lissa, 12 km von der Station Glogau und 6 km von der Station Driebitz entfernt, die Haltestelle „Stadtforst Glogau" für den Personenverkehr eröffnet worden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Siegert.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Auf unserer Bahnstrecke Magdeburg-Leipzig ist am 6. d. Mts. die neue Personen-Haltestelle Lützschena (zwischen Schkeuditz und Leipzig) dem Verkehr eröffnet werden. Auf derselben halten die Personenzüge No. 1, 9, 15, 12, 14 und 20 nach Bedarf zum Ein- und Aussteigen von Reisenden. Zunächst werden nur Billets zwischen Lützschena und Leipzig resp. Schkeuditz ausgegeben. Gepäckabfertigung von und nach Lützschena ist ausgeschlossen.

Die Entfernungen betragen:

Lützschena-Leipzig . . . 8,71 km
Lützschena-Schkeuditz 5,31 „

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Von unserem Bahnhof Berlin nach dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig und ebenso vom Bayerischen Bahnhof in Leipzig nach unserem Bahnhof Berlin werden fortan directe Billets für Personen- und Schnellzüge zu denselben Preisen verausgabt, welche für den Verkehr zwischen Berlin und unserem Bahnhof in Leipzig (Berliner Bahnhof) zur Erhebung kommen. Näheres ist bei den betreffenden Billetexpeditionen zu erfahren. Berlin, den 7. August 1879. Die Direction. (998)

3. Ausloosungen.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Am 8. September c., Nachmittag 4 Uhr sollen in unserem Geschäftslocal hierselbst 14 Stück Prioritätsobligationen à 300 *M.* diesseitiger Eisenbahngesellschaft Behufs deren Amortisation ausgeloost werden.

Inhabern von Prioritätsobligationen ist der Zutritt gestattet. P.-Wartenberg, den 18. August 1879. Direction. (1027)

4. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn. Der am 1. September 1879 fällige Coupon der Prioritäten der im Sinne des Ges. Art. XXXVIII 1879 mit der K. K. priv.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn vereinigten Eperies - Tarnower Eisenbahngesellschaft (Ungar. Theil) wird:
in Budapest bei der Hauptcassa der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank
mit **fl. 7,50 kr.** Oesterr. Währung in Silber eingelöst. Budapest, im August 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1037)

5. Tarifwesen.

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. k. M. ab sind zu den Heften 23 bis 26 und 36 bis 39 des West- und Nordwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter und zum Seehafenausnahmetarif vom 1. Juni 1879 der 3. Nachtrag erschienen, welche Drucksachen von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 15. August 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen. Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1040)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. September cr. ab ist zum Tarif für Personenbeförderung vom 1. März 1877 der 29. Nachtrag erschienen, welcher bei den Verbandsbillet- und Gepäckexpeditionen eingesehen werden kann. Cassel, den 19. August 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1039)

Magdeburg - Halberstadt. Für Braunkohlen in Ladungen von je 10 000 kg von Gross-Weissand nach Cöthen wird vom 1. September cr. ab die Fracht von 0,12 auf 0,10 *M.* pro 100 kg ermässigt. Directorium, (1038)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 15. d. Mts. ist zu den Tarifheften No. 11 und 13 je der dritte Nachtrag in Kraft getreten.

Die beiden Tarifnachträge enthalten:
1. Berichtigung von Druckfehlern im Nachtrage I.
2. Neue Tarifsätze für die Station Göttingen der Frankfurt-Bebraer (Halle-Casseler) Eisenbahn.
3. Anderweite Tarifsätze für die Station Breslau der Oberschlesischen Eisenbahn.

Magdeburg, den 18. August 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1026)

Niederschlesisch - Märkische Eisenbahn. Mit dem 1. October d. J. tritt der Posen-Magdeburger Verbandtarif vom 1. December 1876 (via Guben-Cottbus-Falkenberg-Zerbst) ausser Kraft und findet von diesem Zeitpunkt an eine directe Abfertigung der sich zwischen Posen (Märk.-Pos.) und Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Magdeburg-Friedrichstadt und Sudenburg bewegenden Transporte nur noch gemäss den Bestimmungen und Frachtsätzen des Niedersächsisch - Ostdeutschen Verbandtarifs vom 1. Mai 1878 statt.

Hierdurch treten einzelne Erhöhungen ein. Berlin, den 15. August 1879. Königliche Direction. (1030)

Am 1. October d. J. gelangen zum Tarife für den **Rheinisch - Thüringisch - Sächsischen** resp. **Bergisch-Märkisch-Sächsischen** Güterverkehr vom 15. Juli 1878 und für den **Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen** Güterverkehr vom 1. November 1878 Nachträge zur Einführung, welche neue, zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze enthalten.

Ueber die Höhe derselben ertheilt das Verkehrsbureau der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen nähere Auskunft. Dresden, am 19. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen. (1029)

Am 1. October d. J. tritt an Stelle des bisherigen Tarifs für den **Magdeburg-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** vom 1. October 1877 und dessen Nachträgen, soweit dieselben Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatsbahn resp. der Muldenthalbahn enthalten, ein neuer Tarif in Kraft. Mit demselben sind zum Theil Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen der seitherigen Frachtsätze verbunden.

Die in dem neuen Tarife aufgeführten erhöhten Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Cöthen, Hildesheim, Langwedel, Lehrte, Leinefelde, Löhne, Oeynhausen, Oschersleben, Ringelheim, Spandau, Uelzen, Vienenburg und Wittenberge der Magdeburg-Halberstädter resp. der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, ferner für den Verkehr mit den Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Elsterwerda und Grossenhain der Sächsischen Staatsbahn gelten unter Aufhebung der im Berlin-Anhaltisch-Sächsischen resp. im Norddeutsch-Sächsischen und im Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen Verbande gegenwärtig bestehenden Taxen auch für die gleichnamigen Stationen der Berlin-Anhaltischen, der Braunschweigischen, der Berlin-Hamburger, der Hannoverschen und der Köln-Mindener Bahn bezw. der Berlin-Dresdener und der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Bis zum Erscheinen des Tarifs ertheilt das Verkehrsbureau der Königlich Sächsischen Staatsbahnen in Dresden auf bezügliche Anfragen nähere Auskunft. Dresden, am 19. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1028)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 1. October c. werden im obenbezeichneten Verbande zwischen Hettstedt einerseits und den Stationen der Braunschweigischen, Halberstadt-Blankenburger, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin - Anhaltischen und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn die Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate und Oelsamen, Cement, Kalk, gebrannter, Braunkohlen, Braunstein, Brennholz, Erde, Erze, Gyps, Rüben, Schlacken und Sinteln, Steine, bearbeitete, gebrannte, rohe und Mühlsteine, Steinkohlen und Roheisen, soweit solche bisher in Kraft waren, aufgehoben und kommen für genannte Artikel vom 1. October ab die Taxen der regulären Tarifclassen in Anwendung. Berlin, den 15. August 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1031)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum Betriebs - Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands treten bezüglich der beim Verluste und bei Beschädigungen von Thieren Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zu gewährenden Maximalentschädigungssätze (§ 44 alin. 3), sowie bezüglich der Vorschriften über die Beförderung von Phosphor, Schwefelnatrium und Pasta (§ 48 II. A. Ziffer 7 resp. 21 und 22) anderweite bezw. neue Bestimmungen in Kraft, welche mittelst Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 13. Juli 1879 durch das Centralblatt für das Deutsche Reich pro 1879 Seite 478/9 publicirt sind. Abdrücke der vorbezeichneten Bekanntmachung können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden. Berlin, den 15. August 1879. Die Direction. (1032)

Thüringische Eisenbahn. Unterm heutigen Tage treten zum Tarif für den Thüringisch-Bayerisch-Württembergischen Verbands-Güterverkehr
Nachtrag VII zum Tarifheft 1
„ VI „ „ 2
in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen des § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sowie Druckfehlerberichtigungen.

Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, bei denen auch Exemplare zum Preise von 0,05 *M.* pro Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 14. August 1879. Die Direction. (1034)

Thüringische Eisenbahn. Sächsisch-Thüringischer Güterverkehr. Am heutigen Tage tritt zum Verbands-Gütertarif Nachtrag VII in Kraft, Aenderungen und Ergänzungen des § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie Druckfehlerberichtigungen enthaltend.

Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, bei denen auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,05 *M.* pro Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 14. August 1879. Die Direction. (1033)

Am 1. k. Mts. tritt zum Gütertarif vom 1. September 1878 für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch - Main - Neckarbahn - Verkehr** ein Nachtrag (IV) in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Arnsberg, Oeventrop und Wennemen der Bergisch - Märkischen Bahn, sowie Ausnahme - Frachtsätze für neue Eisenbahnschienen im Verkehr zwischen Steele einer- und Darmstadt und Heidelberg andererseits. Verkaufspreis 10 ₰. Köln, 20. August 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln - Mindener Eisenbahngesellschaft. (1035)

Stettin - Berlin - Thüringischer Verband. Die durch Nachtrag VII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband aufgehobenen Frachtsätze für Danzig (H. P.) kommen mit dem 1. September cr. wieder zur Einführung. Berlin, den 19. August 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn. (1036)

6. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Die Lieferung der für die Unterhaltung unserer Bahnstrecken pro 1880 erforderlichen Bahnschwellen soll im Submissionswege vergeben werden.

Gefällige Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:
„Submission zur Lieferung von Schwellen für die Berlin-Stettiner Eisenbahn pro 1880“
bis zum 15. September cr. an uns einzureichen.

Die Bedingungen sind in der Magazinverwaltung unseres Centralbureaus auf unserem hiesigen Personenbahnhofe auf portofreie Anträge zu haben. Stettin, den 8. August 1879. Directorium. (1008)

Niederländisch - Westfälische Eisenbahngesellschaft. Eichene Schwellen und Weichenhölzer. Offerten auf Lieferung sind spätestens bis zum 1. September cr. einzusenden an Unterzeichneten, woselbst die Lieferungsbedingungen auf portofreie Anfrage und gegen Erstattung von 1 *M.* zu beziehen sind. Winterswyk, den 14. August 1879. Der Director-Oberingenieur. J. H. Nivel. (J. 1011)

Privat-Anzeigen.

Schriften über Bahn-Betrieb.

Wir machen weitere Fachkreise mit folgenden bei uns erschienenen Publicationen über Bahnbetrieb aufmerksam:

Ueber eine akademische Vorbildung zum höheren Eisenbahn-Verwaltungsdienste. Von **Dr. Gust. Cohn,** Professor in Zürich. 8°. geh. Preis 80 Pf.

Strassenbahnen. **Einiges über die Concession und Gesetzgebung.** Von **H. Stüssi,** Staatsschreiber. 8°. geh. Preis 3 Mark.

Betrieb der Schweizerischen Eisenbahnen **unter Leitung des Bundes.** Von **Olivier Zschokke.** Mit 14 statistischen Tabellen. 8°. geh. Preis 2 Mark.

Elektrische Signalscheiben für Eisenbahnen. **Beschreibung nebst Instruction für Aufstellung und Behandlung derselben** von **Dr. M. Hipp.** Mit 37 Abbild. im Texte u. 1 lithogr. Tafel. 8°. broch. Pr. 1½ Mk.

Die elektrischen Uhren. **Mit besonderer Rücksicht auf die von Hipp construirten Regulatoren und Zeigerwerke.** Von **Dr. H. Schneebeli,** Professor an der Akademie Neuchâtel. Mit 25 Figuren im Text und 2 lithogr. Tafeln. gr. 8°. broch. Preis 3 Mk.

Hülfstabellen für Multiplication und Division **bei den Rechnungen des Verkehrslebens, nebst Anwendungs-Erläuterung.** Von **C. Bronner,** Tarifbeamter der Schweizer. Centralbahn. 8°. Carton. Preis 1 Mk.

Verlag von *ORELL FÜSSLI & Co.,* Technische Buchhandlung in **Zürich.**

H. Gruson
Buckau-Magdeburg

übernahm die Alleinfabrication der **Selbstthätigen hydraulischen Kippvorrichtung** zum Entladen von Eisenbahnwagen Patent Rohde-Schmitz,

des Hartguss-Plan-Roststabes Patent R. Ludwig. Medaille Waldenburg 1878

und empfiehlt ferner

Krahne, feststehende, fahrbare und transportable, für Hand- und Dampfbetrieb, hydraulische Hebezeuge und ganze hydraulische Krahnanlagen,

Bedarfsartikel für Eisenbahnen, Secundärbahnen etc. etc.: Räder, Herz- und Kreuzungsstücke, Zwangsschienen, Gleitbacken, Kolbenkörper, Bremsklötze, Signalglocken (sämmtlich von Hartguss), Weichen, Drehscheiben etc. etc.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Kohlen-Ersparniss.

Root's
nichtexplodirende
Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in $\frac{\text{Kalk}}{\text{a. Rhein.}}$

Keine Explosions-Gefahr.

MASCHINEN-VERKAUF.

Zwei **Woolfsche gekuppelte Dampfmaschinen, 50 Pferdekraft,** zwei **liegende Dampfmaschinen** von je **35** und **40 Pferdekraft,** drei andere **Dampfmaschinen** von je **5, 20** und **25 Pferdekraft,** sämmtlich mit Kesseln und Zubehör.

2 Locomobilen von je **6** und **10 Pferdekraft.**

Verschiedene **Dampfhämmer** von **250** bis **1500 Kilo,** sowie eine grössere Anzahl **Drehbänke, Bohrmaschinen, Lochmaschinen, Hobelmaschinen, Schraubenschneid-Maschinen** etc., sämmtlich gebraucht, aber in gut erhaltenem Zustande, stehen zu bedeutend herabgesetzten Preisen in der ehemaligen Waggonfabrik **Billwärder Ausschlag** bei **Hamburg** auf **Zollvereins-Gebiet** zum Verkauf.

Nähere Auskunft ertheilt **R. Heinze** in **Rothenburgsort** bei **Hamburg,** ehemalige Waggonfabrik.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst **Dresdner Glasfabrik**
Dresden, Freibergerstrasse 43. **Friedr. Siemens.**

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania"
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Herzogliche technische Hochschule
zu **Braunschweig.**

Programme für das nächste Studienjahr sind gratis von der Kanzlei zu beziehen.

Wasserdichte leinene Plane
empfiehlt
A. Baswitz in Berlin C., Neue Friedrich-Strasse No. 37.

Gegen den Hausschwamm.

Die ausserordentliche, **nie versagende Wirksamkeit** des amtlich erprobten Dr. H. Zerener'schen **Antimerulions** a. d. chem. Fabr. v. G. Schallehn in Magdeburg **(D. R. Patent u. K. K. Privileg.)** wird fortgesetzt, selbst bei den **schlimmsten Schwamm-Reparaturen** bestätigt. Die sehr verständige Verwendung desselben bei Neubauten zu Schwellen, Unterlagen etc. nimmt täglich zu. Für **Eiskellereien, Brauereien etc.** ist das Antimerulion von **unschätzbarem Werth;** denn alles damit behandelte Holzwerk **ist wirklich** vor Schwamm, Pilzbildung, Stock und Fäulniss geschützt.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Fränzel's Schieberstellapparat für Locomotiven (Selig's Reichspatent).

Dieser Apparat ermöglicht die subtilste Stellung der Schieber bequem durch einen Mann, ohne dass die Locomotive von ihrem Platz bewegt wird. Bei vielen Eisenbahn-Verwaltungen eingeführt, neuerdings bei: Königl. Ostbahn in Königsberg, Grossherzogl. Bad. Eisenbahn in Karlsruhe, Minsk-Romnyer Bahn (10 Apparate), Englischen Bahnen (15 Apparate).

Näheres bei den alleinigen Fabrikanten
M. Selig junior & Co.,
Karl-Strasse 20, Berlin NW.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 66. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Berlin, den 29. August 1879.

Dieser Nummer liegt No. 16 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Berlin-Potsdam-Magdeburg.

Aus der Vorlage zur ausserordentlichen Generalversammlung am 12. September 1879.

Der Ausschuss der Gesellschaft hat die Actionäre zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 12. September nach Berlin eingeladen. Gegenstand der Berathung und Beschlussfassung ist der Vertrag über die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebes, excl. des Eigenthums des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens an den Königlich Preussischen Staat, wie solchen die Staatsregierung bei den in Erledigung des Generalversammlungs-Beschlusses vom 28. Mai 1879 von Seiten des Directoriums und des Ausschusses mit ihr geführten Verhandlungen abzuschliessen sich bereit erklärt hat, sowie die mit diesem Vertrage zusammenhängenden Abänderungen des Gesellschaftsstatuts.

Nach § 26 des Statuts kann die Auflösung der Gesellschaft nur durch zwei Dritttheile der anwesenden Stimmen beschlossen werden, welche zugleich zwei Dritttheile sämmtlicher ausgegebenen Actien repräsentiren müssen. Jedoch kann in einer **zweiten** deshalb berufenen Generalversammlung durch einen Beschluss von drei Viertel der bei der Abstimmung sich betheiligenden Stimmen die Auflösung der Gesellschaft beschlossen werden.

Aus der Vorlage der Gesellschaftsvorstände für die bevorstehende Generalversammlung heben wir Folgendes hervor*):

In der Generalversammlung vom 28. Mai d. J. erklärte die Königliche Staatsregierung durch ihren Commissar ihre Bereitwilligkeit:

> zu vereinbaren, dass, für den Fall sie sich entschliessen sollte, das Eigenthum an dem Unternehmen dem — eventuell vertragsmässig auszubedingenden — Vorbehalt entsprechend zu erwerben, an Stelle der abgestempelten Actien Staats-Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe gewährt werden.

Mit 3678 von 3938 Stimmen ward der Antrag abgelehnt, welcher die Basis einer vierprocentigen Rente einfach acceptiren wollte.

Dagegen erhob die Generalversammlung einen Antrag, welcher neben dieser Rente eine baare Zuzahlung beanspruchte, mit 2701 gegen 1153 Stimmen zum Beschluss.

Das Directorium erbat in Ausführung des ihm hierdurch ertheilten Auftrages unter dem 4. Juni d. J. den Bescheid des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten darüber, ob die Königliche Staatsregierung zur Fortsetzung der Verhandlungen auf der durch die Generalversammlung präcisirten, von der bisherigen abweichenden Grundlage bereit sei, und empfing hierauf unter dem 3. Juli d. J. die Aufforderung, den Betrag der Mehrforderung anzugeben; zugleich ward behufs der Beschleunigung der Angelegenheit den Commissarien der Gesellschaft das im Ministerium aufgestellte Schema eines eventuellen Vertrages, vorerst ohne ein bestimmtes Angebot über die Höhe der Zuzahlung, behändigt.

Die Gesellschaftsvorstände erklärten, die Befürwortung des zu vereinbarenden Vertrages vor der Generalversammlung nur unter der Voraussetzung in Aussicht stellen zu können, dass die zu gewährende baare Abfindung auf 20 ℳ für die Actie bemessen werde. Sie gingen hierbei von dem Gesichtspunkte aus, dass an sich alle in dem oben abgedruckten Bericht vom 24. April cr. dargelegten Erwägungen den Anspruch einer mindestens 4½ procentigen Verzinsung des in den Actien angelegten Capitals, mithin die Forderung einer den Betrag von 20 ℳ noch übersteigenden Prämie völlig rechtfertigen würden. Die Gesellschaftsvorstände glaubten aber andererseits die in der Generalversammlung kundgegebene Willensmeinung der Actionäre, welche das unbedingte Beharren bei der Forderung von 4½ pCt. Rente nicht billigten, zugleich jedoch mit überwältigender Majorität die Annahme einer 4procentigen Rente ablehnten und einen als Vermittelungsvorschlag bezeichneten Antrag guthiessen, nur dahin auslegen zu dürfen, dass von den Actionären ein Durchschnitt, mithin eine Rente von etwa 4¼ pCt. für angemessen und billig erachtet werde. Das mehr geforderte Viertel Procent = 0,75 ℳ pro Actie, auf der Grundlage einer 4procentigen Verzinsung in Capital umgesetzt, ergiebt 18,75 ℳ oder abgerundet 20 ℳ für die Actie. Eine Abfindung in solcher Höhe durfte dem Staat um so füglicher angesonnen werden, als er nach dem Vertragsentwurfe (§ 2 alina 5) die Bestände des Reservefonds, des Extra-Reservefonds und des Erneuerungsfonds zu freier Verfügung überkommen würde. Diese Bestände stellten sich bereits nach der Bilanz vom 31. December 1878 auf:

Reservefonds	450 000 ℳ
Extra-Reservefonds	118 937 „
Erneuerungsfonds	3 977 908 „
zusammen	4 546 845 ℳ

und werden per 31. December 1879 voraussichtlich den Gesammtbetrag von ca. 5 000 000 ℳ nahezu erreichen. In diesen Fonds würden die zu gewährenden 20 × 200 000 = 4 000 000 ℳ mehr als genügende Deckung finden.

Gegenüber dieser Forderung und diesen Motiven hat sich die Staatsregierung auf die Erklärung beschränkt:

> dass sie den Betrag von drei Mark pro Actie für hinreichend erachte, um den berechtigten Erwartungen der Actionäre gebührende Rechnung zu tragen; es sei mit Sicherheit zu erwarten, dass die Königliche Staatsregierung eine Erhöhung dieses Angebots nicht werde eintreten lassen.

Bei solcher Divergenz der Forderung und des Angebots sahen sich die Vertreter der Gesellschaft ausser Stande, den Vertrag zu vollziehen. Sie erachteten es indessen zur Erledigung des ihnen von der Generalversammlung ertheilten Mandats für geboten, die einzelnen Bestimmungen des Vertrages mit den Herren Staatscommissarien durchzuberathen und die Annahme oder Verwerfung des offerirten Vertrages lediglich der Entschliessung der Actionäre anheimzugeben.

*) Hinsichtlich des ersten Theiles dieser Vorlage, welcher die Verhandlungen bis zum 28. Mai und die Beschlüsse der Generalversammlung vom 28. Mai 1879 enthält, verweisen wir auf No. 39 S. 523 und No. 42 S. 554. Die Redaction.

Der solchergestalt eventuell vereinbarte Vertrag ist als Anlage beigefügt. Er enthält das Maximum dessen, was die Staatsregierung hinsichtlich aller in Frage kommenden Punkte zu bewilligen sich geneigt erklärt hat. Wir glauben, dass der vorgeschlagene Vertrag — sofern die Actionäre die Zuzahlung von 3 ℳ für annehmbar erachten sollten — im Uebrigen zu keinem wesentlichen Bedenken Anlass giebt.

Zwar sind wie mit seiner Redaction in juristischer Beziehung nicht durchweg einverstanden. Wir hätten es namentlich vorgezogen, dem Abkommen, welches sachlich ein Kaufvertrag ist, auch in allen Beziehungen die Form eines solchen zu geben. Die Herren Vertreter der Regierung haben diesem Wunsche nicht entsprechen mögen, um eine Verschiedenheit in der Formulirung des hier vorgeschlagenen Abkommens und der von den Generalversammlungen schon genehmigten Verträge mit der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft in Punkten zu vermeiden, in welchen eine materielle Abweichung nicht beabsichtigt ist. Auch wir meinen, dass auf diese Bedenken gegen die juristische Technik des Vertrages kein entscheidendes Gewicht zu legen sei, da der sachliche Inhalt der Abreden nirgend zweifelhaft ist und der Vertrag als Bestandtheil eines demnächst eventuell zu erlassenden Gesetzes selbst die Qualität eines solchen, mithin volle Rechtsbeständigkeit auch da erlangen würde, wo er formal unseres Dafürhaltens nicht ganz auf dem Boden der allgemeinen Gesetzgebung steht.

Zum § 7 des Entwurfs bemerken wir, dass die Feststellung des bei der schliesslichen Liquidation der Gesellschaft zu zahlenden, statutenmässig an die Actionäre zu vertheilenden Kaufpreises auf nur 40 Millionen Mark unbedenklich erscheint, weil jedem Actionär vertragsmässig vorher der Umtausch seiner Actien gegen eine Staats-Schuldverschreibung der 4procentigen consolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 300 ℳ angeboten werden muss. In der Normirung einer niedrigen Liquidationsquote wird ein wünschenswerther Zwang liegen, durch Annahme dieses Angebots das Geschäft zu vereinfachen.

Hinsichtlich der Gesellschaftsbeamten ist zunächst grundsätzlich die Innehaltung der bestehenden Anstellungsverträge von Seiten des Staats gesichert. Auch ist in Betreff aller Beamten, deren Einkommen den Maximal-Gehaltssatz der entsprechenden Beamtenkategorie der Staats-Eisenbahnverwaltung nicht überschreitet, bereits zugesagt, dass durch den Vertrag selbst der Mangel ihrer Anstellungsfähigkeit im Staatsdienst gehoben und von dem Kündigungsrecht lediglich mit Bezug auf diesen Mangel Gebrauch nicht gemacht werden würde. In Betreff derjenigen Beamten, bei welchen eine Ueberschreitung der Staats-Maximalsätze stattfindet, ist eine gleiche Zusicherung nach Prüfung der Detailfragen in Aussicht gestellt. Grundsätzlich soll die Lage der Beamten durch den Uebergang der Verwaltung auf den Staat in keiner Hinsicht gefährdet oder beeinträchtigt werden. Dabei soll für die Beurtheilung der dienstlichen Stellung und der Competenzen eines Beamten nicht dessen Titel, sondern die von ihm wahrgenommene Function massgebend sein und die bisher von der Gesellschaft einzelnen Angestellten frei oder gegen einen den Miethswerth nicht erreichenden Zins gewährte Dienstwohnung so lange belassen werden, als diese Vergünstigung nicht durch eine anderweite Verbesserung ausgeglichen wird.

Die Mitglieder des Directoriums sollen (§ 8) bis zum Ablauf der in ihren Anstellungsverträgen festgesetzten Fristen, d. h. bis zum Jahre 1883 bezw. 1884, ihre zeitigen vertragsmässigen Competenzen und demnächst die ihnen zugesicherten Pensionen, Beides vom Staate, beziehen. Für das technische Directionsmitglied, welches event. sogleich in den Staatsdienst übertreten und deshalb eine definitive Lösung seines Verhältnisses zur Gesellschaft wünschen würde, ist eine einmalige Capitalabfindung zu Lasten des dem Staat anheimfallenden Reservefonds bedungen. Dasselbe entsagt dafür gegenüber der Gesellschaft den aus seinem bis zum Jahre 1890 laufenden Anstellungsvertrage herzuleitenden Ansprüchen auf Gehalt, Dienstwohnung und Pension.

Es ist endlich noch darauf hinzuweisen, dass die Betheiligung unserer Gesellschaft an den Braunschweigischen Bahnen für den Fall der Veräusserung unseres Unternehmens eine Verständigung mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, welche bekanntlich die zweite Hälfte der Braunschweigischen Eisenbahnactien besitzt, erforderlich machen würde. Die Uebertragung des statutenmässigen Antheils unserer Gesellschaft an dem Braunschweigischen Unternehmen (12 Millionen Mark) auf einen andern Eigenthümer ist nämlich nur zulässig „in Folge eines in der Form von Statutänderungen zu fassenden Beschlusses" der Braunschweigischen Generalversammlung. Diejenigen 6 Millionen Mark Actien aber, welche wir über den statutenmässigen Antheil hinaus demnächst durch Ankauf erworben haben, sind nach einem besonderen, zugleich die beiderseitige Verkehrsleitung betreffenden Vertrage vom 28. December 1869 nur im Einvernehmen mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft veräusserlich. Wir haben in dieser Richtung die nöthigen Verhandlungen mit der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld eingeleitet und sehen einem Abschluss derselben entgegen.

Wir geben den Actionären die Beschlussfassung über die Offerte des Staats unter Berücksichtigung der dargelegten Gesichtspunkte anheim.

Berlin, den 20. August 1879.

Der Ausschuss — Das Directorium
der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft.
Dülberg. — Krönig.

Der Vertrag, den die Regierung proponirt, und der die vom Staate zu gewährende Rente ab 1. Januar 1879 den Actionären sichert, lautet wie folgt:

§ 1. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat.

Zu diesem Zwecke übergiebt das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von dem Directorium der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate mit der Verwaltung desselben zu betrauende Königliche Behörde.

§ 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1879 ab Verwaltung und Betrieb der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihr Directorium führen lässt, wird folgeweise in allen wichtigen Angelegenheiten sich der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Vom 1. Januar 1879 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge verbleibende Reinertrag dem Staate ausschliesslich zu.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände des Reservefonds, des Extra-Reservefonds und des Erneuerungsfonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung und Verwaltung dieser Fonds bezüglichen statutarischen Bestimmungen ausser Anwendung treten.

§ 3. Auf die Königliche Behörde (§ 1) gehen alle in dem durch Allerhöchste Ordre vom 17. August 1845 bestätigten Gesellschaftsstatute und dessen Nachträgen den Generalversammlungen, dem Ausschusse und dem Directorium beigelegten Befugnisse, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas anderes festgesetzt ist, über.

Ingleichen vertritt sie die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in Berlin, und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Berlin unterworfen sein.

Der Ausschuss der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmälig auf fünf reducirt, dass in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt.

Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder des Ausschusses nach Massgabe des Gesellschaftsstatuts durch die Generalversammlung, jedoch ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnorts der zu wählenden Mitglieder, statt.

Zur Gültigkeit der Beschlüsse des Ausschusses ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich. Der Ausschuss hat neben der Wahl seines Vorsitzenden und der Ausübung der ihm sonst zustehenden Befugnisse zugleich das Interesse der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten. Der § 37 des Gesellschaftsstatuts wird aufgehoben.

Die ordentliche jährliche Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft findet in der Regel in dem auf den Schluss des Rechnungsjahres folgenden fünften Monate statt.

§ 4. Der Staat gewährt den Inhabern der Stammactien der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von vier Procent des Nominalbetrages der Berlin-Potsdam-Magdeburger Stammactien. Zu dem Ende wird der Betrag der festen Rente mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Bei der Abstempelung zahlt der Staat auf jede Actie einen einmaligen Betrag von 3 *M.* — Gleichzeitig werden die Dividendenscheine nebst Talons gegen Zinscoupons und Talons nach vorgeschriebenem Formular ausgetauscht. Die Zahlung der Rente erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Berlin. Falls der Umtausch der Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente nur am 2. Januar gezahlt. Dividendenscheine und Zinscoupons, welche nicht innerhalb vier Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in welchem sie fällig waren, zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der Pensions- und Unterstützungscasse für die Beamten und Arbeiter der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, jedoch mit der Massgabe, dass die der Casse zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§ 5. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft bleiben ihre Rechte bezüglich des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenscomplex verwalten.

Der Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmen oder einzelne Theile desselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen. In diesem Falle gelten für die Vertheilung der gesammten Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen diejenigen Bestimmungen, welche im Artikel IX No. 2 des unter dem 17. Juni 1874 Allerhöchst bestätigten, zwischen der Hannover-Altenbekener und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages — betr. die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebes des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und Uebernahme einer Zinsgarantie seitens der Letzteren für die im Betrage von 9¼ Millionen Thalern zu Lasten des Hannover-Altenbekener Unternehmens aufzunehmende Prioritätsanleihe — über die Betheiligung beider Bahnen an den gesammten Betriebsausgaben vereinbart sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt, als den Anfang des Kalenderjahres, zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 6. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritätsobligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil der Prioritätsobligationen für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§ 7. Der Staat ist verpflichtet, spätestens zum 1. Januar 1883 den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen, beziehungsweise Zinscoupons und Talons, Staats-Schuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe und zwar für jede Actie eine Staats-Schuldverschreibung zum Nennwerthe von 300 *M.* anzubieten. Sofern bei dem Umtausch die mit einzuliefernden Dividendenscheine, beziehungsweise Zinscoupons fehlen sollten, werden die Coupons der Staats-Schuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten.

Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht aus.

Es soll der Staatsregierung freistehen, den Zeitpunkt, an welchem mit dem Umtausche begonnen werden soll, schon vor dem 1. Januar 1883 eintreten zu lassen.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 4 Wochen vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal, in Zwischenräumen von einem Monat, zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Ausschusses bleibt der Umtausch der zu ihrer Legitimation deponirten Actien bis zur Beendigung der unten vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, nach Ablauf der für den Umtausch der Actien gegebenen einjährigen Frist, zu jeder Zeit das Eigenthum der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er

1. die sämmtlichen Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen,
2. an die Liquidatoren einen Kaufpreis von Vierzig Millionen Mark Behufs statutenmässiger Vertheilung zu überweisen.

Die Actionäre sind in der Folge durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Liquidationserlöse abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Dividendenscheine bezw. Zinscoupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Actien entfallenden Betrage in Abzug gebracht wird. Dieser Abzug gelangt erst nach Ablauf der Verjährungsfrist zur Auszahlung, wenn innerhalb derselben von anderer Seite ein Anspruch auf Auszahlung nicht erhoben sein sollte.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actie für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf. Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes seitens des Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnverwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahncommissariat zu Berlin, eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde, benennen wird.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen zu erhöhen.

§ 8. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal mit Ausnahme der Mitglieder des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenen Personen zur Zeit bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die Pensions- und Unterstützungscasse, die Krankencasse und die Sterbecasse für die Beamten und Arbeiter der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Cassen mit den entsprechenden Cassen der mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die statutenmässigen Rechte der Gesellschaft und des Directoriums werden künftig durch die zur Verwaltung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Von den Mitgliedern des Directoriums erhält bei dem Uebergange der Verwaltung des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat das technische Mitglied gegen Aufgabe der ihm vertragsmässig zustehenden Competenzen eine von dem Ausschusse auf 100 000 Mark festgesetzte Abfindung, welche aus dem Reservefonds entnommen wird. Den übrigen Mitgliedern werden bis zum Ablauf der in ihren Anstellungsverträgen festgesetzten Fristen die ihnen vertragsmässig zustehenden Competenzen und demnächst die ihnen zugesicherten Pensionen vom Staate gewährt.

§ 9. Seitens des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft soll die Genehmigung der Generalversammlung und sodann seitens der Königlichen Staatsregierung die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die Zustimmung der Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft nicht bis zum 1. November 1879

und die verfassungsmässige Genehmigung nicht bis zum 1. Januar 1880 erlangt worden ist.

§ 10. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 11. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 12. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Ueber die Anordnung von Retiraden in den Personenzügen.

Wer viel auf ausländischen Eisenbahnen gereist ist und die dortigen Verhältnisse mit denen in Deutschland vergleicht, dem muss unter den verschiedenen berechtigten Eigenthümlichkeiten auch die der zahlreichen Retiraden in den Personenzügen auffallen. Fast scheint es, als wenn dieselbe Voraussetzung, welche dem Betriebs- und Bahn-Polizeireglement zu Grunde liegt, dass nämlich die Reisenden nur als Unmündige anzusehen und daher einer steten Bevormundung zu unterwerfen sind, auch bei der Anordnung der Retiraden von Einfluss gewesen wäre, wir wissen uns wenigstens sonst nicht genügend zu erklären, weshalb in Deutschland, abweichend von allen übrigen Ländern, ein grösseres Bedürfniss nach derartigen Einrichtungen vorhanden sein soll. Bei der bedenklichen Hinneigung, welche viele Maschinen-ingenieure, von denen ja die Construction und Beschaffung der Personenwagen meist ausschliesslich erfolgt, für die Einrichtung der Retiraden in jedem Personenwagen I./II. Classe haben und welche zu den verschiedenartigsten Constructionen Veranlassung gegeben hat, halten wir es an der Zeit, sich doch darüber endlich klar zu werden, dass das Bedürfniss für die Anlage von Retiraden in den Personenzügen bei dem Publicum keinesweges ein so allgemeines ist, wie vielfach angenommen wird und dass es vollständig ausreichend erscheint, wenn in jedem Schnellzuge 2 Retiraden, eine für Herren, eine für Damen, vorhanden sind. Wird hierbei die Anordnung getroffen, dass jede dieser beiden Retiraden mit einem Vorraum verbunden ist, der es gestattet, in demselben die Fahrt zwischen zwei Stationen zurückzulegen, so ist damit allen berechtigten Anforderungen genügt, und es würde hierbei sogar ohne grosse Schwierigkeiten die Einrichtung getroffen werden können, zur steten Reinhaltung der Retiraden eine Bedienung mitzuführen und damit Alles erreicht sein, was man nur irgend wünschen kann. Dass im Uebrigen derartige Einrichtungen nur in solchen Schnellzügen anzuwenden sind, welche für den durchgehenden Verkehr bestimmt, längere Strecken ohne Aufenthalt durchfahren und auf den Stationen nur kurze Aufenthalte haben, glauben wir als selbstverständlich voraussetzen zu dürfen.

Vergleicht man mit dieser Anordnung, die in jedem Zuge das Vorhandensein von Retiraden nur einmal beansprucht und dafür nur wenig mehr Raum erfordert, als jetzt in einem Personenwagen I./II. Classe dafür verwendet wird, die bestehenden Einrichtungen, so wird man anerkennen müssen, welche grosse Raumverschwendung, welcher Kostenaufwand und welche Vermehrung des Bruttogewichts des Zuges und der Zugkraft damit verbunden ist und man dieser Einrichtung auch zum Theil die hohen Betriebsausgaben der Personenzüge zuschreiben müssen. Dass ausserdem durch die Anordnung von Retiraden in jedem Personenwagen I./II. Classe das Schicklichkeitsgefühl der Reisenden in hohem Grade verletzt wird, wollen wir nur nebenbei erwähnen, weil man darauf im Allgemeinen wenig Werth zu legen scheint.

Die vorstehenden Bemerkungen drängten sich uns unwillkürlich auf, als wir von den Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen Kenntniss erhielten und auch Gelegenheit hatten, die Coupéewagen I./II. Classe mit innerer Communication, sowie die Intercommunicationswagen I./II. Classe mit seitlich abgeschlossenem Gange m Betriebe zu sehen und zu benutzen.

Die Einrichtung dieser Wagen, welche im Innern mit einem von allen Coupées des Wagens aus zugänglichen Corridor versehen sind und dadurch die Möglichkeit gewähren, dass das im Wagen befindliche Closet für alle Passagiere des Wagens zugänglich ist, dass die Zugluft, da der Wagen nur 2 nach Aussen führende Thüren bei der einen Wagengattung an der Langseite, bei der anderen an den beiden Stirnseiten besitzt, von den Coupées selbst ferngehalten wird, und dass eine möglichst gleichmässige Erwärmung des Wagens erfolgen kann, erfüllt alle Bedingungen, die nur irgendwie in Bezug auf die Bequemlichkeit der Reisenden gestellt und die daher in dieser Beziehung als mustergültig angesehen werden können. Bei einer so weitgehenden Rücksichtnahme auf die Bequemlichkeit der Reisenden, die nur bei Nacht-Schnellzügen oder für die auf grosse Entfernungen verkehrenden Durchgangswagen oder in solchen Fällen zweckmässig ist, wo, wie z. B. auf der Ostbahnstrecke Eydtkuhnen-Berlin, ein grosser Theil der Reisenden die ganze Strecke durchfährt, haben naturgemäss die sonstigen Anforderungen nicht in gleichem Masse Beachtung finden können, und es scheint fast, als wenn darüber vom Publicum die sonstigen Vortheile übersehen würden.

Diese Wagen mit innerer Communication oder mit seitlich abgeschlossenem Gange haben in Folge der grösseren Kastenbreite von 3,100 m gegen 2,600 m allerdings den vom Publicum schwer empfundenen Nachtheil, dass aus Betriebsrücksichten das Hinaussehen aus den Fenstern durch Anbringung eines Querstabes verhindert und dadurch die Verständigung nach Aussen, mit Restauration etc., sehr erschwert wird dass ferner die an den Seitengang anstossenden Coupées nur an einer Seite Aussenfenster haben und daher auf denjenigen Stationen, auf welchen das Empfangsgebäude auf der Seite des inneren Ganges liegt, die Passagiere nur durch Oeffnen der inneren Thüren Gelegenheit haben, das Empfangsgebäude zu sehen, und es muss endlich auch zugegeben werden, dass bei diesen Wagen die Coupées für Damen nicht den vollständigen Schutz gewähren, wie dies bei Wagen des Coupéesystems der Fall ist.

Bei diesen nicht weg zu leugnenden Bedenken wird es sich allerdings empfehlen, längere Erfahrungen abzuwarten, ehe an eine weitere Beschaffung derartiger Wagen gegangen wird, und es erscheint überhaupt fraglich, ob die den Reisenden gebotenen grösseren Bequemlichkeiten einen genügenden Ersatz dafür gewähren, dass die Wagen I./II. Classe mit innerer Communication 6 Plätze weniger, die Intercommunicationswagen I./II. Classe mit seitlich abgeschlossenem Gange 9 Plätze weniger enthalten, und daher auch bei diesen Wagen das Eigengewicht derselben pro Sitzplatz die bis jetzt wohl noch nirgend überschrittene Höhe von 525 resp. 637 kg erreicht.

Deutsche Eisenbahnstatistik
für das Betriebsjahr 1877.

(Fortsetzung.)

IV. Verkehr.

Eine Besserung in den Verkehrsverhältnissen ist auch im Jahre 1877 nicht eingetreten. Die kriegerischen Ereignisse in der Türkei veranlassten auf den in Rumänien belegenen Eisenbahnen nicht unerhebliche Armeetransporte, welche auf die finanziellen Resultate dieser Bahnen nicht ohne Einfluss geblieben sind.

Bevor jedoch auf die Verkehrsergebnisse näher eingegangen werden kann, muss auf eine wesentliche Aenderung der Statistik aufmerksam gemacht werden. Es ist die in den bisherigen Jahrgängen der Statistik ausgeführte Addition der auf den einzelnen Bahnen beförderten Personenzahl, Gütermengen, Fahrzeuge und Thiere in Folge eines Commissionsbeschlusses unterblieben, weil die im directen Verkehr abgefertigten Transporte von jeder der betheiligten Bahnen rapportirt werden, so dass ein und dieselbe Person resp. Tonne Gut etc. zwei-, drei- und mehrfach erscheint, die Statistik mithin ein Bild der wirklich beförderten Personenzahl, Gütermengen etc. nicht liefert. Hiernach gewähren nur diejenigen Resultate und Durchschnittsberechnungen Anspruch auf Zuverlässigkeit, welche sich auf die Wegelänge gründen und es entfallen alle diejenigen Vergleichungen, welche sich auf die Anzahl beziehen.

1. Personenverkehr. Im Jahre 1877 sind befördert:

auf den Deutschen Bahnen:

Personenkm		Differenz gegen das Vorjahr Personenkm	pCt.
142 752 167	Personenkm in der I. Classe	— 16 328 530	= 10,26
1 178 633 483	" " " II. "	— 50 494 427	= 4,11
3 112 626 781	" " " III. "	+ 54 692 440	= 1,79
1 308 371 162	" " " IV. "	+ 8 230 897	= 0,63
309 959 054	" " " ermäss. Cl.	+ 4 744 362	= 1,55
59 556 659	" auf d. Main-Neckar Eisenb., welche nur summarisch angegeben sind.		
6 111 899 306	Personenkm zusammen . . .	+ 2 483 897	= 0,06

Dagegen betrug die Verkehrsdifferenz

pro 1876	+ 115 128 204	= 1,92
" 1875	+ 150 628 533	= 2,58
" 1874	+ 150 967 856	= 2,65

auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen:

Personenkm		Differenz gegen das Vorjahr Personenkm	pCt.
50 652 855	Personenkm in der I. Classe	— 7 025 858	= 12,18
319 638 822	" " " II. "	— 12 140 411	= 3,66
986 593 273	" " " III. "	— 34 519 780	= 3,38
298 770 979	" " " IV. "	— 51 106 368	= 14,61
142 584 313	" " " ermäss. Cl.	+ 5 111 501	= 3,72
1 798 240 242	Personenkm zusammen . . .	— 99 680 906	= 5,25

Die Verkehrsdifferenz betrug dagegen

pro 1876	— 43 467 642	= 2,24
" 1875	— 45 965 895	= 2,31
" 1874	— 306 563 883	= 13,37

auf den anderen Vereinsbahnen:

Personenkm		Differenz gegen das Vorjahr Personenkm	pCt.
52 660 751	Personenkm in der I. Classe	+ 1 989 459	= 3,92
153 008 375	" " " II. "	+ 10 863 212	= 7,64
321 320 793	" " " III. "	+ 24 430 754	= 8,23
62 559 023	" " " IV. "	+ 2 242 520	= 3,72
202 166 931	" " " ermäss. Cl.	+ 173 969 433	= 616,97
99 956 835	" auf der Grossen Belgischen Centralbahn, welche nur summarisch angegeben sind.		
891 672 708	Personenkm zusammen . . .	+ 213 210 193	= 41,74

Die Verkehrsdifferenzen betrugen dagegen

pro 1876	+ 39 337 385	= 6,15
" 1875	+ 32 227 187	= 5,31
" 1874	+ 13 897 264	= 2,34

auf den sämmtlichen Vereinsbahnen:

Personenkm		Differenz gegen das Vorjahr Personenkm	pCt.
246 065 773	Personenkm in der I. Classe	— 21 364 929	= 8,00
1 651 280 680	" " " II. "	— 51 771 616	= 3,04
4 420 540 847	" " " III. "	+ 44 603 414	= 1,02
1 669 701 164	" " " IV. "	— 40 632 951	= 2,38
654 710 298	" " " ermäss. Cl.	+ 183 825 296	= 39,04
8 801 812 256	Personenkm zusammen (inclus. der summarisch notirten 159 513 494 Personenkm) .	+ 116 013 184	= 1,34

Die Verkehrsdifferenzen haben dagegen betragen

pro 1876	+ 110 997 847	= 1,29
" 1875	+ 136 889 825	= 1,62
" 1874	— 141 698 763	= 1,65
" 1873		+ 17,24
" 1872		+ 6,64

Da die Steigerung des absoluten Verkehrs der Erweiterung des Bahnnetzes nicht entspricht, vielmehr erheblich geringer ist, so ist auch die specifische Frequenz eine geringere wie in den Vorjahren.

Es sind auf einen (d. h. jeden) Kilometer Bahnlänge durchschnittlich befördert worden:

auf den		Personenkm		pCt.
Deutschen Staatsbahnen		216 592		
" Privatbahnen unt. Staatsverwalt.		202 850		
" " in eigener Verwalt.		197 426		
" Bahnen überhaupt		207 463		
im Vorjahre		218 593		
pro 1877 weniger		11 130	=	5,09
desgl. " 1876 "		10 754	=	4,72
" 1875 "		14 022	=	5,76
" 1874 "		3 713	=	1,50
dagegen " 1873 mehr			=	6,14
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 1877 .		103 590		
" " 1876 .		111 856		
pro 1877 weniger		8 266	=	7,39
desgl. " 1876 "		6 365	=	5,38
" 1875 "		6 669	=	5,34
" 1874 "		31 589	=	20,19
dagegen " 1873 mehr			=	4,17
anderen Vereinsbahnen 1877		243 152		
" " 1876		189 714		
pro 1877 mehr .		53 438	=	28,17
desgl. " 1876 " .		7 074	=	3,87
dagegen " 1875 weniger		7 041	=	3,71
" 1874 mehr .		2 134	=	1,14
" 1873 " .		10 924	=	6,18
sämmtlichen Vereinsbahnen 1877		174 340		
" " 1876		179 135		
pro 1877 weniger		4 795	=	2,68
" 1876 "		7 042	=	3,78
" 1875 "		9 490	=	4,85
" 1874 "		14 305	=	6,81
dagegen " 1873 mehr .		9 298	=	4,63

Der specifische Personenverkehr auf den einzelnen Bahnen war — in Uebereinstimmung mit den allgemeinen Verkehrsergebnissen — geringer wie in den Vorjahren; derselbe hat betragen:

in maximo auf der	Mille	in minimo auf der	Mille
Nürnberg-Fürther E. . . .	1148	Ungarischen schmalspur. E.	9
Main-Neckar	680	Eperies-Tarnower	19
Homburger	674	Mährischen Grenzbahn . .	22
Berlin-Potsdam-Magdebg. .	501	Donau-Drau-E.	27
Niederländischen Rhein-E.	466	Tarnow-Leluchow. Staats-E.	28
Holländischen	448	I. Ungarisch-Galizischen . .	31
Main-Weserbahn	358	Rakonitz-Protivin. Staats-E.	32
Warschau-Wiener	318	Braunau-Steindorfer . . .	33
Thüringischen	311	Dniesterbahn	36
Berlin-Stettiner Stammb. .	309	I. Siebenbürger	37
Nassauischen Staats-E. . .	297	Militärbahn	37
Lüttich-Mastrichter . . .	291	Ostrau-Friedlander	38
Berlin-Anhaltischen . . .	286	Prag-Duxer	41
Niederschlesisch-Märkisch. .	283	Pilsen-Priesener	42
Hannoverschen Staats-E. .	282	Erzherzog Albrechtbahn . .	43
Bergisch-Märkischen . . .	274	L. Pilsen-Eisenstein . . .	44
Sächsischen Staats-E. . .	272	Arad-Temesvarer	45
Rumänischen	271	Oberlausitzer	46
Oberschlesischen	270	Sächs.-Thüring. Ostwestb. .	46
Rheinischen	265	Ungarischen Ostbahn . . .	54
Saarbrücker	256	L. Linz-Budweis	54
Kaiserin Elisabeth Hauptb.	251	Saal-Unstrutbahn	58
Frankfurt-Bebraer	239	Salzburg-Tiroler L.	58
Hessischen Ludwigs-E. . .	236	Mährisch-Schles. Centralb. .	59
Magdeburg-Halberstädter .	231	Ungarischen Westbahn . .	60
Lübeck-Büchener	231	Kaschau-Oderberger . . .	60
Köln-Mindener	230	Ungarischen Nordostbahn .	61
Badischen Staats-E. . . .	229	Oels-Gnesener	63
Berlin-Hamburger	229	Posen-Creuzburger	63
Altona-Kieler	219	Ungarischen nördl. Staats-E.	64
Rhein-Nahe	217	Raab-Oedenburg-Ebenfurter	64
Kaiser Ferdinands Nordb. .	215	Ungarischen südl. Staats-E.	66
Ostbahn, Preuss.	215	Dux-Bodenbacher	67
Elsass-Lothringischen . .	211	Süd-Norddeutschen	69
		Halberstadt-Blankenburger .	69
		Oberhessischen	69

Personenkm pro Kilometer Bahnlänge.

2. Das beförderte Reisegepäck — soweit Nachrichten darüber vorliegen — umfasste 45 878 059 Tonnenkm, im Vorjahre 46 264 683 Tonnenkm.

3. Der Güterverkehr entwickelte sich im Jahre 1877 auf den Oesterreichisch-Ungarischen und den Niederländischen etc. Vereinsbahnen recht günstig, während derselbe in Deutschland noch immer unter den allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnissen zu leiden hatte und in Folge dessen wiederum geringer war wie in den Vorjahren.

Zur Beförderung sind gekommen:

a) auf den Deutschen Bahnen und zwar

den Staatsbahnen			
im Jahre 1877 . . .	4 782 474 373 Tonnenkm		
" " 1876 . . .	4 725 453 303 "		
pro 1877 +	57 021 070 Tonnenkm	=	1,21 pCt.
den Privatbahnen unter Staatsverwaltung			
im Jahre 1877 . . .	2 257 514 547 Tonnenkm		
" " 1876 . . .	2 057 821 892 "		
pro 1877 +	199 692 655 Tonnenkm	=	9,22 pCt.
den Privatbahnen in eigener Verwaltung			
im Jahre 1877 . . .	3 975 125 196 Tonnenkm		
" " 1876 . . .	3 957 905 996 "		
pro 1877 +	17 219 200 Tonnenkm	=	0,44 pCt.

den Deutschen Bahnen überhaupt

im Jahre 1877 . . .	11 015 114 116 Tonnenkm		
„ „ 1876 . . .	10 741 181 191 „		
pro 1877 +	273 932 925 Tonnenkm	=	2,55 pCt.

Hiergegen hat die Steigerung betragen

pro 1876 .	348 550 270 Tonnenkm	=	3,35 pCt.
„ 1875 .	245 718 886 „	=	2,42 „
„ 1874 .	242 488 976 „	=	2,45 „
„ 1873 .	1 709 085 745 „	=	20,85 „

b) auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen

im Jahre 1877 . . .	4 653 109 875 Tonnenkm		
„ „ 1876 . . .	4 082 615 833 „		
pro 1877 +	570 494 042 Tonnenkm	=	13,97 pCt.

während die Verkehrssteigerungen betragen haben:

pro 1876 .	196 228 874 Tonnenkm	=	5,05 pCt.
„ 1875 .	214 398 764 „	=	5,84 „
„ 1874 .	71 426 814 „	=	1,98 „
„ 1873 .	343 501 045 „	=	10,55 „

c) auf den anderen Vereinsbahnen

im Jahre 1877 . . .	571 904 260 Tonnenkm		
„ „ 1876 . . .	467 007 411 „		
pro 1877 +	104 896 849 Tonnenkm	=	22,46 pCt.

gegenüber einer Steigerung von

pro 1876 .	78 310 458 Tonnenkm	=	20,15 pCt.
„ 1875 .	6 833 731 „	=	1,79 „
„ 1874 .	41 856 768 „	=	12,31 „

(Das Jahr 1873 ist zu Vergleichungen nicht geeignet.)

d) auf den sämmtlichen Vereinsbahnen

im Jahre 1877 . . .	16 240 128 251 Tonnenkm		
„ „ 1876 . . .	15 290 804 435 „		
pro 1877 +	949 323 816 Tonnenkm	=	6,21 pCt.
desgl. „ 1876 +	623 089 611 „	=	4,25 „
„ 1875 +	466 951 386 „	=	3,29 „
„ 1874 +	355 742 558 „	=	2,57 „
„ 1873 +	1 162 067 115 „	=	18,51 „

Ausserdem sind noch zurückgelegt worden:

von den	1877 Tonnenkm	1876 Tonnenkm
Betriebs-, Dienst- und Baugütern . .	786 666 336	780 362 097
Equipagen und Fahrzeugen	13 618 922	6 962 602
Eisenbahnfahrzeugen	40 449 119	20 537 730
Thieren	330 817 049	293 980 563

Die specifische Frequenz des Vereinsgebiets ist gegen das Vorjahr ebenfalls gestiegen. Diese Steigerung ist jedoch nur eine Folge des grösseren Verkehrs auf den Oesterreichisch-Ungarischen und den anderen Vereinsbahnen, welche die Verminderung des Verkehrs auf den Deutschen Bahnen übertragen haben.

Auf einen (d. h. jeden) Kilometer Betriebslänge sind im Jahre 1877 befördert worden, auf den

		Tonnenkm		
Deutschen Staatsbahnen		329 951		
„ Privatbahnen unter Staatsverw.		635 324		
„ „ in eigener Verw.		335 623		
„ Bahnen überhaupt		368 498		
im Vorjahre		379 098		
pro 1877 also	—	10 600	=	2,79 pCt.
Die Verkehrsdifferenz betrug				
pro 1876	—	13 483	=	3,43 pCt.
„ 1875	—	25 713	=	6,15 „
„ 1874	—	8 330	=	1,95 „
„ 1873	+	48 125	=	12,71 „
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . .		266 398		
im Vorjahre		238 118		
pro 1877	+	28 280	=	11,88 pCt.
desgl. „ 1876	+	2 976	=	1,27 „
„ 1875	+	5 475	=	2,38 „
dagegen „ 1874	—	14 961	=	6,12 „
„ 1873	—	12 287	=	4,78 „
anderen Vereinsbahnen		221 446		
im Vorjahre		184 888		
pro 1877	+	36 558	=	19,77 pCt.
desgl. „ 1876	+	29 632	=	19,08 „
dagegen „ 1875	—	15 767	=	9,22 „
„ 1874	+	18 630	=	12,23 „
„ 1873	—	4 052	=	4,59 „
sämmtlichen Vereinsbahnen		325 185		
im Vorjahre		318 528		
pro 1877	+	6 657	=	2,09 pCt.
dagegen „ 1876	—	3 811	=	1,18 „
„ 1875	—	11 962	=	3,58 „
„ 1874	—	10 398	=	3,92 „
„ 1873	+	18 329	=	5,62 „

Nach den vorstehend aufgeführten Thatsachen ist der Verkehr der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen während der letzten 3 Jahre in fortwährendem Steigen begriffen; wenn auch die Ernten und in Folge dessen die Getreidetransporte den Hauptfactor dieser Verkehrssteigerungen bildeten, so geht doch aus der Höhe der Steigerung des letzten Jahres hervor, dass auch andere Transporte eine befriedigende Höhe erreichten und dass allem Anscheine nach der Verkehr einer ruhigen Entwickelung entgegengehen wird.

Bei den einzelnen Bahnen hat die specifische Güterfrequenz des Jahres 1877 betragen und zwar:

in maximo auf der	Mille	in minimo auf der	Mille
Oberschlesischen E. . . .	1707	Crefelder Industrie-E. . . .	10
Kaiser Ferdinands Nordb. .	921	Militärbahn	11
Niederschles.-Märkischen .	843	Nürnberg-Fürther	14
Bergisch-Märkischen . . .	830	Tarnow-Leluchower Staats-E.	19
Warschau-Wiener	758	Angermünde-Schwedter . .	19
Saarbrücker	756	Eperies-Tarnower	19
Köln-Mindener	750	Braunau-Steindorfer L. . .	21
Galiz. Karl-Ludwigbahn .	680	Nordbrabant-Deutschen . .	22
Breslau-Posen-Glogauer . .	672	Kirchheimer	25
Kaiserin Elisabeth Hauptb.	600	Münster-Enscheder	30
Rheinischen	564	Dniesterbahn	31
Rechte-Oder-Ufer	534	Eutin-Lübecker	31
Dux-Bodenbacher	511	Ungarischen schmalspur. L.	33
Strecke Neumarkt-Simbach	509	I. Ungarisch-Galizischen . .	35
Berlin-Potsdam-Magdeb. .	487	L. Pilsen-Eisenstein . . .	35
Braunschweigischen . . .	473	Weimar-Geraer	37
Ostpreussischen Südbahn .	472	Rakonitz-Protiviner Staats-E.	37
Aussig-Teplitzer	472	Mährischen Grenzbahn . .	37
Berlin-Hamburger	470	Niederländischen Centralb. .	39
Hannoverschen Staats-E. .	464	Homburger	40
Elsass-Lothringischen . .	448	Muldenthalbahn	41
Rhein-Nahe	425	Saal-Unstrutbahn.	44
Pfälzischen.	414	Oberhessischen	45
Sächsischen Staats-E. . .	406	Ungarischen südl. Staats-E.	46
Main-Weser.	396	Vorarlberger	47
Hannover-Altenbekener. .	306	Salzburg-Tiroler	47
Oesterreichischen Staats-E.	392	Breslau-Warschauer. . . .	50
Oesterreichischen Südbahn	384	Oels-Gnesener	53
Stargard-Posener	374	Sächsisch-Thüring.Ostwestb.	53
Main-Neckar	366	Arad-Temesvarer	55
Böhmischen Westbahn . .	365	Cöslin-Danziger	57
L. Lemberg-Czernowitz . .	363	Halberstadt-Blankenburger.	57
Berlin-Anhaltischen . . .	357	Glückstadt-Elmshorner . .	58
Thüringischen	352	Raab-Oedenburg-Ebenfurter	58
		Tilsit-Insterburger	59

4. Depeschenverkehr.

Für den Privat-Depeschenverkehr waren ult. 1877 eingerichtet 5 553 Telegraphenstationen (im Vorjahre 5 105 Stationen) und es sind ca. 2 506 344 Privatdepeschen und 48 724 gebührenfreie Staatsdepeschen befördert worden.

Der Antheil, welcher den Verwaltungen aus dem Depeschenverkehr verblieben ist, beträgt 1 299 773 ℳ.

(Fortsetzung folgt.)

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 25. August. (Der Landtag und die Eisenbahnpolitik. Die Emancipation des Auslandes von der Deutschen Verkehrsvermittelung. Eisenbahnconferenz in Petersburg. Lyck-Prostken. Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Rhein-Nahe Eisenbahn. Moselbahn. Staatsbahntarif. Secundärbahnproject Kamenz-Moritzburg. Unfälle im Monat Juni auf Deutschen Eisenbahnen.)

Die Bestimmungen über die Termine für die Wahlen zum Abgeordnetenhause sind erfolgt. Am 30. September sollen die Wahlmännerwahlen stattfinden, der 7. October ist für die Wahl der Abgeordneten bestimmt. Der Zusammentritt des Landtags wird voraussichtlich am 23. October stattfinden. Die letzte „Provinzialcorrespondenz“ fasst die Wahlparole der Regierung wie folgt zusammen: „Die Regierung muss erwarten, dass diejenigen Wähler, welche entschlossen sind, die Regierung zu unterstützen, von den Wahlbewerbern das Erkennungszeichen fordern, an welchem zur Zeit die Freunde und Gegner der Regierung am sichersten zu unterscheiden sind: die Erklärung für den Schutz oder die Preisgebung der nationalen Arbeit“. Auch der Bundesrath soll, wie man hört, gleich nach seinem Wiederzusammentritt sich mit den Eisenbahnfragen beschäftigen und sollen die Berathungen über den Entwurf betreffend Regelung der Eisenbahn-Gütertarife angeblich bereits im zweiten Drittel des Septembers beginnen. Als weiterer Berathungsgegenstand sind die drei im Preussischen Staatsministerium ausgearbeiteten Vorlagen: das Reichs-Eisenbahngesetz, die Entwürfe betreffend die Eisenbahn-Verwaltungsgerichte und den Eisenbahnrath in Aussicht genommen und liegt die Vermuthung nahe, dass die erwähnten Gesetzentwürfe zunächst im Bundesrathe zur Annahme gelangen. Die

Frühjahrssession des Reichstags dürfte für diesen Fall sich mit der Discussion dieser Gesetzentwürfe beschäftigen und letztere würden dann bei eventueller Annahme schon im nächsten Jahre in Kraft treten. Bezüglich der Verwaltung der reichsländischen Eisenbahnen sind bereits äussere Veränderungen in Angriff genommen; die betreffende Verwaltung siedelt vom Reichskanzler-Amtsgebäude nach dem Ministerium für öffentliche Arbeiten über; auch das Reichs-Eisenbahnamt soll aus seinem jetzigen Domicil (Linkstrasse) nach einem den anderen Reichsämtern näher gelegenen Locale verlegt werden. — Ebenso wie die für das Reich vorzunehmende Gesetzgebung ausser den erwähnten Eisenbahngesetzen auf ein sehr geringes Mass sich beschränken wird, dürfte die Gesetzgebung für den Landtag sich wesentlich auf das Eisenbahngebiet beschränken. Mit Ausnahme des Finanzministeriums und des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, welches erstere seinen Etat und letzteres die Eisenbahn- und Wassergesetze zur Berathung vorlegen, werden alle übrigen Ressortministerien und selbst das Ministerium des Innern voraussichtlich mit äusserst geringem Material erscheinen, da denselben zur Bearbeitung von Vorlagen bezüglich der innern Verwaltung die nöthige Zeit fehlte, andererseits auch der Landtag wohl kaum in der Lage sein dürfte, zur Berathung dieser Gegenstände die gehörige Musse zu finden. Unter diesen Umständen gipfeln denn auch alle politischen Kundgebungen aus parlamentarischen Kreisen und in den Pressorganen in der Stellungnahme zu der Eisenbahnfrage für die bevorstehende Landtagssitzung. Im Wahlaufruf der nationalliberalen Partei in Hannover, den an erster Stelle Abg. Miquèl unterzeichnet hat, ist über die Eisenbahnfrage gesagt: „Wir erkennen an, dass das Tarifwesen und der Dienst der Eisenbahnen an vielen Mängeln leidet. Die Willkürlichkeit in der Bestimmung der Tarife, der Mangel der Oeffentlichkeit, die Verwickeltheit und Verschiedenheit der Tarifsätze, die Auswüchse des tief in die Productions- und Absatzbedingungen eingreifenden und oft dem Auslande zu Gute kommenden Systems der Differentialtarife müssen durch feste und klare Grundsätze, welche das öffentliche Interesse dictirt, ersetzt werden. Soweit hierzu die Ueberführung einzelner Privatbahnen in den Besitz und die Verwaltung des Staates erforderlich oder durch andere besondere Verhältnisse begründet ist, werden wir uns grundsätzlich den desfallsigen Massnahmen der Staatsregierung nicht widersetzen und die vielfachen dabei in Betracht kommenden wirthschaftlichen und finanziellen Fragen unbefangen prüfen“. Es fragt sich, ob die übrigen Nationalliberalen diesen Standpunkt acceptiren werden. Die Deutschconservativen werden, wie aus der „Kreuzzeitung“ bereits zu ersehen, die Verstaatlichungspolitik unterstützen; dasselbe gilt von den Freiconservativen. Die Organe des Centrums schweigen sich dagegen nach wie vor über die Eisenbahnfrage aus. Die Fortschrittspartei wird unter allen Umständen gegen die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck in Opposition treten. In Bezug darauf heisst es in einem Artikel aus der Feder des Abg. Eugen Richter: „Bis jetzt konnte dies System der Eisenbahnpolitik einigermassen vollständig nur im Osten zur Anwendung kommen. Seine Anwendung auch in anderen Richtungen hängt ab von dem Masse, wie das Reichs-Eisenbahnproject practisch seiner Verwirklichung näher kommt. Sowohl der im Bundesrathe befindliche Entwurf eines Güter-Tarifgesetzes, wie auch die Ankaufsprojecte in Betreff der Preussischen Privatbahnen sind die Vorläufer in dieser Richtung. Gelingt Beides, so fällt das Reichs-Eisenbahnsystem dem Kanzler als reife Frucht in den Schoss. Aber schon das theilweise Gelingen des Einen oder des Andern führt den Kanzler in dieser Richtung weiter. Die jetzt über den Ankauf von vielen Tausend Kilometer Preussischer Privatbahnen schwebenden Verhandlungen sind darum nichts weniger als blos eine innere Preussische Frage. Die Verwirklichung dieser Projecte hängt von dem Ausfall der Preussischen Landtagswahlen ab. Gegen die Wichtigkeit der Eisenbahnfrage treten alle anderen Fragen bei der Wahl weit zurück. Verwandte liberale Parteien können bei diesen Wahlen zusammengehen, wenn es zuvor klargestellt ist, dass der Wahlcandidat allen Massnahmen entschieden entgegentreten wird, welche geeignet sind, die geschilderte Dictatur über das Eisenbahnwesen und damit über den gesammten Handel und Verkehr herbeizuführen“.

Die Massnahmen des Auslandes, die Deutsche Verkehrsvermittelung in Folge unserer Zoll- und Eisenbahntarifpolitik möglichst zu umgehen, nimmt immer grösseren Umfang an. So berichtet man beispielsweise aus Odessa, dass die bisher die Charkow-Nikolajewer Bahn benutzenden Transporte nunmehr auf die Odessaer Bahn übergeben, und hat man aus diesem Grunde den Frachtentarif für Getreidesendungen zwischen Odessa und Elisabethgrad bedeutend reducirt. Ebenso scheint auch Rumänien die Existenz Deutscher als Verkehrsvermittler dienender Bahnen vergessen zu wollen und sendet sein Getreide von Jassy nach Odessa, indem es als Transportmittel die nun viel billiger gewordenen Russischen Südwestbahnen benutzt. Vice versa gelangen die aus England und Belgien für Rumänien bestimmten Waaren aus Odessa nach Jassy. Die Bukowina und Ostgalizien dürften bald diesem Beispiele folgen und beide Länder ihre Getreidesendungen nicht mehr über Deutschland nach England, sondern auf dem billigeren Wege über Odessa dirigiren. Eine der grossen Dampfmühlen in Czernowitz hat bereits die Initiative ergriffen und sendet ihre Mehltransporte, anstatt wie früher über Stettin, nun über Odessa nach London. Die Blätter der Provinzen Ost- und Westpreussen hallen fast täglich von Klagen darüber wieder. Aus Tilsit wird gemeldet, dass das Vorsteheramt der Tilsiter Kaufmannschaft den Deutschen Reichskanzler vor einigen Tagen benachrichtigt hat, in Russland sei eine Commission in Berathung getreten, welche die Ablenkung des Niemen in die Windau mittelst Canals und die Creirung einer neuen Wasserstrasse für den Export zum Gegenstande hat. Der ganze Lauf der Windau würde durch das Project schiffbar werden, denn der Canal würde ihr so viel Wasser zuführen, als dem Niemen auf Preussischer Seite vorloren ginge. Die Oesterreichischen Bahnen suchen zu demselben Zwecke, speciell um sich vor der Deutschen Eisenbahnpolitik sicher zu stellen, die Elbschifffahrt sich dienstbar zu machen. Die Oesterreichische Nordwestbahn baut eine Schleppbahn in Leitmeritz und die Oesterreichische Staatsbahn eine solche in Bodenbach. Wie das „Pr. Tageblatt“ meldet, hat in Tetschen die commissarische Begehung der Trace der zu erbauenden Schleppbahn vom Geleis des Tetschener Bahnhofes zum Elbufer bereits stattgefunden. Der Bau wird bald in Angriff genommen werden. Es sind das alles Symptome, welche auch in den politischen Blättern als Besorgniss erregend für die Deutschen Verkehrsinteressen aufgefasst werden.

Wie der „Golos“ in Aussicht stellt, wird am 28. cr. in Petersburg eine Conferenz von Vertretern derjenigen Eisenbahnlinien zusammentreten, die sich an dem directen Deutsch-Russischen Verkehr betheiligen. Diese Conferenz ist durch den von der Königlichen Ostbahn gestellten Antrag veranlasst worden, wonach der neue Localtarif der Deutschen Bahnen dem gemeinsamen Tarif des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes zur Grundlage dienen soll. Das fernere Geschick unserer directen Schienenverbindungen mit den ausländischen Bahnen dürfte, wie das genannte Blatt bemerkt, von dieser oder jener Entscheidung, welche dieser Frage auf der Conferenz zu Theil wird, in vielen Stücken abhängig sein.

Nachdem die neue Preussische Staatsbahnstrecke Insterburg-Lyck eröffnet worden, ist eine Verabredung getroffen, nach welcher die anschliessende zur Russischen Grenze führende Strecke Lyck-Prostken der Ostpreussischen Südbahn auch von den Zügen der Staatsbahnen befahren wird. Die Verabredung tritt am 15. cr. in Kraft, von welchem Tage also directe Züge der Ostbahn zwischen Insterburg und der Russischen Grenze bei Prostken verkehren.

Nach einem Geschäftsbericht der Berlin-Görlitzer Bahn werden die Einnahmen für das I. Semester sich auf 2 683 000 ℳ beziffern, während nur 2 657 927 ℳ veröffentlicht sind. Dass der Verkehr im August in Folge der Bahn zufallenden Kohlentransporte eine nicht unwesentliche Steigerung gegen denselben Monat des Vorjahres aufzuweisen haben wird und in Rücksicht darauf, dass erfahrungsgemäss die Einnahmen im II. Semester sich stets höher gestalten, als diejenigen des I. Semesters, glaubt die Direction nicht zu hoch zu greifen, wenn sie die Einnahmen des II. Semesters mit einem Durchschnittsbetrage von 500 000 ℳ im Monat veranschlagt. Ausser der wahrscheinlichen Gesammteinnahme von 5 683 000 ℳ stehen für 1879 noch zur Verfügung: der Vortrag von 1879 aus der Rechnung für 1878 mit 8 314 ℳ und ein Ueberschuss auf dem Conto Restausgaben von rund 22 000 ℳ. Es wird sich somit Ende 1879 eine Einnahme von 5 713 314 ℳ ergeben. Dieser Summe sind gegenüberzustellen: an laufenden Ausgaben für den Betrieb 3 231 837 ℳ, für Verzinsung und Amortisation der Anleihen Lit. A, B und C 1 654 750 ℳ, an Rücklagen zu dem Reserve- und Erneuerungsfonds 490 509 ℳ, zusammen 5 377 097 ℳ, so dass voraussichtlich 1879 ein Ueberschuss von 336 216 ℳ zu verzeichnen sein wird. Bemerkt wird noch, dass in dem Bau-Ergänzungsfonds Mittel genügend vorhanden sind, um alle hieraus in nächster Zeit zu deckenden Ausgaben zu bestreiten, so dass eine Veranlassung zur Begebung des noch im Depositorio der Gesellschaft befindlichen Restes der Anleihe Lit. C oder auch nur eines Theiles desselben nicht vorliegt.

In einer am 18. d. M. abgehaltenen Sitzung des Ausschusses der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft wurde beschlossen, die Generalversammlung, auf deren Tagesordnung die Beschlussfassung wegen Ueberlassung der Bahn an die Staatsregierung gegen Gewährung einer festen Rente von vier Procent und eines Aufgeldes von drei Mark auf die Actie stehen wird, auf den 11. September einzuberufen. Aus dem Vertrage der zwischen den Staatscommissarien und den Gesellschaftsvorständen vorige Woche festgestellt worden und dessen Inhalt im Wesentlichen mit den Verträgen, welche mit der Berlin-Stettiner und mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossen sind, übereinstimmt, ist hervorzuheben, dass bei dem Zustandekommen desselben die Bahn bereits vom 1. Ja-

nuar 1879 für Rechnung des Staates gearbeitet hat, das heisst dem Staate die Resultate des Jahres 1879 anheimfallen und er dafür schon für das laufende Jahr die festgesetzte Rente von 4 pCt. und einen einmaligen Betrag von 3 ℳ den Actionären zu vergüten hat. Ferner hat der Staat sich vorbehalten, auch ohne Liquidation des in Rede stehenden Unternehmens die Linien der Gesellschaft zu trennen und mit anderen Staatsbahnlinien zu vereinigen. Es sollen dann für die Berechnung der Betriebsausgaben die Bestimmungen massgebend sein, welche nach dem mit Magdeburg-Halberstadt abgeschlossenen Staatsvertrag für die Verrechnung betreffs Hannover-Altenbeken getroffen sind. Der Staat ist verpflichtet, spätestens bis zum 1. Januar 1883 die abgestempelten Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnactien und zwar für jede Actie eine Staats-Schuldverschreibung von 300 ℳ zu gewähren. Bei einer etwaigen Liquidirung werden 40 Millionen Mark an die Liquidatoren gezahlt. (Wir theilen den Vertragsentwurf an anderer Stelle vollständig mit. Die Redaction.)

In der am 21. d. M. zu Hannover stattgehabten Generalversammlung der Actionäre der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft wurde der Vertrag wegen der Betriebsüberlassung resp. Uebergang der Bahn an den Staat mit 1 760 von 1 900 Stimmen angenommen. Im Laufe der interessanten Verhandlungen legte der Vorsitzende, Schatzrath Hugenberg, den Standpunkt des Verwaltungsraths nochmals ausführlich dar, betonend, dass derselbe nach sorgfältigen Erwägungen sich der Ueberzeugung nicht habe verschliessen können, dass nach Lage der Verhältnisse die Annahme des Vertrages im wohlverstandenen Interesse der Actionäre läge. Die Discussion, welche sich hieran schloss, behandelte in erster Linie eine von Banquier Berliner gestellte Interpellation, welche Verhältnisse eintreten würden, wenn das Abgeordnetenhaus den Vertrag mit Magdeburg-Halberstadt annehmen, dagegen den mit Hannover-Altenbeken verwerfen würde. Der Interpellant glaubte mit Rücksicht auf eine solche Eventualität dem Verwaltungsrath dringend empfehlen zu müssen, sich rechtzeitig seinen Rechtsstandpunkt zu wahren. In den hierauf ertheilten Antworten ist zunächst die Mittheilung des Regierungscommissars, Geheimrath Bensen, — welche derselbe allerdings nur als persönliche Meinungsäusserung aufzufassen wünschte — hervorzuheben, nach welcher die Regierung die beiden in Frage kommenden Verträge als einen einheitlichen Gesetzentwurf dem Landtage vorlegen würde. Der Fall erschiene ihm kaum denkbar, dass nur ein Theil desselben zur Annahme kommen würde und überdies möge man bedenken, dass die Regierung, einmal so weit engagirt, nun auch ihrerseits dahin streben müsste, um den Vertrag mit Altenbeken in der vorliegenden Form zur Perfection zu bringen. Vom Verwaltungsrath bezeichnen es Hugenberg, Benfey, Dr. König und Hertzig als für die Perfection des Magdeburg-Halberstädter Vertrags nothwendig, dass gleichzeitig mit demselben der Hannover-Altenbekener Vertrag perfect würde. Sollte wider alles Erwarten die oben erwähnte Eventualität eintreten, so würde die Hannover-Altenbekener Gesellschaft aufs Neue den Standpunkt zu vertreten haben, dass die Magdeburg-Halberstädter Bahn eine Betriebsveränderung ohne Einwilligung von Hannover-Altenbeken nicht vornehmen könne. — Sodann wurde noch die Angelegenheit wegen der unbezahlt gebliebenen Zinscoupons von Prioritäts-Stammactien berührt. Hugenberg bezeichnet es als eine Controverse, ob die Inhaber einen bezüglichen Anspruch auf die Liquidationsmasse erheben könnten; ein vorliegendes Gutachten verneine die Frage. Verschiedene andere zur Sprache gebrachte Gegenstände, so die gegen Strousberg bestehende Forderung etc., wurden als nicht zur Tagesordnung gehörend und überdies völlig gegenstandslos nicht verhandelt.

Die diesjährige Generalversammlung der Rhein-Nahe Eisenbahn ist auf den 25. September cr. anberaumt worden. Auf der Tagesordnung steht ausser den regelmässigen Verhandlungsgegenständen auch ein Bericht des Verwaltungsausschusses über die Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung bezüglich Verstaatlichung der Bahn. Der Verwaltungsausschuss hat sich, wie wir jüngst mitgetheilt, an das Ministerium behufs Anbahnung von „Verstaatlichungsverhandlungen" gewendet, und soll, wie verlautete, für die Ueberlassung der Bahn dem Staate die Actien zum Course von 25 pCt. angeboten haben. Wir entnehmen der „Frankf. B.- u. Handelsztg.", dass das Ministerium bereits die wenig animirende Antwort ertheilt habe, dem Project zur Zeit nicht näher treten zu können. Dagegen wurde, wie der „Berliner Actionär" meldet, gleichzeitig der Staatscommissarius angewiesen, schleunigst mit dem Verwaltungsrath in Betreff der Herstellung des zweiten Geleises zu verhandeln resp. abzuschliessen und ist daraufhin zum 29. d. Mts. eine Sitzung des Ausschusses anberaumt worden.

Am 15. d. Mts. fand in Kochem eine Zusammenkunft sämmtlicher Abtheilungs- und Sectionschefs der Moselbahn statt behufs Berathung über die Ausführung des zweiten Geleises der Moselbahn, welche Arbeit spätestens bis zum 1. October in Angriff genommen werden soll.

Der „Berl. Actionär" schreibt: „Nachdem durch die Eröffnung der Bahnstrecken Ottbergen-Northeim und Berlin-Blankenheim eine directe Verbindung der östlichen und westlichen Staatsbahnen hergestellt ist, konnte für den Verkehr zwischen Stationen der Westfälischen Bahn einerseits und Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim, der Berliner Ringbahn, der Königlichen Ostbahn u. s. w. ein directer Gütertarif zur Einführung gebracht werden, der ohne Rücksicht auf die wirklich durchfahrene Strecke nach der möglichst kürzesten Eisenbahnroute berechnet ist. Ausser der Durchführung dieses von den Privatbahnen seither wenigstens in den Norddeutschen Verbänden nicht angenommenen Princips, ist es in Folge der selbstständigen Staatsbahnroute möglich geworden, auf weitere Entfernungen für den Specialtarif III, welcher ausser für Rohproducte u. A. auch für Kartoffeln zur Anwendung kommt, den Satz von 0,22 Markpf. pro 100 kg und km (den Silberpfennig) unter Berechnung über die kürzeste Eisenbahnroute einzurechnen. Wie erheblich die Ermässigung ist, geht z. B. daraus hervor, dass der Satz des Specialtarifs III zwischen Dortmund und Berlin um 19 ℳ pro 10 000 kg billiger gegen den früheren Satz geworden ist."

Das Secundärbahnproject Kamenz-Königsbrück-Radeburg-Moritzburg mit Anschluss nach Grossenhain und an die Leipzig-Dresdener Eisenbahnlinie in Radebeul beziehentlich von Kamenz nach Bautzen gewinnt festere Form. Wie das „Dr. B. u. H." meldet, hat sich der Bauunternehmer Bachstein in Berlin bereit erklärt, die Vorarbeiten unentgeltlich auszuführen und die Hälfte des Actiencapitals, etwa 1 200 000 ℳ, selbst zu übernehmen. Aeusserst entgegenkommend haben sich auch die Grundbesitzer an der Traçe der Bahn bezüglich der Ueberlassung des Grund und Bodens gezeigt. Ferner haben sich in drei Gemeinden Grundbesitzer gefunden, die das Terrain zu den Bahnhöfen unentgeltlich hergeben und die nöthigen Restaurationslocale auf eigene Rechnung bauen wollen, die sie dann durch ihnen Pacht zahlende Restaurateure zu besetzen gedenken.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamte aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juni 1879 auf Deutschen Eisenbahnen (excl. Bayern) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 23 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 13 Züge mit Personenbeförderung — von je 10 476 Zügen dieser Gattung Einer — und 20 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 43 Entgleisungen und 8 Zusammenstösse beim Rangiren und 67 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.). In Folge dieser Unfälle wurden 1 fremde Person getödtet, 3 Beamte, 1 Arbeiter und 5 fremde Personen verletzt, 22 Thiere getödtet und 1 verletzt, 36 Fahrzeuge erheblich und 129 unerheblich beschädigt. Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 22 Tödtungen (6 Beamte, 6 Arbeiter und 10 fremde Personen), 73 Verletzungen (3 Reisende, 39 Beamte, 22 Arbeiter und 9 fremde Personen), 14 Tödtungen und 2 Verletzungen bei beabsichtigtem Selbstmorde. Fasst man sämmtliche Verunglückungen — ausschliesslich Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 16 226 km Betriebslänge, 22 136 km Geleislänge und 356 897 559 geförderten Achskm) 65 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Oberschlesische (12), die Bergisch-Märkische (10) und die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (10); verhältnissmässig d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Oberhessischen, der Westfälischen und der Bergischen Eisenbahn vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 125 km Betriebslänge, 13 517 km Geleislänge und 207 950 299 geförderten Achskm) 39 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Köln-Mindener (9), die Rheinische (6) und die Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn (5); verhältnissmässig fanden jedoch die meisten Verunglückungen auf der Rechten Oder-Ufer, der Oels-Gnesener und der Posen-Creuzburger Eisenbahn statt. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 7 559 457 geförderten Achskm) 1 Fall und zwar fand diese Verunglückung auf der Weimar-Geraer Eisenbahn statt. Von den im Ganzen beförderten 17 386 009 Personen wurden 3 verletzt — auf der Badischen, der Niederschlesisch-Märkischen und der Sächsischen Staatsbahn je 1 Person. — Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurde von je 21 729 Einer getödtet und von je 3 104 Einer verletzt. — Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitte im Monat Juni 1879 bei 16 Verwaltungen mehr,

bei 18 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 20 pCt. weniger Verunglückungen vorgekommen sind als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Ergebnisse des Betriebes der Englischen und Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1877.

Das „Archiv für Eisenbahnwesen", Beilage zum „Verordnungsblatt", enthält im Juliheft eine im technischen Eisenbahnbureau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten aufgestellte vergleichende Zusammenstellung der Verhältnisse der Englischen und Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1877. Diese mit grosser Mühe und Sachkenntniss angefertigte Zusammenstellung hat um so grösseren Werth, als durch die Reduction des Englischen Masses, Gewichtes und Geldes auf das Deutsche ein unmittelbarer Vergleich geboten wird. Bei dem häufigen Hinweis auf Englische Verhältnisse und da überdies ausserhalb der Preussischen Staatseisenbahnen das „Archiv für Eisenbahnwesen" noch wenig bekannt sein dürfte, glauben wir eine Pflicht gegen unsere Leser wie gegen den Verfasser der in Rede stehenden Arbeit zu erfüllen, wenn wir durch eine auszugsweise Mittheilung für weitere Verbreitung Sorge tragen.

England. / Preussen.

Die Gesammtlänge der am Ende des Jahres 1877 im Betriebe befindlichen Eisenbahnen betrug:

England		Preussen	
	27 494 km		18 204 km
Davon kommen auf:			
England	19 478 km	Staatsbahnen	4 929 km
Schottland	4 469 „	Privatbahnen unter Staatsverwaltung	3 447 „
Irland	3 547 „	Privatbahnen unter eigener Verwaltung	9 828 „
Die Zunahme der Länge betrug:			
im Jahre 1877	330 km	im Jahre 1876/77	648 km

Der gesammte nominelle Capitalsbetrag für die Eisenbahnen betrug: — Die zum Bau der Staatsbahnen verwendeten Beträge und das concessionirte Anlagecapital für die im Jahre 1877 im Betriebe befindlichen Privatbahnen betrugen:

England	ℳ	Preussen	ℳ
Ende Decemb. 1877	13 481 180 960	Ende 1877	5 028 079 973
„ „ 1876	13 164 295 520	„ 1876	4 917 480 243
Es stieg daher im Jahre 1877 das Capital um	316 885 440		110 599 728
oder	2,4 pCt.		2,25 pCt.

Es betrugen die durchschnittlichen Kosten: — Das verwendete Anlagecapital betrug:

England pro Kilometer Bahn		Preussen pro Kilometer Bahn	
1871	446 771 ℳ	1871	224 028 ℳ
1872	447 281 „	1872	227 367 „
1873	454 615 „	1873	238 617 „
1874	460 880 „	1874	252 264 „
1875	470 264 „	1875	264 691 „
1876	484 919 „	1876	264 813 „
1877	490 637 „	1877	265 964 „

Der Reingewinn vom Eisenbahnbetriebe allein betrug in Procenten des Gesammtcapitals — Der Reingewinn betrug in Procenten des gesammten verwendeten Anlagecapitals:

England		Preussen	
1877	4,13 pCt.	1877	4,47 pCt.
1876	4,17 „	1876	4,60 „
1875	4,25 „	1875	4,63 „
1873	4,35 „	1873	4,69 „
1872	4,52 „	1872	5,44 „

Die Vertheilung der Dividenden auf die Stammactien gestaltete sich im Jahre 1877 in folgender Weise:

England		Preussen	
829 Mill. Mark erhielten	keine Dividende	201,5 Mill. Mark erhielten	keine Dividende.
18 „ „	bis incl. 1 pCt.	2,6 „ „	bis 1 pCt.
299 „ „	1— 2 „	39,1 „ „	2—3 „
238 „ „	2— 3 „	323,3 „ „	3—4 „
432 „ „	3— 4 „	64,3 „ „	4—5 „
476 „ „	4— 5 „	170,1 „ „	5—6 „
1 270 „ „	5— 6 „	337,4 „ „	6—8 „
1 562 „ „	6— 7 „	90,6 „ „	8—11½ „
62 „ „	7— 8 „		
23 „ „	8—10 „		
92 „ „	10—12$^{103}/_{120}$ „		

Personenverkehr. Die Anzahl der beförderten Personen betrug:

England.

In der	1876	1877	
I. Classe	44 859 066	43 570 222	— 1 288 844
II. „	66 478 195	66 821 141	+ 342 946
III. „	426 950 034	441 202 291	+ 14 252 257

Preussen.

In der	1876	1877	
I. Classe	1 609 486	1 466 735	— 142 751
II. „	16 827 153	15 693 746	— 1 133 407
III. „	58 748 114	58 226 434	— 521 680
IV. „	39 267 362	39 417 698	+ 150 336

einschliesslich Militär.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen:

England.

Personengeld, ausschliesslich Abonnementsbillets	440 444 600 ℳ
pro Person	0,80 „
für Abonnementsbillets etc.	25 670 980 „
im Ganzen pro Personenwagen	16 810 „
für Reisegepäck, Pferde etc., Post	64 566 620 „
im Ganzen von den Personenzügen	530 682 200 „
pro Bahnkilometer	19 316 „

Preussen.

Personengeld, ausschliesslich Abonnementsbillets	133 393 328 ℳ
pro Person	1,16 „
für Abonnementsbillets etc.	847 702 „
im Ganzen pro Personenwagen	13 098 „
für Reisegepäck, Pferde etc., Post	7 983 491 „
im Ganzen von den Personenzügen	142 224 521 „
pro Bahnkilometer	8 163 „

England. / Preussen.

Es kommen im Durchschnitt auf jeden Einwohner im Jahre:

England	Preussen
17 Reisen.	5 Reisen
Für England fehlen die Angaben der Personenkilometer, weshalb die durchschnittliche Fahrtlänge jeder Reise nicht berechnet werden kann.	mit einer durchschnittlichen Fahrtlänge von 32,4 km.

Güterverkehr (excl. Post). Es wurden befördert:

England	Preussen
Mineralien, Kaufmannsgüter etc. 215 Millionen Tonnen.	Eil- und Frachtgut, Vieh, Dienst- u. Baugut 97 Millionen Tonnen

Es wurde dafür eingenommen:

England		Preussen	
im Ganzen	682 198 940 ℳ	im Ganzen	371 166 406 ℳ
pro Tonne	3,17 „	pro Tonne	3,83 „
„ Güterwagen	1 876 „	„ Güterwagen	2 715 „
„ Bahnkilom.	24 823 „	„ Bahnkilom.	20 927 „

Von der Zahl der beförderten Tonnen Güter kommen durchschnittlich auf den Kilometer Bahn:

England	Preussen
7 833 t.	5 462 t.
Für England ist die durchschnittliche Transportweite leider nicht angegeben, sodass der durchschnittliche Transportpreis pro Tonne und Kilometer sich nicht ermitteln lässt.	Die durchschnittliche Transportweite für jede Tonne Eil- und Frachtgut betrug im Jahre 1877 . . . . 87,0 km.

Das Verhältniss der Einnahmen aus den Personen- und Güterzügen betrug in Procenten:

England		Preussen	
Personenzüge	44	Personenzüge	28
Güterzüge	56	Güterzüge	72
	100		100

Die Gesammteinnahmen betrugen:

England (excl. der Einnahmen aus Dampfschiffen etc.)		Preussen (incl. sonstiger Einnahmen)	
im Ganzen	1 212 881 140 ℳ	im Ganzen	551 286 011 ℳ
pro Bahnkilom.	44 139 „	pro Bahnkilom.	31 052 „
„ Locomotive	95 001 „	„ Locomotive	80 857 „
„ Zugkilom.	3,43 „	„ Zugkilom.	4,96 „

Die gesammten Betriebsausgaben betrugen:

England		Preussen	
im Ganzen	656 401 900 ℳ	im Ganzen	340 951 141 ℳ
pro Bahnkilom.	23 890 „	pro Bahnkilom.	19 205 „
„ Locomotive	51 414 „	„ Locomotive	50 008 „
„ Zugkilom.	1,86 „	„ Zugkilom.	3,07 „
in Procenten der Gesammteinnahme	54 pCt.	in Procenten der Gesammteinnahme	62 pCt.

Vergleicht man die Einnahmen und Ausgaben pro Zugkilometer im Jahre 1877 gegen 1876, so ergiebt sich:

England	1876	1877	Preussen	1876	1877
Einnahme derPersonenzüge	304 ₰	298 ₰			
„ Güterzüge	393 „	392 „	Einnahme	505 ₰	496 ₰
im Ganzen	345 „	343 „			
Ausgabe	187 „	186 „	Ausgabe	316 „	307 „
Reinertrag	158 „	157 „	Reinertrag	189 „	189 „

Es betrugen die Betriebsausgaben pro Zugkilometer:

England		Preussen	
1870	155 ₰	1870	302 ₰
1872	167 „		
1873	189 „	1873	356 „
1874	196 „	1874	364 „
1875	191 „	1875	326 „
1876	187 „	1876	316 „
1877	186 „	1877	307 „

Vergleicht man die Jahre 1870 und 1877, so findet sich die Zunahme der Betriebsausgaben pro Zugkilometer hauptsächlich in folgenden Titeln:

England.

	1870 ₰	1877 ₰	₰
Bahnunterhaltung	30,5	39,0	+ 8,5
Locomotivkraft	41,0	46,6	+ 5,6
Verkehrsausgaben	44,8	56,4	+ 11,6
Summe der übrigen Titel	39,2	44,0	+ 4,8
	155,5	186,0	+ 30,5

Preussen.

Bahnverwaltung	70,5	76,0	+ 5,5
Transportverwaltung	147,3	150,3	+ 3,0
Allgemeine Verwaltung	19,5	21,6	+ 2,1
Erneuerung, Vermehrung, Meliorationen	43,2	37,8	— 5,4
Eisenbahnsteuer	9,6	3,7	— 5,9
Sonstige Ausgaben	12,0	18,0	+ 6,0
	302,1	307,4	+ 5,3

Das Procentverhältniss der Ausgaben von den Einnahmen war:

England.		Preussen.	
1870	48,8 pCt.	1870	56,6 pCt.
1873	54,0 „	1873	69,0 „
1874	55,6 „	1874	73,1 „
1875	54,6 „	1875	64,6 „
1876	54,2 „	1876	62,5 „
1877	54,1 „	1877	61,8 „

Zugkilometer sind zurückgelegt im Jahre 1877:

im Ganzen	349 490 750	im Ganzen	111 139 551
pro Kilometer Bahn	12 712	pro Kilometer Bahn	6 359

Hiernach ist jedes Kilometer Bahn im Durchschnitt täglich von Zügen befahren:

35 mal | 17 mal.

Der Reinertrag betrug im Jahre 1877:

im Ganzen	556 479 140 ℳ	im Ganzen	210 334 870 ℳ
pro Bahnkilom.	20 249 „	pro Bahnkilom.	11 847 „
„ Locomotive	43 587 „	„ Locomotive	30 849 „
„ Zugkilom.	1,57 „	„ Zugkilom.	1,89 „

Um nicht die uns gesteckten Grenzen zu überschreiten, müssen wir uns auf vorstehende Mittheilungen beschränken und können nur denjenigen, welche sich mit dieser Angelegenheit näher beschäftigen wollen, empfehlen, den im „Archiv für Eisenbahnwesen" enthaltenen, sehr interessanten und mit zahlreichen Tabellen versehenen Aufsatz selbst zu studiren. Sind wir auch in Folge der Mängel der Englischen Eisenbahnstatistik noch nicht in der Lage, eine erschöpfende und zahlenmässige Erklärung dafür zu geben, weshalb z. B. im Jahre 1877 pro Bahnkilometer

in England		in Preussen	
bei einem Anlagecapital von	490 637 ℳ	bei einem Anlagecapital von	265 964 ℳ
„ einer Einnahme v.	44 139 „	„ einer Einnahme v.	31 052 „
„ „ Ausgabe von	23 890 „	„ „ Ausgabe von	19 205 „

der Reinertrag betrug:

20 249 ℳ | 11 847 ℳ

und die Ausgaben in Procenten der Einnahme:

54,1 pCt. | 61,8 pCt.

und scheint die Thatsache, dass im Jahre 1877 der auf jede Locomotive fallende Reinertrag betrug

in England . . . . 43 587 ℳ
in Preussen . . . . 30 849 „

trotzdem, dass bekanntermassen die Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge, insbesondere aber der Güterzüge erheblich grösser, dabei aber die Zugstärke viel geringer als in Preussen ist, einen noch unlösbaren Widerspruch zu enthalten, so trägt doch die in Rede stehende Vergleichung der Englischen und Preussischen Eisenbahnstatistik viel dazu bei, das auf diesen Fragen liegende Dunkel zu erhellen. Eine zuverlässige und specielle Beantwortung derselben wird bei den Mängeln der Englischen Eisenbahnstatistik jedoch nur dadurch zu erreichen sein, dass der Versuch gemacht wird, von einzelnen Englischen Bahnen specielleres statistisches Material zu erhalten. Wir gestatten uns deshalb, an das technische Eisenbahnbureau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Bitte zu richten, in diesem Sinne einen Versuch zu machen und dadurch die vorliegende hochinteressante Arbeit zu vervollständigen.

Statistik der Nordamerikanischen Eisenbahnen pro 1878.

Die „Railroad Gazette" vom 25. Juli cr. bringt die ersten Notizen aus Poor's Statistik der Amerikanischen Eisenbahnen pro 1878. Nach derselben ist zum ersten Male seit mehreren Jahren wieder eine Besserung im ganzen Eisenbahnwesen zu vermerken. Während des Jahres 1878 wurden 2 694 Meilen (4 337 km) neue Bahnen eröffnet, so dass am Ende des genannten Jahres die Vereinigten Staaten ein Eisenbahnnetz von 81 841 Meilen (131 764 km) besassen.

Bemerkenswerth für die letzten Jahre war die grosse Steigerung des Güterverkehrs mit stetig fallenden Einnahmen. Letztere hatten ihren Grund in dem ausserordentlich niedrigen Gütertarif. In den letzten zehn Jahren hat sich der Güterverkehr verdoppelt, während die Einnahmen aus demselben fast gar nicht gestiegen sind. Im Jahre 1873 erreichten die Eisenbahneinnahmen ihr Maximum, und seitdem hat sich der Güterverkehr um 50 pCt. gehoben trotz der grossen Geschäftskrise während dieser ganzen Zeit.

Von sehr günstigem Einfluss auf die Amerikanischen Bahnen ist ferner die Umbildung vieler Eisenbahngesellschaften gewesen, die in finanziellen Schwierigkeiten waren, indem die Summen der zinstragenden Obligationen so weit reducirt wurden, dass die Zinsen dafür sicher aus dem darauf entfallenden Einkommen gezahlt werden können, während die Dividenden je nach dem Nettogewinn zur Vertheilung kommen.

Die nachstehende Tabelle giebt die betreffenden Daten für die letzten 8 Jahre, wobei bemerkt wird, dass die Statistik sich nicht auf alle Bahnen bezieht, so z. B. pro 1878 nur auf 78 960 Meilen, während deren 81 841 vorhanden waren.

Jahr	Meilen im Betriebe	Capital Millionen Doll.	Bruttoeinnahme 1000 Doll.	Nettoeinnahme 1000 Doll.	Einnahme aus dem Güterverkehr 1000 Doll.	Einnahme aus d. Personenverkehr 1000 Doll.	Dividende 1000 Doll.
1871	44 614	2 664 628	403 329	141 746	294 430	108 899	56 457
1872	57 323	3 159 423	465 241	165 754	340 932	132 309	64 418
1873	66 237	3 784 543	526 420	183 811	389 036	237 384	69 121
1874	69 273	4 221 764	520 466	189 571	379 467	140 999	67 043
1875	71 759	4 415 632	503 066	185 506	363 960	139 105	74 294
1876	73 508	4 468 592	497 258	186 453	361 137	136 121	68 040
1877	74 111	4 568 597	472 990	170 977	347 705	125 205	58 556
1878	78 960	4 580 049	490 103	187 515	365 466	124 637	53 629

Während die Meilenzahl sich gegen das Vorjahr um 6,6 pCt. vermehrt hat, hat sich das Capital nur um 0,3 pCt. vermehrt, was neben dem Bau billiger Bahnen wesentlich in der Reducirung des Actiencapitals bei vielen reorganisirten Bahnen begründet ist. Die Einkünfte aus dem Personenverkehr waren gegen das Vorjahr um 0,5 pCt. niedriger, diejenigen aus dem Güterverkehr aber 5,1 pCt. höher. In Folge der Einschränkung in den Ausgaben, welche sich gegen 1877 nur um 0,2 pCt. höher stellen, sind die Nettoeinnahmen pro 1878 um 9,7 pCt. höher als im Vorjahre. Trotzdem sind die Dividenden um 8,4 pCt. niedriger als im Jahre 1877, was hauptsächlich in dem Ausfall der Dividenden bei den Pacificbahnen begründet sein soll. Dieser Umstand sowie die vielen Umgründungen mancher Bahnen sind unter Anderem unseres Erachtens wohl geeignet, das hiesige Publicum vor der finanziellen Theilnahme an Amerikanischen Bahnen zu warnen und abzuschrecken. Das ganze Actiencapital konnte gemäss obiger Tabelle pro 1878 nach dem Nettoeinkommen nur mit 4,1 pCt. verzinst werden.

Von Interesse erscheint nachstehende Tabelle, welche den Anfang und das Wachsthum der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten angiebt:

Jahr	Meilen im Betriebe	Zuwachs in Meilen	Jahr	Meilen im Betriebe	Zuwachs in Meilen
1830	23	.	1855	18 374	1 654
1831	95	72	1856	22 016	3 647
1832	229	134	1857	24 503	2 647
1833	380	151	1858	26 968	2 465
1834	633	253	1859	28 789	1 821
1835	1 098	465	1860	30 635	1 846
1836	1 273	175	1861	31 286	651
1837	1 497	224	1862	32 120	834
1838	1 913	416	1863	33 170	1 050
1839	2 302	389	1864	33 908	738
1840	2 818	516	1865	35 085	1 177
1841	3 535	717	1866	36 837	1 742
1842	4 026	491	1867	39 250	2 449
1843	4 185	159	1868	42 229	2 979
1844	4 377	192	1869	46 844	4 615
1845	4 633	256	1870	52 914	6 070
1846	4 930	297	1871	60 283	7 379
1847	5 598	668	1872	66 171	5 878
1848	5 996	398	1873	70 278	4 107
1849	7 365	1 369	1874	72 383	2 105
1850	9 021	1 656	1875	74 096	2 712
1851	10 928	1 961	1876	76 808	2 712
1852	12 908	1 926	1877	79 147	2 339
1853	15 360	2 452	1878	81 841	2 694
1854	16 720	1 360			

A. v. St. **Nordamerikanische Eisenbahnen.** — Immer mehr gewinnt es den Anschein, als wenn die Krisis, in der sich während der letzten Jahre die Nordamerikanischen Eisenbahnen befanden — wie die Handelskrisis überhaupt — im Vorübergehen begriffen ist. Namentlich im äussersten Westen und vorzüglich in den

Staaten und Territorien, in denen die Bergindustrie lebhaft ist, hat sich die Lage der Eisenbahnen wesentlich verbessert. Innerhalb der letzten 8 Jahre sind in der Union Eisenbahnen in einer Länge von mehr als 29 000 Englischen Meilen gebaut worden; der grössere Theil dieses Zuwachses fällt allerdings in die Zeit vor dem Eintritt der Geschäftskrisis. Die Totallänge der Eisenbahnen der Union betrug am Ende des Jahres 1878: 81 841 Meilen. Diese Länge wird sich erheblich vermehren, wenn im Jahre 1880 die neue südliche Pacific-Eisenbahn, welche den ganzen Continent durchkreuzt, fertig gestellt sein wird. Die Bruttoeinnahmen aller Nordamerikanischen Eisenbahnen betrugen 490 103 361 Dollars im Jahre 1878 gegenüber 472 909 272 Dollars im Jahre 1877. Die folgenden Zahlen beweisen, dass an dieser Zunahme der Einnahmen der Eisenbahnen hauptsächlich die Eisenbahnen im Westen Theil nahmen.

	1877		1878	
Neuengland-Staaten	44 590 465	Dollars	41 260 203	Dollars
Mittel- „	155 943 121	„	155 458 968	„
Süd- „	39 812 358	„	42 797 284	„
West- „	193 204 516	„	209 852 275	„
Pacific- „	7 766 922	„	10 082 491	„
„ Bahnen . .	32 170 082	„	30 652 159	„

Als günstiges Moment für die Lage der Eisenbahnen in der Union kommt die stetige Vermehrung der Frachtmenge auf vielen Linien auch während der lang andauernden gedrückten Geschäftslage in Betracht. Auf der New-York Central- und Hudson River Railway hat dieser Zuwachs innerhalb der letzten 5 Jahre 86 pCt. betragen. Mehrere Gesellschaften, welche sich in der verwickeltsten Lage befanden, haben sich reorganisirt und fangen wieder an, das Vertrauen des Publikums zu gewinnen.

A. v. St. **Ein neuer Verkehrsweg nach Central-Nordamerika.** Der Oberst Dennis, Generalinspecteur der öffentlichen Arbeiten in Canada, hat nach dem Centraltheile Nordamerikas einen neuen Verkehrsweg vorgeschlagen, welcher in Bezug auf die Entwickelung des Handels mit den nördlichen Theilen der neuen Welt eine ähnliche Rolle spielen könnte, als dies der neue Schwedische Seeweg nach Sibirien für die alte Welt thun wird. Dieser neue Verkehrsweg würde auch einen weiteren mächtigen Anstoss für den Bau der projectirten Canadischen Pacific-Eisenbahn abgeben. Oberst Dennis schlägt vor, während der Sommermonate eine directe Dampferlinie zwischen Europa und dem Fort York, an der südwestlichen Küste der Hudsonsbay, einzurichten. Während 4 oder wenigstens 3 Monate des Jahres ist die Hudsonsbay und ihr Zugang durch die Hudsonsstrasse ziemlich frei von Eis, so dass sie zu dieser Zeit beschifft werden kann. Die Entfernung von London nach Fort York ist nicht weiter als diejenige von London nach New York. Fort York an der Mündung des Nelsonflusses bildet eines der ältesten Depots der Hudsonsbay-Gesellschaft und einen natürlichen Verschiffungspunkt für die Producte der reichen Districte von Manitoba. Könnte ein schiffbarer Canal durch den Nelsonfluss nach dem Winipegsee hergestellt werden, so würde während der Sommermonate eine directe Wasserverbindung zwischen Europa und dem Herzen der Britischen Besitzungen in Nordamerika bestehen. Dieser Verkehrsroute dürften deswegen genügende Frachtmengen zuströmen, weil Manitoba grosse Mengen Weizen producirt; dieser neue Verkehrsweg aber würde auch die Entwickelung der bis jetzt vernachlässigten Fischerei in der Hudsonsbay und die Ausnützung der reichen Mineral- und Holzschätze in den die Bay umgebenden Ländern fördern.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Gebühren der alimentationsberechtigten Wittwe eines Getödteten nach dem Reichs-Haftpflichtgesetze Alimente für die Dauer ihres eigenen Lebens oder nur für die Zeit der präsumtiven Lebensdauer des Getödteten?** In No. 3 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 ist unter No. 1 zu Gunsten der Hinterbliebenen eines Getödteten wörtlich Folgendes bestimmt: „War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet, einem Anderen Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist". Hiernach kann es nicht zweifelhaft sein, dass die Wittwe eines Getödteten in Fällen, auf welche das Reichs-Haftpflichtgesetz überhaupt anwendbar ist, Alimente beanspruchen darf. Auf der anderen Seite ist nicht zu bezweifeln, dass die Alimentationsansprüche der Wittwe eines Getödteten mit dem Zeitpunkte aufhören, in welchem dieselbe sich anderweit verheirathet und ihrem zweiten Ehemanne gegenüber Alimentationsansprüche erwirbt, welche ihr Ersatz gewähren für den Verlust des getödteten Ernährers. Das R.-Ob.-H.-G. hat übrigens einer im Bd. XXII. unter No. 83 der Entscheidungen abgedruckten reformatorischen Entscheidung zufolge angenommen, dass der anderweiten Verheirathung einer Wittwe nicht ohne Weiteres eine die Alimentationsansprüche derselben aufhebende oder modificirende Wirkung beizulegen sei, sondern nur alsdann, wenn positiv festgestellt werde, dass die Wittwe eines Getödteten von ihrem zweiten Ehemanne im gleichen Umfange wie vom verunglückten ersten Ehegatten Unterhalt zu erwarten habe. Zweifelhaft dagegen erscheint die Frage: ob die Wittwe eines Getödteten, wenn dieselbe sich nicht anderweit verheirathet, für die Dauer ihres eigenen Lebens Alimente beanspruchen dürfe? Es ist nicht zu verkennen, dass diese Frage durch das Reichs-Haftpflichtgesetz in ausdrücklichen Worten nicht entschieden ist und dass Zweifel um so mehr berechtigt sind, da das Reichs-Haftpflichtgesetz selbst bestimmte Entscheidungsnormen weder aufstellt noch andeutet. Der Annahme, dass es in der Absicht der Gesetzgebung gelegen, der Wittwe eines Getödteten unbedingt auf Lebenszeit Ansprüche auf Alimente zu gewähren, dürfte indess schon der Wortlaut des Haftpflichtgesetzes entgegenstehen, insofern die alimentationsberechtigten Hinterbliebenen eines Getödteten nur insoweit für ersatzberechtigt erklärt sind, als ihnen in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden. Es entspricht ohnehin allgemeinen Rechtsgrundsätzen, dass Schadens-Ersatzansprüche nur als begründet anerkannt werden, wenn und soweit dem Berechtigten erweislich ein der Schätzung fähiger Schaden zugefügt ist. Hiernach erscheint es ungerechtfertigt, der Wittwe eines Getödteten unbedingt lebenslängliche Alimente zuzuerkennen, vielmehr verdient auch die vom R.-Ob.-H.-G. angenommene Ansicht den Vorzug, dass die Alimentationsansprüche der Wittwe mit demjenigen Zeitpunkte aufhören, in welchem der Tod des Ernährers präsumtiv eingetreten sein würde, selbst wenn der in Frage kommende Unfall sich nicht ereignet hätte. Unverkennbar ist die Durchführung dieses Princips mit eigenthümlichen Schwierigkeiten verknüpft. Sachverständige werden nur in sehr seltenen Fällen ein zutreffendes Gutachten darüber abzugeben in der Lage sein, wann der natürliche Tod des Getödteten voraussichtlich eingetreten sein würde. Die der Entscheidung des R.-Ob.-H.-G. im Bd. XII S. 411 hinzugefügte Note scheint anzudeuten, dass in Ermangelung anderer anwendbarer Normen das vollendete 70. Lebensjahr als präsumtive Lebensdauer angenommen würde. Erst im Laufe des 18. Jahrhunderts hat sich auf Grund von Psalm 90 Vers 10 ein Gewohnheitsrecht dahin ausgebildet, dass das vollendete 70. Lebensjahr für Verschollene als Zeitpunkt des eingetretenen Todes zu präsumiren sei. Im Geltungsgebiete des gemeinen Rechts erscheint die in lex 68 D. ad legem Falcidium (35. 2) aufgestellte Mortalitätstabelle der analogen Anwendung fähig auch auf Fälle des Reichs-Haftpflichtgesetzes. Dies ist kürzlich ausgesprochen in einem Urtheile des Appell.-Gerichts Celle, wodurch ein Urtheil des Obergerichts zu Hannover, welches der Wittwe eines Getödteten lebenslängliche Alimente zuerkannt hatte, modificirt ist. Das Urtheil ist folgendermassen motivirt: „Nach den §§ 2 und 3 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 haftet der, welcher eine Fabrik betreibt, wenn ein Vertreter desselben durch ein Verschulden in Ausübung der Dienstverrichtungen den Tod eines Menschen herbeigeführt hat, für den dadurch entstandenen Schaden, und wenn der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet war, einem Anderen Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen ist — also nicht darüber hinaus — Ersatz fordern. Gleiches würde sich schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergeben. Die Mitklägerin Wittwe K. kann demnach dem ihr durch den Tod ihres Ehemannes entzogenen Unterhalt nur für denjenigen Zeitraum in Anspruch nehmen, während dessen derselbe ihr durch den Getödteten hätte gewährt werden können, also höchstens bis zu dem Zeitpunkte, in welchem muthmasslich das Lebensende desselben, wäre er nicht getödtet, eingetreten sein würde. Diese Rechtsansicht beruht in der Natur der Sache, wird von bewährten Rechtslehrern vertreten und hat in Entscheidungen höchster Gerichtshöfe Anwendung gefunden. Hiernach kann dem vorigen Richter nicht beigetreten werden, wenn derselbe der Mitklägerin Wittwe K. den Unterhalt — abgesehen von dem Falle ihrer Wiederverheirathung — bis an ihr Lebensende selbst für den Fall zuerkennt, dass sie den muthmasslichen Zeitpunkt des natürlichen Todes ihres verstorbenen Ehemannes überleben würde. Es mag nur darauf hingewiesen werden, dass ein nach § 2 des citirten Gesetzes Haftpflichtiger ganz erheblich über seine Schuldigkeit hinaus belastet würde, wenn er im Falle der Tödtung eines im höchsten Alter stehenden Unterhaltspflichtigen einem noch im jugendlichen Alter stehenden Unterhaltungsberechtigten während der ganzen den Tod seines Ernährers noch eine lange Reihe von Jahren überdauernden Lebenszeit des letzteren den Unterhalt zu gewähren verurtheilt würde. Dazu müsste es aber kommen, wenn die Ansicht des vorigen Richters als richtig anzuerkennen wäre. Die Möglichkeit, dass der Getödtete länger gelebt haben könne, als nach den Regeln der Wahrscheinlicheit anzunehmen ist, kann nicht in Betracht kommen; bei dem Mangel aller Gewissheit über die künftige Lebensdauer muss man sich eben an die Wahrscheinlichkeit halten. Anlangend die Frage, in welcher Weise die muthmassliche Lebensdauer des Getödteten zu bestimmen sei, kann zunächst dem Antrage der Beklagten, einen Sachverständigen zu vernehmen, nicht stattgegeben werden, da ein genügender Grund, von Amtswegen einen Sachverständigen zuzuziehen, nicht erfindlich ist. Sodann kann es nicht für zulässig erachtet werden, die gewohnheitsrechtlich für den Fall der Todeserklärung eines Verschollenen eingeführte Präsumtion, dass der Verschollene

nach der Vollendung des 70. Lebensjahres verstorben sei, auf diesen Fall anzuwenden. Denn dabei ist, um dem Verschollenen nicht zu nahe zu treten, offenbar die vermuthlich längste Dauer des Lebens zum Grunde gelegt, während es in Fällen der vorliegenden Art auf die mittlere Lebensdauer ankommt. Die von Lebensversicherungsanstalten behufs des von denselben verfolgten besonderen Zweckes vorgenommenen Ermittelungen über die muthmassliche menschliche Lebensdauer, welche bekanntlich nur unter Anwendung besonderer Vorsichtsmassregeln angewendet werden, können nicht ohne Weiteres massgebend sein. Es liegt vielmehr kein Grund vor, die aufgestellte Vermuthung über die künftige Dauer des menschlichen Lebens für unanwendbar zu erachten. Denn wenngleich jene Bestimmung zunächst nur für einen speciellen Zweck gegeben ist, so kann derselben doch, da sie als die Lösung eines in dem Naturgesetze liegenden Problems sich darstellt, ein allgemeiner Character nicht abgesprochen werden. Auch lässt sich nicht sagen, dass der Richter an diese Präsumtion wegen der im § 7 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 enthaltenen Bestimmung, dass in Haftpflichtsachen die Gerichte über die Höhe des Schadens etc. nach freiem Ermessen zu erkennen haben, nicht mehr gebunden sei, zumal kein genügender Grund vorliegt, zu bezweifeln, dass jene Vermuthung dem wirklichen Verlaufe der Dinge entspreche. Demnach ist das angefochtene Erkenntniss insoweit aufzuheben, als dasselbe der Mitklägerin Wittwe K. die Rente auch über den muthmasslichen Zeitpunkt des natürlichen Todes ihres verstorbenen Ehemannes hinaus zuerkennt. Die Beklagte hat in ihren erstinstanzlichen Beweis-Ausführungsanträgen und zufolge des Thatbestandes des angefochtenen Erkenntnisses den Antrag gestellt, die Zeitdauer auf 19 Jahre, anhebend mit dem Tode des H. K., dem 18. October 1875, also, da K. bei seinem Ableben feststehendermassen 49 Jahr alt war, bis an den Tag festzusetzen, an welchem er sein 68. Lebensjahr vollendet haben würde. Wenngleich nach einer auf das citirte Gesetz gegründeten Berechnung eine noch grössere Ermässigung hätte eintreten können, so darf auf dieselbe nicht erkannt werden, da über die Anträge der Beklagten nicht hinausgegangen werden kann, mithin musste jener Antrag massgebend sein". (Erk. des Appellationsger. zu Celle v. 18. October 1878 in Sachen Klimke c. Benningsen. Busch, Archiv Bd. XXXIX S. 160 ff.)

(A.) **Haftpflicht.** Im Gegensatz zu einem Seitens des Berliner Kammergerichts ergangenen Erkenntniss sind nach Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, III. Senat, vom 12. Juni 1879 zu den unter den § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes fallenden Eisenbahn-Unternehmungen auch sogenannte Arbeitsbahnen, welche auf Schienen von Locomotiven gezogen werden, zu rechnen, selbst wenn sie nicht zu einem dauernden Zweck bestimmt sind, sondern nur zur Ausführung eines Unternehmens dienen und sodann beseitigt werden und eine geringere Fahrgeschwindigkeit als gewöhnliche Eisenbahnen haben. — Ein Eisenbahnarbeiter war bei dem Bau einer etwa zwei Meilen langen Strecke der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn durch eine Arbeitsbahn verletzt worden, welche der Bauunternehmer behufs Herbeischaffung von Füllmaterial zum Aufschütten des Bahnkörpers hatte herstellen lassen. Der Arbeiter hatte sich auf einem der Wagen eines solchen von Locomotiven auf Geleisen gezogenen Zuges befunden, war in Folge des Entgleisens der Wagen und der dadurch entstandenen Erschütterung vom Wagen gefallen und hatte sich demzufolge erheblich verletzt, so dass er dauernd arbeitsunfähig wurde. Er klagte gegen den Bauunternehmer aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes auf eine dauernde Entschädigungsrente, wogegen der Verklagte geltend machte, dass Kläger sich nicht auf das Reichs-Haftpflichtgesetz, sondern nur auf die bezüglichen Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts beziehen könne, nach welchen er eine Entschädigung nur bei dem von ihm zu führenden Nachweise, dass er nicht durch eigene Ungeschicklichkeit die Verletzung davongetragen habe, beanspruchen könne. Das Kammergericht trat dieser Ansicht bei und wies den Klageantrag ab, weil die Beschädigung nicht bei dem „Betrieb einer Eisenbahn" erfolgt sei. Auf die Revisionsbeschwerde des Klägers aber verurtheilte das Reichs-Oberhandelsgericht unter Abänderung des Kammergerichtlichen Erkenntnisses den Verklagten zurLeistung einer dauernden, angemessenen Entschädigungsrente, indem es motivirend ausführte: „Im vorliegenden Falle wurden nicht lediglich Bauarbeiten auf dem Terrain der künftigen Bahn ausgeführt, es war vielmehr schon ein Schienengeleise auf nicht ganz kurze Strecken zum Transport von Füllmaterial gelegt und wurde mit Locomotiven befahren, es waren dabei Bremser beschäftigt. Danach muss, abweichend von der Ansicht des zweiten Richters, angenommen werden, dass bereits eine Eisenbahn, wenngleich zu einem vorübergehenden Zwecke, vorhanden war, und zwar eine Arbeitsbahn. Darauf ist es ohne Einfluss, dass die betreffende Strecke der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn noch nicht fertig gestellt, sondern im Bau begriffen war. Das entscheidende Merkmal dafür, ob auf eine solche Arbeitsbahn der § 1 a. a. O. anwendbar ist, muss darin gefunden werden, ob die Bahn in Ansehung der Gefährlichkeit des Betriebes den zum allgemeinen Verkehr bestimmten Eisenbahnen gleich zu achten ist. Dies muss aber für den vorliegenden Fall angenommen werden, denn der Transport von Füllmaterial auf einer Reihe von Eisenbahnwagen, gezogen durch Locomotiven, führt die Gefahren des gewöhnlichen Eisenbahnbetriebes im Wesentlichen mit sich; dabei ist besonders auf die Anwendung der Dampfkraft, die Bewegung grosser Massen und die Benutzung des Schienengeleises Gewicht zu legen, während die, nach Behauptung des Verklagten, angeordnete geringere Fahrgeschwindigkeit die gedachte Gefahr nicht ausschliesst. Gerade zum Schutze gegen die Gefahren, welche aus einem Betriebe der gedachten Art entstehen, hat durch § 1 a. a. O., nach den Motiven dazu, Schutz gewährt werden sollen".

v. O. **Haftpflicht.** **Kann auf den Umstand allein, dass die Verunglückung eines Menschen auf der Eisenbahn durch den von ihm freiwillig unternommenen Versuch der Rettung eines Menschenlebens herbeigeführt worden, der Einwand eigenen Verschuldens des Verunglückten gegründet werden?*)** Diese Frage wurde oberstrichterlich verneinend entschieden. In den Gründen ist ausgeführt: „In dem Erkenntnisse des R.-Ob.-H.-G.'s (Entsch. Bd. XXII S. 313) wurde ein besonderes Gewicht auf die Besonderheit des Bergbaues und die dadurch in höherem Grade hervorgerufene Unterstützungspflicht der Bergleute unter einander gelegt. Allein eine sittliche Verpflichtung zur Rettung eines Menschenlebens ist allgemein anzuerkennen, auch wo kein genossenschaftliches Band zwischen Retter und Gefährdeten besteht. Die Folge der Anerkennung dieser sittlichen Verpflichtung ist die, dass eine Handlung, welche unter gewöhnlichen Umständen als eine schuldhafte Gefährdung des eigenen Lebens erscheint, dann möglicherweise als eine nicht schuldhafte erscheinen kann, wenn das Motiv zu derselben, die Absicht, ein anderes Menschenleben zu retten, war und zwar kommt dieser Umstand nicht nur unmittelbar zur Berücksichtigung, sondern auch mittelbar. Die Erkenntniss, dass sofort gehandelt werden muss und die Aufregung, welche die Vorstellung von dem bevorstehenden Unglück hervorruft, entziehen nämlich dem Handelnden die Möglichkeit eingehender Untersuchung des Falles und entziehen ihm die Umsichtigkeit und Kaltblütigkeit, welche man unter gewöhnlichen Verhältnissen erwarten darf. Wendet man dies auf vorliegenden Fall an, so gelangt man zu der Ueberzeugung, dass das Verhalten des Verunglückten keineswegs mit Nothwendigkeit als ein schuldhaftes angesehen werden muss; es kann vielmehr nach den Umständen sehr wohl ein entschuldbares gewesen sein und die Verklagte hat den Beweis des Verschuldens nicht erbracht". (Erk. d. II. Sen. d. R.-Ob.-H.-G.'s zu Leipzig v. 4. Sept. 1878.)

Literatur.

—st.— **Illustrirte Patentberichte.** Herausgegeben durch das Patent- und Technische Bureau von J. Brandt und G. W. v. Nawrocki, unter der Redaction der Ingenieure G. W. v. Nawrocki und M. Müller. Patentclasse 4. No. 2. Beleuchtungsgegenstände. Sachliche Zusammenstellung der bis zum 1. Januar 1879 in dieser Classe ertheilten Patente, nebst Anhang über electrische Beleuchtung. Bearbeitet von M. Müller, Ingenieur. Mit 115 Abbildungen. Berlin. Verlag von Th. Grieben.

Das vorliegende Buch bildet einen Theil der „Illustrirten Patentberichte", welche in fortlaufenden Heften von grösserer oder geringerer Ausdehnung erscheinen und eine sachliche Zusammenstellung der patentirten Erfindungen in den 89 Patentclassen des Kaiserlich Deutschen Patentamtes enthalten. Hierdurch wird sowohl den Laien, wie den Erfindern und dem industriellen Publicum im Allgemeinen ein übersichtliches Bild von dem gegeben, was auf den verschiedenen Gebieten der Industrie Neues geschaffen worden ist. Nachdem ferner jedem Patentberichte eine kurze historische Entwickelung nebst vorhergehender Einleitung des betreffenden Industriezweiges beigefügt ist, wird es möglich, das Neue mit dem Alten zu vergleichen und kann sich jeder Fachkenner selbst ein Urtheil über den Werth der neuen Erfindungen bilden.

Das Unternehmen dürfte sich daher sehr nützlich erweisen.

—st.— **Der Patent-Anwalt.** Archiv für Marken- und Musterschutz, Patentwesen und neue Erfindungen. Herausgegeben von Wirth & Co., Patent-Anwalte in Frankfurt a/M.

Es genügt nicht allein, dass seit einigen Jahren gute und wirksame Gesetze über den Schutz des gewerblichen Eigenthums existiren, sondern diese Gesetze müssen auch gekannt und richtig gewürdigt werden. Dies zu fördern, sowie über den Stand des Marken-, Muster- und Patentwesens des Auslandes Klarheit zu schaffen, soll Aufgabe des „Patent-Anwalt" sein; er soll aufmerksam machen auf die Rechte, aber auch auf die Pflichten der Erfinder und geistigen Producenten; er soll diesen Anleitung geben zur Sicherung und Verwerthung ihrer Geistesproducte und schliesslich auch zur Reform der einschlägigen Gesetzgebung beitragen, wo diese noch mangelhaft ist. Als eine Probe, was das Blatt bringt, fügen wir den Inhalt der 1. Nummer bei: Die Patentgesetzgebung und das Verfahren in Patentsachen in den verschiedenen Ländern der Erde. — Publicationen auf dem Gebiete des Patentwesens. — Die Grenzen zwischen Musterschutz und Patentschutz. — Werth von Patenten. — Patentamtliche und gerichtliche

*) Erst jetzt bekannt geworden.

Entscheidungen in Sachen des Patent-, Marken- und Musterschutzes: in Deutschland, in Frankreich. — Mineralgerbung. — Neue Erfindungen. — Literarisches. — Bücher. — Briefkasten. — Inserate. Der „Patent-Anwalt“ erscheint monatlich zweimal zum Preise von 1,80 ℳ vierteljährlich und lässt sich, bei dem Umstande, dass der Verfasser seit nahezu 25 Jahren auf dem Gebiete des Patentwesens im In- und Auslande thätig ist, gewiss erwarten, dass das Blatt der gestellten Aufgabe entsprechen wird.

Eisenbahnconferenzen.

In der am 23. August cr. in Berlin stattgefundenen Eisenbahnconferenz der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit Delegirten der im Bereiche ihrer Verwaltung befindlichen Handelskammern, sowie der landwirthschaftlichen und industriellen Vereine, kamen folgende Gegenstände von allgemeinerem Interesse zur Verhandlung.

Die Königliche Direction theilte zunächst mit, dass mit Rücksicht auf die Trace der Berlin-Wetzlarer Bahn die Vertretungen der Verkehrsinteressenten des von der Bahn durchzogenen Bereichs, zunächst ausser den bereits vertretenen noch die Handelskammern zu Halberstadt und Nordhausen und der landwirthschaftliche Centralverein zu Halle a./S., sofern nach vorzunehmender Prüfung die betreffenden Interessen es als wünschenswerth erscheinen lassen, zu den periodischen Conferenzen hinzugezogen werden sollen.

Den in Betreff des Winterfahrplans geäusserten Wünschen der Verkehrsinteressenten, wegen Eisenbahnanschlüssen, Haltestellen etc., wurde thunlichste Berücksichtigung zugesagt.

Die in der Conferenz vom 5. April cr. von der Handelskammer zu Frankfurt a./O. beantragte Wiedereinführung der alten Frachtbrief-Formulare kann laut Bescheid des Reichs-Eisenbahnamts nicht statthaben; dagegen wurde seitens der vorsitzenden Direction mitgetheilt, dass der Bundesrath zu den (inzwischen auch durch die Presse bekannt gewordenen) Vorschlägen des Reichs-Eisenbahnamts seine Zustimmung ertheilt hat, welche die Anweisung enthalten, wie dem Uebelstande zu begegnen ist, falls sich der auf dem Frachtbrief-Formular für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum wegen der Anzahl der zu derselben Sendung gehörigen und einzeln zu verzeichnenden Güter als unzureichend erweist.

Von der Handelskammer zu Sorau (unterstützt von der Handelskammer zu Cottbus) war der Antrag gestellt worden: „Die seither bestandene Einrichtung, wonach bei Versendung von Wagenladungen das Gewicht der Sendung auf der Abgangsstation bahnamtlich kostenfrei festgestellt und das hierbei ermittelte Gewicht der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werde, möge auch fernerhin fortbestehen resp. wieder eingeführt werden“.

Diesem Antrage gegenüber wurde darauf hingewiesen, dass derselbe eine Aenderung des Betriebsreglements involvire. Seither habe keine bedingungslos kostenfreie Feststellung des Wagenladungsgewichts bestanden, wie der Antrag anzunehmen scheine. Im § 50 Punkt 2 des Betriebsreglements heisst es: „Den Anträgen auf bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Güter in Wagenladungen muss die Eisenbahn gegen eine von der Aufsichtsbehörde festzusetzende Gebühr nachkommen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, bezw. sofern die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen“. (So ist z. B. in dem Local-Gütertarif der Magdeburg-Halberstädter Bahn das Wägegeld bei Wagenladungsgütern für Verwiegung der gesammten Ladung mittelst der Centesimalwaage (excl. der sonst erwachsenden Nebenkosten) auf 1 ℳ pro Wagen normirt und in einer Anmerkung gesagt: „Diese Gebühr wird auch dann nur erhoben, wenn zur Feststellung des Nettogewichts die Verwiegung des leeren Wagens nothwendig ist“).

Der Antragsteller zog hierauf den Antrag für die gegenwärtige Conferenz zurück, um ihn in der nächsten Conferenz, präciser formulirt, wieder einzubringen.

Der Vertreter der Handelskammer zu Halle a/S. erwähnte bei dieser Gelegenheit einen Fall, in welchem auf Grund einer bahnseitig behaupteten unzulässigen Ueberladung eines Wagens bei entstandenem Achsbrand der Verlader zu einer Conventionalstrafe herangezogen wurde, ohne dass seinem Antrage auf bahnseitige Feststellung des Gewichts des leeren Wagens (der Verlader war der festen Ueberzeugung, dass das auf dem Wagen verzeichnete Selbstgewicht der Wirklichkeit nicht mehr entsprach) stattgegeben wurde. Dieser Fall illustrire die Nothwendigkeit des Erlasses von Bestimmungen, welche die Bahnverwaltungen verpflichten, das Wagengewicht jederzeit authentisch feststellen zu lassen, eine Frage, die bei der nun vielfach besprochenen Verfügung wegen Unzulässigkeit der früher gestattet gewesenen 5procentigen Ueberladung wieder in den Vordergrund getreten ist.

Der Vorstand des landwirthschaftlichen Centralvereins zu Frankfurt a./O. zog seine Anträge:

1. Die Stückgüter, deren Empfänger in Ortschaften wohnen, welche weiter als 4 km vom Bahnhofe entfernt sind, lagern 5 Tage unentgeltlich.
2. Die Entladefrist für Wagenladungen beginnt erst mit dem Zeitpunkte, zu welchem der bezügliche Avisbrief resp. Avis-Postkarte in die Hände des Adressaten gelangt ist.

nachdem die Unausführbarkeit derselben von der Königlichen Direction beleuchtet und eine Revision des als zu hoch bezeichneten Bestellgeldes für die gedachten Avisbriefe in Aussicht gestellt worden war, für heute zurück.

Ein dritter, nachträglich eingebrachter Antrag desselben Vereins, das erwähnte Verbot der früher gestattet gewesenen 5procentigen Ueberladung der Güterwagen bei Getreide, Stärke etc. insofern wieder aufzuheben, als die Emballage bis 5 pCt. des Gewichts nicht als Ueberladung angesehen werden solle, fand nach lebhafter Debatte in folgender von Halle amendirten Fassung einstimmige Annahme: „Die Verfügung, nach welcher Wagenladungsgüter, als Getreide, Stärke etc. nur 10 000 kg brutto geladen werden dürfen, ist dahin umzuändern, dass eine Ueberladung der Wagen bis 5 pCt. wieder gestattet werde“.

Seitens des Vertreters der Handelskammer Breslau wurde noch besonders darauf hingewiesen, dass es nach dieser Verfügung den Kohlengruben fast ganz unmöglich geworden sei, ein volles Gewicht zu liefern, indem sie die bisherige Praxis einer, mit Rücksicht auf die durch Witterungseinflüsse eintretende Schwindung, reichlichen Gewichtszumessung zum Nachtheil des Empfängers nicht mehr üben dürfen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Rumänische Eisenbahnen Actiengesellschaft. Die in Folge Dammrutschung zwischen Turn Severin-Palota stattgehabte Verkehrsunterbrechung wurde behoben und der Gesammtverkehr in dieser Strecke mit 18. d. Mts. wieder aufgenommen. Die Generaldirection.

2. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn. Der am 1. September 1879 fällige Coupon der Prioritäten der im Sinne des Ges. Art. XXXVIII 1879 mit der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vereinigten Eperies - Tarnower Eisenbahngesellschaft (Ungar. Theil) wird:

in Budapest bei der Hauptcassa der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank

mit **fl. 7,50 kr.** Oesterr. Währung in Silber eingelöst. Budapest, im August 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1037)

3. Tarifwesen.

Am 1. September d. J. treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** anStelle der bisherigen Ausnahmetarifsätze für Petroleum in Wagenladungen von je 10 000 kg die nachstehenden ermässigten Sätze in Kraft:

Von Stettin (B. St. B.) sowie Stettin-Dunzigbahnhof nach

Eger, Franzensbad, Voitersreuth } 3,21 ℳ pro 100 kg.

Der bestehende Ausnahmesatz für Hof erleidet keine Aenderung. Dresden, am 23. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1048)

Am 1. September 1879 tritt Nachtrag I zum **Stettin - Märkisch - Sächsischen Verbandstarife** in Kraft, welcher neben Frachtsätzen für die neuen Verbandstationen Lugau, Lichtenstein-Callnberg und Oelsnitz bei Lichtenstein verschiedene Abänderungen bestehender Tarifsätze enthält und zum Preise von 0,15 ℳ bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist. Dresden, am 20. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1041)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. September d. J. tritt Nachtrag XVI zum Güter-Tarifheft No. 24/29 in Kraft, welcher theils abgeänderte, theils neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Saarbrücker Bahn einer- und Stationen der Thüringischen Bahn sowie Leipzig M.-H. B. andererseits enthält.

Näheres ist in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren. Erfurt, den 16. August 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1042)

Stettin - Berlin - Thüringischer Verband. Mit dem 1. September cr. tritt zum vorbezeichneten Verbandsgütertarif der Nachtrag IX in Kraft, welcher unter anderm ermässigte Frachtsätze für Stralsund B. St., sowie Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Strecke Arnstadt-Ilmenau, ferner anderweite Frachtsätze für Braunkohlen, Briquets etc. ab Bitterfeld, Weiche Wolffen, Wittenberg, Koswig, Dessau nach Stationen der Berlin-Stettiner und Berliner Nordbahn enthält.

Exemplare desselben sind zum Preise von 0,10 ℳ bei unseren Expeditionen käuflich zu haben. Berlin, den 19. August

1879. Namens der Verbandsverwaltungen. Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (1043)

Am 15. October c. treten nachstehende Frachtsätze für den Localverkehr:
a) zwischen Visselhövede und Oebisfelde,
b) zwischen Dollbergen und Nienhagen, Frose, Ermsleben und Ballenstedt,
c) zwischen Meinersen und Halberstadt, Wegeleben, Ditfurt, Quedlinburg, Neinstedt, Thale, Gatersleben und Nachterstedt,
d) zwischen Hildesheim und Demker, Berlin und Spandau

ausser Kraft und es treten an die Stelle derselben im Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbande neue Frachtsätze, welche zum Theil höher sind, als die aufgehobenen. — Von demselben Tage ab kommen die Localfrachtsätze zwischen den Stationen Loehne und Oeynhausen einerseits und Barleben und Tangerhütte andererseits in Fortfall. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Bahn, zugleich Namens der Verwaltungen des Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbandes. (1044)

Zu dem am 10. Juli 1879 in Gültigkeit getretenen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im **Friesisch-Westfälischen Verbande** (Theil I, Verkehr mit Oldenburgischen Stationen) ist der erste Nachtrag, enthaltend Tarifsätze für die Stationen Herne und Horst der Westfälischen Bahn sowie Berichtigungen, herausgegeben.

Derselbe ist von den Verbandsstationen zu beziehen. Oldenburg 1879. August 23. Grossherzogliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. Ramsauer. (1045)

Am 15. October d. J. treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Sprit und Spiritus zwischen Stettin (Berlin-Stettiner Bahn) sowie Stettin-Danziger Bahnhof einerseits und Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits ausser Kraft und gelangen für diese Transporte in Wagenladungen von je 10 000 kg lediglich die Frachtsätze der Classe B. zur Anwendung. Dresden, den 21. August 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1046)

Thüringische Eisenbahn. Zu unseren Local-, Güter- und Vieh- bezw. Fahrzeugtarifen vom 1. November 1877 resp. 1. März 1870 sind die Nachträge 10 und 36 erschienen. Erstgenannter Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und ermässigte Krahngebühren. Nachtrag 36 enthält mit Gültigkeit vom 1. October c. ab — eine Aenderung des § 44 des Betriebsreglements.

Näheres ist bei unseren Expeditionen zu erfahren, bei welchen auch Nachtrags-Exemplare à 5 ₰ zu haben sind. Erfurt, den 18. August 1879. Die Direction. (1047)

4. Submissionen.

Werra - Eisenbahn. Die Lieferung von 25 000 Stück Presskohlensteinen zur Coupéeheizung soll im Submissionswege vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Presskohlen"

spätestens bis zu dem am 8. September d. J., Vormittags 11 Uhr stattfindenden Submissionstermine an die unterzeichnete Betriebs - Inspection einzureichen, von welcher auch die Lieferungsbedingungen unentgeltlich abgegeben werden. Meiningen, am 14. August 1879. Die Betriebs-Inspection der Werra-Eisenbahn. (1007)

PRIVAT-ANZEIGEN.

(Fortsetzung der Privat-Anzeigen auf S. 58 des Güter-Anzeiger.)

No. 67. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 1. September 1879.

Canäle und Eisenbahnen.

I.

Unter vorstehender Bezeichnung bringt das „Deutsche Handelsblatt“ mehrere mit „Arthur von Studnitz“ unterzeichnete Artikel, ebenso die „Nationalzeitung“ mehrere Aufsätze unter derselben Bezeichnung, die darnach sowie nach ihrem ganzen Inhalte aus derselben Quelle entsprungen zu sein scheinen. Diese Mittheilungen, welche den anerkennungswerthen Zweck verfolgen, zur Hebung der Binnenschifffahrt und zum Bau von Canälen anzuregen, enthalten verschiedene auf die Eisenbahnen bezügliche Angaben, deren Richtigstellung wir weniger im Interesse der Eisenbahnen selbst, als im öffentlichen Interesse und besonders in dem der Canäle für geboten erachten.

In dem „Deutschen Handelsblatt“ heisst es unter „Schlussfolgerungen“:

„Es sei endlich gestattet, die Hauptergebnisse der wirthschaftlichen Erörterungen Bellingrath's in zusammenfassenden Sätzen mitzutheilen.

Der Einpfennigtarif existirt nur auf verhältnissmässig wenigen Strecken und nur für weite Entfernungen. Der Durchschnitts-Frachtsatz der Deutschen Eisenbahnen beträgt 1876

für Güter der ermässigten Classen . . 1,947 ₰
„ Kohlen und Kokes . . . . . . 1,262 „

1 ₰ pro Centner und Meile genügt nicht zur Deckung des Aufwandes für Betrieb, Amortisation und Zinsen; die Eisenbahnen müssen deshalb für die Vortheile, welche sie bei bestimmten Artikeln oder bei bestimmten Transportwegen einräumen, anderwärts sich schadlos zu halten suchen.

Die hierdurch bedingten künstlichen Tarifcombinationen, die Bevortheilungen einer-, die Benachtheiligungen andererseits bilden den Gegenstand immerwährender und gerechter Beschwerden.

Billige Tarifsätze, welche anderwärts unerlässlich höhere Tarifsätze bedingen — um so viel zu hoch, als jene zur Deckung der Arbeitsleistung zu niedrig sind — bieten der Allgemeinheit nur einen scheinbaren, keinen wirklichen Nutzen.

Die Eisenbahnen sind, wie die Tariferhöhungen beweisen, an der Grenze ihrer öconomischen Leistung angelangt. Dabei gewähren nur die älteren, im Besitz des Durchgangsverkehrs befindlichen Linien eine genügende directe Rente; für den Bau neuer Bahnen kann nur noch der zu schaffende indirecte Nutzen in Frage kommen.

Deutschland, dessen Eisenbahnbesitz den aller festländischen Grossstaaten übertrifft, hat zum Bau neuer grosser Linien zunächst keine Veranlassung mehr. Zur Verdichtung des Eisenbahnnetzes genügen Secundärbahnen.

Die Secundärbahnen erfüllen den Zweck, neue Transporte zu erschliessen und dienen den Primärbahnen als Zubringer. Eine Verbilligung des Transports ist wegen des geringen specifischen Verkehrs nicht zu erwarten:

Landwirthschaft und Industrie bedürfen zur Concurrenzfähigkeit mit dem Auslande eines billigeren Tarifsatzes als 1 ₰ pro Centner und Meile.

Gut gebaute und gut betriebene Canäle — das heisst, besser gebaut und besser betrieben als bisher in Deutschland oder anderswo — können mit genügender Raschheit und ausserordentlicher Billigkeit transportiren und zwar Massengüter auf weitere Entfernungen zu 0,55 ₰ pro Centner und Meile, durchschnittlich aber alle Güter auf weite und kurze Entfernungen zu 0,8 ₰, das ist um 61 pCt. billiger als der durchschnittliche Eisenbahntarif für ermässigte Güterclassen, um 36 pCt. billiger als der durchschnittliche Eisenbahntarif für Kohlen und Kokes“.

Und in den betreffenden Artikeln der „Nat.-Ztg.“ heisst es u. A.:

„Es wird ja Niemand einfallen, die ungeheuere Bedeutung der Schienenwege herabzusetzen oder den epochemachenden Einfluss zu leugnen, den sie auf unser ganzes Verkehrswesen geübt haben und für alle Zukunft zu üben berufen sind. Aber als ein Universalmittel, wofür sie so lange meist gehalten worden sind, bewähren sie sich doch nicht, das muss man jetzt einzuräumen anfangen, wo sie selbst sich ausser Stande erklären, alles das zu leisten, was sie zu leisten versprochen haben. Es naht daher die Zeit, wo die Saat aufgehen und Früchte tragen wird, die der Verein für die Hebung Deutscher Canal- und Flussschifffahrt durch seine langjährigen rastlosen Arbeiten ausgestreut hat, ob sie auch lange genug auf einen unfruchtbaren Boden zu fallen schien u. s. f.

— — — In der Reichsverfassung ist den Eisenbahnen als Ziel die Einführung zunächst des Einpfennigtarifs für Massengüter gesteckt. Man hat damals also noch geglaubt, die Möglichkeit einer weiteren Herabsetzung dieses Tarifs offen halten zu müssen. In Wirklichkeit existirt aber der Einpfennigtarif nur auf verhältnissmässig wenigen Strecken und nur für weite Entfernungen. Der Durchschnitts-Tarifsatz der Deutschen Eisenbahnen beträgt für Güter der ermässigten Classen noch immer beinahe 2 ₰ und selbst für Kohlen und Kokes über 1¼ ₰. Der Einpfennigsatz genügt auch nicht zur Deckung der Anlage- und Betriebskosten, das Fehlende muss durch künstliche Tarifcompositionen an anderen Frachtgütern verdient werden. Dennoch rentiren die Deutschen Eisenbahnen im Durchschnitt nicht oder nicht mehr, genügende Reinerträge gewähren nur die älteren Bahnen; für neue Anlagen ist darauf überhaupt nicht mehr zu rechnen. Man wird danach wohl zugestehen müssen, dass die Eisenbahnen an der Grenze ihrer öconomischen Leistungsfähigkeit bereits angelangt sind. Versuche, dieselbe noch weiter auszudehnen, wie sie neuerdings von der Preussischen Staatsbahnverwaltung gemacht sind, um in den Ostseehäfen die Englischen Kohlen durch die Oberschlesischen zu verdrängen, können eben nur dazu dienen, die Unmöglichkeit ihrer Generalisirung nachzuweisen“.

Ausserdem hat Herr Director Bellingrath in einem am 25. Juni d. J. gehaltenen Vortrage in der Ausschusssitzung des Centralvereins für Hebung der Deutschen Fluss- und Canalschiff-

fahrt die von uns in dem Aufsatze „Ueber die Anlage von Canälen und die Concurrenz mit den Eisenbahnen" in No. 33 und 34 dieses Jahrganges enthaltenen Ausführungen zum Gegenstande der Discussion gemacht, und diesen Vortrag in einer Broschüre „Eisenbahntarife und Schifffahrtsfrachten" veröffentlicht, deren Inhalt, soweit er hier in Betracht kommt, im Wesentlichen folgender ist:

Zunächst wird anknüpfend an eine zwischen dem Centralverein für Hebung der Deutschen Fluss- und Canalschifffahrt und der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn gepflogene Correspondenz*) und unter Hinweis auf einen von Herrn Dr. Hammacher, Mitglied des Canalvereins, schon vor Jahresfrist gethanen Ausspruch:

„Die Canäle können zwar billig transportiren, aber ohne Aussicht auf irgend welche Rentabilität; wollte man aber auf die Rentabilität verzichten, so könnten dasselbe auch die Eisenbahnen leisten, und zwar wahrscheinlich noch besser als die Canäle."

zugegeben, dass, wenn dieser Tarif (0,45 ₰ pro Centner und Meile)

1. wohl begründet und
2. allgemein durchführbar

wäre, die Bestrebungen des genannten Vereins gegenstandslos sein würden, da ein so billiger Satz auch von den Canälen nicht wesentlich mehr unterboten werden kann.

Es wird jedoch der Nachweis zu führen gesucht, dass der in Rede stehende Tarif weder wohl begründet noch allgemein durchführbar sei, und zum Beweis dafür wird einerseits auf eine im Jahre 1860 von Herrn Oberbaurath Dr. Scheffler veröffentlichte Broschüre „Berechnungen der Transportkosten und Tarife der Eisenbahnen" Bezug genommen, und auf Grund dieser vor fast 20 Jahren aufgestellten Berechnung und einzelner Beispiele der auf kurze Entfernung bestehenden Tarife auf das Unwirthschaftliche und allgemeine nicht Durchführbare dieses Tarifes geschlossen, andererseits wird die von uns hervorgehobene und bisher wohl noch von keinem Sachverständigen, der diese Frage objectiv beurtheilt, bezweifelte Thatsache, dass die Eisenbahnen durch die Schnelligkeit der Beförderung einen unbestrittenen Vorzug vor den Canälen haben, durch die überraschende Bemerkung zu widerlegen gesucht, dass bei einer wohlorganisirten Schifffahrt die Lieferfrist, und diese sei entscheidend, hinter der der Eisenbahnen kaum merklich zurücksteht.

Endlich werden die von uns hervorgehobenen grossen Fortschritte in der Oeconomie des Eisenbahnbetriebes bezweifelt, und der Vortrag des Herrn Bellingrath mit folgender Bemerkung geschlossen:

„Der neue Tarif mag handelspolitisch geboten und mag in gewissem Masse berechtigt sein, wenn das Princip nicht nur bei Kohlen, sondern demnächst auch bei anderen Artikeln zur Anwendung kommt. Abgesehen jedoch von momentanen Bedürfnissen, muss der Tarif als volkswirthschaftlich angesehen werden. Legitime billige Tarife gewähren nur die Canäle, und deswegen, m. H., müssen wir nicht nur bei unseren Bestrebungen verharren, die neue Situation, welche die Frachtfrage in den Vordergrund drängt, muss uns erst recht auf unserem Posten finden". (Schluss folgt.)

*) Der Vorstand richtete an die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn die Anfrage:

Berlin, den 25. Mai 1879.

Durch die Zeitungen ist vor einiger Zeit die Nachricht verbreitet worden, dass auf Anordnung des Handelsministeriums Kohlen aus Oberschlesien nach den Deutschen Ostseehäfen zu dem Satze von 0,455 ₰ pro Centner und Meile verfrachtet werden sollen und dass dieser Frachtsatz, der für Bahnen mit günstigem Betrieb die Selbstkosten der Verfrachtung noch nicht ganz erreicht, auch auf anderen Deutschen Bahnlinien in Aussicht genommen sei.

Angesichts der grossen Wichtigkeit, welche eine derartige unerwartete Herabsetzung der Frachttarife für den Verkehr auf den Wasserstrassen unvermeidlich zur Folge haben müsste, würden Sie uns durch baldgefällige Mittheilung darüber, ob und wieweit sich obige Zeitungsnachrichten bestätigen, zu besonderem Dank verpflichten.

Hierauf ging folgende Antwort ein:

Breslau, den 31. Mai 1879.

Mit Bezug auf das gefällige Schreiben vom 25. d. Mts. übersenden dem Centralverein wir anliegend ergebenst ein Exemplar des Ausnahmetarifs für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach denjenigen der Königlichen Ostbahn, giltig vom 15. März cr., nebst dem dazu erschienenen Nachtrag I zur gefälligen Kenntnissnahme mit dem Bemerken, dass die den Frachtsätzen zu Grunde liegenden Einheitssätze keineswegs die Zug-Förderungskosten unterschreiten.

Ob weitere Ausdehnungen dieser Ermässigungen auf anderen Deutschen Bahnen in Aussicht stehen, ist uns bisher nicht bekannt geworden.

Die Staatseisenbahnen und die Staatsfinanzen.

Ein Vorschlag zur künftigen Stellung des Staatseisenbahnwesens im Staatsorganismus. Mit besonderer Rücksicht auf das Königreich Sachsen.

Die unter obigem Titel und ohne Angabe des Verfassers vor Kurzem erschienene Broschüre fasst zwar zunächst nur die Verhältnisse des Königreichs Sachsen ins Auge, sie enthält jedoch eine Reihe von Vorschlägen, die auch für andere Staaten mit einem ausgedehnten Eisenbahnnetz anwendbar erscheinen und die für Preussen insofern besonderes Interesse bieten, als obige Vorschläge im Wesentlichen mit einer, später leider beseitigten Schöpfung des Handelsministers von der Heydt identisch sind.

Wir glauben daher umsomehr auf eine Besprechung dieser Broschüre eingehen zu dürfen, als die in derselben erörterten Fragen früher oder später auch in Preussen auf die Tagesordnung kommen dürften.

Anknüpfend an das für Sachsen nach dem Budget für die Finanzperiode 1878/1879 sich ergebende ungünstige Verhältniss, dass die Reineinnahmen aus den Staatseisenbahnen 40 pCt. der gesammten Staatseinkünfte (25,3 Millionen von 62,0 Millionen) betragen, die Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen mit 67,5 Millionen die Summe der gesammten Staatseinkünfte, die Ausgaben mit 42,2 Millionen die Summe aller anderen Staatsausgaben nach Abzug der für Verzinsung und Tilgung der Staatsschulden (62,5 weniger 27,5 Mill.) übersteigen, ein Zahlenverhältniss, bei welchem eine an sich noch nicht bedeutende Mindereinnahme genügt, um die Eisenbahnen aus einer Einnahmequelle zu einem Gegenstande des Bedarfs zu machen und dies um so eher, als den beweglichen und wechselnden Einnahmen nicht gleichermassen bewegliche und veränderliche Ausgaben gegenüberstehen, diese vielmehr in dem Aufwande für Verzinsung und Amortisation der zur Beschaffung des Anlagecapitals der Staatsbahnen aufgenommenen Anleihen einen ebenso bedeutenden und unveränderlichen Posten enthalten, weist der Verfasser auf die Nothwendigkeit der Beseitigung des jetzigen Zustandes hin. Als wirksamstes Mittel zur Abhülfe empfiehlt er:

„dass in Zukunft die Erträgnisse der Sächsischen Staatseisenbahnen der Verwaltung derselben belassen werden, welche aus diesen Erträgnissen die Kosten des Betriebes, der Unterhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Bahnanlagen, sowie der Verzinsung und Tilgung der für Eisenbahnzwecke aufgenommenen Staatsanleihen ohne irgend einen Zuschuss seitens des Staates zu bestreiten haben wird, unter Vorbehalt der durch das Budget zu treffenden Bestimmung über die Verwendung der Ueberschüsse und der Verfügung über die aus den letzteren erfolgenden Capitalansammlungen".

Dass seitens der Staatsverwaltung gegen eine solche Sonderstellung der Staatseisenbahnen ein Bedenken wohl nicht erhoben werden kann und dass für die Verwaltung der Staatseisenbahnen die denselben eingeräumte freiere Stellung von günstigem Einfluss sein würde, dürfte zu bejahen sein. Der Schwerpunkt liegt jedoch darin, ob die vorgeschlagene Trennung ausführbar ist, mit anderen Worten, ob für die Staatseisenbahnen jetzt und später eine selbstständige, den Verzicht auf die Unterstützung des Staates einschliessende Existenz, ohne ihre Entwickelung zu verkümmern, möglich sein wird. Dies wird vom Verfasser als zulässig erkannt, jedoch unter der Voraussetzung,

„dass der derzeitige Modus der Schuldentilgung, nach welchem hierzu jährlich eine feststehende, im Voraus bestimmte Summe verwendet werden muss, aufgegeben, gleichzeitig aber die allmälige Verminderung der Eisenbahnschuld und damit der alljährlich aufzubringenden Zinsen sichergestellt wird".

Da indessen der Staat, auch wenn sich nicht behaupten lässt, dass gerade die jetzige Art der Schuldentilgung die beste und zweckmässigste sei, dieselbe sich vielmehr weder aus inneren

Gründen als nothwendig, noch vom practischen Gesichtspunkt als zweckmässig rechtfertigen lässt, in Betreff der im Wege der Ausloosung rückzahlbaren Anleihen an dieselbe als an eine vertragsmässig übernommene Verpflichtung gegenüber den jetzigen Inhabern der Staats-Schuldscheine und der in solche umgewandelten Eisenbahnactien und Eisenbahnprioritäten gebunden ist, so hält der Verfasser es für nothwendig, den Verzicht der letzteren auf die Ausloosung im Wege der Conversion der verschiedenen Staats-Schuldscheine in seitens der Gläubiger unkündbare, seitens des Staates zu einem vorher bestimmten Course einlösbare Rententitel zu erlangen, denjenigen Gläubigern aber, welche in diese Conversion nicht einwilligen, die Schuldbeträge zu kündigen und aus dem Erlöse zu verkaufender Rententitel zurückzuzahlen und soweit die Kündigung nach den bezüglichen Anleihebedingungen nicht zulässig oder nicht vortheilhaft ist, die vorgeschriebene Ausloosung fortzusetzen und die ausgeloosten Stücke aus dem Erlöse zu verkaufender Rententitel einzulösen.

Ausserdem empfiehlt der Verfasser, die Tilgung der Eisenbahnschuld auf die Betriebsüberschüsse zu beschränken und zu diesem Behufe die Amortisation in eine feste, welche unter allen Umständen alljährlich zur Abtragung von Eisenbahnschulden zu verwenden und deshalb niedrig zu bemessen ist, und eine bewegliche, von den jeweilig verfügbaren Ueberschüssen abhängige, zu theilen.

Schliesslich wird die Frage beantwortet, ob die Betriebsüberschüsse der Staatsbahnen nach Verzinsung der Eisenbahnschuld und nach Abzug der absoluten Tilgungsquote soviel übrig lassen werden, als erforderlich ist, um die Erweiterungs- und Neubauten auszuführen — eine Frage, die jedoch keine allgemeinen Gesichtspunkte darbietet.

Dies der wesentliche Inhalt der in Rede stehenden Broschüre, der wir bei der hohen Wichtigkeit dieser Angelegenheit eine möglichst weite Verbreitung wünschen.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 25. August 1879. (Minister Korb. Desinfectionsgesetz. Betriebsdeficit. Ansteckende Krankheiten. Serbische Bahnen. Juli-Einnahmen. Petroleumlager. Electrische Beleuchtung. Heroismus eines Bediensteten. Prag-Dux. Kohlen-Flügelbahn. Zwei Handbücher. Börsen-Notiz.)

Der neu ernannte Oesterreichische Handelsminister Freiherr von Korb hat den Bahnverwaltungen seinen Amtsantritt mit dem Ersuchen angezeigt, ihn in der Erfüllung seiner amtlichen Aufgaben durch bereitwilliges Entgegenkommen thatkräftig zu unterstützen. Der Minister fügt die Versicherung bei, in voller Würdigung der Bedeutung, welche den Verkehrsinteressen innewohnt, sich deren Pflege in jeder Richtung und zu jeder Zeit angelegen sein zu lassen. In der That erfährt man noch nachträglich, dass der Minister v. Korb sich mit eingehenden Studien über Bahnwesen theoretisch und im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses auch practisch befasst hat.

Das Oesterreichische „Reichs-Gesetzblatt" publicirt das Gesetz vom 19. Juli 1879, betreffend die Verpflichtung der Desinfection bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen sowie die Ministerialverordnung vom 7. August 1879 zum Vollzuge dieses Gesetzes. (Wir werden den Wortlaut beider Publicationen nachtragen.)

Die Einbringung des Gesetzentwurfes über die Deckung der Eisenbahn-Betriebsdeficite beim Ungarischen Reichstage ist in der Session 1878/79 lediglich aus dem Grunde unterblieben und als inopportun bezeichnet worden, weil das Abgeordnetenhaus zu jener Zeit ohnehin durch mehrere andere Eisenbahn-Gesetzentwürfe in Anspruch genommen war, daher es den fraglichen Entwurf wegen Zeitmangels auch nicht hätte in Verhandlung nehmen können. In der nächsten Session wird jedoch derselbe unzweifelhaft im Reichstage eingebracht werden. Nachdem dieser Entwurf noch im Jahre 1877 verfasst wurde, wird derselbe den Verhältnissen angemessen umgearbeitet.

Die Königlich Ungarische Generalinspection für Eisenbahnen und Schifffahrt hat sämmtliche unterstehende Eisenbahndirectionen angewiesen, solche Personen, welche wegen der an ihnen wahrnehmbaren Symptome irgend einer ansteckenden Krankheit, insbesondere der auffallenden und durch Jedermann leicht erkennbaren Blattern etc. den Mitreisenden gefährlich werden könnten, im Sinne des § 13 des Eisenbahn-Betriebsreglements, sofern sie kein abgesondertes Coupée miethen, unbedingt von der Weiterreise auszuschliessen, und auch dann, wenn sie ein abgesondertes Coupée lösen, von der Benutzung der gemeinsamen Warte- und Speisesäle abzuhalten. Ausserdem müssen die von derlei Kranken benützten Wagencoupées, sowie die denselben in den Stationen eventuell eingeräumten abgesonderten Wartelocalitäten nach Beendigung der Reise entsprechend gelüftet und vorschriftsmässig desinficirt werden.

Die wiederholte Meldung, dass der Serbische Ministerrath den Entwurf der Oesterreichisch-Ungarisch-Serbischen Eisenbahnconvention mit unwesentlichen Modificationen genehmigt habe, hat sich bisher nicht bestätigt und wurde vielmehr von der „Times" in Abrede gestellt. Es ist bekannt, schreibt das „T.-B.", dass der Conventionsentwurf den Anschluss der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen „im Principe" feststellt, aber keineswegs die Trace, mittelst welcher der Anschluss realisirt werden soll, näher bestimmt. — Drei Bahnlinien sind für die Verbindung von Natur aus gegeben: a) die Linie Kikinda-Belgrad; b) die Linie Szegedin-Belgrad (beide als Seitenlinien der Oesterreichischen Staatsbahn) und c) die Linie Budapest-Semlin-Belgrad. Die sub a genannte Linie Kikinda-Semlin-Belgrad schliesst in Kikinda an die Oesterreichische Staatsbahn, geht in gerader Linie über Gross-Becskerek bis Perlosvaros, macht dann eine Biegung nach rechts, übersetzt die Donau bei Serked oberhalb Pancsova, berührt Pancsova und führt geradlinig bis Semlin weiter, wo sie dann nach Uebersetzung der Save bei Belgrad in die künftigen Serbischen Bahnen einmündet. Diese Trace ist die kürzeste, nämlich 128 km lang, hat auch die geringsten Schwierigkeiten zu überwinden, indem sie grösstentheils ebenes Terrain durchschneidet, berührt aber ausser den genannten keine grösseren Städte, der Localverkehr würde daher nur ein geringer sein; das zu verwendende Baucapital stellt sich inclusive der zwei grossen Brücken auf circa 10 Millionen Gulden. Die Trace Szegedin-Semlin-Belgrad geht längs der Theiss am rechten Ufer unter Berührung der Städte Alt-Kanizsa, Zenta, Neu-Becse und Titel geradlinig fast bis zur Mündung der Donau, übersetzt dann dieselbe bei Slankamen und zieht sich längs der Donau an Pancsova vorüber bis Semlin fort, wo sie nach Uebersetzung der Save in Belgrad ihr Ende erreicht. Die Linie würde 182 km umfassen, mithin um 54 km länger als die erste sein. Der Bau würde eben so wenig Schwierigkeiten als bei der vorgenannten bieten und dürfte ein Capital von 12 Millionen Gulden erfordern. Die Mehrausgabe würde sich theilweise rentiren, weil die Station Szegedin den Betrieb dieser Seitenlinie ohne Vergrösserung der Stationsauslagen besorgen könnte und die Berührung grösserer Städte einen stärkeren Localverkehr bieten würde. Endlich die Linie Budapest-Semlin. Dieselbe führt längs der Donau am rechten Ufer bis Semlin, wo die Save gleichfalls zu übersetzen ist, um Belgrad zu erreichen. An Städten berührt dieselbe Mohacs, Karlovic, Peterwardein, Slankamen, Pancsova und Semlin. Die Länge der Trace würde 478 km betragen. Die Brücke über die Donau würde dabei entfallen, doch ist beim Baue eine 30 km lange schwierige Gebirgspassage, das Syrmische Gebirge, zu überwinden. Das Baucapital würde zum mindesten auf 28 Millionen Gulden zu veranschlagen sein. Die Linie Budapest-Semlin würde also nicht blos die kostspieligste der drei Tracen, sondern würde, was doch gewiss auch in Betracht kommt, am schlechtesten rentiren, denn sie hätte keine geringere Concurrenz als die der Oesterreichischen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und die der Oesterreichischen Staatsbahn zu bestehen.

Die Einnahmen betrugen im Monate Juli d. J., gemäss der Publikation im „Ungarischen Amtsblatte", bei den Ungarischen Bahnen zusammen 2 285 034 fl. (Vermehrung ca. $3^1/_2$ pCt.), bei den gemeinsamen Bahnen zusammen 6 670 795 fl. (Vermehrung $7^2/_{10}$ pCt.) Die Betriebseinnahmen während der ersten sieben Monate des laufenden Jahres betrugen bei den Ungarischen Bahnen zusammen 14 054 350 fl. (Vermehrung nahezu $5^9/_{10}$ pCt.), bei den gemeinsamen Bahnen zusammen 41 517 991 fl. (Vermehrung $7^7/_{10}$ pCt.).

Der Handel mit Petroleum, namentlich für Wien und die Vororte, wo der Consum in den letzten Jahren die Höhe von 14 000 metrischen Tonnen pro Jahr überschritten hat, ruft bei den einzelnen Verwaltungen der in Wien einmündenden Bahnen das Bestreben wach, den Verkehr mit Petroleum an sich zu ziehen und in Bezug auf die längere Einlagerung desselben und durch zweckmässige Einrichtungen für den Detailhandel Vorkehrungen zu treffen. Da jedoch die Aufstapelung von so bedeutenden Vorräthen an Petroleum eine drohende Gefahr für die Bahnhöfe nach sich zieht, so sah sich das K. K. Handelsministerium veranlasst, Erhebungen zu pflegen, ob einer solchen Gefährdung nicht durch Errichtung eines Central-Petroleum-Lagerhauses begegnet werden könnte und sind die betreffenden Behörden diesfalls ins Einvernehmen gezogen worden.

Das Handelsministerium hat auf Grund des Ergebnisses der betreffenden Localverhandlung dem Verwaltungsrathe der Südbahngesellschaft die Bewilligung zu der probeweisen Einfüh-

rung der electrischen Beleuchtung in der Halle und im Vestibul des Aufnahmsgebäudes in Wien für die Dauer von acht Wochen ertheilt.

In Budapest brach, wie der „P. Ll." berichtet, auf einem Lastzuge, der vor dem Königlich Ungarischen Staatsbahnhofe hielt, Feuer aus. Der Lastzug bestand aus 48 Waggons, von welchen 8 mit 600 Metercentnern Petroleum und 24 Metercentnern Manufacturwaaren beladen, in Brand gerathen waren. Der Werth der Waaren und der Waggons dürfte 100 000 fl. übersteigen. 40 Waggons wurden gerettet, indem ein auf das abgegebene Feuersignal aus Steinbruch herbeigeeilter Rettungszug dieselben von den brennenden 8 Waggons loskoppelte und wegführte. Der Brand wurde an der Stelle bemerkt, an welcher der Hoftrain nach Gödöllö abzubiegen pflegt, der Entstehungsgrund des Schadenfeuers ist noch nicht eruirt. Das Feuer wüthete noch spät Abends mit ungeschwächter Macht fort. Ein Glück war es, dass die brennende Masse sich auf dem Seitengeleise befand, da sonst eine Störung des Bahnverkehres stattgefunden hätte, so aber konnten die Züge unbehindert verkehren. Einen wahrhaften Heroismus bekundete der den Zug führende Maschinist Földváry, ein seit 16 Jahren als verlässlich bekannter Bediensteter, welcher nach vergeblicher Bemühung, die rückwärtigen Wagen zu bremsen und Contredampf zu geben, dem Heizer mit dem Zuruf: „Sie sind ein verheiratheter Mann, Sie müssen Ihr Leben Ihrer Familie erhalten, es ist genug wenn ich zum Opfer falle!" von der Maschine zu springen befahl, was diesem auch gelang. Maschinist Földváry selbst wurde dann glücklicherweise von derselben hinausgeschleudert und erhielt nur einige Hautabschürfungen.

Ein Comité von wirklichen Interessenten der Prag-Duxer Bahn fordert in einem Circular die Besitzer von Actien der Prag-Duxer Bahn auf, ihre Adressen und die Stückzahl der Papiere, über die sie verfügen, bekannt zu geben, um eine gediegene Majorität zu bilden, welche die Sanirung des verfahrenen Unternehmens in die Hand nehmen soll. Das Comité ist der Ueberzeugung, dass das Zusammenwirken der Actionäre mit den Prioritätsgläubigern die Sanirung, mittelst Ausbaues der Strecke Mulde-Klostergrab (im Ganzen 2½ Meilen Oesterreichischerseits), erzielen werde. Die Baukosten würden die Summe von 3 Millionen, und wenn man das Zahnradsystem adoptirt, sogar nur von 1½ Millionen nicht übersteigen. Hiermit aber käme die ganze Bahn zur Ertragskräftigkeit, und hätten die Prioritätsgläubiger, gegen ein geringes momentanes Opfer, alsbaldige volle Verzinsung zu erwarten, während den Actionären sich stichhaltige Hoffnung auf die Zukunft eröffnete.

An der Linie Zákány-Agram der Ungarischen Staatseisenbahn wurde kürzlich die neue Flügelbahn, welche die Steirisch-Kroatische Glanzkohlengewerkschaft zum directen Anschluss an die Station Lepavina gebaut hat, dem Verkehr übergeben. Sowohl die Südbahn auf ihren Ungarischen Linien, wie auch die Ungarische Staatsbahn fahren bereits mit Lepavinaer Kohle.

Mit dem 12. Jahrgange des schon angezeigten und noch besonders zu besprechenden: Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie von Ignaz Kohn pro 1878 beginnt eine neue Folge des letzteren, welche sich von den bisherigen Bänden wesentlich dadurch unterscheidet, dass bei jeder einzelnen Bahn die hauptsächlichsten Concessionsbestimmungen in kurzer tabellarischer Form, und ebenso auch die wichtigsten der in den früheren Bänden enthaltenen historisch-statistischen Mittheilungen in Form von „Geschichtstafeln der Gründung" und „Geschichtstafeln der Eröffnungen" unter genauem Hinweis auf die Seite und Nummer des betreffenden Jahrganges wiederholt sind. Das ist eine äusserst practische Neuerung, welche den Gebrauch des trefflichen Buches wesentlich erleichtern und weiteren Kreisen zugänglich machen wird. — Es war eine gute und äusserst practische Idee, ein ausführliches Kursbuch mit einem Reiseführer zu verschmelzen und so den Touristen zwei unentbehrliche Reisegefährten — den „Conducteur" und den „Bädeker" — in einem einzigen Buche in die Hand zu geben. „Jakobs Eisenbahnführer durch Oesterreich-Ungarn" hat diese Idee in trefflicher Weise verwirklicht, und das eben erschienene August-Heft enthält wie die früheren sechs Hefte wieder sämmtliche Fahrpläne der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen und Dampfschiffe und deren Anschlüsse an das Ausland nach offiziellen Quellen, nebst einem Fremdenführer, nach den Bahnlinien geordnet, zahlreichen recht hübschen Illustrationen der interessantesten Gegenden, Ansichten der bedeutendsten Hotels und mehreren guten Eisenbahnkarten. Die practische Eintheilung, die schöne Ausstattung und handliche Form sichern dem „Eisenbahnführer Jakobs" Verbreitung.

Die Börse verhält sich in Erwartung des Ergebnisses des heute beginnenden internationalen Saatenmarktes, worüber wir in der nächsten Correspondenz referiren, ebenfalls zuwartend. Die Schlusscourse der letzten zwei Wochen zeigen leider vorwiegend einen Rückgang und zwar:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2197,—	2200,—	Nordbahn . . .	104,50	104,25
Franz-Josefbahn .	145,—	143,—	Franz-Josefbahn .	94,50	94,25
Karl-Ludwigbahn	236,25	232,75	Rudolfbahn . . .	86,75	86,—
Oest. Nordwestb. .	126,—	124,50	Kaschau-Oderb. B.	80,—	79,75
Staatsbahn . . .	272,—	270,—	Salzkammergutb. .	101,—	100,—
Südbahn	89,50	88,25	3 pCt. Südbahn .	121,—	120,75
Theissbahn . . .	214,—	208,25	Theissbahn . . .	97,25	96,50

Aus den Jahresberichten Deutscher Handelskammern.

Die Handelskammer zu Mülhausen i. Els. spricht sich in ihrem Jahresbericht sehr zu Gunsten des Reichs-Eisenbahnbetriebes aus. Es wird fast nur von entgegenkommenden Schritten der Generaldirection berichtet, die nur deshalb nicht immer von Erfolg begleitet waren, weil sie bei den Norddeutschen Bahnen auf Widerstand stiessen. So hatte sich die Handelskammer u. A. darüber beschwert, „dass durch die am 1. März d. J. eingeführten neuen Mitteldeutschen Tarife bedeutende Frachterhöhungen für die Transporte nach Nord- und Mitteldeutschland eingetreten seien und die Generaldirection ersucht, auf eine Ermässigung dieser Frachten hinzuwirken".

Die Generaldirection, indem sie die Thatsache bestätigte, drückte das Bedauern aus, dass es ihren Bemühungen nicht gelungen sei, günstigere Frachtsätze zu erlangen. Die Frachtsätze seien auf Grundlage der Einheitssätze der zweiten Zone des Elsass-Lothringischen Localtarifs gerechnet, während die Generaldirection die Einrechnung der Einheitssätze der dritten Zone beantragt habe. Es sei ihrerseits Alles geschehen, die Norddeutschen Bahnen zur Einrechnung niedrigerer Frachtantheile zu bestimmen, indess seien dieselben hierzu nicht zu bewegen gewesen, da schon die eingerechneten Einheitssätze der zweiten Zone zum Theil bedeutende Ermässigungen gegenüber den normalen Sätzen dieser Bahnen enthielten. Die Generaldirection werde jedoch diese Angelegenheit im Auge behalten und geeigneten Falls auf eine weitere Ermässigung der betreffenden Tarife hinwirken.

Die Differentialtarife in England.

Die Differentialtarife sind, wie der „Merkur" (Zeitschrift für Volkswirthschaft von Dr. Stöpel) berichtet, vor einiger Zeit Gegenstand der Discussion im Parlament gewesen. Im Oberhause lenkte zunächst der Marquis of Huntly, der vor einiger Zeit an derselben Stelle eine Enquête über die wirthschaftliche Nothlage des Landes in Anregung gebracht hatte, die Aufmerksamkeit auf die Frachten, die von den Eisenbahngesellschaften auf die Landwirthschaftsproducte gelegt sind, und insbesondere auf die Differentialsätze von Seestädten. Er constatirte, dass der Satz für Amerikanisches Fleisch in Quantitäten von mindestens 10 t von Liverpool nach London 25 s. pro Tonne beträgt, während Englisches Fleisch von Liverpool nach London 50 s. pro Tonne kostet. Diese grosse Differenz in den Frachtsätzen dürfte die Landwirthe und Viehzüchter von Lancashire sehr schwer treffen. Der Satz von Glasgow nach London für Amerikanisches Fleisch sei 60 s. pro Tonne, während Englisches Fleisch von Glasgow den Satz von 70 s. pro Tonne trage, wenn es auf Gefahr des Absenders, und 77 s., wenn es auf Gefahr der Gesellschaft gesendet wird. Die Eisenbahngesellschaften leugneten nicht, dass diese Differenzen beständen, aber sie sagten, wenn sie diese Waaren nicht zu niedrigen Preisen transportirten, so würden dieselben überhaupt nicht auf ihre Linie kommen und die Schiffe würden direct nach London kommen, anstatt nach Liverpool und Glasgow zu gehen. Man habe ihm gesagt, der Englische Landwirth habe Abhülfe durch die Eisenbahncommission zu erwarten und in der Acte von 1873 befinde sich eine Klausel, dass die Gesellschaften keinen ungerechten Vorzug geben dürften. Die letzteren aber erwiderten, die Sätze seien alle unter dem Maximum, zu dem sie transportiren dürften. Alles was er sagen könne sei, dass sie den Englischen Landwirth ganz vom Londoner Markt ausschlössen. Er würde sich freuen, einen Freihändler dies System vertheidigen zu hören, das einfach eine Bevorzugung des ausländischen Landwirths zu Gunsten Londons sei; und diese Ungerechtigkeit beschränke sich nicht auf das Fleisch, sondern finde auch auf die Sätze für Getreide Anwendung, indem ausländisches Getreide etwa um ein Drittel billiger als Englisches transportirt würde. Er wisse nicht, ob diese Frage von der eben ernannten Königlichen Commission über die Landwirthschaft werde in Erwägung gezogen werden, aber er hoffe, dass die Regierung sie aufs Ernsteste ins Auge fassen werde.

Lord Henniker (wohl ein Mitglied der Regierung) gab zu, dass die Sache sehr wichtig sei. Die Regierung habe bisher keine Kenntniss von dem Umstande gehabt, über den sich der edle Lord beklagt. Er meine allerdings, die von dem edlen Lord citirte Klausel werde auf einige der von ihm erwähnten Fälle passen, da sie thatsächlich einem Vorzug einer Transportgattung vor der anderen gleichkommen. Der Kreis der Untersuchung der Königlichen Commission über die Landwirthschaft scheine so gross zu sein, dass sie auch diesen für die betheiligten grossen Interessen so wichtigen Gegenstand umfassen würde.

Der Herzog von Richmond (Minister) meinte, die Information, welche die Gesellschaften dem Lord Huntly gegeben hätten, beweise einen Grad von Höflichkeit, der jede Erwartung übersteige, da nach seiner Ansicht diese Information ein ganz deutliches Bekenntniss sei, dass sie jeden Tag das Gesetz brächen. Sowohl durch den 9. Abschnitt des Eisenbahngesetzes von 1845 wie durch den 11. Abschnitt der Acte von 1873 sei eine Bevorzugung ausdrücklich verboten; er könne daher nicht verstehen, warum diese Fragen nicht zur Kenntniss der Eisenbahncommission gebracht würden. — Lord Selborne glaubt, dass vor einigen Jahren ein Gerichtshof der Acte, welche der edle Herzog anführe, eine andere Auslegung gegeben habe.

Auch im Unterhause kam einige Tage später die Angelegenheit zur Sprache und der Vertreter des Handelsamtes erklärte, dass dasselbe keine offizielle Kenntniss von dieser Seite habe und nur feststellen könne, welches die wirklichen Frachtsätze wären. Der Regierungsvertreter führte gleichfalls die verschiedenen Eisenbahngesetze an, welche die beschwerten Parteien anzurufen hätten. F.

Die Herstellung einer Eisenbahn von Algerien nach dem Sudan scheint nunmehr ernstlich geplant zu werden. Von dem Französischen Minister der öffentlichen Arbeiten ist unterm 12. Juli eine Denkschrift an den Präsidenten der Republik gerichtet worden, welche die Möglichkeit der Ausführung einer solchen Eisenbahn eingehend erörtert und auf die erheblichen Vortheile hinweist, welche diese Eisenbahnverbindung für den Welthandel und damit an erster Stelle für Algerien und Frankreich haben würde. Wie aus der Denkschrift hervorgeht, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Commission zur Berathung dieses Planes auf Grund des zum Theil durch Forschungsreisen an Ort und Stelle gesammelten Materials niedergesetzt.

Unter Einreichung des für die Ausführung des Planes eintretenden Gutachtens der Commission beruft sich der Minister darauf, dass in beiden Kammern das Project zur Sprache gekommen und durchaus günstig aufgenommen worden sei, und schlägt dann dem Präsidenten der Republik die Ernennung einer grossen, aus 40 ausgezeichneten Persönlichkeiten (worunter Lesseps, Duveyrier, La Roncière le Noury) bestehenden Commission vor, welche die Studien über die Ausführung der genannten Projecte weiter betreiben und Vorschläge machen soll. Ein Decret des Präsidenten der Republik vom 13. Juli genehmigt den Antrag des Bautenministers und ernennt die betreffende grosse Commission. (Archiv für Post und Telegraphie.)

Präjudizien.

A. **Haftpflicht.** Bei der Erwerbsunfähigkeit des Verletzten, welche in Folge einer Verletzung beim Betriebe eines unter das Reichs-Haftpflichtgesetz fallenden gewerblichen Unternehmens eintritt, hat nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, III. Senat, vom 12. Juni 1879, der Betriebsunternehmer nicht nur die Pflicht zur nothdürftigen Unterhaltung des Verletzten, sondern zur vollen Entschädigung des durch die Verletzung entstandenen Vermögensnachtheils. Hat beispielsweise der Verletzte mehr durch seine Arbeit verdient, als in der Gegend zum Lebensunterhalt nothwendig ist, so ist die Entschädigung nach dem bisherigen verdienten Arbeitslohn zu berechnen. Hat er in Folge besonderer Bemühungen mehr verdient, als in der Gegend von Arbeitern seiner Kategorie in der Regel verdient wird, so ist auch dies bei der Festsetzung der Entschädigungsrente zu berücksichtigen. Der Kläger hat vom Verklagten an den Arbeitstagen bis zum Unfall 2 ℳ 25 ₰ Lohn täglich bekommen. Die Behauptung des Verklagten, dass in der fraglichen Gegend 75 ₰ täglich zum Unterhalte des Klägers ausreichend seien, ist unerheblich, da er für den durch seine Erwerbsunfähigkeit eingetretenen Vermögensnachtheil zu entschädigen ist. Auch die Behauptungen des Verklagten, dass in der fraglichen Gegend das gewöhnliche Tagelohn 1 ℳ 25 ₰, und auf längere Zeit 75 ₰ nicht überschreite, die Gelegenheit 2 ℳ 25 ₰ zu verdienen, drei Monate nach dem Unfalle aufgehört habe, ist nicht entscheidend, da Kläger nicht an die Gegend gebunden war und sich lohnendere Arbeit als die gewöhnliche verschafft hatte.

Literatur.

Das Eisenbahn-Maschinenwesen. Lehrbuch des Maschinen- und Werkstättendienstes und des technischen Betriebes. Von Richard Koch. I. und II. Abtheilung. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1879.

Das Eisenbahn-Maschinenwesen gehört zu den jüngsten Kindern der Technik und hat in Deutschland erst spät zu selbstständiger Entwickelung kommend, unter den älteren Geschwistern lange Zeit, wenn nicht gerade als Aschenbrödel, so doch als vielfach verkannte und unterschätzte Dienerin, ein bescheidenes Dasein geführt. Wie vom Verfasser des vorliegenden Werkes, zu dessen kurzer Besprechung der jetzt erschienene zweite Band die Veranlassung giebt, in der Einleitung bemerkt wird, war es eines der Ziele seines Unternehmens, dazu beizutragen, die grosse, ja überwiegende Bedeutung dieses Zweiges der Technik für das Eisenbahnwesen zur besseren Erkenntniss zu bringen. In der That erscheint das Werk auch wohl geeignet, diesen Zweck zu erfüllen. — Obwohl die unmittelbare Aufgabe, welche der Verfasser sich gestellt hat, zunächst darauf gerichtet gewesen ist, den angehenden Eisenbahn-Maschinenmeistern das Studium dessen zu erleichtern, was im zweiten Staatsexamen von ihnen verlangt wird, so geht der Inhalt des Werkes doch beträchtlich über dieses nächste Ziel hinaus und zieht manche Fragen in den Kreis der Betrachtungen, welche auch für den Bauingenieur, den Betriebstechniker und selbst für weitere Kreise von speciellem Interesse sind. So haben die Untersuchungen des Verfassers über die Kosten des Transportes und seiner einzelnen Theile, insbesondere über den Einfluss der Trace auf diese Kosten, auch ein allgemeineres Interesse; vornehmlich in jetziger Zeit, wo die verringerten Renten der Bahnen zu thunlichster Herabminderung der Betriebskosten drängen und die projectirte Neugestaltung der Tarife wesentlich auf die verschiedene Höhe der Betriebskosten (die virtuelle Länge) sich gründet.

Was den in engerem Sinne technischen Inhalt anbetrifft, so ist die Behandlung des umfangreichen Stoffes weniger auf das constructive Detail, als auf Darlegung des Zweckes und des Wesens der einzelnen Systeme und Constructionen, auf Hervorhebung der massgebenden Factoren und der hauptsächlich zu nehmenden Rücksichten, sowie auf Vergleichung und Kritik der verschiedenen Mittel und Wege gerichtet. Dabei werden viele dazu geeignete Fragen einer theoretischen Behandlung in oft eigenartiger und neuer Weise unterworfen, ohne dass der Verfasser zu sehr auf das abstracte und mit der Praxis nicht mehr in nahem Zusammenhange stehende Gebiet sich verlöre; im Gegentheil geht durch das Ganze ein durchaus practischer Geist. — Die Darstellung ist eine klare und leicht verständliche, wogegen einzelne Mängel der Form nicht ins Gewicht fallen und leicht bei einer demnächstigen zweiten Auflage sich werden beseitigen lassen.

Das Werk bildet eine sehr schätzenswerthe Erscheinung auf dem Gebiete der technischen Eisenbahnliteratur. Ein Vorwort des Directors der technischen Hochschule zu Aachen, A. von Kaven, zollt ihm gleichermassen die vollste Anerkennung.

Miscellen.

H. S. **England.** Die offizielle Englische Mineralstatistik für das verflossene Jahr ist veröffentlicht worden und bildet einen stattlichen Band von 270 Seiten. Der Totalwerth der geförderten Mineralien betrug 56¼ Mill. Pfd. Sterl. die Quantität Kohlen 132⅔ Millionen Tons, mithin 2 Millionen Tons weniger als im Vorjahre, welches die grösste je realisirte Production war. An Eisenerz wurden 17¼ Millionen Tons geschmolzen; 499 Hochöfen waren im Durchschnitt im Gange (während 1877: 541 und 1876: 585); Roheisen erzielte 4 700 000 Tons in England, 764 000 Tons in Wales, 900 000 Tons in Schottland. Der Durchschnittspreis von Cleveland-Roheisen war 2 £ 2 sh. 3 p., West-Cumberland-Bessemerroheisen 3 £, Süd-Staffordshire 3 £ 18 sh. 9 p., Süd-Wales 2 £ 18 sh. 6. p., — Alles viel niedriger als im Vorjahre. An Eisenwalzwerken existirten 232 mit 830 Walzenzügen; 1876 betrugen diese Zahlen noch 312 und 942. Es existirten Ende 1878 24 Firmen mit Bessemer-Conventern, 75 Weissblechfabriken, welche 4 058 000 Kisten Weissblech fabricirten, gegen 4 049 750 im Vorjahre.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 28. August 1879.

Nach einer Mittheilung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten wird die 64 km lange secundäre Bahnstrecke von Neumarkt a. R. (Station der Mühldorf-Plattlinger Linie) nach Pocking mit den Stationen (resp. Personen-Haltestellen): Hörbering, Massing, Dietfurt, Eggenfelden, Hebertsfelden, Kaismühle, Pfarrkirchen, Anzenkirchen, Birnbach, Bayerbach, Karpfham, Kühnham und Pocking am 1. September d. J. eröffnet werden. Von den vorstehend aufgeführten Stationen sind Hörbering, Kaismühle, Bayerbach und Kühnham Personenhaltestellen, während die übrigen als Stationen mit vollständigem Abfertigungsdienst eingerichtet sind.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Siegert.

Württembergische Staatsbahnen. Am 1. September d. J. wird die 87,36 km lange

Bahnstrecke Stuttgart - Freudenstadt mit den Stationen:
Hasenberg, Vaihingen a. F., Böblingen, Ehningen, Gärtringen, Nufringen, Herrenberg, Nebringen, Bondorf, Ergenzingen, Eutingen, Hochdorf, (letztere beiden zugleich Stationen der im Betriebe befindlichen Strecke Pforzheim-Horb), Schopfloch, Dornstetten und Freudenstadt
dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Von unserem Bahnhof Berlin nach dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig und ebenso vom Bayerischen Bahnhof in Leipzig nach unserem Bahnhof Berlin werden fortan directe Billets für Personen- und Schnellzüge zu denselben Preisen verausgabt, welche für den Verkehr zwischen Berlin und unserem Bahnhof in Leipzig (Berliner Bahnhof) zur Erhebung kommen. Näheres ist bei den betreffenden Billetexpeditionen zu erfahren. Berlin, den 7. August 1879. Die Direction. (998)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. September d. J. gelangt zwischen unserer Station Falkenberg und Station Meissen der Sächsischen Staatsbahn ein directer Personen- und Gepäckverkehr zur Einführung. Näheres bei unserer Billetexpedition Falkenberg. Berlin, den 25. August 1879. Die Direction. (1050)

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn. Der am 1. September 1879 fällige Coupon der Prioritäten der im Sinne des Ges. Art. XXXVIII 1879 mit der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vereinigten Eperies - Tarnower Eisenbahngesellschaft (Ungar. Theil) wird:
in Budapest bei der Hauptcassa der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank
mit **fl. 7,50 kr.** Oesterr. Währung in Silber eingelöst. Budapest, im August 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1037)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Bei der am 15. d. Mts. in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 4. April cr. stattgehabten öffentlichen Ausloosung unserer am 1. October cr. zu amortisirenden Prioritätsobligationen VII. Emission sind folgende Nummern gezogen worden:
266 591 874 900 919 1324 1338 über je 1 000 Thlr.
2241 2317 2357 2779 3161 3317 3444 3484 3658 3689 3893 3910 4213 4241 4313 4359 4454 4480 4505 4752 4764 4882 5103 5281 5645 5696 5986 über je 500 Thlr.
6010 6116 6143 6177 6551 6858 6945 7179 7423 7483 7641 7805 7961 8173 8205 8455 8516 8517 8521 8570 8736 8960 9142 9187 9264 9466 9599 9718 10177 10183 10222 10646 10812 10847 11293 11357 11438 11648 11695 12061 12216 12266 12279 12352 12669 12686 12728 12931 13143 13310 13320 über je 200 Thlr.
13549 13860 13970 14125 14150 14295 14436 14521 14637 14860 15313 15793 15865 15916 15957 16035 16103 16172 16319 16689 16769 17199 17250 17354 17589 17624 17848 17923 18031 18126 18200 18332 19039 19094 19173 19581 19590 20003 20098 20183 20423 21233 21624 21865 22135 22193 23155 23453 über je 100 Thlr.
Wir ersuchen die Inhaber dieser Obligationen, den Capitalsbetrag derselben in der Zeit vom 1. bis 31. October cr. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Coupons bei unserer Hauptcasse hierselbst oder unserer Stationscasse in Berlin zu erheben, wobei wir bemerken, dass nach § 4 des Privilegiums vom 30. Juni 1873 die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen mit dem 1. October cr. aufhört.
Gleichzeitig machen wir bekannt, dass auch die Herren M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a. M. sowie Herr Paul Mendelssohn-Bartholdy in Hamburg sich der Einlösung oben bezeichneter Obligationen unterziehen werden.
Schliesslich bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass von den bereits früher ausgeloosten Obligationen
a) aus der Ziehung im Jahre 1877 die Nummern:
1877 über 1 000 Thlr.
2720 3469 4660 5572 über 500 Thlr.
8387 10157 über 200 Thlr.
13832 14103 14954 15463 15980 16145 16426 16832 16936 17701 18338 18349 20902 21535 23389 23391 über 100 Thlr.
b) aus der Ziehung im Jahre 1878 die Nummern:
145 über 1 000 Thlr.
2667 3092 5224 über 500 Thlr.
6428 8579 9545 9763 10247 10649 11337 13473 über 200 Thlr.
13541 14111 14232 14952 15329 16151 16519 16999 18192 19135 20715 22392 über 100 Thlr.
noch nicht zur Einlösung präsentirt sind. Stettin, den 28. Mai 1879. Directorium.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Bei der am 15. d. Mts. in Gemässheit unserer Bekanntmachung vom 4. April cr. stattgefundenen öffentlichen Ausloosung unserer am 1. October cr. zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen V. Emission sind folgende Nummern:
28 201 321 560 565 669 915 980 1600 1621 1731 1735 1782 1965 2006 2013 2223 2442 2462 2522 2708 2892 3237 3245 3263 3427 3428 3434 3435 3459 3617 3762 3803 3944 3946
gezogen worden.
Wir ersuchen die Inhaber dieser Obligationen, den Capitalsbetrag derselben mit je 600 *M.* in der Zeit vom 1. bis 31. October cr. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Coupons bei unserer Hauptcasse hierselbst oder unserer Stationscasse zu Berlin zu erheben, wobei wir bemerken, bass nach § 4 des Privilegiums vom 18. Juli 1865 die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen mit dem 1. October cr. aufhört.
Gleichzeitig machen wir bekannt, dass von den bereits früher ausgeloosten Obligationen die Nummern:
1508 1642 1716 2165 2284 3455 3709 4100 4227
noch nicht zur Einlösung präsentirt sind. Stettin, den 28. Mai 1879. Directorium.

4. Tarifwesen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. k. M. tritt zum diesseitigen Localgütertarif vom 1. April 1867 der Nachtrag XVI, enthaltend anderweite Gebühren für die Ueberführung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren zwischen den Bahnhöfen der in Leipzig einmündenden Bahnen, in Kraft.
Exemplare desselben sind unentgeltlich durch unsere Güterexpeditionen zu beziehen. Berlin, den 28. August 1879. Die Direction. (1057)

Hannoversche Staatsbahn. Die durch Nachtrag III vom 1. Juni cr. zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Zechen und Cokereien des Ruhr- und Wurmgebiets nach Stationen der Berliner Verbindungsbahn vom 5. August 1877 eingeführten Tarifsätze für den Verkehr mit der Berlin-Stettiner Station Berlin treten am 15. October cr. ausser Kraft. Hannover, den 26. August 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1060)

5. Submissionen.

Thüringische Eisenbahn. Wir beabsichtigen
ca. 500 000 kg alte Schienen und Schienenenden der bei uns gebräuchlichen verschiedenen Profile
im Submissionswege zu verkaufen.
Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien sind bei unserer Central-Materialiencontrole hierselbst einzusehen oder von derselben gegen Einsendung von 75 ₰ Copialiengebühren zu beziehen.
Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf den
8. September cr. Vormittags 11½ Uhr
anberaumten Submissionstermine an uns einzureichen. Erfurt, den 26. August 1879. Die Direction. (1053)

Verkauf von Altmaterial. Die in den Magazinen zu Chemnitz, Leipzig, Dresden, Zwickau, Werdau und Radebeul vorhandenen abgängigen Werkstatts- und Betriebsmaterialien sollen im Wege öffentlichen Ausgebots an den Meistbietenden verkauft werden. Das Materialienverzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen wird auf portofreie Anträge von uns unentgeltlich verabfolgt. Offerten mit der Aufschrift: „Ankauf von Altmaterial“ sind bis zu dem auf
Montag, den 15. September 1879, Vormittags 10 Uhr,
im Conferenzzimmer des Personenbahnhofs hier anberaumten Termin franco an uns einzureichen. Chemnitz, am 27. August 1879. Maschinenhauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen. (1055 J)

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbau - Materialien, theils zur Unterhaltung bezw. Erneuerung des Oberbaues der älteren Linien, theils zur Herstellung neuer Strecken, soll im Wege der Submission vergeben werden und zwar:
a) 3 655 000 kg Schienen, 123 mm hoch, von Stahl,
b) 18 000 Paar Seitenlaschen (Fusslaschen) von Eisen, zu Schienen von 123 mm Höhe,
c) 60 000 Stück Laschenbolzen, zu Schienen von 123 mm Höhe,
d) 331 000 Stück Schienennägel, zu Schienen von 123 mm Höhe,
e) 173 000 Stück Unterlagsplatten, zu Schienen von 123 mm Höhe.
Lieferzeit vom November 1879 bis August 1880.
Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Bureau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen, werden auch auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.
Die Offerten, welche pro Tonne = 1 000 kg und in Reichsmark gemacht werden wollen, beliebe man an uns portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug“ längstens bis 19. September d. J. einzureichen. Ludwigshafen a/Rh., den 26. August 1879. Direction. v. Jaeger. (1062)

Königliche Eisenbahndirection Frankfurt a/M. Die Lieferung von 20 eisernen Oefen nebst Zubehör, zur Heizung von Werkstätten und Locomotivschuppen, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Offerte mit entsprechender Aufschrift ist bis zum 12. September cr., Nachmittags 4 Uhr an uns einzureichen. Bedingungen können gegen Einsendung von 0,5 *M.* von uns bezogen werden. Frankfurt a/M., den 23. August 1879. Königliche Eisenbahndirection. Maschinentechnisches Bureau. (H. 61983)

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von
10 000 St. eichenen Schwellen
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau unseres Betriebsinspectors hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 0,5 ℳ pro Exemplar bezogen werden.

Offerten auf die ganze Lieferung oder Theile derselben sind mit entsprechender Bezeichnung bis zum 12. September cr., Vormittags 12 Uhr, an uns einzusenden.

Die Auswahl unter den Offerenten, welche bis zum 22. September cr. an ihre Gebote sich zu binden haben, bleibt vorbehalten.

Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Glückstadt, den 26. August 1879. Die Direction. (1054)

Privat-Anzeigen.

Anzeige.

Der Kaiserlich Russische Generalstab macht hiermit bekannt, dass die, nach Beendigung der Kriegstransporte auf den Rumänischen Eisenbahnen, nachgebliebenen und dem Kriegsressort zugehörenden Gegenstände gegenwärtig zu verkaufen sind, und zwar: 1. ein Theil des Rollmaterials einer ausländischen Schienenbreite (4 Fuss 8½ Zoll): 60 Güterlocomotiven, 6 Passagier- und Stationslocomotiven, 137 Personenwagen, 859 gedeckte Güterwagen und 393 offene Wagen; 2. ca. 60 km lange Schienen und 3. Telegraphendrähte, Eisenbahn- und instrumentales Zubehör etc. Diejenigen, welche das Ganze oder einen Theil der genannten Gegenstände kaufen wollen, können auf eigene Unkosten und auf dem Terrain wo sich selbige befinden und namentlich auf der Grenzstation Ungeni der (Russ.) Südwest-Eisenbahncompagnie besichtigen. Um zur Besichtigung der Gegenstände zugelassen zu werden, beliebe man sich an den Verwalter des Depots, der an der genannten Station wohnhaft ist, zu wenden. Die Kaufsdeclarationen, nebst Angabe der zu kaufenden Gegenstände und der offerirten Preise wolle man vor dem 1. (13.) September dieses Jahres an den Generalstab in St. Petersburg adressiren. Was den Zeitpunkt, die Stelle und die Verkaufsbedingungen betrifft, wird eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Diejenigen Reflectanten, welche genaue Auskunft über die zu verkaufenden Gegenstände zu haben wünschen, belieben sich an den Verwalter des Depots an Ort und Stelle zu wenden.

Gegen den Hausschwamm.

Die ausserordentliche, **nie versagende Wirksamkeit** des amtlich erprobten Dr. H. Zerener'schen **Antimerulions** a. d. chem. Fabr. v. G. Schallehn in Magdeburg **(D. R. Patent u. K. K. Privileg.)** wird fortgesetzt, selbst bei den **schlimmsten Schwamm-Reparaturen** bestätigt. Die sehr verständige Verwendung desselben bei Neubauten zu Schwellen, Unterlagen etc. nimmt täglich zu. Für **Eiskellereien, Brauereien etc.** ist das Antimerulion von **unschätzbarem Werth;** denn alles damit behandelte Holzwerk **ist wirklich** vor Schwamm, Pilzbildung, Stock und Fäulniss geschützt.

Die Asphaltfilz-Fabrik von
Gassel, Reckmann & Cie.
in Bielefeld

empfiehlt Asphalt-Dachfilze vorzüglicher Qualität als billige und dauerhafte Dachbedeckung, in Bezug auf Feuersicherheit geprüft. Auskunft über Anwendung etc. steht zu Diensten.

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE
Actien-Verein für Bergbau und Hüttenbetrieb
vormals JACOBI, HANIEL & HUYSSEN
in
Oberhausen a. d. Ruhr, Rheinpreussen,
liefert:

Eisenbahnschienen aus Eisen und Bessemerstahl.
do. mit Puddelstahl- und Bessemerstahlkopf.
Laschen aus Eisen und Stahl, **Unterlagsplatten** aus Eisen.
Eiserne Lang- & Querschwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stabeisen, d. i. Rund-, Quadrat-, Flach- und Schneideisen.
Façoneisen, als Winkel, T-I-C-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Gruben- & Winkelschienen in Eisen u. Stahl.
Bessemerstahl in allen Dimensionen und Winkelstahl.
Bleche, glatte, gerippte und gesteinte in Eisen und Stahl.
Puddel-, Giesserei- u. Bessemer-Roheisen, Spiegel-Eisen u. Ferro-Mangan.
Dampfmaschinen jeder Grösse, besonders für Zechen, als: Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Druck- & Hebepumpen für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen hergestellt.
Geschmiedete Rund-Gestänge aus bestem Hammereisen mit *Patent-Schlössern.*
Maschinenguss jeder Art und Grösse; Potterieguss.
Geschosse in allen Calibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon u. jeder Grösse.
Dampfkessel, Reservoire etc.
Eiserne Brücken jeder Grösse, **Dachconstructionen** etc.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, eiserne Kähne etc.

Patente: Wasserhaltungsmaschinen mit Hülfsrotation und Hubpausen, System Kley.
Selbstthätige variable Expansions - Umsteuerung für Fördermaschinen, System Versen.
Gestängeschlösser.
Selbstthätige Kipp-Vorrichtung zum Entladen von Eisenbahnwagen. (Gesetzlich geschützt.)
Eiserner Oberbau für Strassenbahnen. (System Böttcher.)

Der Verein besitzt folgende Werke:

Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
St. Antonyhütte zu Osterfeld bei Sterkrade.
Neu-Essen bei Oberhausen.
Walzwerk Oberhausen.
Eisenhütte Oberhausen.
Eisen- und Stahlwerk Neu-Oberhausen.
Steinkohlenzeche Oberhausen, Steinkohlenzeche Osterfeld.
Steinkohlenzeche Ludwig bei Essen.
Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Bayern, der Eifel etc.

Das Geschäft besteht seit dem Jahre 1808 und wurden 1873/74 ca. 9000 Arbeiter beschäftigt.

Die
Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"
Chemnitz
(früher William Benndorf)

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer **Patent-Schraubenschneid - Support - Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlosen **Ventilatoren Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-Schneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager und in Arbeit.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat Juli 1879.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat Juli	Betriebslänge ultimo Juli	Befördert wurden				Die Einnahme betrug							
			Personen		Güter		pro Monat Juli						bis ult. Juli	
							i. Pers.-Verkehr		im Güterverk.		in Summa incl. Extraordinarien		in Summa	
			im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
I. Staatsbahnen.														
ankfurt-Bebraer Eisenbahn . .	1879	542,61	401 217	749	161 350	300	465 940	870	713 550	1 326	1 241 670	2 288	7 889 170	15 261
gegen	1878	+ 40,61	+ 7 440	— 46	— 7 114	— 39	— 8 931	— 89	— 31 457	— 172	— 38 950	— 263	— 256 512	— 965
nnoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	520 515	600	412 854	472	1 052 600	1 213	1 613 000	1 846	2 782 627	3 186	17 826 455	20 410
gegen	1878	—	— 41 905	— 48	— 13 174	— 15	— 83 964	— 97	— 51 476	— 59	— 140 657	— 160	— 270 761	— 309
in-Weser-Eisenbahn	1879	198,79	150 939	759	96 797	487	285 124	1 434	348 397	1 753	677 314	3 407	3 953 498	19 888
gegen	1878	—	— 11 705	— 59	+ 1 817	+ 9	— 22 120	— 111	+ 6 529	+ 33	— 6 985	— 35	— 122 760	— 617
ssauische Eisenbahn	1879	286,13	436 921	1 534	125 668	439	349 538	1 227	267 434	935	652 472	2 278	3 471 970	12 398
gegen	1878	+ 28,40	— 22 382	— 248	— 12 291	— 96	+ 7 286	— 101	— 25 266	— 201	— 16 010	— 313	— 30 348	—1174
ederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	1 119,87	693 769	619	378 494	341	1 052 224	939	2 296 257	2 067	3 566 192	3 185	21 511 606	20 989
gegen	1878	+ 194,26	+ 26 594	— 102	+ 39 516	— 29	+ 117 836	— 70	+ 96 106	— 333	+ 139 310	— 517	+ 118 382	—2124
bahn	1879	2 181,52	576 885	265	171 958	79	1 511 919	695	1 504 914	690	3 249 260	1 489	21 095 086	10 439
gegen	1878	+ 534,86	+ 70 828	— 43	— 12 478	— 33	— 52 252	— 258	— 190 762	— 340	— 163 833	— 584	—2729455	—4348
arbrücker Eisenbahn	1879	343,22	245 220	788	410 070	1 195	190 450	612	547 883	1 596	829 838	2 418	5 415 879	19 576
gegen	1878	+ 105,30	+ 33 175	— 202	+ 3 911	— 512	+ 59 920	+ 3	+ 2 678	— 696	+ 58 386	— 825	+ 90 658	—6737
stfälische Eisenbahn	1879	501,61	155 430	317	190 000	379	181 500	370	677 900	1 351	931 188	1 846	6 134 297	12 001
gegen	1878	+ 11,61	— 2 839	— 6	— 5 000	— 19	— 14 256	— 30	— 20 839	— 75	— 26 802	— 99	+ 528 651	+ 535
helmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	36 852	704	24 779	473	31 374	599	23 562	450	54 936	1 049	329 613	6 294
gegen	1878	—	— 4 178	— 79	— 1 219	— 23	+ 4 395	+ 84	— 2 542	— 49	+ 1 853	+ 35	— 36 273	— 693
hs. Staats - Eisenbahn . .	1879	1 901,65	1 751 028	932	712 995	375	1 634 252	870	3 049 175	1 603	4 749 919	2 498	31 870 822	16 877
gegen	1878	+ 23,21	+ 24 364	+ 1	+ 20 266	+ 6	+ 75 536	+ 30	— 71 332	— 58	— 5 401	— 34	— 614 537	— 417
rttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 377,75	930 378	675	248 934	180	953 649	692	1 766 400	1 282	2 887 559	2 096	17 649 786	12 810
gegen	1878	+ 11,32	— 97 665	— 77	+ 7 818	+ 3	— 84 774	— 71	+ 174 438	+ 113	+ 151 894	+ 87	+ 777 842	+ 19
lische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 256,73	685 012	550	313 505	249	1 277 205	1 026	1 563 042	1 244	2 915 255	2 320	15 746 636	12 955
gegen	1878	+ 62,06	— 32 602	— 57	— 2 215	— 16	— 86 042	— 127	+ 239 028	+ 134	+ 146 727	— 1	+ 943 219	+ 509
in-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	233 650	2 670	39 980	457	279 081	3 189	150 764	1 723	430 945	4 925	2 356 241	26 928
gegen	1878	—	— 1 287	— 15	— 170	— 2	— 3 856	— 45	— 527	— 6	— 4 391	— 51	— 13 657	— 156
lenburgische Staats-Eisenbahn	1879	290,25	133 702	461	53 554	185	136 696	471	144 954	499	281 650	970	1 593 939	5 492
gegen	1878	—	— 3 781	— 13	+ 5 576	+ 20	— 12 347	— 42	+ 18 197	+ 62	+ 5 850	+ 20	— 47 707	— 164
ass-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	760 500	677	415 000	370	789 200	703	1 748 000	1 556	2 683 000	2 389	17 797 700	15 848
gegen	1878	—	— 45 700	— 41	+ 9 519	+ 9	— 87 781	— 78	+ 45 239	+ 40	— 42 636	— 38	+ 264 600	— 33
erhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	43 358	246	15 443	88	44 554	253	39 673	225	84 841	482	511 434	2 906
gegen	1878	—	— 6 116	— 35	+ 1 783	+ 10	— 4 477	— 26	+ 2 575	+ 14	— 2 149	— 12	— 14 592	— 83
zen-Langwedeler Eisenbahn	1879	97,83	13 647	140	10 742	110	25 986	265	45 785	468	72 330	739	590 072	6 032
gegen	1878	—	— 2 173	— 22	— 1 478	— 15	— 2 787	— 29	— 4 438	— 45	— 7 274	— 74	+ 45 773	+ 468
Summa	1879	12 410,44	—	—	—	—	—	—	—	—	28 090 996	2 263	175744204	14 644
gegen	1878	+1 011,63	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 48 932	— 198	—1367477	—1098
II. Privatbahnen.														
Unt. Staatsverwaltung stehend.														
lin-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,17	72 279	415	21 847	125	119 041	683	112 253	645	245 459	1 409	1 460 204	8 384
gegen	1878		+ 19 076	— 110	+ 762	+ 3	+ 15 308	+ 87	+ 5 406	+ 32	+ 23 529	+ 135	+ 94 594	+ 543
Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,93	1 173 970	1 037	1 274 600	1 077	1 019 697	901	3 271 309	2 763	4 612 806	3 896	30 803 293	26 018
gegen	1878	+ 20,54	— 43 881	— 59	— 3 302	— 21	— 79 053	— 88	+ 43 102	— 12	— 35 951	— 100	+ 268 656	— 228
Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1879	133,94	61 569	459	204 800	1 529	46 382	346	435 096	3 247	507 078	3 784	3 517 163	26 259
gegen	1878	—	— 6 735	— 51	— 3 928	— 29	— 8 282	— 62	— 36 719	— 275	— 45 001	— 337	+ 31 484	+ 235
lle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	94 921	322	78 580	267	113 160	384	373 665	1 268	511 999	1 738	3 251 895	11 038
gegen	1878	—	— 6 409	— 22	+ 9 924	+ 34	— 11 361	— 39	+ 24 314	+ 82	+ 16 019	+ 54	+ 105 957	+ 359
Hinter-pommersche Eisenbahn a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	55 088	322	20 222	117	99 817	583	96 917	562	212 014	1 229	1 319 040	7 647
gegen	1878	—	+ 5 874	+ 34	— 6 122	— 36	— 22 426	— 131	— 20 392	— 118	— 38 172	— 221	— 170 562	— 989
b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	132 996	671	14 871	75	94 464	476	53 666	272	160 818	811	893 374	4 505
gegen	1878	—	— 15 253	— 77	— 3 720	— 19	— 8 792	— 45	— 16 741	— 85	— 26 780	— 135	— 165 381	— 834
nster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	17 737	314	4 500	80	12 083	214	9 980	177	25 573	449	173 336	3 042
gegen	1878	—	+ 2 217	+ 39	+ 334	+ 6	+ 1 086	+ 19	— 350	— 4	+ 240	+ 4	+ 9 692	+ 171
Oberschlesische Eisenbahn . .	1879	743,84	337 285	497	584 959	786	407 251	600	2 051 046	2 757	2 476 042	3 692	18 726 397	25 186
gegen	1878	+ 4,10	+ 8 035	+ 12	— 6 844	— 14	— 4 510	— 7	+ 24 885	+ 18	+ 5 572	— 13	+ 275 100	+ 243
Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	159 916	1 566	—	—	59 147	579	59 819	586	344 016	3 368
gegen	1878	—	—	—	+ 8 773	+ 90	—	—	— 435	— 3	— 478	— 3	+ 26 675	+ 268
Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	83 665	400	87 855	416	146 212	699	344 345	1 631	537 915	2 547	3 610 759	17 097
gegen	1878	—	— 1 910	— 9	+ 14 547	+ 69	— 2 493	— 12	+ 21 616	+ 103	+ 18 591	+ 88	+ 90 945	+ 348
Breslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	377,17	179 154	475	116 660	309	199 777	530	283 969	753	551 010	1 461	3 603 071	9 553
. Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	+ 2 657	+ 7	+ 9 903	+ 26	— 83	—	+ 20 200	+ 54	+ 18 969	+ 50	+ 274 479	+ 728
Oppeln - Gr.-Strehlitz - Morgen-rother Eisenbahn	1879	49,43	4 415	89	1 612	33	3 000	61	3 926	80	8 126	164	64 610	1 670
Stargardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	38 007	221	33 338	194	62 200	361	134 776	782	248 396	1 442	1 696 499	9 850
gegen	1878	—	— 3 720	— 21	+ 1 340	+ 8	— 12 003	— 69	— 12 935	— 76	— 26 234	— 152	— 264 383	—1535
ein-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	114 380	948	54 573	453	94 990	788	158 452	1 314	276 972	2 297	1 808 388	14 995
gegen	1878	—	— 21 399	— 178	— 10 111	— 83	— 29 338	— 243	— 21 773	— 180	— 44 307	— 367	— 97 164	— 806
enburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	13 080	511	42 284	1 653	5 699	223	42 347	1 655	48 245	1 886	335 233	13 105
gegen	1878	—	— 3 153	— 124	— 1 216	— 48	— 1 241	— 48	— 1 564	— 62	— 2 689	— 105	+ 594	+ 23

1.	2.	3.	4. Betriebs-länge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11 Güter	12. pro km	13. in Summa incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. Juli im Ganzen
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1879	27,76	15 483	558	18 642	672	6 319	228	23 162	834	29 546	1 064	174 432
	gegen	1878	—	+ 650	+ 24	+ 2 726	+ 99	+ 97	+ 4	+ 3 238	+ 116	+ 3 342	+ 120	+ 11 498
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1879	26,73	24 255	907	14 169	530	15 049	563	25 343	948	40 451	1 513	273 435
	gegen	1878	—	— 2 519	— 95	+ 58	+ 2	— 1 177	— 44	+ 262	+ 10	+ 972	— 37	+ 3 266
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	6 339	518	32 604	2 666	1 969	161	20 112	1 644	22 136	1 810	145 520
	gegen	1878	—	+ 821	+ 67	+ 5 504	+ 450	+ 303	+ 25	— 12 341	—1010	— 11 996	— 981	— 76 377
	Summa	1879	4 082,79	—	—	—	—	—	—	—	—	10 844 405	2 656	72 200 665
	gegen	1878	+ 74,07	—	—	—	—	—	—	—	—	— 138 192	— 84	+ 483 683
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1879	31,98	15 292	643	44 007	1 407	3 703	156	36 436	1 139	43 510	1 361	294 472
	gegen	1878	—	— 1 739	— 73	— 2 448	— 45	— 826	— 35	— 721	— 23	+ 80	+ 3	+ 16 346
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	246 738	857	60 416	210	291 451	1 012	280 734	974	581 505	2 019	3 432 197
	gegen	1878	—	+ 10 440	+ 37	+ 2 143	+ 8	+ 5 415	+ 19	+ 13 819	+ 47	+ 18 362	+ 64	— 2 117
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1879	23,11	9 052	392	1 290	56	4 970	215	3 686	159	8 986	389	56 313
	gegen	1878	—	+ 547	+ 24	— 227	— 10	— 322	— 14	— 595	— 26	— 846	— 36	— 3 302
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn	1879	431,27	268 015	621	175 200	406	618 340	1 434	680 000	1 576	1 348 340	3 126	7 639 735
	gegen	1878	—	+ 14 476	+ 33	+ 10 890	+ 25	+ 22 297	+ 52	— 28 670	— 67	— 6 373	— 15	— 275 042
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1879	327,35	173 001	528	67 431	206	170 560	521	303 268	926	503 917	1 539	3 161 844
	gegen	1878	—	— 5 217	— 16	— 15 950	— 49	+ 16 507	+ 50	— 20 558	— 63	— 1 687	— 6	— 104 277
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1879	440,63	194 896	442	75 261	171	383 041	869	793 924	1 802	1 247 455	2 831	8 577 768
	gegen	1878	—	— 8 770	— 20	+ 44	—	— 14 078	— 32	+ 59 562	+ 135	+ 43 812	+ 99	—1089192
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	437 472	1 685	124 225	479	518 748	1 999	515 828	1 987	1 034 576	3 986	6 220 631
	gegen	1878	—	+ 32 206	+ 124	+ 4 920	+ 19	+ 29 641	+ 115	— 31 245	— 121	— 1 604	— 6	— 317 749
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	347,78	235 944	681	83 436	240	433 846	1 253	457 573	1 316	947 954	2 726	5 350 184
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	—	— 1 336	— 4	+ 8 263	+ 23	+ 5 506	+ 16	+ 19 408	+ 49	+ 30 503	+ 73	— 85 031
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	236,97	89 742	391	21 341	90	154 403	673	95 636	404	258 421	1 091	1 463 882
	gegen	1878	—	— 1 936	— 8	— 635	— 3	— 8 279	— 36	— 11 303	— 47	— 15 758	— 66	— 86 338
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1879	602,69	244 582	411	174 022	288	347 593	584	601 667	998	983 835	1 632	6 175 806
	gegen	1878	—	— 3 928	— 6	+ 13 351	+ 22	— 4 963	— 8	+ 32 725	+ 54	+ 27 012	+ 44	+ 211 775
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	55,50	16 368	295	5 553	100	14 240	257	13 961	252	30 701	553	222 566
	gegen	1878	—	— 3 121	— 56	— 799	— 14	— 916	— 16	— 3 409	— 61	— 4 175	— 75	— 10 254
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	152,00	34 479	227	38 727	255	41 628	274	116 859	769	167 521	1 102	986 271
	gegen	1878	—	— 6 238	— 40	+ 5 587	+ 37	— 4 323	— 28	+ 16 684	+ 110	+ 16 346	+ 108	+ 64 250
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	41,69	39 242	941	2 538	61	11 302	271	3 496	84	15 722	377	112 210
	gegen	1878	—	+ 734	+ 17	+ 299	+ 7	+ 795	+ 17	+ 447	+ 11	+ 1 189	+ 28	+ 1 992
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	31 753	330	24 533	255	17 944	187	31 376	327	57 624	600	434 688
	gegen	1878	—	— 1 526	— 16	+ 2 804	+ 29	— 984	— 10	— 3 946	— 41	— 5 127	— 53	+ 48 258
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1879	289,27	136 910	473	115 868	401	133 125	460	320 575	1 108	461 944	1 597	2 958 974
	gegen	1878	—	— 10 051	— 35	— 4 274	— 14	— 15 725	— 55	— 7 149	— 24	— 22 994	— 79	— 199 647
15	Holsteinische Marschbahn	1879	88,10	40 543	460	7 119	81	39 803	452	20 345	231	60 768	690	345 252
	gegen	1878	+ 54,70	+ 18 867	— 189	+ 1 829	— 77	+ 23 750	— 29	+ 8 427	— 126	+ 31 518	— 186	+ 169 652
16	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	104 401	5 800	4 044	225	51 678	2 861	8 037	445	61 115	3 384	270 997
	gegen	1878	—	— 20 278	—1127	+ 260	+ 15	— 8 978	— 509	+ 583	+ 31	— 8 395	— 478	— 25 174
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn	1879	441,43	311 275	758	665 305	1 507	506 940	1 235	1 456 753	3 300	2 171 627	4 920	14 264 022
	gegen	1878	+ 6,42	— 21 947	— 54	+ 9 018	— 2	— 75 630	— 185	+ 22 415	+ 3	— 51 696	— 190	+ 372 602
	b. Köln-Giessener Eisenbahn	1879	184,16	118 859	645	221 015	1 200	98 214	533	524 182	2 847	686 468	3 728	4 621 480
	gegen	1878	—	— 1 809	— 10	— 19 934	— 108	— 4 588	— 25	— 86 469	— 469	— 93 401	— 507	— 154 403
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1879	466,76	186 757	402	204 296	437	360 802	777	980 832	2 101	1 404 397	3 009	9 229 490
	gegen	1878	—	— 8 339	— 18	+ 743	— 213	— 35 703	— 77	+ 27 237	+ 58	— 8 144	— 17	+ 214 726
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	111,40	87 692	790	53 360	481	121 528	1 095	198 077	1 784	346 605	3 123	1 978 413
	gegen	1878	—	— 580	— 5	+ 8 442	+ 76	+ 1 297	+ 12	+ 27 175	+ 244	+ 28 693	+ 259	+ 78 974
19	Märkisch-Posener Eisenbahn	1879	271,90	58 700	216	39 867	147	131 787	484	138 893	511	285 418	1 049	1 899 270
	gegen	1878	—	— 997	— 3	— 791	— 2	+ 1 565	+ 5	— 4 241	— 15	+ 1 235	+ 4	— 1 534
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	1 000,89	631 726	631	346 905	347	1 101 251	1 100	1 581 757	1 580	2 803 346	2 800	17 895 521
	gegen	1878	+ 1,44	+ 6 124	+ 5	+ 18 410	+ 18	+ 9 537	+ 8	+ 61 629	+ 59	+ 32 799	+ 28	— 780 522
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	9 613	852	28 758	2 549	5 026	446	13 518	1 198	18 700	1 658	126 038
	gegen	1878	—	— 106	— 10	+ 419	+ 37	— 45	— 3	+ 223	+ 19	+ 158	+ 14	— 10 116
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1879	143,03	24 487	171	18 588	130	33 028	231	77 171	540	114 940	804	862 871
	gegen	1878	—	+ 2 564	+ 18	+ 5 667	+ 40	+ 2 309	+ 16	+ 16 121	+ 113	+ 16 348	+ 114	— 88 248
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1879	78,28	24 605	314	13 406	176	30 915	395	35 900	471	72 563	927	493 120
	gegen	1878	—	+ 94	+ 1	— 74	— 1	— 80	— 1	+ 236	+ 3	+ 156	+ 2	+ 19 578
23	Oberlausitzer Eisenbahn a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	20 744	140	14 481	98	21 550	146	37 730	255	59 280	401	419 753
	gegen	1878	—	— 3 507	— 24	+ 1 256	+ 9	+ 468	+ 4	+ 414	+ 3	+ 882	+ 7	+ 37 775
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	1 195	159	1 718	229	259	35	1 562	208	1 821	243	11 506
	gegen	1878	—	— 835	— 112	— 158	— 21	— 131	— 17	— 832	— 111	— 963	— 128	— 900
24	Oels-Gnesener Eisenbahn	1879	159,71	25 638	161	9 856	62	33 100	207	42 708	267	87 595	548	576 770
	gegen	1878	—	— 3 620	— 22	+ 1 706	+ 11	— 1 516	— 10	+ 9 260	+ 58	+ 5 450	+ 34	+ 31 129
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,17	86 171	355	39 978	165	102 913	424	295 418	1 216	418 331	1 722	2 776 759
	gegen	1878	—	— 16 125	— 66	+ 8 683	+ 36	— 2 713	— 11	+ 43 575	+ 180	+ 49 637	+ 205	—1231051
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1879	202,10	24 931	123	27 150	134	37 654	186	91 025	450	141 949	702	942 778
	gegen	1878	—	— 4 514	— 23	— 10 189	— 51	— 1 223	— 6	+ 62	—	+ 336	+ 2	+ 40 842
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1879	318,01	90 566	308	135 096	425	125 700	428	549 420	1 728	733 120	2 305	5 239 513
	gegen	1878	+ 0,71	— 4 034	— 14	— 186	—	— 7 648	— 26	— 765	— 2	— 8 413	— 27	+ 219 460
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 222,22	967 500	854	731 000	598	1 187 000	1 047	2 218 000	1 815	3 405 000	2 868	20 970 000
	gegen	1878	+ 211,07	— 25 197	— 254	+ 11 907	— 112	— 56 672	— 341	+ 54 991	— 324	— 1 681	— 501	+ 347 672
	b. Call-Trierer Eisenbahn	1879	118,16	17 900	151	24 900	211	27 000	229	94 000	796	121 000	1 025	867 800
	gegen	1878	—	— 6 144	— 52	— 3 706	— 31	— 15 894	— 134	— 10 258	— 86	— 26 152	— 120	— 55 972
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	17 485	331	11 625	220	11 583	219	19 277	365	33 286	631	200 557
	gegen	1878	—	+ 940	+ 18	+ 1 618	+ 30	+ 1 019	+ 19	+ 2 372	+ 45	+ 3 391	+ 64	+ 19 176

2.	3.	4. Betriebs-länge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Sum. incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. Juli 1879 im Ganzen	16. pro km
hleswigsche Eisenbahn . . .	1879	229,80	60 174	262	17 331	75	98 006	426	110 307	480	212 461	924	1 482 502	6 451
gegen	1878	—	— 9 662	— 41	— 1 341	— 6	— 21 198	— 93	— 37	—	— 22 455	— 98	+ 7 959	+ 35
hürin-ische Eisen-bahn a. Stammbahn . . .	1879	331,81	449 886	1 356	174 174	525	609 049	1 836	747 162	2 252	1 369 546	4 128	7 632 182	23 002
gegen	1878	—	— 44 973	— 135	+ 754	+ 2	— 11 937	— 36	+ 23 012	+ 70	+ 9 034	+ 28	— 8 101	— 24
b. Gotha-Leinefelde .	1879	67,13	37 198	554	13 936	208	28 155	419	39 431	587	68 388	1 019	445 555	6 637
gegen	1878	—	— 2 816	— 42	— 590	— 8	+ 4	—	+ 1 614	+ 24	+ 1 283	+ 19	+ 5 666	+ 84
c. Gera-Eichicht . .	1879	77,00	38 029	494	27 293	354	27 015	351	61 398	797	89 828	1 167	524 346	6 810
gegen	1878	—	— 5 118	— 66	+ 2 269	+ 29	— 2 039	— 26	+ 9 241	+ 120	+ 6 895	+ 90	+ 6 619	+ 86
lsit-Insterburger Eisenbahn . .	1879	53,93	12 803	237	5 002	93	24 041	446	13 795	256	43 187	801	277 910	5 153
gegen	1878	—	— 2 093	— 39	— 3 817	— 71	— 4 643	— 86	— 7 500	— 138	— 10 919	— 202	— 39 018	— 724
estholsteinische Eisenbahn . .	1879	78,50	15 970	203	5 095	65	15 094	192	14 250	181	29 752	379	152 378	1 941
gegen	1878	—	+ 460	+ 5	+ 1 304	+ 17	— 2 535	— 33	+ 1 552	+ 19	— 674	— 9	— 24 313	— 310
esselburen-Heider Eisenbahn .	1879	14,50	5 407	373	1 651	114	2 467	170	1 745	120	4 212	290	26 451	1 824
essische Ludwigs-bahn a. nicht garant. Linien	1879	395,00	412 402	1 091	171 191	453	473 072	1 252	554 722	1 467	1 041 318	2 755	6 057 862	16 029
gegen	1878	+ 20,00	+ 12 769	+ 25	— 759	— 6	— 2 516	— 16	+ 9 482	+ 13	+ 4 466	— 10	— 140 175	— 499
b. garantirte Linien .	1879	180,00	109 925	611	43 446	241	62 050	345	55 211	307	119 686	665	751 607	4 176
gegen	1878	—	— 19 410	— 108	— 7 027	— 39	— 2 922	— 16	— 5 141	— 28	— 6 954	— 39	— 81 312	— 451
ecklenburgische Eisenbahn . .	1879	321,57	102 627	319	23 658	74	200 336	623	158 636	493	377 141	1 173	2 396 833	7 454
gegen	1878	—	— 337	— 1	— 13	—	— 510	— 2	— 6 474	— 20	— 18 705	— 58	— 234 723	— 729
al-Eisenbahn	1879	74,80	50 950	681	10 853	145	36 393	487	30 877	413	68 093	911	379 982	5 080
gegen	1878	—	— 312	— 4	— 1 463	— 20	+ 66	+ 1	— 2 466	— 33	— 2 069	— 28	— 10 786	— 144
eimar-Geraer Eisenbahn . . .	1879	68,11	32 720	480	7 576	111	34 933	513	18 541	272	53 776	789	304 340	4 468
gegen	1878	—	— 2 023	— 30	— 292	— 5	+ 1 072	+ 18	+ 1 558	+ 21	+ 2 620	+ 38	+ 1 863	+ 27
ichs.-Thüringische Ost-Westb. .	1879	33,80	7 941	235	12 083	357	3 763	111	13 283	393	18 328	542	111 722	3 305
gegen	1878	—	— 341	— 10	+ 1 885	+ 55	— 112	— 4	+ 1 748	+ 52	+ 2 210	+ 65	+ 11 053	+ 327
utin-Lübecker Eisenbahn . .	1879	33,00	24 419	740	2 740	83	19 294	585	7 406	224	28 520	864	151 472	4 590
gegen	1878	—	+ 2 557	+ 78	— 31	— 1	+ 651	+ 20	— 116	— 4	+ 1 013	+ 30	— 5 100	— 155
raunschweigische Eisenbahn .	1879	340,78	—	—	—	—	259 205	761	609 712	1 789	898 520	2 637	5 522 004	16 204
gegen	1878	—	—	—	—	—	— 28 803	— 84	+ 40 870	+ 120	+ 11 363	+ 34	— 127 213	— 373
alberstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	12 786	680	4 555	242	7 006	373	6 142	327	13 648	727	67 722	3 608
gegen	1878	—	— 1 965	— 105	+ 4	—	— 975	— 52	— 49	— 2	— 1 205	— 63	— 29 360	—1556
Werra-Eisenbahn	1879	172,00	56 986	331	33 430	194	94 476	549	159 082	925	256 776	1 493	1 442 974	8 389
gegen	1878	—	— 1 593	— 10	+ 4 187	+ 24	+ 303	+ 1	+ 10 564	+ 62	+ 11 367	+ 66	+ 5 190	+ 30
Wernshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 851	407	2 047	292	1 037	148	2 590	370	3 719	531	23 236	3 319
gegen	1878	—	— 299	— 43	— 33	— 5	— 78	— 11	+ 240	+ 34	+ 167	+ 24	+ 288	+ 41
otha-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1879	17,30	12 830	742	1 618	94	8 003	463	3 088	179	11 237	650	62 303	3 601
gegen	1878	—	— 5 563	— 321	+ 17	+ 1	— 2 229	— 128	— 307	— 17	— 2 646	— 152	— 8 406	— 486
Summa	1879	11 425,65	—	—	—	—	—	—	—	—	25 427 506	2 225	158892832	14 133
gegen	1878	+ 308,13	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 39 456	— 79	—3270080	— 498
Im Ganzen	1879	27 918,88	—	—	—	—	—	—	—	—	64 362 907	2 305	406837701	14 896
gegen	1878	+1 393,83	—	—	—	—	—	—	—	—	— 49 804	— 124	—4153874	— 706

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Juli 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Juli 1879	Im Monat Juli 1879 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat Juli: 1879 für Personen und Gepäck	1879 für Güter	1879 im Ganzen	1879 per Kilom.	1878 im Ganzen	1878 per Kilom	Differenz per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende Juli 1879 im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden			
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn . . .	267	17 253	13 942	17 498	46 554	64 052	240	59 477	233	+ 7·6	386 244	1 447
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	367	54 335	93 387	51 520	296 219	347 739	948	336 117	916	+ 3·5	1 957 385	5 333
Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft . .	2 011	391 763	442 069	708 235	2 302 385	3 010 620	1 497	2 747 079	1 367	+ 9·5	18 086 346	9 003
Südbahn-Gesellschaft	2 240	707 407	390 750	940 809	2 197 875	3 138 684	1 401	2 954 313	1 320	+ 6·1	20 259 382	9 044
Ungarische Westbahn	373	55 360	21 114	47 290	62 410	109 700	294	93 833	252	+ 16·7	828 634	2 222
Summa . . .	5 258	1 226 118	961 262	1 765 352	4 905 443	6 670 795	1 269	6 190 819	1 178	+ 7·7	41 517 991	7 899
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	94	74 952	250 731	38 821	186 105	224 926	2 393	194 157	2 066	+ 15·8	1 559 142	16 587
Böhmische Nordbahn	180	64 900	51 574	34 844	103 201	138 045	767	137 728	765	+ 0·3	837 875	4 655
Böhmische Westbahn	201	50 996	82 294	61 304	193 450	254 754	1 267	261 586	1 301	— 2·6	1 735 943	8 637
Buschtiehrader Eisenbahn	397	81 928	178 074	129 079	274 734	403 813	1 017	382 779	964	+ 5·5	2 390 660	6 002
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . .	86	34 581	74 991	11 863	102 728	114 591	1 332	127 709	1 485	— 10·3	861 984	10 023
Elbogener Localbahn-Gesellschaft .	5	1 608	6 452	549	2 022	2 571	514	1 970	394	+ 30·5	16 409	3 282
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	12 648	11 453	14 045	37 932	51 977	287	51 741	286	+ 0·3	287 392	1 588
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz	352	78 394	81 137	133 802	592 036	725 838	2 062	783 108	2 225	— 7·3	4 307 677	12 238
neues Netz	241			46 354	110 935	157 289	653	236 702	982	— 33·5	918 402	3 811
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G. .	91	30 183	44 403	16 002	89 225	105 227	1 156	90 427	994	+ 16·3	724 625	7 963
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	177 252	105 340	334 799	423 150	757 949	1 065	731 759	1 028	+ 3·6	4 206 050	5 907
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	321 913	122 670	391 329	548 671	940 000	2 350	863 857	2 160	+ 8·8	5 742 873	14 357
Lambach-Gmunden	27	5 208	3 832	3 569	3 634	7 203	267	8 530	316	— 15·5	44 500	1 648
Linz-Budweis	144	14 077	15 137	17 554	47 365	64 919	451	78 838	547	— 17·6	447 676	3 109
Neumarkt-Braunau	58	13 155	49 294	16 150	96 140	112 290	1 936	88 606	1 528	+ 26·7	896 992	15 465
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	35 126	. .	17 590	17 590	880	11 750	588	+ 49·7	140 233	7 012
Salzburg-Tiroler Bahn	290	59 462	16 726	52 617	40 158	92 775	320	100 327	346	— 7·5	469 553	1 619
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	120 665	98 292	127 741	233 916	361 657	445	380 398	468	— 4·9	2 244 656	2 764

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Juli 1879 (Kilom.)	Im Monat Juli 1879 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monat Juli 1879: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	1878: im Ganzen (Gulden)	per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende Juli 1879: im Ganzen	per Kilom.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	187 834	306 342	351 534	1 586 501	1 938 035	2 781	1 872 070	2 769	+ 0·4	13 632 965	19 559
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	31 842	29 785	33 525	56 439	89 964	638	87 275	619	+ 3·1	676 240	4 796
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.): Lemb.-Czernow.	267	29 253	31 154	54 090	190 326	244 416	915	212 718	797	+ 14·8	1 336 222	5 005
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.): Czern.-Suczawa	90	9 821	14 696	15 935	44 702	60 637	674	44 016	489	+ 37·8	325 686	3 619
Leoben-Vordernberger Bahn	15	9 264	19 844	1 368	15 071	16 439	1 096	13 018	868	+ 26·3	102 913	6 861
Mährische Grenzbahn	109	14 560	9 240	7 922	16 372	24 294	223	28 756	264	— 15·5	154 929	1 421
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	20 595	20 109	17 800	46 112	63 912	420	58 030	382	+ 9·9	432 576	2 846
Oesterreichische Nordwestbahn: Garantirte Strecke	623	139 005	129 194	179 855	429 930	609 785	979	614 423	986	— 0·7	3 660 893	5 876
Oesterreichische Nordwestbahn: Ergänzungsnetz	305	58 138	108 294	58 119	215 776	273 895	898	276 710	907	— 1·0	1 870 810	6 134
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	7 913	9 030	3 617	18 402	22 019	667	18 312	555	+ 20·2	151 206	4 582
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Alte Linien	155	17 238	23 342	14 099	51 224	65 323	421	64 448	416	+ 1·2	474 327	2 910
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	10 350	12 803	8 085	23 128	31 213	322	28 918	298	+ 8·1	237 081	2 444
Prag-Duxer Eisenbahn	155	11 890	30 217	11 859	58 425	70 284	453	67 485	435	+ 4·1	532 711	3 437
K. K. Staatsbahnen: Braunau-Strasswalchener B.	37	4 784	1 989	2 401	2 586	4 987	135	4 321	117	+ 15·4	38 553	1 042
K. K. Staatsbahnen: Dalmatiner Bahn	105	2 540	3 115	2 344	5 226	7 570	72	8 578	82	— 12·2	41 868	399
K. K. Staatsbahnen: Dniester Bahn	112	33 224	4 829	10 070	23 809	33 879	302	27 582	246	+ 22·8	192 503	1 719
K. K. Staatsbahnen: Donau-Ufer Bahn	8	. .	13 086	. .	4 249	4 249	531	270	54	† 883·3	25 970	3 246
K. K. Staatsbahnen: Istrianer Bahn	143	4 228	2 631	4 755	7 797	12 552	88	9 096	64	+ 37·5	79 896	559
K. K. Staatsbahnen: Kriegsdorf-Römerstadt	14	1 544	4 285	423	1 952	2 375	170	. .	. .	. .	14 763	1 055
K. K. Staatsbahnen: Niederösterr. Staatsbahnen	154	27 918	16 455	16 458	26 019	42 477	276	34 127	222	+ 24·3	232 621	1 511
K. K. Staatsbahnen: Rakonitz-Protiviner Bahn	144	13 572	13 663	10 076	19 416	29 492	205	26 478	184	+ 11·4	182 305	1 266
K. K. Staatsbahnen: Tarnow-Leluchow (Orló)	151	12 146	4 623	18 021	14 698	32 719	217	33 926	225	— 3·6	163 233	1 081
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	65 498	77 563	42 133	162 540	204 673	723	224 630	794	— 8·9	1 328 421	4 694
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	29 404	50 063	30 800	80 036	110 836	924	114 798	957	— 3·4	704 143	5 868
Vorarlberger Bahn	96	37 394	13 504	16 083	15 956	32 039	334	42 754	445	— 24·9	220 026	2 292
Wien-Pottendorf Wiener-Neustädter Bahn	67	13 075	25 723	9 056	43 711	52 767	788	43 177	644	+ 22·3	337 427	5 036
Summa	8 564	1 925 952	2 203 105	2 350 850	6 263 395	8 614 245	1 006	8 487 888	995	+ 1·1	54 982 930	6 414
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	81 315	32 244	51 827	109 200	161 027	411	170 682	435	— 5·5	941 211	2 401
Arad-Körösthaler Bahn	62	6 935	8 788	4 773	19 976	24 749	399	18 859	304	+ 31·3	114 430	1 846
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	8 400	5 400	9 000	14 000	23 000	404	30 366	533	— 24·2	245 667	4 310
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	12 068	10 021	7 243	23 415	30 658	185	24 836	150	+ 23·3	214 992	1 295
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1 236	3 295	520	6 724	7 244	123	7 160	121	+ 1·7	50 130	850
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	19 822	19 625	22 242	79 724	101 966	352	103 725	358	— 1·7	683 399	2 357
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	14 113	25 099	7 210	48 900	56 110	825	60 173	885	— 6·8	362 538	5 331
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	10 938	54 832	7 327	99 143	106 470	1 566	118 407	1 741	— 10·1	580 689	8 540
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	13 264	10 568	8 725	22 782	31 507	358	24 270	276	+ 29·7	215 862	2 453
Theiss Eisenbahn	585	97 000	86 000	150 000	415 000	565 000	966	493 244	843	+ 14·6	3 571 901	6 106
Ungarische Nordostbahn	580	63 323	41 344	65 843	169 859	235 702	406	233 856	403	+ 0·7	1 352 948	2 333
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Nördliche Linien	607	66 243	112 916	156 489	386 790	543 279	895	520 542	858	+ 4·3	3 439 159	5 666
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Oestliche Linien	635	31 130	27 569	65 553	136 527	202 080	318	222 876	368	— 13·6	1 325 020	2 165
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Südliche Linien	278	16 786	20 322	20 307	73 610	93 917	338	71 736	258	+ 31·0	497 763	1 791
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gran-Bresnitz-Schemnitz	23	655	1 657	863	2 758	3 621	157	4 509	196	— 19·0	30 068	1 307
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gömörer Industriebahnen	168	6 145	10 707	5 976	24 617	30 593	182	33 493	199	— 8·5	212 688	1 266
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Dalya-Vinkovci-Brod	103	6 561	7 073	5 458	9 986	15 444	150	. .	. .	. .	150 122	1 532
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Waagthalbahn	140	30 182	11 109	25 185	27 482	52 667	376	51 791	370	+ 1·6	336 568	2 404
Summa	4 369	486 116	488 569	614 541	1 670 493	2 285 034	525	2 190 525	517	+ 1·5	14 325 155	3 300
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 258	1 226 118	961 262	1 765 352	4 905 443	6 670 795	1 269	6 190 819	1 178	+ 7·7	41 517 991	7 899
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 564	1 925 952	2 203 105	2 350 850	6 263 395	8 614 245	1 006	8 487 888	995	+ 1·1	54 982 930	6 414
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 369	486 216	488 569	614 541	1 670 493	2 285 034	523	2 190 525	517	+ 1·5	14 325 155	3 300
Hauptsumme	18 191	3 638 186	3 652 936	4 730 743	12 839 331	17 570 074	966	16 869 232	936	+ 3·2	110826076	6 100

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 68. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 5. September 1879.

Zur Verminderung der Betriebsausgaben.

Die für sachliche Erörterungen wenig geeignete persönliche Färbung der Erwiderung in No. 64 auf meinen Aufsatz in No. 40 dieser Zeitung veranlasst mich um so mehr auf die Sache noch einmal zurückzukommen, als in dieser Erwiderung einerseits falsche Auffassungen des von mir Gesagten Platz gegriffen haben, und andererseits verschiedene Ausführungen nicht zutreffen und der Widerlegung bedürfen.

Der Herr Verfasser vermisst in meinem Aufsatze zunächst Nachweisungen darüber, dass sich die Koch'schen Berechnungen als richtig erwiesen haben. Nun, ich habe angenommen, dass die Vortheile des Langsamfahrens im Allgemeinen so anerkannt sind, dass es nicht erst einer besonderen Nachweisung der Richtigkeit der Koch'schen Berechnungen bedarf. Die in den letzten Jahren durch die Concurrenzbestrebungen der verschiedenen Bahnen hervorgerufene verhältnissmässig grosse Geschwindigkeit liess es mir, namentlich mit Rücksicht auf die immer mehr abnehmende Rentabilität der Bahnen, nicht ungerechtfertigt erscheinen, auf jene Vortheile wieder einmal hinzuweisen, um so mehr, als Herr Koch sich das Verdienst erworben hat, letztere, so genau und richtig er es nach dem vorhandenen Material vermochte, in Zahlen vor Augen zu führen. Ob die von Herrn Koch berechneten Resultate 10 pCt. zu gross oder zu klein sind, kommt zunächst nicht in Frage; jedenfalls steht fest, dass durch angemessene Verminderung der Geschwindigkeit erhebliche finanzielle Vortheile erzielt werden und dass deren Einführung daher im Interesse aller Bahnen liegt.

Im Uebrigen bin ich in der Lage, einige positive, sehr erfreuliche Resultate des Fahrens mit verminderter Geschwindigkeit, wenn auch nicht genau in Geld ausgedrückt, aber doch überzeugend genug, mitzutheilen.

Auf sämmtlichen Strecken der Hannoverschen Staatsbahn haben seit kurzer Zeit Ermässigungen der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge stattgefunden, und zwar auf solchen Strecken, auf welchen Zuganschlüsse aufrecht zu erhalten waren, allerdings zunächst nur in geringem Umfange und mit geringer Intensität. Wo es aber die Betriebsverhältnisse zuliessen, hat eine durchgreifende Aenderung des Fahrplans stattgefunden. Namentlich ist es in einem Commissionsbezirk angängig gewesen, fast sämmtliche Definitiv-Güterzüge ganz erheblich zu verlangsamen und zwar, während die reine Fahrgeschwindigkeit derselben (im Flachlande) früher 17,3 bis höchstens 21,3 Minuten pro 10 km betrug, ist dieselbe je nach den Betriebsverhältnissen bis auf 27 und 28 Minuten, bei einigen, zunächst nur wenigen Zügen sogar bis auf 30 Minuten pro 10 km ermässigt worden. In grösseren Steigungen hat eine noch stärkere Ermässigung derselben stattgefunden. Von einer bestimmten „allein glücklich machenden" Normalgeschwindigkeit, wie sie nach der Meinung des Herrn Verfassers der Erwiderung von mir für alle Bahnen vorgeschlagen sein soll, ist also gar keine Rede; die Geschwindigkeiten variiren auch im Flachlande nicht nur in den verschiedenen Zügen, sondern sogar bei ein und demselben Zuge, ganz wie es die Betriebsverhältnisse auf den verschiedenen Strecken als am zweckmässigsten erscheinen liessen. Mein Vorschlag geht im Gegentheil dahin, die jezt zum grossen Theil eingeführte „nicht glücklich machende" Normalgeschwindigkeit von rot. 20 Minuten pro 10 km zu beseitigen und dafür jedesmal diejenige Geschwindigkeit einzuführen, welche nach Massgabe der verschiedenen Betriebsverhältnisse die günstigste ist.

Hierbei will ich gleich erwähnen, dass diese Fahrplanänderungen ohne jede Vermehrung der Maschinen, Wagen und des Fahrpersonals haben erfolgen können.

Sehr bald nach Einführung der ermässigten Geschwindigkeiten beantragte eine Commission, in deren Bezirk diese Ermässigung zunächst nur in geringem Umfange angängig war, aus eigener Initiative mit Rücksicht auf die dadurch erfolgte Vermehrung der Leistungsfähigkeit der Maschinen um ca. 15 pCt. eine Abänderung der Tabelle über die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Maschinenkategorien, sowie die Reduction der Kohlen-Prämiensätze. Eine gleiche Zunahme der Leistungsfähigkeit der Maschinen ergab sich auch auf anderen Strecken; die Maschinen befördern jetzt, je nach den Steigungsverhältnissen, 15—20 Achsen mehr als früher, und Züge, welche früher mit 2 Maschinen gefahren wurden, werden jetzt bei derselben Zugstärke mit 1 Maschine befördert. Sind das nicht ganz wesentliche Resultate? Es hat also nicht eine Vermehrung, sondern gerade umgekehrt eine Verminderung der erforderlichen Maschinen stattgefunden, welche noch in erhöhtem Masse eintreten wird, falls es gelingen sollte, die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit in noch grösserem Umfange zur Einführung zu bringen. Es lässt sich mit Sicherheit annehmen, dass die Kosten des Vorspanndienstes sich wesentlich vermindern werden und dass auch eine Verminderung der Anzahl der Güterzüge eintreten wird. Hiermit wird also alles das, was über Vermehrung der Werkstätten, Belastung der Centralverwaltung etc. gesagt ist, hinfällig.

Es kann zwar der ungünstige Fall eintreten, dass gerade durch die Verlangsamung eines bestimmten Zuges der Maschinenturnus ein sehr ungünstiger werden und einen Mehrbedarf an Maschinen erfordern würde; in einem solchen Falle habe ich selbstverständlich von der Fahrplanänderung abgesehen, dass sind aber Fälle, wie sie bei jeder Fahrplanconstruction vorkommen können und stets einer sorgfältigen Prüfung bedürfen.

Wenn nun bei der Hannoverschen Bahn als Hauptresultat der ermässigten Geschwindigkeit sich eine Verminderung der Maschinen ohne Vermehrung des Fahrpersonals und der Wagen ergeben hat, so sind die Betriebsverhältnisse dieser Bahn doch nicht so abnorm, dass gleich günstige Resultate sich nicht auch auf anderen Bahnen erzielen liessen. Eine Vermehrung des Fahrpersonals und der Wagen kann allerdings unter Umständen eintreten, doch verschwinden die Kosten derselben gegenüber den anderweit erzielten Ersparnissen, wenn die Verlangsamung der Güterzüge durchgreifend eingeführt wird.

Dass Kohlen erspart werden, giebt auch der Herr Verfasser der Erwiderung zu; und wenn die Preise derselben auch noch so niedrig sein mögen, so ist die Kohlenersparniss um so wichtiger, als damit die Reparaturkosten der Locomotiven eng zusammenhängen. Dieselben vermindern sich mit dem Kohlen-

verbrauch und mit der Abnahme der Geschwindigkeit. In ersterer Beziehung hat Herr Koch den interessanten Nachweis geliefert, dass die Reparaturkosten von Maschinen gleicher Gattung und gleichen Alters unter gleichen Betriebsverhältnissen fast genau dem Kohlenverbrauch proportional wachsen, indem in nachstehender Tabelle, welche ich seiner gütigen Mittheilung verdanke, auf Grund der Anlage XVII des Geschäftsberichts der Köln-Mindener Bahn pro 1875 die Leistungen und Reparaturkosten der Güterzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen mit dem Kohlenverbrauch verglichen werden. Die erste Position giebt die Durchschnittszahlen für alle diese Locomotiven an. Die zweite Position enthält die Zahlen für diejenigen Locomotiven, bei welchen der Kohlenverbrauch pro Kilometer grösser war als der Durchschnitt, und die dritte Position die, bei welchen er hinter dem Durchschnitt zurückblieb.

Leistungen, Reparaturkosten und Kohlenverbrauch der Güterzuglocomotiven mit drei gekuppelten Achsen der Köln-Mindener Bahn im Jahre 1875.

Position	Zahl der Locomotiven	Leistung pro Locomotive km	Kohlenverbrauch pro Locomotive t	Reparaturkosten in Mark		
				pro Stück	pro t Kohlen	pro km Fahrt
1	145	23 008	411	1 905	4,635	0,0828
2	49	21 578	435	2 013	4,628	0,0933
3	96	23 738	399	1 850	4,637	0,0779

Kohlenersparniss ist demnach viel wichtiger, als der Herr Verfasser annimmt.

Ausserdem nehmen die Reparaturkosten der Locomotiven nahezu im Verhältniss der Geschwindigkeit ab, so dass dieselben proportional dem Product aus dem Kohlenverbrauch und der Geschwindigkeit gesetzt werden können.

Der Herr Verfasser führt das Protocoll einer Oberbeamtenconferenz d. d. Dessau, den 27. März d. J. — ich folge den einzelnen Punkten der Erwiderung — gegen meine Ausführungen mit der Mahnung an, das Resultat dieser Conferenz, wenn auch nicht zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, so doch meinerseits zu beherzigen. Ich habe das, was in dieser Conferenz über fragliche Angelegenheit verhandelt ist, mir längst zu Herzen genommen und nehme auch nicht den geringsten Anstand, das Resultat der Conferenz zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, umsomehr, als die in dem Protocoll niedergelegten Anschauungen ganz den meinigen entsprechen und ich das Protocoll in seinem vollen Umfange unterschreibe.

Das Protocoll in seinem allgemeinen Theil lautet wörtlich:

„Versammlung ist nach längerer eingehender Debatte darüber einig, dass die Verlangsamung nicht nur der Güter-, sondern sämmtlicher Züge im wirthschaftlichen Interesse der Eisenbahnen liegt. Als Ziel soll bei Güterzügen eine Geschwindigkeit von 3 Minuten pro Kilometer auf horizontaler Bahn angestrebt werden.

Für Steigungen sind entsprechende Zuschläge, für Neigungen*) entsprechende Abzüge zu machen.

Das Mass dieser Zuschläge zu bestimmen, bleibt jeder Verwaltung nach ihren betr. Erfahrungen überlassen".

Das sind fast wortgetreu meine Vorschläge und ich freue mich, dieselben von einer Anzahl Fachgenossen acceptirt zu sehen. Weiter heisst es dann:

„In wie weit das gesteckte Ziel zu erreichen ist, kann nur bei jedem einzelnen Zuge bezw. Fahrplan geprüft werden, wobei alle weiteren einschlägigen Verhältnisse in Betracht zu ziehen sind.

Insonderheit ist zu erwägen, ob in Folge der Verlangsamung der Güterzüge eine schlechtere Ausnutzung des Begleitpersonals und der Zugmaschinen eintritt, oder gar eine Vermehrung der letzteren erforderlich wird, durch welche die zu hoffenden Ersparnisse an Kohlen und Schmiermaterial u. s. w. mehr als ausgeglichen werden würden. Die localen und Concurrenzverhältnisse jeder Bahn müssen gleichfalls berücksichtigt werden. Zweifellos tritt bei Verlangsamung sämmtlicher Güterzüge in der Wagenausnutzung eine Verschlechterung ein. Versammlung glaubt jedoch diesen Umstand, mit Rücksicht auf den zeitigen, meist immer vorhandenen Wagenüberfluss, ausser Betracht lassen zu können".

Gewiss ist dies Alles in sorgfältige Erwägung zu ziehen und darf ich in Beziehung auf Maschinen, Personal und Wagen auf das bereits oben Gesagte verweisen.

Wenn nun nach dem ferneren Inhalt des Protocolls bei der Specialprüfung der einzelnen Fahrpläne der Versuch, die Verbandszüge unter Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit abzuändern, zu keinem Resultat geführt hat, so darf dies durchaus nicht Wunder nehmen, da die Verlegung durchgehender Verbandszüge so einschneidende Aenderungen des ganzen Fahrplans mehrerer Bahnen bedingt, dass dieselben nicht in einer Conferenz mit einem Schlage übersehen und erledigt werden können. Hat doch die durchgreifende Fahrplanänderung in einem Commissionsbezirk der Hannoverschen Staatsbahn, welche übrigens sogar mehr interner Natur war, wegen der erforderlichen Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse eine Zeit von mehreren Monaten erfordert.

*) Soll heissen: für Gefälle.

Der Schluss des qu. Protocolls, so weit es sich auf den fraglichen Gegenstand bezieht, lautet wörtlich:

„Mit Rücksicht darauf, dass nach dem Resultat der Specialberathungen ein durchschlagender Erfolg für sämmtliche Züge und sämmtliche Verwaltungen nur dann zu erwarten ist, wenn sämmtliche concurrirenden Routen die angeregte Verlangsamung der Güterzüge eintreten lassen, empfiehlt Versammlung, die nach einer Geschwindigkeit von 3 Minuten pro Kilometer auf horizontaler Bahn zu bemessenden Fahrgeschwindigkeiten zunächst nur im internen und nachbarlichen Verkehr, soweit ohne Benachtheiligung der Concurrenzen möglich, vom 15. Mai cr. ab anzuwenden, die Ausdehnung auf sämmtliche Güterzüge aber bis zum Winterfahrplan zu verschieben etc."

Diese vorgeschlagene Massregel ist auf der Hannoverschen Staatsbahn, soweit möglich, befolgt worden.

In Betreff der Concurrenzverhältnisse will ich nur kurz erwähnen, dass dieselben allerdings leider berücksichtigt werden müssen; aus diesem Grunde fahren die Berlin-Kölner Stückgüterzüge auch nach wie vor auf der Hannoverschen Bahn mit einer verhältnissmässig grossen Geschwindigkeit. Der Herr Verfasser behauptet zwar, eine so schnelle Beförderungsweise sei durch das Interesse des Handelsstandes geboten; es unterliegt aber wohl keinem Zweifel, dass nicht letzteres, sondern die gegenseitigen Concurrenzbestrebungen zu dieser Beschleunigung geführt haben. Ständen die beiden Concurrenzrouten unter einer Verwaltung, so wären diese beschleunigten Güterzüge niemals ins Leben getreten, da die Forderung, dass die Güterbeförderung zwischen Berlin und Köln in 36 Stunden geschieht, viel zu weit gehend ist; legt der Handelsstand einen so hohen Werth auf die schnelle Beförderung, so mag dieser die Fracht als Eilgut aufgeben und den Bahnen die durch schnellere Beförderung erwachsenden grösseren Unkosten auch ersetzen.

Vom Herrn Verfasser wird ferner behauptet, dass trotz der mangelhaften Grundlage, auf welcher die Koch'schen Berechnungen in Betreff der Bahn-Unterhaltungskosten beruhen sollen, von mir das Resultat dieser Rechnung als so unbestreitbar angesehen sei, dass sofort alle Verwaltungen 7 Wochen vor Einführung eines neuen Fahrplanes den ganzen Güterzugfahrplan abändern sollten. Dies ist von Niemandem, am allerwenigsten von mir verlangt; ich verweise in dieser Beziehung einfach auf den Schlusspassus meines Aufsatzes. Auch habe ich in Betreff der Ersparnisse bei der Bahnunterhaltung gerade mit Rücksicht auf den vom Herrn Verfasser hervorgehobenen Gesichtspunkt ausdrücklich angedeutet, das erstere wohl etwas zu hoch berechnet seien. Immerhin sind diese Ersparnisse nicht zu unterschätzen. Denn selbst wenn man nur die Schienenabnutzung in Rechnung zieht und die übrigen durch die Güterzüge bewirkten Bahn-Unterhaltungskosten als unerheblich ausser Betracht lässt, so muss sich durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit eine nicht unwesentliche Ersparniss ergeben, wenn man erwägt, dass die Schienenabnutzung ausser von der Fahrgeschwindigkeit auch von der beförderten Bruttolast abhängig ist und letztere mit der in Folge gesteigerter Leistungsfähigkeit verminderten Anzahl über die Schienen rollender Locomotiven entsprechend vermindert wird. Die Einwirkung der Locomotiven auf die Schienenabnutzung giebt Freycinet für jede Tonne Locomotivgewicht auf 12 t, Launhardt auf 4 t Wagengewicht an, während Koch dieselbe aus der Radreifenabnutzung der Locomotiven und Wagen auf 2 t Wagengewicht berechnet. Selbst bei Annahme des letzteren Resultats würde jede ersparte Locomotive bei rot. 60 t Gewicht (incl. Tender) hinsichtlich der Schienenabnutzung ein Wagengewicht von 120 t oder von etwa 24 Achsen à 5 t repräsentiren.

Bei dieser Gelegenheit kann ich nicht unterlassen, besonders darauf hinzuweisen, dass Herr Koch in seinem neuesten Werke „Das Eisenbahn-Maschinenwesen"*), welches dem Herrn Verfasser der Erwiderung unbekannt sein muss, die Schienenabnutzung etc. auf bedeutend sicherer Grundlage als früher, nämlich auf Grund sorgfältiger Ermittelung der Radreifenabnutzung einer grossen Anzahl von Wagen, berechnet.

Wenn in der Erwiderung ferner gesagt wird, dass in einem Gefälle von 1 : 150 ein Güterzug, welcher mit einer Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde hinabrollt, das Geleise weniger abnutzt, als ein Zug, dessen Geschwindigkeit durch starkes Bremsen auf 15 km pro Stunde ermässigt wird, so ist dies nicht zutreffend. Jeder in stärkeren Gefällen fahrende Zug nimmt zeitweise Geschwindigkeiten an, welche grösser sind als die vorgeschriebenen, und muss daher in seiner Geschwindigkeit stets entsprechend regulirt werden. Je grösser die Geschwindigkeit überhaupt, desto leichter

*) Obiges Werk enthält viele für die vorliegende Frage höchst schätzenswerthe Untersuchungen.

treten Geschwindigkeitsüberschreitungen ein und die dann mit dem Quadrat der Geschwindigkeit wachsende lebendige Kraft des Zuges muss durch Bremsen wieder vernichtet werden.

Was endlich in der Erwiderung gegen die von mir hervorgehobene grössere Regelmässigkeit des Betriebes bei ermässigter Fahrgeschwindigkeit in Betreff „vollbelasteter Züge" bei „ausgenutzter Zugkraft" angeführt wird, ist einestheils nicht richtig, anderntheils nicht recht verständlich. Die Leistungsfähigkeit einer Maschine hängt einmal von ihrem adhärirenden Gewicht ab, welches die Maximal-Zugstärke bestimmt, und zweitens von der Dampf-Productionsfähigkeit des Kessels, welche die Geschwindigkeit begrenzt. Bei voller Ausnutzung des adhärirenden Gewichts der Maschine und der Dampfproduction des Kessels giebt es überhaupt nur eine bestimmte Geschwindigkeit und kann daher in diesem Fall füglich nicht von langsam und schneller fahrenden Zügen die Rede sein. Da nun die volle Leistungsfähigkeit einer Maschine niemals dauernd ausgenutzt werden kann, die wirkliche Leistung derselben vielmehr in der Regel mehr oder weniger hinter dem erreichbaren Maximum zurückbleibt und langsam fahrende Züge bis zu jener Grenze meistentheils einen viel grösseren Spielraum haben als schneller fahrende, so folgt, dass jene etwa eingetretene Verspätungen viel leichter einholen können als diese. Auch mag hier erwähnt werden, dass innerhalb gewisser Grenzen langsam fahrende Züge vermöge der Zunahme der Leistungsfähigkeit der Maschinen in derselben Zeit zwischen zwei Punkten ein grösseres Transportquantum, oder dasselbe Transportquantum in einer kürzeren Zeit als schneller fahrende Züge fortschaffen können, selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass das Transportquantum nicht einen, sondern mehrere Züge erfordert; während man bei schnellerer Fahrt etwa 6 Züge gebraucht, genügen bei langsamerer Fahrt vielleicht schon 5 Züge. Die Strecke wird daher nicht belastet, sondern entlastet.

Aus Obigem dürfte hervorgehen, dass es sich bei der vorliegenden Frage gar nicht, wie der Herr Verfasser meint, um die Anwendung der Koch'schen Berechnungen handelt; die Vortheile des langsameren Fahrens scheinen mir so evident, dass man nach Möglichkeit dazu übergehen und nicht erst abwarten sollte, bis sich die volle Richtigkeit dieser Berechnung in allen Punkten durch die Erfahrung bestätigt hat. Wären die von dem Herrn Verfasser in Betreff des schnelleren Fahrens gemachten Annahmen zutreffend, so würde daraus folgen, dass noch viel schneller, als zur Zeit im Allgemeinen geschieht, etwa mit Personenzuggeschwindigkeit gefahren werden müsste; dann müssten ja die vermeintlichen Vortheile des schnelleren Fahrens erst recht zu Tage treten. Andererseits wären so überwiegende Nachtheile mit dem langsamer Fahren verbunden, so würden dieselben sich auch bei Secundärbahnen geltend machen, auf welchen nicht lediglich aus bahnpolizeilichen Rücksichten, sondern auch zur Erzielung eines billigen Transports langsam gefahren wird. R. Ruttkowski.

Canäle und Eisenbahnen.

II.

Nachdem der von uns citirte und auf neuanzulegende Canäle mit vollem Recht anwendbare Ausspruch des Herrn Dr. Hammacher bei den Mitgliedern des Canalvereins keinen Anklang gefunden, auch nicht einmal von dem einzigen, dem Eisenbahnwesen angehörenden Mitgliede unterstützt worden zu sein scheint, müssen wir allerdings Herrn Bellingrath sehr dankbar sein, dass er durch Besprechung unseres in No. 33 und 34 mitgetheilten Aufsatzes den Canalverein und damit voraussichtlich auch andere Kreise auf den Kernpunkt der Frage — das Verhältniss der Canal- zu den Eisenbahnfrachten — aufmerksam gemacht hat. Wir unsererseits werden fortfahren, und wir halten uns bei der hohen Wichtigkeit dieser Angelegenheit dazu verpflichtet, durch Herbeischaffung thatsächlichen Materials die Illusionen zu zerstreuen, die nicht nur bei dem Laienpublikum, sondern sogar bei Sachverständigen, deren Urtheil durch das Interesse für die Sache beeinträchtigt wird, bestehen, und derartige unrichtige Anschauungen zu widerlegen, wie sie in den erwähnten Aufsätzen von Herrn von Studnitz ausgesprochen worden sind.

Was zunächst die Aeusserungen betrifft, dass 1 ₰ pro Centner und Meile zur Deckung des Aufwandes für Betrieb, Amortisation und Zinsen nicht genügen, dass die Eisenbahnen sich deshalb für die Vortheile, welche sie bei bestimmten Artikeln oder bei bestimmten Transportwegen einräumen, anderwärts schadlos zu halten suchen, und dass die hierdurch bedingten künstlichen Tarifcombinationen den Gegenstand immerwährender und gerechter Beschwerden bilden, so darf es zwar nicht Wunder nehmen, wenn derartige unrichtige Anschauungen Verbreitung finden, das Befremdende und Bedauernswerthe liegt nur darin, dass Personen, welche sich berufen fühlen, über so hochwichtige Fragen zu schreiben, sich nicht einmal die Mühe nehmen, darüber bei einem Sachverständigen Erkundigungen einzuziehen, ob denn derartige Anschauungen wirklich mit den thatsächlichen Verhältnissen übereinstimmen.

Herr Bellingrath, von dem der Eingangs erwähnte Satz über die Unwirthschaftlichkeit des Pfennigtarifs ausgegangen ist, hat sich zwar die Mühe genommen, sich über die Selbstkosten der Eisenbahntarife zu vergewissern, und zu diesem Zweck die von Herrn Oberbaurath Scheffler im Jahre 1860 veröffentlichte Broschüre „Berechnungen der Transportkosten und Tarife der Eisenbahnen" benutzt. Dass zwischen jenen Berechnungen und heute fast 20 Jahre liegen, in welche Zeit die Entwickelung unseres gesammten Deutschen Eisenbahnwesens fällt und wichtige Verbesserungen in Bezug auf die Anlage, den Betrieb, die Verwaltung und Oeconomie der Eisenbahnen sich vollzogen haben, wird von Herrn Bellingrath so wenig gewürdigt, dass er kein Bedenken trägt, für die Eisenbahnen jene vor 20 Jahren aufgestellte Berechnung, für die Canäle aber die Verhältnisse eines noch zu erbauenden Mustercanals zu Grunde zu legen.

Solchen Vergleichungen gegenüber können wir ebenso wie in Betreff der weiter daran geknüpften Schlussfolgerungen auf eine Wiederlegung verzichten, wenn es auch nicht ohne Interesse ist, von derartigen Vorstellungen über das Deutsche Eisenbahnwesen Act zu nehmen. Die Herren Bellingrath und von Studnitz scheinen nämlich anzunehmen, dass die Deutschen Eisenbahnen in der Lage sind, etwaige Verluste bei gewissen Transporten oder Tarifclassen durch anderweite Tariferhöhungen, oder, wie es genannt wird, durch künstliche Tarifcombinationen auszugleichen; sie scheinen Verhältnisse vorauszusetzen, wie sie vielleicht auf den Nord-Amerikanischen Eisenbahnen vorkommen mögen, und ganz zu übersehen, dass, abgesehen von dem einheitlichen Tarifschema und den normirten Einheitssätzen, die Feststellung der Tarife von der Genehmigung der Landesbehörden und des Reichs-Eisenbahnamtes abhängig ist.

Was ferner die Behauptung betrifft, dass die Eisenbahnen sich selbst ausser Stande erklären, alles das zu leisten, was sie zu leisten versprochen haben, und dass die Eisenbahnen an der Grenze ihrer öconomischen Leistungsfähigkeit bereits angelangt sind, so dürfen wir diese vollständig gegenstandslosen Behauptungen wohl nur als eine façon de parler betrachten, welche zu Gunsten der Canäle resp. der Schifffahrt die Leistungen der Eisenbahnen in einem ungünstigen Lichte darstellen soll.

Jedem, der, wenn auch nicht selbst dem Eisenbahnwesen angehörend, so doch die Literatur desselben verfolgt hat,*) kann unmöglich entgehen, dass gerade in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Eisenbahnöconomie ausserordentliche Erfolge erzielt worden sind. Diese Erfolge, die keineswegs allein in dem Sinken der Arbeitslöhne und Materialienpreise, sondern auch in mehr oder minder wichtigen, fast alle Zweige des Eisenbahnwesens betreffenden Reformen bestehen, haben meistens dazu beigetragen, die bei dem Darniederliegen von Industrie, Handel und Verkehr so sehr zurückgegangenen Einnahmen durch Minderausgaben auszugleichen. Auch sind diese Reformen noch keineswegs zum Abschluss gekommen. Im Gegentheil beginnen sie erst jetzt sich auf einem Gebiet zu zeigen, auf welchem noch grosse Ersparnisse zu machen sind, nämlich auf dem Gebiete des Personenverkehrs, und es ist alle Hoffnung vorhanden, dass, wenn diese Erwartungen sich einigermassen erfüllen, dann umso eher an eine weitere Einführung ermässigter Gütertarife gedacht werden kann. Wir sind, um die Aufmerksamkeit des Lesers nicht in zu weit gehendem Masse in Anspruch zu nehmen, leider nicht in der Lage, alle die von den Herren von Studnitz und Bellingrath ausgesprochenen irrthümlichen Ansichten zu berichtigen; auf einen

---

*) Herr Bellingrath widerlegt den von uns gemachten Hinweis auf die Fortschritte, welche die Eisenbahnen in den letzten Jahren in der Oeconomie zeigen, durch die Bemerkung: „mir ist davon nichts bekannt".

Punkt glauben wir indessen noch näher eingehen zu müssen, nämlich auf die Höhe der Tarife. Zunächst scheint das Verhältniss zwischen Streckensatz und Expeditionsgebühr nicht klar zu sein und dadurch ein Missverständniss zwischen den Tarifen für kurze und weite Entfernungen zu entstehen. Zur Aufklärung darüber, welche Sätze durchschnittlich bisher auf den Preussischen Eisenbahnen im Kohlenverkehr zur Erhebung gekommen sind, geben wir nachstehende Zusammenstellung.

Es betrug nämlich die Durchschnittseinnahme für die Beförderung von Steinkohlen pro Tonnenkilometer in Pfennigen:

auf der	in den Jahren 1875	1876	1877
Oberschlesischen Eisenbahn	3,08	3,14	3,15
Niederschlesisch-Märkischen	2,62	2,54	2,51
Rechten-Oder-Ufer	3,26	3,27	3,34
Breslau-Freiburger	3,63	3,36	3,43
Bergisch-Märkischen	3,58	3,37	2,88
Köln-Mindener	3,40	3,20	3,00
Rheinischen	3,44	3,34	3,26
Saarbrücker	4,83	4,72	4,70

Im Anschluss an unsere in No. 34 gemachten Angaben bemerken wir ferner, dass neuerdings, wie wir aus den Zeitungen ersehen, die Belgische Staatsbahn, um der Concurrenz der Westfälischen Kohle nach den überseeischen Plätzen zu begegnen, für die Beförderung von Kohlen, Cokes und Briquettes, die in Quantitäten von mindestens 100 000 kg aufgegeben werden und für überseeischen Export über Belgische Häfen bestimmt sind, einen ermässigten Tarif eingeführt hat, welchem der Einheitssatz von 0,10 Frcs. pro Tonne und Meile (lieue = 5 km) oder von 2 Cts. pro Tonne und Kilometer ohne Expeditionsgebühr, gleich 1,6 pro Tonne und Kilometer entspricht, und es kann daher nur als eine Frage der Zeit angesehen werden, wenn die westlichen Bahnen die Belgische Concurrenz zu dem Satze von 0,6 ₰ pro Centnermeile aufnehmen werden.

Indem wir weiter auf den in No. 64 dieser Zeitung enthaltenen Bericht des Vereins für Wahrung der bergbaulichen Interessen in Rheinland und Westfalen hinweisen, können wir schliesslich noch die Angabe der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn bestätigen, dass bei dem Satz von 0,455 ₰ pro Centner und Meile keineswegs die Zugförderungskosten unterschritten werden. Da die Geschäftsberichte der betheiligten Bahnen, der Oberschlesischen und Ostbahn, die Vertheilung der Betriebsausgaben auf Personen- und Güterzugkilometer nicht enthalten, so sind wir auch nicht in der Lage, den speciellen Nachweis zu führen, wie sich bei dem Tarif von 0,455 ₰ pro Centnermeile die Einnahmen zu den Selbstkosten verhalten. Wenn wir indessen die Verhältnisse der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Grunde legen — bekanntlich die einzige Bahn, welche bisher die Vertheilung der Betriebsausgaben für Personenzug- und Güterzugkilometer angegeben hat —, so finden wir, dass bei einer Zugstärke von 120 beladenen Achsen à 100 Centner Tragfähigkeit in der einen Richtung, in der anderen Richtung leer, die Einnahmen zur vollen Deckung der Betriebsausgaben, aber ausschliesslich Verzinsung und Amortisation, hinreichen.

Wenn daher unter diesen Umständen und in einer so hochwichtigen Angelegenheit, wie die Verdrängung der Englischen Kohle vom Deutschen Markte, die Eisenbahnverwaltungen sich mit einem Tarifsatz begnügen, der zwar keinen Gewinn gewährt, aber die durch diese Transporte erwachsenden Mehrkosten — die Zugförderungskosten — vollständig deckt, so scheint uns dies ein ebenso vollberechtigtes und legitimes Vorgehen zu sein, als dies z. B. in zahlreichen Fällen von Hüttenwerken u. s. w. geschieht, um dem Auslande gegenüber den Markt aufrecht zu halten. Wie dem aber auch sein mag, und es ist allerdings eine eigenthümliche Zeit, welche den Eisenbahnen das Recht, zu Förderung bedrohter Industriezweige die Tarife zu ermässigen, streitig macht, wir sind der Ueberzeugung, dass der Ausnahmetarif für die Beförderung Oberschlesischer Kohlen nach den Ostseehäfen nicht nur bestehen bleiben, sondern auch in nicht zu ferner Zeit auf den Verkehr mit Berlin ausgedehnt werden wird und dass mit dem Uebergange der Privatbahnen in Staatsverwaltung die Einführung ähnlicher ermässigter Tarife für den Verkehr von dem Ruhrkohlenrevier nach Berlin sowie nach den Nord- und Ostseehäfen erwartet werden darf. Dass unter diesen Umständen die Beförderung von Steinkohlen und ähnlichen Massengütern der Hauptsache nach den Eisenbahnen verbleiben und nicht auf die Canäle übergehen wird, ebenso wie ja auch in England die Eisenbahnen fast ausschliesslich den Steinkohlentransport bewirken, das ist eine kaum noch zu bezweifelnde Thatsache.

In Betreff der Schlussbemerkung des Herrn Bellingrath, „legitime billige Tarife gewähren nur die Canäle" ist es übrigens nicht ohne Interesse, auf eine in No. 100 des Vorjahres besprochene Schrift des Bergassessors Jordan „Der Saarcanal und seine Verkehrsentwickelung" hinzuweisen.

Aus dieser Schrift lassen sich vier wichtige Sätze herleiten und beweisen:

1. dass Canäle bei geringen Transportentfernungen — unter 80 bis 100 km — mit den Eisenbahnen nicht concurriren und den letzteren keine Transporte entziehen können;

2. dass auch bei weiteren Entfernungen die Transporte nur dann den concurrirenden Eisenbahnen entzogen werden können, wenn sie in nächster Nähe des Canalgebietes zur Verwendung kommen, also nicht etwa am Endpunkte der Wasserstrasse einer Umladung in Eisenbahnfahrzeuge zum Weiterversandt zu unterziehen sind;

3. dass die Wasserfrachten im höchsten Masse schwanken und oft plötzlich sogar um mehrere hundert Procent auf- und abwärts gehen können, und

4. dass den Vortheilen des Wasserwegs — wenn die Frachten niedriger sind als die Eisenbahnfrachten — doch auch sehr erhebliche Nachtheile entgegenstehen.

Mit Vorstehendem schliessen wir unsere Erwiderung, indem wir vertrauen, dass die auf Veranlassung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten angeordnete Enquête, welche unter Vorsitz des Oberpräsidenten der Provinz in Betreff der Anlage des Rhein-Elbe-Canals stattfinden soll, die Ueberzeugung gewähren und die Thatsache öffentlich bestätigen wird, dass die Eisenbahnen in Betreff der Höhe der Frachten vollständig concurrenzfähig gegenüber den Canälen sind, wenn bei letzteren ebenfalls eine Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals verlangt wird. Dass die Eisenbahnen ausserdem durch ihren von der Jahreszeit unabhängigen Betrieb, durch raschere, pünktlichere und zuverlässigere Beförderung, durch besseren Schutz des beförderten Gutes, sowohl auf dem Transportwege wie beim Ein- und Ausladen, dem Canaltransport überlegen sind, wird wohl nicht in Zweifel gezogen werden können. Dessenungeachtet und auch wenn man annimmt, dass die von den Eisenbahnen beförderten Güter im Wesentlichen ihnen verbleiben werden, bei den Massengütern allerdings nur unter ganz erheblicher Ermässigung der Tarife, werden den Canälen gewisse Transporte, wie Dünger, Brennholz, Torf, Ziegelsteine, Bruchsteine, Hausteine etc. fast ausschliesslich zufallen und bei den übrigen Transporten wird es von der Concurrenz mit anderen Transportwegen und sonstigen örtlichen Verhältnissen abhängen, in wieweit dieselben auf die Canäle übergehen werden.

b—

Der Württembergische Antrag betreffend Aufnahme der Artikel Malz und Mühlenfabrikate in die allgemeinen Wagenladungsclassen.

Bekanntlich ist von dem Württembergischen Handelsausschuss bei der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen der Antrag gestellt worden, die Artikel Malz und Mühlenfabrikate aus dem Specialtarif I, in welchem sie gegenwärtig mit Getreide tarifiren, in die allgemeinen Wagenladungsclassen zu versetzen*). Bei der grossen Wichtigkeit des-

*) In der „Wochenschau" der No. 31 dieser Zeitung vom 25. April d. J. war aus den Berathungen der Eisenbahn-Tarifcommission am 18. und 19. April u. A. mitgetheilt: „In Sachen der Mehltarife wurde die gewünschte Erhöhung nicht bewilligt, weil die Norddeutschen Interessenten glaubhaft nachwiesen, dass ihr Geschäftsverkehr dadurch würde beeinträchtigt werden". Nach dieser

selben, den vielfachen dabei in Frage kommenden Interessen, erscheint es geboten, auf den qu. Antrag auch an dieser Stelle etwas näher einzugehen.

Zur Motivirung des Württembergischen Antrages wird u. A angeführt, dass die Süddeutschen — speciell Württembergischen — Getreidemühlen bei der jetzigen Lage des Tarifs einer Schädigung insofern ausgesetzt seien, als es ausländischen, besonders den Ungarischen Mühlen, in Folge ihrer günstigen Lage inmitten des Productionsgebietes und wegen der Verarbeitung gehaltreicheren Getreides ermöglicht werde, die den Deutschen Durchschnittsfabrikaten gleichen Mehlsorten zu einem die Deutschen Selbstkosten unterbietenden bezw. den letzteren gleichkommenden Preise nach Deutschland zu importiren. Der inländische Müller sei vielfach auf den Bezug eines beträchtlichen Theils des von ihm zu verarbeitenden Getreides aus dem Auslande angewiesen und müsse daher auch für die beim Mahlen entstehenden Abfälle (Kleien) Frachtkosten mitbezahlen, deren die ausländischen Mühlen enthoben blieben.

Mit der Frage der durch die Frachterhöhung entstehenden Vertheuerung eines unentbehrlichen Nahrungsmittels finden sich die Motive in leichtester Weise dadurch ab, dass ausgerechnet wird, die Frachterhöhung würde das Pfund Brod höchstens um ¼ ₰ im Preise steigern. Eine solche minimale Differenz sei aber doch nicht geeignet, als Vertheuerung der Lebensmittel in den Vordergrund gestellt und als Einwendung gegen den vorliegenden Antrag benutzt zu werden, denn das Publikum werde davon gar nichts gewahr werden, weil einmal diese Differenz vollständig im Detailgeschäft und -Verkehr verschwinde (?) und ausserdem das Productionsland Ungarn, das hauptsächlich auf den Export nach Deutschland angewiesen sei, mit seinen Getreidepreisen soweit zurückgehen müsste, dass seinen Mühlen der Export nicht nützlich wird.

Es ist dies dieselbe Argumentation, die anlässlich der Zolltarifdebatten ebenso oft entwickelt als widerlegt worden ist, allerdings ohne dass die Anhänger dieser Ansichten sich eines Besseren hätten belehren lassen. Es ist hier nicht der Ort, auf diese Seite der Frage — freilich eine der wichtigsten — näher einzugehen. Wir müssen die Vertheidigung der bedrohten Interessen der Consumenten anderen Organen überlassen. Für uns ist besonders beachtenswerth, was die Motive in Betreff der Eisenbahnen hervorheben; da heisst es:

„Nun ist es aber kein Geheimniss, dass unsere (die Württembergischen) Bahnen gegenwärtig sehr schlecht rentiren, und dass die Steuerzahler schliesslich deren Deficit decken müssen; soll man etwa unserer Mühlenindustrie zumuthen, dass sie das Deficit der Verkehrsanstalt mit decken hilft, welche sie durch unvernünftige Frachtsätze zu Grunde richtet?“ Und ferner: „Was nun die Frachtdifferenz zwischen den Taxen des Specialtarifs I und der allgemeinen Wagenladungsclasse B anbetrifft, so kann es sich hier wohl nur um die auf die Deutschen Bahnen entfallende Differenz handeln, da von vornherein darauf wird verzichtet werden müssen, dass Ungarische und Oesterreichische Verwaltungen auf ein solches Ansinnen eingehen“. (sic!)

Gegen die letzte Bemerkung kann nichts eingewendet werden; allerdings wird es sich um die Frachtdifferenz bei den Deutschen Bahnen handeln und da dürfte es sich wohl fragen, welche Deutschen Bahnen von der beantragten Massregel einen Nutzen erwarten könnten. Unseres Erachtens kennzeichnet sich der ganze Antrag als ein im specifischen Interesse Süddeutschlands, oder genauer ausgedrückt: Württemberg's gestellter, der sich gegen die in Betracht kommenden Interessen Nord- und Mitteldeutschlands richtet. So dürften denn auch nur die Württembergischen und etwa noch einige andere Süddeutschen Bahnen sich einen Vortheil von der Frachterhöhung versprechen, ob mit Grund — müsste allerdings erst die Erfahrung lehren. Unzweifelhaft würden aber die Nord- und Mitteldeutschen Verkehrsanstalten mit den betreffenden Industriellen dieser Landestheile unter der Tarifmassregel zu leiden haben, denn es kann gar nicht in Frage gestellt werden, dass der Antrag der Württembergischen Interessenten sich gerade ebenso, wenn nicht sogar in erster Linie, obgleich nicht offen ausgesprochen, gegen die Nord- und Mitteldeutsche Concurrenz wendet, wie gegen die ausländische, Oesterreichisch-Ungarische.

Diese Auffassung des Antrages ist denn auch in den Gutachten zum Ausdruck gekommen, welche seitens verschiedener Handelskammern auf deshalb an sie von Eisenbahndirectionen gerichtete Anfragen erstattet worden sind. Es ist dankend anzuerkennen, dass namentlich West- und auch Süddeutsche Eisenbahnverwaltungen (wir nennen beispielsweise diejenigen der Köln-Mindener Bahn, der Saarbrücker und der Bayerischen Staatsbahnen) sich der Mühe der Einholung von Gutachten der Interessenten unterzogen haben, während uns ein gleiches Vorgehen seitens der Nord- und Mitteldeutschen Bahnverwaltungen, die doch bei der Frage mindestens ebenso stark interessirt sind, bisher nicht bekannt geworden ist.

In dem bezüglichen Anschreiben der Köln-Mindener Eisenbahndirection (d. d. 19. Juni cr.) heisst es nach Wiedergabe des Württembergischen Antrages: „Wenngleich die Directionen der Württembergischen und Elsass-Lothringischen Eisenbahnen sich im Allgemeinen diesen Angaben angeschlossen und den Antrag des Württembergischen Handelsausschusses als begründet bezeichnet haben, so wurde doch bei der Berathung in der ständigen Tarifcommission der Eisenbahnen Deutschlands in Betracht der unverkennbaren Wichtigkeit des Gegenstandes nicht nur für die Eisenbahnen, sondern für die wirthschaftlichen Interessen überhaupt, die Nothwendigkeit anerkannt, vor der Beschlussnahme eine nähere Prüfung eintreten zu lassen, welche Folgen die vorgeschlagene Massregel für die verschiedenen Deutschen Landestheile haben würde, und hierüber das Gutachten der in den einzelnen Bahngebieten belegenen Handelskammern und wirthschaftlichen Ausschüsse einzuholen. Eine verehrliche Handelskammer erlauben wir uns daher ergebenst zu ersuchen, obigen Antrag gefälligst in Bezug auf die vermuthlichen Folgen der beantragten Tarifänderung auf die Mühlen und Getreide- resp. Mehlhändler Ihres Bezirks einer näheren Erörterung zu unterziehen und uns deren Ergebniss unter Mittheilung der Motive zur Verwerthung in der demnächstigen Weiterberathung thunlichst bald zur Disposition zu stellen“.

Wie wir inzwischen in Erfahrung gebracht, soll die erwähnte Weiterberathung der Tarifcommission Anfang October d. J. stattfinden; das Referat in der Frage hat die Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltung, die nach dem Obigen dem Württembergischen Antrage geneigt sein soll, das Correferat das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft übernommen.

Soweit wir aus öffentlichen Kundgebungen ersehen konnten, haben sich bisher gegen den Antrag von den befragten Corporationen ausgesprochen: die Handelskammern zu Bremen, Coblenz, Essen, Frankfurt a/M. und München. Von zustimmenden Erklärungen ist uns nichts bekannt geworden; nur hat die Handelskammer zu Wesel bedingungsweise eine Erhöhung der Mehlfracht gegenüber der Getreidefracht um etwa 10 pCt. als nicht ungerechtfertigt bezeichnet.

Mit grosser Entschiedenheit haben sich namentlich die Handelskammern zu Bremen und München gegen den Württembergischen Antrag erklärt. Wir entnehmen darüber dem Bremer Gutachten:

„Die Handelskammer kann nicht umhin, ihrem Befremden darüber Ausdruck zu geben, dass der Württembergische Handelsausschuss die ihm gesteckte Aufgabe darin erblickt, Erhöhungen bestehender Tarife zu beantragen und zwar in Bezug auf einen Artikel, welchem, in Anbetracht seiner Wichtigkeit als Nahrungsmittel, die Reichsverfassung (cf. Art. 46) zugleich mit den Artikeln Getreide, Hülsenfrüchte und Kartoffeln für den Fall des Eintritts gewisser Eventualitäten eine Ausnahmestellung bezüglich der tarifarischen Behandlung sichern zu sollen geglaubt hat. Würdigt man die von dem Württembergischen Handelsausschusse für seinen Antrag vorgeführten Gründe, so wird zuzugeben sein, dass Gründe und Antrag sich keineswegs decken.

Nach den vorgebrachten Gründen dürfte der Antrag lediglich dahin gehen, dass für ausländische Mühlenfabrikate die Tarife erhöht werden. Dass der Antrag dennoch weiter gefasst ist, hängt nicht etwa damit zusammen, dass wirthschaftliche Gründe für eine Erhöhung sämmtlicher Mehltarife sprechen, sondern dass auf Grund Deutscherseits eingegangener Handelsvertragsverpflichtungen eine ungünstigere Behandlung des ausländischen Mehls bezw. der ausländischen Mühlenfabrikate gegenüber den entsprechenden Deutschen Fabrikaten unzulässig erscheint. Statt unter diesen Umständen auf eine Erhöhung der Tarife für ausländisches Mehl zu verzichten, beantragt der Württembergische Handelsausschuss ohne jedes Bedenken Erhöhung sämmtlicher Tarife für Mühlenfabrikate um etwa 25 pCt.

Es zeigt dieser Vorgang, wohin man gelangt, wenn in das Tarifwesen handelspolitische Bestrebungen hineingetragen werden“.

Im Einzelnen weist das Gutachten nach, dass der Bremische Handel als solcher an der Durchführung der qu. Massregel eher Vortheil als Nachtheil haben würde. „Der Bremische Mehlhandel würde unzweifelhaft eine nicht unwesentliche Erweiterung seiner Kundschaft erfahren, falls die Mehltarife generell erhöht würden. Westfalen, Braunschweig, Thüringen beziehen heute ihren Bedarf an Mehl zum nicht geringen Theile per Eisenbahn aus den östlichen Provinzen Preussens. Ein grosser Theil dieser Transporte würde bei einer Erhöhung der Eisenbahntarife,

Mittheilung konnte angenommen werden, dass mit der Nichtbewilligung der beantragten Erhöhung die Angelegenheit ihre Erledigung gefunden habe. Dem ist jedoch nicht so. Vielmehr wurde in der Aprilsitzung von einer Beschlussfassung noch abgesehen, weil genügende thatsächliche Unterlagen für dieselbe nicht vorhanden waren. Die Angelegenheit ist somit vertagt worden und dürfte in der nächsten (wie wir vorläufig erfahren, voraussichtlich Anfang October d. J. stattfindenden) Tarif-Commissionssitzung wieder zur Berathung kommen.

wie vorgeschlagen, auf den Wasserweg gedrängt werden, d. h. von den Ostseeplätzen über die Nordseehäfen und wohl in erster Linie über Bremen ihren Weg landeinwärts nehmen. Wenn heute der Bremische Mehlhandel beispielsweise von Kiel seine Mehlbezüge ausschliesslich auf dem Seewege erhält, so ist es klar, dass es lediglich eine Frachtfrage ist, wie weit sich bei einer Erhöhung der Eisenbahntarife ab Kiel nach den genannten Gegenden der Absatzrayon Bremens ausdehnen wird.

Trotzdem glaubt die Handelskammer dringend von der Annahme des Württembergischen Antrages abrathen zu sollen. Derselbe würde eine erhebliche allgemeine Vertheuerung des Mehls und mithin eine bedenkliche Schädigung der inländischen Production im Gefolge haben. Die Eisenbahnen würden zwar höhere Tarife erhalten, ihre Einnahmen aus dem Mehlversandt würden aber, in Anbetracht der verringerten Versandtmöglichkeit des Mehls, im Ganzen unzweifelhaft abnehmen".

Die Handels- und Gewerbekammer zu München erklärt in ihrem Gutachten, dass sie den Ansichten des Württembergischen Handelsausschusses nicht beipflichten könne, vielmehr den Wunsch aussprechen müsse, dass Malz sowohl als auch Mühlenfabrikate wie seit einer Reihe von Jahren gleich dem Artikel „Getreide" behandelt werden mögen. Abgesehen davon, dass eine derartige Classification, wie die von Württemberg beantragte, dem jetzt bestehenden Tarifsystem, für welches als Hauptgrundsatz die Transportleistung der Eisenbahnen aufgestellt wurde, wesentlich entgegensteht, sei es auch gar nicht erfindlich, von welch' besonderem Vortheile eine solche Frachterhöhung für die betheiligten industriellen Kreise sein sollte. Verlangt wird dieselbe, um die ausländische (hier also speciell die Oesterreichisch-Ungarische) Concurrenz zu bekämpfen. Da aber die geplante Classification nicht auf die Ausserdeutschen Bahnen in Anwendung gebracht werden kann, welche sich wohl hüten werden, ihren Exportverkehr durch solche Massregeln zu schädigen, so würde die gewünschte Frachterhöhung unbedingt nur auf den Deutschen Bahnen Platz greifen können; die inländischen Malz- und Mühlenfabrikate würden davon ganz genau ebenso als wie die ausländischen Concurrenzfabrikate getroffen werden. Von welch' nennenswerthem Vortheil aber die Einführung solcher Frachtveränderungen für die inländische Industrie im Allgemeinen sein soll, vermag die Kammer nicht zu ermessen, am wenigsten für die betheiligte Bayerische Industrie, welche in Folge der nahen Oesterreichischen Grenze daraus statt Vortheile nur empfindliche Nachtheile im eigenen Export erfahren müsste. Das fragliche Bestreben des Württembergischen Eisenbahnbeiraths unterstützen, hiesse sich in's eigene Fleisch schneiden. Wohl müsse zugegeben werden, dass sowohl die Mühlen- als Malzindustrie auch in Bayern durch die ausländische Concurrenz arg leide, und zwar hauptsächlich, weil letztere durch eigenthümliche, übrigens allgemein bekannte und anerkannte Frachtverhältnisse besonders begünstigt sei. Diese Begünstigung liege aber in der Gewichtsveränderung, welche das Rohproduct durch die Fabrikation erleidet und trete vornehmlich auf den langen Bahnstrecken, welche die betreffenden Artikel auf den ausländischen Bahnen durchfahren (z. B. Galizien, Ungarn, Mähren bis Landesgrenze), hervor. „Wenn also ein Schutz nothwendig erscheint", schliesst die Kammer ihr Gutachten, „so ist es unserer Ansicht nach nicht die Eisenbahn, welche denselben durch unbegründete Frachtunterschiede gewähren soll, sondern es ist das Reich, an welches sich die betheiligten Kreise darum zu wenden haben und bei welchem sie im Falle der Einführung von Zöllen gehörig den Unterschied zwischen Rohproduct und Fabrikat betonen sollen".

Der letzteren Ansicht ist ja bekanntlich bei der Aufstellung des neuen Deutschen Zolltarifs in reichlichem Masse Rechnung getragen worden.

Während die erwähnten Gutachten die Frage hauptsächlich in Betreff der Mühlenfabrikate behandeln, auf welche sich auch der Württembergische Antrag mit seiner Motivirung in erster Linie bezieht, dürfte es nicht überflüssig sein, auch die Lage der Malzfabrikation in Deutschland im Hinblick auf den qu. Antrag näher zu betrachten. Wir entnehmen den Verhandlungen des Vorstandes des in Halle a. S. domizilirenden Vereins Sächsischer Malzfabrikanten nachstehende Mittheilungen, welche bei den bevorstehenden Berathungen der Eisenbahn-Tarifcommission berücksichtigt zu werden verdienen.

Die Nord- und Mitteldeutsche Malzfabrikation wird von dem Württembergischen Antrage aufs ernstlichste bedroht. Es handelt sich dabei für sie um eine Erhöhung von 30—40 pCt. der jetzt bestehenden Frachtsätze. Wenn eine solche Erhöhung für Malz Platz griffe, während Gerste in dem billigeren Specialtarif verbliebe, so würde es rationell sein, Malzfabriken nicht mehr wie bisher im Productionsgebiet der Gerste, sondern in dem hauptsächlichsten Consumtions- und Absatzgebiete des diesseitigen Malzes, in Westdeutschland oder aber in Süddeutschland zu errichten. Während die noch junge, aber äusserst lebensfähige Nord- und Mitteldeutsche Malzfabrikation gerade in dem Umstande, dass sie in naturgemässer Weise sich dort etablirte, wo auf hochcultivirtem Boden eine vorzügliche Gerste in die durch den Zuckerrübenbau vorgeschriebene Fruchtfolge passend gebaut wird, eine der Hauptbedingungen für ihre Prosperität besitzt, welcher die Süd- und Westdeutsche Malzfabrikation zum Theil ermangelt, wird mit dem Württembergischen Antrage gerade die Umkehr des gegenwärtigen Verhältnisses bezweckt. Dass mit der Frachterhöhung nicht allein, ja nicht einmal hauptsächlich die ausländische Concurrenz getroffen, sondern vielmehr die inländische, Nord- und Mitteldeutsche Industrie zu Gunsten der Süd- und Westdeutschen lahm gelegt werden würde, ist in mehreren der obengedachten Gutachten für die Mühlenindustrie betont. Dasselbe trifft in verstärktem Masse für die Malzindustrie zu. Die Frachterhöhung würde eben allgemein auf sämmtlichen Deutschen und zwar nur auf den Deutschen Bahnen erfolgen, weil die ausländischen, in diesem Falle hauptsächlich die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sich wohl hüten werden, ihren Exportverkehr durch Frachtvertheuerung zu schwächen bezw. auf den Wasserweg zu drängen. Somit liegt in dem Württembergischen Antrage der Versuch vor, mit der Festsetzung von Frachtsätzen die Productionsbedingungen einzelner Gegenden im Lande selbst zu Gunsten anderer zu verschieben, ein Vorhaben, welches der Herr Reichskanzler in verschiedenen Kundgebungen ausdrücklich als ausserhalb der Ziele einer gesunden Tarifpolitik liegend bezeichnet hat. In dem vorliegenden Falle dürften übrigens die betheiligten Nord- und Mitteldeutschen Bahnverwaltungen selbst einsehen, dass mit der Beeinträchtigung des Absatzgebietes für die Producte der betreffenden industriellen Unternehmungen auch ihnen durch Verminderung der Transporte in ihrem Verkehrsrayon Nachtheile erwachsen würden, was sie veranlassen dürfte, sich gegen den Württembergischen Antrag auch im eigenen Interesse zu erklären.

Was nun die Existenzbedingungen, die Lebensfähigkeit und den Entwickelungsgang der Nord- und Mitteldeutschen Malzfabrikation im Vergleich zu derjenigen in Süd- und Westdeutschland betrifft, so lassen sich interessante bezügliche Schlüsse aus den Ergebnissen der Gewerbezählung im Deutschen Reiche (am 1. December 1875) ziehen. Nach den Publicationen des Kaiserl. Statistischen Amts (Band XXXIV, Theil 2 der Statistik des Deutschen Reichs) war fast die Hälfte der sämmtlichen Hauptbetriebe der Mälzereibranche in Deutschland (210 von 522) und mehr als die Hälfte der Hauptbetriebe mit mehr als 5 Gehülfen (57 von 112) in Preussen belegen; die Durchschnittszahl des bei der Mälzerei in Preussen (in Hauptbetrieben) beschäftigten Personals ist 6 (gegen 5 in ganz Deutschland) und steigt in den Provinzen Brandenburg, Pommern, Sachsen und Schlesien auf 11 bis 15, während die westlichen Provinzen Preussens, ferner Bayern, Württemberg und Baden (Bayern bei einer allerdings ansehnlichen Anzahl von Klein- und Nebenbetrieben) durchschnittlich nur 3 bis 5 Mann in je einem Hauptbetriebe beschäftigen. Im Ganzen fanden in Preussen 1 293 (davon in der Provinz Sachsen allein 365), in Bayern 662, in Württemberg 110, in Baden 104, in Hessen 113, in Sachsen 47, in den Sächsischen Fürstenthümern und den Herzogthümern Anhalt und Braunschweig 214, in Elsass-Lothringen 207 Personen bei der selbstständigen Mälzerei Beschäftigung. Aus diesen Angaben geht die Präponderanz des Mälzereigewerbes Nord- und Mitteldeutschlands namentlich in den Preussischen Provinzen Brandenburg, Pommern, Sachsen und Schlesien über diejenige in den anderen Deutschen Landestheilen eclatant hervor. Schon diese Thatsache an sich müsste als vollgültiger Beweis dafür gelten können, dass die Bedingungen für die Existenz und Entwickelung der Nord- und Mitteldeutschen Malzfabrikation günstigere sind, als diejenigen in West- und Süddeutschland. Es wäre ungerechtfertigt, diese günstigeren natürlichen Bedingungen durch eine Güterclassification künstlich paralysiren zu wollen, welche sich als ein besonderer Frachtschutz für Süd- und Westdeutschland kennzeichnen würde, auf den die betreffende Industrie nach der Gewährung eines Zollschutzes füglich verzichten können müsste.

Auch die Landwirthe der obengenannten Nord- und Mitteldeutschen Landestheile haben alle Ursache, sich gegen die fragliche Frachterhöhung zu erklären. denn es kann ihnen nicht gleichgültig sein, wenn die unmittelbaren Abnehmer eines grossen Theiles ihrer Gerste — die Malzfabriken der betreffenden Districte —, die gleichzeitig ihnen in den verbleibenden Malzkeimen ein schätzbares Viehfutter liefern, in ihrer Existenz durch eine zu Gunsten entfernt liegender West- und Süddeutscher Malzfabriken zu ergreifende Tarifmassregel bedroht werden.

Mehr aber noch wäre es Sache der Brauer, Protest gegen die geplante Erhöhung der Malzfracht zu erheben, denn wenngleich auch die Mehrzahl der Deutschen Brauereien ihr Malz noch in eigenen Mälzereien herzustellen pflegt und das somit nationalöconomisch für richtig anerkannte Princip der Arbeitstheilung, welches dem selbstständigen Mälzereibetriebe zu Grunde liegt, in Deutschland noch nicht in dem Masse zur Geltung kommt, wie in England und Amerika, so befinden sich doch gewiss die meisten grösseren Brauereien wenigstens zeitweise in der Lage, Malz zukaufen zu müssen. Die beantragte Vertheuerung der Malzfracht um 30 bis 40 pCt. würde sich dem Deutschen Brauer fühl-

bar machen, gleichviel ob er das Malz, welches er zukauft, aus Nord- und Mitteldeutschland oder aus Böhmen und Mähren bezieht. Die hierin liegende Nöthigung für die Deutschen Brauereien, alles erforderliche Malz wieder selbst zu produciren, würde, wenn dieser Erfolg durch die Frachtvertheuerung des Malzes erzielt würde, einen wirthschaftlichen Rückschritt bedeuten, vor dem die Brauerei- und Malzindustrie Deutschlands zu bewahren die gemeinsame Aufgabe der Betheiligten sein müsste.

Der Vorstand des Vereins Sächsischer Malzfabrikanten beschloss, in dem oben entwickelten Sinne betreffenden Orts vorstellig zu werden. J—.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, den 1. September. (Deutschlands Verkehrsverhältnisse mit Russland und Oesterreich. Die Wahlprogramme und die Preussische Eisenbahnfrage. Eisenbahnverstaatlichungen. Berlin-Potsdam-Magdeburg. Juli-Einnahmen. Beschwerden. Stempelfreiheit der Führungsatteste der Eisenbahnanwärter.)

Nachdem der Russisch-Deutsche Zeitungskrieg die Stille der diesjährigen politischen Ferienzeit bereits unterbrochen und das öffentliche Interesse rege gemacht hatte, sind in dieser Woche noch zwei Ereignisse hinzugekommen, welche der publicistischen Discussion neuen Stoff zuführten. In erster Linie war es die Mission des Feldmarschalls Freiherrn von Manteuffel, welche von der öffentlichen Meinung als eine Bestätigung aller auf die Störung des bisher bestandenen freundschaftlichen Verhältnisses zwischen Russland und Deutschland bezüglichen Gerüchte angesehen wurde. Das erhoffte Gelingen der Mission ist auch aus wirthschaftlichen Gründen um so wünschenswerther, als auch die Verkehrsverhältnisse unter der Complication litten. So wurde auf der Warschau-Wiener Bahn besonders in letzter Zeit der Oberschlesische Kohlentransport so bedenklich erschwert, dass sich der berg- und hüttenmännische Verein, zu dessen Mitgliedern die angesehensten Gruben- und Hüttenbesitzer Oberschlesiens gehören, an den Ressortminister mit der Bitte gewendet hat, dahin wirken zu wollen, dass die thatsächlich bestehende Sperre aufgehoben werde. Die Ursache der ganzen gegen die Deutsche Kohle Russischerseits gerichteten Action liegt nicht allein in dem concurrirenden Interesse der auf Polnisch-Russischem Gebiete belegenen Kohlengruben, sondern wird zum Theil eben auch in politischen Motiven gesucht, die vielleicht von den Russischen Grubenbesitzern nur für den ihren Zwecken entsprechenden Concurrenzkampf ausgebeutet werden, jedenfalls aber auf diese Weise indirect nicht wenig mitwirken zu einer Schwächung des Kohlenexports. Hoffentlich wird es der Regierung gelingen, auf diplomatischem Wege zu erreichen, dass der Oberschlesischen Kohle ihr natürliches Absatzgebiet wieder eröffnet werde. — Das zweite Ereigniss dieser Woche war die Zusammenkunft des Deutschen Reichskanzlers mit dem Grafen Andrassy. Auch diesem Ereigniss wird ein wirthschaftspolitischer Hintergrund zugeschrieben, insofern neben anderen Abmachungen auch der Abschluss eines Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages den Gegenstand der Besprechungen abgegeben haben soll.

In Preussen sind nun alle Parteien mit Programmen und Aufrufen für die Landtagswahlen hervorgetreten. Unter der Ueberschrift „Aufforderung zur Wahlthätigkeit" richtet der Ausschuss des Wahlvereins der Deutschen Conservativen eine Mahnung an die Preussischen Mitglieder des Vereins, sich bei den bevorstehenden Landtagswahlen einmüthig und eifrig zu betheiligen, in der es u. A. heisst: „Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind zunächst die grossen Verkehrsadern, soweit sie sich zur Zeit noch in Privatbesitz befinden, vor Allem zum Zwecke einheitlicher Regelung der Tarife in den Besitz des Staates zu bringen und daneben durch den Ausbau billiger Eisenbahnen niederer Ordnung die Vortheile des grossen Verkehrs nach Kräften zu verallgemeinern". Nach der Wiener „N. Fr. Pr." hätte am 24. v. M. hier eine vertrauliche Besprechung von Mitgliedern der nationalliberalen Partei stattgefunden, an welcher u. A. von Forckenbeck, Miquèl, Braun, Rickert, Dernburg, Böttcher theilnahmen. Es wurde in derselben einstimmig der Entwurf des Wahlprogramms festgestellt, dem wir Folgendes entnehmen: „An die Prüfung der zu erwartenden Vorlagen über den Ankauf von Eisenbahnen werden wir mit Unbefangenheit herantreten. Wie auch der Einzelne über die weitere Verstaatlichung der Eisenbahnen denken mag, wir werden gemeinsam dafür Sorge tragen, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit des Staates nicht beeinträchtigt werde und dass die Garantien, welche gegenüber der Ausdehnung der Befugnisse der Verwaltung, gegen Missbrauch auf wirthschaftlichem sowohl als auf politischem Gebiete nothwendig erscheinen, hergestellt werden". — Im Wahlaufruf der freiconservativen Partei dagegen heisst es: „Im engen Zusammenhang mit der wirthschaftlichen Frage steht die Behandlung unseres Eisenbahnwesens. Es wird darauf ankommen, die Eisenbahnen der speculativen Ausbeutung zu Gunsten einseitiger Privatinteressen möglichst zu entziehen und ihren Character als öffentliche Verkehrsstrassen wieder mehr in den Vordergrund zu stellen. Zur Erreichung dieses Ziels erscheint der Uebergang wichtiger Schienenwege in den Besitz des Staates als wirksames Mittel". Danach würden die Dinge so liegen, wie sie während der wirthschaftspolitischen Campagne im Reichstage sich gestaltet hatten, dass das Centrum auch in der Eisenbahnfrage den Ausschlag zu geben in der Lage ist mit dem einzigen Unterschiede, dass in diesem Falle der Uebertritt zu dem Regierungsstandpunkte noch unvermittelter wäre als in der Zollfrage.

Die Angelegenheit der Eisenbahn-Verstaatlichungen bildete in der letzten Woche mehrfach den Gegenstand der Discussion in den Tagesblättern. Vor Allem ist davon Act zu nehmen, dass die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" in Bezug darauf zwei beachtenswerthe Entrefilets brachte. Das erste derselben lautete: „Gutem Vernehmen nach haben weitere Erwägungen es der Regierung angänglich und zweckmässig erscheinen lassen, auch noch dem Erwerbe des Berlin-Anhaltischen und des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens näher zu treten, und dürften die erforderlichen Einleitungen unmittelbar bevorstehen. Bei beiden Bahnen kommt in Betracht, dass die künftigen Erträge durch verstärkte Belastung mit der Verzinsung und Amortisation von Anleihen, resp. auch durch Vermehrung des Stamm-Actiencapitals, und durch Concurrenzen Abbruch erleiden werden, Umstände, welche um so mehr in's Gewicht fallen, als manche der Neubauten, mit welchen die Gesellschaften belastet sind, keineswegs zu den zweifellos rentabeln gezählt werden können. Die Regierung hat deshalb, wie wir erfahren, gemeint, der Berlin-Anhaltischen Bahn eine Rente von 4 pCt., der Rheinischen für die Actien Litt. A. — neben einer Convertirungsprämie von 1 pCt. — eine Rente von 6 pCt., für die jungen, natürlich erst vom Tage ihrer Dividendenberechtigung, bis wohin die Rente nur 5 pCt. beträgt, an, hier wie dort in Consols, als einen entsprechenden Preis offeriren zu sollen".

Die andere Mittheilung hat folgenden Wortlaut: „Nachdem auf den 12. k. Mts. die Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, mit der Aussicht auf eine nachfolgende unbedingt beschlussfähige Versammlung, zur Beschlussnahme über den Uebergang des Unternehmens auf den Staat, berufen worden, dürfte die Einberufung der Generalversammlung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu gleichem Zwecke bezüglich dieses Unternehmens alsbald folgen. Wie wir hören, ist auch in dem letzteren Falle über die Höhe des einmaligen Zuschlags (Convertirungsprämie) eine Einigung zwischen der Regierung und den Gesellschaftsvorständen nicht erzielt. — Dass die Regierung hier wie dort über ihr wohlerwogenes Gebot nicht hinausgehen wird, hören wir als gewiss bezeichnen, und wird abzuwarten sein, ob die Actionäre die wirklich liberale Offerte des Staates ablehnen und es auf den Abbruch der Verhandlungen ankommen lassen werden. Wir können ihnen nur rathen, ihre Situation recht ernst ins Auge zu fassen, und sich keiner Täuschung hinzugeben".

Bezüglich der Beschlussfassung der auf den 12. September zusammenberufenen ausserordentlichen Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft sagt der § 26 des Statuts, dass die Auflösung der Gesellschaft nur in einer Generalversammlung beschlossen werden könne, in welcher zwei Drittel sämmtlicher ausgegebenen Actien vertreten sind, und fügt dann hinzu: „Jedoch kann in einer zweiten deshalb berufenen Generalversammlung durch einen Beschluss von drei Vierteln der bei der Abstimmung sich betheiligenden Stimmen die Auflösung der Gesellschaft beschlossen werden". Es beruht diese Fassung auf den Beschlüssen der Generalversammlung vom 2. Juni 1876 resp. auf dem 13. Nachtrag zum Statut. Die etwaige Beschlussunfähigkeit der nächsten Generalversammlung hat die Berufung einer zweiten Versammlung von selbst zur Folge. — Wie hiesige Börsenblätter melden, hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten an die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft die formale Aufforderung gerichtet, Deputirte zu bezeichnen, mit denen Commissarien der Regierung wegen der Zustimmung zu dem Berlin-Potsdamer Vertrage, so weit es sich dabei zu gleicher Zeit um die Uebernahme der Braunschweigischen Bahnactien handelt, in Verhandlung treten können.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands — ausschliesslich Bayerns — für den Monat Juli d. J. ergiebt für die 87 Bahnen, welche in dem Zeitraum vom 1. Januar 1878 bis Ende Juli d. J. im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden können, nachstehende, theilweise auf provisorischen Ermittelungen beruhende Daten: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Monat Juli d. J. bei 42 Bahnen = 48,3 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 45 Bahnen = 51,7 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Monat des Vorjahres, und pro Kilometer bei 36 Bahnen = 41,4 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 51 Bahnen = 58,6 pCt. der Gesammtzahl (darunter 14 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. war bei 42 Bahnen = 48,3 pCt. der Gesammtzahl höher

und bei 45 Bahnen = 51,7 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres und pro Kilometer bei 35 Bahnen = 40,2 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 52 Bahnen = 59,8 pCt. der Gesammtzahl (darunter 12 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen betrug Ende Juli d. J. dass gesammte concessionirte Anlagecapital 1 250 712 200 ℳ (408 495 900 ℳ Stammactien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 797 621 300 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 475,86 km, so dass auf je 1 km 279 435 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privateisenbahnen betrug Ende Juli d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 3 069 559 057 ℳ (1 100 001 508 ℳ Stammactien, 334 887 900 ℳ Prioritäts-Stammactien und 1 634 669 649 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 11 970,92 km, so dass auf je 1 km 256 418 ℳ kommen.

Wider Deutsche (nicht Bayerische) Eisenbahnen sind beim Reichs-Eisenbahnamt in der Zeit vom 1. April bis ult. Juni d. J. im Ganzen 73 Beschwerden aus dem Publikum eingelaufen. Von ihnen beziehen sich 19 auf den Personenverkehr, 43 auf den Güterverkehr und 11 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden: als begründet erachtet 8, als unbegründet zurückgewiesen 7, zur Berücksichtigung aus Billigkeitsrücksichten empfohlen 1, wegen mangelnder Zuständigkeit der Reichsgewalt nicht zur Cognition gezogen 19, auf den Rechtsweg verwiesen 16. Die übrigen 22 Beschwerden wurden in den meisten Fällen mit Rücksicht auf den darin behandelten Gegenstand sofort an die zuständigen Eisenbahnverwaltungen abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 22 Bahnverwaltungen. Unter diesen sind 7 mit je einer Beschwerde betheiligt, während die Zahl der auf jede der übrigen Bahnen fallenden Beschwerden sich zwischen 2 und 6 bewegt.

Es war zweifelhaft geworden, ob die Führungsatteste, auf Grund deren die Anstellung und Vereidigung im Eisenbahndienst erfolgt, für stempelfrei zu erachten sind. Der Minister des Innern hat unter Berufung auf ein Ober-Tribunalserkenntniss die Frage verneint und die Provinzialbehörden darüber verständigt, dass solche Atteste dem tarifmässigen Stempel für Atteste unterliegen.

Niederländische Rhein-Eisenbahn.

Die Actionäre der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft hielten am 30. Juni d. J. in Utrecht die jährliche ordentliche Generalversammlung ab.

Dem zur Vorlage gebrachten Geschäftsbericht pro 1878/79 ist das Folgende zu entnehmen:

Während Handel und Industrie noch immer stockte, die Pariser Weltausstellung auf den Personenverkehr nachtheilig einwirkte und die zunehmende Concurrenz den Verkehr auf der Niederländischen Rheinbahn beeinträchtigte, haben die nie ermüdenden Bestrebungen der Verwaltung, durch Entwickelung neuer Quellen für die durch die obenerwähnten Umstände verursachten Verluste eine Compensation zu schaffen, dahin geführt, dass die Betriebsresultate im Allgemeinen noch günstiger sich herausgestellt haben, als im vorigen Jahre.

Die Betriebsresultate gestalteten sich folgendermassen:

	Verkehr		Einnahmen	
	1878/79 Anzahl	1877/78 Anzahl	1878/79 fl.	1877/78 fl.
Personen	2 394 274	2 409 799	2 694 648,—	2 734 398,57
Tonnen Frachtgüter.	1 087 143	869 815	2 071 281,46	1 971 381,38
„ Bestellgüter	16 027	14 840	330 219,37	321 877,73
Vieh.	34 810	34 131	88 588,76	91 058,83
Verschiedenes . . .	—	—	432 659,91	437 054,41
		Summa	5 617 397,50	5 555 770,92

Pro Zugkilometer wurden 2,56 fl. eingenommen, gegen 2,64 fl. im Vorjahre.

Es geht aus diesen Ziffern hervor, dass sich die Einnahmen gegen das Etatsjahr 1877/78 um 61 626 fl. vermehrten, während in 1877/78 die Mehreinnahmen gegen das Etatsjahr 1876/77 43 255 fl. betrugen. In diesen Einnahmen sind diejenigen der Eisenbahn von Leiden nach Woerden nicht mit inbegriffen.

Die Anzahl der Reisenden betrug 15 525 und die Einnahme aus diesem Verkehr 41 274 fl. weniger als in 1877/78. — Der Güterverkehr hingegen war günstiger als im vorigen Etatsjahre. Im Binnenverkehr wurden 224 917 t Güter mehr befördert und vermehrten sich die Einnahmen um 162 755 fl. ausschliesslich in Folge des bedeutenden Transports von Ballast für den Bau der Eisenbahn von Leiden nach Woerden und der Verbindungsbahn mit angehörenden Anlagen in Amsterdam. Dieser Transport betrug 245 677 t mit einer Einnahme von 163 890 fl., gegen 28 683 t und 16 050 fl. in 1877/78. Nach Abzug dieses Transportes wurden im Etatsjahre 1878/79 im Ganzen befördert 841 466 t Frachtgüter mit einer Einnahme von 1 907 591 fl., gegen 841 132 t mit 1 955 331 fl. im vorigen Jahre. — Der Eilgüterverkehr entwickelte sich fortwährend, während der Viehverkehr ungefähr stationär blieb.

Die Betriebsresultate der neuen Linien waren wieder befriedigend. In den Gesammteinnahmen theilte die Linie Harmelen-Breukelen für 82 984 fl., gegen 81 655 fl. im vorigen Jahre und die Linie Gouda-Haag für 352 994 fl., gegen 350 605 fl. in 1877/78.

Ebenso wie in 1877/78 ist wiederum der Vermehrung der Einnahmen eine Verminderung der Ausgaben gegenüberzustellen.

Die Ausgaben betrugen im Ganzen 2 227 984 fl. gegen 2 285 309 fl. in 1877/78 und also 57 325 fl. weniger.

In diese Ausgaben theilen sich die Linien Harmelen-Breukelen und Gouda-Haag mit resp. 41 170 fl. und 163 367 fl., gegen resp. 42 986 fl. und 167 713 fl. in 1877/78. Es wurden ausgegeben:

	1878/79 fl.	1877/78 fl.
für den Bahndienst	421 818	428 543
„ „ Locomotivdienst	429 829	424 664
„ die Transportverwaltung	1 287 438	1 347 194
an allgemeinen Kosten	88 897	84 906
Summa	2 227 984	2 285 309

Die Ausgaben betrugen 39,66 pCt. der Einnahmen, gegen 41,13 pCt. im Vorjahre. Pro Zugkilometer wurde 1,01 fl. verausgabt, gegen 1,08 fl. im Vorjahre.

Als Reingewinn ergiebt sich ein Betrag von 3 389 413 fl.; hierzu Bestand des vorigen Jahres 10 014 fl., zusammen 3 399 427 fl. Von diesem Betrag entfallen jedoch 916 055 fl. auf Verzinsung von Obligationen etc., so dass nur ein effectiver Ueberschuss von 2 483 372 fl. verbleibt, gegen 2 394 580 fl. im Vorjahre.

Für die Linien Harmelen-Breukelen und Gouda-Haag betrug der Reingewinn resp. 41 224 fl. und 189 627 fl., gegen 38 669 fl. und 182 891 fl. in 1877/78.

Für die erste Hälfte des Etatsjahres wurde in Folge Ermächtigung der Versammlung von Commissären der Gesellschaft an die Actionäre eine vorläufige Dividende von 3¾ pCt. ausgezahlt. Für diese Dividendenzahlung war also eine Summe von 1 155 228 fl. erforderlich, so dass nach Abzug einer Summe von 368 171 fl. zur Sicherung einer Dividende von 5 pCt. ein Betrag von 949 957 fl. übrig bleibt (exclusive des Bestandes des Vorjahres). Die 82½ pCt., welche von diesem Betrage den Actionären zugewiesen werden, bilden mit Hinzurechnung der oben erwähnten Summe von 368 171 fl. zur Sicherung einer Dividende von 5 pCt. und des Bestandes des Vorjahres die als Dividende auszuzahlende Summe von 1 161 900 fl. Es wurde deshalb im Ganzen pro 1878/79 eine Dividende ausgezahlt von 18,10 fl. pro Actie von 240 fl.; 7,24 fl. pro Actie von 96 fl. und 2,71 fl. pro Actie von 36 fl. = 7,54 pCt. In 1878/78 konnte 7⅓ pCt. und in 1876/77 7,08 pCt. Dividende ausgezahlt werden.

Das Anlehen von 1838 zum Bau der Bahnstrecke Amsterdam-Arnheim schloss am Ende des Etatsjahres mit einer Schuldenlast von pro reste 2 914 000 fl. Die ursprüngliche Höhe dieses Anlehens war 9 000 000 fl. — Der Reingewinn der Linie Amsterdam-Arnheim betrug 1 137 851 fl., wovon ¼ = 284 462 fl. für Dividende und ¾ = 853 388 fl. zur Amortisation bestimmt war. Das Anlehen wird hierdurch auf 2 093 000 fl. reducirt.

Die Eisenbahn Leiden-Woerden wurde am 15. October 1878 für den Personenverkehr und am 1. December desselben Jahres für den Güterverkehr eröffnet. Bis 30. April des laufenden Jahres wurden auf dieser Linie 64 344 Personen und 41 658 t Güter und Vieh befördert, mit einer Einnahme von resp. 35 502 fl. und 21 245 fl. Inclusive Extraordinarien betrugen die Gesammteinnahmen dieser Linie 57 921 fl. Die Betriebskosten betrugen 36 939 fl., bleibt mithin ein Saldo von 20 981 fl., dieser Saldo ist zu vermehren um 52 272 fl. zur Erreichung der garantirten Summe von 73 254 fl. Auf 198 Tage berechnet macht 4 220 fl. pro Jahr und pro Kilometer Bahnlänge (32 km).

Von dem mit 5 pCt. verzinslichen und am 1. Januar 1899 al pari zu amortisirenden Anlehen zur Höhe von 500 000 £ (zu deren Emission die ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre vom 15. Januar 1876 zur weiteren Amortisirung des Anlehens von 1838, zur Ausführung neuer Anlagen und zur Beförderung des Zustandekommens der Eisenbahn Leiden-Woerden, Ermächtigung ertheilt hat und wovon die I. Serie 100 000 £ am 1. April desselben Jahres, die II. Serie 100 000 £ am 1. März 1877 und die III. und IV. Serie, jede 100 000 £ in 1877 al pari zum Course von 12 fl. ausgegeben wurden, wird am 1. September dieses Jahres die letzte Serie 100 000 £ ausgegeben werden.

Der Reservefonds betrug am Ende des Etatsjahres 472 876 fl. und der Fonds zur Erneuerung von Locomotiven 634 297 fl. Letzterer vermehrte sich durch jährlichen Beitrag um 36 000 fl. und die erworbenen Zinsen um 57 625 fl. Bis dahin sind noch keine Ausgaben diesem Fonds zur Last gekommen.

Vorhanden sind 89 Locomotiven, 236 Personen-, 82 Gepäck-, 1 386 Güter-, 245 gemischte Güter- und Vieh-, 5 Pferde- und 96 Viehwagen und weiter für den Tramwaydienst Scheveningen-Haag 2 Personen- und 1 Güterwagen.

Die Locomotiven haben 2 253 055 Zugkm zurückgelegt, gegen 2 106 815 Zugkm im Vorjahre.

Von den Personen- und Güterwagen wurden resp. 1 635 713 und 556 554 Zugkm zurückgelegt, gegen resp. 1 609 143 und 497 672 Zugkm in 1877/78.

Nach Genehmigung der Rechnungsabschlüsse wurden von der Generalversammlung Herr B. J. Schimmelpenninck van Nyenhuis als Präsident und Herr J. C. Reepmaker als Vicepräsident der Generalversammlung der Actionäre für das laufende Etatsjahr ernannt. Die abtretenden Commissare: Herren Dr. jur. J. J. Rochussen, J. A. Baron von Hardenbroch, Dr. jur. Royaards van Scherpenzeel und Ebenezer Pike wurden wiedergewählt und weiter die Herren Dr. jur. G. van Fienhoven und Dr. jur. van Gennep als Commissare ernannt. Der ausscheidende Director Herr J. Staats Forbes wurde wiedergewählt und schliesslich Herr Dr. jur. H. Ameshoff als Präsident und Herr J. Staats Forbes als Vicepräsident der Direction ernannt.

Statistik der Britischen Eisenbahnen

in den letzten 25 Jahren (1854—1878).

A. v. St. Die Britische Regierung hat soeben dem Parlament eine ausführliche Statistik der Britischen Eisenbahnen im Jahre 1878 vorgelegt. Beigefügt ist dieser Statistik eine solche über die Entwickelung der Britischen Eisenbahnen in den letzten 25 Jahren. Die beifolgenden Tabellen geben die hier in Betracht kommenden Hauptzahlen wieder, — nämlich diejenigen über die Länge der Linien, das Capital, die Zahl der beförderten Passagiere, die Brutto- und Nettoeinnahmen und die Betriebskosten.

Jahr	Länge der dem Verkehr geöffneten Linien am Ende jeden Jahres			Autorisirtes Capital			Eingezahltes Capital						
	Zwei- oder mehrgeleis. Meilen	Eingeleisig Meilen	Summe Meilen	Actien Millionen £	Anleihen u. Obligationen Millionen £	Summe Millionen £	Gewöhnliche Actien Millionen £	Garantirte Actien Millionen £	Prioritäten Millionen £	Anleihen Millionen £	Obligationen Millionen £	Summe Millionen £	pro dem Verkehr geöffnete Englisch. Meile £
1854	6 103	1 950	8 053	276,0	92,4	368,4	166,0	49,4		70,7		286,1	35 523
1855	6 153	2 182	8 335	280,6	94,3	375,0	169,6	52,8		75,2		297,6	35 703
1856	6 266	2 444	8 710	282,9	94,9	377,8	173,4	56,8		77,4	—	307,6	35 315
1857	6 357	2 682	9 039	288,0	99,0	387,1	178,6	58,1		78,4		315,2	34 866
1858	—	—	9 542	292,2	100,4	392,7	181,8	61,9		81,7		325,4	34 099
1859	—	—	10 002	285,4	98,3	383,7	184,6	63,6		80,6	5,6	334,4	33 430
1860	6 690	3 743	10 433	298,7	100,7	399,4	190,8	67,9		81,9	7,6	348,1	33 368
1861	6 893	3 972	10 865	322,4	107,5	429,9	193,6	73,8		87,1	7,8	362,3	33 349
1862	7 009	4 542	11 551	338,8	111,8	450,6	197,1	87,8		89,7	10,7	385,2	33 349
1863	7 270	5 052	12 322	355,7	119,3	475,0	204,6	97,5		89,6	12,5	404,2	32 804
1864	7 402	5 387	12 789	390,4	130,1	520,5	214,9	104,6		93,1	13,0	425,7	33 288
1865	7 503	5 786	13 289	432,9	143,4	576,3	219,6	124,3		97,8	13,8	455,5	34 275
1866	7 711	6 143	13 854	466,2	154,4	620,6	228,2	134,5		105,1	14,1	481,9	34 782
1867	7 844	6 403	14 247	481,4	161,4	642,9	233,0	143,2		110,4	15,6	502,3	35 254
1868	—	—	14 628	455,9	159,6	*) 615,4	224,1	28,9	124,9	108,4	25,3	511,7	34 979
1869	—	—	†) 15 145	449,1	160,2	609,3	226,8	25,2	130,6	101,7	34,5	518,8	34 254
1870	—	—	†) 15 537	438,0	158,2	596,2	229,3	36,2	122,5	90,7	51,2	529,9	34 106
1871	8 338	7 038	15 376	451,9	163,8	615,7	230,2	64,6	108,5	82,1	67,3	552,7	35 943
1872	8 512	7 302	15 814	472,4	172,2	644,6	239,0	63,0	114,8	66,2	86,0	569,0	35 984
1873	8 687	7 395	16 082	497,9	178,8	676,7	244,4	66,2	121,9	55,9	99,9	588,3	36 574
1874	8 749	7 700	16 449	519,0	185,4	704,3	248,5	71,2	129,7	49,3	111,2	609,9	37 078
1875	8 898	7 760	16 658	529,9	187,9	717,8	254,6	77,9	134,3	40,4	123,0	630,2	37 833
1876	9 169	7 703	16 872	549,1	192,7	741,8	262,0	80,8	148,1	32,6	134,7	658,2	39 012
1877	9 235	7 842	17 077	559,7	197,7	757,4	265,0	73,4	163,7	28,9	143,1	674,1	39 472
1878	9 412	7 921	17 333	579,4	199,5	778,9	265,7	86,1	172,5	24,4	149,9	698,5	40 301

*) Vom Jahre 1878 ab ist das autorisirte Capital mehrerer Gesellschaften, welche nur eine nominelle Existenz haben, nicht mehr berücksichtigt worden. — †) Zahl der fertigen Meilen.

Zahl der beförderten Passagiere mit Ausnahme der mit Abonnements-billets Millionen Anzahl	Bruttoeinnahmen										Betriebskosten		Nettoeinnahmen		Jahr
	aus dem Passagierverkehr		vom Güterverkehr		Totalverkehr			Verschiedenes		Summe aus allen Einnahmequellen					
	Millionen £	Verhältniss zur Gesammtsumme der Einnahmen Procent	Millionen £	Verhältniss zur Gesammtsumme der Einnahmen Procent	Millionen £	pro dem Verkehr geöffnete Englische Meile £	pro Zugmeile sh. d.	Pacht, Miethen Schifffahrt u. s. w. Millionen £	Verhältniss zur Gesammtsumme der Einnahmen Procent	Millionen £	Totalsumme Millionen £	Verhältniss zur Gesammtsumme der Einnahmen Procent	Totalsumme Millionen £	Verhältniss zur Gesammtsumme des eingezahlten Capitals Procent	
111,2	10,2	50,7	10,0	49,3	20,2	2,51	5 $6\frac{1}{2}$								1854
118,6	10,7	49,7	10,8	50,3	21,5	2,58	5 $9\frac{1}{2}$								1855
129,3	11,4	49,1	11,8	50,9	23,2	2,66	5 $11\frac{1}{4}$								1856
139,0	11,9	49,2	12,3	50,8	24,2	2,67	5 $9\frac{1}{2}$				—	—	—	—	1857
139,1	11,7	48,8	12,3	51,2	24,0	2,51	5 6								1858
149,8	12,5	48,7	13,2	51,3	25,7	2,57	5 6								1859
163,4	13,1	47,1	14,7	52,9	27,8	2,66	5 5	—	—	—	13,2	47	14,6	4,19	1860
173,7	13,3	46,7	15,2	53,4	28,6	2,63	5 5				13,8	48	14,7	4,06	1861
180,4	13,9	47,8	15,2	52,2	29,1	2,52	5 $4\frac{1}{2}$				14,3	49	14,9	3,86	1862
204,6	14,5	46,6	16,6	53,4	31,2	2,53	5 4				15,0	48	16,1	3,99	1863
229,3	15,7	46,1	18,3	53,9	34,0	2,66	5 3				16,0	47	18,0	4,23	1864
251,9	16,6	46,2	19,3	53,8	35,9	2,70	5 $1\frac{3}{4}$				17,1	48	18,7	4,11	1865
274,3	17,4	45,6	20,8	54,4	38,2	2,76	5 4				18,8	49	19,4	4,02	1866
287,7	17,9	45,4	21,5	54,6	39,5	2,77	5 $3\frac{3}{4}$				19,8	50	19,6	3,91	1867
‖	‖	—	‖	—	‖	—	—	‖	—	‖	‖	—	‖	—	1868
312,8	18,8	44,1	22,3	52,2	41,1	2,71	5 $2\frac{1}{2}$	1,6	3,80	42,7	20,8	49	21,9	4,22	1869
336,5	19,3	42,8	24,1	53,5	43,4	2,79	5 $1\frac{1}{2}$	1,7	3,68	45,1	21,7	48	23,4	4,41	1870
375,2	20,6	42,2	26,5	54,2	47,1	3,06	5 3	1,8	3,65	48,9	23,2	47	25,7	4,66	1871
422,9	22,3	41,9	29,0	54,5	51,3	3,24	5 $4\frac{1}{2}$	1,9	3,63	53,2	26,3	49	27,0	4,74	1872
455,3	23,9	41,3	31,8	55,1	55,7	3,46	5 $7\frac{3}{4}$	2,1	3,58	57,7	30,8	53	27,0	4,59	1873
477,8	24,9	42,0	32,0	54,0	56,9	3,46	5 8	2,4	3,98	59,3	32,6	55	26,6	4,37	1874
507,0	25,7	42,0	33,3	54,3	59,0	3,54	5 $7\frac{1}{2}$	2,3	3,68	61,2	33,2	54	28,0	4,45	1875
534,5	26,2	42,1	33,8	54,3	59,9	3,55	5 $6\frac{3}{4}$	2,3	3,69	62,2	33,5	54	28,7	4,36	1876
549,5	26,5	42,1	34,1	54,2	60,6	3,55	5 $6\frac{1}{4}$	2,3	3,70	63,0	33,9	54	29,1	4,32	1877
565,0	26,9	42,8	33,6	53,4	60,5	3,49	5 $5\frac{1}{4}$	2,4	3,83	62,9	33,2	53	29,7	4,25	1878

Gotthardbahn. (Gotthardtunnel. Vorschläge der Direction betreffend Bauausführung. Bauarbeiten.) Für die Leitung der Fortführung des Gotthardtunnelbaues ist von den Erben des Herrn Favre jetzt derart gesorgt worden, dass von diesen ein sogen. Directionscomitée zu diesem Zwecke ernannt wurde. An dessen Spitze steht der Ingenieur Bossi, welcher seit 1874 Stellvertreter des Herrn Favre war, mit dem Titel „Director des Gotthardtunnel-Unternehmens". Ihm stehen zur Seite die Herren Stockalpen, der bisherige Bohringenieur auf der Nordseite des Tunnels, und Rambert, als juristischer Rathgeber. Herr Bossi ist ein Genfer und hat seine Studien auf der Centralschule zu Paris gemacht; Herr Stockalpen ist aus dem Canton Wallis, Herr Rambert von Lausanne gebürtig. Die Gotthardbahndirection hat der Ernennung dieses Comitées bereits ihre Genehmigung ertheilt. — Unter Vorbehalt der Genehmigung durch die (auf den 13. September einberufene) Generalversammlung hat laut den „Basl. Nachrichten" die Gotthardbahndirection dem Bundesrath folgende Vorschläge eingereicht: 1. Die Gotthardbahngesellschaft erklärt sich bereit, die Monte-Cenerelinie nach den Bestimmungen, welche in dem am 16. Juli 1879 zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Vertrage betreffend gemeinsame Subventionirung dieser Linie aufgestellt worden sind, unter Anerkennung der Verbindlichkeit dieses Vertrages für die Gotthardbahngesellschaft auszuführen. 2. Hinsichtlich der im directen Verkehre zwischen der Schweiz und Italien, sowie im Transitverkehre zwischen Deutschland und Italien und umgekehrt auf der Monte-Cenere-linie anzuwendenden Taxen verpflichtet sich die Gotthardbahngesellschaft a) von der Eröffnung des Betriebes der Monte-Cenere-linie an auf die Zuschlagstaxen für Waaren in gewöhnlicher Fracht, welche durch Artikel 8 des internationalen Vertrages vom 15. October 1869 gestattet sind, zu verzichten; b. die durch denselben Vertrag gestattete Zuschlagstaxe für Reisende zu beseitigen, sobald der gesammte Bruttoertrag der Monte-Cenerelinie während zwei aufeinanderfolgender Jahre die Ziffer von 20 000 Fr. pro Jahr und pro Kilometer überschritten haben wird. — Schon am nächsten 1. October sollen die Arbeiten auf der Monte-Cenere-Linie in Angriff genommen werden. Auch sonst rücken die Arbeiten jenseits des Gotthard auf der ganzen Gotthardbahnlinie in sehr erfreulicher Weise vorwärts; täglich sind dort durchschnittlich etwa 4 000 Arbeiter beschäftigt. Noch in diesem Monat (August) werden die Bundesräthe Welti und Bavier die Arbeiten persönlich in Augenschein nehmen.

Nordamerika. Pferdeeisenbahnen. Die Stadt Philadelphia, welche etwas mehr als 900 000 Einwohner zählt und eine viermal so grosse Fläche einnimmt als Berlin, hat zur Zeit 451 km Pferdebahnen. Die dafür aufgewendeten Kosten haben 37 191 983 ℳ oder 82 466 ℳ pro Kilometer betragen. Es gehen auf diesen Bahnen 1 190 Wagen und 6 791 Pferde oder pro Kilometer Geleis 2,64 Wagen und 15,06 Pferde. Im letzten Jahre haben diese Linien im Ganzen 20 136 388 ℳ oder 44 648 ℳ pro Kilometer eingenommen. Die Ausgaben beliefen sich auf 15 990 992 ℳ oder 79,42 pCt. der Einnahmen. Der Nettogewinn beträgt 4 145 396 ℳ oder 9 192 ℳ pro Kilometer, gleich 11,15 pCt. der Anlagekosten. Die zur Vertheilung gekommenen Dividenden betrugen 8,68 pCt. des Anlagecapitals.

Die Stadt Philadelphia bedarf ihrer Ausdehnung und Anlage nach vieler Strassenbahnen und hat deren mehr, als irgend eine Stadt der Welt mit gleicher Einwohnerzahl. Der Fahrpreis beträgt dort 25 ₰ (6 Cents) pro Person ohne Unterschied der Entfernung auf derselben Linie, während in New York und den meisten übrigen Städten nur 21 ₰ (5 Cents) gezahlt werden. In Philadelphia hat man im Publikum seit langer Zeit agitirt, um den Fahrpreis auf 21 ₰ zu ermässigen, jedoch sind alle diese Versuche an dem Widerstand der betreffenden Gesellschaften gescheitert. Diese behaupten nämlich bei billigeren Fahrpreisen nicht bestehen zu können. Es mag das bei den grossen Entfernungen (zuweilen über eine Deutsche Meile), die für den Preis abgefahren werden können, wohl seine Richtigkeit haben. Und doch dürfte, wenn man den Werth des Geldes, die Höhe der Arbeitslöhne etc. mit hiesigen Verhältnissen vergleicht, der Preis von 25 ₰ in Amerika demjenigen von 10 ₰ hier äquivalent sein, denn mit 5 Cents drüben reicht man kaum so weit als hier mit 10 ₰. Wir wollen hoffen, dass der von Amerika nach hier importirten Anlage der Pferdebahnen nun auch die billigeren Fahrpreise folgen und insbesondere es möglich gemacht werde, wenn nicht die ganze Länge einer Linie, so doch grössere Entfernungen, als jetzt geschieht, für den Einheitspreis von 10 ₰ zu durchfahren.

Literatur.

Der Normal-Höhenpunkt für das Königreich Preussen an der Königlichen Sternwarte zu Berlin. Festgelegt von der trigonometrischen Abtheilung der Landesaufnahme. Selbstverlag. Zu beziehen durch die Königliche Hof-Buchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. Das vorliegende Werk, welches sich ausser seinem wissenschaftlichen Werthe auch durch eine reiche, mustergültig zu nennende Ausstattung auszeichnet, giebt nach einer historischen Einleitung eine Beschreibung der Anlage und schliesslich eine Darstellung der Verbindung des Normal-Höhenpunktes mit den Nivellements und Höhenbestimmungen der trigonometrischen Abtheilung der Landesaufnahme. Zur bildlichen Erläuterung der beiden letzteren Abschnitte sind der Druckschrift 7 Steindrucktafeln beigegeben. Wir entnehmen der historischen Einleitung folgende allgemeines Interesse bietende Mittheilungen: „Die Höhenmessungen innerhalb des Preussischen Staatsgebietes wurden bisher auf verschiedene, für den jedesmaligen Zweck gewählte Nullpunkte bezogen. Während ein grosser Theil von Behörden und Privaten seine Höhenangaben vom Nullpunkte eines Meerespegels, insbesondere des Amsterdamer und des Swinemünder Pegels zählte, zog es ein anderer Theil vor, das an einem Hafenorte der Ost- oder Nordsee beobachtete Mittelwasser als Anfangspunkt zu nehmen, oder aber seinen Specialvermessungen den Nullpunkt eines in der Nähe liegenden Flusspegels oder einen andern geeignet erscheinenden Punkt zu Grunde zu legen. Die Ursache dieser Mannigfaltigkeit lag darin, dass es an einem genauen zusammenhängenden Nivellementsnetze fehlte und es somit nicht möglich war, die in verschiedenen Landestheilen ausgeführten Messungen miteinander zu verbinden und auf einen gemeinschaftlichen Nullpunkt zu beziehen. Nachdem aber die Präcisions-Nivellements der trigonometrischen Abtheilung der Landesaufnahme so weit vorgeschritten waren, dass sie den grössten Theil des Preussischen Staates, und zwar den nördlich vom Parallel von Berlin liegenden, mit einem zusammenhängenden Netze bedeckten, glaubte der Chef der Landesaufnahme den geeigneten Zeitpunkt gekommen, in der in Rede stehenden Richtung Abhülfe zu bieten und legte demgemäss dem Centraldirectorium der Vermessungen einen dahin zielenden Antrag vor, in Folge dessen eine Commission mit der näheren Prüfung der Sache und mit der Ausarbeitung von bezüglichen Vorschlägen beauftragt wurde. In den Berathungen dieser Commission, welche am 7. October 1876 zusammentrat, wurde zunächst das dringende Bedürfniss eines Normal-Höhenpunktes, d. i. eines Punktes, constatirt, der in sichtbarer Bezeichnung einen für sämmtliche Höhenbestimmungen im Preussischen Staate einzuführenden Nullpunkt festlegte. Dabei wurde die Nothwendigkeit hervorgehoben, behufs wirksamer Durchführung einheitlicher Fundirung aller Nivellements, sämmtliche Ressorts der Staatsverwaltung zum ausschliesslichen Gebrauche dieses Nullpunktes zu verpflichten. Die Commission beschloss sodann, den Normal-Höhenpunkt an einem der Beobachtungspfeiler der Königlichen Sternwarte zu Berlin anzubringen, weil derselbe hier nicht nur einen, seiner hervorragenden Bedeutung angemessenen, sondern auch einen in seiner Höhenlage vorzugsweise gesicherten Platz erhielt, dass derselbe in gleicher Höhe mit dem Nullpunkte des Amsterdamer Pegels zu bringen und dass diese Lage auf Grund der eben vollendeten Verbindung des letzteren mit dem diesseitigen Nivellementsnetze herbeizuführen sei. Endlich wurde noch festgesetzt, dass die an der Sternwarte herzustellende Marke die Benennung: „Normal-Höhenpunkt für das Königreich Preussen" erhalten solle, und dass für die vom Normal-Nullpunkt gezählten Höhen die Bezeichnung: „Höhe über Normal-Null", oder in abgekürzter Schreibweise: „Höhe über N. N." einzuführen sei. Diesen Vorschlägen der Commission schloss sich das Centraldirectorium in der Sitzung vom 2. December 1876 vollständig an, und nachdem im Laufe des Jahres 1877 auch von den Königlichen Ministerien zustimmende Erklärungen, insbesondere bezüglich der obligatorischen Einführung des Normal-Nullpunktes, eingegangen waren, wurden die Arbeiten zur Herstellung des Normal-Höhenpunktes von der trigonometrischen Abtheilung der Landesaufnahme in Angriff genommen und bis zum Frühjahr 1879 zu Ende geführt, so dass am 22. März 1879 die förmliche Uebergabe der Anlage stattfinden konnte".

Druckfehlerberichtigung. Im Leitartikel der No. 66 dieser Zeitung vom 29. v. M. ist ein Druckfehler untergelaufen.

Der ausserordentlichen Generalversammlung vom 12. September cr. wird der Vertrag über die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebes, event. des Eigenthums des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens an den Königlich Preussischen Staat zur Berathung und Beschlussfassung vorgelegt werden und nicht, wie gesetzt und gedruckt ist, excl. des Eigenthums etc.

Telegraphenwesen. Die in London stattgehabte internationale Telegraphenconferenz hat mehrere, für den telegraphischen Verkehr höchst wichtige Beschlüsse gefasst, deren amtliche Veröffentlichung zwar erst nach erfolgter Ratification durch die Regierungen geschehen wird, über welche aber die „Times" bereits Näheres zu melden in der Lage ist. Wir lassen dieselben nachstehend folgen: 1. An Stelle des noch auf mehreren Linien gebräuchlichen Verfahrens, wonach der geringste Satz für eine Depesche nach 20 Worten und der Ueberschuss für diese Zahl nach je 10 Worten berechnet wird, soll in Zukunft der Worttarif zur allgemeinen Geltung gelangen, d. h. es soll, wie es gegenwärtig schon auf vielen Linien der Fall ist, für jedes einzelne Wort be-

zahlt werden, gleichviel wie viele derselben in einer Depesche enthalten sind; dazu bei jedweder Depesche ein Zuschlag, der dem Tarifsatze von fünf Worten gleichkommt; 2. auf den Europäischen Linien soll ein Wort höchstens 15, auf den Aussereuropäischen Linien höchstens 10 Buchstaben enthalten dürfen; was darüber ist, wird als besonderes Wort gerechnet; 3. Worte, die durch die Bindestriche verbunden sind, sollen als getrennte Worte gelten, doch dürfen auf den Aussereuropäischen Linien die Bindestriche weggelassen werden; demgemäss würde in Europa das Wort Aix-la-Chapelle für 3 Worte, dagegen in einer nach einem anderen Welttheil beförderten Depesche blos für 2 Worte (13 Buchstaben) berechnet werden, vorausgesetzt, dass der Absender die Verbindungsstriche weglässt; 4. Abweichungen vom gebräuchlichen Buchstabiren und Abkürzungen eines Wortes durch Weglassung einzelner Buchstaben werden nicht gestattet; so würde z. B. das Wort „gesellschaftlich", welches 16 Buchstaben enthält, auch dann noch als 2 Worte berechnet werden, wenn der Absender es mit einfachen l buchstabiren oder durch Weglassung des a oder der Endung „ich" abkürzen wollte; 5. innerhalb Europas sollen wie bisher 5, ausserhalb dessen aber 3 Ziffern einer Zahl als ein Wort berechnet werden. Jede Ziffer über 5 (bezw. 2) sowie das Vielfache von 5 (bezw. 3) soll als besonderes Wort berechnet werden; 6. jede Depesche muss eine Adresse von mindestens 2 Worten haben, oder anders ausgedrückt: eine Depesche, deren ganzer Inhalt aus zwei Worten Adresse bestände, würde nicht angenommen, um dem Kunstgriffe vorzubeugen, dass auf diese Weise nach vorher getroffener Vereinbarung irgend eine Nachricht um den möglichst niedrigen Preis versandt werde; 7. Telegramme brauchen hinfort keine Unterschrift mehr zu tragen und soll das letzte Wort jeder Depesche als Unterschrift und als das Merkzeichen der Depesche im offiziellen Verkehr gelten; so lange eine Unterschrift der Depeschen erforderlich war, erklärte die Kaufmannschaft in allen denjenigen Fällen, in denen ihr durch eine derartige Unterschrift weitere Gebührenspesen erwuchsen, dass das letzte Wort eine „chiffrirte" Unterschrift sei und es war schwer, eine derartige Behauptung zu widerlegen, so wenig Glauben man derselben auch schenkte. — Von den sonstigen Beschlüssen ist noch Folgendes zu melden: Die Rangordnung der verschiedenen Depeschen bleibt die schon in früheren Conferenzen vereinbarte; Regierungsdepeschen haben bei der Beförderung vor allen übrigen den Vorrang; dann kommen Depeschen, die sich auf den Dienst der Linien selbst beziehen; an dritter Stelle rangiren als „dringend" bezeichnete Depeschen und an vierter Stelle kommen die gewöhnlichen Depeschen. Für „dringende" Depeschen sind, wie schon bisher, dreifache Gebührensätze zu entrichten und bleibt es jedem Lande vorbehalten, das „Dringend" anzuerkennen oder nicht, je nachdem die betreffende Telegraphenverwaltung es für nöthig erachtet. In England und Ostindien kennt die Verwaltung keine „dringende" Depeschen, das Privilegium der Beförderung vor anderen Depeschen wird bei als „dringend" aufgegebenen Telegrammen auf dem Continente jedoch zugestanden und bemerkenswerth ist, dass fast für jede Depesche im Verkehr der Fondsbörsen von Paris und Berlin die dreifache Taxe entrichtet wird. Die Conferenz hat sich auch mit der Neutralisirung der Telegraphen- und Kabelleitungen im Kriegsfalle und dahin gehörenden Fragen beschäftigt, ein endgiltiger Beschluss in dieser Hinsicht bleibt jedoch der nächsten Zusammenkunft, welche für das Jahr 1884 und zwar in Berlin in Aussicht genommen ist, vorbehalten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 29. August 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn werden die an der Neubaustrecke Dortmund - Sterkrade belegenen Stationen Huckarde, Herne, Bismarck und Horst am 1. September d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet werden. (Siehe die Bekanntmachung in No. 64 dieser Zeitung.)

Nach einer Mittheilung der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen wird die 9,85 km lange Eisenbahnstrecke von Gaschwitz nach Plagwitz mit den Haltestellen Gautzsch und Grosszschocher am 1. September d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden. Die Eröffnung der Linie für den Personenverkehr ist vorläufig für den 15. October d. J. in Aussicht genommen.

Die geschäftsführende Direction.

Siegert.

Mit dem 1. September cr. wird die Geleisverbindung zwischen Malsfeld (Station der Berlin-Wetzlarer Bahn) und Beiseförth (Station der Hessischen Nordbahn) für den Güterverkehr eröffnet werden. Frankfurt a/M., den 28. August 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1063)

2. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn. Bei der am 1. September 1879 in Gegenwart eines Königlichen Notars stattgefundenen VI. Verloosung der Prioritäts-Partialobligationen der im Sinne des Gesetzart. XXXVIII 1879 mit der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vereinigten Eperies-Tarnower Eisenbahngesellschaft (Ung. Theil) wurden nachstehende 19 Nummern gezogen und zwar:

827 1959 2025 2535 5043 5288 5501 7596 8111 8571 9698 10191 10642 11425 11520 12044 12178 12763 13774.

Die Rückzahlung der verloosten Obligationen erfolgt vom 1. März 1880 ab an den für die Einlösung der Coupons kundgemachten Zahlstellen mit Gulden 300 Oe. W. effectiv Silber.

Von dem für die Rückzahlung verloosten Prioritäts-Partialobligationen bestimmten Tage hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und es sind demnach bei der Eincassirung ausser dem Originale der Obligation auch alle zugehörigen, bis zu jenem Tage nicht verfallenen Coupons und Talons mit zurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capitale in Abzug gebracht wird.

Von den bei früheren Verloosungen gezogenen Obligationen sind noch unbehoben, und zwar:

von den am 1. September 1876 gezogenen No 2733

von den am 2. September 1878 gezogenen No. 360.

Budapest, am 1. September 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1068)

3. Tarifwesen.

Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag III zum **Rheinisch-Niederdeutschen** Verbands-Güter-Tarif vom 1. Mai 1878 in Kraft, enthaltend: Aufnahme der Stationen Heide, Meldorf, St. Michaelisdonn und Wilster der Holsteinischen Marschbahn, Wesselburen der Westholsteinischen Eisenbahn, Flottbeck der Altona-Kieler, Buchholz der Berlin-Hamburger, Altenessen der Bergisch-Märkischen, Erang, Hagen, Herdecke und Osterrath der Rheinischen und Wehrden der Westfälischen Bahn in den Verbands-Güterverkehr, Frachtsätze für Emsdetten, Mesum und Salzbergen im Verkehr mit Hamburg und Harburg, ermässigte Frachtsätze für Station Heide der Westholsteinischen Bahn, Eröffnung der B.-M. Station Wehrden für den Eil- und Stückgutverkehr, einen Ausnahmetarif für Roheisen etc., Ausdehnung des Ausnahmetarifs für gebrannten Kalk auf den Verkehr von Hochdahl, sowie nach Lüneburg und sämmtliche rechtselbische Stationen, des Ausnahmetarifs für Grubenholz auf den Verkehr nach Saarn, des Ausnahmetarifs F für Europäisches Holz auf den Verkehr mit Reinbeck, Friedrichsruh und Schwarzenbeck, des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl etc. auf den Verkehr mit Bergisch-Märkischen, sowie mit verschiedenen Stationen der Köln-Mindener, der Rheinischen und der Westfälischen Bahn, Aufhebung der Tarifsätze für Oberlahnstein zum 15. October d. J. und Berichtigungen. Verkaufspreis 1 ℳ. Köln, den 28. August 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln - Mindener Eisenbahn - Gesellschaft. (1064)

Für den Verkehr zwischen Posen, Station der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn, einerseits und Pirna, Station der Sächsischen Staatsbahn, andererseits, für welchen bisher nur Frachtsätze für die Stückgutclasse, den Special-Tarif A2 und für Getreide etc. bestanden haben, treten vom 10. September cr. directe Frachtsätze für sämmtliche Tarifclassen in Kraft. Die Frachtsätze sind auf den genannten Stationen zu erfahren. Bromberg, den 28 August 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes.

Am 15. September 1879 treten Ausnahmetarife für Holz, wie solches in den Specialtarifen II und III des Reformtarifs näher bezeichnet ist, für den Verkehr von Stationen der Kaiserin Elisabethbahn nach Bergisch - Märkischen Stationen via Gemünden-Bebra in Gültigkeit. Elberfeld, den 29. August 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1067)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Eisenbahnverband. In Folge der bereits generell publicirten Erhöhung der Leipziger Ueberfuhrgebühren treten mit dem 1. October cr. im vorbezeichneten Verband anderweite theils erhöhte Tarifsätze in Kraft und zwar für den Verkehr:

a) der Halle - Sorau - Gubener Station Taucha mit Stationen der Braunschweigischen, Magdeburg - Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Halberstadt-Blankenburger, Berlin-Anhaltischen und bezw. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,

b) der Magdeburg-Halberstädter Stationen Schkeuditz und bezw. Gröbers mit diversen Stationen der Berlin-Anhaltischen und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Ueber die Höhe der qu. Taxen ertheilt

schon jetzt das Tarifbureau der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Berlin auf Erfordern specielle Auskunft.

Für die in Leipzig erfolgende Ueberführung von Schutzwagen, sowie von Gegenständen, für welche die Fracht nicht nach dem wirklichen Gewicht berechnet wird, kommt vom 1. October cr. ab eine Gebühr von 3 ℳ pro Wagen zur Berechnung. Berlin, den 25. August 1879. Namens der Verbandsbahnen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung). (1059)

Zum Tarife vom 15. April 1876 für den Elb- und Weserhäfenverkehr via Berlin mit Stationen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft etc. ist der Nachtrag XII erschienen, welcher in unserer Güterexpedition Hamburg zu haben ist. Berlin und Hamburg, den 26. August 1879. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (1056)

Rumänische Eisenbahnen - Actiengesellschaft. Am 20. August d. J. tritt der Nachtrag V zu den „Reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eil- und gewöhnliche Güter vom 15. März 1879" in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält die neueingeführte Tarifermässigung für Biersendungen. (1061)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. k. M. tritt zum diesseitigen Localgütertarif der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Abänderungen des Betriebsreglements und der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, Abänderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, Abänderungen von Frachtsätzen sowie Berichtigungen zum Nachtrag II und ist durch unsere sämmtlichen Güterexpeditionen unentgeltlich zu beziehen. Berlin, den 28. August 1879. Die Direction. (1058)

4. Fahrplanänderungen.

Vom 15. September cr. ab gehen die Züge No. 1 und 8 auf der Strecke Dt. Eylau-Illowo bis auf Weiteres ein. Danzig, den 30. August 1879. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. v. Winter.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Für Bahnverwaltungen
interessant und wichtig
ist die in unterzeichnetem Verlage erschienene
Schweizerische
Eisenbahn-Statistik.

I. Band: Betriebsjahr 1868 mit 1 Karte 4⁰. geh. Preis 6 Mark.
II. „ Betriebsresultate für die Jahre 1868—1873. Folio, geheftet. Preis 3½ Mark.
III. „ 1. Lieferung: Betriebsjahr 1873. Folio, broch. 6 Mk.
IV. „ Betriebsjahre 1874 — 1876. Folio, broch. 6 Mark.

Diese Publikationen verdienen in vollstem Masse die Beachtung aller Eisenbahn-Verwaltungen, indem dieselben ein ungemein reiches und belehrendes Material enthalten, nämlich: jeweilen eine **geschichtliche** Einleitung, dann Mittheilungen über **Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge** und **Betriebseröffnung** der Eisenbahnen, **Bahnbeschreibung** und **Anlagecapital, Transportmittel, Betriebsresultate, Unfälle, Axen- u. Schienenbrüche, Verkehrsstörungen, Beamten- und Arbeiter-Etat, Pensions- und Unterstützungskassen** u. s. w.

Verlag von **ORELL FÜSSLI & Co.** in **Zürich.**

Anzeige.

Der Kaiserlich Russische Generalstab macht hiermit bekannt, dass die, nach Beendigung der Kriegstransporte auf den Rumänischen Eisenbahnen, nachgebliebenen und dem Kriegsressort zugehörenden Gegenstände gegenwärtig zu verkaufen sind, und zwar: 1. ein Theil des Rollmaterials einer ausländischen Schienenbreite (4 Fuss 8½ Zoll): 60 Güterlocomotiven, 6 Passagier- und Stationslocomotiven, 137 Personenwagen, 859 gedeckte Güterwagen und 393 offene Wagen; 2. ca. 60 km lange Schienen und 3. Telegraphendrähte, Eisenbahn- und instrumentales Zubehör etc. Diejenigen, welche das Ganze oder einen Theil der genannten Gegenstände kaufen wollen, können auf eigene Unkosten und auf dem Terrain wo sich selbige befinden und namentlich auf der Grenzstation Ungeni der (Russ.) Südwest-Eisenbahncompagnie besichtigen. Um zur Besichtigung der Gegenstände zugelassen zu werden, beliebe man sich an den Verwalter des Depots, der an der genannten Station wohnhaft ist, zu wenden. Die Kaufsdeclarationen, nebst Angabe der zu kaufenden Gegenstände und der offerirten Preise wolle man vor dem 1. (13.) September dieses Jahres an den Generalstab in St. Petersburg adressiren. Was den Zeitpunkt, die Stelle und die Verkaufsbedingungen betrifft, wird eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Diejenigen Reflectanten, welche genaue Auskunft über die zu verkaufenden Gegenstände zu haben wünschen, belieben sich an den Verwalter des Depots an Ort und Stelle zu wenden.

Dampfkrahnen bewährter Construction, sofort lieferbar; **Dampfbagger** in allen Grössen erbauen als Specialität

Gebrüder Schultz, Mainz.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

J. P. Piedboeuf & Co.
in Düsseldorf-Oberbilk
Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren
für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen,
event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,
alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

G. Brinkmann & Co., Witten an der Ruhr.
Dampfhämmer,
gangbarste Grössen vorräthig,
Hämmer mit Selbststeuerung für alle in Eisenbahn-Werkstätten vorkommenden Schmiedearbeiten: Reckhämmer, Hämmer für Façon- und Bufferschmiederei, Dampfstanzen für Gesenkschmiederei, grössere Hämmer mit Hand-, Ventil- oder Kolbensteuerung.
Prospecte und Atteste gratis.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.
Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

No. 69. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 8. September 1879.

Berlin und Wien.

Die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung“ bringt den statistischen Bericht der Polizeidirection über den Localverkehr Wiens für das Jahr 1877. Wir benutzen diese Gelegenheit, um den Eisenbahnverkehr Wiens mit Berlin auf Grund der von der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn veröffentlichten Angaben zu vergleichen — eine Vergleichung, die um so mehr Interesse haben dürfte, als beide Städte fast genau dieselbe Einwohnerzahl, nämlich 1 Million, haben.

I. Personenverkehr.

	Berlin	Wien	Berlin (Anzahl der angekommenen u. abgegangenen Reisenden)	Wien (Anzahl der angekommenen u. abgegangenen Reisenden)
1.	Berlin-Potsdam-M.	—	2 372 732	—
2.	—	Südbahn excl. Meidling	—	2 204 714
3.	Niederschl.-Märk.	—	1 729 413	—
4.	—	Westbahn	—	1 323 631
5.	—	K. Ferdin. Nordb.	—	1 231 574
6.	Berlin-Stettin	—	961 345	—
7.	Berlin-Hamburg	—	923 030	—
8.	Berlin-Anhalt	—	888 597	—
9.	—	K. Franz-Josefb.	—	793 446
10.	—	Nordwestbahn	—	779 577
11.	Ostbahn	—	733 693	—
12.	Magdeb.-Halberst.	—	722 612	—
13.	—	Staatsbahn	—	587 921
14.	Berlin-Görlitz	—	487 916	—
15.	Berlin-Dresden	—	245 234	—
16.	Berliner Nordbahn	—	191 980	—
17.	Militärbahn	—	36 308	—
		Im Ganzen	9 292 860	6 920 863
		und im Durchschnitt täglich	25 460	18 961

Wir besitzen leider kein Material, um diesen Vergleich auch auf den Verkehr von Paris und London ausdehnen zu können. Nur in den Reisestudien über das Englische Eisenbahnwesen von Schwabe finden wir in Betreff Londons die Notiz, dass im Jahre 1875 die Zahl der ankommenden und abgehenden Reisenden betrug

in Cannonstreet 9 500 000
„ Charing Cross 7 000 000

mithin haben diese beiden Stationen der South Eastern in London einen grösseren Personenverkehr als sämmtliche Personenbahnhöfe in Berlin und Wien zusammen.

In Betreff des Fremdenverkehr Wiens entnehmen wir dem in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ enthaltenen Artikel noch Folgendes:

Der Fremdenverkehr in Wien betrug
1877 . . . 146 748 Personen
1876 . . . 146 054 „
1875 . . . 155 957 „

Eine Erklärung dafür, dass der Eisenbahnverkehr in Wien bei gleicher Einwohnerzahl um 2 372 000 Personen oder 25 pCt. geringer als in Berlin ist, dürfte zum Theil den theuren Gasthofspreisen Wiens, welche nicht geeignet sind den Mittelstand anzulocken, zum Theil wohl auch der entfernten Lage der meisten Bahnhöfe und den hohen Preisen der Fiaker zuzuschreiben sein, während der ungeheuere Unterschied zwischen Wien, Berlin und London in der überaus günstigen Lage der Londoner Bahnhöfe, der unübertrefflichen Ausbildung des Localverkehrs sowie auch darin beruht, dass die Endbahnhöfe der in London mündenden Bahnen mit grossen, auf das Beste eingerichteten Hotels verbunden sind, daher die hohen Nebenkosten für die Fahrt von und nach dem Bahnhofe sowie die damit verbundenen Unbequemlichkeiten wegfallen. Im Interesse der Reisenden wie der Eisenbahnen ist es zu bedauern, dass die Anlage derartiger Eisenbahnhotels in Deutschland wie in Oesterreich keine Nachahmung gefunden hat.

II. Güterverkehr.

	Berlin	Wien	Berlin (Anzahl der angekommenen und abgegangenen Güter in Tonnen)	Wien (Anzahl der angekommenen und abgegangenen Güter in Tonnen)
1.	—	Nordbahnhof und Floridsdorf	—	1 702 201
2.	Niederschl.-Märk. (Frankfurter Bhf.)	—	1 493 544	—
3.	—	Westbahnhof und Penzing	—	1 035 046
4.	Berlin-Anhalt	—	888 597	—
5.	Berlin-Hamburg	—	704 917	—
6.	Ostbahn	—	634 764	—
7.	—	Südbahnhof Matzleinsdorf und Meidling	—	625 969
8.	Magdeb.-Halberst.	—	566 429	—
9.	Berlin-Stettin	—	551 666	—
10.	Berlin-Potsdam-M.	—	360 000	—
11.	—	Nordwestbahn und Jedlesee	—	262 481
12.	Berlin-Dresden	—	214 103	—
13.	—	Franz-Josefbahn und Nussdorf	—	176 689
14.	Berlin-Görlitz	—	147 105	—
15.	—	Staatsbahnhof	—	59 465*)
16.	Berliner Nordbahn	—	29 584	—
		Im Ganzen	5 592 041	3 861 851

*) Dass der Staatsbahnhof in Wien nur einen Güterverkehr von 59 465 t haben soll, ist so auffallend, dass hier wohl ein Irrthum vorliegen dürfte.

Werden zu Berlin noch in gleicher Weise, wie das in Wien geschehen, die auf den Ringbahnstationen Rixdorf, Tempelhof, Schöneberg, Moabit, Wedding, Gesundbrunnen, Weissensee und Friedrichsberg angekommenen und abgegangenen Güter gerechnet

	Berlin t	Wien t
mit	164 722	
so ergiebt sich	5 756 763	3 861 851

Nach Vorstehendem verhält sich der Eisenbahn-Güterverkehr von Wien zu dem von Berlin bei gleicher Einwohnerzahl wie 2 : 3 — ein Verhältniss, das wohl darin seine Erklärung finden dürfte, dass die Industrie in Berlin erheblich grösser als in Wien ist, und dass auch der Umfang der in Berlin eingehenden, dort auf Lager genommenen resp. verarbeiteten und demnächst wieder ausgehenden Güter grösser als in Wien sein muss.

Wir werden uns freuen, wenn die vorstehenden vergleichenden Mittheilungen Gelegenheit geben, die Ursachen zu den grossen Unterschieden in den Eisenbahn-Verkehrsverhältnissen von Berlin und Wien näher zu ermitteln. a—.

Deutsche Eisenbahnstatistik
für das Betriebsjahr 1877.
(Fortsetzung.)

V. Finanzergebnisse.

Da die finanziellen Ergebnisse, insbesondere die Einnahmen, im Wesentlichen den Resultaten des Personen- und Güterverkehrs entsprechen, so sind dieselben wenn auch nicht allgemein befriedigend, doch keine ungünstigen. Dass bei einer nicht unerheblichen Ausdehnung des Netzes die relativen Einnahmen des Vereinsgebietes gestiegen sind, muss als ein befriedigendes Resultat bezeichnet werden.

Im Allgemeinen haben die Einnahmen der Deutschen Bahnen — correspondirend dem Verkehre — im Ganzen zwar zugenommen, relativ waren dieselben aber geringer, während bei den Oesterreichisch-Ungarischen und den anderen Vereinsbahnen auch eine relative Steigerung derselben eingetreten ist.

Die speciellen Ergebnisse der

A. Einnahmen

waren folgende:

Es sind im Jahre 1877 vereinnahmt aus dem

1. Personenverkehre

und zwar: bei den Deutschen Bahnen:

für Personenbeförderung	220 109 378 ℳ		
„ Reisegepäck	8 538 600 „		
„ Hunde	230 405 „		
überhaupt	228 878 383 ℳ		
im Vorjahre	231 924 852 „		
Differenz pro 1877	— 3 046 469 ℳ	=	1,31 pCt.
desgl. „ 1876	+ 2 181 867 „	=	0,95 „
„ 1875	+ 11 422 857 „	=	5,23 „
„ 1874	+ 8 926 239 „	=	4,26 „
„ 1873	+ 19 542 747 „	=	10,29 „

bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen:

für Personenbeförderung	87 903 125 ℳ		
„ Reisegepäck	3 343 101 „		
„ Hunde	34 404 „		
zusammen	91 280 630 ℳ		
im Vorjahre	89 261 071 „		
Differenz pro 1877	+ 2 019 559 ℳ	=	2,26 pCt.
desgl. „ 1876	— 1 395 904 „	=	1,54 „
„ 1875	— 2 277 238 „	=	2,45 „
„ 1874	— 16 736 469 „	=	15,26 „
„ 1873	+ 20 219 952 „	=	22,60 „

bei den anderen Vereinsbahnen:

für Personenbeförderung	38 731 379 ℳ		
„ Reisegepäck	1 069 031 „		
„ Hunde	17 880 „		
	39 818 290 ℳ		
im Vorjahre	29 757 957 „		
mithin im Jahre 1877 mehr (wobei jedoch zu berücksichtigen ist, dass die Rumänischen Bahnen nur 7 000 000 ℳ für Militärtransporte vereinnahmten)	10 060 333 ℳ	=	33,81 pCt.
Die Steigung betrug pro 1876	+ 1 109 665 „	=	3,87 „
„ 1875	+ 2 161 088 „	=	8,16 „
„ 1874	+ 1 080 435 „	=	4,25 „

(Das Jahr 1873 war zur Vergleichung nicht geeignet.)

bei den sämmtlichen Vereinsbahnen:

für Personenbeförderung	346 743 882 ℳ		
„ Reisegepäck	12 950 732 „		
„ Hunde	282 689 „		
zusammen	359 977 303 ℳ		
im Vorjahre	350 943 880 „		
Differenz pro 1877	+ 9 033 423 ℳ	=	2,57 pCt.
desgl. „ 1876	+ 1 895 6?8 „	=	0,54 „
„ 1875	+ 11 306 707 „	=	3,35 „
„ 1874	— 6 729 795 „	=	1,95 „
„ 1873	+ 47 717 010 „	=	16,08 „

Dagegen haben die Einnahmen aus dem Personenverkehre pro Kilometer Bahnlänge betragen: bei den

Deutschen Staatsbahnen	8 044 ℳ		
„ Privatb. unter Staatsverw.	6 837 „		
„ „ in eigener Verw.	7 724 „		
zusammen	7 777 ℳ		
im Vorjahre	8 307 „		
Differenz pro 1877	— 530 ℳ	=	6,38 pCt.
„ 1876	— 483 „	=	5,49 „
„ 1875	— 303 „	=	3,33 „
„ 1874	— 6 „	=	0,07 „
„ 1873	+ 273 „	=	3,09 „
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	5 258 ℳ		
im Vorjahre	5 261 „		
Differenz pro 1877	— 3 ℳ	=	0,06 pCt.
„ 1876	— 260 „	=	4,71 „
„ 1875	— 320 „	=	5,48 „
„ 1874	— 1 659 „	=	22,12 „
„ 1873	+ 351 „	=	4,91 „
anderen Vereinsbahnen	10 686 ℳ		
im Vorjahre	8 321 „		
Differenz pro 1877	+ 2 365 ℳ	=	28,42 pCt.
„ 1876	+ 202 „	=	2,49 „
„ 1875	— 83 „	=	1,01 „
„ 1874	+ 240 „	=	3,01 „
„ 1873	+ 630 „	=	8,59 „
sämmtlichen Vereinsbahnen	7 126 ℳ		
im Vorjahre	7 242 „		
Differenz pro 1877	— 116 ℳ	=	1,60 pCt.
„ 1876	— 332 „	=	4,38 „
„ 1875	— 253 „	=	3,23 „
„ 1874	— 609 „	=	7,22 „
„ 1873	+ 294 „	=	3,61 „

Da die specifische Frequenz gegen das Vorjahr eine Differenz von — 2,68 pCt. ergeben hat, so ist eine Steigerung des durchschnittlichen Fahrpreises eingetreten. Es sind eingenommen pro Person und Kilometer:

bei den	1877 ₰	1876 ₰	1875 ₰
Deutschen Staatsbahnen	3,525	3,592	3,665
„ Privatbahnen unter Staatsverwalt.	3,273	3,290	3,320
„ „ in eigener Verwalt.	3,761	3,768	3,761
„ Bahnen überhaupt	3,584	3,629	3,667
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	4,792	4,515	4,488
anderen Vereinsbahnen	4,257	4,234	4,275
überhaupt	3,899	3,870	3,888

und zwar pro 1877

in maximo bei der	₰	in minimo bei der	₰
Rumänischen Linie	6,472	Aachener Industrie-E.	2,316
Lambach-Gmundener E.	6,468	Sächs.-Thüring. Ostwestb.	2,611
Str. Neumarkt-Simbach	6,298	Cottbus-Grossenhainer	2,735
Ungarischen schmalsp. E.	5,951	Münster-Enscheder	2,750
Kais. Elisabeth Hauptb.	5,927	Breslau-Mittelwalder	2,774
Braunau-Steindorfer L.	5,443	Oberlausitzer	2,803
Salzburg-Tiroler L.	5,436	Wilhelmsbahn	2,809
L. Czernowitz-Suczawa	5,302	Berlin-Görlitzer	2,905
Oesterr. Südbahn	5,288	Breslau-Posen-Glogauer	2,921
		Gössnitz-Geraer	2,947
Oesterr. Nordwestb., Erg.-Netz	5,157	Posen-Thorn-Bromberger	2,947
Böhmischen Westbahn	5,133	Niederschlesisch. Zweigb.	2,954
Oesterr. Staats-E.	5,090	Stargard-Posener	2,970
Kaiser Ferdinands Nordb.	5,066	Oels-Gnesener	2,988
Ungar. nördl. Staats-E.	5,034	Dortm.-Gronau-Ensched.	2,997
Tarnow-Leluchower St.-E.	5,021	Posen-Creuzburger	2,998
Rakonitz-Protiviner St.-E.	5,005		

Die Erhöhung der Durchschnittseinnahmen, welche sich auf eine erheblich grössere Anzahl von Bahnen erstreckte wie im Vorjahre, übte auf das Resultat der einzelnen Bahnen keinen Einfluss aus. Es participirten im Jahre 1877 an den Maximaleinnahmen eine kleinere und an den Minimaleinnahmen eine grössere Anzahl von Bahnen.

Nimmt man — wie in den Vorjahren — 12 000 ℳ pro Kilometer Bahnlänge als Maximaleinnahme an, so stellt sich das

Verhältniss in den einzelnen Jahren wie folgt: es erzielten Maximaleinnahmen

im Jahre 1873.	21 Bahnen,	im Jahre 1876.	13 Bahnen,
„ „ 1874.	20 „	u. „ „ 1877.	11 „
„ „ 1875.	17 „		

nämlich pro 1877 folgende Bahnen: Die

	M.		M.
Nürnberg-Fürther E. . .	41 562	Kais. Elisabeth Hauptb.	15 338
Main-Neckar	27 591	Rumänische	14 288
Homburger	24 239	Main-Weser Bahn . . .	13 330
Niederländische Rhein-E.	22 432	Thüringische	12 137
Berlin-Potsdam-Magdeb.	17 780	Rheinische	12 072
Holländische	17 521		

Noch ungünstiger gestaltete sich das Ergebniss der Minimaleinnahmen — d. i. der Einnahmen unter 3 000 M. pro Kilometer —; denn während

im Jahre 1873 bei 17 Bahnen,	im Jahre 1875 bei 34 Bahnen,
„ „ 1874 „ 25 „	„ „ 1876 „ 37 „

derartige Einnahmen verzeichnet sind, sind im Jahre 1877 bei 45 Bahnen Einnahmen unter 3 000 M. pro Kilometer erzielt worden.

In Betreff der Einnahmen nach Verkehrsarten ergiebt sich eine nicht unbeträchtliche Steigerung der directen Verkehrsbeziehungen; es kommen von den Einnahmen für Personenbeförderung

auf den	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.	1874 pCt.	1873 pCt.
Binnenverkehr	74,78	75,83	75,63	76,08	74,71
directen und Durchgangsverkehr	25,22	24,17	24,37	23,92	25,29

Auf die Einnahmen aus

2. dem Güterverkehre

sind die durchschnittlichen Frachtsätze nicht ohne Einfluss geblieben; es sind in Folge der höheren Fahrpreise die Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen und der anderen Vereinsbahnen verhältnissmässig mehr gestiegen wie der Verkehr, während die Einnahmen der Deutschen Bahnen in Folge der ermässigten Fahrpreise hinter den Ergebnissen des Vorjahres zurückgeblieben sind.

Die Einnahmen des Jahres 1877 haben betragen:

Bei den Deutschen Bahnen für: Postgüter 3 539 024 M., Eilgüter im Binnenverkehre 5 251 818 M., Eilgüter im directen und Durchgangsverkehre 9 152 165 M., Frachtgüter im Binnenverkehre 163 005 699 M., Frachtgüter im directen und Durchgangsverkehre 339 114 871 M., Betriebsdienst- und Baugüter 4 156 067 M., Equipagen und andere Fahrzeuge 828 742 M., Eisenbahnfahrzeuge 628 104 M., Thiere 21 089 957 M., an Nebenerträgen (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag etc.) 13 430 204 M., zusammen 560 196 669 M., im Vorjahre 562 876 393 M., pro 1877 — 2 679 724 M. = 0,48 pCt.

dagegen pro 1876 + 3 694 395 M. = 0,66 pCt.
„ 1875 + 37 280 299 „ = 7,14 „
„ 1874 + 28 608 603 „ = 5,80 „
„ 1873 + 66 449 655 „ = 15,57 „

Bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen für: Postgüter 21 000 M., Eilgüter im Binnenverkehre 4 657 255 M., Eilgüter im directen und Durchgangsverkehre 4 303 112 M., Frachtgüter der Normalclasse (und sperrige) im Binnenverkehre 22 854 762 M., im directen und Durchgangsverkehre 35 568 735 M., Frachtgüter der ermässigten Classe (excl. Kohlen) im Binnenverkehre 66 124 832 M., im directen und Durchgangsverkehre 116 983 000 M., Kohlen und Coaks im Binnenverkehre 17 432 164 M., im directen und Durchgangsverkehre 42 249 148 M., Betriebsdienst- und Baugüter 2 395 964 M., Equipagen und Fahrzeuge 617 525 M., Eisenbahnfahrzeuge 1 290 858 M., Thiere 15 928 150 M., an Nebenerträgen (Lagergeld, Provision, Frachtzuschläge etc.) 2 896 624 M., zusammen 333 323 129 M., im Vorjahre 287 279 035 M., im Jahre 1877 + 46 044 094 M. = 16,03 pCt.

desgl. pro 1876 + 19 404 129 M. = 7,24 pCt.
„ 1875 + 7 610 308 „ = 2,92 „
dagegen „ 1874 — 4 098 567 „ = 1,55 „
„ 1873 + 32 144 676 „ = 13,84 „

Bei den anderen Vereinsbahnen für: Postgüter 88 846 M., Eilgüter im Binnenverkehre 1 347 572 M., Eilgüter im directen und Durchgangsverkehre 524 133 M., Frachtgüter im Binnenverkehre 25 791 313 M., Frachtgüter im directen und Durchgangsverkehre 15 959 912 M., Betriebsdienst- und Baugüter 99 966 M., Equipagen und andere Fahrzeuge 722 872 M., Eisenbahnfahrzeuge 64 918 M., Thiere 3 944 131 M., an Nebenerträgen 878 160 M., zusammen 49 421 823 M., im Vorjahre 38 441 739 M., pro 1877 + 10 980 084 M. = 28,56 pCt.

desgl. pro 1876 + 2 650 259 M. = 7,40 pCt.
„ 1875 + 690 715 „ = 1,97 „
„ 1874 + 2 514 444 „ = 7,72 „

(Das Jahr 1873 ist zu Vergleichungen nicht geeignet.)

Bei sämmtlichen Vereinsbahnen für: Postgüter 3 648 888 M., Eilgüter im Binnenverkehre 11 256 645 M., Eilgüter im directen und Durchgangsverkehre 13 979 410 M., Frachtgüter im Binnenverkehre 295 208 770 M., Frachtgüter im directen und Durchgangsverkehre 549 875 666 M., Betriebsdienst- und Baugüter 6 651 997 M., Equipagen und andere Fahrzeuge 2 169 139 M., Eisenbahn-Fahrzeuge 1 983 880 M., Thiere 40 960 238 M., an Nebenerträgen (Lagergeld, Provision, Frachtzuschlag etc.) 17 204 988 M., zusammen 942 941 621 M., im Vorjahre 888 597 167 M.

im Jahre 1877 + 54 344 454 M. = 6,12 pCt.
„ „ 1876 + 25 748 783 „ = 2,98 „
„ „ 1875 + 45 581 322 „ = 5,58 „
„ „ 1874 + 27 024 480 „ = 3,42 „
„ „ 1873 + 105 614 337 „ = 15,43 „

Da die relativen Einnahmen unter dem Einflusse des Verkehrs und der durchschnittlichen Einnahmen des Tarifs stehen, so ist das Resultat derselben im Ganzen zwar kein unbefriedigendes, bei den Deutschen Bahnen war jedoch aus den schon erwähnten Ursachen ein erheblicher Ausfall zu verzeichnen.

Die Verkehrsdifferenzen des Güterverkehrs gegen das Vorjahr und zwar des absoluten des specifischen Verkehrs waren folgende:

	des absoluten	des specifischen Verkehrs
auf den Deutschen Bahnen . .	+ 2,55 pCt.	— 2,79 pCt.
„ „ Oesterr.-Ungarischen B. .	+ 13,97 „	+ 11,88 „
„ „ anderen Vereinsbahnen .	+ 22,46 „	+ 19,77 „
überhaupt	+ 6,21 „	+ 2,09 „

und es haben die Einnahmen pro Tonne und Kilometer betragen:

bei den	1877 ₰	1876 ₰	1875 ₰
Deutschen Staatsbahnen	4,989	5,066	5,163
„ Privatbahnen unter Staatsverw. . .	3,851	4,061	4,192
„ „ in eigener Verwaltung	4,808	5,002	5,174
„ Bahnen überhaupt	4,690	4,850	4,979
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	6,612	6,567	6,448
anderen Vereinsbahnen	5,228	4,721	5,110
überhaupt	5,266	5,306	5,372

Speciell pro 1877 in maximo bei der: Nürnberg-Fürther E. 25,066 Pf., Ostrau-Friedlander 15,246 Pf., Lambach-Gmundener 11,917 Pf., Homburger 11,890 Pf., Turnau-Kralup-Prager 11,792 Pf., Dniesterbahn 11,624 Pf., Mährischen Grenzbahn 11,605 Pf., Militärbahn 11,494 Pf., Crefelder Industrie-E. 11,317 Pf., Tarnow-Leluchower Staats-E. 11,103 Pf., Graz-Köflacher 10,775 Pf., Ungarischen schmalspurigen L. 10 517 Pf., Brünn-Rossitzer 10,245 Pf., Aussig-Teplitzer 10,197 Pf., Braunau-Steindorfer L. 10,034 Pf.; in minimo bei der: Breslau-Posen-Glogauer 3,305 Pf., Oberlausitzer 3,530 Pf., Oberschlesischen 3,570 Pf., Warschau-Wiener 3,675 Pf., Stargard-Posener 3,744 Pf., Niederschlesisch-Märkischen 3,748 Pf., Hannover-Altenbekener 3 785 Pf., Rechte-Oder-Ufer 3,798 Pf., Pfälzischen 3,830 Pf., Köln-Mindener 3,871 Pf., Bergisch-Märkischen 3,880 Pf., Posen-Thorn-Bromberger 3,912 Pf.

Diesen Resultaten entsprechend sind im Jahre 1877 pro Kilometer Bahnlänge vereinnahmt:

bei den

Deutschen Staatsbahnen	17 990 M.
„ Privatbahnen unter Staatsverw.	25 814 „
„ „ in eigener Verw.	17 550 „
„ Bahnen überhaupt	18 741 M.
im Vorjahre	19 847 „

Es betragen mithin die Differenzen

pro 1877 — 1 106 M. = 5,57 pCt.
„ 1876 — 1 249 „ = 5,92 „
„ 1875 — 420 „ = 1,95 „
„ 1874 + 246 „ = 1,15 „
„ 1873 + 1 539 „ = 7,80 „

Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . .	19 083 M.
im Vorjahre	16 755 „

Differenz pro 1877 + 2 328 M. = 13,89 pCt.
„ 1876 + 548 „ = 3,38 „
„ 1875 — 71 „ = 0,44 „
„ 1874 — 1 728 „ = 9,60 „
„ 1873 — 381 „ = 2,07 „

anderen Vereinsbahnen	13 199 M.
im Vorjahre	10 695 „

Differenz pro 1877 + 2 504 M. = 23,41 pCt.
„ 1876 + 614 „ = 6,09 „
„ 1875 — 716 „ = 6,63 „
„ 1874 + 654 „ = 6,45 „
„ 1873 — 498 „ = 4,68 „

sämmtlichen Vereinsbahnen	18 452 M.
im Vorjahre	18 098 „

Differenz pro 1877 + 354 M. = 1,96 pCt.
„ 1876 — 424 „ = 2,29 „
„ 1875 — 267 „ = 1,42 „
„ 1874 — 429 „ = 2,23 „
„ 1873 + 570 „ = 3,06 „

Wenngleich diese Ergebnisse günstigere sind als die vorjährigen, so participirte an den höheren Einnahmen doch eine geringere Anzahl Bahnen; es sind über 24 000 M. pro Kilom. Bahnlänge vereinnahmt: bei 25 Linien in den Jahren 1873 und 1874,

bei 27 Linien im Jahre 1875 und bei 24 Linien im Jahre 1876; pro 1877 dagegen bei 23 Linien, nämlich bei der Oberschles. E. 62 821 M., Kaiser Ferd. Nordb. 61 215 M., Aussig-Teplitzer 48 208 M., Galiz. K.-L. 43 767 M., Str. Neumarkt-Simbach 39 969 M., Kaiserin Elisabethb. 38 706 M., Saarbrücker 36 543 M., Dux-Bodenb. 35 142 M., Niederschles.-Märk. 34 947 M., Berg.-Märk. 34 175 M., Oesterr. Stsb. 31 306 M., Köln-Minden 31 148 M., Berlin-Hamb. 29 352 M., Warschau-Wiener 28 855 M., Berlin-Potsd.-Magdeb. 27 453 M., Böhm. Westb. 26 338 M., Rheinischen 25 981 M., Lemberg-Czernow. 25 973 M., Hannoverschen 25 959 M., Mohacs-Fünfk. 25 575 M., Brünn-Rossitzer 25 288 M., Oesterr. Südb. 24 123 M., Sächs. Stsb. 24 039 M.

Dagegen ist die Kategorie von Bahnen mit Minimaleinnahmen von 37 Linien im Jahre 1875 und 43 Linien im Jahre 1876 auf 46 Linien im Jahre 1877 gestiegen, es sind unter 6 000 M. pro Kilom. Bahnlänge vereinnahmt, bei der Militärb. 1 282 M., Crefelder Industrieb. 1 344 M., Eperies-Tarnow 1 615 M., Nordbrabant-Deutschen 2 019 M., Münster-Enschede 2 104 M., Tarnow-Leluchow 2 150 M., Angerm.-Schwedt 2 162, Weimar-Gera 2 377 M., Braunau-Steindorf 2 440 M., Pilsen-Eisenstein 2 615 M., Sächsisch-Thüring. Ostwestb. 2 677 M., Oels-Gnesen 2 827 M., Oberhess. 2 889 M., Eutin-Lübeck 3 254 M., Ungar. südl. Stsb. 3 377 M., Rakonitz-Protivin 3 384 M., Oberlausitz 3 414 M., Ungar. schmalspur. 3 469 M., Dortmund-Gr.-Enschede 3 483 M., Muldenthalb. 3 503 M., Saal-Unstrutb. 3 644 M., I. Ungar.-Galiz. 3 660 M., Breslau-Warschau 3 723 M., Posen-Creuzb. 3 872 M., Nürnberg-Fürth 3 876 M., Dortmund-Gr.-Enschede 4 041 M., Dniesterb. 4 255 M., Mähr. Grenzb. 4 274 M., Erzherzog Albrechtb. 4 281 M., Salzburg-Tiroler L. 4 346 M., Cöslin-Danziger L. 4 427 M., Niederl. Centralb. 4 564 M., Saal-E. 4 719 M., Halberst.-Blankenb. 4 797 M., Arad-Temesvar 4 922 M., Chimay-E. 4 929 M., Tilsit-Insterb. 4 946 M., Raab-Oedenb.-Ebenfurt 4 981 M., Vorarlberger 5 050 M., Homburger 5 051 M., Glückstadt-Elmshorn 5 177 M., Ungar. Westb. 5 178 M., Holländischen 5 556 M., Mähr.-Schles. Centralb. 5 720 M., Niederl. Stsb. 5 891 M., Ungar. Nordostb. 5 995 M.

3. Die Einnahmen
aus sonstigen Quellen
(Pächte, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien etc.) haben betragen:

bei den Deutschen Bahnen	50 207 863 M.
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	8 542 511 „
„ „ anderen Vereinsbahnen	5 074 558 „
zusammen	63 824 832 M.
im Vorjahre	59 593 755 „
pro 1877 mehr	4 231 077 M.
	= 7,10 pCt.

Nach Vorstehendem haben die Gesammteinnahmen des Jahres 1877 betragen:

		M.		pCt.
bei den Deutschen Staatsbahnen		399 325 716		
„ „ „ Privatb. unt. Staatsverw.		125 246 816		
„ „ „ „ in eig. Verwalt.		314 710 382		
zusammen		839 282 914		
im Vorjahre		843 517 914		
im Jahre 1877	—	4 235 000	=	0,50
während die Einnahmedifferenzen betragen haben pro 1876	+	6 586 097	=	0,79
„ 1875	+	48 022 894	=	6,09
„ 1874	+	38 239 833	=	5,09
„ 1873	+	84 464 058	=	12,68
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen		433 146 270		
im Vorjahre		384 118 563		
pro 1877	+	49 027 707	=	12,77
desgl. „ 1876	+	17 304 430	=	4,72
„ 1875	+	5 998 295	=	1,66
dagegen „ 1874	—	21 167 760	=	5,54
und „ 1873	+	52 706 067	=	10,01
bei den anderen Vereinsbahnen		94 314 671		
im Vorjahre		71 498 325		
pro 1877	+	22 816 346	=	31,91
desgl. „ 1876	+	3 436 986	=	5,05
„ 1875	+	2 821 332	=	4,32
„ 1874	+	4 227 012	=	6,93

während das Jahr 1873 zu Vergleichungen nicht geeignet ist.

bei den sämmtlichen Vereinsbahnen		1 366 743 855		
im Vorjahre		1 299 134 802		
pro 1877	+	67 609 053	=	5,20
desgl. „ 1876	+	27 327 513	=	2,15
„ 1875	+	56 842 521	=	4,68
„ 1874	+	21 299 076	=	1,78
„ 1873	+	152 543 328	=	14,65

Die Einnahmen sind gestiegen:

im Jahre	1877	1876	1875	
bei	27	34	52	Deutschen Bahnen,
„	44	39	55	Oesterr.-Ungarischen Bahnen und
„	8	6	7	anderen Vereinsbahnen

und zwar im Jahre 1877 bei der:

	pCt.		pCt.
Rumän. L. der Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	261,87	Kaiser Ferdinands Nordb.	9,50
Rumänischen	186,61	Pilsen-Priesener	8,72
L. Czernowitz-Suczawa	107,70	Oesterreichischen Südb.	8,60
Str. Hetzend.-K. Ebersd.	90,82	Kaschau-Oderberger	8,39
L. Lemberg-Czernowitz	65,11	Glückstadt-Elmshorner	8,37
Str. Neumarkt-Simbach	64,35	Münster-Enscheder	7,91
Ostpreuss. Südb.	51,58	Oesterr. Staats-E.	7,87
† Breslau-Mittelwalder	44,34	Niederschles. Zweigbahn	6,71
Galiz. Karl-Ludwig B.	40,89	Theissbahn	6,60
Waagthalbahn	36,84	Ungar. nördl. Staats-E.	6,19
Raab-Oedenb.-Ebenfurt.	36,09	„ schmalsp. L.	6,01
† Oldenburgischen	26,82	Salzburg-Tiroler	5,82
Rakonitz-Protivin. St.-E.	24,41	L. Linz-Budweis	5,53
Halberstadt-Blankenb.	24,21	Märkisch-Posener	4,98
Dortm.-Gronau-Ensch.	23,90	Saal-E.	4,91
Halle-Sorau-Gubener	23,05	Turnau-Kralup-Prager	4,77
Oesterr. Nordwb. Erg.-N.	21,78	Böhmischen Westb.	4,68
Alföld-Fiumaner	21,16	Nordbrabant-Deutschen	4,08
Dniesterbahn	19,52	† Württembergischen	3,82
Ungarischen Ostbahn	18,39	Ungar. Nordostb.	3,66
Erzherzog Albrechtbahn	17,04	Mährisch-Schles. Nordb.	3,61
Warschau-Bromberger	15,36	Niederländ. Staats-E.	3,56
Hannover-Altenbekener	14,11	Chimay-E.	2,80
Ungar. südl. Staats-E.	14,06	Dux-Bodenbacher	2,70
I. Siebenbürger	13,75	† Bayerischen Staats-E.	2,62
Mohacs-Fünfkirchener	13,71	Homburger	2,61
Kais. Elisabeth Hauptb.	12,94	Eutin-Lübecker	2,49
Oesterr. Nordwb. gar. L.	12,63	Altona-Kieler	2,42
Posen-Creuzburger	12,42	Böhmischen Nordb.	2,22
Vorarlberger	12,13	Lübeck-Büchener	2,18
† Kronprinz Rudolfb.	11,70	Brünn-Rossitzer	1,96
Warschau-Wiener	11,59	Schleswigschen	1,92
† Bresl.-Schweidn.-Freib.	11,58	Kaiser Franz-Josefb.	1,80
† Prag-Duxer	11,28	† Preuss. Ostbahn	1,35
Ungarischen Westb.	10,79	Oberschlesischen	0,96
Aachener Industrieb.	10,75	Niederländ. Rhein-E.	0,78
Mähr.-Schles. Centralb.	10,53	Donau-Drau	0,71
Fünfkirchen-Barcser	10,50	Berlin-Hamburger	0,45
† Holländischen	9,65	Posen-Thorn-Bromberg.	0,18
		Berlin-Potsdam-Magdeb.	0,08

Dagegen sind die Einnahmen gefallen:

im Jahre	1877	1876	1875	
bei	49	36	18	Deutschen Bahnen,
„	11	12	17	Oesterr.-Ungarischen Bahnen und
„	3	3	2	anderen Vereinsbahnen,

speciell pro 1877 bei der:

	um pCt.		um pCt.
Niederschles.-Märk. E.	0,45	I. Ungarisch-Galiz. E.	4,24
Braunschweigischen	0,88	Str. Braunau-Steindorf	4,56
Mecklenb. Friedr.-Franz	1,00	Ostrau-Friedlander	4,91
Graz-Köflacher	1,02	Rechte-Oder-Ufer	5,23
Aussig-Teplitzer	1,14	Gössnitz-Geraer	5,31
Magdeburg-Halberstädt.	1,46	Saal-Unstrutbahn	5,43
Eperies-Tarnower	1,66	Thüringischen	5,49
Kirchheimer	1,73	Rhein-Nahe	5,58
Oberhessischen	1,88	Berlin-Görlitzer	5,60
† Elsass-Lothringischen	1,93	Köln-Mindener	5,67
Wilhelm-Luxemburg B.	1,99	† Berlin-Stettin-Stargarder	5,85
Oels-Gnesener	2,07	Breslau-Warschauer	5,93
Grand Central Belge	2,17	Süd-Norddeutschen	6,00
Niederländ. Centralb.	2,17	Buschtêhrader	6,17
† Pfälzischen	2,35	Vorpommerschen L.	6,22
Cöslin-Danziger	2,45	Arad-Temesvarer	6,56
Werra-E.	2,46	Tilsit-Insterburger	6,73
Nürnberg-Fürther	2,72	Oberlausitzer	7,52
Zittau-Reichenberger	2,97	Stargard-Posener	7,82
Hessischen Ludwigsb.	2,97	Crefelder Industrieb.	8,14
Nordhausen-Erfurter	2,97	Militär-E.	8,46
† Bergisch-Märkischen	2,98	Gaschwitz-Meuselwitzer	8,76
Hannover. Staats-E.	3,13	Altenburg-Zeitzer	8,94
Berlin-Anhaltischen	3,39	Lambach-Gmundener	8,98
Nassauischen	3,46	Lüttich-Mastrichter	8,98
Rheinischen	3,56	Mährischen Grenzbahn	10,21
† Badischen	3,58	Berlin-Dresdener	10,75
Main-Neckar	3,72	Main-Weser Bahn	11,05
† Sächsischen Staats-E.	3,79	† Westfälischen Staats-E.	12,97
Westfälischen	3,85	Angermünde-Schwedter	16,96
Breslau-Posen-Glogauer	3,95	Wilhelmsbahn	18,78
Stargard-Cöslin-Colberg.	4,02		

† Bei den mit † bezeichneten Bahnen sind im Jahre 1877 grössere Strecken im Betriebe gewesen wie im Vorjahre.

Das Ergebniss der Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge war Folgendes: Es sind eingenommen

bei den		M.		pCt.
Deutschen Staatsbahnen		27 525		
„ Privatb. unter Staatsverwaltung		35 248		
„ „ in eigener Verwaltung		26 601		
„ Bahnen überhaupt		28 077		
	im Vorjahre	29 743		
	Differenz pro 1877 —	1 666	=	5,60
	desgl. „ 1876 —	1 855	=	5,87
	„ 1875 —	925	=	2,84
	dagegen „ 1874 +	282	=	0,87
	„ 1873 +	1 482	=	4,82
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen		24 798		
	im Vorjahre	22 404		
	Differenz pro 1877 +	2 394	=	10,69
	„ 1876 +	210	=	0,95
	„ 1875 —	372	=	1,60
	„ 1874 —	3 453	=	13,27
	„ 1873 —	54	=	0,21
anderen Vereinsbahnen		25 189		
	im Vorjahre	19 893		
	Differenz pro 1877 +	5 296	=	26,62
	„ 1876 +	723	=	3,77
	„ 1875 —	900	=	4,48
	„ 1874 —	1 080	=	5,69
	„ 1873 —	9	=	0,05
sämmtlichen Vereinsbahnen		26 745		
	im Vorjahre	26 459		
	Differenz pro 1877 +	286	=	1,08
	„ 1876 —	853	=	3,12
	„ 1875 —	621	=	2,22
	„ 1874 —	1 122	=	3,86
	„ 1873 +	717	=	2,53

Die Einnahmen der Vereinsbahnen pro Kilometer Bahnlänge haben betragen und zwar:

über 25 000 M. pro Kilometer bei der

	M.		M.
Oberschlesischen	78 072	Böhmischen Westbahn	33 919
Kaiser Ferdinands Nordb.	74 316	Berlin-Stettin-Stargarder	33 161
Aussig-Teplitzer	58 797	Oesterreichischen Südb.	32 505
Main-Neckar E.	56 166	Homburger	32 230
Kaiserin Elisab. Hauptb.	54 710	Breslau-Posen-Glogauer	32 203
Saarbrücker	51 927	Rumänischen E.	31 873
Galizisch. Karl-Ludwigb.	50 532	Elsass-Lothringischen	31 508
Niederschles.-Märkischen	47 721	Magdeb.-Halberstädter	31 254
Bergisch-Märkischen	46 715	Lemberg-Czernowitzer L.	30 980
Warschau-Wiener	46 198	Braunschweigischen	30 604
Berlin-Potsdam-Magdeb.	46 016	Lübeck-Büchener	29 885
Str. Neumarkt-Simbach	45 689	Frankfurt-Bebraer	29 434
Niederländ. Rhein E.	45 315	Rhein-Nahe E.	29 268
Ludw. E. (Nürnb.-Fürth)	44 695	Brünn-Rossitzer	28 776
Köln-Mindener	44 578	Mohacs-Fünfkirchener	28 524
Dux-Bodenbacher	43 418	Ostpreussischen Südb.	27 639
Berlin-Hamburger	39 737	Rechte-Oder-Ufer E.	27 498
Rheinischen	39 005	Graz-Köflacher	27 201
Oesterreich. Staats-E.	38 875	Preuss. Ostbahn	26 087
Hannoverschen	38 662	Hessischen Ludwigsbahn	25 718
Main-Weser Bahn	38 355	Wilhelm-Luxemburgb.	25 416
Thüringischen	37 556	Altenburg-Zeitzer	25 413
Berlin-Anhaltischen	34 992	L.-Czernowitz-Suczawa	25 381
Rumänischen L. L. Cz.-J.	34 312	Holländischen E.	25 300
Sächsischen Staats-E.	34 232		

resp. unter 15 000 M. pro Kilometer bei der

	M.		M.
Aachener Industrie E.	14 819	Tilsit-Insterburger	9 987
Mecklenb. Friedr.-Franz	13 853	Pilsen-Priesener	9 963
Ostrau-Friedlander	13 446	Vorarlberger	9 670
Niederländ. Centralbahn	13 063	Alföld-Fiumaner	9 254
L. Linz-Budweis	13 002	Ungarischen Ostbahn	9 213
Niederländ. Staats-E.	12 953	Mähr.-Schles. Centralb.	9 093
Schleswigschen	12 180	Eutin-Lübecker	9 074
Märkisch-Posener	12 003	Cöslin-Danziger	9 022
Gaschwitz-Meuselwitzer	11 903	Ungarischen Nordostb.	8 965
Kronprinz Rudolfbahn	11 798	Halberstadt-Blankenb.	8 875
Nordhausen-Erfurter	11 408	Ungarischen Westbahn	8 092
Oldenburgischen	11 114	Raab-Oedenb.-Ebenfurter	7 978
Saal-Eisenbahn	10 903	Salzburg-Tiroler L.	7 724
I. Siebenbürger	10 864	Chimay Eisenbahn	7 563
Glückstadt-Elmshorner	10 629	Erzherzog Albrechtbahn	7 533
Cottbus-Grossenhainer	10 403	Weimar-Geraer	7 454
Prag-Duxer	10 313	Arad-Temesvarer	7 215
Waagthalbahn	10 159	Muldenthalbahn	6 809
Breslau-Warschauer	6 777	Donau-Drau E.	5 294
Saal-Unstrutbahn	6 483	Oberlausitzer E.	5 200
Posen-Creuzburger	6 347	Angermünde-Schwedter	4 970
Dniesterbahn	6 204	Crefelder Industrie E.	4 965
Dortm.-Gronau-Enscheder	5 969	Nordbrab.-Deutschen E.	4 931
Ungar. südl. Staats-E.	5 887	Münster-Enscheder	4 900
Oberschlesischen	5 885	Sächs.-Thüring. Ostwestb.	4 579
Mährischen Grenzbahn	5 579	Braunau-Steindorfer	4 283
Oels-Gnesener	5 542	Ungarischen schmalsp. L.	4 200
L. Pilsen-Eisenstein	5 365	Tarnow-Leluchower St.-E.	3 919
I. Ungarisch-Galizischen E.	5 272	Eperies-Tarnower E.	2 870
Rakonitz-Protiv. Staats-E.	5 216	Militärbahn	2 206

Die Einnahmen pro Nutzkilometer sind in Folge der grossen Getreidetransporte auf den Oesterreichisch-Ungarischen und den Militärzügen auf den Rumänischen Eisenbahnen höher wie in den Vorjahren; dieselben haben betragen:

bei den	1877 M.	1876 M.	1875 M.
Deutschen Staatsbahnen	4,14	4,28	4,26
„ Privatbahnen unter Staatsverwaltung	4,82	5,09	5,18
„ „ in eigener Verwaltung	4,41	4,41	4,39
„ Bahnen überhaupt	4,32	4,43	4,43
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	6,37	6,02	5,94
anderen Vereinsbahnen	4,52	3,91	5,03
überhaupt	4,87	4,77	4,75

Dieselben haben pro 1877 betragen:

in maximo bei der	M.	in minimo bei der	M.
Aussig-Teplitzer E.	12,15	Militärbahn	0,43
Arad-Temesvarer E.	9,56	Crefelder Industrie E.	1,38
Theissbahn	9,45	Chimay Eisenbahn	1,52
Ostrau-Friedlander E.	9,19	Nordbrabant-Deutschen E.	1,57
Rumän. L. d. L. Cz.-J.	9,06	Oberhessischen E.	1,88
Mohacs-Fünfkirchener	8,89	Sächsisch-Thür. Ostwestb.	1,93
Kaiser Ferdinands Nordb.	8,80	Muldenthalbahn	2,05
Graz-Köflacher E.	8,68	Oberlausitzer E.	2,15
Rumänischen E.	8,48	Cöslin-Danziger L.	2,15
Oesterreichischen Staats-E.	8,18	Münster-Enscheder	2,21
Brünn-Rossitzer E.	8,16	Angermünde-Schwedter E.	2,21
Str. Hetzendorf-K. Ebersd.	8,02	Weimar-Geraer	2,29
Galiz. Karl-Ludwigbahn	7,98	Oels-Gnesener	2,49
Fünfkirchen Barcser	7,70	Niederländischen Staats-E.	2,51
Dux-Bodenbacher	7,29	Saal-Unstrut E.	2,59
Erzherzog Albrechtbahn	7,23	Rakonitz-Protiviner St.-E.	2,61
Str. Neumarkt-Simbach	6,94	Dortm.-Gronau-Enscheder	2,63
Saarbrücker	6,91	Kirchheimer E.	2,70
Oberschlesischen E.	6,88		
Turnau-Kralup-Prager	6,85		
Ostpreussischen Südbahn	6,84		

Den Verkehrsergebnissen enstprechend sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr verhältnissmässig gestiegen. Nach den Titeln entfallen auf die Einnahmen

	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.	1874 pCt.	1873 pCt.
aus dem Personenverkehr	26,34	27,01	27,45	27,80	28,86
„ „ Güterverkehr	68,99	68,40	67,87	67,27	66,20
„ sonstigen Quellen	4,67	4,59	4,68	4,93	4,94

Bei den einzelnen Bahngruppen war dieses Verhältniss folgendes, es kommen:

bei den	auf den Personen-verkehr pCt.	auf den Güter-verkehr pCt.	auf sonstige Quellen pCt.
Deutschen Staatsbahnen	29,08	65,32	5,60
„ Privatb. unter Staatsverw.	18,77	73,23	8,00
„ „ in eigen. Verwalt.	28,35	65,98	5,67
„ Bahnen überhaupt	27,27	66,75	5,98
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	21,07	76,96	1,97
Fremdländischen Bahnen	42,22	52,40	5,38

(Fortsetzung folgt.)

Die Verstaatlichung der Preussischen Eisenbahnen.

Die Verstaatlichung Preussischer Eisenbahnen ist zwar noch nicht in ein dem endgültigen Abschlusse der Kaufverträge nahes Stadium getreten, weil die Zustimmung der Generalversammlungen und des Landtages noch aussteht. Nichtsdestoweniger erscheint es von Interesse, die Tragweite der Projecte ziffernmässig festzustellen, welche die „National-Zeitung" wie folgt darlegt: Nach der bekanntlich im Ministerium aufgestellten neuesten Einnahmetabelle des „Reichs-Anzeigers" setzte sich Ende Juli das Preussische Eisenbahnnetz (incl. Lübeck-Büchen) wie folgt zusammen: Staatsbahnen 6 099,55 km, Privatbahnen unter Staatsverwaltung 3 990,49 km, unter Privatverwaltung 9 763,49 km, zusammen 19 853,53 km. Von den letzteren fallen auf diejenigen Bahnen, welche der Staat erwerben will (incl. Hannover-Altenbeken) 5 009,75 km. Es würden, wenn die bestehenden Pläne realisirt werden, künftig im Staatsbesitz sein, resp. unter Staatsverwaltung stehen 15 099,79 km oder 76,6 pCt. aller Preussi-

schen Eisenbahnen. Von grösseren, mehr als 200 km umfassenden Eisenbahnunternehmungen würden nur im Privatbesitz, resp. unter Privatverwaltung bleiben:

		km
Altona-Kiel	mit	288,01
Schleswigsche Bahnen	„	229,80
Berlin-Görlitz	„	327,35
Berlin-Hamburg	„	440,63
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	„	602,69
Märkisch-Posen	„	271,90
Ostpreussische Südbahn	„	243,17
Posen-Kreuzburg	„	202,10
Rechte-Oder-Uferbahn	„	318,01
Thüringische mit Zweigbahnen	„	475,94

Ueber die finanzielle Seite der Frage giebt die „National-Zeitung" folgende Daten. Die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen hatten Ende Juli eine Länge von

	Verwendetes	concessionirtes
	Anlagecapital	
km	ℳ	ℳ
3 990,49	1 044 011 659	1 223 802 200

Die unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen, deren Ankauf, resp. Betriebsübernahme beabsichtigt wird:

		Verwendetes	concessionirtes
		Anlagecapital	
	km	ℳ	ℳ
Anhalt	431,27	77 250 000	107 250 000
Potsdam	259,56	115 652 421	142 099 200
Stettin	347,78	89 052 695	86 745 000
Vorpommern	236,97	35 106 615	36 000 000
Altenbeken	289,27	95 270 000	100 500 000
Köln-Minden	441,43	202 659 892	192 823 500
Köln-Giessen	184,16	97 170 214	100 500 000
Venlo-Hamburg	466,76	174 577 397	174 000 000
Halberstadt	1 012,17	303 500 000	356 000 000
Rheinische	1 222,22	372 860 346	447 600 000
Call-Trier	118,16	38 912 173	37 500 000
Insgesammt	5 009,75	1 602 011 753	1 781 017 700

Von dem concessionirten Anlagecapital sind 550,57 km mehr, als im Betriebe sind, noch herzustellen, u. A. von der Halberstädter Gesellschaft 205,29 km und der Rheinischen 262,48 km. Das Stamm- resp. Prioritäts-Stammactiencapital beträgt bei den Privatbahnen, deren Ankauf beabsichtigt wird:

Unter Staatsverwaltung		
verwendet	ℳ	417 591 000
concessionirt	„	432 630 000
Unter Privatverwaltung		
verwendet	ℳ	591 654 000
concessionirt	„	645 154 000
Insgesammt		
verwendet	ℳ	1 009 245 000
concessionirt	„	1 077 784 000

Von dem concessionirten Anlagecapital fallen 37 500 000 ℳ auf die mit einer staatlichen Zinsgarantie ausgestatteten für Call-Trier emittirten Actien Litr. B. der Rheinischen Eisenbahn, ferner 43 500 000 ℳ auf die von derselben Gesellschaft emittirten „jungen Actien" und 55 500 000 ℳ auf Stamm- und Prioritäts-Stammactien der Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Der offerirte Kaufpreis ist folgender:

Berlin-Stettin für 300 ℳ Actien 400 ℳ Consols	ℳ	82 860 000
Die Actien der Köln-Mindener, Halberstädter und Rheinischen mit 6 pCt. Rente, also 100 = 150 ℳ 4procentige Consols	„	552 388 500
Berlin-Anhalt und Berlin-Potsdam-Magdeburg	„	111 750 000
Zusammen	ℳ	746 998 500

Dieser Summe wird auch der auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn fallende Antheil der Braunschweigischen Eisenbahnen und die sogenannte Convertirungsprämie, falls dieselbe durch Ausgabe von Consols aufgebracht wird, zutreten. Das Verhältniss der Prioritätsanleihen soll unseres Wissens nicht verändert werden. Ein Theil derselben ist bekanntlich mit einer vollen oder theilweisen Staatsgarantie ausgestattet.

Die gesammte von dem Staate ausser dem Kaufpreise zu übernehmende Schuld der genannten Eisenbahnen an Prioritätsobligationen beträgt über eine Milliarde; das Schuldenconto des Staates würde mithin durch die Realisirung der Ankaufsprojecte mit ungefähr 1 800 Millionen Mark belastet werden. Für die diesem Betrage entsprechend erhöhte Verzinsung der Staatsschulden müsste bei mangelhafter Rentabilität der Staatsbahnen vorübergehend oder dauernd die Steuerkraft des Landes in Anspruch genommen werden.

Aus vorstehender Darstellung geht mit Hülfe einer Eisenbahnkarte hervor, dass der Staat, wenn die Ankaufsprojecte ausgeführt werden, ein zusammenhängendes, den Verkehr beherrschendes Netz erwirbt, während die im Privatbesitze bleibenden Bahnen nur theilweise einen Zusammenhang haben werden. Die Selbstständigkeit der letzteren wird dann mehr Form als Thatsache sein.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 1. September 1879. (Saatenmarkt. Wehrpflicht. Leoben-Vordernberg. Auszeichnungen. Juli-Einnahmen. Dobrlin-Banjaluka. Eisenbahnmuseum. Fleischexport. Getreidetarife. Schadenersatzprocess. Börsennotiz.)

Der Wiener internationale Saatenmarkt hat ebenso wie der daraufgefolgte Budapester Saatenmarkt das bedeutende Erntedeficit der Monarchie constatirt. Der Bericht der Wiener Frucht- und Mehlbörse hat sogar einen Importbedarf einzelner Fruchtgattungen, wenn auch in verhältnissmässig geringen Quantitäten, nachgewiesen. Unter diesen Umständen sind die Transportaussichten unserer Bahnen nicht sehr tröstlich. Der Begrüssungsansprache des Regierungsvertreters entnehmen wir folgenden Passus: „Es werde den vereinigten Bemühungen gelingen, in Wien einen Stapelplatz für Getreide zu schaffen. Die Errichtung ausgedehnter Lagerhäuser in Wien, die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, die Erleichterung der Tarifnormen, die Regulirung der Donau, die von ihren noch vorhandenen Fesseln zu befreien sein wird, wird sich die Regierung stets aufs wärmste angelegen sein lassen". — Der Präsident der genannten Börse erwähnte in seiner Beleuchtung des Europäischen Getreidehandels u. A.: „Dessen Lage wird fast ins Unlösbare verwickelt durch die gleichzeitig mit der Einführung eines Zolles in Deutschland in Angriff genommene Umgestaltung des Güter-Transportwesens, insbesondere was den internationalen Verkehr Deutschlands mit Frankreich, Belgien und Oesterreich-Ungarn betrifft. Die directen Tarife sind gekündigt worden und sollen, soweit sie von dem Deutschen Tarifschema Deutscherseits abweichen, vom 1. Januar 1880 angefangen, nicht weiter zugelassen werden. Wir sind weit entfernt, diese Massnahmen der Deutschen Regierung für ungerecht zu halten. Das hindert aber nicht, dass die Kündigung der directen Tarife im gegenwärtigen Momente, dass die Ungewissheit über dasjenige, was in den nächsten Monaten an ihre Stelle treten soll, die Schwierigkeiten der gegenwärtigen Lage des Getreidehandels ganz ausserordentlich erhöhen".

Ueber die Vorstellung der Oesterreichischen Bahnverwaltungen rücksichtlich der Befreiung der wehrpflichtigen Eisenbahnbediensteten von der Einrückung im Mobilisirungsfalle werden die Bahnverwaltungen vom Handelsministerium mittelst Erlass vom 6. v. M. verständigt, dass auch von Seite des Reichskriegs- und des Landesvertheidigungsministeriums diese Vorstellung nicht nur der wohlwollendsten Erwägung unterzogen wurde, sondern dass die beiden Ministerien auch bemüht waren, gelegentlich der diesjährigen Antragstellung auf Belassung wehrpflichtiger Eisenbahnbediensteter auf ihren Dienstposten im Mobilisirungsfalle, den Anforderungen der Eisenbahnverwaltungen, insoweit sich diese mit den Bedürfnissen des Heeres und der Landwehr vereinigen lassen, Rechnung zu tragen. Wenn trotzdem den diesfälligen Anträgen nicht vollständig zugestimmt werden konnte und Abstriche — speciell bei den in grosser Anzahl namhaft gemachten Stations- und Bahnwächtern, den nicht geprüften Heizern, den Conducteuren, Schaffnern, Bremsern und Wagenaufsehern — nicht zu vermeiden waren, so liege dies lediglich in dem Umstande, dass für die Prüfung der den Anträgen zu Grunde liegenden Verhältnisse der militärische Standpunkt, welcher vor Allem die Deckung des Kriegsstandes an Offizieren und Mannschaft erfordert, nicht minder massgebend sein müsse und dieser leider nicht gestattet, weitergehenden Anforderungen in dieser Richtung zu entsprechen. Das Reichskriegsministerium und das Ministerium für Landesvertheidigung haben dagegen ihre Bereitwilligkeit erklärt, jene wehrpflichtigen Eisenbahnbediensteten, die nur bis zum 26. Mobilisirungstage von der Einrückung befreit wurden, gegebenen Falles, nach Massgabe der diesfälligen Anforderungen an die betreffenden Verkehrslinien, auch über diesen Zeitpunkt hinaus für die Dauer der Nothwendigkeit auf ihren Dienstposten zu belassen. Da diese eventuell in Aussicht genommene Verfügung durch die thatsächlichen Verhältnisse im Mobilisirungsfalle bestimmt werde, müsse die Ausführung dieses principiell gegebenen Zugeständnisses selbstverständlich dem Zeitpunkte vorbehalten bleiben, welcher die Beurtheilung der Nothwendigkeit wie des Umfanges dieser Massregel ermögliche. Der Vorstellung, dass die Anträge auf Belassung provisorischer Eisenbahnbediensteter auf ihren Dienstposten im Mobilisirungsfalle nicht unberücksichtigt bleiben sollen, sei in diesem Jahre theilweise Rechnung getragen worden, obwohl hervorgehoben werden müsse, dass das Provisorium jedenfalls entweder einen momentanen Mehrbedarf oder die noch nicht dargethane Befähigung der Betreffenden für den bekleideten Dienstposten zur Voraussetzung habe und somit zum mindesten eine strenge Beurtheilung der zu Gunsten solcher Bediensteten gestellten Anträge geboten erscheine. Schliesslich haben die beiden Ministerien bemerkt, dass dieselben trotz der umfassendsten Berücksichtigung der diesfälligen, vom Standpunkte der Eisenbahnverwaltungen zweifellos begründeten Anforderungen aus den Eingangs erwähnten Ursachen voraussichtlich auch in Zukunft nicht in der Lage sein werden, allen Anträgen rückhaltslos zuzustim-

men, und dass es sich daher im beiderseitigen Interesse empfehle, bei der Anstellung der Eisenbahnbediensteten vor Allem jene Personen in Aussicht zu nehmen, welche ihrer Wehrpflicht entsprochen haben.

Mittelst Kundmachung des Handelsministeriums vom 21. v. Mts. wurde der Leoben-Vordernberger Bahn die 1½fache Berechnung der Steigungen von 15 pro mille und darüber gleichwie früher im Personenverkehr laut Kundmachung vom 9 Mai 1879 (R.-G.-B. No. 72) auch im Frachtverkehr, sowie die Annahme einer Minimalentfernung von 10 km für den letzteren gegen Widerruf unter der Bedingung gestattet, dass statt der concessionsmässigen Einheitssätze die nun ermässigten Sätze 0,6 Cl. I, 0,5 Cl. A, 0,4 Cl. B pro 100 kg und km zur Einführung gelangen.

In Anerkennung der gelegentlich der Occupation Bosniens und der Herzegowina beim Militär- und Kriegsmaterialtransport geleisteten ausgezeichneten Dienste wurde mehreren Eisenbahndirectoren, Oberbeamten und vielen sonstigen Bediensteten besondere Auszeichnungen von Sr. Majestät dem Kaiser verliehen.

Im Monat Juli d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 638 186 Personen und 3 652 936 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 17 570 074 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 966 fl. Im gleichen Monat 1878 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 3 595 627 Personen und 3 292 004 t Frachten — 16 869 232 fl. oder pro Kilometer 936 fl., daher resultirt für den Monat Juli 1879 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 3,2 pCt. Die Gesammteinnahmen in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. Juli 1879 beziffern sich auf 110 826 076 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 107 440 582 fl. — Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten sieben Monate dieses Jahres 18 169 km, für denselben Zeitraum 1878 dagegen 17 848 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für diese Periode 1879 auf 6 100 fl., gegen 6 020 fl. im Vorjahre, d. i. um 80 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet: pro 1879 auf 10 457 fl., gegen 10 320 fl. pro 1878, d. i. um 137 fl. oder in beiden Fällen um 1,3 pCt. günstiger.

Die in Bosnien gelegene K. K. Militärbahn Dobrlin-Banjaluka, deren Anfangs- und Endpunkt durch die beiden Ortsnamen bezeichnet wird, wurde, wie das „W. T." berichtet, in den Jahren 1871 bis 1872 durch die K. Türkische Eisenbahn-Betriebsgesellschaft in der noch jetzt bestehenden Länge von 102 km mit den Stationen Dobrlin, Novi, Priedor, Omarska, Ivanjska und Banjaluka und jedenfalls in der Voraussicht eines seinerzeitigen Anschlusses an die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen erbaut. Bei der Bedürfnisslosigkeit der Bewohner Bosniens und bei dem Mangel einer practicablen Strasse, welche Dobrlin mit Oesterreichisch-Kostainica und dadurch mit Oesterreich-Ungarn hätte verbinden müssen, stellte es sich bald heraus, dass dieser Schienenweg überflüssig sei und da die Einnahmen die Betriebskosten nicht deckten, wurde bei Beginn der Insurrection in Bosnien (5 November) 1875 der Betrieb eingestellt und das rollende Material, sowie die Einrichtung sämmtlicher Stationen nach Banjaluka geschafft, dort der Obhut eines Beamten anvertraut, für die Erhaltung der Baulichkeiten aber weiter nichts gethan. Drei Jahre vergingen, bis endlich nach dem Einmarsche der K. K. Truppen in Bosnien der beinahe in Vergessenheit gerathene Schienenweg wieder hergestellt und der Heeresleitung dienstbar gemacht werden sollte. Neun Feld-Eisenbahnabtheilungen wurden auf die zu reconstruirende Linie gesendet und Anfangs September 1878 die Arbeiten begonnen. Welche Riesenaufgabe stand aber dem Häuflein wackerer Soldaten bevor! Das ganze Holzwerk des Oberbaues und der Objecte war verhüllt, Schienennägel, Schrauben etc. von den eisenarmen Bosniaken theilweise gestohlen worden. Die Stationsgebäude, den Insurgenten häufig als Quartier dienend, befanden sich in einem desperaten Zustande und waren theilweise demolirt oder wie in Ivanjska von boshafter Hand durch Feuer gänzlich zerstört worden. Die Strecke Novi-Priedor wurde, nachdem man die offenen Objecte mit Flechtwerk überbrückt hatte, von den Landesbewohnern als Reit- oder Fahrstrasse benützt. Zwischen Priedor und Banjaluka stand beinahe ununterbrochen ein wahrer Wald von Disteln und anderem manneshohen Unkraute, wodurch selbst das Fahren mit einer leichten Draisine schwierig und mit Rücksicht auf den allgemeinen Zustand des Oberbaues gefährlich wurde. Der Wagenpark und die Locomotiven waren ziemlich intact geblieben. Durch die Anstrengungen der Feldeisenbahn wurde bereits Ende November v. J. zwischen Priedor-Banjaluka und am 24. März 1879 auf der ganzen Linie Dobrlin-Banjaluka der Personen- und Frachtenverkehr, und zwar für Militär und Civil eröffnet und heute legt man den 102 km langen Schienenweg in der nicht allzu langen Zeit von 4½ Stunden zurück. Seit einigen Wochen arbeitet eine Pioniercompagnie auch an der kunstgerechten Herstellung der Strasse Dobrlin-Oesterreichisch-Kostainica, ist diese fertig, dann sind wir Wien so nahe, dass wir nur 24 Stunden benöthigen, um in die Metropole Oesterreichs zu gelangen. Kein noch so strenger Winter, kein noch so grosses Savewasser vermögen uns mehr die Verbindung mit unserem Vaterlande abzuschneiden. Was nun die Bezeichnung „Militärbahn" betrifft, so ist diese gewiss richtig gewählt, denn alle bei der Bahn dienstleistenden Personen, vom Director bis zum Streckenwächter, gehören dem Soldatenstande an und sind dem Pionierregimente und den beiden Genieregimentern, welche die Armee zählt, entnommen. Regelmässig verkehrt täglich um 7 Uhr Morgens ein gemischter Zug, auch mit Wagen erster Classe, von Banjaluka nach Dobrlin, wo er um halb 12 Uhr Mittags anlangt und zwei Stunden später wieder in die Endstation zurückfährt. Lastzüge werden nach Erforderniss eingelegt. Es muss dem Fremden, der zum ersten Male die Bahn benützt, wohl eigenthümlich vorkommen, den Dienst der Stationschefs von Offizieren verrichtet zu sehen, an der Personencasse, bei der Gepäckaufgabe, auf der Locomotive, den Bremserplätzen u. s. w. wieder nur Soldaten zu finden. Glatt und ruhig, wie bei allen Bahnen, wickelt sich der Dienst ab und selbst die Mohamedaner, sonst den Neuerungen nicht gerade hold, benutzen gerne die Bahn und ziehen es vor, eine Strecke, welche sie früher nur nach zwei oder mehr Tagen zurücklegten, in wenigen Stunden zu machen.

Die Kaiser Ferdinands Nordbahn wird auf dem Wiener Stationsplatze ein Museum errichten, welches zur Aufnahme von Gegenständen dienen soll, die auf das Eisenbahnwesen Bezug haben. In Oesterreich ist ein umfassendes Eisenbahn-Fachmuseum noch nicht vorhanden, doch wäre es sehr angezeigt, dass die Errichtung eines solchen angestrebt würde, was durch das Zusammenwirken aller Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sehr leicht ausführbar wäre. Der Secretär Weil des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten hat in dessen Organe vor längerer Zeit die Herstellung eines solchen Museums ausführlich besprochen.

Die von der Bayerischen Regierung verbotene Ein- und Durchfuhr des frischen Fleisches schädigt in hohem Masse unser Interesse. Die Gesammtausfuhr der Monarchie an frischem Fleisch betrug 1877, in welches Jahr die ersten Versuche dieser Art fielen, 297 200 kg, erreichte in den Monaten Januar bis Mai des Jahres 1878 bereits 307 300 kg und stieg in den ersten fünf Monaten des Jahres 1879 auf 918 100 kg. Die ebenso vortheilhafte als humane Einführung des Fleischtransportes in eigens construirten Kühlwaggons, welche die Möglichkeit einer Verseuchung absolut ausschliessen, fand nach dem Beispiele Amerikas in Oesterreich-Ungarn den rechten Boden, der ihm nun freundnachbarlich entzogen wird.

Wie „P. N." meldet, werden die Oesterreichische Staatsbahn und die Elisabeth-Westbahn ihre Getreidetarife im Interesse ihres Exportes nach der Schweiz beträchtlich herabsetzen. Dieser Ermässigung, welche Anfangs September in Kraft tritt, werden auch die interessirten Ungarischen Hinterbahnen beitreten.

Die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahn hat bekanntlich gegen die Ungarische Regierung einen Schadenersatzprocess angestrengt, weil dieselbe die Erlaubniss zum Betriebe der Linie Orsova-Verciorova anstatt am 16. Mai 1878, wie es nach den Anschauungen der Staatsbahn concessionsgemäss gewesen wäre, verweigert hatte und die Uebergabe dieser Strecke an den allgemeinen Verkehr erst ein Jahr später gestattete. Die Staatsbahn beziffert, nach Mittheilung der „N. F. P.", den ihr aus dieser Verzögerung erwachsenden Schaden auf ungefähr 800 000 fl. Die Vertretung des Ungarischen Finanzärars — Causarum regalium directoratus — bestritt die Competenz des Gerichtes, da es sich um eine öffentlich-rechtliche Angelegenheit handle. Die erste Instanz erklärte sich jedoch für competent. Gegen diese Entscheidung wurde von Seite der Ungarischen Regierung die Nichtigkeitsbeschwerde beim Cassationshof eingebracht. Derselbe verwarf jedoch die Beschwerde und bestätigte das Urtheil der ersten Instanz mit der Motivirung, dass es sich in der That um einen civilrechtlichen Streit handle. Die Ungarische Regierung könne nicht in einem solchen Falle gleichzeitig Richterin und Geklagte sein.

Die Börsenwoche nahm wider alle Erwartung eine freundlichere Gestalt an; die Juli-Ausweise unserer Bahnen haben trotz der schlechten Ernte doch bessere Einnahmen ausgewiesen, welche der grösseren Regsamkeit der Kohlen- und Manufacturindustrie beizumessen sind, andererseits hatte auch die Theissbahn vorzügliche Aussichten, welche sich in deren Coursen ausdrückten. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:		
Nordbahn . . .	2200,—	2200,—
Franz-Josefbahn .	143,—	143,50
Karl-Ludwigbahn	232,75	231,75
Oest. Nordwestb. .	124,50	124,—
Staatsbahn . . .	270,—	271,—
Südbahn	88,25	87,—
Theissbahn . . .	208,25	211,—

Prioritäten:		
Nordbahn . . .	104,25	104,50
Franz-Josefbahn .	94,25	94,30
Rudolfbahn . . .	86,—	85,—
Kaschau-Oderb. B.	79,75	78,75
Salzkammergutb. .	100,—	101,40
3 pCt. Südbahn .	120,70	121,50
Theissbahn . . .	96,—	97,—

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen im Juli 1879.

Bezeichnung der Bahnen	Länge in Km.	Personen-Verkehr in pCt.	Güter-Verkehr in pCt.	Im Ganzen Fr.	Pro Km. Fr.
Nordostbahn Stammnetz	392	48	52	1 138 000	2 789
gegen 1878	—	— 4	—	+ 52 715	+ 20
Zürich-Zug-Luzern	64	69	31	167 000	2 609
gegen 1878	—	— 4	—	+ 8 977	— 141
Bötzbergbahn	57	48	52	204 500	3 588
gegen 1878	—	+ 4	—	+ 36 010	+ 632
Effretikon-Hinweil	23	59	41	10 500	457
gegen 1878	—	— 3	—	— 2 571	— 111
Centralbahn	299	55	45	910 000	3 043
gegen 1878	—	— 1	—	+ 35 296	+ 118
Baseler Verbind.-Bahn	5	33	67	19 350	3 870
gegen 1878	—	+ 3	—	— 2 848	— 570
Aargauische Südbahn	29	63	37	12 950	447
gegen 1878	—	— 12	—	— 9 095	— 313
Wohlen-Bremgarten	8	71	29	1 260	157
gegen 1878	—	— 1	—	— 171	— 22
Suisse-Occidentale	487	51	49	1 106 000	2 271
gegen 1878	—	— 3	—	+ 4 223	+ 9
Ligne du Simplon	117	77	23	64 900	556
gegen 1878	+ 28	— 18	—	— 12 224	— 103
Bulle Romont	19	32	68	17 700	932
gegen 1878	—	— 10	—	+ 2 400	+ 127
Lausanne-Echallens	15	79	21	6 380	425
gegen 1878	—	— 5	—	— 600	— 40
Vereinigte Schweizerbahnen	283	62	38	592 700	2 132
gegen 1878	—	—	—	— 22 349	— 80
Toggenburgerbahn	26	65	35	24 050	962
gegen 1878	—	—	—	— 1 249	— 50
Wald-Rüti	7	65	35	4 950	707
gegen 1878	—	— 3	—	— 1 130	— 162
Rapperswyl-Pfäffikon	5	84	16	2 550	637
Jura-Bernbahn	256	52	48	500 000	1 953
gegen 1878	—	— 3	—	+ 33 083	+ 129
(Section Pruntrut-Delsberg einbegriffen).					
Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 km)	95	70	30	106 000	1 116
gegen 1878	—	—	—	— 13 940	— 147
Gotthardbahn Biasca-Bellinzona-Locarno	41	60	40	36 400	888
gegen 1878	—	— 6	—	+ 9 844	+ 240
Lugano-Chiasso	26	77	23	17 100	658
gegen 1878	—	— 6	—	+ 652	+ 25
Appenzeller Bahn	15	66	34	15 568	1 038
gegen 1878	—	— 3	—	— 2 457	— 164
Tössthalbahn	40	59	41	24 839	621
gegen 1878	—	— 6	—	— 2 030	— 51
Uetlibergbahn	9	—	—	13 646	—
gegen 1878	—	—	—	— 7 400	—
Rigibahnen	7	94	6	65 002	9 155
gegen 1878	—	—	—	— 10 098	— 1 422
Arth-Rigibahn	12	92	8	30 284	2 524
gegen 1878	—	— 2	—	— 4 685	— 390
Emmenthalbahn	24	54	46	16 870	703
gegen 1878	—	+ 2	—	— 1 228	— 51
Schweizer. Nationalbahn	164	—	—	78 767	—
gegen 1878	—	—	—	— 10 162	—
Bödelibahn	9	74	26	29 600	3 289
gegen 1878	—	— 11	—	— 3 126	— 347
Wädensweil-Einsiedeln	17	82	18	26 500	1 559
gegen 1878	—	— 3	—	— 2 621	— 156

Simplontunnel. Die ausserparlamentarische Vereinigung der Französischen Senatoren und Deputirten, welche sich zu ihrer Aufgabe gestellt hatte, die Aufmerksamkeit der Regierung auf das genannte Unternehmen zu richten, hielt ihre letzte Sitzung ab, in der sie den Bericht des Herrn Wilson über drei folgende Fragen anhörte: 1. Hat Frankreich Handelsinteressen beim Durchstich des Simplon? 2. Angenommen, dass diese Interessen existiren, wie gross wären dann die Kosten des Unternehmens? 3. Wie sollten diese Kosten auf die drei interessirten Staaten: Schweiz, Italien und Frankreich, vertheilt werden? Da Oesterreich bereits über den Brenner nach Venedig und über das Thal von Etsch in die Lombardei gelangen kann, da weiter nach Beendigung des Gotthardtunnels auch Deutschland mit seinen Waaren auf dem directesten Wege in Norditalien erscheinen wird, so scheint die Beschaffung eines neuen Weges über die Alpen für Frankreich nothwendig zu sein. Was nun die Kosten anbetrifft, so belaufen sie sich: für den Umbau der Schweizerischen Bahn von dem Dorfe Glis an bis zur Tunneleinfahrt auf 5 335 000 Frcs. Der Tunnel selbst soll 18 507 m lang sein (eine Länge, die bis jetzt noch bei keinem Tunnelbau erreicht wurde) und würde 4 300 Frcs. für 1 m, also zusammen 80 000 000 Frcs. kosten. Der Ausbau der Italienischen Bahnen ist auf 28 465 000 Frcs. berechnet worden. Für das Doppelgeleise auf den Schweizerischen Bahnen und die Beschaffung des rollenden Materials wird man 10 000 000 Frcs. ausgeben müssen. Schliesslich ist noch als Verzinsung des Capitals während der Herstellungszeit die Summe von 12 700 000 Frcs. in Rechnung zu stellen. Von dieser Totalsumme, 136 500 000 Frcs., wird nun Italien seine Anschlussbahnen auf eigene Kosten bauen müssen. Es verbleiben daher noch 108 035 000 Frcs., die durch Staatssubvention und Privatmittel beschafft werden sollen. Man berechnet nun, dass nach Analogie der für die St. Gotthardbahn aufgestellten Tarife die Reineinnahme der neuen Simplonbahn 2 800 000 Frcs. betragen würde. Dies sind nun Zinsen von ungefähr 40 000 000 Frcs., welche durch Privatunternehmer gedeckt sein können. Um aber auch die fehlenden 70 000 000 Frcs. zu decken, muss man die Hilfe der drei Staaten in Anspruch nehmen. Man hofft, dass die Schweiz 15—20 000 000 Frcs. zu diesem Unternehmen beisteuern wird, und so verbleiben für Frankreich und Italien nur 50 000 000 Frcs. — Nach diesem Bericht nahm die Versammlung eine Resolution an, durch welche der Regierung empfohlen wird, in dieser Angelegenheit mit den Regierungen der Schweiz und Italiens sich in Verbindung zu setzen.

Concessionirung von Pferdebahnen. Die steigende Bedeutung und Frequenz der Pferdebahnen, Strassen Locomotivbahnen (Trambahnen etc.), schreibt der „Berl. Act.", erheischt auch in den Fällen, wo die betr. Unternehmer nur die Ertheilung einer desfallsigen polizeilichen Concession beantragen, die Prüfung der Frage, ob nicht im öffentlichen Interesse die Nachsuchung einer Allerhöchsten Concession nach Massgabe des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 erforderlich ist, um die Unternehmer durch die Verleihung dieser Concession den in diesem Gesetze vorgeschriebenen Verpflichtungen unter Gewährung der bezüglichen Rechte zu unterwerfen. Demzufolge hat der Minister der öffentlichen Arbeiten vor Kurzem die Regierungsbehörden veranlasst, über die bei ihnen eingehenden Anträge auf Genehmigung der Anlage bezw. der Erweiterung der oben bezeichneten Transportanstalten — mit Ausnahme der Fälle, in welchen es sich um die Anlage einer lediglich dem Personenverkehr innerhalb des Weichbildes einer Stadt dienenden Pferdebahn handelt — vor der Entscheidung seitens der Regierungsbehörden zunächst an den Minister unter Vorlage des die betreffenden Gesuche erläuternden Materials zu berichten und sich über die Frage gutachtlich zu äussern. Für die Entscheidung der letzteren ist der Umstand, dass für die Locomotivbahnen ein selbstständiger Bahnkörper nicht hergestellt, sondern bereits vorhandene Strassen mitbenutzt werden sollten, nicht massgebend.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Zu Regierungsräthen sind ernannt worden: der zeitige Vorsitzende der Königlichen Eisenbahncommission zu Aachen, Regierungsassessor Wrede; das Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld, Regierungsassessor Menz; das Mitglied der K[illegible]lichen Eisenbahncommission Berlin-Blankenheim, Regieru[illegible]sor Kramm in Berlin; das Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover, Regierungsassessor Dr. jur. Horaz Schultz in Hannover und das Mitglied der Königlichen Eisenbahncommission (Hannoversche Bahn), Regierungsassessor Jänisch zu Cassel.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Güterverkehr.

Vom 15. October dieses Jahres an, als dem Tage der Eröffnung der neuen Verbindungsstrecke zwischen dem oberen und unteren Bahnhofe in Greiz wird der obere Bahnhof daselbst als allgemeine Verkehrsstel[illegible] für den Personen- und Güterverkehr ei[illegible]zogen werden.

Eine Abfertigung von Personen, Fahrzeugen, Thieren und Gütern findet demgemäss vom 15. October dieses Jahres an auf dem oberen Bahnhofe mit der untenbemerkten Ausnahme für Wagenladungsgüter nicht mehr statt und es treten mit diesem Tage sämmtliche im Local- und im directen Verkehre bestehenden Billetpreise und Tarifsätze für Greiz oberer Bahnhof ausser Kraft.

Gleichzeitig gelangen im Local- und directen Verkehre neue Billetpreise und

Tarifsätze für die Station Greiz (jetziger unterer Bahnhof) zur Einführung, welche den jetzt für den oberen Bahnhof bestehenden Preisen und Sätzen gegenüber zum Theil der Mehrentfernung entsprechende Erhöhungen enthalten und über welche bis zu dem besonders bekannt zu machenden Erscheinen der betreffenden Tarifnachträge unsere Controle und unser Verkehrsbureau hier Auskunft ertheilen.

In wie weit und unter welchen Bedingungen es auch in Zukunft gestattet sein soll, Wagenladungsgüter auf dem oberen Bahnhofe in Empfang zu nehmen und aufzugeben, darüber ist bei sämmtlichen Güterexpeditionen schon jetzt das Nähere zu erfahren. Dresden, am 1. September 1879. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1078)

2. Lieferfrist-Verlängerung.

Württembergische Staatsbahn. Mit Genehmigung des K. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten tritt wegen des Cannstatter Volksfestes für die am 28. und 29. September d. J. in Stuttgart und Cannstatt bezw. auf den benachbarten Hinterstellungsstationen eintreffenden Frachtgüter zu der reglementsmässigen Lieferungszeit eine Zuschlagsfrist von je 3 Tagen hinzu.

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Bei der am 1. September 1879 in Gegenwart eines Königlichen Notars stattgefundenen VI. Verloosung der Prioritäts-Partialobligationen der im Sinne des Gesetzart. XXXVIII 1879 mit der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vereinigten Eperies-Tarnower Eisenbahngesellschaft (Ung. Theil) wurden nachstehende 19 Nummern gezogen und zwar:

827 1959 2025 2535 5043 5288 5501 7596 8111 8571 9698 10191 10642 11425 11520 12044 12178 12763 13774.

Die Rückzahlung der verloosten Obligationen erfolgt vom 1. März 1880 ab an den für die Einlösung der Coupons kundgemachten Zahlstellen mit Gulden 300 Oe. W. effectiv Silber.

Von dem für die Rückzahlung verloosten Prioritäts-Partialobligationen bestimmten Tage hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und es sind demnach bei der Eincassirung ausser dem Originale der Obligation auch alle zugehörigen, bis zu jenem Tage nicht verfallenen Coupons und Talons mit zurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capitale in Abzug gebracht wird.

Von den bei früheren Verloosungen gezogenen Obligationen sind noch unbehoben, und zwar:

von den am 1. September 1876 gezogenen No. 2733

von den am 2. September 1878 gezogenen No. 360.

Budapest, am 1. September 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1068)

4. Tarifwesen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. September cr. tritt im Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande ein besonderer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg in Kraft.

Exemplare desselben sind bei unseren Güterexpeditionen zum Preise von 1,00 ℳ zu haben. Berlin, 30. August 1879. Die Direction. (1071)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 10. September cr. tritt ein provisorischer Nachtrag in Kraft, welcher Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Einbeck (Braunschweigische Bahn) enthält.

Das Nähere ist bei den Verbandsstationen zu erfahren. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1072)

Zum Gütertarife vom 15. Mai cr. für den **Köln - Minden - Saarbrücker** Verkehr via Giessen-Frankfurt a. M. resp. via Wetzlar-Coblenz tritt am 15. d. M. ein Nachtrag, enthaltend Ergänzungen und Berichtigungen sowie theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Hanweiler, Klein-Blittersdorf und Saargemünd in Kraft. Preis 10 Pfg. Köln, 1. September 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1075)

Am 1. November d. J. treten die in **Nachtrag I zu Theil III des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs** enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Getreide) und 2 (Holz, Europäisches) für die Station Furth i. W. der Böhmischen Westbahn und des Ausnahmetarifs 2 (Holz, Europäisches) für die Stationen Lochovic, Mirovic, Pisek, Pribram und Protivin der Rakonitz - Protiviner Staatsbahn ausser Kraft. Dresden, am 1. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb. v. Tschirschky. (1076)

Köln-Mindener Eisenbahn. Rheinisch-Köln - Minden - Nordbrabant - Deutscher Kohlenverkehr. Ausnahmetarif v. 15/8. 79 für den Transport von Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen von 10 000 kg von den an die Rheinische Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Pr.-Uedem und Xanten, Stationen der Nordbrabant-Deutschen Bahn via Altenessen-Wesel-Gest. Köln, 1. September 1879. Die Direction. (1069)

Galizisch - Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Mit der für den 15. October d. J. bevorstehenden Eröffnung der Verbindungsstrecke bei Greiz wird die bisherige Station Greiz oberer Bahnhof für den allgemeinen Güterverkehr aufgehoben und tritt an Stelle der bisherigen beiden Stationen (Greiz oberer und Greiz unterer Bahnhof) vom genannten Tage ab die Station Greiz (ohne weitere Bezeichnung); auch erhöhen sich die im Tarifheft I (Seite 19 bezw. 21) des rubricirten Verkehrs für die genannte Station vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs B um je 0,01 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 30. August 1879. Im Auftrage der Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1066)

5. Submissionen.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Wir beabsichtigen, die in unseren Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg aufgenommenen, auf unseren Bahnhöfen daselbst lagernden alten Materialien, als Schmelzeisen und Brocken, Gusseisen, Eisenblech und Rohrabschnitte, Dreh- und Bohrspähne, Reifen etc., sowie die in unseren Depôts zu Berlin und Hamburg vorhandenen alten Schienen und Schienenenden an den Meistbietenden zu verkaufen.

Offerten auf sämmtliche oder einen Theil der zum Verkaufe stehenden Materialien sind bis zum 15. September cr. an uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen, sowie die Offertenformulare, welche eine specielle Nachweisung der Materialien enthalten, können von unserem technischen Büreau hierselbst, sowie von unserem Verwaltungsbüreau in Hamburg und von unseren Werkstätten kostenfrei bezogen werden. Berlin, den 29. August 1879. Die Direction.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbau - Materialien, theils zur Unterhaltung bezw. Erneuerung des Oberbaues der älteren Linien, theils zur Herstellung neuer Strecken, soll im Wege der Submission vergeben werden und zwar:

a) 3 655 000 kg Schienen, 123 mm hoch, von Stahl,
b) 18 000 Paar Seitenlaschen (Fusslaschen) von Eisen, zu Schienen von 123 mm Höhe,
c) 60 000 Stück Laschenbolzen, zu Schienen von 123 mm Höhe,
d) 331 000 Stück Schienennägel, zu Schienen von 123 mm Höhe,
e) 173 000 Stück Unterlagsplatten, zu Schienen von 123 mm Höhe.

Lieferzeit vom November 1879 bis August 1880.

Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Bureau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen, werden auch auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.

Die Offerten, welche pro Tonne = 1 000 kg und in Reichsmark gemacht werden wollen, beliebe man an uns portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug“ längstens bis 19. September d. J. einzureichen. Ludwigshafen a/Rh., den 26. August 1879. Direction. v. Jaeger. (1062)

Privat-Anzeigen.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. August 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	99,25	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	% } à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	82,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	102	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	102	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	107	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	102,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	102,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	101,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	100,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	100,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	103,25	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	—	%
do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	89,50	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	89,50	%
do. III. Serie C.	3½	B.	85,50	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	—	%
do. V. Serie	4½	B.	102	%
do. VI. Serie	4½	B.	102,30	%
do. VII. Serie	5	B.	101,80	%
do. IX. Serie	5	B.	105,60	% à 3000, 1000 u. 500 M.
do. Nordbahn	5	B.	102,25	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	97	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	97	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% } à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	102	%
do. Lit. B.	4½	B.	102	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	102	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	101,50	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	98,50	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	96,60	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	98,90	%
do. II. Emiss.	4	B.	98,90	% } à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103,40	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	% } à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	98	%
do. D.	4½	B.	101,90	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	—	% à 300—3000 M.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	98	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	98	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	103,25	%
do. V. Emiss.	4½	B.	101,90	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	—	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	102	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	73	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	70	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	96,60	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	96,60	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	—	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	101,25	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	100,80	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	100,25	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B.	100,25	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	100,25	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	104,50	% à 300—1000 M.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	101,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	100,60	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	75	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	72,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	69,70	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	103,75	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	101,50	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	102,60	%
do. II. Emiss.	5	B.	103	%
do. do.	4	B.	97,75	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	97,50	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	102	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	98	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	97,60	%
do, VI. Emiss.	4½	B.	102,10	% à do,
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103,75	% à 100 Thlr,
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	68,50	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	78,10	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	70	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	81,50	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	77	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	91	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	89,25	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	88,50	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5 i. S.	L.	87,50	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5 i. S.	B.	87,60	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	93	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	86,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	89,20	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	89,20	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	61,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	65,50	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	63,50	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	103,50	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	100,50	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	100,50	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	101,70	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	101½	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	95½	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	104	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	—	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	104,75	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	99,50	% 100 fl ö W
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	104,50	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	106,50	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	103,75	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	93,80	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	96	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	95,50	fl. ö W pr 100 fl i. S } à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	95	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	93,30	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	95,25	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S.	W.	92,50	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	68,75	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	73,60	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	72,50	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	72,50	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	100	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	120,25	% à do.
do. von 1854.	4	L.	99,80	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860.	4	L.	99,80	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4	L.	99,25	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4½	L.	103,25	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	97,40	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	71,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	B.	74,40	% à do. = do.
do. -Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	67,75	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	64,10	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1¼	1	1	1	½	½	4	B.	16,75	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	4	5	5	5	$5\frac{4}{15}$	5	W.	131	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	$8\frac{1}{6}$	6¼	6	$4\frac{19}{30}$	$5\frac{4}{15}$	4	L.	98,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	$6\frac{4}{5}$	$5\frac{2}{3}$	$5\frac{5}{12}$	5	5	5	L.	103,50	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	$7\frac{2}{3}$	8	8	$6\frac{2}{3}$	4	B.	126,75	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	$6\frac{9}{10}$	6,59	5,95	$5\frac{4}{5}$	$5\frac{4}{5}$	$6\frac{7}{40}$	4	B.	122	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	11	9	8½	10	11	11	5	L.	165,50	Th. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	—	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	3	3	4	3¾	$3\frac{1}{3}$	4	4	B.	92,75	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	16	8½	8	6	$5\frac{3}{4}$	5	4	B.	98	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	5	2½	0	0	0	4	B.	13,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	2½	0	0	0	5	B.	28,70	—
Berlin-Görlitz	3	0	0	0	0	0	4	B.	17	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	4	5	0	0	1	5	B.	50	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	12½	10	11	11½	10½	4	B.	174,25	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	4	$1\frac{2}{3}$	3	3½	3½	3½	4	B.	94,75	% à 100 „
Berlin-Stettin	10¾	$9\frac{11}{1}$	9	$8\frac{9}{10}$	$7\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{5}$	4	B.	107,90	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	2½	$2\frac{1}{3}$	2½	0	0	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	18,5	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	7½	$5\frac{2}{3}$	5	2½	3¼	4	B.	78,25	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	0	5	B.	30,50	% à 200 „
Brest-Grajewo	2½	0	0	0	—	—	4	B.	48,50	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	—	—	0	$1\frac{1}{3}$	—	4	B.	70,75	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	5	4½	3½	2½	0	—	5	W.	377	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	10	10½	11¾	$16\frac{1}{5}$	$16\frac{1}{3}$	$13\frac{2}{3}$	4	L.	144,50	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	$8\frac{1}{1}$	$6\frac{9}{0}$	$4\frac{6}{10}$	5¼	$5\frac{1}{20}$	6,3	4	B.	139	% a 200 „
Cottbus-Grossenhain	7½	7	7	5	0	$\frac{1}{8}$	4	L.	46,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	6¼	6	6	5	5	5	5	L.	94	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	116	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	0	0	0	0	0	o. Z.	B.	26,20	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	1	0	0	0	o. Z.	W.	—	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	0	0	5	5	W.	—	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5\frac{2}{10}$	½	8½	6	7	9,28	8,214	5	W.	232,60	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn.	0	1	1	1	2½	$2\frac{2}{3}$	4	H.	—	% à 150 Thlr.
do. Stamm-Prior.	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	H.	—	do. pr. do.
Gotthardbahn 80% Einz.	6	6	6	6	6	6	o. Z.	B.	52	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	7½	3	1½	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	46,10	% à 200 „
Hannover-Altenbeken	0	0	0	0	0	0	5	B.	13,60	% à 100 „
do. Stamm Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	29,50	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	9	6	6	5	5	4	4	F.	76	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13½	12½	9¼	12½	14½	14½	5	W.	220	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	143	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	174,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	102¼	% } à1000,500 u. 100 fl.SW.
do.	4	F.	98¼	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	102,25	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	4½	B.	102	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	102,10	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	82,25	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	101,50	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	103,10	% à 300—1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	96,75	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	61,20	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	26	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	4½	B.	102,20	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à 500 ℳ
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	—	% }
do. II. Ser.	4	B.	—	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	98,60	% }
do. III. Ser.	4	B.	98,75	% }
Nordhausen-Erfurt	5	B.	—	% à do
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3½	B.	—	% }
do. C.	4	B.	—	% }
do. D.	4	B.	97,50	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	3½	B.	89,70	% }
do. F.* 3½	4½	B.	—	% }
do. G.	4½	B.	—	% }
do. H.*	4½	B.	102,90	% }
do. von 1869	5	B.	—	% }
do. von 1873	4	B.	97,25	% } à 100—1000 Thlr.
do. von 1874	4½	B.	102	% }
do. Brieg-Neisse	4½	B.	—	% }
do. Cosel-Oderberg	5	B.	102,90	%
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	96,50	% }
do. do. II. Emiss.	4½	B.	101,75	% } à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	101,75	% }
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	95,60	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	89	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	W.	106,50	% à 600 ℳ
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	168,50	fl. öW.pr.500frcs.à500frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	163	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	161,25	fl. ö.W.pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	120,75	fl. ö.W.pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	102	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn conv.	4½	B.	101,20	% à 500 und 100 Thlr.
do. Litt. B. conv.	4½	B.	—	% à do.
do. Litt. C. conv.	4½	B.	100,80	% à do.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	61,25	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	90	% à fl.ö.W.pr.100fl. C.M.
do.*	5i.S.	W.	89,25	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	82,25	% à do.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	—	% à 400 ℳ
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	101½	% à
Pfälzische Nordbahn	4½	F	101¾	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	37,75	% 100 Th.=150 fl. ö.W.i.S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	31	% 100 Th.=150fl. ö.W i.S.
do. Emiss. 1872	o. Z.	L.	33	% 100 Th.= do.
Rechte Oderufer	4½	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	—	% }
do.*	3½	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	102,10	% }
do. v. 1869, 71 u. 73	5	B.	102,70	% }
do. von 1874 u. 77	5	B.	102,75	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	103,25	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	103,25	% }
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	101,50	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	99	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	95,75	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	89	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	91,25	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	91,75	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	97,75	% à 1000, 500 u. 200Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	92,50	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	101,25	% à1000,500,200u.100 Th.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	71,30	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5i S.	B.	83,40	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	98,75	% }
do. II. Emiss.	4½	B.	102,90	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	B.	98,60	% }
do. IV. Emiss.	4½	B.	102	% }
do. V. Emiss.	4½	B.	102	% à 300—3000 ℳ
do. VI. Emiss.	4½	B.	102	% à100Th.=150fl.ö.W.i.S.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	75,75	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	71	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	67,75	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5i.S.	L.	88	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	63,20	% à 300 fl. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	63,60	% à 400 ℳ
do.	5 ℳ	W.	88	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	74,25	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	—	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à1000u.100S.R.=107Th.
Warschau-Terespol*	5	B.	93,80	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	100,50	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	99,80	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	95,30	% à 500, 200 u. 100Thlr.
Werrabahn	4½	L.	95,25	% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	0	5	W.	155,50	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W.i.S.
do.* Salzb.-Tirol III.Em.1873	5	5	5	5	5	0	5	W.	143,50	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	1½	4	4	4	5	W.	110	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W.i.S.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5²/₁₀	5	5	5	5	5	5	5	W.	131,75	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	3¾	2	1⅓	⅗	2½	5	L.	68,75	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	134,75	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	192¼	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	5½	5	5	5	5⅓	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	14,10	% à 500 Fs. 300=80Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	3	6	8	8	9½	4	B.	140,25	% }
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	86	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	115,30	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,80	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	0	3½	3¾	4½	5	5	B.	94,50	% à 200 ,,
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	6½	7	7	7	7	4	B.	117	% à 500 ℳ
Münster-Enschede Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	—	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 ,,
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	4½	5½	5½	5½	5½	4½	F.	122⅝	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B	99	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	22	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	0	0	0	1½	2²/₁₅	3⅕	5	B.	71,75	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	2½	0	0	0	0	5	L.	20,90	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	13⅔	12	10½	9⅔	8½	8½	3½	B.	159,20	% à 100 ,,
do. Litt. B.	13⅔	12	10½	9⅔	8½	8½	3½	B.	139,10	% à 100 ,,
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	4¾	4	5	W.	124,50	fl. ö. W.pr.200 fl.ö.W.i.S.
do. Litt. B.	5	5	0	0	0	0	5	W.	—	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* 5²/₁₀ (Oest. Franz.)	10	8	6½	5⅖	6	6	5	W.	271	fl. ö.W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	1½	0	0	0	0	5	W.	87	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	58,25	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	3½	5	5	5	5	5	B.	95	% à 200 ,,
Ostrau-Friedland	—	¾	0	0	5	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4	4	4½	W.	95	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	94	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	7	5	B.	127	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	7	5	B.	126,50	% à 200 ,,
Rheinische	9	8	8	7½	7	7	4	B.	137,25	% à 250 ,,
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	97,75	% à 250 ,,
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	10,75	% à 200 ,,
Rumänische	5	0	2½	1	2	2	5	B.	38,10	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	97,50	% à 150 ,,
Russische Bahnen*	5,53	5⅘	5,92	6,28	6,56	7,025	5	B.	134,90	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	2⅔	1⅓	0	0	0	5	B.	33	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	102	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,25	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	121,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	7¼	7½	8½	9¼	7½	8	4	B.	135,80	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	96,60	% à 100 ,,
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	103,90	% à 100 ,,
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,75	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	2	2⅗	3	4	3,9	4	5	B.	81,75	% à 100 ,,
Theissbahn* 5²/₁₀	8½	5	3	—	—	5	5	W.	210	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	4	3	3	3	3	0	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	—	—	—	5	W.	121,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	—	—	—	5	W.	124,25	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	11	10	7½	6⅔	5	9,165	5	B.	210,50	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	4½	4½	2¼	4½	4½	4½	L.	44,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	2½	0	0	0	5	L.	20,25	% à 200 ,,
Werrabahn	1	0	1	⅔	1⅓	1⅔	4	B.	36,50	% à 100 ,,
Schweizer Centralbahn	9	8	5	4½	—	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	3	—	—	,,	Ba.	—	frcs. pr. 500 ,, ,,
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	,,	Ba.	—	frcs. pr. 500 ,, ,,
Schweizer Westbahn	1⅗	0	0	⅗	0	0	,,	Ba.	—	frcs. pr. 500 ,, ,,
Französische Orléans	—	11⅕	—	—	—	—	,,	P.	—	frcs. pr. 500 ,,
do. Nordbahn	16¾	12	—	—	—	—	,,	P.	—	frcs. pr. 400 ,, ,,
do. Ostbahn	6⅗	6⅗	—	—	—	—	,,	P.	—	frcs. pr. 500 ,, ,,
do. Südbahn	8	—	8	—	—	—	,,	P.	—	frcs. pr. 500 ,, ,,
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	,,	P.	—	frcs. pr. 500 ,, ,,
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	11	11	—	—	—	,,	P.	—	frcs. pr. 500 ,, ,,

Literatur.

Das **Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung für September-October 1879** mit Eisenbahn-Uebersichtskarte in Schwarz- und Blaudruck, ist soeben in R. von Decker's Commissionsverlag, Marquardt und Schenck (Berlin C., Niederwallstrasse 22, Preis 2 ℳ) erschienen. Dasselbe enthält in 5 nach den Landestheilen geordneten und durch verschiedenfarbiges Papier kenntlich gemachten Abtheilungen die Fahrpläne der Deutschen und ausländischen Eisenbahnen, die Reiseverbindungen der grösseren Städte, die Dampfschiffslinien zwischen Europäischen und Aussereuropäischen Häfen und ausserdem auf dem Umschlage eine Uebersicht der Briefportosätze im Weltpostverein, eine Zeitvergleichungs-, Münz- und Wegemasstabelle, den Gebührentarif für Telegramme und die bestehenden Schlafwageneinrichtungen. Besonders erwähnenswerth sind die seit August neu hinzugekommenen Rundreisebillets auf der Strecke Nordhausen-Cassel-Wetzlar nach Metz, Frankfurt a. M. und der Schweiz; ferner wird im Nachtrage erwähnt, dass wegen des bevorstehenden Umbaues des Frankfurter (Niederschlesisch-Märkischen) Bahnhofes in Berlin vom 1. September d. J. sämmtliche Express-, Courier-, Schnell- und Personenzüge dieser Bahn und der Ringbahn nicht mehr vom Frankfurter, sondern vom Ostbahnhofe abgehen und ebendaselbst ankommen. Gleichzeitig wird eine Dampfverbindung zwischen dem Dresdener und Ostbahnhofe mit II. und III. Wagenclasse im Anschluss an die Courierzüge nach und von Breslau bezw. Wien, sowie Königsberg bezw. Eydtkuhnen hergestellt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 70. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 12. September 1879.

Ueber den Güterverkehr in grossen Städten.

Die Deutschen Eisenbahnen haben bekanntlich durch ein gemeinsames Betriebsreglement übereinstimmende tarifarische Bestimmungen, durch ein einheitliches Tarifschema und wenig von einander abweichende Einheitssätze eine Uebereinstimmung erhalten, wie wir sie in keinem anderen Lande mit einem so ausgedehnten Eisenbahnnetz in solchem Masse wiederfinden. Ebenso sehr wird man anerkennen müssen, dass die Deutschen Eisenbahnen im Allgemeinen niedrigere Tarife haben, wie in irgend einem anderen Lande Europas, und dass dieselben in den Kohlentarifen von Oberschlesien nach den Ostseehäfen die absolut niedrigsten Einheitssätze zeigen, die überhaupt bisher auf Eisenbahnen zur dauernden Einführung gekommen sind.*)

Auch in Bezug auf die Schnelligkeit der Güterbeförderung resp. die Abkürzung der Lieferfristen (in welcher Beziehung wir allerdings England noch weit nachstehen) ist in den letzten Jahren ein wesentlicher Fortschritt eingetreten**) und wir zweifeln nicht, dass es den entschiedenen Bestrebungen des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gelingen wird, der fortschreitenden Bewegung auf diesem Gebiete eine immer weitere Ausdehnung zu geben, wenn wir auch im öconomischen Interesse der Eisenbahnen wünschen, dass die schnellere Güterbeförderung nicht ausschliesslich auf Kosten der Eisenbahnen geschehen möchte, wie dies z. B. bei der Beförderung leicht verderblicher Gegenstände in den Personenzügen zu den einfachen Sätzen der Fall ist.

So anerkennenswerth die Ausbildung dieser Seiten des Deutschen Güter-Transportwesens ist und so wesentliche Fortschritte dasselbe zu verzeichnen gehabt hat, so ist doch andererseits nicht zu verkennen, dass uns in anderen Branchen dieses wichtigsten Zweiges des Eisenbahn-Frachtgeschäfts noch viel zu thun übrig bleibt.

*) Von den Nordamerikanischen Eisenbahnen, die zur Beseitigung einer Concurrenz vorübergehend Tarifsätze einführen, bei denen die Selbstkosten gar nicht mehr in Betracht kommen, ist deshalb selbstverständlich abgesehen.

**) Die Beförderung der Stückgüterzüge auf der Niederschlesisch-Märkischen Strecke Berlin-Breslau in 13 Stunden, bei einer Entfernung von 358 km also mit einer durchschnittlichen Beförderungszeit von 27,5 km pro Stunde; sowie die Beförderung der Stückgüterzüge auf der Linie Berlin-Kreiensen-Aachen in 36 Stunden, bei einer Entfernung von 656 km also mit einer durchschnittlichen Beförderungszeit von 18,2 km pro Stunde, mag als Beispiel zeigen, dass wenigstens für die Haupt-Verkehrslinien eine den Englischen Bahnen sich nähernde raschere Beförderung der Stückgüter zur Einführung kommt. Es wird dies nicht verfehlen, einen günstigen Einfluss auch auf den Wagen-Ladungsverkehr auszuüben.

So bedarf es namentlich in Beziehung auf die rasche Beförderung der Güter von und zur Bahn noch wesentlicher Verbesserungen und können wir in dieser Richtung besonders von den Englischen Bahnen noch viel lernen. Die dort schon seit langen Jahren bestehenden Einrichtungen — die Ausführung der Bestätterei in Verbindung mit der Einrichtung zahlreicher Sammelstellen — werden von Allen, welche das Englische Eisenbahnwesen an Ort und Stelle studirt haben, als vortrefflich anerkannt.

Die Versuche, ähnliche Einrichtungen in der Deutschen Reichs-Hauptstadt anzubahnen, sind bis jetzt leider ohne Erfolg geblieben. Als nämlich vor einigen Jahren in Berlin auf sämmtlichen dort mündenden Bahnen die obligatorische Abfuhr der Güter zur Einführung kommen sollte und man nach langwierigen Verhandlungen sich über ein gemeinsames Vorgehen verständigt hatte, scheiterte an dem Widerspruch einer Verwaltung, der Abneigung der Spediteure, der Gleichgültigkeit der Geschäftswelt und der geringen Unterstützung, welche die von den Eisenbahnen beabsichtigte Einrichtung überhaupt fand, schliesslich der ganze Plan.

In neuerer Zeit hat sich die Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld für die Einführung der obligatorischen Abfuhr der Güter ausgesprochen und diese Einrichtung zunächst in Elberfeld mit günstigem Erfolge ausgeführt, so dass wohl bei dem grösseren Verständniss der dortigen Geschäftswelt für die Vortheile der obligatorischen Abfuhr der Güter zu erwarten ist, dass die Bestrebungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahnverwaltung, diese Einrichtung auch auf andere Städte auszudehnen, von Erfolg begleitet sein werden.

Dies ist Alles, was in Betreff der obligatorischen Abfuhr der Güter in die Oeffentlichkeit gedrungen ist, von der Einrichtung von Sammelstellen zur Ansammlung der Güter behufs Beförderung zur Bahn ist uns dagegen nichts bekannt geworden. Es dürfte daher nicht unerwünscht sein, wenn wir in Nachstehendem die in dieser Beziehung in Paris und besonders in London vorhandenen Einrichtungen in Kürze mittheilen:

Paris.

Westbahn. Bahnhöfe: Lignes de Banlieu (Rive droite), Rue St. Lazare 110 und 130, Rue de Rome 14; Lignes de Banlieu (Rive gauche), Boulevard Montparnasse 66; Lignes de Normandie, Rue d'Amsterdam 9; Lignes de Bretagne, Boulevard Montparnasse 66.

Ausserdem 7 Bureaux Succursales in den verschiedenen Theilen der Stadt und ein besonderes Bureau für den Exportverkehr.

Orléans- und Midibahn. Bahnhof: Quai d'Austerlitz 51—57.

Ausserdem 11 Bureaus in den verschiedenen Theilen der Stadt, welche zum Theil auch für Billetverkauf dienen.

Paris-Lyon-Méditerranée. Bahnhof: Boulevard Mazas 20.

Ausserdem 8 Bureaus in den verschiedenen Theilen der Stadt, theils dem Personen-, theils dem Güterverkehr dienend.

Nordbahn. Bahnhof: Rue de Dunkerque 18.

Ausserdem 4 Bureaus in den verschiedenen Stadttheilen.

Ostbahn. Bahnhöfe: Lignes d'Igney-Avricourt, de Belfort et des Ardennes, Rue et Place de Strassbourg; Ligne de Vincennes et de Brie-Comte-Robert, Place de la Bastille.

Ausserdem 5 Bureaux Succursales in den verschiedenen Stadttheilen.

London.

London und Nordwestbahn. Bahnhöfe: Broadstreet, Dalston, Camden Town, Canonbury, Chalk Farm, Barnsbury, Bow, Old Ford, Hackney, Highbury and Islington, Haggerston, Shoreditch, Victoria Park, Poplar, Kensington, Victoria, Battersea, West-Brompton, Uxbridge Road, Hampstead Heath, Kentish Town, Kilburn, Chelsea, Euston.

Ausser diesen 24 Stationen noch 59 Sammelstellen in den verschiedensten Theilen von London.

Grosse Westbahn. Bahnhöfe: Paddington, Victoria, Battersea, Chelsea, West Brompton, Hammersmith, Notting Hill, Kensington, Uxbridge Road, Shepherd's Bush.

Ausser diesen 10 Stationen noch 40 Sammelstellen.

Midland Bahn. Bahnhöfe: St. Pancras, Royal Mint, White Cross, Victoria Docks.

Ausser diesen 4 Stationen noch 48 Sammelstellen.

Grosse Nordbahn. Bahnhöfe: King's Cross, New Farringdon Street, Royal Mint, Blackfriars, Poplar Dock.

Ausser diesen 5 Stationen noch 56 Sammelstellen.

Südostbahn. Bahnhof: Bricklayers'Arms Station.

Ausserdem 81 Sammelstellen.

Grosse Ostbahn. Bahnhof: Liverpool Street.

Ausserdem 56 Sammelstellen.

London und Südwestbahn. Bahnhöfe: Nine Elms, Waterloo, Vauxhall.

Ausserdem 55 Sammelstellen.

London-Brighton. Bahnhöfe: Willow Walk Terminus, Deptford Warf, Victoria, St. Thomas' Street.

Ausserdem 92 Sammelstellen.

London, Chatam und Dover. Bahnhöfe: Blackfriarsbridge. Die Zahl der Sammelstellen kann hier nicht angegeben werden.

Vergleichen wir mit den in Paris und London bestehenden Einrichtungen, von denen die ersteren [gegenüber London mit seinen 53 Stationen und ca. 500 Sammelstellen für den Güterverkehr allerdings nicht in Vergleich gestellt werden können, die Verhältnisse in Berlin und Wien, in denen, soweit uns bekannt, ausser der verhältnissmässig geringen Anzahl von Güterstationen Sammelstellen für den Güterverkehr überhaupt nicht bestehen, so wird man uns wohl nicht einer übertriebenen Vorliebe für fremde Einrichtungen zeihen können, wenn wir meinen, dass nicht nur in Berlin und Wien, sondern auch in anderen grossen Städten in dieser Beziehung die bessernde Hand angelegt werden kann, und zwar ebensowohl im öffentlichen Interesse wie in dem der Eisenbahnen selbst. Man wird uns darauf allerdings erwidern, dass der grosse Unterschied zwischen Englischen und Deutschen Einrichtungen darauf beruht, dass in England der Packetverkehr nicht durch die Post, sondern vorzugsweise durch die Eisenbahnen selbst besorgt und dadurch hauptsächlich die grosse Anzahl von Sammelstellen bedingt wird, während in Deutschland der Packetverkehr ausschliesslich durch die Post erfolgt, und vermöge des billigen Packetportos, das bei der fast kostenlosen Beförderung der Post bekanntlich nur 2 Sätze hat und schon bei allen Entfernungen über 75 km auf die weitere Entfernung keine Rücksicht nimmt, auch den Stückgutverkehr der Eisenbahnen durch Theilung der Collis in kleinere Packete mehr und mehr an sich zieht.

Wir müssen die Richtigkeit dieses Einwandes in gewissem Masse anerkennen, dessenungeachtet halten wir es, selbst wenn man ganz von dem öffentlichen Interesse absieht, im eminenten Interesse der Eisenbahnen selbst liegend, in grossen Städten einerseits die obligatorische Abfuhr der Güter einzuführen, andererseits auf die leichtere Zufuhr der Güter zur Bahn durch Errichtung von Güter-Sammelstellen hinzuwirken. In welcher Weise dies auszuführen ist, darauf glauben wir hier verzichten und dies berufeneren Kräften überlassen zu können, da es uns nur darauf ankam, die Sache selbst anzuregen. Eine sehr naheliegende Einrichtung, die von den Englischen Eisenbahnen in ausgedehntem Masse angewendet worden und die umsomehr empfohlen werden kann, weil sie ohne Schwierigkeiten und Kosten ausführbar ist, glauben wir hier noch erwähnen zu sollen, die Einrichtung nämlich, dass die Station der einen Bahn gleichzeitig als Sammel- resp. Güterannahmestelle für eine oder mehrere andere Bahnen dient, so dass, um ein naheliegendes Beispiel aus Berlin zu wählen, die Bahnhöfe der Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner Eisenbahn und Nordbahn als Güter-Annahmestellen für die Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Dresdener, Berlin-Anhalter, Berlin-Görlitzer Eisenbahn und umgekehrt dienen — eine Einrichtung, die wenn nicht früher, so doch voraussichtlich mit dem Uebergange dieser Bahnen in Staatsbesitz zur Ausführung kommen wird, und die, wenn wir nicht irren, schon jetzt für die unter Staatsverwaltung stehenden Berliner Bahnhöfe angebahnt ist.

Zum Jahresbericht der Ocholt-Westersteder Localbahn.

In No. 40 dieser Zeitung sind die Betriebsergebnisse der Ocholt-Westersteder Eisenbahn für das Jahr 1878 veröffentlicht und die geringen Betriebsausgaben als Resultat der gewählten Spurweite von 0,75 m hingestellt worden.

Als Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung wird das Betriebsresultat der Ocholt-Westersteder Eisenbahn mit denen der am wenigsten frequentirten Preussischen Vollbahnen verglichen.

Das Betriebsresultat einer Localbahn kann mit demjenigen einer Vollbahn überhaupt, selbst bei gleicher Ausdehnung, nicht verglichen werden, da die Bahnen unter ganz verschiedenen Bedingungen betrieben werden. Durch die geringe Länge der Ocholt-Westersteder Eisenbahn ist der denkbar einfachste Betrieb auf derselben möglich und daher umsomehr der Vergleich mit einer Vollbahn von etwa 20facher Länge ganz und gar unzulässig.

Will man die Vorzüge der gewählten Spurweite nachweisen, so muss man sich die Ocholt-Westersteder Bahn in eine Normalspurbahn von gleicher Leistungsfähigkeit umgeändert denken und sodann sowohl die Anlagekosten als die Betriebsresultate einander gegenüberstellen.

Genügt für die Schmalspurbahn eine Kronenbreite von 1,75 m, wie sie bei der Ocholt-Westersteder Bahn angenommen ist, so genügt für eine Normalspurbahn von gleicher Leistungsfähigkeit eine solche von 2,50 m.

Führt man nun die 0,75 m grössere Kronenbreite ein, so erhält man folgende Mehrausgaben für die Normalspurbahn:

Grunderwerb 7 115 × 0,75 = 53,35 a à 30 ℳ = 1 600,50 ℳ

Die Erdbewegung hat 4,21 cbm auf den Meter betragen und ergiebt diese Masse einen durchgehenden Damm von 0,90 m Höhe. In dieser Masse sind aber auch die Schutzwälle, welche sowohl für die Schmal- als für die Normalspurbahn gleich nothwendig sind, und auch die Bettung enthalten.

Behält man aber selbst die obige Dammhöhe bei, so ergiebt diese

7 115 × 0,75 × 0,9 = 4 802 cbm à 66 ₰ = 3 169,32 ℳ

Mehrkosten.

Die Brücken und Durchlässe der Schmalspurbahn haben nach Heft 2 Jahrgang 1877 der Zeitschrift des Architecten- und Ingenieurvereins zu Hannover 4 411,30 ℳ gekostet.

Für die Stirn- und Flügelmauern, welche bei beiden Bahnen gleich sein würden, kann man die Hälfte der vorstehenden Kosten annehmen. Setzt man die Kosten des mittleren Theiles der Bauwerke proportional den Erdplanumsbreiten, so erhält man 560 ℳ Mehrkosten für die Kunstbauten der Normalspurbahn.

Auf der Ocholt-Westersteder Schmalspurbahn werden Wagen von 7,5 t Bruttogewicht verwendet. Bei gleicher Schienenstärke kann man dann auf der Normalspurbahn solche von 12 t Gewicht verwenden, ohne dass die Schienen unter dem Gange der Fahrzeuge mehr beansprucht werden.*)

Selbst bei einer wesentlichen Gewichtsvergrösserung der Fahrzeuge kann also das Schienengewicht dasselbe bleiben und werden somit nur für die Schwellen und Bettung einige Mehrkosten entstehen.

Die Gesammtlänge der Ocholt-Westersteder Eisenbahngeleise beträgt 7 755 m, die Mehrkosten für den Oberbau berechnen sich sonach zu 8 535 ℳ

*) Wegen des beschränkten Platzes sowie wegen des Umstandes, dass keine Skizzen aufgenommen werden, ist der Beweis gestrichen.

Die Kosten sämmtlicher Hochbauten haben 12 868 *M.* betragen. Für die Normalspurbahn hätten die Locomotiv- und Wagenschuppen 0,75 m breiter sein müssen. Für diese Erweiterung soll rot. 1 000 *M.* angenommen werden.

Die Locomotiven können von gleichem Gewichte sein, und wenn der Wagenpark der Nomalspurbahn denselben Rauminhalt erhält, so wird derselbe auch nicht theurer.

Die gesammten Mehrkosten betragen also:

Grunderwerb . . .	1 600 *M.*
Erdarbeiten	3 170 „
Kunstbauten . . .	560 „
Oberbau	8 535 „
Hochbauten	1 000 „
Summa . .	14 865 *M.*

Für die auf horizontaler und gerader Bahn auftretenden Widerstände hat man folgende Formeln:

$$W_z = f_z \cdot Q \cdot \frac{r}{R};\ W_r = f_r \cdot \frac{Q + q}{R};\ L = Q_n \cdot \frac{e^2}{R} \cdot \frac{v^2}{g}$$

für die Steigungen $W_{st} = Q \sin \alpha$ und

für die Curven $W_c = f_g \cdot Q_w \cdot \dfrac{\frac{b}{2} + \frac{l}{2}}{\rho}$

Bezüglich der Bedeutung der verschiedenen Buchstaben wird auf das Heusinger'sche Handbuch Band 3 verwiesen.

Nach Reuleaux hat man für den Zapfendurchmesser die Gleichung

$$d = 0{,}32\ \sqrt{Q} \cdot \sqrt[4]{n}\ ^{*)}$$

Für eine Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde erhält man sodann

$$\frac{r}{R} = 0{,}0526 \text{ resp. } \frac{r}{R} = 0{,}0581;$$

ferner ist $\dfrac{f_r}{R} = 0{,}001$ resp. $\dfrac{f_r}{R} = 0{,}0014.$

Der Radstand der Ocholt-Westersteder Güterwagen ist zu 2,5 m, der der Personenwagen zu ca. 5,0 m und der für den Normalspurwagen zu 3,5 m angenommen.

Wie in der Beschreibung Heft 2 Jahrgang 1877 der obengenannten Zeitschrift zugegeben wird, ist das Verhältniss zwischen Netto- und Bruttolast bei den Ocholt-Westersteder Schmalspurwagen ungünstiger als bei den Normalspurwagen, und da nur in den seltensten Fällen homogene Güter transportirt und die Raumverhältnisse der einzelnen Wagen in der Regel sehr in Betracht kommen, so kann auch angenommen werden, dass ein Normalspurwagen sehr häufig da genügen würde, wo jetzt zwei Schmalspurwagen verwendet werden müssen, denn der Rauminhalt wächst proportional dem Quadrate der Spurweite.

Für langsam fahrende Züge kann man den Widerstandscoëffizienten auf horizontaler und gerader Normalspurbahn gleich 0,003 setzen.

Aus den vorstehenden Formeln berechnet sich derselbe dementsprechend für die Schmalspurbahn zu 0,004.

Berechnet man nun aus den vorstehenden Daten und dem Längenprofil die virtuellen Längen, so erhält man dieselbe für die Normalspurbahn

$$L_1 = 9\,295 \text{ m}$$

und für die Schmalspurbahn

$$L_2 = 11\,600 \text{ m.}$$

Die virtuelle Länge der Schmalspurbahn ist also 2 305 m grösser.

Nach dem vorliegenden Geschäftsbericht betragen die vorjährigen Betriebsausgaben 8 576 *M.* Von diesen Betriebsausgaben kann man annehmen, dass 50 pCt. oder 4 288 *M.* eine Function der virtuellen Länge ist.

Die Schwellen- und Bettungsunterhaltung kostet dagegen bei der Normalspurbahn mehr, und kann man diese Mehrkosten zu 200 *M.* für das Jahr annehmen.

Für die Normalspurbahn hat man somit die Verzinsung von den vorstehenden 14 865 *M.* grösseren Anlagekosten = 743,25 *M.*
hierzu die obigen . . . . 200,00 „
also im Ganzen jährlich Mehrkosten . . . . 943,25 *M.*
Dagegen stehen die Ersparnisse in Folge der geringeren virtuellen Länge mit . . . . 852,00 „
Unterschied . . . 91,25 *M.*

Die vermeintlichen Ersparnisse sind also nicht von der Bedeutung, wie im Berichte geglaubt wird.

In der That haben wir aber zwei Bahnen von verschiedener Leistungsfähigkeit; denn erstens sind die Widerstände bei der Normalspurbahn kleiner, so dass, selbst bei gleichem Locomotivgewichte, die Leistungsfähigkeit grösser ist. Bei steigendem Verkehr kann man auch unter Beibehaltung derselben Schienen das Locomotivgewicht und somit auch die Leistungsfähigkeit noch erheblich vergrössern.

Wenn Herr Schwabe in seiner Broschüre den Satz aufgestellt hat, dass unter gleichen Umständen die Baukosten einer normalspurigen Eisenbahn das 1½fache einer Schmalspurbahn (0,75 m) betragen und die Betriebsausgaben einer normalspurigen Bahn das Doppelte einer Schmalspurbahn, so beruht dieser Satz auf keinen gründlichen vergleichenden Untersuchungen.

In Schweden und in meinem Heimathlande Norwegen sind mehr Schmalspurbahnen gebaut, als in sonst irgend einem Europäischen Lande, und obwohl die Schmalspurbahnen in diesen coupirten und dünn bevölkerten Ländern eine grössere Berechtigung haben als in Deutschland, so haben dieselben doch ihre Entstehung unrichtigen Voraussetzungen zu verdanken, und wenn sie nicht schon gebaut wären, würden sie es auch nicht mehr werden.

Jacobsen.

*) Für den Normalspurwagen $Q = \frac{10{,}5}{4}$ t und für den Schmalspurwagen $Q = \frac{6{,}7}{4}$ t, n = die Anzahl der Umdrehungen.

Reform der Englischen Actiengesetzgebung.

Das neue Englische Gesetz, betreffend die Reform der Gesetzgebung über die Banken und Actiengesellschaften, hat am 12. August das Parlament passirt und inzwischen auch die Bestätigung erhalten. Bei dem Interesse, welches die Angelegenheit in Anspruch nehmen darf, reproduciren wir nach dem „Oesterreichischen Oeconomist“, im Folgenden die wichtigsten Positionen der neuen Bill: Nach Art. 4 der „Companies Act, 1879“ — dies ist der offizielle Titel des neuen Gesetzes — kann jede Gesellschaft, welche vor oder nach dem Erlass dieses Gesetzes als Gesellschaft mit unbegrenzter Haftbarkeit registrirt worden ist oder werden wird, sich als Gesellschaft mit begrenzter Haftbarkeit und zwar unter Beobachtung der in dem quäst. Gesetze enthaltenen Vorschriften registriren lassen. Es steht auch jeder als Gesellschaft mit begrenzter Haftbarkeit bereits eingetragenen Verbindung frei, sich wieder umregistriren zu lassen. Durch die Umwandelung einer Gesellschaft mit unbegrenzter Haftbarkeit in eine solche mit begrenzter Haftbarkeit werden aber die vor der Registrirung eingegangenen Verbindlichkeiten in keiner Weise berührt. Nach Art. 5 kann jede Gesellschaft mit unbegrenzter Haftpflicht, wenn sie beschliesst, sich in eine Gesellschaft mit beschränkter Verbindlichkeit umzuwandeln, den Nominalbetrag ihres Actiencapitals durch eine Erhöhung des Nominalbetrages jeder Actie vermehren, doch nur unter der Voraussetzung, dass kein Theil eines derartig vermehrten Actiencapitals anders als in dem Falle und zu dem Zwecke der Liquidirung der Gesellschaft zur Einzahlung aufgerufen werden darf. In Fällen, in denen eine derartige Vermehrung des nominellen Actiencapitals nicht beschlossen worden ist, kann eine Gesellschaft mit unbegrenzter Haftpflicht durch einen ähnlichen Beschluss bestimmen, dass ein Theil ihres noch nicht zur Einzahlung aufgerufenen Capitals nur in dem Falle und zu dem Zwecke der Liquidirung der Gesellschaft zur Einzahlung aufgerufen werden darf. Eine Gesellschaft mit begrenzter Haftbarkeit kann ebenfalls durch Specialbeschluss erklären, dass ein gewisser Theil ihres Actiencapitals, der noch nicht zur Einzahlung aufgerufen worden ist, auch nur aufgerufen werden darf, wenn die Liquidirung des Instituts beschlossen ist und darf dann dieser Rest des Actiencapitals auch nur für Zwecke der Liquidirung Verwendung finden. Nach Art. 6 findet jedoch, soweit Banken in Betracht kommen, denen das Recht der Notenausgabe zusteht, eine Beschränkung der Haftbarkeit auf die Einlösungspflicht der emittirten Noten keine Anwendung, vielmehr bleiben die Actionäre solcher Banken betreffs der Einlösung ausgegebener Noten in dem gleichen Umfange verpflichtet, wie die Actionäre von Instituten mit unbegrenzter Haftbarkeit. Wenn sich in dem Falle der Liquidirung eines limited Instituts mit dem Rechte der Notenemission die vorhandenen allgemeinen (general) Activen zur Deckung der Notenbesitzer und der sonstigen Creditoren als nicht ausreichend erweisen, so sollen die Actionäre nach der Befriedigung der überschiessenden Forderungen der Noteninhaber zur Begleichung der anderen Creditoren zu der Beisteuerung eines Betrages herangezogen werden können, der eben so gross wie derjenige ist, den die Notenbesitzer aus den allgemeinen Activen der Gesellschaft erhalten haben. Unter „allgemeinen Activen“ sind alle diejenigen Fonds verstanden, welche zur Befriedigung der gewöhnlichen Creditoren sowie der Noteninhaber vorhanden sind. Jede als Gesellschaft mit beschränkter Haftpflicht registrirte Bank hat auf ihren Noten einen Vermerk anzubringen, durch welchen klar gestellt wird, dass die beschränkte Haftbarkeit sich nicht auf die Einlösungspflicht der Noten erstreckt. Art. 7 setzt fest, dass die Berichte jeder auf Grund des vorliegenden Gesetzes als Institut mit beschränkter Haftpflicht registrirten Bank einmal jährlich von einem oder mehreren in der Generalversammlung zu erwählenden Revisoren geprüft werden sollen. Ein Director oder Beamter der Bank ist zum Revisor nicht wählbar, ein ausscheidender Revisor ist aber wieder wählbar. Bei eintretender Vacanz haben die übrig bleibenden Revisoren ihr Amt weiter zu versehen, ist aber nur ein Revisor vorhanden gewesen und tritt Vacanz ein, so hat der Verwaltungsrath behufs Neuwahl eines

Revisors sofort eine ausserordentliche Generalversammlung einzuberufen. Jedem Revisor ist eine Liste aller von der Gesellschaft geführten Bücher zuzustellen und hat jeder Revisor das Recht, diese Bücher nach seinem Belieben zu jeder vernünftigen Zeit zu prüfen. Er kann auch den Director oder jeden anderen Beamten der Bank über Geschäftsangelegenheiten befragen; wenn das Institut Filialen ausserhalb Europas hat, so genügt es, wenn dem Revisor die von den Filialen eingesandten Copien und Auszüge aus den Büchern zur Einsichtnahme vorgelegt werden. Die Revisoren haben der Generalversammlung über die von ihnen geprüfte Geschäftslage und über die Bilanz Bericht zu erstatten und haben ferner in jedem dieser Berichte anzuführen, ob die Bilanz ihrer Ansicht nach eine richtig aufgemachte ist. Jede Bilanz, welche der Generalversammlung oder irgend einer anderen Versammlung der Actionäre einer Gesellschaft vorgelegt wird, die auf Grund des in Rede stehenden Gesetzes als Institut mit beschränkter Haftbarkeit aufgeführt ist, soll von den Revisoren, dem Secretär oder leitenden Director (wenn einer vorhanden ist) und von den Directoren der Gesellschaft oder mindestens von dreien dieser Directoren unterzeichnet werden. — Die übrigen Artikel des neuen Gesetzes, welche wir nicht besonders aufgeführt haben, sind nur von nebensächlicher Bedeutung, doch ist im Art. 2 noch besonders hervorgehoben, dass das in Rede stehende Gesetz auf die Bank von England keine Anwendung finden soll.

Köln-Mindener Bahn.

Der Vertrag, betreffend den Uebergang des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens auf den Staat, welcher der auf den 10. October cr. anberaumten aussergewöhnlichen Generalversammlung der Actionäre zur Berathung und Beschlussfassung vorgelegt werden wird, lautet wörtlich:

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch die Geheimen Ober-Regierungsräthe Rapmund und Dr. Frölich als Commissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten und dem Geheimen Ober-Finanzrath Rötger als Commissar des Finanzministers einerseits und der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft andererseits, ist heute unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie der Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft, folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§ 1. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat. Zu diesem Zwecke übergiebt die Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direction der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds, mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§ 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1879 ab Verwaltung und Betrieb der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihre Direction führen lässt, wird sich folgeweise in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Vom 1. Januar 1879 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge verbleibende Reinertrag dem Staate ausschliesslich zu.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände des Reservefonds und des Erneuerungsfonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung und Verwaltung bezüglichen statutarischen Bestimmungen ausser Anwendung treten.

§ 3. Auf die zu errichtende Königliche Behörde (§ 1) gehen alle in den durch Allerhöchste Ordre vom 18. December 1843 bestätigten Gesellschaftsstatuten und deren Nachträgen den Generalversammlungen, dem Administrationsrathe und der Direction beigelegten Befugnisse, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, über.

Ingleichen vertritt sie die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in Köln, und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Köln unterworfen sein.

Der Administrationsrath der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmälig auf sechs reducirt, dass in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt. Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder des Administrationsrathes nach Massgabe der Gesellschaftsstatuten, jedoch ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnortes der zu wählenden Mitglieder, statt. Zur Gültigkeit der Beschlüsse ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

Der Administrationsrath hat zugleich das Interesse der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten. Die Tantième, welche auf Beschluss der Generalversammlung unter die Mitglieder des Administrationsrathes nach § 59 der Gesellschaftsstatuten und der in der Generalversammlung vom 30. Juni 1875 beschlossenen Abänderung derselben vertheilt werden kann, wird bis zur Auflösung der Gesellschaft (§ 7) auf den Betrag von jährlich 3 000 ℳ für den Präsidenten, auf den gleichen Betrag für den Vicepräsidenten, und auf 1 500 ℳ für jedes Mitglied des Administrationsrathes festgesetzt. Für das Jahr 1879 wird dieselbe Tantième bezahlt, wie für das Jahr 1878. Die Zahlung der Tantième erfolgt am ersten des auf den Schluss des Rechnungsjahres folgenden dritten Monats.

Die ordentliche jährliche Generalversammlung der Actionäre der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft findet in der Regel im zweiten Quartale des Rechnungsjahres statt.

§ 4. Der Staat gewährt den Inhabern der Stammactien der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von 6 pCt. des Nominalbetrages der Köln-Mindener Stammactien. Zu dem Ende wird der Betrag der festen Rente mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Bei der Abstempelung zahlt der Staat auf jede Actie einen einmaligen Betrag von 6 ℳ. Gleichzeitig werden die Abschlagsdividenden- und Dividendenscheine nebst Anweisungen gegen Zinscoupons und Talons nach vorgeschriebenem Formular umgetauscht. Die Zahlung der Rente erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Köln, Düsseldorf und Berlin. Falls der Umtausch der ausgegebenen Abschlagsdividenden- und Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente nur am 2. Januar gezahlt und zwar mit $2^1/_2$ pCt. oder 15 ℳ gegen Rückgabe des Abschlags-Dividendenscheines und mit $3^1/_2$ pCt. oder 21 ℳ gegen Rückgabe des Dividendenscheines. Abschlagsdividenden- und Dividendenscheine, sowie Zinscoupons, welche nicht innerhalb vier Jahren nach dem Fälligkeitstermin zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheil der Unterstützungscasse der Angestellten der Köln-Mindener Eisenbahn, jedoch mit der Massgabe, dass die der Casse zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§ 5. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bleiben ihre Rechte bezüglich des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Köln-Mindener Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenscomplex verwalten.

Der Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen, oder einzelne Theile desselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen.

In diesem Falle gelten für die Vertheilung der gesammten Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen diejenigen Bestimmungen, welche im § 13 des Statutnachtrags vom 20. Juni 1868 für die Betheiligung der Venlo-Hamburger Bahn an den Betriebsausgaben des Gesammtunternehmens vereinbart sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt, als den Anfang des Kalenderjahres, zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres

bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 6. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritätsobligationen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil der Prioritätsobligationen für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§ 7. Der Staat ist verpflichtet, spätestens zum 1. October 1881 den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Abschlags-Dividenden- und Dividendenscheinen, beziehungsweise Zinscoupons und Talons, Staats-Schuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe und zwar für jede Actie drei Staats-Schuldverschreibungen zum Nennwerthe von je dreihundert Mark anzubieten.

Sofern bei dem Umtausche die miteinzuliefernden Dividendenscheine, bezw. Zinscoupons, fehlen sollten, werden die Coupons der Staats-Schuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht aus. Die Stimmberechtigung der Actionäre regelt sich alsdann in der Weise, dass eine Actie Eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften im § 39 und im Schlusssatze des § 40 des Gesellschaftsstatuts, sowie zu XII. der unter dem 13. September 1865 Allerhöchst bestätigten abändernden und zusätzlichen Bestimmungen zu den Gesellschaftsstatuten ausser Kraft treten.

Es soll der Staatsregierung freistehen, den Zeitpunkt, an welchem mit dem Umtausche begonnen werden soll, schon vor dem 1. October 1881 eintreten zu lassen.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens vier Wochen vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von einem Monate zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Administrationsrathes bleibt der Umtausch der von ihnen gemäss § 49 der Gesellschaftsstatuten deponirten Actien bis zur Beendigung der unten vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, nach Ablauf der für den Umtausch der Actien gegebenen einjährigen Frist zu jeder Zeit das Eigenthum der Köln-Mindener Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er:

1. die sämmtlichen Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen,
2. an die Liquidatoren einen Kaufpreis von 136 500 000 ℳ behufs statutenmässiger Vertheilung an die Actionäre zu überweisen.

Die Actionäre sind demnächst durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Empfangnahme ihres Antheiles an den Liquidationserlösen abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Abschlagsdividenden- und Dividendenscheine, sowie Zinscoupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Actien entfallenden Betrage in Abzug gebracht wird. Dieser Abzug gelangt erst nach Ablauf der Verjährungsfrist zur Auszahlung, wenn innerhalb derselben von anderer Seite ein Anspruch auf Auszahlung nicht erhoben sein sollte.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes seitens des Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Köln-Mindener Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahncommissariat zu Coblenz, eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahn-Aufsichtsbehörde benennen wird.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern, oder zu verpfänden, oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen zu erhöhen.

§ 8. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal mit Ausnahme der Mitglieder und der Hülfsarbeiter der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit des Uebergangs bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die Unterstützungscasse der Angestellten der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, die Krankencassen der Arbeiter in den Maschinen- und Wagenwerkstätten, der Locomotivführer und Heizer, sowie der ständigen Bahn- und Bahnhofsarbeiter der 10 Betriebsinspectionen bleiben nach den betreffenden Reglements bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Cassen mit den entsprechenden Cassen der mit der Köln-Mindener zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Köln-Mindener Eisenbahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmässigen Rechte der Gesellschaft und der Direction werden künftig durch die zur Verwaltung der Köln-Mindener Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Die Mitglieder und Hülfsarbeiter der Direction, mit Ausschluss des vom Staate ernannten Mitgliedes, erhalten im Falle der Aufgabe der ihnen statut- bezw. vertragsmässig zustehenden Rechte und Competenzen bei dem Uebergange der Verwaltung des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens auf den Staat, eine dem Erneuerungsfonds der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu entnehmende Abfindung von insgesammt 1 500 000 ℳ. Zwei Mitglieder der Direction leisten hierbei zu Gunsten der übrigen Mitglieder auf jede Abfindung Verzicht.

Der vorbezeichnete Betrag ermässigt sich, insofern ein Abkommen wegen des Uebertritts der einzelnen Mitglieder und Hülfsarbeiter in den Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um die darin zu vereinbarenden Beträge.

Die Mitglieder der Direction erhalten für ihre Thätigkeit im Jahre 1879 eine Tantième in gleicher Höhe, wie ihnen solche für das Betriebsjahr 1878 gewährt worden ist, und, falls der Uebergang des Unternehmens auf den Staat nicht bereits am 1. Januar 1880 erfolgt, für den betreffenden Theil des Jahres 1880 eine gleich hohe, pro rata temporis zu berechnende Tantième.

§ 9. Seitens der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft soll die Genehmigung der Generalversammlung und sodann seitens der Königlichen Staatsregierung die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die Zustimmung der Generalversammlung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nicht bis zum 1. November 1879 und demnächst die verfassungsmässige Genehmigung nicht bis zum 1. Januar 1880 erlangt worden ist.

§ 10. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 11. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 12. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Berlin, den 27. August 1879.

Zur Verstaatlichung der Französischen Eisenbahnen.

Als der Französische Bautenminister Freycinet seine grossen Pläne vor dem Parlamente entwickelte und dasselbe den Ankauf verschiedener falliter Eisenbahnen im Westen Frankreichs genehmigte, wurde bereits die Möglichkeit einer Expropriirung der grossen Eisenbahnen in Betracht gezogen. Seither ist diese Frage mehr in den Vordergrund getreten und hat auch schon zeitweise die Börse beunruhigt. Es erscheint daher nicht unzeitgemäss, eine Uebersicht des Capitals zu liefern, das in den sechs grossen Eisenbahncompagnien Frankreichs investirt ist, welche Uebersicht zugleich einen interessanten Vergleich zu den Summen liefert, um welche es sich in Deutschland bei der zunächst in Aussicht genommenen Verstaatlichung Preussischer Eisenbahnen handelt.

Das Französische Eisenbahn-Capital beziffert sich, wie der „Oesterreichische Oeconomist“ ausführt, in Summe auf rund 7 970 Millionen Francs und vertheilt sich folgendermassen unter die einzelnen Gesellschaften:

	Actiencapital	Prioritätsobligat.
	Millionen Francs	
Ostbahn	292	987
Orléansbahn	300	1 121,3
Paris-Lyon-Mittelmeer	125	1 890,6
Südbahn	345,5	735,1
Nordbahn	231,9	699,2
Westbahn	150	1 092,2
Zusammen	1 444,4	6 725,4

Was in dieser Zusammenstellung in die Augen springt, ist das Verhältniss des emittirten Actiencapitals zu den Prioritäts-obligationen, welches sich ungefähr wie 1 : 4½ stellt, während beispielsweise in Oesterreich das Prioritätencapital in der Regel nur drei Fünftel des Gesammtaufwandes beträgt. Dieses ungünstige Verhältniss des Prioritäten- zum Actiencapital der grossen Französischen Bahnen hat gleichwohl dem Credite derselben nichts geschadet, da die Linien fast durchwegs sehr gut rentirten; den Verstaatlichungsgelüsten wird aber dadurch grosser Vorschub geleistet, weil die Obligationen im Falle des Ankaufes durch den Staat vom letzteren einfach übernommen und es sich nur um die Auseinandersetzung mit den Actionären, resp. um den Rembours eines Nominalcapitals von 1 444 Millionen Francs handeln würde. Uebrigens ist in den Concessionsurkunden der betreffenden Bahngesellschaften der Fall des Rückkaufes vorgesehen, und es enthalten dieselben diesbezüglich die Bestimmung, dass die Actionäre bei einem Ankaufe durch den Staat eine fixe, nach mehrjährigem Durchschnitte zu berechnende Rente erhalten, ohne dass ein Titelumtausch vorgenommen werden muss. Das erste Object der Verstaatlichung soll die Paris - Orléans Eisenbahn werden. Die vom Staate erworbenen kleinen Bahnstrecken liegen nämlich sämmtlich im Bereiche dieser mächtigen Gesellschaft, unter deren Concurrenz die kleinen Linien sehr leiden. Die Commission der Deputirtenkammer hat sich deshalb gelegentlich der Berathung über die Verwaltung der Staatsbahnen dahin ausgesprochen, dass zur vortheilhaften Ausbeutung der erworbenen Localbahnen der Ankauf der Orléansbahn wünschenswerth erscheine, und der Minister Freycinet ist mit diesem Antrage vollständig einverstanden. Ist mit der Orléanscompagnie der Anfang gemacht, so käme zunächst die Westbahn aus denselben Gründen mit Bezug auf übernommene Localbahnen in Betracht, alsdann — diese auch mit Rücksicht auf die strategischen Grenzbahnen — die Ostbahn. Die Nord- und Lyoner Bahn würde einem gleichen Schicksal auf längere Zeit noch entgehen, da bei deren Erwerb der Staat, weil er keine Zins-Garantierechnung gegen den Maschinen- und Waggonbestand und das strategische Betriebsmaterial vorlegen könnte, bedeutende Summen auszuzahlen hätte.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, den 8. September. (Aeussere und innere Politik. Erträgnisse der Staatseisenbahnen. Internationale Verbandtarife. Köln-Mindener Eisenbahn. Homburger Eisenbahn. Rhein-Nahe Bahn. Aachener Industriebahn. Berlin-Stettiner Bahn. Mehltheuer-Weida.)

Die verflossene Woche hat durch die Kaiserbegegnung in Alexandrowo ihre politische Signatur erhalten. Dem seit mehreren Wochen immer heftiger gewordenen Zeitungskrieg schien durch die Mission des Feldmarschalls von Manteuffel nach Warschau das Operationsfeld entzogen zu sein und man war allgemein in Europa der Ansicht, dass die Sache damit für die nächste Zeit abgethan sei. Da kam plötzlich die Kunde, der Czar erwarte den greisen Schirmherrn des Deutschen Reichs an den Grenzen seines Landes, um in persönlichem Gedankenaustausch die etwaigen zwischen Russland und Deutschland schwebenden Differenzen zu beseitigen. Kaiser Wilhelm, zur Abreise zu den grossen bei Königsberg stattfindenden Manövern gerüstet, änderte sofort seinen Reiseplan und der Nachmittag des 3. September sah bereits die beiden mächtigen Herrscher in dem kleinen Russischen Grenzort in freundlichem Beisammensein. Die zunächst betheiligten Völker, Russen und Deutsche, haben mit Genugthuung dieser als eine neue Friedensbürgschaft aufgefassten Begegnung ihrer Herrscher zugesehen. — Die Wahlbewegung in Preussen zeigt in ihrem Verlaufe, dass die Conservativen nicht leichtes Spiel haben werden, um die liberalen Elemente in den Hintergrund zu drängen. Der jetzt offiziell vorliegende Wahlaufruf der Nationalliberalen zeigt eine stattliche Reihe von Unterschriften, aus denen die „Nat.-Ztg." die thatsächliche Dementirung der über den Zerfall der nationalliberalen Partei verbreiteten Nachrichten herleitet. Gegen den ersten Entwurf enthält die definitive Feststellung nur redactionelle Veränderungen. In der ersten Redaction lautete der Passus bezüglich der Eisenbahnfrage folgendermassen:

„Wie auch der Einzelne über die weitere Verstaatlichung der Eisenbahnen denken mag, wir werden gemeinsam dafür Sorge tragen, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit des Staates nicht beeinträchtigt und dass die Garantien, welche gegenüber der Ausdehnung der Befugnisse der Verwaltung, gegen Missbrauch auf wirthschaftlichem sowohl als auch auf politischem Gebiete nothwendig erscheinen, hergestellt werden".

In der zweiten Redaction sind die gesperrten Worte fortgelassen.

Die neueste „Provinzialcorrespondenz" sucht die Schutzzollparole für die Wahlen zum Preussischen Abgeordnetenhause zu rechtfertigen. Das Abgeordnetenhaus werde über den Ankauf der grossen Privatbahnen für den Staat zu beschliessen haben, und der Zusammenhang dieser Frage mit der Zollpolitik liege vor Aller Augen. Auch die Reform des Eisenbahnwesens falle unter den Begriff des Schutzes der nationalen Arbeit. — Der Bundesrath ist inzwischen zum 15. d. M. einberufen und wird auch seinerseits sich bekanntlich vorzugsweise mit Reformfragen des Eisenbahnwesens zu beschäftigen haben, über welche die politische Presse gegenwärtig zahlreiche Angaben verbreitet. In der „Nat.-Ztg." wird die Vorlegung eines Reichs-Eisenbahngesetzes an den Bundesrath für den Spätherbst in Aussicht gestellt. Hier waltet offenbar ein Irrthum ob. Bekanntlich hat der Reichskanzler bereits im Mai dem Bundesrathe drei Gesetzentwürfe eines Eisenbahngesetzes, eines Gesetzes über die Errichtung eines Reichs-Eisenbahnraths und eines Gesetzes über die Errichtung eines Verwaltungsgerichts für streitige Eisenbahnverwaltungssachen mit dem Antrage vorgelegt, diese Entwürfe einer besonderen Commission zu überweisen. Ueber diesen Antrag steht der Beschluss des Bundesraths noch aus. Auch bezüglich der Vorstadien, deren Absolvirung die politischen Blätter dem Tarif-Gesetzentwurf zuschreiben, walten irrthümliche Angaben ob. Vor der Hand liegt die Sache so, dass der Bundesrath beschlossen hat, die Berathung der §§ 2 und 4 des Güter-Tarifentwurfs wieder aufzunehmen, und unter vorläufiger Entbindung des Verfassungsausschusses von dem demselben ertheilten bezüglichen Auftrag, den Gegenstand behufs der Detailberathung über ein einheitliches Tarifsystem mit den dazu gehörigen Normal-Einheitssätzen an den ausserordentlichen Eisenbahnausschuss zurückzuverweisen. Der Ausschuss wird angeblich im nächsten Monat zur Erledigung dieses Auftrages wieder zusammentreten und das Resultat seiner Arbeiten dem Bundesrath zur weiteren Beschlussfassung vorlegen.

Offiziös wird geschrieben: „Wie alljährlich, so wird auch in diesem Jahre dem Landtage seitens des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten eine Uebersicht über den Stand und die Ergebnisse der Staatseisenbahnen in dem am 31. März d. J. abgelaufenen Betriebsjahre zugehen. Diese Ergebnisse lassen sich schon gegenwärtig übersehen. Die Einnahmen aus den Staatsbahnen im Jahre 1878/79 beziffern sich nach den amtlichen Aufstellungen auf rund 188,7 Millionen Mark. Sie sind gegen das Vorjahr wieder um 5,1 Millionen Mark zurückgeblieben. Auf jeden Kilometer der im Betriebe befindlichen Strecken stellt sich die Einnahme auf 28 600 *M.*, 5 100 *M.* weniger als im Vorjahre. Aehnlich wie bei den Preussischen Staatsbahnen haben sich auch die Verhältnisse der übrigen Deutschen Staatsbahnen und der Privatbahnen in dem gleichen Zeitraume gestaltet, wie sich aus den im Reichs-Eisenbahnamte gemachten Zusammenstellungen ergiebt. Die sämmtlichen Deutschen Staatseisenbahnen, ausschliesslich Bayerns, brachten im Betriebsjahre 1878/79 die Summe von 308,5 oder 9,6 Millionen Mark weniger als 1877/78 ein. Auf den Kilometer entfallen darnach 27 000 *M.*, was eine Verringerung von 2 600 *M.* bedeutet. Der Einnahmeausfall vertheilt sich an alle betreffenden Staatsverwaltungen, so z. B. hat der zweitgrösste bezügliche Staat, Sachsen, bei einer Einnahme von 55,4 Millionen Mark einen Ausfall von nahezu 2 Millionen Mark; die Einnahme auf den Kilometer ist um 1 600 *M.*, auf 29 990 *M.* gesunken. Die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen weisen im Allgemeinen das günstigste Ergebniss auf; neben einer Einnahme von 117,4 Millionen Mark zeigt sich ein Ausfall von nur 2,2 Millionen Mark. Die Kilometer-Einnahme ist bei diesen Bahnen nur um 742 *M.*, auf 29 200 *M.* zurückgegangen. Die übrigen Deutschen Privatbahnen vereinnahmten ziemlich 284 Millionen Mark — eine Summe, welche um 8,3 Millionen Mark hinter der des Vorjahres zurückbleibt. Sie erzielten auf den Kilometer nur 26 120 *M.*, d. h. 1 270 *M.* weniger als im Vorjahre".

Ueber die Verhandlungen, welche anlässlich der Verkehrskündigungen zum 1. Januar zwischen Deutschland einerseits und Oesterreich und Russland andererseits in Sachen der internationalen Verbandtarife stattgefunden haben, liegen in auswärtigen Blättern folgende nähere Nachrichten vor.

Wie die „Rigaer Zeitung" hört, sollen die eben in Petersburg zu Ende gebrachten Berathungen der ständigen Commission vom Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande zu einem nicht unerfreulichen Resultate geführt haben. Die beiderseitigen Delegirten liessen es an Mühe nicht fehlen, um ihre keineswegs leichte Aufgabe in einer für die internationalen Handelsbeziehungen und die Industrie möglichst zufriedenstellenden Weise zu lösen. In Kürze lässt sich das vorläufig Vereinbarte wie folgt charakterisiren: „Der internationale Verkehr der südwestlichen Eisenbahnen Russlands wurde in den Bereich der Berathungen nicht gezogen, weil diese Bahnen zum Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande überhaupt zur Zeit nicht gehören. Die Verkehrsverhältnisse der Libau-Romnyer Eisenbahn bleiben ziemlich die früheren. Der internationale Verkehr Moskaus, über die nördlichen Landesgrenzen, soll auf zwei Routen angewiesen werden, und zwar auf die über Petersburg-Wirballen und die über Brest-Warschau, mit angepassten Frachtsätzen, wodurch eine nicht zu unterschätzende Vereinfachung der Instradirungen und die Beschleunigung der Beförderung erfolgen muss. Die Russischen Bahnen der ersten Gruppe, auf der Strecke Zarizyn-Orel-Witebsk-

Dünaburg, werden ihren internationalen Verkehr über Wirballen behalten, und sollen dabei die Tarifsätze für die Russischen Strecken, in Rubelvaluta berechnet, denjenigen des Verkehres mit Riga möglichst entsprechen, ohne jedoch dieselben zu unterbieten. Für den Deutsch-Russischen Verbandverkehr überhaupt sind aber Güterclassen und Tarifsätze einzustellen, welche, den Russischen concessionsmässigen Sätzen und nicht minder den Anforderungen des Handels Rechnung tragend, dem Deutschen Classificationssysteme soweit thunlich angepasst werden sollen. Das Resultat der Berathungen berechtigt somit zu der Erwartung, dass der Verbandverkehr wird erhalten werden können, und zwar unter einer bedeutenden Vereinfachung desselben, indem eine nicht geringe Anzahl von Deutschen Eisenbahnstationen, welche gar keine directen internationalen Verbindungen mit Russischen Eisenbahnstationen aufzuweisen hatten, aus dem Verbande scheiden, die Tarife aber und das Instradirungsverfahren bedeutend klarer gestellt werden können. Die Petersburger Beschlüsse der ständigen Commission, sofern sie nicht vorher schon zu veröffentlichen und in Kraft zu setzen sein werden, sollen der Generalconferenz des Deutsch-Russisch-Belgisch-Französischen Eisenbahnverbandes noch in diesem Jahre (am 2. October) zu Frankfurt a. M. vorgelegt werden, bis zu welcher Zeit specielle, aus Eisenbahnbeamten gebildete Commissionen die Classificationen und die Tarife auszuarbeiten und fertig zu stellen haben".

Ueber die Angelegenheit der Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarife liegen in der Wiener „Presse" Angaben vor, die weniger günstig sind. Das genannte Blatt schreibt: „Noch immer ist weder im Kreise der Deutschen noch der Oesterreichischen Bahnverwaltungen bekannt, welche Haltung die Preussische Regierung in der Frage der Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarife einzunehmen beabsichtigt. Man hält es jedoch aus technischen Gründen nicht für möglich, dass bis zum 1. Januar 1880 ein neuer Verbandtarif erstellt werden könne. Ist diese Auffassung richtig, dann steht die Preussische Regierung vor der Alternative, entweder die jetzt bestehenden Verbandtarife trotz der erfolgten Kündigung noch weiter zu prolongiren oder überhaupt auf das Zustandekommen neuer Verbandstarife zu verzichten. Welche von diesen beiden Eventualitäten eintreten wird, lässt sich derzeit noch nicht angeben, da man, wie gesagt, über die Absichten der Preussischen Regierung ganz im Unklaren ist. Diese zögernde Haltung der Preussischen Regierung ist nicht durch technische, sondern nur durch finanzielle Gründe zu erklären. In ersterer Beziehung glaubt man nämlich zu wissen, dass die in dem sogenannten „Prager Schema" getroffenen Vereinbarungen der Oesterreichischen Bahnen über das künftige Tarifschema im Grossen und Ganzen auch den Beifall der Preussischen Regierung gefunden haben. Was aber die Tarifsätze anlangt, so scheint die Preussische Regierung sich vor der stricten Anwendung des Grundsatzes, welcher im neuen Tarif-Gesetzentwurf aufgestellt ist, zu fürchten, nach welchem eine Bahn der anderen nur dann Concurrenz machen darf, wenn sie die Entfernung auf Deutschem Gebiete um 20 Meilen abkürzt. (Soll wohl heissen: um nicht mehr als 20 pCt. verlängert. D. Red.) In Anwendung auf den Verkehr von Ungarn nach den Seehäfen, welcher hier am meisten in's Gewicht fällt, würde dies bedeuten, dass alle Transporte über Oderberg gehen und dort auf die Oberschlesische und Niederschlesisch-Märkische Bahn transitiren müssten, während die Routen über Böhmen ausgeschlossen würden. Gleichwohl sehen die Verwaltungen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Staatsbahn dieser Eventualität mit Ruhe entgegen, da sie durch anderweite Tarifcombinationen den ihnen drohenden Nachtheil abzuwenden verstanden haben; die Deutschen Bahnen würden daher die allein Benachtheiligten sein".

Die ausserordentliche Generalversammlung der Köln-Mindener Eisenbahn, welche die Regierungsproposition wegen des Ankaufs der Bahn berathen soll, ist auf den 10. October nach Köln einberufen. Da über die Höhe der zu zahlenden baaren Abfindung eine Vereinbarung nicht Platz gegriffen hat, ist der von der Regierung proponirte Vertrag seitens der Gesellschaftsvorstände nicht unterzeichnet, die Generalversammlung hat sich also selbstständig ihr Urtheil zu bilden, und die Tagesordnung lautet wörtlich: Der Vertrag über die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebes, sowie über die demnächstige Eigenthumsübertragung des gesammten Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens an den Preussischen Staat unter gleichzeitiger Auflösung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, wie solchen die Staatsregierung nach den in Ausführung des Generalversammlungs-Beschlusses vom 30. Juni cr. seitens der Direction mit ihr geführten Verhandlungen zur verfassungsmässigen Genehmigung vorzulegen sich bereit erklärt hat". Der Vertrag bestimmt, dass angenommen werde, der Staat verwalte schon seit Anfang 1879 die Bahn. Der Staat gewährt dagegen den Actionären eine feste Rente von 6 pCt., was auf den Actien durch Abstempelung bemerkt wird; diese Rente ist halbjährlich am 2. Januar und 1. Juli zu bezahlen. Ausserdem empfangen die Actionäre bei Abstempelung 1 pCt. baare Zuzahlung und Zinscoupons und Talons in Umtausch gegen die Dividendenscheine. Der Staat ist ferner verpflichtet, spätestens zum 1. October 1881 den Actionären für ihre Actien von 600 ℳ je 900 ℳ 4 pCt. Consols anzubieten. In Betreff der Frage, ob im Falle eines Ueberganges der Köln-Mindener Bahn an den Staat dieser verpflichtet sei, die Annuität, auf welche die Prämienanleihe basirt ist, bis zur gänzlichen planmässigen Tilgung derselben zu bezahlen, oder ob möglicherweise eine vorzeitige Kündigung der betreffenden Schuld eintreten könne, liegt ein Brief der Norddeutschen Bank in Hamburg, welche die Loose emittirte, vor. In demselben heisst es: Den Köln-Mindener Prämien-Antheilsscheinen sind 20 Millionen Thaler 4½ pCt. Köln-Mindener Prioritäten zu Grunde gelegt, welche einen Theil von 30 Millionen Thaler von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft emittirter und unterm 4. September 1869 privilegirter Prioritäten bilden. Diese gesammte Anleihe könnte nun zwar laut § 4 des Allerhöchsten Privilegiums mit Genehmigung der Staatsregierung unter Verstärkung des Amortisationsfonds seitens der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft vorzeitig getilgt werden. Bezüglich der den Prämien-Antheilscheinen zur Unterlage dienenden 20 Millionen Thaler der betreffenden Anleihe enthält jedoch der Ueberlassungsvertrag über diese 20 Millionen Thaler folgenden Passus: „Die Zahlung der Zinsen und Amortisationsbeträge findet in denjenigen Raten und Terminen statt, welche in der anliegenden Tabelle näher verzeichnet sind". Diese Tabelle entspricht dem Amortisationsplan der Prämien-Antheilsscheine und stellt die von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu gebenden Amortisationsraten ziffernmässig vom 1. April 1875 bis zum 1. April 1927 fest. Unseres Erachtens ist dadurch eine vorzeitige Heimzahlung ausgeschlossen und würde demnach auch die Staatsregierung, wenn sie die Köln-Mindener Eisenbahn erwerben sollte, als Rechtsnachfolgerin derselben ebenso gehalten sein, die vertragsmässige Amortisationstabelle stricte einzuhalten und nicht durch vorzeitige Tilgung der Prioritäten den Prämien-Antheilsscheinen den Boden entziehen können". Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, welche gleichfalls um Auskunft angegangen wurde, hat einfach auf die Norddeutsche Bank als Anlehenscontrahentin recurrirt. Aus der vorstehenden Mittheilung der Norddeutschen Bank geht hervor, dass eine vorzeitige Kündigung der betreffenden Anleihe nicht erfolgen kann.

Die Actionäre der Homburger Eisenbahngesellschaft werden auf den 22. September zu einer ausserordentlichen Generalversammlung einberufen, um über einen dem früheren gleichlautenden Vertrag mit der Staatsregierung bezüglich des Verkaufs der Bahn zu berathen und über die eventuelle Auflösung der Gesellschaft Beschluss zu fassen. Da die Actien der Bahn in wenigen Händen vereinigt sind, so besteht bezüglich der Genehmigung dieser Vorlagen keinerlei Zweifel.

In der am 29. v. Mts. stattgefundenen Sitzung des Verwaltungsrathes der Rhein-Nahebahn, welcher der Regierungscommissar beiwohnte, wurde der in verschiedenen Formen vorgeschlagene Bau des zweiten Geleises seitens des Verwaltungsrathes abgelehnt. Die Genehmigung zum Bau nach Birkenfeld auf Kosten dieser Stadt wurde auf die Tagesordnung der am 25. September c. stattfindenden Generalversammlung gesetzt.

Am 4. n. Mts. findet in Aachen eine ausserordentliche Generalversammlung der Aachener Industriebahn statt. Auf der Tagesordnung steht als einziger Verhandlungsgegenstand: Erweiterung des Unternehmens unter gleichzeitiger Aenderung der Firma beziehungsweise der Statuten der Gesellschaft.

Dem Verwaltungsbericht der Berlin-Stettiner Bahn für das 2. Quartal 1879 entnehmen wir Folgendes: Wenn auch die Betriebsergebnisse des 2. Quartals im Vergleich mit denjenigen des vorangegangenen sich insofern günstiger gestaltet haben, als die Mindereinnahmen gegen das Vorjahr in dem 2. Quartal erheblich geringer waren, wie in dem 1., so liegen doch solche Mindereinnahmen leider wiederum vor. Dieselben lassen einen immer noch fortdauernden Rückgang in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen erkennen, da die Personenfrequenz um 500 Personen durchschnittlich pro Tag geringer gewesen ist wie im Vorjahre, während auf der anderen Seite die Annahme begründet ist, dass der Güterverkehr, der im Ganzen zwar eine Mehreinnahme von circa 25 000 ℳ aufweist, diese in der Hauptsache nur dem in Folge der bevorstehenden Einführung des neuen Zolltarifs hervorgerufenen stärkeren Import überseeischer Handelsartikel, als einem zufälligen und vorübergehenden Umstande verdankte. Mag übrigens auch, wie hier und da besonders auch im Hinblick auf die verhältnissmässig nicht ungünstigen Ernteaussichten gehofft wird, der Rückgang im allgemeinen Verkehr jetzt endlich zum Stillstand kommen und letzterer allmälig wieder aufsteigende Tendenz annehmen, so wird doch hiervon speciell für unser Unternehmen die gewünschte Wirkung kaum erwartet werden dürfen. Der Betrieb konnte im vergangenen Quartal in der Hauptsache ungestört fortgesetzt werden. Der Zustand der Bahn und der dazu gehörigen Baulichkeiten ist durchweg ein normaler, die für das laufende Jahr

veranschlagten Reparaturen sind in der Ausführung begriffen. Auf Bahnhof Damm ist der Güterschuppen beinahe vollendet, das Empfangsgebäude und die Viehrampe im Bau begriffen und wird in nächster Zeit mit den Geleisverlegungen begonnen werden. Der Bau der Hafenbahn in Swinemünde ist bis zum Bauhofshafen fertig und muss mit dem Weiterbau noch bis zur Vollendung der Drehbrücke über die Einfahrt zum qu. Hafen gewartet werden. Bei dieser Brücke sind die Arbeiten in Folge sehr starken Wasserandrangs verhältnissmässig langsam vorgeschritten.

Im Landtage Reuss j. L. wurde der Antrag eingebracht, die Regierung aufzufordern, über Herstellung einer Eisenbahnverbindung vom Bahnhof Weida ab unter Benutzung der Linie Weida-Mehltheuer über Triebes, Zeulenroda, Langenwolschendorf, Schleiz, Tanna, Hirschberg nach Hof mit den betheiligten Regierungen in Verhandlung zu treten und seiner Zeit eine Vorlage an den Landtag zu machen. Dieser Antrag wird in folgender Weise motivirt: „Durch die Herstellung einer Bahnverbindung in der angegebenen Richtung würde nicht nur die Angelegenheit der Bahn Mehltheuer-Weida in wünschenswerther Weise zur Erledigung gebracht, sondern würde auch den Interessen der Landestheile Gera, Hohenleuben, Schleiz und Hirschberg in gleicher Weise entsprochen werden. Dabei ist zu bemerken, dass für einen solchen Zweck der bestehende Eisenbahnfonds im Betrage von 113 000 *M.* und die antheilige Caution von Mehltheuer-Weida im Betrage von 42 465 *M.* zur Verfügung stehen, weitere Bewilligungen aber bereits vom Landtage in seinem dem Wortlaute nach beigefügten, am 20. April 1878 gefassten Beschlusse in Aussicht gestellt sind. In welcher Weise die fragliche Bahn auszuführen sei (ob als Voll- oder Secundärbahn, Staats- oder Privatbahn mit Staatszuschuss) ist der zukünftigen Erwägung zu überlassen".

(A. v. St.) **Sächsische Staatsbahn.** Die Gaschwitz-Plagwitzer Linie, welche für den Güterdienst eröffnet wurde, ist 9 793 m lang und geht vom Bahnhof Gaschwitz in nördlicher Richtung 2 800 m parallel mit der Sächsisch-Bayerischen Bahn, wendet sich dann nordwestlich und durchschneidet die Fluren Oetzsch, Gautzsch, Gross-Zschocher und Klein-Zschocher und findet ihr Ende in Plagwitz in der Nähe des Bahnhofes der Thüringer Bahn, mit dem sie selbstverständlich durch Geleisanschluss verbunden ist. Das absolute Gefälle der Linie beträgt 3,67 m, da Gaschwitz 120,77 m, Plagwitz aber nur 117,10 m über dem Spiegel der Ostsee liegt. Interessante Kunstwerke fehlen gänzlich, wenn man von der Ueberbrückung des Flossgrabens, der Fluthrinne und der Elster absieht. Die erwähnte Fluthrinne wird durch eine Brücke mit eisernem Oberbau von 4 Oeffnungen in Höhe von 4 m überschritten. Zwischen Gross- und Klein-Zschocher machte sich ein nicht unbedeutender Einschnitt von 600 m Länge und 2—3 m Tiefe nothwendig, wobei circa 10 000 cbm Massen zu bewegen waren. Die Linie ist von Haus aus für den Secundärbetrieb erbaut worden und fällt daher das auf anderen Normallinien so zahlreich vorhandene Bahnbewachungspersonal weg, das hier nur aus einem Bahnmeister und zwei Bahnwärtern besteht. Bis auf Weiteres verkehren in jeder Richtung zwei Güterzüge, doch soll mit Eintritt des Winterfahrplans, also am 15. October d. J. auch der Personenverkehr eingerichtet werden.

Der Jahresbericht der Pennsylvania Eisenbahn pro 1878.

I.

Bei der herrschenden Geschäftsstagnation und unter dem Drucke einer mächtigen Concurrenz, welche unglaublich niedrige Gütertarife geschaffen hat, sind ganz besonders auch die grossen Amerikanischen Eisenbahnen darauf angewiesen, ihre Betriebsausgaben möglichst zu beschränken. Aus diesem Grunde erscheint der vorliegende Jahresbericht der bekannten Pennsylvania Bahn um so lehrreicher, als der General-Betriebsdirector in jenem Berichte darauf aufmerksam macht, bei welchen Zweigen der Verkehrsverwaltung und durch welche Mittel besonders Ersparnisse erzielt sind und in welchem Verhältniss die letzteren zu den Vorjahren stehen. Es wird daher auch für hiesige Eisenbahn-Fachkreise nicht ohne Interesse sein, die folgenden Einzelheiten aus dem Berichte kennen zu lernen. Dieselben sind, soweit thunlich, mit den Betriebsresultaten der Preussischen Eisenbahnen, wie solche der Statistik pro 1877/78 entnommen sind, verglichen.

Die Pennsylvania Eisenbahn umfasst drei grössere zusammenhängende Bahncomplexe:

die Pennsylvania Division	lang	1 698,55 km
„ New Jersey Division	„	600,53 „
„ Philadelphia and Erie Division	„	463,68 „
zusammen Bahnlinie		2 762,76 km

Auf der zuerst genannten Pennsylvania Division (von Philadelphia nach Pittsburgh) betrugen im Jahre 1878 die Einnahmen:

a) aus dem Personenverkehr	3 384 345,63 Doll.*)
b) „ „ Güterverkehr	16 542 262,80 „
c) sonstige Einnahme	426 531,43 „
zusammen	20 317 139,86 Doll.

Die Ausgaben betrugen:

a) Transportverwaltung. .	4 481 428,31 Doll.
b) Maschinenverwaltung .	2 950 951,62 „
c) Unterhaltung der Wagen	1 260 474,75 „
d) Bahnunterhaltung . .	1 862 786,92 „
e) verschiedene Ausgaben.	365 461,66 „
zusammen	10 921 103,26 „
bleiben	9 396 036,60 Doll.
ab Zins für gepachtete Strecken und Verzinsung des rollenden Materials	658 516,21 „
so dass ein Nettogewinn bleibt von	8 737 520,39 Doll.

Die Bruttoeinnahme war gegen das Vorjahr um 7,03 pCt., die Ausgabe um 1,58 pCt. grösser, wohingegen die geförderten Tonnenkilometer um 15,87 pCt. grösser, die Personenkilometer um 0,78 pCt. kleiner waren als im Vorjahre. Die Steigerung der Ausgabe muss im Verhältniss zur grossen Zunahme der Tonnenkilometer als sehr gering bezeichnet werden und hat ihren Grund vornehmlich darin, dass im Jahre 1877 bei Gelegenheit der Unruhen der Eisenbahnarbeiter eine grosse Anzahl Locomotiven und Wagen zerstört wurden, zu deren Ersatz resp. Reparatur ebenso wie für die Bewältigung des sich steigernden Verkehrs besonders hohe Summen im letzten Jahre verwendet werden mussten.

Den besten Massstab für die Beurtheilung der öconomischen Verwaltung einer Bahn geben die Kosten für das geförderte Tonnenkilometer. Dieselben betrugen für die Pennsylvania Division:

1874	1,80 *ℳ*	1877	1,38 *ℳ*
1875	1,54 „	1878	1,21 „
1876	1,45 „		

Diese Kosten waren somit im Jahre 1878 um 32,8 pCt. geringer als 1874 und bestätigen die in den früheren Jahresberichten gemachte Voraussage, dass die für die tadellose Instandsetzung der Bahnanlage gemachten Aufwendungen wesentlich zur Verminderung der Ausgaben beitragen würden.

Auf der New Jersey Division (Philadelphia-New York) betrugen die Bruttoeinnahmen 4,56, die Personenkilometer 3,8, die Tonnenkilometer 0,43 pCt. weniger als im Vorjahre, während die Betriebsausgaben um 11,08 pCt. kleiner waren, ein Resultat, welches, wie der Betriebsdirector bemerkt, direct den Ausgaben zu verdanken ist, die in den Vorjahren für die gute Instandsetzung der Bahn aufgewendet wurden.

Auf der Philadelphia und Erie Division (von Harrisburg nach Erie) fielen die Bruttoeinnahmen gegen das Vorjahr um 7,94, die Personenkilomer um 8,2 pCt., während die Tonnenkilometer um 13,57 pCt. grösser waren. Die Ausgabe war gegen das Vorjahr um 0,23 pCt. kleiner, was insofern als ein sehr günstiges Resultat für den öconomischen Betrieb angesehen werden muss, als die Abnahme im Personenverkehr die Betriebskosten nicht herabminderte, während der Güterverkehr eine ansehnliche Steigerung erfahren hatte.

Auf den gesammten Strecken der Pennsylvania Bahn wurden im Jahre 1878 befördert:

12 792 305 Personen mit . . 471 288 093 Personenkm
17 597 447 t Frachtgut mit 3 812 011 989 Tonnenkm

Das geförderte Personenkilometer brachte ein	5,77 *ℳ*
und kostete	4,28 „
brachte daher einen Reingewinn von	1,49 *ℳ*
Das geförderte Tonnenkilometer brachte ein	2,35 *ℳ*
und kostete	1,38 „
brachte daher einen Reingewinn von	0,97 *ℳ*

Auf den sämmtlichen im Betriebe befindlichen Preussischen Bahnen, mit einer Betriebslänge von 17 819 km, wurden im Jahre 1878 befördert: 114 804 613 Personen mit 3 722 501 599 Personenkm, 92 557 541 t Frachtgut mit 7 953 911 285 Tonnenkm. Die

*) Die Einnahmen und Ausgaben sind hier in Dollars (à 4,20 *M.*) angegeben, da in der unten mitgetheilten Specification der Ausgaben nach den einzelnen Titeln auch die Angabe in Dollars beibehalten ist. Im Uebrigen hat für diesen Aufsatz eine Umrechnung der Summen in Mark stattgefunden.

Einnahme pro Personenkilometer betrug 3,45 ₰, also 2,32 ₰ oder 40 pCt. weniger als bei der Pennsylvania Bahn.

Die Einnahmen pro gefördertes Tonnenkilometer betrugen bei den Preussischen Bahnen 4,71 ₰, also 2,36 ₰ oder 50 pCt. mehr als bei der Pennsylvania Bahn. Diese grosse Differenz kommt lediglich von den durch die Concurrenz dictirten beispiellos billigen Gütertarifen in Amerika. Um in dieser Beziehung nur ein Beispiel anzuführen, sei erwähnt, dass die Fracht für 100 kg von Chicago nach New York, also auf 1 470 km Bahnlänge, nur 72 ₰ beträgt.

Da die Betriebsausgaben in der Preussischen Statistik nicht nach dem Personen- und Güterverkehr getrennt sind, so ist es zum Vergleiche erforderlich, die Personenkilometer (die Person à 75 kg gerechnet) auf Tonnenkilometer zu reduciren. Es hat dann das geförderte Tonnenkilometer eingebracht . . . 6,23 ₰
gekostet . . . 3,85 „
daher Reingewinn pro Tonnenkilometer 2,38 ₰

Wenn man die gleiche Reduction für die oben angegebenen Resultate der Pennsylvania Bahn ausführt, so ergiebt dies:
eine Einnahme pro Tonnenkilometer von . . . . 3,22 ₰
„ Ausgabe „ „ „ . . . . 1,86 „
daher einen Reingewinn von 1,36 ₰
vom Tonnenkilometer. Danach sind pro Tonnenkilometer die Einnahmen bei den Preussischen Bahnen um 48 pCt., die Ausgaben um 52 pCt., der Reingewinn um 42 pCt. grösser als bei der Pennsylvania Bahn.

Was überhaupt das Verhältniss der Einnahmen zu den Ausgaben anbelangt, so betrugen im Jahre 1878 die wirklichen Betriebsausgaben von den wirklichen Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr:
53,75 pCt. auf der Pennsylvania Division,
66,4 „ „ „ New Jersey Division,
70 „ „ „ Philadelphia and Erie Division.

Auf den Preussischen Bahnen betrug pro 1877 dieser Procentsatz 57 pCt., und zwar in minimo bei der Linie Neisse-Brieg 43,4, bei der Rheinischen Bahn 43,9 und in maximo bei der Münster-Enscheder Bahn 138,9 pCt.

Im Jahre 1878 wurden im Personenverkehr bei der Pennsylvania Bahn 972 008 Gepäckstücke befördert, von denen nur ein einziges verloren ging. Für beschädigtes und nicht reclamirtes Gepäck wurden 2 413 ℳ Entschädigung gezahlt.

II.

Für die Bahnunterhaltung wurde die Summe von 13 734 832 ℳ ausgegeben, was pro Kilometer der Bahn rund 5 000 ℳ ausmacht. Dafür wurden an Materialien incl. Neubau von 39 km Geleis gebraucht:

13 415 t Stahlschienen, 1 078 t Eisenschienen, 106 525 Paar Laschen, 483 923 kg Nägel und 684 376 Stück Schwellen. Hiervon kommen auf das Kilometer Bahnlänge 5,2 t Schienen und 247 Stück Schwellen. Bei den sämmtlichen Preussischen Eisenbahnen wurden im Jahre 1877 nur 3 000 ℳ pro Kilometer Bahnlänge an Bahnunterhaltungskosten ausgegeben und dabei 6 t neuer Schienen und 95 Stück neuer Schwellen pro Kilometer verwendet.

Die sehr grosse Anzahl neuer Schwellen motivirt sich dadurch, dass dieselben nur 2′ Engl. = 0,61 m von Mitte zu Mitte auseinanderliegen. Dass trotz des Neubaues von 39 km Bahn nur so wenig Schienen erforderlich waren, kommt von der grossen Sorgfalt her, welche auf die Beschaffung der Schienen verwendet wird, und von der vorzüglichen Qualität der zur Verwendung kommenden Schienen. In dieser Beziehung sagt der Bericht, dass im Jahre 1875 noch 261 gebrochene Schienen ausgewechselt werden mussten, während im Jahre 1878 von 330 728 Stück Stahlschienen in den beiden Hauptgeleisen zwischen New York und Pittsburgh nur 53 Stück zur Auswechselung kamen, von denen 36 Stück noch in den Nebengeleisen Verwendung finden konnten.

Dass die Kosten der Bahnunterhaltung im Vergleich zu den bei den Preussischen Bahnen verwendeten so sehr hoch sind, erklärt sich besonders dadurch, dass in denselben alle Kosten für Ergänzungen, auch für einige Bahnverlegungen, für den Erwerb von Grundstücken, ferner die Steuern für den Grund und Boden, ein Theil der Gehälter der Betriebsinspectoren und Bahnmeister, für Bahnbewachung etc. enthalten sind. Ferner ist zu bemerken, dass bei der Einbringung von Steinschlag, womit die ganze Strecke versehen ist resp. wird, allein für Lieferung des Materials auf den einzelnen Divisionen 5 bis 8 pCt. der ganzen für die Bahnunterhaltung ausgegebenen Summe verwendet wurde.

Der Maschinen- und Wagenpark der Pennsylvania Bahn umfasste Ende 1878:

1 026 Locomotiven, 911 Personenwagen, 18 311 Güterwagen, 2 097 Kieswagen für die Bahnunterhaltung. Ausserdem waren noch 18 245 Wagen verschiedener Art in Benutzung, welche Transportgesellschaften, Zechen, Fabriken etc. angehörten (individual cars). Es kommen somit auf je 10 km Bahnlänge 3,7 Locomotiven, 3,3 (6,6) Personenwagen und 133 Güterwagen, während bei den Preussischen Bahnen je 3,8 Locomotiven, 5,9 Personenwagen und 79,2 Güterwagen auf je 10 km Bahnlänge kommen. Da die Amerikanischen Personenwagen ohne Ausnahme 4 oder 6 Achsen haben und doppelt so viel Personen fassen, als die hiesigen, so würde zum Vergleich statt der Zahl 3,3 die doppelte, also 6,6, bei den Personenwagen zu setzen sein. Die Amerikanischen Güterwagen haben zwar durchgehends auch 4 Achsen (2 Trucks), doch ist ihre Ladungsfähigkeit im Durchschnitt nicht viel grösser als 10 Tons, so dass dabei der Vergleich mit den hiesigen Bahnen ohne Weiteres zutrifft.

Die von den Locomotiven der Pennsylvania Bahn geleisteten Nutzkilometer betrugen 24 830 857, während die geförderten Tonnenkilometer (ohne Personenkilometer) die Zahl von 3 812 011 989 erreichten. Die letzteren hatten gegen das Vorjahr um 13,5 pCt. zugenommen, während die Nutzkilometer nur um 2,37 pCt. gestiegen waren. Es ist dies ein ausserordentlich günstiges Resultat für die Ausnutzung der Zugkraft der Locomotiven.

Von den geleisteten Nutzkilometern kommen auf jede im Dienste befindliche Amerikanische Locomotive 30 280, auf die Preussische 18 099. Dabei sind bei den Amerikanischen Maschinen vielleicht die Leerfahrten mit eingerechnet, was bei den Preussischen Locomotiven nicht der Fall ist. Doch dürfte dies einen wesentlichen Einfluss auf die Zahl nicht haben.

Die Locomotiv-Reparaturkosten auf je 100 Locomotivkilometer beliefen sich bei der Pennsylvania Bahn auf 12,20 ℳ, bei den Preussischen Bahnen auf 18 ℳ.

Die Kosten für die Verladung der Kohlen auf die Locomotiven betrugen für 1878 pro Tonne 56,4 ₰ gegen 64,4 ₰ pro 1877, haben also um 12,4 pCt. abgenommen. Diese Reduction der Kosten wurde durch die Neubeschaffung zweckentsprechender Kohlenladevorrichtungen und Verbesserung der bestehenden erreicht.

Was den Kohlenverbrauch anbelangt, so wurden bei der Pennsylvania Bahn 0,107 kg pro gefördertes Tonnenkilometer, bei den Preussischen Bahnen 0,144 kg gebraucht. Da in Amerika und besonders in Pennsylvanien die Kohlen im letzten Jahre sehr billig waren, so dürfte diese Differenz weniger in dem Preise und der Qualität der Kohle als in der richtigen Controle und Verwendung derselben zu finden sein. Der Kohlenverbrauch war auf der Pennsylvania Bahn wesentlich geringer als im Vorjahre und zwar auf den verschiedenen Divisionen um 6,4 bis 15 pCt.

Wie der Bericht ausdrücklich hervorhebt, wurde die grosse Kohlenersparniss pro Tonnenkilometer durch eine sehr genaue und strenge Controle sowie dadurch erzielt, dass das in früheren Jahren geschaffene System zur Erzielung von Kohlenersparnissen eine Verbesserung durch die Zahlung von Prämien an Locomotivführer und Heizer erhielt.

Früher wurden die Kohlen den einzelnen Locomotiven zugetheilt und angerechnet. Man war aber an der Hand von zahlreichen Versuchen davon abgegangen, die Locomotiven in einem, dem Fahrplan entsprechenden Turnus fahren zu lassen, und nahm statt dessen ein System an, bei welchem die Locomotive, welche zuerst in den Schuppen gekommen war, auch zuerst wieder den Zug übernahm (the „first in, first out“ plan), wobei das Locomotivpersonal auf derselben Maschine wechselte. Dabei wurde es nothwendig, dass man die Kohlen dem Locomotivführer und

Heizer direct zutheilte und anrechnete, ohne Rücksicht auf die Locomotiven, welche sie während des Monats gefahren hatten. Hierdurch wurde jeder Locomotivführer und Heizer der Gesellschaft persönlich verantwortlich und interessirt an den Kohlenersparnissen. Wie wichtig letztere aber für die Gesellschaft sind, erhellt aus der Thatsache, dass auf der 1 699 km langen Pennsylvania Division die Ersparnisse — nach Tonnenkilometer berechnet — für das letzte Jahr nahezu 480 000 ℳ betrugen. Dieselben hatten lediglich in dem geringeren Kohlenverbrauch ihren Grund, da der Preis pro Tonne derselbe wie im Vorjahre war.

In der Hauptwerkstätte zu Altoona wurden im Jahre 1878 neu gebaut:

10 Locomotiven, 13 Personenwagen, 6 Eisenbahn-Postwagen, 1 490 bedeckte und 342 offene Güterwagen.

In der Radgiesserei daselbst wurden 54 452 Stück Räder (gegen 41 539 im Vorjahre) gegossen. Ihre Herstellung war um 500 000 ℳ billiger als wenn sie in anderen Fabriken gekauft worden wären.

Die Kosten für das Kilo Eisenguss in den Werkstätten zu Altoona beliefen sich auf 12,8 ₰, im Jahre 1877 auf 14,4 ₰.

Die Versuchsstation bei diesen Werkstätten wurde wesentlich vergrössert. Zwei zu derselben gehörende Ingenieure wurden behufs Information und Vergleichs mit den Leistungen anderer Bahnen auf längere Zeit nach Europa entsandt. Bezüglich des Resultats dieser Reise sagt der Bericht wörtlich: „Die von den beiden Herren erstatteten Berichte zeigten in vollem Masse, wie werthvoll solche Instructionsreisen sind. Können wir auch bezüglich des Baues und der Unterhaltung der Bahn von den Europäischen Bahnen nicht viel lernen, so zeigte der Betrieb auf den grossen Englischen Bahnhöfen manches Nachahmenswerthe, da die auf den dortigen Bahnhöfen geübte Praxis in der Güterbeförderung der in Amerika üblichen entschieden überlegen ist". Bei der grossen Einfachheit der Amerikanischen Bahnhöfe und der Vermeidung aller künstlichen und maschinellen Einrichtungen auf denselben kann man sich dieser Ansicht nur anschliessen. (Vergl. „Bartels Betriebseinrichtungen auf Amerikanischen Eisenbahnen" Seite 76).

(Schluss folgt.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 4. September 1879. Nach einer Mittheilung der Königlich Württembergischen Eisenbahndirection wird die seither nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete, an der Strecke Stuttgart-Freudenstadt gelegene Haltestelle Nufringen, am 8. September d. J. auch für den Equipagen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet werden.*) Die geschäftsführende Direction des Vereins. Siegert.

Berlin, den 8. September 1879. Nach einer Mittheilung der Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird die 4,2 km lange Bahnstrecke von Salzderhelden bis Einbeck am 10. September für den Güter- und am 1. October d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden.

In Salzderhelden steht die Bahn im Anschluss mit der gleichnamigen Station der Staatsbahn von Hannover nach Kassel. Die geschäftsführende Direction des Vereins. Fournier.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Die Gefertigte beehrt sich anzuzeigen, dass die Haltestelle Frauenberg an der Enns ab 5. September 1879 für den directen Personenverkehr mit den Stationen Leoben S. B., Leoben R. B., St. Michael, Rottenmann, Selzthal, Admont, Gstatterboden, Hieflau und Klein-Reifling eröffnet wird. Die Abfertigung des Gepäckes von Frauenberg an der Enns findet nur mittelst Nachzahlung statt. Steyr, am 3. September 1879. Die Betriebsdirection. (1090)

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Am 1. d. Mts. ist zwischen den Stationen Pleschen und Biniew eine Haltestelle Brunow versuchsweise für den Personenverkehr eröffnet worden.

2. Ausloosungen.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Man beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass die eilfte Ziehung von Actien und Prioritätsobligationen der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn Mittwoch den 1. October 1879 um 11 Uhr Vormittags in den Bureaux der Gesellschaft: Wien, I. Kantgasse No. 3 in Gegenwart eines K. K. Notars stattfinden wird.

Es werden hierbei gezogen:

10 Actien und 319 Prioritätsobligationen der Strecken: St. Valentin-Steyr und St. Michael-Villach;
10 Actien und 262 Prioritätsobligationen der Strecken: Steyr-Weyer, Rottenmann-St. Michael, Launsdorf-Mösel und St. Veit (Glandorf)-Klagenfurt;
1 Actie und 20 Prioritätsobligationen der Strecke St. Michael-Leoben;
5 Actien und 47 Prioritätsobligationen der Strecke Tarvis-Laibach;
7 Actien und 79 Prioritätsobligationen der Strecke Weyer-Rottenmann;
4 Actien und 44 Prioritätsobligationen der Strecke Kleinreifling-Amstetten;
8 Prioritätsobligationen der Strecke Hieflau-Eisenerz;
2 Actien und 16 Prioritätsobligationen der Strecke Villach-Tarvis; endlich
85 Gold-Prioritätsobligationen der Strecke Steinach-Schärding (Salzkammergutbahn).

Wien, am 5. September 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1088)

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Bei der am 1. September 1879 in Gegenwart eines Königlichen Notars stattgefundenen VI. Verloosung der Prioritäts-Partialobligationen der im Sinne des Gesetzart. XXXVIII 1879 mit der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn vereinigten Eperies-Tarnower Eisenbahngesellschaft (Ung. Theil) wurden nachstehende 19 Nummern gezogen und zwar:

827 1959 2025 2535 5043 5288 5501 7596 8111 8571 9698 10191 10642 11425 11520 12044 12178 12763 13774.

Die Rückzahlung der verloosten Obligationen erfolgt vom 1. März 1880 ab an den für die Einlösung der Coupons kundgemachten Zahlstellen mit Gulden 300 Oe. W. effectiv Silber.

Von dem für die Rückzahlung verloosten Prioritäts-Partialobligationen bestimmten Tage hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und es sind demnach bei der Eincassirung ausser dem Originale der Obligation auch alle zugehörigen, bis zu jenem Tage nicht verfallenen Coupons und Talons mit zurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capitale in Abzug gebracht wird.

Von den bei früheren Verloosungen gezogenen Obligationen sind noch unbehoben, und zwar:

von den am 1. September 1876 gezogenen No. 2733
von den am 2. September 1878 gezogenen No. 360.

Budapest, am 1. September 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1068)

4. Tarifwesen.

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahnverbande treten am 15. d. Mts. die Nachträge No. 2 zu den Tarifheften 26 und 33, No. 3 zu den Tarifheften 4 und 9, No. 4 zum Tarifheft 14 und No. III zu dem vom 15. Februar d. J. ab gültigen Ausnahmetarif für Europäisches Holz etc. in Kraft, enthaltend Aufnahme der Station Oggersheim der Pfälzischen Bahnen in den Verband. Exemplare gratis.

Die in den Heften 2, 7 und 31 des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. März 1878 enthaltenen Roheisen-Ausnahme-Frachtsätze für Saargemünd (Saarbr.) treten am 20. October d. J. ausser Kraft. Köln, 4. September 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1080)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. October cr. tritt der, Abänderungen des Betriebsreglements enthaltende Nachtrag I zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren auf unserer Linie Falkenberg-Kohlfurt in Kraft, von welchem Exemplare durch die betreffenden Güterexpeditionen unentgeltlich zu beziehen sind. Berlin, den 30. August 1879. Die Direction. (1081)

Am 15. September d. Js. tritt Nachtrag III zum Tarife für den **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr** vom 1. November 1878 in Kraft, welcher Ausnahmefrachtsätze für Holz, Europäisches, und für Steinkohlen, sowie Kokes enthält.

Exemplare des Nachtrags sind durch die Verbandstationen zum Preise von 0,20 ℳ zu erlangen. Dresden, am 5. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1097)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 15. September cr. ab tritt ein III. Nachtrag zu dem oben genannten Tarif in Kraft; derselbe enthält:

*) Wir bemerken hierzu, dass in dem in der Anzeige No. 67 S. 909/10 als Station bezeichneten Hasenberg nur eine Haltestelle für Personen- und Gepäckverkehr errichtet ist. Die Redaction.

1. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.
2. Einreihung von Holzdraht und Holzmehl unter die Artikel des Ausnahmetarifs B für Holz.
3. Ermässigung der Sätze zwischen Cassel H. St. E. einerseits und Gnesen, Inowrazlaw, Samter und Czempin andererseits.
4. Aufnahme von Graudenz und Alexandrowo K. O. loco und tr., Minsleben und Wildemann M. H. E., Hannover H. Altb. E. und Einbeck Br. E. für den generellen Verkehr als Verbandsstationen.
5. Ermässigung der Sätze zwischen Stralsund B. St. E. einerseits und den Verbandstationen der Strecke Salzderhelden-Einbeck-Cassel bezw. Ellrich der Hannoverschen Staatsbahn andererseits;
6. die Wiederaufnahme der Station Danzig der Hinterpommerschen Bahn als Verbandstation;
7. bereits publicirte Tarifänderungen und eine Berichtigung des Nachtrags II.

Der Nachtrag ist von den Billetcassen der Verbandsstationen zum Preise von 0,10 ℳ zu erhalten. Bromberg, den 3. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1095 J)

Sächsisch - Thüringischer Verbandsverkehr. Mit dem 20. October c. tritt zum Verbands-Gütertarif Nachtrag VIII in Kraft, theilweis erhöhte Frachtsätze für Plagwitz-Lindenau enthaltend.

Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, bei denen auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben sind. Erfurt, den 4. September 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1083)

Am 1. nächsten Monats tritt zum Tarife vom 1. August 1878 für den Transport von Weintrauben und frischem Obste im Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande Nachtrag I in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Dresden (Alt- und Neustadt) enthält. Derselbe ist bei unseren hiesigen Güterexpeditionen zu erhalten. Dresden, am 4. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1084)

Am 15. September a. c. gelangt Nachtrag VII zum **Magdeburg-Bayerischen Verbandstarif** vom 1. Mai 1878 zur Einführung. Derselbe enthält unter Anderem neue beziehungsweise veränderte Frachtsätze für Stationen der Bayerischen Staatsbahn, sowie Frachtsätze für den Verkehr zwischen Halle M. H. und Stationen der Württembergischen Staatsbahn. Insoweit die in diesem Nachtrage mitenthaltenen Frachtsätze für Oschersleben, Uelzen, Helmstedt und Schöningen einerseits, Blaichach und Sonthofen andererseits, Erhöhungen gegen die seitherigen Taxen enthalten, treten dieselben erst am 1. November 1879 in Kraft.

Der qu. Nachtrag ist bei den Expeditionen der Endbahnen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu erlangen. Dresden, den 4. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1085)

Hof-Meininger Eisenbahnverband. Am 15. September a. c. tritt der Nachtrag VII zum Tarifheft III und Nachtrag I zum Tarifheft V in Kraft. Durch dieselben werden gemäss der am 31. Juli c. im Reichsanzeiger und der Eisenbahn-Vereinszeitung erlassenen Bekanntmachung mehrere Frachtsätze für Bregenz, Romanshorn und Rorschach ausser Kraft gesetzt. Ausserdem enthalten diese Nachträge Frachtsätze für die Badische Station Orschweier und für die Thüringischen Stationen Elgersburg, Plaue und Ilmenau resp. Arnstadt.

Der Preis pro Exemplar beträgt 0,05 ℳ. Dresden, am 4. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1086)

Berlin-Braunschweig-Lausitzer Verband. Mit dem 10. September c. tritt zum Tarif für vorbezeichneten Verbands-Güterverkehr der Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält ausser abgeänderten resp. neuen Frachtsätzen für diverse Relationen Ausnahme-Tarifsätze für Europäisches Holz des Specialtarifs II und ist bei unseren Expeditionen zum Preise von 0,50 ℳ käuflich zu haben. Berlin, den 4. September 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung). (1087)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Am 1. October d. J. tritt der Nachtrag VII zu unserem Local-Gütertarif, sowie der Nachtrag III zu unserem Localtarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen etc. in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Abänderungen bezw. Ergänzungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie Aenderungen der Ausnahmetarife und der Tariftabellen.

Exemplare der qu. Nachträge sind bei unseren Expeditionen, sowie in unserem Tarifbureau zu haben. Berlin, den 30. August 1879. Das Directorium. (1091)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Zu den reglementarischen Bestimmungen und der Waarenclassification ist ein am 1. October 1879 neuen Styls gültiger elfter Nachtrag erschienen: Derselbe enthält:

eine Abänderung der Bestimmung über die transito unter Zollverschluss nach Moskau gehenden Sendungen, eine Bestimmung über die via Uelzen-Stendal nach der Zollvereins-Niederlage in Hamburg zu befördernden Gütersendungen, eine Bestimmung über die Erhebung von Provision für unterwegs entstandene Zollauslagen und sonstige Nachnahmen der Spediteure und Eisenbahn-Verwaltungen, eine Bestimmung über die Beförderung von Sendungen nach Orten, welche an das allgemeine Netz der Russischen Eisenbahnen nicht anschliessen und nach solchen Orten, die nicht an der Eisenbahn gelegen sind, eine Bestimmung über die Erhebung von Nebenkosten für die Umladung von umfangreichen und besonders schwer wiegenden Gegenständen an der Grenze, eine Gebührentaxe für den in St. Petersburg und Moskau von der Grossen Russischen Eisenbahn eingerichteten Zustellungsdienst für Eilgüter, eine Declaration zur Waarenclassification, betreffend die Tarifirung von Ziegenwolle und eine Bestimmung über die Erhöhung der Gebühr für Eingangsdeclarationen, endlich mehrere formelle Berichtigungen.

Exemplare des vorbezeichneten Nachtrages sind von den Stationscassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 1. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1093 J.)

Zwischen Stettin, Station der Berlin-Stettiner Bahn, einer- und den Rheinisch-Westfälischen Bahnen andererseits treten mit dem heutigen Tage im Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahnverbande Ausnahmesätze für Eisen des Specialtarifs I und II in Kraft. Dieselben betragen bis zum Schnittpunkte (Stettin-Berlin) für den Ausnahmetarif B. 0,63 ℳ und für den Ausnahmetarif C. 0,54 ℳ Bromberg, den 4. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1092 J.)

5. Submissionen.

Thüringische Eisenbahn. Die vorhandenen Abfälle an Eisen und anderen Metallen und zwar:

A. In der Werkstatt zu Erfurt.

10 000 kg alte Laschen,
40 000 „ Schmelzeisen,
20 000 „ Drehspähne,
15 000 „ alte Bleche und Rohrenden,
2 500 „ Federstahlbruch,
10 000 „ alte Reifen und Tiegelgussstahl,
10 000 „ alte eiserne Siederohre,
800 „ alte messingene Siederohre,
3 000 „ altes Feuerbuchsenkupfer,
750 „ alte rothmetallne Maschinentheile,
150 „ alte messingene Maschinentheile,
1 250 „ in Batzen geschmolzene Rothmetallspähne,
1 000 „ alte Gummiringe,
2 200 „ alte Zink-Elemente,
500 „ Kupferniederschlag,
8 000 „ alte diverse gusseiserne Gewichte.

B. In der Werkstatt zu Gotha.

15 000 kg Schmelzeisen,
40 000 „ Drehspähne,
2 500 „ alte Bleche und Rohrenden,
2 500 „ Federstahlbruch,
10 000 „ alte Reifen aus Puddel- und Bessemerstahl,
20 000 „ alte schmiedeeiserne Roststäbe,
10 000 „ alte Schienenstücke aus Bessemerstahl

sollen im Submissionswege verkauft werden.

Wir haben zu diesem Behufe einen Verkaufstermin auf

den 18. September cr., Vormittag 11½ Uhr

angesetzt und ersuchen Kauflustige bis dahin ihre Gebote versiegelt und äusserlich mit der Bezeichnung:

„Offerte auf Werkstatts-Metallabfälle"

versehen, portofrei an uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Central-Materialien-Controlle hier eingesehen resp. von derselben gegen Erstattung von 50 ₰ Copialien bezogen werden. Erfurt, den 3. September 1879. Die Direction. (1082)

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Die erforderlichen Arbeiten zur Aufführung der Pfeiler der zu erbauenden Brücke über den Main bei Niederrad sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind im Ganzen veranschlagt wie folgt:

Erdarbeiten	11 209,25 ℳ
Zimmerarbeiten	46 151,50 „
Schmied-u. Schlosserarbeiten	1 851,00 „
Maurerarbeiten	99 881,80 „
Steinhauerarbeiten	85 603,00 „
Allgemeine Kosten, Wasserhalten etc.	25 000,00 „
zus.	269 696,55 ℳ

Der betreffende Kostenanschlag ist nebst den Plänen und Bedingnissheften auf dem Bureau des Sectionsingenieurs Rumbler zu Sachsenhausen zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 2. October l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten für die Herstellung einer Brücke über den Main bei Niederrad". Mainz, den 6. September 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (1096)

Hessische Ludwigsbahn. Erbach-Eberbach. Vergebung von Bauarbeiten. Die Ausführung des 3 100 m langen Tunnels unter dem Krähberg nebst der Herstellung des Bahnkörpers der beiden anstossenden Strecken von 495 m und bezw. von 1 191 m Länge, bei welchen 208 000 cbm zu lösen und zu fördern sind, soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne, Bedingnisshefte etc. sind auf dem Büreau des Bezirksingenieurs Weiss zu Michelstadt zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt. Die Submissionen sind längstens bis zum 2. October l. J. Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate zu Mainz abzugeben. Auf dem Umschlag ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten auf der Strecke von Erbach nach Eberbach". Mainz, den 1. September 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (1094)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Wir beabsichtigen, die in unseren Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg aufgekommenen, auf unseren Bahnhöfen daselbst lagernden alten Materialien, als Schmelzeisen und Brocken, Gusseisen, Eisenblech und Rohrabschnitte, Dreh- und Bohrspähne, Reifen etc., sowie die in unseren Depôts zu Berlin und Hamburg vorhandenen alten Schienen und Schienenenden an den Meistbietenden zu verkaufen.

Offerten auf sämmtliche oder einen Theil der zum Verkaufe stehenden Materialien sind bis zum 15. September cr. an uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen, sowie die Offertenformulare, welche eine specielle Nachweisung der Materialien enthalten, können von unserem technischen Büreau hierselbst, sowie von unserem Verwaltungsbüreau in Hamburg und von unseren Werkstätten kostenfrei bezogen werden. Berlin, den 29. August 1879. Die Direction. (1089)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 71. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 15. September 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro August 1879“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 17 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Der Jahresbericht der Pennsylvania Eisenbahn pro 1878.

(Schluss.)

III.

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Zusammenstellung der in voriger Nummer aufgeführten wichtigeren Betriebsresultate auf den Preussischen Bahnen und der Pennsylvania Bahn:

		Preussische Bahnen	Pennsylvania Bahn
Betriebslänge	km	17 819,42	2 762,76
Beförderte Personen		114 804 613	12 792 305
Personenkilom.		3 722 501 599	471 288 093
Jede Person hat durchfahren im Mittel	km	32,4	36,5
Beförderte Tonnen Frachtgut		92 557 541	17 597 447
Tonnenkilom.		7 953 911 285	3 812 011 989
Jede Tonne hat durchfahren im Mittel	km	85,9	216,6
Einnahme pro Personenkilom.	₰	3,45	5,77
„ „ Tonnenkilom.	„	4,71	2,35
„ „ Personen- und Tonnenkilom. auf Tonnenkilom. reducirt	„	6,23	3,22
Ausgabe pro Personen- und Tonnenkilom. auf Tonnenkilom. reducirt	„	3,85	1,86
Reingewinn pro Personen- und Tonnenkilom. auf Tonnenkilom. reducirt	„	2,38	1,36
Kosten für Bahnunterhaltung pro Kilom.	ℳ	3 000	5 000
Neue Schienen pro Kilom. Bahnlänge	t	6	5,2
Neue Schwellen „ „ „	Stück	95	247
Locomotiven pro 10 km	„	3,8	3,7
Personenwagen pro 10 km	„	5,9	6,6
Güterwagen pro 10 km	„	79,2	133
Nutzkilom. pro Locomotive		18 099	30 280
Locomotiv-Reparaturkosten pro 100 Locomotivkm	ℳ	18,—	12,20
Kohlenverbrauch pro Tonnenkilom.	kg	0,144	0,107

Es ist selbstverständlich, dass die vorangeführten Zahlen, insbesondere diejenigen, welche sich auf die Kosten und Preise beziehen, einen absoluten Vergleich der beiden Bahnsysteme nicht zulassen. Dafür sind die wirthschaftlichen Verhältnisse wie diejenigen des Verkehrs, Zweck und Art der Verwaltung der Eisenbahnen, die Buchung und Rechnungsführung etc. zu verschieden. Bei einem Vergleiche müssten diese Verhältnisse aber in Betracht gezogen werden. Um die Art der Buchung der Pennsylvania Bahn darzulegen, ist nachstehend eine specielle Aufzählung der einzelnen Ausgabepositionen der Pennsylvania Division (Pittsburgh-Philadelphia) gegeben, welche auch bezüglich der Höhe der verwendeten Kosten für die einzelnen Zweige der Verwaltung von Interesse ist. Die ganze Summe der Ausgaben nach den einzelnen Titeln war bereits in No. 70 S. 948 d. Ztg. mitgetheilt.

I. Transportverwaltung.

	Personenverkehr Doll.	Güterverkehr Doll.	Summa Doll.
Annoncen	32 160,08	17 708,34	49 868,42
Agenten (Bahnhofsvorsteher)	48 520,91	80 476,03	128 996,94
Packmeister	53 336,90	—	53 336,90
Bremser	56 057,92	609 601,20	665 659,12
Wagenreinigung und Revision	68 508,05	76 476,41	144 984,46
Innere Einrichtung der Wagen	29 732,81	26 111,01	55 843,82
Wagenverwaltung	20 286,20	848 427,25	868 713,45
Bureaupersonal	43 708,29	241 023,22	284 731,51
Zugführer	83 322,67	248 427,06	331 749,73
Betriebstelegraphisten	18 640,28	71 682,41	90 322,69
Baggern u. Reinigen d. Häfen	—	24 852,53	24 852,53
Ausgaben auf den Stationen mit Ausnahme von Arbeitslohn	9 250,15	49 319,45	58 569,60
Auslagen b. d. Getreidespeichern	—	45 235,47	45 235,47
Auswärtige Agenturen	69 915,11	72 822,88	142 737,99
Brennmaterial auf Stationen	7 124,55	3 081,08	10 205,63
Brennmaterial f. Personenwagen	8 361,68	0,50	8 362,18
Verschiedene Ausgaben	41 000,56	98 389,79	139 390,35
Feuerversicherung	498,11	17 905,51	18 403,62
Stationsarbeiter	29 996,54	175 508,84	205 505,38
Rechtskosten	6 283,84	20 676,11	26 959,95
Beleuchtung der Stationen	12 402,25	16 199,57	28 601,82
Beleuchtung der Wagen	12 120,33	6 801,59	18 921,92
Entschädigungen	9 563,23	32 797,32	42 360,55
Ausgaben f. d. Postbeförderung	7 664,66	—	7 664,66
Oel, Talg, Putzwolle etc.	10 009,71	55 377,97	65 387,68
Schreibmaterial u. Drucksachen	34 921,58	67 613,89	102 535,47
Unterhaltung der Stationen	104 891,48	77 033,09	181 924,57
Betriebsinspectoren	11 646,86	36 807,89	48 454,75
Weichensteller	13 914,85	47 809,86	61 724,71
Steuer für die Bahnhöfe	5 122,00	36 193,70	41 315,70
Staatssteuer	37 343,63	148 136,38	185 480,01
Rangiren etc. mit Pferden	27,60	45 046,40	45 074,00
Telegraph	41 964,50	138 291,76	180 256,26
Abgabe für Benutzung der Verbindungsbahn	—	83 675,80	83 675,80
Abgabe für Benutzung der Stadtbahn	2,60	3 467,54	3 470,14
Abgabe für Phil. W. u. Balt. Bahn	—	13 842,14	13 842,14
Abgabe für Lewisburgbrücke	984,51	4 497,61	5 482,12
Unterhaltung der Werften	—	4 144,68	4 144,68
Aufräumen bei Unfällen	273,07	6 408,52	6 681,59
in Summa	929 557,51	3 551 870,80	4 481 428,31

II. Locomotivverwaltung.

Kohlen für Locomotiven	90 628,34	537 652,49	628 280,83
Locomotivführer und Heizer	169 150,65	616 133,90	785 284,55
Unterhaltung d. Werkstätten u. Locomotivschuppen	21 923,80	82 083,40	104 007,20
Brennmaterial für Oefen	1 683,86	6 008,66	7 692,52
Verschiedene Ausgaben	11 918,59	45 706,74	57 625,33
Arbeitslohn	52 474,10	196 687,92	249 162,02
Locomotivgarnituren	7 108,56	25 511,49	32 620,05
Unterhaltung der Locomotiven	125 365,25	581 360,49	706 725,74
Oel für Locomotiven	7 226,74	28 743,16	35 969,90
Schreibmaterial u. Drucksachen	3 347,95	13 002,46	16 350,41
Talg für Locomotiven	5 993,83	27 202,56	33 196,39
Steuer für Locomotivschuppen und Werkstätten	8 459,68	33 838,71	42 298,39
Unterhaltung der Werkzeuge und Maschinen	7 132,02	26 606,37	33 738,39
Putzwolle für Locomotiven	4 390,50	12 319,57	16 710,07
Wärter	4 662,26	16 769,03	21 431,29
Unterhaltung der Kohlen- und Wasserstationen	10 641,14	34 981,82	45 622,96
Betrieb der Kohlen- und Wasserstationen	20 501,25	76 814,52	97 315,77
Holz für Locomotiven	6 280,41	30 639,40	36 919,81
in Summa	558 888,93	2 392 062,69	2 950 951,62

III. Bahnunterhaltung.

Schotter (Steinschlag)	30 778,62	96 878,53	127 657,15
Unterhaltung der Brücken	55 224,21	154 661,58	209 885,79
Unterhaltung der Kieswagen etc.	991,92	3 088,36	4 080,28
Schienenstühle	9 505,38	32 366,56	41 871,94
Bureaupersonal	2 415,01	8 239,79	10 654,80
Schwellen	47 215,72	134 764,02	181 979,74
Grunderwerb	7 187,76	25 029,53	32 217,29
Unterhaltung der Häuser für Wärter und Vorarbeiter	2 556,10	8 832,58	11 388,68
Herzstücke	3 956,11	13 347,00	17 303,11
Verschiedene Ausgaben	4 796,23	14 908,24	19 704,47
Oel, Talg und Putzwolle	210,70	677,74	888,44
Eisenschienen	10 605,73	19 772,00	30 377,73
Stahlschienen	35 715,28	111 706,22	147 421,50
Unterhaltung des Unterbaues	68 269,88	216 972,91	285 242,79
Schneeräumen	5 865,55	20 314,09	26 179,64
Schienennägel	3 072,90	10 138,21	13 211,11
Schreibmaterial u. Drucksachen	1 085,28	3 859,04	4 944,32
Betriebsinspectoren und Bahnmeister	12 460,53	37 507,02	49 967,55
Weichen	6 607,19	22 919,33	29 526,52
Grundsteuer	12 878,79	46 128,56	59 007,35
Unterhaltung der Telegraphen	5 033,56	18 414,63	23 448,19
Werkzeuge u. deren Unterhaltung	6 341,56	20 287,36	26,628,92
Unterhaltung d. Geleise, Arbeitslohn	95 222,12	287 657,70	382 879,82
Wärter	29 943,31	96 376,48	126 319,79
in Summa	457 939,44	1 404 847,48	1 862 786,92

IV. Unterhaltung der Wagen.

Unterhaltung d. Wagenschuppen	11 661,80	50 610,29	62 272,09
Unterhaltung der Kieswagen	558,02	2 124,41	2 682,43
Unterhaltung der Güterwagen	—	603 160,72	603 160,72
Unterhaltung der Personen- und Gepäckwagen	478 989,48	—	478 989,48
Brennmaterial	416,46	1 688,70	2 105,16
Verschiedene Ausgaben	807,00	3 456,71	4 263,71
Arbeitslohn	8 486,18	33 958,39	42 444,57
Werkzeuge incl. Unterhaltung	8 551,85	38 985,47	47 537,32
Wärter	3 348,45	13 670,82	17 019,27
in Summa	512 819,24	747 655,51	1 260 474,75

V. Generelle Ausgaben.

Annoncen	3 229,72	13 018,92	16 248,64
Bureaudiener etc.	4 069,40	14 417,60	18 487,00
Bureaupersonal	37 744,67	88 786,83	126 531,50
Heizung und Beleuchtung	997,56	3 990,20	4 987,76
Insgemein und Rechtskosten	3 016,69	12 066,72	15 083,41
Unterhaltung und Möblirung der Bureaus	8 978,41	35 913,67	44 892,08
Gehälter für die Präsidenten und höheren Beamten	26 505,20	95 976,80	122 482,00
Papier und Schreibmaterial	2 019,78	8 079,08	10 098,86
Grundsteuer für die Bureaus in Philadelphia	1 330,08	5 320,33	6 650,41
in Summa	87 891,51	277 570,15	365 461,66

(Die Reihenfolge der Positionen ist im Englischen Texte alphabetisch geordnet und in der vorstehenden Uebersetzung beibehalten.)

Zum Streit über die Staatsbahnfrage.

I. In der Schweiz.

Wir haben in dieser Zeitung, welche dem Für und Wider in diesem alten, mit grosser Heftigkeit geführten Streite mit einem, auch von der öffentlichen Tagespresse bereitwillig anerkanntem Grade von Objectivität stets das Wort gelassen und sich auf diese Weise jederzeit unparteiisch zu halten versucht hat, s. Z. der Lage der Staatsbahnfrage in Deutschland und England wiederholt Besprechungen gewidmet, nicht in der Absicht, um in den Parteikampf selbst einzutreten, sondern um die Richtung und Stärke der öffentlichen Strömung für Staatsbahnen so genau wie möglich zu verfolgen und festzustellen.

Eine uns zugehende anonym erschienene Schrift, als deren Verfasser wir den ehemaligen Reichstagsdeputirten Gustav Bergmann vermuthen (La situation actuelle de la Question des chemins de fer), „Die gegenwärtige Lage der Eisenbahnfrage" (Strassburg 1879, R. Schulz & Comp.), behandelt neuerdings dieselbe Frage, wie sie schon früher von der „Deutschen Landeszeitung" und dem „Deutschen Handelsblatt" aus ähnlichen Gesichtspunkten dargestellt worden war. Von besonderem Interesse in dem Buche ist uns die eingehendere Behandlung der Lage der Eisenbahnfrage in der Schweiz, oder sprachlich correct: der Lage des Projectes des „Bundesbahnensystems", wenn auch einzelne Zeitungsstimmen uns gelegentlich schon einmal zu Gesicht gekommen waren,*) worin das Vorhandensein einer Staatsbahnpartei signalisirt wurde. Diese Stimmen konnten auf die dringende Befürwortung des Staatsbahnsystems durch die s. Z. aus England zur Entwerfung eines Schweizerischen Staatsbahnnetzes berufenen Ingenieure Stephenson und Swinburne hinweisen, auf jene warme Befürwortung, die 1850 gegeben, seitdem dort oft, in neuerer Zeit wieder von dem noch in guter Erinnerung stehenden verstorbenen Bundespräsidenten Munzinger den Schweizern ins Gedächtniss zurückgerufen worden ist, zuletzt mit dem direct an die Bundesversammlung gerichteten Antrage auf Uebernahme des Baues und Betriebes des auszuführenden Schweizerischen Eisenbahnnetzes durch den Bund selbst, „da selbst die vorsichtigsten Concessionen nicht im Stande seien, den sonst drohenden Verkehrsübelständen zu begegnen".

Munzinger hatte aber den gleich geringen Erfolg wie früher Stephenson: man beschloss den Bau und Betrieb des Schweizerischen Eisenbahnnetzes durch Actiengesellschaften ausführen zu lassen.

Die citirte Schrift sagt nun, dass sich die prophetischen Worte Munzinger's inzwischen nur zu bald bewahrheitet hätten. Der Bau der Eisenbahnen in der Schweiz, wo mehr als sonstwo die peinlichste Sparsamkeit am Platze gewesen wäre, wurde unter grosser Verschleuderung nationaler Mittel durch die Actiengesellschaften ausgeführt, dabei wich man mehrfach von dem ursprünglich festgestellten Plane ab und baute Concurrenzbahnen, wo solche gar nicht nöthig waren. Insbesondere betheiligten sich auch die grossen internationalen Bankieri nstiute, die in Frankreich, Oesterreich u. s. w. ihr Wesen getrieben hatten, an diesen Unternehmungen und wurde von den Gründern sehr viel Geld verdient. Aber in der Mitte der siebziger Jahre kam der Krach und jetzt ist vollständig abgewirthschaftet. Nun soll der Bundesrath helfen!

Nach der „Schweizerischen Handelszeitung" betrug die Bruttoeinnahme der Eisenbahnen im Jahre 1878 durchschnittlich: in Deutschland (Gesammtnetz 29 963 km ohne Bayern) 34 481 Frcs. pro Kilometer, in Frankreich (Gesammtnetz 21 731 km) 41 686 Frcs. pro Kilometer, in der Schweiz (Gesammtnetz 2 534 km) nur 20 464 Frcs. pro Kilometer.

Die Capitalentwerthung des durch nicht weniger als 18 verschiedene Gesellschaften verwalteten Schweizerischen Eisenbahnnetzes, welches 1877 rund 2 294 km umfasste, wird gegenwärtig auf die ungeheuere Summe von 450 Mill. Frcs. oder mehr als die Hälfte des zum Bau derselben aufgewendeten Capitals berechnet. Wenn man dabei bedenkt, sagt der Verfasser, dass die Gemeinden und Kantone zu dem Bau dieses Bahnnetzes circa 185 Mill. Frcs. oder fast ein Viertel des gesammten Baucapitals aufgebracht haben, so lässt sich allein schon in diesen Umständen ein gerechter Grund und eine zwingende Nothwendigkeit erkennen, sämmtliche Bahnen durch den Bund zu sequestriren und sofort in Betrieb zu nehmen. Der Bund hat nicht allein das Recht hierzu, sondern es erwächst ihm auch aus Gründen des allgemeinen Interesses die Pflicht, dies zu thun.

Auch in der Schweiz also zeigt sich wie bei uns jenes stetige Anwachsen der Strömung für Uebernahme der Bahnen für den Bund, nur auf diesem Wege erhofft man heute dort eine Abhilfe. Die Bewegung wird unterstützt von der Literatur und zum Theil von der Tagespresse. Eine neuere Schrift: „Betrieb der

*) Nicht nur in Zeitungen, sondern insbesondere in der im Jahrg. 1877 S. 896 besprochenen ausführlichen Broschüre des Nationalraths Dietler findet sich bereits die Idee des Rückkaufs der Schweizerischen Bahnen durch den Bund ausführlich entwickelt. Die Redaction.

Schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes“ von Olivier Zschokke (Zürich bei Orell Füssli & Comp.) bringt den Beweis, dass die sogenannte Concurrenz den Bau und Betrieb der Eisenbahnen in der Schweiz ganz ungeheuer vertheuert hat. Zum Beweis sind in der Broschüre Vergleiche angestellt zwischen diesen letzteren und den unter einer Verwaltung stehenden und vortrefflich bewirthschafteten Bayerischen Staatsbahnen (3 451 km), welche in jeder Hinsicht zu Gunsten des Staatsbetriebes ausfallen.

Es wird daselbst auf Grund offenbar zuverlässigen Materials nachgewiesen, dass sich bei dem unter 18 verschiedenen Verwaltungen zersplitterten Schweizerischen Eisenbahnnetze die Gehälter und sonstigen Bezüge sämmtlicher Angestellter und die sogenannten Regie- und Bureaukosten 1874 beispielsweise auf 10 325 Frcs., bei den Bayerischen Staatsbahnen hingegen nur auf 6 417 Frcs. pro Kilometer belaufen haben, und dass demgemäss bei den ersteren nach diesem Verhältniss in dem betreffenden Jahre nicht weniger als 5 186 272 Frcs. an diesen Kosten hätten erspart werden können. Auch sei die Wagenausnützung in Folge der grossen Verwaltungszersplitterung eine ausserordentlich ungünstige gewesen u. A. m.

Zschokke will aber das Interesse der Actiengesellschaften wahren und noch nicht den Betrieb in die Hand des Bundes legen, vielmehr als Uebergangsstufe eine Central-Privatverwaltung an Stelle der bisherigen 18 Gesellschaften mit einer gemeinsamen Abrechnungsstelle, nach dem Muster des Englischen General-Clearinghouse, einsetzen und über diese eine materielle und formelle Controle ausüben, um derart eine Fusionirung der Schweizerischen Actien-Eisenbahngesellschaften zu einer einzigen Coalition, in deren Händen der gesammte Verkehr der Schweiz monopolisirt wäre, auf directem Wege durch Staatshülfe zu Stande zu bringen.

Dieser Vorschlag hat wenig Freunde gefunden, er ist ein Schritt auf halbem Wege, der Niemanden befriedigt und der in der Geschichte der Französischen Bahnen ein so warnendes Beispiel hat. Wenn der Bund den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen zu Hülfe kommen und den Anforderungen des Handels, der Industrie und Landwirthschaft entsprechen will, so muss er, führen Andere aus, nach Lage der Verhältnisse den Betrieb sämmtlicher Bahnen, mit Ausnahme der Vergnügungsbahnen, baldmöglichst selbst übernehmen und allmälig zum Ankauf der einzelnen Strecken sich entschliessen. „Durch neue Experimente mit Privatgesellschaften kann das Uebel nur grösser werden, und bleibt dies der einzige Weg zur Heilung der zahlreichen Schäden, an welchen das Schweizerische Eisenbahnwesen krankt“.

Wir machen die Schweizerische Presse bei dieser Gelegenheit auf die im Jahre 1861 durch Herrn G. Bergmann für die Betriebsübernahme der Französischen Bahnen durch den Staat gemachten und ausführlich erörterten practischen Vorschläge aufmerksam, welche sich zweckentsprechend für die Schweizerischen Verhältnisse beziehentlich für die Ueberführung der Schweizerischen Eisenbahnen in den Betrieb des Bundes verwerthen lassen.

Was die verfahrene Gotthardbahn-Angelegenheit betrifft, so bemerkt der Herr Verfasser noch, dass es ganz unbegreiflich erscheine, dass Deutschland trotz der hohen Subvention, welche es zu diesem internationalen Unternehmen geleistet, sich keinerlei Aufsichtsrechte vorbehalten und keinerlei Abmachungen bezüglich der Tarife getroffen habe. Die einzige Gegenleistung soll in einer sehr problematischen Superdividende bestehen, welche an das Deutsche Reich gezahlt würde, wenn der Reinertrag des Unternehmens 4 pCt. übersteigt, wozu es wahrscheinlich niemals kommen wird. — Neuerdings erst hat sich der Bund ein gewisses Hoheitsrecht ausbedungen, und dürfte es bei Gelegenheit der Zahlung der Nachsubvention zeitgemäss erscheinen, dass sich auch Deutschland seinen Antheil an der Ueberwachung und Controlirung dieses Unternehmens sichert.

Indem wir die obengenannte Schrift (Die gegenwärtige Lage etc. [La situation actuelle etc.]) unseren Lesern schliesslich empfehlen, gestatten wir uns auszusprechen, dass wahrscheinlicher Weise gerade in der Schweiz die Bewegung weit später als bei uns an ihrem Ziele ankommen wird, nicht nur wegen der Armuth des Landes, sondern weitmehr auf Grund der hemmenden Opposition der Schweizer gegen alle grösseren Bundes-Finanzoperationen, die, soviel wir wissen, im Wege der Abstimmung des gesammten Schweizervolkes („Referendum“) beschlossen werden müssen. Staatsmännische Grundsätze und Gesichtspunkte kann man von der „Million“, wie der Engländer sagt, d. h. von der ausschlaggebenden Volksmasse, auch füglich nicht so leicht erwarten. Der Staatsbahngedanke aber ist recht eigentlich ein staatsmännischer oder wirthschaftspolitischer in grossem Massstabe, der lange Zeit braucht, um sich im Laufe der Zeit im Volke zu klären und die Mehrheit der Stimmen zu erwerben. Der endliche Sieg der Idee ist uns nicht zweifelhaft.

II. In Belgien.

Das kleine, in vieler Beziehung so ausgezeichnet und mit echt staatsmännischer Voraussicht regierte, industriellmächtige Belgien hat früh schon richtig das Wesen des neuen grossen Verkehrsmittels, den öffentlichen Charakter und mächtigen Dienst inmitten der Wirthschaft des Volkes erkannt, bezw. das öffentliche Interesse der Staatsgemeinschaft an den Bahnen gleich anfangs klar begriffen und zum Ausgangspunkt seiner Eisenbahnpolitik gemacht. „Belgien war“, sagt die oben erwähnte Schrift, „das einzige Land in Europa, welches, seit die Eisenbahnen aufkamen, eine systematisch und rationell durchgeführte Staats-Eisenbahnpolitik einschlug und durchführte, indem daselbst König Leopold I. und sein Finanzminister Rogier mit weitschauendem Blick die ausserordentliche Tragweite dieses neuen Transportsystems würdigten und unter Zuziehung des berühmten Engländers Stephenson den Plan zu einem umfassenden Staats-Eisenbahnnetze ausarbeiten und feststellen liessen“.

Galt bemerkt hierüber in seinem Werke: Railway-Reform (London 1867): „Das dabei angestrebte Ziel war nicht der Gewinn von Speculanten, sondern die Absicht, Handel und Verkehr des Landes mit aller Macht zu heben, dadurch, dass man das aus den Eisenbahnen zu beziehende Einkommen so gering bemass, wie es die ursprünglichen Einnahmen gestatteten. Die Eisenbahnen sollten weder eine Bürde noch eine Quelle des Einkommens für den Staat sein; sie sollten die Betriebskosten decken und überdies den Betrag aufbringen, welcher für die Verzinsung und allmälige Tilgung des Anlagecapitals erforderlich war“.

In Belgien hat der Staat sowohl den Bau wie den Betrieb der Eisenbahnen in die Hand genommen und hat sich dies System bisher in jeder Hinsicht trefflich bewährt. Zwar hatte man später dort auch den Bau und Betrieb von Privatbahnen zugelassen; indessen hatte man sich bald überzeugt, dass der Staats-Eisenbahnbetrieb der vortheilhaftere sei und werden nunmehr die dort noch bestehenden, etwa 32 pCt. des Gesammtnetzes ausmachenden Privatbahnen jetzt allmälig wieder in das Eigenthum und in die Verwaltung des Staates übergeführt werden. Dabei übt der Belgische Staat ein sehr weitgehendes Aufsichtsrecht über den Bau und Betrieb der Privatbahnen aus.

Nach dem in Belgien eingeführten Amortisationssystem wird schon bis zum Jahre 1884 die gesammte Eisenbahnschuld getilgt sein und der sich auf ca. 15 Millionen Franken belaufende Reingewinn der Staatsbahnen wird alsdann entweder der Staatscasse zufliessen oder kann zur sehr erheblichen Ermässigung der Personen-, Gepäck- und Gütertarife verwendet werden.

Das kleine Belgien erntet so in wenigen Jahren die Frucht seiner rationellen Eisenbahnpolitik und es wird nicht vergessen, Stephenson's Namens und weisen Rathes dankbar zu gedenken, den die Schweiz gering achtete, sich und dem späteren Geschlecht zum schweren Schaden! Fr.

Ein- und Ausfuhr von Eisenbahnmaterialien

im I. Halbjahr 1879.

Der grosse vierjährige Kampf um die Eisenzölle ist nun mit dem bekannten Erfolge zu Ende geführt worden, dass Tarifsätze von zufriedenstellendster Höhe für die Eiseninteressenten wieder eingeführt sind.

Wenn sich die Eisenproducenten über die verschiedensten Consumentenclassen beklagten, dass sie die vaterländischen Fabrikate den fremden Erzeugnissen hintanstellten, so kann über die Deutschen Bahndirectionen sicher am wenigsten geklagt werden, da der Bezug von Englischen Maschinen und Materialien doch ausserordentlich geringfügig geworden ist, das Deutsche Erzeugniss an deren Stelle schon längst die Oberhand gewonnen hat.

Die diesmalige halbjährige Reichsstatistik wird um deshalb besonders interessant, weil schon am nächsten Halbjahrschluss Vergleiche möglich sind, um zu sehen, wie die Wiedereinführung der Zölle gewirkt und bezw., ob die Hoffnungen, welche in den Kreisen der Eisenindustriellen von derselben gehegt wurden, nun auch erfüllt worden sind. Wir werden nicht ermangeln, s. Z. die Parallelen zwischen den Ziffern vor und denjenigen nach der Tarifreform zu ziehen.

Es betrug nach der Reichsstatistik in den ersten sechs Monaten die

	Einfuhr an		Ausfuhr an	
	Schienen	Radkranzeisen	Schienen	Radkranzeisen
	Ctr. br.	Ctr. br.	Ctr. br.	Ctr. br.
aus Dänemark	—	—	—	—
über die Ostsee	69 476	4 924	783	—
aus Russland	321	—	66 852	—
„ Oesterreich	10 655	134	17 110	8 968
„ der Schweiz	35 307	—	168 549	815
„ Frankreich	1 120	359	6 669	10 264
„ Belgien	22 742	353	117 341	8 125
„ den Niederlanden	8 336	21	907 123	2 392
über die Nordsee	181	—	134 350	—
aus Bremen	10 569	—	27 936	559
„ Hamburg	17 420	1 585	5 278	—
über die Preuss. Zollausschlüsse	44 861	713	6 310	181
„ „ Oldenb. Zollausschlüsse	—	—	86 016	—
Summa im Halbjahr 1879:	220 988	8 989	1 544 317	31 304
Summa im Halbjahr 1878:	632 631	23 858	2 180 854	101 093

Die Einfuhr hat also zu Gunsten der vaterländischen Industrie ganz bedeutend abgenommen im Vergleich zum Vorjahre und zwar ist bei beiden Artikeln der Rückgang der Einfuhr fast gleich.

Die Englische Statistik giebt die Werthe der Einfuhr nach Deutschland während des I. Semesters. Wir referiren die Ausweise nach den unter Aufsicht des Englischen Handelsamtes im Customhouse zu London bearbeiteten monatlichen „Accounts relating to trade and navigation of the united kingdom". Es wurden nach Deutschland verschifft:

	Eisenbahnschienen		Dampfmaschinen
1879	2 413 Tons	Werth 298 360 *M.*	Werth 1 639 860 *M.*
1878	25 168 „	„ 4 496 560 „	„ 1 783 220 „

Leider sind diese „Dampfmaschinen" nicht specialisirt, wir sind sogar aus anderen Berichten der Meinung, dass unter dieser Post bei Weitem die meisten Maschinen industrielle sind. Unter der Englischen Rubrik Radreifen sind zugleich auch eiserne und stählerne Kesselplatten einbegriffen, sodass wir die betreffende ebenfalls unreine Zahl nicht erst anführen.

Offenbar hat die Deutsche Eisen- und Maschinenindustrie unter der schweren Noth der Zeit die höchsten Anstrengungen gemacht, der ausländischen Industrie allmälig Herr zu werden. Hierbei darf man freilich nicht vergessen, dass die Absatzverhältnisse auf dem Deutschen Markte ungewöhnlich schlechte blieben und die Preise dermassen heruntergeworfen waren, dass auch das Ausland trotz aller Bemühungen nicht viel machen konnte, da der geschäftliche Nutzen fast gleich Null sich stellte.

Die Ausfuhr, die im vorigen Jahre noch zugenommen hatte, sehen wir hier in beiden Artikeln zurückgehen: der Ausdruck der erhöhten Zölle des neuen autonomen Tarifes in Oesterreich, dem die wesentlichen, fast prohibitiven des Russischen vorausgegangen waren. Jul. Frühauf.

Budapest-Semliner Eisenbahn. Ueber die Bahnlinie Budapest-Semlin lesen wir in No. 42 des „Ungarischen Fachblattes für Eisenbahn und Communication" vom 29. August l. J. Folgendes:

„In Angelegenheit der Budapest-Semliner Eisenbahn wurde am 17. d. Mts. in Kis Körös eine von den Interessenten stark besuchte Berathung gepflogen, über deren Beschlüsse dem „Pester Journal" das Nachstehende geschrieben wird:

„„Seitdem es bekannt geworden, dass unsere Regierung mit dem benachbarten Serbien über den Bau der Budapest-Semliner Bahn ein Uebereinkommen getroffen hat, ist die Richtung, in welcher diese Bahn geführt werden soll, Gegenstand starker Controversen geworden. Die Einen streben die Linie Belgrad-Pancsova-Kikinda oder die Theisslinie mit Anschluss an die Oesterreichische Staatseisenbahn bei Szegedin an, Andere wieder wollen die Bahn auf dem rechten Donauufer über Kalocsa, Baja und Zombor gebaut sehen, während noch eine andere Partei die Linie zwischen der Donau und der Theiss über M. Theresiopel, welche von dem Ingenieur Koloman Gulacsy schon dreimal tracirt wurde, patronisirt.

Letztere Linie ist die kürzeste, sicherste, billigste und deshalb die zweckmässigste und obwohl die Regierung sich gegenüber verschiedenen Provinzdeputationen und im Reichstag für diese Linie ausgesprochen hat, besteht doch die Befürchtung, dass die Regierung sich noch durch andere Interessenten für den Bau einer anderen Linie beeinflussen lassen könnte. Aus diesem Grunde halten es die an der M. Theresiopeler Linie interessirten Gemeinden und Grundbesitzer für geboten, in die Action zu treten. Dieselben haben eine Commission und eine Centralcommission zusammengesetzt, deren Aufgabe es sein soll, die Ausführung der Linie zu urgiren und nachzuweisen, dass ihre Interessen in diesem Falle mit den Landesinteressen zusammenfallen. Die Centralcommission soll die unentgeltliche Ueberlassung des Baugrundes, die Beistellung von Tagelöhnern und von Baumaterialien offeriren, sowie die Uebernahme von weiteren Offerten in Aussicht stellen.

Wenn man die von einer Seite angestrebte Belgrad-Pancsova-Kikindaer Linie vorurtheilslos in Betracht zieht, muss man vor Allem gestehen, dass diese Gegend die Bahn nicht dringend braucht, denn dieselbe besitzt gute Strassen, Schiffs- und nahen Bahnverkehr; dass ferner die Oesterreichische Staatsbahn, welcher der neue Verkehr zufliessen soll, selbst in normalen Zeiten schon jetzt genug zu thun hat, um ihrer Aufgabe gerecht zu werden und die Verbindung des Banats, Siebenbürgens und Rumäniens aufrecht zu erhalten. Die Gegenden aber, welche die M. Theresiopeler Linie durchschneidet, haben weder Wasserstrassen, noch andere Wege, welche sie mit dem Weltmarkte in Verbindung bringen. Gegen die Linie auf dem rechten Donauufer spricht dasselbe, wie gegen die Belgrad-Pancsova-Kikindaer Linie und noch der Umstand, dass dieselbe länger und theurer ist, als die directe über Theresiopel. Die Strecke Kalocsa, Baja, Zombor erfordert den Bau vieler Brücken und grosse Aufschüttungen und wäre dem häufigen Austreten der Donau ausgesetzt, was eine häufige und grossen Schaden verursachende Störung des Verkehrs mit sich brächte. Anderseits würden, da grosse Bahndämme errichtet werden müssten, auch viele Ortschaften und unter denselben auch Kalocsa bei einem Austreten der Donau unter Wasser gesetzt.

Der Einwand, dass der Boden auf der M. Theresiopeler Linie ein dürrer ist, kann nicht geltend gemacht werden, da dies nur zum Theile zutreffend ist. Nur im unteren Gebiete des Pester Comitates und in Halas ist Sandboden, der übrigens viel ertragreicher ist, als der beste Boden in der Nähe Berlins, wo man trotzdem den Bau von Bahnen nicht unterlassen hat. Im Gegentheil! Wo schwächerer Boden ist, dort müssen Bahnen gebaut werden, damit derselbe ameliorirt werden könne; Weizen- und Rapsboden wird ohnehin durch kein Mittel auf eine höhere Culturstufe gebracht.

Es ist begreiflich, dass die verschiedenen Gegenden Alles aufbieten, damit die neue Bahn über ihr Gebiet geführt werde und es ist auch begreiflich, dass die Interessenten ihre Agitation in die Organe der Oeffentlichkeit verlegen, aber schliesslich darf nicht vergessen werden, dass „salus rei publicae suprema lex esto", dass Privatinteressen sich nicht auf Kosten der Gesammtinteressen Geltung verschaffen dürfen, und dass Diejenigen, deren Pflicht es ist, die Gesammtinteressen zu wahren, nur diese im Auge haben dürfen.

In dem vorliegenden Falle aber werden die Gesammtinteressen am besten gewahrt, wenn die directe Linie über M. Theresiopel ausgebaut wird"".

Im Zusammenhang mit Diesem erwähnen wir, dass die Frage der Budapest-Semliner Eisenbahn auch bei der jetzt abgehaltenen Generalversammlung des Pest-Klein Kumanier Comitats zur Sprache kam und Vicegespan von Földváry nachstehenden Antrag stellte: In Anbetracht dessen, dass wir durch unsere ungünstige finanzielle Lage und klimatischen Verhältnisse angewiesen sind, nebst möglichster Entwickelung unserer Agricultur auch das Aufblühen unserer Industrie je eher fördern müssen, um mit den Culturstaaten des Westens concurriren zu können; — ferner, dass wir mit unseren Industrieartikeln im Orient einen sicheren und dankbaren Markt finden; — ferner, dass die Budapest-Semliner Eisenbahn diejenige wäre, welche zufolge ihrer Bedeutung als Welt-Verkehrslinie für Ungarn und speciell für die Industrie der Hauptstadt ein Hauptmotor zu werden berufen ist; — ferner, dass diese Bahnlinie für den grössten Theil der producirenden Gegend des Pest-Pilis-Solt-Klein Kumanier-Comitats eine wahrhaftige Lebensfrage ist; — schliesslich in Anbetracht dessen, dass in der jüngsten Zeit mehrere derartige Symptome aufgetaucht sind, welche das Fallenlassen des Ausbaues dieser Linie ahnen lassen, — beantrage ich: das Comitat möge eine motivirte Vorlage der Regierung unterbreiten und ansuchen, dass die Budapest-Semliner Eisenbahn, dem langgenährten Wunsche der Nation entsprechend, in der Richtung Budapest-Theresiopel auf Staatskosten je eher ausgebaut werde.

Dieser Antrag hat allgemeinen Beifall gefunden und wurde einstimmig angenommen. Es wurde hierzu auch noch nachträglich der Antrag: dass diese Vorlage nicht blos dem Ministerium, sondern auch dem Reichstage unterbreitet werde, angenommen".

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 8. September 1879. (Deutsche Verbandtarife. Triester Hafen. Eisencartelle. Bau-Beitragsleistung. Versicherungsverband. Materialzügebetrieb. Personalien. Personenverkehrerleichterungen. Serbische Eisenbahnen. Projecte Husiatyn. Projectirte Vicinalbahnen. Börsenwoche.)

Bei der Unmöglichkeit, die von der Preussischen Regierung gekündigten Oesterreichisch-Deutschen Verbandtarife

bis zum 1. Januar 1880 zu erstellen, ist wohl deren Prolongirung zu erwarten, um das Zustandekommen neuer Verbandtarife zu ermöglichen, da doch nicht angenommen werden kann, dass auf solche ganz verzichtet werden solle. Ein hierüber im Ungarischen „Eisenbahnblatt" erschienener Aufsatz des Inspectors Schober der Ungarischen Staatsbahnen weist ziffermässig nach, dass die in den neuen Tarif von Deutscher Seite einzureihen gewünschten Einheitssätze nicht überspannt, vielmehr für Getreide und Mahlproducte geringer sind, als die von den meisten Ungarischen Bahnen im gegenwärtigen Verbandtarif eingerechneten Sätze, ja mit Ausnahme der Oesterreichischen und der Ungarischen Staatsbahn geringer, als die Localsätze der Ungarischen Bahnen. Der Verfasser berechnet, dass im Falle für alle Transportstrecken die Deutschen Sätze angenommen würden, sich die neuen Tarife mit Ausnahme des Einen Artikels Zwetschken bezüglich aller anderen für die Binnenplätze Stettin, Berlin, Dresden etc. billiger, dagegen für die Hafenplätze Hamburg, Antwerpen, Amsterdam etc. sehr theuer gestalten. Zu demselben Resultate gelangt man, wenn die gegenwärtigen Sätze der Ungarischen Bahnen mit Ausnahme der Oesterreichischen und der Ungarischen Staatsbahn beibehalten werden, welche letzteren noch billiger als die Deutschen Sätze sind. Es sei ungerecht, dass die anderen Flachbahnen mit billigem Betrieb grössere Einheitssätze geniessen, als die grossentheils gebirgige Staats- und Kaschau-Oderberger Bahn. Kleinliche Privatinteressen müssen verstummen, wo es gilt mit den übrigen Productionsländern der Welt die Concurrenz aufzunehmen; die Ungarischen Bahnen, ausser den genannten, müssen auf die von den Deutschen Bahnen gewünschten Einheitssätze herabgehen, da sie sich sonst dem Vorwurfe der Nichtberücksichtigung der Landesinteressen aussetzen.

Zwischen der Südbahngesellschaft und den Oesterreichischen Ministerien des Handels und der Finanzen ist unterm 12. v. M. zum Zwecke des Eisenbahnverkehrs im neuen Hafen von Triest ein Vertrag abgeschlossen worden, welchen das „Centralblatt für Eisenbahnen" veröffentlicht. Nach diesem Vertrage übernimmt die Südbahn auf ihre Kosten die Herstellung aller Eisenbahngeleise sammt Wechseln u. s. w., welche behufs Verbindung des Südbahnhofes mit den Landungsplätzen der Schiffe, dann zur Verbindung der Lagerhäuser, Magazine und Hangars untereinander, sowie mit den Landungsplätzen in dem Bahnhofe auf dem Areale des neuen Hafens in Triest von der Regierung als nothwendig erkannt worden sind; ferner die Erhaltung sämmtlicher Anlagen, welche nach erfolgter Herstellung sofort in das Eigenthum des Aerars übergehen. Die Herstellungskosten werden der Südbahn rückerstattet. Die Südbahn übernimmt den gesammten Locomotivbetrieb auf dem im neuen Triester Hafen errichteten Bahngeleise und die Administration der dort aufgestellten Krahne. Bezüglich des Eisenbahnverkehrs mit der Lagerhausunternehmung ist mit derselben ein besonderes Uebereinkommen zu treffen. Die bezüglichen Vereinbarungen können von der Staatsverwaltung aus öffentlichen Rücksichten jederzeit abgeändert, beziehungsweise ergänzt werden. Sollten zwischen der Südbahnverwaltung und der Lagerhausunternehmung die in Rede stehenden Vereinbarungen nicht zu Stande kommen oder sollten sich über deren Auslegung oder Ausführung Meinungsverschiedenheiten ergeben, so behält sich das Handelsministerium das Recht vor, nach billiger Erwägung aller Verhältnisse die geeigneten Anordnungen zu treffen. Der Vertrag tritt mit 1. Jänner 1880 in Wirksamkeit.

Ueber die Zulässigkeit der Eisencartelle schreibt das genannte Blatt folgendes offenbar inspirirte Memento: „Die Regierung glaubte bisher den Consequenzen des Cartellübereinkommens, welches die Oesterreichischen Eisenwerke behufs Erzielung besserer Preise für ihre Erzeugnisse geschlossen haben, keine besondere Aufmerksamkeit widmen zu sollen, da nicht zu leugnen ist, dass das Sinken der Eisen- und Stahlfabrikate im Preise bereits so bedenkliche Dimensionen angenommen hatte, dass einzelne Werke genöthigt waren, ihre Waare selbst unter dem Erzeugungspreise abzugeben und unter solchen Umständen deren Existenz bedroht war. Insolange nun die Preise, welche die cartellirten Eisenwerke fordern, überhaupt annehmbar erscheinen, wird wohl auch weiterhin nicht daran gedacht werden können, den gegenwärtigen Zustand zu stören. Es liegen uns jedoch mit Rücksicht auf Schienen-Offertverhandlungen neuerer Zeit (Dniesterbahn, Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg etc.) Anzeichen vor, welche annehmen lassen, dass die Grenze für das Gewährenlassen der Eisenwerke nicht mehr ferne liegt, und wo daher die Regierung auf Mittel (etwa Einbeziehung der ausländischen Industrie in die Concurrenz) wird bedacht sein müssen, um das bestehende Bündniss nicht in ein von schädlichen Wirkungen für den Absatznehmer begleitetes Monopol ausarten zu lassen. Wir vermeinen mit diesen Andeutungen den Oesterreichischen Eisenwerken selbst umsomehr einen Dienst zu erweisen, als — soviel uns bekannt ist — die Offertverhandlung für die Vergebung der Schienen und Schienen-Befestigungsmittel für die Staatseisenbahn Erbersdorf-Würbenthal ziemlich nahe bevorsteht".

Die behufs Heranziehung der Interessenten zu Beitragsleistungen für diese als Localbahn herzustellende Staatsbahnlinie Erbersdorf-Würbenthal geführten langwierigen Verhandlungen sind nunmehr beendigt und ist das Resultat derselben „nicht unbefriedigend". Am hervorragendsten vom Grossgrundbesitze betheiligten sich, wie wir dem „Centralbl. f. Eisenb." entnehmen, der Deutsche Ritterorden mit 9 800 fl. und das Bisthum in Breslau mit 14 290 fl. Die Beitragsleistung des Grossgrundbesitzes, welcher sich anzuschliessen der dritte Interessent, Fürst Liechtenstein, beharrlich und auf das Entschiedenste sich geweigert hat, erreicht somit die Summe von 24 090 fl.; an diese reihen sich die Beiträge der Kleininteressenten mit einem Werthbetrage per 31 727 fl., so dass die Gesammt-Beitragsleistung auf 55 817 fl. sich beziffert und mit ungefähr 5 Procent der voraussichtlichen Baukosten angenommen werden kann. Auch der Anschluss an die Mährisch-Schlesische Centralbahn in Erbersdorf und die seinerzeitige Betriebsführung durch diese Bahn erscheint unter günstigen Bedingungen gesichert. Nachdem das von der Direction für Staats-Bahnbauten vorgelegte Project für die Stationsanlagen vom Handelsministerium genehmigt worden, ist am 2. d. M. die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in Angriff genommen worden. — Eine Beitragsleistung von 5 pCt. muss aber geradezu unbefriedigend erscheinen. Es wäre Aufgabe der Legislative, solche Beiträge obligatorisch anzuordnen, damit die Renitenz einer Persönlichkeit nicht dem Staate Lasten auflege, welche seinen Latifundien zu Gute kommen.

In Pest fand am 1. September c. eine Berathung der betheiligten Bahnen über die Constituirung des Verbandes zur gegenseitigen Eisenbahnversicherung statt. Als Princip wurde ausgesprochen, dass auch jenen Bahnen, die (wie zum Beispiel die Arad-Temesvarer Bahn und die Donau-Draubahn) von anderen Bahnen verwaltet werden, das Recht zusteht, sich selbstständig in der Verwaltung der Eisenbahnassecuranz vertreten lassen zu können. Nach den Statuten besteht die geschäftsführende Direction aus einer der theilnehmenden Bahnen als Vorsitzenden und aus zwei anderen Bahnen als Mitgliedern, ferner aus einer vierten Bahn als Ersatzmitglied. Die Reihenfolge der in die Verwaltung eintretenden Bahnen erfolgte mittelst Verloosung und ergab folgendes Resultat: 1. Die Arad-Temesvarer Bahn, 2. die Ungarische Westbahn, 3. die Alföldbahn, 4. die Siebenbürger Bahn, 5. die Theissbahn, 6. die Ungarische Nordostbahn, 7. die Donau-Draubahn, 8. die Raab-Ebenfurter Bahn, 9. die Kaschau-Oderberger Bahn, 10. die Ungarisch-Galizische Bahn, 11. die Ungarischen Staatsbahnen. Als Vorsitzende wurden die Ungarischen Staatsbahnen gewählt. Von den Mitgliedern der geschäftsführenden Verwaltung tritt jährlich eine in der Reihenfolge des Eintrittes aus, worauf das Ersatzmitglied als ordentliches Mitglied und die in der Reihenfolge nächstfolgende Bahn als Ersatzmitglied eintritt. — Mittlerweile ist über Ersuchen des Ungarischen Communicationsministers den subventionirten gemeinsamen Bahnverwaltungen vom Oesterreichischen Handelsministerium gestattet worden, mit ihren Oesterreichischen Linien diesem Ungarischen Versicherungsverbande beizutreten. Das Extrablatt meldet, dass ein solcher Verband auch von den Oesterreichischen Bahnen projectirt wird und dass sich die Oesterreichische Nordwestbahn mit der Ausarbeitung eines Entwurfes hierfür befasst.

Von der K. K. Statthalterei wurde die Bewilligung zum provisorischen Locomotivbetriebe für Materialzüge im Bereiche der Wiener Vorstadtgemeinde Semmering der Eisenbahn Wien-Aspang unter der persönlichen Verantwortung des für die Ueberwachung und sichere Durchführung des provisorischen Betriebes Bestellten und unter der Bedingung ertheilt, dass die Maximalgeschwindigkeit von 8 km pro Stunde nicht überschritten werden darf und der Verkehr lediglich auf die Tageszeit, also von Morgens bis zur Abenddämmerung, zu beschränken ist. Die in Verkehr gesetzten Dienstmaschinen und die zugehörigen Dampfkessel müssen geprüft sein, dürfen nur von geprüften Führern gehandhabt werden und dürfen mit Bezug auf ein zu passirendes Holzprovisorium kein grösseres Gewicht als 10 t bei 1,2 m Radstand besitzen. Ausserdem wurde noch eine ganze Reihe von Vorsichtsmassregeln angeordnet.

Der verstorbene technische Director der Theissbahn, Kruntorad, war ein tüchtiger Techniker und hat schon am Bau der Theissbahn den thätigsten Antheil genommen, insbesondere war er ein genauer Kenner der hydrographischen Verhältnisse der Theiss. Jedesmal, wenn Wassergefahr drohte, fand man diesen unermüdlichen Fachmann auf der Strecke, wo er das Element mit allen technischen Hülfsmitteln bekämpfte. Von seinen Beamten war er allgemein geschätzt und geliebt.

Der Personenverkekr in der Strecke Prag-(Smichow-) Hostiwitz weist eine so minimale Frequenz nach, dass die gänzliche Auflassung der Personenbeförderung kaum zu irgend-

welchen gegründeten Beschwerden den Anlass geben würde. Nachdem jedoch einer derartigen Massregel die Bestimmungen des Gesetzes vom 3. Juni 1868 entgegenstehen, so hat sich das K. K. Handelsministerium über Ersuchen der Verwaltung der Buschtêbrader Bahn veranlasst gesehen, wenigstens alle thunlichen Erleichterungen im Personenverkehr zuzugestehen. Hiernach darf der Verkehr auf die dritte Wagenclasse beschränkt und kann mit Rücksicht auf die äusserst geringe Frequenz hierfür nur Ein Wagen in Verwendung genommen und dieser Wagen ausserdem noch für andere Zwecke ausgenützt werden, indem die Beistellung von zwei Coupées, wovon eines für Nichtraucher bestimmt ist, als hinlänglich erscheint. Ferner erfolgt die Verlegung der Personen- und Gepäckabfertigung zu Smichow in das dortige Frachtenmagazin.

Nach der „Pol. Corr." soll Fürst Milan den Abschluss der Eisenbahnconvention zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien auf Grundlage des in Wien vereinbarten Entwurfes genehmigt haben. Sobald von Seite Oesterreich-Ungarns die Einladung zu den betreffenden definitiven Verhandlungen eintrifft, werden die Serbischen Bevollmächtigten ernannt werden. Gleichzeitig verlautet, dass der Abschluss des Vertrages zwischen der Serbischen Regierung und der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft über den Bau der Serbischen Eisenbahnlinie nach der Rückkehr der Commission der Staatsbahn von der Bereisung der Eisenbahntrace in den neuen Serbischen Gebieten erfolgen werde. Die Delegirten der Staatsbahn sollen hierüber vom Fürsten Milan Zusicherungen erhalten haben. Der abzuschliessende Vertrag würde, insolange er nicht von der Skupschtina genehmigt ist, einen provisorischen Character haben.

Die Karl-Ludwigbahn hat für die Strecke Tarnopol-Husiatyn bereits im Vorjahre ein generelles Project der Regierung vorgelegt und in den letzten Monaten vervollständigende Tracirungsarbeiten vornehmen lassen. Die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn hat desgleichen Alternativprojecte für die Linien Halicz-Husiatyn und Stry-Husiatyn eingereicht und bereits vor längerer Zeit die abverlangten Ausweise über Rentabilität und Capitalsbeschaffung erstattet, ohne dass seither die Regierung irgend etwas verlauten liess.

Eine in B.-Dioszeg stattgehabte Conferenz von Interessenten wählte ein Executivcomité mit dem Auftrage, mit den benachbarten Bahnen (Alföldbahn, Ungarische Nordostbahn und Ungarische Staatsbahnen) behufs Baues der 7½ Meilen langen Bahn von Er-Mihalyfalva bis Grosswardein zu verhandeln, event. den Ausbau durch eine selbstständige Actiengesellschaft anzustreben. — Das Municipium der Stadt Debreczin beschäftigte sich jüngst mit dem Projecte einer von Miskolcz nach Arad zu führenden Eisenbahn. Die Debrecziner Handelskammer hatte sich gegen dieses Project erklärt und die Verwirklichung eines Planes empfohlen, welcher die kürzeste, directeste Verbindung Debreczins mit Miskolcz und Grosswardein zum Gegenstande hatte. Der Magistrat und der Bürgermeister sprachen sich in gleichem Sinne aus, und es wurden der Bürgermeister und der städtische Fiscal in die Conferenz nach Miskolcz delegirt, um in derselben die Erklärung abzugeben, dass Debreczin die Agitation im Interesse der directen Verbindung Miskolcz-Debreczin-Grosswardein sofort beginnen und dahin streben werde, dass diese wichtige Linie ehestens zu Stande komme. In der in Miskolcz abgehaltenen Conferenz ist denn auch in Folge der zu Tage getretenen Divergenz eine Einigung nicht erzielt worden. Dieselbe ging erfolglos auseinander.

Trotz der vorwöchentlichen Mindereinnahmen war die Börsentendenz nicht ungünstig, der Geldüberfluss wendet sich den vernachlässigten Effecten zu, anderseits war für Staats- und Karl-Ludwigbahn doch eine bessere Stimmung. Auffallend ist die Courssteigerung der I. Ungar.-Galizischen Eisenbahn von 102,50 auf 105, welche den Bemühungen für den Ausbau der Linie Zagorz-Grybow beigemessen wird. Zu Ende der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2200,—	2200,—	Nordbahn . . .	104,50	104,50
Franz-Josefbahn .	143,50	144,75	Franz-Josefbahn .	94,30	95,50
Karl-Ludwigbahn	231,75	233,50	Rudolfbahn . . .	85,—	85,50
Oest. Nordwestb. .	124,—	125,—	Kaschau-Oderb. B.	78,75	79,—
Staatsbahn . . .	271,—	272,50	Salzkammergutb. .	101,40	100,50
Südbahn	87,—	85,75	3 pCt. Südbahn .	121,25	121,75
Theissbahn . . .	211,—	209,50	Theissbahn . . .	97,—	96,25

Der Güterverkehr Berlins. Das Statistische Bureau der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn schreibt uns: In No. 69 de 1879 der Vereinszeitung finden wir S. 929 in der vergleichenden Uebersicht des Güterverkehrs zwischen Berlin und Wien folgende differirende Angabe: „Die Anzahl der in Berlin angekommenen etc. Tonnen ergiebt, wenn addirt, nicht 5 592 041, sondern 5 590 709". Die Differenz erhält dadurch Aufklärung, dass die auf der Militärbahn angekommenen etc. Güter im Betrage von 1 031 t zwar in der Endsumme, nicht aber unter den dieselbe ergebenden Positionen enthalten ist. Ferner muss es daselbst unter No. 12 Berlin-Dresden heissen „214 403" und nicht „214 103".

Feststellung der Tarife für Pferdebahnen in Preussen. Der § 76 der Reichs-Gewerbeordnung vom 26. Juni 1869 lautet wörtlich: „Die Orts-Polizeibehörde ist in Uebereinstimmung mit der Gemeindebehörde befugt, für Lohnbediente und andere Personen, welche auf öffentlichen Strassen und Plätzen oder in Wirthshäusern ihre Dienste anbieten, sowie für die Benutzung von Wagen, Pferden, Sänften, Gondeln und andern Transportmitteln, welche öffentlich zum Gebrauch aufgestellt sind, Taxen aufzustellen". Auf Grund dieses Paragraphen macht der Magistrat zu Berlin das Recht geltend, bei Feststellung der Tarife für die Pferdebahnen mitzuwirken. Dieses Recht bestreitet aber das Polizeipräsidium dem Magistrat, weil, wie dasselbe ausführt, der § 76 der Reichs-Gewerbeordnung auf Pferdebahnen keine Anwendung finden könne, da derselbe fast wörtlich aus dem § 92 der Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845 übernommen sei, bis zum Jahre 1845 Pferdebahnen aber noch nicht bestanden hätten; es könne daher der § 92 der Gewerbeordnung von 1845 auf Pferdebahnen keine Geltung haben (?!), und wenn dies zugegeben werden müsse, so sei nicht anzunehmen, dass die gesetzgebenden Factoren, als sie diesen § 92 fast unverändert in die Reichs-Gewerbeordnung übernahmen, die Ausdehnung der betr. Bestimmung auch auf Pferdebahnen beabsichtigt hätten.

A. v. St. **Eisen- oder Stahlschienen.** Ich berichtete Ihnen jüngst, dass sich in den Vereinigten Staaten neuerdings eine Reaction zu Gunsten von Eisenschienen geltend gemacht habe, eine Reaction, welche Dank mehrerer Amerikanischen Bestellungen bereits im Eisengeschäft von Süd-Wales vortheilhaft empfunden wurde. Als weitere Bestätigung dafür, dass das Eisen zu Schienenzwecken in letzter Zeit ungebührlich vernachlässigt wurde, führt ein Correspondent der „Times" an, dass auf der Linie der Englischen Great Western Eisenbahn zwischen Swinton und Bristol und zwischen Chepstown und Swansea schon seit dem Jahre 1846 eine grosse Zahl von Eisenschienen liegen, die noch heutigen Tags benutzt werden; diese Schienen, welche in Süd-Wales fabricirt wurden, übertreffen, was ihre Dauerhaftigkeit und Widerstandsfähigkeit anlangt, also alle bisher producirten Bessemer Stahlschienen. Eine wichtige Ursache für die Vernachlässigung der Eisenschienen bestehe darin, dass die Eisenfabrikanten in Wales unter dem Druck der wichtigen Erfindung des Sir H. Bessemer in den letzten Jahren nicht mehr die frühere Energie und Sorgfalt an den Tag gelegt haben. Folge hiervon sei gewesen, dass ein weniger gutes Eisen producirt wurde, welches sehr berechtigtermassen bei der Concurrenz mit dem Bessemerstahl unterlag. Indessen zweifeln viele Fachleute in England nicht daran, dass, wenn die Eisengewinnung nach annähernd so wissenschaftlichen Grundsätzen betrieben würde wie die Stahlgewinnung, die erstere die Stellung wieder erlangen würde, welche sie in den letzten 5 bis 6 Jahren verloren hat.

Telegraphen in den Niederlanden. Die Niederländischen Reichs-Telegraphenlinien haben seit 1852 bis Ende 1878 an Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten zusammen einen Aufwand von 18 116 529 fl. verursacht.

Die Gesammteinnahmen seit 1852 bis Ende 1878 betrugen 12 386 324 fl.

Am 1. Januar 1879 betrug die ganze Länge der Reichs-Telegraphenlinien 3 643,6 km und diejenige der Drähte 13 358,6 km. In 1878 nahmen die Linien um 124,6 km und die Leitungen um 476 km zu.

Von den 3 643,6 km Reichs-Telegraphenlinien führten am 1. Januar 1879 2 034,3 km längs der Eisenbahnen.

Am 1. Januar 1879 waren auf Niederländischem Gebiete in Wirksamkeit 175 Reichs-Telegraphenbureaus mit 13 Hilfsbureaus und 181 Telegraphenbureaus von besonderen Unternehmungen.

Die Länge der im Niederländischen Telegraphennetze vorhandenen unterirdischen Linien betrug 63 024,4 m und diejenige der unterseeischen Linien 116 455 m.

Der Verkehr auf den Reichslinien beziffert sich in 1878 auf 2 413 338 Depeschen. Die Einnahmen betrugen 814 126 fl., gegen 791 794 fl. in 1877.

Durch die Eisenbahntelegraphen wurden Depeschen befördert: Niederländische Staatsbahn 94 121, Holländische Eisenbahn 50 829, Niederländische Rheinbahn 43 211, Niederländische Centralbahn 7 999, Nord-Brabantisch-Deutsche Eisenbahn 6 388, Grosse Belgische Centralbahn (Linien zwischen Aachen und Maastricht und von Moerdyk über Roosendaal nach Breda) 11 275, Eisenbahn von Gent nach Neuzen 1 766, Eisenbahn von Mechelen nach Neuzen 719 Stück.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Ausloosungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Bei der am 1. September 1879 auf Grund des mit hohem K. K. Handelsministerialerlass vom 14. Jänner 1871 Zahl 514/126 genehmigten Tilgungsplanes, in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen VI. Verloosung der Prioritäts-Obligationen I. Emission, wurden folgende 337 Nummern gezogen:

1447 3182 3655 5314 5457 5545 6653 6808 7039 7608 9328 9837 10100 10814 12030 12122 13714 13789 14404 15262 15359 16716 17370 18128 18202 19114 19590 19643 20045 22366 23594 23919 24841 26154 26393 26709 27316 29133 30070 30151 30422 32018 34902 36052 37546 37708 37714 37723 37835 37924 39652 40078 41010 41474 41769 41903 43132 44859 45973 46754 46808 46849 46883 49929 50688 51346 51848 53231 54004 54229 54336 55221 55737 56168 56812 56826 56963 57383 57723 58710 59116 59398 60061 60812 60890 61891 62054 62195 63030 63481 63673 63701 65268 66136 66357 66461 67077 67283 67575 68485 69672 70270 71264 72283 73300 73427 74229 74485 74573 74600 74969 75374 75879 79623 79729 80658 81585 82009 83474 84401 85180 85291 85656 88013 88219 88597 89093 90655 90730 91122 91491 92712 92756 93271 96279 96777 97509 97632 97991 98491 99459 99884 100785 101267 102035 102056 102437 102532 102840 103336 103486 103880 105148 105319 105915 106100 107068 109184 109637 109726 110087 111387 111530 111545 112666 113852 114973 115512 116490 116537 116577 117585 117846 118086 118587 118852 118921 119100 119109 119120 119221 120481 121163 122574 122699 123184 125133 125344 125406 126463 127327 128431 128772 129108 130451 130741 131125 131462 132090 132148 132154 132226 133905 135154 135393 135469 136187 136346 137019 137031 138272 139052 141203 141286 141898 142622 143369 143746 144592 144651 145283 146239 146352 146858 147074 147865 148433 149455 150053 151085 151122 151151 151726 152019 152132 153287 154633 156345 156625 157224 158745 159952 160361 161468 162899 163317 163714 163864 166122 166956 167069 168637 168678 168814 169384 169394 170941 171483 172513 173186 174056 174338 174665 175216 175476 178272 179103 179189 179575 179775 180189 180901 180959 181016 181548 182603 185841 185910 186020 187107 187166 187281 187774 188722 189346 189526 190266 190291 191200 192041 192329 194130 194254 194472 195013 195149 195418 195707 196344 196998 197157 198201 198628 199794 200373 201330 202094 202111 203837 205187 205690 206223 206962 207122 207490 208213 208501 209812 210222 210458 211070 211708 212278 212589 213252 213470 213582 213735 213908 214809 216258 216618 216832 219423 219998 220426 220816.

Von den früheren Ziehungen sind noch unbehoben:

Ziehung 1874: 39278 46136 54449 57990 83141 101338 104179 158492 172748 183802 193507 196421.

Ziehung 1875: 26605 32719 33059 37635 40076 52381 53756 55053 58673 59688 60028 70668 75321 80161 95018 110244 114445 126371 130216 136960 142019 142447 143675 151895 164285 168238 168644 176863 181825 185599 188876 193502 193505 200267 210407.

Ziehung 1876: 2510 2752 5349 6256 9008 20873 21816 22639 23384 29493 32463 41292 45383 46010 47751 47773 50331 66081 66598 71915 74328 80646 81998 91853 99411 101030 103507 103522 104111 108279 125285 126094 127518 130210 136411 152996 163587 169738 170280 173710 177270 182235 205941 210625 217194.

Ziehung 1877: 4402 5515 11463 17173 22526 23483 26370 26525 26785 27506 29718 34882 36863 40169 43723 49442 50591 52049 52989 53761 58919 66602 72945 75602 81570 96261 97524 99283 99511 100126 104044 106881 108440 127772 129759 130705 131357 139552 144586 145256 148136 155171 160529 161885 162510 164290 170927 177450 177742 179802 183048 183887 186701 195028 198497 205042 206728 209336 213098 213788 217022 217806.

Ziehung 1878: 209 2123 4457 5116 5522 7990 17518 22476 22914 25303 26596 29574 30193 31568 31996 32035 37334 37371 38681 40904 41341 45459 47342 49555 52335 54397 58000 68864 76312 77956 81378 83826 93297 98052 101394 105341 107668 108714 109247 112609 115027 118342 121442 129323 131249 133807 134345 140705 153359 163629 166783 168636 170586 172890 176688 178572 179647 181993 186630 187944 192145 202692 208090 212021 213537 217902 220763.

Die am 1. September 1879 gezogenen Obligationen, deren Verzinsung mit Ende Februar 1880 aufhört, werden vom 1. März 1880 an, sowie alle von den früheren Ziehungen noch unbehoben aushaftenden Obligationen, wenn sie mit allen dazu gehörigen Coupons präsentirt werden, bei der Central-Cassa der Gesellschaft in Wien zum Nominalwerthe effectiv in Silber eingelöst.

Auf hiesigem Platze übernehmen im Auftrage der Oesterreichischen Nordwestbahn
Die Direction der Disconto-Gesellschaft,
Herr S. Bleichröder und
Die Deutsche Bank,
diese Obligationen spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Cours, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen den genannten Zahlstellen periodisch bekannt gegeben wird.

Für fehlende Coupons wird der entsprechende Einlösungsbetrag in Abzug gebracht. Berlin, im September 1879. (1101)

2. Tarifwesen.

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Der Frachtsatz von 1,48 *M.* pro 100 kg für Salztransporte von Stassfurt nach Oderberg trans. kommt vom 20. d. M. ab nicht nur für dergleichen Sendungen nach Petrowitz, sondern für alle Oderberg transitirenden Salztransporte zur Anwendung. Magdeburg, den 9. September 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1103)

3. Submissionen.

Thüringische Eisenbahn. Die vorhandenen Abfälle an Eisen und anderen Metallen und zwar:

A. In der Werkstatt zu Erfurt.

10 000 kg alte Laschen,
40 000 „ Schmelzeisen,
20 000 „ Drehspähne,
15 000 „ alte Bleche und Rohrenden,
2 500 „ Federstahlbruch,
10 000 „ alte Reifen und Tiegelgussstahl,
10 000 „ alte eiserne Siederohre,
800 „ alte messingene Siederohre,
3 000 „ altes Feuerbuchsenkupfer,
750 „ alte rothmetallne Maschinentheile,
150 „ alte messingene Maschinentheile,
1 250 „ in Batzen geschmolzene Rothmetallspähne,
1 000 „ alte Gummiringe,
2 200 „ alte Zink-Elemente,
500 „ Kupferniederschlag,
8 000 „ alte diverse gusseiserne Gewichte.

B. In der Werkstatt zu Gotha.

15 000 kg Schmelzeisen,
40 000 „ Drehspähne,
2 500 „ alte Bleche und Rohrenden,
2 500 „ Federstahlbruch,
10 000 „ alte Reifen aus Puddel- und Bessemerstahl,
20 000 „ alte schmiedeeiserne Roststäbe,
10 000 „ alte Schienenstücke aus Bessemerstahl

sollen im Submissionswege verkauft werden.

Wir haben zu diesem Behufe einen Verkaufstermin auf
den 18. September cr., Vormittag 11½ Uhr
angesetzt und ersuchen Kauflustige bis dahin ihre Gebote versiegelt und äusserlich mit der Bezeichnung:
„Offerte auf Werkstatts-Metallabfälle"
versehen, portofrei an uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Central-Materialien-Controlle hier eingesehen resp. von derselben gegen Erstattung von 50 ₰ Copialien bezogen werden. Erfurt, den 3. September 1879. Die Direction. (1082)

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Die erforderlichen Arbeiten zur Aufführung der Pfeiler der zu erbauenden Brücke über den Main bei Niederrad sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind im Ganzen veranschlagt wie folgt:

Erdarbeiten	11 209,25 *M.*
Zimmerarbeiten	46 151,50 „
Schmied-u. Schlosserarbeiten	1 851,00 „
Maurerarbeiten	99 881,80 „
Steinhauerarbeiten	85 603,00 „
Allgemeine Kosten, Wasserhalten etc.	25 000,00 „
zus.	269 696,55 *M.*

Der betreffende Kostenanschlag ist nebst den Plänen und Bedingnissheften auf dem Bureau des Sectionsingenieurs Rumbler zu Sachsenhausen zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 2. October l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten für die Herstellung einer Brücke über den Main bei Niederrad". Mainz, den 6. September 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (1096)

Hessische Ludwigsbahn. Erbach-Eberbach. Vergebung von Bauarbeiten. Die Ausführung des 3 100 m langen Tunnels unter dem Krähberg nebst der Herstellung des Bahnkörpers der beiden anstossenden Strecken von 495 m und bezw. von 1 191 m Länge, bei welchen 208 000 cbm zu lösen und zu fördern sind, soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne, Bedingnisshefte etc. sind auf dem Büreau des Bezirksingenieurs Weiss zu Michelstadt zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt. Die Submissionen sind längstens bis zum 2. October l. J. Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate zu Mainz abzugeben. Auf dem Umschlag ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten auf der Strecke von Erbach nach Eberbach". Mainz, den 1. September 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (1094)

4. Stellen-Vacanzen.

Rheinische Eisenbahn. Der als Chef der Wagen-Verwaltung unseres Unternehmens fungirende Ober - Maschinenmeister tritt mit dem 1. Januar 1880 in den Ruhestand. Die hierdurch vacant werdende Stelle soll von dem genannten Zeitpunkte ab anderweit besetzt werden. Mit der Stelle ist ein anfängliches Gehalt von 4 500 *M.* nebst freier Wohnung und 600 *M.* Reisekosten-Entschädigung verbunden. Qualificirte Bewerber wollen sich bis zum 1. October cr. bei der unterzeichneten Direction unter Vorlage der ihre theoretische und practische Befähigung für die ausgeschriebene Stelle darthuenden Zeugnisse melden. Cöln, den 8. September 1879. Die Direction. (1100)

Privat-Anzeigen.

Schriften über Bahn-Betrieb.

Wir machen weitere Fachkreise mit folgenden bei uns erschienenen Publicationen über Bahnbetrieb aufmerksam:

Ueber eine akademische Vorbildung zum höheren Eisenbahn-Verwaltungsdienste. Von **Dr. Gust. Cohn**, Professor in Zürich. 8°. geh. Preis 80 Pf.

Strassenbahnen. **Einiges über die Concession und Gesetzgebung.** Von **H. Stüssi**, Staatsschreiber. 8°. geh. Preis 3 Mark.

Betrieb der Schweizerischen Eisenbahnen **unter Leitung des Bundes.** Von **Olivier Zschokke.** Mit 14 statistischen Tabellen. 8°. geh. Preis 2 Mark.

Elektrische Signalscheiben für Eisenbahnen. **Beschreibung nebst Instruction für Aufstellung und Behandlung derselben** von **Dr. M. Hipp.** Mit 37 Abbild. im Texte u. 1 lithogr. Tafel. 8°. broch. Pr. 1½ Mk.

Die elektrischen Uhren. **Mit besonderer Rücksicht auf die von Hipp construirten Regulatoren und Zeigerwerke.** Von **Dr. H. Schneebeli**, Professor an der Akademie Neuchâtel. Mit 25 Figuren im Text und 2 lithogr. Tafeln. gr. 8°. broch. Preis 3 Mk.

Hülfstabellen für Multiplication und Division **bei den Rechnungen des Verkehrslebens, nebst Anwendungs-Erläuterung.** Von **C. Bronner**, Tarifbeamter der Schweizer. Centralbahn. 8°. Carton. Preis 1 Mk.

Verlag von ***ORELL FÜSSLI & Co.***, Technische Buchhandlung in **Zürich.**

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke**, **Eisenbahn-Oberbau-** und **Hochbau-Eisenbestandtheile**, **mechanische Ausrüstungen**, **Rohguss** und **Maschinenarbeiten**, **Walzenstühle** und **Mühlenbestandtheile.**

Root's

nicht explodirende

Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität

Walther & Co. in **Kalk a. Rhein.**

Keine Explosions-Gefahr.

Kohlen-Ersparniss.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich**, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,

Halle a/S. und Mariaschein in Böhmen.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen

zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten

ihrer Elastizität und Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Herzogliche technische Hochschule

zu Braunschweig.

Programme für das nächste Studienjahr sind gratis von der Kanzlei zu beziehen.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania“

Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Höhere Handelsschule zu Stuttgart.

Mitte October und Mitte April beginnen die neuen Curse. Die Reifezeugnisse geben die Berechtigung zum **einjährigen Dienste** im Deutschen Reichsheere. Prospecte und nähere Auskunft durch den Unterzeichneten. (H 71099)

Röhrich, Director.

Interessanteste Wochenschrift!!!

Deutsche Montags-Blatt

Chef-Redacteur: Arthur Levysohn.
Verleger: Rudolf Mosse.
Berlin.

Motto: Von dem Guten das Beste.
Von dem Neuen das Neueste.

Das „Deutsche Montags-Blatt“ erscheint Montag Morgen, auch ausserhalb Berlins am Montag.

Das „Deutsche Montags-Blatt“ giebt durch seinen vielseitigen Inhalt nach allen Seiten hin reichste Anregung.

Das „Deutsche Montags-Blatt“ enthält in jeder Nummer eine politische Wochenschau des Chef-Redacteurs Dr. Arthur Levysohn — Uebersicht über den europäischen Geldmarkt von Dr. Ebeling — Ungereimte Chronik von Ernst Dohm — Dramaturgische Glossen von Fritz Mauthner und viele andere bemerkenswerthe Separat-Artikel aus der Feder der ersten Schriftsteller.

Das „Deutsche Montags-Blatt“ ist ein Familienblatt für die Klasse der geistig Vornehmen und der Aristokratie der Bildung.

Das „Deutsche Montags-Blatt“ ist durch die Mannigfaltigkeit seines Inhalts, welchen es an dem sonst zeitungslosen Montag darbietet, zu einem Spiegel des Lebens und Strebens unserer Tage geworden.

Das „Deutsche Montags-Blatt“ ist und bleibt die originellste literarisch-politische Wochenschrift, welche im Deutschen Reiche erscheint.

Das „Deutsche Montags-Blatt“ kostet pro Quartal nur **2 Mark 50 Pf.** und nehmen alle Postanstalten und Buchhandlungen Bestellungen hierauf entgegen.

Das „Deutsche Montags-Blatt“ ist eingetragen in der Post-Zeitungs-Preisliste pro 1879 unter No. 1163.

Beilage zu No. 71. **Berlin**, am **15.** September **1879.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro August 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.

1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.

2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.

3) Süddeutsche Bahnen††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.

1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.

2) innerhalb Ungarns.

3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.

2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Böhmische Westbahn. | Erzherzog Albrechtbahn. | Kaiser Ferdinands Nordbahn. | Kaschau-Oderberger Bahn.

I.

Hannoversche Staatsbahn. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 15. August c. (Preis 0,25 *M.*)

Main-Weser Bahn. Tarif v. 1/7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.)

Nachtrag VI zum Hefte I, ausgegeben am 20/8. 79, enthält: Aenderungen zum Betriebsreglement.

Nachtrag VIII zum Hefte II, gültig v. 1/9. 79 ab, enthält:
a) Aenderungen zum Betriebsreglement.
b) Aenderungen und Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speciellen Tarifvorschriften.
c) Berichtigungen.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Bahn.
Local-Gütertarif. Nachtrag 5, sofort gültig, enthält Abänderungen zu § 48 des Betriebsreglements. (M. F. F. B.)

Saal-Eisenbahn. Nachtrag IV, sofort gültig, zum Tarife vom 1/11. 77 für den Local-Verkehr. Enthaltend: I. Zusatzbestimmungen zu § 48 und 50 des Betriebs-Reglements. II. Aenderung des Tarifs für Neben-Gebühren.

Thüringische Eisenbahn. Nachtrag VIII zum Tarif v. 1/11 77 (Heft I) gültig v. 6/8. c. ab, enthaltend:
1. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Plaue, Elgersburg und Ilmenau, sowie theilweise ermässigte Entfernungen für Arnstadt und ermässigte Frachtsätze zwischen Arnstadt und Dietendorf;
2. Berichtigung eines Druckfehlers.

Nachtrag IX zum Tarif v. 1/11. 77 (Heft I) gültig v. 1/9. c. ab, enthaltend anderweite Gebühren für die Ueberführung von Gütern zwischen den Bahnhöfen der in Leipzig einmündenden Bahnen.

Nachtrag X zum Tarif v. 1/11. 77 (Heft I) ausgegeben im August 79, gültig sofort, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements und des Tarifs für die Nebengebühren.

Nachtrag XXXIV zum Tarif für die Beförderung von Fahrzeugen, Thieren und sonstigen Transportgegenständen auf der Thüringischen Eisenbahn und deren Zweigbahnen v. 1/3. 70, gültig v. 6/8. und bezüglich der im Verkehr mit Arnstadt eintretenden Erhöhungen der bereits bestehenden Tarifsätze v. 1/10. c. ab, enthaltend Entfernungen für die Stationen Plaue, Elgersburg und Ilmenau, Frachtsätze für Vieh in einzelnen Stücken, sowie anderweite Frachtsätze für Einzelvieh und neue Entfernungen für den Verkehr der Station Arnstadt.

Nachtrag XXXV zu dem eben benannten Tarife gültig v. 1/9. c. ab, enthält anderweite Gebühren für die Ueberführung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren zwischen den Bahnhöfen der in Leipzig einmündenden Bahnen.

Nachtrag XXXVI zu dem vorbenannten Tarife, gültig vom 1/10. ab, enthält Abänderung des § 44 des Betriebsreglements.

Württembergische Eisenbahn. a. Nachtrag IX. zum Kilometerzeiger für die K. Württ. Staatseisenbahn vom Juni 74. Enthaltend:

I. die Stationen der Gäubahn:
Stuttgart, Hasenberg Haltestelle, Vaihingen a|F., Böblingen, Ehningen bei Böblingen, Gärtringen, Nufringen Haltestelle, Herrenberg, Nebringen, Bondorf, Ergenzingen, Eutingen, Hochdorf, Altheim, Schopfloch, Dornstetten und Freudenstadt.

II. Theilweise anderweitige Entfernungen für die Stationen:
Birkenfeld, Brötzingen, Calmbach, Calw, Hirsau, Höfen, Liebenzell, Neuenburg, Rothenbach, Unterreichenbach, Weissenstein und Wildbad. Veröffentlicht im August 1879.

b. Nachtrag IV. zu dem ab 1|1. 78 giltigen Tarif für den Local-Güterverkehr der K. Württ. Staatseisenbahnen, sowie für den directen Güterverkehr mit Stationen der Kirchheimer und Ermsthalbahn; giltig v. 1/9. 79.
Enthaltend:
Ergänzungen des Kohlentarifs ab den Uebergangsstationen.

II.

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Heft VIb II. Abtheilung des Verbandstarifs, gültig v. 1/8. 79 enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahn andererseits; derselbe hebt auf und ersetzt die Frachtsätze für obigen Verkehr des Belgisch-Badisch-Württembergischen Gütertarifs v. 15|9. 69. (0,50 *M.*) (Badische Staatsb.)

Berlin-Anhaltisch-Sächsischer Verkehr.
Provisorischer Tarif v. 1/8. 79 für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren zwischen Berlin, Station der Berlin-Anhaltischen Bahn

einerseits und den Stationen Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.), Dresden-Altstadt und Grossenhain der Sächsischen Staatsbahn andererseits.

An Stelle der im Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Anhaltischen und der Leipzig-Dresdener Bahn v. 1/5. 74 nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Bestimmungen und Transportpreise zwischen Berlin und Dresden resp. Grossenhain. (Sächs. Staatsb.)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.

Nach der Bekanntmachung v. 24/7. 79 ermässigen sich v. 1|8. 79 n. St. ab die Tarifsätze der provisorischen Ausnahmetarife um 14,8 pCt. bis auf Weiteres. (Ostbahn.)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Nachtrag No. 6 v. 15/8. 79 zum Tarife v. 1/3. 78 enthaltend: 1. Berichtigungen, 2. Bestimmung wegen Aufhebung von Tarifsätzen, 3. Tarifsätze für den Verkehr mit Hannover (H. A.), 4. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und den Stationen Berlin und Spandau der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie den Stationen Berlin, Brandenburg, Genthin, Güsten etc. der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn andererseits, 5. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Wulfsen und Wissingen. (Magdeburg-Halberstadt.)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr v. 1/2. 79.

Vom 1|8. 79 ab findet directe Abfertigung von Brennholzsendungen nicht mehr statt und treten die bezüglichen Frachtsätze des Ausnahmetarifs B. der Tarifsätze I, II und III hinsichtlich des Artikels Brennholz mit dem gedachten Tage ausser Geltung. Für die Artikel Eisenbahnschwellen und Grubenholz bleiben die betreffenden Frachtsätze nach wie vor in Gültigkeit. (Oberschlesische E.)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Tarifheft IV. v. 1|8. 79. Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Holz, roh und bearbeitet, sowie Eisenbahnschwellen und Grubenholz bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn, der Galizischen Carl-Ludwigbahn, der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, der Dniester und der Tarnow-Leluchower Staatseisenbahn, der Erzherzog Albrechtbahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Oesterreichische Linien) einerseits und Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes andererseits enthaltend. Hierdurch werden aufgehoben der Norddeutsch-Galizisch-Rumänische Verbandstarif v. 1|10. 75, der Specialtarif für den Transport von Holz des Mitteldeutsch-Galizisch-Rumänischen Verbandes v. 1|8. 75 nebst Nachträgen, soweit dieselben Frachtsätze für die Beförderung von Holzsendungen in Mengen von 10 000 kg pro Wagen nach den im vorstehenden Tarife genannten Deutschen Stationen enthalten; ferner die im Tarifheft III für den Galizisch-Deutschen Holzverkehr v. 1|2. 79 für die Cöln-Mindener Stationen Au, Eitorf, Hennef, Herchen und Schladern enthaltenen Sätze. (Thür. E.)

Hamburg - Lübeck - Bayerischer Eisenbahnverband. Nachtrag 6 v. 1|8. 79 zum Tarife v. 1|10. 78 enthält:

I. Berichtigung der Tariftabellen für die regelmässigen Tarifclassen;
II. Abänderung der im Tarifnachtrag 3 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze;
III. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn einerseits und den Bodenseeuferplätzen sowie Kellmünz andererseits;
IV. Ausnahmetarifsätze für den Verkehr zwischen Altona, Ottensen, Flensburg und Kiel einerseits und den Bodenseeuferplätzen andererseits;
V. Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr zwischen Altona und Ottensen einerseits und den im Tarifnachtrag 3 genannten Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits;
VI. Aufnahme der Königlich Bayerischen Stationen Freising und Lauf a. d. P. in den Verband. Preis 0,10 *M.*

Nachtrag 7 v. 25|8. 79 zum Tarife v. 1|10. 78 enthält:

I. Tarifsätze für den Verkehr mit Reichenhall;
II. Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz im Verkehre mit Romanshorn und Rorschach;
III. Druckfehlerberichtigung. Preis 0,05 *M.* (Berlin-Hamb. B.)

Hannover-Rheinischer Verband. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets v. 1|8. cr. (Preis 0,75 *M.*) (Hannover.)

Hanseatisch-Pommerscher Verband via Wittenberge-Berlin resp. via Stendal-Berlin. Nachtrag 2 v. 1|8 79 zum Tarif v. 1|7. 78 enthält:

I. Berichtigungen der Tarifsätze;
II. Frachtsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn Bernau, Biesenthal und Chorin.
III. Neue resp. veränderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Holz.
IV. Neue resp. veränderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Salz (0,05 *M.*) (Berlin-Hamburger E.)

Hanseatisch-Preussischer Verband.

1. Bekanntmachung v. 25|7. 79 betreffend Einführung directer Sätze für den Verkehr mit Alexandrowo loco und transito.
2. Bekanntmachung v. 1|8. 79 betreffend Einführung directer Sätze für den Verkehr zwischen Landsberg, Station der Königlichen Ostbahn, einerseits und sämmtlichen westlich ab Berlin gelegenen Verbandstationen andererseits. (Ostbahn.)

Hanseatisch - Rheinisch - Westdeutscher Verbands-Gütertarif v. 1|3. 78. Nachträge No. 3 zum Tarifheft 35, No. 4 zu den Tarifheften 2, 18 und 28, No. 5 zum Tarifheft 17 und No. 6 zum Tarifheft 20, sämmtlich gültig v. 1|8. 79, enthaltend Frachtsätze für die Badische Station Mauer, sowie für die Köln-Mindener Stationen Buchholz und Lemförde im Verkehr mit Stationen der Rhein-Nahe und Saarbrücker Bahn (zusammen 0,35 *M.*)

Nachtrag I v. 15|8. 79 zum Seehafen-Ausnahmetarif v. 1|6. 79 für den vorgenannten Verband, enthaltend Aufnahme der Pfälzischen Station Saargemünd, Ausnahmetarifsätze für rohe Baumwolle im Verkehr mit Kaiserslautern-Hauptbahnhof und Zweibrücken, sowie Berichtigungen. (*M.* 0,05.) (Köln-Minden.)

Harz-Nordsee-Verband. Nachtrag No. 7 v. 1|8. 79 zum Tarife v. 1|1. 78 enthaltend: 1. Bestimmung wegen Anwendung der Ausnahmetarife im Verkehr zwischen der Hannoverschen Staatsbahnstation Hannover einerseits und Hannover-Altenbekener Stationen andererseits; 2. Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Hannover-Altenbekener Station Hannover einerseits und Hannoverschen Stationen andererseits; 3. Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Hannoverschen Staatsbahnstation Hannover einerseits und Hannover-Altenbekener Stationen andererseits.

Nachtrag No. 8 v. 20|8. 79 enthaltend: 1. Berichtigungen; 2. Bestimmung über Frachtberechnung bei Verwendung gekuppelter Wagen; 3. Bestimmung wegen Aufhebung von Tarifsätzen; 4. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Berin-Anhaltischen Bahn einerseits und Stationen der Hannoverschen Südbahn andererseits; 5. Anderweite Sätze des Ausnahmetarifs für Steinkohlen etc. von Hannover-Altenbekener nach Braunschweigischen Stationen. (Magdeburg-Halberstadt.)

Hof-Meininger Eisenbahnverband.

Nachtrag VI v. 1/8. 79 zum Tarifheft III v. 1/3. 78 enthält: Aufnahme der Badischen Stationen Eberbach und Hirschhorn. (Sächs. Staatsb.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischer Verkehr. Nachtrag VI v. 10/8. 79 zum Verbands-Gütertarif v. 15/10. 78, enthaltend Aufnahme der Badischen Station Mauer in den Verbandsverkehr. (0,05 *M.*) (Köln-Minden.)

Märkisch-Sächsischer Verband.

Nachtrag IV v. 25/8. 79 zum Tarif v. 1/11. 77, Berichtigungen, geänderte und neu eingeführte Frachtsätze enthaltend. (Märk.-Posen. E.)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Theil II, giltig v. 1/8. cr. ab, enthaltend Aenderung der Bestimmungen über Berechnung der Lieferfristen.

Nachtrag X zu Heft 2 v. 1/11. 77, giltig v. 1/8. cr. ab, Aufhebung von Tarifsätzen enthaltend.

Nachtrag XI zu Heft No. 2 v. 1/11. 77,
„ XI „ „ 3 „ 1/11. 77, } giltig v. 1/8. cr. ab, zeitweise Ermässigung der Tarifsätze für Breslau und Aenderungen einzelner Tarifsätze für Breslau, beziehungsweise Liegnitz und Waldenburg enthaltend.

Nachtrag VIII zu Heft No. 7 v. 1/11. 77, giltig v. 1/9. cr. ab, Aufhebung von Ausnahmetarifen für Braunkohlen und Salz enthaltend.

Nachtrag XI zu Heft No. 12 v. 1/12. 77, giltig v. 1/8. cr. ab, enthaltend Frachtsätze für Eisleben-Homburg v. d. Höhe. Aufgehoben wird hierdurch der Specialtarif v. 12/4. 78 für den Transport von Getreide zwischen Eisleben und Homburg v. d. Höhe.

Nachtrag VIII zu Heft No. 13 v. 1/11. 77, giltig v. 3. beziehungsweise 15/6. cr. ab, abgeänderte Sätze des Specialtarifs III und Aufhebung von Sätzen des Ausnahmetarifs III für Roheisen etc. für Station Holzminden enthaltend.

Nachtrag XII zu Heft No. 14 v. 1/12. 77, enthaltend abgeänderte Tarifsätze für Baddekenstedt und Derneburg mit Giltigkeit v. 20/3. cr. ab unter Aufhebung der im Nachtrag XI für diese Stationen enthaltenen Frachtsätze.

Nachtrag XI zu Heft No. 15 v. 1/11. 77, giltig v. 15/8. cr. ab, Aufhebungen von Tarifsätzen enthaltend.

Nachtrag IX zu Heft No. 16 v. 1/11. 77, giltig v. 15/8. cr. ab, Aufhebung der Sätze Nordhausen-Giessen, Oberhessische Bahn, enthaltend.

Nachtrag VII zu Heft No. 19 v. 1/11. 77, giltig v. 20/3. bezw. 15/8. cr. ab, enthaltend: Druckfehlerberichtigungen, Aufhebung von Tarifsätzen für Giessen und abgeänderte Tarifsätze für Baddekenstedt und Derneburg.

Nachtrag X zu Heft No. 20 v. 1/11. 77, giltig v. 20/3. bezw. 3/6. bezw. 1/8. cr. ab, enthaltend neue Sätze für Homburg v. d. H.-Eisleben, abgeänderte Sätze des Specialtarifs III und Aufhebung von Sätzen des Ausnahmetarifs für Roheisen etc. mit Station Holzminden, sowie abgeänderte Sätze für Baddekenstedt und Derneburg.

Nachtrag XII zu Heft No. 21 v. 1/11. 77, giltig v. 20/3. bezw. 15/6. bezw. 1/8. cr. ab, enthaltend Berichtigungen verschiedener Sätze, Aufhebung von Tarifsätzen mit Oberschlesischen Stationen, Aenderung bezw. Aufhebung von Sätzen für Frankfurt-Sachsenhausen-Holzminden und abgeänderte Sätze für Baddekenstadt und Derneburg.

Nachtrag XIII zu Heft No. 21 v. 1/11. 77, giltig v. 1/8. bezw. 1/9. cr. ab, zeitweise Ermässigung von Tarifsätzen und Aufhebung von Ausnahmetarifen für Braunkohlen und Salz enthaltend.

Nachtrag XI zu Heft No. 22 v. 1/11. 77, giltig v. 20/3. bezw. 15/6. cr. ab, Berichtigungen verschiedener Tarifsätze, Aenderung bezw. Aufhebung von Sätzen für Frankfurt Ostbahnhof, Holzminden und abgeänderte Sätze Baddekenstedt und Derneburg enthaltend.

Nachtrag XII zu Heft No. 22, giltig v. 1/8. cr. ab, zeitweise Ermässigung und Aenderung von Tarifsätzen enthaltend.

Nachtrag VII zu Heft No. 23 v. 1/3. 78, giltig v. 20/3. cr. ab, abgeänderte Tarifsätze für Baddekenstedt und Derneburg enthaltend. Dieselben treten an Stelle der im Tarifnachtrag VII enthaltenen bezüglichen Tarifsätze.

Nachtrag VII zu Heft No. 26 v. 1/3. 78, enthaltend Druckfehlerberichtigungen und abgeänderte Sätze für Baddekenstedt und Derneburg mit Giltigkeit v. 20|3. cr. ab.

Nachtrag VIII zu Heft No. 26, giltig v. 1/8. cr. ab, enthaltend zeitweise Ermässigung von Tarifsätzen und Aenderung von Tarifsätzen.

Nachtrag XV zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29 v. 1/3. cr., giltig v. 1/8. cr. ab, enthaltend: Aufhebung von Tarifsätzen für Bregens, Romanshorn und Rorschach, Berichtigungen zu den Nachträgen XIII und XIV, zeitweise Ermässigung der Frachtsätze für Breslau, neue Tarifsätze für Gandersheim und Hungen und Aenderung bezw. Ermässigung verschiedener Tarifsätze.

Nachtrag II zu Heft No. 32 v. 1/12. 78, giltig v. 1/8. 79 ab, enthaltend Berichtigungen von Tarifsätzen und Einführung neuer Sätze für Meerholz Fr. B. B. (Thür. E.)

Mitteldeutsch-Ungarischer Verband via Oderberg, Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, roh und rohbearbeitet, sowie Eisenbahnschwellen, Brenn- und Grubenholz, bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief, oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum zwischen Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn, Ungarischen Staatsbahn, Ungarischen Nordostbahn, Ersten Ungarisch - Galizischen Bahn einerseits und Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes andererseits, gültig v. 1|8. cr. ab. Hierdurch werden aufgehoben: der Specialtarif für den Transport von Holz des Mitteldeutsch-Ungarischen Verbandes v. 1/9. 79 nebst Nachträgen, sowie die im Ausnahmetarife v. 1/1. 79 für den Ungarisch-Rheinischen Verband enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr der Cöln-Mindener Station Hennef. (Thür. E.)

Niederländisch - Oesterreich - Ungarischer Eisenbahnverband. VII. Nachtrag v. 1/8. 79 zum Tarif v. 1/1. 77 (Heft II) enthaltend: 1. Ausscheidung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. 2. Eröffnung der Station Budapest-Hauptzollamt. 3. Ergänzung der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement. (Sächs. Staatsb.)

Norddeutscher Verband. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes, Steinkohlenasche, Cokesasche und Briquets v. 1/8. cr. (Preis 1.60 ℳ) (Hannover.)

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Nachtrag V v. 15|8. 79 zum Tarife v. 15/3. 78 enthaltend: Ausnahmetarif (6) für Hölzer des Specialtarifs II. (Sächs. Staatsb.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband.

Nachtrag VIII. zu Heft No. 1. v. 1|12. 77.
„ VI. „ „ „ 2. „ „
„ V. „ „ „ 3. „ „
„ VIII. „ „ „ 4. „ „
„ VII. „ „ „ 5. „ „
„ V. „ „ „ 6. „ „
„ IX. „ „ „ 7. „ „

gültig v. 6/8. cr. ab, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Arnstadt, an Stelle der seitherigen in den bezüglichen Tarifheften nebst Nachträgen enthaltenen Sätze; Frachtsätze für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Eisenbahn und Druckfehlerberichtigungen. Ausserdem enthält der Nachtrag V zum Tarifheft 3 ermässigte Tarifsätze für die Stationen Ballstedt, Grossen-Gottern und Langensalza der Thüringischen Bahn, Walschleben und Weissensee der Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut Bahn, an Stelle der seitherigen, im Tarifheft 3 nebst Nachträgen für diese Stationen enthaltenen Frachtsätze. (Thür. E.)

Posen-Görlitzer Verband. Nachtrag II v. 15|8. 79 enthält neue Frachtsätze für die Beförderung von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten, Oelsamen aller Art und Mühlenfabrikaten, wie (in der Stückgutclasse) für die Beförderung leerer Säcke von Station Posen (der Märkisch-Posener Bahn) nach der Sächsischen Staatsbahn (Station Alt- und Neu-Gersdorf.) Preis 0,05 ℳ (Märk. Pos. E.)

Preussisch - Sächsischer Eisenbahnverband. Nachtrag III v. 15|8. 79 zu den besonderen Bestimmungen und den Tarifheften 1— incl. 4 enthaltend:

a) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ostbahn bezw. Oberschlesischen, Märkisch-Posener und Marienburg-Mlawkaer Stationen einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn andererseits;

b) directe Frachtsätze zwischen Station Danzig der Königlichen Ostbahn und Niedersachswerfen-Ilfeld, Station der Hannoverschen Staatsbahn;

c) directe Frachtsätze für die Station Alexandrowo der Königlichen Ostbahn;

d) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bitterfeld, Station der Berlin-Anhaltischen Bahn und Stationen der Königlichen Ostbahn;

e) theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Ostbahn und Oberschlesischen Bahn einerseits und Frankfurt - Bebraer und Hannoverschen Staatsbahn Stationen andererseits, sowie directe Frachtsätze zwischen Ostbahnstationen und Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim;

f) directe aus den am Schlusse dieser Bekanntmachung genannten Tarifen übertragene Frachtsätze für den directen Transport von Braunkohlen und Briquetts ab Senftenberg, Station der Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Görlitzer Bahn, nach Stationen der Königlichen Ostbahn bezw. Hinterpommerschen Bahn und Märkisch-Posener Bahn;

g) directe aus dem Schlesisch-Niedersächsischen Verbandstarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Posen, Station der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn, einerseits und Stationen der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn andererseits;

h) directe aus dem Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbandstarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Posen, Station der Oberschletischen und Märkisch-Posener Bahn, einerseits, und Stationen der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn andererseits;

i) directe aus dem Mitteldeutschen Verbandtarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen Sagan der Oberschlesischen Bahn einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn andererseits;

k) directe aus dem Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbandstarife übertragene Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gnesen, Inowrazlaw und Samter der Oberschlesischen Bahn einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn andererseits;

l) directe Frachtsätze zwischen Stationen der Oberschlesischen Bahn einerseits und Halle, Station der Berlin-Anhaltischen Bahn, andererseits;

m) directe Frachtsätze für die Station Heinersdorf der Märkisch-Posener Bahn;

n) directe Frachtsätze für Holz, Europäisches des Specialtarifs II zwischen Eichenhorst, Station der Märkisch - Posener Bahn, einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahn andererseits;

o) Ergänzungen und Berichtigungen sowie bereits früher publicirte Tarifänderungen.

Ostbahn-Nachtrag III zu den besonderen Bestimmungen 0,05 ℳ
„ „ „ Heft I . . . . 0,60 „
„ „ „ „ II . . . . 0,15 „
„ „ „ „ III . . . . 0,20 „
„ „ „ „ IV . . . . 0,70 „

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verkehr.

Nachtrag II v. 15/8. resp. 1|10. 79 zum Tarife v. 1/11. 78, enthaltend: 1. Abgeänderte Frachtsätze und Entfernungen. 2. Neue Frachtsätze. 3. Aufnahme neuer Stationen. 4. Aufhebung von Frachtsätzen. 5. Berichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V v. 1/8. 79 zu Theil II des Tarifs v. 1/1. 78, enthaltend: 1. Abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (Rohzucker). 2. Ausnahmetarif 11 (Schwerspath). 3. Berichtigung von Druckfehlern.

Nachtrag III v. 1/8. 79 zu Theil III desselben Gütertarifs, enthaltend: 1 Abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (Rohzucker). 2 Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Dux, Teplitz, Dux-Liptitz und Teplitz - Waldthor. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Nachtrag VI zum Tarif v. 1/10. 77, giltig v. 6/8. bezw. 1/10. cr. ab, enthaltend ermässigte, für Kohlentransporte ab Dresden-Altstadt und Borna erhöhte, Frachtsätze für die Station Arnstadt der Thüringischen Eisenbahn an Stelle der bezüglichen Sätze des Tarifs v. 1/10. 77 nebst Nachtrag I—V; ferner Frachtsätze für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Eisenbahn und regulirte Salzfrachtsätze.

Nachtrag VII, ausgegeben im August mit sofortiger Giltigkeit, enthält Aenderungen und Ergänzungen des § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und Druckfehlerberichtigungen. (Thür. E.)

Schlesisch-Niedersächsischer Verband.

Nachträge No. 3 zu den Tarifheften No. 11 und 13 v. 1/8. 78, enthaltend: 1. Berichtigungen. 2. Neue Tarifsätze für die Sta-

tion Göttingen der Frankfurt-Bebraer Bahn. 3. Anderweite Tarifsätze für die Station Breslau der Oberschlesischen Eisenbahn. (Magdeb.-Halberst.)

Stettin-Berlin-Bayerischer Verband.

Nachtrag VIII v. 1/8. 79 zum Tarife v. 1/1. 78, enthaltend: Anderweite Tarifsätze für die Station Miltenberg der Bayerischen Staatsbahn sowie Druckfehlerberichtigung. (Sächs. Staatsb.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband.

Nachtrag V zum Tarifheft 2 v. 1/7. 78, giltig v. 6 8. cr. ab, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Station Arnstadt, Frachtsätze für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Eisenbahn, regulirte Frachtsätze im Verkehr mit einigen Werrabahnstationen an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Nachtrags IV.

Nachtrag VI zum Tarifheft 1 v. 1/11. 77, giltig v. 6/8. cr. ab, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Station Arnstadt, Frachtsätze für die Stationen Plaue, Elgersburg und Ilmenau der Thüringischen Eisenbahn, regulirte Frachtsätze im Verkehr mit einigen Werrabahnstationen an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Nachtrags V, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Salzungen, Station der Werrabahn, einer- und Creussen, Ebelsbach und Vorbach, Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, andererseits und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag VII zu Tarifheft 1 und Nachtrag VI zu Tarifheft 2, ausgegeben im August, mit sofortiger Giltigkeit, enthaltend: Aenderungen des § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und Druckfehlerberichtigungen. (Thür. E.)

Verband Thüringischer Bahnen.

Nachtrag VI zum Tarif v. 1/9. 78, giltig v. 6/8. cr. ab, enthaltend Bestimmungen über Aufnahme der Stationen Plaue, Elgersburg und Ilmenau, sowie Druckfehlerberichtigungen. (Thür. E.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband.

Tarif v. 1/7. 77 (auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen).

Ergänzungsblätter, giltig v. 1/9. d. Js. ab, und zwar:

No. 8 zum 23. Hefte,	No. 5 zum 36. Hefte,
„ 8 „ 25. „	„ 5 „ 38. „
„ 6 „ 24. „	„ 5 „ 37. „
„ 6 „ 26. „	„ 5 „ 39. „

enthaltend Frachtsätze für Roheisen bezw. Erze im Verkehre zwischen Stationen der Rhein-Nahe und Saarbrücker Bahn, sowie der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Hannoverschen Staats- und der Main-Weserbahn andererseits.

Seehafen-Ausnahmetarif v. 1/7. 79. 3. Nachtrag, giltig v. 1/9. 79 ab, enthält:
a) anderweite Tarifsätze für Petroleum und Naphta für den Verkehr zwischen Altona, Flensburg und Ottensen einerseits und Ulm andererseits;
b) die Aufnahme der Pfälzischen Station Saargemünd mit den Ausnahmetaxen der gleichnamigen Station der Saarbrücker Bahn. (Main-Weserb.)

III. A. 1.

Berlin-Hamburg mit Mecklenb. Friedr. Franz E. Nachtrag VI v. 15/8. 79 zum Tarif v. 1/4. 78, enthält ermässigte bezw. weitere Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 und Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 für die Relation Bergedorf-Lalendorf. (Gratis.) (M. F. F. B.)

Berlin-Stettin mit Mecklenb. Friedr. Franz E. Nachtrag III v. 1/8. 79 zum Tarif v. 1/12. 77, enthält Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für den Verkehr von Senftenberg C. Gr. nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz Bahn. (Gratis.) (M. F. F. B.)

Lübeck-Büchen mit Mecklenb. Friedr. Franz E. Nachtrag I v. 15/8. 79 zum Tarif v. 1/4. 78, enthält Ergänzung des Vorworts, theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3, Frachtsätze für den Verkehr mit Bargteheide, Station der Lübeck-Hamburger Bahn. (Gratis.) (M. F. F. B.)

Ostbahn und Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

Nachtrag II v. 1/8. 79, enthaltend:
a) Aenderungen der Tarifbestimmungen.
b) Ausnahmetarif für Eisenbahnschienen Memel-Wirballen.
c) Neue Frachtsätze zwischen Stationen der Strecke Pogegen-Memel einerseits und Stationen der Strecke Goldap-Grajewo und Rogasen-Neustettin andererseits, sowie zwischen Tilsit (T.-I. E.) und den Stationen der Strecke Goldap-Grajewo.

(Nachtrag II 0,05 *M.*) (Ostb.)

III. A. 3.

Grossh. Badische und K. Württ. Staatseisenbahnen. Specialtarif für die Beförderung von Braunkohlen, Steinkohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen von Mannheim, Heidelberg, Kehl und Maxau nach Stationen der K. Württ. Staatseisenbahnen. Giltig v. 1|9. 79 unter Aufhebung des Specialtarifs v. 1|10. 74. (0,20 *M.*) (Württ. Staatsb.)

Main-Neckarbahn - Württembergischer Güterverkehr. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einerseits und Friedrichshafen, Station der Württembergischen Staatsbahn andererseits, giltig v. 1|8. 79; hebt die bezüglichen directen Tarifsätze des Main-Neckarbahn-Württembergischen Tarifs v. 1|9. 76 auf. (Württemb. Staatsb. Gratis.)

Nassauisch - Württembergischer Gütertarif vom 1|7. 78. II. Nachtrag, giltig v. 1|8 79, enthaltend Frachtsätze für die Station Friedrichshafen der Württembergischen Staatsbahnen, ersetzt die in besonderer Tariftabelle v. 1|7. 78 enthaltenen Frachtsätze. (Württemb. Bahn. Gratis.)

Kgl. Württembergische und Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Reglementarische Specialbestimmungen und Tarife für die directe Güterbeförderung zwischen Stationen der K. Württ. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen andererseits. Giltig v. 1/9. 79. (2 *M.*) (Württ. Staatsb.)

III. C. 1.

Hamburg (K. M. B.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde mit Kaiser Ferdinands Nordbahn, Oesterreichischer Staatseisenbahn und Theisseisenbahn via Bodenbach. Nachtrag XVIII v. 15|8. 79 zum Tarife v. 1|10. 74 enthaltend: 1–6. Bestimmungen über den Verkehr mit Wien (Hauptzollamt), über Tarifirung von Chilisalpeter, über Beförderung unverpackter Silberbarren, über Abfertigung von Manufacturwaaren, über Bedeckung der Güter und über Abfertigung von Gütern nach Budapest-Hauptzollamt. 7. Frachtsätze für Viehtransporte. 8. Aufnahme der Stationen Orsova und Vercierova. 9. Frachtberechnung für Thon. 10. Declaration des Artikels „Heringe“. 11. Specialtarif für Holz. (Sächs. Staatsb.)

III. C. 2.

Warnsdorf (Station der Sächsischen Staatsbahn) mit Oesterreichischer Staatseisenbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichischer Nordwest- und Südnorddeutscher Verbindungsbahn. Tarif v. 1|8. 79 für den Transport von Eilgütern und gewöhnlichen Gütern unter Aufhebung des gleichen Tarifs v. 1|1. 78. (Sächs. Staatsb.)

III. D.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr.

a) Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der südwestlichen Eisenbahnen Deutschlands andererseits. Heft VII b (I. Abtheilung). Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Belgischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Württembergischen Staatsbahn andererseits. Giltig v. 1/9. 79. (1 *M.*)

b) Tarife für die directe Beförderung von Gütern zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der südwestlichen Eisenbahnen Deutschlands andererseits. Heft VII b (II. Abtheilung). Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn einerseits und Stationen der Württembergischen Staatsbahn andererseits. Giltig v. 1/9. 79. (0,5 *M.*) (Württemb. Staatsb.)

IV.

Bier. Prag-Bubna, Station der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft und Station Breslau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn via Halbstadt v. 27|9. 77. Für Biersendungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen gelangt seit 5|8. cr. zwischen Prag-Bubna und Breslau via Halbstadt ein Tarifsatz von 2,13 *M.* pro 100 kg zur Erhebung. (Breslau-Freiburg.)

Getreide. Specialtarif für den Transport von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten, Oelsamen aller Art, Mühlenfabrikaten, Malz in Sendungen von mindestens 5 000 bezw. 10 000 kg pro Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum, sowie von Holz, Europäisches, Eisenbahnschwellen und Grubenholz bei Aufgabe von 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür pro Wagen und Frachtbrief im Verkehr zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn, sowie Station Cassel der Hannoverschen Staatsbahn und Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits v. 1|8. 79. (Niederschl.-Märk. E.)

Holz. Ausnahmetarif für die Beförderung von Bau- und Nutzholz ab Stationen der K. Württ. Staatseisenbahnen nach Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen. Giltig v. 1/9. 79 unter Aufhebung des Ausnahmetarifs v. 15|7. 78 nebst Nachtr. I. (0,20 *M.*) (Württ. Staatsb.)

Roheisenverkehr von Peine und Osnabrück (Hannoversche Staatsbahn) sowie Hassbergen (Köln-Mindener Bahn) nach Kladno (Buschtěhrader Bahn), Komotau (Buschtěhrader Bahn), Libsic (Oesterreichische Staatsbahn), Pilsen (Kaiser Franz-Josefbahn und Pilsen-Priesener Bahn), Plass (Pilsen-Priesener Bahn), Prag (Oesterreichische Staatsbahn und Oesterreichische Nordwestbahn), Prag (Bubna, Sandthor, Smichow, Buschtěhrader Bahn), Teplitz (Aussig-Teplitzer Bahn), Teplitz-Waldthor (Dux-Bodenbacher Bahn), Wien (Kaiser Franz-Josefbahn, Oesterreichische Staatsbahn, Kaiser

Ferdinands Nordbahn und Oesterreichische Nordwestbahn) und Zöptau (Mährische Grenzbahn).

Nachtrag II v. 1|8. 79 zum Tarife v. 1|1. 79 enthaltend: 1. Frachtsätze für Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Buckau, Sudenburg sowie Schönebeck. 2. Aufnahme der Station Pilsenetz der Kaiser Franz-Josefbahn. (Sächs. Staatsb.)

Steine. Ausnahmetarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Oberschlesischen Eisenbahn für den Transport von rohen Steinen des Specialtarifs III. v. 1|8. cr., enthaltend directe Frachtsätze ab Striegau resp. Gross Rosen und Jauer nach Posen via Lissa. (Breslau-Freiburg.)

Steinkohlen. 1. Am 10|8. cr. ist zwischen der Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oesterreichischen Staats- und der Waagthalbahn für den Transport von Niederschlesischen Steinkohlen und Coaks via Fellhammer-Halbstadt ein Ausnahmetarif in Kraft getreten, welcher directe Frachtsätze ab Gottesberg nach Oesterreichischen Stationen enthält.

2. Der seit dem 20. Februar cr. über dieselbe Route bestehende einzelne Kohlenfrachtsatz Gottesberg-Surany (Oesterreichische Staatseisenbahn) hat in vorstehendem Tarife Aufnahme gefunden. (Breslau-Freiburg.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif v. 10|8. 79 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Sendungen von mindestens 50 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Eutin-Lübecker etc. Bahnen im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande. (*M.* 0,10.) (Köln-Minden.)

Steinkohlen. Nachtrag I v. 1|8. 79 zum Ausnahmetarif v. 10|1. 79 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den an die Stationen der Köln-Mindener Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach den Stationen Groningen, Harlingen, Leeuwarden und Zwolle der Niederländischen Staatsbahn, im Köln-Minden-Niederländischen Verkehr, enthaltend Frachtsätze nach Station Zütphen der Niederländischen Staatsbahn und Berichtigungen. (*M.* 0,05.) (Köln-Mindener E.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und Berlin-Stettiner Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach denen der Berlin-Stettiner Bahn v. 1|7. 77.

Nachtrag IV (giltig v. 1|8. 79 bis 31|7. 80) enthaltend weiter ermässigte Frachtsätze für Steinkohlentransporte nach Stralsund, Greifswald, Wolgast, Anclam und Swinemünde.

Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn v. 1|4. 74.

Die in diesem Tarif enthaltenen Frachtsätze für Rostock, Bützow, Kleinen und Wismar, für welche Stationen der neue Tarif v. 15|7. 79 keine Sätze enthält, treten erst mit ult. September cr. ausser Kraft. (Oberschles. E.)

Einnahmen verschiedener Vereinsbahnen, sowie der Riga-Dünaburger Bahn in den Monaten Mai und Juni 1879.

Name der Bahn		Betriebslänge in km		Befördert wurden				Die Einnahmen betrugen			Differenz gegen denselb. Monat im Vorjahre	Einnahme bis ultimo Mai bezw. Juni 1879	Differenz gegen das Vorjahr
				Personen		kg Güter		aus dem Pers.-Verkehre	aus dem Güter-Verkehre	in Summa incl. Extraord.			
		1879	1878	1879	1878	1879	1878	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*	*M.*
Bayer. Staatsbahn	Mai	4 058	3 955	1 051 830	1 092 034	529 191 500	476 539 290	2 120 641	4 347 088	6 467 729	+ 339 516	28 006 892	+ 840 065
	Juni			1 302 760	1 372 832	465 924 980	420 396 040	2 501 975	3 597 313	6 099 288	+ 127 684	34 106 180	+ 967 749
Pfälzische Bahnen	Mai	626	—	350 779	—	256 012 810	—	271 860	744 610	1 016 470	—	4 617 198	—
	Juni			398 269	—	222 338 050	—	331 207	644 144	975 351	—	5 592 549	—
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	Mai	6,04	—	95 905	—	1 170 000	—	19 476	1 112	20 992	—	102 835	—
	Juni			95 226	—	760 000	—	19 147	722	20 052	—	122 887	—
								fl. H. W.	fl. H. W.	fl. H. W.	fl. H. W.	fl. H. W.	fl. H. W.
Holländische Eisenb.	Mai	352	303	295 142	289 525	—	—	284 425	82 893	367 418	+ 35 608	1 552 726	+ 144 656
	Juni		308	357 800	350 401	—	—	321 050	100 469	421 519	+ 6 034	1 974 245	+ 150 690
Niederländ. Centralb.	Mai	102	—	42 294	44 009	6 042 022	6 005 444	39 924	23 406	64 913	— 5 522	315 751	+ 4 876
	Juni			44 118	45 202	4 934 060	5 169 548	42 218	20 904	63 771	+ 2 306	379 522	+ 7 262
Niederländ. Rheinb.	Mai	209	—	193 107	194 881	121 752 567	85 152 154	216 781	247 603	464 384	+ 51 726	(ab 1 Mai) 464 384	+ 51 726
	Juni			222 661	237 268	102 636 796	74 158 194	253 465	202 551	456 016	+ 7 315	920 400	+ 59 041
						Centner	Centner						
Niederländ. Staatsb.	Mai	1 006	—	423 011	447 074	4 556 801	3 781 697	347 922	362 187	729 114	+ 45 992	—	—
	Juni			475 807	478 650	2 638 202	2 588 062	405 509	295 098	719 090	+ 17 501		—
		Meilen	Meilen					Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	(ab 1. Jan.) Rubel	Rubel
Warschau-Wiener E.	Mai	46	—	135 826	144 454	7 867 077	7 566 660	129 648	361 682	526 215	+ 34 969	2 508 119	+ 263 576
	Juni			156 553	174 809	4 998 050	8 020 174	161 828	241 936	438 745	— 101 145	2 946 864	+ 162 431
Warschau-Bromberger E.	Mai	20	—	29 847	36 243	1 916 985	2 260 916	26 512	58 180	99 310	— 1 096	475 399	+ 9 601
	Juni			37 191	44 383	1 771 370	1 816 368	38 828	59 013	112 165	+ 13 917	587 564	+ 23 519
		Werst	Werst			Pud	Pud						
Riga-Dünaburger E.	Mai	214	—	71 746	69 967	5 966 854	5 968 657	80 473	252 023	332 496	— 15 675	1 220 950	— 47 274
	Juni			53 453	61 779	7 254 104	3 945 468	60 344	310 925	371 269	+ 137 805	1 592 219	+ 90 031

Fortsetzung der Privat-Anzeigen.

No. 72. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 19. September 1879.

Ein Beitrag zur Hebung des Personenverkehrs.

In neuerer Zeit ist die Frage wegen Rentabilität des Personenverkehrs so oft Gegenstand der Erörterung gewesen, dass es angezeigt sein dürfte, neben der Verminderung der Ausgaben auch die Vermehrung der Einnahmen ins Auge zu fassen und zwar um so mehr, als der immer noch fortdauernde Rückgang des Personenverkehrs dazu eine erneuete Veranlassung giebt.

Veröffentlichung der Fahrpläne. Ist auch in neuerer Zeit mehr als bisher zur Veröffentlichung der Fahrpläne geschehen und hat insbesondere das von der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eingeführte, sehr zweckmässige Verfahren, die vollständigen Fahrpläne den Zeitungen beizulegen und den Fahrplänen dadurch eine weitere und nutzbare Verbreitung zu geben, mehr und mehr Nachahmung gefunden, so glauben wir doch, dass es nicht blos genügt, die Fahrpläne mit Uebersichtskarten und den Eisenbahn-, Dampfschiff- und Postanschlüssen, sowie mit Bemerkungen über Wagendurchgang, Mittagsstationen, Droschkenbestellung etc. zu veröffentlichen, sondern dass es sich insbesondere für alle diejenigen Eisenbahnen, welche von grossen Städten ausgehen, schöne, zu Ausflügen geeignete oder sonst interessante Gegenden durchschneiden, empfiehlt, das Publikum mehr als bisher darauf hinzuweisen.

In keinem anderen Lande geschieht dies in so ausgedehnter Weise wie in England, und in keinem anderen Lande, wie die Statistik zeigt, mit solchem Erfolge wie dort.

Während man sich in Deutschland begnügt, nur bei jeder Fahrplanänderung den Fahrplan zu veröffentlichen, die weitere Verbreitung aber der Privatindustrie überlässt, veröffentlichen alle grösseren Englischen Eisenbahnen ausser den Placat-Fahrplänen besondere Fahrplanbücher zu dem geringen Preise von 1 penny, daher auch pennybooks genannt.

Nehmen wir z. B. das neueste Fahrplanbuch der London and North Western, welche ausser diesem monatlich erscheinenden Fahrplanbuche noch ein „official tourists' picturesque guidebook" veröffentlicht, zur Hand, so finden wir ein Buch in Grossoctav, 120 gedruckte Seiten mit 14 Plänen von London, England, Schottland und Irland, mit Specialkarten der Schottischen Hochlande, der Umgegend von Birmingham, von Süd- und Central-Wales, von Nord-Wales, der Umgegend von Liverpool und Manchester, dem Lakedistrict, von der Umgegend von Killarney und Dublin, von Belfast, Connemara und dem Westen von Irland; also ausser den Uebersichtskarten von ganz Grossbritannien auch alle für den Touristen interessanten Theile in Specialkarten enthaltend; und dabei sind die Uebersichtskarten in so grossem Massstabe und die Specialkarten mit Angabe der Terrainfiguration so vollständig ausgeführt, dass jede andere Karte entbehrlich ist. Eben so reich ist der sonstige Inhalt. Wir finden von der ganzen London and North Western (der grössten Englischen Eisenbahn) alle Eisenbahn-Fahrpläne und Dampfschiffverbindungen nach Irland und dem Continente und ebenso wie über die Kurorte im südlichen Frankreich mit den zugehörigen Reiserouten auch Mittheilungen über die Pacificroute und die Verbindung mit China und Australien; wir finden ferner eine Uebersicht aller Stationen und Züge, für welche Billets zu ermässigten Sätzen für den Marktverkehr ausgegeben werden, sowie überhaupt eine Zusammenstellung der Personengeldtarife für alle Stationen und zwar für einfache Fahrt und Retourbillets, ausserdem die Taxen für Gepäcküberfracht (das Gepäck der Geschäftsreisenden wird zum halben Preise befördert), für die Beförderung von Hunden, Equipagen, Fastagen etc., die Droschkentarife für London, Liverpool, Manchester und andere Hauptstationen, sowie die Anschlüsse aller Omnibus- und sonstigen Personenbeförderungen an alle Stationen der London and North Western, Angabe sämmtlicher der Eisenbahngesellschaft gehörenden Hotels, sowie endlich alle auf den Personen-, Gepäck- und Parcelsverkehr bezüglichen Bestimmungen (General-Regulations und Bylaws). In Bezug auf den Parcels- und Güterverkehr enthält das Fahrplanbuch eine Uebersicht aller Parcels receiving offices der Gesellschaft in- und ausserhalb Londons unter Angabe der für den Parcelsverkehr geltenden Zonentarife, eine Uebersicht sämmtlicher Güterannahmestellen in London, deren die Eisenbahngesellschaft (ausser 31 der bekannten Spediteurfirma Pickford & Co., welche an allen diesen Stellen ebenfalls Parcels und Güter für die London and North Western annimmt) selbst 29, im Ganzen also 60 Annahmestellen besitzt; ferner eine Nachweisung der Güterbeförderung nach dem Continente, mit Angabe der Agenten in Paris, Hâvre etc., alle Dampferverbindungen der Inman-, Cunard-, Allan-, National-, Dominion-, Anchor-, Guion-, American- und White Star-Line, welche von England aus den Personen- und Güterverkehr nach allen Theilen der Welt vermitteln. Endlich enthält das Fahrplanbuch die Bestimmungen über die Versicherung von Personen und Gütern, ein Namensverzeichniss der Vorsteher aller grösseren Güterexpeditionen und ein alphabetisches Verzeichniss sämmtlicher Stationen der London and North Western.

Aus diesem reichen Inhalt ist ersichtlich, dass in diesem Fahrplanbuch Alles enthalten ist, was nur irgendwie für den Personenverkehr Interesse haben und zur Förderung desselben dienen kann, und dass mit Ausnahme des vom Bedürfniss abhängigen Güterzugfahrplans und der Tarife für den Güterverkehr das Fahrplanbuch Alles umfasst, was die Beziehungen zum Publikum betrifft. Wenn nun auch nicht die Fahrplanbücher aller Englischen Eisenbahnen einen solchen Umfang und so reichen Inhalt zeigen, so lässt doch ein Vergleich mit der in Deutschland allgemein üblichen, sich nur auf den Fahrplan selbst beschränkenden Veröffentlichung erkennen, dass man sich hier aus Sparsamkeitsrücksichten eine zu weitgehende Beschränkung auferlegt hat und dass mit einer ausgedehnteren Anregung des Publikums zum Reisen durch die davon zu erwartende Hebung des Personenverkehrs auch die höheren Kosten der Publication ausgeglichen werden dürften. Insbesondere möchte es sich wohl empfehlen, bei Veröffentlichung der Fahrpläne auch die Billetpreise anzugeben und bei dem Sommerfahrplan insbesondere auch die Reisetouren, sowie alle Ermässigungen für Saisonbillets, Rundreisetouren, Extrazüge etc. mitzutheilen. Wie zweckmässig und nutzbringend es ist, bei Erschliessung neuer und interessanter Gegenden durch den Eisenbahnverkehr das Publicum durch besondere Veröffentlichungen darauf hinzuweisen, dafür dürften u. A. die von der Oesterreichischen Südbahn erfolgten Veröffentlichungen über die Pusterthalbahn ein sprechender Beleg sein.

Vergleichen wir mit dem vorerwähnten Fahrplanbuch der London and North Western das Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung, welches wenigstens in Deutschland die grösste Verbreitung hat und als das beste und vollständigste anzusehen sein dürfte, so muss allerdings zugegeben werden, dass das Kursbuch auf etwa 360 Druckseiten, also der dreifachen Seitenzahl, sämmtliche Fahrpläne aller Eisenbahnen in Deutschland und Oesterreich-Ungarn, sowie einen Auszug aus den Eisenbahnfahrplänen und Dampfschifffahrts - Verbindungen aller Europäischen Länder unter Angabe der Billetpreise, Rundreisetouren, Bade- und Kurorte etc. und sonstiger wissenswerthen Mittheilungen enthält; es kommt jedoch bei diesem Vergleich in Betracht, dass das Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung 2 ℳ, also zwanzigmal soviel als das erwähnte Englische Fahrplanbuch kostet, wobei überdies noch die meisten der dem letzteren beigegebenen Karten nicht unwesentlich besser als bei dem Deutschen Kursbuch sind.

Ohne irgendwie die grossen Verdienste verkennen zu wollen, welche sich die Deutsche Reichs-Postverwaltung durch Herausgabe des Kursbuches und stete Verbesserung desselben erworben hat, glauben wir doch, dass auf die Dauer eine Aenderung der bestehenden Sachlage nicht zu umgehen sein wird. Es wird zunächst und natürlich in erster Reihe für die Eisenbahnen Deutschlands eine Vervollständigung des Kursbuches in dem vorangedeuteten Sinne nothwendig sein, und es sind insbesondere bessere und zahlreichere Specialkarten vom Rhein, dem Harz, der Sächsischen Schweiz, dem Schlesischen Gebirge, der Schweiz, Oberbayern, Tirol und Steyermark etc. beizugeben. In Folge dieser Vervollständigung wird es sich allerdings auch empfehlen, auf die frühere Einrichtung zurückzukommen und das Kursbuch in 2 Theile zu theilen, von denen der eine Deutschland, der andere das Ausserdeutsche Gebiet umfasst.

Es muss ferner eine weitgehende Ermässigung des Preises angestrebt und, die vorstehende Theilung vorausgesetzt, der Preis jedes der beiden Theile auf höchstens 50 ₰ festgesetzt werden. Da jedoch von der Reichs-Postverwaltung, die ja nur insoweit ein Interesse für die Eisenbahnen haben kann, als dieselben für Zwecke der Post benutzt werden, nicht zu verlangen ist, dass dieselbe für den indirecten Nutzen, welche die Veröffentlichung des Kursbuches für die Eisenbahnen hat, irgend welche Opfer bringt, so dürfte es sich wohl empfehlen, wenn die Eisenbahnen selbst die Herausgabe des Kursbuches übernehmen, und wir meinen, dass für Deutschland das Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten die am meisten geeignete Behörde sein dürfte.

Retourbillets. Wer die interessanten Mittheilungen kennt, welche uns die Literatur über das Englische Eisenbahnwesen in Betreff des Personenverkehrs giebt, und damit die Einrichtungen auf den Deutschen Eisenbahnen vergleicht, der wird erkennen, dass bei uns die verschiedenen Arten der Retour-, Saison- und Abonnementsbillets nur sehr allmälig Eingang gefunden haben und dass aus einer, wie uns scheint, zu grossen Besorgniss vor Defrauden ein lebhaftes Interesse für derartige Einrichtungen überhaupt nicht besteht, insbesondere die mit der Entfernung zunehmende Gültigkeitsdauer der Retourbillets allgemeinem Widerspruch begegnet. Wir bedauern dies um so mehr, als die verschiedenartigen Ermässigungen der Billetpreise auf den Englischen Eisenbahnen und insbesondere die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillets auf grössere Entfernungen, welche z. B. bei der Great Northern für alle Entfernungen über 80 km 1 Monat, bei der Midland Bahn

auf Entfernungen bis zu 50 Englischen Meilen	. . . .	4 Tage
„ „ von 50—100 „ „	. . . .	8 „
„ „ über 100 „ „	. . . .	1 Monat

beträgt, unzweifelhaft zur Hebung des Personenverkehrs wesentlich beigetragen haben und weil wir der Besorgniss vor Defrauden auch deshalb keine solche Wichtigkeit beilegen können, da die Moral des Publikums und des Eisenbahnpersonals in England jedenfalls nicht höher als in Deutschland steht, auch bei uns dieselben Controlmassregeln wie dort zur Anwendung kommen können.

Wenn wir jedoch recht unterrichtet sind, hat neuerdings der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bei Gelegenheit der Eröffnung der Staatsbahnlinie Berlin-Nordhausen-Coblenz-Trier angeordnet, dass den Retourbillets von Trier nach Berlin eine 10tägige und den von Coblenz nach Berlin eine 8tägige Gültigkeitsdauer gegeben werden soll, und wir dürfen daher wohl nunmehr hoffen, dass das in Vorstehendem ausgedrückte Princip, die Dauer der Retourbillets für weite Entfernung entsprechend zu verlängern, zunächst wenigstens auf den Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen allgemeine Anwendung finden wird.

Als ein besonders nachahmungswerthes, für das Publikum wie für die Eisenbahnen gleich vortheilhaftes Beispiel darf die schon bisher auf verschiedenen Bahnen des In- und Auslandes bestehende, nunmehr auch auf den unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen eingeführte Anordnung bezeichnet werden, nach welcher Retourbillets, welche am Tage vor einem Sonntag oder vor einem der nachbezeichneten Festtage gelöst werden, noch am dritten Tage (den Tag der Lösung eingeschlossen) zur Rückfahrt benutzt werden können. Als Festtage (neben den Sonntagen) kommen hierbei einstweilen nur in Betracht: der erste und zweite Weihnachtsfeiertag, der Neujahrstag, der Charfreitag, der Ostermontag, der Buss- und Bettag, der Himmelfahrtstag und der Pfingstmontag (nachträglich sind noch einige hohe katholische Feiertage dazu getreten).

Einen noch grösseren Werth für das Publikum würde diese Einrichtung erhalten, wenn an den Festen, welche vorzugsweise zu Familienreisen benutzt werden, an dem Weihnachts-, Oster- und Pfingstfest, die am Tage vor diesen Festen ausgegebenen Retourbillets bis einen Tag nach dem Fest benutzt werden können, somit eine viertägige Gültigkeitsdauer erhalten.

Ob es sich nicht ausserdem noch zur Hebung des Personenverkehrs empfiehlt, für diese Sonn- und Festtags-Retourbillets billigere Preise, wenn auch nicht allgemein, so doch für besonders frequente Relationen einzuführen, wie dies auf den Englischen Bahnen vielfach der Fall ist, und ferner den Retourbillets, dem Charakter der Rundreisebillets entsprechend, noch den Vortheil zu gewähren, dass auf den Strecken, welche doppelte und mehrfache Eisenbahnverbindung haben, die Rückfahrt auf einer anderen Linie zurückgelegt werden kann, dürfte wohl zu erwägen sein.

Abonnementsbillets und sonstige Ermässigungen. In dieser Beziehung zeichnen sich die Englischen Bahnen, bei denen allerdings der hohen Einheitssätze wegen ein grösseres Bedürfniss

zu derartigen Ermässigungen als in Deutschland vorliegt, ganz besonders aus. Und wenn wir auch oft Gesagtes wiederholen, so dürfte es doch nicht überflüssig sein, die in dieser Beziehung wichtigsten Englischen Einrichtungen anzugeben.

Abonnementsbillets (Season Tickets), von acht Tagen bis zu einem Jahre geltend, für die I., II. und III. Wagenclasse, unter Gewährung bedeutender Ermässigungen und eines besonderen Rabattes bei Entnahme mehrerer Abonnementsbillets für eine Familie, wobei ausserdem noch für Schüler unter 15 Jahren der halbe Preis, und im Alter von 15 bis 18 Jahren $^2/_3$ des Abonnementspreises berechnet wird. Ausserdem haben viele Bahnen noch Wochenabonnements zu besonders billigen Preisen für Arbeiter, für den Marktverkehr etc., wie auch einzelne Bahnen für die mit ihnen in Beziehung stehenden Geschäftsleute Abonnements (Traders Tickets) zu besonders ermässigten Preisen abgeben. Auch finden wir auf den Englischen Bahnen Joint Season Tickets, wenn zwei Bahnen sich zur Ausgabe von Abonnementsbillets für gemeinsame Strecken geeinigt haben.

Nicht minder ausgedehnte Anwendung finden die Rundreisebillets, die ausser der damit verbundenen Preisermässigung noch den Vortheil bieten, dass nach Ablauf der in der Regel einmonatlichen Dauer eine weitere Verlängerung durch Zuzahlung von 10 pCt. des Preises für die ersten 14 Tage und von 5 pCt. für jede weitere Woche gestattet ist.

Ausserdem finden wir auf den Englischen Eisenbahnen noch zahlreiche andere nachahmungswerthe Einrichtungen, von denen wir nur folgende erwähnen wollen:

Kinder von 3 bis zu 12 Jahren werden zum halben Preise befördert. (Auf den Preussischen Staatsbahnen ist neuerdings die sehr dankenswerthe Einrichtung getroffen, dass Kinder bis zum Alter von 4 Jahren frei befördert werden.)

Abonnementsbillets für eine Zeit von wenigstens 3 Monaten werden zum halben Preise ausgegeben für Kinder bis zu 15 Jahren, sowie für Schüler, Studenten, Lehrlinge, welche eine Profession erlernen und kein Lohn erhalten, bis zum Alter von 18 Jahren. Auf einzelnen Bahnen wird im letzteren Falle $^2/_3$ des vollen Abonnementspreises erhoben.

Ferner werden von einzelnen Bahnen, z. B. von der Great Eastern Packete von 6 einfachen Billets für die Hinfahrt, und 6 Tourbillets für die Rückfahrt zu einem um 8 pCt. ermässigten Preise der Retourbillets, gültig für ein Kalendervierteljahr, ausgegeben, während z. B. von der South Eastern Bücher mit 20 einfachen Billets verkauft werden.

Ferner besteht auf verschiedenen Englischen Bahnen die Vergünstigung, dass für Landparthien (pleasure parties) schon bei Lösung von 6 Billets I. Classe, oder 10 Billets II. oder III. Classe ermässigte Retourbillets verkauft werden — eine Einrichtung, die wir in den Coupéebillets einzelner Deutscher Bahnen, z. B. der Berlin-Stettiner und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, wieder finden, wobei die Coupéebillets II. Classe nur für 7 Plätze und die Coupéebillets III. Classe nur für 8 Plätze berechnet werden, somit ausser dem ermässigten Preise der Retourbillets eine weitere Ermässigung noch dadurch eintritt, dass bei der II. Classe 1 Platz, bei der III. Classe 2 Plätze nicht bezahlt werden.

Indem wir die vorerwähnten Einrichtungen zur Nachahmung empfehlen, glauben wir bei dieser Gelegenheit nochmals auf den in No. 91 des vorigen Jahrganges besprochenen, den Deutschen Eisenbahnverwaltungen gemachten Vorwurf zurückkommen zu dürfen: „auch nicht den geringsten Versuch zu unternehmen, der Deutschen Hauptstadt den Deutschen Bürger zuzuführen". Die dort gemachten Vorschläge:

1. allen Retourbillets nach Berlin eine Gültigkeitsdauer von mindestens 3 Tagen zu geben, und dieselbe je nach der Länge der Bahnstrecken bis zu acht Tagen auszudehnen;
2. zu den verschiedenen Schulferien: Weihnachts-, Ostern-, Pfingst-, Sommer- und Michaelisferien, Retourbillets mit einer der allgemein üblichen Ausdehnung der Ferien entsprechenden Gültigkeitsdauer auszugeben;

dürften nicht nur dem vorerwähnten Vorwurf begegnen, sondern in der That einem allgemein gefühlten Bedürfniss entsprechen.

Schliesslich gestatten wir uns noch auf zwei Einrichtungen aufmerksam zu machen, die sehr zu Gunsten der Englischen Bahnen sprechen und die in hohem Grade zur Bequemlichkeit des Publikums wie zur raschen und geräuschlosen Bewältigung des grossartigen Personenverkehrs beitragen, d. i. die verhältnissmässig viel grössere Anzahl von Billet-Verkaufsstellen und die Besetzung derselben fast ausschliesslich durch junge gewandte Clerks, sowie die Einrichtung besonderer Auskunftsschalter (Enquiry office).

Während in Deutschland jeder Reisende schon wegen des etwaigen Aufenthaltes am Schalter früher als nothwendig zur Bahn gehen muss, da meist zu wenig Schalter angebracht und dieselben, wie dies bei aus Militäranwärtern gewonnenem Personal nicht anders sein kann, durch wenig gewandte und, wenn wir aufrichtig sein wollen, nicht immer durch sehr höfliche Beamte besetzt sind, wodurch nur zu häufig Verzögerung und Ueberfüllung der Vestibule hervorgerufen wird, sind diese Uebelstände auf den Englischen Stationen durch Anlage einer grossen Anzahl von Billetschaltern vermieden, welche sowohl nach den verschiedenen Linien wie nach den verschiedenen Wagenclassen getrennt sind und durch junge, sehr gewandte und im Allgemeinen höfliche und entgegenkommende Clerks bedient werden. Dass auf den Englischen Personenstationen mit starkem Personenverkehr ein besonderer Auskunftsschalter angelegt, während des ganzen Tages geöffnet und mit einem besonders geeigneten Beamten besetzt ist, daher die Billetschalter mit Auskunftsertheilung nicht behelligt werden, dürfte zwar zur Genüge bekannt sein; soweit wie uns erinnerlich hat jedoch diese Einrichtung in Deutschland bisher noch keine Nachahmung gefunden, obgleich bei der anerkannten Unbeholfenheit des Deutschen Publikums in der Kunst des Reisens das Nachfragen und Einziehen von Erkundigungen auf den Deutschen Bahnen in weit ausgedehnterem Masse vorkommt. Besonders empfehlenswerth dürfte es sein, wenn in grossen Städten, wie z. B. in Berlin, an einem oder mehreren im Centrum der Stadt gelegenen Punkten, also z. B. in der Börse, Unter den Linden etc., derartige Auskunftschalter und zwar nicht allein für den Personen-, sondern auch für den Güterverkehr angelegt und zugleich mit dem Billetverkauf für alle in Berlin mündenden Bahnen verbunden würden.

Zum Entwurfe eines neuen Vereins-Kartenreglements.

Am 12. und 13. d. M. hat in Berlin die Conferenz der in der Salzburger Generalversammlung gewählten Commission für den Entwurf eines neuen Vereins-Kartenreglements stattgefunden. Die Conferenz hatte so schleunig berufen werden müssen, weil von den Preussischen Staatsbahnen und der Deutschen Reichsbahn die Erklärung abgegeben worden war, dass sie den Termin der von ihnen ausgesprochenen Kündigung des bisherigen Vereins-Kartenreglements nicht über den 1. Januar 1880 hinaus erstrecken könnten.

Die Conferenz hat zunächst auf Grund der Vorschläge, welche von der Oesterreichischen Nordwestbahn gemacht waren, ein neues Vereins-Kartenreglement ausgearbeitet. Dasselbe beruht auf dem Princip, dass die Vereins-Verwaltungen für jede Vereinskarte eine Taxe zu bezahlen haben, deren Ertrag demnächst nach der ungefähren Benutzung auf die Vereins - Verwaltungen vertheilt werden soll.

Die Vereinskarten erhalten hierdurch mehr den Character einer Abonnementskarte und es wird zugleich damit der zu manchen Ausstellungen Veranlassung gebende Umstand beseitigt, dass einzelne Bahnen von den Vereinskarten einen weit grösseren Nutzen hatten, als der Benutzung ihrer Strecken durch die Vereinskarten anderer Bahnen entsprach.

Zugleich ist, um den Wünschen der kündigenden Verwaltungen entgegenzukommen, eine neue Skala für die Vertheilung der Vereinskarten aufgestellt, welche dieselben erheblich reducirt, und ist aus gleichem Grunde auch eine Bestimmung in das Reglement aufgenommen, nach welcher es den Verwaltungen frei stehen soll, für einen Theil der für Oberbeamte bestimmten Vereinskarten statt der I. Classe die II. Classe zu wählen. Dagegen hat die Commission sich dem Wunsche der Preussischen Staatsbahnen, die Berechtigung zum Besitz einer Vereinskarte daran zu knüpfen, dass der Inhaber derselben sich ausschliesslich dem Eisenbahnbetriebe widmet, nicht anschliessen können, weil eine solche Bestimmung, die für die Verhältnisse der Staatseisenbahnen allerdings angemessen erscheinen mag, für viele Privatbahnen mit anderer Organisation nicht geeignet ist, auch die Prüfung, ob die Bedingung erfüllt ist, dem Verein, der nicht die Mittel hat, so

specielle Kenntniss von den persönlichen Verhältnissen der Mitglieder der Eisenbahnverwaltungen zu nehmen, unmöglich sein würde.

Zur Beschlussfassung über diese Vorschläge der Commission soll auf den 10. October cr. eine ausserordentliche Generalversammlung des Vereins nach Dresden berufen werden. Es ist sehr zu wünschen, dass in derselben auf der von der Commission gegebenen Basis eine Verständigung erreicht wird; anderenfalls würde die Kündigung zur Ausführung kommen und zum 1. Januar 1880 die Preussischen Staatsbahnen und die Deutsche Reichsbahn aus dem Vereins-Kartenverbande ausscheiden müssen.

Das Accord-Arbeitssystem der Rheinischen Eisenbahn

von **F. Ottersky in Köln,**

Gütercontroleur der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

Bald sind es 5 Jahre her, seitdem das Accord-Arbeitssystem von der Rheinischen Eisenbahnverwaltung zuerst auf einzelnen Stationen, dann aber, mit sehr wenig Ausnahmen, fast auf allen Stationen ihrer Bahn eingeführt wurde. Das Resultat dieses Systems lässt sich am Besten aus den offiziellen Veröffentlichungen der Rheinischen Bahn, welche im Jahresbericht pro 1878 niedergelegt sind, ersehen. In diesem Jahresbericht heisst es über das Accord-Arbeitssystem wie folgt:

„Das Accord-Arbeitssystem erstreckt sich nunmehr, mit Ausnahme weniger kleinen Haltestellen und des Central-Personenbahnhofes in Köln, auf 163 Stationen. Von diesen hatten im März d. J. (pro 1879) nur 3 Stationen die Zulage nicht verdient, während 160 Stationen einen Ueberschuss erzielten, welcher neben dem Fortbezuge der Dienstzulagen eine Vertheilung von 7 286 *M.* an Arbeitsprämien ermöglichte.

„Im verflossenen Jahre wurden 88 856 *M.* an Prämien vertheilt, während der Vergleich des Jahresabschlusses von 1878 gegen 1875 bei 137 Stationen eine Minderbeschäftigung von 16 Maschinen, 456 Angestellten und 307 Arbeitern nachweist, obgleich pro 1878 noch eine grössere Arbeitsleistung als pro 1875 erforderlich war. Ausserdem wurde die erhebliche Summe von über 200 000 *M.* an Magazinmaterialien, Drucksachen, Reparaturkosten für Wagen- und Maschinenbeschädigung etc. aus den angesammelten Stationsfonds gedeckt.

„Die Voraussetzung, dass sich die auf den Bahnhöfen und bei der Güterverladung regelmässig vorkommenden Arbeiten auf angemessene Accord-Einheitssätze zurückführen und in dieser Weise billig gestalten lassen, dass eine Anrechnung des dem Verbrauche anheimzugebenden Magazin- und Drucksachenmaterials eine grössere Oeconomie, dass die Pflicht der Ersatzleistung für verschuldete Beschädigung an Gut, an Fahrmaterial oder Anlagen eine angestrengtere Aufsicht und Fürsorge erzielen müssen, hat sich ebenso bewährt, als die Annahme sich als eine berechtigte erwiesen, dass es für die geringer besoldeten Angestellten, welchen in den Jahren 1871—72 bei der abnormen Steigerung aller Löhne widerrufliche Dienstzulagen gewährt worden waren, leichter sei mehr zu leisten, als ohne erhöhte Leistung die gewohnte Zulage zu entbehren; denn, wie schon vorher erwähnt, wurden, mit Ausnahme sehr weniger Stationen, nicht allein die früher unter anderen Lohnverhältnissen gewährten Dienstzulagen vollauf verdient, sondern es wurden auch Prämien erworben, welche eine wesentliche Aufbesserung der bisherigen Einkommensbezüge ausmachen“.

Aus vorstehenden Resultaten und Ausführungen dürfte zur Genüge hervorgehen, dass das Accord-Arbeitssystem mehr zu bedeuten hat, als es für den Augenblick scheinen möchte und dass es wohl auch für andere Bahnen der Mühe werth ist, wie dies ja auch thatsächlich der Fall ist, sich eingehender mit dieser wichtigen Materie, die eine wirthschaftliche Reform in der Oeconomie der Bahnen anstrebt, zu beschäftigen. Auf alle Fälle zeigt das Accord-Arbeitssystem einen sicheren Weg, wie man productive Arbeitsleistungen abschätzen und mit der Bezahlung in Einklang bringen kann.

Wie fast jede neue und in die gewohnten Verhältnisse tief einschneidende Sache, so hat auch das Accord-Arbeitssystem zur Zeit wohl mehr Widersacher als Freunde. Es widerstreitet dem Gefühl, die Durchschnittsleistung eines Beamten in derselben Weise abzumessen, wie die Leistung bei einer Handarbeit, z. B. wie die Anfertigung eines Tisches oder das Umgraben eines Ackerstücks. Man führt dagegen und auch anscheinend mit Recht ins Feld, dass die geistige Thätigkeit, welche sich in der Disposition und Leitung der Arbeiten kundgiebt, dass diese Thätigkeit nach Accordsätzen um so weniger geschätzt werden kann, als die einzelnen Beamten verschiedene Anlagen haben, als dieselben, je nachdem sie jung oder alt sind, auch mehr oder weniger leisten, als endlich auf den verschiedenen Stationen die Leistung auch der fähigsten Beamten von den lokalen Betriebsverhältnissen, von der Art und Menge der zu befördernden Güter, endlich von den Grenz- und Zollverhältnissen abhängig ist. So berechtigt solche Raisonnements anscheinend auch sind, so schliesst der Accord ja doch nicht aus, dass die lokalen Verhältnisse, die Beamtenqualität etc. in Berücksichtigung kommen und wie man einen anderen Accordsatz für einen eichenen und kunstvoll gearbeiteten Tisch als für einen tannenen Tisch giebt, wie das Umgraben von schwerem Lehmboden anders wie das von leichtem Sandboden bezahlt wird, so muss sich auch der Accordsatz stets den Verhältnissen anpassen.

Im Allgemeinen darf man wohl behaupten, dass auf dem Gebiete des Betriebs- und Güterdienstes bis heute von Accordarbeit wenig die Rede war und dass jede Bahn, meistens auf Grund der Anschauungen einzelner Beamten, bald eine Vermehrung bald eine Verminderung des Personals und der Arbeits- und Maschinenkräfte veranlasste. Wer da aber weiss, wie unendlich schwer es ist, Kräfte, die einer Station einmal bewilligt sind, wieder zurückzuziehen, wer da weiss, wie sehr es in der Natur der Verhältnisse liegt, dass ein Beamter die eigene Verantwortlichkeit einem anderen zu gern zuschiebt und wie leicht sich ein künstlicher Bureaukratismus ausbildet, und welche Gründe und Mittel man anwendet, um die eigene Verantwortlichkeit zu vermindern und die Leistungen in ein günstiges Licht zu stellen, der wird zugeben, dass es nur wünschenswerth sein muss, ein Mittel zu kennen, welches wenigstens einen annähernd richtigen Schätzungsmodus für die Arbeitsleistung abgiebt. Will die Verwaltung auf das Alter, auf die Befähigung, auf die lokalen Verhältnisse rücksichtigen, so möge sie das thun. Diese Rücksicht, welche die Verwaltung übt, muss ihr aber bewusst sein, sie muss sich klar sagen können, dass die Station „X“ mit einem Assistenten weniger zu verwalten wäre, dass sie aber das nicht thun wolle, weil der bereits im Dienste der Gesellschaft alt gewordene und früher sehr tüchtige Bahnhofsvorsteher dort ist. Das Bewusstsein, alle Verhältnisse des Betriebs- und Güterdienstes jeden Augenblick zu übersehen, wird aber auf die Dauer die Hauptkraft und Hauptstärke einer jeden Verwaltung ausmachen und darf keine Verwaltung daran Anstoss nehmen, dass die Herstellung dieser Uebersicht Mühe macht. Bei einer so dem wechselnden Leben angehörigen Einrichtung, wie die Eisenbahn es ist, ändern sich aber die Verhältnisse sehr schnell und unvermuthet. Die Eröffnung neuer Linien auf zuweilen weit entfernten Bahnen, die Einführung anderer Tarifsätze, Zolleinrichtungen etc. können auf einmal einen solchen Umschwung in die Verhältnisse hineintragen, dass dadurch die eine Station entlastet wird, während die anderen dagegen belastet werden. Ist aber eine Dienststelle vorhanden, welche auf Grundlage einer genauen Statistik den Verkehr einer jeden Station monatlich prüft, so liegt hierin ein Correctiv, wie es wohl nicht besser gewünscht werden kann. Aus eigener Wissenschaft vermag dann die Verwaltung bald helfend und fördernd, bald hemmend und reducirend einzuschreiten. Nichts entgeht ihrem Scharfblick und Jeder weiss, er muss seine Schuldigkeit thun und selbst rechtzeitig seine Vorgesetzten von allen wesentlichen Veränderungen in Kenntniss setzen, wenn er sich nicht der Lässigkeit schuldig machen will.

Interessant ist es jedenfalls, wie sich das Accord-Arbeitssystem bei der Rheinischen Bahn herausgebildet hat, so dass es heute unter einem besonderen Leiter, dem Herrn Betriebsinspector Fenten, steht und unter der Direction als besonderes Bureau selbstständig fungirt. Der vorher abgedruckte Auszug aus dem Jahresbericht der Rheinischen Bahn giebt zwar bereits ein Bild der Erfolge des Accord-Arbeitssystems; darnach dürfte es angebracht sein, auf die allmälige Entwickelung dieses Systems näher einzugehen.

Bevor das jetzt bei der Rheinischen Bahn bestehende allgemeine Accord-Arbeitssystem in Aufnahme kam, waren schon zur Erzielung einer grösseren Oeconomie im Betriebs- und im Bahnunterhaltungsdienst Versuche gemacht worden, Accordsätze für bestimmte Arbeitsleistungen zu ermitteln. Diese Versuche erstreckten sich in Bezug auf den Betriebs- und Güterdienst nur auf die Wagenbewegung und die Güterverladung einzelner grösserer Stationen. Die Accordsätze zu diesen Arbeiten wurden für jede Station in der Weise ermittelt, dass man die bewegten Quantitäten den dafür aufgewandten Kosten gegenüberstellte. Von dem Betrage, der weniger ausgegeben wurde, als nach diesen Sätzen zulässig erschien, fiel ein Theil der Eisenbahn und der andere Theil den Accordanten als Prämie zu. Bei der Berechnung der Accordsätze waren nur die Kosten für die Maschinen und für die Löhne der Arbeiter in Ansatz gebracht, dagegen nicht die für die erforderlichen Beamten, obgleich sich dieselben an den Prämien, welche erzielt wurden, betheiligten.

Diese Art der Accordberechnung und Prämienvertheilung entsprach weder den thatsächlichen Verhältnissen, noch der Billigkeit. Um nach allen Seiten Gerechtigkeit zu üben, wurden von Herrn Betriebsinspector Fenten aus eigener Initiative auf Grund der amtlichen Beläge sehr mühevolle und noch heute controlirbare statistische Arbeiten ausgeführt, und wurden für das ganze Bahnnetz auf der einen Seite die Leistungen und Arbeiten, auf der anderen Seite die Kosten, welche die Leistungen der Verwaltung verursachten, stationsweise ermittelt und zusammengestellt. Diese Statistik förderte ganz merkwürdige Dinge zu Tage. Es stellte sich heraus, dass einzelne, unter ganz gleichen Verhältnissen arbeitende Stationen für dieselbe Arbeit dreimal mehr Kräfte nöthig hatten als andere Stationen, dass ferner die eine

Station für Bewegung derselben Anzahl Wagen unter gleichen Verhältnissen 2 Maschinen gebrauchte, während die andere nur eine einzige Maschine beschäftigte, dass die eine Station an Drucksachen, Kohlen, überhaupt an Materialien das Doppelte, ja das Dreifache beanspruchte als eine andere ganz gleichartige; kurz es stellten sich Differenzen und Anormalien heraus, wie sie sich nur im Laufe der Zeit und allmälig einnisten konnten. Aus den Durchschnittssätzen von Leistung und Kosten, wie Herr Fenten sie für jede einzelne Station gefunden hatte, wurden nun Accordsätze festgestellt und diese wurden als massgebend der Accordberechnung für die einzelnen Stationen zu Grunde gelegt. Es wurden also nicht wie früher die Leistungen der Station nach den für die Stationen ausgegebenen Kosten ermittelt, sondern es wurden die Accordsätze nach der wirklichen Leistungsfähigkeit des einzelnen arbeitsfähigen Individuums ermittelt und wurde dabei erst nach Anwendung der absoluten Leistungsfähigkeit der Individuen auf einen concreten Fall den örtlichen Verhältnissen gebührend Rechnung getragen. Eine in dieser Weise ausgeführte Detailirung der Leistungen jeder Station erforderte nun Ermittelungen 1. über die im Allgemeinen nothwendige Arbeitskraft für die einzelnen Arbeitsleistungen; 2. über die für jede Arbeitsleistung erforderliche Zeit und führte nun von selbst dahin, die einzelnen Arbeitsleistungen in Gruppen zu trennen und jede Gruppe solcher Arbeitsleistungen für sich besonders zu taxiren und zwar nach Massgabe der Erfahrungen und im Wege der Vergleichung der vorhandenen Verhältnisse mit ähnlichen Stationen. Es wurden in Folge dieser Erwägungen folgende Gruppen von Arbeitsleistungen gebildet, die natürlich in sich wiederum nach den einzelnen Arbeiten näher zu specificiren sind, nämlich:

1. die Zugabfertigung;
2. „ Wagenbewegung;
3. der Depeschendienst;
4. die Billet- und Gepäckexpedition;
5. die Güterexpedition;
6. „ Stückgutverladung;
7. diverse Verrichtungen, als Botengänge, Reinigungsarbeiten etc.

Nachdem für jede dieser Gruppen die Arbeitszeit, unter Berücksichtigung von Zeitverlust durch Störung und sonstige Vorkommnisse, für den Zeitraum eines Monats und zwar getrennt nach den verschiedenen Beamten- und Arbeiterkategorien ermittelt worden war, ergab eine zehnstündige Arbeitszeit pro Tag oder eine dreihundertstündige pro Monat die Summe der aus den Gruppen sich ergebenden Arbeitszeiten dividirt durch 300 des zur Bewältigung der Arbeit erforderlichen Beamten- und Arbeitspersonals. — Diese Rechnung wies auf vielen, namentlich den bedeutenden Stationen eine ganz erstaunliche Ueberzahl von Beamten und Arbeitern nach und trat nunmehr die Frage näher, in welcher Weise eine Reduction des überflüssig beschäftigten Personals erfolgen könne. Diese Frage war schwer zu lösen, als einmal Niemand zugeben wollte, dass er mehr Leute beschäftige, als er dringend für den Dienst nöthig habe und also bis oben hin eine ziemlich heftige Opposition schon in der Natur der Sache lag und als es endlich schwierig war, die überzähligen Beamten zu reduciren, da man Entlassungen nicht vornehmen, sondern die Beamten nur allmälig, bei dem naturgemässen Anwachsen des Bahnnetzes, verwenden und anderwärts placiren wollte. So kam man denn von selbst dazu, zuerst eine freie Entwickelung des Accords herbeizuführen, indem man denjenigen Vorstehern, die nach den neuen Sätzen von selbst arbeiteten und ihre Arbeiten innerhalb der Accordsätze ausführten, hohe Prämien zahlte. Die hierdurch überzählig gewordenen Beamten verwendete man nun allmälig und gewann so Zeit, später die weniger willigen Stationen, die nicht von selbst aus dem alten Geleise heraus wollten, zu besseren Arbeiten hinzuleiten und so rationellen Verhältnissen zuzustreben.

Für die Einführung des Accords sprach übrigens noch ein anderer Umstand. Die Direction hatte nämlich im Jahre 1872, in Folge der rapiden Steigerung aller Lebens-, Geschäfts- und Lohnverhältnisse, den Beamten widerrufliche Gehaltszulagen bewilligt. Die einfache Fortnahme dieser Zulagen wäre den einzelnen Beamtenkategorien sehr drückend gewesen. Das Accordsystem gewährt nunmehr ein einfaches Mittel, den fleissigen Beamten die Zulagen auch ferner zu gewähren.

Als im Jahre 1875 der Leistungswerth der Arbeiten nach Einheitssätzen berechnet wurde, bezifferte sich derselbe auf 3 053 104 *M.* und die Ausgabe auf 3 927 350 *M.* Die Aufstellung für das Jahr 1878 ergab nach denselben Einheitssätzen dagegen einen Leistungswerth von 3 291 200 *M.* und eine Ausgabe von 3 065 091 *M.* Diese Plusdifferenz von 226 109 *M.* pro 1878 zwischen Leistungswerth und Ausgabe erklärt sich dadurch, dass dieser Betrag, welcher eigentlich ein Prämienbetrag für die Stationen ist, aus den Prämien als Reservefonds angesammelt wird, um daraus Verluste an Material, Beschädigung von Gütern etc. zu decken. Vergleicht man aber die Ausgabe pro 1875 mit der pro 1878, so ergiebt sich pro 1878 eine factische Minderausgabe von 862 259 *M.* oder von ca. 22 pCt. Bringt man aber die Minderausgabe mit der vermehrten Leistung in einen Vergleich, so verringert sich die Minderausgabe um die Differenz der beiden Leistungswerthe oder um ca. 238 096 *M.* und stellt sich dann der Procentsatz gegen 1875 auf ca. 28 pCt.

Solche Resultate, welche übrigens schon Nachbarbahnen zur Nacheiferung veranlasst haben, sprechen am besten für sich selbst. Dünkt es vielleicht auch Manchem, wie dies schon vorher angedeutet wurde, hart, dass man einen Menschen lediglich nach seiner Arbeitskraft und nach seiner Leistung taxirt und bezahlt, so hat eine Eisenbahnverwaltung eigentlich kein anderes Mittel, eine wirksame Controle über ihr Personal auszuführen, als indem sie Leistung und Bezahlung gegen einander abwägt. Es hat überhaupt kein Geschäft ein anderes Mittel das Geschäft in Bilanz zu halten, als die Wechselbeziehung zwischen Einnahme und Ausgabe stets im Auge zu halten und in Einklang mit einander zu bringen. Wie die practische Aufgabe der Eisenbahn ja vornehmlich darin besteht, reale und solide Leistungen gegen entsprechende Vergütung auszuführen, so kann dies wirthschaftlich nur dann in Einklang mit den Interessen der Bahn geschehen, wenn die practischen Leistungen, welche die Bahn auszuführen hat, in richtigem Verhältniss zu den Selbstkosten stehen.

Mögen nun die Zeiten und Verhältnisse sich gestalten wie sie wollen, mögen die Conjuncturen wechseln wie sie wollen, jedes grosse Geschäft wird sich der Wahrnehmung nicht verschliessen können, dass es nicht stets stabil sein kann, sondern dass es sich den wahrnehmbaren Thatsachen und den Fluctuationen des Geschäftslebens fügen muss.

Die Ausgaben werden daher auch im Eisenbahndienste stets in einem gewissen Verhältnisse zu den Leistungen resp. zu den Einnahmen bleiben müssen, soll das ganze Geschäft nicht darunter leiden. Eine Stabilität des Geschäfts in Bezug auf Beamte und Arbeiter darf daher nur insoweit angestrebt werden, als nur dasjenige Beamtenpersonal fest anzustellen ist, welches absolut nöthig ist, während es sich empfiehlt, für vorübergehende Geschäftsbesserungen auch vorübergehende Aushülfe zu requiriren.

Wie sehr die geistige Befähigung sowohl der einzelnen Beamten als namentlich auch der Vorsteher beim Accord-Arbeitssystem in die Wage fällt, beweist am besten die Praxis bei der Rheinischen Bahn, indem überall da, wo durch richtige Dispositionen das Geschäft geregelt und vereinfacht wird, auch die grössten Prämien erzielt werden. Die Intelligenz und Fähigkeiten des einzelnen Individuums kommen daher auch beim Accord-Arbeitssystem vollauf zur Geltung.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 15. September. (Zur Eisenbahn-Verstaatlichungsfrage. Deutsch-Oesterreichische Tarife. Tarife für Mühlenfabrikate und Malz. Die Gewichtsbeschränkung für Phosphortransporte. Umbildung der Preussischen Staatsbahnverwaltung. Verspätungen im Juli. Canalwesen. Güter-Tarifwesen.)

Auf dem Gebiete der innern Deutschen Politik bildete die Antwort des Preussischen Cultusministers auf eine Eingabe des Westfälischen Clerus das Ereigniss der Woche. Die Darlegung des Herrn von Puttkamer hat der Centrumspartei unzweideutig zu erkennen gegeben, dass die katholische Kirche ohne vorhergegangene Anerkennung der staatlichen Autorität auf Concessionen seitens der Regierung nicht zu rechnen habe. — Ueber die Verhandlungen mit dem Vatican ist thatsächlich Neues nicht bekannt geworden; die sensationellen Berichte einiger Englischen Blätter haben sich sämmtlich als unzuverlässig erwiesen und es ist nur von offiziöser Seite aus für zweckmässig erachtet worden, der Welt zu verkünden, dass die Verhandlungen nicht abgebrochen seien. Die Angelegenheit des Culturkampfes und seiner Beendigung hat, wie schon früher hervorgehoben, auch auf die Entscheidung der Eisenbahnfrage einen besonderen Einfluss, insofern zweifellos ist, dass das Centrum im Falle der Beilegung der kirchenpolitischen Differenzen den bisher geltend gemachten Widerspruch gegen eine Centralisationspolitik auf dem Eisenbahngebiete aufgeben wird. Nachdem die politischen Parteien in ihren Wahlprogrammen sich zur Eisenbahnfrage haben vernehmen lassen, kommen die Pressorgane der Parteien auf eben dieses Thema zu sprechen und vervollständigen damit das Bild, welches man sich über die Stellung der Fractionen zu der Eisenbahnfrage machen kann. Die „Tribüne", welche dem linken Flügel der Nationalliberalen nahe steht, äussert sich darüber u. A. wie folgt: „Wir zweifeln nicht daran, dass die nationalliberale Partei, zu welcher Anhänger und Gegner des Staatsbahnsystems gehören, die wirthschaftlichen und politischen Gefahren vollkommen zu würdigen weiss, die aus den umfassenden Ankaufsprojecten des Ministers Maybach hervorgehen könnten. Wenn in dem nunmehr festgestellten Wortlaut des nationalliberalen Wahlaufrufs die principielle Bedeutung der Frage umgangen wird, so ist damit sicher nicht ausgedrückt, dass die Unterzeichner jene Gefahr weniger gering anschlügen. Die Ankündigung, dass die Partei mit dem festen Entschluss in den Wahlkampf eintrete, das Verfassungsrecht des Landes gegen jeden Angriff zu wahren, bezieht sich ebenso sehr auf die Eisenbahnpolitik der Regierung, soweit dieselbe die constitutionellen Rechte der Volksvertretung gefährden könnte, als auf die geplante Beschränkung des parlamentarischen Einflusses, gegen welche der Wahlaufruf sich mit grosser Ent-

schiedenheit ausspricht. Die nationalliberale Partei wird die einzelnen Eisenbahnvorlagen sachlich prüfen und gegen den etwaigen Missbrauch der ausgedehnten Befugnisse der Verwaltung Garantien zum Schutze des verfassungsmässigen Rechts aufzurichten suchen. Die Generalisirung oder vielmehr eine principielle Stellungnahme in der Eisenbahnfrage musste den Unterzeichnern des Wahlaufrufs um so weniger opportun erscheinen, als dadurch die ja nicht zu leugnenden Meinungsverschiedenheiten in der Partei noch vor den Wahlen zum Ausdruck gelangt wären. Wenn in fortschrittlichen Organen die Unbestimmtheit dieses Passus in dem Aufruf bemängelt wird, so muss darauf hingewiesen werden, dass gerade dadurch die letzte Entscheidung in dieser Frage in die Hände der Wähler gelegt wird, die es wohl begreifen werden, dass die Frage: ob Staats- oder Privatbahnen? an sich nicht das Mindeste mit einer freisinnigen politischen Ueberzeugung zu thun hat, und die anderseits dasjenige, was politisch bei dieser Frage in Betracht kommt, klar und deutlich in dem Wahlaufrufe ausgesprochen finden".

Die „Nationalzeitung" bemerkt zu derselben Frage: „Wir glauben allerdings, dass es zur Zeit noch nicht möglich ist, eine entschiedenere Stellung (als es in dem Aufruf geschehen ist) zu den vorliegenden Projecten zu nehmen, wenn man nicht grundsätzlich eine weitere Ausdehnung des Eisenbahnbesitzes des Staates verwirft. Wir unsererseits haben uns vorlängst darüber klar gemacht, dass eine Aufrechthaltung des jetzigen Zustandes undurchführbar ist; der Uebergang des Restes der Privatbahnen in die Hand des Staates ist nur noch eine Frage der Zeit und der Opportunität. Um aber die Opportunität der beabsichtigten Ankäufe endgiltig zu beurtheilen, ist die thatsächliche Unterlage noch zu unsicher, das Material noch zu wenig gesichtet". — Zur Orientirung bringt die „Nationalzeitung" sodann eine Gegenüberstellung der Dividenden der zu erwerbenden Eisenbahnen im Jahre 1878 und der dem Staate durch den Erwerb der Eisenbahnactien zufallenden Zinslast.

Der „Kreuzzeitung" entnehmen wir über den Ankauf von Privateisenbahnen für den Staat nachstehende Mittheilungen: „Vor dem Antritt seines Urlaubes hat der Finanzminister dem Vernehmen nach sein Votum über die wichtige Frage wegen des Ankaufes von Privateisenbahnen abgegeben. Das Votum geht, wie verlautet, dahin, dass die Vorlagen über Bahnankäufe sich zunächst unbedingt auf die vier Bahnlinien beschränken, mit denen die bezüglichen Verhandlungen schon seit längerer Zeit in die Wege geleitet worden sind, nämlich die Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Köln-Mindener und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. Da die Verhandlungen mit diesen vier Gesellschaften noch nicht vollständig zum Abschluss gekommen sind, so liegt die Wahrscheinlichkeit vor, dass die bezüglichen Vorlagen nicht sämmtlich rechtzeitig für den Landtag vorbereitet werden können und es ist Grund zu der Annahme vorhanden, dass die für Eisenbahnankäufe zu fordernde Summe gegen 700 Millionen Mark betragen wird, während das Anlagecapital für die genannten vier Bahnen ziemlich 1 200 Millionen Mark repräsentirt. Im Finanzministerium ist man bei Abgabe des Gutachtens von dem Grundsatze ausgegangen, dass, bevor man die Einwilligung zum Ankaufe weiterer Bahnlinien ertheilt, erst abgewartet werden müsse, welchen Einfluss die Ausgabe einer so beträchtlichen Summe von Consols auf die Preussischen Staatspapiere überhaupt ausüben werde. Zur Feststellung eines solchen Resultates bedarf es, wie bekannt, geraumer Zeit, und dadurch würde die weitere Verstaatlichung der Eisenbahnen, welche im Arbeitsministerium bereits stark ins Auge gefasst ist, ziemlich weit hinausgeschoben werden. Im Arbeitsministerium hegt man jedoch die Ueberzeugung, dass, abgesehen von einer allgemeinen Besserung des Verkehrs, schon die einheitliche Regelung der Eisenbahn-Gütertarife die Einnahmen aus den Staatsbahnen merkbar erhöhen werde. Damit würde natürlich ein günstiger Einfluss auf die neuen und alten Staatspapiere nicht ausbleiben und der Ankauf weiterer Bahnen kaum noch auf grosse Schwierigkeiten seitens des Finanzministeriums stossen".

Offiziös wird noch zur Eisenbahnfrage Folgendes geschrieben: „Die Vorlage für den Landtag in Betreff des Ankaufs von Eisenbahnen wird, wie bereits erwähnt, eine sehr umfassende sein. Ausser mit den schon anderweitig genannten Bahnen dürften auch die Verhandlungen mit den Rheinischen Bahnen bis dahin zum Abschluss gelangt sein. Ausserdem aber wird die Vorlage, entsprechend den betreffenden früheren Ankündigungen des Ministers Maybach, ein umfassendes Netz von Secundärbahnen in allen Landestheilen in Antrag bringen".

In Sachen der Verstaatlichungsprojecte ist weiter von folgenden Vorgängen Act zu nehmen: „Der Verwaltungsrath und die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft hielt Sonnabend Abend eine Sitzung, um auf die Offerte des Ministeriums über den Ankauf des Unternehmens Beschluss zu fassen. Es wurde der angebotene Kaufpreis als nicht angemessen erachtet, um überhaupt in Verhandlungen einzutreten. Eine demnächst einzuberufende ausserordentliche Generalversammlung soll über die Frage entscheiden, ob ein Verkauf im Princip als opportun anzuerkennen sei".

Die Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn am 12. d. Mts. war wegen ungenügender Actienanmeldung beschlussunfähig. Es wird am 14. nächsten Monats eine neue Actionärversammlung stattfinden, welche in der Lage ist, unter allen Umständen mit dreiviertel Majorität über die Offerte der Regierung von 4 pCt. Rente und 3 *M.* Convertirungsprämie zu beschliessen; ausserdem wird aber in dieser Generalversammlung ein Antrag auf 20 *M.* baare Zuzahlung gestellt werden. — Wie man in Sachen der Rheinischen Eisenbahn dem „B. B.-C." aus Köln angeblich von bestunterrichteter Seite mittheilt, hat sich das Directorium über die Behandlung der Offerte des Staates, welche, wie bekannt, sich auf eine Rente von 6 pCt. und 1 pCt. Convertirungsprämie für die Actien gegen Betriebsüberlassung des Bahnnetzes der Rheinischen Bahn auf ewige Zeiten an den Staat bezieht, nunmehr schlüssig gemacht und es ist die bezügliche Antwort an das Ministerium bereits abgefertigt worden. Die Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft hat erklärt, dass sie auf Verhandlungen nicht eingehen könnte, welchen eine Abfindung von nur 6 pCt. Rente zu Grunde liege.

Verschiedene öffentliche Blätter reproduciren einen Artikel der Wiener „Neuen Freien Presse", nach welchem das Deutsche Reichs - Eisenbahnamt in Bezug auf die Umarbeitung der Deutsch-Oesterreichischen Tarife eine im Ganzen günstige Entscheidung getroffen haben soll. Es sei dies, wird behauptet, die erste Enunciation des Deutschen Reichs-Eisenbahnamtes seit der Kündigung des Verbandtarifs, und dieselbe bedeute, dass man Deutscherseits den angekündigten exclusiven Standpunkt fallen gelassen habe. Auf Grund zuverlässiger Information können wir mittheilen, dass es sich im vorliegenden Falle nicht sowohl um eine Aeusserung des Deutschen Reichs-Eisenbahnamtes, als vielmehr um einen Erlass des Preussischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten handelt, dessen Inhalt nicht die Deutung zulässt, als habe die Preussische Aufsichtsbehörde in Bezug auf das internationale Tarifwesen den bisher eingenommenen Standpunkt verlassen. Die mit unbedeutenden Modificationen erfolgte Genehmigung des von den Deutschen und Oesterreichischen Verwaltungen vorgeschlagenen Tarifschemas kann als eine Concession nicht angesehen werden, da sich das Tarifschema, abgesehen von Abweichungen, welche mit Rücksicht auf das Vorhandensein einer zweiten Stückgutclasse und den Mangel einer generellen Wagenladungsclasse in den Oesterreichischen Localtarifen geboten waren, dem Deutschen Tarifschema vollständig anschliesst. Hinsichtlich der Berechnung der Frachtsätze, auf deren Höhe es schliesslich allein ankommt, wird lediglich an dem Princip festgehalten, dass Deutscherseits in den Tarif die regulären Deutschen Streckensätze einzurechnen sind. Während die Anträge der Verbandsverwaltungen darauf gerichtet waren, eine Verschiebung der bisherigen Frachtsätze möglichst zu vermeiden, werden in Folge jenes Princips für den Verkehr mit den Nordseehäfen in fast sämmtlichen Tarifclassen Frachterhöhungen von 20 bis 40 pCt. hervorgerufen. Sollte hiergegen Abhilfe geschaffen werden durch Gewährung von Ausnahmetarifen, so müssten letztere in so grosser Anzahl bewilligt werden, dass das Tarifschema kaum noch eine practische Bedeutung hätte. Ein soweit gehendes Entgegenkommen der Aufsichtsbehörde ist von vornherein ausgeschlossen. Bis jetzt sind Ausnahmetarife nur für folgende Artikel bewilligt: Farbeholzextract, Felle und Häute, Gummi und Guttapercha in Blöcken, Caffee, Stuhlrohr, Südfrüchte, Beinnüsse und Steinnüsse, Roh- und Rolltabak, Knoppern, Myrobalanen und andere Gerbstoffe, Bequar, Petroleum, Reis und rohe Baumwolle. Bei den Artikeln: Wolle, Schwefelsäure, Eisen und Stahl etc., Holz, Getreide und Mehl, Obst, lebende Thiere und Fahrzeuge soll nur unter der Voraussetzung von der regulären Tarifbildung abgewichen werden dürfen, dass der Nachweis des Transits durch Deutschland geführt wird.

In der nächsten am 18. d. Mts. in Lindau stattfindenden Sitzung der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen kommt bekanntlich ein Antrag des Württembergischen Handelsausschusses zur Sprache, dahingehend Mühlenfabrikate und Malz aus Specialtarif I in die allgemeine Wagenladungsclasse einzureihen. Dieser Antrag lag, wie schon gemeldet, bereits im April d. J. der Tarifcommission vor, doch wurde die Beschlussfassung über denselben vertagt, weil es an genügenden thatsächlichen Grundlagen für dieselbe fehlte. Nachdem inzwischen hinreichendes Material zur Beurtheilung der Angelegenheit eingegangen, hat die Direction der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn als Correferentin ihr Gutachten gegen den Antrag abgegeben und hat sich diesem Gutachten die Referentin, die Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen angeschlossen, obwohl sie ursprünglich dem Württembergischen Antrage zugeneigt war.

Neuerdings ist beim Reichs-Eisenbahnamte mehrfach über die Belästigungen Klage geführt, welche dem Deutschen Handelsstande dadurch erwachsen, dass Phosphor, welcher fast ausschliesslich von England importirt werde und dort wie in Belgien und Frankreich Gewichtsbeschränkungen auf dem Eisenbahn-

transport nicht unterliege, bei der Ankunft auf den Deutschen Grenzstationen von der Weiterbeförderung zurückgewiesen werden müsse, sofern das Gewicht der zur Verpackung benutzten Kisten 75 kg überschreite. Das Bruttogewicht der Phosphorkisten betrage fast immer 80—81 kg, da die Versendung des Phosphor in Mengen von 50 kg Nettogewicht allgemein üblich und es nicht möglich sei, das Gewicht der Emballage einschliesslich des zur Verpackung erforderlichen Wassers und Sägemehls, wenn anders letztere in der vorgeschriebenen Weise sorgfältig geschähe, von 30—31 kg auf 25 kg zu vermindern. Die Wiedererhöhung des Maximalgewichts auf den früheren Satz von 90 kg sei hiernach im Interesse des Deutschen Handels um so mehr geboten, als damit eine erhöhte Gefahr für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht verbunden sei. Die unter Hinweis auf die vorliegenden Beschwerden beziehungsweise Anträge um eine gutachtliche Aeusserung in der Sache ersuchte Preussische Deputation für Gewerbe hat sich alsdann dahin ausgesprochen, dass der Wiederherstellung des früheren Maximal-Gewichtssatzes von 90 kg für Phosphorsendungen vom technischen Standpunkte Bedenken nicht entgegenstehen. In Folge dessen treten auf Anordnung des Bundesraths vom 1. k. Mts. ab in der Zusatzbestimmung zu No. 7 im § 48. 2. a. des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands an Stelle der Worte „dürfen nicht mehr als 75 kg wiegen" die Worte: „dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen".

Hinsichtlich der Umbildung der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung, welche nunmehr definitiv zur Ausführung kommen soll, hat das Ministerium für öffentliche Arbeiten noch keinen vollständigen auf alle Details eingehenden Entwurf, sondern nur eine Skizze ausgearbeitet, welche in allgemeinen Grundzügen den künftigen Organisationsplan darlegt. Nach dem aufgestellten Plane sollen, wie wir der „Post" entnehmen, im Ganzen sechs Eisenbahndirectionen eingerichtet werden, nämlich zu Berlin, Breslau, Bromberg, Hannover, Cassel und Elberfeld. Indessen legt das Ministerium keinen Werth darauf, dass die Directionen unbedingt gerade an den genannten Orten ihren Sitz finden. Die Organisation der neu einzurichtenden Directionen wird sich dadurch von den gleichgenannten bisherigen Behörden wesentlich unterscheiden, dass die Collegialverfassung derselben aufgehoben werden soll. Unter den Directionen selbst sollen kleinere Behörden mit dem Titel „Eisenbahnämter" eingerichtet werden, denen neben den rein technischen Aufgaben insbesondere das eingehende Studium der localen Verkehrs- und Industrieverhältnisse obliegt. Dem Verkehrsdirector als Chef der nächsthöheren Verwaltungsinstanz soll sodann die Aufgabe zufallen, den technischen Verkehr seines Bezirks zu leiten, über Beschwerden und Reclamationen zu entscheiden und hinsichtlich der Bedürfnisse des Localverkehrs nach den Beobachtungen und Berichten der Eisenbahnämter, sowie hinsichtlich der Tariffragen Anträge bei der Centralbehörde zu stellen. Dem Minister selbst als Chef des gesammten Eisenbahnwesens bleiben die höheren politischen Arbeiten, also besonders der Verkehr mit dem Staatsministerium, den Landesbehörden und mit den Ausserpreussischen angrenzenden Verwaltungen, sowie die Entscheidung in den höheren Personalfragen und dergleichen.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über im Monat Juli d. J. beförderte Züge und deren Verspätungen wurden auf 58 grösseren Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns), mit einer Gesammtlänge von 27 770,11 km, an fahrplanmässigen Zügen befördert: 12 076 Courier- und Schnellzüge, 79 092 Personenzüge, 45 549 gemischte und 70 227 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 3 063 Courier-, Personen- und gemischte und 36 094 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 593 133 059 Achskm bewegt, von denen 194 832 946 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 136 717 fahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 950 oder 0,69 pCt. (gegen 0,77 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,02 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 385 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 565 Verspätungen oder 0,41 pCt. (gegen 0,56 pCt. im Vormonat) der beförderten Züge entstanden. In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf 58 Bahnen durch im eigenen Betriebe liegende Ursachen 463 Züge oder 0,35 pCt., sonach 0,06 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 143 Anschlüsse versäumt (gegen 124 in demselben Monat des Vorjahres und 191 im Vormonat).

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" bringt folgendes Entrefilet: „In einer aus Berlin vom 5. d. M. datirten Correspondenz der „Königsberger Hartung'schen Zeitung" wird auf die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die bevorstehende Landtagssession beabsichtigte Vorlegung einer umfassenden Denkschrift über die Gesichtspunkte und Pläne, nach denen der Minister den Bau von Canälen und die Regulirung von Strömen vorzunehmen gedenke, hingedeutet und das Bedauern ausgesprochen, dass während der Milliardenzeit die feste Anlegung eines grossen Fonds für den Canalbau verabsäumt sei, und daran die Bemerkung geknüpft, dass in Folge der Ankäufe der Privatbahnen durch den Staat die Frage der Anlage von Canälen bis auf eine spätere Zeit werde vertagt werden müssen, und der nächste Etat daher mehr als wahrscheinlich Ausgaben für nothwendige Canalanlagen und Stromregulirungen, wie z. B. solche für die Maincanalisation und die Oderregulirung, nicht aufzuweisen haben werde. Die Angaben in dieser Correspondenz sind nach unseren Informationen weder genau, noch die daran geknüpften Bemerkungen und Vermuthungen richtig. Der dem Hause der Abgeordneten von dem Minister in der letzten Session gemachten Zusage gemäss werden dem Landtage in der bevorstehenden Session Denkschriften über die von der Staatsregierung bei der Regulirung der Ströme, zunächst der fünf Hauptströme, des Rheins, der Oder, der Elbe, der Weichsel und der Weser, in's Auge gefassten Ziele vorgelegt und die zur planmässigen Ausführung dieser Regulirungen pro 1880/81 erforderlichen Mittel auch bereits in den nächsten Etat eingestellt werden. Dass dem Landtage in der nächsten Session eine Denkschrift über die beim Bau von Canälen zu verfolgenden Pläne vorgelegt werde, ist unwahrscheinlich, da die Vorbereitungen hierfür noch nicht abgeschlossen sind. — Ob dem Landtage durch den Entwurf des nächstjährigen Etats die Bewilligung von Ausgaben für einzelne nothwendige Canalanlagen, insbesondere für die in der Correspondenz der „Königsberger Hartung'schen Zeitung" hervorgehobene Canalisirung des Mains, vorgeschlagen werden wird, hängt nicht von der Möglichkeit der Bereitstellung der erforderlichen Mittel, sondern lediglich von dem Verlaufe der betreffs dieser einzelnen Canalanlagen noch schwebenden nothwendigen Vorverhandlungen ab. — Die Ankäufe von Privatbahnen werden auf eine günstige Entwickelung der Stromregulirungen und Canalanlagen nicht nur nicht nachtheilig, sondern förderlich einwirken. Durch die Vereinigung der Wasser- und Eisenstrassen in der Hand des Staates wird sie diese ihrem gemeinsamen Zwecke, „der Hebung des vaterländischen Verkehrs und des Volkswohlstandes", vollauf dienstbar machen".

Dem Minister für öffentliche Arbeiten ist bereits vom Freiherrn von Weber der ausführliche Bericht über seine Reise zur Untersuchung des Schwedischen Canalwesens überreicht worden. Wie verlautet, hat das Schriftstück einen Umfang von mehr als 60 Bogen. Die künstlichen Wasserstrassen des Königreichs Schweden erreichen eine Länge von nahezu 4 000 km. Die Herstellung dieser ausgedehnten Linien war jedoch eine weniger mühselige und kostspielige, als geringere Linien in anderen Ländern, da die zahlreichen und grossen Seen mit durchweg sehr tiefem Wasserstande dem Bau von Wasserstrassen zu Hülfe kommen, so dass im Ganzen nur etwa 400 km von dem gesammten Canalnetze künstlich hergestellt werden mussten. Die Canäle in Schweden sind während des Winters vier Monate hindurch nicht fahrbar; der strenge Winter jedoch und der regelmässig eintretende starke Schneefall begünstigen den Transport der Landesproducte insofern, als die Bewohner ihre Erzeugnisse auf Schlitten an die überall zugänglichen Ufer der Seen bringen und dort bis zur Eröffnung der Schifffahrt aufstapeln oder selbst die festzugefrorenen Wasserflächen überschreiten können. Die Winterpause in der Benutzung der Wasserstrassen wird daher nicht allzu schwer empfunden. In neuerer Zeit hat natürlich in Schweden auch der Bau von Eisenbahnen ziemlich grosse Ausdehnung gewonnen. Eine eigenthümliche Erscheinung war es, dass die ersten Bahnlinien daselbst so ausgeprägt den Character von Localbahnen trugen, dass jede derselben eine von den anderen verschiedene Spurweite erhielt. So kam es, dass die ersten fünf Bahnen fünf verschiedene Spurweiten besassen. Als das Eisenbahnnetz sich weiter ausdehnte und sich zu einem zusammenhängenden System entwickelte, wurde diese Verschiedenheit unerträglich, und neuerdings hat man alle Bahnen auf gleiche Spurweite gebracht. Selbstverständlich haben die Eisenbahnen wie überall so auch in Schweden einen starken Einfluss auf das Transportwesen und die Benutzung der Wasserstrassen ausgeübt, insbesondere ist der Bau neuer Wasserstrassen in neuerer Zeit ganz unterblieben. Trotzdem haben die Wasserstrassen eine grössere Bedeutung und eine stärkere Benutzung sich bewahrt, als überall anderwärts, sie werden noch heute selbst als Beförderungsmittel für Personen stark benutzt. Die Passagiere auf den eleganten Schraubendampfern, welche die Wasserstrassen regelmässig befahren, zählen auch heute noch nach Hunderttausenden jährlich. Die Eisenbahnen sind in Folge dieses Verhältnisses auch gezwungen, ihre Tarife je nach der Jahreszeit sehr verschieden zu normiren. Während des Sommers sind die Tarife gewöhnlich sehr niedrig gestellt, dafür gehen sie im Winter auf das Doppelte und mehr in die Höhe.

Der Vorstand des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen hatte den Gesetzentwurf bezüglich einheitlicher Regelung des Güter-Tarifwesens der Eisenbahnen sofort nach dem Erscheinen einer besonderen Commission überwiesen. Die Berathung der §§ 2 und 4 des Entwurfes musste die Commission

auf das Gebiet der allgemeinen Eisenbahnpolitik führen, wobei die Frage zur Erörterung gelangte, welche Stellung der Verein der gänzlich veränderten Situation gegenüber einzunehmen habe, um seinen Platz im wirthschaftlichen Leben zu behaupten und practisch in die Gestaltung desselben auf dem so wichtigen Gebiete des Transportwesens einzugreifen. Der Ausschuss beschloss in seiner Sitzung vom 10. d. M. die nachstehenden, von der Commission und dem Vorstande sorgfältig vorbereiteten Resolutionen der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung des Vereins zur Annahme zu empfehlen. Die Resolutionen lauten:

I. In Erwägung:

a) dass in Preussen die Staatsbahnen und die unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen nach ihrer Vollendung und Ausdehnung, insbesondere aber durch ihre Richtungen den unter Privatverwaltung stehenden Bahnen überlegen sein werden;

b) dass nach Uebertragung der Verwaltung der Bahnen in den Reichslanden an den Preussischen Minister für öffentliche Arbeiten und nach dem nicht mehr zu bezweifelnden baldigen Uebergange weiterer grosser Privatbahncomplexe in Staatsverwaltung jene Ueberlegenheit sich zur vollkommenen Beherrschung der Verkehrsverhältnisse in Norddeutschland durch die Eisenbahnpolitik des Staats gestalten muss;

c) dass unter diesen Umständen der Einfluss der Privatbahnen auf die Gestaltung des Verkehrswesens als aufgehoben betrachtet werden kann;

d) dass die Preussische Staatsregierung der weiteren Verstaatlichung der Eisenbahnen unverkennbar mit Erfolg zustrebt und dass insbesondere auch die übrigen Deutschen Staaten die Privatbahnen in ihren Gebieten fast gänzlich erworben haben, erkennt der Verein an,

1. dass der Uebergang sämmtlicher irgend massgebender Bahnen in den Besitz oder in die Verwaltung des Staats als ein, wenn auch noch nicht abgeschlossener, so doch unaufhaltsamer Process betrachtet werden muss, mit welchem der Verein fortan als mit einer Thatsache zu rechnen hat;

2. dass der Verein nunmehr seine Thätigkeit auf die Bildung solcher Gestaltungen im Eisenbahnwesen zu lenken habe, durch welche die Durchführung des Staatsbahnsystems mit den nothwendigen Garantien für eine, die Transportinteressen des Volkes dauernd befriedigende Lösung der Eisenbahnfrage verbunden werde.

II. In weiterer Erwägung:

a) dass der Verein die hauptsächlichste dieser Garantien nach wie vor in der Trennung der Aufsicht über das Eisenbahnwesen von der Verwaltung desselben erkennt;

b) dass der Verein diese Garantie gegeben erachtet in dem Art. 4 Abs. 8 der Verfassung des Deutschen Reiches, nach welcher die Aufsicht über das gesammte Eisenbahnwesen dem Reiche zusteht; dass jedoch eine kräftige und wirksame Aufsicht über die Eisenbahnen, namentlich nach dem Uebergange in die Verwaltung des Staats, vom Reiche nicht geübt werden kann, wenn die Competenzen des letzteren nicht in genügendem Umfange und in gesetzlicher Form festgestellt sind, hält der Verein für nothwendig:

1. dass die Ausführung des Art. 4 Abs. 8 der Reichsverfassung mit allen Mitteln anzustreben sei;

2. den Erlass eines, die näheren Bestimmungen über die sichere und dauernde Trennung der Aufsicht von der Verwaltung enthaltenden Reichs-Eisenbahngesetzes, eine Massregel, von welcher die Ausführung des Art. 4 Abs. 8 der Reichsverfassung unbedingt abhängig ist. Der Verein hält das Zustandekommen dieses Gesetzes für die nächste unerlässliche Vorbedingung einer endgiltigen Regelung des Eisenbahnwesens im Sinne des Staatsbahnsystems.

III. In fernerer Erwägung,

a) dass bei Durchführung des Staatsbahnsystems für die Lösung von Conflicten zwischen den Interessen der Transportgeber einerseits und den, bei Verwaltung der Eisenbahnen massgebenden Personen oder Collegien, oder den fiscalischen Interessen der Eisenbahnen besitzenden Staaten andererseits Massnahmen getroffen werden müssen, durch welche volle Garantien für eine genügende Wahrung der erstbezeichneten Interessen zu gewähren sind;

b) dass derartige Garantien nur gewährt werden können durch Institutionen, welche in unmittelbarem Zusammenhange mit dem die Aufsicht führenden Reiche stehen,

erachtet der Verein für geboten,

1. die Errichtung eines Reichs-Eisenbahngerichtshofes, dessen Competenz alle streitigen Fälle sowohl zwischen den Verwaltungen und der Aufsichtsbehörde, sowie zwischen dem Publikum und den Verwaltungen unterliegen;

2. die Errichtung von Eisenbahnräthen beim Reiche sowie bei den Staatsverwaltungen.

IV. In weiterer Erwägung,

a) [illegible] beim Uebergange der Verkehrswege, ganz besonders der Eise[illegible] in den Besitz des Staats gegebenen Falls eine den Verkehrsinteressen entgegenstehende Ausnutzung derselben lediglich im fiscalischen Interesse des Staats befürchtet wird;

b) dass ferner, wie das Beispiel der zwanzigprocentigen Tariferhöhung lehrt, die Möglichkeit einer unzutreffenden Beurtheilung der zulässigen Höhe der Tarife an massgebender Stelle nicht ausgeschlossen erscheint, ungerechtfertigte Tariferhöhungen aber mit ausserordentlichen wirthschaftlichen Nachtheilen für den Einzelnen sowohl, wie für die Nation im Ganzen verbunden sind, hält der Verein für erforderlich,

1. dass die Ueberschüsse aus der Verwaltung der Eisenbahnen zur Verbesserung und Erweiterung des Verkehrswesens verwendet werden, dass dieselben daher als eine fiscalische Einnahmequelle im allgemeinen Interesse des Staates nicht betrachtet werden dürfen:

2. dass eine Erhöhung der Tarife über das Mass der jetzt bei Gelegenheit der Einführung des Reformtarifs festgestellten Maximaltarife hinaus nur durch Gesetz zulässig sein soll.

V. In endlicher Erwägung,

a) dass bei der Bildung neuer Grundlagen für das Tarifwesen die Mitwirkung der im Reiche zu schaffenden vorerwähnten Institutionen nicht nur wünschenswerth, sondern geboten erscheint;

b) dass mit dem jetzigen Tarifsystem, bei Beseitigung dessen anerkannter Mängel durch die bereits bei Einführung desselben in Aussicht genommene Revision, ein Zustand geschaffen werden kann, welcher zwar den Nothstand im Tarifwesen beseitigt, jedoch den Bedürfnissen des Verkehrs dauernd nicht entsprechen kann, hält der Verein die Beschleunigung der Einführung der von dem Reiche zu schaffenden Institutionen für dringend nothwendig, damit baldigst eine dauernde, gesetzliche Regelung des Tarifwesens stattfinden könne.

—st.— **Gotthardbahn.** (79. Monatsbericht.) I. Grosser Tunnel. Am 30. Juni 1879 waren hergestellt (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 036,0), Erweiterung der Calotte (6 176,5), Sohlenschlitz (4 988,8), Strosse (4 118,4), Vollausbruch (3 704,0), Gewölbmauerwerk (5 093,0), östliches Widerlager (3 712,0), westliches Widerlager (4 335,0), Wasserabzugscanal (3 687,0), vollständiger Tunnel (3 687,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (6 388,0), Erweiterung der Calotte (5 428,0), Sohlenschlitz (4 755,6), Strosse (4 345,8), Vollausbruch (3 823,0), Gewölbmauerwerk (4 897,1), östliches Widerlager (3 976,7), westliches Widerlager (4 306,0), Wasserabzugscanal (4 285,0), vollständiger Tunnel (3 773,3).

Auf beiden Seiten waren durchschnittlich 1 272 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Der Richtstollen traf, bei einem Fortschritt von 96,0 m, auf Gneiss, dessen Gehalt an Quarz sich vermehrte, während der an Glimmer abnahm. Der Fels zeigte sich hart, zähe und vollkommen trocken, so dass eine Verkleidung bei dem grössten Theile der im Berichtsmonate eröffneten Strecke überflüssig sein wird. Die Erweiterung der Calotte ist um 87,4 m, der Sohlenschlitz um 83,7 m und die Strosse um 60,5 m vorgerückt. Der Gesammtausbruch betrug 4 638,0 cbm. Während des Juni sind auch 2 Nischen vollendet worden, deren Gesammtzahl 73 beträgt. Die Luftleitung besteht zur Zeit aus 4 916 m Röhren von 0,20 m, 780 m von 0,15 m, 1 780 m von 0,10 m, 2 492 m von 0,06 m und 12 m von 0,03 m Kaliber. Im Innern des Berges waren durchschnittlich 450 Arbeiter und 36 Pferde in Thätigkeit. Am Gewölbe wurden 79,0 m, an den Widerlagern 8,0 m bezw. 109,6 m hergestellt.

Werkplatz Airolo. Der Richtstollen ist in harten, quarzreichen und feuchten Glimmergneiss um 98,5 m vorgerückt. Die Calotte weist einen Fortschritt von 129 m, der Sohlenschlitz einen solchen von 134,6 m und die Strosse von 107,8 m auf. An Ausbruchmaterial wurden 6 196 cbm gefördert. Die Luftleitung setzt sich zusammen aus 5 284,0 m Röhren von 0,20 m, 750,0 m von 0,15 m, 496,0 m von 0,10 m und 4 010 m von 0,05 m Kaliber. Durchschnittlich waren im Innern 348 Arbeiter und 36 Thiere beschäftigt. Das Gewölbmauerwerk erfuhr eine Verlängerung von 36,3 m, das östliche Widerlager eine solche von 216,2 m.

II. Zufahrtslinien. Die Richtstollen der auf den beiderseitigen Zufahrtslinien befindlichen Tunnels, deren Gesammtlänge 16 669,8 m beträgt, sind im Monat Juni um 392,7 m verlängert worden, so dass Ende dieses Monats davon 3 349,9 m hergestellt waren. Die Erweiterung der Calotte an sämmtlichen Tunnels betrug an diesem Termin 1 037,1 m, die Strosse 283,2 m. Von den Erdarbeiten waren 70 920 cbm, von den Kunstbauten 260 cbm ausgeführt.

Englische Correspondenz.

Concurrenz der Englischen Kohle in Deutschland. Es ist eine bekannte Thatsache, dass die Billigkeit der Englischen Kohle in den Häfen der Nord- und Ostsee vorzugsweise darin beruht, dass ein grosser Theil der Englischen Kohle aus den in unmittelbarer Nähe der See oder schiffbarer Flüsse liegenden Gruben in Grubenfahrzeugen auf kurze Entfernungen bis an die Seeschiffe herangeschafft und direct in dieselben verladen wird und dass

auch da, wo eine directe Verladung nicht stattfindet, sondern erst ein Zwischentransport mit der Eisenbahn nothwendig ist, dieser Transport doch fast ausschliesslich nur auf geringe Entfernungen erfolgt. Da somit ausser den niedrigen Schiffsfrachten auch die Landfrachten, der geringen Entfernung und der vorzüglichen Einrichtungen wegen, mit welchen die Verladung in Schiffe erfolgt, sehr mässig sind, die Preise der Kohlen in England ebenfalls ein überaus niedriges Niveau zeigen, so ist es ersichtlich, dass unter solchen Umständen und bei der Energie der Englischen Geschäftswelt die Concurrenz der Englischen Kohle auf dem Deutschen Markte eine besonders scharfe sein muss, und dass es nicht nur niedriger Eisenbahntarife, sondern auch der grössten Strebsamkeit der Deutschen Kohlengruben bedürfen wird, um der Englischen Concurrenz die Spitze zu bieten. Wieviel wir in dieser Beziehung von England lernen können, davon giebt einen neuen Beweis ein nach „Leed's Mercury" aufgestelltes Project, die grossen Kohlenfelder in Yorkshire, Derbyshire und Nottinghamshire für Seeschiffe zugänglich zu machen. Zu diesem Behufe wird beabsichtigt, den in den Humber südlich von Hull einmündenden Trentfluss auf etwa 15¼ Englische Meilen zu benutzen und ihn auf dieser Strecke gerade zu legen, zu erweitern und zu vertiefen, daran bis Bawtry in der Nähe von Doncaster einen 12¾ Englische Meilen langen schleusenfreien, für Seeschiffe geeigneten Canal anzuschliessen und von Bawtry aus mittelst zweier Zweigbahnen die Kohlenfelder bei Shireoaks und Rotherham in der Nähe von Sheffield zu erreichen. Die Kosten dieses von dem Ingenieur Mr. Hamilton Fulton aufgestellten Projectes betragen 15 Millionen Mark.

Wann werden wir von einem ähnlichen Unternehmen in Deutschland hören, das aus der Initiative der Interessenten hervorgegangen und auf Kosten derselben ausgeführt wird? Seit mehr als 15 Jahren ist, um nur ein Beispiel anzuführen, das Project für die Anlage eines schiffbaren Canals aufgestellt worden, welcher, von Dortmund ausgehend, die zahlreichen Kohlengruben und sonstigen industriellen Etablissements, welche im Emscherthal von Dortmund bis Ruhrort liegen, mit dem Rhein verbinden sollte und die Möglichkeit geboten hätte, den Canal für alle den Rhein befahrenden Schiffe passirbar zu machen und für eine grosse Anzahl von Kohlengruben die directe Verladung der Kohlen in Schiffe herbeizuführen. Die Kosten dieses Canals waren damals, als das Project zuerst auftauchte, verhältnissmässig gering und würden bei grösserem Gemeinsinn unter Beihülfe der Regierung von den Interessenten ohne übermässige Belastung haben aufgebracht werden können und aller Wahrscheinlichkeit nach in der Zwischenzeit schon zum grossen Theil amortisirt sein. Statt dessen hat man damals den günstigen Moment vorübergehen lassen, inzwischen hat sich der Bergbau im Emscherthal in solchem Masse entwickelt, und die ganze Gegend ist mit einem so dichten Eisenbahnnetze überdeckt, dass die Anlage eines Canals, dessen Ausführung ja neuerdings wieder angeregt worden ist, nur mit ganz ausserordentlichen Kosten und Schwierigkeiten verbunden sein würde. Ohne pessimistisch zu sein, glauben wir daher die Befürchtung aussprechen zu müssen, dass unter diesen erschwerenden Umständen und bei der sehr gedrückten Lage des Kohlenbergbaues das Emscher-Canalproject sich auch diesmal nicht verwirklichen wird.

Englische Concurrenz in Amerika. Ein Correspondent der „Sheffield Times" schreibt in Betreff des Absatzes Englischer Locomotiven und Wagen in Amerika, dass die Englischen Locomotiv- und Wagenbauanstalten keine Aussicht haben, auf dem Amerikanischen Markte zu concurriren, da die Amerikanischen Werkstätten volle 25 pCt. unter Englischen Preisen arbeiten. Die Ursache hiervon ist vorzugsweise darin zu suchen, dass die Amerikaner sich soviel als möglich an Normalien halten und auf diese Weise natürlich die Arbeit ausserordentlich erleichtern — ein Verfahren, dass sich ja insbesondere beim Bau eiserner Brücken in so hohem Grade bewährt hat. Die grössten Werkstätten in Philadelphia und Rhode Island liefern jährlich Hunderte von Locomotiven, von welchen — jede ein vollständiges Duplicat der anderen — alle Theile untereinander ausgewechselt werden können. Dieses System beeinträchtigt allerdings die Originalität, aber es ist entschieden öconomisch und dem in England üblichen Verfahren, nach welchem jede Eisenbahn ihre Locomotiven nach zahlreichen verschiedenen Constructionen bauen lässt, vorzuziehen. Auf den Preussischen Staatsbahnen ist bekanntlich dieser bisher ebenfalls bestandene Uebelstand durch Einführung von Normalconstructionen beseitigt worden.

Der neue Güterbahnhof der Great Eastern bei Stratford. Die Great Eastern, obgleich keineswegs die erste unter den in London mündenden Eisenbahnen in Betreff der Ausdehnung des Güterverkehrs, besitzt im Bezirk von London 12 Stationen für den Güterverkehr, darunter die neue Station in Shoreditch, sowie den Bahnhof in Devonshirestreet für den Stein-, Holz-, Thon-Röhren- und Rohmaterialienverkehr, die Bahnhöfe in Bishopsgate, Brinklane, Minories, Tottenham, Blackwall, Stamfordhill, Walsham für Kaufmannsgüter, die Stationen Whitechapel, Devonshirestreet, Stratfordbridge für den Kohlenverkehr und den neuen Güterbahnhof in Stratford.

Dieser letztere, dessen Eröffnung im Laufe des September stattfinden soll, bietet insofern besonderes Interesse, als er vorzugsweise für den Verkehr von Kartoffeln, Heu und Stroh und sonstige landwirthschaftliche Producte bestimmt ist, welche der Great Eastern aus einem grossen Theil von England und Schottland, sowie aus Holland und Belgien via Harwich und King's Lynn zugehen.

Dieser neue Bahnhof, der ebensowohl für den Verkauf der eingehenden Producte wie für die zeitweise Lagerung derselben und für den weiteren Verkauf dienen soll, ist zunächst für 11 Lagerhäuser, von denen bereits 8 ausgeführt sind, eingerichtet, doch ist genügender Raum vorhanden, um die doppelte Anzahl herzustellen; die 8 in einer Reihe stehenden, für den Verkäufer bestimmten und zu diesem Zwecke auch mit Bureauräumen ausgerüsteten Lagerhäuser sind 60 Fuss lang, 40 Fuss tief, auf der einen Seite mit einem 6 Fuss breiten bedeckten Perron, auf der anderen Seite mit 2 überdeckten Geleisen versehen, und die Einrichtung ist so getroffen, dass die mit Producten eingehenden Wagen zunächst auf den dort stattfindenden Markt geführt werden und nach erfolgtem Verkauf sofort ohne Umladung in die Lagerhäuser übergehen können.

Die vorhandenen Geleise gestatten, der Bedeutung des Marktes entsprechend, die Aufstellung von 400 Eisenbahnwagen und sind der leichten Abfuhr wegen mit hinreichenden Abfuhrstrassen, von denen einzelne zwischen den Geleisen 60 Fuss weit sind, versehen. Da der neue Güterbahnhof oder richtiger Markt für landwirthschaftliche Producte in Stratford, in Schienenverbindung mit allen in London mündenden Bahnen steht, die Great Eastern überdies mehrfache Berührungspunkte mit den Nachbarbahnen, der Great Northern, Midland, London and North Western hat, so lässt sich das dieser Anlage zu Grunde liegende Programm: aus allen Theilen Englands und Schottlands die landwirthschaftlichen Erzeugnisse dem Markte in Stratford zuzuführen, dort einen Stapelplatz für dieselben zu bilden und nach erfolgtem Verkauf entweder in die Lagerhäuser und von dort entweder nach London zum Detailverkauf resp. Verbrauch oder aus London weiter zu führen, mit der geringsten Zeit und geringem Kostenaufwande sowohl im öffentlichen, wie im besonderen Interesse der Great Eastern ausführen.

Miscellen.

A. v. St. **George Stephenson-Denkmal.** Jüngst eröffnete der Herzog von Devonshire die zu Ehren Stephenson's in Chesterfield errichtete „Memorial Hall". Der Grundstein zu diesem Bau war im Jahre 1877 durch den Marquis von Hartington gelegt worden. Das zum Andenken des grossen Ingenieurs bestimmte Gebäude dient zur Aufnahme der bereits in Chesterfield bestehenden polytechnischen Schule, eines Handwerkervereins, einer Freibibliothek u. s. w. Das Gebäude liegt neben der alten Kirche, deren Thurm dem Reisenden auf der Hauptlinie der Midland Railway wohl bekannt ist. Das Gebäude ist ein gothischer Ziegel- und Steinbau und enthält auch einen Saal für öffentliche Vorlesungen, in welchem 900 Personen Platz haben. Die Kosten des Baues belaufen sich auf fast 14 000 £ (ca. 300 000 ℳ); davon wurde über die Hälfte durch öffentliche Subscription gezeichnet. Stephenson verbrachte seine letzten Lebensjahre in Tapton House, einem gegenüber dem Denkmal auf einer Anhöhe liegenden Gebäude. Stephenson wurde auch in Trinity Church in Chesterfield beerdigt.

Telephonnetz in London. In London hat sich nach dem Vorbilde der Nordamerikaner eine Gesellschaft gebildet, um London und eventuell ganz England mit einem Netz von Telephondrähten zu versehen. Im Mittelpunkte Londons soll ein Centralbureau errichtet werden, von dem aus in jedes Haus der City ein Draht geht. Dieses Bureau wird aber auch mit jedem Handelshause oder einigermassen bedeutendem Privatgebäude des Landes in Verbindung stehen. Die Drähte und Telephons werden ganz auf Kosten der Gesellschaft angebracht werden. Wenn nun beispielsweise, der in London, jedoch einige Stunden von der City entfernt wohnende A. mit dem Geschäftsmanne B. in der City zu sprechen wünscht, so giebt dies Ersterer mit seinem Telephon dem Centralbureau bekannt. Letzteres verbindet nun die Drähte A. und B., worauf nun die Unterredung zwischen A. und B. beginnt. Nach Beendigung derselben wird dem Centralbureau mitgetheilt, die Drähte wieder in die gewöhnliche Lage zu bringen. Ein bestimmter Tarif, pro Minute berechnet, wird für den Gebrauch des Telephons festgesetzt und vierteljährig eingehoben werden. Für besonders redselige Personen und grosse Handelshäuser soll ein Abonnement bestehen, für welches ihnen die Drähte dann stets zur Verfügung stehen werden.

Rowland Hill †. Der Genannte, bekannt als Begründer des Penny-Briefporto, ist zu London am 26. August im Alter von 84 Jahren verschieden. Hill wurde am 3. December 179[illegible] zu Kiddermünster geboren und war bis 1833 Lehrer in der [illegible]le seines Vaters. Er begründete 1834 mit Erlaubniss der Englischen Regierung in Süd-Australien Colonien und erfand 1835 eine Schnell-

Druckpresse (Cylinder mit Typen). Im Jahre 1837 legte Hill in einer Flugschrift die Nachtheile des hohen Briefporto in England dar, und 1839 stellte er im Parlamente den Antrag auf Einführung eines gleichmässigen Portosatzes von 1 Penny für jeden Brief. Seine Bestrebungen wurden bereits 2 Jahre später von Erfolg gekrönt. Die Vortheile des neuen Portosystems wurden vom Publikum schnell erfasst, so dass, als Hill eine indessen erlangte Stelle als Beamter im Schatzamte durch die an das Ruder gelangte aristokratische Partei wieder verlor, eine Nationalsubscription für ihn veranstaltet wurde, welche den namhaften Betrag von 15 000 £ erreichte. Im Jahre 1846 erhielt er durch die demokratische Partei die Stelle eines Mitsecretärs des General-Postmeisters, wurde 1854 wirklicher Secretär und schon 2 Jahre später General-Postmeister.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 13. September 1879.

Nach einer Mittheilung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wird die 6 km lange Bahnstrecke Beckum-Beckum (Stadt) mit der Station Beckum (Stadt) am 21. September d. J. für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und Thieren dem Betriebe übergeben werden. Von demselben Tage ab werden von und nach der Eisenbahn-Telegraphenstation Beckum (Stadt) Privatdepeschen nach und von allen Telegraphenstationen des Deutschen Reichs-Telegraphengebietes, sowie nach dem Telegraphen-Vereinsgebiete zur Beförderung angenommen und auf der gedachten Station internationale Telegramme vermittelt.

Berlin, den 14. September 1879.

Nach einer Mittheilung der Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft wird die neu erbaute 56,3 km lange Strecke von Düsseldorf nach Hagen mit den Stationen:

Gerresheim, Neanderthal, Mettmann, Dornap, Sonnborn, Elberfeld, (Ottenbruch), Elberfeld (Mirke), Unter-Barmen, Mittel-Barmen, Ober-Barmen, Schwelm, Gevelsberg und Haspe

am 15. September d. J. für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben werden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

K. K. priv. Mähr. Grenzbahn. Mit 1. October 1879 wird die Station

Frankstadt

als Frachtenstation für ganze Wagenladungen eröffnet.

Die entfallenden Transportgebühren für diese Station und die tarifmässigen Entfernungen enthält der allgemeine Gütertarif der K. K. priv. Mähr. Grenzbahn. Wien, am 1. September 1879. K. K. priv. Mähr. Grenzbahn. (1121)

2. Tarifwesen.

Am 15. d. Mts. wird die neu erbaute 56,3 km lange Strecke Düsseldorf-Hagen mit den Stationen Gerresheim, Neanderthal, Mettmann, Dornap, Sonnborn, Elberfeld (Ottenbruch), Elberfeld (Mirke), Unter-Barmen, Mittel-Barmen, Ober-Barmen, Schwelm, Gevelsberg und Haspe für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Von dem genannten Tage an treten der 6. Nachtrag zum Tarife für den Binnen-Personenverkehr vom 1. Mai 1878, sowie die Frachtsätze im Nachtrage VIII zum Tarife für den Binnen-Güterverkehr vom 1. Januar 1878 in Kraft.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. künftigen Monats treten Nachtrag VI zu Tariftheil II und Nachtrag IV zu Theil III in Kraft. Diese Nachträge enthalten unter Anderem Frachtsätze für die neu eröffnete Sächsische Staatsbahnstation Plagwitz und sind bei unseren Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 11. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1105)

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen etc. etc., Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen nach Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn treten am 20. October cr. ausser Kraft. Für die Verbandsverwaltungen: Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. (1110)

Harz-Nordsee Verband. Am 1. October cr. tritt der 10. Tarifnachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, Hannover-Altenbekener, Braunschweigischen, Oldenburgischen, Westfälischen und Köln-Mindener Eisenbahn andererseits. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1109)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Der Ausnahmesatz für Steine des Specialtarifs III im Verkehre zwischen Teutschenthal und Berlin (B.-A. und Lehrter Bahnhof) wird vom 15. September cr. ab von 0,54 ℳ auf 0,51 ℳ ermässigt. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1108)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. October bezw. 1. November d. J. tritt Nachtrag XVII zum Güter-Tarifheft No. 24/29 in Kraft, welcher Berichtigungen zu den Tarifnachträgen XV und XVI, Aufhebung des Stückgutverkehrs für Eil- und Frachtgüter der Station Trier linke Mosel, sowie neue Frachtsätze für verschiedene Stationen enthält. — Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 9. September 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1107)

Im **Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande** tritt sofort der XVIII. Nachtrag zum Gütertarif V vom 1. Februar 1875 via Lichtenfels resp. via Gemünden in Kraft, enthaltend:

I. Bestimmung über den Verkehr mit Wien (Hauptzollamt).

II. Bestimmung über Tarifirung von Chilisalpeter.

Der qu. Nachtrag kann bei den betr. Verbandsstationen eingesehen und von da bezogen werden. Frankfurt a. M., den 7. September 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1106)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Auf den Stationen Berlin, Spandau und Wittenberge werden an Krahngebühr für Gegenstände mit einem Einzelgewicht von mehr als 5 000 kg — pag. 67 unseres Local-Gütertarifs zu XI 2 c u. d. — statt 4 resp. 6 ₰ fortan nur 3 ₰ pro 100 kg erhoben. Berlin, den 15. September 1879. Die Direction. (1114)

Preussisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. October cr. tritt zu obigem Verbands-Gütertarife Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Tarifsätze für die Station Arnstadt und neue Tarifsätze für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Eisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,15 ℳ pro Stück käuflich zu haben sind. Erfurt, den 8. September 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1115)

Mit dem 1. October cr. tritt der Nachtrag III zum Transittarif vom 1. März cr. für den Verkehr zwischen Station Berlin B.-P.-M. B. einerseits und den südlich und nördlich von Magdeburg gelegenen Stationen der Magdeburg-Halberstädter sowie Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits in Kraft.

Derselbe enthält die Aufhebung des Ausnahmetarifs 1 sowie Aenderung von Tarifsätzen. Berlin, den 10. September 1879. Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft. (1118)

Im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** treten vom 1. October cr. ab für den Verkehr zwischen den Ostbahnstationen Schönlanke, Schneidemühl, Friedheim und Netzthal einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits directe Frachtsätze der Specialtarife A 2 und III in Kraft. Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 12. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1119 J)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Personen- etc. Tarif gelangt mit Gültigkeit vom 1. October bezw. 1. November d. J. ab der 14. Nachtrag zur Ausgabe, welcher eine Bestimmung wegen Beförderung von Kindern unter 4 Jahren, die Einführung neuer, sowie die Aufhebung bestehender directer Billetpreise und Gepäcktaxen für verschiedene Stationen enthält. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. Erfurt, den 10. September 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1116)

Rumänische Eisenbahnen-Actiengesellschaft. Am 15. September d. J. tritt der Nachtrag VI zu den „Reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eil- und gewöhnliche Güter vom 15. März d. J." in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält die Ausdehnung des Specialtarifs No. 8. (1117)

Die im **Hanseatisch-Preussischen Eisenbahnverbande** bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Traubenzucker, Stärke und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt für den Verkehr zwischen Cüstrin, Landsberg, Thorn, Inowrazlaw, Mogilno und Gnesen einerseits und Hamburg, Harburg, Lübeck, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenham andererseits kommen auch nach dem 1. October cr. unter dem Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs zur Anwendung. Bromberg, den 9. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1111 J.)

Mit dem 1. October cr. tritt der erste Nachtrag zu Heft 2 des **Deutsch-Polnischen**

Verbandtarifs vom 1. Juni 1879 in Kraft. Derselbe enthält unter bereits früher publicirten Tarifveränderungen Frachtsätze nach Ruda, Guzowska, Station der Warschau-Wien-Bromberger Bahn, Ausnahmesätze für Melasse nach den Stationen Skierniewice, Lowicz Kutno, Ostrowy und Wloclaweh, sowie Berichtigungen. Exemplare dieses Nachtrages sind im Preise von 0,05 *M.* von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, 6. September 1879. Kgl. Direction d. Ostbahn. (1112J.)

Vom 27. September cr. n. St. ab tritt zwischen Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen einerseits und den Stationen Berlin, Frankfurt a. O., Bromberg, Thorn, Neufahrwasser, Danzig, Elbing, Braunsberg, Königsberg i. Pr. Kaibahnhof (excl. Hanf), Insterburg, Gumbinnen und Memel der Königlichen Ostbahn, Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn, Pillau der Ostpreussischen Südbahn andererseits via Wirballen ein directer Tarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaamen, sowie für Grützen, Mehl und Hanf je in Quantitäten von 10 000 kg (610 Pud) und darüber, bei Bezahlung von mindestens 10 000 kg (610 Pud) für einen jeden auf der Aufgabestation zum Transport gestellten Wagen in Kraft.

Die correspondirenden Sätze des Deutsch-Russischen Tarifs, gegen welche der neue in Mark- und Rubelwährung ausgedrückte Tarif für obige Artikel theilweise billigere Sätze enthält, werden hierdurch gleichzeitig aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifs sind von den Stationscassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 9. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (1113 J.)

Am 10. September cr. tritt zum **Berlin-Hannover-Oldenburgischen Gütertarife** der 7. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Bestimmung über Frachtberechnung bei Verwendung gekuppelter Wagen und über Aufhebung von Tarifsätzen; ferner anderweite resp. neue Tarifsätze für den Verkehr mit Kreiensen (H. St.) und Einbeck (Br. B.), sowie Druckfehlerberichtigungen. Magdeburg, den 8. September 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1099)

Am 10. September cr. tritt zu dem **Harz-Nordsee-Gütertarife** der 9. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält: Druckfehlerberichtigungen; Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen und über Frachtberechnung für frisches Obst im Verkehre von Blankenburg nach Hannover; Ausnahmetarifsätze für Steinkohlen etc. von Pisselbüren nach Höxter und Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Einbeck der Braunschweigischen Eisenbahn. Magdeburg, den 8. September 1879: Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1098)

Am 15. September 1879 tritt ein Nachtrag III zum **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbandstarif** in Kraft, welcher Tarifsätze für die Stationen Dalheim, Dalheim Landesgrenze und Rheindahlen der Bergisch-Märkischen Bahn, ferner Lichtenstein-Callnberg, Oelsnitz bei Lichtenstein und Stollberg der Sächsischen Staatsbahn sowie einen Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifs II enthält. Elberfeld, im September 1879. Königliche Eisenbahn-direction: als geschäftsführende Verwaltung. (1102)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Die am 1. September d. J. zur Einführung gekommenen Frachtsätze zwischen Berlin (Dresdener Bahnhof) und Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn kommen auch für die Station Berlin (Anhaltischer Bahnhof) zur Anwendung, soweit die im Stettin-Berlin-Thüringischen Verbands-Gütertarif enthaltenen Frachtsätze nicht billiger sind. Berlin, den 8. September 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (1104)

3. Submissionen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Die erforderlichen Arbeiten zur Aufführung der Pfeiler der zu erbauenden Brücke über den Main bei Niederrad sollen auf dem Submissionswege vergeben werden. Die verschiedenen Arbeiten sind im Ganzen veranschlagt wie folgt:

Erdarbeiten	11 209,25 *M.*
Zimmerarbeiten	46 151,50 „
Schmied- u. Schlosserarbeiten	1 851,00 „
Maurerarbeiten	99 881,80 „
Steinhauerarbeiten	85 603,00 „
Allgemeine Kosten, Wasserhalten etc.	25 000,00 „
zus.	269 696,55 *M.*

Der betreffende Kostenanschlag ist nebst den Plänen und Bedingnissheften auf dem Bureau des Sectionsingenieurs Rumbler zu Sachsenhausen zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 2. October l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten für die Herstellung einer Brücke über den Main bei Niederrad". Mainz, den 6. September 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (1096)

Hessische Ludwigsbahn. Erbach-Eberbach. Vergebung von Bauarbeiten. Die Ausführung des 3 100 m langen Tunnels unter dem Krähberg nebst der Herstellung des Bahnkörpers der beiden anstossenden Strecken von 495 m und bezw. von 1 191 m Länge, bei welchen 208 000 cbm zu lösen und zu fördern sind, soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne, Bedingnisshefte etc. sind auf dem Büreau des Bezirksingenieurs Weiss zu Michelstadt zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt. Die Submissionen sind längstens bis zum 2. October l. J. Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate zu Mainz abzugeben. Auf dem Umschlag ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten auf der Strecke von Erbach nach Eberbach". Mainz, den 1. September 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (1094)

Privat-Anzeigen.

Durch die Post bezogen kostet die „Essener Zeitung“ mit der Beilage „Glückauf“, einschliesslich der Postprovision, vierteljährlich 4 ℳ 75 ₰. — Die Beilage „Glückauf“ kostet für sich allein bezogen vierteljährlich 3 ℳ, ist indess nur bei directer Bestellung in der Expedition, nicht durch Postabonnement zu beziehen.

Das bekanntlich über den Parteien stehende

Süddeutsche Bank- & Handelsblatt
in München

vertritt mit Ausdauer und Schärfe die materiellen Interessen des Einzelnen, wie die Wohlfahrt der Gesammtheit und somit die Ordnung der wirthschaftlichen Interessen Deutschlands. In der Beleuchtung der Bank-, Zoll-, Steuer-, Gewerberechts-, Genossenschafts-, Versicherungs- und aller wirthschaftlichen Fragen überhaupt hat das Blatt sich so sehr im Sinne der wahren und unparteiischen Vertretung der Interessen des Volkes hervorgethan, dass es die vollste Beachtung in den massgebenden Kreisen, sowie die Zustimmung einer Reihe der hervorragendsten Männer und bedeutender Journale der Gegenwart und zwar aus den verschiedensten politischen Parteien gefunden hat. Unter Berufung darauf, dass es seinen seitherigen Tendenzen und Zielen unentwegt treu bleiben wird, erlaubt sich die unterzeichnete Expedition ergebenst

zum Abonnement

einzuladen.

Jede Poststelle nimmt Jahres- oder auch Quartals-Abonnements entgegen zum Preise von 2 ℳ pro Quartal. Bestellungen auf directe Zusendung unter Kreuzband à 2,50 ℳ pro Quartal wollen gerichtet werden an

Die Expedition des Südd. Bank- & Handelsblattes in München, welche Probenummern auf Wunsch gratis und franco versendet.

Einladung zum Abonnement auf die

Schlesische Presse

grosse politische und Handels-Zeitung
täglich drei Ausgaben
mit der Sonntags-Gratis-Beilage
„Deutsche Familien-Blätter“.

Preis pro Quartal 6 ℳ 25 ₰ bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches und in Oesterreich-Ungarn.

Die „Schlesische Presse“ erscheint täglich 3 Mal: Morgens, Mittags und Abends und wird an alle auswärtigen Abonnenten mit dem zunächst abgehenden Postzuge expedirt.

Der vielseitige Inhalt der „Schlesischen Presse“, wie die rascheste Berichterstattung über alle bemerkenswerthen Ereignisse, die auf directestem Wege durch Original-Berichte und Original-Telegramme erfolgt, dürfte auch die weitgehendsten Ansprüche an eine grosse politische Tages-Zeitung befriedigen.

Die Morgen-Ausgabe enthält tägliche Leitartikel, Premiers, politische Correspondenzen aus der Feder bedeutender Publicisten, ferner reichhaltige locale und provinzielle Mittheilungen von unseren Local-Reportern und Original-Berichterstattern; ausserdem alle telegraphischen Nachrichten aus dem Wolff'schen Bureau und politische wie commercielle Original-Telegramme.

Das Feuilleton der „Schlesischen Presse“, an welchem unsere ersten und beliebtesten Autoren, wie z. B. Eufemia Gräfin Ballestrem, M. G. Conrad, F. Dahn, E. von Dincklage, Louise Ernesti, K. E. Franzos, F. Gross, E. Hoefer, W. Jensen, K. Lasswitz, Paul Lindau, Otto Müller, Elise Polko, M. von Schlaegel, L. Schücking, K. Telmann, E. Wichert, H. Wachenhusen, J. v. Weilen, v. Wickede u. A. Mitarbeiter sind, bringt die neuesten Romane und Novellen von hervorragender Bedeutung zum ersten Abdruck.

Im Laufe des nächsten Quartals sind wir in der angenehmen Lage, den bereits früher angekündigten und eigens für das Feuilleton der „Schlesischen Presse“ geschriebenen Roman

„Das Familien-Ideal“ von Elise Polko zur Veröffentlichung zu bringen und wird dieser neueste Roman der beliebten Schriftstellerin das ganze Interesse der Leser — namentlich der Frauenwelt — in Anspruch nehmen.

Das Mittagblatt bringt eine politische Uebersicht, welche ihre Leser über alles Wissenswerthe in der Politik schnell und übersichtlich orientirt, ferner zahlreiche politische und Handels-Nachrichten, ebenso den ausführlichen Berliner Börsenbericht.

Das Abendblatt, welches nur dem Handelstheile der „Schlesischen Presse“ gewidmet ist, bringt den ausführlichen Courszettel der Breslauer Börse vom gleichen Tage und Cours-Telegramme von allen Börsen-Plätzen Deutschlands und den wichtigsten Börsen des Auslandes vom nämlichen Tage, auch selbstständige Leitartikel über den Handel betreffende Fragen.

Keine andere politische Zeitung bietet eine gleiche Fülle von gediegenem Stoff wie die „Schlesische Presse“ für einen so niedrigen Abonnementspreis.

Neu hinzutretende Abonnenten pro IV. Quartal 1879 erhalten gegen Einsendung der Post-Abonnements-Quittung den Anfang des humoristischen Romans „Prinzess Marianne“ von Hans Wachenhusen — soweit derselbe bis Ende September im Feuilleton der „Schlesischen Presse“ erschienen — auf Verlangen gratis und franco nachgeliefert.

Probenummern auf Wunsch gratis und franco.

MASCHINEN-VERKAUF.

Zwei **Woolfsche gekuppelte Dampfmaschinen, 50 Pferdekraft,**
zwei **liegende Dampfmaschinen** von je **35** und **40 Pferdekraft,**
drei andere **Dampfmaschinen** von je **5, 20** und **25 Pferdekraft,**
sämmtlich mit Kesseln und Zubehör.
2 Locomobilen von je **6** und **10 Pferdekraft.**

Verschiedene **Dampfhämmer** von **250** bis **1500 Kilo,** sowie eine grössere Anzahl **Drehbänke, Bohrmaschinen, Lochmaschinen, Hobelmaschinen, Schraubenschneid-Maschinen** etc., sämmtlich gebraucht, aber in gut erhaltenem Zustande, stehen zu bedeutend herabgesetzten Preisen in der ehemaligen Waggonfabrik **Billwärder Ausschlag** bei **Hamburg** auf **Zollvereins-Gebiet** zum Verkauf.

Nähere Auskunft ertheilt **R. Heinze** in **Rothenburgsort** bei **Hamburg,** ehemalige Waggonfabrik.

Fach-Schulen zu **Buxtehude** (Königreich Preussen).

Reorganisirtes Technikum für Bau- und Maschinentechniker, Decorationsmaler u. s. w.

Wohnung in den städt. Logirhäusern von 23 Mk. pro Monat an. Programme gratis d. d. Director *Hittenkofer.*

G. Brinkmann & Co., Witten an der Ruhr.

Dampfhämmer,

gangbarste Grössen vorräthig,

Hämmer mit Selbststeuerung für alle in Eisenbahn-Werkstätten vorkommenden Schmiedearbeiten: Reckhämmer, Hämmer für Façon- und Bufferschmiederei, Dampfstanzen für Gesenkschmiederei, grössere Hämmer mit Hand-, Ventil- oder Kolbensteuerung.
Prospecte und Atteste gratis.

Deutsches Reichs-Patent.

Grosse silberne Medaille. Moskau 1872. — **Schauwecker's selbstthät. Oeltropfapparat** — Anerkennungs-Diplom. Wien 1873.

für Dampfschieber und Kolben, spart **15 — 30 %** an **Kraft oder Brennstoff,** sowie bedeutend an **Reparatur.** Bis jetzt abgesetzt 14 800 Stück. Allein zu beziehen durch: **Fr. Schauwecker,** Maschinenfabrik Weiden (Bayer. Oberpfalz).

Wien, Maria-Theresienstr. 11.

Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

ppa. Oscar Schmidt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 73. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 22. September 1879.

Die Tarifirung der Artikel Malz und Mühlenfabrikate.

Wir haben bereits in der No. 68 der Vereinszeitung von dem Antrag des der Generaldirection der Württembergischen Verkehrsanstalten beigeordneten Verkehrsausschusses eingehend Notiz genommen, welcher eine Versetzung von Mühlenfabrikaten und Malz aus Specialtarif I in die allgemeine Wagenladungsclasse bezweckt. In der Conferenz der Deutschen Eisenbahn-Tarifcommission im April d. J. war, wie bereits in No. 31 (Wochenschau) mitgetheilt, der Antrag vorläufig abgelehnt worden, wurde aber in der General-Tarifconferenz vom 10. Juli d. J. wieder aufgenommen, in Verbindung mit einem Antrage der Württembergischen Eisenbahndirection auf Versetzung von Kleie in den Specialtarif II. Die Beschlussfassung über diese drei Tarifänderungen wurde der nächsten gemeinschaftlichen Conferenz der Eisenbahn-Tarifcommission mit dem Verkehrsausschuss vorbehalten, um bis dahin Gutachten aus fachmännischen Kreisen einzuholen. Die Mehrzahl dieser Gutachten haben wir in No. 68 in ihrem wesentlichen Gedankengange dargelegt und können jetzt, nachdem am 18. d. M. die erwähnte Conferenz in Lindau zusammengetreten ist, aus dem auf Grund dieser fachmännischen Meinungsäusserungen durch die zur Correferentin ernannte Direction der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn angefertigten Referat, welchem die Referentin, die Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen beigetreten ist, folgendes Resumé geben, welches instructive Aufschlüsse über die Deutsche Mühlenindustrie und die Deutsche Malzfabrikation liefert und nach dieser Richtung hin die Darlegung in No. 68 wesentlich ergänzt.

Ueber die anderweitig der Lindauer Conferenz vorgelegten Gutachten ist vorweg statistisch Folgendes festzustellen:

Aus Bayern haben sich für den Antrag ausgesprochen das Generalcomité des landwirthschaftlichen Vereins in Bayern und die Pfälzische Handels- und Gewerbekammer in Ludwigshafen, dagegen die Handels- und Gewerbekammern für Oberbayern, Oberpfalz und Regensburg, Schwaben und Neuburg, Mittelfranken und Unterfranken. — In Baden haben sich unbedingt für die Erhöhung der Mehl- und Malzfrachten die Handelskammern, bezw. Interessenten in Freiburg, Heidelberg, Stockach, Karlsruhe und Pforzheim ausgesprochen. Unbedingt gegen die Erhöhung der Mehl- und Malzfrachten sprechen sich die Handelskammern in Baden und Rastatt, sowie ein von der Handelskammer in Bruchsal vorgelegtes Gutachten eines der bedeutendsten dortigen Landesproductenhändler aus; das letztere tritt mit grosser Entschiedenheit gegen die Erhöhung der Mehlfrachten ein, hält dagegen eine Frachterhöhung für Malz für eher gerechtfertigt, kann dieselbe jedoch auch nicht befürworten. Die Handelskammern in Bühl und Emmendingen empfehlen eine Frachterhöhung für Malz und Mehl nur für den Fall, dass der erhöhte Eingangszoll vom Reichstage abgelehnt werden sollte; die Handelskammer in Lahr betrachtet mit der Einführung dieses erhöhten Zolles die Erhöhung der Frachten für überflüssig; auch die Handelskammer von Mannheim erkennt an, dass in Folge der Annahme eines Schutzzolles für Malz und Mehl weitere Schutzmassregeln zu Gunsten der Süddeutschen Müller- und Mälzerei-Gewerbe nicht mehr erforderlich seien. Die Handelskammer in Constanz endlich wünscht einen durch Zoll und Tarifirung gemeinsam veranlassten Vorsprung der einheimischen Mühlenindustriellen und Mälzereien von 0,70 *M.* bis 0,80 *M.* pro Centner Malz und Mehl. — In Hessen haben sich für Erhöhung der Frachten der landwirthschaftliche Verein für die Provinz Rheinhessen, dagegen — mit specieller Berücksichtigung der Hessischen Verhältnisse — die Handelskammern zu Frankfurt und Worms ausgesprochen. Die Handelskammer zu Mainz erklärte, kein Gutachten abgeben zu können, weil ein Theil ihrer Mitglieder mit dem Börsenvorstand sich dagegen, ein anderer Theil dafür ausgesprochen hatte. — Im Saar-, Mosel-, Rhein-Nahe-Gebiet haben sich die landwirthschaftlichen Vereine für Erhöhung der Frachten, die Handelskammern dagegen ausgesprochen. — In Elsass-Lothringen haben sich die Handelskammern zu Metz, Strassburg, Colmar und Mühlhausen gegen den Antrag auf Erhöhung der Frachten für Mühlenfabrikate und Malz ausgesprochen, ebenso auch der Eisenbahnausschuss, in welchem auch Vertreter der Landwirthschaft sitzen.

Auf Grund dieser Gutachten und anderweitig eingezogener Informationen kommen die zu Referenten ernannten Eisenbahnverwaltungen zu dem Ergebniss, die beantragte Abänderung der **Mehltarife** abzulehnen. Die Referate gehen dabei von folgenden Erwägungen aus:

Der grösste Theil des Mehles, welches in den Dörfern und Landstädten zum Consum kommt, wird noch heute in den kleinen Mühlenanlagen gewonnen, die das an Ort und Stelle gewonnene Getreide lediglich für kleine örtlich abgegrenzte Districte vermahlen. Daneben haben sich namentlich für den Consum der grossen Städte und der industriellen volkreichen Distrikte, die genügende Mengen Getreide nicht produciren, in Nord- wie in Süd- und Westdeutschland Handelsmühlen etablirt, welche mit einer sehr vervollkommneten Technik nicht nur für den Consum der nächsten Umgebung, sondern für ein grosses Absatzgebiet arbeiten. Die Lage dieser Handelsmühlen in den verschiedenen Theilen Deutschlands ist nicht ganz die gleiche; die Rheinischen und namentlich die Süddeutschen Handelsmühlen verarbeiten dem örtlichen Consum entsprechend wesentlich Weizen, die Norddeutschen hauptsächlich Roggen; die letzteren sind durch den stärkeren Roggenbau der östlichen Provinzen und die leichte Einfuhr des Russischen Roggens zu Wasser im Osten Deutschlands begünstigt. Sie haben entsprechend der dichten Bevölkerung im Westen und Südwesten Deutschlands ihren Absatz an Roggenmehl stärker nach Süd- und Westdeutschland ausgedehnt, als umgekehrt die Süd- und Westdeutschen Mühlen Weizenmehl nach dem Osten Deutschlands versenden. Der Import an Mehl von dem Auslande nach Deutschland ist gegenüber dem Gesammtconsum und der Einfuhr an Getreide nicht erheblich zu nennen; er betrug 1878 im Ganzen 4 000 000 Centner, 1879 bis März incl. 2 000 000 Centner; ihr steht aber auch eine Ausfuhr in denselben Zeiträumen aus Deutschland von 3 750 000 Centner bezw. 1 600 000 Centner gegenüber. Oesterreich war an dieser Einfuhr

1878 mit 2 500 000 Centner, 1879 bis zum Monat Mai incl. mit 1 350 000 Centner betheiligt. Es wurden aber nach Oesterreich in derselben Zeit 800 000 bezw. 350 000 Centner ausgeführt.

Die Ungarischen Mühlen produciren hauptsächlich Weizenmehl, das — wie bereits bemerkt — in stärkerem Masse nur in Süddeutschland consumirt wird. Norddeutschland bezieht aus Ungarn nur die feinsten Sorten Weizenmehl, welche namentlich zur Luxusbäckerei in den grösseren Städten Verwendung finden. Der Import Ungarischen Mehls in Norddeutschland ist thatsächlich von keinem Belang und, nach übereinstimmendem Urtheile der Norddeutschen Mühlenindustriellen, nicht geeignet, der Norddeutschen Müllerei irgend belangreiche Concurrenz zu machen.

Fühlbarer tritt die Concurrenz von Ungarn in Süddeutschland auf und haben sich die dortigen Mühleninteressenten, wie aus ihren Mittheilungen hervorgeht, in erster Reihe dadurch Abhülfe versprochen, dass nicht der Tarif für Mehl erhöht, sondern derjenige für Getreide herabgesetzt werde, wiewohl sie event. sich mit einer Erhöhung des Mehltarifes befreunden möchten.

Die Süddeutschen Müller behaupten, in ihrer Production gegen Ungarn nach zwei Richtungen hin im Nachtheil zu sein:

1. dass sie für dieselbe Quantität Weizen die gleiche Fracht — wie für Mehl — zu bezahlen haben, während ihnen bei dem Vermahlen der Körner nur ca. 75 pCt. vollwerthiges Mehl verbleiben;

2. dass die Ungarischen Mühlen leichter die besten Sorten Weizen einkaufen können, während für die Deutschen Müller der Einkauf wegen der Entfernung von den Productionsstätten schwieriger sei.

Durch diese Vorzüge werde den Ungarischen Mühlen eine Massenproduction für den Weltmarkt in den verschiedensten Sorten Weizenmehl und ein Absatz der feinsten Sorten zu hohen Preisen möglich; in Folge dessen werde nicht nur den Süddeutschen Mühlen der Export nach der Schweiz und Frankreich erschwert, sondern es vermöchten auch die Ungarischen Mühlen mit den geringeren Sorten Mehl, die sie zu billigen Preisen abgeben könnten, in Süddeutschland selbst zu concurriren.

Was nun den Punkt ad 1 betrifft, so ist im Grossen und Ganzen anzunehmen, dass aus einem Centner Weizen
ca. 75 pCt. vollwerthiges Mehl,
„ 20 „ Kleie und
„ 5 „ ganz werthloser Abgang
gewonnen wird. Für die letzteren 5 pCt. Abgang ist es als richtig anzuerkennen, dass die Deutsche Müllerei — insoweit dieselbe auf den Bezug des Weizens von Ungarn durch die Eisenbahn angewiesen ist — bezüglich der Fracht ungünstiger gestellt ist. Bei einem Frachtsatz Pest-Stuttgart von 476 *M.* pro 200 Ctr. macht diese Differenz pro Centner etwa 0,12 *M.*; dagegen kann bezüglich der Kleie ein solcher Nachtheil nicht, keineswegs in ganzer Ausdehnung angenommen werden. Die Kleie ist in Ungarn ein schwer verwerthbares Nebenproduct der Müllerei, findet aber in Deutschland einen relativ guten marktgängigen Preis. So ist im Frühjahr d. J. der Centner Weizenkleie in Pest mit 2 *M.*, in Mannheim Ungarische Kleie mit 4 *M.* an der Productenbörse notirt, während an letzterem Platz der Preis der Kleie aus Deutschen Mühlen — bei welchen dieselbe mehlhaltiger ist — sich auf etwa 5 *M.* stellt. Die Argumentation der Süddeutschen Müller, dass sie 25 pCt. Mehrfracht für das Getreide zu zahlen haben, ist daher jedenfalls unzutreffend.

Betreffs des Punktes ad 2 kann nicht anerkannt werden, dass der Vortheil der Pester Mühlen im leichteren Bezuge der besten Sorten Ungarischen Weizens ein durchschlagender ist. Getreide lässt sich ohne grosse Schwierigkeiten nach Proben auf weitere Entfernungen einkaufen und beziehen. Der Nachtheil, den in dieser Beziehung die Entfernung in gewissem Masse allerdings mit sich bringen kann, wird aber jedenfalls durch den Vortheil des bequemeren Absatzes des Mehles für die Süddeutschen Mühlen ausgeglichen. Da der Absatz von Mehl sich nach der Natur des Geschäftes an den Consumtionsorten zersplittert, so sind die Mühlen im Consumtionsgebiete besser in der Lage, ihre Fabrikation den örtlichen Bedürfnissen des Consums anzupassen und ihre Producte besser im Einzelnen abzusetzen. Vortheile und Nachtheile im Einkauf des Getreides und Absatz des Mehles werden sich die Wage halten.

Es ist aber bei Prüfung der von den Süddeutschen Müllern hervorgehobenen Nachtheile zu berücksichtigen, dass Süddeutschland mit dem Bezuge des Weizens keineswegs ausschliesslich auf Ungarn angewiesen ist, vielmehr kommt der Amerikanische und Südrussische Weizen, welcher dem aus Ungarn in der Qualität durchaus gleich kommt, theils auf den von den Belgischen und Niederländischen Häfen originirenden Eisenbahnen, theils zu sehr mässigen Wasserfrachten den Rhein herauf und sind namentlich die am Rhein in der Nähe desselben gelegenen Mühlen in der Lage, denselben vortheilhaft einzukaufen.

Nach den Erörterungen unter den Interessenten selbst scheint die Annahme nicht unbegründet, dass die ungünstige Lage der Süddeutschen Müllerei hauptsächlich in der zu starken Erweiterung der dortigen Anlagen und in dem Umstande liegt, dass die Pester Mühlen in der Technik wie in der Geschicklichkeit des commerziellen Betriebes manchen Deutschen Etablissements vorangeeilt sind. Wenn die Süddeutschen Mühlen die zu grosse Capitalaufwendung überwunden haben und in der rationellen Einrichtung mit den Pester Mühlen gleichen Schritt halten werden, wird es für dieselben unerheblich sein, wie die Mehl-Frachtsätze von Ungarn sich stellen. Würde aber die allgemeine Erhöhung des Frachtsatzes für Mehl eintreten, so würde auch den Süddeutschen Mühlen durch die Massregel der Export nach der Schweiz und Frankreich, auf den sie selbst grossen Werth legen, nothwendig erschwert werden.

Es würde dies gerade die Württembergische Müllerei treffen, welche ja, da nach den eigenen Angaben der Interessenten sie das Dreifache des Bedarfs für Württemberg fabricirt, für zwei Drittel ihrer Production auf den Export angewiesen ist.

Die Aenderung der Frachtsätze für Ungarisches Mehl von der Deutschen Grenze ab ist ausserdem bei der relativ nicht grossen Meilenzahl auf Deutschen Strecken nicht erheblich genug, um für die Mühlen in Bayern und Württemberg eine Aenderung in den Productions- und Absatzverhältnissen herbeiführen zu können. Die Verhältnisse des Auslandes werden somit durch die beantragte Erhöhung des Mehltarifs nicht wesentlich geändert werden. Dagegen werden durch diese Massregel die Concurrenzverhältnisse der Mühlenetablissements in Deutschland, die zum Theil auf weite Entfernungen selbst concurriren, verschoben; es wird auch der Import anderer Sorten Mehl von dem Auslande, nämlich des Roggenmehls von Frankreich nach Deutschland, erleichtert.

Um der relativ nicht erheblichen Quantitäten Mehl willen, die von Oesterreich kommen, würde die grosse Transportbewegung in Mehl innerhalb Deutschlands gefährdet werden. Es liegt im Interesse der starken consumirenden Bevölkerung im Westen, wie auch der Eisenbahnen, dass der Absatz des Mehles auf weite Entfernungen nicht beeinträchtigt und dass die bestehende Concurrenz innerhalb Deutschlands nicht künstlich erschwert wird.

Es würde endlich unbillig sein, durch Erhöhung der Mehlfrachten den Werth der bestehenden Norddeutschen Mühlenetablissements in ihrem Werthe zu vermindern.

Besonders ist aber auch der Umstand zu berücksichtigen, dass bis in die letzte Zeit die Einfuhr Französischen Roggenmehls nicht unerheblich war und sich jährlich etwa auf 1 000 000 Ctr. belaufen hat. In den letzten Jahren zeigt sich eine Abminderung dieser Einfuhr, die auf die Concurrenz der Norddeutschen Mühlen zurückzuführen ist. Die Landwirthschaft im Norden Frankreichs ist auf den Roggenbau angewiesen. Da sich aber für Roggenmehl in Frankreich kein ausreichendes Absatzgebiet findet, so ist Frankreich auf den Export des Roggenmehls angewiesen und würde es unrichtig sein, durch hohe Tarife den Norddeutschen Mühlen, die entfernter liegen als die Französischen, die Concurrenz in den Rheinischen Gebieten zu erschweren.

Ergiebt sich schon aus der vorstehenden Darstellung der thatsächlichen Verhältnisse, dass für die Aenderung der bisherigen Tarifirung von Mühlenfabrikaten ausreichende Gründe nicht vorliegen, vielmehr sehr gewichtige Gründe dagegen sprechen, so kommt hinzu, dass durch die neue Zollgesetzgebung dem Wunsche des Württembergischen Verkehrsausschusses auf Schutz der Deutschen Müllerei hinlänglich Genüge geleistet ist. Nach dem Zolltarif zahlt ausländisches Getreide 1 *M.* pro 100 kg, Mühlenfabrikate 2 *M.* pro 100 kg Zoll, also ungefähr das mehr, was nach Berechnung des Württembergischen Eisenbahnausschusses die Deutschen Müller für das Getreide mehr an Transportkosten zu zahlen haben. Es ist aber bereits oben dargelegt, dass diese Berechnung übertrieben ist.

Unter diesen Umständen erscheint es um so mehr geboten für die Eisenbahnverwaltungen, von dem in dem Antrag des Württembergischen Eisenbahnausschusses gestellten Verlangen abzusehen, durch Tarifmassregeln Zollpolitik zu treiben, und sich lediglich auf die Erwägung derjenigen Momente zu beschränken, welche nach den geltenden Grundsätzen für die Tarifirung auf den Deutschen Eisenbahnen als massgebend erachtet werden. Es kommt hierbei hauptsächlich in Betracht, ob die betreffenden Artikel Rohproducte oder Fabrikat sind und welchen Werth dieselben haben. Nun ist ja allerdings Getreide Rohproduct, Mühlenfabrikate sind Fabrikat; aber die Differenz im Werthe ist doch so gering (etwa 2 *M.* für 100 kg), dass deshalb eine verschiedene Tarifirung nicht geboten erscheint. Nimmt man dazu, dass in Süddeutschland von jeher, in Norddeutschland wenigstens seit Ende der fünfziger Jahre Getreide und Mühlenfabrikate gleich tarifirt sind, dass unbestritten durch eine Aenderung dieser gleichen Tarifirung eine wirthschaftliche Umwälzung mit bedenklichen und gar nicht zu übersehenden Folgen herbeigeführt wird, so können die Referenten nur ersuchen,

den Antrag auf Erhöhung der Frachten für Mühlenfabrikate abzulehnen.

Was dagegen den Antrag auf Versetzung von **Kleie** aus Specialtarif I in Specialtarif II betrifft, so erscheint derselbe eher begründet.

Für diesen Antrag ist geltend zu machen und geltend gemacht worden, dass Kleie nur ein Futterartikel ist, welcher einen zum Theil geringeren Handelswerth hat, als die Futterartikel: Oelkuchen, die in Specialtarif II und Malzkeime, die in Specialtarif III stehen — sein Werth beträgt 4—5 M. pro Centner — sowie, dass bei dem geringen specifischen Gewichte der Kleie in einem Wagen von 10 000 kg Tragkraft nicht volle 10 000 kg geladen werden können, dass hierdurch aber nach den Grundsätzen des Tarif-Reformsystems eine besondere Frachtvertheuerung eintritt.

Bezüglich der **Malztarife** lautet das Referat gegen die beantragte anderweitige Classificirung des Malzes ablehnend und sind dabei wesentlich diejenigen Argumente als berechtigt anerkannt worden, welche in dem schon in No. 68 excerpirten Gutachten des Vereins Sächsischer Malzfabrikanten niedergelegt worden sind.

Deutsche Eisenbahnstatistik
für das Betriebsjahr 1877.

(Fortsetzung.)

B. Ausgaben.

Die allgemeine wirthschaftliche Lage begünstigte auch im Jahre 1877 eine weitere Ermässigung der Preise und Löhne und in Folge dessen eine theilweise Verminderung der Betriebsausgaben. Die Ausgaben der Deutschen Bahnen sind — wie im Vorjahre — ungeachtet der Vermehrung der Bahnlänge und der grösseren Leistungen stark gefallen, während bei den Oesterreichisch-Ungarischen und den anderen Vereinsbahnen eine Steigerung derselben eingetreten ist, welche theilweise durch den grösseren Verkehr motivirt wird.

Im Jahre 1877 haben die Ausgaben betragen:

1. Für die Bahnverwaltung.

	M.
a) Besoldung der Beamten etc.	81 982 629
b) Unterhaltung	
des Bahndammes, der Schienen und Schwellen, der Brücken und Durchlässe	94 487 092
der Gebäude	12 099 881
„ Telegraphen	2 671 272
„ übrigen Anlagen	11 929 779
des Inventars und der Geräthe	2 572 547
c) Heizung der Wärterlocale etc.	3 301 214
d) Grundsteuer, Feuerversicherung etc.	4 048 894
e) Reinigen der Bahn vom Schnee	1 663 389
f) Bureaubedürfnisse, Drucksachen etc.	1 125 831
g) sonstige Ausgaben	11 505 887
h) Ausgaben der Ostrau-Friedlander Bahn, welche nur summarisch angegeben werden können	110 796
zusammen	227 499 211
im Vorjahre	226 933 754
im Jahre 1878 +	565 457
	= 0,25 pCt.

dagegen pro 1876 + 6 184 524 M. = 2,80 „
„ 1875 + 2 454 830 „ = 1,12 „
„ 1874 + 7 200 153 „ = 3,41 „
und pro 1873 sogar + 23,05 „

Von den vorstehend aufgeführten Ausgaben entfallen:

	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.	1874 pCt.	1873 pCt.
auf Besoldungen	36,05	35,70	36,08	33,93	31,82
„ Unterhaltung der Bahnanlagen	54,43	53,57	52,45	55,29	57,97
„ sonstige Ausgaben	9,52	10,73	11,47	10,78	10,21

Die Ausgaben für die Bahnverwaltung haben bei den einzelnen Bahngruppen betragen und zwar bei den:

	überhaupt M.		pro Kilom. Bahnlänge M.	
Deutsch. Staatsbahn.	76 055 015		5 231	
„ Privatb. unt. Staatsverw.	19 907 749		5 603	
„ Privatbahn. in eig. Verw.	51 479 169		4 351	
zusammen	147 441 933		4 927	
im Vorjahre	151 753 251		5 345	
Differenz pro 1877 −	4 311 318	= 2,84 pCt.	− 418	= 7,82 pCt.
„ „ 1876 +	582	= — „	− 384	= 6,70 „
„ „ 1875 +	1 065 615	= 0,71 „	− 502	= 8,06 „
„ „ 1874 +	5 898 261	= 4,07 „	− 33	= 0,53 „
Oesterreich.-Ungar. B.	68 106 910		3 906	
im Vorjahre	64 577 411		3 732	
Differenz pro 1877 +	3 529 499	= 5,47 pCt.	+ 174	= 4,66 pCt.
Differenz pro 1876 +	6 222 672	=10,66 pCt.	+ 195	= 5,51 pCt.
„ „ 1875 +	58 556	= 0,10 „	− 117	= 3,20 „
„ „ 1874 +	667 662	= 1,16 „	− 279	= 7,09 „
anderen Vereinsb.	11 950 368		3 192	
im Vorjahre	10 603 092		2 950	
Differenz pro 1877 +	1 347 276	=12,70 pCt.	+ 242	= 8,20 pCt.
„ „ 1876 −	38 730	= 0,37 „	− 47	= 1,57 „
„ „ 1875 +	1 330 659	=14,29 „	+ 132	= 4,61 „
„ „ 1874 +	634 230	= 7,31 „	+ 165	= 6,11 „

Pro Kilometer Bahnlänge haben die Ausgaben bei den sämmtlichen Vereinsbahnen betragen: im Jahre 1877 4 452 M., im Vorjahre 4 622 M.; Differenz: pro 1877 — 170 M. = 3,68 pCt., pro 1876 — 122 M. = 2,57 pCt., pro 1875 — 287 M. = 5,70 pCt., pro 1874 — 120 M. = 2,33 pCt., pro 1873 + 10,13 pCt.

Bei den einzelnen Bahnen haben die Ausgaben pro Kilometer Bahnlänge betragen:

in maximo bei der	M.	in minimo bei der	M.
Main-Weser Bahn	10 505	Militärbahn	288
Main-Neckar E.	10 377	Aachener Industriebahn	1 035
Rhein-Nahe	10 206	Raab-Oedenburg-Ebenfurt	1 121
Niederschles.-Märkischen	9 999	Nordbrabant-Deutschen	1 196
Aussig-Teplitzer	9 970	Posen-Creuzburger	1 197
Saarbrücker	9 749	Eperies-Tarnower	1 328
Thüringischen	9 008	Halberst.-Blankenburger	1 358
Homburger	8 498	Rakonitz-Protiviner	1 365
Oberschlesischen	8 398	Saal-Unstrutbahn	1 408
Elsass-Lothringischen	8 096	Dortm.-Gronau-Enscheder	1 494
Nürnberg-Fürther	8 080	Chimaybahn	1 531
Wilhelm-Luxemburgbahn	7 907	Oels-Gnesener	1 554
Zittau-Reichenberger	7 866	Tarnow-Leluchower Stsb.	1 619
Dux-Bodenbacher	7 681	Oberlausitzer	1 635

Aehnlich wie die Ausgaben für die Bahnverwaltung gestalteten sich auch diejenigen der

2. Transportverwaltung,

welche bei den Deutschen Bahnen gefallen, bei den Oesterreichisch-Ungarischen und den anderen Vereinsbahnen aber gestiegen sind.

Im Jahre 1877 haben die Ausgaben für die Transportverwaltung betragen:

	M.	M.
A. für Besoldungen		176 294 488
B. Kosten der Transportkräfte und zwar:		
a) Feuerung der Locomotiven	54 843 711	
b) Schmieren und Putzen der Maschinen und Tender	11 431 337	
c) Schmieren u. Reinigen der Wagen	5 816 497	
d) Beleuchtung der Züge	4 049 904	
e) Güterverladung	24 189 385	
f) sonstige Ausgaben	14 026 193	
		114 357 027
C. Reparaturkosten:		
a) der Locomotiven und Tender	39 729 617	
b) „ Wagen	46 071 061	
		85 800 678
D. Ergänzung der Transportmittel		5 475 189
E. an sonstigen Ausgaben:		
a) Heizung und Reinigung der Betriebslocale	9 172 923	
b) Wagenmiethe (soweit notirt)	22 824 399	
c) Entschädigungen im Güterverkehr	1 734 225	
d) Drucksachen u. Bureaubedürfnisse	7 037 873	
e) insgemein	17 330 741	
		58 100 161
F. Ausgaben der Ostrau-Friedlander und der Brünn-Rossitzer E., welche nur summarisch angegeben werden können		524 372
zusammen		440 551 915
im Vorjahre		440 514 327
Differenz pro 1877 +		37 588
		= 0,01 pCt.
dagegen pro 1876 —		6 279 476
		= 1,41 pCt.

Von den Ausgaben für die Transportverwaltung entfallen:

	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.	1874 pCt.	1873 pCt.
auf Besoldungen	40,06	39,01	37,17	34,80	33,63
„ Kosten der Transportkräfte	26,00	27,21	28,79	30,81	31,47
„ Reparaturkosten	19,50	19,86	19,47	18,66	19,04
„ Ergänzungen	1,24	0,82	0,95	2,33	1,89
„ sonstige Ausgaben	13,20	13,10	13,62	13,40	13,97

und es haben dieselben bei den einzelnen Bahngruppen betragen und zwar

bei den	überhaupt	pro Nutz-kilom.	pro Achs-kilom.
	M.	M.	₰
Deutschen Staatsbahnen	148 083 107	1,53	3,880
„ Privatb. unter Staatsverw.	37 375 096	1,44	3,076
„ „ in eigener Verw.	98 681 611	1,38	3,485
zusammen	284 139 814	1,46	3,614
im Vorjahre	292 539 200	1,54	3,804
Differenz pro 1877 —	8 399 386	— 0,08	— 0,190
in Procenten	2,87	5,19	4,99
desgl. pro 1876 —	8 264 079	— 0,05	— 0,157
in Procenten	2,75	3,14	3,97
desgl. pro 1875 —	14 360 974	— 0,15	— 0,179
in Procenten	4,56	8,62	4,32
desgl. pro 1874 in Procenten	+ 11,08	+ 4,39	+ 5,34
Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen	126 693 485	1,92	4,134
im Vorjahre	122 170 179	1,92	4,269
Differenz pro 1877 +	4 523 306	—	— 0,135
in Procenten	3,70	—	3,16
desgl. pro 1876 +	1 338 648	— 0,03	— 0,163
in Procenten	1,11	1,54	3,68
dagegen pro 1875 —	1 343 826	— 0,01	— 0,128
in Procenten	1,10	—	2,80
und pro 1874 in Procenten	+ 0,885	+ 0,55	+ 2,47
anderen Vereinsbahnen	29 718 616	1,43	4,361
im Vorjahre	25 804 948	1,41	4,420
Differenz pro 1877 +	3 913 668	+ 0,02	— 0,059
in Procenten	15,17	1,42	1,33
desgl. pro 1876 +	645 955	— 0,08	— 0,263
in Procenten	2,57	5,37	5,62
desgl. pro 1875 +	1 307 061	+ 0,01	+ 0,033
in Procenten	5,48	—	0,73
pro 1874 in Procenten	+ 4,95	+ 2,57	— 2,11
sämmtlichen Vereinsbahnen . . .	440 551 915	1,57	3,794
im Vorjahre	440 514 327	1,62	3,950
Differenz pro 1877 +	37 588	— 0,05	— 0,156
in Procenten	0,01	3,09	3,95
dagegen pro 1876 —	6 279 476	— 0,05	— 0,159
in Procenten	1,41	3,0	3,86
desgl. pro 1875 —	14 397 739	— 0,10	— 0,155
in Procenten	3,12	6,55	3,63
dagegen pro 1874 in Procenten	+ 7,87	+ 3,08	+ 4,15
„ „ 1873 „ „	+ 20,0	+ 4,30	+ 2,50

Im Jahre 1877 betrugen die Ausgaben bei den einzelnen Bahnen

pro Nutzkilometer und zwar:

in maximo bei der	M.	in minimo bei der	M.
Arad-Temesvarer E. . . .	3,65	Crefelder Industriebahn .	0,45
Erzherzog Albrechtbahn .	2,92	Kirchheimer E.	0,82
Zittau-Reichenberger . .	2,88	Chimay-Eisenbahn . . .	0,84
Brünn-Rossitzer	2,85	Niederländ. Staats-E. . .	0,87
Aussig-Teplitzer	2,81	Nordbrabant-Deutschen .	0,90
Ungar. nördl. Staats-E. . .	2,69	Oberhessischen	0,90
Warschau-Bromberger . .	2,62	Oldenburgischen	0,90
Theissbahn	2,58	Militär-Eisenbahn	0,90
Str. Hetzendorf-Kr. Ebersdorf	2,53	Weimar-Geraer	0,91
		Oels-Gnesener	0,92

resp. pro Achskilometer:

in maximo bei der	₰	in minimo bei der	₰
Ungarischen schmalsp. L.	12,536	Oberschlesischen . . .	2,432
L. Braunau-Steindorf . .	11,947	Breslau-Posen-Glogauer .	2,432
Vorarlberger E.	10,749	Posen-Thorn-Bromberger	2,642
Zittau-Reichenberger . .	10,078	Niederschlesisch-Märk. .	2,703
Eperies-Tarnower . . .	10,025	Braunschweigischen . .	2,750
Kirchheimer	9,800	Magdeburg-Halberstädter	2,872
Halberstadt-Blankenb. .	9,097	Theissbahn	2,894
Militär-Eisenbahn . . .	8,129	Wilhelmsbahn	2,904
Rumänischen Linie . . .	7,825	Niederschles. Zweigbahn.	2,906
Salzburg-Tiroler Linie .	7,799	Märkisch-Posener . . .	2,918
Mährischen Grenzbahn .	7,654	Lüttich-Mastrichter . . .	2,997
Ungar. südl. Staats-E. .	7,364	Köln-Mindener	3,006
Tarnow-Leluchower E. .	7,299	Hannover-Altenbekener .	3,044
L. Pilsen-Eisenstein . .	7,247	Ostpreussischen Südbahn	3,062
Arad-Temesvarer. . . .	7,106	Ungarischen Ostbahn . .	3,081
Ostrau-Friedlander . . .	7,032	Rechte-Oder-Ufer E. . .	3,088

Die Ausgaben für die

3. allgemeine Verwaltung

haben betragen

bei den	überhaupt		pro Kilom. Bahnlänge	
	M.		M.	
Deutsch. Staatsbahn.	14 324 514		985	
Deutsch. Privatb.unt. Staatsverw.	6 081 411		1 711	
„ Privatb. in eig. Verw. .	11 502 982		972	
zusammen	31 908 907		1 066	
im Vorjahre	38 719 416		1 012	
Differenz pro 1877 +	3 189 491	= 11,11 pCt.	— 54	= 5,34 pCt.
desgl. „ 1876 +	433 834	= 1,53 „	— 56	= 5,24 „
„ „ 1875 +	1 456 912	= 5,43 „	— 39	= 3,52 „
„ „ 1874 +	—	= 14,23 „	+ —	= 9,50 „
Oesterreich.-Ungar. B.	12 509 307		716	
im Vorjahre	12 593 567		735	
Differenz pro 1877 —	84 260	= 0,67 pCt.	— 19	= 2,59 pCt.
„ „ 1876 +	42 765	= 0,34 „	— 64	= 8,01 „
dagegen „ 1875 —	570 766	= 4,35 „	— 63	= 7,66 „
und „ 1874 —	—	= 4,65 „	— —	= 12,18 „
anderen Vereinsb. .	3 229 411		863	
im Vorjahre	2 908 260		809	
Differenz pro 1877 +	321 151	= 11,04 pCt.	+ 54	= 6,67 pCt.
„ „ 1876 +	250 152	= 9,41 „	+ 60	= 8,01 „
„ „ 1875 +	149 829	= 5,97 „	— 22	= 2,85 „
„ „ 1874 +	—	= 7,30 „	+ —	= 5,76 „
sämmtl. Vereinsb. .	47 647 625		932	
im Vorjahre	44 221 273		900	
Differenz pro 1877 +	3 426 352	= 7,75 pCt.	— 32	= 3,56 pCt.
„ „ 1876 +	726 751	= 1,67 „	— 34	= 3,64 „
„ „ 1875 +	1 035 975	= 2,44 „	— 41	= 4,21 „
„ „ 1874 +	—	= 7,26 „	+ —	= 1,25 „
„ „ 1873 +	—	= 24,04 „	+ —	= 12,24 „

Bei den einzelnen Bahnen betrugen die Ausgaben pro Kilometer Bahnlänge und zwar

in maximo bei der	M.	in minimo bei der	M.
Hannoverschen Staats-E.	3 529	Militärbahn	94
Bergisch-Märkischen E. .	2 664	Brünn-Rossitzer	106
Main-Weserbahn	2 544	Str. Braunau-Steindorf . .	149
Warschau-Wiener . . .	2 427	Dniesterbahn	232
Berlin-Potsdam-Magdeb. .	2 340	Tarnow-Leluchow. Staats-E.	234
Niederschlesisch-Märk. .	2 191	Bayerischen Staats-E. . .	248
Böhmischen Westbahn .	2 097	Kirchheimer	320
Saarbrücker	2 081	Waagthalbahn	349
Main-Neckar	2 064	Theissbahn	350
Dux-Bodenbacher . . .	1 917	Württembergischen Staatsb.	373
Rhein-Nahe	1 897	Zittau-Reichenberger . . .	396
Kaschau-Oderberger . .	1 868	Salzburg-Tiroler Linie . .	405

Ausser den vorstehend specificirten führt die Statistik noch folgende Ausgaben auf: 10 025 392 M. Zins für verpachtete Bahnstrecken und 3 697 362 M. Einlagen in den Erneuerungsfonds der Sächsischen Staatsbahnen.

Es haben demnach die Gesammtausgaben des Jahres 1877 betragen bei den Deutschen Staatsbahnen 248 910 667 M., im Vorjahre 250 887 896 M., Differenz pro 1877 — 1 977 229 M. = 0,79 pCt., Differenz pro 1876 + 4 753 349 M. = 1,93 pCt., Differenz pro 1875 — 651 300 M. = 0,26 pCt., Differenz pro 1874 + 24 683 415 M. = 11,11 pCt.; bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung 63 681 034 M., im Vorjahre 60 630 095 M., Differenz pro 1877 + 3 050 939 M.*) = 5,03 pCt., Differenz pro 1876 — 847 643 M. = 1,38 pCt., Differenz pro 1875 — 3 846 764 M. = 5,89 pCt., Differenz pro 1874 + 3 902 805 M. = 6,35 pCt.; bei den Deutschen Privatbahnen in eigener Verwaltung 163 503 561 M., im Vorjahre 173 224 222 M., Differenz pro 1877 — 9 720 661 M. = 5,61 pCt., pro 1876 — 11 515 636 M. = 6,23 pCt., pro 1875 — 6 793 231 M. = 3,55 pCt., pro 1874 + 11 080 398 M. = 6,14 pCt.; bei den Deutschen Bahnen überhaupt 476 095 262 M., im Vorjahre 484 742 213 M., Differenz pro 1877 — 8 646 951 M. = 1,78 pCt., pro 1876 — 7 609 930 M. = 1,55 pCt., pro 1875 — 11 291 295 M. = 2,24 pCt., pro 1874 + 39 666 618 M. = 8,55 pCt.; bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 208 161 717 M., im Vorjahre 200 187 596 M., Differenz pro 1877 + 7 974 121 M. = 3,98 pCt., pro 1876 + 7 875 776 M. = 4,09 pCt., pro 1875 — 1 792 662 M. = 0,92 pCt., pro 1874 + 1 268 712 M. = 0,66 pCt.; bei anderen Vereinsbahnen 45 164 526 M., im Vorjahre 39 553 495 M., Differenz pro 1877 + 5 611 031 M. = 14,19 pCt., pro 1876 + 857 377 M. = 2,22 pCt., pro 1875 + 2 788 122 M. = 7,79 pCt., pro 1874 + 1 929 090 M. = 5,68 pCt.; bei sämmtlichen Vereinsbahnen 729 421 505 M., im Vorjahre 724 483 304 M., Differenz pro 1877 + 4 938 201 M. = 0,68 pCt., pro 1876 + 1 123 223 M. = 0,16 pCt., pro 1875 — 10 295 835 M. = 1,40 pCt., pro 1874 + 42 864 420 M. = 6,20 pCt.

Ueberhaupt hat eine Steigerung der Ausgaben stattgefunden:

1877	1876	1875	1874	
bei 24	bei 28	bei 31	bei 53	Deutschen,
„ 35	„ 33	„ 22	„ 24	Oesterreich.-Ungarischen und
„ 7	„ 6	„ 6	„ 7	anderen Vereinsbahnen.

*) In Folge des Ueberganges zweier Bahncomplexe in Staatsbetrieb.

und zwar im Jahre 1877 bei der:

	um pCt.		um pCt.
Rumänischen L. L.-Cz.-J.	84,62	I. Ungarisch-Galizischen	6,34
L. Czernowitz-Suczawa	66,42	Main-Neckar	6,33
L. Lemberg-Czernowitz	51,25	Halberstadt-Blankenburg	6,25
Breslau-Mittelwalder L.	47,95	Oest. Nordwestb., Erg.-N.	6,02
Oesterreichischen Südb.	39,95	I. Siebenbürger	6,00
Rumänischen E.	39,00	Warschau-Wiener	5,59
Militärbahn	33,68	Fünfkirchen-Barcser	5,52
Ungarischen Ostbahn	33,03	Mohacs-Fünfkirchener	5,39
Str. Hetzendorf-K. Ebersd.	32,78	Warschau-Bromberger	5,14
Halle-Sorau-Gubener	32,66	†Württembergischen	4,91
†Oldenburgischen	26,80	Altona-Kieler	4,46
Galizischen Karl-Ludwigb.	26,19	Kaschau-Oderberger	3,94
Aachener Industriebahn	23,94	Ungarischen Nordostbahn	3,05
Vorarlberger	18,73	Ungarischen Westbahn	2,45
Breslau-Schweidn.-Freib.	15,07	Schleswigschen	2,39
Münster-Enscheder	14,92	Böhmischen Nordbahn	2,28
Str. Neumarkt-Simbach	14,47	Berlin-Stettiner Stammb.	1,95
†Waagthalbahn	14,31	Nordbrabant-Deutschen	1,89
Mährischen Grenzbahn	13,60	†Bayerischen Staats-E.	1,73
†Holländischen	11,78	Chimay-E.	1,69
Ungarischen schmalsp. L.	11,48	Braunschweigschen	1,59
Pilsen-Priesener	11,46	Dux-Bodenbacher	1,57
Zittau-Reichenberger	11,11	Ungarisch. südl. Staats-E.	1,53
Prag-Duxer	10,62	Kaiserin Elisabeth Hauptb.	1,32
Niederländisch. Staats-E.	10,27	†Pfälzischen	1,26
Donau-Draubahn	9,79	Berlin-Dresdener	1,11
Niederschlesisch. Zweigb.	9,13	Glückstadt-Elmshorner	1,08
Mährisch-Schles. Centralb.	9,09	Oesterreichischen Südb.	0,99
Raab-Oedenburg-Ebenf.	8,61	Eutin-Lübecker	0,68
Posen-Creuzburger	8,38	Buschtěhrader	0,58
Hannover-Altenbekener	8,08	Kaiser Ferdinands Nordb.	0,46
Graz-Köflacher	7,38	Aussig-Teplitzer	0,23
Turnau-Kralup-Prager	6,41	Erzherzog Albrechtbahn	0,22

Dagegen sind die Ausgaben gefallen:

1877	1876	1875	
bei 52	bei 42	bei 39	Deutschen,
„ 20	„ 18	„ 30	Oesterreichisch-Ungarischen und
„ 4	„ 3	„ 3	anderen Vereinsbahnen,

und zwar im Jahre 1877 bei der:

	um pCt.		um pCt.
Berlin-Potsdam-Magd. E.	0,22	Magdeburg-Halberstädter	5,34
Berlin-Hamburger	0,51	†Bergisch-Märkischen	5,39
Nürnberg-Fürther	0,77	Brünn-Rossitzer	5,40
Grand Central Belge	1,01	Mährisch-Schles. Centralb.	5,45
Theissbahn	1,07	Oesterr. Nordwestb., gar. L.	5,55
Dortmund-Gronau-Ensch.	1,14	Altenburg-Zeitzer	5,55
Gössnitz-Geraer	1,23	Posen-Thorn-Bromberger	5,63
Crefelder Industrie-E.	1,33	Oberschlesischen	5,65
Elsass-Lothringischen	1,41	Breslau-Warschauer	5,99
Oesterreich. Staats-E.	1,54	Berlin-Anhaltischen	6,32
Lübeck-Büchener	1,56	Stargard-Cöslin-Colberger	6,48
Westfälischen	1,68	Saal-E.	6,54
Kaiser Franz-Josef bahn	1,91	Berlin-Görlitzer	6,57
Kirchheimer	1,92	Wilhelm Luxemburgbahn	6,70
Hannoverschen Staats-E.	2,28	Eperies-Tarnower	6,75
†Preussischen Ostbahn	2,38	Main-Weserbahn	6,87
Mecklenburg. Fr.-Franz-E.	2,43	Breslau-Posen-Glogauer	7,11
†Hessischen Ludwigsbahn	2,58	Gaschwitz-Meuselwitzer	7,42
Rakonitz-Protiviner St.-E.	2,62	Stargard-Posener	7,64
Märkisch-Posener	2,73	Süd-Norddeutsch. Verb.-B.	7,88
Niederländischen Rhein-E.	2,81	Tilsit-Insterburger	8,11
L. Braunau-Steindorf	2,88	†Rheinischen	8,72
Nassauischen	2,89	Oberhessischen	8,75
Oberlausitzer	3,07	Rechte-Oder-Ufer	8,89
†Badischen Staats-E.	3,20	Werra-E.	9,11
Homburger	3,63	Arad-Temesvarer	9,66
Vorpommerschen	3,95	Ostrau-Friedlander	9,78
Cöslin-Danziger	4,04	Alföld-Fiumaner	9,93
Ungarischen nördl. St.-E.	4,15	Oels-Gnesener	10,29
Thüringischen	4,21	Angermünde-Schwedter	10,82
†Niederschlesisch-Märk.	4,43	Köln-Mindener	11,19
†Kronprinz Rudolfbahn	4,59	Saarbrücker	11,37
Böhmischen Westbahn	4,60	Lüttich-Mastrichter	11,40
†Sächsischen Staats-E.	4,64	Salzburg-Tiroler L.	12,59
Linz-Budweiser L.	4,76	Saal-Unstrut	14,80
Rhein-Nahe	4,84	Dniesterbahn	15,45
Nordhausen-Erfurter	5,00	Wilhelmsbahn	16,74
Niederländisch. Central-E.	5,28	Lambach-Gmundener	20,33

Die Ausgaben pro Kilometer Bahnlänge haben im Jahre 1877 betragen: bei den Deutschen Staatsbahnen 17 121 M., im Vorjahre 18 454 M., Differenz pro 1877 — 1 333 M. = 7,22 pCt., pro 1876 — 1 712 M. = 8,49 pCt., pro 1875 — 2 643 M. = 11,53 pCt., pro 1874 + 1 497 M. = 7,02 pCt.; bei den Deutschen Privatbahnen unter Staatsverwaltung 17 922 M., im Vorjahre 20 559 M., Differenz pro 1877 — 2 637 M. = 12,83 pCt., pro 1876 — 1 526 M. = 6,91 pCt., pro 1875 — 2 662 M. = 10,76 pCt., pro 1874 + 219 M. = 0,88 pCt.; bei den Deutschen Privatbahnen in eigener Verwaltung 13 820 M., im Vorjahre 14 622 M., Differenz pro 1877 — 802 M. = 5,49 pCt., pro 1876 — 1 446 M. = 9,00 pCt., pro 1875 — 1 668 M. = 9,40 pCt., pro 1874 + 231 M. = 1,32 pCt.; bei den Deutschen Bahnen überhaupt 15 911 M., im Vorjahre 17 074 M., Differenz pro 1877 — 1 163 M. = 6,81 pCt., pro 1876 — 1 515 M. = 8,15 pCt., pro 1875 — 2 174 M. = 10,47 pCt., pro 1874 + 756 M. = 3,78 pCt.; bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 11 918 M., im Vorjahre 11 676 M., Differenz pro 1877 + 242 M. = 2,07 pCt., pro 1876 + 40 M. = 0,34 pCt., pro 1875 — 505 M. = 4,08 pCt, pro 1874 — 993 M. = 7,56 pCt.; bei anderen Vereinsbahnen 12 062 M., im Vorjahre 11 005 M., Differenz pro 1877 + 1 057 M. = 9,60 pCt., pro 1876 + 106 M. = 0,97 pCt., pro 1875 — 147 M. = 1,33 pCt., pro 1874 + 471 M. = 4,45 pCt.; bei sämmtlichen Vereinsbahnen 14 265 M., im Vorjahre 14 746 M., Differenz pro 1877 — 481 M. = 3,26 pCt., pro 1876 — 788 M. = 5,07 pCt., pro 1875 — 1 332 M. = 7,90 pCt., pro 1874 + 51 M. = 0,30 pCt.

† Bei den mit † bezeichneten Bahnen sind im Jahre 1877 grössere Strecken im Betriebe gewesen als im Vorjahre.

Bei den einzelnen Bahnen sind pro Kilometer Bahnlänge verausgabt und zwar:

in maximo bei der	ℳ	in minimo bei der	ℳ
Main-Neckar-E.	37 877	Militärbahn	1 903
Wilhelm-Luxemburgb.	31 267	Tarnow-Leluchower St.-E.	3 735
Saarbrücker	30 371	Eperies-Tarnower	3 976
Oberschlesischen	29 430	Posen-Creuzburger	4 096
Niederschl.-Märkischen	27 243	Rakonitz-Protiviner St.-E.	4 245
Main-Weser	26 661	Dortm.-Gronau-Enscheder	4 346
Nürnberg-Fürther	25 571	Oels-Gnesener	4 370
Zittau-Reichenberger	25 213	Crefelder Industrie-E.	4 415
Berlin-Hamburger	24 833	Raab-Oedenb.-Ebenfurter	4 443
Kaiser Ferdinands Nordb.	24 809	Nordbrabant-Deutschen	4 646
Kais. Elisabeth Hauptb.	24 672	Angermünde-Schwedter	4 900
Aussig-Teplitzer	24 516	Oberlausitzer	4 922
Rhein-Nahe	23 827	Tilsit-Insterburger	5 017
Thüringischen	23 248	Donau-Drau	5 093
Hannoverschen Staats-E.	22 862	L. Pilsen-Eisenstein	5 096
Bergisch-Märkischen	22 860	L. Braunau-Steindorf	5 191
Dux-Bodenbacher	22 330	Saal-Unstrutb.	5 238
Warschau-Wiener	22 254	Oberhessischen	5 300
Sächsischen Staats-E.	21 975	Sächs.-Thüring. Ostwestb.	5 330
Berlin-Potsdam-Magdeb.	21 731	Breslau-Warschauer	5 468
Köln-Mindener*)	21 152	Dniesterbahn	5 600
Galiz. Karl-Ludwigb.	20 717	Alföld-Fiumaner	5 700
Elsass-Lothringischen	20 591	Cottbus-Grossenhainer	5 733
Berlin-Anhaltischen	20 388	Oldenburgischen	6 014

In demselben Verhältnisse, wie die kilometrischen Ausgaben sich ermässigten, so sind auch die Ausgaben pro Nutzkilometer gefallen.

Die Ausgaben pro Nutzkilometer haben betragen:

bei den	1877 ℳ	1876 ℳ	1875 ℳ	1874 ℳ
Deutschen Staatsbahnen	2,58	2,69	2,76	2,94
„ Privatb. unter Staatsverwaltung	2,45	2,59	2,66	2,85
„ „ in eigener Verwaltung	2,29	2,35	2,41	2,58
„ Bahnen überhaupt	2,45	2,55	2,60	2,79
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	3,16	3,14	3,12	3,12
anderen Vereinsbahnen	2,17	2,05	2,29	2,22
überhaupt	2,60	2,66	2,70	2,82

und zwar:

in maximo bei der	ℳ	in minimo bei der	ℳ
Arad-Temesvarer E.	8,45	Militärbahn	1,12
Mährischen Grenzb.	5,93	Crefelder Industrie-E.	1,22
Erzherzog Albrechtb.	5,88	Niederländischen St.-E.	1,29
I. Ungarisch-Galizischen	5,87	Chimay-E.	1,45
Ostrau-Friedlander	5,27	Nordbrabant-Deutschen	1,48
Ungarischen südl. St.-E.	5,08	Kirchheimer	1,51
Aussig-Teplitzer	5,07	Oldenburgischen St.-E.	1,54
Ungarischen Ostbahn	4,89	Hessischen Ludwigsb.	1,68
I. Siebenbürger	4,84	Oberhessischen	1,69
Eperies-Tarnower	4,79	Cottbus-Grossenhainer	1,71
Ungarischen Nordostb.	4,69	Mecklenb. Friedr.-Franz-E.	1,78
Wilhelm-Luxemburgb.	4,49	Posen-Creuzburger	1,82
Dniesterbahn	4,43	Schleswigschen	1,86
Ungarischen schmalsp. L.	4,34	Weimar-Geraer	1,86
Theissbahn	4,34	Niederländ. Rhein-E.	1,87
Warschau-Bromberger	4,33	Grand Central Belge	1,88
Zittau-Reichenberger	4,28	Lüttich-Mastrichter	1,89
Rumänischen L. L.-Cz.-J.	4,26		

*) Excl. der aus dem Erneuerungsfonds gezahlten Ausgaben 20 184 ℳ

Nach den einzelnen Verwaltungszweigen ergiebt sich bei den Ausgaben der allgemeinen Verwaltung die wesentlichste Steigerung; es kommen von den Ausgaben auf die

bei den	Bahn-	Transport- Verwaltung	allgemeine
	pCt.	pCt.	pCt.
Deutschen Staatsbahnen	31,89	62,10	6,01
„ Privatb. unterStaatsverw.	31,42	58,98	9,60
„ „ in eigener Verw.	31,84	61,04	7,12
„ Bahnen überhaupt . . .	31,81	61,30	6,89
Oesterreichisch-Ungarischen B. .	32,92	61,04	6,04
anderen Vereinsbahnen	26,62	66,19	7,19
überhaupt	31,81	61,53	6,66
im Vorjahre	31,91	61,87	6,22
im Jahre 1875	31,07	62,81	6,12
„ „ 1874	31,12	63,84	5,88
„ „ 1873	30,69	63,04	5,84

Dagegen war das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen ein wesentlich günstigeres wie in den Vorjahren. Die Gesammtausgaben betrugen in Procenten der Gesammteinnahmen:

bei den	1877	1876	1875	1874	1873
	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
Deutschen Staatsbahnen	62,33	62,88	64,68	70,17	66,30
„ Privatb. unterStaatsverw.	50,84	50,80	51,29	57,60	58,21
„ „ in eigener Verw.	51,95	53,27	54,90	59,15	58,18
„ Bahnen überhaupt . . .	56,73	57,47	58,83	63,84	61,81
Oesterreichisch-Ungarischen B. .	48,06	52,12	52,43	53,80	50,48
anderen Vereinsbahnen	47,89	55,32	56,85	55,04	55,69
überhaupt	53,37	55,77	56,88	60,38	57,87

Wenngleich das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen sich in den letzten Jahren wesentlich gebessert hat, so ist doch das weit bessere Verhältniss der früheren Jahre nicht erreicht; es betrugen die Ausgaben 54,67 pCt. der Einnahmen im Jahre 1872, 47,10 pCt. im Jahre 1871, 45,55 pCt. im Jahre 1870, 44,32 pCt. im Jahre 1869 resp. 44,33 pCt. im Jahre 1868.

(Schluss folgt.)

Zur Frage über die Wahl der Motoren für den Bahn-Omnibusbetrieb.

In einer Reihe Aufsätze in vorhergehenden Nummern dieser Zeitung hat man versucht, theils für die einzelnen der Probe unterworfenen Systeme von Motoren für den sogenannten Bahn-Omnibusbetrieb Propaganda zu machen, theils hat man versucht, in wirklich objectiver Weise der Lösung obiger Frage näher zu treten. Unserer Meinung nach ist man in beiden Fällen zu sehr ins Detail gegangen und hat aus diesem Grunde der Förderung der schwebenden Frage nicht in dem Masse genützt, wie es bei allgemeinerer Behandlung und bei dem augenblicklichen Stande der Versuche geboten wäre.

Wir wollen versuchen Einiges zur Ergänzung beizutragen.

Seitens der Eisenbahningenieure wird wohl im Allgemeinen anerkannt werden, dass man durch das rapide Wachsen des Eisenbahnverkehrs veranlasst worden ist, die Leistungsfähigkeit der Betriebsmittel möglichst hoch zu schrauben. Man hat in Folge dessen Locomotiven von einem Gewicht beschafft, welches im Allgemeinen nahe an die überhaupt zulässigen Grenzen heranreicht, im Einzelnen die nöthigen Grenzen aber übersteigt.

Der auf vielen Bahnstrecken zurückgegangene Verkehr, die Anlage von Localbahnen, die von vielen Technikern ins Auge gefasste Herabminderung der Geschwindigkeit und die Nothwendigkeit, sparsamer als bisher zu wirthschaften, mussten nothwendiger Weise eine Reaction in der Beschaffung von möglichst schweren Locomotiven herbeiführen. Man fängt jetzt an einzusehen, dass eine schwere Locomotive vor einem kurzen Zuge eine recht kostspielige Sache ist und dass man viel besser gethan hätte, wenn man statt der vielen jetzt unbenutzt stehenden Colosse, wenigstens einen Theil, dem wirklichen Bedürfnisse entsprechende, leichtere Locomotiven beschafft hätte. Hauptsächlich macht sich dies im Personenverkehr geltend, obgleich auch der Güterverkehr darunter leidet. Einen interessanten Beitrag hierzu liefert Herr Inspector Gassebner in No. 47 d. Ztg., welcher nachweist, dass mit einer passenden Rangirlocomotive jährlich 2 030 fl. gespart werden können.

Wie Reactionen leicht zu Extremen führen, so scheint auch in unserem Fall die extreme Richtung die vorherrschende zu werden.

Abgesehen von den Unterschieden, den Vortheilen und Nachtheilen der verschiedenen Systeme in constructiver Beziehung, möchte es zunächst am wichtigsten sein die Frage zu erörtern: Welches System entspricht den augenblicklichen Verhältnissen und welches System wird eventuell veränderten Verhältnissen am besten anzupassen sein?

Wir möchten hierauf antworten: „Die bisher aufgetauchten Systeme genügen nicht“.

Die augenblicklichen Verhältnisse sind der Art, dass bei Beschaffung der fraglichen Motoren bezw. Züge entweder zu berücksichtigen ist, ob dieselben als Ersatz für Locomotiven bezw. Züge auf Bahnen, deren Personenverkehr geringer geworden ist, oder für den wirklichen Omnibusbetrieb auf neu zu erbauenden Bahnen untergeordneter Bedeutung dienen sollen.

In ersterem Falle erscheint es gewiss geboten, das Wesen des wirklichen Eisenbahnbetriebes im Auge zu behalten. Es wird nach jetzt bestehenden Deutschen Verhältnissen nicht möglich sein das Drei-Classensystem aufzugeben, man wird Passagiergepäck und Post befördern müssen, so dass man hierin eine arge Beschränkung erfährt. Ferner sind die langjährigen Erfahrungen im Eisenbahnbetriebe, welche die bisherigen Constructionen der Betriebsmittel bedingten und in den technischen Vereinbarungen zum Ausdruck gekommen sind, entschieden nicht ohne Weiteres zu ignoriren.

Wir halten es daher für einen Rückschritt, wenn man auf Hauptbahnen Fahrzeuge verkehren lässt, welche in keiner Weise eisenbahntüchtig sind. Das Reichs-Eisenbahnamt scheint diese Anschauung auch zu theilen, wie aus dem Bescheid an die Hessische Ludwigsbahn (siehe No. 50 d. Ztg.) hervorgeht. Wenn auch für ganz bestimmte Zwecke augenblicklich dem Bedürfniss so leidlich genügt wird, so sind doch Eventualitäten ins Auge zu fassen, deren Nichtberücksichtigung unter Umständen verhängnissvoll werden kann. Es wird sich nicht vermeiden lassen, die qu. Fahrzeuge ganz von dem übrigen Verkehr zu isoliren, man muss mit ihnen rangiren, man wird sie eventuell in gewöhnlichen Zügen laufen lassen.

Dies Alles führt dahin, in constructiver Hinsicht Fahrzeuge zu wählen, welche auch den gewöhnlichen Eisenbahndienst aushalten. Behält man dies im Auge, so wird man schwerlich den Rowan'schen oder Belpaire'schen Wagen, oder die Krauss'sche Locomotive oder gar den Krauss'schen doppeletagigen Wagen wählen. Mit Rücksicht auf das Drei-Classensystem, die Gepäckbeförderung und die Post erscheint uns das bisherige System, wenn es den bestehenden Verhältnissen entsprechend abgeändert wird, das beste zu sein. Wir brauchen also nur, wie wir es im Anfang unseres Eisenbahnwesens thaten, leichtere Locomotiven und Wagen zu bauen und diese für den schwachen Localverkehr zu benutzen. Selbstverständlich müssen wir die in langer Zeit gemachten Erfahrungen berücksichtigen und diesen entsprechend die Constructionen zweckentsprechender als zu Anfang des Eisenbahnwesens ausführen.

Das auf den Hauptbahnen in langer Zeit bewährte System zu ändern wäre also gar nicht nöthig, man brauchte nur einen gemachten Fehler zu verbessern und soll sich hüten, diesen einmal gemachten Fehler durch einen zweiten zu vergrössern.

Es liegt auf der Hand, dass mit der Beibehaltung des alten Systems dem vielleicht zum Bessern sich ändernden Betriebe am leichtesten nachzukommen wäre, während alle jetzt auftauchenden Systeme alsdann beseitigt werden müssten.

Etwas anders verhält es sich, wenn auf Bahnen untergeordneter Bedeutung von Haus aus sogenannter Omnibusdienst eingerichtet werden soll. Hier wird das Drei-Classensystem nicht nöthig, Freigepäck wird nicht befördert und die Post wird nur in beschränkter Weise zur Beförderung kommen. Man wird in diesem Falle auf den sonstigen Eisenbahnbetrieb keine Rücksicht zu nehmen brauchen, man wird entsprechend einfache und leichte Constructionen anwenden können, ohne die Sicherheit auf das Spiel zu setzen. Hier scheint uns der Platz zu liegen, auf welchem die Systeme Rowan, Belpaire, Weissenborn und Krauss ihren Streit ausfechten mögen. Hier mag sich zeigen, welches System für die augenblicklichen Verhältnisse passt und welches sich bei Hebung des Verkehrs den entstehenden Verhältnissen anpassen lässt. P.

Ueber den Ausbau der Ungarischen Anschlusslinien an die projectirten Serbischen Eisenbahnen.

Budapest, im September 1879. Die Eisenbahnanschlüsse nach dem Oriente nehmen derzeit das allgemeine Interesse der betreffenden Kreise in Anspruch, da die Etablirung dieser internationalen Schienenwege für einen grossen Theil Mitteleuropas von eminenter Wichtigkeit ist. Im Vordergrunde stehen die Serbischen Bahnen, welche zunächst in Angriff genommen werden sollen, nachdem die Berliner Convention den Ausbau derselben innerhalb einer bestimmten Frist sichergestellt hat. Die Serbische Regierung scheint auch der übernommenen Verpflichtung gerecht werden zu wollen, nur ist man darüber noch nicht einig, ob die zu erbauenden Linien als Staatsbahnen d. h. auf Kosten des Staates ausgeführt werden sollen, oder dieselben unter staatlicher Zinsengarantie einem Privatunternehmen zu überlassen wären. Als Reflectant in letzterer Beziehung tritt dem Vernehmen nach die Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft auf, die natürlich durch eine solche Erweiterung ihres Bahnnetzes das Uebergewicht im Verkehrswesen Oesterreich-Ungarns erzielen und nachdem sie den Anschluss an die Rumänischen Bahnen besitzt auch die Hauptlinie der Orientbahnen unter dem Einflusse ihrer Macht bringen möchte. Behufs Erreichung dieses Zweckes würde aber in erster Reihe die Ergänzungslinie auf Ungarischem Territorium gehören und der Anschluss ihrer südöstlichen Linie

durch Ausbau dieser Strecke ist es, wonach die genannte Bahngesellschaft zunächst strebt. Hier aber stösst sie auf die Opposition in Ungarn, da die öffentliche Meinung dort einer weiteren Ausdehnung des Schienennetzes der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft im Allgemeinen derzeit entgegen ist. Andererseits würde diese Bahngesellschaft berufen sein, den Ausbau der in Rede stehenden Linie zu vollführen, da hierbei der geringste Capitalsaufwand erforderlich wäre, indem einfach die Verlängerung der Budapest-Szegedin-Gr. Kikindaer Bahn ab Kikinda über Pancsova bis Semlin resp. Belgrad herzustellen sein würde, was mit einem Capitalsaufwand von ca. 10 Millionen Gulden vollführt werden könnte und wobei unter Umständen selbst die Staatsgarantie wegzufallen hätte. Neuerlich taucht auch das Project der Linie Szegedin-Kikinda-Semlin auf, welche aber auch den Anschluss an die Serbischen Eisenbahnen in die Machtsphäre der Oesterreichischen Gesellschaft bringen würde.

Letzterer Umstand ist, wie schon erwähnt, eben derjenige, welcher in Ungarischen Regierungskreisen wenig Anklang findet, da man dort die Tendenz befolgt, den Privatbahnen durch ein verkehrstüchtiges Netz von Staatsbahnlinien ein Gegengewicht zu schaffen; bei dem Anschlusse an das Rumänische Eisenbahnnetz ist dies schon geschehen, denn der Temesvar-Orsova-Vercierovaer Linie der Oesterreichischen Staatseisenbahn steht der theilweise Parallelweg Grosswardein-Kronstadt-Tömöspass-Predeal als Ungarische Staatseisenbahn entgegen. Analog will man sich von Seite der Regierung den Serbischen Anschluss durch den Ausbau einer unabhängigen Staatsbahnlinie sichern. Es liegt darin zweifelsohne ein guter Grundgedanke, dem indess die äusseren Umstände wenig günstig sind. Die in Betracht kommenden Linien sind folgende: a) Budapest-M. Theresiopel-Semlin als kürzeste Linie mit ca. 335 km Länge, die ein Baucapital von ca. 30 Millionen Gulden erfordern würde; ferner b) Budapest-Kalocsa-Zombor-Neusatz-Semlin (Länge ab Budapest 357 km), erforderlicher Capitalsaufwand ca. 59 Millionen Gulden; endlich c) Budapest - Mohacs - Essegg - Vinkovcze - Semlin (Länge ab Budapest 417 km), erforderlicher Capitalsaufwand 36 Millionen Gulden. Dabei ist zu bemerken, dass bei diesen verschiedenen Combinationen die bereits bestehenden Linien in die betreffenden Distanzen einbezogen wurden. Allen diesen Linien stünde die vorerwähnte Strecke der Oesterreichischen Staatseisenbahn Budapest-Kikinda-Semlin mit einer Länge von circa 370 km entgegen, wovon der grössere Theil auf eine alte im Betrieb befindliche Bahn mit entwickeltem Localverkehr fällt. Diese einfache Thatsache lässt klar erkennen, dass keine der projectirten Parallellinien eigentlich concurrenzfähig ist und lange Zeit auf Rentabilität keinen Anspruch hätte. Dabei wäre noch der Umstand zu berücksichtigen, dass die am linken Ufer der Donau zu erbauenden zwei Linien in das Verkehrsgebiet des mächtigen Stromes mit seinen billigen Frachten sowie in jenes der bereits bestehenden Parallelbahn eingreifen würden, wodurch der zu erwartende ohnedies nicht bedeutende Localverkehr eine wesentliche Schmälerung erfahren müsste. Das Gleiche gilt von der am rechten Ufer zu führenden Linie, insoferne auch hier und in noch stärkerem Masse die Bahn in den Bereich des Stromgebietes fällt, wozu sich noch der missliche Umstand gesellt, dass dadurch eine Ablenkung des Verkehres von der Landeshauptstadt ermöglicht wird, was a priori vermieden werden soll.

Unter solchen Verhältnissen ist es schwer zu errathen, nach welcher Richtung der Ungarische Reichstag, dem die Projecte über den Ausbau der Orientanschlüsse vorgelegt werden sollen, sich hinneigen wird, zumal die actuelle Finanzlage des Landes eine gewisse Reserve in dieser Richtung erheischt. — Die Idee der successiven Verstaatlichung des Eisenbahnnetzes hat in Ungarn nunmehr festen Boden gewonnen und die Verwirklichung derselben wird seit Jahren mit wirksamer Consequenz angestrebt. Schon heute besitzt der Ungarische Staat einen ansehnlichen Complex von eigenen Linien, dessen Gliederung derzeit allerdings noch wenig rationell ist, aber bald zu einer compacten zusammenhängenden Masse sich herausbilden dürfte.

Es wäre demnach vorerst blos die Erwägung verkehrspolitischer Natur, welche neben dem Ausbau einer neuen Staatsbahnlinie im Anschlusse an die Serbischen Bahnen spräche. Ob letztere schon jetzt zum Durchbruch gelangt und dadurch momentan die Concession für die Linie Kikinda-Pancsova-Semlin verweigert wird, darüber wird wohl die nächste Zeit Auskunft geben. Thatsache ist, dass nunmehr sowohl die Serbischen Eisenbahnen als auch deren Anschluss in Ungarn in nicht ferner Zeit gebaut werden und dadurch eine weitere Ausdehnung der Schienenwege in dem noch wenig exploitirten Osten stattfinden wird, der den Verkehr zwischen Occident und Orient neu beleben und namentlich für das Mitteleuropäische Eisenbahnnetz fruchtbar werden dürfte. Unter diesem Standpunkte gewinnt der Ausbau der Orientbahnen ein Europäisches Interesse, dessen baldige Vollführung eben deshalb eifrig gewünscht werden muss.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 15. September 1879. (Internationale Verträge; Zoll- und Bahntarif. Serbische Bahnen. Grenzstationstarife. Secundärbahnen. Zugverspätungen. Steinwürfe. Bahnconcurs. Directorenconferenz. Pontebabahn. Schleppbahn Elbeufer. Bauprogramm. Reexpedition Früchte nach Russland. Börsennotiz.)

Drei internationale Verträge, mittelbar oder unmittelbar von entscheidender Wichtigkeit für das Bahnwesen der Monarchie sollen noch vor Ablauf des Jahres geschlossen werden: der Deutsche Zoll- und Handelsvertrag, der Serbische Bahnanschluss und der Deutsche Eisenbahnverband. Die im heftigen Kampf begriffenen Fragen des Schutzzolles, des Tarif- oder Meistbegünstigungsvertrages, des Appreturverfahrens etc. greifen auch in das Lebensmark des Bahnverkehrs, welchen noch überdies die nur gestundete Beschlagnahme der Waggons beängstigt. In Serbien machen sich Englische, besonders aber Russische Einflüsse geltend, um den im Berliner Vertrag gar nicht und im Wiener Uebereinkommen nur präliminär entschiedenen Anschluss zu unserem Nachtheile zu effectuiren. Die Deutschen Verbandtarife werden wohl durch Compromisse reconstruirt und erneuert werden, denn wir sind hüben und drüben auf einander angewiesen; aber die Ungewissheit des Erfolgenden lähmt jedes Unternehmen. Es ist darum die höchste Zeit, dass über den diesfälligen Gang der Unterhandlungen mit unseren Nachbarstaaten offizielle Mittheilungen erfolgen; wahrscheinlich werden dieselben dem Ende dieses Monats zusammentretenden Reichsrathe vorbehalten; inzwischen müssen sich die Organe der Oeffentlichkeit mit Notizen behelfen, um die berechtigte Wissbegierde des Publikums zu befriedigen. Wir haben heute diesbezüglich folgende Nachrichten zu registriren.

Eine Deputation der Montan- und Eisenindustriellen bat bei der Beglückwünschung des neuen Oesterreichischen Handelsministers um Schutz für diese Industrieen. Der Minister anerkannte die grosse Wichtigkeit der Montan- und Eisenindustrie für Oesterreich, wie nicht minder deren besondere Schutzbedürftigkeit wegen der ihm wohlbekannten, zum Nachtheile unserer Industrie bestehenden Productionsverschiedenheit gegenüber derjenigen Deutschlands und hob hervor, dass, wiewohl er nicht verkenne, dass die Höhe der Zollsätze des autonomen Oesterreichisch-Ungarischen Zolltarifes nur eine mässige sei, er doch im Interesse der Gesammtindustrie Oesterreich-Ungarns eine Veränderung derselben im Augenblicke nicht gutheissen könne, er müsse den autonomen Zolltarif als unverrückbare Basis anerkennen. In diesem Sinne sei er stets bereit, seinen ganzen Einfluss dahin geltend zu machen, dass der autonome Zolltarif als ein Minimaltarif angesehen und anerkannt werde. Uebergehend auf die Eisenbahntariffrage bemerkte der Minister, dass bei der grossen Verschiedenheit der Eisenbahnverhältnisse in Oesterreich und Deutschland eine einheitliche Behandlung des Tarifwesens, wie sie in Deutschland geplant werde — nicht ausführbar sei, dass vielmehr die Lösung dieser Fragen in Oesterreich von Fall zu Fall erfolgen müsse. Etwas energischer sprach sich der neue Ackerbauminister aus, welcher diesen Industrien einen kräftigeren Schutz Deutschland gegenüber in Aussicht stellte.

Der „Pol. Corr." wird aus Belgrad, 9. September, gemeldet: Die Delegirten der K. K. priv. Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft, die Herren Baudirector de Serres, Generalsecretär Ronna, Ingenieur Zaleski und Oberinspector Klauber, haben nach fünfwöchentlichem Aufenthalte in Serbien gestern Belgrad verlassen, um über ihre Mission dem Verwaltungsrathe in Wien zu referiren. Die Delegirten der Staatsbahn hatten Samstag noch eine lange Conferenz mit dem Premierminister Ristic und dem Minister der Bauten General Ranko Alimpic. Fürst Milan hat sodann eine technisch-finanzielle Commission unter dem Vorsitze des Ministers Alimpic zur Prüfung der von der Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft bezüglich des Baues, Betriebes und der Finanzirung der Serbischen Bahnen eingebrachten Offerte eingesetzt. Nach Versicherung des Premierministers dürfte es kaum mehr zweifelhaft sein, dass die Staatsbahn sowohl den Bau der Serbischen Bahnen als auch die Finanzirung des Unternehmens übernehmen werde, sobald die Bedingungen von der Skupschtina genehmigt sein werden. Baudirector de Serres wird mit anderen Bevollmächtigten gegen Ende September nach Belgrad zurückkehren, wo dann der Abschluss des definitiven Vertrages mit Serbien erfolgen dürfte.

Die massgebenden Factoren Oesterreichs, die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und das Handelsministerium haben, wie das „N. W. T." vernimmt, für die eintretende Eventualität, dass die gekündigten Deutschen Tarife doch nicht erneuert werden, vorgesorgt und einen Grenzstationstarif erstellt, der vom 1. Jänner 1880 an in volle Giltigkeit tritt. Derselbe enthält directe Frachtsätze von den meisten Oesterreichischen Stationen nach den Grenzstationen Myslovice, Oderberg, Dzieditz, Halbstadt, Liebau, Reichenberg, Bodenbach, Eger und Fürth. Als Basis der Tarifsätze für Getreide wurde 0,086 kr. pro 100 kg und km ange-

nommen, demnach stellen sich die Sätze für Getreide gegen die bestehenden Tarifsätze um 10 kr. pro 100 kg und für Holz um 35 kr. niedriger. Die übrigen Differenzen sind für Stückgüter unwesentlich. Die Vortheile des Tarifes liegen auf der Hand; es wird der Transitverkehr gegenüber den jetzt bestehenden Verhältnissen wesentlich begünstigt, ja zum Theile selbst der erhöhte Zollsatz paralysirt werden.

Für die kommende Saison ist der Bau einer grösseren Anzahl von Secundär- und Vicinalbahnen als bevorstehend zu betrachten. Nebst den Secundärbahnen von Petschek nach Zasmuk und von Tarnopol nach Husiatyn soll auch von Fehring nach Fürstenfeld eine Vicinalbahn gebaut werden. Viel grossartiger sind die Entwürfe, mit welchen man sich in Ungarn trägt. Einsehend, dass eine weitere Ausdehnung des überaus kostspieligen Primärnetzes die finanziellen Kräfte Ungarns übersteige und dass es vielmehr die Aufgabe der Regierung sei, die nun einmal schon gebauten grossen Bahnen ertragsfähiger zu machen, hat man den Plan gefasst, eine lange Reihe von Bahnen zweiter Ordnung nach dem Muster der Körösthalbahn herzustellen. Der Staat würde hierbei weder eine Garantie noch eine Zuschussleistung übernehmen. Die Finanzirung bliebe vielmehr gänzlich den Anrainern eventuell den Gemeinden und Comitaten überlassen. So wird die Marmaros-Szigether Finanz-Güterdirection zwischen Slatina und Sziget eine Eisenbahn erbauen lassen. Dieselbe ist für das Salzbergwerk und die Sodafabriken wichtig.

Im Monate Mai d. J. verkehrten auf den Oesterreichischen Bahnen 28 299 mit Personenbeförderung verbundene Züge, darunter 1 215 Eilzüge, 12 089 Personenzüge und 14 995 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 99,17 pCt. keine oder nur eine geringe Verspätung und zwar: 1 173 Eilzüge, 11 986 Personenzüge und 14 903 gemischte Züge. Als geringere Verspätungen sind hier eingerechnet bei Eilzügen jene bis incl. 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis incl. 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis incl. 30 Minuten. Grössere Verspätungen hatten somit 0,83 pCt. der Züge, nämlich 42 Eilzüge, 103 Personenzüge und 92 gemischte Züge.

Steinwürfe gegen Eisenbahnzüge ereignen sich auf manchen Bahnen so häufig, dass darüber fortwährend geklagt wird sowohl von den Passagieren als von der Bahn. Das Bahnpersonal lässt es nicht an Aufmerksamkeit fehlen, um die Thäter zu eruiren und der Bestrafung zuzuführen; allein wenn die Thäter auch wirklich den Behörden übergeben werden, fallen die Strafen mitunter so gering aus, dass sie wirkungslos bleiben, sehr oft aber sind die Thäter Burschen, die nur dem häuslichen Züchtigungsrechte unterstehen und dann nützt die Strafe auch nur selten etwas. In einem kürzlich vorgekommenen Falle hatten die Conducteure den Zug mitten auf der Strecke stehen lassen und waren dem Burschen nachgelaufen, der den Zug mit Steinen beworfen. Sie hatten ihn gefangen und der Behörde eingeliefert. Allein der Bursche wurde freigesprochen. Die Direction der Franz-Josefbahn hat diesen Fall zum Anlass genommen, um die Aufmerksamkeit der Generalinspection der Eisenbahnen auf diesen Gegenstand zu lenken. Als Kronprinz Rudolf vor einigen Tagen von Prag nach Wien fuhr, traf ein Steinwurf den letzten Waggon und zertrümmerte ein Fenster desselben, was zu den abenteuerlichsten Gerüchten Anlass gab.

Wie der „Wiener Ztg.“ von competenter Seite mitgetheilt wird, wurde der Concurs der Waagthalbahn nicht über diese selbstständig nicht mehr existirende Bahn, sondern nur über dasjenige Vermögen eröffnet, welches nach Uebertragung der Eisenbahn an die K. Ungarische Regierung der Actiengesellschaft verblieb. Die Bahn selbst wurde schon Anfangs Juni d. J. grundbücherlich und factisch von der Ungarischen Regierung übernommen.

Zum Abhalten der in der Regel in Wien und Pest abwechselnd stattfindenden vierteljährlichen Conferenz der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahndirectoren wurde für diesmal Pilsen gewählt und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, damit die Theilnehmer zugleich auch die neue Strecke Pilsen-Eisenstein mit dem Spitzbergtunnel (dem längsten in Oesterreich) besichtigen. Hauptgegenstand der Conferenz war der Erlass des Oesterreichischen K. K. Handelsministeriums an die vom Staate subventionirten Bahnen betreffend die Aufhebung der Versicherung der Transportschäden und Beschränkung der Feuerversicherung. Ueberdies wurden mehrere minder bedeutende Gegenstände, das interne Wesen der Bahnen und deren Administrationen betreffend, erledigt. Am 8. d. M. früh unternahmen die Theilnehmer der Conferenz mittelst eines Separatzuges der Pilsen-Priesener Bahn den beabsichtigten Ausflug nach dem „Spitzbergtunnel“. Der Separatzug fuhr mit der Geschwindigkeit eines Courierzuges und waren Salonwagen verschiedener Bahnen zusammengestellt. In Spitzberg stiegen die Theilnehmer aus und begaben sich in den Tunnel, dessen beide Portale so wie auch die Station Spitzberg festlich geschmückt waren. Der Tunnel war electrisch beleuchtet, was einen grossen Effect hervorbrachte.

Die Verhandlungen, welche seit Wochen zwischen dem gewesenen Oesterreichischen Handelsminister Herrn von Chlumetzky und dem Italienischen Botschafter Grafen Robilant über die Eröffnung der Pontebabahn geführt werden, sind der „N. F. Pr.“ zufolge einem unerfreulichen Ende nahe. Die Italienische Regierung will auf gewisse Punkte nicht verzichten, welche ihr von unserer Seite im Interesse Oesterreich-Ungarns nicht zugestanden werden können und auch nicht dürfen. Als Folge dieses Abbruches wird unsere Pontebabahn nicht bis Ponteba, sondern bis Pontafel, und zwar schon in diesem Monate eröffnet werden und das 1,2 km = eine Achtelmeile betragende Stück Pontafel-Ponteba per Achse zurückgelegt werden müssen. Mit dieser Eröffnung treten gleichzeitig neue Fahrordnungen auf der Rudolfbahn in Kraft, welche es ermöglichen, dass die Tour Wien-Venedig via Tarvis in sechzehn Stunden zurückgelegt werden wird. Das aus Anlass dieser Eröffnung langwierig berathene Cartell zwischen der Rudolfbahn und der Südbahn kann nach Mittheilung der „N. F. Pr.“ nunmehr als perfect angesehen werden, da nur noch ganz unbedeutende stylistische Aenderungen zu vereinbaren sind. Die beiden Bahnen haben eine Einigung über die Antheile an den verschiedenen Verkehren nach und von Italien erzielt. Auch die Schwierigkeit, welche dadurch entstanden ist, dass die Südbahn den Vorbehalt der Tariffreiheit machte, ist behoben, da die Rudolfbahn das Recht erhielt, in jedem einzelnen Falle ihre Zustimmung zu einem von der Südbahn gewährten Tarife zu verweigern; über Meinungsdifferenzen soll die Generalinspection entscheiden. Die Südbahn kann den Tarif dann dennoch aufrechterhalten, aber die Rudolfbahn wird an den Lasten des betreffenden Transports wie an dessen Ertrag nicht participiren.

Die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn hat in aller Stille eine Massregel vorbereitet, welche für die Entwickelung ihres Verkehrs von grosser Bedeutung zu werden verspricht. Eine genaue Beobachtung des Wasserstandes der Elbe an der Böhmisch-Sächsischen Grenze hat nämlich ergeben, dass, während derselbe auf dem linken Ufer bei Aussig und Bodenbach während des grössten Theils der heissen Jahreszeit ein sehr niedriger zu sein pflegt, die Niveauverhältnisse des Flusses auf dem rechten Ufer sich viel günstiger gestalten und dass namentlich unterhalb Tetschen bei der Ortschaft Laube der Wasserstand sich constant auf nahezu derselben Höhe hält wie bei Dresden. Gestützt auf diese Wahrnehmung hat nun die Verwaltung der Nordwestbahn den Beschluss gefasst, diesen Umstand auszunützen und eine Combination des Eisenbahn- und Flusstransportes durchzuführen. Zu diesem Behufe hat dieselbe in Laube ungefähr eine Viertelmeile unterhalb des Bahnhofes Tetschen einen Umschlagplatz errichtet, wo die mittelst der Eisenbahn transportirten Frachten direct auf die Elbeschiffe überladen werden sollen. Die Verwaltung der Nordwestbahn hat sich ferner mit der Deutschen Kettenschifffahrtsgesellschaft und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft in's Einvernehmen gesetzt und mit denselben Abmachungen getroffen, welche die Herstellung directer Tarife von allen Donaustationen bis Hamburg bezwecken. Es sind alle Einleitungen getroffen worden, um diese combinirten Tarife bereits im nächsten Frühjahre in Wirksamkeit treten zu lassen, und die betheiligten Transportunternehmungen versprechen sich hiervon einen um so grösseren Erfolg, als nicht nur die Frachtsätze im Vergleiche zu den anderen Verkehrsrouten bedeutend niedriger sind, sondern den Verfrächtern auch alle Garantien des Eisenbahntransportes, wie die Fixirung einer bestimmten Lieferfrist, die Haftung für Manco und Beschädigungen etc. geboten werden sollen. Auch einen Theil der Kohlentransporte, die jetzt in Aussig auf die Elbeschiffe überladen werden, glaubt die Nordwestbahn auf die Strecke hinüberziehen zu können, da die Schiffe in Aussig wegen des niedrigen Wasserstandes selten mehr bis zwei Drittel ihrer Ladefähigkeit aufzunehmen im Stande sind. Dem Verwaltungsrathe der Nordwestbahn ist nun auch, wie das „Centralbl. f. Eisenb.“ meldet, die Concession zum Baue und Betriebe dieser Schleppbahn vom Bahnhofe Tetschen bis zu der in Laube zu errichtenden Elbe-Umschlagstation ertheilt worden. Die Länge der Geleise der Schleppbahn beträgt nach dem bei der politischen Begehung adoptirten Projecte 2,572 km. Die Baukosten sind auf rund 70 000 fl. veranschlagt.

Das Bauprogramm der Oesterreichischen Nordwestbahn zur Verwendung der seit dem Vorjahre disponiblen 30 Millionen Gulden umfasst folgende Linien: a) die Vicinallinie Pecek Zásmuk-Sadská mit einer Länge von 23 km, wobei ein Baucapital von 1½ Millionen Gulden in Verwendung kommt; b) die Flügelbahn Budigsdorf-Mähr. Trübau, 8 km, mit einem Bauaufwande von ½ Millionen Gulden (die Vicinalbahn Skalic-Mährisch Trübau-Liebenthal ist wegen zu grosser Kosten im Vergleich zur Rentabilität vom Programm gestrichen worden); c) die Linie Neu-

Szöny-Gran-Palota-Budapest mit 110 km, wozu ein Baucapital von 11 Millionen Gulden erforderlich ist (diese Linie steht im Zusammenhang mit einem Vertrag zwischen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Ungarischen Regierung aus dem Jahre 1874, in welchem [anlässlich der Genehmigung des Rumänischen Anschlusses] ausdrücklich die Verpflichtung übernommen wurde, ein zweites Geleise auf der Linie Wien-Budapest herzustellen oder eine entsprechende Verlängerung der Linie Wien-Neu-Szöny bis Budapest eintreten zu lassen); d) die Linie Szegedin-Semlin-Belgrad mit 128 km und einem Bauaufwande von 12 Millionen Gulden, vorausgesetzt, dass die Ungarische Regierung ihre Bauidee einer Linie Budapest-Semlin für immer aufgiebt; und endlich e) die Vicinalbahnen Félegyhaza-Csongrad, 19 km, die von Kikinda nach Becskerek mit 30 km und von Vojtek nach Csakova mit 9 km Länge, deren Baukosten vermöge der äusserst günstigen Terrainverhältnisse sich auf 2 Millionen Gulden stellen. Die Länge der projectirten Linien umfasst somit 327 km, deren Baukosten auf 27 Millionen Gulden zu stehen kommen. Ferner bemerkt das „N. W. Tagebl.“, dem wir die vorstehende Notiz entnehmen: Die Staatsbahn ist in ernste Verhandlungen mit dem Hause Erlanger getreten, Verhandlungen, deren Endziel die Erwerbung der mehr als nothleidenden Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurt ist. Die Länge der ausgebauten Linie Raab-Oedenburg beträgt 85 km und der im Bau begriffenen Strecke bis Ebenfurt 30 km; der Erwerbungspreis soll zwischen 5 bis 6 Millionen Gulden variiren. Diese Erwerbung wird von mehreren Blättern behauptet und wieder bestritten. Jedenfalls hat die Raab-Ebenfurter Bahn grosse Aussichten, wenn sich die Nachricht bestätigt, dass die Oesterreichische Regierung an den Bau der nur 14 km langen Strecke Leobersdorf-Ebenfurt schreitet, um einer vorjährigen Aufforderung des Budgetausschusses des Abgeordnetenhauses zu entsprechen, da hierdurch die Linie St. Pölten-Leobersdorf der Niederösterreichischen Staatsbahnen aus der Abhängigkeit von der Süd- und Westbahn gelangen und einen Theil des Transitverkehrs an sich ziehen würde.

Die Südbahn hat die Bewilligung des Reexpeditionstarifes vom 15. September d. J. ab für die mittelst Südbahn an das Lagerhaus der Stadt Wien gelangenden Güter in gleicher Weise ertheilt, wie solcher für die mittelst Staatsbahn anlangenden Güter besteht, welche trotz der Unterbrechung des Verkehres im Falle der Weiterexpedition die Vergünstigung der directen Tarife von der Aufgabe- bis zur Endstation geniessen.

Durch die Einführung der Taxe von 25 pCt. auf die Eilfracht hat der Handel mit Früchten aus Oesterreich-Ungarn nach Russland nach einem Bericht der „Wiener Zeitung“ einen harten Stoss erhalten. Südfrüchte können nur einen Transport als Eilgut vertragen. In Folge der unverhältnissmässigen Vertheuerung desselben hat sich der Transport dieser Früchte den Russischen Bahnen entzogen, sie gehen auf Preussischen Bahnen nach Stettin und kommen von dort zu Wasser nach den Ostseehäfen. Die betreffenden Bahnen wollen einen deshalb Russischerseits erhobenen Protest in Erwägung ziehen.

Im Effectenmarkte war für jüngere Bahnactien und für Prioritäten ziemlicher Begehr. Nur Staatsbahn litt unter der letztwöchentlichen Mindereinnahme und Südbahn unter den Pariser Executionsverkäufen zu Lasten des Speculanten Philipart. Besonders favorisirt wurden Prioritäten der Salzkammergutbahn und Actien der I. Ungarisch-Galiz. Eisenbahn, welche letzteren auf 107 stiegen. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2210,—	2230,—	Nordbahn . . .	104,50	105,—
Franz-Josefbahn .	144,75	145,25	Franz-Josefbahn .	95,50	96,—
Karl-Ludwigbahn	233,50	234,—	Rudolfbahn . . .	85,50	86,40
Oest. Nordwestb. .	125,—	126,75	Kaschau-Oderb. B.	79,—	79,50
Staatsbahn . . .	272,50	269,25	Salzkammergutb. .	100,50	104,—
Südbahn	85,75	82,50	3 pCt. Südbahn .	121,75	121,50
Theissbahn . . .	209,50	210,50	Theissbahn . . .	96,25	96,50

Preussen. Ministerialerlass betreffend die Heranziehung der Eisenbahngesellschaften zu den Communalsteuern. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Gemeinschaft mit den Ministern des Innern und der Finanzen unterm 5. Juni d. J. betreffend die Vertheilung des Gesammt-Reineinkommens eines Eisenbahnunternehmens auf die einzelnen Stationen zum Zwecke der Communalbesteuerung folgende Verfügung erlassen: Die Ansicht, dass bei Vertheilung des Gesammt-Reineinkommens eines Eisenbahnunternehmens auf die einzelnen Stationen zum Zwecke der Communalbesteuerung die sogenannten contirten Frachten, d. h. diejenigen Frachtbeträge, welche von dem Absender nicht an die Casse der absendenden Station, sondern direct an die Centralcasse der Gesellschaft entrichtet werden, bei der Berechnung der Bruttoeinnahme der absendenden Station nicht zu Gunsten der letzteren in Ansatz zu bringen seien, scheint zwar dem Wortlaute des Circularrescriptes vom 29. September 1856 zu entsprechen. Bisher ist auch in den diesseitigen Entscheidungen im Allgemeinen daran festgehalten worden, dass für die Feststellung des steuerpflichtigen Antheiles der einzelnen Stationen einer Eisenbahn nur die wirkliche Baareinnahme der einzelnen Stationscassen — nach Abzug des auf andere Bahnen fallenden Antheiles — in Betracht zu ziehen sei. In Fällen, wie der vorliegende, führt jedoch die vorstehend angedeutete Auslegung der in dem Rescript vom 29. September 1856 enthaltenen Vorschriften über den Vertheilungsmassstab der Einnahmen eines Eisenbahnunternehmens bezüglich dessen Steuerpflichtigkeit in den einzelnen Stationsgemeinden sichtlich zu einer erheblichen Benachtheiligung einzelner Gemeinden. Bei Erlass des Circularrescripts vom 29. September 1856 ist es nicht die Absicht gewesen, den Bahnverwaltungen freie Hand zu lassen, in welchen Stationsgemeinden sie mit einem so beträchtlichen Theile ihres Einkommens wie der aus dem inneren Frachtverkehre herrührende Theil es ist, zu den Communalsteuern herangezogen werden sollten. Wollte man dies annehmen, so wären die Eisenbahnunternehmungen in der Lage, durch Zahlungsmanöver ihre Gemeindesteuerlast nach Wunsch dahin zu verlegen, wo sie ihren finanziellen Interessen am vortheilhaftesten erschiene.

Mit Rücksicht hierauf und in Betracht, dass nach den angestellten Ermittelungen hinsichtlich der Auslegung der betreffenden Bestimmungen des Circularrescripts vom 29. September 1856 bei den Provinzialbehörden abweichende Auffassungen obwalten, können wir uns nur der von der Königlichen Regierung zu S. diesem Erlasse gegebenen Interpretation dahin anschliessen, dass die contirten, aus dem inneren Frachtverkehre erwachsenden Frachtbeträge, welche nur in Folge einer — mit dem wirklichen Verkehr nicht in Zusammenhang stehenden — Rechnungsmanipulation bei der Hauptcasse zur Zahlung gelangen, denjenigen Stationen zur Anrechnung zu bringen seien, denen dieselben thatsächlich angehören und bei welchen die Frachten ohne die Ueberweisung an die Hauptcasse zu entrichten gewesen wären.

Preussen. Ministerialerlass betr. die Ueberladung der Güterwagen. Berlin, den 13. September 1879. Um den Uebelständen, welche sich bei Handhabung der bezüglich der Unzulässigkeit einer Ueberladung der Güterwagen über die an denselben vermerkte Tragfähigkeitsziffer bestehenden Bestimmungen in einzelnen Fällen ergeben haben, abzuhelfen, bestimme ich im Einverständnisse mit dem Reichs-Eisenbahnamt, dass an den Güterwagen, insoweit sich dieselben nach sorgfältiger und genauer Revision hierzu eignen, ausser dem Vermerke der „Tragfähigkeit“ (im Sinne des § 52, 7, des Betriebsreglements) der Vermerk eines dieselbe um höchstens 5 pCt. übersteigenden „grössten Ladegewichts“ (im Sinne des § 18 d. des Bahn-Polizeireglements) angebracht wird, (beispielsweise bei einem Wagen von 10 000 kg Tragkraft in nachstehender Weise:

„Tragf.: 10 000 kg
grösst. Ladegewicht: 10 500 kg)

und dass die so bezeichneten Wagen ausnahmsweise über die Tragfähigkeitsziffer hinaus bis zur Höhe des vermerkten „höchsten Ladegewichts“ beladen werden dürfen.

Die Ueberschreitung der vermerkten „Tragfähigkeitsziffer“ darf nur zugelassen werden, wenn dieselbe herbeigeführt wird: 1. durch das Gewicht der Säcke oder der sonstigen Emballage bei Gütern, welche, wie Getreide, Oelsamen, Salz etc. netto gehandelt werden, 2. durch den zufälligen Umstand, dass Frachtgüter, welche in schweren Stücken oder Collis, zur Verladung gelangen, wie insbesondere Bauhölzer, Mühlsteine, schwere Fass- oder Ballengüter etc. nicht in Quantitäten aufgegeben werden können, deren Gesammtgewicht genau 10 000 oder 5 000 kg beträgt, in beiden Fällen auch nur insoweit, als es sich bei Verladung in offenen Wagen und bei unzureichender Bedeckung nicht um Güter handelt, deren Gewicht erfahrungsmässig durch Witterungseinflüsse eine Zunahme erfährt.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Dem Eisenbahnsecretär Werner zu Breslau ist aus Anlass seines 50jährigen Dienstjubiläums der Character als Rechnungsrath, sowie dem Eisenbahnsecretär Scholtz daselbst der Character als Kanzleirath verliehen worden.

Dem Eisenbahnbaumeister Boysen ist die Verwaltung der Bauinspection für die Bahnstrecke Insterburg-Prostken mit dem Wohnsitze in Lyck übertragen worden.

Der Eisenbahnbaumeister Carpe zu Cochem a. d. Mosel ist in das Ressort der Allgemeinen Bauverwaltung übernommen und demselben die Kreis-Baumeisterstelle für den Baukreis Meschede-Brilon übertragen worden.

Der Eisenbahnbaumeister Krackow ist von Breslau nach Beuthen i. Oberschl. zur Wahrnehmung der Geschäfte des Bau-Bezirksvorstehers daselbst versetzt worden.

Dem Eisenbahnbaumeister Zeyss zu Berlin ist unter Versetzung nach Cochem a. d. Mosel die Verwaltung der Baumeisterei der Strecke Koblenz-Bullay übertragen worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Auszahlungen.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass die am 1. October 1879 fälligen Coupons der gesellschaftlichen Silber-Prioritätsobligationen vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der Hauptcasse der Gesellschaft mit
Oe. W. fl. 7,50 Silber
eingelöst werden.

Die zur arithmetischen Aufzeichnung der einzulösenden Coupons erforderlichen Consignationen oder die benöthigten Begleitscheine werden bei der Liquidatur der Gesellschaft I. Kantgasse 3 ausgefolgt. Wien, im September 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1133)

---

2. Tarifwesen.

Nord-Ostsee-Hannover-ThüringischerVerbands-Güterverkehr. Am 1. November cr. wird der directe Verkehr zwischen den Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn: Magdeburg (Centralbahnhof, Friedrichstadt), Neustadt-Magdeburg, Sudenburg einerseits und den Stationen der Thüringischen Bahn: Dachrieden, Mühlhausen, Silberhausen - Dingelstedt, sowie den Stationen der Nordhausen - Erfurter Bahn: Greussen, Hohenebra, Ringleben-Gebesee, Sondershausen und Straussfurt andererseits aufgehoben und treten daher die im Verbandstarife vom 1. December 1877 nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze ausser Kraft. Erfurt, den 16. September 1879. Namens der Verbandverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1134)

Mit dem 1. October cr. tritt zum **Ostdeutsch - Rheinischen Eisenbahn - Verband-Tarif** vom 1. Mai a. pr. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend:

1. Ergänzungen zu den speciellen Tarifvorschriften.
2. Abänderungen resp. Ergänzungen zu den Tariftabellen (Ausscheidung der Station Oberlahnstein, Einführung der Sätze für Graudenz, Sätze des Special-Tarifs III und des Ausnahme - Tarifs für Getreide etc. im Verkehr mit Müncheberg, Ausnahme - Tarifsätze B und C für Stettin, Sätze für Hagen und Herdecke der Rheinischen Eisenbahn, sowie See-Transitsätze für Eisen und Stahl nach Stettin).
3. Druckfehlerberichtigungen zum Nachtrag I.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Preise von 0,10 ℳ von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 9. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1136 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn - Verband. Vom 1. Nov. 1879 n. St. ab wird der directe Güterverkehr von und nach den Stationen Tula, Kaluga, Riaschsk, Jeletz, Efremoff, Protopopowo, Bogoroditzk, Klekotki und Skopin der Riaschsk-Wjasma-Bahn, Tarifheft I — incl. VI, aufgehoben. Bromberg, den 12. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1135 J)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Die nachstehend aufgeführten Tarifsätze und zwar:

1. zwischen der Braunschweigischen Station Ringelheim einerseits und sämmtlichen rechtselbischen Stationen andererseits;
2. zwischen der Mecklenburgischen Station Neubrandenburg einerseits, den Stationen der Braunschweigischen und derMagdeburg-HalberstädterBahn excl. Salzwedel und Soltau andererseits;
3. zwischen den Braunschweigischen Stationen Helmstedt und Schöningen einerseits, den Berlin-Hamburger Stationen Grabow, Hagenow und Ludwigslust, sowie sämmtlichen Mecklenburgischen Stationen excl. Grevesmühlen und Schönberg andererseits

treten mit dem 1. November cr. ausser Kraft, dergestalt, dass vom bezeichneten Tage ab lediglich

ad 1. die gleichen Sätze der Hannover-Altenbekener Station Ringelheim im Niederdeutschen Verbande,
ad 2. die im Niedersächsisch - Ostdeutschen, und
ad 3. die im Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbande

bestehenden niedrigeren Sätze zur Anwendung kommen. Hannover, den 16. September 1879. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbandsverwaltungen. (1127)

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Zollämtliche Güterabfertigung in den Grenzstationen Suczawa und Veresti, sowie theilweise Aenderung der Tarifbestimmungen der Rumänischen Linien der Gesellschaft. Anlässlich der am 13. August 1879 n. St./1. August 1879 a. St. erfolgten provisorischen Verlegung des Fürstlich Rumänischen Zollamtes vom Bahnhofe **Suczawa-Itzkani** nach der Rumänischen Station **Veresti** werden bis auf Weiteres Güter im Verkehre von, beziehungsweise transit Oesterreich nach Rumänien und umgekehrt, Oesterreichischerseits beim K. K. Grenzzollamte in **Suczawa-Itzkani**, Rumänischerseits beim Fürstlich Rumänischen Zollamte in **Veresti** zollämtlich abgefertigt.

Demnach sind auf den betreffenden Frachtbriefen jene Mittelspersonen namhaft zu machen, welche die zollämtliche Abfertigung beim K. K. Oesterr. Grenzzollamte in **Suczawa-Itzkani** und beim Fürstlich Rumänischen Zollamte in **Veresti** zu besorgen haben.

In Ermangelung einer solchen Vorschreibung auf den Frachtbriefen wird die Zollabfertigung bei den genannten beiden Zollämtern dem gesellschaftlichen Bahnspediteur übertragen.

Mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr in der Station **Veresti** in Folge der provisorischen Etablirung des Fürstlich Rumänischen Zollamtes daselbst und der für diesen Verkehr unzureichenden Bahnhofsanlage in **Veresti** treten bis auf Weiteres nachstehende Bestimmungen in Kraft:

a) Die lagerzinsfreie Zeit bei der Abgabe in der Station **Veresti** wird für Eilgüter und für die Güter der Normalclassen auf 24 Stunden, für Güter der ermässigten Classen, der Special- und Ausnahmetarife auf 12 Stunden herabgesetzt. Ebenso wird die dreitägige Lagerzinsfreiheit für Getreidesendungen bei der Aufgabe in **Veresti** sistirt.
b) Die mit Gütern der ermässigten Classen, der Special- und Ausnahmetarife beladen in **Veresti** anlangenden Wagen müssen innerhalb längstens 12 Stunden zollämtlich abgefertigt werden, widrigenfalls die tarifmässige Wagenbenützungsgebühr zur Einhebung gelangt.
c) Für Güter, welche in der Station **Veresti** zur Aufgabe oder Abgabe gelangen, oder diese Station in welcher Richtung immer transitiren, wird, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die normale Lieferfrist u. z. für **Eilgüter** um **24 Stunden** und für **Frachtgüter** um **48 Stunden** verlängert.
d) Sollten im Falle der Ueberfüllung der gedeckten Lagerräume in **Veresti** Güter daselbst im Freien zur Einlagerung gelangen, so übernimmt die Bahnanstalt keine Haftung für den Schaden, welcher aus dieser Einlagerungsart entsteht.

Durch Vorstehendes erleiden die für Eilgüter und Frachtgüter bestehenden reglementären und normalen Tarifbestimmungen eine theilweise Aenderung, deren Widerruf s. Z. kundgemacht werden wird. Wien, im September 1879. Der Verwaltungsrath. (1138)

Zum 1. November d. J. werden die Stückgutfrachtsätze für Eil- und Frachtgüter im Verkehre mit Trier **l. M.** (Saarbrücker Bahn) im **Saarbrücken-Sächsischen Verkehre** wie im **Mitteldeutschen Verbande** aufgehoben und es findet Stückgutverkehr daher nur noch mit Trier **r. M.** statt. Dresden, am 13. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1130)

Zum Stettin-Berlin-Bayerischen Verbandstarif erscheint am 1. k. Mts. der IX. Nachtrag, Tarifsätze für die Station Grossbeeren enthaltend, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,03 ℳ zu erlangen ist. Dresden, am 17. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1129)

Zum Tarife vom 25. Mai 1878 für den Verbandsgüterverkehr zwischen Berlin-Anhaltischen Stationen einerseits und Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Schleswig-Holsteinischen Stationen andererseits via Berlin ist der vom 1. October c. ab giltige Nachtrag 2 erschienen, welcher Druckfehlerberichtigungen, Tarifvorschriften, sowie Aenderungen der Tariftabellen enthält und bei unseren betheiligten Expeditionen käuflich zu haben ist. Berlin und Hamburg, den 17. September 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (1131)

K. K. priv. Galizische Karl-Ludwigbahn. Mit dem 19. September a./1. October n. Styls 1879 gelangen zur Einführung:

a) Nachtrag I zum Hefte der reglementarischen Transportbestimmungen, dann der Waarenclassification;
b) Nachtrag I zum Tarifhefte des Südwestrussisch - Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 25. März a./6. April n. Styls 1879.

Diese Nachträge enthalten ausser einigen Berichtigungen, noch neue Frachtsätze für Myslowitz und einen ermässigten Ausnahmetarif für Biertransporte nach Russland.

Exemplare sind bei der Betriebsdirection in Lemberg und im Oeconomate in Wien zu beziehen. Wien, den 15. September 1879. Die Generaldirection. (1132)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. November cr. treten an Stelle der bisherigen theilweise um ein Geringes erhöhte Billet- und Gepäcktaxen zwischen Breslau, Liegnitz, Cottbus und Torgau einerseits und Magdeburg, Braunschweig und Hannover andererseits in Kraft. Ferner werden vom genannten Tage ab die Billets zwischen Köln und Breslau aufgehoben.

Näheres bei den betreffenden Billetexpeditionen. Berlin, den 10. September 1879. Die Direction. (1124)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Am 1. November d. J. treten die für den Transport von Steinkohlen, Coaks, Steinkohlenasche, Coaksasche und Briquets

im Verkehre von den Hafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Brake, Elsfleth und Nordenhamm bestehenden Ausnahmefrachtsätze ausser Kraft. Namens der Verwaltungen des Berlin-Hannover - Oldenburgischen Verbandes: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1120)

Zum Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischen Verbandtarif vom 15. October 1878 tritt am 15. d. M. ein Nachtrag II in Kraft, welcher neue Frachtsätze für einige Relationen enthält. Exemplare sind zum Preise von 0,10 ℳ von unserem Formular-Magazin zu beziehen.

Mit dem gleichen Tage gelangt der Tarif für den Transport von Braunkohlen etc. ab Senftenberg vom 1. Mai 1877 nebst Nachträgen bezüglich der Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn zur Aufhebung. Breslau, den 3. September 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn - Gesellschaft, Namens der Verbandsverwaltungen. (1123)

Im Nachtrage I zum Tarife vom 1. Aug. 1878 für den Transport von Baumrinde aller Art im **Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande** ist eine Bestimmung aufgenommen worden, dass die Transitsätze für die Stationen Miskolcz und Szolnok der Ungarischen Staatsbahn im Verkehre nach Sächsischen, Halle-Sorau-Gubener und Thüringischen Stationen am 1. November d. J. ausser Kraft treten. Im Uebrigen enthält dieser Nachtrag, welcher am 1. October d. J. zur Ausgabe kommt, abgeänderte Frachtsätze für die Station Zeitz. Dresden, am 16. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1125)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. October bezw. 1. November d. J. ab gelangen Nachträge zu den Gütertarifheften No. 1—17, 19—23, 26 und 31 zur Einführung. Dieselben enthalten, neben einigen Berichtigungen zu den Tarifnachträgen vom 1. August cr., Aufhebung einzelner Frachtsätze für Bebra und Allendorf, Erhöhungen der seitherigen Taxen für Arnstadt und neue Sätze für die Stationen Lampertheim, Schlettau, Einbeck, Elgersburg, Ilmenau und Plaue. Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 14. September 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1126)

3. Submissionen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft. Wir beabsichtigen, eine grössere Anzahl fast neuer Wagenwinden, welche in Folge veränderter Betriebseinrichtungen für uns entbehrlich geworden sind, entweder einzeln oder im Ganzen zu verkaufen.

Dieselben stehen in unserer Wagenwerkstatt zu Potsdam zur Ansicht bereit; eine derselben kann auch in unserer hiesigen Materialiencontrole in Augenschein genommen werden.

Offerten erbitten wir bis zum 6. October cr. Berlin, den 15. September 1879. Das Directorium. (1122)

4. Stellen-Vacanzen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Bei der diesseitigen Bahn ist die Stelle eines Güter-Expedienten, der einer Güterexpedition selbstständig vorzustehen und Caution zu legen hat, alsbald zu besetzen.

Gesuche sind unter Angabe der Gehaltsansprüche an die unterzeichnete Direction zu richten, woselbst auch auf portofreie Anfrage die weiteren Bedingungen zu erfahren sind. P.-Wartenberg, den 18. September 1879. Direction. (1128)

Abonnements-Einladung
zum

„Frankfurter Journal“

Unabhängiges freisinniges Organ.

Täglich in drei Ausgaben erscheinend.

Durch einen umfangreichen telegraphischen Specialdienst mit Berlin können wir alle Nachrichten von Werth auf die rascheste Weise nach Süddeutschland verbreiten.

Der unterhaltende Theil, die **„Didascalia“,** bringt Erzählungen hervorragender Autoren und ein reichhaltiges Feuilleton.

Den Handels-Interessen widmen wir eine ganz besondere Berücksichtigung; die Frankfurter Börse und ihre Bewegungen werden auf Grund der besten Quellen in Originalberichten und mit völlig unabhängiger Kritik besprochen. Von der Berliner Börse erhalten wir täglich umfangreiche telegraphische Coursberichte. Sämmtliche Europäische Börsenplätze finden die ihnen gebührende Beachtung. Der Waarenhandel, besonders Colonialwaaren, Getreide- und Landesproducten-branche, Montan- und Textilindustrie haben stehende Referate.

Eine umfassende Verloosungsbeilage wird wöchentlich und zu Beginn jedes Jahres ein Verloosungs-Kalender mit Serien-Verzeichniss beigegeben.

Der Preis des vierteljährlichen Abonnements beträgt wie seither 6 ℳ. in Frankfurt (ohne Trägerlohn), 6 ℳ. 25 ₰ auswärts ohne Bestellgebühr.

Anzeigen finden bekanntermassen die weiteste Verbreitung. Der Insertionspreis beträgt für die sechsspaltige Petitzeile oder deren Raum 25 ₰. An hervorragender Stelle (unter dem politischen Theil) die Petitzeile 60 ₰.

Neu eintretende Abonnenten erhalten das Blatt vom Tage der Bestellung an gegen Einsendung des Postbestellzettels bis zum 30. September unentgeltlich. Bestellungen auf das mit dem ersten October beginnende vierte Quartal wolle man rechtzeitig bei dem betreffenden Postamte aufgeben.

Frankfurt a. M., im September 1879.
Die Administration.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway’s und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Root’s
nichtexplodirende
Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in Kalk a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.
Kohlen-Ersparniss.

Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt

Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Eisen- & Metallgiesserei
liefert
Dampfmaschinen jeder Grösse bis 800 Pferdekräfte
mit Schiebersteuerung oder mit Ventilsteuerung Patent Decker
(Deutsches Reichspatent No. 989) mit Riemenantrieb, Seilantrieb oder mit
Verzahnten Schwungrädern bis 7½ m Durchm. mit gehobelten Zähnen
unter Garantie
von 8½ kg Dampfverbrauch oder 0,9 kg Kohlenverbrauch pro indicirte Pferdekraft für grössere Maschinen.

Dampfkessel jeder Construction und Grösse
mit gewöhnlicher Feuerung oder
mit Halbgasfeuerung, d. h. mit Rauchverbrenner System Tenbrink,
letztere unter Garantie für 9 bis 10fache Verdampfung,
d. h. Kohlenersparniss gegenüber anderen Kesseln 20 bis 40 Procent.
Belästigung durch Rauch und Russ fällt ganz weg.
NB. Bestehende Kesselanlagen können leicht nach diesem System abgeändert werden, Kosten hiefür bezahlen sich in 1 bis 2 Jahren.

Unterirdische Wasserhaltungsmaschinen
in jeder Grösse bis zu 300 m Förderhöhe.

Locomobilen. Transmissionen.

Dampfpumpen Patent Decker
nach deutschem Reichspatent No. 926 vom 8. Mai 1878
in verschiedenen Grössen bis 150 cbm Wasserlieferung pro Stunde.

Bis 15. Mai 1879 wurden effectuirt:
915 Stück Dampfmaschinen und Dampfpumpen.
1220 „ Kessel.

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl’sche Patent-Petroleum-Fackeln.

J. P. Piedboeuf & Co.
in Düsseldorf-Oberbilk

Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren
für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen,
event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,
alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania“
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Königliche Technische Hoch-Schule zu Hannover.

Die Eröffnung des Studienjahres 1879/80 wird mit der Einweihung des neuen Gebäudes am **6. October 1879** stattfinden. Beginn der Einschreibungen am 29. September, 10 Uhr Vormittags. **Programme von der Direction zu erhalten.**

Hannover, im August 1879. **Der Director Launhardt.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3) — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 74. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 26. September 1879.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt.

Die Concurrenz der Märkischen Wasserstrassen mit den Eisenbahnen.

Wir haben neulich in unserer Zeitung den Verkehr der städtischen Bahnhöfe in Berlin und Wien gegenüber gestellt gesehen; ein nicht minder interessantes Bild vergleichender Statistik bezw. wirthschaftlicher Verkehrsfactoren lässt sich für Berlin bei seinem ganz enormen Wasserverkehr geben durch Gegenüberstellung der Bahnfrachten und des Wasserverkehres. Wir kommen auf einen solchen Vergleich durch den neuesten Band des „Statistischen Jahrbuchs der Stadt Berlin", welcher vor Kurzem durch den bewährten Director des städtischen statistischen Bureaus, Reg.-Rath Böckh, publizirt ist und zum ersten Mal eine vollständige Statistik der Stadt Berlin nach allen Richtungen giebt und in den Kreis wissenschaftlicher statistischer Betrachtung zieht. In den einzelnen Abschnitten ist jederzeit die Continuität gewahrt, Rückblicke und Vergleichungen mit den Vorjahren sind auf kürzere oder längere Perioden vorgenommen. Uns interessirt, wie oben erwähnt, hauptsächlich die verkehrliche Seite des interessanten Werkes, insbesondere der ganz colossale Wasserverkehr Berlins, welcher ausserhalb der Hauptstadt auch nicht entfernt in den grossen Ziffern bekannt ist, in welchen er hier vor uns auftritt.

Es waren in Berlin im Jahre 1877 nach Angabe des Jahrbuches

auf der	angekommen	abgegangen
	Güterverkehr in Kilogr.	
1. Niederschles.-Märkischen Bahn	1 231 219 035	284 295 895
2. Ostbahn	356 631 120	59 560 760
3. Stettiner	371 560 370	221 197 590
4. Hamburger	287 745 000	420 163 000
5. Potsdam-Magdeburger	236 868 793	151 150 497
6. Anhaltischen	387 515 200	216 609 200
7. Görlitzer	353 124 665	64 248 870
8. Lehrter	205 826 205	147 589 314
9. Dresdener	147 011 985	70 587 710
10. Nordbahn	2 434 575	6 793 185
Ueberhaupt	3 579 936 948	1 642 196 021

Stellt man Schienen- und Wasserfrachten sich gegenüber, sowohl in der Ein- wie in der Ausfuhr am Platze Berlin, so ergiebt sich in denjenigen Waarenclassen, welche überhaupt sowohl auf den Schienen als per Schiff gleichzeitig eine bedeutendere Rolle spielen, folgendes interessante Vergleichungsbild:

Bezeichnung der Gegenstände	Auf Eisenbahnen		Auf Wasserstrassen	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	Gewichtsangabe in Kilogrammen			
Weizen	39 078 431	12 502 168	11 891 250	22 141 000
Roggen	40 459 015	71 178 763	152 523 150	19 037 750
Gerste	42 829 473	11 739 994	1 697 500	1 217 500
Hafer	99 479 279	21 039 469	5 170 000	1 797 500
Hirse, Mais, Hülsenfrüchte	9 476 879	3 742 916	7 970 500	372 250
Mehl	74 454 217	38 046 660	22 970 800	3 579 000
Wein	9 635 179	3 104 291	2 371 550	105 500
Obst	14 783 035	487 552	13 046 700	3 203 150
Kartoffeln	55 871 617	4 929 316	12 287 300	2 402 300
Fische, frische	3 480 229	1 110 660	699 500	700
Brennholz	27 645 602	506 439	314 769 150	37 330 250
Torf	60 979	5 000	100 697 500	6 715 000
Braunkohlen	182 606 280	5 628 623	32 628 800	30 682 000
Kokes	18 634 609	347 665	3 865 000	834 000
Steinkohlen	597 353 676	4 570 676	142 201 150	25 781 050

Die Tabelle ist besonders deshalb bemerkenswerth, weil sich hier zeigt, dass in einigen Artikeln die Eisenbahnen doch nicht gleichkräftig concurriren können, die Canäle also einerseits wegen der günstigen Lage der rohproducirenden Gegenden, andererseits wegen der relativ grossen Billigkeit der Waaren, die bei einigermassen höherer Fracht den Transport schon nicht mehr vertragen, in ihr Recht, in ihre eigenste Rolle in der Güterbeförderung vor Allem der Rohproducte eintreten bezw. sehr fernen Gegenden es noch möglich machen, am Berliner Markte mit theilzunehmen.

Man sehe sich die Artikel Roggen, Obst, Brennholz, Torf an, im ersteren Artikel concurrirt der Wasserweg zum Theil mit entschiedenem Uebergewicht. Hier stehen sich die Eingangsquantitäten wie 40,4 Millionen auf den Bahnen zu 152,5 Millionen auf dem Wasser gegenüber! Ein solches Uebergewicht der Wasserstrasse erklärt sich einerseits aus der Nähe der kornreichen, hauptsächlich ackerbauenden Provinzen Preussens und der Russischen Weichselgegenden, nicht minder aber aus der guten Ernte, die also eine langsame Versorgung des Marktes gestattete. Sobald eine minder zufriedenstellende Ernte statthat, die abgeschlossenen Waarenlieferungen also sicher zum Termin eintreffen müssen, läuft die Waare zu weitgrösstem Theil wieder per Bahn. Die Conjunctur spielt also bei dem bekannten Streit zwischen Eisenbahnen und Canälen eine grosse Rolle. Obst hält sich im

Eingang zwischen beiden fast gleich, die Ausfuhr aber geschieht fast ganz per Wasser. Diese Ausfuhr ist hauptsächlich auf die Skandinavischen Länder und Russland berechnet und somit der Vortheil (von der billigen Fracht abgesehen) u. A. auch die sehr bequeme Verladung der Waare aufs Seeschiff. Brennholz und Torf eignen sich wegen ihres relativ geringen Preises und der Productionsgegenden, welche von den Canälen und Flüssen durchschnitten werden, ganz besonders zum Wassertransporte. Wir empfehlen Denjenigen, die sich an dem Streite über die Nützlichkeit der Canäle bezw. deren angebliche Ausserdienststellung im Eisenbahn-Zeitalter betheiligen, das Berliner Jahrbuch. Die sich hier findenden Zahlen werden dazu zwingen, den Streit mehr auf realem Boden zu führen.

Es gingen in Berlin ein:		Es gingen von Berlin aus:	
Flösse	2 150	Flösse	197
Schlepper	192	Schlepper	190
Güterschiffe	50	Güterschiffe	50
(Tragfähigkeit 4 Mill. Kilogr.)		(Tragfähigkeit 4,18 Mill. Kilogr.)	
Segelschiffe	43 468 (!)	Segelschiffe	37 456
(Tragfähigkeit 3,8 Mill. Kilogr.)		(Tragfähigkeit 3,2 Mill. Kilogr.)	

Der Gesammtverkehr auf den Märkischen Wasserstrassen ist also noch immer ein ausserordentlich bedeutender, trotz der schlechten Conjunctur.

J. Fr.

Ueber Ersparnisse bei der Locomotivfeuerung.

Wenn auch in den ausserhalb der Eisenbahnverwaltungen stehenden Kreisen, wie in einer der vorhergehenden Nummern dieser Zeitung von anderer Seite erwähnt wurde, bezweifelt werden mag, dass die Eisenbahnen ausser der in Folge des allgemeinen Preisrückganges billigeren Beschaffung der Materialien und der niedrigeren Arbeitslöhne noch andere Reformen in Betreff der Verminderung der Betriebsausgaben anstreben, so ist es doch eine in fachmännischen Kreisen bekannte Thatsache, dass auf dem Gebiete der Eisenbahnöconomie bisher keine Zeit so thätig gewesen ist und so erfolgreiche Bestrebungen aufzuweisen vermag. Wer besonders die Vereinszeitung, die diesen Bestrebungen mit grosser Bereitwilligkeit ihre Spalten geöffnet hat, mit Aufmerksamkeit verfolgt, der wird nicht nur finden, dass die Behauptung, die Eisenbahnen seien am Ende ihrer öconomischen Leistungsfähigkeit angekommen, auf Unkenntniss des Eisenbahnwesens beruht, sondern er wird sich überzeugen müssen, dass verschiedene der angebahnten Reformen in ihrem Erfolge noch keineswegs erschöpft sind, sondern erst mit der Zeit zur vollen Wirkung kommen werden.

Eine der nicht unwichtigsten Reformen in dieser Beziehung ist das Bestreben: die Kosten der Locomotivfeuerung zu vermindern — ein Bestreben, das fast vor einem Vierteljahrhundert damit begonnen hat, die Koksfeuerung durch die billigere Steinkohlenfeuerung zu ersetzen, das dann dazu übergegangen ist, an Stelle der ausschliesslichen Verwendung von Stückkohlen die billigeren Förderkohlen theilweise oder auch allein zu benutzen und das in neuerer Zeit einen weiteren für die Eisenbahnen und Steinkohlengruben gleich wichtigen Schritt zu thun übernommen hat, die Förderkohle durch noch billigere und für den Kohlenhandel schwerer verwendbare Kohlensorten, wie Kleinkohle und sogar Staubkohle zu ersetzen.

Es ist eine bekannte Thatsache, dass das, was in dieser Beziehung erreicht wurde, nur Schritt für Schritt erkämpft worden ist, da dem Bestreben der Eisenbahndirectionen auf Einführung von Ersparnissen die Abneigung des Locomotivpersonals zur Verwendung anderer als Stückkohlen gegenübersteht und die Maschinentechniker im Allgemeinen wohl auch mehr geneigt sind, sich auf die Seite des Locomotivpersonals zu stellen. Wir haben daher mit um so grösserem Interesse von einer sehr werthvollen Arbeit über diese Angelegenheit Kenntniss genommen, welche unter der Bezeichnung „Betrachtungen über die Feuerung der Locomotivkessel" in dem VI. Hefte des „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" von R. Zumach, Ingenieur der Belgischen Staatsbahn, veröffentlicht wird und glauben besonders den nicht technischen Kreisen durch auszugsweise Mittheilung dieser Arbeit einen Dienst zu erweisen.

Die Ausgaben für das Heizmaterial der Locomotiven erreichen im Allgemeinen die Höhe von 9 pCt. der sämmtlichen Betriebsausgaben einer Eisenbahn, variiren aber bei den verschiedenen Bahnen zwischen 5 und 12 pCt. Obwohl bei dieser Antheilsbestimmung die allgemeine Kostspieligkeit des Betriebes und die Transportweite der Heizmaterialien hauptsächlich massgebend sind, indem ein Transport von 250 km Eisenbahn unter Umständen schon die Beschaffungskosten der Steinkohlen verdoppelt, so werden diese Kosten doch auch durch die Art und Weise des Brennstoffconsums erheblich modificirt. Ueber die Wichtigkeit der Brennstofffrage an sich lassen die obigen Ziffern keinen Zweifel. Die Deutschen Eisenbahnen zahlen gegenwärtig für 1 t Steinkohlen loco Verbrauchsstation durchschnittlich etwa 7,5 bis 27 ℳ. Die geringeren dieser Preise fallen natürlicherweise auf die inmitten bedeutender Kohlenwerke gelegenen Bahnen, und zwar steht die Bergisch-Märkische Bahn hier am günstigsten. Wenn wir nun erfahren, dass bei den Belgischen Staatsbahnen die nämlichen Ausgaben, reducirt um die ungefähren Transportweiteverhältnisse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, nicht mehr als 5,5 ℳ betragen, bei einem Jahresbedarf von beispielsweise 200 000 t also etwa 400 000 ℳ erspart werden, so legen wir uns die Frage vor: Differiren bei den verschiedenen Kohlenwerken, von welchen die Bahnen mit Rücksicht auf ihre örtliche Lage etc. sich veranlasst sehen, ihren Bedarf zu entnehmen, die Selbstkosten um ein so Bedeutendes, oder erwachsen aus dem Gebrauche der billigsten Kohle Uebelstände, welche die Verwendung derselben nicht rathsam erscheinen lassen resp. durch Erzeugung anderweitiger Mehrausgaben eine wirkliche Ersparniss auf diesem Gebiete nicht aufkommen lassen?

Die Belgische Staatsbahn hat im Jahre 1878 beschafft:

344 353 184 t	magere Staubkohle	à 4,88 ℳ
106 910 687 t	halbfette Grusskohle	à 6,61 „
4 798 605 t	theils Stückkohle	à 12,34 „
	„ Cokes	à 13,46 „
456 062 476 t.		

Dagegen ist von Deutschen und Oesterreichischen Bahnen im Jahre 1878 beschafft worden:

Hannoversche Staatsbahn.

49 000 t	Westfälische Stückkohle	à 6,6—7,5 ℳ
40 000 t	„ melirte Kohle (50—70 pCt. Stückgehalt.)	à 5,0—5,6 „

Preussische Ostbahn.

1 800 t	Westfälische Kohle	à 18 ℳ loco Memel
128 000 t	Oberschlesische „	à 5,8—6 ℳ loco Grube.

Bayerische Staatsbahn.

92 500 t	Ruhrkohle	à 10,4 ℳ
88 700 t	Böhmische Steinkohle	
44 000 t	Sächsische Russkohle	à 8,0 „

Badische Staatsbahn.

80 000 t	Ruhrkohle	à 11,7 ℳ franco Wagen loco Mannheim.

Oesterreichische Nordwestbahn.

65 000 t	Niederschlesische u. Böhmische Steinkohle	à 8—10 ℳ
31 000 t	Braunkohle	à 4,6 „

Oesterreichische Südbahn.

400 000 t	theils Köflacher Lignitkohle	à 6,8—16 ℳ
	„ Steierische Braunkohle	

Diese Angaben lassen erkennen, dass die Belgischen Staatsbahnen ziemlich den höchsten Preis loco Grube bezahlen. Wenn dennoch der Durchschnittspreis pro Tonne Brennstoff bei diesen Bahnen weitaus am niedrigsten steht, so kommt dies nur daher, dass von 456 000 t des jährlichen Bedarfs mehr als 344 000 t von einem Material entnommen werden, das nur einen geringen Werth hat und bisher wohl nur ausnahmsweise zur Locomotivfeuerung verwendet worden ist. Dass nach den bei den Belgischen Staatsbahnen gewonnenen Erfahrungen die Verwendung von Kleinkohle öconomisch vortheilhaft ist, kann wohl kaum noch bezweifelt werden. Allerdings hängt der Preis der Kleinkohle wesentlich davon ab, ob die Kohlengruben einen hohen Procentsatz von Stücken gewinnen und gute Verwendung für die Stückkohlen haben; ist das erstere nicht der Fall, haben die Kohlengruben nur einen geringen Procentsatz an Stücken, wie dies z. B. bei den Niederschlesischen Kohlengruben fast ausschliesslich vorkommt, dann wird bei der Beschaffung von Stückkohlen für die

Locomotivfeuerung von solchen Gruben ein so grosser Procentsatz von Kleinkohle gewonnen, dass die Verwendung derselben sehr schwer wird, der Preis der Kleinkohle in Folge dessen sehr niedrig ist und daher eine Verwendung derselben zur Locomotivfeuerung sich umsomehr empfiehlt. Was die nachtheiligen Folgen der Feuerung von Klein- und Staubkohlen für den Eisenbahnbetrieb betrifft, so werden dieselben vom Verfasser in ausführlichster Weise, die wir hier auch nicht einmal auszugsweise wiedergeben können, widerlegt und sind bisher entschieden überschätzt worden.

Indem der Verfasser den Belpaire'schen Rost sowie die von Belpaire angewendete Anordnung der Feuerthüre und des Aschkastens empfiehlt, bemerkt derselbe zum Schluss: die Staubkohlenfeuerung kann nur in der Form ausgenutzt werden, in welcher sie von Belpaire seit langer Zeit ausgenutzt wird. Dass diese Feuerung für jede Locomotivgattung genau gleich gut ist, hat die Erfahrung auf dem grossen Netze der Belgischen Staatsbahnen (weit über 1000 Locomotiven im Betriebe) evident bewiesen. Eine andere Feuerung existirt dort gar nicht. Es bedarf vielmehr des Beweises, warum diese Feuerung z. B. für den Schnellzugdienst nicht genügen sollte. Die Belgischen Expresszüge fahren auf vielen Strecken mit über 80 km pro Stunde und mit wenigstens 14 Achsen. —i—

Die Personaleinrichtungen der Eisenbahnen vom Standpunkte des Denkers und Menschenfreundes.

Studien und Vorschläge von M. A. Reitler,

Betriebsdirector - Stellvertreter der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

(Wien, 1879. Verlag von R. v. Waldheim. Preis 5 ℳ = 2,50 fl.)

Der auch in dieser Zeitung rühmlichst erwähnte, im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten gehaltene Vortrag über das in der Ueberschrift bezeichnete Thema wird in vorliegendem Buche fast nach allen Beziehungen ausführlich durchgearbeitet. Der Verfasser wünscht für seine „in diesem Buche geäusserten Wünsche und für die sich grösstentheils auf psychische Motive stützenden Postulate eine möglichst ideale Auffassung und eine vollständige Losschälung von allen durch Tradition oder Vorurtheil eingelebten Anschauungen". Hiermit ist auch die Tendenz seiner Bestrebungen gekennzeichnet: Uebung der reinsten Humanität auch im nüchternen Geschäftsleben; es werden nicht Utopien oder finanzielle Mehrleistungen seitens der „ohnedies bereits bis zur Ueberbürdung belasteten Bahnverwaltungen", sondern von denselben statt Wohlthaten nur „Wohlwollen" für ihre Personaleinrichtungen verlangt. Die in angenehmer, fast „feuilletonistischer" Form, häufig durch classische Citate oder historische Miscellen anregend gewürzten Vorschläge gelten für jeden grösseren Administrationskörper, also nicht blos der Eisenbahnen, und ohne Rücksicht auf specielle Landes- oder Culturverhältnisse. Begreiflich, dass die bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bestehenden Personalbeziehungen den Ausgangspunkt der Meditationen des Verfassers und den Rahmen für seine Vorschläge bilden; dieselben sind aber allgemein anwendbarer Natur und nicht an Ort und Zeit gebunden, wie die folgende Besprechung der Abschnitte dieses Werkes darthun dürfte.

I. Die Bedingungen für den Eintritt in das Dienstverhältniss und für die freiwillige Lösung desselben sollen strenge gehalten sein und jede Protection oder Rücksichtnahme ausschliessen; der Candidat soll ganz schuldenfrei sein, da er sonst die strafweise Entlassung wegen Irreführung zu gewärtigen hätte; der Verheirathete soll durch Cautionsdeponirung das zur anständigen Subsistenz anfänglich ungenügende Gehalt ergänzen; der mindestens 3 Jahre provisorisch Verwendete soll nach guter Bewährung hinsichtlich seiner körperlichen und geistigen Eignung sowie seines Charaters definitiv angestellt werden. Die Entlassung eines solchen Beamten ohne Angabe der Gründe sei ein Unrecht; die dagegen angeführte Vertragsmässigkeit der in den Dienstvorschriften gewöhnlich stipulirten „gegenseitigen dreimonatlichen Kündigung" ist unbegründet, weil nicht für beide Vertragstheile gleichwerthig, da in der Regel aus der Kündigung für die Bahnanstalt nie, für den Beamten aber stets ein Nachtheil erwächst; dieser sollte wenigstens durch eine bedeutende Abfindung schadlos gehalten werden. — So einleuchtend diese Postulate an sich schon sind, werden dieselben doch noch trefflich begründet und illustrirt.

Dasselbe ist der Fall rücksichtlich derjenigen Erfahrungs- und Grundsätze, welche schon eine Meinungsdivergenz zulassen, wie: die Votanten in Personalangelegenheiten sollen den executiven Eisenbahndienst selbst durchgemacht haben; eine Eisenbahn ist keine Geschäfts- oder Erwerbsunternehmung wie jede andere; die in niederen Eisenbahnkreisen gebräuchliche Redensart: „Mit dem einen Fusse im Kriminal, mit dem anderen im Grabe" characterisire zutreffend die furchtbare Verantwortlichkeit des Bahndienstes.

Nicht minder wird die Ungerechtigkeit der gleichmässigen Behandlung der wegen Vergehen entlassenen und der aus andern Rücksichten gekündigten Beamten hinsichtlich der denselben über ihre Dienstleistung ausgestellten Zeugnisse dargethan. Die bei einer Nothwendigkeit der Reducirung der Personalauslagen vom Verfasser verlangte verhältnissmässige Reducirung der Bezüge aller Beamten, „der Höhergestellten selbstverständlich mit grösseren Procenten", statt der Entlassung des entbehrlich gewordenen Personals, erscheint uns jedoch nur scheinbar gerecht; es giebt kaum über ihre Verdienste um die Anstalt hinaus übermässig bezahlte Beamten, während das niedere, in seinen kärglichen Bezügen noch reducirte Personal gar nicht mehr existiren könnte; in einem solchen Falle müssten die Entbehrlichen in möglichst schonender Weise enthoben und den Verbliebenen die dadurch entstandene Mehrarbeit und zwar in bureaufreier Zeit aufgelegt werden.

II. Die Dienstordnungen und die Dienstvorschriften der Eisenbahnen werden vom Verfasser in ihrer zu vieldeutigen Fassung, welche den vielfachen und verschiedenartigen Vorkommnissen gegenüber doch nicht genügend ausführlich sind, ganz richtig besprochen; die Vereinigung dieser beiden einander diametral entgegenstehenden Erfordernisse: Generalisirung und Vollständigkeit erscheint als eine unlösbare Aufgabe. Dass bei Aenderungen von Dienstordnungen erworbene Rechte der bereits Angestellten respectirt werden sollen, ist zwar der Gerechtigkeit entsprechend, aber nicht immer durchführbar, da darunter die einheitlichen Grundsätze der Verwaltung leiden; dieser muss das Recht, dieselben jederzeit nach Bedarf zu ändern, auch ohne ausdrücklichen Vorbehalt in den Vorschriften zustehen*); dass solche Aenderungen nicht allzu häufig und nicht mit offenbarer Schädigung der Bediensteten erfolgen, verbietet schon das eigene Interesse der Anstalten. Die Unmasse von einander oft widersprechenden Instructionen, Normalien, Reglements, Erlassen, Circulären, Directiven und wie alle diese zumeist am grünen Tische ausgeklügelten Verordnungen heissen, verwirrt und stumpft die durch dieselben gegängelten Bediensteten so ab, dass sie fast jede freie Bewegung, jedes selbstständige Auftreten verlernen, daher in entscheidenden Momenten die Geistesgegenwart verlieren und dadurch Katastrophen herbeiführen. Die Regierung würde sich ein grosses Verdienst durch die Vereinfachung und Verschmelzung aller Dienstvorschriften und deren Gleichmässigkeit bei allen Bahnverwaltungen erwerben. Der Generaldirector der Oesterreichischen Eisenbahnen, Herr von Nördling, hat in einem geistreichen Vortrage im Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten diesen wunden Punkt unter Vorzeigung aller Instructionen einer grossen Englischen Eisenbahn berührt, welche zusammen ein ganz dünnes Büchlein bilden. Einfache Grundsätze unter Vermeidung des Selbstverständlichen und mit Unterlassung der steten Hinweisung auf die Verantwortlichkeit der Bediensteten, werden vollkommen genügen. Der Verfasser hat selbst in seinem auch in dieser Zeitung 1878 No. 44 besprochenen Werke: „Der vereinfachte Eisenbahndienst" eine solche concise Form der unerlässlich hinauszugebenden Vorschriften beantragt, auf welches verdienstliche Werk wiederholt aufmerksam gemacht wird.

III. Die Bezüge und die Nebeneinkünfte der Beamten bilden einen die humane Tendenz des Verfassers besonders manifestirenden Abschnitt. Ziffermässig wird das Ungenügende des sogenannten Existenzminimums auch bei den bescheidensten Bedürfnissen und die Unvermeidlichkeit des Schuldenmachens von Seite verheiratheter Beamten unterer Rangstufen ohne Privatvermögen nachgewiesen. Die Möglichkeit von Nebenarbeiten in bureaufreier Zeit für die Anstalt selbst wird unter Hinweis auf diesbezügliche praktische Erfahrungen umständlich auseinandergesetzt; nicht blos schriftliche sonst durch Diurnisten besorgte oder conceptive Hausarbeiten, sondern auch förmliche Agenturen für Verschleiss von Salz, Holz, Kohlen etc. sollen den Beamten, und unter deren Verantwortlichkeit auch deren Angehörigen die Besorgung des Personen-, Güter- oder Telegraphendienstes unter gewissen Beschränkungen übertragen werden. Wir möchten bestätigen, dass eine siebenstündige Bureauarbeit die Thätigkeit eines Beamten nicht erschöpft, dass eine solche ausser der Zeit für die Erholung und Fortbildung noch weiter im dienstlichen Interesse gefordert werden kann. Nun ist aber ein längerer anhaltender Bureaudienst für Geist und Körper nachtheilig; getrennte vor- und nachmittägige Bureaustunden zum Zwecke der Erzielung einer acht- bis neunstündigen Arbeit sind bei unseren Wohnungsverhältnissen, abgesehen von dem plenus venter, der nicht libenter arbeitet, mit Unzuträglichkeiten und auch bedeutenden Mehrkosten verbunden. Es erübrigt so-

*) Der Herr Verfasser hebt mit Recht hervor, dass solche Aenderungen der Dienstordnung keine Aenderung der Grundlagen des Dienstvertrags enthalten dürfen, da Vertragsbestimmungen nicht einseitig geändert werden können. Die Redaction.

mit die häusliche Arbeitsleistung zu ermöglichen, wodurch die des Bureau ergänzt und der Grundsatz: wenige, aber besser ausgenützte und bezahlte Beamte durchgeführt werden kann. Auf der Strecke möge Landwirthschaft und Hausindustrie als Nebenbeschäftigung betrieben werden; dass diese den Dienst nicht schädigt, ist Sache der Controle.

IV. Die Rechtsansprüche der Beamten auf Gehaltsvorrückungen werden in sehr scharfsinniger Weise aus dem Bestehen eines Gehaltsschemas und aus der in Oesterreich gesetzlichen Vorrückung der Staatsbeamten nach Ablauf von 5 Dienstjahren sowie aus dem gewohnheitsrechtlichen Herkommen deducirt. Die moralischen und materiellen Schäden der Insinuationen und Uebergehungen bei Avancements werden drastisch blosgelegt; für die Gewährung der unerlässlichen Existenzsummen wird überzeugend plaidirt und unter Eintheilung der Beamten in 3 Gruppen durch ziffermässige Tableaux gezeigt, wie die Besoldungen und Vorrückungen zu normiren wären, um ohne Mehrbelastung der Verwaltungen allen billigen Anforderungen zu entsprechen. Der Verfasser tritt den auch für diese Vorschläge befürchteten Spottbezeichnungen „Verbesserer und Erfinder“ mit der Bemerkung entgegen, dass ohne solche es auch keine Eisenbahnen gegeben hätte. Solche Reformer verdienen schon ihres Fleisses wegen grössere Anerkennung.

V. Die den Verwaltungen obliegende Ueberwachung des Personals und des Dienstganges wird als eine rationelle und geschichtliche Nothwendigkeit dargelegt, jedoch gefordert, dass für den Controlirten ausreichender Schutz gegen eventuelle Incorrectheiten des Controlirenden geschaffen werde. Hierfür empfehle sich die systematische Theilung der Controlarbeit, deren Zweckmässigkeit von der Commission des Norddeutschen Tarifverbandes zur Prüfung des vom Verfasser eingerichteten Güter-Transportsystems anerkannt und von ihm in dem erwähnten Werke mit den weiter vorgeschlagenen Controleinrichtungen umständlich auseinandergesetzt wurde. Nicht der s. g. sehr oft unverlässliche, parteiische Vertrauensmann, sondern Revisionsgruppen sollen die Controle bilden; ihr ethischerWerth bestehe nicht in der Entdeckung, sondern in der Verhütung von Unrecht — die practischen Ausführungen dieser Grundsätze müssen eben nachgelesen werden.

Die Titulaturen der Beamten geben zu treffenden Bemerkungen Anlass; diese Frage ist nicht so harmlos, als sie scheint; eine diesfällige Vereinbarung der Bahnanstalten thäte noth. Der Verfasser plaidirt eindringlich für den Schutz der Subalternbeamten gegen Uebergriffe oder Antipathien ihrer Vorgesetzten ohne Lockerung der Disciplin; periodische Vorrückungen eventuell die Verständigung der Betreffenden von den ihnen diesbezüglich entgegenstehenden Dienstwidrigkeiten werden als solche Schutzmittel nachgewiesen. Hierbei werden die Qualificationstabellen, die unwesentlichen Correcturen etc. der Conceptarbeiten seitens der Vorgesetzten etc. sachgemäss besprochen.

VI. Das Disciplinar- und Strafverfahren der Eisenbahnen wird nach seiner üblichen Classificirung, Gradation und Numerirung der Ordnungs- und Disciplinarstrafen als unlogisch, unpsychologisch und zwecklos, gründlich bekämpft. Die Bahnanstalt hat nicht wie der Staat die Aufgabe, Warnungs- oder Besserungsmittel anzuwenden; die kleinste Geldstrafe der ohnehin kärglich besoldeten Beamten geringeren Ranges wirke zu ihrer finanziellen Zerrüttung mit; die Fälle der äussersten Strafe der Dienstentlassung mit Verlust aller auch der Pensionsansprüche sollen mit grösstmöglicher Klarheit bestimmt sein, nicht auf Verhältnisse der Betreffenden vor ihrer Aufnahme in den Bahndienst zurückgreifen und leichtsinniges Schuldenmachen nicht in sich begreifen. Die Suspendirung vom Amt und Gehalt wird in ihrer Ungerechtigkeit nachgewiesen.

Der Verfasser plaidirt in überzeugender Weise für die Einführung von Disciplinar- und Untersuchungscommissionen mit der Vertheidigung durch amtlich bestellte oder gewählte Vertreter, als eine Institution der Gerechtigkeit und Humanität. Dieser Forderung ist eine Wiener Bahndirection schon dadurch zuvorgekommen, dass sie bei sich eine eigene Disciplinarcommission bestellte und zugleich den Grundsatz aussprach, dass die strengsten, in die Existenz des einzelnen Bediensteten eben am tiefsten eingreifenden Disciplinarstrafen, als die Degradation, die strafweise Diensteskündigung und endlich die Dienstesentlassung, künftighin nur mehr nach Berathung des Falles in dieser Disciplinarcommission verhängt werden können. In Gemässheit der von dem Verwaltungsrathe diesbezüglich hinausgegebenen ausführlichen Dienstvorschrift hat jeder Berathung eines Disciplinarfalles in der Disciplinarcommission regelmässig eine protocollarische Untersuchung durch einen eigens hierzu beorderten Untersuchungscommissär voranzugehen. Für die Vornahme dieser Untersuchung werden umfassende und detaillirte Vorschriften gegeben, um in den aufzunehmenden Protocollen eine sichere Unterlage für eine möglichst gerechte Urtheilssprechung zu erhalten. Die Disciplinarcommission tagt regelmässig unter dem Vorsitze des Generaldirectors selbst und besteht ausser ihm noch aus mindestens vier Oberbeamten als Mitglieder. Die Beschlüsse werden nach Stimmenmehrheit gefasst. Die Anträge der Disciplinarcommission werden sodann noch, je nachdem es sich um einen definitiven oder provisorischen Bediensteten handelt, dem Verwaltungsrathe oder dem Generaldirector zur Genehmigung unterbreitet, und wird sohin das förmliche Disciplinarerkenntniss mit ausdrücklicher Angabe der der Entscheidung zu Grunde liegenden Motive ausgefertigt. Recurse und Gnadengesuche über ergangene Disciplinarerkenntnisse endlich werden gleichfalls der Disciplinarcommission zur eingehenden Aeusserung eventuell Debattirung und Beschlussfassung mitgetheilt, worüber der Verwaltungsrath nach Anhörung einer aus seiner Mitte ad hoc bestellten Prüfungscommission definitiv entscheidet.

Wir möchten aber doch die Unvermeidlichkeit kleinerer, auch Geldstrafen berühren, um nicht gleich in den ersten Fällen einer culposen Dienstesverletzung zu den vorbezeichneten äussersten Strafen schreiten zu müssen. Insbesondere müssen wir für die Garantie der richterlichen Judicatur im Falle der strafweisen Entlassung entschieden eintreten, welches Betreten des ordentlichen Rechtsweges in vielen Dienstordnungen ausgeschlossen ist, da administrative Entscheidungen selbst über die in denselben häufig vorbehaltenen Recurse an die staatlichen Aufsichtsbehörden der Eisenbahnen und an das Ministerium selbst nicht die Gewähr für die gründliche Rechtsprechung wie bei den Gerichten bieten, welche auch schon des dreifachen Instanzenzuges wegen der etwaigen Zulassung des hierlands wenigstens nur als einmalige cassatorische Berufungsinstanz fungirenden Verwaltungs-Gerichtshofes vorzuziehen sind.

VII. Die Verschuldung der Beamten wird, der hohen Wichtigkeit dieser Frage angemessen, in einer grossen Ausführlichkeit behandelt. Das leider sprichwörtliche Beamtenelend ist zumeist dem unüberlegten Heirathen zuzuschreiben; die vorschriftsmässige Ergänzung der Gehalte durch den Nachweis eines als Existenzminimums angenommenen, gewöhnlich viel zu niedrig gegriffenen Betrages genügt durchaus nicht. Ergreifend ist das Unheil und Verderben geschildert, welchem die bewucherten Beamten unrettbar verfallen sind. Wir möchten hinzufügen, dass die Vorschussconsortien und andere Anstalten, welche die Unterstützung der Beamten zur Devise haben, mit dem dieselben ruinirenden Zinsfuss bis zu 16 pCt. arbeiten, während diejenigen Bahnanstalten, welche statutarisch aus ihrem Kranken-Vereinsfond den Mitgliedern 6 pCt. Vorschüsse ertheilen, noch einen kleinen Nutzen erzielen. Der Verfasser zeigt die verderblichen Consequenzen der von den Darlehensinstituten geforderten Bürgschaftserklärungen und tritt überzeugend dafür ein, dass „die Pensionsinstitute in ersterReihe berufen und befähigt wären, brave und berücksichtigungswürdige Beamte mit ihren Gläubigern durch Vorschüsse vollständig zu arrangiren“.

VIII. Krankheit und Invalidität der Beamten erheischen die erhöhte Fürsorge der Anstalten, insbesondere wenn solche die unmittelbare Folge von Dienstverrichtungen oder eines in der Dienstesausübung erlittenen Unfalles sind. Es wird der hohe Werth der bei den Bahnanstalten bestehenden Pensionsinstitute gegenüber den für die Versicherten vortheilhaftesten Assecuranzgesellschaften dargelegt, welche unverhältnissmässig höhere Leistungen trotz der viel geringeren Einzahlungen der Bahnbediensteten bieten, andererseits aber auch die hierfür ganz ungenügende Fondsansammlung nachgewiesen, welche für die Zukunft so vieler Familien allerdings bedrohliche Perspective nur durch die in den meisten Statuten ausgesprochene Garantie der Gesellschaften und mittelbar des Staates selbst beseitigt wird. Mit Recht wird eine vom Verfasser angedeutete Reform dieses Instituts gefordert.

Im Schlusswort rechtfertigt der Verfasser die Behauptung, dass es sich in diesem Buche um grosse Dinge, um menschliches Wohl und Wehe handle. In der That hat er mit warmem Herzen, mit wohlthuender Humanität die Wurzel des Uebels bei einer grossen Classe der Staatsbürger (bei den Beamten) und die Mittel gezeigt, wie demselben ohne weitere Opfer seitens ihrer Brodgeber wirksam zu begegnen sei. Er hätte aber auch eine noch zahlreichere Menschenclasse, die in der Kategorie der Diener stehenden Angestellten, wie die Bahnwächter, das Fahrpersonal etc. in den Kreis seiner Betrachtungen ziehen sollen; um dem Loose dieser Bediensteten, in deren Hand die Sicherheit des ganzen Personen- und Gütertransports ruht, eine menschenwürdigere Subsistenz zu verschaffen, da bedarf es weit geringerer Mittel.

Möge sich der Verfasser in seinen Reformbestrebungen nicht beirren lassen; sind auch seine Vorschläge nicht insgesammt und sofort durchführbar, so findet sich selbst in den der Zukunft vorbehaltenen doch so viel des Anregenden, dass das empfehlenswerthe Buch nicht nur den Verwaltungen der Bahnen, sondern aller grossen Unternehmungen einen ebenso humanen wie gerechten Wegweiser in den verschiedensten Personalangelegenheiten bietet, während in demselben die Beamten aller Kategorien einen treuen Freund und Berather finden. Wir sagen ihm für seine Gabe herzlichen Dank.

x

Deutsche Eisenbahnstatistik
für das Betriebsjahr 1877.
(Schluss.)

C. Ueberschuss.

Der Ueberschuss, — welcher dem Buchungsschema der Statistik nach eigentlich nur die Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben repräsentirt und als Reinertrag nicht angesehen werden kann, weil in demselben Summen enthalten sind, die zu Ausgabezwecken und Dotirungen Verwendung gefunden haben, — ergiebt sich aus den in den vorstehenden Abschnitten aufgeführten finanziellen Ergebnissen. Derselbe ist bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen in Folge der günstigen Verkehrsresultate und bei den anderen Vereinsbahnen in Folge der starken Truppentransporte der Rumänischen Bahnen erheblich grösser wie in den Vorjahren und auch bei den Deutschen Bahnen ist derselbe etwas gestiegen, während der relative Ueberschuss dieser Bahnen — entsprechend dem stetigen Rückgange des Verkehrs — gefallen ist.

Der Ueberschuss hat im Jahre 1877 betragen bei den:

		ℳ		pCt.
Deutschen Staatsbahnen		151 465 591		
im Vorjahre		149 413 802		
Differenz pro 1877	+	2 051 789	=	1,37
„ 1876	+	14 014 928	=	10,35
„ 1875	+	28 744 410	=	26,94
„ 1874	—	6 216 339	=	5,51
Deutschen Privatbahnen unter Staatsverw.		61 815 279		
im Vorjahre		58 854 268		
Differenz pro 1877	+	2 961 011*)	=	5,03
„ 1876	+	382 218	=	0,65
„ 1875	+	10 289 434	=	21,35
„ 1874	+	4 090 743	=	9,28
Deutschen Privatbahnen in eigener Verw.		152 275 079		
im Vorjahre		153 652 543		
Differenz pro 1877	—	1 377 464*)	=	0,90
„ 1876	—	318 773	=	0,21
„ 1875	+	18 596 880	=	13,74
„ 1874	+	1 628 301	=	1,22
Deutschen Bahnen überhaupt		365 555 948		
im Vorjahre		361 920 613		
Differenz pro 1877	+	3 635 335	=	1,00
„ 1876	+	14 078 373	=	4,05
„ 1875	+	57 630 724	=	19,86
„ 1874	—	497 295	=	0,17
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen		226 316 105		
im Vorjahre		185 344 293		
Differenz pro 1877	+	40 971 812	=	22,11
„ 1876	+	9 716 840	=	5,53
„ 1875	+	7 079 608	=	4,20
„ 1874	—	21 066 750	=	11,39
anderen Vereinsbahnen		49 150 145		
im Vorjahre		31 944 830		
Differenz pro 1877	+	17 205 315	=	53,86
„ 1876	+	2 579 609	=	8,78
„ 1875	+	33 213	=	0,11
„ 1874	+	2 297 919	=	8,50
sämmtlichen Vereinsbahnen		641 022 198		
im Vorjahre		579 209 736		
Differenz pro 1877	+	61 812 462	=	10,67
„ 1876	+	26 374 822	=	4,77
„ 1875	+	64 743 545	=	13,26
„ 1874	—	19 866 126	=	3,96
„ 1873			+	6,69

Der Vergleich mit den Vorjahren ergiebt, dass der Ueberschuss

	1877	1876	1875	
bei	38	46	52	Deutschen Bahnen,
„	39	28	26	Oesterr.-Ungarischen Bahnen und
„	8	6	4	anderen Vereinsbahnen
gestiegen, dagegen aber				
bei	33	20	12	Deutschen Bahnen,
„	6	15	16	Oesterr.-Ungarischen Bahnen und
„	3	3	5	anderen Vereinsbahnen,

gefallen ist.

Diesen Ergebnissen entspricht der Ueberschuss pro Kilometer Bahnlänge, welcher betragen hat bei den:

	Deutschen Staatsbahnen ℳ	pCt.	Deutschen Privatb. unter Staatsverwalt. ℳ	pCt.	Deutschen Privatb. in eig. Verwalt. ℳ	pCt.
im Jahre 1877	10 418		17 396		12 871	
„ Vorjahre	10 990		19 956		12 970	
Differenz pro 1877	— 572	= 5,20	— 2 560	= 12,83	— 99	= 0,76
„ 1876	— 103	= 0,93	— 1 049	= 4,99	— 421	= 3,14
„ 1875	+ 1 235	= 12,53	+ 2 750	= 15,06	+ 854	= 6,81
„ 1874	— 972	= 8,97	+ 333	= 1,86	— 435	= 3,58

*) In Folge des Ueberganges zweier Bahncomplexe in Staatsbetrieb.

	Deutschen Bahnen überhaupt ℳ	pCt.	Oesterreich.-Ungarischen Bahnen ℳ	pCt.	anderen Vereinsbahnen ℳ	pCt.
im Jahre 1877	12 217		12 957		13 127	
„ Vorjahre	12 748		10 810		8 888	
Differenz pro 1877	— 531	= 4,17	+ 2 147	= 19,86	+ 4 239	= 47,69
„ 1876	— 385	= 2,91	+ 184	= 1,73	+ 617	= 7,46
„ 1875	+ 1 169	= 9,77	+ 84	= 0,80	— 753	= 8,34
„ 1874	— 573	= 4,57	— 2 415	= 18,64	+ 609	= 7,24

		ℳ		pCt.
sämmtlichen Vereinsbahnen im Jahre 1877		12 536		
im Vorjahre		11 789		
Differenz pro 1877	+	747	=	6,34
„ 1876	—	83	=	0,70
„ 1875	+	652	=	5,81
„ 1874			—	9,42
„ 1873			—	4,61

Die Verzinsung des verwendeten Anlagecapitals durch den Ueberschuss verminderte sich bei den Deutschen Bahnen nicht unerheblich, während dieselbe bei den Oesterreichisch-Ungarischen und den anderen Vereinsbahnen erheblich gestiegen ist.

Es hat der Ueberschuss in Procenten des verwendeten Anlagecapitals betragen:

bei den	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.	1874 pCt.	1873 pCt.
Deutschen Staatsbahnen	4,01	4,26	4,25	3,85	4,38
„ Privatb. unter Staatsverw.	5,73	6,28	6,57	6,01	6,18
„ „ in eigener Verwalt.	5,28	5,42	5,61	5,53	5,98
„ Bahnen überhaupt	4,73	4,97	5,10	4,82	5,26
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	4,67	4,01	3,88	3,86	4,79
anderen Vereinsbahnen	5,58	3,90	3,64	4,18	4,03
überhaupt	4,76	4,55	4,55	4,40	5,00

und zwar:

		1877	1876	1875	1874	1873	
über 10 pCt.	bei	6	4	4	7	10	Bahnen
„ 9 bis incl. 10 pCt.	„	1	1	2	1	2	„
„ 8 „ „ 9 „	„	2	5	7	4	4	„
„ 7 „ „ 8 „	„	11	7	11	9	13	„
„ 6 „ „ 7 „	„	13	15	12	6	8	„
„ 5 „ „ 6 „	„	10	13	14	13	13	„
„ 4 „ „ 5 „	„	21	15	9	18	9	„
„ 3 „ „ 4 „	„	16	13	12	10	13	„
„ 2 „ „ 3 „	„	13	15	19	13	7	„
„ 1 „ „ 2 „	„	13	10	10	11	11	„
„ 0 „ „ 1 „	„	26	26	21	21	20	„
während	„	13	16	18	14	12	„

ein Ueberschuss nicht erzielt wurde.

Die Verwendung des Ueberschusses der Privatbahnen (mit Ausnahme der Angermünde-Schwedter, Braunschweigischen, Oesterreichischen Südbahn und Grand Central Belge) unter Hinzurechnung der Reinerträgnisse der Bergwerke und anderen Besitzungen der Eisenbahngesellschaften war folgende:

	1877 ℳ	1876 ℳ
zur Verzinsung der Prioritätsobligationen	160 133 958	152 476 700
„ Amortisation derselben	15 871 395	14 876 619
zu Zinsen der Prioritäts - Stammactien 2,68 pCt. im Jahre 1877 resp. 2,42 pCt. im Vorjahre	10 581 382	9 259 380
(einschliesslich der Staatszuschüsse betrug der Procentsatz 2,79 pCt. im Vorjahre, 3,74 pCt. im Jahre 1875 resp. 3,49 pCt. im Jahre 1874; im Jahre 1877 ist derselbe auf die Höhe des Procentsatzes von keinem Einfluss gewesen)		
zur Eisenbahnsteuer	19 742 572	19 251 670
zu 3,62 (im Vorjahre 3,15) pCt. Dividende der Stammactien	129 705 358	113 115 158
zur Einlage in den Reservefonds	8 786 595	5 826 212
„ „ „ „ Erneuerungsfonds	35 296 922	36 180 625
als Zuschuss zum Pensionsfonds	1 401 980	1 122 227
zur Tantième der Verwaltungsräthe Directoren etc.	1 514 454	758 008
zu sonstigen Ausgaben	34 471 825	21 758 252
auf die nächste Rechnung übertragen	16 130 123	17 159 345

Die Zuschüsse der Staaten und Gesellschaften zur Verzinsung der garantirten Capitalien haben betragen:

bei den Deutschen Privatbahnen unter Staatsverwaltung:

seitens des Staats . . . . 1 405 541 ℳ

„ der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft . 2 614 075 „

bei den Deutschen Privatbahnen in eigener Verwaltung:

seitens des Staats

a) zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen . . . . 2 875 830 ℳ

b) zur Verzinsung der Actien . . . . 3 334 497 „

seitens der Gesellschaften
a) zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen . . . . 975 366 M.
b) zur Verzinsung der Stammactien . . . . 533 659 „
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen:
seitens des Staats
zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen . . . . 26 651 428 M.
zur Verzinsung der Stammactien . . . . . 27 726 408 „
zu sonstigen Zwecken (Deckung von Deficits etc.) 291 497 „
(d. i. in Summa ca. 19½ Millionen Mark weniger wie 1876.)

Das dividendeberechtigte Stamm-Actiencapital hat im Jahre 1877 betragen bei den:

	1877 M.	1876 M.
Deutschen Privatb. unter Staatsverwalt.	382 608 600	346 608 600
„ „ in eigener Verwalt.	1 047 752 120	1 013 274 058
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen*) .	1 816 176 300	1 898 731 927
anderen Vereinsbahnen	332 567 279	327 794 797

Es ist in diesen Summen auch dasjenige Capital enthalten, auf welches wegen fehlenden Ueberschusses Dividende nicht vertheilt werden konnte und welches betragen hat bei den:

	M.	M.
Deutschen Privatb. unter Staatsverwalt.	77 109 000	41 109 000
„ „ in eigener Verwalt.	177 460 200	183 040 200
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . .	1 009 930 737	1 185 487 328
anderen Vereinsbahnen	19 128 000	208 683 000

(Wie in den Vorjahren, so sind auch im Jahre 1877 die Anlagecapitalien der Niederländischen Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft und der Grand-Central-Belgegesellschaft ausser Ansatz geblieben.)

An Dividende sind vertheilt worden bei den:

	ohne Garantiezuschuss			mit Garantiezuschuss		
	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.
Deutschen Privatb. unt. Staatsv.	3,72	4,63	4,80	3,84	4,76	4,94
„ „ in eig. Verw.	4,28	4,50	5,02	4,68	4,81	5,51
„ Bahnen überhaupt .	4,13	4,53	4,97	4,46	4,80	5,37
Oesterr.-Ungarischen Bahnen .	3,28	2,33	2,35	4,80	4,18	4,21
anderen Vereinbahnen . . .	3,32	2,20	2,43	3,32	2,85	3,96
überhaupt . .	3,62	3,15	3,38	4,51	4,29	4,64

Eine Vergleichung der bei den einzelnen Bahnen erzielten Dividende ergiebt Folgendes.

Die Dividenden sind gegen das Vorjahr:

	unverändert 1877	unverändert 1876	gestiegen 1877	gestiegen 1876	gefallen 1877	gefallen 1876	
bei	10	5	4	7	12	15	Deutschen Bahnen,
„	2	3	8	5	—	2	Oesterr.-Ungar. Bahnen u.
„	1	—	3	—	1	4	anderen Vereinsbahnen.

Ferner sind im Jahre 1877 bei einer Deutschen und einer Oesterreichisch-Ungarischen Bahn die Dividenden ausgefallen, während diese Bahnen im Vorjahre zur Zahlung derselben in der Lage waren und bei 3 Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, welche pro 1876 keine Dividende vertheilten, sind solche im Jahre 1877 zur Vertheilung gekommen.

Das ult. 1877 vorhandene Vermögen der Fonds hat betragen und zwar dasjenige des:

bei den	Reserve- M.	Erneuerungs- Fonds M.	Pensions- M.
Deutschen Staatsbahnen . .	209 302	6 239 659	23 944 353
„ Privatb. unt. Staatsv.	4 131 646	43 653 447	13 245 945
„ „ in eig. Verw.	17 080 419	71 581 050	27 290 895
zusammen . .	21 421 367	121 474 156	64 481 193
Oesterr.-Ungarischen Bahnen	49 998 448	3 850 006	46 838 484
anderen Vereinsbahnen . . .	5 845 517	4 488 196	3 184 386
überhaupt . .	77 265 332	129 812 358	114 504 063

Der Bestand der Kranken-, Unterstützungs- und Sterbecassen betrug ult. 1877 bei den Deutschen Bahnen 5 837 474 M., bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 3 699 896 M. und bei den anderen Vereinsbahnen 1 363 181 M.

Schliesslich bemerken wir noch, dass von einer Mittheilung der Materialien der Deutschen Eisenbahnstatistik über die vorgekommenen Unfälle Abstand genommen werden konnte, da die speciellen Nachrichten des Reichs-Eisenbahnamts und andere Notizen bereits seit längerer Zeit vorliegen und in der Vereinszeitung mitgetheilt wurden.

---

*) Die Ungarische Ostbahn und die Braunau-Steindorfer Linie sind in Staatsbesitz übergegangen und die Actien aus dem Verkehre gezogen.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 22. September. (Eisenbahnvorlage. Landes-Eisenbahnrath. Eisenbahn-Tarifconferenz der Deutschen Eisenbahnen in Lindau. Deutsch-Russischer Eisenbahnverkehr. Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Weichselbrücke bei Graudenz. Gotthardbahngesellschaft. Unfälle im Juli.)

Das Capitel der Eisenbahnverstaatlichungen und die darauf bezügliche dem Landtage zu machende Vorlage nimmt, je mehr man sich der Eröffnung der Landtagssession nähert, einen um so grösseren Raum in den öffentlichen Blättern ein. Wie in einer grösseren Anzahl Blätter zu lesen ist, wird jetzt im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eifrig an der Denkschrift gearbeitet, welche dem Landtage bei den Eisenbahnvorlagen über die Gesammtlage des Eisenbahnwesens zugehen soll. Der Herr Minister will in einer Vorlage diejenigen Eisenbahnen zusammenstellen, die für den Staat anzukaufen sind. Die Verhandlungen mit den bezüglichen Eisenbahnen, die bis heute noch zu keinem Abschlusse geführt haben, sollen so schleunig wie möglich zu Ende geführt werden, damit dem Landtage alsbald nach seinem Zusammentritt die Eisenbahnvorlagen zugänglich gemacht werden können. Mit Sicherheit rechnet man in Regierungskreisen auf eine Mehrheit im Abgeordnetenhause für den Ankauf der Eisenbahnen. Die Eröffnung des Landtages ist nunmehr, der halbamtlichen „Prov.-Corr.“ zufolge, zum 23. October in Aussicht genommen, während die Wahlmänner- und Abgeordnetenwahlen zum 30. September und 7. October offiziell ausgeschrieben sind und auch die kaiserliche Verordnung bezüglich der Auflösung des bisherigen Abgeordnetenhauses bereits erschienen ist. Bezüglich der Einzelheiten der Eisenbahnvorlage hebt die „Post“ hervor, dass die Regierung mit der Vorlage über die Verstaatlichung verschiedener Privatbahnen den Antrag auf Ermächtigung zur Ausführung resp. Subventionirung einer grösseren Zahl von Secundärbahnen in den östlichen und westlichen Provinzen des Staats verbinden wird. Die Mittel hierfür sollen wesentlich aus Ersparnissen, welche gerade in Folge des Erwerbs der Privatbahnen von bereits bewilligten Crediten gemacht werden können, wie aus den hierdurch anderweit zur Verfügung kommenden Fonds gewonnen werden, so dass dem Staatshaushalt eine Mehrbelastung kaum erwächst, auch wenn die neuen Linien nur eine geringe Rente abwerfen möchten und ihr Hauptnutzen in den Meliorationen des Landes bestehen sollte. „Insofern, so schreibt die „Post“, wird also ein inniger Zusammenhang zwischen der Verstaatlichungsvorlage und der geplanten Ausdehnung des Eisenbahnnetzes gegeben sein, indem die letztere ohne Annahme der ersteren hinfällig werden würde. Es wäre das besonders auch im Interesse der östlichsten Provinzen zu bedauern, welche noch so sehr der Vermehrung der Eisenbahnen bedürfen, solche aber nur vom Staate erwarten können. Von der fortschreitenden Erweiterung und Consolidation des Staatseisenbahnnetzes wird die weitere Entwickelung des Secundärbahnwesens wesentlich abhängig sein, indem erst dadurch der Regierung die Mittel zur Verfügung kommen würden, dasselbe planmässig zu fördern und für diesen Zweck regelmässige, nach festen Normen zu verwendende Fonds zu gewinnen. Es würden dann für die künftigjährige Session weitere für das wirthschaftliche Gedeihen des Landes erspriessliche Projecte vorbereitet werden können und so fort, im besten Einklange mit den Rücksichten auf die Finanzlage des Staates“.

Der vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ins Leben gerufene Landes-Eisenbahnrath, welcher sich aus Vertretern der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie wie der Eisenbahnen zusammensetzen soll und an dessen Verhandlungen auch Commissarien der Ministerien der öffentlichen Arbeiten, der Landwirthschaft, nicht minder der Finanzen und, in den betreffenden Fällen, des Krieges Theil nehmen dürften, wird, wie die „Nordd. Allg. Ztg.“ hört, im nächsten Monate zum Beginn seiner Thätigkeit eingeladen werden. Nach den von den Provinzialbehörden gemachten Vorschlägen sollen, wie der „Berl. Act.“ meldet, die Ernennungen der 16 Mitglieder und 16 Stellvertreter durch den Herrn Minister nunmehr feststehen. Je 4 Mitglieder und je 4 Stellvertreter gehören dem Handelsstande, dem Kreise der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft, sowie der Privatbahnverwaltung an. Bei den Ernennungen hat, nach der angezogenen Quelle, lediglich die Absicht geleitet, der Central-Eisenbahnverwaltung nun auch wirklich einen tüchtigen Beirath von Männern aus der Mitte des praktischen Lebens zu sichern, „und es ist diese Absicht, wenn auch recht bedauerliche Ablehnungen vorgekommen sind, ohne Rücksicht auf Parteistellungen, entschieden erreicht worden“.

Die Eisenbahn-Tarifconferenz der Deutschen Eisenbahnen, welche, wie schon erwähnt, am 18. d. Mts. in Lindau zusammentrat, hat ihre Geschäfte in zwei Sitzungstagen erledigt. Die Conferenz, welche unter dem Vorsitz der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn tagte, war ausser den regelmässigen Theil-

nehmern von Sachverständigen besucht, welche behufs Abgabe von Gutachten, speciell aus der Spiegelmanufacturbranche, der Eisenindustrie und der Farberdenfabrikation geladen worden waren. Gemäss den an der Spitze der vorigen Nummer der Vereinszeitung abgedruckten Referaten über die Mehl- und Malztarife wurde denselben entsprechend die Tariferhöhung abgelehnt, während die Tarifherabsetzung von Kleie angenommen wurde. Es wurde dieser Beschluss, wie hervorzuheben ist, ebenso wie alle übrigen Beschlüsse in Uebereinstimmung mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten gefasst. Im Interesse der Spiegelmanufactur wurde der Antrag angenommen, dass Güter, welche nicht in verdeckten Wagen gefahren werden können, aber nicht schwer sind, die Fracht nach der Stückgutclasse für mindestens 1 000 kg zu zahlen haben, während bisher die Fracht für 200 Ctr. nach dem niedrigsten Wagenladungssatz bezahlt wurde. Bezüglich Eisendrahts wurde auf den Wunsch der Interessenten eine Bestimmung dahin getroffen, dass derselbe jetzt in Specialtarif II, wie façonnirtes Eisen etc. gefahren wird. Der Antrag, dass für Langholzwaaren eine Tarifirung derart stattfinde, dass 2 gekuppelte Wagen als einer zu betrachten seien und dass die Fracht nach dem wirklichen Gewicht in minimo für 200 Ctr. zu bezahlen sei, wurde auf die dringliche Einsprache südlicher Interessenten abgelehnt und die Bestimmung gelassen, dass bei der Verwendung von mehreren Wagen bei dem Transport von Langholz- und Langeisenwaaren die Fracht für in minimo 2 Wagen d. h. für 400 Ctr. zu bezahlen ist. Eine Anzahl von Anträgen, die sich auf die Tarifirung von Farberdenfabrikaten bezogen, mussten in Rücksicht auf die erfolgte Beibringung neuen Materials vertagt werden.

Die eigenthümlichen Schwierigkeiten, welche durch die Gestaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverkehrs dem Handel unserer Ostseeplätze erwachsen und immer mehr zu Gunsten der Russischen Ostseehäfen ins Gewicht fallen, finden eine interessante Beleuchtung in dem Handelsbericht der Königsberger Kaufmannschaft pro 1878. Im gegenwärtigen Augenblick, wo die Petersburger Verhandlungen über die zukünftige Gestaltung der Verbandstarife für den durchgehenden Verkehr noch nicht abgeschlossen sind, gewinnt eine Erörterung der bisherigen Zustände doppelte Bedeutung und entnehmen wir daher dem erwähnten Bericht Folgendes: „Die Gestaltung des Tarifwesens im Deutsch-Russischen Eisenbahn-Verbandsverkehr hat schon seit der Einführung der constanten ungebrochenen Markfracht auch für die Russischen Strecken in ihrem Verkehr mit Deutschland, d. i. seit dem 1. April 1875, eine ungünstige Wendung genommen. Gegenüber dem Schwanken des Rubelcourses hatte damals die Direction der Ostbahn durch eine Vereinbarung über ein constantes Werthverhältniss, 100 Rubel = 270 oder gar 280 ℳ, geglaubt, den diesseitigen Verkehrsinteressen zu dienen, wiewohl die Geschäftsleute von vornherein gegen dieses Danaergeschenk protestirten. Die Nachtheile traten mit dem Sinken des Rubelcourses — zeitweise bis unter 200 — von Jahr zu Jahr stärker hervor, was sehr erklärlich, da der Verkehr auf den Russischen Bahnen nach den Russischen Ostseehäfen im Vergleich zu dem Verkehr nach Deutschland in dem Masse verbilligt wurde, als der Rubelcours sank. Die Uebelstände waren so schreiend geworden, hatten zum Theil auch Russische Interessen so stark in Mitleidenschaft gezogen, dass mit dem 1. Januar 1878 ein Ausnahmetarif in Wirksamkeit gesetzt werden musste, in welchem die Schwankungen des Rubelcourses entsprechend Berücksichtigung fanden. Dennoch war auch hierbei die Tendenz, den Verkehr zwar für die Linien weiter nach Deutschland hinein billiger zu machen, für unsere Ostseehäfen aber auch nach Möglichkeit zu erschweren, beibehalten. Dies wurde erreicht durch die Aufstellung zweier verschiedener Schnittpunkte für die Deutschen Stationen östlich und westlich von Inowrazlaw, indem jenen die procentuale Frachtermässigung nur für die Strecken von östlichen Russischen Binnenplätzen bis Dünaburg, diesen aber für die ganze Russische Strecke gewährt wurde. Auf diese Weise sind die Deutschen Ostseeplätze Memel, Königsberg, Danzig nicht blos gegenüber den Russischen, sondern auch gegenüber den weiter westlich gelegenen Deutschen Handelsplätzen benachtheiligt“. Eine Vergleichung der Frachten, welche der angezogene Bericht zwischen Königsberg und Riga aufstellt, ergiebt, dass z. B. ein Wagen von Orel nach Königsberg je nach dem wechselnden Rubelcourse zwischen 128 und 188 ℳ mehr Fracht kostet, als nach Riga und dass, wenn man die kürzere Entfernung voll berücksichtigt, Königsberg immer noch um 10—80 ℳ pro Wagen höher belastet ist als Riga. Zu ähnlichen Ergebnissen führen die bezüglich Libaus angestellten Untersuchungen. Die practischen Folgen dieser Tarifverhältnisse haben sich durch die Verringerung des Deutsch-Russischen Verkehrs und durch die Zunahme der Export- und Importthätigkeit der Russischen Ostseehäfen erkennbar gemacht. Namentlich die letztere Thatsache wird durch die Mittheilungen aus Königsberg klargestellt.

Die Generalversammlung der Berlin-Anhaltischen Bahn, in welcher die Actionäre entscheiden sollen, ob die Gesellschaftsvorstände überhaupt mit dem Staate wegen Verkaufs der Bahn unterhandeln sollen, wird auf den 23. n. Mts. einberufen werden.

Der „St.-A.“ veröffentlicht eine Königliche Ordre, betreffend die Entbindung der Bergisch-Märkischen Bahn von der Ausführung der Bahnen Barmen-Rittershausen-Blankenstein, Haufe-Hasslinghausen und Herne-Recklinghausen.

Eine der grössten Eisenbahnbrücken des Preussischen Staates, vielleicht des Continents, geht ihrer Vollendung entgegen. Es ist das die Weichselbrücke bei Graudenz, die, auf zwölf Pfeilern ruhend, vom Beginne des ersten bis zum Ende des letzten Pfeilers eine Länge von 1 443 m einnehmen wird, so dass zu ihrer Ueberschreitung mehr wie fünfzehn Minuten erforderlich sein werden. Sie wird also hinsichtlich ihrer Länge die beiden Weichselbrücken bei Dirschau und Thorn sehr bedeutend überragen. Diese neueste Eisenbahnbrücke zeichnet sich vor der Dirschauer Brücke durch eine grössere Eleganz und Leichtigkeit aus, während die Baukosten sich mehr als um die Hälfte niedriger stellen als bei der Dirschauer Brücke. Die Graudenzer Brücke ist ein Theil einer Linie, welche die Ostbahn mit der Thorn-Insterburger Bahn verbindet und die Provinz Westpreussen auch in ihrem südlichen Theile dem Verkehr erschliesst.

In Luzern fand am 13. September eine ausserordentliche Generalversammlung der Gotthardbahn-Gesellschaft behufs Berathung der Anträge des Verwaltungsrathes auf Ausführung der Mont-Cenere-Linie nach den Bestimmungen des am 16. Juni d. J. abgeschlossenen Staatsvertrages und auf Verpfändung dieser Linie für ein Anlehen von 6 Millionen Franken statt. Wie die „A. A. Z.“ mittheilt, sind diese Anträge ohne alle Opposition mit Einstimmigkeit zum Beschluss erhoben worden. Ausserdem wird bekannt, dass neuester Nachricht aus Paris zufolge, betreffend das Simplonbahn-Unternehmen, Französischerseits alle Schwierigkeiten gehoben seien, und der Französische Bautenminister Freycinet und sein Departement bereits mit Prüfung der Vorarbeiten auf das Eifrigste beschäftigt seien; eben so sei es gelungen, diese Angelegenheit bei Italien in Fluss zu bringen.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Juli d. J. auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 13 Entgleisungen und 6 Zusammenstösse fahrender Züge und zwar wurden hiervon 8 Züge mit Personenbeförderung — von je 17 090 Zügen dieser Gattung Einer — und 11 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 33 Entgleisungen und 11 Zusammenstösse beim Rangiren und 65 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.). In Folge dieser Unfälle wurden 5 Passagiere, 4 Beamte, 1 Arbeiter und 1 fremde Person verletzt, 3 Thiere getödtet und 1 verletzt, 17 Fahrzeuge erheblich und 72 unerheblich beschädigt. Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 25 Tödtungen (1 Reisender, 5 Beamte, 10 Arbeiter und 9 fremde Personen), 69 Verletzungen (30 Beamte, 33 Arbeiter und 6 fremde Personen), 16 Tödtungen und 3 Verletzungen bei beabsichtigtem Selbstmorde. Fasst man sämmtliche Verunglückungen — ausschliesslich Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 16 294 km Betriebslänge, 22 258 km Geleislänge und 362 911 509 geförderten Achskilometern) 76 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Oberschlesische (12), die Bergisch-Märkische (11) und die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (10); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Main-Neckar-, der Westfälischen und der Oberschlesischen Eisenbahn vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 414 km Betriebslänge, 13 716 km Geleislänge und 222 849 955 geförderten Achskilometern) 28 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Rheinische (9), die Köln-Mindener (5) und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn (3); verhältnissmässig fanden jedoch die meisten Verunglückungen auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Rheinischen Eisenbahn und der Ostpreussischen Südbahn statt. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 7 371 595 geförderten Achskilometern) 1 Fall, und zwar fand diese Verunglückung auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn statt. Von den im Ganzen beförderten 16 648 532 Personen wurden 1 getödtet — auf der Oldenburgischen Bahn — und 5 Passagiere verletzt, davon 4 auf der Main-Neckar- und 1 auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurde von je 26 049 Einer getödtet und von je 3 831 Einer verletzt. Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat Juli d. J. bei 13 Verwaltungen mehr und

bei 21 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 33,6 pCt. weniger Verunglückungen vorgekommen sind, als in demselben Monate des Vorjahres.

Amerikanische Correspondenz.

(Die Vanderbilt-Armee.) Die Bahnen, welche dem Präsidenten Vanderbilt von der New-York Central und Hudson-River Bahnen (er ist Präsident von allen, mit Ausnahme von dreien von zusammen 640 Miles Länge) unterstellt sind, haben eine Gesammtlänge von 3 620 Miles (bei 6 102 Miles Geleis).

Auf diesen wurden nach den neuesten Zahlungslisten beschäftigt: 27 706 Personen, welche empfingen in runder Summe: 1 178 000 Dollars pro Monat, oder mehr als 14 000 000 D. pro anno. Es giebt vermuthlich nur noch einen anderen Fall in der Welt, wo so viele Personen unter den Befehlen eines einzelnen Mannes stehen, der nicht Militär oder Staatsbeamter ist. Jene Zahl ist selbst etwas grösser, als die der gegenwärtigen Amerikanischen Armee!

Der Capitalbetrag der betreffenden Bahnen beläuft sich auf 186 111 504 D. („Railroad-Gazette".)

(Gleichmässige Jahresberichte.) Bisher fehlte es an allgemein gültigen Vorschriften oder Regeln für die Aufstellung der von den einzelnen Nordamerikanischen Bahnverwaltungen an ihre betreffenden Staatsregierungen einzureichenden jährlichen statistischen Angaben. Es ist daher, da diese in den Einzelnheiten häufig sehr weit von einander abweichen resp. unvollkommen sind, ausserordentlich schwierig, ja theilweise unmöglich, über die wirklichen Betriebsresultate mancher Bahn Klarheit zu erlangen resp. die Ergebnisse verschiedener Bahnen mit einander zu vergleichen und zuverlässige Schlüsse daraus zu ziehen.

Um diesem Uebelstande abzuhelfen, hat jetzt die Versammlung der Staatscommissäre, unter Beihülfe einer Anzahl sachverständiger Rechnungsbeamten verschiedener Bahnen, durch ein aufgestelltes Schema für den Jahresbericht diejenigen Details der Einnahmen und Ausgaben und der Beförderungszahlen bezeichnet, durch deren Angabe demnächst eine genaue Uebersicht über die Nettoresultate gewonnen werden kann.

Der Anwendung eines solchen Schemas scheint freilich, theils wegen der durch die erforderlichen Ermittelungen entstehenden Kosten, theils aus anderen Gründen, von manchen Seiten Widerstand entgegengesetzt zu werden, indessen ist wohl zu erwarten, dass derselbe nach und nach schwinden und der Werth einer sorgfältigen Statistik allgemeine Anerkennung finden werde.

(Gefahr für die Koppler.) Wie segensreich die durch den Deutschen Eisenbahnverein herbeigeführte Gleichmässigkeit der wichtigsten Constructionstheile der durchgehenden Wagen für Deutschland etc. gewirkt hat, tritt recht klar hervor, wenn man die Klagen liest, welche in Nordamerika über die ausserordentliche Verschiedenheit und Mangelhaftigkeit der dortigen Buffer- und Zugvorrichtungen und die dadurch für die Koppler entstehenden grossen Gefahren laut werden.

Die „Railroad-Gazette" meint, dass wenn derartige Unglücksfälle nicht einzeln vorkämen, sondern die wöchentlich oder monatlich verunglückenden Leute je bei einem einzigen Unfall zu Schaden kämen, die öffentliche Meinung längst Abhülfe verlangt und durchgesetzt haben würde.

Das Uebelste hierbei ist, dass die Meinungen über die Zweckmässigkeit der betreffenden Einrichtungen weit auseinander gehen, eine Einigkeit nicht zu erzielen und keine Autorität vorhanden ist, welche eine definitive Entscheidung treffen könnte.

(Verantwortlichkeit für Zugverzögerungen etc.) Die Amerikanischen Gerichte pflegen neuerlich die Bahnen für die den Passagieren durch Ausfall oder Verzögerung eines fahrplanmässigen Zuges entstandenen unmittelbaren Schäden verantwortlich zu machen, sofern nicht alles Erreichbare geschehen ist, um die Verzögerung etc. zu vermeiden.

So wurde eine Bahn zum Schadensersatz verurtheilt, weil sie einen im Fahrplan stehenden Zug, ohne dessen Aufhebung gehörig bekannt zu machen, hatte ausfallen lassen.

Dagegen wurde eine andere Bahn, auf welcher ein Zug an einer Station, auf der er fahrplanmässig zu halten hatte, unter Zurücklassung von circa 100 Passagieren vorübergefahren war, vom Schadensersatz befreit, weil nachweislich eine für gewöhnlich genügende Anzahl Wagen incl. der Packwagen schon auf der unmittelbar vorherliegenden Station in Folge einer Festlichkeit bis auf den letzten Platz gefüllt worden war und der Conducteur auf der nächstfolgenden Station unverweilt die Abholung der zurückgebliebenen Passagiere durch Extrazug veranlasst hatte.

Literatur.

Lehrbuch der politischen Oeconomie von Adolph Wagner und Erwin Nasse. I. Band. Allgemeine oder theoretische Volkswirthschaft von Adolph Wagner. II. Auflage. Leipzig und Heidelberg, C. F. Winter'sche Verlagsbuchhandlung, 1879.

Wir haben seiner Zeit auf die I. Auflage dieses bedeutungsvollen Werkes aufmerksam gemacht (siehe Jahrgang 1877 No. 65 S. 873). Jetzt nach kaum 2 Jahren erscheint dasselbe bereits in einer II. Auflage, welche eine ziemliche Vermehrung des Inhalts erfahren hat. Nachdem der Verfasser die elementaren Grundbegriffe (Güter, Vermögen, Werth), ferner das Wesen der Wirthschaft des Einzelnen und des Volkes in ihren Wechselbeziehungen und mannigfaltigen Seiten, historischen Organisationsformen etc. erörtert hat, begiebt er sich in den folgenden Capiteln auf das Gebiet der Lehren, in deren Bereich die Hauptkämpfe der Wissenschaft und öffentlichen Parteien der Gegenwart stattfinden (Verkehrsrecht, freie Concurrenz, Staat und dessen Thätigkeitsgrenzen, Finanzwirthschaft, sociale Freiheitsrechte, Eheschliessung, Freizügigkeit, Auswanderung, Eigenthum, Privatcapital, Grundeigenthum, Beschränkung, Enteignung), mit jener an seinen Arbeiten gewohnten Klarheit, die nur möglich ist bei so umfassender Beherrschung des Stoffes und zugleich seltenem Fleiss, dem die Bewältigung eines ungeheuren Materials, wie es die letzten 15 Jahre als Niederschlag der grossen Bewegung auf wirthschaftlichem und socialem Gebiete angehäuft haben, scheinbar ein Leichtes ist.

Ein für uns besonders interessantes Capitel ist das über Enteignung. Wagner legt sowohl die principielle social-öconomische Nothwendigkeit und Rechtfertigung der Zwangsenteignung sowie ihr Verhältniss zu Volkswirthschaft und Privateigenthum dar, als auch ihre Grenzen und deren Abhängigkeit von der Entwickelungsstufe des Staates. Er zieht dabei gegen die rein privatliche Auffassung der Enteignung zu Felde, will aber ebensowenig die lediglich staatsrechtliche Auffassung der Zwangsenteignung gelten lassen. Das „öffentliche Interesse" schlechthin, ohne weitere Einschränkung, sei ein zu vages Princip, als dass man sich darauf allein auch nur für die Begründung, geschweige für die Begrenzung dieses Rechtes berufen könnte.

Das richtige Princip sei aus der Beziehung der Privateigenthumsordnung und der Vertheilung der Eigenthumsobjecte zur Volkswirthschaft und Gesellschaft und zu deren beider geschichtlicher Entwickelung abzuleiten. Die specielle Gestaltung des Enteignungsrechts und der Verwaltungspraxis in den verschiedenen Culturstaaten, sagt Wagner, hängt natürlich von dem speciellen Bedürfniss nach Enteignungen in jedem einzelnen Staate und practisch wohl mehr noch von den Ansichten ab, welche sich über die Nothwendigkeit und Zulässigkeit der Enteignung für bestimmte Fälle im Volksbewusstsein bilden und Herrschaft verschaffen und alsdann die Gesetzgebung und Verwaltung beeinflussen.

Den Rechtsgrund zur Enteignung für neue Wegeanlagen, insbesondere für Eisenbahnen, sieht Wagner in der nöthigen Herstellung derjenigen Vertheilung des Nationalcapitals und besonders des nationalen Grund und Bodens, welche nach den modernen Bedürfnissen und Anschauungen das im Volksbewusstsein anerkannte öffentliche Interesse erheischt. Wagner kommt hierbei auf die Verstaatlichungsfrage zu sprechen, und constatirt, dass die gegenwärtige Ausdehnung des privaten Grundeigenthums immer grösseren Beschränkungen entgegengehe, welche mit der Einengung des Actiengesellschaftswesens zusammenhänge; die Staats- und Privatbahnfrage sei nur ein wichtiger Specialfall dieser allgemeinen Bewegung, ebenso die Tendenz, grosse öffentliche Einrichtungen für locale Gemeinschaftsbedürfnisse, wie Wasserversorgung, Gasbereitung, Schlachthäuser, Pferdebahnen etc. der Gemeinde selbst zu übertragen.

„Hier wie in allen Fällen (sagt Wagner S. 806 Anm.) wird zwar zunächst die Uebertragung des Eigenthums von den bezüglichen Objecten von dem jetzigen Privateigenthümer an den Staat oder die Gemeinde auf dem Wege des freien Vertrages zu erstreben sein und auch gewöhnlich gelingen. Indessen, letzteres ist nicht sicher, wenigstens nicht um einen „civilen Preis" und öfters gelingt es nur unter einem Druck der Staatsgewalt, der mit der „Herrschaftsidee" des Privateigenthums allerdings im schroffsten Gegensatze steht, z. B. mittelst kaum zu rechtfertigender Belästigungen oder Hinderungen der Privateisenbahnen. Nicht selten wird in solchen Dingen auf dieses letzte Hülfsmittel des Staates in der Eisenbahnfrage hingewiesen: ein des Staates unwürdiges Verfahren. Hier ist vielmehr principiell zur Durchsetzung des als nothwendig erkannten Staatswillens die Enteignung zuzulassen, u. A. den Privat-Eisenbahngesellschaften gegenüber".

Den zweiten Rechtsgrund für die Enteignungen im Interesse des Eisenbahnwesens findet Wagner in der nöthigen „Bereitstellung der Benutzung des Bodens für denjenigen speciellen Zweck und in der Intensität, welche durch das öffentliche Interesse unserer dicht bevölkerten, bedürfnissreichen Culturländer gefordert wird".

„Unser bestehendes Recht (siehe Wagner S. 807 Anm.) gestattet sie (nämlich die Enteignung), weil es diese Wegeanlagen als durch das öffentliche Wohl gebieterisch gefordert ansieht, worin implicite anerkannt wird, dass uns Heutigen die möglichste Vermehrung und Verbesserung der Wege als wesentliche Entwickelungsbedingung des Volkslebens gilt. Eben deshalb soll der Benutzung der Eisenbahn jede andere Bodenbenutzung weichen".

Was die Einzelfragen in Betreff der Enteignung anlangt, welche Wagner behandelt, so betreffen dieselben nicht speciell die Expropriation für Eisenbahnzwecke und bringen auch für dieselbe keine neuen Gesichtspunkte, so dass wir in dieser Beziehung uns darauf beschränken können, auf das Werk selbst S. 811—820 zu verweisen.

Auf anderen Lehrgebieten, namentlich in den Capiteln über Socialismus und Communismus, die ebenfalls von grossem Interesse sind, wird der Herr Verfasser wieder heftige Kämpfe hervorrufen, da seine Sätze namentlich gegen die bisher herrschende Adam Smith'sche Schule gerichtet sind. Die Bedeutung des hervorragenden Werkes, welches diesmal nicht mehr unter dem Titel einer „Bearbeitung des Buches vom alten Rau" erscheint, sondern als eigenes Werk Wagner's, werden auch die entschiedensten Gegner anerkennen und bedarf es kaum noch einer besonderen Empfehlung desselben an unsere Leser. J. Fr.

Präjudizien.

v. O: Uebertretung bahnpolizeilicher Vorschriften. **Das von einem Eisenbahnamte erlassene Verbot der Colportage, des Feilbietens und Verkaufes von Eisenbahn-Fahrbillets oder Waaren in den Bahnhofsräumen hat nicht die Eigenschaft einer oberpolizeilichen Vorschrift. Die Eisenbahnverwaltungen sind nur berechtigt, zu bestehenden oberpolizeilichen Vorschriften Vollzugsinstructionen zu erlassen.**

Der Dienstmann Andreas Amthor aus München wurde wegen Uebertretung bahnpolizeilicher Vorschriften vor Gericht gestellt, weil er am 5. November 1878 auf dem Perron des Münchener Centralbahnhofes in der Nähe des Augsburger Billetschalters versucht hatte, ein Retourbillet von München nach Buchloe zu verkaufen — durch Erkenntniss des Stadtgerichts zu München l. U. vom 12. December 1878 wurde Amthor von der wider ihn erhobenen Anschuldigung freigesprochen. — Die von dem Vertreter der Staatsanwaltschaft sofort in der Sitzung hiergegen ergriffene Berufung wurde durch Urtheil des K. Bezirksgerichts München l. J. vom 7. März 1879 verworfen. — Gegen letztere meldete der K. Staatsanwalt an dem Bezirksgericht München l. J. die Nichtigkeitsbeschwerde an und zwar wegen Verletzung des Art. 88 des Polizei-Strafgesetzbuches von 1871, der oberpolizeilichen Vorschriften vom 8. März 1863 und der betreffenden Bekanntmachung des K. Bahnamtes München. — Diese staatsanwaltschaftliche Nichtigkeitsbeschwerde ist jedoch von dem obersten Gerichtshofe für Bayern aus folgenden Gründen verworfen worden: „Thatsächlich steht fest, dass der Beschuldigte am 5. November 1878 Abends im Perron des Centralbahnhofes in München unweit des Billetschalters für die Route Augsburg ein Retourbillet München-Buchloe an einen Dritten verkauft hat. — Nach Art. 88 des B. Polizei-Strafgesetzbuches von 1871 ist mit Geld bis zu 60 ℳ. oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen zu bestrafen, wer den oberpolizeilichen Vorschriften über den Schutz der Eisenbahnen und des Bahnbetriebes zuwiderhandelt und nach Abs. 2 unterliegen Uebertretungen der oberpolizeilichen Vorschriften über die Aufrechterhaltung der Ordnung auf der Bahn in den Bahnhöfen oder auf den Dampfschiffen einer Geldstrafe bis zu 30 ℳ. Nothwendige Voraussetzung für die Anwendbarkeit dieses Artikels ist somit das Vorhandensein einer gesetzlich gültigen oberpolizeilichen Vorschrift. — Gemäss Art. 7 des B. Polizei-Strafgesetzbuches von 1871 können, wo oberpolizeiliche Vorschriften zulässig sind, solche erlassen werden, von der Kreis-Verwaltungsstelle für den betreffenden Regierungsbezirk, sowie von den zuständigen Staatsministerien für einzelne Regierungsbezirke oder für den Gesammtumfang des Staatsgebietes. — Die in den Bahnhofsräumlichkeiten dahier angeschlagene Bekanntmachung des K. Eisenbahnamtes, wonach ohne vorherige Genehmigung dieses Amtes die Colportage, sowie das Feilbieten und Verkaufen von Eisenbahn-Fahrbillets und Waaren aller Art im inneren wie im äusseren Bahnhofe und den dazu gehörigen Räumlichkeiten verboten ist, kann als eine oberpolizeiliche Vorschrift nicht erachtet werden, weil zum Erlasse derartiger Vorschriften lediglich die zuständigen K. Staatsministerien und die betreffenden Kreis-Verwaltungsstellen berechtigt sind, zu welchen das K. Eisenbahnamt nicht gehört. — Der Art. 88 des Polizei-Strafgesetzbuches von 1871 ist dem Art. 152 des Polizei-Strafgesetzbuches von 1861 entnommen. Die zu letzterem Artikel erlassene Bekanntmachung des K. Staatsministeriums des Handels etc. vom 8. März 1863 (R.-Bl. S. 373 ff.) steht gemäss Art. 159 des Polizei-Strafgesetzbuches von 1871 allerdings heute noch in Kraft und ist durch die Ministerialbekanntmachung vom 1. Januar auch ferner für gültig erklärt. — Allein auch durch diese oberpolizeilichen Vorschriften ist die erwähnte Bekanntmachung des K. Eisenbahnamtes nicht gedeckt — denn wenn diese Ministerialbekanntmachung im § 5 verfügt, dass, wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet und den von den Eisenbahnverwaltungen veröffentlichten sonstigen Anordnungen für Erhaltung und Sicherheit der Ordnung des Betriebsdienstes nicht Folge leistet, zu bestrafen sei, so kann doch dieser Verfügung nicht die Tragweite beigelegt werden, als habe das K. Staatsministerium den ihm untergeordneten Eisenbahnverwaltungen die Befugniss zur selbstständigen Erlassung solcher Vorschriften übertragen wollen. Diese Auffassung liesse sich mit den Bestimmungen in den Art. 88 und 7 des B. Polizei-Strafgesetzbuches nicht vereinigen; vielmehr kann obiger Vorschrift nur die Bedeutung beigelegt werden, dass die Eisenbahnverwaltungen berechtigt sein sollen, zu den nach einer bestimmten Richtung hin bestehenden oberpolizeilichen Vorschriften Vollzugsinstructionen nach Massgabe der örtlichen Bedürfnisse zu erlassen und hierdurch den entsprechenden Vollzug der ersteren zu sichern. — Nachdem aber eine oberpolizeiliche Vorschrift, welche das Feilbieten und den Verkauf von Eisenbahn-Fahrbillets in den Bahnhöfen und den dazu gehörenden Räumlichkeiten untersagt, nicht besteht, so entbehrt das Verbot des K. Eisenbahnamtes München der gesetzlichen Grundlage und es haben die Instanzgerichte, indem sie den Beschuldigten freisprachen, weder den Art. 8 des B. Polizei-Strafgesetzbuches, noch den § 5 der Ministerialbekanntmachung vom 8. März 1863 verletzt". (Erk. d. Obersten Ger. für Bayern vom 18. April 1879 — Urth. B. 179 —; Samml. d. Entscheid. Bd. IX. S. 223 ff.).

Miscellen.

Das Anhalten der Bahnzüge vom Standpunkt der virtuellen Länge. Herr Ingenieur A. Lindner weist darauf hin, dass jedes Anhalten und Abfahren eines Zuges rechnungsmässig als eine virtuelle Verlängerung der Bahnlinie nachzuweisen ist. Wird aus dieser Verlängerung der Kostenaufwand nach Verhältniss der beförderten Gesammtlasten ermittelt, so ist aus demselben der Werth der einzelnen Stationen beziehentlich des Anhaltens leicht festzustellen. Bei rationeller Anlage von Stationen, zumal an bereits bestehenden Linien, sind daher nicht blos die eigentlichen Anlagekosten zu berücksichtigen, sondern es wird namentlich auch zu bedenken sein, ob der zu erwartende Verkehr den für das Anhalten der Züge zu erwartenden Kosten entspricht.

Electrisches Licht. In dem „Engineering" wird eine Locomotive beschrieben, welche am vorderen Ende des Kessels mit einer dynamo-electrischen Maschine ausgerüstet ist. Letztere wird durch ein Schwungrad mit Treibriemenübertragung in Bewegung gesetzt. Die electrische Lampe befindet sich vor dem Schornstein. Der Beleuchtungsapparat kann während der Fahrt und im Stillstand functioniren, da die Treibräder leicht aus- und eingeschaltet werden können.

Electrische Beleuchtung des Ostbahnhofes in Berlin. Seit Anfang dieses Monates ist die Personenhalle des Ostbahnhofes in Berlin, in welcher während des Umbaues des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes auch die Personenzüge dieser Bahn abgefertigt werden, durch 3 Reihen am Perrondach aufgehängter electrischer Lampen beleuchtet.

Eisenbahnmuseum. Der Gedanke, Eisenbahnmuseen zu errichten, scheint überall Anklang zu finden. Nachdem bereits in Preussen seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten die ersten vorbereitenden Schritte geschehen sind, um das vorhandene Material für die Bildung eines Eisenbahnmuseums zu sammeln, hat, wie wir hören, auch die Direction der Kaiser Ferdinands Nordbahn die Absicht ausgesprochen, eine derartige Sammlung zu errichten, die, wie wir annehmen, vereinigt mit dem Material der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen den Grundstock für ein Oesterreichisch-Ungarisches Eisenbahnmuseum bilden wird, schlägt Herr Oppermann in Paris vor, ein Museum für Eisenbahnen in Paris zu gründen. Dasselbe soll Modelle oder Zeichnungen mit Angabe von Bezugsquellen und Preisen der wichtigsten Theile des Oberbaues, Signalwesens, rollenden Materials etc. enthalten und mit einer auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bibliothek verbunden werden. Den Stamm zu diesem Museum sollten die bezüglichen Gegenstände der Pariser Weltausstellung von 1878 bilden.

Eisenbahnen in Japan. Japan besitzt jetzt 66 Englische Meilen Eisenbahnen, 142 Meilen sollen binnen Kurzem in Angriff genommen werden, für 455 Meilen sind die ersten Vorarbeiten gemacht. Die fertigen Bahnen haben nur ein Geleis, jedoch zweigeleisiges Planum. Die Schienen sind theils symmetrisch, theils breitbasig, Brücken fast alle in Eisen. Eine eigenthümliche Schwierigkeit für das Traciren bietet die hohe Lage der meisten Flussbetten; in einigen Fällen haben die Bahnen mittelst Tunnels unter den zwischen Dämmen eingefassten Flüssen durchgeführt werden müssen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung der für die Werkstätten der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau, Posen und Ratibor in den Jahren 1880 und 1881 erforderlichen Nutzhölzer, und zwar:

ca. 715 cbm Eichen-Holz,
„ 2 300 „ kiefern do.,
„ 402 „ Pappel- u. Linden-Holz und
„ 190 „ diverse Hölzer

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Nutzhölzern" bis zum Submissionstermine am Donnerstag, den 16. October d. J., Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Bureau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die pro 1880 erforderlichen Nutzhölzer müssen aus spätestens im Winter 1878/79 gefällten Stämmen geschnitten sein und bis zum 31. März k. J. angeliefert werden, während die für das Jahr 1881 benöthigten Hölzer auch aus — im nächsten Winter 1879/80 gefällten Stämmen geschnitten werden können und bis zum 31. Mai k. J. angeliefert werden müssen.

Im Uebrigen liegen die Lieferungsbedingungen in unserem maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus, auch können daselbst Exemplare derselben auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien mit 1 Mark pro Exemplar entnommen werden. Breslau, den 20. September 1879. Königliche Direction. (1156)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von:

5 Stück Personenwagen I. und II. Classe mit Retirade, ohne Bremse,
5 „ dergleichen mit Bremse,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Personenwagen"

versehen bis zum Submissionstermine am:

Mittwoch, den 15. October d. J., Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch können daselbst Copien derselben gegen Erstattung der Copialien von 5 Mark entnommen werden. Breslau, den 20. September 1879. Königliche Direction. (1155)

---

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 21. September 1879.

Einer Mittheilung der Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen zufolge wird die 41 km lange Strecke Grötzingen-Eppingen (Kraichgaubahn) mit den für den Personen- und Güterabfertigungsdienst eingerichteten Stationen: Jöhlingen, Wössingen, Bretten, Bauerbach, Flehingen, Zaisenhausen, Sulzfeld und Eppingen am 15. October c. für den allgemeinen Verkehr eröffnet werden. Mit dem gleichen Zeitpunkte geht die 15,52 km lange Strecke Bruchsal-Bretten der Württembergischen Staatsbahn an die Badische Staatsbahn über.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

2. Bahnverwaltung.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft Rumänische Linien. Verjährungsfrist bei Portoreclamationen. Zufolge Verordnung des Fürstl. Rumän. Bautenministeriums, publicirt im „Monitorul oficial" No. 124 vom 2./14. Juni l. J. erhält der § 53 des Betriebsreglements für die Rumän. Eisenbahnen vom Jahre 1879 nachstehende Ergänzung:

„Der über die Gebühr geleistete Betrag wird gegen Beibringung des Beweises demjenigen, der die Zahlung leistete, zurückerstattet, wenn die diesfällige Reclamation innerhalb Jahresfrist, vom Tage der Aufgabe der Sendung an gerechnet, bei der Bahnverwaltung eingebracht wird. Dagegen sind die Partheien verpflichtet, zu wenig gezahlte Beträge nachträglich zu entrichten, wenn die Forderung binnen der Frist eines Jahres, von dem Zeitpunkte der geleisteten Zahlung an gerechnet, geltend gemacht wurde".

Das beim Verkehre nach und aus Rumänien interessirte Publikum wird ersucht, auf Einhaltung dieser Frist bei Geltendmachung seiner etwaigen Ansprüche auf Portorückersätze aus diesem Verkehre Rücksicht zu nehmen, da später eingebrachte Reclamationen keine Berücksichtigung finden könnten. Wien, im September 1879. Der Verwaltungsrath. (1139

---

3. Tarifwesen.

Durch den mit dem 1. October a. cr. in Kraft tretenden Nachtrag XIII zum diesseitigen Local-Gütertarif gelangen neue Tarifsätze

a) im Locoverkehr zwischen sämmtlichen Bahnhöfen der in Berlin mündenden Eisenbahnen untereinander,
b) für Güter aller Art, welche auf einem Bahnhofe der in Berlin mündenden Eisenbahnen ankommen und zur Entladung nach einem anderen Berliner Bahnhofe bestimmt sind, oder auf Letzteren zur Auflieferung kommen und nach einer über die Berliner Bahnhöfe hinaus belegenen Station zur Beförderung gelangen sollen,

zur Einführung.

Ausserdem sind in diesem Nachtrage sämmtliche Tarifsätze und Bestimmungen, welche sich auf die Güterbeförderung auf der Berliner Ringbahn beziehen, enthalten.

Exemplare des Nachtrags sind bei unseren Güterexpeditionen zum Preise von 0,80 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Berlin, den 17. September 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, zugleich Namens der Verwaltungen der übrigen in Berlin mündenden Eisenbahnen. (1153)

Directe Personenbeförderung zwischen Danzig, bzw. Königsberg und Warschau. Vom 3./15. October cr. ab wird zwischen den Stationen Danzig lege Thor und Königsberg i. Pr. der Königlichen Ostbahn einerseits und der Station Warschau (Stadt) der Weichselbahn andererseits via Mlawa eine directe Personen- und Reisegepäckbeförderung eingeführt. Die Personenfahrpreise und die Gepäckfrachtsätze können bei den Billet- und Gepäckexpeditionen der vorgenannten Stationen eingesehen werden, auch sind daselbst Tarifexemplare käuflich zu haben. Danzig, den 20. September 1879. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn als geschäftsführende Verbandsverwaltung. (1154 J)

Mit dem 1. November cr. treten die im **Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischen Verbande** bestehenden Frachtsätze zwischen den Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nördlich Cüstrin einerseits und den Stationen Friedland und Raspenau-Liebwerda bezw. Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits ausser Kraft. Eine directe Abfertigung zwischen den genannten Stationen findet von dem bezeichneten Tage ab nicht mehr statt. Breslau, den 15. September 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft, Namens der Verbandsverwaltungen. (1141)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahnverbande treten am 15. k. Mts. die Nachträge No. 1 zu den Tarifheften 23 und 30, No. 2 zu den Tarifheften 6 und 11, No. 4 zum Tarifheft 1 und No. IV zu dem vom 15. Februar d. J. ab gültigen Ausnahmetarif für Europäisches Holz etc. in Kraft, enthaltend Aufnahme der Nassauischen Station Oberlahnstein in den Verband. Preis je 5 ₰. Köln, 17. September 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1140)

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. November d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband an Stelle des Gütertarifs vom 15. März 1878 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen theils Erhöhungen, zum Theil aber auch Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze herbeigeführt werden. Ausserdem kommen durch denselben Tarifsätze für Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim zur Einführung. Nähere Auskunft wird bis zum Erscheinen des neuen Tarifs auf specielle Anfragen von unserem Verkehrsbureau in Dresden ertheilt. Dresden, den 18. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1142)

In dem mit dem 27. September c. n. St. zur Einführung gelangenden directen Tarif für Getreide etc. zwischen Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen und Deutschen Stationen sind folgende Druckfehler enthalten:

Der Satz ab Schnittpunkt westlich beträgt in sämmtlichen 4 Artikeltarifen für Tilsit richtig 63 ℳ, sowie im Artikeltarif 4 für Hanf bei Berlin richtig 334 ℳ, bei Frankfurt a/O. richtig 310 ℳ, bei Bromberg richtig 186 ℳ, bei Thorn richtig 164 ℳ, bei Neufahrwasser richtig 162 ℳ und bei Danzig richtig 156 ℳ. Bromberg, den 18. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (1148 J.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. November cr. ab sind zu den Heften 23/26, 59, 69, 79, 89, 151 und 160 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche die Aufhebung der directen Frachtsätze in Eilgut und Stückgut nach und von Trier linke Mosel enthalten und die bei den Verbands-Güterexpeditionen zu haben sind. Cassel, den 17. September 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Main-Weserbahn. (1149)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. October cr. ab ist zu dem vom 1. Juni cr. ab gültigen Seehafen-Ausnahmetarif der 4. Nachtrag erschienen, welcher von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden kann. Cassel, den 16. September 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Main-Weserbahn. (1150)

Zwischen einigen Stationen der Königlichen Ostbahn und Station Lässig der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn treten mit sofortiger Giltigkeit neue Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilt Station Lässig sowie das Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft. Breslau, den 19. September 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen. (1151)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. November d. Js. ab treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Deutz-Giessener Bahn und den Stationen der östlichen bezw. nördlichen Bahnen des Mitteldeutschen Verbandes neue, auf dem Reform-Tarifsystem beruhende, theils Ermässigungen, theils Erhöhungen enthaltende Tarifsätze in Kraft. Die hiernach zur Ausgabe gelangenden, die gedachten neuen Sätze enthaltenden Tarifhefte bezw. Nachträge sind vom 15. October d. Js. ab zu den darauf vorgedruckten Preisen in den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu beziehen; inzwischen wird schon von jetzt ab auf desfallsige Anfrage durch die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung über die Höhe einzelner Tarifsätze etc. jede gewünschte Auskunft ertheilt werden.

Hierdurch werden vom obengenannten Tage ab aufgehoben die Tarife
a) für den Rheinisch-Mitteldeutschen Verbands-Güterverkehr vom 1. August 1872,
b) für den Sächsisch-Rheinischen Verbands-Güterverkehr vom 1. October 1872,
c) für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Main-Weser, Köln-Mindener und Nassauischen Bahn einerseits und den Stationen Görlitz und Zittau der Berlin-Görlitzer Bahn sowie Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits vom 1. April 1877,

nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, soweit dieselben Bestimmungen für den Güterverkehr enthalten und zwar in dem Umfange bezw. für die Relationen, für welche im Mitteldeutschen Verbande neue Tarife zur Einführung kommen. Die Vorschriften bezw. Frachtsätze jener Tarife über die Beförderung von Leichen, Equipagen und sonstigen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren behalten dagegen noch bis auf Weiteres Geltung. Erfurt, den 18. September 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1152)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. October cr. tritt der Nachtrag 5 zum Gütertarif vom 1. April 1878 in Kraft, enthaltend eine Bestimmung für Bienentransporte im Verkehr zwischen Büchen und Lüneburg, sowie Tarifsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen Hannover der Hannover - Altenbekener Bahn und Einbeck der Braunschweigischen Bahn.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben. Hannover, den 19. September 1879. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1146)

Zum Norddeutschen Verbands-Gütertarife vom 1. Januar 1878 ist der mit dem 1. October cr. in Kraft tretende Nachtrag 7 herausgegeben, welcher die Aufnahme neuer Verbandstationen, Ausnahmetarife für Hochofenschlacken und Schlackensand, sowie für Pflastersteintransporte von Niedermendig nach Berlin und Berichtigungen von Frachtsätzen enthält. Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 19. September 1879. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1145)

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Norddeutschen Verbande vom 1. August cr. ist ein vom 20. d. M. ab gültiger Nachtrag 1 herausgegeben, welcher Frachtsätze für die Braunschweigische Station Einbeck enthält. Exemplare des Nachtrages werden auf den Verbandsstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 17. September 1879. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (1144)

Im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Eisenbahnverbande tritt am 1. October cr. der Nachtrag II zu dem vom 1. Juni d. J. ab gültigen Seehafen-Ausnahmetarif in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Altona, Flensburg und Ottensen einer- und den Bodenseeuferplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach, sowie verschiedenen Badischen und Württembergischen Stationen andererseits. Gratis. Köln, 20. September 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1143)

Westdeutscher und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. October bezw. 1. November cr. ab ist zum Tarif für Personenbeförderung vom 1. März 1877 der 30. Nachtrag erschienen, welcher unter Anderen erhöhte Personenfahrpreise für Schnellzüge nach und von Coblenz R. B. sowie den Stationen der Nassauischen Lahnbahn enthält, und der bei den Verbands-Billet- und Gepäckexpeditionen eingesehen werden kann. Cassel, den 18. September 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Main-Weserbahn. (1147)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Mit dem 15. September l. J. tritt ein Nachtrag VI. zum Schlesisch-Sächsischen Verbandstarif in Kraft.

Derselbe enthält: eine Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 57 des Betriebsreglements, sowie Tarifsätze für neu aufgenommene Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahn und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn.

Druckexemplare des bezüglichen Nachtrages erliegen zur Einsichtnahme sowohl bei unseren Verbandsstationen, als auch bei der Betriebsdirection in Wien, I Hegelgasse 7 auf, und können für 20 Markpfennige von der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin, Leipzigerplatz 17, bezogen werden. Wien, am 1. September 1879. Die Betriebsdirection. (1137)

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Zollämtliche Güterabfertigung in den Grenzstationen Suczawa und Veresti, sowie theilweise Aenderung der Tarifbestimmungen der Rumänischen Linien der Gesellschaft. Anlässlich der am 13. August 1879 n. St./1. August 1879 a. St. erfolgten provisorischen Verlegung des Fürstlich Rumänischen Zollamtes vom Bahnhofe **Suczawa-Itzkani** nach der Rumänischen Station **Veresti** werden bis auf Weiteres Güter im Verkehre von, beziehungsweise transit Oesterreich nach Rumänien und umgekehrt, Oesterreichischerseits beim K. K. Grenzzollamte in **Suczawa-Itzkani,** Rumänischerseits beim Fürstlich Rumänischen Zollamte in **Veresti** zollämtlich abgefertigt.

Demnach sind auf den betreffenden Frachtbriefen jene Mittelspersonen namhaft zu machen, welche die zollämtliche Abfertigung beim K. K. Oesterr. Grenzzollamte in **Suczawa-Itzkani und** beim Fürstlich Rumänischen Zollamte in **Veresti** zu besorgen haben.

In Ermangelung einer solchen Vorschreibung auf den Frachtbriefen wird die Zollabfertigung bei den genannten beiden Zollämtern dem gesellschaftlichen Bahnspediteur übertragen.

Mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr in der Station **Veresti** in Folge der provisorischen Etablirung des Fürstlich Rumänischen Zollamtes daselbst und der für diesen Verkehr unzureichenden Bahnhofsanlage in **Veresti** treten bis auf Weiteres nachstehende Bestimmungen in Kraft:
a) Die lagerzinsfreie Zeit bei der Abgabe in der Station **Veresti** wird für Eilgüter und für die Güter der Normalclassen auf 24 Stunden, für Güter der ermässigten Classen, der Special- und Ausnahmetarife auf 12 Stunden herabgesetzt. Ebenso wird die dreitägige Lagerzinsfreiheit für Getreidesendungen bei der Aufgabe in **Veresti** sistirt.
b) Die mit Gütern der ermässigten Classen, der Special- und Ausnahmetarife beladen in **Veresti** anlangenden Wagen müssen innerhalb längstens 12 Stunden zollämtlich abgefertigt werden, widrigenfalls die tarifmässige Wagenbenützungsgebühr zur Einhebung gelangt.
c) Für Güter, welche in der Station **Veresti** zur Aufgabe oder Abgabe gelangen, oder diese Station in welcher Richtung immer transitiren, wird, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die normale Lieferfrist u. z.
für **Eilgüter um 24 Stunden** und
für **Frachtgüter um 48 Stunden** verlängert.
d) Sollten im Falle der Ueberfüllung der gedeckten Lagerräume in **Veresti** Güter daselbst im Freien zur Einlagerung gelangen, so übernimmt die Bahnanstalt keine Haftung für den Schaden, welcher aus dieser Einlagerungsart entsteht.

Durch Vorstehendes erleiden die für Eilgüter und Frachtgüter bestehenden reglementären und normalen Tarifbestimmungen eine theilweise Aenderung, deren Widerruf s. Z. kundgemacht werden wird. Wien, im September 1879. Der Verwaltungsrath. (1138)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 75. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 29. September 1879.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt.

Dieser Nummer liegt No. 18 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Amerikanische Reiseeindrücke.

Geheimrath Reuleaux sagt in seinen in der „Nationalzeitung" erscheinenden „Australischen Reisebriefen" über die Fahrt von New-York zum Mississippi unter Anderem:

„Am Abend des 28. Juni richteten wir uns in einem Pullman'schen Schlafwagen der Eriebahn ein. Wir hatten vermöge entsprechender Nachzahlung das Recht auf zwei übereinander liegende zweischläfrige Betten, eine sogenannte Section, erworben und bauten unser Handgepäck so wenig unbequem, wie es bei dessen Menge anging, auf. Ein Klapptisch wurde zwischen die beiden Sitze eingeschoben und von dem farbigen Wagenwärter mit alle dem besetzt, was wir auf der reichen Speisekarte ausgemittelt. Es verhielt sich indessen mit dieser Speisekarte genau wie mit so vielen in Europa, die man sorgfältig bis zu Ende durchstudirt, um schliesslich das Beefsteak, welches man schon vorher auswendig kannte, zu bestellen. Uebrigens wurde vortreffliches Deutsches Flaschenbier aufgetragen.

Hinaus fliegt der Zug in den herabdämmernden Abend. Ruhig fährt der Wagen dahin, obwohl er der letzte des Zuges ist, und weckt durch den Gegensatz die unnennbar schmerzliche Erinnerung an meine letzte Fahrt von Hamburg nach Berlin, acht Tage vor der Seereise. Das Fangballspiel, welches der letzte Wagen unserer Züge mit dem unglücklichen Passagier spielt, sollte doch wenigstens durch die Aufschrift: Lasciate ogni speranza, voi ch' entrate angekündigt sein.

Unser Wagen hat sechs Achsen; auf der Burlingtonlinie laufen die neuesten Pullmanwagen sogar auf acht Achsen. Wir werden wohl noch einige Zeit brauchen, aber doch endlich zu dem Amerikanischen System übergehen, unsere berechtigten Eigenthümlichkeiten der hohen Lehnen und der besseren Polsterung vorbehalten. Es hat den Anschein, als wenn die unter dem stephanophoben Titel Intercommunicationswagen in unsere Fuhrparke einsickernden hübschen Saalwagen die Bestimmung haben, den Bruch mit dem Englischen System anzubahnen.

Schon die gewöhnlichen Amerikanischen Wagen, selbstverständlich also die Pullmanwagen, sind mit kühlem Trinkwasser versehen, dessen Eisvorrath an den Hauptstationen ergänzt wird. Man sieht, wenn man sich hinauslehnt, schon von Weitem den Mann mit dem grossen Eisschiebkarren, und am Bahnhofe angelangt, die frische Spur von Sägespähnen, die zu dem Eishause führt, aus dem soeben der Karren gefüllt worden. Welch' ein Gegensatz! Bei uns hat es einer quasi nationalen Anstrengung bedurft — noch erglänzt das Gesicht der „Gartenlaube" freudig, wenn sie sich des Erfolges ihrer Bemühungen erinnert — um an den Stationen Wegweiser „zum Brunnen" angebracht zu sehen. Hier führt der „Brunnen" mich und giebt Dr. Niemeyer alltäglich Gelegenheit, vermöge des Wohlbefindens der Reisenden die Richtigkeit seiner Anregungen als bewiesen hinzustellen. Möchte doch bald das Preussische Eisenbahnwesen das Signal zur Einführung des Trinkwasserproviants bei uns geben. Welcher Vortheil auch für Truppentransporte!

Es wird dunkel. Wir benutzen die Zeit der Umarbeitung unseres Wagens in einen Schlafsaal zu einem Spaziergang durch den Wagen und zu andern hin. Hinter dem Toilettenzimmer, welches auch jene Einrichtung enthält, wegen der man sich bei uns beim Schaffner zu melden hat, liegt eine Miniaturküche von einer wahrhaft wunderbaren Vielseitigkeit der Einrichtungen mit Thüren und Kläppchen und Geschirren. Hier vollbringt der farbige Koch in seinem schlohweissen Habit das Kunststück, für so und soviele Personen das Verschiedenste zu bereiten. Vorrathskasten hängen unter dem Wagenboden, natürlich mit Eis reichlich versorgt; in compendiösen Schränken steckt, seemässig „pall" gemacht, Tischzeug, Porzellan, stecken Eierbecher auf Stäben, liegen Messer und Gabeln verpackt und halten sich die Essig- und Oelständer mit ihrer Besetzung von Saucenflaschen und dergleichen Hülfsmitteln einer reisenden Küche auf. Wenn aber die polirten Thürchen zugemacht sind, ist nichts zu sehen als eine hübsche, fein ausgelegte Holzvertäfelung. Wir setzen uns eine Zeit lang auf die angenehm zugige Plattform, lassen die Farmen und Ansiedelungen und Felder vorüberfliegen, um dann unsere inzwischen fertig gewordenen Lager zu suchen".

Geheimrath Reuleaux scheint es wie so Manchem zu gehen, der die Einrichtungen des Auslandes besser wie die der eigenen Heimath kennt, denn nur so ist es zu erklären, dass derselbe von den Pullmanwagen spricht, ohne mit einem Worte der auf den Deutschen Eisenbahnen laufenden Schlafwagen zu gedenken, welche, abgesehen von der Speiseküche, die bei den Schlafwagen nicht nothwendig ist, nicht nur alle die Einrichtungen und Annehmlichkeiten besitzen, die den Pullmanwagen nachgerühmt werden, unter anderen auch jene Einrichtung, wegen der man sich bei uns, wie in dem Reisebriefe erwähnt wird, beim Schaffner zu melden hat, sondern auch, wie wir meinen, von Jedem, der die Pullmanwagen und die Schlafwagen, insbesondere die der Mann'schen Gesellschaft (Oberst Mann ist auch ein Amerikaner), kennt, durch ihre grössere Bequemlichkeit und entschieden geschmackvollere Einrichtung vor den Pullmanwagen vorgezogen werden dürften.

Der wesentliche Unterschied zwischen den Amerikanischen und Deutschen Eisenbahnen liegt darin, dass man dort im Allgemeinen bei der einfacheren Einrichtung der Amerikanischen Personenwagen zu der Benutzung der Pullmanwagen gedrängt wird, während man in Deutschland bei der sehr bequemen und zum Ausziehen eingerichteten Anordnung der gepolsterten Sitze in der II. Wagenclasse in allen schnellfahrenden Zügen der grossen Billigkeit wegen diese Wagenclasse wählt, und nun verlangt, dass dieselbe ungeachtet des niedrigeren Preises mit allen dem Comfort ausgestattet ist, welchen man in den meisten anderen Ländern kaum bei dem doppelten Preise erhalten kann. Ein Beweis dafür, wie bequem und elegant die II. Wagenclasse auf den meisten Deutschen Eisenbahnen ist, liegt indirect auch darin, dass die Benutzung der I. Wagenclasse ebenso wie die der Schlafwagen eine so sehr geringe ist.

Was ferner die Einführung des Amerikanischen Systems resp. der Intercommunicationswagen betrifft, so ist über die Vor- und Nachtheile dieses Systems gegenüber dem Coupéesystem bereits soviel geschrieben worden, dass wir uns kurz fassen und die auf den Deutschen Bahnen gewonnenen Erfahrungen dahin resumiren können, dass

die Intercommunicationswagen für längere Reisen ungeeignet sind und für Nachtreisen überhaupt nicht Verwendung finden können. Man darf sich auch nur vergegenwärtigen, wie anstrengend und ermüdend eine längere Reise in einem Intercommunicationswagen ist, in welchem jeder Reisende auf jeder Station durch das Ab- und Zugehen gestört wird, jeder Passagier die Unterhaltung aller übrigen mit anhören muss, der eine die Fenster geöffnet, der andere sie geschlossen zu haben wünscht, in welchen Wagen stets ein unerträglicher Zug herrscht, das Handgepäck nur mit Mühe untergebracht werden kann u. s. w., um alle die grossen Vorzüge des Coupéesystems in vollem Masse zu würdigen.

Ob die in neuerer Zeit auf einzelnen Bahnen eingeführten Wagen, welche die Vortheile des Intercommunications- und Coupéesystems vereinigen sollen, Nachahmung finden werden, möchten wir bezweifeln; soweit unsere Erfahrungen reichen, sind diese Wagen beim Publikum wie bei den Eisenbahnbeamten gleich unbeliebt, für den Localverkehr ungeeignet und nur für Nachtzüge auf längeren Strecken mit Vortheil zu verwenden.

Und nun das Wasser. Ist es nicht eine arge Uebertreibung, wenn erwähnt wird, es hätte einer quasi nationalen Anstrengung bedurft, um an den Stationen Wegweiser „zum Brunnen“ angebracht zu sehen. Ist die Mitführung des Trinkwasserproviants bei uns in der That ein Bedürfniss? Wie denkt sich wohl Geheimrath Reuleaux die Mitführung des Trinkwassers in Militärzügen, welche ein Bataillon in der kriegsmässigen Stärke von 1 000 Mann befördern? Wir dürfen wohl diesen Vorschlag nicht für ernsthaft halten. Wenn in Amerika bei den grossen Entfernungen der Stationen, die nur in grossen Städten mit einer Restauration verbunden sind, Trinkwasser mitgeführt wird, so ist dies nicht nur erklärlich, sondern fast nothwendig, in Deutschland dagegen bei der geringen Entfernung der Stationen, von denen jede mit einem Brunnen und die überwiegende Mehrzahl mit einer Restauration versehen ist, erscheint die Mitführung von Trinkwasser vollständig zwecklos.

Nebenbei wollen wir übrigens erwähnen, dass auf verschiedenen Bahnen in den Schnellzügen Wagen mit Closet- und Toilettenraum, in welchem letzteren auch Trinkwasser vorhanden ist, laufen, und dass von dieser Einrichtung nur die Trinkgläser beliebt zu sein scheinen, da sie häufig verschwinden.

Was endlich das Fangballspiel mit dem letzten Wagen eines Personenzuges betrifft, so dürfte diese Wahrnehmung auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn, die sehr günstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse hat, wohl nur einem aussergewöhnlichen Zufall zuzuschreiben sein. Thatsache ist allerdings, dass sich im Allgemeinen 3achsige Wagen besser als 2achsige Wagen, und daher die Amerikanischen 4, 6 oder 8achsigen Wagen auch ruhiger und besser als unsere 2 und 3achsigen Wagen fahren; Thatsache ist ferner, dass die Fahrt in dem letzten Wagen eines Schnellzuges auf Bahnen mit starken Krümmungen und Steigungen keineswegs angenehm ist, und besonders bei der Ein- und Ausfahrt in die Curven zu starken Seitenschwankungen Veranlassung giebt. Und in dieser Beziehung halten wir es auch für eine nicht unwichtige Aufgabe der Maschinen- und Betriebstechniker, Mittel und Wege aufzufinden, wie diesem Uebelstande: der grossen Seitenschwankungen des letzten Wagens in schnellfahrenden Personenzügen, begegnet werden kann. —i—

Die Gäubahn.

Stuttgart-Böblingen-Eutingen-Freudenstadt.

⊙ Mehr als anderthalb Jahrzehnte sind vorüber gegangen, dass die erste Agitation für eine directe Eisenbahn von Stuttgart über Böblingen nach Freudenstadt vor die Oeffentlichkeit trat. Nunmehr ist die am 1. d. M. eröffnete Bahn eine vollendete Thatsache, über welche sich Freunde und Gegner der Bahn die Hand reichen. Die ganze Strecke ist 88,04 km lang, die längste Strecke, welche je in Württemberg auf einmal eröffnet worden ist, die Schienen sind nach dem Holz-Querschwellensystem gelegt und sind 6 m lange Stahlschienen. Die Strecke zählt 17 Stationen und 230 Bauwerke, berührt 36 Markungen in 7 Oberämtern und steigt von 249,5 m (Stuttgarter Bahnhof) auf 663,5 m (Freudenstadter Bahnhof), im Ganzen um 414 m. Die Kosten für Erstellung der Bahnstrecke möchten sich auf ungefähr 31 Millionen Mark beziffern. Die natürliche Gliederung der Bahnstrecke theilt die Bahn in 4 Glieder: 1. von Stuttgart auf die Filderplatte, 2. durch den Schönbuch, 3. über das Gäu, 4. hinauf zu dem Schwarzwald.

1. Auf der ersten 14½ km langen Bahngruppe beträgt die Steigung anfänglich 1 : 60, dann 1 : 52 und 1 : 55, und von der Hasenbergstation an 1 : 100. Sämmtliche Glieder des Keupers und der unteren Lias sind hier in 22 Anbrüchen durchschnitten worden und eben so viele Aufschüttungen führen von einem Anschnitt zum anderen. Ein quellenreiches, Sand und Thon führendes Erdmaterial, eine Massenbewegung von 1 600 000 cbm machten den Bau dieser Strecke zu einem der schwierigsten und kostspieligsten auf der ganzen Linie. Nach dem Verlassen des Stuttgarter Hauptbahnhofes am Fusse des neuen Pragfriedhofes, zu welchem eine neue 6 m hohe eiserne Zufahrtsbrücke führt, wendet sich die Linie auf den Pragäckern in einem Radius von 300 m (auf dieser Strecke waren 15 meist aus Eisen überspannte, bis zu 20 m weite Brücken für Wege nöthig und 9 steinerne Doblen für die verschiedenen Wasserläufe), um am Fusse des Weissenhofs einen 15 m tiefen Durchschnitt durch einen Lehm- und Schuttvorsprung der hohen Prag zu bilden. Mit dem Austritt aus dem 579 m langen Kriegsbergtunnel eröffnet sich mit einem Male der Blick auf die Stadt. Auf der Bergseite Weinberge, auf der Thalseite der je länger je mehr sich erweiternde Anblick auf die Königstadt, geht die Fahrt durch den Azenberg, Relenberg, Falkert, Schliff und Steinhausen und gewährt das freundlichste und bunteste Bild der ganzen langen Strecke. Der Damm bei der Hallberger'schen Ziegelei ist 500 m lang und durchschnittlich 7 — 8 m hoch, von ihm aus geht eine Abzweigung auf den künftigen städtischen Fäkalbahnhof. Der darauf folgende Eckhardshaldeneinschnitt ist bis zu 15 m tief und 500 m lang und merkwürdig durch die Rutschungen, die sich während des Baues zeigten und bewältigt werden mussten. Vor dem Tunnel ist ein 800 m langer Damm von 10 m Höhe unmittelbar vor den gelben und grauen Stuttgarter Werksteinbrüchen, für die sehr theuere Weganlagen erstellt werden mussten. Hinter dem Tunnel kommen noch 6 Einschnitte bis zu 10 m Tiefe und von 2—600 m Länge und 5 Dämme, worunter derjenige über die Strasse auf die Feuerbacher Haide mit 25 m Höhe, derjenige im Blankenhorn mit 20 m und der 200 m lange über das Vogelsangthal mit bis zu 40 m Höhe die bedeutendsten sind. Ob auch der wegen seiner Idylle hochberühmte Vogelsang durch eine 39 m hohe Aufschüttung verschwunden ist, so bietet der Anblick von der Station Hasenberg (370 m über dem Meeresspiegel) einen Hochgenuss. Diese Station ist für künftigen Anschluss nach Zuffenhausen, dadurch bewirkte künftige Entlastung des unteren Bahnhofs und den Verkehr der oberen Stadt sehr geräumig angelegt, zunächst aber nur für den Personenverkehr eröffnet. Drohend steht hinter uns eine 42 m hohe rothe Bergwand, deren Absturz erst durch einen Entwässerungsstollen verhütet werden musste, die sich gegen den Hasenberg hinzieht und im 258 m langen Hasenbergtunnel durchbrochen ist. Einen Augenblick noch sieht man den südwestlichen Stadttheil und Vorstadt Heslach, hierauf folgt der Einschnitt in die Afternhalde, in welchem zum ersten Male das herrschende System der Treppenabbrüche deutlich an den Tag tritt. Der Stubensandstein ist hier um 30 m an den rothen Mergeln verworfen, so dass die Bergwand in eine östliche rothe und eine westliche weisse Hälfte von oben nach unten getheilt ist. Mit dem nun folgenden grossen Damm in der Ziegelklinge, welcher die ganz ungewöhnliche Höhe von 45 m hat, ist man wie mit einem Zauberschlag in eine stille Waldeinsamkeit versetzt, welcher sich wieder rasch auf einander Einschnitte im Sandfels und die hohen Dämme über Heidenklinge und Wasserfälle, welche nunmehr dem Hochdruckreservoir auf dem Hasenberge zugeführt sind, folgen. Durch die Einschnitte Zwickenberg, Pfaffenwald und Himmel geht es jetzt auf einem fast 1 km langen Damm dem Erlenberge zu. Kaum noch an der flachen Abböschung der Bergseite kann man die Schwierigkeiten ahnen, welche dieser Einschnitt dem Bau bereitet hat. Um keinen Preis wollten die alten Thierreste (der Rieseneidechse [Zanclodon] von 10 m Länge) Ruhe halten, keine Sickerung und Entwässerung half, denn immer rutschte die Bergwand wieder nach. Nach Ueberdämmung des Thaleinschnittes Saugreute und des Elsenthales wurde der „Grund“ und das „Oesterfeld“ durchschnitten, das Nesenbachthal auf einem Viaduct mit drei 30—37 m weiten Oeffnungen überschritten und nach dem Einschnitt im unteren Lias der Saugampen die Station Vaihingen (434 m) und mit ihr das Plateau der Filder erreicht. (Von Station Hasenberg bis Vaihingen sind 1 Tunnel, 10 Einschnitte und 10 Dämme von Bedeutung angelegt worden, nirgends konnte hier die Bahn wie sonst wohl in ebenen Gegenden dem Terrain so angepasst werden, wie dies beispielsweise auf der Strecke von Böblingen bis Hochdorf der Fall ist. Der Tunnel ist, wie oben angegeben, 258 m lang und führt unter der Strasse zum Aufsichtsthurm auf dem Hasenberg durch. Der Damm an der Heslacher Wand ist 20 m hoch, der darauf folgende Einschnitt 25 m tief und 200 m lang, der Damm über die Ziegelklinge, der darauf folgt, hat 45 m Höhe und ist der höchste bis Vaihingen. Beinahe die gleiche Höhe erreicht derjenige über das Nesenbachthal, während die dazwischen liegenden Einschnitte 12—15 m tief sind. 17 Durchlässe für Wege und Wasserläufe und 1 Viaduct von 3 Oeffnungen à 30 m Höhe und 37 m Weite über das Nesenbachthal waren auf dieser Strecke zu erbauen, ausserdem noch der sehr lange (700 m) Damm im Saugreuth und der 25 m hohe im Elsenthal und am Wolfersberg mit den dazwischen liegenden Einschnitten von bis zu 20 m Höhe im Osterfeld, Grund und Erlenberg.) Die Station Vaihingen liegt ganz in der Nähe des Dorfs und gilt zugleich für Möhringen, Kaltenthal und Rohr. Die Anlage der Station ist der Art, dass eine etwaige spätere Abzweigung nach Hohenheim, Neckartenzlingen und Urach ermöglicht ist. Desgleichen steht hier dem Anschlusse einer beantragten Secundärbahn über Denkendorf kein Hinderniss im Wege. Zwischen Vaihingen und Rohr hat man einen beinahe 1,5 km langen, bis

zu 6 m hohen Damm aus dem vorderen 200 m langen Berghautunnel und dessen 20 m tiefen Voreinschnitt angeschüttet. Hinter dem Rohrer Tunnel kommt eine 600 m lange bis zu 20 m hohe Anschüttung und ein ebenso hoher Einschnitt im Kaufwald, der ausserdem bei der Römerstrasse noch mit einem 150 m langen Tunnel durchstochen ist; auf diesen folgt ein grösserer Damm über das Madenthal und es fällt von hier ab die Linie mit 1 : 104, sich nur in kleinen Einschnitten und Auffüllungen bewegend, auf die im Westen der Stadt angelegte Station Böblingen. Zwischen Vaihingen und Böblingen sind ausser den 2 Tunnels 22 Dohlen und Brücken erforderlich gewesen, ausserdem, wie überhaupt von Stuttgart ab, allenthalben bedeutende Strassenverlegungen.

2. Das Feld von Vaihingen mit den Quellen des Nesenbachs, das stille freundliche Rohr verschwindet in dem 200 m langen Tunnel hinter Rohr. Derselbe bildet als solcher das majestätische Felsenthor zum schönsten Walde des Landes, dem Schönbuch. Mit Hochgenuss durchfährt man in einer Steigung von 1 : 100 jetzt den herrlichen Wald, den Schwellbach, die Sauklinge und den Kaufwald, kommt mittelst des 150 m langen Kaufwaldtunnels durch eine abermalige Verwerfung in die älteren Keuperglieder im Eselsrücken, Pfaffensteig und Börstlach, um in einem Gefälle von 1 : 104 über Goldberg und Galgenberg aus dem Wald in die versumpfte Fläche des Aischbachs, das Schlachtfeld im Bauernkrieg, wo am 12. Mai 1525 der Truchsess von Waldburg den Aufstand der Bauern niederschlug, herauszutreten und alsbald in den Bahnhof Böblingen (436,8 m) einzufahren. Derselbe erforderte mit Rücksicht auf etwaige spätere Verbindung mit der Station Schafhausen eine etwas grössere Anlage und zugleich eine Abzweigseinrichtung zu der Zuckerfabrik, welche mittelst einer Luftseilbahn bewerkstelligt wird. Vom Bahnhof führt der Weg den Schönbuch zur Linken durch monotones Feld, das Ried, den rauhen See und Schüzenmaden zur Station Ehningen (453 m) an der Würm. Ehningen gehört gleich den nächstfolgenden 2 Stationen Gärtringen (455 m) und Nufringen (461 m) halb noch zum Schönbuch, halb schon zum Gäu. Die Bahnlinie überschreitet von Ehningen aus das schon in Muschelkalk eingenagte Würmbett auf einem 17 m hohen eisernen Viaduct mit 3 je 27 m weiten Oeffnungen, um dann vom sogenannten Graben aus, einem fruchtbaren Lehmfeld auf Lettenkohleunterlage, zur Station Gärtringen zu gelangen, im sogenannten Oefele eine Keuperzunge zu durchschneiden und sofort in einer Horizontale über eine Lettenkohlfläche führend, in Nufringen eine weitere Station zu bilden. Von hier an werden die Gipsmergel des Keupers nicht mehr verlassen, der Röthelberg in 18 m tiefem Einschnitt durchfahren und im Gefäll von 1 : 100 auf den Bahnhof von Herrenberg (430 m) eingefahren. Glücklich ist die Bahn um die Ecke des Schönbuchs, auf welcher das alte Schloss steht, herumgefahren, und weist einerseits hinein in das fruchtbare Gäu, das von nun an beginnt, anderseits in das Ammerthal, durch welches eine Zweigbahn nach Tübingen geführt werden könnte. Zwischen den vorgenannten 2 Stationen wurden ausser dem Würmviaducte 26 Bauwerke für Wege- und Wasserläufe erstellt.

3. Indessen hat man die Station Herrenberg verlassen; in der Ferne sieht man am Horizont den Schwarzwald auftauchen. Scheinbar liegt eine Ebene vor den Augen des Reisenden, aber nur scheinbar. Die Ebene des Gäu's löst sich mit der Fahrt in Dutzende von Hügelwellen auf, die vielfach durch tiefe, bis zum Muschelkalk niedergehende Thalschluchten von einander getrennt sind. Das herrschende Tagesgebirge aber bleibt die Lettenkohle und der obere Dolomit (Malbstein). Einmal nur, vor der Station Eutingen, wird wieder eine Keuperhöhe angefahren. Durch 6 Einschnitte und über 6 Dämme, am Seele, Plapphalde, im Staigle, Buchfeld, Riedert und Braite wird das 4,6 km entfernte Nebringen (456 m) nach 3 Einschnitten im Kreuzweg, Spickäcker und Langweg und nach ebenso vielen Dämmen nach 4,4 km Station Bondorf (463 m) und über Hauserweg, Hohenmarkstein nach 4,1 km Station Ergenzingen (468 m) erreicht. Ueber die Höhe, welcher der Aischbach entspringt, der bei Obernau in den Neckar mündet, führt die Linie eine Zeit lang an einer alten Römerstrasse hin, schneidet in der Route noch einmal eine Keuperhöhe an und vereinigt sich nach 3,6 km auf der grossen, frei gelegenen Station Eutingen (473 m) mit der Horb-Nagolder Bahn. Die seitherige Haltestelle musste, um den Bedürfnissen der beiden sich kreuzenden Bahnen zu entsprechen, als eine Trennungsstation eingerichtet werden. Von Herrenberg bis Eutingen mussten 42 sogenannte Kunstbauten erstellt werden zum Durchlass von Wegen und Gewässern. Obgleich 2 Bahnen in nächster Nähe und sogar ganz auf Eutinger Markung um das Dorf führen, ist der Bahnhof Eutingen doch fast 1½ km davon entfernt. Von Eutingen bis Hochdorf wurde die bestehende Bahnstrecke insofern benützt, als neben sie hin gleichsam als zweites Geleise die Freudenstädter Linie gelegt wurde. Zu diesem Zwecke wurde ausser der Station in Eutingen ein gegen gegen 60 000 cbm messender Material-Gewinnungsplatz angelegt. Zwischen Eutingen und Hochdorf mussten 7 Brücken und Dohlen theils verlängert, theils neu hergestellt werden. Es ist nur ein einziger Einschnitt gleich hinter Eutingen mit bis zu 10 m Tiefe auszuheben gewesen. Hochdorf, 4,3 km von Eutingen entfernt (511 m), besteht schon seit Eröffnung der Pforzheim-Horber Linie und war seither wegen seiner Höhenlage und der wundervollen Aussicht vom Signalstein über dem Tunnel berühmt. Altheim (582 m) wird von Hochdorf 7,7 km entfernt in einer Steigung von 1 : 100 erreicht. Ein nennenswerther Gebirgsanschnitt findet sich nur unmittelbar vor der Einfahrt auf die Station, wobei der Hauptmuschelkalk in einer Höhe von 16 m angehauen wurde. Da unmittelbar hinter dem Einschnitt auf der jetzigen Station wieder ein bedeutender Gebirgsbruch stattgefunden hat, sind die Schichten im Einschnitt bereits betheiligt, zerrissen, zerklüftet, durch Seitendruck gestaut und leider auch ganz durchnässt und zum Rutschen geneigt. Eine Station ist zwar in Altheim vorgesehen, doch fährt man vorläufig an ihr vorüber, da die Zufahrt noch nicht hergestellt ist.

4. Schon halbwegs Hochdorf und Altheim zieht sich die Eisenbahnlinie auf der Wasserscheide zwischen Neckar und Nagold, am sogenannten Zigeunerthäle hin und steigt von der Station Altheim zunächst (1 : 100) auf eine Horizontale bei Bittelbronn und von da auf kurze Strecke von 1½ km durch Preussisches Gebiet (bei Dettlingen) zur Station Schopfloch (644 m). Auf dem 7,3 km langen Wege schon weht andere Luft, der Untergrund, auf dem man fährt, ist zwar noch Kalk und Dolomit, aber mit einem wunderlichen Schuttgebirge „Heckengäu" verschwundener Formationen bedeckt. Die Anzahl der zwischen beiden Stationen erstellten Dohlen und Brücken beträgt 27. Die Station liegt zum Theil in einer 8 m hohen Auffüllung und zum Theil in dem 600 m langen, 20 m tiefen Eckhaldeneinschnitt, von dem aus man das 30 m tief eingeschnittene Birkenthal mit einem Damme überschreitet. Hierauf folgt der 1,5 km lange, 10 m tiefe Lattenbergeinschnitt, der das Material lieferte zu der Anschüttung im Fischwangthale mit einer Höhe von 30 m und einer Länge von 800 m. Der Brunnenberg, der darauf angestochen werden musste, hat 15 m Höhe und 600 m Länge; auf ihn kommen eine 600 m lange, durchschnittlich 8 m hohe Anschüttung und noch 2 kurze 8 m tiefe Einschnitte vor der Station Dornstetten, die in der sogenannten Bachhalde im Norden der Stadt angelegt worden ist. Auf dieser Strecke stehen zusammen 25 Durchlässe und Brücken. Bei dem Eckhaldeneinschnitt stiess man zuerst ganz ungeahnter Weise auf graue und rothe Keupermergel, welche sich über einen abgerundeten grauen Gypsfelsen gelegt hatten; lauter durchweichtes, schlammiges Gebirge, das wie eingequetscht in einem Sack von Dolomit lag. Zwischen Dolomit und Mergeln lagen einige Meter mächtige Lettenkohlensande und Thone. Aus allen Fugen drangen die Quellen. Bald wurde der Keupermergel zu einer riesigen Quetschmasse, die in der Mitte des Einschnittes ihre grösste Mächtigkeit erreichte und bis unter Tag ging. Von hier ab erst wurde die Masse felsiger und trockener, die Bänke des Dolomits aber unter 70—80 m in die Tiefe einfallend, welche in dem Birkenthal ausgingen, das als eine erweiterte Felsenspalte anzusehen ist, deren Gehänge auf dem Kopf stehende Muschelkalkbänke sind. Herr Sect.-Ingenieur Völker, der sich persönlich keine Mühe verdriessen liess, hat hierüber ein detaillirtes Profil gezeichnet, welches zum geognostisch Interessantesten gehört, das die ganze Gäubahn geliefert hat. Man ist in der That den mit diesem Elementenkampf betrauten Ingenieuren den grössten Dank schuldig, die in 4jährigem Feldzug während der 8monatlichen rauhen Jahreszeit nicht erlahmten, bis die entwässerten Böschungen sich befestigten. Befürchtungen freilich lassen sich nicht unterdrücken, doch hofft man, dass keine späteren Bewegungen wieder eintreten und neuen Kampf erfordern werden. Zur Sicherung der Einschnitte durch Entwässerung kam auf dieser letzten Strecke der Gäubahn noch die Auffüllung der tief eingerissenen Thäler des Fischwang, des Kübelbachs, Stockerbachs und Ettenbachs, welche 1½ Millionen Kubikmeter verlangte, also dass der Anfang und das Ende der Gäubahn mit einander um den Vorrang der grösseren Schwierigkeiten streiten mögen. Auf der Station Dornstetten (635 m) ist die Bahn im Gefäll von 1 : 100 wieder gefallen und 4,3 km von Schopfloch entfernt. Kaum hat der Zug die Station verlassen und den 25 m hohen, 600 m langen Einschnitt durch das Hochgericht hinter sich, so werden die beiden Quellarme der Aach, Kübelbach und Stockerbach auf Viaducten von 45 m und 46 m Höhe und je 5 Oeffnungen von 60 m lichter Weite überfahren. Beide Thäler, das Kübelbach- und Stockerbachthal, sind von einander getrennt durch das Birkhölzle, welches für die beiden genannten Viaducte das Steinmaterial aus dem daselbst angelegten Steinbruche lieferte. In schwindelnder Höhe schaut man von der Brücke hinab auf die Dächer von Aach, wie von der Ettenbachbrücke auf die Häuser von Wittlensweiler. Bemerkenswerth ist noch der 10 m tiefe und 800 m lange Forchenkopfeinschnitt. In der Steigung von 1 : 100, an der die 2 Brücken über den Stockerbach und Ettenbach angelegt wurden (3 Oeffnungen à 60 m Weite) gelangt man schliesslich auf die Höhen des bunten Sandsteins, der bei der Ziegelhütte in einem 9 m hohen Einschnitt durchfahren wird, auf die in der „langen Au" angelegte Station „Freudenstadt" (663 m über dem Meere), welche sowohl für die nunmehr vom Landtage genehmigte Fortsetzung der Bahn

nach Schiltach, als auch für eine weitere ins Forbach- oder Murgthal durch ihre allgemeine und Grössenanlage Gelegenheit bietet. Auf dieser letzten Strecke befinden sich 27 Bauwerke für den Durchlass von Wasser und Wegen. Heute ist Freudenstadt der Endpunkt der Gäubahn, aber nur wenige Jahre noch, so wird die Stadt nur eine Zwischenstation sein zwischen dem Rhein und der Donau. Zum Schluss erübrigt es noch, die Namen der Beamten zu nennen, welche mit der Leitung, Ausführung und Ueberwachung des Baues betraut waren, in erster Linie der Oberingenieur Oberbaurath von Morlok; als Bau-Sectionsvorstände wirkten die Herren Knoll in Stuttgart, von Beckh in Böblingen, Maret in Herrenberg, Storz in Horb und Völker in Dornstetten, während die Hochbauten durch die Herren Bertrand in Sindelfingen Zeller in Herrenberg und Eulenstein in Freudenstadt erstellt wurden.

Ausnahme- und Differentialfrachten in Nord-Amerika.

Von dem Parlament des Staates New-York ist vor einiger Zeit eine Commission eingesetzt, um die durch Bevorzugung von Personen- und Handelsplätzen im Frachtgeschäft der Bahnen jenes Staates bestehenden Missbräuche aufzudecken.

Die Commission hat bereits eine grosse Anzahl von Interessenten, Bahndirectoren und Beamten vernommen. Bisher ist jedoch hierdurch wenig ans Licht gebracht, das nicht vorher schon genügend bekannt gewesen wäre.

Indem die „Railroad Gazette“ dies mittheilt, spricht sie sich über die Frage der Ausnahme- und Differentialfrachten in einer längeren Auseinandersetzung aus, welche insbesondere wegen der Art und Weise, wie von dortiger unparteiischer Seite gewisse Ausnahmen vertheidigt werden, Beachtung verdient. Wir glauben daher nachstehend einiges daraus wiedergeben zu sollen.

„Es wird in Amerika allseitig anerkannt, dass die Durchschnitts-Bahnfrachten nach und nach immer weiter heruntergegangen und gegenwärtig sehr niedrig sind; man klagt daher auch nicht über die zu hohen Frachten an sich, sondern nur über die mangelnde Gleichmässigkeit und die durch specielle Contracte etc. eingeführten besonderen Begünstigungen mancher Personen oder Plätze. Die logische Folgerung solcher Beschwerden kommt also auf die Fragen hinaus:

„müssen alle Frachten lediglich nach den durchlaufenen Meilen für jede Frachtclasse gleichmässig festgestellt werden oder nicht? und:

müssen die Frachtsätze unter allen Umständen für alle Versender die gleichen sein oder nicht?“

Lässt man einmal irgendwelche Abweichungen und Ausnahmen zu, so ist es eben mit der Regel vorbei und es bleiben nur übrig: Tariftabellen, an die man sich nicht streng hält und eine discretionäre Praxis. Augenscheinlich giebt es keinen Mittelweg zwischen einer unbeugsamen Regel der Berechnung nach der Meile und einer biegsamen Praxis, welche die beklagten Ausnahmen und speciellen Verträge zulässt. Obenhin betrachtet, hat die Gleichheitsregel viel Anziehendes. Anscheinend hat die Eisenbahn, als ein mit gewissen öffentlichen Pflichten bestehendes Institut, kein Recht, dem A. den Transport beschwerlicher zu machen resp. ihm verhältnissmässig höhere Frachten abzunehmen, als dem B. und es scheint daher einerseits nichts natürlicher und correcter, als die für eine Meile festgestellte Taxe bei längerem Transport mit der Meilenzahl zu multipliciren, andererseits nichts unhaltbarer, als für eine kürzere Strecke mehr zu nehmen, wie für eine längere. Diese Schlussfolgerung ist aber in der Wirklichkeit verschiedenen Einschränkungen unterworfen, welche häufig unbeachtet bleiben.

Die erste ist das Factum, dass Wagen nur etwas einbringen, wenn sie in Bewegung sind. Wenn daher ein mit voller Durchgangsladung auf etwa 1 000 Meilen befrachteter Wagen eine ununterbrochene Reise von vielleicht 5 Tagen macht, ein anderer Wagen dagegen mit nur theilweiser Ladung gleichartiger Güter nach verschiedenen Unterwegsstationen dieselbe Zeit grösstentheils auf diesen zubringt, so liegt es auf der Hand, dass der erstere, selbst bei niedrigen Taxen, einen viel grösseren Ertrag bringt, als der letztere, bei dem die Kosten des Aus- und Einladens etc. und die Nachtheile der Verzögerung viel erheblicher sind, als bei jenem, während die eigentlichen Fortschaffungskosten pro Meile sich gleich bleiben. Diese Erwägung, welche schon allein die höhere Belastung der Unterwegsstationen motivirt, pflegt bei denen, die sich an die Per-Meile-Regel halten, unbeachtet zu bleiben.

Die zweite Thatsache ist die, dass viele Eisenbahnen ausser der Bahn- auch Wasserconcurrenz haben. Angenommen den nicht ungewöhnlichen Fall, dass eine Stadt sowohl Bahn- als Wassercommunication hat, ist es nicht klar, dass die Bahn den Einfluss des Wasserweges nicht vermeiden kann? Auf letzterem bestehen keine begrenzten oder ausschliesslichen Rechte; er bildet eine öffentliche Strasse, frei für Jedermann und es bestehen darauf niedrigste Frachten. Die Bahn muss ebenso oder beinahe ebenso niedrige Sätze anwenden, als die Wasserfrachten, oder sie muss auf den Verkehr verzichten; es mag bei Aufnahme der Concurrenz nur ein geringer, wenn auch nicht auskömmlicher Nutzen entstehen, oder die Bahn mag aus anderen Erwägungen diesen Verkehr selbst ohne allen Nutzen übernehmen, aber es folgt hieraus durchaus nicht, dass sie verbunden wäre, Güter zu denselben Preisen für eine andere rückwärts vom Wasser, wenn auch dem Ausgangspunkt näher gelegene Stadt zu übernehmen.

Der Fluss giebt der an ihm gelegenen Stadt einen gewissen Vortheil; wenn die Bahn den Wasserfrachten nicht folgte, würde erstere die Benutzung des Flusses vorziehen und denselben Vortheil sich verschaffen; es ist der Fluss, nicht die Bahn, welche den Vortheil verleiht und der Binnenstadt würde in keiner Weise geholfen, wenn die Bahn, aus Gründen der Gleichmässigkeit in den Frachtsätzen, die Concurrenz mit dem Flusse überhaupt aufgäbe und diesem den ganzen Verkehr überliesse. Nichtsdestoweniger beklagt sich die Binnenstadt, weil die Bahn nicht freiwillig allen ihren Verkehr auf das Niveau des am wenigsten profitablen Theils reducirt!

Die dritte modificirende Thatsache betrifft die Begünstigung von Personen.

Die Pointe der Klagen hierbei ist die, dass gewisse Personen, welche den stärksten Verkehr haben, niedrigere Frachtsätze bekommen, als solche mit geringem Verkehr. Aber gilt diese Regel nicht überall? Die arme Frau in der städtischen Miethswohnung, welche ihre Kohlen kiepenweis kauft, bezahlt verschiedene Mal soviel für ihre Tonne, als der Hausbesitzer, welcher seinen ganzen Wintervorrath mit einem Male entnimmt; die Gas- oder Dampfboot-Gesellschaft zahlt wiederum einen niedrigeren Preis als der Hausbesitzer u. s. w. Jedermann, welcher etwas in grossen Quantitäten kauft, erwartet und erhält stets einen gewissen Discont. Von dieser Regel giebt es in der commerziellen Welt keine Ausnahme! Der Eisenbahn, welche selbst alle ihre Bedarfsartikel zu so günstigen Bedingungen, wie sie jedem bedeutenden Käufer sicher sind, einkauft, ist es daher auch eine geschäftliche Unmöglichkeit, keinen Unterschied im Frachtpreise zu machen zwischen ihren unbedeutenden und ihren grossen Kunden.

Unzweifelhaft ist es beschwerlich, diese Unterschiede gehörig zu ordnen; wirklich ungerechte Begünstigungen können dabei, absichtlich oder unabsichtlich, leicht vorkommen und sind bei der unendlichen Complication des Eisenbahngeschäfts schwer zu constatiren. Würde aber, ungeachtet derartiger möglicher Missbräuche, die allgemeine Gleichheitsregel — Abstufung aller Preise lediglich nach der Entfernung und gleichmässig für alle Versender —, wie anziehend und gerecht sie bei oberflächlicher Betrachtung auch immer erscheinen möge, in Wirklichkeit nicht eine Absurdität sein? Wie sollten die Eisenbahnen allein dazu kommen, selbst wenn es in ihrer Macht läge, alle Ungleichheiten zu beseitigen, allen Personen und Plätzen gleiche Vortheile zu schaffen, die Binnenstadt auf dieselbe Stufe wie die Seestadt zu stellen etc.?“

Soweit die Ausführungen des Amerikanischen Blattes. Wenn man denselben auch im Allgemeinen durchaus beitreten, also die gleichmässige Normirung aller Frachtsätze blos nach der Entfernung für ein grosses Verkehrsgebiet als eine Unmöglichkeit ansehen kann, so muss dies doch immer nur unter der Einschränkung geschehen, dass alle Abweichungen von der Regel Jedermann für gleiche Transportquantitäten gleichartiger Waaren zu Gute kommen und in zweckdienlicher und verständlicher Weise zu veröffentlichen, folglich alle geheimen Verträge mit einzelnen Verfrachtern, wonach diesen besondere Vortheile vor anderen bewilligt werden, verwerflich sind.

Diese Grundsätze scheinen auch in Nordamerika neuerlich Anerkennung zu finden, denn nach der soeben erlassenen Bekanntmachung des Herrn Alb. Fink, Vorsitzenden des „Joint-Executive-Comittee“ haben sich 26 grosse Amerikanische Bahnen gegenseitig verpflichtet, für die Folge keinerlei derartige Verträge abzuschliessen oder an solchen Theil zu nehmen.

Die Frage ist nur, ob diese Verabredung auch dauernd von allen Seiten beobachtet wird.

Die Leistungen der Eisenbahnen als Bahnpost*).

Bei Fussboten und Reitern, Wagen und Schiffen ist die Post, soweit nicht die höhere Gewalt elementarer Naturkräfte dazwischen tritt, ihr eigener Herr und kann in der Wahl des Weges, der Kurszeiten und der Beförderungsmittel die örtlichen Verkehrsbedürfnisse berücksichtigen. Als Bahnpost ist sie dagegen an die Zugkraft und die Transportbedingungen einer von ihr unabhängigen Verkehrsanstalt gebunden, die bei der Ausübung ihres Betriebes selbstständige, mit den Interessen des Postverkehrs nicht immer zusammenfallende Ziele verfolgt. Die Nachtheile, welche sich hieraus namentlich für die Postversorgung kleinerer Zwischenstationen ergeben, werden jedoch weitaus überwogen einerseits durch die aussordentliche Beschleunigung, welche die

*) Post und Telegraphie im Weltverkehr von Dr. Fischer, Geheimer Ober-Postrath. (Berlin. Dümmlers Verlag. 1879.)

Ueberkunft der Postsendungen dem geflügelten Rade der Eisenbahnen zu verdanken hat, andererseits durch die Möglichkeit, während der Fahrt selbst die auf die Spedition der Sendungen bezüglichen Arbeiten mit der durch die Natur des Postbetriebes gebotenen Sorgfalt und Zuverlässigkeit ausführen zu können. Daher ist, wo immer eine Eisenbahn entsteht, die Post ihr erster und getreuester Fahrgast, und die Verwaltungen beider Institute, beide grossen und nahe verwandten Verkehrszwecken dienstbar, sind durch die Natur der Sache darauf angewiesen, bei Lösung der ihnen obliegenden wichtigen Aufgaben Hand in Hand zu gehen.

Die Gestaltung der Beziehungen zwischen der Postverwaltung und den Eisenbahnunternehmern ist allenthalben, wo nicht etwa die Leitung beider Anstalten in derselben Hand liegt, eine nicht leichte Aufgabe, die in sehr verschiedener Weise gelöst wird, je nachdem in den einzelnen Ländern die privatrechtlichen oder die öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkte bei dieser Frage vorwiegen. In England, wo das erstere der Fall ist, hat sich die Post mit den Vorständen der mächtigen Eisenbahn-Actiengesellschaften über die Leistungen für Postzwecke im Vertragswege zu einigen; sie zahlt, nach G. Cohn's „Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik" (Leipzig 1874, 1875), im Allgemeinen höhere Sätze für diese Leistungen, als an Privatpersonen entrichtet werden, und wird durch die übertriebenen Forderungen der Eisenbahngesellschaften in manchen Fällen geradezu ausser Stande gesetzt, die im Interesse des Briefverkehrs wünschenswerthen Verbindungen einzurichten. In Amerika sind, wie der Jahresbericht des General-Postmeisters für 1878 mittheilt, die Eisenbahngesellschaften mit der Jahresvergütung, die ihnen von der Post in der colossalen Höhe von 9 566 595 Dollars gezahlt wurde, so unzufrieden, dass die meisten der „leitenden" Gesellschafter erklärt haben, den Dienst nur aus dem Grunde zeitweilig fortsetzen zu wollen, damit nicht durch ihre Weigerung dem Publikum ernstliche Unannehmlichkeiten entständen. In anderen Ländern, namentlich in Frankreich, in der Schweiz, in Oesterreich, in Russland und Deutschland, ist bei der Regelung des Verhältnisses der Post zu den Eisenbahnen wesentlich davon ausgegangen worden, dass die letzteren als Gegenleistung für die bedeutenden Privilegien, welche ihnen der Staat bei der Concessionirung überträgt, zu Leistungen für den Postverkehr im öffentlichen Interesse verpflichtet sind; diese Leistungen und die aus der Postcasse zu gewährenden Vergütungen sind theils durch Gesetz, theils im Verwaltungs- und im Vertragswege verschieden specialisirt.

Ursprünglich hatte man angenommen, dass es für die Zwecke des Postverkehrs ausreichen würde, Postwagen, wie sie bisher auf den Landstrassen kursirt hatten, auf die Untergestelle von Eisenbahnfahrzeugen zu setzen. Da sich diese Annahme alsbald als irrig erwies, ist man zu einer dem Eisenbahnbetriebe genauer angepassten Benutzung der Züge übergegangen. In die Haupt-Personenzüge werden bekanntlich eigene Eisenbahn-Postwagen eingestellt, die mit einer dem postdienstlichen Bedürfniss und der unterwegs zu verrichtenden Arbeit entsprechenden Bureau- und Packraumeinrichtung versehen sind. Die Zweckmässigkeit dieser Einrichtung zu erhöhen, den ambulanten Beamten bei ihrer schweren und verantwortlichen Arbeit den möglichsten Schutz gegen die Erschütterung durch die Fahrt, eine helle und gleichmässige Beleuchtung und ausreichende Erwärmung zu gewähren, bildet eine Aufgabe, auf deren Förderung von den Postverwaltungen aller Länder wetteifernd hingewirkt wird. Für die Eilzüge, die vorwiegend zur Briefbeförderung dienen, und für minder wichtige Personenzüge reichen Postabtheilungen in einem Bahnwagen, auf kleineren Routen auch die Fortschaffung der Sendungen durch einen Postschaffner oder durch das Eisenbahnpersonal aus. Der Austausch der Sendungen auf Stationen, an denen Züge nicht halten, wird, wo es das örtliche Verkehrsbedürfniss erfordert, durch Apparate ermöglicht, vermöge deren die Brief beutel während der Fahrt aufgefangen und abgeworfen werden können.

Der Umfang, in welchem die Eisenbahnen die Postbeförderung vermitteln, ist ein sehr beträchtlicher und nach Massgabe der raschen Ausdehnung des Schienennetzes in stetem schnellem Steigen begriffen. Nach der Berner Statistik haben im Jahre 1877 die Bahnposten Deutschlands 94 512 143 km, Oesterreich-Ungarns 35 510 705 km, Russlands 21 977 099 km zurückgelegt. Als tägliche Beförderungsstrecke sind für Frankreich 376 373, gleich jährlich rund 137 Millionen, für die Vereinigten Staaten 156 902 oder des Jahres rund 57 Millionen Kilom. angegeben. Diesen bedeutenden Leistungen entspricht die Zahl des im Bahn-Postdienste verwendeten Personals und die Reichhaltigkeit des Materials. Im Reichs-Postgebiete, wo täglich 3 188 Züge, und zwar 896 durch Bahnposten, 1 100 durch Schaffnerposten, 1 132 durch Vermittelung des Eisenbahnpersonals zur Postbeförderung benutzt wurden, waren 1 238 Beamte, 1 431 Unterbeamte im Eisenbahn-Postdienst thätig; hierbei wurden 941 reichseigene Bahn-Postwagen und 302 Eisenbahnwagenabtheilungen verwendet.

Es würde nicht ohne Interesse sein, das Mass der Benutzung der Bahnen zu Zwecken des Postverkehrs in den einzelnen Welttheilen zu verfolgen. Vorliegende Skizze muss sich darauf beschränken, die Characteristik des Bahn-Postwesens durch einige für die Ausbildung dieses Dienstzweiges besonders bezeichnende Momente anzudeuten.

Britisch-Indien hat sein vor kaum einem Vierteljahrhundert begonnenes Bahnsystem in den letzten Jahren mit so ausserordentlichem Nachdruck ausgeführt, dass im October 1878 bereits 12 955 km im Betriebe standen. Dies grosse Netz wird nachhaltig für den Postverkehr benutzt.

Sehr beträchtlich ist auch das Wachsthum des Bahn-Postdienstes in Britisch-Amerika. Der soeben erschienene Bericht des General-Postmeisters von Canada für das mit dem 30. Juni 1878 abgelaufene Verwaltungsjahr theilt mit, dass auf den in rascher Vervollständigung begriffenen Bahnlinien dieses Landes, die bereits 5 129¾ Englische Meilen umfassen, täglich 69 Bahnposten mit einer Fahrstrecke von 10 764 Meilen kursirten, woneben eine Postbeförderung durch Eisenbahnbeamte von täglich 7 473½ Meilen stattfand. Die Jahresleistung betrug 5 708 337½ Meilen und hatte sich gegen das Vorjahr um mehr als eine halbe Million Meilen vermehrt.

Die Japanische Regierung geht mit derselben Energie, welche sie in der Umgestaltung ihrer Posteinrichtungen nach Europäisch-Amerikanischem Muster überhaupt an den Tag legt, auch in der Entwickelung des Bahn-Postdienstes vor. Die vorhandenen Bahnlinien werden so nachdrücklich für die Postbeförderung benutzt, dass die Jahressumme des Bahn-Postenlaufs sich trotz der noch geringen Ausdehnung des Japanischen Schienennetzes auf 2 275 673 km belief.

In Süd-Amerika folgt die Post dem Dampfwagen auf Bahnen, deren kühne Bauten das Staunen der alten Welt erregen; sie geht in Brasilien, dessen Bahnnetz (1 660 km im Betriebe, 1 362 km im Bau und 6 531 km in Vorarbeit, nach dem Stande von 1876) sich rasch vermehrt, mit der Dom Pedro II.-Bahn durch die mächtige Tunnelreihe der Sierra do Mar, und überschreitet im südlichen Peru auf der Oroyabahn den Hauptstock des Andengebirges in der schwindelnden Höhe von 15 645 Fuss.

Der riesige Einfluss, den das wuchtige Institut der Eisenbahnen auf unser gesammtes wirthschaftliches und sociales Leben ausübt, fängt, nachdem er lange Zeit unbeachtet geblieben ist, gegenwärtig an, sich auf allen Gebieten in seinen unermesslichen Wirkungen fühlbar zu machen. Auf den Postverkehr ist dieser Einfluss von sofort wirksamer und geradezu umgestaltender Kraft. Durch die Eröffnung einer Bahnlinie werden nicht nur diejenigen Beförderungsmittel, durch welche die Postverbindung zwischen den an den neubeschienten Strecken gelegenen Orten bisher besorgt worden ist, sofort ausser Thätigkeit gesetzt, sondern es werden durchgreifende Verschiebungen des Postenlaufs und umfassende Aenderungen in der Postversendung oft bis auf weitabliegende Entfernungen herbeigeführt. Die Britisch-Indische Ueberlandpost, die Jahrzehnte hindurch ihre Fahrt auf der Eisenbahn bis Marseille hatte, um dort nach Indien eingeschifft zu werden, wird seit der Vervollständigung des Italienischen Bahnnetzes durch den Mont-Cenistunnel nach Brindisi gefahren und gewinnt dadurch eine nicht unbeträchtliche Abkürzung der Transportzeit. Sollte das Project der Euphratbahn, das seit Jahren erörtert wird und dessen Aussicht auf Verwirklichung durch die Festsetzung der Engländer auf Cypern neuerdings zugenommen hat, zur Durchführung kommen, so wird jene wichtige Post, die oft hunderte von Brief- und Zeitungssäcken umfasst, voraussichtlich, soweit irgendwie regelrecht anschliessende Schnellzugverbindungen in den Gang gesetzt werden können, mit dem Dampfwagen quer durch ganz Europa und Vorder-Asien bis an einen der Häfen im Persischen Meerbusen befördert werden.

Das grösseste und zugleich bezeichnendste Beispiel dieser Umgestaltung des Postverkehrs durch die Eisenbahnen bietet die Pacificbahn. Diese Linie, welche bekanntlich die Welthäfen der Atlantischen und der Stillen Meeresküste von Amerika durch ein ununterbrochenes Schienengeleise von 5 341 km Länge miteinander verbindet und die der Expresszug in 6½ Tagen durcheilt, hat nicht nur auf den Postenlauf der gesammten Union und des benachbarten Mexiko eine gewaltige Anziehungs- und Belebungskraft ausgeübt, sondern lockt über die Oceane hinweg den gesammten Speditionsbetrieb der Weltpost in ihren Wirkungsbereich. Vor einigen Monaten wurde das General-Postamt in Berlin aus Rom ersucht, die Briefe aus Hamburg nach den Fidji-Inseln trotz der Bezeichnung via Brindisi nach London zu leiten, weil die Englische Postverwaltung die Correspondenz für Australien künftig über San Francisco senden wolle. Neuerdings wird ein grosser Theil der Europäischen Postsendungen für Australien, die bisher durch die den Suezcanal passirenden Dampfschiffe nach Point de Galle und von dort nach Melbourne, Sydney u. s. w. befördert worden waren, über das Atlantische Meer nach New-York, von dort auf der Pacificbahn nach San Francisco und demnächst durch die Schiffe der Pacific-Mail-Steam-Company nach Australien gebracht.

Vergegenwärtigt man sich die rapide Schnelligkeit, mit der unser Erdball von dem Eisengewebe des Schienennetzes immer dichter umsponnen wird, denkt man an die Riesenarbeit des Gotthardtunnels, die trotz aller Hindernisse sicher ihrer Vollen-

dung zuschreitet, an den kühnen aber keineswegs abenteuerlichen Plan einer Bahnführung unter dem Canal von Dover nach Calais, an die Fortschritte der Sibirischen Eisenbahn, an den fast phantastischen Vorschlag einer Eisenbahn quer durch die Sahara nach Timbuktu und dem Niger: so möchte man glauben, dass das nächste Jahrhundert ganz neue Weltrouten für Eisenbahn- und Postverkehr erstehen sehen wird.

Indessen, auch nachdem diese Furcht oder Hoffnung erfüllt sein wird, ist nicht zu besorgen, dass die Postbeförderung zu einem reizlos eintönigen Geschäft verdorren oder dass ihr die Möglichkeit fehlen werde, ihre Frische und Spannkraft zu bethätigen. Wenn den Bahn-Postbeamten die Sorge um die Beschaffung der eigentlichen Zugkraft, die sonst einen Hauptgegenstand der Posteinrichtungen bildete, fern bleibt, so bietet sich ihnen in der Bewältigung besonders umfangreicher Posten, in der Innehaltung der knapp bemessenen Ein- und Ausladefristen während der Haltezeit der Züge, in dem Kampfe mit den unablässig anstürmenden, sofortige Oeffnung und Erledigung heischenden Briefbeuteln und Zeitungssäcken der unterwegs zu berührenden Postorte und der in den Kurs einmündenden Bahn- und Postanschlüsse tagtäglich reiche Gelegenheit, diejenige Promptheit, Umsicht und Schneidigkeit zu bewähren, die ihr Beruf erfordert.

—st.— **Grundgedanke eines Ventilationssystems für lange Tunnels.** Einem in der „Wochenschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins" enthaltenen Aufsatze des Ingenieurs Franz Kreuter in Wien entnehmen wir Folgendes:

„Der Frage der Ventilation langer Tunnels ist erst in neuester Zeit näher getreten worden und zwar hauptsächlich in der „Institution of Civil Engineers". Abgesehen von den Vorschlägen, welche auf gänzliche Beseitigung der gewöhnlichen Locomotiven, Verwendung von comprimirter Luft als Betriebskraft u. s. w. abzielen und als im grossen Massstab undurchführbar zu betrachten sind, kann man 2 Hauptsysteme der künstlichen Ventilation unterscheiden:

1. Das System der Luftzuführung, wobei man frische Luft in Röhren in den Tunnel pumpt und dort ausströmen lässt.
2. Das System der Luftaufsaugung, wobei die verdorbene Luft aus dem Tunnel herausgepumpt wird und frische Luft von den Mündungen aus nachströmt.

Heute besteht kein Zweifel mehr, dass zur künstlichen Lüftung eines fertigen, dem Betriebe übergebenen Tunnels das Aufsaugesystem das allein zweckmässige sei, und es lässt sich hierbei auf zweierlei Art vorgehen. Entweder die Luft wird durch einen oder mehrere an der Sohle oder an den Wänden angebrachte Canäle ausgepumpt, wobei die gesundheitsschädlichen Verbrennungsproducte durch die von den Tunnelmündungen aus nachströmende frische Luft auf ein erträgliches Mass verdünnt werden; oder man sucht eine Verunreinigung der Luft thunlichst zu verhüten, indem man die Verbrennungsgase getrennt auffängt und abführt, ehe sie sich mit der gesammten Luft im Tunnel vermischen. Zur Ausführung dieses Princips soll der Tunnel durch eine in der Höhe der Locomotiv-Rauchfänge der Länge nach durchlaufende horizontale Wand, mit Längsschlitzen über den Geleismitten, in einen unteren und einen oberen Raum abgetheilt werden, in welch' letzterem die Verbrennungsgase sich sammeln würden und abzuziehen hätten. Da aber auf ein selbstthätiges Abziehen der daselbst angehäuften Gase nicht zu rechnen sei, so wäre noch ein mit Ventilatoren in Verbindung stehender Abfuhrcanal anzubringen. Durch ein solches Verfahren, welches man zum Unterschiede vom „Verdünnungsverfahren" vielleicht als „Trennungsverfahren" bezeichnen könnte, würde ein sehr beträchtlicher Arbeitsaufwand erspart. Nach vielseitigen Erfahrungen ist ferner dargethan, dass, wenn zwei Züge einander im doppelgeleisigen Tunnel begegnen, die Interferenz der dadurch verursachten Luftbewegungen die Lüftung ausserordentlich erschwere und, wird daher ein eingeleisiger Tunnel, in welchem der Zug gewissermassen eine Luftsäule vor sich herschiebt und eine andere hinter sich nachzieht, sich viel eher vom Rauche reinigen, wie ein doppelgeleisiger unter gleichen Umständen".

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, sucht der Verfasser die Frage zu lösen: Er bildet aus dem etwas erweiterten Profil des zweigeleisigen Tunnels durch eine 0,7 m starke Scheidewand und einen darüber angebrachten Rauchfang aus Blech einen Zwillingstunnel. Im Rauchfange ist durch Blechwände ein besonderes Abfuhrrohr hergestellt, durch welches die Ableitung der Verbrennungsgase in der Richtung der Fahrt, mithin in beiden Röhren nach entgegengesetzten Richtungen, zu erfolgen hat. Als Saugapparat wird die Wasserstrahlpumpe vorgeschlagen und deren Leistungsfähigkeit durch Ziffern ermittelt.

Farbenblindheit.

Aus einer vom Reichs-Eisenbahnamt mitgetheilten interessanten Zusammenstellung der Ergebnisse der Untersuchung in Bezug auf das Farben-Unterscheidungs- bezw. Erkennungsvermögen der bei den Deutschen Eisenbahnverwaltungen im äusseren Betriebsdienste thätigen Beamten entnehmen wir Folgendes:

Beamtenkategorien	Zahl der unter-suchten	Zahl der farben-blinden	Procentsatz
	Beamten und Arbeiter		
Stationsbeamte	7 266	27	0,37
Bahnmeister u. Bahnmeisteraspiranten	1 731	5	0,29
Rangirer	3 475	28	0,81
Weichensteller u. Hülfsweichensteller	13 523	80	0,59
Bahnwärter und Hülfsbahnwärter	26 055	180	0,69
Locomotivführer und Heizer	11 066	80	0,72
Zugführer, Packmeister, Schaffner	13 646	72	0,53
Bremser und Schmierer	—	—	—
Ständige Arbeiter	6 368	47	0,74
Sonstige Beamte	2 866	18	0,63
Im Ganzen	85 996	537	0,62

Nach den ausgeführten Untersuchungen, welche zum grössten Theil mittelst Anwendung farbiger Tafeln (System Stilling), theils mittelst Anwendung farbiger Wollfäden (System Holmgren) oder auf andere Weise stattgefunden haben, ist übrigens der Procentsatz der farbenblinden Beamten resp. Arbeiter erheblich geringer, als ursprünglich angenommen wurde, und kann in keiner Kategorie irgendwie als Bedenken erregend angesehen werden.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 22. September 1879. (Serbische Bahnen. Ausstellungsgüter-Publication. Unfallstatistik. Octobercoupon. Rumänische Eisenbahnen. Eisenwerke-Uebernahme. Nord- und Ostseehafen-Verkehr. Oesterreichische Nordwestbahn. Oesterreichische Staatsbahn. Kaiserin Elisabeth Westbahn-Ausgaben. Pontebabahn und Tarifvereinbarungen. Eisenbahnclub. Börsennotiz.)

Die Serbischen Bahnen stehen im Vordergrunde aller Bahnangelegenheiten. Wir entnehmen der „N. F. P." hierüber folgende Nachrichten: „Die Möglichkeit einer Vereinbarung zwischen der Staatsbahn und der Serbischen Regierung über den Bau und Betrieb der Serbischen Bahnen ist von vielen Factoren abhängig, die erst klargestellt werden müssen, bevor ein Abschluss erfolgen kann. Zunächst ist die Anschlussfrage zu ordnen. Serbien wird wohl kaum an den Ausbau seiner Linien schreiten, bevor nicht der Anschluss an Bulgarien und der Durchzugsverkehr nach Constantinopel gesichert ist. Zu diesem Zwecke wird eine Conferenz der Vertreter Oesterreich-Ungarns, Serbiens, Bulgariens und der Türkei in Wien stattfinden, wie dies auch im Berliner Vertrage ausdrücklich stipulirt ist. Die Serbische Regierung muss ferner erst eine Convention mit Oesterreich-Ungarn über die Anschlüsse vereinbart haben, bevor sie eine definitive Entscheidung über die Gestaltung ihres eigenen Eisenbahnnetzes fällt. Endlich muss auch die Staatsbahn früher ihren Frieden mit Ungarn gemacht, die Concession der Linie Szegedin-Belgrad erhalten haben, bevor sie im Stande ist, sich zu binden. Die Serbische Regierung hat auch gegen den Russischen Einfluss anzukämpfen, und deshalb liegt es in ihrem Interesse, Russland gegenüber mit dem Anscheine von Berechtigung stets darauf verweisen zu können, dass sie noch nicht gebunden sei. Sie wird erst einen Vertrag unterzeichnen, wenn die Verhältnisse geklärt sein werden und wenn auch die Staatsbahn nach dem Abschlusse der bevorstehenden Pester Conferenzen im Stande sein wird, ihr letztes Wort zu sprechen. Die Dinge stehen für die Staatsbahn so gut, als sie jetzt eben stehen können. Dieselbe hat (wie inzwischen gemeldet) der Serbischen Regierung auch bereits eine Offerte für den Bau der Serbischen Bahnen überreicht. In diesem Antrage fordert die Staatsbahn eine förmliche Concession für den Bau und Betrieb der Serbischen Linien. Diese Forderung wird vielleicht insofern auf Schwierigkeiten stossen, als die Skupschtina ausdrücklich beschlossen hat, dass die Linien als Staatsbauten auszuführen seien. Die Staatsbahn könnte aber die Serbischen Linien für den Staat bauen und betreiben, ohne dass diesem Beschlusse entgegengehandelt würde, während die Ertheilung einer Concession vielleicht eine Aenderung des Beschlusses der Skupschtina erforderlich macht. Die Staatsbahn verpflichtet sich in ihrem Anbote, das zum Ausbau nothwendige Capital, welches jetzt auf 120 Millionen Francs veranschlagt wird, zu beschaffen. Der Serbische Staat hätte für einen Theil der Zinsen die Garantie zu übernehmen, während der andere, grössere Theil durch den Betrieb seine Deckung finden soll. Die Staatsbahn rechnet nämlich darauf, dass die Serbischen Bahnen rentabel genug sein werden, um, wenn auch nicht in den ersten Jahren, so doch bald eine grosse Quote der Capitalszinsen durch ihren Ueberschuss zu bestreiten. Die Vertreter der Bauunternehmer, Baron

Schwarz, Musica und Baron Klein begeben sich auch schon in den nächsten Tagen nach Serbien, um dort Studien über die Trace der Serbischen Bahnen zu machen. Diese Unternehmer sollen nämlich mit der Verwaltung der Staatsbahn ein vorläufiges Abkommen getroffen haben, nach welchem sie mit der Bauausführung der Serbischen Bahnen betraut werden würden, falls die Staatsbahn die Concession zum Bau dieser Linien erhalten würde. Sie wollen daher auch die genauen Verhältnisse der projectirten Bahnbauten prüfen und sich nicht unbedingt auf die Ergebnisse der von der Serbischen Regierung angeordneten Tracirung verlassen. Der Serbische Bautenminister Alimpic ist auch bereits von der bevorstehenden Ankunft der Oesterreichischen Bauunternehmer unterrichtet. Ueber die Verhältnisse, welche für die Ausführung der Serbischen Bahnen massgebend sind, erfahren wir, dass die Serbische Regierung noch immer auf dem Standpunkte steht, die grosse internationale Concurrenz, welche in Belgrad alle Hebel in Bewegung setzt, um die Concession für den Bahnbau zu erringen, werde ihr die Herstellung der Linien ohne das Versprechen einer Zinsengarantie ermöglichen".

Die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hat die Bahnverwaltungen rücksichtlich der für Ausstellungsgüter jeweilig zugestandenen Tarifbegünstigungen von der durch die bekannte Refactieverordnung vorgeschriebenen Publication enthoben. Massgebend hierfür war die Erwägung, dass derartige Begünstigungen von den betreffenden Ausstellungscomités ohnehin veröffentlicht und den Interessenten zur Kenntniss gebracht werden.

Laut dem auf Grund der Unfallstatistik von Seite der Südbahngesellschaft Namens des Verkehrscomités erstatteten Berichte haben im II. Semester 1878 auf den Oesterreichischen Bahnen stattgefunden: 190 Entgleisungen, 61 Zusammenstösse, Anfahren, 341 Schadhaftwerden von Fahrbetriebsmitteln, 390 Verunglückungen von Menschen, 46 Ueberfahrungen von Thieren und Fuhrwerken, 152 Elementarereignisse. Verletzt wurden 314, getödtet 147 Menschen, darunter 4 Reisende. Im Allgemeinen wurden bei sämmtlichen Unfällen um 4 Personen weniger getödtet und um 26 mehr verletzt. Das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" macht dazu folgende Bemerkungen: „Unter den 1878 beschädigten Personen befinden sich auch 14 Reisende mehr als 1877 und können wir bei dieser Gelegenheit nicht unerwähnt lassen, dass mitunter derartige Katastrophen dazu benutzt werden, um in Folge des Haftgesetzes der Bahnen von denselben möglichst grosse Entschädigungsbeträge zu erlangen, daher auch die geringfügigsten, unbedeutendsten Contusionen oder Hautabschürfungen etc. als Verletzungen möglichst grosser Art dargestellt werden, um diesen Zweck zu erreichen. Das Jahr 1878 war ein abnormes und haben die Bahnen durch Wasser und Schnee und als Folge dessen durch Damm- und Lehnenabsitzungen um 22 Tage den Verkehr länger einstellen müssen und wurde derselbe auch um 170 Stunden länger gestört. Dies in Berücksichtigung genommen, können die statistischen Ergebnisse des Jahres 1878 als günstige bezeichnet werden.

Nach dem „V. K." ist die Fünfkirchen-Barcser Bahn abermals in der Lage, den Coupon aus den Betriebsüberschüssen zu decken, nimmt daher Garantie nicht in Anspruch. Die Gesammtsumme der für die Ungarischen Bahnen beanspruchten Garantiesummen für den Octobercoupon beträgt 1 519 100 fl., gegen 1 647 900 fl. im Vorjahre.

Wie man dem „Fremdenbl." aus Kronstadt schreibt, nehmen die Bauarbeiten auf der Rumänischen Strecke Sinaia-Campina einen solchen Fortgang, dass Aussicht vorhanden ist, dass diese Lücke in der Bahnstrecke Kronstadt-Plojesti zu dem vorgesehenen Termin, nämlich Ende dieses Jahres, geschlossen werden wird.

Aus Bukarest wird der „Pol. Corr." geschrieben: „Die Generaldirection der Rumänischen Eisenbahnen hat eben dieser Tage ihre Abrechnung für das erste Semester 1879 dem Finanzminister vorgelegt und gleichzeitig auch um die Flüssigmachung der der Gesellschaft concessionsmässig gebührenden Subventionsquote gebeten, weil die Einnahmen im gedachten Semester die vom Staate garantirte Höhe nicht erreicht haben; diese erbetene Quote wurde im namhaften Betrage von 9 200 000 Francs ausgewiesen. Und in der That zeigen die amtlichen Ausweise über die Einnahmen im gedachten Zeitraume gegen die Einnahmen im ersten Semester 1878 ein nicht geringeres Minus als 10 100 189 Francs. Während nämlich in der Zeitperiode Januar-Juni 1878 die Rumänischen Linien eine Einnahme von 17 201 192 Francs hatten, bezifferten sich diese Einnahmen im Januar-Juni 1879 auf nur 7 101 002 Francs. An dem diesjährigen Minus participiren in erster Reihe die Militärtransporte mit der namhaften Summe von über 8 Millionen. Leider scheint dieser Zustand sich nicht bessern zu wollen; denn auch selbst im jüngstverflossenen Juli blieben die Einnahmen dieser Linien gegen Juli des Vorjahres um nicht weniger als 657 000 Francs zurück. Der Bau der Linie Buzeu-Fokschani-Maraschesti wird nächstens in Angriff genommen werden. Nachdem alle Vorarbeiten beendet sind, wird schon am 28. d. M. im betreffenden Ressortministerium die Licitation stattfinden, womit die Erdarbeiten, sowie der Bau einer grossen Brücke über den Buzeufluss an Privatunternehmer hintangegeben werden sollen".

Wie das „N. P. J." meldet, werden zwischen dem Ungarischen Finanz- und Communicationsministerium Verhandlungen gepflogen, welche die Uebernahme der Diosgyörer Eisenwerke für die Ungarischen Staatsbahnen betreffen. Die Verhandlungen sind bereits soweit gediehen, dass das genannte Eisenwerk aller Wahrscheinlichkeit nach baldigst in den Besitz der Ungarischen Staatsbahnen gelangen dürfte. Die Ungarischen Staatsbahnen beabsichtigen dann, mit Rücksicht auf das zwischen den Privateisenwerken geschlossene Cartell und die dadurch hervorgerufene Preissteigerung der Schienen, ihren Bedarf an Eisenbahnschienen wenigstens zum grössten Theile in eigener Regie zu decken.

Dem „P. L." zufolge sollen demnächst die an dem Nord- und Ostseehafenverkehr betheiligten Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen zu einer Berathung zusammentreten, um diesbezüglich eine endgiltige Vereinbarung zu treffen. Für Ungarn hat die Angelegenheit insofern ein directes specielles Interesse, als bekanntlich für den Transit von Getreide und Mehl über die Deutschen Seehäfen nunmehr ermässigte Frachtsätze eingeführt werden können, welche es eventuell ermöglichen würden, die bisher verschlossene Route über Bremen, Hamburg und Stettin dem Verkehr nach Grossbritannien wieder zu eröffnen und in Folge dessen für Waare auf prompte Lieferung eine kurze Reisedauer zu sichern.

Die Oesterreichische Nordwestbahn will auf ihrer Zweigbahn Zellerndorf-Horn (altes Netz) und auf den Flügelbahnen Trautenau-Freiheit, Wostromer-Gitschin, Pelsdorf-Hohenelbe (zusammen 52 km Bahnlänge) den Secundärbetrieb einführen. Die Zustimmung des Handelsministers ist gesichert. Man erwartet, dass der Secundärbetrieb grosse Regieersparnisse bringen wird.

Die Oesterreichische Staatsbahn hat gegen das Ungarische Aerar eine Schadenersatzklage im Betrage von 769 142 fl. angestrengt, weil die Regierung ihr nicht gestattete, den Anschluss der Pest-Orsovaer Linie an die Rumänischen Bahnen an dem Tage zu eröffnen, an welchem dies der Staatsbahn im Sinne der Concessionsurkunde gestattet werden sollte. Das Aerar erhob dagegen den Einwand, dass die Angelegenheit nicht vor das Gericht, sondern vor die administrative Behörde gehöre, dass daher das Gericht nicht zur Entscheidung befugt sei. Der Cassationshof hat nunmehr aber in Uebereinstimmung mit den früheren Instanzen dahin erkannt, dass das Gericht zur Entscheidung dieser Frage allerdings berufen sei, da nur solche Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnen und der Regierung durch die administrativen Behörden entschieden werden, welche sich auf die Concession zum Baue der Eisenbahn und auf die damit zusammenhängenden Fragen beziehen. Die privatrechtlichen Forderungen der Eisenbahnen gegen die Regierung müssen auf dem ordentlichen Rechtswege vor den Gerichten ausgetragen werden. Nach dieser Erledigung des Incidenzstreites dürfte nunmehr der Hauptprocess seinen Anfang nehmen.

Ueber die Vertheilung der Ausgaben zwischen den garantirten und ungarantirten Linien der Elisabeth-Westbahn wurde, nach der „N. F. Pr.", mit der Regierung folgendes Einvernehmen erzielt. Hiernach wird von den Einnahmen zunächst eine Manipulationsgebühr von je vier Kreuzern pro Meter-Centner an der Aufgabe- und an der Endstation abgezogen. Wenn ein Gut die garantirte Linie nur transitirt, so erfolgt zu ihren Gunsten ein Abzug von der Gesammteinnahme im Betrage von 2,5 Kreuzern pro Meter-Centner, weil in dieser Gebühr auch der Versicherungsbetrag enthalten ist. Die restliche Einnahme wird kilometrisch zwischen der garantirten und der ungarantirten Linie vertheilt. In gleicher Weise werden die Bonificationen vom Gesammtnetze getragen. Diese Vereinbarung ist auch rückwirkend, die Westbahn wird daher ungefähr 230 0000 fl. an die Staatsverwaltung aus dem Titel ihrer Rechnungen für die Jahre 1876, 1877 und 1878 abführen müssen. Die grosse Dotation der Specialreserve, welche bereits eine Höhe von fast 1,3 Millionen Gulden erreichte, deutet darauf hin, dass die Verwaltung schon früher auf diesen Zwischenfall bedacht war.

Demselben Blatte zufolge soll nach dem Vertrage, den die Staatsverwaltung bezüglich der Betriebsführung der Pontebabahn mit der Rudolfbahn geschlossen, letztere vier Wochen vor Eröffnung des Betriebes die Verständigung erhalten, damit die zu diesem Behufe nöthigen Vorkehrungen rechtzeitig getroffen werden können. Diese Verständigung ist bis zur Stunde noch nicht herabgelangt, dagegen ist vor einigen Tagen seitens der Re-

gierung an die Rudolfbahn die Anfrage gerichtet worden, ob dieselbe nicht in einem kürzeren Zeitraume als vier Wochen nach der Verständigung den Betrieb zu eröffnen in der Lage sei. Die Rudolfbahn hat diese Anfrage bejahend beantwortet, und dies wird allgemein dahin aufgefasst, dass nunmehr in der kürzesten Zeit die Eröffnung der Pontebabahn erfolgen werde. Nach wie vor ist es jedoch ganz und gar ungewiss, ob gleichzeitig mit der Eröffnung der Oesterreichischen Strecke auch der Anschluss an die Italienische Linie erfolgen werde, da über den Stand der diesbezüglichen Verhandlungen mit der Italienischen Regierung das tiefste Stillschweigen beobachtet wird. Was die Tarifverhandlungen zwischen der Rudolfbahn und der Südbahn anlangt, welche im Hinblicke auf die Eröffnung der Pontebabahn geführt wurden, so ist nunmehr ein vollständiges Einverständniss zwischen beiden Verwaltungen erzielt worden, und haben auch die diesfälligen Abmachungen die Genehmigung der Regierung erhalten. Der letzte strittige Punkt betraf die Frage der Feststellung der Tarife im Italienischen Verkehr. Die Südbahn hatte diesbezüglich verlangt, dass die Tarifaufstellung ihr ausschliesslich überlassen werden möge, was die Rudolfbahn jedoch unter keiner Bedingung concediren wollte. Schliesslich einigte man sich in dem Beschlusse, dass die Tarifaufstellung gemeinschaftlich von beiden Bahnen zu geschehen habe, wobei jeder Verwaltung ein Vetorecht gegen einen Antrag der anderen Bahn zusteht und in strittigen Fällen die Entscheidung der Generalinspection der Eisenbahnen überlassen wurde. Das Resultat dieser langwierigen Verhandlungen, welche vom 19. Juni bis zum 9. September gedauert haben, lässt sich in Kürze dahin resumiren, dass die bisherigen Tarifvereinbarungen zwischen der Rudolfbahn und der Südbahn, soweit dieselben durch die Eröffnung der Pontebabahn nicht beeinflusst werden, im vollen Umfange aufrecht bestehen bleiben. In dem Verkehre von Wien nach Italien und vice versa wurden die Frachten in der Weise getheilt, dass von den Transporten von Venedig nach Wien und vice versa jeder der beiden Bahnen 50 pCt. zugewiesen werden. Von den östlich von Venedig liegenden Routen wurden der Rudolfbahn 40, respective 35 und 30 pCt. zugewiesen, je nach der Concurrenzfähigkeit der Brennerbahn. Im Verkehre zwischen Italien und den zwischen Wien und Leoben liegenden Stationen werden sämmtliche Frachten über die Rudolfbahn instradirt und der über die oben bezifferten Quoten sich ergebende Reingewinn zwischen der Rudolfbahn und der Südbahn zu gleichen Theilen getheilt. Auf den Triester Verkehr hat die Rudolfbahn ganz verzichtet und für diesen Entgang ein Entgelt in den höheren Quoten des Italienischen Verkehrs gefunden.

Der Ausschussrath des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten hat das eine der kürzlich gestifteten Reisestipendien von 250 fl. bereits verliehen. Hinsichtlich des zweiten Stipendiums ist ein neuer Concurs mit beschränktem, vorwiegend technische Fragen behandelndem Programm ausgeschrieben. Der Einreichungstermin endigt am 15. October. Der bekannte Ingenieur, Herr A. H. Kessner, welcher zum Generaldirector, Chef-Ingenieur und Repräsentanten der Kaiserlich Brasilianischen Central-Bahiabahn ernannt wurde und seit Mai d J. in Bahia domicilirt, ist als auswärtiges Mitglied dem Club beigetreten, was wohl als ein Beweis angesehen werden kann, dass die Tendenzen dieses Vereins in den weitesten Kreisen Anerkennung finden.

Auf dem Effectenmarkte hielten sich Prioritäten constant, während Actien, mit Ausnahme der Staats- und Theissbahn wegen ihrer ungünstigen Betriebsausweise, beliebt waren. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2230,—	2248,—	Nordbahn . . .	105,—	105,—
Franz-Josefbahn .	145,25	147,—	Franz-Josefbahn .	96,—	96,30
Karl-Ludwigbahn	234,—	236,—	Rudolfbahn . . .	86,—	86,50
Oest. Nordwestb. .	125,75	128,75	Kaschau-Oderb. B.	79,50	80,50
Staatsbahn . . .	269,25	265,25	Salzkammergutb. .	104,—	104,—
Südbahn	82,50	83,25	3 pCt. Südbahn .	121,50	121,50
Theissbahn . . .	210,50	206,—	Theissbahn . . .	96,25	96,25

Literatur.

—st.— **Post und Telegraphie im Weltverkehr.** Eine Skizze von Dr. P. D. Fischer, Geh. Ober-Postrath. Berlin. Ferdinand Dümmlers Verlagsbuchhandlung. 1879.

Unter dem bescheidenen Titel einer „Skizze“ begegnen wir hier einem Büchlein, auf dass wir unsere sämmtlichen Leser aufmerksam machen möchten. In höchst anziehender und fesselnder Weise werden die Mittel und Wege, die Organisation und Leistungen geschildert für beide Verkehrsanstalten, deren enge Verbindung sich in der Neuzeit immer mehr vollzieht. So erfahren wir, wie sich die Post in den verschiedenen Ländern entwickelt hat, welcher Mittel sich die Weltpost bedient, vom Fussboten und Reiter bis zu den Eisenbahnen und Dampfschiffen, ja sogar der Luftpost; wie schnell die noch so junge Telegraphie ein Hauptzweig des Weltverkehrs geworden ist u. s. w. Von höchstem Interesse ist die Darstellung der Entwickelung, des Umfanges und der Wirkungen des Weltpostvereins, dieser fast die ganze civilisirte Welt umfassenden völkerrechtlichen Vereinigung neuesten Datums. Wir haben das Büchlein mit grossem Vergnügen gelesen und sind fest überzeugt, dass es Anderen ebenso ergehen wird. Das unsere Leser zunächst interessirende Capitel betreffend die Stellung der Eisenbahnen zum Postverkehr bringen wir an anderer Stelle möglichst vollständig zum Abdruck.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Freitag, den 10. October cr., Vormittags von 9 Uhr ab, sollen auf dem Stettiner Bahnhofe zu Berlin gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

„alte Eisenbahnschienen zu Bauzwecken und zum Einwalzen, alte Metalle verschiedener Art, sowie eine Menge alter Bauobjecte und Geräthe“,

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbüreaus hierselbst zu erfahren. Stettin, 23. September 1879. Directorium. (1176)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Mittwoch, den 8. October cr., Vormittags von 9 Uhr ab, sollen auf dem Bahnhofe zu Stargard i/P. gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

alte Eisenbahnschienen zu Bauzwecken und zum Einwalzen, alte Metalle verschiedener Art, sowie eine Menge alter Geräthe,

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbüreaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 22. September 1879. Directorium. (1175)

1. General-Versammlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am Mittwoch, den 29. October 1879, Nachmittags 4 Uhr, wird im Architectenhause, Wilhelmstrasse No. 92/93 hierselbst, eine ausserordentliche General-Versammlung unserer Gesellschaft stattfinden.

Zweck der General-Versammlung ist:

Beschlussfassung über die Proposition der Königlichen Staatsregierung: mit ihr über den Verkauf des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens in Unterhandlungen zu treten.

Zu derselben laden wir die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 25., 27. und 28. October cr. von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 3 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem, nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse, oder die über solche Actien von der Reichsbank ausgestellten Depôtscheine in der Gesellschafts-Hauptcasse, am Ascanischen Platz No. 5 in Berlin, niederzulegen. Die Actien mit dem Verzeichnisse, ingleichen die Depôtscheine werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche zugleich als Einlasskarte zur General-Versammlung dient.

Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptcasse niederzulegen.

Die deponirten Actien resp. Depôtscheine werden vom 30. October cr. ab in den angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptcasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Schliesslich bemerken wir, dass die einberufene ausserordentliche General-Versammlung über den zur Berathung stehenden Gegenstand mit einfacher Majorität beschliesst. Berlin, den 20. September 1879. Der Verwaltungsrath: Löwe, Stadtrath. (1162)

2. Tarifwesen.

Vom 1. October 1879 treten innerhalb des **Preussisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes** für den Verkehr zwischen Cüstrin, Driesen, Düringshof, Friedeberg, Golzow, Gusow, Landsberg, Lebus, Podelzig, Trebnitz und Vietz, Stationen der Königlichen Ostbahn, einerseits und der Station Bitterfeld und Weiche Wolffen der Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits directe Ausnahme-Frachtsätze für Braunkohlen und Braunkohlenbriquets in Kraft.

Die fraglichen Sätze sind auf den betreffenden Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 23. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (1172 J.)

(Forts. d. offiz. Anz. auf S. 62 d. Güter-Anz.)

No. 76. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 3. October 1879.

Zur ausserordentlichen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Dresden im October 1879.

Commissionsbericht über den von der erweiterten Vereins-Kartencommission ausgearbeiteten Entwurf eines neuen Vereins-Kartenreglements.

Die in Salzburg am 28. und 29. Juli cr. abgehaltene Generalversammlung hat die das Vereins-Kartenreglement betreffenden Anträge der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. einer Commission zur Vorberathung überwiesen, welche aus der vereinigten Statuten- und Vereinskarten-Commission, verstärkt durch zehn weitere Vereinsmitglieder, besteht.

Diese Commission hat in ihrer Versammlung in Berlin am 12. und 13. d. Mts. nicht nur die erwähnten Anträge*), sondern auch einen weiteren, von der geschäftsführenden Direction ihr zugewiesenen, denselben Gegenstand betreffenden Antrag der Oesterreichischen Nordwestbahn (Anlage B.) in Berathung gezogen, und erstattet hiermit über beide Anträge Bericht:

Die von der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. beantragte, dem Vereins-Kartenreglement zu Grunde zu legende Bestimmung: „Vereinskarten dürfen nur solchen, im Dienste einer Vereinsverwaltung stehenden Personen überwiesen werden, deren fachmännische Berufsthätigkeit sich ausschliesslich auf den Eisenbahnbetrieb erstreckt" fand nicht die Zustimmung der Commission, die Majorität der Commission war vielmehr der Meinung, dass bei der verschiedenartigen Organisation der Verwaltung von Privatbahnen dieser Grundsatz überhaupt nicht anwendbar sei, dass durch denselben selbst hervorragende, um das Eisenbahnwesen verdiente Männer von der Berechtigung zum Empfange einer Vereinskarte ausgeschlossen werden würden, wenn sie im öffentlichen Leben irgend eine andere Function mit ausüben, und dass endlich die Durchführung und Handhabung einer derartigen Censur auf unüberwindliche Schwierigkeiten stossen müsse.

Wenn nun zwar die Commission dem obigen Grundsatze nicht zuzustimmen vermochte, so verschloss sie sich in ihrer Majorität doch nicht der Ueberzeugung, wie wünschenswerth es sei, den seit längerer Zeit geltend gemachten Anforderungen der Königlich Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltungen auf Einschränkung der Zahl der Vereinskarten thunlichst Rechnung zu tragen, um — wenn überhaupt möglich — die Geltung der Vereinskarten im gesammten Vereinsgebiete für die Zukunft zu erhalten.

Von dieser Absicht geleitet legt die Commission den Entwurf eines neuen Vereins-Kartenreglements der Generalversammlung vor (Anlage C.) und empfiehlt dessen Annahme.

Die Commission hat ihrem Entwurfe ein neues Prinzip zu Grunde gelegt, nämlich die Bedingung der Geldentschädigung für die Vereinskarten.

*) Abgedruckt in No. 56 S. 768 f. und daher hier nicht reproducirt. Die Redaction.

Es kann nicht in Abrede gestellt werden, dass — so lange diese Karten unentgeltlich ausgestellt werden — eine genügende Reciprocität der Vereinsverwaltungen unter einander nicht vorhanden ist. Sowohl die Verschiedenheiten, welche in der Betriebslänge und in Folge dessen in der auf die einzelnen Verwaltungen entfallenden Zahl der Karten liegen, als auch die grossen Unterschiede, welche in der geringeren oder grösseren Benutzung einzelner Linien durch die Vereins-Karteninhaber bestehen, machen zur Zeit die Erreichung auch nur annähernder Reciprocität unmöglich.

Der anliegende Entwurf eines neuen Reglements enthält eine reducirte Scala, welche zwar die Anzahl der Karten nicht so weit vermindert, wie der Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M., aber dennoch die bestehende Zahl der Karten wesentlich herabsetzt.

Die Gesammtzahl der Vereinskarten beträgt nämlich:

nach dem Antrage von Frankfurt-Bebra	ca.	1280
nach dem neuen Commissionsantrage	„	1550
factisch heute	„	1740
nach der Scala des bestehenden Reglements	„	1940

Die Commission konnte sich nicht verhehlen, dass bei dem neu einzuführenden Grundsatze der Geldentschädigung eine constante Vereins-Kartentaxe sich aus dem Grunde nicht feststellen lasse, weil die statistische Grundlage dafür fehlt; die Commission musste daher für die Folge eine Correctur des Betrages der Taxe in Aussicht nehmen, und empfiehlt daher, den Zusatz „bis auf Weiteres" bei der Feststellung der Taxe von 200 ℳ bezw. 150 ℳ für je eine Vereinskarte anzunehmen.

Dem Antrage der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. und dem bereits in früheren Generalversammlungen ausgesprochenen Wunsche Königlich Preussischer Staats-Eisenbahnverwaltungen Rechnung tragend, empfiehlt die Commission ferner die Einführung einer zweiten Kategorie von Vereinskarten, welche nur auf Benutzung der II. Wagenclasse lauten, aber „nach Wahl der Verwaltungen" und nur für Oberbeamte ausgestellt werden sollen.

Der Ausgleich zwischen Leistung und Gegenleistung im Vereins-Kartenwesen soll in der Weise erreicht werden, dass der Gesammtertrag der Taxe wieder unter die Vereinsverwaltungen vertheilt wird, und zwar nach dem Massstabe der Einnahme aus dem Personenverkehre der I. und II. Wagenclasse.

Wenn auch die Commission der Ansicht ist, dass dieser Vertheilungsmassstab den Anforderungen der Billigkeit entspricht, so verkennt sie doch nicht, dass nach einiger Erfahrung sich der Vereinfachung wegen, oder aus anderen Gründen eine zweckmässigere Methode der Vertheilung ergeben kann; sie empfiehlt demnach auch hier durch den Zusatz „bis auf Weiteres" die spätere Verbesserung vorzubehalten.

Es liegt zwar nahe, in Bezug auf die Zahlung und Verwendung der Vereins-Kartentaxen die effective Zahlung und sodann die Vertheilung pro rata der Personeneinnahmen der I. und II. Classe an die einzelnen Verwaltungen vorzunehmen, die Commission erachtete es aber im Interesse der Vereinfachung und der Erleichterung für geboten, nur die Zahlung der Saldi anzu-

ordnen, so dass am Schlusse eines jeden Jahres jede Verwaltung, deren Vereins-Kartentaxen höher sind, als der auf sie entfallende Antheil am Gesammtertrage, ihren Passivsaldo bezahlt, und jede Verwaltung, deren Ertragsantheil grösser ist, als ihre Vereins-Kartentaxen, ihren Activsaldo empfängt.

Die Commission empfiehlt den vorliegenden Entwurf eines neuen Vereins-Kartenreglements auf veränderter Basis der Generalversammlung nur unter der Voraussetzung, dass derselbe für das ganze Vereinsgebiet Geltung erlangt.

Falls diese Voraussetzung sich nicht als zutreffend erweisen sollte, bleibt der Generalversammlung anheim gestellt, zu beschliessen: ob dieser Entwurf dennoch und zwar für ein beschränktes Geltungsgebiet eingeführt werden solle, oder ob es vorzuziehen sei, das bestehende Vereins-Kartenreglement ferner beizubehalten.

Berlin, 14. September 1879.

Im Auftrage der Commission:
Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.
Gross.

Anlage B. Antrag auf Reform des Vereins-Kartenreglements.

Die Vereinskarten haben ausserhalb des Vereins wenig Freunde, und das bestehende Reglement zählt innerhalb des Vereins so gewichtige Gegner, dass uns eine Reform des Vereins-Kartenwesens geboten erscheint.

Der Grund zur Unzufriedenheit liegt nach unserer Auffassung darin, dass im Vereins-Karteninstitut Leistung und Gegenleistung im Einzelnen sich auch nicht annähernd decken, dass die heutige Freikarte nicht auf ausreichender Reciprocität beruht. — Wenn nach dem bestehenden Reglement eine Bahn mit 1 000 km Betriebslänge den circa 1 700 Vereins-Karteninhabern freie Fahrt gewährt und dagegen 28 Karten für sich erhält, die auf 54 000 km der anderen Bahnen des Vereinsgebietes Geltung haben, so bietet andererseits eine Bahn von 50 km Länge auch den 1 700 Inhabern freie Fahrt auf ihrer Strecke und erhält dagegen 4 Karten.

Wollte man in den beiden Fällen dieses Beispiels die vollkommene Reciprocität herstellen, so müsste entweder die erste Bahn 80 und die zweite 4, oder die erstere 20 und die zweite 1 Karte erhalten.

Diese arithmetische Uebereinstimmung ist aber nicht zu erreichen, weil die Verwaltungen kleiner Bahnen immerhin wegen ihrer Mitgliederzahl eine relativ grössere Kartenzahl in Anspruch nehmen müssen, während grössere Bahnen die proportional höhere Kartenzahl nicht brauchen.

Wenn aber auch diese proportionale Uebereinstimmung durchgeführt werden könnte, so wäre dadurch noch immer nicht vollständige Reciprocität erreicht, weil in dieser Form alle Bahnen mit gleicher Verkehrsdichte behandelt würden, was den Thatsachen widerspricht.

Wir sind der Meinung, dass die bestehenden Missverhältnisse nur durch das Princip der gegenseitigen Geldentschädigung behoben werden können, und in diesem Sinne beantragen wir das Vereins-Kartenwesen zu reformiren.

Wir legen daher einen Entwurf vor, der sich mit Ausnahme des Entschädigungsgrundsatzes an das bestehende Vereins-Kartenreglement im Wesentlichen anschliesst, und den wir im Nachstehenden kurz motiviren wollen.

Zu § 1. Den Eingang des ganzen Reglements und das erste Alinea des § 1 behalten wir unverändert bei.

Das zweite Alinea kürzen wir im Text, glauben aber, dass hierdurch die Deutlichkeit nicht verliert.

Das dritte und vierte Alinea des § 1 bleibt unverändert.

Zu § 2. Nach dem Reglement von 1875 sind für Directionsmitglieder und Oberbeamte gleich viel Karten gewährt; wir beantragen, den Unterschied ganz aufzuheben und die zwei Kategorien fallen zu lassen, so dass es nur einerlei Karten geben soll, was dem Grundsatze der Geldentschädigung besser entspricht. Auch im bestehenden Reglement werden übrigens durch das zweite und dritte Alinea die Kategorien bereits zum grössten Theil aufgehoben.

Wir proponiren eine neue, einfachere Scala, bei welcher wir die heutige Vertheilung möglichst zu erreichen trachteten, was bekanntlich nach dem bestehenden Reglement laut des vierten Alinea vom 1. Januar 1881 nicht mehr der Fall sein würde. Wir nehmen aus dem Grunde den heutigen Stand als Basis, weil sich in demselben das factische Bedürfniss ausspricht und weil der Grundsatz der Geldentschädigung nur in dem Falle seine volle Berechtigung hat, wenn dem Bedürfnisse der einzelnen Verwaltungen auch wirklich Genüge geleistet wird.

Wenn wir nichtsdestoweniger nach der neuen Scala für Bahnen von mittlerer und grosser Ausdehnung höhere Ziffern bringen, so geschieht dies, weil wir glauben, dass bei bezahlten Karten der Massstab nicht so eng sein soll, und weil uns bekannt ist, dass die Scala von 1875 einige Härten enthält, die von den betroffenen Bahnen schwer empfunden werden.

Zu § 3. Man kann zweifelhaft sein, in welcher Höhe die jährlich zu leistende Entschädigung für eine Vereinskarte bestimmt werden soll. In unserem Sinne soll ihr durchschnittlicher jährlicher Werth bezahlt werden. Wenn wir genügendes statistisches Material über die Benützung der Vereinskarten besässen, so würde sich dieser Werth leicht ermitteln lassen. Da dieses Material fehlt, bleibt nur die approximative Schätzung übrig; wir glauben mit dem Satze von 200 *M*, welcher dem Werthe von etwas über 2 000 Personenkilometer I. Classe entspricht, dem wirklichen Durchschnittswerthe ziemlich nahe gekommen zu sein, erklären aber im Voraus, dass wir auch einen höheren oder niedrigeren Satz acceptiren würden, wenn davon die Annahme des Entschädigungsprincips abhängen sollte.

Die Frage, ob die Taxe direct von der Einzelverwaltung getragen wird, oder ob der Inhaber sie zu vergüten hat, tangirt das Reglement nicht; der Gesammtheit gegenüber erscheint die Verwaltung verpflichtet, und ihr bleibt vollkommen überlassen, ob sie die Taxe vom Inhaber einheben will oder nicht. — Nur für die Vereinsbeamten glaubten wir eine Bestimmung in das Reglement aufnehmen zu sollen, um dem Zweifel zu begegnen, ob es trotz des Entschädigungsprincips nicht doch ausnahmsweise unbezahlte Vereinskarten geben solle.

Zu § 4. Die aus den Vereins-Kartentaxen eingehenden Gelder sollen dazu dienen, die Transportleistung der Vereinsbahnen bei Beförderung der Inhaber zu bezahlen; — nur hierdurch wird das Odium der Freikarten aufgehoben und Leistung und Gegenleistung in Uebereinstimmung gebracht.

Den Massstab für die Vertheilung des Ertrages dieser Taxen glauben wir in der Personenfrequenz der I. und II. Classe jeder einzelnen Bahn zu finden, indem wir den Satz aufstellen: die Frequenz der Vereinskarten auf einer Linie steht im directen Verhältnisse zur Frequenz der beiden oberen Personenclassen auf derselben Linie.

Wenn auch auf diesem Wege kein mathematisch genaues Verhältniss ermittelt werden kann, weil dies ohne specielle statistische Daten über die Frequenz der Vereinskarten nicht möglich ist — so wird das so gefundene Resultat doch annähernd richtig sein.

Aus einer in diesem Sinne aufgestellten Berechnung geht hervor, dass die Bahnen mit sehr grosser Personenfrequenz aus dem Ertrage der Vereins-Kartentaxen mehr, jene mit geringerer Personenfrequenz weniger empfangen, als ihre Zahlung für die ihnen zukommenden Vereinskarten beträgt. Die Zahl der jeder Verwaltung zukommenden Karten haben wir bei dieser Berechnung nach dem heutigen, effectiven Stande angenommen und darnach auch die Summe der Taxen berechnet, weil wir annehmen, dass der heutige Stand (wie schon gesagt) dem factischen Bedürfnisse entspricht, und dass derselbe auch durch die Verpflichtung zur Zahlung im grossen Ganzen kaum wesentlich alterirt werden wird.

Wenn man aber auch annehmen wollte, dass durch das Taxsystem die Zahl der Karten total verändert würde, dass sie niedriger oder höher werden würde, so könnte dieser Umstand gewiss nicht dem Grundsatze der Entschädigung widersprechen, weil in der Vertheilung des Ertrages eben der Ausgleich für jede Anzahl der Karten liegt.

Zu §§ 5 bis 14. Die übrigen Paragraphen des Vereinsreglements haben wir zum Theil unverändert beibehalten, zum Theil nur insofern verändert, als dies durch das Entschädigungsprincip erforderlich wurde.

Wien, den 11. August 1879.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Anlage C. Vereins-Kartenreglement.

Jetziges Reglement.*)

Die Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen haben, um die Berathung und Verständigung über ihre Angelegenheiten den hierzu Berufenen durch persönlichen Verkehr und eigene Anschauung zu erleichtern, über die Ausfertigung und Vertheilung von Karten, welche zur Fahrt auf allen ihren Bahnstrecken, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen ge-

*) Die Abweichungen des jetzt gültigen Reglements von dem Texte des Commissionsentwurfs sind durch fetten Druck hervorgehoben.

Entwurf der Commission.)**

Die Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen haben, um die Berathung und Verständigung über ihre Angelegenheiten den hierzu Berufenen durch persönlichen Verkehr und eigene Anschauung zu erleichtern, über die Ausfertigung und Vertheilung von Karten, welche zur Fahrt auf allen ihren Bahnstrecken, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen ge-

**) Die Abweichungen des Commissionsentwurfs von dem Texte des jetzt gültigen Reglements sind durch fetten Druck hervorgehoben.

nerell legitimiren (Vereinskarten) die nachstehende Vereinbarung getroffen:

§ 1. Theilnahme. 1. Zur Theilnahme an diesem Abkommen sind sämmtliche in den Verein aufgenommene Verwaltungen derjenigen Bahnen berechtigt, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet. Verwaltungen, welche den Betrieb ihrer Bahn nicht selbst leiten, sind ausgeschlossen.

2. Vereinskarten dürfen nur ertheilt werden:

a) an ständige Mitglieder derjenigen Verwaltungsstelle, welche zur Centralleitung des eröffneten Betriebes eingesetzt ist, insoweit diese Mitglieder — bei Staats- oder unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen nach Massgabe der staatlichen Einrichtungen zur Oberleitung der betreffenden Bahn berufen sind —, bei Privatbahnen laut Handelsgesetz und Gesellschaftsstatut die Functionen des Vorstandes der Gesellschaft ausüben,

b) an deren Oberbeamte.

3. Bei sequestrirten Bahnen tritt an Stelle des seitherigen betriebsleitenden Centralorgans der Verwaltung die im Wege der Sequestration eingesetzte Verwaltungsstelle.

4. Ob und welchen Beamten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Vereinskarten ertheilt werden dürfen, bestimmt die Generalversammlung dieses Vereins durch Majoritätsbeschluss.

§ 2. Begrenzung des Anspruchs auf Zutheilung von Vereinskarten. 1. Die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten wird bemessen nach der Länge derjenigen dem Vereine angehörigen Bahnen oder Bahnstrecken, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet und zwar dergestalt, dass **sowohl für Mitglieder wie für Oberbeamte jeder Verwaltung**

bei einer Bahnlänge von mindestens 100 km vorab 2 Karten,

„ „ „ von unter 100 km vorab 1 Karte,

weiter bis zur Bahnlänge von 200 km für je angefangene 50 km

und

bei grösserer Länge für je angefangene 100 km

je eine Karte gewährt werden.

Wenn bei einer Staatsbahn oder unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahn einzelne mit der Centralleitung des Betriebes befasste Mitglieder Mitgliedskarten nicht erhalten können, so dürfen an diese Mitglieder Oberbeamtenkarten überwiesen werden.

Ebenso dürfen unter gleicher Voraussetzung denjenigen Oberbeamten der Privatbahnen, welche nach der speciellen Organisation der Gesellschaft an den Geschäften der Centralleitung Theil nehmen, ohne Vorstandsmitglieder im Sinne des Handelsgesetzes oder der Statuten zu sein, Mitgliedskarten überwiesen werden.

Bezüglich der Mitgliedskarten wird vorstehende Beschränkung (Abs. 1) innerhalb der ersten 5 Jahre von Eintritt des gegenwärtigen Reglements an nur nach Massgabe des Ausscheidens der vorhandenen Mitglieder, nach Ablauf dieses Zeitraums aber bedingungslos durchgeführt.

2. Bei Bahnen, welche erst theilweise im Betriebe sind, wird die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten nach der Länge der eröffneten Strecken bemessen.

nerell legitimiren (Vereinskarten) die nachstehende Vereinbarung getroffen:

§ 1. Theilnahme. 1. Zur Theilnahme an diesem Abkommen sind sämmtliche in den Verein aufgenommene Verwaltungen derjenigen Bahnen berechtigt, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet. Verwaltungen, welche den Betrieb ihrer Bahn nicht selbst leiten, sind ausgeschlossen.

2. Vereinskarten dürfen nur ertheilt werden:

a) an ständige Mitglieder derjenigen Verwaltungsstelle, welche zur Centralleitung des eröffneten Betriebes eingesetzt ist, insoweit diese Mitglieder — bei Staats- oder unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen nach Massgabe der staatlichen Einrichtungen zur Oberleitung der betreffenden Bahn berufen sind —, bei Privatbahnen laut Handelsgesetz und Gesellschaftsstatut die Functionen des Vorstandes der Gesellschaft ausüben,

b) an deren Oberbeamte.

3. Bei sequestrirten Bahnen tritt an Stelle des seitherigen betriebsleitenden Centralorgans der Verwaltung die im Wege der Sequestration eingesetzte Verwaltungsstelle.

4. Ob und welchen Beamten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Vereinskarten ertheilt werden dürfen, bestimmt die Generalversammlung dieses Vereins durch Majoritätsbeschluss.

§ 2. Zahl der zu ertheilenden Vereinskarten. 1. Die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten wird bemessen nach der Länge derjenigen dem Vereine angehörigen Bahnen oder Bahnstrecken, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet und zwar dergestalt, dass **für Mitglieder und Oberbeamte jeder Verwaltung zusammen entfallen:**

für Bahnen bis 50 km 2 Karten,

„ „ über 50—100 „ 4 „

„ „ „ 100—150 „ 6 „

„ „ „ 150—200 „ 8 „

und weiter für je 100 km 2 Karten mehr.

Von der Gesammtzahl der von einer Vereinsverwaltung zu beanspruchenden Karten soll mindestens die Hälfte für Oberbeamte, und zwar nach Wahl der Verwaltung entweder auf beliebige oder auf II. Wagenclasse lautend, ausgefertigt werden.

Wenn bei einer Staatsbahn oder unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahn einzelne mit der Centralleitung des Betriebes befasste Mitglieder Mitgliedskarten nicht erhalten können, so dürfen an diese Mitglieder Oberbeamtenkarten überwiesen werden.

Ebenso dürfen unter gleicher Voraussetzung denjenigen Oberbeamten der Privatbahnen, welche nach der speciellen Organisation der Gesellschaft an den Geschäften der Centralleitung Theil nehmen, ohne Vorstandsmitglieder im Sinne des Handelsgesetzes oder der Statuten zu sein, Mitgliedskarten überwiesen werden.

Jeder Verwaltung steht es frei, auch weniger Vereinskarten in Anspruch zu nehmen, als nach obiger Skala auf sie entfallen.

2. Bei Bahnen, welche erst theilweise im Betriebe sind, wird die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten nach der Länge der eröffneten Strecken bemessen.

Neue Paragraphen des Entwurfs der Commission.

§ 3. Vereins-Kartentaxe. Für jede Vereinskarte ist eine jährliche Taxe an die Vereinscasse zu entrichten, welche bis auf Weiteres für eine auf beliebige Wagenclasse lautende Karte auf 200 M. und für eine Karte II. Wagenclasse auf 150 M. festgesetzt wird.

Werden im Laufe des Jahres neue Vereinskarten ertheilt, so ist die Taxe für den Rest des Jahres nach Monaten zu berechnen, wobei ein angefangener Monat für voll gerechnet wird.

Wird eine schon bestehende Karte auf einen anderen Namen derselben Verwaltung umgeschrieben, oder eine bestehende Karte für denselben Inhaber durch eine neue ersetzt, so ist keine Taxe zu entrichten.

Für die an Vereinsbeamte ertheilten Karten leistet die Vereinscasse die entfallende Taxe.

§ 4. Verwendung des Ertrages aus den Vereins-Kartentaxen. Die aus diesen Taxen resultirenden Beträge werden unter sämmtliche Vereinsverwaltungen, welche dem gegenwärtigen Reglement beigetreten sind, im Verhältnisse der Einnahmen jeder Bahn aus dem Personenverkehre der I. und II. Wagenclasse im vorangegangenen Jahre (Etatsjahre) vertheilt.

Jede Verwaltung liefert zu diesem Zwecke ihre statistischen Ausweise (Col. 140 a und b des neuen statistischen Formulars) bis spätestens 1. August jeden Jahres.

Die geschäftsführende Direction des Vereins stellt am Jahresschlusse eine Nachweisung über Debet und Credit einer jeden Verwaltung auf und veranlasst die Ausgleichung.

§ 3. Anträge der Verwaltungen. Jede Verwaltung, welche die Ertheilung einer Vereinskarte auf Grund dieses Reglements für ein Mitglied oder einen Oberbeamten in Anspruch nehmen will, lässt ihren Antrag an die geschäftsführende Direction gelangen.

Würden die Angaben des Antrages, welche die nach Inhalt dieses Reglements nothwendigen Voraussetzungen zur Theilnahme an demselben darstellen sollen, nicht in derjenigen Notorietät beruhen, dass ohne Weiteres eine dem Reglement entsprechende Entscheidung ertheilt werden kann, so sind von der antragstellenden Verwaltung die Angaben durch genaue eigene Erklärungen und Erläuterungen, erforderlichen Falls durch Bezeugungen der betreffenden vorgesetzten Regierungsstelle resp. Regierungs-Aufsichtsbehörde klar zu legen. Die geschäftsführende Direction kann die Vervollständigung und weitere Erläuterung dieser An-

§ 5. Anträge der Verwaltungen. Jede Verwaltung, welche die Ertheilung einer Vereinskarte auf Grund dieses Reglements für ein Mitglied oder einen Oberbeamten in Anspruch nehmen will, lässt ihren Antrag an die geschäftsführende Direction gelangen.

Würden die Angaben des Antrages, welche die nach Inhalt dieses Reglements nothwendigen Voraussetzungen zur Theilnahme an demselben darstellen sollen, nicht in derjenigen Notorietät beruhen, dass ohne Weiteres eine dem Reglement entsprechende Entscheidung ertheilt werden kann, so sind von der antragstellenden Verwaltung die Angaben durch genaue eigene Erklärungen und Erläuterungen, erforderlichen Falls durch Bezeugungen der betreffenden vorgesetzten Regierungsstelle resp. Regierungs-Aufsichtsbehörde klar zu legen. Die geschäftsführende Direction kann die Vervollständigung und weitere Erläuterung dieser An-

gaben, Erklärungen und Nachweise zur Vorbereitung der Entscheidung begehren.

§ 4. Ausfertigung der Vereinskarten. Die Vereinskarten werden von der geschäftsführenden Direction für diejenigen Mitglieder der oberen Verwaltungsstelle und diejenigen Oberbeamten ausgestellt, welche die antragstellende Verwaltung zu diesem Zwecke namhaft macht.

Die unter Stempel und Unterschrift der geschäftsführenden Direction auszufertigenden Vereinskarten enthalten:

a) eine laufende Nummer,
b) den Namen des Mitgliedes oder Oberbeamten derjenigen Verwaltung, welcher der Vereins-Karteninhaber angehört.

Den Vereinskarten wird ein Verzeichniss der Eisenbahnen beigefügt, auf welchen die Karten Gültigkeit haben.

Die geschäftsführende Direction wird von der Ertheilung der Vereinskarten monatlich sämmtlichen Vereinsverwaltungen Mittheilung machen.

§ 5. Recht der Vereins-Karteninhaber. Die Karten legitimiren Diejenigen, auf deren Namen sie ausgestellt sind, zur Fahrt auf allen Vereinsbahnen mit den für Personenbeförderung bestimmten Zügen in **beliebiger Wagenclasse.**

Der Inhaber einer Vereinskarte ist ferner, und zwar unter den in den Betriebsreglements der betreffenden Verwaltungen geltenden Expeditions- und den daraus hervorgehenden Garantiebestimmungen, zur Mitnahme von 25 kg Reisegepäck, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen berechtigt.

§ 6. Gültigkeit und Controle der Vereinskarten. Der Besitzer der Vereinskarte ist auf seinen Reisen zur Vorzeigung der Karte behufs Notirung der Nummer derselben an die mit der Billetcontrole beauftragten Beamten verpflichtet, welche von jeder Verwaltung dazu angewiesen werden. Die Abgabe der Karte darf nicht verlangt werden.

§ 7. Rückgabe ungültig gewordener Vereinskarten. Sobald die Voraussetzungen, auf Grund deren die Ertheilung einer Vereinskarte an **ein Mitglied oder einen Oberbeamten einer Vereinsverwaltung** zulässig war, hinweggefallen, ist die betreffende Karte an die geschäftsführende Direction zur Cassirung zurückzugeben.

Die geschäftsführende Direction wird die Rückgabe von Vereinskarten durch die monatlichen Veränderungsnachweisungen zur Kenntniss der Vereinsmitglieder bringen.

§ 8. Verfahren wegen verlorener Vereinskarten. Der Verlust einer Karte ist der geschäftsführenden Direction anzuzeigen.

Dieselbe wird die Vereinsverwaltungen hiervon benachrichtigen, die verlorene Karte für ungültig erklären und an Stelle derselben eine andere Karte unter neuer Nummer ausfertigen.

§ 9. Erlöschen der Theilnahme. Mit dem Ausscheiden einer Verwaltung aus dem Vereine hört die Gültigkeit der ihr überwiesenen Karten auf.

Andererseits ist sie für diesen Fall von der übernommenen Gegenseitigkeit ihrer Bahnen befreit.

Jede Vereinsverwaltung kann diese Vereinbarung kündigen, ohne dass dadurch ihre Theilnahme am Vereine erlischt.

Die Kündigung kann indess nur zum 1. Januar und muss mit wenigstens 6monatlicher Frist geschehen.

§ 10. Vereins-Kartencommission. Beschwerden über die Anwendung und Auslegung dieses Reglements, über Einziehung und **bestimmungswidrige** Benutzung von Vereinskarten, sowie über sonstige, die Vereinskarten berührende Angelegenheiten entscheidet und behandelt eine aus 7 Mitgliedern bestehende Commission, welche von der Generalversammlung gewählt wird.

Die Entscheidungen dieser Commission sind endgültig, ohne dass dagegen eine Berufung an die Generalversammlung stattfindet.

Alle Beschwerden werden bei der geschäftsführenden Direction angebracht, von welcher auch sämmtliche Entscheidungen den beschwerdeführenden Verwaltungen mitgetheilt werden.

§ 11. Temporär gültige Vereinskarten. Ausser den nach den Bestimmungen dieses Reglements auszustellenden Vereinskarten ist die geschäftsführende Direction ermächtigt, den Abgeordneten der zu den Generalversammlungen eingeladenen, nicht zum Vereine gehörigen Verwaltungen Vereinskarten mit einer Gültigkeitsdauer von 8 Tagen vor und von 14 Tagen nach der Generalversammlung zu ertheilen.

Form und Ausstattung dieser Karten, welche von den permanenten Vereinskarten äusserlich sich unterscheiden müssen, bleibt der geschäftsführenden Direction überlassen.

§ 12. Einführungstermin. Dieses Abkommen tritt mit dem 1. Januar 1876 in Wirksamkeit.

gaben, Erklärungen und Nachweise zur Vorbereitung der Entscheidung begehren.

§ 6. Ausfertigung der Vereinskarten. Die Vereinskarten werden von der geschäftsführenden Direction für diejenigen Mitglieder der oberen Verwaltungsstelle und diejenigen Oberbeamten ausgestellt, welche die antragstellende Verwaltung zu diesem Zwecke namhaft macht.

Die unter Stempel und Unterschrift der geschäftsführenden Direction auszufertigenden Vereinskarten enthalten:

a) eine laufende Nummer,
b) den Namen des Mitgliedes oder Oberbeamten derjenigen Verwaltung, welcher der Vereins-Karteninhaber angehört,
c) **die Bezeichnung der Wagenclasse.**

Die Karten für beliebige Wagenclasse sollen sich von denjenigen der II. Wagenclasse in der Farbe unterscheiden.

Den Vereinskarten wird ein Verzeichniss der Eisenbahnen beigefügt, auf welchen die Karten Gültigkeit haben.

Die geschäftsführende Direction wird von der Ertheilung der Vereinskarten monatlich sämmtlichen Vereinsverwaltungen Mittheilung machen.

§ 7. Recht der Vereins-Karteninhaber. Die Karten legitimiren Diejenigen, auf deren Namen sie ausgestellt sind, zur Fahrt auf allen Vereinsbahnen mit den für Personenbeförderung bestimmten Zügen in **derjenigen Wagenclasse, auf welche sie lauten.**

Der Inhaber einer Vereinskarte ist ferner, und zwar unter den in den Betriebsreglements der betreffenden Verwaltungen geltenden Expeditions- und den daraus hervorgehenden Garantiebestimmungen, zur **gebührenfreien** Mitnahme von 25 kg Reisegepäck, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen berechtigt.

§ 8. Gültigkeit und Controle der Vereinskarten. Der Besitzer der Vereinskarte ist auf seinen Reisen zur Vorzeigung der Karts behufs Notirung der Nummer derselben an die mit der Billetcontrole beauftragten Beamten verpflichtet, welche von jeder Verwaltung dazu angewiesen werden. Die Abgabe der Karte darf nicht verlangt werden.

§ 9. Rückgabe ungültig gewordener Vereinskarten. Sobald die Voraussetzungen, auf Grund deren die Ertheilung einer Vereinskarte an **eine Vereinsverwaltung** zulässig war, hinweggefallen, ist die betreffende Karte an die geschäftsführende Direction zur Cassirung zurückzugeben.

Eine Rückerstattung der entrichteten Taxe wird nicht geleistet.

Die geschäftsführende Direction wird die Rückgabe von Vereinskarten durch die monatlichen Veränderungsnachweisungen zur Kenntniss der Vereinsmitglieder bringen.

§ 10. Verfahren wegen verlorener Vereinskarten. Der Verlust einer Karte ist der geschäftsführenden Direction anzuzeigen.

Dieselbe wird die Vereinsverwaltungen hiervon benachrichtigen, die verlorene Karte für ungültig erklären und an Stelle derselben eine andere Karte unter neuer Nummer ausfertigen.

§ 11. Erlöschen der Theilnahme. Mit dem Ausscheiden einer Verwaltung aus dem Vereine hört die Gültigkeit der ihr überwiesenen Karten auf; **dieselben sind zurückzustellen und es gilt für dieselben die Vorschrift des § 9.**

Andererseits ist sie für diesen Fall von der übernommenen Gegenseitigkeit ihrer Bahnen befreit.

Jede Vereinsverwaltung kann diese Vereinbarung kündigen, ohne dass dadurch ihre Theilnahme am Vereine erlischt.

Die Kündigung kann indess nur zum 1. Januar und muss mit wenigstens 6 monatlicher Frist geschehen.

§ 12. Vereins-Kartencommission. Beschwerden über die Anwendung und Auslegung dieses Reglements, über Einziehung und **reglementswidrige** Benutzung von Vereinskarten, **über Vertheilung des Ertrages, Entrichtung der Taxe,** sowie über sonstige, die Vereinskarten berührende Angelegenheiten entscheidet und behandelt eine aus 7 Mitgliedern bestehende Commission, welche von der Generalversammlung gewählt wird.

Die Entscheidungen dieser Commission sind endgültig, ohne dass dagegen eine Berufung an die Generalversammlung stattfindet.

Alle Beschwerden werden bei der geschäftsführenden Direction angebracht, von welcher auch sämmtliche Entscheidungen den beschwerdeführenden Verwaltungen mitgetheilt werden.

§ 13. Temporär gültige Vereinskarten. Ausser den nach den Bestimmungen dieses Reglements auszustellenden Vereinskarten ist die geschäftsführende Direction ermächtigt, den Abgeordneten der zu den Generalversammlungen eingeladenen, nicht zum Vereine gehörigen Verwaltungen Vereinskarten mit einer Gültigkeitsdauer von **14** Tagen vor und von 14 Tagen nach der Generalversammlung zu ertheilen.

Für diese Karten leistet die Vereinscasse die Taxe für je einen Monat.

Form und Ausstattung dieser Karten, welche von den permanenten Vereinskarten äusserlich sich unterscheiden müssen, bleibt der geschäftsführenden Direction überlassen.

§ 14. Einführungstermin. Dieses Abkommen tritt mit dem 1. Januar **1880** in Wirksamkeit.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 29. September. (Handelspolitische Verständigung mit Oesterreich. Verstaatlichungsfrage. Stand der Tarifreform. Eisenbahnausschuss des Bundesraths. Frachtfrage. Denkschrift zum Tarifgesetz. Coalition der Maschinen- und Schienenfabrikanten. Berlin-Wetzlar. Berlin-Anhalt. Berlin-Lübeck. Rhein-Nahebahn. Main-Weserbahn.)

Der Besuch des Deutschen Reichskanzlers in Wien, das hauptsächlichste politische Ereigniss der vorigen Woche, hat ausser seiner allgemeinen Bedeutung als neue Friedensbürgschaft auch eine ganz besonders wichtige wirthschaftspolitische Tragweite. Alle Mittheilungen darüber stimmen darin überein, dass eine handelspolitische Verständigung zwischen Deutschland und Oesterreich angebahnt sei, welche ganz besonders auch im Zoll- und Eisenbahnverkehr eine Rolle zu spielen berufen sein wird. Aus den zahlreichen darüber vorliegenden Meldungen scheinen die folgenden Angaben einer offenbar inspirirten Wiener Correspondenz in Süddeutschen Blättern besondere Beachtung zu verdienen. Es heisst dort: „Deutschland und Oesterreich-Ungarn gewähren sich gegenseitig die weitestgehenden Verkehrserleichterungen in jeder Richtung, sie gestehen sich untereinander geringe Zölle zu, um sich gemeinsam gegen die industriell höher entwickelten dritten Staaten oder gegen solche dritten Staaten, welche durch ihr Wirthschaftssystem Deutschland und Oesterreich-Ungarn gleichmässig schädigen, zu schützen. Also eine Art Freihandel im Innern, respective zwischen den beiden verbündeten Reichen, und gemeinsame Schutzzollpolitik nach Aussen. Zu diesem grossen Princip gesellt sich dann noch die wirthschaftliche Ausnutzung des neuerschlossenen Orients, oder mit anderen Worten: auch im Orient die gemeinsame Abwehr einer grossen übermächtigen Concurrenz durch die beiden verbündeten Staaten. Dies ist beiläufig der Grundgedanke des besprochenen Planes, welcher natürlich die politische Verbindung nur noch mehr festigen, ja geradezu zu einer unzerreissbaren machen muss. Zur Erreichung des grossen Zieles sollen die beiden Staaten schon in Kürze specielle Bevollmächtigte entsenden, welche die Tarife wie überhaupt alle einschlägigen Fragen zu untersuchen und zu ordnen haben werden. Dann erst fänden die eigentlichen Verhandlungen statt, deren Ergebniss in einer Convention oder in einem Vertrage zum Ausdruck käme, und ein solches Instrument würde den Parlamenten in Berlin, Wien und Pest zur Gutheissung vorgelegt werden. Zu bemerken wäre übrigens schon jetzt, dass den Verhandlungen zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland selbstverständlich das entsprechende Einvernehmen zwischen Oesterreich und Ungarn selbst vorausgehen muss, und vielleicht könnte man sagen, dass es mehr Mühe machen werde, Cis- und Transleithanien unter einen Hut zu bringen, als mit Deutschland ein Einvernehmen zu erzielen. Es ist übrigens wahrscheinlich, dass eben auf diese Frage die Conferenzen des Fürsten Bismarck mit Herrn Koloman Tisza sich bezogen haben".

Die Discussion der Eisenbahn-Verstaatlichungsfrage wird ungeschwächt fortgeführt. Auch die halbamtliche „Prov.-Corresp." tritt mit einem längeren Artikel ihrer letztwöchentlichen Nummer in die Arena. Nachdem die Mängel des gegenwärtigen Zustandes im Eisenbahnwesen dargethan worden sind, heisst es in demselben:

„Gründliche Abhülfe ist eine der gebieterischsten Forderungen der Zeit. Sie zu gewähren, hat die Regierung der Auffassung und Absicht gemäss, welche sie wiederholt und in bestimmtester Weise öffentlich ausgesprochen hatte, den Weg, der schon bei der Zulassung der Privat-Actienbahnen von der Gesetzgebung in's Auge gefasst war, den einzig correcten und durchgreifenden Weg des Rückerwerbs der wichtigsten Privatbahnen für den Staat, nunmehr thatsächlich beschritten. Es werden der Landesvertretung desfallsige Verträge zur Genehmigung vorgelegt werden, bei deren Abschluss neben pflichtmässiger Wahrung der Staats-Finanzinteressen auch billige Rücksichten auf die Actienbesitzer haben walten können. Die Consolidation des Staats-Eisenbahnnetzes wird, entgegen allen Behauptungen politischer oder interessirter Widersacher, das Land der grossen Segnungen theilhaftig machen, welche ein einheitlich, gut und billig geleitetes Eisenbahn-Transportwesen zu bieten vermag: klare, einfache, billige Tarife, wie rasche, gute Bedienung des vaterländischen Verkehrs mit geringeren Aufwendungen, und ausserdem — vermöge des Wegfalls der durch die Doppelwirthschaft verursachten unwirthschaftlichen Ausgaben —: reichere Mittel zur Vervollständigung des Eisenbahnnetzes!

„Neben diesen Vorlagen werden noch weitere Anträge wegen Ausführung einer grösseren Anzahl von Eisenbahnlinien in den verschiedenen Provinzen für Rechnung oder mit Unterstützung des Staates in Aussicht gestellt, eine erhebliche Belastung der Staatscasse werde nicht stattfinden, sondern diese Pläne würden sich zum Theil auf Grund der Vortheile jener ersten grossen Massregel ausführen lassen. Die Regierung fordert ein vertrauensvolles Entgegenkommen. Zum Schluss heisst es: „Es versteht sich von selbst, dass die Regierung eine unbefangene und unabhängige Prüfung der Vorlagen erwartet und dringend wünscht: sie ist überzeugt, dass gerade eine unbefangene Prüfung zur bereitwilligen Anerkennung der Richtigkeit ihres Planes vom Standpunkte des öffentlichen Wohls und einer guten Finanzpolitik führen und die Vereinbarung im Einzelnen anbahnen werde. Aber sie muss ebenso dringend wünschen, dass nicht unter politischen Vorwänden, welche vornehmlich auf dem Boden des Widerstrebens gegen die Wirthschaftspolitik des Kanzlers aufkeimen, dass nicht unter vieldeutigen Phrasen, wie die der „Bürgschaften gegen die Ausdehnung der Verwaltungsbefugnisse", der Blick von der durchgreifenden practischen Wichtigkeit der Sache abgelenkt und das Volk um eine der wohlthätigsten Reformen gebracht werde".

Dieser Artikel ist mehrfach kritisch besprochen worden, speciell auch in der „Nat.-Ztg.", welche u. A. sagt:

„Wir fragen vergeblich danach, auf welche Weise denn diese sanguinischen Versprechungen (klare, einfache, billige Tarife, wie rasche, gute Bedienung des vaterländischen Verkehrs mit geringeren Aufwendungen, und ausserdem — vermöge des Wegfalls der durch die Doppelwirthschaft verursachten unwirthschaftlichen Ausgaben —: reichere Mittel zur Vervollständigung des Eisenbahnnetzes) eingelöst werden sollen. Wenn wir an das finanzielle Endergebniss der eingeleiteten Operationen denken, so drängen sich doch folgende Betrachtungen mit unwiderstehlicher Gewalt auf:

„Die Privat-Eisenbahngesellschaften sind auf Erwerb gerichtete Unternehmungen gewesen und haben das Bestreben gehabt, ihren in der Dividende zum Ausdruck kommenden Gewinn so hoch zu treiben, als die Natur der Sache und die Schranken, welche der Staat durch Gesetz und Aufsicht ihnen auferlegte, es irgend zuliess. Sie haben insbesondere ihr Tarifwesen ohne jede Rücksicht auf Klarheit und Einfachheit, mit nur nothgedrungener Rücksicht auf anderweitige Interessen so eingerichtet, dass die Tarife, soweit sie deren Wirkungen berechnen konnten, die möglichst hohen Reinerträge lieferten. Dass sie im Grossen und Ganzen falsch gerechnet hätten, ist ihnen niemals zum Vorwurf gemacht worden. Das Tarifdecernat der Eisenbahnen ist zu einer auf Logik und Erfahrung sich gründenden Kunst geworden, die jedem anderen Zweige der kaufmännischen Kunst ebenbürtig ist.

„Das bisher bestandene Tarifsystem mag jedem anderen Vorwurf ausgesetzt sein, aber den einen Vorzug hat es doch, dass es den Eisenbahnen das höchste Mass von Rentabilität verliehen hat, welches kaufmännische Speculation auszusinnen vermochte. Jetzt stellt man uns Tarife in Aussicht, welche „klar, einfach und billig" sind. Von der Rentabilität spricht man kein Wort. Alle jenen kleinen Künste der Specialisirung, der Heranziehung eines Verkehrs, der sich sonst auf Strassen, die unser Land nicht durchschneiden, der Erziehung des Verkehrs sollen über Bord geworfen werden. Dadurch wird man ein Tarifsystem schaffen, welches möglicher Weise alle anderen Vortheile bietet, aber die Rentabilität des Eisenbahnsystems zweifellos tief herunterdrücken wird.

„Auf der anderen Seite tritt nun allerdings ein Factor auf, der die Rentabilität erhöhen kann. Die Vereinfachung der Verwaltung wird zur Verringerung der Ausgaben führen. Um diesen Factor auf sein richtiges Mass zurückzuführen, muss man sich vergegenwärtigen, dass der überwiegende Theil die Ausgaben durch eine Aenderung der Verwaltungsorganisation gar nicht berührt wird. Die Ausgaben für Abnutzung und Erneuerung des Bahnkörpers, der Hochbauten und der Parks, die Ausgaben für Kohlen und Schmiermittel, die Löhne des Stations- und Streckenpersonals bleiben vollkommen unverändert. Die Ersparnisse finden lediglich in dem Bereiche der Generalkosten statt, betreffen die Gehälter und Tantièmen von Directoren und Aufsichtsräthen und einen Theil der Büreaukosten. Dass diese Ersparnisse nicht von fern ausreichen, um den Ausfall zu ersetzen, der durch ein Tarifsystem herbeigeführt wird, welches von allen Rücksichten der Rentabilität absieht, liegt auf der Hand.

„Der Ankauf der Bahnen soll erfolgen auf Grundlage der Rentabilität, wie sie heute besteht; er soll benutzt werden, um Massregeln durchzuführen, welche die Rentabilität herabdrücken müssen. Dadurch mögen viele andere Vortheile geschaffen werden, aber das Gleichgewicht der Staatsfinanzen wird dadurch jedenfalls in der erheblichsten Weise berührt. Diejenigen Bahnen, welche sich bisher bereits im Besitze des Staats befunden haben, sind bis jetzt in Beziehung auf die Tarife ganz nach denselben Grundsätzen verwaltet worden, wie die Privatbahnen; auch sie haben bisher ihre Tarife überwiegend nach dem Gesichtspunkte der Einträglichkeit bemessen; auch bei ihnen tritt ein Rückgang in Folge der Aenderung des Tarifwesens ein. Wir stehen also vor einer Massregel, deren Einfluss auf unser ganzes Finanzwesen die grössten Bedenken hervorrufen muss. Wir lassen geflissentlich alle diejenigen Einwendungen bei Seite, die wir vom wirthschaftlichen Gesichtspunkt aus gegen das von dem Reichskanzler patronisirte Tarif-

system zu erheben hätten; wir beschränken uns absichtlich darauf, die finanzielle Seite hervorzuheben.

„Alle diese finanziellen Schwierigkeiten existiren für die offiziöse Darstellung einfach nicht. Wir hegen gegen die Regierung nicht das Misstrauen, dass sie alle diese Schwierigkeiten überhaupt noch nicht bedacht habe; wir sind fest überzeugt, dass sie mit Gegenerwägungen hervortreten kann, welche der weiteren Besprechung würdig sind. Sollte es aber nicht die Aufgabe der offiziösen Presse sein, mit sachlichen Erörterungen hervorzutreten, welche die Discussion fördern können, anstatt sich auf Sätze zu beschränken, welche in ihrer lapidaren Einfachheit nur auf das Verständniss des Bruder Bauer berechnet zu sein scheinen?"

Gegen diesen Artikel der „Nat.-Ztg." richten die offiziösen Berichterstatter folgende beissende Polemik: „Der Artikel der letzten „Prov.-Corr." über die Eisenbahnfrage erscheint der „Nat.-Ztg." gar zu einfach, weil er nicht auf alle die Doctorfragen, namentlich die finanziellen Fragen eingehe, über welche Bände und Bibliotheken vollgeschrieben seien. Der Artikel scheine in seiner lapidaren Einfachheit nur auf das Verständniss des Bruders Bauern berechnet zu sein. Das ist nun gewiss richtig: die „Prov.-Corr." hat ihre Aufgabe, für den Bruder Bauer zu schreiben, immer festgehalten, und darin besteht ihre Hauptbedeutung. Ganz besonders aber muss sie bei den Wahlen darauf bedacht sein, die Absichten der Regierung dem Verständniss des Bruders Bauern näher zu bringen, zumal im Gegensatz gegen verwirrende Parteiprogramme. Wenn nun die „Nat.-Ztg." vergleicht, wie viel der nationalliberale Wahlaufruf und ihr eigener Commentar zu demselben über die Eisenbahnfrage gesagt haben und wie viel dem gegenüber die letzte „Prov.-Corr.", so wird sie am Ende noch den Preis der Ausführlichkeit der Darlegung dem halbamtlichen Bauernblatte zugestehen müssen. In Bezug auf die Finanzschwierigkeiten steht der nationalliberalen Verheissung, die Partei wolle dafür Sorge tragen, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit des Staates nicht beeinträchtigt werde, im Regierungsblatte die thatsächliche Versicherung gegenüber, dass in den vorzulegenden Verträgen die Staats-Finanzinteressen pflichtmässig gewahrt seien. Das Weitere, besonders die Erörterungen, welche Bibliotheken füllen, werden den Landtagsverhandlungen und den Berichten darüber zu überlassen sein. Das, worauf es jetzt der „Prov.-Corr." ankommt, ist, wie die „Nat.-Ztg." höchst schlau entdeckt und enthüllt, nachdem es die „Prov.-Corr." selber sehr deutlich und mit gesperrten Lettern gesagt hat: ein Abgeordnetenhaus zu bekommen, welches nicht im voraus abgeneigt ist, die Vorlagen unbefangen und ohne Parteigeist zu prüfen. Damit sich die wirklichen Freunde der Regierung im Volke nicht täuschen lassen, wird wiederholt versichert, dass die Regierung an das Gelingen des Werkes ihre volle Entschiedenheit setzen werde, und die Wähler werden dringend gemahnt, auch bei der Durchführung der wohlthätigen Reform zu helfen".

So die Offiziösen! Von sonstigen Enunciationen in Sachen der Eisenbahnfrage sind die zweier nationalliberaler Parteiführer hervorzuheben. Nach der „Danziger Zeitung" hat sich Abgeordneter Rickert über die Eisenbahnfrage in einer grossen Wählerversammlung Danzigs wie folgt ausgesprochen: Er sei im Princip ein entschiedener Gegner der ausschliesslich staatlichen Eisenbahnwirthschaft und die gegenwärtige Finanzlage sei gewiss nicht geeignet, noch etwa 1 200 Millionen an die Durchführung des Staatsbahnsystems zu verwenden und mit der Zahlung eines erheblichen Theiles der Zinsen den Steuersäckel zu belasten. Das augenblickliche Defizit in der Preussischen Finanzverwaltung sei im wesentlichen durch die mangelnde Rentabilität der Eisenbahnen entstanden. Seien doch in den letzten 8 Jahren für 800 Millionen Eisenbahnen bewilligt, darunter wenig rentable. Der nationalliberale Abgeordnete Kieschke sprach sich in einer Wählerversammlung in Königsberg ebenfalls entschieden gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen aus, die er schon früher bekämpft habe. Er könne nur auf seinem Standpunkte verharren. Die Verstaatlichung des Eisenbahnwesens sei eine schwere Gefahr für den Staat. Von den Centrumsmitgliedern hat der Abgeordnete Kaufmann neuerdings sich als persönlichen Gegner der Verstaatlichungsidee zu erkennen gegeben, zugleich aber erklärt, das Centrum werde die Vorlagen sachlich prüfen und sich darnach entscheiden. Das heisst im Grunde nichts Anderes, als dass das Centrum abwarten wird, welche Stellung die Regierung im Culturkampfe einnimmt, um darnach seine Entscheidung zu treffen.

Der „Reichs-Anzeiger" schreibt: „Der Stellvertreter des Reichskanzlers, Graf zu Stolberg, hat dem Bundesrath im Anschluss an die mit dem 15. Juni v. J. abschliessende Uebersicht über die Einführung des aus den Berathungen Deutscher Staats- und Privatbahnen hervorgegangenen einheitlichen Tarifsystems eine Zusammenstellung über den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit vorgelegt, welche das bis zum 1. Juli d. J. eingegangene Material umfasst, sich jedoch hinsichtlich der zur Einführung gelangten Ausnahmetarife auf den Stand vom 31. März d. J. beschränkt. Nach dieser Zusammenstellung sind die Localtarife der gegenwärtig in Deutschland bestehenden 63 Eisenbahnverwaltungen bis auf den Localtarif der Georgs-Marienhütte-Hasberger Eisenbahn, welche den bisherigen Gütertarif beizubehalten beabsichtigt, auch für den allgemeinen Verkehr nicht in Betracht kommt, nunmehr sämmtlich auf Grundlage des Reformsystems erstellt. Auch die Reform der Tarife im Verbands- und directen Verkehr zwischen Deutschen Bahnen hat seit Vorlage der letzten Uebersicht so erhebliche Fortschritte gemacht, dass dieselbe als nahezu abgeschlossen zu betrachten ist. Zwischen den Deutschen Eisenbahnverwaltungen unter sich bestehen zur Zeit 184 Verbandstarife (gegen 301 bei Vorlage der letzten Uebersicht), von denen 172 (gegen 141 bei Vorlage der letzten Uebersicht) auf der Grundlage des Reformsystems erstellt sind, so dass nur noch 12 Tarife sich im Rückstande befinden. Es ist zu erwarten, dass auch diese bis zum Schluss des laufenden Jahres beseitigt oder einer Umarbeitung unterzogen sein werden. Ausserdem bestehen im Verkehr der Deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Zeit 351 Specialtarife für einzelne Artikel, von denen 345 dem Reformsystem entsprechen. Allgemeine Tarife mit dem Auslande bestehen zur Zeit 199 (gegen 219 bei Vorlage der letzten Uebersicht) und ausserdem 314 Specialtarife für einzelne Artikel. Neu erstellt in Folge der Tarifreform sind zur Zeit erst 10 Tarife. Bis zu welchem Zeitpunkte die Reform des Verkehrs mit dem Auslande zum Abschluss gelangen wird, lässt sich mit Sicherheit noch nicht übersehen."

Bei der Bildung der Ausschüsse des Bundesrathes hat derselbe ein Einverständniss darüber festgestellt, dass durch die stattgehabte Neuwahl des Ausschusses für Eisenbahn, Post und Telegraphen einem etwaigen spätern Antrage um Verstärkung dieses Ausschusses nicht präjudicirt werde, und dass ferner der ausserordentliche Ausschuss für das Eisenbahn-Gütertarifwesen in seiner bisherigen Zusammensetzung bis zur Erledigung seiner Aufgabe fortbestehe.

Der schutzzöllnerische Centralverband Deutscher Industrieller hielt in voriger Woche in Augsburg einen Congress ab. Auf der Tagesordnung desselben befand sich auch die Eisenbahn-Frachtfrage. Es lag folgender Resolutionsantrag vor: „Das im vorigen Jahre eingeführte Eisenbahn-Tarifsystem kann als ein vollständig befriedigender Abschluss der Eisenbahn-Frachtfrage noch nicht betrachtet werden. Bei der von der Reichsregierung beabsichtigten gesetzlichen Regelung des Eisenbahn-Tarifwesens sind die Bedürfnisse sowohl des weiteren und durchgehenden, als auch des localen und provinziellen Verkehrs an erster Stelle zu wahren. Der Centralverband Deutscher Industrieller findet in dem Erlass eines die Aufsicht des Reiches über das gesammte Eisenbahnwesen regelnden Eisenbahngesetzes, in der Errichtung von besonderen Eisenbahnräthen, sowie eines Eisenbahn-Schiedsgerichts geeignete Institutionen für eine befriedigende Reform". Der Referent, Dr. Rentzsch, Reichstagsabgeordneter und Generalsecretär des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in Berlin, begründete die Resolution. Der Correferent, Bürgermeister a. D. Russel-Berlin, befürwortete ebenfalls die Annahme der Resolution. Dagegen machte der Commerzienrath Wolff-M.-Gladbach geltend, dass in der Resolution die Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn, unerledigt gelassen sei; der Verband müsse aber hierzu entschieden Stellung nehmen. Er persönlich sei der Ueberzeugung, dass Deutschland auf die Dauer ohne ein einheitliches System von Staatsbahnen nicht existiren könne. Da aber diese Frage jetzt nicht mehr erörtert werden könne, so beantrage er, die Beschlussfassung für dieses Jahr überhaupt auszusetzen. Bürgermeister Russel-Berlin bekämpfte diesen Antrag: die Frage, ob Staatsbahn oder Privatbahn, sei absichtlich aus dem Spiele gelassen, denn darüber seien die Ansichten sehr verschieden; die Resolution habe den viel wichtigeren Zweck, das festzustellen, was im volkswirthschaftlichen Interesse nöthig und in jedem Falle durchführbar sei, gleichviel, ob wir Privatbahnen behalten oder zum System der Staatsbahnen übergehen. Schliesslich wurde die beantragte Resolution mit allen gegen eine Stimme angenommen.

Dem Vernehmen nach wird der Verein der Privatbahnen im Deutschen Reich in den nächsten Tagen den Reichs- und Landesbehörden eine Denkschrift über die Grundlagen des Eisenbahn-Tarifgesetzes vorlegen und der Oeffentlichkeit übergeben. Dieselbe befasst sich namentlich mit dem Nachweis, dass die Annahme absolut gleicher Fracht-Einheitssätze auf allen Bahnen Deutschlands den Verkehr jetzt und in Zukunft schädigen, zum Theil sehr erhebliche Frachterhöhungen nach sich ziehen muss und die Stabilität der Staats- wie Privatbahnen bedrohen, die bekanntlich schon jetzt im Sinken sei. Es wird für die bevorstehenden Wahlen von hohem Interesse sein, diesen wichtigen Gegenstand von sachverständiger Seite beleuchtet zu sehen, welcher gerade für die brennende Frage der nächsten Landtagssession, die Verstaatlichung der Bahnen, von durchschlagender Bedeutung ist.

In der „Freihandels-Correspondenz" liest man: „Die Nachricht, dass es mit der Coalition der Deutschen Locomotivfabrikanten, welche bei den Verhandlungen des Reichstags über die Eisenzölle eine grosse Rolle gespielt hat, zu Ende geht, bestätigt sich. Den sechs Süddeutschen Etablissements, welchen die Bahnen in Süddeutschland „zum Ressort" überwiesen waren, scheint ihr engeres Vaterland gar zu eng geworden zu sein, sie haben, ebenso wie die Firma Schichau in Elbing, das Bündniss gekündigt. Der Bedarf an Locomotiven ist zur Zeit in Deutschland so gering, dass von den sechszehn der Coalition angehörenden Fabriken bei Festhaltung des vereinbarten Vertheilungsplanes keine einzige auch nur einigermassen genügende Beschäftigung findet. Der Trieb der Selbsterhaltung scheint demnach wieder zur freien Concurrenz zu drängen. Die Coalition ist im Jahre 1877 begründet. Nur zwei Jahre hat also das Muster vorgehalten, welches der Abg. Berger in seiner Rede über die Eisenzölle der Deutschen Industrie überhaupt zur Nachahmung empfahl. Lehrreich ist aber das Schicksal dieser Coalition in zwiefacher Beziehung. Dass in einer Zeit regen Bedarfs, wo alle bestehenden Etablissements reichlich Arbeit finden, Verbindungen dieser Art überflüssig sind, bedarf weiter keines Beweises; dass sie aber in Zeiten schwachen Bedarfs unhaltbar sind, dafür liefert gerade dieser Fall, in dem die schutzzöllnerische Mehrheit des Reichstags die Quintessenz wirthschaftlicher Weisheit zu sehen wähnte, ein recht schlagendes Beispiel. Zugleich lenkt er den Blick wieder auf eine der Ursachen, welche für einzelne Branchen hauptsächlich die Fortdauer der Krisis verschulden. Wenn der vorhandene Bedarf ausreicht, um 5 — 6 Etablissements in flottem Betriebe zu erhalten, so können nicht 16 Etablissements prosperiren, wenn jedem ein entsprechend kleiner Theil der Arbeit zugewiesen wird. Eine Verringerung der vorhandenen Productionsfähigkeit durch Ausscheidung der minder concurrenz- und leistungsfähigen Etablissements ist und bleibt das einzige, wenn auch schmerzliche Heilmittel. Eine Verringerung der Arbeitsgelegenheit würde dadurch im Wesentlichen gar nicht veranlasst, denn die Coalition kann ja die Arbeit selbst nicht vermehren und der einmal existirende Bedarf sichert ungefähr der gleichen Anzahl Arbeiter Beschäftigung, ob er nun durch eine grössere oder geringere Zahl von Fabriken gedeckt wird. Ein weiteres Herabdrücken der Preise würde dabei auch nicht zu befürchten stehen, da nur die Verringerung des Angebots, welche jetzt künstlich durch die Coalition hergestellt werden soll, dann auf die wirklich heilsame Weise einträte. Aber die wenigen, vollständig beschäftigten Etablissements könnten wenigstens mit Vortheil arbeiten, während jetzt die viel grössere Anzahl derselben mit Mühe eine Existenz weiter schleppt, welche weder ihren Besitzern noch der arbeitenden Bevölkerung im Ganzen Nutzen schafft, dagegen durch Wegnahme eines wesentlichen Theils der vorhandenen Arbeit der ganzen Branche eine lohnende Thätigkeit unmöglich macht. Nicht allein das Interesse der Consumenten, sondern recht eigentlich das Interesse der ganzen Industriebranche kommt bei diesem Gesundungsprocesse in Frage. Uebrigens scheinen auch die Tage einer anderen Coalition, der Coalition der Deutschen Schienenfabrikanten, gezählt zu sein. Wenigstens verlautet, dass die Preussische Regierung entschlossen sei, um sich der Dictatur dieser Coalition zu entziehen, die Schienenlieferung für die Staatsbahnen freihändig zu vergeben. Wird dieser Entschluss zur Ausführung gebracht, so würde damit der Coalition der Boden entzogen, da dieselbe nur für die bei den Submissionen zu stellenden Preise Geltung hat. Das Missverhältniss zwischen der vorhandenen Nachfrage und der Productionsfähigkeit der noch in Betrieb stehenden Werke dürfte in diesem Falle kaum geringer sein als in der Locomotivfabrikation.

In hiesigen Blättern ist es als ein besonders werthvoller Vortheil, welcher dem Staate aus dem etwaigen Erwerb der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn erwachsen würde, bezeichnet, dass der neue Bahnhof der letzteren in Berlin für die Berlin-Wetzlarer Bahn mitbenutzt und der Bau eines neuen Bahnhofes, dessen Kosten nach Millionen zählen würden, erspart werden könne; zugleich werde durch die Vereinigung des Anhaltischen und Berlin-Dresdener Bahnhofes eine für die Interessen der Berlin-Dresdener Bahn vortheilhafte Lösung der schwebenden Bahnhofsfrage erreicht werden. Hierzu bemerkt die „Post": „Nach unserer Information beruhen diese Annahmen auf einer unrichtigen Auffassung der thatsächlichen Verhältnisse. Sowohl die Berlin-Wetzlarer Personenzüge, welche gegenwärtig nur interimistisch von dem Berlin-Dresdener Bahnhof ausgehen, beziehungsweise daselbst endigen, als auch die Personenzüge der Berlin-Dresdener Bahn selbst sollen, sobald die hiesige Stadtbahn mit ihren Binnenbahnhöfen fertiggestellt und dem Betriebe übergeben sein wird, auf diese geführt werden und schliesslich in der zur Zeit im Umbau befindlichen Personenstation des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes endigen. Für die Einführung der Berlin-Dresdener Züge in die Stadtbahn bedarf es lediglich der ohne Schwierigkeiten und mit geringen Kosten zu bewirkenden Herstellung einer Anschlusscurve ausserhalb des Kreises der Ringbahn zwischen dieser und der Berlin-Dresdener Bahn. Hierdurch wird einerseits den von Dresden kommenden Passagieren die Möglichkeit geboten werden, bis zu jeder beliebigen Station der Stadtbahn durchzufahren; andererseits folgt daraus der erhebliche Vortheil, dass der provisorische Berlin-Dresdener Bahnhof für die Abfertigung des Personenverkehrs ganz aufgegeben werden kann".

Die ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn wird, wie in voriger Nummer bereits offiziell gemeldet, zum 29. October c. einberufen. Zweck dieser Versammlung ist, einen Beschluss darüber zu fassen, ob man mit der Regierung überhaupt wegen eines Verkaufs der Bahn in Unterhandlungen treten wolle. Die Deponirung der Actien behufs Theilnahme an der Versammlung muss in der Zeit vom 25. bis 28. October c. erfolgen.

Die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ist mit der Revision der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Berlin über Schwerin nach Lübeck beauftragt worden.

Die Generalversammlung der Rhein-Nahe-Eisenbahn erklärte sich durch Resolution mit der ablehnenden Haltung einverstanden, welche der Ausschuss der Bahn gegenüber dem Verlangen der Regierung wegen Legung eines zweiten Geleises eingenommen hat. Ausserdem genehmigte die Versammlung einen Vertrag wegen Herstellung der Zweigbahn nach Stadt Birkenfeld.

Wie der „Fr. Ztg." geschrieben wird, ist der Verkauf des Hessischen Antheils der Main-Weser Bahn (Frankfurt-Giessen-Cassel) an Preussen, welcher bereits im Anfang dieses Jahres in Form eines zu genehmigenden Vertragsentwurfs an die Hessischen Stände gelangte, wieder in Sprache. Damals sah die Grossherzogliche Regierung zunächst von der Erörterung des Gegenstandes ab, weil die Preussischen Kammern sich voraussichtlich doch nicht mehr mit der Sache befasst hätten. Mitte October soll die zweite Hessische Kammer für die Erledigung dieser und anderer Gegenstände zusammenberufen werden.

Literatur.

—st.— **Katechismus der Einrichtung und des Betriebes der Locomotive** für Locomotivführer, Bahnbeamte, Studirende technischer Fachschulen, sowie zur populären Belehrung für Gebildete jeden Standes von G. Kosak, K. K. Prüfungscommissär für Locomotivführer, Professor an der Landes-Oberreal- und Maschinenschule in Wiener-Neustadt etc. Mit 28 Holzschnitten und 4 Tafeln. Vierte vermehrte und verbesserte Auflage. Wien. Lehmann und Wentzel. 1879.

Von diesem, im Jahrgang 1870 S. 9 besprochenen Buche ist nunmehr bereits die 4. Auflage erschienen, was gewiss als ein Beweis für dessen Brauchbarkeit angesehen werden darf. Einen weiteren solchen Beweis liefert die Thatsache, dass das Buch in's Italienische wörtlich übersetzt und von M. N. Forney in New-York ausdrücklich als benutzte Grundlage zu seinem „Katechism of the locomotive" lobend erwähnt wurde.

Bei Abfassung der vorliegenden neuen Auflage sind sämmtliche Verbesserungen und Ergänzungen im Sinne der neuesten Erfahrungen auf diesem Gebiete sorgfältig berücksichtigt worden und so können wir das Werkchen wiederholt bestens empfehlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 26. September 1879.

Einer Mittheilung der Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zufolge, wird, nachdem am 1. d. M. der Rangirbahnhof Rummelsburg bei Berlin dem Betriebe übergeben worden ist, auf diesem Bahnhofe vom 15. October cr. ab auch eine selbstständige Güterexpedition eingerichtet sein.

Die geschäftsführende Direction.

Badische Staatsbahn. Am 15. d. Mts. ist die auf der Südseite der Stadt Würzburg an der Bahnstrecke Heidelberg-Würzburg errichtete Personen-Haltestelle unter dem Namen Sanderau dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Sächsische Staatsbahn. Am 20. d. Mts. sind an der Bahnstrecke Neustadt-Dürrröhrsdorf der Sächsischen Staatsbahn die Haltestellen Mitte Langenwolmsdorf und Oberhelmsdorf für den Personenverkehr eröffnet worden.

2. Tarifwesen.

Rumänische Eisenbahnen Actien-Gesellschaft. Am 25. September 1879 tritt der Nachtrag VII zu den „Reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eil- und gewöhnliche Züge vom 15. März 1879“ in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält die Ermässigung mehrerer Frachtsätze des Specialtarifs No. 6. (1182)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 1. October cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren (excl. Hunden) zwischen den Stationen unserer Linie Falkenberg-Kohlfurt einer- und den Stationen der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn andererseits vom 1. Januar 1878 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen zu § 44 des Betriebsreglements und sind Exemplare durch die betheiligten Güter-Expeditionen zu beziehen. Berlin, 25. September 1879. Die Direction. (1183)

Der am 1. October cr. in Kraft tretende Nachtrag III zum **Ausnahmetarif für den Transport von Rohzucker via Hof** enthält eine Bestimmung wegen Uebertragung der Frachtsätze zwischen Mannheim und Waghäusel resp. Frankenthal, Ludwigshafen und Mutterstadt einerseits und Stationen der Berlin-Anhaltischen und Sächsischen Staatsbahn andererseits in den Hof-Meininger Verband, sowie Berichtigungen und ist zum Preise von 0,03 ℳ bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 23. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1184)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Zu dem Local-Gütertarif vom 1. Juli 1877 wird vom 1. October cr. ab in unserem Formular-Magazin der Nachtrag VI ausgegeben.

Derselbe enthält Ergänzungen und Abänderungen des Betriebs-Reglements, der Specialbestimmungen dazu, der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güter-Classification und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, sowie diverse Tarifermässigungen, welche, soweit sie mit einem Sternchen bezeichnet sind, vom 1. December cr., im Uebrigen vom 1. October cr. ab in Kraft treten. Breslau, den 27. September 1879. Directorium. (1185)

Galizisch - Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Mit dem 15. October d. J. tritt zu den seit 1. Februar 1879 gültigen reglementarischen und Tarifbestimmungen, sowie zu den Tarifheften I, II und III je ein Nachtrag — enthaltend neue bezw. ermässigte Frachtsätze, sowie Ergänzungen und Berichtigungen — in Kraft. Druckexemplare sind bei den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 11. September 1879. Im Auftrage der Verbandsverwaltungen: Die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1177)

(Fortsetzung des Tarifwesens Seite 1019.)

3. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Dienstag, den 14. October c., Vormittags von 10 Uhr ab sollen auf dem Bahnhofe zu Eberswalde gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

„ein alter Locomotivkessel mit kupferner Feuerbuchse, alte Metalle verschiedener Art, sonstige Materialien und eine Menge alter Geräthe“

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 24. September 1879. Directorium. (1188)

(Fortsetzung der Submissionen Seite 1021.)

4. Submissions-Resultate.

Pfälzische Eisenbahnen. Zusammenstellung der eingegangenen Submissionen auf die Lieferung von Oberbaumaterialien in Folge Ausschreibung vom 26. August 1879.

Nummer	Namen der Submittenten	Schienen 123 mm hoch von Bessemerstahl pro 1 000 kg ℳ	Fusslaschen von Eisen pro 1 000 kg ℳ	Fusslaschen von Stahl pro 1 000 kg ℳ	Bolzen pro 1 000 kg ℳ	Schienennägel mit quadratischem Querschnitt pro 1 000 kg ℳ	Schienennägel mit achteckigem Querschnitt pro 1 000 kg ℳ	Unterlagsplatten von Eisen pro 1 000 kg ℳ	Bemerkungen
									franco Waggon:
1	Gutehoffnungshütte Oberhausen	133,50	127,50	.	.	.	.	127,50	Ludwigshafen
2	Mrs. les petits fils de Wendel, Hayange	.	.	.	185,80	157,80		123,80	Bexbach
3	Hösch, Eisen- u. Stahlwerk, Dortmund	133,10	.	.	.	.	.	.	Ludwigshafen
4	Phönix in Laar bei Ruhrort	135,00	117,00	.	.	.	.	125,00	„
5	Asbeck, Otto, Hagen	.	.	.	.	186,00	194,00	.	Mannheim
6	Peters, Wilhelm, Kückelhausen	.	.	.	verpackt . unverpackt .	183,50 178,50	183,50 178,50	.	Ludwigshafen
7	C. W. Hasenclever Söhne, Düsseldorf	.	.	.	210,00	187,00	199,00	.	„[1])
8	Burbacher Hütte	.	112,00	.	.	.	.	118,00	Bexbach
9	Beyersmann, Friedrich, Hagen	.	.	.	206,00	182,00	172,90	.	Worms
10	C. Lange & Co., Haspe Kückelhausen	.	.	.	verpackt . unverpackt .	188,00 183,00	179,00 174,00	.	Ludwigshafen
11	Rheinische Stahlwerke, Ruhrort	133,00	.	.	.	.	.	.	„
12	Sieg - Rheinische Gewerkschaft Troisdorf	.	130,00	.	.	.	.	120,00	Ebernburg
13	Aachener Hütten - Actienverein „Rothe Erde“	.	105,75	.	.	.	.	.	Münster a. St.
14	Hagen-Grünthaler Eisenwerke	30000 St. i. Nov. 79 u. Febr. 80 30000 St. i. April u. Juni 80			221,50 231,70	. .	. .	. .	Ebernburg
15	Seissenschmidt, H. B., Plettenberg	.	.	.	215,00	.	.	.	Ludwigshafen
16	Union Dortmund	134,77	129,00	.	.	.	.	132,00	„
17	Hörder Bergwerks- u. Hüttenverein	133,00	119,00	.	.	.	.	132,50[2]) 140,00[3])	„
18	Eisen- und Stahlwerk Osnabrück	136,00	147,60	.	.	.	.	.	„
19	Krupp, Friedrich, Essen	135,80	.	.	.	.	.	.	„
20	Société Jean Cockerill, Seraing, Belgien	137,05	.	.	.	.	.	.	„
21	Hetzler, Kolb und Karcher, Beckingen an der Saar	.	.	.	203,50	180,00	180,00	140,00	Bexbach
22	Englerth & Cünzer, Eschweiler Pümpchen	.	.	.	.	.	.	139,50	Münster a./St.
23	Gebrüder Krämer, Erbacher Fabrik	.	.	.	184,50	161,00	149,50	.	Homburg
24	Gebrüder Krämer, Eisenhüttenwerk St. Ingbert	.	113,00	.	.	.	.	115,00	St. Ingbert
25	Roth & Schüler, St. Johann a. d. Saar	.	.	.	202,64	167,62	155,90	.	Bexbach
26	Bochumer Verein	130,00	.	131,10	.	.	.	139,10[4])	Ludwigshafen

[1]) Incl. Verpackung. [2]) aus Eisen. [3]) aus Flusseisen. [4]) von Flusseisen.

Tarifwesen (Forts.).

West- und Nord-Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 20. November c. ab sind zu den Heften 149/153, 155, 156, 158/162, 164 und 165 des West- und Nordwestdeutschen Verbands - Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Durch dieselben werden die directen Tarifsätze im Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einer- und verschiedenen Stationen der Nassauischen, Main-Neckar, Saarbrücker, Hessischen Ludwigs-, Pfälzischen, Badischen und Württembergischen Bahn andererseits aufgehoben, nachdem für die bezüglichen Relationen neue directe Sätze durch besondere Tarife über kürzere Routen zur Einführung gekommen sind. Cassel, den 25. September 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1189)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Im Local-Güterverkehr der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie in sämmtlichen nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden Nachbar- und Verbandverkehren, an denen die diesseitige Bahn betheiligt ist, treten am 1. October bezw. am 1. December c. Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie der Güterclassification in Kraft, worüber das Nähere bei unseren Güterexpeditionen zu erfahren ist. Berlin und Hamburg, den 29. September 1879. Die Direction. (1190)

Hanseatisch-Pommerscher Verband. Die im Tarife vom 1. Juli pr. enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Traubenzucker, Stärke und Kartoffelmehl, Stärkesyrup, zum Export bestimmt, ab Freienwalde a. O., Letschin, Lüdersdorf, Neu-Trebbin, Oderberg - Brahlitz, Seelow und Wrietzen nach den Stationen Hamburg B. H. und K. M., kommen auch **nach** dem 1. October cr. vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs zur Anwendung. Berlin und Hamburg, den 26. September 1879. Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1179)

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn. Am 1. October cr. tritt Tarifnachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu einbezogene Station Plagwitz der Sächsischen Staatsbahn; ferner werden durch denselben in Gemässheit der Bekanntmachung vom 1. September cr. die Frachtsätze für Greiz (oberer Bahnhof) mit 15. October cr. ausser Kraft gesetzt. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,03 *M.* durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 23. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1178)

Im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** treten vom 15. October cr. ab für den Verkehr zwischen der Station Cüstrin der Königlichen Ostbahn einerseits, und den Stationen Seegefeld, Nauen, Paulinenaue, Friesack, Neustadt a/D., Zernitz, Gloewen und Wilsnack der Berlin-Hamburger Bahn andererseits directe Frachtsätze des Specialtarifs A 2 und III in Kraft.

Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 22. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1173 J.)

Für den Kohlenverkehr von Zwickau nach Stationen der Berlin-Blankenheimer Linie treten von heute ab directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind. Dresden, am 20. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1159)

5. Fahrpläne.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Fahrplan vom 15. October 1879 ab bis auf Weiteres.

Stationszeit.

A. Frankfurt-a/O.—Cottbus—Grossenhain.

Entfernung von Frankfurt. Kilom.	Stationen		Zug 7	Zug 1	Zug 9	Zug 3	Zug 5
			II—IV Classe	I.—IV. Classe	II—IV Classe	I.—IV. Classe	bis Cottbus I.—IV., ab Cottbus II.—IV. Classe.
				Vorm.		Nachm.	Nachm.
0	Frankfurt a/O.	Abf.		6.45		12.35	5.30
13,7	Müllrose	„		7. 4		1. 0	5.53
.	Grunow-Beeskow	„		7.18		1.20	6.11
32,0	Weichensdorf (Friedland N./L.)	„		7.30		1.37	6.27
43,0	Lieberose (Jamlitz)	„		7.45		1.59	6.46
58,0	Peitz	„		8. 4		2.27	7.11
.	Willmersdorf	„		*		—	—
72,8	Cottbus	Ank.		8.29	Nachm.	2.57	7.35
72,8	Cottbus	Abf.		8.40	12. 0	3.10	7.45
.	Leuthen	„		—	*	*	*
86,6	Drebkau	„		8.59	12.36	3.31	8.21
93,5	Petershain	„		9.10	12.55	3.42	8.40
.	Bahnsdorf	„		*	*	*	*
107,2	Senftenberg	Ank.		9.29	1.30	4. 2	9.15
107,2	Senftenberg	Abf.		9.30	1.45	4. 3	9.20
119,9	Ruhland	Ank.	Vorm.	9.44	2.10	4.17	9.45
119,9	Ruhland	Abf.	5. 0	9.46	6.35	4.18	Nachm.
131,6	Ortrand	„	5.35	10. 1	7. 0	4.33	
141,2	Schönfeld	„	6.10	10.15	7.30	4.47	
152,8	Grossenhain	Ank.	6.40	10.30	8. 0	5. 2	
			Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.	

B. Grossenhain—Cottbus—Frankfurt a/O.

Entfernung von Grossenhain Kilom.	Stationen		Zug 14	Zug 2	Zug 10	Zug 6	Zug 12
			II—IV Classe	I.—IV. Classe	II—IV Classe	I.—IV. Classe	II—IV Classe
				Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
0	Grossenhain	Abf.		7.44	11.30	3.33	8.45
11,6	Schönfeld	„		8. 2	11.59	3.49	9.17
21,2	Ortrand	„		8.19	12.23	4. 5	9.45
32,9	Ruhland	Ank.	Vorm.	8.34	12.49	4.18	10.10
32,9	Ruhland	Abf.	5. 0	8.37	12.55	4.19	Nachm.
45,6	Senftenberg	Ank.	5.30	8.53	1.23	4.36	
45,6	Senftenberg	Abf.	5.45	8.54	1.25	4.37	
.	Bahnsdorf	„	*	—	*	*	
59,3	Petershain	„	6.30	9.11	2. 7	4.58	
66,2	Drebkau	„	6.55	9.23	2.26	5.10	
	Leuthen	„	*	—	*	*	
80,0	Cottbus	Ank.	7.30	9.40	2.58	5.30	
			Zug 8 III-IV Classe		Zug 4 I—IV Classe		
			Vorm.		Nachm.		
80,0	Cottbus	Abf.	5.40	9.45	12.57	5.46	
.	Willmersdorf	„	—	—	*	—	
94,8	Peitz	„	6.15	10. 4	1.32	6.17	
109,8	Lieberose (Jamlitz)	„	6.50	10.23	2. 0	6.45	
120,8	Weichensdorf (Friedland N./L.)	„	7.29	10.38	2.21	7. 6	
.	Grunow-Beeskow	„	7.49	10.50	2.38	7.23	
139,1	Müllrose	„	8.19	11. 4	2.58	7.43	
152,8	Frankfurt a/O.	Ank.	8.50	11.25	3.25	8.10	
			Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.	

C. Ruhland—Lauchhammer.

Kilom.	Stationen		Zug 31 II.—III. Classe an Wochentagen	Zug 31 II.—III. Classe an Sonn- u. Festtagen	Zug 33 II.—III. Classe
			Vorm.	Vorm.	Nachm.
0	Ruhland	Abf.	5.30	6.50	5. 0
	Zschornegosda	„	*	*	*
8	Lauchhammer	Ank.	5.55	7.15	5.25

D. Lauchhammer—Ruhland.

Kilom.	Stationen		Zug 32 II.—III. Classe an Wochentagen	Zug 32 II.—III. Classe an Sonn- u. Festtagen	Zug 34 II.—III. Classe
			Vorm.	Vorm.	Nachm.
0	Lauchhammer	Abf.	6.15	7.35	6. 5
	Zschornegosda	„	*	*	*
8	Ruhland	Ank.	6.40	8. 0	6.30

* Zug hält nach Bedürfniss.

Die Direction. (1186)

Fahrplan der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn. Breslau-Dzieditz, Schoppinitz-Sosnowitz und Oppeln-Vossowska. Vom 15. October 1879 ab.

Klm.	1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.	4. Cl.
	Mark			
von Breslau Oderthorbhf. ab				
7,0	0,70	0,60	0,40	0,20
4,0	0,40	0,30	0,20	0,10
von Breslau Stadtbhf. ab				
4,9	0,40	0,30	0,20	0,10
11,7	0,90	0,70	0,50	0,30
17,8	1,50	1,20	0,80	0,50
23,8	1,80	1,40	0,90	0,60
31,8	2,70	2,10	1,40	0,90
40,9	3,30	2,50	1,70	1,10
45,6	3,60	2,70	1,80	1,20
59,0	4,80	3,60	2,40	1,60
71,2	5,70	4,30	2,90	1,90
83,3	6,50	4,90	3,30	2,10
95,3	7,10	5,30	3,60	2,30
102,7	7,50	5,70	3,80	2,40
108,9	7,80	5,90	3,90	2,50
119,3	8,40	6,30	4,20	2,60
126,3	8,40	6,30	4,20	2,70
132,6	8,70	6,60	4,40	2,80
von Oppeln ab				
10,7	0,90	0,70	0,50	0,30
20,9	1,80	1,40	0,90	0,60
23,6	—	—	—	—
31,6	2,70	2,10	1,40	0,90
von Breslau Stadtbhf. ab				
142,6	9,00	6,80	4,50	2,90
147,2	9,20	6,90	4,60	3,00
150,8	9,30	7,00	4,70	3,00
162,4	9,50	7,10	4,80	3,20
170,9	9,80	7,30	4,90	3,30
177,2	10,00	7,50	5,00	3,30
180,9	10,10	7,60	5,10	3,40
183,9	10,30	7,70	5,10	3,40
188,3	10,40	7,80	5,20	3,50
191,6	10,60	7,90	5,30	3,50
196,5	10,80	8,10	5,40	3,60
202,7	11,00	8,30	5,50	3,70
206,7	—	—	—	—
208,8	11,30	8,40	5,60	3,80
von Schoppinitz ab				
3,1	0,50	0,40	0,25	
von Breslau Stadtbhf. ab				
220,4	11,70	8,80	5,90	3,90
230,3	12,10	9,10	6,00	4,00
238,8	12,40	9,30	6,20	4,10
249,3	12,80	9,60	6,40	4,30
254,1	13,20	9,90	6,60	4,40
257,5	13,20	9,90	6,60	4,40

Station. Kol. No.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Classe		I-III.	I-IV.	I-IV.	I-IV.	I-III.	II-IV.
Schmiedefeld . . Abf.	—	Vm. —	—	—	—	Nm. — / 5^{12}	—
Mochbern . . . . „	—	6^{18}	—	—	—	3^{45} / 5^{20}	—
Breslau,Oderthorbh. Ank.	—	6^{28}	Vm.	Vm.	Nm.	3^{57} / 5^{32}	Nm.
Breslau,Stadtbahnh. Abf.	—	6^{25}	8^{15}	10^{20}	1^{5}	5^{50}	8^{20}
Breslau,Oderthorbh. „	—	6^{38}	8^{29}	10^{35}	1^{21}	6^{3}	8^{39}
Hundsfeld . . . . „	—	—	8^{41}	10^{48}	1^{41}	6^{16}	9^{0}
Sibyllenort . . . . „	—	6^{56}	8^{53}	11^{0}	1^{59}	6^{27}	9^{22}
Bohrau . . . . . „	—	—	9^{4}	11^{9}	2^{16}	6^{37}	9^{39}
Oels . . . . . . „	—	7^{21}	9^{16}	11^{27}	2^{36}	6^{57}	10^{0}
Gross-Zöllnig . . . „	—	—	Ank.	11^{42}	Ank.	7^{13}	Nm.
Bernstadt . . . . „	—	7^{40}	Vm.	11^{51}	Nm.	7^{22}	Ank.
Namslau . . . . . „	—	7^{59}	—	12^{11}		7^{43}	—
Noldau . . . . . „	—	8^{16}	—	12^{31}	II-IV.	8^{4}	—
Konstadt . . . . . „	—	8^{31}	—	12^{48}	Nm.	8^{22}	—
Kreuzburg . . . . „	—	8^{47}	—	1^{7}	4^{35}	8^{42}	—
Klein-Lassowitz . . „	—	—	—	1^{19}	4^{58}	—	—
Sausenberg . . . . „	—	9^{3}	—	1^{30}	5^{18}	9^{3}	—
Zembowitz . . . . „	—	—	—	1^{45}	5^{47}	†	—
Mischline . . . . „	—	9^{24}	—	1^{57}	6^{9}	9^{30}	—
Vossowska . . . Ank.	—	9^{32}	Nm.	2^{6}	6^{24}	9^{40}	—
Classe		II-IV.	II-IV.	II-IV.	Nm.	II-IV.	
Oppeln . . . . Abf.	—	8^{32}	5^{33}	1^{5}	Nur Montag u. Freitag.	8^{46}	—
Chronstau . . . „	—	8^{51}	5^{52}	1^{25}		9^{5}	—
Malapane . . . „	—	9^{11}	6^{14}	1^{46}		9^{24}	—
Krascheow . . . „	—	—	6^{21}	1^{53}		9^{31}	—
Vossowska . . . Ank.	—	9^{29}	6^{35}	2^{7}		9^{45}	Vm.
Classe	II-IV.	I-III.	Nm.	I-IV.	II-IV.	I-III.	II-IV.
Vossowska . . . Abf.	—	9^{36}	—	2^{13}	—	9^{49}	4^{26}
Zawadzki . . . . „	—	9^{49}	—	2^{28}	—	10^{3}	4^{58}
Sandowitz . . . . „	—	—	—	2^{36}	—	—	5^{12}
Keltsch . . . . „	—	—	—	2^{44}	—	10^{16}	5^{26}
Tworog . . . . „	—	10^{14}	—	2^{59}	—	10^{30}	6^{5}
Friedrichshütte . „	—	10^{26}	—	3^{13}	Nm.	10^{43}	6^{33}
Tarnowitz . . . „	—	10^{38}	—	3^{25}	5^{42}	10^{55}	7^{9}
Naklo . . . . . „	—	—	—	3^{32}	6^{0}	†	7^{26}
Radzionkau . . . „	—	—	—	3^{39}	6^{9}	11^{8}	7^{34}
Scharley . . . . „	Vm.	—	—	3^{47}	6^{24}	†	7^{49}
Beuthen O/S. . . „	5^{10}	11^{2}	—	3^{58}	6^{47}	11^{24}	8^{9}
Chorzow . . . . „	5^{32}	11^{11}	—	4^{7}	7^{9}	11^{33}	8^{32}
Laurahütte . . . „	5^{55}	11^{22}	—	4^{20}	7^{32}	11^{44}	8^{57}
Georggrube . . . „	6^{7}	—	—	—	7^{43}	—	9^{9}
Schoppinitz-Rosdzin Ank.	6^{13}	11^{32}	—	4^{30}	7^{49}	11^{53}	9^{15}
Classe	I-IV.	I-IV.			I.-IV.	Nm.	Vm.
Schoppinitz-Rosdzin Abf.	6^{50}	12^{8}	—	—	8^{3}	—	—
Sosnowitz (in Polen) Ank.	6^{58}	12^{16}	—	—	8^{11}	—	—
Classe	II-IV.	I-III.	II-IV.		Nm.		
Schoppinitz-RosdzinAbf.	6^{34}	11^{47}	—	4^{42}	—	—	—
Emanuelsegen . . „	7^{3}	12^{12}	—	5^{1}	—	—	—
Tichau . . . . . „	7^{25}	12^{33}	—	5^{14}	—	—	—
Kobier . . . . . „	7^{46}	12^{51}	Vm.	5^{26}	—	—	—
Pless . . . . . . „	8^{8}	1^{12}	5^{53}	5^{43}	—	—	—
Bad Goczalkowitz . „	8^{21}	1^{24}	6^{6}	5^{52}	—	—	—
Dzieditz (inOesterr.) Ank.	8^{28}	1^{31}	6^{14}	5^{58}	—	—	—
	Vm.	Nm.	Vm.	Nm.			

Station. Kol. No.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Classe				I-IV.	II-IV.	I-III.	II-IV.
Dzieditz (inOesterr.) Abf.	—	—	—	Vm. 7^{14}	Vm. 10^{4}	Nm. 2^{35}	Nm. 7^{35}
Bad Goczalkowitz . „	—	—	—	7^{21}	10^{13}	2^{43}	7^{43}
Pless . . . . . . „	—	—	—	7^{32}	10^{25}	3^{1}	8^{2}
Kobier . . . . . „	—	—	—	7^{47}	Ank.	3^{23}	8^{23}
Tichau . . . . . „	—	—	—	7^{59}	Vm.	3^{45}	8^{51}
Emanuelsegen . . „	—	—	—	8^{16}	—	4^{10}	9^{20}
Schoppinitz-RosdzinAnk.	—	—	—	8^{32}	—	4^{31}	9^{45}
Classe				I-IV.		I-IV.	I-IV.
Sosnowitz (in Polen) Abf.	—	—	—	8^{3}	—	3^{53}	9^{53}
Schoppinitz-Rosdzin Ank.	—	Vm.	Vm.	8^{13}	Nm.	4^{3}	10^{3}
Classe		I-III.	II-IV.	I-IV.	II-IV.	I-III.	II-IV.
Schoppinitz-RosdzinAbf.	—	4^{40}	6^{31}	8^{44}	3^{48}	4^{43}	10^{15}
Georggrube . . . „	—	—	6^{39}	—	3^{55}	—	10^{22}
Laurahütte . . . „	—	4^{52}	6^{59}	8^{56}	4^{18}	4^{54}	10^{36}
Chorzow . . . . „	—	5^{2}	7^{32}	9^{6}	4^{42}	5^{3}	10^{57}
Beuthen O/S. . . „	—	5^{15}	8^{2}	9^{19}	5^{25}	5^{15}	11^{10}
Scharley . . . . „	—	—	8^{14}	9^{26}	5^{38}	—	Ank.
Radzionkau . . . „	—	5^{28}	8^{28}	9^{34}	5^{52}	—	Nm.
Naklo . . . . . „	—	—	8^{40}	9^{42}	6^{8}	—	—
Tarnowitz . . . „	—	5^{41}	8^{49}	9^{51}	6^{52}	5^{38}	—
Friedrichshütte . . „	—	5^{51}	Ank.	10^{1}	7^{12}	5^{47}	—
Tworog . . . . . „	—	6^{2}	Vm.	10^{13}	7^{41}	5^{58}	—
Keltsch . . . . „	—	6^{16}	—	10^{28}	8^{15}	6^{12}	—
Sandowitz . . . . „	—	—	—	10^{34}	8^{26}	—	—
Zawadzki . . . . „	—	6^{28}	—	10^{43}	8^{48}	6^{23}	—
Vossowska . . . .Ank.	—	6^{41}	Vm.	10^{56}	9^{16}	6^{35}	—
Classe		II-IV.	II-IV.	II-IV.		II-IV.	
Vossowska . . . .Abf.	—	6^{50}	9^{55}	2^{35}	Nur Montag u. Freitag.	6^{50}	—
Krascheow . . . . „	—	7^{5}	10^{10}	2^{49}		7^{3}	—
Malapane . . . . „	—	7^{17}	10^{28}	2^{59}		7^{14}	—
Chronstau . . . . „	—	7^{43}	10^{42}	3^{19}		7^{33}	—
Oppeln . . . . .Ank.	—	8^{4}	10^{59}	3^{38}		7^{50}	—
Classe	I-IV.	I-III.	II-IV.	I-IV.	II-IV.	I-III.	I-IV.
Vossowska . . . .Abf.	—	6^{48}	—	11^{3}	9^{50}	6^{42}	—
Mischline . . . . „	—	6^{59}	—	11^{13}	10^{10}	6^{51}	—
Zembowitz . . . . „	—	†	—	11^{22}	10^{31}	†	—
Sausenberg . . . „	—	7^{24}	—	11^{38}	11^{3}	7^{15}	—
Klein-Lassowitz . . „	—	—	—	11^{48}	11^{21}	—	—
Kreuzburg . . . . „	—	7^{45}	—	12^{2}	11^{39}	7^{35}	—
Konstadt . . . . „	—	8^{2}	—	12^{17}	Ank.	7^{51}	—
Noldau . . . . . „	—	8^{17}	—	12^{32}	Nm.	8^{5}	—
Namslau . . . . „	—	8^{35}	—	12^{52}	—	8^{22}	—
Bernstadt . . . . „	—	8^{52}	—	1^{9}	—	8^{38}	—
Gross-Zöllnig . . . „	Vm.	9^{1}	Vm.	1^{18}	—	—	Nm.
Oels . . . . . . „	6^{15}	9^{19}	10^{45}	1^{37}	—	9^{2}	6^{48}
Bohrau . . . . . „	6^{36}	—	11^{8}	1^{49}	—	*9^{13}	7^{1}
Sibyllenort . . . . „	6^{55}	9^{39}	11^{26}	2^{0}	—	*9^{23}	7^{12}
Hundsfeld . . . . „	7^{13}	—	11^{42}	2^{9}	—	*9^{32}	7^{22}
Breslau,Oderthorbhf. „	7^{38}	10^{0}	12^{7}	2^{23}	—	9^{45}	7^{35}
Breslau,Stadtbahnh. Ank.	7^{50}	10^{10}	12^{20}	2^{33}	—	9^{55}	7^{45}
Breslau,Oderthorbh. Abf.	Vm.	10^{4}	Nm.	2^{27}	—	9^{49}	Nm.
Mochbern . . . Ank.	—	10^{13}	—	2^{39}	—	9^{58}	—
Mochbern . . . Abf.	—	Vm.	—	2^{41}	—	Nm.	—
Schmiedefeld . . Ank.	—	—	—	2^{49}	—	—	—
				Nm.			

Die Züge in Kol. 2, 6, 9, und 13 zwischen Breslau und Schoppinitz sind Schnellzüge, die Züge in Kol. 4 und 11 zwischen Breslau und Dzieditz, sowie in Kol. 3 und 14 zwischen Breslau und Oels sind Personenzüge, die übrigen gemischte Züge. † Der Zug in Kol. 6 hält in Zembowitz, Naklo und Scharley, der Zug in Kol. 9 und der Zug in Kol. 13 in Zembowitz, jedoch nur dann, wenn Personen aufzunehmen oder abzusetzen sind. Bei Georggrube und Krascheow wird nur versuchsweise und nur dann gehalten, wenn Personen aufzunehmen oder abzusetzen sind. * Der Zug in Kol. 13 nimmt auf den Stationen Bohrau, Sibyllenort und Hundsfeld Personen nicht auf. (1181)

Submissionen (Fortsetzung).

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Montag, den 6. October c., Vormittags von 10 Uhr ab sollen auf hiesigem Personenbahnhofe gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

„alte Eisenbahnschienen zu Bauzwecken und zum Einwalzen, alte Metalle verschiedener Art, sowie altes Morsepapier",

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 27. September 1879. Directorium. (1187)

Köln - Mindener Eisenbahngesellschaft. Materialienbedarf pro 1880. Die Lieferung der für unsere Hauptmagazine in Deutz, Dortmund und Minden pro 1880 erforderlichen Materialien, als: Metalle und Metallwaaren, Material- und Farbwaaren, Oele und Fettwaaren, Seiler-, Bürstenwaaren, Leder, Glas und Glaswaaren, Leinwand, Wollenzeuge und verschiedene sonstige Artikel soll unter den auf unseren Hauptstationen zur Einsicht offen gelegten, sowie von unserer Magazincontrole hierselbst kostenfrei zu entnehmenden Bedingungen, welchen eine specielle Bedarfsnachweisung beigefügt ist, vergeben werden. Die desfallsigen Offerten müssen mit der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Materialien etc. pro 1880" versehen, spätestens bis zum 15. October cr. in unserm Geschäftslocale hier eingehen. Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. November cr., bis zu welchem Tage die Submittenten an ihre Anerbietungen gebunden bleiben. Köln, den 25. September 1879. Die Direction. (1180)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat August 1879.

1. Laufende No.	2. Bezeichnung der Eisenbahnen.	3. ult. Monat August	4. Betriebslänge ultimo August	5. Befördert wurden: Personen im Ganzen	6. Personen pro Klm.	7. Güter im Ganzen	8. Güter pro Kilom.	9. Die Einnahme betrug pro Monat August: i. Pers.-Verkehr im Ganzen	10. i. Pers.-Verkehr pro Klm.	11. im Güterverk. im Ganzen	12. im Güterverk. pro Klm.	13. in Summa incl. Extraordinarien im Ganzen	14. in Summa pro Klm.	15. bis ult. August in Summa im Ganzen	16. bis ult. August pro Klm.
			Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
	I. Staatsbahnen.														
1	Frankfurt-Bebraer Eisenbahn . .	1879	581,62	409 540	712	162 979	282	469 770	817	772 540	1 339	1 306 120	2 246	9 195 290	17 508
	gegen	1878	+ 79,62	+ 43 513	— 27	— 11 255	— 68	+ 27 165	— 77	— 69 235	— 354	— 39 869	— 435	— 296 381	—1399
2	Hannoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	508 527	586	390 662	447	1 069 000	1 232	1 508 000	1 726	2 677 155	3 065	20 580 119	23 562
	gegen	1878	—	— 67 946	— 78	— 8 572	— 10	— 142 893	— 165	— 33 102	— 38	— 175 302	— 200	— 369 554	— 423
3	Main-Weser-Eisenbahn	1879	198,79	159 332	801	102 432	515	304 244	1 530	373 508	1 879	701 683	3 529	4 655 181	23 418
	gegen	1878	—	+ 3 465	+ 17	+ 7 452	+ 37	+ 6 610	+ 33	— 9 115	— 45	— 13 761	— 69	— 136 521	— 686
4	Nassauische Eisenbahn	1879	286,13	460 479	1 617	119 695	418	348 799	1 225	288 196	1 007	671 594	2 344	4 143 565	14 753
	gegen	1878	+ 28,40	+ 16 301	— 106	— 9 999	— 85	+ 12 696	— 79	+ 1 589	— 105	+ 15 355	— 200	— 14 993	—1362
5	Niederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	1 120,58	749 534	670	371 809	335	941 177	842	2 244 085	2 020	3 412 263	3 045	24 923 869	24 016
	gegen	1878	+ 194,97	+ 97 482	— 34	+ 4 430	— 66	+ 106 630	— 60	+ 18 301	— 408	+ 63 777	— 563	+ 182 159	—2714
6	Ostbahn	1879	2 197,95	551 246	252	174 253	80	1 346 182	616	1 589 205	725	3 103 476	1 417	24 333 323	11 914
	gegen	1878	+ 551,29	+ 64 618	— 45	— 13 052	— 34	+ 31 653	— 185	— 213 700	— 370	— 265 033	— 629	—2859727	—4917
7	Saarbrücker Eisenbahn	1879	343,22	258 820	831	417 973	1 218	204 020	655	587 409	1 685	873 187	2 544	6 289 066	22 055
	gegen	1878	+ 105,30	+ 46 605	— 159	+ 1 078	— 534	+ 60 133	— 17	+ 22 903	— 650	+ 68 567	— 838	+ 159 225	—7571
8	Westfälische Eisenbahn	1879	528,21	159 700	309	202 400	392	197 150	381	686 300	1 329	955 283	1 841	7 149 537	13 773
	gegen	1878	+ 38,21	+ 9 574	+ 3	— 15 215	— 52	— 6 244	— 34	— 13 480	— 99	— 11 431	— 122	+ 575 081	+ 338
9	Wilhelmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	41 074	784	23 851	455	39 030	745	25 629	489	64 659	1 235	394 272	7 529
	gegen	1878	—	+ 468	+ 9	— 1 263	— 25	— 868	— 17	— 5 911	— 113	— 6 779	— 129	— 43 052	— 822
10	Sächs. Staats-Eisenbahn . .	1879	1 908,67	1 809 979	963	742 168	390	1 721 577	915	3 115 371	1 636	4 911 184	2 578	36 834 964	19 498
	gegen	1878	+ 29,49	+ 10 665	— 8	+ 38 406	+ 15	— 1 386	— 15	+ 25 441	— 10	+ 17 470	— 29	— 544 108	— 423
11	Württembergische Staats-Eisenb.	1879	1 377,75	957 447	695	212 040	153	985 778	715	1 500 452	1 089	2 557 925	1 856	20 207 711	14 666
	gegen	1878	+ 11,32	— 26 164	— 24	— 7 086	— 7	— 22 654	— 23	— 232 532	— 179	— 274 796	— 217	+ 503 046	— 204
12	Badische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 256,73	757 071	608	277 130	221	1 412 555	1 135	1 321 186	1 051	2 902 697	2 310	18 649 333	15 277
	gegen	1878	+ 62,06	+ 5 245	— 27	— 29 236	— 35	— 85 106	— 129	— 41 287	— 89	— 41 571	— 155	+ 901 649	+ 364
13	Main-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	236 000	2 697	45 800	523	304 000	3 474	170 100	1 944	475 200	5 431	2 831 441	32 359
	gegen	1878	—	— 128	— 2	— 145	— 2	— 183	— 2	— 258	— 3	— 521	— 6	— 14 178	— 162
14	Oldenburgische Staats-Eisenbahn	1879	290,25	137 274	473	53 084	183	148 496	512	144 926	499	293 422	1 011	1 887 361	6 503
	gegen	1878	—	+ 586	+ 2	+ 3 919	+ 14	— 1 426	— 5	+ 12 210	+ 42	+ 10 784	+ 37	— 36 923	— 127
15	Elsass-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	771 000	687	423 000	377	914 000	814	1 790 000	1 594	2 849 800	2 538	20 647 500	18 386
	gegen	1878	—	— 92 811	— 82	+ 5 923	+ 6	— 176 689	— 157	+ 23 989	+ 21	— 152 794	— 136	+ 111 806	— 182
16	Oberhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	45 842	260	15 525	88	47 274	269	38 249	217	86 085	489	597 519	3 395
	gegen	1878	—	— 1 793	— 11	+ 1 112	+ 6	— 732	— 4	+ 170	+ 1	— 947	— 6	— 15 539	— 88
17	Uelzen-Langwedeler Eisenbahn	1879	97,83	11 594	119	9 891	101	23 423	239	45 210	462	69 206	707	654 467	6 [illegible]
	gegen	1878	—	— 671	— 6	— 2 295	— 24	— 972	— 10	— 4 811	— 49	— 5 818	— 59	+ 35 144	+ 3[illegible]
	Summa	1879	12 500,21	—	—	—	—	—	—	—	—	27 910 895	2 237	203974518	16 9[illegible]
	gegen	1878	+1 100,66	—	—	—	—	—	—	—	—	— 812 669	— 283	—1862867	—13[illegible]
	II. Privatbahnen.														
	A. Unt. Staatsverwaltung stehend.														
1	Berlin-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,17	55 914	321	23 742	136	106 847	614	115 180	661	236 542	1 358	1 696 746	9 74[illegible]
	gegen	1878	—	+ 2 739	— 16	— 2 069	— 12	+ 2 466	+ 15	+ 3 861	— 22	+ 1 933	+ 11	+ 96 527	+ 554
2	a. Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,93	1 272 655	1 125	1 239 700	1 047	1 148 307	1 015	3 232 951	2 731	4 703 058	3 972	35 506 351	30 087
	gegen	1878	+ 20,54	+ 57 292	+ 31	— 74 140	— 82	— 10 615	— 28	— 176 475	— 200	— 187 090	— 231	+ 81 566	— 363
	b. Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1879	133,94	70 746	528	204 600	1 528	56 863	425	447 107	3 338	529 570	3 954	4 046 733	30 213
	gegen	1878	—	+ 3 350	— 25	— 9 960	— 74	+ 2 127	+ 16	— 39 427	— 294	— 37 300	— 278	— 5 816	— 43
3	Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	94 094	319	85 010	289	113 684	386	383 545	1 302	512 264	1 739	3 764 159	12 777
	gegen	1878	—	+ 1 897	+ 6	+ 8 437	+ 29	+ 3 236	+ 11	+ 6 655	+ 23	+ 3 576	+ 12	+ 109 534	+ 372
4	Hinterpommersche Eisenbahn: a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	56 411	330	18 370	106	120 256	703	93 036	539	222 050	1 287	1 562 575	9 059
	gegen	1878	—	+ 7 197	+ 42	— 3 727	— 22	+ 11 971	+ 70	— 21 471	— 125	— 14 373	— 84	— 163 450	— 948
	Hinterpommersche Eisenbahn: b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	147 276	743	12 498	63	95 595	482	52 015	264	159 039	802	1 061 062	5 351
	gegen	1878	—	+ 1 847	+ 10	— 1 574	— 8	— 4 349	— 22	— 16 024	— 81	— 19 871	— 100	— 176 603	— 890
5	Münster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	16 365	290	4 400	78	11 030	195	9 900	175	24 440	429	197 776	3 471
	gegen	1878	—	+ 337	+ 6	— 1 565	— 28	— 878	— 16	— 1 989	— 18	— 2 363	— 43	+ 4 220	+ 74
6	a. Oberschlesische Eisenbahn . .	1879	743,84	337 300	497	584 826	786	387 436	571	2 027 169	2 725	2 702 350	3 633	21 499 909	28 91[illegible]
	gegen	1878	+ 4,10	+ 23 361	+ 34	— 2 334	— 8	+ 11 742	+ 17	— 64 127	— 102	— 67 188	— 111	+ 279 074	+ 22[illegible]
	b. Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	153 386	1 502	—	—	58 286	571	58 958	577	404 810	3 96[illegible]
	gegen	1878	—	—	—	— 5 637	— 51	—	—	— 3 124	— 29	— 3 167	— 30	+ 25 344	+ 258
	c. Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	73 767	353	90 276	427	123 276	590	354 879	1 680	525 513	2 488	4 163 860	19 716
	gegen	1878	—	+ 2 282	+ 11	+ 9 489	+ 44	+ 3 060	+ 15	+ 8 686	+ 41	+ 11 214	+ 53	+ 129 747	+ 532
	d. Breslau-Mittelwalder Eisenb.	1879	377,17	167 830	445	112 006	297	186 878	496	314 186	833	568 328	1 507	4 215 752	11 177
	u. Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	+ 8 416	+ 22	— 6 539	— 17	+ 12 515	+ 34	+ 38 577	+ 102	+ 49 944	+ 133	+ 368 776	+ 977
	e. Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenrother Eisenbahn	1879	59,83	5 409	99	3 863	70	3 925	72	6 141	112	11 266	206	74 729	1 834
	f. Stargardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	39 569	230	37 070	215	66 980	389	152 491	885	270 891	1 573	2 075 474	12 050
	gegen	1878	—	+ 1 311	+ 8	— 1 374	— 8	+ 2 809	+ 16	— 3[illegible] 897	— 226	— 37 384	— 217	— 193 683	—1124
7	Rhein-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	119 690	992	55 859	463	102 660	851	[illegible] 407	1 388	290 508	2 409	2 098 896	17 404
	gegen	1878	—	— 24 996	— 208	— 12 611	— 105	— 33 359	— 277	— 33 011	— 274	— 63 232	— 524	— 160 396	—1330
8	Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	13 616	532	43 976	1 719	6 098	238	45 397	1 775	51 603	2 017	387 576	15 152
	gegen	1878	—	— 1 623	— 64	+ 40	+ 1	— 512	— 20	— 11 271	— 49	— 1 768	— 69	— 434	— 16

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12.	13.	14.	15.	16.
			Betriebs-länge in km	Personen	pro km	Güter	pro km	Einnahmen Personen	pro km	Güter	pro km	in Summa incl. Extraord.	pro km	bis ult. August 1879 im Ganzen	pro km
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1879	27,76	12 844	463	15 697	565	5 514	199	19 820	714	25 455	917	200 646	7 288
	gegen	1878	—	+ 217	+ 8	+ 1 173	+ 42	+ 157	+ 6	+ 1 383	+ 50	+ 1 553	+ 56	+ 13 810	+ 498
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1879	26,73	30 937	1 157	14 649	548	19 506	730	26 407	988	46 008	1 721	319 811	11 964
	gegen	1878	—	— 892	— 34	+ 977	+ 37	— 503	— 19	+ 1 728	+ 65	+ 735	+ 27	+ 4 369	+ 163
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	6 109	500	35 767	2 925	1 901	156	21 809	1 783	23 741	1 946	169 635	13 870
	gegen	1878	—	+ 800	+ 66	+ 7 525	+ 616	+ 256	+ 22	— 11 993	— 981	— 11 996	— 956	— 87 755	—7176
	Summa	1879	4 092,59	—	—	—	—	—	—	—	—	10 959 640	2 680	83 446 500	20 502
	gegen	1878	+ 83,87	—	—	—	—	—	—	—	—	— 365 211	— 145	+ 399 559	— 218
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.														
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1879	31,98	15 138	636	45 749	1 431	3 864	162	36 639	1 146	43 900	1 372	338 372	10 581
	gegen	1878	—	— 1 726	— 73	— 97	— 3	— 208	— 9	— 818	— 25	+ 1 790	+ 56	+ 18 136	+ 568
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	241 571	839	65 219	226	288 497	1 002	310 201	1 077	606 940	2 107	4 039 137	14 024
	gegen	1878	—	— 3 570	— 12	+ 3 659	+ 12	— 17 175	— 60	— 1 552	— 5	— 19 101	— 67	— 21 218	— 7
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1879	23,11	8 619	373	1 435	62	5 058	219	3 947	171	9 050	392	66 659	2 88
	gegen	1878	—	+ 1 694	+ 73	— 227	— 10	+ 693	+ 30	+ 101	+ 5	+ 411	+ 18	— 1 596	— 6
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn	1879	431,27	266 086	617	157 590	365	578 300	1 341	710 940	1 648	1 339 240	3 105	8 978 975	20 82
	gegen	1878	—	+ 8 588	+ 20	— 16 369	— 38	+ 22 681	+ 53	— 40 131	— 94	— 17 450	— 41	— 292 492	— 67
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1879	327,35	157 890	482	84 185	257	165 996	507	336 924	1 029	533 092	1 628	3 694 936	11 287
	gegen	1878	—	— 16 832	— 52	+ 7 158	+ 22	+ 19 964	+ 61	+ 5 079	+ 15	+ 28 127	+ 85	— 76 150	— 233
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1879	440,63	199 127	452	70 230	159	382 639	868	776 659	1 763	1 209 709	2 745	9 787 477	22 212
	gegen	1878	—	— 8 177	— 18	— 18 406	— 42	— 9 869	— 23	— 89 442	— 203	— 119 750	— 273	—1208942	—2744
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	424 281	1 635	124 764	481	488 346	1 881	536 206	2 066	1 024 552	3 947	7 245 183	27 913
	gegen	1878	—	+ 39 703	+ 153	+ 11 631	+ 45	+ 25 634	+ 99	— 42 380	— 163	— 16 746	— 64	— 334 496	—1289
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb. nebst Zweigbahnen	1879	347,78	228 958	661	87 936	253	417 304	1 205	451 940	1 299	901 217	2 591	6 261 164	18 003
	gegen	1878	—	+ 13 291	+ 38	+ 4 232	+ 11	+ 31 649	+ 92	— 14 327	— 49	+ 37 811	+ 94	— 37 456	— 212
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	236,97	84 404	368	22 226	94	154 173	672	95 994	405	256 731	1 083	1 723 015	7 271
	gegen	1878	—	+ 5 802	+ 26	+ 2 476	+ 11	+ 7 539	+ 33	— 4 187	— 18	+ 4 331	+ 18	— 79 606	— 336
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1879	602,69	231 753	389	182 100	302	318 303	534	665 022	1 103	1 041 737	1 728	7 243 142	12 018
	gegen	1878	—	+ 4 946	+ 8	+ 868	+ 1	+ 11 569	+ 19	+ 12 439	+ 20	+ 27 203	+ 45	+ 264 577	+ 426
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	55,50	15 021	271	7 507	135	12 193	220	19 239	347	33 982	612	256 548	4 622
	gegen	1878	—	— 2 754	— 49	+ 826	+ 15	— 1 095	— 19	+ 1 751	+ 32	+ 807	+ 14	— 9 448	— 171
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	152,00	35 443	233	39 234	258	34 501	227	120 425	792	163 980	1 079	1 150 251	7 568
	gegen	1878	—	— 992	— 7	+ 122	+ 1	— 3 366	— 22	+ 2 774	+ 18	+ 2 444	+ 16	+ 66 694	+ 439
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	41,69	38 869	932	3 413	82	11 474	275	4 223	101	16 891	405	129 101	3 097
	gegen	1878	—	— 1 988	— 48	+ 578	+ 14	+ 687	+ 16	+ 499	+ 12	— 217	— 5	+ 1 775	+ 43
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	33 127	345	26 726	278	17 985	187	33 559	349	58 838	612	493 526	5 137
	gegen	1878	—	— 1 124	— 11	+ 2 539	+ 26	— 1 748	— 18	— 4 132	— 43	— 5 801	— 60	+ 42 457	+ 443
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1879	289,27	130 585	451	115 228	398	123 664	428	329 770	1 140	461 630	1 596	3 405 263	11 772
	gegen	1878	—	— 6 023	— 21	— 11 397	— 40	— 7 233	— 24	— 23 050	— 80	— 30 451	— 105	— 245 439	— 848
	Holsteinische Marschbahn	1879	88,10	35 922	408	8 138	92	34 975	397	23 339	265	58 827	668	404 079	4 587
	gegen	1878	+ 54,70	+ 15 492	— 204	+ 2 879	— 65	+ 19 634	— 62	+ 11 389	— 93	+ 29 171	— 219	+ 198 823	—1558
	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	117 447	6 525	4 203	238	61 900	3 439	8 135	452	71 535	3 974	342 532	19 029
	gegen	1878	—	— 3 315	— 184	+ 150	+ 13	— 2 461	— 137	— 297	— 16	— 2 758	— 153	— 27 932	—1552
	a. Köln-Mindener-Eisenbahn	1879	441,43	326 761	796	634 293	1 437	565 223	1 377	1 489 726	3 375	2 228 704	5 049	16 564 989	37 442
	gegen	1878	+ 6,42	+ 1 700	+ 4	— 32 382	— 96	— 53 453	— 130	— 18 185	— 91	— 65 311	— 224	+ 379 554	+ 320
	b. Köln-Giessener Eisenbahn	1879	184,16	124 673	677	212 559	1 154	104 001	565	492 363	2 673	653 085	3 546	5 271 841	28 626
	gegen	1878	—	— 408	— 2	— 27 572	— 150	— 3 660	— 19	— 108 740	— 591	— 115 280	— 626	— 272 407	—1480
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1879	466,76	192 666	415	190 762	409	386 749	833	929 222	1 991	1 366 427	2 927	10 665 891	22 851
	gegen	1878	—	— 54	—	— 26 782	— 57	— 28 175	— 60	— 71 780	— 154	— 96 258	— 207	+ 188 442	+ 404
	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	111,40	82 560	744	55 086	496	120 241	1 083	196 180	1 767	343 421	3 094	2 321 834	20 917
	gegen	1878	—	— 203	— 2	+ 8 642	+ 78	— 5 085	— 46	+ 18 671	+ 168	+ 15 689	+ 141	+ 94 663	+ 852
	Märkisch-Posener Eisenbahn	1879	271,90	54 213	199	42 938	158	122 784	452	138 000	507	276 374	1 016	2 175 644	7 999
	gegen	1878	—	+ 1 511	+ 5	— 4 661	— 17	+ 618	+ 3	— 8 811	— 33	— 1 261	— 5	— 2 796	— 10
	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	1 000,89	603 772	603	303 610	303	1 018 551	1 018	1 548 577	1 547	2 687 456	2 685	20 642 593	20 624
	gegen	1878	+ 1,44	+ 16 838	+ 16	— 23 744	— 25	+ 20 602	+ 20	— 82 440	— 85	— 100 215	— 104	— 821 121	— 836
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	9 170	813	29 302	2 598	4 956	439	13 433	1 191	18 551	1 645	143 137	12 689
	gegen	1878	—	+ 976	+ 87	— 922	— 81	+ 405	+ 36	— 1 024	— 91	— 633	— 56	— 12 201	—1082
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1879	143,03	24 062	168	18 764	131	33 949	237	77 151	540	116 974	818	979 845	6 851
	gegen	1878	—	+ 1 474	+ 10	+ 2 735	+ 19	+ 1 904	+ 13	+ 1 612	+ 12	+ 6 346	+ 45	— 81 902	— 572
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1879	78,28	25 171	322	15 586	205	31 919	408	43 207	567	80 874	1 033	573 994	7 333
	gegen	1878	—	— 676	— 8	+ 3 017	+ 40	— 625	— 8	+ 4 066	+ 53	+ 3 441	+ 44	+ 23 019	+ 294
23	Ober-lausitzer Eisen-bahn a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	20 005	135	14 115	95	19 430	131	36 850	249	56 280	380	476 033	3 216
	gegen	1878	—	— 5 143	— 35	— 2 314	— 16	— 1 492	— 10	— 10 865	— 73	— 12 357	— 83	+ 25 418	+ 171
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	1 770	236	1 731	231	343	46	1 575	210	1 918	256	13 424	1 791
	gegen	1878	—	— 465	— 62	+ 25	+ 4	— 81	— 11	— 218	— 29	— 299	— 40	— 1 199	— 159
24	Oels-Gnesener Eisenbahn	1879	159,71	24 630	154	11 825	74	29 550	185	40 461	254	81 721	512	658 491	4 123
	gegen	1878	—	+ 26	—	+ 2 053	+ 13	+ 1 092	+ 7	+ 2 475	+ 16	+ 1 196	+ 8	+ 32 325	+ 202
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,17	84 191	346	31 620	130	102 253	421	190 552	784	312 805	1 287	3 089 564	12 714
	gegen	1878	—	+ 588	+ 2	— 13 820	— 57	+ 13 709	+ 57	— 73 566	— 303	— 50 812	— 209	—1281863	—5275
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1879	202,10	23 177	115	20 733	103	33 492	166	78 372	388	123 144	610	1 065 922	5 274
	gegen	1878	—	— 3 275	— 16	— 22 980	— 113	+ 396	+ 2	— 13 772	— 68	— 13 794	— 68	+ 27 048	+ 134
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1879	318,01	87 712	298	133 358	419	119 500	406	567 650	1 785	745 150	2 343	5 984 663	18 820
	gegen	1878	—	+ 2 588	+ 9	— 9 901	— 32	+ 1 975	+ 6	— 26 180	— 86	— 24 205	— 82	+ 195 255	+ 574
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 222,22	1 001 500	899	745 600	610	1 370 000	1 230	2 335 300	1 911	3 705 300	3 032	24 675 300	22 884
	gegen	1878	+ 210,67	— 32 071	— 255	+ 1 890	— 125	— 38 303	— 342	+ 19 831	— 378	— 18 472	— 650	+ 329 200	—1515
	b. Call-Trierer Eisenbahn	1879	118,16	20 900	177	27 600	234	37 000	313	92 000	778	129 000	1 091	996 800	8 438
	gegen	1878	—	— 5 874	— 50	— 2 270	— 19	— 12 241	— 104	— 11 085	— 94	— 23 326	— 198	— 79 298	— 568
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	15 587	294	8 754	166	9 787	185	15 038	285	27 251	516	227 808	4 317
	gegen	1878	—	— 177	— 4	+ 2 364	+ 45	— 228	— 5	+ 3 140	+ 60	+ 2 912	+ 55	+ 22 088	+ 419

	2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12. pro km	13. in Sum. incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. August 1879 im Ganzen	16. pro km
30	Schleswigsche Eisenbahn . . .	1879	229,80	63 131	275	18 158	79	105 110	457	136 260	593	246 540	1 072	1 729 042	7 524
	gegen	1878	—	— 1 799	— 8	— 2 879	— 13	— 7 047	— 31	+ 4 440	+ 19	— 1 885	— 9	+ 6 074	+ 27
31	Thüringische Eisenbahn a. Stammbahn . . .	1879	358,98	457 917	1 291	167 895	473	615 970	1 737	712 861	2 010	1 343 825	3 789	8 976 007	26 816
	gegen	1878	+ 27,17	— 61 345	— 274	— 13 657	— 74	— 12 244	— 156	— 45 048	— 274	— 57 083	— 433	— 65 184	— 432
	b. Gotha-Leinefelde .	1879	67,13	40 491	603	15 622	233	29 145	434	41 451	617	71 864	1 070	517 419	7 708
	gegen	1878	—	— 1 916	— 29	— 1 090	— 13	+ 1 110	+ 16	— 1 290	— 20	— 285	— 5	+ 5 381	+ 80
	c. Gera-Eichicht . .	1879	77,00	39 636	515	28 679	372	28 432	369	55 497	721	85 333	1 108	609 679	7 918
	gegen	1878	—	— 4 240	— 55	+ 1 525	+ 19	— 1 601	— 21	— 1 143	— 15	— 3 160	— 42	+ 3 459	+ 45
32	Tilsit-Insterburger Eisenbahn . .	1879	53,93	11 323	210	5 312	98	21 685	402	13 007	241	41 388	767	319 543	5 925
	gegen	1878	—	— 309	— 6	— 1 372	— 26	+ 375	+ 7	— 2 662	— 49	+ 1 298	+ 24	— 37 474	— 695
33	Westholsteinische Eisenbahn . .	1879	78,50	17 356	221	5 717	73	14 816	189	13 975	178	29 248	373	181 626	2 314
	gegen	1878	—	+ 1 083	+ 14	+ 2 473	+ 32	— 3 738	— 47	+ 1 318	+ 17	— 2 062	— 25	— 29 520	— 376
34	Wesselburen-Heider Eisenbahn .	1879	14,50	5 210	359	2 428	167	2 457	169	2 215	153	4 678	323	31 229	2 154
35	Hessische Ludwigsbahn a. nicht garant. Linien	1879	395,00	449 056	1 137	158 737	402	530 516	1 343	554 047	1 403	1 095 225	2 773	7 151 728	18 815
	gegen	1878	+ 20,00	+ 15 830	— 18	— 12 957	— 56	+ 22 131	— 13	+ 251	— 74	+ 24 444	— 83	— 117 090	— 569
	b. garantirte Linien .	1879	180,00	114 158	634	35 778	199	62 686	348	62 234	346	126 649	704	881 854	4 899
	gegen	1878	—	— 8 384	— 47	— 16 941	— 94	— 233	— 1	— 506	— 3	— 310	— 1	— 78 024	— 434
36	Mecklenburgische Eisenbahn . .	1879	321,57	95 575	297	30 897	96	206 141	641	175 089	544	395 253	1 229	2 792 166	8 683
	gegen	1878	—	+ 571	+ 2	+ 7 675	+ 24	+ 1 186	+ 4	+ 2 264	+ 7	+ 7 136	+ 22	— 227 507	— 707
37	Saal-Eisenbahn	1879	74,80	53 186	711	10 779	144	39 651	530	35 329	472	75 573	1 010	455 555	6 090
	gegen	1878	—	— 4 707	— 63	— 2 302	— 31	— 2 039	— 27	+ 537	+ 7	— 1 419	— 19	— 12 205	— 163
38	Weimar-Geraer Eisenbahn . . .	1879	68,11	23 826	350	10 077	148	35 128	516	24 160	355	59 514	874	363 854	5 342
	gegen	1878	—	— 12 161	— 178	— 1 068	+ 16	— 2 255	— 33	+ 1 866	+ 28	— 403	— 5	+ 1 460	+ 21
39	Sächs.-Thüringische Ost-Westb. .	1879	33,80	7 699	228	13 715	406	3 746	111	15 492	458	20 462	605	132 184	3 911
	gegen	1878	—	+ 79	+ 3	+ 480	+ 14	— 204	— 6	+ 1 290	+ 38	+ 1 997	+ 59	+ 13 050	+ 386
40	Eutin-Lübecker Eisenbahn . .	1879	33,00	24 143	732	2 971	90	18 632	564	8 147	247	28 721	870	180 193	5 460
	gegen	1878	—	+ 2 809	+ 86	+ 774	+ 23	+ 80	+ 2	+ 1 595	+ 48	+ 2 414	+ 73	— 2 686	— 82
41	Braunschweigische Eisenbahn .	1879	340,78	—	—	—	—	267 413	785	662 672	1 944	941 775	2 763	6 463 779	18 968
	gegen	1878	—	—	—	—	—	— 18 625	— 54	+ 9 995	+ 29	— 4 047	— 12	— 131 260	— 385
42	Halberstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	11 252	599	5 870	312	6 053	322	8 233	438	15 086	803	82 808	4 405
	gegen	1878	—	— 35	— 1	+ 1 991	+ 106	— 43	— 2	+ 2 833	+ 151	— 259	— 13	— 29 619	—1575
43	a. Werra-Eisenbahn	1879	172,00	64 161	373	34 181	199	102 767	597	158 871	921	264 323	1 537	1 707 297	9 926
	gegen	1878	—	+ 1 588	+ 9	+ 1 134	+ 7	+ 317	+ 1	— 4 252	— 24	— 3 969	— 23	+ 1 221	+ 7
	b. Wernshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 785	398	2 339	334	992	142	2 611	373	3 665	524	26 901	3 843
	gegen	1878	—	— 265	— 38	— 414	— 59	— 119	— 17	— 404	— 58	— 537	— 76	— 249	— 36
44	Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1879	17,30	16 319	943	1 450	84	9 915	573	2 766	160	12 874	744	75 177	4 345
	gegen	1878	—	— 941	— 55	+ 99	+ 6	— 1 555	— 96	— 17	— 1	— 1 670	— 97	— 10 076	— 583
	Summa	1879	11 452,82	—	—	—	—	—	—	—	—	25 648 282	2 240	184765174	16 396
	gegen	1878	+ 334,90	—	—	—	—	—	—	—	—	— 607 940	— 122	—3657108	— 595
	Im Ganzen	1879	28 045,62	—	—	—	—	—	—	—	—	64 518 817	2 303	472186192	17 233
	gegen	1878	+1 519,43	—	—	—	—	—	—	—	—	—1785820	— 197	—5120416	— 870

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat August 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat August 1879	Im Monat August 1879 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat August							Einnahme vom 1. Januar bis Ende August 1879	
				1879				1878		Differz. per Kilom. in Percent		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	im Ganzen	per Kilom		im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn . . .	267	17 985	7 771	19 008	39 439	58 447	219	60 941	228	— 3·9	444 691	1 666
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	367	57 309	81 948	61 854	258 777	320 631	874	300 815	820	+ 6·6	2 278 017	6 207
Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft . .	2 011	403 958	461 876	707 140	2 396 611	3 103 751	1 543	3 098 769	1 544	— 0·1	21 190 097	10 548
Südbahn-Gesellschaft	2 240	796 132	358 835	1 062 751	2 093 917	3 156 668	1 409	3 388 237	1 514	— 6·9	23 416 050	10 454
Ungarische Westbahn	373	55 590	22 084	53 231	76 032	129 263	347	150 534	404	— 14·1	962 897	2 581
Summa . . .	5 258	1 330 974	932 514	1 903 984	4 864 776	6 768 760	1 287	6 999 296	1 333	— 3·5	48 291 752	9 188
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	94	88 921	239 738	42 688	189 463	232 151	2 470	219 331	2 333	+ 5·9	1 799 875	19 148
Böhmische Nordbahn	180	68 179	53 218	39 187	106 673	145 860	810	141 309	785	+ 3·2	983 735	5 465
Böhmische Westbahn	201	54 397	78 439	63 319	185 558	248 877	1 238	270 885	1 348	— 8·2	1 984 820	9 875
Buschtiehrader Eisenbahn	397	84 527	186 345	126 740	296 659	423 399	1 066	407 172	1 026	+ 3·9	2 814 059	7 088
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . .	88	40 435	77 736	13 674	107 086	120 760	1 372	141 842	1 612	— 14·9	982 744	11 427
Elbogener Localbahn-Gesellschaft .	5	1 890	5 872	623	1 906	2 529	506	2 214	443	+ 14·2	18 938	3 788
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	14 503	11 570	16 000	35 414	51 414	284	49 640	274	+ 3·6	338 806	1 872
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz	352	82 701 (altes u. neues Netz)	72 457	136 100	536 870	672 970	1 912	739 269	2 100	— 9·0	4 980 647	14 150
neues Netz	241			43 935	100 970	144 905	601	189 456	786	— 23·5	1 063 307	4 412
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G. .	91	30 212	42 032	16 217	83 508	99 725	1 096	94 366	1 037	+ 5·7	824 350	9 059
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	182 255	97 987	316 116	431 420	747 536	1 050	700 605	984	+ 6·7	4 953 586	6 957
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	366 427	102 585	441 250	451 700	892 950	2 232	1 128 791	2 822	— 20·9	6 647 823	16 620
Lambach-Gmunden	27	6 713	3 678	5 007	3 604	8 611	319	9 118	338	— 5·6	53 111	1 967
Linz-Budweis	144	14 983	15 847	19 111	46 176	65 287	453	74 164	515	— 12·0	510 863	3 548
Neumarkt-Braunau	58	15 861	31 716	19 248	61 299	80 547	1 389	161 637	2 787	— 50·2	971 339	16 747
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	24 560	. .	12 672	12 672	634	26 459	1 323	— 52·1	156 005	7 800
Salzburg-Tiroler Bahn	290	65 437	17 259	83 384	41 441	124 825	430	126 890	438	— 1·8	594 378	2 050
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	163 630	93 719	179 192	214 701	393 893	485	405 894	500	— 3·0	2 638 549	3 249

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat August 1879 (Kilom.)	Im Monat August 1879 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monat August 1879: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1878: im Ganzen (Gulden)	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende August 1879: im Ganzen	per Kilom.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	221 901	340 612	400 568	1 628 062	2 028 630	2 911	2 029 416	3 002	— 3·0	15 835 360	22 719
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	34 370	34 028	33 525	63 245	96 770	686	95 899	680	+ 0·9	777 822	5 516
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.) – Lemb.-Czernow.	267	31 830	30 937	60 428	205 410	265 838	996	202 178	757	+ 31·6	1 602 060	6 000
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.) – Czern.-Suczawa	90	9 720	17 399	15 750	48 495	64 245	714	40 279	448	+ 59·4	389 931	4 333
Leoben-Vordernberger Bahn	15	6 636	18 372	1 344	13 906	15 250	1 017	12 412	827	+ 23·0	118 163	7 877
Mährische Grenzbahn	109	16 515	9 849	8 759	19 100	27 859	256	26 330	242	+ 5·8	182 788	1 677
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	22 078	20 093	18 787	44 346	63 133	415	63 833	420	— 1·2	495 709	3 261
Oesterreichische Nordwestbahn – Garantirte Strecke	623	151 913	117 379	201 537	404 191	605 728	972	644 096	1 034	— 6·0	4 266 621	6 849
Oesterreichische Nordwestbahn – Ergänzungsnetz	305	65 659	109 785	65 392	216 146	281 538	923	294 747	966	— 4·5	2 152 348	7 057
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	8 371	8 122	3 660	17 242	20 902	633	15 850	480	+ 31·9	173 821	5 267
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn – Alte Linien	155	21 142	23 518	18 633	53 432	72 065	465	69 356	420	+ 10·7	546 392	3 373
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn – Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	10 793	14 956	9 775	26 785	36 560	377	30 923	319	+ 18·2	273 641	2 821
Prag-Duxer Eisenbahn	155	12 876	25 091	12 465	54 667	67 132	433	66 301	428	+ 1·2	599 843	3 870
K. K. Staatsbahnen – Braunau-Strasswalchener B.	37	6 083	2 249	3 218	2 991	6 209	168	5 253	142	+ 18·3	44 762	1 210
K. K. Staatsbahnen – Dalmatiner Bahn	105	5 152	2 821	3 200	4 643	7 843	75	5 252	50	+ 50·0	49 711	473
K. K. Staatsbahnen – Dniester Bahn	112	36 826	4 642	11 475	19 933	31 408	280	27 993	250	+ 12·0	223 911	1 999
K. K. Staatsbahnen – Donau-Ufer Bahn	8	. .	12 022	. .	3 512	3 512	439	852	142	† 209·2	29 482	3 685
K. K. Staatsbahnen – Istrianer Bahn	143	4 827	2 395	5 421	7 111	12 532	88	9 143	64	+ 37·5	92 428	646
K. K. Staatsbahnen – Kriegsdorf-Römerstadt	14	1 510	2 640	398	1 726	2 124	152	. .	. .	. .	16 886	1 206
K. K. Staatsbahnen – Niederösterr. Staatsbahnen	154	36 422	15 672	22 337	24 354	46 691	303	38 279	249	+ 21·7	279 312	1 814
K. K. Staatsbahnen – Rakonitz-Protiviner Bahn	144	14 063	12 460	11 224	18 726	29 950	208	27 542	191	+ 8·9	212 255	1 474
K. K. Staatsbahnen – Tarnow-Leluchow (Orló)	151	13 783	4 449	21 362	14 024	35 386	234	32 404	215	+ 8·8	198 619	1 315
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	72 225	76 479	47 696	164 708	212 404	751	221 968	784	— 4·2	1 540 825	5 445
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	37 514	48 580	33 426	85 713	119 139	993	120 301	1 003	— 1·0	823 282	6 861
Vorarlberger Bahn	96	46 228	12 144	20 123	15 090	35 213	367	38 991	406	— 9·6	258 218	2 690
Wien-Pottendorf Wiener-Neustädter Bahn	67	15 488	26 902	9 942	45 458	55 400	827	47 805	714	+ 15·8	392 827	5 863
Summa	8 566	2 184 996	2 148 354	2 602 236	6 110 136	8 712 372	1 017	9 056 445	1 061	— 4·1	63 893 952	7 455
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	88 516	42 229	60 204	129 139	189 343	483	218 355	557	— 13·3	1 130 554	2 884
Arad-Körösthaler Bahn	62	7 294	7 362	5 136	13 738	18 874	304	20 426	329	— 7·6	133 304	2 150
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	9 100	2 800	9 700	7 300	17 000	298	28 578	501	— 40·5	262 933	4 613
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	10 545	10 722	14 764	21 775	36 539	220	36 857	222	— 0·9	251 531	1 515
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1 930	4 271	1 266	7 895	9 161	155	4 540	77	† 101·3	59 295	1 005
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	22 334	18 663	26 257	82 744	109 001	376	97 844	337	+ 11·6	792 400	2 732
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	19 114	20 695	8 993	46 794	55 787	820	53 770	791	+ 3·7	418 325	6 152
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	13 154	52 972	8 767	104 670	113 437	1 668	124 171	1 826	— 8·7	694 126	10 208
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	15 104	12 267	9 397	21 655	31 052	353	26 458	301	+ 17·3	246 914	2 806
Theiss Eisenbahn	585	113 000	81 000	173 000	368 000	541 000	925	603 735	1 032	— 10·4	4 101 719	7 011
Ungarische Nordostbahn	580	70 496	41 170	67 910	170 164	238 074	410	249 757	431	— 4·9	1 611 002	2 778
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen – Nördliche Linien	607	73 968	133 269	137 987	486 493	624 480	1 029	607 023	1 000	+ 2·9	4 063 639	6 695
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen – Oestliche Linien	635	33 419	36 381	73 445	146 954	220 399	347	214 279	354	— 2·0	1 545 419	2 517
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen – Südliche Linien	278	20 852	20 733	61 659	41 577	103 236	371	92 697	333	+ 11·4	600 999	2 162
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen – Gran-Bresnitz-Schemnitz	23	1 001	2 481	768	3 843	4 611	200	4 563	198	+ 1·0	34 679	1 508
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen – Gömörer Industriebahnen	168	7 990	10 340	7 635	27 474	35 109	209	34 747	207	+ 1·0	247 797	1 475
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen – Dalya-Vinkovci-Brod	104	9 072	10 209	10 894	13 983	24 877	239	. .	. .	. .	174 999	1 683
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen – Waagthalbahn	140	34 012	11 945	27 520	21 945	49 465	353	55 605	397	— 11·1	386 033	2 757
Summa	4 370	550 901	518 509	705 302	1 716 143	2 421 445	554	2 473 405	584	— 5·1	16 755 668	3 857
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 258	1 330 974	932 514	1 903 984	4 864 776	6 768 760	1 287	6 999 296	1 333	— 3·5	48 291 752	9 188
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 566	2 184 996	2 148 354	2 602 236	6 110 136	8 712 372	1 017	9 056 445	1 061	— 4·1	63 893 952	7 455
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 370	550 901	518 509	705 302	1 716 143	2 421 445	554	2 473 405	584	— 5·1	16 755 668	3 857
Hauptsumme	18 194	4 066 871	3 599 377	5 211 522	12 691 055	17 902 577	984	18 529 146	1 028	— 4·2	128941372	7 096

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 77. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 6. October 1879.

Den durch die Post und den Buchhandel bezogenen Exemplaren dieser Nummer liegt der Winter-Fahrplan der Rheinischen Eisenbahn bei.

Ueber die Entwickelung des Verkehrs auf den Nordamerikanischen Eisenbahnen im Vergleich mit dem Verkehr auf den Wasserstrassen.

Das von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Archiv für Eisenbahnwesen" bringt in dem 2. Heft unter dem Titel: Mittheilungen über Nordamerikanische Eisenbahnen sehr interessante Mittheilungen über die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs, namentlich im Vergleich mit dem Verkehr auf den Wasserstrassen, die bei der vollständig objectiven Beurtheilung dieser Frage durch ein offizielles Organ eine erhöhte Bedeutung gewinnen und bei den gegenwärtig stattfindenden Untersuchungen über die Anlage von Canälen in Preussen nicht unbeachtet bleiben können.

Wir theilen daher auszugsweise Folgendes mit:

Seit dem Jahre 1872 beginnen die Nordamerikanischen Eisenbahnen in bedeutendem Masse sich an dem Transporte landwirthschaftlicher Erzeugnisse zu betheiligen; so transportirten die Bahnen im Jahre 1873 29,8 pCt. der Ackerbauproducte, während noch 70,2 pCt. davon zu Wasser befördert wurden; im Jahre 1874 stieg der Bahntransport auf 33 pCt., 1875 auf 41 pCt., 1876 auf 52,6 pCt. und hat seitdem in immer noch steigendem Verhältniss zugenommen. Auch hat in dem Augenblick, in welchem die Leistungen der Eisenbahnen diejenigen der früheren Wasserstrassen hinter sich zurückliessen, die Concurrenz sich nicht mehr darauf beschränkt, eine Concurrenz zwischen den einzelnen Bahnen um den grösseren Transport einzelner Güterclassen zu sein, sondern es erschien mit diesem Zeitpunkte ein neuer Factor auf dem Kampfplatze — die Concurrenz der grossen Handelsplätze im Osten. Und diese Thatsache ist ein practischer Beweis dafür, dass das Verkehrssystem von nun an vorzugsweise in den Eisenbahnen seinen Stützpunkt findet.

In welchem Verhältniss die Bahnen zu den Wasserstrassen stehen, und zwar sowohl zu den Canälen wie zum Mississippi, dürfte aus Nachstehendem ersichtlich sein.

Die vier Atlantischen Häfen New York, Boston, Philadelphia und Baltimore erhielten an Getreide:

	mit den Bahnen	auf den Canälen
im Jahre 1877	35 552 000 hl	16 880 000 hl
im Jahre 1878	57 631 000 hl	22 818 000 hl

Die Stadt New York allein empfing im letzten Jahre
ca. 22,2 Mill. Hectol. per Bahn,
gegen ca. 22,6 „ „ zu Wasser,
also ungefähr die Hälfte der ganzen Zufuhr.

Die ca. 35 Mill. Hectol. Getreide, welche die Schwesterstädte Boston, Philadelphia und Baltimore empfingen, stellen den Betrag dar, welchen die letzteren in dem durch die Eisenbahnen ermöglichten Kampfe der Stadt New York abgerungen haben, welche vordem fast ein auf dem Erie-Canal beruhendes Monopol für den Getreidehandel zu besitzen schien.

Von Interesse dürfte eine Zusammenstellung der Getreidezufuhren New Yorks auf Eisenbahnen und Canälen seit dem Jahre 1872 sein.

New York empfing:

	auf Canälen:	durch Eisenbahnen:
1872	18,3 Mill. Hectol.	7,7 Mill. Hectol.
1873	16,9 „	8,8 „
1874	17,6 „	12,3 „
1875	13,7 „	12,0 „
1876	10,9 „	15,2 „
1877	16,6 „	12,3 „
1878	22,6 „	22,2 „

Diese Zahlen lassen ein stetiges Steigen des Eisenbahnverkehrs erkennen, nur die Jahre 1876 und 1877 machen hiervon eine Ausnahme. Das erstere dadurch, dass der Antheil der Eisenbahnen am Verkehr sprungweise den Canalverkehr bei Weitem überflügelte, das letztere dadurch, dass derselbe, wenn er auch noch immer über dem Masse irgend eines der Vorjahre blieb, doch gegen den Canalverkehr, wenn auch nur wenig zurückstand.

Die Erklärung für erstere Erscheinung ist in der vorhin erwähnten Concurrenz der östlichen Handelsplätze zu suchen, welche seit etwa dem Jahre 1875 datirend, im Jahre 1876 zu dem grossen 8 Monate dauernden Eisenbahnkriege führte, während dessen die Frachtsätze tief unter die Canalsätze fielen.

Es handelte sich in diesem Kampfe um den zum ersten Male ernstlich bedrohten Vorrang von New York, in welchem jede der grossen Bahnen die Interessen ihres Handelsplatzes vertrat, und aus welchem damals die durch die colossalen Mittel Vanderbilts gestützte New York Central mit New York siegreich hervorging. Der scheinbare Rückgang der Bahnen im Jahre 1877 ist andererseits vielleicht dadurch am Besten zu erklären, dass die Bahnen in diesem Jahre mehr als je zu Combinationen geneigt waren, durch welche sie höhere Tarife aufrecht zu erhalten und sich für die Verluste des Vorjahres zu entschädigen suchten. Das Jahr 1876 entschied auch noch in anderer Weise über den Vorrang der Bahnen vor den Wasserstrassen. Bis dahin war es vorläufig mehr den eigentlichen östlichen trunclines gelungen, sich von der Concurrenz der Canäle frei zu machen. In diesem Jahre gelang es aber auch den westlichen Anschlüssen dieser trunclines, ernstlich und erfolgreich mit der Schifffahrt auf den Seen in Concurrenz zu treten. Bei dieser Sachlage darf es nicht Wunder nehmen, wenn auch die neueröffnete südliche Concurrenz-Wasserlinie, nämlich der durch Vertiefung des Hafens in New Orleans erschlossene Mississippi, zu einer grösseren Bedeutung nicht hat gelangen können. Trotz der übergrossen Ernte, welche den Getreideverkehr sämmtlicher Hafenplätze unverhältnissmässig im letzten Jahre steigerte und welche auch eine absolute Zunahme des Verkehrs in New Orleans bewirkte, ist dennoch die verhältnissmässige Betheiligung des letztgenannten Hafens an dem Haupt-Handelszweige, d. i. am Getreideverkehr, wie in den Vorjahren, so auch in diesem Jahre geringer gewesen. Und doch waren gerade in diesem Jahre die Chancen für New Orleans aussergewöhnlich günstig, denn die Getreidepreise waren so niedrig, dass sie nur eine geringe Fracht ertragen konnten, die

Vorräthe aber gross genug, um eine besondere Beschleunigung der Verschiffung nicht zu veranlassen, und die Durchschnittsfrachten der Eisenbahnen im letzten Winter höher, als sie in den letzten Jahren zu sein pflegten.

Im Uebrigen haben sich auch die Eisenbahnen nicht blos darauf beschränkt, sich des durchlaufenden Verkehrs zwischen den westlichen Sammelplätzen und den östlichen Häfen zu bemächtigen und hauptsächlich in ihre Hand zu nehmen; sie sind auch während dieser Zeit bestrebt gewesen, mit der nach Westen fortschreitenden Ansiedelung Schritt zu halten und auch von dort aus einen mit jedem Jahre steigenden directen Verkehr nach Osten einzurichten. Bis vor Kurzem noch wurden Chicago und St. Louis als die hauptsächlichen westlichen Endpunkte für diese Frachten angesehen; es ist sogar erst wenige Jahre her, seitdem dieser Verkehr überhaupt soweit eingerichtet worden. Neben St. Louis und Chicago waren es ausserdem noch 6 andere grössere und kleinere Plätze, nämlich: Milwaukee, Duluth, Peoria, Detroit, Toledo und Cleveland, welche als die grossen Sammelplätze für Producte des Westens betrachtet wurden und von welchen aus die Verschiffung mittelst directer Frachten nach dem Osten stattfand.

Von diesen Plätzen scheint sich aber ein Theil des westlichen Verkehrs schon jetzt wieder emancipiren zu wollen, namentlich hat im letzten Jahre dieser weitere directe Durchgangsverkehr bedeutende Dimensionen angenommen. Nicht nur, dass statt der genannten Plätze, welche selbst erst seit dem Jahre 1877 als Hauptstapelplätze von den Eisenbahnen anerkannt wurden, andere neue aufblühen und Bedeutung erlangen, wie jetzt namentlich Kansas City und Omaha, und dass von diesen aus ein regelmässiger directer Verkehr mit dem Osten eingerichtet wurde, es findet ein solcher jetzt auch von den westlichen Productionscentren selbst statt und bewirkt die unmittelbare Verladung der dort gewonnenen Ackerbauproducte nach dem Osten. Es werden dadurch gespart nicht nur die Kosten des Zwischenhandels in den früheren Sammelpunkten, der dortigen Umladung und Weiterversendung, sondern es kommt diesen Verladungen auch zu Gute, dass bei ihnen gleich von ihrem Ausgangspunkte an die Vergünstigung des directen troughfreight tarif eintritt, statt dass sie früher bis zu den genannten Sammelpunkten einem mehr oder weniger erhöhten Localtarife unterlagen. Diese Einrichtung kann nur die Wirkung haben, dass sie den Eisenbahnen einen immer grösseren Einfluss und Antheil in Bezug auf den Massenverkehr des Landes gewährt und den letzteren immer unabhängiger macht von dazwischenliegenden, bezw. sich kreuzenden Wasserstrassen.

Es ist schwer, für die Ausdehnung dieses erst neuerdings entstandenen Verkehrs Anhaltspunkte zu gewinnen; Schätzungen Sachkundiger, welche aus dem Unterschiede der Zufuhren der alten nordwestlichen Märkte und der Atlantischen Häfen, sowie aus dem muthmasslichen Bedarf für die innere Consumtion Schlüsse ziehen wollen, glauben den Umfang dieses neuen directen Geschäfts bereits im Jahre 1878 auf mehr als 28 Mill. Hectol. angeben zu sollen. —i—

Zur Verminderung der Betriebsausgaben.

Herr Ruttkowski scheint bei Abfassung seines Aufsatzes in No. 68 dieser Zeitschrift vergessen zu haben, dass er in No. 40 den Betriebstechnikern den Vorwurf gemacht hat, ganz enorme Summen nutzlos fortzuwerfen, und dass er sich berufen gefühlt hat, öffentlich zu erklären, dass es Zeit sei, den von den Technikern einer grösseren Verwaltung geäusserten unrichtigen Auffassungen entgegen zu treten. Hätte Herr Ruttkowski in seinem Aufsatze die al. 3 und 4, die mit der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge nicht das Geringste zu thun haben, fortgelassen, so würde meinerseits eine Erwiderung überhaupt nicht erfolgt sein.

Die sachlichen Ausführungen des Herrn Ruttkowski veranlassen mich schliesslich noch zu folgenden Bemerkungen: Wenn die Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge auf sämmtlichen Strecken der Hannoverschen Bahn eingeführt werden konnte, ohne dass eine Vermehrung der Maschinen und Personale nöthig geworden, so ist meines Erachtens lediglich der Beweis geliefert, dass die Verhältnisse der betreffenden Bahn eine rationelle Ausnutzung der Maschinen und Personale nicht zugelassen haben.

Mir sind die Einzelheiten bei der Hannoverschen Bahn nicht genau genug bekannt, um dies zahlenmässig nachzuweisen, ich glaube aber, dass es genügen wird, an einem Beispiel den Beweis zu liefern, dass eine Vermehrung der Personale da eintreten muss, wo eine rationelle Ausnutzung derselben stattfindet.

Die 26 Zugpersonale der Commission Cassel der Bergisch-Märkischen Bahn, welche die Güterzüge in bestimmten Touren abwechselnd fahren, legen täglich in 313 Stunden 4 390 km zurück; der Dienst für jedes Personal beträgt mithin durchschnittlich 12 Stunden und die Länge der Fahrt 169 km; wollte man nun die Geschwindigkeit der Züge pro Kilometer um 1 Minute ermässigen und für das An- und Abfahren 4 statt 3 Minuten rechnen, so müsste die Dienstdauer bei jedem Personal um 169 + 13 Minuten (jeder Zug hält auf circa 13 Stationen) verlängert werden und würde sich eine Dienstdauer von 15 statt jetzt 12 Stunden ergeben. Da bei der Bergisch-Märkischen Bahn eine stärkere Inanspruchnahme der Personale nicht für zulässig erachtet wird, so bliebe nichts anderes übrig, als die Personale um 25 pCt. zu vermehren.

Wenn die Personaldispositionen der Hannoverschen Bahn eine Mehrbelastung von 25 pCt. ohne Weiteres gestatten, so würde daraus hervorgehen, dass in denselben vordem circa 25 pCt. der zulässigen Ausnutzung latent waren.

Herr Koch hat bei der vergleichenden Berechnung über den Kohlenverbrauch angenommen, dass bei den verschiedenen Geschwindigkeiten dieselbe Last bewegt werden soll; wenn nun auf der Hannoverschen Bahn bei verminderter Geschwindigkeit die Zuglast vermehrt worden ist, so konnte die von Herrn Koch berechnete Ersparniss an Kohlen nicht eintreten und ist das von ihm aufgestellte Prinzip nicht angenommen, vielmehr nur nach einer anderen Richtung von demselben abgewichen.

Wie aus dem oben angeführten Beispiel hervorgeht, würde sich die Fahrtdauer der Güterzüge des Casseler Commissionsbezirks bei der Verminderung der Fahrgeschwindigkeit ev. um 25 pCt. vermehren und in öconomischer Beziehung erst ein Ausgleich stattfinden, wenn die Kohlenersparniss oder die Vermehrung der Zugkraft bei gleichem Kohlenverbrauch ebenfalls 25 pCt. betrüge.

Wenn jetzt auf der Hannoverschen Bahn Güterzüge mit einer Maschine befördert werden, welche früher zwei Maschinen erforderten, so wird dies Resultat wohl darauf zurückzuführen sein, dass der Vorspann nicht voll ausgenutzt werden konnte, nicht aber darauf, dass die Zugkraft um 100 pCt. gestiegen ist. Wenn in einem Specialfalle eine Vorspannmaschine durch die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit disponibel geworden ist, so kann in einem anderen Falle die trotzdem erforderliche Vorspannmaschine ohne genügende Ausnutzung sein, auch werden bei verminderter Fahrgeschwindigkeit allgemein alle Vorspannmaschinen eine längere Dienstdauer bekommen müssen, wenn ihre Zahl nicht vermehrt werden soll. Dass eine Maschine, welche stärker angestrengt wird, mehr Reparaturen erfordert, ist selbstverständlich und müssen mithin mit dem Kohlenverbrauch auch die Reparaturkosten wachsen; wenn aber bei gleicher Last und Entfernung in Folge verminderter Fahrgeschwindigkeit statt 4 nunmehr 5 Maschinen unterhalten werden müssen — eine rationelle Ausnutzung der Maschinen vorausgesetzt —, so werden die Gesammtkosten für Reparaturen sich nicht vermindern, sondern vermehren. Es dürfte auch nicht richtig sein, eine Verminderung der Reparaturkosten allgemein in dem Verhältniss des verminderten Kohlenverbrauchs anzunehmen, da es bekanntlich die geschicktesten Führer sind, welche den geringsten Kohlenverbrauch haben, wobei sie gleichzeitig auch die Maschinen besser im Stande halten. Dass es sich auf einzelnen Strecken empfiehlt langsamer zu fahren, um die Zugkraft zu erhöhen und ev. eine Vorspannmaschine zu ersparen, die nur ungenügend ausgenutzt werden könnte, ist auf der Bergisch-Märkischen Bahn und wohl auf anderen Bahnen schon seit vielen Jahren bekannt und practisch ausgenutzt; es haben z. B. aus diesem Grunde die Güterzüge auf der Strecke Fröndenberg-Neheim bei einer durchschnittlichen Steigung von 1 : 550 nicht 2, sondern 2,31 Minuten reine Fahrgeschwindigkeit, auf der Strecke Neheim-Bestwig aber, wo doch Vorspann gegeben werden muss, nur 2,2 Minuten bei einer durchschnittlichen Steigung von 1 : 270.

Herr Ruttkowski scheint nunmehr die Geschwindigkeit ermässigen und dafür mit schweren Zügen fahren zu wollen; auf diesem Wege werden ihm die Bahnverwaltungen, welche einen lebhaften Güterverkehr zu bewältigen haben, wohl nicht folgen, da die Erfahrung gelehrt hat, wie ungünstig es ist, unter solchen Verhältnissen mit schweren Zügen zu fahren.

Wenn ich auf das Resultat der am 27. März v. J. zu Dessau stattgehabten Conferenz hingewiesen habe, so habe ich selbstverständlich nur das practische Resultat im Auge gehabt, da die Conferenz nicht berufen war, ein Gutachten abzugeben, sondern dazu: die Fahrgeschwindigkeit der Verbands-Güterzüge schon für den nächsten Fahrplan möglichst auf 3 Minuten zu ermässigen. Das practische Resultat war aber, dass eine Aenderung der Fahrgeschwindigkeit der Norddeutschen Verbands-Güterzüge nicht möglich sei, ohne dass eine Personalvermehrung eintrete, Nachtdienst nothwendig werde, wichtige Anschlüsse verloren gingen oder die Stückgüter unzulässige Verspätung erlitten.

Wenn Herr Ruttkowski glaubt, dass die beschleunigte Durchführung des Aachen-Berliner Stückgüterzuges nur aus Concurrenzrücksichten erfolgt sei, so ist derselbe im Irrthum; wie schon früher bemerkt, ist die Fahrgeschwindigkeit des Zuges 2,3 Minuten pro Kilometer und die Beschleunigung nur durch eine zweckmässigere Ladedisposition erzielt, auch durch die Beschleunigung nur bezweckt, den Wünschen des Kaufmannsstandes nachzukommen und eine wesentlich bessere Wagencirculation herbeizuführen.

Es ist unrichtig, dass die Norddeutsche Route mit ihrem Stückgutzug aus Concurrenzrücksichten auf der Hannoverschen Strecke mit 1,99 Minuten pro Kilometer jagen muss, da die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit des Zuges nur 2,5 Minuten pro Kilometer zu betragen braucht, wenn die sonstigen Dispositionen in gleicher Weise wie bei der Preussisch-Braunschweigischen Route getroffen werden. Für einen wichtigen Stückgüterzug dürfte aber eine Geschwindigkeit von 2,5 Minuten durch die Ebene Norddeutschlands eine wohl angemessene sein.

Herr Ruttkowski scheint bei der Ausführung seines Vorschlages schon erhebliche Modificationen an denselben vorgenommen zu haben; während in No. 40 allgemein eine Verminderung auf 2½ resp. 3 Minuten verlangt wird, soll nach No. 68 nur die Geschwindigkeit von 2 Minuten beseitigt und dafür jedesmal diejenige Geschwindigkeit eingeführt werden, welche nach Massgabe der verschiedenen Betriebsverhältnisse die günstigste ist. Meines Wissens hat bei den Bahnen niemals eine theoretisch festgesetzte sogenannte Normalgeschwindigkeit von 2 Minuten pro Kilometer bestanden, wie die Fahrpläne ergeben; bei den Güterzügen der Bergisch-Märkischen Bahn wenigstens ist die Geschwindigkeit den Betriebsverhältnissen so angepasst, dass dieselbe durchschnittlich 2,33 Minuten pro Kilometer beträgt und bis auf 5 Minuten auf der Strecke Erkrath-Hochdahl herabsinkt.

Aus diesem Grunde haben die technischen Mitglieder der Direction und Commissionen der Bergisch-Märkischen Bahn auch einstimmig Beschluss dahin gefasst, dass die Betriebsverhältnisse der Bahn eine Verminderung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit nicht als zweckentsprechend erscheinen lassen.

Der Schlusssatz des Aufsatzes in No. 68 ist ganz unverständlich; auf den Secundärbahnen der Bergisch-Märkischen Bahn wird mit einer Geschwindigkeit von 2 Minuten pro Kilometer auf der horizontalen Strecke gefahren und sind trotzdem die Ersparnisse eingetreten, weil dieselben eben auf einem anderen Felde liegen.

Ueber die sonstigen Punkte noch weiter zu discutiren, dürfte nicht im Interesse der Leser dieses Blattes liegen.

Emmerich.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 29. September 1879. (Couponsprocess. Desinfectionsmassregeln. Refactienveröffentlichung. Betriebseröffnungen. Betriebsvoranschläge. Augusteinnahmen. Garantieverhältnisse. Exportverkehr. Fahrgeschwindigkeit. Adressatenavisirung. Börsennotiz.)

Das Frankfurter Stadtgericht hat in seiner Sitzung am 19. d. M., der letzten, welche dasselbe vor seiner Umwandlung in ein Landgericht abhielt, nicht weniger als 80 Entscheidungen in gegen die Elisabeth Westbahn bei demselben anhängig gemachten Couponsprocessen gefällt. Dass die Westbahn in allen diesen Processen sachfällig wurde, darüber wird wohl Niemand, der die Judicaturen der Deutschen Gerichte in den auf Oesterreichische Bahnen bezüglichen Couponsstreitigkeiten verfolgt hat, auch nur einen Augenblick im Zweifel sein. Von Interesse ist dabei, dass die von der Elisabethbahn neben den früheren Einwendungen erhobenen Einreden, dass die Couponsbesitzer sich den Steuerabzug gefallen lassen müssten und dass insbesondere in Folge des vom Curator in Wien angestrengten Processes die Rechtsverfolgung anderwärts unzulässig sei, verworfen worden sind. Um so angenehmer ist es, das Urtheil des Königlichen Handelsgerichts Passau vom 11. Juli d. J. zu verzeichnen, welches dieser Einwendung der Streitanhängigkeit Folge gegeben und die Klage auf Einlösung der fraglichen Coupons in Gold abgewiesen hat. In den „Gründen" führt dieses Gericht aus, dass nach ausgewiesener Bestellung eines Curators für die Inhaber von Schuldverschreibungen der geklagten Gesellschaft kein Couponsbesitzer, nach dem Oesterr. Gesetze vom 24. April 1874, die Coupons für sich einklagen könne. Dass ein gemeinsames Interesse aller Couponsbesitzer vorhanden und deshalb deren gemeinsame Vertretung geboten sei, habe das Handelsgericht Wien durch die Curatelbestellung bereits rechtskräftig entschieden; dieser Beschluss könne „selbstverständlich" durch das Handelsgericht Passau nicht abgeändert oder aufgehoben werden. Die Frage, nach welchen Gesetzen die Schuldverschreibungen zu beurtheilen seien, ist selbstverständlich nicht nach der Nationalität der jeweiligen Besitzer, sondern nach den Verhältnissen der Schuldverschreibungen selbst zu entscheiden. Diese können nicht stets anderen Gesetzen unterworfen sein, je nachdem sie sich in den Händen eines Russen, Franzosen, Spaniers oder Deutschen befinden; die gesetzliche Beurtheilung solcher Obligationen kann nur immer eine und dieselbe sein. Die geklagte Gesellschaft hat ihr Domicil in Oesterreich und übt da ihre Thätigkeit aus: sie untersteht daher den Gesetzen dieses Staates, und der ihre Schuldverschreibungen erwerbende Ausländer unterwirft sich bezüglich derselben den Oesterreichischen Gesetzen.

Der Oesterreichische Handelsminister hat nachstehenden Erlass an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen gerichtet: „In Ausführung des Gesetzes vom 19. Juli 1879 betreffend die Verpflichtung der Desinfection bei Viehtransporten auf Eisenbahnen und Schiffen und der gleichzeitig verlautbarten Ministerialverordnung zum Vollzuge des citirten Gesetzes werden die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen hiermit aufgefordert, zum Zwecke der zu treffenden Bestimmung der Desinfectionsstationen und des Rayons der denselben zuzuweisenden Ausladestationen, sowie wegen der nach Massgabe der gewählten Desinfectionsmethode in den Desinfectionsstationen zu bewerkstelligenden Herstellungen ohne Verzug die geeigneten Anträge im Wege der K. K. Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen anher gelangen zu lassen. Insoweit garantirte Bahnlinien in Betracht kommen, sind gleichzeitig die Vorschläge wegen Bedeckung der auflaufenden Kosten zu erstatten. Unter Umständen wird die Errichtung gemeinsamer Desinfectionsanstalten seitens zweier oder mehrerer Bahnunternehmungen oder die ständige Uebertragung der Desinfection auf eine nahe gelegene Desinfectionsstation einer zweiten Bahn keinem Anstande unterliegen. Ueber die Höhe der von den Viehversendern einzuhebenden Gebühr sowie über die Abrechnungsmodalitäten wollen sich die Verwaltungen unter einander verständigen, und sind die bezüglichen Anträge im Wege einer zu delegirenden Verwaltung bis zum 15. October d. J. zu erstatten.

Die General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen hat eine Verordnung an die Bahnverwaltungen gerichtet, mit welcher denselben unter Hinweis darauf, dass jede Modification eines Frachtzugeständnisses, sei es nun eine Ergänzung, Ausdehnung oder Einschränkung, Aufstellung neuer Bedingungen etc., die Refactie in ihrem Wesen ändert, aufgetragen wird, dieselbe neu zu publiciren, also nicht nur in Form einer blossen Anmerkung zu veröffentlichen. Dasselbe gilt auch von der Prolongation bereits bestehender Begünstigungen, insbesondere auch jener, welche aus der Zeit vor dem 1. April 1879 herrühren. Es wird ferner verordnet, dass die Aufhebung einer bis auf Widerruf oder bis auf Weiteres gegebenen Refactie oder sonstigen Begünstigung 14 Tage vorher bekannt zu machen sei. Schliesslich wird den Bahnverwaltungen dringend empfohlen, bei der Ertheilung und Veröffentlichung von Refactien mit der grössten Genauigkeit vorzugehen, damit Berichtigungen und nachträgliche Aenderungen vermieden werden.

Am 4. October c. wird die 38,10 km lange K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg mit den Stationen Unterdrauburg (Anschluss an die Kärntner Linie der Südbahngesellschaft), Lavamünd, Ettendorf, St. Paul, St. Andrae, St. Stephan und Wolfsberg für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Den Betrieb führt die K. K. priv. Südbahngesellschaft. — Das K. K. Handelsministerium hat die Eröffnung der 24,94 km langen Staatsbahnlinie Tarvis-Pontafel auf den 11. October anberaumt, deren Betrieb die Kronprinz Rudolfbahn übernimmt. Die Eröffnung des internationalen Anschlusses zwischen Pontafel und Pontebba dürfte bald nachfolgen. (Nach telegraphischer Mittheilung aus Wien ist die Eisenbahnconvention mit Italien behufs Regelung der Eisenbahnanschlüsse bei Cormons, Ala und Pontafel am 2. d. Mts. dortselbst unterzeichnet worden. Die Redaction.)

Die Betriebs-Voranschläge der die Zinsengarantie geniessenden Ungarischen Eisenbahnen pro 1880 stellen sich nach den Mittheilungen dieses Blattes wie folgt: Ungarische Staatsbahnen Einnahmen 11 157 600 fl., Ausgaben 7 951 575 fl., Betriebsüberschuss 3 206 025; Ungarische Nordostbahn Einnahmen 2 671 000 fl., Ausgaben 2 018 870 fl., Betriebsüberschuss 652 130 fl.; Alföld-Fiumaner Bahn Einnahmen 1 866 000 fl., Ausgaben 1 248 160 fl., Betriebsüberschuss 2 617 840 fl.; Kaschau-Oderberger (sammt Eperies-Tarnower) Bahn Einnahmen 2 278 200 fl., Ausgaben 1 495 803 fl., Betriebsüberschuss 782 397 fl.; Ungarische Westbahn Einnahmen 1 274 000 fl., Ausgaben 1 106 360 fl., Betriebsüberschuss 167 640 fl.; Erste Siebenbürger Bahn Einnahmen 1 351 800 fl., Ausgaben 1 101 760 fl., Betriebsüberschuss 250 040 fl.; Ungarisch-Galizische Eisenbahn Einnahmen 349 010 fl, Ausgaben 349 010 fl.; Fünfkirchen-Barcser Bahn Einnahmen 645 000 fl., Ausgaben 335 660 fl., Betriebsüberschuss 309 840 fl.; Arad-Temesvarer Bahn Einnahmen 267 000 fl., Ausgaben 178 280 fl., Betriebsüberschuss 88 720 fl.; Donau-Draubahn Einnahmen 450 000 fl., Ausgaben 401 183 fl., Betriebsüberschuss 48 817 fl. Summe der Einnahmen 22 309 610 fl., Summe der Ausgaben 16 186 661 fl., Summe der Betriebsüberschüsse 6 122 949 fl.

Die Einnahmen betrugen im Monat August d. J. bei den Ungarischen Bahnen 2 421 545 fl., um 66 957 fl. oder $2^7/_{10}$ pCt. weniger als im gleichen Monate des Vorjahres; bei den gemeinsamen Bahnen 6 768 790 fl., um 230 536 fl. oder $3^3/_{10}$ pCt. weniger als im August 1878. Die achtmonatlichen Betriebseinnahmen der Ungarischen Bahnen beliefen sich auf 16 514 859 fl., um 720 056 fl., d. i. $4^6/_{10}$ pCt. mehr, bei den gemeinschaftlichen Bahnen 48 291 852 fl., um 2 743 047 fl., d. i. 6 pCt. mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Das „Centralblatt“ unterzieht die Garantie-Verhältnisse der mit Staatsgarantie ausgestatteten Oesterreichischen Eisenbahnen in einer Reihe von Artikeln einer eindringlichen Untersuchung. In einer früheren Nummer behandelte es die Kaschau-Oderberger und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Bei Ersterer kommt das Blatt zu dem Schlusse, dass, wenn die bisherige günstige Entwickelung andauert, wogegen freilich in Folge der Deutschen Verkehrspolitik Zweifel erhoben werden können, die Inanspruchnahme des Cisleithanischen Staatsgarantie seitens der Kaschau-Oderberger Bahn etwa im Jahre 1881 ihr Ende erreichen und sodann für die Schlesische Strecke die Periode der Refundirungen beginnen würde. Bei der „Pardubitzer“ dagegen erklärt sich das genannte Fachblatt auf Grund seiner Untersuchung ausser Stande, begründete Muthmassungen über die künftigen Wirkungen des Garantie-Verhältnisses auszusprechen. Die gesammten vom Staat für die Südnorddeutsche Verbindungsbahn geleisteten Zuschüsse betragen bis Ende 1876 in Noten 6 982 295 fl. 77 kr., in Silber 2 655 360 fl. 10 kr., wobei zu bemerken ist, dass in diesen Beträgen keine nennenswerthen Summen für Erweiterungsbauten u. s. w. enthalten sind, welche, streng genommen, nicht in die Betriebsrechnung gehört hätten.

Der Exportverkehr auf den Oesterreichischen Bahnen ist in den letzten Wochen mit Rücksicht auf die bevorstehende partielle Activirung des neuen Deutschen Zolltarifs erheblich stärker gewesen. Namentlich die Ausfuhr von Holz (Grubenholz und Schnittmaterial) hat die Bahnen lebhaft beschäftigt, da bekanntlich in Bezug auf diesen Artikel der neue Deutsche Zolltarif schon am 1. October d. J. in Kraft tritt. Trotzdem der neue Getreidezoll erst vom 1. Januar 1880 an erhoben wird, war auch der Verkehr in Hafer und Gerste von Böhmen und Mähren ein sehr lebhafter. Man befürchtet aber in Kreisen der bei dem Verkehre in den gedachten Waarengattungen zumeist betheiligten Eisenbahnen, dass die volle Activirung der Deutschen Zölle in den Einnahmen aus einer Reihe der wichtigsten Massenartikel einen empfindlichen Rückschlag üben werde und dies umsomehr, als der Ausfall des Ungarischen Getreide-Exports für die Bahnen sich sehr fühlbar macht. Der Oesterreichischen Staatsbahn dürfte der Export Rumänischer Provenienzen transito der hierbei betheiligten langen Linien Verciorova-Wien-Bodenbach oder Halbstadt hierfür eine partielle Compensation bieten. Die Böhmischen Bahnen dagegen hoffen wohl auf einen stärkeren Kohlen- und Zuckerverkehr, doch ist es immerhin sehr zweifelhaft, ob hierdurch eine Deckung des zu erwartenden Ausfalles im Holz- und Getreideverkehre gefunden wird. Die Bahnen pflegen deshalb auch einen innigeren Contact mit den Geschäftskreisen, um so über die Bedürfnisse des Verkehrs auf dem Laufenden zu bleiben und danach ihre Tarifpolitik einzurichten.

Das K. K. Handelsministerium hat mit Erlass vom 4. d. M. der Donau-Uferbahn die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den hierzu geeigneten Strecken auf 12 Kilometer pro Stunde gestattet. Diese Massnahme hat sich als nothwendig herausgestellt um den erhöhten Verkehr in den Stationen der Donau-Uferbahn bewältigen zu können, da eine Verlegung der Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Grenzstationen mit Rücksicht auf die Fahrordnungen der anschliessenden Bahnen unthunlich ist.

Ueber die Avisirung des Adressaten vom Anlangen der Güter weist die „Oesterreich. Eisenbahnzeitung“ in einem grösseren Artikel auf den practischen Vorgang der Oberschlesischen Eisenbahn hin, welche dazu die Rückseite von Correspondenzkarten verwendet. In einer früheren Correspondenz haben wir die Beschwerden einer grösseren Anzahl von Wiener Spediteuren und der Handelskammer eewähnt, dass die hiesigen Bahnen die Avisi durch eine Transportgesellschaft und nicht versiegelt zustellen lassen, welche Beschwerden — wegen des Mehraufwandes an Zeit und Arbeit, sowie wegen der dadurch entstehenden Verzögerung der Zustellungen — sowohl von der Directorenconferenz als dem Handelsministerium abgelehnt wurden. Das Letzterem vorliegende Ansuchen der Bahnen, dass Avisi als recommandirte Briefe gegen die der Partei anzurechnende Gebühr von 3 kr. befördert werden, ist noch nicht erledigt. Dass diese Avisi nicht geheim zu halten sind, beweist der Eingangs gedachte Vorgang.

Bessere Betriebseinnahmen der Karl-Ludwigsbahn, günstige Gerüchte betreffs des Baues der Serbischen Bahnen durch die Oesterreichische Staatsbahn und Ersparungen beim Betriebe der Nordwestbahn wirkten auf die Actiencourse überhaupt günstig ein. Von Prioritäten war Salzkammergut (Gold) sehr gesucht. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2248,—	2250,—	Nordbahn . . .	105,—	104,60
Franz-Josefbahn .	147,—	147,50	Franz-Josefbahn .	96,30	96,30
Karl-Ludwigbahn	236,—	238,25	Rudolfbahn . . .	86,50	86,75
Oest. Nordwestb. .	128,75	130,—	Kaschau-Oderb. B.	80,80	80,—
Staatsbahn . . .	265,25	270,—	Salzkammergutb. .	101,—	103,—
Südbahn	83,25	82,50	3 pCt. Südbahn .	121,50	121,25
Theissbahn . . .	206,—	209,50	Theissbahn . . .	96,25	96,25

Elbel's Locomotive für Secundärzüge. Am 26. September fanden in Wien vom Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn aus Probefahrten mit einer neuartigen leichten Locomotive für Secundärzüge statt. Die zahlreich anwesenden Fachleute äusserten sich sehr befriedigt über die Construction im Allgemeinen und das Detailarrangement, sowie über die vorzügliche Ausführung seitens der Locomotivfabrik Floridsdorf. Der Constructeur, Herr Oberinspector Elbel, war wesentlich von dem Bestreben geleitet, die todte Last auf das möglichste Minimum zu reduciren, indem er für solche leichte Züge, für die eine Adhäsion von 10—11 t genügt, die ganz neue Combination*) durchführte, dass dieses Vehikel gleichzeitig aus Locomotive, Tender und Gepäckwagen zusammengesetzt ist. Die Gesammtlänge sowie der Radstand desselben kommen jenen eines gewöhnlichen vierrädrigen Personenwagens gleich. Das Gesammtgewicht beträgt im dienstfähigen Zustande nur 18 t. Der weiteren für den Secundärbetrieb nicht minder wichtigen Anforderung des geringstmöglichen Eigenwiderstandes wurde ebenfalls Rechnung getragen und zwar dadurch, dass nur eine (ungekuppelte) Triebachse angenommen wurde, deren Belastung 11 t beträgt; diese Ziffer repräsentirt sonach das Adhäsionsgewicht. Die Anschaffungskosten einer solchen Locomotive belaufen sich auf circa 10 000 fl. Die Richtigkeit der Voraussetzungen dieser Construction haben die vorausgegangenen Leistungsproben bewiesen, wonach diese Locomotive bei sehr ungünstigen Verhältnissen anstandslos eine Bruttolast von 80 t mit einer Geschwindigkeit von 15 km pro Stunde auf eine 12,5 km lange Rampe von $^1/_{100}$ Steigung hinaufbeförderte, wobei die Leistung von annähernd 82 Pferdestärken entwickelt wurde. Ebenso befriedigend ist deren Verhalten hinsichtlich des ruhigen Ganges, da bei den gedachten Probefahrten ein Brutto von 60 t in 7 Waggons gezogen und die Geschwindigkeit von 50 km pro Stunde in der Horizontalen mit Leichtigkeit erreicht wurde, obwohl die Raddurchmesser nur für eine Geschwindigkeit von 30 km berechnet sind.

Diese Maschine bietet einige namentlich für den Betrieb sehr schätzenswerthe Vortheile. Vermöge des unbedeutenden Gewichtes, wodurch gegen die gewöhnliche Anordnung von Maschine, Tender und Gepäckwagen eine Ersparniss von ca. 45 t an todter Last erzielt wird, eine Ersparniss, welche namentlich für den Oberbau von eminenter Bedeutung ist, gestattet diese Construction auf minder frequenten Strecken behufs Hebung des Personentransportes eine grössere Anzahl Züge verkehren zu lassen, ohne Mehrkosten gegenüber der bisher üblichen Betriebsart zu verursachen. Die Bruttolast, welche z. B. bisher mit einem einzigen Zuge bewältigt wurde, kann nun mit diesem Betriebsmittel in 3 Zügen befördert werden, ohne dass die Summe der bei allen 3 Zügen bewegten todten Last (Locomotiv- und Tendergewicht) grösser wird, als bei normaler Construction der Maschine für einen Zug.

Wie wir erfahren, beabsichtigt die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn mehrere derartige Maschinen für den Secundärbetrieb im Personenverkehre auf ihren Flügeln einzuführen.

—st.— **Gotthardbahn.** (80. Monats- und 27. Quartalsbericht.) I. Grosser Tunnel. Am letzten Juli 1879 waren hergestellt (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 135,0), Erweiterung der Calotte (6 263,5), Sohlenschlitz (5 033,7), Strosse (4 242,9), Vollausbruch (3 704,0), Gewölbmauerwerk (5 159,0), östliches Widerlager (3 712,0), westliches Widerlager (4 488,5), Wasserabzugscanal (3 687,0), vollständiger Tunnel (3 687,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (6 491,0), Erweiterung der Calotte (5 545,7), Sohlenschlitz (4 832,4), Strosse (4 420,9), Vollausbruch (4 026,0), Gewölbmauerwerk (4 917,0), östliches Widerlager (4 218,3), westliches Widerlager (4 306,0), Wasserabzugscanal (4 285,0), vollständiger Tunnel (3 907,5).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 2 630 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Der Richtstollen ist in dichten, quarzreichen und vollkommen trockenen Glimmer-Gneiss um 99 m vorgerückt, wobei 3 bis 5 Bohrmaschinen gleichzeitig in Thätigkeit waren. Die Erweiterung der Calotte, hauptsächlich durch Maschinenarbeit betrieben, schritt um 87 m vor. Bei dem Sohlenschlitz und der Strosse betrugen die Fortschritte 44,9 bezw. 124,5 m; an Ausbruchmaterial wurden 5 332 cbm gefördert. Die Gesammt-Ausbruchmasse belief sich am Schlusse des Berichtsmonats auf 238 872 cbm, was einer Länge von 5 296,5 m des vollen Tunnelprofils entspricht. Im Juli sind überdies 2 Nischen vollendet worden, deren Anzahl nunmehr 75 beträgt. Bei einem Lichtraum des Stollens von 249 350 cbm sind, auf die atmosphärische Spannung reducirt, täglich 132 725 cbm Luft eingeführt worden, d. i. 53 pCt. des ganzen Lichtraums oder 181 pCt. des Lichtraums

*) Vergl. übrigens No. 44, 55, 65 die Artikel über die Rowan'schen und Weissenborn'schen Dampfwagen für Secundärbahnen.
Die Redaction.

der eigentlichen Werkplätze. Durchschnittlich brannten zugleich 347 Lampen, die 243 kg Oel pro Tag verzehrten; an Dynamit wurden 240 kg pro Tag verbraucht. Das Gewölbe ist um 59, das östliche Widerlager um 153,5 m verlängert worden.

Werkplatz Airolo. Der Richtstollen traf immer noch auf Glimmer-Gneiss, dessen Härte oft plötzlich beträchtlich wechselte. Das Gestein, mit Ausnahme einiger Durchsickerungen, trocken, war im Allgemeinen dem Fortgang der Arbeiten günstig, so dass ein Fortschritt des Richtstollens von 103 m erzielt wurde, ohne dass eine Auszimmerung erforderlich gewesen wäre. Die Calotte, theils durch Maschinen-, theils durch Handarbeit betrieben, kam um 117,7 m voran, der Sohlenschlitz um 76,8 m und die Strosse um 75,1 m. Das Ausbruchmaterial beziffert sich im Berichtsmonat auf 6 062 cbm, der Gesammtausbruch bis Ende Juli auf 228 293 cbm, eine Länge von 5 062 m des vollen Tunnelprofils repräsentirend. Täglich wurden 131 126 cbm Luft in den Tunnel geführt, d. i. 57 pCt. des ganzen unterirdischen Lichtraums oder 249 pCt. des Lichtraums der eigentlichen Werkplätze. Der Verbrauch an Oel war 242 kg, an Dynamit 261,5 kg pro Tag. Am Gewölbe kamen 27,1, am östlichen Widerlager 241,6 laufende Meter zur Ausführung.

II. Zufahrtslinien. Die Arbeiten sind im Berichtsmonat bei günstiger Witterung beträchtlich vorwärts geschritten, die Erdarbeiten um 145 000, die Maurerarbeiten um 4 765 cbm, bei den 15 Tunnels zusammen die Richtstollen um 627, die Calotte um 659 und die Strosse um 244 laufende Meter. Ende Juli waren bei den in Angriff genommenen Loosen von den Erdarbeiten 7 pCt., von den Richtstollen 23 pCt., von der Calotte 10 pCt. und von der Strosse 3 pCt. hergestellt. Dabei waren 5 100 Arbeiter beschäftigt.

Dem 27., die Periode vom 1. April bis 30. Juni 1879 umfassenden, Quartalsberichte entnehmen wir Folgendes: Nachdem die Genehmigung der finanziellen Reconstruction des Unternehmens gesichert war, hat die Gesellschaft im Monat Mai ihr technisches Personal für die Linien Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca und Cadenazzo-Pino wieder vervollständigt und waren Ende Juni an Oberingenieuren, Inspectoren, Ingenieuren, Geometern, Zeichnern, Aufsehern etc. 123 Personen auf dem Stammnetz und 10 auf der Monte-Cenere Linie, daher zusammen 133 Personen verwendet.

Auf den Tessinischen Thalbahnen betrugen die Einnahmen im fraglichen Quartal etwa 129 000 Frcs., um 2 169 Frcs. weniger, als in der entsprechenden Periode des Vorjahres. Die Linie Biasca-Locarno weist eine Mehreinnahme von 3 347 Frcs. auf, dagegen die Linie Lugano-Chiasso einen Ausfall von 5 516 Frcs. Die Einnahmen sind beim Personentransport um 8 280 Frcs. geringer geworden, haben sich dagegen beim Gütertransport um 6 111 Frcs. gehoben.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 29. September 1879. Nach einer Mittheilung der Königl. Direction der Ostbahn werden am 1. October cr. die Hafenbahnen zu Rügenwalde (1,04 km lang) und Stolpmünde (1,03 km lang) eröffnet werden. Besondere Gebührenzuschläge für die Benutzung dieser Hafenbahnen werden nicht erhoben. Die geschäftsführende Direction.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Am 1. October cr. ist die diesseitige Strecke Sangerhausen-Artern (Theilstrecke der Linie Magdeburg-Erfurt) mit den Stationen Sangerhausen, Oberröblingen a. d. Helme und Artern für den Güterverkehr eröffnet. Derselbe bleibt jedoch vorläufig auf Sendungen in Wagenladungen beschränkt. In Sangerhausen ist Anschluss an die Frankfurt-Bebraer Bahn vorhanden.

Mit der am 15. October cr. erfolgenden Eröffnung der neuen Verbindungsstrecke zwischen der Linie Glauchau-Grossbothen-Wurzen (Muldenthalbahn) und dem Staatsbahnhofe (Südbahnhof) in Wurzen wird der dasige Bahnhof der Muldenthalbahn (Nordbahnhof) für den öffentlichen Verkehr eingezogen. Es findet demgemäss von diesem Zeitpunkte ab die Abfertigung von Personen, Gepäck, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern auf dem Muldenthalbahnhofe in Wurzen nicht mehr statt und wird der gesammte Verkehr auf den an der Linie Leipzig-Dresden gelegenen Staatsbahnhof (Südbahnhof) verwiesen. Eine Veränderung der Fahrpreise und Frachten ist hiermit nicht verbunden, da die bisher für den Nordbahnhof giltigen Taxen auch im Verkehre des Südbahnhofs angewendet werden. Dresden, am 30. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1212)

2. Tarifwesen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Mit dem 1. October d. J. tritt zum diesseitigen Local-Gütertarife vom 1. November 1877 der Nachtrag VIII in Kraft, welcher Aenderungen bezw. Ergänzungen der

allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification (nach den von der Generalconferenz Deutscher Eisenbahnverwaltungen beschlossenen Abänderungen neu redigirt)

enthält.

Die in dem Nachtrage mit einem Stern bezeichneten Bestimmungen haben erst vom 1. December d. J. ab Gültigkeit.

Die Aenderungen bezw. Ergänzungen zu den Tarifvorschriften etc. etc. finden auch in sämmtlichen nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden Verbands- und Nachbarverkehren, an welchen wir betheiligt sind, Anwendung.

Exemplare des Tarifnachtrages sind durch unsere Güterexpeditionen zu beziehen. Berlin, den 30. September 1879. Directorium. (1205)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Vom 1. October c. ab findet directe Abfertigung von Gütern in Wagenladungen im Verkehre zwischen den Stationen an der neu eröffneten Bahnstrecke Sangerhausen-Artern, Artern und Oberröblingen a/d. Helme einerseits und Halle-Casseler, sowie Magdeburg-Halberstädter Stationen (excl. Hannover-Altenbekener Stationen) andererseits statt.

Exemplare des prov. Nachtrages sind bei den Verbandstationen zu haben. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1202)

Am 1. October d. J. tritt der in der Bekanntmachung vom 19. August c. bereits angekündigte IV. Nachtrag zum Tarife für den **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr** in Kraft. Die in demselben enthaltenen erhöhten Frachtsätze für Dresden kommen auch im Schlesisch-Rheinischen Verbande für die Station Dresden-Friedrichstadt der Berlin-Dresdener Bahn zur Anwendung.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandsstationen zum Preise von 25 ₰ pro Stück zu erlangen. Dresden, am 29. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1203)

Am 1. October a. cr. tritt zu dem Tarife für den **Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr** der Nachtrag VI in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Stationen Hettstedt und Einbeck, sowie Frachtsätze für Kohlentransporte von Sächsischen Stationen nach Stationen der Berlin-Blankenheimer Linie enthält. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück zu erlangen. Dresden, am 30. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1207)

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 19. August d. J. wird veröffentlicht, dass der am 1. October d. J. in Kraft tretende neue Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der **Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Halberstadt-Blankenburger, Berlin-Potsdam-Magdeburger** und bezw. **Thüringischen Eisenbahn (Station Halle)** einerseits und Stationen der **Sächsischen Staatseisenbahnen** andererseits bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 1,25 ℳ zu erlangen ist. Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Cöthen, Hildesheim, Langwedel, Lehrte, Löhne, Oeynhausen, Oschersleben, Ringelheim, Spandau, Uelzen, Vienenburg und Wittenberge der Magdeburg-Halberstädter resp. der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, ferner für Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt, Elsterwerda und Grossenhain der Sächsischen Staatsbahn treten unter Aufhebung der in den Concurrenzverkehren gegenwärtig bestehenden Taxen auch für die gleichnamigen Stationen der Berlin-Anhaltischen, der Braunschweigischen, der Berlin-Hamburger, der Hannoverschen und der Köln-Mindener Bahn bezw. der Berlin-Dresdener und der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn in Kraft. Dresden, am 30. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1208)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. October cr. ab werden auf unserem Bahnhof Berlin directe Personen- resp. Schnellzugbillets nach Coblenz, Station der Nassauischen Bahn, verausgabt. Näheres bei unserer hiesigen Billetexpedition. Berlin, den 26. September 1879. Die Direction. (1199)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Mit dem 1. k. Mts. tritt zum diesseitigen Local-Gütertarife der dritte Nachtrag in Kraft, enthaltend:

1. Abänderungen des Betriebsreglements nebst den allgemeinen Zusatzbestimmungen.
2. Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification (letztere neu redigirt).
3. Eine Specialbestimmung zu § 57 Betriebsreglements.
4. Eine Ergänzung des Tarifs für Nebengebühren.
5. Eine Ergänzung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen.
6. Ergänzung der Tariftabellen.

Die im Nachtrage mit einem Stern bezeichneten Bestimmungen treten erst mit dem 1. December 1879 in Kraft.

Die zu 1 und 2 dieser Bekanntmachung gehörigen Vorschriften finden auch in

sämmtlichen nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden directen und Verbandsverkehren Anwendung.

Druckexemplare des Nachtrages sind nach Erscheinen bei unseren Güterexpeditionen bezw. Gütercassen zum Preise von 20 ₰ pro Stück käuflich zu haben. Stettin, im September 1879. Das Directorium. (1191)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 1. October cr. tritt zum diesseitigen Local-Vieh-Tarif Nachtrag II in Kraft, welcher Abänderungen des §. 44 des Betriebs-Reglements enthält. Druckexemplare sind bei unserem Formular-Magazin zu haben. Directorium. (1211)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum Local-Güter-Tarife vom 15. Januar 1878 ist der vom 1. October cr. ab giltige Nachtrag V erschienen, welcher Aenderungen zum Betriebs-Reglement, das neu redigirte Tarifschema nebst Güterclassification, sowie Aenderungen des Nebengebühren-Tarifs und des Tarifs für die Beförderung der Güter auf der Berliner Verbindungsbahn enthält. Derselbe ist bei unseren Güter-Expeditionen zu haben. Berlin und Hamburg, den 1. October 1879. Die Direction. (1210)

Hannover-Rheinischer Verband. Vom 10. November d. J. ab erfolgt die Beförderung Westfälischer Steinkohlen von denjenigen Zechen, welche sowohl an die Köln-Mindener Bahn, als auch an andere Bahnen angeschlossen sind, nach der Hannover-Altenbekener Station Oeynhausen ausschliesslich vermittelst der Köln-Mindener Bahn, zu den bisherigen im Ausnahme-Tarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Hannover-Rheinischen Verbande vom 1. August d. J. enthaltenen Frachtsätzen. Hannover, den 27. September 1879. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Verbands-Verwaltungen. (1209)

(Fortsetzung des Tarifwesens Seite 1037.)

3. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Donnerstag, den 16. October cr., Vormittags von 9 Uhr ab sollen auf dem Bahnhofe zu Greifswald gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

„7 Stück alte Arbeitswagen mit Achsen und Rädern, alte eiserne, theils zu Bauzwecken, theils zum Einwalzen geeignete Bahnschienen, div. alte Metalle und eine Menge alter Geräthe“

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctions-Termine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Central-Büreaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 26. September 1879. Directorium. (1201)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Mittwoch, den 8. October cr., Vormittags von 9 Uhr ab, sollen auf dem Bahnhofe zu Stargard i/P. gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

alte Eisenbahnschienen zu Bauzwecken und zum Einwalzen, alte Metalle verschiedener Art, sowie eine Menge alter Geräthe,

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbüreaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 22. September 1879. Directorium. (1175)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Freitag, den 10. October cr., Vormittags von 9 Uhr ab, sollen auf dem Stettiner Bahnhofe zu Berlin gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

„alte Eisenbahnschienen zu Bauzwecken und zum Einwalzen, alte Metalle verschiedener Art, sowie eine Menge alter Bauobjecte und Geräthe“,

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbüreaus hierselbst zu erfahren. Stettin, 23. September 1879. Directorium. (1176)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Montag, den 6. October c., Vormittags von 10 Uhr ab sollen auf hiesigem Personenbahnhofe gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

„alte Eisenbahnschienen zu Bauzwecken und zum Einwalzen, alte Metalle verschiedener Art, sowie altes Morsepapier“,

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 27. September 1879. Directorium. (1187)

Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Materialienbedarf pro 1880. Die Lieferung der für unsere Hauptmagazine in Deutz, Dortmund und Minden pro 1880 erforderlichen Materialien, als: Metalle und Metallwaaren, Material- und Farbwaaren, Oele und Fettwaaren, Seiler-, Bürstenwaaren, Leder, Glas und Glaswaaren, Leinwand, Wollenzeuge und verschiedene sonstige Artikel soll unter den auf unseren Hauptstationen zur Einsicht offen gelegten, sowie von unserer Magazincontrole hierselbst kostenfrei zu entnehmenden Bedingungen, welchen eine specielle Bedarfsnachweisung beigefügt ist, vergeben werden. Die desfallsigen Offerten müssen mit der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Materialien etc. pro 1880“ versehen, spätestens bis zum 15. October cr. in unserm Geschäftslocale hier eingehen. Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. November cr., bis zu welchem Tage die Submittenten an ihre Anerbietungen gebunden bleiben. Köln, den 25. September 1879. Die Direction. (1180)

4. Fahrpläne.

Rheinische Eisenbahn. Mit dem 15. October cr. tritt der Winterfahrplan für unsere Bahn in Kraft. Derselbe ist der heutigen Nummer dieser Zeitung beigefügt. Cöln, den 26. September 1879. Die Direction. (1197)

Feldabahn. Am 6. October findet die Eröffnung des Personen- und Güterverkehrs der Strecke Lengsfeld-Dermbach unserer Bahn statt und tritt mit diesem Tage der nachfolgende Fahrplan in Kraft. Salzungen, den 28. September 1879. Betriebsverwaltung der Feldabahn. Hostmann.

Fahrplan für die **Feldabahn** gültig vom 6. October an bis auf Weiteres.

Zug I

Station	Zeit
ab Dermbach	7^{15} V.
„ Weilar	7^{45} „
in Lengsfeld	7^{55} „
ab „	8 „
„ Dietlas	8^{25} „
in Dorndorf	8^{35} „
ab „	8^{45} „
„ Tiefenort	9^{7} „
in Salzungen	9^{25} „
ab Vacha	8^{15} V.
in Dorndorf	8^{30} „
ab „	8^{50} „
in Vacha	9^{5} „

Zug III

Station	Zeit
ab Dermbach	2^{10} N.
„ Weilar	2^{40} „
in Lengsfeld	2^{50} „
ab „	2^{55} „
„ Dietlas	3^{20} „
in Dorndorf	3^{30} „
ab „	3^{40} „
„ Tiefenort	4^{2} „
in Salzungen	4^{20} „
ab Vacha	3^{10} N.
in Dorndorf	3^{25} „
ab „	3^{45} „
in Vacha	4 „

Zug II

Station	Zeit
ab Salzungen	10^{10} V.
„ Tiefenort	10^{28} „
in Dorndorf	10^{50} „
ab „	11 „
„ Dietlas	11^{10} „
in Lengsfeld	11^{35} „
ab „	11^{40} „
„ Weilar	11^{50} „
in Dermbach	12^{20} „
ab Vacha	10^{30} V.
in Dorndorf	10^{45} „
ab „	11^{5} „
in Vacha	11^{20} „

Zug IV*)

Station	Zeit
ab Salzungen	5^{25} N.
„ Tiefenort	5^{43} „
in Dorndorf	6^{5} „
ab „	6^{15} „
„ Dietlas	6^{25} „
in Lengsfeld	6^{50} „
ab „	6^{55} „
„ Weilar	7^{5} „
in Dermbach	7^{35} „
ab Vacha	5^{50} N.
in Dorndorf	6^{5} „
ab „	6^{25} „
in Vacha	6^{40} „

*) Zug IV geht bis zum 15. October noch ab Salzungen 4^{15}, in Vacha 5^{45}, in Lengsfeld 6^{10} und in Dermbach 6^{50}. (1204)

Homburger und Cronberger Eisenbahn. (1195)

Fahrplan vom 15. October 1879 bis auf Weiteres.

Von Homburg	6	8^{10}	10^{45}	1^{10}	3^{20}	5^{5}	7^{25}	9^{40}
„ Cronberg	6^{3}	8^{8}	—	1^{8}	—	5^{3}	7^{23}	—
In Frankfurt	6^{45}	8^{50}	11^{21}	1^{50}	4^{20}	5^{45}	8^{5}	10^{13}
Von Frankfurt	7	9^{50}	12^{20}	2^{30}	4^{45}	6^{20}	8^{45}	10^{25}
In Homburg	8	10^{25}	1	3^{10}	5^{42}	7	9^{25}	11
„ Cronberg	7^{47}	10^{28}	—	3^{9}	—	6^{59}	9^{24}	—

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 1035.)

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
***Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.**

Coursblatt vom 30. September 1879.

Redigirt von **R. Grossschupf.**

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	97,50	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	84,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	102	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	101,50	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	102,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	102,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	100,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	100,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	100	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	103,25	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	101,10	%
do. II. Serie	4½	B.	101,10	%
do. III. Serie * $3\frac{1}{4}$	3½	B.	88	%
do. III. Serie B. * $3\frac{1}{4}$	3½	B.	88	%
do. III. Serie C.	3½	B.	84,20	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	101,10	%
do. V. Serie	4½	B.	101,10	%
do. VI. Serie	4½	B.	101,50	%
do. VII. Serie	4½	B.	101,10	%
do. IX. Serie	5	B.	105	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. Nordbahn	5	B.	101,50	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	96	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	95	%
do. do. III.	4½	B.	101	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	101,50	%
do. Lit. B.	4½	B.	101,50	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	100	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	100,60	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	97,75	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	96,50	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	98	%
do. II. Emiss.	4	B.	98	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	101,75	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	96,75	%
do. D.	4½	B.	101,70	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	101	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	101	% à 300—3000 M.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	96,75	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	96,75	% a 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	102,90	%
do. V. Emiss.	4½	B.	—	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	96,75	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	102	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	73,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	72	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	97	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	97	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	100	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	100,10	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	100,10	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	99,90	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B	99,90	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	99,70	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	103,25	% à 300—1000 M.
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	101	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	101	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	74,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	72,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	69,25	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	97	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	101,40	%
do. II. Emiss.	5	B.	101,50	%
do. do.	4	B.	—	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	96,75	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit B * 3½ u. Ba.	4½	B.	101,40	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	97	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	—	%
do, VI. Emiss.	4½	B.	101,40	% à do,
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103,50	% à 100 Thlr,
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	71	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	79,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	69,65	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	81	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	79	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	91	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	89,30	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	86,90	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5 i. S.	L.	86,50	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5 i. S.	B.	86,70	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	93	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	85,75	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	88,40	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	88,40	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	62,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	65,90	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	64,10	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	102,25	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	—	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	100,20	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	100	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	100,60	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	$101\frac{1}{8}$	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	95	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	$104\frac{3}{4}$	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	$99\frac{5}{8}$	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	104,75	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	99,50	% 100 fl ö W
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	105	do. per do.
do. Anl. $14_{,4}$ Mill. 1872.	5 i. S.	W.	107	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	103,50	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	96,25	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	96,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	95	fl. ö W pr 100 fl i. S } à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	95,60	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	94	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	96,50	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	93	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	69,10	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	74,50	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	74,40	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	74,40	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	103,15	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	119,50	% à do.
do. von 1854.	4	L.	99,80	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860.	4	L.	98,75	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4	L.	98,75	% à 100 Thlr.
do. von 1866.	4½	L.	103	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	97,25	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	72,75	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	B.	74,20	% à do. = do.
do. - Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	68,80	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	65,90	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	$1\frac{1}{4}$	1	1	1	½	½	4	B.	17	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	4	5	5	5	$5\frac{4}{15}$	5	W.	136	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	$8\frac{1}{6}$	$6\frac{1}{4}$	6	$4\frac{19}{30}$	$5\frac{4}{15}$	4	L.	98,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	$6\frac{4}{5}$	$5\frac{2}{3}$	$5\frac{5}{12}$	5	5	5	L.	102,50	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	$7\frac{2}{3}$	8	8	$6\frac{2}{3}$	4	B.	126,75	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	$6\frac{9}{10}$	6,59	5,95	$5\frac{4}{5}$	$5\frac{4}{5}$	$6\frac{7}{40}$	4	B.	122,25	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	11	9	$8\frac{1}{2}$	10	11	11	5	L.	167	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	—	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	3	3	4	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{3}$	4	4	B.	92	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	16	8½	8	6	$5\frac{3}{4}$	5	4	B.	98,25	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	5	2½	0	0	0	4	B.	12	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	2½	0	0	0	5	B.	27,40	—
Berlin-Görlitz	3	0	0	0	0	0	4	B.	16	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	4	5	0	0	1	5	B.	50,25	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	12½	10	11	11½	10½	4	B.	172,75	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	4	$1\frac{2}{3}$	3	3½	3½	3½	4	B.	93,25	% à 100 „
Berlin-Stettin	$10\frac{3}{4}$	$9\frac{11}{1}$	9	$8\frac{9}{10}$	$7\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{5}$	4	B.	107,30	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	2½	$2\frac{1}{3}$	2½	0	0	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	188,50	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	7½	$5\frac{2}{3}$	5	2½	$3\frac{1}{4}$	4	B.	82	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	0	5	B.	30	% à 200 „
Brest-Grajewo	2½	0	0	0	—	—	4	B.	48	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	—	—	0	$1\frac{1}{3}$	—	4	B.	70,40	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	5	4½	$3\frac{1}{2}$	2½	0	2,86	5	W.	387	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	—	5	W.	49	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	10	10½	$11\frac{3}{4}$	$16\frac{1}{5}$	$16\frac{1}{3}$	$13\frac{2}{3}$	4	L.	97	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	$8\frac{1}{1}$	$6\frac{9}{0}$	$4\frac{6}{10}$	$5\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{20}$	6,3	4	B.	139,75	% a 200 „
Cottbus-Grossenhain	7½	7	7	5	0	$\frac{1}{8}$	4	L.	46	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	$6\frac{1}{4}$	6	6	5	5	5	5	L.	93,50	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	120,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	0	0	0	0	0	o. Z.	B.	27,80	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	1	0	0	0	o. Z.	W.	45	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	0	0	5	5	W.	176	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5\frac{2}{10}$	½	8½	6	7	9,28	$8_{,214}$	5	W.	237,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn.	0	1	1	1	2½	$2\frac{2}{3}$	4	H.	—	% à 150 Thlr.
do. Stamm-Prior.	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	H.	—	do. pr. do.
Gotthardbahn 80% Einz.	6	6	6	6	6	6	o. Z.	B.	51,25	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	7½	3	$1\frac{1}{2}$	0	0	0	o. Z.	W.	22,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	12,75	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	46	% à 200 „
Hannover-Altenbeken	0	0	0	0	0	0	5	B.	12,50	% à 100 „
do. Stamm Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	28,60	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	9	6	6	5	5	4	4	F.	$76\frac{3}{8}$	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$13\frac{1}{3}$	12½	$9\frac{1}{4}$	12½	14½	14½	5	W.	224,80	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	146	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	174	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	$4\frac{1}{2}$	F.	102	% } à 1000, 500 u. 100 fl. SW.
do.	4	F.	97	%
Magdeburg-Halberstadt	$4\frac{1}{2}$	B.	101,60	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	$4\frac{1}{2}$	B.	101	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	83,25	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	$4\frac{1}{2}$	B.	102,50	% à 300—1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	95,50	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5 i.S.	L.	61,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	25	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,50	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 500 ℳ
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	98,25	%
do. II. Ser.	4	B.	—	% } à $62\frac{1}{2}$, 100 u. 500 Thlr.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	98,40	%
do. III. Ser.	4	B.	—	%
Nordhausen-Erfurt	5	B.	—	% à do
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	$3\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	96	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	$3\frac{1}{2}$	B.	88,60	%
do. F.* $3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. G.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	%
do. H.*	$4\frac{1}{2}$	B.	101,90	%
do. von 1869	$4\frac{1}{2}$	B.	101,30	%
do. von 1873	4	B.	98,25	%
do. von 1874	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% } à 100—1000 Thlr.
do. Brieg-Neisse	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	101,50	%
do. Niederschles. Zweigb.	$3\frac{1}{2}$	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,75	% } à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,75	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5 i.S.	W.	96,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5 i.S.	W.	90,20	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	W.	109	% à 600 ℳ
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	169	fl. ö W. pr. 500 frcs. à 500 frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	163	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	163	fl. ö. W. pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5 i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	122	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5 i.S.	W.	103	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,50	% à 500 und 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	62,25	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	91,25	% à fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M.
do.*	5 i.S.	W.	90,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. III. Emiss.	5 i.S.	W.	81,50	% à do.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	—	% à 400 ℳ
Pfälzische Maxbahn	$4\frac{1}{2}$	F.	$102\frac{1}{4}$	% à
Pfälzische Nordbahn	$4\frac{1}{2}$	F	$102\frac{1}{4}$	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	36	% 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	33,50	% 100 Th. = 150 fl. ö. W i. S.
do. Emiss. 1872	o. Z.	L.	32,75	% 100 Th. = do.
Rechte Oderufer	$4\frac{1}{2}$	B.	102	% à 500 und 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	—	%
do.*	$3\frac{1}{2}$	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	%
do. v. 1869, 71 u. 73 conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,40	%
do. von 1874 u. 77	5	B.	101,90	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	$4\frac{1}{2}$	B.	103	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	$4\frac{1}{2}$	B.	103	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	101,70	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	98,50	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	95	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	89	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	90,10	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	91,50	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	96,10	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	91,50	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	$4\frac{1}{2}$	L.	101	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
I. Siebenbürger*	5 i.S.	W.	73	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5 i S.	B.	83,25	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	97	%
do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	102	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	B.	97	%
do. IV. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,40	%
do. V. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,25	% à 300—3000 ℳ
do. VI. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S.	L.	74,50	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	70,25	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	68,25	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5 i-S	L.	90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5 i.S.	B.	64,60	% à 300 fl. do.
Ungarische Nordostbahn*	5 i.S.	B.	65	% à 400 ℳ
do.	5 ℳ	W.	90,50	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5 i.S.	W.	76,25	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5 i.S.	W.	74,50	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5 i.S.	W	—	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Th.
Warschau-Terespol*	5	B.	93,60	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	100,50	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	99,75	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	96	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Werrabahn	$4\frac{1}{2}$	L.	—	% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	0	5	W.	157,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1873	5	5	5	5	5	0	5	W.	145,50	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	$1\frac{1}{2}$	4	4	4	5	W.	112,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	134,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	$3\frac{3}{4}$	2	$1\frac{1}{8}$	$\frac{3}{5}$	$2\frac{1}{2}$	5	L.	69,50	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	136,60	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	$191\frac{3}{8}$	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	$4\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	5	5	5	$5\frac{1}{4}$	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	15,40	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	3	6	8	8	$9\frac{1}{2}$	4	B.	139,10	%
do. Litt. B.	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	85,25	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	115,50	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	20,75	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	0	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{4}$	$4\frac{1}{2}$	5	5	B.	93,75	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	$6\frac{1}{2}$	7	7	7	7	4	B.	118,40	% à 500 ℳ
Münster-Enschede Stamm-Prior.	5	5	0	0	0	—	5	B.	—	% à 200 Thlr.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 „
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	F.	$121\frac{1}{2}$	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	$4\frac{1}{2}$	B	98	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	21,60	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	$1\frac{1}{2}$	$2\frac{2}{15}$	$3\frac{1}{5}$	5	B.	72,25	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	0	5	L.	21	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	$13\frac{2}{3}$	12	$10\frac{1}{2}$	$9\frac{2}{3}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	162,25	% à 100 „
do. Litt. B.	$13\frac{2}{3}$	12	$10\frac{1}{2}$	$9\frac{2}{3}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	142	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	$4\frac{3}{4}$	4	5	W.	129	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5	5	0	0	0	0	5	W.	67,50	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* $5\frac{2}{10}$ (Oest. Franz.)	10	8	$6\frac{1}{2}$	$5\frac{2}{5}$	6	6	5	W.	269	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	$1\frac{1}{2}$	0	0	0	0	5	W.	82,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	51,50	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	$3\frac{1}{2}$	5	5	5	5	5	B.	91	% à 200 „
Ostrau-Friedland	—	$\frac{3}{4}$	0	0	5	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	4	4	$4\frac{1}{2}$	W.	97	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	$93\frac{1}{4}$	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	5	B.	126,60	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	5	B.	127	% à 200 „
Rheinische	9	8	8	$7\frac{1}{2}$	7	7	4	B.	143	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	98	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	10,90	% à 200 „
Rumänische	5	0	$2\frac{1}{2}$	1	2	2	5	B.	37	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	96,60	% à 150 „
Russische Bahnen*	5,53	$5\frac{4}{5}$	5,92	6,28	6,56	$7_{,025}$	5	B.	133,60	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{8}$	0	0	0	5	B.	22,90	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	105,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	101,75	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	123	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	$7\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{2}$	8	4	B.	136,60	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	95,10	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	102,75	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	20,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	2	$2\frac{3}{5}$	3	4	3,9	4	5	B.	82	% à 100 „
Theissbahn* $5\frac{2}{10}$	$8\frac{1}{2}$	5	3	—	—	5	5	W.	207,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	4	3	3	3	3	0	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	—	—	—	5	W.	127,57	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	—	—	—	5	W.	108,75	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	11	10	$7\frac{1}{2}$	$6\frac{2}{3}$	5	$9_{,165}$	5	B.	210	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	L.	44,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	5	L.	19,50	% à 200 „
Werrabahn	1	0	1	$\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	$1\frac{2}{3}$	4	B.	35,50	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	9	8	5	$4\frac{1}{2}$	—	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	3	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	$1\frac{3}{5}$	0	0	$\frac{3}{5}$	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	$11\frac{1}{5}$	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	$16\frac{3}{4}$	12	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	—	8	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	11	11	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Oesterreichisch-Italienischer Verkehr. Auf den nachbenannten Linien der Oberitalienischen Eisenbahnen und zwar:

Carru-Mondovi, Pavia-Alessandria, Rovigo-Adria,
Turin-Pinerolo, Novara-Gozzano, Rovigo-Dossobuono,
Turin-Chieri, Arona-Mortara, Palazzolo-Paratico,
Susa-Busoleno, Gallarate-Varese, Treviglio-Cremona,
Savigliano-Saluzzo, Pavia-Codogno, Bergamo-Lecco,
Asti-Castagnolo, Tortona-Novi, Brescia-Cremona,
Ivrea-Chivasso, Carrara-Avenza,
Vercelli-Alessandria, Udine-Pontebba,

auf welchen blos Personen- und gemischte Züge, aber keine Frachtzüge verkehren, sind solche Sendungen, welche, wie z. B. Langholz etc., über mehr als einen Wagen reichen (auf 2 Wagen aufliegen oder die Beigabe eines oder mehrerer Einschubwagen erforderlich machen) vom Transporte ausgeschlossen. Die Oesterreichische Südbahn nimmt deshalb derlei nach Stationen dieser Italienischen Strecken bestimmte Sendungen in den Grenzstationen zur Weiterbeförderung nicht an.

Pontebabahn und Indienfahrten. Die Italienische Regierung hat soeben, da durch die Vollendung der Pontebabahn die Frachtensendungen aus Mitteleuropa nach Indien via Venedig einen neuen Aufschwung nehmen dürften, mit der „Oriental and Peninsular Company" einen neuen Vertrag abgeschlossen, kraft dessen diese Gesellschaft sich verpflichtet, die von ihr errichtete Dampfschifffahrtslinie Venedig-Alexandrien-Bombay noch fernere acht Jahre aufrechtzuerhalten.

Offizielle Anzeigen (Forts.). Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (Fahrplan der Personenzüge vom 15. Oct. 1879 ab.)

I. In der Richtung von Giessen nach Köln und von Köln nach Emmerich, Minden und Hamburg.

Station														
Giessen Abf.	—	—	—	—	—	—	—	6.41	8.18	10.—	12.—	7. 6	4.43	9. 5
Wetzlar „	—	—	—	—	—	—	—	7. 0	8.40	10.20	12.20	7.21	5. 4	9.27
Dillenburg „	—	—	—	—	—	—	—	7.52	Ank.	Ank.	1.24	Ank.	6. 7	10.30
Betzdorf Ank.	—	—	—	—	—	—	—	9. 6	—	—	2.39	—	7.26	Ank.
Betzdorf-Siegener Zweigbahn														
Betzdorf Abf.	—	—	—	—	—	—	—	9.15	—	—	2.45	—	8.50	—
Siegen Ank.	—	—	—	—	—	—	—	9.50	—	—	3.23	—	9.30	—
Siegen Abf.	—	—	—	—	5.—	—	—	8. 5	—	—	1.23	—	6.35	—
Betzdorf Ank.	—	—	—	—	5.32	—	—	8.40	—	—	1.57	—	7.10	—
Betzdorf Abf.	—	—	—	—	5.35	—	—	9. 9	—	—	2.44	—	7.30	—
Eitorf „	—	—	—	—	6.45	—	—	10.15	11.45	—	3.55	—	8.39	—
Siegburg „	—	—	—	—	7.15	—	—	10.43	12.17	—	4.27	—	9. 8	—
Troisdorf „	—	—	—	—	7.25	—	—	10.52	12.32	—	4.40	—	9.18	—
Deutz Ank.	—	—	—	—	7.55	—	—	11.20	1. 5	—	5.15	—	9.50	—
				Schn.-Zug.		Expr.-Zug.	Schn.-Zug.			Eil-Zug.		Cour.-Zug.		Cour.-Zug.
Köln Abf.	—	—	—	7.—	—	9.30	—	—	—	1.45	—	8.—	—	11.40
Deutz „	—	—	6.—	.	8. 5	.	—	12.40	1.35	.	5.50	.	10.30	.
Mülheim „	—	—	6. 9	.	8.16	.	—	12.51	1.45	1.56	6. 2	.	10.41	.
Düsseldorf „	—	—	7.13	7.43	9.22	10.10	—	1.58	Ank.	2.35	7.15	8.44	11.50	12.25
Duisburg „	—	—	7.58	8.13	10.11	.	—	2.42	—	3. 4	8. 5	9.15	12.31	12.56
Oberhausen Ank.	—	—	8.11	8.24	10.26	10.46	—	2.56	—	3.15	8.18	9.26	12.44	1. 8
Ruhrorter Zweigbahn														
Oberhausen Abf.	—	—	8.35	8.35	11.20	11.20	—	3.30	—	3.30	8.24	—	—	—
Ruhrort Ank.	—	—	8.57	8.57	11.42	11.42	—	3.52	—	3.52	8.44	—	—	—
Ruhrort Abf.	—	—	7.55	7.55	10. 5	10. 5	10. 5	2.40	5.30	2.40	7.25	9.—	—	—
Oberhausen Ank.	—	—	8.15	8.15	10.28	10.28	10.28	3.—	5.53	3.—	7.46	9.19	—	—
Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn														
Oberhausen Abf.	—	7.20	8.32	8.32	10.53	10.53	—	—	6.25	3.17	9.40	9.40	—	—
Wesel Ank.	—	8. 3	9.—	9.—	11.34	11.34	—	—	7. 5	3.43	10.25	10.25	—	—
Wesel Abf.	—	—	9.10	—	—	—	—	—	9. 5	4. 5	—	—	—	—
Bocholt Ank.	—	—	9.53	—	—	—	—	—	10.—	4.40	—	—	—	—
Wesel Abf.	—	8.15	9. 2	9. 2	11.42	11.42	—	—	7.15	3.45	10.28	10.28	—	—
Emmerich Ank.	—	9.10	9.37	9.37	12.30	12.30	—	—	8. 5	4.22	11.18	11.18	—	—
Emscher Thal-Bahn														
Ruhrort Abf.	—	—	6.45	6.45	9.50	—	—	—	—	—	5.20	—	—	—
Sterkrade Ank.	—	—	7. 4	7. 4	10.10	—	—	—	—	—	5.40	—	—	—
Oberhausen Abf.	—	—	8.50	8.50	10.30	—	—	—	—	—	8.25	—	—	—
Sterkrade „	—	—	9. 7	9. 7	10.44	—	—	—	—	—	8.39	—	—	—
Wanne Ank.	—	—	9.58	9.58	11.30	—	—	—	—	—	9.27	—	—	—
„ Abf.	6.45	—	—	—	11.37	—	—	—	5.30	—	—	—	—	—
Dortmund Ank.	8.12	—	—	—	12.36	—	—	—	6.50	—	—	—	—	—
Oberhausen Abf.	—	—	8.34	8.26	11. 2	10.48	10.55	3.34	—	—	8.26	9.28	12.48	1.11
Altenessen Ank.	—	—	8.55	8.40	11.25	.	11.10	3.55	—	—	8.50	9.43	1. 5	.
Essen Ank.	—	—	9.15	9.15	11.38	—	11.38	4.15	—	—	9. 5	10. 5	—	—
Essen Abf.	5.55	—	8.25	8.25	10.50	—	10.50	3.40	—	—	8.30	9.25	—	—
Altenessen Abf.	6.13	—	8.57	8.41	11.27	.	11.11	3.57	—	—	8.54	9.45	1. 6	.
Wanne Ank.	6.36	—	9.18	.	11.49	.	11.32	4.16	—	—	9.20	.	1.27	1.37
Venlo-Hamburger Bahn														
Wanne Abf.	6.39	—	—	—	12. 4	—	11.35	4.31	—	—	9.32	—	—	1.39
Haltern Ank.	7.18	—	—	—	12.42	—	12.10	5.13	—	—	10.11	—	—	.
Venlo Abf.	—	5.36	—	—	—	—	9.20	2.21	—	—	7.15	—	—	—
Geldern „	—	6.42	—	—	—	—	10. 9	3.14	—	—	8.10	—	—	—
Wesel Ank.	—	7.48	—	—	—	—	10.56	4.—	—	—	8.58	—	—	—
„ Abf.	5.55	—	—	—	—	—	11. 1	4. 6	—	—	9. 3	—	—	—
Haltern Ank.	7.10	—	—	—	—	—	12. 1	5.11	—	—	10. 6	—	—	—
Haltern Abf.	7.19	—	—	—	12.45	—	12.11	5.16	—	—	10.13	—	—	.
Dülmen „	7.42	—	—	—	1.10	—	12.30	5.41	—	—	10.34	—	—	.
Münster „	8.27	5.50	—	—	2. 2	—	1. 5	6.34	—	—	11.18	—	—	2.55
Osnabrück „	9.38 Ank.	7.18	—	—	3.37	—	2.18	7.50	—	—	Ank.	—	—	3.59
Bremen Ank.	—	10.34	—	—	7.15	—	4.41	11.—	—	—	—	—	—	6. 1
„ Abf.	7.15	10.52	—	—	7.45	—	4.56	—	—	—	—	—	—	6. 6
Buchholz „	9.26	1.32	—	—	10. 8	—	6.24	—	—	—	—	—	—	7.37
Harburg „	9.57	2. 9	—	—	10.42	—	6.51	—	—	—	—	—	—	8. 5
Hamburg Ank.	10.15	2.25	—	—	11.—	—	7. 6	—	—	—	—	—	—	8.20
Wanne Abf.	—	—	9.19	.	11.53	.	—	4.18	—	—	9.23	.	1.44	—
Dortmund „	—	5.55	10.12	9.25	12.53	11.44	—	5.11	—	—	10.15	10.33	2.39	—
Hamm „	—	7. 5	11.10	10. 1	1.55	12.15	—	6.13	—	—	Ank.	11. 9	3.32	—
Beckum Ank.	—	7.42	11.43	.	2.31	.	—	6.46	—	—	—	.	4. 7	—
Beckum (Stadt) Ank.	—	9.0	12.20	—	2.55	—	—	7.5	—	—	—	—	—	—
Beckum (Stadt) Abf.	—	7.25	11.15	—	2.5	—	—	5.20	—	—	—	—	—	—
Beckum Abf.	—	7.45	11.44		2.32	—	—	6.47	—	—	—	.	4. 8	—
Bielefeld „	—	9.25	1.24	11.13	4. 6	1.18	—	8. 9	—	—	—	12.17	5.34	—
Löhne „	—	10.13	2. 6	11.42	4.48	.	—	8.45	—	—	—	.	6.15	—
Minden Ank.	—	10.55	2.45	12.12	5.25	2. 2	—	9.21	—	—	—	1.4	6.55	—

II. In der Richtung von Emmerich, Minden und Hamburg nach Köln und von Köln nach Giessen.

Station		Cour.-Zug	Cour.-Zug			Eilzug					Schn.-Zug		Schn.-Zug	Expr.-Zug			
Minden . . . . Abf.	—	—	3.13	—	3.40	—	—	6.—	9.29	—	2.41	3.—	—	5.20	—	6.55	—
Löhne . . . . . „	—	—	.	—	4.18	—	—	6.39	10. 3	—	3. 5	3.39	—	.	—	7.39	—
Bielefeld . . . „	—	—	3.56	—	5. 3	—	—	7.22	10.44	—	3.37	4.24	—	6. 1	—	8.30	—
Beckum . . . . Ank.	—	—	.	—	6.19	—	—	8.37	11.56	—	.	5.38	—	.	—	9.55	—
Beckum (Stadt) Ank.	—	—	—	—	6.45	—	—	9. 0	12.20	—	—	7. 5	—	—	—	—	—
Beckum (Stadt) . Abf.	—	—	—	—	5.55	—	—	7.25	11.15	—	—	5.20	—	—	—	—	—
Beckum . . . . Abf.	—	—	.	—	6.20	—	—	8.38	11.57	—	.	5.39	—	.	—	9.58	—
Hamm . . . . „	—	—	5. 0	—	6.58	—	—	9.17	12.33	—	4.40	6.20	—	6.57	—	10.44	—
Dortmund . . . „	—	—	5.29	5.45	7.51	—	—	10.10	1.23	—	5.10	7.31	—	7.25	—	11.35	—
Wanne . . . . Ank.	—	—	.	6.26	8.36	—	—	10.53	2.10	—	5.36	8.16	—	.	—	Ank.	—
Venlo-Hamburger Bahn																	
Hamburg . . Abf.	—	11.—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.15	—	12.20	—	—	4.—	7.55
Harburg . . . „	—	11.18	—	—	—	—	—	—	—	—	7.36	—	12.38	—	—	4.23	8.18
Buchholz . . . „	—	11.44	—	—	—	—	—	—	—	—	8.12	—	1. 2	—	—	4.59	8.53
Bremen . . . Ank.	—	1. 5	—	—	—	—	—	—	—	—	10.11	—	2.30	—	—	7.11	10.57
„ . . . Abf.	—	1.10	—	—	—	—	—	—	7.—	—	10.34	—	2.40	—	—	7.23	—
Osnabrück . . „	—	3.32	—	—	5.40	—	—	—	10.19	—	1.58	—	4.55	—	7.15	10.28	—
Münster . . . „	—	4.21	—	—	6.59	—	—	—	11.42	—	3.24	—	5.47	—	8.34	Ank.	—
Dülmen . . . „	—	4.50	—	—	7.39	—	—	—	12.29	—	4. 4	—	6.20	—	9.11	—	—
Haltern . . . Ank.	—	5. 3	—	—	7.55	—	—	—	12.45	—	4.20	—	6.35	—	9.26	—	—
Haltern . . Abf.	—	—	—	—	8.—	—	—	—	1. 5	—	4.25	—	6.45	—	—	—	—
Wesel . . . Ank.	—	—	—	—	8.59	—	—	—	2.13	—	5.28	—	7.53	—	—	—	—
„ . . . Abf.	6.13	—	—	—	9.13	—	—	—	2.30	—	5.38	—	—	—	—	—	—
Geldern . . „	7.32	—	—	—	10. 8	—	—	—	3.13	—	6.23	—	—	—	—	—	—
Venlo . . . Ank.	8.16	—	—	—	10.39	—	—	—	3.44	—	6.49	—	—	—	—	—	—
Haltern . . . Abf.	—	5. 4	—	—	7.57	—	—	—	12.47	—	4.23	—	6.37	—	9.27	—	—
Wanne . . . Ank.	—	5.34	—	—	8.32	—	—	—	1.26	—	5. 4	—	7.17	—	10. 4	—	—
Wanne . . . . Abf.	—	5.36	.	6.28	8.39	—	—	10.56	2.12	—	5.37	8.26	7.19	.	10. 9	—	—
Altenessen . . . Ank.	—	5.57	6. 5	6.50	9. 1	—	—	11.19	2.36	—	5.52	8.49	7.40	.	10.34	—	—
Essen . . . . Ank.	—	6.25	6.25	7.10	9.15	—	—	11.38	2.55	—	6.10	9. 5	7.55	—	10.46	—	—
Essen . . . . Abf.	—	—	5.55	6.35	8.25	—	—	10.50	2.20	—	5.35	8.30	7.25	—	—	—	—
Altenessen . . . Abf.	—	—	6. 9	6.52	9. 3	—	—	11.21	2.38	—	5.53	8.52	7.41	.	—	—	—
Oberhausen . . . Ank.	—	—	6.23	7.14	9.23	—	—	11.44	3.—	—	6. 7	9.15	7.56	8.10	—	—	—
Ruhrorter Zweigbahn																	
Oberhausen Abf.	—	—	6.35	8.35	11.20	—	—	1.15	3.30	—	6.24	—	—	8.24	—	—	—
Ruhrort . Ank.	—	—	6.50	8.57	11.42	—	—	1.32	3.52	—	6.47	—	—	8.44	—	—	—
Ruhrort . . Abf.	—	—	—	—	—	12.43	—	12.43	2.40	—	5.30	9.—	—	7.25	—	—	—
Oberhausen Ank.	—	—	—	—	—	1. 2	—	1. 2	3.—	—	5.53	9.19	—	7.46	—	—	—
Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn																	
Emmerich . Abf.	—	—	4.50	—	7.25	12. 0	—	—	1.37	—	—	7.35	—	6.38	—	—	—
Wesel . . Ank.	—	—	5.37	—	8.15	12.37	—	—	2.25	—	—	8.24	—	7.15	—	—	—
Bocholt . Abf.	—	—	—	—	7. 0	12. 0	—	—	—	—	—	—	—	6.20	—	—	—
Wesel . Ank.	—	—	—	—	7.56	12.35	—	—	—	—	—	—	—	7. 0	—	—	—
Wesel . . Abf.	—	—	5.40	—	8.23	12.39	—	—	2.33	—	—	8.29	—	7.17	—	—	—
Oberhausen Ank.	—	—	6.20	—	9.15	1. 8	—	—	3.22	—	—	9. 3	—	7.54	—	—	—
Emscher-Thal-Bahn																	
Dortmund . Abf.	—	—	—	—	9. 0	—	—	—	—	3.30	7.50	—	—	—	—	—	—
Wanne . . Ank.	—	—	—	—	10.34	—	—	—	—	4.26	9.13	—	—	—	—	—	—
Wanne . . Abf.	—	—	—	5.45	—	10.10	—	—	—	5. 9	—	—	—	—	—	—	—
Sterkrade . Ank.	—	—	—	7. 4	—	11.—	—	—	—	5.52	—	—	—	—	—	—	—
Oberhausen Ank.	—	—	—	7.19	—	11.15	—	—	—	6. 4	—	—	—	—	—	—	—
Sterkrade . Abf.	—	—	—	7.50	—	12. 9	—	—	—	6.45	—	—	—	—	—	—	—
Ruhrort . Ank.	—	—	—	8.25	—	12.30	—	—	—	7.35	—	—	—	—	—	—	—
Oberhausen . . . Abf.	—	—	6.25	7.24	9.28	1.11	—	11.50	3.30	—	6.10	9.24	—	8.12	—	—	—
Duisburg . . . . „	—	—	6.35	7.38	9.42	1.21	—	12. 5	3.45	—	6.20	9.38	—	8.21	—	—	—
Düsseldorf . . . „	—	—	7. 7	8.33	10.30	1.51	—	12.59	4.32	—	6.52	10.26	—	8.48	—	—	—
Mülheim . . . . „	—	—	.	9.35	11.27	2.29	2.34	2. 0	5.30	—	.	10.28	—	.	—	—	—
Deutz . . . . Ank.	—	—	.	9.45	11.35	.	2.43	2.10	5.40	—	.	.	—	.	—	—	—
Köln . . . . . „	—	—	7.50	—	—	2.40	—	—	—	—	7.35	11.42	—	9.30	—	—	—
Deutz . . . . . Abf.	—	6.15	—	—	11.45	—	3.10	—	6.15	—	8.40	—	—	—	—	—	—
Troisdorf . . . . „	—	6.49	—	—	12.16	—	3.39	—	6.53	—	9.11	—	—	—	—	—	—
Siegburg . . . . „	—	6.58	—	—	12.24	—	3.48	—	7. 1	—	9.19	—	—	—	—	—	—
Eitorf . . . . . „	—	7.34	—	—	12.55	—	4.20	—	7.34	—	9.51	—	—	—	—	—	—
Betzdorf . . . . Ank.	—	8.47	—	—	2. 1	—	Ank.	—	8.42	—	11. 4	—	—	—	—	—	—
Betzdorf-Siegener Zweigbahn																	
Betzdorf . Abf.	—	9.15	—	—	2.45	—	—	—	8.50	—	11. 7	—	—	—	—	—	—
Siegen . . Ank.	—	9.50	—	—	3.23	—	—	—	9.30	—	11.45	—	—	—	—	—	—
Siegen . . Abf.	—	8. 5	—	—	1.23	—	—	—	6.35	—	—	—	—	—	—	—	—
Betzdorf . Ank.	—	8.40	—	—	1.57	—	—	—	7.10	—	—	—	—	—	—	—	—
Betzdorf . . . . Abf.	Pers.-Zug	8.51	—	—	2. 4	—	—	—	8.46	—	—	—	—	—	—	—	—
Dillenburg . . . „	6.40	10.24	—	—	3.23	—	—	—	10. 9	—	—	—	—	—	—	—	—
Wetzlar . . . . „	7.27	11.13	9.22	12.44	4. 8	—	—	6.25	11.—	—	—	—	—	—	—	—	—
Giessen . . . . Ank.	7.50	11.33	9.40	1. 1	4.27	—	—	6.45	11.20	—	—	—	—	—	—	—	—

Fahrten in der Richtung von Harburg nach Hamburg.

			Courier-Zug.							Schnell-Zug.		
Harburg	Abf.	6.48	8. 5	8.22	9.57	12.24	2. 9	3.38	5.21	6.51	8.50	10.42
Hamburg	Ank.	7. 3	8.20	8.40	10.15	12.42	2.25	3.55	5.35	7. 6	9. 5	11.—

Fahrten in der Richtung von Hamburg nach Harburg.

					Schnell-Zug.							Courier-Zug.
Hamburg	Abf.	7.15	10. 5	11.40	12.20	1.45	3.45	4.—	7.55	8.55	10.15	11.—
Harburg	Ank.	7.33	10.20	11.56	12.35	2.—	4. 5	4.18	8.13	9.13	10.29	11.15

Bemerkungen. Die eingerahmten Zahlen bedeuten die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends bis 5,59 Morgens.
Wegen der Anschlüsse an die benachbarten Bahnen und der Abfahrtzeiten von den Zwischenstationen wird auf die Plakat-Fahrpläne verwiesen.
Köln, im September 1879. **Die Direction.** (1194)

Fahrplan der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn vom 15. October 1879.

I. Lübeck-Büchen (Lüneburg).

Stationen.	Gemischter Zug 1.2.3.	Personenzug 1.2.3.	Personenzug 1.2.3.	Gemischter Zug 1.2.3.*
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Lübeck ab	6.55	10.50	3.15	7.30
Blankensee	7.10	—	3.25	7.42
Sarau	7.20	—	3.30	7.52
Ratzeburg	7.40	11.15	3.45	8.10
Mölln	8.0	11.29	4.0	8.28
Roseburg	8.25	—	4.15	8.50
Büchen an	8.38	11.55	4.27	9.5
Büchen ab	9.10	12.5	4.38	9.16
Lauenburg	9.45	12.21	4.54	9.41
Echem	10.3	12.29	5.3	9.52
Adendorf	10.23	12.40	5.14	10.9
Lüneburg an	10.33	12.47	5.21	10.19

II. (Lüneburg) Büchen-Lübeck.

Stationen.	Personenzug 1.2.3.	Personenzug 1.2.3.	Gemischter Zug 1.2.3.*	Personenzug 1.2.3.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Lüneburg ab	7.18	11.50	3.5	8.12
Adendorf	7.32	12.6	3.16	8.21
Echem	7.51	12.30	3.31	8.32
Lauenburg	8.15	12.59	3.55	8.46
Büchen an	8.39	1.24	4.17	9.1
Büchen ab	8.55	1.50	4.40	9.10
Roseburg	9.0	1.55	4.50	—
Mölln	9.20	2.18	5.20	9.34
Ratzeburg	9.33	2.35	5.45	9.48
Sarau	9.43	2.45	6.0	—
Blankensee	9.50	2.55	6.10	—
Lübeck an	10.5	3.10	6.30	10.15

* Zwischen Büchen und Lüneburg auch 4. Classe.

III. Lübeck-Hamburg.

Stationen.	Gemischter Localzug 1. 2. 3.	Personenzug von Rostock 1. 2. 3. 4.	Personenzug von Stettin 1. 2. 3. 4.	Schnellzug von Stettin 1. 2. 3.	Local-Personenzug 1. 2. 3.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Lübeck ab	7.15	10.17	3.54	5.54	8.45
Niendorf	7.25	—	4.5	—	8.55
Reinfeld	7.39	10.38	4.22	6.11	9.8
Oldesloe	7.55	10.52	4.38	6.22	9.21
Bargteheide	8.17	11.12	4.59	6.39	9.39
Ahrensburg	8.31	11.24	5.14	6.50	9.51
Alt-Rahlstedt	8.45	—	5.30	—	10.5
Wandsbeck	8.58	11.44	5.42	7.9	10.14
Hamburg an	9.10	11.55	5.54	7.18	10.25

IV. Hamburg-Lübeck.

Stationen.	Schnellzug nach Stettin 1. 2. 3.	Personenzug nach Stettin 1. 2. 3. 4.	Local-Personenzug 1. 2. 3.	Personenzug nach Rostock 1. 2. 3. 4.	Gemischter Localzug 1. 2. 3.
	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Hamburg ab	6.50	10.40	1.15	5.15	9.0
Wandsbeck	6.57	10.48	1.23	5.23	9.10
Alt-Rahlstedt	—	11.0	1.36	—	9.25
Ahrensburg	7.18	11.16	1.51	5.46	9.42
Bargteheide	7.29	11.28	2.4	5.58	9.57
Oldesloe	7.45	11.50	2.25	6.20	10.18
Reinfeld	7.57	12.2	2.39	6.33	10 35
Niendorf	8.7	12.15	2.50	—	10.50
Lübeck an	8.20	12.30	3.7	7.0	11.5

Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.
Lübeck, den 1. October 1879. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. (1193)

Tarifwesen (Forts.).

Am 1. October cr. treten im **Hof-Meininger Eisenbahnverbande** die Nachträge V zu Tarifheft I, VI zu Tarifheft II, VIII zu Tarifheft III und V zu Tarifheft IV in Kraft.

Diese Nachträge enthalten unter Anderem neue Tarifsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn, Plagwitz der Sächsischen Staatsbahn und Bretten der Badischen Staatsbahn; ferner auch abgeänderte Sätze für die Thüringische Station Arnstadt, welche aber im Verkehre mit Hessischen Stationen (Tarifheft I) in Folge der damit verbundenen Erhöhungen erst am 15. November d. J. Giltigkeit erlangen. Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 27. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1192)

Zum **Bayerisch-Sächsischen Tarife** ist der VI. Nachtrag, giltig vom 1. October dieses Jahres ab, erschienen. Derselbe enthält u. A. neue Frachtsätze für die Station Plagwitz und kann bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von 0,40 ℳ erlangt werden. Dresden, am 30. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1206)

Homburger Eisenbahn. Cronberger Eisenbahn. Am 1. October 1879 tritt zu dem Gütertarif der Homburger und Cronberger Eisenbahn vom 1. September 1877 ein Nachtrag in Kraft, welcher die in der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vom 10. Juli a. c. beschlossenen Abänderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification enthält. Homburg, den 28. September 1879. Der Verwaltungsrath der Homburger Eisenbahngesellschaft. (1196)

Vom 15. November 1879 ab treten an Stelle der im Tarife für den directen Transport von Braunkohlen und Briquets ab Senftenberg vom 1. April 1877 für den

Verkehr zwischen Station Gr. Ralschen der Berlin-Görlitzer Bahn und den Ostbahnstationen Neuenhagen, Fredersdorf, Straussberg, Rüdersdorf und Müncheberg enthaltenen Frachtsätze für Braunkohlen und Briquets anderweite Taxen innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes in Kraft.

Die Tarifsätze sind bei den genannten Stationen zu erfahren. Bromberg, den 26. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächs. Verbandes. (1198 J.)

Südwestrussisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Für Getreide- etc. Transporte von 10 000 kg pro Wagen ab Kiew I nach Oesterreichischen Stationen wird der Russische Streckensatz vom 15/27. September a./n. Styls 1879 bis auf Weiteres von 99,67 auf 79,48 Kopeken pro 100 kg mit Inbegriff der Aufladegebühr herabgesetzt. Im September 1879. Die Verbandsverwaltungen. (1200)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kl[illegible]nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 78. 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 10. October 1879.

Dieser Nummer liegt der Winter-Fahrplan der Oberschlesischen Eisenbahn bei.

Inhalt:

Zum fünfzigsten Geburtstage der Locomotive, 6. October 1879*).

Von M. M. von Weber.

Das Endziel aller Civilisation ist die Entlastung der geistigen Schaffenskraft des Menschen von den Behinderungen durch seine Körperlichkeit.

Die grosse Erfindung, deren fünzigstes Geburtsfest wir heute feiern, ist eines der mächtigsten Werkzeuge zur Erreichung dieses letzten Zieles. Kaum heute noch aus ihren Jugendjahren in die Zeit der Manneskraft hinübergetreten, hat sie schon eine fast völlige Umgestaltung der Physiognomie der civilisirten Welt vollzogen, indem sie den trennenden Raum, das Hauptthemmniss des Zusammenwirkens der Kräfte der Menschheit, in vorher ungeahnter Weise zusammenschmelzen liess.

Sie hat vor allen anderen, selbst noch wichtigeren, den Glanz der ersten Erscheinung, den dramatischen Effect ihres Auftretens voraus.

Die vielleicht bedeutsamste Erfindung von allen, die der Magnetnadel, des Weltpfadfinders über und unter der Erde, ist in undurchdringliches Dunkel gehüllt; aus den Händen armer, Deutscher Handwerker ging langsam und unscheinbar die Buchdruckerkunst hervor; in stillen Gelehrtenzimmern, in für das Auge der grossen Menge verschlossenen Laboratorien und Werkstätten entwickelte sich, von Volta und Galvani an, bis Morse und Siemens die Telegraphie; im Gefängnisse Böttcher's entstand die moderne Keramik; von den Erfindungen Arkwright's und Hargreave's erfuhr die Welt erst durch ihre Producte und selbst die Dampfmaschine hatte, während eines halben Jahrhunderts, für Wohlfahrt und Reichthum Englands gearbeitet, ehe der Ruhm James Watt's die Aufmerksamkeit der Menge auf sie hinlenkte.

Statt dessen trat die schnellfahrende Locomotive und die durch sie bedingte Gestalt der modernen Eisenbahn in das Leben wie ein junger Fürst, unter Kanonendonner und Glockengeläute und dem jubelnden Zurufe einer begeisterten Menge, in der Jeder ein Stückchen Vaterstolz auf die glänzende Erscheinung im Herzen trug, die so ganz ausschliesslich das Kind seines Vaterlandes war.

*) Rede gehalten beim Feste zur Feier des fünfzigsten Jahrestages der Locomotiv-Wettfahrt zu Rainhill im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Wie keine andere, ihre Zwillingsschwester, die feststehende Dampfmaschine Watt's ausgenommen, ist sie, als eine neue Minerva, fertig aus einem Haupte auf die Erde getreten, von Geburt an ausgerüstet mit allen Attributen ihrer zukünftigen Macht.

In der That war nie eine Erfindung so unmittelbar das Erzeugniss unabweislich drängender, in der nationalen Entwickelung tief begründeter Nothwendigkeiten und Bedingungen, wie die der Eisenbahn.

England war bis zur ersten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts in seiner culturellen Gestaltung hinter den continentalen Staaten zurückgeblieben. Es hatte Holländer für die Ausführung seiner Wasserwerke rufen, von Deutschen die Hebung seiner Mineralschätze, von Franzosen und Italienern die Regulirung seiner Flüsse lernen müssen.

Da gab das Aufblühen seiner Colonien im fernen Osten und Westen der kleinen Insel in der Nordsee das Regiment eines Weltreichs in die Hand, in dem buchstäblich die Sonne nicht unterging und gegen dessen Umfang das der Cäsaren ein kleiner Fleck Erde gewesen war.

Völker werden reif wie Menschen und Früchte und dieselbe Sonne, die in Westindien die Baumwolle, in Ostindien die Gewürze reifen liess, zeitigte auch, auf ihrer Wanderung von Ost nach West die Cultur mit sich führend, das Britische Volk.

Die Reichthümer aus den Colonien in beiden Hemisphären strömten bei dieser an Zahl so kleinen Nation zusammen, welche, glücklicher Weise, eine, durch dreihundertjährigen Kampf erstrittene politische und wirthschaftliche Freiheit in Stand setzte, völlig unbehindert durch obsolete Institutionen und veraltete Staats-Verwaltungsformen, die ganzen Kräfte eines edlen und starken Völkerstammes auf den Umsatz jener Schätze in öffentliche Wohlfahrt und politisches Ansehen zu verwenden.

In kürzerer Zeit als dies jemals, bis zum Aufblühen der Amerikanischen Union, bei einem anderen Volke der Fall gewesen ist, verdoppelte und verdreifachte sich die Handels- und Kriegsflotte Englands, wuchsen die Städte auf das Mehrfache ihrer Einwohnerzahl, hob sich die Zahl der Häfen um fünfzig Procent, dehnten sich die schiffbaren Strecken der Flüsse und Aestuarien auf das fast dreifache aus, begannen sich Canäle und Strassen, von den Küsten und natürlichen Binnen-Wasserwegen aus, zu verzweigen.

Es ist bedeutsam für die rapide Englische Culturentwickelung, dass sie, wie alle grossen Erscheinungen dieser Art in der

Geschichte der Civilisation, lediglich aus der unmittelbaren Initiative, aus den starken Nothwendigkeits-Ueberzeugungen eines kräftigen, freien Volkes, fast ganz ohne Vermittelung der Staatsgewalt hervorging.

Fast alle Kirchen und Wohlthätigkeitsanstalten, niederen und höheren Bildungsinstitute, Museen und Universitäten Englands sind, wie seine Industrien und sämmtlichen Communicationen, Producte der freien Vergesellschaftung der Mittel und Talente von Männern, welche die Ueberzeugung des Bedürfnisses durchdrang.

Wie aber die Erde auf ihrer Bahn zu gewissen Zeiten Schaaren von glänzenden Meteoren aus dem Weltraume an sich zieht, so scheint auch die Civilisation auf ihrem Wege durch die Jahrhunderte, während ihrer grossen Entwickelungsperioden, in Bereiche zu treten, wo ihr Contact die Talente, deren sie bedarf, in Schaaren erweckt und aufleuchten macht.

Die grossen Individualitäten der Perikleischen Periode, der Cäsaren, der Kunstmeister des Cinquecente bilden für die Culturen Griechenlands, Roms und der Renaissance diese Meteorengruppen und für die Zeit der Aufschliessung neuer Welten traten Columbus, Vasco de Gama und die Conquistadoren als solche hervor.

In gleicher Weise leuchtete auch eine Anzahl origineller und neue Bahnen brechender Talente in demjenigen Zeitabschnitte des Englischen Culturgangs auf, welcher in der Erfindung, die wir heute feiern, gipfelt und die Grundlagen fast der gesammten Civilisationsform des modernsten Europas enthält.

Im kurzen Zeitraum von kaum zwei Menschenaltern producirten hier Talente eine ganze Reihe von Erfindungen, deren jede allein hingereicht hätte, eine neue Aera im Leben eines Volkes heraufzuführen.

Da war vor Allen James Watt mit der Dampfmaschine, Arkwright mit der Spinnmaschine, Cartwright mit dem Power loom, Wedgewood mit seiner Keramik, Macadam und Telford mit dem modernen Strassenbausysteme, Brindley mit der neuen Form des Canalwesens u. s. w.

Das Zusammenwirken dieser mächtigen Erfindungen, verbunden mit dem erwähnten enormen Zuwachs Englands an Handelsthätigkeit und Macht, mussten auf dem verhältnissmässig kleinen Flächenraum des Inselreichs eine industrielle und Verkehrsthätigkeit hervorrufen, deren Gleichen die Geschichte noch nicht zu verzeichnen gehabt hatte.

In der Zeit von 1760—1800 bedeckte sie das Land mit einem Canal- und Strassennetze von nirgend vorher dagewesener Dichte, dessen Transportleistungsfähigkeit eine unbegrenzte schien.

In der That genügte dasselbe den Erfordernissen seiner Zeit, welche sich auf die Bewegung grosser Massen mit mässiger Geschwindigkeit beschränkten, so lange vollkommen, bis der immer rapider werdende Capitalumsatz in Industrie und Handel den Werth der Arbeitszeit und Transportdauer selbst über den des Transportaufwands hinaushob.

Von diesem, ungefähr in's erste Viertel unseres Jahrhundert fallenden Zeitpunkte an, trat das Moment der Transport-Schnelligkeit mit immer kategorischeren Ansprüchen in das Verkehrsleben.

Diesem Momente konnten die bisherigen Transportmittel, ihrer Natur nach, nicht gerecht werden.

Die Civilisation hatte sich daher nach neuen Organen für die unabweislich gewordene höhere Beschleunigung ihrer Actionen umzusehen.

Die Spurbahnen hatten seit fast zwei Jahrhunderten im Norden Englands im Dienste der Montan-Industrie gestanden. Ihre technische Entwickelung war noch langsamer als ihre Ausbreitung vorgeschritten.

Ein sonderbarer Irrthum, dass die Adhäsion der Räder auf den Schienen nicht zur Fortpflanzung der Zugkraft ausreiche, hatte bei den Versuchen, die animalische durch Dampf-Motion zu ersetzen, zu absurden Constructionen geführt und letztere lange von den Schienen fern gehalten.

Die Bestrebungen aller Constructoren von Cugnot und James Watt an, bis Richard Trevethik hatten sich daher, wunderlicher Weise, auf die Befahrung gewöhnlicher Strassen mit Dampfwagen gerichtet.

Dass auch Watt's grosser Scharfsinn den Bann dieses Vorurtheils nicht durchbrach, dafür zeugen vornehmlich die Bestrebungen seines Freundes und Arbeitsgenossen William Murdock, dessen kleine Locomotive, funkensprühend bei Nacht die Strassen von Redruth durchlaufend, den wackern Geistlichen des Orts als leibhafter Satan schreckte. Erst dem bedeutsamen, dem Georg Stephenson's mindestens ebenbürtigen Genie des wunderlichen Cornwallmann's Richard Trevethik, war es vorbehalten, durch das Gewinnen jener berühmten Wette mit dem Eigenthümer der Merthyr-Tydvill-Werke, practisch die Möglichkeit der Fortpflanzung der Zugkraft auf ebener Schiene nachzuweisen.

Er war mit seiner Strassen-Locomotive von Lands-End bis Plymouth auf schlechten Wegen gefahren und hatte sie dann in London, wie ein Wunderthier, für Geld zur Schau gestellt, indem er sie auf ovaler Schienenbahn, die sonderbarer Weise dasselbe Terrain umfasste, das jetzt die bedeutsamste Station der Welt, die der North - Western Bahn enthält, zirculiren liess. Diese Maschine wurde damals von Humphry Davy, Gilbert und anderen Berühmtheiten der Zeit gesehen und studirt, und besonders letzterer prophezeihete ihr in demselben Momente eine grosse Zukunft, wo sie von ihrem wunderlichen Erfinder und Eigenthümer plötzlich abgebrochen und als Blasebalgmaschine an einen Schmied in London verschleudert wurde.

Trevethik hinterliess seinem glücklichen Nachfolger Stephenson die das Gelingen von dessen Locomotivconstruction voraus-bedingende Lösung von fünf Problemen: Die Anwendung des Hochdruckdampfes, die Entdeckung der feueranfachenden Kraft des Schornstein - Blaserohrs, das Genügen der Adhäsion für die Zugkraftfortpflanzung und die Nutzbarmachung der Gesammtkraft der Maschine für diese Adhäsion durch Kuppelung der Räder.

Wenn man Georg Stephenson den Vater der Locomotive nennen darf, so war Richard Trevethik gewiss deren Ahne. Um des ersteren Stelle in der Geschichte des Eisenbahnwesens einzunehmen, fehlte ihm keineswegs das Talent, wohl aber das Glück der beiden Stephenson.

Fast rührend sind die Worte, mit denen Trevethik einst dem Vollbewusstsein seiner Glücklosigkeit Ausdruck gab er und Robert Stephenson wurden fast gleichzeitig, unter fast glorreich zu nennenden Bedingungen, zur technischen Ausbeutung von Silberbergwerken nach Peru und Columbia berufen. Nach kaum Jahresfrist fand der reich und glücklich von seiner Expedition heimkehrende Stephenson, in einer elenden Hafenstadt, Cartagena, auf den Isthmus von Panama, den durch Krieg und Revolution vertriebenen Trevethik als Bettler wieder. Das Schiff, auf dem sich Beide zur Rückkehr nach Europa einschifften, scheiterte, und Trevethik rief nach seiner und Stephenson's Rettung aus: „Wäre ich nicht an Bord des Schiffes gewesen, so wäre es gewiss nicht gescheitert und wäre Stephenson nicht mit darauf gewesen, ich wäre gewiss ertrunken! —“

Mit der Eröffnung der Stockton- und Darlington-Bahn trat das Eisenbahnwesen aus dem beschränkten Dienste der Montan-Industrie in den des öffentlichen Lebens über.

Dank dem Genie des Vertrauens, mit dem der reiche Begründer und Leiter dieser Bahn, Joseph Pease, dem armen ungelehrten Killingworth - Maschinenwärter Georg Stephenson die Schöpfung der Bahn in allen Theilen überliess, wurde sie die Brutstätte für fast sämmtliche Ideen des modernen Eisenbahnwesens, die in ihrer mächtigen Nachfolgerin, der Liverpool- und Manchester-Bahn, zur vollen Reife gelangten.

Unter der begeisterten Menge bei Eröffnung der letzteren circulirte das Scherzwort: Gott hat John Pease, John Pease aber Georg Stephenson gemacht!“

Letzterer war es denn auch, auf dessen Andrängen der erste Versuch mit Personenbeförderung auf Eisenbahnen auf der

Stockton-Darlington Bahn gemacht wurde. Vom 15. October 1825 an circulirte auf dieser Linie ein Wagen primitivster Form, denen der Menageriebesitzer ähnlich, von Stephenson unter dem Eindrucke der völligen Neuheit des Vorgangs „Experiment“ getauft, der täglich 2 Mal Passagiere zwischen den Endpuncten der Bahn beförderte. Niemand dachte daran, dies Vehikel von der einzigen auf der Bahn in Dienst befindlichen Locomotive, jener schwerfälligen, später so berühmt gewordenen Nr. 1, befördern zu lassen. Gute Zugpferde bewegten dasselbe mit ca. 12 km Geschwindigkeit, so dass sich zwischen diesem ersten Eisenbahn-Passagier-Transport und dem Stage-Coach-Verkehr auf der Landstrasse eine lebhafte, meist zum Vortheil des letzteren ausfallende Concurrenz entwickelte. Als bemerkenswerth mag hier erwähnt werden, dass Betriebs- und Tarif-System dieser ersten öffentlichen Eisenbahn fast ganz dem auf den Canälen üblichen, conform gestaltet worden war. Die Bahngesellschaft erhob Zölle von den über ihre Geleise bewegten Massen und Personen, während der Transportbetrieb selbst sich in Händen von andern Unternehmern befand und es Jedermann frei stand, mit eigenen Wagen eigene Transporte auf der Bahn zu bewirken. Die Stockton-Darlington Bahn war das Versuchsfeld, auf dem Georg Stephenson, bald unterstützt von seinem Sohne Robert, der die Leitung der eben in Newcastle mit dem Gelde Pease's begründete Maschinenfabrik übernahm, den Organismus der Locomotive entwickelte. Jede neue auf die Geleise der Kohlenbahnen Nordenglands gestellte solche Maschine war vollkommener als die vorhergehende.

Die unter dem Namen „Puffing Billy“ bekannt gewordene Locomotive, deren Anschauung nicht wenig dazu beitrug, die Directoren der Liverpool-Manchester Bahn den Locomotivbetrieb neben dem mit stehenden Dampfmaschinen und Seil für ihre neue Bahn mit in Erwägung zu ziehen, besass bereits fast alle charakteristischen Elemente der Locomotive unserer Zeit: von Wasser umgebene Feuerung, Hochdruckdampf, Blaserohr und gekuppelte, glatte Räder.

Blos eines der Hauptorgane der modernen Locomotive fehlte diesem merkwürdigen Apparate, und dies ist freilich dasjenige, welches die Locomotive erst zu dem mächtigen Werkzeuge der Civilisation unserer Zeit machen konnte, welches sie jetzt ist. Immerhin war Stephenson im Stande, schon auf Grund der mit seinem „Puffing Billy“ gemachten Erfahrungen, bei Einbringung der Bill für die Liverpool-Manchester Bahn vorzuschlagen, dass darin eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km pro Stunde in Aussicht gestellt werden möge. Nur William Brougham's dringende Vorstellung, dass durch solche „extravagante Versprechungen“ das Vertrauen des Parlaments zu dem Unternehmen erschüttert und der Durchgang der Bill mehr als zweifelhaft werden müsse, konnte den Northumbrichen Starrkopf Stephenson's bewegen, die in Aussicht gestellte Geschwindigkeit auf 20 km herabzusetzen.

Es ist bekannt, welche zahllosen, zum grossen Theil absurden Einwürfe gegen die Adoptirung des Locomotivbetriebes auf der Liverpool-Manchester Bahn in der Publicistik Englands und in sehr vielen an das Parlament gerichteten Eingaben erhoben wurden. Die Agitation wurde durch die in ihrer Existenz zumeist bedrohte reiche und mächtige Bridgewater-Canalgesellschaft immer aufs Neue angefacht. Sollten doch nicht allein Häuser und Erndten und Wälder in fortwährender Feuersgefahr stehen, sondern es wurde behauptet, durch die vergiftete Luft, aus der die Vögel todt herabfallen würden, müssten die Kühe die Milch verlieren, die Pferdezucht würde verkommen, das Getreide und Viehfutter schädliche Beimischungen erhalten und, was dem Herzen der Engländer am nächsten ging, der Jagdsport werde durch Aussterben und Verscheuchen der Hasen, Rehe, Hühner, Fasanen, und vornehmlich der Füchse, unheilbar geschädigt werden; abgesehen davon, dass das Leben der Reisenden auf der Bahn ununterbrochen aufs Aeusserste gefährdet sein müsse. Besonders der grosse Grundbesitz widersetzte sich der Vornahme der Vorarbeiten, zum Theil, wie die Lords Sefton und Conway, mit bewaffneter Hand.

Nicht die unbedeutendste Schwierigkeit für die Durchbringung der Bill wurde durch die Unbehülflichkeit Stephenson's in der öffentlichen Rede herbeigeführt. Bei seiner Kreuzbefragung vor dem Comité des Parlaments über seine Pläne erregte sein schwerfälliger Northumberland-Dialect oft die Heiterkeit der edlen Lords, und sein später so berühmt gewordener, für das practische Genie so bezeichnender, mehrfach wiederholter Ausruf: „Ich kann's nicht sagen, aber ich werde es machen!“ wurde mit spöttischem Kopfschütteln aufgenommen. Es erinnert dies an das zornige Wort des zur mündlichen Schilderung eines Bildes aufgeforderten Titian: „So sprechen Maler!“ mit dem er eine Skizze des Bildes auf die Wand warf. Nicht ein einziger Gelehrter stand Stephenson zur Seite und die wissenschaftlichen Ingenieure, ohne Ausnahme, darunter Männer von der Bedeutung von Francis Giles, Adams, Walker und Rastrick machten Front gegen ihn.

Mit vollem Recht rief Rankine in seiner Rede bei der Einweihung von Stephenson's Denkmal in der Westminster-Abtei aus: „Die Eisenbahn, vollständig und fertig, wie sie uns Stephenson hinterliess, ist ein Product der Nothwendigkeit und des Geistes ihrer Zeit. Das ungelehrte Talent, das gesunde, practische Denken des Volkes, die schwielige Hand des Arbeiters hat sie allein geschaffen, die Schulweisheit hat keinen Theil an ihr. Keine Formel ist bei der grössten technischen Schöpfung unserer Zeit entwickelt, keine Gleichung dabei gelöst worden“.*)

Das Resumé des Berichterstatters im Parlamentscomité, des berühmten Rechtsgelehrten Alderson, war eine Reihe von Verhöhnungen der Pläne des alten Killingworth-Maschinisten.

Trotzdem ging, Dank dem practischen Sinn der Vertreter des Englischen Volks, die Bill durch, aber nur mit einer Majorität von einer einzigen Stimme!

Man kann sich einer tiefen Bewegung bei dem Gedanken nicht erwehren, welchen Einfluss die Abwesenheit oder die Gedankenträumerei eines einzigen Parlamentsmitgliedes in diesem Momente auf den Verlauf der ganzen modernen Civilisation hätte üben können!

Die bekannte Preisausschreibung von 500 £ für die Construction der auf der Liverpooler und Manchester Bahn zu verwendenden Locomotive, mit ihren ebenfalls bekannten acht Bedingungen, unter denen die Beschränkung des Gewichts der Maschine auf sechs Tons, wenn sie auf sechs, auf vier und ein halb Tons, wenn sie auf vier Rädern ruhe, und die des Preises derselben auf 550 £, die für unsere Zeit auffallendsten sind, wurde erlassen.

Die beiden Stephenson's gingen sofort an die Construction ihrer Preismaschine, deren Ausführung Robert, als Vorstand der Fabrik zu Newcastle, leitete.

Georg hatte kurz vorher zwei Maschinen für die Lyon-St. Etienne Bahn geliefert, deren Kessel mit zahlreichen Röhren zur Vergrösserung der Heizfläche versehen waren, doch enthielten diese das Wasser. Die Construction erwies sich als ein Fehler.

Da wollte es der Zufall, dass der Secretär der Gesellschaft, Henry Booth, auf den Gedanken kam, das System umzukehren und den Kessel ebenfalls mit Röhren von kleinem Durchmesser zu füllen, durch diese hindurch aber das Feuer statt des Wassers circuliren zu lassen. Nur auf Andringen des einflussreichen Mannes ging Stephenson an das Experiment und liess den Kessel der Preislocomotive mit 25 Stück 3zölligen Kupferröhren, ganz in der Weise wie es die heutigen Locomotiven zeigen, versehen. Nach Ueberwindung einiger Ausführungsschwierigkeiten konnte dieselbe, so ausgerüstet, zum Versuch auf die Killingworthbahn gebracht werden. Und hier war es, wo Vater und Sohn, sprachlos vor Staunen, vor der neuen Construction standen,

*) Robert Stephenson, der eine umfassende wissenschaftliche Bildung besass, pflegte im vertrauten Kreise über seine und seines grossen Vaters überaus schwache Begabung für die mathematischen Disciplinen zu scherzen, und äusserte einst dabei in Gegenwart des Verfassers: „Wir haben immer Ideen gehabt, und Leute, die das rechneten, was dabei zu rechnen war, liessen sich immer leicht und wohlfeil finden“. D. V.

die an Schnelligkeit und Kraft der Dampferzeugung alle ihre Erwartungen übertraf und ihrer Maschine Flügel lieh.

So hat es eine der wunderbaren Fügungen, an denen die Geschichte der Locomotivconstruction so reich ist, gewollt, dass gerade dasjenige Organ der Locomotive, das ihr ganz ausschliesslich eigen war und das sie mit den Eigenschaften, welche sie zum specifischen Werkzeuge des Geistes der modernen Zeit machte, der Schnelligkeit und concentrirten Leistungsfähigkeit, beschenkte, der vielröhrige Kessel, der Denkkraft eines völligen Laien in der Mechanik entsprungen war.

Hiermit ergänzte sich für die Construction der Locomotive die Erscheinung, welche das Auftreten fast aller bahnbrechenden Erfindungen und Ideen zeigt und welche es mit der Epiphanie aller grossen Kunstepochen gemein hat.

Sie sind in allen ihren Grundlagen und wesentlichen Elementen das Product einer Mehrheit von Denkern und Schöpfern, deren jeder eines derselben ersann, so dass sie, als aus der Gesammtthätigkeit einer ganzen Zeit, eines ganzen Volkes herausgewachsen erscheinen.

Alle grossen Erfinder sind daher Eklektiker. Sie sind im Grunde nichts weiter als die Glücklichen, welchen es, kraft ihres Genies, gelingt, das eigentlich Lebendige aus der ererbten Masse der Geistesarbeit der Detailerfinder auszusondern und es, in eine der Menschheit dienenden Lehre, ein unsterbliches Kunstwerk oder einen schaffenskräftigen Apparat zu sammeln.

Ohne die Zeit Cuvier's und Göthe's hätte es kein Darwin'sches Dogma, ohne die drei Jahrhunderte von Cimabue bis Perugin keine vaticanischen Stanzen, ohne die Geistesarbeit von Papin bis Newcomen keine Watt'sche Dampfmaschine gegeben. Auch Georg Stephenson war ein solcher Eklektiker im höchsten Sinne des Wortes. Den Hochdruckdampf, den ihm Gordon, die Erfahrungen über Adhäsion zwischen Rad und Schiene und die Wirkungen des Blaserohrs, die ihm Richard Trevethik hinterlassen, die Idee zum vielröhrigen Kessel, die ihm Booth gegeben hatte, vereinigte sein Genie, was keiner seiner Vorgänger gekonnt hatte, zur grossen practischen That: der Construction des „Rocket", der Erfindung der modernen Locomotive. Wie die stehende Dampfmaschine, in fast vollendeter Form, aus Hand und Hirn James Watt's hervorging, so übergab Georg Stephenson die rollende Dampfmaschine der Mitwelt in einer Gestalt, an der seine Epigonen wohl im Detail bessern, durcharbeiten, verstärken konnten, der sie aber kein wesentliches Organ mehr anzufügen hatten.

Das neue Rüstzeug der Civilisation ist fertig aus seiner Hand hervorgegangen.

Für die Werbung um den von der Liverpool-Manchester Bahn ausgesetzten Preis wurden bekanntlich vier Locomotiven angemeldet:

Die „Novelty" von Braithwaite und Ericsson;
der „Sanspareil" von Timothy Hackworth;
die „Perseverance" von Burstall und
der „Rocket" von Georg Stephenson.

Die Prüfung der Maschinen wurde für den 1. October 1829 angesetzt, verzögerte sich aber, durch Nachhülfen an einigen derselben, bis zum 6., dem heutigen Tage vor fünfzig Jahren. Als Rennplatz wurde ein horizontales Geleisstück, drei Kilometer lang, bei Rainhill gewählt.

Nie hat die Prüfung einer Erfindung so tiefgehendes, weites und stürmisch kundgegebenes Interesse erregt, wie die der vier Locomotiven zu Rainhill. Liverpool füllte sich mit Wissenden und Laien, die Zeuge derselben sein wollten; Zuschauertribünen wurden gebaut und stromweis nach dem Kampfplatz gewallfahrtet. „Es war", schreibt der „Herald" vom 5. emphatisch, „als ob der „St. Leger" (das berühmte Rennpferd) laufen sollte" und glaubt damit der grossen Erscheinung viel Ehre angethan zu haben.

Durch die Englische Nation, vornehmlich aber die Bevölkerungen von Manchester und Liverpool, ging eine weit tiefere ernstere Auffassung derselben und eine Ahnung davon, dass gegen den Wettkampf, der sich hier vor ihren Augen vorbereitete, an Wichtigkeit für ihr Land und die ganze Welt alle Wettstreite, die zu Olympia und Korinth, oder unter den Augen der Römischen Cäsaren, oder zu Derby und Epsom zu allen Zeiten ausgefochten worden waren, eitel Kinderspiel gewesen seien.

Aber auch ein specifisch nationaler Zug steigerte die Theilnahme vornehmlich der oberen Schichten des Englischen Volks: das Interesse für den „Sport der Schnelligkeit". Es war derselbe, der in England die schnellsten Pferde züchten, die behendesten Segelschiffe bauen, die Universitäten auf Ruderbooten mit einander ringen lässt. Gerüchte von dem Geschwindigkeitsmass, welches einige der Maschinen zu erreichen im Stande sein sollten, waren in das Publikum gedrungen. Parteien bildeten sich für die verschiedenen Maschinen und hohe Wetten wurden auf dieselben eingegangen.

Bemerkenswerth ist, dass Stephenson's Maschine, der „Rocket", von der die Fachingenieure das wenigste Rühmliche zu berichten wussten, kaum ein Zehntel der Stimmen in der öffentlichen Meinung für sich hatte.

Der Verlauf des welthistorischen Wettrennens, dessen Prüfungsfahrten von 6. bis 12. October 1829 dauerten, ist zu bekannt, um hier im Detail nochmals geschildert zu werden.

Braithwaite's „Novelty" und Hackworth's „Sanspareil" konnten den Kampf wegen Constructionsfehlern nicht fortsetzen, und Burstall's „Perseverance" erreichte nicht die vorgeschriebene Geschwindigkeit.

Die Leistungen des „Rocket" erfüllten nicht allein in jeder Beziehung die Bedingungen der Preisausschreibung, sondern überboten sie, besonders in Bezug auf die Geschwindigkeit, die sich einige Male weit über die des besten Rennpferdes erhob, und Staunen und Jubel der Zuschauer erregte, fast allenthalben.

So ging Stephenson's „Rocket", in allen wesentlichen Elementen der Keim und Anfang der heutigen Locomotivconstruction, als unbestrittener Sieger aus dem denkwürdigen Wettkampfe hervor.

Mit Recht feiern wir daher heute den Geburtstag der modernen Locomotive.

Georg Stephenson selbst führte bei den Prüfungsfahrten seine Maschine; der später so berühmt gewordene Nordpolfahrer Scoresby machte an seiner Seite die Geschwindigkeitsbeobachtungen.

Die Wirkung des Resultats der Prüfungsfahrten auf die öffentliche Meinung und der Umschlag derselben zu Gunsten des Siegers war eine enorme.

Stephenson's fanatischte Gegner wurden seine begeistertsten Lobredner und seine Feinde in der Verwaltung der Liverpool- und Manchester Bahn unterstützten jetzt auf das Wärmste seine Bestrebungen.

Und diese Richtung durchdrang alle Schichten der Bevölkerung.

Nie war die Stimmung der arbeitenden Volksclassen eine verzweiflungsvoller deprimirte gewesen, als gerade in dem Jahre, das zwischen den Wettfahrten zu Rainhill und der Eröffnung der Liverpool und Manchester Bahn liegt.

Die nach der Beendigung der Napoleonischen Kriege eingetretene Reaction ruhte, in der Hand des „eisernen Herzogs" Wellington, schwer auf dem öffentlichen Leben und der wirthschaftlichen Thätigkeit Englands. Handel und Wandel hatten nie einen solchen Niedergang erfahren wie damals, und in den Gemüthern des ganzen Volks herrschte eine Gereiztheit, die nahe an eine Aufruhrstimmung grenzte.

Und in diese düstre Schwüle und gefahrdrohende Spannung fiel die neue so überwältigend glänzende Erfindung wie ein Lichtstrahl.

Für die Arbeiter, den Handel, die Industrie schien sie ein Evangelium besserer Zukunft auf ihren eisernen Flügeln zu tragen.

Kein Wunder, dass ihr Urheber in der Gesinnung dieser Volksschichten fast die Aureole eines Erlösers empfing.

Aber kaum weniger wichtig für die Entwickelung der neuen Erscheinung war das, zwar weit frivolere, aber nicht weni-

ger beflissene Interesse, welches die „oberen Zehntausend" des Englischen Volks, die Aristokratie der Geburt und des Reichthums ihr zuwendeten.

Für diese brachte die schnellfahrende Locomotive einen neuen Vorsprung, den das stolze Inselreich, die Heimath des „Sport der Schnelligkeit zu Wasser und zu Lande", vor allen andern Ländern gewann.

Bald sehen wir junge Edelleute, Söhne von Herzögen, mit demselben Ernst an der Seite erfahrener Locomotivführer die schnelle Maschine handhaben, mit der sie auf dem Renner, im Ruderboote und auf der Segel-Yacht sassen. Der „Sport" ist eben mehr als Spiel für den Engländer, er ist eine Triebfeder in seinem Nationalcharacter, eine der gesündesten Quellen der nationalen Kraft.

Selbst die spröde Englische Sprache zeigte sich dem allgemeinen warmen Wohlwollen, das fast Zärtlichkeit zu nennen war, für die beseelte Maschine gefügig und liess sie, neben dem längst geliebten Schiffe, als das einzige unbelebte Wesen gelten, dem sie die sprachliche Bezeichnung der Weiblichkeit beizulegen vergönnte.

Dem lebenden Geschlechte, das mit dem Eisenbahnwesen geboren und aufgewachsen ist, wird es schwer, sich eine deutliche und lebendige Vorstellung von der ausserordentlichen Macht der Eindrücke zu gestalten, welche die durchaus neuen Erscheinungen der Locomotivbewegung in deren ersten Zeugen hervorriefen. Seitdem die Welt bestand, war kein menschliches Wesen mit der Schnelligkeit durch den Raum geflogen, wie die Tausende, welche die kleinen, eisernen „Feuerdrachen" hinter sich herzogen. Seit Beginn der Welt hatte sich kein Sterblicher auf festem Boden durch andere Mittel willkürlich bewegt, als durch die eigene, oder die Muskelkraft von Thieren. Und hier sahen hunderttausende von Zeugen, vor ihren halb entsetzten, halb erstaunten Augen, eins der grössten Wunder aller Zeiten geschehen und der gesammten Menschheit Flügel von Eisen, Stahl und Feuer wachsen, welche alle Raumhindernisse der Civilisation auf ein Fünftel zusammenschwinden machten.

Die überwältigende Kraft dieser Eindrücke auf die Masse warf selbstverständlich einen immer wachsenden Glanz auf die Person ihres Urhebers zurück und man kann sagen, dass, als der Tag der Eröffnung der Bahn herankam, es keine populärere Persönlichkeit in England gab, als Georg Stephenson. Ja, die Glorie, die ihn umgab, stellte selbst die Lord Wellington's in Schatten, zunächst weil ein dunkles Gefühl der ganzen Bevölkerung sagte, dass kein Staatsmann auf Erden in so hohem Sinne Wohlthäter der ganzen Menschheit sein könne, als es der bescheidene Maschinenwärter von Killingworth war, sodann, weil die öffentliche Stimme den wirthschaftlichen Massnahmen des Siegers von Waterloo die Schuld an dem herrschenden Elend in Industrie und Handel beimass und so, im Gegensatze dieser beiden Persönlichkeiten, gleichsam den Ormudz und Ahrimann der Landesprosperität erblickte.

So kam der Tag der Eröffnung heran. Halb England war in Liverpool und Manchester und allen Ortschaften die Linie entlang zusammengeströmt.

Durch die Menschenmengen, welche die ganze Bahn wie eine dicke lebende Hecke einsäumten und in den Hauptstädten compacte Massen von Hunderttausenden bildeten, ging eine tiefe leidenschaftliche Bewegung, die in Manchester, dem Heerde des industriellen Elends, einen für die Regierung fast bedrohlichen Charakter annahm.

So kam es, dass, als Lord Wellington, der als Premier-Minister die Bahn selbst eröffnen wollte, unter Kanonendonner und dem Klange des pompösen Marsches aus Händel's „Judas Maccabäus": „Hier kommt der siegreiche Held" an der Station vorfuhr, ein Georg Stephenson von vielen, vielen tausend Kehlen gebrachter jubelnder Hochruf die hochtönende offizielle Begrüssung des „eisernen Herzogs" überdröhnte, und diesen daran denken liess, gar nicht in Manchester einzufahren.

Georg Stephenson blieb auch, trotz Wellington's, Pitt's und Huskisson's Gegenwart, ohne Rival der Held des Tages. Dieser Tag aber sollte, wie in aller seiner Glorie, so auch in Freud und Leid ein verkleinertes Abbild der Zukunft des Eisenbahnwesens werden. Die Reduction des Raumes zwischen der grössten Fabrikstadt und der zweitgrössten Hafenstadt der Welt auf weniger als ein Viertel des früheren, mit allen ihren unabsehbaren Consequenzen, führte die ganze segenspendende Gewalt der neuen grossen Erfindung mit einem Schlage überwältigend vor Augen; damit aber auch der düstere Dämon, der in den dienstbar gemachten, gewaltigen Kräften wohnt, warnend zur Erscheinung komme, forderte er gleich am Eröffnungstage der ersten modernen Eisenbahn eins seiner kostbarsten Opfer. Das Parlamentsmitglied Huskisson wurde von einer Locomotive überfahren und getödtet.

Die Locomotive, welche den Sterbenden nach Liverpool brachte, wurde von Stephenson selbst geleitet, welchem John Fox, der spätere Erbauer des Ausstellungs-Cristallpalastes, als Heizer diente; dieser melancholische Transport wurde mit der grössten bis dahin auf Erden bei der Bewegung von Menschen erreichten Geschwindigkeit von 30 Engl. Meilen in der Stunde ausgeführt.

Wie man den Tag des Beginns des Wettfahrens zu Rainhill (6. October 1829) als den Geburtstag der Locomotive feiern darf, so muss man die Schaffung des modernen Eisenbahnsystems vom Tage der Eröffnung der ersten, mit schnellfahrenden Locomotiven betriebenen Linie, der Liverpool und Manchester Bahn, datiren. Mit beiden, zu den denkwürdigsten in der Geschichte der Cultur gehörenden Tagen ist der Name Georg Stephenson's unsterblich verknüpft.

Die Königin, der Adel und das Volk von England haben ihm neben Watt, Wellington, Nelson und Shakespeare ein Denkmal in der Westminster-Abtei errichtet.

Wie aber jedes dankbare Volk die Waffen, die edle Helden im Kampfe für das Vaterland getragen haben, in seinem Pantheon zu Trophäen gruppirt, aufbewahrt, so hat England zu Darlington und zu London die ersten Locomotiven, welche Stephenson erdachte, im Namen der ganzen dankbaren Welt auf Postamenten zu ewigem Andenken aufgestellt, als glanzlose, aber dennoch leuchtende Trophäen aus den Waffen und Rüstzeugen, die einer der siegreichsten Ritter vom Geiste im friedlichen aber ernsten Kampfe geführt hat für das höchste Ziel der Menschheit: die Civilisation.

Eine neue Denkschrift des Vereins der Privateisenbahnen im Deutschen Reich.

I.

Der Verein der Privatbahnen im Deutschen Reich hat nunmehr die (schon neulich in der Wochenschau erwähnte) Denkschrift über den Eisenbahntarif-Gesetzentwurf fertig gestellt, in welcher er dem Inhalte des Vorworts gemäss eine Besprechung der einzelnen Bestimmungen sich vorbehält, bis der Entwurf in der durch die Beschlussnahme des Bundesraths festgestellten Fassung bekannt geworden sein wird. Zu den allgemeinen Gesichtspunkten des Entwurfs schon jetzt Stellung zu nehmen, erschien dem Verein aber um so mehr geboten, als von einer Mitwirkung der Privat-Bahnverwaltungen bei der Aufstellung des Gesetzentwurfes, abweichend von den früheren Vorgängen in dieser Richtung, ganz abgesehen worden ist. Die einleitenden Betrachtungen der Denkschrift gipfeln in dem Satze, dass diejenigen, welche durch ihre Lebensstellung mit dem Gütertarife der Deutschen Eisenbahnen in häufige und nähere Beziehungen kommen, kaum geneigt sein werden, anzuerkennen, „dass der vorliegende Gesetzentwurf in Beziehung auf die Vereinfachung des Tarifwesens einem zur Zeit empfundenen Bedürfnisse abhülfe oder werthvolle Neuerungen schaffe".

Es würden, hebt die Denkschrift hervor, durch das im Entwurf enthaltene Prinzip schwere Schädigungen des verkehrstreibenden Publicums wie der Bahnverwaltungen eintreten. Bei der Vielgestaltigkeit der Verkehrsbedürfnisse müsse es einleuchten, dass ein Gesetz, welches die Frachtsätze ohne Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse der einzelnen Verkehrsgebiete durchweg in ein und dieselbe Schablone zwängen will, „die materielle Angemessenheit der Frachtsätze einer lediglich formellen Rücksicht zum Opfer bringt". Die Eisenbahnen ständen weder in ihrer gegenwärtigen Bedeutung für den Verkehr, noch in der Möglichkeit weiterer Fortentwickelung den anderen grossen Transportanstalten, der See- und Flussschifffahrt, nach und noch niemals sei für letztere die Gleichheit der Frachten der Zeit und dem Ort nach als nothwendig für den Verkehr gefordert worden.

Es würde demnach völlig irrationell sein, für die Eisenbahntransporte jede Verschiedenheit grundsätzlich aufheben zu wollen. Besonders müsse noch darauf hingewiesen werden, dass die Bedeutung der Flussschifffahrt in Deutschland vielfach verkannt und zu gering veranschlagt wird. Noch heute übertreffe die Quantität der Güter, die zu Wasser in Berlin eingehen, den Eingang der Gütersendungen aller in Berlin mündenden Bahnen, der Güterverkehr auf dem Rhein sei stärker, als der auf der Rheinischen Bahn. Die Ströme nach freiem Ermessen zu benutzen, gelte für wirthschaftlich, die Ströme leerer Eisenbahnwagen, welche von den Consumtionsplätzen nach dem Kohlen- und Erzrevier zurücklaufen, dürfen nach dem Schematismus des dem Bundesrathe vorgelegten Gesetzentwurfs dem Publicum nicht durch billigere Frachten nutzbar gemacht werden.

Wie die Denkschrift weiter hervorhebt, könne dahingestellt bleiben, welche Entwickelung der Eisenbahnverkehr genommen haben würde, wenn die in dem Tarifgesetz niedergelegten wirthschaftlichen Grundsätze vom Beginne des Eisenbahnwesens an angewendet worden wären. Es müsse aber darauf hingewiesen werden, welche schwer wiegenden Aenderungen der Gesetzentwurf gegenüber den gegenwärtigen Frachtsätzen, wie sie sich nun einmal verschieden entwickelt haben, im nothwendigen Gefolge hat. Wenn nämlich angenommen werden dürfe, dass die gegenwärtig bestehenden Frachtsätze den Bedürfnissen der Eisenbahnen und des Verkehrs im Ganzen und Grossen entsprechen, so liegt es auf der Hand, dass die vom Gesetz gewollten Einheitssätze, selbst wenn dieselben aus dem Durchschnitt der bestehenden Sätze gewonnen werden sollten, an der einen Stelle unzulässige Erhöhungen, an der anderen Stelle unnöthige Ermässigungen und eine empfindliche Verschiebung in den internen Absatz- und Productionsverhältnissen hervorrufen müssen. Namentlich für die Massenartikel (Güter der Specialtarife), welche für die Industrie wie für die Landwirthschaft und die Eisenbahnen eine so bedeutende Wichtigkeit erlangt haben und für welche die Frachtsätze in einer sehr grossen Zahl von Fällen unter Berücksichtigung der örtlichen wirthschaftlichen Verhältnisse überaus niedrig bemessen sind, ist eine Frachterhöhung in hohem Masse unvermeidlich, wenn auch die niedrigsten Einheitssätze angenommen werden, welche bei der Berathung des Gesetzentwurfes im Bundesrath vorgeschlagen worden sind. Sollten zur Conservirung dieser für das Publicum so wichtigen Frachtstellung überall Ausnahmegesetze eingeführt werden, so wäre in der That nicht zu ersehen, welche prinzipielle Aenderungen in Bezug auf die Höhe der Frachtsätze der Gesetzentwurf bringt.

Ebenso wenig wie für die Privatbahnen sei auch für die Preussischen Staatsbahnen bis zu dieser Zeit die Gleichheit der Tarif-Einheitssätze durchgeführt, oder im Verkehrsinteresse auch nur auf deren möglichste Annäherung bisher hingewirkt, vielmehr wäre sich die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung noch bei Einführung der Tarifreform im Jahre 1877 wohl bewusst, dass sich die Einführung gleicher Einheitssätze, auch wenn dieselben im Wesentlichen den bisherigen Durchschnittssätzen angepasst würden, nicht ohne die allerbedenklichste Verletzung berechtigter Interessen ermöglichen lassen würde; sie ordnete deshalb an, dass die neuen Fracht-Einheitssätze nur mit der Massgabe zur Anwendung zu bringen wären, dass die früher bestandenen Sätze der correspondirenden Classen des alten Systems im Wesentlichen gewahrt blieben. Diese damals geübte Schonung finde in dem vorliegenden Gesetzentwurf keine Stelle und konnte sie auch nicht finden, weil sie mit dem Prinzip des Gesetzes in unlösbarem Widerspruch stehen würde.

Wird die Verschiedenheit der Deutschen Bahnen in ihren Betriebsverhältnissen erwogen und beispielsweise berücksichtigt, dass die Zahl der jährlich pro Kilometer beförderten Personen-Wagenachsen zwischen 15 000 und 120 000, die der Güter-Wagenachsen zwischen 12 000 und 400 000 schwanken, so würde man auch eine Verschiedenheit der Frachtsätze, die doch nur das Entgelt für eine verschiedenartige Leistung sind, nicht als prinzipiell ungerechtfertigt ansehen können. Es würde auch nicht ausser Betracht zu lassen sein, dass die Anlagekosten der Preussischen Bahnen pro Kilometer zwischen 70 000 und 450 000 *M.* variiren.

Des Weiteren wird in der Denkschrift mit grosser Ausführlichkeit dargelegt, dass der vermeintliche Zusammenhang zwischen dem Eisenbahn-Tarifwesen und der Zoll-Gesetzgeaung thatsächlich nicht vorhanden ist, da die normale Berechnung der Auslandstarife, wie sie der Gesetzentwurf will, den Importverkehr kaum berühren wird, die Ablenkung des reinen Transitverkehrs aber für die nationale Production ohne Interesse ist. Namentlich wendet sich die Denkschrift dabei gegen die Bestimmung, dass jede Tarifänderung künftig der genauesten Controle durch die oberste politische Körperschaft im Reiche bedürfen solle, sie steht von vornherein im Verdacht, dass sie geeignet sei, die Absichten der gegenwärtigen Wirthschaftspolitik zu durchkreuzen. Gegen diese Bestimmung macht die fragliche Schrift Folgendes geltend:

„Das Tarifwesen wird dadurch zu einer schwerfälligen Schablone, die hinter dem raschen Wechsel der Bedürfnisse des Weltverkehrs herhinkt; der Gesetzentwurf inaugurirt den Marasmus im Deutschen Eisenbahnwesen, welcher, wie bereits gezeigt wurde, dem Inlandsverkehr die Lebensadern unterbindet, der aber auch den Verkehr mit dem Auslande, namentlich den Transitverkehr durch Deutschland schwer bedroht.

„Der Verein der Deutschen Privatbahnen hat in seiner Denkschrift über die Differentialtarife nachgewiesen, dass der Transitverkehr durch Deutschland nur erhalten werden kann, wenn den Eisenbahnverwaltungen die Möglichkeit gegeben ist, sich den Frachtsätzen ausländischer Eisenbahnen und Wasserstrassen stets zu rechter Zeit anzupassen. Dabei ist hervorgehoben, dass nur durch die tägliche unmittelbare Berührung mit dem Publicum und durch eine längere Beobachtung der Wirkungen der Tarifmassregeln, wie sie den auf den Verkehr mit dem Publicum angewiesenen Eisenbahnverwaltungen zu Gebote steht, die Uebung gewonnen werden kann, die Tragweite der Tarifmassregeln für den Verkehr mit annähernder Sicherheit zu beurtheilen, und dass gerade zur Beseitigung unvermeidlicher Irrthümer eine gewisse Beweglichkeit für die Tarife im allgemeinen Interesse liegt. Es ist weiter darauf hingewiesen, dass, wo durch die freiere Bewegung der Tarife, namentlich durch die Zulassung von Differentialtarifen, Meinungsverschiedenheiten hervorgerufen werden, eine unabhängige Instanz zu schaffen ist, welche über die Zulässigkeit eingeführter Tarife zu entscheiden hat, falls deren Schädlichkeit von einzelnen Interessenten behauptet wird.

„Der vorliegende Gesetzentwurf will die seit Anfang vorigen Jahres im Verwaltungswege geübte schädliche Praxis, welche für die Tarife mit dem Ausland die freie Bewegung der Eisenbahnverwaltungen aufs Aeusserste einschränkt, zum Gesetz erheben. Nicht allein, dass die Voraussetzungen, unter welchen Ausnahmetarife überhaupt nur gewährt werden sollen, so eng wie nie zuvor verclausulirt sind und dass die Genehmigung aller Ausnahmetarife in die Hand des Bundesraths gelegt ist, welcher ebenso wenig wie die dem Eisenbahnwesen vorgesetzten Landes-Aufsichtsbehörden, befähigt ist, die Höhe der Eisenbahn-Frachtsätze für alle Bedürfnisse des Verkehrs im Voraus zu bestimmen; der gegenwärtige Gesetzentwurf geht noch weiter, indem er dem Bundesrath die in allen Fällen massgebende Directive ertheilt, dass bei Gewährung von Ausnahmetarifen ausländischen Erzeugnissen nicht günstigere Fracht-Einheitssätze oder Frachtbedingungen eingeräumt werden dürfen, als solche gleichartigen inländischen Erzeugnissen unter gleichen Verhältnissen bewilligt sind. Nur wenn nachweislich eine erhebliche Benachtheiligung wichtiger inländischer und wirthschaftlicher Interessen zu befürchten steht, soll von dieser Directive abgewichen werden dürfen.

„Diesen erschwerenden Bedingungen gegenüber werden die Deutschen Eisenbahnen auf den Transitverkehr durch Deutschland fast überall verzichten müssen, da im Transitverkehr eine normale Tarifbildung mit Rücksicht auf die ausländische Concurrenz, namentlich des Seeweges, in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle ausgeschlossen ist. Selbst der Nachweis, dass die Versagung des Ausnahmetarifs eine Benachtheiligung inländischer Interessen zur Folge haben würde, würde den Bundesrath nicht in den Stand setzen, die Genehmigung ertheilen zu können; es würde vielmehr noch der weitere Nachweis zu erbringen sein, dass diese Benachtheiligung eine erhebliche sei und dass die auf dem Spiele stehenden inländischen Interessen wichtige seien. Welche Aussichten hiernach die Deutschen Bahnen, die Deutschen Hafenplätze, die am Deutschen Transitverkehr betheiligten Handelskreise und Arbeitskräfte haben würden, mit ihren Interessen gehört zu werden und durchzudringen, kann nach den bisherigen Erfahrungen kaum zweifelhaft sein.

„Macht sich doch neuerdings sogar die Auffassung geltend, dass selbst in den nur für den reinen Transitverkehr gewährten Transportvergünstigungen eine Schädigung der am Export betheiligten heimischen Production zu erblicken sei. Man verschliesst sich dabei vollständig dagegen, dass durch den Verzicht der Deutschen Bahnen auf den Transit nur der Concurrenz ausländischer Transportanstalten und Handelsleute, sowie des Seeweges in die Hände gearbeitet wird, ohne dass dadurch für die Zwecke der inländischen Production etwas erreicht wird.

„Den Import aus dem Auslande, welchen der Gesetzentwurf zweifellos in erster Reihe treffen und, soweit dies den Absichten der neuen Zollgesetzgebung entspricht, wenn angängig, unmöglich machen will, wird der neue Gesetzentwurf in kaum bemerkbarer Weise berühren. Es ist keineswegs zutreffend, wenn angenommen wird, dass die Frachtsätze der Deutschen Eisenbahnen für den Import im Allgemeinen billiger seien, als die Frachtsätze für den Export. Importtarife und Exporttarife im engeren Sinne existiren überhaupt nur in ganz geringer Anzahl; als Regel gilt, dass alle Tarife mit dem Auslande in beiden Richtungen gleichmässig zur Anwendung kommen. Beispielsweise kommen die Frachtsätze für den Verkehr eines so wichtigen Binnenplatzes wie Berlin mit den Deutschen Hafenplätzen und dem Auslande durchweg gleichmässig für den Import wie für den Export zur Anwendung. Die Tarife für den Import sind auch in der über-

wiegenden Mehrzahl normal gebildet, da Rücksichten auf ausländische Concurrenzwege hier in der Regel nicht obwalteten. Soweit auf Deutschen Bahnen Ermässigungen für Importartikel gewährt worden sind, lassen sich denselben Ermässigungen für den Export aus Deutschland sicherlich in gleicher Zahl gegenüberstellen. Wir erwähnen nur die weitgehenden Ermässigungen, welche für den Export aus den Rheinisch-Westfälischen, sowie aus den Schlesischen Montan- und Industrierevieren gewährt sind. Für den Verkehr von Oberschlesien nach Stettin bestanden von jeher durchweg und bestehen noch heute ungewöhnlich niedrige Frachtsätze, um die Exportfähigkeit Oberschlesiens auf allen Gebieten der Production und der Industrie nach Möglichkeit zu steigern. Wie niedrig diese Sätze bemessen sind, geht unter Anderm daraus hervor, dass durch Anwendung der Stettin-Oderberger Sätze die directen Sätze für den Verkehr zwischen Stettin und Oesterreich-Ungarn in zahlreichen Fällen unterboten wurden. Ausserdem lassen sich eine ganze Reihe von Einzelfällen nennen, in welchen die Deutschen Bahnverwaltungen ermässigte Sätze für den Export aus Deutschland gewähren. Wir erwähnen den für die Landwirthschaft so wichtigen Zucker, die Industrieartikel des Thüringer Waldes, den Traubenzucker etc. Von einer vollständigen Erörterung dieser Verkehrsverhältnisse dürfen wir absehen".

Von besonderer Wichtigkeit erscheint es dem Verein der Privatbahnen, die Klagen aus landwirthschaftlichen Kreisen über die Differentialtarife für ausländische landwirthschaftliche Producte gegenüber den Inlandstarifen und über den ungünstigen Einfluss dieser Differentialtarife auf die Deutsche Landwirthschaft zu beleuchten. Diese Beleuchtung gipfelt in folgendem Satz: „Jeder Eisenbahn-Sachverständige kann mit Sicherheit voraussagen, dass die Bestrebungen der landwirthschaftlichen Vertreter auf gänzliche Beseitigung der Differentialtarife nur wesentlich den Erfolg haben können, die Eisenbahneinnahmen zu verringern, Staats- und Privatbahnen zu schädigen, nicht aber die Preise der landwirthschaftlichen Producte zu erhöhen oder deren Absatz zu Gunsten der Deutschen Landwirthschaft zu ändern". Nachgewiesen wird dieser Satz in überzeugender Weise speciell in Bezug auf die Getreide-, Spiritus-, Holz- und Lohetarife, also für diejenigen Producte, welche bereits den Gegenstand derjenigen Denkschrift des Vereins der Privatbahnen abgegeben haben, die seiner Zeit in Sachen der Differentialtarife erschienen und damals ebenfalls in ihren wesentlichen Argumenten von uns reproducirt worden ist. Wir können deshalb bezüglich dieses Theils der Darstellung auf früher Mitgetheiltes Bezug nehmen, glauben aber das Schlusswort dieses Capitels, welches den Erfolg der Bestrebungen des Vereins, bezw. die vermuthlichen Folgen der Nichtbeachtung dieser Bestrebungen darlegt, wörtlich wiedergeben zu sollen. Dasselbe lautet:

„Wenn es auch dem Verein bereits gelungen ist, in einzelnen Kreisen die wirkliche Sachlage zur besseren Kenntniss und Geltung zu bringen, so hält er doch eine nähere Untersuchung der Sachlage unter Zuziehung derjenigen Interessenten, welche sich durch die jetzige Tarifstellung beschwert finden, durch eine unparteiische Behörde für erforderlich und würde es mit Freuden begrüssen, wenn solche vor einer Commission des Reichstags, bezw. vor dem Reichs-Verwaltungsgericht erfolgen würde, dessen Einsetzung gerade durch die hier vorliegenden Streitfragen als ein nicht abzuweisendes Bedürfniss zu erkennen ist. Es liegt die offenbare Gefahr vor, dass durch die falschen Auffassungen der Vertreter der Landwirthschaft über die Bedeutung der Differentialtarife für ausländische landwirthschaftliche Producte die Gesetzgebung zu Experimenten auf dem Gebiete des Eisenbahn-Tarifwesens übergeht, welche für die Landwirthschaft ohne Nutzen und für die finanziellen Erfolge der Staats- und Privatbahnen präjudicirlich sind. Das in den Deutschen Bahnen liegende Capital soll durch die Irrthümer über die Differentialtarife zum Theil todtgelegt, Deutsche Arbeitskräfte ausser Thätigkeit gesetzt und die Hülfe des Staats in Anspruch genommen werden, um den Preis der landwirthschaftlichen Producte auf möglichster Höhe zu halten. Die Tendenz solcher Anschauungen läuft der Gesetzgebung vom Anfang dieses Jahrhunderts direct entgegen, welche die Entfesselung aller Kräfte, die möglichste Billigkeit der Nahrungsmittel für das Gesammtwohl des Landes für nothwendig hielt und steuert in dieser Anrufung der Staatshülfe mehr und mehr dem Socialismus zu, dessen Bekämpfung die Staatsregierung wie alle thätigen Kräfte der Nation sich zur Aufgabe gestellt haben und stellen müssen.

„Bisher ist die Stellung aller Bahnen, Staats- wie Privatbahnen, zu den Differentialtarifen für Getreide die gleiche gewesen; und es mag darauf hingewiesen werden, dass es die Preussische Staatsbahn (Königliche Ostbahn) ist, welche den Transport des Getreides von Russland fast ausschliesslich vermittelt und dass die unter Staatsverwaltung stehende Oberschlesische Bahn an dem Import des Getreides von Galizien und Ungarn in erster Reihe betheiligt ist. Wenn auch die Preussische Staatsbahnverwaltung bisher nicht dazu übergegangen ist, alle Differential-Frachtsätze für ausländisches Getreide zu beseitigen, so wird sie von der durch die thatsächliche Lage unabweislich sich aufdrängenden Ueberzeugung geleitet sein, dass der Einfluss der Eisenbahn-Differentialfrachtsätze auf die Deutsche Landwirthschaft in den landwirthschaftlichen Kreisen falsch beurtheilt wird".

Weiter geht die Denkschrift zu dem Zusammenhang der Eisenbahn-Tariffrage — im Sinne des betreffenden Gesetzentwurfs — mit der Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen über, unter gleichzeitiger Berührung der Concurrenz der Eisenbahnen am Verkehr, sowie der Instradirungsfrage. Es ist dieser Theil der Denkschrift von ganz besonderem actuellen Interesse und soll derselbe in einem zweiten Artikel für sich in seinen wesentlichen Punkten wiedergegeben werden.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 6. October 1879. (Neue Rechtsordnung; Wahlmännerwahlen. Fünfzigjähriges Jubiläum der Stephenson'schen Locomotive. Zoll- und Eisenbahnpolitik im Deutsch-Oesterreichischen Verkehr. Tarif-Gesetzentwurf. Abgeordneter Miquel über die Eisenbahnfrage. Verstaatlichungsprojecte. Märkisch-Posener Bahn. Oberschlesische Eisenbahn. Saarbrücker Eisenbahn. Fahrplanänderungen.)

Die Fragen der hohen Politik, welche seit den Wiener Conferenzen das öffentliche Interesse fast ausschliesslich in Anspruch nahmen, sind sammt allen daran geknüpften Conjecturen in Deutschland für einige Tage dieser Woche in den Hintergrund gedrängt worden durch die Einführung der neuen Rechtsordnung, welche fortan für das ganze Reich zur Geltung kommt. Am 1. October ist die Rechtseinheit des Deutschen Volkes zur Wahrheit geworden und das Bewusstsein, dass der neue Organismus aus der nationalen Idee, welche die germanischen Völkerschaften zu der gegenwärtigen machtvollen politischen Vereinigung geführt, entsprungen ist, hat überall dem bedeutungsvollen Tage ein festliches Gepräge verliehen. — In Preussen sind in dieser Woche die Urwahlen zum Landtage vollzogen worden. Bemerkenswerth ist vor Allem, dass das Centrum eine erhebliche Stärkung in der Rheinprovinz erlangt hat, wo in den grösseren Städten durchgängig ultramontan gewählt worden ist und die Conservativen 67 gewonnen haben, während die Fortschrittspartei 30, die Nationalliberalen 78 Sitze verloren haben.

Der morgige Tag wird in Eisenbahnkreisen als ein besonderer Festtag für das Eisenbahnwesen gefeiert, da am 7. October und die folgenden Tage vor fünfzig Jahren in der Nähe von Liverpool der Locomotiven-Wettkampf stattfand, aus welchem die Locomotive Rocket als Siegerin hervorging, deren Construction — nach Jahrzehnte langen vergeblichen Versuchen — die Möglichkeit der Einführung des Dampfbetriebes auf den Schienenwegen gewährleistete.

Hier in Berlin feiert der Verein für Eisenbahnkunde diesen Tag, an welchem vor fünfzig Jahren in Folge des Preisausschreibens der Gesellschaft Booth für die beste und schnellstfahrendste Locomotive auf der Liverpool-Manchester Bahn die Prämiirung der George Stephenson'schen Locomotive erfolgte, welche noch heute den Grundtypus unserer Locomotive bildet. Die Feier wird wesentlich in einem Vortrag über die Bedeutung dieses Tages bestehen, welcher als der eigentliche Geburtstag des Eisenbahnwesens angesehen werden kann. (Wir bringen diesen glänzenden Vortrag des Herrn Hofrath Baron von Weber an der Spitze dieses Blattes. Die Redaction.)

Bekanntlich haben die am Verkehr Oesterreich-Ungarns mit den Seehäfen der Nord- und Ostsee betheiligten Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen am 27. v. M. in Dresden eine Conferenz abgehalten, in welcher die Grundlagen für eine Neuregelung der gekündigten Verbandstarife berathen werden sollten. Die Kündigung der Verbandstarife ist auf Grund des generellen Ministerialrescripts erfolgt, welchem zufolge die Herstellung combinirter Tarife nach Massgabe des Deutschen Systems im internationalen Verkehr angestrebt werden sollte. Speciell bezüglich der Deutsch-Oesterreichischen Verbandstarife hatte der Herr Minister noch ein anderes Rescript an die geschäftsführende Verwaltung dieses Verbandes, die Berlin-Hamburger Eisenbahndirection, gerichtet, in welchem bezüglich der Classification Zugeständnisse an den Oesterreichischen Standpunkt gemacht waren, während der eigentliche Kern der Sache, die Höhe der Frachtsätze, darin unberührt blieb. Die Deutscherseits gestellte Bedingung, dass in den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarifen nur die normalen Deutschen Localtaxen zur Anwendung zu kommen haben, veranlasste denn auch die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen zu der Erklärung, dass eine Reconstruction der Verbandstarife auf dieser Grundlage unmöglich sei, da dadurch gerade die wichtigsten Oesterreichisch-Ungarischen Exportartikel bei dem Transport über die Nord- und Ostseehäfen eine Frachterhöhung erfahren würden. Unter solchen Umständen sahen sich die Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen veranlasst, den Deutschen Vorschlägen gegenüber sich vorläufig ablehnend zu verhalten, und wurde von der Conferenz ein Beschluss dahin gefasst, die Weiterberathung

der Verbandserneuerung zu vertagen, um in der Zwischenzeit genaue ziffermässige Aufstellungen über die Frachterhöhungen anzufertigen, welche durch Annahme der Deutschen Vorschläge entstehen würden.

In derselben Angelegenheit ist freilich ein weiteres handelsministerielles Rescript bekannt geworden, welches beweist, dass das Ministerium vorläufig bei seiner ablehnenden Haltung gegenüber den im Interesse des Oesterreichisch-Ungarisch-Deutschen Handelsverkehrs gewünschten Tarifherabsetzungen zu beharren gedenkt.

Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft hatte bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten die früheren Anträge auf Genehmigung einer Ermässigung der Tarife für Getreide und Mehl im Verkehr zwischen Ungarischen Stationen und den nördlichen Seehäfen um 5 pCt., ohne neue Gründe aufzuführen, wiederholt. Was die Artikel Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten anbelangt, so war in einem früheren Berichte derselben Direction ausgeführt worden, dass ohne jene Ermässigung auf Transporte im Verbande für längere Zeit nicht zu rechnen sei. Seitens der Oesterreichischen und Ungarischen Verwaltungen sei übereinstimmend darauf hingewiesen, dass der Getreide- und Mehlverkehr aus Ungarn nach England sich seit längerer Zeit fast ausschliesslich über Triest und Fiume bewege und dass die Eisenbahnrouten nach Hamburg und Stettin gar nicht mehr in Betracht kämen.

Ueber das darauf ergangene ministerielle Rescript ist in der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ Folgendes zu lesen: „Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat jedoch bereits in einem Erlass auf jenen Bericht nachgewiesen, dass jene angeblichen Thatsachen unrichtig sind und ein Export von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten aus Ungarn nach England über die Adriatischen Häfen in nennenswerthem Masse überhaupt nicht stattgefunden hat. Die statistischen Nachweise über die Handelsbewegung in Triest und Fiume bestätigen das vollauf, da z. B. 1878 im ganzen Jahre von Triest nach England nur 1 555 hl Weizen, Roggen aber überhaupt nicht ausgeführt wurde. Was den Artikel „Mehl“ betrifft, so ist es richtig, dass ein starker Verkehr namentlich von den Budapester Mühlen nach England unter Benutzung des bei weitem kürzeren Eisenbahnweges über Triest und Fiume stattfindet. Unrichtig ist es aber, wie der Minister in einer jüngst ergangenen Verfügung statistisch nachweist, dass dieser Verkehr sich früher in gleichem Masse über Hamburg bewegt habe, oder, dass in früheren Jahren die nördlichen Routen jenen Verkehr vorzugsweise vermittelt hätten. Kann hiernach, schliesst der Minister seine Verfügung, von der Durchführung der nachgesuchten aussergewöhnlichen Tarifermässigung eine wirksame Concurrenz der Deutschen Verkehrswege gegen die südliche Route nicht erwartet werden, so würde jene Massregel nur zu einer ungewöhnlichen und ungerechtfertigten Bevorzugung fremder Mühlenerzeugnisse in solchen Verkehrsrichtungen führen, welche der Concurrenz der südlichen Route überhaupt nicht oder doch nicht in erheblichem Masse unterliegen. Eine derartige Begünstigung würde nach den wiederholten Ermittelungen des Ministers für die Landwirthschaft eine Benachtheiligung der concurrirenden Deutschen Mühlen zur Folge haben und nach der Aeusserung des Präsidenten des Reichskanzleramts vom Standpunkte der Zoll- und Handelspolitik des Reiches bedenklich sein. Es müsste daher bei dem früheren abweichenden Bescheid sein Bewenden haben.“

In mindestens gleichem Masse wie die Berlin-Hamburger Bahn sind an der nachgesuchten Tarifermässigung, wie wir schon berührt haben, die Oesterreichischen Bahnen betheiligt. Es liess sich daher voraussehen, dass, wenn auf Seiten der Preussischen Staatsverwaltung überhaupt eine Geneigtheit vorhanden ist, auf begünstigende Tarife einzugehen, sie zurückgehalten wird, um sie in den Verhandlungen mit Oesterreich als Concession zu verwerthen.

Es wird deshalb vielfach die Meinung laut, dass die Angelegenheit der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarife zu einer gedeihlichen Erledigung erst durch die allgemeinen handelspolitischen Verhandlungen mit Oesterreich gelangen kann, welche somit auch für den Mitteleuropäischen Eisenbahnverkehr von Bedeutung werden können, die freilich im gegenwärtigen Augenblick vielfach überschätzt wird.

Es ist zu erwarten, dass die Verhandlungen in Berlin, für welche die Oesterreichischen Delegirten bereits ernannt sind, in erster Reihe einen Zollvertrag anstreben werden und dass zur Ermöglichung desselben die Sätze der beiden autonomen Tarife Modificationen erfahren müssen. In Wien glaubt man mit aller Bestimmtheit annehmen zu dürfen, dass die eventuellen Aenderungen den Deutschen Tarif in höherem Masse beeinflussen werden, als den Oesterreichischen, weil die Erhöhungen der Zollsätze im Deutschen Tarif viel umfassender und entscheidender sind, als im Oesterreichischen. Mit Bestimmtheit wird auch, abgesehen von den Zollpositionen, eine Vereinbarung der Eisenbahn-Tarifpolitik erwartet, da letztere wesentlich die Verkehrsbeziehungen zwischen beiden Reichen beeinflusst. Wenn man aber weiter geht und annimmt, es handele sich darum, den Weg zu finden, wie man eine differentielle Behandlung anderer Staaten ermöglichen könne, oder wenn man combinirt, Deutschland lege Werth darauf, dass Oesterreich mit einigen ihm benachbarten Staaten einen Zollverein bilde und in Deutschlands Namen mit ihm den Zollvertrag abschliesse, wenn auch erst im Nachtrage zu dem jetzt abzuschliessenden; oder wenn endlich das alte Project eines Zollvereins zwischen Gesammtösterreich und Gesammtdeutschland wieder ventilirt wird; — so sind das jedenfalls Conjecturen, die von dem wirklich Erreichbaren sehr weit entfernt zu sein scheinen. Man wird den thathsächlichen Verhältnissen wohl am nächsten bleiben, wenn man nicht gar zu sanguinisch ist und vorläufig nicht mehr erwartet, als eine mässige Abschwächung der letzten protectionistischen Erfolge, eine Wiederherstellung stabilerer Zustände und die Hintenanhaltung der Gefahren eines Zollkrieges. Das sind allerdings sehr bescheidene Hoffnungen, aber ihre Erfüllung ist ja denn doch von grösserem Werthe, als vielfach angenommen wird, weil bei dem bisherigen Gange der Dinge weitere rückschrittliche Massnahmen nicht ausgeschlossen waren. Ist es immerhin vielleicht zweifelhaft, ob in zollpolitischer Hinsicht die Wünsche der Freihandelspartei hüben und drüben erfüllt werden, so scheint doch das Gebiet der Eisenbahntarife für Zugeständnisse unter allen Umständen in Aussicht genommen zu sein.

Die „Nordd. Allgem. Ztg.“ schreibt: „Wie wir vernehmen, wird der Bundesrathsausschuss für das Eisenbahn-Gütertarifwesen nächstens — im Laufe dieses Monats — wieder zusammentreten, nachdem inzwischen die Materialien bezüglich der von den betheiligten Regierungen für angemessen erachteten Gliederung des Tarifs, der Normaleinheitssätze und der für nothwendig und zulässig zu erachtenden Abweichungen von denselben eingegangen sein werden. Den Gegenstand noch zur Beschlussfassung des Reichstages in der letzten, ohnehin stark belasteten Session reif zu stellen, war bekanntlich nicht mehr möglich; derselbe dürfte in der bevorstehenden Session zur Erledigung kommen. — Die Angabe eines hiesigen demokratischen Blattes, „dass Preussischerseits andere Regierungen dahin verständigt seien, dass dem Fürsten Bismarck an der Erledigung des Tarifgesetzes vorläufig nicht besonders gelegen sei, dass er es vielmehr vorziehe, diese Angelegenheit bis nach der Berathung der Eisenbahn-Ankaufsvorlage zu vertagen“, entbehrt jeder Begründung“.

In Osnabrück erstattete am 21. v. Mts. der Abg. Dr. Miquel vor seinen Wählern, die er bereits 13 Jahre im Preussischen Abgeordnetenhause vertreten hat und um deren Mandat er sich von Neuem bewirbt, einen sehr eingehenden Bericht, in welchem er sich auch bezüglich der Eisenbahnfrage geäussert hat. Nach dem Referate des „Hann. Cour.“ bezeichnete Miquel „es als seine seit Langem feststehende Ansicht, dass die Verstaatlichung der Eisenbahnen eine durch die Natur der Sache gebotene unvermeidliche Nothwendigkeit sei; wie die Post und der Telegraph auf den Staat übergegangen seien, so verlange auch die unabweisliche Schwerkraft der Dinge den Uebergang der grossen öffentlichen Verkehrsinstitutionen auf den Staat. Diese Entwickelung werde sich unaufhaltsam vollziehen, möge man sie heute fördern oder morgen bekämpfen. Es seien aber für die Verstaatlichung der Privatbahnen Bedingungen zu stellen. Ein Eisenbahnrath, in welchem Sachverständige sässen, müsse an der Centralstelle errichtet werden und mit ausreichender Zuständigkeit die Tariffragen regeln. Es müssten aber auch in allen Provinzen solche Eisenbahnräthe eingerichtet werden, die den provinziellen Verkehr sachverständig regelten. Der Bureaukratismus des Staats müsse von den Privateisenbahnen die beweglichere kaufmännische Geschäftsführung annehmen. Uebrigens sei in der schwierigen Frage sehr vorsichtig und allmälig vorzugehen und alle Ueberstürzung sorgsam zu vermeiden“.

Der „Berl. Act.“ erklärt gegenüber der an der Börse verbreiteten Annahme, dass der Staat in den Verhandlungen wegen Erwerbung der Rheinischen Eisenbahn die bisher von ihm zugestandene Rente von 6 pCt. auf $6\frac{1}{2}$ pCt. erhöhen werde, dass nach seinen Informationen der bisherige Verlauf und der gegenwärtige Stand der Verhandlungen keineswegs zu derartigen Erwartungen berechtigt. Als vollends illusorisch wird die Hoffnung bezeichnet, der Staat werde sich auch der Köln-Mindener und der Berlin-Potsdamer Eisenbahn gegenüber zu weiteren Zugeständnissen bequemen. Der Versuch, die bisherige Basis der Verhandlungen mit den letztgenannten Bahnen zu verschieben, wird nach Mittheilung des oben citirten Blattes von der Regierung als ein Abbruch der Verhandlungen betrachtet werden.

Die Mittheilungen verschiedener Blätter über den mehreren Actionären der Märkisch-Posener Bahn auf ihre Anträge wegen Ausgabe neuer Stamm-Prioritätsactien zur Deckung der Dividendenrückstände auf die Prioritätsactien der Bahn, eventuell wegen Erwerbs der Bahn für den Staat, von dem Minister der öffentlichen Arbeiten gegebenen Bescheid sind nicht ganz correct. Die „N. A. Z.“ erklärt sich in den Stand gesetzt, den Wortlaut des betreffenden Ministerialrescripts mitzutheilen. Danach lautet dasselbe wie folgt: Auf die in der Eingabe vom 5. d. M.

aufgeworfenen Fragen wegen Ausgabe neuer Prioritätsactien für Zwecke der Märkisch-Posener Eisenbahn resp. wegen des Ankaufs des Unternehmens der letzteren durch den Staat eröffne ich Ihnen, dass nur der Vorstand der Gesellschaft zur Einbringung von Anträgen der fraglichen Art legitimirt ist. Ich sehe mich deshalb ausser Stande, die Ihrerseits in Gemeinschaft noch einiger Actionäre gestellten Fragen in Erwägung zu ziehen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Dem „R.-A." zufolge ist die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn mit Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine die Netze mit der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn verbindende normalspurige Bahn untergeordneter Bedeutung von der Montwybrücke zum Anschluss an das von Inowrazlaw nach dem Steinsalzbergwerk daselbst abzweigende Bahngeleise auf Ansuchen und für Rechnung des Kreises Inowrazlaw betraut worden.

Auf der Strecke Conz - Trier (linkes Moselufer) der Saarbrücker Bahn ist seit dem 10. d. M. der Secundairbahn-Betrieb eröffnet worden. Es werden die durchgehenden Züge jetzt auf der Fortsetzung der Moselbahn am rechten Moselufer befördert, so dass Conz - Trier (linkes Moselufer) nur noch dem Localverkehr dient.

Offiziös wird geschrieben: Seitens der Eisenbahnverwaltungen sind bisher in der Regel die beim Wechsel der Fahrpläne in Aussicht genommenen Aenderungen derselben erst bei Vorlage der betr. Fahrplanentwürfe eingereicht worden. Dieses Verfahren hat sich insbesondere dann als nicht zweckmässig bewährt, wenn es sich um Aenderungen von grösserer Tragweite handelte, als erheblichere Verlegung oder gänzliche Aufhebung bestehender Züge, um das Ueberfahren von bedeutenderen Stationen, an denen bis dahin gehalten wurde, um die völlige Wiederaufhebung bestehender Haltestellen u. s. w. In vielen Fällen dieser Art legt der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Werth darauf, vorab die Ansicht der betr. Local- und Provinzialbehörden über die beantragten Massregeln kennen zu lernen und sich zu vergewissern, dass denselben nicht überwiegend Interessen anderer Art entgegen stehen. Hierzu gebricht es aber, bei dem bisher beobachteten Verfahren, in der Regel an Zeit, soll nicht die nothwendige rechtzeitige Einführung der Fahrpläne in Frage gestellt werden. Im Interesse der erforderlichen gründlichen Prüfung aller Anträge der in Rede stehenden Art hat der Herr Minister daher neuerdings bestimmt, dass dieselben nicht erst bei Vorlegung der Fahrplanprojecte, sondern mittelst besonderen Berichtes so zeitig vorher zu seiner Kenntniss gebracht und durch Beifügung der zur Beurtheilung nöthigen Materialien (Frequenznachweisungen u. s. w.) begründet werden, dass es möglich bleibt, die erforderliche Vorprüfung eintreten zu lassen. (NB. Die Winterfahrpläne treten nach Inhalt der uns zugegangenen Fahrplanexemplare am 15. d. M. in Kraft. D. Red.)

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahncommission für die Berlin-Dresdener Eisenbahn, Regierungsrath Leo Wehrmann, ist in das Collegium der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn versetzt und seine bisherige Stelle dem Mitgliede der letzteren Behörde, Regierungsrath Franz Wittich, übertragen worden.

Der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahncommission (Niederschlesisch-Märkische) zu Berlin, Regierungsassessor Fritz Krönig, ist in das Collegium der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn versetzt und seine bisherige Stelle dem Mitgliede der Königlichen Direction der Ostbahn, Regierungsrath Franz Guttmann, übertragen worden.

Das Gesetz betreffend die neuen Ergänzungslinien des Italienischen Eisenbahnnetzes.

Nach langjährigen Verhandlungen ist das vom Italienischen Ministerium für öffentliche Arbeiten eingebrachte Eisenbahngesetz, dessen Entwurf wir im vorigen Jahrgang No. 52 S. 713 fg. (Motive dazu dort No. 55 S. 756) mittheilten, am 30. Juni durch die Kammer und am 27. Juli durch den Italienischen Senat votirt worden. Durch dieses Gesetz hat die Italienische Regierung, wie bereits am angegebenen Orte hervorgehoben wurde, bei ihrem Staatsbahnsystem das Princip der Selbstverwaltung der Provinzen und Gemeinden mit herangezogen, indem sie nach dem Grade des Interesses des Landes, das die Bahn durchzieht, die interessirten Provinzen und Gemeinden sich zwangsweise an den Baukosten der Bahn betheiligen lässt. Die zu erbauenden Bahnen werden in drei Kategorien getheilt:

1. Bahnen der ersten Kategorie (eigentliche Staatsbahnen), an welchen der Staat allein so viel Interesse hat, dass sie nur auf Kosten und Rechnung des Staates gebaut werden;
2. Bahnen der zweiten Kategorie, an denen die von ihnen durchkreuzten Provinzen ein mit 10 pCt. berechenbares Mehrinteresse haben, mit dem sich die Provinz neben dem Staate an Bau und Ausrüstung der betreffenden Bahn betheiligen soll (Art. 4);
3. Bahnen der dritten Kategorie, welche noch mehr als die der zweiten den Character von Localbahnen haben, weshalb die von ihnen durchlaufenen Provinzen und Gemeinden verpflichtet werden, bei denselben sich mit 20 pCt. zu betheiligen.

Je mehr diese Bahnen dritter Kategorie den localen Character haben, desto mehr liegt das Interesse ihres Baues und Betriebes in Händen der einzelnen kleineren Gemeinden und sollen nach Mass dieses Interesses die Provinzen sich selbst wieder bis zu einer gewissen Quote bei den betreffenden Gemeinden schadlos halten können (Art. 28).

Von besonderem Interesse ist auch die Errichtung einer eigenen Eisenbahncasse, welche im Anschlusse an die Depositen- und Pfandleihcasse vom Staate garantirte Antheilscheine, Titel (titoli) mit 5 procentigen vierteljährlich zahlbaren Zinsen, amortisirbar in 75 Jahren bis zur Summe von 60 Millionen Lire ausgeben soll, deren Zinsencoupons als Zahlungsmittel bei der Erhebung der directen Steuern angenommen werden müssen.

Wir geben nach diesen einleitenden Bemerkungen den Text des Gesetzes in Deutscher Uebersetzung vollständig wieder.

Art. 1. Die Erbauung der im gegenwärtigen Gesetz in Rede stehenden Ergänzungsbahnen (ferrovie complementari) wird hiermit nach den in Folgendem specificirten Regeln und Bedingungen bewilligt.

Art. 2. Es werden auf Kosten des Staates gebaut, mit Vorbehalt der Bestimmungen des Art. 4, die Bahnen der Tabelle A.

Art. 3. Vom Staate werden unter Zwangsbetheiligung der interessirten Provinzen (Art. 4) gebaut die Bahnen der Tabelle B.

Art. 4. Die von den Bahnen der Tabelle B durchlaufenen oder direct an ihrer Erbauung interessirten Provinzen tragen ein Zehntel der Kosten des Baues und der Ausrüstung, zahlbar in 20 jährlichen Raten.

Die Kosten der Linien, nach welchen sich die Höhe der jährlichen Raten bestimmt, werden zu Anfang der Arbeiten auf der Basis der Ausführungsprojecte und der Gutachten für die ganze Linie festgestellt. Diese Summe wird durch die Rectification der Projecte selbst rectificirt und endgiltig festgesetzt auf Grund der schliesslichen Liquidation und Verification aller den beendeten Bau betreffenden Ausgaben. Sollten die wirklich erforderlichen Summen grösser oder kleiner sein als die jährlichen Raten, so wird es diesen in Zu- bezw. Abrechnung gebracht.

Die Annuitäten fangen mit dem Beginn der Arbeiten zu laufen an. Dieselben werden wie die obligatorischen Ausgaben in den Budgets der interessirten Provinzen berechnet. Die Vertheilung der Contributionsantheile wird für jede Linie nach Einvernehmung der Provinzialräthe, des Obersten Rathes für die öffentlichen Arbeiten und des Staatsrathes durch Königliches Decret festgestellt, und zwar unter den einzelnen Provinzen nach dem Grade des Interesses einer jeden.

Art. 5. Durch den Staat, mit Betheiligung der interessirten Provinzen zu 20 pCt. an den Kosten des Baues und der Ausrüstung, werden die Bahnen der Tabelle C gebaut. Die Betheiligung der Provinzen ist eine begrenzte: was die Zeit anbelangt von dem Tage, an welchem die Arbeiten beginnen; was die Vertheilung der beizusteuernden Antheile anbelangt nach der Zeit, wo die Arbeiten wahrscheinlich vollendet sein werden; was die Höhe betrifft, auf Grund der Projecte und approbirten Expertisen unter Vorbehalt der Bestimmung im 2 Abs. Art. 4.

Art. 6. Um die Arbeiten der im Art. 5 erwähnten Bahnen in Angriff nehmen zu können, bedarf es der Zustimmung der interessirten Provinzen, die zusammen wenigstens zwei Drittel des zuzusteuernden Theiles repräsentiren und sich regelmässig zur Zahlung ihres Antheiles verpflichten.

Art. 7. Für die in den Art. 3 und 4 erwähnten Bahnen haben die Provinzen das Recht, sich mit einer nicht das Drittheil ihrer Verpflichtung überschreitenden Summe an den direct interessirten Gemeinden schadlos zu halten. — Im Falle einer Streitigkeit hinsichtlich der Antheilsummen, welche zur Zahlung von der Provinzialdeputation den besagten Gemeinden auferlegt werden, soll nach dem Art. 46 des Gesetzes vom 20. März 1865 über öffentliche Arbeiten verfahren werden.

Art. 8. Sollten sich die interessirten Provinzen nicht dem betreffenden Theile ihrer Contributionsquote zum Bau der Bahnen des Art. 5 anschliessen, so wird diese Repartition endgiltig durch Königliches Decret nach Einvernehmung des Obersten Rathes für öffentliche Arbeiten und des Staatsrathes nach dem Interesse der einzelnen Provinz festgesetzt werden.

Art. 9. Die Linie von Novara zur Schweizerischen Grenze bei Pino muss gleichzeitig mit der Hauptlinie der St. Gotthardbahn nach den Bestimmungen der Berner Convention vom 15. October 1869 fertig gestellt werden. Die Linie Ivrea-Aosta und die Verbindungslinien der Hauptstädte der Provinzen sollen den Vorrang in der Erbauung vor allen Linien der zweiten Ordnung haben. Die erste dieser Linien soll 1885 vollendet sein. Die anderen Linien sollen in den Jahren erbaut werden, in welchen auf

Grund vorliegenden Gesetzes die nöthigen Summen zu deren Bau gezeichnet sein werden mit Vorbehalt der Bestimmungen der Art. 10, 11, 15, 27 und 32.

Art. 10. Die Königliche Regierung ist ermächtigt, 1 530 km Nebenbahnen (ferrovie secondarie) zu bauen unter der Voraussetzung, dass nach dem Art. 244 des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten die Nützlichkeit der zu bauenden Bahn erwiesen sei und dass die Provinzen und Gemeinden entweder einzeln oder vereint nach den Bestimmungen des Art. 43 ff. des vorerwähnten Gesetzes nachweisen, dass sie die nöthigen Mittel besitzen, um die auf sie fallenden Kosten des Baues und der Ausrüstung zu tragen und sie sich nach den im Art. 11 specificirten Proportionen und Bedingungen regelmässig daran betheiligen können. — Unter den „Nebenbahnen“ (ferrovie secondarie) ist die Linie Lecco-Colico mit verstanden, die den Vorrang im Baue vor allen anderen in diesem Artikel erwähnten Bahnen geniessen soll.

Art. 11. Der Antheil, der auf die interessirten Körperschaften entfällt, von dem im vorhergehenden Artikel gesprochen wurde, ist ein Vierttheil der Kosten der Linien bis zu den ersten 80 000 Lire pro Kilometer; drei Zehntel für die folgenden 70 000 L. und ein Zehntel für den Rest. Das Mass, die Bauzeit und die jährliche Vertheilung der Theilleistung (concorso) werden nach den Normen des Art. 5 dieses Gesetzes festgesetzt.

Art. 12. Die Königliche Regierung ist ausserdem ermächtigt, durch Königliches Decret Concessionen für öffentliche Eisenbahnen mit Subventionen und nach den durch das Gesetz vom 29. Juni 1873, No. 1475 (Serie 2) festgesetzten Bestimmungen zu ertheilen.

Art 13. Der Werth des Grund und Bodens, der von den Provinzen und Gemeinden umsonst zur Erbauung der Bahnen abgetreten wird, wird in die Quote, die sie nach diesem Gesetze zu leisten haben, eingerechnet.

Art. 14. Das Eigenthum der durch den Staat erbauten Linien in Ausführung dieses Gesetzes verbleibt demselben vollständig. Die Regierung wird die oberste Leitung des Betriebes dieser Linien in die Hand nehmen und wird den interessirten Körperschaften, die an dem Bau nach Art. 3, 5 und 10 Theil genommen haben, einen Antheil am Nettoerträgniss übergeben, welcher sich aus den jährlichen von der Regierung abgeschlossenen Rechnungen ergeben wird und zwar nach Abzug aller Betriebskosten und 10 pCt. für Abnützung und Erneuerung des rollenden Materials. Die Höhe dieses Antheils wird für jede Linie nach Mass des gezahlten Theilbetrages bestimmt. — 30 Jahre nach der Betriebseröffnung der Bahn kann sich die Regierung dieser Antheilsverpflichtung zu jeder beliebigen Zeit entziehen, indem sie den Körperschaften ein Capital gleich der für den Bau gezahlten Summe zurückzahlt.

Art. 15. Wenn für den Bau einer dieser Linien die Art. 3, 5 und 10 den interessirten Körperschaften eine Theilzahlung anbieten, die wenigstens um ein Zehntel grösser ist, als die für Art. 4, 5 und 11 festgesetzte, so wird darauf in der Bauordnung der genannten Linien Rücksicht genommen werden. — Falls die interessirten Körperschaften das Angebot machen, ohne Interessen den Theil, der auf die Regierung entfällt, zu decken, so haben die Linien, wo dieses geschieht, in der Bauordnung den Vorrang vor den übrigen. — Die Rückzahlung der genannten Vorauszahlung wird durch die Regierung binnen 10 Jahren, vom Beginn der Betriebseröffnung an gerechnet und in 10 gleichen jährlichen Raten ohne Interessen ausgeführt. Während dieses Zeitraums wird den interessirten Körperschaften über das Reinerträgniss Rechnung gelegt nach Bestimmung des obigen Art. 14 und wird dieses sich proportionell mit den abgezahlten Jahresquoten mindern.

Art. 16. Für diejenigen Linien, die dieses Gesetz zum Gegenstande hat und welche nicht Theile einer Hauptlinie oder eines Hauptnetzes sein können, sollen die billigeren Bau- und Betriebssysteme in Anwendung kommen. — Die Linien der Art. 3, 5 und 10, deren Betrieb nicht den des Hauptnetzes stören kann, können nach Ermessen der Regierung mit enger Spurweite gebaut werden (binario ridotto). — Diese Linien dürfen auf Nationalstrassen (strade nationali) gebaut werden, vorausgesetzt, dass für den Wagenverkehr wenigstens 5 m Breite freigelassen werden; dasselbe kann für Provinzial- und Gemeindestrassen eingeführt werden.

Art. 17. Unter Vorbehalt der Verpflichtungen der obigen Artikel kann die Regierung an die Privatindustrie den Bau und Betrieb concediren, selbst mit Schmalspur für die Linien der Art. 3, 5 und 10, wenn dieselben das Hauptsystem, welches für den Betrieb des Hauptnetzes geschaffen ist, nicht beirren und wenn durch dieselben den Finanzen nicht grössere Lasten erwachsen, als die Art. 4, 5 und 11 zugestehen. — Die einzelnen Concessionsacte werden dem Parlamente zur Genehmigung vorgelegt.

Art. 18. Auf das Ansuchen der interessirten Körperschaften kann die Regierung durch Königliches Decret die Concession für Bahnconstruction nach Art. 10 mit enger Spurweite ertheilen, und zwar ohne Verpflichtung zur Betheiligung des Staates nach den im Art. 11 festgesetzten Vorschriften. — Diese Concessionen können auf nicht mehr als einen Zeitraum von 90 Jahren ertheilt werden. — Die Betheiligung des Staates erstreckt sich auch auf die Ausrüstung mit Fahrbetriebsmitteln. — Die Concessionäre sind verpflichtet, Bau und Ausrüstung der Linien auf eigene Kosten auszuführen und sie auf eigene Gefahr mit eigenem Material zu betreiben.

Art. 19. Es bleiben aufrecht die durch die Gesetze vom 14. Mai 1865, No. 2279 und 28. August 1870, No. 5858 der Società delle ferrovie Meridionali, betreffend den Bau der Linien Aquila-Rieti und Termoli-Campobasso zur Linie Benevento-Napoli auferlegten Verbindlichkeiten. — Sollte die Concession der Società delle ferrovie Meridionali widerrufen oder annullirt werden, so sollen auf die genannten Linien die Bestimmungen der Art. 2 und 3 dieses Gesetzes Anwendung finden und unverzüglich mit deren Bau nach der Festsetzung des Art. 9 begonnen werden.

Art. 20. Das Uebereinkommen vom 30. October 1872 zwischen dem Minister der Finanzen, der öffentlichen Arbeiten und der Società civile, Eigenthümerin der Domäne von Monticchio, betreffend den Bau und Betrieb einer Bahn von der Station Candela über die Brücke de Sante Venere zum Flüsschen Atella wird nicht genehmigt.

Art. 21. Die Traçe der in diesem Gesetze aufgezählten Linien und die Anschlusspunkte an die bestehenden Linien werden durch Ministerialdecret nach Zuratheziehung des Obersten Rathes für die öffentlichen Arbeiten festgesetzt und zwar ohne dasselbe zu modificiren stets mit Vorbehalt des durch dieses Gesetz approbirten Generalplanes der Linien.

Art. 22. Auf die Syndicate der Provinzen und Gemeinden, welche sich für die in diesem Gesetze besprochenen Linien constituiren, finden die Bestimmungen der Art. 7, 8, 9 und 10 des Gesetzes vom 29. Juni 1873, No. 1475 (Serie 2) Anwendung.

Art. 23. Auf die Bahnen, welche nach diesem Gesetze concessionirt werden dürfen, finden die Ausnahmen und Freiheiten der Art. 4, 5 und 6 des oben erwähnten Gesetzes vom 29. Juni 1873 Anwendung.

Art. 24. Es wird eine Summe von 1 260 000 Lire für den Bau der in diesem Gesetze erwähnten Bahnen bewilligt, um die Ausgaben der Bahnen zu decken, die sich auf die vorhergehenden Gesetze beziehen und die neuen Linien mit dem nöthigen rollenden Material zu versehen. — Diese Ausgabe wird in den Bilanzen des Ministers für öffentliche Arbeiten erscheinen und vom Jahre 1880—1900 so zu dotiren sein, dass die Annuitäten die Summe von 60 Millionen Lire ergeben.

Art. 25. Für die Ausgaben des Staates zur Fortsetzung und Vollendung der schon bewilligten Eisenbahnarbeiten, wie für die Arbeiten betreffend die schon im Betrieb befindlichen Bahnen, sind die folgenden Annuitäten festgesetzt, die sich nach den einzelnen Objecten in verschiedene Budgetposten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vertheilen:

Betriebsjahr	Lire	Betriebsjahr	Lire
		Uebertrag	133 898 817
1880	32 500 000	1888	7 500 000
1881	28 500 000	1889	5 600 000
1882	19 500 000	1890	5 600 000
1883	14 898 817	1891	5 600 000
1884	12 500 000	1892	5 600 000
1885	10 000 000	1893	5 600 000
1886	8 500 000	Totale	169 398 817
1887	7 500 000		

Art. 26. Für die durch den Staat zu erbauenden Bahnen und von denen die Rede ist in den Nummern 1 und 2 der dem Art. 2 angefügten Tabelle dieses Gesetzes, ist die Summe von 76 400 000 Lire bestimmt, die sich auf folgende Betriebsjahre vertheilt:

Betriebsjahr	Lire	Betriebsjahr	Lire
		Uebertrag	60 000 000
1880	10 000 000	1887	6 000 000
1881	10 000 000	1888	4 000 000
1882	12 000 000	1889	2 400 000
1883	9 000 000	1890	2 000 000
1884	7 000 000	1891	2 000 000
1885	6 000 000	Totale	76 400 000
1886	6 000 000		

Für die anderen Linien, die der Nummern 3, 4, 5, 6, 7 und 8 derselben Tabelle des Art. 2 ist die Summe von 353 600 000 Lire bestimmt, die sich für die einzelnen Betriebsjahre von 1880 bis 1894 wie folgt vertheilt:

Betriebsjahr	Lire	Betriebsj.	Lire
1880	9 600 000	1888	33 000 000
1881	11 000 000	1889	36 000 000
1882	16 000 000	1890	36 000 000
1883	23 000 000	1891	33 000 000
1884	26 000 000	1892	32 000 000
1885	29 000 000	1893	10 000 000
1886	30 000 000	1894	8 000 000
1887	31 000 000	Totale	353 600 000

Art. 27. Die Summen, welche (nachdem die creditirten Beträge für die in den Art. 25 und 26 besprochenen Ausgaben

und die für die Anschaffung des beweglichen Betriebsmaterials nothwendigen behoben sind), von der gesammten Annuität von 60 Millionen Lire frei bleiben, werden auf die Arbeiten des Baues der Linien zweiter Kategorie verwendet, von denen die Art. 3, 5 und 10 sprechen; dieselben werden auf die einzelnen Betriebsjahre von 1880 bis 1900 im Verhältniss des Totalbetrages der Antheilzahlung des Staates resp. für jede dieser Kategorien auf folgende Weise vertheilt:

für die Linien des Art. 3 (2. Kategorie) Antheilzahlung des Staates	253 566 600 Lire
für die Linien des Art. 5 (3. Kategorie) Antheil des Staates	259 797 120 „
für die Linien des Art. 10 (4. Kategorie) Antheil des Staates	105 630 000 „
In Summa	618 993 720 Lire.

Die Vertheilung der Ausgaben für die Linie der Tabelle des Art. 3 (2. Kategorie) umfasst eine Periode von 18 Jahren, d. i. von 1880 bis 1897 incl. und die der Tabelle der Art. 5 und 10 dieses Gesetzes (3. und 4. Kategorie) eine Periode von 21 Jahren, d. i. von 1880 bis 1900 incl. — Die Summen, welche im Laufe eines Betriebsjahres sich nicht in eine dieser Ausgabenkategorien einreihen lassen, können im selben Jahre den anderen Kategorien zugetheilt werden, vorbehaltlich der Verpflichtung zur Rückzahlung an die interessirte Kategorie im Laufe der folgenden Jahre.

Art. 28. Bei der Verwaltung der Depositen- und Darlehenscasse und unter ihrer unmittelbaren Leitung soll eine durch den Staat garantirte Eisenbahncasse gegründet werden*), um in Gemässheit dieses Artikels „Titel" (titoli) herauszugeben zu dem Zwecke, um dem Staate, den Provinzen, den Gemeinden und ihren Syndicaten (Consorzii) die Mittel an die Hand zu geben, den ihnen durch dieses Gesetz auferlegten Verbindlichkeiten nachzukommen. — Die Darlehen (prestiti) an die Provinzen, Gemeinden und ihre Syndicate werden von der oberwähnten Casse auf Antrag der Einnehmer der directen Steuercasse ausgezahlt, wie solches in den Art. 3 und 7 des Gesetzes vom 27. März 1871, No. 131 vorgeschrieben ist. — Solche Anträge können in keiner grösseren Anzahl als 75 vorkommen, und keiner kann eine grössere Belastung enthalten, als ein Fünftel der staatlichen Grund- und Gebäudesteuer des Jahres, für welches das Darlehen contrahirt wurde. — In dem oberwähnten Fünftel ist der Betrag der sonstigen Zahlungsaufträge, die den genannten Gemeinden oder der genannten Provinz ohnehin schon auf Grund des vorerwähnten Gesetzes vom 27. März 1871 und des Art. 17 des Gesetzes vom 25. Mai 1875, No. 2779 angewiesen worden sind, einbegriffen. — Die Contracte zwischen den Provinzen, den Gemeinden und ihren Syndicaten einerseits und der Verwaltung der Depositen- und Darlehenscasse andererseits (Eisenbahncasse) werden mit Ausschluss aller anderen nur dem festen Gebührensatz unterworfen. — Der Finanzminister ist ermächtigt, jedes Jahr für die oberwähnte Casse soviel 5 procentige in 75 Jahren amortisirbare Titel auszugeben und zu verkaufen, als nöthig ist, um dem Staate die Summe von 60 Millionen Lire im Einklang mit dem Art. 24 zu verschaffen und um die Summen für die Darlehen an die Provinzen, die Gemeinden und ihre Consortien zur Flüssigmachung ihrer Theil- und vorauszuzahlenden Leistungen, von denen die Art. 4, 5, 11, 15 und 31 sprechen, aufzubringen. — Die genannte Casse ist direct unter die Oberaufsicht des Parlamentes gestellt, welche durch eine jährlich zu wählende Commission geübt wird, die am Ende eines jeden Jahres Bericht darüber zu erstatten hat. — Die Eisenbahncasse soll jedes Jahr an den obersten Rechnungshof gerichtlich Rechnung ablegen. — Durch Königliches Decret werden die nöthigen Normen, die Zeit, die Art und Verlauf der Emission betreffend festgesetzt; ferner die Ziehung, die Rückzahlung der Titel; die Zahlung der Interessen und was sich auf den Verwaltungsgang obiger Casse bezieht.

Art. 29. Auf allen Eisenbahnen des Königreiches, welche von dem Augenblicke der Veröffentlichung dieses Gesetzes an vom Staate, sei es in ihrer Totalität, sei es unter Theilnahme der Interessenten innerhalb der gesetzlich bestimmten Grenzen erworben werden und die im Eigenthume desselben Staates verbleiben, wird in Ausführung dieses Gesetzes eine gesetzmässige Hypothek begründet unter Garantie der im vorigen Artikel erwähnten Titel, ohne dass die Formalität einer bücherlichen Eintragung nothwendig wäre.

Art. 30. Die Eisenbahntitel (titoli ferroviarie) werden separat im „Gran Libro" eingetragen und erfreuen sich des durch das Gesetz vom 4. April 1856 gewährten Benefizes für Depositen. — Die Coupons (vaglia) sind dreimonatlich und zahlbar im Königreiche und werden bei Zahlung directer Steuern an Zahlungsstatt angenommen; diese Zahlung kann mit den Coupons des laufenden und des folgenden Quartals geschehen.

Art. 31. Die freiwillig von den Gemeinden und Provinzen für die Linien der Tabelle des Art. 2 votirten Subventionen werden vom Staate ohne Abzug übernommen. — Was indessen die Subventionen für die in No. 8 der obigen Tabelle erwähnten Linie betrifft, ist ein Antheil an den Baukosten von 10 745 000 Lire festgesetzt, der sich unter den interessirten Körperschaften nach dem Vertheilungsmodus des Art. 4 vertheilen soll. — Die für die Linien der anderen Kategorien votirten Subventionen werden ebenso auf den Staat übertragen bis zum Betrage der in Hinsicht auf dieses Gesetz schuldigen diesbezüglichen Quoten. — Um der Verpflichtung zur Zahlung der vorerwähnten Lasten nachkommen zu können, können die Provinzen und Gemeinden von den Bestimmungen des Art. 28 Gebrauch machen und durch die Zahlung dessen, was die Linien der Tabelle des Artikels 2 erfordern, können sie zu ihren Gunsten die Fristen des Art. 4 in Anspruch nehmen.

Art. 32. Gleichzeitig mit dem jährlichen Budgetentwurf des Ministers für öffentliche Arbeiten wird die Regierung dem Parlamente eine Uebersicht der wahrscheinlichen Ausgaben und der für jede Kategorie anzunehmenden Summen nebst ihrer Vertheilung auf jede einzelne Linie zur Genehmigung vorlegen.

Art. 33. Durch ein Specialgesetz wird für den Bau eines Netzes von Bahnen zweiter Ordnung in Sardinien nach den öconomischesten Systemen gesorgt werden. — Obiges Gesetz wird dem Parlamente vorgelegt werden innerhalb eines Jahres nach Eröffnung der im Baue befindlichen Bahnen der Insel Sardinien in Hinblick auf die mit Gesetz vom 20. Juni 1877, No. 3910 (Serie 2) approbirte Convention.

Art. 34. Durch ein innerhalb dreier Jahre vorzulegendes Specialgesetz wird für den Bau einer directen Verbindungslinie zwischen Rom und Neapel Fürsorge getroffen werden, an welche sich die Linien Velletri-Terracine-Sparanise-Gaëta anschliessen können, unbeschadet der Bestimmungen des Art. 5 über den Bau dieser beiden Linien.

Art. 35. Die Regierung ist ermächtigt, zeitweise und auf nicht mehr als 20 Jahre zu erlauben, dass auf Privatbahnen öffentlicher Betriebsdienst eingeführt werde unter dem Vorbehalt der Beobachtung der Regeln und Sicherstellungen, die sie aufstellen wird und der Zahlung der für den Eisenbahntransport festgesetzten Taxen und alles dessen, was der öffentliche Dienst verlangt.

An Stelle der erwähnten 3 Tableaux, wie solche im Gesetz stehen, geben wir dieselben nach einem Ministerialerlass vom 2. August, welcher diese Tabellen vervollständigt, durch Angabe der Länge, der veranschlagten Kosten (ausgenommen derer des rollenden Materials), der Kosten pro Kilometer und der Angabe, wie viel einerseits der Staat, andererseits die interessirten Provinzen und Gemeinden dazu beitragen.

Tabelle A. Bahnlinien der 1. Kategorie.

No.	Bahnlinie	Länge km	Gesammtkosten Million.	Kosten pro Kilom.	Antheil des Staats in 1000 Frcs.	Antheil der Provinzen u. Communen in 1000 Frcs.
1.	Novara an die Schweizer Grenze bei Pino, über Sesto-Calende	87,0	20,0	229 885	20 000	—
2.	Roma, zur Linie l'Aquila-Solmona	161,2	56,4	349 870	56 400	—
3.	Parma-Spezzia-Sarzana .	119,0	46,0	386 555	43 341	2 659
4.	Faenza-Pontassieve . .	97,3	40,0	411 110	39 850	150
5.	Terni-Rieti-Aquila . .	87,3	31,0	355 097	30 795	204
6.	Campobasso-Benevento .	76,0	25,0	277 778	25 000	—
7.	Codola-Nocera	4,0	0,6	150 000	600	—
8.	Reggio-Calabria-Paola-Castrocucco zur Linie Eboli-Romagnano durch die Thäler della Noce und di Diano, und von Castrocco zur Linie Eboli-Salerno über Cilento	521,5	211,0	404 600	200 255	10 745
	Total .	1 153,3	430,0	372 843	416 241	13 758

Tabelle B. Linien der 2. Kategorie.

No.	Bahnlinie	Länge km	Gesammtkosten Million.	Kosten pro Kilom.	Antheil des Staats in 1000 Frcs.	Antheil der Provinzen u. Communen in 1000 Frcs.
1.	Bassano-Primolano . .	30,0	7,5	250 000	6 750	750
2.	Aosta-Ivréa	67,0	15,0	223 880	13 500	1 500
3.	Anschlusslinie an die Simplonbahn von Gozzano nach Domodossola	54,0	11,0	203 704	9 900	1 100
4.	Cuneo-Nice über Ventimiglia und den Col di Tenda	70,0	33,0	471 429	29 700	3 300
5.	Hülfsbahn von Giovi .	19,0	16,0	842 105	14 400	1 600
6.	Sondrio-Colico-Chiavenna	63,7	8,8	138 618	7 947	883
7.	Belluno-Feltre-Tréviso .	76,0	9,0	118 421	8 100	900

*) Ein Ministerialerlass vom 5. August setzt eine Commission von 9 Mitgliedern ein, um die Betriebsreglements für diese Casse vorzubereiten. Zum Präsidenten dieser Commission ist der Senator F. Brioschi ernannt worden, zu Mitgliedern meistens Deputirte.

8. Macerata-Albacina . . .	82,0	8,2	100 000	7 380	820
9. Ascoli-San Benedetto .	28,0	3,0	107 143	2 700	300
10. Teramo-Giulianova . .	25,0	4,2	168 000	3 780	420
11. Avezzano zur Zweigbahn Ceprano-Boccasecca . .	75,0	18,2	242 667	16 380	1 820
12. Campobasso-Termoli . .	66,0	30,5	462 121	27 450	3 050
13. Benevento-Avellino . .	33,0	6,0	181 818	5 400	600
14. Cosenza-Nocera-Tirrena.	47,0	21,0	447 744	18 939	2 104
15. von Marina de Catanzaro zum Veraldi über Catanzaro	40,0	10,0	250 000	9 000	1 000
16. Taranto-Brindisi . . .	75,0	8,0	106 667	7 200	800
17. Messina-Patti zur Zweigbahn Cerda-Termini .	205,0	45,0	219 512	40 500	4 500
18. Syracusa-Licata	181,0	37,0	204 420	33 300	3 700
19. Adria-Chioggia	30,6	3,6	117 647	3 240	360
Total .	1 267,3	295,0	232 837	265 566	29 507
davon schmalspurig .	—	13,3	10 521	12 000	1 333
Total normalspurig .	1 267,3	281,7	222 316	253 566	28 174

Tabelle C. Linien der 3. Kategorie.

1. Novara-Varallo	53,5	6,2	116 822	5 000	1 250
2. Chivasso-Casale	52,0	6,7	130 000	5 408	1 352
3. Bra-Carmagnola . . .	19,0	1,9	100 000	1 520	380
4. Cunéo-Mondovi	25,0	3,0	144 000	2 880	720
5. Verceli - Mortara - Cava, Manara-Bressana-Broni mit Anschlussbahn nach Stradella und Pavia .	72,0	7,0	97 222	5 600	1 400
6. Airasca - Cavallermaggiore	32,9	3,2	97 060	2 560	640
7. Lecco - Cômo und	33,0	6,6	200 000	5 280	1 320
Zweigb. Ponte - San Pietro-Seregno . .	31,0	5,0	161 300	4 000	1 000
8. Parma-Brescia-Iséo . .	104,0	16,5	158 654	13 200	3 300
9. Mantova-Legnago . . .	32,0	4,3	135 000	3 456	864
10. Mestre-San Donà-Portogruaro	51,5	7,0	135 922	5 600	1 400
11. Bologna-Vérona	108,0	15,6	145 000	12 528	3 132
12. Ferrara-Ravenna-Rimini (mit Abzweigung Lavezzola-Lugo)	142,0	15,8	111 479	12 664	3 166
13. Gaiano-Borgo-San Donnino	19,0	3,0	160 000	2 432	608
14. Piombino-Cornia . . .	13,0	0,9	71 845	747	186
15. Lucca-Viareggio	22,0	4,2	193 840	3 413	853
16. Aulla-Lucca	87,0	30,0	344 827	24 000	6 000
17. Viterbo-Attigniano . .	31,0	5,3	171 000	4 240	1 060
18. von der Station Frascati zur Stadt	41,0	0,7	175 610	576	144
19. Velletri-Terracina . . .	66,0	6,6	100 000	5 280	1 320
20. Caianello-Isernia . . .	36,0	6,5	180 555	5 200	1 300
21. Sparanise - Carinola-Gaëta	66,0	5,0	76 137	4 020	1 005
22. Salerno-San Severino .	16,0	3,2	200 000	2 560	640
23. Foggia-Lucera	19,0	1,0	57 895	800	200
24. Foggia-Manfredonia . .	36,0	2,8	77 778	2 240	560
25. Candela - Fiumara-d'Atella	25,0	4,5	180 000	3 600	900
26. Ponte Santa Venere-Avellino	81,1	28,0	345 252	22 400	5 600
27. Ponte Santa Venere über Venosa, Altamura und Gioia	142,6	24,0	168 300	19 200	4 800
28. Solmona-Isernia-Campobasso	165,0	58,0	351 515	46 400	11 600
29. Fiumara d'Atella zur Linie Eboli-Potenza . .	50,0	18,0	310 344	14 400	3 600
30. Zollino-Gallipoli und von der Station Gallipoli zum Hafen	35,0	3,0	85 714	2 400	600
31. Valsavoia-Caltagirone .	62,0	11,0	177 419	8 800	2 200
32. Ceva-Ormea	34,0	5,0	147 059	4 000	1 000
33. Sant' Arcangelo-Urbino-Fabriano	112,0	19,3	172 500	15 452	3 863
34. Legnago-Monselice . .	39,0	4,9	125 641	3 920	980
35. Gallarate bis zu einem Punkt der Linie Pino-Novara	31,0	6,5	209 677	5 200	1 300
36. Portogruaro-Casarsa, Casarsa - Spilimbergo	29,0	3,3	116 379	2 700	675
Gemona mit Transversallinie	45,0	4,0	90 000	3 240	810
Tréviso-Motta	40,0	3,6	90 000	8 880	720
Total .	2 069,7	362,2	175 000	289 797	72 449
schmalspurig .	—	37,5	18 000	30 000	7 500
normalspurig .	2 069,7	324,7	157 000	259 797	64 049

Durch das neue Gesetz werden an neuen Linien projectirt:

	km	pro Quadratkilom.	pro 10 000 Einwohn.
in Oberitalien . .	1 269	1,56	1,23
in Centralitalien .	922	1,30	1,47
in Süditalien . . .	1 780	2,09	2,46
in Sicilien	448	1,53	1,57

Nach Vollendung der neuen Linie kommen:

auf Oberitalien . . . . 4,99 km pro 10 000 Einwohner.
„ Centralitalien . . . . 4,72 „ „ „ „
„ Süditalien . . . . 4,84 „ „ „ „
„ Sicilien . . . . 4,45 „ „ „ „

Die Französischen Eisenbahnen am 1. Juli 1879.

Die Französischen Eisenbahnen im 1. Semester 1879 haben im Vergleich mit dem 1. Halbjahr 1878 folgende Einnahmen gehabt:

	Betriebslänge am 30. Juli		Einnahmen im 1. Semester		Einnahmen pro Tagkm	
	1879	1878	1879	1878	1879	1878
Ancien réseau.						
Nord	1 311	1 311	54 056 197	51 087 106	228	215
Est	649	577	20 606 089	20 152 234	175	193
Ouest	900	900	36 640 178	35 059 690	225	215
Paris à Orléans . . .	2 017	2 017	51 033 632	50 732 237	140	139
Paris-Lyon-Méd. . . .	4 055	4 047	124 072 603	124 885 154	169	170
Midi	796	796	23 880 684	23 314 470	166	162
Ceinture (R. D.) . . .	20	20	2 995 458	2 532 206	827	700
Gr. ceint. Paris . . .	31	31	49 230	19 664	9	3
Total und im Mittel	9 759	6 679	313 334 071	307 782 761	177	175
Nouveau réseau.						
Nord	611	559	7 190 902	6 245 360	65	62
Est	1 940	1 824	27 797 359	25 790 772	79	78
Ouest	1 944	1 810	17 396 436	16 539 911	49	50
Paris à Orléans . . .	2 306	2 306	21 513 080	20 659 279	51	49
Paris-Lyon-Méd. . . .	1 543	1 358	10 007 981	8 764 216	36	35
Midi	1 405	1 375	9 951 294	9 751 577	39	39
Total und im Mittel	9 749	9 232	93 857 052	87 751 115	53	52
Réseau spécial.						
T. L. M. (Rhône au Mont-Cenis)	132	132	2 899 377	2 845 844	121	119
Réseau de l'État.						
Chemins de l'État .	1 598	1 525	6 752 672	6 123 132	23	22
Compagnies diverses.						
Armentières - frontière belge	3	3	13 817	13 379	25	24
Bondy à Aulnay-lès-Bondy	8	8	17 153	15 865	12	11
Chauny St.-Gobain .	15	15	105 280	93 674	39	34
Dombes-Sud-Est. . .	175	175	1 059 110	986 382	33	31
Dunkerque f. belge	15	15	75 555	69 622	28	25
Enghien - Montmorency	3	3	61 327	61 588	113	113
Hazebrouck fr. b. . .	15	15	33 433	32 333	12	12
Lille à Béthune et à Bully-Grenay . .	40	40	426 833	395 604	59	54
Lille à Valenc.	63	63	607 729	656 139	53	57
Lérouville à Sedan .	143	143	368 345	370 928	14	14
Marseille (banl. sud et vieux port de).	3	„	19 014	„	35	„
Médoc	100	100	468 338	426 924	26	23
Nord-Est.	224	181	845 949	683 835	21	21
Perpignan	40	40	305 613	294 057	42	41
Rhône Crx.-Rousse-Sathonay	7	7	92 780	95 070	73	75
Somain à Anzin et à la fr. belge . . .	37	37	1 286 962	1 359 115	192	203
Vassy à St.-Dizier. .	22	22	101 774	97 062	25	24
Vitré à Fougères . .	81	81	234 473	237 395	16	16
Total und im Mittel	986	940	6 123 485	5 888 972	34	34
Wiederholung.						
Ancien réseau	9 759	9 679	313 334 071	307 782 761	177	175
Nouveau réseau . . .	9 749	9 232	93 857 052	87 751 115	53	52
Réseau spécial	132	132	2 899 377	2 845 844	121	119
Réseau de l'État . .	1 598	1 525	6 752 672	6 123 132	23	22
Compagnies diverses	986	940	6 123 485	5 888 972	34	34
Im Ganzen	22 209	21 493	422 966 657	410 391 824	105	105

Eröffnet wurden vom 1. Juli 1878 bis zum 30. Juni 1879 Eisenbahnstrecken in einer Totallänge von 576 km; das Bahnnetz der dem Hauptbahnnetz angehörigen Linien vermehrte sich aber

um weitere 142 km dadurch, dass die Localbahnen Nancy-Vézelise 34 km, Nancy-Grenze gegen Château-Salins 24 km und Epernay-Romilly 84 km unterm 2. April 1879 dem Netz der Französischen Ostbahn incorporirt wurden.

Die Eröffnungsdaten der im angegebenen Zeitraum dem Betriebe übergebenen Bahnstrecken (die vom 2. Semester 1878 finden sich in No. 9 S. 107 zusammengestellt) sind folgende:

Nouveau réseau.	km	
Nord. — Saint-Pol à Montreuil, am 5. August 1878 . . .	49	95
— Frévent à Abbeville, am 21. Juni 1879	46	
Est. — Epinal à Neufchâteau, am 28. December 1878 . .		76
Ouest. — Harfleur à Montivillers, am 1. October 1878 . .	5	133
— Chémazé à Craon, am 6. November 1878	15	
— Verbindung in Rouen der Linien von Paris à Rouen und von Rouen à Amiens, am 20. November 1878 .	2	
— Segré à Angers und Zweigbahn nach Ecouflant, am 23. December 1878	39	
— Saint-Lô à Coutances, am 30. December 1878 . . .	29	
— Avranches à Dol, am 30. December 1878	43	
Paris à Orléans. — Bergerac au Buisson, am 9. Juni 1879		35
Paris-Lyon-Méd. — Vif à Veynes, am 29. Juli 1878 . . .		90
Midi. — Limoux à Quillan, am 1. Juli 1878		29
In Summa eröffnete Linien des neuen Réseau		458
Réseau de l'État.		
Joué à Loches, am 15. Juli 1878	42	94
Machecoul à Challans, am 30. December 1878	19	
St.-Nazaire au Croisic mit Abzweigungen, am 11. Mai 1879	33	
Compagnies diverses.		
Marseille (Banlieue Sud et Vieux-Port) Geleisverbindung mit dem Quai de Rive-Neuve des alten Hafens, am 15. October 1878	3	24
Nord-Est. — Arques (St.-Omer) à Berguette, am 2. Sept. 1878	21	
in Summa		576

Hiervon entfallen auf das 2. Halbjahr von 1878 462 km, auf das 1. Semester von 1879 nur 114 km.

Schweiz. „Emmenthalbahn". Nach einer Mittheilung der Direction der Emmenthalbahn ist „Burgdorf" zum definitiven Sitz der Eisenbahn-Gesellschaft Solothurn-Burgdorf-Langnau bestimmt worden, und befinden sich vom 1. October l. J. ab die Bureaus der genannten Gesellschaft dortselbst.

Präjudizien.

v. O. Französische Rechtsprechung. **Eisenbahnfrachtrecht. Anwendung der Bestimmung des Artikel 105 code civil (Artikel 1108 Deutsch. Hand.-Ges.-B.).** 1a. Eine Eisenbahn hatte unterwegs die Beschädigung des Frachtguts entdeckt und durch Untersuchung feststellen lassen. Bei der Ablieferung wurde dies dem Adressaten verschwiegen, so dass er die Waaren in Empfang nahm und die Fracht bezahlte. Die spätere Reclamation wurde zugelassen. Der Cassationshof sagt im Urtheile vom 14. Februar 1878 (Sirey, rec. 1878 p. 17): que l'art. 105 c. comm. repose sur la présomption, que le destinataire, en prenant livraison des marchandises et en payant le prix de leur transport, a reconnu, qu'elles n'avaient point subi d'avaries pendant le voyage; mais attendu, que cette présomption cesse d'être applicable, lorsque, comme dans l'espèce le voiturier a fait, au cours du voyage, constater les avaries, subies par les marchandises transportées et en a dissimulé l'existance ainsi que les résultats de l'expertise aux destinataires, lors de remise de ces marchandises. (Goldschmidt u. v. Hahn, Zeitschr. f. d. ges. Handelsrecht. N. F. Bd. IX. S. 577 f.)

1b. **In Anwendung der Bestimmung des Art. 105 cod. c.,** nach welcher durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch erlischt, ist die neuere Jurisprudenz sehr strenge. Der Cassationshof hat unter Anderen in den Urtheilen vom 25. April und 16. Juli 1876 (vgl. Dalloz Bd. 77 S. 375) die Einwendungen für unerheblich erklärt: „dass wegen der Schnelligkeit des Verkehrs es nicht möglich gewesen, die Ballen auf dem Bahnhofe zu öffnen und daselbst die Untersuchung der Waare vorzunehmen; sowie die, dass es dem Adressaten nicht erlaubt worden sei, den Zustand der Waare im Bahnhofe zu untersuchen. — Anders wäre, wie das Urtheil andeutet, entschieden worden, wenn die Bahnverwaltung dieser Prüfung ein Hinderniss entgegengesetzt hätte". Als Destinatär im Sinne des Art. 105 gilt auch eine andere Eisenbahn, wenn sie im Frachtbriefe als Adressatin aufgeführt ist. (Dalloz, Bd. 77, S. 384.)

2. **Berechnung des Frachtgeldes.** Die Eisenbahngesellschaft von Orléans erhob eine Nachforderung zu wenig angesetzter Fracht; das Handelsgericht wies die Klage ab, weil allein der Frachtbrief und die darin berechnete Fracht massgebend sei. Es wurde cassirt, weil: qu'en matière de transport par voies ferrées, les cahiers de charges, ainsi que les tarifs dûment approuvés et publiés ont force de loi; qu'ils sont obligatoires pour et contre les compagnies concessionaires, sans qu'elles puissent y déroger par aucune convention expresse ou tacite, qu'il s'enfuit, que les dites compagnies ont le droit et même le devoir, non obstant toutes stipulations contraires, de rectifier les erreurs de tarification, qui ont pu être connues à leur préjudice ou à leur profit. — (Erk. d. Cassat.-Hofes vom 15. November 1876, Dalloz, Bd. 77 S. 71, verglichen mit dem Erk. d. R.-Ob.-H.-G. v. 20. October 1876, Entscheid. Bd. XXI S. 181 ff.) (Schluss folgt.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Württembergische Staatsbahn. Die an der Bahnlinie Stuttgart-Freudenstadt liegende Station Altheim wird mit Beginn des Winterfahrplans — 15. October — für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

2. Tarifwesen.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Anlässlich der mit 11. October 1879 stattfindenden Betriebseröffnung der K. K. Staatsbahn „Tarvis-Pontafel" tritt mit Giltigkeit vom Tage der Betriebseröffnung ein

VII. Nachtrag

zum Localgütertarife vom 1. October 1876 in Kraft.

Derselbe enthält: Gebühren für Eil- und Frachtgüter sowohl für den Localverkehr von und nach Stationen der Linie Tarvis-Pontafel, wie auch directe Gebühren für den Verkehr von Stationen der Linie Tarvis-Pontafel nach sämmtlichen Stationen der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn und vice versa.

Ferner Gebühren für sperrige Güter rücksichtlich der Strecke Tarvis-Pontafel und einen Anhang:

Ausdehnung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes VI auch auf die Station Pontafel.

Dieser Nachtrag liegt ab 8. October l. J. in den Stationen zur Einsicht auf und ist daselbst, sowie bei der Betriebsdirection in Steyr und bei der Generaldirection in Wien auch käuflich zu beziehen. Wien, am 2. October 1879. Die Generaldirection. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1219)

Weichsel-Eisenbahnverband. Mit dem 25. September/7. October c. tritt ein Nachtrag (I) zum Tarif vom 25. März/6. April 1879 enthaltend neue ermässigte Frachtsätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsamen zwischen den Stationen Neufahrwasser und Danzig der Königlichen Ostbahn bezw. Marienburg und Dt. Eylau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und Stationen der Kursk-Kiewer Eisenbahn andererseits in Kraft. Durch denselben wird der Specialtarif II, Seite 105/106 des Tarifs vom 25. März/6. April c. aufgehoben. Exemplare des Nachtrages sind auf allen Verbandsstationen zur Einsichtnahme wie zum Verkauf vorräthig. Danzig, den 30. September 1879. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn als geschäftsführende Verbandsverwaltung. (1224 J.)

Am 1. October ist zu unserem **Local-Gütertarife** vom 1. Januar 1878 ein **Nachtrag V** in Kraft getreten, enthaltend:

1. Aenderung des § 48 des Betriebsreglements,
2. Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 des Betriebsreglements,
3. Berichtigung der im Nachtrage II enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements und
4. Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Die in dem Nachtrage mit einem Stern versehenen Bestimmungen treten erst am 1. December c. in Kraft.

Dieselben Bestimmungen bezw. Aenderungen treten gleichzeitig auch in sämmtlichen, nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden directen und Verbandsverkehren, an welchen die unter unserer Verwaltung stehenden Bahnen betheiligt sind und für welche der „Verbandsgütertarif für die Deutschen Eisenbahnverbände — Theil I Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr" — oder die allgemeinen Bestimmungen unseres Localgütertarifs Anwendung finden in Kraft.

Verkaufspreis des bezüglichen Nachtrags (III) zu dem genannten Verbandsgütertarife 20 ₰. Köln, den 4. October 1879. Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (1223)

Staatsbahn Tarvis-Pontafel. Anlässlich der mit 11. October 1879 stattfindenden Betriebseröffnung der K. K. Staatsbahn „Tarvis-Pontafel" tritt mit Gültigkeit von diesem Tage ein

Nachtrag II

zum Local-, Personen- und Gepäckstarife vom 15. October 1876 in Kraft.

Derselbe enthält die Bestimmungen für den Personen- und Gepäckstransport von und nach den Stationen der Linie „Tarvis-Pontafel".

Dieser Nachtrag liegt ab 8. October d. J. in den Stationen zur Einsicht auf und ist daselbst, sowie bei der Betriebsdirection in Steyr und bei der Generaldirection in Wien auch käuflich zu beziehen. Wien, am 5. October 1879. Die Generaldirection der K. K. priv. Kronprinz-Rudolfbahn. (1222)

Mit dem 1. October c. tritt zu den Tarifen für den **Oberschlesischen Steinkohlenverkehr** ab Stationen der Rechte-Oder-Ufer- bezw. Oberschlesischen Bahn nach Stationen der Cottbus-Grossenhainer, Berlin - Anhaltischen (Stammbahn und Linie Kohlfurt-Falkenberg) Berlin-Dresdener, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Braunschweigischen etc. Bahn vom 1. Juni 1877 — je ein Nachtrag VI in Kraft. Dieselben enthalten neue Frachtsätze für Stationen der Hannoverschen Staatsbahn sowie abgeänderte, ermässigte Frachtsätze für Stationen der Berlin-Anhaltischen (Stammbahn und Linie Kohlfurt - Falkenberg), Berlin-Dresdener, Halle-Sorau-Gubener und Magdeburg-Halberstädter Bahn. Berlin, den 29. September 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltungen. (1220)

Zu dem Tarife für den Transport Böhmischer Braunkohlen von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Oesterreichischen Staats- und Oesterreichischen Nordwestbahn sowie von Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen-(Komotau) nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund gelangt am 20. October d. J. der VIII. Nachtrag zur Ausgabe. Derselbe enthält u. A. neue Frachtsätze für die Station Plagwitz der Sächsischen Staatsbahn sowie um 2,0 *M.* pro 10 000 kg erhöhte Frachtsätze für die Station Arnstadt der Thüringischen Bahn, welche letztere jedoch erst am 1. December d. J. in Kraft treten.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen zum Preise von 0,05 *M.* zu erlangen. Dresden, am 3. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1221)

Hannover-Rheinischer Verband. Die im Gütertarife vom 1. Juni 1878 für den obigen Verband enthaltenen directen Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Rheinischen Stationen Gelsenkirchen und Wanne einerseits und den Stationen Hannover-Hainholz, Wunstorf, Neustadt, Hagen, Linsburg, Nienburg, Rohosen, Eistrup, Haste, Stadthagen, Osterholz bei Stadthagen, Kirchhorsten und Bückeburg der Hanoverschen Staatsbahn sowie der Station Eisbergen der Hannover-Altenbekener Bahn andererseits treten am 10. November d. J. ausser Kraft. Vom bezeichneten Tage ab wird der Verkehr zwischen Gelsenkirchen und Wanne einer- und den vorgenannten Hannoverschen etc. Stationen andererseits zu den bisherigen Tarifsätzen ausschliesslich durch die Köln - Mindener Stationen Gelsenkirchen und Wanne vermittelt. Hannover, den 27. September 1879. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbands-Verwaltungen. (1214)

Sächsisch-Oesterreichischer Verband. Am 20. d. Mts. tritt der Nachtrag VII zu Theil II und der Nachtrag V zu Theil III des Sächsisch - Oesterreichischen Verbandstarifs in Kraft, welcher bei den Verbandsstationen zu erhalten ist. Dresden, am 2. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1215)

Mit 15. November d. J. wird auf dem oberen Bahnhofe zu Auerbach der Güterverkehr eingestellt werden. Es findet demnach von diesem Zeitpunkte ab eine Abfertigung von Gütern, Fahrzeugen und Thieren nicht mehr statt und treten an diesem Tage sämmtliche im Local- und im directen Verkehre bestehenden Tarifsätze für Auerbach oberer Bahnhof ausser Kraft.

Für Sendungen nach Auerbach kommen fortan die in den Tarifen für Auerbach, unterer Bahnhof, angegebenen Frachtsätze in Anwendung. Die letzteren sind nach Massgabe der Entfernung zum Theil höher, zum Theil niedriger, als die bisher massgebend gewesenen Sätze für den oberen Bahnhof in Auerbach. Dresden, am 1. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1216)

Thüringische Eisenbahn. Zu unserem Localgütertarife vom 1. November 1877 erscheint in den nächsten Tagen mit Gültigkeit vom 1. October cr. und hinsichtlich einiger mit Tariferhöhungen verbundenen Positionen mit Gültigkeit vom 1. December cr. Nachtrag XI. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Waarenclassification. Die gleichen Aenderungen etc. treten gleichzeitig auch in allen directen Deutschen Verkehren, für welche dieselben Tarifbestimmungen gelten, in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Expeditionen, welche auch Nachtragsexemplare à 15 ₰ abgeben. Erfurt, den 30. September 1879. Die Direction. (1218)

3. Submissionen.

Königlich Sächsischer Staats-Eisenbahn-Bau. Die Ausführung sowohl der Erd- und Felsenarbeiten, als auch der Kunstbauten des Looses III innerhalb der Strecke von Station No. 111 + 10,5 bis Stat. No. 146 + 75 der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen der näheren Bedingungen, sowie wegen Erlangung von Blankets an das Bau-Sectionsbureau zu Pirna wenden.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 16. October dieses Jahres

bei dem technischen Hauptbureau für Staats - Eisenbahn - Bau hierselbst, Humboldtstrasse 3 versiegelt und mit der Aufschrift: Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten (Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis mit den 26. October d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Wer bis zum 26. October cr. eine Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als unberücksichtigt anzusehen. Dresden, den 6. October 1879. Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Berggiesshübler Staats-Eisenbahn. Opelt. (1226)

4. Fahrpläne.

Feldabahn. Am 6. October findet die Eröffnung des Personen- und Güterverkehrs der Strecke Lengsfeld-Dermbach unserer Bahn statt und tritt mit diesem Tage der nachfolgende Fahrplan in Kraft. Salzungen, den 28. September 1879. Betriebsverwaltung der Feldabahn. Hostmann.

Fahrplan für die **Feldabahn** gültig vom 6. October an bis auf Weiteres.

Zug I

Station	Zeit
ab Dermbach	7^{15} V.
„ Weilar	7^{45} „
in Lengsfeld	7^{55} „
ab „	8 „
„ Dietlas	8^{25} „
in Dorndorf	8^{35} „
ab „	8^{45} „
„ Tiefenort	9^{7} „
in Salzungen	9^{25} „

Station	Zeit
ab Vacha	8^{15} V.
in Dorndorf	8^{30} „
ab „	8^{50} „
in Vacha	9^{5} „

Zug III

Station	Zeit
ab Dermbach	2^{10} N.
„ Weilar	2^{40} „
in Lengsfeld	2^{50} „
ab „	2^{55} „
„ Dietlas	3^{20} „
in Dorndorf	3^{30} „
ab „	3^{40} „
„ Tiefenort	4^{2} „
in Salzungen	4^{20} „

Station	Zeit
ab Vacha	3^{10} N.
in Dorndorf	3^{25} „
ab „	3^{45} „
in Vacha	4 „

Zug II

Station	Zeit
ab Salzungen	10^{10} V.
„ Tiefenort	10^{28} „
in Dorndorf	10^{50} „
ab „	11 „
„ Dietlas	11^{10} „
in Lengsfeld	11^{35} „
ab „	11^{40} „
„ Weilar	11^{50} „
in Dermbach	12^{20} „

Station	Zeit
ab Vacha	10^{30} V.
in Dorndorf	10^{45} „
ab „	11^{5} „
in Vacha	11^{20} „

Zug IV*)

Station	Zeit
ab Salzungen	5^{25} N.
„ Tiefenort	5^{43} „
in Dorndorf	6^{5} „
ab „	6^{15} „
„ Dietlas	6^{25} „
in Lengsfeld	6^{50} „
ab „	6^{55} „
„ Weilar	7^{5} „
in Dermbach	7^{35} „

Station	Zeit
ab Vacha	5^{50} N.
in Dorndorf	6^{5} „
ab „	6^{25} „
in Vacha	6^{40} „

*) Zug IV geht bis zum 15. October noch ab Salzungen 4^{15}, in Vacha 5^{45}, in Lengsfeld 6^{10} und in Dermbach 6^{50}. (1204)

5. Fahrplanänderungen.

Berlin - Stettiner Eisenbahn. Mit dem 15. October d. J. werden in dem Fahrplane für die diesseitigen Bahnlinien mehrere Aenderungen eintreten; namentlich wird bei einigen Zügen die Abfahrt etwas früher, als nach dem bisherigen Fahrplane erfolgen. Es gilt dies vorzugsweise von den Nachtzügen (gemischten Zügen) No. 12 und 11 zwischen Berlin und Stettin, welche fortan Abends 11 Uhr 10 Minuten resp. 11 Uhr von Berlin beziehungsweise Stettin abgehen werden.

Die genauen Abfahrtszeiten ergeben die neuen, vom 15. October c. ab gültigen Placat-Fahrpläne, welche vom 8. d. M. ab auf allen unseren Bahnhöfen aushängen, auch bei allen unseren Billetcassen zum Preise von 10 ₰ pro Stück käuflich zu haben sein werden. Stettin, den 5. October 1879. Directorium. (1225)

Privat-Anzeigen.

Allen Bahnbau-Ingenieuren werden hiermit folgende im Verlage von **ORELL FÜSSLI & Co. in Zürich** erschienenen Schriften angelegentlich empfohlen:

Entwässerungs- und Bauarbeiten bei Eisenbahnbauten im Rutschterrain. Von *Alfred Lorenz*, Ingenieur. Mit 2 lithogr. Tafeln. gr. 8°. geh. Preis $3^1/_2$ Mark.

First- oder Sohlenstollen bei Tunnelbauten? Von *Alfred Lorenz*, Ingenieur. gr. 8°. broch. Preis 80 Pf.

Die Förderung der Tunnelbauten. Von *Alfred Lorenz*, Ingenieur. gr. 8°. broch. Preis 1 Mark.

Der einspurige Zwillingstunnel, seine Bedeutung und seine Ausführung. Von den Ingenieuren *H. Grandjean* und *R. Williams.* Mit 9 lithogr. Tafeln. gr. 8°. geh. Preis 2 Mark.

Anwendung des Integrators (Momentenplanimeters) zur Berechnung des Auf- und Abtrages bei Anlage von Eisenbahnen, Strassen und Kanälen. Von *J. Amsler-Laffon* in Schaffhausen. Mit 28 in den Text gedruckten Figuren und 1 lithogr. Beilage. gr. 8°. broch. Preis 2 Mark.

Die electro-dynamische Maschine und der Minen-Zünd-Apparat des Ingenieur Emil Bürgin aus Basel. Beschrieben von *C. Hirzel-Gysi*, Maschinen-Ingenieur. Mit 5 Tafeln. gr. 8°. geh. Preis 1 Mk.

Büreau für Patentangelegenheiten
gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT. Civil-Ingenieur
W. Berlin. Königgrätzerstr. 131
Maschinen-Comissions-Geschäft
Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

J. Landauer,

Fabrikation wasserdichter Leinen-Stoffe,

Wagen- & Waggon-Decken

(Planen oder Persennige) in Chemischer, Cautchouk- und Theer-Präparation.

Marquisen; Garten-, Manöver-, Lazareth- und Verbinde-Zelte.

Wasserdichte Anzüge für Schiffer, Bergleute und Arbeiter.

Feuereimer, wasserdichte Pferde-Decken mit und ohne Futter.

L. Peters & Co.,

Mechanische Segeltuch- und Leinen-Weberei.

Fabriken in Zörbig (Prov. Sachsen)

Comptoir in Leipzig.

Alle Correspondenzen **für beide** Etablissements werden nach Leipzig erbeten.

Verlag von **Julius Springer in Berlin N.**

Eisenbahntarifwesen

und

Eisenbahnmonopol.

Von

Dr. Julius Lehr,

Professor der Volkswirthschaftslehre am Gr. Bad. Polytechnikum zu Karlsruhe.

Preis 6 Mark.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlag von G. D. Bädeker in Essen.

So eben erschien und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Ingenieur-Kalender

für Maschinen- und Hüttentechniker.

1880.

Fünfzehnter Jahrgang.

Eine gedrängte Sammlung der wichtigsten Tabellen, Formeln und Resultate aus dem Gebiete der gesammten Technik, nebst Notizbuch, sowie einem Eisenbahnkärtchen des nördlichen und südlichen Theils von Mittel-Europa.

Unter gef. Mitwirkung mehrerer Bezirksvereine des Vereins deutscher Ingenieure bearbeitet von

P. Stühlen,

Ingenieur und Eisengiessereibesitzer in Deutz.

Ausgabe A. In Ledereinband mit Klappe und Faberstift Preis 3 Mark 25 Pfennig.

Ausgabe B. In Brieftaschenform gebunden mit Gummiband und Faberstift 4 M. 25 Pfg.

☞ **Letztere Ausgabe, in Brieftaschenform, dürfte bei ihrer besonders praktischen Einrichtung den Vorzug finden.**

Neue Friedrichstr. 37. BERLIN C. Neue Friedrichstr. 37.

Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.

Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.

Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

ppa. Oscar Schmidt.

Städtisches Technicum Rinteln a. d. Weser

für Bau- u. Maschinenwesen, Geometer, Kaufleute, Maler, Kunstgewerbe. Schnelle Vorbereitung zum Freiw.-Examen, Meister- u. Ingenieurprüfung. Wohnung u. vollständige Beköstigung im Logirhause 27 Mrk. pr. Monat, bei den Bürgern von 36 Mrk. pr. Monat an. Programme unentgeltlich. Schleunige Meldungen an das Directorium. Ausser dem Directorium ertheilen die Herren Baurath Pietsch Pr.-Minden, Gymnasialdirectoren Schmelzer Hamm, Dr. Bohle Osnabrück, Münch, Director der Realschule I. O. Münster, Dr. Schuster, Director der Realschule I. O. Hannover, Auskunft.

Fabrik- Marke.

Portland-Cement

empfiehlt unter Garantie **unbedingter** Volumbeständigkeit und **hoher** Erhärtungsfähigkeit

BONNER BERGWERKS- UND HÜTTENVEREIN

Cementfabrik bei Obercassel bei Bonn.

Für eine Eisenbahnwerkstätte wird ein **Techniker als zweiter Werkführer** gesucht, welcher eine Gewerbeschule absolvirt und die Locomotivführer-Prüfung bestanden hat. Gehalt 1 500 *M.* — und ca. 300 *M.* an Nebenbezügen — jährlich. Anmeldungen sind unter **W. Z. 325** an **Rudolf Mosse, Meiningen** zu richten.

CRAMER & BUCHHOLZ

in ***Rönsahl*** (in Westfalen) und ***Rübeland*** (am Harz)

Pulverfabriken I. Ranges

liefern alle Sorten **Pulver** bis zu den grössten Quantitäten.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,

Neue Jacobstrasse 5.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 79. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 13. October 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro September 1879" bei.

Dieser Nummer liegt No. 19 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Dieser Nummer liegt der Winter-Fahrplan der Berlin-Anhaltischen und Oberlausitzer Eisenbahn und ferner den durch die Post und den Buchhandel bezogenen Exemplaren derselbe der Main-Neckar-Bahn bei.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betreffend Weber's „Demokritos", Verlag von Rieger in Stuttgart, bei.

Eine neue Denkschrift des Vereins der Privateisenbahnen im Deutschen Reich.

II.

Nicht blos vom Standpunkte einer Theorie und vom Standpunkte der herrschenden Wirthschaftspolitik darf der Eisenbahn-Tarifgesetzentwurf betrachtet werden; er eröffnet auch denjenigen eine willkommene Perspective, welche die Absicht der Verstaatlichung der Privatbahnen in naher Zeit verwirklicht sehen möchten. Der Gesetzentwurf statuirt das Recht der Staatsregierung, die Frachtpreise nach ihrem Ermessen festzusetzen, derselbe vindicirt der Staatsregierung die Befugniss, auf welcher ausschliesslich die Einnahmen und somit die Existenzfähigkeit der Bahnen beruhen, ohne, soweit die Privatbahnen in Frage kommen, die Verantwortung für deren Resultate auf den Staat zu übernehmen. Die nothwendige Folge solcher gesetzlichen Massregeln ist die Aufhebung der Privatbahnen selbst. Der Gesetzentwurf wirkt in dieser Hinsicht mehr als alle Verstaatlichungsprojecte.

Wie die Denkschrift weiter ausführt, ist die Einführung solcher Einheitssätze für alle Deutschen Bahnen nicht möglich, wenn die gegenwärtigen Durchschnittserträge der Bahnen aufrecht erhalten werden sollen, weil damit Tariferhöhungen verbunden sein werden, welche den Verkehr in unerträglicher Weise belasten würden. Ist somit an sich die Tendenz des Gesetzentwurfs nothwendig mit einer Herabminderung der Eisenbahneinnahmen verbunden, so darf auch nicht ausser Acht gelassen werden, dass das Gesetz seine Entstehung der zeitigen Wirthschaftspolitik verdankt. Es wird somit unausbleiblich sein, dass der gegenwärtige Verkehr absichtlich in andere Bahnen gedrückt wird. Einerseits werden ermässigte Tarife, z. B. in den Auslandsverkehren, welche den Eisenbahnen gute Einnahmen gebracht haben, mit dem Erfolg erhöht werden, diesen Verkehr zu hemmen, andererseits werden Frachtsätze niedriger normirt werden als bisher, ohne Vermehrung des Verkehrs und ohne für die Ausfälle der Eisenbahnen Ersatz zu schaffen.

Die unausbleiblichen empfindlichen Einnahmeausfälle, welche demnach die intendirten Tarifmassregeln zur Folge haben müssen, würden, wie die Privatbahnen geltend machen, bei Durchführung des reinen Staatsbahnprincips von der Gesammtheit der Steuerzahler zu decken sein, wohingegen dieselben nach dem vorliegenden Gesetzentwurf lediglich von den Besitzern der Privatbahnactien zu tragen sind. Die Privatbahnen haben zur Zeit innerhalb der durch Gesetz und Concession gezogenen Grenzen das Recht, die Frachtpreise zu bestimmen. Dieses Recht wolle der Gesetzentwurf aufheben. Ob die Aufhebung desselben gegen Entschädigung oder unentgeltlich bewirkt werden solle, wurde als offene Frage behandelt.

„In gewissem Sinne — sagt die Denkschrift — ist somit der Gesetzentwurf bereits gleichbedeutend mit der Verstaatlichung der Privatbahnen selbst. Der Verein der Privatbahnen ist nicht der Ansicht, dass die zeitige Lage des Deutschen Eisenbahnwesens die Verstaatlichung aller Privatbahnen unvermeidlich macht. Es könne die Darlegung des Herrn Ministers Maybach in seiner Rede vom 13. Februar nicht als richtig anerkannt werden, dass in dem zeitigen Zustande des Deutschen Eisenbahnwesens die Entscheidung, ob Staats- oder Privatbahnsystem, für Preussen bereits getroffen sei und dass die Berlin-Wetzlarer Bahn den Uebergang vom Privatbahn- zum Staatsbahnsystem schon besiegelt habe. Der Verkehr, welchen letztere Bahn für den Staat gewonnen hat, ist bekanntlich nicht erheblich genug, um eine Verschiebung der bestehenden Verhältnisse endgültig abzuschliessen. Es kommt vielmehr nur darauf an, noch immer an Ausdehnung dem Staatsbahnnetz gleiche Privatbahnen zu erhalten und nicht durch die Uebermacht des Staates die Lage der Dinge weiter zu verändern. Zwar hat im Osten Preussens und in Schlesien das Staatsbahnwesen von jeher überwogen und auch der Weg von Hannover und Cassel nach Süddeutschland ist ausschliesslich auf die Staatsbahnen angewiesen. Die wichtigsten Verkehrsadern aber zwischen Berlin bezw. Leipzig und dem Rheinland und Westfalen, zwischen den nördlichen Seestädten und Sachsen und Oesterreich, zwischen Belgien bezw. Holland und Süddeutschland, zwischen Berlin und Frankfurt a. M. sind entweder ausschliesslich in der Hand von Privatbahnen oder doch in ihren wesentlichen Stücken. Die Ungunst der Verhältnisse, die für die Privatbahnen besteht, liegt im Wesentlichen darin, dass der Staat seine eigenen Netze zusammengelegt und arrondirt, den Privatbahnen die Zusammenschliessung in selbstständige, abgeschlossene, einem grossen Verkehr in sich dienende Netze aber erschwert und durch oft kurze Staatsbahnstrecken unmöglich gemacht hat."

„So liegt auf der Strecke Berlin-Köln ein kurzes Stück der Hannoverschen Staatsbahn, wie zwischen der Magdeburg-Halberstädter und der Köln-Mindener Bahn, ein kurzes Stück Westfälische Staatsbahn zwischen der Braunschweigischen und Rheinischen Bahn, die Staatsbahnstrecke Bebra-Hanau zwischen der Thüringischen und den Süddeutschen Bahnen. Es mag an diesen Beispielen genug sein". Allerdings ist die Fortentwickelung des Privatbahnwesens in dieser Hinsicht schon seit einer Reihe von Jahren gehindert gewesen und es kann vorausgesetzt werden, dass die Privatbahnen mit gleichem Mass in Bezug auf die Zusammenschliessung ihrer Netze gemessen werden, wie der Staat. Es darf ihnen zu diesem Zwecke die Erwerbung oder Mitbenutzung zwischenliegender Staatsbahnstrecken nicht versagt werden, um die fortschreitende Ausdehnung und Macht des Staatsbahnwesens zu begünstigen. Wird aber jene wichtige Zusammenlegung der Privatbahnen vom Staate gefördert, die die Zeit nothwendig bringen würde, so würde auch die Zersplitterung des Deutschen Eisenbahnnetzes, auf die der Minister der öffentlichen Arbeiten in seiner Rede vom 13. Februar besonderes Gewicht gelegt hat, fortfallen und die Hindernisse einer weiteren günstigen Entwickelung des gemischten Systems beseitigt werden, welche wesentlich durch die Staatsbahnidee geschaffen sind.

Der Verein ist der Meinung, dass auch für diejenigen, welche noch bis vor Kurzem dem reinen Staatsbahnprincip geneigt waren, die Wandlungen, welche sich in der Tarifpolitik der Preussischen Staatsregierung in neuester Zeit vollzogen haben, ein Anlass wären, auf dem bisher befolgten Wege inne zu halten und vielmehr eine geeignete Regelung des Verhältnisses zwischen Privatbahnen und Staatsbahnen durch Reichsgesetz anzustreben.

Die Privatbahnen sind nach wie vor bereit, an einer solchen Regelung bereitwilligst mitzuarbeiten. So lange sich die Tarifpolitik der Preussischen Staatsregierung in gewohnten Bahnen bewegte, konnte billiger Weise von den Freunden des reinen Staatsbahnprincips geltend gemacht werden, dass die Staatsbahnverwaltungen durch langjährige Verwaltung grosser und wichtiger Bahncomplexe den Beweis geliefert haben, dass sie wenn nicht besser, so doch mindestens ebenso qualificirt seien, die Eisenbahnen angemessen zu verwalten, wie die Privatbahnverwaltungen. „Hätte man damals von anderer Seite entgegenhalten wollen, dass sich bei dem reinen Staatsbahnprincip schwerlich geeignete Garantien schaffen lassen würden gegen eine schablonenhafte Behandlung der Verkehrsangelegenheiten, welche der Natur derselben widerspricht, gegen die starre Durchführung von Principien, welche den Verkehr mit dem Auslande unterbinden, so hätten solche Einwendungen mit dem einfachen Bemerken zurückgewiesen werden können, dass zu derartigen Befürchtungen überhaupt kein Anlass vorliege. Heutzutage sollen aber wirklich im Eisenbahnwesen auf Veranlassung der Staatsregierung die bewährten Traditionen der Vergangenheit, in welchen Staats- und Privatbahnen völlig übereinstimmten, grundsätzlich verlassen werden. Die Befürchtung, dass die Eisenbahnpolitik nur nach einer unerprobten Schablone Experimente versuchen würde, zu denen es an Vorgängen gänzlich fehlt, ist nicht allein berechtigt, sondern sogar eingetroffen“.

„Die Zahl derer ist nicht gering, welche der Ansicht sind, dass es nicht sowohl darauf ankomme, ob die Eisenbahnen von Privatgesellschaften unter Aufsicht des Staates, oder vom Staate selbst verwaltet werden, als vielmehr darauf, wie die Eisenbahnen verwaltet werden. Aber auch diejenigen, welche diese Auffassung theilten und welche sich ehedem mit dem Uebergang der Privatbahnen an den Staat zu befreunden vermochten, weil sie mit der bisherigen Administration der Staatsbahnen im Ganzen und Grossen einverstanden waren, haben gegenwärtig, wo das Eisenbahnwesen im Deutschen Reiche einer Umgestaltung von unabsehbaren Folgen unterworfen werden soll, dringende Veranlassung, allen Gesetzesprojecten entgegenzutreten, welche darauf abzielen, Privatbahnen für den Staat zu acquiriren, oder das Abhängigkeitsverhältniss der Privatbahnen gegenüber der Staatsbahnverwaltung zu verschärfen.“

Neben der Frage der Tarifbildung, des Tarifsystems und der Normaleinheitssätze enthält der Gesetzentwurf zugleich Bestimmungen über die Betheiligung mehrerer Eisenbahnen an demselben Verkehr und sucht die Frage der Berechtigung zur Aufnahme einer Concurrenz, sowie die Frage der Leitung der Transporte über die verschiedenen Routen zu regeln. Einer Reihe von Bestimmungen liegt die Meinung zu Grunde, dass die Aufnahme der Concurrenz auf längeren Routen zum finanziellen Schaden der Eisenbahnen geschehe, die Ermässigung der Tarife am rechten Ort verhindere und somit dem allgemeinen Interesse nachtheilig sei.

Thatsächlich — so macht die Denkschrift des Vereins der Privatbahnen dagegen geltend — bewegen sich auch jetzt schon die Concurrenzrouten, die an einem Verkehr betheiligt sind, regelmässig innerhalb der vom Gesetz vorgesehenen Grenze von 20 pCt., und es werden nur Ausnahmen sein, in welchen die Concurrenz auf grössere Umwege übernommen ist. Es ist bei dem Zusammenhange des Personen- und Güterverkehrs und der verschiedenen Bedingungen für die Leistungen in beiden Verkehren noch heute nicht möglich, auch nur mit annähernder Sicherheit zu bestimmen, wo die Grenze des Umwegs liegt, von welcher ab die Betheiligung an der Concurrenz im Güterverkehr unwirthschaftlich zu werden beginnt.

Die Beschränkung in der Concurrenz kann sich nur darauf gründen, dass die Führung der Transporte auf einen Weg von mehr als 20 pCt. Differenz die Selbstkosten um mindestens den gleichen Procentsatz erhöht. Es schwanken aber die Selbstkosten pro Tonne und Kilometer Nettolast nach den statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen auch bei annähernd gleichen Verhältnissen um viel höhere als diese Beträge, so dass die absolute Anknüpfung der gesetzlichen Bestimmungen über die Aufnahme der Concurrenz an die Länge des Umwegs, vom Standpunkt der Selbstkosten aus der Begründung entbehrt. Die Höhe der lezteren hängt in der That von den baulichen Anlagen, den Steigungen, Krümmungen u. s. w. der Bahnen und von den Betriebseinrichtungen, sowie auch, was für die vorliegende Frage besonders ins Gewicht fällt, von der Stärke und Richtung des Güterverkehrs ab, so dass mit zunehmendem Verkehr auch die Selbstkosten fallen. Namentlich würde es aus diesen Gründen unrichtig sein, anzunehmen, dass die kürzeste Route unter allen Umständen auch am billigsten und zum grössten Vortheil für das Publikum transportire. Den Eisenbahnen wird durch die Bestimmungen des Gesetzes, welche die Concurrenz auf Umwegen von mehr als 20 pCt. einschränken, eine jetzt zustehende Facultät genommen, die in manchen Fällen für einzelne Bahnen von grossem Werth gewesen ist. Wenn auch die Festsetzung einer solchen gesetzlichen Grenze nicht als von solchem Nachtheil angesehen werden kann, um die Beseitigung dieser Vorschrift aus dem Gesetz zu fordern, so ist doch an dieser Stelle zu constatiren, dass eine neue Schranke in der Freiheit der Bewegung der Eisenbahnen geschaffen wird.

Die Leitung der Gütertransporte über die verschiedenen concurrirenden Routen (Instradirung) soll zwar nach dem Gesetzentwurf der Vereinbarung der Verwaltungen überlassen bleiben, wenn dem Publikum gleiche Bedingungen für den Transport geboten werden. Es wird indessen in der mehrerwähnten Denkschrift darauf aufmerksam gemacht, dass in diesem anscheinend liberalen Gesetzesvorschlag thatsächlich eine weitere Einschränkung der Bewegung für die Privatbahnen liegt. „Durch den Ausbau des Staatsbahnnetzes und die Uebernahme einiger Privatbahnen in Staatsverwaltung hat sich das Preussische Staats-Eisenbahnnetz jetzt nicht nur fast in alle grossen Verkehrslinien Deutschlands zwischen geschoben, sondern ist auch in der Lage, mehrere wichtige Verkehre ohne Mitwirkung von Privatbahnen allein zu bedienen; so ist die Verbindung zwischen den Privatbahnen und dem Osten Deutschlands (Schlesien, Posen) und dem Westen nur über die Niederschlesisch-Märkische und die Halle-Sorau-Gubener Bahn möglich, während die Staatsbahnen eine durchgehende Linie von Breslau bis Hamm besitzen. Die Privatbahnen im Nordosten Deutschlands haben die Verbindung mit dem Südwesten nur durch die Bebra-Frankfurter und Main-Weser Bahn, während eine geschlossene Staatsbahnlinie über die Berlin-Wetzlarer Bahn der Mitwirkung von Privatbahnen nicht bedarf. An der Linie von Berlin nach Köln ist der Staat mit der Hannoverschen Staatsbahn betheiligt. Für den grössten Theil der bedeutenderen Verkehrslinien, welche im Wesentlichen von Privatbahnen bedient werden, ist der Preussische Staat somit, wenn auch nur mit kurzen Transitlinien betheiligt. Er hat mithin, wenn die Leitung der Verkehre den Verwaltungen überlassen bleibt, wie der Gesetzentwurf vorschlägt, thatsächlich die Instradirung gegenüber den Privatbahnen in der Hand, und kann diejenigen Linien, an denen er, wenn auch nur mit kurzen Strecken, betheiligt ist, vom Verkehr ausschliessen oder ihre Mitwirkung wesentlich hemmen. Es würden die Privatbahnen somit nach der thatsächlichen Lage der Dinge in diesem finanziell wichtigen Verwaltungstheil durch den Gesetzesvorschlag weiter benachtheiligt sein, wenn nicht in den Gesetzentwurf Bestimmungen aufgenommen werden, welche die Bildung directer Verkehre auch gegen den Widerspruch einer Transitbahn erzwingbar machen.“

Zum Schluss wird in der Denkschrift der Tarifentwurf noch vom Standpunkt der Organisation der Reichs-Eisenbahnbehörden beleuchtet und in Bezug darauf hervorgehoben, dass es zwar an sich für angängig erachtet werden könne, das Gütertarifwesen der Eisenbahnen unabhängig von dem übrigen Inhalt eines demnächst zu erlassenden Reichsgesetzes, welches das Eisenbahnwesen in allen seinen Beziehungen regelt, durch ein besonderes Reichsgesetz vorweg zu ordnen, dass aber mindestens gleichzeitig mit dem Erlass des Gütertarifgesetzes diejenigen organisatorischen Einrichtungen getroffen werden müssten, welche die unerlässliche Vorbedingung für eine sachgemässe Handhabung des Gütertarifgesetzes sind. Es ist in der Praxis in der That unmöglich, dass der Bundesrath, eine politische, nicht eisenbahntechnische Behörde, alle Festsetzungen für das Eisenbahn-Gütertarifwesen trifft. Ebenso wenig kann das Reichs-Eisenbahnamt, welches bestimmungsgemäss nach den Anweisungen des Reichskanzlers zu handeln hat, in denjenigen Streitfällen als unparteiisches Organ angesehen werden, welche zwischen den Eisenbahnen untereinander und zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum über Verkehrsinteressen zur Entscheidung zu bringen sind. Es müsse vielmehr in allen diesen in der Praxis unvermeidlichen Streitfällen die Entscheidung einem unabhängigen Gericht übertragen werden, dessen Mitglieder theils dem Kreise der Eisenbahnfachmänner zu entnehmen sein werden, theils richterliche Qualification werden besitzen müssen. Nach den Erfahrungen, die in Ausführung des Gesetzes vom 3. November 1838 in Preussen gemacht sind und nach denen gerade der Mangel einer unparteiischen Instanz das Vertrauen der Eisenbahnverwaltungen in die Aufsichtsinstanz wesentlich erschüttert hätte, sei ohne die Einsetzung eines Reichsverwaltungsgerichts der Versuch, das Gütertarifwesen angemessen zu regeln, wohl als aussichtslos anzusehen.

Zur Frage der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnanschlüsse im Südosten und Süden.

Die Neugestaltungen, welche der Berliner Vertrag auf der Balkanhalbinsel zur Folge gehabt hat, sowie die der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie aus dem Berliner Vertrage erwachsenen Aufgaben haben für letztere die Frage ihrer Orientalischen Eisenbahnanschlüsse nicht nur zu einer sehr dringlichen, sondern deren Lösung zu einer sehr schwierigen gemacht.

Nicht nur, dass die zunächst auf die wirthschaftliche Beherrschung der Balkanländer gerichtete Politik Oesterreich-Ungarns auf den Widerstand sowohl der kleinen für ihre Selbstständigkeit besorgten Fürstenthümer, als der gegen jeden fremden Einfluss opponirenden Türkei stösst, so hat Oesterreich-Ungarn

in seiner Action noch der Eifersucht der übrigen Europäischen Mächte zu begegnen, welche nicht geneigt sind, ihre politische, am allerwenigsten aber ihre wirthschaftliche Suprematie auf der Balkanhalbinsel leichten Kaufes aufzugeben. Die Feststellung der Orientalischen Eisenbahnanschlüsse verdientdaher, als eine der gewichtigsten Vorbedingungen für den Erfolg der von Oesterreich-Ungarn inaugurirten Orientpolitik, die reiflichste Erwägung, namentlich vom wirthschaftlichen Standpunkte aus, welcher diesfalls nicht nur wichtiger ist, als der technische, sondern selbst als der strategische.

Von der richtigen Wahl der Anschlusspunkte wird es abhängen, ob Oesterreich-Ungarn für seine Industrieerzeugnisse günstige Ausfallthore nach jenen Ländern gewinnen wird, welche in früheren Zeiten sein sicherstes Absatzgebiet waren, auf denen es jedoch in neuerer Zeit durch die Concurrenz der westlichen Industriestaaten vielfach verdrängt wurde.

Umgekehrt kann eine unrichtige Wahl der Anschlüsse selbst die Resultate hervorragender politischer und strategischer Erfolge in Frage stellen oder mindestens ungemein abschwächen.

Unter solchen Umständen erscheint die thunlichste Klarstellung aller bei der Lösung der beregten Frage in Betracht kommenden Verhältnisse von grosser Wichtigkeit und es ist daher eine sehr dankenswerthe Aufgabe, welcher sich der Verfasser der vor Kurzem im Verlage von Carl Gerold's Sohn in Wien erschienenen Schrift: „Unsere Eisenbahnanschlüsse nach Südosten und Süden", Herr Bernhard Singer, Mitglied der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer in Wien, — eine als genauen Kenner der Orientalischen Verhältnisse anerkannte Persönlichkeit — unterzogen hat. Herr Singer hat es sich in dieser seiner Schrift zur Aufgabe gemacht, jene Gesichtspunkte darzulegen, welche im Interesse der gesammten Monarchie bei der Lösung der südlichen und südöstlichen Eisenbahnanschlüsse festzuhalten sein werden. Zu diesem Behufe unterzieht er, ohne die Bedeutung der technischen und strategischen Seite der Frage zu unterschätzen, welche auch ihre entsprechende Würdigung, wenn auch in zweiter Reihe finden, die Reihe der bereits bestehenden, theils beabsichtigten oder auch nur projectirten Anschlüsse resp. Tracen vom reichsgemeinsamen wirthschaftlichen Standpunkte und mit Rücksicht auf die jeweiligen staats- und wirthschaftlichen Verhältnisse der angrenzenden Gebiete einer eingehenden Prüfung, wobei er von Ost nach West vorschreitend zunächst mit den Rumänischen Anschlüssen beginnt, um sodann zu den Serbischen und Bosnischen Zukunftsbahnen überzugehen.

Entgegen der namentlich in politischen Kreisen vielfach verbreiteten Anschauung, es sei für die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie ein Gebot rationeller Orientpolitik, bis an das Aegäische Meer vorzudringen, um dasselbe mindestens wirthschaftlich zu beherrschen, und so den Orienthandel, wenn auch nur theilweise, auf die alte Strasse des Mittelalters zurückzulenken, vertritt Herr Singer die Ansicht, dass die Aufgabe Oesterreichs darin bestände, den Verkehr der Donauländer an die Donau, jenen der Dalmatinischen Hinterländer nach dem Adriatischen Meere zu leiten, mit der Zeit eine combinirte Fluss- und Eisenbahn-Verbindung zwischen dem Schwarzen und Adriatischen Meere, beziehungsweise der zwischen diesen beiden Meeren nördlich des Balkans gelegenen Länder herzustellen und seine volle Kraft auf die wirthschaftliche Beherrschung dieser unmittelbaren Grenzgebiete der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie zu concentriren. Von diesem Principe ausgehend, das der Verfasser bereits in einer früheren Schrift „Unsere Orient-Interessen" (Wien, Gerold, 1878) und in einer von der Nieder-Oesterreichischen Handels- und Gewerbekammer herausgegebenen Denkschrift (1879), unter Anlage von reichem statistischem Material, handelspolitisch vertrat, werden die verschiedenen Anschlusspunkte nunmehr in der vorliegenden Schrift und deren eventuelle Fortsetzung im Sinne der spezifisch Oesterreichisch-Ungarischen Interessen vom verkehrspolitischen Standpunkte untersucht.

Nach einer kurzen Behandlung der Rumänischen Eisenbahnverbindungen, in welcher der Nachweis geliefert wird, dass in dem zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien abgeschlossenen Eisenbahntarifvertrage vom 11. März d. J. nur die Rumänischen Interessen berücksichtigt wurden, während die Oesterreichisch-Ungarischen Interessen nur eine sehr mangelhafte, zum Theil aber auch gar keine Beachtung fanden, wendet sich der Verfasser zu der so wichtigen und vielbestrittenen Frage der Serbischen Anschlüsse und deren Fortsetzungen nach dem Bosporus und dem Aegäischen Meere. Hier und namentlich hinsichtlich des letzteren Theiles zieht nun der Verfasser hauptsächlich die Consequenzen seines oberwähnten Axioms.

Was die Verbindung mit Constantinopel betrifft, so acceptirt Herr Singer die in der Präliminar-Convention zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien vom 8. Juli 1878 vereinbarte Linie Alexinatz, Nisch und Sophia im Anschlusse an die bei Bellova beginnende Linie nach Adrianopel und Constantinopel, mit dem Wunsche, es möge mit der Durchführung derselben endlich Ernst gemacht werden, ehe wieder politische Störungen eintreten, damit man sich je früher je lieber der grossen wirthschaftlichen Vortheile erfreuen könne, welche mit Recht aus einer unter Oesterreich-Ungarns Aegide betriebenen und überwachten grossen Verkehrslinie nach dem sowohl auf dem Donau- als dem Meereswege fernab liegenden südöstlichen Balkangebiete erwartet werden dürfen.

Dagegen hegt Herr Singer die lebhaftesten Bedenken gegen die zweite im Berliner Vertrage vom 8. Juli 1878 vorgesehene Anschlusslinie Belgrad-Alexinatz an die Route Mitrowitza-Salonichi, deren Herstellung vom handelspolitischen Standpunkte Oesterreich-Ungarns zu perhorresciren sei. Durch diese Linie wäre nichts anderes erreicht, als dass der Im- und Exporthandel Serbiens nach fremden Ländern, nach einer fremden Küste abgelenkt würden. Die bisher immerhin noch dominirende Handelsstellung Oesterreichs in Serbien würde geradezu der Westeuropäischen Concurrenz ausgeliefert. Ein anderes wäre es gewesen, wenn die oft besprochene Zollvereinigung Oesterreich-Ungarns mit Serbien zur Verwirklichung gelangt wäre, denn dann hätten der Einfuhr nicht-Oesterreichischer Erzeugnisse via Salonichi in Serbien die Zollsätze des einheitlichen Oesterreichisch-Ungarisch-Serbischen Zollgebietes als wirksames Hinderniss entgegengestanden.

Nachdem diese Zollconvention bekanntlich nicht zum Abschlusse gebracht werden konnte, ja Serbien vielmehr in der Zwischenzeit mit mehreren Staaten Meistbegünstigungsverträge abgeschlossen hat, so sollte nach Singer's Ansicht der Oesterreichische Einfluss umsomehr gegen die Erbauung der Linie Belgrad-Salonichi thätig sein, als andere Staaten, in erster Reihe England, sich für die Näherrückung Salonichis an Belgrad bemühen. Leider steht zu befürchten, dass dieses Ereigniss nicht hintanzuhalten sein wird und sollten daher nach unserem Dafürhalten die Bemühungen Oesterreich-Ungarns darauf gerichtet sein, dass diese Linie sowie überhaupt die wichtigsten Serbischen Bahnen von Oesterreichischen Eisenbahngesellschaften gebaut und betrieben würden, um wenigstens auf diese Weise die Serbische Eisenbahnentwickelung beeinflussen und durch eine entsprechende Tarifpolitik, durch vortheilhafte Tarifverträge den Gefahren der von Salonichi her drohenden westländischen Concurrenz insolange begegnen zu können, als es nicht dennoch gelingt, den „Donau-Save-Zollverein" zu verwirklichen.

Was von der Linie Belgrad-Mitrowitza resp. Salonichi gilt, gilt in noch höherem Masse von der Linie Serajewo-Mitrowitza, mit welchen die von Oesterreich-Ungarn eben mit so namhaften Opfern an Gut und Blut erworbenen Gebiete einfach preisgegeben würden.

Sie würde den Import fremder Erzeugnisse nach Bosnien nur erleichtern, während sie für den Export nicht nothwendig ist, da dieser, wenn einmal die Linie Serajewo-Novi oder eine Transversalverbindung von Serajewo an einen Dalmatinischen Hafen hergestellt ist, über Triest, Fiume oder einen Dalmatinischen Hafen erfolgen kann. Die vielfach verbreitete Annahme, dass mit dem Anschlusse Serajewo-Mitrowitza eine Verbindung mit einem Hafen von hervorragender Bedeutung gewonnen worden, widerlegt Herr Singer durch statistische Daten über die Schiffsbewegung im Hafen von Salonichi. Die Zahl der Schiffe, die in dem Hafen von Salonichi an- und ausliefen, betrug im Jahre 1876 bis 1877: 5 157 mit 348 940 Tonnen Gehalt.

Salonichi nimmt sohin unter den acht Haupthäfen der Europäisch- und Asiatisch-Türkischen Küste den 6. Rang nach Zahl der Schiffe, den 8. Rang nach Tonnengehalt ein.

Verglichen mit den drei wichtigsten der 61 Dalmatinischen Häfen, nämlich Zara, Spalato und Gravosa, deren ein- und auslaufende Schiffe in derselben Periode einen Tonnengehalt von 401 000 beziehungsweise 390 000, beziehungsweise 377 000 aufzuweisen haben, steht das als Welthafen gerühmte Salonichi weitaus zurück. Nicht minder irrig ist die Annahme, die Verbindung Salonichi-Serajewo könne den Asiatischen Handel nach Oesterreich-Ungarn leiten. Konnte doch das dem Centrum Europas viel näher gelegene Brindisi die Concurrenz mit Triest und Marseille nicht aufnehmen. Die Massenfrachten ziehen eben den billigeren Seeweg vor und suchen die Schienen nicht früher zu erreichen, als unumgänglich nothwendig ist.

Der Drang nach einer Verbindung Bosniens und der Herzegowina nach dem Meere, welcher in dem Projecte Serajewo-Salonichi zu Tage tritt, hat aber immerhin seine volle Berechtigung, nur darf dasselbe sich nicht in einer falschen Richtung bethätigen. Bosnien und die Herzegowina müssen durch Eisenbahnen mit dem Meere verbunden werden, aber nicht mit dem Aegäischen, sondern mit dem Adriatischen, und zwar sowohl im Interesse der neuoccupirten Länder, als Dalmatiens, dessen günstige geographische Lage und Configuration Oesterreich auszunützen zum Nachtheile seines Seehandels so lange unterlassen hat. Die Herstellung der Bosnisch-Dalmatinischen Eisenbahnverbindungen behandelt der Verfasser in sehr eingehender, durch mannigfache statistische und historische Daten erläuternder Weise, indem er an der Hand des bereits vorhandenen Verkehrs Dalmatiens die Nothwendigkeit und Möglichkeit einer namhaften Steigerung desselben nachweist, wenn man die vorzüglichen Häfen Dalmatiens sowohl mit dem neugewonnenen als mit dem bisherigen Haupt-Hinterlande mittelst Eisenbahnlinien verbindet, deren möglichst

rasche Herstellung im wirthschaftlichen wie im strategischen Interesse gleich wichtig ist.

Ist auf diese Weise einerseits die Verbindung nach dem Adriatischen Meere hergestellt, so muss andererseits durch die ehemöglichste Beseitigung der Stromhindernisse auf der Donau die ungestörte Verbindung mit dem Schwarzen Meere bewerkstelligt und so die Möglichkeit geboten werden, Oesterreich-Ungarn einen Antheil an jenem namhaften Verkehre zu erwerben, welcher heute fast ausschliesslich fremden Ländern zu Gute kommt.

Als Resultat der vorstehend skizzirten Betrachtungen stellt Herr Singer folgende Gesichtspunkte auf, welche vom Oesterreichisch-Ungarischen wirthschaftlichen Standpunkte aus festzuhalten wären:

1. Die Eisenbahnlinie Kronstadt-Plojeschti werde ehethunlichst dem Verkehre übergeben.
2. Dem Handel Oesterreich-Ungarns nach Rumänien mögen dieselben Vortheile sichergestellt werden, wie sie der Rumänische Handel nach Oesterreich-Ungarn durch die Ungarisch-Rumänische Tarifconvention vom 11. März d. J. erlangt hat.
3. Im Sinne des Oesterreichisch-Ungarisch-Serbischen Vertrages von Berlin, 8. Juli 1878, möge die Eisenbahnverbindung mit Belgrad
4. im Sinne desselben Vertrages die Erbauung der Eisenbahnlinie Belgrad-Alexinatz-Nisch-Bellova zum Anschlusse an die Constantinopler Linie zur raschesten, ehethunlichsten Durchführung gelangen.
5. Für den Fall, als der Eintritt Serbiens in den allgemeinen Oesterreichisch-Ungarischen Zollverband nicht erreicht werden könnte, sei die Herstellung einer Eisenbahnverbindung Salonichi-Belgrad, als dem Interesse der Gesammtmonarchie widerstreitend und schädlich anzusehen.
6. Die Erbauung der kurzen Verbindungsstrecke Sissek-Novi, recte Sissek-Doberlin sei mit allem Nachdrucke in der allerkürzesten Zeit,
7. ebenso die Ergänzung der Eisenbahn von Banjaluka über Jaice und Travnik nach Serajewo, als allein dem Interesse beider Reichstheile dienend, anzustreben.
8. Von der Herstellung einer Eisenbahnroute von Serajewo nach Mitrowitza bezw. Salonichi sei vorläufig Umgang zu nehmen.
9. Es sei, unter der Voraussetzung, dass Dalmatien, Bosnien und die Herzegowina in den allgemeinen Oesterreichisch-Ungarischen Zollverband einverleibt werden, die Herstellung der bereits im Gesetze vom 30. April 1873 vorgesehenen Eisenbahnlinie Zara-Knin, ferner
10. der Ergänzung Siverich-Knin und
11. einer von Knin an die Linie Banjaluka-Serajewo, vorzugsweise in der Richtung auf Jaice oder Travnik zu führenden Eisenbahn als dringlich anzusehen, dagegen
12. die Verbindung des Dalmatinischen Netzes über Ungarisch-Croatisches Gebiet an die Karlstadt-Fiumaner Bahn nicht weiter ins Auge zu fassen.
13. Die Herstellung einer Schienenverbindung von Serajewo über Mostar-Metkowich nach Gravosa werde als höchst wünschenswerth erachtet.
14. Die Hinwegräumung der Hindernisse am Eisernen Thore und bei den Katarakten ist dringlich, doch wäre, wenn dieselbe auf gemeinsame Kosten zu erfolgen hätte, die Zustimmung zu einer solchen Auslage an die Bedingung zu knüpfen, dass gleichzeitig die nicht minder dringliche wirksame Hinwegräumung der Hindernisse auf der Strecke Pressburg-Gönyö stattfinde.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 6. October 1879. (Donau-Verein. Handelskammertag und Bahnverstaatlichung. August-Einnahmen. Sequestrationsgesetz. Ungar. Staatsbahnen. Unterdrauburg-Wolfsberg. Pontafelbahn. Refactien-Veröffentlichung. Arlbergbahn. Knochen-Transport. Assecuranz-Verband. Vicinalbahnen. Generalversammlungs-Conferenz. Secundärbetrieb. Börsen-Notiz.)

Die in der abgelaufenen Woche beendete Studienfahrt des Donau-Vereins berührt auch das Eisenbahnwesen. Es galt die Befreiung der Donau von ihren natürlichen und politischen Hindernissen der Schifffahrt. Dieser Strom ist auch jetzt im Herbste fast verödet, wo selbst bei einer schlechten Getreideernte Transportgüter notorisch reichlich vorhanden sind. Dieselben meiden aber die Wasserstrasse, wo immer ihnen die Eisenbahn für dieselbe einen Ersatz bietet, weil, insofern die Güter für die Strecke Gönyö aufwärts bestimmt sind, die Fährlichkeiten des Transportes ausser Verhältniss zu den Ersparnissen an Transportkosten stehen. Wenn im Beginne der Reise von Wien ab die technischen Erörterungen im Vordergrunde standen, so waren es auf der Fahrt zwischen Pest und Baziás die commerciellen. Die Chancen der Concurrenzfähigkeit des Ungarischen Getreides gegen das Russische und Amerikanische, im Falle die Donau regulirt und durch einen Canal mit der Elbe verbunden wäre, demnach Ladungen bis Hamburg zu Wasser gehen könnten, bildeten den Hauptgegenstand der fachmännischen Unterhaltung. Diese Erörterungen sollen zu Vorlagen für beide Parlamente führen, um die Regulirung der Donau zu bewirken, welche wohl eine Concurrentin der Eisenbahnen, aber auch deren Zubringerin von Frachttransporten bilden wird.

Im Prager Handelskammertage (der vierten Versammlung von Delegirten der Oesterreichischen Handelskammern) kam zum Schlusse auch die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen zur Verhandlung. Der Referent hob hervor, dass die Lösung dieser Frage, da sie in Deutschland ein integrirender Theil der Zollfrage geworden sei, in Oesterreich keinen Aufschub dulde. Die Lösung der Tariffrage sei ohne Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht erzielbar. Die Verstaatlichung sei daher nach Zulässigkeit der vorhandenen Mittel ohne Aufschub durchzuführen, bis dahin aber auf Verwohlfeilung der Schienenverfrachtung nach Triest und Fiume insoweit hinzuwirken, um auch für den Norden der Monarchie einen von fremder Einflussnahme freien Weg ans Meer zu gewinnen. Der Delegirte von Krakau beantragte Trennung der beiden Absätze des Antrages, da die Frachttarife theilweise so wohlfeil sind, dass eine weitere Verwohlfeilung unmöglich sei. Der Referent erwiderte, es handle sich hier nicht allein um Tarifsätze, sondern um Verwohlfeilung des Schienenweges überhaupt, sei es durch Anlegung neuer Bahnen, sei es durch andere Mittel. Der Delegirte von Leoben verlangte Beseitigung des Uebelstandes, dass mittelst der Verbandtarife ausländische Waare wohlfeiler auf subventionirten Oesterreichischen Bahnen verfrachtet werde, als inländische. Der Delegirte von Brünn hält die Eisenbahnfrage für so wichtig, dass eine specielle Commission erst darüber hätte berathen sollen. Wenn sämmtliche Bahnen Staatsbahnen wären, so hätten wir trotzdem über Uebelstände zu klagen; überdies sei Geld zur Verstaatlichung der Bahnen gar nicht vorhanden. Der Zusammenhang der Zollfragen mit der Frage der Verstaatlichung der Bahnen sei nicht einleuchtend. Es möge daher der betreffende Theil des Antrages zurückgezogen werden. Der Referent erklärt hierzu nicht berechtigt zu sein, worauf die motivirte Absetzung von der Tagesordnung in dem Sinne beschlossen wird, dass wegen vorgerückter Zeit die Eisenbahnfrage auf die Tagesordnung des nächsten (Brünner) Handelskammertages zu setzen ist.

Die „Wiener Zeitung" bemerkt zu dem (in No. 76 der Vereins-Zeitung veröffentlichten) Einnahme-Ausweis pro August d. J. Folgendes: Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten 8 Monate d. J. 18171 km, für denselben Zeitraum 1878 dagegen 17869 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilom. für diese Periode 1879 auf 7096 fl. gegen 7058 fl. im Vorjahre, d. i. um 38 fl. günstiger — oder auf das Jahr berechnet — pro 1879 auf 10644 fl., gegen 10587 fl. pro 1878, d. i. um 57 fl. oder in beiden Fällen um 0,5 pCt. günstiger (gegen — 4,2 in der Vereinszeitung).

Das Oesterreichische Sequestrations-Gesetz vom 14. December 1878, welches den Staat ermächtigt, unter gewissen Bedingungen das Eigenthumsrecht der subventionirten Bahnen zu erwerben, soll während der morgen zu eröffnenden Reichsrathssession practische Geltung erlangen. Das Handelsministerium will nämlich die Linien der Mährisch-Schlesischen Nordbahn (140 km) und der Mährischen Grenzbahn (119 km) erwerben, wozu noch die ungarantirte Linie der Mährisch-Schlesischen Centralbahn (156 km) kommen soll. Dadurch würde der Staat ein Bahnnetz im Norden Mährens und in Schlesien erwerben, dessen wichtigste Punkte Brünn, Prerau, Grulich, Olmütz, Jägerndorf, Troppau, Hohenstadt, Zöptau wären.

Im Ungarischen Communications-Ministerium ist, wie die „Budap. Corr." meldet, ein neues Organisationsstatut der Verwaltung der Ungarischen Staatsbahnen entworfen worden. Im Sinne desselben werden der Handels- und Industriestand in Zukunft in der Verwaltung der Staatsbahnen entsprechend vertreten sein. Sobald der Ministerrath den ausgearbeiteten Entwurf genehmigt hat und die nöthigen Vorarbeiten durchgeführt sind, tritt die neue Organisation ins Leben. Gleichzeitig erfolgt die Neugestaltung des Verwaltungsrathes. Diese Reorganisation wird von dem Ungarischen Eisenbahn-Fachblatte mit dem Bemerken als verfrüht bezeichnet, dass erst noch darauf Einfluss nehmende Fragen, wie z. B. die Gruppirung der Eisenbahnen, gelöst werden müssen.

Am 4. d. M., am Tage der Betriebs-Eröffnung der Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg, veröffentlicht das „Centralblatt für Eisenbahnen" den Betriebsvertrag, den die Staatsverwaltung bezüglich dieser Linie mit der Südbahn abgeschlossen hat. Derselbe enthält folgende wesentliche Bestimmungen: Die Südbahn übernimmt die Führung des gesammten Betriebsdienstes bis Ende 1881. Der von der Staatsverwaltung angeschaffte Fahrpark besteht aus 4 Tender-Locomotiven, 8 Personenwagen zweiter und dritter Classe und 3 Post- und Conducteurwagen. Für den Lastverkehr ist die Verwendung des Fahrparkes der Südbahn, eventuell auch fremder Lastwagen in Aus-

sicht genommen. Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten, sowie alle Mehranschaffungen von Inventarstücken haben auf Kosten des Aerars zu geschehen. Für die Staatsbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg ist eine getrennte Betriebsrechnung zu führen; die Transport- und verschiedenen Einnahmen sind localisirt zu verrechnen. Die Einstellung der Betriebs-Ausgaben erfolgt auf Grund nachstehender Bestimmungen: Die Kosten der allgemeinen Verwaltung, exclusive der Kosten der Feuer-Assecuranz, werden mit 10 000 fl. pauschalirt. Die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung wird von der Abzweigung an localisirt verrechnet. Ausserdem hat die Staatsbahn zu tragen: Für den Verkehrs- und commerziellen Dienst 24 pCt. der Transport-Einnahmen; für die eigentliche Zugförderung 8 pCt. der Transport-Einnahmen; für die Erhaltung des ärarischen Fahrparks die zu facturirenden wirklichen Erhaltungskosten sammt einem Regiezuschlag zu den Löhnen von 80 pCt.; für die Erhaltung und Miethe des Lastwagenparks 13 pCt. der Einnahmen aus dem Frachtenverkehr. Grund- und Gebäudesteuern werden localisirt verrechnet. In dem gemeinsamen Bahnhof Unterdrauburg trägt die Staatsverwaltung den vierten Theil der erwähnten Steuern. Als Minimalbetrag der Betriebs-Auslagen, exclusive Steuern, können jedenfalls 65 000 fl. jährlich in Rechnung gestellt werden. Die Südbahn stellt die Betriebsrechnung mit Schluss eines jeden Monats aus. Der sich ergebende Saldo ist, je nachdem er activ oder passiv ist, zu Gunsten der Südbahn oder des Aerars mit 6 pCt. verzinslich. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht der Controle, des Betriebes und der Geldgebahrung vor. Die aus diesem Vertrage entspringenden Streitigkeiten sind bei dem Handelsgerichte Wien in summarischer Weise durchzuführen.

Die Eisenbahn-Convention mit Italien zur Regelung der Anschlüsse bei Cormons, Ala und Pontafel ist endlich von den beiderseitigen Bevollmächtigten — für Oesterreich-Ungarn Geheimer Rath Ritter von Chlumecky (der gewesene Handelsminister) und für Italien Botschafter General-Lieutenant Graf Robilant — unterzeichnet worden. Die Eröffnung der Pontafel-Bahn für den internationalen Güterverkehr wird am 11. October stattfinden. Man hofft auch die Eröffnung des Personenverkehrs, für welchen noch Abmachungen über den Winter-Fahrplan zu treffen sind, baldigst nachfolgen lassen zu können.

Der Oesterreichische Handelsminister hat nachstehenden Erlass vom 22. September 1879 an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen gerichtet: „In weiterer Durchführung der Verordnung vom 12. März 1879, betreffend, die Veröffentlichung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehre auf Eisenbahnen, werden die Verwaltungen aufgefordert, alle jene aus der Zeit vor dem 1. April 1879 stammenden und also im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie" noch nicht publicirten Refactien und sonstigen Begünstigungen, welche über den 1. Januar 1880 hinaus in Kraft bleiben sollen, je eher, je lieber, jedenfalls aber noch vor Ende December 1879 im genannten Blatte veröffentlichen zu lassen."

Die technische Enquête über die Tunneltrace der Arlbergbahn hat bereits mehrere Sitzungen abgehalten. Die Berathung wendete sich sofort der Anlage des oberen Tunnels zu, und es wurde die Frage discutirt, ob derselbe eingeleisig oder doppelgeleisig ausgeführt werden solle. Die Mehrzahl der Mitglieder erklärte sich für die Anlage von zwei Geleisen, während von Seiten der Regierung bemerkt wurde, es sei genügend, wenn man den Tunnel eingeleisig, aber wegen der besseren Ventilation statt mit einer Breite von 4,5 m mit einer solchen von 5 m baue. Diese Abänderung wurde von der Enquête unter allen Umständen als zweckdienlich erachtet. Dann wurde die Frage erörtert, welcher von den beiden Tunnels den Vorzug erhalten solle. Die Majorität der Experten sprach sich dahin aus, dass der obere Tunnel namentlich dann, wenn er eingeleisig ausgeführt werden sollte, grösseren Verkehrsbedürfnissen nicht entsprechen würde. Da man die Arlbergbahn als eine natürliche Fortsetzung der Brenner- und Giselabahn betrachten und dieselbe auch mit den ihr zunächst liegenden Alpenbahnen concurrenzfähig machen müsse, so könne man sich nur für den tiefer gelegenen Tunnel, und zwar ebenfalls mit zweigeleisiger Anlage aussprechen. Die Länge des unteren Tunnels beträgt 10,27 km und der Kostenvoranschlag stellt sich auf 35,16 Millionen Gulden, die Länge des oberen würde 7 km betragen und die Herstellung eine Auslage von 30,6 Millionen Gulden erfordern.

Vor Kurzem wollten einer Oesterreichischen Eisenbahnstation Knochen zum Transporte übergeben werden, welche mit thierischen Weichtheilen behaftet waren, die sich bereits in vorgeschrittener Verwesung befanden. Dieser Fall hat in massgebenden Kreisen zur Erörterung der Frage Anlass gegeben, ob die Bahnverwaltungen berechtigt seien, die Annahme solcher Sendungen abzulehnen. Es wurde entschieden, dass allerdings solche Sendungen von der Uebernahme ausgeschlossen werden können. Wenn jedoch die betreffenden Transporte erst unterwegs in Fäulniss überzugehen beginnen, so ist in einer der mit dem nöthigen Desinfectionsmittel versehenen Station auf Kosten des Versenders von Amtswegen die Desinfection vorzunehmen.

Bei der Direction der Ungarischen Staatsbahnen in Pest hat die erste Sitzung der mit der Leitung der Eisenbahn-Assecuranz betrauten Bahndirectionen stattgefunden. Gegenstand der Sitzung bildete die Besetzung des Postens eines Geschäftsleiters der Eisenbahn-Assecuranz. Unter den eingelangten Offerten wurde die des als Versicherungs-Fachmanns bekannten Galgóczy berücksichtigt und der Genannte zum Geschäftsleiter, vorerst in provisorischer Eigenschaft, ernannt und mit der Ausarbeitung der Organisations-Bestimmungen und Geschäftsführungs-Details betraut.

Der Directionsrath der Ungarischen Nordostbahn hat den Beschluss gefasst, beim Communications-Ministerium um die Vorconcession für drei Vicinalbahnen einzuschreiten und deren Bau sofort zu beginnen, sobald ein Drittheil der Kosten durch die Beiträge der Interessenten gesichert sein wird. Die in Aussicht genommenen Strecken sind: Szathmar-Nagy-Benje, Nagy-Karoly-Maté-Szalka und Szanislo, eventuell Piskolt-Margita. Die ersteren zwei Localbahnen sollen normalspurig, letztere schmalspurig ausgeführt werden. — Die Verhandlungen wegen Ertheilung der Concession für die Szamosthaler Eisenbahn sind im Communications-Ministerium beendigt worden. Diese Bahn geht von der Station Apahid der Ungarischen Staatsbahn aus und berührt die Stadt Szamos-Ujvar. Die Bau- und Betriebsbedingungen sind dieselben wie bei den übrigen secundären Bahnen. Behufs Capitals-Beschaffung sollen für eine halbe Million Nominale Prioritäten und ebensoviel Actien ausgegeben werden. Die Bahn soll dreissigjährige Steuerfreiheit erhalten und der Staat gegen Lieferung von Schienen 300 000 fl. in Actien zum Nominalwerthe übernehmen. Da die Interessenten die weiteren 200 000 fl. in Actien gezeichnet, so werden daher blos die Prioritäten zur Placirung gelangen.

Behufs Erzielung eines einheitlichen Vorgehens auf der für den 10. d. Mts. nach Dresden einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, traten, nach Mittheilung der „N. F. P.", welcher wir die meisten Notizen der gegenwärtigen Correspondenz entnehmen, am 2. d. Mts. die Vertreter der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zu einer Vorconferenz zusammen. Die Versammlung, welche einen vollständig vertraulichen Charakter trug, fasste nach kurzer Debatte den Beschluss, bei den von der Vereins-Kartencommission zu Berlin gefassten Beschlüssen zu beharren, jedoch mit dem Zusatze, es möge in einer der Generalversammlung zu Dresden vorausgehenden vertraulichen Conferenz ein letzter Versuch gemacht werden, die Preussischen Staatsbahnen von ihrem Standpunkte abzubringen. Ein Antrag der Dux-Bodenbacher Bahn, die Zahl der Vereinskarten für die einzelnen Bahnen solle nicht im Verhältnisse zu der Zahl der Kilometer der Bahnlinie, sondern im Verhältnisse zu dem verfrachteten Quantum ausgegeben werden, fand heute nicht die genügende Unterstützung.

Das Handelsministerium hat der Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn für den Secundärbetrieb, den dieselbe einführen will, eine Reihe von Verkehrserleichterungen zugestanden, und zwar sowohl auf der Localstrecke Wien-Stockerau, als auch für die Flügelbahnen. Dieselben sind im Wesentlichen folgende: 1. Die neue Maschine kann bei allen Zügen der genannten Strecken, welche mit keiner grösseren Schnelligkeit als 30 km auf der Localstrecke Wien-Stockerau und 21 km auf den Flügelbahnen verkehren und deren Belastung mit der Leistungsfähigkeit der Maschine in richtigem Verhältnisse steht, angewendet werden. 2. Von der Einschaltung des Sicherheitswagens kann Umgang genommen werden, wenn der Zug nur aus Personenwagen mit höchstens sechs Achsen besteht. 3. Die Beigabe eines Locomotivheizers kann entfallen, wenn der Zugsconducteur mit dem Mechanismus der Locomotive insoweit vertraut ist, um diese erforderlichenfalls zum Stillstande zu bringen und das Signal mit der Dampfpfeife zu geben, ferner die übrigen Functionen des Heizers im Nothfalle versehen zu können. Auf den genannten Flügelbahnen (sohin mit Ausschluss der Strecke Wien-Stockerau) sind ausserdem noch nachstehende Erleichterungen zulässig: 4. Zur Beförderung der Post kann je ein Coupé aus dem Personenwagen verwendet werden. 5. Die Auflassung der ersten Wagenclasse, welche rücksichtlich der Flügelbahnen Zellerndorf-Horn, Pelsdorf-Hohenelbe und Wostromierz-Gitschin bereits zugestanden worden ist, wird auch auf die Flügelbahn von Trautenau nach Freiheit ausgedehnt. 6. Gegen das Anhalten der Züge dieser Flügelbahnen bei Wächterhäusern in der Nähe von Ortschaften oder Strassenübersetzungen behufs Aufnahme oder Absetzung von Passagieren obwaltet im Principe kein Anstand. Die Fahr-Kartenausgabe darf auch unterwegs durch den Conducteur stattfinden, jedoch hat in diesem Falle die Erhöhung des Fahrpreises um 50 kr. zu entfallen. Die in den Punkten 4, 5 und 6 genehmigten Betriebserleichterungen

können auch in dem Falle platzgreifen, wenn auf den betreffenden Linien anstatt der leichten normale Locomotiven verwendet werden.

Die Börsenwoche zeigte einen ganz unentschiedenen Charakter: Aufbesserungen gegenüber von Abschwächungen der Course bei den verschiedenen Sorten ohne allen greifbaren Grund. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2250,—	2245,—	Nordbahn . . .	104,60	105,—
Franz-Josefbahn .	147,50	147,75	Franz-Josefbahn .	96,30	96,30
Karl-Ludwigbahn	238,25	241,60	Rudolfbahn . . .	86,75	86,50
Oest. Nordwestb. .	130,—	130,75	Kaschau-Oderb. B.	80,—	80,80
Staatsbahn . . .	270,—	264,75	Salzkammergutb. .	103,—	102,50
Südbahn	82,50	81,25	3 pCt. Südbahn	121,—	120,50
Theissbahn . . .	209,50	206,25	Theissbahn . . .	96,—	96,—

Ueber das Tarifwesen der Amerikanischen Eisenbahnen.

Im Anschluss an den in No. 77 dieser Zeitung enthaltenen Artikel über die Entwickelung des Eisenbahnverkehrs Nord-Amerikas, namentlich im Vergleich mit den Wasserstrassen, lassen wir nach derselben Quelle, dem „Archiv für Eisenbahnwesen“, einige bisher wohl noch nicht bekannte und bei der hervorragenden Stellung, welche gegenwärtig Nord-Amerika durch seinen colossalen Getreideexport nach Europa einnimmt, zeitgemässe Mittheilungen über das Tarifwesen der Amerikanischen Eisenbahnen folgen.

Es macht sich zunächst auch in Nord-Amerika die Erscheinung geltend, dass die Eisenbahntarife trotz wiederholter Versuche der Bahnen, dieselben durch gemeinsame Verabredungen unter sich festzuhalten, und trotzdem sie bereits in früheren Jahren zeitweise sehr tief standen, stetig gewichen sind. Diese den Tarifen aller Länder innewohnende Neigung hat sich sogar wohl nirgends so geltend gemacht als hier.

Es ist allerdings schwer, dies durch Zahlen nachzuweisen, da bei der Desorganisation, in welcher sich das Nord-Amerikanische Eisenbahnwesen noch immer und wohl auch noch für längere Zeit befindet, selbst den wirklich verabredeten und veröffentlichten Tarifen nicht viel Glauben zu schenken ist. Dieselben sind kaum publicirt, als sie auch schon von einzelnen Bahnen unterboten werden, so dass daher thatsächlich die Güter, namentlich solche, welche in grossen Massen auf den Markt kommen, erheblich billiger, als in den veröffentlichten Tarifen angegeben, transportirt werden.

Unter andern ist für St. Louis der durch wiederholte Anstrengungen der Eisenbahnen immer wieder öffentlich anerkannte, aber ebenso oft wieder gebrochene, als „Tarif vom 25. November 1878“ bekannt gewordene Frachtentarif, welcher bei den letzten Verhandlungen eine Combination der Eisenbahnen zu Stande zu bringen bestimmt war, vereinbart worden.

Zum Beweis jedoch dafür, wie wenig ernst es mit den Sätzen dieses Tarifs zu nehmen ist, möge erwähnt werden, dass statt des tarifmässigen Frachtsatzes von 1,65 M. für 50 kg Getreide nach New-York, Anfang März im öffentlichen Einverständniss nur etwa 0,83 M. für 50 kg, also nur etwa die Hälfte gefordert wurde.

Dieser Satz von 0,83 M. bildet aber durchaus noch nicht die tiefste Grenze der Frachtsätze, für welcher in letzter Zeit Güter nach dem Osten transportirt worden sind. Im Gegentheil waren dieselben bis vor Kurzem zu einer bisher unbekannten Rate herabgesunken, und insbesondere hat wohl der Monat August des vorigen Jahres die allerniedrigsten Frachtsätze aufzuweisen, zu welchen bisher in Amerika Güter befördert wurden. In St. Louis z. B. sind Frachtverträge abgeschlossen worden, wonach eine Wagenladung Weizen zu 20 000 Pfd. (10 160 kg) für 84 M. nach New-York befördert wurde, d. h. also nominell 50 kg für 0,41 M., in Wirklichkeit ist jedoch der Frachtsatz noch geringer, da das Gewicht einer Wagenladung 11 200 — 14 200 kg beträgt. Dass in gleicher Weise auch die Frachtsätze auf den Seen und Canälen fortdauernd herabgegangen sind, geht daraus hervor, dass auf den Seen von Chicago nach Buffalo der Frachtsatz pro Hectoliter von 131,10 Mpf. im Jahre 1861 auf 36,95 Mpf. im Jahre 1878, und in demselben Zeitraume auf dem Eriecanal von Buffalo nach New-York von 187,11 Mpf. auf 71,51 Mpf. gesunken ist.

In Bezug auf das Vorstehende bedarf es wohl kaum noch besonderer Erwähnung, dass sich diese Frachtsätze nur auf directen Verkehr beziehen, und dass daneben, namentlich aber in anderen Gebieten der Vereinigten Staaten, sehr viel höhere Localsätze bestehen.

Da der Durchgangsverkehr, für welchen diese niedrigen Frachtsätze berechnet sind, immer nur einen kleinen Theil des Gesammtverkehrs bildet, so leiden die Bahnen auch nicht in dem Grade unter der Billigkeit des Transportes, wie dies auf den ersten Blick scheint. Wenigstens weisen gerade diejenigen Bahnen, welche sich an der Concurrenz für den durchgehenden Verkehr am meisten betheiligt haben, einen verhältnissmässig guten Geschäftsstand nach. Bei ihnen ist es neben den besonderen, für den directen Verkehr getroffenen Einrichtungen, welche die möglichste Billigkeit desselben erzielen, namentlich der Localverkehr, welcher den Ausgleich bewirkt.

Ein interessantes Beispiel in dieser Beziehung ist die Pennsylvania Eisenbahn, welche in Bezug auf Billigkeit des Transportes alle anderen Bahnen übertrifft und dessenungeachtet günstige Betriebsergebnisse zeigt.

Bei dieser Bahn, welche im Jahre 1878 6 942 059 266 Tonnenkilometer beförderte, betrug pro Tonnenkilometer

	1876	1877	1878
die Einnahme	2 351 Mpf.	2 603 Mpf.	2 413 Mpf.
„ Ausgabe	1 696 „	1 580 „	1 401 „
der Ueberschuss	0 655 Mpf.	1 023 Mpf.	1 012 Mpf.

In dem Kampfe der verschiedenen concurrirenden Linien um den Durchgangsverkehr theilte sich das Land, je nach Lage und Richtung derselben, sehr bald in bestimmte Verkehrsgebiete, in denen die sogenannten competitive tariffs sich früh genug durch gegenseitig verabredete Fixirung von den, der Feststellung durch jede einzelne Linie überlassenen Localsätzen ausschieden. Sofern die letzteren nicht in den Bereich der Concurrenz gezogen wurden, blieben sie ziemlich unabhängig von den directen Tarifen und höchstens durch die Gesetzgebung einzelner Staaten beschränkt.

An solchen Verkehrsgebieten lassen sich im Wesentlichen folgende unterscheiden:

1. Der Verkehr zwischen Ohio, Mississippi, Chicago und den östlichen Seehäfen. Der Tarif ist regulirt nach dem Satze Chicago-New-York.

2. Der Verkehr westlich von Chicago und St. Louis. Die Tarife werden durch die Western R. R. Association geregelt.

3. Der Verkehr zwischen Ohio, Mississippi, dem Golf von Mexico und dem Atlantischen Ocean. Für diese Tarife ist im Allgemeinen der Tarif New-York-Atlanta massgebend, da der Hauptverkehr sich in nord-südlicher Richtung bewegt.

4. Ein viertes umfassenderes Tarifgebiet begreift den Verkehr von Westen nach dem Süd-Osten, von Chicago, St. Louis, Cincinnati und Louisville nach Atlanta, Charleston, Savannah. Die Verbandtarife richten sich im Allgemeinen nach den Sätzen Louisville-Atlanta.

5. Endlich gehört hierher der Verkehr von und nach Californien.

Von den vorgenannten Verkehrsgebieten ist das zuerst genannte das bei Weitem bedeutendste und für den Europäischen Verkehr von besonderem Interesse, da dasselbe fast ausschliesslich die Richtung des auswärtigen Handels der Vereinigten Staaten repräsentirt, für welchen sich besonders billige directe und zwar gleiche Sätze ausgebildet haben.

Das Princip, nach welchem hierbei verfahren werden soll, besteht darin, dass die festgesetzte Route von Chicago nach New-York plus der täglichen Frachtrate nach Liverpool den Einheitssatz bilden soll für alle Frachten aus Chicago, ganz gleich, ob dieselben über Boston, New-York, Philadelphia oder Baltimore gingen. Die Gleichheit soll dann dadurch hergestellt werden, dass sich der tägliche Bahntarif von Chicago über Boston, Philadelphia oder Baltimore bei der an diesen Plätzen meist verschiedenen Seefracht in der Weise ergiebt, dass er zusammen mit der Seefracht stets dem Einheitssatze Chicago-New-York-Liverpool gleichkommt. Der Bahntarif muss daher für die genannten 3 Plätze, ausser New-York, stets nach den Seefrachten wechseln.

Nachdem wir in Vorstehendem eine wenn auch nur flüchtige Skizze über das Tarifsystem der Amerikanischen Bahnen gegeben haben, wird es nicht minder von Interesse sein, darauf noch einzugehen, in welcher Weise dieses Tarifsystem, wenn man es so nennen kann, in dem Gebiet der Vereinigten Staaten angewendet wird.

Der Concurrenzkrieg der Eisenbahnen unter einander hat bisher die Ausführung und Aufrechterhaltung der vereinbarten Tarife stets wieder in Frage gestellt, und in Folge hiervon schliesslich die grösseren consolidirten Bahnsysteme auf die Nothwendigkeit eines Zusammenwirkens hingewiesen, das zu einer Reihe von Versuchen und Combinationen geführt hat, die einen eigenthümlichen Einblick in das Amerikanische Eisenbahnwesen gestatten.

Eine Hauptursache des dauernden Kriegszustandes zwischen den Eisenbahnen liegt in den Organen, welche das Frachtgeschäft besorgen.

Jede Bahn oder Linie hat nämlich für das Frachtgeschäft ausser dem General Freight Agent, der die Aufsicht darüber führt, die Tarife festsetzt, resp. dieselben mit anderen Bahnen vereinbart, ein Heer von Solliciting Agents, deren Geschäft darin besteht, nach Fracht zu suchen, sie zu gewinnen und die Kundschaft der Bahnen zu vergrössern. Durch diese letztgenannten Agenten vollzieht sich vorzugsweise die Concurrenz mit anderen Bahnen, zwischen ihnen besteht naturgemäss ein dauernder Kriegszustand, da ihre Instruction im Wesentlichen dahingeht; „take freight at rates made by other lines and advise us what to do.“

Bei einer solchen Organisation sind natürlich die zwischen dem General Freight Agents oder den anderweitigen Vertretern der Bahnen verabredeten Frachtsätze mehr als zweifelhaft; kaum verabredet, werden sie auch schon von den unteren Agenten gebrochen. Thatsächlich geht daher die Befugniss, Tarifsätze festzustellen, aus den Händen der Directoren und Vertreter der Bahnen über in diejenigen vollständig unverantwortlicher Agenten.

Hierzu kommt noch eine andere nicht minder nachtheilige Praxis, welche sich im Laufe der Zeit herausgebildet hat und die darin besteht, dass im gegenseitigen Einverständniss der zu einem directen Verkehr zusammengetretenen Bahnen der Freight Agent an jedem Endpunkt der trough line die Frachten für die ganze Linie abzuschliessen hat und dann die einzelnen Bahnen pro rata ihrer Länge an dem Gesammtfrachtsatze theilnehmen.

Es liegt auf der Hand, dass bei einem derartigen Verfahren das ganze Frachtgeschäft den grössten Schwankungen unterworfen ist und diese Unsicherheit wurde noch dadurch erhöht, dass alle solche Frachtverabredungen der verantwortlichen Vertreter der Bahnen vom Gesetze nicht nur nicht anerkannt und daher überhaupt nicht erzwingbar waren, sondern sogar von den Gesetzgebungen vielfach als monopolistische Bestrebungen der Eisenbahnen verboten wurden.

Dieser Zustand musste wesentlich zu der ungeheuren Entwerthung der in Eisenbahnen angelegten Capitalien und zu einem ungesunden Zustande des Geschäfts im Allgemeinen beitragen, und erforderte sowohl im öffentlichen Interesse wie in dem der Eisenbahnen selbst einer dringenden Abhülfe. Hierzu geschah der erste bedeutendere Schritt im August 1874 auf der sogenannten Saratoga Conference, in welcher sich die New-York Central, Erie und Pennsylvania R. R. über eine, wenn auch noch unvollkommene Verbindung dieser 3 Hauptbahnen vereinigten. Da aber weder die Grand Trunc Line im Norden, noch die Baltimore Ohio im Süden beitraten, so blieb diese Vereinigung unvollständig.

Im September 1875 wurde ferner im Süden ein Verband mit dem Sitze in Atlanta gegründet, welcher unter der Bezeichnung „Southern Railway and Steamship Association“ die von Louisville und Memphis nach dem Südosten und von den östlichen Hafenplätzen nach dem Südwesten führenden Eisenbahn- und Schiffslinien, ca. 25—30 Bahnen umfasste und noch jetzt als die vollkommenste Vereinigung dieser Art, welche aus freier Vereinbarung der Betheiligten hervorgegangen ist, betrachtet wird. Bei dieser Association finden wir zum ersten Mal auf Amerikanischem Boden ein gemeinsames Control-Bureau unter einem leitenden Beamten, dem General Commissioner; derselbe macht den einzelnen Verbands-Bahnen die durch das Joint Comittee vereinbarten Tarifsätze für den Verbandsverkehr bekannt und sorgt für deren Aufrechterhaltung, empfängt ferner die allmonatlichen Rechnungen über die Verbandsgeschäfte, berechnet die Bilanzen und weist jeder Bahn den ihr zukommenden Frachtantheil zu. Seit dem Jahre 1876 hat der Commissioner eine grosse Zwangsgewalt gegen renitente Verbandsmitglieder dadurch erhalten, dass bei ihm 20 pCt. des Ertrages aus dem Verbandsverkehr stets als Caution deponirt bleiben; — eine Massregel, die in Ermangelung einer gesetzlichen Anerkennung den Bestand des Verbandes wesentlich gesichert zu haben scheint. Ein weiterer bedeutsamer Schritt auf dem Gebiet des Verbandswesens erfolgte im Jahre 1877, welches deshalb auch in der Zeitrechnung der Eisenbahnen das „Pooling year“ genannt wird. Unter Pooling versteht man nämlich die Vereinbarung der verschiedenen Bahnen, das Transportgeschäft nach bestimmten Procentsätzen, sei es des Ertrages oder des Transportes selbst, unter sich zu vertheilen.

Für die trunc lines zerfiel das Pooling Geschäft in den West Bound und East Bound Pool. Der erstere war im Vergleich zu letzterem sehr viel leichter einzurichten, da die Zahl der Ausgangspunkte für die Durchfrachten eine viel geringere, auf die Hauptseeplätze, zunächst sogar nur auf New-York beschränkt war, und die Gewalt über die Eisenbahnen selbst in den Händen der 4 resp. 5 grossen Linien lag; anders war die Sachlage im Westen, wo es eine sehr grosse Anzahl kleinerer Sammelpunkte für den östlichen Verkehr gab. Der West Bound Pool, hervorgegangen aus dem Kampfe um die Handelshegemonie New-Yorks hatte den grössten Geschäftsumfang. Während der Export des Landes sich auch auf die südlichen und den nördlichen Schwesterhafen vertheilt, ist nämlich der Import fast ganz in den Händen von New-York concentrirt. Auf Grund statistischer Ermittelungen über den Umfang des Frachtverkehrs von New-York und den Antheil jeder der Bahnen, wurde derselbe derart unter die in New-York concurrirenden Bahnen vertheilt, dass die New-York Central und die Erie je 33 pCt., die Pennsylvania 25 pCt. und die Baltimore und Ohio 9 pCt. erhielten. Ueber die Frachtabschlüsse mussten tägliche Berichte von den Bahnen eingeliefert werden. Erhielt eine mehr als den ihr zukommenden Antheil, so musste sie das Mehr der Frachten an diejenige Bahn abtreten, welche zu wenig erhalten hatte.

Da indessen ohne eine weitere feste Organisation auch diese bisher getroffenen Vereinbarungen für den East Bound und West Bound Pool die vorhandenen Uebelstände nicht beseitigten, welche im Wesentlichen darin bestanden, dass

1. eine gemeinsame, fest organisirte Behörde fehlte, mit festem Sitz und mit der alleinigen Befugniss zur Aufstellung und Aufrechterhaltung einheitlicher Tarife für den Verbandsverkehr, sowie zur Berechnung und Vertheilung der Antheile der verschiedenen Bahnen;
2. ein Schiedsgericht fehlte, welchem sich die einzelnen Bahnen im Falle der Uneinigkeit und Nichtübereinstimmung mit den Anordnungen und Tarifaufstellungen der vorgenannten Behörde zu unterwerfen hatten;
3. die Bahnen immer noch das ganze Heer der Solliciting Agents beibehielten, welche aus den früher angegebenen Gründen eine einheitliche Regelung der Tarife unmöglich machten,

so wurde in einer am 18. und 19. November in Chicago abgehaltenen Conferenz für die beiden östlichen und westlichen Verbände ein Joint Committee ernannt und dasselbe mit den erforderlichen Befugnissen für die Durchführung der zur Regelung des Concurrenzverkehrs getroffenen Vereinbarungen ausgestattet. Auch wurde die Befugniss zur Festsetzung der Tarife von jeder Bahn nur einem Bevollmächtigten übertragen, welcher nur in Gemeinschaft mit den Bevollmächtigten der übrigen Bahnen die erforderlichen Vereinbarungen treffen konnte.

Diese Bestimmungen sind zwar von den Präsidenten der trunc lines nicht vollständig ratificirt, aber doch soviel erreicht worden, dass der West Bound Pool auf 5 Jahre ohne Kündigung ausgedehnt und für denselben ein Schiedsrichter aufgestellt wurde, dem sich sogar die Präsidenten der grossen trunc lines zu unterwerfen haben. Ausserdem wurde noch die Abschaffung der Solliciting Agents für alle Bahnen zwischen New-York, Chicago und dem Mississippi befürwortet.

Da indessen die zu den beiden genannten Verbänden gehörenden Eisenbahnverwaltungen darüber nicht im Zweifel waren, dass alle die getroffenen Vereinbarungen nur in dem Falle Aussicht auf strenge Durchführung haben, wenn sie durch die Gesetzgebung anerkannt werden und nur auf diesem Wege das einzige zuverlässige Mittel zu finden ist, der bisherigen masslosen, das öffentliche Interesse wie das der Eisenbahnen in gleicher Weise schädigenden Concurrenz zu begegnen, so geht das Verlangen der Eisenbahnen dahin, dass die Verbände von der Gesetzgebung anerkannt, durch besonderen Corporationsact zu einer rechtlichen Körperschaft gestempelt und die Handlungen ihrer richterlichen wie Executiv-Beamten durch das Gesetz geregelt werden. Die Geschäftswelt, die noch immer an dem Glaubenssatz festhält, dass in der Concurrenz der Bahnen allein das Heil zu suchen sei, scheint gegenüber diesen Bestrebungen der Eisenbahnen auf gesetzliche Regelung des Concurrenzverkehrs zunächst noch keine bestimmte Stellung genommen zu haben, sodass noch nicht mit Bestimmtheit zu übersehen ist, welchen Erfolg die Eisenbahnen mit diesen Bestrebungen haben werden.

Dessenungeachtet ist es von hohem Interesse zu beobachten, wie auch hier aus dem Chaos, in welches das Eisenbahnwesen durch übertriebene Speculation und Concurrenz gestürzt worden ist, die Anfänge eines einheitlicheren Systems sich Bahn zu brechen scheinen. -i-

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Vom 15. October d. J. ab wird die versuchsweise errichtete Haltestelle Lüchtringen zwischen den Stationen Holzminden und Höxter für Personenbeförderung eröffnet.

Das Nähere enthält der mit genanntem Tage in Kraft tretende neue Fahrplan. Münster, den 8. October 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1277

2. Tarifwesen.

Im Stettin - Märkisch - Sächsischen Verbandsgüterverkehre treten vom 10. October 1879 ab nachstehende Frachtsätze für Petroleumtransporte bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür in Kraft.

Zwischen Swinemünde und
Eger
Franzensbad } 3,58 ℳ pro 100 kg
Voitersreuth

Dresden, den 3. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1267

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. October cr. tritt zum diesseitigen Local-Gütertarif der Nachtrag VI, enthaltend anderweiten Tarif für den Güter-Verkehr auf der Berliner Ringbahn, in Kraft.

Exemplare desselben verabfolgen unsere sämmtlichen Güter-Expeditionen unentgeltlich. Berlin, den 4. October 1879. Die Direction. (1265)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Zum Verbandstarife treten in Kraft

Nachtrag VI zu Heft 3, 6 und 9,
„ VIII „ „ 5, 8 „ 10,
„ X „ „ 7

und zwar hinsichtlich der in denselben enthaltenen neuen Frachtsätze für die Stationen: Einbeck der Braunschw. Bahn, Minden und Porto der Köln-Mindener Bahn, Calbe Stadt der Königl. Preuss. Staatsbahnstrecke Berlin - Blankenheim, sowie der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mansfeld und Halle und endlich der regulirten Frachtsätze für die Stationen Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn sofort, hinsichtlich der theilweisen Aufhebung des directen Verkehrs mit den letztgenannten Stationen aber mit Gültigkeit vom 1. Nov. cr. ab.

Gleichzeitig geben wir bekannt, dass der für die Deutschen Eisenbahn-Verbände herausgegebene Nachtrag III zum I. Theil — Allgemeine Bestimmungen — auch für den Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischen Verband zur Einführung gekommen ist.

Exemplare der oben bezeichneten Nachträge sind in den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 4. October 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1269)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Mit 11. October 1879, dem Tage der Betriebseröffnung der K. K. Staatsbahn „Tarvis-Pontafel" tritt für den directen Eil- und Frachtgüterverkehr von Stationen dieser Linie, sowie von den Stationen sämmtlicher Linien der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn und der Linie „Mösel-Hüttenberg" nach

Pontebba

ein

Internationaler Zuschlagtarif

in Kraft.

Dieser Tarif, sowie auch der für die directe Personenabfertigung in obigen Verkehrsrelationen seiner Zeit in Anwendung kommende Zuschlagtarif, wird als besonderer Anhang zum Localtarife der K. K. Staatsbahnlinie „Tarvis-Pontafel" (Nachtrag VII zum Localgütertarife und Nachtrag II zum Personentarife vom October 1879) hinausgegeben werden, und bei der Generaldirection in Wien, bei der Betriebsdirection in Steyr und in den Stationen käuflich zu beziehen sein. Wien, am 8. October 1879. Die Generaldirection. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1263)

Mitteldeutscher Eisenbahn - Verband. Preussisch-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Verband Thüringischer Eisenbahnen. Zu dem seiner Zeit für die Deutschen Eisenbahn - Verbände herausgegebenen Verbands-Gütertarif Theil I, allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr (das Betriebs-Reglement nebst Zusatzbestimmungen und die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification enthaltend), ist am 1. d. M. Nachtrag III in Kraft getreten. Derselbe enthält: Aenderung des § 48, Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 und Berichtigung der im Nachtrage II Seite 2 enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements, sowie Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification (nach den Beschlüssen der General-Conferenz vom 10. Juli cr. neu redigirt). Die mit einem Stern versehenen Bestimmungen treten erst am 1. December cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen. Exemplare des Nachtrags sind à 20 ₰ bei den Verbandsverwaltungen zu haben. Erfurt, den 4. October 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1264)

(Fortsetzung der offiz. Anz. Seite 1067.)

3. Fahrpläne.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Danzig-Warschau, Preussische Abtheilung. Fahrplan. Gültig vom 15. October 1879 ab bis auf Weiteres. (1227 J.)

(Nach Stationszeit.)

Entfernung km	Stationen.		1. Gem. Zug 1.—4. Cl.	3. Gem. Zug 1.—4. Cl.	5. Gem. Zug 1.—4. Cl.
	Königsberg	Abf.	1.3 Nachts	7.38 Mg. 9.8 Mg.	12.53 Mt. 5.45 Nm.
	Elbing	„	6.49 Mg.		
	Marienburg	Ank.	4.38 „ 7.46 „	12.30 Mt. 11.38 Mt.	7.12 Nm. 8.24 „
	Danzig	Abf.	4.0 Mg. 7.26 „	12.44 Mittags	4.51 Nachm.
	Dirschau	„	5.10 „ 8.48 „	2.11 Nachm.	6.11 „
	Marienburg	Ank.	5.45 „ 9.14 „	2.46 „	6.35 „
—	Marienburg	Abf.	9.29 Vorm.	3.42 Nachm.	8.36 Abends
16	Mlecewo	„	10.1 „	4.20 „	9.10 „
25	Nikolaiken	„	10.24 „	4.49 „	9.33 „
36	Riesenburg	„	10.54 „	5.24 „	10.8 „
46	Rosenberg	„	11.12 „	5.51 „	10.33 „
60	Sommerau	„	11.34 „	6.23 „	11.3 „
69	Dt. Eylau	Ank.	11.50 „	6.44 „	11.24 „
	Thorn (nach Insterburg)	Abf.	12.21 Nachm.	—	9.23 Abends
	Dt. Eylau (nach Insterburg)	Ank.	3.30 „	—	11.29 „
	Dt. Eylau (nach Insterburg)	Abf.	3.41 „	—	11.31 „
	Dt. Eylau (von Insterburg)	Ank.	11.52 Vorm.	8.8 Abends	—
	Dt. Eylau (von Insterburg)	Abf.	12.0 Mittags	8.10 „	—
	Thorn (von Insterburg)	Ank.	3.17 Nachm.	10.4 „	—
	Dt. Eylau	Abf.	12.0 Mittags	6.54 Abends	—
82	Weissenburg	„	12.30 „	7.29 „	—
94	Montowo	„	1.6 „	8.9 „	—
105	Rybno	„	1.31 „	8.38 „	—
116	Koschlau	„	1.57 „	9.8 „	—
130	Soldau	„	2.30 „	9.15 „	—
144	Illowo	Ank.	2.57 Nachm.	10.12 „	—
	Illowo	Abf.	3.22 „	10.25 „	—
150	Mlawa	Ank.	3.30 „	10.33 „	—
	Mlawa	Abf.	3.59 Nachm.	5.47 Morgens	—
	Warschau	Ank.	8.18 Abends	10.14 Vorm.	—

Entfernung km	Stationen.		2. Gem. Zug 1.—4. Cl.	4. Gem. Zug 1.—4. Cl.	6. Gem. Zug 1.—4. Cl.
	Warschau	Abf.	—	6.45 Abends	9.52 Morg.
	Mlawa	Ank.	—	10.59 „	2.6 Mitt.
	Mlawa	Abf.	—	11.59 Abends	2.36 Nachm.
	Illowo	Ank.	—	12.7 „	2.44 „
6	Illowo	Abf.	—	6.15 Morg.	3.17 „
20	Soldau	„	—	6.50 „	3.43 „
34	Koschlau	„	—	7.30 „	4.14 „
45	Rybno	„	—	7.56 „	4.39 „
56	Montowo	„	—	8.30 „	5.7 „
68	Weissenburg	„	—	9.4 „	5.35 „
81	Dt. Eylau	Ank.	—	9.32 „	6.2 „
	Thorn (nach Insterburg)	Abf.	—	7.30 Morg.	—
	Dt. Eylau (nach Insterburg)	Ank.	—	9.38 „	—
	Dt. Eylau (nach Insterburg)	Abf.	—	9.40 „	—
	Dt. Eylau (von Insterburg)	Ank.	4.57 Morgens	11.52 Vorm.	—
	Dt. Eylau (von Insterburg)	Abf.	4.59 „	12.0 Mittags	—
	Thorn (von Insterburg)	Ank.	7.9 „	3.17 Nachm.	—
	Dt. Eylau	Abf.	5.3 Morgens	9.42 Vorm.	6.8 Nachm.
90	Sommerau	„	5.21 „	10.1 „	6.24 Abends
104	Rosenberg	„	5.54 „	10.37 „	6.47 „
114	Riesenburg	„	6.24 „	11.4 „	7.8 „
125	Nikolaiken	„	6.51 „	11.29 „	7.29 „
134	Mlecewo	„	7.13 „	11.51 „	7.47 „
150	Marienburg	Ank.	7.44 „	12.18 Mittags	8.12 „
	Marienburg	Abf.	7.59 Morgens	12.38 Mittags	8.26 Abends
	Dirschau	„	8.46 „	2.6 „	9.21 „
	Danzig	Ank.	9.32 „	3.1 „	10.16 „
	Marienburg	Abf.	9.16 Mg. 10.0 Mg.	2.53 Nachm.	9.51 „
	Königsberg	Ank.	12.5 Mt. 4.54 Nm.	7.25 Abends	1.36 Nachts.

Beilage zu No. 79. **Berlin,** am 13. October 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro September 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.
1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.
2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.
3) Süddeutsche Bahnen††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.
**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.
†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.
††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Mecklenburgische Friedrich Franz Bahn. | Böhmische Westbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Badische Staatsbahnen. XI. Nachtrag zum Tarif v. 1/2. 78. Enthaltend: Abänderungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und Kilometerentfernungen sowie Frachtsätze für die für den Wagenladungsverkehr eröffnete Station Binau. Giltig v. 1/9. 79. (Gratis.)

XII. Nachtrag. Enthaltend: Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und des Waarenverzeichnisses und Einführung anderweiter Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Göggingen, Josephslust, Krauchenwies, Mengen, Menningen, Messkirch, Siegmaringen und Zielfingen mit einer Anzahl anderer interner Stationen, sowie einer Ueberfuhrgebühr für Wagenladungsgüter von Petershausen nach Constanz und umgekehrt. Giltig v. 1/9. 79. (Gratis.)

Bayerische Staatseisenbahnen. General-Kilometerzeiger für die Bayerischen Staatsbahnen vom Jahre 1876. XII. Nachtrag.
Kilometerzeiger für die am 1/9. 79 zur Eröffnung gelangenden Stationen: Anzenkirchen, Baierbach, Birnbach, Dietfurt a. R., Eggenfelden, Hebertsfelden, Hörbering, Kaismühle, Karpfham, Kühnham, Massing, Pfarrkirchen und Pocking der Strecke Neumarkt a. Rott-Pocking. Preis pro Exemplar 0,20 ℳ.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.
a) Nachtrag V v. 1/9. 79, enthaltend Abänderungen des Betriebsreglements und der Tarifvorschriften, sowie diverser Frachtsätze und Berichtigung des Nachtrags II.
b) Nachtrag XVI zum Betriebsreglement und Tarif v. 1/9. 79, enthaltend anderweite Gebühren für die Ueberführung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren zwischen den Bahnhöfen der in Leipzig mündenden Bahnen.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Nachtrag VI v. 6/9. 79 zum Tarif v. 1/7. 77. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs I enthaltend.

Hannoversche Staatsbahn.
Nachtrag 18 zum Gütertarif v. 1/7. 77. Aenderung im Tarif für Nebengebühren. Aufhebung von Ausnahme-Frachtsätzen.
Nachtrag 1 zum Vieh- etc. Tarif v. 15/9. 79. Frachtberechnung für Etage-Viehwagen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Nachtrag VI (giltig v. 1/9. 79) zum Tarif für den Localverkehr v. 1/10. 76, enthaltend:
1. Ergänzungen der Frachtbegünstigungen für mineralische Kohle, Coaks und Briquettes.
2. Aufhebung des im Haupttarife Seite 227 sub VIII enthaltenen Ausnahmetarifes für Gross-Hornviehtransporte.

Köln-Mindener Eisenbahn einschliesslich der Köln-Giessener und Venlo-Hamburger Linien.
Nachtrag III v. 21/9. 79 zum Tarif v. 1/1. 79, enthaltend Kilometerzeiger für die Station Beckum (Stadt) und die Haltestelle Grossenbaum. (0,05 ℳ.)
Provisorischer Nachtrag v. 21/9. zum Ausnahmetarif v. 1/5. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Localverkehre, enthaltend Frachtsätze für die neu eröffnete Station Beckum (Stadt). (Gratis.)

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Nachtrag No. 10 v. 1/9. 79 zum Tarif v. 1/11. 77, enthaltend:
1. Bestimmung wegen Abänderung des Betriebsreglements.
2. Ergänzung der Tarifvorschrift bezüglich der Frachtberechnung für Langholz.
3. Anderweite Bestimmungen hinsichtlich der Frachtermässigung für einzelne Artikel bei eilgutmässiger Beförderung.
4. Aufhebung des Ausnahmetarifs No. 1 (frisches Gemüse und Obst).
5. Theilweise Ergänzung resp. Abänderung des Nebengebührentarifs.
6. Anderweite Gebühren bezw. ergänzende Bestimmungen für die Ueberführung in Berlin, Cöthen, Leipzig und Magdeburg.
7. Einführung neuer Tarifsätze zwischen Charlottenburg und Halle (Thüringen).
8. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Altenbeken und Güsten.
9. Vorübergehende Abänderung einzelner Ausnahme-Frachtsätze.
10. Ausdehnung des Ausnahmetarifs No. 31.
11. Aufhebung von Frachtsätzen.
12. Berichtigungen.

Oberschlesische Eisenbahn. Tarif. v. 1/7. 77.
Vom 15/9. 79 ab ist die Dauer der freien Lagerung für die von den Oberschlesischen Productionsorten auf dem Bahnhofe zu Breslau per Bahn eingehenden Zink- und Bleisendungen in Wagenladungen auf drei Monate festgestellt worden.

Sächsische Staatseisenbahnen.
Nachtrag VIII v. 1|9. 79 zum Tarife v. 1|4. 77 für den Güterverkehr, enthält: 1. Tarife für die Station Plagwitz, sowie für die Güter-Haltestellen Gautzsch und Grosszschocher. 2. Modalität der Frachtberechnung für Haltestellen bei Anwendung von Stationstarifen. 3. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Pristewitz einer- und Dresden (Alt- und Neustadt) andererseits. 4. Ueberführungsgebühren für die Verbindungsbahnen in Leipzig. 5. Neue Benennung der Station Lichtenstein.

Oesterreichische Südbahn. Mit 1/8. d. J. trat eine Zusammenstellung von Berichtigungen zum Tarifbuche der Südbahn v. 15/11. 71 (I., II. und III. Auflage) in Kraft.

II.

Bayerisch-Oesterreich-Ungarischer Güterverkehr.
Theil III, Tarifheft No. I. Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten, sowie für die Beförderung von gebrauchten, leer retourgehenden Getreide- und Mehlsäcken zwischen Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, Kronprinz Rudolfbahn, Oesterreichischen Staatsbahn (südöstliche und Wien-Neu-Szönyer Linie), der Ungarischen Staatsbahnen (nördliche, östliche und Waagthallinie), der Theisseisenbahn, Arad-Temesvarer Eisenbahn, Südbahngesellschaft etc. etc. einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen anderseits. Giltig ab 15/9. 79.
Durch diesen Tarif werden aufgehoben:
a) Der Tarif v. 15/6. 77 sammt Anhang v. 18/8. 77 und I. Nachtrag v. 1/6. 78.
b) Der ab 1/9. 77 giltige II. Nachtrag zum Tarife für den Bayerisch-Ungarischen Güterverkehr.
c) Der ab 20/12. 77 giltige Specialtarif sowie der zugehörige Nachtrag I v. 1/5. 78 für den Verkehr ab Stationen der Südbahngesellschaft und deren Hinterbahnen via Marburg-Franzensfeste-Kufstein.
d) Die im Uebernahmetarif für Getreide etc. ab Stationen der Alföld-Fiumaner Eisenbahn d. d. 15/11. 74 und dessen Nachtrag I für Bayerische Stationen enthaltenen Frachtsätze. Preis pro Exemplar 2 ℳ. (B. St.-B.)

Belgisch-Südwestdeutscher Tarif v. 1/3. 79. Eingeführt am 1/8. 79. Heft V b Abth. I für den Belgischen Verkehr mit der Pfalz 60 ₰; Heft VI b Abth. I Verkehr Belgien-Baden 6,00 ℳ; Nachträge I zu Heft II, II zu Heft III a, I zu Heft IV a und V a, enthaltend Ausnahme-Frachtsätze für Petroleum etc.; Nachtrag II zum Heft IV a Verkehr zwischen Belgischen Seehäfen und Stationen der Moselbahn, sowie Bingerbrück und Kreuznach. Gratis. (Elsass-Lothr.)

Belgisch-Südwestdeutscher Gütertarif v. 1/3. 79.
Heft V b, II. Abtheilung für den Verkehr der Pfälzischen Bahnen mit der Grossen Belgischen Centralbahn v. 1/8. 79. Preis 60 ₰. (Pfalz.)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Tarif, Heft I bis VI v. 1/8. 77. Nachtrag VIII v. 10/9. 79. Durch denselben wird der Tarif für den directen Transport von Braunkohlen und Braunkohlenbriquets ab Senftenberg C.-Gr. E. v. 1/5. 77 nebst Nachträgen, soweit derselbe Frachtsätze nach Stationen der Berlin-Anhaltischen und Leipzig-Dresdener Bahn enthält, aufgehoben. (Berlin-Anhalt.)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Nachtrag No. 7 v. 10/9. 79 zum Tarif v. 1/3. 78, enthaltend: 1. Berichtigungen. 2. Bestimmung über Frachtberechnung bei Verwendung gekuppelter Wagen. 3. Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen. 4. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Kreiensen (H. St.) einerseits und den Stationen Friesack, Nauen, Neustadt a. D. der Berlin-Hamburger Bahn andererseits. 5. Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Einbeck der Braunschweigischen Bahn. (Magdeb.-Halberst.)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband.
Nachtrag No. 5 v. 1/2. 79 zum Tarifheft No. 2 v. 1/4. 78, enthaltend:
I. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Leipzig (B.-A.) und Calbe (Staatsbahn).
II. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Berlin-Anhaltischen Station Rossla einerseits und den Berliner Staatsbahnhöfen, sowie den Stationen Moabit, Tempelhof und Rixdorf der Berliner Verbindungsbahn andererseits.
III. Aufhebung von Tarifsätzen.
IV. Druckfehlerberichtigungen. (Magdeb.-Halberst.)

Deutsch-Polnischer Eisenbahnverband.
Nachtrag 2 zu Heft I v. 15/9. 79, enthaltend: Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Ostbahn Neufahrwasser, Danzig, Dirschau, Elbing, Braunsberg, Königsberg i. Pr. einerseits und den Stationen Konopki, Ciechanow, Gonsocin, Nasielsk, Nowo-Georgiewsk, Nowy-Dwor, Jablona, Praga und Warschau der Weichselbahn via Mlawa, Warschau (Praga) der Warschau-Terespoler Bahn via Mlawa (transito) und Warschau der Warschau-Wiener Bahn via Alexandrowo andererseits.
Anmerkung. Der Danzig-Warschauer Verbandtarif v. 1/2. 77 für den Verkehr zwischen Neufahrwasser, Danzig und Elbing mit Warschau via Alexandrowo ist hierdurch aufgehoben. (Nachtrag II 0,20 ℳ) (Ostb.)

Friesisch-Westfälischer Verband. Hannoversche Staatsbahnstationen mit Bentheim, Gildehaus und Schüttorf.
Nachtrag 1 zum Tarif v. 1|5. 78. Gültig v. 1|9. 79, enthaltend Tarifsätze für die in den Verkehr aufgenommenen Stationen Hameln, Hannover, Linden-Fischerhof, Linden-Küchengarten, Ringelheim und Vlotho der Hannover-Altenbekener Bahn. (Hann. Stsb.)

Hannover-Magdeburg-Oesterreich-Ungarischer Verband.
Nachtrag VI v. 1|9. 79 zum Specialtarife für den Transport von Getreide etc. v. 16|10. 76, enthaltend: 1. Aufnahme der Station Hannover der Hannover-Altenbekener Bahn. 2. Aufnahme der Station Magdeburg-Friedrichstadt der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. (Sächs. Staatsb.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahn-Verband. Nach der Bekanntmachung v. 9|9. 79 kommen die für Traubenzucker, Stärke und Kartoffelmehl sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt bestehenden Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr zwischen Cüstrin, Landsberg, Thorn, Inowrazlaw, Mogilno und Gnesen einerseits und Hamburg, Harburg, Lübeck, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenham andererseits auch nach dem 1|10. 79 unter dem Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs zur Anwendung. (Ostbahn).

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband. Nachträge No. 2 zu den Tarifheften 26 und 33, No. 3 zu den Tarifheften 4 und 9, No. 4 zum Tarifheft 14 des Tarifs v. 1/3. 78, ferner Nachtrag No. 3 zu dem v. 15/2. 79 ab gültigen Ausnahmetarif für Europäisches Holz etc. in dem genannten Verbande, sämmtlich gültig v. 15/9. 79, enthaltend: Aufnahme der Station Oggersheim der Pfälzischen Bahnen in den Verband. Gratis. (Köln-Minden).

Harz-Nordseeverkehr. Nachtrag No. 9 v. 10|9. 79 zum Tarife v. 1|1. 78, enthaltend: 1. Berichtigungen. 2. Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen. 3. Bestimmung über Frachtberechnung für frisches Obst im Verkehr von Blankenburg a. H. nach Hannover. 4. Ausnahmetarifsatz für Steinkohlen etc. von Püsselbüren nach Höxter. 5. Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Einbeck der Braunschweigischen Bahn. (Magdeb.-Halb.)

Hof-Meininger Eisenbahnverband.
Nachtrag VII v. 15|9. 79 zum Tarifheft III v. 1|3. 78, enthaltend: 1. Aufnahme der Badischen Station Orschweier. 2. Aufnahme der Thüringischen Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue, sowie anderweite Frachtsätze für Arnstadt der Thüringischen Bahn. 3. Aufhebung von Frachtsätzen für Bregenz, Romanshorn und Rorschach.
Nachtrag I v. 15|9. 79 zum Tarifheft V v. 1|5. 79, enthaltend: 1. Aufhebung von Tarifsätzen. 2. Einführung von Tarifsätzen für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn und anderweite Frachtsätze für die Station Arnstadt derselben Bahn. (Sächs. Staatsb.)

Italienisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr via Brenner-Kufstein. Nachtrag III zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Oberitalienischen und Römischen Bahnen einerseits und den Stationen Lindau-Constanz, Romanshorn und Rorschach andererseits v. 16/5. 78. Enthaltend:
1. Ergänzung der Waarenclassification,
2. Tarifsätze für Eil- und Frachtgut im Verkehr mit einer Anzahl neuer Italienischer Verbandstationen, sowie neue Frachtsätze für Lebensmittel in ganzen Wagenladungen für eine Anzahl bisheriger Verbandstationen;
3. Druckfehlerberichtigungen. Gültig ab 10/7. 79. Preis 15 Pf. pro Exemplar. (B. St. B.)

Köln-Minden-Saarbrücker Verkehr via Giessen-Frankfurt a/M. resp. via Wetzlar-Coblenz. Nachtrag I. v. 15/9. 79 z. Verbands-Gütertarif v. 15/5. 79, enthaltend: 1. Ergänzung des Kilometerzeigers. 2. Aufhebung der Frachtsätze verschiedener Verkehrsrelationen. 3. Anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Hamweiler, Klein-Bittersdorf und Saargemünd. 4. Druckfehlerberichtigungen. (ℳ 0,10. Köln-Minden).

Magdeburg-Bayerischer Verband.
Nachtrag VII v. 15|9. 79 zum Tarife v. 1|5. 78, enthaltend: 1. Neue Frachtsätze für Stationen der Bayerischen Staatsbahn. 2. Veränderte Frachtsätze für Stationen der Bayerischen Staatsbahn. 3. Bestimmung über Anwendung der Frachtsätze für Cöthen. 4. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Halle und Stationen der Württembergischen Staatsbahn. 5. Berichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Mitteldeutscher Verbands-Gütertarif. Nachtrag XVI zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29 v. 1/3. 78, gültig v. 1/9. 79 ab, enthaltend neue bezw. abgeänderte Tarifsätze zwischen Stationen der Saarbrücker etc. Bahnen und den Stationen der Thüringischen Bahn, sowie Leipzig, der Magdeburg-Halberstädter Bahn über Coblenz. Hierzu die Dienstanweisungen No. 81—83. (Thür.)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verband v. 15/10.78. Am 15./9. c. ist Nachtrag II in Kraft getreten, enthaltend neue Frachtsätze für Wilhelmsfelde-Fiddichow und Ferdinandstein und Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für Braunkohlen und Braunkohlen-Briquetts. (Breslau-Freiburg).

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

VIII. Nachtrag v. 15|9. 79 zum Gütertarife (Heft II) v. 1|1. 77, enthaltend: 1. Einführung neuer Frachtsätze. 2. Ausnahme-Frachtsätze für Mineralwasser-Transporte. 3. Ergänzung des Kilometerzeigers. (Sächs. Staatsb.)

Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischer Verband. Hannoversche Staatsbahnstationen mit Niederländischen Stationen. Nachtrag 3 zum Tarif v. 1/4. 79. Gültig v. 1|9. 79, enth.: Tarifsätze für die in den Verkehr aufgenommenen Stationen Hameln, Hannover, Linden-Fischerhof, Linden-Küchengarten, Oeynhausen, Ringelheim und Vlotho der Hannover-Altenbekener Bahn. (Hann. Stsb.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Verband. Nachtrag III zum Verbands-Gütertarif v. 15/9. 79, enthaltend:

1. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften;
2. Einreihung von Holzdraht und Holzmehl unter die Artikel des Ausnahmetarifs B für Holz,
3. Ermässigung der Sätze zwischen Cassel H. St. E. einerseits und Gnesen, Inowrazlaw, Samter und Czempin andererseits,
4. Aufnahme von Graudenz und Alexandrowo K. O. loco und tr., Minsleben und Wildemann M. H. E., Hannover H. Altb. E. und Einbeck B. E. für den generellen Verkehr als Verbandstationen.
5. Ermässigung der Sätze zwischen Stralsuud B. St. E. einerseits und den Verbandstationen der Strecke Salzderhelden-Einbeck-Cassel bezw. Ellrich der Hannoverschen Staatsbahn andererseits,
6. die Wiederaufnahme der Station Danzig der Hinterpommerschen Bahn als Verbandstation,
7. bereits publicirte Tarifänderungen und eine Berichtigung des Nachtrags II. (Ostbahn-Nachtrag III, 0,10 *M.*)

Ostdeutsch - Rheinischer Eisenbahnverband. Nach der Bekanntmachung v. 4|9. 79 treten mit diesem Tage zwischen Stettin, Station der Berlin-Stettiner Bahn einerseits und den Rheinisch-Westfälischen Bahnen andererseits im Ostdeutsch - Rheinischen Eisenbahnverbande Ausnahmesätze für Eisen des Specialtarifs I und II in Kraft. (Ostbahn.)

Pfälzisch - Württembergischer Gütertarif v. 1|9. 79. (Preis 1,50 *M.* (Pfälz.)

Preussisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Mit dem 1|9. 79 tritt unter Aufhebung verschiedener anderer Tarife ein neuer Tarif unter dem Namen „Preussisch-Pommerscher Verband - Gütertarif" in Kraft.

Derselbe besteht aus folgenden Theilen:

a. dem Heft, Theil II. Besondere Bestimmungen;

b. dem Heft I, welches Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlichen Ostbahn, Oberschlesischen und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits enthält;

c. dem Heft 2, welches Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn einerseits und Stationen der Hinterpommerschen Bahn andererseit, enthält. (Ostbahn. Besondere Bestimmungen 0,10 *M.*, Heft I 0,15 *M.*, Heft II 0,80 *M.*)

Preussisch-Sächsischer Verband. Bekanntmachung v. 28|8. 79, betreffend Einführung directer Frachtsätze sämmtlicher Tarifclassen für den Verkehr zwischen Posen, Station der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn einerseits und Pirna, Station der Sächsischen Staatsbahn andererseits. (Ostbahn).

Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Getreidetarif v. 1|7. 76. Nachtrag X v. 1|9. 79, enthaltend: ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn und der Königl. Ungarischen Staatsbahn nach Breslau, Liegnitz und Glogau. (Oberschl. E.)

Rheinisch-Niederdeutscher Verbands-Gütertarif v. 1/5. 78. Nachtrag III v. 1|9. 79, enthaltend: 1. Aufnahme der Stationen Heide, Meldorf, St. Michaelisdom und Wilster der Holsteinischen Marschbahn und Wesselburen der Westholsteinischen Eisenbahn, sowie ermässigte Frachtsätze für Station Heide der Westholsteinischen Eisenbahn, 2. Aufnahme der Haltestelle Flottbeck der Altona-Kieler Bahn. 3. Aufnahme der Station Buchholz der Berlin-Hamburger Bahn. 4. Frachtsätze für die Westfälischen Stationen Emsdetten, Mesum und Salzbergen im Verkehr mit Hamburg. 5. Aufnahme der Bergisch-Märkischen Station Altenessen. 6. Aufnahme der Stationen Ehrang, Hagen, Herdecke und Osterath der Rheinischen Bahn. 7. Aufnahme der Station Wehrden der Westfälischen Eisenbahn. 8. Veränderte Bezeichnung der Rheinischen Station Wattenscheid. 9. Einzelne ermässigte Tarifsätze für den Verkehr mit den Mecklenburgischen Stationen Neubrandenburg, Stavenhagen etc. 10. Eröffnung der Bergisch-Märkischen Station Wehrden für den Eil- und Stückgutverkehr. 11. Ausnahmetarif A für gebrannten Kalk. 12. Aufnahme der Station Saarn in den Ausnahmetarif B. 13. Frachtsätze des Ausnahmetarifs F für den Verkehr mit Friedrichsruh, Reinbeck und Schwarzenbeck. 14. Berichtigung und Ergänzung des Ausnahmetarifs G. 15. Ausnahmetarif H für Roheisen etc. 16. Aufhebung der Tarifsätze für Oberlahnstein. Berichtigungen. (1 *M.* Köln-Minden).

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verkehr.

Nachtrag III v. 15|9. 79 zum Tarife v. 1|11. 78, enthaltend: 1. Ausnahmetarif für Holz, Europäisches. 2. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes. (Sächs. Staatsb.)

Schlesisch-Sächsischer Verbandstarif v. 1/2. 78. Nachtrag VI gültig v. 15/9. 79, enthaltend Ergänzung der Zusatzbestimmungen, Tarifsätze für den Verkehr mit Sächsischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Stationen sowie Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen von Station Senftenberg der Cottbus-Grossenhainer Bahn nach Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn etc. (Niederschlesisch-Märk. E.)

Schleswig-Holsteinischer Verband. Nachtrag VIII v. 15/9. 79, zum Tarif v. 1/1. 78, enthaltend: Ausnahmetarif für Cement ab Itzehoe. (Altona-Kiel).

Stettin-Berlin-Thüringischer Tarif v. 1|11. 79. Nachtrag IX v. 1/9. 79, enthaltend: diverse ermässigte Frachtsätze, anderweite Frachtsätze für Stralsund B. St. B., Frachtsätze für Stationen der Strecke Arnstadt-Ilmenau und Instradirungsbestimmungen. (Berl.-Anhalt.)

Stettin-Cüstrin-Posen-Lausitzer Verband v. 1/2. 78.

Die Frachtsätze der Station Cüstrin für den Güterverkehr sind am 15/9. ausser Kraft getreten. (Breslau-Freiburg).

Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband.

Nachtrag I v. 1|9. 79 zum Tarife v. 1|6. 79, enthaltend: 1. Neue Frachtsätze für die Stationen Lugau, Lichtenstein-Callnberg und Oelsnitz b. L. 2. Neue Frachtsätze zwischen Zittau (S. Stb.) und Stationen der Berliner Nordbahn. 3. Neue bezw. berichtigte Frachtsätze für den Verkehr mit Stettin und Stralsund. 4. Aenderungen des Ausnahmetarifs. 5. Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Südwestdeutscher Tarif v. 1/3. 78. Transittarif v. 25/4. 77 für die Beförderung besonders genannter Güter von Ludwigshafen nach Basel, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen transportirt werden, ist am 11/8. 79 aufgehoben. (Els.-Lothr.)

Transittarif für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und von da nach gewissen anderen Badischen Stationen transportirt werden. Nachtrag II.

Enthaltend: Frachtsätze für Getreidetransporte ab Mannheim transit nach Eimeldingen, Emmendingen, Freiburg, Herbolzheim, Kenzingen, Lahr, Müllheim und Waldkirch. Gültig v. 1|9. 79. Gratis. (Badische Staatsb.)

Transittarif für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen und von da nach bestimmten Badischen Stationen transportirt werden v. 1/5. 79. Nachtrag II.

Enthaltend: Frachtsätze für Getreidetransporte von Ludwigshafen transit nach Eimeldingen, Emmendingen, Freiburg, Herbolzheim, Kenzingen, Lahr, Müllheim und Waldkirch. Gültig v. 1/9. 79. Gratis. (Bad. Staatsb.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Tarif v. 1/7. 77. Auf Grund des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen. Ergänzungsblätter, gültig v. 1/11. d. J. ab und zwar:

No. 9 zum 23. und 25., No. 7 zum 24 und 26, No. 4 zum 59. und 69., No. 5 zum 79 und 89, No. 3 zum 151. und 160. Hefte, enthaltend: Aufhebung der Tarifsätze für Eilgut und Stückgut im Verkehre zwischen Station Trier linke Mosel, der Saarbrücker Bahn, einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Main-Weserbahn, der Mecklenburgischen Friedrich - Franz-Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Bahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Bahn, und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits; ferner

Seehafen-Ausnahmetarif v. 1/6. 79, 4. Nachtrag, gültig v. 1/10. 79 ab, enthält;

Taxänderungen für den Verkehr zwischen den Stationen Altona, Ottensen und Flensburg einerseits und Stationen der Badischen Staatseisenbahnen, der Württembergischen Staatseisenbahnen und den Bodensee-Uferplätzen andererseits. (Main-Weserb.)

III. A. 1.

Ostbahn und Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn v. 1/8. 78.

Am 19/9. c. sind directe Frachtsätze zwischen Lässig und Stationen der Ostbahn in Kraft getreten. (Breslau-Freiburg).

III. A. 2.

Berlin-Potsdam-Magdeburger, Hannoversche und Köln-Mindener Eisenbahn. Güterverkehr zwischen den Stationen Brandenburg etc. der B. P. M. Eisenbahn einerseits und den Stationen Bevensen etc. der Hannoverschen Staatsbahn, sowie Hamburg der Cöln-Mindener Bahn andererseits.

Mit dem 1|9. 79 ist für den vorbezeichneten Verkehr ein directer Transittarif zur Einführung gekommen. (B. P. M. B. und Br. B.)

III. A. 3.

Saarbrücker, Rhein-Nahebahn-Hessisch-Pfälzischer Gütertarif v. 1/10. 77. XI. Nachtrag v. 10/8. 79. Preis 5 Pf. (Pfälz.)

III. C. 1.

Hamburg (K. M.), Harburg, Bremen (K. M.), Bremerhafen und Geestemünde einerseits und Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer, Pilsen-Priesener Bahn und Oesterreichische Staatsbahn andererseits via Buchholz (resp. Harburg), Wittenberge-Berlin-Bodenbach.

Nachtrag XII. v. 15|9. 79 zum Tarif v. 15/4. 76, enthält: 1. Bestimmung über den Verkehr mit Wien (Hauptzollamt); 2. Bestimmung über Tarifirung von Chilisalpeter; 3. Bestimmung über Beförderung von Gold, Silber etc.; 4. Bestimmung über Abfertigung von Manufacturwaaren; 5. Bestimmung über Bedeckung der Güter; 6. Frachtsätze für Viehtransporte; 7. Frachtberechnung für Thon; 8, Declaration des Artikels Pickled-Heringe. (Berlin-Hamb. B.)

IV.

Eis. Tarif für Eis von Interlaken nach der Pfalz v. 15|3. 77 am 15/8. 79 aufgehoben.

Tarif für Eis von Glarus und Nettstall nach der Pfalz v. 15/3. 77 am 15/8. 79 aufgehoben. (Els.-Lothr.)

Eisenbahnschwellen. Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Märkisch-Posener, Cottbus-Grossenhainer und Sächsische Staatsbahn.

Der Specialtarif für die Beförderung von Eisenbahnschwellen ab Cüstrin B. F. nach Niederau v. 17/1. 78 ist am 15/9. c. ausser Kraft getreten. (Breslau Freiburg).

Eisenerz. Ausnahmetarif v. 1/9. 79 für die Beförderung von Eisenerz in Wagenladungen von je 10 000 kg von der Holländischen Station Vorden nach den Köln-Mindener Stationen Oberhausen, Duisburg und Berge-Borbeck via Zütphen-Arnheim-Emmerich. (Köln-Minden.)

Eisen und Eisenwaaren. Mit 5/8. l. J. hat der mit 15/6. d. J. zur Einführung gelangte Specialtarif für die Beförderung von Eisen und Eisenwaaren aus Steiermark nach Böhmen auch für jene Transporte Giltigkeit, welche von den Stationen Budweis, Eger, Pilsen und Prag nach den Stationen Bruck a. M., Graz, Kapfenberg, Kindberg, Krieglach und Mürzzuschlag via Wien zum Versandt gelangen. (Oesterr. Südb.)

Eisen und Stahl. Ausnahmetarif für den Transport von Eisen und Stahl, façonirt etc., hier I. Nachtrag, giltig bei Frachtzahlung nach der Wagentragkraft, jedoch von mindestens 10 000 kg pro Wagen von Stationen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft nach Triest und Fiume. Giltig ab 10/10. 79. Enthaltend:

1. Ergänzungen der Waarenclassification.
2. Frachtsätze für neue Verbandstationen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.
3. Berichtigung des Haupttarifs.

Preis 10 ₰ pro Exemplar. (B. St.-B.)

Getreide. Tarif der Breslau-Schweidn.-Freiburger, Oesterr. Staats- und Buschtêhrader Eisenbahn für Getreide und Bier v. 10|7. 79.

Für den Rücktransport leerer Bierfässer treten v. 20|9. c. ab bis ult. December c. zwischen Breslau und Michelob via Halbstadt-Bubna Frachtermässigungen in Kraft. (Breslau-Freiburg).

Getreide. Tarif für Getreide etc. zwischen Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen und Stationen der Königlichen Ostbahn, sowie Station Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn und Pillau der Ostpreussischen Südbahn.

Mit dem 15/27. September tritt ein Tarif für directe Sendungen zwischen Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen und Stationen der Königlichen Ostbahn, sowie Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn und Pillau der Ostpreussischen Südbahn für die Artikel:

1. Roggen, Hafer, Weizen, Hirse, Buchweizen, Mais, Gerste, Roggenmehl, Erbsen, Bohnen, Linsen, Lupinen, Wicken,
2. Buchweizengrütze,
3. Grütze aller Art excl. Buchweizengrütze, Mehl aller Art excl. Roggenmehl, Lein-, Mohn-, Rüb-, Senf-, Sonnenblumen-, Raps-, Dotter- und Hanfsamen,
4. Hanf,

in Kraft. (Ostb.)

Getreide. VII. Nachtrag zum Tarifhefte I v. 1/10. 77, giltig v. 20/8. 79, enthält neue Frachtsätze für Station Waldheim. (Galiz. Carl Ludw. E.)

Getreide und Mehl. Vom 1/10. d. J. an tritt mit Giltigkeit bis auf Widerruf ein Ausnahmetarif für Getreide- und Mehltransporte in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Quantum pro verwendeten vierrädrigen Wagen ab Triest und Fiume nach Stationen der Südbahn in Kraft. (Oesterr. Südb.)

Holz. Bayerisch-Pfälzischer Ausnahmetarif für den Transport von Bau- und Nutzholz v. 1/10. 78,
I. Nachtrag v. 1/10. 79. Preis 20 ₰. (Pfälz.)

Holz. Heft IV, giltig v. 1/8. 79 unter Aufhebung der bisherigen Holztarife nach dem Mitteldeutschen Eisenbahnverbande. (Galiz. Carl Ludw. E.)

Kohlen etc. Ausnahmetarif für Kohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerze zwischen a) Rheinischen, Westfälischen und Aachener Industriebahn-, b) Köln-Mindener und Dortmund-Gronau-Enschederbahn-, c) Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Luxemburgisch-Lothringischen Stationen andererseits, sind am 1/8. 79 eingeführt worden. ad a und b je 40 ₰, ad c 65 ₰. (Els.-Lothr.)

Roheisen von Elsass-Lothringischen Stationen nach Bingerbrück und für abgerösteten Schwefelkies von Dieuze nach Neunkirchen sind directe Taxen am 26/8. 79 eingeführt. (Els.-Lothr.)

Kohlen. Tarif No. 1 (Pfalz) v. 1/4. 78,
II. Nachtrag v. 1/8. 79;
Tarif No. 5 (Baden) v. 1/2. 78,
VIII. Nachtrag v. 1/9. 79;
Tarif No. 7 (Württemberg) v. 1/2. 78,
III. Nachtrag v. 1/9. 79. (Pfälz.)

Kohlenverkehr. Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen in ganzen Wagenladungen ab Stationen der Buschtêhrader, der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn, giltig v. 5/9. 79.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif v. 1/2. 79 aufgehoben. (Buschtêhr. E.)

Salzverkehr von Magdeburg nach Oertzenhof und Neubrandenburg.

Der Ausnahmetarif v. 1/8. 72 ist mit dem 15/9. 79 aufgehoben worden. (Berl.-Potsd.-Magd.)

Schafe. Specialtarif für Schafetransporte von Bischofsheim, Mainz, Bruchsal und Mühlacker nach Paris ist via Avricourt zur Einführung gelangt. (Els.-Lothr.)

Steinkohlen und Kokes. Ludwigshafen-, Central- und Westschweiz-Tarif v. 1|5. 78. Nachtrag I für den Verkehr nach den Stationen Tourkmayne bis Brigue der Simplonbahn am 1|8. 79 eingeführt. Gratis. (Els.-Lothr.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und Berlin-Stettiner Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Stettiner Bahn v. 1|7. 79.

Die im Nachtrag IV enthaltenen Frachtsätze für Anclam finden unter den in diesem Nachtrage angegebenen Verfrachtungsbedingungen für die Zeit v. 20/9. 79 bis 31/7. 80 auch auf die Station Pasewalk Anwendung.

Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen, Königlich Niederschlesisch-Märkischen und Sächsischen Staatseisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen in Wagenladungen via Görlitz v. 25/7. 77.

Vom 25|9. 79 ab ist die Station Grottau der Zittau-Reichenberger Linie der Sächsischen Staatsbahn in den Tarif mit den für Bautzen zur Erhebung kommenden directen Frachtsätzen aufgenommen.

Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen- und Kokessendungen im Verkehr von der Oberschlesischen Eisenbahn über die Kaiser Ferdinands Nordbahn nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn und Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn v. 1|4. 77.

Vom 20/9. 79 ab ist die Station Hennersdorf der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn mit den für Aachau zur Erhebung kommenden directen Sätzen in den Tarif aufgenommen. (Oberschles. E.)

Steinkohlen. Nachtrag II zum Ausnahmetarif (A) für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks aus dem Waldenburger Grubenrevier v. 1/7. 78, gültig v. 15/9. 79, enthaltend neue resp. regulirte und ermässigte Tarifsätze sowie Portozuschläge zu den Frachtgebühren der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Berichtigungen.

Nachtrag II zum Ausnahmetarif (B) für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks aus dem Waldenburger Grubenrevier v. 1/7. 78, gültig v. 15/9. 79, enthaltend Aufnahme der Station Fellhammer sowie directe Tarifsätze für die Station Wedding, ermässigte Tarifsätze für die Stationen der Berliner Ring- und Berliner Nordbahn, Uebertragung von Tarifsätzen und Berichtigungen. (Niederschles.-Märk. E.)

Thonerde. Ausnahmetarif für den Transport von roher Thonerde von Albsheim a/Eis und Eisenberg-Hettenleidelheim nach Maestricht etc. v. 10/8. 79. (Pfälz.)

Homburger und Cronberger Eisenbahn. (1195)

Fahrplan vom 15. October 1879 bis auf Weiteres.

Von Homburg	6	8^{10}	10^{45}	1^{10}	3^{20}	5^{5}	7^{25}	9^{40}
„ Cronberg	6^{3}	8^{8}	—	1^{8}	—	5^{3}	7^{23}	—
In Frankfurt	6^{45}	8^{50}	11^{21}	1^{50}	4^{20}	5^{45}	8^{5}	10^{13}
Von Frankfurt	7	9^{50}	12^{20}	2^{30}	4^{45}	6^{20}	8^{45}	10^{25}
In Homburg	8	10^{25}	1	3^{10}	5^{42}	7	9^{25}	11
„ Cronberg	7^{47}	10^{28}	—	3^{9}	—	6^{59}	9^{24}	—

Tarifwesen (Forts.).

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Die im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande für den Verkehr mit den Stationen Cassel, Minden, Porta und Oeynhausen der Hannoverschen Staatsbahn und Altenbeken und Oeynhausen der Hannover-Altenbekener Bahn bestehenden Ausnahmetarifsätze für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate, ferner die für den Verkehr mit der Station Altenbeken der Hannover-Altenbekener Bahn bestehenden Ausnahmetarifsätze für Steine des Specialtarifs III, sowie für Blei und Zink treten am 1. December 1879 ausser Kraft. Magdeburg, den 4. October 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (1268)

Vom 10. October 1879 treten für den Verkehr zwischen Königsberg i/N., Station der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, einerseits und Halle, Station der Berlin-Anhaltischen, Halle-Sorau-Gubener und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, andererseits directe Frachtsätze für die regulären Classen innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den genannten Stationen zu erfahren. Bromberg, den 3. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (1272 J)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Mit dem 15. November cr. werden die im Nachtrage I (Seite 14 und 15) zum rubricirten Verbandtarife vom 1. September 1878 befindlichen Ausnahme-Frachtsätze für grobe Eisenwaaren im Verkehre nach Kirchweyhe um je 0,01 ℳ pro 100 kg erhöht. Berlin, den 4. October 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als geschäftsführende Verbandsverwaltung. (1273 J)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. d. Mts. ab sind zu den Heften 1 und 3 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 6. October 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen Königliche Direction der Main-Weserbahn. (1275)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. October cr. tritt der Nachtrag III zum Verbands-Güter-Tarif für die Deutschen Eisenbahn-Verbände in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Eine Aenderung des § 48 des Betriebs-Reglements.
2. Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 des Betriebs-Reglements.
3. Berichtigung der im Nachtrag II Seite 2 enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebs-Reglements.
4. Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güter-Classification.

Die in dem vorbezeichneten Nachtrage enthaltenen Bestimmungen finden von dem Tage der allgemeinen Gültigkeit ab, ihrem vollen Umfange nach, Anwendung sowohl für unseren Localverkehr, wie auch für alle directen und Verbandsverkehre der diesseitigen Bahn, in denen das Deutsche Reform-Tarifsystem Gültigkeit erlangt hat.

Exemplare des fraglichen Nachtrages sind zum Preise von 0,20 ℳ bei unseren sämmtlichen Güter-Verwaltungen und Güter-Expeditionen zu haben. Berlin, den 30. September 1879. Die Direction. (1229)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 15. October cr. gelangt Nachtrag XVIII zum Güter-Tarifheft No. 24/29, sowie Nachtrag III zum Tarifheft No. 32 zur Einführung. Dieselben enthalten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Saarbrücker Bahn einer- und Stationen der Magdeburg-Halberstädter, Thüringischen, Berlin-Anhaltischen, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Hamburger und Braunschweigischen Bahn andererseits. Erfurt, den 29. September 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1230)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Im Local-Güterverkehr der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, sowie in sämmtlichen nach dem Deutschen Reformsystem erstellten directen und Verbands-Güterverkehren, an denen die diesseitige Bahn betheiligt ist, treten mit dem 1. October bezw. 1. December cr. Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Classification der Güter der Specialtarife in Kraft.

Die bezüglichen Tarifnachträge, von welchen derjenige für den Local-Güterverkehr auch noch eine specielle Tarifvorschrift, betreffend die Beförderung von Langholz, enthält, sind durch die Güter-Expeditionen käuflich zu beziehen. Die Direction. (1266)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 1. October cr. tritt zum Tarif für obenbezeichneten Verband Nachtrag IX. in Kraft. Derselbe enthält Aufhebung von Ausnahmetarifsätzen, sowie anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Taucha, Gröbers und Schkeuditz, neue Sätze für Baruth, Uckro, Luckau und Zossen, ermässigte Frachtsätze zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) und Braunschweigischen Stationen sowie Druckfehlerberichtigungen. Durch die eingeführten Tarifveränderungen werden gegenüber den bisherigen Frachtsätzen zum Theil Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen herbeigeführt. Die ad pos. 5 des Nachtrags enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen ab Grube Prinz Wilhelm treten vorläufig noch nicht in Kraft. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,20 ℳ bei unseren sämmtlichen Güterexpeditionen zu haben. Berlin, den 29. September 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1228)

4. Submissionen.

Main - Neckar Bahn. Verkauf alter Materialien. Die auf einigen Stationen der Main-Neckar Bahn lagernden alten Materialien an: Schienen, Schmiedeisen, Feuerbüchsplatten von Kupfer, Drehspänen etc., sollen Dienstag, den 21. October l. J., Vormittags 10 Uhr durch Submission vergeben werden.

Der Hauptmagazins-Verwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkaufe kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 Pfennig auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu obengenanntem Termine bei dem Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betreffend“ eingereicht werden. Darmstadt, den 6. October 1879. Der Betriebs-Inspector Gessner. (1276)

Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. Telegraphenstangen. Offerten für die Lieferung von hölzernen Telegraphenstangen sind spätestens

bis zum 18. October cr.

schriftlich und portofrei einzusenden an den Unterzeichneten, woselbst auch die Lieferungsbedingungen auf portofreie Anfrage und gegen Erstattung von 1 Mark zu beziehen sind. Winterswyk, den 7. October 1879. Der Director - Ober - Ingenieur J. H. Nivel. (1274 J)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von Schwellen. Es soll die Lieferung des Bedarfs an Schwellen für das Jahr 1880 und zwar:

a) 60 000 Stück kieferne Mittelschwellen,
b) 16 453 lfde. Meter kieferne Weichenschwellen

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind im Bureau des Unterzeichneten zur Einsicht ausgelegt und können von dort, gegen Erstattung von 1,0 Mark Copialien-Gebühren, bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum

23. October cr., Mittags 12 Uhr

im Bureau des Unterzeichneten — Möckernstrasse 26 II Treppen — abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 7. October 1879. Der Ober-Ingenieur. gz. Wiedenfeld, Baurath. (1262

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Dienstag, den 14. October c., Vormittags von 10 Uhr ab sollen auf dem Bahnhofe zu Eberswalde gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

„ein alter Locomotivkessel mit kupferner Feuerbuchse, alte Metalle verschiedener Art, sonstige Materialien und eine Menge alter Geräthe“

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctionstermine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 24. September 1879. Directorium. (1188)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am Donnerstag, den 16. October cr., Vormittags von 9 Uhr ab sollen auf dem Bahnhofe zu Greifswald gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

„7 Stück alte Arbeitswagen mit Achsen und Rädern, alte eiserne, theils zu Bauzwecken, theils zum Einwalzen geeignete Bahnschienen, div. alte Metalle und eine Menge alter Geräthe“

wozu Käufer hiermit eingeladen werden.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctions-Termine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Central-Büreaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 26. September 1879. Directorium. (1201)

Königlich Sächsischer Staats-Eisenbahn-Bau. Die Ausführung sowohl der Erd- und Felsenarbeiten, als auch der Kunstbauten des Looses III innerhalb der Strecke von Station No. 111 + 10,5 bis Stat. No. 146 + 75 der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen der näheren Bedingungen, sowie wegen Erlangung von Blankets an das Bau-Sectionsbureau zu Pirna wenden.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis zum 16. October dieses Jahres bei dem technischen Hauptbureau für Staats-Eisenbahn-Bau hierselbst, Humboldtstrasse 3 versiegelt und mit der Aufschrift: Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten (Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis mit den 26. October d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Wer bis zum 26. October cr. eine Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als unberücksichtigt anzusehen. Dresden, den 6. October 1879. Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Berggiesshübler Staats-Eisenbahn. Opelt. (1226J)

Privat-Anzeigen.

Allen Bahnbeamten werden hiermit angelegentlichst empfohlen die im Verlage von *Orell Füssli & Co.* in *Zürich* erschienenen

Hülfs-Tabellen
für
Multiplikation und Division
bei den
Rechnungen des Verkehrslebens,
nebst Anwendungs-Erläuterung
von
C. Bronner,
Tarifbeamter der Schweiz. Centralbahn.
gr. 8°. cartonnirt. Preis 1 ℳ.

Bei directem Bezuge von mindestens 50 Expl. wird der Preis auf 80 ₰ per Expl. reduzirt.

Die vorstehenden Tabellen sind von mehreren competenten Mathematikern geprüft und als **ausserordentlich praktisch** und **überall anwendbar** empfohlen worden; sie bieten im Rechnungswesen viele Erleichterung und damit Zeitersparniss.

Root's nicht explodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in Kalk a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.
Kohlen-Ersparniss.

Neue Friedrichstr. 37. **BERLIN C.** Neue Friedrichstr. 37.

Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.

Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen zu**

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und anderen **Bezeichnungen versehen, sowie**

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst **Dresdner Glasfabrik**
Dresden, Freibergerstrasse 43. **Friedr. Siemens.**

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser
(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Verkauf von
Eisenbahn-Betriebsmaterial.

Zwei vierrädrige gekuppelte Tenderlocomotiven mit normaler Spurweite, 1 desgleichen für veränderliche schmale Spurweite (700 bis 900 mm) sowie 20 theils 2achsige, theils 3achsige offene Güter- (Material-) Wagen von 150 bezw. 100 Ctr. Tragkraft, sind zu mässigen Preisen zusammen oder einzeln abzugeben. Die Locomotiven sind von vorzüglicher Construction und noch fast neu, die Wagen noch gut erhalten. Beschreibung und sonstige nähere Angaben sind von der **Expedition dieses Blattes** auf portofreie Anfragen zu beziehen.

Büreau für Patentangelegenheiten
gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT, Civil-Ingenieur
W. Berlin. Königgrätzerstr. 131
Maschinen-Comissions-Geschaft
Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Fränzel's Schieberstellapparat für Locomotiven (Selig's Reichspatent).

Dieser Apparat ermöglicht die subtilste Stellung der Schieber bequem durch einen Mann, ohne dass die Locomotive von ihrem Platz bewegt wird. Bei 14 Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen eingeführt sowie bei mehreren Privat-Locomotivwerkstätten, neuerdings bei:
Königl. Ostbahn in Königsberg,
Grossherzogl. Bad. Eisenbahn in Karlsruhe,
Reichs-Eisenbahn in Strassburg i/E. (4 Apparate),
Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover (3 Apparate),
Direction der Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz,
Minsk-Romnyer Bahn (10 Apparate),
Englischen Bahnen (15 Apparate).

Näheres bei den alleinigen Fabrikanten **M. Selig junior & Co.,** Karl-Strasse 20, Berlin NW.

H. Gruson
Buckau-Magdeburg

übernahm die Alleinfabrication der **Selbstthätigen hydraulischen Kippvorrichtung** zum Entladen von Eisenbahnwagen Patent Rohde-Schmitz, **des Hartguss-Plan-Roststabes** Patent R. Ludwig. Medaille Waldenburg 1878 und empfiehlt ferner

Krahne, feststehende, fahrbare und transportable, für Hand- und Dampfbetrieb, hydraulische Hebezeuge und ganze hydraulische Krahnanlagen,

Bedarfsartikel für Eisenbahnen, Secundärbahnen etc. etc.: Räder, Herz- und Kreuzungsstücke, Zwangsschienen, Gleitbacken, Kolbenkörper, Bremsklötze, Signalglocken (sämmtlich von Hartguss), Weichen, Drehscheiben etc. etc.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.
Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

RLAU

F tägl.

Berlin - Röderau				den) Röderau -				t - Magdeburg.		
17. Gem. Zug 1-3. Cl.	7/63. Personenzug 1-4. Cl.	45. Personenzug 1-4. Cl.	1/21. Courierzug 1-3. Cl.	24. Courierzug 1-3. Cl.	44.†) Courierzug 1-3. Cl.	14/72. Personenzug 1-4. Cl.	50. Personenzug 1-4. Cl.	68. Prs.-Z. 1-4. Cl.	72.†† Prs.-Z. 1-4. Cl.	70.*) Schn.-Zug 1-3. Cl.
								11.11N. 6.15N. Nchm.	— — Nchm.	1.53V. 10.57N. Nchm.

Die näheren Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Auctions-Termine an Ort und Stelle oder auch vorher auf portofreie Anfragen von der Registratur unseres Central-Büreaus hierselbst zu erfahren. Stettin, den 26. September 1879. Directorium. (1201)

Königlich Sächsischer Staats-Eisenbahn-Bau. Die Ausführung sowohl der Erd- und Felsenarbeiten, als auch der Kunstbauten des Looses III innerhalb der Strecke von Station No. 111 + 10,5 bis Stat. No. 146 + 75 der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen der näheren Bedingungen, sowie wegen Erlangung von Blankets an das Bau-Sectionsbureau zu Pirna wenden.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 16. October dieses Jahres bei dem technischen Hauptbureau für Staats-Eisenbahn-Bau hierselbst, Humboldtstrasse 3 versiegelt und mit der Aufschrift: Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten (Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis mit den 26. October d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Wer bis zum 26. October cr. eine Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als unberücksichtigt anzusehen. Dresden, den 6. October 1879. Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Berggiesshübler Staats-Eisenbahn. Opelt. (1226J)

Privat-Anzeigen.

BERLIN-ANHALTISCHE UND OBERLAUSITZER EISENBAHN.

Fahrplan vom 15. October 1879 ab täglich bis auf Weiteres.

Berlin - Röderau- (Dresden) Cöthen - Leipzig - Halle. / Halle - Leipzig - Cöthen - (Dresden) Röderau - Berlin.

17. Gem.-Zug 1-3 Cl.	7/63. Personenzug 1-4. Cl.	45. Personenzug 1-4. Cl.	1/21. Courierzug 1-3. Cl.	41.†) Courierzug 1-3. Cl.	47. Personenzug 1-4. Cl.	9/29. Personenzug 1-4. Cl.	25. Courierzug 1-3. Cl.	43. Courierzug 1-3. Cl.	311. Gem. Zug 1-4. Cl.	3/23. Courierzug 1.2. Cl.	49. Personenzug 1-3. Cl.	13/33. Personenzug 1-4. Cl.	Stationen.	2/22. Courierzug 1.2. Cl.	46. Personenzug 1-4. Cl.	42. Courierzug 1-3. Cl.	10/66. Personenzug 1-4. Cl.	20. Courierzug 1-3. Cl.	48. Personenzug 1-3. Cl.	12/32. Personenzug 1-4. Cl.	4/24. Courierzug 1-3. Cl.	44.†) Courierzug 1-3. Cl.	14/72. Personenzug 1-4. Cl.	50. Personenzug 1-4. Cl.	6/26. Courierzug 1-3. Cl.
	Vormittag		Vorm.	Vorm.	Mitt.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.		Vorm.
	6.0		8.45	9.0	12.0	12.50	2.30	5.0	5.30	8.0	8.30	11.0	Abf. Berlin . . . . Ank.	7.45	8.22	11.44	1.0	12.30	6.20	6.55	8.50	9.45	10.30		12.13
	6.16		—	—	12.15	1.7	—	—	5.59	—	8.45	11.17	Lichterfelde	7.34	8.8	—	12.45	—	6.1	6.40	—	—	10.15		—
	6.29		—	—	12.28	1.20	—	—	6.17	—	—	11.30	Gross-Beeren	—	7.54	—	12.30	—	—	6.25	—	—	10.1		—
	6.39		—	—	12.38	1.31	—	—	6.30	—	—	11.40	Ludwigsfelde	—	7.44	—	12.20	—	—	6.15	—	—	9.51		—
	6.51		—	—	12.50	1.47	—	—	6.48	—	—	11.55	Trebbin	—	7.29	—	12.4	—	—	6.0	—	—	9.36		11.37
	7.11		9.34	9.50	1.10	2.9	3.19	—	7.20	—	9.30	12.18	Luckenwalde	6.53	7.9	—	11.20	11.39	5.20	5.39	—	8.57	9.14		11.20
	7.23		—	—	—	2.21	—	—	7.36	—	—	12.30	Grüna	—	6.53	—	11.3	—	—	—	—	—	8.57		—
	7.30		9.49	10.4	1.26	2.28	3.33	5.57	7.47	9.4	9.47	12.37	Ank. Jüterbog . . . . Abf.	6.37	6.47	10.46	10.56	11.23	5.3	5.18	7.42	8.42	8.50		11.4
		7.40		10.5	1.32			5.58			9.51		Abf. Jüterbog . . . Ank.		6.39	10.45			4.59			8.37		10.48	
		7.51		—	1.43			—			10.2		Oehna		6.29	—			4.49			—		10.31	
		8.3		—	1.55			—			10.14		Linda		6.16	—			4.37			—		10.17	
		8.14		—	2.6			—			10.25		Holzdorf		6.4	—			4.26			—		10.4	
		8.32		—	2.24			—			10.42		Herzberg . . .		5.48	10.11			4.11			—		9.46	
		8.45		10.50	2.37			6.42			10.55		Ank. Falkenberg . Abf.		5.33	9.59			3.57			7.52		9.28	
		11.6 V.		—	5.18N.			—			—		Ank. Torgau . . . . . Abf.		—	—			3.24N.			—		—	
		11.17V.		—	4.54N.			—			—		Ank. Ruhland . . . Abf.		—	8.40V.			—			3.47N.		—	
		8.47		10.51	2.40			6.44			10.56		Abf. Falkenberg . Ank.		5.31	9.58			3.56			7.51		9.25	
		9.4		—	2.57			—			11.15		Burxdorf		5.15	—			3.40			—		9.1	
		9.18		—	3.11			—			11.29		Jacobsthal . . .		5.2	—			3.28			—		8.52	
		9.27		11.19	3.20			7.13			11.37		Ank. Röderau . . . Abf.		4.55	9.33			3.20			7.25		8.42	
		Vorm.		Vorm.	Nchm.			Nchm.			Nchm.				Vorm.	Vorm.			Nchm.			Nchm.		Nchm.	
		10.54V.		12.20N.	4.47N.			8.8 N.			12.42V.		Ank. Dresden . . . . Abf.		3.45V.	8.35V.			2.20N.			6.20N.		7.20N.	
		4.51N.		4.51N.	—			—			4.56V.		„ Teplitz . . . . „		11.32N.	—			9.59V.			—		2.45N.	
		—		—	—			—			10.18V.		„ Carlsbad . . . „		5.59N.	—			5.0 V.			—		10.50V.	
		6.45N.		6.43N.	—			—			6.0 V.		„ Prag . . . . „		10.45N.	—			7.55V.			—		11.40V.	
		7.10V.		7.10V.	—			8.54V.			3.6 N.		Ank. Wien . . . . . . Abf.		2.10N.	8.0 N.			8.15N.			—		—	
	7.35		9.54	†) Bei dem Zuge No. 41 werden sowohl einfache wie Retour-Billets 1-3. Cl. Berlin-Dresden zu Personenzugspreisen ausgegeben.		2.34	3.38	1.–3. Cl.	7.57	9.0		12.43	Abf. Jüterbog . . . . Ank.	6.32			10.38	11.17		5.11	7.36	†) Bei dem Zuge No. 44 werden sowohl einfache wie Retour-Billets 1-3. Cl. Dresden-Berlin zu Personenzugspreisen ausgegeben.	8.43		10.59
	7.51		—			2.51	—		8.20	—		1.0	Blönsdorf	—			10.23	—		4.53	—		8.28		—
	8.2		—			3.5	—		8.36	—		1.13	Zahna	—			10.10	—		4.37	—		8.14		—
	8.16		10.24			3.21	4.8		8.57	9.40		1.29	Ank. Wittenberg . . . . . Abf.	5.58			9.55	10.43		4.18	7.2		7.58		10.26
												Vorm.			**) Rosslau neue Station.	1.–3. Cl.									
*)10.31			*)10.31			†) 4.18			9.57			†)4.45	Abf. Wittenberg . Ank.				8.56	10.33		4.2	6.54		6.54		10.17
—			—			4.26			10.4			4.54	Kl.-Wittenberg				—	10.25		3.53	—		—		10.10
10.50			10.50			4.49			10.18			5.27	Coswig				8.39	10.10		3.33	6.30		6.30		9.56
10.58			10.58			5.0			10.26			5.38	Kliecken				—	9.58		3.5	6.15		6.15		9.46
11.10			11.10			5.25			10.40			5.56	Ank. Rosslau alte St. Abf.				8.20**)	9.42		2.22	5.49		5.49		9.32
12.17N.			12.17N.			9.10N.			—			6.38V.	Ank. Zerbst . . . . . . Abf.				7.54V.	—		11.54V.	3.47N.		3.47N.		9.5 N.
1.25N.			1.25N.			10.57N.			—			7.50V.	Ank. Magdeburg . . . Abf.				6.45V.	—		10.20V.	8.0 N.		8.0 N.		8.8 N.
																Gemischter Zug 2. u. 3. Cl.									
11.11			11.11			5.26			10.41			6.21	Abf. Rosslau alte St. Ank.				8.4 **)	9.40		2.20	5.48		5.48		9.29
—			—			5.32			10.47			—	Wallwitzhafen .				—	9.35		2.14	—		—		—
11.24			11.24			5.57			11.0			6.52	Dessau				7.52	9.29		2.8	5.39		5.39		9.21
11.32			11.32			6.10			11.12			7.5	Mosigkau . . .				—	9.13		1.34	5.18		5.18		9.5
11.42			11.42			6.27			11.28			7.28	Elsnigk				7.18	9.3		1.21	5.6		5.6		8.56
11.54			11.54			6.42			11.42			7.45	Ank. Cöthen . . . . Abf.				6.50	*)8.50		†)1.0	†)4.50		†) 4.50		8.44
Vorm.			Vorm.			Nchm.			Nchm.			Vorm.					Vorm.	Vorm.		Nchm.	Nchm.		Nchm.		Nchm.
12.57N.			12.57N.			8.3 N.			—			9.47V.	Ank. Aschersleben . . Abf.				—	6.45V.		11.22V.	3.30N.		3.30N.		7.20N.
2.55N.			2.55N.			10.0 N.			—			—	„ Thale . . . . „				—	—		—	1.0 N.		1.0 N.		5.10N.
2.56N.			2.66N.			—			—			11.45V.	Ank. Vienenburg . . . Abf.				—	—		9.18V.	12.57N.		12.57N.		5.8 N.
	8.21		10.27			3.27	4.11	1.–3. Cl.	9.0	9.42		1.37	Abf. Wittenberg . . . . . Ank.	5.56			9.50	10.39		4.11	6.59		7.51		10.23
	8.35		—			3.42	—		9.26	—		1.52	Bergwitz	—			9.37	—		3.56	—		7.38		—
	8.52		—			4.0	—		10.12	10.5		2.10	Gräfenhainchen	5.33			9.20	—		3.36	—		7.21		—
	9.1		—			4.9	—		10.23	—		2.19	Burgkemnitz	—			9.10	—		3.25	—		7.11		—
	9.14		11.4			4.23	4.47		10.42	10.21		2.33	Ank. Bitterfeld . . . . . . Abf.	5.13			8.53	9.57		3.6	6.17		6.54		9.42
	9.23	1.2 Cl.	11.12			4.30	4.56		—	10.31		2.49	Abf. Bitterfeld . . Ank.	5.0			8.45	9.51		2.56	6.9	1.2 Cl.	6.45		9.35
	9.39		11.26			4.46	5.10		—	10.46		3.5	Ank. Delitzsch . . Abf.	4.47			8.32	9.38		2.39	5.57		6.32		9.23
	—		2.41N.			8.44N.			—	—		7.17V.	Ank. Eilenburg . . . Abf.	—			6.19V.	—		11.48V.	—		6.0 N.		—
	—		3.21N.			9.50N.			—	—		8.51V.	Ank. Torgau . . . . . Abf.	—			5.23V.	—		11.9 V.	—		5.22N.		—
	9.40	1. 2. Cl.	11.27			4.48	5.11			10.48		3.9	Abf. Delitzsch. . . Ank.	4.46			8.30	9.37		2.37	5.56	1. 2. Cl.	6.30		9.22
	9.48		—			4.56	—			10.56		3.18	Zschortau . . .	4.39			8.23	—		2.29	—		6.23		—
	9.57		—			5.4	—			11.4		3.27	Rackwitz	4.31			8.15	—		2.20	—		6.15		—
	10.12		11.49			5.19	5.35			11.18		3.43	Ank. Leipzig . . . . Abf.	4.15			8.0	9.10		2.0	5.32		6.0		9.0
	Vorm.		Vorm.			Nchm	Nchm.			Nchm.		Vorm.		Vorm.			Vorm.	Vorm.		Nchm.	Nchm.		Nchm.		Nchm.
	—		—			8.0 Vorm.				—		9.10N.	Ank. München via Hof Abf.	—			—	7.5 N.		—	—		—		6.50V.
	—		—			9.25 Vorm.				—		11.0 N.	„ Stuttgart „ „ „	—			—	5.42N.		—	—		—		4.30V.
	—		—			12.20 Nchm.				—		4.0 V.	„ Lindau „ „ „	—			—	2.15N.		—	—		—		11.40N.
	—		—			—				3.50N.		10.42N.	Ank. München „ Eger Abf.	12.10N.			—	—		—	—		—		5.0V.
Vorm.																									
6.10	9.20		11.10			4.53				10.27		3.5	Abf. Bitterfeld . . . . . . Ank.	5.7			8.47			2.56	6.10		6.47	*) Der Courierzug No. 6 hält in Landsberg und in Roitzsch nur zum Absetzen von Passagieren.	9.36
6.25	9.30		—			5.4				—		3.25	Roitzsch	—			8.38			2.45	—		6.38		*)9.28
6.35	9.36		—			5.12				—		3.38	Brehna	—			8.31			2.37	—		6.31		—
6.48	9.45		—			5.21				10.43		3.53	Landsberg	—			8.23			2.27	—		6.23		*)9.18
7.6	9.53		—			5.29				—		4.4	Hohenthurm	—			8.14			2.16	—		6.14		—
7.24	10.6		11.39			5.43				10.58		4.24	Ank. Halle . . . . Abf.	4.35			8.0			2.0	5.37		6.0		9.0
Vorm	Vorm.		Vorm.			Nchm.				Nchm.		Vorm.		Vorm.			Vorm.			Nchm.	Nchm.		Nchm.		Nchm.
9.50V.	12.57N.		1.33N.			8.47N.				1.2 V.		8.36V.	Ank. Weimar . . . . . Abf.	2.37V.			—			10.42V.	3.31N.		2.39N.		7.8 N.
10.54V.	2.24N.		2.59N.			10.3 N.				2.6 V.		10.10V.	„ Gotha . . . . . . „	1.32V.			—			9.19V.	2.23N.		1.12N.		6.0 N.
11.28V.	3.12N.		3.33N.			10.46N.				2.39V.		11.1 V.	„ Eisenach . . . . „	12.54V.			—			8.26V.	1.46N.		12.18N.		5.23N.
4.0 N.	10.0 N.		8.25N.			—				7.30V.		6.35N.	Ank. Frankfurt a. M. Abf. (Westbahnhof).	7.45 N.			—			—	8.40V.		5.30V.		12.15N.

*) Von Wittenberg bis Cöthen Pers.-Zug 1—3. Cl. †) Von Wittenberg bis Cöthen Gem. Zug 1—4. Cl.

*) Von Cöthen bis Wittenberg Pers.-Zug 1-3. Cl. †) Von Cöthen bis Wittenberg Gem. Zug 1-4. Cl.

Die Fahrzeiten rechts von den Stationsnamen sind von unten nach oben zu lesen.

Tägliche Zug-Verbindungen zwischen Berlin und Lichterfelde.

Stationen. Classe	7. P. Z. 1—4.	51. E. P. Z. 1—3.	53. E. P. Z. 1—3.	47. P. Z. 1—4.	9. P. Z. 1—4.	55. E. P. Z. 1—3.	57. E. P. Z. 1—3.	59. E. P. Z. 1—3.	311. Gem. Z. 1—4.	61. E. P. Z. 1—3.	49. P. Z. 1—3.	13. P. Z. 1—4.
Berlin . . . . Abf.	6.0	6.30	8.15	12.0	12.50	2.0	3.15	4.30	5.30	7.0	8.30	11.0
Lichterfelde . . Ank.	6.15	6.47	8.32	12.14	1.5	2.17	3.32	4.47	5.58	7.17	8.44	11.15

Stationen. Classe	52. E. P. Z. 1—3.	2. C. Z. 1—2.	46. P. Z. 1—4.	54. E. P. Z. 1—3.	10. P. Z. 1—4.	56. E. P. Z. 1—3.	58. E. P. Z. 1—3.	60. E. P. Z. 1—3.	48. P. Z. 1—3.	12. P. Z. 1—4.	62. E. P. Z. 1—3.	14. P. Z. 1—4.
Lichterfelde . . Abf.	7.15	7.34	8.8	9.43	12.45	2.37	3.59	5.22	6.7	6.40	9.0	10.15
Berlin . . . . . Ank.	7.32	7.45	8.22	10.0	1.0	2.54	4.9	5.39	6.20	6.55	9.17	10.30

Anmerkungen.

1. Die Nachtzeit von 6 Uhr Abends bis incl. 5 Uhr 59 Min. Morgens ist durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.
2. Für die Richtigkeit der Anschlüsse anderer Bahnen wird keine Garantie geleistet.
3. Die zwischen Berlin und Frankfurt a. M. ohne Wagenwechsel coursirenden Courierzüge No. 1 und 4 haben in Dietendorf und in Bebra je 20 Minuten Aufenthalt zum Mittagessen.
4. Beim Courierzuge No. 1 werden Billets III. Cl. nur von Berlin nach Stationen jenseits Cöthen, sowie nach Bebra und Stationen jenseits Bebra ausgegeben, während beim Courierzuge No. 4 nur von den letztgenannten Stationen nach Berlin Billets III. Cl. zur Ausgabe gelangen.
5. Directe Schlafwagen coursiren zwischen Berlin und Frankfurt a. M. in den Nachtcourierzügen No. 3 und 2, und zwischen Berlin und Wien via Tetschen in den Courierzügen No. 43 und 42. Die Benutzung dieser Schlafwagen ist den mit Eisenbahn-Fahrbillets versehenen Reisenden gegen Nachlösung eines Schlafwagenbillets gestattet.

Langenscheidt'sche Buchdruckerei in Berlin, S.W., Möckern-Strasse 133.

Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Magdeburg - Zerbst - Leipzig. / Leipzig - Zerbst - Magdeburg.

71.†) Gem.Z. 1-4. Cl.	63. Prs.-Z. 1-4. Cl.	65. Prs.-Z. 1-4. Cl.	67.*) Schn.-Z. 1-3. Cl.	69. Prs.-Z. 1-4. Cl.	Stationen.	64. Prs.-Z. 1-4. Cl.	66. Prs.-Z. 1-4. Cl.	20. Cour.-Zug 1-3. Cl.	68. Prs.-Z. 1-4. Cl.	72.††) Prs.-Z. 1-4. Cl.	70.*) Schn.-Zug 1-3. Cl.
—	2.40V.	6.0 V.	12.0 M.	2.2 N.	Abf. Hannover . . . . Ank.	11.58V.	5.53N.		11.11N.	—	1.53V.
—	6.45V.	10.20V.	8.0 N.	6.40 8.8 N.	Abf. Magdeburg (Potsd. Bhf.) Ank.	7.50V.	12.10N.		6.15N.	—	10.57N.
Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.		Vorm.	Vorm.		Nchm.	Nchm.	Nchm.
5.25	7.54	11.54	3.47	9.5	Abf. Zerbst . . . . Ank.	6.38	11.10		4.43	9.16	10.13
5.33	7.59	12.1	—	9.10	Jütrichau	6.31	11.4		4.35	9.5	—
6.0	8.19	12.26	4.6	—	Rosslau neue St. . . .	6.18	10.53		4.20	8.52	9.59
6.5	—	—	—	9.24	Abf. Rosslau alte St. . . . Abf.	6.14	—		—	—	—
8.56V.	8.56V.	1.10N.	5.11N.	10.17N.	Ank. Wittenberg . . . . Abf.	4.45V.	11.27V.	Zerbst an:	—	4.18N.	9.7 N.
11.41V.	11.44V.	6.55N.	8.50N.	12.13V.	Ank. Berlin . . . . Abf.	11.0 N.	8.45V.	12.17N.	—	2.30N.	5.30N.
—	8.26	12.35	—	—	Abf. Wallwitzhafen . . . . Abf.	—	10.45		4.9	—	—
6.16	8.31	12.40	4.14	9.34	Ank. Dessau . . . . Abf.	6.4	10.40		4.3	8.29	9.14
7.45V.	11.54V.	—	6.43N.	11.43N.	Ank. Cöthen . . . . Abf.	—	8.50V.		1.0 N.	4.50N.	8.44N.
6.30	8.36	12.45	4.17	9.39	Abf. Dessau . . . . Ank.	5.59	10.35		3.56	8.17	9.42
—	8.45	12.56	—	9.47	Heideburg	5.49	10.26		3.45	8.1	—
6.51	—	1.6	—	9.55	Marke	5.40	10.18		3.35	7.52	—
7.7	8.58	1.16	4.33	10.2	Raguhn	5.34	10.13		3.28	7.44	—
7.22	9.4	1.24	4.39	10.8	Jessnitz	5.27	10.7		3.19	7.28	—
7.37	9.15	1.37	4.48	10.18	Ank. Bitterfeld . . . . . Abf.	5.15	9.56		3.4	7.5	9.17
10.6 V.	10.6 V.	—	5.43N.	10.58N.	Ank. Halle . . . . Abf.	4.35V.	8.0 V.		2.0 N.	6.0 N.	—
7.45	9.23	1.43	4.56	10.31	Abf. Bitterfeld . . . . . Ank.	5.0	8.45	9.51	2.56	6.45	9.11
8.2	9.39	2.3	5.10	10.46	Ank. Delitzsch . . . . . . Abf.	4.47	8.32	9.38	2.39	6.32	—
9.10V.	—	2.41N.	8.44N.	—	Ank. Eilenburg . . . . . . Abf.	—	6.19V.		11.48V.	6.0 N.	—
9.54V.	—	3.22N.	9.50N.	—	Ank. Torgau . . . . Abf.	—	5.23V.		11.9 V.	5.22N.	—
8.5	9.40	2.5	5.11	10.48	Abf. Delitzsch . . . . . . Ank.	4.46	8.30	9.37	2.37	6.10	—
8.14	9.48	2.17	—	10.56	Zschortau	4.39	8.23	—	2.29	6.23	—
8.23	9.57	2.27	—	11.4	Rackwitz	4.31	8.15	—	2.20	6.15	—
8.38	10.12	2.45	5.35	11.18	Ank. Leipzig . . . . Abf.	4.15	8.0	9.10	2.0	6.0	8.40
Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.
—	10.56N.	—	—	10.32V.	Ank. Carlsbad via Eger . . Abf.	3.52N.	—	—	—	—	10.33V.
—	—	—	—	3.50N.	„ München via Eger . . „	12.10N.	—	—	—	—	5.0 V.
—	—	—	8.0V.	—	„ München via Hof . . . „	—	—	7.5 N.	—	—	6.50V.
—	—	—	12.20N.	—	Ank. Lindau via Hof . . . Abf.	—	—	2.16N.	—	—	11.40N.

*) Bei den Schnellzügen No. 67 und No. 70 werden Billets zu Personenzugspreisen ausgegeben.
†) Von Bitterfeld bis Leipzig Personen-Zug 1—4. Classe.
††) Von Bitterfeld bis Zerbst Gemischter Zug 1—4. Classe.

Die Fahrzeiten rechts von den Stationsnamen sind von unten nach oben zu lesen.

Magdeburg - Falkenberg - Kohlfurt. / Kohlfurt - Falkenberg - Magdeburg.

109. Gem. Z. 1-4. Cl.	111. Gem. Z. 1-4. Cl.	101.*) Schn.-Z. 1-3. Cl.	103. Prs.-Z. 1-4. Cl.	105. Prs.-Z. 1-3. Cl.	107. Gem. Z. 2-4. Cl.	Stationen.	108. Gem. Z. 2-4. Cl.	102. Prs.-Z. 1-3. Cl.	104. Gem. Z. 1-4. Cl.	106.*) Schn.-Z. 1-3. Cl.	110. Gem. Z. 1-4. Cl.
		2.40V.	6.0 V.	12.0 M.		Abf. Hannover . . . . Ank.	—	5.53N.	—	1.53V.	
		6.45V.	10.20V.	3.0 N.		„ Magdeburg (Potsd. Bahnh.) „	—	1.25N.	—	10.57N.	
		Vorm.	Vorm.	Nchm.			Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	
		7.54	11.54	3.47		Abf. Zerbst . . . . Ank.	—	12.17	—	10.13	
		7.59	12.1	—		Jütrichau	—	—	—	—	
		8.11	12.16	4.1		Ank. Rosslau neue St. . . . Abf.	—	12.3	—	9.59	†) Rosslau alte Station.
		8.20	12.22	4.22		Abf. Rosslau „ „ . . . . Ank.	†)11.10	12.2	8.54	9.45	
		—	12.36	4.36		Kliecken	10.58	—	—	—	
		8.39	12.48	4.48		Coswig	10.50	11.45	8.26	9.26	
		—	1.3	5.3		Kl.-Wittenberg	—	—	—	—	
		8.56	1.10	5.11		Ank. Wittenberg . . . . . Abf.	10.31	11.27	7.57	9.7	
		6.0 V.	8.45V.	2.30N.	2.30N.	Abf. Berlin . . . . Ank.	11.44V.	6.55N.	10.30N.	12.13V.	
		4.35V.	8.0 V.	2.0 N.	2.0 N.	„ Halle . . . . „	10.6 V.	5.43N.	—	10.58N.	
		4.16V.	9.10V.	2.0 N.	2.0 N.	Abf. Leipzig . . . . Ank.	10.12V.	5.19N.	—	11.18N.	
					Nchm.						
		9.1	1.16	5.17	6.0	Abf. Wittenberg . . . . Ank.	8.8	11.22	7.41	9.1	
		9.16	1.33	5.35	6.32	Elster	7.46	11.7	7.25	8.46	
		9.29	1.49	5.51	7.6	Jessen	7.19	10.55	7.7	8.35	
		9.40	2.3	6.5	7.34	Annaburg	6.51	10.43	6.48	8.24	
		9.57	2.21	6.23	8.8	Fermerswalde	6.16	10.27	6.22	8.9	
		10.8	2.33	6.35	8.23	Ank. Falkenberg . . . . . Abf.	5.56	10.15	6.6	7.57	
				Nchm.	Nchm		Vorm.				
		12.20N.	4.47N.	8.8 N.	12.42V.	Ank. Dresden . . . . Abf.	3.45V.	8.35V.	2.20N.	6.20N.	
		7.10V.	—	8.54V.	3.5 N.	„ Wien . . . . „	2.10N.	8.0 N.	8.15N.	—	
		12.33N.	5.36N.	—	—	Ank. Cottbus . . . . Abf.	—	—	3.10N.	3.10N.	
		8.20V.	1.56N.			Abf. Leipzig via Eilenburg . Ank.	†) Zug 102 führt von Kohlfurt bis Falkenberg 1—4. Classe.	12.28N.	—	6.42N.	
		8.0V.	1.33N.			Abf. Halle „ „ . Ank.		1.0 N.	—	7.4 N.	
	Vorm.										
	6.20	10.14	3.47			Abf. Falkenberg . . . . . Ank.		9.51	5.21	4.50	
	—	10.21	3.53			Falkenberg H.-S.-G. Bhf.		—	—	4.48	
	6.53	10.36	4.9			Liebenwerda		9.34	4.58	4.32	
	7.11	10.47	4.20			Ank. Elsterwerda . . . . . Abf.		9.19	4.32	4.20	
	—	6.58V.	1.35N.			Abf. Riesa . . . . Ank.		11.19V.	—	6.0 N.	
	7.19	10.48	4.21			Abf. Elsterwerda . . . . . Ank.		9.17	3.59	4.18	
	7.32	—	4.29			Plessa		9.6	3.44	—	
	7.55	11.5	4.41			Mückenberg		8.55	3.29	4.1	
	8.16	11.17	4.54			Ank. Ruhland . . . . Abf.		8.40	3.5	3.47	
	7.44V.	—	3.35N.			Abf. Grossenhain . . . . Ank.		10.30V.	5.5 N.	5.5 N.	
	8.36	11.18	4.55			Abf. Ruhland . . . . Ank.		8.35	2.48	3.45	
	8.56	11.30	5.7			Ank. Hohenbocka . . . . . Abf.		8.23	2.29	3.33	
	5.45V.	—	3.45N.			Abf. Kamenz . . . . Ank.		2.3 N.	—	7.30N.	
Vorm.	9.4	11.31	5.8			Abf. Hohenbocka . . . . . Ank.		8.22	2.19	3.32	Nchm.
5.40	9.39	11.50	5.27			Hoyerswerda		8.3	1.53	3.14	7.31
6.7	10.3	—	5.42			Lohsa		7.43	1.22	2.54	7.10
6.28	10.23	12.13	5.53			Uhyst		7.32	1.4	2.43	6.32
6.47	10.36	—	6.1			Klitten		7.22	12.45	—	6.26
7.9	10.53	—	6.10			Mücka		7.9	12.28	2.25	6.9
7.35	11.17	12.40	6.23			Niesky		6.56	12.6	2.13	5.44
7.44	11.27	12.46	6.29			Ank. Horka . . . . Abf.		6.47	11.48	2.4	5.24
8.48V.	12.50N.	—	7.0 N.			Ank. Görlitz . . . . Abf.		6.15V.	—	1.0 N.	4.43N.
7.56	11.28	12.47	6.30			Abf. Horka . . . . Ank.		†)6.44	11.46	2.2	5.11
8.50	12.20	1.13	6.56			Ank. Kohlfurt . . . . Abf.		6.12	10.53	1.35	4.25
Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.					Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.
—	3.22N.	2.32N.	9.1 N.			Ank. Liegnitz . . . . Abf.		11.49N.	8.4 V.	11.23V.	—
—	5.10N.	3.50N.	10.30N.			„ Breslau . . . . „		10.30N.	6.30V.	10.15V.	—
11.56V.	3.44N.	3.44N.	10.34N.			Ank. Hirschberg . . . . . . Abf.		10.34N.	5.45V.	10.30V.	2.5 N.

*) Bei den Schnellzügen No. 101 und No. 106 werden Billets zu Personenzugspreisen ausgegeben.

Die Fahrzeiten rechts von den Stationsnamen sind von unten nach oben zu lesen.

No. 80. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 17. October 1879.

Die Grundbestimmungen des neuen Vereins-Kartenreglements.

Die am 10. October d. J. abgehaltene ausserordentliche General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat einen Verlauf genommen, der die gegründeste Aussicht auf die allseitige Annahme ihrer Beschlüsse und damit auf die Erhaltung des Vereins-Kartenreglements im ganzen Gebiete des Vereins gewährt.

Schon vor der General-Versammlung waren Zweifel darüber entstanden, ob die Vorschläge, welche die Commission gemacht hatte, bei denjenigen Bahnen, welche die Kündigung des Reglements ausgesprochen hatten, auf Annahme rechnen könnten; diesen war daran zumeist gelegen in das Reglement eine Bestimmung einzufügen, welche Personen, die sich nicht reglementsmässig an den Geschäften betheiligen, von der Berechtigung zum Besitz von Vereinskarten ausschliesst, ein Ziel, welches sie durch die Einführung einer Zahlung für die Vereinskarten nicht glaubten erreichen zu können. Diesem Ziel waren aber auch die anderen Verwaltungen, namentlich die Oesterreichischen, nicht entgegen; sie hatten ebenso wie diejenigen Deutschen Privat-Verwaltungen, welche überhaupt ein Interesse an dieser Frage hatten, wiederholt sich im Principe zu einer Reduction der Vereinskarten in dieser Richtung bereit erklärt. Die Vorausssetzung hatten sie aber dabei machen müssen, dass nicht principiell diejenigen Verwaltungskörper, welche nach Handelsgesetzbuch und Gesellschaftsstatut Vorstand der Gesellschaft und nach dem Vereinsstatut Mitglieder des Vereins sind, von den Vereinskarten ausgeschlossen würden, weil, wenn auch nicht immer alle, doch stets eine gewisse Anzahl von Mitgliedern eine regelmässige Thätigkeit für die Leitung des Unternehmens entwickeln müssen und wirklich entwickeln. Schon in der vorigen Commissions-Conferenz waren Vermittelungs-Vorschläge gemacht worden, welche aber damals wenig Anklang gefunden hatten, weil sich die Tragweite der vorgeschlagenen Bestimmungen nicht recht übersehen liess und weil namentlich auch die kündigenden Verwaltungen zu denselben noch keine bestimmte Stellung nehmen konnten.

Um nun Gelegenheit zu einer nochmaligen Besprechung der Sache vor der General-Versammlung zu geben und womöglich eine Verständigung zu erreichen, hatten die der Commission angehörigen Oesterreichischen Eisenbahnen einen nochmaligen Zusammentritt derselben am Tage vor der General-Versammlung veranlasst.

Die Verständigung wurde denn auch in der Hauptsache bereits in dieser Conferenz gefunden. Die kündigenden Verwaltungen erklärten sich bereit zuzugestehen, dass zu ihrem ursprünglichen Vorschlage, den Besitz von Vereinskarten zu knüpfen an die ausschliesslich fachmännische Berufsthätigkeit für den Eisenbahnbetrieb, noch ein Zusatz gemacht würde, welcher diese Berechtigung auch den unmittelbar persönlich an der Leitung des Betriebes betheiligten Personen gewährt. Sie forderten ausserdem eine Beschränkung der Zahl der Vereinskarten, weitergehend als die Commission vorgeschlagen hatte, aber nicht so weitgehend als ihre eigenen ersten Vorschläge; sie forderten schliesslich, dass ein Drittel der Ober-Beamtenkarten für die II. Classe ausgestellt würden und erklärten sich für den Fall, dass eine Verständigung erreicht werde, bereit den bisherigen Bestand der Mitgliederkarten bis zum 1. Januar 1882 zu belassen.

Diese Vorschläge wurden von der Commission zum grössten Theil angenommen und dem gemässe Vorschläge der am anderen Tage zusammentretenden General-Versammlung unterbreitet.

In dieser fand allerdings noch eine eingehende Discussion statt, welche theils dadurch hervorgerufen wurde, dass die Verwaltungen, welche seiner Zeit gekündigt hatten und welchen sich noch einige andere Staatsbahnen angeschlossen hatten, die von ihnen ursprünglich in der Commission gemachten Vorschläge wenigstens zum Theil in der Versammlung wieder einzubringen sich verpflichtet erachteten, theils dadurch, dass es nöthig war, sich über den Sinn der Bestimmungen möglichst klar zu werden, damit nicht nachträglich bei deren Anwendung sich neue Differenzen ergäben.

Alle Beschlüsse wurden mit grosser Majorität, die wichtigsten fast einstimmig gefasst.

Die Bestimmung, welche über die Berechtigung handelt, wurde folgendermassen gefasst:

„Vereinskarten dürfen nur überwiesen werden an Personen:

a) deren fachmännische Berufsthätigkeit ausschliesslich dem Eisenbahndienst gewidmet ist, oder

b) welche an der Leitung des Betriebes einer Eisenbahn persönlich betheiligt sind, diese Thätigkeit am Sitz der Verwaltung regelmässig ausüben und in dem Staatsverbande (Deutschland, Oesterreich-Ungarn u. s. w.) dauernd wohnen, in dem die betreffende Bahn liegt.

Die Zahl der Vereinskarten ist nach folgender Skala bemessen:

bei einer Bahnlänge bis 50 km je 1 Karte,
" " " über 50—100 km je 2 Karten,
" " " " 100—200 " " 3 "
für Mitglieder und Oberbeamte,

und so weiter für je 100 km Länge je eine Karte mehr. Von den Ober-Beamtenkarten sollen bei denjenigen Verwaltungen, welche mehr als 10 dergleichen erhalten, von der 10 übersteigenden Zahl die Hälfte auf die II. Classe lauten.

Das Princip der Zahlung der Karten ist, um die Erreichung eines Ausgleiches zwischen den verschiedenen Ansichten nicht zu erschweren, auch von denjenigen, welche dasselbe für richtig hielten, aufgegeben.

Denjenigen Mitgliedern, welche bis ult. dieses Jahres Vereinskarten besitzen, sollen dieselben, so lange ihre Verwaltung dem Vereins-Kartenreglement angehört und sie sonst Mitglieder derselben sind, längstens bis ult. 1881 belassen werden.

Der Verlauf der Versammlung war derartig, dass am Schlusse deren Vorsitzender unter allgemeiner Zustimmung der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck geben konnte, dass die Beschlüsse allseitige Genehmigung finden würden.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Protocoll

der in Dresden am 10. October 1879 abgehaltenen **ausserordentlichen Generalversammlung** des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verhandelt Dresden, am 10. October 1879, im Gewerbehause.

Zu der mittelst Einladungsschreibens der geschäftsführenden Direction vom 15. v. Mts. No. 3272 zum Zwecke der Berathung und Beschlussnahme über ein neues Vereins-Kartenreglement anberaumten ausserordentlichen Generalversammlung hatten sich die in dem in nächster Nummer erscheinenden Verzeichnisse namentlich aufgeführten Herren Abgeordneten eingefunden.

Den Vorsitz übernimmt Namens der geschäftsführenden Direction Herr Director Schrader.

Das Schriftführeramt ist dem unterzeichneten Vereinssecretär Martin übertragen worden.

Der Herr Vorsitzende eröffnet die Sitzung, indem er der Gründe gedenkt, welche zu der Zusammenberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung Veranlassung gegeben haben und hieran die Bemerkung schliesst, dass am gestrigen Tage auf den Wunsch der, der Vereins-Kartencommission angehörenden Oesterreichisch-Ungarischen Vereins-Verwaltungen noch eine Sitzung dieser Commission stattgefunden habe, in welcher verschiedene Abänderungen des von der Commission ausgearbeiteten Reglementsentwurfs (s. Commissionsbericht No. 76 S. 1011) beschlossen worden seien. Eine gedruckte Zusammenstellung dieser Abänderungen befindet sich auf den Plätzen der Herren Abgeordneten (abgedruckt als Anlage A Seite 1072).

Die Verhandlungen, denen der Entwurf des gestern vereinbarten Vereins-Kartenreglements zum Grunde gelegt wird, werden durch einen, den Gang der Commissionsberathungen recapitulirenden und die gefassten Beschlüsse motivirenden Vortrag des Commissionsreferenten, Herrn Hofrath Dr. Gross, eingeleitet.

Von einer Generaldiscussion wird Abstand genommen und sofort in die Specialdiscussion eingetreten.

Ohne Debatte wird die Einleitung des Commissionsentwurfs angenommen, desgleichen die No. 1 des § 1.

Zu No. 2 wird von Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich (Frankfurt-Bebraer Bahn) beantragt, die littr. b der gestern in der Commission festgestellten neuen Fassung dieser Nummer abzuändern wie folgt:

„b) welche unmittelbar an der Leitung des Betriebes einer Bahn persönlich betheiligt sind und an dem Orte der Betriebsverwaltung ihren dauernden Wohnsitz haben".

Herr Sectionschef v. Czedik (Kaiserin Elisabethbahn) erklärt, dass durch diese Fassung eine Reihe von Personen, welche nach ihrer persönlichen und fachmännischen Qualification unzweifelhaft zum Empfange von Vereinskarten berechtigt seien, hiervon ausgeschlossen werden würden, weil nicht selten nach den bestehenden statutarischen Bestimmungen oder aus örtlichen und sonstigen Rücksichten der Sitz, bezw. das Domicil der Centralverwaltung ein anderes sei, als der Sitz der Betriebsverwaltung.

Die Annahme dieser nur auf die Organisation der Staatsbahnen anwendbaren Fassung schaffe eine ungleiche Behandlung zwischen diesen und den Privatbahnen, insbesondere sei aber das Wort „unmittelbar" unannehmbar, wenn nicht ausdrücklich zu Protocoll constatirt werde, dass hierdurch nicht principiell die Verwaltungsrathsmitglieder der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen von der Berechtigung zum Empfange von Vereinskarten ausgeschlossen werden sollen.

Herr Regierungsrath Thomé (Rheinische Bahn) erläutert die verschiedenen Organisationsverhältnisse bei Staats- und Privatbahnen und die Anwendung der von Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich (Frankfurt-Bebraer Bahn) vorgeschlagenen Bestimmung auf diese Verhältnisse, und gelangt zu dem Schlusse, dass die Einschaltung des Wortes „unmittelbar" in die Fassung des Commissionsentwurfs nicht so bedenklich erscheine, wie von Herrn v. Czedik angenommen werde, zumal wenn — was auch er für erforderlich halte — event. eine Declaration dieses Ausdruckes im Protocolle erfolge. Dagegen hält auch Herr Regierungsrath Thomé die Forderung in Betreff des Domicils für unannehmbar.

Herr Geheimer Regierungsrath Redlich weist in seiner Erwiderung darauf hin, dass schon in dem bezüglichen Commissionsberichte vom Jahre 1851 eine continuirliche Thätigkeit als Vorbedingung für die Berechtigung zum Empfange von Vereinskarten aufgestellt worden sei und dass dieser Sinn auch seinem Amendement auf Einschaltung des Wortes „unmittelbar" zu Grunde gelegt werden müsse. Ausgeschlossen auf Grund seines Amendements würden nur alle diejenigen Personen sein, welche dem von ihnen vertretenen Unternehmen keine continuirliche Thätigkeit widmen, sondern nur von Zeit zu Zeit bezw. mit längeren Unterbrechungen an den Sitzungen der Verwaltungsvorstände Theil nehmen. Die Eliminirung des Wortes „unmittelbar" wird auch von Herrn Geheimen Regierungsrath Grapow (Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn) befürwortet und zwar in Rücksicht auf die zu verschiedenen Auslegungen und unbeabsichtigten Härten Anlass gebende Dehnbarkeit dieses Ausdruckes.

Herr Geheimer Regierungsrath Dr. Reinhard (Hessische Ludwigsbahn) spricht sich in ähnlichem Sinne aus und macht auf die Schwierigkeiten aufmerksam, welche bei Annahme des bez. Ausdrucks der geschäftsführenden Direction erwachsen, der kaum eine Declaration gegeben werden könne, welche sie in den Stand setze, in allen Fällen die Berechtigung eines Vereins-Kartenanspruchs ohne weitere Förmlichkeiten zu prüfen und darüber Entscheidung zu treffen.

Herr General-Directionsrath von Schamberger (Bayerische Staatsbahn), von welchem der Commissionsantrag unter b) seinerzeit ausgegangen ist, spricht sich dahin aus, dass durch die von Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich vorgeschlagene Fassung die Verwaltungsräthe der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen durchaus nicht ohne Weiteres ausgeschlossen würden, insofern sie sich nur continuirlich an der Verwaltung betheiligen, er beantragt daher Annahme des Amendements des Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich, event. mit dem Unteramendement, dass in demselben hinter „betheiligt sind" eingeschaltet wird „und diese Thätigkeit am Sitze der Verwaltung regelmässig ausüben".

Herr Sectionschef v. Czedik erachtet durch die bisherigen Erklärungen der Herren Geheimen Regierungsrath Redlich und Generaldirectionsrath v. Schamberger seine Bedenken, dass durch die von dem erstgedachten Herrn Abgeordneten vorgeschlagene Fassung nicht allein die Verwaltungsrathsmitglieder, sondern häufig auch die Mitglieder der unmittelbaren Betriebsleitung der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen von der Berechtigung zum Empfang von Vereinskarten ausgeschlossen sein würden, nicht beseitigt. Auch der von Herrn Generaldirectionsrath v. Schamberger gestellte Antrag scheine ihm zu einer Vermittelung nicht geeignet zu sein.

Nachdem vom Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich noch bemerkt worden war, dass die in seinem Antrage enthaltene Domicilfrage sich nur auf die unter b) genannten Personen beziehe und nur mit diesen in Verbindung gebracht werden solle, nachdem ferner der Herr Commissionsreferent das Resultat der bisherigen Discussion in ein kurzes Resumé zusammengefasst und hierbei noch des in der Discussion bisher nicht zur Sprache gekommenen Umstandes Erwähnung gethan hat, dass in Oesterreich-Ungarn besonders in Ansehung der beide Staatsgebiete durchschneidenden Linien das Domicil häufig durch staatsrechtliche Bestimmungen unabänderlich festgesetzt sei, wird, da sich kein Redner mehr zum Worte gemeldet hat, auf den Antrag des Herrn Sectionschef v. Czedik die Sitzung auf kurze Zeit zur gruppenweisen Besprechung über die gestellten Amendements unterbrochen.

Nach Wiedereröffnung der Sitzung wird von Herrn Generaldirectionsrath v. Schamberger unter Zurückziehung des seinerseits gestellten Amendements das neue Amendement eingebracht, die Bestimmung unter b) wie folgt zu fassen:

„b) welche unmittelbar an der Leitung des Betriebes einer Bahn persönlich betheiligt sind, diese Thätigkeit am Sitze der Verwaltung regelmässig ausüben und in dem Staatsverbande (Deutschland, Oesterreich-Ungarn u. s. w.) dauernd wohnen, in dem die betreffende Bahn liegt"

Der Herr Vorsitzende bringt zunächst das Amendement des Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich zur Abstimmung, hinter dem Worte „welche" sub b) des Commissionsantrages das Wort „unmittelbar" einzuschalten.

Die vermittelst Stimmzettel vorgenommene Abstimmung ergiebt Ablehnung dieses Amendements mit 182 gegen 130 Stimmen.

Hiernächst wird über das weitere Amendement des Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich abgestimmt, statt der Worte: „und welche in dem Staatsverbande (Deutschland, Oesterreich-Ungarn u. s. w.) dauernd wohnen, in dem die betreffende Bahn liegt" zu setzen: „und an dem Orte der Betriebsverwaltung ihren dauernden Wohnsitz haben". Dasselbe wird ebenfalls mit grosser Majorität abgelehnt.

Nunmehr stellt der Herr Vorsitzende den vorerwähnten Zusatzantrag des Herrn Generaldirectionsrath v. Schamberger zu dem Commissionsantrage zur Abstimmung, nachdem derselbe von dem Herrn Antragsteller durch Streichung des Wortes „unmittelbar" modificirt worden ist.

Dieser Antrag, mit welchem sich ein zweiter, zu Gunsten des ersteren zurückgezogener Antrag des Herrn Regierungsrath Thomé deckt, wird mit allen gegen Eine Stimme angenommen, mit dem gleichen Stimmverhältniss hierauf auch der Commissionsantrag zu No. 2 des § 1 mit dem obigen Zusatzantrage des Herrn Generaldirectionsrath v. Schamberger.

Gegen die Nummern 3 und 4 im § 1 des Commissions-Entwurfs erhebt sich kein Widerspruch.

Die neue Fassung des Alinea 1 unter No. 1 im § 2 wird mit sehr grosser Mehrheit unter der Modification angenommen, dass statt „von 50—100 km" gesetzt wird: „über 50—100 km".

Zu dem Commissions-Vorschlage zu Alinea 2 unter No. 1 stellt Herr Geheimer Regierungsrath Redlich (zugleich im Namen der übrigen Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen, der Bayerischen Staatsbahn, Main-Neckarbahn und der Elsass-Lothringischen Bahn) den Antrag, das bezeichnete Alinea wie folgt zu fassen:

„Von den für Oberbeamte zu beanspruchenden Karten soll je die dritte auf die II. Wagenclasse, die übrigen auf beliebige Wagenclasse lautend ausgestellt werden".

Der Antrag, über welchen vermittelst Stimmzettel abgestimmt wird, wird mit 176 gegen 145 Stimmen abgelehnt.

Hiernächst gelangt der Commissions-Antrag zur Abstimmung, welcher mit grosser Majorität angenommen wird.

Gegen die von der Commission vorgeschlagene Streichung der Worte: „bei einer Staatsbahn oder unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahn" im 3. Alinea unter No. 1 des § 2 wendet sich Herr Geheimer Regierungsrath Redlich (zugleich im Namen der übrigen Preussischen Staatsbahn-Verwaltungen, der Bayerischen Staatsbahn, Main-Neckarbahn und Elsass-Lothringischen Bahn), welcher Beibehaltung der jetzigen Fassung befürwortet, indem andernfalls der von den Preussischen Staatsbahnen und den Reichsbahnen mit ihren Anträgen auf Reform des Vereins-Kartenreglements verfolgte Zweck zum Theil vereitelt werden würde. Auch die Herren Regierungsrath Thomé und Geheimer Regierungsrath Dr. Reinhard sprechen sich für Beibehaltung der jetzigen Fassung aus. Herr Generaldirector Vicomte de Maistre (Kaschau-Oderberger Bahn) erblickt hierin eine Benachtheiligung der Privatbahn-Verwaltungen gegenüber den Staatsbahn-Verwaltungen und bittet, den Commissions-Antrag anzunehmen. Dasselbe beantragt Herr Director Dr. Glauer (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn), welcher für die in gleicher Weise wie die Staatsbahn-Directionen organisirten Directionen der Privatbahnen in der Beibehaltung der bisherigen Fassung eine, solchen Privatbahn-Verwaltungen zugefügte Ungerechtigkeit erblickt.

Herr Director Dr. Glauer beantragt deshalb für den Fall der Annahme des Amendements des Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich folgende anderweite Fassung des Alinea 3 unter No. 1 der Commissions-Anträge:

„Wenn

a) bei einer Staatsbahn oder unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahn einzelne mit der Centralleitung des Betriebes befasste Mitglieder,
b) bei einer Privatbahn einzelne mit der Centralleitung des Betriebes befasste Mitglieder, welche gleichzeitig die Functionen von dirigirenden Oberbeamten (Specialdirector, Betriebsdirector, Baudirector, Ober-Maschinenmeister etc.) versehen,

Mitgliedskarten nicht erhalten können, so dürfen an diese Mitglieder Oberbeamten-Karten überwiesen werden".

Nachdem noch Herr Sectionschef von Czedik erklärt hat, dem Vorschlage des Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich zustimmen zu wollen, um sein Entgegenkommen zu bethätigen und zu beweisen, in welchem Masse die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen der von der Organisation ihrer Verwaltungen wesentlich abweichenden Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltungen Rechnung zu tragen geneigt sind, bringt der Herr Vorsitzende zunächst den Commissions-Vorschlag zur Abstimmung; derselbe bleibt jedoch in der Minorität. Hiernächst wird der Antrag des Herrn Geheimen Regierungsrath Redlich auf Beibehaltung der bisherigen Fassung des Alinea 3 mit grosser Majorität angenommen, dagegen das zu demselben gestellte Amendement des Herrn Director Dr. Glauer abgelehnt.

Von dem Letzteren wird hierauf in Rücksicht auf die Wichtigkeit des Gegenstandes namentliche Abstimmung über sein Amendement beantragt. Dieselbe ergiebt Ablehnung dieses Amendements mit 218 gegen 84 Stimmen.

Gegen das 4. Alinea sub 1 im § 2 wird von keiner Seite Widerspruch erhoben.

Zu dem Antrage der Commission zu Alinea 5 unter No. 1 des § 2 wird von dem Herrn Commissionsreferenten folgende formulirte Fassung der betreffenden, als Alinea 4 in das neue Reglement aufzunehmende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

„Hinsichtlich der Mitgliedskarten wird der Bestand des letzten December 1879 in der Weise bis zum Ende des Jahres 1881 aufrecht erhalten, dass die Mitglieder, welche sich im Besitze von Vereinskarten befinden, bis dahin in deren Besitze bleiben, sofern ihre Verwaltung noch bei dem Vereins-Kartenreglement betheiligt ist und sie selbst der Central-Verwaltungsstelle angehören".

Diese Bestimmung und mit derselben der Commissionsantrag wird mit grosser Majorität angenommen.

Die No. 2 des § 2 begegnet keinem Widerspruche.

Zu den von der Commission auf Grund ihrer gestrigen Verhandlungen zu streichen empfohlenen §§ 3 und 4 der ursprünglichen Commissionsvorlage wird von dem Herrn Commissionsreferenten bemerkt, dass nach seiner Ansicht das in diesen Paragraphen aufgestellte Prinzip der Geldentschädigung richtig und vorzugsweise geeignet sei, annähernd eine Ausgleichung der Leistungen herbeizuführen. Er bedauere, dass dieses Prinzip von der Commission fallen gelassen worden sei, und indem er sich zur Zeit eines Antrages auf Wiederaufnahme der gestrichenen Paragraphen enthalte, gebe er sich der Hoffnung hin, dass der Verein in einer späteren Zeit auf Grund der dann vorliegenden Erfahrungen einer Ausgleichung in Geld geneigter sein werde.

Mit Bezug auf diesen Gegenstand constatirt der Herr Vorsitzende unter Zustimmung der Versammlung, dass die bezeichneten Paragraphen nicht zur Debatte stehen, vielmehr in den Commissionsanträgen ausfallen und dass somit auch eine Beschlussnahme über dieselben erübrige.

Um die weiteren Debatten abzukürzen, wird hierauf von dem Herrn Commissionsreferenten der Antrag gestellt, die nun folgenden Paragraphen des ursprünglichen Entwurfs bezw. die zu denselben von der Commission in ihrer gestrigen Sitzung vereinbarten Abänderungen (welche u. A. auch eine Umnummerirung der Paragraphen zur Folge haben) en bloc anzunehmen.

Die Versammlung stimmt ohne Debatte diesem Antrage zu.

Die Berathung des von der Commission vorgelegten Entwurfs eines neuen Vereins-Kartenreglements ist damit beendet. Das nach den heutigen Beschlüssen revidirte neue Reglement ist in der Anlage abgedruckt*). Seitens der Commission ist von der Voraussetzung ausgegangen worden, dass das heute vereinbarte Reglement nur unter der Voraussetzung als angenommen gilt, dass dasselbe für das ganze Vereinsgebiet Geltung erlangt. Hierzu constatirt der Herr Vorsitzende unter Zustimmung der Versammlung, dass nach dem letzten Absatz des § 10 des Vereinsstatuts ein nicht genehmigter Beschluss hinfällig werde und dass es deshalb zweifellos sei, dass wenn das aus den heutigen Berathungen hervorgegangene neue Reglement nicht genehmigt werden sollte, auch die dasselbe genehmigenden Verwaltungen an die heutigen Beschlüsse nicht gebunden bleiben.

Der Herr Vorsitzende bemerkt ferner noch, dass die im § 10 des Vereinsstatuts für das Perfectwerden eines Vereinsbeschlusses festgesetzte Frist im vorliegenden Falle zu lang bemessen sei und dass die für den Fall des Perfectwerdens der heutigen Beschlüsse nach Ablauf der gedachten Frist verbleibende Zeit nicht ausreiche, um die von der geschäftsführenden Direction vorzunehmenden umfangreichen Arbeiten bis zum Jahresschlusse zu bewältigen.

In Berücksichtigung dieses allseitig als begründet anerkannten Momentes wird auf den Vorschlag des Herrn Vorsitzenden beschlossen, dass an die Vereinsverwaltungen bei Uebersendung des Protocolls das Ersuchen zu richten ist, in jedem Falle (mag nun dem Beschlusse zugestimmt oder derselbe abgelehnt werden) ihre Erklärung schriftlich und zwar binnen vier Wochen nach Absendung des Protocolls abzugeben.

Die Versammlung ist ferner darüber einverstanden, dass die von der Hamburger Generalversammlung erwählte, aus 7 Verwaltungen bestehende Vereins-Kartencommission, nachdem das Mandat der erweiterten Vereins-Kartencommission nach Beendigung der heutigen Verhandlungen erloschen ist, wieder in Geltung tritt.

Endlich erklärt die Generalversammlung sich auf den Antrag des Herrn Vorsitzenden noch damit einverstanden, dass auch nach dem Inkrafttreten des neuen Reglements den Vereins-

*) Wir theilen dasselbe in nächster Nummer mit.

beamten die ihnen früher bewilligten Vereinskarten belassen werden.

Der Herr Vorsitzende schliesst hierauf die Sitzung.

Das Protocoll wird verlesen und genehmigt.

Namens der geschäftsführenden Direction:

K. Schrader. Jaedicke. Riem.

Anlage A. Zusammenstellung der in der Commissionssitzung am 9. October 1879 beschlossenen Abänderungen des von der Commission in der Sitzung vom 12./13. September cr. vereinbarten Entwurfs eines neuen Vereins-Kartenreglements.

§ 1. No. 2 fällt aus. Dafür ist zu setzen:

Vereinskarten dürfen nur überwiesen werden an Personen

a) deren fachmännische Berufsthätigkeit ausschliesslich dem Eisenbahndienst gewidmet ist,

oder

b) welche an der Leitung des Betriebes einer Bahn persönlich betheiligt sind und welche in dem Staatsverbande (Deutschland, Oesterreich-Ungarn u. s. w.) dauernd wohnen, in dem die betreffende Bahn liegt.

Unter dieser Voraussetzung können Vereinskarten erhalten: Mitglieder der Central-Verwaltungsstelle und Oberbeamte. Als Central-Verwaltungsstelle im Sinne dieser Bestimmung ist bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen die nach Massgabe der staatlichen Organisation für die obere Leitung eingesetzte Behörde, bei den Privat-Bahnverwaltungen die nach Massgabe der Bestimmungen des Handels-Gesetzbuchs und des Gesellschaftsstatuts zur Geschäftsführung berufene Behörde der Gesellschaft (Vorstand) anzusehen.

§ 2. No. 1 alin. 1 soll lauten: Die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten wird bemessen nach der Länge derjenigen dem Vereine angehörigen Bahnen oder Bahnstrecken, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet und zwar dergestalt, dass sowohl für Mitglieder wie für Oberbeamte jeder Verwaltung

bei einer Bahnlänge bis zu 50 km je 1 Karte,
„ „ „ von 50—100 „ „ 2 Karten,
„ „ „ „ 100—200 „ „ 3 „

und für je weitere, wenn auch nur angefangene 100 km je 1 Karte mehr

gewährt werden.

No. 1 alin. 2 soll lauten: Von den für Oberbeamte zu beanspruchenden Karten soll bei denjenigen Verwaltungen, welche mehr als 10 Ober-Beamtenkarten erhalten, von der 10 übersteigenden Anzahl der Karten die Hälfte auf II. Wagenclasse lautend, ausgefertigt werden.

No. 1 alin. 3. Es sind zu streichen die Worte: „bei einer Staatsbahn oder unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahn“.

No. 1 alin. 5 ist zu streichen, dagegen ist hier das 2. Alinea des § 2 des jetzigen Reglements wieder aufzunehmen, mit der Modification, dass statt „5 Jahre“ gesetzt wird „2 Jahre“.

§§ 3 und 4. Dieselben sind zu streichen.

§ 9. An Stelle der von der Commission vorgeschlagenen Fassung des alin. 1 ist wiederum die jetzige Fassung dieses Alinea zu setzen.

Das 2. Alinea ist zu streichen.

§ 11. Die fett gedruckten Worte sind zu streichen.

§ 12. Die Worte „über Vertheilung des Ertrages, Entrichtung der Taxe“ sind zu streichen.

§ 13. Alinea 2 ist zu streichen.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 13. October. (Die bevorstehende Landtagssession und die Stellung der Parteien zur Eisenbahnvorlage. Deutsch-Oesterreichische Verkehrsbeziehungen. Frachtcredite. Exportvergütung für Mehl. Tarif für rohe Wollen. Submissionsverfahren. Reichsländische Bahnen. Oberhessische Eisenbahn. Köln-Minden Betriebseröffnungen. Rheinische Eisenbahn. Berlin-Dresden. Canalwesen.)

Je näher die Einbringung der grossen Eisenbahnankaufsvorlage rückt, um so mehr erhöhen sich die Chancen der Verstaatlichungsprojecte. Dass der Rahmen der Vorlage ausser der Berlin-Stettiner und Magdeburg-Halberstädter Bahn auch die Köln-Mindener Bahn umfassen wird, ist in Folge der Genehmigung des Verkaufs-Vertrages durch die General-Versammlung, über deren Verlauf wir weiter unten berichten, zweifellos. Dass die morgige Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ebenfalls zu Gunsten des Verkaufs ausfallen wird, wird ziemlich allgemein erwartet und würde dann auch diese Bahn einen Bestandtheil der Eisenbahnvorlage ausmachen. (Diese Erwartung ist nicht eingetroffen, siehe den Bericht S. 1074). Bei der Berlin-Anhaltischen und Rheinischen Bahn ist es noch fraglich, ob die Vorstadien des Verkaufs so rasch zu erledigen sein werden, um auch diese Verstaatlichungen schon in der bevorstehenden Session vorzunehmen. Fraglich ist auch, ob die Uebernahme des Hessischen Antheils der Main-Weser Bahn in die Preussische Staatsbahnverwaltung schon jetzt actuell werden kann, nachdem der Ausschuss der Hessischen Kammer sich in seiner Majorität gegen die Abtretung erklärt hat. Indess wird auch die Minorität einen Bericht an die Kammer erstatten. Mitte dieses Monats tritt die Kammer wieder zusammen; die Angelegenheit wird ohne Zweifel einer der ersten und wichtigsten Gegenstände der Verhandlungen sein. In financieller Beziehung würde Hessen ein nicht ungünstiges Geschäft mit dem Verkauf machen. Das Baucapital, so weit es auf Hessens Antheil entfällt, beträgt 17 450 000 M.; Preussen bietet eine Summe von 17 250 000 M. als Kaufpreis. Die Rente der Bahn ist in den letzten Jahren bis auf 3,75 pCt. gesunken, und die Regierung, die sonst noch financielle Schwierigkeiten genug zu überwinden hat, wünscht, wie es heisst, die Zustimmung der Stände, so dass vielleicht doch noch nach dieser Richtung hin ein Compromiss zu Stande kommt. Wie aber auch immer der Umfang der Verstaatlichungsprojecte sein mag, mit welchen die Preussische Regierung vor den Landtag tritt, so ist das sicher, dass die Annahme der Vorlage nach dem Ausfall der Wahlen kaum noch zweifelhaft erscheint. Es ist bekannt und von uns an dieser Stelle mehrfach dargelegt worden, dass nach der bisherigen Zusammensetzung des Preussischen Abgeordnetenhauses eine Majorität für die Eisenbahncentralisations-Politik nur mit Hülfe des Centrums zu erlangen war, und musste daher bisher, d. h. so lange nicht absehbar war, dass die Regierung sich zu einem „Gange nach Canossa“ entschliessen würde, die parlamentarische Genehmigung für die neuesten Bestrebungen der Eisenbahn-Politik bezweifelt werden. Die Wahlen haben die Sachlage mit einem Schlage geändert, indem sie das Schicksal der Eisenbahnvorlage von der Abstimmung des Centrums unabhängig gemacht haben. Die Ultramontanen frohlocken, dass die Wahlen ihnen einen Zuwachs an Mandaten verschafft haben, übersehen aber ganz, dass die gleichzeitig stattgefundene Verschiebung nach rechts der Regierung eine Majorität verschafft, sobald sie den rechten Flügel der Nationalliberalen auf ihrer Seite hat. In letzter Zeit werden denn auch von verschiedenen Seiten Versuche gemacht, nationalliberale Parlamentarier der Eisenbahnverstaatlichungs-Politik günstig zu stimmen, indem darauf hingewiesen wird, dass die Votirung der Eisenbahn-Vorlage mit nationalliberaler Hülfe dem Fürsten Bismarck ein weiteres Paktiren mit dem Centrum ersparen würde und dass angesichts dieser Hoffnung alle financiellen und wirthschaftspolitischen Bedenken gegen die Erweiterung des Staatsbahnnetzes zum Schweigen kommen müssten. Es sieht auch so aus, als ob diese Argumentation Boden fände, und würde dieselbe um so ausschlaggebender sein, wenn sich die Gerüchte von der voraussichtlichen Gründung einer Mittelpartei aus den Freiconservativen und dem rechten Flügel der Nationalliberalen bestätigen sollten. Der einzige freiconservative Gegner der Verstaatlichungs-Politik, Professor Nasse in Bonn, gehört dem neuen Landtage nicht an. Des Vollständigkeit wegen ist übrigens davon Notiz zu nehmen, dasr Mitglieder des Centrums sich dahin ausgesprochen haben sollen, dass sie, wenn die Chancen der Beendigung des Culturkampfes sich nicht so günstig anlassen, wie sie es verlangen, die Eisenbahnvorlage durch einen Vertagungs-Antrag zu beseitigen suchen werden, etwa mit der Argumentirung, dass sich die sachliche Prüfung der neuen Eisenbahn-Politik erst dann ermöglichen lasse, wenn das gesammte Bündel Eisenbahnvorlagen zusammen sei. Die Befürworter dieses Gedankens rechnen darauf, denselben unter allen Umständen mit Hülfe der principiellen Gegner der Eisenbahnverstaatlichungen durchsetzen zu können. Von dieser Seite stammt auch wohl die Version, dass die Einbringung der Vorlage selbst noch zweifelhaft sei. Die Verzögerung, welche die Fertigstellung des Gesetzentwurfs über die Erwerbung von Staatsbahnen erfahren hat, erklärt sich aber einfach daraus, dass der Herr Minister für öffentliche Arbeiten zunächst die Verhandlungen mit den betreffenden Bahnen in möglichst weitem Umfange abgeschlossen zu sehen wünscht, bevor er mit seinen Anträgen an das Staatsministerium herantritt. Der formelle Theil der Vorlage sowohl in Bezug auf den Wortlaut des Gesetzentwurfes wie auf die Motive, soll, wie man hört, vollständig abgeschlossen sein, so dass nach dieser Richtung zu keinem weiterem Aufenthalt Grund wäre. Jedenfalls gehen die Dispositionen dahin, die Etatsberathungen nicht eher abzuschliessen, als bis eine Entscheidung des Landtages über die Eisenbahnvorlage getroffen ist. Schon aus diesem Grunde erhellt, dass man Grund hat, die Eisenbahnvorlage nicht ohne dringende Gründe zu verzögern. Durch die Sitzungen des Ministerrathes am Anfang dieser Woche sind auch die übrigen Landtags-Angelegenheiten beträchtlich gefördert worden. Der Gesetzentwurf wegen Vertheilung der aus der Reichssteuer-Reform zu gewinnenden Ueberschüsse ist in der vom Finanzminister vorgeschlagenen Form mit nur geringfügigen Modificationen gutgeheissen worden. Die Vorlage wird dem Landtag sogleich nach seiner Eröffnung zugehen. Ferner wurde ein Beschluss erzielt über den Organisationsentwurf wegen der allgemeinen Landesverwaltung. Beide Entwürfe werden der Allerhöchsten Sanction unverweilt unterbreitet werden. Als Termin der Eröffnung des Landtags ist nunmehr der 28. d. M.

in Aussicht genommen. Die Physiognomie des neuen Landtags wird, wie schon hervorgehoben, von der der vorigen Session erheblich abweichen. Die Conservativen haben mehr als hundert Sitze gewonnen zu zwei Dritteln auf Kosten der Nationalliberalen und zu einem Drittel auf Kosten der Fortschrittspartei, welche die Hälfte ihrer Sitze eingebüsst hat. In der Geschichte der Entwickelung des Preussischen und Deutschen Eisenbahnwesens wird die unter solchen Verhältnissen eröffnete Session des Landtags vielleicht die folgenreichste sein, welche unsere Parlamentschronik aufzuweisen haben wird.

Am 8. d. M. ist der Oesterreichische Landtag mit einer Thronrede eröffnet worden, welche durch die Erwähnung der Neugestaltung der Deutsch-Oesterreichischen Verkehrsverhältnisse hier besondere Beachtung gefunden hat. Bemerkenswerth für unsere wirthschaftliche Stellung zu Oesterreich ist besonders aber auch folgender Passus: „Der Bau der immer wichtiger werdenden Arlbergbahn ist durch Verhandlungen bedingt, auf deren baldigen Abschluss Meine Regierung bedacht ist, um Ihnen darüber sofort umfassende Vorlagen zu bringen". Das Project der Arlbergbahn verdankt bekanntlich dem neuen Deutschen Zolltarif sein Entstehen, namentlich der Einführung der Zölle auf landwirthschaftliche Producte. Diese Bahn soll die Umgehung der Deutschen Zollgrenze zu Gunsten des Ungarischen Getreide etc. -Exports ermöglichen. Der Umstand, dass die Thronrede so grosses Gewicht auf das Project der Arlberg-Bahn legt, ist nicht gerade ein Beweis, dass die Oesterreichische Regierung auf den baldigen Abschluss eines Handelsvertrages rechnet, der die Ausführung jenes Projects überflüssig machen würde.

Durch die politischen Blätter wird der folgende Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, d. d. 15. September, bekannt:

„Nach den auf den Erlass vom 21. Juni d. J. II/IV. T 3473 erstatteten Berichten ist von einigen Bahnen in einzelnen Fällen eine Creditfrist bis zu sechs Monaten für Frachtbeträge zinslos bewilligt worden. Die Gewährung von Frachtcrediten hat an sich wesentlich nur den Zweck, den Geschäftsverkehr mit denjenigen Interessenten, welche regelmässige Transporte mit der Eisenbahn beziehen oder versenden, im beiderseitigen Interesse zu erleichtern. Credite, welche mit ausgedehnten Zahlungsfristen und erheblichen Beträgen eingeräumt werden, haben dagegen durch die damit verknüpfte Zinsenersparniss die Wirkung einer Tarif-Ermässigung und führen, wenn ihre Gewährung nicht an bestimmte objective, von einer grösseren Zahl von Interessenten erfüllbare Bedingungen geknüpft wird, leicht zu einer unzulässigen Begünstigung einzelner Personen. Von diesem Gesichtspunkte aus kann die Gewährung von Frachtcrediten über eine — den Rücksichten der Geschäftserleichterung ausreichend genügende — Frist von einem Monat hinaus nur unter den für die Gewährung ermässigter Ausnahmetarife massgebenden Voraussetzungen und unter Beobachtung der hierfür vorgesehenen Bestimmungen, insbesondere bezüglich der Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde, der gleichmässigen Behandlung der Fracht-Interessenten und der gehörigen Veröffentlichung der Bedingungen für zulässig erachtet werden".

Betreffend die Exportvergütung für Mehl ist seitens des Handelsministeriums folgendes Circular ergangen: Nach § 7 Ziffer 3 des Zolltarifgesetzes soll bei der Ausfuhr von Mehl, welches ganz oder theilweise aus ausländischem Getreide bereitet ist, der Eingangszoll für das zur Verwendung gelangte ausländische Getreide in einer dem Ausbeuteverhältnisse entsprechenden Gewichtsmenge nachgelassen werden. Bei Vorbereitung der dem Bundesrath überwiesenen Beschlussnahme über die Bestimmung des hierbei in Rechnung zu stellenden Ausbeuteverhältnisses entsteht zunächst die Frage, ob es im Verkehrsinteresse erforderlich ist, besondere Vergütungssätze auch für andere Getreidearten als Weizen und Roggen festzustellen. Fernerhin fragt es sich, ob für jede der betreffenden Getreidearten mehrere Vergütungssätze, anschliessend an die verschiedenen Feinheitsstufen des Mehls, in Aussicht zu nehmen sind, oder ob es sich empfiehlt, nur je einen Satz festzustellen; in letzterem Falle wäre eine starke Bevorzugung des groben Mehls unvermeidlich. Der Handelsminister ersucht die Handelskammern, sich über die Fragen gutachtlich zu äussern und ihre Ansicht durch ziffermässige Angaben über die bei den bedeutenderen der für den Export arbeitenden Mühlen-Etablissements bezüglich des Ausbeute-Verhältnisses gemachten Erfahrungen zu begründen.

Die „B. B.-Ztg." schreibt: Die bei der neuerdings stattgefundenen Tarifrevision eingeführte Behandlung von rohen Wollen als sperriges Gut, wenn sie nicht in gepresstem Zustand verladen werden, also Belegung derselben mit einem Frachtzuschlag von 50 pCt., ist der Versendung und dem Verbrauch Deutscher Wollen nachtheilig geworden, weil auf den Gütern, welche inländische Wolle erzeugen, weder Pressvorrichtungen vorhanden sind, noch auch die Deutsche Schafwolle mechanisch gepresst werden darf, soll sie nicht ihren Vorzug der Elasticität verlieren und das Sortiren derselben unmöglich werden. Sowohl der Centralverein der Deutschen Wollenwaaren-Fabrikanten als die ständige Deputation der Berliner Wollinteressenten haben die nachtheiligen Folgen dieser Tarifbestimmung, welche die überseeischen Wollen durch erheblich billigere Fracht auf unsern Eisenbahnen begünstigt, im Interesse der Deutschen Landwirthschaft und Fabrikation hervorgehoben. Im Anschluss hieran ist man im Aeltestencollegium der hiesigen Kaufmannschaft gewillt, bei dem Reichskanzleramte zu befürworten, dass rohe Wollen im ungepressten Zustande nicht als Sperrgut behandelt und von dem Frachtzuschlag weiter befreit werden möchten.

In nächster Zeit wird im Ministerium für Handel und Gewerbe eine Conferenz von Sachverständigen stattfinden, in welcher die Frage einer Revision des Submissionswesens, über dessen gegenwärtige Handhabung bekanntlich in allen betheiligten Kreisen Klage geführt wird, erörtert werden soll. Die Einladungen zu der Conferenz sind bereits erlassen worden.

Der Geschäftsbericht der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg über das Betriebsjahr 1878/79 enthält folgende Daten: Aus der Beförderung von 9 798 126 Personen (1877: 9 584 591 Personen) wurden erzielt 9 031 342 M. (8 454 741 M.), von 24 527 t Reisegepäck 611 622 M., von 29 682 t Eilgut 614 137 M., von 313 000 t Stück- und 5 236 228 t sonstiges Frachtgut in Wagenladungen (307 883 bezw. 5 284 805 t) zusammen 22 159 805 M. (21 789 566 M.), sowie von 11 527 Pferden und 1 234 282 St. Vieh insgesammt 563 245 M. Der Abschluss der Betriebsrechnung weist eine Gesammt-Einnahme nach von 36 372 456 Mark, wovon auf die Elsass-Lothringischen Bahnen 31 844 586 M. und auf die Wilhelm-Luxemburg-Bahn 4 527 869 M. entfallen. Die Gesammt-Ausgaben betragen 25 955 523 M. und zwar für Elsass-Lothringische Bahnen 21 119 449 M. und für die Wilhelm-Luxemburg-Bahn 4 836 074 M. Nach Abrechnung der Mehrausgabe von 308 204 M. für die letztere Bahn stellt sich der Einnahme-Ueberschuss auf 10 416 932 M. (einschliesslich des unverwendet gebliebenen Restes aus den auf Grund des Gesetzes vom 14. Juni 1871 gezahlten Kriegsentschädigungsgelder für die Wiederherstellung der beschädigten Bahnhofsanlagen zu Schlettstadt mit 132 156 M.) Gegen das Vorjahr haben die Gesammt-Einnahmen um 1 108 647 M. oder 3,1 pCt., die Gesammt-Ausgaben um 945 912 M. oder 3,8 pCt. und der Ueberschuss um 162 735 M. = 1,6 pCt. zugenommen. Das volle Anlagecapital, das zu Ende März 1879 die Summe von 394 519 810 M. erreichte, hat sich demnach mit 2,674 pCt. verzinst gegen 2,634 pCt. im Vorjahre.

Nach dem dieser Tage ausgegebenen Berichte über das Betriebsjahr 1878 haben die Oberhessischen Bahnen eine Gesammt-Einnahme von 981 055 M. aufzuweisen, während in 1877 1 034 221 M. vereinnahmt wurden. Die Ausgaben belaufen sich auf 903 419 M. gegen 931 437 in 1877. Der Ueberschuss beträgt 77 635 M. gegen 102 784 M. in 1877. Aus obigem Ueberschusse ergiebt sich für das Anlagecapital eine Verzinsung von 0,19 pCt. gegen 0,28 pCt. im vorausgegangenen Jahre.

Zu der zum 10. d. M. anberaumten Generalversammlung der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft waren angemeldet 50 793 Actien mit ebenso viel Stimmen. Auf der Tagesordnung stand Beschlussfassung über die Annahme des bekannten mit der Staatsregierung vereinbarten Vertrags über die Ueberlassung des Betriebs und des Eigenthums der Bahn an den Staat. Namens der Direction erstattete deren Vorsitzender Herr Geh. Regierungsrath D. Oppenheim der Versammlung über die seit der vorigen Generalversammlung gepflogenen Unterhandlungen einen längeren Bericht (s. S. 1076) und empfahl die Annahme des Vertrages. Es folgten Besprechungen für und wider die Annahme, und nachdem das vom Staat ernannte Mitglied der Direction von Caprivi Seitens des Staates die Erklärung abgegeben, dass der Sitz der Direction dieses Unternehmens nicht von Köln verlegt werden solle, worüber auch dem Oberbürgermeister-Amt eine Mittheilung des Ministers zugehen werde, und fernerhin, dass der Staat in die Verpflichtungen der Gesellschaft gegenüber den Inhabern von Prämienantheilen voll eintrete und keine vorzeitige Kündigung der betr. Prioritäts-Obligationen vornehmen werde; nachdem auch der Staatseisenbahn-Commissar Herr Geheimrath Dittmar erklärt, dass jedes Amendement des Vertrages gleich einer Ablehnung durch die Regierung angesehen werden müsse und letztere dann zu der Abzweigung der Deutz-Giessener und der Arnheim-Oberhausener Bahnen sowie der Rheinbrücke von dem Hauptunternehmen übergehen werde, wozu ihr vertragsmässig das Recht zustehe, wurde zur Abstimmung geschritten. Von 175 Anwesenden wurden 50 181 Stimmen abgegeben, wovon 48 085 für den Vertrag mit der Staatsregierung und 2 091 dagegen lauteten; 1 Stimmzettel von 5 Stimmen war ohne Erklärung für oder wider abgeben worden. Der Vorsitzende erklärte darauf die Annahme des Vertrags mit der Regierung von Seiten der Eisenbahngesellschaft und schloss darauf die Versammlung.

An interessanten Einzelheiten zu dieser Versammlung weiss der „B. B.-C." noch das Nachstehende zu berichten: „Der Prä-

sident der Rheinischen Bahn, Geheimrath Mevissen, welcher in der vorigen Versammlung der heftigste Opponent gegen die Verstaatlichung der Köln-Mindener Bahn gewesen, war in der am Freitag abgehaltenen Generalversammlung nicht anwesend, was zu constatiren im Hinblick auf die Verhandlungen der Regierung mit der Rheinischen Bahn immerhin von Wichtigkeit erscheint. (NB. Sein Stellvertreter, Generalconsul Leyden, sprach gegen die Annahme des Vertrages. Die Redaction). Was die Anmeldungen zu dieser Generalversammlung betrifft, so waren die stärksten von Berlin und Magdeburg ausgegangen, von den Berlinern fallen die Hauptanmeldungen auf das Bankhaus S. Bleichröder, die Disconto-Gesellschaft, die Deutsche Bank, die Bankfirmen Neumann & Comp. und Born & Busse. Von Magdeburg hatte Commerzienrath Neubauer 8 900 Actien oder 5$^1/_3$ Millionen Mark angemeldet.

Folgende Betriebs-Eröffnungen stehen im October noch bevor: Von der Rheinischen Bahn wird am 15. d. M. die Strecke Steele-Altendorf eröffnet, desgleichen von der Hessischen Ludwigsbahn die Theilstrecke Lampertheim-Waldhof der Linie Frankfurt a/M.-Mannheim mit Zweigbahn Waldhof-Mannheim. — Die landespolizeiliche Abnahme der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahnstrecke Glatz-Neurode ist bereits erfolgt; für die Eröffnung der Strecke soll der 15. October als Termin in Aussicht genommen sein. — Von der im Bau begriffenen Main-Weserbahnstrecke Hanau-Friedberg wird am 15. November die Theilstrecke Hanau-Windecken mit den Stationen Bruchköbel und Windecken dem Betriebe übergeben, beziehungsweise vorderhand nur für den Personenverkehr eröffnet.

Ueber die Anträge, welche Actionäre für die bevorstehende Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahn vorbereiten, werden Nachrichten in Umlauf gesetzt, welche offenbar lediglich an der Börse ihre Entstehung finden. Neulich hiess es, man werde 6,40 pCt. Rente in Consols fordern. Neuerdings präcisirt der „Allgemeine Anzeiger für Rheinland und Westfalen" die Stellung der Direction wie folgt: Es darf mit ziemlicher Bestimmtheit angenommen werden, dass die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft rücksichtlich der an sie herangetretenen Frage der Verstaatlichung auch ihres Unternehmens sich allerdings und im wohlverstandenen Interesse ihrer Actionäre der an sie seitens der Regierung gemachten Offerte von 6 pCt. Consols gegenüber ablehnend verhält. Diese Offerte entspreche ebensowenig der Ertragsfähigkeit der Bahn — trotz der neuen Linien, die als nachtheilig für die muthmassliche Rente der nächsten Jahre und zwar von den an der Verstaatlichung Interessirten geschildert werden — wie auch den sehr bedeutenden Reserven aller Art, welche die Gesellschaft angesammelt hat und die gänzlich bei der Werthschätzung des Objects ausser Acht gelassen worden sind. Diese Reserven reichen reichlich hin, um die Dividende pro 1879 und 1880, falls dies sich aus den Betriebsüberschüssen als nöthig ergeben sollte, auf der bisherigen Höhe von 7 pCt. zu erhalten — und mit dem Schlusse des Jahres 1880 darf bei normalen Zuständen ziemlich sicher angenommen werden, dass die Entwickelung jener neuen Linien auch so weit gediehen sein wird, dass von dem ganzen Unternehmen eine gleiche und bleibende Rente in Aussicht genommen werden kann. In einem Nachsatze wird den Actionären empfohlen, sich der Actien nicht zu entäussern und die Direction in der Generalversammlung zu unterstützen.—

Es liegen Meldungen aus Köln vor, nach welchen für den 25. cr. eine Sitzung des Administrationsrathes einberufen worden ist, in welcher, wie man annimmt, der Termin der Generalversammlung, sowie die Tagesordnung für dieselbe festgestellt werden dürfte. Bezüglich der Legitimation der Actionäre für die Theilnahme an der nächsten Generalversammlung ist Folgendes zu bemerken: Nach § 30 und 31 des Statuts sind nur solche Besitzer Rheinischer Eisenbahn-Actien zur Theilnahme berechtigt, welche ihren Besitz wenigstens 14 Tage vor dem Datum der öffentlichen Einberufung der Generalversammlung in die Bücher der Gesellschaft haben eintragen lassen. Anders, wenn etwa bereits über die Auflösung der Gesellschaft beschlossen werden sollte. Dann tritt der § 29 in Kraft und in der betreffenden Generalversammlung können unbekümmert um die Einschreibung der Actien in die Bücher der Gesellschaft alle Actionäre ein Stimmrecht ausüben und für jede Actie eine Stimme geltend machen. Es ist übrigens darauf aufmerksam zu machen, dass in der Generalversammlung auch die Besitzer von mehr als 20 Actien Litt. B. stimmberechtigt sind, und 5 Actien Lit. B. dabei gleich einer alten Actie gerechnet werden.

Der Abschluss der Betriebsrechnung der Berlin-Dresdener Eisenbahn pro 1878/79 weist eine Gesammt-Einnahme nach von 2 509 891 M. Die Ausgaben betragen 1 750 698 M. Der Ueberschuss beträgt 759 193 M. Hierauf sind zur Verrechnung gekommen: Rücklage in den Reservefonds 51 552 M., Rücklage in den Erneuerungsfonds 315 273 M., Zinsen für die Coupons No. 2 und 3 der bis zum 31. März 1879 begebenen Prioritäts-Obligationen nach Abzug der aufgekommenen Stückzinsen 759 032 M., Zinsen für die Darlehen der Königlichen General-Staatskasse 81 381 M., Zinsen für Bauschulden 25 777 M., zus. 1 233 027 M. Das Betriebsjahr 1878/79 schliesst sonach mit einem Minder-Ueberschuss von 473 834 M., welcher in Gemässheit des § 7 des Betriebs-Ueberlassungsvertrages vom 5. Februar 1877 durch den Staat zu decken ist, beziehungsweise durch Vorschuss von 300 000 M. theilweise gedeckt ist. Hierzu treten Zinsen für den Staatszuschuss pro 1877/78 und den zur Deckung der Unterbilanz pro 1878/79 erhaltenen Vorschuss des Staats von 300 000 M. mit 7 838 M., ferner die Unterbilanz pro 1877/78 mit 348 319 M., so dass ultimo 1878/79 eine Gesammtschuld von 829 992 M. vorhanden ist, deren Deckung nebst Zinsen aus den Betriebs-Ueberschüssen späterer Jahre zu bewirken sein wird. Der Reservefonds schliesst mit 93 048 M., der Erneuerungsfonds mit 673 910 M. Von der 22 940 000 M. betragenden Prioritäts-Anleihe waren bis ultimo März cr. begeben 18 905 000 M., für welche der Betriebsfonds pro 1878/79, abzüglich der beim Verkaufe gewonnenen Stückzinsen, 759 032 M. Zinsen gezahlt hat. Eine Amortisation der Prioritäts-Obligationen findet erst 1881 statt, wenn aus den Betriebs-Ueberschüssen disponible Mittel dazu bereit gestellt werden können. Das Anlagecapital beträgt 55 808 433 M. Hiervon waren bis zum Schlusse des Etatsjahres verwendet: 51 425 755 M. und daher noch 4 382 678 M. abzüglich der mitverwendeten Betriebs-Ueberschüsse von 1 368 433 Mark mit noch 3 014 244 M. für Bauzwecke disponibel. Letzterer Betrag erhöht sich um den Coursgewinn von den bereits verkauften und den noch zu verkaufenden Prioritäts-Obligationen. Bis ultimo März cr. ist von den bis dahin verkauften Prioritäts-Obligationen ein solcher in Höhe von 255 366 M. erzielt, aus welchem die Herstellungs- und Stempel-Kosten der Obligationen, sowie die Provisionen für Begebung derselben mit zusammen 81 848 M. gedeckt sind. Der Ueberschuss von 173 517 M. tritt der obigen für Bauzwecke disponiblen Summe hinzu.

Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten sind, wie wir in einer anscheinend offiziösen Correspondenz der auswärtigen Blätter lesen, die für den Landtag bestimmten Vorlagen wegen Verbesserung der Wasserstrassen, Bau von Canälen und in Betreff der Wassergesetzgebung ihrem Abschlusse nahe gebracht worden. Die umfangreichste Vorlage daraus bildet der Entwurf, betreffend die Stromregulirungen; dem Abgeordnetenhause werden Denkschriften über die Amelioration unserer sämmtlichen grösseren Flüsse zugehen. In diesen Schriftstücken wird ausführlich dargelegt, welche Verbesserungen für jeden einzelnen Strom für nothwendig erkannt und geplant sind, welche Summen nach den angestellten sorgfältigen Erwägungen zur Ausführung derselben erforderlich und auf wie viel Jahre die Arbeiten zu vertheilen sein werden. Eine entsprechende Baurate von der Gesammtsumme soll für das erste Jahr bei jedem betheiligten Flusse bereits in den Etat eingestellt werden. Auch bezüglich anderer Wasserstrassen sind wiederum verschiedene Forderungen in den nächsten Etat aufgenommen worden. Zunächst ist der Bau des Ems-Jade-Canals eine beschlossene Sache und die erste Baurate dafür wurde bereits in Rechnung gestellt. Dann wird eine Summe verlangt zur Verbesserung des in sehr baufälligem Zustande befindlichen Eider-Canals, auch ist wiederum eine mässige Summe ausgeworfen für Verbesserung der Berliner Wasserstrassen. Ein anderes Project über den Neubau eines wichtigen Canals ist noch nicht vollständig entschieden, dürfte aber noch vor Zusammentritt des Landtages zum Abschlusse und dann zur Vorlage kommen. Von dem Bau des grossen Rhein-Weser-Elbe-Canals, der neuerlich wieder als in Aussicht genommen hingestellt wurde, ist keine Rede. Die Thatsache, dass unter der Leitung der Oberpräsidenten von Hannover und Westfalen Comité's aus Sachverständigen, Interessenten und Adjacenten zusammengetreten sind, um die ersten Vorfragen für das Project zu prüfen, ändert daran nichts. Der Plan, eine derartige Voruntersuchung anzustellen, ist nicht neu, und die Weisungen dazu an die Chefs der Provinzbehörden sind bereits durch den früheren Handelsminister ergangen. Aus rein äusserlichen Gründen ist die Einberufung dieser Comité's bisher unterblieben. Selbst dann, wenn die betreffenden Berichte über die gepflogenen Berathungen beim Ministerium eingegangen sein werden, sind noch zahlreiche wichtige Fragen zu entscheiden, ehe man im Ernste an dies Canalproject herantritt, abgesehen davon, dass diese Canallinie nach einem Anschlage von berufener Seite mindestens 120 Millionen Mark erfordern würde. Auch den besten Willen vorausgesetzt, kann deshalb die Absicht eines solchen Canalbaues nicht als naheliegend bezeichnet werden.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft.

Die am 14. d. Mts., Vormittag 11 Uhr, stattgehabte Generalversammlung der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, auf deren Tagesordnung als alleiniger Gegenstand der Berathung der bekannte Antrag der Staatsregierung, die Bahn gegen Gewährung von 4 Procent Rente und 3 ℳ (1 Procent) Convertirungsprämie an die Actionäre zu übernehmen, stand, war von 276 Actionären besucht, die 5 855 Stimmen vertraten. Die Versammlung wurde von dem Vorsitzenden des Ausschusses, Herrn Geheimrath Dülberg, eröffnet, der zunächst in kurzen Zügen den Gang der Verhandlungen recapitulirt. Derselbe bezog sich hierbei auf die Ausführungen der Denkschrift, die der

vorigen ausserordentlichen Generalversammlung vorgelegt war, und fügt den Recapitulationen aus derselben hinzu, dass von Seiten der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, deren Zustimmung zu dem Verkauf des Braunschweigischen Besitzes der Potsdamer Bahn erforderlich ist, eine Erklärung dahin abgegeben worden ist, dass sie in der einzuberufenden Braunschweigischen Generalversammlung für den Uebergang der Braunschweigischen Bahnen an den Staat stimmen werde, womit die Bergisch-Märkische Bahn erklärt hätte, dass sie nichts gegen den Verkauf der Braunschweigischen Bahnen einzuwenden habe. Zum Schluss bemerkt der Vorsitzende, dass er zuerst abstimmen lassen werde über den Vertragsentwurf, wie er da vorliege. Erst wenn der Vertragsentwurf abgelehnt wäre, würde der Antrag Kumbruch, — dahingehend, den Antrag der Staatsregierung abzulehnen und weiter in Verhandlungen zu bleiben — zur Abstimmung gebracht werden. Nachdem von anderer Seite darauf hingewiesen worden ist, dass erst dieser am weitest gehende Antrag zur Abstimmung zu bringen, bemerkt Herr Dülberg, dass er erst dem Regierungsvertreter, Herrn Geheimrath Bensen, das Wort ertheilen werde. Der Regierungscommissar: „Meine Herren, ich bin seitens der Königlichen Staatsregierung beauftragt, Ihnen eine Resolution zu eröffnen, welche meines Erachtens dasjenige, was der Vorredner hervorgehoben hat, ohne Weiteres mit erledigt, insofern als die Königliche Staatsregierung bezüglich eventueller Amendements oder bezüglich neuer Anträge von Haus aus eine ablehnende Stellung einnehmen wird. Bevor ich dazu schreite, Ihnen den Erlass der beiden Minister vorzulesen, gestatten Sie mir, in Ihrem eigenen Interesse, Ihnen den Standpunkt der Staatsregierung und deren Auffassung in einigen Hauptmomenten klar zu legen. Die Königliche Staatsregierung, durchdrungen auf das Innigste von der Nothwendigkeit, dass das Eisenbahnwesen der grossen Hauptrouten in unserem Vaterlande in eine Hand zusammengelegt werde, um dem Vaterlande die Segnungen des Eisenbahnwesens voll und ganz zu Theil werden zu lassen, durchdrungen von dieser Idee, hat sie sich auch mit den Gesellschaftsvorständen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft bezüglich eines Erwerbes dieser Bahn in Verbindung gesetzt. Die Staatsregierung hat keinen Anlass, die Potsdamer Bahn mit anderem Masse zu messen, wie Köln-Minden und Magdeburg-Halberstadt. Nachdem Redner dies betont, glaubt er es der Versammlung schuldig zu sein, von seinem persönlichen Standpunkte aus, der er seit Jahren dem Potsdamer Unternehmen näher gestanden, seine Ansicht mitzutheilen, wie die Staatsregierung nach dieser Richtung hin voll und ganz Das getroffen habe, was die Actionäre hätten erwarten können. Das Gesetz vom Jahre 1838 sage im § 42, dass die Königliche Staatsregierung in der Lage ist, jegliches Eisenbahnunternehmen nach dreissig Jahren unter gewissen Modalitäten an sich zu nehmen. Er wolle nicht behaupten, dass die Staatsregierung gewillt sei, wenn der Verkauf abgelehnt würde, dies der Potsdamer Bahn gegenüber geltend zu machen. Man würde dann aber wesentlich geringere Vortheile erhalten, als einem heute geboten werden. Die letzten fünf Jahre hätten an Dividende im Durchschnitt nur $3^1/_{30}$ pCt. erbracht und auch für 1879 sei seiner Ansicht nach höchstens $3\frac{1}{2}$ oder $3\frac{1}{4}$ pCt. zu erwarten. Das Unternehmen gehöre zu dem theuersten in ganz Deutschland. Die Bahn koste pro Meile mehr als 1 100 000 Thlr. Einem Anlagecapital gegenüber, wie es die Potsdamer Bahn besitze, müsste der Verkehr ein wunderbar wachsender sein, wenn sie höher rentiren solle. Wenn man nicht der Meinung wäre, dass durch irgend welche Ereignisse die ganze Lage des Verkehrs sich wesentlich verändern könne, dann sehe er nicht ein, wie man ein Gebot von 4 pCt. niedrig finden könne. Die Concurrenz des Staates sei bisher durchaus nicht mit einem Drucke geübt worden. Die concurrirende Wirkung der Berlin-Wetzlarer Strecke wäre durchaus noch nicht zum Abschluss gelangt. Die Staatsregierung habe aber auch nicht die Absicht, von der Concurrenz in irgend wie illoyaler Weise Gebrauch zu machen. Im Gegentheil, der Herr Handelsminister sei gegenüber den Privatbahnen mit all und jeder Rücksicht verfahren. Dass aber in einzelnen Fällen die Verhältnisse stärker wären, als die besten Absichten, liege auf der Hand. Die Regierung würde nach Besitznahme von Köln-Minden und Magdeburg-Halberstadt eine zusammenhängende Linie besitzen; wenn sie nun auch auf dieser Linie mit derselben Loyalität verfahre, als dies bisher der Fall, so könne doch die Potsdamer Bahn auf eine Zunahme des Verkehrs dann nimmermehr rechnen. Die Regierung habe nach seiner persönlichen Ansicht mit dem Gebot von 4 pCt. ein wirklich reichliches Entgegenkommen bewiesen. Die Staatsregierung sei auch auf eine Convertirungsprämie eingegangen. Eine Erhöhung derselben aber habe sie nicht bewilligen können, weil sie glaube, eine solche dem Lande, der Landesvertretung, gegenüber nicht verantworten zu können. Es sei das Gebot der Regierung von verschiedenen Seiten für unpassend, ja sogar für unwürdig erklärt worden. Die Regierung könne nicht unwürdig handeln und wolle nicht unwürdig handeln. Nicht das Amt als Regierungsvertreter allein, sondern gleichzeitig seine persönliche Stellung zu der Potsdamer Bahn bestimme ihn, den Actionären zu rathen, die Bahn zu verkaufen. Seit Jahren gehöre die Bahn zu denjenigen, mit der er am liebsten verkehre, deren Organe einen wahrhaft noblen Standpunkt stets eingenommen. Stets habe er vor der Bresche gestanden, wenn es sich darum gehandelt, die Potsdamer Bahn gegen irgend eine Schädigung durch unberechtigte Concurrenzen etc. zu schützen. Aber in dieser Frage könne er sich nicht vor die Bresche stellen. Er rathe heute zuzugreifen, ehe man gezwungen werde, später unter ungünstigen Verhältnissen zuzugreifen. Weder er noch sein Nachfolger würde der Bahn zurufen: „vae victis!" aber er würde ihr sagen: „Tu l'as voulu, George Dandin, tu l'as voulu". Darauf verliest der Regierungscommissar das folgende Schreiben des Arbeits- und des Finanzministers: „Berlin, den 12. September 1879. Ew. Wohlgeboren werden beauftragt, der Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft als Commissar der Königlichen Staatsregierung beizuwohnen und bei den Verhandlungen wegen Uebergangs des Unternehmens an den Staat durch Vorlegung dieses Erlasses die Erklärung abzugeben: dass die Königliche Staatsregierung die Annahme jedes Amendements, durch welches eine Erhöhung derjenigen Leistungen des Staates herbeigeführt würde, welche in dem den Actionären mitgetheilten Vertragsentwurf für den Fall der Uebernahme des Betriebes beziehentlich des Ankaufes der Potsdamer Bahn vorgesehen sind, einer Ablehnung des Vertragsentwurfes gleich erachten und eventuell weiter auf Verhandlungen nicht eingehen wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach, der Finanzminister". — Herr Geheimrath Dülberg erklärt, dass er es für richtig halte, alsbald über den ganzen Vertragsentwurf zu debattiren. Bei der hierauf eröffneten Discussion tritt zunächst Herr Stadtverordneter Borchardt gegen den Verkauf auf, indem er besonders auf die pecuniäre Seite der Frage, auf die Reserven, die der Regierung verbleiben, hinweist. Der Verkehr der Bahn sei ein guter und würde, wenn die Zeiten sich besserten, sich noch günstiger gestalten; es sei unrichtig, in einem so ungünstigen Zeitpunkt zu verkaufen. Darauf erhält Herr Director Büchtemann das Wort, welcher sich zunächst gegen einige Ausführungen des Regierungsvertreters wendet. Er erkenne sehr wohl an, welche Schwierigkeiten daraus entstehen, dass der Staat zugleich Aufsichtsbehörde und Concurrent ist. Es komme ihm aber doch vor, als ob mit Bezug auf die Concurrenz, welche der Potsdamer Bahn gemacht wird, der Herr Regierungscommissar nicht so ganz Recht habe, wenn er sagt, der Handelsminister sei sehr mild gegen die Privatbahnen. Er wisse nicht, woher Herr Geheimer Regierungsrath Bensen die Einsicht geschöpft habe, die Potsdamer Bahn werde für das laufende Jahr nicht mehr als $3^1/_2$ pCt. Dividende vertheilen. Er könne erklären, dass zu dieser Annahme kein Grund vorliege. Was nun das Verhältniss zur Magdeburg-Halberstädter und zur Köln-Mindener Bahn anlange, welche in den Besitz des Staates übergehen, so müsse er bemerken, dass schon seit Jahren, nach Eröffnung der Lehrter Bahn der Hauptverkehr zwischen dem Rhein und Berlin in zwei verschiedene feindselige Theile zerfällt. Der eine Theil ist die Bergisch-Märkische und die Potsdamer, der andere die Köln-Mindener und Magdeburg-Halberstädter Bahn. Diese Concurrenz sei so scharf wie nur möglich und sie könne nicht schärfer werden, auch wenn die Bahnen erst Staatslinien wären. Die Direction könne selbstverständlich für der Zukunft nicht einstehen. Aber zu der Annahme, dass die Rente der Bahn gefährdet sei, liege in den jetzigen Verhältnissen kein Grund vor. Darauf ergreift Herr Baumeister Weier das Wort und unter lebhafter Opposition stellt der Redner den Verkauf der Bahn als unumgänglich nothwendig hin. Als er bemerkt, man möge nicht leichtsinniger Weise den Verkauf ablehnen, wird er vom Vorsitzenden unterbrochen, der bemerkt, dass Redner sich Leuten gegenüber befände, die mündig sind. Nachdem Herr Kumbruch seinen Standpunkt zur Sache dargelegt, erklärt Herr Bamberger, ganz offen sagen zu müssen, dass man die Regierungsvorlage annehmen solle, wenn man sich nicht selbst schädigen wolle. Er empfinde den Schmerz der Direction, aber in Geldsachen höre die Gemüthlichkeit auf. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn habe nur noch Aussicht, im Localverkehre zwischen Berlin und Potsdam zu prosperiren. Gegenüber diesen Ausführungen weist der Vorsitzende des Directorii, Herr Geheimer Regierungsrath Krönig, daraufhin, dass der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn durch ihr Vertragsverhältniss mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf lange Jahre hin der durchgehende Verkehr nach dem Westen, nach Frankreich, Belgien, England gesichert sei, während das Directions-Mitglied Herr Geheimer Rath Wilkens geltend macht, dass durch den Verkauf der Bahn an den Staat resp. das Reich die Stadt Berlin ein sehr bedeutendes Steuerobject verlieren würde. Nachdem Herr Director Büchtemann auf verschiedene Anfragen erklärt hat, dass er nicht als Privatperson, sondern als Directionsmitglied der Potsdamer Bahn seine Ausführungen gethan, ergreift Herr Director Simson von der Potsdamer Bahn das Wort. Er führt aus, dass in der Direction zwei Meinungen vorhanden wären, dass eine Minorität existire, welche der Majorität nur um eine Stimme erlegen sei. Er gehöre zu dieser Minorität. Wenn er sich die Frage vorlege,

ob die Gesellschaft auf eine höhere Rente als die vom Staat gebotene, in nächster Zukunft, wie die Dinge heute liegen, zu rechnen habe, so müsse man nach seiner Ansicht diese Frage verneinen. Die Staatsregierung habe stricte erklärt, mehr als 4 pCt. Rente und 1 pCt. Convertirungsprämie gebe sie nicht. Wenn die Privat-Verwaltung vorgezogen werden sollte, so drohe der Bahn eine Concurrenz, welche nach einer Schätzung von sehr sachverständigerSeite eineMindereinnahme von 350000 *M.* veranlassen werde und wenn man auch hoffe, dieses Minus auf dem Wege der Ersparnisse auszugleichen oder sogar zu übertreffen, so sei von diesem Punkte bis zu einer Rente von 4 pCt. doch ein weiter, weiter Weg. Der Staat würde der Bahn eine Concurrenz bereiten, die man für rücksichtslos halten werde; man würde sich beim Landtag beschweren, die Sache würde einer Petitions-Commission überwiesen, aber in der Petition sei nicht die Bahn, sondern die Regierung vertreten und so wäre mit Petitionen gar nichts zu erreichen. Er könne die Offerte von 4 pCt. keineswegs für eine so ungewöhnlich geringe halten. Man werde auch mit der Ablehnung des Vertrages die Sache als nicht definitiv aus der Welt geschafft ansehen können. Es würden stets neue Anträge eingebracht werden, über der Bahn werde stets eine Ungewissheit lagern, und unter solchen Umständen halte es schwer, eine Bahn gut und sparsam zu verwalten. Es läge ferner die Möglichkeit vor, dass ein neues Expropriationsgesetz geschaffen werden könnte und was vor allen Dingen in Betracht gezogen werden müsse, sei das Tarifgesetz, dessen Annahme im Bundesrath und Reichstag kaum zweifelhaft sei. Der Verein der Privatbahnen habe in einer Denkschrift den Beweis geführt, dass unter diesem Tarifgesetz das Privatbahnwesen überhaupt unhaltbar sei. Er glaube, dass man Recht thue, vor dem heranziehenden Gewitter unter Dach zu kommen. Redner bemerkt schliesslich nochmals ausdrücklich, dass dies der Standpunkt der Minorität im Directorium sei. Darauf verlangt Herr Oberbürgermeister Weber (der einen Antrag einbringt, der im Wesentlichen dasselbe besagt, wie der auf der Tagesordnung stehende) zu wissen, welche Stellung der Ausschuss, speciell der Ausschuss in der Persönlichkeit seines Vorsitzenden, zu der Frage einnehme. Herr Geheimrath Dülberg erklärt hierauf, dass sowohl Ausschuss wie Direction einmüthig waren in der Forderung von 4 pCt. Rente und 20 *M.* Convertirungsprämie. Erst als diese Forderung abgelehnt war, seien die Meinungsverschiedenheiten hervorgetreten. Der Vorsitzende des Ausschusses erklärt dann wörtlich: „Es sind in diesem Augenblicke bestimmte greifbare Momente nicht vorhanden, welche uns zu der Erwartung berechtigen, dass eine erhebliche Verbesserung der Verhältnisse unseres Unternehmens eintreten werde. Diese Erwägung hat einen Theil des Ausschusses — und ich nehme keinen Anstand zu erklären, auch mich persönlich — zu der Ueberzeugung geführt, dass es dem Interesse der Actionäre entspricht, die Offerte der Staatsregierung glatt anzunehmen." — Nachdem noch einige Erläuterungen Seitens der Herren Director Büchtemann, des Regierungs-Commissars Bensen gemacht sind, wird zur Abstimmung geschritten. — Es werden insgesammt abgegeben 5804 Stimmen; die Dreiviertel-Majorität würde mithin 4353 betragen. Es stimmten für den Vertrag 4140 Stimmen, gegen den Vertrag 1664 Stimmen. Die Dreiviertel-Majorität ist nicht erreicht. Der Vertrag ist somit abgelehnt. Darauf bringt Herr J. Born den folgenden Antrag ein: „Die Generalversammlung genehmigt den im Bericht vom 20. August dieses Jahres vorgelegten Vertrag, betreffend den Uebergang des Berlin-Potsdam-Magdeburger Unternehmens an den Staat, mit der Massgabe, dass zehn Mark baar, anstatt drei Mark gezahlt werden." — Herr Born begründet diesen Antrag in kurzen Worten und ersucht Herrn Kumbruch, den von ihm eingebrachten Antrag zurückzuziehen. Herr Kumbruch wünscht constatirt zu sehen, dass die Regierungsvertreter bereits den Saal verlassen haben, was ihm wichtig erscheint. Er erklärt sich bereit seinen Antrag zurückzuziehen, wenn es juristisch zulässig ist, dass ein solcher Antrag, wie ihn Herr Born eingebracht, zum Beschluss in der heutigen Generalversammlung erhoben werden kann. Von Seiten der juristischen Mitglieder der Direction werden die Bedenken des Herrn Kumbruch nicht getheilt und derselbe zieht seinen Antrag nunmehr zurück. Es wird darauf zur Abstimmung über den Born'schen Antrag geschritten. Abgegeben werden insgesammt 4500 Stimmen (Zweidrittel - Majorität 3425 Stimmen). Davon stimmen für den Antrag 3927, gegen den Antrag 573 Stimmen. Der Antrag des Herrn Born ist somit angenommen.

Zur Generalversammlung der Köln-Mindener Eisenbahn.

Den Vertrag, welchen die am 10. d. M. abgehaltene General-Versammlung genehmigte, haben wir unseren Lesern bereits in No. 70 S. 944 mitgetheilt. Definitiv wird derselbe erst in Kraft treten, wenn er, was spätestens bis 1. Januar 1880 geschehen muss (siehe § 9 des Vertrags), die verfassungsmässige Zustimmung des Landtages erhalten haben wird. In dieser letzten und endgiltig entscheidenden Phase des Verstaatlichungs-Prozesses dürfte es am Platze erscheinen, den wesentlichen Inhalt des Vertrages nochmals kurz zu recapituliren. Am 30. Juni d. J. hatte eine ausserordentliche Generalversammlung beschlossen, in Verkaufsverhandlungen zu treten und vom Staate ausser der festen Rente von 6 pCt. eine baare Zuzahlung für die Actionäre zu verlangen (siehe No. 50 S. 665). Diese Verhandlungen führten zu einem vollständigen Vertragsentwurf. Nach diesem Vertragsentwurf ist die Regierung verpflichtet, spätestens bis zum 1. October 1881 den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien etc., Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Anleihe und zwar für jede Actie drei Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerthe von je 300 M. anzubieten. Die Regierung hat sich das Recht vorbehalten, schon vor dem 1. October 1881 den Umtausch der Actien zu verlangen. Bis zu diesem Zeitpunkt würde der Staat nur die Verwaltung der Bahn erhalten und die Actiengesellschaft bestehen bleiben, indess würden die Actionäre keine Dividende, sondern eine feste Rente erhalten. Diese Rente beträgt jährlich 6 pCt. des Actiencapitals und ist durch Abstempelung auf der Actie zu vermerken. Ausserdem wird auf jede Actie von 200 Thlr. noch eine baare Zahlung von 6 M. geleistet (§ 4). Wer den Umtausch der Actien in Consols ablehnt, kann sich nur an die Liquidationsmasse halten. Zu diesem Zwecke hat der Staat 136½ Mill. Mark als Kaufpreis an die Liquidatoren zu zahlen, also 19 Mill. Mark mehr als das gesammte Actiencapital des Unternehmens beträgt. Die Prioritätsanleihen und sonstigen Schulden der Gesellschaft übernimmt der Staat als Selbstschuldner (§ 7). Zu dem kurzen Referat über den Verlauf der Generalversammlung, welches sich in der heutigen Wochenschau findet (siehe Seite 1073), tragen wir den ausführlichen Bericht noch nach, welchen in derselben der Präsident der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, Herr Geh. Reg.-Rath Dagobert Oppenheim, Namens der Direction erstattete. Derselbe lautete nach der „N. B.-Z." wie folgt:

Die Actionäre unserer Gesellschaft haben in ihrer diesjährigen Generalversammlung am 30. Juni mit 1693 gegen 529 Stimmen beschlossen, uns zu beauftragen:

a) mit der Staatsregierung wegen Ueberlassung sämmtlicher Linien der Gesellschaft, resp. wegen Verkaufs des gesammten gesellschaftlichen Eigenthums an den Staat auf Basis der Uebernahme sämmtlicher Verpflichtungen der Gesellschaft mit der Abfindung für das Actiencapital in Höhe einer Rente von 6 pCt. jährlich in Gestalt Preussischer 4 pCt. Consols und einer baaren Zuzahlung auf jede Actie in Verhandlung zu treten, und
b) das Resultat dieser Verhandlungen einer aussergewöhnlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung vorzulegen.

Nach dieser Beschlussfassung erkannten wir als unsere Aufgabe, bei den Verhandlungen unsere besten Bemühungen dafür einzusetzen, dass die Staatsregierung für den Umtausch der auf eine Rente von 6 pCt. abgestempelten Actien gegen 4 pCt. Consols, welchem gemäss einem Ihnen in der letzten Generalversammlung durch den Herrn Vorsitzenden des Königlichen Eisenbahncommissariats mitgetheilten Rescripte des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 23. Juni cr. nur für den Fall einer späteren Erwerbung des Eigenthums an unserem Unternehmen zugesagt war, einen fest bestimmten und nahen Termin bewillige, und dass den Actionären für jede Actie eine den bisherigen Betriebsresultaten und der gegenwärtigen finanziellen Lage unseres Unternehmens angemessene Zuzahlung gewährt werde. Schon wenige Tage nach der letzten Generalversammlung wurden wir seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zum Beginn der Verhandlungen mit den ernannten Regierungscommissarien eingeladen. Das bezügliche, vom 3. Juli cr. datirte Rescript lautet in seinem Eingange wie folgt:

„Die am 30. v. M. abgehaltene Generalversammlung der Actionäre der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft hat nach dem mir erstatteten amtlichen Bericht das Angebot der Staatsregierung für die Ueberlassung des gesammten Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens an den Staat für nicht genügend erachtet, sondern eine Mehrforderung erhoben und die Direction beauftragt, danach mit der Regierung in Verhandlungen zu treten, ohne jedoch, wie erwartet werden durfte, den Betrag der Mehrforderung zu bezeichnen. Wenngleich hiernach die Fortsetzung der Verhandlungen insofern Schwierigkeiten bietet, als es mir für das erforderliche Benehmen mit dem Herrn Finanzminister an jeder Grundlage gebricht, so will ich doch hierüber wegsehen und meinerseits die von der Generalversammlung gewünschten weiteren Verhandlungen nicht von vornherein von der Hand weisen, indem ich annehme, dass die Direction in der Lage sein wird, bei diesen Verhandlungen den Betrag der Mehrforderung genau zu bezeichnen".

In der ersten Verhandlung, welche am 11. Juni cr. stattgefunden hat, wurde ein im Königlichen Ministerium ausgearbeiteter Vertragsentwurf zur Berathung gestellt. In diesem Entwurfe war, wie früher, der Umtausch der abgestempelten Actien gegen Consols von der späteren staatlichen Erwerbung des Eigenthums an unserem Unternehmen abhängig gemacht, da-

gegen aber eine den Actionären bei der Abstempelung der Actien zu bewilligende Zuzahlung ohne Angabe der Höhe derselben in Aussicht genommen. — Die Vertreter unserer Gesellschaft beantragten zuvörderst, dass in dem abzuschliessenden Vertrage ein bestimmter Termin festgesetzt werde, an welchem der Staat den Umtausch der zunächst abgestempelten Actien gegen Consols anzubieten habe, und bezeichneten sie als den spätesten Termin für diesen Umtausch den 1. Juli 1881. Die Regierungscommissare sprachen zwar im Allgemeinen die Geneigtheit der Staatsregierung für eine Vereinbarung über einen solchen Termin aus, wollten denselben aber bis zum 1. Januar 1882 hinausgeschoben wissen, weil die Staatsregierung sich bereits vertragsmässig verpflichtet habe, die Magdeburg - Halberstädter Actien Littera A im Betrage von 30 Millionen Mark an dem von uns verlangten Termine gegen Consols umzutauschen. Hatten wir eine Hinausschiebung des von uns verlangten Termins auch anfänglich nicht zugegeben, so glaubten wir doch im weiteren Laufe der Verhandlungen mit Rücksicht auf das staatsseitig angegebene Motiv einen um drei Monate hinausgeschobenen Termin als einen angemessenen acceptiren zu dürfen, mithin den 1. October 1881 als denjenigen zu vereinbaren, zu welchem den Actionären spätestens der Umtausch der Actien gegen Consols anzubieten sei. Anlangend die von der Generalversammlung begehrte Zuzahlung für eine jede Actie verlangten die Vertreter unserer Gesellschaft in der ersten Verhandlung den Betrag von 5 pCt. des Actiencapitals, d. i. 30 ℳ für jede Actie, als diejenige Summe, welche der Staat bei der Abstempelung der Actien zuzuzahlen haben werde, wenn er billigen Erwartungen der Actionäre entsprechen wolle. Sie begründeten die Höhe dieser Zuzahlung namentlich damit, dass der Staat bei der Uebernahme unseres Unternehmens an amortisirten Obligationen, an Beständen des Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie an sonstigen Activen im Ganzen rot. 50 Millionen Mark erhalte, so dass eine Abfindungssumme, welche nach der gestellten Forderung nur 5 850 000 ℳ betrage, als angemessen zu erachten sei, und zwar um so mehr, als der Staat für den Fall der von ihm früher intendirten alleinigen Uebernahme der Deutz-Giessener und Oberhausen - Arnheimer Bahnen eine baare Summe von 116 771 000 ℳ zu zahlen habe, während für den Erwerb des gesammten Köln - Mindener Unternehmens nur 175 500 000 ℳ in 4procentigen Consols und 5 850 000 ℳ baar, im Ganzen also 181 350 000 ℳ aufzuwenden sein würden. — Nachdem die Herren Regierungscommissarien diesen Antrag ad referendum genommen, später aber schriftlich erklärt hatten, dass die Staatsregierung eine Zuzahlung von nur 1 pCt. des Nominal-Actiencapitals, also nur 6 ℳ für jede Actie, um so mehr für ausreichend erachte, als schon die ursprüngliche 6procentige Rente den berechtigten Erwartungen der Actionäre vollauf gebührende Rechnung getragen habe und dass sie eine Erhöhung des Angebots von 1 pCt. nicht werde eintreten lassen, entschlossen wir uns zu dem Versuche, die Staatsregierung geneigt zu machen, unseren Actionären eine Zuzahlung von mindestens 3 pCt. oder 18 ℳ für jede Actie zu gewähren. Zur Begründung dieser ermässigten Forderung führten wir unter Anderem das Folgende an: Aus einem den Herren Regierungscommissarien überreichten provisorischen Abschluss ergab sich für unsere Actionäre pro 1879 eine wahrscheinliche Rente von 6,9 pCt., während ihnen nach dem Vertragsentwurfe, in welchem vorgesehen sei, dass unser Betrieb schon vom 1. Januar d. J. ab auf Rechnung des Staates erfolge, nur 6 pCt. gewährt werden sollten. Die Seitens der Staatsregierung offerirte baare Zuzahlung von nur 1 pCt. des Actiencapitals würde also voraussichtlich fast ganz aus dem für das laufende Jahr zu erwartenden Mehrertrage gedeckt. Hierzu trete der Werth des beim letzten Jahresschlusse vorhanden gewesenen Bestandes an ausgewechselten Oberbaumaterialien, welcher nach einer sehr mässigen Schätzung mehr als eine Million Mark betrage und welchen die Staatsregierung bei ihrer Offerte nicht habe berücksichtigen können, weil diese Materialien, deren Erlös dem Erneuerungsfonds zufliesse, in dem Abschluss dieses Fonds nicht berücksichtigt worden seien. Dieser Werth an Materialbeständen und der vorgedachte Mehrertrag des Betriebes für das laufende Jahr repräsentirten somit zusammen annähernd 2 pCt. des Actiencapitals, und dürfte daher unter Berücksichtigung der von der Staatsregierung auf Grund der ihr früher vorgelegenen Unterlagen offerirten Zuzahlung von einem Procent die von uns verlangte Zuzahlung von 3 pCt. oder 18 M. vollständig gerechtfertigt erscheinen. Bei der Bemessung der Höhe der baaren Zuzahlung müsse auch in Betracht gezogen werden, dass die unsern Actionären offerirte feste Rente von 6 pCt. sowohl hinter der pro 1878 auf die Actien entfallenden Dividende von 6,3 pCt. als auch hinter der für das laufende Jahr zu gewärtigenden Rente nicht unerheblich zurückbleibe. Dagegen sei sowohl den Actionären der Berlin - Stettiner als denjenigen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn eine höhere Rente zugesichert worden, als die Dividenden dieser Bahnen in den letzten Jahren betragen hätten und bei diesen Bahnen in der nächsten Zeit zu erwarten gewesen wären. Endlich dürfte bei der Gesammtwerthschätzung unseres Unternehmens nicht ausser Betracht gelassen werden, dass der Staat im Jahre 1865 für die Ablösung seiner Berechtigung zur Amortisation der Actien 39 Millionen Mark in baarem Gelde erhalten habe, um welchen Betrag sich also der Kaufpreis verringere. Unsere Actionäre dürften hiernach mit Recht erwarten, dass die baare Zuzahlung in einer Höhe bemessen werde, welche den vorliegenden Verhältnissen wenigstens einigermassen Rechnung trage. Die letzteren würden nach unserm Dafürhalten die Forderung einer festen Rente von 6½ pCt. vollständig gerechtfertigt haben. Zu unserem lebhaften Bedauern haben diese Ausführungen nicht die mindeste Berücksichtigung gefunden, denn auf unseren desfallsigen, an einen der Herren Regierungscommissarien erstatteten Bericht, den wir am 28. August cr. zur Post gegeben haben, erliessen der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten und der Herr Minister der Finanzen schon am folgenden Tage, am 29. August cr., gemeinschaftlich an uns ein Rescript, worin unsere Ausführungen mit der kurzen Erklärung beantwortet wurden: „eine Erhöhung der offerirten Rente oder der offerirten baaren Zuzahlung ist nicht angänglich“. Bei dieser unverzüglichen, bündigen Ablehnung unseres Antrags glaubten wir von erneuerten Vorstellungen um so mehr absehen zu müssen, als uns gleichzeitig mit dem gedachten Rescripte der von den Herren Regierungscommissarien bereits vollzogene Vertrag, betreffend den Uebergang unseres Unternehmens auf den Staat, wie die Herren Minister solchen zur verfassungsmässigen Genehmigung vorzulegen sich bereit erklärt haben, mit der Aufforderung zugegangen war, denselben vollzogen, oder, wenn diesseits gegen die Vollziehung Bedenken obwalten sollten, unvollzogen der Generalversammlung der Actionäre zur Beschlussnahme schleunigst vorzulegen. Wir haben diesen Vertrag bei der Einladung zur heutigen aussergewöhnlichen Generalversammlung durch viele öffentliche Blätter zur Kenntniss unserer Actionäre gebracht, ihn aber nicht vollzogen, weil wir durch den General-Versammlungsbeschluss vom 30. Juni cr. lediglich beauftragt waren, das Resultat unserer Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung einer aussergewöhnlichen Generalversammlung zur Beschlussnahme vorzulegen. Heute aber können wir nicht anstehen, Ihnen die Genehmigung dieses Vertrages zu empfehlen. Ist doch das Wesentlichere Ihres in der letzten Generalversammlung ausgesprochenen Willens dadurch erreicht, dass die Staatsregierung darauf verzichtet hat, die Zeit des Umtausches der Actien gegen Consols von ihrem Belieben abhängig zu machen, hierfür vielmehr einen bestimmten und angemessen nahen Termin zugestanden hat und möchte doch auch die von der Staatsregierung angebotene, allerdings mässige Höhe der Zuzahlung wohl um so weniger die Ablehnung des Vertrages begründen dürfen, als in diesem Falle dadurch, dass inzwischen das Magdeburg - Halberstädter Unternehmen, vorbehaltlich der verfassungsmässigen Genehmigung, endgiltig auf den Staat übergegangen ist, für unsere Gesellschaft die nachtheiligsten Aenderungen in den bisherigen Instradirungen des Güterverkehrs zu erwarten stehen und finanzielle Rücksichten den Staat nöthigen werden, gegen unsere Linien auf das allerschärfste zu concurriren und sohin die künftige Rente unseres Unternehmens auf das empfindlichste zu schädigen. Wir beantragen deshalb, es möge die Generalversammlung den vorliegenden Vertrag genehmigen.

Herr Oppenheim verlas hierauf den Vertrag und erläuterte einige Stellen desselben. Derselbe wurde schliesslich (vergleiche die Wochenschau) mit grosser Majorität von der Generalversammlung angenommen.

Feldabahn.

Aus Thüringen. Am 5. October fand die feierliche Eröffnung der schmalspurigen Strecke bis Dermbach mittelst einer von der Grossherzoglich Sächsischen Staatsregierung veranstalteten und in jeder Weise günstig verlaufenen Festfeier statt, so dass nunmehr ca. 33 km dieser kleinen Bahn, deren ganze Organisation so viel Aufsehen macht, sich im regelmässigen Betriebe befinden.

Von der Strecke Salzungen-Lengsfeld-Dermbach liegen ca. 18 km auf der Chaussee, während ca. 10 km Umgehungen von Ortschaften sind oder Correctionen, welche in Folge zu starker Steigungen der Chaussee erforderlich wurden.

Die Strecke Dorndorf-Vacha ist 5 km lang und konnte hier die Chaussee gar nicht benutzt werden.

Abgesehen davon, dass der Betrieb der Feldabahn insofern ein sehr interessanter und lehrreicher ist, weil auf der ganzen Strecke kein einziger Bahnwärter und keine einzige Barriere sich befinden, obgleich die Bahn mitten durch 2 Dörfer führt und an mehreren Punkten in starkem Gefäll Ortschaften unter einem rechten Winkel schneidet, dass ferner auf jedem Bahnhofe nur ein Beamter und gar kein Arbeiter vorhanden ist, abgesehen hiervon bietet die Bahn auch insofern viel Neues, weil ganz interessante Bauwerke vorkommen, die jedenfalls in Deutschland noch nicht ausgeführt sind, da wir keine Schmalspurbahnen der Art besitzen.

So befindet sich auf der Strecke Dorndorf-Vacha eine Walzträgerbrücke von 5 m Weite, eine Blechwandbrücke von 10 m Weite und eine Fachwerkbrücke von 20 m Weite, sowie eine Reihe kleinerer Bauwerke.

Auf der Strecke Dorndorf-Dermbach befindet sich bei Lengsfeld ein Thalübergang von ca. 5 m Höhe mit einer 27,5 m weiten Feldabrücke und in nächster Nähe von Dermbach ist eine sehr hübsche Entwickelung der Linie mittelst einer ca. 200 m langen Futtermauer vorhanden, um die Steigung 1 : 30 in 1 : 40 zu corrigiren; ausserdem wird hier das Thal mit einem 6 m hohen Damm überschritten.

Das zur Anwendung kommende Hartwich'sche Oberbausystem hat sich bis jetzt sehr gut bewährt, ganz besonders an den Stellen, wo gar keine Schwellen vorhanden sind.

Der Betrieb auf der Strecke, bei einer mittleren Geschwindigkeit von 20 km pro Stunde, ist seit 1. Juni ohne jeden Unfall und jede Störung, zeitweise sogar mit 3 verschiedenen Zügen, ausgeführt und sind auch seit ca. 6 Wochen Abends in der Dunkelheit regelmässig Züge gefahren, ohne dass der geringste Unfall bis jetzt vorgekommen wäre.

Die Locomotiven haben bei Nacht eine hellleuchtende Laterne an der Spitze, und am Schlusse des Zuges befindet sich eine rothe Laterne.

Die ganze Bauausführung, sowie insbesondere die in der Locomotivfabrik Krauss & Co. in München ausgeführten Betriebsmittel finden ungetheilten Beifall.

Die gedeckten Güterwagen wiegen bei 5 000 kg Ladefähigkeit 2 500 kg, die offenen Güterwagen bei 5 000 kg Ladefähigkeit 2 000 kg und die Personenwagen bei 24 Sitzplätzen 3 900 kg, die Locomotive im Dienst 15 000 kg.

Ein wie grosses Interesse die Feldabahn erregt hat, geht am Besten aus dem fortwährenden Besuch der Bahn durch fremde Techniker hervor, deren Urtheil fast ungetheilt ein ausserordentlich günstiges ist, weil es hier, in Folge der Liberalität der Grossherzoglich Sächsischen Staatsregierung, möglich war, einen Betrieb herzustellen, wie er für derartige kleine Localbahnen nicht wohl zweckmässiger und billiger gedacht werden kann.

Die Schlussstrecke Dermbach-Kaltennordheim wird in Folge des ungünstigen Baujahres erst im nächsten Frühjahr fertig gestellt werden.

Der Verkehr entwickelt sich ganz günstig und tritt auch bei der Feldabahn die eigenthümliche Erscheinung auf, dass, seitdem die Bahn im Betriebe ist, ein ganz lebhafter Personenverkehr sich entwickelt hat, während man früher die Postwagen stets leer fahren sah.

Es beweist dieser Fall wieder, dass man nur ein bequemes und billiges Transportmittel schaffen darf, um sofort einen ganz neuen Verkehr sich entwickeln zu sehen und in diesem Sinne dürften die Resultate der Feldabahn sehr interessant werden.

Salzungen, October 1879. Hostmann.

Oesterreich-Ungarn.

Die wachsende Entwickelung des Verkehres über die Adriatischen Seehäfen. Ueber den Exportverkehr der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Orientanschlüsse und Arlbergbahn.

Der Aufschwung des Hafens von Fiume nimmt immer beträchtlichere Dimensionen an und thut die Ungarische Regierung alles Erdenkliche, um die nationale Seestation und deren Bedeutung zu erweitern. Neuerlich wurde ein Nachtragscredit für die Hebung des Seeverkehres im Ungarischen Reichstag eingebracht, da der gewährte Credit von 50 000 fl. bereits erschöpft ist. Die Hafenarbeiten, welche während einiger Monate eine Unterbrechung erlitten hatten, nachdem der Vertrag mit der dieselben bisher zur Ausführung übernommenen Französischen Unternehmung abgelaufen war, werden nunmehr behufs Fortsetzung und Beendigung der Arbeiten, für welche von der Ungarischen Regierung im Ganzen 18 Millionen Gulden präliminirt sind, von einer Fiumaner Gesellschaft ausgeführt und alsdann dieser Hafen bezüglich seiner trefflichen Anlage würdig an der Seite der Hauptseehandels-Emporien stehen. Der Verkehr ist, unterstützt durch Lagerhäuser, billige Verladungs- und Vermittelungsspesen sowie der Coulance der einmündenden Bahnen, in dem letzten Jahre sehr gestiegen und heute ist Fiume, Dank dieser Pflege und allseitigen Unterstützung, die sich vermöge der vom Staate subventionirten Dampferlinien auch auf den Seeverkehr erstreckt, die Hauptverfrachtungsstation für die grossen Quantitäten Mehles, welche regelmässig aus Ungarn nach Grossbritannien, Holland und Belgien verfrachtet werden. Neuerlich will man eine Schifffahrtscompagnie unter der Leitung des verdienstvollen Vertreters der Ungarischen Regierung Ministerialrath Catinelli gründen, welche die regen Beziehungen mit England, Frankreich und Belgien noch mehr beleben soll. Schon gegenwärtig wird der Fiumaner Hafen von Dampfern dreier Englischer Compagnien besucht und laufen monatlich zehn bis zwölf solcher Schiffe ein. Der Export erstreckt sich ausser auf Getreide und Mehl hauptsächlich auf Holz und Fassdauben nach den obgenannten Ländern, während der Import von Eisen- und Eisenwaaren und anderen Artikeln aus England in steter Zunahme begriffen ist. Auch Triest macht alle Anstrengungen, um seine Position zu kräftigen und findet hierbei sowohl die Unterstützung der Bahnen als auch der Oesterreichischen Regierung, welche unter Anderem die Weisung an die betreffenden Bahngesellschaften ergehen liess, dass die Tarife ab Triest nach dem Hinterlande auf keinen Fall höher sein dürfen, als jene, welche durch Eröffnung der Pontebbalinie, die vielfach einen kürzeren Weg nach Venedig etablirt, für diesen Hafen gewährt werden, wodurch die natürliche Präponderanz für Triest sichergestellt ist. — Die unterbundene Actionsfähigkeit der nach den Nord- und Ostseehäfen führenden Eisenbahnlinien kräftigen selbstverständlich die beiden Oesterreichischen Seehäfen in Bezug auf die Concurrenz der auch über Deutschland erreichbaren Verkehrsgebiete. Mit dieser Concurrenz werden künftighin die Deutschen Schienenwege zu rechnen haben und es ist kaum fraglich, auf welcher Seite selbst bei den grössten Anstrengungen seitens der letzteren das Uebergewicht bleiben wird. Die Exportcampagne für Getreide aus Oesterreich-Ungarn lässt sich sehr schlecht an, da es sich immer mehr herausstellt, dass namentlich Ungarn eine schlechte Ernte hatte und daher nur verhältnissmässig geringe Quantitäten an das Ausland abgeben kann. Unter dem Einflusse dieser Verhältnisse ist ein ziemlicher Ausfall in den Einnahmen der an der Exportroute betheiligten Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zu constatiren, zumal auch der Holzverkehr Manches zu wünschen übrig lässt. Es wird dies speciell in Betracht zu ziehen sein bei Beurtheilung des Einnahmeausfalles aus dem Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr mit und über Deutschland, den man schon heute mit einer gewissen Tendenz gerne hauptsächlich der von Deutschland neuerlich befolgten Zoll- und Verkehrspolitik imputirt. — Der Ausbau der Orientanschlüsse sowie die Fusionirung mehrerer Linien, wird demnächst einen Verhandlungsgegenstand des erst kürzlich wiedereröffneten Ungarischen Landtages bilden, doch lässt sich über den Umfang der bezüglichen Regierungsvorlagen bisher noch keine genaue Uebersicht bilden, da über die bezüglichen Absichten keine verlässlichen Daten in die Oeffentlichkeit gedrungen sind. — Vor einiger Zeit hatte eine Nachricht durch die Blätter transpirirt, wonach die Oesterreichische Regierung die Absicht hege, den Bau der Arlbergbahn von Gegenconcessionen seitens Ungarns abhängig zu machen, als welche die Beseitigung der Schifffahrtshindernisse auf dem innerhalb des Ungarischen Territoriums gelegenen Theile der Donau bezeichnet wurden. Abgesehen davon, dass dies kein eigentliches etwaiges Compensationsobject bilden könnte, ist die Thatsache, dass neuerlich eingehende Studien über die Trace der Arlbergbahn auf dem Wege einer Expertise, welche gerade jetzt im Oesterreichischen Handelsministerium tagt, ein Beweis für die Unstichhaltigkeit obiger Nachricht. Der Bau der Arlbergbahn empfiehlt sich vielmehr aus strategischen und handelspolitischen Gründen und liegt deren Bau, wenn überhaupt, im gleichen Interesse der beiderseitigen Reichshälften, daher derselbe bedingungslos ausgeführt werden dürfte. Die diesbezügliche Vorlage wird, mit allen nöthigen Details ausgestattet, dem in diesen Tagen zusammengetretenen Oesterreichischen Reichstage unterbreitet werden.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Versammlung am 9. September 1879.

Vorsitzender Herr Streckert, Schriftführer Herr Textor.

Der Vorsitzende giebt zu der vom Reichs-Eisenbahnamt übersandten Denkschrift nebst zugehöriger Nachweisung über das Farben-Unterscheidungsvermögen bei Eisenbahnbeamten des äusseren Betriebsdienstes nähere Erläuterungen über die verschiedenen Untersuchungsmethoden und den Umfang der Farbenblindheit. Dieselbe ist danach in einem viel geringeren Grade bei den Beamten vorhanden, als man seither anzunehmen geneigt war. Von im Ganzen 85 996 untersuchten Beamten wurden 537 oder 0,62 pCt. als farbenblind erkannt.

Der Antrag, am 7. October d. J. eine Festfeier zur Erinnerung an die ersten vom 6. bis 12. October 1829 stattgehabten Locomotivwettfahrten bei Rainhill (Sieg der Stephenson'schen Locomotive „Rocket") zu veranstalten, wird mit Einstimmigkeit angenommen. Es soll dazu eine Anzahl von Ehrengästen geladen und die Einführung weiterer Gäste so weit gestattet werden, wie der disponible Raum dies zulässt.

Herr Schwabe referirt über die seit dem 1. Juli d. J. auf der Berliner Ringbahn eingerichteten Fahrten mit dem Weissenborn'schen Dampfwagen, welcher gegenwärtig Morgens vom Ostbahnhofe nach dem Dresdener Bahnhofe, von hier 5 mal nach dem Lehrter Bahnhofe und zurück, und Abends wieder nach dem Ostbahnhofe fährt und täglich ca. 220 km durchläuft. Auf dieser Tour sind Steigungen bis 1 : 67, Curven bis 250 m Minimalradius zu durchfahren und 40 mal Bahnhöfe zu passiren. Während die Zugförderungskosten pro Zugkilometer

a) bei gewöhnlichen Personenzügen 84 ₰,
b) bei den Omnibuszügen auf der Berlin-Görlitzer Bahn in den Sommermonaten 37 ₰, in den Wintermonaten 44 ₰,

c) bei den Fahrten auf der Secundärbahn von Ocholt nach Westerstede 28 ₰

betragen, haben die Omnibusfahrten auf der Berliner Ringbahn nur 22 ₰ pro Zugkilometer erfordert, bei 1,8 kg Cokesverbrauch pro Kilometer, ein Ergebniss, welches der Vortragende als einen grossen Fortschritt in der Oeconomie des Betriebes bezeichnet. — Die an diese Mittheilung sich anknüpfende lebhafte Discussion, an welcher sich die Herren Reder, Kinel, Hartnack, Schwabe und Gust betheiligten, ergab, dass die Grundlagen, von denen bei Ermittelung der obigen Preise für die Ringbahn und die Berlin-Görlitzer Bahn ausgegangen ist, nicht in allen Punkten übereinstimmen, dass insbesondere bei der Berechnung für die Görlitzer Bahn sowohl das dienstthuende, als auch das zugehörige ruhende, für die Berliner Ringbahn dagegen nur das jeweilig dienstthuende Zugpersonal berücksichtigt waren, sowie dass die Achsenzahl und die beförderte Last, bezw. die beförderte Anzahl der Personensitzplätze auf der Görlitzer Bahn grösser ist als auf der Ringbahn. Das Betriebsergebniss auf der ersteren Bahn ohne Weiteres für ungünstiger zu halten als auf der Ringbahn, ergab sich deshalb als nicht zulässig.

Der Vorsitzende giebt sodann Mittheilungen über seine Beobachtungen auf der Feldabahn und der Bröhlthalbahn, in Deutschland die beiden einzigen (neben der Ocholt-Westersteder Bahn) bis jetzt im Betriebe befindlichen Schmalspurbahnen für Personen- und Güterverkehr von grösserer Länge. Die p. p. 44 km lange Feldabahn verbindet die Orte Salzungen (Station der Werrabahn)-Dorndorf-Lengsfeld-Dermbach und Kaltennordheim einerseits, sowie Dorndorf und Vacha andererseits, bis jetzt sind 34 km Länge, und zwar von Salzungen bis Dermbach und von Dorndorf bis Vacha, im Betriebe, die übrigen 11 km sollen noch in diesem Jahre dem Verkehr übergeben werden. Die Bahn liegt auf einer 7,5 m breiten Chaussee und hat, bei 1 m Spurweite, Curven bis 80 m Radius und Steigungen bis 1 : 40. Das Geleise, welches fest lagert und sich ruhig befährt, ist aus 130 mm hohen Hartwich-Schienen gebildet, mit je 2 Verbindungsstangen für jede Schienenlänge und in den Curven mit gusseisernen Einzelunterlagen versehen. Auf Anordnung der Aufsichtsbehörde ruhen die Schienenstösse auf hölzernen Querschwellen, nach Ansicht der Betriebsverwaltung dürften dieselben voraussichtlich wieder beseitigt werden. Die 2,25 m breiten, 3 900 kg schweren Intercommunicationswagen II. und III. Classe für Personenverkehr haben je 2 Abtheilungen zu 12 Plätzen. Die ohne Trittbretter construirten Gepäckwagen haben ein 1 m breites Coupé für die Post. Die offenen und bedeckten Güterwagen haben 2 000 und 2 500 kg Eigengewicht, bei 5 000 Ladungsfähigkeit. Gepäck- und Güterwagen sind nur auf einer Seite mit einer Thür versehen, weil alle Stationen auf einer Seite liegen; eine Drehung der Wagen und Locomotiven findet nicht statt. Die Wagen haben nur einen Puffer an jedem Ende und eine sehr einfache Kuppelung (Dreiecksschlinge). Als Zugkraft dient eine 2,50 m breite, 320 Ctr. schwere dreiachsige Krauss'sche Tendermaschine von 80 Pferdekraft. Die Betriebsmittel bestehen zur Zeit aus 2 Maschinen, 3 Gepäckwagen, 6 bedeckten und 10 offenen Güterwagen. Die Baukosten betrugen 23 000 *M.* pro Kilometer excl. Grunderwerb und Betriebsmittel. Bahnbewachung findet nicht statt. Die Bahn führt, ohne alle Unzuträglichkeit, mitten durch die berührten Ortschaften hindurch; die Züge fahren nur mit einer Geschwindigkeit von 15 km in der Stunde und können auf 1 bis 2 m Fahrtlänge durch kräftig construirte Bremsen zum Stehen gebracht werden. Das Zugpersonal besteht aus 1 Locomotivführer, 1 Heizer und 1 Schaffner und ist doppelt vorhanden. Die Bedienung der Locomotive durch einen Führer und Heizer wird, bei der beim Befahren der Bahn erforderlichen grossen Aufmerksamkeit und dem öfters vorkommenden sofortigen Stillstellen des Zuges für unbedingt erforderlich erachtet. Der Verbrauch an Kohlen beträgt pro Tag 450 kg, bei Förderung von 82 Achsen, d. i. pro Zugkilometer 4 kg, pro Achskilometer 0,05 kg. Die Ueberladung der Wagenladungsgüter von den Waggons der Schmalspurbahn auf solche der Normalspurbahn und umgekehrt über den zwischen den Geleisen der Werra- und Feldabahn liegenden Perron hinüber, kostet in Salzungen pro 100 Ctr. 1 *M.* und für Stückgut die Hälfte dieses Betrages. Auf den Haltestellen versehen Wirthe etc. in ihren eigenen Gebäuden gegen eine entsprechende Entschädigung die unbedeutenden Dienstleistungen. Das auf den wenigen vorhandenen Stationen erbaute Gebäude enthält einen Raum für den Bahnexpedienten mit anschliessendem Güter-Lagerraum und einen Warteraum; ausserdem ist noch eine Retirade angelegt. Auf den grösseren Stationen, Salzungen, Vacha etc., ist ausserdem mit dem Stationsgebäude noch ein Güterschuppen verbunden. Der Personentarif ist für die II. Classe auf das frühere Postgeld, für die III. Classe etwa auf die Hälfte desselben normirt. Der Gütertarif steht etwa auf der Hälfte der Frachtsätze des früheren Landverkehrs. Der gesammte Verkehr hat sich bis jetzt nicht normal entwickeln können, da die Linie noch nicht vollständig vollendet ist, gegenwärtig werden für die von der Bahn berührten, in den letzten Jahren abgebrannten Städte Lengsfeld, Vacha, vielfach Baugüter transportirt, auch ist eine Entwickelung des Personenverkehrs bemerkbar.

Auf der 31 km langen, die Orte Hennef und Waldbroel verbindenden Bröhlthalbahn, welche nur 78,5 cm Spurweite, Curven bis 35 m Radius und Steigungen bis 1 zu 51 besitzt, liegen die Verhältnisse sehr ähnlich wie bei der Feldabahn. Das Geleis, welches aus 9,2 cm hohen Schienen und 1,55 m langen, meistentheils eichenen Schwellen besteht, liegt auf dem Fussgängerbankett der 7,5 m breiten Strasse; die Befestigung der Schienen auf den Schwellen wird durch tirefonds bewirkt. Die Bahn, welche früher mit Pferden, seit mehreren Jahren jedoch nur mit Dampfkraft betrieben wird, besitzt 4 Tenderlocomotiven, 7 Personenwagen mit an den Langseiten befindlichen Sitzbänken und 55 Güterwagen von annähernd gleichem Gewicht und gleicher Tragkraft wie bei der Feldabahn. Die Personenwagen haben bei einer Höhe von 3,200 m eine Breite von 1,844 m; die Güterwagen sind zum Theil mit einer von der Mitte nach beiden Seiten geneigten Bodenfläche zum leichteren Entladen versehen. Die Wagen haben Schraubenbremsen, einen Puffer und Kuppelungen gewöhnlicher Construction. Es verkehren täglich 2 Züge und zwar Morgens und Abends in jeder Richtung. Das Personal eines Zuges besteht aus einem Locomotivführer, einem Heizer und gewöhnlich einem Schaffner, welcher sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr zu übernehmen hat. Da die Geschwindigkeit der Züge 15 km in der Stunde nicht übersteigt, so findet auch eine Bahnbewachung nicht statt. Die Verwaltung der Bahn zeichnet sich durch eine grosse und rühmlich anzuerkennende Einfachheit aus; ein Betriebsinspector leitet mit grosser Umsicht und Thätigkeit den technischen und theilweise auch administrativen Theil, derselbe überwacht nicht nur alle Bau-, Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiten, sondern auch die Reparaturen der Betriebsmittel, sogar lässt er zum Theil den Neubau der Letzteren in der kleinen Werkstatt zu Hennef ausführen. Im Uebrigen besteht das Personal aus einem Oberschaffner, 5 Schaffnern, 2 Locomotivführern, 3 Heizern, 3 Güterexpedienten und für die Bahnunterhaltung 6 Rotten Arbeitern à 3 Mann. Die Ueberladung der Güter stellt sich ebenfalls auf 3/4 bis 1 ₰ pro 50 kg. Die Anlagekosten der Bahn betragen einschliesslich der für die Betriebsmittel p. p. 26 000 *M.* pro Kilometer. Der Verkehr ist im Ganzen gering, die jährlichen Ausgaben konnten jedoch seither aus den Einnahmen gedeckt werden.

Der Vortragende kommt bei einer Vergleichung der Vortheile und Nachtheile schmalspuriger und normalspuriger Bahnen von untergeordneter Bedeutung zu dem Schluss, dass, wenn man die sehr geringen Anlagekosten derartiger schmalspuriger Bahnen, das nicht ungünstige Betriebsresultat, sowie die geringen Kosten, welche die Ueberladung der Güter von der Schmalspurbahn auf die Normalspurbahn verursachen, berücksichtige, die Anlage schmalspuriger Bahnen unter bestimmten Verhältnissen vortheilhaft sein könne. Letztere würden z. B. in dem Vorhandensein einer günstig gelegenen, ausreichend breiten Strasse, einem schwachen Verkehr in den zu berührenden Ortschaften, in einer für die nächsten Jahre aussichtslosen Fortsetzung der Linie bis zu einer anderen vorhandenen Bahnlinie, sowie in einem zur Verfügung stehenden sehr geringen Anlagecapital bestehen können. In seltenen Fällen würde die Anlegung einer Bahnlinie normaler Spur auf einer vorhandenen Strasse noch genügende Breite für Landfuhrwerke übrig lassen, ebenso würde den engen Curven und den stärkeren Gefällen der Strasse nicht immer das Geleis von normaler Spurweite zu folgen vermögen, so dass Verbreiterungen und Veränderungen in der Höhenlage der Strasse nothwendig werden würden, welche die Gesammtanlage vertheuerten

Festversammlung des Vereins für Eisenbahnkunde
am 7. October 1879.

Am 7. d. M. beging der **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin** die 50jährige Gedenkfeier der Lokomotiv-Wettfahrt bei Rainhill im grossen Festsaale des Architektenvereinshauses durch eine Festsitzung mit sich anschliessendem Banket. Der Festsaal war, entsprechend der Bedeutung des Festes, mit Modellen von Locomotiven und Eisenbahnwaggons, die theils von der Borsig'schen, theils von der ehemals Schwartzkopff'schen Fabrik für diesen Abend geliehen worden waren, geschmückt. Die Hinterwand des Saales prankte im Schmuck von anmuthig gruppirten Gewächsen; ein grosses decorativ gehaltenes allegorisches Tableau mit dem in Begleitung von Genien auf dem Flugrade über die Erde hinwegeilenden Merkur füllte das mittlere Feld der Wandfläche; hinter der Rednertribüne erhob sich die lorbeerbekränzte Büste Georg Stephensons, während sich in den Ecknischen über allerliebsten kleinen Modellen von Eisenbahnwagen und Locomotiven die Büsten des alten Borsig und Mellenthin's zeigten.

Eine glänzende Vertretung der wissenschaftlich-industriellen Welt hatte sich eingefunden; unter ihnen auch der Staatsminister Maybach. Der Präsident des Vereins, Herr Geheimer Regierungsrath Streckert, leitete die Sitzung mit folgender feierlichen Ansprache ein:

„Hochgeehrte Herren! Der heutige Tag ist in der Erinnerung an den Sieg eines genialen Mannes auf dem Gebiete der Technik ein bedeutungsvoller für die ganze Welt. Die gesammte geistig denkende Erdbevölkerung erkennt ihn als einen solchen an und nimmt für sich das Recht in Anspruch, dem einfachen schlichten Manne — George Stephenson — in nicht minderem Masse den Tribut der Anerkennung und Dankbarkeit zu zollen, als die Bewohner seines Geburtslandes, welche mit gerechtem Stolze auf den Ihrigen blicken.

Für uns, die wir seit beinahe vier Jahrzehnten vereint an der Entwickelung des gesammten Eisenbahnwesens, in einer für die Aussenstehenden geräuschlosen Thätigkeit geistig arbeiten, ist es eine ebenso freudige als heilige Pflicht, die Erinnerung an die das Weltall in allen Fugen erschütternde Begebenheit vor 50 Jahren wach zu erhalten.

Es war wohl kein zufälliges Zusammentreffen, dass eine kleine Zahl, im Gebiete der Technik und Wissenschaft hervorragender Männer, vor 37 Jahren sich hier in Berlin an einem der Kalendertage der weltberühmten Wettfahrten bei Rainhill (11. October 1842) zu gemeinschaftlichem Wirken in einem Vereine für Eisenbahnkunde vereinigten.

Bestand diese Vereinigung zuerst auch nur aus 18 Mitgliedern, von denen nur noch drei unter uns weilen, so fanden die Bestrebungen derselben doch eine so grosse Zustimmung, dass bis zum heutigen Tage 700 Männer aller dem Eisenbahnwesen verwandten Berufszweige dem Vereine angehörten.

Die nie geahnte enorme Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in allen Ländern der Erde bot stets reichen Stoff zum Austausch der gewonnenen Erfahrungen in Rede und Gegenrede und zur Mittheilung der Neuerungen.

Möge uns die Erinnerung an das im verflossenen halben Säculum Durchlebte und an die auf die Entwickelung unserer Lebensverhältnisse einwirkenden Kräfte bei gerechter Beurtheilung des Werthes derselben zu immer grösserer und dankbarerer Anerkennung und dazu führen, dass wir auch ferner an der Weiterentwickelung des Eisenbahnwesens unverdrossen fortarbeiten. Der Erfolg wird uns nicht fehlen. Auch bei den Pionieren unseres Jahrhunderts, welche das Ziel erstrebten, aus dem Zustande der unvollkommenen Communicationen in das Stadium der vollkommeneren Beförderungsweise zu gelangen, war es vornehmlich die Festigkeit des Willens, die sie anscheinend unüberwindliche Schwierigkeiten beheben liess und es ihnen ermöglichte, das ihnen im Geiste vorschwebende, culturhistorisch gewordene Transportmittel auszubilden.

Ueber die Entstehung und epochemachende siegreiche Fahrt desselben, deren 50jährigen Jahrestag wir heute feiern, wird Herr von Weber Ihnen das Nähere mittheilen."

Die Festrede hielt Herr Hofrath Freiherr M. M. von Weber, dessen geistvoller und fesselnder Vortrag, welchen wir in Nummer 78 bereits vollständig mitgetheilt haben, den lebhaften Beifall der Versammlung fand. Nach einem kurzen Schlusswort des Vorsitzenden, welcher Herrn von Weber den Dank des Vereins für seinen trefflichen Vortrag aussprach, begaben sich die Festgenossen in die vorderen Säle, während im Festsaale die Speise-Tafeln aufgeschlagen wurden. Bei dem Banket brachte der Vorsitzende des Vereins, Geh. Ober-Regierungsrath Streckert, das Hoch auf Se. Majestät den Kaiser und König aus, unter welchem eine Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens theils bereits ermöglicht sei, theils noch weiter werde ermöglicht werden. — Geheimer Regierungsrath Quassowski trank auf das Wohl der Gäste, Oberstlieutenant Golz vom Eisenbahn-Regiment gedachte der Männer, die in Deutschland das Eisenbahnwesen gefördert haben; Major Jähns vom grossen Generalstab feierte die Gastfreundschaft des Vereins. Geheimer Regierungsrath Dr. Engel, Director des Königl. Preussischen statistischen Bureaus, regte, indem er auf Hofrath v. Weber toastete und demselben den Dank der Versammlung für seine geistvolle Festrede aussprach, zugleich die Absendung einer Depesche an den vermuthlich zu einem gleichen Erinnerungsfeste vereinigten Verein der Englischen civil engineers in London an, während Herr von Weber dem Vorstand sein Glas weihte. Herr Baurath Kranke (Magdeburg) endlich versuchte auf vielseitiges Verlangen die Tischkarte, die von Herrn Grunert gezeichnet worden war, humoristisch zu erklären. Schnell verliefen die Stunden des Festmahls; noch längere Zeit hielt eine zwanglose Unterhaltung die Festgenossen in den vorderen Räumen des Architectenvereinshauses versammelt.

Amerikanische Correspondenz.

(Eisenbahnbau in Nicaragua: Moábita-Leon-Managua. Die Eisenbahnen in Canada 1877/78.)

Während Herr von Lesseps und Genossen gigantische Entwürfe vorbereiten, um Hunderte von Millionen Dollars in eine geradlinige Durchschneidung des Isthmus von Panama zu stecken, ist die Regierung von Nicaragua damit beschäftigt, auf ihre Kosten — aus bereits vorhandenen und später zu erwartenden Budgetüberschüssen — eine zwar viel bescheidenere, aber mehr geschäftsgeeignete interoceanische Verbindung auszuführen.

Diese Route soll bestehen in einer Eisenbahn von 3½ Fuss Spurweite — ca. 60 Miles lang — zwischen der Stadt Corinto (früher Realejo genannt) am Pacific (dem bei Weitem besten Hafen jener Küste und ganz Centralamerikas und Mexikos) und der kleinen Stadt Moábita, am westlichen Ende des Sees von Managua, an den wichtigen Städten Chinandaga und Leon vorüber. Eine andere Strecke von 30 Miles soll gebaut werden von der Stadt Managua, am östlichen Ende des Sees dieses Namens, nach Granada, am südlichen Ufer und nahe dem westlichen Ende des Nicaraguasees.

Da bereits Dampfschifffahrtsverbindung zwischen Granada und San Juan del Norte oder Greytown durch den Nicaraguasee und den San Juanfluss besteht, so ist dann nur noch eine Dampferlinie zwischen Moábita und Managua erforderlich, um die Dampfverbindung zwischen den beiden Oceanen zu vollenden, welche ausser Genügung des localen Bedürfnisses gewiss demächst ausserordentlich werthvoll für den Touristen sein wird. Für den commerciellen Verkehr ausserhalb Nicaraguas kann freilich diese Linie wenig in Betracht kommen.

Die Entwickelung des Eisenbahnbaues in Canada während des letzten Vierteljahrhunderts ist eine sehr bemerkenswerthe gewesen und gegenwärtig giebt es wenig Länder mit besseren Eisenbahnerleichterungen, als den angebauten Theil dieses Gebiets.

Nach dem von der Regierung herausgegebenen Berichte für das am 30. Juni 1878 endende Rechnungsjahr befinden sich in Canada im Betrieb resp. im Bau 56 Bahnlinien von zusammen 7 905 Miles, davon 6 143 Miles im Betrieb und 1 769 Miles noch im Bau. Hiervon sind aber, obwohl durch Canadische Bahngesellschaften betrieben, 228 Miles nicht in Canada belegen, so dass für Canada selbst verbleiben: 5 915 Miles im Betrieb und 1 763 Miles im Bau. Von den vollständig hergestellten Bahnen sind 80 Miles doppelgeleisig, 390 Miles*) mit einer Spur von 5' 6", 5 741 Miles*) mit der Normalspur von 4' 8½" und 733 Miles*) von 3' 6".

Das für das gesammte Netz verwendete Nominalcapital belief sich Ende 1878 an

gewöhnlichem Actiencapital	auf 122 176 084 D.
Prioritätscapital	„ 69 155 683 „
fundirter Schuld	„ 83 710 938 „
	275 042 705 D.
hierzu Beihülfe vom Staat, von verschiedenen Provinzen und Communen	85 574 481 „
	Summa 360 617 186 D.

Das Nominalcapital betrug demnach 45 995 D. pro Mile.

Geleise*) in Eisenschienen	Miles	3 258
„ *) „ Stahl „	„	3 583
„ „ Holz „	„	23
Zahl der Getreideelevatoren		16
„ „ bewachten Strassenübergänge		63
„ „ unbewachten „		6 671
„ „ Locomotiven	eigene	1 038
	gemiethete	12
„ „ I. Classewagen	eigene	496
	gemiethete	34
„ „ eigenen II. Classe- und Einwandererwagen		308
„ „ Gepäck-, Post- und Expresswagen	eigene	276
	gemiethete	4
„ „ Vieh- und bedeckten Güterwagen	eigene	13 364
	gemiethete	1 593
„ „ offenen Güterwagen	eigene	6 641
	gemiethete	62
„ „ eigenen Kohlen- und Kippwagen		1 317

Die Summe der Zugmeilen war 19 669 447. (Diese Summe ist indess wegen fehlender Angabe von 766 Meilen Bahn unvollständig.)

Die Zahl der Passagiere war 6 443 924 (+ ca. 6 pCt. gegen das Vorjahr), die Zahl der beförderten Güter beläuft sich auf 7 883 472 (+ ca. 15 pCt. gegen das Vorjahr). (Auch beide letzteren Zahlen sind wegen fehlender Angaben von 520 resp. 534 Miles Bahn nicht complett.)

Die Einnahmen betrugen 20 520 078 D. (gegen 18 742 053 D. im Vorjahre), also 3 479 D. pro Mile, die Betriebsausgaben pro Mile 2 885 D. Der Mehrbetrag der Nettoeinnahmen gegen das Vorjahr war 968 013 D. = mehr als 28 pCt.

Zahl der getödteten Personen 97 (davon 11 Passagiere, 45 Beamte und Arbeiter), 361 Personen wurden verletzt (davon 25 Passagiere und 300 vom Personal). Es kam also ein getödteter Passagier auf 585 811 beförderte Personen, ein verletzter Passagier auf 257 355 Personen.

Literatur.

—st.— **Profile der Eisenbahnen im Königreich Sachsen,** gezeichnet von M. Sorge, Ingenieur. 1879. Leipzig, J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung.

---

*) Incl. der vollendeten, aber noch nicht eröffneten Strecke.

Auf einem Blatte zusammengestellt wird, auf Grund des offiziellen Materials, ein vollständiges und klares Bild der Längenprofile sämmtlicher Eisenbahnen im Königreiche Sachsen gegeben. Wir ersehen daraus sofort, dass die Stationen in Meereshöhe von 91,4 bis 775,5 m liegen und dass Steigungen bis 1 : 40 vorkommen. Beigefügt ist eine Uebersichtskarte der Bahnen und ein Längen-Verzeichniss der einzelnen Linien. Diese einzelnen Linien sind durch verschiedene Farben kenntlich gemacht und sind als Massstäbe gewählt: für die Längen 1 : 1 000 000, für die Höhen 1 : 4 000

—st.— **Hilfstafeln für Messungen electrischer Leitungswiderstände** vermittelst der Kirchhoff-Wheatstone'schen Drahtcombination, berechnet von E. Obach, Dr. phil. Mit 2 lithogr. Tafeln. München, R. Oldenbourg. 1879.

Zur Bestimmung des electrischen Leitungswiderstandes fester Körper wird die Methode, welche auf dem Principe der sogenannten Wheatstone'schen Brücke beruht, am häufigsten angewendet. Verfasser hatte eine grössere Anzahl solcher Messungen vorzunehmen und zu seiner Erleichterung sich eine Hülfstabelle entworfen. Nachdem sich dieselbe brauchbar gezeigt, wurde sie ergänzt und über die ganze, 1000 Theilstriche umfassende Brückenscala ausgedehnt. So entstanden die vorliegenden Hilfstafeln, welche die Messungen mit der Drahtbrücke wesentlich beschleunigen und erleichtern werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Grossherzoglich Badische Staatsbahnen. Bei der unterzeichneten Verwaltung ist die Stelle eines Zeichners zu besetzen.

Bewerber um diese Stelle wollen sich unter Vorlage der Zeugnisse über ihre Schulbildung und bisherige practische Thätigkeit bis längstens am 1. Nov. l. J. schriftlich anmelden. Karlsruhe, den 9. Oct. 1879. Grossherzogliche Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätte. (1290)

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 11. October 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn wird am 15. d. M. die Haltestelle Hiltrup auch für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Für den Localverkehr kommen neben den bezüglichen Bestimmungen des Localtarifs die im 6. Nachtrage desselben enthaltenen Tarifsätze zur Anwendung. Mit dem oben gedachten Tage wird zugleich die seitherige Ladestelle bezw. Güterstation Dirkeweil aufgehoben.

Berlin, den 12. October 1879.

Die Haltestelle Kaiseringen an der Linie von Tübingen nach Sigmaringen zwischen Strassberg und Storzingen gelegen, wird, zufolge einer Mittheilung der Königlich Württembergischen Eisenbahndirection, am 15. October d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. An demselben Tage wird auch die an der Linie von Stuttgart nach Freudenstadt zwischen Hochdorf und Schopfloch gelegene Haltestelle „Altheim" dem Betriebe übergeben werden (cfr. Bekanntmachung in No. 67 dieser Zeitung).

Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Ostbahn wird die 7,53 km von Pelplin und 12,61 km von Dirschau entfernte Haltestelle Subkau am 15. October d. J. für den Personen-, Wagenladungs-, Stückgut- und Viehverkehr eröffnet werden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Sächsische Staatsbahnen. Am 15. d. M. wird die an der Sächsischen Staatsbahnlinie Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz gelegene Haltestelle Lottengrün, welche bisher als Ladestelle für Holz und Steine benutzt wurde, für den Personen- und den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden.

2. Tarifwesen.

Vom 15. October c. neuen Styls tritt zwischen den Stationen St. Petersburg, Pskow, Ostrow, Rieshiza, Antonopol, Dünaburg (Güterstation), Svienziany und Wileika der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, einerseits und den Stationen Berlin, Frankfurt a/O., Bromberg, Thorn, Neufahrwasser, Danzig, Elbing, Braunsberg, Königsberg i/P., Königsberg i/P. Kaibahnhof, Insterburg, Gumbinnen und Memel der Königlichen Ostbahn, Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn, Pillau der Ostpreussischen Südbahn, andererseits, via Wirballen ein billigerer directer Tarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaamen je in Quantitäten von 10 000 kg (610 Pud) und darüber bei Bezahlung von mindestens 10 000 kg (610 Pud) für einen jeden auf der Aufgabestation zum Transport gestellten Wagen in Kraft.

Die correspondirenden Frachtsätze des Deutsch-Russischen Tarifs für die genannten Artikel im Verkehr mit den betreffenden Stationen werden gleichzeitig aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifs sind von den Stationscassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 7. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (1300 J.)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. December 1879 n. St. ab wird der directe Güterverkehr von und nach den Stationen Ludwigshafen und Kaiserslautern der Pfälzischen Bahnen, Tarifheft IV, sowie Bobruisk, Beresina, Ostermann-Ilobin, Gomel (Homel), Gorodnia, Niskowka, Mena, Dotsch, Bachmatsch, Grigorowka, Dmitrofka, Talalaefka, Romny der Libau-Romnyer Eisenbahn, Tarifheft I — incl. VI, aufgehoben. Bromberg, den 7. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1299 J.)

Im Verkehr zwischen Stationen der Berliner Nordbahn, Berlin-Stettiner, Oberschlesischen, Hinterpommerschen und Ostbahn einerseits und Stationen der Westfälischen, Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Bahn andererseits, treten im **Ostdeutsch-Rheinischen Verbande** anderweite, theils höhere, theils niedrigere Sätze in Kraft und zwar die höheren am 1. December c. und die niedrigeren sofort.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Verbands-Verwaltungen.

Gleichzeitig tritt für den Verkehr mit der Station Jastrow der Königlichen Ostbahn einerseits und den westlich gelegenen Verbandsstationen andererseits ein Satz für Specialtarif III, welcher bis zum Schnittpunkte (Jastrow-Berlin) 0,88 ℳ beträgt, in Kraft. Bromberg, den 9. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1301 J.)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Eisenbahnverbande** treten am 15. d. M. die Nachträge No. 2 zum Tarifheft 36, No. 3 zu den Tarifheften 19 und 29, No. 4 zum Tarifheft 35, No. 5 zu den Tarifheften 17, 18 und 28, No. 6 zu den Tarifheften 16 und 21, No. 7 zum Tarifheft 20 und No. V zu dem vom 15. Februar d. J. ab gültigen Ausnahmetarif für Europäisches Holz etc. in Kraft, enthaltend Aufhebung der Frachtsätze für die Württembergische Station Bruchsal transito und Aufnahme der Badischen Station Bretten, sowie der Württembergischen Station Bretten transito in den Verband.

Verkaufspreis der einzelnen Nachträge 5 ₰. Köln, 11. October 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (1298)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Malz und Mühlenfabrikaten wird, wenn dieselben mit der diesseitigen Bahn in Berlin eingehen, bezw. bei diesseitiger Bahn in Berlin zum Versand aufgeliefert werden, auf Wunsch kostenfreie Lagerung in dem Güterschuppen auf unserem hiesigen Güterbahnhofe bis zu einer Frist von 30 Tagen gewährt, soweit disponibler Raum vorhanden ist. Die speciellen Bedingungen sind in dem Bureau unserer hiesigen Güterverwaltung einzusehen. Berlin, 6. Oct. 1879. Die Direction. (1285)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 15. October cr. kommen directe Courierzugbillets von den Stationen Berlin, Jüterbog, Wittenberg, Bitterfeld nach Landsberg, von Landsberg nach Halle, von Halle nach Roitzsch, von Leipzig, Halle, Bitterfeld, Wittenberg, Jüterbog, Luckenwalde nach Trebbin und von Trebbin nach Berlin zur Einführung. Berlin, den 7. October 1879. Die Direction. (1297)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 15. d. M. ab sind zu den Heften 45/54, 63, 64, 73, 74, 83, 84, 93, 94, 127/134, 155, 156, 164 und 165 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 5. October 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königl. Direct. der Main-Weser-Bahn. (1284)

Thüringische Eisenbahn. Zum Tarife für den Thüringisch-Bayerisch-Württembergischen Verbands-Güter-Verkehr treten mit Gültigkeit vom 1. October bezw. 1. December cr. in Kraft:

Nachtrag VIII. zu Heft 1,
„ VII. „ „ 2.

Dieselben enthalten eine Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 des Betriebs-Reglements und Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Waarenclassification.

Exemplare der Nachträge sind in den Verbands-Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 7. October 1879. Die Direction. (1282)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für Sendungen zwischen Lauban und Hannover kommen ab 15. October cr. via Kohlfurt-Zerbst die gleichen Gesammtfrachtsätze zur Erhebung, welche bei Anwendung des directen Satzes Lauban-Hannover im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande zur Erhebung kommen. Berlin, den 11. October 1879. Die Direction. (1305)

Harz-Nordsee-Verband. Bis Ende October d. Js. werden für frisches Obst von Blankenburg a. H. nach Hamburg (K. M) bei eilgutmässiger Beförderung die gewöhnlichen Stückgut- resp. Wagenladungs-Frachtsätze erhoben. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (1306)

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Mit dem 1./13. October cr. tritt ein Nachtrag (II) zum Tarif vom 25. März/6. April cr. in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Transport von Kohlen, Düngemitteln, Knochenkohlenabfällen, Talg, Tabak, leeren Säcken, Melasse, Flachs, Hanf, Wolle, Maschinen und Maschinentheilen, Eisen aller Art, Weissblech, Spiritus in Fässern und Getreide etc. zwischen Marienburg und Dt.-Eylau, Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, sowie Neufahrwasser und Danzig, Stationen der Königlichen Ostbahn einerseits und Stationen der Fastov-Eisenbahn andererseits via Illowo-Mlawa-Kowel. Exemplare des Nachtrages sind auf allen Verbandsstationen zur Einsichtnahme, wie zum Verkauf vorräthig. Danzig, den 11. October 1879. Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verbands-Verwaltungen. (1295 J)

Im Hanseatisch-Preussischen Verbande treten vom 15. October cr. ab für den Verkehr zwischen der Station Schoensee der Königlichen Ostbahn einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits directe Frachtsätze des Specialtarifs A2 und III in Kraft.

Die Höhe der qu. Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 7. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1294 J)

Königlich Sächsische Staats-Eisenbahnen. Am 15. October d. J. tritt Nachtrag II zum Tarife für den Local-Personenverkehr vom 1. Januar 1879 in Kraft. Derselbe enthält u. A. Abänderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement, sowie Tarifsätze für die neuen Linien Bischofswerda - Niederneukirch, Eibau-Oberoderwitz, Gaschwitz-Plagwitz, für einige ältere Stationen und für die neu eröffneten Haltestellen Barthmühle, Käferhain, Lottengrün, Mitte Langenwolmsdorf, Nerchau, Oberhelmsdorf, Ruppersdorf.

Der Nachtrag kann zum Preise von 0,15 M. von den Billetexpeditionen bezogen werden. Dresden, am 11. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb. v. Tschirschky. (1293)

Im Verkehre von Zittau (Sächsische Staatsbahn) nach Berlin via Kamenz, via Röderau und via Zossen wird von jetzt ab die Fracht für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsamen (Ausnahmetarif I) zu dem Satze von 0,85 M. pro 100 kg berechnet. Die Auflieferung von 10 000 kg pro Wagen ist Bedingung. Dresden, am 9. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb. v. Tschirschky. (1296)

Am 20. d. Mts. tritt zum Güter-Tarif für den **Friesisch - Westfälischen Eisenbahn-Verband** vom 1. Mai 1878 der 4. Nachtrag in Kraft, enthaltend einen See-Transittarif für Eisen und Stahl des Specialtarifs II im Verkehr von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Stationen Bremerhafen und Geestemünde der Hannoverschen und Brake, Bremen, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Eisenbahn.

Exemplare dieses Nachtrages sind von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Oldenburg, 9. October 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Grossherzogl. Eisenbahn-Direction. (1291 B & W)

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Die im Nachtrage III zum Verbands-Gütertarif der Deutschen Eisenbahn-Verbände enthaltenen Aenderungen der allgemeinen Tarif-Vorschriften nebst Güter-Classification gelten ab 1. October d. J. auch im Bereiche des Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehres.

Der im Tarife vom 15. März 1878 aufgeführte Ausnahmetarif für Cement, sowie für Steine, Platten und Fliesen von Cement tritt in Rücksicht auf die Versetzung dieser Artikel in den Specialtarif III sofort und bezüglich des Artikels Mörtel aller Art mit Herausgabe des neuen Tarifs für den Norddeutsch-Sächsischen Verkehr — 1. November cr. — ausser Kraft. Dresden, am 8. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1279)

Am 1. October d. J. sind herausgegeben worden:

Nachtrag III zu Theil I des Verbands-Gütertarifes der Deutschen Eisenbahnverbände,
„ V zum Berlin-Anhaltisch-Sächsischen Tarife,
„ IV zum Berlin - Dresden - Sächsischen Tarife,
„ VI zum Saarbrücken-Sächsischen Tarife,
„ V zum Sächsisch - Schweizerischen Tarife (Basel und Schaffhausen),
„ V zum Rheinisch - Westfälisch-Sächsischen Verbandstarife,
„ II zum allgemeinen Tarifheft des Hof-Meininger Verbandstarifs,
„ X zum Stettin-Berlin-Bayerischen Verbandstarife,
„ IV zum Stettin-Berlin-Württembergischen Verbandstarife,
„ IV zum Cottbus-Grossenhain- und Oberlausitz-Bayerischen Verbandstarife,
„ III zum Cottbus-Grossenhain- und Oberlausitz - Württembergischen Verbandstarife,
„ VIII zum Magdeburg - Bayerischen Verbandstarife.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification und sind zu den aufgedruckten Preisen durch die Güterexpeditionen käuflich zu erlangen. Dresden, am 8. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen. von Tschirschky. (1280)

Köln - Mindener Eisenbahn. Local-Verkehr:

1. Nachtrag III v. 21/9. 79 z. Gütertarif v. 1/1. 78, enthaltend Kilometerzeiger für die Station Beckum (Stadt) und die Haltestelle Grossenbaum,
2. Provisorischer Nachtrag v. 21/9. 79. z. Ausnahmetarife v. 1/5. 77. für die Beförderung von Steinkohlen etc. in geschlossenen Wagenladungen von je 10 000 kg, enthaltend Frachtsätze für die neu eröffnete Station Beckum (Stadt).

Köln, den 7. October 1879. Die Direction. (1281)

Königliche Ostbahn. Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband. Vom 15. October cr. ab treten für den Verkehr zwischen Station Cüstrin K. O. einerseits und den Stationen der Beförderungsstrecken Steglitz - Magdeburg-Sudenburg der Berlin - Potsdam - Magdeburger, Spandau-Stendal und den Stationen Wittenberge, Magdeburg, Buckau der Magdeburg-Halberstädter und Spandau und Wittenberge der Berlin-Hamburger Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze des Spezialtarifs A2. und III. in Kraft. Ferner wird vom genannten Tage ab die Station Schönlanke der Ostbahn als Verbandsstation für den generellen Verkehr aufgenommen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Verbandsstationen zu erfahren. Bromberg, den 29. September 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1270 J.)

Vom 15. October 1879 n. St. ab wird die Station Graesi der Graesi-Zarizyner Eisenbahn in den Tarif vom 15./27. September 1879 für directe Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaamen, Grützen, Mehl und Hanf zwischen den Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen einerseits und Stationen der Königlichen Ostbahn, sowie Station Tilsit der Tilsit-Insterburger Eisenbahn und Pillau der Ostpreussischen Südbahn andererseits aufgenommen.

Die correspondirenden Sätze des Deutsch-Russischen Tarifs, gegen welche die neuen in der Mark- und Rubelwährung ausgedrückten Tarifsätze für die oben erwähnten Artikel theilweise billiger sind, werden gleichzeitig aufgehoben.

Exemplare des dieserhalb herausgegebenen Nachtrages I. zu dem oben bezeichneten Tarif, sind von den Stationskassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 3. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (1271 J.)

3. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung nachstehender, pro 1880 erforderlichen Werkstättenmaterialien als:

Antimon, Bancazinn, Blei, Drahtgewebe, Drahtsplinte, Drahtstifte, Eisendraht, Eisenketten, Eisenbleche, Schwarzbleche, Wagen - Bekleidungsbleche, Flussstahl-, Federstahl-, Kolbenstangen-, Kolbendeckel-, Kurbelzapfen-, Bolzen- und Spiralfedern, Holz- und Wagenschrauben, Rundkupfer, Kupferplatten zu Feuerkisten, Kupferbleche, Kupferrohre ohne Löthnaht für Locomotiven, Kupferdraht, Messingblech, Messingdraht, geschmiedete Muttern, Mutter- und Lagerkastenschrauben, diverse Nägel und Nieten, Rohzink, Stählstahl, Stahldraht, Walz-, Façon- und Winkeleisen, sowie Weiss- und Zinkblech soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierauf bezügliche Lieferungsofferten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift: **„Offerte auf Lieferung von Werkstättenmaterialien (Metalle) pro 1880** bis zum **24. October cr.** an unser **maschinentechnisches Bureau** hierselbst einzureichen, woselbst die **Eröffnung** derselben **am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr,** in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Die Lieferungs - Bedingungen nebst Massenverzeichniss liegen auf den Werkstättenbureaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen, Crefeld, Arnsberg und Witten zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 Mark von den genannten Dienststellen, sowie von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 10. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1289)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Für das Jahr 1880/81 soll die Lieferung von **500 000 Stück Schanzen** im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die bezüglichen Lieferungsbedingungen können von dem Vorsteher unserer Centralkanzlei, Herrn Peltz hierselbst gegen Einsendung des Betrages von 75 ₰ bezogen werden.

Offerten sind bis zum **28. October d. Js. Abends** mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung von Schanzen“ versehen, franco an unser **maschinentechnisches Bureau** hierselbst einzureichen. Elberfeld, den 9. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1283)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung unseres nächstjährigen Bedarfs an Locomotiv- und Wagen-Radreifen soll im Wege der öffentlichen Submission ver-

dungen werden. Hierauf bezügliche Offerten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt mit der Aufschrift **„Offerte auf Lieferung von Radreifen“** bis zum **23. October cr.** an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben, **Vormittags 10 Uhr,** in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Die Lieferungs - Bedingungen nebst Massenverzeichniss sind gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 Mark von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen. Elberfeld, den 10. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1288)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen Werkstattsmaterialien soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Lieferungs - Bedingungen etc. können gegen Zahlung von 1 *M.* Copialien von unserer Registratur, Zimmer 35, bezogen werden; nach Auswärts erfolgt Francoüberweisung gegen Einsendung von 1,20 *M.*

Die Lieferungsproben können vom 20. d. M. ab an den Wochentagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags in dem Werkstättenmagazin hier besichtigt werden.

Die zu frankirenden und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Werkstattmaterialien“ bis Sonnabend den 25. October cr. Vormittags 9 Uhr einzusendenden Offerten werden zu diesem Termine im Abeiterspeisesaale der hiesigen Werkstatt geöffnet werden. Breslau, den 8. October 1879. Directorium. (1278)

Köln - Mindener Eisenbahngesellschaft. In unserer Maschinenwerkstätte in Dortmund lagern circa 90 000 kg gereinigte alte messingene Siederöhren, welche gegen Baarzahlung bei sofortiger Abnahme verkauft werden sollen.

Offerten auf das ganze Quantum oder einen Theil desselben werden bis zum 21. d. M. von uns entgegengenommen und bleiben bis zum 27. d. M. einschliesslich verbindlich.

Der Kaufpreis ist franco Waggon unserer Station Dortmund zu stellen. Köln, 10. October 1879. Die Direction. (1287)

Lieferung von Kohlen und Coak betr. In der Zeit vom 1. December dieses bis zum 31. Mai nächsten Jahres sind an Kohlen und Coak ungefähr

100 000 000 kg für Locomotivheizung,
4 840 000 „ „ Werkstättenheizung,
8 565 000 „ „ Localheizung

zu liefern und Angebote darauf bis zum 28. d. M. anher einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen sind von der Maschinen-Oberinspection in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenhausverwaltung auf dem Bahnhofe Zwickau zu beziehen. Dresden, am 10. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1292)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von Schwellen. Es soll die Lieferung des Bedarfs an Schwellen für das Jahr 1880 und zwar:

a) 60 000 Stück kieferne Mittelschwellen,
b) 16 453 lfde. Meter kieferne Weichenschwellen

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind im Bureau des Unterzeichneten zur Einsicht ausgelegt und können von dort, gegen Erstattung von 1,0 Mark Copialien-Gebühren, bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum

23. October cr., Mittags 12 Uhr

im Bureau des Unterzeichneten — Möckernstrasse 26 II Treppen — abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 7. October 1879. Der Ober-Ingenieur, gz. Wiedenfeld, Baurath. (1262)

4. Fahrpläne.

Königliche Militär-Eisenbahn. Vom 15. October 1879 tritt nachstehender Fahrplan in Kraft:

Abfahrt Zug 101	103	Stationen	Zug 102	104
Vorm. 5^{36}	Nachm. 2^{30}	Schiessplatz	Ankunft 9^{11}	6^{30}
5^{48}	2^{46}	Sperenberg	9^{1}	6^{20}
5^{54}	2^{57}	Clausdorf	Abfahrt 8^{51}	6^{8}
6^{10}	3^{17}	Zossen	8^{35}	5^{50}
Ankunft 6^{54}	4^{1}	Berlin	Vorm. 7^{45}	Nachm. 5^{0}

(1302)

Fahrplan für die **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen** vom 15. October 1879.

Von		Vorm.	Nachm.
Von Altona nach Kiel		6.45, 8.10.	2.—, 6.40, 10.10.
„ „ in „		9.10, 11.8.	5.8, 9.15, 12.15.
„ „ nach Rendsburg		6.45, 8.10.	2.—, 6.40.
„ „ in „		8.59, 11.12.	5.4, 9.11.
„ „ nach Neustadt		6.45.	2.—, 6.40.
„ „ in „		10.43.	7.12, 10.59.
„ „ nach Oldesloe		6.45.	2.—, 6.40.
„ „ in „		10.35.	5.40, 9.58.
„ „ nach Wesselburen	über Neumünster	6.45.	2.—.
„ „ in „	über Neumünster	11.42.	9.45.
„ „ nach Heide	über Neumünster	6.45.	2.—.
„ „ in „	über Neumünster	11.2.	9.5.
„ „ nach Heide	über Itzehoe	6.45, 8.10.	—.—, 6.5, 6.40,
„ „ in „	über Itzehoe	10.5, —.—.	12.40, 10.14.
„ „ nach Itzehoe		6.45, 8.10.	2.—, 6.5, 6.40.
„ „ in „		8.25, 10.40.	4.13, 8.36.
„ „ nach Blankenese		6.50, 8.50, 11,15.	12.55, 3.20, 4.45, 5.55, 7.25, 9.—.
„ „ in „		7.15, 9.15, 11.40.	1.20, 3.45, 5.10, 6.20, 7.45, 9.25.
„ „ nach Hamburg		6.45, 8.28, 9.15, 10.20, 11.30.	12.35, 1.30, 2.35, 3.30, 4.30, 5.15, 5.55, 7.15, 8.30, 9.25, 10.30, 11.20.
„ „ in „		7.10, 8.53, 9.40, 10.45, 11.55.	1.—, 1.55, 3.—, 3.55, 4.55, 5.40, 6.20, 7.40, 8.55, 9.50, 10.55, 11.45.
„ nach Flensburg		6.45, 8.10.	2.—, 6.40.
„ in „		10.40.	1.5, 7.13, 11.5.
„ nach Wamdrup		6.45.	2.—, 6.40.
„ in „			12.20, 9.40, 12.55.
„ Kiel nach Altona		6.20, 7.15, 11.12.	5.18, 6.55.
„ „ in „		9.10, 10.15.	2.30, 8.25, 9.20.
„ Rendsburg nach Altona		7.12, 11.12.	5.14, 7.2.
„ „ in „		10.15.	2.30, 8.25, 9.20.
„ Neustadt nach Altona		5.13, 8.40.	3.55.
„ „ in „		10.15.	2.30, 8.25.
„ Oldesloe nach Altona		6.10.	6.33.
„ „ in „		10.15.	9.20.
„ Wesselburen nach Altona	über Neumünster	7.—.	2.35.
„ „ in „	über Neumünster		2,30, 8.25.
„ Heide nach Altona	über Neumünster	7.40.	3.17,
„ „ in „	über Neumünster		2.30, 8.25.
„ Heide nach Altona	über Itzehoe	6.15, 10.5.	4.40.
„ „ in „	über Itzehoe	10.15.	2.30, 8.25.
„ Itzehoe nach Altona		6.—, 7.48, 12,8.	6.15.
„ „ in „		9.10, 10.15.	2.30, 8.25.
„ Blankenese nach Altona		8.5, 9.45.	12.5, 1.30, 4.—, 5.20, 6.45, 7.55, 10.—.
„ „ in „		8.25, 10.10.	12.30, 1.55, 4.25, 5.45, 7.10, 8.20, 10.25.
„ Hamburg nach Altona		6.—, 7.25, 8.20, 9.25, 10.40, 11.30.	12.25, 1.15, 2.50, 3.30, 4.15, 5.25, 5.55, 6.55, 8.30, 9.30, 10.50.
„ „ in „		6.25, 7.50, 8.45, 9.55, 11.10, 12.—.	12.50, 1.40, 3.15, 3.55, 4.40, 5.50, 6.20, 7.20, 8.55, 9.55, 11.15.
„ Flensburg nach Altona		5.20, 8.45.	3.20, 5.15.
„ „ in „		10.15.	2.30, 8.25, 9.20.
„ Wamdrup nach Altona		3.30, 6.5.	3.30.
„ „ in „		10.15.	2.30, 9.20.
„ Kiel nach Ascheberg		5.40, 8.18.	4.10, 8.20.
„ „ in „		6.35, 9.3.	5.5, 9.15.
„ Ascheberg nach Kiel		6.55, 10.40.	5.27, 9.30.
„ „ in „		7.50, 11.35.	6.7, 10.25.

Altona, im October 1879. Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (1286)

Königlich Sächsischer Staats-Eisenbahn-Bau. Die Ausführung sowohl der Erd- und Felsenarbeiten, als auch der Kunstbauten des Looses III innerhalb der Strecke von Station No. 111 + 10,5 bis Stat. No. 146 + 75 der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen der näheren Bedingungen, sowie wegen Erlangung von Blankets an das Bau-Sectionsbureau zu Pirna wenden.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis

zum 16. October dieses Jahres bei dem technischen Hauptbureau für Staats-Eisenbahn-Bau hierselbst, Humboldtstrasse 3 versiegelt und mit der Aufschrift: Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten (Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis mit den 26. October d. J. an ihre Gebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Wer bis zum 26. October cr. eine Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als unberücksichtigt anzusehen. Dresden, den 6. October 1879. Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Berggiesshübler Staats-Eisenbahn. Opelt. (1226J)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kl[illegible]nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 81. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 20. October 1879.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Vereins-Kartenreglement.

Redigirt nach den Beschlüssen der ausserordentlichen Generalversammlung zu Dresden am 10. October 1879.

Die Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen haben, um die Berathung und Verständigung über ihre Angelegenheiten den hierzu Berufenen durch persönlichen Verkehr und eigene Anschauung zu erleichtern, über die Ausfertigung und Vertheilung von Karten, welche zur Fahrt auf allen ihren Bahnstrecken, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen generell legitimiren (Vereinskarten) die nachstehende Vereinbarung getroffen:

§ 1. Theilnahme. 1. Zur Theilnahme an diesem Abkommen sind sämmtliche in den Verein aufgenommene Verwaltungen derjenigen Bahnen berechtigt, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet. Verwaltungen, welche den Betrieb ihrer Bahn nicht selbst leiten, sind ausgeschlossen.

2. Vereinskarten dürfen nur überwiesen werden an Personen

a) deren fachmännische Berufsthätigkeit ausschliesslich dem Eisenbahndienst gewidmet ist,

oder

b) welche an der Leitung des Betriebes einer Bahn persönlich betheiligt sind, diese Thätigkeit am Sitze der Verwaltung regelmässig ausüben und in dem Staatsverbande (Deutschland, Oesterreich-Ungarn etc.) dauernd wohnen, in dem die betreffende Bahn liegt.

Unter dieser Voraussetzung können Vereinskarten erhalten, Mitglieder der Central-Verwaltungsstelle und Oberbeamte. Als Central-Verwaltungsstelle im Sinne dieser Bestimmung ist bei den unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen die nach Massgabe der staatlichen Organisation für die obere Leitung eingesetzte Behörde, bei den Privatbahn-Verwaltungen die nach Massgabe der Bestimmungen des Handels-Gesetzbuchs und des Gesellschaftsstatuts zur Geschäftsführung berufene Behörde der Gesellschaft (Vorstand) anzusehen.

3. Bei sequestrirten Bahnen tritt an Stelle des seitherigen betriebsleitenden Centralorgans der Verwaltung die im Wege der Sequestration eingesetzte Verwaltungsstelle.

4. Ob und welchen Beamten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Vereinskarten ertheilt werden dürfen, bestimmt die Generalversammlung dieses Vereins durch Majoritätsbeschluss.

§ 2. Zahl der zu ertheilenden Vereinskarten. 1. Die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten wird bemessen nach der Länge derjenigen dem Vereine angehörigen Bahnen oder Bahnstrecken, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet und zwar dergestalt, dass sowohl für Mitglieder wie für Oberbeamte jeder Verwaltung

bei einer Bahnlänge bis zu 50 km je 1 Karte,
" " " über 50—100 " " 2 Karten,
" " " " 100—200 " " 3 "

und für je weitere, wenn auch nur angefangene 100 km je 1 Karte mehr gewährt werden.

Von den für Oberbeamte zu beanspruchenden Karten soll bei denjenigen Verwaltungen, welche mehr als 10 Oberbeamtenkarten erhalten, von der 10 übersteigenden Anzahl der Karten die Hälfte auf II. Wagenclasse lautend, ausgefertigt werden.

Wenn bei einer Staatsbahn oder unter Staats-Verwaltung stehenden Privatbahn einzelne mit der Centralleitung des Betriebes befasste Mitglieder Mitgliedskarten nicht erhalten können, so dürfen an diese Mitglieder Oberbeamtenkarten überwiesen werden.

Ebenso dürfen unter gleicher Voraussetzung denjenigen Oberbeamten der Privatbahnen, welche nach der speciellen Organisation der Gesellschaft an den Geschäften der Centralleitung Theil nehmen, ohne Vorstandsmitglieder im Sinne des Handelsgesetzes oder der Statuten zu sein, Mitgliedskarten überwiesen werden.

Hinsichtlich der Mitgliedskarten wird der Bestand des letzten December 1879 in der Weise bis zum Ende des Jahres 1881 aufrecht erhalten, dass die Mitglieder, welche sich im Besitze von Vereinskarten befinden, bis dahin in deren Besitze bleiben, sofern ihre Verwaltung noch bei dem Vereins-Kartenreglement betheiligt ist und sie selbst der Central-Verwaltungsstelle angehören.

2. Bei Bahnen, welche erst theilweise im Betriebe sind, wird die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten nach der Länge der eröffneten Strecken bemessen.

§ 3. Anträge der Verwaltungen. Jede Verwaltung, welche die Ertheilung einer Vereinskarte auf Grund dieses Reglements für ein Mitglied oder einen Oberbeamten in Anspruch nehmen will, lässt ihren Antrag an die geschäftsführende Direction gelangen.

Würden die Angaben des Antrages, welche die nach Inhalt dieses Reglements nothwendigen Voraussetzungen zur Theilnahme an demselben darstellen sollen, nicht in derjenigen Notorietät beruhen, dass ohne Weiteres eine dem Reglement entsprechende Entscheidung ertheilt werden kann, so sind von der antragstellenden Verwaltung die Angaben durch genaue eigene Erklärungen und Erläuterungen, erforderlichen Falls durch Bezeugungen der betreffenden vorgesetzten Regierungsstelle resp. Regierungs-Aufsichtsbehörde klar zu legen. Die geschäftsführende Direction kann die Vervollständigung und weitere Erläuterung dieser Angaben, Erklärungen und Nachweise zur Vorbereitung der Entscheidung begehren.

§ 4. Ausfertigung der Vereinskarten. Die Vereinskarten werden von der geschäftsführenden Direction für diejenigen Mitglieder der oberen Verwaltungsstelle und diejenigen Oberbeamten ausgestellt, welche die antragstellende Verwaltung zu diesem Zwecke namhaft macht.

Die unter Stempel und Unterschrift der geschäftsführenden Direction auszufertigenden Vereinskarten enthalten:

a) eine laufende Nummer,
b) den Namen des Mitgliedes oder Oberbeamten derjenigen Verwaltung, welcher der Vereins-Karteninhaber angehört,
c) die Bezeichnung der Wagenclasse.

Die Karten für beliebige Wagenclasse sollen sich von denjenigen der II. Wagenclasse in der Farbe unterscheiden.

Den Vereinskarten wird ein Verzeichniss der Eisenbahnen beigefügt, auf welchen die Karten Gültigkeit haben.

Die geschäftsführende Direction wird von der Ertheilung der Vereinskarten monatlich sämmtlichen Vereins-Verwaltungen Mittheilung machen.

§ 5. Recht der Vereins-Karteninhaber. Die Karten legitimiren Diejenigen, auf deren Namen sie ausgestellt sind, zur Fahrt auf allen Vereinsbahnen mit den für Personenbeförderung bestimmten Zügen in derjenigen Wagenclasse, auf welche sie lauten.

Der Inhaber einer Vereinskarte ist ferner, und zwar unter den in den Betriebsreglements der betreffenden Verwaltungen geltenden Expeditions- und den daraus hervorgehenden Garantiebestimmungen, zur gebührenfreien Mitnahme von 25 kg Reisegepäck, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen berechtigt.

§ 6. Gültigkeit und Controle der Vereinskarten. Der Besitzer der Vereinskarte ist auf seinen Reisen zur Vorzeigung der Karte behufs Notirung der Nummer derselben an die mit der Billetcontrole beauftragten Beamten verpflichtet, welche von jeder Verwaltung dazu angewiesen werden. Die Abgabe der Karte darf nicht verlangt werden.

§ 7. Rückgabe ungültig gewordener Vereinskarten. Sobald die Voraussetzungen, auf Grund deren die Ertheilung einer Vereinskarte an ein Mitglied oder einen Oberbeamten einer Vereins-Verwaltung zulässig war, hinweggefallen, ist die betreffende Karte an die geschäftsführende Direction zur Cassirung zurückzugeben.

Die geschäftsführende Direction wird die Rückgabe von Vereinskarten durch die monatlichen Veränderungs-Nachweisungen zur Kenntniss der Vereinsmitglieder bringen.

§ 8. Verfahren wegen verlorener Vereinskarten. Der Verlust einer Karte ist der geschäftsführenden Direction anzuzeigen.

Dieselbe wird die Vereins-Verwaltungen hiervon benachrichtigen, die verlorene Karte für ungültig erklären und an Stelle derselben eine andere Karte unter neuer Nummer ausfertigen.

§ 9. Erlöschen der Theilnahme. Mit dem Ausscheiden einer Verwaltung aus dem Vereine hört die Gültigkeit der ihr überwiesenen Karten auf.

Andererseits ist sie für diesen Fall von der übernommenen Gegenseitigkeit ihrer Bahnen befreit.

Jede Vereins-Verwaltung kann diese Vereinbarung kündigen, ohne dass dadurch ihre Theilnahme am Vereine erlischt.

Die Kündigung kann indess nur zum 1. Januar und muss mit wenigstens sechsmonatlicher Frist geschehen.

§ 10. Vereins-Kartencommission. Beschwerden über die Anwendung und Auslegung dieses Reglements, über Einziehung und reglementswidrige Benutzung von Vereinskarten, sowie über sonstige, die Vereinskarten berührende Angelegenheiten entscheidet und behandelt eine aus 7 Mitgliedern bestehende Commission, welche von der Generalversammlung gewählt wird.

Die Entscheidungen dieser Commission sind endgültig, ohne dass dagegen eine Berufung an die Generalversammlung stattfindet.

Alle Beschwerden werden bei der geschäftsführenden Direction angebracht, von welcher auch sämmtliche Entscheidungen den beschwerdeführenden Verwaltungen mitgetheilt werden.

§ 11. Temporär gültige Vereinskarten. Ausser den nach den Bestimmungen dieses Reglements auszustellenden Vereinskarten ist die geschäftsführende Direction ermächtigt, den Abgeordneten der zu den Generalversammlungen eingeladenen, nicht zum Vereine gehörigen Verwaltungen Vereinskarten mit einer Gültigkeitsdauer von 8 Tagen vor und von 14 Tagen nach der Generalversammlung zu ertheilen.

Form und Ausstattung dieser Karten, welche von den permanenten Vereinskarten äusserlich sich unterscheiden müssen, bleibt der geschäftsführenden Direction überlassen.

§ 12. Einführungstermin. Dieses Abkommen tritt mit dem 1. Januar 1880 in Wirksamkeit.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verzeichniss der Abgeordneten zur ausserordentlichen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, abgehalten zu Dresden am 10. October 1879.

A. Deutsche Eisenbahnen.

1. Aachener Industrie-Eisenbahn. Nicht vertreten.
2. Altona-Kieler und Schleswigsche. Tellkampf, Director. Kruse, Director.
3. Badische Staatseisenbahnen. Nicht vertreten.
4. Bayerische Staatseisenbahnen. von Schamberger, Generaldirectionsrath.
5. Bergisch-Märkische. Witte, Regierungsrath.
6. Berlin-Anhaltische und Oberlausitzer. Schrader, Director. Jaedicke, Regierungs- und Baurath. Riem, Justizrath.
7. Berlin-Görlitzer. Reder, Regierungs- und Baurath.
8. Berlin-Hamburger. Erler, Director.
9. Berlin-Potsdam-Magdeburger. Krönig, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender.
10. Berlin-Stettiner. Oelschlaeger, Director, Vorsitzender.
11. Braunschweigische. Wolf, Geheimer Finanzrath, Vorsitzender.
12. Breslau-Schweidnitz-Freiburger. Dr. Glauer, Directionsvorsitzender.
13. Breslau-Warschauer. Nicht vertreten.
14. Cottbus-Grossenhainer. Wilde, Baurath.
15. Crefelder Industrie-Eisenbahn. Nicht vertreten.
16. Dortmund-Gronau-Enscheder. Staberow, Baurath, Directionsmitglied.
17. Elsass-Lothringische Reichs-Eisenbahnen. Dr. Greiff, Eisenbahndirector.
18. Eutin-Lübecker. von Warnstedt, Regierungsrath.
19. Frankfurt-Bebraer. Redlich, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender. Dr. Firnhaber, Regierungsassessor.
20. Halberstadt-Blankenburger. Gravenhorst, Geheimer Finanzrath.
21. Hannoversche Staatseisenbahnen. Dr. Schulz, Regierungsrath.
22. Hessische Ludwigseisenbahn. Dr. Reinhard, Geheimer Regierungsrath.
23. Holsteinische Marschbahn. Wird durch die Altona-Kieler Eisenbahn vertreten.
24. Homburger. Siebold, Geheimer Finanzrath, Vorsitzender.
25. Kirchheimer. Nicht vertreten.
26. Köln-Mindener. Zu erscheinen verhindert.
27. Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth). Wird durch die Bayerischen Staatseisenbahnen vertreten.
28. Lübeck-Büchener. Benda, Director, Vorsitzender.
29. Märkisch-Posener. Büttner, Director, Vorsitzender.
30. Magdeburg-Halberstädter. Nicht vertreten.
31. Main-Neckar Eisenbahn. Grosch, Ober-Regierungsrath.
32. Main-Weser Bahn. Krug, Regierungsassessor.
33. Marienburg-Mlawkaer. Breidsprecher, Baumeister.
34. Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenb. Schmeitzer, Regierungsrath, Vorsitzender.
35. Militär-Eisenbahn. Zu erscheinen verhindert.
36. Nassauische. Dr. Sombart, Regierungsassessor.
37. Niederschlesisch-Märkische, Berlin-Blankenheimer, Berliner Nordbahn, Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Eisenbahn. Pape, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender.
38. Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut Eisenbahn. Salfeldt, Director, Vorsitzender.
39. Oberhessische. Nicht vertreten.
40. Oberschlesische. Simon, Geheimer Regierungsrath.
41. Oels-Gnesener. Grapow, Regierungs- und Baurath.
42. Oldenburgische. Ramsauer, Ober-Regierungsrath.
43. Ostbahn, Preussische (und Hinterpommersche Bahnen). von Rabenau, Regierungsassessor.
44. Ostpreussische Südbahn. Simon, Geheimer Commerzienrath.
45. Pfälzische Eisenbahnen. Hessert, Oberinspector.
46. Posen-Creuzburger. Dr. jur. von Wallenrodt, Eisenbahndirector.
47. Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn. Grapow, Geheimer Regierungsrath. Friedländer, Stadtrichter a. D. von Ruffer, Geheimer Commerzienrath.
48. Rheinische. Thomé, Regierungsrath, Stellvertreter des Specialdirectors.
49. Saal-Eisenbahn. Wird durch die Weimar-Geraer Eisenbahn vertreten.
50. Saarbrücker und Rhein-Nahe Eisenbahn. Jecklin, Geheimer Regierungsrath, Vorsitzender.
51. Sächsische Staatseisenbahnen. von Tschirschky-Bögendorff, Generaldirector. Dr. Freiherr von Biedermann, Geheimer Finanzrath. von der Planitz, Finanzrath.
52. Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn (Zwickau-Weida). Hache, Bankdirector, Directionsmitglied.
53. Thüringische. Dr. Slevogt, Regierungsrath, stellvertretender Vorsitzender.
54. Tilsit-Insterburger. Herzfeld, Justizrath.
55. Weimar-Geraer. Ernst Kohl, Eisenbahn- und Baudirector.
56. Werra-Eisenbahn. Kirn, Bau- und Betriebsinspector.
57. Westfälische und Münster-Enscheder. Pieper, Regierungsrath.
58. Westholsteinische. Wird durch die Altona-Kieler Eisenbahn vertreten.
59. Württembergische Staatseisenb. Dopffel, Finanzrath.

B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

60. Alföld-Fiumaner (Grosswardein-Essegg). Albert Wahl, Betriebsdirector, Directionsmitglied.
61. Arad-Körösthaler. Benjamin von Boros, Reichstagsabgeordneter, Director.
62. Arad-Temesvárer. Benedikt Ronsperger, Verkehrsdirector.
63. Aussig-Teplitzer. Dr. jur. Jaroslav Rilke, Ritter von Rüliken. Friedrich Edler von Emperger, Director.
64. Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau) Eisenbahn. Wird durch die Ungarischen Staatseisenbahnen vertreten.

65. Böhmische Nordbahn. Dr. Franz Zunterer, Verwaltungsmitglied. Georg Löw, Centraldirector.

66. Böhmische Westbahn und Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn. Heinrich Ritter von Jarsch, K. K. Regierungsrath und Betriebsdirector. Dr. Angelo Ritter von Kuh, K. K. Regierungsrath und Centraldirector.

67. Buschtěhrader. Dr. jur. Josef Tragy, Vicepräsident des Verwaltungsraths. Wilhelm Kretschmer, Betriebsdirector und Generaldirector-Stellvertreter.

68. Dux-Bodenbacher. Eugen Gutmann, Verwaltungsrath. Emil Holländer, Verwaltungsrath. J. Pechar, Director.

69. Erzherzog Albrechtbahn. Donat Zifferer, Verwaltungsrath. Dr. Franz Liharzik, Generalsecretär.

70. Fünfkirchen-Barcser. Kellemfy, Betriebsdirector.

71. Galizische Karl-Ludwigbahn. von Sochor, K. K. Hofrath, Generaldirector.

72. Graz-Köflacher. Nicht vertreten.

73. Kaiser Ferdinands Nordbahn. J. Ritter von Jacobi, K. K. Hofrath, Generalsecretär.

74. Kaiser Franz-Josefbahn. Heinrich Ritter von Kogerer, K. K. Hofrath, Generaldirector.

75. Kaiserin Elisabethbahn und Braunau-Steindorfer Staatsbahn. Friedrich Freiherr von Schey, Präsident des Verwaltungsraths. Alfred Ritter von Lindheim, Verwaltungsrath. Alois von Czedik, K. K. Sectionschef, Generaldirector.

76. Kaschau-Oderberger. Vicomte de Maistre, K. K. Regierungsrath, Generaldirector.

77. Kronprinz Rudolfbahn. Otto Hass, Regierungsrath, Mitglied des Verwaltungsraths.

78. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Anton Kühnelt, Generalsecretär.

79. Mährische Grenzbahn. Leon Schmid, Verwaltungsrath. J. Kohn, Kaiserl. Rath, Generalsecretär.

80. Mährisch-Schlesische Centralbahn. Rudolf Schroff, Verwaltungsrath. W. Ast, Generalsecretär.

81. Mohacs-Fünfkirchener. Kellemfy, Betriebsdirector (identisch mit No. 70).

82. Niederösterreichische Staatseisenbahnen. Leon Schmid, Mitglied der Ministerialcommission.

83. Oesterreichische Nordwestbahn. Dr. G. R. Gross, K. K. Hofrath, Generaldirector.

84. Oesterreichische Staats-Eisenbahngesellschaft. Wilhelm Freiherr von Engerth, K. K. Hofrath. Kohn, Inspector.

85. Pilsen-Priesen (Komotau). Jessler, Verwaltungsrath. Klaudy, Kaiserl. Rath, Director.

86. Prag-Duxer. Franz Mráz, Generaldirector.

87. Raab-Oedenburg-Ebenfurter. Heinrich Rechtnitz, Vicepräsident und Vorsitzender der Betriebsdirection.

88. I. Siebenbürger. von Freund, Generaldirector.

89. Südbahn, Oesterreichische (und Istrianer Staatsbahn). von Schreiner, K. K. Regierungsrath, Generalsecretär.

90. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Isidor Richter, Verwaltungsrath. Dr. Alexander Eger, Generaldirections-Secretär.

91. Theiss-Eisenbahn. Maximilian Ritter von Brüll, Mitglied des leitenden Directoriums.

92. Turnau-Kralup-Prager. Dr. Franz Schmeykal, Vicepräsident der Verwaltung. Georg Löw, Director (identisch m. No. 65).

93. I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn (Dniesterbahn und Tarnow-Leluchower Staatseisenbahn). Wilhelm von Glaser. Pichler, K. K. Regierungsrath, Director.

94. Ungarische Nordost-Eisenbahn. Edgar Kohl von Kohlenegg, Directionsmitglied.

95. Ungarische Staatseisenbahnen. von Tolnay, Ministerialrath.

96. Ungarische Westbahn. Max Fuchs, Director.

97. Vorarlberger. Dr. Zehetner, Generalsecretär.

C. Luxemburgische Eisenbahnen.

98. Prinz Heinrich-Eisenbahn. Nicht vertreten.

D. Andere Vereinsbahnen.

99. Chimay-Eisenbahn. Eugène D. O. Dognée, Administrator.

100. Grand Central Belge. Nicht vertreten.

101. Holländische Eisenbahn. van den Wall Bake, Subdirector.

102. Lüttich-Mastrichter. A. Clermont, Director.

103. Niederländische Central-Eisenbahn. Dr. D. van Lennep, Generaldirector.

104. Niederländische Rhein-Eisenbahn. Nicht vertreten.

105. Niederländische Staatseisenbahnen. Dr. jur. J. C. M. van Riemsdyk, Abtheilungsvorstand.

106. Nordbrabant-Deutsche. Nicht vertreten.

107. Rumänische Eisenbahnen. Nicht vertreten.

108. Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger. Nicht vertreten.

Zum Artikel „Amerikanische Reiseeindrücke".

Die No. 75 der Zeitung bringt eine mit —i— unterzeichnete Erwiderung auf die „Amerikanischen Reiseeindrücke", welche Herr Geh. Rath Reuleaux in seinen „Australischen Reisebriefen" in der „National-Zeitung" niedergelegt hat. So sehr derselben auch in manchen Punkten zugestimmt werden muss, so dürfte doch zu bemerken sein, dass der auf das „Fangballspiel mit dem letzten Wagen eines Personenzuges" bezügliche Schlusssatz wohl nicht von ganz richtigen Gesichtspunkten ausgeht.

Zunächst lässt sich die Annahme, dass das Begegniss des Herrn Reuleaux wohl nur einem aussergewöhnlichen Zufall zuzuschreiben sei, anfechten. Denn auch der Schreiber dieser Zeilen erinnert sich manchen solchen Fangballspieles — nicht gerade auf der Hamburger Bahn, aber auf Bahnen mit ebenso günstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen. Der letztere Vorzug einer Bahn schützt überhaupt nicht gegen den unruhigen Gang der Fahrzeuge. Ein solcher ist vielmehr in geraden Linien häufiger als in Curven zu bemerken. In diesen werden die Fahrzeuge durch die Centrifugalkraft gegen die äussere Schiene gedrängt und an dieser geführt, während in jenen, namentlich bei ausgelaufenen Bandagen die feste Führung fehlt, so dass leicht eine schlängelnde Bewegung entsteht, welche für die Reisenden weit lästiger ist als die kurzen Rucke, die man wohl auf scharf gekrümmten Bahnen beim Ein- und Ausfahren in die Curven und aus denselben spürt.

Dass der letzte Wagen des Zuges in dieser Hinsicht am ungünstigsten daran ist, liegt auf der Hand und wird sich nicht ändern lassen. Doch erinnere ich mich auch recht tüchtiger „Fangballspiele" in einem mittleren Wagen des Zuges.

Ob das Schlängeln von schlechter Geleislage herrührt, oder ob die Fahrzeuge daran schuld sind, ist eine Frage, die verschieden beantwortet wird. Doch dürfte sie in den meisten Fällen zu Ungunsten der Fahrzeuge zu entscheiden sein. Denn in der Regel kann man sich den Unannehmlichkeiten der Seitenschwankungen bei der Fahrt durch Umsteigen in einen anderen Wagen entziehen, was nicht möglich wäre, wenn die Schwankungen von schlechter Geleislage herkämen.

Ob der Wagen, in welchem Herr Reuleaux so unbequem von Hamburg nach Berlin befördert wurde, 2 oder 3 Achsen hatte, erfahren wir leider nicht. Doch wird man kaum fehlgreifen, wenn man annimmt, dass er nur zwei hatte. Denn die grössere oder geringere Achsenzahl ist die wesentlichste Veranlassung zum ruhigeren oder unruhigeren Gang der Fahrzeuge.

Der Herr Verfasser des mit —i— unterzeichneten Artikels giebt dies gewissermassen zu, indem er sagt: „Thatsache ist allerdings, dass sich im Allgemeinen 3achsige Wagen besser als 2achsige . . . . . fahren; . . . ." Es könnte hiernach überflüssig scheinen, dass ich von Neuem auf diesen Punkt aufmerksam mache. Ich glaube aber nicht, dass die von mir versuchte Anregung überflüssig ist. Denn Herr —i— hält die Achsenzahl offenbar nicht für so wichtig, wie sie meiner Ansicht nach ist. Es geht das schon daraus hervor, dass er aus der von ihm anerkannten „Thatsache" keinen Schluss zieht, wiewohl ein solcher nahe zu liegen scheint.

Die Strömung in den massgebenden technischen Kreisen ist jetzt den 3achsigen Personenwagen ungünstig. Noch 1868 waren von 8 863 Personenwagen der Deutschen Vereinsbahnen 4 005, also nahezu die Hälfte 3achsig. Jetzt dürfte die Verhältnisszahl dieser Wagen schon erheblich herabgegangen sein. Und wenn man bedenkt, dass in den 1878 erschienenen Normalien für Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen bestimmt ist, dass sämmtliche Personenwagen 2 Achsen (bei 5 m Radstand) erhalten sollen, so kann man sagen, dass die 3achsigen Wagen auf den Aussterbeetat gesetzt sind.

Wenn dem gegenüber hier eine Lanze für diese Wagen eingelegt wird, ist wenig Aussicht auf Erfolg vorhanden. Dennoch ist sie nicht ganz ausgeschlossen, da die herrschenden Ansichten sich in Zukunft ändern können.

Herr Reuleaux hat in seinen Bemerkungen über „das Fangballspiel" einen wirklich wunden Punkt unserer Eisenbahntechnik berührt. Die Abhülfe dürfte vornehmlich auf dem von mir angedeuteten Wege, d. h. in der möglichsten Begünstigung der 3achsigen Personenwagen zu finden sein. W. H.

Die öffentliche Meinung und die Eisenbahnen.

Es giebt wohl keine andere technische Erfindung (sagt die „Nationalzeitung" in einem Artikel „Fünfzig Jahre Eisenbahnwesen"), die in gleichem Masse die äussere Physiognomie der bewohnten Erde umgeändert hätte, welche einen so starken Einfluss auf alle Erwerbsverhältnisse ausgeübt und so tief in das Getriebe der politischen Parteien hineingeragt hätte, als der Bau von Eisenbahnen und ihre Benutzung durch die Dampfmaschine. Am passendsten wird unser Jahrhundert als dasjenige des Dampfes bezeichnet. Und doch brauchte man dem Hange des Paradoxen nur ein klein wenig die Zügel schiessen zu lassen, um die fünfzigjährige Geschichte der Eisenbahnen als eine Geschichte

fünfzigjährigen Unglücks hinzustellen. Denn darüber kann kein Zweifel sein, dass unendlich viel mehr Papier und Tinte dazu verschwendet worden ist, die Eisenbahnen anzuklagen, als sie zu feiern. Man durchmustere die Berichte der Handelskammern und ähnlicher Vereine von Interessenten. Klagen, nichts als Klagen! Bittere Klagen über zu hohe Tarife, über Langsamkeit, über Unregelmässigkeit der Beförderung, über Benachtheiligung gegen Concurrenzbestrebungen. Wer seine Kenntniss unserer Entwickelung lediglich aus dieser Literatur zöge, der müsste unfehlbar zu der Ueberzeugung gelangen, dass in Deutschland und überhaupt in der bewohnten Welt bis zum Jahre 1829 die Kunst bestanden habe, Massengüter wohlfeil, schnell und sicher zu allseitiger Befriedigung zu transportiren, dass seit jener Zeit diese Kunst verloren gegangen sei und dass ein dürftiges Surrogat der früher bestandenen vortrefflichen Transportanstalten, die Eisenbahnen, mehr und mehr an Raum gewonnen hätten.

Es sind in die Eisenbahnen Summen hineingesteckt worden, die, wenn man sie vor fünfzig Jahren genannt hätte, ein Gefühl des Schwindels erregt hätten. Und noch immer wird eine Erweiterung des bestehenden Netzes gefordert. Noch ist die Kunst nicht ausgestorben, Rentabilitätsrechnungen für neu zu erbauende Eisenbahnen aufzumachen, in denen klar bewiesen wird, dass eine Schienenstrasse auf einer bestimmten Strecke, falls sie nur erbaut würde, die umliegende Gegend zum Paradies umzaubern würde. Und sobald die Eisenbahn in Betrieb ist, tritt an die Stelle dieser überschwänglichen Hoffnungen die Klage, dass alle berechtigten Wünsche so sehr getäuscht worden sind.

Wird eine Eisenbahn neu eröffnet, so giebt es Wenige, die sich darüber freuen, dass sie in Zukunft den Weg, der ihnen bisher zwölf Zeitstunden gekostet, fortan in vier Stunden zurücklegen können; im Gegentheil, es wird auf den „Bummelzug" gescholten und ein Eilzug verlangt, der den Weg in zwei Stunden zurücklegt. Der Gutsbesitzer, der in der Lage ist, ein paar hundert Schritt von seiner Scheune seine Getreide nach der nächsten Marktstadt zu verladen, erinnert sich nicht mehr, wie hoch sich seine Transportkosten vor zehn Jahren stellten, als er die vier Meilen noch mit seinen eigenen Pferden zurücklegen musste, sondern er späht nur ängstlich danach aus, wo etwa eine andere Eisenbahn ihren Frachtsatz wohlfeiler bemisst. Sobald über eine neu eröffnete Eisenbahn bei dem Festessen der übliche Toast gesprochen ist, so kann man sich sicher darauf verlassen, dass über das Institut das letzte freundliche und wohlwollende Wort gefallen ist, auf welches es während seines Bestehens zu rechnen hat.

Wer sich ein wirkliches Urtheil über die Leistungen der Eisenbahnen bilden will, darf nicht auf die Worte, sondern nur auf die Zahlen hören. In den trockenen Tabellen namentlich unserer vortrefflichen Preussischen Eisenbahnstatistik ist ein unermesslicher Stoff aufgehäuft. Wir ersehen daraus, in welchen riesigen Verhältnissen die Zahl der beförderten Personen, der bewegten Güter wächst und wir schliessen daraus, dass alle diese Bewegungen einen Nutzen oder doch wenigstens eine Annehmlichkeit gewähren müssen, welche die dadurch veranlassten Auslagen übersteigt, denn sonst würden sie nicht erfolgen. So gewaltig die Leistungen der Eisenbahnen gewachsen sind, es hat doch nicht verhindert werden können, dass die Begehrlichkeit der Menschen noch schneller anwuchs. Und auch das hat sein Gutes, denn diese Begehrlichkeit, welche volkswirthschaftlich ausgedrückt Nachfrage heisst, wird zur Quelle verbesserter Leistungen.

Die Lage der Gütertarife im Deutsch-Oesterreichischen Verkehre.

Am 6. und 7. d. M. haben in Hamburg Conferenzen der beiden für den Oesterreichisch-Norddeutschen Güterverkehr wichtigsten Eisenbahnverbände, des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen und des Norddeutsch-Oesterreichischen Verbandes zum Zwecke endgültiger Beschliessung über neue, zum 1. Januar k. J. herauszugebende Verbandstarife stattgefunden. Es ist indessen doch nur beschlossen, die Tarife auf den der Conferenz vorgelegenen Grundlagen zwar zu berechnen, die Beschlussfassung über die Einführung aber weiteren, auf den 10. und 11. November nach Prag berufenen Conferenzen vorzubehalten, und zwar weil auf Grund von Probeberechnungen gegründete Zweifel erhoben wurden, ob denn wohl die so berechneten Tarife brauchbar, d. h. zur Erhaltung des Verkehrs niedrig genug sein würden und weil zunächst noch versucht werden soll, eine Verlängerung der Gültigkeit der jetzigen Tarife über dieses Jahr hinaus zu erreichen.

Bekanntlich sind auf Anweisung des Preussischen Ministers alle internationalen Verkehre zum 1. Januar 1880 gekündigt; die hauptsächlichste Veranlassung hierzu hatte wohl die Bestimmung des zur Zeit, als die Kündigung vorgeschrieben wurde, in Verhandlung begriffenen Deutschen Tarifgesetzes geboten, nach welcher Auslandstarife, welche bis zum 1. December d. J. nicht ausdrücklich vom Bundesrathe genehmigt seien, zum 1. Januar k. J. aufhören sollten.

In den bezeichneten Oesterreichischen Verkehren war man schon lange vorher mit der Umarbeitung der Verbandstarife mit Berücksichtigung der Deutschen Reformtarife beschäftigt gewesen und, allerdings mit grossen Schwierigkeiten, zu einem Tarifschema gelangt, welches so gut als möglich das Deutsche mit dem Oesterreichischen Tarifschema combinirte. Dieses Schema ist in den letzten Conferenzen, nachdem es die Genehmigung der Preussischen Aufsichtsbehörde erlangt hat, definitiv angenommen worden.

Aber man verhehlte sich nicht, dass von Deutscher Seite sehr bald wieder neue wesentliche Aenderungen des Schema's verlangt werden würden. Denn nicht nur steht noch immer das in der vorigen Reichstagssession nicht mehr vorgelegte, sondern für die nächste zurückgestellte Tarifgesetz bevor, in Folge dessen das Deutsche Tarifschema wahrscheinlich wesentlich alterirt wird, sondern es sind auch, abgesehen hiervon, schon für Deutschland grosse prinzipielle Aenderungen desselben in Folge der durch die Tarifcommission gepflogenen und nächstens zum Abschlusse kommenden Berathungen über die Einführung einer zweiten Stückgutclasse in Aussicht. Würden Deutscherseits entsprechende Umänderungen des Deutsch-Oesterreichischen Tarifschemas gefordert werden, so würde man im Jahre 1880 wieder eine Umarbeitung vornehmen müssen, welche für die Eisenbahnen höchst lästig, zeitraubend und kostspielig sein und für das verkehrtreibende Publicum neue Unsicherheit bringen würde. Bei dieser Sachlage schien eine Hinausschiebung des Kündigungstermins im allgemeinen Interesse zu liegen.

Dies scheint auch uns um so mehr gerathen zu sein, als inzwischen Verhandlungen eingeleitet zu sein scheinen zu dem Zweck, in den Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Oesterreich Erleichterungen zu gewähren, die, nach einigen Nachrichten, wahrscheinlich eben so wohl auf dem Gebiete der Eisenbahntarife als auf dem der Zolltarife liegen könnten.

Aber auch wenn die alten Tarife zum 1. Januar k. J. aufhören müssen, so ist doch noch zweifelhaft, ob die neuen zur Einführung kommen.

Erst in diesen Conferenzen ist man nämlich völlig klar darüber geworden, welche Folgen die Deutsche Tarifpolitik für den Oesterreichischen Verkehr haben wird.

Als Prinzip für die Berechnung der Tarifsätze im Auslandsverkehr ist von den Deutschen Aufsichtsbehörden aufgestellt, dass Deutscherseits die Tarifsätze, welche bis zur Grenzstation gelten, abzüglich der auf diese fallenden Expeditionsgebühr eingerechnet werden sollen. Von diesem Prinzipe hat das Preussische Ministerium Ausnahmen nur für gewisse, fast nur im Verkehre der Deutschen Seehäfen nach Oesterreich vorkommende Artikel, nämlich für:

Kaffee, Stuhlrohr, Farbeholzextract, Felle und Häute, Gummi und Guttapercha in Blöcken, Südfrüchte;

Pflaumenmus, Galläpfel, Knoppern, Myrobalanen und andere Gerbstoffe, Petroleum;

Tabak, Stein- und Beinnüsse, Reis und rohe Baumwolle

zugelassen, dagegen aber verlangt, dass die Sätze der regulären Tarife normal, d. h. dem vorstehenden Prinzip entsprechend, berechnet werden müssten.

Dem gegenüber war OesterreichischUngarischerseits das Verlangen gestellt, auch für ihre Strecken ihre normalen Antheile einzurechnen.

Die Zusammenstossung der nunmehr vielfach beiderseits erhöheten Tarifsätze führt zu Erhöhungen der Gesammtsätze, theilweise, namentlich bei Hamburg, bis zu 20 und 25 pCt. der früheren Sätze.

Deutscherseits liess sich gegen das Verlangen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nichts einwenden, da von diesen nur dasselbe wie von den Deutschen Bahnen gefordert, zugleich aber Ermässigungen in Aussicht gestellt wurden, wenn solche auch Deutscherseits zu erwarten seien, worauf denn freilich gegenüber den stricten Entscheidungen der Preussischen Aufsichtsbehörde keine Hoffnung gemacht werden konnte.

Für gewisse Artikel, zum grossen Theil solche, welche aus Oesterreich nach Deutschland resp. durch Deutschland gehen, nämlich:

Wolle, Obst, Schwefelsäure, Eisen und Stahl, Holz, Getreide und Mehl, lebende Thiere und Fahrzeuge

hatte der Preussische Minister Ausnahmetarife nur unter der Voraussetzung in Aussicht gestellt, dass eine Begünstigung der fremden Producte gegenüber gleichartigen einheimischen Erzeugnissen auf den Preussischen Bahnen ausgeschlossen bleibe, oder wo die Concurrenz fremder Verkehrswege die inländischen Verkehrsinteressen nachweislich mit überwiegenden Nachtheilen bedrohen sollte, genügende Garantie für die Beschränkung aussergewöhnlich ermässigter Tarife auf die wirkliche Durchfuhr geboten würden.

Die erste Bedingung schliesst für Preussen die Einstellung billigerer als der normalen Sätze resp. der Sätze etwaiger einheimischer Ausnahmetarife aus; sollten nach dieser ersten Bedingung also brauchbare Ausnahmetarife gebildet werden, so müssten die Ermässigungen ganz von Oesterreichisch-Ugarischer Seite getragen werden, wozu nach der jetzigen Sachlage keine Aussicht ist. Mit welcher Reserve aber der Preussische Minister sich zu den Ausnahmetarifen für den Durchgangsverkehr verhält, ist aber daraus zu ersehen, dass er trotz wiederholter Vorstellungen die Erstellung solcher für Getreide und Mehl in einem kurz vor der Conferenz eingegangenen und in dieser mitgetheilten Bescheide bestimmt abgelehnt hat.

War schon in diesen Beziehungen das Ergebniss der Conferenz ein wenig befriedigendes, so kam nun noch hinzu, dass Seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen aus den Verkehrskündigungen der Deutschen Bahnen weitergehende Consequenzen gezogen wurden, als diese selbst gewollt hatten. Während man nämlich Deutscherseits nur die Tarife hatte kündigen wollen, erklärten verschiedene Oesterreichisch-Ungarische Bahnen, dass sie alle Verbandsvereinbarungen, auch diejenigen bezüglich der Verkehrsleitung und bezüglich der Verpflichtungen der Verbandsmitglieder gegen einander als gekündigt ansähen. Dadurch wäre dann aber die ganze Construction der Verbände, die ganze Instradirung in Frage gestellt, welche mit grosser Mühe in jahrelanger Arbeit geordnet sind. Wenn diese Ansicht zur Geltung kommt, so steht man Ende dieses Jahres vor völlig ungewissen Zuständen, durch welche manche Deutsche Bahnen schwer geschädigt werden können.

Aehnliche Schwierigkeiten liegen in dem weiteren Kreise vor, welches den gesammten Oesterreichischen Verkehr mit den Nord- und Ostseehäfen umfasst; in diesem bestehen Vereinbarungen auf Erhaltung eines gewissen Verhältnisses in den Tarifsätzen der verschiedenen Häfen mit Berücksichtigung der Seefrachten. Diese Vereinbarung kann nur insoweit aufrecht erhalten werden, als zwischen den Tarifsätzen die vereinbarten Differenzen bestehen bleiben; dazu ist aber von dem Preussischen Minister nur bezüglich der oben aufgeführten Ausnahmetarife (Kaffee etc.) Genehmigung ertheilt, während die Sätze der regulären Classe nach dem allgemein festgehaltenen Principe für die Auslandtarife gebildet werden sollen.

So steht bei Einführung der neuen Tarife eine sehr weitgehende, namentlich die Interessen der Seehäfen sehr tief berührende Aenderung in den Oesterreichischen Verkehren bevor; manche Schäden werden dadurch dem Verkehre erwachsen, ob dieselben durch andere Vortheile, welche freilich den Geschädigten keinen Trost gewähren, ausgeglichen werden, ist schwerlich im Voraus zu übersehen.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 13. October 1879. (Die Thronrede. Budgetrechnung. Zugverspätungen. Nacht-Eilzüge. Ostbahnactien. Mürzzuschlag-Neuberg. Tarvis-Pontebba. Karlstadt-Agram. Niederösterreichische Staatsbahnen. Couponsprocesse. Güterbedeckung. Börsenquartal.)

„Die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens und die nöthige Erleichterung der mit dem System der Staatsgarantie verbundenen Lasten wird Ihre Aufmerksamkeit im vollen Masse in Anspruch nehmen. Der Bau der immer wichtiger werdenden Arlbergbahn ist durch Verhandlungen bedingt, auf deren baldigen Abschluss Meine Regierung bedacht ist, um Ihnen darüber sofort umfassende Vorlagen zu bringen", mit diesen von Bravorufen begleiteten Worten gedachte Se. Majestät der Kaiser des Bahnwesens in der am 7. d. Mts. die neue Sitzungsperiode des Oesterreichischen Reichsrathes eröffnenden Thronrede. So erfreulich die nun gewisse Realisirung der Arlbergbahn ist, so dunkel erscheint die „Erleichterung der Staatsgarantielast". Entweder ist darunter die Verstaatlichung oder die billigere Verwaltung der Privatbahnen gemeint; diese ist ohne Schädigung des Unternehmungszweckes nicht möglich. Nun erklärt das offiziöse „F. B.", dass die Regierung auf dem Standpunkte des Gesetzes vom 15. December 1877 (der Verstaatlichung) steht; die Thronrede habe dessen Activirung nunmehr auf die Tagesordnung gesetzt. Ob die massgebenden Factoren dazu den Willen haben und sich die finanziellen Verhältnisse hierfür günstiger als bisher gestalten werden, bleibt abzuwarten. Die neue Regierung will diesfalls behutsam, vielleicht auch mit einem gewissen Amtsgeheimniss vorgehen, um nicht eine „ungezügelte Speculation zu entfesseln". Vederemo!

Die Commission des Ungarischen Abgeordnetenhauses hat im Referate über den Abschluss der Rechnungen des Budgets vom Jahre 1877 folgende zwei Desiderea geäussert: In Anbetracht, dass die zu Bahninvestitionen gegebenen Darlehen bedeutende Summen repräsentiren und dieselben nur durch den Verkauf der betreffenden Obligationen getilgt werden sollen, so sei die Regierung zur schleunigen Durchführung der bezüglichen Gesetzartikel 41 von 1875 und 11 von 1876 und zur Berichterstattung hierüber anzuweisen. — Die durchschnittliche Quote der Bahnauslagen von 64 pCt. der Einnahmen, welche sich bei mehreren Bahnen noch viel höher stellt, ist so ungünstig, dass die Regierung aufzufordern wäre, durch Bahngruppirungen und andere praktische Mittel einen günstigeren Zustand herbeizuführen.

Die Ausgaben der Ungarischen Bahnen sind 1879 gerade so hoch wie im Jahre 1876, nämlich 8¼ Millionen Gulden, und wenn auch die jährlichen Bruttoeinnahmen seit dieser Zeit von 10½ auf rund 12 Millionen Gulden gestiegen sind, so ist zu berücksichtigen, dass dieses Resultat durch die seither bei der Ungarischen Ostbahn, der Kaschau-Oderberger und Ungarisch-Galizischen Bahn eingetretenen Staatsgarantierhöhungen zum Mindesten paralysirt wird. Aus diesem Grunde wird auch in dem Budget pro 1880 die Ziffer der Staatsgarantie für die Ungarischen Bahnen wie bisher mit 10 Millionen Gulden eingestellt erscheinen. Die höchste Staatsgarantie wird auch im Jahre 1880 die Ungarische Nordostbahn in Anspruch nehmen.

Im Monate Juni d. J. verkehrten auf den Oesterreichischen Bahnen 29 646 mit Personenbeförderung verbundene Züge, darunter 1 448 Eilzüge, 13 271 Personenzüge und 14 927 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 99,09 pCt. keine oder nur eine geringe Verspätung, und zwar: 1 398 Eilzüge, 13 162 Personenzüge und 14 816 gemischte Züge. Als geringere Verspätungen sind hier eingerechnet bei Eilzügen jene bis incl. 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis incl. 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis incl. 30 Minuten. Grössere Verspätungen hatten somit 0,91 pCt. der Züge, nämlich 50 Eilzüge, 109 Personenzüge und 111 gemischte Züge.

Der Oesterreichische Handelsminister hat unter dem 3. d. M. an die Verwaltungen der in Wien einmündenden Bahnen folgenden Erlass gerichtet: „In den Fahrplänen der Mehrzahl der Oesterreichischen Eisenbahnen findet die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien nicht diejenige Berücksichtigung, welche den übrigen Hauptstädten Europas schon längst durch Einführung von zur Nachtzeit verkehrenden Eilzügen fast ausnahmslos zu Theil geworden ist. Ich muss besonderen Werth darauf legen, dass auch hierzulande auf allen wichtigeren Routen, soweit dies noch nicht der Fall ist, die Fahreintheilung von Eilzügen derart eingerichtet werde, dass solche von Wien Abends womöglich zwischen 7 und 10 Uhr abfahren und bis an die Reichsgrenzen Anschluss finden, und in entgegengesetzter Richtung Morgens zwischen 5 und 7 Uhr in Wien anlangen. Nur auf diese Weise ist ein rascher und zweckmässiger Personen- und Postverkehr zwischen Wien und den übrigen wichtigen Punkten der Monarchie und auch mit dem Auslande möglich. Ich verkenne nicht, dass sowohl aus Rücksichten für den inländischen Verkehr, als wegen der ausländischen An-

schlüsse das bezeichnete Ziel sich nicht mit Einem Schlage erreichen lässt, muss aber die Verwaltungen dringend ersuchen, dieses Ziel unverrückt im Auge zu behalten und jede Gelegenheit zu benutzen, um demselben näher zu rücken. Indem ich gleichzeitig die Verwaltungen der übrigen nicht in Wien einmündenden Eisenbahnen zur entsprechenden Mitwirkung einlade, beauftrage ich auch die Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen, bei jeder Fahrplanänderung ihren Einfluss in dem angedeuteten Sinne geltend zu machen".

Der Ungarische Finanzminister hat dem Reichstage einen bereits vom Finanzausschusse angenommenen Gesetzentwurf vorgelegt, mittelst dessen er die Ermächtigung verlangt, diejenigen Actien der Ungarischen Ostbahn, welche bis zum 15. August d. J. nicht zum Umtausche gegen die dafür zu verabfolgenden Ungarischen Staatsobligationen präsentirt worden sind, auch nach diesem Präclusivtermine umzutauschen. Im Ganzen sind noch ungefähr 50 Actien ausständig.

Die Staatsbahnlinie Mürzzuschlag-Neuberg wird am 10. November d. J. für den allgemeinen Verkehr eröffnet. Den Betrieb auf dieser Bahn führt für Rechnung der Staatsverwaltung die Südbahn. Der diesbezüglich zwischen der Staatsverwaltung und der Südbahn abgeschlossene Vertrag ist dem in Betreff der Betriebsführung auf der Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg vereinbarten Vertrag analog. Zu erwähnen ist nur, dass die Vorauslagen mit 700 fl. bestimmt wurden, dass ferner die Kosten der allgemeinen Verwaltung mit 4 000 fl. und die Betriebsauslagen mit 24 000 fl. pauschalirt erscheinen.

Die Eröffnung der Staatsbahn Tarvis-Pontafel für den internationalen Personenverkehr findet, nachdem der Frachtenverkehr, wie bekannt, bereits vom 11. October ab direct von und nach Italien vermittelt wird, am 1. November d. J. statt und wird hierdurch auch für diesen Verkehr die Verbindung zwischen Wien und Italien durch directe Eil- und Postzüge geschaffen. Bis zu diesem Zeitpunkte soll, wie das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" meldet, auch eine etwaige Eröffnungsfeier, von der mehrfach gesprochen wird, aufgeschoben bleiben. Anlässlich der Einführung der Winter-Fahrordnung wird übrigens eine seit Jahren ersehnte Verbesserung unseres Reiseverkehrs nach dem Süden angestrebt, indem Aussicht besteht, dass die Südbahn in Entsprechung des vorerwähnten Ministerialerlasses sich zur Einrichtung eines Nacht-Eilzuges nach Triest entschliessen werde, wogegen der Tages-Eilzug während der Winterperiode unterhalb Marburg aufgelassen und für den Verkehr nach Italien durch Einrichtung eines über die Kronprinz-Rudolfbahn und Pontafel verkehrenden Tages-Schnellzuges Vorsorge getroffen würde.

Die Südbahn hat der Ungarischen Regierung ein Memorandum überreicht, in welchem der Preis für die Abtretung der Linie Karlstadt-Agram ziffermässig angegeben ist. Derselbe resultirt aus den Bau- und Geldbeschaffungskosten im Gesammtbetrage von ungefähr 5,5 Millionen Gulden, und ausserdem wird der Verlust des Netzes durch die Loslösung der Theillinie auf 500 000 fl. jährlich beziffert. Für den letzteren Betrag wird als Compensation die Verlängerung der steuerfreien Periode gefordert.

Von der Ministerialcommission für die Verwaltung der Niederösterreichischen Staatsbahnen wurde der Bericht über den Bau und Betrieb dieser Bahnen im Jahre 1878 veröffentlicht. Die Niederösterreichischen Staatsbahnen wurden auf Grund des Gesetzes vom 5. Juli 1878 vom Staate erworben und stehen seit dem 6. August 1878 im Betriebe des Staates, beziehungsweise der mit Betriebsleitung und Geschäftsführung betrauten Ministerialcommission. Der uns vorliegende Bericht erstreckt sich nichtsdestoweniger auf den Betrieb während des ganzen Jahres 1878. Die Commission schildert zunächst die complicirten Verhältnisse, welche zur Zeit der Uebernahme der Bahn namentlich zwischen den Bauunternehmern und der „Gesellschaft der Niederösterreichischen Südwestbahnen" bestanden. Es waren Abrechnungen zu machen und mit den Grundbesitzern wegen der Grundeinlösung neuerliche Verhandlungen zu pflegen. Der bis Ende 1878 erwachsene gesammte Bauaufwand beläuft sich auf 8 993 462 fl. In dieser Summe ist der Werth der an Zahlungsstatt begebenen 3 759 Actien der Niederösterreichischen Südwestbahnen mit 10 fl. (Gesetz vom 5. Juli 1878), demnach im Ganzen mit 37 590 fl. enthalten. Der präliminirte Bauaufwand beträgt 9 309 000 fl., wobei die erwähnten 3 759 Actien zum Uebernahmscourse von 180 fl. und 190 fl. bewerthet sind. Will man den wirklichen Kostenaufwand mit dem Präliminare vergleichen, dann muss zu den factischen Auslagen der relative Coursverlust der Actien im Betrage von 714 000 fl. hinzugeschlagen werden. Es ergiebt sich dann ein Präliminare von 9 309 000 fl. und ein Bauaufwand von 9 707 562 fl., daher eine Ueberschreitung von 608 020 fl., welche sich nach Abzug der gegenüber dem Präliminare erzielten Ersparungen von 209 458 fl. auf 398 562 fl. reducirt. Der Eisenbahnausschuss nahm seinerzeit eine Ueberschreitung von 521 519 fl. an; dem gegenüber ist zu bemerken, dass die Bauabwickelung noch nicht ganz vollendet ist. Die zur Bauherstellung gewidmeten Geldmittel beziffern sich auf 9 273 076 fl.; da sich bis Ende 1878 ein Kostenaufwand von 8 993 462 fl. ergab, so verbleibt zur Erfüllung der noch nicht beglichenen Schuldigkeiten aus dem Baue sowie zur Vervollständigung der Bauten und der Bahnausrüstung und zur Einlösung der 3 977 Actien mit je 10 fl. ein Betrag von 279 613 fl. Die Commission hofft, dass mit dieser Summe das Auslangen gefunden werden wird. Was den Betrieb der Niederösterreichischen Staatsbahnen betrifft, so bewegte sich derselbe im Jahre 1878 noch in sehr engen Grenzen. Die Einnahmen pro Kilometer betrugen 2 315 fl., die Ausgaben 2 296 fl., es resultirte daher ein Betriebsüberschuss von 19 fl. Die Betriebsausgaben wurden dadurch günstig beeinflusst, dass auf den Secundärlinien, welche eine Länge von 79 km, das ist mehr als die Hälfte der Gesammtlänge, haben, die Ueberwachung der Bahn durch systemisirte Wächter entfällt und zur Ueberwachung des Oberbaues nur ambulante Wächter eingeführt wurden. Die Bahnerhaltungsauslagen waren ziemlich gering, dagegen bewährte sich der Oberbau nicht und verursachte bedeutendere Kosten. Die Ministerialcommission bemerkt, dass bei der schon bestehenden Oeconomie eine wesentliche Besserung des Betriebsergebnisses nur mehr von der Zunahme der Einnahme erhofft werden könne, und verweist auf die in den ersten sechs Monaten des Jahres 1879 erzielten besseren Resultate. Die Betriebsrechnung weist aus: Transporteinnahmen 344 507 fl., verschiedene Einnahmen 5 025 fl., Gesammteinnahmen 349 533 fl.; Betriebsausgaben 337 575 fl., besondere Auslagen 9 050 fl., Gesammtauslagen 346 626 fl.; Betriebsüberschuss 2 907 fl. Es wurden 215 196 Personen (174 152 im Localverkehre) und 121 204 t Frachten befördert. Von den Frachten entfallen 5 947 t auf den Localverkehr, 11 698 t auf den Transitverkehr; 64 559 t wurden nach fremden Bahnen gesendet, 39 000 t kamen von fremden Bahnen an. Den Hauptverkehr bildeten Brennholz mit 15 949 t, Cement mit 14 282 t, Getreide- und Mahlproducte mit 13 761 t, Kohlen und Coaks mit 11 345 t, endlich Bau- und Nutzholz mit 11 015 t. Der Fahrpark besteht aus 13 Locomotiven sammt Tendern, 38 Personen- und 137 Lastwagen. Die Niederösterreichischen Staatsbahnen umfassen folgende Linien: Leobersdorf-St. Pölten 75,4 km, Scheibmühl-Schrambach 8,4 km, Leobersdorf-Gutenstein 32,7 km und Pöchlarn-Kienberg 57,5 km.

Die Regierungen beider Reichshälften haben in Folge der Einführung der Deutschen Justizgesetze am 1. d. M. die Aufgabe, Massregeln zum Schutze der bedrohten Interessen der Oesterreichischen Eisenbahnen wegen der leidigen Couponsprocesse zu treffen. Es kann dies entweder im Wege des mit Deutschland zu vereinbarenden Rechtshilfevertrages oder gelegentlich der demnächst beginnenden Handels-Vertragsverhandlungen mit Deutschland geschehen; bis jetzt hat sich indess die Regierung mit den Bahnverwaltungen diesbezüglich noch nicht in's Einvernehmen gesetzt. An entscheidender Stelle wird jedoch dieser Angelegenheit der Grad von Beachtung geschenkt, den sie verdient; denn es sind bereits zwei Delegirte der beiderseitigen Regierungen designirt, welche wegen des Rechtshilfevertrages mit Deutschland in Berlin unterhandeln sollen und gegenwärtig auch schon hier ihre Besprechungen wegen eines gemeinsamen Vorgehens führen.

Nachdem die Bestimmungen über die Bedeckung der Güter in mehreren Verbandsverkehren von denen des internen Verkehrs abweichen, bemühen sich die Oesterreichischen Verwaltungen, zu letzterem solche Vorschriften zu ertheilen, dass datdurch die Parteien vor eventuellen Benachtheiligungen geschützt sind. Eine Bahndirection hat sich nun die Mühe genommen, alle diejenigen Güter zusammenzustellen, welche nach einigen Verbandverkehren offen gefahren werden dürfen, nach den Oesterreichisch-Ungarischen Tarifen aber obligatorisch bedeckt zu fahren sind; es sind deren mehr als 70, für welche die Eisenbahn für den aus dem Transporte im offenen Wagen etwa entstehenden Schaden aufkommen muss. Mit Rücksicht auf die bestehenden Schaden aufkommen muss. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Umarbeitung einer grossen Anzahl von Verbandstarifen wird es geboten sein, diesbezüglich eine Gleichhaltung dieser Artikel anzustreben.

Dem „Tresor" entnehmen wir die Zusammenstellung der Course (in der Klammer) und der Rentabilität (neben-an) aller unserer Bahneffecten zu Ende des III. Quartals d. J.

In Noten verzinslich: Prioritäten. Ferdinands Nordbahn: in C.-M. (104,75) 4,52, in Oesterreichischer Währung (99,50) 4,52, Theissbahn (96,25) 5,19. Actien. Elisabethbahn I. Em. fl. 200 C.-M. (174) 5,74.

In Silber verzinslich: Prioritäten. Albrechtbahn (78,40) 6,37, Alföld-Fiumaner Bahn I. Emission (84) 5,95, Donau-Drau-Eisenbahn (71,15) 7,02, Böhmische Westbahn (97) 4,63, Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft (102,50) 4,87, Elisabethbahn (Hauptbahn) (96,50) 4,66, Elisabethbahn Linz-Budweis I. Em. (95,50) 5,23,

Elisabethbahn Salzburg-Tirol (93,30) 5,36, Eperies-Tarnow (79) 6,33, Ferdinands Nordbahn (Mährisch-Schlesische) (104,60) 4,78, Ferdinands Nordbahn Anlehen 1872 (107) 4,67, Franz-Josefbahn Emission 1867 (96) 5,21, Galizische Karl-Ludwigbahn I. Emission (103) 4,85, Kaschau-Oderberger Bahn (80,50) 6,21, Lemberg-Czernowitz-Bahn I. Emission (84,50) 5,32, Oesterreichische Nordwestbahn lit. A (96,50) 5,18, Rudolfbahn I. Emission (86,70) 5,76, Siebenbürger Eisenbahn (73,80) 6,77, Ungarisch-Galizische Eisenbahn (75,20) 6,65, Ungarische Nordostbahn (75,80) 6,59. Actien à fl. 200 Oesterreichischer Währung. Alföld-Fiumaner Bahn (137,25) 7,28, Elisabethbahn Salzburg-Tirol III. Emission (145,25) 6,88, Franz-Josefbahn (147,50) 6,77, Kaschau-Oderberger Bahn (113,25) 7,06, Lemberg-Czernowitz-Jassybahn (137,25) 7,28, Nordwestbahn lit. A (130,50) 6,13, Rudolfbahn (135) 7,40, Siebenbürger Eisenbahn (106,75) 7,02, Ungarische Nordostbahn (127,75) 7,80.

In Gold verzinslich: Prioritäten à 500 Francs. Oesterreichische Staatseisenbahn (167,50) 4,17, Südbahn (121) 5,39.

Württemberg. Für das Königreich Württemberg ist unterm 25. August ein Gesetz über die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode vom 1. April 1879—81 erlassen worden. Nach den Bestimmungen dieses Gesetzes sollen in der gedachten Finanzperiode die in Angriff genommenen Bahnen Heilbronn-Eppingen und Kisslegg-Wangen dem Ausbau entgegengeführt werden. Zur Inangriffnahme und zum Ausbau ist ausserdem eine Zweigbahn von Beihingen a. N. nach Ludwigsburg bestimmt. Neu in Angriff zu nehmen ist ferner der Bau einer Bahn von Freudenstadt nach Schiltach. Endlich sollen für Verbesserungen und Erweiterungen an älteren Bahnlinien 1 500 000 ℳ. zur Verwendung kommen.

Italienische Correspondenz.

(Strassenbahn Monza-Casatenova-Monticollo-Barzanò.) In Casatenova traf auf einer Probefahrt, festlich empfangen vom Volke, zum ersten Male in jener Gegend eine Locomotive ein, welche für diese Strassenbahn von der Elvetia in Mailand gebaut ist.

(Strassenbahn in Rom.) Vom 1. October ab nehmen die Wagen der Tramway Rom-Tivoli Passagiere auf der Piazza del'Esedra für Eisenbahnstation Porta Santa Lorenzo auf. Diese neue Eisenbahnstrecke wird von Pferdebahnwagen durchfahren, von letzterer Station ab bis Tivoli von durch Locomotiven bewegten Wagen.

Die Gesellschaft richtet, nach vertragsmässiger Verpflichtung, einige Specialcurse mit durch Pferde gezogenen Wagen vom Bahnhofs-Vorplatze nach dem Platze von Campo Santo ein, obwohl diese Strecke auch von Locomotiven befahren wird.

(Bahn über den Monte Cenere.) In Folge neuerlicher Untersuchungen soll die Länge des Tunnels durch den Monte Cenere auf 1 200 m reducirt und hierdurch dessen Ausführung in 12—15 Monaten möglich gemacht werden, so dass die Eröffnung gleichzeitig mit der ganzen Linie Lugano-Bellinzona erfolgen könnte. Eine Steigung von 25—26 ‰ wird nirgends überschritten, kann aber auch, um beträchtliche Kosten zu vermeiden, nicht vermindert werden.

Am 27. September hat übrigens der Verwaltungsrath der Gotthardbahn die Herstellung der Linie Lugano-Giubiasco den Erbauern der Pontebbabahn, Herren Comboni & Feltrinelli, zu übertragen beschlossen, welche einen Rabatt von 23,70 pCt. offerirten.

(Eisenbahn-Enquête.) Am 23.—25. September hielt die Commission der eingesetzten Eisenbahn-Enquête, nachdem sie vorher bereits in Genua, Venedig, Verona etc. Untersuchungen angestellt, in Neapel ihre Sitzungen und verhörte eine Anzahl Industrieller etc.

Die vorgebrachten Beschwerden betrafen vorzugsweise locale Interessen Neapel's; besonders wiederholten sich die Klagen über die fehlende Bahnverbindung des Handelshafens mit der Bahnstation; ferner über die mangelhafte Organisation der Zollverwaltung und die Zollvexationen; die mangelnde Verbindung der Tramways mit den Eisenbahnstationen; die bis jetzt unterbliebene gesetzliche Regelung der Verhältnisse der Ersteren; die Unregelmässigkeiten im Bahnbetriebe; die zu grosse Höhe der Frachten u. s. w. Es wurde auch von einzelnen Seiten eine Tarifreform — ohne Angabe in welcher Weise — sowie Erleichterungen in Bezug auf Bahn-Abonnementsbillets beantragt.

Die Commission hat nach Schluss ihrer Arbeiten in Neapel die Fortsetzung derselben in Palermo verkündet.

(Angriff auf einen Bahnzug.) In einer der letzten Nächte des Septembers allarmirten etwa ein Dutzend Kerle einen Zug auf der Sicilianischen Strecke Catania-Caltanisetta und brachten denselben zum Stillstand. Zufällig war aber einer der Wagen von einer Anzahl auf dem Garnisonwechsel begriffener Soldaten gefüllt und die Angreifer, durch das Glänzen der Waffen derselben aufmerksam gemacht, ergriffen eiligst die Flucht. Die Soldaten gaben eine Anzahl Schüsse hinterher, eine Verfolgung war indessen bei der Dunkelheit der Nacht erfolglos.

(Mon. d. Strade ferr.)

Algier. Die Eisenbahn von Arzew nach Saïda ist am 6. October für den Personen- und Eilgüter-, am 28. October für den vollen Güterverkehr eröffnet worden.

Bahnhofsrecht in Amerika.

Die Pflichten des Stationsvorstehers werden immer mehr als sehr wichtige angesehen. Es hängt sehr viel ab von der sorgsamen und eingehenden Beaufsichtigung aller mit der Stationsverwaltung verbundenen Dinge. Die Gerichtshöfe verurtheilen stets die Gesellschaften zum Schadensersatz auf die Klagen von Passagieren wegen Beschädigung durch mangelhafte Beschaffenheit eines Stationsgegenstandes, vorausgesetzt natürlich, dass dem Kläger nicht selbst Unvorsichtigkeit nachzuweisen ist. Hierauf können aber die Bahnbeamten nicht rechnen. Der Stationsvorsteher, seine Gehülfen, Portiers, ja jeder Stationsarbeiter hat besondere Sorge zu tragen, dass jedes Ding in sicherem Zustande gehalten ist und alle Obliegenheiten rechtzeitig und pünktlich erfüllt werden. Es genügt nicht die gewöhnliche Vorsicht, wie sie bei anderen Geschäften erwartet wird; es gebührt vielmehr ein ausserordentlich hoher Grad von Sorgfalt der Erledigung aller, die Sicherheit der Passagiere bedingenden Pflichten. Dies bezieht sich unter Umständen selbst auf die erst zur Station kommenden Personen vor dem Lösen der Billets. Hält die Gesellschaft, um die Passagiere nach der Station zu bringen, einen Omnibus und stellt denselben unter die obere Aufsicht des Stationsvorstehers, so kann der Gesellschaft durch vernachlässigte Ueberwachung, im Falle der Beschädigung von Passagieren auf dem Wege zur Station, ein unangenehmer Process erwachsen. Ebenso kann, wenn Jemand auf dem Wege zum Billetverkauf durch irgend eine mangelhafte Einrichtung verletzt wird, ein Process nicht durch die Anführung abgewendet werden, dass der Betreffende noch kein Billet gehabt habe; es ist genug, dass er auf dem Wege dahin war.

Jeder, welchem die Instandhaltung der Umgebung der Station und der Zugangswege obliegt, muss darauf achten, dass sie in guter Ordnung sind. Auf einer kleinen Station der Chicago, Rock Island and Pacific Bahn, wo die Züge zuweilen zur Mitnahme von Getreide anhalten, fanden sich öfter die frei umher laufenden Kühe zum Aufsuchen der vorbei gefallenen Körner ein. Ein- oder zweimal wurde vom Zuge eine solche Kuh überfahren und zuletzt wurde bei solcher Gelegenheit ein Zug beschädigt und ein Passagier verletzt. Das Gericht verurtheilte die Bahn, da sie das vorbei gefallene Korn hätte beseitigen oder die Kühe wegtreiben lassen müssen.

Eingänge, welche nur für Beamte und nicht für das Publikum bestimmt sind, müssen stricte bewacht werden. Es genügt nicht, den in einen solchen unbewachten Eingang eingetretenen Passagier zurückzuweisen. In dieser Weise entschied wenigstens das Stadtgericht in New York, als es die Harlemer Bahn zu 200 D. Schadensersatz zu Gunsten eines Passagiers verurtheilte, welcher durch eine derartige unbewachte, nur mit einem Verbotsplakat versehene Thür in den Bahnhof getreten war und demnächst gezwungen wurde, zurückzukehren und auf einem grossen Umwege den gewöhnlichen Eingang aufzusuchen.

Stations-Plattformen und Treppen dazu, deren mangelhafte Instandhaltung zu Verletzungen von Reisenden Veranlassung geben, führen auch häufig Processe herbei. Bei einer Reise des Präsident Johnson, als sich eine grosse Menge Menschen auf einer Station versammelt hatte, brach die schon etwas morsche Plattform von der ungewohnten Last durch. Die Bahn wurde aber von Entschädigung der Verletzten freigesprochen, da die Letzteren auf der Bahn nichts zu thun hatten. Häufig kommen dagegen Fälle vor, wo die Bahn wegen Verletzungen in Folge von Schadhaftigkeiten am Fussboden und Treppen, unterlassener Freihaltung der Wege von Eis oder Schnee verurtheilt wird. In einem Falle der letzteren Art wurde sogar auf eine Entschädigung von 9 000 D. erkannt.

Besondere Beachtung verdient auch der Zustand der Wartezimmer und das Benehmen der darin befindlichen Personen. Die Passagiere können verlangen, dass sie von Unannehmlichkeiten darin und Belästigungen durch Mitreisende frei gehalten werden. In Jowa wurde eine Dame stark beschädigt, als sie den Zug zu früh bestieg. Die Gesellschaft musste Entschädigung zahlen, weil der Ehemann der Beschädigten nachwies, dass der Stationsvorsteher das Rauchen im Passagierzimmer gestattet hatte und die Luft in letzterem hierdurch so unangenehm und ungesund geworden war, dass die Dame sich veranlasst gesehen hatte zu versuchen, vorzeitig in den Zug zu gelangen.

Aehnliche Beispiele wären noch genug anzuführen, die vorstehenden genügen aber, um die Praxis der Gerichte zu bezeichnen und darzuthun, dass von dem Personal die grösste Sorgfalt geübt werden muss, wo es sich um Sicherheit für die Passagiere handelt.

(Railroad Gazette.)

Präjudizien.

v. O. **Französische Rechtsprechung. Eisenbahnfrachtrecht.** (Schluss aus No. 78.)

3. **Haftung der Eisenbahn im Falle eines Arrestes.** (Art. 100, 109 c. civ.) Remar hatte der Eisenbahn 6 Fässer Wein zum Transport an die Adresse des Desquenes aufgegeben; während des Transports erwirkte er Beschlag auf dieselben; die Eisenbahngesellschaft gab sie auf Lager und bot sie später — nach Aufhebung des Beschlages — dem Adressaten gegen Ersatz der Fracht- und Lagerkosten an. Dieser lehnte die Bezahlung der letzteren ab und klagte später auf Bezahlung des Weines und auf Schadensersatz, indem er behauptete, nach der Absendung sei er Eigenthümer geworden, die Bahn hätte also ohne Rücksicht auf den Beschlag ihm ausliefern müssen; überdies treffe die Bahn der Vorwurf, ihn nicht vom Arrest benachrichtigt zu haben. Der Cassationshof verwarf durch Urtheil vom 26. Juni 1876 (Dalloz p. 77 S. 134) den Cassationsrecurs gegen das abweisende Urtheil, erwägend:

„que vainement D. allégue, que cette saisie-arrêt étant pratiquée sans droit, la compagnie n'avait pas à en tenir compte; qu'en effet, il n'appartient pas aux compagnies de chemin de fer, de se faire juges des oppositions mises entre leurs mains; que vainement aussi D. pretend, que la compagnie a manqué à ses obligations, en ne le prévenant pas de l'existance de la saisie-arrêt; qu'en effet la compagnie n'était obligée . . . . à l'informer de la saisie-arrêt“.

4. **Haftung für Kostbarkeiten.** (Art. 103 c. c., 1780 c. c.; Art. 395 Abs. 2 D. H.-G.-B.) Gegenstände von besonderem Werthe sollen nach den Französischen Tarifen nicht dem Gewicht nach, sondern nach dem Werthe der Bahn übergeben werden. Es hat deshalb die Ostbahn der Klage auf Ersatz des Werthes in Verlust gerathener Spitzen entgegengehalten, dass der Absender ohne Werthangabe das Packet als „Gewebe“ (tissus) enthaltend aufgegeben habe; sie sei deshalb von jeder Haftpflicht entbunden, weil die Werthangabe vorgeschrieben war, um 1. dem Frachtvertrage eine sichere Grundlage zu geben; 2. der Bahn eine Risicoprämie zu verschaffen und 3. sie zu besonderen Vorsichtsmassregeln zu bestimmen. Die Bahn wurde indess gleichwohl verurtheilt. Das Handelsgericht stellte thatsächlich fest: „Es sei notorisch auch der Bahnverwaltung bekannt, dass die Spitzenfabrikanten von Mirecourt gleich denen aus der Normandie und der Auvergne ihre Waare als Gewebe zu versenden pflegten, dass im gegebenen Falle für das Packet, wenn es als „Spitze“ declarirt, die Fracht, nach dem Werthe berechnet, nicht höher gewesen wäre als die nach dem Gewicht berechnete und dass endlich auch bei genauer Inhaltsangabe die Eisenbahn keine andere Sorgfalt, als wie geschehen, auf das Packet aufgewendet haben würde“. Der Cassationshof erklärte diese Feststellung für genügend zur Verurtheilung der Eisenbahn. (Erk. v. 27. December 1876, Dalloz Bd. 77 S. 183.)

5. **Uebernahme eines gefährlichen Transports. Höhere Gewalt.** Der Gesellschaft der Spanischen Nordbahn wurden im Februar 1873 drei Collis zum Transport nach Begiers übergeben; sie konnte wegen des Karlistenaufstandes die Waare nur bis zum Bahnhofe von Beasin bringen, übernahm aber den Auftrag, sie von dort mittelst Fuhre nach Irun zu schaffen. Die Karlisten plünderten den Bahnhof und raubten ein Packet. Die Eisenbahngesellschaft wurde trotzdem verurtheilt. Der Cassationshof sagt im Urtheil vom 13. December 1876 (Dalloz Bd. 77 S. 256): „Qu'ainsi la compagnie ayant pris en connaissance de cause, un engagement, d'ont l'éxécution devait être difficile, il y avait lieu de la condamner à des dommages-interêts au cas même, où l'inéxécution provenait, non de sa faute, mais d'un événement, qu'elle a pu et dû prévoir en l'obligeant“.

6. **Verjährung.** (c. c. Art. 108; Art. 408 D. H.-G.-B.) Die Verjährung wird nicht dadurch unterbrochen, dass der Bahnhofs - Vorstand das Vorhandensein eines Mangels anerkannt hat. Anders, wenn die Eisenbahn nach der Empfangnahme in eine Untersuchung des Schadens durch einen ihrer Bediensteten eingewilligt und dieser die Reclamation als begründet anerkannt hat. (Erk. d. Cassationshofes vom 11. Juni 1877; Dalloz Bd. 77 S. 374 u. 440.)

Literatur.

Die Einheits - Frachtsätze im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr. Von J. Kühnelt, Adjunct und J. Pohl, Official der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn zu Wien. (Selbstverlag.)

Die stetige Entwickelung und Ausdehnung des Eisenbahnverkehres bedingt, dass sich die directen Tarife auf immer grössere Gebiete erstrecken. In demselben Umfange, als dies der Fall ist, steigen auch die Schwierigkeiten in der Durchführung der immer neu erstehenden Tarifsarbeiten bei den betheiligten Transports- und Handelsunternehmungen.

So handelt es sich namentlich dort, wo die directen Tarife die Gebiete verschiedener Währungen umfassen, nicht nur um eine einfache ziffermässige Entwickelung gegebener Ansätze, sondern auch um Calculationen mit den verschiedenartigsten Einheits-Frachtsätzen, — verschiedenartig sowohl rücksichtlich der Distanz- und Gewichtseinheiten, wie namentlich bezüglich der Währungen, bei welch' letzteren überdies noch die Coursschwankungen der in Betracht kommenden Valuten berücksichtigt werden müssen.

In dem vorstehend erwähnten Werke haben die Herausgeber ihre reichen Erfahrungen, die sie bei der Ausarbeitung von Tarifen für den Verkehr zwischen Russland, Rumänien, Oesterreich-Ungarn, Deutschland, der Schweiz, Frankreich etc. erlangten, benutzt, dem allgemein anerkannten Mangel nach verlässigen Behelfen abzuhelfen, welche geeignet sind, häufig und in verschiedener Form wiederkehrende Tarifaufgaben ohne zeitraubende Berechnungen momentan und richtig zu lösen. Wir empfehlen daher erwähntes Werk angelegentlichst den Interessenten.

In demselben werden alle verschiedenartig ausgedrückten Einheits-Frachtsätze der einzelnen Währungen unter Rücksichtnahme auf die erfahrungsgemäss möglichen Coursvariationen einander vergleichend gegenübergestellt.

Nach den für Oesterreich und Deutschland hauptsächlich zu berücksichtigenden vier Hauptwährungen (Deutsche, Oesterreichisch-Ungarische, Russische und Französische) zerfällt das Buch in vier Hauptgruppen. In der Gruppe, welche die Umrechnungen der in Kreuzern ausgedrückten Einheitssätze behandelt, sind überdies die Einheitssätze in derselben Währung mit Rücksicht auf Agio und Disagio berechnet. — Ebenso ist in der Gruppe für die in Markpfennigen ausgedrückten Einheitssätze auch die Umrechnung von diesen auf Einheitssätze in Silberpfennigen und umgekehrt aufgenommen, weil letztere Währung im Verkehre noch häufig genannt wird. — Am Schlusse des Buches endlich sind in einer Tabelle die Umwandlungen der verschiedenen Distanzen und Gewichte vorgenommen.

Bei der Zusammenstellung des Buches wurde einerseits jede unnöthige Wiederholung von Ziffern vermieden, anderseits aber der Stoff auf den circa 250 Seiten Quartformat des Buches nur insoweit zusammengedrängt, dass der Gebrauch desselben als nützlicher Behelf nicht beeinträchtigt wird.

Da das Buch alle verschiedenen Variationen der Ausdrucksweise für die Einheitssätze enthält, welche den, an den internationalen Verkehrsverbindungen betheiligten Staaten eigen sind, ist dasselbe im Interesse der allgemeinen Verbreitung in folgenden Sprachen aufgelegt worden: Deutsch, Ungarisch, Französisch, Russisch und Rumänisch.

Das Werk, von welchem uns eine Druckprobe vorliegt, soll im nächsten Monate (November) vollständig erscheinen.

Der Preis des ca. 250 Seiten Quartformat umfassenden Buches beträgt 3 Gulden 50 Kreuzer Oesterr. Währ., bezw. 7 ℳ. Wir erklären uns gern bereit, etwaige Bestellungen auf das Werk den Herausgebern zu übermitteln.

Der Gesetzentwurf betreffend das Gütertarifwesen, diese neueste Denkschrift des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche, über welche in den Nummern 78 und 79 eingehend referirt wurde, ist jetzt im Verlage von L. Simion (Verlagsbuchhandlung, Berlin SW., Zimmerstrasse 94) erschienen, worauf wir unsere Leser aufmerksam machen.

Miscellen.

Eigenthümliche Abonnementsbillets. Auf der 14 km langen Schmalspurbahn Lausanne-Echallens, auf welcher in der I. Wagenclasse 0,10 Frcs., in der II. 0,07 Frcs. Fahrgeld pro Kilom. erhoben werden, sind eigenthümliche Abonnementshefte eingeführt, welche auf Kilometer berechnet und auf den Namen des Inhabers ausgestellt sind und dabei eine Ermässigung von 30 pCt. gegen die normalen Tarifsätze gewähren. Mit solchen Heften kann man die Bahn befahren, wann und wohin man will, mit der einzigen Bedingung, dass man es bei der Abfahrt anzeigt. Solche Hefte enthalten 300 Zettelchen von der Grösse und Beschaffenheit kleiner Briefmarken, so dass man sie auch ähnlich abnehmen kann. Die Zettelchen sind von 1 bis 10 nummerirt und der Conducteur reisst davon soviele ab, als die von dem Inhaber zu durchfahrende Entfernung Kilometer beträgt. Dabei bekommt der Reisende eine Quittung, auf welcher die Abfahrts- und Ankunftsstation geschrieben stehen.

Die electrische Eisenbahn in der Berliner Gewerbeausstellung.

In dem Verein zur Beförderung des Gewerbfleisses machte Herr Dr. Siemens folgende Mittheilungen über seine electrische Eisenbahn in der hiesigen Gewerbeausstellung:

Die Construction ist vielfach falsch aufgefasst worden. Es ist diese Eisenbahn nichts wie ein Beispiel der Kraftübertragung,

wie sie auch an einer anderen Stelle der Ausstellung dargestellt ist, wo eine dynamoelectrische Maschine eine andere treibt, die ihrerseits einen Webstuhl in Bewegung setzt, dessen grosse Schützen sehr gut arbeiten. Hierbei ist ein Regulator angebracht, der sehr präcise wirkt. Dasselbe Princip der Kraftübertragung durch dynamoelectrische Maschinen ist nun bei der Eisenbahn auf die Bewegung von Wagen angewendet worden. Die erste Veranlassung zu der Einrichtung gab eine Anfrage des Baumeisters Westphal aus Cottbus über die Möglichkeit, die Kraft dort verbrannter Kohlen nach Berlin zu transportiren. Der Betreffende hatte nämlich eine Bemerkung meines Bruders Wilhelm in London über die Möglichkeit des Transports der Kraft des Niagarafalles gelesen und wollte dies hier in die Praxis übertragen. Ging dies auch nicht an, so sind wir doch der Sache näher getreten, um zu sehen, wie weit sich die electrische Krafttransmission zum Transportiren auf Schienenbahnen benutzen lasse. Der Versuch, den wir machten, ist recht gut ausgefallen. Die Einrichtung, wie sie in der Ausstellung entgegentritt, ist folgende: Es ist eine kleine schmalspurige Bahn, bei der die Schienen in einer Curve in sich zurückgehen, angelegt. In der Mitte derselben befindet sich eine dritte Schiene, ein aufrecht stehendes Flacheisen. Die Locomotive trägt zwei Rollen, durch welche sie mit der letzteren in Verbindung steht — ob Rollen oder Bürsten besser sind, muss noch ausprobirt werden. Eine dynamoelectrische Maschine steht in der Maschinenhalle und eine gleiche bildet die Locomotive. Die Maschine in der Maschinenhalle wird durch die Dampfmaschine gedreht. Einer ihrer Pole steht in Verbindung mit der inneren Schiene, während der andere Pol mit den äusseren Schienen verbunden wird. Infolge dessen entsteht eine electrische Differenz zwischen der mittleren und den äusseren Schienen und die dynamoelectrische Maschine der Locomotive, welche jetzt als electromagnetische. arbeitende Maschine auftritt, leitet durch ihre Umwindungsdrähte den electrischen Strom von der inneren zu den äusseren Schienen, wobei die Räder der Locomotive den Contact mit den äusseren Schienen bilden. Wo also auch die Maschine sich auf der Bahn befindet, wird sie von dem electrischen Strome der dynamoelectrischen Maschine in der Maschinenhalle durchlaufen und setzt dabei ihren Lauf so lange fort, bis dieser Strom unterbrochen wird. Man muss im Auge behalten, dass es eben dynamoelectrische Maschinen sind, die sich ihre Magnete selber bilden. Ich wählte diesen Namen, als ich das Princip der dynamoelectrischen Maschinen der Berliner Academie der Wissenschaften im Januar 1866 zuerst mittheilte, in Analogie mit den gebräuchlichen Bezeichnungen „electromagnetische“ und „magnetoelectrische“ Maschinen, von denen erstere durch vorhandenen Strom Magnetismus, letztere durch vorhandenen Magnetismus Strom erzeugen, während bei dynamoelectrischen Maschinen Arbeitskraft direct in Strom verwandelt wird. Der kleine Rückstand von Magnetismus, der in dem Eisen der Electromagnete stets zurückbleibt, genügt bei diesen Maschinen, um einen ganz schwachen Strom im bewegten Theile der Maschine zu erzeugen, dieser verstärkt den Magnetismus der feststehenden Magnete, wodurch wiederum stärkerer Strom erzeugt wird, und so arbeitet sich der Magnetismus durch die verwendete Kraft selbstthätig in die Höhe, bis die Ströme so stark werden, als es eben die Drähte vertragen können, ohne zu sehr erhitzt zu werden. Wird nun in einem solchen activen dynamoelectrischen Kreise irgendwo die Leitung unterbrochen, so hört der electrische Strom und damit auch der Magnetismus der primären Maschine auf. Diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass mangelhafte Isolation der Schienen nicht sehr schädlich ist. Ist die Locomotive im Gange, so bilden ihre Leitungsdrähte eine viel bessere Leitung, wie die feuchte Erde und ist die Leitung unterbrochen, so genügt diese Nebenleitung nicht, die dynamoelectrische Wirkung im Gange zu erhalten, der Magnetismus verschwindet daher und damit auch der Nebenstrom. Die Kraftübertragung und damit auch die Geschwindigkeit lassen sich innerhalb weiter Grenzen steigern. Die ganze Sache ist aber noch zu neu, um schon jetzt bestimmte Angaben über die Grenzen des practisch Erreichbaren machen zu können.

Wir haben 30, 40 bis 60 pCt. Kraftübertragung erzielt, doch können wir definitive Zahlen erst nach längerer Praxis angeben. Wie weit sich der Arbeitsverlust bei der electrischen Kraftübertragung wird vermindern lassen, lässt sich noch nicht beurtheilen. Vorläufig wird man sich mit 30 bis 40 pCt. effectiver Arbeitsleistung begnügen müssen. Einen grossen Vorzug hat die electrische Kraftübertragung dadurch, dass sie die Lösung eines noch ungelösten mechanischen Problems von selber bringt. Es ist dies eine Construction, welche bewirkt, dass Maschinen sowohl bei langsamer wie bei schneller Bewegung immer mit voller Kraft arbeiten. Hätten wir dies Problem rein mechanisch practisch gelöst, so würden wir auch weiter in der Construction der Strassenlocomotiven sein. Bei der dynamoelectrischen Kraftübertragung ist es eben anders. Wenn die kraftgebende oder secundäre Maschine grosse Arbeit zu leisten hat, mithin langsam geht, so sind die von ihr erzeugten Gegenströme entsprechend schwach und es verstärkt sich dadurch in gleichem Masse der Strom durch die Leitung. Dadurch wird der Electromagnetismus und ihm entsprechend die Zugkraft der Maschine vergrössert. Die dynamoelectrische Locomotive hat ferner den Vortheil, dass sie gleich in sich selbst die Kraft zum Bremsen trägt, indem sie als primäre oder stromerzeugende Maschine auftritt, wenn sie schneller wie diese umgedreht wird, mithin diese und mit ihr die arbeitende Dampfmaschine umgekehrt zu decken sucht.

Ich meine, es wird schon jetzt viele Fälle geben, wo electrische Kraftübertragung sowie auch electrische Locomotiven practisch mit Vortheil verwendbar sind. Die Maschine der Ausstellung ist ursprünglich nicht dazu gemacht, um die 3 eleganten kleinen Personenwagen mit 18 bis 24 Personen in 1 bis 2 Minuten über die gegen 300 m lange Kreisbahn zu befördern, sondern um aus dem Kohlenstollen des Herrn Westphal Kohlen zu Tage zu fördern! Man muss daher auch ihre Leistungen als Schnellzuglocomotive für das Ausstellungspublicum mit Nachsicht beurtheilen! Die Frage der Ausdehnung, welche der Anwendung der dynamoelectrischen Locomotive möglicherweise zu geben ist, ist bisher schwer zu entscheiden. Sie hängt einmal vom Leitungswiderstande der Schienen und zweitens von der Möglichkeit ab, dieselben hinreichend zu isoliren. Das erste Erforderniss, geringer Leitungswiderstand der Schienen, lässt sich bei längeren Bahnen zum Theil dadurch erreichen, dass man von Zeit zu Zeit neue primäre Dynamomaschinen aufstellt, welche die electrische Spannungsdifferenz zwischen der inneren und den äusseren Schienen aufrecht erhalten. Das zweite wird sich für längere Bahnen kaum auf anderem Wege erfüllen lassen als durch Construction hängender Eisenbahnen. Im ersten Erfindungseifer nach Auffindung des dynamoelectrischen Prinzipes und der dadurch gegebenen Möglichkeit, beliebig starke Ströme billig zu erzeugen, träumte ich schon von einem Netze hängender electrischer Eisenbahnen über den Strassen Berlins, dessen niedriger Wasserstand leider kein unterirdisches Eisenbahnnetz gestattet und gab dem auch in einer Mittheilung an dieser Stelle Ausdruck. Es war aber ein langer Weg technischer Fortschritte bis zum jetzigen Standpunkte erst zurückzulegen und es wird auch noch ferner viel Wasser durch die Spree fliessen, bevor mein Traum auch nur in beschränktem Massstabe zur Ausführung kommen kann!

Auf die Anfrage, ob die Mittelschiene gut isolirt sei, erklärte Herr Dr. Siemens: Sie ist möglichst isolirt, insofern sie nirgends metallisch mit den äusseren Schienen in Verbindung steht. Grosse oder kleine Kinder haben einigemale die äusseren mit der inneren Schiene durch einen aufgelegten Draht verbunden und dadurch den Fortgang des Zuges verlangsamt bis der Draht verbrannte, wenn er dünn war, oder von der Maschine fortgeräumt wurde. Die Feuchtigkeit des Bodens erweist sich als ziemlich unschädlich aus den schon angegebenen Gründen. Wird sich dies auch bei grösseren Längen herausstellen, so wird man die mittlere Schiene ganz ersparen können, wenn man die Bahn so construirt, dass die beiden Schienen sowie die rechten und linken Räder des Zuges nirgends in metallischer Verbindung mit einander stehen. Wollte man übrigens eine solche Bahn auf grössere Entfernung ausdehnen, so müsste man es, wie schon gesagt, machen wie früher bei den pneumatischen Eisenbahnen und etwa alle Kilometer eine neue stehende Maschine aufstellen.

Auf die Frage, wozu Verbindungsdrähte zwischen den Wagen der electrischen Eisenbahnen eingeschaltet seien, erklärt Herr Dr. Siemens: Alle Räder bilden den Endpunkt des einen Drahts und deshalb müssen sie mit einander verbunden sein, die Mittelschiene dagegen geht nur zu den beiden Bürsten oder den Rollen; allerdings könnte man es, wie schon gesagt, auch so machen, dass die rechten Räder den einen Draht repräsentiren, die linken Räder den andern, das hat aber den Nachtheil, dass die Leistungsfähigkeit des Bodens stärker in Betracht kommt, und wir können weniger übersehen, ob nicht ein Verlust durch schlechte Isolirung herbeigeführt wird.

Ueber die Leistungsfähigkeit und den Ertrag der auf der Berl. Gewerbeausstellung in Betrieb gewesenen electrischen Eisenbahn von Siemens & Halske macht die „Staatsbürger-Ztg.“ nachstehende Mittheilungen. Am 1. Juni wurde die Bahn der öffentlichen Benutzung, d. h. den die Ausstellung Besuchenden, unentgeltlich übergeben; da aber schon am ersten und zweiten Tag der Andrang zur Fahrt ein enormer war, erhob man vom 3. Juni ab pro Person und Fahrt ein Fahrgeld von 20 ₰, ohne jedoch der Wohlthätigkeit des Publicums — zu einem wohlthätigen Zweck war die eventuelle Einnahme von vornherein bestimmt — Schranken zu setzen. Auf der Bahn sind nun im Monat Juni 1 086 Fahrten mit 19 982 Passagieren gemacht, Einnahme 3 839 ℳ, im Monat Juli 1 242 Fahrten mit 20 886 Passagieren (am 2. und 16. Juli konnte wegen anhaltenden Regens nicht gefahren werden), Einnahme 4 356 ℳ 80 ₰, im Monat August 1 322 Fahrten mit 22 598 Passagieren, Einnahme 4 560 ℳ, im vorigen Monat 1 407 Fahrten mit 27 458 Passagieren, Einnahme 5 041 ℳ. Während der Dauer von 4 Monaten war die Bahn tagtäglich 7 Stunden,

von Vormittags 10 Uhr 30 Minuten bis Nachmittags 5 Uhr 30 Minuten, mit Ausnahme der 2 Regentage und am 4. v. Mts., wo sich die Nothwendigkeit einer Reparatur herausstellte, in Thätigkeit. Die Bahn hat demnach also an 119 Tagen à 7 Stunden Thätigkeit, mithin in 833 Stunden, 5057 Fahrten bestanden, woran sich 80924 Personen betheiligten. Die hierdurch erzielte Einnahme beträgt 17796 ℳ 80 ₰. Von dieser Einnahme sind 10 pCt. den Beamten der Berliner Gewerbeausstellung zugedacht, 10 pCt. erhält die „Vereinigung zur Verabfolgung warmer Speisen für die Armen der Stadt Berlin“, 45 pCt. der „Verein gegen Verarmung“, 10 pCt. sind dem Fonds des „Lettevereins“ überwiesen, während der Restbetrag anderen, bisher noch nicht benannten milden Stiftungen, beziehungsweise Vereinen ausgeantwortet wird. Nicht unerwähnt mag bleiben, dass bei der, wie man sieht, sehr segensreichen Thätigkeit dieser Bahn auch nicht ein einziger Unglücksfall oder eine Entgleisung vorgekommen ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 13. October 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn wird die 21,68 km lange Theilstrecke der Bahnlinien Dittersbach-Glatz von Neurode bis Glatz mit den Stationen Neurode, Mittelsteine und Möhlten am 15. October d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr, für den Verkehr von Fahrzeugen, Leichen, lebenden Thieren und Gütern aller Art, sowie für den Privat-Depeschenverkehr eröffnet werden. Für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere findet directe Expedition nach und von den Stationen der Niederschlesisch-Märkischen und Oberschlesischen Eisenbahn statt.

Berlin, den 12. October 1879.

Nach einer Mittheilung der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird am 19. October d. J. die zwischen den Stationen Angern und Dürnkrut errichtete Haltestelle „Stillfried“ für den Personen-, Gepäck- und Eilgut-Verkehr dem Betriebe übergeben werden.

Berlin, den 14. October 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Ungarischen Staatseisenbahnen wird die an der Linie von Budapest nach Hatvan gelegene Haltestelle Besnyö mit 31. October cr. geschlossen werden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Fournier.

2. General-Versammlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am Mittwoch, den 29. October 1879, Nachmittags 4 Uhr, wird im Architectenhause, Wilhelmstrasse No. 92/93 hierselbst, eine ausserordentliche General-Versammlung unserer Gesellschaft stattfinden.

Zweck der General-Versammlung ist:

Beschlussfassung über die Proposition der Königlichen Staatsregierung: mit ihr über den Verkauf des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens in Unterhandlungen zu treten.

Zu derselben laden wir die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 25., 27. und 28. October cr. von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 3 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem, nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse, oder die über solche Actien von der Reichsbank ausgestellten Depôtscheine in der Gesellschafts-Hauptcasse, am Ascanischen Platz No. 5 in Berlin, niederzulegen. Die Actien mit dem Verzeichnisse, ingleichen die Depôtscheine werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche zugleich als Einlasskarte zur General-Versammlung dient.

Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptcasse niederzulegen.

Die deponirten Actien resp. Depôtscheine werden vom 30. October cr. ab in den angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Hauptcasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Schliesslich bemerken wir, dass die einberufene ausserordentliche General-Versammlung über den zur Berathung stehenden Gegenstand mit einfacher Majorität beschliesst. Berlin, den 20. September 1879. Der Verwaltungsrath: Löwe, Stadtrath. (1162)

3. Tarifwesen.

Zum Gütertarif vom 15. October v. J. für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen Verkehr** tritt am 15. d. M. der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält: Specielle Tarifvorschriften, Frachtsätze für die Badischen Stationen Bretten, Eppingen, Jöhlingen und Wössingen, ermässigte Frachtsätze für die Köln-Mindener Station Dorsten und Ausnahme-Tarifsätze für Bandagen, Radsätze und Federn für Eisenbahnwagen im Verkehre mit Station Neuhausen. Verkaufspreis 10 Pfg. Köln, den 13. October 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1308)

Am 15. October cr. tritt der Nachtrag VI zum Tarifhefte I des **Hof-Meininger Eisenbahnverbandes** in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Station Lampertheim der Hessischen Ludwigsbahn und ermässigte Frachtsätze für Bodenbach und Tetschen der Sächsischen Staatsbahn.

Exemplare sind zum Preise von 0,10 ℳ bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 14. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1309)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Am 15. October cr. tritt zum Tarif für obenbezeichneten Verband der 8. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Druckfehler-Berichtigungen, Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen, sowie abgeänderte resp. neue Tarifsätze für verschiedene Verkehrsrelationen.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 Mark pro Stück bei den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 14. October 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1311)

Sächsisch - Thüringischer Güterverkehr. Der zum Verbands-Gütertarife erschienene Nachtrag VIII enthält ausser veränderten Frachtsätzen für Plagwitz-Lindenau, sowie einer Bestimmung über theilweise Aufhebung des directen Verkehrs mit genannter Station eine Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 des Betriebsreglements und Bestimmungen über die Aufhebung des Verkehrs mit der Sächsischen Staatsbahnstation Auerbach (oberer Bahnhof). Erfurt, den 11. October 1879. Die Direction der Thüringisch. Eisenbahngesellsch. (1313)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 20. October cr. tritt Nachtrag XIX zum Güter-Tarifheft No. 24/29 in Kraft, welcher abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Lothringisch-Luxemburgischen Bahnen einer- und Stationen der Thüringischen Bahn sowie Gera W. G. B. und Leipzig M. H. B. andererseits enthält.

Näheres ist in den Güterexpeditionen der betheiligten Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 13. October 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1317)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. December 1879 treten für den Salzverkehr von den Stationen Aschersleben, Buckau, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Hadmersleben, Halle, Cönnern, Schönebeck und Stassfurt der Magdeburg-Halberstädter Bahn, Linden Fischerhof und Linden Küchengarten der Hannover-Altenbekener Bahn, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg und Schöningen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, Salzgitter der Braunschweigischen Bahn, Hannover und Salzderhelden-Einbeck der Hannoverschen Staatsbahn und Sangerhausen der Frankfurt-Bebraer Bahn nach den Stationen der Rechte Oder-Ufer, Breslau-Warschauer, Warschau - Wiener und Oberschlesischen Bahn anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Dieselben sind in den bereits am 1. November 1879 zur Ausgabe gelangenden Tarifnachträgen angegeben. Magdeburg, den 2. October 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Gesellschaft. (1217)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Mit 15. October 1879 tritt ein Nachtrag VII zum Schlesisch - Sächsischen Verbandtarif in Kraft. Derselbe enthält:

I. Neue Zusatzbestimmungen zu § 50 No. 7 des Betriebsreglements.
II. Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
III. Tariftabellen für Station Greiz der Königlich Sächsischen Staatsbahn.

Druckexemplare dieses Nachtrages erliegen sowohl bei unseren Verbandstationen, als auch bei der Betriebsdirection in Wien, I. B. Hegelgasse 7, zur Einsichtnahme auf, und können für 30 Markpfennige bei der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin, Leipziger-Platz 17, käuflich erworben werden. Wien, am 1. October 1879. Die Betriebsdirection. (1307)

4. Submissionen.

Breslau - Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen

a) Schmier- und Beleuchtungsmaterialien,
b) Betriebs- und Telegraphenmaterialien

soll vergeben werden.

Hierzu ist Submissionstermin auf Freitag, den 31. Otober cr., ad a um 9 Uhr,

ad b) um 10 Uhr Vormittags im Zimmer No. 29 unseres Verwaltungsgebäudes anberaumt.

Offerten sind bis zum Termine einzureichen.

Bedingungen sind gegen Erstattung von 50 Pf. Copialien von unserer Registratur Zimmer 35 zu beziehen. Nach Auswärts erfolgt Francoüberweisung gegen Einsendung von 70 Pf. Breslau, den 8. October 1879. Directorium. (1310)

Die Lieferung von 200 Stück gewalzten schmiedeeisernen Siederohren zu Tendermaschinen soll im Wege der öffentlichen Submission am

Montag, den 3. November cr., Vormittags 10 Uhr

vergeben werden.

Die Submissionsbedingungen liegen in unserem Centralbüreau, Zimmer No. 13 unseres Verwaltungsgebäudes hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 0,30 ℳ Copialien pro Exemplar abschriftlich bezogen werden.

Die Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von 200 Stück eisernen Siederohren" versehen, bis spätestens zu dem gedachten Termine an uns einzureichen. Cottbus, den 13. October 1879. Die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft. (1315 J)

Hinterpommersche Eisenbahn. Die Lieferung von 14 000 000 kg Steinkohlen zur Locomotivheizung soll verdungen werden. Submissionstermin am 4. November cr. Vormittags 11 Uhr in unserem Centralbureau, Kronprinzenstrasse 18 hier, bis zu welchem Offerten unter der Bezeichnung „Offerte auf Lieferung von Steinkohlen zur Locomotivheizung für die Hinterpommersche Bahn pro 1880" einzureichen sind. Die Lieferungsbedingungen liegen in unserem Centralbureau zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 50 Pfg. von uns bezogen werden. Stettin, den 14. October 1879. Königliche Eisenbahncommission für die Hinterpommersche Bahn. (1314 J)

Die Lieferung der nachbezeichneten für das Jahr 1880 erforderlichen Betriebsmaterialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

Bittersalz, Cylindergläser, Dochtband, Dochtgarn, Fruchtgummi, Hanf, Kreide in Stücken, Kupfervitriol, Liederung, Maschinenöl, Petroleum, Piassavabesen, Plomben, Putztücher, Putzwolle, Reiserbesen, Roggenmehl, Stangenseife, Oelseife, Soda, Talg und Putzöl.

Die Lieferungsbedingungen mit der Bedarfsnachweisung liegen im Secretariat der Bureauabtheilung II zur Einsicht offen und können Druckexemplare gegen Erstattung der Kosten von 75 Pfg. pro Stück von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hierselbst bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und **nicht mit den einzusendenden Proben zusammen verpackt, frankirt mit der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Betriebsmaterialien pro 1880" bis zum 10. November cr. an die Central-Materialienverwaltung** der unterzeichneten Direction hierselbst einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten wird am 11. November cr. Vormittags 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in unserem Centralbureau hierselbst stattfinden. Elberfeld, den 13. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1316)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung nachstehender, pro 1880 erforderlichen Werkstättenmaterialien als:

Antimon, Bancazinn, Blei, Drahtgewebe, Drahtsplinte, Drahtstifte, Eisendraht, Eisenketten, Eisenbleche, Schwarzbleche, Wagen - Bekleidungsbleche, Flussstahl-, Federstahl-, Kolbenstangen-, Kolbendeckel-, Kurbelzapfen-, Bolzen- und Spiralfedern, Holz- und Wagenschrauben, Rundkupfer, Kupferplatten zu Feuerkisten, Kupferbleche, Kupferrohre ohne Löthnaht für Locomotiven, Kupferdraht, Messingblech, Messingdraht, geschmiedete Muttern, Mutter- und Lagerkastenschrauben, diverse Nägel und Nieten, Rohzink, Stählstahl, Stahldraht, Walz-, Façon- und Winkeleisen, sowie Weiss- und Zinkblech soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierauf bezügliche Lieferungsofferten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift: **„Offerte auf Lieferung von Werkstättenmaterialien (Metalle) pro 1880** bis zum **24. October cr.** an unser **maschinentechnisches Bureau** hierselbst einzureichen, woselbst die **Eröffnung** derselben **am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr,** in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Die Lieferungs - Bedingungen nebst Massenverzeichniss liegen auf den Werkstättenbureaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen, Crefeld, Arnsberg und Witten zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 Mark von den genannten Dienststellen, sowie von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 10. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1289)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Für das Jahr 1880/81 soll die Lieferung von **500 000 Stück Schanzen** im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die bezüglichen Lieferungsbedingungen können von dem Vorsteher unserer Centralkanzlei, Herrn Peltz hierselbst gegen Einsendung des Betrages von 75 ₰ bezogen werden.

Offerten sind bis zum **28. October d. Js. Abends** mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung von Schanzen"

versehen, franco an unser **maschinentechnisches Bureau** hierselbst einzureichen. Elberfeld, den 9. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1283)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung unseres nächstjährigen Bedarfs an Locomotiv- und Wagen-Radreifen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Hierauf bezügliche Offerten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt mit der Aufschrift **„Offerte auf Lieferung von Radreifen"** bis zum **23. October cr.** an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben, **Vormittags 10 Uhr,** in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Die Lieferungs - Bedingungen nebst Massenverzeichniss sind gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 Mark von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen. Elberfeld, den 10. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1288)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen Werkstattsmaterialien soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Lieferungs - Bedingungen etc. können gegen Zahlung von 1 ℳ Copialien von unserer Registratur, Zimmer 35, bezogen werden; nach Auswärts erfolgt Francoüberweisung gegen Einsendung von 1,20 ℳ

Die Lieferungsproben können vom 20. d. M. ab an den Wochentagen von 9 bis 12 Uhr Vormittags in dem Werkstättenmagazin hier besichtigt werden.

Die zu frankirenden und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Werkstattmaterialien"

bis Sonnabend den 25. October cr. Vormittags 9 Uhr einzusendenden Offerten werden zu diesem Termine im Abeiterspeisesaale der hiesigen Werkstatt geöffnet werden. Breslau, den 8. October 1879. Directorium. (1278)

Köln - Mindener Eisenbahngesellschaft. In unserer Maschinenwerkstätte in Dortmund lagern circa 90 000 kg gereinigte alte messingene Siederöhren, welche gegen Baarzahlung bei sofortiger Abnahme verkauft werden sollen.

Offerten auf das ganze Quantum oder einen Theil desselben werden bis zum 21. d. M. von uns entgegengenommen und bleiben bis zum 27. d. M. einschliesslich verbindlich.

Der Kaufpreis ist franco Waggon unserer Station Dortmund zu stellen. Köln, 10. October 1879. Die Direction. (1287)

5. Stellen-Vacanzen.

Grossherzoglich Badische Staatsbahnen. Bei der unterzeichneten Verwaltung ist die Stelle eines Zeichners zu besetzen.

Bewerber um diese Stelle wollen sich unter Vorlage der Zeugnisse über ihre Schulbildung und bisherige practische Thätigkeit bis längstens am 1. Nov. l. J. schriftlich anmelden. Karlsruhe, den 9. Oct. 1879. Grossherzogliche Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätte. (1290)

Privat-Anzeigen.

Verkauf von

Eisenbahn-Betriebsmaterial.

Zwei vierrädrige gekuppelte Tenderlocomotiven mit normaler Spurweite, 1 desgleichen für veränderliche schmale Spurweite (700 bis 900 mm) sowie 20 theils 2achsige, theils 3achsige offene Güter- (Material-) Wagen von 150 bezw. 100 Ctr. Tragkraft, sind zu mässigen Preisen zusammen oder einzeln abzugeben. Die Locomotiven sind von vorzüglicher Construction und noch fast neu, die Wagen noch gut erhalten. Beschreibung und sonstige nähere Angaben sind von der **Expedition dieses Blattes** auf portofreie Anfragen zu beziehen.

Büreau für Patentangelegenheiten gegenüber dem Kaiserl. Patentamt
J. BRANDT, Civil-Ingenieur
W. Berlin, Königgrätzerstr. 131
Maschinen-Comissions-Geschäft

Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

Für Bauherren und Baumeister.

Nachdem das Dr. H. Zerener'sche **Antimerulion a. d. chem. Fabrik v. G. Schallehn in Magdeburg** (D. R.-Pat. u. k. k. Priv.) seine **unbedingte Zuverlässlichkeit**, die hauptsächlich seinem hohen Gehalt an **echter Toskanischer Borsäure** zuzuschreiben ist, in **tausend Schwamm-Reparaturfällen** bewiesen und damit die **amtlichen Kraftproben vollkommen** bestätigt hat, sollten **bei jedem Neubau** mindestens die **Balkenköpfe, Küchenbalken, Schwellen** und **Dielen-Unterlagen** von **Parterre** und **Souterrain** damit vor **Schwamm** und **Fäulniss** gesichert werden. **Bei nicht ganz trockenem Material oder in feuchter Jahreszeit ist dies doppelt geboten.**

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich**, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

F. C. GLASER
Mitgl. d. Vereins Deutscher Patentanwalte
Berlin SW., Lindenstrasse 92.
Bureau für
Nachsuchung, Erhaltung u. Verwerthung von
Patenten im In- und Auslande.
Referenzen:
„Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation" zu Bochum in Westfalen.
„A. Borsig", Maschinenfabrik, Eisengiesserei zu Berlin.
General-Direction der „Vereinigten Königs- und Laurahütte", Berlin.
Actien - Gesellschaft, Bergwerks - Verein „Friedrich - Wilhelmshütte" zu Mülheim a. d. Ruhr.

Um den Industriellen Gelegenheit zum Einspruch gegen etwaige Patent-Ertheilung zu geben, übernimmt unter mässiger Kostenberechnung das Bureau Einsichtnahme und Auskunftertheilung über die zur Veröffentlichung gelangten Patent-Anmeldungen unter Anfertigung von Auszügen aus den Beschreibungen und Skizzen aus den Zeichnungen derselben.

J. P. Piedboeuf & Co.

in Düsseldorf-Oberbilk

Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren
für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen,
event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,
alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Neue Friedrichstr. 37. BERLIN C. Neue Friedrichstr. 37.

Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.

Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

Höchst wichtig für den praktischen Ingenieur!!

Hülfsbuch zur Anfertigung von Kostenberechnungen im Gebiete des gesammten Ingenieur-Wesens
von G. Osthoff. Preis 10 *M.*
Leipzig, G. Knapp, Verlagsbuchhandlung.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations - Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania"
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Städtisches Technicum Rinteln a. d. Weser

für Bau- u. Maschinenwesen, Geometer, Kaufleute, Maler, Kunstgewerbe. Schnelle Vorbereitung zum Freiw.-Examen, Meister- u. Ingenieurprüfung. Wohnung u. vollständige Beköstigung im Logirhause 27 Mrk. pr. Monat, bei den Bürgern von 36 Mrk. pr. Monat an. Programme unentgeltlich. Schleunige Meldungen an das Directorium. Ausser dem Directorium ertheilen die Herren Baurath Pietsch Pr.-Minden, Gymnasialdirectoren Schmelzer Hamm, Dr. Bohle Osnabrück, Münch, Director der Realschule I. O. Münster, Dr. Schuster, Director der Realschule I. O. Hannover, Auskunft.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Klinbeerenstrasse 3) — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 82. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 24. October 1879.

Deutsch-Oesterreichische Tarife.

Der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit grosser Beschleunigung seine Entscheidung auf den in der vorigen Nummer unseres Blattes besprochenen Antrag der Deutsch-Oesterreichischen Conferenz abgegeben. Die Entscheidung ist der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, welche als geschäftsführende Direction des Verbandes den Antrag auf Erstreckung der Kündigungsfrist der Deutsch-Oesterreichischen Tarife vom 1. Januar auf den 1. Juli k. J. gestellt hatte, in folgendem Schreiben des Königlichen Eisenbahncommissariates zugegangen:

„Auf den Antrag vom 9. d. M. 8438 A. II. eröffnen wir der Direction im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, dass für eine Verschiebung des Einführungstermines der umgearbeiteten Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarife vom 1. Januar auf den 1. Juli k. J. ein genügender Grund nicht ersichtlich ist. Nachdem die Verbandtarife der Sächsischen und Bayerischen Staatsbahnen sowie anderer Deutschen Bahnen mit den Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen nunmehr seit längerer Zeit im Wesentlichen auf der neuen combinirten Grundlage in Geltung stehen und die Vorarbeiten für die Umbildung auch der übrigen Deutsch-Oesterreichischen Verbandtarife seit Jahr und Tag betrieben worden sind, kann, auch abgesehen von der Rücksicht auf die Zoll- und Handelspolitik des Reiches, die längere Vertagung einer allgemeinen Regelung weder im Interesse der Bahnen noch im Interesse des betheiligten Publikums zugelassen werden.

Die Direction ersuchen wir daher, für thunlichste Beschleunigung der erforderlichen Tarifarbeiten Sorge zu tragen“.

Diese ministerielle Verfügung lässt wohl unzweifelhaft ersehen, dass man wenigstens zur Zeit aus den bekannten Wiener Besprechungen der beiden Reichskanzler Deutscherseits nicht Veranlassung nehmen will, die Eisenbahn-Tarifpolitik im Deutsch-Oesterreichischen Verkehre zn ändern; man verharrt auf dem Standpunkt, dass, um eine Begünstigung der ausländischen Production zu verhindern, Deutscherseits in der Regel die inländischen Tarifsätze in die Tarife mit Oesterreich eingestellt werden müssen.

Wir irren wohl nicht, wenn wir annehmen, dass es gerade das Bestreben, diesen Grundsatz möglichst bald allgemein durchzuführen, ist, welches den Minister zu seiner Ablehnung veranlasst hat. Denn wenn auch in anderen Oesterreichisch-Deutschen Verkehren schon Tarife auf Grundlage eines combinirten Systems bestehen, so sind das doch nur Tarife, welche nicht wie ein grosser Theil der Deutsch-Oesterreichischen und der in ihnen enthaltenen oder mit ihnen zusammenhängenden Tarife der Seehäfen mit Oesterreich-Ungarn dem Weltverkehre dienen und durch See- und Flussschifffahrt stark beeinflusst sind, sondern Tarife für den Oesterreichisch-Deutschen Wechselverkehr. Principien, die in diesem durchführbar sind, können in jenem grosse Bedenken haben, wie sie denn auch sich für denselben wirklich ergeben haben. Diese Bedenken bestehen, wie in dem vorerwähnten Artikel hervorgehoben war, in der namhaften Vertheuerung vieler Tarifsätze und der daraus sich ergebenden Benachtheiligung sowohl der Eisenbahnen — welche den Transport verlieren — als auch des verkehrtreibenden Publikums in der Verschiebung der Frachtverhältnisse unter den verschiedenen Nord- und Ostseehäfen und in der naheliegenden Möglichkeit, dass die mit der Umarbeitung aller in Betracht kommenden Oesterreichisch-Deutschen, Oesterreichisch-Niederländischen und Oesterreichisch-Belgischen Tarife verbundenen grossen technischen Schwierigkeiten in Kurzem, wenn in Deutschland neue Aenderungen eintreten, sich wiederholen werden.

Wenn solche schwerwiegende Bedenken nicht haben berücksichtigt werden können, so müssen dafür höhere Erwägungen massgebend gewesen sein, die wohl nur auf die allgemeine Eisenbahn- und Handelspolitik des Deutschen Reiches zurückzuführen sind.

Ob es möglich ist, zum 1. Januar die neuen Tarife für die fraglichen Verkehre herzustellen, wird von dem Ergebnisse der im Gange befindlichen Tarifberechnungen und den Beschlüssen der am 10. November und den folgenden Tagen in Prag zusammentretenden Verbandsconferenzen abhängen.

Reform der Actiengesetzgebung in Bezug auf die Eisenbahngesellschaften.

Unter dem Titel: „Das Recht der Actiengesellschaften, Kritik und Reformvorschläge von Hermann Löwenfeld, Königlich Preussischer Gerichtsassessor a. D.“, liegt uns ein Werk vor, das in der That allgemeine Beachtung verdient. Dieses Werk hat um so grösseren Werth, als die von dem Verfasser geübte Kritik und die von ihm gegebenen Reformvorschläge aus vielfach practischer Anwendung des Actiengesetzes und Erfahrung in der langjährigen Stellung des Verfassers als Mitglied einer grösseren Bank hervorgegangen sind und somit in der Praxis ihren Ursprung gefunden haben.

Für uns bietet dieses Werk insoweit besonderes Interesse, als dasselbe auch das Actienrecht der Eisenbahnen behandelt, die Missstände der bisherigen Eisenbahngründungen hervorhebt und damit Vorschläge verbindet, welche geeignet sein sollen, die Gesetzgebung mit den thatsächlichen Verhältnissen in Einklang zu bringen und in verschiedenen Punkten zu ergänzen.

Das von dem Verfasser berührte Gebiet der Eisenbahnverhältnisse ist von allgemeinem Interesse und giebt, zumal da der Verfasser mehr die juristische Seite beleuchtet, zu specieller fachmännischer Erörterung Veranlassung.

Zunächst ist die Ausführung des Verfassers gegen diejenige Vorschrift der jetzigen Actiengesetzgebung gerichtet, welche den Ausdruck eines Nominalbetrages auf jeder Actie als Antheilbezeichnung der Mitgliedschaft des Actionärs fordert. In einer längeren Ausführung sucht der Verfasser darzulegen, wie wenig diese Gesetzesvorschrift mit dem practischen Leben und den Grundprincipien des Actienrechts in Einklang zu bringen sei. So sehr auch auf eine Abkürzung der vorliegenden Erörterung Werth gelegt werden soll, so erscheint es doch geboten, den wichtigsten Theil der von dem Verfasser in dieser Beziehung entwickelten Auffassung wörtlich wieder zu geben. Derselbe sagt im § 2, Seite 41 bis 43 Folgendes:

„Das Gesellschaftscapital wird nach den Worten des Gesetzes „in Actien oder auch in Actienantheilen" zerlegt. Danach würden Actien resp. Actienantheile die Antheile am Grundcapital sein. Diese Definition kann ebensowenig wie die im vorigen Paragraphen erwähnte als zutreffend erachtet werden. Die Actie ist nicht ein Theil des Gesellschaftscapitals, denn sonst müsste sie sich ohne eine Beziehung zum Actionär denken lassen. Sie ist aber gerade nur mittelst dieser Beziehung denkbar. Sie repräsentirt das Anrecht des Actionärs, in ihr verkörpert sich das Vermögensrecht der Zeichner resp. ihrer Rechtsnachfolger gegenüber der durch die Eintragung zu einem selbstständigen Subjecte gewordenen Gesellschaft. Und sie ist ausserdem zugleich die Legitimationsurkunde für die Ausübung aller durch Statut oder Gesetz dem Actionär eingeräumten Befugnisse. Dies ist indess in Theorie und Praxis auch unbestritten und die Mangelhaftigkeit der Definition daher auf den Rechtszustand ohne Einfluss.

Die Herstellung der Actien ist nicht der reinen Willkür der Constituenten anheim gegeben, sondern hinsichtlich ihres Umfanges bestimmten Vorschriften dergestalt unterworfen, dass ihre Grösse unter ein gewisses Minimum nicht herabgedrückt werden darf. Daher ist die Zahl der bei jeder Gesellschaft zulässigen Antheilsrechte von der Grösse des als Grundcapital hingestellten Gesellschaftsvermögens abhängig. Denn es gilt die Vorschrift, dass keine Actie, welche auf den Inhaber lautet, einen geringeren Antheil als 50 Thlr. des gesammten Grundcapitals umfassen darf. Diese Bestimmung ist in zweifacher Beziehung von Wichtigkeit, einmal, insofern durch sie, wie eben gesagt, die Anzahl der Actien beschränkt ist, andererseits aber, indem der Actie zugleich ein Nominalwerth aufgeprägt wird. Die Actie repräsentirt gemäss dieser gesetzlichen Vorschrift zugleich einen bestimmten baaren Geldwerth. Es ist dies nicht dem Deutschen Rechte allein eigenthümlich, sondern besteht in gleicher Weise bei anderen Nationen, und man kann sich leicht erklären, wie es gekommen ist. Zunächst ist die Actie eine vorzugsweise der Geschäftswelt geläufige Urkunde; die Kaufleute aber lieben Bezeichnungen, die möglichst kurz und präcis dasjenige, worauf es ankommt, ausdrücken. Sobald die Actie einen bestimmten Nominalwerth an sich trägt, der gewissermassen das „Soll" ihres Werthes ausdrückt, lässt sich der Cours, welcher das „Haben" bezeichnet, durch einen Procentsatz zum Ausdruck bringen. Und das ist für den Handelsverkehr von Wichtigkeit. Ueberdies sind die Actiengesellschaften vergangener Zeiten wohl ausschliesslich mit baaren Einlagen hergestellt worden; und so lange dies der Fall war, ergaben sich die Nominalbeträge von selbst, enthielten auch nichts, was der Wahrheit zuwiderlief. Anders verhält es sich damit, seitdem man jene drei Arten von Actiengesellschaften (Banken, Eisenbahngesellschaft und Industriegesellschaft) zu unterscheiden hat, deren im vorigen Paragraphen Erwähnung geschah. Hierbei ist indess zu bemerken, dass die dritte Classe erst durch die Novelle von 1870 geschaffen worden ist, dass also zu jener Zeit, wo für das Deutsche Recht die Nominalbeträge der Actien durch das Handels-Gesetzbuch vorgeschrieben wurden, nur die beiden ersten existirten. Es mögen jene drei Classen in der weiteren Darstellung der Kürze wegen in der Weise erwähnt werden, dass die erste als die Classe der Banken, die zweite als diejenige der Eisenbahnen, die dritte als die der Industriegesellschaften bezeichnet wird. Ihr gegenwärtiges Verhältniss zu den Nominalbeträgen erweist, dass diese ursprünglich berechtigte, noch vor wenigen Jahrzehnten halbwegs unschädliche Form der Bezeichnung neuerdings zu der Wahrheit in einen schroffen Widerspruch getreten ist und sich zu einer ebenso wichtigen wie nachtheiligen Eigenthümlichkeit des ganzen Actienwesens herausgebildet hat.

Bei der Classe der Banken ist gegen sie selbstverständlich nichts einzuwenden; bei den Eisenbahnen ist wenigstens soviel zuzugeben, dass sie im Momente des Entstehens der Actiengesellschaft nichts Unrichtiges besagen. Aber es ist doch zweifellos schon eine arge Abweichung von der Wahrheit, wenn auf den Actien baare Geldsummen genannt werden, während die Gesellschaft nach Fertigstellung ihrer Linie baares Geld gar nicht mehr besitzt, ja die Actionäre nicht einmal in der Lage sind, das wirklich vorhandene Vermögensobject, die Eisenbahnlinie, nach ihrem Belieben in eine Geldsumme zurückzuverwandeln, weil der Staat vermöge seines Hoheitsrechtes sie hieran hindern kann. In vergangenen Zeiten war diese Unwahrheit insofern mildernder Natur, als die ersten Eisenbahngesellschaften die besten Linien erwarben, diese billig hergestellt wurden und meistens schon Anfangs eine Rente abwarfen, die als eine erträgliche Verzinsung des Nominalbetrages gelten konnte. Gerade dieses Verhältniss hat sich indess mit der zunehmenden Zahl der Eisenbahnlinien wesentlich verändert; man musste von guten zu mittelmässigen, von ersten zu zweiten Linien übergehen, und konnte später überhaupt nur secundäre Linien oder Concurrenzbahnen schaffen. Die Rentabilität der Bahnen reducirte sich dementsprechend und liess die Differenz zwischen dem Nominalbetrage und dem sich herausstellenden Werthe der betreffenden Actien bei jedem neuen Unternehmen immer schärfer hervortreten. Und als nun durch die Novelle das Recht constituirt wurde, Actiengesellschaften in der Weise zu schaffen, dass sie von Anfang an baares Geld gar nicht oder nur zum Theil zu besitzen brauchen, indem für eine der Gesellschaft in natura übereignete Realität dem Uebereigner in natura eine gewisse Anzahl von Actien überwiesen wird, so hat sich an dieser Classe der Industriegesellschaften der Nominalbetrag der Actien zu einer ganz vollkommenen Unwahrheit gestaltet. Das Grundcapital ist als baares Geld nicht da, hat auch nach Inhalt des Statuts nie in dieser Form vorhanden sein sollen, wird nur fingirt durch Vereinbarung eines in seiner Höhe der Willkür der Gründer anheimgegebenen Schätzungswerthes; und die Actie bezeichnet ein Antheilsrecht, dessen Nominalbetrag in ganz gleichem Masse willkürlich und ohne inneren Zusammenhang mit dem wahren Werthe des Gesellschaftsvermögens hingestellt ist.

So sind die Nominalbeträge mit jeder Entwickelungsepoche des Actienwesens zu den thatsächlichen Verhältnissen in grösseren Widerspruch getreten und haben sich Schritt für Schritt zu einem Institut herausgebildet, das, wenn man seine practische Bedeutung noch gar nicht in Betracht zieht, schon unter allen Umständen deshalb gegen sich einnehmen muss, weil es eben nicht mit der Wahrheit übereinstimmt".

Dieser Auslassung des Verfassers kann wohl unbedenklich beigetreten werden. Der Ausdruck eines bestimmten Geldbetrages als Antheil an dem Grundvermögen der Gesellschaft widerspricht der Art und dem Werthsverhältniss desjenigen Objectes, welches dem Actionär als Gegenstand des Grundvermögens für die von ihm durch baares Geld oder Leistung geschehene Einlage in dem Gesellschaftsstatut bezeichnet beziehungsweise gewährt wird. Gerade bei den Eisenbahnen liegen die Verhältnisse so, dass nie mit Bestimmtheit vorausgesagt werden kann, ob der Actionär bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft einen, dem Nominalgeldbetrage auf seiner Actie entsprechenden Antheil aus dem Grundvermögen der Gesellschaft erhalten wird. Der Werth einer Eisenbahn und die danach dem Actionär für seinen Antheil zu gewährende Quote richtet sich nicht nach der Höhe des eingelegten Capitals, sondern nach demjenigen Ertrage, welcher durch den Betrieb des aus den Einlagen geschaffenen Unternehmens sich ergiebt.

Dies folgt aus der Natur der Sache. Nur und allein die Ertragsfähigkeit des Unternehmens ist die Basis für die Werthsbeurtheilung desselben. Bei den augenblicklich schwebenden Ankaufsverhandlungen der Preussischen Staatsregierung wird nicht nach der Höhe des Nominal-Actiencapitals, sondern nach der Höhe der Rente gefragt und es sind danach die Gebote der Staatsregierung normirt. Die Gesetzesvorschrift, welche verlangt, dass das Antheilsverhältniss des Actionärs auf der Actie in einem Nominalgeldbetrage ausgedrückt werden soll, dass auch dieser Nominalgeldbetrag wirklich baar zur Casse der Gesellschaft fliessen muss, steht mit dem practischen Leben in grossem Widerspruch und zwar sowohl für diejenigen Corporationen, für welche ein Unterbringen ihrer Actien al pari nicht möglich ist, als für diejenigen, welche vermöge ihrer guten Rentabilität ihre

Actienantheile über pari verwerthen können. Der Verfasser weist daher im § 6 seines Werkes auch nach, welche Uebelstände diese Gesetzesvorschrift bei den bisherigen Eisenbahngründungen im Gefolge gehabt hat. Der Verfasser führt mit Recht aus, dass das Gesetz zwar die Zeichnung der Actie al pari verlangen könne, dass aber die Allgewalt des Gesetzes nicht hinreiche, dem Capitalisten eine Actie, welche beispielsweise 80 Werth sei, zu 100 aufzunöthigen. Diese Gesetzesvorschrift hat, wie der Verfasser richtig hervorhebt, bei dem bisherigen Privateisenbahnbau zu nicht unerheblichen Missständen Anlass gegeben.

Da die Unterbringung der Actien al pari nicht möglich war, so wurden Manipulationen getroffen, durch welche das Agio aus dem Baukostenanschlage entnommen wurde. Das Unternehmen wurde daher von vornherein mit einem höheren Capital belastet, als der Bau der Bahn eigentlich erforderte. Dieser Umstand kommt wesentlich in Betracht bei einem Vergleiche der Baukosten der Staatsbahnen und denen der Privatbahnen. Die Gesetzgebung muss sich den practischen Verhältnissen anpassen und dazu geeignet sein, dass ohne Manipulationen verschiedener Art der Zweck der Unternehmung auf solider Basis erreicht werden kann. Es kann daher dem Reformvorschlage des Verfassers, wonach der Nominalgeldbetrag auf der Actie zu beseitigen und durch Stückantheil zu ersetzen ist, nur beigetreten werden.

Einen weiteren Missstand der bisherigen Eisenbahngründungen findet der Verfasser in der Ausgabe verschiedener Gattungen von Actien, nämlich der Prioritäts-Stamm- und der Stammactien, ferner der bei vielen Bahnen statuirten Nachzahlungspflicht des Restes der in dem betreffenden Jahre nicht voll erreichten Befriedigung der Dividende der Prioritätsactie aus den Erträgnissen der späteren Jahre, und endlich in dem Mangel einer Bestimmung über die Antheilsverhältnisse beider Arten von Actien im Falle einer Liquidation.

Was die Ausgabe beiderlei Arten von Actien betrifft, so äussert sich der Verfasser zwar absprechend über ein solches Verhältniss, aber er verlangt nicht Beseitigung desselben. Insoweit kann man dem Verfasser wohl zustimmen.

Da die gut rentablen Eisenbahnstrecken bereits gebaut sind, so ist eine Ausdehnung des Eisenbahnnetzes mit Hülfe von Privatcapital nur möglich, wenn der Staat, die Provinzen, Kreise und Adjacenten sich finanziell bei dem Unternehmen betheiligen. Damit diesen Corporationen nun die Möglichkeit einer späteren Verzinsung ihrer Zuschüsse nicht entzogen bleibt, ist es, entgegen der bisherigen Art der Unterstützung à fonds perdu, zweckmässig, dass denselben für ihre Betheiligungen Antheilscheine an dem Grundvermögen der Gesellschaft gewährt werden. Für den Rest des Capitals wird in den meisten Fällen das Privatcapital in Anspruch genommen werden müssen. Während nun jene Corporationen mit ihrer finanziellen Betheiligung zunächst dem betreffenden Landdistrict einen Dienst leisten, beansprucht das Privatcapital für seine Betheiligung eine baldige und thunlichst sichere Rente. Es können daher beide Finanzbetheiligte nicht auf eine Stufe gestellt werden, wenn man auf eine Betheiligung des Privatcapitals rechnen will. Die sofortige Aufnahme einer Prioritätsanleihe an Stelle von Stamm-Prioritätsactien würde aber der Gesellschaft von vornherein positive Zinsverpflichtungen auferlegen, was dem Interesse derselben erst recht nicht entspricht. Dem Privatcapitalisten muss aber ein Anspruch auf vorzugsweise Verzinsung seiner Einlage — wie dies bei den bisherigen Prioritäts-Stammactien der Fall war — gewährt werden. Es ist demnach die Ausgabe von Prioritäts-Stammactien das einzige Mittel, um die Herstellung von Unternehmen vermittelst des Privatcapitals zu ermöglichen.

Dabei ist es aber nicht nothwendig, dass die den Prioritätsactien in Bezug auf den Dividendengenuss einzuräumenden Vorrechte soweit gehen, dass dann, wenn in einem Jahre das Unternehmen die nach dem Prioritätsanspruche bemessene Höhe der Dividende nicht erbringt, seitens der Gesellschaft die Nachzahlung aus den Erträgnissen der späteren Jahre und bevor die Stammactionäre irgend welchen Dividendenantheil erhalten, versprochen wird. Ein solches Versprechen ist geeignet, den Werth der Stammactie gänzlich unsicher und unberechenbar erscheinen zu lassen. Ueber dieses Missverhältniss spricht sich der Verfasser auf Seite 69 und 70 seines Werkes wie folgt aus:

„Wenn sich nämlich aus den Erträgnissen der Eisenbahnen die erhoffte Rente für die Stammprioritäten ergiebt, so gilt nach den meisten Statuten die Bestimmung, dass dieselbe aus etwaigen Erträgnissen folgender Jahre bis zur Höhe des Procentsatzes, auf den sich das Vorrecht erstreckt, nachgezahlt werden muss, und dass den Stammactien so lange eine Dividende nicht zufällt, als nicht alle Nachzahlungen geleistet sind. Der Zweck dieser Einrichtung ist offenbar der, die Stammpriorität der wirklichen Obligation in ihrer wirthschaftlichen Stellung noch ähnlicher zu machen. Das Dividendenrecht soll nicht gänzlich verloren sein, wenn es sich auch in einem gewissen Jahre nicht hat realisiren lassen. Der Dividendenschein soll — ähnlich den Zinscoupons der Obligationen — ein relatives Anspruchsrecht unter allen Umständen in sich bergen; dieses soll nur dann ganz erlöschen, wenn etwa die Gesellschaft, ohne jemals die zu seiner Deckung erforderlichen Erträgnisse geliefert zu haben, aufgelöst wird. In der Theorie herrscht Streit über die Frage, ob dieses Vorrecht auch Geltung habe, wenn es durch das Statut nicht ausdrücklich vereinbart ist. Von hervorragender practischer Bedeutung ist die Frage für die Deutschen Eisenbahnen wohl nicht; indess haben doch von den auf dem Berliner Courszettel notirten Stammprioritäten fünf das Vorrecht nicht ausdrücklich statuirt. Für ein neues Gesetz aber handelt es sich nicht nur um die Entscheidung dieser Frage, sondern hauptsächlich darum, ob die Etablirung eines solchen Rechtes nicht vielmehr ganz zu untersagen sei. Werden Stammprioritäten nur zur Erweiterung eines bereits vorhandenen Eisenbahnnetzes oder zur Ausdehnung einer bereits bestehenden Linie creirt, so hat die Nachzahlungspflicht keine wirthschaftliche Bedenken; denn es ist nicht anzunehmen, dass die alten Actionäre so unklug sein werden, selbst ihre bereits erworbenen Vortheile um der Ausdehnung der Linie willen zu ruiniren. Wenn dagegen diese Eintheilung der Actien gleich bei der Gründung geschieht, so wirkt das Nachzahlungsrecht im höchsten Grade schädigend auf die Interessen der Stammactien".

Es ist auch in dieser Beziehung dem Verfasser beizupflichten.

Bei der Festhaltung an solcher Einrichtung würde die Prioritätsactie, wie der Verfasser richtig ausführt, einem Schuldbekenntnisse näher kommen, welches durch die Gewährung einer Prioritätsactie eben vermieden werden sollte und welches sich der Zeichner in den seltensten Fällen gedacht hat.

Wenn man den Betrieb des Börsengeschäftes in Prioritäts-Stammactien verfolgt, dann wird man auch zu der Ansicht gelangen müssen, dass dem Rechte auf Nachzahlung der Restdividenden aus den Erträgnissen späterer Jahre von dem Privatcapital nicht einmal ein sonderlicher Werth beigelegt wird. So repräsentiren denn auch die abgelaufenen Dividendenscheine dieser Art ein in der Regel für den Actionär ganz unbeträchtliches Werthsobject, welches nach Gewährung der Abschlagsdividende von Speculanten gegen mässige Vergütung aufgekauft wird und in der Regel zu Agitationen in den Generalversammlungen, zu Processen und dergleichen Anlass giebt. Bei einem Verkauf der Prioritätsactien verbleibt der abgelaufene Dividendenschein dem bisherigen Besitzer und es benutzt derselbe jede Gelegenheit, ihn selbst zu einem Spottpreise los zu werden. Es muss nach alledem der Vorschlag des Verfassers auf Beseitigung dieses Vorzugsrechtes in Beziehung auf die Nachzahlung des Dividendenbetrages als begründet und Abhülfe durch das Gesetz für nothwendig erachtet werden.

Einer weiteren eingehenden Würdigung durch die Gesetzgebungsfactoren bedarf auch die Darstellung des Verfassers auf Seite 72 und 73 seines Werkes, worin derselbe das Missverhältniss erwähnt, welches bei dem Mangel einer Bestimmung über das Vertheilungsverhältniss zwischen der Prioritäts- und der Stammactie im Falle der Liquidation einer Gesellschaft entstehen muss. Der Verfasser erwähnt hierüber Folgendes:

„Und noch eine andere Specialbestimmung erscheint nothwendig. Das Gesetz sollte die Forderung stellen, dass Statutenbestimmungen, durch welche Stammprioritäten creirt werden, sich auch über das Rechtsverhältniss äussern müssen, in dem die beiden Arten von Actien bei etwa eintretender Liquidation der Gesellschaft zu einander stehen sollen. Darüber disponiren gegenwärtig die meisten Statuten nicht. Eine solche Vorschrift ist aber wichtig, weil sich schlechterdings aus dem Wesen des Instituts eine Folgerung auf das gedachte Rechtsverhältniss nicht

mit Sicherheit ziehen lässt. Mehrfach wird in der Wissenschaft die Ansicht vertreten, dass, sofern das Statut nichts Anderes besage, aus dem prioritätischen Anspruche auf Dividenden ein Anspruch auf prioritätische Befriedigung aus der Liquidationsmasse nicht zu entnehmen sei. Indess wird eine solche Auffassung, sofern Gesetz oder Vertrag keine Unterlagen bieten, immer nur den Werth einer Ansicht beanspruchen können. Der Ertrag einer Eisenbahnlinie ist jedenfalls bestimmend, oder kann in hervorragendem Masse mitbestimmend werden für die Entschliessung über Auflösung der Gesellschaft. Erbringt eine Linie beispielsweise für den in Stammprioritäten gekleideten Theil des Grundvermögens eine fünfprocentige Rente, während sie die Stammactien ertragslos lässt, so könnte eine an die Gesellschaft gerichtete Zumuthung wegen Verkaufs der Bahn den Stammprioritäten nachtheilig, den Stammactien aus dem gleichen Grunde vortheilhaft erscheinen. Die letzteren erhielten eine Geldsumme, die, wenn vielleicht auch hinter dem Nominalbetrage zurückstehend, doch wenigstens zinstragend gemacht werden könnte; die ersteren empfingen ein Capital, das nicht hinreichte, ihnen die aus der Eisenbahnlinie dauernd zufliessende Rente zu gewähren. Wäre bei dieser hier als Beispiel angeführten Gesellschaft die Anzahl der Stammactien grösser, als die der Stammprioritäten und die Entscheidung über Liquidation durch einfache Majorität möglich, so würden die Stammprioritäten im Wege der Majorisirung geradezu vergewaltigt; denn die Interessen der beiden Arten ständen einander diametral entgegen. Daraus folgt, dass das prioritätische Vorrecht auf Erträgnisse und das Interesse an einer Realisirung des Vermögens durch Liquidation zu einander in einer Wechselbeziehung stehen. Der Anspruch auf die prioritätische Rente, deren Aufgebung die Stammprioritäten nicht gewollt haben, fiele nach der oben erwähnten Ansicht einfach aus. Hierin läge eine schwere Unbilligkeit. Andererseits wäre es aber ohne Willkür unmöglich, festzustellen, welchen Umfang das Vorrecht haben solle, zumal da, wenn eine Bahn völlig ertragslos bliebe, die Stammprioritäten nicht an Rente verlieren würden. Es kommt also auf die Umstände in jedem besonderen Falle an; und ein solcher Zustand wird am Besten vertragsmässig geregelt. Mögen die Gründer mit sich zu Rathe gehen, wie in Anbetracht der voraussichtlichen Rentabilität der Bahn das Rechtsverhältniss für den Fall der Liquidation zu ordnen sei. Die Capitalisten können denn auch ihrerseits erwägen, ob es angezeigt sei, den geforderten Kaufpreis für jede der beiden Arten von Actien zu bezahlen. Das Gesetz sollte jedenfalls anordnen, dass durch Statut Klarheit darüber geschaffen werde".

Auch in dieser Beziehung kann man dem Verfasser nur beipflichten. Das Gesetz muss eine Bestimmung enthalten, welche vorschreibt, dass in dem Gesellschaftsstatut vor der Zeichnung und Constituirung der Gesellschaft das Verhältniss normirt werde, nach welchem im Falle einer Veräusserung des Unternehmens, überhaupt bei einem Aufgeben des Gesellschaftszweckes, die Inhaber der Prioritätsactien und der Stammactien an der Vertheilung des Grundvermögens der Gesellschaft Theil zu nehmen haben.

(Fortsetzung folgt.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft.

Vorlage der Verwaltungsvorstände zu der ausserordentlichen Generalversammlung am 29. October 1879.

Der Verwaltungsrath hat im Einverständnisse mit der Direction eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre auf den 29. d. Mts. berufen, in welcher darüber Beschluss gefasst werden soll, ob auf Grund der Offerte der Königlich Preussischen Staatsregierung vom 27. August d. J.*) in Verhandlungen über die Ueberlassung des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens an den Preussischen Staat einzutreten sei.

Wie in der Einladung zu der Generalversammlung ausgesprochen ist, haben die Verwaltungsvorstände sich nicht ermächtigt gehalten, ohne vorherige Zustimmung der Actionäre Verhandlungen auf der in der Offerte der Königlichen Staatsregierung bezeichneten Basis der Gewährung einer 4 procentigen Rente in Preussischer consolidirter Staatsanleihe zu führen. Dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist hiervon Mittheilung gemacht.*)

Für dieses Verhalten der Verwaltungsvorstände ist die Ueberzeugung massgebend gewesen, dass der gebotene Preis, dessen Erhöhung nach dem Wortlaute der Offerte zwar nicht unbedingt ausgeschlossen, nach den bei ähnlichen Verhandlungen gemachten Erfahrungen aber gewiss nicht leicht zu erreichen ist, dem Werthe des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens nicht entspricht, sie haben daher den Actionären gegenüber diese Ansicht zu begründen.

Da das Unternehmen für immer gegen eine unveränderliche Rente abgetreten werden soll, so kommt es nicht auf den Ertrag vorzugsweise an, welchen dasselbe in den nächsten Jahren verheisst, sondern auf den dauernden Werth desselben.

Das Hauptgewicht ist deshalb auf die geographische Lage, die Verkehrsbeziehungen und die Betriebsverhältnisse der Bahn und auf die finanzielle Situation der Gesellschaft zu legen, wobei ihrer Natur nach vorübergehende Verhältnisse von minderer Bedeutung sind. Darum sind denn auch zwei Momente nicht von entscheidender Wichtigkeit, welche allerdings für die Beurtheilung der Rentabilität von Eisenbahnen in der nächsten Zeit erheblich sind: das Darniederliegen von Handel und Industrie und die ungeordneten Verhältnisse des Eisenbahnwesens.

Dass auf die jetzigen schlechten Jahre wieder ein Aufschwung folgt, liegt im Wesen der wirthschaftlichen Entwickelung; zweifelhaft kann nur sein, ob er etwas früher oder später, ob er mehr allmälig oder in raschem Aufsteigen eintritt. Der gegenwärtige Zustand ist sicher kein normaler, und nur einen solchen, also weder eine totale Depression noch eine schwindelhafte Höhe von Handel und Industrie darf man der Schätzung des dauernden Werthes eines in seiner Rentabilität von den wirthschaftlichen Zuständen abhängigen Unternehmens zu Grunde legen.

Wenn ferner die Privat-Eisenbahnen darunter schwer leiden, dass die Beziehungen des Eisenbahnwesens zum Staate nicht gesetzlich geordnet sind, so kann ein solcher Zustand nur vorübergehend sein.

In dem Bestreben der Preussischen Staatsregierung für die Ordnung des Eisenbahnwesens haben sich zwei Tendenzen geltend gemacht; auf der einen Seite hat sie versucht, für den Staat resp. das Reich grosse *gesetzliche* Aufsichtsrechte zu erlangen, durch welche ihm eine, im Interesse der Gesammtheit für nothwendig erachtete, energische Einflussnahme speciell auf die Privat-Eisenbahnen gesichert würde, auf der andern Seite wollte sie dem Preussischen Staate durch Ausdehnung der Staatseisenbahnen im Wege des Neubaues oder des Ankaufes von Privat-Eisenbahnen, eine möglichst grosse *factische* Herrschaft über das Eisenbahnwesen verschaffen. Diese Bestrebungen mussten sich gegenseitig hindern, namentlich konnte die Gesetzgebung nicht vorwärts kommen, weil die Zustände, welche sie ordnen sollte, in einer Umgestaltung begriffen waren, die unter Umständen, nämlich, wenn die Privat-Eisenbahnen ganz verschwinden oder an Ausdehnung und Bedeutung sehr beschränkt werden sollten, eine völlig verschiedene Gesetzgebung erheischte.

Daraus hat sich nun freilich das für die Privat-Eisenbahnen höchst nachtheilige Verhältniss ergeben, dass das Eisenbahnwesen in seinen wichtigsten Beziehungen gesetzlicher Regelung entbehrt

---

*) Die fragliche Offerte lautet:

Berlin, den 27. August 1879. Nachdem die mit verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften wegen Ueberlassung der betreffenden Bahnunternehmungen an den Staat gepflogenen Verhandlungen zum Abschlusse gelangt sind, ist es von der Staatsregierung für zweckmässig erachtet, auch dem Erwerb des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens für den Staat näher zu treten. Im Einverständnisse mit dem Herrn Finanzminister ersuche ich desshalb die Direction, sich eventuell nach Benehmen mit dem Verwaltungsrathe darüber äussern zu wollen, ob dieselbe — die Genehmigung der General-Versammlung der Actionäre vorbehalten — bereit ist, sofern über den Kaufpreis und die sonstigen Bedingungen eine Verständigung zu erzielen sein sollte, das Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Unternehmen dem Staate zu überlassen und dieserhalb in Verhandlungen mit der Staatsregierung einzutreten. Indem die Erörterungen über die einzelnen Vertragsbedingungen den demnächstigen Verhandlungen vorzubehalten sein werden, bemerke ich, was den Kaufpreis anbelangt, dass das vorliegende Material für die Werthschätzung des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens unter Berücksichtigung der die Rentabilität desselben für die Zukunft beeinflussenden verschiedenen Verhältnisse, soweit sich dieselben von hier aus übersehen lassen, einer Prüfung unterzogen worden ist, deren Resultat es gerechtfertigt erscheinen lässt, den Actionären eine jährliche Rente von 4 pCt. in Consols zu bewilligen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Maybach.

*) Das Antwortschreiben lautet:

Ew. Excellenz beehren wir uns, mit Bezug auf unsere gehorsamste Mittheilung vom 30. v. Mts., das Resultat der heute stattgefundenen Berathung der Verwaltungsvorstände unserer Gesellschaft nachfolgend anzuzeigen.

Die Verwaltungsvorstände sind nach eingehender Erwägung zu der übereinstimmenden Ueberzeugung gelangt, dass die in dem Hohen Erlass vom 27. v. Mts., II. S. 1008 für Ueberlassung des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens gemachte Offerte einer in Preussischen Consols zu gewährenden Rente von 4 pCt. eine derartig niedrige ist, dass sie sich nicht für befugt halten können, aus eigener Machtvollkommenheit Verhandlungen auf einer solchen Basis zu führen. Sie erachten sich vielmehr verpflichtet, zuvörderst den Beschluss einer General-Versammlung einzuholen, ob überhaupt in Verhandlungen über die Ueberlassung des Unternehmens eingetreten werden soll.

Gleichzeitig ist Behufs baldiger Herbeiführung einer Beschlussfassung der Actionäre die Einberufung einer ausserordentlichen General-Versammlung beschlossen, deren Termin wir nicht verfehlen werden, Ew. Excellenz sogleich nach seiner Festsetzung anzuzeigen. Berlin, den 13. September 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.

und nur auf stets abänderlichen administrativen Anordnungen beruht; dass die Preussischen Staatseisenbahnen eine sehr grosse Macht erlangt haben, in deren Uebung sie gesetzlich nicht beschränkt sind und dass dem Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten die schwere Aufgabe obliegt, zugleich auf eine möglichst rentable Verwaltung der ihm unterstellten Staatseisenbahnen hinzuwirken und über ihre Beziehungen zu den Privat-Eisenbahnen als unparteiische Aufsichtsbehörde zu entscheiden, eine Aufgabe, welche in Zeiten des allgemeinen Rückganges der Einnahmen und dem daraus sich nothwendig ergebenden Bestreben jeder Verwaltung, einen möglichst grossen Theil des vorhandenen Verkehrs an sich zu ziehen, doppelte Schwierigkeiten bietet.

Aber dieser Zustand kann und soll nach der ausgesprochenen Absicht der Regierung nur ein Uebergang sein. Wenn das Privat-Eisenbahnwesen nicht aufhört, so muss und wird ihm der erforderliche Rechtsschutz gewährt werden, so werden feste gesetzliche Grundsätze kommen, nach welchen sich das Tarifwesen und die Betheiligung am Verkehre regelt.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn ist nun geographisch und finanziell so situirt, dass sie von jeder gesetzlichen Ordnung wahrscheinlich nicht allein keinen Schaden, sondern selbst positiven Gewinn haben wird, wenn dabei, wie unzweifelhaft nothwendig, kein Unterschied in der Berechtigung zwischen Staats- und Privatbahnen gemacht wird.

Bei der Erörterung der Verhältnisse des Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Unternehmens ist ausser auf die im Eigenthum der Gesellschaft befindlichen Linien auch auf die durch einen sechszigjährigen Betriebs-Ueberlassungsvertrag erworbene Oberlausitzer Eisenbahn Rücksicht zu nehmen, welche in einer Länge von 148,21 km von der Station Falkenberg der Berlin-Anhaltischen Bahn nach der Station Kohlfurt der Niederschlesisch-Märkischen Bahn führt. Nach dem Betriebs-Ueberlassungsvertrage hat nämlich die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft, wenn sie ihre Stammbahn freiwillig veräussert, dafür Sorge zu tragen, dass der Erwerber in den Vertrag eintritt; die Preussische Staatsregierung wird also unter den in demselben stipulirten Bedingungen die Oberlausitzer Bahn miterwerben müssen.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn einschliesslich der Oberlausitzer hat im Ganzen eine Ausdehnung von 579,48 km; ihre grösste Länge (Kohlfurt-Zerbst-Grenze) beträgt 249,81 km; sie hat 5 Hauptrichtungen: Berlin-Cöthen; Berlin-Halle; Berlin-Leipzig; Berlin-Röderau; Kohlfurt-Zerbst. Durch eigene Linien verbindet sie Berlin mit dem fruchtbaren und industriereichen Anhaltischen Gebiete, namentlich den Städten Dessau, Cöthen und Zerbst, ferner mit Halle und Leipzig und dem vor demselben liegenden, durch seine ausgedehnte Thonwaarenindustrie und seine grossen Braunkohlenwerke hochwichtigen Bitterfeld und durch Anschluss in Röderau an die Sächsische Staatsbahn mit Dresden;

die Kohlfurt-Falkenberger in Verbindung mit der Falkenberg-Wittenberger Linie und dem in Wittenberg anschliessenden Theile der Berlin-Zerbster Linie stellt die Verbindung zwischen einem grossen Theile Schlesiens und Magdeburg her und vermittelt zugleich über Falkenberg-Jüterbog die Beziehungen zwischen der Oberlausitz und Berlin, und

endlich ist die Strecke Leipzig-Zerbst Theil einer zweiten Linie zwischen Magdeburg und Leipzig neben der alten Halle-Cöthener Linie.

Für die Relationen Berlin-Cöthen, Berlin-Halle und Berlin-Leipzig hat die Berlin-Anhaltische Bahn nicht allein die leistungsfähigsten, sondern auch die kürzesten Linien; es ist auch nicht zu erwarten, dass kürzere Linien gebaut werden; für die Relation Berlin-Dresden ist ihre Route zwar nicht die kürzeste, aber zweifellos die leistungsfähigste; die Linie Kohlfurt-Magdeburg ist für einen grossen Theil des Schlesischen Verkehrs mit Magdeburg die kürzeste und jeder anderen concurrirenden Linie gewachsen; die Magdeburg-Zerbst-Leipziger Linie ist der Cöthener Linie in Ausrüstung ganz gleich und differirt fast gar nicht in der Entfernung, ist also völlig concurrenzfähig.

Für die Sicherung des Verkehrs ist es vortheilhafter, wenn eine Bahn sich in die Breite ausdehnt, d. h. durch eine Anzahl kürzerer, neben einander laufender Linien ein ganzes Gebiet umfasst, als wenn sie nur eine lange Linie hat, eine solche ist wohl bequemer zu betreiben, ist aber der Concurrenz weit mehr unterworfen. Durch Concurrenzen sind denn auch fast nur die Endpunkte der Berlin-Anhaltischen Bahn beeinflusst, von den anderen Stationen sind nur zwei (Falkenberg und Delitzsch) zugleich Stationen anderer Bahnen, alle übrigen Zwischenstationen der Berlin-Anhaltischen Bahn gehören nur dieser an; auf der Oberlausitzer Linie sind von den 13 Stationen 6 zugleich Stationen anderer Bahnen (Horka, Hohenbocka, Ruhland, Elsterwerda und die Endstationen Kohlfurt und Falkenberg).

Von dem Verkehr der durch Handel und Industrie, wie als Consumtionsplätze bedeutenden Endpunkte wird der Berlin-Anhaltischen Bahn immer ein entsprechender Theil zufallen; in Berlin besitzt sie einen weit in die Stadt hineingeschobenen Bahnhof von vorzüglichen Einrichtungen und weiter Ausdehnung, welcher sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr, welchem letzteren dort grosse Räume zur Lagerung von Gütern und Rohproducten zur Verfügung stehen, der Berlin-Anhaltischen Bahn immer eine besonders gute Position gewähren wird.

Das innere Gebiet der Bahn ist theils, wie das Anhaltische Land, bereits hoch entwickelt, theils steht ihm noch eine bedeutende Entwickelung bevor. Ist auch der Boden des Landes zwischen Berlin und Halle, Leipzig und Röderau zum grössten Theile nicht besonders fruchtbar, so ist die Lage nahe der Reichshauptstadt und inmitten dieser und der grossen Städte Magdeburg, Halle, Leipzig und Dresden für eine industrielle Entwickelung besonders gut; dazu kommt noch, dass dieses Gebiet bezüglich der Eisenbahnverbindungen bevorzugt vor vielen anderen ist und nicht nur nahe zu dem Sächsischen und Schlesischen Steinkohlen- und dem Böhmischen Braunkohlengebiete liegt, sondern auch in grosser Menge gute einheimische Braunkohlen besitzt. Die wichtigsten Hülfsmittel der Industrie, leichter Transport und billiges Brennmaterial sind also vorhanden; Braunkohlenlager sind von Bitterfeld ab westlich fast an der ganzen Linie der Bahn bis Kohlfurt; in grossem Masse ausgebeutet werden sie besonders in Bitterfeld und Umgegend, von wo aus zum Beispiel im Jahre 1878 51 326 Wagenladungen von 10 000 Kilogramm zum Versand gekommen sind. Ein Theil der Bahn, die neu erbaute Strecke Wittenberg-Falkenberg und die Oberlausitzer Bahn sind noch ganz im Beginn ihrer Entwickelung, welche dadurch sehr zurückgehalten ist, dass ihre Eröffnung in die Zeit des wirthschaftlichen Niederganges fiel.

Mit der Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse wird gewiss gerade das innere Gebiet der Berlin-Anhaltischen Bahn sich schnell heben und diese Hebung wird derselben fast ausschliesslich allein zu Gute kommen.

Die Bahn hat keine, dem Betriebe Schwierigkeiten bietende Strecken; ihre Unterhaltung ist in Folge davon billig. Ein grosser Theil der Bahn dient mehr als einer Verkehrsrichtung. Die Strecke Berlin-Jüterbog (62,83 km) ist allen nach Westen und Süden führenden Routen gemeinsam, Jüterbog-Falkenberg (49,11 km) der Dresdener und Schlesischen Route, Jüterbog - Wittenberg (32,16 km) der Cöthener, Haller und Leipziger, Wittenberg-Bitterfeld (36,65 km) der Haller und Leipziger, Bitterfeld-Leipzig (31,34 km) der Berlin-Leipziger und der Magdeburg-Leipziger. Dadurch sind die Baukosten und werden die Betriebs- und Unterhaltungskosten bedeutend ermässigt.

Die Linien der Berlin-Anhaltischen Bahn sind mit alleiniger Ausnahme der neuen Wittenberg-Falkenberger Bahn (53,89 km) und der Strecke Dessau-Cöthen (21,24 km) durchweg zweigeleisig, die Bahnhöfe sind, nachdem die neuen Anlagen zu Berlin, Luckenwalde und Jüterbog, was in etwa einem halben Jahre geschehen sein wird, dem Betriebe übergeben sind, allen Anforderungen entsprechend, viele, namentlich Berlin, Wittenberg, Dessau, Jüterbog, Luckenwalde, Bitterfeld sind auf eine erhebliche Verkehrssteigerung berechnet; die sämmtlichen Betriebslocalitäten, Stationsgebäude, Güterschuppen, Werkstätten, Nebenanlagen sind grösstentheils neu gebaut, alle im besten Zustande; Locomotiv- und Wagenpark ist von bester Beschaffenheit und über den zeitigen Bedarf hinaus genügend.

In welchem Masse für die Vervollständigung der Anlagen und der Ausrüstung der Bahn gesorgt ist, mag daraus ersehen werden, dass die seit 1871 eingetretene Vermehrung der Stammactien um 26 250 000, und der Prioritäten um 30 000 000 M. vorzugsweise zur Herstellung von zweiten Geleisen etc., Bahnhöfen und Betriebsgebäuden und zur Vermehrung der Locomotiven und Wagen gedient hat; auf die neuen Strecken Wittenberg-Falkenberg (53,89 km), Zerbst-Landesgrenze (4,58 km) und die von der Anhaltischen Regierung erworbene Strecke Rosslau-Zerbst entfallen davon nur etwa 10 000 000 M.

Die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft sind klar, geordnet und günstig.

Das Actiencapital der Berlin-Anhaltischen Bahn (nur aus Stammactien bestehend) beträgt 51 750 000 M., das gesammte concessionirte Prioritätscapital 55 500 000 M., davon 4 500 000 M. 4 pCt. mit 1 pCt. Amortisation, die übrigen 51 000 000 M. 4½ pCt. mit ½ pCt. Amortisation.

In diesen Prioritäten ist die letzte Anleihe von 30 000 000 voll einbegriffen, obwohl ein erheblicher Theil des Erlöses derselben, ca. 5 000 000 M. Ende dieses Jahres noch unverausgabt sein wird. Die im Gange befindlichen Bauten werden diese Summe nicht aufgebrauchen, sondern noch einen Rest lassen.

Actiencapital und Prioritätsschuld sind also nahezu gleich; die Belastung des Unternehmens mit Zinsen ist im Verhältniss zu andern grossen Privatbahnen günstig.

Die Berlin-Anhaltische Gesellschaft hat jährlich an Prioritätszins und Amortisation für das ganze concessionirte Prioritätscapital zu zahlen 2 775 000 M., von der Gesammtausgabe (abzüglich der Dividende und Eisenbahnsteuer) fallen also etwa 23 pCt. auf die Prioritätsschuld, während schon im Jahre 1877 die wirkliche Ausgabe für die Prioritäten von der Gesammtausgabe, z. B. bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn 32, bei der

Magdeburg-Halberstädter Bahn 34, bei der Köln-Mindener Bahn 38 pCt. ausmachte.

Die Berlin-Anhaltische Bahn hat Verpflichtungen zu neuen Bahnbauten nicht auf sich; Bauten, welche die Aufnahme neuer Anleihen erforderlich machten, stehen nicht bevor, es bleibt sogar, wie schon bemerkt, nach Vollendung der jetzt im Gange befindlichen Neubauten noch Capital zu weiteren Ergänzungsbauten disponibel; der Zuschuss, welcher für die Oberlausitzer Linie im Jahre 1878 mit 121 898 M. geleistet ist, wird sich nicht erhöhen, sondern vermindern und bei einigermassen günstiger Verkehrsentwickelung bald in eine Einnahme von der Oberlausitzer Bahn verwandelt werden. Auch für die Oberlausitzer Bahn ist noch ein Theil ihres Prioritätscapitales (400 500 M.) für Ergänzungsbauten asservirt. Eine die vorstehend angenommene übersteigende Belastung des Unternehmens steht also nicht in Aussicht. (Schluss folgt.)

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 20. October. (Deutsch-Oesterreichische Verkehrsbeziehungen. Gütertarife im Deutsch-Russischen Verkehr. Die Eisenbahn-Ankaufsvorlage und die Rheinische Eisenbahn. Die Denkschrift des Vereins der Privatbahnen über das Eisenbahn-Tarifgesetz und die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“. Zugverspätungen im August.)

Für die Richtigkeit der Ansicht, dass es bei dem Besuche des Fürsten Bismarck in Wien nicht bei mündlichen Vereinbarungen geblieben, sondern dass ein Vertrag in aller Form abgeschlossen, sind in der vorigen Woche auf publicistischem Wege verschiedene Argumente herbeigeschafft worden, in Folge dessen das öffentliche Interesse in Deutschland sich vorzugsweise dieser Frage zugewendet hat. Durch die Berufung des Bundesrathsausschusses für auswärtige Angelegenheiten ist dieses Interesse noch wesentlich erhöht worden. Die Berufung ging formell von Bayern aus, welches in diesem Ausschuss verfassungsmässig den Vorsitz führt; mit Sicherheit ist indess anzunehmen, dass der Reichskanzler nicht nur vorher von der Berufung verständigt war, sondern selbst die Initiative hierzu gegeben hat. Er ist dabei wohl von dem Wunsche veranlasst worden, den Bundesregierungen erschöpfende Mittheilungen über die Resultate der Wiener Besprechungen und die gegenwärtige Lage der Europäischen Politik zu machen. Die Auskunft, welche der Vicepräsident des Staatsministeriums, Graf Stolberg, als Vertreter des Reichskanzlers in der Leitung der auswärtigen Angelegenheiten, ertheilt, soll denn auch ebenso eingehend als befriedigend ausgefallen sein. Inwieweit diejenigen Berichte, welche zu erzählen wissen, dass die Deutschen Bundesregierungen von der Existenz eines formulirten Vertrages verständigt worden, welcher gewissen Eventualitäten gegenüber eine Defensivallianz zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich feststellt, den Thatsachen entsprechen, wird abzuwarten bleiben; einstweilen ist nur zu constatiren, dass die öffentliche Meinung in beiden Staaten einem solchen Abkommen rückhaltlos zustimmt. In der betreffenden Sitzung des Bundesrathsausschusses für auswärtige Angelegenheiten sollen übrigens nur unsere politischen Beziehungen zu Oesterreich zur Verhandlung gestanden haben, während bezüglich der Oesterreichisch-Deutschen Verkehrsbeziehungen die Diplomatie noch ebenso im Dunkeln tappen dürfte wie die öffentliche Meinung. Wie aus dem „Pester Lloyd“ hervorgeht, welcher in dem Geruche steht, durch das Oesterreichische auswärtige Amt inspirirt zu werden, ist die Nachricht, Fürst Bismarck habe Oesterreich bereits zu Conferenzen über Handelsverkehrsfragen eingeladen, als irrig zu bezeichnen; dies sei bisher nicht geschehen. Ferner sei es irrig, von dem Abschluss eines neuen Handelsvertrages zu sprechen. Die principiellen Vereinbarungen, welche Fürst Bismarck und Graf Andrassy in Wien getroffen, berührten die Tariffrage gar nicht oder nur in äusserst geringem Masse; sie hätten vornehmlich Erleichterungen des Verkehrs, speciell des Grenzverkehrs, sowie Begünstigungen betreffs der Differentialtarife in Aussicht genommen; zunächst müssten die beiderseitigen Regierungen ins Reine damit kommen, was sie fordern und was sie bieten wollen. Soweit seien aber die Dinge noch nicht gediehen, meint das Pester Blatt. Dies geht allerdings auch schon daraus hervor, dass die Conferenzen der an dem Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande betheiligten Eisenbahnverwaltungen noch immer zu keinem annehmbaren Resultate gediehen sind. (Siehe den Aufsatz in voriger Nummer.) Ueber die in Hamburg abgehaltene Conferenz wird der Wiener „Neuen Freien Presse“ Folgendes gemeldet: „In der am 6. und 7. d. M. in Hamburg abgehaltenen Conferenz der am Verkehre Oesterreich-Ungarns mit den Deutschen Seehäfen und mit Berlin betheiligten Bahnen wurde beschlossen, dem Wunsche der Preussischen Regierung entsprechend, die neuen Tarife auf Grund der Localtaxen und ohne Rücksicht auf die bisherigen sogenannten Seehafendifferenzen zu berechnen. Jedoch soll mit Rücksicht darauf, dass die so gebildeten Sätze, welche, nachdem es die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen begreiflicherweise ablehnen, Opfer zu bringen, insolange solche Deutscherseits nicht gebracht werden, voraussichtlich für die meisten Artikel praktisch unbrauchbar sein werden, eine Anfangs kommenden Monats in Prag stattfindende neuerliche Conferenz nochmals darüber berathen, ob dieselben auch wirklich einzuführen seien oder nicht. In der Zwischenzeit soll ausserdem seitens der Deutschen Bahnen an die Preussische Regierung das Ansuchen gestellt werden, Ausnahmetarife ausser für die bereits genehmigten Artikel auch noch für einige andere wichtigere Import- und Exportartikel zu gestatten. Der Conferenz wurde von dem Rescripte des Preussischen Handelsministers Mittheilung gemacht, welches die von den Deutschen Bahnen nachgesuchte 5procentige Ermässigung der Getreide- und Mehlfrachten von Ungarn für die Durchfuhr durch Deutschland mit dem Bemerken ablehnt, dass erstens eine solche Ermässigung gegenüber den weit geringeren Sätzen der neuen Concurrenzrouten, insbesondere der Wasserwege, unwirksam wäre und zweitens eine Benachtheiligung der nicht ungünstiger zu behandelnden Deutschen Mühlenindustrie involvire. Nichtsdestoweniger beschlossen die Deutschen Bahnen, insbesondere im Interesse Hamburgs resp. der dorthin führenden Bahnen, dem Minister neuerdings vorzuschlagen, eine weitergehende, daher wirksame Ermässigung zu gestatten und darauf hinzuweisen, dass hierdurch die Deutschen Mühlen, abgesehen davon, dass es für dieselben gleichgültig sein könne, auf welchem Wege das Ungarische Mehl nach Hamburg resp. England gelange, auch aus dem Grunde nicht geschädigt werden können, weil dieselben so feine Mehlsorten, wie sie Pest exportirt, überhaupt nicht erzeugen“.

In Bezug auf das oben erwähnte ministerielle Rescript, welches die „N. A. Z.“ zuerst mitgetheilt hat, finden wir in der „Hamburgischen Börsenhalle“ folgende, vermuthlich aus dem Bureau der Berlin-Hamburger Eisenbahn stammende Darlegung: „Wie wir hören, ist unsere aus der „N. A. Z.“ entnommene Mittheilung in No. 20927 dieses Blattes, wonach das Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Anträge der Berlin-Hamburger Bahn auf Gewährung ermässigter Mehl- und Getreidetarife von Oesterreich-Ungarn nach Hamburg abgelehnt hätte, zwar richtig; dagegen erfahren wir, dass es sich bei dem ablehnenden Bescheide des Preussischen Ministeriums keineswegs um die Zurückweisung bereits früher gestellter und ohne Angabe neuer Gründe nochmals vorgebrachter Anträge handelte. Während nämlich die Berlin-Hamburger Bahn die betreffenden Tarifermässigungen ursprünglich für den Verkehr von Oesterreich-Ungarn nach Hamburg loco beansprucht hatte, war der neuerdings gestellte Antrag auf die Gewährung jener Ermässigungen wenigstens für solche Transporte, welche nachweislich via Hamburg seewärts weiter exportirt würden, gerichtet, um auf diese Weise dem Einwande zu begegnen, dass eine Schädigung der heimischen Production zu befürchten sei. Hierbei war die Concurrenz des Seeweges über Triest und Fiume durch neue vergleichende Calculationen eines renommirten Hamburger Hauses, sowie durch den Hinweis auf die Ziffern des inzwischen erschienenen Geschäftsberichts der Berlin-Hamburger Eisenbahn pro 1878 nachgewiesen. Letztere ergeben, dass in den ersten fünf Monaten des Jahres 1878, in welchen der ermässigte Tarif bereits vorübergehend bestand, über 8 Millionen Kilogramm Mehl aus Ungarn via Berlin-Hamburg exportirt wurden, wohingegen das Transportquantum bei dem Aufhören jenes Tarifs im Juni desselben Jahres sofort auf den zehnten Theil des im Vormonat verfrachteten Quantums herabsank und in den übrigen sieben Monaten des Jahres 1878 überhaupt noch nicht 4 Millionen Kilogramm befördert wurden. Gerade diese Ziffern, welche die Nothwendigkeit der von der Berlin-Hamburger Bahn erbetenen Ermässigungen besonders schlagend nachweisen, sind in dem Erlasse des Preussischen Ministeriums mit Stillschweigen übergangen. Die Conferenz Deutscher und Oesterreichisch-Ungarischer Bahnverwaltungen, welche im Laufe voriger Woche hier tagte, hat denn auch, wie wir hören, aus dem Inhalte des ministeriellen Erlasses nicht die Ueberzeugung schöpfen können, dass von den mehrgedachten Tarifermässigungen ohne Schaden für die betheiligten Eisenbahnverwaltungen abgesehen werden könne, und ebensowenig anzuerkennen vermocht, dass eine Schädigung der heimischen Production in Frage stehe. Es wird daher beabsichtigt, zur Erlangung der wiederholt abgelehnten Tarifermässigungen nochmals bei dem Preussischen Ministerium vorstellig zu werden“.

Nach mehrjährigen vergeblichen Bemühungen, für die Waarentransporte in den grossen internationalen Verbänden zwischen Russland einerseits und Deutschland resp. Frankreich und Belgien andererseits den thatsächlichen Verhältnissen sowie den Bedürfnissen des Handelsstandes der Nationen dieser Länder angepasste brauchbare Tarife zu ermöglichen, ist es in dem in der Zeit vom 13. bis 16. d. Mts. in Frankfurt a. M. abgehaltenen grossen Eisenbahncongress der Russischen, Französischen, Belgischen und Deutschen Bahnen endlich gelungen, zu endgiltigem Abschlusse über die Aufstellung der neuen Tarife für die qu. Verkehre zu gelangen, nachdem schon vorher in den im Juni d. J. in St. Petersburg stattgehabten Vorconferenzen in allge-

meinen grossen Zügen die Grundlagen für die Erstellung der neuen projectirten Tarife geschaffen waren. Wir sind in der Lage, über die in Frankfurt stattgehabten Verhandlungen Folgendes (nach der „Fr. Z.") mitzutheilen. Am 13. d. Mts. trat zunächst die für die Verbereitung von Beschlüssen gewählte Commission zusammen, bestehend aus Vertretern der Grossen Russischen Eisenbahn, der Moskau-Brester, der Warschau-Wien-Bromberger, der Sächsischen Staatsbahnen, der Hannoverschen Staatsbahn, der Oberschlesischen und der Rheinischen Eisenbahn. In der am 14. d. Mts. begonnenen Generalconferenz waren ausser den bereits genannten noch folgende Eisenbahnen vertreten: die Dünaburg-Witebsker, die Moskau-Brester, die Orel-Witebsker, die Orel-Griasi, die Griasi-Zaryziner, die Kursk-Charkower, die Riga-Dünaburger, die Mitauer, die Warschau-Terespoler und mehrere andere Russische Bahnen, ferner die Ostpreussische Südbahn, Berlin-Stettiner (zugleich für Berlin-Hamburg), Niederschlesisch-Märkische, Berlin-Anhalt, Magdeburg-Halberstadt, Hessische Ludwigsbahn, Frankfurt-Bebra, Bergisch-Märkische Bahn etc., von Oesterreichischen Bahnen die Ferdinands-Nordbahn, Galizische Karl-Ludwigbahn, die Oesterreichische Nordwestbahn und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Es ist vielleicht von einigem Interesse, dass die Köln-Mindener Bahn sich durch eine Staatsbahn, die Hannoversche, vertreten liess, welche zugleich die Vertretung der Westfälischen Eisenbahn übernommen hatte. Nach den Beschlüssen der Generalconferenz sollen nun die neuen Tarife, deren definitive Aufstellung und Herausgabe voraussichtlich bis zum 1. Januar 1880 neuen Styles (dem Zeitpunkte des Aufhörens der bestehenden, aber mit Ablauf d. J. gekündigten internationalen Tarife) erfolgen wird, in nachstehender Weise construirt werden. Der reconstruirte Deutsch-Russische Gütertarif wird enthalten gemischte directe Frachtsätze in Rubelwährung und Mark:

a) Für Eilgut.
b) „ Stückgut I (Normalclasse).
„ „ II, III } ermässigte Classen.
c) „ allgemeine Wagenladungsgüter zu 5 000 kg Cl. A.
„ „ „ „ 10 000 „ „ B.
d) „ 7 Artikeltarife zu 5 000 kg resp. 10 000 kg und zwar:

1. Combination: Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Mühlenfabrikate aller Art.
2. Combination: Baumöl, Baumwollengarn und Twiste, Erdfarben, Felle, rohe trockene, Filze, grobe, Spiritus, Rohtabak.
3. Combination: Alaun, Rohbaumwolle, Beinschwarz, Eisen- und Stahlwaaren ausser Façon- und Roheisen, Lumpen, Farbhölzer, Mineralwasser, Reis, Stärke, Schwefel, roher, Soda.
4. Combination: Holz, Europäisches Bau- und Nutzholz.
5. Combination: Cement, Düngmittel aller Art, Roheisen, Salz, lose oder in Säcken, Knochen, leere gebrauchte Säcke.
6. Combination: Façonirtes Eisen und Stahl, Eisenblech, eiserne Röhren und Säulen, Eisenbahnschienen und Schienen-Befestigungsgegenstände, Oelkuchen, Oelkuchenmehl, altes Tauwerk.
7. Combination: Ausser diesen Artikeltarifen bleiben als Ausnahmetarif auch nach dem 1. Januar 1880 mit den bisherigen Sätzen in durchgehender Markwährung und unter Beibehaltung der jetzt gültigen Transportbedingungen in Kraft:
   a) die Tarife für Flachs, ungepressten Hanf, Heede, Werg, Spinnabfälle, ferner:
   b) für Hanf und Hanfgarn (Seilergarn),
   c) für Wolle aller Art.

Alle in diesen Artikel- resp. Ausnahmetarifen nicht enthaltenen Waaren unterliegen der Frachtberechnung der allgemeinen Wagenladungsclassen, insofern sie als Wagenladungen aufgegeben werden.

Die Waarentarife zwischen Frankreich resp. Belgien und Russland werden in einheitlicher Frankenwährung erstellt. Dieselben werden eine Eilgut- und eine Stückgutclasse und Specialtarife für Flachs, Heede, Werg und Spinnabfälle, Hanf, Hanfgarn (Seilergarn) und Wolle, bei Zugrundelegung der jetzt für diese Artikel im qu. Verkehr bestehenden Frachtsätze und Transportbedingungen enthalten. Die Erstellung eines Specialtarifs für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen und Mühlenfabrikate wurde zur Zeit nicht für erforderlich erachtet, die Erstellung eines solchen gleichfalls in der Frankenwährung indessen für die Bedürfnissfälle vorbehalten. Ausser diesen genannten Tarifen wurden noch eventuell sowohl im Verkehr zwischen Deutschland und Russland, als im Verkehr zwischen Frankreich resp. Belgien und Russland besondere billigere Ausnahmetarife in Aussicht genommen für: Roheisen, Façoneisen, Eisenwaaren aller Art, Bau- und Nutzholz, Fahrzeuge auf eigenen Rädern laufend, Locomotiven und Tender auf eigenen Rädern laufend, Equipagen, Tramways und dergleichen nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge. Im Interesse der weiteren und fruchtbringenden Entwickelung der Verkehrsbeziehungen der an den qu. Waarentarifen betheiligten Nationen verschiedener grosser Länder und in Anbetracht der allgemein von der Handelswelt eines grossen Theiles von Europa gehegten Befürchtungen, dass die bisherigen directen Tarife, welche, wenn auch zum Theil durch Umkartirungen an der Grenze etc. durchbrochen, noch immer besser als gar keine directen Tarife waren, aufhören, an deren Stelle aber neue directe Tarife auf eine nicht absehbare Zeit nicht erstellt werden würden, ist es um so erfreulicher, diese aus authentischer Quelle geschöpften Mittheilungen machen zu können. Wir wollen hoffen, dass es den neuen Tarifen vergönnt sein wird, eine gute practische Bedeutung zu gewinnen und ein Factor zu werden, der die politischen und Handelsbeziehungen zwischen den betreffenden Ländern nach Möglichkeit befestigt.

Gemäss dem Actionärvotum in der Generalversammlung der Köln-Mindener und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn wird nunmehr die grosse Eisenbahnvorlage nur diejenigen drei Bahncomplexe umfassen können, bezüglich welcher die Kaufverträge alle Instanzen bis auf die parlamentarische absolvirt haben. Es sind dies die Berlin-Stettiner Eisenbahn, die Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Hannover-Altenbeken und das Köln-Mindener Unternehmen. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn wird definitiv nicht der Vorlage einverleibt werden können, selbst wenn die Regierung ausser einer vierprocentigen Rente die geforderte Convertirungsprämie von 10 *M* zu bewilligen sich jetzt noch entschliessen wollte. Das dahin gehende von einem Actionär zu guter Letzt gestellte Amendement, welches, ohne auf der Tagesordnung gestanden zu haben, gewissermassen als Zusatzbestimmung zu einem nicht angenommenen Antrag aufzufassen ist, schwebt unter solchen Umständen, was die practische Bedeutung betrifft, in der Luft und hat nur insofern einen freilich nicht zu unterschätzenden Werth, als darin dem Bahnvorstande eine Directive für etwaige weitere Verhandlungen mit der Regierung gegeben ist. Die dem Landtage zu machende Eisenbahnvorlage wird auch ohne die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn ebensowenig in sich der Abrundung als nach Aussen hin der eisenbahnpolitischen Bedeutung entbehren. Dem „Actionär" zufolge soll der Eisenbahnankaufs-Gesetzentwurf nunmehr unverweilt dem Abschlusse entgegengeführt werden, so dass derselbe voraussichtlich schon sofort nach Beginn der Session zur Vorlage gelangen wird.

Dass es gelingen wird, die Rheinische Eisenbahn-Ankaufsangelegenheit für die nächste Session spruchreif zu machen, ist nicht wohl anzunehmen. In dieser Beziehung ist jedoch zu notiren, dass die „N. A. Z." einen vollkommenen Vertragsentwurf publizirt, welchen der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten der Gesellschaftsdirection mit folgendem Rescript hat zugehen lassen:

„Berlin, den 18. October 1879. Da die durch den Bericht vom 4. v. Mts. in Aussicht gestellte Aeusserung der Gesellschaftsorgane der Rheinischen Eisenbahngesellschaft wegen des Ueberganges des genannten Unternehmens auf den Staat noch nicht eingegangen ist, meinerseits aber, wie ich im Anschluss an meinen Erlass vom 9. v. Mts. wiederhole, Werth darauf gelegt werden muss, für den Fall der Geneigtheit der Gesellschaft, auf die Ueberlassung ihres Unternehmens an den Staat einzugehen, die Verhandlungen sobald als thunlich zum Abschluss zu bringen, so übersende ich, um der Gesellschaft schon jetzt einen Anhalt für ihre Erörterungen zu geben, nach Benehmen mit dem Herrn Finanzminister der Direction in der Anlage den Entwurf eines Vertrages, betreffend den Uebergang des Rheinischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat, mit dem Eröffnen, dass die Königliche Staatsregierung bereit ist, auf Grund desselben in die durch meinen Erlass vom 27. August d. J. angeregten Verhandlungen einzutreten.

Die nähere Verständigung über die einzelnen in den anliegenden Vertragsentwurf aufgenommenen Bestimmungen, sofern dieselben mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse der Gesellschaft noch einer Modification oder Ergänzung bedürfen sollten, würde den weiteren commissarischen Verhandlungen vorzubehalten sein, bei welchen seitens der Staatsregierung selbstverständlich jede zulässige billige Rücksichtnahme auf die Verhältnisse und Interessen der Gesellschaft genommen werden wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. gez. Maybach. An die Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zu Köln".

Der Entwurf ist nach dem Schema der bereits früher mitgetheilten Verträge mit der Stettiner, Halberstädter und Potsdamer Bahn eingerichtet. Wir geben daher nur folgende Paragraphen wieder: § 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1880 ab die Verwaltung und Betrieb der Rheinischen Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen. § 4. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, den Ueberschuss vom Reingewinne des Jahres 1879, welcher sich etwa nach Gewährung einer Dividende von 7 pCt. an die Inhaber der Stammactien ergeben sollte, dem Reservefonds zuzuführen. § 5. Der Staat gewährt den Inhabern der voll eingezahlten Stammactien der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, ein-

schliesslich der Bonn-Kölner Actien und der Prioritäts-Stammactien, eine feste jährliche Rente von sechs Procent des Nominalbetrages, den Inhabern der Actien Littr. B der Rheinischen Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von vier Procent des Nominalbetrages und den Inhabern der für die noch nicht voll eingezahlten Stammactien ausgestellten Interimsscheine die von der Gesellschaft zugesagten Zinsen, vom 1. Januar 1883 jedoch sechs Procent des Nominalbetrages. Der Betrag der festen Rente wird mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Für abgestempelte Interimsscheine werden nach deren Volleinzahlung abgestempelte Actien ausgereicht. Gleichzeitig werden die Dividendenscheine und Super-Dividendenscheine nebst Anweisungen gegen Zinscoupons und Talons nach beigefügtem Formulare umgetauscht. Die Zahlung der Renten erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Köln, Aachen, Frankfurt a. M. und Berlin. Falls der Umtausch der ausgegebenen Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente nur am 2. Januar gegen Rückgabe des Dividendenscheines resp. des Super-Dividendenscheines bezahlt. Dividendenscheine und Zinscoupons, welche nicht innerhalb vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der Pensionscasse der Rheinischen Eisenbahnbeamten, jedoch mit der Massgabe, dass die der Casse zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurück zu erstatten sind.

Zwischen der „N. A. Z.“ und der vorsitzenden Direction des Vereins der Privatbahnen im Deutschen Reich hat sich anlässlich der Denkschrift dieses Vereins in Sachen des Gütertarif-Gesetzentwurfs eine Auseinandersetzung entsponnen, die wir nachstehend zu den Acten nehmen.

Die „N. A. Z.“ schrieb: „Der Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich hat in seiner Denkschrift über den Gesetzentwurf, betreffend das Güter-Tarifwesen der Deutschen Bahnen, nachzuweisen versucht, dass die für die regelmässige Tarifbildung in Aussicht genommene Aufstellung gleicher Einheitssätze sowohl gegenüber der Verschiedenheit der Betriebs- und Finanzverhältnisse der Eisenbahnen, wie angesichts „der Vielgestaltigkeit der Verkehrsbedürfnisse und der wechselnden Conjuncturen des Verkehrslebens“ undurchführbar sei. Wir sind nun zwar der Ansicht, dass eine Gleichmässigkeit und eine Stetigkeit der Gütertarife dem Interesse von Handel und Verkehr und der „Freiheit des Verkehrs“ in Wirklichkeit weit dienlicher sind, als der tägliche Wechsel und die Mannigfaltigkeit der Frachtsätze, wollen indessen an dieser Stelle die Erörterungen hierüber für jetzt nicht erneuern. Jedenfalls hatten die Preussischen Privatbahnen, als es sich vor wenig mehr als zwei Jahren darum handelte, allgemein die hohen sogenannten Dresdener Einheitssätze als Maximaltaxen bewilligt zu erhalten, eine andere Auffassung von der Zweckmässigkeit gleicher Tarifsätze, als heute kundgegeben wird. Damals wurde von ihnen constatirt:

1. „Dass besondere Verhältnisse, welche zu einer im Grossen abweichenden Normirung der Maximalsätze führen könnten, für die Preussischen Privatbahnen nicht bestehen;

2. dass die Bahnnetze derselben vielmehr im grossen Ganzen so zusammengesetzt sind, dass sich Strecken mit höheren und niedrigeren Anlagen und Betriebskosten gegen einander übertragen;

3. dass durch verschiedene Normirungen der Maximalsätze ähnliche Wirkungen wie durch Differentialtarife hervorgerufen würden;

4. dass — selbst wenn die Maximalsätze verschieden normirt wären — doch nach Lage der Dinge die wirklichen Erhebungssätze übereinstimmen würden;

5. dass endlich die Verschiedenheit der Maximalsätze für die einzelnen Verwaltungen auch „dem Streben nicht entspricht, welches die Verkehrspolitik eines grossen einheitlichen Reiches beherrschen muss, und von welchem die Reichsverfassung ausgeht, nämlich durch Herbeiführung möglichst gleicher Tarife der Industrie, soweit die Verkehrsmittel in Betracht kommen, gleiche Productionsbedingungen zu gewähren“.

So ist zu lesen in den „Erklärungen der Privatbahnen zu dem neuen Tarifsystem“ in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ von 1877 No. 16 S. 203. Es ist anzunehmen, dass jene Erklärungen ebenfalls, wie die neueste Denkschrift von Männern beschlossen und redigirt sind, welche „durch ihre Lebensstellung mit dem Güter-Tarifwesen der Deutschen Eisenbahnen in häufigere und nähere Beziehung kommen“. Jetzt, wo das Reich mit Nachdruck an die Aufgabe herangetreten ist, welche nach jenen Erklärungen die Verkehrspolitik eines grossen einheitlichen Reiches vor Augen haben muss und welche, nach dem eigenen Geständniss der Preussischen Privatbahnen, die Reichsverfassung vorschreibt, nämlich durch gleiche Tarife der Industrie gleiche Productionsbedingungen zu bieten, eine Aufgabe, welche allerdings nicht durch Aufstellung gleicher Maximalsätze, sondern einzig und allein durch gleiche Normaltarife gelöst werden kann, — jetzt sind freilich jene Erklärungen vergessen. Es ist aber doch nicht ohne Interesse, an dieselben zu erinnern“.

Die darauf ergangene, von der „N. A. Z.“ reproducirte Replik der vorsitzenden Direction des Vereins der Privatbahnen lautet:

„Ihre geschätzte Zeitung enthält in der Morgenausgabe vom 17. d. M. eine Darlegung über die letzthin veröffentlichte Denkschrift des Vereins der Privatbahnen über den Gesetzentwurf, betreffend das Güter-Tarifwesen der Deutschen Bahnen. Sie findet einen Widerspruch zwischen den darin enthaltenen Ausführungen und den Erklärungen der Privatbahnen im Jahre 1877 aus Anlass der Tarifreform, weil in ersterer der Verein sich gegen die Annahme gleicher Tarif-Einheitssätze für alle Deutschen Bahnen aus wirthschaftlichen Gründen und im Interesse der Eisenbahnen ausspricht, früher aber die Festsetzung gleicher Maximal-Einheitssätze bei den Aufsichtsbehörden lebhaft befürwortet hat.

„Die Festsetzung gleicher Maximal-Einheitssätze, wie sie von den Privatbahnen bei der Tarifreform beansprucht ist, setzt die Freiheit der Bewegung in den einzelnen Tarifsätzen nach unten nothwendig voraus und steht somit gegen die im Gesetzentwurf intendirte Annahme völlig gleicher Einheitssätze für alle einzelnen Tarifsätze in directem Gegensatz. Die Motive, welche die Privatbahnen seiner Zeit bei Befürwortung gleicher Maximal-Einheitssätze für alle Deutschen Bahnen geleitet haben, werden noch heute von den Deutschen Privatbahnverwaltungen für richtig angesehen. Weder in den Tarifsätzen selbst, wie sie thatsächlich bestehen, noch in den Verhältnissen der Deutschen Bahnen liegen im grossen Ganzen solche Verschiedenheiten, um die Grenzen für das freie Ermessen der Verwaltungen bei Festsetzung der einzelnen Tarifsätze zu ganz verschiedener Höhe zu bestimmen. Die gleiche Begrenzung der Tariffreiheit in dieser Hinsicht ist von den Privatbahnen unter Hinweis auf die Bestimmungen der Reichsverfassung für geeignet gehalten, die wirklichen Erhebungssätze im Interesse der verschiedenen Productionsgebiete möglichst einander zu nähern. Innerhalb dieser Grenzen aber ist noch immer ein sehr weiter freier Spielraum gegeben und von den Verwaltungen in voller Uebereinstimmung mit der Königlichen Staatsregierung für unumgänglich nothwendig erachtet, um durch die niedrige Bemessung der Tarifsätze im Einzelnen innerhalb der gleich hoch bemessenen Maximal-Einheitssätze den örtlichen und zeitlichen Bedürfnissen des Handels, der Industrie, der Landwirthschaft, wie dem finanziellen Interesse der einzelnen Bahnen gerecht zu werden.

„Die Schlussfolgerung, welche aus den angeführten Motiven des Antrags der Privatbahnen in Ihrem geschätzten Blatt jetzt gezogen wird, dass darin die Nothwendigkeit gleicher Einheitssätze für alle einzelnen Erhebungssätze im Principe anerkannt sei, wird bei irgend genauerer Prüfung wohl ernstlich nicht aufrecht erhalten werden können und ist auch seiner Zeit von der Königlichen Staatsregierung nicht gezogen, welche von ihrer Ueberzeugung, die Maximal-Einheitssätze verschieden für jede Bahn nach ihren finanziellen und wirthschaftlichen Verhältnissen festsetzen zu sollen, nicht abgegangen ist.

„Die Redaction glauben wir im Interesse der sachlichen Aufklärung bitten zu müssen, unsere erwidernde Darlegung in Ihr geschätztes Blatt aufnehmen zu wollen“.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über im Monat August d. J. beförderte Züge und deren Verspätungen wurden auf 58 grösseren Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns), mit einer Gesammtlänge von 27 898,64 km, an fahrplanmässigen Zügen befördert: 12 245 Courier- und Schnellzüge, 79 445 Personenzüge, 45 618 gemischte und 69 350 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 3 138 Courier-, Personen- und gemischte, und 36 354 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 594 326 966 Achskm bewegt, von denen 195 682 968 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 137 308 fahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 590 oder 1,16 pCt., (gegen 0,89 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 0,69 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 842 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, sodass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 748 Verspätungen oder 0,54 pCt. (gegen 0,41 pCt. im Vormonat) der beförderten Züge entstanden. In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf 57 Bahnen durch im eigenen Betriebe liegende Ursachen 528 Züge, oder 0,39 pCt., sonach 0,15 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 156 Anschlüsse versäumt (gegen 151 in demselben Monat des Vorjahres und 143 im Vormonat).

Secundärbahnen. Der Auftrag bezw. die Erlaubniss zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ist ertheilt worden: Für eine die Netze mit der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn verbindende Linie

von der Montwybrücke zum Anschluss an das von Inowrazlaw nach dem Steinsalz-Bergwerk daselbst abzweigende Bahngeleis der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für Rechnung des Kreises Inowrazlaw; für eine Linie von Hannover über Walsrode nach Soltau einem Comitée zu Händen des Landraths Freiherrn von Bothmer zu Hannover.

≈ **Oberhessische Eisenbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1878.) Ueber die Betriebsresultate des abgelaufenen Jahres enthält der von der Grossherzoglichen Direction ausgegebene Bericht die folgenden Details: Die gesammten Einnahmen des Jahres 1878 betragen 981 055 *M.*, was gegen das Vorjahr, welches mit 1 034 221 *M.* abschloss, ein Weniger von 53 116 *M.* oder 5 pCt. ergiebt. An diesem Einnahmebetrage participiren der Personenverkehr mit 431 643 *M.*, der Gepäcktransport mit 7 622 *M.*, der Viehverkehr mit 34 989 *M.*, der Equipagen- etc. Transport mit 1 774 *M.* und der Güterverkehr incl. Nebenerträgnissen mit 438 348 *M.* Aus anderen Quellen, wie Miethen, Pächte etc., wurden 57 629 *M.* vereinnahmt. Die gesammten Ausgaben belaufen sich auf 903 419 *M.* gegen 931 437 *M.* im Vorjahre, haben sich demnach heuer um 28 018 oder 3,08 pCt. vermindert. Von den Ausgaben berühren die allgemeine Verwaltung 78 031 *M.* = 8,6 pCt., die Bahnverwaltung 354 821 *M.* = 39,3 pCt. und die Transportverwaltung 470 566 *M.* = 52,1 pCt. Von den Einnahmen bezw. Ausgaben entfallen auf den Bahnkilometer (die gesammte Betriebslänge der beiden Linien beträgt 175,73 km) 5 574 *M.* bezw. 5 133 *M.* und auf den Nutzkilometer 1,82 *M.* bezw. 1,68 *M.* Der hiernach verbleibende Ueberschuss beträgt 77 635 *M.* gegen 102 784 *M.* im Vorjahre, was ein Weniger von 25 149 *M.* oder 24,4 pCt. ausmacht. Zur Beförderung gelangten insgesammt 526 054 Personen (in 1877: 553 787 Personen oder + 27 733) und zwar auf der Linie Giessen-Fulda 284 098 und auf der Linie Giessen-Gelnhausen 245 452 Personen; ausserdem waren noch 226 Monats-Abonnementskarten abgegeben worden. Von dieser Personenzahl wurden im Ganzen 11 570 955 km durchfahren, so dass im Durchschnitt jede der beförderten Personen 22 km zurückgelegt und überhaupt 0,82 *M.* Ertrag geliefert hat. An Gepäck wurden 948,6 t, darunter 389,3 t zahlbares Uebergewicht befördert. Im Viehverkehr wurden transportirt: 2 987 Stück Hunde, 840 Pferde und in 1 584 Wagenladungen insgesammt 32 492 Stück sonstiges Vieh. Im Güterverkehr ergiebt sich ein Gesammtquantum von 157 593,1 t gegen 157 667,5 t in 1877, mithin dieses Jahr 74,3 t weniger. Hiervon kommen auf Eilgut 980,6 t, auf Stückgut 20 227,3 t und auf ermässigte und Wagenladungsclassen 136 385,1 t; ferner vertheilen sich die Transportmassen auf die Linie Giessen-Fulda mit 66 101,2 t und auf die Linie Giessen-Gelnhausen mit 92 188,8 t. Die gesammte Tonnenzahl hat 7 097 501 520 km zurückgelegt, was pro Tonne durchschnittlich 45 km ausmacht. Für jede 1 km weit bewegte Tonne berechnet sich der Frachtertrag überhaupt auf 0,60 *M.* Der stärkste Verkehr bestand in Steinkohlen und Cokes, wovon 30 750 t befördert wurden, dann folgen die Artikel Eisensteine mit 21 705,6 t, Eisen, Stahl und Roheisen mit 14 145 t, Bau- etc. Holz mit 13 704,2 t, Getreide mit 11 513,7 t, Steine etc. mit 11 417,9 t etc.

Das Anlagecapital hat dem Vorjahre gegenüber keine Veränderung erfahren; dasselbe beträgt 38 948 640 *M.* und repräsentirt daher der obige Ueberschuss eine Verzinsung von 0,19 pCt. gegen 0,28 pCt. im Vorjahre.

An Betriebsmittel verfügte die Oberhessische Bahn über 23 Locomotiven, 18 Tender, 55 Personenwagen mit 2 340 Sitzplätzen, 12 Gepäckwagen, 320 Güterwagen mit einer Gesammt-Tragfähigkeit von 3 200 t und 22 Arbeiterwagen mit 220 t Tragfähigkeit.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahncommission in Görlitz, Regierungsrath Andreas Hellweg, ist in das Collegium der Königlichen Eisenbahndirection zu Saarbrücken versetzt worden.

Der bisher im Ministerium der öffentlichen Arbeiten beschäftigte Regierungsassessor Karl Guthzeit ist unter Versetzung zur Königlichen Eisenbahncommission in Görlitz mit den Functionen des zweiten Mitgliedes dieser Behörde betraut worden.

Thüringische Eisenbahn. Die Stadtgemeinde Ilmenau hat dem Geheimen Regierungsrath Dr. Schambach zu Weimar in dankbarer Anerkennung der hervorragenden Verdienste, welche sich derselbe durch sein jahrelanges rastloses Wirken für Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Arnstadt nach Ilmenau um die dortige Gemeinde erworben, unter Widmung eines stimmungsvollen Oelbildes der Stadt und Umgebung von O. Winkler (rühmlichst bekannter Landschaftsmaler in Weimar), das Ehrenbürgerrecht verliehen. — Von den Höchstbesteuerten des Eisenacher Oberlandes ist dem Genannten als Zeichen des Dankes für das ebenfalls auf seine energische Thätigkeit zurückzuführende Zustandekommen der Feldabahn ein Mandat in den Weimarischen Landtag übertragen worden. Man hofft, dass es ihm vermöge dieser neuen Stellung um so leichter gelingen werde, auch die noch übrigen Theile des Eisenacher Oberlandes der Segnungen einer Secundärbahn theilhaftig werden zu lassen.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen im August 1879.

Bezeichnung der Bahnen	Länge in Km.	Personen-Verkehr in pCt.	Güter-Verkehr in pCt.	Im Ganzen Fr.	Pro Km. Fr.
Nordostbahn Stammnetz	408	55	45	1 127 000	2 762
gegen 1878	—	+ 3	—	— 12 274	— 221
Zürich-Zug-Luzern	64	76	24	200 500	3 133
gegen 1878	—	+ 1	—	+ 5 314	+ 83
Bötzbergbahn	57	43	57	170 500	2 991
gegen 1878	—	— 2	—	— 16 231	— 285
Effretikon-Hinweil	23	65	35	11 000	478
gegen 1878	—	+ 8	—	— 1 728	— 75
Centralbahn	299	58	42	945 000	3 161
gegen 1878	—	—	—	+ 14 255	+ 48
Baseler Verbind.-Bahn	5	40	60	20 850	4 170
gegen 1878	—	+ 7	—	— 4 431	— 886
Aargauische Südbahn	29	63	37	12 650	436
gegen 1878	—	+ 4	—	+ 657	+ 22
Wohlen-Bremgarten	8	70	30	1 450	181
gegen 1878	—	—	—	— 193	— 24
Suisse-Occidentale	487	53	47	1 227 000	2 520
gegen 1878	—	— 5	—	+ 45 506	+ 94
Ligne du Simplon	117	—	—	—	—
gegen 1878	—	—	—	—	—
Bulle Romont	19	—	—	—	—
gegen 1878	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	76	24	7 416	494
gegen 1878	—	— 7	—	+ 34	+ 2
Vereinigte Schweizerbahnen	283	65	35	662 800	2 384
gegen 1878	—	+ 1	—	— 4 500	— 16
Toggenburgerbahn	26	69	31	25 700	1 028
gegen 1878	—	+ 2	—	— 462	— 18
Wald-Rüti	7	68	32	6 050	864
gegen 1878	—	+ 5	—	— 523	— 75
Rapperswyl-Pfäffikon	5	79	21	2 800	700
gegen 1878	—	— 8	—	+ 2 203	+ 551
Jura-Bernbahn	256	54	46	492 000	1 929
gegen 1878	—	— 1	—	+ 1 811	+ 7
(Section Pruntrut-Delsberg einbegriffen).					
Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 km)	95	75	25	139 500	1 468
gegen 1878	—	+ 1	—	— 896	— 10
Gotthardbahn Biasca-Bellinzona-Locarno	41	61	39	41 100	1 002
gegen 1878	—	— 7	—	+ 12 678	+ 309
Lugano-Chiasso	26	84	16	20 300	781
gegen 1878	—	+ 2	—	+ 610	+ 24
Appenzeller Bahn	15	71	29	19 439	1 296
gegen 1878	—	+ 4	—	+ 199	+ 13
Tössthalbahn	40	63	37	28 100	702
gegen 1878	—	— 5	—	+ 2 470	+ 61
Uetlibergbahn	9	95	5	22 222	2 442
gegen 1878	—	— 3	—	+ 1 215	+ 134
Rigibahnen	7	—	—	—	—
gegen 1878	—	—	—	—	—
Arth-Rigibahn	12	71	29	70 340	5 862
gegen 1878	—	+ 1	—	+ 5 397	+ 450
Emmenthalbahn	24	53	47	16 250	677
gegen 1878	—	+ 2	—	— 1 679	— 70
Schweizer. Nationalbahn	164	—	—	78 041	—
gegen 1878	—	—	—	— 9 387	—
Bödelibahn	9	84	16	45 000	5 000
gegen 1878	—	+ 1	—	+ 2 758	+ 306
Wädensweil-Einsiedeln	17	84	16	31 500	1 853
gegen 1878	—	—	—	— 1 019	— 60

Literatur.

Eisenbahn-Tarifwesen und Eisenbahnmonopol. Von Dr. Jul. Lehr, Professor der Volkswirthschaftslehre am Grossherzoglich Badischen Polytechnikum in Karlsruhe. Berlin, 1879. Verlag von Julius Springer.

Seitdem man für das Anfangs lediglich durch practische Erwägungen geleitete Tarifwesen theoretische Unterlagen zu finden

bestrebt gewesen, ist bereits eine ziemlich reichhaltige Literatur darüber entstanden; indessen findet man unter den bisher erschienenen Werken kaum eins, dass mit gleicher Ausführlichkeit und Vollständigkeit, wie das vorliegende, die bezüglichen Fragen in ihre einzelnen Theile zerlegt, das Für und Wider nach den von Nationalöconomen oder speciellen Fachmännern öffentlich kundgegebenen oder in den einschlagenden wichtigsten literarischen Werken niedergelegten Ansichten zusammenträgt und der eigenen Beurtheilung unterwirft. Es finden darin, nach den einleitenden Abschnitten allgemeinen Inhalts über Einfluss, Wichtigkeit etc. des Tarifwesens, die Fragen über Eisenbahnmonopol, Verstaatlichung, ganz besonders die verschiedenen Tarifsysteme und Tarifarten (natürliches, Classifications-, gemischtes System; Güterzug-, Special-, Ausnahme-, Gelegenheits etc.-, Differentialtarife) ihre überall sachgemässe Besprechung.

Gerade jetzt, wo diese Fragen alle Welt bewegen, wo so Viele mit mehr oder weniger unvollkommener Kenntniss darüber berufen sind resp. zu sein glauben, ihr Urtheil geltend zu machen, wird ein solches Werk von grossem Werth sein. Aber es ist nicht nur denen sehr zu empfehlen, welche sich über diese so wichtigen Materien erst unterrichten wollen, sondern es wird auch den mit dem Eisenbahnwesen und den Tarifverhältnissen bereits Vertrauten manchen neuen Gesichtspunkt eröffnen und eine nützliche Lectüre sein.

Kursbuch der Deutschen Reichs-Postverwaltung — October-November — mit Eisenbahn-Uebersichtskarte in Schwarz- und Blaudruck ist soeben in R. v. Decker's Commissionsverlag, Marquardt & Schenck in Berlin C., Niederwallstrasse 22 (Preis 2 ℳ) erschienen. Dasselbe enthält in 5 nach den Landestheilen geordneten und durch verschiedenfarbiges Papier kenntlich gemachten Abtheilungen die diesjährigen Winterfahrpläne der Deutschen und ausländischen Eisenbahnen, die Reiseverbindungen der grösseren Städte, den Gebührentarif für Telegramme, Briefportotarif u. s. w. und als Neuheit unter No. 604 auch eine Uebersicht der Briefpostverbindungen zwischen Berlin und den bedeutendsten Orten Europa's.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 16. October 1879.

Nach einer Mittheilung der Specialdirection der Hessischen Ludwigseisenbahngesellschaft ist die 8,15 km lange Theilstrecke von Lampertheim nach Waldhof der Bahnlinie Frankfurt a. M.-Mannheim und die 4,48 km lange Zweigbahn von Waldhof nach Mannheim-Neckarvorstadt am 15. October d. J. dem Betriebe übergeben worden. Die Stationen Waldhof und Mannheim-Neckarvorstadt werden sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr eröffnet.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hat am 1. October d. J. die Eröffnung des bei der Station Wedding (der Berliner Verbindungsbahn) gelegenen Kohlenbahnhofes stattgefunden und ist gleichzeitig eine selbstständige Güterexpedition für die Abfertigung von Kohlentransporten auf genannter Station eingerichtet worden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Fournier.

Am 15. d. M. wird die zur Saarbrücker Eisenbahn gehörige, 26,41 km lange Bahnstrecke von Saarbrücken durch das Fischbachthal nach Neunkirchen mit den Stationen Schleifmühle, Camphausen, Kreuzgraben, Quierscheid, Wemmetsweiler und Schiffweiler, sowie die von der Station Schleifmühle nach der Hafenstation Malstatt abzweigende, 2,65 km lange Verbindungsbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Anschluss findet statt in St. Johann (Saarbrücken) an sämmtliche dort einlaufende Eisenbahnlinien, in Neunkirchen an die Rhein-Nahebahn und Pfalzbahn. Ausserdem ist zwischen der Verbindungsbahn Schleifmühle-Malstatt und der Bahnlinie Saarbrücken-Forbach eine Geleisverbindung hergestellt.

Am 15. dieses Monats wird ferner die theils zur Saarbrücker, theils zur Pfälzischen Ludwigseisenbahn gehörige, 12,56 km lange Bahnstrecke Saarbrücken - St. Ingbert mit der Zwischenstation Scheidt dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. In Station St. Ingbert hat die Bahnlinie Anschluss nach Zweibrücken etc.

Am 15. d. M. wird die zur Rheinischen Eisenbahn gehörige, 4,4 km lange Anschlussbahn von Steele nach der Zeche Altendorf a. d. Ruhr versuchsweise für den Personenverkehr eröffnet werden.

Am 15. d. M. wird die zu den Sächsischen Staatsbahnen gehörige, 2,06 km lange Verbindungsbahn zwischen dem oberen und dem unteren Bahnhofe zu Greiz dem öffentlichen Verkehre übergeben und an demselben Tage der obere Bahnhof daselbst als allgemeine Verkehrsstelle eingezogen werden. Die Abfertigung im Personen- und Güterverkehr — mit Ausnahme der Wagenladungsgüter, welche auch ferner auf dem oberen Bahnhofe in Empfang genommen und abgegeben werden können — erfolgt fortab auf der Station Greiz (jetzt unterer Bahnhof).

Am 15. d. M. werden folgende Haltestellen der Sächsischen Staatsbahn:

a) Ruppersdorf, zwischen den Stationen Herrnhut und Oberoderwitz,
b) Käferhain, zwischen den Stationen Groitzsch und Lucka,
c) Nerchau, zwischen der seitherigen Güterstation Nerchau und Golzern gelegen,

für den Personenverkehr eröffnet werden. Der Station Nerchau wird die Bezeichnung „Nerchau - Trebsen“ beigelegt werden.

Am 15. d. M. werden an der Niederschlesisch-Märkischen Bahn die Haltestellen:

a) Kunzendorf, zwischen den Stationen Sorau und Hansdorf,
b) Hermsdorf, zwischen den Stationen Mois und Nicolausdorf gelegen,

für den Personenverkehr eröffnet werden.

Am 15. d. M. ist die auf der Südseite der Stadt Würzburg an der Bahnstrecke Heidelberg-Würzburg errichtete Personen-Haltestelle unter dem Namen „Sanderau“ dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Am 15. d. M. wird die an der Main-Neckarbahn zwischen den Stationen Darmstadt und Eberstadt errichtete Haltestelle Bessungen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Am 20. d. M. werden an der Bahnstrecke Neustadt - Dürrröhrsdorf der Sächsischen Staatsbahn die Haltestellen Mitte Langenwolmsdorf und Oberhelmsdorf für den Personenverkehr eröffnet werden.

2. Betriebsstörungen etc.

Erzherzog Albrechtbahn. In Folge Dammrutschung zwischen den Stationen Stanislau und Ciezow wird seit 16. October 1879 der regelmässige Verkehr derart behindert, dass Güterwagen die Unterbrechungsstrecke nur zweimal in der Woche passiren können. Die Beseitigung des Hindernisses wird seinerzeit kundgemacht werden.

3. Tarifwesen.

Sächsisch - Thüringische Ost-Westbahn, Zwickau-Weida. Zum diesseitigen Local-Gütertarif vom 15. December 1877 ist am 1. d. M. Nachtrag V in Kraft getreten.

Derselbe enthält Ausführungsvorschriften zu § 50 No. 7 des Betriebsreglements und Berichtigung der im Nachtrag III Seite 2 enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements, sowie Aenderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification (nach den Beschlüssen der Generalconferenz vom 10. Juli cr. neu redigirt). Die mit einem Stern versehenen Bestimmungen treten erst am 1. December cr. in Kraft.

Die im vorbezeichneten Nachtrag enthaltenen Vorschriften finden auch in sämmtlichen directen Verkehren, an denen die diesseitige Verwaltung betheiligt ist, Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Expeditionen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 20 ₰ zu haben ist. Weida, 15. Octob. 1879. Die Direction. (1333)

Am 1. December d. J. treten die im Nachtrage III zum **Rheinisch-Niederdeutschen Verbands-Gütertarif** vom 1. Mai 1878 enthaltenen Tarifsätze des Ausnahmetarifs H. (für Roheisen etc.) bezüglich des Verkehrs von den Stationen Flensburg, Kiel, Ottensen trans., Rendsburg, Lübeck, Rostock und Wismar nach den Rheinisch-Westfälischen Stationen ausser Kraft. Bezüglich des Verkehrs nach Flensburg etc. behalten die qu. Tarifsätze auch fernerhin Gültigkeit. Köln, den 17. October 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1330)

Harz-Nordsee Verband. Am 20. October c. tritt zum Tarif für oben bezeichneten Verband der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen, Tarifsätze für die Stationen Artern und Oberröblingen a. d. Helme der Magdeburg-Halberstädter und Einbeck der Braunschweigischen Eisenbahn, sowie Ausnahmetarifsätze für Steinkohlen etc. von Barsinghausen nach Zerbst und Dessau.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar bei den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 17. October 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn - Gesellschaft. (1327)

Köln-Mindener Eisenbahn. Localverkehr. Nachtrag IV vom 1./10. 79 zum Local-Gütertarif vom 1./1. 78, enthaltend 1. anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs H.; 2. Aufnahme einzelner aussereuropäischer Holzsorten, sowie von eisernen Eisenbahnschwellen in den Ausnahmetarif J.; 3. Aufhebung der Seetransit-Tarifsätze für Roheisen und Rohstahleisen bezüglich des Verkehrs von Bremen, Hamburg und Harburg; 4. Anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs J.; 5. Frachtsätze für Eisen und Stahl im Seetransitverkehr mit Bremen, Hamburg und Harburg. Köln, 15. October 1879. Die Direction. (1329)

Mit dem 1. December d. J. tritt der im Nachtrage II zu Heft 3 und 10 des **Schlesisch-Niedersächsischen Verbandtarifs** vom 1. August 1878 enthaltene Ausnahme-Frachtsatz von 0,90 M. pro 100 kg für den Salz-Verkehr von Halle Centralbahnhof H.-S.-G. und M.-H. E. sowie Halle Steinthor nach Schmiedefeld transito ausser Kraft. Berlin, den 14. October 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. (1324)

4. Submissionen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen

a) Schmier- und Beleuchtungsmaterialien,
b) Betriebs- und Telegraphenmaterialien

soll vergeben werden.

Hierzu ist Submissionstermin auf Freitag, den 31. October cr., ad a um 9, Uhr, ad b um 10 Uhr Vormittags im Zimmer No. 29 unseres Verwaltungsgebäudes anberaumt.

Offerten sind bis zum Termine einzureichen.

Bedingungen sind gegen Erstattung von 50 Pf. Copialien von unserer Registratur Zimmer 35 zu beziehen. Nach Auswärts erfolgt Francoüberweisung gegen Einsendung von 70 Pf. Breslau, den 8. October 1879. Directorium. (1310)

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen Werkstatts- und Betriebsmaterialien, namentlich: Metalle und Metallwaaren, Farben, Oele, Fettwaaren, Schnittwaaren, als Plüsch, Drell, Thybet etc., Putzwolle, Pappe, Hanf, Bindfaden u. s. w. beabsichtigen wir im Submissionswege zu vergeben.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen werden von dem Secretariate der unterzeichneten Stelle abgegeben.

Offerten sind unter Beifügung von Materialproben und einem unterschriftlich anerkannten Exemplar der Lieferungsbedingungen bis spätestens zum 2. December d. J. mit der Aufschrift

„Offerte auf Werkstatts- und Betriebsmaterialien"

versiegelt an uns einzureichen. Meiningen, den 16. October 1879. Die Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft. (1332)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung der für den Betrieb der Werkstätten zu **Breslau, Posen und Ratibor** im Jahre 1880 erforderlichen Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission in zwei auf einander folgenden Terminen verdungen werden und zwar:

I. im Submissionstermine vom 6. November d. J., Vormittags 10 Uhr:

„Schmiedeeisen, Stahl, diverse Bleche und Draht, Zinn, Zink, Kupfer, Antimon, Blei, diverse Eisen- und Kurzwaaren, als Schrauben, Nägel, Nieten, Muttern, Splinte, federnde Unterlagslagsringe, Stifte pp., Siederohre, Kupferrohre, Crouten- und Spiralfedern, Bufferkreuze und Bufferscheibenbleche, ferner Schmirgel- und Glaspapier und diverse Vorrathsstücke, als: Kohlenschaufeln, Bohrer, Feilenhefte, Schleifsteine und Schmelztiegel".

II. im Submissionstermine vom 7. November d. J., Vormittags 10 Uhr:

„Gummi-, Leder- und Seilerwaaren, diverse Manufactur-, Leinen-, Posamentier- und Polsterwaaren, Farben, Oele, Chemikalien und Droguen, Mahagoniholz, Kohlenschaufel- und Hammerstiele, Holzkohlen, Glas-, Chamotte- und Borstwaaren, Waschschwämme, Korkpfropfen, Packpapier und Pappen".

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Werkstatts-Materialien zum Submissionstermine am 6. November d. J."

oder

zum Submissionstermine am 7. November d. J.

zu versehen und zu den oben angegebenen Terminstunden versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Bureau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen mit speciellen Nachweisungen der zu liefernden Material-Quantitäten sind im vorbezeichneten Bureau, sowie bei den Königlichen Eisenbahn-Commissionen zu Posen und Ratibor einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche — in denen genau anzugeben, zu welchem der beiden Termine die Formulare erbeten werden — gegen Erstattung der Copialien und zwar von 1,50 Mark für je einen Termin, oder von 2 Mark für beide Termine, — mitgetheilt.

Die den Bedingungen beigefügten Material-Nachweisungen sind als Formulare für die abzugebenden Offerten zu benutzen.

Submittenten, welche binnen 6 Wochen nach dem Submissionstermine keinen Bescheid erhalten, haben ihre Offerte als abgelehnt zu betrachten. Breslau, den 16. October 1879. Königliche Direction. (1334 J)

Die Lieferung von 200 Stück gewalzten schmiedeeisernen Siederohren zu Tendermaschinen soll im Wege der öffentlichen Submission am

Montag, den 3. November cr., Vormittags 10 Uhr

vergeben werden.

Die Submissionsbedingungen liegen in unserem Centralbüreau, Zimmer No. 13 unseres Verwaltungsgebäudes hierselbst, zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung von 0,30 *M.* Copialien pro Exemplar abschriftlich bezogen werden.

Die Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von 200 Stück eisernen Siederohren" versehen, bis spätestens zu dem gedachten Termine an uns einzureichen. Cottbus, den 13. October 1879. Die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft. (1315 J)

Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung der für unsere Bahnstrecken pro 1880 erforderlichen Betriebsmaterialien als: „Baumwollen-Abfall, Putzjute, Putzpulver, Cypervitriol, Bittersalz, Gummi arabicum, Stückenkreide, Fruchtgummi, Cocosseife, Stearinlichte, Haarbesen, Handfeger, Piassavabesen, Bindfaden, Plombirschnur, Sackband, Stränge, Heftzwirn, Rohrkörbe und Siegellack" soll im Wege der Submission vergeben werden.

Reflectanten werden erucht, ihre Offerten unter Beifügung von Proben und den anerkannten Lieferungsbedingungen versiegelt und frankirt spätestens bis zum 28. October c., Vormittags 10 Uhr bei uns einzureichen.

Die Offerten müssen die Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Betriebsmaterialien"

tragen. Die Lieferungsbedingungen, aus denen die Quantitäten der zu liefernden Materialien ersichtlich sind, liegen zur Einsicht in unserer Registratur, Fürstenstrasse No. 1—10 hier aus, können auch auf frankirte Anfragen von derselben kostenfrei bezogen werden. Directorium. (1328)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung unseres nächstjährigen Bedarfs an Locomotiv- und Wagen-Radreifen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Hierauf bezügliche Offerten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt mit der Aufschrift **„Offerte auf Lieferung von Radreifen"** bis zum **23. October cr.** an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben, **Vormittags 10 Uhr,** in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Die Lieferungs - Bedingungen nebst Massenverzeichniss sind gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 Mark von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen. Elberfeld, den 10. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1288)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Für das Jahr 1880/81 soll die Lieferung von **500 000 Stück Schanzen** im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die bezüglichen Lieferungsbedingungen können von dem Vorsteher unserer Centralkanzlei, Herrn Peltz hierselbst gegen Einsendung des Betrages von 75 ₰ bezogen werden.

Offerten sind bis zum **28. October d. Js. Abends** mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung von Schanzen"

versehen, franco an unser **maschinentechnisches Bureau** hierselbst einzureichen. Elberfeld, den 9. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1283)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung der für das Jahr 1880 erforderlichen Nutzhölzer, Bremsklötze für Wagen und Tender, Hammerstiele, Handhebel oder Bremsknüppel und Weissbuchensplitter,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Bezügliche Offerten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Werkstättenmaterialien (Nutzhölzer) pro 1879"

bis zum 30. d. Mts. an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst einzureichen, woselbst deren Eröffnung am folgenden Tage, Vormittags 10 Uhr, in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Die Lieferungsbedingungen nebst Massenverzeichniss liegen auf den Werkstättenbureaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen, Crefeld, Arnsberg und Witten zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 Mark von vorgenannten Dienststellen, sowie von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 15. October 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1331)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung nachstehender, pro 1880 erforderlichen Werkstättenmaterialien als:

Antimon, Bancazinn, Blei, Drahtgewebe, Drahtsplinte, Drahtstifte, Eisendraht, Eisenketten, Eisenbleche, Schwarzbleche, Wagen - Bekleidungsbleche, Flussstahl-, Federstahl-, Kolbenstangen-, Kolbendeckel-, Kurbelzapfen-, Bolzen- und Spiralfedern, Holz- und Wagenschrauben, Rundkupfer, Kupferplatten zu Feuerkisten, Kupferbleche, Kupferrohre ohne Löthnaht für Locomotiven, Kupferdraht, Messingblech, Messingdraht, geschmiedete Muttern, Mutter- und Lagerkastenschrauben, diverse Nägel und Nieten, Rohzink, Stählstahl, Stahldraht, Walz-, Façon- und Winkeleisen, sowie Weiss- und Zinkblech soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierauf bezügliche Lieferungsofferten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift: **„Offerte auf Lieferung von Werkstättenmaterialien (Metalle) pro 1880"** bis zum **24. October cr.** an unser **maschinentechnisches Bureau** hierselbst einzureichen, woselbst die **Eröffnung** derselben **am folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr,** in

Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Die Lieferungs - Bedingungen nebst Massenverzeichniss liegen auf den Werkstättenbureaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen, Crefeld, Arnsberg und Witten zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 Mark von den genannten Dienststellen, sowie von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 10. October 1879.
Königliche Eisenbahndirection. (1289)

5. Stellen-Vacanzen.

Grossherzoglich Badische Staatsbahnen.
Bei der unterzeichneten Verwaltung ist die Stelle eines Zeichners zu besetzen.

Bewerber um diese Stelle wollen sich unter Vorlage der Zeugnisse über ihre Schulbildung und bisherige practische Thätigkeit bis längstens am 1. Nov. l. J. schriftlich anmelden. Karlsruhe, den 9. Oct. 1879. Grossherzogliche Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätte. (1290)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Soeben ist in **C. W. Kreidel's** Verlag in **Wiesbaden** erschienen:

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens

in technischer Beziehung.

Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Herausgegeben von

E. Heusinger von Waldegg.

Vierunddreissigster Jahrgang. Neue Folge. XVI. Band. 1879. Ergänzungsheft mit 5 Tafeln Zeichnungen in Folio und 21 Holzschnittfiguren.

Jährlich 6 Hefte. — Preis des Jahrgangs 20 Mark.

= Inserate werden mit 30 ₰ die Zeile, Beilagen, bei ein bis zwei Blatt im Formate des „Organ", mit ℳ 20., grössere nach vorhergehender Uebereinkunft berechnet. =

I n h a l t:

Original-Aufsätze. Instrument zur Aufnahme von Radreif- und Schienenprofilen. Mittheilung der Grossherzogl. Generaldirection der Badischen Staatseisenbahnen. — Weltausstellungsberichte von E. Stötzer. III. Waggon-Reservoirs von M. Lepage in Epinal. — Beleuchtung von Werkstätten durch electrische Mittel. Von A. Borodin. — Die electro-dynamische Locomotive. In Betrieb in der Gewerbeausstellung in Berlin 1879. Von C. Schaltenbrand. — Neuer Zugbaken für fortwährende Benutzung der zwei Schraubenkuppelungen und Abschaffung der Nothketten. Von D. Dietz. — Eiserner Oberbau aus Altschienen. System Plate. — Doppel-Seitenkipper (Patent Kayser). — Vorrichtung zum Probiren der Tragfedern in der Werkstatt der Posen-Creuzburger Eisenbahn. Von F. W. Eichholz. — Gleismesser mit graphischer Darstellung zum Revidiren der Spurweite und Ueberhöhung von Eisenbahngleisen, construirt von H. Dorpmüller. — Universal-Güterwagen. System Heusinger von Waldegg. — Vergleichung der Bau- und Betriebskosten von normal- und schmalspurigen Secundärbahnen. Von Jacobsen. — Ueber die anzustrebende Erweiterung der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutchlands. — Zur Frage über Anordnung der optischen Signale sowohl vor Eisenbahn- resp. Gleiseverzweigungen als auch vor Eisenbahn- resp. Gleisevereinigungen im Sinne des § 50 des Bahn-Polizeireglements. Von Weise. — Hydraulische Kohlen-Ladevorrichtung auf Bahnhof Stendal. Von R. Meyer. — Zur Frage „Eiserner Lang- oder Querschwellen-Oberbau?" Von H. Claus. — Stechbolzen-Abschneider von W. Losehand. — Zur Festigkeit gewölbter Locomotivfeuerkästen von R. Zumach.

Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens. (1319)

Neue Friedrichstr. 37. **BERLIN C.** Neue Friedrichstr. 37.

Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.

Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

Fabrik- Marke.

Portland-Cement

empfiehlt unter Garantie **unbedingter** Volumbeständigkeit und **hoher** Erhärtungsfähigkeit

BONNER BERGWERKS- UND HÜTTENVEREIN

Cementfabrik bei Obercassel bei Bonn.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.

Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

ppa. Oscar Schmidt.

Schriften über Bahn-Betrieb.

Wir machen weitere Fachkreise mit folgenden bei uns erschienenen Publicationen über Bahnbetrieb aufmerksam:

Schweizerische Eisenbahn-Statistik.

I. Band: Betriebsjahr 1868 mit 1 Karte. 4°. geb. Preis 6 Mark.
II. „ Haupt-Betriebsresultate von 1868—1873. Folio, geb. Preis 3½ Mk.
III. Band: 1. Lieferung: Betriebsjahr 1873. Folio, broch. Preis 6 Mark.
IV. „ Betriebsjahre 1874—1876. Folio, geh. Preis 6 Mark.

Transport-Reglement der Schweizer. Eisenbahnen. Genehmigt vom hohen Bundesrath durch Beschluss vom 9. Juni 1876. Gültig vom 1. Juli 1876 an. Mit ausführlichem Inhalts - Verzeichniss, Sachregister und einem Verzeichniss der Waaren und Gegenstände, welche zur Beförderung nur bedingungsweise mit besondern Vorschriften od. gar nicht zugelassen werden. Nebst einem Anhange: Das Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen, vom 20. März 1875. gr. 8°. broch. Preis 1,20 Mark.

Signal-Ordnung für Schweizer. Eisenbahnen. Nebst **graphischer Darstellung aller Signale,** 39 Blatt in feinem Farbendruck. kl. 8°. geh. Preis 4 Mark.

Verlag von ***ORELL FÜSSLI & Co.,*** Technische Buchhandlung in Zürich.

Büreau für Patentangelegenheiten
gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT. Civil-Ingenieur
W. Berlin. Königgrätzerstr. 131.
Maschinen-Comissions-Geschäft.

Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

Alle Correspondenzen für beide Etablissements werden nach Leipzig erbeten.

J. Landauer,

Fabrikation wasserdichter Leinen-Stoffe,

Wagen- & Waggon-Decken

(Planen oder Persennige)
in Chemischer, Cautchouk- und Theer-Präparation.
Marquisen; Garten-, Manöver-, Lazareth- und Verbinde-Zelte.
Wasserdichte Anzüge für Schiffer, Bergleute und Arbeiter.
Feuereimer, wasserdichte Pferde-Decken mit und ohne Futter.

L. Peters & Co.,

Mechanische Segeltuch- und Leinen-Weberei.

Fabriken in Zörbig (Prov. Sachsen)
Comptoir in Leipzig.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und unverstocklich, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Klosterbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

No. 83. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 27. October 1879.

Dieser Nummer liegt No. 20 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Vorschläge für den Bau von Localbahnen zur Ermöglichung der Wiederbetheiligung des Privatcapitals.

Wenn man auch annehmen kann, dass die Zeit des Ausbaues des Deutschen Eisenbahnnetzes mit kostbaren Hauptbahnen im Allgemeinen vorüber beziehungsweise der Wiederbeginn derartiger Bauten nicht vorauszusehen ist, so ist damit doch nicht gesagt, dass ein Stillstand in der Herstellung von Schienenbahnen überhaupt eintreten muss.

Der Ausbau einer grossen Anzahl von Bahnen in Deutschland hat den Entwickelungsgang von Handel und Industrie in einer Art gefördert, dass die Ausdehnung der Schienenstrassen eine unentbehrliche Voraussetzung für die weitere Entwickelung von Handel und Wandel geworden und namentlich für diejenigen Landestheile des Deutschen Vaterlandes unentbehrlich ist, deren Entwickelungsgang bisher wegen des Mangels an geeigneten Beförderungsmitteln zur schnellen und erleichterten Verbindung mit den nächsten Zielen und dem Weltmarkte zurückgeblieben ist.

Hat man bis jetzt die Hauptbahnen, welche vermöge ihrer grösseren Leistungsfähigkeit zunächst den Interessen des allgemeinen Staatswohls und der Vermittelung des Haupt- und Durchgangsverkehrs dienen, gebaut, so bleibt doch noch Vieles zu thun übrig, um die Zufuhrwege zu diesen Hauptbahnen zu verbessern und damit auch Handel und Industrie in diejenigen Bezirke zu bringen, welchen bisher die so nothwendige Transporterleichterung fehlte.

Das Hauptinteresse an diesen Ergänzungsbahnen haben die Selbstverwaltungsorgane, welche berufen sind, die Interessen der ihnen anvertrauten Provinzen, Kreise, Städte und Gemeinden so zu fördern, dass ihre Wohlhabenheit wächst und dass solchergestalt das gesammte Staatswohl gehoben wird. Hier und da steht das Interesse des Einzelnen — des Industriellen — noch höher und es haben auch die bestehenden Hauptbahnen an der Ausdehnung dieser Schienenstrassen insoweit ein besonderes Interesse, als durch dieselben den Hauptbahnen ein grösserer Verkehr zugewiesen und dadurch deren Rentabilität erhöht wird. Es sind daher zunächst diese Organe berufen, die zur Steigerung ihrer Entwickelungsfähigkeit erforderlichen Schritte zu thun.

Es kann wohl als eine allgemein anerkannte Thatsache bezeichnet werden, dass die Kosten der bisher ausgeführten Hauptbahnen zu hohe sind, um damit den hier in Frage kommenden Interessen erfolgreich zu dienen. Seit Jahren wird daher durch Wort und Schrift die Idee verfolgt, durch wesentliche Einschränkungen der Anforderungen an den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen billigere Herstellungs- und Betriebskosten zu ermöglichen, d. h. Bahnen zweiten Ranges zu bauen. Der Grund, weshalb diese Idee bisher nicht in grösserem Massstabe practische Anwendung gefunden hat, liegt einestheils wohl in den allgemein darniederliegenden wirthschaftlichen Verhältnissen, andererseits aber kann man ihn und zwar im Wesentlichen in dem Umstande finden, dass das Privatcapital sich von der Betheiligung bei dem Zustandekommen neuer Bahnen völlig zurückgezogen hat. So gross die Kräfte des Staates und der Provinzen sind, sie reichen nicht aus, um für sich allein die Bedürfnisse des Entwickelungsganges der Völker zu befriedigen, die Privatindustrie, das Privatcapital muss ihnen helfen. Das Privatcapital aber hat bei den Betheiligungen an neuen Eisenbahnanlagen, namentlich in den letzten Jahren, üble Erfahrungen gemacht. Die Ursachen dieser üblen Erfahrungen liegen in den über alles Erwarten hohen Ansprüchen der Regierungsorgane an die Bauausführung, in der Neigung nach Luxusbauten statt Beschränkung auf die Nothwendigkeit, ferner in hohen Ansprüchen an die Betriebsführung und endlich in der Unsicherheit der Tarifpolitik, welche den für schwere Geldopfer gebauten neuen Bahnen den ihrer geographischen Lage entsprechenden Verkehr nicht überwies und bei Festsetzung der Tarifnormen auf die Rentabilität der Bahnen nur eine nebensächliche Bedeutung legte, die Eisenbahnen vielmehr im Wesentlichen nur als öffentliche Verkehrsstrassen behandelte.

Unter solchen Verhältnissen wird das Privatcapital bei dem Bau von Localbahnen mitzuwirken keine Neigung haben. Diese Mitwirkung ist nur zu erreichen, wenn Garantien vorliegen, welche die Herstellung und den Betrieb des Unternehmens sowie die Verzinsung des hineingesteckten Capitals in angemessener Weise sichern. Diese Garantien bedingen, dass das Unternehmen sich genau den localen Verhältnissen anschliessen muss und dass ebenso, wie nach dem Reichsreglement vom 12. Juni 1878 die Bauvorschriften den localen Verhältnissen angepasst werden können, auch für den Betriebsdienst und die Tarifnormen lediglich die localen Verhältnisse massgebend sein müssen, ganz in gleicher Weise, wie dies früher bei der Herstellung der Chausseen und der Normirung des Chausseegeldes der Fall war.

Man muss von dem Grundgedanken ausgehen, dass, je billiger der Bau einer solchen Zufuhrbahn zu erreichen ist, desto mässiger die Frachtsätze für die Beförderung der Transportgegenstände sein können und umso günstiger sich die Verhältnisse für die betheiligten Kreise, Städte, Gemeinden und Industriellen gestalten werden; andererseits aber darf man nicht übersehen, dass das aufgewendete Capital, namentlich bei einer Betheiligung durch das Privatcapital, die Verzinsung fordert und dass daher — ebenso wie sich hier und da bisher die Höhe des Chausseegeldes nach dem Umfange des zum Bau der Chaussee verwendeten Capitals richtete — auch bei dem Bau der verbesserten Chausseen, der Zufuhrbahnen, der Umfang des eingesteckten Capitals massgebend sein muss für die Höhe der anzuwendenden Transport-Tarifsätze.

Es wird daher, wenn der Bau von Localbahnen nicht ausschliesslich aus Mitteln der Provinzen, der betheiligten Landstriche, der Städte, Gemeinden und Industriellen, in deren Interesse sie liegen, bestritten werden kann, für die Herbeiziehung des Privatcapitals unerlässlich sein, dass, bevor ein solches Unternehmen zu Stande kommt, festgestellt wird: der Umfang der in dem neuen Bahngebiete bisher verfrachteten Transportgegenstände, der Umfang der unbedingt erforderlichen Baumittel für die Herstellung der Schienenbahn, der Umfang der finanziellen Betheiligung der genannten Organe, der Betriebsplan mit Anschlag der Betriebskosten und endlich danach die Höhe der in Folge der Resultate dieser Feststellungen anzuwendenden Trans-

port-Tarifsätze. Ein Vergleich dieser Tarifsätze mit dem bisherigen Durchschnittsaufwande der Transportkosten und unter Berücksichtigung der durch den Bahnbetrieb erlangten schnelleren Beförderung wird die Unterlage gewähren müssen, um mit Sicherheit beurtheilen zu können, ob und in welcher Art (ob als leistungsfähigere Secundärbahn, oder als Strassenbahn, ob normal- oder schmalspurig) es möglich ist, das Unternehmen auf solider Basis ohne Benachtheiligung der allseitigen Interessen auszuführen.

Aus diesen Voraussetzungen ergeben sich die folgenden Vorschläge für eine solide Durchführung des Unternehmens:

„1. Es sind vor Allem mit grösster Vorsicht Vorerhebungen über die bisherigen Verkehrsverhältnisse, die Bauverhältnisse und die Bauwürdigkeit anzustellen.

2. Bevor die Verwirklichung des Projectes, insbesondere die Constituirung der Gesellschaft erfolgt, müssen das Project nebst dem Kostenanschlage und alle diejenigen Anforderungen feststehen, welche in baulicher Beziehung an das Unternehmen gestellt werden; ferner muss der Betriebsplan nebst der Tarifberechnung für die Personen- und Güterbeförderung, von der Staatsregierung gutgeheissen, vorliegen.

Die richtige und angemessene Veranschlagung der Bahn und die Ausführung derselben unter Vermeidung späterer im Anschlage nicht vorgesehener Ansprüche und Mehrkosten ist die erste Voraussetzung für die solide Verwirklichung des Projects und die Betheiligung des Privatcapitals, welches eine thatsächliche und überzeugende Basis erfordert. Von dieser Grundlage darf während der Bauausführung von den Staatsorganen wie von der Bahn-Baugesellschaft in allen Beziehungen, welche Mehrkosten veranlassen, nicht abgewichen werden. Dies wird umsomehr angänglich erscheinen, als einerseits die Localbahnprojecte im Wesentlichen aus der Initiative der Provinzialorgane hervorgehen, daher deren Ansprüche von vornherein normirt sein werden, andererseits aber mit dem Bau von Localbahnen Bauschwierigkeiten kaum verbunden sind. Nur hierdurch wird der Uebelstand vermieden, dass die Bahngesellschaft von vornherein und noch ehe sie in den Betrieb gesetzt wird, Schulden Behufs Vollendung der Bahn contrahiren muss.

Dass ein solches Arrangement sehr wohl ausführbar, beweisen die in ähnlicher Art in Thüringen und Mecklenburg ausgeführten Localbahnunternehmungen.

3. In dem speciellen Kostenanschlage ist auch ein angemessener Betriebsfonds für die Gesellschaft — in der Regel 3 pCt. der ersten Anschlagssumme — vorzusehen und sofort bei der Zeichnung sicher zu stellen. Dieser Fonds dient der Gesellschaft zunächst als Mittel zur Bestellung der etwa verlangten Staats-Baucaution für die Bauausführung, wodurch die Gesellschaft der Nothwendigkeit überhoben wird, von vornherein Schulden zum Behufe der Cautionsbestellung zu contrahiren oder aber die ihr von den Bauunternehmern bestellten Cautionen mit Genehmigung derselben der Staatsregierung zu offeriren. Es muss darauf Bedacht genommen werden, dass, wenn die Staatsregierung die Ueberzeugung von der Durchführbarkeit des Unternehmens erlangt hat, die Baucaution im Verhältniss der Fortschritte des Baues und bei der Betriebseröffnung ganz, mindestens aber doch zu $^3/_4$ zurückgewährt wird. Durch Rückgewähr dieser Caution wird der Betriebsfonds für die Gesellschaft verfügbar, so dass dieselbe sich auch in dem Besitze der für die erste Betriebszeit erforderlichen Geldmittel befindet. Etwaige Ueberschüsse der Bauausführung werden diesem Betriebsfonds (Reservefonds) zugewiesen.

4. Demnächst ist der Umfang der finanziellen Betheiligung der Städte und Gemeinden, der Industriellen, der Provinz, der Kreise und der Hauptbahnen festzustellen und es ist diese Betheiligung zuzulassen, sowohl in Geldeinlagen wie in Naturalleistungen, als Hergabe des Grund und Bodens und dergl.

Es wird danach Sache des Privatcapitals sein, zu prüfen, ob und unter welchen Modalitäten dasselbe den Rest des Capitals übernehmen will. Soweit Naturalleistungen offerirt und angenommen werden müssen, die dafür zu gewährenden Actienantheile vorher festgestellt werden.

5. Kommt das Unternehmen zu Stande, dann muss entsprechend der Absicht der Zeichner für ihre Betheiligungen die Eintheilung des Capitals in Prioritäts-Stammactien und in Stammactien erfolgen. Während die Provinzialorgane, die Kreise, Städte, Gemeinden und Industriellen ein besonderes Interesse an dem Zustandekommen des Unternehmens für ihren District haben, ist das Interesse des Privatcapitals vorzugsweise auf eine baldige und sichere Verzinsung der gemachten Einlage gerichtet. Hieraus folgt denn auch, dass die Actienantheile des Privatcapitals mit einer Priorität ausgestattet sein müssen, was durch Gewährung von Prioritäts-Stammactien mit doppeltem Stimmrecht in den Generalversammlungen und mit Statuirung des entsprechenden Vorrechts vor den Stammactien zu geschehen haben wird.

Die Gewährung von Bauzinsen während der Bauzeit muss ausgeschlossen bleiben.

6. Wenn die Voraussetzung im Punkt 2 oben erfüllt wird, dann ist die Vergebung des Baues der Bahn an einen durchaus solventen und qualificirten Generalunternehmer durch Pauschalvertrag den Interessen des Unternehmens dienlicher, als die regieweise Ausführung durch die Gesellschaftsorgane. Nicht für das Privatcapital allein, sondern für die Interessen der Gesammtheit wird eine solche Pauschalausführung in der Regel unerlässlich sein, da nur hierdurch Garantien für die Auskömmlichkeit der Bausumme gegeben werden können.

Es mag dahingestellt bleiben, ob die zur Zeit der Strousberg'schen Bahnen angewendeten Generalentreprisen für die Interessen der Gesellschaften förderlich waren oder nicht, da diese Art der Generalentreprise mit der vorgedachten Art der Pauschalverdingung **auf der Basis positiv vorliegender Leistungsverpflichtungen** nicht in Zusammenhang gebracht worden ist resp. gebracht werden kann. Der Beweis, dass mit solchen Generalentreprisen in den letzten Jahren für die allseitigen Interessen recht gute Resultate erzielt worden sind, liegt bei den in Thüringen u. a. O. ausgeführten Localbahnen vor. Wie man auch beim Regiebau und namentlich beim Erdbau zur Zeit wieder von der Ausführung und Preisberechnung nach einzelnen Bodenarten und Transportweiten abgekommen ist und sich der Zusammenlegung dieser Positionen in eine Durchschnitts-Leistungsposition, also wieder mehr einem kleinen Pauschalvertrage genähert hat, so wird auch die auf sicherer Unterlage basirte Generalentreprise sich mit der Zeit wieder mehr Geltung verschaffen, da es feststeht, dass ein mit reichen practischen Erfahrungen ausgestatteter Generalentrepreneur durch eine vollständig freie und ungehemmte Disposition über das Ganze das Unternehmen entschieden billiger ausführen kann, als dies durch Regiebau mit seinen vielen Weitläufigkeiten zu erreichen ist.

7. Von nicht unwesentlichem Einfluss auf eine rechtzeitige und preiswürdige Herstellung des Unternehmens ist endlich auch ein beschleunigter Geschäftsgang bei den Aufsichtsbehörden.

Die Instanzen, welche zum Behufe der Ausführung derartiger Projecte durchschritten werden müssen, sind oft gar nicht zu übersehen. Man darf sich wohl sicher der Annahme hingeben, dass in derselben Zeit, welche bisher zur Einholung der Concession, der Genehmigung der Specialprojecte, der landespolizeilichen Prüfung und dergleichen erforderlich war, die Bauausführung einer Localbahn schon bewirkt sein konnte.

Sind die massgebenden Factoren über das Unternehmen, die demselben zu gebende Richtung und Neigung einig, ist das Capital beschafft, dann ist das Interesse der Betheiligten auf die rasche und energische Inangriffnahme, auf die baldige Vollendung gerichtet, damit der erhoffte Zweck auch bald erreicht werden kann. Der bisherige Gang bei den Behörden hemmt dies. Muss, wie dies bisher der Fall war, trotz der Genehmigung der Linie unter Berücksichtigung der landespolizeilichen Ansprüche, auch noch jedes einzelne Specialproject über kleine Bauwerke, über Haltestellen, kleinere Hochbauten, Umwährungen und dergleichen den Instanzenzug durch Kreisbaubeamten, Regierungsbehörden, Eisenbahncommissariat, Ministerium und eventuell auch noch durch das Reichs-Eisenbahnamt durchlaufen, dann ist rasches Handeln gehindert, die Ausführung des Unternehmens sowohl in Bezug auf Zeit als Geld erschwert und die Heranziehung tüchtiger Unternehmer mit Schwierigkeiten und Mehrkosten verbunden. Diese Missstände müssen vermieden werden. Ist es bei der Verschiedenartigkeit des Zweckes der Localbahnen und der localen Verhältnisse nicht angänglich, durchweg Normalnormen zu treffen, so ist doch aber gerade mit Rücksicht auf die localen Verhältnisse wohl ausführbar, dass bei der Genehmigung des generellen Projectes und der Concessionsertheilung der bei Weitem grösste Theil der Projectsgenehmigungen — ähnlich wie dies beim Chausseebau geschieht — den Localbehörden d. i. den Kreisbaubeamten zugewiesen wird. Soll noch eine Instanz über denselben stehen, so dürfte mit der Hinzufügung der Provinzialregierung oder an Stelle derselben des Eisenbahncommissariats der Zweck der Staatscontrole und Aufsicht wohl zu erreichen sein. Wird so verfahren und wird die Landes-Oberaufsichtsbehörde für das Eisenbahnwesen sich mit der Festsetzung der Grundnormen, wie des Unter- und Oberbauprofils, des Oberbausystems und der Betriebsmittel begnügen, werden dann auch alle Staatsorgane neben den Zwecken der Staatscontrole die Bestrebungen der Gesellschaftsorgane zu würdigen bemüht sein, dann werden auch die bisherigen Klagen über Verzögerung des Geschäftsganges in Wegfall kommen".

Wir schliessen diese Ausführungen mit dem Wunsche, dass dieselben dem Kreise der Interessenten die Wege zeigen mögen, auf welchen dem Ziele zugesteuert werden kann. In verschiedenen kleineren Staaten ist es möglich geworden, derartige Localbahnen zur Ausführung zu bringen. Was dort durchführbar war, wird man in Preussen ebensowohl und noch besser durchführen können. Bei Erfüllung der oben bezeichneten Voraus-

setzungen wird sicherlich auch das Privatcapital der finanziellen Mitwirkung sich nicht entziehen und mit Hand anlegen an die weitere Entwickelung der Wirthschaftsverhältnisse und des Wohlstandes derjenigen Landestheile, welchen bisher die Vortheile der Schienenwege verschlossen waren. St.

Ueber die Tragfähigkeit der Güterwagen.

Obgleich man in England und Amerika im Allgemeinen wenig geneigt ist, die auf den Deutschen Eisenbahnen bestehenden Einrichtungen nachzuahmen, so scheint man doch in diesen Ländern in Betreff der Tragfähigkeit der Güterwagen, wenn auch spät und vielleicht unbewusst, dem Beispiele der Deutschen Bahnen zu folgen.

Während in Deutschland seit fast 2 Decennien die aus der ersten Zeit des Eisenbahnwesens stammende Tragfähigkeit der Güterwagen von 80 bis 100 Ctr. auf 200 Ctr. erhöht worden ist, seit jener Zeit bei Neubeschaffungen ausschliesslich Güterwagen von in min. 200 Ctr. Tragfähigkeit in Betrieb genommen worden sind und die Schlesischen Bahnen sogar eine grosse Anzahl von Kohlenwagen mit einer Tragfähigkeit von 200 bis 300 Ctr. resp. 100 bis 150 Ctr. pro Achse beschafft haben, beträgt auf den Englischen Eisenbahnen die Tragfähigkeit der fast ohne Ausnahme nur 2achsigen Lastwagen gewöhnlich 8 t, selten 9 t, und erst in neuerer Zeit scheinen einzelne Bahnen, z. B. North Eastern zum Bau von Kohlenwagen für 10 t überzugehen. Es ist daher die Wahrnehmung nicht ohne Interesse, dass auch die Nordamerikanischen Eisenbahnen dazu schreiten, auf die Vermehrung der Tragfähigkeit der Güterwagen Bedacht zu nehmen und dabei eiserne Wagen anzuwenden. Es ist nämlich nicht nur die durchschnittliche Tragfähigkeit zu 10 t angenommen, sondern es ist schon dieses Mass selbst auf den leichteren westlichen Bahnen überholt worden. Bei einer vor Kurzem in Chicago vorgenommenen Prüfung stellte sich heraus, dass das Gewicht der Ladung pro Wagen zwischen 14 bis 16 t betrug und es sollen sogar Ladungen von 17 t pro Wagen nicht zu den Seltenheiten gehören. Eine Firma, Kellog & Seaver, hatte sich sogar erboten, eiserne Güterwagen von 20 t Tragfähigkeit bei einem Eigengewicht von 8 t zu liefern.

Wenn man auch nicht so weit zu gehen braucht, derartige Kolosse zu beschaffen, so ist doch nicht zu verkennen, dass das unausgesetzte Bestreben, die Tarife im Allgemeinen zu ermässigen und insbesondere das im Interesse des Kohlenexports und der Verdrängung der Englischen Kohlen gestellte Verlangen, die Kohlentarife nach den Seehäfen erheblich herabzusetzen, die in den letzten Jahren in Vergessenheit gerathene Frage in Betreff der Erhöhung der Tragfähigkeit der Güter- resp. Kohlenwagen wieder in den Vordergrund drängt. Und besonders bei solchen Transporten, wie bei der Beförderung Oberschlesischer Kohlen nach den Ostseehäfen auf Entfernungen bis zu 700 km und zu einem Einheitssatze von 0,455 Mpf. pro Centnermeile, scheint uns die Verminderung der Betriebsausgaben durch Verwendung von Wagen mit höherer Tragfähigkeit eine Frage von hoher wirthschaftlicher Bedeutung zu sein. Diese Frage hat bisher einen eigenthümlichen Verlauf genommen und steht mit der Beschaffung eiserner Kohlenwagen im engsten Zusammenhange; während nämlich die Oberschlesische, Niederschlesisch-Märkische, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Rechte-Oder-Ufer Bahn schon seit einer Reihe von Jahren ausschliesslich eiserne Kohlenwagen und zwar zu einer Tragfähigkeit von 210 bis 264 Ctr., eine Anzahl Kohlenwagen sogar von 300 Ctr. Tragfähigkeit beschaffen, haben die westlichen vorzugsweise dem Kohlenverkehr dienenden Bahnen, die Bergisch-Märkische, Köln-Mindener und Rheinische sowie auch Saarbrücker ausnahmslos an der Tragfähigkeit von 10 t für die Kohlenwagen festgehalten und, soweit uns bekannt, mit Ausnahme der Saarbrücker Eisenbahn, auch nur hölzerne Kohlenwagen beschafft, so dass sich in dieser Beziehung zwei principielle, beiderseits auf langjährige Erfahrungen gegründete Unterscheidungen einander gegenüberstehen.

Wenn allerdings erwogen wird, dass mit Ausnahme der Schlesischen Eisenbahnen wohl alle übrigen Preussischen Eisenbahnen fast ausschliesslich nur Güterwagen von 200 Ctr. oder 10 t Tragfähigkeit besitzen, so erscheint es schon mit Rücksicht auf diese für die gesammten Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, insbesondere aber für die Tarifirung so überaus wichtige Uebereinstimmung bedenklich, von dieser Normal-Tragfähigkeit abzugehen. Für Bahnen, welche keinen erheblichen Massenverkehr haben, daher ihre offenen Güterwagen für den Transport der verschiedenartigsten Artikel benutzen müssen, wird eine Abweichung davon in der That nicht zulässig sein. Anders stellt sich dagegen die Sachlage bei solchen Bahnen, welche einen ausgedehnten Massenverkehr insbesondere an Kohlen, Erzen etc. besitzen und daher einen bedeutenden Theil ihres Wagenparks fast ausschliesslich zur Beförderung der letztgenannten Frachten verwenden. Hierbei verliert die Frage, ob die Kohlenwagen 10 t oder eine grössere Tragfähigkeit von 12½ bis 15 t besitzen, an Bedeutung, einerseits, weil ein nicht unbeträchtlicher Theil der Kohlen innerhalb der industriellen Gebiete in grossen Quantitäten an Eisen- und andere industrielle Werke zur Beförderung gelangt, wobei die normale Tragfähigkeit von 10 t gar nicht in Betracht kommt und daher der Grundsatz der Oeconomie, vermöge einer möglichst grossen Tragfähigkeit der Wagen mit einem Minimum der zu befördernden Achsen ein Maximum an Fracht zu befördern, in vollem Masse zur Geltung gebracht werden kann; andererseits, weil auch ausserhalb der industriellen Gebiete die Zahl der Empfänger, welche nur immer einen Wagen mit Kohlen für den Hausgebrauch und dann allerdings höchstens 200 Ctr. bestellen, doch im Vergleich zu der überwiegenden Anzahl der grösseren Consumenten so gering ist, dass in der Annahme einer grösseren Tragfähigkeit als 10 t für den Massenverkehr weder eine Schwierigkeit für das Publikum, noch auch in Betreff der Tarifirung, welche selbstredend an die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit geknüpft ist, gefunden werden kann. Dies wird, soweit uns bekannt geworden ist, bestätigt durch die auf den Schlesischen Bahnen gewonnenen langjährigen und ausgedehnten Erfahrungen mit der dort für die Kohlenwagen angenommenen Tragfähigkeit von 210 bis 264 resp. 300 Ctr. Und es dürfte auch in der That keiner weiteren Begründung bedürfen, dass, wenn seitens des Publikums keine Anstände gegen diese höhere Tragfähigkeit erhoben werden, alle sonstigen Bedenken kaum in Betracht kommen können, da in Betreff der leichteren Entladung die Technik bereits Mittel und Wege besitzt, die nur zur Anwendung kommen dürfen, und in Betreff der Bewegung solcher Wagen mit erhöhter Tragfähigkeit auf den Stationen ebensowenig ernstliche Bedenken bestehen, da das Ein- und Aussetzen der Wagen aus den Zügen meistens durch Maschinenkraft erfolgt und selbst auf den Stationen, auf denen keine Rangirmaschinen stationirt sind, für die Bewegung einzelner Wagen Pferdekraft ohne grosse Schwierigkeit zu haben sein wird.

Hat auch unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wo voraussichtlich Neubeschaffungen von Kohlenwagen nur in geringem Umfange vorkommen werden, die vorliegende Frage keine hervorragende Bedeutung, so weist doch die Erkenntniss, dass bei dem ohnehin schon sehr niedrigen Stande der Tarife weitere erhebliche Tarifermässigungen nur durch die äusserste Einschränkung der Betriebsausgaben und Benutzung aller Vortheile, welche die Technik bietet, möglich sind, entschieden darauf hin, die Tragfähigkeit der Kohlenwagen zu erhöhen, in gleicher Weise wie ja auch das Bestreben der See-, Fluss- und Canalschifffahrt dahin geht, den Tonnengehalt der Schiffsgefässe zu vergrössern. -l-

Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft.

Vorlage der Verwaltungsvorstände zu der ausserordentlichen Generalversammlung am 29. October 1879.

(Schluss.)

Das Anlagecapital der Berlin-Anhaltischen Bahn excl. Oberlausitz (Stammactien und Prioritäten, letztere in vollem concessionirten Betrage zusammengenommen) ist auf den Kilometer Bahnlänge reducirt ein sehr geringes im Verhältniss zu der Ausrüstung der Bahn; es beträgt 248 684 M. pro Kilometer. Diese Ziffer ist geringer als die in der Statistik des Reichs-Eisenbahnamts pro 1877 angegebene Ziffer des verwendeten Anlagecapitals:

1. aller Staatsbahnen im Durchschnitt (265 619).
2. aller in Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen im Durchschnitt (305 653),
3. aller in eigener Verwaltung stehenden Privatbahnen im Durchschnitt (252 029),
4. aller Deutschen Bahnen im Durchschnitt (265 025).

Nach der Zusammenstellung der Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen im Juli 1879 betrug z. B. pro Kilometer das verwendete Anlagecapital

der Frankfurt-Bebraer Bahn	295 218 M.
„ Hannoverschen Bahn	264 731 „
„ Niederschlesisch-Märkischen Bahn	283 692 „
„ Württembergischen Bahn	275 420 „
„ Badischen „	304 473 „
„ Berlin-Dresdener „	286 481 „
„ Bergisch-Märkischen „	436 121 „
„ Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	445 571 „
„ Berlin-Stettiner Bahn	256 060 „
„ Hannover-Altenbekener Bahn	329 346 „
„ Köln-Mindener „	459 099 „
„ Köln-Giessener „	527 640 „
„ Venlo-Hamburger „	374 020 „
„ Magdeburg-Halberstädter „	299 851 „
„ Rheinischen „	318 243 „
„ Call-Trierer „	330 241 „
„ Thüringischen „	295 575 „ etc.

Das Anlagecapital der Berlin-Anhaltischen Bahn erscheint um so niedriger diesen Ziffern gegenüber, als die angegebenen Durchschnitte viele Bahnen mit langen eingeleisigen Strecken, mit weit weniger ausgedehnten Bahnhöfen und viel geringerer Ausrüstung an Betriebsmaterial umfassen.

Von dem Prioritätscapital sind bereits (bis jetzt) 6 567 300 M. getilgt; die erste Prioritätsanleihe von 4 500 000 M. wird im Jahre 1884 ganz getilgt sein, so dass vom Jahre 1885 an die Zins- und Amortisationsbelastung sich um 225 000 M. vermindert; von den anderen älteren Prioritätsanleihen werden 3 000 000 im Jahre 1910, 13 500 000 M. 1913 und 4 500 000 M. 1919 getilgt sein; die neue Prioritätsanleihe von 30 000 000 M. im Jahre 1932.

Die Belastung der Bahn durch Schulden beträgt also in der That nicht 55 500 000 M., sondern nur noch 48 932 700 M. Allerdings sind nach den Amortisationsbedingungen der Prioritätsanleihen für die getilgten Beträge so lange die Zinsen aus dem Betriebe fortzuleisten, als nicht eine Anleihe ganz getilgt ist; die Zinsen dienen aber zur Amortisation, so dass, wenn das Unternehmen mit dem ganzen Betrage der noch zu verzinsenden Anleihen voll belastet erscheint, die amortisirten Beträge als Activum, und zwar mit dem vollen Zinsbetrage rentirendes Activum, angesehen werden müssen. Würde der Staat die Prioritätsanleihen zurückzahlen und an deren Stelle eine Staatsanleihe setzen, so würde diese um die amortisirten Beträge niedriger sein.

Der Erneuerungsfonds und der Reservefonds haben zusammen ultimo 1878 einen Bestand von 1 774 310 M. gehabt, der trotz umfangreicher Erneuerungen ult. 1879 auf nahezu 2 000 000 M. gestiegen sein wird. Rund acht und eine halbe Million Mark oder 16 pCt. des Actiencapitals sind also an der Belastung des Unternehmens abzurechnen oder als ein Activum desselben zu betrachten.

Der Schluss ist wohl aus allem Diesen nicht unberechtigt, dass ein so wie das Berlin-Anhaltische situirtes Unternehmen eine bessere Rente abwerfen muss, als der Durchschnitt der Deutschen Bahnen. Dass diese Durchschnittsrente — von einzelnen durch besonders schlechte wirthschaftliche oder politische Verhältnisse beeinflussten Jahren abgesehen — mindestens 4 pCt. betragen werde, ist wohl schon deshalb mit Sicherheit anzunehmen, weil sonst für die grossen Staatsbahnnetze sehr namhafte Zuschüsse geleistet und im Wege der Staatssteuer aufgebracht werden müssten; für die Berlin-Anhaltische Bahn wäre eine vierprocentige Rente zu niedrig.

Glaubten die Verwaltungsvorstände hiernach dem von ihnen vertretenen Unternehmen einen eine vierprocentige Rente erheblich übersteigenden dauernden Werth für die Actionäre beimessen zu müssen, so schien ihnen derselbe für den die Erwerbung beabsichtigenden Käufer noch höher zu sein. Nicht allein ist das Berlin-Anhaltische Unternehmen im Ganzen eine sehr willkommene Ergänzung der Linien des Staates, dem für Berlin-Halle gar keine, für Berlin-Leipzig nur eine wenig leistungsfähige Umwegsroute zur Verfügung steht und dessen Berlin-Dresdener Route, um einen grossen Verkehr zu bedienen, noch grosser Ausgaben bedürfen würde, sondern es ist auch speciell der Berliner Bahnhof der Berlin-Anhaltischen Bahn, selbst wenn derjenige der Berlin-Potsdam-Magdeburger vom Staate erworben werden sollte, durch seine Lage von ganz besonderem Werthe sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr der Berlin-Dresdener und Berlin-Wetzlarer Bahn. Mag auch demnächst die Stadtbahn einen Theil der mit diesen Bahnen fahrenden Reisenden übernehmen, so sind doch ausgedehntere als die jetzigen Bahnhofsanlagen schon für den Betriebsdienst des Personenverkehrs erforderlich, welche auch der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnhof noch nicht ausreichend gewähren würde. Ausserdem würde aber auch der Berlin-Anhaltische Güterbahnhof, welcher mit dem Berlin-Dresdener und dem Berlin-Potsdam-Magdeburger Güterbahnhof einen zusammenhängenden Complex bildet, eine Zusammenlegung des Berlin-Dresdener und Berlin-Anhaltischen und event. auch des Berlin-Potsdam-Magdeburger Geschäftes in der Abfertigung des Publikums, in dem Rangirdienst, kurz in allen Verkehrseinrichtungen ermöglichen. Ein Theil des sehr werthvollen Terrains und der Baulichkeiten würde dadurch zu anderen Zwecken frei werden und ausserdem würden grosse Ersparnisse an Verwaltungskosten erzielt werden.

Auf die Werthschätzung des Unternehmens bleiben indessen auch die vorübergehenden Verhältnisse nicht ganz ohne Einfluss. Diese sind allerdings weniger klar und günstig. Das Unternehmen ist gerade jetzt in einer solchen Lage, dass sich der Ertrag der nächsten Jahre nicht mit einiger Sicherheit vorhersehen lässt.

Es kommt hierbei zunächst in Betracht die steigende Belastung mit Zins und Amortisation. Die letzte Prioritätsanleihe der 30 000 000 M. ist vom Jahre 1880 ab mit $1/2$ pCt., also 150 000 M. jährlich zu amortisiren; die Verzinsung ist, insoweit die von derselben herzustellenden Anlagen noch nicht dem Betriebe übergeben sind, noch nicht von diesem, sondern von dem Baufonds getragen; das Jahr 1878 ist daher erst mit 602 145 M. Zinsen für die Prioritätsanleihe belastet. Im Jahre 1879 wird dieser Betrag um etwa 200 000—250 000 M. steigen, 1880 tritt dazu die Amortisation mit 150 000 M. und — da die meisten Bauten im Laufe des Jahres 1880 dem Betriebe übergeben werden — noch etwa 300 000 bis 400 000 M. Zinsen; von 1881 an wird die ganze Prioritätsanleihe mit Ausnahme des überhaupt noch nicht zu verwendenden Theiles zu verzinsen sein. Die Höhe dieses Theiles, über welchen die Gesellschaft verfügen kann, beträgt etwa 2 000 000 M. Diese Summe ist ein in den vorerwähnten 8 500 000 M. nicht einbegriffenes Activum, welches z. B. die Mittel bieten würde, die vierprocentige Prioritätsanleihe von 4 500 000 M., von welcher nur noch 823 800 M. nicht amortisirt sind, sogleich zu tilgen. Die Ausgabe für Zinsen und Amortisation der 30 000 000 Anleihe beträgt hiernach demnächst etwa 1 400 000 M.

Im laufenden Jahre wird es allerdings wohl noch gelingen, die Mehrausgabe an Zinsen durch eine Verminderung der Betriebsausgaben zu decken; die in den Jahren 1880 und 1881 zu erwartende Steigerung der Zinsausgaben wird aber, wenigstens zum grössten Theile, nicht durch solche Ersparnisse ausgeglichen werden können. Allerdings könnten die Rücklagen in den Erneuerungsfonds um vielleicht 300 000 M. verringert werden, weil die Preise, welche bei der von der Regierung vorgenommenen Festsetzung des Regulativs für die Materialien (Schienen, Schwellen) und Betriebsmittel angenommen sind, aus der theuersten Zeit stammen und nicht allein die jetzigen, sondern auch die Durchschnittspreise einer längeren Periode wesentlich übersteigen; aber es ist nicht zu erwarten, dass vor Ablauf des mit dem Jahre 1882 endigenden Regulatives die Regierung eine Ermässigung der Rücklagen genehmigen wird. Würde dieselbe dann eintreten, so würde die Mehrausgabe an Zins und Amortisation gegen 1879 um etwa 300 000 M. vermindert werden; nach Tilgung der ersten Prioritätsanleihe, also vom Jahre 1885 ab, wenn dieselbe durch die regelmässige Amortisation erfolgt, oder schon früher, wenn eine vorzeitige Rückzahlung eintritt, würden 225 000 M. Zinsen und Amortisation gespart und damit nahezu der Zustand von 1879 wieder herbeigeführt werden.

Der Reinertrag des Unternehmens muss in der Zwischenzeit entsprechend zurückgehen, wenn sich die Einnahmen nicht erhöhen. Nun ist allerdings wohl mit Sicherheit anzunehmen, dass eine allgemeine Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse den Verkehr einer Bahn wie der Berlin-Anhaltischen bedeutend verbessern wird; es ist auch mit diesem Jahre die letzte, unser Unternehmen wesentlich beeinflussende Concurrenzbahn, die Berlin-Wetzlarer Bahn, eröffnet.

Durch Eröffnung neuer Bahnen wird der Berlin-Anhaltischen Bahn für die nächsten Zeiten also ein Ausfall nicht mehr entstehen.

Der Personenverkehr hat schon im vorigen Jahre eine Steigerung aufgewiesen, die auch in diesem Jahre fortdauert; es ist zu erwarten, dass die Eröffnung des neuen Berliner Bahnhofes eine günstige Einwirkung auf den Berliner Verkehr üben wird und dass die Personenfrequenz sich weiter hebt. Bei der günstigen Lage des neuen Bahnhofes glauben wir auch keine erhebliche Benachtheiligung durch die Stadtbahn befürchten zu müssen.

Ungewisser liegen dagegen die Verhältnisse des Güterverkehrs. Theils wird dieser weit mehr als der Personenverkehr von ungünstigen wirthschaftlichen Zuständen beeinflusst, so dass, wenn die erwartete Besserung derselben nicht eintritt, auch eine Steigerung des Verkehrs nicht zu erwarten ist; theils wird dieser besonders durch die Einwirkung der Aufsichtsbehörden auf das Tarifwesen beeinflusst; theils und endlich ist auch die Möglichkeit naheliegend, dass, wenn Nachbarbahnen in den Betrieb des Staates übergehen, von deren Verkehr ein Theil von der bisher benutzten Berlin-Anhaltischen Bahn auf Staatsbahnrouten abgelenkt wird. Ist auch zu erwarten, dass, wenn eine gesetzliche Ordnung des Eisenbahnwesens von Reichswegen eintritt, Unbilligkeiten, welche die augenblicklichen Zustände rechtfertigen mögen, beseitigt werden und dass dann die Berlin-Anhaltischen Linien ihrer Lage und Ausrüstung entsprechend an dem Verkehre betheiligt sein werden, so mag es doch sein, dass eine Zeit lang weitere Ausfälle in dem Transitverkehre entstehen, die nicht sogleich durch ein Steigen des Local- und directen Verkehrs ausgeglichen werden.

Ein einigermassen sicheres Urtheil über die Rente der nächsten Jahre, wenn die Bahn im eigenen Betriebe der Gesellschaft bleibt, ist also nicht abzugeben; ebenso berechtigt sind Befürchtungen eines weiteren Niederganges, als Hoffnungen eines Wiederaufschwunges der Rente.

Es ist natürlich, dass diese Verhältnisse einem Käufer Anlass bieten, seine Offerte möglichst niedrig zu bemessen; für ihn ist der Moment zum Kaufen der denkbar günstigste, für den Verkäufer der denkbar ungünstigste, und es ist sehr unwahrscheinlich, dass Verhandlungen jetzt einen dem wahren dauernden Werthe angemessenen Preis erzielen, zumal die Speculation selbst bei einem weit niedrigeren Preise unter Umständen gute Geschäfte machen kann.

Die Verwaltungsvorstände, welche ihre wesentlichste Aufgabe in der Verwaltung und Erhaltung des Unternehmens zu finden haben, konnten unter solchen Umständen sich nicht aus eigener Machtvollkommenheit auf Verhandlungen einlassen und dadurch vielleicht factisch einer späteren freien Entscheidung der Actionäre präjudiciren.

Ebensowenig konnten sie sich aber befugt erachten, die Verhandlungen ohne Weiteres abzulehnen.

Halten die Actionäre unter den obwaltenden, das Eisenbahnwesen ungünstig beeinflussenden Umständen für besser, ihr Unternehmen gegen eine sichere, wenn auch vielleicht dessen wahren Werth nicht entsprechende Rente abzutreten, so ist es nicht Sache der Verwaltungsvorstände, sie daran zu hindern; ihre Pflicht ist aber, die Verhältnisse, welche für diese Entscheidung in Betracht kommen, klar und offen darzulegen.

Die Verwaltungsvorstände haben hiernach der Generalversammlung die Bestimmung darüber lediglich anheimzustellen, ob in Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung über die Abtretung des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens eingetreten werden soll.

Berlin, 13. October 1879.

Die Verwaltungs-Vorstände der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath. Löwe. — Die Direction. Fournier.

Zur Verstaatlichung der Köln-Mindener Eisenbahn.

Auf Grund des uns zugegangenen „Auszugs aus den Verhandlungen der am 10. d. M. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung", hinsichtlich deren bereits in No. 80 S. 1076 die Ansprache des Präsidenten Geh. Reg.-Rath Dag. Oppenheim vollständig abgedruckt wurde, theilen wir aus der Discussion Folgendes mit:

„Herr Commerzienrath Neubauer weist darauf hin, wie es der Direction wohl gelungen sei, bei den Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung die Interessen der Actionäre im Sinne des früheren Beschlusses zur Geltung zu bringen, indem sie nicht nur einen nahen Termin für den Umtausch der Actien gegen Consols, sondern auch noch die Bewilligung einer Zuzahlung erlangt habe. Die Versammlung werde nicht anstehen, der Direction ihren Dank abzustatten, und empfehle er deshalb seinen nachfolgenden Antrag zur Annahme:

„Indem die Generalversammlung sich verpflichtet hält, der Direction ihren Dank für ihre erfolgreichen Bemühungen auszusprechen, glaubt sie dieser Anerkennung dadurch am besten Ausdruck zu geben, dass sie dem von der Direction erwogenen, mit der hohen Staatsregierung vereinbarten Vertrag, und gerade, weil die Direction dessen Annahme empfiehlt, zustimmt und den Vertrag en bloc annimmt".

Die Erklärung des Herrn Regierungsrath v. Caprivi betreffs des Verbleibens des Regierungssitzes in Köln ist bereits in No. 88 S. 1073 (Wochenschau) mitgetheilt.

Herr Syndicus Dr. Marcus spricht sich gegen den Antrag aus. Obgleich über die Frage, die heute zur Abstimmung stehe, wahrscheinlich die Würfel schon gefallen seien, habe er das Wort genommen, weil die Anschauungen, die gegen den Vertrag sprächen, noch nicht zum Austrag gebracht worden seien. Er sei damit einverstanden, dass bei dieser Frage die Seite hauptsächlich berücksichtigt werde, ob der Vertrag ein Geschäft für die Actionäre sei. Er glaube aber diese Frage verneinen zu müssen. Der Herr Präsident der Direction habe ausgeführt, dass sich die Dividende für das laufende Jahr voraussichtlich auf 6,9 pCt. belaufen würde. Im vorigen Jahre sei mitgetheilt worden, dass ein Antrag an das Ministerium auf Revision der Bestimmungen wegen der Höhe der Reserve- und Erneuerungsfonds eingereicht werden würde. Die Annahme dieses Antrages sei identisch mit Erhöhung der Dividende um 1 pCt., dieselbe würde also 7,9 pCt. betragen. In einem so ungünstigen Jahre, wo Handel und Verkehr vollständig darniederliegen, betrage die Dividende schon ca. 8 pCt. Früher habe man gehört, wie im Jahre 1865 mit Rücksicht auf die demnächstige Verbesserung 39 Millionen Mark dem Staate gezahlt worden seien, um später die Früchte davon zu ernten. Veräussere man die Bahn für 6 pCt., so sei die damalige Ausgabe von 39 Millionen vollständig vergebens gemacht worden.

Wenn dagegen von Herrn Commerzienrath Neubauer ausgeführt worden sei, dass die Direction diesen Vertrag zur Annahme empfehle, so glaube Redner, dass er, wenn er in der Direction wäre, vielleicht ebenfalls diesen Vertrag empfehlen würde.

Es sei etwas ganz anderes, ob man eine Sache Anderen empfehlen oder ob man sich selbst darüber schlüssig werden solle, denn es könnten vielleicht Eventualitäten eintreten, die bestimmend seien, das Gutachten zu modificiren. Wenn man genau den Motiven zugehört habe, welche für die Befürwortung des Vertrages angeführt worden, so müsse man sagen, dass eigentlich recht viele Motive zur Befürwortung des Vertrages nicht vorlägen.

Die Hauptbefürwortung sei gewesen, es könnten einmal, trotz der vorzüglichen finanziellen Lage des Unternehmens, Concurrenzen dazu führen, dass die Dividende ermässigt würde. Diese Concurrenzen seien nicht erst der Zukunft vorbehalten, sie seien heute schon vorhanden und würden in energischer Weise ausgeübt. Und wohin habe das geführt? Dass das Jahr 1879 statt 6,3 nun 6,9 pCt. aufweise. Die Befürchtung, dass die Concurrenz den Privatbahnen in der Weise schändlich würde, dass man heute schon dieses vorzüglich geleitete Unternehmen an den Staat übertragen müsse, sei nicht begründet.

Es sei darauf hingewiesen worden, dass das Magdeburg-Halberstädter Unternehmen an den Staat übergehe, das könne aber an der Sachlage nichts ändern. Wie bekannt, liege ein Eisenbahntarifgesetz vor, um dem ganzen Eisenbahntarifwesen eine gesetzliche Unterlage zu geben. Darin sei das Princip der kürzesten Linie aufgenommen. Die Magdeburg-Halberstädter Bahn sei nach dem Osten gar nicht die kürzeste Linie, sondern die Köln-Mindener Bahn sei es, und selbst bei Annahme eines ungünstigen Tarifgesetz-Entwurfs würde Köln-Minden nicht viel zu befürchten haben.

Der Hinweis auf die überwältigende Macht des Staates dürfe nicht bange machen.

Der Eisenbahn-Minister sei sehr mächtig, aber es gebe auch Palliative dagegen, dass diese Macht nicht in einer derartigen Richtung ausgenutzt werde, dass die Privat-Interessen geschädigt würden.

Die Meinung des Redners sei auch nicht blos diejenige eines Laien. Er sei in der Lage, eine Autorität vorzuführen.

Vor Kurzem sei eine Broschüre der vereinigten Deutschen Privat-Eisenbahnen herausgekommen, in welcher auch die Frage ventilirt sei, ob die Privatbahnen heute nicht mehr lebensfähig seien. Die Argumente, die mit Vorliebe dafür angeführt werden, seien dort von Seiten der Privatbahnen erörtert worden, und sie stimmen genau überein mit dem, was Redner gesagt habe.

Wenn heute der Vertrag abgelehnt werde, so folge man genau dem Beschlusse der früheren Generalversammlung.

Die frühere Versammlung habe nämlich erklärt, auf 6 pCt. wolle man nicht verhandeln, das sei zu wenig. 6 pCt. bedeuten 900 *M.*, und was biete man jetzt? 906 *M.* Einer Versammlung, welche 900 *M.* ablehne, könnten 906 *M.* nicht genügen. Liege aber die Sache derart, so komme man zu einem ferneren Moment. In erster Linie sei allerdings für die Actionäre die finanzielle Frage massgebend. Wenn das aber ausgeschlossen oder nur ein sehr geringes sei, so könne sich der Actionär nur fragen, wofür ist denn meine Vorliebe, bin ich für Privatbahnen oder Staatsbahnen? Denn wenn heute die Bahn veräussert werde, so sei das kein Privatgeschäft, das Geschäft steigere sich zu einer Staatsaction, man bestimme nicht nur über die eigene Bahn, sondern auch über die Rheinische Bahn und über den ganzen Privatbahnbesitz. Und dieser Privatbahnbesitz, der so grosse Vortheile gebracht, zeige sich so lebensfähig, dass man vollen Grund habe, zu sagen, wir wollen die Bahn erhalten wissen, wir wollen die Bahnen, welche den Rheinlanden so grosse Vortheile gebracht haben, heute nicht um eines kleinen Vortheiles willen weggeben.

Herr Davidsohn: Das Thema sei so weitgehend, dass sich darüber tagelang fesselnd sprechen liesse. Das sei jedoch nicht die Aufgabe.

Die Frage der Verstaatlichung sei die, ob die Zwerge gegen den Titanen etwas ausrichten können. Seiner Ansicht nach sei auf Seiten der Zwerge das Recht, auf Seiten des Titanen die Muskelkraft. Die Regierung wolle nun einmal die Verstaatlichung durchsetzen mit aller Macht.

Der Vertrag sei empfohlen worden von Herrn Oppenheim, der mit dem Unternehmen so verwachsen, dass es ihm sicher nicht leicht geworden sei, diesen Antrag zu empfehlen. Wenn ein Mann empfiehlt, dass das Werk eines ganzen Lebens an einen Anderen übergehen soll, ein Werk, dem er seine Lebenszeit gewidmet, das er von Anfang an verfolgt hat, dann müssten doch energisch zwingende Gründe da gewesen sein, ehe er sich dazu entschlossen habe, diesen Vertrag zu befürworten.

Die Bestimmungen des Vertrages seien auch nicht ungünstig. Die Differenz zwischen 6 und 6,9 pCt. werde gedeckt durch den höheren Werth der Staatsgarantie gegen die variable Rente der Eisenbahn. Redner empfiehlt deshalb, sich ohne weitere Debatte dem Antrage des Herrn Neubauer anzuschliessen.

Herr Franz Leiden: Es sei gesagt worden, dass es sich um den Kampf der Zwerge gegen den Titanen handle. Es möge dies richtig sein, und auch das, dass die Zwerge bei dieser Art des Kampfes unterliegen müssten. Die Zwerge wollten aber nicht untergehen, ohne gehört zu werden. Er sei mit Anderen der Ansicht, dass es besser sei, dass die Bahnen im Besitze der Privatgesellschaften blieben. Die Concurrenz sei entschieden besser als der exclusive Besitz des Staates. Er habe in der heutigen Versammlung etwas mit Bedauern gehört, nämlich, dass die Direction sich selbst untreu geworden sei, dass sie jetzt mit einer selbstständigen Meinung hervortrete, während sie im ersten Stadium in dieser Frage gar keine Meinung gehabt, sondern damit vollständig zurückgehalten und gesagt habe, diese Frage müssen wir den Actionären selbst zur Entscheidung überlassen. Redner wünscht, die Direction hätte hierin dieselbe Consequenz befolgt wie früher. Die Schwierigkeiten, mit welchen dieselbe zu kämpfen gehabt habe, seien nicht zu verkennen, man habe ja gesehen, wie die Direction sich bemüht habe, nur die geringfügige Zuzahlung von 6 *M.* zu erlangen. Ein solches Vorgehen sei nicht zu billigen, wenn zwei so grosse Corporationen, wie Staat und Eisenbahn, miteinander verhandelten. Es sei nicht seine Absicht, etwas Persönliches vorzubringen, aber er müsse Herrn Neubauer doch fragen, was denn eigentlich von der Direction erzielt worden sei.

Die Direction habe nichts weiter erreicht, als die von vornherein gebotenen 6 pCt. und dann die 6 *M.* pro Actie. Es sei

das nichts so besonders Erspriessliches gegenüber der für 1879 in Aussicht gestellten Dividende von 7 pCt., und das nächste Jahr werde keinesfalls schlechter als das laufende Jahr sein. Redner sei überzeugt, dass die allgemeinen Geschäfts- und Industrieverhältnisse sich bessern und dadurch auch die Einnahmen der Bahnen steigen würden.

Man halte dagegen, dass auch die Betriebskosten und Löhne sich steigern würden. Es hätten aber sämmtliche Eisenbahndirectionen ein umfassendes Studium von dem abgelegt, was erspart werden könne, wie aus den Berichten hervorgehe. Auf eine Position der Ersparniss für die Zukunft sei noch besonders hinzuweisen, nämlich auf die immer grössere Verwendung des Eisens als Oberbaumaterial. Es habe die Direction in dem Vertrage für die Actionäre 6 pCt. stipulirt. Während für die Direction und den Administrationsrath für 1879 dieselbe Tantième wie für 1878 bestimmt sei, sei dem gegenüber der Actionär gleich auf 6 pCt. heruntergesetzt. Redner bittet schliesslich, den Vertrag abzulehnen.

Herr Geh. Regierungsrath D. Oppenheim replicirt auf die Ausführungen des Herrn F. Leiden, welcher der Direction Untreue vorgeworfen habe. Er giebt der Versammlung anheim, selbst zu würdigen, wie wenig passend dieser Ausdruck gewesen sei. In der ersten Versammlung habe Herr Leiden der Direction den Vorwurf gemacht, dass sie zu dem Antrage des Staates keine Stellung genommen habe. Diesen Vorwurf habe er nicht als Actionär, sondern als Directionsmitglied der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gemacht und als solches möge es ihm allerdings viel besser conveniren, wenn die Direction die Ablehnung empfohlen hätte.

Die Direction sei schon damals der Ansicht gewesen, dass es unverantwortlich sein würde, auf den Antrag einzugehen, den Herr Leiden in der früheren Generalversammlung eingebracht habe, auf den Antrag nämlich, dass man jede Unterhandlung mit dem Staate ablehnen solle.

Redner habe sich damals erlaubt zu äussern, dass die Gesellschaft sich betreffs der Verstaatlichung nicht bestimmen lassen werde durch volkswirthschaftliche oder andere allgemeine Interessen, sondern die privaten und finanziellen Interessen der Actionäre wahrnehmen und überlegen werde, ob sie glaube, dass diese ein gutes oder schlechtes Geschäft machten. Er habe damals die Gesichtspunkte aufgeführt, die für ein gutes oder schlechtes Geschäft sprächen, aber die Direction sei nicht in der Lage gewesen, die zukünftige Gestaltung der Verhältnisse vorherzusehen und habe sich deshalb für verpflichtet gehalten, den Actionären damals keinen Rath zu geben, sondern zu sagen: Wählt selbst, was ihr wollt. Man habe mit Bewusstsein die in der Sache liegende schwere Verantwortlichkeit abgelehnt und sich namentlich auch freihalten wollen von böswilligen Verdächtigungen. Nun sei in der letzten Generalversammlung mit grosser Majorität beschlossen worden, mit einer Rente von 6 pCt. sich zu begnügen, und es sei der Direction aufgegeben worden, dafür zu sorgen, dass ein bestimmter Termin vereinbart werde zur Aushändigung der Consols, und anzustreben, dass die Zuzahlung geleistet werde.

Das Meiste, was der Herr Vorredner gesagt habe, beziehe sich auf das ganze Geschäft, von dem er überhaupt nichts wissen wolle.

Diese Frage stehe aber heute nicht mehr auf der Tagesordnung. Die Versammlung möge den Vertrag ablehnen, wenn ihr die Höhe der Zuzahlung und der Termin für die Ausfolgung der Consols nicht gefalle, aber die Hauptfrage, ob 6 pCt., ob überhaupt Verstaatlichung, darüber sei heute nicht mehr zu beschliessen. Die Direction habe einen ganz bestimmten Auftrag erhalten und das Resultat ihrer Verhandlungen der Versammlung mitgetheilt. Sie glaube deshalb Annahme empfehlen zu müssen, weil sie von der Ueberzeugung durchdrungen sei, dass nicht mehr zu erreichen, und dass, seitdem das Magdeburg-Halberstädter Unternehmen an den Staat übergegangen, auch für Köln-Minden eine blühende Zukunft nicht zu erwarten stehe, zumal der Staat es in der Hand habe, zur Stärkung seiner eigenen finanziellen Interessen das Köln-Mindener Unternehmen zu schädigen.

Es möge den Vorredner aufgeregt haben, dass, während zur Zeit der letzten Generalversammlung die Sache mit Magdeburg-Halberstadt noch in der Luft gehangen, jetzt, sobald Köln-Minden verstaatlicht, die Rheinische Bahn sich genau in derselben Lage befinden werde wie Köln-Minden heute der Magdeburg-Halberstädter Sache gegenüber. Die Rheinische Bahn werde dann auch nichts Besseres thun können, als sich bald möglich verstaatlichen zu lassen.

Herr Franz Leiden bemerkt persönlich, dass er das Wort „Untreue" der Direction gegenüber positiv nicht gebraucht habe. Die Mitglieder der Direction ständen ihm so nahe, dass er daran gar nicht hätte denken können. Er habe nur gesagt, die Direction sei sich untreu in ihrer Consequenz gewesen.

Herr Geh. Regierungsrath Dittmer legt in längerem Vortrag den Standpunkt der Königlichen Staatsregierung dar. Er geht davon aus, dass die Actionäre vorzugsweise ein sachliches Interesse bei der vorliegenden Frage haben und will deshalb zunächst auf die Anführungen des Herrn Dr. Marcus erwidern. Es seien hauptsächlich zwei Gesichtspunkte, auf welche aufmerksam gemacht werden müsse, wenn es sich um die Frage der Würdigung des Werthes des Köln-Mindener Unternehmens handle. Diese Würdigung sei schon Gegenstand der Discussion in der ersten Generalversammlung gewesen und die Annahme gerechtfertigt, dass diese Frage dort bereits ihre Erledigung gefunden habe. Den Ausführungen des Herrn Dr. Marcus gegenüber scheine es aber schon zur Verhütung von Missverständnissen nicht überflüssig, der Frage noch einmal näher zu treten.

Herr Dr. Marcus nehme an, dass für das Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen eine Rente von 6 pCt. kein angemessenes Gebot sei und dass die Zukunft des Unternehmens sich überaus glänzend gestalten würde. Was die Rente von 6 pCt. betreffe, so sei hervorzuheben, dass die gesetzliche Basis für die staatlicherseits zu gewährende Entschädigung die sei, dass derselben der Durchschnitt der letzten 5 Jahre zu Grunde gelegt und der 25fache Betrag davon in Capital gewährt werde. In § 42 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 sei diese Massregel für eventuelle Verstaatlichung der Bahnen vorgesehen. Das sei also die legale, unanfechtbare Basis für die Stellung des Staates derartigen Projecten gegenüber.

Die Dividende der letzten 5 Jahre habe

1874 . 6,45 pCt.	1876 . 5,25 pCt.	1878 . 6,30 pCt.
1875 . 4,73 „	1877 . 5,05 „	

also im Durchschnitt 5,56 pCt. betragen.

Dieser Dividende gegenüber sei die Offerte der Staatsregierung mit 6 pCt. unverkennbar überaus annehmbar.

Der zweite Punkt, auf welchen aufmerksam gemacht werden müsse, sei der, dass in Zukunft das Köln-Mindener Unternehmen nicht so aufgefasst werden dürfe, wie es augenblicklich dastehe, es sei vielmehr zu berücksichtigen, dass der Staat, wie dies ebenfalls schon in voriger Generalversammlung bemerkt worden, das wohlbegründete und unanfechtbare Recht habe, Deutz-Giessen, Oberhausen-Arnheim und die Rheinbrücke von dem Unternehmen abzuzweigen, also einen wesentlichen Bestandtheil des Unternehmens in eigene Verwaltung zu nehmen.

Die Frage der Werthschätzung für die Zukunft müsse also von dem Gesichtspunkte ausgehen, wie sich dieser Werth gestalten werde, wenn der Staat von seinem Rechte Gebrauch mache. Er sei Seitens der Staatsregierung angewiesen, wenn irgendwie Veranlassung dazu gegeben werden sollte, heute hier auf das Bestimmteste zu erklären, dass der Staat von dem Rechte der Abzweigung unzweifelhaft Gebrauch machen werde.

Es könne, fährt Redner fort, keinem Sachverständigen entgehen, dass das Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen durch Abtrennung dieses Bestandtheils eine erhebliche Abschwächung erfahren werde.

Wenn gleichwohl mehr als die Durchschnittsdividende offerirt sei, so müsse unter diesem zweiten Gesichtspunkte die Offerte von 6 pCt. um so mehr annehmbar erscheinen.

Der Staat mache nicht in rücksichtsloser Weise von seiner Uebermacht Gebrauch, er stelle sich keineswegs als Riese dar, der im Stande sei, die Zwerge in Gestalt der Privateisenbahnen zu vernichten. Gegen ein derartiges Bild müsse er die Staatsregierung auf das Bestimmteste verwahren. Die Staatsregierung sei sich vielmehr bewusst, dass sie sich die allseitigste Entwickelung des staatlichen und wirthschaftlichen Wesens zur unbedingten Pflicht gemacht habe, und dass sie deshalb die Hauptfactoren, die das wirthschaftliche Leben beherrschen, in ihre Hand zu nehmen suche, um von der höchsten Stelle aus die wirthschaftlichen Interessen des Landes zu leiten und zu regeln.

Die Regierung sei sich bewusst, dass es sich darum handelt, das öffentliche Wohl zu fördern, und würde es jedenfalls auf das Lebhafteste bedauern, wenn auf diesem Wege berechtigten Privatinteressen zu nahe getreten werden müsste.

Es sei aber stets ein Rechtsgrundsatz gewesen, dass Privatinteressen den Staatsinteressen nachstehen müssten.

Wenn ferner von Herrn Dr. Marcus auf eine glänzende Zukunft hingewiesen werde, um den Beweis zu führen, dass die Offerte von 6 pCt. nicht annehmbar sei, so könne dem gegenüber auf das sachverständige Urtheil der eigenen Direction hingewiesen werden. Diese sei anderer Meinung, und könne bei der Versammlung doch kein Zweifel darüber bestehen bleiben, wohin sie ihre Entschliessung zu neigen habe, wenn auf der einen Seite ein ausserhalb der Verwaltung stehender Actionär und auf der anderen Seite die eigene Direction stehe, die als eine überaus sorgfältige Verwaltung, wie sie kaum im Bereiche der Privatbahnen sonst existire, anerkannt sei.

Was die Prämie betrifft, die als eine unpassende Zugabe bezeichnet worden ist, so weist Redner darauf hin, dass diese Form der Leistung der Staatsregierung nicht von Seiten der Regierung ausgegangen, auch nicht von Seiten der Direction, sondern dass sie aus dem Schosse der Gesellschaft vorgeschlagen worden sei.

Zum Schlusse hebt Redner noch hervor, dass die Entschliessung der Staatsregierung als unerschütterlich und unantastbar zu bezeichnen und in keiner Weise darauf zu rechnen sei, dass, wenn etwa der Vertrag, wie er heute vorliege, beanstandet

oder abgelehnt werden sollte, irgend weitere Zusagen in Aussicht zu nehmen wären.

Redner empfiehlt, den Antrag Neubauer, resp. den vorliegenden Vertrag pure anzunehmen.

Born will zunächst an die Bemerkungen Leiden's anknüpfen. Er giebt dessen Argumente zum Theil als richtig zu, er komme aber daraus zu ganz entgegengesetzten Conclusionen. Es sei nicht zu verkennen, dass den Bahnen in Zukunft noch grosse Ersparnisse erwachsen könnten, aber das, was Herr Leiden vorgebracht, spreche nicht dafür, dass das Köln-Mindener Unternehmen nicht im Interesse der Actionäre an den Staat übergehen solle.

Vielleicht sei die Rheinische Bahn darin in anderer Situation. Herr Leiden habe den Punkt nicht berührt, dass eventuell wichtige Netze abgetreten werden müssten. Das sei aber für ihn (Redner) von Anfang an das bestimmende Moment gewesen, sich mit der Verstaatlichungsidee zu befreunden.

Er gebe Herrn Leiden von vornherein zu, dass die Zuzahlung nicht als ausreichend angesehen werden könne, er gebe ihm ferner zu, dass er von seinem Standpunkte aus es nicht richtig finde, dass die Direction heute Stellung genommen. Allein er mache der Direction daraus keinen Vorwurf, sondern von seinem Standpunkte aus spreche er ihr das grösste Lob dafür aus. Er sei mit der Ueberzeugung hierhergekommen, dass 1 pCt. nicht ausreichend sei, und habe die Absicht gehabt, dagegen zu stimmen. Er und seine Freunde dankten es aber der Direction, dass sie ihnen durch ihr besseres Wissen Belehrung verschafft und es ihnen möglich gemacht habe, ihren Irrthum zu repariren.

Herr Regierungsrath v. Caprivi theilt mit, dass er durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt worden sei, in Bezug auf die künftigen Rechte der Inhaber von sog. Köln-Mindener Prämienscheinen die Erklärung abzugeben:

> dass der Uebergang des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens auf den Staat in den Rechten der Prämienschein-Inhaber keinerlei Aenderungen herbeiführen werde, so dass die der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft obliegenden Verbindlichkeiten in dem Sinne, in welchem sie übernommen worden, auch vom Staate zu erfüllen sein würden".

Hinsichtlich des Vertragsentwurfs (abgedruckt in No. 70 S. 944) bemerken wir noch nachträglich, dass der Herr Präsident zu demselben hauptsächlich folgende Erläuterungen in der Generalversammlung gab:

Zu § 1. Die hier aufgenommene Beschränkung bezieht sich darauf, dass die im § 8 vorgesehene Abfindung der Mitglieder und Hülfsarbeiter der Direction aus dem Erneuerungsfonds entnommen werden soll.

Zu § 2 Abs. 1. Da der Vertrag nach § 9 hinfällig wird, wenn er nicht bis zum 1. Januar 1880 perfect geworden sein sollte, so erfolgt die Uebergabe daher spätestens am 1. Februar 1880.

Zu Abs. 2. Diese Bestimmung ist nicht zu umgehen, weil Ihre Direction andernfalls Behufs Aufstellung des Betriebs-Rechnungs-Abschlusses nach Anleitung der Statuten bis etwa zum Monat Mai des nächsten Jahres in Function bleiben müsste, was aber nach der eben gemachten Bemerkung zum ersten Absatz dieses Paragraphen nicht geschehen kann.

Zu Abs. 3. Die hier vorbehaltene Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist ohne praktische Bedeutung, weil wir in fast allen wichtigen Angelegenheiten schon statutarisch an die vorgängige ministerielle Genehmigung gebunden sind.

Zu § 4. Hiernach ist also vorgesehen, dass derjenige Actionär, welcher den Umtausch der Abschlags- und Dividendenscheine unterlässt, den Betrag der Abschlagsdividenden von $2\frac{1}{2}$ pCt. statt am 1. Juli des laufenden Betriebsjahres erst am 2. Januar des darauf folgenden Jahres ausgezahlt erhält.

Zu § 5. Zwei die Köln-Giessener Eisenbahn betreffende Privilegien enthalten die Bestimmung, dass auf die Amortisation der Prioritäts-Obligationen alljährlich der Reinertrag über 4 pCt. des Anlage-Capitals bis zur Höhe eines halben Procents des letzteren unter Zuschlag der durch die eingelösten Prioritäts-Obligationen ersparten Zinsen verwandt werden soll, so dass der Staat verpflichtet bleibt, über das Köln-Giessener Unternehmen einen besonderen Rechnungs-Abschluss aufzustellen. Eine gleiche Verpflichtung liegt ihm in Betreff der Herford-Detmolder Bahn ob, weil die Lippische Regierung nach dem mit ihr abgeschlossenen Vertrage an dem Reinertrage dieser Bahn in einem bestimmt gegebenen Verhältnisse participirt. Wenn der Staat von dem im dritten Absatze ihm eingeräumten Rechte, das gesammte Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmen oder einzelne Theile desselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen, Gebrauch macht, so wird an jener Verpflichtung nichts geändert, und will er deshalb zur möglichen Vereinfachung der Vertheilung der gesammten Betriebskosten der vereinigten Bahnen die bezüglichen Bestimmungen des Statut-Nachtrages vom 20. Juni 1868 zur Anwendung bringen. Diese Bestimmungen sind aber dieselben, welche schon in den zwischen dem Staate und uns abgeschlossenen Verträgen über den Bau und Betrieb der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn und der Köln-Giessener Eisenbahn aufgenommen sind, und enthalten ausserdem noch die Weise der Vergütungs-Berechnungen für die Benutzung der Betriebsmittel der einzelnen Bahnen unseres Unternehmens.

Zu § 6. Am Schlusse des abgelaufenen Jahres war aus der Begebung der Prioritäts-Obligationen IV. Emiss. Lit. B. noch ein Erlös von 3 329 786 ℳ disponibel, und betrug der noch nicht begebene Theil der Prioritäts-Obligationen III. Emiss. Lit. B. 3 041 700 ℳ Unsere neuesten Prioritäts-Obligationen VIII. Emiss. aus dem laufenden Jahre beruhen noch zu ihrem vollen Betrage von 19 450 000 ℳ in unserem Depositorium.

Zu § 7 Abs. 2—7. Die hier ausser Kraft gesetzten Vorschriften besagen, dass ein Einzelner ebenso wenig für sich selbst wie als Bevollmächtigter mehr als 55 Stimmen vertreten kann, und dass der Staat in der Generalversammlung den 7. Theil der Stimmen führt, sobald er sich über den Besitz von wenigstens dem 7. Theile des gesammten Actien-Capitals bei der Direction vorher genügend ausgewiesen hat.

Da bei der Liquidation ein Kaufpreis von 136 500 000 ℳ an die Actionäre überwiesen werden soll, so erhalten dieselben für jede Actie 700 ℳ oder $116\frac{2}{3}$ pCt. Erscheint diese Liquidations-Summe auch niedrig gegriffen, so bleibt doch auch zu berücksichtigen, dass den Actionären der Umtausch zu 900 ℳ oder 150 pCt. angeboten ist, und dass der Staat zur Vereinfachung der Geschäftsabwickelung auf die Annahme des Angebots Werth legen muss.

Zu § 8. Unter den hier gedachten Hülfsarbeitern der Direction sind der Special-Director, der Bau-Director und die beiden Bahn- und Betriebs-Directoren verstanden. Wir haben für unsere besondere Pflicht gehalten, dahin zu wirken, dass die Lage unserer Beamten durch den Uebergang der Verwaltung auf den Staat in keiner Weise benachtheiligt werde. In dieser Beziehung sind uns die beiden Herren Ressort-Minister willfährig entgegengekommen, und haben sie uns durch Rescript vom 29. August c. die folgende Zusage gegeben:

> „Die Regierung wird aus dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat einen Grund zur Kündigung der Engagements-Verträge auch bei denjenigen Beamten nicht entnehmen, welche auf unbestimmte Zeit unter Vorbehalt der Kündigung angestellt sind und deren gegenwärtiges Diensteinkommen das Maximum des Diensteinkommens der Staats-Eisenbahn-Beamten gleicher Kategorie übersteigt. So weit die auf Kündigung angestellten Beamten demnächst wünschen sollten, in den Staatsdienst übernommen zu werden, bleibt Vereinbarung mit denselben über die Bedingungen vorbehalten".

Tarvis-Pontafel.

Ueber die Eröffnungsfeier und den Bau der Bahn bringt die „Wr. Pr." folgende Mittheilung:

„Die Staatsbahnstrecke Tarvis-Pontafel wurde, wie wir bereits gemeldet haben, am 11. October für den internationalen Frachtenverkehr mit directem Anschluss an die Italienische Strecke Pontebba-Udine und für den localen Personenverkehr bis zur Endstation Pontafel eröffnet. Am Eröffnungszug betheiligten sich die Vertreter der K. K. Direction für Staats-Eisenbahnbauten, der Generaldirection, der Verkehrsdirection, der Bauunternehmung und ein zahlreiches Publikum. Der Train wurde auf einzelnen Stationen recht freundlich empfangen; in Tarvis selbst grüsste uns vom Kirchthurme herab eine schwarzgelbe Fahne, das Schulhaus in Ober-Tarvis war reich beflaggt, in Station Saifnitz wurden beim Herannahen des Zuges Salutschüsse abgegeben u. s. w. Besondere Festlichkeiten sind jedoch diesmal nicht zu verzeichnen, sie sind für den 1. November, als dem Tage der Eröffnung des internationalen Personenverkehrs, geplant.

Die Bahnstrecke Tarvis-Pontafel wurde im Jahre 1875 vom Reichsrathe genehmigt und für Anlagekosten und Fahrbetriebsmittel ein Baucredit von 3 600 000 fl. bewilligt. Mit der Detailtracirung wurde im April 1876 begonnen, das Detailproject und die Detail-Kostenanschläge unter Leitung des Herrn Oberingenieur Tischler ausgearbeitet und nach Genehmigung des Projectes die Bauarbeiten für die Strecke von Station Tarvis bis Anfang der Station Pontafel (mit Ausschluss der Hochbauten) im Frühjahr 1877 an die Bauunternehmung Fischer, Kraus und Kurz übertragen. Mit dem Bau der gesammten Anlagen für Station Pontafel sammt Anschlussstrecken und mit den Stationshochbauten der ganzen Linie Tarvis-Pontafel wurde im Frühjahr 1878, mit den Erweiterungsbauten der Station Tarvis, den Neuanlagen für die Güteraufgabe und den Bau des Bahnhofhotels Tarvis im Frühjahr dieses Jahres begonnen und unternahm die Ausführung all dieser Arbeiten der Bauunternehmer Giacomo Ceconi. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 24,9 km, die Maximalsteigung 22 pro Mille, der Minimalradius 250 m. Die Bahn zieht von Station Tarvis (Meereshöhe 730 m) hart unter der Reichsstrasse an steil abgedachter Lehne oberhalb Unter-Tarvis vorüber in westlicher Richtung nach Ober-Tarvis (Meereshöhe 743 m). Vor dem Orte befindet sich die Haltestelle Ober-Tarvis, dann umgeht die Bahn südlich den Marktflecken und überschreitet an dessen

Westseite die Italienische Reichsstrasse mittels einer Brücke über den Bartolo-Wildbach, um nun in der linken Thallehne mit geringer Steigung aufwärts zu ziehen. Flechtzäune halten die gerölligen Böschungen fest, theilweise mussten Felsensprengungen vorgenommen und Aufmauerungen angelegt werden, um den erforderlichen Raum für die Bahn zu gewinnen. Ueber sanft ansteigende Acker- und Wiesengründe geht es weiter nach Saifnitz, wo man bei einer Meereshöhe von 800 m die Wasserscheide zwischen dem Schwarzen und dem Adriatischen Meere erreicht (beim Wächterhäuschen No. 359). Noch ist die Strecke im Aufsteigen begriffen; erst nachdem eine Seehöhe von 818 m erreicht ist, beginnt nach einer ca. 200 m langen Horizontalen die Thalfahrt. Sich fest an die Thallehne anschmiegend, gelangt die Bahn nach Ueberschienung zahlreicher Wildbäche am Eingange des wildromantischen Wolfsbachthales an den Thalboden des reissenden Fellaflusses. Bald wird Station Uggowitz erreicht (Seehöhe 771 m), die wilde Ugwa, der Prelussnigbach und ca. 300 m weiter die Fella mit einer (20 m weiten) Eisenbrücke übersetzt, von wo an die Bahn, indem sie dem starken Gefälle des Flusses nicht zu folgen vermag, wieder an die linke, steile, von zahlreichen Buchten und Wildbächen durchzogene Berglehne gegenüber der dominirend gelegenen Festung Malborghet tritt und nach Station Lussniz-Malborghet abermals die Fella und die Reichsstrasse mittels einer (36 m langen) Eisenbrücke unter einem sehr spitzen Winkel überschreitet. Wieder im Flussgefälle an's rechte Ufer gelangend, das Terrain dem Flusse und den Felswänden in raffinirtester Wahl der Tracen abringend, läuft die Bahn in einen kleinen Tunnel, ohne dass es eine namhafte Höhe gäbe, welche hätte durchbohrt werden müssen. Besteigt man das Terrain oberhalb des Tunnels, so wird man bald über die Anlage desselben belehrt und findet selbst als Laie im Eisenbahn-Bauwesen diese Art und Weise, einem gefährlichen Giessbache auszuweichen, sehr practisch und sinnreich: Aus den unwegsamen Geklüften des Schinoutzberges setzt ein in ewiger Zerstörung begriffener Graben zu Thale, im Sommer fast trocken, im Frühlinge und Herbst oder bei Wolkenbrüchen und dauernden Regenwettern aber von einem brausenden Bergstrome durchflossen, der sich am Ausgange des Grabens über einen mächtigen Kalkschuttkegel zur Fella ergiesst. Dieser gewaltige Torrente konnte ohne ungeheuere Kosten nicht überbrückt werden, daher man die Ufer desselben mit Quadern eindämmte, den Schuttkegel selbst aber mittels eines Tunnels durchsetzte, so dass bei Hochwässern dieselben sich über den Tunnel zur Fella ergiessen können. — Nach abermaliger Ueberschreitung der Reichsstrasse und Ueberbrückung des Vogelbaches, eines der gefürchtetsten Giessbäche auf der Strecke (seine Wasserwucht wurde durch eine im romantischen Vogelbachgraben erbaute colossale Thalsperre gebrochen), gelangt die Bahn zur Grenzstation Pontafel (900 m lang, mit 9 Parallelgeleisen). Im kurzen Bogen die Ortschaft Pontafel nach Austritt aus der Station umfahrend, wird die Reichsgrenze (Pontebbanabach) erreicht und betritt die Bahn nach Ueberbrückung des Baches mit einer Eisenconstruction von 33 m Spannweite den Italienischen Boden.

Der überaus geschmackvoll und grossartig ausgeführte Bahnhof in Pontafel, welcher in seiner wilden romantischen Umgebung geradezu frappirend wirkt, ist mit allem erdenklichen Comfort eingerichtet. Ein für Hofzwecke reservirter Salon ist prachtvoll ausgestattet und zeugt von dem feinen Geschmacke des kunstsinnigen Arrangeurs. Die Restaurationssäle sind sehr geräumig und in grossen Höhendimensionen erbaut. Die Eintheilung der Appartements ist durchwegs zweckmässig, den practischen Bedürfnissen bestens entsprechend, angeordnet. Die Gebäude für Zollrevision, Zollverwaltung und Verkehrsinspection geben dem Ganzen das unverkennbare Gepräge der Grenzstation. Die Annahme, dass für den internationalen Verkehr beide Grenzstationen in dem einen Bahnhofe ihre Vereinigung finden werden, bedingte die umfangreichere, breitere Anlage des Stationsgebäudes Pontafel. Das imposante Aufnahmsgebäude wurde nach dem Projecte des Oberingenieurs der K. K. Baudirection, Architecten Ritter v. Finetti, ausgeführt. Die Stationsgebäude gewähren auf der ganzen Linie einen überaus freundlichen Anblick. Stark und fest, den Witterungsverhältnissen Rechnung tragend, aus Quadern erbaut, sind sie, um auch dem Schönheitssinne zu entsprechen, in harmonischer Uebereinstimmung mit der prächtigen, sie umgebenden Landschaft, mit netten, im Schweizer Style gehaltenen hölzernen Giebel- und Dachverzierungen versehen. Besonders erwähnenswerth ist noch das Bahnhofhotel Tarvis. Ein schöner, einheitlich durchgeführter Bau, den Erfordernissen eines Hotels ersten Ranges angepasst, an das Stationsgebäude von Tarvis angebaut, erhebt sich dort, wo noch zu Pfingsten dieses Jahres das alte Frachtenmagazin stand, in prächtiger Lage, mit dem herrlichen Ausblicke auf die imposanten Felsengruppen des Manhart, der Fünfspitzen, des Schöneck, Riesenleiche, Königsberg und des Wischbergstockes, durchwegs zerklüftete, kahl aufsteigende Felsenmassen von 7—8 000 Fuss Höhe, das mit allem Comfort eingerichtete Bahnhofhotel.

Tarvis ist so recht geeignet, in kürzester Zeit eine vielbesuchte Touristenstation zu werden. Die wunderbaren Naturschönheiten, welche uns da geboten werden, die vielen herrlichen Gebirgstouren, welche von hier aus unternommen werden können, die vorzügliche Unterkunft, welche der Reisende besonders in dem bestrenommirten Hotel Gelbfus in Ober-Tarvis, von nun an auch im Bahnhofhotel Tarvis findet, sichern dem Orte einen bedeutenden Fremdenzuspruch. Der Touren, welche von hier aus unternommen werden können, sind sehr viele, wir wollen daher nur in Kurzem die interessanteren hervorheben. Eine der lohnendsten Partien ist unstreitig der Besuch des Predilpasses, welcher von Tarvis, aus (zu Wagen), den Weg über Raibl nehmend, dann auf der Sommerstrasse den Berg hinan bis zum Fort Predil leicht in anderthalb Stunden durchgeführt werden kann. Das Fort ist herrlich gelegen; an der Südseite desselben bemerken wir, hart an der Strasse, das schöne Denkmal für die am 18. Mai 1809 hier gefallenen Helden (Ingenieur-Hauptmann Johann Hermann von Hermannsdorf und seine Kampfgenossen). Im Hintergrunde wird die Aussicht durch die nahe Manhartgruppe (die Spitze des Manhart von hier leicht in vier Stunden zu erreichen) durch den hohen Jalouz (2 700 m) und die küstenländischen Grenzgebirge abgeschlossen. Den Rückweg nehme man über die Winterstrasse, am smaragdgrünen, von hohen, himmelanstrebenden Felswänden umgebenen Raiblsee vorbei, von wo aus die arg zerklüfteten Fünfspitzen sich herrlich präsentiren. Sehr lohnend wegen der bedeutenden Gebirgsaussicht und von Tarvis aus auch sehr leicht zu unternehmen, ist die Partie auf den Luschariberg; die Kirche daselbst, als Wallfahrtsort weithin bekannt, wird vielfach von Deutschen, Slovenen und Italienern besucht. Die Kirche im Jahre 1360 erbaut, ist interessant durch ihre innere Ausschmückung; das Mauerwerk ist massiv und bietet den Stürmen der Zeit die felsenfeste Stirne. Die Aussicht, welche man von der Kuppe aus geniesst, übertrifft in mancher Beziehung die der Villacher Alpe. Im Norden übersieht man die Kette der Tauern, im Osten den Wörther See, das Savethal, die Karawanken, die Triglavgruppe und die Sannthaler Alpen, im Süden die Manhart- und Wischberggruppe und im Westen die Gailthaler Alpen. — Eine Tour von Tarvis nach Weissenfeld in Krain bietet einschliesslich des Besuches der Manhartseen einen der genussreichsten Ausflüge. Der erste See, ein dunkelgrüner Wasserspiegel mit Fels und Waldbildern in seinen Fluthen, ist nur durch einen Felsenriff vom kleineren, zweiten See getrennt, der um wenige Klafter höher liegt und als Bergsee kaum übertroffen werden dürfte. Schon vom See an ziehen Alpentriften mit einzelnen Fichten und Lärchen bis an den Fuss des Manhart, der sich hier ohne Vorberge in beinahe senkrechten Wänden bis zu einer Höhe von 2 675 m erhebt und riesige Geröllmassen zu Thale sendet, während die vom Hauptstocke sich vorschiebenden imposant geformten Felsmassen um den Seespiegel ein colossales Amphitheater bilden, das jedem Besucher unvergesslich bleiben muss. Machen wir eine Tour in das an landschaftlichen Schönheiten so überreiche Canalthal, so benutzen wir von Tarvis aus den Zug nach Pontafel. Nachdem wir kurz ausser Tarvis die Aussicht auf den Luschariberg geniessen, zieht die Bahn nach Ueberbrückung des Weissenbaches und Bartolobaches schnurgerade zur zweiten Station Saifnitz. Rechts, jenseits Saifnitz, erhebt sich über die Achomitzer Höhe der 2 128 m hohe, wegen seiner bequemen Ersteigung und grossartigen Aussicht berühmte Gipfel des Osternik, die Bahnlinie selbst aber befindet sich hier auf ihrem höchsten Punkte zwischen Tarvis und Udine, auf der Wasserscheide zwischen dem Schwarzen Meere und der Adria. An der linken Thallehne fort, mit ziemlichen Gefälle, kommen wir zum hochromantischen Ausgange des Wolfsbachthales, einem der schönsten Punkte der Strecke. Hier erblicken wir den waldigen Rücken des Luschariberges, die majestätischen Häupter der Wischberggruppe, frei aus dem Thalgrunde sich erhebend. Wir erreichen nach einer Ueberbrückung der Fella die Station Uggowitz; gleich ausserhalb der Station überschreitet die Bahn mittels einer Eisenbrücke den reissenden Uggowitzbach und zieht dann schnurgerade gegen die dominirend gelegene Feste Malborghet. Der Berg Talavai, welcher die imposanten Festungswerke trägt, schliesst scheinbar das ganze Thal ab und erhält hierdurch der Platz eine nicht zu verkennende strategische Wichtigkeit. Die Feste hat historische Berühmtheit erlangt durch den ehrenvollen Heldentod, welchen hier im Jahre 1809 nach tapferer Vertheidigung gegen die Franzosen die muthige und unerschrockene Besatzung unter Führung ihres Hauptmannes Hensel erlitten. Nun geht es weiter, der rechten Thalseite entlang; es eröffnet sich der Blick auf die Felsenhänge des hohen Guckberges und die Felsenberge Friauls jenseits der Pontebbana werden sichtbar. Immer am Rande der wildromantischen Fella, zahlreiche felsenführende Giessbäche übersetzend, mit herrlichstem Ausblicke auf himmelanstrebende Felsen und arg zerklüftete Schluchten, geht es fort bis Pontafel, der Grenzstation auf Oesterreichischer Seite. Den Touristen, welche ohne Zweifel schon in der nächsten Saison in grosser Zahl die Strecke bereisen werden, können wir zur leichteren Orientirung ein Büchlein empfehlen, welches in kurzer, aber übersichtlicher Darstellung die „Bahnlinie Tarvis-Pontafel“ behandelt, bei Kleinmayer in Klagenfurt erschienen ist und den als Reiseschriftsteller bestens bekannten

Baron Jabornegg-Gamsenegg zum Verfasser hat. Dem durch fortwährend wiederkehrende Elementarereignisse verarmten Canalthale aber wünschen wir einen regen Touristenverkehr auf der so überaus interessanten und sehenswerthen Strecke".

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 20. October 1879. (Generaldirector von Nördling. Arlbergbahn. Bevorzugung Fiumes. Verhandlungen mit Deutschland. Jubiläumsstatistik. Südbahn-Trennung. Ofen-Raab. Sissek-Novi. Dux-Bodenbach. Elbeumschlag. Wolga- und Dontarife. Clubversammlung, Börsennotiz.)

Generaldirector von Nördling hat seine Demission gegeben. Eine Meinungsverschiedenheit mit dem Handelsminister über die Trace der Arlbergbahn soll die Veranlassung seines Rücktrittes gewesen sein. Die Anerkennung seiner hohen Begabung und seines trotz mancher vielleicht unvermeidlicher Missgriffe rastlosen Strebens nach der Besserung unserer Bahnzustände begleitet ihn in den amtlichen Ruhestand, welcher sich hoffentlich nicht auch auf dem Gebiete der Wissenschaft äussern wird, welche von Nördling noch Vieles erwartet. Seine Stelle sowie das Amt eines Generaldirectors wird nicht wieder besetzt, da das Handelsministerium über administrative Capacitäten, insbesondere über eine zu deren Leitung erprobte Kraft verfügt und die Technik vorzugsweise bei der Generalinspection trefflich vertreten erscheint. Auch ist es wieder von der Creirung eines besonderen Communicationsministeriums stille, da der neue Handelsminister sich rasch in sämmtliche Zweige seines Ressorts hineinzufinden gewusst hat.

Während sich die Förderer des Arlbergbahnprojectes anfänglich einem übertriebenen Optimismus hingaben, hat plötzlich seit den durch Fürst Bismarck eingeleiteten handelspolitischen Verhandlungen ein bedenklicher Umschlag stattgefunden. In commerziellen Kreisen verlautet, dass die Ungarische Regierung mit Erfolg bestrebt, den Getreideexport über Fiume zu lenken, in dessen Hafen mitunter, zum Neid der Triestiner, 7 oder 8 Englische Dampfer gleichzeitig einlaufen, kein Interesse für den Ausbau dieser Bahn mehr zeigt und weder von einem Subventionsbeitrage noch von einer Gegenconcession in der Donau-Regelungsfrage etwas wissen wolle. Angesichts der Nothwendigkeit finanzieller Reductionen, der geringen Aussicht auf Betheiligung ausländischer Kapitalisten, da ferner in Folge der Intimität mit Berlin die militärischen Rücksichten weniger ins Gewicht fallen dürften, wird die Cisleithanische Regierung zwar dieses Project nicht mehr fallen lassen, aber auf keine Beschleunigung dringen, sondern danach trachten, dass die beträchtlichen Baukosten, die im günstigsten Falle 36 Millionen Gulden übersteigen werden, auf ungefähr 5 oder 6 Jahre vertheilt werden können. Darauf deutet auch die Ablehnung der Pester Handelskammer, das Gesuch zweier Oesterreichischer Handelskammern dahin zu unterstützen, dass der Bau dieser Bahn beschleunigt werde.

Wegen der Bevorzugung Fiume's wurde der Handelsminister auch im Oesterreichischen Reichsrathe wie folgt interpellirt: „Die Regierung werde aufgefordert, der Subventionirung ausländischer Dampfschifffahrtunternehmungen in der anderen Reichshälfte ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und für die Wahrung der Interessen der diesseitigen Reichshälfte Sorge zu tragen"; welche Schritte die Regierung gethan habe, um dem Vorgehen der Ungarischen Regierung bezüglich der Subventionirung einer Dampferlinie zwischen Fiume und England entgegenzutreten, und was die Regierung zu veranlassen gedenke, um dem Seeverkehr von Triest gleiche Begünstigungen zuzuführen. Der Vertreter der Triester Handelskammer constatirte nämlich, dass die Ungarische Regierung einigen Englischen Dampfschifffahrtunternehmungen für die Fahrt von Fiume nach England und Holland verschiedene Begünstigungen in der Form von Ermässigung der Hafengebühren und Geldentschädigungen gewährt, wodurch diesen Unternehmungen die Möglichkeit geboten wird, für den Güterverkehr von und nach Fiume billigere Seefrachten als für Triest zu bedingen.

Ueber die handelspolitischen Verhandlungen mit Deutschland schreibt ein hiesiger Correspondent der „Frankfurter Zeitung" u. A.: „Zwei Hauptgegenstände sind es, für welche ein engerer wechselseitiger Vertragsanschluss erwünscht sein kann: das Eisenbahnwesen und das Zollwesen, der Bahntarif und der Zolltarif; das Eisenbahnwesen absichtlich vorangestellt, weil ein Eisenbahncartell mehr Chancen verspricht als ein Zollbund; denn jenem stehen keine Meistbegünstigungsverträge mit dritten Staaten entgegen und ein Eisenbahncartell könnte Bismarck's innere Eisenbahnpolitik fördern. Wie weit man sich aber im Eisenbahnwesen einigen könnte, ist beim heutigen Uebergangszustande des Deutschen Eisenbahn-Staatsrechts äusserst schwer zu sagen. Ein eingehendes Eisenbahncartell zwischen Oesterreich und Deutschland wird sich jetzt schon kaum zu Stande bringen lassen. Man wird schon sehr zufrieden sein müssen, wenn für eine längere Reihe von Jahren die drei Grundsätze zur vertragsmässigen Sanction gelangen würden: 1. Die kürzere Entfernung darf auf keiner Bahn der beiden Geleise höher tarifirt werden, als die weitere. 2. Die Frachtprovenienzen je aus dem anderen Staate geniessen volle Gleichberechtigung mit dem aus dem beiderseitigen Inland originirenden Frachtmassen. 3. Jede Refactie (Fracht-Rückvergütung) oder sonstige „Bonification", wodurch eine Fälschung der Concurrenz durch geheime Separatbegünstigung stattfindet, ist verboten, jeder Tarifbegünstigung ist zum Zweck ihrer allgemeinen Benutzbarkeit eine zweckmässig geregelte stricte Publicität zu geben. Fürst Bismarck würde dabei das Gute des mit 31. December ablaufenden Interimsvertrages nicht blos erhalten, sondern auch mehren. Die Zustimmung der beiden Legislationen in Wien und Pest hierzu ist unschwer zu erreichen. Alle weiter fliegenden Eisenbahn-Cartellpläne aber werden, so scheint es, das Ziel nicht erreichen".

Die „Deutsche Zeitung" bringt in einem dem am 6. d. M. in allen Bahnkreisen gefeierten „Eisenbahnjubiläum" des fünfzigjährigen Gedenktages der Erfindung der Locomotive gewidmeten Feuilleton folgende Daten aus dem Gebiete der heutigen Eisenbahnstatistik. 320 000 km Eisenbahnen ziehen sich heute über den Erdball; 120 000 Personen- und 1 500 000 Güterwagen sind auf ihnen im Hin- und Hergange, bewegt von 70 000 Locomotiven. 4 000 000 Menschen vertrauen sich täglich der Kraft des Dampfes an; der tägliche Güterverkehr beträgt 40 000 000 Ctr., und der sechste Theil des Handelsverkehrs der Welt, der im Jahre 1874 weit über 25 000 000 000 fl. ausmachte, steht auf dem Einnahmenconto der Eisenbahnen. Die Anlage aller dieser Bahnen hat die Summe von 40 000 000 000 fl. erfordert, von denen auf Europa allein drei Fünftheile entfallen. Man hat berechnet, dass in dem Decennium 1865—1875 der Bahnbau in Oesterreich direct und indirect 260 000 Arbeitern — mit Familien etwa 624 000 Menschen — das tägliche Brod gab. Die Zahl der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten hat gegenwärtig 15 000 erreicht, und die Zahl jener, welche der Name „Diener" umfasst, als da sind: Locomotivführer und Heizer, Conducteure, Wagenmeister und deren Gehilfen, Bahnaufseher und Bahnwächter etc. übersteigt sie um das Vielfache. Sie bilden ein „stehendes Heer", wie keine Grossmacht der Erde ein zweites aufzuweisen hat.

Die Commissionen, welche beauftragt sind, die Liquidationsarbeiten für die Trennung des Südbahnnetzes durchzuführen, haben, nach Mittheilung der „N. F. P.", im September ihre Thätigkeit neuerdings aufgenommen. Die Italienische Regierung zeigt wohl guten Willen, aber die Abwickelung der Geschäfte vollzieht sich nur äusserst langsam. Die Gesammtforderung der Südbahn an die Italienische Regierung beziffert sich mit 30 000 000 Frcs. Aus dem Titel der Ligurischen Bahnen wurden 12 000 000 Frcs. beansprucht. Als Restzahlung für das rollende und anderweitige Material werden ebenfalls 12 000 000 Frcs. gefordert, und auf 6 000 000 Frcs. summiren sich die kleineren Forderungen. Wenn die Südbahn den gesammten Betrag von 30 000 000 Frcs. aus der Liquidation erhalten könnte, so würde nicht allein ihre schwebende Schuld vollkommen getilgt sein, sondern sie würde sogar noch einen kleinen Ueberschuss erzielen.

Einer Mittheilung des „Neuen Pester Journals" zufolge stehen die Chancen der Realisirung des Ofen-Raaber Eisenbahnprojectes gegenwärtig sehr günstig. Die Direction der Ungarischen Westbahn hat nämlich einem Französischen Consortium einen Plan unterbreitet, wonach für die Eisenbahn Ofen-Raab eine besondere Gesellschaft gebildet werden soll, die besondere Actien und besondere Prioritäten emittirt, für deren Verzinsung der Staat keine Garantie zu übernehmen hat. Der Betrieb dieser Bahn wird vertragsmässig der Ungarischen Westbahn zugewiesen. Mit diesen Grundzügen hat sich nun das Französische Consortium einverstanden und sich bereit erklärt, das nöthige Baucapital zu beschaffen. Eine Schmälerung der Zinsengarantie der Actionäre der Ungarischen Westbahn ist bei dieser Combination ausgeschlossen, und damit wäre allerdings eine der grössten Schwierigkeiten, welche sich der Geldbeschaffung für diese Bahn entgegenstellten, beseitigt. Der offiziöse „Eisenbahn-Moniteur" widerspricht zwar, dass die Angelegenheit schon so weit gediehen wäre, giebt aber zu, dass diesbezügliche Verhandlungen im Zuge sind und sich für die Ungarische Westbahn günstig gestalten.

Ueber die Tracirung der Linie Sissek-Novi schreibt „Hon": Beim Studium der Zakany-Agramer Bahnlinie ist — wie uns von der Generalinspection für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt mitgetheilt wird — auch die Frage eines allgemeinen Studiums der Sissek-Novibahn aufgetaucht. Anlass dazu gab die Anschlussfrage, von der unzweifelhaft auch die Länge der Bahn abhängen wird. Den hauptsächlichsten Gegenstand der Studien bilden aber die nach Gradak und Borzjakonina führenden Linien. Obwohl man darüber noch keineswegs im Reinen ist, wie bei Sissek die geplante Traceführung zu modificiren sei, nimmt man dort die Länge der Sissek-Novibahn mit 150 km an. Bei dem Studium

dieser Fragen werden auch die im Jahre 1874 an Ort und Stelle gepflogenen Verhandlungen in Betracht gezogen. Die Ueberschreitung der Grenze kann bei Novi und Dobaljetin oder bei Kostainica erfolgen. Es sind dies die Haupt- und Grundzüge der Studien, welche bei der Generalinspection gegenwärtig im Zuge sind und welche man in Bälde zu Ende zu bringen hofft, um den allgemeinen Bericht unterbreiten zu können.

Am 1. November d. J. wird, wie der „N. F. P." mitgetheilt wird, die Curatel aufgehoben werden, welche am 29. Februar 1876 zum Schutze der Prioritätsgläubiger der Dux-Bodenbacher Bahn vom Kreisgerichte in Leitmeritz verhängt worden ist. Die wechselvollen Phasen, welche die Dux-Bodenbacher Bahn zu durchlaufen hatte, ehe sie das Ziel einer vollständigen Consolidirung erreichen konnte, sind noch in frischer Erinnerung. Der endliche Erfolg ist schliesslich ein günstiger gewesen. Die Gesellschaft hat nicht nur die Rechte ihrer Prioritätsgläubiger nicht verkürzt, sondern auch ihre Finanzlage consolidirt und die Selbstständigkeit des Unternehmens aufrechtgehalten.

Die Oesterreichische Nordwestbahn unterhandelt mit der Sächsisch-Böhmischen Elbe-Dampfschifffahrtsgesellschaft wegen eines Tarifvertrages für Güter, welche aus der neu zu eröffnenden Station Laube an der Elbe nach Hamburg abgeschickt werden. Sobald der Elbeumschlag fertig ist, soll sich der ganze Verkehr nach Norddeutschland über die Nordwestbahn via Laube bewegen.

Wie man dem „Fremdenblatt" meldet, unterhandelt gegenwärtig die Verwaltung der Karl-Ludwigbahn mit mehreren Mittelrussischen Bahnen wegen Einführung directer Tarife bis an die Wolga und den Don. Dabei sollen die Frachtsätze derart ermässigt werden, dass der Transport von Getreide aus diesen Gegenden nach Mitteleuropa ermöglicht wird. Bisher haben directe Tarife nur bis Kursk bestanden. Mit Bezug auf die Aussichten für die Zukunft theilt man mit, dass sich dieselben weitaus günstiger gestalten als bisher, und dass der Verkehr der nächsten Monate, wenn alle Voraussetzungen eintreffen, sich auf der Höhe der Jahre 1873/4 und 1876/7 halten dürfte. Während im Vorjahre selten mehr als 100, nie über 500 Sack Weizen in den Grenzstationen zum Reexport lagerten, befinden sich gegenwärtig nicht weniger als 20 000 Sack in den Magazinen der Bahn. Von der Brest-Litewskybahn gehen täglich 20 bis 30 Waggonladungen Getreide auf die Karl-Ludwigbahn über. Selbst der Umstand, dass die diesjährige Ernte in Galizien im Allgemeinen unzureichend war, kommt der Bahn zu Statten. Galizien führt nämlich ansehnliche Menge Getreide nach Preuss.-Schlesien aus und importirt dafür Russischen Weizen, woraus der Karl-Ludwigbahn doppelter Gewinn erwächst. Was die Concurrenz Odessas betrifft, so wird dieselbe durch den Umstand, dass die Englischen und Französischen Seehäfen, mit Amerikanischem Weizen überschwemmt, eine geringere Marge als die Oesterreichischen und Deutschen Binnenplätze bieten, wesentlich abgeschwächt, während die Moldau ausserhalb des Bereiches der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft gelegen, gänzlich von der Karl-Ludwigbahn beherrscht wird. Man verspricht sich von diesem Zusammentreffen glücklicher Umstände eine derartige Steigerung der Einnahmen, dass zum Jahresschluss nur ein geringes Minus gegen das Vorjahr resultiren dürfte.

Die diesjährigen Versammlungsabende des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten wurden mit einer treffenden Ansprache des Präsidenten, Regierungsrath Obermayer, über das vorerwähnte Gedenkfest der Locomotiverfindung eröffnet; dem Andenken des unsterblichen Stephenson schulden wir heissen Dank und innigste Verehrung. Hierauf hielt Regierungsrath Professor Exner einen meisterhaften Vortrag über das demnächst in Wien zu eröffnende „technologische Museum und dessen Bedeutung für die Eisenbahnen". Dieses ganz durch Bemühungen von Privaten ohne Unterstützung der Regierung ins Leben gerufene Institut sei auch berufen, eine Central-Versuchsstation der Bahnverwaltungen für Maschinenmaterialien zu werden. Bisher sei das Museum nur von der Ferdinands-Nordbahn unterstützt worden; die anderen Directionen werden aber nach den zu gewärtigenden Resultaten gewiss folgen.

Die Börsenwoche hatte einen ganz unentschiedenen Charakter, wie aus den zum Schlusse der beiden letzten Wochen notirten Coursen erhellt:

Actien:		
Nordbahn	2277,—	2280,—
Franz-Josefbahn	147,50	148,75
Karl-Ludwigbahn	242,—	239,50
Oest. Nordwestb.	129,50	130,50
Staatsbahn	265,—	264,60
Südbahn	80,75	79,75
Theissbahn	206,25	206,—

Prioritäten:		
Nordbahn	105,30	105,75
Franz-Josefbahn	96,10	95,80
Rudolfbahn	86,—	86,90
Kaschau-Oderb. B.	81,20	81,—
Salzkammergutb.	102,50	102,90
3 pCt. Südbahn	119,80	120,20
Theissbahn	96,25	96,50

Englische Correspondenz.

Great Eastern. In welchem colossalen Umfange trotz der Ungunst der Zeitverhältnisse der Personenverkehr auf den Englischen Eisenbahnen zunimmt, zeigt unter Anderen auch die Great Eastern. Dieselbe beförderte

im Jahre 1874 . . 20 381 000 Passagiere,
„ „ 1878 . . 27 712 000 „

welche ausserordentliche Zunahme wohl vorzugsweise der Eröffnung der Liverpoolstreetstation zuzuschreiben ist, durch welche die Great Eastern Zugang zur Londoner City erhielt.

Die breite Spurweite der Great Western Eisenbahn. Von den noch mit der breiten, Brunel'schen Spurweite angelegten Strecken der Great Western ist neuerdings wieder eine Strecke, die Clevedow Zweigbahn, für die normale Spurweite umgebaut worden, so dass die breite Spurweite bald nur noch eine historische Reminiscenz sein wird.

Secundärbahnen in England. Ungeachtet England bereits mit einem so dichten Eisenbahnnetz bedeckt ist, wie in keinem anderen Lande der Welt, werden doch noch immer neue Linien u. A. auch Secundärbahnen gebaut. So wurde im vorigen Monat die Southwold Railway mit 3 Fuss Englischer Spurweite dem Betriebe übergeben.

Speisewaggons. Die Pullman Palace Car Company hat mit der Great North Railway Company ein Arrangement getroffen, nach welchem vom 1. November ab zwischen Leeds und der Kings-Crossstation ein Speisewaggon fahren wird. Derselbe soll einem Schnellzug angehängt werden, der Leeds um 10 Uhr Morgens verlässt und um 2 Uhr in London anlangt. Die auf diesem Wege verkehrenden Geschäftsleute können daher im Zuge sehr bequem ihr Luncheon einnehmen, während ihrer bei der Rückfahrt von London, welche um 5½ Uhr Nachmittags stattfindet, ein gutes Diner wartet, für welches die Speisenkarte Suppen, Fisch, Entrees, Braten, Puddings und Dessert aufweist. Nach Tisch kann der Passagier in dem anstossenden Rauchzimmer den Caffee einnehmen. Am einen Ende des Speisewaggons befinden sich 2 Thüren, von denen sich die eine in die Küche öffnet, während die andere den Eintritt in den Speisesalon bildet. Zwischen der Küche und dem Speisesalon befindet sich ein Schubfenster, durch welches der Koch die Speisen hindurchgiebt. Im Salon befinden sich 6 Tische, 3 an jeder Seite, sodass in der Mitte eine Passage gelassen ist. Die Sitze, 10 an der Zahl, sind gepolstert und mit Sammet überzogen. Auf der der Küche gegenüber gelegenen Seite des Waggons befindet sich ein Damentoilettezimmer und ein Ofen, das Rauchzimmer und das Toilettezimmer für Herren. Für jeden Tisch sind electrische Klingeln vorhanden. Die Bedienung im Speisewaggon wird durch einen Koch, einen Steward, der gleichzeitig Kellner ist, und einen Knaben besorgt. Die Länge des Waggons beträgt inwendig 52 Fuss und die Breite 8 Fuss. Der Waggon wurde in Detroit gebaut und kostet über 60 000 ℳ.

Ausdehnung der Docks in Liverpool. Die Docks im Hafen von Liverpool haben in gerader Linie vom Norden nach Süden eine Längenausdehnung von über 6 Englischen Meilen. Die Gesammtwasserfläche in den Docks und Bassins in Liverpool und Birkenhead beträgt gegenwärtig 434 Acres mit 29 Englischen Meilen Quais, und wird nach Vollendung der neuen Docks in Liverpool sich auf 548 Acres Docks und 38 Meilen Quais steigern. Die Gesammtlänge aller Docks in Liverpool und Birkenhead (23 an Zahl) beträgt gegenwärtig über 4 000 Yards, nach Vollendung der in Liverpool in der Ausführung begriffenen 4 Docks über 4 600 Yards. Der Schiffsverkehr im Hafen von Liverpool betrug im Jahre 1877/78 7 029 082 t, wofür an Abgaben 663 717 Pfund Sterling erhoben wurden. Die Bruttoeinnahme aus allen Quellen betrug 1 190 820 Pfund Sterling.

Electrisches Licht in England. Die Anwendung des electrischen Lichtes scheint auch in England rasche Fortschritte zu machen. Ausser der Beleuchtung mehrerer Eisenbahnstationen (nachdem die ersten 20 Lichte am Embarkment am 13. December 1878 eingerichtet wurden, wurden dieselben am 16. Mai d. J. auf 40 vermehrt und am 10. October d. J. auf 55) soll auch im nächsten Monat mit der Beleuchtung der Waterloobrücke in London begonnen werden.

Eisenbahnschienenexport von Cardiff. In der letzten Woche des September wurden von Cardiff folgende Quantitäten Eisenbahnschienen exportirt: nach New-York 450 t von der Dowlars Company und 220 t von der Rhymney Iron Company; nach Rio Janeiro 510 t von der letztgenannten, und nach Philadelphia 540 t von der erstgenannten Gesellschaft.

Eisenbahnverbindung zwischen England und Indien. In Betreff der Eisenbahnverbindung zwischen England und Ostindien spricht sich Sir Henry Tyler, der frühere Inspector im Board of trade, zu Gunsten der Route via Constantinopel aus, und schlägt vor, für die Strecke über Aleppo bis zum Persischen Golf sobald als thunlich alle Vorbereitungen zu treffen in der Weise, dass die in der Asiatischen Türkei vorhandenen Englischen Beamten vermehrt und dazu verwendet würden, in der Richtung der später zu erbauenden Eisenbahn mit den Mitteln des Landes und unter Unterstützung der Bewohner das Bahnplanum herzustellen und

bis dahin als Strasse zu benutzen, bis sich die Mittel zur vollständig betriebsfähigen Herstellung der Bahn finden werden. Ob bei der enormen Schuldenlast der Türkei und bei den ganz ungeordneten Zuständen des überaus dünn bevölkerten Kleinasiens die Herstellung einer Eisenbahn von Constantinopel bis zum Persischen Golf sich jemals verwirklichen lassen wird, möchten wir sehr bezweifeln, immerhin ist der Vorschlag Sir Henry Tyler's ein neuer Beweis, mit welcher Ausdauer in England das Project einer Eisenbahnverbindung mit Ostindien verfolgt wird.

Eisenbahnen in Canada. Canada hat gegenwärtig 6 143 Englische Meilen Eisenbahnen im Betriebe, 721 Meilen sind theilweise eröffnet und 1 040 Meilen sind noch in der Ausführung begriffen.

Präjudizien.

A. Reichs-Oberhandelsgerichtsentscheidungen. Eine für die Auslegung der Statuten der Beamten-Pensionscassen der Privat-Eisenbahngesellschaften sehr bemerkenswerthe Entscheidung ist vom Reichs-Oberhandelsgericht, III. Senat, am 8. September 1879 gefällt worden: Ein Bahnwärter der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, welcher seit 21 Jahren bei dieser Eisenbahn resp. ihrer Vorgängerin, der Magdeburg-Leipziger Bahn, angestellt gewesen, wurde im Jahre 1877 ohne Weiteres aus dem Dienste entlassen, weil er wegen einer ausserhalb seines Dienstes verübten vorsätzlichen Körperverletzung zu einer einmonatlichen Gefängnissstrafe verurtheilt war. Zu dieser sofortigen Entlassung war die Bahngesellschaft nach ihren allgemeinen Dienstbestimmungen, nach welchen sogar Untersuchungen wegen ausserdienstlicher Uebertretungen die sofortige Entlassung des Beamten zur Folge haben können, befugt, und dies wurde von dem Entlassenen nicht bestritten. Er beanspruchte aber die statutenmässige Pension aus der Pensionscasse, in welche er seit 21 Jahren regelmässig seine Beiträge geleistet hatte, weil statutarisch der Anspruch auf Pension nur dann verloren geht, wenn der Beamte wegen eines Verbrechens oder Vergehens verurtheilt worden, welches mit Zuchthaus oder Entziehung der Ehrenrechte bedroht ist, im vorliegenden Falle er jedoch nach § 8, 2 des Pensionsstatuts ¾ desjenigen Pensionssatzes lebenslänglich zu erhalten habe, welchen er zu beanspruchen haben würde, wenn im Augenblicke seiner Entlassung seine Dienstunfähigkeit eingetreten wäre. Nach § 8, 2 des Statuts nämlich gebührt dieser Pensionssatz demjenigen Beamten, welcher „nach voraufgegangener Kündigung" Seitens des Directoriums nach länger als zwölfjähriger Dienstzeit aus dem Dienste der Gesellschaft scheidet. Die Eisenbahngesellschaft verweigerte jedoch die Gewährung einer Pension, weil der Beamte nicht nach voraufgegangener Kündigung, sondern ohne Weiteres entlassen worden. Das Kreisgericht zu Magdeburg verurtheilte die Gesellschaft zur Leistung einer lebenslänglichen Pension in der beanspruchten Höhe, indem es das Statut in einer für den klagenden Bahnwärter günstigen Weise auslegte, dagegen erkannte das Apellationsgericht zu Magdeburg auf Klageabweisung, indem es die oben erwähnte Bestimmung wörtlich interpretirte. Auf die Revisionsbeschwerde des Bahnwärters stellte das Reichs-Oberhandelsgericht die vorinstanzliche Entscheidung wieder her, indem es motivirend ausführte: „Nach den Bestimmungen des Pensionsstatuts ist es unzweifelhaft, dass ein Beamter, welcher vor Ablauf der zwölfjährigen Dienstzeit nicht wegen des nach § 8 No. 1c bis f qualificirten Verschuldens, sondern wegen sonstiger nach den allgemeinen Bestimmungen die Befugniss der Dienstentlassung erzeugender Gründe des Dienstes sofort entlassen würde, das Recht auf Rückzahlung des Einkaufsgeldes und der gezahlten Beiträge haben würde, während der länger als zwölf Jahre im Dienste befindliche Beamte, welcher aus diesen geringeren Gründen entlassen würde, dieses Recht (nach der apodictischen Fassung des § 10 No. 3) nicht besitzt, also (wenn ihm nicht das Recht auf Rente nach § 8 No. 2 zustände) schlechter stehen würde, wie der Beamte von geringerer Dienstzeit, während ihn das Statut doch besser stellen will, solches auch in der Natur der Sache liegt. Diesen Erwägungen ist der Appellationsrichter nicht gerecht geworden. Wendet man dieselben an, so erledigt sich des Appellationsrichters aus § 74 Titel 4, Theil I des Allgemeinen Landrechts hergenommener Grund durch die Interpretation der Worte: „nach voraufgegangener Kündigung", während dem Kläger die Regel entschieden zur Seite steht, dass es Sache der Verklagten war (welche durch ihre Organe das Statut entwarf, und die Bildung besass, die Consequenzen der Stipulation zu übersehen), wenn sie sich so exorbitante Befugnisse reserviren wollte, wie sie dieselben in Bezug auf die Beeinflussung der Rechte ihrer Beamten als Mitglieder der Pensionscasse beansprucht, die Existenz dieser Befugnisse in ganz klarer, auch für die ungebildeteren Beamten (ehe sie in das Beamtenverhältniss eintraten und Mitglieder der Pensionscasse wurden) verständlicher Weise auszudrücken".

Haftpflicht der Eisenbahnen. In der Processsache des Bahnarbeiters Sch. wider die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hat das Reichs-Oberhandelsgericht in der Entscheidung vom 10. Juni 1879 folgende Grundsätze aufgestellt:

Der Appellationsrichter geht in Uebereinstimmung mit der Rechtsprechung des Reichs-Oberhandelsgerichts davon aus, dass der § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 einen ausgedehnteren Schutz gegen die mit dem Betriebe der Eisenbahnen verbundenen eigenthümlichen Gefahren gewähren wolle, als solcher nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen möglich gewesen. Dann heisst es in den Entscheidungsgründen des Vorerkenntnisses: „Die Gefahr, welche mit dem Abladen der Eisenbahnschiene von dem stillstehenden Bahnmeisterwagen verbunden war, selbst wenn Eile geboten wurde, war keineswegs eine dem Eisenbahnbetriebe eigenthümliche, denn sie ist auch mit dem Abladen der Wagen bei anderen Betriebsarten der Frachtgutbeförderung, z. B. bei dem Fuhrmannsgewerbe, verbunden". In dieser Bemerkung giebt sich die Ansicht zu erkennen, die eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes, welche der § 1 cit. im Auge habe, seien nur dann vorhanden, wenn gleichartige Gefahren in anderen Gewerben, Anlagen und Unternehmungen nicht vorkämen. Dieses ist rechtsirrthümlich. Die eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes hängen mit der schnellen gleichzeitigen Bewegung einer grösseren Anzahl schwerer Wagen vermittelst der Dampfkraft zusammen. Wenn eine Gefahr mit den dabei mitwirkenden Momenten in Beziehung steht, so muss selbige als eine solche angesehen werden, gegen welche der § 1 cit. Schutz gewähren soll. Hierauf allein kommt es an; unerheblich ist es, dass ähnliche oder gleichartige Gefahren auch bei anderen Gewerbszweigen und Unternehmungen vorkommen. Das Gesetz vom 7. Juni 1871 muss z. B. unbedenklich auf Unfälle angewendet werden, welche durch die Explosion des Dampfkessels in einer im Betriebe befindlichen Locomotive herbeigeführt werden, wiewohl ähnliche Ereignisse auch in Fabriken und bei anderen Unternehmungen, in welchen Dampfmaschinen gebraucht werden, vorkommen können. Der Appellationsrichter hat hiernach die Anwendung des § 1 des angeführten Gesetzes irrthümlicher Weise von der Voraussetzung abhängig gemacht, dass der fragliche Unfall mit einer Gefahr in Beziehung stände, welche in dieser Art nur bei Eisenbahnunternehmungen vorkäme. In der Sache selbst findet das Reichs-Haftpflichtgesetz auf den vorliegenden Fall keine Anwendung. Der Kläger ist bei einer die Auswechselung einer schadhaft gewordenen Schiene mit einer anderen bezweckenden Arbeit zu Schaden gekommen, indem ihm die zum Ersatze der schadhaften bestimmte Schiene bei der Abladung von der Bahnmeisterlowry, auf welcher sie an den Ort der Verwendung gebracht war, auf den Fuss gefallen ist.

Es lässt sich nun nicht ohne Weiteres annehmen, dass Reparaturarbeiten an einem in Benutzung befindlichen Schienengeleise den mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen besonderen Gefahren ausgesetzt seien, und dass schon deshalb das Haftpflichtgesetz auf die dabei eintretenden Unfälle zur Anwendung gebracht werden müsse. (cfr. Entscheidungen des R.-Ob.-H.-Ger. Band 16 pag. 373, Band 21 pag. 384.) Der Kläger hat aber angeführt, dass die Arbeit vor der nahe bevorstehenden Ankunft eines Schnellzuges hätte ausgeführt und deshalb sehr beschleunigt werden müssen. Allerdings kann, wenn an einer Eisenbahn eine Arbeit mit Rücksicht auf den Betrieb in ungewöhnlicher Weise beschleunigt werden muss, und hierdurch für die Arbeiter besondere Gefahren bestehen, die Anwendung des § 1 cit. auf die in Folge dessen eingetretenen Unfälle gerechtfertigt sein. In dem vorliegenden Falle ist indessen nicht erwiesen, dass das Abladen der Schiene mit grosser Eile stattgefunden hat.

Miscellen.

Höchste Erhebung der Eisenbahnen. Die höchsten Erhebungen über den Meeresspiegel bei den bekanntesten Eisenbahnen der Welt sind folgende:

Apenninen-Eisenbahn	617	m über dem Meere,
Schwarzwald-Eisenbahn	850	„ „ „ „
Semmering-Eisenbahn	890	„ „ „ „
Eisenbahn über den Kaukasus	975	„ „ „ „
Gotthardtunnel	1 154	„ „ „ „
Brennerlinie	1 367	„ „ „ „
Montcenistunnel	1 328	„ „ „ „
North Pacific	1 652	„ „ „ „
Central „	2 140	„ „ „ „
Union „	2 513	„ „ „ „
Eisenbahn über die Anden	4 769	„ „ „ „

Canal durch den Isthmus von Korinth. Nicht genug, dass Ferdinand von Lesseps mit dem Canal von Panama und einer Eisenbahn durch die Wüste Sahara beschäftigt ist, soll derselbe auch einen Auftrag der Griechischen Regierung zu den Vorarbeiten einer Canalanlage durch den Isthmus von Korinth erwarten. Nach einem schon vor mehreren Jahren aufgestellten Kostenanschlage würden die Baukosten ungefähr 20 Millionen Francs betragen, doch hofft man unter Anwendung der inzwischen so wesentlich verbesserten Maschinen die Arbeiten leichter ausführen und die Kosten ermässigen zu können.

Central-Asiatische Eisenbahn. Ein Telegramm von Samarkand meldet, dass die im Anfang dieses Jahres von der Russischen Regierung abgesandte Expedition, um die vortheilhafteste Linie für die projectirte Central-Asiatische Eisenbahn von Kara-

turgel durch Taschkend bis Samarkand aufzusuchen, ihre Arbeiten beendet hat.

Eisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec. Die Arbeiten für die Eisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec, für welche Edward Learned von Pittsfield, Mass., eine Concession von der Mexikanischen Regierung erlangt hat, sind nunmehr begonnen worden. Die Eisenbahn hat eine Länge von 150 Englischen Meilen und ist zu 5½ Millionen Dollars veranschlagt. Seitens der Mexikanischen Regierung ist eine Beihülfe von 12 070 Dollars pro Englische Meile gewährt worden. Es braucht wohl nicht erst darauf hingewiesen zu werden, dass diese Linie der Panamalinie eine empfindliche Concurrenz machen wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 20. October 1879.

Nach einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn ist die von dieser Verwaltung betriebene K. K. Staatsbahn Tarvis-Pontafel (bis Pontafel 24,53 km, bis zur Oesterr.-Italienischen Grenze 24,95 km lang) mit den Stationen: Saifnitz Uggowitz, Lussnitz-Malborgeth und Pontafel und den Haltestellen: Ober-Tarvis und Malborgeth im Anschluss an die Station Pontebba der Ober-Italienischen Bahnen am 11. d. Mts. dem allgemeinen Verkehre (mit vorläufigem Ausschluss des internationalen Personenverkehrs, welcher erst am 1. November cr. über diese neue Linie eröffnet wird) übergeben worden.

Die geschäftsführende Direction.

2. Betriebsstörungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 20. October 1879.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Saarbrücken zufolge, war durch Felsrutschung zwischen den Stationen Hatzenport und Cobern der regelmässige Betrieb auf der Moselbahn vom 9. bis 13. d. Mts. unterbrochen und es sind demzufolge mehrere Güterzüge erst mit beträchtlicher Verzögerung durchgebracht worden.

Die geschäftsführende Direction.

3. Tarifwesen.

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Mit 1. November 1879 tritt ein Ausnahme-Tarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks von den Stationen Neurode, Mittelsteine und Möhlten der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nach den diesseitigen Stationen via Ziegenhals in Kraft.

Exemplare dieses Ausnahme-Tarifes können bei den Stationen und der Betriebs-Direction in Wien, I. Hegelgasse 7, bezogen werden. Wien, am 15. October 1879. Die Betriebs-Direction. (1338)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. December cr. ab werden die im Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1877 enthaltenen Ausnahme-Tarifsätze für Roh-Eisen etc. im Verkehr zwischen Brake, Nordenhamm, Bremen und Harburg einer- und Saargemünd Saarbrücker Bahn andererseits, sowie zwischen Bremen und Harburg einer- und Saargemünd Pfälzische Bahn andererseits aufgehoben, wodurch eine theilweise Tarif-Erhöhung eintritt. Cassel, den 16. October 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weserbahn. (1336)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. November c. tritt der Nachtrag 6 zum Gütertarif vom 1. April 1878 in Kraft, welcher ausser der bereits publicirten Aufhebung verschiedener Tarifsätze anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Braunschweigischen Stationen Büddenstedt, Helmstedt, Schöningen und Vienenburg, sowie mit den Magdeburg-Halberstädter Verbandsstationen und der Hannover-Altenbekener Station Grauhof enthält.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben. Hannover, den 20. October 1879. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbands-Verwaltungen. (1342)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1877 sind mit Wirkung vom 1. November c. ab die — neue directe Frachtsätze nach und von Hannover, Station der Hannover-Altenbekener Bahn, enthaltenden — Tabellenhefte No. 183/206 erschienen, welche bei den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben sind. Cassel, am 16. October 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1345)

Hof-Meininger Eisenbahnverband. Die durch Nachtrag XIX zu Heft 24/29 des Mitteldeutschen Verbandes mit Gültigkeit vom 20. October c. für die Stationen Leipzig, Zeitz, Gera und Plagwitz-Lindenau der Thüringischen Bahn mit Lothringisch-Luxemburgischen Stationen eingeführten Frachtsätze gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn im Hof-Meininger Verbande. Dresden, den 20. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1344)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Mit 1. November 1879 tritt Nachtrag II zum gemeinschaftlichen Tarif für gebrannten Kalk, Cement und Kalkasche vom 15. Juli 1877 in Kraft.

Selber enthält: ermässigte Frachtsätze für Cement, an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Tarifes und des Nachtrages I.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den Stationen und bei der Betriebsdirection in Wien, I. B. Hegelgasse 7, bezogen werden. Wien, am 10. October 1879. Die Betriebsdirection. (1343)

Im **Hanseatisch-Preussischen Eisenbahnverbande** treten vom 1. November cr. ab directe Frachtsätze des Specialtarifs A 2 und III für den Verkehr zwischen der Station Müncheberg der Königlichen Ostbahn einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der qu. Sätze geben die Verbandstationen Auskunft. Bromberg, den 22. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1346 J)

Vom 1. November cr. ab treten im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** für den Verkehr zwischen Heinersdorf, Station der Märkisch-Posener Bahn, einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits, directe Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der qu. Frachtsätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 19. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1347 J)

4. Submissionen.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von

1. 5 541 000 kg Schienen von Stahl beziehungsweise Eisen für Breitspurbahnen,
2. 123 100 kg Schienen von Stahl beziehungsweise Eisen für Schmalspurbahnen,
3. 527 250 kg Laschen, Laschenbolzen, Hakennägel, Schwellenschrauben, Unterlags- und Vorstossplatten für Breitspurbahnen,
4. 6 660 kg Laschenbolzen, Hakennägel und Unterlagsplatten für Schmalspurbahnen,

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist
ad 1 und 2 auf Mittwoch den 12. November cr., Vormittags 11½ Uhr,
ad 3 und 4 auf Freitag den 14. November cr., Vormittags 11½ Uhr,
in unserem Centralbüreau im hiesigen Verwaltungsgebäude, Claassenstrasse No. 11, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt, mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Eisenbahnschienen resp. Kleineisenzeug für die Oberschlesische Eisenbahn"

versehen, einzureichen sind.

In den Submissionsterminen werden die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissionsformulare mit Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch gegen Erstattung der Copialien, welche für die zur Lieferung ad 1 und 2 gehörigen Schriftstücke incl. 2 Blatt Zeichnungen 2 ℳ und für die zur Lieferung ad 3 und 4 gehörigen Schriftstücke incl. 2 Blatt Zeichnungen 1,50 ℳ betragen, in Empfang genommen werden. Breslau, den 15. October 1879. Königliche Direction. (1339)

Der Materialienbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1880 soll im Wege der allgemeinen schriftlichen Submission in Lieferung vergeben werden. Die Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen von heute ab bei unseren Bahnhofsverwaltungen Ludwigshafen, Frankenthal, Speyer, Germersheim, Neustadt, Landau, Dürkheim, Kaiserslautern, Homburg, Zweibrücken und unserer Directionskanzlei hier zur Einsicht auf und können daselbst zum Preise von 30 ₰ in einzelnen Exemplaren bezogen werden.

Die Submissionen sind längstens bis 10. November l. Js., Mittags 12 Uhr, bei unterfertiger Direction versiegelt und mit der Bezeichnung:

„Submission für Lieferung von Materialien pro 1880"

franco einzureichen. Die Submittenten bleiben bis incl. 31. December d. Js. an ihre Offerten gebunden. Ludwigshafen, den 20. October 1879. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (1341)

(Forts. d. offiz. Anz. auf S. 69 d. Güter-Anz.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

No. 84. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 31. October 1879.

Der Muth der Ignoranz.

Karl Hillebrand sagt in einer Abhandlung über „Halbbildung und Gymnasialreform" in der „Deutschen Rundschau":

Ist es nicht eine Schande, dass wir in einen Eisenbahnwagen steigen und nicht einmal wissen, wie eine Locomotive construirt ist? Dass wir ein Telegramm abschicken und haben keinen Begriff von Electricität? Dass wir Schwefelhölzchen anstreichen und keine Ahnung haben, was Phosphor und Schwefel sein mögen? Wie, und wir sollten uns erlauben, zu gehen ohne Statik, zu hören ohne Akustik, zu sehen ohne Optik studirt zu haben? Wir athmen, ohne zu wissen, aus welchen Stoffen die eingeathmete Luft besteht und, was schlimmer ist, wie unsere Athmungsorgane arbeiten? Warum sollten wir nicht auch über den Verdauungsprocess Bescheid wissen, den Blutumlauf, die Stoffsecretion und -Assimilation? Warum nicht die ganze Physiologie umfassen? Wo ist die Grenze? Ebensogut könnte man sagen — und sagt man — ist es nicht ungebührlich, dass ein junger Mann, in wenig Jahren ein Wähler, die Verfassung seines Landes nicht kenne, die Gesetze ignorire, unter denen er lebt? Dass er bei der ersten, einfachsten Angelegenheit einen Advocaten zu Rathe ziehen müsse? Geschwind ein wenig Handelsrecht und Privatrecht, etwas Criminalrecht auch — er kann ja Geschworener werden — und Prozess, warum nicht ein volles Studium der Jurisprudenz? Wo sollen wir die Zeit finden, wenn wir auch nur die Anfangsgründe aller der Künste und Wissenschaften kennen lernen wollten, auf denen unsere verwickelte Civilisation aufgebaut ist? Und wo stille stehen? Was uns noththut, ist, ich wiederhole es, der Muth der Ignoranz".

Einer ähnlichen Aeusserung begegnen wir seitens des Vertreters der Staatsregierung, Geheimen Regierungsrath Dr. Wehrenpfennig, bei Gelegenheit der Einweihung des neuen Polytechnikums in Hannover, indem derselbe als das zu erstrebende Ziel folgende Grundsätze aufstellte:

„Während wir die Gemeinsamkeit und die innere Verbindung alles technischen Wissens und Könnens festhalten, müssen wir zugleich dafür sorgen, dass der Studirende sich nicht zu lange bei dieser Gemeinsamkeit aufhält und dass der Studiengang der Fachschule derartig vertieft und entwickelt wird, dass der Studirende zur rechten Zeit seine volle Musse und Kraft seinem Specialfache widmen kann. Dazu bedürfen wir einer weiteren Ausbildung der Specialcollegien, Vermehrung der Lehrkräfte, welche diese Specialcollegien würdig repräsentiren, eine Aenderung des Studienplanes, damit der junge Studirende nicht zu lange und zu sehr mit den blossen Hülfswissenschaften und mit dem, was er aus anderen Fächern allerdings auch encyclopädisch lernen soll, beladen wird, damit er nicht, ermüdet von der Last, für sein Hauptfach erlahmt. Denn wir können nicht Alles wissen und üben, sondern immer nur Einiges und müssen mit weisem Masse das heraussuchen, was die Hauptsache ist und den eigentlichen Kern des Berufs bildet, unter Anlehnung an die Praxis, an das practische Können und Ueben. — Das ist das Ziel, welches wir auf den technischen Hochschulen jetzt verfolgen müssen, und das entspricht auch dem Geiste der Prüfungsvorschriften, welche 1866 in Preussen gegeben sind".

Man wird beiden Autoritäten sowohl in Betreff der Gymnasialbildung wie in Bezug auf das Studium auf den technischen Hochschulen darin beipflichten müssen, dass man nicht Alles wissen und üben kann, und dass, je mehr man sich dem eigentlichen Berufsstudium nähert, es sich umsomehr empfiehlt, mit weisem Masse das herauszusuchen, was die Hauptsache ist und den eigentlichen Kern des Berufs bildet. Wenn man aber die Richtigkeit dieser Grundsätze für die Bildung auf dem Gymnasium und der technischen Hochschule anerkennt, — und die Stimmen, welche sich diesen Anschauungen anschliessen, scheinen sich in neuerer Zeit zu mehren — dann wird man sich noch mehr dafür aussprechen müssen, dass diese Grundsätze in der Praxis selbst zur Anwendung kommen.

Werfen wir einen Blick auf die in Preussen bestehenden Verhältnisse — wir beschränken uns hierbei ausschliesslich auf die Technik — so finden wir, dass mit Ausnahme der Maschinentechniker, welche von dem Eintritt in den Eisenbahndienst an ausschliesslich in dem Gebiet des Eisenbahn-Maschinenwesens beschäftigt werden und sich daher so früh, als man es nur wünschen kann, diesem speciellen Berufszweige widmen können, die Bautechniker erst sehr spät, und wir dürfen wohl sagen zu spät, in eine bestimmte Richtung, Neubau und Unterhaltung oder Eisenbahnbetrieb, eintreten. Die Ursache dieser Erscheinung dürfte darauf zurückzuführen sein, dass bis vor etwa einem Decennium die Wichtigkeit des Betriebsdienstes überhaupt unterschätzt wurde, dass man jeden Techniker für gleich befähigt hielt, Bahnen zu bauen, zu unterhalten, oder zu betreiben, und dass in Folge der grossen Verantwortlichkeit, welche mit dem Eisenbahnbetriebe verbunden ist, gegen denselben bei den Technikern eine grosse Abneigung vorhanden war und zum Theil wohl noch vorhanden ist. Inzwischen haben allerdings richtigere Anschauungen an Verbreitung gewonnen. Durch die Ausdehnung des Eisenbahnwesens im Allgemeinen, wie einzelner grosser Eisenbahnverwaltungen insbesondere, durch die Steigerung des Verkehrs, noch mehr vielleicht durch die Kenntniss fremder Eisenbahnen, hat sich doch die Ueberzeugung Bahn gebrochen, dass, wie bedeutungsvoll auch die zweckmässige und öconomische Ausführung einer Eisenbahn ist, dies in gleicher Weise auch in Betreff des Betriebes der Eisenbahnen gilt, ja dass in zahlreichen Fällen erst durch eine zweckmässige und öconomische Verwaltung und die damit auf das Innigste verbundene Betriebsleitung die Lebensfähigkeit eines Eisenbahnunternehmens erhalten werden kann.

Bei dieser Sachlage, bei der grossen und immer steigenden Ausdehnung, welche das Gebiet des Eisenbahnbaues und Betriebes umfasst, bei der Unmöglichkeit, nach beiden Richtungen in der Theorie und Praxis gleich bewandert und leistungsfähig zu sein, erscheint es von grosser Wichtigkeit, möglichst früh auf eine Trennung beider Richtungen und damit auf die Ausbildung von Specialtechnikern hinzuwirken. Wir verkennen nicht die mannigfachen Schwierigkeiten, welche sich der Ausführung dieses Vor-

schlages entgegenstellen, wir glauben jedoch, dass dieselben, wenn nur erst dieses Princip Wurzel gefasst haben wird, sich mit der Zeit mildern werden und dass auch ein günstiger Erfolg nicht ausbleiben wird. —t—

Zum Artikel „Amerikanische Reiseeindrücke".

Erwiederung.

Der Herr Verfasser des unter vorstehender Bezeichnung in No. 81 dieser Zeitung enthaltenen Artikels macht mir gewissermassen den Vorwurf, dass ich in dem ersten Aufsatze den Vorzug der 3achsigen Personenwagen in Betreff ihres ruhigeren Ganges gegenüber den 2achsigen Wagen nicht genügend hervorgehoben und nicht darauf aufmerksam gemacht habe, dass in der Anwendung 3achsiger Wagen das Mittel gegeben sei, das beklagte „Fangballspiel" des letzten Wagens in Personenzügen zu vermeiden. Ich ergreife gern diese Gelegenheit, um meine Uebereinstimmung mit den Ansichten des Herrn W. H. Correspondenten in Betreff des ruhigeren Ganges 3achsiger Wagen besonders hervorzuheben, schliesse mich auch insofern seiner Meinung an, als ich zugebe, dass bei Bahnen mit günstigen Curvenverhältnissen den Schwankungen des letzten Wagens unter sonst normalen Verhältnissen durch Einstellung 3achsiger Wagen zu begegnen sein wird. Bei Bahnen mit starken Curven jedoch — und in neuerer Zeit sind in Folge der ungünstigen Terrainverhältnisse mehrfach Hauptbahnen mit sehr starken Curven bis zu 300 m in freier Bahn zur Ausführung gekommen, — also gerade da, wo die Schwankungen des letzten Wagens am bedeutendsten sein werden, verbietet sich das Mittel, was der Herr W. H. Correspondent allein für ausreichend hält, nämlich die Anwendung 3achsiger Wagen, von selbst. Es bleibt daher für Bahnen mit starken Curven der Technik vorbehalten, Mittel und Wege aufzusuchen, um den Schwankungen des letzten Wagens zu begegnen. Da diese Mittel und Wege nicht durch die Theorie, sondern lediglich durch die Erfahrung zu finden sein werden, so scheint es, so lange noch keine auf vergleichende Versuche gestützte Erfahrungen vorliegen, gewagt, ein bestimmtes Urtheil auszusprechen. Darauf darf allerdings wohl hingewiesen werden, dass auf solchen Bahnen, auf denen der starken Curven wegen die Anwendung 3achsiger Wagen ausgeschlossen ist, die Art und Weise der Kuppelung nicht ohne Einfluss auf den ruhigen Gang des letzten Wagens sein wird, und es erscheint zweifelhaft, ob sich auch in diesem Falle die feste Kuppelung empfiehlt.

Jedenfalls ist diese Angelegenheit von solcher Bedeutung, dass eine eingehende Prüfung, besonders bei Bahnen mit starken Curven, angezeigt und eine Mittheilung dieser Erfahrungen sehr wünschenswerth sein würde.

Was ferner die Anwendung 3achsiger Personenwagen im Allgemeinen betrifft, so kann auch ich nur bedauern, dass die langjährigen Erfahrungen, welche z. B. auf den, ihrer zweckmässigen Betriebseinrichtungen wegen bekannten Routen Berlin-Hannover-Köln und Berlin-Kreiensen-Köln zur fast ausschliesslichen Verwendung 3achsiger Personenwagen geführt haben, bei Aufstellung der Normalien für die Betriebsmittel der Preussischen Staatsbahnen nicht berücksichtigt worden sind. Es macht sich auch hierbei die Erscheinung geltend, dass langjährige Erfahrungen, die man ziemlich allgemein als feststehend anzusehen gewohnt war, mit einem Mal wieder in Frage gestellt werden, ohne dass irgend ein durchschlagender Grund aufzufinden ist. Da die in Rede stehenden Normalien, soweit sie wenigstens die Personenwagen betreffen, bereits mancherlei Anfechtungen erfahren haben und in der That verschiedenen wohlbegründeten Erfahrungen nicht entsprechen, so ist wohl die Hoffnung nicht aufzugeben, dass die weitere Verwendung 3achsiger Personenwagen, trotzdem sie in den genannten Normalien keine Berücksichtigung gefunden haben, nach wie vor stattfinden wird. Und in dieser Beziehung kann die Anregung, die der Herr W. H. Correspondent gegeben hat, nur besonders erwünscht sein, bei Zeiten und bevor eine falsche Richtung eingeschlagen wird, auf das Gute aufmerksam zu machen, was wir auf Grund langjähriger Erfahrungen besitzen. —i—

Ausbildung der Ingenieure.

In Glaser's „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" wird anknüpfend an eine von der Belgischen Regierung getroffene Einrichtung: den Gesandtschaften in China und Japan junge Ingenieure beizuordnen, welche den Rang wie die Attachés militaires bei den verschiedenen Europäischen Legationen und zur Aufgabe haben, die Belgische Regierung und das Land von Allem zu unterrichten, was für die Industrie und den Handel Belgiens von Nutzen sein könnte, der Vorschlag gemacht, in Anregung zu bringen, dass seitens des Deutschen Reiches den Gesandtschaften in Paris, London, Washington, China und Japan, sowie dem jetzt erst errichteten Consulat in Australien junge Eisenbahningenieure mit dem Range der Militärattachés und mit entsprechendem Einkommen beigegeben werden, welche auf die Dauer von 2 bis 3 Jahren dort verbleiben und während dieser Zeit die genannten Länder in industrieller Beziehung und zu dem Zweck des Exports Deutscher Erzeugnisse nach diesen Ländern zu studiren haben würden. Wir zweifeln nicht, heisst es dort, dass ein derartiger Antrag, besonders wenn derselbe auf ein speciell ausgearbeitetes Programm begründet ist, Zustimmung finden wird, noch weniger aber, dass die dafür aufzuwendenden, für das Deutsche Reich verhältnissmässig geringen Mittel in den zu gewinnenden Ergebnissen reichlichen Ersatz finden werden.

Wie wir ferner einem in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" unter dem Titel „Reisestudien über das Scandinavische Eisenbahnwesen" enthaltenen Artikel entnehmen, besteht auf den Seeländischen Eisenbahnen die Einrichtung, alljährlich 3 bis 4 Oberbeamte nach Deutschland, Frankreich, England zu senden, um daselbst mehrwöchentliche Studien zu machen und nach der Rückkehr darüber Bericht zu erstatten.

Auch diese Einrichtung erscheint sehr practisch und darf um so mehr zur Nachahmung empfohlen werden, je mehr wir in Deutschland geneigt sind, uns durch die vorhandenen Reglements, technischen Vereinbarungen etc. von der Einführung zweckmässiger Neuerungen abhalten zu lassen, sofern dieselben nicht in den Rahmen jener Reglements passen.

Ueber den Bau Nordamerikanischer Eisenbahnen.

In Nordamerika ist der Unterschied zwischen Primär- und Secundärbahnen nach den in Europa geltenden Begriffen unbekannt.

Ein beträchtlicher Theil, fast ein Drittel der neuen Bahnen, hat eine Spurweite von 3 Fuss Engl. = 0,914 m, nur ganz wenige Bahnen haben 3 Fuss 6 Zoll Engl. = 1,067 m, die überwiegende Mehrheit dagegen hat die normale Spurweite von 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll Engl. = 1,435 m.

Die Anlage schmalspuriger Bahnen ist verhältnissmässig neu, hat ebenso wie in Deutschland und England zu lebhaften Discussionen Veranlassung gegeben und scheint gegenwärtig wieder an Boden zu verlieren.

Die Ansicht Sachverständiger scheint im Allgemeinen dahin zu gehen, dass eine schmalspurige Bahn nur da gebaut werden sollte, wo die Mittel für eine normalspurige Bahn nicht vorhanden sind, und es sich daher nur um die Frage handelt, ob eine schmalspurige Bahn oder gar keine zu bauen sei, und wo ausserdem die schmalspurigeBahn nicht ein Glied eines schon bestehenden Systems mit normaler Spurweite oder auf den Anschluss an ein solches angewiesen ist. Es ist dies eine Ansicht, der man vollständig beipflichten kann, und die auch auf die in Norddeutschland bekannten schmalspurigen Eisenbahnen: die Bröhlthalbahn, die Ocholt-Westersteder und neuerdings die Feldabahn vollständig Anwendung findet, da in diesen drei Fällen die Schmalspur das Aeusserste war, was überhaupt erreicht werden konnte.

Was die Anlagekosten der in den letzten Jahren gebauten normalspurigen Bahnen betrifft, so sind die ohnedies schon geringen Baukosten neuerdings noch weiter herabgegangen. Während noch vor 5 Jahren die durchschnittlichen Baukosten pro Kilometer 100 000—130 000 ℳ. betrugen und nur ausnahmsweise bis auf etwa 52 000 ℳ. herabgingen, ist dieser Satz, der den Anlagekosten der Schleswig-Holsteinischen Secundärbahnen entspricht, bei den Eisenbahnen auf den westlichen Prairien erheblich unterschritten worden.

Es versteht sich dabei von selbst, dass derartige Bahnen, sofern sie nicht das Bindeglied eines schon bestehenden Systems mit grösserem Verkehr bilden, nur so stark gebaut werden, als es für den Anfangs zu erwartenden geringen Verkehr nothwendig erscheint. Erst mit dem Wachsen des letzteren und der dadurch bedingten grösseren Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Bahnen werden dieselben in ihrer ganzen Anlage verbessert, mit vollkommeneren Einrichtungen und mit zahlreicheren und besseren Betriebsmitteln ausgerüstet. Eine jede neue Bahn ist somit nach Deutschem Sprachgebrauch mehr oder weniger secundär, und es wird daher lediglich von der Ausdehnung des Verkehrs und den Ergebnissen des Betriebes abhängig gemacht, die secundäre Bahn nach und nach in eine primäre Bahn — eine Bahn „of higher standard" umzuwandeln.

Vergleicht man mit diesen Grundsätzen die Bahnen, die im letzten Decennium in Norddeutschland gebaut worden sind, so ergiebt sich, dass bei einem grossen Theil dieser Bahnen der entgegengesetzte Grundsatz Anwendung gefunden hat, und dass dadurch eine Anzahl von Bahnen in eine Nothlage gekommen sind, die zum Theil hätte vermieden werden können, wenn Anlage und Ausrüstung der Bahnen den wirklich zu erwartenden Verkehrsverhältnissen entsprechend erfolgt wäre.

Auch heute noch scheint es schwer zu sein, sich von der bisherigen Gewohnheit loszusagen, obgleich die Erfahrungen der letzten Jahre noch entschiedener darauf hinweisen, dass die bisherige Praxis, für neu zu erbauende Eisenbahnen allgemein einen Verkehrsumfang zu Grunde zu legen, der entweder niemals oder doch erst in sehr ferner Zeit eintritt, zu einer unproductiven Vergrösserung des Anlagecapitals führt, welche die Anlage neuer Bahnen erschwert und die Entwickelung derselben beeinträchtigt. —i—

Chargenballast bei den Eisenbahnen.

(Zur socialen Eisenbahnfrage.)

In keinem Verwaltungsapparat ist ein solcher Chargenreichthum vertreten, als in demjenigen der Eisenbahnen.

Das Beamtencorps setzt sich hier aus technischen und nichttechnischen Elementen zusammen, welche je nach der speciellen Function viele besondere Gruppen bilden, deren generelle Bezeichnung zugleich auch den Wirkungskreis derselben charakterisirt. So unterscheidet man bei den nichttechnischen Subalternbeamten insbesondere Stations-, Expeditions- und Bureaubeamte und in jeder dieser Kategorien verschiedene Rangstufen. Versetzungen aus einer Kategorie in die andere sind ebenso ungewöhnlich, als die Beförderung eines Subaltern- zum Oberbeamten.

Zur Zeit der ersten Eisenbahnen, in welcher die Volksbildung sich um ein Beträchtliches unter dem Niveau der Gegenwart bewegte, mag es gerechtfertigt gewesen sein, den Subalternen, welcher im Allgemeinen wohl weniger disponirt war, die Obliegenheiten des einem anderen Ressort zugetheilten Mitbeamten neben der eigenen zu erfassen, zeitlebens in demselben Dienstzweige untergeordnet zu beschäftigen. Der Fortbestand dieses grundsätzlichen Bannes an die Unterwelt, ohne gehörige Berücksichtigung der geistigen Begabung des Einzelnen, passt jedoch umsoweniger in den Rahmen der Jetztzeit, als von jedem Angestellten mehr oder minder die Kenntniss des erspriesslichen Ineinandergreifens aller Gruppen en détail gefordert wird.

Die nichttechnischen Directivbeamten bei den Eisenbahnen sind frühere Juristen, wiewohl es natürlicher wäre, bei Besetzung der leitenden Stellen zunächst die im Eisenbahndienste erzogenen Bediensteten in's Auge zu fassen und erst, wenn hier geeignete Individuen nicht vorhanden sein sollten, an auswärtige Mächte zu appelliren. — Es ist wohl anzunehmen, dass, wie bei anderen Verwaltungen, so auch bei den Eisenbahnen, ein Procentsatz der Subalternen für obere Stellen befähigt ist, weshalb es humaner sein dürfte, jedem Beamten das Aufrücken nach Massgabe seines Dienstalters und Talents zu ermöglichen, als einige Ergraute durch Beschaffung des Titels Kanzlei- oder Rechnungsrath abzufinden. Suum cuique!

Eine Reform des Personalienwesens bei den Eisenbahnen erscheint daher zeitgemäss und die Gerechtigkeit befürwortet die Erstellung einer Stufe um Stufe in der That erklimmbaren Rangleiter.

Hier ein Entwurf:

A. Oberbeamte.

1. Directoren. Administrative, juristisch und technisch gebildete.

2. Inspectoren. Gemeinsamer Amtscharakter für Betriebs-, Güter- und Telegrapheninspectoren, sowie Maschinenmeister.

B. Subalternbeamte.

Nichttechnische	bau-	maschinen-	telegraphen-
	technische		
1. Controleure. Gemeinsame Benennung für Betriebscontroleure, die Vorsteher des Centralbureaus, der Controllen und Hauptcasse. 2. Secretäre. Gemeinsame Benennung für Stationsvorsteher, Güter- und Gepäckexpedienten, Cassenrendanten, Materialienverwalter, für Betriebs- und Eisenbahnsecretäre, sowie für die Canzlisten des Centralbureaus. 3. Assistenten. Gemeinsame Benennung für die Assistenten des Stations-, Expeditions-, Bureau- und Canzleidienstes.	1. Baumeister. 2. Bahnmeister.	1. Werkmeister, Werkstättenvorsteher einbegriffen. 2. Locomotivführer.	1. Telegraphencontroleure.

C. Unterbeamte.

Nichttechnische	bau-	maschinen-	sonstige Techniker
	technische		
1. Zugführer. 2. Packmeister. Gemeinsame Benennung für Packmeister im Fahrdienst, Bodenmeister und Magazinaufseher. 3. Schaffner. Gemeinsame Benennung für Schaffner im Fahrdienst, Telegraphisten, Rangirmeister, Bureaudiener, Portiers und Bremser. 4. Nachtwächter.	1. Rottenführer. 2. Weichensteller. 3. Bahnwärter.	1. Heizer, sowohl im Fahrdienst als bei Locomobilen.	1a. Wagenmeister. 1b. Billetdrucker.

D. Aspiranten.

Nach zufriedenstellend absolvirter Probedienstzeit haben Anspruch:

1. Civilsupernumerare auf die Stelle eines „Assistenten".

2. Candidaten, d. h. Personen, welche die höheren juristischen Staatsprüfungen bestanden haben, auf die Stelle eines „Inspectors".

3. Militäranwärter und Techniker je nach dem Grade ihrer Bildung auf die Stelle eines Unter-, Subaltern- oder Oberbeamten.

Damit nicht zufällige Umstände auf die Beförderung einwirken können, wie dieses namentlich bei Ernennung der Betriebscontroleure möglich ist, welche zur Zeit allein eine minime Aussicht haben, Oberbeamte zu werden, müsste das Aufrücken bis zum „Eisenbahninspector" einschliesslich, bei Technikern auf Grund beigebrachter Zeugnisse, bei Nichttechnikern nur auf Grund bestandener Examina angemessenen Umfanges nach dem Dienstalter erfolgen.

Bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen umfasst die Bezeichnung „Stationsassistent" schon jetzt solche für den Expeditions- und solche für den Stationsdienst; von den Eisenbahnsecretären dortselbst ist etwa ein Sechstheil bau- und maschinentechnisch gebildet. — Die vorangedeutete Scala dehnt dieses in Elsass-Lothringen im Kleinen geübte Verfahren auf die Beamten aller Dienstzweige thunlichst aus. Es würden hiernach im Etat anstatt der Güterexpedienten, Stationsvorsteher, Betriebssecretäre etc. künftighin „Eisenbahnsecretäre" und zwar „für den Expeditions-", „Stations-", „Bureaudienst" etc. mit gleichem Durchschnittsgehalt figuriren, und für die unter einem Titel vereinigten Beamten je besondere Anciennetätslisten anzufertigen sein. Letztere Manipulation wurde seiner Zeit bei den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ebenfalls in beschränkter Form executirt, als die Haupt-Cassenassistenten, welche andere Gehaltsbezüge hatten, zu Betriebssecretären ernannt wurden.

Eine solche Liste, in welcher bei den Subaltern- und Unterbeamten die Nichttechniker von den Technikern, bei letzteren auch die Gattungen zu scheiden wären, würde die Namen der „Inspectoren" und die der nichttechnischen Unter- und Subalternbeamten — gleichwie es in den Anciennetätslisten der Eisenbahndirectoren schon lange der Fall ist — ohne Rücksicht auf den Dienstzweig, in welchem die Träger derselben fungiren, durcheinander verzeichnet enthalten, welcher Umstand folgende Einwendung hervorruft: Was hat zu geschehen, wenn die Stelle eines „Secretärs im Stationsdienste" zu besetzen ist und dem Dienstalter nach die Beförderung eines zum Stationsdienste untauglichen „Assistenten" eintreten soll, bezw. Beibehaltung desselben im Bureaudienste aus irgend welchen Gründen wünschenswerth ist? Antwort: Die Directivbehörde hat schon bei Annahme der Anwärter für die Stelle eines Assistenten darauf zu halten, dass diese auch physisch für den Stationsdienst tauglich sind, so dass diese Frage zunächst nur vereinzelt aufgeworfen werden kann. Von den „Secretären" findet ungefähr je ein Drittheil im Stations-, Expeditions- und Bureaudienst Verwendung. — Es ist nun unzweifelhaft, dass von den Zweidrittheilen der „Secretäre im Expeditions- und Bureaudienst", unter welchen sich auch ein Theil in allen Disciplinen ausgebildeter, ehemaliger Supernumerare befindet, eine ganz erkleckliche, weit über den Bedarf hinausgehende Anzahl mit vortheilhaftem Aeussern und den sonst zum Stationsdienst erforderlichen Eigenschaften ausgestattet ist; hiervon wird ein „Secretär" jüngern Jahrgangs dem Stationsdienste und der zum „Secretär" beförderte „Assistent" Amtsnachfolger jenes dem Stationsdienste überwiesenen Beamten, überhaupt durch Versetzung eines Dritten auch specielle Wünsche erfüllt werden können. — Beim Vacantwerden von Stellen im executiven Betriebsdienste sind ja Versetzungen auch jetzt unvermeidlich, und Bedenken, hat eine Versetzung aus einem anderen Dienstzweig in den Stationsdienst ebensowenig, als eine solche aus einem Bureau in das andere; in jedem Falle muss sich der Versetzte erst immer in den neuen Dienst „einarbeiten". — Hierbe

sei noch bemerkt, dass bei dem Durcheinander der Anciennetätsliste auch der umgekehrte Fall vorangegangen sein kann, dass sich also im Expeditions- und Bureaudienst „Secretäre“ befinden, welche als „Assistenten“ hauptsächlich im Stationsdienste thätig waren, und nur anlässlich ihrer Beförderung interimistisch einer Expedition oder einem Bureau überwiesen wurden. — Abgesehen davon, dass eine längere Vertretung erkrankter Stationsvorsteher kein Problem mehr ist, und eine Eisenbahndirection auch im neuen Verhältniss das Practische von Fall zu Fall anordnen würde, bleibt zu beachten, dass der Zeiten Lauf den Ausgleich eventueller Disparitäten stets begünstigt, weil die Gesammtzahl der Beamten den summarischen Bedarf darstellt; nacheinanderfolgende Ernennungen von „Assistenten aus dem Bureaudienst“ zu „Secretären“ müssen einst in demselben Zahlenverhältniss ununterbrochene Beförderung von „Assistenten anderer Dienstzweige“ nach sich ziehen.

Durch das Zusammenfassen der Chargen der Stationsvorsteher erster und zweiter Classe, der Betriebs- und Eisenbahnsecretäre etc. ist die Zubilligung eines höheren Durchschnittsgehalts für die Mehrzahl der Betheiligten möglich und die Verwaltung in der Lage, grössere Stationen, Werkstätten und hervorragendere Stellen mit älteren Beamten höherer Gehaltsclassen zu besetzen, denen etwa noch eine Functionszulage bewilligt werden könnte. Die Erfahrung hat nämlich gelehrt, dass eine mühelose Wiederentfernung von solchen Posten zuweilen wünschenswerth ist, weshalb dieser Modus der auch ausführbaren Creirung je eines besonderen Ranges für „Obersecretäre“ und „Werkstättenvorsteher“ vorzuziehen sein möchte.

Eine solche Verminderung der Amts-Charakterverschiedenheiten hätte zur Folge, dass über den einzelnen Angestellten in weit ausgedehnterem Masse als augenblicklich verfügt werden kann. Federgewandte Beamte sind ohne Schwierigkeit einem Bureau, Andere aus dem Bureau dem Aussendienste überweisbar, so dass die Leistungsfähigkeit eines Jeden bestens ausgenutzt würde.

Die mehrseitige Ausbildung des Beamtencorps könnte, soweit dieses in Berücksichtigung der Fähigkeiten des Einzelnen wünschenswerth erscheint, durch entsprechende Versetzungen erreicht werden, während jetzt der z. B. für den Bureaudienst einberufene und nach Ablauf der Probezeit hier einrangirte Militäranwärter niemals im Stations- und Expeditionsdienste oder umgekehrt thätig ist; und doch wird die grössere Befähigung für diesen oder jenen Dienstzweig gewöhnlich erst später ersichtlich. — Ein Theil der Klagen über unzweckmässige Verfügungen einerseits und über mangelhafte Ausführung der Instructionen andererseits ist im Hinblick auf die Thatsache, dass Einer den Dienst des Andern in der Praxis nicht kennt, wohl erklärlich.

Je geringer übrigens die Beschränkung in der Wahl von Bediensteten für Commissorien ist, desto leichter wird Vertretung in Erkrankungsfällen, sowie Aushilfe bei vorübergehendem Kräftemangel an einer Stelle bewirkt werden können.

Jüngere Beamte haben jetzt oft ein höheres Einkommen als gleichqualificirte Dienstältere, lediglich weil in den Gruppen der Stations-, Expeditions-, Bureau- etc. Beamten ein von einander unabhängiges und daher ungleichmässiges Aufrücken in den Gehaltsclassen stattfindet; Erscheinungen, die eventuell in Zukunft nicht aufzutreten vermögen, vorausgesetzt, dass nicht, wie bei den Preussischen Staatsbahnen, das Minimalgehalt eines Eisenbahnsecretärs mehrere Hundert Mark weniger beträgt, als das den tiefer stehenden Betriebssecretären zugemessene Gehaltsmaximum, die Verleihung eines höheren Ranges vielmehr auch materiell von Interesse ist.

Die Eröffnung neuer Bahnstrecken bedingt für Stations- und Expeditionsbeamte, nicht immer aber auch für Bureaubeamte die Etablirung neuer Stellen. Mit der Fusion von Bahnen wird ausserdem stets eine Zahl Bureaukräfte disponibel, welche angesichts der fortschreitenden Entwickelung der Eisenbahnen durch den Bedarf im Aussendienste bald absorbirt würde, wenngleich hierbei auch frühere Bureaubeamte in den Stations- und Expeditionsdienst, und frühere Expeditionsbeamte in den Stationsdienst verschoben werden müssten.

Alle solche durch Vermehrung oder Verminderung von Beamten erzeugten Freuden und Leiden würden fortan gleichmässig getheilt, auch die Altersunterschiede thunlichste Ausgleichung gefunden haben.

Nachtheile erleidet keine Verwaltung, wenn der Güterexpedient z. B. in Zukunft seines Amtes unter dem Titel „Eisenbahnsecretär“ waltet und die Aufstellung der neuen Altersliste, als Folge der Neuerung, wird ohne jegliche Personenverschiebung auf dem Papier durchgeführt; auch Mehrausgaben für Besoldungen sind durch Normirung der Gehälter und Etatstellen auf Grund vergleichender Entwürfe leicht zu vermeiden.

Die Feststellung einer allgemeinen Rangordnung, mit der Möglichkeit eines Aufsteigens von der untersten bis zur höchsten Stufe nach bestandenem Examen, wird ausserdem ein vermehrtes Ringen nach Fortbildung, und dieses intellectuelle Melioration des Standes der Eisenbahnbeamten erzeugen.

Allerdings wird ausser dem Etat das Prüfungsreglement sowie die Bestimmungen über Uniformen und Cautionen dem neuen Verhältniss durch zusätzliche Bestimmungen angepasst werden müssen. Wenn nicht vorgezogen wird, für alle nichttechnischen Dienstzweige ein gemeinsames Prüfungsreglement vorzuschreiben, so kann z. B. der „Assistent für den Expeditionsdienst“ nach Bestehen des Examens für die Stelle eines „Secretärs im Expeditionsdienste“ mit seinen in ähnlicher Weise behandelten Collegen anderer Ressorts aufrücken. Den Avancements der „Secretäre“ zum „Controleur“ geht ohne Rücksicht auf den früheren und künftigen Wirkungskreis eine, und zwar dieselbe Fachprüfung mit günstigem Resultat voraus, während „Controleure“, welche ihre Qualification für die Stelle eines „Inspectors“ darzulegen wünschen, neben der auch für „Candidaten“ vorzuschreibenden Fachprüfung noch ein abzugrenzendes Mass universeller Bildung nachzuweisen haben, sofern dieselben nicht im Besitze eines Gymnasial-Abiturientenzeugnisses sind. Uniformen und Cautionen sind nöthig, wenn die Beamten im Stations- und Expeditionsdienste fungiren und dergl.

Jedenfalls liegt es im Interesse des Gros der Eisenbahnbeamten, dass die natürliche Neigung, das Althergebrachte beizubehalten, diesem von der Gerechtigkeit dictirten Reformprojecte gebührende Rechnung trägt.

Strassburg im Elsass. Grewers, Betriebssecretär.

Zur Reform des Submissionswesens.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat jetzt in drei Schriftstücken die für die projectirte Revision des vieldiscutirten Submissionswesens zusammengestellten Entwürfe zu „Submissionsbedingungen für die Uebernahme von Arbeiten und Lieferungen bei den Hochbauten der Staatsverwaltung“ sowie zu „Allgemeine Bedingungen für die Ausführung von Arbeiten und Lieferungen bei den Hochbauten der Staatsverwaltung“ einzelnen technischen Vereinen und industriellen Verbänden mit dem Bemerken zugehen lassen, dass Se. Excellenz der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in Anbetracht des allseitigen Interesses, welches dem Gegenstand zu Theil wurde, beschlossen hat, vor endgültiger Entscheidung zur Berathung der Sache eine Conferenz von Industriellen und Gewerbetreibenden im Schosse des genannten Ministeriums stattfinden zu lassen.

Der Berathung soll der beigefügte Fragebogen zu Grunde gelegt werden, welcher nach eingehender Prüfung unter Berücksichtigung der auch von anderer Seite angeregten Gesichtspunkte im Anschluss an die Paragraphen der Entwürfe (oben erwähnter Schriftstücke) aufgestellt worden ist.

Die künftigen Submissionsbedingungen für die Uebernahme von Arbeiten und Lieferungen bei Hochbauten der Staatsverwaltung würden nach dem Entwurfe in der Hauptsache folgende sein (wenn wir die minder wesentlichen wegfallen lassen):

1. Was die persönliche Fähigkeit der Submittenten anbetrifft: Niemand erhält eine Lieferung, der nicht hinreichende Sicherheit für die pünktliche und vollständige Erfüllung aller zu übernehmenden contractlichen Verbindlichkeiten bietet.

2. Was Form und Inhalt der Offerten anlangt, so ist die äusserliche Form dieselbe wie bisher; was den Inhalt betrifft, so muss die Offerte die Erklärung der Annahme der publicirten Bedingungen enthalten, ferner Angabe der Preise in Ziffern und Buchstaben für die einzelnen wie die Gesammtpreise; es gelten letztere, wenn erstere fehlen, falls keine specielle Erklärung beigefügt ist.

Gemeinschaftlich bietende Personen haften solidarisch und haben (gleichwie bietende Gesellschaften) einen zur Geschäftsführung Bevollmächtigten zu bezeichnen. Die Proben müssen bezeichnet sein, Nachgebote finden keine Berücksichtigung.

3. Was die Wirkung der Offerten betrifft, so bleiben die Submittenten von dem Tage der Einreichung der Offerte bis zum Ablauf der in den speciellen Bedingungen festgesetzten Zuschlagsfrist und der vorbehaltenen Benachrichtigungsfrist an ihre Offerten gebunden (s. unten Punkt 5). Der Submittent unterwirft sich mit Abgabe der Offerte in Bezug auf alle gegen ihn daraus resultirenden Ansprüche und Forderungen der Gerichtsbarkeit des Orts, an welchem die Königliche Behörde etc. ihren Sitz hat und woselbst auch er Domicil nehmen muss.

4. Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu der in der Einladung zur Submission angegebenen Stunde und in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten von dem mit der Leitung der Submissionsverhandlungen beauftragten Beamten.

5. Den Zuschlag anlangend, so wird in der Submissionsausschreibung bekannt gemacht werden, ob die Behörde dem qualificirten Mindestfordernden den Zuschlag ertheilen will, oder ob sie sich die Auswahl unter den drei Mindestfordernden oder unter sämmtlichen Bietern vorbehält. Für alle Ausschreibungen wahrt die Behörde sich die Befugniss, falls keines der Gebote für annehmbar befunden wird, das Verfahren aufzuheben.

Der Zuschlag wird von der Königlichen Behörde etc. oder von der Dienststelle, welche die Submission ausgeschrieben hat, ertheilt und ist mit bindender Kraft erfolgt, wenn die Benachrichtigung davon innerhalb der Zuschlagsfrist als Depesche oder Brief (dem Telegraphen- oder Postbureau zur Beförderung an die in der Offerte angegebene Adresse) aufgegeben worden ist. Durch diese Aufgabe wird das Rechtsgeschäft zwischen der Königlichen Behörde und dem Unternehmer perfect. Nachricht an diejenigen Submittenten, welche den Zuschlag nicht erhalten, wird nur auf besonderen Antrag auf Kosten derselben ertheilt. Die Proben werden nur dann zurückgegeben, wenn dies in der Offerte ausdrücklich verlangt wird und erfolgt alsdann die Rücksendung auf Kosten des betreffenden Submittenten. Eine Rückgabe findet selbstverständlich nicht statt, wenn die Proben bei den Prüfungen verbraucht oder Lieferungen nach denselben auszuführen sind.

6. Abschluss und Kosten. Auf Erfordern der Königlichen Behörde ist der Unternehmer verpflichtet, über das durch die Ertheilung des Zuschlages zu Stande gekommene Rechtsgeschäft einen schriftlichen Vertrag abzuschliessen und seine Unterschrift notariell oder gerichtlich beglaubigen zu lassen. Hierbei hat der Unternehmer die der Unternehmung etwa zu Grunde liegenden Zeichnungen und Nachweisungen, die er bereits durch die Offerte anerkannt hat, noch ausdrücklich durch Unterschrift anzuerkennen. Die Kosten der Ausschreibung übernimmt die Behörde, Bedingungsformulare, Anschlagsextracte und Zeichnungen verabfolgt dieselbe den Bietern auf Anfordern und gegen Erstattung der Selbstkosten.

Mit Rücksicht auf vorstehende Punkte ist nun der für die technischen Vereine und industriellen Verbände bestimmte (und denselben vom Herrn Minister zugesandte) Fragebogen verfasst worden, dessen Einzelsätze sich direct an die Interessenten wenden.

Die Fragen sind folgende:

1. Erscheint es ausführbar, für die Normirung des Zeitraumes von der Bekanntmachung bis zum Submissionstermin, sowie der Frist, während deren die Submittenten an ihr Gebot gebunden bleiben sollen, unter Anerkennung des Grundsatzes, dass ersterer möglichst lang, letztere möglichst kurz zu bemessen ist, specielle Gesichtspunkte aufzustellen?

2. Empfiehlt es sich, die Ergebnisse der Submissionen öffentlich bekannt zu machen?

3. In welchen Grenzen ist die freie Wahl der Behörden unter den Submittenten zu beschränken? (s. oben 5.)

4. Ist es wünschenswerth, dass diejenigen Unternehmer, auf deren Offerten nicht eingegangen ist, sofort benachrichtigt werden, auch wenn dies von denselben nicht ausdrücklich verlangt wird? (s. oben 5.)

5. Erscheint es rathsam, alle über eine gewisse Summe (etwa 1 000 ℳ) hinausgehenden Submissionsausschreibungen Einer bestimmten Submissionszeitung zu überweisen?

Hierauf folgen die „Allgemeinen Bedingungen, betreffend die Ausführung von Arbeiten und Lieferungen bei den Hochbauten der Staatsverwaltung" in unmittelbarem Anschluss:

6. Inwieweit sind die Behörden für die Richtigkeit der von ihnen angegebenen Masse etc. verantwortlich und dem Unternehmer gegenüber für etwaigen Schaden, der aus unrichtigen Angaben erwächst, ersatzpflichtig zu erklären? (s. oben 2 und 3.)

7. In welchem Umfange sind Vorbehalte über Mehr- oder Minderleistungen gegen das contractliche Quantum für zulässig zu erachten?

8. Unter welchen Voraussetzungen muss im Falle der Minderleistung ein Entschädigungsanspruch für daraus nachweislich erwachsene thatsächliche Verluste eingeräumt werden? (s. Punkt 6.)

9. Nach welchen Grundsätzen sind Nebenarbeiten zu vergüten, für welche ein bestimmter Preis im Vertrage nicht vereinbart ist?

10. Wie lange ist die Frist zu bemessen, binnen welcher Nebenarbeiten bei Verlust aller Ansprüche specificirt anzumelden sind?

11. Unter welchen Voraussetzungen sind Theilfristen für zulässig zu erachten, und wie ist die Frist zu bemessen, binnen welcher der Unternehmer nach Ertheilung des Zuschlags mit der Ausführung zu beginnen hat?

12. Muss die vor Entziehung der Arbeiten wegen Nichteinhaltung von Theilfristen etc. an den Unternehmer zu richtende Aufforderung bezw. Androhung, um denselben vor unvorhergesehenen Nachtheilen zu sichern, unter besonderen Formalitäten erfolgen?

13. Welche Ansprüche sind dem Unternehmer einzuräumen bei Unterbrechungen der Arbeiten oder Lieferungen, welche durch aussergewöhnliche, von ihm nicht verschuldete und auch von dem Willen der Behörde unabhängige Verhältnisse herbeigeführt werden?

14. Unter welchen Voraussetzungen kann den Behörden das Recht vorbehalten werden, nach dem Ermessen des bauleitenden Beamten Arbeitsleistungen, welche den vereinbarten Bedingungen nicht entsprechen, unter Ausschluss der Anrufung eines Schiedsgerichts zu verwerfen?

15. Empfiehlt es sich, Bestimmungen darüber aufzunehmen, von welchem der Contrahenten das Risico der Schwankungen in den Transportkosten der zu liefernden Materialien zu tragen ist?

16. Inwiefern kann es für angänglich erachtet werden, dem Unternehmer Verpflichtungen aufzuerlegen, welche sich wie z. B. Herstellung der Zugangswege, Beschaffung des Bauwassers etc. von vornherein nicht vollständig übersehen lassen?

17. Sind besondere Vorkehrungen zu treffen, event. in welcher Weise, um die rechtzeitige Abnahme der fertigen Arbeiten sicher zu stellen?

18. Unter welchen Bedingungen und zu welchen Beträgen sind dem Unternehmer Abschlagszahlungen zu gewähren?

19. Unter welchen Voraussetzungen sind wegen verzögerter Zahlung Verzugszinsen zu zahlen?

20. Welche einfacheren Formen sind zulässig und zweckmässig für die Ueberweisung der Gelder an den Unternehmer in Bezug auf Quittungsleistung, Prüfung der Legitimation u. s. w.?

21. Nach welchen allgemeinen Gesichtspunkten ist die Höhe der zur Sicherung der Contractserfüllung zu hinterlegenden Caution zu bemessen?

22. Empfiehlt es sich, durch vertragliche Vereinbarung festzusetzen, dass zur Schlichtung aller die Vertragserfüllung betreffenden Meinungsverschiedenheiten Schiedsgerichte in Anspruch zu nehmen sind?

Eventuell sollen die Entscheidungen der Schiedsgerichte als endgültige betrachtet werden müssen?

Die später zu berufende Conferenz von Industriellen und Gewerbetreibenden wird im Ministerium der öffentlichen Arbeiten die vorstehenden Punkte im contradictorischen Verfahren zur Klärung bringen. Zunächst wird dem Herrn Minister für die Mittheilung der Entwürfe jedenfalls allerseits Dank gewusst werden. J. Fr.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 27. October. (Zeitungsstimmen über die Eisenbahnvorlage. Verkehrspolitische Verhandlungen mit Oesterreich. Ständige Tarifcommission. Eisenbahnbetriebsämter. Rheinnische Eisenbahn. Berlin-Potsdam-Magdeburg. Berlin-Anhalt. Halle - Sorau - Guben. Hessische Bahnen. September-Einnahmen. Thronrede.)

Der Landtag wird morgen durch den König in Person eröffnet werden und soll derselbe den Zeitungsberichten zufolge alsbald die Hauptvorlage der Session, den Gesetzentwurf, betreffend den Ankauf von Privatbahnen, erhalten. Der Inhalt des Entwurfes selbst ist im Wesentlichen bekannt, da er die Verträge enthält, welche vor der Votirung durch die Actionär-Versammlungen der Oeffentlichkeit übergeben worden sind. Ueber die Motive der Vorlage verlautet in den politischen Blättern, dass dieselben das Hauptgewicht auf die Steigerung der Ertragsfähigkeit der Bahnen und auf die Ersparnisse legen, welche durch die Verstaatlichung der Bahnen zu machen sind. Die Resultate, welche ziffernmässig belegt sind, sollen selbst im Arbeitsministerium Staunen hervorgerufen haben. Leider sind statistische Aufstellungen nicht immer ganz zuverlässig. Es wird übrigens von der „Weser-Zeitung" und anderen Blättern darauf aufmerksam gemacht, dass solche Ersparnisse nur gemacht werden können, wenn bedeutende Vereinfachungen vorgenommen werden. Als solche wird z. B. aufgeführt die Einstellung der grossen Werkstätten in Minden, in welchen mehr als tausend Angestellte beschäftigt sind. (An den Schaden, den das Eingehen dieser Werkstätten verursachen wird, scheint man nicht zu denken, meint die „Weser-Zeitung.") Auch ist berechnet worden, dass 2 000 Wagen erspart werden. Auf den zweifelhaften Werth solcher Ersparnisse macht die Denkschrift des Vereins der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche über den Gesetzentwurf betreffend das Gütertarifwesen der Deutschen Eisenbahnen aufmerksam, indem sie u. A. sagt:

„Allerdings ist es, wie bei der Concurrenz überhaupt, so auch bei dem Nebeneinanderstehen von Privatbahnen unter einander und mit den Staatsbahnen unvermeidlich, dass einzelne Linien in selbstständiger Ausdehnung der Bahnnetze doppelt gebaut und die Anlagen auf Anschlusspunkten vertheuert werden. Es würde aber irrig sein, wenn die Ersparniss durch Beseitigung solcher Ausgaben als ein wesentlicher Bruchtheil des gesammten im Deutschen Eisenbahnwesen angelegten Capitals angesehen und weiter angenommen würde, und dass die Existenz der Staatsbahnen ausschliesslich vor kostspieligen Anlagen da schützen kann, wo bestehende Anlagen durch Einmündung neuer Bahnen erweitert werden müssen. Es braucht in dieser Beziehung nur an die Bahnhofsanlagen in Hannover, an das Bahnhofsproject in Frankfurt am Main, an die Bahnhöfe der Königlichen Ostbahn und Niederschlesisch - Märkischen Bahn in Berlin erinnert zu werden".

Eine andere Seite des Staatsbahnsystems zu berühren, giebt den politischen Blättern die folgende Stelle aus einer Bayerischen Correspondenz der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" Veranlassung:

„Das Referat des Reichsraths Neuffer über den Eisenbahn-Gesetzentwurf entwickelt ausführlich die Nothwendigkeit einer Sistirung des staatlichen Eisenbahnbaues. Das Referat räumt mit den Eisenbahnwünschen unbarmherzig auf. Es scheint aber, dass der Referent im Reichsrath nicht nur nicht allein steht, sondern die Majorität für sich hat. In diesem Falle würde die betreffende Sitzung der Reichsrathskammer wahrscheinlich einen Wendepunkt in der Bayerischen Eisenbahnpolitik bedeuten, denn auch in der Abgeordnetenkammer machen sich andere Strömungen bemerkbar, als die, welche den jüngsten Gesetzentwurf zu Stande brachten“.

Erläuternd ist zu bemerken, dass das Deficit des Bayerischen Staates zu einem sehr erheblichen Theile dadurch verschuldet erscheint, dass die Ausgaben für die Eisenbahnschuld durch die Eisenbahneinnahmen nicht gedeckt werden.

Die „Augsburger Allgemeine Zeitung“ schreibt in dieser Richtung:

„Der Commissar der Kammer der Reichsräthe bei der Königlichen Staats-Schuldentilgungscommission, Frhr. v. Schrenk, hat aus Anlass der Berathung des Gesetzentwurfes über Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes dem mit Vorberathung jenes Gesetzentwurfes betrauten Ausschuss eine Darlegung des Standes der Eisenbahnschuld, sowie des zu deren Verzinsung erforderlichen Geldbedarfes und andererseits der zu letzterem Zwecke muthmasslich aus der Eisenbahnrente verfügbar werdenden Mittel zur Kenntnissnahme unterbreitet. Aus dieser Darlegung ergiebt sich, dass von der Vollendung der bereits dotirten Bahnbauten an nachhaltig nur auf eine reine Jahresrente von 32 000 000 *M.* günstigsten Falles gerechnet werden kann, insolange nicht ein zur Zeit noch nicht abzusehender Umschwung zum Besseren in den Verkehrs- und Eisenbahnzuständen eintritt, und dass demzufolge vorerst von dem Zinsenbedarfe des Jahres für die Eisenbahnschuld zu 38 000 000 *M.* jedenfalls ein Betrag von 6 000 000 *M.* durch den Reinertrag der Bahnen nicht gedeckt sein wird, so dass zur Berichtigung dieses Betrages anderweitige Mittel werden verwendet werden müssen. Das hiernach in Aussicht stehende Erforderniss eines jährlichen Zuschusses von mindestens 6 000 000 *M.* zu der Bahnrente behufs Deckung des Zinsbedarfs der Eisenbahnschuld, wird sich unter den gegebenen Verhältnissen unfehlbar noch erhöhen, wenn, ausser den bereits beschlossenen, noch weitere Eisenbahnbauten zur Ausführung kommen sollen; denn es lehrt, wie bereits erwähnt wurde, die Erfahrung, dass die reine Eisenbahnrente im Laufe der Jahre sich im wesentlichen nur im Verhältnisse zu der stetigen Ausdehnung des Eisenbahnnetzes hob, in Zukunft aber werden nur noch Bahnen hergestellt werden können, welche mit bestehenden in Concurrenz treten, oder lediglich locale Bedeutung haben, demzufolge aber unmöglich ein höheres Erträgniss werden liefern können, als die zur Zeit bereits im Betrieb stehenden; es lehrt die Erfahrung ferner, dass mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes die Verzinsung des auf die Bahnbauten verwendeten Capitals durch die Erträgnisse des Bahnbetriebes in stetiger Abnahme begriffen war, und es sind keine Anhaltspunkte gegeben, welche für die Zukunft günstigere Ergebnisse in Aussicht nehmen lassen.“

Die Discussion der Eisenbahnfrage befindet sich in den politischen Blättern überhaupt sehr stark im Fluss, wozu, wie aus der Art der Argumente zu entnehmen ist, die jüngste Denkschrift der Privatbahnen eine gewisse Veranlassung gegeben hat. Es gilt dies namentlich von der Behauptung, dass unter der Herrschaft des reinen Staatsbahnsystems auch eine Güterclassification, welche dem einen Artikel theurere Fachtkosten auferlegt als dem anderen, dauernd nicht aufrecht erhalten werden kann und dass die Staatsverwaltung auf diesem Wege in unlösbare Widersprüche gerathe und genöthigt werde, Consequenzen zu ziehen, unter welchen der Verzicht auf jeden Reinertrag aus den Eisenbahnen noch das kleinste Uebel ist. Eingehendere Notiznahme erheischt ein Artikel, welchen die „National-Zeitung“ in ihrer gestrigen Sonntags-Nummer der Eisenbahnpolitik widmet, weil dieser Artikel die Stellung einer grossen Anzahl Nationalliberaler zur Eisenbahnfrage kennzeichnet und beweist, dass von dieser Seite nur formelle Bedenken gegen die Verstaatlichungspolitik in Bezug auf ihre gegenwärtige Opportunität gehegt werden. Der Artikel lässt auch unzweideutig erkennen, dass von nationalliberaler Seite ernsthafter Widerspruch gegen die Eisenbahnvorlage nicht erhoben werden wird. Der Artikel der „National-Zeitung“ enthält u. A. folgende Sätze:

„„Wir halten den Zustand, dass öffentliche Wege im Privateigenthum von Erwerbsgesellschaften sich befinden, für einen solchen, der auf die Dauer nicht aufrecht erhalten werden kann. Wir bedauern die Mühe, die von manchen Seiten auf die Bekämpfung des Staatsbahnsystems verwandt wird, weil sie vergeblich ist und sich zweckmässiger auf Dinge richten sollte, die mehr Erfolg versprechen.

Wir sind sehr gern bereit gewesen, die Bemühungen zu unterstützen, die sich auf die Verstaatlichung des Eisenbahnwesens richteten, vorausgesetzt, dass dabei in einer Weise verfahren würde, welche wir mit dem Wohle des Staates für vereinbar halten konnten. Auf unsere Anfrage, warum denn dies übermässig schnelle Tempo beliebt werde, sind wir aber von den sonst so redseligen Offiziösen ohne Antwort gelassen worden.

Erstens war es unser Wunsch und, wie wir glauben, ein berechtigter, dass man finanzielle Actionen von so bedeutendem Umfange nicht in einer Zeit begonnen hätte, in welcher das Gleichgewicht des Staatshaushalts Noth litt. Um weitaussehende Speculationen zu beginnen, dazu wählt man sich sonst in der ganzen Welt eine Zeit des Glückes und des Ueberflusses. Es erscheint wohl gerechtfertigt, wenn wir hier sofort einen zweiten Wunsch anfügen. Es liegt etwas Beruhigendes darin, wenn grosse Finanzoperationen durch einen Finanzminister ausgeführt werden, der bereits hervorragende Proben davon abgelegt hat, dass er auch ausserordentlichen Umständen gewachsen ist.

Der zweite Grund, der uns ein längeres Zögern als räthlich erscheinen liess, war der, dass die durchgreifende Veränderung in dem Eisenbahneigenthum zusammenfallen soll mit einer durchgreifenden Veränderung in den gesetzlichen Vorschriften über das Eisenbahntarifwesen. Der Preis, den man beim Ankauf von Eisenbahnen bewilligt, gründet sich auf deren voraussichtliche Rentabilität. Die Rentabilität wiederum gründet sich zum grossen Theil auf die gesetzlichen Bestimmungen, die über den Eisenbahnbetrieb bestehen. Aendert man diese gesetzlichen Bestimmungen, so ändert man auch die voraussichtliche Rentabilität, und damit entzieht man allen Berechnungen über die Angemessenheit des zu bewilligenden Preises den Boden.

Es ist schlechthin unfasslich, welche Umstände dem Eisenbahngeschäft urplötzlich den Character so grosser Dringlichkeit aufgedrückt haben. In den ersten zehn Jahren nach 1866 ist Nichts geschehen, um die Fortschritte, die auf anderen Gebieten gemacht wurden, auch dem Eisenbahnwesen zu Gute kommen zu lassen, obwohl es an manchen Anregungen dazu nicht fehlte. Im Jahre 1876 wurde das sogenannte Reichs-Eisenbahngesetz erlassen, welches nichts Anderes war, als ein Programm, das unverwirklicht geblieben ist. Dann hat sich der Reichskanzler noch drei Jahre beruhigt, ohne die Sache zu fördern. Jetzt ist aber plötzlich eine solche Erregung eingetreten, dass Jeder einer schlimmen Gesinnung beschuldigt wird, der mahnt, die Sache nicht zu überstürzen.

Erweist sich das neue Tarifsystem, welches jetzt dem Bundesrathe zur Berathung vorliegt, als durchführbar und heilsam, so sind die schlimmsten Missstände, welche man dem System der Privateisenbahnen vorwirft, damit schon von selbst beseitigt. Es liegt nichts daran, das Privateigenthum, welches jetzt zum Theil schon vierzig Jahre besteht, noch ein paar Jahre länger bestehen zu lassen, und man kann mit voller Ruhe erproben, wie sich die Rentabilität unter den Wirkungen des neuen Tarifsystems stellt. Man hätte auch wohl Verträge zu Stande gebracht, durch welche die wichtigsten Privatbahnen, wie schon vor Jahrzehnten mehrere dies gethan, sich unter die Verwaltung des Staates gestellt hätten. Dafür, dass es erforderlich war, mit sechs der grössten Privateisenbahnen gleichzeitig in Ankaufsverhandlungen einzutreten und den Staat so mit Verpflichtungen zu belasten, wie sie in diesem Umfange nie zuvor ein Staat in Friedenszeiten freiwillig auf sich genommen hat, ist schlechterdings bisher kein Grund erbracht worden.

Nachdem dieser Artikel bereits geschrieben war, fanden wir in dem „Actionär“, einem Organe, dessen Verbindungen bekannt sind, folgende Notiz:

„Es sind in der letzten Zeit an die Staatsregierung vielfach vertrauliche Anfragen gerichtet worden, wie sie sich zu einer event. Offerte über Ankauf dieser oder jener Bahn stellen werde, und zwar sind diese Fragen in den verschiedensten Formen gestellt, sei es nun durch Absendung von Deputationen an den Herrn Minister für öffentliche Arbeiten, oder in schriftlichen Erklärungen von berufener oder unberufener Seite, wobei ganz speciell an das Schreiben von Hannoverschen Actionären der Märkisch-Posener Bahn erinnert sein mag. Auf alle diese und ähnliche Anfragen ist übereinstimmend die Antwort ertheilt worden, dass die Staatsregierung zunächst nicht geneigt sei, zum Ankauf weiterer Privatbahnen zu schreiten. Insbesondere scheint auch das Finanzministerium den Wunsch zu hegen, vorläufig erst einen klareren Blick über die Veränderungen zu gewinnen, welche die bisher geschlossenen Verträge in dem Finanzwesen herbeiführen müssen.“

Wir sehen darin mit Genugthuung eine Annäherung an die von uns vertretenen Anschauungen.““ So die „National-Zeitung“.

Bezüglich der Frage, welche Stellung die Centrumsfraction den Eisenbahnvorlagen gegenüber bei der bevorstehenden Landtagssession einnehmen werde, hat diese Partei bekanntlich bei den Wahlen geflissentlich jede Erörterung vermieden und auch die Organe der Partei haben über dieses Thema bis zur Stunde consequentes Schweigen beobachtet. Liberaler Seits glaubte man indess zu wissen, dass die clerikale Partei nur unter gewissen ihr bewilligten Concessionen ihre Zustimmung für die Regierungsvorlage geben wolle, eine Ansicht, der bisher von ultramontaner Seite direct nicht widersprochen war. Mit Rücksicht nun hierauf und auch auf den Umstand, dass zwischen der Verstaatlichungspolitik der Regierung und der kirchlichen Gesetzgebung doch schlechterdings kein causaler Zusammenhang bestehe,

hat sich nun, wie die Tagespresse meldet, ein Eisenbahnfachmann aus Cassel an den Abg. Windthorst (Meppen) mit der Anfrage gewendet, ob trotz der früheren entschiedenen Haltung des Centrums gegen die Verstaatlichung diese Voraussetzung zutreffend sei. Die Antwort des Herrn Windthorst lautete: „dass er vor Einsicht der Regierungsvorlagen und vor Berathung in der Fraction unmöglich eine bestimmte Erklärung darüber abgeben könne, wie dieselbe in der Eisenbahnfrage abstimmen werde."

Es ist diese Zurückhaltung um so auffälliger, als gerade der Abg. Windthorst noch in der vorigen Reichtags-Session, als dort gelegentlich die letzte Resolution des Preussischen Abgeordnetenhauses in der Eisenbahnfrage zur Erwähnung gelangte, diese Gelegenheit nicht vorübergehen liess, ohne hervorzuheben, dass in der betreffenden Resolution der Verstaatlichungspolitik kein Vorschub geleistet werde und die Abneigung des Centrums gegen die Verstaatlichungspolitik durchblicken liess. Die bekannte Resolution stand am 14. Februar d. J. zur Verhandlung; damals war der Redner des Centrums, Frhr. von Heeremann, einer der entschiedensten Gegner der Verstaatlichungs-Pläne. Den grossen Gegensatz, in welchem er sich zu der Auffassung des Ministers bezüglich der Entwickelung des Staatsbahnsystems befinde, constatirte er mit folgenden Worten:*)

„Ich bedauere, dass die Idee des Ankaufs von Privatbahnen durch den Staat zur Entwickelung des Staatsbahnsystems auch jetzt noch in solcher Weise von Seiten der Regierung aufrecht-erhalten wird, namentlich jetzt, während wir uns in einer so wenig befriedigenden und nicht glücklichen Finanzlage befinden.... Will man aber in dieser Weise vorgehen, so meine ich, ist es einestheils nicht möglich, dieses zu thun, ohne berechtigte Interessen zu verletzen, oder anderentheils ohne Milliarden aufzuwenden, ohne uns in ein Mass von Schulden zu stürzen, welches uns gänzlich niederdrücken würde!" (Die letzten Worte sind in dem offiziellen stenographischen Berichte auf Anordnung des Redners gesperrt gedruckt.)

Auch die folgenden Sätze lassen keinen Zweifel über die Ansichten dieses Abgeordneten. Es heisst darin:

„Im Allgemeinen herrscht bei uns der Glaube und die Empfindung, dass in allen Beziehungen die Privatbahnen, welche einen grossen Umfang und eine sehr ausgebildete Leitung haben, viel besser verwaltet seien, als die Staatsbahnen, nicht blos hinsichtlich der Sicherheit des Verkehrs, der Schnelligkeit und Ordnung, sondern auch in Bezug auf die Leichtigkeit und Geschicklichkeit der Verwaltung für den Handel und die Industrie, in allen diesen Richtungen giebt man im Grossen und Ganzen den Privatbahnen den Vorzug. Die grossen Schäden, die aus den Auswüchsen und aus der jetzigen sehr falschen Entwickelung des Differentialtarifsystems entstehen, liegen nicht blos auf dem Boden der Privatbahnen, durchaus nicht, im Gegentheil, die Staatsbahnen sind in grossem Masse noch viel mehr verantwortlich dafür und haben viel grössere Schuld in dieser Beziehung auf sich geladen, als die Privatbahnen. Wenn es möglich ist, dass zur Zeit eine Schrift, wie die des Assessors Krönig unter amtlichen Auspicien erscheint, der so entschieden und mit so grossen Irrthümern sich auf den Boden des übertriebenen Differentialtarifsystems stellt, dann habe ich nicht das Vertrauen zur Staatseisenbahnverwaltung, dass sie diejenigen Schäden, die jetzt so sehr beklagt werden, richtig erkennt und beseitigen wird."

Nachdem Herr von Heeremann die nachtheilige Wirkung der Eisenbahn-Ankaufsabsichten auf die Privatbahn-Industrie und auf den Effectenverkehr an der Börse beleuchtet hatte, fuhr er fort:

„Endlich aber muss ich noch hervorheben, was die Richtung auf die ausschliesslichen Staatsbahnen betrifft, dass ich, abgesehen von den bereits berührten praktischen Bedenken, und abgesehen von unserer jetzigen Finanzlage — auch die erheblichsten prinzipiellen Bedenken habe, die dahin gehen, dass meines Erachtens das Staatseisenbahnsystem eine Beförderung der Entwickelung der Staatsomnipotenz bildet. Dieser Richtung trete ich, soviel ich kann, überall entgegen, weil ich sie für sehr gefährlich und nachtheilig halte."

Bei dem Interesse, welches gegenwärtig die Haltung des Centrums in der Eisenbahnfrage in der politischen Presse erfährt, dürfte diese Reminiscenz am Platze sein.

Wie man mit grosser Bestimmtheit erwartet, werden noch im Laufe dieser Woche die zollpolitischen Verhandlungen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn ihren Anfang nehmen. Am Dienstag hat das Oesterreichisch-Ungarische Ministerium des Aeusseren von Seiten der Deutschen Regierung die schriftliche Aufforderung erhalten, gemeinsame Besprechungen darüber zu veranstalten, wie die Abmachungen zwischen dem Fürsten Bismarck und Grafen Andrassy, betreffend die Anbahnung eines handelspolitischen Vertragsverhältnisses, practisch zur Ausführung kommen sollen. Bevor man zu definitiven Vertragsverhandlungen schreitet, soll Klarheit darüber geschaffen werden, wie sich die Vertreter der beiden Staaten die Verwirklichung des von den beiden Staatsmännern in grossen Zügen entworfenen Planes denken. Die Vorbesprechungen werden hier in Berlin stattfinden. Die Deutsche Einladung ist in Wien zusammengetroffen mit dem Abschluss der Arbeiten der Oesterreichisch-Ungarischen Zollconferenz, welche während der letzten Tage in der Oesterreichischen Hauptstadt Berathungen über das Substrat pflog, welches den in Berlin zu führenden Verhandlungen und zu treffenden Abmachungen zu Grunde liegen soll.

Das „Neue Wiener Tageblatt", welches der herrschenden Schutzzollrichtung angehört, und daher unterrichtet sein dürfte, theilt über die erwähnte Wiener Zollconferenz Einzelheiten mit, aus denen hervorgeht, dass die Conferenz nicht so weit gegangen sei, die Tarifsätze zu bestimmen, deren Abänderung das Bedürfniss des Oesterreichischen Exportes erheische. Sie wäre blos bemüht gewesen, in allgemeinster Weise eine Basis für die Berliner Pourparlers zu schaffen und kam in dieser Beziehung zu dem Entschlusse, die Verlängerung des Oesterreichisch-Deutschen Meistbegünstigungs-Vertrages anzustreben, um Unterbrechungen in den beiderseitigen Beziehungen zu vermeiden. Die Abschliessung eines Tarifvertrages erscheine für nicht erreichbar (?), da man Deutschland nicht zumuthen könne, seine schutzzöllnerische Richtung aufzugeben; es würde sich vielmehr um eine Convention (Zollcartell) handeln, welche Erleichterungen im beiderseitigen Grenzverkehr bezweckt. Diese Erleichterungen sollen sich auf die Zollmanipulationen beziehen und würden insofern auch auf die Zollsätze von Bedeutung sein, als die Einführung von Differentialzöllen in Aussicht genommen ist. Schon deshalb erscheine eine förmliche Abänderung des Deutschen Zolltarifes unmöglich, weil Deutschland, auch Frankreich gegenüber durch den Meistbegünstigungs-Vertrag gebunden, dem Französischen Export dann dieselben Begünstigungen wie Oesterreich-Ungarn gewähren müsste, während die Erleichterungen im Grenzverkehr von der Meistbegünstigungs-Clausel ausgenommen seien. Zum Theil sind diese Ausführungen offenbar der wirthschaftspolitischen Tendenz des Blattes gemäss tendenziös gefärbt; sie haben aber insoweit einen Werth, als daraus das Minimum zu entnehmen ist, welches durch die bevorstehenden Verhandlungen zu erreichen ist.

Die nächste Sitzung der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen und des Ausschusses der Verkehrs-Interessenten wird am 27. November in Berlin stattfinden und die Angelegenheit wegen Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse einen wesentlichen Gegenstand der Verhandlung bilden.

Offiziös wird gemeldet: Die fortschreitende Ausdehnung des Staatsbahnnetzes erfordert naturgemäss einige Aenderungen in der Betriebsaufsicht. Als wahrscheinlich gilt, dass die Kgl. Eisenbahncommissionen aufgehoben und an Stelle derselben Eisenbahnbetriebsämter treten werden, deren Geschäftskreis ein entsprechend kleiner sein und denen ein Eisenbahnbau- und Betriebsinspector vorstehen wird.

Die „N. A. Z." bringt folgendes Entrefilet: „In gewissen Organen der hauptstädtischen Presse wird mit zuversichtlicher Stimme behauptet, dass die Regierung geneigt sei, bei der Verstaatlichung der Rheinischen Bahn den Actionären weitere Zugeständnisse zu machen. Man spricht von $^2/_5$ pCt. und baut darauf Speculationen. Und doch glauben wir das Richtige zu treffen, wenn wir diesen Mittheilungen nur den Werth von Wünschen und Hoffnungen der Speculation beimessen. Es ist ja leider nicht zu verhindern — und das ist eine widerliche Zugabe bei der guten Sache —, dass die Speculation wirkliche und von ihr gewünschte Verstaatlichungsprojecte auszubeuten sucht. Wäre solches aber zu verhindern — was wir bestreiten —, so hat jedenfalls die Regierung den besten Weg gewählt, indem sie für eine unverzügliche Veröffentlichung der von ihr geschehenen Schritte sorgt, damit nicht bei einem allmäligen Bekanntwerden der besser Informirte auf Kosten des Unkundigen Vortheil zieht. Mit der Veröffentlichung des Rheinischen Vertragsentwurfs und des bezüglichen Erlasses weiss nicht blos die Börse, sondern Jeder, der die Zeitungen liest, wie die Sache steht. — Dass sich die Potsdam-Magdeburger Actionäre besinnen würden, nachdem sie das Anerbieten der Regierung zuerst abgelehnt haben, wird wohl von vornherein Mancher als nicht unwahrscheinlich angesehen haben, irgend einer Anregung dazu seitens der Regierung bedurfte es wahrlich nicht und noch weniger für sie einer Mitwirkung der Börse. Die Vorgänge bei der Berlin-Stettiner Bahn sind noch in frischer Erinnerung. Ob die Actionäre sich früher besinnen oder später, kann ruhig abgewartet werden. Wir wiederholen aber bei dieser Gelegenheit unsere frühere dringende Mahnung zur Vorsicht in Bezug auf alle solche tendentiöse oder speculative Ausstreuungen."

Die Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft hat übrigens in ihrer gestrigen Sitzung beschlossen, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre auf einen der ersten Tage des Monat December d. J. einzuberufen und in

*) Ein Auszug aus der betreff. Rede ist seiner Zeit (siehe No. 14 S. 179) nicht mitgetheilt worden.

derselben zu befürworten, dass das Gebot von 6 pCt. Rente abgelehnt, dagegen eine solche von 7 pCt. angeboten werde.

Auf Grund eines Antrages einer Anzahl von Actionären der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, deren Actien zusammen den zehnten Theil des Anlagecapitals repräsentiren, hat der Vorstand der gedachten Eisenbahngesellschaft eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 17. November d. J. einberufen.

Der auf der Tagesordnung stehende Antrag der betreffenden Actionärgruppe lautet:

„Die Generalversammlung genehmigt den mit der Königlichen Staatsregierung vereinbarten Betriebs- und Ueberlassungsvertrag, wie solcher der letzten Generalversammlung vom 14. October cr. vorgelegt worden, mit der alleinigen Abänderung, dass:

in § 7 des Vertragsentwurfs an Stelle „„am 1. Januar 1883““ ein früherer Termin, an welchem der Staat zum Umtausch der Actien gegen Consols sich verpflichtet, gesetzt werde,

und ermächtigt und beauftragt die Gesellschaftsvorstände, diesen Vertrag mit der vorhergehenden Abänderung in allen Theilen zu vollziehen“.

Die „N. A. Z.“ bemerkt zu der Denkschrift der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn: „Wenn die darin ausgesprochenen Hoffnungen nicht wohl überall als zutreffend anzusehen sein möchten, wenn beispielsweise die Annahme, dass der für die Oberlausitzer Linie im Jahre 1878 mit 121 893 ℳ geleistete Zuschuss sich bald in eine Einnahme von der Oberlausitzer Bahn verwandeln werde, sehr unwahrscheinlich ist, da dabei ausser Betracht gelassen zu sein scheint, dass vom Jahre 1880 ab 27 000 ℳ mehr für die Amortisation der Prioritätsobligationen aufzuwenden und vom Jahre 1883 ab der vertragsmässig der Oberlausitzer Gesellschaft in minimo jährlich zu überweisende Gewinnantheil sich von 20 000 ℳ auf 100 000 ℳ erhöhen wird, so sind doch im Allgemeinen mit anerkennenswerther Objectivität diejenigen Momente, welche die Rentabilität des Unternehmens günstig oder ungünstig zu beeinflussen geeignet sein möchten, dargelegt worden. Die Denkschrift wird deshalb den Actionären der Gesellschaft einen willkommenen Anhalt für die Beurtheilung der von der Generalversammlung zu entscheidenden Frage bieten, ob in Verhandlungen mit der Staatsregierung über die Abtretung des Unternehmens eingetreten werden soll“.

Der „Berl. Act.“ berichtigt eine Reihe von Nachrichten, die in der letzten Zeit die Courssteigerung der Actien und Stammprioritäten der Halle-Sorau-Gubener Bahn unterstützt haben. Das Blatt bemerkt rücksichtlich der Annahme, dass wegen Ermittelung des Antheils der Bahn an den „allgemeinen Kosten“ der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn unterstellten Linien ein anderes Verfahren in Aussicht stehe, dass die Berechnung des Antheils nach der Kilometerlänge auf Vertrag und Gesetz beruht und dass das letztere selbstredend nicht ohne Zustimmung der Landesvertretung abgeändert werden kann. Dagegen finden, so fährt das Blatt fort, wie wir glauben, allerdings Erhebungen darüber statt, ob die sämmtlichen bisher als allgemeine Kosten verrechneten Ausgaben auch fortan unter diesem Titel zur Last zu stellen sind; zum Abschluss sind diese Erhebungen noch nicht gelangt. — Ferner wird hervorgehoben, dass das Regulativ wegen Dotirung des Erneuerungsfonds einer Revision unterworfen sei. Die Thatsache ist richtig, eine Entscheidung aber ebenfalls noch nicht ergangen. Es kommt dabei übrigens ebenfalls der einen integrirenden Theil des Gesetzes vom 17. Juni 1876 bildende Vertrag vom 7. Juli 1875 in Betracht, nach welchem (§ 7) von dem Reinertrage die „concessionsmässig“ dem Reserve- und Erneuerungsfonds zuzuführenden Beträge abgezogen werden.

Der „Fr.-Ztg.“ telegraphirt man aus Darmstadt 21. October: „In gut unterrichteten Kreisen hat man die Ueberzeugung gewonnen, dass sich in der zweiten (Hessischen) Kammer eine, wenn auch sehr schwache Mehrheit für den Verkauf (des Hessischen Antheiles) der Main-Weserbahn finden wird“.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands — ausschliesslich Bayerns — für den Monat September d. J. ergiebt für die 87 Bahnen, welche in dem Zeitraum vom 1. Januar 1878 bis Ende September 1879 im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende, theilweise auf provisorischen Ermittelungen beruhende Daten: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im September d. J. bei 33 Bahnen = 37,9 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 54 Bahnen = 62,1 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Monat des Vorjahres, und pro Kilometer bei 27 Bahnen = 31,0 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 60 Bahnen = 69,0 pCt. der Gesammtzahl (darunter 18 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen vom 1. Januar bis Ende September d. J. war bei 37 Bahnen = 42,5 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 50 Bahnen = 37,5 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres, und pro Kilometer bei 31 Bahnen = 35,6 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 56 Bahnen = 64,4 pCt. der Gesammtzahl (darunter 14 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen betrug Ende September d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 250 712 200 ℳ (408 495 900 ℳ Stammactien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammactien und 797 621 300 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 441,46 km, so dass auf je 1 km 281 599 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privateisenbahnen betrug Ende September d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 3 071 059 057 ℳ (1 100 002 258 ℳ Stammactien, 334 887 150 ℳ Prioritäts-Stammactien und 1 636 169 649 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 11 978,96 km, so dass auf je 1 km 256 371 ℳ kommen.

Nachschrift. Bei Schluss des Blattes wird noch die Thronrede bekannt, mit welcher Se. Majestät der Kaiser heute am 28. die beiden Häuser des Landtages eröffnete. Wir theilen aus derselben folgende, auf das Verkehrswesen bezügliche Stellen mit:

„In hervorragender Weise wird Ihre Mitwirkung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Anspruch genommen werden. Durchdrungen von der Ueberzeugung, dass nur im Wege entschlossener Durchführung des Staats-Eisenbahnsystems die Eisenbahnen der öffentlichen Wohlfahrt mit solchem Nachdruck und Erfolge dienstbar gemacht werden können, wie dies die Interessen des Landes mit wachsender Stärke erheischen, hat Meine Regierung mehrere Verträge vereinbart, welche die Ueberführung wichtiger Actien-Eisenbahnunternehmungen in die Hände des Staates zum Gegenstand haben. Dieselben werden alsbald Ihrer Beschlussfassung unterbreitet werden. — Wesentlich vermöge der von ihr eingeschlagenen Schritte ist die Regierung in den Stand gesetzt, Ihnen zugleich die Ausführung neuer Eisenbahnlinien durch die Hand oder doch mit Unterstützung des Staates vorzuschlagen, — dazu bestimmt, wichtige Landestheile aufzuschliessen und mit dem vaterländischen Eisenbahnnetze in Verbindung zu bringen.

Auch die Verbesserung der Wasserstrassen bildet den Gegenstand angelegentlichster Fürsorge Meiner Regierung. In einer ausführlichen Denkschrift werden Ihnen die Ziele dargelegt werden, welche die Regierung in planmässigem Vorgehen bei der Regulirung der fünf Hauptströme, des Rheins, der Weser, der Elbe, der Oder und der Weichsel in's Auge gefasst hat, und welche Gesammtmittel dafür erforderlich sind“.

⊙ **Aus Bayern.** Die Kammer der Reichsräthe hat in ihrer Sitzung vom 25. October d. J. über den Gesetzentwurf, die Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes betreffend, Berathung gepflogen und beschlossen:

Dem Art. 1 in der Fassung der Kammer der Abgeordneten die Genehmigung zu versagen (dieser Artikel setzt die Erbauung von 25 Linien fest), den Art. 1 des Regierungsentwurfes (Art. 2 der Beschlüsse der Kammer der Abgeordneten) in nachstehender Fassung anzunehmen: Der Bedarf zur Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes wird: 1. für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen Wiesau und Redwitz auf den Betrag von 5 000 000 ℳ, 2. für die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen Dinkelsbühl und Feuchtwangen auf den Betrag von 1 500 000 ℳ, 3. für die Fortsetzung der Hochstadt-Stockheimer Bahn über Ludwigsstadt bis zur Landesgrenze bei Falkenstein auf den Betrag von 11 500 000 ℳ, 4. für die Herstellung einer Verbindungsbahn von Pocking nach Passau auf den Betrag von 5 000 000 ℳ, zusammen auf den Maximalbetrag von 23 000 000 ℳ festgesetzt.

(Nicht bewilligt sind sonach die Bahnen: Neumarkt a. R.-Landshut: 10 000 000 ℳ, Neustadt a. S. nach Bischofsheim: 3 400 000 ℳ, Cham-Gotteszell: 9 700 000 ℳ, Gemünden-Hammelburg: 3 800 000 ℳ) Dem Art. 2 (Art. 3 des Beschlusses der Kammer der Abgeordneten) wurde in der unveränderten Fassung des Regierungsentwurfes zugestimmt. Zugleich hat die Kammer der Reichsräthe beschlossen, dem beigefügten Antrage Ziff. 1, betreffend Abänderung der Bestimmungen behufs Erbauung von Vizinalbahnen, bezw. Aufhebung des Vizinal-Eisenbahnfonds zuzustimmen, dagegen dem Antrage Ziff. 2 in Bezug auf die Ausführung der Fernbahn nicht beizutreten. Die Kammer der Reichsräthe hat ferner betreffend den Gesetzentwurf: die Pfälzischen Eisenbahnen die Zinsen-Gewährleistung für die Eisenbahnen Kaiserslautern-Lauterecken abgelehnt, aber jenen für eine Verbindungsbahn zwischen den Bahnlinien Bitsch-Saargemünd, sowie Zweibrücken-Saargemünd einerseits und Saargemünd-Saaralben andererseits mit 2 650 000 ℳ die Zustimmung ertheilt.

Durch die vorstehenden Beschlüsse wurde der Beschluss der 2. Kammer aufs Empfindlichste alterirt. Dieser Beschluss kam bekanntlich nach längeren Verhandlungen auf Grund eines Compromisses zu Stande; mit der Alterirung des Beschlusses

zerfällt selbstverständlich dieses Compromiss, weshalb in Abgeordnetenkreisen bereits mehrfach die Ansicht ausgesprochen wird, der Beschluss der 1. Kammer könnte bei der desfallsigen Berathung in der 2. Kammer die Mehrheit nicht erlangen und die ganze Gesetzesvorlage fallen.

Localbahn von Hannover über Walsrode nach Soltau.

In der durch das provisorische Comité für den Bau einer Localbahn von Hannover über Walsrode nach Soltau berufenen, von etwa 80 Personen besuchten Versammlung im Hôtel Royal in Hannover am 21. d. Mts. wurde zunächst der Vorsitzende des provisorischen Comité's, Herr Landschaftsrath von Bothmer, zum Vorsitzenden gewählt. Nachdem derselbe den bisherigen Verlauf und den jetzigen Stand der Angelegenheit dargelegt, wonach es nicht möglich gewesen, von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Ausdehnung des Localbahn-Unternehmens bis Harburg oder Buchholz zu erhalten, besprach man die Grundsätze, nach denen die Zusammensetzung des Hauptcomité's stattzufinden habe, neben welchem noch Localcomité's in den einzelnen Amtsbezirken thätig werden sollen.

Sodann wurden zu Mitgliedern des Hauptcomité's gewählt für die Stadt Hannover: die Herren Landschaftsrath von Bothmer, Oberingenieur Heusinger von Waldegg, Senator Dr. Schläger, Bürgervorsteher Architect Weber, sämmtlich zu Hannover; für das Amt Hannover: Vorsteher Stephani in Krähenwinkel; für Amt Burgwedel: Gemeindevorsteher Volkmer in Scheerenbostel; für Amt Ahlden: Kaufmann Grahl in Schwarmstedt; für Amt Walsrode: Commerzrath Wolff aus Walsrode; für Amt Fallingbostel: Vorsteher Kaufmann Schmidt aus Fallingbostel und für Stadt Soltau: Commerzrath Röders und Bürgermeister Hümme daselbst; ausserdem wurde das Hauptcomité ermächtigt, sich durch Cooptation eines Industriellen in der Stadt Hannover und eines dortigen Bankiers zu ergänzen.

Man beschloss ferner, durch die betreffenden Mitglieder des Hauptcomité's auf die Bildung von Localcomité's für einzelne Aemter etc. hinzuwirken und besprach deren Zusammensetzung im Allgemeinen, sowie dass deren Constituirung binnen 14 Tagen erfolgen und dem Hauptcomité mitzutheilen sei.

Herr Oberingenieur Heusinger von Waldegg bezeichnete dann die Richtung der projectirten Bahn unter Angabe der davon berührten Orte näher; darnach soll die Bahn, abweichend von der früher projectirten directen Harburger Bahn, welche auf der Strecke von Hannover bis Walsrode nur 3 Zwischenstationen erhalten sollte, möglichst viele Orte auf der Linie berühren und folgende Bahnhöfe oder Haltestellen von dem Centralbahnhof Hannover ab erhalten: Hainholz, Godshorn-Brinck, Langenhagen, Kaltenweide, Scheerenbostel - Wichendorf, Mellendorf - Brelingen, Bennemühlen - Oegenbostel, Plumhof - Elze, Lindwedel - Hope, Gr. Grindau, Schwarmstedt, Bothmer, Eickeloh-Hademsdorf, Hudemühlen, Düshorn, Walsrode, Honerdingen, Fallingbostel, Idingen-Adolphsheide, Westendorf - Dorfmark, Mengebostel - Jettebruch, Mittelstendorf und Soltau; die Rücksichtnahme auf locale Wünsche blieb vorbehalten.

Ausser einer Allerbrücke bei Hademsdorf mit 5 Oeffnungen à 18 m nebst 2 Fluthbrücken von je 3 Oeffnungen à 18 m und einer Böhmerbrücke bei Fallingbostel von 3 Oeffnungen à 13 m kommen grössere Bauwerke nicht vor, auch werden die Hochbauten sich auf ein Minimum beschränken lassen, da die Endbahnhöfe, Centralbahnhof in Hannover und Bahnhof Soltau, zur Aufnahme des Localbahn-Verkehrs noch ausreichen werden; man hofft daher den Bau der ca. 85 km langen Bahn für 50 bis 55 000 *M.* pro Kilometer herstellen zu können. Die genauen Kosten werden sich erst nach Vollendung der speciellen Vorarbeiten bestimmen lassen.

Die Kosten dieser Vorarbeiten sollen zunächst vom Hauptcomité auf die einzelnen Aemter und Städte repartirt werden und dann mit den verschiedenen resp. Amtsversammlungen durch die Localcomité's aufgebracht werden.

Schliesslich wurde nach Constituirung des Hauptcomité's aus den in Hannover wohnenden Mitgliedern ein geschäftsführender Ausschuss gewählt, welcher beschlussfähig ist, wenn neben einem Vorsitzenden zwei Mitglieder anwesend sind.

Personal-Nachrichten.

Berlin - Potsdam - Magdeburger Eisenbahn. Das 1868 auf Grund Präsentation der Stadt Berlin, darauf nach Niederlegung seines Amtes als unbesoldeter Stadtrath durch Allerhöchsten Erlass vom 14. October 1872 auf Lebenszeit berufene Mitglied des Herrenhauses Geheime Oberfinanzrath a. D. Wilckens ist am 23. d. Mts. plötzlich verstorben. Derselbe war am 5. Januar 1814 zu Cassel geboren; aus dem Staatsdienste ausgeschieden, hatte er sich eine Zeit lang dem communalen Dienste gewidmet und ausserdem war er u. A. Mitglied des Verwaltungsrathes der Berliner Discontogesellschaft und der Berlin - Potsdam - Magdeburger Eisenbahngesellschaft, an deren letzter Generalversammlung er sich noch betheiligt hat. Schon vor Jahresfrist von einem Schlaganfalle einmal betroffen, war er seit jener Zeit eigentlich immer etwas leidend geblieben. Ein erneuter Schlaganfall hat seinem Leben ein Ziel gesetzt.

Literatur.

Das Handbuch für Verwaltungsbeamte: Gesetze und Verordnungen betreffend die Rechtsverhältnisse der Preussischen Staatsbeamten von H. Meissner wird von folgender Empfehlung begleitet: Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Einrichtung und die Befugnisse der Königlich Preussischen Ober-Rechnungskammer hat die höchste Revisionsbehörde, ausweislich ihrer dem Landtage vorgelegten „Bemerkungen“ über die bisher revidirten Staatshaushaltsrechnungen, an Abweichungen von Gesetzen, namentlich Finanzgesetzen, constatirt:

pro 1873:	6 283 Stück	über	85 112,82 *M.*
„ 1874:	8 263 „	„	99 433,59 „
„ 1875:	8 482 „	„	91 833,13 „

In fortwährender Steigerung begriffen, beansprucht das diesen Bemerkungen vorangehende Moniturverfahren bekanntermassen einen sehr beträchtlichen Aufwand an Arbeitskraft seitens der betheiligten Verwaltungs- und Controlbehörden. Die dadurch entstehenden persönlichen und sachlichen Kosten belasten das Staatsbudget nicht unbedeutend. Es liegt offenbar im Staatsinteresse, derartige unproductive Ausgaben nach Möglichkeit einzuschränken.

Nun haben allein bei den Preussischen Staatseisenbahnen die Ausgaben betragen:

im Jahre 1873	102 168 633 *M.*
„ 1874	119 354 323 „
„ 1875	105 800 163 „

Vergleicht man mit diesen Zahlen die vorerwähnte Anzahl von Rechnungsbelägen, welche für die ganze Preussische Staatsverwaltung zu Erinnerungen Veranlassung gegeben hat, und vergegenwärtigt man sich dabei die überaus scrupulöse Revision der Rechnungen seitens der Ober-Rechnungskammer, dann dürfte anzuerkennen sein, dass die Rechnungslegung seitens der betreffenden Behörden in einer so vorzüglichen Weise erfolgt, die zu der Frage anregt, ob nicht eine Verminderung des Eingangs erwähnten Aufwandes an Arbeitskraft ausser durch Instruction der Beamten auch durch eine Vereinfachung des Rechnungswesens und der Revision herbeigeführt werden kann.

Stühlen's Ingenieur - Kalender für Maschinen- und Hütten-Techniker. Jahrgang 1880. Das bereits im 15. Jahrgang erschienene Jahrbuch enthält in übersichtlicher und dabei sehr compendiöser Form die für den Maschinentechniker und Hüttenmann beim täglichen praktischen Gebrauch wichtigsten Tabellen, Regeln und Formeln aus den Gebieten der Mathematik, Physik, Mechanik, Maschinen- und Hüttenkunde, Notizen aus dem Hochbau- und Eisenbahnwesen, Mass-, Gewichts- und Münztabellen etc. Auch der vorliegende Jahrgang hat auf Beibehaltung der knappen Form und auf Wiedergabe der betreffenden Tabellen und Notizen möglichst an der alten Stelle ganz besonders Rücksicht genommen, welches den alten Freunden des Werkchens nur willkommen sein kann. Mehrere Abschnitte desselben sind umgearbeitet oder doch mit Zusätzen versehen. So sind in Abschnitt I. (Mathematik) die Formeln für Ausmessung der Flächen und Körper vervollständigt und von den Logarithmen-Tabellen zum Gebrauch am Zeichentisch ein Separat-Abdruck beigegeben etc. Abschnitt XIII. (Dampfmaschine) ist den neueren Erfahrungen entsprechend durchgehends umgeändert, ebenso hat eine vollständige Umarbeitung des Abschnitts XVI. (Eisenbahnen) unter Zugrundelegung der Normen für Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. Juni 1878 stattgefunden. Im Anhang wurden die Notizen über Postwesen in Deutschland den neueren desfallsigen Bestimmungen entsprechend gegeben und Notizen über Telegraphen und Wechselstempelsteuer neu beigefügt. Das nun bereits so viele Jahre neu erscheinende Werkchen steht auf der Höhe der Technik und bildet ein unentbehrliches Handbuch für den Maschinen- und Hüttenmann.

Eisenbahnkalender für Oesterreich-Ungarn 1880. Die Herausgeber (die Herren Mannlicher, Ingenieur der Kaiser Ferdinands Nordbahn; Dr. Nilius, Secretär der Kaiser Ferdinands Nordbahn; Weil, Bureauchef der Oesterreichischen Nordwestbahn und Westermayer, Inspector der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn) haben es verstanden, diesmal den Kalender in noch vollkommenerer Gestalt erscheinen zu lassen, als in den vorausgehenden Jahren. Das Reinerträgniss dieses nun im dritten Jahrgange vorliegenden Sammelwerks fliesst bekanntlich dem „Fonds zur Unterstützung dienstuntauglich gewordener, nicht pensionsfähiger Eisenbahnbediensteten resp. deren Wittwen und Waisen“ zu. Man findet darin neben dem gewöhnlichen Kalendarium mit historischen An-

gaben. Notizen über den Werth der Oesterreichischen Coupons, Stempelscalen für Oesterreich-Ungarn, historische Uebersicht der Oesterreichisch-Ungarischen und der ausländischen Lotterieeffecten pro 1880, die allgemeinen Post- und Telegraphenbestimmungen nebst Tarif der Wiener Privat-Telegraphengesellschaft, mathematische und physikalische Notizen, Mass-, Gewichts- und Münztabellen, allgemeine Angaben über Oesterreich-Ungarn und seine Eisenbahn- und Zollverhältnisse, insbesondere specielle statistische Daten über sämmtliche Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn (S. 166 bis 237), sodann ein Tagebuch. Als neue Beigaben sind hervorzuheben ausser einer Eisenbahnkarte Oesterreich-Ungarns, die ausführlichen Postbestimmungen, ein vollständiges Verzeichniss der Oesterreichisch-Ungarischen Zollstationen und deren Befugnisse, ein Tableau über die kürzesten Routen nach den wichtigsten Bade- und Curorten, Uebersicht der Local-Strassenbahnen; die statistischen Notizen über die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen sind dem neuesten Stande entsprechend ergänzt worden. Das fleissig bearbeitete Nachschlagewerk empfehlen wir all' Denen wärmstens, welche sich über Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverhältnisse orientiren möchten und zugleich ein Scherflein zur Verbesserung der Lage hilfsbedürftiger Berufsgenossen oder deren Hinterbliebenen beitragen wollen.

Miscellen.

Anzahl der vorhandenen Locomotiven. Die Gesammtzahl der gegenwärtig auf der Erde im Betriebe befindlichen Locomotiven beträgt im Ganzen 50 000 Stück und zwar nach Ländern geordnet:

Vereinigte Staaten von Nordamerika	14 233	Stück
England	10 932	„
Deutschland	5 927	„
Frankreich	4 933	„
Oesterreich-Ungarn	2 875	„
Russland	2 684	„
Ostindien	1 323	„
Italien	1 172	„

Durch Pferdekräfte ausgedrückt, würde die Leistung aller Locomotiven ungefähr 10 Millionen Pferdekräfte betragen.

Amerikanische Eisenindustrie. Ausser anderen Anzeichen für die Wiederbelebung der Eisenindustrie in den Vereinigten Staaten dürfte dies auch durch die Thatsache bestätigt werden, dass auf eine von der South Western gehaltenen Anfrage auf Lieferung von 5 000 t Schienen alle im Osten gelegenen Walzwerke die Offerte ablehnten, da sie für die nächsten Monate, einzelne sogar bis nächsten Februar, vollauf beschäftigt seien.

Amerikanische Locomotivlaternen. Bei Gelegenheit des im Jahre 1877 vorgekommenen grossen Zusammenstosses bei Wollaston, bei welchem Unfall 19 Todesfälle und mehr als 50 schwere Verletzungen vorkamen, wurde von erfahrenen Eisenbahnfachmännern constatirt, dass der grelle Schein der vorderen Locomotiv-Signallaternen unter gewissen Umständen die Signale mit den Handlaternen oder die Farben der Weichenlaternen in einer geringen Entfernung gänzlich unsichtbar macht. Bei der Pittsburgh-Fort Wayne und Chicago Eisenbahn hat man in Folge dieser dort schon längst gemachten Erfahrung die Anordnung getroffen, dass die Locomotivlaternen mit einem Rollvorhang versehen, welcher, so lange die Maschine steht oder rangirt, herabgelassen werden muss. Es ist dies, wie Kupka richtig bemerkt, ein nicht unwichtiger Fingerzeig in Betreff der eventuellen Einführung electrischer Signallaternen.

Schienenwalzwerke in Amerika. Die Vereinigten Staaten besitzen im Ganzen 93 Schienenwalzwerke für die Fabrikation von Eisen- resp. Stahlschienen und zwar Pennsylvanien 31, Ohio 18, New-York 7, Illinois 5, Indiana 4, Kentucky 4, Tennessee und Missouri je 3, Masachusetts, Maryland, Western Virginia und Kansas je 2, Georgia, Wisconsin, California, Maine, Vermont, New-Jersey, Colorado, Michigan und Wyoming je 1. Ausserdem ist noch ein Schienenwalzwerk in Ogden-City, Utah, in der Anlage begriffen. Bessemerschienen werden in Pennsylvania, New-York, Ohio, Illinois und Missouri gewalzt, Siemens-Martin Schienen in Vermont und Tennessee. Im Jahre 1849 betrug die Schienenproduction 24 318 t, im Jahre 1856 — 156 000 t, 1870 — 620 000 t, 1872 — 1 000 000 t. Im Jahre 1874 fiel die Production auf 729 413 t, stieg jedoch im letzten Jahre auf 882 685 t und wird voraussichtlich im laufenden Jahre wieder 1 Million Tonnen wie im Jahre 1872 erreichen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Oberhessische Eisenbahnen.
Gestern Abend verschied plötzlich in Folge eines Lungenschlages unser Vorsitzender,
Herr Oberfinanzrath **Mohn,**
nachdem derselbe noch am Tage seinen Dienstgeschäften obgelegen hatte. Den zahlreichen Freunden und Bekannten, welche der Verstorbene in Eisenbahn-Kreisen besessen hat, beehren wir uns hierdurch von diesem erschütternden Falle Kunde zu geben.
Giessen, den 26. October 1879.
Grossherzogliche Direction:
Altvater.
(1355)

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 25. October 1879.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Wiesbaden (Nassauische Bahn) zufolge ist die an der Zweigbahn Höchst-Soden belegene Haltestelle Sulzbach (von Höchst 4 km, von Soden 2 km entfernt) am 15. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.
Die geschäftsführende Direction.

Berlin, den 27. October 1879.

Einer Mittheilung der Direction der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn zufolge ist am 18. d. Mts. in der Nähe der Station Esterhàza-Fertö-Szt. Miklòs die Ausweichestelle Esterhàza-Gyàr (Esterhàzafabrik) eröffnet worden, welche als Expositur der erstgenannten Station zu betrachten ist und für welche in beiden Richtungen auch die Tarifsätze dieser Station zur Anwendung kommen. Zur Auf- und Abgabe können jedoch nur Wagenladungsgüter gelangen, in deren zugehörigen Frachtbriefen die Firma der „Zuckerfabrik Pètöhàz“ als Aufgeber resp. Adressat enthalten ist.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn. Eröffnung der Theilstrecke Oedenburg-Neufeld (Ebenfurt). Am 28. October l. J. wird die Theilstrecke Oedenburg-Neufeld (Ebenfurt) mit der Haltestelle Baumgarten für den Personen- und Gepäcksverkehr und den Stationen Vulka-Prodersdorf, Eisenstadt-Mühlendorf und Neufeld für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet und somit die Linie Raab-Neufeld (Ebenfurt) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

2. Betriebsstörungen etc.

Ungarische Nordostbahn. Der Frachtenverkehr zwischen den Stationen Nagy Szöllös-Királyháza ist in Folge der durch Hochwasser beschädigten Tekeházaer Theissbrücke vom 18. d. Mts. ab bis auf Weiteres gänzlich eingestellt worden.
Die Dauer der Verkehrsstörung wird voraussichtlich 10 Tage betragen.

3. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 25. d. Mts. gelangt zwischen Berlin (B. A. E.) und Station Aue der Sächsischen Staatsbahnen ein directer Personen- und Gepäckverkehr zur Einführung. Gleichzeitig werden vom genannten Tage ab neben den bestehenden Personenzugbillets von Berlin (B. A. E.) nach Meissen (S. St. E.) auch directe Courierzugbillets I., II. und III. Classe verausgabt.
Näheres bei unserer hiesigen Billetexpedition. Berlin, den 20. October 1879. Die Direction. (1352)

4. Tarifwesen.

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs werden am 1. November c. mit dem XXII. Nachtrage zu dem Verbands-Gütertarife vom 1. November 1877 eingeführt:
1. Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr zwischen den Seehafenstationen Hamburg (K. M.), Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Harburg einer- und den vor Lindau und Ulm gelegenen Bayerischen Stationen einschliesslich Ulm andererseits;
2. Ergänzung zum XII. Nachtrage.
Exemplare qu. Nachtrages können bei den betreffenden Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von demselben bezogen werden. Frankfurt a/M., den 24. October 1879. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbands-Verwaltungen. (1356)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Güterverkehr. Am 1. November c. treten zum Verbandstarife in Kraft
Nachtrag IX zu Heft 1, 4, 5, 8 und 10,
„ XI „ „ 7,
„ VII „ „ 2 und 9.
Dieselben enthalten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn, Frachtsätze für die Stationen Artern und Oberröblingen an der Helme der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie für den Verkehr zwischen Werdau, Station der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn einerseits und Schleswig-Holsteinischen Stationen andererseits, endlich Bestimmungen über Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3.
Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen, bei denen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 23. October 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenb.-Gesellschaft. (1357)

Vom 15. November 1879 treten für den Verkehr zwischen Cüstrin, Station der Königlichen Ostbahn, einerseits und Stationen der Berlin-Görlitzer, Berlin-Dresdener und der Berliner Nordbahn, sowie Stationen der Strecke Berlin - Blankenheim andererseits directe Frachtsätze für die Artikel der Specialtarife A 2 und III innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes in Kraft. Die Frachtsätze sind vom 10. November cr. ab von den betreffenden Verbandsstationen zu erfahren. Bromberg, den 23. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch - Sächsischen Verbandes. (1359 J)

Die für die Station Bromberg der Königlichen Ostbahn im **Ostdeutsch-Rheinischen Verbande** bestehenden Schnittsätze für die Ausnahmetarife B (Eisen des Specialtarifs I) und C (Eisen des Specialtarifs II) werden auf die Station Schneidemühl übertragen und finden fortab auch im Verkehre mit zuletzt genannter Station Anwendung. Bromberg, den 21. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1358 J)

Deutsch - Polnischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. November d. J. treten

a) der erste Nachtrag zu Theil II. — Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr des Deutsch-Polnischen Verbandtarifs, welcher Ergänzungen, sowie Berichtigungen enthält;
b) der dritte Nachtrag zu Heft 1, welcher Frachtsätze nach und von der Station Ruda Guzowska der Warschau-Wien-Bromberger Bahn, sowie Berichtigungen enthält;
c) der erste Nachtrag zu Heft 3, welcher Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Ruda Guzowska der Warschau-Wien-Bromberger Bahn einerseits und sämmtlichen Deutschen Verbandstationen andererseits sowie Berichtigungen enthält, in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge sind zu den auf denselben vorgedruckten Preisen von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 21. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn: Namens der am Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen. (1360 J)

Vom 15. November 1879 ab tritt der 7. Nachtrag zum **Hanseatisch-Preussischen Verbandtarif** vom 1. Mai 1878, enthaltend:

a) Directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bergedorf, Büchen und Hagenow der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Ostbahn, Marienburg-Mlawkaer Bahn, Oberschlesischen Bahn und Märkisch-Posener Bahn andererseits. Die letzteren treten unter Aufhebung der im Hamburg-Schlesischen Tarife vom 20. September 1874 enthaltenen directen Frachtsätze erst vom 1. Januar 1880 ab in Kraft.
b) Directe Frachtsätze für die Station Filehne der Königlichen Ostbahn.
c) Abänderungen von Tarifbestimmungen.
d) Früher bereits publicirte Tarifveränderungen.
e) Druckfehlerberichtigungen in Kraft.

Exemplare des qu. Nachtrags sind zum Preise von 0,10 *M.* bei sämmtlichen Verbandstationen zu beziehen. Bromberg, den 20. October 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1361 J)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr zwischen den Stationen Demmin, Gransee, Neu-Brandenburg, Neu-Strelitz, Oranienburg und Stralsund der Berliner Nordbahn, Stralsund der Berlin - Stettiner, Braunsberg, Bromberg, Danzig lege Thor, Elbing, Eydtkuhnen, Insterburg, Königsberg der Königlichen Ostbahn und Danzig Olivaer Thor der Hinterpommerschen Bahn einerseits und der Station Altenbeken der Hannover-Altenbekener Eisenbahn andererseits treten im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande anderweite, theils höhere, theils niedrigere Sätze in Kraft und zwar die höheren am 1. December cr. und die niedrigeren sofort.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Verbandsstationen. Bromberg, den 20. October 1879. Königl. Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1362 J)

Zum Tarife vom 1. November 1878 für den **Bergisch-Märkisch-Sächsischen Güterverkehr** via Scherfede-Holzminden-Schöningen-Zerbst-Leipzig ist der Nachtrag 1 erschienen.

Derselbe enthält die Aufnahme der Stationen Aachen, Rothe Erde und Stolberg der Aachener Industriebahn in diesen Verkehr und kann von allen Verbandsstationen unentgeltlich bezogen werden. Braunschweig, den 23. October 1879. Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1349)

Am 1. November cr. treten im **Ostdeutsch-Niederländischen Verbande** für den Verkehr von der Station Patschkau der Oberschlesischen Bahn nach verschiedenen Niederländischen Stationen Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Europäischem Holz in Kraft.

Dieselben sind auf den bezüglichen Verbandsexpeditionen zu erfahren. Münster, den 23. October 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1351)

Thüringische Eisenbahn. Am 1. November cr. tritt zum Heft 1 des Thüringisch-Bayerisch - Württembergischen Verbands-Gütertarifs Nachtrag IX in Kraft, theilweis ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen und Druckfehlerberichtigungen enthaltend.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,15 *M.* p. Stück in den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 23. October 1879. Die Direction.

Im Verkehre zwischen Hamburg (B. H.) einerseits und den Berlin-Anhaltischen Stationen Hohenthurm, Rackwitz und Zschortau andererseits kommen fortan via Berlin directe Frachtsätze zur Erhebung. Dieselben können bei den betheiligten Güterexpeditionen erfragt werden. Berlin und Hamburg, den 24. October 1879. Die Directionen der Berlin - Hamburger und Berlin - Anhaltischen Eisenbahn - Gesellschaften. (1353)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Die im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande für den Verkehr mit der Station Kohlfurt der Niederschlesisch-Märkischen Bahn bestehenden Ausnahmetarifsätze

a) für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate,
b) für Steine des Specialtarifs III

treten vom 1. Januar 1880 ausser Kraft. Magdeburg, den 15. October 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (1312)

5. Submissionen.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Die Lieferung der für die **Berlin-Görlitzer Eisenbahn** pro 1880 erforderlichen

Betriebs-Materialien,

als: raffinirtes Rüböl, Petroleum, diverse Lampendochte, Dochtgarn, Schmieröl, Talg, Putzwolle, grüne und weisse Seife, Putzlappen, Putztücher, Kupfervitriol, Morsepapier, Bittersalz, Plombirschnur, Bindfaden, Bindestränge, Plomben, weisse Kreide, Klebestoff (Dextrin), Wasserblei, Notizbücher, Haarbesen, Handfeger und Schrubber, soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Frankirte Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn“

versehen bis zu dem am

Dienstag, den 11. November cr., Vormittags 10 Uhr,

anstehenden Termine an unsere Central-Materialien-Verwaltung hier, SO. Görlitzer Bahnhof, einzureichen.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen können von genannter Dienststelle gegen Erstattung von 50 ₰ Copialien in Empfang genommen werden.

Bemerkt wird hierzu, dass nur diejenigen Offerten als gültig angesehen werden können, welchen die mit der Unterschrift des Offertestellers versehenen Lieferungs-Bedingungen beigegeben sind. Berlin, den 22. October 1879. Die Direction. Hartnack.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von:

38 000 Stück	=	401 850 kg	Laschen schweren Profils,
6 800 „	=	51 000 „	Laschen leichteren Profils und
263 700 „	=	210 960 „	Laschenschraubenbolzen,

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem bautechnischen Bureau hier zur Einsicht offen, auch können Abdrücke gegen Erstattung der Kosten von dem Herrn Kanzlei-Vorsteher Peltz hier bezogen werden.

Lieferungs-Anerbieten sind versiegelt unter der Aufschrift:

„Abtheilung VI. Anerbieten auf Lieferung von Laschen und Bolzen“

bis zu dem auf **Samstag, den 15. November cr.** anberaumten Submissionstermin frankirt uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 23. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1350)

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen Bekleidungsmaterialien namentlich hell- und dunkelblaues Tuch, schwarzgrauen Buckskin, grau melirten Doppeldüffel, schwarzes Tuch und Sammet, silberne Tressen, Litzen und Litzenschnur, sowie auch Uniformsknöpfe, beabsichtigen wir im Submissionswege zu vergeben.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen werden von dem Secretariat der unterzeichneten Stelle abgegeben.

Offerten sind unter Beischluss von Materialproben in ganzer Breite und mindestens 1 Decimeter Länge und einem unterschriftlich anerkanntem Exemplar der Lieferungsbedingungen bis zum

17. November d. J.

mit der Aufschrift:

„Offerte auf Bekleidungsmaterial“

an uns versiegelt einzureichen. Meiningen, den 22. October 1879. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (1348)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die Lieferung des nachverzeichneten, für das Jahr 1880 erforderlichen Kleineisenzeugs soll verdungen werden:

123,00 t =	60 000 Stück	Unterlagsplatten Lit. A Profil IV,
30,75 „ =	15 000 „	Unterlagsplatten Lit. B Profil IV,
20,00 „ =	10 000 „	Unterlagsplatten Lit. A Profil III,
14,00 „ =	70 000 „	Unterlagsplatten Lit. B Profil III,
17,60 „ =	20 000 „	Laschenschrauben Profil IV,
2,31 „ =	7 000 „	Laschenschrauben Profil III,
112,50 „ =	450 000 „	Hakennägel,
15,37 „ =	530 000 „	Federringe Profil IV,
0,03 „ =	2 000 „	Federringe Profil III.

Dieses Material ist frei Bahnhof Chemnitz in der Zeit vom Januar bis Juni k. J. zu liefern. Angebote sind spätestens bis zum
15. November d. Js., Vormittags 10 Uhr,
portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Kleineisenzeug" versehen an die Königliche Generaldirection einzusenden, bei welcher die Eröffnung an genanntem Tage Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter stattfindet.

Die Anbieter bleiben bis zum 30. November 1879 an ihre Gebote gebunden. Unberücksichtigte Offerten bleiben unbeantwortet. Die Auswahl unter den Anbietern wird vorbehalten.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können in unserem Ingenieur-Hauptbureau — Dresden, Böhmischer Bahnhof im Erdgeschoss des Ostflügels — eingesehen oder von dort gegen Erlag von 30 ₰ für jedes Exemplar bezogen werden. Dresden, am 20. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky.

Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung der für unsere Bahnstrecken pro 1880 erforderlichen Betriebsmaterialien als: „Baumwollen-Abfall, Putzjute, Putzpulver, Cypervitriol, Bittersalz, Gummi arabicum, Stückenkreide, Fruchtgummi, Cocosseife, Stearinlichte, Haarbesen, Handfeger, Piassavabesen, Bindfaden, Plombirschnur, Sackband, Stränge, Heftzwirn, Rohrkörbe und Siegellack" soll im Wege der Submission vergeben werden.

Reflectanten werden erucht, ihre Offerten unter Beifügung von Proben und den anerkannten Lieferungsbedingungen versiegelt und frankirt spätestens bis zum 28. October c., Vormittags 10 Uhr bei uns einzureichen.

Die Offerten müssen die Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Betriebsmaterialien"
tragen. Die Lieferungsbedingungen, aus denen die Quantitäten der zu liefernden Materialien ersichtlich sind, liegen zur Einsicht in unserer Registratur, Fürstenstrasse No. 1—10 hier aus, können auch auf frankirte Anfragen von derselben kostenfrei bezogen werden. Directorium. (1328)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung der für das Jahr 1880 erforderlichen Nutzhölzer, Bremsklötze für Wagen und Tender, Hammerstiele, Handhebel oder Bremsknüppel und Weissbuchensplitter,
soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Bezügliche Offerten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Werkstättenmaterialien (Nutzhölzer) pro 1879"
bis zum 30. d. Mts. an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst einzureichen, woselbst deren Eröffnung am folgenden Tage, Vormittags 10 Uhr, in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Die Lieferungsbedingungen nebst Massenverzeichniss liegen auf den Werkstättenbureaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen, Crefeld, Arnsberg und Witten zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 Mark von vorgenannten Dienststellen, sowie von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 15. October 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1331)

Privat-Anzeigen.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat September 1879.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat September	Betriebs-länge ultimo Septbr.	Befördert wurden				Die Einnahme betrug							
			Personen		Güter		pro Monat September						bis ult. Septbr.	
							i. Pers.-Verkehr		im Güterverk.		in Summa incl. Extraordinarien		in Summa	
			im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.	im Ganzen	pro Klm.
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
I. Staatsbahnen.														
ankfurt-Bebraer Eisenbahn . .	1879	581,62	426 209	741	167 591	290	471 650	821	805 160	1 396	1 340 950	2 306	10 536 240	19 828
gegen	1878	+ 79,62	+ 7 713	— 104	— 11 515	— 70	+ 12 212	— 156	— 81 666	— 387	— 92 559	— 550	— 388 940	—1935
nnoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	492 117	567	452 428	518	1 020 000	1 175	1 819 000	2 082	2 928 621	3 353	23 738 670	27 170
gegen	1878	—	— 12 160	— 14	+ 5 392	+ 6	— 25 198	— 30	+ 21 682	+ 25	— 120 005	— 137	— 259 702	— 306
in-Weser-Eisenbahn	1879	198,79	150 117	755	96 986	488	260 755	1 311	374 923	1 886	670 994	3 375	5 326 175	26 792
gegen	1878	—	— 40 980	— 206	— 4 724	— 24	— 71 183	— 359	— 18 254	— 91	— 89 308	— 449	— 225 829	—1137
ssauische Eisenbahn	1879	286,13	444 936	1 562	119 615	418	331 366	1 164	279 566	977	646 432	2 256	4 789 997	17 017
gegen	1878	+ 28,40	+ 22 190	— 78	— 4 189	— 62	+ 27 519	— 15	+ 12 867	— 58	+ 42 356	— 85	+ 27 363	—1440
ederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	1 120,58	699 240	625	398 990	359	878 068	785	2 374 838	2 137	3 472 283	3 099	28 396 152	27 123
gegen	1878	+ 194,97	+ 76 531	— 48	+ 31 131	— 42	+ 88 114	— 68	+ 83 219	— 362	+ 93 005	— 552	+ 275 164	—2696
tbahn	1879	2 197,95	581 707	266	187 455	85	1 480 446	676	1 587 781	700	3 175 602	1 445	27 520 921	13 363
gegen	1878	+ 551,29	+ 56 482	— 54	— 8 135	— 34	+ 29 877	— 208	— 193 803	— 352	— 183 168	— 595	—3030899	—5507
arbrücker Eisenbahn	1879	343,22	272 910	877	441 158	1 285	219 730	706	606 728	1 768	925 844	2 698	7 214 910	24 748
gegen	1878	+ 105,30	+ 33 463	— 241	+ 8 618	— 533	+ 55 832	— 59	+ 39 039	— 618	+ 45 613	—1002	+ 204 838	—8583
stfälische Eisenbahn	1879	528,21	147 150	300	220 200	417	192 550	393	686 070	1 299	950 408	1 790	8 099 945	15 929
gegen	1878	+ 26,60	— 8 492	— 18	+ 1 352	— 19	+ 1 930	+ 4	+ 5 582	— 58	+ 15 805	— 63	+ 590 888	+ 986
helmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	36 084	689	23 447	448	34 154	652	24 742	472	58 896	1 124	453 168	8 653
gegen	1878	—	— 3 220	— 62	— 837	— 16	— 4 491	— 86	— 1 810	— 35	— 6 301	— 121	— 49 353	— 943
chs. Staats - Eisenbahn . .	1879	1 918,48	1 702 404	903	701 285	366	1 675 058	889	2 968 545	1 547	4 725 614	2 463	41 606 751	21 983
gegen	1878	+ 39,30	— 65 481	— 50	+ 39 237	+ 14	— 58 132	— 45	— 46 960	— 58	— 100 296	— 105	— 598 231	— 507
rttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 465,09	1 119 164	764	219 185	149	1 031 775	704	1 524 351	1 041	2 613 056	1 783	22 820 767	15 576
gegen	1878	+ 98,66	— 16 700	— 67	— 26 837	— 31	— 30 278	— 73	— 267 015	— 270	— 293 193	— 344	+ 209 853	—1429
dische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 256,73	736 284	592	332 781	265	1 294 728	1 040	1 198 377	954	2 557 765	2 035	21 207 098	17 316
gegen	1878	+ 62,06	— 13 251	— 41	+ 5 600	— 9	— 18 251	— 68	— 85 577	— 121	— 236 893	— 303	+ 664 755	+ 62
in-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	240 530	2 749	45 895	525	279 331	3 192	167 590	1 915	448 501	5 125	3 279 942	37 485
gegen	1878	—	— 998	— 11	— 535	— 6	— 1 996	— 23	— 1 620	— 19	— 3 799	— 44	— 17 977	— 206
lenburgische Staats-Eisenbahn	1879	290,25	135 682	467	57 066	197	138 739	478	146 612	505	285 351	983	2 172 712	7 486
gegen	1878	—	— 9 391	— 33	+ 1 643	+ 6	— 17 281	— 60	+ 13 885	+ 48	— 3 396	— 12	— 40 320	— 139
ass-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	898 700	800	424 000	378	1 019 000	907	1 800 200	1 603	2 965 000	2 640	23 612 500	21 026
gegen	1878	—	— 35 638	— 32	— 11 648	— 10	— 58 918	— 53	— 76 556	— 68	— 135 568	— 121	— 23 763	— 306
erhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	44 589	253	13 788	78	44 497	253	37 714	214	82 746	470	680 265	3 865
gegen	1878	—	— 5 476	— 31	+ 1 365	+ 7	— 2 101	— 12	+ 3 813	+ 21	+ 1 380	+ 7	— 14 159	— 81
zen-Langwedeler Eisenbahn	1879	97,83	15 463	158	10 603	108	27 248	279	48 817	499	76 653	784	739 694	7 561
gegen	1878	—	+ 3 085	+ 31	— 5 564	— 57	+ 4 106	+ 42	— 15 728	— 161	— 11 642	— 119	+ 32 076	+ 328
Summa	1879	12 597,36	—	—	—	—	—	—	—	—	27 924 716	2 217	232195907	19 157
gegen	1878	+1 186,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—1077969	— 326	—2644236	—1634
II. Privatbahnen.														
Unt. Staatsverwaltung stehend.														
lin-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,17	57 751	332	35 384	203	90 084	517	157 250	903	261 434	1 501	1 958 179	11 243
gegen	1878	—	+ 163	+ 1	+ 6 550	+ 37	+ 1 522	— 9	— 4 045	— 23	— 3 681	— 21	+ 92 845	+ 533
Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,93	1 301 430	1 150	1 272 000	1 074	1 158 135	1 023	3 267 711	2 760	4 747 640	4 010	40 253 997	34 098
gegen	1878	+ 20,54	— 52 882	— 69	— 7 202	— 26	— 96 319	— 106	— 130 546	— 161	— 226 865	— 266	— 145 299	— 627
Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1879	133,94	68 135	509	200 080	1 494	55 689	416	427 539	3 192	508 828	3 799	4 555 561	34 012
gegen	1878	—	— 2 648	— 19	— 428	— 3	— 471	— 3	— 1 151	— 9	— 1 622	— 12	— 7 438	— 56
lle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	101 395	344	75 625	257	116 465	395	428 209	1 454	559 386	1 899	4 323 545	14 676
gegen	1878	—	— 5 378	— 18	+ 8 668	+ 30	— 5 292	— 18	+ 20 882	+ 71	+ 8 209	+ 28	+ 117 743	+ 400
Hinterpommersche Eisenbahn: a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	52 128	305	17 918	104	90 175	527	87 186	505	186 974	1 084	1 760 594	10 207
gegen	1878	—	— 2 269	— 13	— 2 621	— 15	— 11 653	— 68	— 24 645	— 143	— 50 048	— 290	— 202 453	—1174
Hinterpommersche Eisenbahn: b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	96 422	486	10 169	52	72 657	366	44 725	227	129 206	652	1 198 649	6 045
gegen	1878	—	— 4 260	— 22	— 2 177	— 11	— 9 480	— 48	— 20 039	— 102	— 35 361	— 178	— 203 583	—1026
nster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	16 347	290	5 550	98	11 450	203	11 500	204	26 460	465	224 236	3 936
gegen	1878	—	— 1 659	— 39	+ 369	+ 6	— 883	— 16	+ 1 186	+ 21	— 193	— 4	+ 4 027	+ 71
Oberschlesische Eisenbahn . .	1879	743,84	369 833	545	614 183	826	395 789	583	2 190 667	2 945	2 874 201	3 864	24 406 549	32 822
gegen	1878	+ 4,10	+ 2 560	+ 4	+ 16 157	+ 18	— 17 797	— 27	— 52 342	— 87	— 84 942	— 136	+ 216 571	+ 121
Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	153 366	1 502	—	—	60 273	590	60 945	597	467 823	4 581
gegen	1878	—	—	—	+ 5 313	+ 56	—	—	— 4 355	+ 44	+ 4 312	+ 44	+ 31 724	+ 321
Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	82 179	393	97 695	463	122 747	587	410 470	1 944	580 575	2 749	4 793 279	22 697
gegen	1878	—	— 3 218	— 15	+ 10 112	+ 48	— 4 014	— 19	— 12 197	— 57	— 16 743	— 79	+ 161 848	+ 683
Breslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	377,17	171 901	456	132 767	352	167 325	444	353 849	938	588 438	1 560	4 794 950	12 713
. Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	— 4 071	— 11	+ 5 638	+ 15	— 7 921	— 21	— 15 202	— 40	— 24 271	— 64	+ 335 265	+ 889
Oppeln - Gr.-Strehlitz - Morgen-other Eisenbahn	1879	59,23	5 949	100	1 838	31	3 438	58	9 893	167	14 531	245	88 872	2 073
Stargardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	42 786	248	34 808	202	73 113	424	141 489	821	266 022	1 544	2 375 894	13 794
gegen	1878	—	— 614	— 4	— 6 663	— 39	+ 7 600	+ 44	— 84 431	— 491	— 78 127	— 454	— 237 412	—1378
ein-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	112 330	931	60 535	502	109 365	907	183 699	1 523	313 518	2 600	2 412 414	20 003
gegen	1878	—	— 24 324	— 202	— 8 858	— 73	— 23 867	— 198	— 21 703	— 180	— 43 565	— 361	— 203 961	—1692
enburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	13 817	540	43 413	1 697	5 693	222	44 784	1 751	50 703	1 982	439 685	17 189
gegen	1878	—	— 3 811	— 149	+ 2 144	+ 84	— 1 420	— 56	+ 2 847	+ 112	— 1 488	+ 58	+ 2 460	+ 97

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11	12.	13.	14.	15.
			Betriebslänge in km	Personen	pro km	Güter	pro km	Einnahmen Person en	pro km	Güter	pro km	in Summa incl. Extraord.	pro km	bisult. Septemb. im Ganzen
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb. .	1879	27,76	14 194	511	17 689	637	6 030	217	21 900	789	28 088	1 012	228 758
	gegen	1878	—	+ 97	+ 3	+ 2 939	+ 106	+ 144	+ 5	+ 3 395	+ 122	+ 3 641	+ 131	+ 17 475
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn .	1879	26,73	27 105	1 014	12 945	484	16 771	627	23 652	885	40 690	1 522	359 552
	gegen	1878	—	− 1 535	− 57	+ 207	+ 7	− 394	− 15	+ 51	+ 2	− 242	− 9	+ 3 178
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	6 004	491	35 607	2 911	1 888	154	21 640	1 770	23 589	1 929	192 961
	gegen	1878	—	+ 830	+ 68	+ 7 731	+ 632	+ 332	+ 27	− 11 769	− 962	− 11 416	− 933	− 99 434
	Summa	1879	4 092,59	—	—	—	—	—	—	—	—	11 261 234	2 752	94 835 498
	gegen	1878	+ 83,87	—	—	—	—	—	—	—	—	− 544 900	− 193	− 27 572
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.													
1	Aachener Industrie-Eisenbahn .	1879	31,98	15 491	651	47 938	1 499	3 994	168	38 015	1 251	45 299	1 416	383 671
	gegen	1878	—	− 1 057	− 45	+ 2 157	+ 67	− 359	− 15	+ 507	+ 78	+ 2 782	+ 86	+ 20 918
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	204 472	710	67 520	234	236 135	820	341 357	1 185	591 193	2 023	4 630 330
	gegen	1878	—	− 15 530	− 54	+ 1 690	+ 5	− 21 086	− 73	+ 11 548	+ 40	− 11 093	− 38	− 32 311
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn .	1879	23,11	7 704	333	1 127	49	4 463	193	2 934	127	7 656	331	74 579
	gegen	1878	—	+ 160	+ 7	− 451	− 19	− 45	− 2	− 1 078	− 47	− 998	− 44	− 2 330
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn . . .	1879	431,27	270 365	627	177 580	412	571 050	1 324	732 100	1 698	1 353 150	3 138	10 332 125
	gegen	1878	—	+ 8 283	+ 19	− 1 628	− 4	+ 41 906	+ 97	− 40 592	− 94	+ 1 314	+ 3	− 291 178
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn . . .	1879	327,35	147 880	452	93 503	286	151 284	462	343 167	1 048	524 782	1 603	4 219 718
	gegen	1878	—	− 21 896	− 67	+ 10 244	+ 32	+ 11 289	+ 34	+ 13 533	+ 41	+ 27 521	+ 84	− 48 629
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn . .	1879	440,63	190 499	432	81 336	185	362 792	823	979 830	2 224	1 397 752	3 172	11 185 229
	gegen	1878	—	− 10 347	− 24	− 10 166	− 22	− 10 659	− 25	+ 40 509	+ 92	+ 49 618	+ 112	−1159324
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	406 934	1 568	123 548	476	475 391	1 832	516 482	1 989	991 873	3 821	8 237 055
	gegen	1878	—	+ 3 521	+ 14	+ 4 315	+ 17	− 3 918	− 15	− 36 071	− 140	− 39 989	− 155	− 374 486
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	347,78	222 262	642	95 732	275	367 364	1 061	492 915	1 417	907 230	2 609	7 183 074
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	—	− 3 151	− 9	+ 2 506	+ 5	+ 11 361	+ 33	− 28 224	− 90	+ 11 613	+ 19	− 11 163
	b. Vorpommersche Zweigbahn .	1879	236,97	88 651	386	20 302	86	139 819	609	95 437	403	242 088	1 022	1 957 113
	gegen	1878	—	− 6 393	− 28	+ 249	+ 1	− 3 032	− 13	− 9 503	− 40	− 10 317	− 43	− 97 913
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1879	602,69	230 585	387	195 868	325	287 514	483	786 344	1 305	1 128 111	1 872	8 371 428
	gegen	1878	—	− 1 534	− 3	+ 4 071	+ 7	− 3 216	− 5	+ 34 373	+ 57	+ 40 301	+ 67	+ 305 053
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn .	1879	55,50	16 836	303	6 887	124	13 150	237	18 004	324	33 695	607	290 243
	gegen	1878	—	− 4 442	− 80	− 532	− 10	− 1 808	− 33	− 2 544	+ 46	− 4 202	− 76	− 13 650
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	152,00	37 588	247	49 158	323	35 827	236	151 190	995	195 299	1 285	1 345 550
	gegen	1878	—	− 1 286	− 9	+ 6 899	+ 45	− 1 174	− 7	+ 5 710	+ 38	+ 6 604	+ 41	+ 73 298
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	41,69	46 679	1 120	3 403	82	14 071	338	4 109	99	19 190	461	148 291
	gegen	1878	—	− 4 423	− 106	− 274	− 6	+ 964	+ 24	− 251	− 6	+ 168	+ 5	+ 1 943
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	37 430	390	29 240	304	20 691	215	37 572	391	65 755	684	559 281
	gegen	1878	—	− 4 261	− 44	+ 3 399	+ 35	− 2 948	− 31	+ 336	+ 3	− 1 058	− 12	+ 41 399
14	Hannover-Altenbekener Eisenb. .	1879	289,27	116 390	402	133 432	461	102 794	355	371 108	1 283	481 975	1 666	3 888 213
	gegen	1878	—	− 15 289	− 53	− 15 796	− 55	− 19 363	− 67	− 29 639	− 102	− 49 293	− 170	− 293 757
15	Holsteinische Marschbahn . . .	1879	88,10	33 038	375	8 898	101	30 283	344	24 425	277	55 317	628	459 396
	gegen	1878	+ 54,70	+ 12 417	− 242	+ 2 589	− 88	+ 16 367	− 73	+ 10 951	− 126	+ 26 184	− 244	+ 225 007
16	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	105 427	5 857	4 009	223	48 668	2 704	8 021	446	58 989	3 277	401 521
	gegen	1878	—	− 2 448	− 136	− 518	− 30	− 116	− 6	− 204	− 12	− 120	− 8	− 28 052
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn . .	1879	447,32	339 713	824	675 008	1 522	555 227	1 346	1 465 997	3 306	2 189 723	4 939	18 813 385
	gegen	1878	+ 12,31	− 15 330	− 37	+ 10 107	− 6	− 81 706	− 198	− 4 141	− 74	− 84 599	− 289	+ 353 628
	b. Köln-Giessener Eisenbahn . .	1879	184,16	122 441	665	207 904	1 129	108 964	592	527 713	2 865	689 649	3 745	5 936 664
	gegen	1878	—	− 11 016	− 60	− 14 453	− 78	− 7 904	− 42	− 15 666	− 86	− 21 899	− 119	− 319 132
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn .	1879	466,76	190 845	411	218 545	468	361 899	779	1 048 184	2 246	1 457 482	3 123	12 070 971
	gegen	1878	—	− 14 052	− 30	+ 849	+ 2	− 41 305	− 89	+ 16 915	+ 37	− 23 267	− 49	+ 112 773
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	111,40	77 374	697	54 601	492	99 542	897	198 902	1 792	339 244	3 057	2 661 078
	gegen	1878	—	+ 5 255	+ 47	+ 3 789	+ 34	− 987	− 9	+ 6 580	+ 59	+ 21 873	+ 197	+ 116 536
19	Märkisch-Posener Eisenbahn . .	1879	271,90	57 521	211	50 695	186	113 810	418	162 896	599	281 712	1 035	2 457 355
	gegen	1878	—	− 7 385	− 28	+ 1 339	+ 5	− 7 270	− 27	+ 7 334	+ 27	+ 506	+ 1	− 2 290
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	1 000,89	594 589	594	365 223	365	1 005 593	1 005	1 835 126	1 833	2 962 322	2 959	23 813 302
	gegen	1878	+ 1,44	− 5 086	− 6	− 14 338	− 15	− 7 378	− 8	− 71 462	− 75	− 115 942	− 121	− 728 676
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	7 633	677	32 310	2 864	3 853	342	15 479	1 372	19 501	1 729	163 283
	gegen	1878	—	− 751	− 66	− 1 908	− 170	− 344	− 30	− 2 142	− 190	− 2 493	− 221	− 14 049
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn .	1879	143,03	27 305	191	15 905	111	36 384	254	65 433	457	104 123	727	1 083 968
	gegen	1878	—	+ 124	+ 1	− 2 374	− 17	− 730	− 5	− 22 611	− 159	− 26 211	− 184	− 108 113
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb. . .	1879	78,28	30 248	386	22 710	298	35 620	455	57 723	758	99 091	1 266	673 085
	gegen	1878	—	+ 2 227	+ 28	+ 2 759	+ 36	+ 2 721	+ 35	+ 6 128	+ 81	+ 8 849	+ 113	+ 31 868
23	Ober-lausitzer Eisenbahn a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	21 082	142	16 301	110	19 950	135	45 300	306	65 250	441	541 283
	gegen	1878	—	− 4 495	− 31	+ 241	+ 1	− 1 245	− 8	+ 236	+ 2	− 1 009	− 6	+ 24 409
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	1 861	248	2 078	277	341	45	1 941	259	2 282	304	15 706
	gegen	1878	—	− 151	− 20	+ 322	+ 43	− 57	− 8	+ 388	+ 52	+ 331	+ 44	− 868
24	Oels-Gnesener Eisenbahn . . .	1879	159,71	26 346	165	14 307	90	30 548	191	42 034	263	84 203	527	742 694
	gegen	1878	—	+ 2 144	− 13	+ 2 267	+ 15	− 1 976	− 13	− 5 446	− 34	+ 9 882	− 62	+ 22 443
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,17	75 842	312	38 398	158	113 865	469	200 891	827	334 756	1 378	3 424 320
	gegen	1878	—	− 1 592	− 7	− 20 236	− 83	+ 25 319	+ 105	− 160 637	− 661	− 126 134	− 522	−1408797
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn .	1879	202,10	32 300	160	23 152	115	45 495	225	98 328	487	154 083	763	1 220 005
	gegen	1878	—	+ 824	+ 4	− 9 625	− 47	+ 7 370	+ 36	+ 4 305	+ 22	+ 10 142	+ 51	+ 37 190
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn . .	1879	318,01	89 201	303	146 892	462	119 400	406	624 250	1 963	809 650	2 546	6 791 510
	gegen	1878	—	− 5 382	− 19	+ 3 269	+ 9	− 5 197	− 18	+ 25 321	+ 75	+ 20 124	+ 58	+ 212 576
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 279,93	1 159 500	1 014	737 800	588	1 408 000	1 231	2 409 000	1 921	3 817 000	3 044	28 492 300
	gegen	1878	+ 268,38	− 4 644	− 286	+ 5 298	− 136	− 8 183	− 350	+ 96 729	− 365	+ 88 546	− 642	+ 417 746
	b. Call-Trierer Eisenbahn . . .	1879	118,16	23 700	201	20 100	170	48 900	414	114 000	965	162 900	1 379	1 159 700
	gegen	1878	—	− 6 570	− 55	+ 1 763	+ 15	− 10 269	− 87	+ 14 169	+ 120	+ 3 900	+ 33	− 75 398
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	20 879	396	11 852	225	14 458	274	20 840	395	37 724	715	265 532
	gegen	1878	—	+ 1 336	+ 26	+ 1 057	+ 20	+ 916	+ 17	+ 2 414	+ 46	+ 3 330	+ 63	+ 25 418

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
		Betriebslänge in km	Personen	pro km	Güter	pro km	Einnahmen Personen	pro km	Güter	pro km	in Sum. incl. Extraord.	pro km	bis ult. September 1879 im Ganzen	pro km
leswigsche Eisenbahn . . .	1879	229,80	64 398	280	21 398	93	97 313	423	154 983	674	260 242	1 132	1 989 284	8 656
gegen	1878	—	— 2 030	— 9	— 1 420	— 6	— 5 099	— 23	+ 1 875	+ 8	— 3 825	— 17	+ 2 249	+ 10
ürin- sche isen- ahn: a. Stammbahn . . .	1879	358,98	439 294	1 224	180 523	503	547 566	1 525	780 378	2 174	1 343 379	3 742	10 319 386	30 587
gegen	1878	+ 27,17	— 17 317	— 152	— 17 708	— 94	— 5 016	— 140	— 48 559	— 324	— 52 102	— 463	— 117 286	— 867
b. Gotha-Leinefelde .	1879	67,13	38 932	580	15 499	231	26 247	391	44 449	662	71 856	1 066	589 005	8 774
gegen	1878	—	— 3 952	— 59	— 1 791	— 27	— 1 889	— 28	— 436	— 7	— 2 703	— 41	+ 2 678	+ 40
c. Gera-Eichicht . .	1879	77,00	34 993	454	26 220	341	25 259	328	54 436	707	81 180	1 054	690 859	8 972
gegen	1878	—	— 4 000	— 52	— 1 041	— 13	— 1 456	— 19	— 2 535	— 33	— 4 222	— 55	— 763	— 10
it-Insterburger Eisenbahn . .	1879	53,93	14 458	268	5 115	95	26 278	487	13 352	248	47 510	881	367 084	6 807
gegen	1878	—	— 859	— 16	— 1 049	— 19	+ 947	— 18	— 2 003	— 37	— 6 318	— 118	— 43 761	— 811
stholsteinische Eisenbahn . .	1879	78,50	14 258	182	6 284	80	11 482	146	14 472	185	26 433	337	208 059	2 650
gegen	1878	—	+ 1 250	+ 16	+ 1 453	+ 18	— 3 620	— 47	— 1 716	— 21	— 4 956	— 63	— 34 476	— 440
sselburen-Heider Eisenbahn .	1879	14,50	5 073	350	4 166	287	2 310	159	4 324	299	6 649	459	37 878	2 612
sische lwigs- ahn: a. nicht garant. Linien	1879	395,00	457 000	1 157	195 492	495	490 826	1 243	585 061	1 481	1 096 461	2 776	8 251 793	21 616
gegen	1878	+ 20,00	+ 23 015	—	+ 3 653	— 17	+ 1 625	— 62	— 17 972	— 127	— 12 296	— 181	— 125 782	— 724
b. garantirte Linien .	1879	180,00	127 050	706	68 876	383	69 310	385	76 862	427	147 550	820	1 038 047	5 767
gegen	1878	—	— 17 888	— 99	+ 5 187	+ 29	— 518	— 3	+ 517	+ 3	+ 617	+ 4	— 68 764	— 382
klenburgische Eisenbahn . .	1879	321,57	93 946	292	26 948	84	178 954	557	184 293	573	374 557	1 165	3 182 128	9 896
gegen	1878	—	— 1 606	— 5	+ 3 340	+ 11	— 4 347	— 13	+ 4 273	+ 13	+ 464	+ 2	— 211 638	— 658
l-Eisenbahn	1879	74,80	38 028	509	11 427	153	29 339	392	31 122	416	61 127	817	516 682	6 908
gegen	1878	—	— 7 069	— 94	— 104	— 1	— 802	— 11	+ 170	+ 2	— 402	— 6	— 12 607	— 168
mar-Geraer Eisenbahn . . .	1879	68,11	29 093	427	7 969	117	29 602	434	19 124	281	48 911	718	412 765	6 060
gegen	1878	—	— 1 919	— 28	+ 622	+ 9	— 268	— 5	+ 428	+ 7	+ 93	+ 1	+ 1 553	+ 23
hs.-Thüringische Ost-Westb. .	1879	33,80	6 787	201	11 746	348	3 161	94	12 808	379	17 302	512	149 486	4 423
gegen	1878	—	+ 1 204	— 35	+ 2 003	+ 60	— 629	— 18	+ 1 620	+ 48	+ 1 276	+ 38	+ 14 326	+ 424
in-Lübecker Eisenbahn . . .	1879	33,00	22 516	682	3 324	101	16 441	498	9 227	280	27 209	824	207 402	6 285
gegen	1878	—	+ 3 825	+ 116	+ 710	+ 22	+ 1 325	+ 40	+ 586	+ 18	+ 2 095	+ 63	— 591	— 18
unschweigische Eisenbahn .	1879	345,00	—	—	—	—	220 912	640	656 700	1 904	889 154	2 577	7 352 933	21 556
gegen	1878	4,22	—	—	—	—	— 47 197	— 147	+ 36 011	+ 83	— 20 335	— 92	— 151 595	— 466
berstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	10 007	532	6 203	330	5 287	281	8 930	475	14 967	796	97 775	5 201
gegen	1878	—	+ 454	+ 24	+ 1 741	+ 93	+ 25	+ 1	+ 2 867	+ 153	+ 2 248	+ 120	— 27 371	—1456
Werra-Eisenbahn	1879	172,00	55 758	324	32 646	190	83 854	487	146 885	854	233 433	1 357	1 940 730	11 283
gegen	1878	—	+ 3 871	+ 22	— 96	—	+ 5 209	+ 30	— 7 730	— 45	— 2 533	— 15	— 1 312	— 8
Wernshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 799	400	2 187	312	911	130	2 470	353	3 432	490	30 333	4 333
gegen	1878	—	+ 39	+ 6	— 575	— 83	— 70	— 10	— 477	— 68	— 558	— 80	— 807	— 116
a-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1879	17,30	11 107	642	1 124	65	6 693	387	2 381	137	9 294	537	84 471	4 883
gegen	1878	—	— 661	— 38	+ 22	+ 1	— 521	— 30	— 4	— 1	— 494	— 29	— 10 570	— 611
Summa	1879	11 520,64	—	—	—	—	—	—	—	—	26 470 434	2 304	211459058	18 725
gegen	1878	+ 402,72	—	—	—	—	—	—	—	—	— 302 902	— 104	—3736550	— 673
Im Ganzen	1879	28 210,59	—	—	—	—	—	—	—	—	65 656 384	2 330	538490463	19 591
gegen	1878	+1 672,79	—	—	—	—	—	—	—	—	—1925771	— 217	—6408358	—1051

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat September 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Septbr. 1879	Im Monat Septbr. 1879 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat September 1879: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1878: im Ganzen	per Kilom	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende September 1879: im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Gemeinsame Oesterr.-Ungarische Eisenbahnen.												
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn . . .	267	16 048	8 696	15 026	38 018	53 044	199	59 592	223	— 10·8	497 735	1 864
Kaschau-Oderberger Eisenbahn . .	367	54 506	85 020	55 353	267 971	323 324	881	357 167	973	— 9·5	2 601 341	7 088
Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft . .	2 011	410 201	467 005	685 737	2 164 270	2 850 007	1 417	3 504 512	1 746	— 1·9	24 040 104	11 966
Südbahn-Gesellschaft	2 240	883 724	384 564	1 064 935	2 137 126	3 202 061	1 429	3 737 614	1 670	— 14·4	26 618 111	11 883
Ungarische Westbahn	373	71 829	23 810	50 771	83 304	134 075	359	137 267	368	— 2·4	1 112 472	2 982
Summa . . .	5 258	1 436 308	969 095	1 871 822	4 690 689	6 562 511	1 248	7 796 152	1 484	— 15·9	54 869 763	10 439
Oesterreichische Eisenbahnen.												
Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . .	94	92 071	285 124	42 717	216 982	259 699	2 763	237 790	2 530	+ 9·2	2 062 970	21 946
Böhmische Nordbahn	180	68 886	51 251	38 420	100 620	139 040	772	142 206	790	— 2·3	1 122 775	6 238
Böhmische Westbahn	201	56 757	91 192	67 651	214 895	282 546	1 406	299 966	1 492	— 5·8	2 267 366	11 280
Buschtiehrader Eisenbahn	397	75 109	200 478	104 528	322 792	427 320	1 076	413 660	1 042	+ 3·3	3 241 379	8 165
Dux-Bodenbacher Eisenbahn . . .	88	45 383	86 853	14 490	119 450	133 940	1 505	155 462	1 808	— 16·7	1 116 684	12 835
Elbogener Localbahn-Gesellschaft .	5	2 065	4 664	620	1 848	2 468	494	1 735	347	+ 42·4	21 406	4 281
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	11 911	10 767	13 026	35 202	48 228	266	44 796	247	+ 7·7	387 034	2 138
Galizische Carl Ludwig-Bahn:												
altes Netz	352	82 695	84 325	148 629	633 819	782 448	2 223	844 439	2 399	— 7·3	5 763 095	16 372
neues Netz	241			43 616	110 810	154 434	641	170 528	708	— 9·5	1 217 741	5 053
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G. .	91	31 283	49 127	16 665	97 026	113 691	1 249	98 489	1 082	+ 15·4	938 041	10 308
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	170 140	96 863	269 651	469 630	739 281	1 038	796 604	1 119	— 7·2	5 692 868	7 996
Kaiserin Elisabeth-Bahn:												
Hauptbahn	400	364 504	110 547	448 856	496 212	945 068	2 363	1 326 081	3 315	— 28·7	7 647 891	19 120
Lambach-Gmunden	27	5 902	3 510	4 225	3 476	7 701	285	8 065	299	— 4·7	61 012	2 260
Linz-Budweis	144	17 606	14 691	20 912	44 053	64 965	451	74 949	520	— 13·3	573 828	3 985
Neumarkt-Braunau	58	18 513	37 600	20 406	72 578	92 984	1 603	218 735	3 771	— 57·5	1 077 323	18 575
Hetzendorf-K.-Ebersdorf	20	. .	23 450	. .	12 338	12 338	617	31 261	1 563	— 60·5	171 843	8 592
Salzburg-Tiroler Bahn	290	55 937	21 186	64 021	49 373	113 394	391	109 168	376	+ 4·0	720 172	2 483
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenbahn u. Zeltweg-Fohnsdorf	812	149 077	94 858	166 659	230 674	397 333	489	408 050	503	— 2·8	3 035 882	3 739

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Septbr. 1879	Im Monat Septbr. 1879 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat September 1879: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1878: im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Einnahme vom 1. Januar bis Ende September 1879: im Ganzen	per Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden				
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	227 011	354 149	364 437	1 726 038	2 090 475	2 999	2 107 904	3 024	— 0·8	17 979 931	25 79…
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141	27 397	34 957	33 168	67 767	100 935	716	102 265	725	— 1·2	879 446	6 23…
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.): Lemb.-Czernow.	267	34 951	32 098	64 337	217 879	282 216	1057	218 640	819	+ 29·1	1 821 515	6 82…
Lemb.-Czern.-Jassy Bahn (Oesterr.L.): Czern.-Suczawa	90	9 424	18 983	14 933	53 326	68 259	758	44 185	491	+ 54·4	442 022	4 91…
Leoben-Vordernberger Bahn	15	8 947	16 768	1 963	16 791	18 754	1 250	12 315	821	+ 52·3	136 917	9 12…
Mährische Grenzbahn	109	17 624	13 437	10 214	22 484	32 698	300	25 290	232	+ 29·3	215 486	1 97…
Mährisch-Schlesische Centralbahn	152	23 078	22 813	19 239	48 139	67 378	443	65 569	431	+ 2·8	563 087	3 70…
Oesterreichische Nordwestbahn: Garantirte Strecke	623	155 934	123 862	209 526	408 973	618 499	993	633 454	1 017	— 2·4	4 885 120	7 84…
Oesterreichische Nordwestbahn: Ergänzungsnetz	305	71 189	135 319	70 947	268 333	339 280	1 112	337 924	1 108	+ 0·4	2 491 628	8 16…
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	8 169	9 847	3 871	20 978	24 849	753	16 579	502	+ 50·0	199 800	6 05…
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Alte Linien	155	20 287	36 870	18 575	61 815	80 390	519	75 511	457	+ 13·6	626 782	3 86…
Pilsen-Priesen (Komotau) Eisenbahn: Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	11 734	18 672	9 773	29 476	39 249	405	34 934	360	+ 12 5	312 890	3 22…
Prag-Duxer Eisenbahn	155	14 877	37 451	15 411	66 604	82 015	529	76 918	496	+ 6·7	681 858	4 39…
K. K. Staatsbahnen: Braunau-Strasswalchener B.	37	6 237	4 325	3 504	5 440	8 944	242	5 788	156	+ 55·1	53 706	1 45…
K. K. Staatsbahnen: Dalmatiner Bahn	105	9 885	1 771	3 856	3 524	7 380	70	8 045	77	— 9·1	57 091	54…
K. K. Staatsbahnen: Dniester Bahn	112	30 221	3 745	9 167	18 080	27 247	243	26 980	241	+ 0·8	251 158	2 24…
K. K. Staatsbahnen: Donau-Ufer Bahn	8	. .	12 684	. .	3 350	3 350	419	3 493	437	— 4·1	32 832	4 10…
K. K. Staatsbahnen: Istrianer Bahn	143	4 865	1 966	5 713	5 903	11 616	81	10 606	74	+ 9·5	104 044	72…
K. K. Staatsbahnen: Kriegsdorf-Römerstadt	14	1 561	3 043	403	1 778	2 181	156	. .	. .	. .	19 067	1 36…
K. K. Staatsbahnen: Niederösterr. Staatsbahnen	154	35 122	17 482	20 861	25 527	46 388	301	36 306	236	+ 27·5	325 700	2 11…
K. K. Staatsbahnen: Rakonitz-Protiviner Bahn	144	17 184	13 180	13 626	20 147	33 773	235	31 553	219	+ 7·3	246 028	1 70…
K. K. Staatsbahnen: Tarnow-Leluchow (Orló)	151	8 840	4 912	12 035	14 863	26 898	178	22 759	151	+ 17·9	225 517	1 49…
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	75 454	80 425	50 217	171 905	222 122	785	232 828	823	— 4·6	1 762 947	6 22…
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	120	44 814	48 676	39 124	80 742	119 866	999	124 119	1 034	— 3·4	943 148	7 86…
Vorarlberger Bahn	96	43 546	14 958	18 749	18 176	36 925	385	45 351	472	— 18·4	301 551	3 14…
Wien-Pottendorf Wiener-Neustädter Bahn	67	15 414	33 319	10 072	55 368	65 440	977	49 767	743	+ 31·5	458 267	6 84…
Summa	8 567	2 171 604	2 362 178	2 508 813	6 665 192	9 174 005	1 071	9 731 067	1 137	— 5·8	73 136 848	8 5…
Ungarische Eisenbahnen.												
Alföld-Fiumaner Bahn	392	86 097	38 321	61 181	110 732	171 913	439	267 468	682	— 35·6	1 302 467	3 3…
Arad-Körösthaler Bahn	62	5 815	9 249	4 305	13 748	18 053	291	19 038	307	— 5·2	151 356	2 4…
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	9 600	4 900	10 200	12 800	23 000	404	23 404	411	— 1·7	287 391	5 0…
Battaszek-Dombovár-Zakany Donau-Drau Bahn	166	9 438	12 587	8 613	33 644	42 257	255	42 730	257	— 0·8	293 788	1 7…
Eperies-Tarnower Eisenbahn Ungar. Strecke Eperies-Orló	59	1 412	3 700	1 116	6 376	7 492	127	7 852	133	— 4·5	66 787	1 1…
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	21 201	24 102	23 968	106 685	130 653	451	110 152	380	+ 18·7	923 052	3 1…
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	17 710	19 315	39 565	42 016	81 581	1 200	99 115	1 458	— 17·7	499 906	7 3…
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	22 682	48 661	27 041	93 163	120 204	1 768	102 804	1 512	+ 16·9	814 330	11 9…
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn	88	14 889	10 446	9 919	20 169	30 088	342	30 486	346	— 1·2	277 002	3 1…
Theiss Eisenbahn	585	116 000	60 000	178 000	287 000	465 000	795	642 146	1 098	— 27·6	4 566 966	7 8…
Ungarische Nordostbahn	580	70 510	38 806	68 042	168 674	236 716	408	256 493	442	— 7·7	1 847 587	3 1…
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Nördliche Linien	607	67 749	116 226	105 680	520 553	626 233	1 032	635 264	1 047	— 1·4	4 689 872	7 7…
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Oestliche Linien	635	34 469	28 575	78 850	142 507	221 357	349	226 455	374	— 6·7	1 766 776	2 8…
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Südliche Linien	278	16 236	28 588	70 342	60 662	131 004	471	123 014	443	+ 6·3	732 003	2 6…
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gran-Bresnitz-Schemnitz	23	551	1 225	581	2 088	2 669	110	3 663	159	— 27·0	37 348	1 6…
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Gömörer Industriebahnen	168	6 301	8 755	8 529	27 952	36 481	217	37 134	221	— 1·8	284 278	1 6…
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Dalya-Vinkovci-Brod	104	9 654	15 067	7 890	23 291	31 181	300	. .	. .	. .	206 180	2 0…
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen: Waagthalbahn	140	31 292	13 632	22 817	27 466	50 283	359	61 893	442	— 18·8	436 316	3 1…
Summa	4 370	541 606	482 155	726 639	1 699 526	2 426 165	555	2 689 111	635	— 12·6	19 183 405	4 4…
Recapitulation.												
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 258	1 436 308	969 095	1 871 822	4 690 689	6 562 511	1 248	7 796 152	1 484	— 15·9	54 869 763	10 4…
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 567	2 171 604	2 362 178	2 508 813	6 665 192	9 174 005	1 071	9 731 067	1 137	— 5·8	73 136 848	8 5…
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 370	541 606	482 155	726 639	1 699 526	2 426 165	555	2 689 111	635	— 12·6	19 183 405	4 4…
Hauptsumme	18 195	4 149 518	3 813 428	5 107 274	13 055 407	18 162 681	998	20 216 330	1 120	— 10·9	147190016	8 …

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kl[illegible]nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin Beuthstrasse 8.

No. 85. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 3. November 1879.

Dieser Nummer liegt eine Extra-Beilage der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bei.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nachdem die für die Abgabe der Erklärungen auf die Beschlüsse der Salzburger General-Versammlung festgesetzte Präclusivfrist abgelaufen ist, theilt die geschäftsführende Direction den Vereins-Verwaltungen mit, dass sämmtliche Beschlüsse derselben ausser einem einzigen durch die nachträgliche Genehmigung der Vereinsmitglieder perfect geworden sind. Zu No. XX der Tagesordnung (Regelung des Verhältnisses der Graz-Köflacher Bahn zum Verein) ist nämlich dem Beschluss der General-Versammlung von 21 Verwaltungen, welche insgesammt über 62, also mehr als ein Zehntel sämmtlicher Stimmen verfügen, widersprochen worden, so dass dieser Beschluss nicht zu Stande gekommen ist. Wegen der Ausführung der perfect gewordenen Beschlüsse werden besondere Circulare an die Vereins-Verwaltungen gerichtet werden.

Die Eisenbahnvorlagen der Preussischen Regierung.

Allerhöchste Ermächtigung.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc. ertheilen Unserem Minister der öffentlichen Arbeiten und Unserem Finanzminister hierdurch den Auftrag, die beifolgenden beiden Gesetzentwürfe,

1. betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat, sowie
2. betreffend die Erweiterung der Staatseisenbahnen und die Betheiligung des Staates bei mehreren Privat-Eisenbahnunternehmungen,

nebst Begründung den beiden Häusern des Landtages der Monarchie zur verfassungsmässigen Beschlussnahme vorzulegen.

Gegeben Berlin, den 29. October 1879.

Wilhelm. Maybach. Bitter.

Die dem Abgeordnetenhause am 30. October vorgelegten Gesetzentwürfe lauten:

I.

Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc. verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Verwaltung und den Betrieb folgender Eisenbahnunternehmungen, nämlich:
1. der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des beigedruckten Vertrages vom 13. Juni 1879,
2. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des beigedruckten Vertrages vom 5. Juni 1879,
3. der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des beigedruckten Vertrages vom 8. Juli 1879,
4. der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des beigedruckten Vertrages vom 27. August / 10. October 1879
zu übernehmen.

§ 2. Die Staatsregierung wird in Gemässheit der im § 1 gedachten Verträge zur Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen in demjenigen Betrage ermächtigt, welcher erforderlich ist, um

1. den Umtausch der a) 62 145 000 M. Stammactien der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft in 4procentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	62 145 000 M.
und in 4½ procentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	10 357 500 „
b) 30 600 000 M. Stammactien Lit. A. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in 4procentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	45 900 000 „
c) 43 800 000 M. Prioritäts-Stammactien (Actien Lit. B) der genannten Gesellschaft in 4procentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . .	38 325 000 „
d) 30 000 000 M. Prioritäts-Stammactien (Actien Lit. C) der genannten Gesellschaft in 4procentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . .	37 500 000 „
e) 117 000 000 M. Stammactien der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft in 4procentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	175 500 000 „
zusammen in 4procentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	359 370 000 M.
in 4½ procentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . . . herbeizuführen;	10 357 500 „
2. die Mittel zur Deckung a) des an die Actionäre der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft für die Abtretung ihres Actienbesitzes an den Staat zu zahlenden Kaufpreises von	8 621 370 M.
b) der den Actionären der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bei der Abstempelung ihrer Actien zu gewährenden Zuzahlung von	1 170 000 „
zusammen:	9 791 370 M.

aufzubringen.

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der für die Bauausführung derjenigen Bahnstrecken erforderlichen Mittel, für welche den im § 1 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen die Concession zum Bau und Betriebe verliehen ist, an Stelle der den Gesellschaften bereits bewilligten Prioritätsanleihen Staats-Schuldverschreibungen bis zu dem sich auf 55 258 800 M. belaufenden Nominalbetrage des noch unbegebenen Theiles dieser Anleihen auszugeben, sofern sich die weitere Begebung der letzteren nach dem Ermessen des Finanzministers als nachtheilig erweisen sollte.

§ 4. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahngesellschaften nach Massgabe der im § 1 bezeichneten Verträge herbeizuführen. Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen Anleihen dieser Gesellschaften zum Betrage von 737 114 700 M., soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung beziehungsweise

zum Umtausche gegen Staats-Schuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staats-Schuldverschreibungen aufzubringen.

§ 5. Ueber die Ausführung der im § 4 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 6. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, (§§ 2, 3 und 4), bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetz-Sammlung, Seite 1197) zur Anwendung.

§ 7. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen (beziehungsweise Eisenbahntheile) durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 8. Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit solche nach den Bestimmungen §§ 2 bis 5 nicht durch den Finanzminister erfolgt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen.

II.

Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Erweiterung der Staatseisenbahnen und die Betheiligung des Staates bei mehreren Privat-Eisenbahnunternehmungen.

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zum Bau

1. einer Eisenbahn von Erfurt nach Grimmenthal und Ritschenhausen die Summe von . . . . 27 250 000 M.
2. einer Eisenbahn von Güldenboden nach Mohrungen die Summe von . . . . 2 730 000 „ und von Mohrungen nach Allenstein die Summe von 2 454 000 „
3. einer Eisenbahn von Marienburg über Marienwerder und Graudenz nach Thorn nebst Abzweigung nach Culm die Summe von . . . . 9 250 000 „
4. einer Eisenbahn von Schneidemühl nach Deutsch-Crone die Summe von . . . . 706 000 „
5. einer Eisenbahn von Hirschberg nach Schmiedeberg die Summe von . . . . 571 000 „
6. einer Eisenbahn von Walburg nach Gross-Almerode die Summe von . . . . 673 000 „
7. einer Eisenbahn von Emden über Norden nach der Oldenburgischen Landesgrenze in der Richtung auf Jever nebst Abzweigung von Georgsheil nach Aurich die Summe von . . . . 4 000 000 „
8. einer Eisenbahn von Reil nach Traben die Summe von . . . . 790 000 „
9. einer Eisenbahn von Wengerohr nach Berncastel die Summe von . . . . 906 000 „

zusammen 49 330 000 M.

zu verwenden.

Mit der Ausführung der unter No. 1 bis 9 aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte, zum Bau der Bahnen, einschliesslich aller Nebenanlagen, nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Projecte erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung unentgeltlich und lastenfrei zum Eigenthum zu überweisen oder die Erstattung der sämmtlichen, staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen, und zwar:

a) bezüglich der Linien unter No. 3, 4, 5, 7, 8 und 9 in der ganzen Ausdehnung,
b) bezüglich der Linie unter No. 1 für den innerhalb des Herzogthums Sachsen-Coburg-Gotha zwischen Plaue und der Preussischen Landesgrenze bei Suhl und den innerhalb des Kreises Schleusingen auf der Strecke Grimmenthal-Suhl (einschliesslich Bahnhof Suhl) belegenen,
c) bezüglich der Linie unter No. 2 für den innerhalb der Kreise Pr. Holland, Mohrungen und Allenstein belegenen,
d) bezüglich der Linie unter No. 6 für den zur Herstellung der anzulegenden Haltestellen benöthigten und den innerhalb der Feldmark der Stadt Gross-Almerode belegenen Theil.

Zu den Grunderwerbskosten für die Bahnen zu No. 8 (Reil-Traben) und No. 9 (Wengerohr-Berncastel) soll staatsseitig ein Zuschuss von 5 000 M. pro Kilometer Bahnlänge gewährt werden.

B. Für sämmtliche unter No. 2—9 bezeichneten Bahnen ist die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, Seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter No. 2, 4, 5 und 7 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a) bei No. 2 (Güldenboden-Mohrungen) und (Mohrungen-Allenstein):
für den Fall, dass nur die Linie Güldenboden-Mohrungen zur Ausführung gelangt, von . . . . 45 000 M.
für den Fall der Fortsetzung derselben bis Allenstein ausserdem noch von . . . . 78 000 „
b) bei No. 4 (Schneidemühl-Deutsch-Crone) von 8 000 M. pro Kilometer Bahnlänge,
c) bei No. 5 (Hirschberg-Schmiedeberg) von 4 000 M. pro Kilometer Bahnlänge,
d) bei No. 7 (Ostfriesische Küstenbahn) von 3 000 M. pro Kilometer Bahnlänge.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, sich an folgenden Eisenbahnunternehmungen durch Uebernahme von Actien zu betheiligen:

1. bei einer Eisenbahn von Alt-Damm nach Colberg mit einem Betrage von . . . . 1 100 000 M.
2. bei einer Eisenbahn von Stargard über Pyritz nach Cüstrin mit einem Betrage von . . . . 1 000 000 „
3. bei einer Eisenbahn von Neustadt nach Oldenburg (in der Provinz Schleswig-Holstein) mit einem Betrage von . . . . 188 000 „

zusammen mit 2 288 000 M.

§ 3. Zur Deckung:

1. der zu den im § 1 vorgesehenen Bauausführungen erforderlichen Mittel von . . . . 49 330 000 M.

sowie

2. der zu den im § 2 vorgesehenen Betheiligungen erforderlichen Mittel von . . . . 2 288 000 „

insgesammt 51 618 000 M.

sind Staats-Schuldverschreibungen auszugeben, soweit nicht die vorhandenen beziehungsweise nach dem Ermessen des Finanzministers ohne Nachtheil für die Staatscasse flüssig zu machenden Bestände derjenigen Reserve- und Erneuerungsfonds, welche zum Betrage von mindestens 31 527 264 M. 14 Pf. mit dem Uebergange der in dem Gesetze vom ten 1879, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat, bezeichneten Unternehmungen auf den Staat letzterem zur freien Verfügung anheimfallen, zur Deckung des Bedarfs ausreichen.

Der Betrag der auszugebenden Staats-Schuldverschreibungen darf jedoch die Höhe derjenigen Summen nicht überschreiten, um welche die durch die Gesetze vom 11. Juni 1873 (Gesetzsammlung Seite 305) und vom 17. Juni 1874 (Gesetzsammlung Seite 256) bewilligten Credite nicht zur Verwendung gelangen.

§ 4. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 3), bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsammlung Seite 1197) zur Anwendung.

§ 5. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen (beziehungsweise Eisenbahntheile) durch Veräusserung, bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Ebenso ist zur Umschreibung des in Gemässheit des § 2 für den Staat zu erwerbenden Actiencapitals auf den Inhaber, zur Veräusserung der Bahnen und zur Fusionirung derselben mit anderen Eisenbahnunternehmungen die Genehmigung beider Häuser des Landtages erforderlich.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 6. Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit solche nach den Bestimmungen der §§ 3 und 4 nicht durch den Finanzminister erfolgt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen. — Gegeben den . . .

Die beiden vorerwähnten Gesetzentwürfe sind mit sehr ausführlichen Begründungen versehen, über welche wir demnächst referiren werden.

Zum Rückkauf der Rumänischen Eisenbahnen.

Laut telegraphischer Mittheilung aus Bukarest, 30. October, wurde an demselben Tage in der Deputirtenkammer vom Finanzminister Sturdza der Gesetzentwurf wegen Rückkaufs der Rumänischen Bahnen eingebracht. Der Minister beantragte die Dringlichkeit, welche auch von der Kammer beschlossen wurde.

Die hauptsächlichsten Bestimmungen des zwischen der Verwaltung der Rumänischen Bahnen und der Rumänischen Re-

gierung abgeschlossenen Verkaufsvertrages sind nach der „Nat.-Ztg.“ folgende. Die Bahn geht vom 1. Januar 1880 ab in den Besitz des Staates über. Die Stammactien und Stammprioritäten müssen zum Umtausch gegen Rumänische Staatstitres bis zum 1. März 1880 angemeldet sein. Der Austausch geschieht von diesem Datum an, sofern der Aufsichtsrath der Gesellschaft constatirt, dass er die absolute Majorität, also mehr als $^{5}/_{10}$ aller existirenden Stamm- und Stammprioritätsactien der Rumänischen Regierung zur Verfügung stellt, im andern Falle ist der Vertrag null und nichtig. Wird diese absolute Majorität von Actien noch vor dem 1. März 1880 deponirt, so geschieht der Austausch der Titres wie die Uebertragung der Verwaltung und des Betriebes der Eisenbahn an die Regierung noch vor dem festgesetzten Termin. Die Regierung gewährt einen zweijährigen Zeitraum behufs Umtausches der später angemeldeten Actien und Stammprioritäten. Die rechtzeitig angemeldeten Actien erhalten eine Convertirungsprämie von 2 pCt. oder 6 M., die Stammprioritäten eine solche von $2^{1}/_{2}$ pCt. oder 11 M. 25 Pf. pro Stück. Diese Bonificationen sind unabhängig von der Bezahlung des Coupons für das Jahr 1879. Diejenigen Stammprioritäten, die nicht convertirt werden, hat die Rumänische Regierung am 1. März jeden Jahres mit 8 pCt., die Stammactien am 1. Juli jeden Jahres mit $3^{1}/_{3}$ pCt. zu verzinsen. Die Summe der 6proc. Anleihetitres, welche die Rumänische Regierung emittirt, wird auf $237^{1}/_{2}$ Millionen Francs = 190 Millionen Mark festgesetzt, wovon 209 820 000 Francs = 167 856 000 Mark ausschliesslich zum Umtausch der Actien und Stammprioritäten der Rumänischen Bahnen bestimmt sind und 27 680 000 Frcs. zur Disposition der Regierung zu Zwecken der Verbesserung der Eisenbahnen bleiben. Als Sicherheit wird den neuen Obligationen verpfändet: 1. die Hypothek auf das ganze Eisenbahnnetz der jetzigen Gesellschaft mit allen Abzweigungen, 2. das Netto-Erträgniss des Tabakmonopols. Diese Hypothek darf die Rechte der Besitzer der 6procentigen Rumänischen Obligationen nicht beeinträchtigen. Die Regierung verpflichtet sich, die sämmtlichen Eisenbahnen der jetzigen Gesellschaft während der ganzen Dauer der Amortisation der neuen 6procentigen Obligationen nicht anderweit zu verpfänden, die Stammprioritätenbesitzer erhalten nach Art. XI. je $133^{1}/_{3}$ pCt. in neuen 6procentigen Obligationen; die Stammactien erhalten je 60 pCt. Die neuen Obligationen werden beim Umtausch mit Coupon per 1. Januar 1880 versehen sein. Für das Jahr 1879 wird keine höhere Dividende als 3,6 pCt. und für die Stammprioritäten keine höhere als 8 pCt. ausgesetzt, diese Zahlungen laufen zu Lasten der Gesellschaft. Die neuen Obligationen werden in Francs- und Markwährung ausgestellt, sind für ewig steuerfrei und die Amortisationen wie Zinsen sind in Berlin, Paris und Bukarest zahlbar. Die Obligationen sind innerhalb 44 Jahren zu amortisiren. Sie werden zum Tagescourse von den Rumänischen Staatscassen und Verwaltungen zu denselben Bedingungen wie andere Staatspapiere angenommen. Von den 45 Millionen in 6procentigen Prioritäts-Obligationen, welche die Gesellschaft das Recht hat zu emittiren, werden bis Ende 1879 3 937 100 M. amortisirt sein. Die Summe von 3 037 300 M. ist noch nicht emittirt, es circuliren deshalb noch 38 025 600 M. Die noch nicht begebenen Obligationen werden vernichtet, die circulirenden bleiben in ihren Rechten ungeschmälert. Die Bezahlung der Zinsen und Rückzahlung der ausgeloosten Stücke erfolgt wie bisher in Berlin. Sollte die Uebergabe der Bahn nach dem 1. Januar 1880 erfolgen, so wird die Gesellschaft die Verwaltung bis zum 1. März 1880 für Rechnung der Regierung führen. Vom Tage der Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes durch den Staat hört die gegenwärtige Direction zu fungiren auf. Die dann fungirende Fürstliche Direction übernimmt die Verpflichtungen, welche die Organe der jetzigen Gesellschaft eingegangen sind. Sie hat gegen die Actionäre alle Rechte und Pflichten, die einer Direction nach dem Deutschen H.-G.-B. zustehen, resp. obliegen. Die Generalversammlung wird einen Monat nach der definitiven Genehmigung der Betriebsrechnungen pro 31. December des vorhergegangenen Jahres, jedenfalls bis zum 30. September einberufen. Bei Streitigkeiten über Auslegung des Vertrages entscheidet das in der Convention vom 21. November (3. December) 1868 vorgeschriebene Schiedsgericht. Die Regierung behält sich vor, von der Fürstlichen Direction die Berufung einer Generalversammlung zu verlangen, welche über die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft unter Beobachtung der bezüglichen Bestimmungen des Deutschen Handelsgesetzes von Berlin nach Bukarest zu entscheiden haben wird.

Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft.

Die am 29. October abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, zu welcher 340 Actionäre mit 12 866 Actien angemeldet waren*), wurde um $4^{1}/_{2}$ Uhr von dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths, Herrn Stadtrath Löwe, eröffnet; nach Erledigung weniger Formalitäten, nachdem mitgetheilt worden, dass der Geh. Regierungsrath Bensen den Verhandlungen als Staatscommissar beiwohnen werde, trat man in die Debatte ein, die ein Actionär, Herr Borchardt, mit einer gegen die Offerte der Regierung, die Bahn gegen 4 pCt. Rente zu übernehmen, gerichteten Rede eröffnete. Der Redner wies darauf hin, dass die Regierung der Potsdamer Bahn von selbst eine beträchtlich höhere Rente als die Durchschnittsdividende der letzten fünf Jahre offerirt habe, während sie der Anhalter Bahn ebenfalls nur 4 pCt. anbiete, obschon hier die Durchschnittsdividende der letzten fünf Jahre sich auf 6,65 pCt. belaufe. Aus diesen, sowie aus mannigfachen anderen Gründen, welche die bekannte Denkschrift der Verwaltung in so klarer und verständlicher Weise zusammengefasst hat, empfahl der Redner die Ablehnung der Offerte der Regierung. Ihm folgte Herr Kochhann, der in gleicher Weise das Gebot der Regierung als total unannehmbar darstellte, gleichzeitig aber erklärte, die Actionäre, wenn sie auch nicht auf der Basis einer den augenblicklichen misslichen Verkehrsverhältnissen des Unternehmens angepassten Rente verhandeln wollten, seien doch bereit, gegen eine feste Verzinsung, welche einer billigen, sachgemässen Schätzung und der vorzüglichen Finanzlage der Gesellschaft entspreche, die Bahn dem Staat in Betrieb zu geben. Demzufolge formulirte Herr Kochhann, der Mitglied des Verwaltungsrathes der Bahn ist, aber ausdrücklich erklärte, dass er nicht im Namen der Verwaltung handle, sondern lediglich in seiner Eigenschaft als Actionär, folgenden Antrag: „Die Generalversammlung lehnt es, im Einverständniss mit den in der Vorlage der Verwaltungsvorstände ausgesprochenen Ansichten ab, in Verhandlungen wegen Ueberlassung des Berlin-Anhaltischen Eisenbahnunternehmens an den Staat auf Grund der Offerte einer vierprocentigen Rente, ausgedrückt in Preussischer consolidirter Anleihe, einzutreten, ermächtigt aber die Verwaltungsvorstände, der Königlich Preussischen Regierung ihre Bereitwilligkeit auszusprechen, auf Grund einer dem inneren Werthe des Unternehmens entsprechenden höheren Rente Ueberlassungsverhandlungen zu führen, deren Ergebniss demnächst einer einzuberufenden Generalversammlung vorzulegen ist“. Es schloss sich hieran eine kurze Debatte, in welcher Neues absolut nicht vorgebracht wurde und an der sich überhaupt nur wenige Actionäre noch betheiligten. Darauf schritt man zur Abstimmung, bei welcher der oben präcisirte Antrag des Herrn Kochhann mit 1 044 gegen 19 Stimmen angenommen wurde. Während der Feststellung des Abstimmungsresultats durch die Skrutatoren machte ein Actionär, Herr Richter, den Vorschlag, die Verwaltung möge darauf hinwirken, dass die erste Prioritätsanleihe der Gesellschaft, die im Jahre 1884 zu vollständiger Tilgung gelangen würde, schon jetzt aus den vorhandenen bereiten Mitteln vollends amortisirt werde. Dieser Antrag wurde sowohl seitens des Director Schrader, wie auch seitens des Vorsitzenden des Directoriums der Berlin-Anhaltischen Bahn, Geh. Regierungsrath Fournier, befürwortet und demnächst einstimmig angenommen. Herr Fournier theilte bei Gelegenheit seiner kurzen Auseinandersetzung mit, dass von der fraglichen Anleihe 255 600 ℳ. bereits im Besitz der Gesellschaft und bei verschiedenen Fonds angelegt seien, so dass, wenn man die im nächsten Jahre durch die dann stattfindende ordentliche Amortisation zu tilgenden Stücke abrechne, überhaupt nur noch 376 200 ℳ. dieser ältesten Anleihe der Gesellschaft in Circulation verblieben.

Der anwesende Regierungscommissar bemerkte, dass darüber, ob die zu der Tilgung zu verwendenden Restbestände wirklich als disponibel zu erachten seien, wohl schon bei den Verhandlungen über die Ueberlassung der Bahn das Nähere festgestellt werden würde, dass ihm übrigens, wenn er die Sache nach den heute gemachten Angaben beurtheile, dem Antrage regierungsseitige Bedenken nicht entgegen zu stehen schienen.

*) Nach dem Verzeichniss der Actionäre, welche sich zur Generalversammlung als Besitzer von Berlin-Anhalter Stammactien ausgewiesen haben, sind die meisten derselben in Berlin (die meisten Actien hat hier S. Bleichröder 1 500 und Geh. Commerzienrath Schwabach 1 550 angemeldet) und Leipzig (zusammen fast 2 200 Actien) domicilirt.

Errichtung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse.

Bericht über die Sitzung der Subcommission vom 13. October 1879.

In der ausserordentlichen Sitzung der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten vom 13./14. November v. J. ist bekanntlich beschlossen worden, eine Subcommission niederzusetzen, welche die Frage der Errichtung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse nach allen Seiten hin genau zu prüfen und alsdann der Tarifcommission Bericht darüber zu erstatten habe. Derselben Subcommission wurden die Anträge, welche eine Abänderung der Bestimmungen über die Anwendung der Tarifsätze der allgemeinen Wagenladungsclasse B bezweckten, zur Prüfung überwiesen.

Diese Subcommission ist gebildet: aus dem Vertreter der geschäftsführenden Bahn-Verwaltung, der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, als Vorsitzenden, ferner den Vertretern der Bayerischen und Sächsischen Staatseisenbahnen, der Elsass-Lothringischen Reichseisenbahnen, der Köln-Mindener und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, endlich aus folgenden Mitgliedern des Ausschusses der Verkehrsinteressenten: den Herren Ritterschaftsdirector v. Wedell-Malchow, Generaldirector Russell, Commerzienrath

Caesar Wollheim und J. C. Weidert, Vorstand der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern.

Die Subcommission hat seit November v. J. bereits mehrere Sitzungen abgehalten; die in denselben gefassten Beschlüsse waren jedoch nur formeller Natur und gaben daher zu einer besonderen Berichterstattung keine Veranlassung. Erst in der Sitzung vom 13. October d. J., an welcher sämmtliche Mitglieder der Subcommission Theil nahmen, wurde eine sachliche Entscheidung herbeigeführt. Einem früheren Beschlusse gemäss, hatten die den Eisenbahnen angehörenden Mitglieder der Subcommission eingehend motivirte Vorlagen eingereicht, welche, mehr oder minder von einander abweichend, mit den von den Deutschen Handelskammern und aus betheiligten Kreisen eingelaufenen Gutachten ein umfangreiches Material zur Berathung brachten.

Die nach mehrstündigen Verhandlungen von der Majorität der Subcommission (mit 6 gegen 4 Stimmen) gefassten Beschlüsse basiren auf der Vorlage der Köln-Mindener Eisenbahn mit einem Zusatzantrage Sachsens, und lauten wie folgt:

1. Es ist eine zweite ermässigte Stückgutclasse für die Güter der drei Specialtarife einzuführen, unter dem Vorbehalte, auch die Einbeziehung noch anderer Güter zu beantragen, wenn die Subcommission sich für eine Vermehrung der Specialtarife entscheiden sollte.

2. Die allgemeinen Wagenladungsclassen A1 und B sind aufzuheben.

3. Es soll eine neue Wagenladungsclasse gebildet werden für Quantitäten von 5 000 kg pro Wagen für diejenigen Artikel der allgemeinen Wagenladungsclassen, welche vorzugsweise in Wagenladungen gefahren werden.

4. Die zweite ermässigte Stückgutclasse ist auch auf die Artikel der neuen Wagenladungsclasse anzuwenden. Der Satz für die zweite Stückgutclasse ist zwischen demjenigen der bisherigen Stückgutclasse und der bisherigen allgemeinen Wagenladungsclasse A1, — jedoch näher zu A1 — zu normiren.

5. Güter der Stückgutclasse I werden bei Aufgabe von 5 000 kg bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Sätzen der ermässigten Stückgutclasse II befördert.

6. Die Forderung der Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen für die Güter des jetzigen Specialtarifs I ist fallen zu lassen und die Anwendung desselben auf Quantitäten von 5 000 kg pro Wagen zu beschränken, gleichzeitig sind auch die Sätze des Specialtarifs I um ein Geringes zu erhöhen.

7. Unter Aufhebung der Classe A2 wird bestimmt, dass
   a) für Sendungen des jetzigen Specialtarifs III in Quantitäten von 5 000 kg pro Wagen die Sätze des Specialtarifs II und
   b) für Sendungen des jetzigen Specialtarifs II in Quantitäten von 5 000 kg die Sätze des Specialtarifs I zur Anwendung kommen.

Der Vertreter der Köln-Mindener Eisenbahn hat die Berichterstattung an die am 27. November d. J. zu einer Sitzung in Berlin zusammentretende Tarifcommission übernommen.

Es ist sehr fraglich, ob die Tarifcommission und weiterhin die Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen die vorstehenden Majoritätsbeschlüsse der Subcommission annehmen werden. Denn es kann kein Zweifel darüber obwalten, dass diese Beschlüsse, welche nichts weniger als eine völlige Umgestaltung des vor kaum zwei Jahren eingeführten Tarifsystems herbeiführen würden, nicht nur den grössten Nachtheil für Handel und Verkehr, sondern auch für die Eisenbahnverwaltungen selbst bedeutende Schädigungen zum Gefolge haben müssten — für Handel und Verkehr, weil eine erhebliche Frachterhöhung für Wagenladungsgüter unausbleiblich wäre und weil die fortwährenden Aenderungen der Tarife an sich schon überaus schädlich sind und die Calculation des verkehrtreibenden Publikums ungemein erschweren; für die Eisenbahnverwaltungen, weil der Reformtarif bisher noch nicht einmal vollständig durchgeführt, die Umrechnung der alten Tarife in die neuen noch nicht vollständig zum Abschluss gebracht ist und eine mehrjährige mühevolle Arbeit nutzlos verwendet wurde. Die Aufhebung der allgemeinen Wagenladungsclasse B würde aber speciell für die Bayerische Staatsbahnverwaltung, deren Güterwagen nahezu ohne Ausnahme eine Tragfähigkeit von 200 Ctr. haben, völlig unannehmbar sein, weil sie in den meisten Fällen nicht in der Lage wäre, ihre 200 Ctr.-Wagen auszunützen, sondern dieselben nur zur Hälfte beladen könnte.

Es sind diese Gesichtspunkte von den Gegnern der Köln-Mindener Vorschläge in der Debatte hervorgehoben worden.

Mit Entschiedenheit sprachen sich die Vertreter der Elsass-Lothringischen Reichsbahnen, der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten und von dem Auschuss der Verkehrsinteressenten Herr Weidert gegen die beantragte Aenderung des Tarifsystems aus.

Herr Weidert hob hervor, dass für Handel und Industrie der grösste Werth auf die Stabilität eines Tarifsystems und auf Vermeidung einer jeden, nicht unbedingt gebotenen Aenderung desselben zu legen sei, weil der öftere Wechsel die Calculation des handeltreibenden Publikums erschwere und nachtheilige Verschiebung herbeiführe. Bei Prüfung der vorgeschlagenen radikalen Aenderungen habe man sich doch zuvörderst zu fragen, ob das vor kaum zwei Jahren auf den Deutschen Bahnen eingeführte System sich schlecht bewährt habe und müsse er nach den in Bayern gemachten Erfahrungen, woselbst es seit dem Jahre 1874 bestehe, das Gegentheil behaupten.

Die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse sei seines Erachtens nicht als ein Bedürfniss anzuerkennen. Von etwa 100 Handelskammern hätten sich zwar 90 dafür ausgesprochen, aber nur unter der Bedingung, dass die künftige erste Stückgutclasse nicht erhöht werde, und ausdrücklich, bis auf wenige 3 Kammern, erklärt, bei Erhöhung der Taxen für die Güter der ersten Classe von Schaffung einer zweiten Stückgutclasse absehen zu wollen. Da die Erhöhung der ersten Classe von den Eisenbahnverwaltungen, wie aus der von der Subcommission gestellten Frage hervorgehe, für den Fall der Errichtung einer zweiten Stückgutclasse in Aussicht genommen sei, so sei die Frage, ob eine zweite Stückgutclasse einzuführen, von den Handelskammern geradezu verneint worden. Für die Landestheile Deutschlands, welche früher nicht drei Stückgutclassen und also auch keine Stückgutclasse A hatten, z. B. Bayern, könne doch von einem Bedürfniss zur Herstellung einer zweiten Stückgutclasse für die Artikel der Classe A keine Rede sein. Wohl seien die den Bahnen aus dem Stückgutverkehr erwachsenden Auslagen so erheblich, dass diese an und für sich selbst einen höheren als den zur Zeit bestehenden Maximalsatz für Stückgut rechtfertigen würden, wie aus einer statistischen Zusammenstellung der Preussischen Staatsbahnen hervorgehe. Andererseits darf nicht übersehen werden, dass sich die Stückguttaxen gegen früher bereits bedeutend vertheuerten, und beispielsweise auf den Bayerischen Eisenbahnen eine Erhöhung von durchschnittlich 27 pCt., für die Güter der früheren zweiten Stückgutclasse aber eine Erhöhung von 49 pCt. erfuhren, während diese bei Classe A nur 10 pCt., bei Classe B 11 pCt., bei Specialtarif I 6 pCt., bei Specialtarif II 10 pCt. betrage und bei Specialtarif III sogar eine Ermässigung von 7 pCt. eingetreten sei, bei welcher Berechnung die auf kurze Entfernungen sehr fühlbar gewordenen Expeditionsgebühren ohne Berücksichtigung gelassen wurden. Diese Erhöhung der Stückgutfracht musste umsomehr empfunden werden, als früher ⅔ der Stückgüter der zweiten und nur ⅓ der ersten Stückgutclasse angehörten. Die einfache Annahme des Durchschnitts zwischen der Taxe der frühern ersten und derjenigen der zweiten Stückgutclasse würde sonach für die Artikel der zweiten Stückgutclasse eine Frachtvertheuerung, für die Bahnen aber eine Mehreinnahme herbeigeführt haben. Die heutige Taxe der für alle Güter geltenden Stückgutclasse sei aber noch höher, sie entspreche genau der für die hochwerthigen Artikel der früheren ersten Stückgutclasse bestandenen Taxe. Als nächste Veranlassung zu dem mit Einführung des Reformtarifs hervorgetretenen vergrösserten Frachtunterschiede zwischen Stückgut- und Wagenladungsgut sei der Bundesrathsbeschluss vom 11. Juni 1874 zu erachten, welcher verfügte, dass die Differenz in den Sätzen für Classe A nicht weniger als 33⅓ pCt., für Classe B nicht weniger als 50 pCt. der Sätze für Stückgut betragen solle. Eine Verminderung dieser Differenz könnte auch ohne Systemsänderung leicht herbeigeführt werden.

Herr Weidert führte ferner aus, dass bei Einführung einer zweiten Stückgutclasse die jetzigen allgemeinen Wagenladungsclassen A1 und B fallen müssten; in Folge des Fortfalls derselben erleide aber das Publikum Nachtheile, weil es dann nicht annähernd die billigen Frachten für seine Stückgutsendungen geniesse, die es durch Benutzung der Classe A1 und B habe. Diese Behauptung belegte Herr Weidert mit einem detaillirten Beweismaterial, indem er speciell für die Routen Mannheim, Bremen, Berlin-München etc. die Stückgutfrachtsätze, sowie die Uebernahmssätze und die aus dem Sammelsystem für das Publikum erwachsende Ersparniss in Ziffern darlegte. Welchen Vortheil die Vereinigung der Stückgüter in Wagenladungen für das verkehrtreibende Publikum habe, zeige das Beispiel Mannheims, wo sich der Verkehr mehr als verdreifacht habe. Er könne daher den Eisenbahnen nur empfehlen, das Sammelwesen selbst in die Hand zu nehmen; die Wünsche auf Ermässigung der Stückgutfrachten würden auf diese Weise befriedigt werden, die Eisenbahnen selbst aber dabei ihre Rechnung finden.

Auch der Herr Vertreter der Elsass-Lothringischen Bahnen kann aus den Aeusserungen der Handelskammern nur entnehmen, dass dieselben auf die Einführung einer zweiten Stückgutclasse bei gleichzeitiger Erhöhung der ersten Classe verzichten; hiernach könne er nur constatiren, dass die Handelskammern eine zweite ermässigte Stückgutclasse gar nicht wollen. Von den von den Handelskammern namhaft gemachten, in die zweite Stückgutclasse aufzunehmenden 250 Artikeln gehörten nur etwa 40 zu den Specialtarifen, die übrigen den allgemeinen Wagenladungsclassen. Da eine Einreihung aller aufgeführten Artikel in die zweite Classe unmöglich sei, so sei damit der Wunsch nach einer allgemeinen Ermässigung der Stückgutfracht ausgesprochen. Nach seiner Ansicht würde die Einführung einer zweiten Stückgutclasse wegen der damit verbundenen Schwierigkeiten in der Berechnung der Frachten eine Vermehrung des Expeditionspersonals nothwendig machen und endlich zu vielfachen falschen Declara-

tionen und dadurch zu einer weiteren Schädigung der Eisenbahnen führen. Die Vorschläge der Elsass-Lothringischen Bahn gingen dahin, einen Stückguttarif für sämmtliche Deutsche Bahnen mit einheitlichen Streckentaxen und Expeditionsgebühren einzuführen, unter Ermässigung der Expeditionsgebühren auf geringe und der Streckentaxen auf weitere Entfernungen gegenüber den jetzigen Durchschnittssätzen.

Diese Vorschläge fanden indess keine Annahme, eben so wenig wie jene der Bayerischen Staatsbahnverwaltung.

Der Herr Vertreter der letzteren Verwaltung bezeichnete die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse als einen tarifarischen Rückschritt, beantragte aber für den Fall, dass eine anderweitige Tarifirung als nothwendig erachtet werden sollte, die Anwendung der Classe A 1 nur mehr von der Aufgabe von 2 500 kg, eventuell 2 000 kg abhängig zu machen und zugleich die Anwendbarkeit dieser Classe auf bestimmte Artikel einzuschränken. Hiermit glaubte der Antragsteller, dass den Bedürfnissen des Kleinverkehrs wirksam abgeholfen werde. Die Händler empfingen ihre Waaren meist in Quantitäten von 2—3 t. Es müsse also für den Händler, da nicht jeder Consument seine Bedürfnisse direct vom Landwirth oder aus der Fabrik beziehen könne, eine Frachtermässigung geschaffen werden.

Auch der Antrag der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten auf Beibehaltung der allgemeinen Wagenladungsclasse B konnte nicht durchdringen.

Ausser diesen Anträgen ist noch zu erwähnen der Vorschlag der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, dahin gehend, eine zweite Stückgutclasse für Eisenwaaren und eiserne Maschinentheile, Mehl und Mühlenfabrikate, Glas und Kartoffeln einzuführen, die allgemeine Wagenladungsclasse B aufzuheben und eine Productenclasse für einzelne namentlich aufgeführte Güter in Quantitäten von 5 000 kg zu schaffen.

Auch dieser Antrag ward abgelehnt.

Die Majorität der Subcommission liess sich vielmehr bei Annahme der Köln-Mindener Vorschläge von folgenden Erwägungen leiten:

Das Bedürfniss der Einführung einer zweiten Stückgutclasse liege für gewisse Artikel vor, für welche die Fracht der jetzigen Stückgutclasse zu theuer sei. Die Differenz zwischen der jetzigen Stückgutclasse und den allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B sei zu bedeutend und würde von denjenigen Händlern, welche sich der Sammelladungen nicht bedienen könnten, zu schwer empfunden. Das Bedürfniss zur Ermässigung der Stückgutfracht für gewisse Artikel habe bereits früher bestanden und es sei demselben von den Eisenbahnen allgemein Rechnung getragen worden; dasselbe könne durch die Einführung eines neuen Systems, das die billigere Tarifirung beseitigt habe, nicht aus der Welt geschafft werden.

Was die allgemeinen Wagenladungsclassen betreffe, so enthielten dieselben Sätze für zwei verschiedenartige Kategorien von Gütern, nämlich einmal für Güter, die in Wagenladungen vorkommen und sodann für solche, welche nicht in Wagenladungen vorkommen. Es sei zweckmässig, beide Wagenladungsclassen aufzuheben und für namentlich aufzuführende Güter der ersteren Kategorie eine neue Classe einzuführen. Für die anderen Güter sei die Beibehaltung einer Wagenladungsclasse thatsächlich nicht erforderlich. Diese neue Classe würde als ein neuer Specialtarif, oder da man nach Wegfall der allgemeinen Wagenladungsclassen von Specialtarifen nicht gut mehr sprechen könne, gleich den übrigen bestehenden Specialtarifen als Wagenladungsclasse zu bezeichnen und schon bei Aufgabe in Quantitäten von 5 000 kg pro Wagen anzuwenden sein. Hierdurch würden die Missstände, welche sich für das Publicum daraus ergeben hätten, dass am Aufgabeort nicht immer Wagen vorhanden sind, die 200 Ctr. aufnehmen können, beseitigt, da 100 Ctr. sich in jeden Wagen verladen lassen. Ein Zusammenladen von Gütern sowohl seitens der Versender als der Spediteure sei, wie bei dem früheren Classificationssystem, auch künftig gestattet, sobald ein Zusammenladen nach den Bestimmungen des Betriebsreglements überhaupt zulässig ist.

Anlangend die Forderung der Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen für die Güter des jetzigen Specialtarifs I, so ergebe sich hierbei bezüglich des Mangels passender Wagen am Aufgabeort derselbe Missstand, wie er bei den Gütern der Classe B bestehe. Es sei deshalb die Anwendung dieses Specialtarifs auf Quantitäten von 5 000 kg pro Wagen zu beschränken und für diese Concession eine mässige Erhöhung des Specialtarifs I gerechtfertigt. Würde die Forderung der Aufgabe von 10 000 kg beibehalten, so seien die Verwaltungen gezwungen, zur Verladung gewisser Artikel besondere Wagen mit möglichst passendem Laderaum herzustellen, welche in Folge Verwendung auf einer beschränkten Anzahl von Stationen sehr vielen Leertouren ausgesetzt seien.

Die Tarifcommission wird zur Berathung der Frage am 27. November in Berlin zusammentreten.

Die Reise der Skandinavischen Gäste zur diesjährigen Salzburger Generalversammlung.

Für die Leser dieser Zeitung, namentlich diejenigen, welche an der vorjährigen Rundreise durch Skandinavien sowie an der diesjährigen Salzburger Generalversammlung und an der Begrüssung der Skandinavischen Gäste theilgenommen haben, dürfte der nachstehende Auszug aus der Dänischen Zeitung „Dagbladet“, welche in ihren Nummern vom 2., 12., 13. und 14. August d. J. einen ausführlichen Reisebericht über die Reise der Skandinavischen Gäste zur Salzburger Generalversammlung bringt, von Interesse sein:

Als der Beschluss gefasst wurde, die Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im vorigen Jahre in Hamburg abzuhalten, äusserten einige Mitglieder den Wunsch, diese Gelegenheit zu einem Ausflug nach dem Skandinavischen Norden zu benutzen. In Folge dessen wurde von den Skandinavischen Eisenbahndirectionen, welche eine Aufforderung zur Theilnahme an der Hamburger Conferenz empfangen hatten, eine förmliche Einladung übersandt. In Kopenhagen gab die Seeländische Bahn ein Festmahl auf der Badeanstalt Klampenborg und die vereinigte Dampfschifffahrts-Gesellschaft führte die Gäste längs der Küste von Seeland nach Helsingör, wo auf Marienlyst ein Diner stattfand. Die Tour ging nun weiter nach Schweden und Norwegen, wo die Gastfreundschaft sich in stets grösseren Dimensionen zeigte und wo die Deutschen Reisenden mit schnellen Extrazügen in die schönsten Gegenden geführt und überall im grossen Styl empfangen und bewirthet wurden. Die ganze Reise hat bei den Theilnehmern die schönsten Erinnerungen hinterlassen und bei der Berichterstattung sowohl in der allgemeinen Presse wie in den speciellen Eisenbahnorganen ist das Lob über den Norden, das Entzücken über die schöne Natur und die Anerkennung der entgegengebrachten Gastfreundschaft allgemein gewesen. Da nun der Verein in diesem Jahre sich in Salzburg vereinigen sollte, beschloss das Präsidium eine besondere Einladung an die Skandinavischen Eisenbahnverwaltungen und an die einzelnen Personen, welche sich im vorigen Jahre in der einen oder anderen Weise bei der Empfangnahme der Deutschen Gäste Verdienste erworben hatten, ergehen zu lassen. Ungefähr 20 Personen hatten diese Einladung angenommen, von diesen waren einige von Damen begleitet, so dass die Zahl der Skandinavischen Gäste sich im Ganzen auf 24 belief.

Der Salzburger Generalversammlung ging eine ganze Woche von Festlichkeiten zu Ehren der Skandinavier voraus, wo dieselben fortwährend aus der Hand einer Deutschen Eisenbahnverwaltung in die einer anderen übergingen und überall das schmeichelhafte Zeugniss über die angenehmen Erinnerungen, welche die Reise im vorigen Jahre bei allen Theilnehmern und im Ganzen bei den Deutschen Eisenbahnverwaltungen hinterlassen hatte, empfingen. Die vier Directionen der Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Köln-Mindener und Lübeck-Büchener Bahn hatten sich vereinigt, um in den ersten Tagen des Besuches Wirthe zu sein. Die Skandinavier waren eingeladen, am Sonntag Morgen, den 20. Juli, mit dem Dampfschiffe von Korsör in Kiel einzutreffen, und schon in früher Morgenstunde wurden sie hier festlich empfangen und im Germania-Hôtel einquartiert und bewirthet. Um 10 Uhr fuhren sie mit der neuen Verbindungsbahn nach den grossen Werften der Deutschen Marine, welche, nach einem sehr guten Frühstück auf Wilhelminenhöhe, von den dabei angestellten Technikern vorgezeigt wurden. Im Anschluss hieran wurde die grosse Dampfmühle von Lange in Neumühlen besucht und, da das Wetter besonders schön war, ging das Dampfschiff von dort durch die Bucht nach Bülk, eine ausgezeichnet schöne Fahrt. Auf „Bellevue“ bei Düsternbrook war um 4 Uhr ein Mittagsmahl veranstaltet und hier wurden verschiedene Begrüssungsreden von den Vertretern der Deutschen Bahnen, gehalten worauf Generaldirector Troilius aus Stockholm und Oberst v. Wenck aus Kopenhagen in Deutscher Sprache erwiederten. Von dem Feste auf Bellevue wurden die Theilnehmer in Equipagen abgeholt und nach dem Bahnhof gefahren, von wo sie mit dem 7¾ Uhr abgehenden Zuge in reichlich 2 Stunden nach Hamburg gebracht wurden. Für alle Gäste war im Hôtel de l'Europe Quartier bestellt und bis Montag Morgen waren sie ihrer Ruhe überlassen, deren sie auch sehr bedurften. Der Vormittag des 21. Juli wurde zu einer Tour benutzt, welche nicht allein höchst interessant, sondern auch besonders lehrreich für die Skandinavischen Eisenbahntechniker war, nämlich durch den Hamburger Hafen und längs der neuen Quais, welche mit Eisenbahngeleisen, Packhäusern, transportabeln Dampfkrähnen und den neuesten Hilfsmitteln der Mechanik ausgerüstet sind, um eine leichte und schnelle Ent- und Beladung der Dampfschiffe zu ermöglichen. Die Skandinavier ihrerseits wünschten Gelegenheit zu haben, ihren eigenen heimischen Autoritäten zu zeigen, welche Opfer der Hamburger Staat hier zu Gunsten der Entwickelung der Verkehrsverhältnisse gebracht hat, wobei zu beachten ist, dass der Eisenbahnverkehr in Hamburg nur von Privatbahnen vermittelt wird. Thatsache ist, dass alle Theile vortheilhafte Lehren daraus ziehen können, und dass man die Energie und Tüchtigkeit, mit

welcher Hamburg vorgegangen ist, um seine Stellung als Handelsstadt und Stapelplatz zu heben, nicht genug loben kann; um wievielmehr müsste Kopenhagen, welches in so vielen Beziehungen als Verbindungsglied zwischen Ost- und Nordsee begünstigt ist, nicht einen sehr bedeutenden Verdienst an sich ziehen können! Von dem Mastenwald und den mächtigen Krähnen auf dem Kaiserquai ging die Tour durch Hamburg, Uhlenhorst und Harvestehude, bis man an dem Local des berühmten Restaurateurs Pfordte, grösstentheils unter dem Namen „Wilken's Keller" bekannt, landete. Frühstücke und Mittagsmahlzeiten bilden ja unentbehrliche Theile einer solchen Reise und es ist vorzugsweise bei diesen, wo die festliche Stimmung zu Worte kommt; man kann sie daher in dem Bericht nicht leicht ignoriren. Um 3[35] Uhr wurden die Gäste mit dem Schnellzuge nach Berlin befördert, wo in dem prachtvollen Hôtel „Kaiserhof" Quartier für sie bestellt war.

Zwei Tage waren Berlin gewidmet. Der erste Vormittag war den Gästen selbst überlassen, damit sie, soweit es ihr erster Besuch in Berlin war, sich mit der Stadt bekannt machen konnten; es fanden sich aber einige Herren im Kaiserhof ein, um sich Denjenigen, welche ihre Begleitung wünschten, und namentlich auch den Damen, zur Disposition zu stellen. Nachmittags 5 Uhr war ein grosses Festmahl im Zoologischen Garten, dessen schöne Localitäten beständig zu Festlichkeiten dieser Art benutzt werden und wo die Hoftrauer für den im kräftigsten Alter verstorbenen Elephant Boy noch nicht angelegt war. Bei diesem Diner redeten u. A. auch Herr Geheimrath Fournier, Präsident des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, und sein College, Geheimrath Conrad, welcher im vorigen Jahre die Reise von Hamburg durch den Skandinavischen Norden mitmachte, und von Seiten der Gäste führte Oberst v. Wenck das Wort, der in seinem Toaste auf den Eisenbahnverein dem Wunsche Ausdruck gab, dass das eingetretene gute Einverständniss practische Früchte tragen möge in gegenseitigem Entgegenkommen und Zusammenwirken, wo die Verhältnisse solches gestatten, zur Bequemlichkeit für das reisende Publicum und zur Erleichterung des Anschlusses unter einander. Das Wetter war durch Wind und Regen so unbehaglich, dass der Abend zu Vergnügungen im Freien nicht benutzt werden konnte und die meisten Theilnehmer begaben sich daher früh nach Hause. Für Donnerstag, den 23. Juli, war eine Excursion nach Potsdam anberaumt. Schön, jedoch nicht ganz frei von Regenschauern war dieser Tag, doch im Ganzen für die Tour günstig. Um 10 Uhr ging der Extrazug von dem Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnhof ab und traf schon nach einer halben Stunde in Potsdam ein, wo auf dem Bahnhof ein Frühstück bereit stand; hierauf führte ein Wagenzug die Gäste über Wildpark durch die Gärten und Parkanlagen bei Sanssouci und Babelsberg, zurück nach Potsdam. Es war eine besonders schöne und erfrischende Tour, welche noch um so interessanter dadurch wurde, dass der Kaiser mit grosser Zuvorkommenheit Ordre gegeben hatte, dass den Fremden Alles geöffnet sein und die Gärten, Treibhäuser etc. von den betreffenden Functionären selbst vorgezeigt werden sollten. Von Potsdam aus brachte ein Extrazug die Gesellschaft nach Wannsee, wo um 3½ Uhr dinirt wurde, und von wo die Rückfahrt nach Berlin gegen 6 Uhr erfolgte. Zwei Stunden später ging der Extrazug nach Dresden ab, die Fahrt dahin nahm nur 3½ Stunden in Anspruch. Die ganze Reise wurde überhaupt durch die Gestellung von Extrazügen, welche nur bei einzelnen Stationen anhielten und lange Strecken in schnellster Fahrt zurücklegten, sowie durch Gestellung von zahlreichen und guteingerichteten Wagen bedeutend erleichtert. Die Skandinavischen Gäste sind auf den Deutschen Eisenbahnen im Ganzen wie Könige befördert, ebenso bequem und comfortabel und ausserdem noch mit viel geringerer Gêne, da sie die ihnen erwiesenen Aufmerksamkeiten nicht mit gnädiger Herablassung zu erwiedern genöthigt waren.

In Sachsen sind alle Eisenbahnen Staatseigenthum. Der Geheimrath Freiherr v. Biedermann, welcher im vorigen Jahre mit auf der Nordischen Reise war, fungirte als specieller Wirth. Die Erfahrung hat sich überall wiederholt, dass, je mehr Eisenbahnleute auf jeder einzelnen Stelle an der Nordischen Tour im vorigen Jahre Theil genommen haben, desto wärmer die Gastfreundschaft, desto eifriger das Bestreben war, den kurzen Besuch der Skandinavischen Gäste so inhaltsreich und ansprechend wie möglich zu machen. Aber ohne Unrecht zu thun, dürfen dieselben wohl Sachsen den Preis für herzliche Stimmung wie umsichtige Rücksichtnahme auf alle unsere Wünsche zuerkennen. Ein jüngeres Mitglied der Sächsischen Generaldirection, Finanz-Assessor v. Kirchbach, traf bereits in Kiel ein, um die Fremden zu begrüssen und ging von da ab, ohne an den Berliner Festlichkeiten Theil zu nehmen, nach Dresden zurück, um Alles für den Empfang vorzubereiten. Von dem Augenblick an, wo ihm der Zug übergeben wurde, bis zu dem allerletzten Abschied auf dem schmutzigen und lärmenden Bahnhof in Hof, war er der am meisten zuvorkommende und aufmerksame Reisemarschall und Alle waren darüber einig, demselben ihre herzlichste Anerkennung auszusprechen. Für die ganze Gesellschaft war in dem Hôtel Bellevue, einem der ersten und besten Hôtels in Dresden, in unmittelbarer Nähe der Elbe, der Museen, des Schlosses, des Theaters, der Augustusbrücke, der Brühl'schen Terrasse, kurz gesagt, gerade im Herzen der interessanten Stadt belegen, welche so bürgerlich einfach und doch so prachtvoll, so gemüthlich im socialen Leben und doch so reich an geistigen Schätzen ist, Quartier gemacht. Die wenigen Stunden des Donnerstag Vormittag waren nur hinreichend zu einem Besuch einzelner der unschätzbaren Sammlungen, die alle durch besondere Karten zugänglich gemacht wurden; von der Zeit, die zur Verfügung stand, wurde selbstredend der grösste Theil der Gemäldesammlung und von dieser wieder der Sixtinischen Madonna gewidmet, welche bei der wechselnden Beleuchtung von Sonnenschein und überzogenem Himmel mehr als sonst zu leben und zu athmen schien. Erst um Mittagszeit vereinigten die Gäste sich mit einigen Staatsbahnbeamten unter dem Präsidium des Geheimraths v. Biedermann auf Belvedere, der grossen Restauration auf der Brühl'schen Terrasse, von wo man weit über die Elbe und bis nach den Höhen, welche die Sächsische Schweiz bilden, sehen kann. Die Gesellschaft war allerdings nicht sehr zahlreich, aber gleichzeitig wurden dort ein Paar Hochzeiten gefeiert und ein Nachmittagsconcert abgehalten. Es spielte sich so neben uns ein gemüthvolles heiteres Stück Volksleben ab und gestaltete sich das Ganze sehr festlich, zumal gleich zu Anfang die freundlichste Stimmung herrschte. Dieselbe wurde aber noch mehr dadurch gehoben, dass die Sonne schliesslich allen Ernstes hinter den Wolken hervorbrach und diese in die Flucht jagte und dadurch die Aussicht auf das Zustandekommen der vorgesehenen Abendtour auf der Elbe bedeutend verstärkte. Eines der bequemen und geräumigen Flussdampfschiffe lag zu diesem Zweck am Elbquai bereit; vom Grossmast desselben wehten 2 Flaggen: ein Dannebrog und eine Schwedische Flagge mit dem Unionszeichen. Unter unsern beiden Flaggen und in harmonischer Stimmung ging es gegen die eilenden Gewässer der Elbe aufwärts, zwischen dicht bevölkerten und gut cultivirten Ufern, bei Häusern mit seltsamen Fenstern in den rothen Dächern, die wie schläfrige Augen aussahen, bei langen Zügen von beladenen Fahrzeugen, welche von einem Dampfer geschleppt wurden, dessen Maschine keine Räder oder Schrauben treibt, sondern das Schiff durch Aufrollen einer auf dem Elbgrunde liegenden Eisenkette vorwärts bewegt, bei „Waldschlösschen" und „Vogelwiese" vorbei, wo gerade die Vorbereitungen zu dem grossen Vogelschiessen getroffen wurden, bis nach dem Lustschlosse Pillnitz, vor dessen breiten Landungstreppen sich die roth angestrichenen und vergoldeten Königlichen Schaluppen schaukelten. Die Rückfahrt war noch behaglicher als die Hinfahrt; an mehreren Plätzen wurden mit blauen Flammen, bengalischem Licht und donnernden Böllerschüssen Grüsse gewechselt, und je mehr man sich Dresden näherte, desto lieblicher wurde diese Illumination, bis das wirklich zaubervolle Bild der grossen Stadt mit ihren unzähligen Gaslichtern, den drei Brücken mit ihren doppelten Reihen von Kandelabern, und, als Mittelpunkt in diesem Bild, das in Licht und Illumination strahlende Belvedere, sowie endlich alles dieses in umgekehrter Ordnung durch Abspiegelung im Flusse erschien.

Es war ein ausserordentlich behaglicher und genussreicher Tag gewesen und doch sollte er von dem folgenden, Freitag, den 25. Juli, auf dem ein Ausflug nach der Sächsischen Schweiz anberaumt war, übertroffen werden. Solche Excursionen für eine grössere Gesellschaft und auf einen bestimmten Tag im Voraus festgesetzt, sind immer misslich, besonders in einem Sommer wie 1879, wo kaum ein Paar Tage nach einander von Sommerwetter begünstigt waren. Dieser Tag war aber, wie schon gesagt, vom Glück begünstigt. Morgens 8 Uhr führte ein Extrazug mit ausgezeichnet bequemen Salonwagen die Gäste nach Pötzscha, von wo sie über den Fluss nach Wehlen hinüberfuhren und von hier ging es in einem grossen Zuge Gehender und Reitender durch die üppig grünen, schattigen Klüfte zuerst nach dem malerischen Uttewalder Grund mit seinen verschiedenen Teufelsbrücken und Wolfsschluchten und hinauf nach der Bastei. Alle Welt kennt die Sächsische Schweiz und weiss, dass sie eine Miniatur-Berglandschaft ist, die Natur wie eine Theaterdecoration arrangirt, mit allzu grosser Rücksichtnahme auf die vielen Erfordernisse der civilisirten Welt depoetisirt; man weiss aber auch, dass diese Kleinberge und ihre curiosen Formationen und launenhaften Verwitterungen für das nicht allzu blasirte Auge und besonders für Bewohner der Ebene einen Reichthum an Schönheit enthalten, die jede Ueberverfeinerung nicht zu verderben vermag. — Von den Aussichtspunkten der Bastei war die ganze Landschaft mit dem sich windenden Fluss und mit Wiesen und Feldern, die nahen und fernen Klippen in ihrer ruinenartigen Aufthürmung, die isolirten Höhen Königstein, Pfaffenstein, Lilienstein, Kaiserkrone, und wie sie alle heissen, die fernen Winterberge und ganz draussen am Horizont Rosenberg und der lange Schneeberg in einer wechselnden Beleuchtung zu sehen, nicht in einer Sonnenklarheit, die Alles auf einmal giebt und daher ermattet, sondern in einem dämmernden und wechselnden Licht, welches unaufhörlich neue Schönheiten offenbart und die Phantasie mit der Wirklichkeit in Verbindung treten lässt. Man brachte mehrere Stun-

den auf der Spitze der Bastei zu, wo Generaldirector v. Tschirschky selbst als Wirth fungirte, und es blieb dort noch Zeit zu einem kleinen Tanz nach den Tönen eines blasenden Orchesters, das sich mehr durch die Kraft der Lungen, als durch feine musikalische Auffassung auszeichnete; verschiedene jüngere Sächsische Eisenbahnbeamte nahmen an dieser Excursion Theil und trugen wesentlich zur Verschönerung derselben bei. Ungefähr um 2 Uhr wurde das Signal zum Aufbruch gegeben und die Gesellschaft auf dem schönen steilen Fusspfade nach Rathen hinunter geführt, von wo sie in einer Fähre nach dem auf dem linken Elbufer wartenden Zug gelangte. Man passirte wiederum Dresden, wo jedoch nur einige Minuten angehalten wurde und die Fahrt ging dann durch den Plauenschen Grund über Tharand, Freiberg mit seinen vielen Bergwerken und Fabriken, Chemnitz mit zahlreichen, jetzt leider wenig beschäftigten Webereien, Zwickau, nach Reichenbach, im Ganzen eine Tour von ungefähr sechs Stunden. In Chemnitz war auf dem Bahnhofe ein Buffet mit ausgesuchten Erfrischungen eingerichtet und in Reichenbach nahmen die Gäste von ihren aufmerksamen Sächsischen Wirthen bei einem Souper formell Abschied, von welchen indessen einige noch eine Strecke nach der Station Hof, der Grenze der Sächsischen Staatsbahnen, sie begleiteten.

Die Tour nach München war eine Nachtfahrt. Von Freitag Nachmittag 3 Uhr, als der Zug Rathen verliess, bis Sonnabend Morgen 8 Uhr, bis zur Ankunft in München, waren die Gäste, abgesehen von den einzelnen kurzen Aufenthaltspausen, in den Wagen eingesperrt. Es war aber gut für sie gesorgt. Besondere Wagen waren von der Sächsischen Staatsbahn zur Disposition gestellt und wurden in Hof dem Schnellzug, der von Berlin nach München geht, einrangirt. In jedem Coupée waren nur zwei Passagiere, die hier vollständige Schlafplätze fanden und nebenan einen vollständigen Toilettenraum zur eigenen Disposition hatten. Unter solchen Umständen erträgt man es wohl, 17 Stunden nacheinander zu fahren. Wenn alle Reisenden es für einen mässigen Preis so bequem haben könnten, so würde die Frequenz sicherlich nicht wenig steigen. Aber wie gesagt, in dieser Weise fahren vorläufig nur Könige — und Theilnehmer an der Eisenbahnconferenz. Die Skandinavier sahen daher gar nicht zerzaust oder überangestrengt aus, als sie sich aufs Neue im Bayerischen Hof, einem der besten Hôtels in München, am Promenadenplatz, unweit des Bahnhofes belegen, bei dem noch beständig am Umbau gearbeitet wird, versammelten.

Aus Bayern waren im vorigen Jahre keine Theilnehmer bei dem Skandinavischen Ausflug; es fehlten daher persönliche Anknüpfungspunkte und gemeinsame Erinnerungen, so dass es ganz erklärlich ist, dass das Zusammenleben mit den Vertretern der Bayerischen Eisenbahnen das Gepräge hiervon trug, obgleich die Herren keine Mühe scheuten, um den Skandinavischen Gästen und ihren Damen Freundlichkeit und Aufmerksamkeit zu erweisen. Sie versammelten sich mit ihnen zu einem opulenten Mittagsmahl und, als dieses beendet war, fuhren sie in einem ganzen Zuge Wienerwagen nach dem Bavariamonument auf der Theresienwiese, darauf zurück durch die Stadt nach dem Englischen Garten und endlich beim Maximilianeum vorbei, über die Isarbrücken wieder durch die Stadt zurück nach dem Hôtel. Es war ein warmer, beinahe glühend heisser Tag und man glaubte sich auf eine entschiedene Aenderung in der Witterung, dass der Sommer nunmehr allen Ernstes anfangen wollte, freuen zu können. Am Abend fand ein grosses Concert im Englischen Café statt, wo J. Gungl aus Wien dirigirte und wo von hundert Musikern — eine allerdings etwas grosse Anzahl im Verhältniss zu dem beschränkten Platz — verschiedene grössere Nummern, darunter auch einige characteristische aus der neuesten musikalischen Trilogie von Rich. Wagner, ausgeführt wurden. Der Himmel überzog sich schon während des Concertes mit dunkeln Wolken und am nächsten Morgen — Sonntag, den 27. — war es wieder die alte Geschichte mit überzogenem Himmel und dichten Gewitterwolken, von welchen sich ein Regenschauer nach dem andern auf die vom Regen längst übersättigte Erde herabgoss. Unter solchen Regenschauern wurde München um 9^{40} Uhr verlassen und unter solchen Regenschauern gegen 1 Uhr Salzburg erreicht, wo die Wolken unten an den Bergseiten hingen und den Gesichtskreis verengten, während alle Wege aus einem Teig hellen Schlammes bestanden — richtig der wohlbekannte Salzburger Eindruck, der jedem Reisenden, welcher länger als einen Tag hier verweilt, nicht erspart bleibt. Der Empfang aber war ausserordentlich festlich, die Fahnen-Wimpel und Draperien so bunt, dass jedes Land seine Farben darunter finden musste.

Die Schwedischen Theilnehmer waren: Generaldirector Troilius nebst Sohn, die Oberdirectoren Almgren und Baron Sparre, Obertribunalsrath Ryding, Freiherr von Würtemberg (von der Bergslagernas Eisenbahn) und Captain Schwan von der Direction des Göthacanals; die Norwegischen: Bureauchef Sommerfeldt, Major Klingenberg, Ingenieur Stenstrup, Director Melbye, Generalconsul Petersen und Privatsecretär Rickertsen; die Dänischen: Etatsrath Rothe, Oberst v. Wenck, Abgeordneter des Folketing Bille, die Betriebsinspectoren Haarlöv und Westergaard, Bahningenieur Fife; von diesen schloss sich Bille in Dresden, Rothe erst in München dem Zuge an. Etatsrath Skibsted, der bis Berlin mitgefahren war, befand sich hier nicht wohl und reiste wieder nach Hause.

(Fortsetzung folgt.)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburg.

≈ (Geschäftsbericht über das Etatsjahr 1878/79.) Durch die Inbetriebnahme der Strecke Diedenhofen-Preussische Grenze bei Sierck wurde das Bahnnetz der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in dem abgelaufenen Etatsjahre erweitert und betrug die Gesammtlänge der für eigene Rechnung betriebenen Bahnstrecken am Schlusse des Jahres 1 120,44 km gegen 992,49 km im Vorjahre. Hiervon waren 530,44 km zweigeleisig.

Die Betriebslänge der im Betriebe der Reichsbahnen befindlichen Wilhelm-Luxemburg Bahn betrug wie im Vorjahre 170,41 km, darunter 20,24 km zweigeleisig.

Die mittlere Jahresbetriebslänge, welche der Ermittelung der Betriebsresultate zu Grunde gelegt ist, beträgt sonach insgesammt 1 290,85 km.

Der Betriebspark umfasste: 446 Locomotiven, 775 Personenwagen (darunter 36 mit Postcoupées), 198 Gepäckwagen, 1 756 bedeckte Güterwagen, 6 Rettungswagen, 50 zweibödige Viehwagen und 9 054 offene Güterwagen. Die Anzahl der Sitzplätze der Personenwagen beträgt zusammen 31 110. Die Gepäck- und bedeckten Güterwagen haben eine Ladungsfähigkeit von 20 645 t, die offenen Güterwagen eine solche von 74 340 t und die Cokes-, Vieh-, Langholz-, Schienen-, Bock- und Arbeitswagen eine solche von 15 042,5 t, die sämmtlichen (11 120) Gepäck-, Güter- etc. Wagen sonach eine gesammte Ladefähigkeit von 110 027,5 t.

Das bis zum 31. März 1879 aufgewendete Anlagecapital beträgt insgesammt 394 519 810 M.; hierin ist a) der Kaufpreis für den Erwerb der Reichsbahnen nach dem Friedensvertrage; b) der bereits entrichtete Kaufpreis für die Eisenbahn Colmar-Münster; c) Ausgaben zur Verbesserung und Erweiterung der erworbenen Bahnanlagen und d) desgl. für den Bau neuer, bereits eröffneter Bahnlinien seitens des Deutschen Reiches enthalten. Zu Zwecken der vergleichenden Statistik ist der ermässigte Capitalbetrag mit 304 543 982 M. nachgewiesen; derselbe ergiebt sich, wenn man die Summe von 91 433 428 M. in Abzug bringt, um welche die gemäss Friedensvertrag erworbenen Bahnstrecken theurer, als die Herstellungskosten s. Z. betragen haben, bezahlt worden sind bezw. den vom Kaufgelde für die Strecke Colmar-Münster noch nicht berichtigten Theil mit 1 457 600 M. hinzurechnet. Dieses so nachgewiesene Anlagecapital bezieht sich nur auf die dem Deutschen Reiche eigenthümlich gehörenden Bahnen in Elsass-Lothringen und nicht auf die erpachteten Bahnstrecken Saarburg-Saargemünd (5 563 792 M. Anlagecapital), Courcelles-Bolchen-Teterchen (2 938 956 M.) und St. Ludwig Grenze-Basel (einschl. Bahnhof), sowie ferner nicht auf die im Grossherzogthum Luxemburg belegenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg Bahn. Das Anlagecapital dieser letzteren beläuft sich auf zusammen 52 464 233 M.; dasselbe ergiebt aus der Capitalisirung der der Eigenthümerin zu zahlenden Jahrespacht von 2 Millionen Mark und der für Beschaffung von Betriebsmaterial in 1878/79 verausgabten Summe bezw. der hierfür in Anrechnung gebrachten Zinsen mit 379 042 M., sowie aus den vom Deutschen Reiche zur Ausrüstung, Erneuerung und Vervollständigung der Bahn aufgewendeten Beträge mit 4 883 387 M.

Bezüglich der Verkehrsverhältnisse lässt sich der Bericht folgendermassen aus: „Der Personenverkehr hat im abgelaufenen Betriebsjahre gegen 1877/78 nicht unbedeutende Mehrfrequenz und Mehreinnahmen aufzuweisen, die auch insofern erfreulich sind, als dieselben wesentlich auf die beiden ersten Wagenclassen fallen. Jedoch ist das Ergebniss lediglich der Einwirkung der Pariser Weltausstellung zuzuschreiben und kann als eine dauernde Besserung umsoweniger betrachtet werden, als gleichwohl die kilometrische Frequenz und die kilometrischen Einnahmen, verglichen mit dem Vorjahre, abgenommen haben. Es ist dies eine Folge der bedeutenden Vermehrung der durchschnittlichen Betriebslänge in 1878/79 um 128 km und der geringen Frequenz dieser neuen Strecken. Die gleiche Erscheinung, wie der Personenverkehr, bietet auch der Gepäckverkehr. Auf die Ergebnisse des Güterverkehrs übte die im vorigen Jahresberichte erwähnte, fortdauernde oder sich noch verschärfende ungünstige Gestaltung aller wirthschaftlichen Verhältnisse naturgemäss einen nachtheiligen Einfluss, so dass sich ungeachtet der grösseren Betriebslänge die Quantität der taxpflichtigen Güter gegen das Vorjahr nicht unerheblich verminderte. Als eine günstige Erscheinung muss es dagegen angesehen werden, dass im Güterverkehre, trotz der Verminderung des Transportquantums und des Ertrags pro Tonnenkilometer, letzteres wesentlich veranlasst durch weitere Ermässigungen zu Gunsten der nothleidenden Eisen- und Bergbauindustrie, eine nicht unbedeutende Mehreinnahme gegen das Vorjahr erzielt ist, welche aus der grösseren durchschnittlichen Beförderungsstrecke der Güter sich erklärt. Auch ist die durchschnittliche Belastung und der Ertrag pro Achskilometer, beladen und leer, und beladen allein, nicht unerheblich gestiegen. Der

Viehverkehr zeigte auch in 1878/79 eine erfreuliche Zunahme in Quantitäten und Einnahmen.

Befördert wurden insgesammt: 9 798 126 Personen gegen 9 584 591 im Vorjahre, mithin 213 535 Personen mehr, und zwar in I. Classe 236 359 (in 1877/78: 207 906), in II. Classe 1 718 830 (1 664 913), in III. Classe 7 572 108 (7 467 984) Personen und 270 829 (243 788) Militärs. Die Einnahmen hieraus betrugen zusammen 9 022 694 M. gegen 8 446 859 M. oder 575 834 M. mehr; dieselben entfallen auf die I. Classe mit 1 088 077 M. (in 1877/78: 894 959 M.), auf die II. Classe mit 2 632 999 M. (2 317 055) und auf die III. Classe mit 5 111 566 M. (5 062 284) sowie auf Militärs mit 190 051 M. (172 559). Bei einer täglichen Durchschnittsbeförderung von 26 844 Personen (gegen 26 259 Personen im Vorjahre) wurden an Personenfahrgeldern durchschnittlich pro Tag 24 720 M. gegen 23 142 M. eingenommen. Auf einen Kilometer Bahnlänge sind bei einer Betriebslänge von 1 290,85 km durchschnittlich 6 990 M. gegen 7 263 M. in 1877/78 eingekommen. In Procenten vertheilt sich der Gesammtverkehr: auf Binnenverkehr nach der Personenzahl: 82,68 pCt. (84,38 pCt.) und nach der Einnahme: 68,55 pCt. (70,85), sowie auf directe Verkehre nach der Personenzahl: 17,32 pCt. (15,62) und nach der Einnahme: 31,45 pCt. (29,15).

An Passagiergepäck wurden 24 526,6 t expedirt mit einer Einnahme von 611 622 M. gegen 22 395,9 t und 553 678 M. im Vorjahre.

Ausserdem wurden noch transportirt: 26 870 Hunde mit einem Ertrage von 11 277 M.

Hinsichtlich des Güterverkehrs, einschliesslich der Transporte von Pferden, Vieh und Fahrzeugen, stellte sich die Frequenz und Einnahme wie folgt: Zur Beförderung gelangten bezw. brachten an Erträgniss ein: 29 682 t Eilgut bezw. 614 137 M. (in 1877/78: 27 466 t und 569 861 M.), 313 000 t Stückgut bezw. 3 120 324 M. (307 883 t und 3 072 183 M.), — 109 231 t Classe A 1 bezw. 759 780 M., sowie 212 900 t Classe A 2 bezw. 1 122 278 M. (363 877 t und 2 165 151 M.) — 140 320 t Classe B bezw. 870 726 M., 588 623 t Specialtarif I bezw. 3 287 716 M., 396 520 t Specialtarif II bezw. 1 498 991 M., 1 714 524 t bezw. 4 110 790 M., 2 074 110 t bezw. 7 389 197 M. gegen zusammen 4 920 918 t (in geschlossenen Wagenladungen von je 10 000 kg) bezw. 16 552 231 M. im Vorjahre, — 32 819 t Baugut in gewöhnlichen Zügen bezw. 57 861 M. (38 351 t bezw. 72 857 M.) — auf Gepäckschein ohne Lösung eines Billets expedirtes Gut 1 404 t bezw. 9 213 M. (1 241 t bezw. 9 065 M.), — 5 872 t Militärgut bezw. 40 933 M. (3 555 t bezw. 33 851 M.), — aus Viehtransport incl. Pferde (43 377 Achsen) 563 245 M. gegen 36 975 Achsen bezw. 515 672 M. im Vorjahre, — für Fahrzeuge 23 504 M. (52 838 M.), — für Leichen 8 828 M. (6 631 M.), — für Postgut 39 060 M. (43 184 M.), — für Baugut mit Arbeitszügen befördert 125 263 M. (56 755 M.), sowie aus Nebenerträgnissen 659 558 M. (733 328 M.). Insgesammt wurden sonach 5 619 005 t Gut (5 663 291 t) befördert und daraus 24 301 411 M. (23 883 613 M.) vereinnahmt; es ergiebt sich mithin bei den Quantitäten ein Weniger von 44 286 t und bei den Einnahmen ein Mehr von 417 798 M. gegen das Vorjahr. Mit Einschluss des kostenfrei beförderten Gutes (515 704 t gegen 403 098 t im Vorjahre) wurden 68 320 t mehr wie in 1877/78 befördert. Von den transportirten Gewichtsmassen entfallen unter Nichtberücksichtigung des Betriebsdienstgutes auf den Binnenverkehr 29,72 pCt. und von dem Gesammtertrage 34,58 pCt. (gegen 33,83 pCt. und 37,12 pCt. im Vorjahre), sowie auf die directen Verkehre 70,28 pCt. bezw. 65,42 pCt. (gegen 66,17 pCt. bezw. 62,88 pCt. in 1877/78).

Der Abschluss der Betriebsrechnung weist eine Gesammteinnahme nach von 36 372 456 M. gegen 35 263 809 M. im Vorjahr, mithin heuer mehr 1 108 647 M. oder 3,1 pCt. Die Gesammteinnahme setzt sich zusammen aus a) Resteinnahmen aus dem Vorjahre mit 202 439 M. und b) laufende Verwaltung mit 36 170 016 M.; dieselbe vertheilt sich ferner auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen allein mit 31 844 586 M. und auf die Wilhelm-Luxemburgbahn mit 4 527 869 M. Auf einen Kilometer Betriebslänge betrugen die Einnahmen 28 177 M. gegen 30 224 M. im Vorjahre oder 2 047 M. = 6,8 pCt. weniger; auf den Locomotiv-Nutzkilometer 4,24 M. gegen 4,20 M. im Vorjahre, mithin im abgelaufenen Jahre 0,04 M. oder 1,0 pCt. mehr; ferner auf einen Wagen-Achskilometer 0,11 M. wie im Vorjahre. Die Gesammtausgaben betrugen 25 955 523 M., nämlich: a) Reste aus dem Vorjahre 537 365 M. und b) laufende Verwaltung 25 418 158 M. Im Vorjahre beliefen sich dieselben auf 25 009 611 M., sind sonach in 1878/79 um 945 912 M. oder 3,8 pCt. gestiegen. Hiervon kommen auf die Bahnen in Elsass-Lothringen 21 119 449 M. und auf die Wilhelm-Luxemburgbahn 4 836 074 M. Ferner vertheilen sich dieselben auf: a) die Allgemeine Verwaltung mit 1 379 738 M., b) die Bahnverwaltung mit 10 023 664 M., c) die Transportverwaltung mit 11 975 301 M. und d) auf Pachtzahlungen für die dem Reiche nicht gehörigen Bahnstrecken mit 2 576 818 M. Dieselben betrugen: auf einen Kilometer Betriebslänge 20 107 M. gegen 21 506 M. oder 1 399 M. = 6,5 pCt. weniger; auf einen Locomotiv-Nutzkilometer 3,02 M. gegen 2,98 M. in 1877/78, daher mehr 0,04 M. oder 1,3 pCt. und auf einen Wagen-Achskilometer wie im Vorjahre 0,08 M. In Procenten der Einnahmen haben die Ausgaben betragen: a) einschliesslich der Pächte für die dem Reiche nicht gehörigen Bahnstrecken 71,4 pCt. gegen 70,9 pCt. im Vorjahre und b) ausschliesslich der gezahlten Pächte 64,3 pCt. gegen 63,6 pCt. Mit Rücksicht auf die Mehrausgabe für die Wilhelm-Luxemburgbahn von 308 204 M. beträgt der Einnahmeüberschuss 10 416 932 M., gegen das Vorjahr mit 10 254 198 M., mithin mehr 162 735 M. oder 1,6 pCt.; auf einen Kilometer Betriebslänge indess nur 8 070 M. gegen 8 818 M. im Vorjahre, oder 748 M. = 8,5 pCt. weniger. Diesem Ueberschuss ist als ausserordentliche Einnahme noch der unverwendet verbliebene Rest mit 132 156 M. aus den der Verwaltung auf Grund des Gesetzes vom 14. Juni 1871 gezahlten Kriegs-Entschädigungsgeldern für die Wiederherstellung der beschädigten Bahnanlagen auf dem Bahnhofe Schlettstadt hinzuzurechnen, so dass sich derselbe auf 10 549 088 M. beziffert, welche Summe an die Reichs-Hauptcasse abgeführt worden ist.

Gegenüber dem oben erwähnten Anlagecapital würde der Gesammtüberschuss eine Verzinsung von 2,674 pCt. bezw. 3,464 pCt. gegen 2,634 pCt. bezw. 3,470 pCt. im vorhergehenden Etatsjahre ergeben. Diese Berechnung ergiebt aber ein unrichtiges Bild von der Rentabilität der Reichsbahnen, nämlich da das Anlagecapital sich nur auf die dem Deutschen Reiche eigenthümlich gehörenden Bahnen bezieht, so müssen: 1. die Einnahmen und Ausgaben der Wilhelm-Luxemburgbahn ausgeschieden werden, während für die erpachteten Strecken Saarburg-Saargemünd, Courcelles-Bolchen-Teterchen und St. Ludwig-Grenze-Basel das Anlagecapital um 12 254 748 M. zu erhöhen ist; 2. ist dem Anlagecapital der für die Colmar-Münsterer Eisenbahn bisher unberichtigt gebliebene Theil des Kaufgeldes von 1 457 600 M. hinzuzurechnen und 3. das volle, wie reducirte Anlagecapital um 632 539 M. (im Verhältniss der Zeitdauer, in der die Bahnstrecke Diedenhofen-Sierck sich im Betriebe befunden hat) zu ermässigen, so dass der Zinsberechnung ein Gesammt-Anlagecapital von 407 599 618 M. bezw. von 316 166 190 M. zu Grunde zu legen ist. Nach Absetzung der Einnahmen bezw. Ausgaben der Wilhelm-Luxemburgbahn ergiebt sich für die Reichsbahnen ein Gesammtüberschuss von 11 916 752 M., welcher eine Verzinsung des Anlagecapitals von 2,9 pCt. bezw. 3,8 pCt. gegen 3,2 bezw. 4,2 pCt. im Vorjahre repräsentirt.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 27. October 1879. (Schienen-Schutzzoll. Secundärbahnen. September-Einnahmen. Güterdisposition. Zugverspätungen. Couponfrage. Eisenbahngruppirung und Theissbahn. Eisenbahn-Jahrbuch. Prag-Dux. Das Flugräthsel. Coursbericht.)

In einem gegen die schutzzöllnerischen Bestrebungen gerichteten Aufsatz gelangt die „N. Fr. Pr." nach ausführlichen Berechnungen zu dem ziffermässigen Resultate, dass sowohl in Deutschland als in Oesterreich die Preise der Schienen jedenfalls um den Betrag des Schutzzolles höher sind, als sie unter im Uebrigen gleichen Verhältnissen bei Fortfall dieses Zolles sein würden. Der Schutzzoll involvirt hiernach für die Deutschen Eisenbahnen eine jährliche Mehrausgabe von 12,5 Millionen Mark und für die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen eine solche von rund 3,5 Millionen Gulden. In Oesterreich-Ungarn wird der Staat nicht allein bezüglich der ihm eigenthümlich gehörigen, sondern auch bei allen von ihm zu subventionirenden Bahnen durch diese Mehrausgabe betroffen und belastet. Bei den übrigen Privatbahnen trifft die Mehrausgabe direct zwar nur den Actionär, indirect aber auch das gesammte sie benutzende Publikum, weil dieselbe höhere Tarifsätze fast mit Nothwendigkeit zur Folge hat. Ueberdies erschweren die hohen Schienen- etc. Preise die Anlage neuer Bahnen, insbesondere von Vicinal- und anderen Secundärbahnen, bei welchen meistens die Beschaffung der Schienen und des Betriebsmaterials die hauptsächliche Ausgabe ausmacht. Dazu kommt, dass verschiedenen Bahnen aus der Schienen- etc. Fabrikation keine oder nur geringe Einnahmen zufliessen, diese mithin die Mehrausgaben für Schienen etc. ohne jede oder doch ohne auch nur annähernd entsprechende Compensation zu leisten haben. Jedenfalls wird durch die angeführten Thatsachen erwiesen, dass die den inländischen Bahnen abgeforderten und nothgedrungen seitens derselben bewilligten Schienenpreise die Preise, zu welchen die Schienen vom Auslande zu beziehen sein würden, ja die Preise, zu denen die inländischen Werke Lieferungen nach dem Auslande offerirt haben, um erheblich mehr, als der Schutzzoll ausmacht, übersteigen. Freilich sagen die Werke, dass sie des Schutzzolles, d. h. der höheren Preise im Inlande bedurften, um im Auslande mit England und Belgien concurriren zu können. Dies heisst nichts Anderes, als es sollen die inländischen Bahnen für die Schienen höhere Preise zahlen, damit sie das Ausland entsprechend billiger erhalte.

Im Oesterreichischen Reichsrathe begründete der Redacteur der „Deutschen Zeitung", Abg. Reschauer, seinen auch einstimmig angenommenen Antrag, betreffend die Bedingungen für Herstellung von Secundärbahnen in den vom Nothstand betroffenen Gegenden. Redner verweist auf den Pauperismus in den grossen Städten, namentlich in Wien. Es scheint geboten, der Vernachlässigung grosser Landstriche, welche bei Anlegung

der Bahntracen unberücksichtigt blieben, ein Ziel zu setzen. Durch Anlegung solcher Secundärbahnen würde die Schaffung neuer Industrieinstitute möglich. Die Möglichkeit, ihre Naturproducte schnell nach Europa zu bringen, giebt den Amerikanern die letzte Handhabe, mit der Landwirthschaft in Europa zu concurriren. Es muss durch Secundärbahnen auch unseren Landwirthen die Möglichkeit geboten werden, dieser Concurrenz die Spitze zu bieten. Die Nothwendigkeit der Secundärbahnen sei daher einleuchtend, fraglich sei nur, wie die Mittel für dieselben aufzubringen seien. Der eingebrachte Antrag bezweckt, diese Fragen zu lösen und die Principien festzustellen, nach welchen der Staat die Errichtung solcher Bahnen zu fördern hat. Allen Theilen des Reiches soll dabei ein gleiches Wohlwollen gezeigt werden. Formell schlägt der Redner vor, seinen Antrag einem aus 36 Mitgliedern bestehenden Eisenbahnausschusse zuzuweisen.

Im Monat September d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 4 149 518 Personen und 3 813 428 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 162 681 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 998 fl. Im gleichen Monate 1878 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 4 012 590 Personen und 4 014 422 t Frachten — 20 216 330 fl. oder pro Kilometer 1 120 fl., daher resultirt für den Monat September 1879 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen um 10,9 pCt. Die Gesammteinnahmen in der Zeit vom 1. Jänner bis 30. September 1879 beziffern sich auf 147 190 016 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 146 376 362 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die ersten neun Monate dieses Jahres 18 175 km, für denselben Zeitraum 1878 dagegen 17 889 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für diese Periode 1879 auf 8 098 fl., gegen 8 182 fl. im Vorjahre, d. i. um 84 fl. ungünstiger — oder auf das Jahr berechnet — pro 1879 auf 10 797 fl., gegen 10 909 fl. pro 1878, d. i. um 112 fl. oder in beiden Fällen um 1 pCt. ungünstiger. An den vorstehenden Einnahmen participiren die Ungarischen Bahnen mit 2 426 165 fl., die gemeinsamen Bahnen mit 6 562 511 fl., mithin die Ungarischen um 6 453 fl. mehr, die gemeinsamen um 1 233 641 fl. weniger als im September des Vorjahres. Die Gesammteinnahmen vom 1. Jänner bis Ende September betragen bei den Ungarischen Bahnen 19 226 497 fl., bei den gemeinsamen 54 869 763 fl., mithin ein Plus von 718 919 fl. bei jenen und 1 524 906 fl. bei diesen, verglichen mit dem Vorjahre. — Auf der K. K. Bosna-Bahn wurden im August d. J. 5 421 Personen und 1 046,2 t Güter befördert, die Einnahme betrug im Ganzen 42 092 fl. 49 kr. oder pro Kilometer 222 fl. Auf der Bahnstrecke Banjaluka-Dobrelin wurden im August d. J. 3 607 Personen und 1 664 t Güter befördert und im Ganzen 9 894 fl. 17 kr., d. i. pro Kilometer 97 fl., eingenommen; im September wurden auf derselben Strecke 2 601 Personen und 1 143,7 t Güter befördert und dafür 6 411 fl. 95 kr., d. i. pro Kilometer 62 fl. 88 kr., eingenommen.

Die Oedenburger Handelskammer stellt in ihrem Jahresberichte folgenden Antrag: „Die Interessen des Productenhandels erheischen, mit Rücksicht auf den Umstand, dass eben gerade dieser Handel immer disponibles Capital nöthig hat, eine günstige Interpretirung des von den Dispositionen über rollendes Gut handelnden § 404 des Handelsgesetzes (identisch mit Art. 402 des Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuches) beziehungsweise eine Aenderung des § 59 des Betriebsreglements der Eisenbahnen. Der § 404 kennt blos das Verfügungsrecht des Absenders und demzufolge dürfen Weisungen eines anderweitigen Besitzers des Aufgabsrecepisses nicht berücksichtigt werden — und doch fordern die Eigenthümlichkeiten des Productenhandels, dass das Verfügungsrecht ausser dem Absender auch noch einem anderen Besitzer des Aufgabsrecepisses zustehe. Diese Forderung wurde auch schon bei den gepflogenen Verhandlungen über das Handelsgesetz von den Vertretern des Handels geltend gemacht, fand aber ihre Berücksichtigung nicht. Nunmehr wird aber die Richtigkeit derselben schon allgemein anerkannt und die Dringlichkeit, welche die Erfüllung desselben verlangt, tritt immer mehr zu Tage. Die Realisirung ist jedoch nur im Einvernehmen mit der Oesterreichischen Regierung, sowie mit jener des Deutschen Reiches möglich. Es wäre daher sehr erwünscht, wenn die hohe Regierung sich ins Einvernehmen mit den genannten Regierungen setzen und die Abänderung des Betriebsreglements der Eisenbahnen dahin anstreben würde, dass das Verfügungsrecht über rollendes Gut dem Besitzer des Aufgabsrecepisses unbedingt auf Grund dieses Besitzes zugestanden werde“.

Während des Monates Juli d. J. verkehrten auf den Oesterreichischen Bahnen 32 252 mit Personenbeförderung verbundene Züge, darunter 1 829 Eilzüge, 14 155 Personenzüge und 16 288 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 99,60 pCt. gar keine oder nur eine geringe Verspätung und zwar 1 751 Eilzüge, 14 045 Personenzüge und 16 196 gemischte Züge. Als geringere Verspätungen sind hier eingerechnet: bei Eilzügen jene bis inclusive 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis inclusive 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis inclusive 30 Minuten. Grössere Verspätungen hatten somit 0,40 pCt. der Züge, nämlich 78 Eilzüge, 110 Personenzüge und 72 gemischte Züge.

Der Handelsvertrag mit Deutschland enthält nach der auch von anderen Blättern reproducirten treffenden Bemerkung der „N. F. P.“ im Artikel 17 die Bestimmung, dass Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel nicht mit Beschlag belegt werden dürfen. Der Handelsvertrag läuft mit Ende dieses Jahres ab, es müsste also auch diese Bestimmung, wenn sie in Wirksamkeit bleiben soll, in den neu abzuschliessenden Vertrag aufgenommen werden. Es ist nun zweifelhaft, ob die Oesterreichische Regierung auch die Verlängerung des Artikels 17 vorschlagen wird. Die Exemption der Eisenbahn-Betriebsmittel sollte den Oesterreichischen Eisenbahnen gegenüber den Prioritätsgläubigern, welche die Zahlung der Coupons in Gold begehren, Schutz gewähren. Sie erschien aber schon zur Zeit, als der Handelsvertrag abgeschlossen wurde, als ein Palliativmittel. Seit der Einführung der neuen Deutschen Civil-Processordnung hat der Artikel 17 fast jeden Werth verloren. Die Deutschen Gläubiger halten die Beschlagnahme nothwendig, um mit dem Forum arresti den Deutschen Gerichtsstand zu erlangen. Der neue Civilprocess überhebt die Deutschen Obligationäre dieser Mühe. Die Oesterreichische Regierung strebt nun eine wenigstens theilweise Lösung der Couponfrage im Wege des abzuschliessenden Rechts-Hilfevertrages an. Es soll vereinbart werden, dass beide Theile, Deutschland und Oesterreich-Ungarn, sowohl die Res judicata, als die Litispendenz respectiren. — Der von der Elisabethbahn gegen den Curator ihrer Prioritäten zur Erreichung dieser Einwendungen eingeleitete Process ist so weit gediehen, dass alle Schriften gewechselt sind und dass die Einlegung der Acten (Inrotulirung) erfolgen konnte. Das Urtheil dürfte hiernach schon in der allernächsten Zeit erfliessen.

Das genannte Blatt bringt die wichtige Mittheilung, dass der Uebergang der Theissbahn in den Ungarischen Staatsbesitz für die nächste Zeit bevorstehend ist. „Im Communicationsministerium wird die darauf bezügliche Vorlage bereits ausgearbeitet und soll noch in dieser Session eingebracht werden. Nach derselben soll die Theissbahn nicht der Direction der Ungarischen Staatsbahnen unterstellt werden, sondern eine eigene Verwaltung, wenn auch nicht in dem jetzigen sehr ausgedehnten Masse, erhalten. Bestimmend für dieses Arrangement ist der Umstand, dass das Netz der Ungarischen Staatsbahnen bereits über 1 700 km umfasst und die einheitliche Direction eines noch grösseren Complexes schwer durchführbar ist. Bekanntlich besitzt die Regierung bereits seit langer Zeit 26 000 Stück Actien der Theissbahn; ausserdem hat dieselbe im zweiten Semester des Jahres 1876 für Rechnung verschiedener ihrer Verwaltung unterstehender Fonds weitere Actien angekauft, so dass sie, obwohl 82 675 Stück Actien existiren, über die absolute Majorität verfügt. Seitens der Generalversammlung wird daher der Plan der Regierung in jedem Falle genehmigt werden. Die Fixirung des Courses der Actien, zu welchem die Regierung letztere einlösen wird, soll in einer Weise geschehen, bei welcher weder die Besitzer der Actien, noch das Interesse des Staates Schaden leiden. Die Actien sollen vorläufig als Obligationen des Staates im Umlaufe bleiben und die Conversion derselben in einheitlicher Schuld im Laufe der Jahre erfolgen. Die Ungarische Regierung plant ein solches Arrangement schon seit langer Zeit und ist jetzt endlich darüber schlüssig geworden. Es ist dies der erste Schritt zur Durchführung der sogenannten Gruppirung der Eisenbahnen. Die nächste hierzu erforderliche Operation, welche jedoch noch weit im Felde ist, betrifft das Ungarische Netz der Südbahn. Das Ministerium hat diesbezüglich vorläufige Pourparlers direct mit dem Pariser Hause Rothschild schon vor einigen Monaten eingeleitet, ohne dass bis jetzt ein Resultat erzielt worden wäre. Für die Theissbahn soll ein besonderer Director ernannt und ein eigener Verwaltungsrath bestellt werden. Der letztere wird eine geringere Mitgliederzahl haben wie der jetzige, und die Verwaltungsräthe werden selbstverständlich niedrigere Bezüge erhalten. In Kreisen der Regierung herrscht die Ansicht vor, dass die Zustimmung des Parlaments zu dieser Operation sicher ist, da nach der Ansicht des Ministeriums der gänzliche Ankauf der Theissbahn finanziell und tarifpolitisch für den Staat sehr vortheilhaft ist. Die Erwerbung der Theissbahn durch den Ungarischen Staat, die jetzt zur Ausführung gelangen soll, kommt den Actionären nicht ganz unvorbereitet. Seitdem die Ungarische Regierung sich in den Besitz der Majorität der Actien gesetzt hat, war es für Jedermann klar, was die Ungarische Regierung anstrebte. An dem Gelingen des Planes ist auch kaum zu zweifeln, und die Beurtheilung der ganzen Angelegenheit hängt zunächst von der Höhe der Entschädigung ab, welche die Ungarische Regierung den Actionären bieten wird. An eine Vergewaltigung der letzteren glauben wir nicht; schon die Geringfügigkeit des in Rede stehenden Capitals — es handelt sich im Ganzen um etwas mehr als 40 000 Stück einzulösende Actien à 200 fl., also um 8 Millionen Gulden —

spricht gegen ein solches Vorhaben, abgesehen davon, dass der Credit Ungarns im Auslande dadurch sehr geschädigt werden würde. Die Theissbahn gehört zu den billigst gebauten Bahnen Oesterreich-Ungarns, ist in vollständig geordneten finanziellen Verhältnissen, anerkannt gut geleitet und erfreut sich einer höchst günstigen Lage in Bezug auf ihre Tarife, da sie von der Concurrenz der benachbarten Bahnen fast gar nicht berührt wird. Was die Erträgnisse der Theissbahn anlangt, so war die Dividende in den letzten zehn Jahren nur dreimal, nämlich in den Jahren 1874, 1875 und 1876, eine fünfprocentige, während dieselbe sonst immer eine höhere war, und zwar: 1868 14,76 pCt., 1869 8,287 pCt., 1870 7,5 pCt., 1871 10 pCt., 1872 5,75 pCt., 1873 8,5 pCt., 1877 6,75 pCt. und 1878 5,75 pCt. Sie wird jedenfalls die rentabelste der Ungarischen Staatsbahnen sein".

Soeben ist die zweite Abtheilung des von Ignaz Kohn, Kaiserlichem Rathe und Generalsecretär der Mährischen Grenzbahn, herausgegebenen Eisenbahn-Jahrbuches für 1879 erschienen. Wir haben schon, schreibt die „N. Fr. Pr.", zur Zeit, als die erste Abtheilung dieses ausgezeichneten Sammelwerkes ausgegeben wurde, die wesentlichen Verbesserungen besprochen, welche der mit unermüdlichem Eifer thätige Verfasser im neuesten Jahrgange vornahm. Für jede Eisenbahnunternehmung ist eine besondere Geschichtstafel der Gründung und eine Geschichtstafel der Eröffnung neu zusammengestellt; bei den Privatbahnen erscheint auch noch eine Uebersicht der wichtigsten Concessionsbestimmungen. Diese Bereicherung des Inhaltes hat den Zweck, Denjenigen, die nur einen allgemeinen Ueberblick über das heimische Eisenbahnwesen gewinnen wollen, die Anschaffung früherer Jahrgänge zu ersparen und demnach jedem einzelnen Jahrgange die Eigenschaft eines für sich abgeschlossenen Ganzen zu geben. Die im Berichtsjahre abgeschlossenen Uebereinkommen und Verträge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen werden, wie bisher, wortgetreu wiedergegeben; die wichtigeren Rechtsfälle, sowie die hierbei erflossenen Urtheile sind thunlichst berücksichtigt. Am Schlusse der zweiten Abtheilung sind zwei sehr interessante Tabellen angefügt; die eine enthält die wöchentlichen Durchschnittscourse der Eisenbahneffecten und des Silberagios im Jahre 1878, die andere giebt einen Ueberblick über die finanziellen Ergebnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1879. Wie aus der letzteren Tabelle hervorgeht, beziffert sich das Anlagecapital sämmtlicher Bahnen auf 3 343,61 Millionen Gulden. Im Jahre 1878 waren durchschnittlich 18 269 km im Betriebe. Die eigentlichen Betriebseinnahmen beliefen sich auf 209,27 Millionen Gulden, d. i. auf 11 455 fl. pro Kilometer, die Totaleinnahmen auf 223,72 Millionen Gulden. Die Betriebsausgaben betrugen 101,08 Millionen Gulden oder 5 532 fl. pro Kilometer, die Gesammtausgaben 114,99 Millionen Gulden. Hiernach ergab sich ein Reinertrag von 108,72 Millionen Gulden, d. i. 3,25 pCt. des angegebenen Anlagecapitals. Unter den 63 Privat- und Staatsbahnen hatten 12 ein Betriebsdeficit, und zwar 6 Privatbahnen, 4 Oesterreichische und 2 Ungarische Staatsbahnen. (Wir besprechen das Werk in einem besonderen Aufsatze, sobald dasselbe uns zugegangen ist. Die Redaction.)

Es wird intendirt, die so nothwendige Verbindung der Prag-Duxer Bahn mit den Sächsischen Staatsbahnen der Billigkeit halber mittelst des Zahnradsystems herbeizuführen. Die vom Ingenieur J. Kitzler für dieses System projectirte Bahnanlage verlässt die Station Klostergrab, um in der Thalsohle die Station Hüttengrund als Adhäsionsbahn zu erreichen; von da beginnt der Aufstieg mittelst Zahnradbahn, die horizontal gelegten Stationen Strahl, Nikolsberg und Stürmerfeld passirend, mit $^1/_{20}$ Steigung bis zum Hochplateau, Station Neustadt. Von hier angefangen beginnt wieder die Adhäsionsbahn und erreicht sanft aufsteigend die Grenzstation Mulde. Die Länge der Bahn beträgt 12,75 km (wogegen die Luftlinie kaum 4 000 m), wovon auf die Zahnradbahn 60 pCt. und auf die Adhäsionsbahn 40 pCt. entfallen; bei letzterer ist die grösste Steigung von $^1/_{60}$ nur in der Länge von 677 m. Die Bahn ist eingeleisig projectirt und ersteigt von Klostergrab nach Mulde mehr als 400 m. Die Anlage der Trace hat das technisch Charakteristische, dass hierbei keine verlorenen Steigungen vorkommen, d. h. dass die einmal erstiegene Seehöhe nicht wieder durch Einlegen von Gefälle ein zweites Mal erstiegen werden muss, während in der alten Prag-Duxer Bahn Steigung und Gefälle wechselt, so dass die Zugsmaschine eine wahre Sisyphusarbeit verrichten muss. So findet man in der 17 200 Klafter langen Strecke Brüx-Chlumcau, deren Anfangspunkt mit dem Endpunkte 38 Klafter differirt, 32 Klafter Verlust des Gefälles. In der Zahnradbahnstrecke wurde als constanter Curvenhalbmesser ein solcher von 180 und 225 m und im Theile der Adhäsionsstrecke ein solcher von 275 m angenommen. Das grösste und kostspieligste Object ist ein Tunnel im Gneis von 180 m Länge, die Stationen werden zur Kostenersparniss als Kopfstationen angelegt, der Oberbau wird mit 20 Weichen versehen, die Zahnstange selbst misst 7 800 m und wird dieselbe rücksichtlich ihrer Verzahnung in einer der achtfachen Sicherheit entsprechenden Stärke construirt. Längs der Strecke sind acht Wächterhäuser angetragen, und es werden sowohl optische als electrische Signale eingeführt. Für den Betrieb dieser gemischten Bahnstrecke ist die vom Ingenieur Riggenbach in Aarau construirte Zahnradlocomotive gemischten Systems in Aussicht genommen. Diese Maschine ist derart construirt, dass dieselbe sowohl auf der Adhäsionsbahn in der Thalsohle und auf dem Hochplateau als auch auf der Zahnradbahn zwischen Hüttengrund und Neustadt bei einem und demselben Zuge verwendet werden kann, indem der Maschinenführer durch einen Hebelgriff das Zahnrad auf die Zahnstange wirken lässt. Eine solche Maschine wiegt in ausgerüstetem Zustande sammt Kohle und Wasser 34 t. Wegen Regulirung der Thalfahrt und aus Sicherheitsrücksichten sind die Maschinen mit viererlei Gattungen Bremsen versehen. Nach der Berechnung soll der Bauaufwand $1^1/_2$ Millionen Gulden nicht übersteigen und die Bahn in einem Jahre hergestellt werden können.

Der Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten in Wien hatte ein allgemein interessantes Thema, das Flugräthsel, auf dem Vortragsprogramm. Der Vortragende, Ingenieur Lippert der Elisabeth Westbahn, hat diese verführerische These vor Allem ihres verwirrend künstlichen Beiwerks zu entkleiden gesucht, um den klaren Einblick in das Problem zu eröffnen. Er gelangte dadurch zu mehrfach neu erscheinenden Gesichtspunkten. Die alte Theorie, dass Schwebearbeit die Hauptsache und das Vorwärtsrudern der minder anstrengende Theil sei, wurde scharf beleuchtet. So wie der Fisch, um sich vorwärts zu treiben, das Wasser mit schrägen Ruderflächen seitwärts stösst, so stösst es der Schraubenpropeller im Kreise und so findet eben der Vogel die verticale Rudermethode passend und zwar deshalb, weil sein Ruderschlag mit geneigten Flügelebenen zwar die Arbeit des Antriebes nach vorn als alleinigen Reisezweck, aber nebenbei noch das Gleichgewichthalten mit der Schwerkraft kostenfrei mitbewirkt. Die grossen Flügelflächen und die passenden Neigungswinkel derselben, sowohl im Abwärtsschlage als im Anhube, sind hierfür entscheidend, und zwar in so hohem Grade, dass der Vogel bei seiner Rudermethode mit wechselnden Flügelneigungen im Durchschnitte aus Lippert's Berechnungen nur je eine Pferdestärke zum Transport von 50 kg Körperlast bei nicht forcirtem Fluge mit kleinen Schlagwinkeln benöthigt, während die Flugmaschine mit continuirlich gleichförmiger Stellung der schiefen Flügelebenen von gleicher Grösse mindestens die dreifache Arbeit zum gleichen Lasttransporte durch die Luft, wenn auch mit etwas grösserer Fluggeschwindigkeit, beansprucht. An diese Ausführungen knüpfte der als Gast anwesende Professor Reitlinger noch ältere Steinheil'sche Erinnerungen und den Wunsch, dass die interessante Flugthese recht bald in einem flugtechnischen Vereine erschöpfend ausgetragen werde.

Die Börsenwoche trug einen unentschiedenen Character. Das Verstaatlichungsgerücht drückt die Theissbahn, obzwar vom offiziösen Blatte der Ungarischen Regierung versichert wurde, es stehe noch nicht soweit und die Actionäre dürfen nicht majorisirt resp. verkürzt werden, was auch in der Concessionsurkunde dieser Bahn begründet ist. Zum Schluss der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2280,—	2287,—	Nordbahn . . .	105,75	106,—
Franz-Josefbahn .	148,75	149,—	Franz-Josefbahn .	95,80	94,40
Karl-Ludwigbahn	239,50	240,—	Rudolfbahn . . .	86,90	86,50
Oest. Nordwestb. .	130,50	131,25	Salzkammergutb. .	102,90	102,—
Staatsbahn . . .	264,60	264,75	3 pCt. Südbahn .	120,20	118,—
Südbahn	79,75	78,75	Kaschau-Oderb. B.	81,—	80,70
Theissbahn . . .	206,—	202,50	Theissbahn . . .	96,50	96,—

Eisenbahnunfälle im August.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat August d. J. auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen und 8 Zusammenstösse fahrender Züge, und zwar wurden hiervon 5 Züge mit Personenbeförderung — von je 28 089 Zügen dieser Gattung Einer — und 14 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 29 Entgleisungen und 20 Zusammenstösse beim Rangiren und 66 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.).

In Folge dieser Unfälle wurden 1 Beamter und 3 fremde Personen getödtet und 5 Passagiere, 4 Beamte, 1 Arbeiter und 7 fremde Personen verletzt, 13 Thiere getödtet und 3 verletzt, 38 Fahrzeuge erheblich und 112 unerheblich beschädigt.

Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 32 Tödtungen (10 Beamte, 14 Arbeiter und 8 fremde Personen), 85 Verletzungen (1 Reisender, 34 Beamte, 37 Arbeiter und 13 fremde Personen), 10 Tödtungen und 2 Verletzungen bei beabsichtigtem Selbstmorde.

Fasst man sämmtliche Verunglückungen — ausschliesslich Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 16 395 km Betriebslänge, 22 363 km Geleislänge und 365 281 691 geförderten Achskilometern) 90 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Oberschlesische (15), die Elsass-Lothringische (14) und die Bergisch-Märkische (12).

Verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Nassauischen Staatsbahn, der Elsass-Lothringischen und der Westfälischen Eisenbahn vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 441 km Betriebslänge, 13 743 km Geleislänge und 221 257 964 geförderten Achskilometern) 47 Fälle, darunter die grösste Zahl auf die Köln-Mindener (11), die Rheinische (8) und die Hessische Ludwigsbahn (7).

Verhältnissmässig fanden jedoch die meisten Verunglückungen auf der Ostpreussischen Südbahn, der Hessischen Ludwigsbahn und der Werrabahn statt.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 7 787 311 geförderten Achskilometern) 1 Fall und zwar auf der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Von den im Ganzen beförderten 17 014 038 Personen wurden 6 Passagiere verletzt, 1 auf der Berlin-Hamburger und 5 auf der Elsass-Lothringischen Eisenbahn.

Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurde von je 11 841 Einer getödtet und von je 3 428 Einer verletzt.

Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometern und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat August d. J. bei 17 Verwaltungen mehr und bei 19 Verwaltungen weniger und in Summa ca. 12,3 pCt. weniger Verunglückungen vorgekommen sind als in demselben Monate des Vorjahres.

Mit Rücksicht auf die allmonatlich veröffentlichten Nachweisungen der Unfälle wird in einer offiziösen Notiz gegenüber einer Mittheilung der „Nat.-Z.", nach welcher in letzter Zeit die Eisenbahnunfälle sich bedenklich vermehrt hätten, gesagt:

„Es geht daraus hervor, dass vom Monat April d. J. ab im Vergleich mit den entsprechenden Monaten des Vorjahres, welches gleichfalls als günstig bezeichnet werden kann, die Zahl der Verunglückungen in erfreulicher Weise abgenommen hat und zwar im April um 6,3 pCt., im Mai um 22 pCt., im Juni um 20 pCt., im Juli um 33,6 pCt., im August um 12,3 pCt. und im September um 3,7 pCt.

„Dagegen bedarf es kaum der Erwähnung, dass auch die Reichs-Aufsichtsbehörde in jedem geeigneten Falle die Untersuchungsverhandlungen entweder von der Bahnverwaltung oder von dem Gericht einholt, um in die Lage zu kommen, im Interesse der Sicherheit des Betriebes einzuschreiten und auf Abstellung etwa hervortretender Mängel und Missstände hinzuwirken. Namentlich ist dies auch bezüglich der im September und neuerdings eingetretenen bedauerlichen Unfälle beobachtet worden und es darf vertraut werden, dass das eingehende Material der sorgfältigsten Prüfung unterzogen wird".

Der Staats-Telegraphenbetrieb in England.

Gegen den Telegraphenbetrieb durch den Staat zeigt sich in England neuerdings eine weit verbreitete Bewegung. Im September d. J. sprach sich u. A. ein Meeting in Manchester für den Rückerwerb der Staatstelegraphen durch Actiengesellschaften aus, wobei für diesen Wunsch hauptsächlich geltend gemacht wurde: Das Regierungspersonal kenne die Bedürfnisse von Handel, Geschäft und Industrie nicht so gut wie Gesellschaften, deren Mitglieder selbst Industrielle sind. Die Beflissenheit des Betriebs erscheine bei den Staatsbeamten abgeschwächt. Während sonst überall sofort temporäre Bureaus (in Zelten und Buden) bei allen Gelegenheiten wie Rennen, Jagdreunions, Märkten, Volksfesten, Schiffsstrandungen, eingerichtet worden wären, sei seit der Herrschaft des Staats-Telegraphenbetriebs jetzt nichts dergleichen mehr zu bemerken. Der Grund, weshalb der Eifer im Dienst des Publikums abgemindert, sei der Fortfall der Concurrenz.

Dabei sei die Telegraphenverwaltung theurer geworden. Die Steuerzahler, die ja auch Benutzer der Telegraphen, würden doppelt besteuert: durch weniger eifrige und mit weniger Rücksicht auf Geschäftsbedürfnisse ausgeführte Bedienung (welche daher auch das Geschäft selbst oft pecuniär benachtheilige) und durch höheren Aufwand für den weniger guten Dienst. Der durch Concurrenz belebte Geist des Fortschritts sei ganz erloschen. — Früher habe das Englische Telegraphenwesen an der Spitze der Bewegung marschirt, jetzt sei dasselbe völlig vom Amerikanischen überflügelt worden, von welchem der Fortschritt jetzt nur allein ausgehe (Telephon etc.). — Dieses sei jetzt das einzige Telegraphennetz, in welchem die freie Concurrenz waltet, eine bedauerliche Aussicht in die Zukunft, da der Schwerpunkt der Technik der Zukunft in der Electricität liegt.

Italienische Correspondenz.

Die Enquêtecommission, von welcher wir bereits in No. 81 dieser Zeitung berichteten, hat ihre Arbeiten in Sicilien fortgesetzt.

Sämmtliche in den Sitzungen zu Messina am 3. und in Palermo am 8. October verhörte Experten, besonders Präsidenten von Handelskammern, des Provinzialraths etc., sprachen sich aufs lebhafteste für das Privatbahnsystem aus, und beklagten sich über zu hohe Gütertarife, welche die im Schwefelhandel vorhandene Krise verschlimmerten.

Auf der Insel muss man dieser Enquête eine ganz besondere Wichtigkeit beilegen, denn sie wurde bei der Ankunft in Palermo mit dem grössten Pomp empfangen; sie hatte nicht allein ihre gewöhnliche Escorte von berittenen Carabiniers, sondern auch das 20. Infanteriebataillon, Musikcorps an der Spitze, und das städtische Feuerwehrcorps machten ihr die Honneurs.

Eisenbahn auf den Vesuv. Ein Telegramm von Neapel vom 13. October an die „Opinione" sagt: „Die Arbeiten für die Seilbahn auf den Vesuv sind in Angriff genommen". Der „Mon. delle Str. ferr." giebt nachfolgende Beschreibung der projectirten Bahn:

Die geneigte Ebene, welche vom Fusse des Kegels bis zum Rande des Kraters geht, befindet sich auf der westlichen Seite dieses Kegels und hat eine Länge von 900 m. Der Ingenieur Dall 'Ongaro liess, unter Beachtung des Rathes des gelehrten Professor Palmieri, auf dieser Ebene eine Linie ausstecken, welche als geschützt gegen das Eindringen der Lava angesehen werden darf.

Die verticale Erhebung der geneigten Ebene beträgt 430 m über dem Niveau der am Fusse des Kegels gelegenen Station, welche ihrerseits 800 m über dem Meeresspiegel liegt. Die mittlere Steigung ist 56 pCt., Maximum 63 pCt.

Die Auswahl des Systems, um das Aufsteigen zu dieser Höhe practicabel zu machen, giebt viel zu bedenken, sowohl wegen der Schroffheit des Abhangs als auch der Beweglichkeit des grösstentheils aus Asche und Steingeröll gebildeten Bodens. Das gewählte, gänzlich neue System wurde vorgeschlagen vom Ingenieur Olivieri, welcher auch mit der Ausführung betraut ist. Die geneigte Ebene wird befestigt von einem Ende zum anderen durch eine solide Abpflasterung, einer Art von sehr festem Geflecht, aufgebracht auf die Lava und bestimmt, die Geleise festzuhalten.

Die Wagen, deren Räder so construirt sind, dass sie nicht aus dem Geleise kommen können, werden festgehalten durch zwei Seile von Stahl (funi d'acciajo), welche durch die am Fusse des Kegels befindliche Dampfmaschine in Bewegung gesetzt werden. Auf allen anderen schiefen Ebenen zieht ein einziges Seil die Wagen; hier werden zwei angewendet und vor Inbetriebsetzung einer Probe mit einer zwölfmal so starken Kraft, als die später zu benutzende, unterworfen. Uebrigens wird für den unwahrscheinlichen, um nicht zu sagen unmöglichen Fall, dass jene zwei Taue gleichzeitig brechen sollten, jeder Wagen noch mit einer ausserordentlich kräftigen automatischen Zahnbremse versehen, welche die Wagen resp. den Zug augenblicklich in sicherer Weise anzuhalten im Stande ist.

Dieses System, welches durch seine Combination von Vorsichtsmassregeln geeignet erscheint, auch die Vorsichtigsten und Furchtsamsten zu beruhigen, wurde von dem oberen Rath der öffentlichen Arbeiten geprüft und gutgeheissen.

Eine letzte und sehr ernste, einem regelmässigen und vortheilhaften Betriebe entgegenstehende Schwierigkeit bleibt noch zu überwinden. Inmitten der Lava findet sich nämlich nicht ein Tropfen Wasser, und müsste man es von Resina kommen lassen, würde es theurer als Wein werden. Angesichts der erforderlichen sehr grossen Quantitäten Wasser für die Dampfmaschine findet sich daher das Unternehmen gefährdet. Man wird aber der Schwierigkeit begegnen durch zwei schon bereits in Herstellung begriffene Wasserbehälter, deren eines auf der niedrigsten Station und deren anderes neben dem Observatorium aufgestellt wird, wodurch man sich gegen Wassermangel zu sichern gedenkt. Alle Arbeiten werden mit fieberhafter Thätigkeit gleichzeitig betrieben

Amerikanische Correspondenz.

Am Schlusse des in No. 79 (S. 1060) enthaltenen Artikels „Ueber das Tarifwesen der Amerikanischen Eisenbahnen" wurde schon angeführt, dass eine gesetzliche Aenderung der Eisenbahnverbände angestrebt werde.

Im Anschluss hieran wollen wir aus der „Railroad-Gazette" noch mittheilen, dass am 17. September c. das „Specialcomitée der Handelskammer von New-York" an die Präsidenten der grössten Bahnen das Ersuchen gerichtet hatte, Vorbereitungen zu treffen zu einem dem Congress vorzulegenden Gesetzentwurf zur Regelung der Verhältnisse in Bezug auf die Durchgangsfrachten auf Eisenbahnen allein, und auf Eisenbahnen und Wasserlinien zusammen. Darin war auch die Ansicht ausgesprochen, dass eine gleichzeitige ähnliche gesetzliche

Regulirung der Local-Frachtverhältnisse durch die Einzelstaaten sich empfehlen würde.

In der Antwort des Präsidenten Vanderbilt hierauf, constatirt dieser ausdrücklich, wie er glaube, dass „der Congress gewisse Massnahmen zum Nutzen des Publikums und zum Schutz der Actionäre ergreifen könnte".

Diese Aeusserung des obersten Leiters des bedeutendsten Amerikanischen Bahncomplexes würde, wie das genannte Blatt schreibt, vor 2 bis 3 Jahren vielmehr Aufsehen erregt haben, als jetzt; es habe sich aber in sehr bemerkenswerther Weise in den letzten Jahren bei den leitenden Directoren die Ueberzeugung Bahn gebrochen, dass sie durch individuelles und unabhängiges Handeln das Transportgeschäft in allen seinen Zweigen nicht so zu leiten im Stande seien, um die besten Resultate: regelmässige Frachtsätze, grösste Oeconomie und eine genügende Rente zu erzielen; dass die jetzt bestehende Unabhängigkeit, welche Vielen freilich von der allergrössten Wichtigkeit schiene, in vielen Fällen Missgeschick im Gefolge habe entweder für die Bahngesellschaften, oder für die Allgemeinheit, gewöhnlich aber für Beide; und dass endlich die nothwendige gemeinsame Action nur dann erfolgreich ausführbar sei, wenn sie durch gesetzliche Bestimmungen gestützt werde.

Literatur.

Kartenwerke. Stieler's Handatlas über alle Theile der Erde, neu bearbeitet von Dr. A. Petermann, Dr. H. Berghaus und C. Vogel. Vier neue Lieferungen (5—8) liegen uns vor. Lieferung 5 enthält: No. 40. Spanische Halbinsel, Blatt 2, Nordöstlicher Theil; No. 50. Osteuropa Blatt 1; Norwegen, Nordschweden und Finnland mit Nebenkarten: Christiania und Umgegend, Stockholm und Umgegend; No. 68. Afrika. — Lieferung 6 enthält: No. 36. Frankreich; Blatt 3. Südwestfrankreich; Nebenkarte: Paris und Umgebung; No. 63. Indien und Innerasien, südliches Blatt. Nebenkarten: Kalkutta und Umgebung, die Insel Bombay, Madras und Umgebung, Point de Galle; No. 82. Westindien, Centralamerika bis zum Südlichen Canada; Nebenkarten: Jamaica, Puerto Rico, Guadeloupe und Dominika, Martinique und Santa Lucia, Habana und Umgegend. (Die 4-Blattkarte von Westindien soll gleichzeitig eine Uebersichtskarte der Vereinigten Staaten im halben Massstabe der 6-Blattkarten sein, ähnlich wie die von den verschiedenen Staaten im Atlas). — Lieferung 7 enthält: Blatt 25. Südwestdeutschland und die Schweiz, südlicher Theil; No. 45. die Britischen Inseln und das umliegende Meer; Nebenkarten: London und Umgegend, Helgoland; No. 84. Vereinigte Staaten von Amerika, Blatt 2. — Lieferung 8 enthält: No. 22. Deutsches Reich, Blatt 4; Nebenkarten: Berlin, Potsdam und weitere Umgegend; die Deutschen Kriegshäfen Wilhelmshaven und Kiel; das Saarbrücker Kohlenrevier; das Oberschlesische Berg- und Hüttenrevier; Blatt 53. Osteuropa; Blatt 4. Inneres Russland; Blatt 57. Griechenland und der Griechisch-Türkische Archipel; Nebenkarten: Athen und Umgebung, Santorin oder Thera; Insel Syra. — Die Lieferungen des Handatlas erscheinen in Zwischenräumen von 4 bis 5 Wochen; mit 32 Lieferungen (95 Karten) ist der Atlas abgeschlossen.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. 1. Kann die Verjährung durch Fortsetzung des Vertragsverhältnisses als unterbrochen angesehen werden?** Der als verletzt bezeichnete § 8 des Reichs-Haftpflichtgesetzes setzt in Betreff von Ansprüchen aus § 3 [2] daselbst den Beginn der Verjährung auf den „Tag des Unfalls" und gestattet hiervon unter keinen Umständen eine Ausnahme. Die Berufung des Imploranten darauf, dass sein Vertragsverhältniss mit der Imploratin nach dem Unfall noch fortgedauert hat, ermangelt daher eines gesetzlichen Halts. [Dies gilt auch von dem auf § 562 I. 9 des Preuss. A. Landr. gestützten Angriffe.] (Erk. d. III. Sen. d. R.-Ob.-H.-G's. vom 15. Sept. 1879, Rep. No. 831.)

2. Selbstverschulden des Getödteten. Beweispflicht. Jedes Verschulden des Verletzten genügt. Am 16. Mai 1876 ist der Ehemann der Klägerin bei Dornach von der Maschine eines von Mülhausen i. E. kommenden Schnellzuges erfasst und getödtet worden. — Der auf Grund des § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 erhobenen Klage wurde entgegengehalten, dass der Tod durch das eigene Verschulden des Getödteten verursacht worden sei. — Nach hierüber erhobenem Beweise hat das Kaiserliche Landgericht zu Mülhausen die Beklagte zur Bezahlung einer Rente verurtheilt und zwar an die Mutter von 24 ℳ und an jedes Kind von 12 ℳ monatlich. — Das Kaiserliche Appellationsgericht zu Colmar hat durch Urtheil vom 11. November 1878 die Berufung verworfen, jedoch die Rente für die Kinder dahin beschränkt, dass dieselbe nur bis zum 18. Lebensjahre zu bezahlen sei. — Die im Wesentlichen vom Appellationsgericht gebilligten Gründe des Landgerichts führen aus: „Der Hergang bei dem Unfalle sei durch die vernommenen Zeugen nicht völlig klar gestellt; mit voller Gewissheit stehe nur fest, dass der Getödtete um 7[36] Morgens abgelöst war und dann mit dem Zuge No. 192, welcher 7[41] von Wesserling ankam und für welchen er ein Billet gelöst hatte, nach Mülhausen zu fahren gedachte, sich in dieser Absicht über das nicht besetzte erste Geleise neben dem Perron zu dem auf dem zweiten Geleise stehenden Zuge 192 begab, aber nicht einstieg, vielmehr wegen des Herannahens des von Mülhausen kommenden Zuges 5 umkehrte und den Perron wieder zu gewinnen suchte, hierbei aber von der Maschine dieses Zuges erfasst und tödtlich verletzt wurde. — Ueber die Einzelheiten des Verhaltens des Verunglückten seien dagegen die Aussagen der beiden einzigen Augenzeugen des Vorfalles von einander abweichend. Zeuge Winter erkläre nämlich bestimmt, dass J. im ersten Geleise nicht stillgestanden habe, sondern über dasselbe nach dem Zuge 192 hingelaufen und durch Zuruf auf das Ankommen des Zuges 5 aufmerksam gemacht, zurückgelaufen sei; die Zeugin Maier dagegen wolle den J. in dem ersten Geleise stehend und nach dem Zuge 192 hinsprechend gesehen haben; es liege kein Grund vor, dem einen Zeugen gegen den anderen Glauben zu schenken. Es sei zwar ein nicht unerhebliches Moment für das Beweisthema damit erbracht, dass J. sich hätte versichern sollen, ob ihm das Herannahen des Schnellzuges 5 das Ueberschreiten des ersten Geleises gestatte, da die Ankunft dieses Zuges zur Zeit, als der Zug 102 im Abfahren begriffen war, jeden Augenblick erwartet werden konnte. Auf der anderen Seite schliesse aber die ganze Sachlage die Annahme aus, dass J. freventlich in dem Bewusstsein der ihm drohenden Gefahr gehandelt habe, und verschiedene Umstände sprächen dafür, dass der Mangel an Besonnenheit, der ihn an das Herannahen des Schnellzuges in jenem Augenblicke nicht denken liess, kein verschuldeter war. — In dieser Hinsicht käme vor Allem in Betracht, dass J. gewöhnlich nach seiner Ablösung bis zur Ankunft des Zuges 192, mit dem er nach Mülhausen, wo er wohnte, zu fahren pflegt, 15 Minuten Zeit hatte, diesmal aber 10 Minuten später abgelöst, und überdies durch eine Person, welche ihn in einer dienstlichen Angelegenheit anredete, noch länger zurückgehalten wurde. Demnach könne ihm weder aus der Verspätung und der Eile, weil er noch zu dem Zuge 192 zu gelangen suchte, noch daraus, dass er in dieser Eile die Ruhe des Ueberlegens nicht bewahrte, ein Vorwurf gemacht werden, insbesondere wenn man bedenkt, dass in Folge der unausgesetzten mehrwöchentlichen Nachtdienste seine Gesundheit und seine geistigen Kräfte ohnehin geschwächt waren, dass er, namentlich zur Zeit des Unfalles, da er einige Stunden vorher vom Schlafe übermannt worden war, sodass sein College seinen Dienst übernommen hatte, sich ermattet fühlen konnte, auch dass er in der letzten Zeit mehrfach über Abnahme seines Gedächtnisses geklagt hatte und in dem von ihm wahrgenommenen Dienste noch ein Neuling war. Hiermit ergebe sich für die Nichtverschuldung des J. eine nicht unerhebliche Wahrscheinlichkeit und sei demnach der der Beklagten auferlegte Beweis für verfehlt zu erachten. Der Cassationsrecurs rügt Verletzung des § 1 und 6 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 und des Art. 7 des Decrets vom 20. April 1810. Er geht davon aus, dass die Vorderrichter gegen die Ansicht des Gesetzes den Beweis verlangten, dass der Verunglückte freventlich im Bewusstsein der ihm drohenden Gefahr gehandelt habe und dass die ganze Beweiswürdigung von dieser irrthümlichen Gesetzesauslegung beherrscht sei. Ueberdies erschöpfe die schliessliche Annahme, dass für die Nichtverschuldung des J. eine erhebliche Wahrscheinlichkeit spreche, die Beurtheilung keineswegs. Der Richter hätte sich mit Bestimmtheit darüber aussprechen müssen, ob der Unfall durch das eigene Verschulden des Getödteten verursacht sei oder nicht. In Erwägung, dass es allerdings eine irrthümliche Auslegung des § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 wäre, wenn der Appellationsrichter zwischen verschiedenen Graden des Verschuldens unterschieden und nur einem frevelhaften Verschulden die Wirkung beigelegt hätte, die Haftung der Cassationsklägerin zu beseitigen; dass jedoch in den von ihm gebilligten Gründen des ersten Richters durchaus nicht zu finden ist, dass die Würdigung der erhobenen Beweise auf einer solchen irrthümlichen Rechtsanschauung beruhe; dass dies namentlich nicht daraus folgt, dass an einer Stelle derselben verneint wird, dass J. freventlich im Bewusstsein der ihm drohenden Gefahr gehandelt habe; dass nämlich damit offenbar nicht ausgesprochen werden will, dass der Cassationsverklagten dieser Beweis obgelegen hätte, sondern vielmehr nur eine Folgerung abgelehnt wird, welche nothwendig hätte gezogen werden müssen, wenn man die unmittelbar vorher erwähnten Momente, dass J. vor der Ankunft des Schnellzuges zur Zeit, als er sich über das Geleise nach dem Zuge No. 192 und wieder zurück nach dem Perron begab, Kenntniss hatte, für sich allein beurtheilen wollte; dass aber der erste Richter, wie ihm oblag, alle Umstände berücksichtigt und nicht nur den frevelhaften Leichtsinn verneint, sondern weiter noch feststellt, dass auch der Mangel an Besonnenheit und ruhiger Ueberlegung dem Verunglückten nicht zum Vorwurfe gereichen könne; dass für diese thatsächliche Feststellung, deren Nachprüfung in diesem Verfahren unstatthaft ist, hinreichende Gründe angeführt sind und die Rüge der Verletzung des Art. 7 des Organisationsdecrets vom 20. April 1810 auch nicht darauf gestützt werden kann, dass der Richter den von der Cassationsklägerin zu führenden Beweis deshalb nicht für erbracht sieht, weil sich für die Nichtverschuldung des J.

eine nicht unerhebliche Wahrscheinlichkeit ergebe, da hiermit nur ausgesprochen wird, dass beim Ueberwiegen der für die Schuldlosigkeit sprechenden Thatsachen ein Verschulden nicht angenommen werden könne. (Erk. d. Reichs-Ob.-Hand.-G. vom 14. Juni 1879. Eisenbahn c. J., Repert. 329/79; Puchelt u. Meurer, Jurist. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. IV S. 348 ff.)

(A.) **Ober-Tribunalsentscheidungen.** Das Preussische Gesetz vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen räumt den Bahngesellschaften das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke behufs der Einrichtung von Interimswegen, der Materialiengewinnung etc. ebenso wie es bei der Anlegung und Unterhaltung von Kunststrassen dem Staate zusteht, ein. In Bezug auf diese Bestimmung hat das Obertribunal, III. Senat, durch Erkenntniss vom 8. September 1879 ausgesprochen, dass, gleichwie die Grundbesitzer verpflichtet sind, aus ihren Feldmarken zum Chausseebau Feldsteine, Sand und Kies in der Regel unentgeltlich herzugeben (Cabinetsordre vom 11. Juni 1825), sie dieselbe Verpflichtung auch dem Eisenbahnbau gegenüber haben. „Die Allerhöchste Cabinetsordre vom 11. Juni 1825, betreffend die Vergütung für die von Grundbesitzern aus ihren Feldmarken zum Chausseebau hergegebenen Feldsteine, Sand und Kies bestimmt, dass Feldsteine, Sand und Kies zum Chausseebau, ausser dem Ersatz des etwa an dem Lande verursachten Schadens, von dem Grundeigenthümer in der Regel unentgeltlich überlassen werden müssen und ihm nur dann noch eine besondere Vergütung zugestanden werden soll, wenn derselbe glaubhaft nachweisen kann, dass er dergleichen Materialien zu eigenen Bauten selbst bedarf, oder dass er solche vor dem beabsichtigten Bau der Chaussee während seiner Besitzzeit anderweitig schon an Ort und Stelle verkauft hat, alsdann ihm der nachgewiesene Verkaufspreis ebenfalls zu vergüten ist. Bei der nach dem vorangeführten § 9 des Gesetzes vom 3. November 1838 auch für Eisenbahnen gestatteten Anwendung der für Anlegung und Unterhaltung der Kunststrassen gegebenen Vorschriften, muss daher auch diese Vorschrift für die Rechte des Verklagten bestimmend sein. Die mehrerwähnte Cabinetsordre ist allerdings kein allgemeines Landesgesetz. Es ergiebt sich dies schon aus ihrem Eingange, wonach sie durch einen Bericht des Staatsministeriums darüber veranlasst worden, dass in Preussen von einigen Grundbesitzern für die zum Chausseebau erforderlichen, von ihren Feldmarken zu verabfolgenden Feldsteine, Sand und Kies eine besondere Vergütung verlangt worden, obgleich diese Materialien bis dahin gar nicht verkäuflich gewesen, also daselbst keinen Geldpreis gehabt haben, ferner aus der folgenden Bemerkung, dass die gleiche Festsetzung bereits in einigen anderen Provinzen gesetzlich stattfinde. Demgemäss ist auch vom Obertribunal in dem Urtel des dritten Senats vom 22. April 1853 der provinzialrechtliche Character dieser Verordnung anerkannt und namentlich aus der Entstehungsgeschichte derselben näher begründet worden. Allein hieraus ist ein Grund gegen die Anwendung derselben im vorliegenden Falle nicht zu entnehmen. Wenn der § 9 auch nur von dem Rechte zur vorübergehenden, nicht zur unentgeltlichen Benutzung fremder Grundstücke zur Materialiengewinnung spricht, so ist doch dieses Recht ausdrücklich in demselben Umfange verliehen, wie es namentlich auch bezüglich der Materialiengewinnung dem Staate bei der Anlegung und Unterhaltung von Kunststrassen zusteht, ohne zu unterscheiden, ob das Recht des Staates durch allgemeine Landesgesetze oder Provinzialgesetze bestimmt ist. Im Gegentheil verweist der angeführte § 9 wegen Bestimmung des Umfanges dieses Rechts gerade auf die in den verschiedenen Landestheilen bestehenden Vorschriften, deren Anwendbarkeit deshalb keinem begründeten Bedenken unterliegt".

Miscellen.

(A. v. St.) **Neue schmalspurige Secundäreisenbahnen in Sachsen.** Dem Vernehmen nach soll die Königliche Staatsregierung mit der Absicht umgehen, dem nächsten Landtage eine Vorlage wegen Erbauung mehrerer schmalspurigen Secundäreisenbahnen zu machen. Die hierzu erforderlichen Unterlagen sollen im Königlichen Finanzministerium im Grossen und Ganzen bereits beendigt sein. Ausser der Linie „Kirchberg-Wilkau", welche den Landtag schon wiederholt beschäftigt hat, soll auch eine schmalspurige Linie von Leipzig über Liebertwolkwitz-Lausigk nach Geithain gebaut werden.

(A. v. St.) **Briquettekohlen.** Bekanntlich spielt in Frankreich die Briquettekohle eine sehr grosse Rolle; eine einzige Französische Gesellschaft producirt jährlich 300 000 t davon. In England ist die kleine Kohle bisher in dieser Weise noch nicht verwerthet worden; indessen beginnt man soeben in Durham damit. Der Marquis von Londonderry lässt durch eine Firma in Leeds auf einem seiner grossen Kohlenwerke Maschinen für die Production von Briquettes aufstellen. Man glaubt in Durham aus den sonst unverwerthbaren Kohlenüberresten Briquettes zu einem Preise herstellen zu können, der 1 ℳ pro Tonne nicht überschreitet. Sollte der Versuch des Marquis von Londonderry gelingen, so ist zu erwarten, dass er bald eifrig nachgeahmt wird.

(v. St.) **Sächsische Kohlen.** Dresden, den 30. October. Bei der diesmaligen Kohlensubmission der Sächsischen Staatseisenbahnen waren nicht so viele Offerten eingegangen wie in früheren Jahren, trotzdem aber die Preise ziemlich gedrückt. Die Kohlenpreise aus dem Zwickauer Revier waren sogar noch etwas niedriger als im vergangenen Sommerhalbjahre, während die aus dem Plauenschen Grunde etwas angezogen hatten. Im Ganzen vernimmt man jedoch, dass besonders in den letzten Wochen das Kohlengeschäft in den Sächsischen Abbaubezirken einen nicht unbedeutenden und jedenfalls sehr erfreulichen Aufschwung genommen hat, und wenn auch der October stets zu den Monaten der stärksten Frequenz zählt, so darf man sich doch der Hoffnung hingeben, dass im Allgemeinen die Geschäftslage sich nunmehr wiederum zum Besseren wenden dürfte. Das Jahr 1874 war dasjenige, in welchem die Kohlenpreise ihre grösste Höhe erreichten, und zwar bezahlte man damals den Centner Zwickauer Kohle mit 80 bis 96 ₰, heute mit 37 bis 39 ₰, Lugauer Kohle 1874 mit 84 ₰, heute mit 39 ₰, Plauensche Grundkohle 1874 mit 75 ₰, heute mit 55½ ₰. Auch Schlesische Kohle kommt, und zwar bis zur Station Löbau, bei den Sächsischen Kohlensubmissionen in Betracht; sie kostete 1874 1,10 bis 1,20 ℳ, jetzt 0,72 ℳ. Berücksichtigt man, dass im Ganzen genommen die Löhne seit jenem Jahre nicht wesentlich zurückgegangen sind, so erhellt, um wie viel geringer sich die Rentabilität des Kohlenbergbaues in Folge des allgemeinen Darniederliegens der Industrie gestalten musste und wie lebhaft in diesen Kreisen jedwede Besserung begrüsst werden muss.

Schienenlieferung für die Finnische Staatsbahn. Im vorigen Monat fand seitens der Finnischen Staatsbahn eine Submission für die Lieferung von 16 000 t Stahlschienen statt. Unter zahlreichen Offerten Englischer, Belgischer und Russischer Werke war die Offerte von Krupp in Essen mit 5 £ 2 s 3 d pro Tonne frei Finnland die niedrigste. Drei Englische Werke hatten 5 £ 2 s 6 d pro Tonne offerirt.

Die Sahara-Eisenbahn. Das zur Prüfung des Projectes einer Eisenbahn durch die Sahara eingesetzte Subcomitée hielt im vorigen Monat unter dem Vorsitz von Ferdinand von Lesseps seine erste Sitzung. Von verschiedenen Seiten wurde die Nothwendigkeit hervorgehoben, als Vorbereitung für den Bau der Bahn alle Anstrengungen zunächst auf die Exploration von Centralafrika zu richten.

Südaustralische Eisenbahn. Eine Anzahl neuerdings angekommener Einwanderer ist mit Inangriffnahme des Baues der Nairne Railway beschäftigt und hat zunächst mit dem Bau zweier Tunnel, von denen der eine 620 Fuss, ein zweiter 1 138 Fuss lang ist, begonnen. Die Vorarbeiten auf den übrigen Strecken, sowie der Ankauf des Landes wird soviel als möglich beschleunigt.

Das Telephon in Frankreich.

Die Französische Regierung hat, wie dem „Oesterreichischen Oeconomist" aus Paris gemeldet wird, kürzlich den öffentlichen Betrieb des Edison'schen Telephons genehmigt. Die Englisch-Amerikanische Gesellschaft, deren Eigenthum die Erfindung ist, hat sich denn auch schon inmitten der Stadt, Avenue de l'Opera, niedergelassen und am 1. October ihre Thätigkeit begonnen. Das Telephon in seiner heutigen Vollendung ist, wie die Unternehmer behaupten, im Stande, die menschliche Stimme auf eine Entfernung von 75 km in deutlich vernehmbarer Weise wiederzugeben. Die Französische Regierung, welche befürchtet, die Verbreitung der telephonischen Drähte könne die Ertragsfähigkeit des Telegraphen beeinträchtigen, hat die von der Gesellschaft zu entrichtende Steuer über die Massen hoch angesetzt. Dies zwang die letztere, das jährliche Abonnement auf 600 Frcs. zu fixiren, zahlbar in monatlichen Raten. Jeder Abonnent nun kann mit einem jeden Abonnenten correspondiren. Zu dem Ende wird er mit einer alphabetischen Liste aller Abonnenten versehen. Sämmtliche telephonische Drähte laufen an der Centralstelle, Avenue de l'Opera, zusammen. Will nun der Abonnent 412 mit dem Abonnenten 182 correspondiren, so wird er damit anfangen, der Centralstelle das Glockensignal zu geben. Dort tritt in diesem Augenblicke die No. 412 hervor. Die Centralstelle weiss hierdurch, ohne sich danach durch eine Anfrage erst erkundigen zu müssen, wer zu ihr spricht. Der Abonnent 412 ersucht dann in Kürze, dass die galvanische Verbindung seines Drahtes mit dem des Abonnenten 182 hergestellt werde. Dies ist mit einem Handgriffe gethan und die beiden Abonnenten unterhalten sich ungestört und so lange es ihnen beliebt. Die Vortheile der Einrichtung liegen auf der Hand, doch bestehen gleichwohl auch einige Bedenken. Das Wesentlichste derselben ist, dass im Centralbureau die Unterhaltung der Abonnenten in aller Gemüthlichkeit angehört werden kann, was denselben jedenfalls eine gewisse Reserve auferlegt. Vorläufig sind die Abonnements noch nicht zahlreich eingelaufen, was freilich auch durch den hohen Preis verschuldet ist. Wer ausserhalb von Paris mit Paris communiciren will, ist verhalten, die Leitung auf eigene Kosten herzustellen. So hat u. A. der Finanzminister Say mit seinem 35 km von Paris gelegenen Schlosse die telephonische Verbindung herstellen lassen. Die Gesellschaft beabsichtigt demnächst in Rom, Wien und St. Peters-

burg die Leitung herzustellen; dann sollen die gleichen Vorkehrungen in Berlin getroffen werden. Findet die Neuerung in den respectiven Städten eine entgegenkommende Aufnahme, so wird das Netz der telephonischen Leitungen sich auch über die Provinzen verbreiten. Mit Frankreich denkt man hiermit beginnen zu sollen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 28. October 1879.
Einer Mittheilung der Königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn zufolge wird die an der Strecke Dortmund-Sterkrade belegene Station Hugo am 1. November cr. auch für den Stückgutverkehr eröffnet werden.
Die geschäftsführende Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Am 5. November a. c. wird die Personen-Haltestelle Wegberg für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Beförderung von Hunden im Localverkehre eröffnet werden.

2. Tarifwesen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Wir machen hierdurch bekannt, dass die Personen-, Gepäck- und Güterbeförderung mit dem Dampfschiffe Stavanger via Frederikshavn nach Christiansand bis weiter eingestellt ist. Altona, den 28. October 1879. Die Direction. (1366)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. November cr. treten folgende Nachträge:
a) No. 2 zu den Tarifheften No. 7 und 9,
b) „ 3 „ „ „ No. 1 bis 6, 8, 10 und 12,
c) „ 4 „ „ „ No. 11 und 13,
in Kraft.
Dieselben enthalten u. A. Druckfehlerberichtigungen, Bestimmungen über Aufhebung von Tarifzätzen, neue Tarifsätze für die Stationen Hannover (H. A.), Einbeck, Artern, Oberröblingen a. d. Helme, Hettstedt und Mansfeld, veränderte Tarifsätze für verschiedene Verkehrsrelationen, sowie Holzfrachtsätze für den Verkehr mit Märkisch-Posener und Berlin-Görlitzer Stationen.
Die Nachträge sind bei den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 27. October 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (1367)

3. Submissionen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 130 000 Stück kiefernen Querschwellen, 2,5 m lang bei 15/20 cm Stärke und 28 425 m eichenen Weichenschwellen in Längen von 2,40 m bis 3,90 m bei 17/20 cm Stärke bis Ende Juni 1880 soll verdungen werden. Die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingungen liegen in unserem Ingenieur-Hauptbureau — Dresden, Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss — zur Einsicht aus und können daselbst gegen Erstattung von 40 ₰ entnommen werden.
Angebote auf Lieferung des Gesammtbedarfs oder von Theilen desselben sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenbahnschwellen“ bis spätestens Donnerstag, den 13. November, Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Generaldirection portofrei einzureichen. An genanntem Tage, Vormittags 11 Uhr, werden die Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter in einem Sitzungszimmer der unterzeichneten Königlichen Generaldirection geöffnet werden.
Bis zum 27. November 1879 bleiben die Anbieter an ihre Gebote gebunden. Unberücksichtigte Offerten bleiben unbeantwortet. Auswahl unter den Anbietern wird ausdrücklich vorbehalten. Dresden, am 27. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1377)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Beschaffung von 36 000 Stück Geleise- und rot. 9 480 lfde. m Weichenschwellen aus Eichenholz soll durch Submission erfolgen. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserm Centralbureau, Breslau, Berlinerstrasse 76 zu beziehen. Offerten sind nach Vorschrift in den Bedingungen und bis zum öffentlichen Submissionstermine ebendaselbst, Donnerstag, den 20. November d. J., Vorm. 11 Uhr an uns einzureichen. Direction. (1372)

Lieferung von Telegraphenstangen. Die Lieferung von 2 788 Stück kiefernen Telegraphenstangen soll verdungen werden.
Angebotsformulare mit Lieferungsbedingungen werden im Hauptbureau der Königlichen Generaldirection ausgegeben. Die Angebote, an welche die Anbieter bis zum 15. December d. J. gebunden bleiben, sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift: „Stangenlieferungs-Angebot“ versehen, bis zum 29. November d. Js., Vormittags 10 Uhr anher einzusenden. Unberücksichtigte Angebote bleiben unbeantwortet. Die Auswahl unter den Anbietern wird vorbehalten. Dresden, am 24. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1368)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es sollen die auf den verschiedenen Bahnhöfen lagernden alten Oberbau-Materialien, als Schienen, Kleineisenzeug und Gussschrott, öffentlich zum Verkauf gestellt werden.
Die Bedingungen liegen im Secretariat unserer Bureau-Abtheilung VI hier zur Einsichtnahme aus und können Abdrücke derselben gegen Zahlung oder franco Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ von dem Herrn Kanzlei - Vorsteher Peltz hier bezogen werden.
Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift:
„Abtheilung VI, Offerte auf Ankauf alter Oberbau-Materialien“
bis zu dem auf Dienstag, den 18. November cr., anberaumten Submissionstermin frankirt an uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter erfolgen wird. Elberfeld, den 29. October 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1371)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von 300 Tonnen Bessemerstahlschienen, 25 Tonnen eisernen Laschen mit Laschenbolzen und 5,5 Tonnen Hacknägeln (Bestek 170) für den Erneuerungsfonds der Nord-Holländischen Staatsbahn und 80 Tonnen eisernen Laschen und 26 Tonnen Laschenbolzen (Bestek 171) für eigenen Bedarf soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von einem Gulden pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieurs hierselbst zu beziehen.
Versiegelte Offerten (für den Erneuerungsfonds geschrieben auf Stempelbogen) sind bis spätestens 17. November 1879 zu 12 Uhr Mittags an den obengenannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.
Dieselben sollen am selben Tage im Local „het Posje“ Rokin 31 in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Amsterdam, im October 1879. Der Betriebs-Director. (1364 H)

Hinterpommersche Eisenbahn. Die Lieferung der für 1880 erforderlichen Betriebs-Materialien, als: raff. Rüböl, Petroleum, Stearinlichte, Cylinderdochte, baumwollene Dochte, rohes Rüböl, Maschinenöl, Talg, leinene Putzlappen, Putzbaumwolle, grüne Seife, Kupfervitriol und Papierstreifen zu den Morse-Apparaten soll verdungen werden. Submissionstermin am 15. November cr., 11 Uhr Vorm. in unserem Bureau, Kronprinzenstrasse No. 18 hier, bis zu welchem Offerten unter der Bezeichnung: „Offerte auf Lieferung von Betriebs-Materialien für die Hinterpommersche Bahn pro 1880“ einzureichen sind. Bedingungen liegen im Centralbureau der Commission zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken von uns bezogen werden. Stettin, den 28. October 1879. Königliche Eisenbahn-Commission für die Hinterpommersche Bahn. (1373 J)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von:
38 000 Stück = 401 850 kg Laschen schweren Profils,
6 800 „ = 51 000 „ Laschen leichteren Profils und
263 700 „ = 210 960 „ Laschenschraubenbolzen,
soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.
Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem bautechnischen Bureau hier zur Einsicht offen, auch können Abdrücke gegen Erstattung der Kosten von dem Herrn Kanzlei-Vorsteher Peltz hier bezogen werden.
Lieferungs-Anerbieten sind versiegelt unter der Aufschrift:
„Abtheilung VI. Anerbieten auf Lieferung von Laschen und Bolzen“
bis zu dem auf **Samstag, den 15. November cr.** anberaumten Submissionstermin frankirt uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 23. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1350)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von
1. 5 541 000 kg Schienen von Stahl beziehungsweise Eisen für Breitspurbahnen,
2. 123 100 kg Schienen von Stahl beziehungsweise Eisen für Schmalspurbahnen,
3. 527 250 kg Laschen, Laschenbolzen, Hakennägel, Schwellenschrauben, Unterlags- und Vorstossplatten für Breitspurbahnen,
4. 6 660 kg Laschenbolzen, Hakennägel und Unterlagsplatten für Schmalspurbahnen,

soll im Wege der Submission vergeben werden.
Termin hierzu ist
ad 1 und 2 auf Mittwoch den 12. November cr., Vormittags 11½ Uhr,
ad 3 und 4 auf Freitag den 14. November cr., Vormittags 11½ Uhr,

in unserem Centralbüreau im hiesigen Verwaltungsgebäude, Claassenstrasse No. 11, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt, mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Eisenbahnschienen resp. Kleineisenzeug für die Oberschlesische Eisenbahn"

versehen, einzureichen sind.

In den Submissionsterminen werden die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissionsformulare mit Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch gegen Erstattung der Copialien, welche für die zur Lieferung ad 1 und 2 gehörigen Schriftstücke incl. 2 Blatt Zeichnungen 2 ℳ und für die zur Lieferung ad 3 und 4 gehörigen Schriftstücke incl. 2 Blatt Zeichnungen 1,50 ℳ betragen, in Empfang genommen werden. Breslau, den 15. October 1879.

Königliche Direction. (1339)

Privat-Anzeigen.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Büreau für Patentangelegenheiten gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.

J. BRANDT. Civil-Ingenieur

W. Berlin. Königgrätzerstr. 131

Maschinen-Comissions-Geschäft

Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis **4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster** und Kosten - Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Kohlen-Ersparniss.

Root's nicht explodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in **Kalk** a. Rhein.

Keine Explosions-Gefahr.

Neue Friedrichstr. 37. BERLIN C. Neue Friedrichstr. 37.

Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.

Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

GUTEHOFFNUNGSHÜTTE

Actien-Verein für Bergbau und Hüttenbetrieb

vormals JACOBI, HANIEL & HUYSSEN

in

Oberhausen a. d. Ruhr, Rheinpreussen,

liefert:

Eisenbahnschienen aus **Eisen** und **Bessemerstahl.**
do. mit **Puddelstahl-** und **Bessemerstahlkopf.**
Laschen aus **Eisen** und **Stahl, Unterlagsplatten** aus **Eisen.**
Eiserne Lang- & Querschwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stabeisen, d. i. **Rund-, Quadrat-, Flach-** und **Schneideisen.**
Façoneisen, als **Winkel,** ⊤-⌶-⊏-, **Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.**
Gruben- & Winkelschienen in **Eisen** u. **Stahl.**
Bessemerstahl in allen Dimensionen und **Winkelstahl.**
Bleche, glatte, gerippte und **gesteinte** in **Eisen** und **Stahl.**
Puddel-, Giesserei- u. Bessemer-Roheisen, Spiegel-Eisen u. Ferro-Mangan.

Dampfmaschinen jeder Grösse, **besonders für Zechen,** als: **Fördermaschinen, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.**
Druck- & Hebepumpen für Bergwerke.
Gestänge für **Bergwerkspumpen** von **Façoneisen** hergestellt.
Geschmiedete Rund-Gestänge aus **bestem Hammereisen** mit *Patent-Schlössern.*
Maschinenguss jeder Art und Grösse; **Potterieguss.**
Geschosse in allen Calibern, **roh** und **mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.**
Schmiedestücke jeder Façon u. jeder Grösse.
Dampfkessel, Reservoire etc.
Eiserne Brücken jeder Grösse, **Dachconstructionen etc.**
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, **eiserne Kähne etc.**

Patente: Wasserhaltungsmaschinen mit Hülfsrotation und Hubpausen, System Kley.
Selbstthätige variable Expansions - Umsteuerung für Fördermaschinen, System Versen.
Gestängeschlösser.
Selbstthätige Kipp-Vorrichtung zum Entladen von Eisenbahnwagen. (Gesetzlich geschützt.)
Eiserner Oberbau für Strassenbahnen. (System Böttcher.)

Der Verein besitzt folgende Werke:

Gutehoffnungshütte zu **Sterkrade.**
St. Antonyhütte zu **Osterfeld** bei **Sterkrade.**
Neu-Essen bei **Oberhausen.**
Walzwerk Oberhausen.
Eisenhütte Oberhausen.
Eisen- und Stahlwerk Neu-Oberhausen.
Steinkohlenzeche Oberhausen, Steinkohlenzeche Osterfeld.
Steinkohlenzeche Ludwig bei **Essen.**
Diverse Eisensteingruben in **Nassau, Siegen, Bayern,** der **Eifel** etc.

Das Geschäft besteht seit dem Jahre 1808 und wurden 1873/74 ca. 9000 Arbeiter beschäftigt.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan“

Chemnitz

(früher William Benndorf)

Industrie-Ausstellung zu Chemnitz 1867.

Johann v. G. G. Koenig von Sachsen

Den Verdienste

1872 года

18 15/X 63

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer **Patent-Schraubenschneid - Support - Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr - Drehbänke, Plan - Drehbänke Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder - Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlosen **Ventilatoren Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-Schneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager und in Arbeit.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 86 **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 7. November 1879.

Die Eisenbahnvorlagen der Preussischen Staatsregierung.

II.

Die dem Abgeordnetenhause zugegangene Eisenbahnvorlage besteht aus vier umfangreichen Actenstücken. Drei derselben (Gesetzentwurf mit Verträgen und Motiven, dazu A. Anlage zu den Motiven und B. Denkschrift) beziehen sich auf den in voriger Nummer unter I. dem Wortlaut nach bereits mitgetheilten Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen, nämlich den Uebergang der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahnunternehmungen an den Staat. Bei der hervorragenden eisenbahnpolitischen Bedeutung dieses Gesetzentwurfs (welchem die mit den genannten 4 Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen Verträge anhängen) sind die umfangreichen Motive desselben selbstverständlich von ganz besonderem Interesse. Versuchen wir zunächst eine Uebersicht über ersteres Actenstück zu geben.

Als Einleitung zu den Motiven (Abschnitt I) wird eine Darlegung der bisherigen Eisenbahnpolitik Preussens vorausgeschickt, welche auch die in der im Jahre 1873 eingesetzten Specialcommission zum Ausdruck gekommene Auffassung citirt, dass die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staats als letztes Ziel erscheine. Hieran schliesst sich eine Darlegung des Staats-Eisenbahnsystems im Allgemeinen und speciell in Deutschland und Preussen. Es wird sodann der Entwickelung „des Staats-Eisenbahn*betriebs*“ gedacht, aus welchem sich dann das sogenannte gemischte System entwickelte. Es heisst am Schlusse: „Nach dem Entwickelungsgange, wie er aus dieser Darlegung hervortritt, bildet das *reine Staatsbahnsystem* die letzte Phase, mit der die wechselnde Gestaltung des Eisenbahnwesens für *alle Hauptlinien* im Preussischen Staate ihren Abschluss finden muss“. Zur Begründung dieses Satzes wird zunächst auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens in den modernen Culturstaaten hingewiesen. Es wird dabei von der Nothwendigkeit des staatlichen Schutzes der bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen ausgegangen, aus welcher sich die Staatsaufsicht, der Vorbehalt des Erwerbes der Eisenbahnen durch den Staat und die Tendenz der Verstaatlichung ergebe.

Der folgende Abschnitt (II) behandelt die *Vortheile der einheitlichen Verwaltung* aller inländischen Eisenbahnen, sowohl beim Bau (Nachtheil des Concurrenzbaues) als beim Betrieb (Nachtheile des Stück- und Concurrenzbetriebes mit der grossen Anzahl von Directorien und Beamten), insbesondere im Geschäftsverkehr, bei den Verhandlungen über gemeinsame Tarifmassregeln, Aufstellung der Fahrpläne, Erledigung der Reclamationen, Schwierigkeiten bei der Wagendisposition und Wagenausnutzung etc. Die Denkschrift folgert aus dieser Darstellung, dass bei dem gemischten System eine ausserordentliche Vertheuerung der Selbstkosten des Transports stattgefunden habe und die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen geschwächt worden sei.

Abschnitt III behandelt speciell den *staatlichen Schutz* der bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen; zunächst im Allgemeinen als Aufgabe des Staates bei der Zulassung und Ausführung von Eisenbahnunternehmungen, ferner bezüglich der technischen Betriebsleitung und im Interesse der Landesvertheidigung, schliesslich in Betreff des Verkehrswesens. Das Tarifwesen wird hierbei ausführlich behandelt und das Interesse des inländischen Verkehrs für Ermässigung der Frachten besonders betont. Stetigkeit und Gleichmässigkeit der Tarife sei eine nothwendige Voraussetzung der gedeihlichen Entwickelung und Gestaltung des Verkehrs. In „Rücksicht auf die Zollpolitik“ wird dem Staate „die besondere Pflicht“ zuerkannt, „die Zollpolitik gegen eine lediglich für das eigene Erwerbsinteresse abzielende *Tarifstellung* der Eisenbahnen zu schützen“. Die „gleichheitliche Behandlung der Transportinteressen“ wird ebenfalls als eine Nothwendigkeit hervorgehoben.

Der folgende Abschnitt IV beschäftigt sich mit „den Erscheinungsformen der Entwickelung des Eisenbahnwesens“: Privatbahnen unter eigener Verwaltung, Staatsbahnen unter Privatverwaltung, Privatbahnen unter Staatsverwaltung, Staatsbahnen unter Staatsverwaltung; er erklärt sich für das reine Staatsbahnsystem und auch gegen eine Verpachtung an Privatunternehmer, sowie gegen die blosse Staatsbahnverwaltung.

Das reine Staats-Eisenbahnsystem sei allein dasjenige, welches die Aufgaben der Eisenbahnpolitik des Staates, die einheitliche Regelung innerhalb des Staatsgebietes und die Förderung der betheiligten öffentlichen Interessen vollauf zu erfüllen vermöge.

Die Durchführung des Staats-Eisenbahnsystems könne aber füglich nicht durch die gleichzeitige Erwerbung aller zur Zeit noch vorhandenen wichtigeren Privateisenbahnen erfolgen. Abgesehen von dem Einfluss eines Gesammtankaufs auf den Staatscredit würde auch die Einverleibung eines so ausgedehnten Complexes von Bahnen in die bestehende Staats-Eisenbahnverwaltung eine sehr schwierig zu lösende Organisationsaufgabe bedingen. Um die Ueberleitung der Privatverwaltung in die Staatsverwaltung zu erleichtern und eine einheitliche Organisation der Gesammtheit der vereinigten Bahnen vorzubereiten, erscheine eine successive und planmässige Erwerbung und Einverleibung der in Betracht kommenden einzelnen Privatbahnunternehmungen geboten. „Mit Rücksicht hierauf werden zunächst nur diejenigen wichtigeren Unternehmungen zu erwerben sein, deren Linien besonders geeignet sind, die Lücken des Staats-Eisenbahnnetzes zu ergänzen und eine rationelle Verkehrs- und Betriebsleitung zu ermöglichen“.

Aus diesem Gesichtspunkt erscheine zunächst die Erwerbung der im § 1 des Gesetzentwurfs genannten 4 Eisenbahnunternehmungen geboten, deren Wichtigkeit eingehend dargelegt wird.

Die dem Gesetzentwurfe angefügten Verträge sind, wie die Motive weiter hervorheben, in möglichste Uebereinstimmung gebracht, wenn sie auch nach der Verschiedenheit der Bahnen in Entstehung, Wachsthum, Rechten und Besitz von einander abweichen. Die Uebereinstimmung charakterisirt sich darin, dass überall nicht sofort das Eigenthum des zu erwerbenden Unternehmens auf den Staat übergeht. Der Staat übernimmt nur den „Betrieb und die Verwaltung“ für die bestehenbleibenden Gesellschaften und gewährt ihnen auf sein Risico statt der Dividenden eine feste Rente in vier- oder viereinhalbprocentigen Consols. Sobald der Staat als Selbstverwalter eintritt, hören zwar die selbstständigen Gesellschaftsdirectionen auf, aber die Verwaltungsräthe oder Ausschüsse setzen ihre Existenz fort, wenn nach Umständen auch in veränderter Gestalt. Daraus folgt, dass jede solcher Bahnen bis zu dem Moment als selbstständiger Vermögenscomplex verwaltet wird, den der Staat sich für den unbedingten Ankauf vorbehalten hat, wo er mit allen Rechten und Pflichten Selbstbesitzer, Selbstschuldner u. s. w. wird. Mittlerweile wird er in der Höhe der gegen Staatsschuldverschreibungen eingetauschten Actien Actionär der Gesellschaft, jedoch mit Beseitigung der beschränkenden Maximalstimmenzahl, d. h. es bleibt die Fiction besonderer Eisenbahngesellschaften noch eine Weile aufrecht erhalten; factisch aber bekommt der Staat sofort nach Vollziehung der Verträge das ganze Verfügungsrecht auch über die Substanz der Bahnen in die Hände.

Was die Zeit der Abtretung der Bahnen anlangt, so sind die Verträge so geschlossen, dass die Bahnen von den bestehenden Vorständen schon seit dem 1. Januar d. J. auf Staatsrechnung verwaltet werden und die verfassungsmässige Zustimmung längstens bis zum 1. Januar 1880 erlangt sein muss. Vor Weihnachten muss daher der erste Gesetzentwurf (der Berlin-Stettiner) noch das Abgeordnetenhaus und das Herrenhaus passirt haben.

Was die einzelnen zu verstaatlichenden Bahnen anlangt, werden die sachlichen Verhältnisse überall eingehend dargelegt und gestützt auf diese Daten der Vortheil des Ueberganges nachgewiesen. Bei der Berlin-Stettiner Eisenbahn übersteigt die den Actionären zu zahlende die für 1878 ermittelte Rente um 825 540 M.; es wird aber geltend gemacht, die 1878er Einnahmen seien nicht normal gewesen, schon das Jahr 1879 ergebe ein besseres Resultat und werde sich gegenüber der vom Staate zu zahlenden Rente auf 310 651 M. reduciren. Hiergegen werden die durch den Erwerb der Bahn entstehenden „besonderen“ Vortheile geltend gemacht, welche darin bestehen, dass durch denselben „der nothwendige Abschluss der Entwickelung des Staats-Eisenbahnnetzes in dem nordöstlichen Theile der Monarchie“ erreicht werde.

Bei dem Magdeburg-Halberstädter Unternehmen betragen die sämmtlichen auf den Staat zu seiner Verfügung übergehenden Fonds incl. Materialienwerth 40 472 011 M. Der Kaufpreis wird mit 344 172 300 M., welche mit 14 423 706 M. zu verzinsen sind, ermittelt. Nach dem 1878er Abschluss übersteigt die für 1878 gezahlte Dividende die vom Staate bewilligte Rente für die Actien A. um $3\frac{1}{2}$ pCt. oder 1 071 000 M., für die Actien B. um 0,7 pCt. oder 306 600 M. Hierzu kommen 487 300 M., um welche die Reserven gewachsen sind. Für die Actien C. ist die Rente gleich der Dividende. Der finanzielle Vortheil beträgt 1 864 900 M. Die künftige Mehrbelastung an Zinsen wird mit rund 340 000 M. angegeben. Für die Halberstädter Bahn wird für 1878 ein Abschluss aufgestellt, derselbe ergiebt für den Staat 914 810 M. Reingewinn und nach Abzug der künftig mehr aufzubringenden 340 000 M. Zinsen und der den Altenbekener Actionären zu zahlenden Rente von 360 000 M. noch 214 810 M. Gewinn. Durch den Erwerb des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens werde „die für einen einheitlichen Staatsbetrieb fehlende Verbindung zwischen den östlichen Staatsbahnen und den westlichen und nordwestlichen Theilen der Monarchie bezw. mit der Hannoverschen und Westfälischen Staatseisenbahn hergestellt“. Es werde dadurch auch „die bis jetzt wenig gesicherte Verkehrslage der Hannoverschen Bahnstrecke von Münden bis zur Braunschweigischen Grenze befestigt und derselben der gebührende Antheil an dem sich in westlicher und östlicher Richtung bewegenden Norddeutschen Verkehr gesichert“.

Der Erwerb der Hannover-Altenbekener Eisenbahn erscheint als eine Consequenz der Erwerbung des Halberstädter Unternehmens. Die von Oberhausen über Dortmund nach Altenbeken führende Linie der Westfälischen Eisenbahn erhalte die directe Fortsetzung in nordwestlicher Richtung nach Hannover, die von Rheine nach Löhne und von Bremen über Wunstorf nach Hildesheim führenden Linien der Hannoverschen Staatsbahn erhalten die Fortsetzung über Vienenburg, Aschersleben nach Halle und Leipzig.

Die Denkschrift betreffend das Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen ist besonders umfangreich, weil hier die Oberhausen-Arnheimer und Deutz-Giessener Bahn in Betracht kommen. Der Kaufpreis wird mit 513 839 233 M. und einer Verzinsung von 21 768 803 M. ermittelt; verwendet sind 516 894 950 M. Nach dem 1878er Abschluss übersteigt die den Actionären gezahlte Dividende die denselben zu gewährende Rente um 302 200 M. Hinzutreten die Ersparnisse an Tantiemen u. s. w. um 256 500 M. für 1879 und der bleibende Reingewinn wird mit 252 136 M. ermittelt. Auch hier kommen besondere Vortheile zur Geltung. Durch den Erwerb des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens werde die fehlende Verbindung der Hannoverschen und Westfälischen Staatsbahnen nach Köln und dem Unterrhein geschaffen und zugleich eine zweite Verbindung mit Holland über Arnheim für den Staat gewonnen. Die in Harburg endende Hannoversche Staatsbahn werde in den Seehafenplatz Hamburg eingeführt.

Es werde auch durch den Erwerb des Köln-Mindener Unternehmens dem Staate der erwünschte Einfluss auf die Tarifstellung und die Verkehrsleitung für das bedeutendste Industriegebiet der Monarchie gesichert.

Die Vorlage folgert weiter, dass durch den Erwerb dieser vier Unternehmungen „das Staatsbahnnetz eine mehr geschlossene Gestaltung mit ineinander greifenden Linien“ erhalte und dadurch eine „zweckmässigere Organisation der Verwaltung und eine rationelle Betriebsleitung ermöglicht wird“. Es seien dadurch auch die Voraussetzungen gegeben, „um einen erheblichen Theil derjenigen Ersparnisse in Verwaltung und Betrieb schon jetzt zu erreichen“, welche die Vorlage an anderer Stelle darlegt.

Mit dem Erwerb der vier Unternehmungen „kann die nächste Aufgabe des Staates für den Zweck der Durchführung des Staatsbahnsystems noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden. Um dieselbe zu einem vorläufigen Abschlusse zu bringen, empfehle es sich, zugleich der Erwerbung des Berlin-Anhalter und Rheinischen Eisenbahnunternehmens näher zu treten, auch den Erwerb des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens zu geeigneter Zeit, sobald sich eine richtigere Werthschätzung desselben bei den Actionären Bahn gebrochen haben wird, im Auge zu behalten“.

Bemerkenswerth ist, dass der Staat, wie der Inhalt des Gesetzentwurfs sagt, den Umtausch resp. die Rückzahlung der Prioritätsobligationen der anzukaufenden Eisenbahnen in bestimmte Aussicht nimmt.*) Für diese Eventualität spricht, wie die Vorlage sagt, die Erwägung, dass bei einer Auflösung des Unternehmens die Inhaber der Obligationen das Recht der Kündigung erhalten und bei den unter Pari stehenden Obligationen wahrscheinlich ausüben würden. Die Möglichkeit eines Coursdruckes unter Pari besteht auch für andere Prioritäten. „Es liegt (so sagt die Vorlage) im Interesse des Staates, diese Kündigung seinerseits vorzunehmen, insoweit der günstigere Staatscredit ihm die Möglichkeit gewährt, sich das in den Anleihen investirte Capital zu einem niedrigeren Zinsfusse zu beschaffen. Es sei zwar den Gläubigern der ehemaligen Taunus-Eisenbahngesellschaft gegenüber bereits eine Entscheidung erfolgt, welche das Kündigungsrecht der Gläubiger nicht anerkennt“. Es handelt sich „um die vorsorgliche Vermeidung einer Gefahr, welche, so lange die Rechtsprechung nicht zu einer constanten Behandlung solcher Fragen geführt hat, allerdings als vorhanden angesehen werden muss“.

Es verdient noch hervorgehoben zu werden, dass jeder der vorgelegten Verträge eine Klausel enthält, die den Staat berechtigt, die auf ihn übergehenden Rechte und Verpflichtungen an das Reich zu übertragen.

Wir behalten uns vor, den Wortlaut der Vorlage soweit als möglich später mitzutheilen.

Den Motiven sind 11 Anlagen beigefügt, nämlich:

1. Graphische Darstellung der Längen der fiscalischen und Privatbahnen im Deutschen Reiche und in Preussen vom Jahre 1866 resp. 1844 ab.

2. Zusammenstellung der auf die Fusionirung der Eisenbahnen gerichteten Vorgänge in England und Frankreich.

3. Zusammenstellung der auf das Ankaufsrecht und Anfallsrecht der Privateisenbahnen bezüglichen Bestimmungen in den bedeutendsten Staaten.

4. Zusammenstellung der auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen gerichteten Vorgänge in Bayern, Sachsen, Belgien, Frankreich, Italien und Oesterreich.

6. Zusammenstellung der Längen und des Anlagecapitals von Eisenbahnen der Erde.

---

*) Einer in den Anlagen enthaltenen Zusammenstellung der Prioritätsanleihen der zu erwerbenden Eisenbahnen entnehmen wir Folgendes. Es waren Ende 1878 in Umlauf:

		5 pCt.	$4\frac{1}{2}$ pCt.	4 pCt.
Berlin-Stettin	M.	—	58 621 500	62 095 500
Halberstadt	„	—	159 532 200	49 362 900
Altenbeken	„	—	40 013 100	—
Köln-Minden	„	8 268 300	200 613 000	120 775 200
Ferner		3 pCt.	$2\frac{1}{2}$ pCt.	
Halberstadt	M.	12 487 200	1 065 000	

Insgesammt: 5 pCt. 8 268 300 M., $4\frac{1}{2}$ pCt. 458 779 800 M., 4 pCt. 232 233 600 M., 3 pCt. 12 487 200 M., $2\frac{1}{2}$ pCt. 1 065 000 M.

Der Courswerth der $2\frac{1}{2}$, 3 und 4 pCt. Obligationen ergiebt gegen den Nominalwerth ein Minus von 9 830 813 M.

6. Nachweisung der Tödtungen und Verletzungen von Passagieren und Bahnbediensteten auf den Eisenbahnen verschiedener Staaten im Jahre 1876.

7. Nachweisung der in den Jahren 1848 bis 1878 im Norddeutschen Eisenbahnverbande für die wichtigsten Verkehrsartikel zur Erhebung gelangten Tarifsätze.

8. Die Prioritätsanleihen der zu erwerbenden Privateisenbahnen.

9. Nachweisung der minderverzinslichen Prioritätsanleihen der anzukaufenden Privateisenbahnen.

10. Zusammenstellung früherer Fusionsverträge von Eisenbahnunternehmungen.

11. Nachweisung der ult. 1878 vorhandenen Bestände der Reserve- und Erneuerungsfonds derjenigen Bahnen, deren Erwerb vorbereitet ist.

In den „Denkschriften betreffend den Uebergang: A. der Berlin-Stettiner, B. der Magdeburg-Halberstädter, C. der Hannover-Altenbekener, D. der Köln-Mindener Eisenbahnunternehmungen an den Staat“ wird der Umfang einer jeden Unternehmung, deren Anlagecapital, Verkehrs- und Betriebsverhältnisse dargelegt und einerseits das Kaufobject, andererseits der Kaufpreis, sowie die finanzielle Bedeutung des Ankaufs ausführlich beleuchtet.

Die Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge.

Von Ingenieur **R. Koch** in **Hannover**.

Der Vorzug der grösseren Geschwindigkeit des Eisenbahntransportes gegenüber den älteren Beförderungsmitteln ist so in die Augen springend, dass man unwillkürlich anzunehmen geneigt ist, man steigere auch den Nutzen der Eisenbahn mit jeder Vergrösserung der Zuggeschwindigkeit.

Es hängen aber die Transportkosten sehr wesentlich von der angewandten Geschwindigkeit ab, indem nahezu jede Verminderung der letzteren die Ausgaben für Verzinsung der Betriebsmittel und Besoldung des Zugpersonals, und jede Steigerung derselben die Ausgaben für das Speisematerial der Locomotiven und die Unterhaltung der Vehikel und des Bahnoberbaues vergrössert.

Es muss sich aus diesen Beziehungen eine Geschwindigkeit ergeben, die allerdings für jede Zuggattung verschieden ist und ausserdem sowohl mit der Bahntrace, als auch mit den Materialpreisen und Arbeitslöhnen wechselt, bei welcher die Summe aller Ausgaben für gleiche beförderte Güterquanta am geringsten ausfällt. Die sichere Erkennung dieser Geschwindigkeiten bietet, wenn die günstigsten Geschwindigkeiten selbst auch in sehr vielen, ja sogar in den meisten Fällen aus anderen Gründen in der Praxis nicht durchzuführen sind, sehr werthvolle Anhaltspunkte bei der Aufstellung von Fahrplänen zur Erreichung des relativ Besten.

Für manche Transportzwecke überwiegt der Vortheil der raschen Beförderung den Nachtheil der erhöhten Kosten; so erscheint die Einführung von Courier- und Eil-Güterzügen gerechtfertigt, bei welchen den erhöhten Selbstkosten durch einen Zuschlag zu dem Fahrgelde, respective zu den Frachtsätzen Rechnung getragen werden darf.

Diesen rasch fahrenden Zügen stehen die gewöhnlichen Personen- und Güterzüge gegenüber. Lassen wir die ersteren und die Frage hier unberücksichtigt, ob die höheren Preise bei den Eilgüter- und Courierzügen auch in einem richtigen Verhältnisse zu den erhöhten Selbstkosten stehen, so haben wir es nur mit den gewöhnlichen Güterzügen zu thun.

Bei den Güterzügen kommt es darauf an, die aufgegebenen Güter innerhalb einer bestimmten Zeit — innerhalb der Lieferfrist — möglichst billig zu befördern. Während die Ueberschreitung der durch die Lieferfrist gezogenen Grenzen für die Zuggeschwindigkeit sich von selbst verbietet, erhöht jede Abweichung von der zur Erzielung eines billigen Transportes gefundenen günstigsten Geschwindigkeit die Ausgaben, die Abweichung sollte demnach stets nur auf ein möglichst geringes, durch die jeweiligen Verhältnisse bedingtes Mass beschränkt werden.

Es liegt in der Natur des Minimalwerthes für die Transportkosten, dass er durch geringe Aenderungen der Geschwindigkeit, so lange diese von der vortheilhaftesten nicht sehr abweicht, nur wenig berührt wird, dass dieselben Aenderungen aber von weit erheblicherem Einflusse sind, wenn die Abweichung der Geschwindigkeit von der günstigsten vorher schon eine erhebliche war.

In einer älteren, in dem „Handbuche der Ingenieurwissenschaften“ (I. Band, II. Capitel „Einfluss des Betriebes auf das Alignement“) veröffentlichten Arbeit habe ich die zur Herabminderung der Transportkosten günstigste Geschwindigkeit für Güterzüge zu ermitteln versucht und durchschnittlich zu 15 bis 16 km für Flachlandsbahnen festgestellt. Diese Arbeit hat in der neuesten Zeit insofern zu einer Polemik in diesen Blättern geführt, als die mit durch sie motivirte Verminderung der Geschwindigkeiten der Güterzüge auf den Hannoverschen Bahnen angegriffen und vertheidigt wurde. Diese Polemik giebt mir Veranlassung, hier nochmals auf diese meine ältere Arbeit zurückzukommen und die dort gemachten Angaben zu vertheidigen, zu berichtigen und zu ergänzen.

Wenn in dem Ferneren von der günstigsten Geschwindigkeit der Güterzüge gesprochen wird — dieselbe wirklich hier zu berechnen und durch eine Formel auszudrücken, dürfte dem Charakter dieser Zeitung nicht entsprechen —, so ist unter derselben stets die Geschwindigkeit gemeint, bei welcher die Summe der Ausgaben für Verzinsung und Amortisation der Anschaffungskosten für Locomotiven und Wagen, und für Besoldung des Führer- und Zugpersonals mit den Ausgaben für Reparatur der Locomotiven, Wagen und des Bahnoberbaues und für das Speisematerial der Locomotiven ein Minimum wird. Die Ausgaben für die Besoldung der Bahnhofs- und Streckenbeamten dürfen bei der vorliegenden Rechnung unberücksichtigt bleiben, solange nicht der Fall eintritt, dass durch Verringerung der Zuggeschwindigkeit die Einführung von Nachtdienst, also doppeltes Beamtenpersonal nöthig wird. Der letztere Fall kann aber schon deshalb nur ausnahmsweise in Frage kommen, weil eine Verminderung der Zuggeschwindigkeiten in der Mehrzahl der Fälle eine Verstärkung des Zuggewichts, also die Beförderung derselben Gütermenge in einer geringeren Zahl von Zügen ermöglicht.

Die Leistungsfähigkeit einer Locomotive hängt von ihrem adhärirenden Gewichte und von der Dampf-Productionsfähigkeit des Kessels ab und darf durch das Product aus ihrer Zugkraft z — diese Zugkraft z schliesst die zu ihrer eigenen Fortbewegung als Wagen, sowie ferner die zur Ueberwindung der Reibung der einzelnen Maschinentheile gegen einander erforderliche Kraft mit ein — mal der unter Ausübung dieser Kraft möglichen Geschwindigkeit v, also durch $z \cdot v$ ausgedrückt werden. Für Locomotiven mit drei gekuppelten Achsen ergiebt sich z zu durchschnittlich dem siebenten Theile des adhärirenden Gewichts plus den obigen Reibungswiderständen oder zu annähernd $5\,400 + 600$ gleich 6 000 kg, und die bei dieser Kraftäusserung mögliche Zuggeschwindigkeit, wenn die Heizfläche der Maschine zu 138 qm angenommen wird, zu $\frac{690 \cdot 138}{6\,000}$ oder nicht ganz 16 km pro Stunde.

(Vergl. Eisenbahn-Maschinenwesen, I. Abtheilung Seite 109 von R. Koch.)

Jede Vergrösserung der Zuggeschwindigkeit über das angegebene Mass schliesst die volle Ausnutzung des adhärirenden Gewichtes der Maschine aus, involvirt daher zugleich eine Verminderung der Zugstärke, oder sie macht eine Verstärkung der Dampfproduction des Kessels über dessen normale Leistung erforderlich, welche stets nur auf eine kurze Zeit und unter unverhältnissmässig starker Vermehrung des Brennmaterialverbrauchs zu erreichen ist.

(Anmerkung. Die stündliche normale Dampfproduction beträgt bei Güterzuglocomotiven etwa 26 kg und erfordert annähernd 4,2 kg Kohle pro Stunde und Quadratmeter Heizfläche. Bei einer Steigerung der Dampfproduction wächst diese weit langsamer als der Kohlenverbrauch, während sie sich umgekehrt in einem etwas geringeren Verhältnisse als jener vermindert.)

Ein Vergleich der für die meisten Bahnen Deutschlands (aller Flachlandsbahnen) üblichen Zugstärken mit den adhärirenden Gewichten der betreffenden Locomotiven zeigt nun, dass mit nur wenigen Ausnahmen das adhärirende Gewicht der Maschinen selbst in den massgebenden Steigungen nicht ausgenutzt wird, dass demnach die Zugstärke nicht nach diesem, sondern nach der Dampf-Productionsfähigkeit des Kessels bemessen ist. Tritt aber der letztere Fall ein, so gestattet die Verminderung der Zuggeschwindigkeit zugleich eine Verstärkung des Zuggewichts und daher auch eine Verminderung der Zahl der Züge. Nach Mittheilungen in No. 68 dieser Zeitung ist bei der Hannoverschen Bahn thatsächlich dieser Fall eingetreten. Die Verminderung der Geschwindigkeit hat eine Verstärkung des Zuggewichts um etwa 15 pCt. ermöglicht und ein häufigeres Ausfallen von Facultativzügen zur Folge gehabt.

(Anmerkung. Es bedarf wohl kaum der Bemerkung, dass dort, wo z. B. wegen des schwachen Verkehrs nur so wenig Züge fahren, dass eine Beschränkung der täglich abgehenden unthunlich wird, auch alle die Gründe fortfallen, welche hier und später aus der durch sie ermöglichten Verstärkung der Züge für die Verminderung der Zuggeschwindigkeiten hergeleitet sind.)

(Fortsetzung folgt.)

Chargenballast bei den Eisenbahnen.

(Zur socialen Eisenbahnfrage.)

Unter dem obigen Titel hat Herr Betriebssecretär Grewers in Strassburg i/E. in der No. 84 d. Bl. vom 31. October d. J. eine kleine Studie veröffentlicht, welche den Chargenreichthum der Eisenbahnverwaltungen bemängelt und einen Entwurf zur Verminderung desselben enthält. Der Artikel beschäftigt sich aus naheliegenden Gründen wesentlich mit den Verhältnissen der Subalternbeamten, unterlässt es jedoch nicht, auch auf das

Oberbeamtenthum einige Streiflichter zu werfen, welche geeignet sind, schwere Bedenken hervorzurufen.

Herr Grewers führt zunächst Beschwerde darüber, dass die Subalternbeamten „grundsätzlich im Banne der Unterwelt" festgehalten werden, obwohl anzunehmen sei, dass ein Procentsatz derselben für obere Stellen befähigt sei. Die Humanität verlange, jedem Beamten nach Massgabe seines Dienstalters und Talents das Aufrücken zu ermöglichen; auch sei es natürlicher, bei Besetzung der leitenden Stellen zunächst die im Eisenbahndienste erzogenen Bediensteten heranzuziehen und erst in Ermangelung geeigneter Individuen an auswärtige Mächte (Juristen) zu appelliren.

Es klingt das in der That sehr human und verführerisch; allein bei näherer Erwägung der thatsächlichen Verhältnisse gestalten sich diese Vorschläge zu einem idealen Traumbilde, vor dessen Verwirklichung in der von Herrn Grewers beabsichtigten Weise uns der Himmel bewahren möge. Es muss selbstverständlich auf das Lebhafteste bedauert werden, dass die oberen Administrativbeamten der Eisenbahnbehörden lediglich in Folge des Assessortitels die geborenen Directionsmitglieder sind, ein Mangel der Organisation, von dessen näherer Erörterung an dieser Stelle abgesehen werden darf, welcher aber zweifellos bei dem weltbeherrschenden Einflusse und dem Umfange, den das Eisenbahnwesen in wenigen Jahrzehnten gewonnen hat, im Laufe der Zeit beseitigt werden muss, wenn man nicht an aller Logik Schiffbruch leiden soll. Allein wenn Herr Grewers, wie man aus seinen Ausführungen entnehmen muss, vorschlägt und sogar im Namen der Gerechtigkeit fordert, anstatt „einige ergraute Subalternbeamte durch Beschaffung des Titels Canzlei- oder Rechnungsrath abzufinden" eine „Stufe um Stufe erklimmbare Rangleiter" herzustellen, d. h. in knappes Deutsch übersetzt verdienstvolle Subalternbeamte, die sich aber mindestens schon zur Hälfte abgewirthschaftet haben, in leitende Stellungen zu bringen, die körperliche, vor allen Dingen aber bedeutende geistige Frische, reges Verständniss für die volks- und staatswirthschaftlichen Zeitfragen, sowie überhaupt einen hohen Grad allgemeiner Bildung erfordern, lauter Eigenschaften, die bei dem unvermeidlichen Ausbildungsgange der Subalternbeamten unter den letzteren, wenn überhaupt, jedenfalls nur unter durchaus abnormen Umständen vorausgesetzt werden können: so muss man sich doch gegen die Verbreitung derartiger Ideen, welche die schwere Gefahr in sich bergen, in jedem brauchbaren Betriebs- oder Eisenbahnsecretär das Gefühl der Verkennung seiner Talente systematisch gross zu ziehen, auf das Energischste verwahren. Es ist ein ganz bedenklicher Unterschied darin, als Secretär eine Frage nach gegebenen Directiven zu bearbeiten und die Directiven dieser Frage herauszufinden, und im Ernste kann es wohl Niemanden einfallen, die rein mechanischen Leistungen mit der vorangegangenen geistigen Arbeit in Vergleich zu stellen.

Bei dem nun einmal vorhandenen Materiale für das Subalternbeamtenthum ist die Vorbildung eine derartige, dass im Allgemeinen eine jahrelange mühselige Thätigkeit erforderlich ist, ehe der Einzelne einen annähernden Ueberblick über das vielverzweigte Gebiet der Eisenbahnverwaltung gewinnt; und wenn er dahin gelangt ist, dürfte die Grenze des leistungsfähigen Alters in weitaus den meisten Fällen überschritten sein. Wer in der Lage ist, den Besitz universellerer Bildung nachweisen zu können, eventuell die Abiturientenprüfung bestanden hat, wird natürlich mit grösserer Leichtigkeit die Schwierigkeiten des Dienstes überwinden, und — vorausgesetzt, dass die Organisation des Staats-Eisenbahnwesens, wie es bekanntlich nicht der Fall ist, derartig geordnet wäre, dass die oberen Dienststellen nur nach Absolvirung der unteren erlangt werden könnten — schneller in den einzelnen Chargen aufrücken. Die von Herrn Grewers befürwortete Gerechtigkeit bezüglich des Dienstalters ginge hiermit gegenüber der Gerechtigkeit bezüglich des Talentes, welche er allerdings vereinigt wissen möchte, in die Brüche: d. h. es bliebe, wie es auch sonst die Unvollkommenheit der Welt mit sich bringt, einfach wie bisher, dass eine gewisse Menschenclasse nach Massgabe ihrer socialen und finanziellen Lage, welche von vornherein eine auf allgemeinere Gesichtspunkte basirte Erziehung gestattet, für die oberen Beamtenstellen prädestinirt ist. Diese Wahrheit ist für Manchen, dem das Streben nach dem Höheren aus rein materiellen Gründen erschwert, wenn nicht gar versagt worden ist, hart, sie ist aber unerbittlich, und es ist gut, diese Verhältnisse mit nüchterner Klarheit zu beurtheilen, anstatt sich in sentimentalen Gefühlsaufwallungen zu verlieren, die nur Verbitterungen und ungesunde Vellietäten im Gefolge haben können. Dass im Uebrigen bei dem jetzigen Zustande der Dinge manche Härten vorhanden sind, die einer Ausgleichung bedürfen, mag nicht bestritten werden, keinesfalls aber sollten dieselben Veranlassung geben über das Ziel hinwegzuschiessen. Es ist nebenbei überhaupt ein missliches Ding, in menschlichen Verhältnissen eine absolute Gerechtigkeit zu fordern, welche practisch eben unausführbar ist, denn jederzeit können und sollen nur die Interessen der Allgemeinheit massgebend sein, unter welchen der Einzelne oft schwer leidet. Die von Herrn Grewers angestrebte Organisation ist ein Phantom, welches nur in ganz ausserordentlichen Fällen, die selbstredend nicht in Betracht kommen können, verwirklicht werden dürfte, und für solche Fälle pflegt man bekanntlich keine Regeln aufzustellen. Es mag schliesslich noch hervorgehoben werden, dass die nach diesseitiger Ansicht im Allgemeinen unvermeidliche Forderung des Abiturientenexamens als Vorbedingung für die oberen Staatsstellen zweifellos auch eine Garantie gewähren sollte, dieselben, falls nicht gravirende Umstände dagegen sprechen, erreichen zu können, da anderenfalls die Gefahr vorhanden ist, gerade die besseren Elemente auf Berufsclassen zu verweisen, in denen das Sitzenbleiben in Subalternstellungen, welches ja auch von den verschiedenartigsten Einflüssen veranlasst werden kann, nicht zu befürchten ist. Auch dies ist eine unvermeidliche Logik der Thatsachen, welcher der Gerechtigkeit zum Trotz im Interesse der Allgemeinheit Rechnung getragen werden muss.

Es mag gestattet sein, mit noch einigen Worten auf die von Herrn Grewers vorgeschlagene Eintheilung der Oberbeamten bei den Eisenbahnen einzugehen. Dieselben werden folgendermassen organisirt:

1. Directoren. Administrative, juristisch und technisch gebildete.

2. Inspectoren. Gemeinsamer Amtscharacter für Betriebs-, Güter- und Telegrapheninspectoren, sowie Maschinenmeister.

Ueber die Anforderungen, welche an die Directoren zu stellen sind, schweigt Herr Grewers; das Aufrücken bis zum „Eisenbahninspector" einschliesslich, und zwar nach dem Dienstalter, macht er bei Technikern von Zeugnissen, bei Nichttechnikern von Examensleistungen angemessenen Umfanges abhängig. Ein irgendwie plausibler Grund für diese verschiedenartige Behandlung der technischen und nichttechnischen Beamten ist schwer ersichtlich und auch nicht angegeben. Jedenfalls lässt das ganze System an Klarheit Vieles zu wünschen übrig, und es ist zur Evidenz ersichtlich, dass sich Herr Grewers hier auf einem Gebiete bewegt, welches er nicht in genügender Weise beherrscht. Nur als erläuterndes Beispiel, zu welchen wunderlichen und jedenfalls von dem Verfasser nicht beabsichtigten Consequenzen die von ihm aufgestellte Skala führt, mag angeführt werden, dass sich die bautechnischen Beamten vom Bahnwärter zum Weichensteller, Rottenführer, Bahnmeister, Baumeister und schliesslich zum Eisenbahninspector durcharbeiten.

Beiläufig, und speciell für die jüngere bautechnische Fachgenossenschaft interessant, sei noch erwähnt, dass Herr Grewers dem Baumeister seine Stellung unter den Subalternbeamten anweist; ihm parallel stehen unter den nichttechnischen Beamten die Controleure, unter den maschinentechnischen die Werkmeister und unter den telegraphentechnischen die Telegraphencontroleure. Durch diese, dem Baumeister gegebene Rangstufe ist wenigstens eine Klarheit in die bisherige schwankende Stellung desselben gebracht, die freilich bei den Betreffenden selbst des wünschenswerthen Einverständnisses entbehren dürfte.

Es würde zu weit führen, Herrn Grewers auf die demnächst und zweifellos mit besserem Verständniss behandelte Frage der Subalternbeamten zu folgen. Darin hat Herr Grewers Recht, dass die Ergänzung des Beamtenpersonals bei den Eisenbahnverwaltungen an schweren Fehlern leidet, deren Beseitigung aus allen Kräften anzustreben ist; die Lösung dieses Problems ist aber nicht in der Weise zu finden, wie sie der immerhin gut gemeinte und durchaus für das Streben des Verfassers sprechende, in diesem Blatte veröffentlichte Versuch entwickelt.

Berlin, den 2. November 1879.

Köhne, Regierungs-Baumeister.

Die Reise der Skandinavischen Gäste zur diesjährigen Salzburger Generalversammlung.*)

(Fortsetzung aus No. 85.)

Die Salzburger Generalversammlung wurde in einem kirchlich aussehenden Saale, der Aula der alten Universitätsgebäudes, abgehalten und, da der Präsident des Vereins, Geheimrath Fournier, seines hohen Alters wegen an der Zusammenkunft nicht Theil nehmen konnte, von dem Director Schrader der Berlin-Anhalter Bahn, einem hervorragenden und anerkannt tüchtigen Mann, welcher sich seiner Aufgabe mit grosser Sicherheit und Geistesgegenwart entledigte, geleitet. Es konnten übrigens die zur Verhandlung stehenden Gegenstände, die grösstentheils specielle Angelegenheiten des Vereins etc. betrafen, kein Interesse beiden fremden Theilnehmern erwecken und es geschah daher theils aus Höflichkeit, theils nur um zu sehen, wie ein solcher Deutscher „Eisenbahntag" sich machte, dass sie sich überhaupt in der Aula

---

*) Ungeachtet einzelner Wiederholungen des in der Nummer 64 mitgetheilten Festberichtes geben wir den im „Dagbladet" abgedruckten Reisebericht der Skandinavier hier thunlichst vollständig wieder, um den Eindruck genügend erkennen zu lassen, welchen die bei Gelegenheit der Salzburger Generalversammlung stattgehabten Festlichkeiten und die seitens der Oesterreichischen Bahnen bewiesene Gastfreundschaft bei den Skandinavischen Gästen zurückgelassen hat.

Die Redaction.

zeigten. Die Zeit, welche die Mitglieder des Vereins zu ihren Geschäften verwenden mussten, konnte daher von den Skandinaviern dazu benutzt werden, diejenigen Punkte in Salzburg und der nächsten Umgegend zu besuchen, welche in dem offiziellen Programm für die Ausflüge nicht mit aufgenommen waren.

Jedermann wird schon gehört haben, dass Salzburg eine der schönsten und interessantesten Städte Deutschlands ist; Alex. v. Humboldt sagt darüber, dass sie nach Constantinopel die schönste Stadt sei, die er kenne; der Vergleich zwischen einer Orientalischen Stadt an einem in der Gluth der Sonne flimmernden Meer und einer halbmittelalterlichen Stadt an einem reissenden Fluss zwischen jähen, oft von Nebel umhüllten Bergen gelegen und mit Aussicht auf die fernen Schneeberge, scheint doch ziemlich gewagt zu sein. Thatsache ist, dass die Natur diese Stadt im höchsten Grade bevorzugt hat und dass sich durch eine hundertjährige Menschenarbeit auch historische und künstlerische Interessen an dieselbe knüpfen. Auf beiden Ufern der brausenden Salzach, welche hier noch die eigenthümliche weissgrüne Farbe eines Bergstromes bewahrt hat, liegt die halb südländische Stadt, der älteste Theil mit schmalen Gassen, hohen Gebäuden und ergötzlichen Durchhäusern auf der linken, der neuere mit mehr modernen Gebäuden, breiten Alleen und öffentlichen Plätzen versehene Theil auf der rechten Seite. Das Thal ist auf der Stelle, wo gerade die letzten Höhen einen Pass für den Fluss bilden, bevor derselbe in die weitgestreckte Ebene fliesst, welche sich gegen Norden öffnet und von dem Kloster Maria-Plain auf der letzten Höhe überragt wird, sehr eng. Oberhalb der alten Stadt erhebt sich auf steilen Felswänden die Festung „Hohen-Salzburg“ mit Erinnerungen, die in die Römerzeit zurückreichen; dieselbe liegt frei und beherrscht das Terrain nach allen Seiten, nur gegen Norden schliesst sich ein niedriger langgestreckter Bergrücken, der „Mönchsberg“, an, zwischen dessen steilem Abhang und dem Fluss der schmale Thalstreifen liegt, auf welchem die Römischen Feldherren und katholischen Erzbischöfe nach und nach die alte Stadt aufgeführt haben. Auf dem entgegengesetzten Ufer, den neueren Theil der Stadt beherrschend, erhebt sich der „Kapuzinerberg“, von dessen Seiten man ebensowohl eine Aussicht nach Norden über die Ebene, als nach Süden durch die Berggruppen hat, wo „Untersberg“ und „Gaisberg“ als mächtige Thorpfeiler zu beiden Seiten des fruchtbaren Thales stehen, dessen Windungen zwischen Felsen von stets wachsender Höhe und Mächtigkeit bis zu dem schönen Berchtesgaden und dem träumerisch-melancholischen Königsee reichen, während der herrliche Hintergrund der Landschaft von den Hohen-Göll's-Felsmassen und der ehrwürdigen schneeweissen Pyramide des „Watzmann“ abgeschlossen wird. Es ist eine Scenerie, deren ganze Reichthumsfülle sich erst bei längerem Aufenthalt und bei fleissigem Aufsuchen der unzähligen Punkte, von denen sich die Pracht der Natur in beständig neuen, abwechselnden Formen zeigt, offenbart. Hier ist der Eingang zu dem Bayerischen und Oesterreichischen Salzkammergut, zum Zillerthal und den Hohen Tauern; kann man sich wohl eine schönere Pforte zu diesem Reich der Schönheit denken? Das Volk ist wie das Land, ein Uebergang zwischen Ebene und Gebirge, mit den guten Eigenschaften beider, lebendig, aufgeweckt, gutmüthig, höflich und gemüthlich. Salzburg ist der Ehre werth, Mozart geboren zu haben, und schätzt ihn auch im höchsten Grade. Der Name Haydn ist ebenfalls mit der Stadt verknüpft und sein Grab wird auf dem alten St. Peters-Kirchhofe gezeigt. All' die Herrlichkeit hat aber doch auch ihre Schattenseite, die noch erwähnt werden muss. Es regnet nämlich in Salzburg ganz übermässig viel, noch ärger als in der Norwegischen Stadt Bergen und aus denselben natürlichen Gründen; diese Regel gilt für alle Jahre, für einen Sommer aber, wie im Jahre 1879, musste befürchtet werden, dass der Regen überhaupt nicht aufhören würde, dass man jeden Tag auf den klebrigen Wegen unter dem Regenschirm würde herumwaten müssen und nur zwischen den Regenschauern eine schwache Ahnung von den Thürmen und Mauern von Hohen-Salzburg würde bekommen können. Diese Furcht schien bis zur Gewissheit zu steigen, als der Sonntag, der 27. Juli, nachdem der vorhergehende Tag ein drückend heisser, aber dabei ganz klarer Sommertag gewesen war, sich schon bei der Abreise von München in der bedrohlichsten Verfassung zeigte und dann auch bald begann, Ströme von Wasser über den Zug zu ergiessen. Bei der Ankunft in Salzburg triefte Alles. Die Wagen, Guirlanden, Flaggen, die wartenden Generaldirectoren und die delegirten Beamten, welche die ankommenden Reisenden, namentlich die Skandinavier, empfangen sollten, und selbst die Gäste wurden kaum davon verschont, auf der kurzen Strecke vom Bahnhof nach dem grossen und wohl eingerichteten Hôtel de l'Europe, wo für Alle Quartier bestellt war, durchnässt zu werden. Und Abends, als man sich in dem allzu heissen und ganz und gar nicht ventilirten Kursalon versammelte, um nähere Bekanntschaft zu machen, war es noch nicht besser geworden. Der Montag Morgen brach jedoch mit günstigen Aussichten an und von nun an blieb das Wetter in vollen 8 Tagen strahlend sommerlich, nicht allein in Salzburg, sondern auf der ganzen Reise durch das Salzkammergut und auf der Donau nach Wien, sodass von nun an für alle Fahrten ein strahlender, fast wolkenloser Himmel als Hintergrund gedacht werden muss, der nur ein einziges Mal und zwar zu sehr geeigneter Zeit mit einem reinigenden Gewitter abwechselte.

Nach der Vormittagsconferenz in der Aula war für den Montag, den 28., 3 Uhr, ein Festdiner in dem Kursalon anberaumt, bei dem man, nebenbei gesagt, zum ersten Mal im schwarzen Frack erschien und wobei die Damen ausgeschlossen waren; es war das offizielle Fest der Conferenz und trug in jeder Beziehung das Gepräge hiervon. Der Statthalter der Provinz, Se. Excellenz Graf Thun, und der kommandirende Feldzeugmeister in der prunklosen Oesterreichischen Uniform, in der die Generale wie Seconde-Lieutenants aussehen, repräsentirten die weltliche Macht, während diesen gegenüber Se. Eminenz der Cardinal Fürst-Erzbischof von Salzburg, ein eleganter Prälat, sass, an dessen Seite Generaldirector Troilius von Stockholm und Etatsrath Rothe aus Kopenhagen ihren Ehrenplatz hatten. Hier wurden auch zum ersten und einzigen Mal Toaste auf die verschiedenen Souveräne ausgebracht. Auf den Willkommensgruss an die Skandinavier, der von dem Generaldirector der Kaiserin Elisabethbahn, Herrn v. Czedik, dem unermüdlichen Leiter aller Festlichkeiten der Conferenz und der Excursionen der nächsten Tage, ausgebracht wurde, antwortete Etatsrath W. Rothe in einem sehr wohlgelungenen Vortrage, welcher mit dem äussersten Grad von Wohlwollen aufgenommen wurde. Ueberhaupt wurde der Versuch der Skandinavier, in der fremden Sprache ihre Gefühle auszudrücken und den Dank für die bewiesene Gastfreundschaft und Zuvorkommenheit auszusprechen, in jeder Weise anerkannt. Vor dem Kursalon erstreckt sich ein grosser Garten mit schönen Anlagen und einigen Erhöhungen, welche Ueberbleibsel von früheren Festungswerken zu sein scheinen; bei dieser Gelegenheit war der Garten mit einem andern in Verbindung gesetzt, der zu dem Mirabell-Palast gehört, und auf diesem ausgedehnten Terrain waren Vorbereitungen zu einem Gartenfest getroffen, das sich bei Einbruch der Dunkelheit mit ausserordentlicher Pracht entwickelte. Den Hauptpunkt in dieser reichen Illumination bildete ein von oben bis unten erleuchteter Thurm und ein auf dem Rasenabhang am Fusse desselben befindliches riesenmässiges beflügeltes Rad, das gemeinsame Symbol der Eisenbahnen, über dem ein strahlendes „Willkommen“ leuchtete. Am prachtvollsten nahm sich diese Illumination vom Mönchsberg jenseits des Flusses aus und hier waren daher auch auf den vielen Aussichtspunkten dichte Schaaren der städtischen Bevölkerung versammelt, die sich darüber freute, in wie schöner Weise ihre liebe Stadt die Honneurs für die Fremden machte.

Am Dienstag (29. Juli) war wiederum Geschäftsversammlung in der Aula, und bis gegen 4 Uhr sorgte ein Jeder im Uebrigen für sich selbst. Um diese Zeit brachte ein Extrazug die Gesellschaft an den Fuss des Gaisberg's und von einer improvisirten Station aus wurde eine Wanderung nach dem Schlosse Hellbrunn und dessen eigenthümlichen Gärten unternommen. Dasselbe hat seinen Namen von einigen reich sprudelnden Quellen, die durch die Parks und Gärten geführt und zu verschiedenen Zwecken benutzt sind, theils zu wirklich schönen Anlagen, theils zu mehr oder weniger kindlichen Vergnügungen. Ein Fürst-Erzbischof von Salzburg hat im Anfang des vorigen Jahrhunderts in der schlimmsten Rococcoperiode all' dieses zum Vergnügen einer Maitresse angelegt, mit der dieser Gottesmann, ohne sich zu geniren, zusammenlebte. Die vielen Puppenspielereien, mehr oder weniger durch Wasser getrieben, sind nur kindlich; die Ueberraschungen, wodurch arglos Wandernde plötzlich von allen Seiten überspritzt werden, verdienen eine härtere Bezeichnung. Der Park ist aber herrlich und enthält in einem Felshügel ein von der Natur gebildetes kühles Felstheater, in welchem einige vierstimmige Gesänge von einem Eisenbahn-Gesangverein aus Wien, der die ganze Tour begleitete und beständig zur Unterhaltung der Gäste beitrug, vorgetragen wurden. Am schönsten waren hier wie überall die Aussichten nach den fernen Schneebergen, die im Vordergrund mit reichem Laubwald eingerahmt erschienen. Nach der Rückkehr nach Salzburg gab der genannte Gesangverein ein grösseres Concert, wo auch ein Schwedisches Volkslied gesungen wurde, und für diejenigen, die noch Kräfte besassen, war noch nachher ein grosser Festcommers arrangirt, von welchem die Gäste trotz der auf den nächsten Morgen zeitig angesetzten Abreise von Salzburg erst spät nach Mitternacht heimkehrten. Hiermit endete die eigentliche Conferenz in Salzburg und ihre Festlichkeiten.

Von nun an waren die Geschäfte beendet und die Zeit war nur dazu bestimmt, die wunderbar schöne Gegend, die sich auf der Fahrt von Salzburg nach Wien zeigt, recht zu geniessen. Das Programm für den ersten Tag lautete: Um 7 Uhr Abreise von Salzburg auf der Giselabahn nach St. Johann im Pongau und demnächst Fusstour nach der Bergkluft Lichtenstein-Klamm, wo ein ländliches Frühstück im „Felsenkessel“ eingenommen werden solle; nach der Rückkunft von St. Johann Weiterfahrt mit der Bahn nach Zell am See, wo die ganze Gesellschaft — über 300 Personen mit Herren und Damen — einquartiert und wo in dem neuen Hôtel Kaiserin Elisabeth ein Diner mit darauffolgen-

dem Feuerwerk, Concert, Tanz und anderen Belustigungen gegeben werde. Donnerstag, den 31. Juli, 7½ Uhr sollte die Fahrt auf derselben Bahn nach Steinach-Irdning (mit einem kleinen Ausflug nach der Kitzloch-Klamm für diejenigen, die sich dazu bequemten sehr früh aufzustehen) und demnächst auf der hier ausmündenden Kronprinz Rudolfbahn über Aussee und Ischl nach Ebensee gehen, wo wieder Dampfschiffe warteten, um die Gesellschaft über den Traunsee nach Gmunden zu führen; hier werde ein ländliches Mahl eingenommen und demnächst die Fahrt auf der schmalspurigen Bahn nach Lambach und darauf nach Linz fortgesetzt. Hier werde übernachtet und am nächsten Morgen 7½ Uhr gehe es mit Dampfschiffen auf der Donau weiter nach der Kaiserstadt Wien, wo die offizielle Tour als beendet betrachtet werden konnte und wo die Theilnehmer sich selbst überlassen wurden, soweit es die Oesterreichische Gastfreundschaft gestattete. Dieses Programm, welches für diejenigen bezaubernd klingen muss, bei denen die genannten Orte Erinnerungen über empfangene Schönheitseindrücke erwecken, wurde unter den günstigsten äusseren Verhältnissen durchgeführt.

(Fortsetzung folgt.)

Zu Gunsten der dreiachsigen Personenwagen.

In No. 81 brachte Ihr geschätztes Blatt einen Artikel, der sich zu Gunsten der dreiachsigen Personenwagen ausspricht, und zwar hauptsächlich im Hinblick auf den ruhigeren Gang solcher Fahrzeuge. Die dreiachsigen Wagen haben indessen noch einen anderen Vorzug, der mir wesentlicher zu sein scheint, nämlich den der grösseren Betriebssicherheit. Mir ist aus meiner Praxis ein Fall bekannt, der diesen Vorzug deutlich illustriren wird. Am 13. December 1878 kamen kurz vor Abfahrt des Schnellzuges von A. nach B. eine grössere Anzahl Musici und verlangten einige Coupées. In Folge dessen wurde ein dreiachsiger Wagen III. Classe in den Zug hinten eingestellt. Nachdem der Zug etwa 5 km gefahren, verlor dieser letzte Wagen vom linken vorderen Rade den Reifen, ohne dass es Jemand vom Fahrpersonal resp. von den Insassen des Wagens merkte; auch die Bahn-Bewachungsbeamten haben wegen der Dunkelheit das Abspringen des Reifens nicht wahrgenommen. Auch auf den nächsten zwei Stationen X und Y, wo der Zug hielt, fiel der Zustand des Wagens Niemanden auf. Erst hinter Y entgleiste in einer Curve die vordere, der Führung entbehrende Achse und konnte erst, nachdem der Zug noch 720 m gelaufen, zum Stehen gebracht werden. Der Wagen hatte über 17 km durchlaufen, ohne zu entgleisen, und auch nach der Entgleisung ist er in so unbedeutende Bewegungen gerathen, dass keiner der Passagiere zu Schaden gekommen ist. Derselbe wurde eben von den anderen beiden Achsen und der Kuppelung so geführt und getragen, dass die dritte Achse in gerader Strecke und Curven mit grösserem Halbmesser entbehrlich war. Ein zweiachsiger Wagen wäre gleich in der ersten Curve entgleist und viel heftiger hinausgeschleudert worden. — Aehnliche Beispiele würden sich noch mehrfach beibringen lassen.

Z.

Der neue Anhalter Bahnhof zu Berlin.

Diesen grossartigen Prachtbau, an dessen Vollendung mit grösster Energie gearbeitet wird, schildert A. Jansen im Feuilleton der „Nat.-Ztg." wie folgt: Der grosssinnigen Verwaltung einer Privateisenbahn verdanken wir es, dass der Askanische Platz eine wichtige Stätte für die Baukunst Berlins geworden ist. Schon beeilen sich die städtischen Behörden, dieselbe mit Gärten und Springbrunnen würdig zu schmücken, und nachdem endlich auch das letzte Gemäuer gefallen ist, das zum alten Anhalter Bahnhof gehörte, können wir ungehindert und vollständig den Anblick des neuen geniessen. Gleich seine ungeheueren Grössenverhältnisse sind von überwältigender Wirkung. Nächst der Sct. Pancras-Station in London und der Centralstation in Birmingham zeigt die grosse Halle vor uns die ausgedehnteste Breite in der Welt; der Raum im Lichten zwischen ihren beiden Einfassungsmauern kommt dem Abstande gleich, der die beiden Häuserreihen unter den Linden trennt, während die Breite des Gesammtgebäudes gut das Doppelte beträgt. Die Höhe vom Strassenterrain bis zum Scheitel des Gesimses der grossen Bogenöffnung misst 40 m und übersteigt damit diejenige des Berliner Schlosses (dessen Attika einbegriffen) um 8 m. Unmittelbar mit dem Eindrucke, den solche Massen auf uns machen müssen, empfinden wir aber wie zur Ausgleichung den Farbenreiz des Materials, mit dem dieselben aufgeführt sind. Diese röthlich-gelben Ziegelfabrikate der Greppiner Werke verbreiten jenen milden warmen Ton über das Ganze, der dem Auge immer wohlthut und der es entzückt, wenn er am späteren Nachmittag neben den tieferen und weiteren Schatten goldig erglänzt. Die „rauhe Nothwendigkeit" hat in der Schilderung bei Horaz als Attribute „Balkennägel und Keile, Klammern und flüssiges Blei", d. h. lauter Geräth der Architectur, so dass diese selbst als diejenige Kunst erscheint, deren Wesen in unzerstörbarem Gefüge und unerschütterlicher Festigkeit besteht. An diese Vorstellung der Alten darf uns gewiss ein Gebäude erinnern, das nicht blos in seinen Massen, sondern auch in bedeutenden einzelnen Theilen ächt Römischen Bau- und Stilsinn beweist.

Im Gegensatz zu einer Richtung, welche das Aeussere und namentlich die Hauptfaçade eines Baues, unabhängig von dessen Innerem und damit widersprechend dessen Zwecke ausbildet, hat Franz Schwechten, der Architect des Empfangsgebäudes des Anhalter Bahnhofes, sein Streben durchaus darauf gerichtet, die für das Gebäude massgebenden Hauptbestandtheile von Innen nach Aussen zur charakteristischen Erscheinung zu bringen. Die reich und harmonisch in Gruppen vor-, neben- und übereinander geordnete Front am Askanischen Platze spricht dies deutlich aus und lässt hinter der Unterfahrt, die in der Mitte am weitesten vorspringt, das hohe Vestibül mit den Warteräumen zur Linken und Rechten, und hinter diesen zuletzt noch höher aufsteigend die grosse Halle mit ihrem imposanten Bogen erkennen. Ein endgiltiges Urtheil über die Gesammtwirkung wird freilich erst möglich sein, wenn nach Beseitigung des Bauzaunes der Platz durchaus freiliegt und wenn das Gebäude seine Ausschmückung durch Gitterwerke, Reliefplatten und Figurengruppen erhalten hat. Für die Silhouette der Halle insbesondere muss die Gruppe von entschiedenem Einfluss werden, die auf ihrem höchsten Punkte thronen soll und die, vom Bildhauer Hundrieser modellirt, den Weltverkehr darstellt.

Wenn sich der Architect bei dem gesammten Aussenbau und bei der Charakterisirung aller Theile desselben lediglich durch deren Aufgabe und Wesen bestimmen liess und dadurch ein organisches Ganzes hervorbrachte, so band er sich wiederum in der Wahl der Kunstformen beim Entwurfe der Details an die Eigenthümlichkeit des Ziegelmaterials, welches die Verwendung sehr grosser Stücke ausschliesst und keine weiten Ausladungen der Profile gestattet. Die Rundbogenfenster, durch die Hallenform bedingt, wären in den Dimensionen, in denen sie hier erscheinen, nur durch eine Verwendung von Glas und Eisen möglich, wie sie erst unsere Zeit kennen gelernt hat. Die Gliederung der Hallenlängswände durch diese mächtigen Fenster und durch Pfeiler hebt die Eintönigkeit auf, welche sonst durch regelmässige gleichartige Theilungen verursacht wird. Die Ausfahrtsfaçade am Schifffahrtscanal, nur aus drei ungeheueren Bogenöffnungen bestehend, erinnert an Monumentalbauten des antiken Rom. Der hallenartige Hauptcorridor, der, am entgegengesetzten Ende, den ganzen Innenverkehr vermittelt, entspricht bei 85 m Länge und 13 m Höhe den grossartigen Aussenverhältnissen und erinnert an gewisse Theile antiker Thermen. Die Mittelgruppen der Front am Askanischen Platze, welche namentlich Vestibül und Wartesäle umfassen, haben ein horizontales Kreuzgesims, welches als rein Römisch bezeichnet werden kann. Dagegen bietet uns die obere sichtbare Stirnfläche der grossen Halle Constructionsformen und in Folge davon auch Kunstformen, welche mittelalterlichen Charakter haben, wie denn auch vorn die Unterfahrt Pfeiler und Capitälbildungen aufweist, die Romanisch zu nennen sind. Endlich werden bestimmte feine und reiche Ornamente im Geiste der Renaissance gehalten und der ganze Kaiserbau ist in der edlen und vornehmen Anmuth ausgeführt, welche ihr Urheber nur in dem eingehendem Studium Bramantischer Werke kennen lernen konnte. In der Art und Weise, wie hier an die Epoche der Wiederherstellung, dort an die frühere originale Fortbildung des Alterthums angeknüpft wird und wie dieses selber unmittelbar mannigfach als Vorbild dient, in der durchgängigen Anpassung der Details der Kunstformen an die Eigenthümlichkeit des verwendeten Baumaterials und endlich in der organischen Construction des Gesammtbaues sowie seiner Einzelheiten aus dem Zwecke und innersten Wesen der Aufgabe heraus: in allen diesen Beziehungen hat sich der Baumeister Schwechten als ein würdiger Vertreter der Schule Schinkel's erwiesen.

Die Reise um Berlin in 90 Minuten.

Die im vorigen Monat erfolgte Vollendung der Ringbahn, welche am 18. October vollständig in Betrieb gesetzt wurde, ermöglicht es, in 1½ Stunden in bequemster Weise eine Rundfahrt um Berlin zu machen. Ein Berichterstatter des „Berliner Tageblatts" giebt eine hübsche Schilderung einer solchen Rundreise, welche wir auszugsweise hier mittheilen.

Die Reise beginnt am Halleschen Thor. Hier hat Berlin sich in sein schönstes Gewand gesteckt. Zwischen den beiden schlanken Thorgebäuden mit den rothgranitenen Säulen hindurch und über die neue, statuengeschmückte Brücke ergiesst sich in ununterbrochener Reihe ein Gewühl von Pferdebahnwagen, Droschken, Equipagen, Leichenzügen und Lastwagen. — Es ist eben 12 Uhr Mittags. Der in der Mitte der Strasse postirte Schutzmann hat die Hände voll zu thun, um Ordnung zu halten. Die Schulen sind geschlossen und die für ein Billiges abonnirte Schuljugend klettert mit Todesverachtung auf die schnell um die Curven biegenden Wagen nach Tempelhof und Rixdorf. Hier heisst's: „Augen offen gehalten". Da klingelt schon die Pferdebahn von der Königgrätzerstrasse her. Der Wagen ist ganz voll, Wenige steigen aus, Viele wollen hinein. Nach echt Berliner

Sitte wird gedrängt und gestossen, wo mit Ruhe und Geduld genau ebensoviel erreicht werden könnte. Endlich setzt sich der Wagen in Bewegung. Am Halteplatze sind einige Minuten verloren gegangen, der Kutscher muss sie durch schnelleres Fahren wieder einholen. In schnellem Tempo geht's also die Gitschinerstrasse hinab, welche in ihrem Anfang nur auf einer Seite bebaut ist, die andere bildet der Canal. Auf der jenseitigen Seite läuft eine Strecke weit das prachtvoll angelegte Waterloooufer, bis es zu plötzlichem Ende kommt. Ein Schild dahinter mit der Inschrift: Baugesellschaft „Belle-Alliance" birgt trübe Erinnerungen an die Zeiten des Krachs. Doch bleiben wir beim heutigen Tage. Gleich neben dem linksseitigen, an der Post belegenen prachtvollen Thorgebäude ragt ein kleines armseliges Häuschen in die Strasse hinein und zeigt so recht den Gegensatz zwischen einst und jetzt. Wenige Schritte weiter taucht das städtische Siechenhaus auf mit freundlichem Vorgarten. Welche Fülle von Jammer und Leid mögen jene Mauern bergen. Da tönen in diese Gedanken hinein schon Selchow's schmetternde Fanfaren. Auf dem Reithofe an der Ecke der Alexandrinenstrasse tummeln sich auf ihren Braunen die Kürassiere. Vor uns biegt, eine kleine Strecke weiter, ein eben vor einem Pferdebahnwagen gewechseltes Gespann Pferde in die Brandenburgstrasse. Dort sind die grossen Stallungen der Pferdebahn. Der stattliche Rohbau auf der anderen Seite kennzeichnet sich durch die Inschrift am Schornstein als die Pumpstation des Radialsystems II. der Canalisation. Die Englische Gasanstalt nimmt einen grossen Raum ein, bis zur Prinzenstrasse hin. Wir haben jetzt glücklicher Weise den alten Fehler abgelegt, die Privilegien für grosse allgemeine Unternehmungen dem Auslande zu geben, die Gasanstalten sind jetzt in den Händen der Stadt.

Inzwischen sind wir an der Ecke der Prinzenstrasse angekommen. „Theilstrecke" sagt die Tafel. Wieder werden viele Plätze gewechselt. Aber der Wagen ist wieder voll, wenngleich die Physiognomie des Ganzen sich ein wenig verändert hat. Ueberwogen bisher die Damen, welche anscheinend auf dem Wege waren, dringende „Visiten" zu erledigen, so treten an ihre Stelle Hausfrauen, die jeden Ausweg gleich zur Erledigung von Besorgungen benutzen. Die Packete auf dem Schosse werden zahlreicher. Die Prinzenstrasse bildet das längste geradlinige Stück der Ringbahn. Sie ist, ohne sonderlich hervorragende Bauten aufzuweisen, freundlich. Die Häuser variiren von 3 bis 5 Stockwerken, haben aber fast ausnahmslos Läden, die sich regen Zuspruchs erfreuen. Der Moritzplatz bildet einen lebhaften Kreuzungspunkt. Jetzt eben werden durch die Oranienstrasse, welche dort kreuzt, die Schienen für einen neuen Verkehrsweg gelegt, welcher vom Lausitzer Platz (Berlin-Görlitzer Bahnhof) aus durch die Oranien- und Kochstrasse nach dem Askanischen Platz führen soll, von wo derselbe dann durch die Schöneberger- und Lützowstrasse nach dem Zoologischen Garten sich hinzieht. Nach kurzem Halten passiren wir zwischen zwei stattlichen Gebäuden. Hier ist die städtische Turnhalle! Nicht blos die Kraft der Jünglinge wird hier gestählt. Manch' kräftig Wörtlein ist hier schon gesprochen worden, manch' feuriger Salamander gerieben worden von den Burschenschaftern unserer Universität. Was das Herz des Volkes bewegte, hat hier begeisterten Wiederhall gefunden. Auf der anderen Seite der Strasse werden die Mädchen und die Jungfrauen der Stadt in der Victoriaschule erzogen zu tüchtigem Schaffen im späteren Leben. Das schöne Haus weiss etwas zu erzählen von dem Eifer, mit welchem die Eltern ihre Nächte opfern, um die Kinder auch rechtzeitig anzumelden. Als wir vorbeifuhren, öffneten sich gerade in beiden Häusern die Thore. Es war eine Freude, die kräftigen Gestalten der Turner, die aufblühenden Mädchen zu sehen. „Dresdenerstrasse!" ruft der Schaffner. Schnell einen Blick hinein, ehe wir vorüberrollen. Rechts hinab, fast Haus für Haus, die Stätte fleissigster Arbeit in einer Specialindustrie Berlins, der Lederbranche, links überall Glaskuppeln vor den Häusern, die den Wanderer zum Vergnügen einladen: „Americain", „Vauxhall" und die Passage des Südostens, die unter dem City-Hôtel Dresdener- und Annenstrasse verbindet. Parallel mit der Prinzenstrasse aber zieht sich, nur hin und wieder dem Auge durch Strassenöffnungen sichtbar, das grossartige Elisabeth- und Luisenufer mit ihren Hafenanlagen und den prächtigen Abschlüssen durch den stylvollen Bau der Michaelkirche.

Seit Kurzem biegt die Ringbahn an der Ecke der Köpenickerstrasse in diese ein. Die Strasse ist breit, die Häuser erscheinen aus diesem Grunde auch niedriger, als sie es in Wirklichkeit sind. Der Wagenverkehr in dieser Strasse ist ein gewaltiger. Nicht blos, dass die Pferdebahnwagen — zu denen sich auch die Wagen der Linie Schlesisches Thor und Treptow gesellen — sich auf dem Fusse folgen, die vielen Kalk- und Mörtelwerke geben dem Lastenverkehr auch sein ganz besonderes Gepräge. Weisser Staub erfüllt vielfach die Luft. Wir kreuzen die Michaelkirchstrasse. Rechts der schöne Platz mit dem wirkungsvollen Abschluss der katholischen Kirche, links die neue Brücke, eine lang ersehnte wichtige Erleichterung für den Verkehr. Auf dem Grundstück No. 122 hat die Post in Rohbau mit Sandsteinverkleidung eines ihrer schönsten Gebäude hingestellt, daran schliessen sich eine Communalschule — überall findet man die Zeugen von dem Verständniss unserer städtischen Verwaltung für ihre erziehlichen Aufgaben — und das Depot der Feuerwehr. Ueber die Zwillingsbrücke geht es nun auf die Schillingsbrücke und im Nu sind wir in einer andern Welt!

Was sich da ausbreitet entlang den Ufern der Spree, das ist eine stattliche, grosse Fabrikstadt. Aller Orten ragen hohe Schornsteine auf. Links im Hintergrunde wölben sich, mitten aus dem Wasser heraus, die Stadtbahnbogen, grosse Kohlenhöfe, Stätteplätze für Bau- und Nutzholz säumen das Wasser soweit das Auge reicht. In emsiger Arbeit geht das Entladen der Fracht vor sich. Darüber kräuselt sich der Rauch aus den Essen. Wenige Schritte und der Stralauerplatz ist erreicht. (In unmittelbarer Nähe stehen dort die 59. Gemeindeschule und die Andreaskirche.)

Inzwischen hat der Eingang in die Andreasstrasse das Publikum abermals gewechselt. Von den ursprünglichen Fahrgästen ist ausser mir Niemand mehr im Wagen. Das kleinbürgerliche Element überwiegt. Nicht nur mit Packeten kommen die Fahrgäste, sie haben auch, weil daheim Niemand ist, die Kleinen zu beaufsichtigen, ein Kind mitgebracht, das ja bekanntlich immer unter 6 Jahren ist. Man ist hier zuvorkommender als in den „feinen Vierteln". Die Fahrenden rücken unaufgefordert zusammen, wenn noch Jemand einsteigt. Eine Unterhaltung wird leichter angefangen und bildet allgemeinen Gesprächsstoff. Augenblicklich dreht sie sich um den Abbruch des Frankfurter Bahnhofes, der mit gähnenden Oeffnungen in seiner Vorderfront da vor uns liegt. Die Arbeit wird mächtig gefördert. Jetzt geht's unter der Stadtbahnbrücke fort, d. h. unter der einstigen Brücke, von der bis jetzt nur die Pfeiler errichtet sind. Die Andreasstrasse ist, wie die Prinzenstrasse, langgestreckt, aber sie ist architectonisch noch eintöniger. Hier und in ihren Querstrassen lebt die Bevölkerung dicht. Die Häuser haben tiefe Höfe mit Quer-, Seiten- und Nebengebäuden. Bei den letzten Reichstagswahlen war hier das Schlachtfeld, auf welchem mit der Socialdemokratie hart gerungen wurde. Die schmale Langestrasse ist die Heimath unserer Weber. Der Andreasplatz wird — wenn seine jungen Bäume erst entwickelt sind — einen stattlichen Schmuck tragen. Dann schneiden wir den Grünen Weg, der seine Shawls und Tücher überall hin entsendet und biegen endlich in die Grosse Frankfurterstrasse ein.

Jahrmarkt! Wie oft ist schon darauf hingewiesen worden, dass diese Einrichtung sich für die Weltstadt eigentlich nicht mehr schicke und wie straft der grosse Andrang von Käufern bei den Märkten jedesmal diese Behauptung Lügen. Das Geschäft war auch diesmal gut; die Böttcher und Fassbinder, die hier ihre Stände aufgeschlagen haben, sehen vergnügt aus. Vom nahen Ostendtheater her — es hat nicht zum wenigsten durch die Vollendung der Bahn gewonnen — kommt ein Wagen der Neuen Berliner Pferdebahn, deren Herrschaft auf dem Alexanderplatz endet. Nur eine kurze Strecke führt der Weg durch die breite, in der Mitte durch Baumanlagen geschmückte Frankfurterstrasse. Dann biegen wir in die Straussbergerstrasse ein, deren Canalisirung bisher den Schluss des Ringes verhindert hatte.

Die Straussbergerstrasse ist breit, aber sie sieht aus wie eine gewaltige Kaserne. Wenige Zoll nur ist ein Haus höher oder niedriger wie das andere. Trügen sie nicht verschiedene Farben, man könnte glauben, dass sie mit ihren 150 Fenstern Front alle unter einem Dache wären. In vielen Häusern finden sich Keller mit der Inschrift: „Einkauf von alten und getragenen Kleidern", „Ein- und Verkauf von alten und neuen Stiefeln", „Pfandleihe" — aber andererseits deuten auch viele Inschriften darauf, dass moderne Kultur sich hier Eingang verschafft hat. Wir lesen dazwischen auch: „Atelier für künstliche Zähne" und auf einem anderen Schild: „Wein und echte Biere". An der Ecke der Pallisadenstrasse aber erhebt sich der imponirende Bau der 23. Gemeindeschule.

Näher und näher rückt der Thiergarten des Ostens, der Friedrichshain. Das Laub ist gelb und die Blätter sind über Nacht stark gefallen, aber er lässt seine Schönheit doch erkennen. Und er birgt für uns die Erinnerungszeichen an grosse und bewegte Zeiten. Hier ist dem grossen König ein Denkmal errichtet, hier ruhen die Todten des 18. März, und an seinem Eingange erhebt sich das vom Ostdistrict errichtete Kriegerdenkmal, dessen feierliche Einweihung am Sedantag 1877 noch in der Erinnerung ist. Hoffen wir, dass der Geist, welcher die Besucher des schönen Parks beseelt, sich bald in Einklang mit dem Frieden befinden wird, den er selbst athmet.

Dem Hain entlang zieht sich die Friedensstrasse. Sie darf kühn den Vergleich herausfordern mit dem fashionabelsten Theil der Königgrätzerstrasse. Die lange Reihe der pompösen Privatgebäude wird nur von der gleich stattlichen 33. und 46. Gemeindeschule unterbrochen. — An der Ecke der Weinstrasse beginnt die Berliner Schweiz. Zwar nicht Gletscher und Felsen hat's hier gegeben, aber doch Sandberge von beträchtlicher Höhe, welche abgetragen werden mussten und die ihre Spuren zurückgelassen haben. Denn hier geht's ohne Vorspann nicht weiter. Hoch oben zur Linken liegt auf der Anhöhe das evangelische Missionshaus, in den offenen Nischen die Gestalten der Apostel. In der Mauer der daranstossenden Bartholomäuskirche am ehemaligen Königsthor erzählt abermals eine Tafel von den Märztagen des

Jahres 1848, während die von hier ausgehende Strasse „Verlorener Weg“ diesen Namen nicht mehr verdient. Sie erhält eben das vorzüglichste Kopfpflaster.

Zwischen langen Reihen Erbbegräbnissen von Berliner Todtenhöfen geht die Reise weiter. Welche unendliche Mühe hat es nicht gekostet, den Durchstich hier zu bewirken und die Gewölbe zu untermauern. An der Prenzlauer Allee winkt vom Berge her Bötzow's Brauerei. Gegenüber ist ein hoher Berg abgetragen worden, um Raum für moderne Wohnhäuser zu machen. An der Ecke der Prenzlauer Allee und der Lothringerstrasse befindet sich das Exercierhaus des Alexanderregiments. Der Vorspann wird hier beim Einbiegen in die Lothringerstrasse verabschiedet.

Wie mit einem Schlage sind wir um volle hundert Jahre zurückversetzt. Die glücklicherweise nur kurze Strecke ist vorläufig noch ein wirres Chaos von Hinterhäusern, Baracken, Scheunen, niedrigen Fachwerkbauten und Verschlägen. Dieser Theil der Lothringerstrasse soll erst noch mit Wohnhäusern bebaut werden. Aber der Kampf zwischen dem alten Zustand und der neuen Ordnung hat bereits begonnen. Davon geben einige Prachtbauten Zeugniss. Bis zum Rosenthaler Thor hin, wo der einzige Wartesalon der Pferdebahn steht, zieht sich die Lothringerstrasse, dann folgt ihre Schwester, die Elsasserstrasse, an ihrem Eingang fast Germania- und Nationaltheater. Ueber die Ackerstrasse hinweg, deren Durchbruch dem Norden willkommene Verkehrserleichterung geschafft, geht's vorbei; vorbei auch bei dem Elsasser Salon. Von der anderen Seite her blickt ein einförmiges düsteres Backsteingebäude: das Königliche Leihamt.

Das gewaltige Quadrat, hinter welchem sich der Stettiner Bahnhof erhebt, ist Borsig's Locomotivfabrik. Seit der tüchtige Sohn dem tüchtigen Vater in die Erde gefolgt, scheint der Segen von dem Etablissement gewichen zu sein. Wo Tausende von Händen sich regten, ruhen jetzt Hammer und Amboss. Wer weiss wie lange noch, und auch hier müssen die Werkstätten und Höfe neuen Strassen weichen. Um die Ecke geht's, ein Stück in Berlins grösste Verkehrsader, die grosse Friedrichstrasse. Rechts an der Friedrichstrasse, oben am Thor, ist die „reitende Artilleriecaserne“, schräg hinüber die Tonhalle, einstens eines der feinsten Berliner Locale, in denen der greise Liebig Symphonieconcerte gab. In der Nähe des Friedrichgymnasiums steht das Waisenhaus der Französischen Gemeinde. Ehe wir in die Karlstrasse einbiegen, werfen wir noch einen Blick auf die Kaserne des zweiten Garderegiments, hinter deren Fenstern schon die Fahnen hervorlugen, mit denen das Haus sich zum Geburtstage des Kronprinzen (18. October) schmücken will.

Die Passagiere verlassen zum grössten Theil den Wagen. Er ist im Nu wieder gefüllt. Die Arbeiter haben sich meist schon vorher langsam verloren, die Fabriken liegen hinter uns. Wir nähern uns langsam den wohlhabendsten Stadtvierteln. Am Circus Renz werden schon die Vorarbeiten getroffen für seinen demnächstigen glänzenden Einzug, dann geht's über Deutschlands meistbesungenen Fluss, die herrliche Panke (sie fliesst dicht hinter dem Friedrich-Wilhelmstädtischen Theater her, von dessen Bühne sie so oft verhöhnt worden), dann vorüber an dem Exercierhofe des zweiten Garderegiments. Dieses Exercierhaus hat für Berlin gerade jetzt seine ganz besondere Bedeutung. Denn es ist nicht nur das Heim für seine Specialausstellungen, wie Papier, Leder etc., sondern auch die Geburtsstätte der diesjährigen Gewerbeausstellung gewesen. Am andern Ende der Strasse, in einem einfachen Gebäude, wirkte aufopfernd zum Wohle der Menschheit der unvergessliche Gräfe.

Der Wagen rollt auf die neue Unterbaumsbrücke. Wie hat sich doch das Aussehen der Strassen geändert, seitdem die Stadt selbst die Verwaltung übt in ihrem Hause. Und welch' ein wundervoller Ausblick! Weit hinten der Prachtbau des Lehrter Bahnhofs, zur Rechten der Hamburger Bahnhof und das Geodätische Institut, vor uns in leiser Biegung das hochfashionable Kronprinzenufer, zur Linken der Kopf und die goldblinkenden Flügel der Victoria auf der Siegessäule, und schliesslich der Schiffbauerdamm, welcher unzweifelhaft die Bestimmung hat, dereinst eine elegante Quaistrasse zu werden.

Durch die Roonstrasse — die Strassen hier herum verewigen alle die Namen unserer grossen Helden — geht's auf den Königsplatz. Vor wenig Jahren noch eine Sandwüste, heute mit der Siegessäule, den Anlagen und der ganzen Umgebung unübertroffen, ja unerreicht in ganz Europa. Und hier rechts von den Geleisen der Bahn wird sich hoffentlich das Reichstagsgebäude erheben, zu dem die städtischen Behörden das Terrain in der Alsenstrasse schon bewilligt haben. Einen Blick nur auf Kroll und das Generalstabsgebäude, dann eilen wir durch hübsche Anpflanzungen bei dem Raczynski'schen Palais vorüber, in dessen einem Theile jetzt Joachim die Hochschule für Musik leitet. Durch die Sommerstrasse mit ihren hübschen Vorgärten, vorsichtig vorüber bei den Geleisen der Charlottenburger Pferdebahn, kommen wir zum Brandenburger Thor und dem Platze vor ihm mit seinen Springbrunnen und seinen Anlagen. Hier hinaus unternimmt der Kaiser, wenn er in Berlin anwesend ist, seine tägliche Spazierfahrt. Hier entwickelt sich zwischen 2 und 3 Uhr im Frühjahr und Herbst ein Leben, wie etwa im Bois de Boulogne. In kerzengerader Linie führt die Chaussee nach Charlottenburg. Doch was braucht's der Beschreibung des Thiergartens!

Beim Weiterfahren bemerkt man die neue Aera im Berliner Pflasterungswesen. Wir kommen in die Region des Asphalts. Welche Wohlthat diese Geräuschlosigkeit gegen den Lärm der anderen Strassen. Man betrachtet mit doppeltem Vergnügen die an der Königgrätzerstrasse, zwischen Thor und Lennéstrasse entlang ziehenden Gärten. Hier bei der steinernen Mauer „Bismarck's Garten“. Vor uns taucht inzwischen der Potsdamer Bahnhof auf. Vorher noch hat man Gelegenheit zu sehen, wie der Platz durch die Niederlegung der Ring'schen Apotheke (am Eingang der Bellevue- und Potsdamerstrasse) gewonnen hat. Quer über den Platz kreuzen schon die Schienen, welche durch die Potsdamerstrasse gelegt, Schöneberg uns endlich näher rücken sollen. Wir sind jetzt im Westen. Das Leben und Treiben, besonders zur Zeit der Ankunft und Abfahrt von Zügen, ist gewaltig. Nur im Schritt kommen wir vorwärts. Das Publikum im Wagen kennzeichnet sich auch äusserlich als ein wohlhabendes. Zu den Passagieren gehören oft hohe Offiziere. In den Damentoiletten ist die neueste Mode vertreten. Und so kommen wir endlich in die eigentliche Königgrätzerstrasse, die, so jung sie auch ist, schon ihre Geschichte hat, die zu fixiren Karl Braun eben im Sonntagsblatt des „Berliner Tageblatts“ sich zur Aufgabe gestellt hat. Sie ist so eigentlich im Siegesjahre 1870 geboren und sie hat siegend ihre Bedeutung behauptet. An ihr wird das jetzt noch im Bau begriffene Kunst-Gewerbemuseum seine hohe Mission erfüllen. Der Garten des Prinzen Albrecht, welcher an der Ecke der Anhaltstrasse sich lang hinstreckt, hat die negative Bedeutung, dass er leider für das Publikum nicht mehr geöffnet ist. Ihm gegenüber auf dem Askanischen Platz arbeiten eben jetzt Hunderte von Händen an der Umwandlung des Platzes in einen Schmuckplatz, würdig des sich dort erhebenden schönsten Neubaues Berlins, des Anhaltischen Bahnhofes. Noch wenige Schritte und wir sind am Ziel. Durch die Grossbeerenstrasse fällt das Auge auf das hochgeschraubte Kreuzbergdenkmal. Möchten die Pläne für die Anlage eines Parkes sich bald verwirklichen. Dann noch an dem Plahnmann'schen Hause vorüber, vor welchem der kleine Bismarck seine Aufgaben in den Zweigen einer Eiche zu lernen pflegte, dann in rascher Curve zwischen den palaisartigen Bauten auf beiden Seiten hindurch und — „Hallesches Thor“ ruft der Conducteur.

Das war die Reise um Berlin, — doch nein, nicht um Berlin, sondern durch Berlin. Denn die Ringbahn läuft eigentlich nur um das alte Weichbild, meistens entlang der niedergelegten Stadtmauer, an den ehemaligen Thoren vorbei. Der Kreis, den sie beschreibt, markirt sich, so ausgedehnt er auch ist, auf der Karte als ein nur verhältnissmässig enger Ring. Aber die Bahn hat ausserordentlich viel in ihr Bereich gezogen. Sie berührt fast alle Bahnhöfe, viele Theater, viele Schulen, sie schneidet die Fabrikviertel und geht dorthin, wo die Bevölkerung zum Vergnügen zusammenströmt. Sie entsendet ihre Ausläufer nach allen Vororten und lässt sie bis in's Herz der Stadt dringen, soweit die Erlaubniss dazu vorliegt. Der Leser wird es uns gerne glauben, dass der Berichterstatter von der anregenden Reise befriedigter nach Hause zurückkehrte, als von manchem längeren und kostspieligeren Ausfluge.

Der Steinkohlenverkehr der Preussischen Bahnen.

In No. 86 auf Seite 1103 des Jahrgangs 1878 dieser Zeitung brachten wir eine den Steinkohlenverkehr der Preussischen Bahnen in den Jahren 1850 bis 1877 betreffende Uebersicht. In Ergänzung dieser Uebersicht bringen wir hier eine Verkehrsübersicht des Jahres 1878 und wiederholen nochmals des Vergleichs wegen die betreffenden Zahlen des Jahres 1877.

No.	Bezeichnung der Bahnen.	Befördert wurden in den Jahren 1877	1878
	1. Gesammt-Kohlenverkehr (in metrischen Tonnen).		
1	Oberschlesische Bahn. . . .	3 298 870	3 279 204
2	Niederschlesisch-Märkische .	1 463 024	1 951 405
3	Rechte-Oder-Ufer.	976 883	1 130 135
4	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	785 667	928 329
5	Bergisch-Märkische.	7 548 186	8 198 038
6	Köln-Mindener	5 536 286	6 261 810
7	Rheinische	3 506 528	4 196 082
8	Saarbrücker	3 493 257	3 511 082
	2. Gefahrene Tonnenkilometer.		
1	Oberschlesische Bahn. . . .	374 311 059	373 326 603
2	Niederschlesisch-Märkische .	305 772 844	328 360 537
3	Rechte-Oder-Ufer	127 258 434	140 783 406
4	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	59 099 432	81 082 565
5	Bergisch-Märkische.	605 392 501	503 701 217
6	Köln-Mindener	497 553 218	553 508 248
7	Rheinische	296 487 245	327 202 144
8	Saarbrücker	84 187 101	84 707 974

3. Die gefahrenen Tonnenkilometer Kohlen betragen von der Gesammtfrequenz (ohne Postgut und Viehtransport) in Procenten.

1	Oberschlesische Bahn. . . .	66,04	65,32
2	Niederschlesisch-Märkische .	44,87	49,43
3	Rechte-Oder-Ufer	60,71	72,21
4	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	45,82	47,61
5	Bergisch-Märkische.	55,10	51,32
6	Köln-Mindener	54,96	58,87
7	Rheinische	46,25	48,26
8	Saarbrücker	59,40	59,33

4. Einnahme für Steinkohlentransport in Mark.

1	Oberschlesische Bahn. . . .	11 791 854	11 424 958
2	Niederschlesisch-Märkische .	7 670 027	8 593 097
3	Rechte-Oder-Ufer	4 254 463	4 668 390
4	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	2 028 220	1 571 722
5	Bergisch-Märkische.	17 430 348	17 953 697
6	Köln-Mindener	14 908 233 *)	16 375 427
7	Rheinische	9 659 751	10 458 293
8	Saarbrücker	3 955 230	3 936 873

5. Die Einnahme für Steinkohlentransport in Procenten der Gesammteinnahme (ohne Postgut, Viehtransport und Nebenerträge).

1	Oberschlesische Bahn. . . .	52,90	55,40
2	Niederschlesisch-Märkische .	29,92	35,64
3	Rechte-Oder-Ufer	64,10	65,35
4	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	34,05	35,34
5	Bergisch-Märkische.	41,00	42,71
6	Köln-Mindener	44,51	47,88
7	Rheinische	37,23	39,12
8	Saarbrücker	59,60	61,30

6. Durchschnittseinnahme für Steinkohlen-Tonnenkilometer in Pfennigen.

1	Oberschlesische Bahn. . . .	3,15	3,06
2	Niederschlesisch-Märkische .	2,51	2,62
3	Rechte-Oder-Ufer	3,34	3,32
4	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	3,43	3,17
5	Bergisch-Märkische.	2,88	3,56
6	Köln-Mindener	3,00 *)	2,96
7	Rheinische	3,26	3,20
8	Saarbrücker	4,70	4,65

7. Durchschnittliche Fahrtlänge der Steinkohlentonne in Kilometern.

1	Oberschlesische Bahn. . . .	113	115
2	Niederschlesisch-Märkische .	209	168
3	Rechte-Oder-Ufer	130	125
4	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	75	87
5	Bergisch-Märkische.	80	61
6	Köln-Mindener	89	88
7	Rheinische	85	78
8	Saarbrücker	24	24

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 3. November. (Die Eisenbahnvorlagen. Rede des Herrn Finanzminister Bitter über die Eisenbahnfrage im Abgeordnetenhause. Herr von Frankenstein und die Eisenbahnfrage. Die Ablehnung des Ueberganges der Hessischen Main-Weserstrecke an Preussen. Oesterreichisch-Deutsche Eisenbahntarife. Eisenbahndirection in Cassel. Verwaltungsorganisation der Staatsbahnen. Eisenbahnunfälle. Internationaler Telegraphenverkehr.)

In der vorigen Woche ist das öffentliche Interesse in Deutschland vorzugsweise mit Fragen der inneren Politik beschäftigt gewesen. Am 28. v. M. wurde der Preussische Landtag vom Kaiser Wilhelm mit einer Thronrede eröffnet, die im rein geschäftsmässigen Ton gehalten war und weder die auswärtige Politik noch die zwischen dem Vatikan und Berlin schwebenden Verhandlungen berührte. Den wichtigsten auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Passus haben wir bereits vor acht Tagen mitgetheilt. Schon alsbald nach seiner Eröffnung sind dem Landtage die in der Thronrede signalisirten Eisenbahnvorlagen (siehe die Gesetzentwürfe in voriger Nummer, deren Motive vorstehend S. 1153 fg.) zugegangen, welche Gegenstand zahlreicher Besprechungen in den politischen Blättern geworden sind.

Die Thätigkeit des Abgeordnetenhauses hat gleich in einer der ersten Sitzungen zur Berührung der Eisenbahnfrage geführt, worauf wir weiter unten zurückkommen. Was die Physiognomie des neuen Hauses betrifft, so ist die stattgehabte Parteiverschiebung auch im Präsidium zum Ausdruck gelangt. Zum ersten Präsidenten wurde Herr von Koeller, Mitglied der conservativen Fraction, zum ersten Vicepräsidenten der nationalliberale Herr von Benda und zum zweiten Vicepräsidenten das Mitglied des Centrums, Herr von Heeremann gewählt. Augenscheinlich haben die Vorgänge bei der Präsidentenwahl eine starke Missstimmung und Entfremdung zwischen den Conservativen und Freiconservativen und in demselben Masse eine Annäherung zwischen den letzteren und den Nationalliberalen zu Wege gebracht. Beide Fractionen hatten sich vereinigt, die Wahl des Herrn von Bennigsen zum Präsidenten durchzusetzen und die Nachwirkung dieser Annäherung wird sich ohne Zweifel im weiteren Verlauf der Landtagssession noch sehr bemerkbar machen, selbst wenn die Gerüchte von Fusionsversuchen zwischen den beiden Fractionen noch der Begründung entbehren sollten. Im Herrenhause wurde das frühere Präsidium wiedergewählt. Im Abgeordnetenhause ist in der Sitzung am 31. v. M. bereits der Staatshaushaltsetat für das Rechnungsjahr 1880/81 vom Finanzminister eingebracht worden. Das Exposé, welches der Minister über die allgemeine Finanzlage entwickelte, kam allerdings nicht zu erfreulichen Resultaten und das Defizit von 47 Millionen überstieg noch die früher gerüchtweise genannte Summe. Bei dieser Gelegenheit war es denn, dass auch der Eisenbahnverstaatlichungen gedacht wurde. Der Herr Minister liess sich über die Eisenbahnfrage folgendermassen aus:

„Wenn ich von hier aus auf die Eisenbahnfrage übergehe, so werden Sie von mir nicht erwarten, dass ich irgendwie in technische Fragen oder Zahlenverhältnisse oder in andere Fragen übergehe, die Ihnen bereits durch die Vorlage zugegangen sind, und die Ihnen dann später mit voller Rückhaltslosigkeit zugängig gemacht werden sollen.

Ich werde mich blos auf die Hauptstellung beschränken, die die Staatsregierung oder vielmehr die Finanzverwaltung zu diesen Vorlagen, wie sie gemacht worden sind und gemacht werden, einzunehmen hat.

Als Staatsminister habe ich ein sehr lebhaftes Interesse daran, dass die grossen Hauptverkehrslinien, welche den Staat von seinen äussersten Grenzen mit einander verbinden, welche die äusserste Staatsgrenze nach allen Seiten hin leicht erreichbar machen, in der Hand des Staates concentrirt werden, nicht aus irgend einer Vorliebe für Staatsbetrieb, sondern lediglich deshalb, weil in den Fällen, in denen das Vaterland in Gefahr gerathen könnte, es absolut nothwendig ist, dass der Staat die unbedingteste Disposition über die Eisenbahnen habe.

Ich glaube, dass auf diesem Standpunkt jeder rechtschaffene Mensch stehen muss, auch wenn er Finanzminister ist. Dann, meine Herren, hat die Finanzverwaltung nicht allein sich um die Summen zu bekümmern, die in baarem Gelde in die Staatscasse eingehen und von dort wieder in den öffentlichen Verkehr zurückfliessen. Die Finanzverwaltung hat vor allen Dingen darauf zu sehen, dass die schaffende, erwerbende Thätigkeit der Nation nicht nach irgend welcher Seite gehindert werde, dass alle Verkehrshindernisse beseitigt werden und dass vor allen Dingen alles dasjenige, was dem öffentlichen Erwerbe Schaden thut, durch die Mitwirkung des Staats beseitigt werde. Von diesem Standpunkte aus ist es jedenfalls erwünscht, wenn diejenige Arbeit, welche jetzt von vielen Eisenbahnverwaltungen sich in einer Concurrenzthätigkeit entwickelt, nicht zu weit in dieser unfruchtbaren Thätigkeit bestärkt werde; ich betrachte die Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalten im eminentesten Sinne des Wortes, und ich halte dafür, dass es nothwendig ist, dass sie diesen Charakter voll und ganz erfüllen. Es handelt sich bei denjenigen Anstalten, die dem öffentlichen Verkehr dienen sollen, für die Staatsregierung und für diejenigen, die die Staatsverwaltung als solche unterstützen, darum, den öffentlichen Verkehr den öffentlichen Interessen gemäss zu regeln, keine andere Rücksicht, keine Rücksicht auf Privaterwerb, auf Privatconcurrenz darf in dieser Beziehung massgebender sein, als dasjenige, was das öffentliche Wohl erfordert. Von diesem Standpunkt aus, meine Herren, bin ich ebenfalls, nicht als Finanzminister, sondern als Staatsminister, der Ansicht beigetreten, dass es nothwendig sei, die grossen Eisenbahnlinien, keineswegs alle Eisenbahnen, in der Hand der Regierung zu concentriren.

Dies vorausgeschickt, habe ich in Bezug auf die eigentliche finanzielle Seite der Frage noch einige Bemerkungen hinzuzufügen. Diese beruhen lediglich darauf, dass der Staatscredit, wie man von manchen Seiten hat aussprechen wollen, unter der Operation, die ihm vorgeschlagen ist, leiden kann. Der Staatscredit steht glücklicherweise, Gott sei Dank, ausserordentlich fest, er kann nicht in Frage gestellt werden durch irgend welche Operationen oder Speculationen, die sich daran knüpfen. Er ist nicht abhängig von irgend welchen Börsenmanövern. Der Staatscredit kann nicht leiden dadurch, wenn eine auch wirklich erhebliche Summe von Staatspapieren an den Markt gebracht wird. Darüber kann nach meiner Auffassung kaum ein Zweifel möglich sein. Auf der andern Seite ist es ja ganz natürlich, dass für die grossen Summen, deren Verwendung durch Staatsschuld Ihnen vorgeschlagen wird, ja auch sehr grosse bedeutende Werthe gegeben werden, die den Werth des Staatseigenthums erheblich erhöhen. Ich glaube nicht, dass man annehmen kann, dass nach den sehr vollständigen, keineswegs mit Voreingenommenheit auf-

*) ad 4. Einnahme für Tonnenkilometer ist die 1877er Zahl der Köln-Mindener Bahn auf 14 908 233 M. und ad 6. Durchschnittseinnahme die 1877er Zahl der Köln-Mindener Bahn auf 3,00 ₰ berichtigt.

gestellten Berechnungen, welche Ihnen vorgelegt sind, der Staat die Eisenbahnen weit über ihren Werth hinaus bezahlen würde. Es gleicht sich Werth und Werth aus und ich wüsste überhaupt nicht, wie solche Ausgleichungen auf den Staatscredit rückwirken können. Sollte man glauben, wie es ja verschiedentlich ausgesprochen ist, dass eben die grosse Masse der Papiere, die auf den Markt kommen werden, dazu beitragen könnten, so würde ich doch immerhin glauben, dass diese Werthobjecte, welche in der Hand des Staates vorzugsweise und allein dem öffentlichen Wohle dienen sollen, beitragen werden, das Object der Staatswerthe eher zu erhöhen als zu vermindern.

Abgesehen davon beruht der Staatscredit von Preussen ja wahrlich nicht auf den Zahlen, sondern auf ganz anderen Factoren; er beruht auf der Ordnung und der Sparsamkeit seiner Finanzverwaltung, die bis jetzt noch in keinem Augenblick unterbrochen worden ist; auf der Nothwendigkeit, dass Preussen in und für Deutschland seine Vollkraft bewähre und erhalte; er beruht auf dem Patriotismus der Gesammteinwohnerschaft des Landes. Ein solches Land kann zwar durch verwegene Speculationen in Ungelegenheiten kommen, denen der Staatscredit nicht folgen kann, bei uns ist aber, Gott sei Dank, das nicht der Fall. Und selbst bei einer solchen Eventualität würde noch lange Zeit nothwendig sein, ehe wir dahin gelangten, wenn irgend jemals ein Ministerium käme, namentlich ein Finanzminister, der zu solchen Speculationen und Unternehmungen seine Hand böte. Ich bin also über den Staatscredit und die Gefahren, die ihm etwa aus dieser Eisenbahnvorlage drohen könnten, vollkommen beruhigt. Aber ebenso bin ich dies auch in Bezug auf die Verzinsung."

In einer der letzten Sitzungen des Bayerischen Reichsraths hat sich ein einflussreiches Mitglied der clericalen Partei, Freiherr von Frankenstein, der Vicepräsident des Reichstages, zu Gunsten des Staatsbahnsystems ausgesprochen, woraus zu schliessen ist, dass die Mehrheit seiner Bayerischen Gesinnungsgenossen, von den Extremen abgesehen, sich demselben Principe zugewendet hat. Der Umstand, dass einer der anerkannten Führer des Centrums sich offen für das Staatsbahnsystem, welches früher von der Partei stets zurückgewiesen worden ist, ausgesprochen hat, ist vielleicht von grösserer Bedeutung.

Die zweite Hessische Kammer hat in voriger Woche den Verkauf des Hessischen Antheils an der Main-Weser Bahn an Preussen in namentlicher Abstimmung mit 31 gegen 17 Stimmen abgelehnt. Den uns vorliegenden Commissionsreferaten über diese Angelegenheit entnehmen wir Folgendes: „Die die Abtretung nicht empfehlende Mehrheit findet die von der Regierung angeführten Gründe des Sinkens der Betriebsrente, des geringen Einflusses auf die Verwaltung, deren gestiegene Kostspieligkeit und die der Bahn in Aussicht stehende Concurrenz durch die neuen Linien Berlin-Wetzlar, Hanau-Friedberg und Göttingen-Bebra-Frankfurt nicht schwerwiegend genug, während gegen den Verkauf geltend zu machen sei, die vorläufig unklare Lage des Deutschen Eisenbahnwesens, die sichere Aussicht auf Wiederaufnahme des Reichseisenbahn-Projectes und die dann wesentlich günstigere Lage Hessens, das dann noch in Besitz zweier rentabler Linien (Verbindungsgliedern zwischen dem Norddeutschen und dem Süddeutschen, sowie dem Eisenbahnnetze der Reichslande) in der günstigeren Lage sei, auch seine unrentabeln Linien veräussern zu können, während diese jetzt lahm gelegt würden. Die Minderheit betont dagegen hauptsächlich den finanziellen Gesichtspunkt und sieht jene Voraussetzungen als kaum begründet und als hoffnungslose Erwartungen an. Das Kaufangebot Preussens sei trotz der sinkenden Rente der Bahn in deren Eigenschaft als durchgehende wichtige Verkehrslinie begründet und für später in dieser Höhe nicht zu erwarten. Die Hessischen Interessen liessen sich durch den Kaufvertrag vollständig wahren. Der durch den gesteigerten Verkehr verursachte Mehraufwand und die noch als nothwendig erklärten Erweiterungen und Neubauten würden eine weitere Schmälerung der Rente herbeiführen, da sie theilweise, wie die Erweiterung der Bahnhöfe Giessen und Treysa, unproductiv seien und die Hessische Regierung kein Mittel habe, sich den Verpflichtungen hierzu zu entziehen. Die bevorstehende Concurrenz der Bahnen Friedland-Bebra-Göttingen, Berlin-Coblenz und Hanau-Friedberg werde auf den Verkehr der Main-Weser Bahn bedeutend einwirken und ein weiteres Sinken der Rente sei vorauszusehen. Der Verkauf um die gebotene Summe von 17 250 000 *M.*, durch welchen eine Rente von über 4 pCt. gesichert werde, sei nur rathsam; ein besserer Preis und eine höhere Rente sei schwerlich jemals wieder zu erzielen".

Die „B. B.-Z." schreibt: „In Angelegenheiten der Oesterreichisch-Deutschen Eisenbahntarife sollen in nächster Zeit zu Liebau und Breslau Conferenzen der Directoren und Beamten der am Oesterreichisch-Deutschen Verkehr interessirten Bahnen stattfinden, um die Herstellung des Status quo ante oder doch eines diesem thunlichst ähnlichen Verhältnisses zu berathen. Wie man des Weiteren mittheilt, soll beabsichtigt werden, bei dem Abschluss neuer Tarifverbände in der Weise vorzugehen, dass die „berechtigten Eigenthümlichkeiten" der Preussischen Staatseisenbahnen dabei möglichst geschont und die Lasten mehr oder minder auf die Privat- und die Oesterreichischen Bahnen gewälzt werden. Während die Preussischen Staatsbahnen nur sehr geringe Zugeständnisse machen dürften, werden es die Privatbahnen und die Oesterreichischen Institute sein, welche mit ihren Frachtsätzen soweit werden heruntergehen müssen, dass die neuen Verbandtarife die ungefähre Höhe der alten erreichen werden. Das Wiener Blatt „Börse" berichtet hierzu, dass die Relationen München, Dresden und andere noch etwas höher, Breslau etc. hingegen niedriger als bisher gestellt werden. Es soll sogar die Absicht bestehen, gewisse Tarife derart zu ermässigen, dass sie mit Berücksichtigung der Vortheile, welche der Land- dem Seetransporte gegenüber bietet, in Zukunft den Landweg concurrenzfähig neben dem Seewege werden erscheinen lassen. Ob auch den Nord- und Ostseehäfen die bisher genossenen Begünstigungen neuerdings werden eingeräumt werden oder nicht, ist noch unbestimmt.

Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: „Ein hiesiges Börsenblatt lässt sich aus Cassel telegraphiren, dass „die an den Minister Maybach wegen ferneren Verbleibens der Königlichen Eisenbahndirection in Cassel gesandte Deputation von demselben abschlägig beschieden sei". Diese Nachricht ist unrichtig. — In Cassel besteht zur Zeit ausser zwei Königlichen Eisenbahncommissionen, der Hannoverschen und der Bergisch-Märkischen Bahn, nur eine kleine Königliche Eisenbahndirection — nämlich für die etwa 26 Meilen lange Main-Weserbahn. Nicht um diese handelte es sich, sondern um die Verlegung einer Centraldirection nach Cassel für die sogenannte Linie Berlin-Metz mit Zubehör, oder für einen Bahncomplex Emden-Warburg-Cassel-Halle-Sorau, eventuell Emden-Cassel-Gerstungen-Thüringen petitionirte die Deputation in Concurrenz mit den gleichartigen Bestrebungen von Frankfurt a. M. und Wiesbaden. Dieselbe ist vom Minister freundlich empfangen, indess darauf aufmerksam gemacht worden, dass Cassel nicht in dem Verwaltungsbezirke des erstgedachten Complexes liege, und Staatsbahncomplexe von Emden über Warburg und Cassel nach Halle-Sorau oder nach Thüringen nicht beständen, auch nicht in Aussicht seien. Uebrigens stehe die Entscheidung in der Sache, in welcher auch die Provinzialbehörde zu hören sei, nicht bei dem Minister, sondern hänge von den Entschliessungen des Staatsministerii und der schliesslichen Entscheidung Seiner Majestät des Königs ab. — Man sieht, was auch der Deputation bemerklich gemacht wurde, dass diese Angelegenheit mit der Frage der Verstaatlichung der Privatbahnen in keinerlei Zusammenhang steht, sondern lediglich die Verwaltungsorganisation der gegenwärtig vorhandenen Staatsbahnen berührt".

In der Sitzung des Wiesbadener Gemeinderaths vom 27. v. M. referirte der Oberbürgermeister Lanz über das Resultat der vom Gemeinderathe nach Berlin abgeordneten Deputation nach dem „Rh. K." ungefähr Folgendes: Die Deputation habe bei dem Minister Herrn Maybach eine Audienz erhalten. Nachdem die Deputation die Bitte begründet, Wiesbaden möchte zum Sitze der künftigen vergrösserten Eisenbahndirection bestimmt werden, habe der Herr Minister erwiedert: Allerdings bestehe die Absicht, die kleineren Eisenbahndirectionen in grössere Verwaltungsstellen zusammenzuziehen, jedoch sei eine definitive Entscheidung bis jetzt weder über die Organisation selbst, noch darüber getroffen worden, in welche Städte die Sitze verlegt werden sollen. Bei der Entscheidung werde er sich nur durch sachliche Erwägungen leiten lassen. Ganz dasselbe habe er der Casseler und Frankfurter Deputation gesagt*), wiewohl allerdings nicht in Abrede gestellt werden könne, dass Frankfurt mehr im grossen Verkehre liege als Wiesbaden, während vielleicht die Beamten wieder lieber in Wiesbaden als in Frankfurt domiciliren. Wenn aber auch der Sitz der neuen Direction nicht nach Wiesbaden komme, so werde doch ein grösseres Eisenbahnamt daselbst verbleiben und Beamte in nennenswerther Zahl nicht von Wiesbaden versetzt werden, so dass er nicht glaube, dass auch in diesem Falle Wiesbaden eine Einbusse erleiden würde. Allerdings sei die Art und Weise, wie diese Angelegenheit in Wiesbaden behandelt worden, nicht unbemerkt geblieben, er (der Minister) werde sich aber, wie gesagt, nur durch sachliche Gründe bestimmen lassen. Bei dem Vicepräsidenten des Ministeriums habe die Deputation eine Audienz nicht erhalten können und der Minister des Innern habe die Deputation an den Minister für öffentliche Arbeiten verwiesen.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat September d. J. auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen

*) Nach dieser von dem „Actionär" reproducirten Correspondenz scheint doch die Casseler Deputation für das Verbleiben der Direction der Main-Weser-Bahn in Cassel auch petitionirt zu haben.

zu verzeichnen: 19 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse fahrender Züge und zwar wurden hiervon 8 Züge mit Personenbeförderung — von je 16 906 Zügen dieser Gattung Einer — und 14 Güterzüge resp. leer fahrende Maschinen betroffen; ferner 54 Entgleisungen und 22 Zusammenstösse beim Rangiren und 84 sonstige Betriebsereignisse (Ueberfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen, Defecte an Maschinen und Wagen etc.)

In Folge dieser Unfälle wurden 2 Beamte, 1 Arbeiter und 2 fremde Personen getödtet und 2 Passagiere, 23 Beamte und 3 Arbeiter verletzt, 66 Thiere getödtet und 8 verletzt, 57 Fahrzeuge erheblich und 140 unerheblich beschädigt.

Ausser den vorstehend aufgeführten Verunglückungen von Personen kamen, grösstentheils durch eigene Unvorsichtigkeit hervorgerufen, noch vor: 33 Tödtungen (1 Reisender, 15 Beamte, 4 Arbeiter und 13 fremde Personen), 88 Verletzungen (3 Reisende, 43 Beamte, 31 Arbeiter und 11 fremde Personen), 7 Tödtungen und 1 Verletzung bei beabsichtigtem Selbstmorde.

Fasst man sämmtliche Verunglückungen — ausschliesslich Selbstmörder — zusammen, so entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen (bei zusammen 16 502 km Betriebslänge, 22 470 km Geleislänge und 374 082 046 geförderten Achskilometern) 109 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bergisch-Märkische (24), die Oberschlesische (20) und die Ostbahn (14).

Verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen sind die meisten Verunglückungen auf der Oberhessischen, der Bergisch-Märkischen und der Oberschlesischen Eisenbahn vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Länge — (bei zusammen 10 509 km Betriebslänge, 13 811 km Geleislänge und 230 524 056 geförderten Achskilometern) 44 Fälle, darunter die grösste Zahl auf die Köln-Mindener (10), die Rheinische (8), und auf die Berlin-Potsdam-Magdeburger und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn je 5.

Verhältnissmässig fanden jedoch die meisten Verunglückungen auf der Cottbus-Grossenhainer, Oels-Gnesener und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn statt.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Länge — (bei zusammen 1 063 km Betriebslänge, 1 136 km Geleislänge und 7 491 266 geförderten Achskilometern) 1 Fall, und zwar auf der Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

Von den im Ganzen beförderten 17 165 609 Personen wurde 1 Passagier getödtet, und zwar auf der Badischen Staatsbahn; 5 Reisende wurden verletzt, 1 auf der Bergisch-Märkischen, 1 auf der Elsass-Lothringischen, 2 auf der Magdeburg-Halberstädter und 1 auf der Württembergischen Eisenbahn.

Von den im Betriebsdienste thätig gewesenen Beamten wurde von je 7 662 Einer getödtet und von je 1 974 Einer verletzt.

Ein Vergleich mit demselben Monate des Vorjahres ergiebt, unter Berücksichtigung der in beiden Zeitabschnitten geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Geleislängen, dass im Durchschnitt im Monat September d. J. bei 16 Verwaltungen mehr und bei 19 Verwaltungen weniger und in Summa circa 3,7 pCt. weniger Verunglückungen vorgekommen sind als in demselben Monate des Vorjahres.

Die von der internationalen Telegraphen-Conferenz zu London in den Monaten Juni und Juli d. J. berathenen Bestimmungen für den internationalen Telegraphenverkehr werden ausser in Europa, in Brasilien, in Australien mit Neuseeland, den Englischen und Niederländischen Colonien in Ostindien, den Russischen und Türkischen Aussereuropäischen Besitzungen, in Egypten, Persien, China und Japan in Gültigkeit treten.

Neben einer ansehnlichen Reihe technischer Fragen waren für die Conferenz von verschiedenen Staaten mehrere den Charakter der Telegraphie als einer öffentlichen Verkehrsanstalt und deren Verhältniss zum Publikum betreffende Vorschläge abgegeben worden. Die wichtigsten derselben verfolgten im Wesentlichen ein dreifaches Ziel: 1. Ausdehnung des in Deutschland 1876 eingeführten Systems des Worttarifs auf den gesammten internationalen Verkehr; 2. Vereinfachung u. Ermässigung der meist noch hohen internationalen Telegraphentaxen; 3. wenn möglich: Herstellung eines einheitlichen Tarifsatzes für den internationalen Verkehr innerhalb ganz Europa. Punkt 1 und 2 sind, nach vielen Schwankungen und nicht ohne Ueberwindung einer erheblichen Opposition, angenommen worden. Bei Punkt 3 fehlte es zwar an der Unterstützung gewichtiger Stimmen nicht, doch war der Geist der Mehrheit für eine so durchgreifende Aenderung der bisherigen Verhältnisse für jetzt nicht umzustimmen. Dagegen wurde eine Bestimmung beseitigt, durch welche bisher die Vertragsfreiheit der einzelnen Telegraphenverwaltungen bezüglich der Wahl der Taxen im Verkehr mit nicht unmittelbar angrenzenden Ländern beschränkt war. Wenn daher auch die angestrebte Einführung einer einheitlichen Taxe für den telegraphischen Verkehr von ganz Europa einstweilen noch nicht hat erreicht werden können, so sind doch mit den betheiligten Verwaltungen der Deutschland benachbarten Staaten Verhandlungen eingeleitet worden, welche für den hauptsächlichsten internationalen Verkehr Deutschlands die Beschränkung der Zahl der Taxsätze für das Wort auf zwei bezecken: und zwar für Telegramme nach Dänemark, Holland, Belgien, Frankreich, Schweiz und Oesterreich - Ungarn eine gleichmässige Wortgebühr von 10 ₰ und für Telegramme nach Grossbritannien, Norwegen, Schweden und Russland eine gleichmässige Wortgebühr von 20 ₰. Die Grundtaxe würde in beiden Fällen 40 ₰ für das Telegramm betragen.

Auf dem gesammten Europäischen Gebiete wird in Folge der Conferenzbeschlüsse eine nicht unerhebliche Ermässigung der Gebühren eintreten. Es kostet z. B. ein 15 wortiges Telegramm nach Italien, Rumänien oder Serbien jetzt 4 ℳ, nach dem am 1. April 1880 in Kraft tretenden Londoner Tarif 3 ℳ, ein Telegramm nach Spanien oder Portugal jetzt 6,80 ℳ bezw. 7,60 ℳ, nach dem Londoner Tarif für beide Länder 4 ℳ, nach der Türkei und Griechenland jetzt 6,40 ℳ, nach dem Londoner Tarif 6 ℳ.

Zum Sitz für die nächste, im Jahre 1884 abzuhaltende Telegraphenconferenz ist Berlin gewählt worden.

—st.— **Gotthardbahn.** (81. Monatsbericht.) I. Grosser Tunnel. Am 31. August 1879 waren hergestellt (in laufenden Metern): Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 251,0), Erweiterung der Calotte (6 361,7), Sohlenschlitz (5 104,3), Strosse (4 350,6), Vollausbruch (3 704,0), Gewölbmauerwerk (5 249,0), östliches Widerlager (3 712,0), westliches Widerlager (4 681,7), Wasserabzugscanal (3 687,0), vollständiger Tunnel (3 687,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (6 585,9), Erweiterung der Calotte (5 664,9), Sohlenschlitz (4 944,4), Strosse (4 465,6), Vollausbruch (4 114,0), Gewölbmauerwerk (4 950,8), östliches Widerlager (4 419,1), westliches Widerlager (4 306,0), Wasserabzugscanal (4 285,0), vollständiger Tunnel (4 044,3).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 2 539 Arbeiter beschäftigt.

Die beiderseitigen Richtstollen zusammen hatten am letzten August eine Länge von 13 836,9 m erreicht, so dass an diesem Termin nur noch 1 083 m erübrigten.

Werkplatz Göschenen. Der Richtstollen ist in dichtem und theilweise quarzreichem Glimmergneiss um 116 m vorgerückt. Die Calotte, hauptsächlich durch Maschinenarbeit betrieben, weist einen Fortschritt von 98,2 m auf, der Sohlenschlitz 70,6 m und die Strosse 107,7 m. An Ausbruchmaterial wurden 5 650 cbm gefördert, womit die Gesammt-Ausbruchmasse am Schlusse des Monats August 243 388 cbm erreichte, einer Länge von 5 396,6 m des vollen Tunnelprofils entsprechend. Weiter ist die Vollendung der 76. Nische zu verzeichnen. Die Spannung der comprimirten Luft war:

	Atmosphären an der Mündung	vor Ort
durchschnittlich . . .	6,7	3,9
im Maximum . . .	7,2	4,7
„ Minimum . . .	3,5	2,3

während die für Speisung der Locomotiven zugeführte Luft 11,1 Atmosphären Spannung hatte.

An Mauerwerk wurden hergestellt 89 lfd. Meter Gewölbe und 193,2 lfd. Meter des westlichen Widerlagers.

Werkplatz Airolo. Der Richtstollen ist um 94,4 m verlängert worden. Das durchfahrene Gestein bestand aus Gneiss-Glimmer mit veränderlichem Quarzgehalt; im Allgemeinen dicht und trocken, zeigte sich dieser Gneiss doch mitunter feucht, zerrissen und theilweise verwittert, so dass an 7 Stellen Auszimmerungen erforderlich waren. Die Calotte, theils durch Maschinenarbeit, theils von Hand betrieben, ist um 119,2 m vorgerückt, der Sohlenschlitz um 112 m und die Strosse um 44,7 m. An Ausbruchmaterial wurden 5 330 cbm gefördert und entzifferte sich das Gesammt-Ausbruchmaterial am Schlusse des Berichtsmonats auf 232 290 cbm, eine Länge von 5 150,5 m des vollen Tunnelprofils repräsentirend. Die comprimirte Luft zeigte folgende Spannungen:

	Atmosphären an der Mündung	vor Ort
durchschnittlich . . .	5,0	3,8
im Maximum . . .	7,0	4,25
„ Minimum . . .	4,0	3,33

Das Gewölbe ist um 31,7 m, das östliche Widerlager um 200,8 m verlängert worden.

II. Zufahrtslinien. Die Arbeiten sind im August, bei günstiger Witterung, in befriedigender Weise vorwärts geschritten, indem 210 000 cbm Erdarbeiten, 12 640 cbm Mauerwerk und 863 lfd. Meter Richtstollen ausgeführt wurden. Am Schlusse des August waren im Ganzen von den Erdarbeiten 415 440 cbm oder 13 pCt., von den Kunstbauten 19 400 cbm oder 10 pCt., bei den sämmtlichen in Angriff genommenen Tunnels 4 839 lfd. Meter oder 27 pCt. Richtstollen, 2 418 lfd. Meter oder 13 pCt. Calotte und 901 lfd. Meter oder 5 pCt. Strosse hergestellt.

Nachschrift. Bern, 1. Nov. Gestern Morgen um 8 Uhr 45 Min. hatte der Richtstollen auf der Nordseite bei Göschenen die Mitte des Gotthardtunnels erreicht, im Profil 7 460 m.

—r— **Italien.** Dem Geschäftsberichte über das Betriebsjahr 1878, welcher bei der Generalversammlung der Actionäre der

Italienischen Südbahnen am 5. Juni d. J. bekannt gegeben wurde, entnehmen wir folgende Mittheilungen:

Der Betrieb der Südbahnen — und zwar des südlichen Netzes — umfasste im Jahre 1878 eine Gesammtlänge von 1 446 km. Das Gesammterträgniss belief sich 1878 auf 21 084 994,24 Lire = 14 581,60 L. pro Kilometer. Bei der gleichen Länge im Vorjahre stellte sich das Erträgniss auf 22 108 516,19 L. = 15 289,43 L. pro Kilometer. Es ergiebt sich sohin gegenüber dem Vorjahre für das Jahr 1878 eine Mindereinnahme von 1 023 520,95 L. = 707,83 L. pro Kilometer, welche lediglich der Abnahme der Transporte mit geringer Geschwindigkeit zuzuschreiben ist.

Auf die einzelnen Linien, aus denen das Netz besteht, entfallen an durchschnittlicher Einnahme 1878 pro Kilometer folgende Summen:

	Lire		Lire
Bologna-Ancona	24 441,36	Bari-Taranto	5 942,01
Ancona-Foggia	13 898,94	Pescara-Aquila	4 009,50
Foggia-Otranto	9 919,15	Castel Bolognese-Ravenna	8 026,56
Foggia-Neapel	23 267,86	Foggia-Candela	2 139,71
Neapel-Eboli-Castellamare	25 511,06		

Die ordentlichen Betriebskosten beliefen sich im Jahre 1878 auf 14 555 231,94 L., pro Kilometer auf 10 065,86 L. Im Jahre 1877 betrugen die Kosten 14 851 567,69 L., pro Kilometer 10 272,86 L., es ergiebt sich sohin pro 1878 eine Minderausgabe von 299 335,75 L., pro Kilometer 207 L. Werden zu diesen ordentlichen Ausgaben des Jahres 1878 mit 14 555 231,94 L. noch die ausserordentlichen und die Kosten für Ausrüstung mit 1 760 069,69 L. hinzugerechnet, so ergiebt sich an Betriebskosten die Summe von 16 315 301,63 L., welche Summe jener des Vorjahres mit 16 416 829,38 L. um 101 527,75 L. nachsteht.

Werden zu den Betriebseinnahmen des Jahres 1878 zu 21 084 955,24 L. noch die weiteren verschiedenen Einnahmen mit 92 216,07 L. hinzugerechnet, so ergiebt sich eine Gesammteinnahme von 21 177 211,31 L. Dieser Summe jene der Ausgaben mit 16 315 301,63 L. gegenübergestellt, ergiebt sich pro 1878 eine Mehreinnahme von 4 861 909,68 L. Im Jahre 1877 belief sich die Mehreinnahme auf 5 868 446,02 L., dieselbe ist sohin im Jahre 1878 um 1 006 536,34 L. zurückgegangen.

Der Betrieb des 1 145,41 km umfassenden Calabrisch-Sicilianischen Netzes ergab pro 1878 — abzüglich der ärarialischen Steuer — die Summe von 7 726 666,88 L., pro Kilometer 6 745,77 L. Im Jahre 1877 betrug die Einnahme bei einer durchschnittlichen Länge von 1 105,55 km 7 302 591,94 L., pro Kilometer 6 605,39 L. Es stellt sich sohin pro 1878 eine Mehrung von 424 074,94 L., pro Kilometer 140,38 L. heraus.

Auf die einzelnen Linien, aus denen das Netz besteht, entfallen an Einnahmen (pro Kilometer) folgende Beträge:

a) Calabrische Linien.

Taranto-Reggio / Buffaloria-Cosenza	3 610,89 Lire
Eboli-Baragiano	5 992,36 „
Torremare-Calciano	1 289,84 „

b) Sicilianische Linien.

Palermo-Girgenti-Porto Empedocle	11 456,73 Lire
Messina-Catania	14 798,86 „
Catania-Leonforte-Sicata	11 746,17 „
Catania-Siracusa	3 438,58 „

Die ordentlichen Betriebskosten des Netzes beliefen sich im Jahre 1878 auf 8 738 883,31 L., pro Kilometer 7 629,48 L.; im Jahre 1877 auf 7 660 047,73 L., pro Kilometer 6 928,72 L., sohin ergiebt sich pro 1878 eine Mehrung der Ausgaben um 1 078 835,58 L., pro Kilometer 700,76 L. Unter Hinzurechnung der ausserordentlichen Ausgaben mit 5 555 152,23 L. ergiebt sich eine Gesammt-Ausgabensumme von 14 294 035,54 L. und gegenüber den Einnahmen mit in Summa 7 726 666,88 L. ein Ausfall von 6 567 368,66 L.

(M. de Str. f. No. 26—29.)

Miscellen.

(v. St.) **Blitzzüge.** Soeben haben zwischen Paris und Marseille die sogenannten Blitzzüge begonnen. Die 862 km lange Strecke wurde in 15 Stunden 21 Minuten zurückgelegt, oder, wenn man zwei Aufenthalte von je einer halben Stunde und einige kürzere abrechnet, in 13 Stunden. Dies kommt einer Schnelligkeit von 72 km in der Stunde gleich, — in Frankreich eine sehr bedeutende.

—r— **Mexikanische Eisenbahnen.** Nach einer kürzlich erschienenen Statistik haben die im Betriebe stehenden Mexikanischen Eisenbahnen einschliesslich der Tramways eine Länge von 697,3 km, die im Baue befindlichen eine solche von 68,6 km (einschliesslich der Tramways), die projectirten (gleichfalls einschliesslich der Tramways) eine Länge von 6 063,6 km, so dass in Zukunft die Mexikanischen Bahnen und Tramways eine Gesammtlänge von 6 829,5 km haben werden.

Unter den im Betriebe stehenden sind die bedeutendsten die von Mexiko nach Vera-Cruz (429,7 km) und die von Vera-Cruz nach Jalapa als Tramway (102,7 km). Die im Baue begriffenen Bahnen sind 2 kleine Strecken von je 20 km und 1 Tramwaylinie von 29,4 km. Unter den projectirten würde die Interoceanische (3 544,2 km) die grösste sein, dann kämen die von Leon-Rio Bravo (1 317 km), die von Sonora (405,2 km), die von Tehuantepec (303,9 km), die von Metamaros-Barra de Jesus (161,7 km) und die von Celaya-Leon (158,5 km); ausserdem sind noch projectirt 4 kleinere Linien, davon 2 als Tramways. (M. de Str. f. No. 32.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 1. November 1879.

Am 1. November cr. ist, einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge, die 3,6 km lange Verbindungsbahn Brod-Busud ohne Zwischenstation für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Die geschäftsführende Direction.

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zwischen unserem Bahnhof Berlin und Cassel via Halle-Münden werden vom 1. November cr. ab Retourbillets I., II. und III. Classe mit 4tägiger Gültigkeitsdauer zu folgenden Preisen verausgabt:

I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
44,30 ℳ	33,20 ℳ	22,20 ℳ

Dieselben sind gültig zur Fahrt in allen Zügen, welche die betreffende Wagenclasse führen. Näheres bei unserer hiesigen Billet-Expedition. Berlin, den 28. October 1879. Die Direction. (1378)

3. Zollniederlage.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 1. November 1879.

Einer Mittheilung der Generaldirection der K. K. priv. Südbahn zufolge wird für die auf der Station Kufstein (Oesterr.) in der bahnamtlichen Zollniederlage hinterlegten Güter mit behördlicher Genehmigung vom 1. November cr. ab der Lagerzins auf $1^6/_{10}$ Kr. Oe. W. pro Tag und 100 kg erhöht, und die lagerzinsfreie Zeit für diese Güter auf 3 Tage beschränkt.

Die geschäftsführende Direction.

4. Tarifwesen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Durch Nachtrag IV zu unserem Local-Gütertarif treten am 1. October beziehungsweise 1. December c. Aenderungen resp. Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie der Güterclassification in Kraft.

Diese Aenderungen und Ergänzungen gelten auch in sämmtlichen nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden Nachbar- und Verbandverkehren, an denen die diesseitige Bahn betheiligt ist.

Ebenso enthält der Nachtrag neue Tarifsätze für die Haltstellen Gimmel und Perschau. Näheres ist bei unseren Güter-Expeditionen zu erfahren. Poln.-Wartenberg, den 30. September 1879. Direction. (1379)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. ab sind zu den Gütertarifheften No. 15, 16, 17 und 21 Nachträge zur Ausgabe gelangt, welche directe Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Homberg, Frielendorf in Ziegenhain Fr. B. B. einer- und Stationen der Thüringischen Bahn, sowie Gera W. G. B. andererseits, ferner zwischen Homberg und Straussfurt enthalten.

Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren. Erfurt, den 25. October 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1381)

Norddeutscher, Hannover - Rheinischer und Niederdeutscher Verband. Nachdem durch die seit dem 1. d. M. gültige neue Güterclassification die Artikel „Cement, sowie Steine, Platten, Fliesen von Cement und Spath, verpackter“ in den Specialtarif III versetzt worden sind, kommen die in den Gütertarifen für die obigen Verbände vom 1/1. 78, 1/6. 78, 1/4. 78 und in den dazu herausgegebenen Nachträgen enthaltenen höheren Ausnahmefrachtsätze für die vorgedachten Artikel in Wegfall. Hannover, den 21. October 1879. Königliche Eisenbahndirection zu Hannover: Namens der Verbands-Verwaltungen. (1374)

Am 1. November 1879 tritt der Nachtrag V zum Tarif vom 15. Juli 1878 für den **Rheinisch - Thüringisch - Sächsischen Eisenbahnverband** in Gültigkeit. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement der allgemeinen Tarifvorschriften und der Waarenclassification, ferner anderweite Tarifsätze für den Verkehr der Stationen Dresden, Frankfurt a/O. und Cassel. Elberfeld, den 31. October 1879. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1382)

Preussisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Die im Preussisch-Thüringischen Verbande bestehenden directen Tarifsätze zwischen den Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungs-

bahn und den Stationen der Thüringischen, Werra-, Nordhausen-Erfurter-, Saal-Unstrut-, Weimar-Geraer- und Saalbahn, sowie den Stationen Zeitz und Gera der Sächsischen Staatsbahn treten ohne vorläufig durch andere ersetzt zu werden mit dem 1. Januar 1880 ausser Kraft. Erfurt, den 25. October 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1376)

Norddeutscher Verband. Zwischen Gandersheim einer- und Höxter und Höxter-Fürstenberg andererseits ist ein directer Güterverkehr eingerichtet. Die Frachtsätze für diesen Verkehr sind in den Expeditionen auf den genannten Stationen zu erfahren. Hannover, den 29. November 1879. Königliche Eisenbahndirection zu Hannover, Namens der Verbandsverwaltungen. (1385)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 10. November d. J. gelangt Nachtrag XX zum Tarifheft No. 24/29 für den Verbands-Güterverkehr zur Einführung. Derselbe enthält verschiedene abgeänderte Frachtsätze, Aufhebung der Sätze für Bruchsal transito, Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus zwischen Breslau und Constanz, sowie neue Tarifsätze für mehrere in den Verband einbezogene Stationen.

Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 28. October 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1286)

Hanseatisch-Pommerscher Verband. Vom 1. November cr. ab werden Güter der Specialtarife A2 und III im Verkehre zwischen Gramenz, Gross-Tychow und Neustettin einerseits und Hamburg B. H. und K. M., Harburg, Bremen Hann. und K. M., Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits direct abgefertigt. Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den Verbandstationen zu erfahren. Berlin und Hamburg, den 24. October 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1365)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Personen- etc. Tarif ist der 15. Nachtrag erschienen, durch welchen vom 10. December d. J. ab bestehende directe Billetpreise für gewöhnliche Personenzüge zwischen Magdeburg M. H. B. und verschiedenen Stationen aufgehoben, sowie mit Gültigkeit vom 1. October bezw. 10. November d. J. ab directe Billets von und nach Einbeck sowie Retourbillets für den Verkehr von und nach Berlin B. P. M. und B. A. B. eingeführt werden. —

Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. Erfurt, den 23. October 1879. Die geschäftsführende Verwaltung, Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1363)

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 18. September d. J. wird veröffentlicht, dass der am 1. November d. J. in Kraft tretende neue Tarif für den Norddeutsch-Sächsischen Verband in 3 Heften ausgegeben wird, und zwar dergestalt, dass die Frachtsätze für die Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, der Cottbus-Grossenhainer, der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg), der Berlin-Görlitzer und der Berlin-Dresdener Eisenbahn mit

a) den Stationen der Berlin-Hamburger, der Köln-Mindener, der Altona-Kieler, der Eutin-Lübecker, der Lübeck-Büchener und der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn
in Heft No. 1,

b) den Stationen der Hannoverschen Staats-, der Hannover-Altenbekener, der Braunschweigischen und der Oldenburgischen Staatsbahn
in Heft No. 2,

c) den Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn (Strecke Halle-Münden resp. Göttingen), resp. den neu eintretenden Stationen der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (Strecke Berlin-Blankenheim) und der Magdeburg-Halberstädter Bahn (Strecke Sangerhausen-Erfurt)
in Heft No. 3

enthalten sind. Die speciellen Tarifvorschriften sind in einem besonderen Hefte abgedruckt. In den Tarifheften sind Frachtsätze für die bisherigen Verbandstationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda und Friedland der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nicht mehr enthalten. Es finden jedoch die in dem neuen Tarife für die Station Reichenberg der Sächsischen Staatsbahn verzeichneten Taxen noch bis mit 31. December d. J. für die gleichnamige Station der Südnorddeutschen Verbindungsbahn Anwendung, wogegen in Betreff der Stationen Raspenau-Liebwerda und Friedland die bezüglichen Sätze des alten Tarifs vom 15. März 1878 bis zu dem 31. December d. J. in Kraft verbleiben. Mit diesem Zeitpunkte scheidet sonach die Südnorddeutsche Verbindungsbahn aus dem Norddeutsch-Sächsischen Verbandsverkehre aus, so dass vom 1. Januar 1880 ab der Verkehr mit Reichenberg lediglich durch die Sächsische Staatsbahn vermittelt wird. Exemplare der einzelnen Tarifhefte sind bei den betheiligten Güterexpeditionen und zwar;

Heft No. 1 zum Preise von 1,00 ℳ
„ „ 2 „ „ „ 1,20 „
„ „ 3 „ „ „ 1,30 „ und

das die speciellen Tarifvorschriften enthaltende Heft zum Preise von 0,15 ℳ zu erlangen. Dresden, den 28. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1380)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Verbandstarif vom 1. October 1877 tritt sofort Nachtrag IX in Kraft, theilweis ermässigte Frachtsätze für Station Plagwitz-Lindenau der Thüringischen Bahn enthaltend.

Exemplare des Nachtrags sind in den Güterexpeditionen zum Preis von 0,05 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Erfurt, den 28. October 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1375)

5. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Wir beabsichtigen circa 190 000 kg alte Schienen im Wege öffentlicher Submission zu verkaufen. Angebote, versiegelt und mit der Aufschrift versehen:
„Offerte zum Ankauf von alten Schienen“ sind bis zum 12. November, Vormittags 10 Uhr, frankirt bei uns einzureichen.

Die Bedingungen können bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Giessen, den 29. October 1879. Grossherzogliche Direction. I. V. gez. Altvater. (1388)

Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt. Die Ausführung der nachfolgenden Arbeiten soll den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 40.
Erdarbeiten, Brückenbauten und Gleis-Verlegungsarbeiten incl. Kies-(Ballast) Lieferung für die 10,4 km lange Preussische Strecke der Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt.

Bedingnissheft No. 41.
Wärterhäuser und Wärterwohnung für den Preussischen Theil der Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt.

und ist hierzu Termin auf:
Freitag, den 28. November cr., Nachmittags 2 Uhr
im Rathhause zu Winterswyk anberaumt.

Die Offerten sind vor dem Termin portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Bureau des Director-Ober-Ingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 12. November cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von
5 Mark für das Bedingnissheft No. 40
3 „ „ „ „ „ 41
daselbst bezogen werden. Winterswyk, den 31. October 1879. Die Direction. (1383J)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung der nachbezeichneten, für das Jahr 1880 erforderlichen Werkstätten-Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

Droguerie- und Farbwaaren, Dochtband, Glasscheiben, Laternenscheiben aus Presshartglas, Glaspapier, Gummi-, Leder-, Seiler-, Bürsten-, Polster- und Posamentirwaaren, Holzkohlen, Kohlenkörbe, Leinöl, Terpentinöl, Plüsche, Wagentuch etc.

Die Lieferungsbedingungen mit der Bedarfsnachweisung liegen auf den Werkstättenbureaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen, Crefeld, Arnsberg und Witten zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten von 1 ℳ von vorgenannten Dienststellen, sowie von dem Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und **nicht mit den einzusendenden Proben zusammen verpackt, frankirt** mit der Aufschrift: **„Offerte auf Lieferung diverser Werkstätten-Materialien pro 1880“ bis zum 14. November cr. an die Central-Werkstätten-Magazin-Verwaltung zu Witten** einzureichen, woselbst deren Eröffnung am 15. November cr., Vormittags 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 29. October 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1387)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es sollen die auf den verschiedenen Bahnhöfen lagernden alten Oberbau-Materialien, als Schienen, Kleineisenzeug und Gussschrott, öffentlich zum Verkauf gestellt werden.

Die Bedingungen liegen im Secretariat unserer Bureau-Abtheilung VI hier zur Einsichtnahme aus und können Abdrücke derselben gegen Zahlung oder franco Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ von dem Herrn Kanzlei-Vorsteher Peltz hier bezogen werden.

Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift:
„Abtheilung VI, Offerte auf Ankauf alter Oberbau-Materialien“
bis zu dem auf Dienstag, den 18. November cr., anberaumten Submissionstermin frankirt an uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter erfolgen wird. Elberfeld, den 29. October 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1371)

6. Entbehrliche Wagen.

Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn.
Weida, 27. October 1879.
10 Stück hochbordige offene und
40 „ mittelbordige „ Güterwagen
von 10000 kg Tragfähigkeit.

Privat-Anzeigen.

Für Bahnverwaltungen
interessant und wichtig
ist die in unterzeichnetem Verlage erschienene
Schweizerische
Eisenbahn-Statistik.

I. Band: Betriebsjahr 1868 mit 1 Karte 4⁰. geh. Preis 6 Mark.
II. „ Betriebsresultate für die Jahre 1868—1873. Folio, geheftet. Preis 3½ Mark.
III. „ 1. Lieferung: Betriebsjahr 1873. Folio, broch. 6 Mk.
IV. „ Betriebsjahre 1874—1876. Folio, broch. 6 Mark.

Diese Publikationen verdienen in vollstem Masse die Beachtung aller Eisenbahn-Verwaltungen, indem dieselben ein ungemein reiches und belehrendes Material enthalten, nämlich: jeweilen eine **geschichtliche** Einleitung, dann Mittheilungen über **Verwaltungs-Organe, Richtung, Länge** und **Betriebseröffnung** der Eisenbahnen, **Bahnbeschreibung** und **Anlagecapital, Transportmittel, Betriebsresultate, Unfälle, Axen- u. Schienenbrüche, Verkehrsstörungen, Beamten-** und **Arbeiter-Etat, Pensions-** und **Unterstützungskassen** u. s. w.

Verlag von **ORELL FÜSSLI & Co.** in **Zürich.**

Billigste, beste Platzbeleuchtung

zu Nachtarbeiten im Freien **Schmahl's pat. Petroleum-Regulir-Fackeln** eingeführt bei einer grossen Anzahl Eisenbahnen, Bau-, Militair- & Gemeindebehörden, Privaten & Feuerwehren des In- & Auslandes. **Silb. Medaille** Leobschütz 1879 & in Folge dieses Absatzes **zu ermässigten Preisen!** — Ferner: **Neueste billigste Petroleum-Hand-Fackeln** (pr. Pat.-Schutz), Façon wie Pechfackeln, aber **reinlich, elegant** für Fackelzüge, Eislaufbahnen, Feuerwehren zum bequemen **Näherleuchten b. Nachtarbeiten,** Preis **1.50, 3.20, 4.50 Mk.,** als feiner Spazierstock f. Bahnmeister, Ingenieure etc. 5 Mk. — Brennzeit 2—6 Stunden bei **nur 3—4** ₰ stündigen Brennkosten. — Prospecte & Abnehmerliste gratis. — Viele Atteste.

J. G. Lieb,
Biberach (Württemberg).

Büreau für Patentangelegenheiten
gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT. Civil-Ingenieur
W. Berlin. Koniggratzerstr. 131
Maschinen-Comissions-Geschäft.

Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

J. P. Piedboeuf & Co.
in Düsseldorf-Oberbilk

Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren
für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen,
event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,
alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

Verlag von Ferdinand Enke in Stuttgart.

Soeben ist erschienen und durch jede Buchhandlung zu beziehen:

Das Eisenbahnfrachtgeschäft

nach Buch IV, Titel 5 des
Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches von 1861.
Ein Handbuch
für
Juristen, Eisenbahnbeamte, Kaufleute, Spediteure, Industrielle &c.
Von
Dr. jur. Oscar Wehrmann,
Official bei der General-Direction der Kgl. bayer. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung.
Octav. Geheftet. Preis 4 M. 80 Pf.

Neue Friedrichstr. 37. BERLIN C. Neue Friedrichstr. 37.
Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.
Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

Fabrik- Marke. **Portland-Cement**
empfiehlt unter Garantie **unbedingter** Volumbeständigkeit und **hoher** Erhärtungsfähigkeit
BONNER BERGWERKS- UND HÜTTENVEREIN
Cementfabrik bei Obercassel bei Bonn.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.
Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühl-Wagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

Naundorfer Baumschulen
bei Prettin (Kr. Torgau)
von **B. Boettcher & Bergfeld**
empfehlen ihre grossen Vorräthe 1-, 2-, 3- u. 4jährige Ziergehölze, Forst- u. Schutzheckenpflanzen, sowie Obst- u. Alleebäume, Rosen u. Coniferen zu äusserst billigen Preisen. Preis-Courant steht auf gefälliges Verlangen gratis und franco zu Diensten.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken
chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. October 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	98,25	% } à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	—	%
do. III. Emiss.	5	B.	101	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	83,85	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	101,40	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	101,50	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	102	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	101,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	101	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	100,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	100,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	103,30	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	101,50	%
do. II. Serie	4½	B.	101,25	%
do. III. Serie * $3\frac{1}{4}$	3½	B.	88,25	%
do. III. Serie B. * $3\frac{1}{4}$	3½	B.	88,25	%
do. III. Serie C.	3½	B.	84,40	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	101,40	%
do. V. Serie	4½	B.	101,40	%
do. VI. Serie	4½	B.	101,40	%
do. VII. Serie	4½	B.	101,10	%
do. IX. Serie	5	B.	104,80	% à 3000, 1000 u. 500 ℳ
do. Nordbahn	5	B.	101,50	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	100	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	95,50	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	95,50	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% } à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	101,40	%
do. Lit. B.	4½	B.	101,40	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	100,10	% à do. = do.
Berlin-Görlitz	5	B.	101,50	% à 100 Thlr.
do.	4½	B.	98,10	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	96,50	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% } à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	5	B.	100,75	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	% } à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	97,30	%
do. D.	4½	B.	101,20	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	101	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	—	% à 300—3000 ℳ
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	96,10	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	96,10	% } a 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	4½	B.	103	%
do. V. Emiss.	4½	B.	—	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	96,10	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	101,25	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	76	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	73	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	96,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	96,30	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	100,75	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	—	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	100	% à do. do.
do. Lit. J.	4½	B.	100	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	100	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	103,60	% à 300—1000 ℳ
Brünn-Rossitz	5 i. S.	L.	100,75	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. von 1872	5 i. S.	L.	100,75	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	77,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	75	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	74	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	97	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% a 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	102	%
do. do.	4	B.	96,50	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	96,50	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	101,10	%
do. IV. Emiss. * 3½	4	B.	96,30	%
do. V. Emiss. * 3½	4	B.	96,25	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	101,25	% à do.
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103,50	% à 100 Thlr.
Donau-Drau *	5 i. S.	W.	72,60	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	78,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	71,80	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	82,75	% à do. = do.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Erzherzog Albrechtsbahn *	o. Z.	W.	78,75	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	91,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S.	L.	88,75	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	87	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5 i. S.	L.	86,40	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5 i. S.	B.	86,50	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	93	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	87,75	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	87,75	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	87,75	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	62,75	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	66,75	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	66	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	102,50	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	102,75	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	4½	B.	100	% à do.
do. II. Emiss.	4½	B.	100	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	4½	B.	100,80	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	$101\frac{1}{2}$	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	$94\frac{1}{4}$	% in Th. à 105 kr.
do. do.	5	F.	102	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	4½	F.	100	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	104,25	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	102	% 100 fl ö W
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	106	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	107,70	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	103,75	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn *	5 i. S.	W.	94,25	% 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn	5 i. S.	W.	96,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i. S.	W.	94,50	fl. ö W pr 100 fl i. S } à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i. S.	W.	95	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	93,75	do. pr 100 fl i. S
do. Emiss. 1872	5 i. S.	W.	95,50	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	92,50	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i. S.	B.	70,25	% do. a do.
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i. S.	B.	75,50	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	B.	73,80	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i. S.	B.	73,80	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	100,50	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	119,60	% à do.
do. von 1854	4	L.	99,90	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	99,90	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	98,25	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4½	L.	103,10	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	97,40	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	B.	71,90	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	B.	74,70	% à do. = do.
do. - Jassy * III. Emiss.	5 i. S.	B.	68,60	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	66,30	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	$1\frac{1}{4}$	1	1	1	½	½	4	B.	17,40	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	4	5	5	5	$5\frac{4}{15}$	5	W.	137	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	$8\frac{1}{6}$	$6\frac{1}{4}$	6	$4\frac{19}{30}$	$5\frac{4}{15}$	4	L.	97,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	$6\frac{4}{5}$	$5\frac{2}{3}$	$5\frac{5}{12}$	5	5	5	L.	104	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	$7\frac{2}{3}$	8	8	$6\frac{2}{3}$	4	B.	133	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	$6\frac{9}{10}$	6,59	5,95	$5\frac{4}{5}$	$5\frac{3}{5}$	$6\frac{7}{40}$	4	B.	123	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	11	9	$8\frac{1}{2}$	10	11	11	5	L.	170	Th. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	53,10	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	3	3	4	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{3}$	4	4	B.	91,40	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	16	8½	8	6	$5\frac{3}{4}$	5	4	B.	96	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	5	2½	0	0	0	4	B.	11,90	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	2½	0	0	0	5	B.	28,75	—
Berlin-Görlitz	3	0	0	0	0	0	4	B.	16,30	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	4	5	0	0	1	5	B.	58,75	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	12½	10	11	11½	10½	4	B.	178	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	4	$1\frac{2}{3}$	3	3½	2½	3½	4	B.	93,50	% à 100 „
Berlin-Stettin	$10\frac{3}{4}$	$9\frac{11}{1}$	9	$8\frac{9}{10}$	$7\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{5}$	4	B.	108,90	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	2½	$2\frac{1}{3}$	2½	0	0	0	5	W.	73,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5\frac{3}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	189,40	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	7½	$5\frac{2}{3}$	5	2½	$3\frac{1}{4}$	4	B.	87,50	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	0	5	B.	31	% à 200 „
Brest-Grajewo	2½	0	0	0	—	—	4	B.	47,50	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	—	—	0	$1\frac{1}{3}$	—	4	B.	69,75	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	5	4½	3½	2½	0	2,86	5	W.	421	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	—	5	W.	55,50	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	10	10½	$11\frac{3}{4}$	$16\frac{1}{8}$	$16\frac{1}{8}$	$13\frac{2}{3}$	4	L.	141	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	$8\frac{1}{1}$	$6\frac{9}{0}$	$4\frac{6}{10}$	$5\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{20}$	6,3	4	B.	142,20	% a 200 „
Cottbus-Grossenhain	7½	7	7	5	0	$\frac{1}{8}$	4	L.	46,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	$6\frac{1}{4}$	6	6	5	5	5	5	L.	93	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	125	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	0	0	0	0	0	o. Z.	B.	35,50	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	1	0	0	0	o. Z.	W.	—	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	0	0	5	5	W.	175,50	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5\frac{3}{10}$	½	8½	6	7	9,28	8,214	5	W.	240	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	1	1	1	2½	$2\frac{2}{3}$	4	H.	—	% à 150 Thlr.
do. Stamm-Prior.	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	H.	—	do. pr. do.
Gotthardbahn 80% Einz.	6	6	6	6	6	6	o. Z.	B.	46,50	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	7½	3	$1\frac{1}{3}$	0	0	0	o. Z.	W.	32,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	14,30	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	59,75	% à 200 „
Hannover-Altenbeken	0	0	0	0	0	0	5	B.	13,40	% à 100 „
do. Stamm Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	29,75	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	9	6	6	5	5	4	4	F.	79	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$13\frac{1}{3}$	12½	$9\frac{1}{4}$	12½	14½	14½	5	W.	229,30	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	150,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	172,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	$4\frac{1}{2}$	F.	102	% } à1000,500 u. 100 fl.SW
do.	4	F.	96	%
Magdeburg-Halberstadt	$4\frac{1}{2}$	B.	101,25	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	$4\frac{1}{2}$	B.	100,80	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	83,25	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	$4\frac{1}{2}$	B.	101	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	$4\frac{1}{2}$	B.	103,40	% à 300—1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	95,50	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	67,25	% a 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	30	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	101	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 500 ℳ
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	98,25	% }
do. II. Ser.	4	B.	—	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	98,25	% à $62\frac{1}{2}$, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	98	%
Nordhausen-Erfurt	5	B.	—	% à do
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	$3\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	96,70	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	$3\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. F.* $3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	102,50	%
do. G.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. H.*	$4\frac{1}{2}$	B.	102,25	%
do. von 1869	$4\frac{1}{2}$	B.	102,25	%
do. von 1873	4	B.	96,40	% }
do. von 1874	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100—1000 Thlr.
do. Brieg-Neisse	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	101,60	%
do. Niederschles. Zweigb.	$3\frac{1}{2}$	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	—	% }
do. do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	94,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	90,70	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	W.	110,75	% à 600 ℳ
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	168	fl.öW.pr.500frcs.à500frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	164	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	162,25	fl. ö.W.pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	118	fl. ö.W.pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	101,40	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,70	% à 500 und 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	66,75	% à200Th.=300 fl.ö.W.i.S.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	91	% à fl. ö.W.pr.100fl. C.M.
do.*	5i.S.	W.	91	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	83,25	% à do.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	—	% à 400 ℳ
Pfälzische Maxbahn	$4\frac{1}{2}$	F.	$101\frac{1}{2}$	% à
Pfälzische Nordbahn	$4\frac{1}{2}$	F	102	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	42,25	% 100 Th.=150 fl. ö.W. i. S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	42,20	% 100 Th.=150fl. ö. W i. S.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	42,20	% 100 Th.= do.
Rechte Oderufer	$4\frac{1}{2}$	B.	101,70	% à 500 und 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	—	% }
do.*	$3\frac{1}{2}$	B.	—	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	$4\frac{1}{2}$	B.	101,60	%
do. v. 1869, 71 u. 73 conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,60	%
do. von 1874 u. 77	5	B.	101,80	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	$4\frac{1}{2}$	B.	102,50	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	$4\frac{1}{2}$	B.	102,50	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	101	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	97,70	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	95	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	90,30	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	92	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	96,50	% à 1000, 500 u. 200Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	91,40	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	$4\frac{1}{2}$	L.	101	% à1000,500,200 u.100 Th.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	74,70	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5i S.	B.	83	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	97,50	% }
do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	102	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	B.	97	%
do. IV. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,25	%
do. V. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,25	% à 300—3000 ℳ
do. VI. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,25	% à100Th.=150 fl.ö.W.i.S.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	76,25	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	71,50	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	70,30	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5i-S.	L.	92	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	66,40	% à 300 fl. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	66,70	% à 400 ℳ
do.	5 ℳ	W.	90	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	82	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	79,50	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	—	% à1000u.100S.R.=107Th.
Warschau-Terespol*	5	B.	93,90	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	101,50	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	100,10	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	96,90	% à 500, 200 u. 100Thlr.
Werrabahn	$4\frac{1}{2}$	L.	95,75	% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	0	5	W.	—	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W. i. S.
do.* Salzb.-Tirol III.Em.1873	5	5	5	5	5	0	5	W.	143,75	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	$4\frac{1}{2}$	4	4	4	5	W.	113,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	136,50	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	$3\frac{3}{4}$	2	$1\frac{1}{3}$	$\frac{3}{5}$	$2\frac{1}{2}$	5	L.	75,90	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	139,25	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	$189\frac{1}{2}$	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	$4\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	5	5	5	$5\frac{1}{8}$	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	15,50	% à 500 Fs. 300=80Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	3	6	8	8	$9\frac{1}{2}$	4	B.	140,50	% }
do. Litt. B.	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	85,40	% à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	115,75	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	23	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	0	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{4}$	$4\frac{1}{2}$	5	5	B.	95,75	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	$6\frac{1}{2}$	7	7	7	7	4	B.	124	% à 500 ℳ
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	F.	$120\frac{5}{8}$	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	$4\frac{1}{2}$	B.	98	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	21,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	$1\frac{1}{2}$	$2\frac{2}{15}$	$3\frac{1}{5}$	5	B.	79	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	0	5	L.	22,50	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	$13\frac{2}{3}$	12	$10\frac{1}{2}$	$9\frac{2}{3}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	167,60	% à 100 „
do. Litt. B.	$13\frac{2}{3}$	12	$10\frac{1}{2}$	$9\frac{2}{3}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	142,50	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	$4\frac{3}{4}$	4	5	W.	136,75	fl. ö. W.pr. 200 fl.ö.W. i. S.
do. Litt. B.	5	5	0	0	0	0	5	W.	72,75	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* $5\frac{2}{10}$ (Oest. Franz.)	10	8	$6\frac{1}{2}$	$5\frac{2}{5}$	6	6	5	W.	263,25	fl. ö.W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	$1\frac{1}{2}$	0	0	0	0	5	W.	77,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	51,75	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	$3\frac{1}{2}$	5	5	5	5	5	B.	95	% à 200 „
Ostrau-Friedland	—	$\frac{3}{4}$	0	0	5	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	4	4	$4\frac{1}{2}$	W.	101,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	93	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	19,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö.W. i. S.
Rechte Oderufer	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	5	B.	132,30	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	5	B.	131,80	% à 200 „
Rheinische	9	8	8	$7\frac{1}{2}$	7	7	4	B.	146,90	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	96	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	10,30	% à 200 „
Rumänische	5	0	$2\frac{1}{2}$	1	2	2	5	B.	43,60	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	99,75	% à 150 „
Russische Bahnen*	5,53	$5\frac{4}{5}$	5,92	6,28	6,56	7,025	5	B.	134,50	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{2}$	0	0	0	5	B.	34,50	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	108	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Stargard-Posen*	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	102	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	129,25	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	$7\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{2}$	8	4	B.	143,70	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	95,10	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	103,10	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	19,90	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	2	$2\frac{3}{5}$	3	4	3,9	4	5	B.	82,10	% à 100 „
Theissbahn* $5\frac{2}{10}$	$8\frac{1}{2}$	5	3	—	—	5	5	W.	204	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	4	3	3	3	3	0	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	—	—	—	5	W.	129,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	—	—	—	5	W.	110,50	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	11	10	$7\frac{1}{2}$	$6\frac{2}{3}$	5	9,165	5	B.	257	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	L.	46	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	5	L.	22	% à 200 „
Werrabahn	1	0	1	$\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	$1\frac{2}{3}$	4	B.	40,75	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	9	8	5	$4\frac{1}{2}$	—	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	8	3	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	$1\frac{3}{5}$	0	0	$\frac{3}{5}$	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	$11\frac{1}{5}$	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	$16\frac{3}{4}$	12	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	$6\frac{3}{5}$	$6\frac{3}{5}$	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	—	8	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	11	11	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Vorschlag einer Schiffseisenbahn über die Landenge von Panama. Während das neuerdings von Ferdinand von Lesseps in die Hand genommene Project eines Panamacanals bereits in seinen ersten Anfängen mit den bedeutendsten Schwierigkeiten zu kämpfen hat, und auch der Bau des von der Unionsregierung befürworteten Canals durch den Nicaraguasee keineswegs gesichert erscheint, hat sich die Zahl der auf Herstellung einer Interoceanischen Verbindung in Centralamerika gerichteten Vorschläge neuerdings durch den Plan des Capitäns Eads, eine Schiffseisenbahn über den Isthmus von Panama zu legen, auf unerwartete Weise vermehrt. Eads, dessen Name durch die Regulirung der Mississippimündung berühmt geworden ist, berechnet, dass die Ausführung des Panamacanals 700 bis 800 Millionen Mark kosten und 15 bis 25 Jahre dauern würde, und schlägt deshalb vor, eine Eisenbahn mit 4 bis 5 Schienengeleisen zu bauen, auf welcher die grössten Schiffe mit der ganzen Ladung in 24 Stunden über die Landenge von Panama transportirt werden können. Die Schiffe sollen durch eine Art Schleuse auf einen Fahrstuhl gehoben und ebenso wieder ins Meer hinabgelassen werden. Die Erbauung einer solchen Bahn und die Herstellung des Fahrstuhls würde nach Eads Angaben etwa 200 Millionen Mark kosten und eine Bauzeit von vielleicht 4 Jahren erfordern.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kl[illegible]nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 87. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Befelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 10. November 1879.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. E. Heusinger von Waldegg's Kalender für Eisenbahn-Techniker bei.

Die Geschwindigkeit der Eisenbahnzüge.

Von Ingenieur **R. Koch** in Hannover.

(Fortsetzung und Schluss.)

Es soll hier nun zunächst der Einfluss, welchen die durch Verminderung der Geschwindigkeit ermöglichte Verstärkung des Zuggewichts auf die Betriebskosten ausübt, nachgewiesen und sollen darauf einige der Angaben, auf welche meine frühere Berechnung sich stützte, eingehender besprochen werden.

Wird die Stärke eines Güterzugs zu durchschnittlich 60 Achsen mit je 5 t Belastung und das Gewicht einer Güterzuglocomotive mit Tender zu durchschnittlich 60 t angenommen, so macht die Beförderung einer jeden Tonne Wagengewichts (incl. Ladung) vor der Verminderung der Zuggeschwindigkeit die Einstellung von 0,2 t Locomotivgewicht nöthig. Durch die geringere Zuggeschwindigkeit vermindert sich dieses Gewicht auf $\frac{60}{1,15 \cdot 60 \cdot 5}$ oder auf 0,174 t und die beförderte Bruttolast oder die specifische Frequenz der Bahn bezüglich der Güterzüge um $\frac{1,2 - 1,174}{1,2} \cdot 100$ oder um 2,2 pCt. Selbst wenn die eigentlichen Betriebsausgaben nur den beförderten Lasten proportional ausfielen, würde diese Ersparung von 2,2 pCt. an den Kosten des Gütertransports schon von wesentlichem Einflusse auf die Rentabilität der Eisenbahnen sein, dieser Einfluss stellt sich aber noch als weit bedeutender heraus, wenn man bedenkt, dass die Verminderung des beförderten Gewichts allein das theuerste und seiner eigenen Fortbewegung den grösseren Widerstand entgegensetzende Vehikel „die Locomotive“ betrifft. Werden z. B. die Kosten der Schienenunterhaltung nach meinen Untersuchungen pro Tonne Locomotiv- und Tendergewicht denen gleich gesetzt, welche 2 t Wagengewicht verursachen, so vermindert sich der Einfluss des Güterverkehrs auf die Schienenabnutzung um 3,7 pCt., während nach den von Launhardt und von Freycinet angegebenen Zahlen sogar eine Verringerung dieser um 5,8 bis 9,2 pCt. zu erwarten steht.

Die aus der Verstärkung des Zuggewichts resultirenden Minderausgaben sind bei meiner früheren Ausarbeitung, welche überall gleiche Zuggewichte voraussetzte, nicht mit in Rechnung gezogen, es ist demnach klar, dass die wahren vortheilhaftesten Zuggeschwindigkeiten erheblich hinter den dort angegebenen Zahlen zurückbleiben müssen.

Aber auch der Einfluss der früher berechneten Ausgaben für die Besoldung der Zugbeamten und für Amortisation und Verzinsung der Anschaffungskosten der Locomotiven auf die Ermittelung der vortheilhaftesten Zuggeschwindigkeit ist mit Rücksicht auf die durch geringere Geschwindigkeiten ermöglichten Zugverstärkungen dort zu hoch bemessen, ja der Einfluss der letzteren kann sogar so gross werden, dass sich die betreffenden Ausgaben bei einer angemessenen Verlangsamung des Zuges vermindern, wie folgende Betrachtung zeigt.

Sind Zugstärke und Zuggeschwindigkeit so bemessen, dass sie der normalen Dampfproduction des Kessels entsprechen und wird von dem Einflusse der Geschwindigkeit auf den Widerstand abgesehen, welchen der Zug seiner Bewegung entgegensetzt, so gestattet die Dampf-Productionsfähigkeit des Kessels die Zugkraft z der Locomotive zu verdoppeln, wenn sich die Zuggeschwindigkeit auf die Hälfte vermindert. Der Theil aber der einfachen Zugkraft z bei der grösseren Geschwindigkeit, und der doppelten Zugkraft 2 z bei der minderen Zuggeschwindigkeit, welcher auf die Bewegung der Locomotive allein entfällt, bleibt für beide Züge derselbe, es ist demnach bei der minderen Geschwindigkeit zur Fortbewegung des Wagenzugs nicht nur die doppelte frühere Zugkraft disponibel, sondern diese Kraft verstärkt sich noch durch die zur Ueberwindung des eigenen Widerstandes der Locomotive erforderliche Kraft. Da die Nutzleistung der Locomotive durch das Product aus der Geschwindigkeit mal dem Gewichte des Wagenzugs ausgedrückt werden darf, das letztere aber nach Vorstehendem rascher steigt, als sich die Geschwindigkeit vermindert, so wird ersichtlich, dass dieselbe Locomotive in gleichen Zeiten bei Verminderung der Geschwindigkeit die grössere Gütermenge nach einem bestimmten Orte hin zu befördern im Stande ist. Diese grössere Leistung schliesst aber eine Verminderung der Ausgaben für Besoldung des Locomotivpersonals und des Zugführers und Packmeisters, sowie für Verzinsung und Amortisation des Anschaffungspreises der Locomotiven ein.

Eine eingehendere Arbeit über die mit der vorigen in engem Zusammenhange stehende Frage nach der vortheilhaftesten Geschwindigkeit zur Erzielung eines raschen Transportes bei beschränkter Zahl der Locomotiven habe ich in dem 5. Hefte des XIV. Bandes des „Organes für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ veröffentlicht.

Wenn dieser letzte Fall, dass die Ausgaben für Besoldung des Maschinenpersonals etc. sich vermindern, auch nur in Ausnahmefällen eintreten wird, so zeigt doch die Betrachtung, dass meine frühere, auf gleiche Zugstärken basirte Rechnung auch in dieser Beziehung die Grenze für die vortheilhafteste Geschwindigkeit zu hoch zieht, wenn man die Voraussetzung gleicher Zuggewichte aufgiebt.

Meine Angaben in dem „Handbuche der Ingenieurwissenschaften“ dürften ferner insofern zu berichtigen sein, als sie die Amortisationskosten für Wagen zu niedrig angeben, da die dort vorausgesetzten Leistungen wohl den maximalen, nicht aber den mittleren Leistungen entsprechen. Bei dem heutzutage zutreffenden Verhältnisse der Ausrüstung der Bahnen mit Wagen zu den zu transportirenden Gütern stehen weit mehr Wagen in Reserve als dort angenommen wurde. Bezüglich der Verzinsung und Amortisation macht es allerdings keinen Unterschied, ob ein Wagen sich in einem Zuge oder in Reserve befindet, dennoch bedürfen die dort angegebenen Formeln einer Correctur, weil die augenblicklichen Verhältnisse nicht als normale angesehen werden dürfen und weil ein gewisser Reservebestand an Wagen stets erwünscht ist. Diese bezüglich der Verzinsung zu niedrig angeschlagenen Unterhaltungskosten der Wagen gleichen sich durch die bei der Berechnung der Reparaturkosten gemachten Annahmen nicht wieder aus, der Fehler wird vielmehr noch verstärkt. Der dort mit ε bezeichnete und zur Ermittelung der Reparaturkosten benutzte Coëfficient ist aus statistischen Angaben und ohne Berücksichtigung des Umstandes ermittelt, dass nicht

sämmtliche Reparaturkosten proportional den durchlaufenen Wegeslängen ausfallen. Auch wenn ein Wagen das ganze Jahr hindurch in Reserve steht, nutzt er sich unter dem Einflusse der Witterung ab, und darf dieser Einfluss pro Achse und Jahr zu annähernd 24 *M.* für offene und zu 30 *M.* für bedeckte Güterwagen angenommen werden.

(Vergl. Eisenb.-Maschinenwesen von R. Koch. Abthlg. I. S. 72.)

Legt aber ein Güterwagen 12 — 15 000 km pro Jahr zurück, so ist annähernd die Hälfte aller Reparaturkosten unabhängig von der durchlaufenen Wegeslänge, sie darf demnach bei der Bemessung der vortheilhaftesten Zuggeschwindigkeit nicht mit in Rechnung gezogen werden. Der Einfluss der Zuggeschwindigkeit auf die Unterhaltungs- und Reparaturkosten der Wagen wurde in meiner älteren Arbeit aus diesen Gründen offenbar zu hoch gegriffen, es muss sich demnach die dort gefundene günstigste Geschwindigkeit um ein entsprechendes, wenn auch nicht sehr in's Gewicht schlagendes Mass erhöhen. Weniger Anstoss dürfte die Annahme erregen, dass die Reparaturkosten der Wagen mit den Widerständen, welche sie ihrer Fortbewegung entgegensetzen, wachsen. Diese Widerstände resultiren zum grösseren Theile aus der Reibung der Wagentheile mit einander und mit den Schienen, und bringen demnach Abnutzungen hervor, welche annähernd den zerstörenden Kräften proportional ausfallen. Es ist aber sogar die nicht berücksichtigte und wenigstens für Locomotiven an anderer Stelle nachgewiesene Annahme berechtigt, dass die Reparaturkosten, ausser mit diesen Widerständen, auch noch deshalb mit den Zuggeschwindigkeiten wachsen, weil gleiche Abnutzungen, z. B. der Lagerschwellen, bei den rascher fahrenden Zügen schon gefährlich werden und demnach Erneuerungen nöthig machen können, wo ein Ersatz des Lagers bei geringerer Zuggeschwindigkeit noch nicht erforderlich wird. Nur auf diese Weise erklärt sich das aus einer später vorgenommenen Vergleichung der Reparaturkosten zahlreicher und mit verschiedenen Geschwindigkeiten fahrenden Locomotiven gefundene Resultat, dass anscheinend diese Kosten nahezu dem Producte aus der Zuggeschwindigkeit mal dem Kohlenverbrauche proportioal zunehmen. Es ist bei der Beurtheilung dieser Erscheinung nicht zu übersehen, dass das Mass der Abnutzung der einzelnen Theile keineswegs überall auch das Verhältniss der betreffenden Reparaturkosten repräsentirt, weil es bezüglich dieser oft ziemlich einerlei ist, ob z. B. bei dem Abrichten von Flächen von denselben eine ein oder mehr Millimeter starke Schicht abgehobelt werden muss. Der Grad der früheren Abnutzung bleibt ausserdem auf die Kosten der Montage ganz ohne Einfluss.

Die Annahme, dass die Locomotiv-Reparaturkosten bei gleichen Maschinen dem Kohlenverbrauche proportional wachsen, wird durch die von mir für die schweren Güterzuglocomotiven der Köln-Mindener Bahn ermittelten und bereits in Nummer 68 mitgetheilten Zahlen bestätigt, es bedürfen aber trotzdem meine in dem „Handbuche der Ingenieurwissenschaften" bezüglich dieser Kosten angegebenen Zahlen einer durchgreifenden Correctur, weil diese Kosten nur dem Kohlenverbrauche und nicht auch zugleich der Zuggeschwindigkeit proportional gesetzt sind. Durch Einführung der letzteren in die Rechnung vermindert sich die günstigste Geschwindigkeit der Züge so stark, dass die bezüglich der Bemessung des Einflusses der Wagen-Unterhaltungskosten gemachten Fehler ihnen gegenüber mehr als vollständig verschwinden.

Die Annahme, dass die Bahn-Unterhaltungskosten mit der Zuggeschwindigkeit wachsen, dürfte wohl überall als richtig zugegeben werden, es bleibt aber die Aufsuchung der Formel übrig, welche die Beziehungen zwischen den Zuggeschwindigkeiten und den Bahn-Unterhaltungskosten klar stellt. Die in meiner früheren Arbeit gemachte Annahme, dass die Bahn-Unterhaltungskosten den Zugwiderständen in der Horizontalen proportional ausfallen, wenn aus diesen Zugwiderständen der Einfluss der Reibung einzelner Wagentheile gegeneinander eliminirt wird, scheint sich nach meinen späteren Untersuchungen wenigstens bezüglich der aus der Abnutzung der Bahnschienen erwachsenden Kosten zu bestätigen. Es ist zur Prüfung der dortigen Formeln von mir der schon früher angedeutete Weg eingeschlagen, die Abnutzungen der Schienen nach denen der Radreifen zu schätzen.

Nach mir gewordenen Mittheilungen von Beamten der Köln-Mindener Bahn und nach den Angaben des betreffenden Jahresberichts pro 1875 sind dort Bandagen abgedreht nach dem Durchlaufen von

107 000 km als Durchschnitt für alle Wagen,
56 000 „ „ „ bei den Courierzügen,
60 100 „ „ „ „ „ Personenzügen,
82 500 „ „ „ „ „ Güterzügen, welche aus bedeckten Wagen bestanden.

Die Anzahl der Kilometer, welche die Achsen der offenen Güterwagen durchlaufen haben, ehe ein Abdrehen erforderlich wurde, habe ich nicht in Erfahrung bringen können, weil die Ermittelungen bei der grossen Zahl dieser Fahrzeuge zu zeitraubend ausgefallen sein würden. Ebenso ist eine Trennung der nicht und der mit Bremse versehenen Wagen mir nicht möglich gewesen.

Die Belastungen der einzelnen Wagengattungen stellten sich in dem betreffenden Jahre pro Achse durchschnittlich zu 5 t für alle Wagen und zu 6,25 t für die Personen- und die bedeckten Güterwagen. Werden die durchlaufenen Kilometer mit diesen Belastungen multiplicirt, so erhält man in nachstehenden Zahlen die Leistungen der Achsen in Tonnenkilometern, welche ein einmaliges Abdrehen der Bandagen erforderlich machten.

$5 \cdot 107\,000 = 535\,000$ tkm für alle Achsen,
$6{,}25 \cdot 56\,000 = 350\,000$ „ „ die Achsen in Courierzügen,
$6{,}25 \cdot 60\,100 = 375\,625$ „ „ „ „ „ Personenzügen,
$6{,}25 \cdot 82\,500 = 515\,625$ „ „ „ „ „ Güterzügen, welche aus bedeckten Wagen bestanden.

(Anmerkung. Die grosse Zahl der Kilometertonnen, welche die Wagen sämmtlicher Gattungen durchschnittlich bis zum nächsten Abdrehen der Bandagen durchlaufen haben, erklärt sich zur Genüge aus dem geringeren Eigenwiderstande, den die hier nicht besonders aufgeführten und bei allen Bahnen vorherrschenden offenen Güterwagen ihrer Bewegung entgegensetzten.)

Bei der Aufstellung der Formeln für den Widerstand der Wagen, soweit er für die Radreifen und demnach auch für die Schienenabnutzung in Frage kommt, ist aus dem Gesammtwiderstande die Zapfenreibung und ferner der Einfluss des Windkopfdruckes zu eliminiren, während der Einfluss von Seitenwind mit in Rechnung zu ziehen ist, da er sich in der Reibung der Spurkränze mit den Schienen geltend macht. Mit Rücksicht auf diese alle bedeckten Wagen mehr als die offenen Wagen treffenden Seitenwinde ist an einem anderen Orte (Eisenbahn-Maschinenwesen von R. Koch) von mir die Grösse der Radreifen- und Schienenabnutzung in horizontalen und geraden Strecken und für halb beladene Wagen dem Ausdrucke $0{,}6 + 0{,}05\,v$ für sämmtliche Wagen und dem Ausdrucke $0{,}9 + 0{,}05\,v$ für die Personen- und bedeckten Güterwagen proportional gesetzt. Treffen diese Ausdrücke zu, so muss, wenn überall gleiche Raddurchmesser vorausgesetzt werden, das Product aus der Belastung der Achsen mal den durch die Achse zwischen zwei Abdrehungen durchlaufenen Wagen mal dem zugehörigen Ausdrucke für den Einfluss der Zuggeschwindigkeit constante Zahlen ergeben.

Die Geschwindigkeiten der Züge betrugen nun im Jahre 1875 bei der Köln-Mindener Bahn

28 km als Durchschnitt für alle Züge,
23 „ „ „ „ die reinen Güterzüge,
37 „ „ „ „ „ Personenzüge,
55 „ „ „ „ „ Courierzüge.

Durch Benutzung dieser Zahlen für v erhält man obige Producte zu

$5 \cdot (0{,}6 + 0{,}05 \cdot 28)\ 107\,000 = 1\,070\,000$ als Durchschnitt für alle Wagen,
$6{,}25 \cdot (0{,}9 + 0{,}05 \cdot 23)\ 82\,500 = 1\,056\,000$ als Durchschnitt für die bedeckten Güterwagen,
$6{,}25 \cdot (0{,}9 + 0{,}05 \cdot 37)\ 60\,100 = 1\,033\,720$ als Durchschnitt für die Wagen in Personenzügen,
$6{,}25 \cdot (0{,}9 + 0{,}05 \cdot 55)\ 54\,600 = 128\,920$ als Durchschnitt für die Wagen in Courierzügen.

Die Uebereinstimmung des gefundenen mit dem erwarteten Resultate ist nur für die Courierzüge ungenügend, die Differenz zu Gunsten der letzteren erklärt sich aber hinreichend durch den Umstand, dass Courierzüge nur wenig anhalten, und dass bei ihnen die Grenze für das Gefälle, in welchem eine Bremsung der Wagen erforderlich wird, am höchsten liegt, dass also bei den Courierzügen die Abnutzung der Räder durch die Einwirkung der Bremsen im Verhältniss zu den durchlaufenen Wegen am geringsten ausfällt.

Der Einfluss der Zuggeschwindigkeit auf die Abnutzung der Radreifen wird durch die Angaben der Jahresberichte der Hannoverschen Bahn bestätigt. Da bei dieser Bahn die Personenwagen meist drei Achsen besitzen, welche durchschnittlich mindestens nicht höher belastet sind als die der Güterwagen, so entsprechen die nachstehenden Zahlen direct dem Einflusse der Zuggeschwindigkeit.

Es haben die Räder durchschnittlich bis zum Abdrehen durchlaufen:

Im Jahre	Bei den Personenzügen	Bei den Güterzügen
	tkm	tkm
1872	86 679	79 235
1873	28 428	26 503
1874	30 657	69 690
1875	96 897	121 638
1876	54 744	72 080
1877	53 393	78 574
Durchschnitt	58 500	74 620

Der Grund der starken Abweichungen bei den einzelnen Zahlen der vorstehenden Tabelle ist aus den Angaben der be-

treffenden Jahresberichte nicht erkennbar. Immerhin aber darf auch diese Tabelle als ein weiterer Beweis für die Richtigkeit der Annahme, dass die Radreifen- und Schienenabnutzungen mit den Zuggeschwindigkeiten rasch wachsen, angesehen werden. Aus den Durchschnittszahlen der Tabelle ist ein Abdrehen der Achsen der Personenwagen nach annähernd 5 · 58 500 = 292 500 tkm gegen 350 000 und 375 625 tkm bei der Köln-Mindener Bahn, und der Güterzüge nach 5 · 74 620 = 373 100 tkm gegen dort 535 000 tkm für sämmtliche Wagen erforderlich geworden. Diese Zahlen weichen bezüglich der Personen- und Güterzüge bei der Hannoverschen Bahn weniger von einander ab als bei der Köln-Mindener, für welche Erscheinung der Grund wesentlich mit in der weit grösseren Geschwindigkeit der Güterzüge der Hannoverschen Bahn gesucht werden muss.

Der in meiner früheren Arbeit abgeschätzte Einfluss der Geschwindigkeit der Züge auf die Schienenabnutzungen trifft auch nach diesen neueren Untersuchungen annähernd zu, die früher ermittelte günstigste Geschwindigkeit der Güterzüge bedarf demnach in dieser Beziehung keiner Correction.

Werden die hier aufgeführten Factoren, welche für und gegen eine Erhöhung der früher zu 15 km pro Stunde ermittelten günstigsten Geschwindigkeit der Güterzüge in horizontalen Strecken sprechen, in Anschlag gebracht, so ist ersichtlich, dass diese Geschwindigkeit um ein Geringes zu erhöhen ist, weil dort der Einfluss der für Verzinsung und Amortisation der Anschaffungskosten und ferner der für Reparaturkosten der Wagen in Anschlag gebrachten Summen zu hoch gegriffen wurde.

Die Gründe, welche dagegen für eine Verminderung der dort gefundenen Geschwindigkeit sprechen, beruhen zunächst in den zu gering veranschlagten Reparaturkosten der Locomotiven und ferner in der Nichtberücksichtigung des Umstandes, dass die meisten Züge sich bei einer Verminderung ihrer Geschwindigkeit erheblich verstärken lassen. Die Geschwindigkeit, welche den geringsten Ausgaben für die Zugbeförderung entspricht, liegt nach den angestellten Betrachtungen wahrscheinlich so tief unter der früher zu 15 km pro Stunde angegebenen Zahl, dass sie für Hauptbahnen aus anderen Gründen nicht durchzuführen ist. Obgleich die Materialpreise und Arbeitslöhne auf das Mass dieser Geschwindigkeit von wesentlichem Einflusse sind, dürften doch kaum diese Factoren die Geschwindigkeit je so weit zu erhöhen im Stande sein, dass sie die aus practischen Gründen durchführbare geringste Zuggeschwindigkeit auf Hauptbahnen übersteigt.

Wird eine Verminderung der Geschwindigkeit nur unter gleichzeitiger Erhöhung der Zugstärke vorgenommen, so fallen die Inconvenienzen, welche sich sonst aus ihr für den Betrieb frequenter Bahnen ergeben, zum grossen Theile wieder fort, denn man befördert dieselbe Gütermenge in einer geringeren Zahl von Zügen. Der Verkehr gewinnt ausserdem an Sicherheit, weil der langsamer fahrende Zug rascher zum Stehen gebracht werden kann und weil ferner die von der Locomotive verlangte Leistung (Zugkraft mal Geschwindigkeit) abnimmt und daher Defecte weniger häufig eintreten. Mit dieser geringeren Leistung wächst überdies das Güteverhältniss des Locomotivkessels, die Maschine verbraucht demnach weniger Kohle. Bringt man nun noch in Anschlag, dass der langsamer fahrende Zug bei gleichem Gewichte weniger Zugkraft erfordert, so wird erklärlich, weshalb die Führer im Allgemeinen bei den langsamer fahrenden Güterzügen die höheren Kohlenprämien erzielen.

Der Zeitverlust, welcher aus der Beförderung von Gütern in langsamer fahrenden Zügen erwächst, dürfte für die meisten Gegenstände einer Verminderung der Zuggeschwindigkeit kaum entgegenstehen, er ist ausserdem nicht so erheblich, wie man ohne Anstellung einer Berechnung anzunehmen geneigt ist. Wird der Aufenthalt der Güterzüge z. B. auf den Zwischenstationen einer 200 km langen Bahnstrecke zu 10 Stunden und die Dauer der eigentlichen Fahrt bei einer Zuggeschwindigkeit von 25 km pro Stunde zu 8 Stunden angenommen, so verzögert sich der Transport bei einer Verminderung der Geschwindigkeit auf 20 km oder von 20 pCt. nur von 18 auf 20 Stunden oder um etwa 11 bis 12 pCt., wenn die aus dem rascheren Anhalten und Anfahren der Züge resultirenden Zeitgewinne bei dem minder rasch fahrenden Zuge gegen die grössere, bei dem Rangiren des stärkeren Zuges auf den Zwischenstationen verursachten Schwierigkeiten und Zeitverluste compensirt werden. Uebrigens steht diesem Zeitverluste für einen Theil der Güter eventuell wieder ein Zeitgewinn gegenüber, weil eine erheblichere Menge von Waaren mehr in einem langsamer fahrenden Zuge befördert werden kann, die demnach nicht auf den nächsten abgehenden Zug zu warten braucht.

Wenn in dem Vorstehenden der Nutzen geringerer als der jetzt für Güterzüge üblichen Zuggeschwindigkeiten nachzuweisen versucht ist, so hat doch der Gedanke fern gelegen, eine allein selig machende Zuggeschwindigkeit aufzustellen oder befürworten zu wollen. Die Schwierigkeiten, welche bei jeder Verminderung der bisher üblichen Zuggeschwindigkeiten zu überwinden und welche mit deren Ermässigung verbunden sind, sind allgemein bekannt. Diese Schwierigkeiten und die Inconvenienzen der langsameren Fahrt erscheinen mir jedoch nicht so gross, dass sie nicht in den meisten Fällen zu besiegen wären und nicht durch die erzielten Vortheile überwogen würden. Berücksichtigt man, dass auf vielen Bahnen der Güterverkehr die Kosten des Personenverkehrs zum Theil mit decken muss, dass er es also nahezu allein ist, der die Verzinsung der in den Bahnen angelegten Summen sichert, so muss jedes Mittel als willkommen erscheinen, welches zu seiner noch weiteren Belebung beitragen kann. Ein solches Mittel bildet aber die durch langsamere Fahrt ermöglichte Herabsetzung der Tarife für solche Güter, welche bei den jetzigen Frachtsätzen sich nicht mehr als transportfähig erweisen, und welche dabei, wenn sich das als nöthig herausstellen sollte, eine Verlängerung der Lieferfristen gestatten.

Der Vortheil, welchen die Zusammenlegung ausgedehnter Bahncomplexe unter einer Leitung gewährt, dürfte zu einem erheblichen Theile mit in der erleichterten Möglichkeit beruhen, viele der jetzt bestehenden Fahrpläne in gedachtem Sinne zu verbessern, bei denen oft allein die beschränkte Dampf-Productionsfähigkeit — um einen Zug mit der vorgeschriebenen Geschwindigkeit befördern zu können — nur eines Kessels zur Anwendung von Vorspannmaschinen auch auf solchen Strecken zwingt, für welche das adhärirende Gewicht einer Locomotive allein vollständig zur Beförderung des Zuges ausgereicht hätte.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 3. November 1879. (Transportsteuern: Zwei bezügliche Gesetzentwürfe. Vorbehaltene Dienstposten. Staatsbahn- und Garantiepräliminarien. Bahneröffnung: Oedenburg - Ebenfurt. Clubvortrag über Lazarethzüge. Börsennotiz.)

Ueber den in beiden Legislativen des Reiches eingebrachten Gesetzentwurf, betreffend die Einführung resp. Erhöhung der Steuer auf Personenkarten (in Ungarn auch für Frachten) der Eisenbahnen herrscht nur Eine Stimme der Verurtheilung. Wir glauben, schreibt ein der Regierung nahestehendes Blatt, wenn wir die Verhältnisse ohne Voreingenommenheit abwägen, dass in Oesterreich eine Transportsteuer ebensowenig wie bisher in Ungarn die erwarteten Früchte bringen wird. Es ist eine missliche Sache um die Einführung von Steuern, welche eine mehr oder weniger noch in den Kinderschuhen einhergehende Institution belasten. Sie erscheint um so misslicher in einem Lande, in welchem die Mehrzahl der Transportunternehmungen vom Staate garantirt ist, wo sonach, wenn der Druck fiskalischer Massregeln auf die Einnahmen dieser Anstalten einen ungünstigen Einfluss ausübt, die Ausfälle aus dem Staatssäckel gedeckt werden müssen. Wo aber liegt der Vortheil, wenn der Staat das, was er auf der einen Seite einnimmt, auf der anderen mit Aufgeld wieder ausgeben muss? Allerdings wird man sich darauf berufen, dass die geplante Transportsteuer lediglich das Publikum treffe, das für die Folge eben höhere Fahrpreise werde bezahlen müssen. Indessen lehrt die Erfahrung, dass in Ländern, wo der Verkehr noch wenig entwickelt ist, der letztere durch Alles reducirt wird, was ihn erschwert oder vertheuert. Ueberdies haben wir ja ohnehin schon eine Transportsteuer in Gestalt des Fahr-Kartenstempels, und es gelüstet uns durchaus nicht nach einer Doppelbesteuerung der Reisen, die ja nur zum allergeringsten Theile dem Vergnügen gewidmet sind und fast ausschliesslich einen geschäftlichen Charakter haben.

Der Oesterreichische Entwurf lautet im Auszuge:

Zur theilweisen Deckung der Staatserfordernisse im Jahre 1880 ist für den im Laufe dieses Jahres stattfindenden Personen- und Reisegepäcks - Transport auf Eisenbahnen und den auf Binnengewässern verkehrenden Dampfschiffen von den Reisenden, beziehungsweise Absendern eine Abgabe mit 10 pCt. des Fahrpreises und der Gepäcksgebühr zu entrichten. Bei Separat-Personenzügen und Dampfschifffahrten, dann bei der Miethe besonderer Wagen- und Schiffsabtheilungen (Schlafcoupés, Cabinen) ist die Abgabe nach dem hierfür zu zahlenden Gesammtpreise zu bemessen. Bei Unternehmungen, welche ihre Geschäfte auch auf die Länder der Ungarischen Krone oder des Auslandes ausdehnen, ist die Abgabe nur von dem Preise für die Beförderung im Inlande zu berechnen. Von der Abgabe befreit sind die Transporte des Heeres und der Landwehr, sowie für die Beförderung durch Local-Transportunternehmungen, deren Geschäftsbetrieb auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis von 8 km von der Grenze dieses Gebietes sich beschränkt. Die Transportunternehmungen haben diese Abgabe von den Reisenden einzuheben. Dieses Gesetz tritt in Ansehung des Verkehrs mit dem Auslande mit 1. März 1880, in Ansehung der übrigen Bestimmungen mit 1. Januar 1880 in Wirksamkeit.

Der Ungarische Gesetzentwurf, betreffend die Modification der Transportsteuer verfügt: Auf Eisenbahnen und Dampfschiffen ist gleichmässig zu bezahlen: a) für die Personenbeförderung 3 (neben den bereits bestehenden 10 pCt., daher zusammen 13 pCt. des Fahrpreises); b) für die Beförderung des Reisegepäcks 15 pCt. der Beförderungsgebühr, welche nach dem Uebergewicht über das Freigepäck berechnet würde; c) für Extra-Personenzüge und -Dampfschiffe 15 pCt. der gesammten Transportgebühr; d) für die Eilgutsendungen 7 pCt., für Fracht-

gutsendungen 3 pCt. der Transportgebühr; e) auf Dampfschiffen für die Miethe der Extracabine, auf Eisenbahnen für die Miethe der als Schlafstelle dienenden Wagenabtheilung 15 pCt. der Miethsumme. § 2. Bei der Berechnung dieser Steuersätze sind zu den oben aufgezählten Gebühren- und Miethsummen auch die Manipulationsgebühr und der nach dem Course des Metallgeldes zeitweilig bestimmte Zuschlag zu rechnen. Insoferne ein solcher Zuschlag durch manche Unternehmungen oder nach manchen Sendungen nicht eingehoben wird, wird die Steuer einzig auf Grund der vom Unternehmen eingehobenen oben erwähnten Gebühren-Miethsumme und Manipulationsgebühr ausgeworfen. Die übrigen Bestimmungen des Transport-Steuergesetzes bleiben in Kraft. Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1880 ins Leben.

Der Oesterreichische Handelsminister hat nachstehenden, vom 13. September d. J. datirten Erlass an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen gerichtet: Anlässlich des speciellen Einschreitens einer Bahngesellschaft behufs Erleichterung der den Bahngesellschaften nach dem Gesetze vom 19. April 1872 obliegenden Verpflichtung zur öffentlichen Bekanntmachung der zur Besetzung gelangenden, nach dem bezogenen Gesetze den anspruchsberechtigten Unteroffizieren vorbehaltenen Dienstposten, hinsichtlich der Kategorie der Bahnwächter, finde ich auf Grund des mit dem K. K. Landesvertheidigungsministerium und dem K. und K. Reichs-Kriegsministerium gepflogenen Einvernehmens zu gestatten, dass die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit innerhalb eines bestimmten Zeitraumes, zum Beispiele eines halben Jahres, sich voraussichtlich erledigende Anzahl von Bedienstungen dieser Art gleichzeitig ausgeschrieben und zur Vormerkung für dieselben aufgefordert wird. Hiernach werden die sonst nothwendigen Einzelkundmachungen insolange entfallen, als Vorgemerkte vorhanden sind.

Im Oesterreichischen Staatsvoranschlage pro 1880 ist das Erforderniss für den Staats-Eisenbahnbetrieb mit folgenden Ziffern eingestellt (die umklammerten Ziffern bedeuten die vorjährige Einstellung): Istrianer Bahn 358 000 fl. (— 57 900 fl.), Tarnow-Leluchower Bahn 343 300 fl. (+ 17 600 fl.), Dalmatiner Eisenbahn 188 000 fl. (+ 24 000 fl.), Eisenbahn Rakonitz-Protiwin 340 000 fl. (+ 4 000 fl.), Dniesterbahn 461 300 fl. (+ 41 400 fl.), Braunau-Strasswalchener Eisenbahn 89 000 fl. (— 8 500 fl.), Donau-Uferbahn 20 800 fl. (+ 5 100 fl.), Niederösterreichische Staatsbahnen 377 000 fl. (im Vorjahre war natürlich für diese Bahn, welche erst im Laufe dieses Jahres in den Besitz und Betrieb des Staates übergegangen ist, nichts eingestellt), Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt 27 200 fl. (war im Vorjahre noch nicht im Betriebe), Staatsbahn Tarvis-Pontafel (am 11. v. M. eröffnet) 88 300 fl. Das Erforderniss des gesammten Staats-Eisenbahnbetriebes ist mit 2 292 900 fl. (+ 436 900 fl.) veranschlagt. — An Einnahmen aus dem Betriebe der Staatsbahnen sind präliminirt: Istrianer Bahn 120 000 fl. (— 60 000 fl.), Tarnow-Leluchower Bahn 310 000 fl. (— 10 000 fl.), Dalmatiner Bahn 90 000 fl. (+ 7 000 fl.), Rakonitz-Protiviner Bahn 380 000 fl. (+ 20 000 fl.), Dniesterbahn 350 000 fl. (+ 7 000 fl.), Braunau-Strasswalchener Bahn 64 000 fl. (+ 4 000 fl.), Donau-Uferbahn 50 000 fl. (+ 30 000 fl.), Niederösterreichische Staatsbahnen 430 000 fl. (+ 430 000 fl.), Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt 26 000 fl. (+ 26 000 fl.), Staatsbahn Tarvis-Pontafel 150 000 fl. (+ 150 000 fl.). — Für den Staats-Eisenbahnbau sind präliminirt: für die Localbahn Unterdrauburg-Wolfsberg 200 000 fl. (— 450 000 fl.), für die Localbahn Erbersdorf-Würbenthal 450 000 fl. (+ 400 000 fl.), ferner als Bauvorschuss für die Localbahn Bozen-Meran 20 000 fl. Dagegen ist für die bereits fertig gestellte Donau-Uferbahn, für die Bahnen Kriegsdorf-Römerstadt, Tarvis-Pontafel und Mürzzuschlag-Neuberg nichts eingestellt. Das gesammte Bauerforderniss pro 1880 beziffert sich auf 670 000 fl.

Im Oesterreichischen Staatsvoranschlage für das Jahr 1880 ist das Erforderniss für die garantirten Bahnen mit 20 354 300 fl. in Noten präliminirt. Im Vergleiche zum Finanzgesetze für das Jahr 1879 stellt sich dieses Präliminare um 111 636 fl. niedriger. Allein wenn man berücksichtigt, dass im Finanzgesetze des laufenden Jahres das Silberagio mit 1 pCt. präliminirt war, während diesmal ein Münzverlust bei den Silberverpflichtungen im Gesammtbetrage von 18 741 200 fl. nicht eingestellt erscheint, so dass aus diesem Titel eine Ersparniss von 187 412 fl. erzielt wird, so stellt sich eigentlich das Erforderniss um 75 776 fl. höher als im Finanzgesetze von 1879, wobei zu bemerken ist, dass der gegenwärtige Stand des Silberpreises, welcher bereits die Paritätsgrenze der Noten erreicht hat, die gänzliche Ausserachtlassung des Silberagios kaum rechtfertigt. Die einzelnen Bahnen participiren an dem gesammten Subventionsbetrage in folgender Weise:

	Voranschlag für 1880	Differenz gegen das Finanzgesetz pro 1879
	Gulden	
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn . . .	1 301 000	+ 401 000
Kaiser Franz-Josefbahn	1 992 000	— 315 000
Kronprinz Rudolfbahn	6 204 000	+ 238 000
Kaschau-Oderberger Bahn		— 106 000
Galizische Karl-Ludwigbahn	1 201 000	+ 571 000
Mährisch-Schlesische Nordbahn . . .	549 000	— 95 000
Oesterreichische Nordwestbahn	891 000	+ 11 000
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	956 400	+ 183 800
I. Ungarisch-Galizische Eisenbahn:		
1. Garantievorschuss	969 000	—
2. Betriebs-Deficitvorschuss	96 000	+ 9 000
Ungarische Westbahn	292 000	— 39 000
Vorarlberger Bahn:		
1. Garantievorschuss	678 000	—
2. Betriebs-Deficitvorschuss	138 000	+ 43 000
Erzherzog Albrechtbahn	940 000	+ 59 000
Kaiserin Elisabethbahn:		
a) Wien-Salzburg	—	—
b) Linz-Budweis	1 177 000	+ 47 000
c) Salzburg-Tirol	2 064 000	— 26 000
Mährische Grenzbahn:		
1. Garantievorschuss	336 000	—
2. Betriebs-Deficitvorschuss . . .	55 500	— 500
Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft:		
a) Ergänzungsnetz	462 000	— 438 000
b) Brünn-Rossitzer Bahn	7 600	+ 7 600
Summa	20 354 300	— 111 636

Wenn wir die Subventionspräliminarien der einzelnen Bahnen ins Auge fassen, schreibt die „N. F. Pr.", so können wir die Bemerkung nicht unterdrücken, dass bei der Verfassung des Voranschlages theils unberechtigter Optimismus, theils ebenso unmotivirter Pessimismus geherrscht hat, und wir glauben daher, dass die parlamentarische Berathung eine Correctur mancher Ziffern zur Folge haben wird. So scheint es uns vor Allem nicht in der Sachlage begründet, wenn für die Rudolfbahn ein Mehrerforderniss von 238 000 fl. präliminirt wird, während man doch allgemein für diese Bahn in Folge der Eröffnung der Pontebbabahn einen bedeutenden Verkehrsaufschwung erwartet. Desgleichen steht es im entschiedenen Widerspruche mit den bisherigen Betriebsresultaten der Oesterreichischen Nordwestbahn, wenn für dieselbe ein Betrag von 11 000 fl. mehr veranschlagt wird, während im letzten Jahre das Staats-Garantieerforderniss um mehr als 200 000 fl. zurückgegangen ist. Andererseits scheint uns bei der Franz-Josefbahn, für die 315 000 fl. weniger eingestellt sind, der Verkehrsaufschwung zu hoch gegriffen. Der veränderten Transportconjunctur ist dadurch Rechnung getragen worden, dass für die Lemberg-Czernowitz-Jassy und Karl-Ludwigbahn bedeutende Mehrbeträge eingestellt sind. Ferner heben wir hervor, dass zum erstenmale seit Bestehen der Bahn für die Oesterreichische Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn kein Garantieerforderniss in Aussicht genommen ist. Was endlich die an einem Betriebsdeficit krankenden Bahnen anlangt, so beträgt der diesbezügliche Vorschuss für die Vorarlberger Bahn um 47 000 fl. und jener für die Ungarisch-Galizische Bahn um 9 000 fl. mehr als im Vorjahre.

Der im Ungarischen Reichstag eingebrachte Staatsvoranschlag für das Jahr 1880 präliminirte die Staatssubventionen an Eisenbahnen 10 942 000 fl., also um 742 000 fl. mehr als im Vorjahre. Diese Summe vertheilt sich auf die einzelnen Bahnen nach der folgenden Tabelle:

	Garantirtes jährl. Reinerträgniss		Muthmassl. Reingewinn	In Anspr. zu nehmender Staatsvorschuss	
	in Silber	in Gold	in Silber	in Silber	in Gold
	Gulden				
Fünfk.-Barcser .	350 000	17 134	309 340	40 660	17 134
Erste Siebenbürg.	1 771 000	217 629	250 040	1 520 960	217 629
Alföld-Fiumaner	1 901 026	60 781	617 840	1 283 186	60 781
Kaschau-Oderb.	2 214 812	469 516 }	—	—	—
s. Eper.-Tarnower	362 236	2 607 }	782 397	1 794 651	472 123
Arad-Temesvarer	288 745	—	88 720	200 025	—
Ungar. Nordostb.	3 009 210	130 654	652 130	2 357 080	130 654
Ungar. Westbahn	1 480 765	29 262	167 640	1 313 126	29 262
Erste Ung.-Galiz.	781 096	23 017	—	781 096	23 017
Don.-Draubahn .	586 796	9 060	48 817	537 979	9 060
Zusammen	12 745 687	959 660	2 916 924	9 828 763	959 660
Hierzu 16 pCt. Provisionskosten				153 545	
Zusammen . . .				10 941 968 fl.	
In runder Summe				10 942 000 „	

Der hier ausgewiesene Reingewinn von 2 916 924 fl. in Silber entspricht genau den Feststellungen der zur Ueberprüfung der Voranschläge der Eisenbahnen für das Jahr 1880 entsendeten Commission, und aus diesem Anlasse wurde der in der Bankvaluta festgestellte Reingewinn ohne Agio in Silber aufgenommen.

Die Eisenbahnlinie Oedenburg-Landesgrenze (Ebenfurt) wurde, wie bereits gemeldet, am 28. October cr. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Um den Ausbau dieser im Februar 1873 begonnenen, in Folge der Maikrise aber sistirten und im April 1879 wieder begonnenen Linie zu beschleunigen, war die

Eisenbahndirection gezwungen, im Februar d. J. nachstehende Erleichterungen bei der Regierung anzusuchen: 1. Der Unter- und Oberbau der Bahn würde nach den Bestimmungen der Concessionsurkunde hergestellt werden, mit Ausnahme der Beschotterung, nachdem die Schwellen nicht mit Schotter eingedeckt werden und das Schotterbett nicht tiefer wäre als $^{3}/_{10}$ m. Die Stationsanlagen wären ebenfalls vorläufig nur in einer solchen Ausdehnung herzustellen, wie sie die Lokalverhältnisse fordern. 2. Die Hochbauten wären hinsichtlich des Baumaterials zwar normalmässig, vorläufig jedoch ebenfalls nur in dem vom Lokalverkehr bedingten Masse und in der Ausdehnung herzustellen, dass deren Erweiterung bis zu dem concessionsmässigen Umfange wann immer erfolgen könne. Statt der normalmässigen 15 Wächterhäuser wären inzwischen blos 5 zu errichten. 3. Den in geringerer Anzahl zu errichtenden Wächterhäusern entsprechend, soll die Gesellschaft zur Einzäumung der Bahn und zur Anwendung von absperrbaren Rampen nur an solchen Stellen verpflichtet werden, wo die Bahn die zum öffentlichen Verkehre dienenden (also nicht Feld- oder Neben-) Wege durchschneidet. 4. Die Wächterhäuser wären nicht mit akustischen Signalen zu versehen. 5. Aus Betriebsrücksichten wäre die Genehmigung zu Abänderungen der Bahnrichtung zu ertheilen. 6. Die Bahn werde täglich nur einmal durch die Wächter begangen. 7. Es wäre die Bewilligung zur Weglassung der IV. Wagenclasse zu ertheilen, in welchem Falle der gegenwärtige Satz der III. Wagenclasse herabzusetzen wäre. 8. Es wäre die Bewilligung zum Bau und Betrieb von zwei, von geeigneten Punkten der gesellschaftlichen Bahn zu Zuckerfabriken führenden und ausschliesslich zur Beförderung der Transporte der Fabriken dienenden Flügelbahnen in der Weise jedoch zu ertheilen, dass die Gesellschaft das Eigenthumsrecht dieser Flügelbahnen wann immer den Fabriken verkaufen könne. Mit dem Bescheide vom 4. März 1879 wurden diese Erleichterungen unter nachstehenden Bedingungen von der Regierung bewilligt. Die Errichtung von nur 5 statt 15 Wächterhäusern wurde nur unter der Bedingung gestattet, wenn durch die in diesen 5 Wächterhäusern untergebrachten Wächter alle Uebergänge der auf der ganzen Oedenburg-Ebenfurter Strecke befindlichen öffentlichen Verkehrsstrassen ohne Anstand überwacht werden können, sonst wären diese Wächterhäuser dem Erfordernisse entsprechend zu vermehren. Insbesondere wurde gestattet, dass die Warte- und Amtslokalitäten vorläufig in den Magazinen untergebracht werden und die Wohnhäuser für die Beamten und Diener in einfacherer Weise gebaut werden können. Die grösste Fahrgeschwindigkeit kann auf der Oedenburg-Ebenfurter Linie sowohl beim Tages- als Nachtverkehr 20 km betragen. Die Gesellschaft wurde von der Versehung der Feld- oder Nebenwege mit absperrbaren Rampen, sowie von der Einzäumung der Bahn auf diesen Stellen befreit. Bezüglich der öffentlichen Strassen wurde jedoch die Anwendung der bestehenden Vorschriften ausgesprochen. Hinsichtlich der Versehung der Wächterhäuser mit Glockensignalen haben die gesellschaftlichen Vertreter ihre diesfällige Bereitwilligkeit erklärt, weshalb diese Frage entfiel. Die Aenderungen in der Bahnrichtung wurden unter der Bedingung, dass die Richtungs- und Gefällsverhältnisse gegenüber dem bestimmten Projecte nicht schlechter sein werden, gestattet; bezüglich derselben wurde jedoch die Vorlage der Pläne und die nachträgliche politische Begehung gefordert. Die täglich blos einmalige Begehung der Bahn durch die Wächter wurde ebenfalls gestattet. Solange als die concessionsmässige Verpflichtung der Gesellschaft hinsichtlich des Ausbaues der Oedenburg-Ebenfurter Strecke eintritt, wurde die Gesellschaft bezüglich dieser Linie von der Verwendung der IV. Wagenclasse unter der Bedingung befreit, dass sie den Satz der III. Wagenclasse von 18 auf 15 kr. herabzusetzen gehalten ist. Die Gesellschaft wurde zum Bau der projectirten Flügelbahn zu einer der Zuckerfabriken unter den von ihr gewünschten Bedingungen ermächtigt. Zum Ausbau der zu der andern Zuckerfabrik führenden Flügelbahn und zu deren Verkauf an die betreffende Fabrik unter Wahrung des Anfallsrechtes des Staates wurde die Gesellschaft ebenfalls ermächtigt, hierbei aber das Recht des Staates gegenüber der Gesellschaft vorbehalten, dass dieselbe gemäss ihrer im Anhange zur Concessionsurkunde übernommenen Verpflichtung bis St. Margareth eine zur öffentlichen Benutzung dienende Flügelbahn herstelle und im Betriebe erhalte. Es wurde übrigens ausbedungen, dass bei der Einmündung dieser Flügelbahn in die offene Bahn ein Wächternaus und automatische Distanzsignale aufgestellt werden, sowie dass der bei der Einmündung zu verwendende Wechsel mit einem Verschlusse versehen und endlich, dass wenn es der eventuell grössere Verkehr der Hauptbahn erfordern sollte, über Wunsch der Regierung ein zweites Geleise vom Einmündungspunkte bis zur Station gelegt werde. — Hiermit ist die ganze Bahn Raab-Oedenburg-Ebenfurt dem Verkehr übergeben, ihre Fortsetzung von Ebenfurt nach Leobersdorf (blos 14 km) wurde von der Oesterreichischen Regierung bereits tracirt und würde die Staatsbahnlinie Leobersdorf-St. Pölten durch die Abkürzung der Route Budapest-St. Pölten um 40 km für den Ungarischen Export concurrenzfähig machen.

In der letzten Versammlung des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten wurde die wohlwollende Aufnahme des Präsidiums vom Handelsminister bei der erbetenen Audienz, sowie dessen zugesagter Unterstützung mit vielem Danke erwähnt. Dann hielt Professor Freiherr Dr. von Mundy einen ausgezeichneten Vortrag über: Technische und sanitäre Einrichtungen in Lazarethzügen auf Grund eigener Erfahrungen in den Oesterreichisch-Italienischen, Preussisch-Oesterreichischen, Deutsch-Französischen und Russisch-Türkischen Kriegen; vorzüglich ausgeführte Modelle und in natura vorgewiesene Requisiten, sowie prächtige Photographien derartiger Sanitäts-Ausstellungsgegenstände unterstützten den Vortrag; Redner hob die Süd- und Kaiser Ferdinands Nordbahn besonders hervor, die schon vor den erstgedachten Kriegen nach dem damaligen Stand der Wissenschaften zweckmässige Einrichtungen für den Transport Verwundeter getroffen hatten. Die Anwesenheit vieler hoher Militärs, sowie des berühmten Operateurs, Professor Dr. Billroth, dessen Werk über diese Transporte Redner als mustergültig bezeichnete, verlieh diesem Clubabende einen besonderen Glanz. Mit warm empfundenen Worten dankte der Clubpräsident, Regierungsrath Obermayer, für die so ausdauernden Bestrebungen der Männer der Wissenschaft, die Leiden des Krieges, von welchen auch unsere jüngeren Eisenbahncollegen und so viele unserer nächsten Angehörigen in Folge der Heeresverfassung unmittelbar betroffen werden, thunlichst zu mildern. Gewiss werden alle Bahnverwaltungen bemüht sein, dabei durch entsprechende Vorsorge in Friedenszeiten kräftigst mitzuwirken.

Die etwas gebesserten Betriebseinnahmen, insbesondere aber die durch Verstaatlichungsgerüchte geweckte Speculation bewirkte eine vorwiegend günstige Stimmung, welche anscheinend von Dauer sein wird. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2287,—	2280,—	Nordbahn . . .	106,—	106,—
Franz-Josefbahn .	149,—	150,50	Franz-Josefbahn .	94,40	94,50
Karl-Ludwigbahn	240,—	239,50	Rudolfbahn . . .	86,50	87,10
Oest. Nordwestb. .	131,25	139,50	Kaschau-Oderb. B.	80,70	81,50
Staatsbahn . . .	264,75	261,25	Salzkammergutb. .	102,—	101,50
Südbahn	78,75	80,25	3 pCt. Südbahn .	118,—	117,25
Theissbahn . . .	202,50	203,—	Theissbahn . . .	92,—	93,—

Bahneröffnungen.

Die Theilstrecke Caternberg-Vogelheim der der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft concessionirten Bahnlinie von Oberhausen nach Carl ist am 29. September d. J. nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Bahnen von untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 zunächst für den Wagenladungsverkehr von und nach der Zeche Anna eröffnet worden.

Die Theilstrecke von der Lythandragrube nach dem Aschenbornschacht der Gottessegengrube der von der Oberschlesischen Eisenbahn herzustellenden Güter-Anschlussbahn zu den Schächten der Lythandra- und Gottessegengrube bei Antonienhütte ist am 3. October d. J. dem Betriebe übergeben worden.

Auf der Theilstrecke Neurode-Glatz ist der Verkehr zunächst nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 am 15. October d. J. eröffnet worden.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Am 9. November d. J. findet die Eröffnung der Secundärbahn Malchin-Waren statt.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Das Mitglied des Königlichen Eisenbahn-Commissariats in Berlin, Regierungsrath Hermann Becher, ist in das Collegium der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn versetzt und seine bisherige Stelle dem Mitgliede der Königlichen Eisenbahndirection in Saarbrücken, Regierungsassessor Wilhelm Weyde übertragen worden.

Der Eisenbahn-Bauinspector Dr. zur Nieden bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin wird unter Aufhebung seiner Versetzung nach Dirschau zum 1. November d. J. nach Landsberg a./W. versetzt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstehers der Bauinspection Landsberg-Schneidemühl beauftragt. Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspector Nicolassen in Landsberg a./W. ist in Stelle des Dr. zur Nieden zum 1. November d. J. zur Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nach Berlin versetzt und mit der Wahrnehmung der Functionen des Vorstehers der Bauinspection für die Bahnstrecke Berlin-Fürstenwalde und für die Berliner Ringbahn betraut worden.

Literatur.

— st. — **Die Semmeringbahn.** Denkschrift zum 25jährigen Jubiläum ihrer Betriebseröffnung. Von Fr. Aug. Birk, Inspector der Südbahn etc. Mit 7 Holzschnitten und 1 Tafel. Wien 1879, Lehmann & Wentzel.

Am 17. Juli 1879 waren es 25 Jahre, dass der Verkehr auf der Eisenbahn über den Semmering unbeschränkt eröffnet wurde. Bei diesem Anlass entstand vorliegende Denkschrift, deren Verfasser seit 22 Jahren mit der Betriebsleitung dieser Bahn betraut ist. Die Veröffentlichung beginnt mit einer geschichtlichen Dar-

stellung der Entstehung der Semmeringbahn, welcher Uebersichten der Richtungs- und Steigungsverhältnisse, sowie der Hauptdimensionen der Viaducte und Tunnels und endlich der Baukosten beigefügt sind. Alsdann folgt eine Darstellung, wie sich die Construction der bei dieser Bahn in Verwendung stehenden Locomotiven herausgebildet hat, der sich schliesslich ein Ueberblick der während des 25jährigen Betriebes im Allgemeinen gewonnenen Erfahrungen anreiht. Die lebhafte Theilnahme, welche der Bau und Betrieb der Semmeringbahn seinerzeit hervorrief und die noch ungeschwächt fortdauert, dürfte sich auch auf die besprochene interessante Denkschrift übertragen und uns einer besonderen Empfehlung der letzteren überheben.

—st.— **Ueber continuirliche Eisenbahnbremsen** von J. G. Hardy, Director, The Vacuum Brake Co. Limited. Wien. Selbstverlag 1879.

Die Verbesserungen, welche Director Hardy in letzter Zeit an seinen Vacuumbremsen vorgenommen hat, geben ihm Veranlassung, die Frage der Eisenbahnbremsen neuerdings zu besprechen. Vorerst wird dargethan, dass die Bedingung der automatischen Wirkung einer Bremse, obgleich vom technischen Standpunkte aus gerechtfertigt, nur auf Kosten der Einfachheit zu erreichen sei und nicht jene Vortheile biete, als es den Anschein hat, daher für den practischen Eisenbahndienst entfallen kann. Die Automaticität der Bremse kann aber auch durch ganz geringfügige Veranlassung eine unerwünschte Bremswirkung hervorbringen und sind in der That auch dadurch schon Unglücksfälle herbeigeführt worden. Sodann werden die Vortheile der verbesserten Vacuumbremse hervorgehoben und gezeigt, dass solche allen Anforderungen entspricht, welche der practische Eisenbahnbetrieb an eine Bremse stellen kann. Als Beweis dafür werden endlich mehrere offizielle Daten beigefügt, denen wir Folgendes entnehmen:

I. Der offizielle Rapport des Board of Trade vom 30. Juni 1879 constatirt, dass in England 226 Locomotiven und 1 426 Wagen mit Westinghouse's automatischer Bremse, dagegen 554 Locomotiven und 2 899 Wagen mit der Vacuumbremse ausgerüstet sind und dass, mit Rücksicht auf die durchlaufenen Meilen, sich das Verhältniss der Versagungen zwischen letzterer und ersterer Bremse wie 1 : 6 stellt.

II. Die auf der Eisenbahn Paris-Lyon-Mediteranée angestellten vergleichenden Versuche zwischen oben genannten beiden Bremsen fielen sehr zu Gunsten der Vacuumbremse aus und wird ausgesprochen, dass es nur bei dieser Bremse denkbar ist, den Fahrpark genannter Bahn von 4 500 Wagen auf einer Bahnlänge von 7 000 km in gutem dienstfähigen Zustande zu erhalten.

III. Die Französische Nordbahn war von der Regierung beauftragt worden, einen commissionellen Versuch mit der Vacuumbremse zu machen und ihre Ansicht bekannt zu geben, warum sie diese Bremse adoptirt habe. In dem bezüglichen Berichte wird als Vortheil der Vacuumbremse die einfache Construction und leichte Handhabung ausdrücklichst hervorgehoben und die Ueberzeugung ausgesprochen, dass nur diese Bremse jene Garantie bietet, welche gefordert wird, um einen geregelten anstandslosen Verkehr zu ermöglichen.

E. Heusinger von Waldegg's Kalender für Eisenbahntechniker. Bearbeitet unter Mitwirkung von Ingenieur Jacobsen, Professor Keck und Richard Koch in Hannover, Baumeister Richard in Barmen, Professor Schlebach in Stuttgart, Oberinspector Emil Tilp in Wien, Professor Weyrauch in Stuttgart, Baumeister Wilcke in Melsungen u. a. m. Mit einem Beihefte, einer grösseren Eisenbahnkarte und zwei Specialkarten. Siebenter Jahrgang. 1880. Brieftascheneinband in Leder. Ausgabe A. Preis 4 ℳ. Ausgabe B. mit elegantem Stahlverschluss 4 ℳ. 60 ₰. Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden.

Der Herausgeber will in seinem (früher in C. W. Kreidel's Verlag erschienenen) Kalender, dem Eisenbahntechniker wie dem Fabrikanten von Eisenbahnmaterial ein Taschenbuch darbieten, welches gedrängt aber übersichtlich und vollständig die wichtigsten Tabellen, Formeln und Resultate aus der speciellen Eisenbahntechnik für den täglichen Gebrauch in der Praxis zu rascher Orientirung zusammenfasst. Auch in dem vorliegenden Jahrgange sind die an die Redaction gelangten Wünsche nach Möglichkeit berücksichtigt und das gesammte Material neu bearbeitet und umfassend vermehrt. Neu sind in demselben die Notizen über die Kosten des Eisenbahnbetriebs von Ingenieur R. Koch in Hannover, Geographische Coordinaten nach Jordan, Tabellen zur schnellen Berechnung der Fahrgeschwindigkeit von Locomotiven von Tilp und eine Münzvergleichungstabelle.

Die Preussischen und Oesterreichischen Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahnanlagen etc. sind in die Beilagen aufgenommen, desgleichen ein Auszug aus dem Deutschen Bahn-Polizeireglement, ferner die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung und die Normen für Aufstellung von Bahnhofsprojecten in Preussen. Die Verzeichnisse der Eisenbahntechniker und die technische Statistik ist nach Mittheilungen der Bahnverwaltungen zuverlässig von Herrn Heusinger von Waldegg, Redacteur des technischen Vereinsorgans, selbst redigirt; auch eine technische Statistik der Secundärbahnen mit Dampfbetrieb, sowie der Strassenbahnen in Deutschland und Oesterreich mit Personal-Uebersicht beigefügt worden.

Die beiden Uebersichtskarten des Mitteleuropäischen Bahnnetzes nebst den Specialkarten von Nordostdeutschland sind revidirt und eine neue Specialkarte von Nordwestdeutschland sammt Niederlande und Belgien beigefügt worden. Zu letzterer möchten wir bemerken, dass die Linie Utrecht-Woerden-Leyden und die Linie Modave-Ciney, welche direct bei Ciney mündet, nicht mehr im Bau begriffen, sondern eröffnet sind. Wir sind überzeugt, dass der neue Jahrgang des bewährten, weitverbreiteten Kalenders bei den Fachgenossen nicht minder freundliche Aufnahme als die früheren Jahrgänge findet, da die Mittheilungen aus der gesammten eisenbahntechnischen Industrie für die Kreise der Eisenbahnbeamten und Eisenbahnindustriellen von ganz besonderem Interesse und practischem Nutzen sind.

Kalender für Eisenbahnbeamte auf das Jahr 1880. Siebenter Jahrgang. Bearbeitet von einem Fachmanne. Leipzig, Verlag von Werner & Co. Subscriptionspreis 1 ℳ. 50 ₰. Vorstehend erwähnter Kalender im bequemen Taschenformat enthält neben einem Uebersichtskalender und dem gewöhnlichen Kalendarium unter Anderem noch das Betriebsreglement II. Theil, den Reichs-Posttarif, Notizen über Benutzung der Telegraphenlinien, Regulativ über die gegenseitige Wagenbenutzung, Tarifvorschriften, Bestimmungen über die Befähigung der Bahn-Polizeibeamten, ein Verzeichniss der Deutschen Eisenbahnen, die Mass- und Gewichtsordnung für das Deutsche Reich, Gewichtsangaben für diverse feste und flüchtige Stoffe, eine Zeit-Vergleichungstabelle, Zins-, Löhnungs-, Kreis-Umfangs- und Inhaltstabellen, Gewichts- und Wagen-Masstabellen und eine farbige neueste Eisenbahnkarte. Der Kalender ist seines practischen Inhalts wegen den Bahnbeamten zu empfehlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 3. November 1879.

Einer Mittheilung der Verwaltung der Oesterreichischen Südbahn zufolge ist am 4. October c. die 38,226 km lange K. K. Staats-Eisenbahnlinie Unterdrauburg-Wolfsberg, welche von der Südbahn betrieben wird, mit den Stationen:

Unterdrauburg, Lavamünd, Ettendorf, St. Paul, St. Andrä, St. Stefan und Wolfsberg

dem Personen- und Güterverkehre übergeben worden. Alle den Betrieb der gedachten Linie betreffenden Correspondenzen etc. sind an die Verwaltung der Südbahn zu richten.

Die geschäftsführende Direction.

Königliche Ostbahn. Am 15. November d. J. wird die Strecke Laskowitz-Graudenz der Bahn Laskowitz-Jablonowo dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Auf derselben werden folgende gemischte Züge mit Personenbeförderung in II., III. und IV. Wagenclasse coursiren:

Laskowitz-Graudenz		473	475	477
		Vorm.	Nachm.	Nachm.
Laskowitz .	Abfahrt	7.56	1.0	7.26
Dubelno .	„	8.15	1.19	7.54
Gruppe . .	„	8.30	1.34	8.0
Graudenz .	Ankunft	8.54	1.58	8.24

Graudenz-Laskowitz		472	474	476
		Vorm.	Vorm.	Nachm.
Graudenz .	Abfahrt	6.0	10.29	5.48
Gruppe . .	„	6.26	10.55	6.14
Dubelno .	„	6.39	11.8	6.27
Laskowitz .	Ankunft	6.56	11.25	6.44

Auf dem Haltepunkt Dubelno wird nur bei Bedarf des Personenverkehrs gehalten. Gepäck-Expedition findet daselbst nicht statt.

Die Fahrpläne, Personen- und Gütertarife sind auf allen Stationen der Ostbahn käuflich zu erhalten. Bromberg, den 4. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (1390)

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zwischen unserem Bahnhof Berlin und Cassel via Halle-Münden werden vom 1. November cr. ab Retourbillets I., II. und III. Classe

mit 4 tägiger Gültigkeitsdauer zu folgenden Preisen verausgabt:

I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
44,30 *M.*	33,20 *M.*	22,20 *M.*

Dieselben sind gültig zur Fahrt in allen Zügen, welche die betreffende Wagenclasse führen. Näheres bei unserer hiesigen Billet-Expedition. Berlin, den 28. October 1879. Die Direction. (1378)

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Erzherzog Albrechtbahn. Bei der am 3. November 1879 öffentlich stattgefundenen 12. Verloosung der Prioritäts-Obligationen I. Emission der K. K. priv. Erzherzog Albrechtbahn wurden nachstehende 33 Nummern gezogen, u. z.: 4305 7161 7547 14364 14526 17854 20792 21790 22896 23295 25209 25844 28022 28779 31132 32412 33420 33707 33838 34485 34923 37335 38109 38945 42107 42780 43174 45499 45866 46014 47280 47890 49322.

Die Einlösung dieser verloosten Prioritäts-Obligationen erfolgt vom 1. Mai 1880 ab bei den von uns seinerzeit kundzumachenden Zahlstellen im Nominalwerthe von 300 fl. Silber, und erlischt von diesem Tage an jede weitere Verzinsung dieser verloosten Obligationen. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.)

Restanten-Verzeichniss.

a) Verloosung vom 1. Mai 1874: 43625.
b) „ „ 2. November 1874: 19489.
c) „ „ 2. „ 1875: 32366.
d) „ „ 1. Mai 1876: 21362 27831.
e) „ „ 2. November 1876: 25708.
f) „ „ 1. Mai 1877: 24182 25805, 31990 41338 41616 42605.
g) „ „ 2. November 1877: 5645 20418.
h) „ „ 1. Mai 1878: 20177 21253 21388 23752 28947 30295.
i) „ „ 2. November 1878: 4676 7539 10564 28056 34162 36582.
(1389)

4. Tarifwesen.

Köln-Mindener Eisenbahn. Lokalverkehr. Nachtrag V v. 1/10. 79 z. Lokal-Gütertarif v. 1/1. 78, enthaltend: Aenderungen der §§ 48 und 50 des Betriebsreglements, Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 des Betriebsreglements, Berichtigung der im Nachtrag II enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements und Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification (neu redigirt). Köln, 3. November 1879. Die Direction. (1392)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Die zwischen der Station Glogau der Oberschlesischen und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits bestehenden, laut Bekanntmachung vom 23. v. Mts. bis auf Weiteres widerruflich verlängerten Ausnahme-Tarifsätze für den Transport von Traubenzucker, Stärke und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrop zum Export haben auch Giltigkeit für die Station Waltersdorf der Oberschlesischen Eisenbahn. Berlin, den 28. October 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1384 J)

5. Submissionen.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung der für die Fettgas-Anstalten auf den Bahnhöfen Breslau und Obernigk für das Jahr 1880 erforderlichen 40 500 kg Braunkohlentheeröl soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu steht am 5. December d. J., Vormittags 10 Uhr im Geschäftszimmer unserer Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung auf hiesigem Bahnhofe an.

Bis zu diesem Termine müssen die Offerten frankirt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Braunkohlentheeröl“ an unsere Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung hierselbst eingesandt sein, wo dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen vom 20. d. M. ab im Geschäftszimmer der vorbezeichneten Verwaltung zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Zahlung von 30 *₰* in Empfang genommen werden. Breslau, den 3. November 1879. Königliche Direction. (1394 J.)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung des Bedarfs an Leucht- und Schmiermaterial pro 1880, nämlich: 500 Ctr. Brennöl, 500 Ctr. Maschinenöl, 300 Ctr. Wagenschmieröl, 1 600 Ctr. Petroleum soll in Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserer Betriebs-Material-Verwaltung Breslau, Oderthorbahnhof, zu beziehen, Offerten und Proben ebendahin bis zum Submissionstermine, den 2. December c., Vorm. 11 Uhr einzureichen. Direction. (1393)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Wir beabsichtigen, die Lieferung unseres Bedarfs an Petroleum (excl. Fastagen), Brennöl, rohem Rüböl, Schmieröl und weissleinenen Putzlappen für das Jahr 1880 in Submission zu vergeben.

Gefällige Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung der Erleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien für die Berlin-Stettiner Eisenbahn und deren Zweigbahnen“ bis zum 20. November c. an uns einzureichen.

Die Bedingungen sind in der Magazin-Verwaltung unseres Centralbureaus auf dem hiesigen Personenbahnhofe und in dem Bureau des Betriebsinspectors Busse in Berlin, Stettiner Bahnhof, auf portofreie Anträge zu haben. Stettin, den 28. October 1879. Directorium. (1391)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die Lieferung von 130 000 Stück kiefernen Querschwellen, 2,5 m lang bei 15/20 cm Stärke und 28 425 -m eichenen Weichenschwellen in Längen von 2,40 m bis 3,90 m bei 17/20 cm Stärke bis Ende Juni 1880 soll verdungen werden. Die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingungen liegen in unserem Ingenieur-Hauptbureau — Dresden, Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss — zur Einsicht aus und können daselbst gegen Erstattung von 40 *₰* entnommen werden.

Angebote auf Lieferung des Gesammtbedarfs oder von Theilen desselben sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenbahnschwellen“ bis spätestens Donnerstag, den 13. November, Vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Generaldirection portofrei einzureichen. An genanntem Tage, Vormittags 11 Uhr, werden die Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter in einem Sitzungszimmer der unterzeichneten Königlichen Generaldirection geöffnet werden.

Bis zum 27. November 1879 bleiben die Anbieter an ihre Gebote gebunden. Unberücksichtigte Offerten bleiben unbeantwortet. Auswahl unter den Anbietern wird ausdrücklich vorbehalten. Dresden, am 27. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1377)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung der nachbezeichneten, für das Jahr 1880 erforderlichen Werkstätten-Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

Droguerie- und Farbwaaren, Dochtband, Glasscheiben, Laternenscheiben aus Pressbartglas, Glaspapier, Gummi-, Leder-, Seiler-, Bürsten-, Polster- und Posamentirwaaren, Holzkohlen, Kohlenkörbe, Leinöl, Terpentinöl, Plüsche, Wagentuch etc.

Die Lieferungsbedingungen mit der Bedarfsnachweisung liegen auf den Werkstättenbureaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen, Crefeld, Arnsberg und Witten zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten von 1 *M.* von vorgenannten Dienststellen, sowie von dem Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und **nicht mit den einzusendenden Proben zusammen verpackt, frankirt** mit der Aufschrift: **„Offerte auf Lieferung diverser Werkstätten-Materialien pro 1880“ bis zum 14. November cr. an die Central-Werkstätten-Magazin-Verwaltung zu Witten** einzureichen, woselbst deren Eröffnung am 15. November cr., Vormittags 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 29. October 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1387)

Oberhessische Eisenbahnen. Wir beabsichtigen circa 190 000 kg alte Schienen im Wege öffentlicher Submission zu verkaufen. Angebote, versiegelt und mit der Aufschrift versehen:

„Offerte zum Ankauf von alten Schienen“ sind bis zum 12. November, Vormittags 10 Uhr, frankirt bei uns einzureichen.

Die Bedingungen können bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei gegen frankirte Einsendung von 40 *₰* pro Exemplar bezogen werden. Giessen, den 29. October 1879. Grossherzogliche Direction. I. V. gez. Altvater. (1388)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 87. **Berlin,** den 10. November 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Weitere Exemplare dieser Anlage sind soweit der Vorrath reicht zum Preise von 25 Pfg. von der Redaction zu beziehen.

Begründung des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat.

Bisherige Eisenbahnpolitik Preussens.

Die gegenwärtige Lage des Eisenbahnwesens im Preussischen Staate erfordert die Durchführung des Staatsbahnsystems. Der Gedanke, die inländischen Eisenbahnen als ein dem grossen Verkehr dienendes zusammengehöriges Netz von Schienenwegen zu gestalten und zu einer einheitlichen, staatlich geleiteten Verkehrsanstalt auszubilden, hat in den früheren Stadien der Preussischen Eisenbahngesetzgebung keinen Ausdruck finden können. Wenn auch die Natur der Eisenbahnen als öffentlicher Wege nicht verkannt und in dem Gesetz vom 3. November 1838 ausdrücklich festgestellt ist, so ist doch die Bedeutung derselben als der Land- und Heerstrassen für den Marsch der Armeen, wie für die Bewegung des grossen Weltverkehrs erst in der späteren Entwickelungsperiode in das volle Licht getreten. Die Missstände, welche der Privatbetrieb der Eisenbahnen durch eine grosse Anzahl verschiedener Unternehmungen von zweifelhafter Solidität und beschränkter Leistungsfähigkeit hervorgerufen hat, die Ausnutzung ihrer privilegirten Stellung durch die Unternehmer, der oft erfahrene Widerstand gegen gemeinnützige Reformen, die Complication und die zumeist willkürliche Verschiedenheit in den Verwaltungs- und Betriebseinrichtungen, die Verworrenheit des Tarifwesens, der Zank und die ungeheuere Verschwendung, welche der erbitterte Concurrenzkampf der zahlreichen Verwaltungen mit sich bringt, haben in weiten Kreisen die schwere Schädigung der öffentlichen Interessen erkennen lassen, welche mit einem ausgedehnten Privatbetriebe der Eisenbahnen unvermeidlich verbunden sind. Auf der anderen Seite ist durch die erweiterte Ausbildung des Staatseisenbahnbetriebes eine andere und günstigere Lösung der Frage vorbereitet worden. Die bedeutende Erweiterung der Staatseisenbahnen durch die Einverleibung der im Jahre 1866 erworbenen Provinzen und die Herstellung verbindender Linien zwischen dem östlichen und westlichen Staatseisenbahnnetze haben das Staatseisenbahnsystem für Preussen als das unwiderruflich gegebene hingestellt und dem sogenannten gemischten Systeme den Raum abgewonnen. So ist die Nothwendigkeit in den Vordergrund getreten, nicht durch die Beschränkung des Privateisenbahnbetriebes auf dem wenig Erfolg verheissenden Wege der gesetzlichen Reform und der staatlichen Aufsicht, sondern durch die Beseitigung des Privateisenbahnbetriebes und die Vereinigung aller wichtigen inländischen Bahnen in der Hand des Staates dem öffentlichen Interesse volle Genüge zu leisten. Die Erwägungen, welche der früheren Eisenbahngesetzgebung eine solche Lösung unmöglich erscheinen liessen, sind zurückgetreten. Die erweiterte und mehr geschlossene Gestaltung des Staatsgebietes, die Entwickelung der finanziellen Kraft des Landes und die glückliche Lage des Staatscredits haben sich der Auffassung günstig erwiesen, welche für den Staat eine so hohe und wichtige Aufgabe in Anspruch nimmt.

Bereits in dem Bericht der im Jahre 1873 eingesetzten Specialcommission für die Untersuchung des Eisenbahnconcessionswesens ist dieser Auffassung mit den Worten Ausdruck gegeben:

> „dass bei der Ausdehnung und Ausbildung des Eisenbahnwesens, wie sie in neuerer Zeit schon eingetreten ist und sich von der Zukunft immer mehr erwarten lässt, volkswirthschaftliche Rücksichten und Gründe auf die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staates als letztes Ziel hinführen."

Seit jener Zeit ist dieses letzte Ziel mit der weiteren Entwickelung des Eisenbahnwesens in grössere und erreichbare Nähe gebracht worden. Die Ausdehnung der Staatsbahnen ist nahezu auf das Doppelte gewachsen, — die Ausdehnung der im Staatsbetriebe befindlichen Linien übersteigt bereits die Gesammtlänge der im Privatbetriebe befindlichen Strecken, — die kaum zu beseitigende Unzulänglichkeit der staatlichen Aufsicht gegenüber den wachsenden Missständen des Privateisenbahnbetriebes hat der Staatsbahnidee in immer weiteren Kreisen Anhänger zugeführt, während die Versuche gesetzlicher Reformen zu der Hoffnung auf eine genügende Besserung ohne weitgehende Eingriffe in bestehende Rechte und Interessen nicht mehr berechtigen. Die Staatsregierung hat daher auch keinen Anstand genommen, bei den Berathungen des Staatshaushaltsetats in der vorjährigen Landtagssession mit dem Hinweise auf die Auffassung der Untersuchungscommission, die Durchführung des Staatseisenbahnsystems als die Aufgabe der Eisenbahnpolitik zu bezeichnen und eine Gesetzesvorlage für die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes durch den Erwerb geeigneter Privatbahnen in Aussicht zu stellen.

In der That kann es bei einer unbefangenen Beurtheilung nicht mehr zweifelhaft sein, dass die Frage, ob das Staatseisenbahnsystem für Preussen das richtige, nicht mehr eine offene, sondern bereits im bejahenden Sinne entschieden ist. Sollte der unvollkommene Zustand, welchen die Erhaltung grosser selbstständiger Privatbahnen neben der naturgemäss wachsenden Macht der Staatsbahnverwaltung bedingt, aus absolut zwingenden Rücksichten der finanziellen Convenienz des Staates noch eine mehr oder minder lange Zeit ertragen werden müssen, so ist es doch ebensowenig möglich, wie mit dem Landesinteresse vereinbar, ihn dauernd zu erhalten; derselbe bleibt vielmehr eine Quelle wirthschaftlicher Schäden von schwerem Belange.

Wenn es hiernach einer Rechtfertigung des Staatseisenbahnsystems auch kaum noch bedarf, so soll doch nicht unterlassen werden, in der nachfolgenden Darlegung die Gesichtspunkte zusammenzufassen, welche für die Staatsregierung zu der Annahme und Durchführung des Staatseisenbahnsystems bestimmend sind.

Das Staatseisenbahnsystem und dessen Entwickelung in Deutschland und Preussen.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in den modernen Culturstaaten hat sich unter der Einwirkung der besonderen Verhältnisse und Eigenthümlichkeiten der einzelnen Länder, Staaten und Nationen ungleichmässig und ungleichartig gestaltet.

Der Reichthum und die Dichtigkeit des Verkehrs der Länder haben das Mass der äusseren Entwickelung bestimmt, während die Art des Entwickelungsganges wesentlich beeinflusst ist durch die Besonderheit der Zustände und Verhältnisse des einzelnen Landes, durch die Eigenthümlichkeit des Nationalcharakters des Volkes und seiner staatlichen Institutionen.

In England und in der östlichen Hälfte von Nordamerika hat das Eisenbahnwesen unter dem Einfluss eines dichten, überfluthenden Verkehrs und des grossen Reichthums beider Länder sich zu einem Grade und einem Umfange entwickelt, welche für die gegenwärtigen Verhältnisse Deutschlands noch unerreichbar, aber auch nicht Bedürfniss sind. Die grossartigen Anlagen für die Verkehrsabfertigung, die Zahl und die Schnelligkeit der Züge, sowie manche der viel bewunderten Betriebseinrichtungen jener Länder rechtfertigen sich nur da, wo der Reichthum des Landes die Mittel zu solchen Aufwendungen bietet, und der erhöhte Betriebsaufwand in entsprechender Steigerung des Verkehrs seine Deckung findet.

Die Höhe dieser Entwickelung ist nicht bedingt durch die Erscheinungsform, unter der sie sich vollzogen hat. Die letztere ist das Ergebniss der inneren und äusseren Zustände und Verhältnisse beider Länder, der eigenthümlichen Gestaltung des Nationalcharakters und der staatlichen Einrichtungen, kurz des gesammten innerstaatlichen Lebens. Die geographische Lage von England und Nordamerika lässt die Rücksichten der Landesvertheidigung bei der Entwickelung und Gestaltung des Eisenbahnwesens weit zurücktreten gegenüber den Rücksichten des Verkehrs, — das kaufmännische, gewerbliche Element ist in der Bevölkerung beider Länder das weit überwiegende, — die Fürsorge des Staates für die öffentliche Wohlfahrt ist in beiden Ländern auf ein enges Gebiet beschränkt, — die Förderung der eigenen Interessen ist dem Einzelnen, die Förderung gemeinsamer Interessen dem engeren Kreise der Betheiligten überlassen. Hier lässt daher die grössere Selbstständigkeit und Actionsfähigkeit der Einzelnen der Privatthätigkeit den weitesten Spielraum und erübrigt die Intervention des Staates. Begreiflich stellt sich daher hier der Privateisenbahnbetrieb, wenn auch in neuerer Zeit nicht ohne starke Anfechtung, als die Erscheinungsform dar, in der sich die Entwickelung des Eisenbahnwesens vollzieht.

Entwickelung des Staatseisenbahnbetriebes in Deutschland und Preussen.

Anders in Deutschland, wo völlig verschiedene Entwickelungsbedingungen eine völlig verschiedene Entwickelung herbeigeführt haben. Die durch die geographische Lage bedingten schwer ins Gewicht fallenden Rücksichten der Landesvertheidigung, das in der Bevölkerung, wenn nicht vorherrschende, doch stark mitwirkende militärische und Beamten-Element, die Fürsorge des Staates auf allen Gebieten der öffentlichen Wohlfahrtspflege, die geringere Leistungsfähigkeit des Einzelnen, alle diese Umstände mussten von vorn herein den Staat als den berufensten Eisenbahnunternehmer erscheinen lassen, umsomehr, als die politische Gestaltung Deutschlands für die Bildung von Privateisen-

bahnunternehmungen besondere Schwierigkeiten bot. Bereits die Redactoren des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 haben sich, wie die Materialien desselben ergeben, dieser Erkenntniss nicht verschlossen und nur — damals obwaltenden — Bedenken staatsrechtlicher Natur und der Unklarheit über die Bedeutung und finanzielle Tragweite der Eisenbahnen gegenüber dem Privateisenbahnbetriebe vorläufig Raum gelassen. Durch die Verhältnisse begünstigt, hat sich der Staatseisenbahnbetrieb neben dem Privateisenbahnbetriebe immer kräftiger entwickelt. Bis zum Jahre 1850 war der Eisenbahnbetrieb in Preussen ausschliesslich der Privatthätigkeit — mit oder ohne finanzielle Unterstützung des Staates — überlassen, von diesem Zeitpunkte ab — mit der Lösung jener staatsrechtlichen Bedenken — beginnt der Staat selbst als Eisenbahnunternehmer aufzutreten, indem er theils für eigene Rechnung — vielfach, weil ein Privatunternehmer sich nicht fand, — ausgedehnte Strecken baut oder erwirbt, theils Privatbahnen für Rechnung der Unternehmer in Betrieb und Verwaltung nimmt. So finden wir neben dem Privateisenbahnbetriebe den in wachsender Zunahme begriffenen, wenn auch systemlos gegliederten Staatseisenbahnbesitz. Aus dem gemischten Zustande erwuchs dann allmälig das sogenannte „gemischte System", indem man die planlose Gliederung und Gestaltung der Staatsbahnlinien zu einem, dem Staate in der Verkehrsleitung herrschenden Einfluss sichernden, System dominirender Linien umzuwandeln suchte. Die Nothlage verschiedener, zu einem selbstständigen Betriebe wenig geeigneter Privatbahnunternehmungen, sowie die reichen Mittel der durch die Ereignisse der Jahre 1870/71 dem Staate zufallenden Kriegscontributionen begünstigten die auf eine planmässige Erweiterung und Gestaltung des Staatseisenbahnbesitzes gerichtete Tendenz. So ging aus dem „gemischten System" naturgemäss ein Uebergewicht des Staatseisenbahnbetriebes hervor, welches die Bedingungen seiner wachsenden Zunahme in sich selber trägt und mit dem endlichen Uebergange der massgebenden grossen Privatbahnen in die Hand des Staates seinen Abschluss finden wird. Nach dem Entwickelungsgange, wie er aus dieser Darlegung hervortritt, bildet das reine Staatsbahnsystem die letzte Phase, mit der die wechselnde Gestaltung des Eisenbahnwesens für alle Hauptlinien im Preussischen Staate ihren Abschluss finden muss.

I.

Entwickelung des Eisenbahnwesens in den modernen Kulturstaaten. Tendenz der Concentration.

Um dieses letzte Ziel der Entwickelung des vaterländischen Eisenbahnwesens als eine durch die Verhältnisse bedingte, unabweisbare Nothwendigkeit deutlicher zu erkennen, ist zunächst die Entwickelung des Eisenbahnwesens in den hauptsächlichen Kulturstaaten näher zu betrachten.

In den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens beschränkte sich die Ausdehnung der einzelnen Betriebsverwaltungen auf eine geringe, kaum 20 bis 30 Meilen übersteigende Bahnlänge. Die Zahl der selbstständigen Unternehmungen stieg jedoch schnell, sobald dieselben als gewinnbringend erkannt wurden, so dass die Zunahme derselben gleichen Schritt hielt mit der zunehmenden Erweiterung des Gesammtnetzes. Die Nothwendigkeit der Herstellung directer Verbindungen zwischen den hauptsächlichen Verkehrspunkten durch Vereinbarung directer Tarife und durchgehender Züge, die nothwendige Verständigung der einzelnen Verwaltungen über gemeinsame Einrichtungen und gemeinsame Interessen, liessen bald die Schwierigkeiten und Hindernisse erkennen, welche mit einer grossen Zahl selbstständiger Betriebsfactoren verbunden sind. Hierzu kam die Einsicht, dass mit der Ausdehnung der Verwaltung die Allgemeinen Kosten derselben verhältnissmässig abnehmen, sowie andererseits die Erkenntniss der immer mehr hervortretenden Ueberlegenheit einheitlich betriebener Linien gegenüber dem Stückbetriebe der Theilstrecken concurrirender Routen. Neben der Erweiterung und Verdichtung des Netzes, neben der Bildung neuer Unternehmungen zeigt sich daher schon bald die Tendenz der Verschmelzung der einzelnen Unternehmungen zu grösseren Betriebssystemen. Je mehr der Ausbau des Netzes der Hauptlinien sich seinem Abschlusse nähert, um so mehr tritt diese Tendenz hervor. Die Vermeidung unnöthigen Kostenaufwandes, unnöthiger Frictionen, die Nothwendigkeit einer schnelleren und einfacheren Verständigung über gemeinsame Angelegenheiten, die Bildung geschlossener Routen für die hauptsächlichsten Verkehrsströmungen, endlich das natürliche Uebergewicht der mächtigeren Verwaltungen über die in demselben Verkehrsgebiet belegenen kleineren Unternehmungen, — alle diese Umstände haben die verschiedenen Formen der Fusion des Eigenthums, des Betriebes oder der Interessen an die Hand gegeben, durch welche eine allmälige Reduction der Zahl selbstständiger Betriebsfactoren herbeigeführt wird. In den Ländern des Privateisenbahnbetriebes sind es wenige grosse Gesellschaften, welche die übrigen Unternehmungen allmälig in sich aufgenommen haben. In den Ländern, in welchen neben den Privateisenbahnen zugleich ein lebenskräftiger Staatseisenbahnbetrieb zur Entwickelung gekommen ist, hat naturgemäss dem Staate ein wesentlicher Antheil an der Aufsaugung der kleineren Unternehmungen zufallen müssen. So finden sich allmälig in allen Ländern, welche einen entwickelten Eisenbahnbetrieb besitzen, wenige grosse, geschlossene Betriebssysteme, neben welchen — abgesehen von secundären, nur dem localen Verkehr dienenden Verzweigungen — neue selbstständige Unternehmungen von Bedeutung nicht mehr aufkommen können. Nur in Frankreich hat sich neuerdings in Folge eines eigenthümlichen Vorganges neben den Privatbahnen der Staatseisenbahnbetrieb eine Stellung errungen, welche die Möglichkeit einer künftigen lebenskräftigen Entwickelung verheisst. Dagegen ist es in Belgien, Bayern, Baden, Württemberg, Sachsen und neuerdings auch in Preussen vorzugsweise der Staat, durch welchen sich die den Anforderungen der Zeit entsprechende Concentration des Eisenbahnwesens vollzieht. Auch in Oesterreich, Italien und Russland hat dieser Verschmelzungsprocess bereits begonnen, obgleich bei der geringeren Entwickelung des Eisenbahnnetzes dieser Länder das Bedürfniss noch nicht in gleichem Masse hervorgetreten ist.

So findet sich in der Entwickelung des Eisenbahnwesens aller Länder von dem Zeitpunkte an, mit welchem die Verdichtung des Netzes und die Entwickelung des auf die Eisenbahnen angewiesenen Verkehrs eine gewisse Grenze erreicht hat, die gleichmässig hervortretende Erscheinung der Vereinigung der Bahnen zu einem oder wenigen grossen Betriebssystemen. Diese Erscheinung deutet unverkennbar auf eine in dem Wesen des Eisenbahnbetriebes und in den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs begründete Nothwendigkeit, auf das Bedürfniss einheitlicher Regelung innerhalb eines bestimmten Verkehrsgebietes hin. Sei es, dass diese Vereinigung sich vollzieht in der Hand von Privatunternehmern, sei es, dass dem Staate diese Aufgabe zufällt, überall hat die Erkenntniss einerseits der Vortheile, welche mit der Einheit in Betrieb und Verwaltung verbunden sind, andererseits der Nachtheile, welche die Zersplitterung und Vielgestaltung des Eisenbahnwesens erfahrungsmässig mit sich bringt, die immer bestimmter hervortretende Tendenz gezeitigt, durch die Verschmelzung der kleineren mit den grösseren Unternehmungen dem endlichen Ziele einer grossartigen, einheitlich geregelten Verkehrsanstalt näher zu kommen.

Staatlicher Schutz der bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen.

Der Eisenbahngesetzgebung aller Länder liegt die Erkenntniss zum Grunde, dass die wichtigsten öffentlichen Interessen bei dem Eisenbahnwesen betheiligt sind und die Fürsorge für den Schutz und die Förderung dieser Interessen dem Staate obliegt. Daher sind den Eisenbahnen gesetzlich nur concessionsmässig eine Menge von Verpflichtungen in Bezug auf den Bau, den Betrieb und die Verwaltung auferlegt, durch welche die freie Disposition der Unternehmer im öffentlichen Interesse eingeschränkt wird. Daher ist in allen Gesetzgebungen das Eisenbahnwesen der staatlichen Aufsicht unterstellt, deren Organe mit gesetzlich geregelten Zwangsbefugnissen zum Schutze und zur Wahrung der öffentlichen Interessen ausgestattet sind. Keine dieser Gesetzgebungen hat sich jedoch auf diese mittelbare Fürsorge des Staates beschränkt, überall tritt neben der vorsichtigsten Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen zugleich der Gedanke hervor, dass dieselbe ihrem Zwecke gleichwohl nicht genügen möge, — dass zugleich dem Staate ein anderer Weg offen gehalten werden müsse, dem öffentlichen Interesse bei dem Eisenbahnwesen wirksamen Schutz zu verleihen, — dass die künftige Entwickelung statt der mittelbaren Fürsorge der staatlichen Aufsicht die unmittelbare Fürsorge durch die staatliche Verwaltung der inländischen Eisenbahnen erfordern möge. Daher ist in der Gesetzgebung von der ersten Zulassung der Eisenbahnunternehmungen an der Gedanke festgehalten und in den mannigfachsten Formen zum Ausdruck gelangt, dass dem Staate die Möglichkeit gewahrt werden muss, das Eigenthum der in seinem Gebiete belegenen Eisenbahnunternehmungen an sich zu ziehen, — sei es, dass nach Erlöschung der auf eine bestimmte Zeitfrist beschränkten Concession der Heimfall an den Staat unter gesetzlich oder concessionsmässig geregelten Bedingungen vorgesehen ist, sei es, dass nach Ablauf einer bestimmten Entwickelungsperiode der einzelnen Privatunternehmungen dem Staate das Recht vorbehalten ist, das Eigenthum derselben gegen eine zum Voraus geregelte Vergütung zu erwerben. Allerdings sind diese Bestimmungen, soviel bekannt, bis jetzt nahezu nirgend zur practischen Anwendung gelangt, theils, weil die Fristen noch nicht abgelaufen sind, von deren Ablauf die Ausübung der dem Staate vorbehaltenen Rechte abhängig gemacht ist, theils, weil die gesetzlich oder concessionsmässig bedungenen Modalitäten des Erwerbes sich für die Interessen des Staates als nicht zuträglich erwiesen haben.

Gleichwohl hat die Erkenntniss der Unzulänglichkeit der staatlichen Aufsicht für den Schutz der betheiligten öffentlichen Interessen die Frage der Ueberführung der Eisenbahnen in die Hand des Staates nachgerade fast überall zur Tagesfrage erhoben. In den Verhandlungen der gesetzgebenden Körperschaften, in den Untersuchungen staatsseitig angeordneter Enquêten über das Eisenbahnwesen, in den Discussionen öffentlicher Blätter und in zahllosen Flugschriften und Abhandlungen ist diese Frage Gegenstand

der ausführlichsten Erörterung geworden. Bereits tritt in der Eisenbahnpolitik einer Reihe der Europäischen Staaten die Tendenz hervor, durch geeignete Erwerbungen von Privatbahnen das Eisenbahnwesen nach und nach in die Hand oder unter den beherrschenden Einfluss des Staates zu bringen. Die neuerlichen Vorgänge in Bayern, Sachsen, Belgien, Frankreich, Italien und Oesterreich*) lassen den Umfang und die Bedeutung dieser auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen gerichteten Tendenz in der Politik der verschiedenen Staaten erkennen. Auch in Preussen ist diese Politik durch die ausgedehnten Erweiterungen der Staatseisenbahnen in den letzten Jahren mit Zustimmung der Landesvertretung bereits eingeleitet worden, so dass nur noch die Frage erübrigt, in welcher Frist dieselbe zum Abschluss gelangen soll.

Es erhellt hieraus, wie in den Bestimmungen der Gesetzgebung, in den Strömungen der öffentlichen Meinung und in der Politik der einzelnen Staaten die Erkenntniss mit wachsender Gewalt zum Durchbruch gelangt, dass die Eisenbahnen für die öffentlichen Interessen von so weittragender und stets zunehmender Bedeutung sind, dass dieselben nicht dauernd dem Privatbetriebe überlassen bleiben können, sondern in die Hand des Staates zu legen sind.

In dem Entwickelungsgange des Eisenbahnwesens, wie sich derselbe aus der vorstehenden Darlegung ergiebt, treten sonach die endlichen Ziele, mit welchen diese Entwickelung künftig zum Abschluss gelangen wird, unverkennbar hervor:

1. Völlige Einheit der Verwaltung und Betriebsleitung innerhalb eines staatlich umgrenzten Verkehrsgebietes.
2. Unmittelbare Fürsorge des Staates für die betheiligten öffentlichen Interessen, welche in der Betriebsleitung der Eisenbahnen durch gewinnsuchende Privatunternehmer Schutz und Förderung in genügendem Masse dauernd nicht finden.

Ebenso klar, wie aus der bisherigen Entwickelung des Eisenbahnwesens lassen sich diese Ziele aus der näheren Untersuchung der eigenthümlichen Natur desselben erkennen.

Die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes und des durch die Eisenbahnen zu vermittelnden Verkehrs erfordern immer dringender die Zusammenlegung von Eigenthum, Betrieb und Verwaltung aller inländischen Bahnen in eine Hand, — während mit der wachsenden Bedeutung der bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen die Unzulänglichkeit des Privatbetriebes und der Staatsaufsicht offenbar geworden ist, so dass dem Staate die Aufgabe unabweislich aufgedrängt wird, die Leitung des inländischen Eisenbahnwesens in der Hauptsache selbst in die Hand zu nehmen.

II.
Vortheile der einheitlichen Verwaltung aller inländischen Eisenbahnen: a) für den Bau — Nachtheile des Concurrenzbaues.

Die Vortheile der völligen Einheit in Verwaltung und Betrieb eines ausgedehnten, ein weites und staatlich geschlossenes Verkehrsgebiet beherrschenden Bahnbereichs gegenüber den wirthschaftlichen Nachtheilen des Stückbetriebes verschiedener systemlos gegliederter Verwaltungen sind so bedeutend, dass sie nicht allein die vielgerühmten vermeintlichen Vortheile der Concurrenz weit überwiegen, sondern auf die Dauer ohne schwere wirthschaftliche Schädigung des betreffenden Landes nicht entbehrt werden können.

Es soll hier davon abgesehen werden, die grossartige Verschwendung des Nationalcapitals, welche durch den Concurrenzbau verschiedener Eisenbahnunternehmer innerhalb desselben Verkehrsgebietes herbeigeführt ist, eingehender zu erörtern. Da man das Netz der Hauptbahnen des Inlandes im Wesentlichen als abgeschlossen betrachten darf, so kann das für entbehrliche Eisenbahnbauten aufgewendete Capital als verloren angesehen werden, ohne dass man der Befürchtung neuer Verluste durch die Herstellung neuer entbehrlicher Concurrenzlinien Raum zu geben braucht. Wenn auch eine Schätzung des für solche entbehrliche Eisenbahnbauten nutzlos aufgewendeten Capitals nicht wohl thunlich ist, so darf doch der hierdurch bedingte Verlust des Nationalcapitals nicht zu gering angeschlagen werden. Viele und ausgedehnte Linien, zahlreiche und grossartige Kunstbauten (Brücken, Bahnhöfe etc.) sind unter Aufwendung von Hunderten von Millionen lediglich deshalb ausgeführt worden, um bestehenden Unternehmungen die selbstständige Entwickelung zu sichern, um Concurrenz zu machen oder entstehenden Concurrenzen zu begegnen. Wenn auch nicht alle diese Bauten als völlig unproductive anzusehen sind, so enthalten sie doch immerhin eine im hohen Grade bedauerliche Verschwendung des Nationalcapitals, weil das auf sie verwendete Geld anderen, nützlicheren oder nöthigen öffentlichen Unternehmungen entzogen ist.

Mit diesen, durch den Concurrenzbau unmittelbar bedingten Verlusten sind aber die Nachtheile desselben keineswegs erschöpft. Die übereilte und sich überstürzende Concurrenz der verschiedenen Eisenbahnunternehmungen hat nicht unwesentlich zu jener Ueberproduction beigetragen, an der noch immer und vielleicht noch auf lange Zeit unser wirthschaftliches Leben krankt. Zahllose Industrien sind auf den Eisenbahnbau und Eisenbahnbetrieb angewiesen, so dass die Ueberproduction auf dem Gebiete dieser Letzteren sich naturgemäss auf jene überträgt. Die Ueberstürzung, die übereilten Concurrenzbauten, die übermässigen Beschaffungen von Betriebsmaterial haben den richtigen Massstab für die Beurtheilung der constanten Entwickelung des Eisenbahnwesens verschoben und in allen Industriezweigen, welche dem Bau und Betriebe der Eisenbahnen dienstbar sind, weit über das Bedürfniss hinaus zu neuen Betriebsanlagen und Betriebserweiterungen Anlass gegeben. Nicht mit Unrecht wird man daher dem sinnlosen Concurrenzbau der Gründungsperiode einen wesentlichen Antheil der Schuld an der gegenwärtigen wirthschaftlichen Calamität geben dürfen, — einer Calamität, welche die Industrie des Landes noch schwerer getroffen haben würde, wenn nicht der Staat mit den durch glückliche Umstände zu seiner Verfügung gestellten Mitteln eingetreten wäre und durch die umfassenden baulichen Erweiterungen der Staatseisenbahnen der darniederliegenden Industrie neue Nahrung gegeben hätte.

*) Dieselben werden in einer besonderen Anlage dargelegt.

Wenig zutreffend würde jedoch die Annahme sein, dass für die Zukunft die Nachtheile, welche mit dem Concurrenzbau verbunden sind, nicht mehr in Frage kommen könnten, nachdem einmal und für absehbare Zeit der Bau der Hauptbahnen im Wesentlichen als abgeschlossen zu betrachten sei. Die Aufgabe der Bauthätigkeit der Eisenbahnverwaltungen ist mit der Eröffnung des Betriebes ihrer Linien keineswegs als abgeschlossen zu betrachten. Mit diesem Zeitpunkte beginnt vielmehr die neue Aufgabe derselben, die vorhandenen Linien für die durch sie erschlossenen Verkehrsgebiete in ausgiebigster Weise zu verwerthen. Zu diesem Zweck ist den seitwärts der Bahn belegenen Quellpunkten des Verkehrs der Zugang zu der Bahn und die Benutzung derselben zu ermöglichen und zu erleichtern. Fabriken und industrielle Etablissements, Gruben, Brüche und Bergwerks-Anlagen aller Art sind durch Herstellungen von Geleisverbindungen an die Bahn anzuschliessen. Für den Uebergang von Bahn zu Schiff und umgekehrt sind durch Geleisanlagen, Hafenanlagen, Ueberladevorrichtungen etc. die erforderlichen Verbindungen herzustellen. An den zur Aufnahme des Verkehrs geeigneten Punkten der Bahn sind Haltestellen und nach Umständen neue Stationen einzurichten. Mit dem wachsenden Verkehr sind die Einrichtungen der Stationen, die Geleisanlagen und die baulichen Anlagen umzuändern und zu erweitern, in den Seitengebieten der Bahn secundäre Verzweigungen herzustellen, um den Landesproducten, sowie den verkehrsreichen oder entwickelungsfähigen Orten den erforderlichen Absatz zu verschaffen, — kurz alle die zahlreichen und mannigfaltigen Einrichtungen zu treffen, welche zur Belebung des localen Verkehrs und zur vollständigen Verwerthung der Bahn für das Verkehrsgebiet derselben geeignet sind. Die Aufwendungen, welche in den industriereichen Gebieten für bauliche Zwecke dieser Art nach Eröffnung des Betriebes im Laufe der Zeit erforderlich werden, erfordern ein sehr bedeutendes, einen verhältnissmässig hohen Theil des Gesammtcapitals betragendes Baucapital. Es leuchtet ein, in welchem Masse auch hier eine Verschwendung an Capital durch den Concurrenzbau möglich ist, wenn in Industriegebieten, wie diejenigen des Oberschlesischen und des Rheinisch-Westfälischen Kohlenreviers, das Concurrenzinteresse mehrerer in dem baulichen Ausbau ihrer Linien die gleiche Aufgabe verfolgenden Unternehmungen die Bauthätigkeit derselben bestimmt. Je näher die concurrirenden Hauptlinien zusammenliegen, desto mehr und desto dichter verschlingen und durchkreuzen sich ihre Anschlussgeleise und Seitenverbindungen,— je dichter und verschlungener sich das Netz dieser Verzweigungen gestaltet, desto mehr steigern sich die Kosten des weiteren Ausbaues. Der Grunderwerb wird ins Masslose vertheuert, die unerlässlichen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes erheischen stets erhöhte Aufwendungen. Kostspielige Ueberführungen und Unterführungen treten an die Stelle der Niveauübergänge vorhandener Wege und der Niveaukreuzungen der Linien. Nicht minder erhöht sich der Aufwand für die im Sicherheitsinteresse gebotenen Signal- und Bewachungsvorrichtungen. Man braucht nur die Karte des Rheinisch-Westfälischen Kohlenreviers, in welchem die Linien der drei grossen Rheinischen Bahnen mit Hunderten von Anschlussverbindungen an die zahlreichen Zechen, Gruben und gewerblichen Etablissements sich in anscheinend unentwirrbarer Weise durchkreuzen und verschlingen, zu betrachten, um zu erkennen, welche Capitalvergeudung durch die Herstellung sowohl, wie durch den Betrieb eines so verworrenen Netzes, dessen Configuration lediglich durch das Concurrenzinteresse der betheiligten Unternehmer, nicht durch das Interesse des Verkehrs bestimmt worden ist, bedingt wird. Mit dem Eintritt der Westfälischen Eisenbahn in das Revier, durch den Bau der Linie von Welver über Dortmund nach Oberhausen, würde die Herstellung selbstständiger Anschlussverbindungen derselben an die benachbarten Gruben und Werke die zwecklose Capitalverschwendung wiederum um viele Millionen erhöhen. Es kann einem Zweifel nicht unterliegen, dass den Bedürfnissen des Verkehrs mit einem Bruchtheil des aufgewendeten Baucapitals vollständig hätte genügt werden können, wenn ein planmässiger, einheitlich disponirter Bau an Stelle der durch das collidirende Interesse der verschiedenen Unternehmer bestimmten Concurrenzbauten stattgefunden hätte.

Mit der Entstehung neuer Werke und der Herstellung neuer Anschlüsse und Verbindungen steigert sich das nutzlos aufgewendete, für das Land verlorene Capital fortgesetzt, ebenso wie der durch die dichtere Vermaschung bedingte Betriebsaufwand eine stets zunehmende Steigerung erfahren muss.

b) für den Betrieb — Nachtheile des Stück- und Concurrenzbetriebes. Directorien. Beamtenzahl. Geschäftsverkehr.

Die für das Land nutzlose Vergeudung des Anlagecapitals, welche durch den Concurrenzbau herbeigeführt ist, tritt jedoch noch zurück gegenüber den Nachtheilen, welche durch die selbstständige Verwaltung und Betriebsleitung der einzelnen Privatunternehmungen bei der Zersplitterung und dem Mangel systematischer Gliederung der Verwaltungsgebiete täglich erwachsen. Hier handelt es sich nicht um einmalige Verluste, welche im Laufe der Zeit verschmerzt werden mögen, sondern um eine fortgesetzte Vertheuerung der Betriebskosten, welche die Eisenbahnrente herabdrückt und um eine ständige Belästigung des Publikums.

In Preussen gab es im Jahre 1877 50 selbstständige Eisenbahndirectionen, welchen 45 Aufsichtsräthe von Actiengesellschaften zur Seite standen. Dieselben hatten im Ganzen 17 948 km Bahnen im Betriebe, so dass auf jede Verwaltung durchschnittlich 359 km entfielen. Zieht man die unter selbstständiger Verwaltung stehenden Privatbahnen allein in Betracht, so ergiebt sich für 39 Verwaltungen eine Gesammtlänge von 9 648 km, also von durchschnittlich 247 km, worunter sich nicht weniger als 12 Bahnen befinden, welche eine Betriebslänge von noch nicht 100 km hatten. Keine dieser Bahnen bildet einen in sich abgeschlossenen Complex, mit einem einheitlichen, selbstständigen Verkehrsgebiet, vielmehr ziehen sich die verschiedenen Linien in buntem Wirrwarr neben- und durcheinander.

Dass eine solche Mehrheit selbstständiger Verwaltungsapparate von Directionen und Aufsichtsräthen mit ihren bedeutenden Gehältern und Tantièmen, mit ihren wohlbesetzten Centralbureaus, deren Personal meist nach Hunderten zählt, (im Jahre 1877 waren 8 518 Beamte und Arbeiter mit einem Gesammteinkommen von 16 212 386 M. bei den Centralverwaltungen der Preussischen Bahnen beschäftigt), eine Ausgabe erfordert, die bei einer einheitlich organisirten Verwaltung sich um einen sehr erheblichen Bruchtheil reduciren muss, liegt auf der Hand. Es würde zwar keineswegs angängig sein, die sämmtlichen zur Zeit von den Directionen besorgten Geschäfte an einer Stelle zu vereinigen, vielmehr würde nicht allein die unmittelbare Betriebsleitung der Natur der Sache nach stets der Fürsorge von Localbehörden übertragen werden müssen, sondern auch von einer völligen Centralisation der übrigen Verwaltungsgeschäfte, da dieselbe weder möglich noch nöthig ist, abzusehen sein, — immerhin aber würde mit der Anzahl der selbstständigen Verwaltungskörper auch die Verwaltungsaufgabe sich wesentlich vereinfachen. Durch den Wegfall der Actiengesellschaften würden ohne Weiteres alle Aufwendungen, welche die Verwaltung derselben durch die Abhaltung von Generalversammlungen, Rechnungslegung, Feststellung der Dividende u. s. w. verursacht, erspart.

Weit erheblicher sind jedoch die Arbeitsleistungen, welche durch den wechselseitigen Geschäftsverkehr der zahlreichen selbstständigen Verwaltungen bedingt werden. Gerade der letztere macht den weitaus grössten Theil der Arbeitsthätigkeit der einzelnen Eisenbahndirectionen aus. Kaum glaublich ist es, bis zu welchem Umfange die zur Erledigung desselben erforderlichen Correspondenzen und Conferenzen angewachsen sind. Die Verhandlungen über gemeinschaftliche Tarifmassregeln oder sonstige Verkehrseinrichtungen, die Auseinandersetzungen über Reclamationen aus den Verbandsverkehren, die Vereinbarungen über die Benutzung der verschiedenen Wagenparks, über den Betrieb auf den Uebergangsstationen oder sonstige Gemeinschaftlichkeitsverhältnisse, über die Fahrpläne und die Streitigkeiten der verschiedenen Concurrenzrouten, über die Verkehrsleitung erheischen einen Kostenaufwand, welcher bei einer einheitlichen Organisation der Verwaltung dadurch, dass nur einer Stelle die Entscheidung übertragen würde, vollständig erspart werden könnte.

Tarifwesen.

In erster Reihe ist es die Anzahl der im Güterverkehr bestehenden Tarifcombinationen, deren vielfach willkürliche, complicirte, verworrene und schwankende Gestaltung nicht nur ein Gegenstand der unausgesetzten Klage des Publikums bildet, sondern auch den Verwaltungen selbst eine Arbeitslast auferlegt, von welcher ein Nichtfachmann sich nur schwer einen Begriff machen kann. Diese Uebelstände sind aber so lange unvermeidlich, als eine Mehrheit souveräner Verwaltungen besteht, von denen eine jede selbstverständlich zu den ihre Strecke berührenden Einrichtungen die Zustimmung zu geben hat.

Hält es nun schon schwer, in den einzelnen Fällen eine Verständigung über die Grundzüge der Tarifbildung, welche nicht nur den Tarifsatz selbst, sondern auch den Vertheilungsmassstab, nach welchem die betheiligten Verwaltungen an dem Frachtaufkommen participiren sollen, umfassen, zwischen den Directionen in umständlicher, mündlicher oder schriftlicher Verhandlung zu gewinnen, so erfordert die weitere Ausführung solcher Verbandsbeschlüsse einen noch grösseren Zeit-, Arbeits- und Kostenaufwand. Nachdem die Tarifbureaus die zu publicirenden Tarifsätze festgestellt haben, wird in langwierigen Conferenzen von Rechnungsbeamten die zeitraubende Ausrechnung derjenigen Frachtantheile vorgenommen, welche eine jede betheiligte Verwaltung in den einzelnen Verkehrsrelationen erhalten soll. Ist inzwischen der Tarif in Kraft getreten und nicht vielleicht schon vor seiner Publication durch anderweite Verbandsbeschlüsse absolet geworden, so beginnt die Arbeit der Abrechnungsbureaus, welche darin besteht, dass sie in periodischen Zeitabschnitten (in der Regel monatlich) das Guthaben jeder einzelnen Verbandsverwaltung an den gesammten Verbandseinnahmen der abgelaufenen Periode festzustellen haben. Gerade diese Tarif- und Abrechnungsbureaus sind es, in welchen ein ständiges Heer von Beamten angestellt ist, welches bei einem einheitlichen Betriebe zwar, da ihm noch die Feststellung der Solleinnahmen der einzelnen Erhebungsstellen obliegt, nicht ganz aufgelöst, wohl aber um mindestens die Hälfte reducirt werden könnte. Welche Kraftverschwendung diese Rechnungsarbeiten verursachen, dürfte schon aus dem Hinweis hervorgehen, dass auf den Deutschen Bahnen neben 63 künstlich gegliederten Localtarifen mit ihren verschiedenen Classificationen, zahlreichen Ausnahmetarifen und Einzeltarifsätzen 184 allgemeine Tarife für den Verbandsverkehr der Deutschen Bahnen unter einander mit 351 Specialtarifen für einzelne Artikel und ausserdem 199 allgemeine Tarife für den Verbandsverkehr mit dem Ausland nebst 314 Specialtarifen für einzelne Artikel bestehen, und dass bei einer Gesammteinnahme der Preussischen Bahnen aus dem Güterverkehr pro 1877 von 373 419 706 M. annähernd zwei Drittel, nämlich 245 265 634 M. auf den Verbandsverkehr und nur 128 154 072 M. auf den Lokalverkehr entfallen sind. Bei dieser Vielrechnerei kommt es trotz der ungeheuren Beamtenzahl nicht selten vor, dass Monate, ja häufig ein Jahr vergeht, bevor die Theilzahlen eines Tarifs für die einzelnen Verwaltungen festgestellt sind. Ja, es ist der Fall wiederholt eingetreten, dass ein Tarif schon Monate lang vorher wieder ausser Kraft gesetzt war, bevor die der Abrechnung zum Grunde zu legenden Theilzahlen hatten fertig gestellt werden können.

Fahrpläne.

Aehnliche Uebelstände, wie beim Güterverkehr treten im Personenverkehr der Eisenbahnen in Folge der Zersplitterung und systemlosen Gliederung der Verwaltungsgebiete hervor. Hier kommt zugleich ein Umstand in Betracht, welcher die allgemeinen Interessen noch unmittelbarer und empfindlicher berührt. Es ist dies die Feststellung der Personenzugfahrpläne. Die Herstellung eines ineinandergreifenden, einheitlichen Fahrplanes für die Hauptverkehrsrouten mit den geeigneten Anschlüssen ist die Aufgabe halbjährlich stattfindender Conferenzen der Eisenbahnverwaltungen. Auf Grund der Beschlüsse dieser Conferenzen werden demnächst die Semesterfahrpläne der einzelnen Eisenbahnen aufgestellt. Diese periodische Regelung der Fahrpläne ist daher stets das Ergebniss schwieriger und langwieriger Verhandlungen, bei welchen naturgemäss jede Verwaltung ihren eigenen Vortheil im Auge hat, und Opfer für das allgemeine Interesse nach Möglichkeit abzulehnen bemüht ist. Ungeachtet des sich stets wiederholenden Aufwandes an Zeit, Arbeit und Kosten, welche die Vereinbarung der Fahrpläne erfordert, bleibt daher das Ergebniss doch hinter den berechtigten Wünschen des Publikums oft erheblich zurück, so dass die Klagen über unzureichende Anschlüsse, über engherzige und rücksichtslose Verfolgung der Concurrenzinteressen der verschiedenen Bahnen nicht verstummen. Eine Beseitigung dieser Missstände und die Möglichkeit, ohne Hindernisse und Schwierigkeiten zu einer verständigen, nicht durch Concurrenzinteressen im Widerspruch mit dem Verkehrsinteresse gestörten Construction der Fahrpläne zu gelangen, ist ohne durchgreifende Einheit in Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen nicht denkbar.

Reclamationen.

In welchem Masse die bei dem Bestehen vieler kleiner Verwaltungen unvermeidliche Vielschreiberei und Vielregiererei einer exacten Geschäftsführung hinderlich ist, zeigt sich vornehmlich bei der Erledigung der Reclamationen aus den Verbandsverkehren. Dem verkehrstreibenden Publikum ist zwar genau bekannt, wie lange die Erledigung einer Reclamation, bei welcher mehrere Verwaltungen betheiligt sind, in den meisten Fällen auf sich warten lässt, — dass diese Verzögerung jedoch nur selten ihren Grund in wirklicher Verschleppung der Angelegenheit hat, bleibt demselben unverständlich. Und doch erklärt sich dieselbe hauptsächlich aus dem Umstande, dass die Regulirung eine Vereinbarung der sämmtlichen betheiligten Bahnen erfordert. Letzterer geht regelmässig eine genaue Prüfung und Untersuchung Seitens der einzelnen Verwaltungen für ihre an dem Transport betheiligten Strecken vorauf. Dass diese Verhandlungen trotz des für die Deutschen Bahnverwaltungen bestehenden Uebereinkommens über die Behandlung derartiger Reclamationen, resp. über die Ver-

theilung der Schadensersatzpflicht, sowie über die Verschleppung von Gepäck und Gütern, in irgend erheblichen Fällen nur selten zu einer Einigung der betheiligten Bahnen über die Ersatzpflicht führen, ist bei den widerstreitenden Interessen nur zu erklärlich. Oft genug bedarf es der Herbeiführung eines schiedsrichterlichen Spruches, um eine Angelegenheit zwischen den streitenden Verwaltungen zur Entscheidung zu bringen, welche bei einer einheitlichen Verwaltung niemals hätte in Frage kommen können.

Uebergangsstationen.

Neben zahlreichen, mit Dutzenden von Beamten besetzten Reclamationsbureaus, welche sich der Bearbeitung dieser Reclamationen zu unterziehen haben, erfordert die Behandlung um Erledigung derselben eine weitere, sehr viel erheblichere Mehrausgabe an Betriebskosten durch den Umstand, dass auf allen Uebergangstationen nach fremden Bahnen von jeder Verwaltung Vorkehrungen zu treffen sind, um in geeigneter Weise die Uebergabe und die Beschaffenheit des übergehenden Gutes festzustellen. Es liegt jedoch in dieser Mehraufwendung nur ein geringer Theil des unwirthschaftlichen, an und für sich völlig entbehrlichen Kostenaufwandes, welchen die Sonderung der Betriebseinrichtungen der sich durchkreuzenden und systemlos verschlungenen Linien verschiedener Verwaltungsgebiete mit sich bringt. Allein in Preussen sind 175 Stationen vorhanden, auf welchen die Linien der verschiedenen Bahnverwaltungen sich berühren und ein Uebergang von Personen resp. Gütern von der einen auf die andere Bahn Statt findet. In dieser Zahl sind die Uebergabebahnhöfe an der Landesgrenze, die Bahnhöfe der Berliner Verbindungsbahn, sowie diejenigen Berührungspuncte, an welchem nur Staatsbahnen zusammenstossen, nicht einbegriffen.

Auf einem grossen Theile dieser Uebergangspuncte ist der Betriebsdienst der einzelnen Verwaltungen (es kommen deren häufig 3 und 4 selbst 5 in Betracht) selbstständig und gesondert. Vielfach sind die Bahnhöfe getrennt und zur grössten Belästigung des reisenden Publicums in beträchtlicher Entfernung von einander belegen. Auf anderen Stationen hat bei einem gemeinschaftlichen Stationsgebäude eine jede Verwaltung ihren gesonderten Billetschalter, ihren besonderen Gepäckraum, ja möglichst noch ihre besonderen Wartesäle. Getrennte Güterbahnhöfe mit ihren besonderen Ladevorrichtungen, getrennte Güterschuppen und Güterexpeditionen nebst den im Bau und Betriebe höchst kostspieligen Uebergabegeleisen bestehen dort, wo einer der vorhandenen Bahnhöfe für den Dienst völlig ausreichen würde. Jede Verwaltung hat ihren besonderen Rangirdienst mit besonderem Personal, ihren besonderen Vorspann- und Reservelocomotivdienst mit besonderen Maschinen, ihre eigenen Wagenrevisoren, welche zu gleicher Zeit dieselben Wagen revidiren! Freilich sind die Verwaltungen bestrebt, zur Verhinderung des unsinnigen Kostenaufwandes auf der einen oder anderen Station für einzelne Dienstzweige einen gemeinschaftlichen Betrieb zu organisiren. Wenn es nach langen Verhandlungen gelingt, ein solches Gemeinschaftsverhältniss in weitläufigen und complicirten Betriebsverträgen zu vereinbaren, so hat dasselbe fortgesetzt umständliche und kostspielige Abrechnungsarbeiten und unerquickliche Streitigkeiten zur Folge. Durch die Vereinfachung dieses fast überall mit doppelten Kräften besetzten Uebergangsverkehres, durch die Herstellung zweckentsprechender Betriebseinrichtungen, durch die Zusammenlegung und rationelle Gliederung des Dienstes kann zweifellos ein enormer Kostenaufwand erspart werden, wenn es auch zur Zeit nicht möglich ist, die Ersparnisse, welche durch eine einheitliche Regelung des Dienstes auf sämmtlichen 175 Preussischen Uebergangsstationen erzielt werden könnten, ziffermässig zu veranschlagen.

Wagendisposition und Wagenausnutzung.

Die nachtheiligen Folgen der Zersplitterung des Eisenbahnbesitzes machen sich ferner darin geltend, dass es an einem einheitlichen Wagenpark fehlt, vielmehr eine jede Verwaltung neben der eigenen Bahn auch noch ihre eigenen Wagen besitzt, über welche sie fast unbeschränkt und lediglich ihrem eigenen Interesse entsprechend verfügt. Zwar besteht in Uebereinstimmung mit der Vorschrift des Art. 44 der Deutschen Reichsverfassung, nach welchem der Uebergang der Transportmittel von der einen Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung gestattet werden soll, eine Vereinbarung über die gegenseitige Benutzung der verschiedenen Wagenparks in dem sogenannten Wagenregulativ. Diese Einrichtung hindert jedoch nicht, dass bei der Vielheit der Wagenverwaltungen nicht nur eine erhebliche Vermehrung des Verwaltungspersonals, sondern auch eine mangelhafte Ausnutzung der Wagen selbst herbeigeführt wird.

Selbstverständlich kann die Benutzung der Wagen durch fremde Verwaltungen nicht unentgeltlich erfolgen, vielmehr muss dem Eigenthümer eine bestimmte Vergütung gewährt werden, welche sich nach den Bestimmungen des gedachten Regulativs aus einer Zeitmiethe und aus einer Laufmiethe zusammensetzt; erstere entspricht der Entschädigung für die Zeit, während welcher der Wagen der Benutzung des Eigenthümers entzogen ist, letztere ist eine nach der Länge der durchlaufenen Strecke bemessene Vergütung für die Abnutzung. Für den Zweck der gegenseitigen Berechnung dieser Wagenmiethen ist es erforderlich, genau zu controliren, wie lange und wie weit jeder einzelne Wagen in jedem einzelnen Falle auf fremden Bahnen gelaufen ist. Demgemäss muss mindestens auf der Uebergangsstation, sowie auf der Endstation, von welcher der Rücklauf beginnt, der Abgang und die Ankunft des Wagens genau notirt und an die Abrechnungsstelle rapportirt werden. Wie bedeutend diese gegenseitige Benutzung der Wagen ist, erhellt daraus, dass beispielsweise von den 12 333 Güterwagen, welche die Rheinische Eisenbahngesellschaft im Jahre 1878 besessen hat, täglich durchschnittlich 2 798 Wagen auf fremden Bahnen gelaufen sind, sowie dass täglich 2 347 Rheinische Wagen auf fremde Bahnen übergegangen, resp. fremde Wagen von der genannten Verwaltung übernommen sind. Bei einem einheitlichen Betriebe der inländischen Bahnen würde die Notirung und Rapportirung dieser Wagen, sowie die mit den Geschäften der Abrechnung betrauten Wagencontrolen nebst den Centralabrechnungsstellen, bei welchen im Jahre 1877 allein für die Preussischen Bahnen gegen 15 Millionen Mark Wagenmiethe zur Liquidation gebracht sind, vollständig entbehrlich werden, so dass nur ein geringes Personal zur Regelung der ordnungsmässigen Circulation des Wagenparks innerhalb des einheitlichen Verwaltungsgebietes erforderlich bliebe. Gleichfalls würde die vielfache Kosten und Transportverzögerungen verursachende Feststellung der Beschädigungen der Wagen, sowie die gegenseitige Liquidirung der Reparaturkosten, welche in den Werkstättenbüreaus der einzelnen Verwaltungen ein grosses Beamtenpersonal beschäftigt, vollständig in Wegfall kommen.

In welchem Grade die rationelle Ausnutzung der Wagenparks durch die vielen verschiedenen Eigenthümer behindert, und wie sehr hierdurch die Leistungsfähigkeit des rollenden Materials herabgedrückt wird, beweisen folgende Zahlen: Im Jahre 1877 sind auf sämmtlichen Preussischen Bahnen 3 681 Millionen Wagenachskilometer durchlaufen, hiervon waren nur 2 338 Millionen beladen, dagegen 1 343 Millionen unbeladen. Es hatten mithin von sämmtlichen Güterwagen über $^1/_3$ keine Ladung. Bei dem vereinigten Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Unternehmen war das Verhältniss für das Jahr 1878 noch ungünstiger, indem 175 Millionen Wagenachskilometer beladen und 103 Millionen unbeladen gefahren wurden.

Es ist zwar in den Verhältnissen begründet und nicht zu ändern, dass die Massentransporte zum grössten Theil nur in einer Richtung sich bewegen. Die Kohlenreviere, in welchen meistens zugleich eine entwickelte Eisenindustrie vorhanden ist, versenden ihre Producte nach allen Richtungen, während ein für Kohlenwagen passender Rücktransport nur selten in genügendem Masse sich findet. Grosse Städte empfangen ihren Bedarf an Vieh in eigens dazu construirten, für andere Transportgegenstände nicht verwendbaren Wagen, welche leer zurücklaufen müssen. Bei den Seehäfen ist das Missverhältniss zwischen Einfuhr und Ausfuhr der natürliche Grund, dass in einer Richtung die Wagen vorzugsweise beladen, in der entgegengesetzten leer laufen. Hauptsächlich jedoch ist die geringe Ausnutzung der Güterwagen auf die beschränkte Benutzungsmöglichkeit der beladen eingehenden oder leer transitirenden Wagen zurückzuführen. In verkehrsreichen Zeiten, wenn das Gespenst des Wagenmangels droht, sucht jede Verwaltung ihre Wagen so bald als möglich zurückzuerhalten, während in den verkehrsarmen Zeiten des Ueberflusses an Betriebsmaterial jede Verwaltung, der an die Eigenthümerin zu zahlenden Gebühr wegen es zu vermeiden sucht, fremde Wagen länger als nöthig für sich zu gebrauchen.

Diese Erwägungen haben zu der regulativmässigen Benutzung der Güterwagen innerhalb des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen geführt. Hiernach gehen zwar, entsprechend der Vorschrift im Art. 44 der Reichsverfassung die einmal beladenen Wagen unbeschränkt bis zur Bestimmungsstation durch, — die Wiederbeladung auf der fremden Bahn ist jedoch durch die Bestimmung eingeschränkt, dass dieselbe nur zu Transporten nach der Heimathbahn oder nach vorgelegenen Stationen erfolgen darf.

Die üblen Folgen dieser unter den jetzigen Verhältnissen unentbehrlichen Vorschrift, welche an sich schon geeignet ist, die Nutzbarmachung fremder Wagen auf das Erheblichste zu beeinträchtigen, werden durch die praktische Handhabung derselben noch verschärft. In Zeiten des Wagenüberflusses, wie gegenwärtig, verwenden die Verwaltungen, ohne Rücksicht darauf, ob fremde Wagen vorhanden sind oder nicht, zu Transporten nach fremden Bahnen, soweit irgend möglich, nur die eigenen Wagen, um durch die Wagenmiethe eine, wenn auch nur geringe Rente aus ihrem Wagenpark zu ziehen. Auch die Stationsbeamten haben, weil für jede den Vereinbarungen nicht entsprechende Benutzung fremder Wagen, sowie für jede Verzögerung in der Rücksendung derselben nicht unerhebliche Conventionalstrafen verwirkt werden, ein lebhaftes Interesse daran, einen fremden Wagen, einerlei ob beladen oder unbeladen, so schnell als möglich in die Heimath zurückzuschicken. Nicht selten gehen sogar die Verwaltungen in ihrem einseitigen vermeintlichen Interesse dazu über, die auf fremden Wagen verladenen, zum Weitertransport bestimmten Güter zur Ersparung von Wagenmiethe so bald als thunlich auf eigene Wagen umzuladen.

Wirken die vielen gesonderten Wagenparks schon in Zeiten des Wagenüberflusses störend auf den Betrieb ein, so sind diese Nachtheile doch dem Publikum nicht direct erkennbar. In Zeiten des Wagenmangels treten letztere dagegen in fühlbarer Weise hervor, da durch die beschränkte Verwendbarkeit der Wagen und die dadurch hervorgerufenen unnützen Leerfahrten die üblen Folgen des Wagenmangels wesentlich gesteigert werden, zumal erfahrungsmässig über die Innehaltung der vereinbarten Benutzungsweise gerade in solchen Zeiten die strengste Controle Seitens der Eigenthumsbahnen mit häufig verschärften Conventionalstrafen einzutreten pflegt. Mit der Einrichtung eines gemeinschaftlichen Wagenparks für ein möglichst weites Verkehrsgebiet würde dagegen die Vertheilung und Circulation der Wagen lediglich nach dem vorhandenen Bedürfnisse geregelt werden können, so dass jeder an seinem Bestimmungsort angelangte Wagen unbeschränkt nach derjenigen Richtung, für welche Transporte vorliegen, dirigirt werden kann, — die Leerfahrten vermieden werden — und durch eine einheitliche Wagendisposition Bestand und Bedarf innerhalb des gemeinsamen Circulationsgebietes ausgeglichen werden kann. Dass ein solches Ziel bei der bestehenden Zerstückelung der Verwaltungsgebiete den gesonderten und collidirenden Interessen der zahlreichen selbstständigen Verwaltungen nicht zu erreichen ist, vielmehr nur bei völliger Einheit des Eigenthums, des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen in Aussicht genommen werden darf, liegt auf der Hand.

Mit einer einheitlichen Wagenverwaltung würde zugleich eine bedeutende Ersparniss an Betriebsmaterial erzielt werden, da sowohl durch die bessere Ausnutzung der Wagen eine geringere Anzahl derselben, als auch durch die Vermeidung vieler Leerfahrten eine geringere Maschinenkraft für die gleiche Transportleistung erforderlich sein würde. Die Beschaffungskosten der ult. 1877 auf den Preussischen Bahnen vorhandenen 6 818 Locomotiven und 143 060 Güterwagen beliefen sich auf 349 134 739 M. resp. 439 660 134 M., im Ganzen also auf 788 794 873 M. Eine entsprechende Reduction des Gesammtbedarfs an Wagen und Locomotiven wird daher, wenn auch nicht sofort, doch im Laufe der Erneuerungsperiode einen erheblichen Theil des angegebenen Gesammtcapitals der Beschaffungskosten für andere wirthschaftliche Zwecke verfügbar machen und die Betriebsverwaltung der Eisenbahnen von der Verzinsung desselben entlasten.

So zeigt es sich, dass sowohl in der Anlage und Ausrüstung der Eisenbahnen, wie in allen Zweigen der Verwaltung derselben mit dem Nebeneinanderbestehen, den gesonderten Einrichtungen und Interessen einer Mehrheit selbstständiger Unternehmungen innerhalb eines gemeinsamen Verkehrsgebiets eine erhebliche Vertheuerung der Transportkosten nothwendig verbunden ist, für welche nur in der Vereinigung und Verschmelzung zu einem einheitlicheren Gesammtbetriebe Abhülfe zu finden ist. Am verderblichsten tritt diese mit der Zersplitterung des Eisenbahnbesitzes verbundene wirthschaftliche Verschwendung in dem eigentlichen Concurrenzbetriebe mehrerer Bahnen, d. i. dem Umstande hervor, dass Transporte, für deren Bewältigung eine einzige Bahn vollständig ausreichen würde, sich auf 2 oder mehrere Routen vertheilen.

Doppelbetrieb.

Von den Kohlenzechen und Eisenwerken des Ruhrreviers haben 56 Werke völlig selbstständige Anschlussgeleise an 2, 12 Werke an 3 verschiedene Bahnen, obgleich bei rationellen Einrichtungen eine jede der letzteren im Stande wäre, den gesammten Verkehr jedes Werkes zu vermitteln. Die Hauptstadt Berlin steht mit fast sämmtlichen bedeutenden Handelsplätzen Deutschlands in mindestens doppelter Bahnverbindung; mit dem über 500 km entfernten Rheinisch-Westfälischen Industrierevier ist sie nunmehr durch 3 völlig selbstständige und durchaus leistungsfähige Linien verbunden. Auf zweien derselben kursiren 3 mal täglich fast bis auf die Minute genau zu denselben Zeiten schnellfahrende, auf den Durchgangsverkehr berechnete und eingerichtete Personenzüge. Gleichwohl kann sowohl der Personenverkehr, wie auch in normalen Zeiten der Güterverkehr von einer einzigen dieser Bahnen bewältigt werden. Es giebt überhaupt in Deutschland fast keine irgend erhebliche ausgedehntere Verkehrsrelation, welche nicht von mehreren concurrirenden Verwaltungen bedient wird, obgleich der Verkehr an sich einen solchen Transportaufwand nicht annähernd erfordert. In diesem ohne Steigerung des Transporteffectes selbst verdoppelten oder vermehrten Betriebsapparat für den Concurrenzverkehr liegt eine so exorbitante Verschwendung, dass das Interesse der Eisenbahnen selbst zu einer anderweiten Regelung drängt. Während nach der Betriebseröffnung der vielen Concurrenzunternehmungen, welche hauptsächlich dem nach den beiden glücklichen Kriegen von 1866 und 1870 eingetretenen, flüssigeren Stande des Geldmarktes ihre Entstehung verdanken, zunächst und bei der fortdauernden Zunahme des Verkehrs die Concurrenz plan- und rücksichtslos die Verkehrsleitung bestimmte, ist dagegen in der neuesten Zeit Behufs Regelung der Concurrenz das sogenannte Instradirungssystem, welches darin besteht, dass zwischen den verschiedenen Routen eine Theilung der Transporte nach bestimmten Zeitabschnitten verabredet wird, immer mehr zur Geltung gelangt. Abgesehen von den hiermit verbundenen endlosen und unerquicklichen Streitigkeiten unter den einzelnen Verwaltungen, ist jedoch diese Einrichtung keineswegs geeignet, die mit dem Concurrenzbetriebe verbundene Vertheuerung der Kosten zu beseitigen.

Alternirender Betrieb.

Die Vertheilung der Transporte zwischen den concurrirenden Routen geschieht in der Regel nach Monatsabschnitten — ein deutlicher Beweis, dass eine jede Verwaltung im Stande sein würde, die Transporte zu allen Zeiten allein zu bewältigen. Durch diesen Vertheilungsmodus werden nun die betheiligten Bahnen genöthigt, ihre Betriebseinrichtungen derart zu treffen, dass sie jederzeit im Stande bleiben, den gesammten Verkehr aufzunehmen. Die nöthigen Maschinenkräfte, das Stations-, Bremser- und Streckenpersonal, die entsprechende Dauer der Dienstzeit (häufig mit sehr theurem Nachtdienst) sind ständig bereit zu halten, trotzdem, dass vielleicht nur in der Hälfte, oft nur in einem Drittheil der Zeit die Ausnutzung erfolgt. Denn eine Reduction des Betriebsapparates bis zu dem für den Localverkehr nöthigen Bedarf kann bei dem raschen Wechsel der Zeitabschnitte für die veränderte Instradirung nicht stattfinden, weil die Bahnverwaltungen nicht in der Lage sind, das diensttüchtige erprobte Personal für die kurze Zeit der Unthätigkeit zu entlassen. So kommt es, dass von mehreren Concurrenzrouten stets nur die Betriebseinrichtungen einer einzigen Verwaltung entsprechend ausgenutzt werden, während die übrigen Bahnen zwar auch auf die Bewältigung des Verkehrs vollständig gerüstet sind, für ihre Kräfte aber keine Verwendung haben.

Umwegstransporte.

Das Instradirungssystem bringt eine weitere Vertheuerung der Transportkosten durch den Umstand mit sich, dass die nach den Instradirungsvereinbarungen transportberechtigte Route keineswegs in allen Fällen ihren natürlichen Verhältnissen nach die leistungsfähigste, d. h. die kürzeste oder doch diejenige Route ist, welche den Transport mit den geringsten Selbstkosten auszuführen vermag. Es ist bekannt, dass die Transporte auf Umwegen selbst bis zu 100 pCt. der kürzesten Route gefahren sind. Da trotzdem bei der Tarifirung, wie es in der Aufnahme der Concurrenz begründet liegt, lediglich die kürzeste Route in Betracht gezogen wird, so ist die längere Route, welche den Kampf aufgenommen hat, zu ausserordentlichen, oft kaum die Selbstkosten deckenden Einheitssätzen zu fahren genöthigt, ohne dass den Transportinteressenten, welchen ja auch die kürzeste Route offen steht, ein Vortheil aus dieser Preisreduction erwächst. Der völlige Wegfall dieser Umwegstransporte kann, da es den einzelnen Bahnen nicht versagt werden kann, ihrem Interesse entsprechend, die Concurrenz gegen die kürzere Route aufzunehmen, nur durch die Verschmelzung derselben herbeigeführt werden.

Vertheuerung der Selbstkosten und der Transportpreise.

Es ist völlig unausbleiblich, dass die aus den dargelegten Verhältnissen resultirende ausserordentliche Vertheuerung der Selbstkosten des Transportes im Laufe der Zeit die Leistungsfähigkeit der Gesammtheit der Preussischen Bahnen schwächen und damit die Transportpreise nachhaltig auf einer für den Verkehr ungünstigen Höhe halten muss. Je billiger die Selbstkosten, desto billiger ist der Preis der Transportleistung, während ein Herabgehen der Preise unter die Selbstkosten auch von der rücksichtslosesten Concurrenz dauernd nicht erwartet werden kann, weil das Interesse derselben aufhört, sobald diese Grenze erreicht ist. Die Verschwendung des Rückbetriebes und der Concurrenz würden daher in letzter Linie nur die Transportinteressenten in den höheren Frachtpreisen zu zahlen haben, während die völlige Einheit im Eigenthum in der Verwaltung und im Betriebe der inländischen Eisenbahnen mit dem allmäligen Sinken der Selbstkosten zugleich die Aussicht auf ermässigte Frachten gewährt.

III.

Staatlicher Schutz der bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen.

Die öffentlichen Interessen, welche bei der Anlage, dem Bau und dem Betriebe der Eisenbahnen betheiligt sind, erfordern die Fürsorge des Staates für den Schutz und die Förderung derselben. In dem Beginn des Eisenbahnwesens nur unvollkommen erkannt, haben sie zunächst fast überall ungenügende Würdigung gefunden. Der Staat beschränkte sich auf die mittelbare Fürsorge, indem er die Anlage, den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen der Privatthätigkeit überliess und durch Gesetz und Concession die Befugnisse der Unternehmer so weit beschränkte, als es das öffentliche Interesse zu erfordern schien. Im Laufe einer vierzigjährigen Entwickelung hat sich jedoch die grossartige Bedeutung der Eisenbahnen für das Verkehrsleben und für die gesammte moderne Cultur herausgestellt, so dass die gesetzliche Regelung der staatlichen Aufsicht über das Eisenbahnwesen als eines der schwierigsten Probleme der Gesetzgebung anerkannt wird. Noch ist die Ueberzeugung nicht überall zum Durchbruch gekommen, dass eine wirksame Regelung und Organisation der staatlichen Aufsicht über das Eisenbahnwesen auf die Dauer nicht möglich ist, dass die mittelbare Für-

sorge des Staates für die betheiligten öffentlichen Interessen als ein genügendes Mittel, um die in dem Schutz und der Förderung derselben dem Staate erwachsende Aufgabe zu lösen, überhaupt nicht anzusehen ist. Noch gewährt die bestehende Ordnung des Eisenbahnwesens in den einzelnen Staaten ein buntes Bild der verschiedenartigsten Systeme. Dass unter all' diesen Systemen nur die unmittelbare und uneingeschränkte Fürsorge des Staats, die Vereinigung des Eigenthums, des Betriebes und der Verwaltung der inländischen Hauptbahnen in der Hand des Staates das allein wirksame und geeignete Mittel bildet, um jene Aufgabe zu lösen, wird die nähere Beleuchtung der schwer wiegenden öffentlichen Interessen, welche bei dem Eisenbahnwesen betheiligt sind, und der bei dem Schutz und der Förderung derselben dem Staate zufallenden Aufgabe ergeben.

Die für das Inland geltenden gesetzlichen Bestimmungen, welche zum Schutz und zur Förderung der öffentlichen Interessen erlassen worden, sind im Wesentlichen einerseits in dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, andererseits in der Reichsverfassung enthalten. In dem Eisenbahngesetz (§ 8 No. 5) ist bereits den Eisenbahnen der Charakter öffentlicher Strassen beigelegt worden. Das ausschliessliche Recht zum Transportbetriebe wird dem Unternehmer nur für einen beschränkten Zeitraum verliehen, mit dessen Ablauf auch andere Unternehmer zum Mitbetriebe gegen eine gesetzlich geregelte Vergütung zugelassen werden (§ 26). Bei der Verleihung der Concession wird das Anlagecapital sowohl wie das Gesellschaftsstatut festgestellt (§ 1 und § 6). Der Bau der Bahn darf nur nach dem von der Aufsichtsbehörde geprüften und festgestellten Bauplan erfolgen (§ 4). Für die Bauausführung wird dem Unternehmer das Recht der Zwangsenteignung verliehen (§ 8). Mit der Verleihung der Concession erlangt der Unternehmer nicht allein das Recht, sondern auch die Pflicht zum Bau und Betriebe der Bahn (§§ 21, 26, 33, 36 und 47). Er ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transportanstalten im betriebssicheren und bestimmungsmässigen Zustande zu erhalten (§ 24); er hat den Transport nur nach Massgabe der veröffentlichten Tarife und ohne Unterschied der Interessenten zu bewirken (§§ 26 und 32). Der Tarif selbst unterliegt der staatlichen Controle (§ 32) und ist unter gegebenen Voraussetzungen auf Verlangen des Staates entsprechend herabzusetzen (§ 33). Der Unternehmer ist ferner zu bestimmten Leistungen gegenüber der Postverwaltung verpflichtet und gehalten, den Betrieb der Bahn nach den Bedürfnissen des Postbetriebes einzurichten (§ 36). Das Unternehmen steht endlich unter der Aufsicht des Staats (§ 46) und unterliegt das pflichtwidrige Verhalten des Unternehmers nöthigenfalls der Strafe der Concessionsverwirkung. — In der Reichsverfassung wird zuerst dem Gedanken Ausdruck gegeben, dass die Gesammtheit der Eisenbahnen des Deutschen Reichsgebietes als ein einheitliches Netz zu betrachten und zu verwalten sei (Art. 42). Demzufolge wird die Nothwendigkeit einheitlicher Normen für den Bau und die Ausrüstung der Bahnen, übereinstimmender Bahnpolizei- und Betriebsreglements, ineinandergreifender Fahrpläne für den Personenverkehr, directer Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, des Ueberganges der Transportmittel von Bahn zu Bahn, sowie der möglichsten Gleichmässigkeit der Tarife grundsätzlich festgestellt (Art. 42 bis 45). Die Reichsverfassung stellt ferner die Interessen der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs als die für die Gesetzgebung und Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens massgebenden Gesichtspunkte hin (Art. 4 No. 8). Im Interesse der Landesvertheidigung wird den Eisenbahnverwaltungen die Verpflichtung zur Transportleistung zu gleichen ermässigten Sätzen gegenüber der Militärverwaltung auferlegt, sowie die unbedingte Folgeleistung in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen gegenüber den Reichsbehörden zur Pflicht gemacht (Art. 47). Das Verkehrsbedürfniss wird für die einheitliche Verwaltung, für die Ausrüstung der Bahnen mit Betriebsmaterial, für die Herstellung der Fahrpläne und für die Einrichtung der Güterzüge als massgebend bezeichnet (Art. 42 bis 44).

In der Gesammtheit dieser landes- und reichsgesetzlichen Bestimmungen treten die für die Wahrung der bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen bestimmenden Gesichtspunkte hervor.

1. Im Allgemeinen.

Die Eisenbahnen sind öffentliche Wege, auf welchen der Transportbetrieb dem Unternehmer zusteht. Der monopolartige Charakter dieses Rechtes wird durch die Natur desselben bedingt. Der Versuch, die Ausübung dieses Rechtes an mehrere Unternehmer zu übertragen, wie man ihn in den §§ 27 bis 31 des Eisenbahngesetzes und in ähnlicher Weise mehrfach in der fremdländischen Gesetzgebung vorfindet, hat sich im Wesentlichen als practisch unausführbar erwiesen. Die unerlässlichen Rücksichten auf die Sicherheit und Ordnung des Betriebes gestatten den Mitbetrieb nur auf kurzen Strecken und, soweit es sich nicht lediglich um die Ueberführung geschlossener Züge über kurze Zwischenstrecken handelt, nur unter der Voraussetzung gütlicher Verständigung. Gegenüber diesem, dem Unternehmer zustehenden Monopol des Transportbetriebes ist nicht allein der gesammte Privatverkehr, sondern ebenso auch der Staat bezüglich der Post- und Militärtransporte auf die Vermittelung des Unternehmers angewiesen.

Bei der grossartigen Bedeutung des Eisenbahntransportes für das gesammte Verkehrsleben, darf der Staat ein so inhaltvolles Recht Privatunternehmern nur unter der Voraussetzung überlassen, dass die Ausübung desselben durch solche Vorbehalte unbeschränkt wird, welche eine Ausbeutung des Monopols zum Nachtheile des öffentlichen Wohles wirksam verhindern, und Bau, Betrieb und Verwaltung des Unternehmens, diesen Vorbehalten entsprechend, der staatlichen Aufsicht unterworfen werden. Aus diesem allgemeinen Gesichtspunkte ergiebt sich die Aufgabe, welche dem Staate bezüglich der Zulassung des Baues, des Betriebes und der Transportleistung der Eisenbahnunternehmungen zufällt.

2. Aufgabe des Staates bei der Zulassung von Eisenbahnunternehmungen.

Für die Ausführung der Eisenbahnunternehmungen wird das Nationalcapital in einem Masse ein Anspruch genommen, welches dem Staate die Fürsorge für eine plan- und zweckmässige Verwendung zur unerlässlichen Pflicht macht. Wie die Nachweisung des Anlagecapitals der Eisenbahnen in den verschiedenen Ländern der Erde (Anlage 5) ergiebt, beziffert sich dasselbe zu Summen von colossaler Höhe. Sowohl von dem engeren Gesichtspunkt der Staatswirthschaft, wie von dem weiteren kosmopolitischen Gesichtspunkt der Weltwirthschaft sind die Nachtheile eines plan- und systemlosen Eisenbahnbaues unberechenbar, weil die Capitalkraft aller Länder eine beschränkte und das nutzlos verwendete Capital seinem Zwecke, der wirthschaftlichen Entwickelung dienstbar zu sein, für immer entzogen ist. Die Idee, dass jede Eisenbahn, auch wenn sie nicht in der dem wirthschaftlichen Interesse zumeist entsprechenden Art und Richtung zur Ausführung gelangte, dem Landeswohl nützlich sei, ist ein schwerer und verhängnissvoller Irrthum gewesen, der Hunderte von Millionen mühsam erworbenen Capitals ertragslos gemacht, die wirthschaftliche Noth in weite Kreise getragen und der Ausführung wirklich nützlicher Unternehmungen die Mittel entzogen hat. Die Verwendung so colossaler Summen, wie sie der Eisenbahnbau in Anspruch nimmt, kann daher, wenn man auch dem Unternehmungsgeist und der werbenden Thätigkeit des Privatcapitals weiten Spielraum gönnen will, unmöglich der Privatwillkür überlassen werden. Es ist vielmehr die Aufgabe des Staates bei der Zulassung von Eisenbahnunternehmungen einer verständigen, vorsichtigen und wohlüberlegten Politik zu folgen, damit das Capital des Landes nur dort Verwendung finde, wo es befruchtend zu wirken vermag und damit das Nöthige und Nützliche mit den geringsten Opfern und ohne wirthschaftliche Verschwendung erreicht werde.

3. Aufgabe des Staates bei der Ausführung von Eisenbahnunternehmungen.

Die Ausführung von Eisenbahnunternehmungen ist nicht möglich, ohne den Unternehmer bei der Inanspruchnahme des erforderlichen Terrains mit der Befugniss auszustatten, das Privateigenthum zu entziehen und zu beschränken und selbst gegenüber collidirenden öffentlichen Interessen diejenigen Einschränkungen derselben zu verlangen, welche die projectmässige Bauausführung verlangt. Die wirthschaftlichen Verhältnisse der von der Bahn durchschnittenen Landestheile erleiden daher durch die Bauausführung eine im hohen Grade störende und oft mit schweren Nachtheilen verbundene Veränderung. Der geschlossene Grundbesitz wird durchschnitten, die Bewirthschaftung gestört und verschoben, die Verbindungen zu beiden Seiten der Bahn durch die vorhandenen öffentlichen oder Privatwege werden cassirt, verlegt oder an den Uebergängen der Bahn in ihrer Benutzbarkeit beschränkt, die Wasserläufe werden unterbrochen und verschoben, die Schifffahrt der öffentlichen Flüsse, sowie die Eindeichung der Ufer wird durch Brückenbogen und Dammschüttungen beeinträchtigt, — kurz alle denkbaren landespolizeilichen Interessen unterliegen einer Collision mit der projectmässigen Bauausführung und werden, soweit es die letztere bedingt, gezwungen, vor dem höheren Interesse der Durchführung des Unternehmens zurückzutreten. Um so schwerer wiegt die Verpflichtung des Staats, nur solche Unternehmungen zuzulassen, deren überwiegender Nutzen für das Land einen so gewaltsamen und störenden Eingriff in die Privatrechte des Einzelnen und in die wirthschaftlichen Interessen engerer Kreise gestattet. Um aber diese Nachtheile und Störungen, welche mit der Ausführung von Eisenbahnanlagen verbunden sind, auf das geringste Mass zu beschränken, obliegt dem Staate die Fürsorge für die rechtzeitige, plan- und anschlagmässige Vollendung des Baues. Zu diesem Zwecke wird die Baufrist vom Staate festgestellt; die sämmtlichen Bauprojecte, sowie der Gesammt-Kostenanschleg unterliegen der Prüfung und Feststellung des Staates, derselbe hat darüber zu wachen, dass die Bauausführung und die Ausrüstung der Bahn mit Betriebsmitteln innerhalb der festgestellten Frist nach Massgabe der genehmigten Projecte und Anschläge erfolgt. Da die Erfüllung der Bauverpflichtungen durch den Unternehmer vorzugsweise von der Bereitstellung der erforderlichen Baumittel abhängig ist, so obliegt dem Staate zugleich die Feststellung des Anlagecapitals und

die Fürsorge für die vollständige und planmässige Aufbringung desselben.

4. Aufgabe des Staates bezüglich der technischen Betriebsleitung.

In nicht minderem Grade, wie die Bauausführung erfordert die technische Betriebsleitung die Fürsorge und die Mitwirkung des Staates. Die gefährliche Natur des Eisenbahnbetriebes ist zwar durch die technische Vervollkommnung desselben, wie sie in einer 40 jährigen Entwickelungsperiode erreicht worden ist, gegenüber den primitiven Betriebseinrichtungen früherer Jahre wesentlich herabgemindert worden, dagegen erwächst aus der Erweiterung der Betriebsaufgabe der Eisenbahnen, wie sie durch die Verdichtung des Netzes und die Zunahme des Verkehrs bedingt wird, eine stetige Steigerung der Betriebsgefahr.

Je grösser der zu bewältigende Verkehr, je zahlreicher die täglich zu befördernden Züge, je kürzer die planmässige Intervalle zwischen dem Kurs der einzelnen Züge, je zahlreicher das bei der Abfertigung und Beförderung der Züge mitwirkende Personal, je ausgedehnter und complicirter die Betriebsanlagen und Betriebseinrichtungen der Bahnhöfe, — desto mehr wächst naturgemäss die Betriebsgefahr. Wohl sind die Mittel für die Erfüllung der Betriebsaufgabe der Eisenbahnen verbessert und vervollkommnet, aber die Betriebsaufgabe selbst hat sich mit dem wachsenden Verkehr stets schwieriger und complicirter gestaltet. Es ist daher unvermeidlich, dass die Unfallsziffern der Eisenbahnen in einer steten Steigerung begriffen sind. Ebenso, wie sich die Unfallsziffer in England und Belgien bei dem entwickelteren Eisenbahnverkehr dieser Länder naturgemäss höher stellt als in anderen Ländern, ebenso und aus demselben Grunde erscheinen die Unfallsziffern der gegenwärtigen Periode höher als die früherer Jahre. Gegenüber dieser stetig und unvermeidlich wachsenden Betriebsgefahr hat der Staat die Aufgabe darüber zu wachen, dass alle diejenigen Bedingungen, von welchen die Sicherheit des Betriebes abhängig ist, seitens der Eisenbahnunternehmer gewissenhaft erfüllt werden. Daher unterliegen die Projecte für die baulichen Anlagen der Bahn der staatlichen Prüfung und Genehmigung, daher die staatliche Genehmigung der Construction der Betriebsmittel, die staatliche Regelung der bahnpolizeilichen Bestimmungen, die Anforderungen des Staates an die Qualification der Bahnpolizeibeamten und des Maschinenpersonals, die Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne, die Controle der Dienstzeit und Diensteintheilung der mit der Bahnbewachung betrauten Beamten, die Rapporte, Revisionen und Untersuchungen über die Unregelmässigkeiten des Fahrbetriebs, über die Unterhaltung der Bahn- und Betriebsanlagen, die Einrichtung, die Dotirung und den Bestand der Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie über den jeweiligen Bestand des Locomotivparks, über die Betriebsleistungen und die Betriebsaufgabe der einzelnen Verwaltungen. Allein die Gesammtheit aller dieser Vorschriften und Anordnungen, welche die Sicherheit und Ordnung des Betriebes zu wahren bestimmt sind, dient diesem Zweck nur in unvollkommener Weise, wenn nicht die eigene gewissenhafte Fürsorge der Verwaltungen die Aufgabe der staatlichen Aufsicht unterstützt und den aus dem steten Wechsel der Verhältnisse entstehenden Bedürfnissen vorsorglich entgegenkommt.

5. Fürsorge des Staates für die Interessen der Landesvertheidigung.

Die Eisenbahnen sind in ihrer Eigenschaft als öffentliche Transportanstalten den Interessen des Verkehrs und der Landesvertheidigung zu dienen bestimmt.

Bedeutungsvoll hat sich vor Allem das Eisenbahnwesen für die Interessen der Landesvertheidigung erwiesen. Die schnelle Concentration der erforderlichen Heereskräfte an den von feindlicher Macht gefährdeten Punkten ist in erster Linie für den Erfolg strategischer Operationen entscheidend. Es entspricht daher dem Interesse der Landesvertheidigung, dass durch die Gliederung des inländischen Eisenbahnnetzes die Möglichkeit gegeben wird, einerseits innerhalb der Bezirke der einzelnen Heerestheile die Zusammenziehung der Contingente, die Bereitstellung zum Abmarsch auf den Kriegsschauplatz in kürzester Frist zu bewirken, andererseits an den durch feindliche Heeresmacht gefährdeten Landesgrenzen die zur Abwehr erforderlichen Streitkräfte so schnell heranzuziehen, als es die augenblickliche Lage erfordert. Die Schnelligkeit der Concentration der zur Verfügung stehenden Truppenkörper wird oft geeignet sein, die nicht genügende Stärke derselben zu ersetzen. Nicht minder wichtig ist die Leistungsfähigkeit und die planmässige Gliederung der als Etappenstrassen dienenden Eisenbahnlinien für die rückwärtigen Verbindungen der im Felde stehenden Armee, für den Nachschub von Truppen und Kriegsmaterial, für die Verpflegung des Heeres, sowie für Transport vom Kriegsschauplatz nach dem Inland. Für ein Land mit Gebietsgrenzen, wie diejenigen des Deutschen Reiches, gewinnt offenbar das Interesse der Landesvertheidigung an der Gestaltung der Entwickelung des inländischen Eisenbahnwesens eine überwiegende Bedeutung. Es ist daher die Aufgabe des Staates, bei dem Ausbau und der Configuration des Netzes die Bildung geschlossener und leistungsfähiger Etappenlinien für alle Kriegseventualitäten vorsorglich im Auge zu behalten, die Verzweigung derselben in den Bezirken der einzelnen Truppentheile soweit als möglich planmässig zu gestalten, die militärische Leistungsfähigkeit der einzelnen Linien für die ihnen eintretenden Falles zugedachte Transportaufgabe vorzubereiten und auszubilden, die Einrichtung der für die Einschiffung von Truppen und Kriegsmaterial bestimmten Stationen diesem Zwecke dienstbar zu machen und zu erhalten, sowie die Möglichkeit einer schnellen und sicheren Zerstörung solcher Bauobjecte, von welchen die Benutzbarkeit der wichtigeren Linien abhängig ist, durch geeignete Vorkehrungen bei der baulichen Anlage derselben zu sichern. Selbst die Einordnung des auf den Eisenbahnen vorhandenen technischen Betriebspersonals in die für den Kriegsfall und eine ausgiebige militärische Benutzung der Eisenbahnen erforderlichen militärischen Formationen muss vorgesehen und so geordnet werden, dass ohne Verzug und Störung die Herstellung eines geordneten Kriegsbetriebes in jedem Augenblicke möglich ist. So bedingt die Fürsorge des Staates für die Interessen der Landesvertheidigung eine weitgehende, in die selbstständige Disposition der Verwaltungen tief eingreifende Mitwirkung der staatlichen Organe, welche sich überwachend, anordnend und beschränkend auf die Anlage, den Bau, die Ausrüstung und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen in gleicher Weise erstreckt.

Fürsorge des Staates für die Verkehrsinteressen.

Wie die Eisenbahnen in ihrer Eigenschaft als öffentliche Wege die Heerstrassen für den Aufmarsch der Armeen bilden, ebenso sind sie die Routen für die Strömungen des grossen Weltverkehrs.

Ein sehr bedeutender Theil der Production des Landes ist auf die Transportvermittelung der Eisenbahnen angewiesen. Der unmittelbare, über die Grenzen der Provinzen und Länder hinausreichende, fast über den ganzen Continent sich erstreckende Schienenanschluss und der Uebergang der Wagen von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation innerhalb des mit gleicher Spurweite gebauten Europäischen Eisenbahnnetzes haben die Transportvermittelung der Eisenbahnen bis an die fernen Grenzen unseres Welttheils ausgedehnt. Die Möglichkeit des Güteraustausches innerhalb dieses weiten Gebietes, geregelt durch die Conventionen des internationalen Verkehrs, unterstützt durch die anschliessenden Verbindungen der Wasserwege und das dem Anschluss an den Schienenweg angepasste System der niederen Verkehrswege in den Seitengebieten der einzelnen Linien, hat die wirthschaftliche Kraft der Länder entfesselt, ihre natürlichen Hülfsquellen erschlossen und den Reichthum ihrer Producte, der ungekannt oder ungenutzt für die wachsenden Bedürfnisse einer fortschreitenden Entwickelung werthlos blieb, der schaffenden und unternehmenden Kraft des eigenen wie des fremden Volkes zugänglich gemacht. Aus dem inneren Verkehr eng begrenzter Gebiete, aus dem dürftigen, durch unendliche Schwierigkeiten und Hindernisse eingeengten Zwischenverkehr der Länder ist so allmälig der grosse Weltverkehr erwachsen. Indem der Production für den Bezug ihres Bedarfs, wie für den Absatz ihrer Producte die entlegensten Gebiete eröffnet sind, hat die erfindende und unternehmende Kraft des wirthschaftlichen Lebens in dem noch jungen Zeitalter der Eisenbahnen bereits Erfolge erreicht, welche die Leistungen Jahrhunderte langer Thätigkeit der Vorzeit weit überbietet. Zahllose neue Productionszweige sind in's Leben gerufen worden, die wirthschaftliche Thätigkeit der Völker hat zum Theil eine völlige Veränderung erlitten, neue Kräfte sind entstanden, neue Werthe geschaffen, manche alte und langbewährte Production hat unter den veränderten Verhältnissen und den reicheren Hülfsmitteln fremder Mitbewerbung gegenüber ihre Lebenskraft verloren. Unvorhergesehen, widerstandslos und plötzlich hat sich oft diese Umgestaltung vollzogen, so dass die wirthschaftliche Lage der einzelnen sowohl wie ganzer Bevölkerungstheile durch den raschen Wechsel in Frage gestellt und gefährdet wird. Noch sind die Dimensionen dieser mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens zusammenhängenden, in steter Progression fortschreitenden Umgestaltung des wirthschaftlichen Lebens nicht abzusehen, so dass die Beseitigung der Gefahr, welche vor Allem für die mit geringeren natürlichen Hülfsmitteln ausgestatteten Völker aus dieser Umwälzung erwächst, in naher Zeit nicht zu erwarten ist. Wie dem Staate die Sorge für die gedeihliche Entwickelung und Gestaltung des inländischen Verkehrs zufällt, so ist es zugleich eine seiner ersten und wichtigsten Aufgaben, die Eisenbahnen ihrer Bestimmung als Verkehrsstrassen zum allgemeinen Besten dienstbar zu machen und zu erhalten.

Es obliegt daher dem Staate die Pflicht, für einen dem wachsenden Verkehrsbedürfniss entsprechenden Ausbau der einzelnen Linien, sowie für die genügende Ausrüstung derselben mit Betriebsmitteln Sorge zu tragen. Die hieraus erwachsenden Anforderungen, die Herstellung zweiter Geleise, der Umbau der Bahnhöfe, die Anlage neuer Stationen und Haltestellen, die Herstellung und Gewährung von Anschlüssen an andere Linien, unter Umständen der Bau gemeinsamer Centralbahnhöfe, sowie die Beschaffung von Wagen und Locomotiven bis zu der für die Be-

wältigung des Verkehrs erforderlichen Höhe muss der Staat auch Privatunternehmern gegenüber zu erzwingen berechtigt sein, wenn die Eisenbahnen ungeachtet des Privateigenthums und Privatbetriebes derselben als öffentliche Verkehrsanstalten angesehen werden sollen. Aus demselben Grunde muss dem Staate die Aufgabe zufallen, für die Ordnung des Betriebsplanes der Eisenbahnen zu sorgen und Privatunternehmern gegenüber ebenso die Aenderung bestehender, wie die Einlegung neuer Züge zu verlangen, sobald und soweit es das Verkehrsbedürfniss erfordert. Die pflichtmässige Fürsorge des Staates für den planmässigen Kurs der Züge bedingt ferner die Befugniss des Staates, alle diejenigen Betriebseinrichtungen, welche für diesen Zweck erforderlich sind, von den Eisenbahnunternehmern zu verlangen und nöthigenfalls zu erzwingen. Dass der Staat einer solchen Aufgabe nicht gerecht werden kann, ohne in alle Zweige der Verwaltung einzugreifen und unter Umständen die Interessen der Unternehmer schwer zu verletzen, liegt auf der Hand. Bei dem bedeutenden Kostenaufwande, welcher mit Anforderungen der bezeichneten Art vielfach verbunden ist, wird die Wahrung der Verkehrsinteressen in hohem Grade von der Leistungsfähigkeit der Unternehmer abhängig sein, während die Rücksichten auf entgegenstehende finanzielle Interessen der Unternehmer selbstverständlich zurücktreten müssen.

Insbesondere bezüglich der Tarifstellung.

Die schwerste und zugleich wichtigste Aufgabe erwächst jedoch dem Staate bezüglich der Tarifstellung der Eisenbahnen. Damit das faktische Transportmonopol der Eisenbahnen nicht in eine monopolartige Ausbeutung des auf dieselben angewiesenen Verkehrs ausartet, darf die Feststellung der Transportpreise nicht der Willkür des Unternehmers überlassen bleiben. Vielmehr ist es die Aufgabe des Staates, dafür zu sorgen, dass die Benutzung der Eisenbahnen gegen bestimmte und angemessene Vergütung allen Transportinteressenten gesichert wird. Bei jeder Production, deren Bezug und Absatz sich nicht auf den nächsten Umkreis beschränkt, bildet der Transportpreis einen Theil des Waarenpreises. Je mehr die Production bei dem Bezug ihres Bedarfs und bei dem Absatz ihrer Producte auf fernliegende Gebiete angewiesen ist, um so höher ist der Antheil der Transportpreise an den Productionskosten und an dem Waarenpreise. Mit der Erleichterung des Güteraustausches auf weite Entfernungen, wie sie die Ausdehnung der Schienenwege mit sich bringt, hat die gesammte wirthschaftliche Production, wie oben näher dargelegt ist, insofern eine völlig veränderte Gestalt gewonnen, als die Bezugs- und Absatzgebiete fast aller Productionszweige eine ausserordentliche, weit über die bisherige Begrenzung hinausreichende Ausdehnung erhalten haben. Der Transportpreis der Eisenbahnen bildet daher gegenwärtig in der That einen höchst wesentlichen Theil der Productionskosten der meisten Waaren, so dass die Entwickelung aller Productionszweige, die nicht etwa aus besonderen Gründen der Transportvermittelung durch die Eisenbahnen überhoben sind, von der Tarifstellung derselben abhängig ist.

a) Ermässigung der Eisenbahntarife.

a) Der Staat hat daher zunächst das eminenteste Interesse an einer angemessenen Begrenzung der Höhe der Eisenbahntarife. Das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 hat die allgemeine Begrenzung der Tarife einer Eisenbahn in einem Reinertrage von 10 pCt. des Anlagecapitals gefunden und die Herabsetzung derselben angeordnet, sobald das Betriebsergebniss diese Grenze überschreitet (§ 33). Die Reichsverfassung hat, ohne einen bestimmten Anhalt für die Begrenzung festzustellen, die möglichste Herabsetzung der Tarife als die Aufgabe der Eisenbahnpolitik des Reiches hingestellt und nur für diejenigen Rohproducte, deren Vertrieb auf weite Entfernungen als eine der wichtigsten Bedingungen für die Belebung des wirthschaftlichen Verkehrs anzusehen ist, den Einpfennigtarif als das zunächst zu erreichende Ziel bezeichnet (Art. 45, No. 2).

Die Tarifstellung der Eisenbahnen bewegt sich in der weiten Scala zwischen den schwierig und unsicher zu berechnenden Selbstkosten der Verwaltung und dem Werth der Transportleistung für die Interessenten. Die Selbstkosten der Verwaltung haben sich seit den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens mit den ungeheuren Fortschritten in der Technik des Betriebes, in der Herstellung und Beschaffung der Betriebsmaterialien, in der planmässigen und öconomischen Ordnung des Betriebes, in der Reduction und Vereinfachung der Verwaltungs- und Betriebsapparate und vornehmlich durch die gewaltige Zunahme des Verkehrs selbst wesentlich herabgemindert. Ebenso hat das Interesse der Eisenbahnen, die Transportleistung im weitesten Umfange für die Interessenten verwerthbar zu machen, zu der Herabsetzung der Eisenbahntarife beigetragen. So erklären sich die ausserordentlichen Ermässigungen, welche seit dem Beginn des Eisenbahnbetriebes bis auf die Gegenwart alle wichtigeren Transportartikel der Eisenbahnen im Laufe der Zeit erfahren haben.*)

Bei seiner Fürsorge für die Belebung des inländischen Verkehrs hat der Staat an der Ermässigung der Frachten im Allgemeinen und vor Allem für die minderwerthigen Massenartikel, welche für die Entwickelung der Industrie unentbehrlich sind, ein eminentes Interesse. Es leuchtet dies um so mehr ein, als der grossartige Aufschwung des Verkehrs, den das Zeitalter der Eisenbahnen gebracht hat, ebensowohl mit der allmäligen Ermässigung der Transportpreise, wie mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes selbst gleichen Schritt gehalten hat. Für eine gedeihliche Entwickelung und Gestaltung des Eisenbahnwesens ist es daher unbedingt erforderlich, dass dem Staate die Einwirkung auf die allmälige, dem wirthschaftlichen Bedürfniss des Landes entsprechende Reduction der Tarife gesichert wird. Der oben erwähnte, im Art. 44, No. 2 der Reichsverfassung aufgestellte Grundsatz für die Eisenbahnpolitik des Reiches beruht sonach auf der richtigen Erkenntniss einer unerlässlichen Nothwendigkeit. Auch die Bezeichnung des Einpfennigtarifs als der anzustrebenden Normalfracht für die dem wirthschaftlichen Verkehr unentbehrlichsten Massenartikel erscheint als der concrete Ausdruck der Erkenntniss, dass der Vertrieb dieser Güter in einem weit ausgedehnten Circulationsgebiet die Grundbedingung für die Hebung der Industrie und die Entfaltung der natürlichen Kräfte des Landes bildet. Bei der ausserordentlichen Schwierigkeit, dem Staate die practische Handhabe zu gewähren, durch welche die nöthige Einwirkung desselben auf die Herabsetzung der Tarife gesichert wird, ist die Bestimmung der Reichsverfassung auf die grundsätzliche Feststellung der Aufgaben des Reiches beschränkt geblieben, während die im § 33 des Eisenbahngesetzes enthaltene Bestimmung niemals zur Anwendung gelangt ist. Abgesehen von den durch die Herstellung directer Expeditionen bedingten Ermässigungen und den Nothstandstarifen bietet eine zwangsweise Herabsetzung der Transportpreise für die gesetzliche Regelung in der That kaum zu überwindende Schwierigkeiten. Sie enthält einen schweren und directen Eingriff nicht allein in die Verwaltung, sondern auch in die Finanzlage der dadurch betroffenen Unternehmungen. Die Anwendung einer solchen Befugniss des Staates von der Finanzlage der einzelnen Unternehmungen abhängig zu machen, würde dagegen sowohl dem Zwecke derselben widersprechen, als auch eine ungerechtfertigte Benachtheiligung solcher Landestheile enthalten, welche auf die Transportvermittelung finanziell ungünstig situirter Eisenbahnen angewiesen sind. Bleibt aber die Herabsetzung der Tarife der freien Entschliessung der Verwaltungen überlassen, so wird dieselbe, insoweit sie eintritt, nicht durch das Interesse des Verkehrs, sondern durch das Finanzinteresse der Eisenbahnen bestimmt und überdies jene Unstetigkeit, Ungleichmässigkeit und Complication der Tarifstellung in ihrem Gefolge haben, welche seit Jahrzehnten die allgemeine Klage der ganzen Verkehrswelt bildet.

b) Stetigkeit und Gleichmässigkeit der Tarife.

b) Ebenso wie die Ermässigung der Tarife der Eisenbahnen ist aber auch die Stetigkeit und Gleichmässigkeit derselben, insoweit sie nicht durch die erstere ausgeschlossen wird, eine nothwendige Voraussetzung der gedeihlichen Entwickelung und Gestaltung des Verkehrs. Die raumausgleichende Function aller Communicationsmittel, durch welche die Productions- und Consumtionsgebiete einander näher gerückt werden, gewinnt bei der Transportleistung der Eisenbahnen eine erhöhte Bedeutung durch den Umstand, dass für die Frequenz der Eisenbahnen, von welcher die Festsetzung der Transportpreise in erster Linie abhängig ist, neben der Menge der Transporte zugleich die Länge des Transportweges einen wesentlichen Factor bildet. Nicht in der Menge des beförderten Tonnengewichts, sondern in der Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer findet die Güterfrequenz der Eisenbahnen ihren richtigen Ausdruck. Ebenso wie die Ermässigung der Tarife für die Massengüter, deren Transport vorzugsweise die volle Ausnutzung der Wagen und der Zugkraft ermöglicht, ist daher auch die Ermässigung der Tarife für weite Entfernungen dem Interesse der Eisenbahnen entsprechend. Uneingeschränkt würde die freie Tarifstellung derselben, je nachdem jene Voraussetzungen in höherem oder minderem Grade zutreffen, zu einer immer mannigfacheren Gestaltung der Tarife führen. Hierzu kommt, dass die hauptsächlichen Strömungen des Verkehrs sich auf gewisse Richtungen, die directen Verbindungen zwischen den Consumtions- und Productionsgebieten, beschränken. Für die Vermittelung dieses Verkehrs hat sich aber mit dem zunehmenden Ausbau des Eisenbahnnetzes die Zahl der durch die Combination vorhandener

*) Anlage 7 enthält zur deutlicheren Veranschaulichung dieser Preisreductionen das Verzeichniss der Tarifsätze für eine Reihe der wichtigsten Verkehrsartikel, wie sich dieselben seit dem Jahre 1848 im Norddeutschen Eisenbahnverbande nach fünfjährigen Intervallen nach und nach gestaltet haben.

Linien gegebenen, concurrirenden Routen ausserordentlich vermehrt. Je weiter entfernt die Endpunkte der Verkehrsrichtungen von einander liegen, um so grösser ist die Zahl der Concurrenzverbindungen. Dieselben werden noch vermehrt durch die Wasserwege, vornehmlich für den Verkehr von und nach den Seehäfen. Mit der grossen, durch den weiteren Ausbau des Schienennetzes im In- und Auslande immer mehr sich steigernden Zahl der Concurrenzverbindungen für diejenigen Verkehrsrichtungen, in welchen sich die grossen Strömungen des Weltverkehrs bewegen, wird aber dem wechselnden Interesse der an den einzelnen Routen betheiligten Verwaltungen entsprechend, eine permanente Verschiebung der Tarife bedingt. So lange und soweit es das Concurrenzinteresse erfordert, und nicht die übliche Verständigung eintritt, werden die Tarife ermässigt, so lange und soweit diese Voraussetzung nicht zutrifft, bleiben sie auf ihrer ursprünglichen Höhe. Mit dieser ungleichmässigen und wechselnden Gestaltung der Tarife für die verschiedenen Verkehrsrelationen ist bei der grossen Bedeutung der Eisenbahnfrachten für die Productionskosten der Waaren eine schwere und stetige Gefahr für alle Zweige der Production verbunden. Unter dem Schutze der aus augenblicklichen Conjuncturen hervorgegangenen Tarife werden an dem einen Orte neue Werke, neue Industrien ins Leben gerufen, während an dem anderen einer bis dahin blühenden Industrie die Lebenskraft entzogen wird. Vor Allem treten diese Verschiebungen auf den langen Transportrouten des ausländischen Verkehrs hervor, zumal hier nicht allein die Verhältnisse des Inlandes, sondern vorzugsweise diejenigen des Auslandes das Concurrenzinteresse beeinflussen. Der Bau neuer Linien und Abkürzungsstrecken im Inlande oder im Auslande, die Fusionen und Betriebsverträge der Verwaltungen, die Aenderungen in der Tarifstellung der ausländischen Bahnen berechtigte und leider noch häufiger unberechtigte Concurrenzmassnahmen der fremden Versandtbahnen, die steten Aenderungen in den Verhältnissen der Wasserconcurrenz, das Steigen oder Sinken der Seefrachten, die Einrichtung neuer Dampferlinien, sowie das Eingehen oder die Aenderung bestehender, der Wechsel in den inneren Verhältnissen oder in der politischen Lage fremder Länder, Aenderungen in der Zollgesetzgebung, politische Verwickelungen mit ihren Beschränkungen des Transportes und den Rückwirkungen auf den Cours des Geldes, Epidemien und verkehrsstörende Vorgänge aller Art, — kurz zahllose unvorhergesehene und unberechenbare Umstände üben fortgesetzt ihren Einfluss auf die Transportverhältnisse der Eisenbahnen aus, verändern und verschieben das Concurrenzinteresse der Verwaltungen, übertragen den Verkehr bald von dieser auf jene Route und bedingen einen Wechsel von Conjuncturen, welcher in einer steten Schwankung und Aenderung der Frachtpreise auf den verschiedenen Routen seinen Ausdruck findet. Wenn auch zuzugeben ist, dass diese Störungen, insoweit sie aus den Verhältnissen des Auslandes originiren, vielfach den Einwirkungen des eigenen Staates sich entziehen, so ist es doch im Interesse einer constanten und gleichmässigen Verkehrsentwickelung geboten, die nachtheilige Einwirkung derselben durch die Regelung der Tarifstellung auf den inländischen Bahnen thunlichst zu beschränken und jedenfalls zu verhüten, dass seitens der letzteren durch eine willkürliche, lediglich von Concurrenzinteressen bestimmte Bildung der Tarife die Nachtheile und die Gefahren einer unsicheren und schwankenden Gestaltung der Transportpreise noch vermehrt werden. Es erwächst daher dem Staate die Aufgabe, die Erstellung der Ausnahmetarife seiner Aufsicht und Controle zu unterwerfen, nur diejenigen zuzulassen, welche im Interesse der Entwickelung des Verkehrs und der wirthschaftlichen Kraft des Landes erwünscht erscheinen. diejenigen auszuschliessen, welche lediglich die Gleichmässigkeit der Tarifstellung durchbrechen oder den seiner Fürsorge anvertrauten Interessen des wirthschaftlichen Verkehrs nachtheilig sind.

Die Erfahrungen der jüngsten Zeit deuten immer mehr darauf hin, dass feste, nicht willkürlichen und wiederkehrenden Schwankungen unterworfene Transportpreise für eine solide und gleichmässigere Ausbildung des Verkehrs am vortheilhaftesten sind. Nur hierdurch wird den geschäftlichen Combinationen und dem Betriebe der auf die Eisenbahnen angewiesenen industriellen Unternehmungen eine sichere und zuverlässige Grundlage gegeben. Die Annahme, dass Frachtermässigungen überall als erwünscht und zulässig anzusehen sind, wenn sie dem Interesse der Versender und dem Interesse der Eisenbahnen zugleich entsprechen, darf in dieser Allgemeinheit als richtig nicht anerkannt werden. Die meisten Tarifermässigungen, welche für besondere Verkehrsrelationen nachgelassen werden, bringen nicht allein Denjenigen Vortheil, deren geschäftliche Verhältnisse dieser Verkehrsrelation entsprechen, sondern auch Denjenigen Nachtheil, welche mit einem concurrirenden geschäftlichen Betriebe auf dasselbe Absatzgebiet angewiesen sind, ohne doch von der Verkehrsrelation, für welche die ausnahmsweise Ermässigung des Transportpreises nachgelassen ist, Gebrauch machen zu können. In dieser Hinsicht können die Wirkungen der Zulassung von Ausnahmetarifen weder von den Eisenbahnverwaltungen, noch von den staatlichen Aufsichtsbehörden völlig übersehen werden, weil die geschäftlichen Verbindungen der einzelnen Versender, die Productionsbedingungen und die Begrenzung der Absatzgebiete der verschiedenen Producenten sich ihrer genaueren Kenntniss entziehen. Wiederholt sind Ausnahmetarife dieser Art, welche auf dringende Bitte der Interessenten dem eigenen Interesse der Eisenbahnen entsprechend zugelassen sind, unmittelbar nachher Gegenstand heftiger und berechtigter Beschwerde Seitens concurrirender Producenten gewesen, deren Absatzgebiet durch solche Ermässigungen der fremden Concurrenz eröffnet, unter Umständen ihrem eigenen geschäftlichen Verkehr völlig verschlossen wurde. Es ist daher durchaus zutreffend, dass durch eine solche Verschiebung der Transportpreise ebensowohl einer bestehenden Production die Existenzbedingungen entzogen, wie einer neuen Production gegeben werden können. Aus diesen Erwägungen ist der Gedanke hervorgegangen, ob es überhaupt auf die Dauer genügen wird, die Zulassung solcher Ausnahmetarife von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängig zu machen, ob die Aufsichtsbehörde selbst die genügenden Hülfsmittel besitzt oder zu schaffen im Stande ist, um die Tragweite solcher Tarifmassregeln, ihre Vortheile und Nachtheile für das wirthschaftliche Leben richtig zu erkennen und abzuwägen, — oder ob es geboten erscheint, anstatt einer dem Verkehrsbedürfniss der einzelnen Landestheile und Productionszweige anzupassenden, in zahlreichen Ausnahmetarifen, in einer wechselnden und bunten Mannigfaltigkeit der Bedingungen und der Sätze der Frachtermässigungen zum Ausdruck gelangenden Tarifstellung eine feste und gleichmässige Grundlage für das Tarifwesen der Eisenbahnen zu schaffen und gesetzlich festzustellen. Die Aufstellung einer solchen, willkürliche Schwankungen und unvorhergesehene Störungen ausschliessenden Norm, mag dieselbe nun durch gesetzliche Feststellung der Tarifsätze oder in anderer Form geschaffen werden, würde für die Verkehrsentwickelung von hoher Bedeutung sein, weil ohne dieselbe die immer mannigfacher und verwickelter sich gestaltenden Bedürfnisse des Verkehrslebens stets neue Formen und Wandlungen des Tarifwesens und hierdurch jene Unsicherheit und Complication desselben unvermeidlich herbeiführen, durch welche die sichere Calculation der Frachten ausgeschlossen oder erschwert und eine der wesentlichsten Bedingungen geschäftlicher Unternehmungen in Frage gestellt wird.

Mag nun aber die Aufgabe des Staates sich auf die negative Function der Ausschliessung willkürlicher, das wirthschaftliche Leben beeinträchtigender Tarifmassregeln beschränken oder aber die gesetzliche Feststellung einer positiven gleichmässigen Norm für die Tarifstellung sich als unerlässlich erweisen, in jedem Falle erfordert die pflichtmässige Wahrung der öffentlichen Interessen, welche der staatlichen Fürsorge anvertraut sind, eine Beschränkung der freien Verwaltungsbefugniss von so tiefeingreifender und weit tragender Bedeutung, dass sie mit der Selbstständigkeit des Privatbetriebes der Eisenbahnen kaum noch vereinbar erscheint.

c) Rücksicht auf die Zollpolitik.

Eine erhöhte Bedeutung für das öffentliche Interesse gewinnt die Tarifstellung der Eisenbahnen durch den engen Zusammenhang, in welchem die Wirkung derselben im ausländischen Verkehr mit der inländischen Zollpolitik steht. Die industrielle Krisis, welche in Folge einer grenzenlosen Ueberproduction in allen Zweigen der gewerblichen Thätigkeit das Inland sowohl wie das Ausland in die zwingende Lage gebracht hat, die gewerbliche Production einzuschränken und auf das Niveau des wirklichen Bedarfs zurückzuführen, bringt naturgemäss den schwächeren Producenten die grössere Gefahr. In dem unter die Selbstkosten hinabgehenden Unterbieten der Preise wird der Kampf um das Dasein ausgetragen, durch welchen in der Wettbewerbung der Länder, wie der Einzelnen der schwächere Theil zum Unterliegen gebracht wird. So richtig es ist, dass die Ueberproduction nur durch die Einschränkung derselben zu beseitigen ist, so erscheint es doch als die dringendste und unerlässliche Aufgabe des Staates, dafür zu sorgen, dass die Einschränkung nicht ausschliesslich oder überwiegend die inländische Production trifft. Muss daher der Staat der letzteren in diesem Kampfe zur Seite treten und ihr den Schutz gewähren, den sie dem mächtigeren und capitalreicheren Auslande gegenüber nöthig hat, so ist es um so mehr und um so zweifelloser seine Pflicht, in der weiteren Entwickelung und Gestaltung des Verkehrslebens Alles fern zu halten, wodurch die Mitbewerbung des Inlandes gegenüber dem Auslande zurückgedrängt und gehindert wird. Ein solches Hinderniss von der verderblichsten Wirkung liegt in einer die ausländischen Erzeugnisse vor dem Inlande begünstigenden Tarifstellung der Eisenbahnen. Die Begünstigung der ausländischen Production durch die sogenannten Differentialauslandstarife steht in keinem inneren Zusammenhange mit der Provenienz der Producte aus dem Ausland, ist vielmehr lediglich die natürliche Folge der raumausgleichenden Function der Eisenbahnen, des Umstandes, dass der Transportweg nach dem Ausland der Regel nach länger ist, als der Weg von und nach dem inländischen Concurrenzgebiete, dass mit der Länge des Weges die Zahl der Concurrenzverbindungen zunimmt und gerade in diesem Verkehr die Conjuncturen

dem schnellsten und häufigsten Wechsel unterworfen sind. Werden sonach die Eisenbahnen durch ihr eigenes Interesse auf die Herabsetzung der Tarife für die Einfuhr und Durchfuhr ausländischer Producte hingewiesen, so ist es die Aufgabe des Staates, dieser Tendenz beschränkend entgegen zu treten, soweit dadurch die wirthschaftlichen Interessen des Inlandes gefährdet werden, zu verhindern, dass nicht das Inland einer zerstörenden Ueberschwemmung mit den Erzeugnissen der ausländischen Ueberproduction ausgesetzt werde. Repressive Massregeln gegen eine solche Tarifstellung sind daher lediglich die Consequenzen eines gesunden und berechtigten staatlichen Egoismus. Um so mehr sind dieselben geboten in solcher Zeit, in welcher die schwerbedrängte Production des Inlandes den directen Schutz des Staates durch die Belastung der Einfuhr ausländischer Producte durch Schutzzölle erfordert. Wenn der staatliche Schutz des Inlandes durch directe Belastung der ausländischen Concurrenz mit Schutzzollabgaben als gerechtfertigt gesetzlich anerkannt wird, um so zweifelloser ist dann die Gewährung dieses Schutzes durch den Ausschluss einer Entlastung jener Concurrenz mittelst niedriger Auslandtstarife gerechtfertigt. Hier kann sich die Gewährung dieses Schutzes nicht blos auf das arbiträre Ermessen, ob die Tarifstellung im einzelnen Falle der inländischen Production schädlich sei, beschränken, vielmehr hat dieselbe die positive Aufgabe, zu verhindern, dass nicht die Wirkung der Schutzzölle durch Frachtermässigungen für die zollpflichtigen ausländischen Waaren aufgehoben oder beeinträchtigt werde. Dem Staate erwächst sonach die besondere Pflicht, die Zollpolitik gegen eine lediglich auf das eigene Erwerbsinteresse abzielende Tarifstellung der Eisenbahnen zu schützen. Eine solche, in die Interessen und die freie Disposition der Eisenbahnverwaltungen tief eingreifende Beschränkung kann an sich nicht befremdlich erscheinen, wenn man erwägt, dass die Eisenbahnen als öffentliche Wege nur soweit dem freien Privatbetriebe überlassen werden können, als es das öffentliche Interesse gestattet, und dass eine Schutzzollpolitik, welche im überwiegenden öffentlichen Interesse geboten und gesetzlich sanctionirt ist, alle diejenigen Beschränkungen in dem Betriebe und der Verwaltung der Eisenbahnen gerechtfertigt erscheinen lässt, welche die Durchführung derselben erfordert. Ob dagegen eine solche Beschränkung mit der Erhaltung eines selbstständigen Privatbetriebes der Eisenbahnen vereinbar ist, — ob andererseits der Staat in der Lage sein wird, eine dem Zollschutz des Staates zuwiderlaufende Begünstigung des Transportverkehrs Seitens der Eisenbahn wirksam zu hindern, würde die weitere Frage sein, deren Entscheidung der Zukunft vorbehalten bliebe.

d) Gleichheitliche Behandlung der Transportinteressenten.

d) Wenn das dem Eisenbahnunternehmer eingeräumte Recht zum ausschliesslichen Transportbetriebe auf der Bahn mit der allgemeinen Benutzbarkeit derselben, wie sie die Natur eines öffentlichen Weges bedingt, vereinbart werden soll, so muss die Benutzung jedem Interessenten unter gleichen Bedingungen gestattet werden. Bezüglich der Transportpreise sowohl, wie der sonstigen Transportbedingungen darf ein Unterschied für die einzelnen Interessenten, die Bevorzugung eines vor dem anderen nicht zugelassen werden, sie würde sie mit dem Grundprinzip eines geordneten Staatslebens, welches das gleiche Recht jedem Einzelnen gewährt, unvereinbar sein. Das Prinzip der Parität schliesst zwar nicht unbedingt aus, dass von bestimmten Voraussetzungen, z. B. von der Menge des Transportes, von der Länge der Transportstrecke, oder von anderen Bedingungen besondere Frachtermässigungen oder Transportvergünstigungen abhängig gemacht werden, sofern nur die letzteren jedem Interessenten gewährt werden, der die vorgeschriebenen Bedingungen und Voraussetzungen erfüllt. Eine solche Regelung dieser Bedingungen und Voraussetzungen, durch welche die Transportvergünstigung anderen Transportinteressenten als demjenigen, welchem sie zunächst bewilligt wird, wenn auch nicht formell doch thatsächlich verschlossen bliebe, würde dagegen prinzipiell unstatthaft sein. Die gerechte, gleichheitliche Behandlung der Interessenten erfordert zugleich eine solche Veröffentlichung der Transportpreise und Transportbedingungen, durch welche die Kenntniss und demzufolge die Benutzung derselben Allen jederzeit zugänglich gemacht wird. Das Prinzip der Oeffentlichkeit der Tarife und der gleichheitlichen Behandlung aller Transportinteressenten (§§ 26 und 32 des Gesetzes vom 3. November 1838), welches in die Eisenbahngesetzgebung aller Länder Aufnahme gefunden hat, wird jedoch erfahrungsmässig sowohl durch das Concurrenzinteresse der Eisenbahnen, wie durch die in der Verwaltung derselben sich geltend machenden Sonderinteressen mit der steten Gefahr der Umgehung bedroht. Diese Gewährung verdeckter Transportvergünstigungen in den verschiedensten Formen an einzelne Versender, vor allem das sog. Refactienwesen, erscheint als der verderblichste Missbrauch des dem Eisenbahnunternehmer verliehenen Rechtes, indem es die staatliche Controle der Tarifstellung unmöglich macht, die Concurrenz sowohl der Eisenbahnen, wie der auf die Transportvermittlung derselben angewiesenen Producenten zu einer unehrlichen und unwürdigen gestaltet, die Corruption in die Kreise des Eisenbahnpersonals trägt und dahin führt, die Verwaltung der Eisenbahnen in immer höherem Masse den Sonderinteressen einzelner mächtiger Coterien unterzuordnen. Es ist die Aufgabe des Staates, diesem Unwesen entgegenzutreten, das Prinzip der gleichheitlichen Behandlung aller Transportinteressenten zu wahren und die gesetzlichen Vorschriften zur Geltung zu bringen. So bedeutungsvoll diese Aufgabe ist, so schwierig ist ihre practische Lösung.

IV.

Erscheinungsformen der Entwickelung des Eisenbahnwesens.

Wenn nach den obigen Ausführungen ein Zweifel darüber nicht bestehen kann, dass es die Aufgabe einer jeden verständigen Eisenbahnpolitik sein muss, die geeigneten Mittel und Wege zu finden, um

einerseits die durch die Entwickelung des Eisenbahnwesens bedingte einheitliche Gestaltung desselben, die allmälige Concentration der Verwaltungs- und Betriebssysteme herbeizuführen,

andererseits mit der fortschreitenden Entwickelung und einheitlichen Gestaltung zugleich die schwerwiegenden öffentlichen Interessen zu wahren und zu fördern, welche bei dem Bau, dem Betriebe und der Verwaltung der Eisenbahnen betheiligt sind,

so wirft sich die Frage auf, welche derjenigen Erscheinungsformen, in welchen die Entwickelung des Eisenbahnwesens sich vollzieht, für die Erreichung jener Aufgabe der Eisenbahnpolitik die an sich geeignetste sein mag. Diese Erscheinungsformen, deren jede in dem Eisenbahnwesen der modernen Culturstaaten sich vertreten findet, sind folgende:

1. Privateigenthum und Privatbetrieb der Eisenbahn,
2. Staatseigenthum und Privatbetrieb der Bahn,
3. Privateigenthum und Staatsbetrieb,
4. Staatseigenthum und Staatsbetrieb.

Bei den ersten beiden Formen ist die Fürsorge des Staates für die Erreichung seiner Zwecke eine mittelbare, indem die Aufsicht des Staates über die Privatthätigkeit die letztere regelt und beschränkt. Die Aufsicht des Staates in dem ersten Falle ist lediglich die auf Gesetz und Concession beruhende, während sie in dem zweiten Falle verstärkt wird durch die Reservate des Eigenthümers. Bei den beiden letzten (3 und 4) Gestaltungsformen ist die Fürsorge des Staates eine unmittelbare, indem an die Stelle der Privatthätigkeit die Thätigkeit des Staates tritt. Die letztere ist in dem dritten Falle beschränkt durch die Reservate des Privateigenthümers, in dem vierten Falle dagegen unbeschränkt.

Privatbahnen unter eigener Verwaltung.

ad 1. Das reine Privateisenbahnsystem, d. i. die Vereinigung des Eigenthums und des Betriebes in der Hand eines Privatunternehmers, bietet für die Durchführung der bei der Entwickelung des Eisenbahnwesens dem Staate zufallenden Aufgabe bei Weitem die meisten Schwierigkeiten und Hindernisse.

Die einheitliche Ordnung in der Herstellung, in der Verwaltung und in dem Betriebe der Eisenbahnen ist ohne völlige Einheit des Eigenthums und der Betriebsleitung, wenn auch denkbar, doch bei den Sonderinteressen der einzelnen Verwaltungen nur im beschränktesten Umfange zu erreichen.

Eine planmässige Construction des Eisenbahnnetzes ist ohne die Berücksichtigung der Eigenthumsverhältnisse unmöglich. Die letztere bedingt aber, wenn das Zusammenwirken der verschiedenen Verwaltungen in einer für das Verkehrsinteresse zuträglichen Weise geordnet werden soll, eine Configuration, welche von der bei völliger Einheit des Eigenthums und der Verwaltung naturgemäss sich ergebenden Gestaltung des Gesammtnetzes wesentlich abweichen muss, weil sie zugleich der Erhaltung der Selbstständigkeit und Concurrenzfähigkeit der einzelnen Verwaltungen Rechnung zu tragen hat. Eine in diesem Sinne planmässig geordnete Gliederung der Verwaltungsgebiete würde daher, wenn sie auch den Interessen des Verkehrs völlig entspräche, immerhin alle die Nachtheile und wirthschaftlichen Verluste in ihrem Gefolge haben, welche mit dem Concurrenzbau und dem Concurrenzbetriebe verbunden sind. — Einheitliche Normen für den Bau der Eisenbahnen und die Construction der Betriebsmittel sind, da sie nur für die Zukunft als massgebend für die Anlage und Ausrüstung von Eisenbahnen vorgeschrieben werden können, von beschränktem Werth. Sie würden, um zur allgemeinen Geltung zu gelangen, den Ablauf einer vollständigen Erneuerungsperiode erfordern, und dann voraussichtlich durch die Fortschritte der Technik bereits überholt sein. — Nicht minder schwierig ist die Herstellung übereinstimmender Einrichtungen in dem Betriebe der verschiedenen Privatunternehmern unterstehenden Bahnen. Nur da, wo die Nachtheile der einen Strecke sich durch die Vortheile der anderen ausgleichen, d. i. bei einer einheitlichen Verwaltung der sämmtlichen Strecken, sind übereinstimmende Betriebseinrichtungen ohne Schädigung der Interessen des Eigenthümers möglich. Die Einführung eines wenigstens in

dem System und in den Grundsätzen einheitlichen Tarifs der Deutschen Eisenbahnen ist nur mit ausserordentlichen Schwierigkeiten, mit Restrictionen und Modificationen zum Schutze der Sonderinteressen der einzelnen Verwaltungen möglich geworden. Auch die Versuche innerhalb eines enger begrenzten Verkehrsgebietes durch Einrichtung directer Expeditionen und durchgehender Züge für bestimmte Transportrichtungen eine einheitliche Ordnung herzustellen, begegnen divergirenden, oft sogar nur missverstandenen Interessen einzelner Verwaltungen gegenüber den grössten Schwierigkeiten und Hindernissen. Manche der zur Zeit noch bestehenden durchgehenden Zugverbindungen für den Personenverkehr der wichtigsten Transportrouten sind seiner Zeit gegen den Widerspruch einzelner betheiligter Bahnen durch Anwendung von Zwangsmitteln zur Einführung gelangt. Noch jetzt kehrt der Fall vielfach wieder, dass die Durchführung einzelner Züge über die Linien betheiligter Verwaltungen Seitens derselben beanstandet wird, sei es, weil die Kosten der neuen Zugverbindung durch das Erträgniss derselben auf diesen Strecken nicht gedeckt wird, sei es, weil das Interesse der Eigenthümerin der Strecke auf die Begünstigung des Verkehrs einer concurrirenden Route hingewiesen ist. In Fällen dieser Art ist, wenn auch der Widerstand unter Umständen durch Zwangsmassregeln gebrochen werden kann, immerhin die Erwägung, ob und in wie weit die Sonderinteressen dem allgemeinen Interesse zu opfern sind, schwieriger und peinlicher Natur.

Anderseits würde die Vereinigung aller inländischen Bahnen in der Hand eines Privatunternehmers absolut unzulässig sein. Die Nachtheile und Gefahren systemloser Zersplitterung und einer unwirthschaftlichen Concurrenz würden zwar durch dieselbe vermieden werden, dagegen würde die völlige Monopolisirung des inländischen Eisenbahnwesens in der Hand eines auf den Gewinn speculirenden Privatunternehmers mit der Wahrung der bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen völlig unvereinbar sein, wie keiner Ausführung bedarf. Schon da, — in den Ländern des Privateisenbahnbetriebes, — wo der technisch und öconomisch berechtigte Process der allmäligen Verdichtung der kleineren selbstständigen Betriebssysteme zu grossen und mächtigen Verwaltungen in stetem Fortgange begriffen ist, erweckt der bisherige Verlauf, der gefährliche Einfluss, welchen die mächtigen Verwaltungen auf das gesammte öffentliche Leben gewonnen haben, die rücksichtslose Ausbeutung ihres Monopols und ihrer verbrieften Rechte innerhalb des Verkehrsgebietes, welches sie bedienen und die Ohnmacht der staatlichen Aufsicht gegenüber der weitverzweigten, alle Interessen beherrschenden wohlorganisirten Macht derselben mit Recht die schwersten Besorgnisse für den Wohlstand des Landes, ja sogar für seine politische Selbstständigkeit. Sehr natürlich sucht man dort nach einem Gegen-mittel und findet solches nur in dem Rückerwerb der Eisenbahnen für den Staat.

So wenig das reine Privatbahnsystem hiernach für die einheitliche Gestaltung des Eisenbahnwesens und die allmälige Concentration der Verwaltungs- und Betriebssysteme als die geeignete Entwickelungsform angesehen werden kann, so muss dasselbe andererseits noch bedenklicher und auf die Dauer völlig unhaltbar erscheinen, wenn man die weitere Aufgabe des Staates, den Schutz und die Förderung der bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen, in Betracht zieht.

Die Mittel, welche dem Staat für diesen Zweck zur Verfügung stehen, beruhen auf der durch Gesetz und Concession begründeten Aufsichtsgewalt. Die Aufgabe der Eisenbahngesetzgebung, welche sich einer in raschem und grossartigem Werden begriffenen Erscheinung gegenüber befand, hat in den bestehenden Gesetzen zunächst und naturgemäss eine völlig ungenügende Lösung gefunden. Die Bedeutung und die besondere Natur dieser Erscheinung wurde nur unvollkommen erkannt und gewürdigt, so dass die der ersten Entwickelungsperiode entstammenden Gesetze, der sorgfältigsten Redaction ungeachtet, Ruinen gleich in die Gegenwart hineinragen. Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, dessen Vorzüge in der Thatsache, dass es sich bis auf den heutigen Tag in Geltung erhalten hat, die beste Bestätigung finden, ist gleichwohl weit hinter den Bedürfnissen der Zeit zurückgeblieben. Ein Theil seiner Bestimmungen (§§ 27 bis 31, 33, 42) ist überhaupt niemals zur practischen Anwendung gelangt, weil die Voraussetzungen und die Auffassung, auf welchen dieselben beruhen, den thatsächlichen Verhältnissen nicht entsprechen, — ein anderer Theil (§§ 2, 3, 8 bis 19, 25, 36 bis 41 und 44) ist durch die spätere Gesetzgebung aufgehoben, — der noch übrig bleibende Theil hat sich für die gesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens als so völlig ungenügend erwiesen, dass bereits die dürftigen Bestimmungen in dem Abschnitt VII der Reichsverfassung, durch welche zuerst die den Eisenbahnen im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs aufzuerlegenden Verpflichtungen vorläufig festgestellt sind, eine wesentliche Ergänzung der Lücken in der bestehenden Gesetzgebung bewirkt haben. Vergleicht man die Aufgabe, welche nach den unter III enthaltenen Ausführungen dem Staate bei der Fürsorge für den Schutz und die Förderung der öffentlichen Interessen zufällt, mit den ihm nach der bestehenden Gesetzgebung beigelegten Befugnissen, so erscheinen die letzteren für ihren Zweck völlig ungenügend. Ist der Staat berechtigt, bauliche Aenderungen und Anlagen, den Umbau von Bahnhöfen, die Anlage neuer Stationen und Haltestellen, die Anlage zweiter Geleise, die Beseitigung von Niveauübergängen und Niveaukreuzungen, die Aenderung bestehender Betriebseinrichtungen, sei es im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes, sei es im Interesse des Verkehrs, sei es im Interesse der Landesvertheidigung zu verlangen? Manche dieser Befugnisse sind Seitens des Staates auf Grund der allgemeinen Vorschrift im § 24 des Eisenbahngesetzes und der ihm im § 46 beigelegten Aufsichtsbefugniss thatsächlich in Anspruch genommen, Seitens der Eisenbahngesellschaften dagegen bestritten worden. Bei dem Mangel einer genügend sicheren und klaren gesetzlichen Grundlage für die von ihm in Anspruch genommene Berechtigung hat sich der Staat darauf beschränken müssen, dieselbe nur in Fällen des flagrantesten Bedürfnisses zwangsweise zur Anwendung zu bringen. Erst die spätere Entwickelung des Eisenbahnwesens und des auf die Eisenbahnen angewiesenen Verkehrs hat die dringende Nothwendigkeit solcher Befugnisse der Aufsichtsgewalt in das Licht gestellt. Dass eine gesetzliche Reform zum Zwecke der Regelung und Feststellung dieser Befugnisse in dem entgegengesetzten Interesse der Eisenbahnen dem lebhaftesten Widerstande und kaum zu überwindenden Schwierigkeiten begegnen muss, ist durch die Erfahrungen der letzten Jahre zur Genüge bestätigt worden. Wenn aber auch eine solche Reform erreichbar wäre, so würde sie doch voraussichtlich nur vorübergehend dem Bedürfnisse genügen. Ebenso wie die frühere, wird auch die spätere Gesetzgebung demselben Schicksale, von der fortschreitenden Entwickelung überholt zu werden, mehr oder minder früh verfallen. Die Fortschritte in der Technik des Baues und des Betriebes der Eisenbahnen, wie in der Construction ihrer Betriebsmittel und Betriebsanlagen, die Neugestaltung des Verkehrslebens durch die zunehmende Ausdehnung des Schienennetzes und des Güteraustausches der Länder und Nationen, sowie die ganze raschlebige Natur, die in schnellen oft plötzlichen Wandlungen sich vollziehende Entwickelung des Eisenbahnwesens, werden der gesetzlichen Regelung stets die Schwierigkeiten bereiten, die durch eine nicht abgeschlossene, im Werden begriffene Gestaltung der Zustände und Verhältnisse naturgemäss bedingt wird. Soweit sich bestehende Gesetze für die Bedürfnisse der Gegenwart als unzureichend erweisen, um dem Staate die im öffentlichen Interesse erforderliche Einwirkung zu sichern, wird neuen Unternehmungen gegenüber durch die Bedingungen der Concessionsverleihung Abhülfe zu schaffen sein. Daher die immer umfangreicher und complicirter sich gestaltenden Concessionsbedingungen, in welchen sich das Bedürfniss der gesetzlichen Reform zu erkennen giebt. Da die Rechtslage der bestehenden Eisenbahngesellschaften, wie sie seiner Zeit durch Gesetz und Concession geordnet ist, ohne Entschädigung derselben zu ihrem Nachtheile nicht geändert werden kann (§ 49 des Eisenbahngesetzes), so finden die Bedingungen der für spätere Erweiterungen derselben verliehenen Concessionen der Regel nach nur in soweit auf die alten Strecken Anwendung, als die Unternehmer bei Nachsuchung von neuen Concessionen eine desfallsige Bedingung acceptiren. Aus einer solchen stückweisen und unvollkommenen Regelung erwächst aber eine ungleiche, verworrene und schwierige Rechtslage der einzelnen Unternehmungen gegenüber der staatlichen Aufsichtsgewalt, bei welcher durchgreifende Anordnungen Seitens der letzteren auf das Aeusserste erschwert werden.

Wäre es aber auch möglich, durch eine, die bestehende Rechtslage der einzelnen Eisenbahnunternehmungen durchbrechende gesetzliche Reform zu der dem Bedürfniss genügenden gesetzlichen Regelung der staatlichen Aufsicht über die Eisenbahnen zu gelangen, so würde doch die Anwendung des Gesetzes den öffentlichen Interessen niemals völlig gerecht werden können. Die rechtliche Natur der Eisenbahnen als öffentliche Wege, ihr Zweck als gemeinnützige Anstalt zu wirken, — und nur auf diesem Boden beruht insbesondere auch die Expropriationsbefugniss der Eisenbahnen — erfordert die Unterordnung der Privatinteressen des Unternehmers gegenüber den betheiligten öffentlichen Interessen. Die Anwendung der Aufsichtsbefugniss des Staates ist daher von einer fortgesetzten Collision der öffentlichen Interessen mit den Privatinteressen begleitet und vielfach ohne schwere finanzielle Schädigung des letzteren nicht möglich. Hieraus erwachsen für die practische Handhabung der Aufsichtsgewalt endlose Hindernisse und Widerwärtigkeiten.

Bei der Zulassung von Eisenbahnunternehmungen hat der Staat dafür zu sorgen, dass nur für solche Unternehmungen, welche von überwiegendem Nutzen für die Interessen des Verkehrs und der Landesvertheidigung sind, das Nationalcapital in Anspruch genommen und ein so weit gehender Eingriff in die Privatrechte der Einzelnen und die wirthschaftlichen Verhältnisse der berührten Landestheile, wie ihn die Zwangsenteignung bedingt, zugelassen wird. Die Erhaltung der Selbstständigkeit und Concurrenzfähigkeit der bestehenden Privatbahnverwaltungen erheischt jedoch vielfach den Ausbau solcher Linien und Verbindungen, welche bei einer einheitlichen Ver-

waltung und Betriebsleitung entbehrlich sein würden. Hier entsteht die Frage, ob die Zulassung solcher Erweiterungen gerechtfertigt erscheint. Wird dieselbe im einzelnen Falle bejaht, so trägt das Land die Nachtheile des dadurch bedingten unwirthschaftlichen Zustandes. Wird dieselbe verneint, so wird die Entwickelung des Privatunternehmens, dessen Interesse den Ausbau erheischt, unterbunden oder beeinträchtigt.

Bezüglich der Bauausführung fällt dem Staate die Aufgabe zu, das Anlagecapital festzusetzen und die Aufbringung desselben zu controliren, damit einerseits das Unternehmen nicht mit einem übermässigen, die Creditfähigkeit desselben erschöpfenden Grund- und Anleihekapital belastet werde, andererseits die für die plan- und anschlagsmässige Ausführung und Ausrüstung erforderlichen Baumittel gesichert erscheinen. Die Erfahrungen der Gründungsperiode haben jedoch den unwiderleglichen Beweis geliefert, wie schwer diese Aufgabe zu lösen ist. Durch die in immer neuer Form verschleierte Umgehung der gesetzlichen Vorschriften sind unter massloser Verschleuderung des Anlagecapitals eine Reihe creditloser Unternehmungen geschaffen worden, durch deren Gründung der Wohlstand des Landes schwer geschädigt worden ist.

Auch die staatliche Aufsicht über die plan- und anschlagmässige Ausführung des Baues der Privateisenbahnen gewährt den betheiligten öffentlichen Interessen keineswegs immer genügenden Schutz. Wenn es auch an sich möglich ist, eine projectwidrige Ausführung der Bauten zu verhindern und die plan- und anschlagmässige Vollendung und Ausrüstung zu erzwingen, so erweist sich doch die Ausübung eines solchen Zwanges gegen den Unternehmer nicht selten ohne den finanziellen Ruin desselben, in vielen Fällen sogar ohne gleichzeitige Schädigung wichtiger öffentlicher Interessen, als praktisch undurchführbar. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben leider vielfältige Belege für diese Behauptung geliefert. Keine der in den Gründerjahren concessionirten selbstständigen Unternehmungen ist in der Lage gewesen, mit den bewilligten Baumitteln den Bau plan- und anschlagmässig zu vollenden. Manche derselben haben die Hülfe des Staates gesucht und gefunden, weil die gänzliche Erschöpfung ihrer Baumittel wie ihres Credits einen anderen Ausweg nicht mehr offen liess. Die übrigen haben zum Theil unter schweren Opfern die Mittel gefunden, ihre Strecken in einem vorläufig betriebsfähigen Zustande herzustellen, während die anschlagmässige Vollendung von den Chancen der künftigen günstigen Entwickelung der Rentabilität des Unternehmens abhängig bleiben musste. Hätte der Staat auf der bedingungsmässigen Vollendung bestehen und bis dahin die Eröffnung des Betriebes (§ 22 des Eisenbahngesetzes) beanstanden wollen, so wäre nicht allein der Zusammenbruch auch dieser Unternehmungen unvermeidlich gewesen, sondern es würde zugleich die Nichteröffnung des Betriebes zu dem in Aussicht genommenen Zeitpunkte das ganze auf die einzelne Bahn angewiesene Verkehrsgebiet schwer geschädigt und zu den lautesten Klagen und Beschwerden Anlass gegeben haben.

Ebenso begegnen auch nach eröffnetem Betriebe die Anforderungen der Aufsichtsbehörde in Betreff der bestimmungsmässigen Erhaltung der Bahnanlagen und der Transportanstalten — zumal bei leistungsunfähigen Unternehmern oder bei einer hinter den Erwartungen derselben zurückbleibenden Ertragfähigkeit der Bahn — in dem entgegenstehenden Interesse der Unternehmer einem schwer zu überwindenden Widerstande. Auch hier kann die finanzielle Lage des Unternehmens durch die Anordnungen der Aufsichtsbehörde, z. B. in Betreff des Umbaues von Bahnhöfen, der Beseitigung von Niveaukreuzungen und Niveauübergängen, der Anlage der zweiten Geleise oder neuer Stationen und Haltestellen der Bahn erheblich gefährdet und geschädigt werden. Anordnungen dieser Art sind um so bedenklicher und peinlicher für die Aufsichtsbehörde, als die Frage der Nothwendigkeit derselben, sei es aus dem Gesichtspunkte des Verkehrsbedürfnisses oder der Ordnung und Sicherheit des Betriebes, sei es für die Wahrung der Interessen der Landesvertheidigung, oft genug einer sehr verschiedenen Beurtheilung fähig und von dem arbiträren Ermessen der Aufsichtsbehörde lediglich abhängig ist. Die mannigfachen und schwerwiegenden öffentlichen Interessen, welche bei dem Betriebe der Eisenbahnen betheiligt sind, erfordern nach den unter III enthaltenen Ausführungen die Beschränkung der freien Verwaltungsbefugniss der Eisenbahnen. Die zwangsweise Einlegung ertragloser Züge zur Herstellung der im Verkehrsinteresse nothwendigen Verbindungen, die Nöthigung zur Einrichtung directer Expeditionen, welche dem Interesse der betheiligten Bahnen entgegen sind und die vielfachen Beschränkungen der Tarifstellung, welche durch die Interessen des Verkehrs, durch den Schutz der inländischen Industrie und durch die Zollpolitik des Staates bedingt sind, werden oft genug schwere Verluste für die einzelnen Unternehmungen zur Folge haben.

Wenn auch aus solchen Eventualitäten ein Grund nicht herzuleiten ist, den im öffentlichen Interesse gebotenen Massnahmen Anstand zu geben, so ist doch die fortgesesetzte Collision mit den entgegenstehenden Interessen der Privatverwaltungen die Quelle stets erneuter Versuche derselben, die Beschränkungen der ihren Wünschen und Interessen entsprechenden Verkehrsleitung zu umgehen und zu durchbrechen, und jedenfalls ein untrügliches Anzeichen eines ungesunden und auf die Dauer unhaltbaren Zustandes. Die Unhaltbarkeit desselben ist um so zweifelloser und augenfälliger, als der staatliche Aufsichtsapparat und die zu seiner Verfügung stehenden Zwangsmittel sich überall als unzulänglich erwiesen haben, um die Umgehung beschränkender Vorschriften und Anordnungen, welche dem Interesse der Verwaltungen hinsichtlich der Verkehrsleitung zuwider sind, dauernd zu verhindern.

Vor Allem gefährdet erscheint bei dem Privateisenbahnbetriebe das Princip der Parität, der gleichheitlichen Behandlung aller Transportinteressenten. Dem Interesse der Eisenbahnunternehmer entspricht es, den grossen Versender vor dem kleinen zu bevorzugen und durch verdeckte Vergünstigungen aller Art den concurrirenden Linien die wichtigeren Transporte abzugewinnen. Die Möglichkeit der Gewährung verdeckter Begünstigungen an einzelne Versender ist eine so vielfältige, dass sie sich einer wirksamen, nachhaltigen Verhinderung durch die staatliche Aufsichtsgewalt entzieht. Rückvergütungen der Frachten können z. B. durch die zweite und dritte Hand, durch die geheime Vermittelung von Agenten, welche für die Regelung und Gewinnung der Transporte einer bestimmten Concurrenzroute bestellt werden, durch die Vermittelung betheiligter ausländischer Verwaltungen, sowie durch die connivente Behandlung unzureichend begründeter oder fingirter Reclamationen u. s. w. verdeckt und der Controle des Publikums wie der Aufsichtsbehörden entzogen werden. Die mannigfachen Transporterleichterungen, in welchen eine kaufmännische coulante Behandlung des Publikums ihren Ausdruck findet, die Gewährung von Lagerräumen und Lagerplätzen, die Nichterhebung oder Erstattung von Stand- und Lagergeld, die Berücksichtigung der besonderen Wünsche der Versender bei der Wagengestellung, selbst die missbräuchliche Gewährung von Freifahrkarten an die hauptsächlichen Versender und die Bevorzugung derselben bei der Vergebung von Lieferungen und Leistungen für die Bahn, gewähren die Möglichkeit einer gesetzwidrigen Bevorzugung des einen Interessenten vor dem anderen. Den grossen Versendern, den besten Kunden der Bahn, werden alle diese Vergünstigungen bereitwilligst gewährt, während der kleine Versender den strengen Reglements unterliegt. Je mehr das Concurrenzinteresse der Verwaltungen eine entgegenkommende Behandlung der grossen Versender bedingt, um so mehr steht dieses System verdeckter Begünstigungen in Blüthe. Wie nun erst, wo es den Inhabern grosser, an der Bahn belegener gewerblichen Etablissements, grosser Handlungshäuser, welche ihre Transporte mit der Bahn verfrachten, oder bei dem Börsencredit eines Unternehmens ein Interesse haben, gelingt, in die für die Verwaltung und Betriebsleitung der Bahn bestehenden Gesellschaftsvorstände einzutreten? Die Organisation der Actiengesellschaften schliesst die Möglichkeit nicht aus, dass die Betriebsleitung eines Eisenbahnunternehmens in völlige Abhängigkeit von anderen gewerblichen Unternehmungen geräth, dass die leitenden Vorstände von Privateisenbahngesellschaften an einer Reihe anderer Unternehmer betheiligt sind, deren Betrieb von den geschäftlichen Beziehungen zu der ersteren vorzugsweise abhängig ist, so dass die Verwaltung der Bahn nicht sowohl durch die eigenen Interessen derselben, als durch das fremde, oft genug entgegenstehende Interesse anderer Unternehmungen geleitet und beherrscht wird. Einer solchen Gestaltung gegenüber, welche vermöge ihrer grossen Mittel durch die geeigneten Canäle auch auf die öffentliche Meinung irreleitend und corrumpirend zu wirken weiss, ist der Einfluss des Staates machtlos, das Prinzip der paritätischen Behandlung aller Interessenten des Eisenbahntransportes ein leerer Schein und die gesetzliche Vorschrift nichts als eine bedeutungslose Phrase.

Wäre es selbst als möglich zu denken, dass nicht allein in der Gesetzgebung, sondern auch in der Organisation der Aufsichtsgewalt so Vollkommenes geschaffen werden könnte, dass in der That ein wirksamer Schutz der öffentlichen Interessen gegenüber dem Privateisenbahnbetriebe möglich wäre, so ist es doch ausser Zweifel, dass unter einer solchen, in alle Zweige der Verwaltung und des Betriebes, in die vitalsten Interessen der Eisenbahnen eingreifenden Aufsichtsgewalt des Staates die Erhaltung eines auf den Erwerb abzielenden selbstständigen Privat-Eisenbahnbetriebes überhaupt nicht gegeben ist. Die Anordnungen der Aufsichtsgewalt beschränken und behindern die freie Verwaltungsdisposition, gefährden und schädigen unter Umständen die Ertragfähigkeit und stellen an die finanzielle Leistungsfähigkeit Anforderungen, durch welche das Unternehmen schwer belastet und die Rente tief herabgedrückt werden kann. Ob bei den wirthschaftlichen Verlusten, welche der kostspielige Stückbetrieb und die irrationelle Concurrenz der Privateisenbahnen ohnehin mit sich bringt, ein rentabler Privatbetrieb überhaupt auf die Dauer möglich ist, mag dahin gestellt bleiben. Jedenfalls wird aber das Privatcapital keine Neigung zu einer Anlage in solchen Unternehmungen haben,

deren Betriebsleitung den weitgehendsten Beschränkungen und Eingriffen unterliegt, deren Rentabilität durch die Massregeln der Aufsichtsbehörde in Frage gestellt werden kann. Andererseits ist die Durchführung der Anordnungen der Aufsichtsgewalt von der Leistungsfähigkeit der einzelnen Unternehmungen abhängig, so dass der finanzielle Rückgang derselben zugleich die unter dem Schutz der staatlichen Aufsicht stehenden öffentlichen Interessen gefährdet. Oft genug befindet sich die Aufsichtsbehörde in der Lage, von den im öffentlichen Interesse zu stellenden Anforderungen Abstand zu nehmen, um die Leistungsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten und die mit dem Zusammenbruch desselben verbundene Calamität zu vermeiden. Im Uebrigen ist die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Privatunternehmungen nur von der Leitung derselben durch die eigenen Verwaltungsorgane und von solchen Umständen abhängig, auf welche der Staat keinen Einfluss hat, so dass die Chancen der günstigen oder ungünstigen Entwickelung der einzelnen Unternehmungen unvermeidlich auf die Wirksamkeit der staatlichen Aufsicht sich übertragen. Wenn sonach die Erhaltung eines selbstständigen und rentablen Privateisenbahnbetriebes bei einer sorgfältigen und gewissenhaften Wahrung der öffentlichen Interessen seitens der staatlichen Aufsicht auf die Dauer nicht möglich sein wird, so ist andererseits eine wirksame Förderung jener Interessen gegenüber den bestehenden Privatbahnen nur dann erreichbar, wenn die Rentabilität und hierdurch die Leistungsfähigkeit derselben für die Erfüllung der ihnen dem Staat gegenüber obliegenden Verpflichtungen erhalten bleibt. Das Privateisenbahnsystem wird daher an dem inneren Widerspruch scheitern müssen, welcher in dem Umstand liegt, dass die Förderung der schwer wiegenden, bei dem Eisenbahnwesen betheiligten öffentlichen Interessen der Privatthätigkeit überlassen und von der mittelbaren Fürsorge der staatlichen Aufsicht derjenige Erfolg erwartet wird, den nur die unmittelbare Fürsorge der staatlichen Verwaltung gewähren kann.

Staatsbahnen unter Privatverwaltung.

ad 2. Die Verbindung von Staatseigenthum und Privatbetrieb der Eisenbahnen ist practisch in der Form der Verpachtung von Staatseisenbahnen an Privatunternehmer zur Anwendung gelangt. Gewährt auch für die Erfüllung der Aufgaben des Staates bei der Entwickelung des Eisenbahnwesens diese Erscheinungsform Vortheile vor dem reinen Privatbahnsystem, so krankt sie doch bereits an dem unlösbaren Widerstreit zwischen dem Erwerbsinteresse des Pächters und dem öffentlichen Interesse, und in der That sind die Erfahrungen, welche die practische Anwendung bis jetzt ergeben hat, wenig geeignet, einer Reform im Sinne dieses Systems das Wort zu reden. Dasselbe besteht bekanntlich bereits seit längerer Zeit in Holland und ist neuerdings auch in Italien, wenngleich voraussichtlich nur vorübergehend, zur Aufnahme gelangt, während der Gedanke, dasselbe für die Reconstituirung einer Gruppe nothleidender Eisenbahnunternehmungen in Frankreich zur Anwendung zu bringen, nach eingehender Erörterung Seitens der Landesvertretung fallen gelassen ist. Die Verpachtung der Holländischen Staatsbahnen hat bis jetzt eine völlig ungenügende Verzinsung des Anlagecapitals ergeben, gleichwohl aber für die im Pachtbesitz befindliche Betriebsgesellschaft sich so wenig günstig erwiesen, dass noch vor wenigen Jahren eine Aenderung der Pachtbedingungen im Interesse der Pächterin seitens der Regierung zugelassen werden musste. Die Verpachtung der Oberitalienischen Bahnen an die früher im Besitz derselben befindliche Gesellschaft ist dagegen lediglich durch die Schwierigkeiten und Hindernisse veranlasst worden, welche einer sofortigen Uebernahme des Betriebes der von dem Staate erworbenen Linien entgegenstanden.

Die Nachtheile, welche das System der Verpachtung der Staatseisenbahnen mit sich bringt, sind gewiss erheblich genug, um die Vortheile desselben aufzuwiegen. Die Trennung des Eigenthums von der Benutzung, wie solche durch die Verpachtung bewirkt wird, hat im Allgemeinen die Collision zwischen dem auf Erhaltung und Verbesserung des Pachtobjectes gerichteten Interesse des Eigenthümers und dem Interesse des Pächters an einer möglichsten Erhöhung des Nutzertrages mit allen den Uebeln und Gefahren für das öffentliche Interesse zur nothwendigen Folge, welche vorhin bei dem Privatbahnbetriebe aufgeführt wurden. Gegenüber der Gefahr, dass bei dieser Collision das eine oder das andere Interesse geschädigt wird, könnte ein wirthschaftlicher Vortheil von der Verpachtung höchstens dann erwartet werden, wenn sie das Mittel ist, einen fachmännischen Betrieb durch einen leistungsfähigen Unternehmer und hierdurch eine gemeinnützigere, intensivere, ergiebigere Bewirthschaftung zu ermöglichen. Diese Voraussetzung trifft bei der Verpachtung von Staatseisenbahnen nicht zu. Der Betrieb seitens des Staates kann ebenso wie der Betrieb seitens der Privatunternehmer nur durch fachmännisch gebildete Organe geleitet werden; — reichere Hülfsmittel stehen andererseits dem Staate als irgend einem Privatunternehmer zur Verfügung. Die Resultate der Betriebsverwaltung des Staates bleiben daher auch hinter den durchschnittlichen Leistungen der Privateisenbahnen durchaus nicht zurück. Insoweit aber der Betrieb und die Verwaltung des Staates durch die gleichzeitige Berücksichtigung anderer öffentlichen Interessen einen theilweise erhöhten Kostenaufwand erfordern sollte, würde derselbe als ein wirthschaftlicher Verlust nicht angesehen werden können. Es würde mithin, sofern nicht die concreten Verhältnisse in einzelnen Fällen eine Zwangslage bedingen, im Allgemeinen kein Grund gedacht werden können, welcher eine bessere Verwerthung der Staatseisenbahnen durch den Pachtbetrieb von Privatunternehmern, als durch den eigenen Betrieb des Staates erhoffen liesse. Auch der Vortheil für die Finanzverwaltung des Staates, welchen der Bezug einer festen Pachtrente statt der schwankenden und unsicheren Aufkünfte des eigenen Betriebes gewährt, ist nur scheinbar. So lange das wirkliche Betriebsergebniss, der Gewinn des Pächters, den Pachtzins übersteigt, ist ein Vortheil für den Staat überhaupt nicht vorhanden, — sobald dagegen der Gewinn des Pächters unter die Rente hinabsinkt, ist für die Zahlung der letzteren eine weitere Sicherheit, als sie das Betriebscapital des Pächters gewährt, nicht vorhanden. Der Credit des Pächters entbehrt der Grundlage, welche die Beleihungsfähigkeit der Bahn dem Eigenthümer gewährt, so dass der Pachtbetrieb schon aus dieser Rücksicht mit geringeren Hülfsmitteln ausgestattet ist, als der Betrieb des Eigenthümers. Je länger die Pachtperiode ist, um so weniger wirkungsvoll ist das Hülfsmittel, welches der Staat für die Ergänzung und Verstärkung seiner Aufsichtsbefugnisse in der Revision der Pachtbedingungen finden würde. Je kürzer dagegen die Pachtperiode ist, um so stärker collidirt das Interesse des Pächters an der monopolistischen Ausbeutung des Unternehmens mit dem Interesse des Staates an der Erhaltung und Verbesserung des Pachtobjects. Das Dividendeninteresse beziehungsweise das auf die möglichste Steigerung der Erträgnisse des laufenden Betriebsjahres gerichtete Interesse wird bei Privatbahnen, welche sich im eigenen Betriebe der Eigenthümer befinden, immerhin gemindert durch die Rücksicht auf die betriebsfähige Erhaltung und Verbesserung des Unternehmens. Bei dem Pachtbetriebe fällt jedoch auch diese Rücksicht hinweg, so dass die Gefahr einer vernachlässigten Unterhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, eines das Pachtobject entwerthenden Raubbetriebes die schärfste Controle des Staates erheischt. Diese Gefahr ist um so grösser, weil bei der Verpachtung von Eisenbahnen die Beschaffung des gesammten Betriebsinventars regelmässig dem Verpächter obliegt, da der Pächter nach Beendigung der Pacht für das von ihm beschaffte Material eine Verwendung nicht haben würde, während dasselbe für den Eigenthümer beziehungsweise für den weiteren Betrieb der Bahn unentbehrlich ist. Die Controle einer ordnungsmässigen Unterhaltung des Betriebsmaterials ist aber mit solchen Schwierigkeiten verbunden, dass die sorgfältigste Aufsicht dafür nur eine ungenügende Garantie bieten würde. Für den Staat selbst würde überdies die Ausübung der Aufsicht über den Pachtbetrieb mit ausserordentlichen Unzuträglichkeiten verbunden sein, insofern dieselbe zugleich durch die Wahrung der öffentlichen Interessen und durch das fiscalische Interesse des Verpächters bestimmt würde. Bei jedem Eingriff des Staates in den Pachtbetrieb würde daher die Frage entstehen können, ob derselbe als ein Act der staatlichen Aufsichtsgewalt oder der vertragsmässigen Berechtigung des Staates anzusehen ist. Im letzteren Falle würde dem Verpächter die Beschreitung des Rechtsweges offen stehen, während dieselbe im ersteren Falle ausgeschlossen sein würde. Das zwischen dem Staate und den im Pachtbesitze seiner Eisenbahnen befindlichen Unternehmern entstehende Rechtsverhältniss würde daher auf eine Vermischung öffentlich rechtlicher und privatrechtlicher Beziehungen beruhen, deren Regelung schwierig und mit Unzuträglichkeiten aller Art verbunden sein würde. Die Aufgabe des Staates, für den weiteren Ausbau des inländischen Eisenbahnnetzes zu sorgen, würde endlich durch die Verpachtung der Staatseisenbahnen kaum zu beseitigenden Schwierigkeiten begegnen, wenn die im Pachtbesitz der an die neuen Strecken anschliessenden Staatsbahnlinien befindlichen Unternehmer den Pachtbetrieb der ersteren zu übernehmen sich weigern. Da der selbstständige Betrieb solcher meist kurzen Strecken der Regel nach nicht thunlich ist, so würde der Staat denselben weder selbst übernehmen, noch einen geeigneten Betriebsunternehmer dafür finden können. Die Uebernahme solcher Strecken durch die Pächter der anschliessenden Staatsbahnen bei dem Abschluss der Pachtverträge zu bedingen, würde dagegen nur soweit möglich sein, als es sich etwa um bereits feststehende Linien handeln möchte, für welche die Bedingungen der künftigen Betriebsübernahme zum Voraus geregelt werden können. Wie die in Holland wiederholt gemachten Erfahrungen bestätigen, wird daher der Staat bei der Verpachtung neuer Strecken zunächst von dem guten Willen seiner bisherigen Pächter abhängig sein und sich die Bereitwilligkeit derselben durch das Angebot solcher Pachtbedingungen sichern müssen, welche für den Staat ebenso nachtheilig wie vortheilhaft für den Pächter sind. Für den künftigen Ausbau eines Netzes secundärer Eisenbahnen würde sich unter solchen Umständen die Aussicht in die Zukunft in hohem Grade bedenklich gestalten.

Privatbahnen unter Staatsverwaltung.

ad 3. Die Verbindung von Privateigenthum mit staatlicher Verwaltung der Eisenbahnen, d. i. das System der staatsseitigen Verwaltung der Privatbahnen, gewährt allerdings dem Staate ein wirksameres Mittel für die Erfüllung der ihm bei der Entwickelung des Eisenbahnwesens zufallenden Aufgabe. Die Ausbildung dieses Systems ist aber nur dort möglich, wo neben den vorhandenen Privateisenbahnunternehmungen zugleich ein leistungsfähiger und wohlorganisirter Staatsbahnbetrieb besteht. So erklärt es sich, dass dieses System vorzugsweise in Belgien und bei inländischen Eisenbahnen zur Anwendung gelangt ist. Hervorgerufen durch die Nothwendigkeit, die Bildung neuer oder die Erhaltung bestehender Eisenbahnunternehmungen unter den directen Schutz des Staates zu stellen, die Verwaltung der unmittelbaren Fürsorge desselben anzuvertrauen, findet dasselbe in seinem Entstehungsgrunde zugleich seine historische Berechtigung. Eine Reihe von Eisenbahnunternehmungen, deren Nothlage die Intervention des Staates erforderte, hat nur in dieser das Mittel zu ihrer Ausführung oder Erhaltung gefunden. Bei einer weit gehenden Betheiligung des Staates an Privatbahnunternehmungen bildet in der That die staatsseitige Verwaltung das einzig wirksame Schutzmittel für die Wahrung seiner Interessen. Vor Allem hat sich die Gewährung der staatlichen Zinsgarantie für das Anlagecapital ohne die staatsseitige Verwaltung der unter Garantie gestellten Bahnen als sehr bedenklich erwiesen, so lange die eigene Verwaltung des Unternehmers an der Deckung der Garantiezinsen durch das Betriebserträgniss ohne Interesse bleibt. In denjenigen Fällen, in welchen das Unternehmen garantirte und nicht garantirte Linien zugleich umfasst, wird die Prägravation der ersteren bei Vertheilung der gemeinsamen Betriebsausgaben ohne staatsseitige Verwaltung kaum verhindert werden können.

Unleugbar ist auch dieses System von vielen Unzuträglichkeiten begleitet, welche die Unvollkommenheit desselben erkennen lassen. Wie überall dort, wo Eigenthum und Verwaltung der Bahn nicht in einer Hand vereinigt sind, tritt auch hier die Collision zwischen den Interessen des Eigenthümers, des speculativen Actionärs, und des Verwalters hervor. Die Verwaltung des Staates wird einerseits durch die Interessen der Staatsaufsicht, andererseits durch die Rücksicht auf das finanzielle Interesse des Unternehmers bestimmt. Da beide Interessen vielfach in schneidendem Widerspruch stehen, so wird auch hier die Ausübung der Staatsaufsicht durch die pflichtschuldige Rücksicht des Verwalters auf die Interessen des seiner Fürsorge anvertrauten Unternehmens beeinträchtigt. — Schwerer noch wiegt die Collision der Interessen des in der Verwaltung des Staates befindlichen Unternehmens mit dem eigenen fiskalischen Interesse des Staates. Bei der dichten Verzweigung des inländischen Eisenbahnnetzes berühren sich die Interessen der verschiedenen Linien in den zahllosen Verkehrsrelationen so vielfach, dass die Verkehrsentwickelung der ausgedehnten Staatsbahnlinien fast überall auf die Concurrenz mit den vom Staate verwalteten Bahnen angewiesen ist. Die Aufgabe des Staates, die Pflege des Verkehrs der eigenen Linien mit der pflichtschuldigen Fürsorge für die Interessen der von ihm verwalteten Privatbahnen zu vereinigen, kann nur durch eine verständige und billige Theilung des Verkehrs ihre Lösung finden. Gleichwohl ist die gleichmässige Berücksichtigung der eigenen Interessen und der Interessen der von ihm verwalteten Unternehmungen mit solchen Schwierigkeiten verbunden, dass weder die Ausdehnung des bestehenden Verhältnisses, noch die dauernde Beibehaltung desselben ohne dringende Noth als erwünscht bezeichnet werden kann.

Unter allen Formen der staatlichen Verwaltung von Privateisenbahnen würde nach den vorstehenden Ausführungen diejenige mit den geringsten Nachtheilen und Unzuträglichkeiten verbunden sein, bei welchem das Interesse des Eigenthümers an dem Erträgnisse des Unternehmens am Wenigsten ausschlaggebend ist.

Es entspricht daher die dauernde Betriebsüberlassung an den Staat gegen Gewährung einer festen Rente an die Eigenthümer des Unternehmens in höherem Grade dem öffentlichen Interesse. Der Inhalt des vertragsmässig dem Staate eingeräumten Rechts nähert sich hier bereits dem Begriff des vollen Eigenthums, dessen Uebergang auf den Staat nur deshalb zeitweilig ausgeschlossen wird, weil die rechtlichen Besonderheiten der Actiengesellschaften eine andere Lösung ohne die mit der sofortigen Liquidation der Gesellschaft verbundenen Unzuträglichkeiten nicht gestatten. Diese, in der Entwickelungsgeschichte der inländischen Eisenbahnen wiederholt zur Anwendung gelangte Vertragsform wird daher im Allgemeinen auch bei dem Uebergang der Privateisenbahnen auf den Staat naturgemäss die Grundlage für die Verständigung mit den im Eigenthumsbesitze derselben befindlichen Gesellschaften bilden.

Staatsbahnen unter Staatsverwaltung.

ad 4. Die in den obigen Ausführungen enthaltene Beleuchtung der übrigen Gestaltungsformen des Eisenbahnwesens lässt bereits erkennen, dass nur die Verbindung des vollen Eigenthums mit der unbeschränkten Verwaltung in der Hand des Staates, d. i. das reine Staatseisenbahnsystem, die volle Gewähr für die Erfüllung der dem Staate bei der Pflege des inländischen Eisenbahnwesens obliegenden Aufgabe bietet. Nur bei diesem System kommen die wirthschaftlichen Vortheile des einheitlichen Betriebes zur vollen Geltung, ohne dass aus diesem Betriebsmonopol für den Schutz und die Förderung der betheiligten öffentlichen Interessen besondere Gefahren erwachsen. Die grossen Vortheile der völligen Einheit in Betrieb und Verwaltung der Eisenbahnen sind nach den Ausführungen unter II für die wirthschaftlichen Interessen des Landes als so unentbehrlich zu betrachten, dass nur die Frage erübrigt, ob das Staats- oder das Privatmonopol als die geeignetere Form für eine solche einheitlich geregelte Verkehrsanstalt der Eisenbahnen anzusehen ist. Wenn das Privatmonopol, wie oben nachgewiesen, mit der gleichzeitigen Wahrung der öffentlichen Interessen nicht allein völlig unvereinbar sein, sondern auch das gesammte auf die Transportvermittelung der Eisenbahnen angewiesene Verkehrsleben von den Interessen und der Einsicht der Privatunternehmung abhängig machen würde, so erscheint das Staatsmonopol, eine einheitliche, vom Staate geleitete Verkehrsanstalt für das inländische Eisenbahnwesen, als die einzig mögliche Form, unter der die völlige Einheit des Betriebes mit der Wahrung der öffentlichen Interessen zu vereinigen ist.

Freilich wird der Erfolg der staatlichen Verwaltung für das wirthschaftliche Interesse des Landes auch von dem finanziellen Erträgniss der ersteren nicht unabhängig sein. Es liegt in der Natur der Sache, dass der Ertrag der Verwaltung bei Staats- wie bei Privatbahnen auf die Höhe der Transportpreise sowohl wie auf die Gewährung sonstiger Verkehrserleichterungen seinen Einfluss geltend macht, dass die finanzielle Zulässigkeit solcher Verwaltungsmassregeln zugleich von dem finanziellen Gesammteffect der Verwaltung mit bestimmt wird, da auch die Staatsverwaltung eine angemessene Verzinsung des in den Eisenbahnen angelegten Capitals auf die Dauer so wenig entbehren kann, wie die Privatverwaltung. Es darf jedoch zunächst nach den Ausführungen unter II als zweifellos angenommen werden, dass der finanzielle Erfolg einer einheitlichen staatlichen Verwaltung sich bedeutend günstiger gestalten wird, als die Gesammtresultate getrennt verwalteter Privatbahnen. Die mit einer einheitlichen Verwaltung sämmtlicher inländischen Bahnen verbundenen Ersparnisse entziehen sich zwar einer genauen Berechnung, aber schon die zweifellosen Minimalbeträge ergeben so grosse Ziffern, dass bei dem Ankauf selbst eine über die voraussichtliche Durchschnittsrente der einzelnen hinausgehende Belastung der Staatsfonds unbedenklich sein würde. Andererseits ist in dem weiten Bereich einer einheitlichen Verwaltung der Massstab für die finanzielle Zulässigkeit einer Verwaltungsmassregel ein mehr gleichmässiger und eben deshalb rationeller, als bei einer Vielheit getrennter Verwaltungen. Die ungünstigen Ergebnisse einzelner Linien können, wenn die letzteren verschiedenen Eigenthümern unterstehen, den Versuch in ihrem Erfolge zweifelhafter Massregeln unbedingt verbieten, während in dem Bereich einer grossen Verwaltung, wo Vortheile und Nachtheile der einzelnen Strecken sich übertragen, das durchschnittliche Gesammterträgniss des Betriebes den Versuch unbedenklich erscheinen lassen würde. Auch liegt es in der Natur der Actiengesellschaft, in der grossen Beweglichkeit und leichten Uebertragbarkeit des Actienbesitzes, dass das finanzielle Interesse der Verwaltung solcher Unternehmungen mehr auf die augenblickliche Rente, als auf die dauernde Durchschnittsrente der Zukunft gerichtet ist. Verwaltungsmassregeln, welche, so werthvoll sie für das öffentliche Interesse erscheinen mögen, einen unmittelbaren Vortheil für das Unternehmen nicht erwarten lassen, vielleicht erst in dem höheren Erträgniss späterer Betriebsjahre die Ausgleichung finden müssen, werden daher bei Privat-Eisenbahnverwaltungen wenig Anklang finden. An die Stelle des unwirthschaftlichen, auf den Raubbetrieb gerichteten Dividendeninteresses tritt bei der staatlichen Verwaltung das allgemein wirthschaftliche und das Finanzinteresse des Staates, welch letzteres bei den reichen Hülfsmitteln eines wohlbegründeten Staatscredits selbst augenblickliche Opfer nicht zu scheuen braucht, mit der Ausgleichung und dem Gewinn der Zukunft zu rechnen im Stande ist und in der Aufgabe, die Bedürfnisse des geordneten Staatshaushalts einschliesslich der Zinsen- und Amortisationslast der Staatsschulden zu decken, seine natürliche Begrenzung findet. Ein finanzielles Interesse dieser Art kann mit dem wirthschaftlichen Interesse des Landes nicht in Widerspruch gerathen, wenn dies Interesse mit gesunden finanziellen Grundsätzen in Uebereinstimmung bleibt und die Rentabilität an sich nicht auf unsicherer Grundlage beruht. Dass die Deckung der laufenden Bedürfnisse des Staates die erste und unerlässliche Bedingung eines geordneten Staatshaushalts bildet, ist ebenso einleuchtend wie die Beschränkung des finanziellen Zweckes staatlicher Betriebsverwaltungen auf das für die Deckung jener Bedürfnisse erforderliche Erträgniss.

Auch die Entwickelung des Eisenbahnwesens sowohl bezüglich der technischen, wie der administrativen Aufgabe des Betriebes wird — entgegen einer mehrfach verbreiteten Meinung — durch die Zusammenfügung der grossen Eisenbahnen zu einer einheitlichen, staatlich geleiteten Verkehrsanstalt nicht im Mindesten beeinträchtigt. Nicht sowohl von der Wettbewerbung einzelner Verwaltungen, als vielmehr von dem wetteifernden Streben der einzelnen in der Verwaltung mitwirkenden Personen ist diese Entwickelung abhängig. Eine Stagnation derselben ist daher durch den Wegfall der Mehrheit von Verwaltungen nicht zu befürchten. Im Gegentheil wird vielmehr, ganz abgesehen von den von Aussen herantretenden Anregungen, durch eine verständige Einwirkung der Regierung, durch die von der leitenden Stelle ausgehende Anregung, durch die wohlwollende Aufnahme und die planmässige Leitung und Vereinigung vereinzelt hervortretender Bestrebungen und Versuche die Möglichkeit gegeben, ein concentrirtes Zusammenwirken aller tüchtigen und strebsamen Kräfte und hierdurch eine schnellere und glücklichere Entwickelung herbeizuführen. Bei allen Verwaltungen, welche den höchsten Nutzeffect nur durch eine einheitliche Disposition erreichen können, deren Gesammtfunction auf dem Zusammenwirken der verschiedenartigsten Organe beruht, ist nach den Erfahrungen, welche bei der Post- und Telegraphenverwaltung gemacht sind, auch der Fortschritt der Entwickelung in viel höherem Grade durch die Vereinigung und organisirte Leitung, als durch den gesonderten Wettstreit der Einzelbestrebungen zu erreichen.

Opportunität der Durchführung des Staatseisenbahnsystems.

Unter allen Gestaltungsformen, welche das Eisenbahnwesen in den modernen Culturstaaten gefunden hat, ist daher das reine Staatseisenbahnsystem allein dasjenige, welches die Aufgaben der Eisenbahnpolitik des Staates, die einheitliche Regelung innerhalb des Staatsgebietes und die Förderung der betheiligten öffentlichen Interessen vollauf zu erfüllen vermag. Nur in dieser Form ist eine wirthschaftliche Verwendung des Nationalcapitals, welches durch die Anlage und den Betrieb der Eisenbahnen in so grossartigem Masse in Anspruch gemmen wird, möglich; nur in dieser Form ist zugleich die unmittelbare und wirksame Fürsorge des Staates für die seinem Schutze anvertrauten öffentlichen Interessen denkbar; nur in dieser Form bietet sich endlich die Möglichkeit einfacher, billiger und rationeller Transporttarife, die sichere Verhinderung schädigender Differentialtarife, eine gerechte, rasche und tüchtige, auf das allgemeine Beste bedachte Verwaltung. Es muss daher das Staatsbahnsystem als der Abschluss der Entwickelung des Eisenbahnwesens angesehen werden. Wann diese letzte Entwickelungsphase des Eisenbahnwesens in den einzelnen Staaten eintreten wird, hängt von den Besonderheiten des Landes und der Staatsform, von dem Masse des Bedürfnisses und beziehungsweise davon ab, ob die Vorbedingungen für die Concentration des Eisenbahnwesens in der Hand des Staates sich mehr oder weniger günstig gestalten. Nicht überall sind die Vortheile der Concentration gleich schwerwiegend, die Nachtheile der Zersplitterung gleich drückend und die öffentlichen Interessen durch die letztere, beziehungsweise durch den Privatbetrieb der Eisenbahnen in gleichem Masse gefährdet. In Preussen, welches alle Vorbedingungen für eine grosse, einheitliche, staatlich geleitete Betriebsverwaltung in hohem Masse vereinigt, dessen beschränkte Hülfsquellen, dessen wirthschaftliche Lage eine vorsichtige und massvolle Verwendung seiner Capitalkraft gebieterisch erheischt, drängt die Entwickelung des Eisenbahnwesens nothwendig und unter den gegenwärtigen wirthschaftlichen Verhältnissen mit doppelter Stärke zu derjenigen Gestaltungsform, welche den Bedürfnissen und den Entwickelungsbedingungen gleicherweise entspricht, und deren endliche energische Durchführung durch die jetzige Vorlage gesichert werden soll.

Für die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen muss überdies der gegenwärtige Zeitpunkt auch insofern als besonders geeignet betrachtet werden, weil die Lage und Aussichten der meisten inländischen Eisenbahnen die Verstaatlichung erwünscht erscheinen lassen, während der günstige Credit des Staates das Mittel zu einer für beide Theile vortheilhaften Transaction gewährt. Die bedeutenden Schwankungen in der Rente der einzelnen Unternehmungen, wie sie in den Betriebsergebnissen der letzten 10 Jahre hervorgetreten sind, haben die Unsicherheit des Werthes der Eisenbahnactien in solchem Masse erkennen lassen, dass die Umwandlung der schwankenden und unsicheren Dividende in eine feste und gesicherte Staatsrente den meisten Actienbesitzern nach den trüben Erfahrungen der jüngsten Vergangenheit in hohem Grade willkommen ist. Während bisher der Rückgang der Eisenbahnrente vorzugsweise in der übermässigen gegenseitigen Concurrenz durch Herstellung neuer Verbindungen seine Erklärung findet, treten für die Zukunft neben der gegenseitigen Concurrenz noch die grössere Machtstellung der bis jetzt schon sehr ausgedehnten Staatsbahnverwaltung und die erhöhten Anforderungen der Staatsaufsicht den Privatbahnen bedrohlich gegenüber. Hat der Staat bisher auch die Privatbahnen das volle Gewicht seines Staatsbahnbesitzes schonend nicht empfinden lassen, so würde das doch auf die Dauer nicht zu halten sein, zumal wenn man der von gegnerischen Stimmen wiederholt verlangten Steigerung der Erträge der Staatsbahnen nachgeben wollte. Die Steigerung der Rentabilität durch eine Erhöhung der Tarife zu erzielen, was ja auch den Actionären der gewiss bald nachfolgenden Privatbahnen zu Gute kommen würde, muss als ausgeschlossen betrachtet werden. — Leistungen wie Erträge des vorhandenen Staatsbahncomplexes werden aber nicht zu der zu beanspruchenden Höhe geführt werden können, ohne eine rationelle Consolidation desselben. Ohne diese bleibt das seither geschaffene Werk unvollkommen und lückenhaft in seiner Anlage und in seinen Erfolgen für den Verkehr, wie für die Staatscasse. Dem jetzigen unhaltbaren Zustand kräftig ein Ende zu machen, ist ein von der Regierung wiederholt betondes dringendes Interesse des Staates.

Bei den Transactionen über den Erwerb der Privatbahnen ist in Betracht zu ziehen, dass in der Hand des Staates das Kaufobject aus verschiedenen Gründen nicht unerheblich an Werth gewinnt. Der Staat ist daher in der Lage, dem Verkäufer bei der Gewährung seiner bisherigen oder sogar einer geringeren Rente doch einen nicht zu unterschätzenden Gewinn zuwenden zu können, ein Verfahren, welches gerecht und billig nach allen Seiten ist. In welchem Masse und in welcher Weise es gelungen, die Interessen des Staates mit den Rücksichten der Billigkeit und die staatliche Würde mit den Interessen des andern Theils im Einklang zu erhalten, ergiebt die weitere Motivirung.

Die Durchführung des Staatseisenbahnsystems kann füglich nicht durch die gleichzeitige Erwerbung aller zur Zeit noch vorhandenen wichtigen Privateisenbahnen erfolgen. Die Gesammtlänge der Privatbahnen selbst, insoweit dieselben unter eigener Verwaltung stehen, erreicht immerhin noch nahezu die Gesammtlänge der im Staatsbetriebe befindlichen Linien. Abgesehen von dem Einfluss eines Gesammtankaufes auf den Staatscredit, würde auch die Einverleibung eines so ausgedehnten Complexes von Bahnen in die bestehende Staatseisenbahnverwaltung eine sehr schwierig zu lösende Organisationsaufgabe bedingen. Um die Ueberleitung der Privatverwaltung in die Staatsverwaltung zu erleichtern und eine einheitliche Organisation der Gesammtheit der vereinigten Bahnen vorzubereiten, erscheint eine successive und planmässige Erwerbung und Einverleibung der in Betracht kommenden einzelnen Privatbahnunternehmungen geboten.

Mit Rücksicht hierauf werden zunächst nur diejenigen wichtigeren Unternehmungen zu erwerben sein, deren Linien besonders geeignet sind, die Lücken des Staatseisenbahnnetzes zu ergänzen und eine rationelle Verkehrs- und Betriebsleitung zu ermöglichen. Hierbei ist besonderes Gewicht darauf zu legen, dass die Mittelpunkte der wichtigeren Verkehrsgebiete — die Hauptsitze des Handels und der Industrie — durch Staatsbahnlinien verbunden werden, welche vermöge ihrer Lage und Leistungsfähigkeit dem Staate einen bestimmenden Einfluss auf die Verkehrsleitung sichern. Die Verbindungen der grossen Seehandelsplätze mit den Hauptproductions- und Consumtionsbezirken bezw. mit den grösseren Handelsplätzen des Binnenlandes, sowie die Verbindungen dieser letzteren unter einander, müssen daher durch Staatsbahnlinien vermittelt werden.

Aus diesem Gesichtspunkte erscheint zunächst die Erwerbung der im § 1 genannten 4 Eisenbahnunternehmungen geboten.

1. Der staatsseitige Erwerb des Berlin-Stettiner Eisenbahnunternehmens, dessen bei weitem grösster Theil — fast zwei Drittel — vermöge der vom Staate übernommenen Zinsgarantie die Staatscasse bereits stark belastet, bildet den nothwendigen Abschluss der Entwickelung des Staatseisenbahnnetzes in dem nordöstlichen Theile der Monarchie. Die an die Berlin - Stettiner Bahn anschliessende Staatsbahnlinie, deren wichtigere Verkehrsrelationen in den von dieser Bahn berührten Ostseehäfen ihren Ausgangs- oder Endpunkt finden, erhalten durch die anschliessenden Linien des Berlin-Stettiner Unternehmens ihre natürliche Fortsetzung. In dieser Beziehung ist die Linie Konitz-Wangerin und ebenso die künftig in das Eigenthum des Staates übergehende Linie Posen-Stargard auf den Stettiner Hafen, die Schneidemühl-Belgarder Linie auf den Colberger Hafen angewiesen. Ebenso ist ein wesentlicher Theil der Verkehrsbeziehungen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, der Berlin-Wetzlarer Bahn, und insbesondere der vom Staate verwalteten und ev. in dessen Eigenthum übergehenden Berlin-Dresdener Bahn von dem Stettiner Hafenverkehr abhängig. Mit dem Erwerbe des Berlin-Stettiner Unternehmens geht daher die Betriebs- und Verkehrsleitung auf diesen Routen bis zu den Häfen hin, auf den Staat über, so dass die Voraussetzung für eine einheitliche Gestaltung derselben, welche den Interessen des Verkehrs wie der Oeconomie des Betriebes in gleicher Weise förderlich sein wird, gegeben ist. Besonderen Werth gewinnt diese Erwerbung durch die Bedeutung, welche der Stettiner Hafenverkehr für die Gestaltung der Frachttarife auf den sämmtlichen, in dem Verkehrsgebiete der Ostseehäfen belegenen Eisenbahnlinien hat. Unter den Ostseehäfen ist der Stettiner Hafen wohl der überwiegend bedeutendste, weil demselben für die hauptsächlichsten Bezugs- und Absatzgebiete der kürzeste Land-

weg zur Verfügung steht. Die Stettiner Hafenfrachttarife reguliren daher naturgemäss wesentlich die Frachttarife der Concurrenzhäfen an der Ostsee und machen selbst für entlegenere Concurrenzgebiete ihre Rückwirkung auf die Frachttarife der Nordseehäfen geltend, so dass es für die Tarifpolitik des Staates von unverkennbarer Wichtigkeit ist, die Zufuhrstrassen dieses Hafens nicht in fremder Hand zu lassen. Die für die Landesvertheidigung wichtigen Linien der Ostseeküste in ihrer ganzen Länge von Königsberg bis Stralsund befinden sich mit der Uebernahme des Berlin-Stettiner Unternehmens im ausschliesslichen Betriebe des Staates.

2. Durch die Erwerbung des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens wird die für einen einheitlichen Staatsbetrieb fehlende Verbindung zwischen den östlichen Staatsbahnen und den westlichen und nordwestlichen Theilen der Monarchie bezw. mit der Hannoverschen und der Westfälischen Staatseisenbahn hergestellt. Die von dem Südosten ausgehende Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn erhält ihre Fortsetzung nach dem Nordosten, den Seehäfen von Hamburg und Bremen. Ebenso erhalten die in Berlin mündenden Linien der Ostbahn und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn eine directe Verbindung mit Hannover und den westlich über Minden, Osnabrück und Rheine sich anschliessenden Staatsbahnlinien. Dem ohne diese Verbindung in die Augen fallenden Mangel in der Configuration des Staatseisenbahnnetzes kann nicht anders und nicht besser als durch die Erwerbung des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens abgeholfen werden. Hierdurch werden zugleich die wichtigen Nordseehäfen an der Elbe und Weser (Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde) durch Staatsbahnlinien in directe Verbindung mit der Hauptstadt Berlin und dem östlichen Hinterlande gebracht. Die grossen Verkehrcentren der Provinz und des Königreichs Sachsen, Magdeburg und Leipzig, werden in das Staatsbahnnetz einbezogen und in directe Staatsbahnverbindung mit Frankfurt a. M. und dem südwestlichen Deutschland, bezw. mit Hannover und dem nordwestlichen Hinterlande gebracht. Endlich wird die bis jetzt wenig gesicherte Verkehrslage der Hannoverschen Bahnstrecke von Minden bis zur Braunschweigischen Grenze befestigt und derselben der gebührende Antheil an dem sich in westlicher und östlicher Richtung bewegenden Norddeutschen Verkehr gesichert.

3. Die Erwerbung der Hannover-Altenbekener Bahn, deren Betrieb und Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft dauernd überlassen ist, erscheint als eine Consequenz der Erwerbung des letzgedachten Unternehmens durch den Staat und zugleich als eine unerlässliche Vervollständigung des Staatsbahnnetzes in der durch die Einverleibung des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens sich ergebenden Gestaltung. Die Linien des Hannover-Altenbekener Unternehmens bilden die Zwischenglieder der südlichen Verzweigungen der Hannoverschen und Westfälischen Staatsbahnen, sowie des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens, die von Oberhausen über Dortmund nach Altenbeken führende Linie der Westfälischen Eisenbahn erhält die directe Fortsetzung in nordöstlicher Richtung nach Hannover, die von Rheine nach Löhne und von Bremen über Wunstorf nach Hildesheim führenden Linien der Hannoverschen Staatsbahn erhalten die Fortsetzung über Vienenburg, Aschersleben nach Halle und Leipzig.

4. Das Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen ist seiner Zeit nur durch wesentliche Unterstützung des Staates und unter solchen Bedingungen ins Leben gerufen worden, durch welche der künftige Uebergang desselben in die Hände des Staates von vorn herein gesichert war. Der auf planmässiger Vorbereitung dieser Eventualität beruhende Vorbehalt der Einlösung der Actien zum Nennwerthe, welcher bei Concessionirung des Unternehmens zu Gunsten des Staates stipulirt und statutmässig festgestellt wurde, ist im Jahre 1865 nicht etwa in Folge eines Wechsels in der zum Grunde liegenden Auffassung, sondern in Folge äusserer Umstände und mit Rücksicht auf die damalige Finanzlage des Staates aufgegeben worden. Die nunmehrige Erwerbung des Unternehmens für den Staat beruht daher auf einer langjährigen Tradition der Preussischen Eisenbahnpolitik und ist bestimmt, die bedauerliche Folge einer vorübergehenden politischen Zwangslage auszugleichen. Durch die Erwerbung des Köln-Mindener Unternehmens wird die fehlende Verbindung der Hannoverschen und Westfälischen Staatseisenbahnen in westlicher Richtung nach Köln und dem Unterrhein geschaffen und zugleich eine zweite Verbindung mit Holland (via Arnheim gegenüber der jetzigen via Salzbergen) für den Staat gewonnen. Der in Harburg endigenden Hannoverschen Staatsbahn wird die im Interesse des Verkehrs, wie im Interesse der Rentabilität dieser Bahn gleicherweise erwünschte Einführung in den Seehafenplatz Hamburg gegeben, welche anderenfalls nur mit einem enormen, wirthschaftlich nicht zu rechtfertigenden Kostenaufwand zu ermöglichen wäre. Vor Allem erlangt der Staat mit dem Erwerbe des Köln-Mindener Unternehmens eine das Rheinisch-Westfälische Kohlenrevier durchschneidende, durch ihre günstige Lage, zahlreiche Anschlüsse an die Gruben und gewerblichen Etablissements, sowie durch die seit langen Jahren befestigten und geordneten Verkehrsbeziehungen wichtige und den Verkehr beherrschende Linie, in deren Besitz ihm der erwünschte Einfluss auf die Tarifstellung und die Verkehrsleitung für das bedeutendste Industriegebiet der Monarchie gesichert wird. Mit dieser Erwerbung wird zugleich für die Linie Osnabrück-Löhne die Verbindung mit den übrigen Theilen der Hannoverschen Staatsbahn gewonnen, welche gegenwärtig auf den höchst kostspieligen, unwirthschaftlichen und dem Verkehrsinteresse widersprechenden Mitbetrieb der Strecke Minden-Löhne angewiesen ist. — Der hiernach in hohem Grade erwünschte Erwerb des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens für den Staat erscheint zugleich als das geeignetste Mittel, um die sich aus den Staatsgarantieverträgen vom 30. December 1852 (G.-S. 1853 S. 256) und vom 22. Juni 1854 (G.-S. 1855 S. 235—244, 564—568) bezüglich der Zweigbahnen von Oberhausen nach Arnheim und von Deutz nach Giessen, sowie der Kölner Rheinbrücke ergebenden Schwierigkeiten zu lösen. Da die Ausübung des vertragsmässig vorbehaltenen Rechtes, die Zweigbahnen gegen Erstattung des Anlagecapitals zu erwerben, sich für den Staat als vortheilhaft erweist, so würde es für gerechtfertigt nicht erachtet werden können, dass von der Geltendmachung dieses Rechtes und der damit für den Staat verbundenen Vortheile noch länger abgesehen werde. Andrerseits lässt es sich nicht verkennen, dass mit der Geltendmachung des Rechtes die Köln-Mindener Eisenbahn erheblich geschädigt würde. Die Abtrennung der im lebhaftesten Verkehr mit der Stammbahn stehenden Zweigbahnen würde nicht ohne Rückwirkung auf die erstere und die gesammte öconomische Lage des Unternehmens bleiben können. Dass Seitens der Gesellschaft und ihrer Interessenten die Ausübung jenes Vorbehaltes als ein Act einer — wenn auch formell berechtigten — Vergewaltigung angesehen wird, ist gewiss. Derselbe würde in noch ungünstigerem Lichte erscheinen, wenn künftig der Staat zum Ankaufe des durch die Abtrennung entwertheten Unternehmens übergehen würde.

Mit der Erwerbung der bezeichneten vier Unternehmungen gelangt die Einbeziehung der wichtigsten See- und Handelsplätze des Inlandes in das Netz der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Durchführung. Die directen Verbindungen zwischen den hauptsächlichsten Verkehrspuncten, den Seehäfen, den grossen Handelsplätzen und den Industriegebieten bilden die den Verkehr beherrschenden Linien. Die Einbeziehung solcher Punkte wie: Köln, Magdeburg, Leipzig, Stettin und Hamburg in das Netz der Staatsbahnlinien ist daher für einen wohlorganisirten Verkehr und die Ausübung eines bestimmenden Einflusses des Staates auf die Verkehrsleitung unerlässlich. Mit der Einverleibung der gedachten Unternehmungen erhält andererseits das Staatseisenbahnnetz eine mehr geschlossene Gestaltung mit in einander greifenden Linien, so dass eine zweckmässigere Organisation der Verwaltung und eine rationelle Betriebsleitung ermöglicht wird. Hiermit sind zugleich die Voraussetzungen gegeben, um einen erheblichen Theil derjenigen Ersparnisse in Verwaltung und Betrieb schon jetzt zu erreichen, welche nach den Ausführungen in dem allgemeinen Theil der Begründung des Gesetzentwurfs (sub II) mit der Durchführung des Staatsbahnsystems verbunden sind.

Zunächst wird die Möglichkeit geschaffen, den bestehenden Verwaltungsapparat zu vereinfachen. Es wird z. B. einem Bedenken nicht unterliegen, die Verwaltung der Berlin-Stettiner Eisenbahn in ihrer gegenwärtigen Betriebsausdehnung (d. i. excl. der im Betriebe der Ostbahn stehenden Hinterpommerschen Bahnen) mit der Verwaltung einer bestehenden Staatsbahn, etwa der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in angemessener Weise zu verbinden, so dass das Directorium der ersteren Bahn mit seinem gesammten Apparat von Directoren, Oberbeamten und Bureaupersonal in Wegfall kommen kann. Der Personalausgabeetat des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahn beziffert sich allein auf 447 731 *M.* Wenn auch der Wegfall desselben und des zugehörigen Centralbureaus eine Vermehrung des Personals der Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zur Folge haben wird, so wird dieselbe doch nicht annähernd dem bedeutenden Personalaufwand entsprechen, welchen die Beibehaltung einer selbstständigen und getrennten Verwaltungsstelle erfordert, da der gesammte Geschäftsverkehr und nach dem Uebergange des Eigenthums der Bahnen auch der gesammte Abrechnungsverkehr mit derselben in Wegfall kommt. Es kann daher angenommen werden, dass der bezeichnete Personalaufwand allein sich mindestens $1/3$ bis $1/2$, also um ca. 200 000 *M.* jährlich ermässigen wird.

Aehnlich wird bei anderen der zu erwerbenden Bahnen der Besitzwechsel wenigstens insofern wirken, als durch die Vereinfachung des Geschäftsverkehrs, des Abrechnungswesens u. s. w. überall Kräfte und Kosten gespart werden, und zwar nicht blos bei den neu zutretenden, sondern auch, und zwar in nicht geringerem Masse bei den bereits vorhandenen Staatsbahnen, auf welche ebenfalls der Erwerb der Privatbahnen vereinfachend zurückwirkt. Eine bei dem bisherigen Zustande nicht durchführbare Reform des Verfahrens in Bezug auf die Berechnung

der Transporteinnahmen und auf die Verwendung der Betriebsmittel wird jenen Effect noch bedeutend verstärken.

Der Verkehr der Uebergangsstationen der Staatsbahnlinien einerseits und der zu erwerbenden Bahnen andererseits, sowie ferner der Uebergangsstationen dieser letzteren in ihrem wechselseitigen Verkehr wird wesentlich vereinfacht, so dass alle diejenigen Aufwendungen sich erübrigen, welche durch die Trennung der Verwaltungen bedingt sind. Durch die Vereinigung des gesammten Dienstes auf jeder einzelnen dieser 34 Stationen, durch die Vereinfachung des Rangirgeschäfts, durch den Wegfall des Abrechnungs- und Uebergabeverkehrs, durch die Möglichkeit einer Beschränkung der baulichen und Betriebseinrichtung und die hierdurch bedingte Reduction des Aufwandes für die Unterhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, werden sehr erhebliche Ersparnisse erzielt. Nach den dieserhalb stattgefundenen speciellen Ermittelungen ermöglicht allein die Einschränkung des Personalaufwandes auf diesen Uebergangsstationen eine jährliche Ersparniss von 750 000 ℳ, während die sonstigen, durch die anderweite Organisation des Dienstes auf jeder einzelnen Station bedingten Ersparnisse selbstverständlich zur Zeit nicht zu übersehen sind. Einzelne Ersparnisse, welche hier bereits mit Sicherheit in Aussicht genommen werden können, berechnen sich auf den Gesammtbetrag von 333 000 ℳ.

Hierzu kommen ferner die sich einer genauen Schätzung entziehenden bedeutenden Ersparnisse in der Gesammtbetriebsleitung der vereinigten Bahnen, wie solche durch den Wegfall von an sich überflüssigen Concurrenzzügen und Umwegstransporten, durch die erleichterte Aufstellung eines öconomischen und ineinandergreifenden Fahrplans, durch bessere Ausnutzung der Maschinen und Wagen, welche bei einem rationellen Maschinenturnus und einer planmässigen Wagendisposition innerhalb eines erweiterten Verwaltungsgebietes eintreten wird, sowie durch die Einschränkung der Leerfahrten ermöglicht werden. In allen Zweigen der Verwaltung und des Betriebes wird an Personal erspart. Die Einschränkung des Dienstes durch den Ausfall von Zügen, den Wegfall oder die Beschränkung des Nachtdienstes, die Einführung vereinfachten Betriebes auf solchen Strecken, welche durch die öconomischere Verkehrsleitung von der Mitbedienung gewisser Transportrichtungen ausgeschieden werden können, die Beseitigung complicirter und unwirthschaftlicher Mitbetriebs- und Mitbenutzungs-Einrichtungen, — alle diese Umstände gewähren die Möglichkeit einer bedeutenden Reduction der gesammten Betriebsausgaben. Die Kosten für die Traction sowie für die Unterhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel werden wesentlich herabgemindert, Maschinen und Wagen werden in beträchtlicher Zahl disponibel. Sowohl hierdurch, wie durch die geringere Abnutzung wird das künftige Erneuerungsbedürfniss ein geringeres. Eine Reihe selbstständiger Betriebsanlagen bei den einzelnen Bahnen werden mit ihren Baulichkeiten und ihrem Areal entbehrlich, so dass sie nicht allein bei der Belastung der Unterhaltungsfonds ausscheiden, sondern auch eine anderweite Verwerthung gestatten. Eine genaue Berechnung aller dieser Ersparnisse, bezüglich deren auf das unter II des allgemeinen Theils der Begründung Gesagte Bezug genommen werden darf, würde die Aufstellung eines vollständigen Organisations- und Betriebsplanes der vereinigten Bahnen zur Voraussetzung haben. Dieselbe wird aber erst nach Uebernahme der Verwaltung und anderweiter Organisation des gesammten Betriebs- und Verwaltungsdienstes möglich sein. Es kann indess nicht zweifelhaft sein, dass die auf diesem Gebiete zu erreichenden Ersparnisse von ganz erheblicher Bedeutung sein werden. Beispielsweise würden auf den an die betreffenden Uebergangsstationen anschliessenden Strecken der Linien Bremen-Uelzen, Lehrte-Hannover, Elze-Nordstemmen-Hildesheim, Sangerhausen-Sandersleben, Harburg-Hamburg und Minden-Löhne allein im Fahrdienst ca. 140 000 ℳ und durch die bei Erwerb der Köln-Mindener Eisenbahn zulässige Einrichtung des Secundärbetriebes auf der Dortmund-Sterkrader Linie weitere 110 000 ℳ zu ersparen sein.

Wie erheblich die Vortheile der besseren Ausnutzung allein der Güterwagen sich gestalten, ergiebt das Verhältniss der beladen und leer gefahrenen Wagenachskilometer, da mehr als $^1/_3$ sämmtlicher auf Preussischen Bahnen gefahrenen Wagenachskilometer (1 440 Millionen leer, 2 540 Millionen beladen) Leerfahrten sind. Wenn, wie unter II des allgemeinen Theils der Motive näher nachgewiesen, ein beträchtlicher Theil dieser Leerfahrten durch den Umstand herbeigeführt wird, dass die am Bestimmungsort beladen ankommenden Wagen, auch wenn eine Rückladung für dieselben nicht vorhanden ist, nach der Heimathbahn zurückzudirigiren sind, so wird durch das Ausscheiden der zu erwerbenden ausgedehnten Privatbahnlinien unzweifelhaft eine sehr bedeutende Einschränkung der Leerfahrten erreicht werden können. Bei der Annahme, dass diese Ersparniss $^1/_4$ aller Leerfahrtskilometer betragen würde, ergiebt sich nach einer mässigen Berechnung eine jährliche Ersparniss an Betriebsausgaben (Kosten des Bahntransports, sowie der Unterhaltung und Erneuerung) von 835 000 ℳ, sowie an Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals (durch Reduction des Gesammtwagenparks) von 505 000 ℳ.

Nicht unbeträchtlich werden die Vortheile des Erwerbes der in Rede stehenden Privatbahnen endlich durch die Möglichkeit erhöht, sowohl für die Staatsbahnen wie für die zu erwerbenden Privatbahnen das gegenwärtige und künftige Baubedürfniss einzuschränken. Nach den dieserhalb angestellten Ermittelungen berechnen sich die Ersparnisse an Baucapital für entbehrliche Bauausführungen auf den Gesammtbetrag von 4 675 000 ℳ, während die Bewerthung der disponibel werdenden Bauanlagen sowie der, durch Vereinfachung des Rangir- und Reservedienstes disponibel werdenden Locomotiven eine Gesammtersparniss von 3 100 000 ℳ ergiebt.

Aus diesen Erwägungen ist das Project des Erwerbes der 4 bezeichneten Unternehmungen hervorgegangen. Die Verträge (Anlagen des Gesetzentwurfs) sind inzwischen durch die Generalversammlungen der Gesellschaften genehmigt, so dass nur noch die verfassungsmässige Genehmigung zu diesen Projecten erübrigt. In den anliegenden 4 Denkschriften sind die Verhältnisse der einzelnen Unternehmungen bezüglich ihrer Ausdehnung, ihrer finanziellen Belastung, ihres Verkehrs, ihres Betriebes und ihrer besonderen Beziehungen zum Staate und den anschliessenden Bahnen eingehend erörtert. Zugleich ist der Nachweis geführt, dass die Aufwendung der vertragsmässig für die Abtretung an den Staat zu entrichtenden Gegenleistung für jedes einzelne Unternehmen ohne Berücksichtigung der aus der Verschmelzung der Gesammtheit dieser Erwerbungen mit den Staatsbahnen erwachsenden besonderen Vortheile finanziell gerechtfertigt ist.

Mit der Erwerbung dieser 4 Unternehmungen kann jedoch die nächste Aufgabe des Staates für den Zweck der Durchführung des Staatseisenbahnsystems noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden. Um dieselbe zu einem vorläufigen Abschluss zu bringen, empfiehlt es sich, zugleich der Erwerbung des Berlin-Anhalter und des Rheinischen Eisenbahnunternehmens näher zu treten, auch den Erwerb des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens zu geeigneter Zeit, sobald sich eine richtigere Werthschätzung desselben bei den Actionären Bahn gebrochen haben wird, im Auge zu behalten.

Die Verhandlungen über die Erwerbung der Privateisenbahnunternehmungen durch den Staat sind ihrer Natur nach nicht so einfach, um durch Angebot und Annahme rasch zum Abschluss gebracht zu werden, erfordern vielmehr in der Regel einen erheblichen Zeitaufwand, um zur Verständigung über die Abtretung, den Preis und die Modalitäten der Verträge zu gelangen. Es liegt dies einerseits darin, dass die Ansichten über den Werth der abzutretenden Unternehmungen meistens nicht unerheblich differiren und zunächst gegenseitige Erörterungen nöthig sind, um die erwünschte Klärung der Auffassungen herbeizuführen. Es liegt andererseits darin, dass die Verhältnisse der einzelnen Unternehmungen sich im Laufe der Zeit vielfach sehr complicirt gestaltet haben, so dass die anderweite Ordnung derselben, welche durch den Uebergang des Unternehmens auf den Staat bedingt wird, mit den erheblichsten Schwierigkeiten und Weiterungen verbunden ist. Hierzu kommt endlich, dass für die Bewerthung und Preisstellung durch den Staat die gegenwärtige Rentabilität des abzutretenden Unternehmens den Ausgangspunkt bilden muss, dass aber das Betriebsergebniss namentlich bei solchen Unternehmungen, welche durch bedeutende Vermehrung des Actien- oder Anleihecapitals und durch Eröffnung neuer eigener oder concurrirender fremder Linien eine wesentliche Aenderung der bisherigen Dividende zu gewärtigen haben, sich im Laufe der Verhandlungen leicht erheblich anders gestaltet, als bei Einleitung derselben angenommen werden konnte. In solchen Fällen wirken die Aenderungen in den Voraussetzungen auf Angebot und Forderung der Contrahenten zurück, so lange die Verhandlungen noch nicht definitiv geschlossen sind. Die unerwartet hohe Dividende, welche den Actionären von Magdeburg-Halberstadt pro 1878 gezahlt wurde, hat ebenso die Forderung der Gesellschaft erhöht, wie die unerwartet niedrige Dividende, welche für das gedachte Jahr bei dem Ablaufe desselben von dem Gesellschaftsvorstande der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft in Aussicht genommen wurde, dem Staate den Erwerb des Unternehmens zu einem niedrigeren, als dem ursprünglich in Aussicht genommenen Preise ermöglichte.

Die dem Gesetzentwurfe angefügten Verträge sind, soweit es die Verschiedenheit der Verhältnisse bei den einzelnen Unternehmungen gestattete, in möglichste Uebereinstimmung gebracht worden. Die Vereinbarungen charakterisiren sich dadurch, dass überall nicht sofort das Eigenthum des zu erwerbenden Unternehmens auf den Staat übergeht, sondern zunächst dem Staate nur Verwaltung und Betrieb dauernd überlassen wird. Um jedoch dem Staate zugleich die Möglichkeit zu sichern, künftig das Eigenthum des Unternehmens an sich zu ziehen, wird demselben zugleich das Recht eingeräumt, gegen einen zum Voraus festgesetzten Preis das Unternehmen kaufweise zu erwerben. Um anderseits diesen kaufweisen Uebergang zu erleichtern und die mit der Liquidation verbundenen Schwierigkeiten zu vereinfachen, hat der Staat die Verpflichtung übernommen, bevor er von dem Ankaufsrechte Gebrauch macht, jedem Actionär zu einem eben-

falls zum Voraus bestimmten Preis die Abtretung seines Actienbesitzes an den Staat anzubieten. Da dieser letztere Preis so normirt ist, dass er dem Actionär grössere Vortheile, als der Besitz seiner Actien, gewährt, so wird voraussichtlich die Gesammtheit der Actionäre von dem Angebot Gebrauch machen — bis auf wenige Actien, welche durch Sorglosigkeit der Besitzer oder aus äusseren Gründen erfahrungsmässig nicht zum Vorschein kommen.

Wenn daher der Staat demnächst von dem Ankaufsrechte Gebrauch macht, wird er bis auf wenige Actien der alleinige Actionär der Gesellschaft sein. Da die sämmtlichen Schulden der Gesellschaft mit dem Uebergange des Eigenthums auf den Staat von letzterem übernommen werden, so wird das Liquidationsgeschäft in der Einzahlung des auf die nicht im Besitz des Staates befindlichen Restactien entfallenden Kaufpreises bestehen. Bis zu dem Zeitpunkt, wo der Staat von dem Ankaufsrechte Gebrauch macht, bleibt die Gesellschaft bestehen, deren Organe jedoch insoweit, als der Staat die Verwaltung für eigene Rechnung gegen Gewährung einer festen Rente an die Actionäre übernimmt, einen wesentlich vereinfachten und beschränkten Wirkungskreis erhalten.

Die in Vorstehendem dargelegte eigenthümliche Natur dieser Verträge ist durch folgende Umstände bedingt:

1. Wenngleich vertragsmässig die sämmtlichen Schulden der Gesellschaft bei dem Ankaufe des Unternehmens vom Staate übernommen werden sollen, so ist doch der Möglichkeit Rechnung zu tragen, dass mit der Auflösung der Gesellschaft die Gläubiger den Anspruch auf Rückzahlung ihrer Forderung erheben und ein solcher Anspruch Seitens der Gerichte als begründet anerkannt wird. Die Gesammtheit der ultimo 1878 noch nicht amortisirten Anleiheschulden der 4 Gesellschaften beläuft sich auf 712 833 900 ℳ. Insoweit der Börsencours der betreffenden Prioritätsobligationen über Pari steht, was zur Zeit bei allen mit 4½ pCt. und höher verzinslichen der Fall ist, haben zwar die Gläubiger ein Interesse an der Kündigung nicht. Im Gegentheil liegt es im Interesse des Staates, diese Kündigung seinerseits vorzunehmen, insoweit der günstigere Staatscredit ihm die Möglichkeit gewährt, sich das in den Anleihen investirte Capital zu einem niedrigeren Zinsfuss zu verschaffen. Immerhin aber können die Verhältnisse des Geldmarkts durch unvorhergesehene politische Ereignisse eine solche Aenderung erleiden, dass eine Kündigung in grösserem Umfange eintreten und die Aufbringung des zur Rückzahlung erforderlichen Geldbedarfs bei gleichzeitig sinkendem Staatscredit Schwierigkeiten und Verluste zur Folge haben würde. Es befindet sich überdies unter dem Gesammtbetrage der in Rede stehenden Anleihen und Schuldtitel, wie die anliegende Nachweisung (Anlage 8) ergiebt, zugleich ein nicht unerheblicher Theil, welcher mit 4 pCt. oder zu einem niedrigeren Satze verzinslich ist und demgemäss erheblich unter dem Paricourse steht. Die Inhaber dieser Schuldentitel würden allerdings durch die Kündigung und Rückzahlung des Nominalbetrages einen nicht unerheblichen Gewinn erlangen. Da der Staat den Deckungsbedarf durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen haben würde, so würde ihm die Differenz des Courswerthes gegen den Nominalbetrag insoweit zur Last bleiben, als dieselbe nicht durch den günstigeren Staatscredit ausgeglichen würde. Diese Differenz beläuft sich nach dem Course der betreffenden Effecten per 1. October d. J., wie die anliegende Nachweisung (Anlage 9) ergiebt, auf 9 830 813 ℳ. Allerdings würde nun eine aus der Auflösung der Gesellschaft hergeleitete Berechtigung der Gläubiger zur Kündigung ihrer Anleihebeträge Seitens der Staatsregierung im Hinblick auf die Bestimmungen im Artikel 247 d. H.-Ges.-Buchs und im § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 nicht anerkannt werden, da der Staat sämmtliche Schulden bei dem Ankaufe als Selbstschuldner übernimmt und den Gläubigern hierdurch eine formell und materiell genügende Sicherstellung ihrer Forderungen gewährt wird, — eine Auffassung, welche gegenüber den Gläubigern der ehemaligen Taunuseisenbahngesellschaft bereits im Wege richterlicher Entscheidung bestätigt worden ist. Es handelt sich daher nicht um die Verwaltung eines mit dem sofortigen Erwerbe des Eigenthums der in Rede stehenden Unternehmungen zweifellos verbundenen Nachtheils für die Staatskasse, sondern nur um die vorsorgliche Vermeidung einer Gefahr, welche, so lange die Rechtsprechung nicht zu einer constanten Behandlung solcher Fragen geführt hat, allerdings als vorhanden angesehen werden muss.

2. Wenn es aus diesem Grunde geboten erschien, die planmässige Amortisation der Anleiheschulden der Gesellschaft so lange offen zu halten, bis die Finanzlage des Staates die Kündigung derselben selbst als erwünscht erscheinen lässt, so ergab sich von selbst die gewählte Vertragsform, welche den Eigenthumserwerb nach der Convenienz des Staates hinausschiebt, als das geeignete Auskunftsmittel. Die ausserordentlichen Schwierigkeiten und Weiterungen, welche mit der Liquidation des Vermögens eines Actienunternehmens von solcher Bedeutung und Ausdehnung, wie die in Rede stehenden Eisenbahnunternehmungen, naturgemäss verbunden sind, haben die weitere Gestaltung dieser Vertragsform an die Hand gegeben. Eine Vereinfachung des Liquidationsgeschäftes erschien um so dringender geboten, als die verschiedenwerthige Natur der Actien bei mehreren dieser Gesellschaften besondere Schwierigkeiten theils für die Zustimmung der Actionäre zu der Abtretung des Unternehmens, theils für die Vertheilung des Liquidationserlöses selbst ergab. So sind die Actien (Stamm- und Stammprioritätsactien der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft (§ 23 des Statuts) verschiedenwerthig hinsichtlich der Dividende sowohl, wie der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens. Hätte nun der Staat den für die Abtretung der Actien im Ganzen zu gewährenden Kaufpreis statt dessen als Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens selbst in die Liquidationskasse zahlen sollen, so würden die Stammactien völlig leer ausgegangen sein und der Abtretung des Unternehmens an den Staat daher niemals zugestimmt haben. Die Actien der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (Lit. A., B. und C.) sind verschiedenwerthig hinsichtlich der Dividende. Es besteht jedoch in den Kreisen der Actionäre mit Rücksicht auf die Bestimmungen im § 74 des Gesellschaftsstatuts und in den §§ 8 resp. 5 des siebenten resp. zwölften Statutnachtrags eine Verschiedenartigkeit der Ansichten hinsichtlich der Bewerthung der B.-Actien in der Liquidation. Die Gesellschaftsvertreter haben daher bei den Verhandlungen sowohl die Abtretung des Unternehmens gegen einen bestimmten in die Liquidationskasse zu zahlenden Kaufpreis, wie auch die Uebernahme der Liquidation auf Rechnung der Gesellschaft abgelehnt, weil sie bei der Vertheilung in jedem Falle je nach der verschiedenen Auslegung der Statutbestimmungen die Gefahr einer demnächst im Rechtswege reprobirten Vertheilung des Erlöses befürchten zu müssen glaubten. Um diese Schwierigkeiten zu vermeiden, erübrigte nur der Erwerb der Actien selbst durch den Staat. Daher das vertragsmässige Angebot des Ankaufs oder Umtausches der Actien durch den Staat vor der Liquidation, wodurch jedem Actionär die Möglichkeit geboten ist, den Gegenwerth seines Actienbesitzes schon vorher zu erlangen, und die etwaigen Differenzen über die künftige Vertheilung des Liquidationserlöses sich auf diejenigen Restactien beschränken, welche aus irgend welchem Grunde von dem Angebot keinen Gebrauch machen. Wenn hierbei die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass die Inhaber der Magdeburg-Halberstädter B.-Actien, indem sie bei der Auslegung der Statutbestimmungen von einer höheren Bewerthung ihres Actienbesitzes ausgehen, zu einem grösseren Theile es vorziehen mögen, von dem Angebote des Umtausches (§ 8 des Vertrages) nicht Gebrauch zu machen, sondern die künftige Liquidation abzuwarten, so würde dagegen der Staat in der Lage sein, die Liquidation nach seinem Belieben hinauszuschieben und die allmälige Reduction der noch nicht umgetauschten Actien im Wege des Ankaufs herbeizuführen. Zur weiteren Vereinfachung des Liquidationsgeschäftes ist in Uebereinstimmung mit der Rechtsauffassung, welche den Anleihegläubigern des Verkaufes ungeachtet ein Kündigungsrecht nicht gewährt, die Uebernahme der Schulden durch den Staat als Selbstschuldner vereinbart, zumal für die Inhaber der über pari stehenden Obligationen ein Interesse an der Kündigung und Einlösung des Nominalbetrages überhaupt nicht besteht.

Diese Vertragsform, welche bei dem Erwerbe von Actienbahnen durch die Verhältnisse der Actiengesellschaften und den Zweck der Vereinfachung des Liquidationsgeschäftes bedingt wird, ist in Fällen dieser Art bereits wiederholt zur Anwendung gebracht worden. Es kann in dieser Hinsicht auf die Erwerbung des Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahnunternehmens durch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, auf die Erwerbung der Hessischen Nordbahn durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, sowie auf die Erwerbung der Wilhelmsbahn, der Neisse-Brieger und der Niederländischen Zweigbahn durch die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft verwiesen werden (Anlage 10).

Unter den sonstigen Bestimmungen der Verträge sind noch folgende allgemeine Gesichtspunkte hervorzuheben:

1. Der Zeitpunkt, bis zu welchem beide Theile an die getroffenen Vereinbarungen gebunden sind — 1. Januar 1880 — erklärt sich daraus, dass die Vertreter der Gesellschaften besonderen Werth darauf legten, diese Frist möglichst kurz zu bemessen, während Seitens des Staates für die Begrenzung der Frist nur derjenige Zeitpunkt zugestanden werden konnte, bis zu welchem die verfassungsmässige Genehmigung der Verträge herbeigeführt werden kann.

2. Der Zeitpunkt, mit welchem Verwaltung und Betrieb derjenigen Unternehmungen, welche gegen Gewährung einer festen Rente in die Hand des Staates übergehen, für Rechnung des letzteren erfolgt — 1. Januar 1879 —, ist deshalb als angemessen erachtet worden, weil dadurch einerseits nach Festsetzung der Dividende für das Vorjahr 1878 eine weitere Auseinandersetzung hinsichtlich der Erträgnisse des Unternehmens ausgeschlossen, andererseits die Unzuträglichkeit vermieden wird, welche für die nach Perfection des Vertrages die Verwaltung übernehmende Königliche Behörde bezüglich der Feststellung der Dividende und der Rechnungslage entstanden sein würde, wenn für das Jahr 1879 noch die Verwaltung für Rechnung der Gesellschaft geführt wäre.

3. Abgesehen von dem Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmen, welches der Staat zunächst lediglich für die Gesellschaft verwaltet, übernimmt der Staat mit dem Uebergange der Verwaltung die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände sämmtlicher Activfonds der Gesellschaft, speciell sämmtlicher Reserve- und Erneuerungsfonds, jedoch nach Abzug der den Directoren zu gewährenden Abfindungen (cfr. unten 4) zur freien Verfügung anheimfallen. Für die Hannover-Altenbekener Reserve- und Erneuerungsfonds wird diese Dispositionsbefugniss erst erlangt, nachdem der Staat von seinen Rechten, die Liquidation der Gesellschaft herbeizuführen, Gebrauch gemacht haben wird. Der gesammte Bestand dieser Fonds beläuft sich gemäss der Zusammenstellung Anlage 11 auf 35 435 264 ℳ, hiervon sind jedoch vorläufig nur, da der Maximalbetrag der Abfindungen der Directoren 3 908 000 ℳ in Anspruch nimmt, 31 527 264 ℳ disponibel.

4. Was die Verhältnisse der Beamten der Gesellschaften, deren Unternehmungen auf den Staat übergehen, anbetrifft, so regeln sich dieselben nach folgenden Gesichtspunkten. In den bestehenden vertragsmässigen Rechten der Beamten tritt eine Aenderung nicht ein. Bei den auf Kündigung angestellten Beamten wird aus der Uebernahme der Verwaltung durch den Staat ein Anlass zur Kündigung nicht entnommen. Bei den auf bestimmte Zeit angestellten Beamten wird nach Ablauf des vertragsmässigen Engagements die Anciennetät und das Diensteinkommen der bisher höher besoldeten Beamten nach Massgabe des Zeitpunktes, mit welchem die betreffenden Beamten voraussichtlich in der Staatseisenbahnverwaltung zur Anstellung gelangt sein würden, wenn sie sich — statt in Diensten der Gesellschaft — im Staatsdienste befunden haben würden, anderweit geregelt.

Die Mitglieder der Direction, sowie zum Theil auch die Hülfsarbeiter und Oberbeamten, erhalten vertragsmässig Abfindungen für die Aufgabe der ihnen nach ihrem Engagement zugesicherten resp. nach statutarischer Vorschrift (Köln-Minden) zustehenden Competenzen, insoweit sie nicht auf eine Abfindung Verzicht geleistet haben. Da der Staat ein Interesse daran hat, diese mit den Verhältnissen des Unternehmens vertrauten Personen insoweit zu übernehmen, als es für die Ueberleitung der Verwaltung erwünscht ist, so soll denselben gegen Verzicht auf einen entsprechenden Theil ihrer Abfindung der Uebertritt in den Staatsdienst gestattet werden. Die Regelung der Anciennetät findet in diesem Falle nach den oben erwähnten Grundsätzen statt. Eine Unbilligkeit gegenüber den übrigen Staatseisenbahnbeamten kann hierin nicht gefunden werden, da mit dem Uebergange der in Rede stehenden Privatbahnen in die Verwaltung des Staates zugleich eine wesentliche Vermehrung der Stellenzahl und demgemäss eine erhöhte Aussicht auf Anstellung bezw. Beförderung verbunden ist.

Die Abweichungen, welche bei den Modalitäten der einzelnen Verträge hervortreten, sind durch die Verschiedenheit der Verhältnisse bedingt.

Die Abtretung der Actien der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft an den Staat erfolgt gegen Baar, der Actien der übrigen Gesellschaften gegen Staatsschuldverschreibungen mit dem der Rente entsprechenden Zinsertrage, weil der geringere Werth der ersteren einer angemessenen Regelung des Umtausches entgegensteht. Die Uebernahme der Verwaltung bei dem erstgedachten Unternehmen erfolgt nicht gegen Gewährung einer Rente, weil das Erträgniss desselben bisher eine Rente nicht ergeben hat und die Zinsgarantie der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft mit dem Uebergange dieses Unternehmens dem Staate zur Last fällt, während andrerseits die Einlösung der Actien durch den Staat und demnächst der Erwerb des Eigenthums des Hannover-Altenbekener Unternehmens gleich nach Perfection des Vertrages (§ 7) erfolgen soll.

Der Kaufpreis, welcher von dem Staate bei der Liquidation zu entrichten ist, hat überall so normirt werden müssen, dass die Actieninhaber die Abtretung ihrer Actien an den Staat gegen das vertragsmässige Angebot dem auf sie entfallenden Antheil am Liquidationserlöse vorziehen. In einem Falle, zu Gunsten der Magdeburg-Halberstädter B-Actien, ergiebt sich dagegen ein den Werth der Umtauschtitel übersteigender Antheil an dem Kaufpreise, da die Vertreter der Gesellschaft nur unter dieser Voraussetzung von einer erhöhten Forderung für die B-Actien abgesehen haben. Dagegen hat eine Erhöhung der Gegenleistung des Staates bei dem Köln-Mindener Unternehmen, um die Verhandlungen zum Abschluss zu bringen, nicht umgangen werden können. Dieselbe ist in ähnlicher Weise, wie solches nach dem Gesetz vom 19. December 1869, betr. die Consolidation der Preussischen Staatsanleihen (G.-S. v. 1869, S. 1197) und den Allerhöchsten Erlassen vom 16. Februar und 23. Mai 1870 (Ges.-S. S. 132 und 375) stattgefunden hat, in der Form einer Prämie (§ 4 der bezüglichen Verträge) zugestanden worden.

Der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gegenüber ist der Umtausch der Actien gegen Staatsschuldverschreibungen nur bedingungsweise (§ 7) für den Fall zugesichert, dass der Staat von dem Rechte, das Eigenthum des Unternehmens zu erwerben, Gebrauch machen sollte, während den übrigen Gesellschaften der Umtausch positiv mit Bestimmung von Fristen zugesichert ist. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, dass der Staat auch bezüglich des ersteren Unternehmens von dem Erwerbsrechte Gebrauch machen wird, so dass nur hinsichtlich der Zeit dem Staate die Hand freigelassen ist. Die bei den übrigen Unternehmungen normirten Fristen sind nach den Forderungen der Gesellschaften und nach der Convenienz der Finanzverwaltung geregelt worden. Es steht jedoch dem Staate zur eventuellen Ausnutzung einer günstigen Conjunctur auf dem Geldmarkte frei, den Umtausch der Actien in Staatsschuldverschreibungen schon vor der vertragsmässig stipulirten Frist beginnen zu lassen.

Mit dem Erwerbe der im § 1 des Gesetzentwurfs bezeichneten Privateisenbahnen übernimmt zugleich der Staat die Fertigstellung der bereits in Angriff genommenen Erweiterungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Strecken, sowie die Ausführung der noch unvollendeten Linien, welche den betreffenden Gesellschaften bereits concessionirt sind. Es sind dies die folgenden:

Sangerhausen-Erfurt rot.	68,20 km
Stassfurt-Blumenberg rot.	30,60 „
Magdeburg-Neustadt-Metzendorf rot.	9,00 „
Anschluss des Magdeburg-Halberstädter Bahnhofs Charlottenburg an den Stadtbahnhof Charlottenburg	2,30 „
Oberhausen-Bottrop	2,85 „
Herfort-Detmold	27,86 „
Hildesheim-Landesgrenze in der Richtung nach Braunschweig	21,10 „
insgesammt	161,91 km

Die vier zuerst bezeichneten Linien sind der Magdeburg-Halberstädter, die fünfte und sechste der Köln-Mindener und die letzte der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft concessionirt. Die besonderen Verhältnisse, welche bei den einzelnen Linien in Betracht kommen, sind in den bezüglichen Denkschriften dargelegt.

Mit dem Erwerbe der Bahnen tritt der Staat in die Verpflichtung der concessionirten Gesellschaften zur Ausführung der betreffenden Strecken ein, insoweit nicht das Bedürfniss der durch dieselben herzustellenden Verbindungen in Folge der Vereinigung der neu zu erwerbenden Bahnen mit den schon vorhandenen Staatsbahnen oder aus anderen Gründen seine Erledigung findet.

Ausweislich der speziellen Denkschriften schlossen ultimo 1878 die Baufonds der zu erwerbenden Privateisenbahnen folgendermassen ab:

Es hatten einen Bestand:		
Berlin-Stettin		4 490 528 ℳ
Magdeburg-Halberstadt		3 743 271 „
zusammen		8 233 799 ℳ
dagegen eine Ueberzahlung:		
Hannover-Altenbeken		1 770 310 ℳ
Köln-Minden		9 962 733 „
zusammen		11 733 043 ℳ
so dass eine Gesammtüberzahlung von		3 499 244 ℳ
vorhanden war. Dazu tritt noch die Bauausgabe des laufenden Jahres. Dieser Ueberzahlung, sowie dem vorhandenen Bedürfniss gegenüber sind an unbegebenen Obligationen vorhanden bei Berlin-Stettin		3 286 200 ℳ
Magdeburg-Halberstadt	24 650 000 ℳ	
abzüglich Bestand des Reservefonds	900 000 „	23 750 000 „
Hannover-Altenbeken		4 830 900 „
Köln-Minden		22 491 700 „
zusammen		54 358 800 ℳ
so dass ultimo 1878 rechnungsmässig		50 859 556 ℳ

disponibel waren. Von den unbegebenen Obligationen sind 6 154 500 ℳ mit 4 pCt. und der Rest von 48 204 300 ℳ mit $4\frac{1}{2}$ pCt. zu verzinsen. Nach Erwerb der Bahnen wird die Staatsregierung jedoch zu erwägen haben, ob es nicht für vortheilhaft zu erachten ist, von einer weiteren Begebung dieser Obligationen abzusehen, sofern die Baumittel durch den Staatscredit billiger zu beschaffen sind. Um diese Möglichkeit zu gewähren, wird im §. 3 der Gesetzesvorlage die erforderliche Ermächtigung zur anderweiten Deckung des Geldbedarfs nachgesucht.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

№. 88. **Zeitung des Vereins** 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 14. November 1879.

Der Etat der Preussischen Staatsbahnverwaltung für das Jahr 1880|81.

Der Etat der Verwaltung der eigentlichen Preussischen Staatseisenbahnen, d. h. ausschliesslich des Antheils Preussens an der Main-Neckar- und an der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn schliesst für das Etatsjahr 1880/81 in den
Einnahmen mit 170 639 000 M., in den
Ausgaben „ 107 332 000 „ ab, somit verbleibt ein
Ueberschuss von 63 307 000 M.

Zu extraordinären Zwecken sind dabei Ausgaben vorgesehen im Betrage 7 620 800 M., nach deren Abzug sich der Ueberschuss auf 55 684 200 M. reducirt.

Das Etatssoll der Staatsbahnverwaltung ausschliesslich der Main-Neckar- und der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn für das Etatsjahr 1879/80 schloss in den
Einnahmen mit 176 164 000 M., in den
Ausgaben „ 112 487 000 „ ab, somit verblieb ein
Ueberschuss von 63 677 000 M.

Eine Vergleichung dieser Ziffern mit der Aufstellung des Etatsjahres 1880/81 ergiebt, dass die Einnahmen niedriger geworden sind um 5 825 000 M., die Ausgaben um 5 435 000 M. und dass daher der Ueberschuss sich vermindert hat um 370 000 M.

Dagegen stellt sich der Abschluss des Etatsjahres 1878/79 folgendermassen:
Einnahme 155 881 122 M.
Ausgaben 97 890 568 „ mithin
Ueberschuss 57 990 554 M., letzterer abgesehen von den einmaligen und extraordinären Ausgaben.

Schon seit einer Reihe von Jahren macht sich die Erscheinung bemerkbar, dass die Schätzung der Einnahmen den wirklichen Einnahmen gegenüber sich als zu hoch erweist. Obwohl nun im Etatsjahre 1880/81 die Einnahme um 5 825 000 M. niedriger veranschlagt ist, als im Etat des vorangehenden Etatsjahres, so ist doch anzunehmen, dass auch der Voranschlag, welcher eine Einnahme von 170 339 000 M. in Aussicht nimmt, nicht erreicht werden wird.

Der durchschnittlichen Betriebslänge des laufenden Jahres von 6 226 km treten für das nächste Jahr 190 km hinzu, nämlich folgende Strecken:

Neurode-Dittersbach	28,40 km
Osterfeld-Sterkrade	4,47 „
Saarbrücken-Scheydt	7,31 „
Leinefelde-Eschwege	44,97 „

Einzelne Strecken treten zwar im Laufe des Kalenderjahres neu hinzu, kommen aber erst am Ende desselben zur Eröffnung, so dass Einnahmen und Ausgaben für sie erst 1880/81 in Berechnung zu ziehen sind. Es sind dies

Glatz-Neurode	22,60 km
Graudenz-Laskowitz	21,50 „
Fischbach-Thalbahn	32,57 „
Hanau-Hessische Landesgrenze	16,60 „
Cassel-Waldkappel	46,25 „

Was die alten Strecken betrifft, so liegt kein Grund vor anzunehmen, dass sie im Etatsjahr 1880/81 höhere Einnahmen erzielen werden als im laufenden Jahre, es sei denn, dass ein aussergewöhnlicher Aufschwung des Verkehrs eintritt, für welchen aber Anzeichen bisher nicht vorliegen und der jedenfalls etatsmässig nicht in Ansatz zu bringen ist. Die Einnahmen vom 1. April d. J. bis zum 1. October d. J. sind bereits aus den amtlichen Publicationen im „Staats-Anz." bekannt; sie weisen trotz der grossen Erweiterung des Netzes der Staatsbahnen eine Mehreinnahme von nur 358 000 M. auf. Wenn nun auch angenommen wird, dass die letzten 6 Monate günstigere Einnahmeverhältnisse darbieten werden, die ziffermässig etwa auf 600 000 M. monatlich veranschlagt werden, so wird doch im Ganzen nur auf eine Einnahme von 160 000 000 M. ppt. gerechnet werden können, d. h. auf 16 000 000 M. weniger als angenommen worden ist.

Geht man von der Grundlage einer Einnahme der alten Strecke von 160 000 000 M. für das Etatsjahr 1880/81 aus, so treten zu dieser Summe noch die Einnahmeergebnisse aus den neu hinzukommenden durchnittlich 190 km. Die Einnahme aus diesen neuen Strecken kann auf durchschnittlich höchstens 8 000 M. pro Kilometer veranschlagt werden. Es ergiebt dies für die 190 km ppt. $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark, um welche sich muthmasslich die Einnahme des Etatsjahres 1880/81 erhöhen würde, so dass dieselbe sich demgemäss auf 161 500 000 M. stellen wird. Der Versuch, die Einnahmen der neuen Strecken speciell zu veranschlagen, ist zwar in den Erläuterungen zum Etat gemacht; die Grundlagen sind aber darin selbst als so unsicher bezeichnet, dass eine Detaillirung nicht von Erfolg ist.

Die Ausgaben haben im Etatsjahre 1878/79 97 890 568 M. betragen. Da die Zunahme der Strecken von 1878/79 auf 1879/80 durchschnittlich 898 km betragen hat, so ist anzunehmen, dass auch die Ausgaben sich im laufenden Jahre erhöhen und bei einer durchschnittlichen Ausgabe pro Kilometer von nur 5 000 M. ergiebt sich rot. eine Mehrausgabe von 4 500 000 M. Unter Hinzurechnung dieser Ziffer würde für das Etatsjahr 1879/80 eine Ausgabe von $102\frac{1}{2}$ Millionen Mark resultiren. Der muthmassliche Ueberschuss des laufenden Etatsjahres 1879/80 kann aus diesem Grunde nur zu 57 500 000 M. gegen 63 677 000 M. angenommen werden.

Die Ausgaben des Etatsjahres 1880/81 werden in gleicher Höhe wie die des laufenden Jahres anzunehmen sein und wird nur für die hinzutretenden 190 km eine Mehrausgabe von ca. 1 Million Mark zu veranschlagen sein, so dass die Ausgaben sich auf $103\frac{1}{2}$ Millionen Mark stellen würden gegenüber einer Einnahme von $161\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Der Ueberschuss würde also auf 58 000 000 M. anzunehmen sein.

Die Ausgaben für Erneuerung der Bahnanlagen sind im Etat mit 7 159 100 M. und die für Erneuerung der Betriebsmittel auf 2 200 600 M. beziffert und es ist berechnet, dass die normalmässige Rücklage 12 688 800 M. betragen müsste. Es sind somit Minderausgaben im Betrage von 3 527 100 M. im Etat aufgenommen.

In dem Etat für das Jahr 1880/81 sind nicht wie in den früheren Etats Rentabilitätsberechnungen aufgenommen. In dem gegenwärtigen Etat ist der voraussichtliche Betrag des verwendeten Anlagecapitals pro rata der Betriebszeit für das Jahr 1880/81 auf 1 551 212 842 M. angegeben, wozu die auf 59 315 328 M. berechneten Bauzinsen treten; der Gesammtbetrag des Anlagecapitals beläuft sich daher auf 1 610 528 170 M.; der etatsmässige Ueberschuss von 63 307 000 M. würde also 3,6 pCt. ergeben.

In Wirklichkeit ist aber der Ueberschuss wie oben gezeigt auf 58 000 000 M. zu reduciren; von diesem Betrage gehen nach Inhalt des Etats ab:

1. Pensionen, die aus dem Civil-Beamtenpensionsfonds für Eisenbahnbeamte gezahlt werden . . . . 850 300 M.

2. die schätzungsweise ermittelten Kosten der Centralverwaltung der Eisenbahnen, einschliesslich der Pensionen der ehemaligen Beamten derselben . . . 536 223 „

3. Differenz zwischen den Kosten der Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel, gegen die Berechnung der Rücklagen, welche dem normalen Verschleiss entsprechen . . . . 3 527 100 „

also Summa 4 913 623 M.

So wird sich der Ueberschuss wahrscheinlich auf 53 960 397 M. stellen. Hiervon ist weiter abzuziehen der Betrag der einmaligen ausserordentlichen Ausgaben von 7 620 800 M., so dass ein Betrag von 48 475 597 M. verbleibt. Bezüglich dieser einmaligen Ausgaben ist im Etat allerdings bemerkt, dass Ausgaben im Extraordinarium nicht vorhanden seien, welche sich nicht als zur Vermehrung des Anlagecapitals bestimmt darstellen. Nach den vorliegenden Erfahrungen aber bei Staats- und Privatbahnen erscheint es wirthschaftlich nicht gerechtfertigt, solche Ausgaben, die nicht productiver Natur sind, sondern thatsächlich nur als Ergänzung bestehender Anlagen Behufs besserer oder sicherer Betriebsleitung gemacht werden, einfach auf den Baufonds zu schlagen. Den Fehler, welcher in der entgegengesetzten Anschauung liegt, hat eine Reihe von Privatbahnen schwer büssen müssen und es muss als wirthschaftlich allein richtig angesehen werden, dass solche Ausgaben im Extraordinarium auch jährlich vom Betrieb aufzubringen sind.

Nimmt man nun den Betrag von 48 475 597 M. als den Ueberschuss an, der gegenüber dem Anlangecapital von 1 610 528 700 M. zur Vergleichung zu bringen ist, so ergiebt das eine Verzinsung von 3 pCt. einschliesslich des Betrages, der zur Amortisation zu verwenden ist.

Neuerdings ist solcher Berechnung entgegengehalten worden, dass sie gewissermassen nur fictiver Natur sei, und dass der Ertrag der Staatsbahnen über die Verzinsung der gesammten Preussischen Staatsschuld noch um mehr als 2 000 000 M. hinausgehe. Es fehlt allerdings dem Nachweise über das verwendete Anlagecapital im Etat eine speciellere Angabe, aus welchen Anleihen das Anlagecapital sich zusammensetzt, und welche Veränderungen das Capital durchgemacht hat. Es wird demgemäss als nothwendig anerkannt werden müssen, dass dem Etat nach dieser Richtung hin genaue Nachweisungen beizufügen sind. Es ergiebt sich z. B. aus der Nachweisung, welche dem Generalbericht der Budgetcommission zum Staatshaushaltsetat des Etatsjahres 1879/80 beigefügt ist, dass eine Summe von 221 750 000 M., welche durch Eisenbahnanleihen aufgebracht werden sollte, auf Grund der im Jahr 1873 und 1874 nachträglich getroffenen gesetzlichen Bestimmungen in folgender Weise gedeckt worden ist:

1. durch die Französische Kriegsentschädigung 169 580 832 M.

2. in Folge des Ueberganges von Zöllen auf das Reich . . . . 27 000 000 „

3. aus der Abfindung für Abtretung der Preussischen Hauptbank an das Reich . . . . 25 220 400 „

Ferner sind nach den Anlagen desselben Berichtes in extraordinärer Weise aus den disponibel gewordenen Fonds, bezw. aus der Französischen Kriegsentschädigung 254 599 197 M. getilgt worden, von denen ein grosser Theil auf ältere Eisenbahnschulden, namentlich solchen, die von Hannover und Nassau übernommen sind, entfällt.

Erst wenn die Rechnung für das Anlagecapital speciell durch die Staatsregierung aufgemacht ist und feststeht, wieviel in regelmässiger Weise amortisirt ist, kann die Frage erörtert werden, wie hoch die Preussische Staatscasse durch den Rückgang des Ueberschusses der Staatsbahnen belastet wird. Denn Thatsache ist, dass das Anlagecapital sich seit 1876 für das Jahr 1880/81 um über 400 000 000 M. vermehrt, für 1880/81 aber kein höherer Ueberschuss anzunehmen sein wird, als für das Jahr 1876.

Uebrigens bleibt immer das die Hauptfrage, und zwar besonders in dem Falle des gänzlichen Uebergangs zum Staatsbahnsystem, wie hoch sich das wirklich verwendete Anlagecapital verzinst, weil es nur so möglich ist, die Rentabilität künftiger Bauten zu ermitteln. Keineswegs kann es aber zulässig erscheinen, die, im Extraordinarium berechneten Beträge vom Ueberschusse abzurechnen, oder aber die Ueberschüsse über die (nach Calculation der Seehandlung) auf 4,40 pCt. des verwendeten Anlagecapitals anzunehmende Verzinsung auf die bevorstehenden Mindereinnahmen in Anrechnung zu bringen, da über die Jahreseinnahmen stets im Budget besonders verfügt wird bezw. verfügt ist.

Ueber den Eisenbahn-Güterverkehr, insbesondere über Entladung der Eisenbahn-Güterwagen.

Wer die Leistung der Deutschen Eisenbahnen von einem weiteren Gesichtspunkte aus betrachtet, der wird erkennen müssen, dass in Bezug auf den Güterverkehr die Stärke unserer Leistung noch heute, wie in der ersten Zeit der Eisenbahnen, im Wesentlichen darin beruht, für die den Eisenbahnen zur Beförderung übergebenen Güter die erforderliche Zugkraft zu stellen, und damit die Güter bis zur Bestimmungsstation zu befördern. Die Fortschritte, die wir auf diesem Gebiet des Eisenbahnwesens gemacht haben, beruhen vorzugsweise darin, dass wir, abgesehen von den zahlreichen und grossen Fortschritten in der Eisenbahntechnik überhaupt, die Tragfähigkeit der Güterwagen erhöht, die Leistungsfähigkeit der Locomotiven gesteigert und dadurch erreicht haben, auf Bahnen mit günstigen Steigungsverhältnissen Lastzüge von einer solchen Achsenzahl, wie dieselbe im Interesse der Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes zweckmässigerweise in **einem** Zuge nur befördert werden kann, mit **einer** Locomotive fortzuschaffen, und dabei die Betriebsausgaben soweit zu ermässigen, dass die Tarife auf ein noch vor wenigen Jahren für unerreichbar gehaltenes Minimum herabgesetzt werden konnten.

Diese Leistungen, dem Anschein nach natürlich und selbstverständlich, wenn wir sie nach dem Massstabe unserer gegenwärtigen Anschauungen beurtheilen, gewinnen eine ganz andere Gestalt, wenn wir den heutigen Zustand der Eisenbahnen, Locomotiven, Wagen und sonstigen Einrichtungen mit der ersten Entwickelung unserer Eisenbahnen vergleichen, und wohl dürfen wir sagen, dass die Zeit eines Menschenalters, welche zwischen damals und heute liegt, nicht unbenutzt verflossen ist, gehört diese Zeit doch zu den fruchtbarsten auf dem Gebiet materieller Entwickelung.

So gross indessen diese Leistungen sind, so dürfen wir uns doch nicht verhehlen, dass sie eine einseitige Richtung genommen haben, und dass wir in mehrfachen, wichtigen Beziehungen fast noch auf demselben Standpunkt stehen, wie vor dem Beginn der Eisenbahnzeit.

Wir wollen hierbei die Schnelligkeit der Güterbeförderung, die auf den Deutschen Eisenbahnen, wenigstens im Vergleich mit England, noch Manches zu wünschen übrig lässt, ausser Acht lassen, da die Schuld hieran weniger die Eisenbahnen als die Deutsche Geschäftswelt trifft, die noch nicht zum vollen Bewusstsein gekommen zu sein scheint, dass durch Raschheit der Beförderung die commerziellen Geschäfte einen ganz anderen Character gewinnen, die geschäftlichen Dispositionen erleichtert, sowie durch den damit verbundenen raschen Umsatz die Geschäftsunkosten und damit die Productionskosten ermässigt werden, und die deshalb nur insoweit auf rasche Beförderung Werth legt, als dieselbe gegen Zahlung der gewöhnlichen Frachtsätze zu erreichen ist.

Wir wollen ferner ausser Acht lassen das Ab- und Anrollen der Güter von und zur Bahn — eine Frage, die zwar bereits häufig Gegenstand der Erörterung gewesen ist, aber dessenungeachtet erst in der neuesten Zeit durch Einführung der obligatorischen Abfuhr der Güter in einzelnen Städten eine vollständige Lösung gefunden hat.

Das, was wir hier im Auge haben, ist die **Entladung der Eisenbahnwagen**, die im Allgemeinen noch in derselben Weise geschieht, wie in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens.

In Bezug auf den Kohlenverkehr sind allerdings schon seit einer Reihe von Jahren von verschiedenen Seiten energische Anstrengungen gemacht worden, die Entladung der Kohlenwagen durch zweckmässige Einrichtung derselben und sonstige mechanische Vorrichtungen zu erleichtern, und dadurch an Zeit und Kosten zu sparen, auch hat in neuester Zeit der Export Westfälischer Kohlen Veranlassung gegeben, diese hochwichtige Frage von Neuem einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Wenn wir jedoch einen Ueberblick auf das Geschehene werfen, so können wir uns allerdings nicht verhehlen, dass noch immer der überwiegende Theil von dem ungeheuren Quantum an Kohlen, Erzen etc., welche auf den Deutschen Eisenbahnen zur Entladung kommen, in derselben Weise d. h. mit der Schaufel entladen werden, als wenn uns alle mechanischen Hülfsmittel unbekannt geblieben wären.

Noch weniger ist in Betreff der Entladung von Getreide, Kartoffeln etc. geschehen, da diese Erzeugnisse noch heute ausschliesslich in Säcken transportirt werden, und die Folge davon ist, dass bei aussergewöhnlich starkem Getreideverkehr, wie nicht minder bei den in den letzten Jahren stattgefundenen grossen Kartoffeltransporten nach England mehr oder minder grosse Stockungen vorgekommen sind. Sind auch diese Transporte weder vollständig regelmässig wiederkehrend, noch auch so umfangreich, um die Anlage kostspieliger Einrichtungen zu rechtfertigen, und kann auch eine die Entladung erleichternde Beförderungsweise nicht von den Eisenbahnen allein, sondern nur unter Mitwirkung der Handelswelt ausgehen, immerhin scheint es nicht ohne Aussicht auf Erfolg auf die Vereinigten Staaten hinzuweisen, die in Bezug auf den Getreideverkehr Anlagen geschaffen haben, die ganz dem gigantischen Umfange desselben entsprechen.

Neben Chicago, Erie, Buffalo, Baltimore, Philadelphia ist es insbesondere New-York, welches sich durch seine grossartigen Getreidemagazine und die vortrefflichen Ent- und Verladevorrichtungen jeder Art auszeichnet, da es den Haupt-Stapelplatz für den internationalen Getreideverkehr Nord-Amerikas bildet.

Um ein Bild von der Grösse desselben zu geben, wollen wir nur erwähnen, dass die Ausfuhr von Cerealien aus New-York im Jahre 1878 ca. 108 Millionen Bushel betrug (der New-Yorker Hafen besitzt im Ganzen eine Aufnahmecapacität von 12 Millionen Bushel) und dass allein in den 6 Tagen vom 5. bis 10. September d. J. 85 grössere Schiffe mit Getreide beladen nach Europa abgingen.

Das Getreide kommt theils mit der Eisenbahn, theils auf dem Eriecanal und Hudsonfluss in New-York an und erfährt je nach dieser Beförderungsweise auch eine verschiedene Disposition.

Es wird nämlich das mit der Eisenbahn zugeführte Getreide nach der Usance der New-Yorker Productenbörse zusammengeschüttet und in dieser Mischung verkauft, so dass also die Identität des versendeten Getreides dabei verloren geht, während das schwimmend in New-York ankommende Getreide vorwiegend ohne Zusammenschüttung verhandelt wird. Im letzteren Falle erhält daher der Empfänger das identische Getreide, das an seine Adresse aufgegeben und zu Schiffe versandt wird, während bei dem an die Bahnen aufgegebenen Getreide der Empfänger nicht das speciell für ihn aufgegebene Getreide, sondern nur ein Certificat auf eine bestimmte Anzahl Bushel Weizen, Mais oder sonstiges Getreide von bestimmtem Gewichte erhält, dagegen die an ihn aufgegebene Getreidesendung selbst, aus Sparsamkeitsrücksichten bei der Behandlung in den Speichern etc., jedesmal sofort mit anderen Getreidesendungen von der gleichen Sorte und Qualität zusammengeschüttet wird, nachdem die einzelne Sendung jedesmal vorher besichtigt, sortirt und verwogen worden ist.

Unter den an sich schon colossalen Getreidemagazinen (grain elevators) ist das grösste der Riesenelevator am New-Yorker Centralbahnhofe, der in Zukunft jedoch noch von dem Elevator übertroffen werden wird, welchen die Eriebahn in Jersey-City ausführt. Ausserdem sind zahlreiche stationäre Elevatoren vorhanden, welche den grossen Getreidefirmen gehören, sowie eine Menge schwimmender Elevatoren, die längs den grossen Dampfern sich hin und her bewegen, welche an ihren gewohnten Uferstellen ankern und die Cerealien je nach Verlangen aufladen oder löschen. Die Entladung der Eisenbahnwagen und Canalboote geschieht mittelst Paternosterwerke und zwar mit einer solchen Schnelligkeit, dass häufig je 50 Bushel Weizen und von den leichteren Getreidearten eine noch grössere Quantität in einer Minute entladen werden.

Was die Ladegebühren betrifft, so giebt der offizielle Bericht der Productenbörse für das Jahr 1878 die Sätze für das Aus- und Einladen des Getreides im Hafen von New-York, nach Busheln gerechnet, wie folgt an:

Es wird bezahlt:

	Doll.	Cts.
für das Verwiegen	—	¼
„ „ Eleviren aus Canalbooten	—	½
„ „ Einladen auf das Deck von Einzeldeck-Oceanschiffen für je 1 000 Bushel	7	—
„ „ desgl. auf Doppeldeck-Oceanschiffen	8	—
„ „ desgl. auf Oceanschiffen in Säcken	6	25
„ „ desgl. auf Küstenschiffen	2	50

Die Gebühren für das Getreideumladen aus den Eisenbahnwagen auf die Schiffe betragen:

	Doll.	Cts.
für die Revision jedes Wagens	—	25
„ das Eleviren für jeden Bushel	—	½
„ „ Verwiegen	—	¼
„ „ Lagergeld	—	½

Bei dem New-Yorker Centralbahnhofselevator wird ferner für das Verladen des Getreides auf die Schiffe mit Einschluss des Lagergeldes (10 Tage) ¼ Cts. für den Bushel erhoben.

Ist auch der Umfang des Getreideverkehrs in Deutschland sowie in Oesterreich-Ungarn nicht entfernt so grossartig wie in Amerika, so dürften dessenungeachtet die dortigen Einrichtungen eines näheren Studiums werth sein und sicher auch vieles für Europa Nachahmungswerthe bieten. Ganz besonders möchten wir dies der Geschäftswelt von Berlin empfehlen, da dort, soweit uns bekannt, ungeachtet des ausgedehnten Getreidehandels weder Lagerhäuser, noch sonstige Einrichtungen für den Getreideverkehr vorhanden sind und es nur dem Entgegenkommen der Bahnverwaltungen, welche auf die Dauer von 2 bis 4 Wochen die unentgeltliche Lagerung des ankommenden Getreides auf ihren Güterschuppen gestatten, zu danken ist, dass der Getreideverkehr in Berlin eine solche Ausdehnung gewonnen hat. Wie wir übrigens hören, werden seit einiger Zeit die in der Nähe der Verbindungsbahnstation Wedding gelegenen Gebäude der früheren Norddeutschen Fabrik für Eisenbahn-Betriebsmaterial zur Lagerung von 10—12 000 Wispel Getreide mit günstigem finanziellen Erfolge benutzt: ein Beweis, wie gross und dringend das Bedürfniss von Lagerhäusern für Getreide sein muss. B.

Die Eisenbahnfrage in der Budgetdebatte.

Der Grundstein für den Aufbau des diesjährigen Etats ruht in dem Schicksal der Eisenbahnvorlage, welche deshalb bereits in der Generaldebatte über den Etat, welcher 2 Tage in Anspruch nahm, als Kernpunkt der von beiden Seiten des Abgeordnetenhauses umworbenen Position herrortrat.

Am Freitag waren es namentlich die Abgeordneten Eugen Richter und Freiherr von Zedlitz-Neukirch, welche diese Frage berührten. Der Abgeordnete Richter sagte in Bezug hierauf etwa Folgendes: „Der Nachtheil der allgemeinen schlechten Verhältnisse wird noch verschärft durch die nachtheilige Eisenbahnpolitik. Die Ueberschüsse der Staatsbahnen sind bereits im vorliegenden Etatsentwurf bedeutend geringer angesetzt; überhaupt rentiren sich die Staatsbahnen viel geringer als man bisher geglaubt hatte. Die Rentabilität der Staatsbahnen ist selbst nach dem Anschlag der Regierung nur 3,60 pCt. Dieser Anschlag ist aber noch zu hoch, in Wirklichkeit werden sich die Staatsbahnen noch nicht mit 2 pCt. rentiren, trotz der grossen Vortheile, die man von ihnen von Staat und Communen erwartet. Gerade im laufenden Jahre hat sich gezeigt, wie nachtheilig die fortdauernde Erweiterung des Staatsbahnnetzes auf die Finanzen wirkt, wie Recht die Budgetcommission hatte, als sie Ihnen im Februar vorschlug, eine gegen den weiteren Ankauf von Vollbahnen gerichtete Resolution anzunehmen, eine Resolution, die das Haus leider damals ablehnte. Auch sind die Einnahmen aus den Staatsbahnen noch viel unsicherer als die aus den indirecten Steuern. Gehören erst alle Bahnen dem Staat, dann haben wir einen Eisenbahnetat von 500 Millionen, dann bestimmt sich nach diesem Eisenbahnetat der ganze Staatshaushalt; das Finanzministerium wird die Buchhalterei des Eisenbahnministeriums, und man würde dann am besten thun, dem Eisenbahnminister zugleich auch das Finanzportefeuille zu übertragen. (Sehr wahr! links.) Bedenken Sie ferner, dass Sie, indem Sie den Actionären der bisherigen Privatbahnen feste Staatsrenten gewähren, Sie für den Staat feste und dauernde Ausgaben schaffen, denen schwankende und unsichere Einnahmen gegenüberstehen. Der Staat kann aber unsichere Einnahmeverhältnisse viel weniger vertragen wie ein Privater, es würde durch solche Unsicherheit unser ganzes Finanzwesen zerrüttet werden. Die einmal vorhandene Ueberproduction an Eisenbahnen hätte nicht durch das Staatsbahnwesen und die Staatsbahntarifpolitik ihrer Schädlichkeit entledigt werden müssen, sondern vielmehr dadurch, dass man neue Industriezweige hätte schaffen, dass man die Tarife den einzelnen Linien und localen Verhältnissen hätte anpassen und so die Bahnen ertragreicher hätte machen müssen, leider ist aber gerade das Gegentheil geschehen. Wenn der Herr Eisenbahnminister nun auch noch die Tarifverträge mit Oesterreich gekündigt hat, so wird dadurch auch die Wechselwirkung und intime Allianz unserer Eisenbahnen mit den Oesterreichischen, auf die wir in letzter Zeit gehofft hatten, illusorisch. Auf der Ostbahn ferner, die unsern Verkehr mit Russland vermittelt, hat sich die Einnahme um 3 Millionen vermindert, und diese Verminderung ist gerade bei dem Güterverkehr auf weitere Strecken eingetreten. So steigert also die jetzt massgebende Tarifpolitik noch ganz erheblich alle Nachtheile und Schwierigkeiten, mit denen sonst unser Eisenbahnwesen schon zu kämpfen hat. Ich komme nun zum Staatscredit, von welchem der Herr Minister nur ganz allgemein gesagt hat, dass derselbe durch das Staatsbahnsystem nicht leiden würde. Credit wird ja so lange für den Staat vorhanden sein, wie das Land steuerfähig ist; aber es fragt sich nur: Credit zu welchem Preise? Wenn Herr Bitter sagte, der Staatscredit beruhe auf dem Gesammtpatriotismus, so erinnere ich ihn, dass selbst, als dieser Patriotismus seinen Gipfel erreicht hatte, im August 1870, doch nur drei Viertel einer ausgeschriebenen Anleihe gedeckt wurden. Auf Grund bereits erfolgter Bewilligungen muss nun in den nächsten Jahren unsere Staatsschuld mindestens von 1 400 Millionen auf 1 700 Millionen steigen: dazu kommen aber jetzt noch die grossen Eisenbahnvorlagen. Allein der jetzt schon vorliegende Eisenbahnankaufsentwurf bedingt eine Steigerung der Staatsschuld um 1 760 Mill. Mark, das heisst eine Verdoppelung derjenigen Staatsschuld, die wir in zwei Jahren haben werden, das heisst eine Erhöhung der 4procentigen Consols auf 1200 Mill., das heisst eine Staatsschuld von 3½ Milliarden. (Hört, hört!) Wenn der Herr Minister dem gegenüber sagt, es würden bei der Verstaatlichung der Bahnen und der damit verbundenen Erhöhung der Staatsschuld keine neuen Capitalien verlangt, sondern nur Actien in Staatsrente verwandelt, so vergisst er dabei, dass solche Transactionen auf's Aeusserste die Speculation und Gewinnsucht reizen, eine Gewinnsucht, die sich nicht so bald beruhigen, sondern sich bald auch auf andere Gebiete als das Eisenbahnwesen erstrecken wird. Wenn ferner der Minister das militärische Interesse an der Staatsbahn betont hat, so sichert ja schon das Militärgesetz von 1873 dem Staate die unbedingteste Disposition über die Eisenbahnen. Auch 1870 haben gerade auch die Privatbahnen ganz ausserordentlich viel geleistet, wie der Graf Moltke auch im Deutschen Reichstage bereits ausgeführt hat. Lieber hätte der Herr Finanzminister bedenken sollen, dass es nicht im militärischen Interesse liegen kann, schon in Friedenszeiten den Staatscredit so bedeutend anzuspannen, dass derselbe in Kriegszeiten nicht mehr ausreicht. Indessen, m. H., wir werden diese Debatte ja noch weiter fortzuführen haben. Ich will meinerseits nur das bemerken: Seitdem diese falsche Eisenbahnpolitik eingeschlagen ist, seit 1873, habe ich bei jeder Gelegenheit es mir zur Richtschnur genommen, warnend die Stimme zu erheben. Herr v. Forckenbeck hat im Reichstage einmal mit Recht bemerkt, es gäbe weite Kreise im Volke, die erst anfangen zu denken, wenn sie zu fühlen anfangen. Ich möchte nicht wünschen, dass bei den Wegen, welche unsere Wirthschaftspolitik eingeschlagen hat, man erst zur Umkehr kommt, wenn bereits die Wirkungen sich so weit vollzogen haben, dass andere Verhältnisse nicht wieder herzustellen sind, dass nicht wieder die Schäden in dem Masse, wie Sie sie herbeigeführt haben, ausgeglichen werden

können. Der Herr Finanzminister hat am Schluss seiner Rede angeführt, dass wir uns alle einträchtig zusammenfinden, allen unsern Scharfsinn darauf verwenden möchten, um zu finden, wie wir das Deficit begleichen. M. H.! Wenn das mehr war als eine oratorische Wendung, dann kann ich nur sagen, dann wollen wir einträchtig den Herrn Finanzminister und seine Collegen auffordern, von den Bahnen falscher Wirthschaftspolitik wieder umzukehren, die sie leider eingeschlagen haben, und zurückzukehren zu den Grundsätzen der altpreussischen Finanz- und Wirthschaftspolitik, von denen der Herr Finanzminister gesprochen hat".

Dagegen replicirte der Abgeordnete von Zedlitz-Neukirch etwa Folgendes:

„Der Staatscredit in Preussen stehe durchaus auf festen Füssen und könne durch die Eisenbahnpolitik nicht erschüttert werden. Man möge doch bedenken, welchen Werth allein der Preussische schuldenfreie Besitz an Domänen und Forsten repräsentire. Auch würden bei uns immer noch viel weniger Steuern bezahlt als in den grossen Nachbarstaaten. Es seien ferner die Stammactien der schweren Eisenbahnen ebenso sichere Anlagepapiere, als die Consols, und die Ausführungen des Vorredners hierüber seien durchaus unzutreffend. Auch die Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung seien nicht geeignet, zu erheblichen Bedenken gegen eine weitere Erstreckung des Staatsbahnsystems Anlass zu geben. Die Staatsbahnen würden nicht blos einen Werth repräsentiren, der höher sei, als die Gesammtschuld des Preussischen Staates, sondern sie würden auch immer noch einige Millionen mehr einbringen, als zur jährlichen Verzinsung dieser Staatsschulden erforderlich seien. Um so günstiger müsse man diese Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung anschlagen, wenn man erwäge, dass über 2 400 km neue Bahnen vorhanden seien, die noch lange nicht diejenigen Erträge brächten, die sie später bringen würden. Auch gebe es noch viele Bahnen, die noch keine directen Ueberschüsse lieferten, aber jetzt schon indirect enormen Nutzen stifteten durch die Hebung der Landestheile, deren Verkehr sie vermittelten. Derartige Erwägungen stellen die Herren von der Linken nie an; sie wollen den Steuerzahler entlasten und wenden sich dabei fortwährend gegen solche Institutionen, die vorzugsweise zur wirthschaftlichen Hebung der Nation geeignet seien. Ich resumire mich dahin, dass weder aus Rücksichten der allgemeinen Finanzverwaltung, noch aus solchen der Eisenbahnverwaltung der Verstaatlichung der Eisenbahnen Bedenken entgegenstehen. Dagegen weist die ganze wirthschaftliche Lage unseres Landes, die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens mit Nothwendigkeit darauf hin, durch Erwerb rentabler Bahnen auch für die Folge die Möglichkeit zu geben, den Verkehrsbedürfnissen des Landes ohne Belastung der Steuerzahler Rechnung zu tragen."

In der Sonnabend-Sitzung wurden die Verhandlungen durch eine grosse Rede des Herrn Ministers Maybach eröffnet, die etwa folgendermassen lautete:

(Wir übergehen die Bemerkungen des Herrn Ministers über eine vom Abg. Hrn. Rickert zur Sprache gebrachte Ausgabe für Miethe von Localen des Ministeriums für Handel und Gewerbe, nachdem wir die bezügliche Ausführung des Herrn Rickert gleichfalls als weniger erheblich nicht aufgenommen haben.)

„Es ist Klage geführt worden über die Speculationen der Börse, welche sich an die Verstaatlichung der Eisenbahnen knüpfen. Ja, meine Herren, wenn Jemand, so beklage ich es, dass solche Speculationen vorkommen. Ich habe mir die Frage vorlegen müssen, ob es möglich ist, diese Speculationen zu hindern. Ich habe mir aber sagen müssen: es giebt kaum solche Möglichkeit, die Speculation ist feinfühlig, sie weiss, worauf man nothwendigerweise sein Augenmerk richten muss und worauf insbesondere ich nach der Debatte, die wir im vorigen Jahre in diesem Hause hatten, mein Augenmerk richten musste. Sie hat daher ebenfalls ihr Augenmerk auf dieselben Punkte geheftet, allerdings noch etwas weiter, und das vielleicht zu ihrem Schaden. Dass nun die Speculation mit solchen Vortheilen für sich arbeitet, ist, bei Lichte gesehen, doch kein Schaden für den Staat; denn worin liegt der Effect, der es den Actionären angenehm macht, ihre mit ungewissen Rechten ausgestatteten Papiere gegen sichere Werthpapiere auszutauschen? Eben einmal in der Sicherheit der Rente und dann in dem Besitze eines Papieres, welches einen weiten, grossen Markt hat, einen Markt, den die Actien bekanntlich nicht besitzen. Die Actionäre sind zu der sehr klugen Einsicht gekommen, dass sie, wie ein bekannter Finanzmann sagt, „lieber ruhig schlafen wollen, als etwas besser essen." Dass aber die Regierung Börsenspeculationen fern steht, dass sie solche absolut verwirft, dass sie ihr im höchsten Grade widerlich sind, — meine Herren, ich glaube, diese Versicherung brauche ich nicht erst abzugeben.

Man ist sodann auf die Frage der Rentabilität der Staatsbahnen zurückgekommen, eine Frage, die jahraus, jahrein das hohe Haus beschäftigt. Ich habe, wie ich glaube, im vorigen Winter ziemlich ausführlich auseinandergesetzt, und ich meine auch, zur Ueberzeugung des hohen Hauses, dass die Frage der Rentabilität bei den Staatsbahnen nicht in dieser Weise aufgeworfen werden kann. An sich könnte man ja eine solche Betrachtung vertragen, denn ich bitte Sie, überlegen Sie: wir haben eine Einnahme nach dem Etat von 170 992 000 M. — ich will mit runden Summen sprechen — eine Ausgabe von 107 777 000 M., somit einen Ueberschuss bei den Staatsbahnen von 63 215 000 M. Wollen Sie noch die Pensionen abziehen, die den Eisenbahnbeamten zu gewähren sind — was aber den Privatbahnen gegenüber noch nicht einmal ganz richtig sein würde, weil dort die Pensionen nicht aus den Ueberschüssen genommen werden — so ergiebt sich ein Ueberschuss von 62 314 000 M. Sie finden nun im Budget, dass die Zinsen der gesammten Staatsschuldlast 59 758 000 Mark betragen. Der Ueberschuss der Eisenbahnen ist also grösser, wie die Zinsen der gesammten Staatsschuldlast. Man hat uns nun entgegnet: die Staatsbahnen rentiren nur mit 3,6 pCt. Wie ist diese Rechnung gewonnen? Man hat einfach das buchmässige Capital zu Grunde gelegt, welches sich inclusive der Bauzinsen — um ganz gerecht zu sein — auf 1 610 528 000 M. beläuft. Davon bitte ich Sie aber zunächst noch abzuziehen eine Summe von 12 185 000 M., welche nicht für Eisenbahnzwecke, sondern für Stromregulirungen der Weichsel und Nogat gelegentlich der Eisenbahnbauten ausgegeben worden sind; ich bitte Sie ferner abzuziehen 107 895 000 M., welche wir aus den Erträgen der Amortisation verwendet haben; ich bitte Sie ferner abzuziehen 102 627 000 Mark, welche wir zu Meliorationen verwendet haben, die man sonst aus Anleihen bestreitet; dann endlich bitte ich Sie abzuziehen 255 480 000 M., welche wir ausgegeben haben für Meliorations- und Militäreisenbahnen, Eisenbahnen, bei denen die Regierung von vornherein erklärt hat, dass auf eine Rente in absehbarer Zeit nicht zu rechnen sei, eine Summe, welche wir vermöge der glücklichen Erfolge unserer Waffen verwenden konnten zu Meliorationen des Landes und zur Erhöhung seiner Wehrfähigkeit. Ziehen Sie diese Summe von rund insgesammt 478 Millionen ab, so bleibt ein Restcapital von 1 132 000 000 M., welches mit Ueberschuss und Zinsen von 63 Millionen sich verzinst mit etwa 5½ pCt. Wollen Sie nun, meine Herren, das zinspflichtige Capital, welches auf den Staatseisenbahnen lastet, zu Grunde legen, dasjenige Capital, für welches wir Zinsen aufbringen müssen, weil es in den Staatsschulden steckt, so kommen Sie auf eine Summe von 829 419 000 M.; für diese berechnet sich ein Zinsfuss von nahezu 7½ pCt. Ist nun eine Rechnung, die man nach Massgabe der Privatbahnen anlegt, richtig bei Staatsbahnen? Die Idee der Privatbahnen ist importirt aus England, sie passt für Preussen nicht, für Preussen passt das System der Staatsbahnen, wir sind nicht in Englischen Verhältnissen. Wir fragen nicht, was bringen uns die Canäle, die Chausseen für eine Rente? Und doch sind sie zum Nutzen des Landes da. Noch Eins, meine Herren, Sie (nach links gewendet) sprechen immer von den schlechten Erträgen der Staatsbahnverwaltung. Ja, glauben Sie denn, dass diese Bahnen, die der Staat mit seinen Mitteln ausgeführt hat, auszuführen gewesen wären von Privatcapital ohne eine erhebliche Unterstützung des Staats? etwa ohne eine Zinsgarantie? ganz gewiss nicht! dann würden Sie aber noch ganz andere Zuschüsse zu leisten haben. Ich kann nicht annehmen, dass es der Wunsch wäre, diese Bahnen — ich erinnere daran, dass z. B. die Ostbahn seiner Zeit die grössten Gegner fand, weil man glaubte, sie würde die Betriebskosten nicht aufbringen, — diese Bahnen nach der Gründermethode herzustellen. Zu einer solchen Art der Herstellung würde ja Niemand an meiner Stelle die Hand bieten. Wir haben in Folge dieser Methode Verluste zu beklagen an Nationalvermögen, die — will man den Cours von Mitte vorigen Monats zu Grunde legen — sich auf etwa 250 Millionen Mark belaufen; Verluste, die lediglich in den Schornstein zu schreiben sind. Wir haben dadurch Trümmer und Ruinen ins Land bekommen, welche wir haben mit grossen Kosten aufräumen müssen. Daraus ist der Regierung doch kein Vorwurf zu machen! Aber, wie gesagt, es kommt auf die Rente nicht an. Gewiss hat die Staatsregierung Werth darauf zu legen, dass auch das Capital, welches für den Staat in Eisenbahnen angelegt ist, gewisse Renten bringt. Der Gegensatz aber zwischen Denjenigen, die immer diese Rente betonen, und der Staatsregierung besteht darin, dass nach der Auffassung der einen Seite die Eisenbahn eine industrielle Anstalt, eine Erwerbsanstalt ist, wie etwa eine Cigarrenfabrik oder eine Actienbrauerei, während nach der Meinung der Staatsregierung die Eisenbahn eine Anstalt sein soll zur Förderung der Wohlfahrt des Landes im eminentesten Sinne — wie der Herr Finanzminister schon gesagt hat —, und eine Anstalt, die zur Vertheidigungsfähigkeit des Landes von der allergrössten Bedeutung ist; bei der Privatindustrie ist die Rente Zweck und steht in erster Linie — bei den Staatsbahnen steht die Rente in zweiter Linie. Die Privateisenbahn ist sich Selbstzweck —, die Staatsbahn soll nur Mittel zum Zweck sein. Die Privatbahn ist nach der Ansicht ihrer Vertheidiger eine definitive Institution, — nach der Auffassung der Regierung ist die Privatbahn nur eine vorübergehende Institution, als ein Nothbehelf, welchen man von vornherein in Aussicht genommen hat, zur rechten Zeit zu beseitigen. Was will man denn mit diesen Klagen über die mangelhafte Rentabilität? Will man uns vorwerfen, wir verwalten schlecht?

Ich bin bereit, jeden Tadel entgegenzunehmen, und jeden Vorschlag zur Verbesserung zu beherzigen. Ich glaube, dass wir in Bezug auf Sparsamkeit das Wünschenswerthe leisten und ich glaube auch, wir können noch mehr leisten und wir werden noch mehr leisten.

Ich finde mich ganz im Einklang mit dem Hrn. Abg. Rickert, dass die Nothwendigkeit vorliegt, in allen Zweigen der Staatsverwaltung nach alter guter Preussischer Sitte recht knapp zu wirthschaften, und das werde ich in Bezug auf die Eisenbahnen, so weit an mir liegt, zur Durchführung bringen. Die schlechten Zeiten werden Sie uns doch nicht vorwerfen wollen! Wir sind nicht daran schuld. Sie haben sich entwickelt aus anderen Verhältnissen, und es wird jetzt darauf ankommen, diese schlechten Zeiten, die einmal da sind, unter Aller Mithülfe zu überwinden. Denn dass die Regierung etwa gesagt hätte, die Eisenbahnen, die sie gebaut hat, würden einmal eine gute Rente bringen, ist doch nicht zu behaupten, als Geschäft, als Speculation ist die Sache nie betrachtet worden, und die Regierung hat gerade in den Fällen, wo sie genöthigt war zu bauen, nämlich im Osten, an der Mosel und anderswo hat sie ausdrücklich gesagt, auf Rente ist in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. Wir müssen uns keine Illusionen machen. Nun ist allerdings eine Bemerkung gefallen, die eine gewisse Berechtigung hat. Es ist darauf hingewiesen, dass durch den grossen Staatsbetrieb der Staatshaushalt in eine gewisse Schwankung komme. Ich kann das in gewisser Beziehung zugeben bei dem Bergwerksbetrieb. Der Bergwerksbetrieb weist allerdings in den Jahren von 1868 bis jetzt hin starke Schwankungen auf. Es wird aber Ihnen allen erinnerlich sein, wodurch und in welchen Zeitpunkten dieselben besonders hervorgetreten sind. Wir schliessen jetzt mit einem Nettoertrag von nahezu 9 Millionen ab. Im Jahre 1873 sollte der Ueberschuss der Bergwerksverwaltung sich auf 21 Millionen belaufen, er belief sich auf 57 Millionen; im Jahre 1872 sollte er 16 Millionen betragen, aber er belief sich auf 35 Millionen.

Das sind Verhältnisse, deren man nicht Herr ist. Anders aber steht es bei den Staatseisenbahnen. Wenn Sie die Nachweisung, welche der sehr verdienstliche, fleissige Bericht der Budgetcommission vom vorigen Jahre enthält, nachsehen wollen, so finden Sie, dass die Schwankungen bei den Staatseisenbahnen sich auf höchstens 4—5 Millionen, mitunter auch nur auf 90 000 oder 800 000 M. belaufen haben. — Es muss die Aufgabe einer guten Eisenbahnverwaltung sein, ihren Apparat so elastisch zu gestalten, dass sie beim Zurückgehen der Einnahmen auch mit den Ausgaben entsprechend zurückgehen kann. Lediglich diesem Umstande haben wir es zuzuschreiben, dass wir für das vorige Jahr auch noch einen leidlichen Abschluss erzielt haben und hoffen dürfen, auch für dieses Jahr einen leidlichen Abschluss zu erzielen. Es ist dann aus den Resultaten, wie sie der „Staats-Anzeiger" veröffentlicht, über die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen ein bedenkliches Präjudiz für die Resultate des laufenden Etatsjahres gefolgert worden. Ich kann Ihnen da eine Beruhigung geben, meine Herren; die Staatsbahnen hatten ultimo März eine Mindereinnahme von 3 235 000 M., sie ist ultimo September d. J. bereits auf 2 856 000 M. zurückgegangen. Es ist also der Ausfall erheblich eingeholt worden. Bei der Ostbahn, die ganz besonders ins Gefecht geführt wurde, betrug die Mindereinnahme bis ultimo März 1 768 000, d. h. für die drei Monate 589 000 pro Monat, bis ultimo September 3 030 000, d. h. circa 336 000 pro Monat.

Nun möchte ich den Hrn. Abg. Rickert darüber beruhigen, dass die Hauptmindereinnahme aus dem ersten Vierteljahr bekanntlich bereits in dem Abschluss des vorigen Etatsjahres steckt, die Einnahmen, die der „Staats-Anzeiger" nachweist, werden eben für das Kalenderjahr nachgewiesen, nicht für das Etatsjahr.

Die Aussichten sind also, wie ich glaube, keine üblen, und ich habe aus vielen Anzeichen die Hoffnung schöpfen dürfen, dass wir auch im Staatseisenbahnbetriebe besseren Verhältnissen entgegengehen und besser abschliessen werden, wie das bis dahin angenommen worden ist. Soweit, wie gesagt, durch Ersparnisse dahin gewirkt werden kann, wird das unbedingt geschehen.

Was dann die Tarifpolitik angeht, da bekenne ich ganz offen, meine Herren, dass ich auf dem Standpunkt stehe, dass die Eisenbahnen zum Nutzen des Volkes da sind, dass die Tarife nach den Bedürfnissen des Landes eingerichtet werden müssen, und dass, wenn es sich darum handelt, das Eisenbahninteresse oder ein wichtiges Landesinteresse zu schädigen, ich geneigt bin, das Eisenbahninteresse nachzustellen. Insbesondere kann ich es nicht zulassen, dass ausländische Producte bevorzugt werden gegen das Inland. Meine Herren, es ist eine Folge der Zersplitterung unseres Eisenbahnnetzes, dass jede Eisenbahnverwaltung nur die Interessen ihres eigenen Gebiets ins Auge fasst. Sie kann die Interessen des andern Gebiets beim besten Willen nicht übersehen, und daher erleben wir es, dass Anträge, Vorschläge gemacht werden, Tarifveränderungen eintreten, die auf dem begrenzten Gebiete einer Verwaltung nützlich wirken mögen, die aber auf der anderen Seite, auf wichtigen Gebieten anderer Verwaltungen grossen Schaden hervorbringen. Das kommt eben davon, dass über diese wichtigen Fragen nicht ein einheitliches Auge wachen kann. — Ich kann zwar die Genehmigung zu Tarifänderungen versagen, ich bin aber nicht befugt, Tarifänderungen zu dictiren, die durch solche Verschiebungen nothwendig werden. Es ist mir dann noch der Vorwurf gemacht worden, dass ich veranlasst hätte, die Auslandstarife zu kündigen. Welche Bewandtniss es mit dieser Frage hat, werde ich die Ehre haben in einer besonderen Denkschrift darzulegen, in Verbindung mit der Denkschrift über einige andere Tariffragen, welche von der Budgetcommission des Hohen Hauses im vorigen Winter gewünscht ist. Die Frage liegt einfach so, dass, wie Ihnen bekannt, seit 1877 dahin gestrebt wird, ein Reformtarifsystem, das man unter den gegebenen Verhältnissen als das Beste acceptiren musste, und welches für ganz Deutschland angenommen ist, überall zur Durchführung zu bringen. Es ist das im Verkehr mit dem Auslande zum grossen Theil schon geglückt; wir haben die Durchführung aber, obgleich wir jetzt November 1879 schreiben, in wichtigen Theilen des Verkehrs mit dem Auslande noch nicht erreichen können, aus Gründen, die ich nicht weiter auszuführen brauche. Die Disparitäten, die Bevorzugung des Auslandes, die aus dem Nebeneinanderbestehen verschiedener Tarife entspringen, die vielleicht im einseitigen Interesse der Eisenbahnen recht begehrenswerth sein mögen, sind im Interesse unseres eigenen Verkehrs nicht länger zu dulden, und ich habe mich deshalb dahin ausgesprochen, dass diese Tarife über den 1. Januar 1880 hinaus nicht länger zu bestehen haben, im Einklange mit der Zollpolitik des Reichs, die durch Gesetz sanctionirt ist. Die Vorlagen der Königlichen Staatsregierung, welche gestern häufig erwähnt und auch heute von mir mit dem Worte „Verstaatlichung von Privatbahnen" angedeutet sind, werden uns ja vielleicht in Bezug auf diesen Punkt noch eingehender beschäftigen. Meine Herren, halten Sie eins fest: Es handelt sich bei jenen Vorlagen darum, ob die Eisenbahnen wieder zurückzuführen sind aus der Hand der Speculation in den Dienst des Landes, ob sie vollauf nutzbar zu machen sind für das Land, für seine Vertheidigung, für die Hebung des Wohlstandes seiner Bevölkerung und ich müsste mich schlecht auf die Stimme des Landes verstehen, wenn ich nicht annehmen wollte, dass diese Frage, die ich im vorigen Winter dem Hohen Hause bereits klar vorgelegt habe, mit vernehmlicher und deutlicher Stimme im Lande mit ja beantwortet ist, und ich hoffe, meine Herren, Sie werden das auch thun."

Von den übrigen Reden am Sonnabend enthält nur die des Abgeordneten Miquel Auslassungen in Beziehung zur Eisenbahnfrage, welche von besonderem Interesse sind und schon um deswillen eine Berücksichtigung erheischen, weil sie die constitutionellen Garantien enthalten, die von den Nationalliberalen Miquel'scher Observanz anlässlich des Uebergangs zum Staatsbahnsystem gefordert werden. In Bezug darauf sagte der genannte Redner:

„Wenn der Preussische Staat schon jetzt durch seine grossen Betriebsverwaltungen einen ausserordentlich schwankenden Etat in Einnahmen und Ausgaben hat, wenn auf die sieben fetten Jahre fast regelmässig sieben magere Jahre folgen, so muss der Staat wie jeder solide Private Einrichtungen treffen, durch welche die Landesvertretung und die jeweilige Regierung gezwungen wird, eine Ausgleichung stattfinden zu lassen zwischen den ausserordentlichen Schwankungen in der Höhe der Einnahmen der Betriebsverwaltungen in guten und in schlechten Jahren. Ich werde auf diesen Punkt zur Zeit nicht näher eingehen und nur daran erinnern, dass, wenn wir unsere Schulden im Ordinarium um ein Capital von 500 Millionen Mark durch Erwerbung der Eisenbahnen erhöhen sollten, während wir auf der anderen Seite das Risico der schwankenden Einnahmen, das bisher von den Actionären getragen wurde, übernehmen, eine solche vorsichtige Finanzpolitik dreimal nöthig ist. Auf diesen Punkt werden wir bei den Eisenbahnvorlagen näher zurückkommen. Gegenüber den Gefahren, dass in Jahren geringer Betriebseinnahmen gegenüber den dauernden hohen Ausgaben im Ordinarium die Staatseinnahmen sich nicht ausreichend erweisen, haben meine politischen Freunde seit lange die Nothwendigkeit in der Beweglichkeit der einen oder anderen Steuer empfohlen und im Interesse einer soliden und conservativen Finanzpolitik hoffe ich, dass die conservativen Mitglieder uns darin unterstützen werden. Allerdings hat das vorliegende Gesetz den Character einer Anbahnung der Beweglichkeit der Personalsteuern, denn die Höhe des Erlasses der Classen- und classificirten Einkommensteuer richtet sich ja nach der Höhe der zur Disposition stehenden Beträge. Hierbei haben aber die Staatsfinanzen nur den Schaden, sie müssen nämlich erlassen in allen Fällen, wenn ein Ueberschuss da ist, sie haben aber nicht den Vortheil, dass sie auch in einzelnen Jahren Erhöhungen vorübergehender Art durch die Quotisirung bekommen können, was doch ebenso nothwendig ist, wie ein Erlass. Das kommt daher, wenn man sich vor einer kleineren organischen Massregel scheut und durch den Gang der Umstände gezwungen wird an einem Punkte nachzugeben."

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Versammlung am 14. October 1879.

Vorsitzender Herr Streckert, Schriftführer Herr G. Meyer.

Herr A. Henning spricht „Ueber die Situation der Eisen- und Stahlfabrikation“ wie folgt:

Die Entfernung des Phosphors aus dem Roheisen, behufs dessen Verwerthung zu Zwecken der Eisen- und Stahlfabrikation, hat seit Jahren die Hüttentechniker theoretisch und practisch beschäftigt; es ist daher die in neuester Zeit durch Veröffentlichung eines Verfahrens, welches das Problem in vollkommenerer Weise lösen soll, in allen betheiligten Kreisen hervorgerufene Aufregung erklärlich. Redner will versuchen die proclamirten Fortschritte klar zu legen und zu beleuchten.

In einer kurzen Uebersicht über die Entwickelung der Eisen- und Stahlfabrikation werden zunächst die Bestrebungen erwähnt, um direct aus den Erzen ein homogenes Material herzustellen und damit die sonst in 2 oder 3 Stadien getrennte Fabrikation zu vereinfachen: — Bestrebungen, deren Erfolg indessen wenig befriedigend gewesen ist. Am meisten vorgeschritten ist wohl der Chenot'sche Process, der aus den vorzüglichen Spanischen Erzen von Bilbao ein ausgezeichnetes Material liefert, allerdings aber bei bedeutendem Brennmaterialverbrauch, indem auf 100 kg Product 200 kg Holzkohlen, abgesehen von den Steinkohlen, verwendet werden.

Wo immer diese Fabrikationsmethode besprochen wird, findet der Name Siemens einen ehrenvollen Platz, der in offenen Heerden und Rotatoren selbst aus minderwerthigen Erzen vorzügliches Fabrikat (Bälle) herstellt. Aehnlich ist das sehr einfache Verfahren von du Puy & Justice, welches in Amerika mit Vortheil eingeführt ist. Die dabei angewandten Oefen produciren pro Tag 2 000 kg.

Gegenüber diesen Quantitätsleistungen erscheinen die bis auf 100 000 kg pro Tag gesteigerten Leistungen der Hochöfen riesenhaft. Mit Hülfe der Gasgewinnung, der Lufterhitzung durch Regeneration und der directen Vereinigung mit dem Bessemerprocess ist es gelungen, 100 kg Ingots mit einem Aufwande von nur 150 kg Brennmaterial direct aus den Erzen darzustellen, wobei indessen nicht übersehen werden darf, welche gewaltige und kostspielige Anlagen dazu gehören. Ferner dürfen die mit dem Hochofenprocess verbundenen Nachtheile nicht übersehen werden. Alle Unreinheiten, welche die verbrauchten Materialien enthalten, erscheinen im Product, wenn sie nicht durch besonders günstige Combinationen entfernt werden. Mangan vermag den Schwefel bis auf einen geringen Procentsatz zu beseitigen, in gleicher Weise ist Silicium bis auf 1 pCt. herabzubringen, der Phosphor aber geht in das Eisen und um so mehr, je vollkommener die Reduction der Erze ist.

Von höchster wirthschaftlicher Bedeutung sind die in den 60er Jahren eingeführten Siemens'schen Regenerirröfen, die eine wesentlich günstigere Ausnutzung des dem Brennmaterial innewohnenden Heizeffectes, eine Vermehrung der Quantität und Erhöhung der Qualität des erzeugten Eisens herbeigeführt haben. — Auch die Erhöhung der Windtemperatur auf 6 — 800° C. hat die günstigsten Betriebsresultate im Gefolge gehabt.

In der Stahlfabrikation ist die Regeneration mit dem offenen Heerdprocess und dem Rotator unzertrennlich. Auf dem Prinzip des offenen Heerdes beruhen zwei Verfahren der Stahlbereitung: das Siemens-Martin'sche und das Siemens'sche Erz-Reductionsverfahren. Bei ersterem werden alte Eisen- und Stahlproducte (Abfälle) in einem Roheisenbade eingeschmolzen, wobei aber grosse Sorgfalt in der Wahl der Materialien geboten ist. In dem Erz-Reductionsprocesse werden auf 8 000 kg Roheisen 2 000 kg Erze und 400 kg Spiegel gegeben. Dabei bewirken die Erze die Entkohlung, und wenn dieselbe weit genug vorgeschritten, werden 200 kg Kalk zugeschlagen, um das Silicium des Roheisens zu neutralisiren und dem frei werdenden Eisenoxyd die weitere Reduction zu ermöglichen.

Um Brennmaterial zu ersparen und die in dem Eisen enthaltenen Unreinheiten zu entfernen, trat Bessemer 1856 mit seiner Erfindung: „Darstellung schmiedbaren Metalls ohne Brennmaterialverbrauch“, wie er sie bezeichnete, hervor. — Nachdem Redner den bei diesem Verfahren sich vollziehenden chemischen Process eingehend erläutert, dann das Bessemerverfahren mit dem Siemens-Martin'schen verglichen und hervorgehoben, dass keines einen unbedingten Vorzug vor dem andern habe, sondern jedes unter besonderen Umständen besondere Vortheile biete, bespricht derselbe die neuesten Erfindungen, die neben ihrem unzweifelhaften technischen Werth die grosse Bedeutung haben, durch Ausbeutung minderwerthiger einheimischer Erze für die Stahlfabrikation das Nationalvermögen zu heben. Unter diesen sind die Entphosphorungsmethoden von Krupp, Bell und die neuesten von Thomas & Gilchrist zu erwähnen.

Die Fabrikationsprincipien von Krupp und Bell sind im Wesentlichen dieselben. Roheisen in Schmelztemperatur wird mit flüssigen eisenreichen Schlacken in Berührung gebracht, wobei Phosphor ausscheidet und mit der Schlacke sich zu Phosphat verbindet. Der Anwesenheit von Mangan schreibt Krupp hierbei eine wichtige Rolle zu. — Zur Entphosphorung von 1 000 kg Roheisen sind nach Bell 250 kg geröstete Erze, welche das Schlackenbad bilden, erforderlich.

Der Process der Herren Thomas & Gilchrist beruht auf der Thatsache, dass sich basische Eisenschlacken am besten zur Aufnahme und Festhaltung von Phosphor eignen und dass bei Einwirkung von Kohlenstoff, namentlich mit Kieselerde, immer wieder Phosphor reducirt wird und in das Metall zurückgeht, und zwar um so williger, je höher die Temperatur ist. — Man hat daher dem kieselsauren Futter und der Schlacke dem Mangel des Bessemerprocesses, Eisen von Phosphor nicht reinigen zu können, zugeschrieben. Diese Annahme ist von Professor Gruner unterstützt und von Mr. Snelus practisch als richtig erwiesen.

Beim Bessemerprocess wird mit dem Silicium die Temperatur aufrecht erhalten und der Verbrauch an Eisen gemindert. Die neuen Versuche mussten sich daher auf die Möglichkeit der Herabminderung des Siliciumverbrauchs und dessen Neutralisirung erstrecken, ferner darauf, wie weit die Temperatur durch Oxydation des Phosphors und des verminderten Siliciumgehalts beeinflusst werde und wie weit ein mehr phosphorhaltiges als siliciumhaltiges Eisen verwendbar sei. — Da man im Roheisen mit Silicium zu thun hat, so musste natürlich die Anwendung alles sonstigen Siliciums, welches bei den bisher angewedeten Futtern der Feuerbeständigkeit wegen eine wichtige Rolle spielte, möglichst vermieden werden. Vielfache Versuche haben denn schliesslich ein haltbares und wenig kostspieliges Futter ergeben, dessen Gehalt an Silicium auf ein unschädliches Mass eingeschränkt ist. Der Gehalt an Silicium im Eisen war aber immer noch so hoch, dass das Futter allein nicht hinreichend Basen abzugeben vermochte und in einer für die Praxis unzulässigen Weise angegriffen wurde. Die Einführung besonderer Zuschläge, welche der Hauptsache nach aus Kalk, Magnesia und Eisenoxyd bestehen, ergab sich daher als eine Nothwendigkeit. Als Uebelstände haben sich bei dem bisherigen Verfahren die geringe Haltbarkeit des Bodens, welcher nach wenigen Chargen erneuert werden muss und die Schwierigkeit, den richtigen Procentsatz an Kohlenstoff zu erhalten, herausgestellt, die man indessen beide zu überwinden hofft.

Es ist nach den Mittheilungen des Herrn Thomas gelungen, in vielen Fällen Stahl mit nur 0,02 bis 0,04 pCt. Phosphor darzustellen, wobei indessen die Abminderung des Gehalts unter 0,04 pCt. besondere Arbeiten verlangt. Stahl mit 0,08 pCt. Phosphor bei absoluter Freiheit von Silicium wird als am besten zur Schienenfabrikation geeignet bezeichnet. Auch aus Stahl mit 0,15 pCt. Phosphor und mehr sind Schienen hergestellt, welche alle vorgeschriebenen Proben ausgehalten haben, u. A. bei 1 m Stützweite den Schlag eines 1 000 kg schweren Fallbärs aus 9 m Höhe.

Was die Ersparungen an Kosten betrifft, so ist der Vortragende der Ansicht, dass eine solche im Betrage von 7 ℳ pro 1 000 kg zur Zeit erreicht werde. Die Convertirung des Roheisens im Bessemerprocess koste etwa 15 ℳ pro Tonne, nehme man nun an, dass der neue Process um etwa ⅓, also um 5 ℳ theurer sei, und rechne dazu 3 ℳ Patentgebühr, so ergäbe sich bei einem Preisunterschiede von 15 ℳ zwischen Hematit- und ordinärem Eisen obige Ersparniss.

Nach dem Vorgetragenen könnte bei der jetzigen Bedeutung des Stahls gegenüber dem Schmiedeeisen es zweckmässig erscheinen, die Eisendarstellung ganz hintanzusetzen. Der Theorie nach sei das richtig, sofern der Puddelprocess in Vergleich gezogen werde. Die Praxis werde aber eine rasche Umwälzung nicht gestatten und der Stahl werde noch schwierige Phasen, harte Kämpfe zu bestehen haben, ehe er sich zur Alleinherrschaft aufzuschwingen vermöge.

Redner schliesst seinen Vortrag, indem er der Ueberzeugung Ausdruck giebt, dass es mit der Zeit gelingen werde, ein homogenes, also flüssig gewesenes Material herzustellen, dem wir jeden Grad von Härtefähigkeit und Schweissbarkeit, wie ihn die verschiedenen Zwecke der Verwendung verlangen, zu geben vermögen.

Herr Reder spricht über die Betriebskosten, die Entwickelung und das finanzielle Ergebniss des Bahn-Omnibusbetriebes auf der Strecke Berlin-Grünau der Berlin-Görlitzer Bahn, im Anschluss an seine früheren Mittheilungen über die Kosten dieses Betriebes. (Folgt Anlage A.)

Die von Herrn Kinel an den Vortragenden gerichtete Frage, ob auch die Kosten für Bahnunterhaltung und die Generalkosten berücksichtigt seien, wird im verneinenden Sinne beantwortet.

Herr W. Hennig bezweifelt die Zweckmässigkeit der kleinen Locomotiven gegenüber den grossen hinsichtlich der Betriebskosten und macht auf einen offenbaren Irrthum in den Angaben über die Zugförderungskosten bei gewöhnlichen Personenzügen aufmerksam, welchen Herr Schwabe dahin klarstellt, dass es in seinen früheren Angaben nicht heissen müsse: 85 ₰ pro Zugkilometer, sondern 56 ₰.

Herr Kinel spricht sich gegen die grossen und schweren Locomotiven und gegen die langen Züge aus. Letztere hätten die Verwaltungen viel Geld gekostet, indem sie bedeutende Rangirarbeiten und grosse Bahnhöfe nöthig machten. Der Franzö-

sische Betrieb mit leichten Maschinen, wie er auch auf den Elsass-Lothringischen Bahnen stattfinde, sei seiner Ansicht nach rationeller. Die schweren Maschinen verlangten ferner einen sehr kräftigen Oberbau und bewirken eine starke Abnutzung des Gestänges.

Herr W. Hennig führt aus, dass die Einführung schwerer Maschinen nicht etwa aus Liebhaberei geschehen sei, sondern dass sie sich mit Nothwendigkeit aus den an die Maschinenverwaltung gestellten Anforderungen ergeben hätte. Man verlange grosse Schnelligkeit der Züge und seltenes Anhalten; dadurch würden grosse Wasserreservoirs bedingt; die an sich sehr vortheilhafte hohe Dampfspannung erfordere ebenfalls ein grösseres Gewicht der Maschinen. Ferner könne man bei lebhaftem Verkehr nicht so viele Züge fahren wie bei Anwendung leichterer Maschinen nöthig sei. Alles das weise auf starke Maschinen und schwere Züge hin, die er auch für vortheilhaft halte, weil grosse Maschinen verhältnissmässig geringe Unterhaltungskosten verursachen und weil das Fahren mit kleineren Zügen eine Vermehrung des Fahrpersonals herbeiführe.

Durch übliche Abstimmung werden die Herren Bahr, Charlier und Rönneberg, Hauptleute im Eisenbahnregiment, als ordentliche einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Anlage A zum Protocoll vom 14. October 1879.

Ergebnisse des Bahn-Omnibus-Betriebes zwischen Berlin und Grünau in der Zeit vom 9. September 1878 bis 8. September 1879.

Bahn-Omnibus-Züge wurden abgelassen	an Tagen	Abgelassen sind: fahrplanmässige Züge 1.	mit zusammen Achsen 2.	Leerzüge 3.	mit zus. Achs. 4.	Gesammtzahl der Züge 5.	Gesammtzahl der Achsen 6.	macht fahrplanmäss. Züge pr. Tag 7.	macht pr. fahrplanmäss. Zug Achsen 8.	Personenfrequenz: befördert sind Personen 9.	in Zügen (Col. 1) 10.	macht Personen pr. Zug 11.	Gesammt-Einnahme aus d. Pers.-Verk. ℳ 12
I. im Winterfahrplan													
vom 15. bis 31. October 78	17	92	368	2	8	94	376	5,41	4,00	1510	92	16,3	
im November „	30	164	656	3	12	167	668	5,47	4,00	2632	164	16,1	
„ December „	31	171	684	4	16	175	700	5,52	4,00	2994	171	17,5	
„ Januar 79	31	174	651	4	16	178	667	5,61	3,74	2404	174	13,8	
„ Februar „	28	162	474	4	16	166	490	5,80	2,93	2440	162	15,1	
vom 1. bis 14. März „	14	82	184	2	8	84	192	5,86	2,24	1240	82	15,1	
Sa. I.	151	845	3017	19	76	864	3093	5,60	3,57	13220	845	15,65	4729
II. im Sommerfahrplan.													
vom 9. September bis 14. October 78	36	315	1260	3	12	318	1272	8,75	4,00	4920	315	15,6	
vom 15. bis 31. März 79	17	158	356	—	—	158	356	9,29	2,25	2378	158	15,1	
im April „	30	276	644	2	8	278	652	9,20	2,33	5253	276	19,0	
„ Mai „	31	314	870	—	—	314	870	10,13	2,78	8027	314	25,6	
„ Juni „	30	324	1376	—	—	324	1376	10,80	4,25	10554	324	32,6	
„ Juli „	31	348	1490	—	—	348	1490	11,23	4,29	10973	348	31,5	
„ August „	31	342	1470	—	—	342	1470	11,03	4,30	11245	342	32,9	
vom 1. bis 8. September 79	8	90	376	—	—	90	376	11,25	4,18	2920	90	32,4	
Sa. II.	214	2167	7842	5	20	2172	7862	10,13	3,62	56270	2167	25,97	21565
zusammen vom 9. September 78 bis 8. September 79	365	3012	10859	24	96	3036	10955	8,32	3,61	69490	3012	23,07	26294

Ableitungen aus nebenstehenden Angaben.

13. Durchschnittl. Einnahme pro Person (26 294 ℳ [Col. 12] 69 490 Pers. [Col. 9]) = 37,84 ₰.

14. Betriebs-Ausgaben.

a) Betriebskosten: Abgelassen sind laut Col. 5:

864 Züge auf 13,72 km = 11 854 Zugkilom. im Winterfahrplan à 0,444 ℳ = rot. 5 263 ℳ

2 172 Züge auf 13,72 km = 29 800 Zugkilom. im Sommerfahrplan à 0,373 ℳ = rot. 11 115 „

b) Verzinsung u. Amortisation der Anschaffungkosten des Fahrparks:

2 Maschinen à 12 000 ℳ mit 5 + 4 = 9 pCt. ...... 2 250 „

1 Wagen 2 etagig = 9 000 ℳ mit 5 + 3 = 8 pCt. ..... 720 „

Sa. Betriebs-Ausg. = 19 348 ℳ

15. Bilanz.

Einnahme (Col. 12) = 26 294 ℳ
minus Ausgabe (lfd. No. 14) = 19 348 ℳ

ergiebt Ueberschuss = ... 6 946 ℳ

Bemerkung. Um das Ergebniss eines unter ganz normalen Verhältnissen ausgeführten Bahn-Omnibus-Betriebes zu geben, ist in vorstehender Berechnung der „Betriebs-Ausgaben“ (lfd. No. 14b) angenommen, dass 2 Maschinen und der zweietagige Omnibus-Wagen von Anfang an während der ganzen Betriebszeit in Betrieb gewesen seien. Thatsächlich ist die 2. Maschine erst Ende Februar cr. eingestellt und die Personen-Beförderung durchweg in gewöhlichen Personenwagen III. Cl. bewirkt. (Der Omnibus-Wagen konnte erst am 20. September cr. in Betrieb genommen werden.)

Bei Berücksichtigung der letzteren Verhältnisse würde das finanzielle Resultat noch günstiger gewesen sein.

Berlin, im September 1879.

Reder.

Nach Ermittelung und Feststellung sämmtlicher während der nunmehr einjährigen Dauer des Bahn-Omnibusbetriebes zwischen Berlin und Grünau aufgelaufenen Kosten, müssen alle in der Sitzung des Vereins am 11. März 1879 vom Vortragenden gemachten Zahlenangaben über jene Betriebskosten auch jetzt noch als zutreffend aufrecht erhalten werden und betragen darnach in der Schlusssumme die Kosten für den Zugkilometer:

44,4 ₰ für den Winterdienst, mit einer täglichen Leistung von durchschnittlich 78,5 Zugkm, und

37,3 ₰ für den Dienst im Sommer, bei welchem im Durchschnitt täglich 134,5 Zugkm gemacht wurden.

Dem gegenüber sollen sich nach der vom Herrn Schwabe in der Sitzung vom 9. September cr. gemachten Mittheilung die Betriebskosten für den Dampfwagenbetrieb auf der Berliner Ringbahn mit täglich 220 Zugkm Leistung auf 22 ₰ pro Zugkilometer stellen. Wie bereits in letztgenannter Sitzung von mehreren Seiten ausgesprochen wurde, kann bei so gleichartigen Betrieben wie die in Frage kommenden, eine so grosse Differenz nur darin begründet sein, dass beide Berechnungen nicht auf gleiche Betriebsverhältnisse, gleiche Gehaltssätze für das Personal und gleiche Materialpreise basirt sind.

Das vollkommen Zutreffende der letzteren Ansicht ergiebt sich schon, wenn nur die Hauptmomente beider Betriebe gleichgestellt werden, das heisst, wenn in den Berechnungen für den Bahn-Omnibusbetrieb Berlin-Grünau:

1. eine tägliche Leistung von 220,7 Zugkm wie beim Dampfwagenbetriebe zu Grunde gelegt wird (je höher die täglichen Leistungen, je niedriger stellen sich die ⅓ bis ½ der Gesammtkosten betragenden Ausgaben für Gehalte und Competenzen des Maschinen- und Zugpersonals bei der Reduction auf 1 Zugkm);

2. das Dienstpersonal wie auf der Ringbahn auf 2 Mann beschränkt wird.

Letztere Annahme dürfte gewiss zulässig sein, da für gleiche Leistungen auch nur die gleichen Kräfte erforderlich sind, um den bahnpolizeilichen Vorschriften Genüge zu leisten. Schon die Berücksichtigung dieser beiden Verhältnisse in der Rechnung

würde die Betriebskosten des Bahn-Omnibusbetriebes Berlin-Grünau auf 26,8 ₰ pro Zugkilometer reduciren und wäre die dann noch verbleibende Differenz von 4,8 ₰ gegen die Kosten auf der Ringbahn sehr wohl damit zu motiviren, dass von den Maschinen des Bahn-Omnibusbetriebes in allen Fällen das 1½fache, im Sommer aber meistens das Dreifache an Zugkraft gefordert wird wie beim Dampfwagenbetriebe; mit der vermehrten Zugkraft steigen aber naturgemäss die Kosten für das Heizmaterial. Ein noch wesentlich anderes Bild, das sich zu Gunsten des Bahn-Omnibusbetriebes Berlin-Grünau gestaltet, erscheint jedoch, wenn auf die Details der Berechnung, welche in der vor der heutigen Sitzung vertheilten Schrift des Herrn Schwabe: „Ergebnisse des Dampfwagenbetriebes auf der Berliner Ringbahn" enthalten ist, näher eingegangen wird. Hierzu muss man aber, da die Schwabe'sche Schrift keine directe Vergleichung zulässt, indem sie allein für den Ringbahnbetrieb die Specialberechnung und die Einheitspreise nachweist, während nur die generellen, aus den Mittheilungen in der Sitzung am 11. März cr. entnommenen Summen der einzelnen Positionen für den Bahn-Omnibusbetrieb angegeben sind, jene Specialberechnung vom 11. März cr. zur Hand nehmen.

Die gleich in die Augen springenden Differenzen zwischen beiden Berechnungen sind dann folgende:

1. Statt der für den Bahn-Omnibusbetrieb angesetzten Locomotivführer à 4,6 *M.* täglich für Gehalt und Competenzen werden die Dampfwagenzüge nur von examinirten Heizern à 3,33 *M.* Löhnung gefahren.

2. Der Satz für entzogene Oel- und Kohlenprämien ist von 5 *M.* täglich beim Bahn-Omnibusbetriebe auf 1,50 *M.* beim Dampfwagenbetriebe reducirt.

3. Der Preis für 1 kg Coaks ist um ½ ₰ beim Ringbahnbetriebe niedriger angesetzt, wie in der Berechnung für den Bahn-Omnibusbetrieb.

4. Die Reparatur der Maschinen ist um ½ ₰ pro Zugkilometer niedriger gegriffen für den Ringbahnbetrieb, wie für den Bahn-Omnibusbetrieb.

Zu einer sachgemässen Vergleichung der Kosten beider an ein und demselben Orte, in Berlin, ausgeführten Betriebe müssen aber für gleiche Leistungen und gleiche Materialien auch gleiche Einheitspreise der Berechnung zu Grunde gelegt werden und behält sich der Vortragende vor, unter Einbeziehung der Preise etc. der Berechnung für den Dampfwagenbetrieb die Berechnung für den Bahn-Omnibusbetrieb aufzustellen und als Anhang zu diesem Protocolle nachzuliefern.*)

Nach diesen Ausführungen, welche erforderlich waren, um die Angabe zu entkräften, dass die Kosten des Dampfwagenbetriebes geringere seien, als die des Bahn-Omnibusbetriebes, wird über die Entwickelung des Bahn-Omnibusverkehrs Berlin-Grünau und die finanziellen Ergebnisse desselben die vorstehende Zusammenstellung (Anlage A) eingehend erläutert und am Schluss hervorgehoben, dass, wenn auch der finanzielle Gewinn aus dem Betriebe des verflossenen ersten Jahres kein bedeutender war, doch durch das Schlussergebniss erwiesen sei, dass selbst ganz unentwickelte und noch durch die Ungunst der Witterung im verflossenen Sommer herabgedrückte bescheidene Verkehre, sowohl im Interesse der Bahnverwaltung wie in dem allgemeinen Interesse, vermittelt werden können.

Der weitere Zweck des Bahn-Omnibusbetriebes zwischen Berlin und Grünau, einen grösseren Verkehr erst dadurch zu schaffen, dass in Folge der leichteren und öfteren Bahnverbindung mit Berlin die Colonisation auf den Villenterrains bei Adlershof und Grünau befördert wird, ist, wie vielfache Landverkäufe im verflossenen Jahre beweisen, bereits eingeleitet.

Die Reise der Skandinavischen Gäste zur diesjährigen Salzburger Generalversammlung.

(Fortsetzung aus No. 86.)

Die tiefen Thalstriche, welche sich von der Bayerisch-Oesterreichischen Ebene gegen Süden in die Tiroler Alpen öffnen, angeschwemmt von den Flüssen, die sich von den Gebirgsmassen im Innern einen Weg gegen Norden gebahnt haben, um zuletzt in das breite Bett der Donau zu fliessen, werden jetzt in grosser Ausdehnung von Eisenbahnen durchschnitten. Wo vór einigen Jahren kaum ein ordentlicher Landweg, ja öfters nur ein Reitsteg gefunden wurde, braust jetzt von Station zu Station die Locomotive. Es ist eine grosse Frage, ob die Anlage dieser Bahnen, die selbstredend mit bedeutenden technischen Schwierigkeiten verknüpft gewesen ist und die Kunst der Ingenieure auf eine harte Probe gesetzt hat, sich vom öconomischen Standpunkt aus verantworten lässt. Diese engen Thäler sind arm an Producten, wo nicht Bergwerke von besonderer Bedeutung ihren Beitrag zum Transport leisten; lange Zeit des Jahres hindurch sind die Naturverhältnisse für den Betrieb hinderlich oder sehr erschwerend und falls dieser auch wirklich fortgesetzt werden kann, so fehlen die Güter und Passagiere; in den gefährlichen Jahreszeiten, namentlich beim Thauwetter im Frühjahr, wird öfters Schaden von grossem Umfang angerichtet. Wie es sich auch mit der Prosperität der Bahnen stellen mag, so haben doch jedenfalls die Touristen allen Grund, für diese Bahnanlagen dankbar zu sein, mit denen sie auf die bequemste und billigste Weise in ein Schönheitsreich geführt werden, das früher Allen, die nicht mit einem stark gefüllten Portemonnaie und mit unbegrenzter Zeit versehen waren, so gut wie verschlossen war. Für den Eisenbahningenieur ist es aber von grossem Interesse zu sehen, womit man hier gekämpft und wie man unter Anwendung von Steigungsverhältnissen und Curven, die weit über das im Flachland Erlaubte hinausgehen, über die Natur gesiegt hat. Eine dieser Thaleisenbahnen, die Salzburg-Tiroler Linie, die offiziell den Namen „Giselabahn" führt, geht von Salzburg in gerader Linie gegen Süden, arbeitet sich gegen den Lauf des Flusses Salzach aufwärts, bis sie nach etwa 50 km Entfernung eine Schwenkung gegen Westen macht, um die grosse Bahnlinie, die im Innthal von München über Rosenheim nach Innsbruck und von da über den Brenner nach Italien führt, zu erreichen.

Um 7 Uhr Mittwoch Morgens ging der lange Extrazug, von zwei festlich geschmückten Locomotiven geführt, in strahlendem Sonnenschein von Salzburg ab. Die Gesellschaft war sehr bedeutend gewachsen, über 300 Personen stark, darunter besonders viele Damen, und man musste mit dem Platz vorlieb nehmen, wie man ihn in dem gedrängt besetzten Zuge fand. Die beiden letzten Wagen waren offene oder doch halboffene, so dass man von denselben aus eine unbehinderte Aussicht nach allen Seiten hatte. Hier hatten die Honoratioren ihren Platz, ein Genuss und eine Ehre, die jedoch damit bezahlt werden musste, sich von der brennenden Sonne bräunen und von dem Rauch schwärzen zu lassen, letzteres noch besonders in den zahlreichen Tunnels, von denen einige sogar eine ganze Viertelmeile lang waren. Ueberall, wo der Zug passirte, waren die Stationen mit Flaggen und Laub geschmückt, das ganze Personal stand militärisch aufgestellt, um Honneurs zu machen, und wo Echowirkung war, fehlten die Salutschüsse nicht, die durch die Berge hindurchrollten; in den Tunnels waren Fackeln und bengalisches Feuer angezündet, dessen schnell vorbeifahrendes Licht von abenteuerlicher Wirkung war. Schon die Strecke südlich von Salzburg über Hallein, das bekannte Salzwerk, ist besonders ansprechend, freundlich lächelnd im Vordergrunde und mit verlockenden Einblicken durch die Felsöffnungen auf hohe Schneemassen in der Ferne. Die Gegend wird wilder, wo die Salzach ihren schäumenden und brausenden Weg durch das Hagengebirge bricht und ihre Spur in tiefen Klüften und Höhlen hinterlässt. Hier liegt, hoch über der durch die Berge gebohrten Bahn, der befestigte Pass Lueg, welcher bis in die neueste Zeit der einzige Weg, bei dem Hohen Göll und Watzmann vorbei, war. Hier hebt sich auch auf einer mächtigen Felsspitze die alte Festung Hohenstauffen majestätisch empor, nicht das Stammschloss des berühmten Kaisergeschlechts, denn das liegt in Schwaben, sondern eine Namensschwester, die demselben an Mächtigkeit und Solidität nicht nachsteht. Bei Bischofshofen zweigt gegen Osten die nach Steiermark führende Bahn ab, die am nächsten Tage befahren werden sollte; diesmal ging die Reise weiter nach St. Johann im Pongau, wo vorläufig angehalten wurde.

Hier in der Nähe liegt die „Lichtenstein-Klamm", ein erst kürzlich zugänglich gemachter Schönheitspunkt, der bis in die jüngste Zeit in keinem Reisehandbuche erwähnt ist, jetzt aber sicherlich bei Bädeker und seinen Collegen seine Ernennung zur Weltberühmtheit und Sehenswürdigkeit mit zwei Sternen empfangen wird. Eine Klamm nennt der Süddeutsche und Tiroler was in der Französischen Schweiz Gorge heisst; es ist eine tiefe Kluft, besser ein Riss in einer hohen Felswand, auf dessen Grund ein Fluss schäumt, der vermuthlich im Laufe der Zeit sich diesen Weg gebahnt hat. Wer das Tamina-Thal bei Ragaz mit dem dampfenden Bad Pfäffers oder die „Gorge du Trient" im Rhone-Thal kennt, wird mit dem allgemeinen Charakter dieser Klüfte vertraut sein; Lichtenstein-Klamm, die von dem kleinen Flusse „Grossarler Ache", einem Zufluss der Salzach, gebildet ist, steht hinter diesen, was wilde Majestät und abenteuerliche Melancholie anbetrifft, nicht zurück. Von der Station aus kann man noch eine gute Viertelmeile durch die lachende und fruchtbare Landschaft fahren, deren Hintergrund von den Schneespitzen der Radstädter Tauern gebildet wird; dann führt der Fusssteig durch einen schattigen Wald, hin und wieder mit recht anstrengenden Steigungen, bis man nach einer halbstündigen Wanderung vor dem Eingang zur Felskluft steht, wo uns eine feuchte, eiskalte Luft entgegenschlägt, wo Tageshelle mit tiefem Schatten abwechselt und wo klingende Tropfen von den überhängenden Felswänden herabfallen, während der in Schaum aufgelöste Fluss unten in der Tiefe seinen ohrenbetäubenden Bass dazu singt. In der Felswand, hoch über dem Fluss und doch unendlich tief unter dem kleinen Streifen blauen Himmels, ist eine schmale Holzgallerie befestigt, von Wasser überspritzt und tröpfelnd, hin und zurück über den Wasserlauf führend, um an den hervortretenden Blöcken eine kleine Stütze zu finden. Auf dieser schwachen Brücke kann man etwa 10 Minuten vorwärts gehen, immer tiefer in das Dunkle, in das Lärmen, in das entsetzliche Reich des Berg-

*) Wir bringen diese Tabelle später. Die Redaction.

königs hinein. Auf einer einzelnen Stelle nahe der Oeffnung, wo die Sonnenstrahlen in die Tiefe dringen, hat man sogar einen Tunnel durch einen Felsblock brechen müssen, um zu der inneren Kluft zu gelangen. Unmittelbar am Eingang zur Klamm in dem sogenannten „Felsenkessel", waren in der glühenden Sonne, und mitten in der wilden Natur, fern von Menschenwohnungen, lange Tische gedeckt und hier wurden die Hunderte von Gästen ländlich aber reichlich bewirthet. Wer nach der Mahlzeit ein Handbad haben wollte, konnte dazu warmes Wasser bekommen, welches an mehreren Stellen mitten in der eiskalten Ache hervorquillt. Die Tour zurück war sehr warm, aber Alle stimmten darin überein, dass der grosse Genuss die Beschwerlichkeiten weit überstieg.

Von St. Johann aus gegen Westen werden die Berge stets höher, die Formationen wilder, die Thäler enger. Nach der kleinen Stadt Schwarzach, welche historisch mit den Protestantenverfolgungen in der Provinz Salzburg gegen das Jahr 1730 verknüpft ist, geht die Eisenbahn unmittelbar an der Seite der reissenden Salzach weiter, sich durch das enge Thal windend und mit Tunnels die zerbröckelten Thonschieferklippen durchbrechend; ausserordentliche Schwierigkeiten haben sich hier in den Weg gestellt und die Ingenieurkunst hat grosse Triumphe gefeiert, man kehrt immer wieder, wie gesagt, zu der alten Frage zurück, ob der Nutzen den Beschwerden und Unkosten entspricht. Nahe der Station Lend bildet die Gasteiner Ache einen prächtigen Wasserfall von einem weissen Nebelschleier umgeben, und wir erfahren, dass wir uns in der Nähe von Gastein befinden, dem berühmten Badeorte, in dessen Wildbad der Kaiser Wilhelm zur Zeit wieder Heilung und frische Kräfte sucht. Eine Fahrt von 22 km Länge führt uns durch eine Klamm, die jedoch nicht von so wildem und dunklem Character ist, wie die oben beschriebene, sondern mehr einem tiefen Pass gleicht. In dieser Gegend liegen einige der höchsten Zinnen der Tiroler Alpen, die Kette der Hohen Tauern mit der Dreiherrnspitze und dem Gross-Glockner, dessen Gipfel über 10 000 Fuss hoch ist; diese Spitzen sind allerdings im Thale nicht sichtbar, aber man hat während der Fahrt die Aussicht auf ihre Nachbarn, das Kitzsteinhorn und Wiesbachhorn, die nicht viel niedriger sind, und dieser flüchtige Blick war nur eine Verheissung desjenigen, was sich nach kurzer Zeit in noch grösserer Herrlichkeit offenbaren sollte.

Um 3 Uhr Nachmittags sind wir am Ziele dieses Tages, in der kleinen Stadt Zell am See, einer dieser romantischen und träumerischen Kleinstädte, welche um ein altes Kloster herum- und heraufgewachsen sind und sich vor der Welt an dem Ufer eines blaugrünen stillen Binnensees, von hohen Bergen umkränzt, verstecken. Zell am See war bis in die neueste Zeit so gut wie unbekannt (?); es ist das Verdienst der Kaiserin Elisabethbahn, dasselbe entdeckt und den Strom der Touristen nach diesem wunderschönen Ort hingeleitet zu haben. Seit 1875, als die Giselabahn angelegt wurde, ist dieses denn auch in stets wachsender Weise gelungen, und nachdem nun noch die Eisenbahnverwaltung auf eigene Rechnung ein vortreffliches Hotel unmittelbar am Seeufer aufgeführt hat, wird dieser Ort sicherlich bald mit den besuchtesten Schönheitspunkten im Salzkammergut wetteifern. Der Eisenbahncongress hat hierzu den entscheidenden Impuls gegeben, denn um die beabsichtigten Excursionen von allen Theilnehmern durch diese Gegenden ausführen zu können, musste man eine Stelle haben, wo einige hundert Menschen einquartiert und bespeist werden konnten. Am 29. März 1879, also kaum vier Monate vorher, wurde der erste Stein gelegt, und am 30. Juli stand schon Alles fertig und in vollem Betrieb, ein grosser Gebäudecomplex, hauptsächlich von Holz, mit zahlreichen Verandas, halboffenen Sälen und Corridoren. Von allen Punkten zeigten sich Aussichten über den herrlichen See und in der klaren Sommerluft zeichnete sich der ganze Kranz der mächtigen Berge mit wunderbarer Klarheit gegen den blauen Himmel, durch das „steinerne Meer" im Norden und die Hohen Tauern im Süden abgeschlossen.

Im oberen Geschoss des Hotels stand in einer gegen den See offenen langen Festhalle ein Riesentisch gedeckt. In den Parterreräumen, die neben dem Garten des Hotels liegen, war die Bevölkerung der Umgegend in ihren malerischen und bunten Nationaltrachten versammelt. Auf einer Estrade im Garten, dem Festlocal gegenüber, war ein zahlreiches Tirolerorchester aufgestellt, prachtvolle Kerle mit mächtigen Waden über den Schnürstiefeln, blossen Knien, bunten Leibgürteln, breiten Brusteinsätzen von weissem Leinen, kurzen grauen Jacken und spitzen Hüten mit langen Federn auf einem Ohre sitzend. Auf dem See wimmelte es von kleinen Böten und einige von diesen suchten mit ihren breiten Mövenflügeln die schwache Brise aufzufangen. Auf den Bergseiten wechselten Licht und Schatten in scharfen Linien und die Felsspitzen standen sich einander klar gegenüber. Die Mahlzeit war, trotzdem sie auf dem Programm als „ländliches Mittagsmahl" figurirte, besonders reichlich, beinahe verschwenderisch; die Reden, die erst spät begannen, waren der animirten Stimmung der vielen Personen wegen sehr schwer vernehmbar; der Toast aber auf die Skandinavischen Gäste wurde — wiederum ein Beweis der denselben entgegengebrachten Liebenswürdigkeit — so sympathisch aufgenommen, dass derselbe und die folgenden mit allgemeiner Aufmerksamkeit angehört wurden, und die Skandinavischen Hurrah's — eine für die Eisenbahnconferenzen erfundene Specialität von zusammen sechs scharfen Hurrah's mit Einleitungssignalen — wurden mit tadellosem Appell ausgeführt. Nominell fungirten als Wirthe die Oesterreichischen Bahnen, als deren Vertreter wiederum der Generaldirector v. Czedik von der Kaiserin Elisabeth Bahn auftrat; seine Fürsorge und sein Tact bei Ausführung seiner schwierigen und mühseligen Function und die bei Aufführung des Hotels an den Tag gelegte Energie erfuhren von allen Seiten die lebhafteste Anerkennung, die ebenfalls bei dieser festlichen Gelegenheit ihren Ausdruck fand. Während der Mahlzeit zeigten sich am Himmel einige einzelne Wolken, so weiss und weich, dass sie mit sonnenbeschienenen Schneespitzen verwechselt werden konnten; dieselben nahmen mit rapider Geschwindigkeit an Umfang zu, wurden plötzlich dicht und grau, und während der heiteren Unterhaltung, welche sich nach Tisch zwischen Skandinaviern, Holländern, Ungarn, Deutschen und Oesterreichern entwickelte, überraschte uns gleich nach Sonnenuntergang der erste Blitz, die Einleitung zu einem grossartigen Gewitter. Auf der dunklen Bergseite jenseits des Sees leuchteten als Gruss grosse Scheiterhaufen und am Ende des Sees, rechts von der Gallerie, wurde ein prachtvolles Feuerwerk mit farbigen Flammen und einem Reichthum von Luftprojectilen abgebrannt. Ueber diesem Menschenwerk flammten die Blitze, die das grosse Bergpanorama wieder in vorübergehendem Lichte zeigten und zwischen dem Knattern der Raketen hörte man das hohle Rollen des Donners mit vielen Echos. In der allgemeinen Heiterkeit der Landbevölkerung brachte dieses kleine Sommergewitter keine Störung hervor; die Bergbewohner sind mit dem Regen so vertraut, dass sie von der Wiege bis zum Grabe mit dem Regenschirm gehen und ihr munteres Trinkgelag und Singen, durch manch jodelndes „Juchhe!" aufgemuntert, erlitt in keiner Weise Einbusse. Die feinere Gesellschaft oben im Saale bekam nun das Tirolerorchester herauf und es wurde versucht, zwischen den Schaaren der Landbewohner, die daselbst vor dem Wetter Schutz gesucht hatten, Platz zu machen, um noch zum Schluss des fröhlichen Tages einen kleinen Tanz arrangiren zu können. Lange konnte der Tanz jedoch nicht fortgesetzt werden, denn am nächsten Tage standen neue Anstrengungen bevor und schon vor 11 Uhr herrschte im ganzen Hotel „Kaiserin Elisabeth" Ruhe.

Das Zusammenleben in dem grossen Kreise, der in diesen Tagen zusammenreiste, war besonders ansprechend, es herrschte zwischen Allen die beste und wohlwollendste Stimmung und nirgends wurde die Harmonie durch einen Misston gestört. Dass auf mehreren Gebieten nicht vollkommene Uebereinstimmung zwischen den Bewohnern der verschiedenen Staaten, welche das Deutsche Reich bilden, oder zwischen ihnen und den Oesterreichern herrscht, ist eine allbekannte Thatsache und wurde hieraus auch gar kein Hehl gemacht; ganz besonders hegen einzelne leitende Männer der Eisenbahnwelt grosse Besorgniss hinsichtlich der Wirkungen der neuen öconomischen Politik, die Fürst Bismarck in allen Verkehrsverhältnissen durchgesetzt hat. Es geschah jedoch nur in Privatgesprächen, wo diese Bedenklichkeiten zu Worte kamen, und dann noch in der Regel in vorsichtigen Formen. Auffallender war die Sonderung zwischen den Oesterreichern und den Ungarn. Auf der Reise nach Skandinavien hatten die Ungarn mehrere Repräsentanten, aber in diesem Jahre waren nur wenige zur Stelle und diese hielten sich merklich zurück, indem sie es beinahe ganz ihren Oesterreichischen Collegen überliessen, die Honneurs zu machen. Eine andere Beobachtung, die zu machen die Skandinavier Gelegenheit hatten, ist die, dass der kleine Kreis Deutsch-Oesterreichischer Eisenbahndirectoren, welche im vorigen Jahre die Reise nach den drei Nordischen Ländern mitmachten, eine verhältnissmässig bedeutende Anzahl wirklich bedeutender und leitender Männer der Eisenbahnwelt in sich schliesst. Es war den Skandinaviern schwierig, nach der flüchtigen Bekanntschaft des vorigen Jahres sich eine Meinung darüber zu bilden, aber desto klarer wurde es ihnen jetzt, als sie dieselben wieder und zwar in ihrer eigenen Sphäre trafen. Umso grösseren Werth haben daher die Erklärungen, die von allen Seiten, offiziell und privatim, über den guten Eindruck gemacht wurden, den die Reise bei ihnen hinterlassen, und über die Anerkennung, mit welcher sie sich der ihnen entgegengebrachten Gastfreundschaft und Zuvorkommenheit erinnerten. Die Nordischen Theilnehmer an dem Congress werden darüber einig sein, dass diese Gastfreundschaft durch die zuvorkommende und ausgesuchte Aufmerksamkeit, welche ihnen von allen Seiten bewiesen wurde, mit reichlichen Zinsen zurückbezahlt ist. (Schluss folgt).

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 10. November. (Die Etatsberathung im Landtage. Deutsch-Oesterreichische Verkehrsbeziehungen. Rechtshülfevertrag mit Oesterreich. Staatliche Eisenbahnneubauten. Berliner Stadtbahn. Eisenbahnconferenz in Breslau. Eisenbahn-Debatte.)

Der Landtag, welcher morgen in die Berathung der Eisenbahnvorlage eintreten wird, hat die vorige Woche wesentlich der Etatsberathung gewidmet und die Mehrzahl der Titel der

Commissionsberathung überwiesen. Mehrfach wurde in den Debatten (deren eisenbahnpolitischen Theil wir vorstehend S. 1199 mittheilen d. R.) der Wunsch laut, dass das Reichsbudget vor dem Landesbudget festgestellt werde, und dass daher der Reichstag vor den Landtagen abgehalten werden möchte. Bei der jetzigen Einrichtung ist es unmöglich, die vom Reich den Einzelstaaten zu überweisenden Beträge genau festzustellen, was die Budgetberathung allerdings ausserordentlich erschwert. Viel Hoffnung auf baldige Verwirklichung dieses Wunsches durch Verlegung der Landtagssession ist jedoch nicht vorhanden, wenn derselbe nicht etwa in anderer Form durch die im Reiche in Aussicht genommene Aenderung der Budgetperioden erfolgt. Der Gesetzentwurf über die Verlängerung der Etatsperiode von einem Jahr auf zwei, welcher dem Bundesrath gegen Schluss der letzten Reichstagssession zugegangen, wurde damals bekanntlich dem Verfassungsausschuss überwiesen. Dieser letztere ist nunmehr in voriger Woche an die ihm gestellte Aufgabe herangetreten, um zunächst sich über Abänderung bezw. Aufhebung der in Betracht kommenden Artikel der Reichsverfassung schlüssig zu machen, welche im Sinne der Vorlage ausgefallen sein soll. Wie erinnerlich, wollte die Vorlage vier Artikel der Verfassung, die Artikel 13, 24, 69 und 72 abändern. Der neue Artikel 13 will die Verpflichtung zur jährlichen Berufung des Reichtages beseitigen, in Artikel 24 soll die Dauer der Legislaturperiode auf 4 anstatt auf 3 Jahre festgestellt werden, nach dem neuen Artikel 69 wird der Reichshaushaltsetat für einen Zeitraum von 2 Jahren, jedoch für jedes Jahr besonders vor Beginn der Etatsperiode festgestellt; und nach Artikel 72 ist über die Verwendung aller Einnahmen des Reiches dem Bundesrathe und dem Reichstage durch den Reichskanzler zur Entlastung für jedes Jahr (nicht mehrjährlich) Rechnung zu legen. So wenig wahrscheinlich es ist, dass die Vorlage unverändert aus dem Bundesrath an den Reichstag gelangen wird, so unwahrscheinlich ist es, dass dieselbe wesentliche Abänderungen erleidet. Voraussichtlich wird man sich damit begnügen, an der jährlichen Berufung des Reichstages festzuhalten; aber da die grösseren Bundesstaaten, wie Bayern, Sachsen, Baden für sich jetzt schon eine zweijährige, Hessen eine dreijährige Etatsperiode haben, in Württemberg aber der Etat je nachdem für ein Jahr oder für einen längeren Zeitraum festgestellt wird, so ist, da die Stellung Preussens schon durch die Vorlage bezeichnet wird, die Majorität für diesen Hauptantrag gegeben. Die Preussische Regierung wird voraussichtlich den Beschluss des Reichstags abwarten, bis sie dem Landtage eine ähnliche Vorlage macht und darüber wird wohl die nächste Session herankommen. Geschieht das, so wird, freilich wenn auch nicht in der von den Abgeordneten Richter und Rickert gewünschten Weise, ermöglicht werden, den Preussischen Etat nicht vor, sondern nach dem Reichsetat festzustellen.

Die „N.A.Ztg." giebt in Sachen der Deutsch-Oester. Verkehrsbeziehungen an hervorragender Stelle die folgende Wiener Meldung des „Pester Lloyd" wieder: „Handelsminister Korb und Hofrath Bazant sind aus Budapest hierher zurückgekehrt. Die beiden Regierungen haben sich über die mit Deutschland zunächst zu führenden Verhandlungen geeinigt. Die Oesterreichisch-Ungarischen Vertreter reisen am 15. d. M. nach Berlin, wo vorerst die Basis für den später abzuschliessenden Vertrag festgestellt werden soll; man giebt sich der Hoffnung hin, dass es gelingen werde, einen Zollvertrag zu Stande zu bringen. Die meritorischen Verhandlungen werden indess erst im nächsten Jahre stattfinden und soll jetzt deshalb die Verlängerung des bestehenden Meistbegünstigungsvertrags bis zum 30. Juni 1880 vereinbart werden."

An einer anderen Stelle schreibt das genannte Pester Blatt: „Man glaubt zu der Annahme berechtigt zu sein, Deutscherseits auf dem Gebiete der Eisenbahntarif-Frage ein grösseres Entgegenkommen zu finden als auf zollpolitischem Gebiete, obgleich die ablehnende Haltung der Deutschen Regierung gegenüber den Vorschlägen der dortigen Bahnen bis heute eine Aenderung ihres Standpunctes nicht erkennen lässt, was allerdings nicht ausschliesst, dass die schliesslich dem Verkehre beider Staaten zuträglichen Massnahmen nicht zwischen den beiderseitigen Regierungen vereinbart werden sollen. Die Details der Ungarischen Vorschläge entziehen sich bis jetzt selbstverständlich der Oeffentlichkeit, doch ist anzunehmen, dass dieselben in erster Linie die Interessen unseres schwer bedrängten Exportes, resp. eine günstigere Gestaltung der internationalen Eisenbahn-Tarife ins Auge fassen, welche unbedingt nothwendig ist, um einen lebhaften Güteraustauch zwischen zwei so ausgedehnten Verkehrsgebieten zu ermöglichen."

Bei den Verhandlungen über den Rechtshülfevertrag mit Oesterreich kommt die Sicherung der Rechte Deutscher Inhaber von Oesterreichischen Eisenbahn-Prioritäten, Deutschen Zeitungsnachrichten zufolge, in erster Reihe in Frage. Bekanntlich handelt es sich darum, dass eine Anzahl Oesterreichischer Eisenbahnen, welche auf den Coupons ihrer Prioritäten die Zahlung in Deutschland und in dem bestehenden Münzfusse, theils in Süddeutscher Währung, theils im Thalerfusse zugesichert haben, sich seit einigen Jahren weigern, unter den neuen Münzverhältnissen diese Verbindlichkeit zu erfüllen und nach einem von ihnen festgesetzten Fusse die Zahlung in Oesterreich leisten; der den Couponsbesitzern dadurch entstehende Verlust ist im Reichstage seiner Zeit auf 2 Millionen Oesterreichischer Gulden berechnet worden. In Folge der dieserhalb eingeleiteten Prozesse haben die Oesterreichischen Gerichte zu Gunsten der Oesterreichischen Eisenbahngesellschaften, die Deutschen Gerichte aber zu Gunsten der Deutschen Couponsbesitzer erkannt. Die Oesterreichische Regierung stellt nun das Verlangen, dass die Oesterreichischen Gerichte nicht gehalten sein sollen, den bezüglichen Erkenntnissen Deutscher Gerichte in Oesterreich die Rechtshülfe zu leisten. Oesterreichischerseits beruft man sich darauf, dass es sich um einen Werth von 10 Millionen handele.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Abgeordnetenhaus eine sehr umfangreiche Uebersicht über den Stand und Fortgang derjenigen Staats-Eisenbahnbauten zugehen lassen, für welche bisher die erforderlichen Geldmittel durch besondere Gesetze bewilligt worden sind. Das älteste Gesetz, das hierbei in Betracht kommt, ist dasjenige vom 26. Mai 1865, durch welches für den Bau der Bahnen Danzig-Neufahrwasser und Heppens-Oldenburg, sowie zur Bestreitung des Grunderwerbs für den Bau der Berlin-Cüstriner Bahn 11 700 000 ℳ bewilligt wurden. Die betreffenden Bauten sind selbstverständlich längst in Betrieb genommen, von dem bewilligten Credit aber ist eine Summe von rund 532 000 ℳ disponibel geblieben. Von den auf Grund des Gesetzes vom 9. März 1867 flüssig gemachten Mitteln im Betrage von 71 040 000 ℳ ist eine Summe von 500 000 ℳ erspart worden, die zur theilweisen Bestreitung der Ausgaben für die Pommersche Centralbahn und für die Berliner Nordbahn verfügbar gemacht worden sind. Durch das Gesetz vom 17. Februar 1868 sind ferner bewilligt worden: a) für die Vollendung der Eisenbahn von Göttingen nach Arenshausen 777 000 ℳ, b) für den Weiterbau der Eisenbahn von Northeim bis zur ehemaligen Landesgrenze in der Richtung auf Nordhausen nebst Zweigbahn von Herzberg nach Osterode und weiter bis zur Braunschweigischen Grenze 8 253 000 ℳ, c) für die Vermehrung des Betriebsmaterials der Hannoverschen Eisenbahn, für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs zu Hannover, für sonstige Ergänzungsbauten auf den Bahnhöfen, für Wärter- und Beamtenwohnhäuser, Telegrapheneinrichtungen etc., sowie zur Vervollständigung des zweiten Bahngeleises 9 927 000 ℳ, d) für die Vollendung der Bebra-Hanauer Eisenbahn, einschliesslich des Ersatzes für Herstellung des zweiten Geleises auf der Main-Weserbahn 9 000 000 ℳ, e) für den Bau einer Eisenbahn von Elm nach Gemünden 9 000 000 ℳ, f) für Ergänzungsbauten und für Vermehrung des Betriebsmaterials der Nassauischen Bahn 6 702 000 ℳ, g) für den Bau einer Zweigbahn von Limburg nach Hadamar 1 140 000 ℳ, h) für den Bau einer Zweigbahn von Dietz nach Hahnstätten 1 500 000 ℳ, i) für Anlage einer Zweigbahn der Schlesischen Gebirgsbahn von der Station Ruhbank über Landeshut und Liebau bis zur Böhmischen Grenze in der Richtung auf Schwadowitz 3 051 000 ℳ, k) für den Bau einer Eisenbahn von Schneidemühl über Conitz nach Dirschau 23 400 000 ℳ, l) für den Bau einer Eisenbahn von Thorn nach Insterburg mit fester Weichselbrücke bei Thorn 47 250 000 ℳ, zusammen 120 000 000 ℳ. Der gesammte Geldbedarf sollte durch eine verzinsliche Anleihe beschafft werden. Durch Gesetz vom 7. März 1870 sind die vorstehend bezeichneten einzelnen Bewilligungen dergestalt für übertragbar erklärt worden, dass etwaige Mehrbedürfnisse bei einzelnen Positionen aus den noch disponiblen Mitteln bei anderen gedeckt werden können. Der bei Begebung der in Rede stehenden Anleihe entstandene Coursverlust zum Betrage von 4 353 987 ℳ sollte nach dem Gesetze vom 2. April 1875 durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen gedeckt werden, ist aber demnächst auf Grund des Gesetzes vom 5. April 1876 den in Folge Abtretung der Preussischen Bank an das Reich verfügbar gewordenen Geldmitteln entnommen worden. Die sämmtlichen Bauten und Beschaffungen sind beendet; die betreffenden Fonds sind abgewickelt bis auf diejenigen zu e), k) und l). Die vollständige Abwickelung der letzteren hängt noch ab: zu e) von der Erledigung eines aus Anlass des Baues in dritter Instanz schwebenden Processes; zu k) von der Beendigung der im Gange befindlichen Schlussregulirung des Grunderwerbs und von der Erledigung einiger aus Anlass des Baues schwebenden Processe; zu l) von der Beendigung der im Gange befindlichen Schlussregulirung des Grunderwerbs. An den überhaupt verfügbar gestellten Geldmitteln von 120 000 000 ℳ, wovon Ende September d. J. 117 408 449 ℳ verausgabt waren, wird eine erhebliche Ersparniss eintreten, so dass bereits ein Betrag von 2 272 796 ℳ als zweifellos entbehrlich abgesetzt und zur theilweisen Bestreitung der durch das Gesetz vom 9. Juli 1875 genehmigten Ausgaben für die Pommersche Centralbahn und die Berliner Nordeisenbahn verfügbar gemacht werden konnte.

Dem dem Landtage erstatteten Berichte entnehmen wir über die Berliner Stadtbahn das Folgende: „Die Betriebseröffnung der Berliner Stadtbahn bleibt zum Frühjahr 1881 in Aussicht genommen. Doch ist neuerdings die Besorgniss aufgetaucht, es könne eine Verzögerung eintreten, wenn nicht bald der Baubeginn für den Bahnhof Friedrichstrasse und Spreebrücke angefasst werden kann, der bisher durch Schwierigkeiten des Grunderwerbes verzögert ist. Im Uebrigen ist der Grunderwerb nahezu vollendet; an jener Stelle bereitet indess die Abtretung von Areal vom Friedrich-Wilhelms-Institut (Pepinière) und namentlich von der städtischen Gasometeranlage ganz besondere Schwierigkeiten. Wegen letzterer Anlage ist die Nothwendigkeit eines Ersatzes streitig, und die Differenz, um welche es sich bei Forderung und Angebot handelt, beträgt ½ Million Mark. Der Ausgang des Grunderwerbes, wegen dessen ausserdem Processe schweben, macht noch immer unmöglich, genau zu bestimmen, ob man mit der Anschlagssumme ausreichen wird, doch stehen wenigstens Ueberschreitungen auf anderen Titeln nicht in Aussicht. — Im Ganzen ist jetzt der Viaduct der Bahn bezw. der Bahndamm auf 8,2 km Länge fertig, auf 3 km im Bau und auf 1 km in Vorbereitung. Von den Brücken ist eine an der Museumsinsel fertig gestellt, sie erhält auch einen Weg zur Benutzung für Fussgänger. Bei der Brücke über den Kupfergraben wird jetzt der eiserne Ueberbau aufgeführt; für die Ueberbrückung des Humboldthafen sind die Pfeiler im Bau. — Der Verding der Oberbaumaterialien wird 1879 erfolgen, die Ablieferung 1880; die gewählte Construction hat sich auf der Hannoverschen Staatsbahn bewährt. — Was die Bahnhofsbauten anbetrifft, so ist der Erweiterungsbau des Frankfurter Bahnhofs im Rohbau begonnen. Die Lieferung der eisernen Bahnconstructionen über dem Vestibul, für die neue Droschkenhalle und für die Oberlichter ist im Gange; die Haltestelle Börse wird begonnen, wenn der daneben liegende Entwässerungscanal vollendet ist; der Bau der Station Jannowitzbrücke konnte wegen Verhandlungen mit der Stadt wegen Neubau der Brücke noch nicht begonnen werden; für den Bahnhof Königsbrücke wird ein neues Project ausgearbeitet; am Bahnhof Friedrichstrasse sind die Viaductpfeiler des Unterbaues vollendet, soweit es der Grunderwerb zuliess; der Bauangriff der Station am Lehrter Bahnhof ist noch von einer Vereinbarung mit Magdeburg-Halberstadt abhängig. Die Haltestelle Bellevue ist im Unterbau fertig, die Montirung der eisernen Hallenconstruction begonnen. Für die Station am Zoologischen Garten ist das Project fertig, für den Endbahnhof in Charlottenburg wird ein solches bearbeitet“.

Am 25. October cr. fand in Breslau die Herbstconferenz der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn mit Delegirten der in ihrem Verwaltungsbezirk befindlichen wirthschaftlichen Corporationen statt, bei welcher aus der Provinz Posen die Handelskammern in Posen und Bromberg, sowie die landwirthschaftlichen Hauptvereine von Posen und Bromberg durch Delegirte vertreten waren. Die meisten der auf der Tagesordnung stehenden Berathungsgegenstände bezogen sich auf Tarif- und Fahrplanveränderungen. Von allgemeinerem Interesse sind folgende Punkte der Tagesordnung zu erwähnen. Die Handelskammer zu Posen, vertreten durch Herrn Bankdirector Guttmann, stellte den Antrag, die Fahrplanentwürfe so rechtzeitig zur Kenntniss zu bringen, dass eine Begutachtung derselben durch die Verkehrsinteressenten herbeizuführen möglich sei. Dem gegenüber erklärte sich die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in entgegenkommender Weise bereit, den jeweiligen Entwurf für den Sommerfahrplan im November, für den Winter im Mai zur Kenntniss der wirthschaftlichen Corporationen zu bringen, so dass etwaige Bemängelungen derselben in den entsprechenden Eisenbahnconferenzen zur Sprache gebracht werden können. Der Antrag der Handelskammer zu Breslau, anlässlich des bevorstehenden Inkrafttretens der Getreidezölle ein Transitlager für Getreide im Auslande und Inlande auf dem Breslauer Güterbahnhofe der Oberschlesischen Eisenbahn möglichst schleunigst zu errichten, fand zwar entgegenkommende Aufnahme bei der Königlichen Direction, welche die grossartigen Lagerhäuser in München und Romanshorn durch ihren bautechnischen Dirigenten hat besuchen lassen und auch das Project eines Breslauer Lagerhauses der Conferenz bereits vorlegte, indessen darauf bestehen zu müssen glaubt, dass sich die localen Interessenten an den Kosten des Baues betheiligen. Da hierüber fernere Unterhandlung mit den bezüglichen Interessenten nöthig ist, wird die Entscheidung der Frage vertagt. Der Antrag des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins zu Königshütte an die Königliche Direction: „Die Aufhebung der Bestimmung des Reichseisenbahnamts, welche die Ueberladung der Güterwagen über die markirte Tragfähigkeitsziffer hinaus untersagt, herbeizuführen und die bisher zugelassene Ueberlastung bis 5 pCt. der Tragfähigkeit auch ferner zuzugestehen“, wird nach ausführlicher Discussion der durch diese Bestimmung des Reichseisenbahnamts herbeigeführten Schwierigkeiten unter Zustimmung der Königlichen Direction von der Conferenz angenommen. — Zum Schluss der Conferenz stellte Herr Oeconomierath Lüdersen als Vertreter des landwirthschaftlichen Gesammtvereins für Oberschlesien den Dringlichkeitsantrag auf Ermässigung des Frachttarifs für Kartoffeln zwecks Einfuhr nach Oberschlesien und motivirte diesen Antrag mit dem geringen Ertrage der Kartoffeln in den meisten Kreisen des Regierungsbezirks Oppeln und der daraus entspringenden Befürchtung eines allgemeinen Nothstandes. Die Direction erklärte, dass bereits die Königliche Regierung zu Oppeln dasselbe Ersuchen gestellt habe und in Folge dessen auch die Beförderung von Kartoffeln nach Oberschlesien und zwar bezüglich der Strecken Kosel-Myslowitz, Kosel-Oderberg, Nendza-Kattowitz und Ratibor-Leobschütz gegen um die Hälfte der jetzigen Höhe ermässigte Tarifsätze vom 26. d. Mts. an bis zum Eintritt von Frost und während eines noch näher festzusetzenden Zeitraumes vor und während der nächstjährigen Kartoffelbestellung angeordnet sei. Eine Ausdehnung dieser Massregel auf die Kreise Oppeln und Gross-Strelitz wurde noch von weiteren Feststellungen der Königlichen Regierung bezüglich der Bedürfnissfrage abhängig gemacht. Diese Begünstigung ist an gewisse Cautelen geknüpft, welche deren Missbrauch verhindern sollen, und werden die bezüglichen Massnahmen von der Direction im vollen Einvernehmen mit der Königlichen Regierung getroffen.

Nachschrift. Berlin, 11. November. Das Abgeordnetenhaus trat heute in die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat. Für die Vorlage waren 9, gegen dieselbe 5 Redner eingezeichnet. Zunächst nahm der Abg. Virchow das Wort, sein Bedauern über den Mangel an Objectivität in den „Motiven“ des Gesetzentwurfs auszusprechen. Wollte man diesen „Motiven“ glauben, so müsste man die Privatbahnen für eine gemeinschädliche Institution halten, die nicht schnell genug beseitigt werden könne, und doch würden selbst die Freunde des Staatsbahnsystems zugeben müssen, dass das Land den Privatbahnen unendlich viel verdanke und dass noch bis auf den heutigen Tag die Staatsbahnen von den Privatbahnen Vieles lernen könnten. Er selbst halte die Beseitigung der letzteren für eine der grössten Calamitäten, von der die Menschheit betroffen werden könnte. Die vorhandenen Schäden, welche in den „Motiven“ aufgeführt worden, werde Niemand verkennen, es dürfte aber nicht übersehen werden, dass diese Schäden ausschliesslich dem Minister Graf Itzenplitz und dem von ihm verfolgten System zur Last fielen. Eine grosse Rolle spiele in den „Motiven“ das Wort „öffentliches Interesse“; er bitte den Minister, sich möglichst bestimmt über die Interpretation und über die Grenzen auszusprechen, welche die Staatsregierung diesem Begriffe gebe. Die Elasticität desselben gestatte schliesslich auch den Erwerb und Betrieb der Secundär- und Tertiärbahnen durch den Staat zu rechtfertigen. Jedenfalls müsse die Auffassung, wonach die Eisenbahntarife dazu benutzt werden sollen, die industrielle Concurrenz des Auslandes auszuschliessen, zu sehr ernsten Bedenken Anlass geben. Es sei dies allerdings auch eine Frage von „öffentlichem Interesse“, das öffentliche Interesse in diesem Sinne decke sich aber keineswegs immer mit dem Staatsinteresse. In einem Augenblick, wo bereits eine geschlossene Majorität für die Annahme der Vorlage gewonnen sei, erscheine es allerdings viel weniger zeitgemäss, dieselbe vom principiellen Standpunkte zu bekämpfen, als sich vielmehr mit den Garantieen zu beschäftigen, welche im Falle der Annahme des Gesetzentwurfs gesucht werden müssten, um die Aufrechterhaltung des omnipotenten Staatseisenbahnsystems zu ermöglichen. Nach dem, was bisher über diese Garantieen aus den Reihen der Mittelparteien bekannt geworden, lege er denselben keinen allzu hohen Werth bei; jedenfalls würde es die erste Aufgabe sein, genau die Grenze zu fixiren, bis zu welcher der Privatthätigkeit auch in Zukunft freies Spiel gelassen werden solle. Er selbst habe in seinem Leben auf den verschiedensten Gebieten die Privatthätigkeit so Grosses leisten gesehen, der letzte Krieg habe für die Leistungsfähigkeit der Privatbahnen grossartige Beweise geliefert. Statt sich über diese Leistungen zu freuen, habe der Staat den Privatgesellschaften aus einer Art von Neid kleine Concurrenzbahnen entstehen lassen. Jetzt verspreche man den Wählern von dem Uebergang der Eisenbahnen in die Hand des Staates eine Ermässigung der Tarife. In wie weit dieses möglich sein werde, lasse er dahingestellt, bitte aber den Minister um eine Erklärung darüber, ob für den Fall, dass die Tarife die Betriebskosten nicht decken sollten, die Regierung den Ausfall durch eine Erhöhung der Tarife oder aus der Tasche der Steuerzahler zu decken gedenke. Das grösste Bedenken für ihn sei, dass das Eisenbahnnetz des Landes der Staatsregierung zur Durchführung ihrer Zollpolitik zur Verfügung gestellt werden soll; es würde hieraus die grösste Gefahr für das Tarifwesen entstehen. Bei der Fürsorge des Staates für einzelne Interessentenkreise leide die grosse Masse des Volkes am meisten. Trotzdem sehe er voraus, dass aller Widerstand gegen die Annahme der Vorlage vergeblich sein werde.

Abg. v. Wedell-Malchow begrüsste die Vorlage Namens der conservativen Partei mit grosser Befriedigung und erklärte sich bereit, dieselbe — vorbehaltlich einer genaueren Prüfung der

Specialbestimmungen — so schnell als möglich zum Abschluss zu bringen. Ueber die Garantien, die von anderer Seite gegen die Gefahren des Staatsbahnsystems gefordert würden, werde die conservative Partei gern in Unterhandlungen treten und empfehle, die Resultate dieser Berathungen in die Form einer Resolution zu kleiden, mit welcher die Regierung sich einverstanden erklären müsste. Zur weiteren Prüfung des Gesetzentwurfs beantrgte er die Ueberweisung desselben an eine Commission von 21 Mitgliedern.

Die darauf folgende Rede des Ministers Maybach werden wir in nächster Nummer bringen.

Eröffnung der ersten Localbahn in Belgien.

—st.— Am 15. October l. J. fand die Eröffnung der Eisenbahn von Taviers nach Embresin, der ersten Localbahn Belgiens, statt, in Anwesenheit des Ministers der öffentlichen Arbeiten und einer Anzahl höherer Staats- und Eisenbahnbeamten.

Der Belgische „Moniteur des intérêts matériels“ bringt über diese Bahn aus der Feder eines Special-Berichterstatters einen ausführlichen Artikel, dem wir Folgendes entnehmen:

Die Bahn verbindet Taviers, eine Station der Staatsbahn 22 km von Namurs, mit dem Dorfe Embresin, einem bedeutenden landwirthschaftlichen Mittelpunkte Hesbaye's. Sie verdankt ihre Entstehung dem Herrn Zaman, einem grossen Grundbesitzer der Gegend, nachdem er sich vom Nutzen einer kleinen Bahn überzeugt hatte, die er seit 2 Jahren zur Bewirthschaftung seines Gutes betreibt. Dieses Gut von 1 000 Hectaren hat 4 Pachthöfe und 1 Zuckerfabrik an einer Ecke des 10 km grossen Quadrates nächst Embresin. Wie fast überall, wurden auch hier früher die Transporte mittelst Pferden und Ochsen auf schlechten Wegen bewerkstelligt, bis sich im Jahre 1876 Herr Zaman entschloss, für seinen landwirthschaftlichen Betrieb den Dampf als Zugkraft einzuführen.

Die Zuckerfabrik von Embresin wurde zum Mittelpunkt bestimmt und hier vereinigen sich alle von den Pachthöfen kommenden Linien; sie gehen ohne Benutzung einer Strasse quer über das Feld, keiner bestimmten Richtung folgend, sondern sich dem Terrain anschmiegend. Dadurch wurde Auf- und Abtrag erspart, während die grössere Länge der Linie von keinem Belange ist, vielmehr die von ihr bedienten Punkte vermehrt. Die Hauptsache war, nahe an den Pachthöfen vorbei zu kommen und die Verbindungen in das Innere der Höfe zu führen. So gleicht die Linie einer riesigen Schlange, den natürlichen Biegungen des Terrains folgend, mitunter Rampen von 22 ‰ ersteigend und sich in Curven von 25 m Radius wendend. An das Hauptgeleise können nach Bedarf transportable Hilfsgeleise angeschlossen werden, wie es Berichterstatter gesehen, um die Rüben von einem 60 Hectaren grossen Felde heimzubringen. Die Bahn hat eine Spurweite von 0,75 m, die Schienen, Profil Vignole, wiegen 12 kg pro laufenden Meter und sind auf unpräparirten Eichenschwellen von 0,10/0,20 m Querschnitt gelegt. Die Bettung besteht aus den Rückständen von der Kesselheizung der Zuckerfabrik, was gewiss die Einfachheit charakterisirt. An Fahrmaterial sind vorhanden 2 Locomotiven mit 4 gekuppelten Rädern und 7 500 kg Gewicht in dienstfähigem Zustande und 60 Wagen. Die letzteren fassen 2 cbm und sind auf eiserne Rahmen ohne Federn gestellt. Der Radstand beträgt 1,25 m, der Durchmesser der Räder 0,4 m. Gefahren wird mit einer Geschwindigkeit von 20 km pro Stunde.

Der gute Erfolg dieser Bahn führte bald auf den Gedanken, den landwirthschaftlichen Betrieb mit der nächstgelegenen Eisenbahn in Verbindung zu setzen. Herr Zaman erhielt auf Ansuchen die Concession für eine Eisenbahn von Taviers nach Embresin und so sehen wir heute diese Miniatureisenbahn mit ihren gemischten Zügen für Personen- und Gütertransport in Thätigkeit. Nach reiflicher Ueberlegung wurde die Bahn in directer Richtung von Taviers nach Embresin geführt ohne Benutzung der Strasse, wegen ihrer steilen Rampen, sowie um etwaige Reclamationen der Adjacenten zu vermeiden. Obgleich bei der Grunderwerbung bis zu 20 000 Frcs. pro Hectar bezahlt wurden, kostete die Bahn incl. aller Einrichtungen nur 40 000 Frcs. pro Kilometer. Die Concession ist auf die Bedingungen, wie sie für den Bau und Betrieb der Belgischen Eisenbahnen bestehen, gegründet.

Ein Umladebahnhof befindet sich in Taviers, ein Endbahnhof mit Locomotiv- und Wagenremisen in Embresin. Zwischen diesen Punkten liegen 4 Haltestellen. Auf jeder Station befindet sich ein einfaches Gebäude aus Ziegelmauerwerk, das einen Wartesaal und die Wohnung für den Aufseher enthält; seitwärts ist ein Güterlocal angebracht. Die Eisenbahn hat, gleich der für den landwirthschaftlichen Betrieb, eine Spurweite von 0,75 m, ist eingeleisig mit Ausweichgeleisen auf den Stationen. Die Schienen wiegen pro Meter 12 kg, die Schwellen von unpräparirtem Eichenholz liegen 0,8 m von einander entfernt in einer Kiesbettung. Einfriedigungen, Schranken und Wächter an den Wegkreuzungen fehlen gänzlich, obgleich die Regierung solche vielleicht später verlangen könnte. Entgegen der landwirthschaftlichen Bahn bewegt sie sich theils im Auftrage, theils im Einschnitte, weil es sich darum handelte, den kürzesten Weg zwischen den Endpunkten zu nehmen.

An einer Stelle befindet sich ein interessanter Viaduct. Derselbe ist, die Pfeiler einbegriffen, ganz aus Eisen hergestellt und von einer staunenswerthen Leichtigkeit, obschon die einzelnen Theile nur mit 3 kg in Anspruch genommen sind. Der Viaduct ist 131 m lang, 6,5 m hoch und hat pro laufenden Meter nur 200 Frcs. gekostet.

Täglich verkehren 8 Züge, 4 nach jeder Richtung. Jeder Zug besteht aus der Maschine, dem Gepäckwagen, einem oder mehreren Güterwagen und einem Personenwagen. Die Maschine hat 6 gekuppelte Räder von 0,75 m Durchmesser, wiegt im Dienste 13 500 kg und ist auf 10 Atmosphären normirt. Die Güterwagen fassen 5 t, bestehen entweder nur aus einer Plattform oder sind mit beweglichen Aufsätzen versehen. Die Personenwagen für den Sommer sind an der Seite offen, wie bei den Brüsseler Tramways; die anderen sind geschlossen mit offener Plattform auf jeder Seite. Im Inneren befinden sich 2 Abtheilungen; die erste Classe enthält 6, die zweite Classe 18 Plätze. Das Fahrgeld wird, wie bei den Tramways, während der Fahrt erhoben. Da ein und derselbe Zug zwischen Taviers und Embresin und in entgegengesetzter Richtung verkehrt, so ist gar keine Signalvorrichtung erforderlich. Für Passagiere, die unterwegs einsteigen wollen, wird der Zug angehalten. Um sein Unternehmen populär zu machen, liess Herr Zaman während 6 Wochen vor der Eröffnung Personen und Güter frei befördern. Die Leute der Umgegend kamen herbei, um das „Eisenbahnspielzeug“, wie man es Anfangs nannte, zu sehen. Aber bald fanden sie Geschmack daran, so haben z. B. die Bauern schnell herausgefunden, dass sie damit ihre Kohlen um 10 Frcs. pro Tonne billiger beziehen können.

Der Berichterstatter führt schliesslich an, dass die ganze Anlage auf ihn den besten Eindruck gemacht habe und dass er von seiner früheren Ansicht, wonach bei einer Personenbahn die Spurweite nicht unter 1 m betragen dürfe, nunmehr zurückgekommen sei.

Man sagt immer: „Aller Anfang ist schwer“. Der Anfang ist gemacht und Herr Zaman wird bald zahlreiche Nachahmer finden.

—st.— **Giessbachbahn. (Seil- und Zahnradsystem.)** Auf Seite 10 dieses Jahrganges unserer Zeitung brachten wir bereits eine Notiz über den Bau dieser interessanten Bahn, welche durch die Maschinenfabrik Aarau, unter Direction des Herrn N. Riggenbach nach dessen selbstgefertigten Plänen ausgeführt und Ende Juli l. J. dem Betrieb übergeben wurde.

Einer der ersten Schweizerischen Ingenieure, welcher vom Eisenbahndepartement beauftragt war, die Pläne und Modelle einzusehen, soll sich darüber geäussert haben: „An diesem Project ist alles merkwürdig, aber das Merkwürdigste von Allem ist der Preis“. Es hätte nämlich die ganze Anlage, inbegriffen Fahrmaterial, Hochbau etc. nicht mehr als 150 000 Frcs. gekostet.

Wir haben die Bahn gesehen und mussten über die Kühnheit und Originalität der Anlage staunen; da ist alles vereinigt, was Natur und Technik sich gegenseitig bieten kann. Wir sind aber auch überzeugt, dass kein Besucher des unvergleichlichen Giessbaches denselben verlassen wird, ohne auch eine stille Bewunderung für dieses kühne, bis jetzt in seiner Art noch einzig dastehende Werk und dessen Schöpfer mit sich fort zu nehmen.

(Nach dem „Organ f. d. Fortsch. d. Eisenb.“).

Präjudizien.

v. O. **Verbrennung von Waaren auf dem Bahntransport.** Kläger G. E. verlangt von dem Verklagten für an ihn (Kläger) versendete 50 Ballen Baumwolle, welche in der Nacht vom 10. zum 11. October 1877 auf dem Transporte auf der Bahnlinie Schwandorf-Eger bei der Station Reuth verbrannten, den Ersatz ihres Werthes, nämlich, nach Abzug der geretteten Theile im Werthe von 226 ℳ, noch eine Entschädigung von 12 177,17 ℳ und wurde diese Klage durch Urtheil des Handelsgerichts M. vom 26. September 1878 unter Verurtheilung des Klägers in die Kosten abgewiesen. — Die hiergegen vom Kläger rechtzeitig eingelegte Berufung ist nicht begründet. a) Die Firma B. & Co. in Amsterdam hat unbestritten im October 1877 an den Kläger per Eisenbahn 50 Ballen gepresste Baumwolle zu 21 540 Zollctr. im Werthe von 12 403,17 ℳ in einem offenen, blos mit einer Decke von ihr selbst überbreiteten Wagen abgesendet und enthielt der Frachtbrief einen Revers des Inhalts, dass auf Schadensersatz für Beschädigung durch ungenügende Deckung der Waaren, mit deren Verladung auf offenen Wagen Einverständniss erklärt wird, verzichtet und die Eisenbahn von aller Verantwortung für Beschädigung durch Wasser oder Feuer entbunden werde. — Diese Baumwolle gerieth aber während der Fahrt mit dem Güterzuge in der Nacht vom 10. zum 11. October 1877 in der Nähe der Station Reuth in Brand und ist dieselbe bis auf einen geringen noch brauchbaren Theil im Werthe von 226 ℳ verbrannt. b) Es ist zweifellos, dass Baumwolle in einem offenen, wenn auch mit einer Decke überbreiteten Wagen durch fliegende Funken leicht entzündet werden kann und resp. konnte, während sie beim Transporte in einem gedeckten resp. geschlossenen oder sog. Deckelwagen gegen solche Gefahr geschützt gewesen wäre und dass hiernach an und für sich der Grund der erlittenen Beschädigung in der gewählten Transport-

art und bezl. in nicht genügender, von der Absenderin selbst vorgenommener mangelhaften Bedeckung des Wagens zu suchen ist, dass also der Frachtführer an sich für den Schaden nicht einzustehen hat, weil er durch das Betriebsreglement und Art. 424 No. 1 und 4 des H.-G.-B's., überdies aber durch den ausdrücklichen Verzicht der Absenderin auf dem Frachtbrief hiergegen geschützt ist. — Ein Anspruch auf Schadensersatz lässt sich daher nach Art. 424 No. 3 H.-G.-B's. nur dann begründen, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute vorliegt und nachgewiesen werden kann. — Appellant hat auch ein solches Verschulden mit der Behauptung geltend gemacht, dass der Transport der fraglichen Sendung nicht in einer der Natur der Sache entsprechenden Weise, sondern höchst nachlässig behandelt wurde: a) weil insbesondere am fraglichen Wagen die Marke „feuergefährlich“ nicht angebracht und somit dem Bahnpersonale fragliche Ladung als feuergefährlich nicht bezeichnet war, daher auch der Wagen in der Nähe der Locomotive, nämlich wie unbestritten feststeht, nach Locomotive und Tender und noch einem Wagen als zweiter Wagen eingestellt wurde; b) weil auf der kritischen Fahrt ein aussergewöhnlich heftiges Aussprühen von Funken aus der Locomotive dadurch veranlasst wurde, dass der Rauchfang und Gluthfänger nicht gehörig gereinigt waren; c) weil nach § 107 der Deutschen Gewerbeordnung nicht die nöthigen Sicherheitsmassregeln gegen die Gefahr des Aussprühens von massenhaften Funken getroffen worden sind und d) weil die nothwendige Löscheinrichtung zur Beschränkung der Gefahr der Verringerung des Schadens nicht bereit gehalten wurde.

Durch diese Aufstellungen kann aber ein besonderes Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute thatsächlich nicht begründet werden. — Zu a) Die Absenderin hatte kein Recht auf Anbringung der Marke „feuergefährlich“ und auf Einstellung des Wagens an einem bestimmten Platze; es muss sich vielmehr jeder Absender mit der Stelle begnügen, welche seinem Wagen beim Rangiren mit Rücksicht auf Raum und Zeit und auf andere mehr oder minder feuergefährliche Frachtgüter angewiesen wird; die Absenderin konnte daher keineswegs verlangen, dass der fragliche Wagen im Zuge weiter hinten eingestellt werde und steht auch nicht fest, dass hierdurch die Gefahr beseitigt oder vermieden worden wäre, da sich die Feuerfunken auch einem weiter hinten eingereihten, mit feuergefährlicher leicht entzündbarer Waare beladenen Wagen mittheilen und die Waaren in Brand setzen konnten, zumal dann, wenn, wie Appellant behaupten will, die Funken angeblich massenhaft aussprühten, da sie erfahrungsmässig in Folge der schnellen Bewegung des Zuges nicht in der Nähe niederfallen, sondern von der Luftbewegung weiter fortgetragen werden. — Zu b) und c). Eine zum Schadenersatz verpflichtende Fahrlässigkeit liegt an und für sich noch keineswegs in der Unterlassung angemessener Sorgfalt zur Verhütung des Aussprühens von Funken aus einer Locomotive und gewährt ein der Eisenbahn zum Transport übergebenes, durch Funkenflug entzündetes Frachtstück in Ermangelung eines besonderen Verschuldens überhaupt keinen Schadens-Ersatzanspruch. — Im Eisenbahnbetriebe mit Dampf lässt sich nach bisheriger Technik und Erfahrung alles und jedes Funkenaussprühen nicht vermeiden und sind im Bayerischen Eisenbahnbetriebe die bisher als zweckmässig erachteten Sicherungsmassregeln, insbesondere ein Gluth- oder Funkenfänger, mittelst eines Drahtgitters oben an der Locomotive angebracht, was der Absenderin und dem Kläger wohl bekannt ist, weshalb von Unterlassung der nöthigen Sicherungsmassregeln mit Grund nicht gesprochen werden kann. Jedenfalls aber hat Absenderin mit dieser allgemeinen Betriebseinrichtung und der hieraus entstehenden Gefahr für ihre resp. des Destinatärs Rechnung ihr Einverständniss erklärt, da sie den Transport in einem verschlossenen Wagen nicht gewählt und die Bahn sogar von der (aus der gewählten Transportart) entstehenden Gefahr durch Feuer ausdrücklich entbunden hat. Zu d) Der Absenderin gegenüber hatte die Bahnverwaltung keine Rechtspflicht, einen Löschapparat mit dem Zuge abgehen zu lassen, umsoweniger, als dieselbe schon von vornherein auf deren Verantwortlichkeit für Beschädigung durch Feuer verzichtet hat und führt die Bahn einen solchen zunächst nur im eigenen Interesse; auch diese allgemeine Einrichtung im Bahnbetriebe ist der Absenderin und dem Kläger bekannt und liegt demnach auch hier Einverständniss hiermit vor, weshalb auch in diesem Vorwurfe ein Verschulden der Bahnverwaltung nicht ersichtlich ist. — Das Zugpersonal hat auch im gegebenen Fall nach den gepflogenen Erhebungen Alles gethan, was behufs Löschung des Brandes unter den gegebenen Umständen zumal Nachts bei der Grösse des Brandes und in Folge nicht sofortiger Bereitschaft des nöthigen Wassers geschehen konnte und wenn hierbei angeblich ein Ballen über den Bahndamm hinabgestürzt und verschwunden ist, so geht dies nicht auf Rechnung des Beklagten, da die Wegnahme der Baumwolle vom Wagen zum Zwecke der Löschung des Brandes geschah und das angebliche Verschwinden dieses Ballens nicht der Bahnverwaltung oder ihren Leuten zur Last fällt und ihnen auch nicht durch eine bestimmte Behauptung als Verschulden imputirt werden konnte. (Erk. d. Obersten Gerichtshofes für Bayern vom 8. Februar 1879; Samml. d. Entscheid. Bd. III. S. 903 ff.)

A. **Reichs - Oberhandelsgerichtsentscheidungen.** Als ein Unfall beim Eisenbahnbetriebe, für welchen der § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes eine ausgedehntere Entschädigungspflicht, als für sonstige Unfälle, festsetzt, ist nach einem Erkenntniss des Reichs-Oberhandelsgerichts, III. Senat, vom 15. September 1879 die Verletzung bei der Hebung der entgleisten Waggons eines Zuges auf das Geleise nicht zu betrachten. In der Nacht vom 9. zum 10. August 1877 entgleiste ein Courierzug auf der Ostbahn in der Nähe von Schneidemühl. Von der Königlichen Maschinenmeisterei zu Schneidemühl wurden mehrere der in der Eisenbahnwerkstätte beschäftigten Arbeiter und der Eisenbahn-Betriebsmaschinenmeister mit Winden nach der Unfallsstätte geschickt, um die entgleisten Waggons wieder auf das Geleise zu heben. Bei Ausführung dieser Arbeit fiel ein mittelst Winde gehobener Wagen auf die Seite und zerquetschte die linke Hand eines jener Arbeiter derartig, dass drei Finger ganz steif geworden sind und die Hand dauernd verkrümmt ist. Die Königliche Direction der Ostbahn zu Bromberg erkannte eine Entschädigungspflicht des Eisenbahnfiscus nicht an, weil die Verletzung nicht beim Eisenbahnbetriebe im Sinne des Reichs-Haftpflichtgesetzes erfolgt sei, und die Klage des Verletzten wurde in beiden Instanzen aus diesem Grunde abgewiesen. Die vom Kläger dagegen eingelegte Nichtigkeitsbeschwerde wurde vom Reichs-Oberhandelsgericht zurückgewiesen, indem es ausführte: „Der Kläger gründete in dem vorliegenden Prozesse seinen Anspruch in erster Linie darauf, dass der Unfall sich deswegen im Sinne des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes „bei dem Betriebe einer Eisenbahn“ ereignet habe, weil die Entgleisung des Courierzuges den Betrieb auf der betreffenden Strecke der Ostbahn unterbrochen habe und das Schaffen der entgleisten Waggons auf die Geleise zur Wiederherstellung des Betriebes nothwendig gewesen sei. Die Richter der Vorinstanzen haben den Anspruch aus diesem Grunde für nicht schlüssig erklärt, „weil ein Zusammenhang des Unfalles mit den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes nicht klargelegt sei und nur im Falle eines solchen Zusammenhanges der sonst behauptete Thatbestand den Erfordernissen des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes genügt haben würde. In dieser Richtung ist von dem Kläger ein Nichtigkeitsangriff nicht erhoben. Auch ist die gefällte Entscheidung in dieser Beziehung an sich richtig“.

Vermischtes.

(i) **Locomotivbau in Amerika.** Die Baldwin-Locomotivfabrik ist gegenwärtig reichlich mit Aufträgen versehen und erwartet in diesem Jahre im Ganzen 300 Locomotiven zur Ablieferung zu bringen. Die meisten Aufträge sind allerdings für Nordamerikanische Eisenbahnen bestimmt, doch sind auch eine Anzahl von Locomotiven für Südamerika in der Ausführung begriffen, unter Andern die erste Locomotive für Guatemala. Die Zahl der von der Fabrik im Ganzen beschäftigten Arbeiter beträgt gegenwärtig 2 000 Mann.

Frachtermässigung auf Schottischen Eisenbahnen. Die Caledonian und North British machen bekannt, dass die mit Rücksicht auf das Darniederliegen der Eisenindustrie für die Beförderung aller für die Eisenhütten erforderlichen Materialien gewährte Frachtermässigung von 15 pCt. nunmehr wieder aufgehoben wird.

Vergleichende Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben Englischer und Preussischer Eisenbahnen und zwar der Englischen Eisenbahnen pro Zugkilometer für das erste Halbjahr 1879, bei den Preussischen Eisenbahnen für das Jahr 1877.

I. Englische Eisenbahnen.

	Einnahme pro Personenzugkilom.	Einnahme pro Güterzugkilom.	Einnahme pro Zugkilometer	Ausgabe pro Zugkilometer
	M.	M.	M.	M.
South Eastern	3,78	5,07	4,09	2,17
London and North Western	2,64	4,09	3,37	1,76
London, Chatam & Dover.	3,05	4,50	3,31	1,97
Great Eastern	2,59	4,19	3,26	1,76
Great Western	3,00	3,42	3,21	1,60
London and South Western	3,00	3,73	3,21	1,81
London and Brigthon . .	2,74	5,02	3,16	1,60
Midland	2,43	3,37	3,05	1,60
Great Northern	2,33	3,37	2,85	1,60

II. Preussische Eisenbahnen.

	Einnahme pro Nutzkilometer	Ausgabe pro Nutzkilometer
	M.	M.
Ostbahn	4,95	2,88
Niederschlesisch-Märkische	4,92	2,84
Hannoversche	4,76	2,84

Oberschlesische	5,89	2,95
Bergisch-Märkische	4,65	2,52
Magdeburg-Halberstadt	4,40	2,45
Berlin-Anhalt	4,84	3,13
Thüringische	5,96	3,00
Köln-Minden	4,72	2,24
Rheinische	4,80	2,11

Aus dem vorstehenden Vergleich, den wir leider nicht auf die Einnahmen pro Personen- und Güterzugkilometer ausdehnen können, da die Preussische Eisenbahnstatistik ungeachtet ihrer im Uebrigen grossen Vollständigkeit diese Angaben nicht enthält, ergiebt sich, dass die Einnahmen pro Zugkilometer

bei den Englischen Eisenbahnen zwischen 2,85 und 4,09 ℳ,
" " Preussischen " " 4,40 " 5,96 "

und die Ausgaben pro Zugkilometer

bei den Englischen Eisenbahnen zwischen 1,60 und 2,17 ℳ,
" " Preussischen " " 2,11 " 3,13 "

schwanken.

So ehrt Italien seine berühmten Ingenieure. Am 26. v. Mts. wurde in Turin das Denkmal der Ingenieure Somelier und Grattoni, der Urheber des Mont-Cennistunnels, enthüllt. Der Durchstich des Mont-Cenis ist als eine der kühnsten und folgereichsten Grossthaten des menschlichen Geistes und der menschlichen Willenskraft anerkannt. Conception und Ausführung gehören den zwei genannten Piemontesischen Ingenieuren an, die, glücklicher als so viele andere Entdecker und Erfinder, in Cavoureinen genialen Staatsmann und in dem Minister Paleocapa einen grossen Gelehrten fanden, welche die Bedeutung ihres kühnen Planes begriffen und in dem kleinen Piemont die Mittel zu dessen Ausführung zu finden wussten. Das wohlverdiente Denkmal gilt nicht nur den Dioskuren Somelier und Grattoni, sondern auch Piemont, und die heutige Feier in Turin erhält dadurch einen wahrhaft volksthümlichen Character. Der König, der Ministerpräsident und die Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten, sowie die Präsidenten der Kammer und des Senats sind zur Enthüllungsfeier nach Turin gegangen; die Königin ist durch ein leichtes Unwohlsein in Monza zurückgehalten worden. Die Enthüllung ging unter ausserordentlichem Zudrang des Volkes, unter enthusiastischer Aufnahme des Königs und in musterhafter Ordnung vor sich.

Schnelligkeit des Eisenbahnbaues in Nordamerika. In dem noch heute zum grössten Theile ungepflasterten Omaha war es, wo 1862 beim Bankett des ersten Spatenstiches der grossen Pacificlinie ein Enthusiast aus den Nordstaaten einen Toast darauf ausbrachte, dass die Bahn in 5 Jahren fertig sein werde. Man lachte unmässig über den Spassvogel: so sind die Yankees! Eine Bahn von mehr als 1 900 Englischen oder 400 Deutschen Meilen, durch Prärie, Wüste und Felsgebirge hindurch, in 5 Jahren! Die Locomotive aber fuhr hinüber nach 3½ Jahren, Dank diesem seltsamen technischen Verf der Yankees, der durch Hindernisse wie durch eine Wette gereizt wird.

Einnahmen verschiedener Vereinsbahnen, sowie der Riga-Dünaburger Bahn in den Monaten Juli, August und September 1879.

Name der Bahn		Betriebslänge		Befördert wurden: Personen		Befördert wurden: Güter		Die Einnahmen betrugen: aus dem Pers.-Verkehre	aus dem Güter-Verkehre	in Summa incl. Extraord.	Differenz gegen denselb. Monat im Vorjahre	Einnahme bis ultimo des betr. Monats	Differenz gegen das Vorjahr
		1879	1878	1879	1878	1879	1878						
		km	km			kg	kg	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Bayerische Staatsbahn	Juli	4 058	3 955	1 169 008	1 260 748	476 302 290	445 513 720	2 777 513	3 700 022	6 477 535	+ 137 697	34 484 427	+ 977 762
	Aug.	4 058	3 965	1 422 124	1 413 207	426 244 670	488 675 920	3 076 270	3 879 524	6 955 794	— 590 814	41 440 221	+ 386 948
	Sept.	4 122	3 975	1 363 992	1 352 944	479 456 335	532 133 920	3 196 140	3 764 643	6 960 783	— 422 885	48 401 004	— 35 937
Pfälzische Bahnen	Juli	626	—	350 736	—	242 788 950	—	292 144	727 725	1 019 869	—	6 612 418	—
	Aug.	626	—	405 638	—	237 367 330	—	340 409	708 406	1 048 815	—	7 661 233	—
	Sept.	626	—	437 244	—	254 293 930	—	354 871	753 957	1 108 828	—	8 770 062	—
Ludwigsb. (Nürnberg-Fürth)	Juli	6	—	92 783	—	600 000	—	15 545	570	19 699	—	142 586	—
	Aug.	6	—	99 228	—	840 000	—	19 697	798	20 709	—	163 295	—
	Sept.	6	—	108 323	—	1 650 000	—	21 801	1 567	23 907	—	187 202	—
								fl. H. W.	fl. H. W.	fl. H. W.	fl. H. W.	fl. H. W.	fl. H. W.
Holländische Eisenbahn-gesellschaft	Juli	352	320	364 364	388 531	—	—	342 881	85 531	428 412	—	2 402 657	+ 130 099
	Aug.	352	352	391 414	383 452	—	—	393 134	101 240	494 374	+ 31 291	2 897 031	+ 161 390
	Sept.	352	352	361 316	359 129	—	—	339 397	94 731	434 128	+ 11 878	3 331 159	+ 173 268
Niederländ. Central-Eisenbahn	Juli	102	102	48 396	50 948	5 361 874	4 925 023	46 080	22 348	69 057	— 963	448 579	+ 6 299
	Aug.	102	102	53 780	58 510	5 904 058	6 109 538	50 078	21 630	74 173	— 6 200	522 752	+ 99
	Sept.	102	102	43 313	44 979	7 554 665	5 498 048	44 006	23 136	68 552	— 4 037	591 304	— 3 938
												ab 1. Mai	ab 1. Mai
Niederländ. Rhein-E.	Aug.	214	209	413 166	282 467	109 103 384	81 850 982	403 853	220 709	624 562	+ 75 674	2 108 615	+ 188 033
	Sept.	214	209	332 552	233 658	128 902 256	86 657 586	314 959	262 003	576 969	+ 106 522	2 685 577	+ 294 555
						Centner	Centner					ab 1. Januar	ab 1. Januar
Niederländ. Staatseisen-bahn	Juli	1 026	1 006	499 202	480 040	3 195 441	3 069 406	473 241	303 824	810 624	+ 37 173	—	—
	Aug.	1 026	1 006	584 459	532 073	4 417 443	3 632 422	538 785	310 670	869 756	+ 104 939	—	—
	Sept.	1 026	1 006	531 107	474 068	4 026 428	3 462 132	477 877	331 380	819 171	+ 86 882	—	—
		Meilen	Meilen					Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel
Warschau-Wiener Eisenbahn	Juli	46	46	141 365	157 613	8 610 530	7 176 227	164 817	421 194	621 923	+ 113 005	3 568 787	+ 257 436
	Aug.	46	46	145 137	174 661	8 936 392	7 632 422	175 674	414 010	630 609	+ 72 319	4 199 396	+ 347 755
	Sept.	46	46	160 784	194 325	9 395 713	6 910 739	182 042	410 500	629 622	+ 102 427	4 829 018	+ 450 182
Warschau-Bromberger Eisenbahn	Juli	20	20	39 418	43 109	1 755 981	2 149 447	47 319	49 624	111 400	+ 13 815	698 964	+ 37 334
	Aug.	20	20	39 785	44 028	1 778 912	2 147 006	39 200	44 265	97 823	— 10 697	796 787	+ 26 636
	Sept.	20	20	35 515	42 020	1 635 279	2 107 339	37 756	45 489	97 884	— 4 426	894 671	+ 22 211
		Werst	Werst			Pud	Pud						
Riga-Düna-burger Eisenbahn	Juli	214	214	42 999	46 341	5 420 762	4 315 322	48 144	240 977	289 121	+ 106 909	1 881 340	+ 196 940
	Aug.	214	214	41 368	45 497	4 611 227	3 365 959	47 724	181 527	229 251	+ 25 948	2 110 591	+ 222 888
	Sept.	214	214	34 434	44 991	6 510 686	4 818 593	38 341	295 406	333 747	+ 44 468	2 444 338	+ 267 356

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

III. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Januar 1877. Gültig vom 1. December 1879 ab. Von der am 28. und 29. Juli cr. in Salzburg abgehaltenen Generalversammlung sind folgende Ergänzungen zu dem Uebereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Januar 1877 beschlossen worden:*)

1. Zu Artikel 14.

Die Bestimmung unter No. 1 erhält folgende neue Fassung:

„1. Die Verwaltungen verpflichten sich,

---

*) Die Zusätze unter No. 5 zu Art. 19 (lfd. No. 3) gründen sich nicht auf einen Generalversammlungsbeschluss, sondern auf einen perfect gewordenen Beschluss der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs und sind aus dem den Vereinsverwaltungen mittelst Circularschreibens der geschäftsführenden Direction vom 9. August cr. No. 2681 übersandten provisorischen Nachtrage lediglich hierher übertragen worden.

ihre Stationen mit Anweisung dahin zu versehen, Frachtbriefe, welche entweder an mehrere selbstständige Empfänger (Person, Firma etc.) gerichtet sind, oder welche Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder das Betriebsreglement für statthaft erklärt worden sind, zurückzuweisen. Sie verpflichten sich ferner, durch Aufdrückung des Wiegestempels auf den Frachtbriefen zu constatiren, dass die in § 52 des Betriebsreglements vorgeschriebene Verwiegung der Collogüter auf der Absendestation erfolgt ist. Hat die Absendestation die Aufdrückung des Wiegestempels versäumt, so ist sie für jedes an den Frachtgütern auf einer folgenden Bahn wahrgenommene, der Vertretung gegen Absender und Empfänger unterworfene Gewichtsmanko allein verantwortlich."

(Nach dieser neuen Formulirung der vorstehenden Bestimmung bezieht sich die von der 1878er (Hamburger) Generalversammlung beschlossene und durch den II. Nachtrag zu dem Uebereinkommen (cfr. lfd. No. 1) publicirte Declaration nicht mehr auf den zweiten, sondern auf den dritten Satz von No. 1 des Art. 14).

2. Zu Artikel 15.

Demselben ist als fünftes Alinea hinzuzufügen:

„Die Kosten der Umladung von Zollverschlusswagen (Diäten und Reisekosten der Zollbeamten, Arbeitslöhne etc.) werden von derjenigen Verwaltung getragen, in deren Bereiche die Umladung erfolgt."

3. Zu Artikel 19.

Derselbe enthält folgende neue Fassung:

„1. Sofern von dem Versender im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, ist unter „franco" die Fracht einschliesslich der Zuschläge für Werth- und Interessedeclaration, sowie alle Nebenkosten, welche nach Massgabe des Reglements und Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahmeprovision inbegriffen, zu verstehen. Dagegen fallen Kosten, welche erst während des Transportes erwachsen, wie z. B. Zollkosten, Reparaturkosten für Fastagen etc. nicht unter den Begriff „franco". —

Unter den Nummern 2, 3 und 4 folgen hierauf die bisherigen Bestimmungen sub No. 1, 2 und 3.

Als No. 5 ist das Folgende zuzusetzen:

„5. Die Regulirung von Frachtreclamationen hat unter Beachtung nachstehender Bestimmungen zu erfolgen:

a) Frachtreclamationen werden von der Versand- oder der Empfangsverwaltung regulirt; eine bei einer anderen der an dem Transporte betheiligten Verwaltungen angebrachte Reclamation ist einer der beiden vorgenannten Verwaltungen zur Erledigung zu übersenden.

b) Die regulirende Verwaltung weist Reclamationen, die ihr unbegründet erscheinen, sofort ab; bezüglich anderer Reclamationen unterbreitet sie in der Regel ihre Erledigungsvorschläge mit Begründung und unter Anfügung der Berechnung der Ersatzantheile den am Transporte betheiligten Verwaltungen zur Aeusserung.

Nach Eingang der Aeusserungen und, soweit nöthig, weiterer Aufklärung, bescheidet bezw. befriedigt sie den Reclamanten und veranlasst die erforderliche Verrechnung.

c) Ausnahmsweise wird die Entscheidung Namens aller betheiligten Verwaltungen getroffen, wenn die Reclamation begründet wird
- α) durch Rechnungsfehler,
- β) durch Irrungen in der Gewichtsannahme,

von der Versand- oder der Empfangsverwaltung;
- γ) durch unrichtige Anwendung der der Frachtberechnung zu Grunde gelegten Tarife,

von der Versand- und der Empfangsverwaltung;
- δ) durch die im Frachtbriefe nicht vorgeschriebene indirecte, statt der directen Expedition,

von der Versand- und der Empfangsverwaltung, sowie den bei der Umkartirung betheiligten Endverwaltungen.

Stimmen die zur Entscheidung berufenen Verwaltungen in den Fällen littr. c sub γ und δ nicht überein, so wird dieselbe in der unter littr. b vorgeschriebenen Weise getroffen.

d) Das unter littr. c eingeführte Verfahren kann nur auf Vorlage des Originalfrachtbriefes, und ausserdem, soweit erforderlich, der Francaturnote resp. des Aufgaberecepisse eingeleitet werden. Kann der Originalfrachtbrief nachgewiesenermassen nicht beigebracht werden, so ist die Entscheidung nach Massgabe der littr. b zu treffen.

e) Vor Entscheidung über eine Reclamation ist in allen Fällen zu prüfen, ob der reclamirte Betrag nicht schon auf dem Revisionswege zur Erstattung gekommen ist.

f) Die Erledigung der Reclamation ist auf dem Originalfrachtbriefe bezw. auf den von den Verwaltungen im Falle Verlustes desselben anderweit eingezogenen Schriftstücken unter Beidrückung des Verwaltungsstempels zu vermerken.

g) In den Fällen, in denen nach littr. c Frachterstattung erfolgt, führt die regulirende Verwaltung die Ausgleichung, ev. durch Vermittelung derjenigen Verwaltung herbei, welche die Abrechnung für den bezüglichen Verband zu legen hat. In der Abrechnung sind die Gesammterstattung, ihre Veranlassung, die betreffende Frachtkarte und die Correspondenz- und Verrechnungsdaten zu bezeichnen.

Gegen die vollzogene Zahlung an den Reclamanten kann von keiner Seite Einspruch erhoben werden."

4. Zu Artikel 20.

In dem fünften Alinea ist nach den Worten „keine Provision zu berechnen" noch hinzuzufügen:

„Ebenso bleibt bei der Weiterdisposition durch den Versender in allen Fällen — mag der ursprüngliche Frachtbrief beibehalten oder ein neuer beigegeben werden — die nachgenommene Fracht provisionsfrei."

5. Zu Artikel 26.

Unter Ziffer 3a hinter den Worten „von dem Geschehenen", ist hinzuzufügen:

„unter Bezeichnung des Namens des Reclamanten, der Versand- und Empfangsstation, des Datums des Frachtbriefs und der Frachtkarte, der Nummer der Frachtkarte resp. des Frachtbriefs, insofern letzterer eine Nummer trägt, des Inhalts und Gewichts der Sendung und des Betrages der etwa stattgefundenen Werth- oder Lieferfristversicherung, sowie der Ursache und Höhe des ersetzten Schadens."

Berlin, den 23. October 1879.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Fournier.

1. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zwischen unserem Bahnhof Berlin und Cassel via Halle-Münden werden vom 1. November cr. ab Retourbillets I., II. und III. Classe mit 4tägiger Gültigkeitsdauer zu folgenden Preisen verausgabt:

I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
44,30 M	33,20 M	22,20 M

Dieselben sind gültig zur Fahrt in allen Zügen, welche die betreffende Wagenclasse führen. Näheres bei unserer hiesigen Billet-Expedition. Berlin, den 28. October 1879. Die Direction. (1378)

2. Ausloosungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Bei der am 3. November 1879 auf Grund des mit Hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlass vom 30. October 1871, Z. 3041 F. M. genehmigten Tilgungsplanes, in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen II. Verloosung der Prioritäts-Obligationen Lit. B. wurden folgende 178 Nummern gezogen:

968 1622 1674 3615 3745 4494 7034 7423 7653 8308 10221 10937 12737 15391 18274 18782 20879 21405 22122 23233 24868 25389 25692 27082 27148 27181 28781 28803 30142 31680 32671 32776 33094 33096 33459 33979 38665 38826 38902 40645 41219 44221 44395 44747 44969 45144 45927 46920 50219 50596 51766 52336 53310 53657 56719 56917 59818 60079 60643 61238 63958 64145 66203 66321 67181 68835 69378 70193 71031 71267 71316 74384 75314 75412 75700 76128 76475 76542 76608 78040 78057 78750 80023 80366 80836 82142 84370 85862 86544 88031 89453 90633 91012 91795 93530 93620 94072 94415 94809 95467 95959 96416 97042 97762 99348 99579 100150 100306 100319 100422 102281 102896 104322 104509 104912 105255 105389 105584 105897 106647 107754 111108 111337 112715 113231 113397 114883 114944 115716 116242 116514 117340 117503 118971 120594 121199 123960 125176 125282 125532 126356 127921 129046 129675 130485 130591 131227 131602 132053 132920 133518 133623 134829 135666 137860 139015 139701 139861 139913 139924 140138 140309 140453 141188 141533 142251 142888 143128 143877 143943 143953 144266 145338 145397 145631 145743 146272 146356.

Vom 1. Mai 1880 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effectivem Silber eingelöst.

Die Verzinsung der gezogenen Obligationen hört mit Ende April 1880 auf und wird daher der Werth, der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. Mai 1880 fällig werdenden Coupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Von der ersten Ziehung sind noch unbehoben:

Ziehung 1878: No. 39 405 2615 3260 7912 8329 11337 12223 16747 17291 19034 25828 28130 28223 28332 28540 30547 31805 32771 38402 39583 40410 42318 47338 48166 49710 51651 52586 67527 69392 76270 76324 76333 76785 80937 83251 88321 90666 91371 92130 96320 100104 100801 102817 106795 109680 144722 145150.

Auf hiesigem Platze übernehmen im Auftrage der Oesterreichischen Nordwestbahn:

die Disconto-Gesellschaft,
Herr S. Bleichröder und
die Deutsche Bank

diese Obligationen spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach

demjenigen Wiener Cours, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen den genannten Zahlstellen periodisch bekannt gegeben wird. Berlin, im November 1879. (1400)

3. Tarifwesen.

Niedersächsisch-Ostdeutscher Verband-Gütertarif. Vom 15. November cr. ab treten

a) im Ausnahmetarif für Steine zwischen den Stationen Holzminden und Stadtoldendorf der Braunschweigischen Bahn einerseits und der Ostbahnstation Cüstrin andererseits,

b) in den Ausnahmetarifen für Holz, Europäisches des Specialtarifs II und Brennholz, Grubenholz und Eisenbahnschwellen zwischen Blankenburg und Langenstein, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn einerseits und den nördlich und östlich ab Berlin gelegenen Verbandsstationen des rubricirten Verbandes andererseits directe Frachtsätze in Kraft.

Diese Frachtsätze sind auf den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 1. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1407 J)

Am 1. Januar 1880 tritt im **Berlin-Anhaltisch-Sächsischen Verbande** an Stelle des Gütertarifs vom 1. October 1877 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen theils Erhöhungen, zum Theil aber auch Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze herbeigeführt werden.

Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Berlin (Berlin-Anhaltische Bahn) gelten vom 1. Januar 1880 ab auch für die gleichnamigen Stationen der Berlin-Dresdener resp. der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, soweit für diese Stationen im Berlin-Dresden-Sächsischen beziehungsweise im Märkisch-Sächsischen Verbande directe Sätze bereits bestehen.

Bis zum Erscheinen des neuen Tarifs ertheilt unser Verkehrsbureau in Dresden auf specielle Anfragen entsprechende Auskunft. Dresden, am 8. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1406)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Zufolge Anweisung der Staats-Aufsichtsbehörde gelangen am 31. December cr. sämmtliche directen Gütertarife der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn mit dem Auslande — mit Ausschluss derjenigen für Steinkohlen, Braunkohlen und Coks, sowie der Ausnahmesätze für Holz aus Galizien und Ungarn nach Stettin — zur Aufhebung. Ueber die Herausgabe bezüglicher neuer Tarife wird besondere Bekanntmachung erfolgen. Breslau, den 4. November 1879. Directorium. (1405)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn via Hagenow vom 1. April 1878 ist der vom 9. huj. ab giltige Nachtrag VII erschienen, welcher Tarifsätze für die Station Waren enthält. Druckexemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben. Berlin und Hamburg, den 6. Nov. 1879. Direction. (1403)

Am 10. November 1879 erscheint zum Tarife für den **Stettin-Märkisch-Sächsischen Güterverkehr** der Nachtrag II, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,05 M. pro Stück käuflich zu erlangen ist. Dresden, am 5. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1396)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahn-Verbande tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag III zu dem vom 1. Juni d. J. ab gültigen Seehafen-Ausnahme-Tarif in Kraft, enthaltend anderweite ermässigte Frachtsätze für roh**e** Baumwolle. Verkaufspreis 10 Pf. Köln, 5. November 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (1395)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. November cr. tritt zu dem den diesseitigen Verkehr umfassenden Heft No. 6 des Schlesisch-Niedersächsischen Verbands-Tarifs der III. Nachtrag in Kraft.

Derselbe ist bei unseren Güter-Expeditionen zum Preise von 0,10 M. zu haben. Berlin, 31. Octbr. 1879. Die Direction. (1398)

Zum Tarife vom 1. Juli 1878 für den **Sächisch-Württembergischen Güter-Verkehr** ist am 1. November d. Js. der II. Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe enthält neben Aenderungen der Tarifvorschriften und der Waarenclassification, von denen die eine Erhöhung mit sich bringenden und mit einem Sternchen bezeichneten Aenderungen lt. unserer Bekanntmachung vom 29. September d. cr. erst am 1. December 1879 in Kraft treten, unter Anderem auch Frachtsätze für die diesseitige Station Plagwitz-Lindenau und ist bei unseren betheiligten Expeditionen zum Preise von 0,40 M. zu erlangen. Dresden, am 5. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1397)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. In Veranlassung der am 9. November cr. stattfindenden Betriebs-Eröffnung der Bahnstrecke Malchin-Warren sind erschienen:

Nachtrag 7 zum Local-Güter-Tarif,
Nachtrag 2 zum Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
Nachtrag 7 zum Tarif für den directen Güterverkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn,
Nachtrag 2 zum Tarif für den directen Güterverkehr mit der Lübeck-Büchener und der Lübeck-Hamburger Bahn und
Nachtrag 4 zum Tarif für den directen Güterverkehr mit der Berlin-Stettiner Bahn.

Exemplare dieser Tarif-Nachträge sind von den Güter-Expeditionen zu beziehen. Schwerin, 6. Nov. 1879. Die Direction. (1399)

Am 15. November d. J. treten für Steinkohlentransporte in Ladungen von je 10 000 kg pro Wagen nach der Station Berlin der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Dresdener Bahn folgende ermässigte Frachtsätze pro 100 kg in Kraft:

Zwickau-Berlin . . . . . . 0,71 ℳ
Lugau-Berlin . . . . . . 0,66 „
Oelsnitz b. L.-Berlin . . . . 0,67 „

Dresden, den 10. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Frhr. von Biedermann. (1412)

Am 15. November d. J. treten für den Transport von gebranntem Kalk in Ladungen von je 10 000 kg pro Wagen folgende ermässigte Frachtsätze pro 100 kg in Kraft:

von Teutschenthal nach Dresden-Alt- und Neu- und Friedrichstadt . . . 0,69 ℳ
von Ober-Röblingen nach Dresden-Alt- und Neu- und Friedrichstadt . . . . 0,72 „

Dresden, am 8. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes. (1411)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 20. November 1879 ab ist zu dem Tarif über Personenbeförderung vom 1. März 1877 der 31. Nachtrag erschienen, welcher bei den Verbands-Billet- und Gepäckexpeditionen eingesehen werden kann. Cassel, den 5. November 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1410)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. d. Mts. ab kommen für Glassandtransporte bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg ab unserer Station Hohenbocka nach Stationen der Kaiser Ferdinands Nord-, Oesterreichischen Nordwest- bezw. Südnorddeutschen Verbindungs-, der Ungarischen Staatseisenbahn, der Mährischen Grenzbahn und nach Station Reichenberg der Sächsischen Staatsbahn ermässigte Frachtsätze zur Erhebung.

Dieselben sind durch die diesseitige Güterexpedition zu Hohenbocka zu erfahren. Berlin, den 6. November 1879. Die Direction. (1409)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. d. Mts. ab kommt für Glassandtransporte in Wagenladungen à 10000 kg ab unserer Station Hohenbocka nach Davidsthal, Station der Buschtêhrader Eisenbahn, ein directer Frachtsatz von 1,11 M. pro 100 kg zur Erhebung. Berlin, 5. Nov. 1879. Die Direction. (1404)

4. Submissionen.

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von:

5 800 St. Stahl-Laschen
12 000 „ Schraubbolzen und
4 600 „ Schienennägel

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen im Bureau unseres Betriebs-Inspectors aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 0,50 Mark pro Exemplar bezogen werden.

Offerten auf die ganzen ausgeschriebenen Quantitäten oder auf einzelne Theile derselben, mit der entsprechenden äusseren Aufschrift, sind bis zum 22. November cr. versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Die Auswahl der Offerenten, welche bis zum 27. November cr. an ihre Gebote sich zu binden haben, bleibt vorbehalten.

Später eingehende, oder nicht bedingungsmässige Offerten bleiben unberücksichtigt. Glückstadt, 7. Nov. 1879. Die Direction. (1401)

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung von 1 200 Stück eichenen Bahnschwellen soll im Submissionswege vergeben werden und sind Offerten hierauf, denen die unterschriftlich anerkannten Lieferungs-Bedingungen beigegeben und welche mit der Bezeichnung: „Offerte auf Schwellenlieferung" versehen sein müssen, bis zu dem auf

Sonnabend, den 13. December d. J.
Nachmittags 3 Uhr

angesetzten Submissionstermin bei unterzeichneter Direction einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen sind von unserem Secretariate zu beziehen. Meiningen, 6. Nov. 1879. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (1402)

(Fortsetzung der Submissionen Seite 1220.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 88. **Berlin,** den 14. November 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Begründung des Gesetzentwurfs, betr. die Erweiterung der Staatseisenbahnen und die Betheiligung des Staates bei mehreren Privateisenbahnunternehmungen.

Wie die Production auf allen Gebieten des gewerblichen Lebens ist die Förderung des Baues von Eisenbahnen von den Zeitverhältnissen im hohen Grade abhängig. Auch der Ausbau des inländischen Eisenbahnnetzes hat sich nicht in gleichmässiger Weise vollzogen, sondern zwischen Perioden einer beschleunigten und einer verzögerten Entwickelung gewechselt. Im Interesse der gesammten auf den Bau der Eisenbahnen angewiesenen gewerblichen Thätigkeit muss der Staat eine möglichst gleichmässige Entwickelung anzustreben suchen. Die Production des enormen Materials an Schienen, Schwellen, Betriebsmitteln und Utensilien aller Art, welches der Bau und die betriebsfähige Ausrüstung einer Eisenbahn erfordert, beschäftigt eine Industrie, welche, wenn auch nicht ausschliesslich, doch vorzugsweise für den Bedarf der Eisenbahnen thätig ist. Eine gewisse Continuität und eine möglichst gleichmässige Förderung des Eisenbahnbaues ist daher die wesentlichste Voraussetzung einer gedeihlichen Entwickelung dieser Industriezweige. Die überschnelle, das Bedürfniss des Verkehrs überschreitende Bauthätigkeit würde auch auf die von ihr abhängige Industrie die Ueberproduction und ihre nachtheiligen Folgen übertragen. Die Erfahrungen der verflossenen Gründungsperiode haben die Richtigkeit dieser Auffassung nur zu sehr bestätigt. Ebenso verderblich würde sich aber ein gänzlicher Stillstand der Bauthätigkeit der Eisenbahnen für alle jene von derselben abhängigen Industriezweige erweisen. Das in der Periode der Ueberproduction Geschaffene würde schnell und unter schweren wirthschaftlichen Verlusten weit über das Bedürfniss hinaus zu Grunde gehen. Der Kampf um das Dasein, den die inländische Industrie mit der ausländischen Concurrenz führt, würde für die erstere wesentlich erschwert, wenn nicht zu Ungunsten derselben entschieden werden. Gerade in einer solchen Zeit der wirthschaftlichen Bedrängniss muss der Staat die Belebung der Bauthätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sich angelegen sein lassen, damit die betheiligte inländische Industrie so weit erhalten bleibe, als es unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der näheren Zukunft berechtigt und erforderlich erscheint. Es ist hierauf um so grösseres Gewicht zu legen, als mit dem gänzlichen Stillstand des Eisenbahnbaues und mit dem weiteren Rückgange der auf denselben angewiesenen Industrie eine zahlreiche Arbeiterbevölkerung arbeitslos werden würde. Die Bauthätigkeit der Privatbahnen ist bei den gegenwärtigen ungünstigen Zeitverhältnissen und der Finanzlage vieler Gesellschaften bereits seit längerer Zeit in stetiger Abnahme begriffen. Im Laufe dieses Jahres gelangen andererseits die grossen Staatseisenbahnbauten zum Abschluss, so dass der Eisenbahnbau fast gänzlich eingestellt werden würde.

Es kann daher nur als erwünscht angesehen werden, wenn die Verhältnisse die weitere Aufwendung von Staatsmitteln für eine in mässigen Grenzen sich bewegende Weiterführung der Bauthätigkeit gestatten.

Die Bauthätigkeit des Staates wird aber nach dem Erwerbe der im § 1 des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen durch den Staat, genannten Privatbahnen nach zwei Richtungen hin in Anspruch genommen sein:

Einmal erfordert der Erwerb des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens die Herstellung der südlichen Verlängerung der Magdeburg-Erfurter Linie zum Anschluss an die Bayerische Staatsbahn und den Südwesten Deutschlands.

Sodann wird die Ausführung einer Reihe von Localeisenbahnen secundärer Natur, welche an die Linien der Staatsbahnen anschliessen und ungeachtet des dringenden Bedürfnisses ihrer Herstellung für die berührten Landestheile Seitens der Interessenten aus eigenen Mitteln nicht zur Ausführung gelangen können, für Rechnung des Staates erfolgen müssen. Bei anderen nicht an Staatsbahnen anschliessenden Unternehmungen dieser Art wird der Staat die Bestrebungen der Interessenten mit eigenen Mitteln zu unterstützen haben, um ihnen den Erfolg zu sichern.

Für die Ausführung der hiernach dem Staate zufallenden Aufgabe stehen demselben einerseits diejenigen Fonds zur Verfügung, welche mit dem Uebergange der zu erwerbenden Privatbahnen ihm anheimfallen, nachdem durch die Gewährung einer festen Rente an die Actionäre, durch die Uebernahme der Betriebslast in ihrem vollen Umfange Seitens des Staates und bezw. durch den Eintritt desselben in die Verpflichtungen des bisherigen Unternehmers der bestimmungsmässige Zweck dieser Fonds hinweggefallen ist. Dies gilt von den Beständen der Reserve- und Erneuerungsfonds der betreffenden Gesellschaften, den verschiedenen theils für Ergänzungsbauten, theils für Verbindlichkeiten anderer Art bestimmten Reserven, — mit einem Gesammtbestande von 35 435 264 M.

Von diesem Betrage kommen jedoch die Abfindungen, welche nach Massgabe der Verträge den Mitgliedern und Beamten der zu erwerbenden Privatbahnen für die Aufgabe der ihnen zustehenden Competenzen mit 3 908 000 M. zu gewähren sind, in Abzug, so dass noch der Betrag von 31 527 264 M. für den bezeichneten Zweck zur Verfügung steht. Da ein Theil dieser Bestände in eigenen Obligationen der betreffenden Gesellschaft besteht, so würden sie allerdings nur insoweit zur Verwendung gelangen, als nicht die Begebung dieser Obligationen mit Rücksicht auf den höheren Zinsfuss derselben für die Staatskasse sich unvortheilhaft erweisen sollte. Im Uebrigen sind zwar die weiter erforderlichen Mittel durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen, die letztere wird jedoch einem Bedenken nicht unterliegen können, weil von den durch die Gesetze vom 11. Juni 1873 und vom 17. Juni 1874 bewilligten Crediten eine den Betrag der erforderlichen Mittel bei Weitem übersteigende Gesammtsumme und zum nicht geringen Theile gerade vermöge des Erwerbes der Privatbahnen nicht zur Verwendung gelangen wird. Diese Minderausgabe, welche theils in dem Wegfalle bezw. der Einschränkung einzelner Bauausführungen, theils in der Verminderung der Kosten des Baues ihren Grund hat, berechnet sich auf ca. 73 550 000 M.*)

Für die Verlängerung der Magdeburg-Erfurter Linie zum Anschluss an die Bayerische Staatsbahn und das südwestliche Eisenbahnnetz Deutschlands ist die Herstellung der Verbindung von Erfurt nach Grimmenthal und Ritschenhausen in Aussicht genommen. Dieselbe bildet eine nothwendige Ergänzung des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens, nachdem dasselbe durch den Bau der Linie von Sangerhausen nach Erfurt auf die Betheiligung an dem Verkehr nach dem Südwesten Deutschlands hingewiesen ist. Mit dem Erwerbe des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens fällt die Aufgabe der Herstellung dieser Verbindung dem Staate zu, welcher hierdurch zugleich einen von den bestehenden Routen über Eisenach und Hof unabhängigen Anschluss an die Bayerischen Staatsbahnen erlangen würde. Die nähere Darlegung der Bedeutung dieses Projectes und der für die Ausführung desselben in Betracht kommenden Verhältnisse ist in einer besonderen Denkschrift (Anl. 2) enthalten.

Die Herstellung eines Netzes von Localbahnen, welche an die Hauptbahnen anschliessend, die Aufgabe haben, die seitwärts der letzteren liegenden Landestheile dem Verkehr zu erschliessen und dadurch die Hauptbahnen sowohl ertragbringender, als auch nutzbarer für den Verkehr und die Entfaltung der wirthschaftlichen Kräfte des Landes zu gestalten, ist unfraglich die Aufgabe der nächsten Zukunft.

Die für die Vermittelung des grossen, allgemeinen Verkehrs erforderlichen Schienenstrassen sind — bis auf einzelne Ausnahmen — zur Zeit hergestellt und wesentliche Erweiterungen des Bahnnetzes nach dieser Richtung vorab nicht zu erwarten. Je mehr aber das Hauptbahnnetz seinem Abschlusse entgegengeht, um so mehr tritt das Bedürfniss in den Vordergrund, auch die seitlich der Hauptbahnen belegenen Landestheile, die minder volkreichen Städte und verkehrsärmeren Gegenden dem grossen Verkehre zu erschliessen.

---

*) Wir theilen aus dieser Nachweisung Folgendes mit: Minderausgaben fanden hauptsächlich beim Bau folgender Bahnen statt:

1. Berlin-Wetzlar 8 400 000 M. (durch Fortfall des Baues der Strecke Kirchhain-Lollar etc.).
2. Harburg-Hannover 22 457 000 M. (der Bau der Bahn ist aufgegeben).
3. Verbindungsbahnstr. Schöneberg-Charlottenburg 1 500 000 M.
4. Insterburg-Prostken 6 600 000 M.
5. Jablonowo-Graudenz 3 000 000 M.
6. Posen-Schneidemühl-Belgard-Stolpmünde 18 300 000 M.
7. Dittersbach-Glatz 2 000 000 M.
8. Cassel-Waldkappel 5 500 000 M.
9. Dortmund-Oberhausen 1 000 000 M.

Die hohen wirthschaftlichen Vortheile, welche die Möglichkeit eines leichten, raschen und billigen Transports den mit Bahnen ausgestatteten Städten und Gegenden bietet, bringen anderseits eine wesentliche Benachtheiligung der dieses Verkehrsmittels entbehrenden Productionsgebiete insofern mit sich, als den letzteren nicht nur die Concurrenz, welche sie bis dahin zu bestehen hatten, durch das Entbehren der billigeren und rascheren Bahnbeförderung erschwert wird, sondern auch neue Concurrenzen aus fernen Gegenden erwachsen. Eine gedeihliche Entwickelung von Handel und Industrie erheischt vor Allem eine dem jeweiligen Stande der Verkehrsmittel entsprechende thunliche Erleichterung der Zu- und Abfuhr von Massengütern. Auch die Landwirthschaft und Forstcultur können zu einer vortheilhaften Verwerthung ihrer Producte eines unmittelbaren Anschlusses an die Schienenstrassen des grossen Verkehrs nicht wohl entbehren. Eine weitere Verästung der vorhandenen Hauptbahnen durch den Ausbau geeigneter Zweig- und Seitenlinien wird deshalb in fast allen Landestheilen als eine dringende Nothwendigkeit empfunden.

Die beschränkteren Verkehrszwecke, welchen derartige Neben- und Zweiglinien zu dienen haben, lassen in der Regel reiche Verkehrserträgnisse und damit eine günstige Verzinsung des auf die Herstellung derselben zu verwendenden Anlagecapitals nicht erwarten. Die für den Ausbau des Hauptbahnnetzes so wichtig gewordene Betheiligung des speculirenden Capitals, für welche es hier an dem erforderlichen Gewinnreize fehlt, wird deshalb dem Ausbaue derartiger Nebenbahnen nur in seltenen Fällen zu Gute kommen. An ihre Stelle wird ein Zusammenwirken derjenigen Interessentengruppen zu treten haben, für welche das Zustandekommen der Bahn selbst von directem oder indirectem Vortheile ist. Zu diesen Interessenten gehören an erster Stelle die anwohnenden Grundbesitzer und Industriellen, sowie die betheiligten städtischen und ländlichen Gemeinden, sodann die Kreise und Provinzen und endlich auch der Staat selbst.

Ein wesentliches Interesse des Staates an dem Ausbau derartiger Bahnen wird insbesondere nicht nur überall da bestehen, wo es sich um die Herstellung von Zufuhrlinien für bereits vorhandene Staatsbahnen und folgeweise um directe Besserung fiscalischer Intraden handelt, es ist ein solches vielmehr auch allgemein in der dem Staate als solchem obliegenden Fürsorge für die Hebung der Landeswohlfahrt und der Steuerkraft und für eine gleichheitliche Verkehrsentwickelung der einzelnen Staatsgebiete begründet. Daneben werden — in Fällen insbesondere, in denen es sich um Anschliessung bisher isolirter Landestheile an das vaterländische Eisenbahnnetz handelt — auch politische Erwägungen und endlich, insofern die weitere Ausbildung des Bahnnetzes zugleich die Vertheidigungsfähigkeit des Landes zu fördern geeignet ist, auch militärische Rücksichten ein erhebliches staatliches Interesse an dem Ausbau der Localbahnen begründen.

Die Wichtigkeit der Localbahnen für die wirthschaftliche und politische Entwickelung des Landes und das Bedürfniss, der Ausbildung des Localbahnwesens auch staatlicherseits thunlichen Vorschub zu leisten, wird immer allgemeiner empfunden. Auch in den Nachbarstaaten ist man bestrebt gewesen, theils im Wege der Gesetzgebung, theils durch reglementarische Bestimmungen die Vorbedingungen für den Ausbau localer Verzweigungen der Hauptbahnen zu erleichtern, theils auch durch Gewährung finanzieller staatlicher Beihülfen den Bau derartiger Bahnen direct zu fördern.

In Frankreich ist die Gesetzgebung schon frühzeitig für den Bau von Localbahnen thätig gewesen. Das Französische Gesetz über die Localbahnen (loi relative aux chemins de fer d'intérêt local) vom 12. Juni 1865 weist den Bau derartiger Bahnen grundsätzlich den Departements und Gemeinden zu, sieht aber zugleich — neben geringfügigen Erleichterungen in bahnpolizeilicher Hinsicht — die Gewährung staatlicher Subventionen vor, welche der Regel nach den dritten Theil des den Departements, Gemeinden und Interessenten zur Last fallenden Aufwandes nicht übersteigen, unter Umständen indess — je nach der Höhe der Steuererträgnisse in den betreffenden Provinzen — eine Erhöhung bis auf die Hälfte, bezw. eine Verminderung bis auf ein Viertel jenes Betrages erfahren sollen. Nachdem auf der Grundlage dieses Gesetzes bis zum Schlusse des Jahres 1878 im Ganzen 3 764 km Localbahnen zur Ausführung gelangt waren, von denen indess inzwischen ein nicht unbeträchtlicher Theil dem Netze der Hauptbahnen hat einverleibt werden müssen, hat die neueste Gesetzgebung Frankreichs, indem sie das Netz der Hauptbahnen einerseits und der Localbahnen andererseits unter ausdrücklicher Festsetzung der für die nächste Zukunft auszubauenden einzelnen Linien formell begrenzt, neben einer sehr weitgehenden, im Ganzen auf mehr als 16 000 km berechneten Erweiterung des Hauptbahnnetzes zugleich einen umfassenden Ausbau des Localbahnnetzes in Aussicht genommen.

Auch in Italien bestehen in dieser Richtung weitgehende Pläne. Durch Gesetz vom 29. Juli d. J. über den Bau neuer Bahnen zur Vervollständigung des Italienischen Eisenbahnnetzes wird die Regierung verpflichtet, bis zum Ende des Jahres 1900 mit einem Gesammtaufwande des Staates von 1 260 Millionen Liren, welchem noch ein Beitrag der beim Bau der einzelnen Linien interessirten Provinzen von 169 Millionen Liren hinzutreten würde, 6 020 km neuer Eisenbahnen zu bauen. Unter diesen 6 020 km neuer Bahnen befinden sich neben 1 153 km Hauptlandesbahnen und 1 267,3 km interprovinzialer Linien, auch 2 069,7 km Localbahnen von grösserem allgemeinen Interesse und 1 530 km Bahnen von rein localem Interesse.

Unter den Deutschen Staaten hat namentlich Bayern sich die Förderung des Baues von Localbahnen angelegen sein lassen. Nachdem bereits durch Gesetz vom 29. April 1869 eine staatliche Subventionirung sogenannter „Vizinalbahnen" zugelassen worden, ist neuerdings in umfassendem Masse der Ausbau secundärer Nebenbahnen für Staatsrechnung von der Landesregierung in Vorschlag gebracht und von den gesetzgebenden Körperschaften zum Theil bereits genehmigt worden.

Auch in Preussen hat sich sowohl in der öffentlichen Meinung, wie auch speciell innerhalb der Landesvertretung für die Förderung des Localbahnbaues schon seit längeren Jahren ein warmes Interesse zu erkennen gegeben. Die mehrfachen Vorschläge der Staatsregierung auf finanzielle Betheiligung des Staates an einzelnen Localbahnunternehmungen haben bei beiden Häusern des Landtages stets bereitwillige Zustimmung gefunden. Die im Jahre 1873 durch Königliche Ordre eingesetzte Specialcommission für die Untersuchung des Eisenbahnconcessionswesens hat in ihrem gutachtlichen Schlussberichte die Förderung des Baues von Localbahnen durch Gewährung von Staatssubventionen für den Fall besonders befürwortet, dass das Interesse der Adjazenten für die Ausführung solcher Unternehmungen sich durch Gewährung entsprechender Beisteuern oder durch Zusicherungen sonstiger Vortheile für das Unternehmen zu erkennen gebe. Seitens der Landesvertretung ist dieser Vorschlag seiner Zeit im Allgemeinen günstig aufgenommen, auch seitdem wiederholt der Staatsregierung durch bezügliche Resolutionen der Wunsch kundgegeben worden, dass der weiteren Entwickelung des Localbahnwesens durch Gewährung von Erleichterungen und finanziellen Beihülfen auch staatsseitig Vorschub geleistet werden möge.

Wenngleich hiernach über das Bedürfniss einer staatsseitigen Förderung des Localbahnbaues ziemlich allgemeines Einverständniss herrscht, so gehen doch über die Form, in welcher dieselbe zweckmässig zu erfolgen hat, die Ansichten wesentlich auseinander.

Während man in einzelnen Staaten eine generelle gesetzliche Regelung des Secundärbahnwesens und der der Entwickelung desselben staatsseitig zu gewährenden Hülfe für zweckmässig erachtet hat (Frankreich, Bayern, Italien), hat man in anderen Ländern sich mit der Fixirung gewisser allgemeiner Normen für die Gewährung staatlicher Beihülfen begnügt (Mecklenburg), in wieder anderen endlich die Bestimmung der zu gewährenden Erleichterungen und Hülfen lediglich der Beurtheilung des einzelnen Falles und der jeweiligen Regelung durch Specialgesetz oder Concession reservirt (Oesterreich, Schweiz u. a.).

Auch für das diesseitige Staatsgebiet ist die Frage nach der Zweckmässigkeit einer allgemeinen gesetzlichen Regelung des Secundärbahnwesens bereits Gegenstand der Erörterung innerhalb der gesetzgebenden Körperschaften gewesen. Gelegentlich der Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Betheiligung des Staates an der Herstellung einer Eisenbahn von Kiel nach Flensburg und der im Anschlusse hieran von der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses bezüglich der staatlichen Behandlung der Eisenbahnen minderer Ordnung beschlossenen Resolutionen hat die Königliche Staatsregierung damals ihren Standpunkt zu der Frage dahin präzisirt, dass sie in dem gegenwärtigen Stadium der Entwickelung des Secundärbahnwesens eine gesetzliche Regelung der Angelegenheit nicht für zweckmässig erachte.

Den gleichen Standpunkt glaubt Dieselbe, so sehr sie im Uebrigen das für die staatliche Förderung des Neben- und Localbahnbaues innerhalb der Landesvertretung wiederholt zu Tage getretene lebhafte Interesse auch ihrerseits theilt, im Wesentlichen auch gegenwärtig noch festhalten zu müssen.

Die Neben- und Localeisenbahnen sind unter sich nach ihrer Ausdehnung und örtlichen Lage, nach ihrer technischen Beschaffenheit, sowie nach den Verkehrszwecken, welchen sie zu dienen bestimmt sind, so verschiedenartig, dass ein festbestimmter Begriff dieser Bahnen kaum zu geben ist. Thatsächlich fallen unter denselben ebensowohl solche Bahnen, die trotz ihrer ausschliesslich oder wesentlich localen Zwecke doch in ihrer Ausrüstung sowohl, wie in ihrem Betriebe den Vollbahnen sich nähern, wie auch solche Bahnen, die sich auf einen Dampfwagenbetrieb einfachster Art auf öffentlichen Strassen beschränken. Die Aufstellung eines Gesetzes, welches den Verhältnissen und Bedürfnissen in sich so völlig verschiedener Transportanstalten überall entspräche, würde schon an sich mit besonderen Schwierigkeiten verbunden sein. Die Bildung des Systems der secundär zu bauenden und secundär zu betreibenden Bahnen ist zudem auch gegenwärtig noch in voller Entwickelung begriffen und zuverlässige Erfahrungen über die zweckmässigste technische und wirthschaftliche Gestaltung der verschiedenen Arten der Secundärbahnen, welche für eine allgemeine gesetzliche Ordnung des

Secundärbahnwesens die geeigneten Grundlagen böten, liegen auch zur Zeit in ausreichendem Masse nicht vor. Es würde deshalb die Gefahr bestehen, dass durch Fixirung gesetzlicher Normen eine Schablone geschaffen würde, welche einer zweckmässigen Behandlung des einzelnen Falles und einer sachgemässen Befriedigung des wirklichen jeweiligen Bedürfnisses leicht hinderlich werden könnte.

In der That sind denn auch die in anderen Ländern mit der gesetzlichen Regelung des Secundärbahnwesens bisher gemachten Erfahrungen nicht gerade günstige gewesen. Weder in Bayern noch auch in Frankreich haben die Erfolge der dort ergangenen Localbahngesetze den gehegten Erwartungen entsprochen. Die Entwickelung des Vizinalbahnnetzes in Bayern seit dem Erlass des Gesetzes vom 29. April 1869 hat sich auf die Herstellung von im Ganzen 115 km derartiger Bahnen beschränkt. In den Motiven zu dem bereits oben erwähnten, zur Zeit noch den Bayerischen Kammern vorliegenden neuen Gesetze wegen Ausbaues secundärer Eisenbahnen durch den Bayerischen Staat wird besonders betont, dass durch die Bestimmungen des früheren Gesetzes dem Bedürfnisse der Herstellung secundärer Bahnen nicht genügt worden sei. Noch weniger ist man in Frankreich mit den Wirkungen des Localbahngesetzes vom 12. Juni 1865 zufrieden gewesen. Das zur Zeit der legislatorischen Beschlussfassung unterliegende neue Französische Localbahngesetz hat auch hier den ausgesprochenen Zweck, den Missständen des bisherigen Systems abzuhelfen, deren Grund man einmal in dem Mangel einer genügenden Sicherung der öconomischen Ausführung und Ausstattung der Localbahnen, zum Anderen auch in der Unzweckmässigkeit des seitherigen Subventionirungsmodus (Capitalzuschuss) glaubt finden zu müssen.

Derartigen wenig günstigen Erfolgen der fremdländischen Gesetzgebung gegenüber wird für das diesseitige Staatsgebiet von einer gesetzlichen Regelung der Verhältnisse der Secundärbahnunternehmungen umsomehr abzusehen sein, als für eine zweckmässige, dem jeweiligen Bedürfnisse des einzelnen Falles entsprechende staatsseitige Förderung des Secundärbahnbaues in den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen schon jetzt im Wesentlichen die Möglichkeit gegeben ist.

Nach der Auffassung der Königlichen Staatsregierung wird eine fördernde Einwirkung des Staates auf die Entwickelung des Secundärbahnwesens nach einer doppelten Richtung einzutreten haben,

einerseits durch entsprechende Erleichterung derjenigen Formen, Bedingungen und Auflagen, an welche im Uebrigen die Bildung von Eisenbahnunternehmungen, sowie Bau, Betrieb und Verwaltung der Bahnen geknüpft ist,

anderseits aber auch durch active Betheiligung des Staates am Ausbau von Secundärbahnen.

In ersterer Beziehung enthält die anliegende Denkschrift*) eine eingehende Erörterung derjenigen Erleichterungen, welche für den Bau und Betrieb solcher Eisenbahnen, sowie bei der Zulassung solcher Unternehmungen statthaft erscheinen. Durch dieselbe wird zugleich dem Wunsche des Hauses der Abgeordneten, welcher in dem bei Berathung des Generalberichts der Budgetcommission zum Staatshaushaltsetat pro 1879/80 gefassten Beschlüsse vom 14. Februar 1879 Ausdruck gefunden hat, insoweit Rechnung getragen, als es sich um die Förderung des Baues von Secundäreisenbahnen durch Massregeln der Gesetzgebung und Verwaltung — abgesehen von der Aufwendung von Staatsmitteln für diesen Zweck — handelt.

Was sodann die Frage der materiellen Betheiligung des Staates an dem Ausbau des Secundärbahnnetzes anlangt, so geht die Staatsregierung — in Uebereinstimmung mit den auch im Landtage in dieser Richtung wiederholt kundgegebenen Anschauungen — von der Auffassung aus, dass es bei Bahnanlagen von wesentlich localem Interesse unter allen Umständen zunächst Sache der von der betreffenden Linie berührten Landestheile ist, ihr Interesse an dem Zustandekommen der Bahn durch eine entsprechende Betheiligung an den Anlagekosten zu bethätigen und damit zugleich für die Zweckmässigkeit der Anlage und das Vorhandensein eines wirklichen Bedürfnisses geeignete Garantien zu schaffen. Das Mass der Betheiligung, welches im einzelnen Falle in Anspruch zu nehmen ist, wird je nach der wirthschaftlichen Bedeutung, welche die Bahn für die betreffende Gegend hat, sowie nach der Höhe der Ausführungskosten und dem Grade der Leistungsfähigkeit der Interessenten ein verschiedenes sein. Ebenso wird anderseits die Betheiligung des Staates keine in allen Fällen gleichheitliche, vielmehr je nach Lage des Falles und der Bedeutung der Bahn für das allgemeine Landeswohl wie für das fiscalische Interesse des Staates in ihrer Höhe wesentlich verschieden bemessen sein müssen. Bahnen von hervorragender militärischer Wichtigkeit oder solche Nebenbahnen, welche bereits vorhandenen Staatsbahnen den Verkehr industriereicher oder fruchtbarer Seitengebiete zuführen und die Rentabilität derselben dauernd erhöhen, werden naturgemäss eine erheblich höhere staatliche Betheiligung an deren Herstellung rechtfertigen als solche Bahnen, welche — ohne dem allgemeinen Wohle oder den finanziellen Interessen des Staates wesentlich zu nützen — zunächst nur den besonderen Interessen bestimmter städtischer oder ländlicher Gemeinwesen oder gar einzelner Industriellen oder Grundbesitzer zu Gute kommen.

*) Wir theilen dieselbe später mit. Die Redaction.

Als Hauptarten staatlicher finanzieller Förderung des Secundärbahnbaues kommen nach Verschiedenheit der Fälle in Betracht:

A. Ausbau der Bahn für Staatsrechnung mit Betheiligung der Localinteressenten,

B. finanzielle Betheiligung des Staates an deren Herstellung durch Dritte.

A.

Die erstere, weitest gehende Art der staatlichen Betheiligung wird naturgemäss nur da in Frage kommen können, wo es sich um die Herstellung von Secundärbahnen handelt, welche an bereits vorhandene oder noch zu bauende Staatsbahnen unmittelbar anschliessen.

Die Gesammtlänge der zunächst hierzu in Aussicht genommenen Localbahnen (§ 1 No. 2—9 des Gesetzentwurfs) beläuft sich auf rot. 398 km, das Gesammtanlagecapital — abzüglich der von den betheiligten Privaten, Gemeinden, Kreisen oder Provinzen zu übernehmenden Leistungen — auf 22 080 000 M.

Es ist dahin gestrebt worden, die einzelnen Landestheile bei dem Ausbau der Localbahnlinien thunlichst gleichmässig zu berücksichtigen. Bei einem Theile der Projecte ist eine Betheiligung der Bahninteressenten in dem Seitens der Staatsregierung für erforderlich erachteten Umfange bereits sicher gestellt; in anderen Fällen ist eine desfallsige Verständigung mit denselben noch nicht zu erreichen gewesen. Es ist deshalb durchweg die Uebernahme der betreffenden Leistungen Seitens der betheiligten Gemeinden und sonstigen Interessenten dadurch zur Bedingung für die Ausführung des Baues der Bahn gemacht worden, dass von den für diese Ausführung erforderlichen Geldmitteln der Geldwerth jener Leistungen von vornherein in Abzug gebracht ist. Sache der betheiligten Interessenten wird es deshalb in allen Fällen sein, durch Uebernahme der geforderten Betheiligung den am Gesammtanlagecapitale fehlenden Betrag ihrerseits zu ergänzen und dadurch die Staatsregierung zur Ausführung der Bahn in die Lage zu setzen.

Bei Normirung der Anforderungen an die Localinteressenten bezüglich ihrer Betheiligung an den Kosten des Bahnbaues ist als Grundsatz festgehalten, dass zum Mindesten der gesammte, zur Bahnanlage nebst Zubehör dauernd oder vorübergehend, erforderliche Grund und Boden in dem Umfange, in welchem er nach § 23 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 der Enteignung unterliegt, dem Staate zum Bau der Bahn unentgeltlich zur Verfügung zu stellen ist, sei es, dass die Interessenten das Terrain ihrerseits erwerben und in natura überweisen, sei es, dass sie dem Staate die dafür seinerseits — im gütlichen oder im Enteignungswege — aufzuwendenden Kosten erstatten. Es erschien dies nöthig, um von vornherein für die staatsseitig auszuführenden Localbahnen eine angemessene Beschaffung des zum Bau erforderlichen Terrains sicher zu stellen.

Die Kosten des Grunderwerbs entziehen sich einer zuverlässigen Schätzung. Bei Secundärbahnen, deren Richtung durch die Verhältnisse bedingt und daher von vornherein meist leicht zu erkennen ist, würde durch die Speculation eine Steigerung der Terrainpreise zu befürchten sein, wenn nicht die Beschaffung des Terrains durch die Interessenten gesichert ist. Die beim staatlichen Eisenbahnbau gemachten Erfahrungen lehren zudem, dass die von der Bahnverwaltung zu zahlenden Grunderwerbspreise nicht nur bei gütlicher Verständigung über den Kaufpreis, sondern auch bei dessen Feststellung durch Sachverständige die sonst bei Veräusserungen und Grundabtretungen üblichen Preise nicht selten um ein Erhebliches übersteigen; es darf mit Bestimmtheit angenommen werden, dass die Beschaffung des für den Bahnbau erforderlichen Areals in fast allen Fällen zu erheblich mässigerem Preise sich wird erreichen lassen, wenn dieselbe für Rechnung der betheiligten Gemeinden etc., als wenn sie für Rechnung des Eisenbahnunternehmers und insbesondere des Staates erfolgt.

In denjenigen Fällen, in welchen trotzdem nach Lage der besonderen Verhältnisse die Auferlegung der gesammten Grunderwerbskosten eine unbillig hohe Belastung der Localinteressenten zur Folge haben würde, ist die Gewährung eines entsprechenden, pro Kilometer der Bahnlänge zu bemessenden staatlichen Zuschusses in Aussicht genommen, während umgekehrt in denjenigen Fällen, in denen die Tragung der Grunderwerbskosten allein nach Lage des Falles als eine ausreichende Betheiligung der Interessenten nicht anzusehen war, neben der unentgeltlichen Hergabe des Terrains noch die Leistung entsprechender unverzinslicher und nicht zurückzahlbarer Baarzuschüsse zur Bedingung der staatsseitigen Ausführung der Bahn gemacht werden musste. Für die Bemessung dieser Zuschüsse waren neben der Höhe der voraussichtlich aufzuwendenden Grunderwerbskosten einerseits die Leistungsfähigkeit der betreffenden Interessentengruppen und das Mass der für sie mit der Bahnanlage ver-

knüpften Vortheile, zum Andern aber auch die Höhe der dem Staate selbst aus der Herstellung der Bahn erwachsenden Kosten massgebend.

Was sodann

B.

die finanzielle Betheiligung des Staates an solchen Secundärbahnen anlangt, deren Ausführung durch Privatunternehmer oder auch durch die interessirten communalen Verbände selbst erfolgt,

so wird diese Betheiligung je nach Verschiedenheit der concreten Verhältnisse in sehr mannigfacher Weise erfolgen können: durch staatsseitige Betheiligung an dem Actiencapital — durch Gewährung von Darlehen unter billigen Bedingungen — durch Gewährung von Prämien à fonds perdu — durch Bewilligung von Garantien in irgend welcher Form — durch staatsseitige Uebernahme des Betriebes oder der Verwaltung — durch Gestattung der Mitbenutzung staatlicher Anlagen und Einrichtungen, durch welche der mitbenutzenden Bahn eigene kostspielige Aufwendungen erübrigt werden — durch Ueberweisung von Areal und Material für die Bauausführung etc. etc.

Für die Beurtheilung der Frage, in welcher Weise die Betheiligung des Staates im einzelnen Falle zweckentsprechend zu erfolgen haben möchte, wird vorzugsweise die Lage und besondere Natur des Unternehmens massgebend sein müssen. Eine gesetzliche Fixirung der hierbei zu beobachtenden Normen und Grundsätze, wie sie hin und wieder in Anregung gekommen, auch bezüglich der einen oder anderen Subventionirungsart, indess mit wenig günstigem Erfolge, versucht worden ist, erachtet die Staatsregierung aus den bereits oben angeführten Gründen im gegenwärtigen Stadium der Entwickelung des Localbahnwesens nicht für rathsam. Dagegen erschien es angängig und zweckmässig, für diejenigen beiden Subventionirungsarten, welche füterst am Häufigsten in Frage kommen dürften (Betheiligung des Staates am Actiencapital und pachtweise Uebernahme des Betriebes der Bahn) schon jetzt gewisse Grundzüge aufzustellen, nach Massgabe derer bis auf Weiteres die Gewährung derartiger staatlicher Beihülfen zu dem Bau von Secundäreisenbahnen zu erfolgen haben würde.

Bei der Aufstellung dieser besonders mitgetheilten Grundzüge, welche übrigens lediglich eine innerhalb der Staatsregierung getroffene Ressortvereinbarung enthalten und irgend welche Ansprüche der Localinteressenten an den Staat nicht begründen sollen, ist gleichfalls davon ausgegangen, dass, bevor die Gewährung einer staatlichen Beihülfe überhaupt in Frage kommen kann, zunächst Seitens der Bahninteressenten selbst und insbesondere auch Seitens der betheiligten Gemeinden, Kreise oder Provinzen ein ausreichendes Interesse durch eigene Opferwilligkeit bethätigt sein muss.

Von der Forderung der ganz unentgeltlichen Hergabe des Bahnterrains seitens der Bahninteressenten ist hierbei, da dieselbe nach den inzwischen gemachten Erfahrungen in einzelnen, wenn auch seltenen Fällen eine unbillig hohe, das Zustandekommen der Bahn überhaupt gefährdende Belastung der Bahninteressenten involviren würde, eine Abweichung gleichfalls insofern zugelassen, als es vorbehalten ist, an Stelle einer ganz unentgeltlichen Hergabe unter Umständen die Hergabe des Bauterrains gegen eine mässige, vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzende Gesammtvergütung eintreten zu lassen. Letztere Festsetzung wird je nach Lage des Falles unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Kosten des Grunderwerbs und der Leistungsfähigkeit der Bahninteressenten zu erfolgen haben.

Durch die Bestimmung, dass der Grund und Boden unter allen Umständen von den Bahninteressenten selbst beschafft werden muss, und die Vorschrift einer mässigen Normirung der etwa dafür Seitens des Bauunternehmers zu gewährenden Vergütung, wird der Gefahr einer übermässigen Belastung des Unternehmens durch theueren Grunderwerb und übertriebene Entschädigungsforderungen der Adjazenten auch hier von vornherein thunlichst vorgebeugt. Zugleich ist durch die Vorbedingung einer der staatlichen Betheiligung mindestens gleichkommenden finanziellen Betheiligung der bei der Bahnanlage interessirten communalen Verbände (Gemeinden, Kreise oder Provinzen) eine weitere Garantie für das Vorhandensein eines wirklichen Bedürfnisses der Bahnanlage und für die Solidität des Unternehmens gegeben (§ 4 lit b. der Grundzüge), letztere endlich auch noch dadurch gesichert, dass der Staatsregierung die Befugniss vorbehalten ist, nöthigen Falles die Einziehung der von den einzelnen Interessenten gezeichneten Actienbeträge, sowie die Berichtigung der Bauschulden ihrerseits zu bewirken. (§ 4 No. 1, 2 und 3.)

Was speciell die staatliche Subventionirung durch pachtweise Uebernahme des Betriebes der Bahn anlangt — welche Subventionirungsart der Natur der Sache nach nur auf solche Secundärbahnen Anwendung finden kann, welche an Staats- oder staatlich verwaltete Bahnen unmittelbaren Anschluss haben, — so erschien es zweckmässig, die Frage, ob die Anpachtung gegen festen Pachtzins oder aber — wie es beispielsweise bei der Lethmathe-Iserlohner Zweigbahn gegenüber der Ruhr-Sieg Eisenbahn und bei anderen, neuerdings erfolgten Betriebsüberlassungen geschehen — gegen eine in ihrem Betrage variable Rate des jährlichen Bruttoerträgnisses der Bahn zu erfolgen habe, in den allgemeinen Grundzügen offen zu lassen und deren Entscheidung im einzelnen Fall dem Pachtvertrage vorzubehalten. Zugleich war es nöthig, auch in diesem Falle eine der staatlichen Betheiligung einigermassen analoge Minimalbetheiligung der interessirten communalen Verbände zur Bedingung der staatlichen Subventionirung zu machen. Es ist dabei angenommen, dass dem Risico, welches der Staat durch die Anpachtung der Bahn bezüglich der Deckung der Betriebskosten und der Pacht aus den Aufkünften der Bahn seinerseits übernimmt, der im § 6 lit. c. vorgesehene bedingte Verzicht der Verbände auf eine mehr als zweiprocentige Rente ihres Capitalantheils etwa entsprechen werde.

Was schliesslich die Bereitstellung der für die Gewährung staatlicher Beihülfen und insbesondere zu der Betheiligung am Actiencapital (§ 4 der Grundzüge) erforderlichen Mittel anlangt, so hat bisher die Betheiligung des Staates an derartigen Unternehmungen stets auf Grund besonderer, für jeden einzelnen Fall nachgesuchter, gesetzlicher Ermächtigung Statt gefunden, wie solche durch die Gesetze vom 23. Juni 1875, 14. Juni 1876, 17. März 1878 und 18. März 1878 für die verschiedenen Eisenbahnen minderer Ordnung in der Provinz Schleswig-Holstein ertheilt worden ist.

So lange die Staatsbetheiligung für Unternehmungen der bezeichneten Art nur in vereinzelten Fällen in Anspruch genommen wird, kann auch die Bewilligung durch Specialgesetz im Allgemeinen als der einfachste und den Verhältnissen entsprechende Weg für die Gewährung der erforderlichen staatsseitigen Unterstützungen angesehen werden.

Für diejenigen Secundärbahnen, für welche zur Zeit eine staatliche Betheiligung in Frage steht, ist dieser Weg auch jetzt beibehalten worden. Im § 2 des Gesetzentwurfs sind unter No. 1—3 die betreffenden Bahnen nebst den Beträgen der für dieselben in Aussicht genommenen Staatsbetheiligungen bezeichnet. Die näheren Motive für die einzelnen desfallsigen Vorschläge werden besonders gegeben.

Die in diesem Gesetzentwurf nachgesuchte Creditbewilligung wird bedingt durch die Annahme des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen durch den Staat Seitens der Landesvertretung. Einerseits ist der Ausbau der Linie Erfurt-Grimmenthal-Ritschenhausen Seitens des Staates lediglich möglich durch den Erwerb der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, so dass, wenn der dieserhalb vereinbarte Vertrag die gesetzliche Genehmigung nicht erhalten sollte, für den Staat ein Anlass zum Bau dieser nur an die Linien des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens, nicht an diejenigen des Staates anschliessenden Strecken, nicht mehr bestehen würde. Andererseits sind die Mittel sowohl für den Bau der im § 1 unter 2—9 genannten Localbahnen mit im Ganzen . . . . 22 080 000 M.
als auch für die Betheiligung an den im § 2 unter 1—3 genannten, von Privatunternehmern auszuführenden Bahnen mit einem Gesammtbetrage von . . 2 288 000 „
im Ganzen 24 368 000 M.

vollständig durch die mit dem Erwerbe der in Rede stehenden Privateisenbahnen dem Staate zur freien Verfügung anheimfallenden Fonds mit 31 527 264 M. 14 Pf. gegeben, so dass von letzterer Summe noch 7 159 264 M. 14 Pf. zum Bau der Linie von Erfurt nach Grimmenthal resp. Ritschenhausen disponibel bleiben, für deren Ausführung nur 20 090 735 M. 86 Pf. aus Staatsmitteln aufzuwenden sind.

Anlage 2.

Denkschrift über den Bau einer Eisenbahn von Erfurt über den Thüringer Wald nach Grimmenthal und Ritschenhausen (zu § 1 No. 1 des Gesetzentwurfes).

Zur besseren Aufschliessung des Thüringer Waldes, sowie zur Gewinnung einer directeren Verbindung von Berlin und Magdeburg nach dem südwestlichen Deutschland, insbesondere nach dem wichtigen Eisenbahnknotenpunkte Würzburg, hat sich schon seit Jahren die Herstellung einer Eisenbahn von Erfurt über den Thüringer Wald nach der Station Grimmenthal der Werrabahn und der Station Ritschenhausen der Bayerischen Staatsbahn als ein dringendes Bedürfniss ergeben.

Bereits im Jahre 1872 hatte die Deutsche Eisenbahn-Baugesellschaft, welcher die Concession zur Ausführung von generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Berlin nach Meiningen ertheilt worden war, speciell auch die in Rede stehende Theilstrecke Erfurt-Grimmenthal eingehend untersuchen lassen; in Folge der für die Gesellschaft späterhin eintretenden finanziellen Complicationen konnte dieselbe jedoch das beabsichtigte Project nicht weiter verfolgen. Inzwischen ist die Linie Berlin-Sangerhausen staatsseitig gebaut und am 15. Mai d. J. im vollen Umfange eröffnet worden, während der Abschnitt Sangerhausen-Erfurt im Jahre 1878 von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in Angriff genommen ist und voraussichtlich im Jahre 1880 vollendet werden wird. Für die Herstellung der Bahn von Erfurt nach Grimmenthal bezw. Ritschenhausen hat sich ein Unternehmer seither nicht gefunden. Die Thüringische Eisenbahn-

gesellschaft hat zwar eine Verlängerung ihrer Zweigbahn Neudietendorf-Arnstadt über Plaue nach Ilmenau bewirkt und letztere Strecke im August d. J. in Betrieb genommen; indessen ist bei der genannten Gesellschaft nach den von ihr abgegebenen bestimmten Erklärungen zur Zeit keine Geneigtheit vorhanden, das Schlussstück Ilmenau bezw. Plaue-Ritschenhausen, welches in baulicher Beziehung freilich die meisten Schwierigkeiten und Kosten verursacht, herzustellen.

Wie ein Blick auf die Karte ergiebt, bildet die Bahn Erfurt-Grimmenthal-Ritschenhausen die directe Fortsetzung der — wie oben bemerkt — zum Theil bereits fertig gestellten, zum anderen Theile aber in der Ausführung begriffenen Magdeburg-Erfurter Linie und als solche eine nothwendige Ergänzung des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens, durch welche die Verkehrsleitung nach dem Südwesten von Deutschland und insbesondere die zur Zeit vorwiegend in der Hand der Sächsischen Staatseisenbahnen liegende Verkehrsleitung nach dem westlichen Bayern und Württemberg unter den Einfluss des Preussischen Staates gebracht werden würde. Wenn das Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmen in die Hände des Staates und damit zugleich der Ausbau und Betrieb der Sangerhausen-Erfurter Linie auf den Staat übergeht, so wird der alsbaldige staatsseitige Ausbau jenes Ergänzungsstückes schon durch das directe fiscalische Interesse an der Pflege der Berlin-Sangerhausen-Erfurter und der Magdeburg-Erfurter Linie geboten sein. Es kommt hinzu, dass der Herstellung jener Verbindungslinie auch vom militärischen Standpunkte aus eine grosse Bedeutung beizulegen ist, insofern sie nicht nur zur Vermehrung der inneren Communication dient, sondern auch eine neue dringend erwünschte Verbindung von Nord- nach Süddeutschland in dem gebirgigen Terrain zwischen Hof und Cassel herstellt. Endlich wird auch durch den Bau der Linie Erfurt-Ritschenhausen am Besten und Nachhaltigsten denjenigen nicht unberechtigten Ansprüchen auf Anschliessung an das allgemeine Eisenbahnnetz genügt werden, welche aus den von dem Bahnverkehre bisher gänzlich abgeschnittenen Preussischen Gebietstheilen des Thüringer Waldes und insbesondere aus der früher blühenden und gewerbreichen, jetzt leider im Rückgange begriffenen Stadt Suhl seit Jahren in immer dringlicherer Weise laut geworden sind. Die Stadt Suhl und mit ihr der ganze Kreis Schleusingen haben sich um die Herstellung eines solchen Anschlusses, der jedoch mit Rücksicht auf die beschränkten Mittel, welche zu Gebote standen, nur als ein secundärer Anschluss an die ca. 21 km südlich von Suhl liegende Station Grimmenthal der Werrabahn gedacht war, seit langer Zeit auf das Ernstlichste bemüht und mit ihren Bestrebungen auch bei der Landesvertretung die wärmsten Sympathien gefunden. Insbesondere hat aus Anlass wiederholter Petitionen der Stadt Suhl das Haus der Abgeordneten bereits mehrfach den Wunsch zu erkennen gegeben, dass durch wirksame staatsseitige Hülfeleistungen diesen Bestrebungen Vorschub geleistet werden möge. Die Gründe, welche zu dem Rückgange der früher blühenden Suhler Industrie geführt haben, mögen allerdings zum Theil durch die Herstellung der erstrebten Eisenbahn nicht zu beseitigen sein; immerhin aber darf bei der besonderen gewerblichen Veranlagung der Suhler Bevölkerung und der reichen Ausstattung der dortigen Gegend mit werthvollen Wasserkräften von der Herstellung der Eisenbahn ein sehr günstiger Einfluss auf die Wiederbelebung und weitere Entwickelung der Industrie und des Wohlstandes der Stadt erwartet werden. Auch für die Nutzung der ausgedehnten Waldungen Thüringens, deren Bestände in Folge ungünstiger Communicationsverhältnisse bisher zum Theil nur unzureichende Verwerthung fanden, stellt die projectirte Bahn die günstigsten Erfolge in Aussicht; speciell wird die Preussische Forstverwaltung für die Bewirthschaftung der im Kreise Schleusingen belegenen, ca. 25 000 ha umfassenden Staatsforsten aus der Bahnanlage nicht unwesentliche Vortheile ziehen, während andererseits der zu gewärtigende Versandt von Thüringer Hölzern für die Grimmenthal-Erfurter Bahn sowohl, wie für die anschliessenden Staatsbahnstrecken lohnende Transporte in Aussicht stellt.

Neben der Waldcultur wird voraussichtlich auch die Montanindustrie, welche in früherer Zeit in Suhl und Umgegend in Blüthe stand, durch die Herstellung einer besseren Communication aufs Neue zu einer kräftigen Entwickelung gefördert werden.

Seitens der übrigen Thüringischen Staaten ist durch Anlegung von Stichbahnen für die Wohlfahrtsinteressen ihrer Landestheile Manches geschehen; auch der Preussische Staat wird sich der Verpflichtung, dem nothleidenden Landestheile helfend zur Seite zu stehen, nicht entziehen dürfen.

Zur Bestimmung der generellen Traçe der projectirten Bahn sind nicht nur die in den Vorjahren von verschiedenen Seiten bereits angestellten Voruntersuchungen, unter denen die der Deutschen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1872 die werthvollsten sind, benutzt worden, sondern es sind auch im Auftrage der Staatsregierung neuerdings weitere Vermessungs- und Projectirungsarbeiten vorgenommen, nach denen sich unter Festhaltung der Grundbedingung, dass für die Tracirung jede verlorene Steigung und jede zur besseren Leistungsfähigkeit nicht direct erforderliche Längenentwickelung vermieden werden muss, die Führung der Bahn von Erfurt aus über Arnstadt, Plaue, Gräfenroda, Zella, Suhl und Rohr nach Grimmenthal bez. Ritschenhausen, als die zweckmässigste ergeben hat. Die so projectirte Linie kürzt den zwischen Erfurt und Ritschenhausen bereits vorhandenen Schienenweg über Eisenach um ca. 40 km ab und wenn auch der höchste Punkt derselben die Scheitelstrecken der Thüringischen und Werrabahn um ca. 300 m überragt, so beträgt doch die relativ zu ersteigende Höhe bei der projectirten Linie nur ca. 50 m mehr, als bei dem vorhandenen Wege über Eisenach, da letzterer mit einer erheblichen Anzahl verlorener Steigungen behaftet ist, welche bei ersterer vollständig vermieden sind. Die directe Bahn Erfurt-Grimmenthal wird daher neben ihren vorerwähnten grossen wirthschaftlichen Vortheilen auch in betriebstechnischer Beziehung eine wesentliche Verbesserung der jetzigen Transportverhältnisse zur Folge haben.

Den localen Verkehrsbedürfnissen wird bei der projectirten Linienführung ausserdem vollste Rechnung getragen, da neben Arnstadt, Plaue und Gräfenroda die in industrieller Beziehung nicht unwesentlichen Ortschaften Zella und Mehlis angeschlossen werden, namentlich aber die über 10 000 Einwohner zählende Stadt Suhl und das gewerbfleissige Haselbachthal in directe Schienenverbindung sowohl mit dem nördlichen, wie mit dem südlichen Deutschland gebracht werden.

Nicht unwichtig erscheint es, noch einen kurzen Rückblick auf diejenigen drei Concurrenzprojecte zu werfen, welche theils zur Verminderung der Baukosten, theils in Berücksichtigung der localen Verkehrsbedürfnisse in Vorschlag gebracht und technisch ventilirt sind.

Es sind dies zunächst

die Concurrenzroute Erfurt - Plaue - Ilmenau - Suhl - Grimmenthal. Dieselbe ist angeregt durch den Umstand, dass der Abschnitt Erfurt-Ilmenau seitens der Thüringischen Bahn bereits hergestellt ist, also nur die Fortführung von der Station Ilmenau aus erforderlich sein würde. Diese Linie hat sich jedoch bei der Bearbeitung als nicht bauwürdig erwiesen, weil der Weg von Erfurt bis Ritschenhausen erheblich verlängert wird, die Linie beträchtliche verlorene Steigungen erhält, einen erheblich längeren Tunnel östlich von Goldlauter erfordert, als die gewählte Linie und eine geeignete Bahnhofslage bei Suhl nicht zulässt.

Bei den anderen beiden Concurrenzlinien kommt nur die Führung der Linie zwischen Zella und Ritschenhausen in Frage, indem dieselbe einmal direct durch das Schwarzathal über Benshausen nach Grimmenthal und zum andern durch das Schwarzathal über Benshausen nach Meiningen angeregt worden ist.

Der erstere Vorschlag erschien, obwohl dadurch die Entfernung Erfurt-Grimmenthal um ein Geringes gekürzt würde, aus dem Grunde zur Berücksichtigung nicht geeignet, weil dabei der wichtigste in Betracht kommende Ort Suhl nur durch eine besondere Stichbahn Zella-Suhl zum Anschluss gebracht werden könnte, überdies die Steigungsverhältnisse südlich des grossen Tunnels bei Oberhof weniger günstig ausfallen würden, als bei der Concurrenzroute über Suhl.

Dem letzteren Vorschlage konnte schliesslich aus dem Grunde nicht näher getreten werden, weil Meiningen vom Schwarzathal aus nur unter Ueberschreitung eines zweiten erheblichen Höhenzuges, und in Folge dessen nur mit bedeutender verlorener Steigung zu erreichen ist.

Nachdem über die zu wählende Führung der Linie Zweifel nicht mehr bestehen konnten, ist mit denjenigen fremden Staatsregierungen, durch deren Gebiet die Bahn gehen würde, wegen deren eventueller Zulassung in Verhandlung getreten. Das Ergebniss dieser Verhandlungen ist in dem inzwischen Allerhöchst ratificirten, als Anlage hier beigefügten Staatsvertrage zwischen den Regierungen von Preussen, Sachsen-Meiningen, Gotha und Schwarzburg-Sondershausen vom 8. Februar 1879 niedergelegt, durch welchen der Preussischen Staatsregierung — zum Theil unter Zusicherung nicht unerheblicher materieller Vortheile — das Recht eingeräumt ist, die Bahn auf eigene Rechnung oder durch einen geeigneten Privatunternehmer zur Ausführung zu bringen.

Die Gesammtkosten der Linie Erfurt-Suhl-Ritschenhausen betragen — einschliesslich einer Summe von 2 000 000 M. für Betriebsmittel — 28 000 000 M., also bei einer Baulänge von 86 km pro Kilometer rot. 325 000 M. Dabei ist angenommen, dass der Unterbau auf der ganzen Strecke einschliesslich der Tunnel sofort zweigeleisig, der Oberbau einschliesslich der eisernen Brückenüberbauten auf der Strecke nördlich von Gräfenroda und südlich von Zella jedoch nur eingeleisig hergestellt wird, während die ca. 20 km lange Mittelstrecke Gräfenroda-Zella, auf welcher der vorhandenen grösseren Steigungen wegen nur getheilte Züge transportirt werden können, von vornherein mit doppeltem Geleise versehen werden soll, um die Leistungsfähigkeit dieser Gebirgsstrecke der der anschliessenden Strecken annähernd gleich zu machen. Die Höhe der Kosten ist dadurch bedingt, dass mit Ausnahme der Endstrecken ein schwieriges Gebirgsterrain vorliegt und allein an Tunnelarbeiten ein Betrag von 4 550 000 M. im Kostenanschlage hat vorgesehen, auch eine entsprechende Erweiterung des Bahnhofs Erfurt Behufs Aufnahme der neuen Linie hat in Aussicht genommen werden müssen.

Die vorstehend angegebenen Kosten vermindern sich indess um den Werth derjenigen Leistungen, welche nach dem bereits oben erwähnten Staatsvertrage vom 8. Februar 1879 seitens der Gothaischen Regierung für die in deren Gebiete gelegene Bahnstrecke zwischen Plaue und Suhl und für die Strecke Suhl-Grimmenthal von der Stadtgemeinde Suhl durch Zusicherung der unentgeltlichen Hergabe des für die Bahnanlage erforderlichen Terrains übernommen worden und in ihrem Gesammtwerthe auf etwa 750 000 M. zu veranschlagen sind. Das Baucapital wird sich sonach auf 27 250 000 M. ermässigen.

Ob und in wieweit weitere Ersparnisse durch eine theilweise Mitbenutzung des auf der Strecke Erfurt-Neudietendorf-Arnstadt-Plaue bereits vorhandenen Bahnanlagen sich herbeiführen lassen werden, steht zur Zeit noch dahin.

Will man eine Mitbenutzung dieser Strecken für die neue Verbindung in Aussicht nehmen und davon absehen, dass bei directer Tracirung der Weg von Erfurt auf Arnstadt um ca. 3 km abgekürzt wird, so ist doch in Betracht zu ziehen, dass auf der Strecke Neudietendorf-Plaue zuvor wesentliche Ergänzungen erforderlich werden würden, da dieselbe nur eingeleisig ausgebaut ist. Abgesehen von den hiernach nothwendigen Erweiterungsbauten würden diejenigen Entschädigungsbeträge in Betracht zu ziehen sein, welche für den Mitbetrieb entweder in Capital oder in jährlichen Beiträgen gezahlt werden müssten.

Vorläufig ist, um nach dieser Richtung die Staatsregierung nicht von den Entschliessungen der betreffenden Bahneigenthümer abhängig zu machen, die Veranschlagung für eine von Erfurt an selbstständig zu bauende Bahn erfolgt.

Anlage zu Anlage 2.

Vertrag zwischen Preussen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha und Schwarzburg-Sondershausen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Erfurt über Arnstadt, Plaue und Suhl nach Grimmenthal und Ritschenhausen. Vom 8. Februar 1879.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen, Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen, Seine Hoheit der Herzog zu Sachsen-Coburg und Gotha und Seine Durchlaucht der regierende Fürst zu Schwarzburg-Sondershausen haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Erfurt über Arnstadt, Plaue und Suhl nach Grimmenthal und Ritschenhausen zum Anschlusse an die Werrabahn und die Meiningen-Schweinfurter Eisenbahn zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preussen: Allerhöchstihren Geheimen Baurath Ernst Grüttefien und Allerhöchstihren Regierungsrath Ludwig Sipman,

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen: Höchstihren Staatsrath Dr. jur. Heim,

Seine Hoheit der Herzog zu Sachsen-Coburg-Gotha: Höchstihren Geheimen Staatsrath Leopold Braun und

Seine Durchlaucht der regierende Fürst zu Schwarzburg-Sondershausen: Höchstihren Geheimen Staatsrath Rudolph von Wolffersdorff,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratification nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

Artikel I. Die Herzoglich Sachsen-Meiningensche, die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische und die Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Regierung gestatten der Königlich Preussischen Regierung für eigene Rechnung oder durch einen Privatunternehmer auch innerhalb Ihrer, der genannten drei Regierungen, Staatsgebiete eine Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, welche von Erfurt über Arnstadt, Plaue, Gräfenrode, Zella und Suhl nach den Stationen Grimmenthal und Ritschenhausen der Werrabahn beziehungsweise der Meiningen-Schweinfurter Eisenbahn führt.

Artikel II. Für den Fall, dass die Königlich Preussische Regierung den Bau und Betrieb der Bahn einem Privatunternehmer überträgt, werden demselben die übrigen betheiligten Regierungen für die innerhalb Ihrer Staatsgebiete belegenen Strecken gleichfalls die erforderliche Concession ertheilen. Es soll indess der Unternehmer sein Domizil und den Sitz der Verwaltung in Preussen zu nehmen haben und das allgemeine gesetzliche Aufsichtsrecht über das Unternehmen lediglich von der Königlich Preussischen Regierung ausgeübt werden.

Die Concessionsertheilung erfolgt in diesem Falle nach Massgabe dieses Vertrages und im Uebrigen unter den in Preussen neuen Eisenbahnunternehmungen gegenüber üblichen Bedingungen.

Artikel III. Die Bahn soll bei Erfurt mit der demnächst dort mündenden Sangerhausen-Erfurter, sowie eventuell auch mit der Thüringischen und Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, bei Grimmenthal mit der Werrabahn und bei Ritschenhausen mit der Meiningen-Schweinfurter Eisenbahn in unmittelbare Schienenverbindung gebracht werden. Ob für die Bahn auf der Strecke von Erfurt bis Plaue eine directe selbstständige Linie zu wählen oder aber ob es angängig sein wird, auf dieser Strecke eine Mitbenutzung der bereits vorhandenen, beziehungsweise im Bau befindlichen Bahnstrecken Erfurt-Dietendorf, Dietendorf-Arnstadt und Arnstadt-Ilmenau der Thüringischen Eisenbahngesellschaft eintreten zu lassen, bleibt der Entschliessung der Königlich Preussischen Regierung und eventuell einer desfallsigen besonderen Verständigung mit der genannten Gesellschaft und den an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen betheiligten Staatsregierungen vorbehalten.

Im Uebrigen soll sowohl die Feststellung des gesammten Bauprojects für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn, als auch die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschliesslich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preussischen Regierung, welche übrigens sowohl bezüglich der Trace der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen und Haltestellen in den einzelnen Staatsgebieten etwaige besondere Wünsche der betreffenden Regierungen thunlichst berücksichtigen wird, zustehen. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauprojecte, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flusscorrecturen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Bahnhofsanlagen jeder Regierung innerhalb Ihres Gebietes vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vicinalstrassen, welche die projectirte Eisenbahn kreuzen, von den einzelnen Landesregierungen angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preussischer Seits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, es müssen aber in derartigen Fällen von der betreffenden Landesregierung alle erforderlichen Massregeln getroffen werden, damit weder durch die neue Anlage der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Aufwand erwächst, als der für die Bewachung der neuen Uebergänge.

Artikel IV. Der Königlich Preussischen Regierung bleibt freigestellt, dem Bahnkörper und den Kunstbauten die für zwei Geleise erforderlichen Abmessungen geben und zur Ausführung des zweiten Geleises nach eigenem Ermessen schreiten zu lassen.

Die Spurweite der Geleise soll 1,435 m im Lichten der Schienen betragen, auch die Ausführung der Bahn und das gesammte Betriebsmaterial in Gemässheit der auf Grund des Artikels 42 der Reichsverfassung vom Bundesrathe beschlossenen oder noch zu beschliessenden Normen für die Construction und die Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands für den durchgehenden Verkehr derartig eingerichtet werden, dass die Transportmittel auf die angrenzenden Bahnen ungehindert übergehen können.

Artikel V. Die Erwerbung des zur Bahnanlage nöthigen Grundes und Bodens und die etwa erforderliche vorübergehende Benutzung fremder Grundstücke geschieht, soweit eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der Staatsgebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden Expropriationsgesetzes. Jede der betheiligten Regierungen wird dem Bahnunternehmer für ihr Gebiet das Expropriationsrecht rechtzeitig ertheilen.

Es übernimmt übrigens die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung — in Anerkennung der mit der Bahnanlage für die betreffenden Theile Ihres Staatsgebietes verknüpften Vortheile — hierdurch die Verpflichtung, für den Bau der Bahn auf der Strecke von Plaue bis Grimmenthal den erforderlichen Grund und Boden innerhalb Ihres Landesgebietes nach Massgabe der nachstehenden näheren Bestimmungen der Bahnverwaltung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Die Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte, zur Herstellung der Bahn, einschliesslich des künftig anzulegenden zweiten Geleises, der Bahnhöfe und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Correctionen von Wegen oder Wasserläufen etc. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr etc. für nothwendig erachtete, der Expropriation unterworfene Grundeigenthum mit Einschluss von Rechten und Gerechtigkeiten.

Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, dass von dem Eisenbahnunternehmer auch Cultur- und Inconvenienzentschädigungen nicht zu tragen und die zu erwerbenden resp. zu enteignenden Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben in das Eigenthum desselben übergehen.

Dem Eisenbahnunternehmer sollen in dieser Beziehung nur die Kosten der Vermessung, Versteinung und Uebereignung zur Last fallen, jedoch sind ihm bei der Enteignung und Uebereignung Sporteln und Stempelgebühren nicht aufzuerlegen.

Der Eisenbahnunternehmer wird spätestens binnen drei Monaten nach Genehmigung des Bauplans in einer Flur einen Auszug aus diesem Plane vorlegen, welcher die zu erwerbenden, resp. zu enteignenden Grundstücke nach ihrer katastermässigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Grösse, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen, sowie wo nur eine Belastung von Grundeigen-

thum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat.

Binnen acht Wochen nach Vorlage dieses Auszuges ist der Eisenbahnunternehmer in den Besitz der zu erwerbenden Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniss zu, ohne Weiteres die gesetzliche Expropriation zu beantragen. Der im Expropriationswege für den Grunderwerb etc. erwachsende Aufwand einschliesslich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen.

Der Herzoglich Sachsen - Coburg - Gothaischen Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung dieser Verpflichtungen auf die von der Bahnlinie berührten Gemeinden etc. mit Letzteren Sich zu verständigen, Sie bleibt indess auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen Ihrerseits dem Bahnunternehmer verhaftet, welcher sich dieserhalb auch lediglich an die genannte Staatsregierung zu wenden hat.

Innerhalb des Schwarzburg-Sondershausenschen Staatsgebietes wird dasjenige zur Bahnanlage erforderliche Terrain, welches zu den Waldungen des Fürstlichen Kammergutes gehört, dem Eisenbahnunternehmer nach Massgabe des Schwarzburg-Sonderhausenschen Expropriationsgesetzes unentgeltlich abgetreten werden.

Artikel VI. Die Genehmigung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Preussische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der betheiligten Regierungen. Es sollen übrigens zwischen Erfurt und Grimmenthal bezw. Ritschenhausen in jeder Richtung ausser den für den Güterdienst erforderlichen Zügen täglich mindestens zwei Züge mit Personenbeförderung eingerichtet werden, auch in den Tarifen für die Strecken in den fremden Staatsgebieten keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als für die Strecke im Königlich Preussischen Gebiete.

Artikel VII. Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken den betreffenden Landesregierungen vorbehalten. Die an der Bahnstrecke in den einzelnen Staatsgebieten zu errichtenden Hoheitszeichen sollen nur die der betreffenden Landesregierung sein.

Artikel VIII. Die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt durch das Eisenbahnpersonal nach Massgabe des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken den betreffenden Organen der Territorialregierung ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei der competenten Behörde des betreffenden Staates in Pflicht zu nehmen.

Unterthanen der einen Regierung, welche dauernd in dem Gebiete einer anderen betheiligten Regierung stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung des Unterthanenverhältnisses.

Die Beamten der Bahn sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Diziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten bezw. den Aufsichtsorganen der Königlich Preussischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten der Bahn soll innerhalb der einzelnen Staatsgebiete auf Angehörige der letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls qualificirte Militäranwärter, unter welchen die betreffenden Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX. Der Eigenthümer der Bahn, mag dieses nun der Preussische Staat selbst oder ein Privatunternehmer sein, hat wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlass der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes gegen ihn geltend gemacht werden möchten, der Gerichtsbarkeit und, insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, auch den Landesgesetzen desjenigen Staates, auf dessen Gebiete die dabei in Betracht kommende Bahnstrecke liegt, sich zu unterwerfen.

Den contrahirenden Regierungen bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihnen und der Bahnverwaltung, sowie die Handhabung der Ihnen über die betreffenden Bahnstrecken zustehenden Hoheitsrechte — eine jede für Ihr Gebiet — einer Behörde oder einem besonderen Commissarius zu übertragen.

Diese Behörden resp. Commissarien haben die Beziehungen ihrer Regierungen zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum directen Einschreiten der competenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von diesen Behörden oder Commissarien ressortiren, an dieselben zu wenden.

Artikel X. Bezüglich der Besteuerung des Bahnunternehmens soll es für den in das Herzoglich Sachsen-Meiningensche Staatsgebiet entfallenden Bahntheil bei den jetzt dort bestehenden landesgesetzlichen Bestimmungen bewenden.

Für das Herzoglich Sachsen - Coburg - Gothaische und für das Fürstlich Schwarzburg - Sondershausensche Staatsgebiet wird Folgendes vereinbart:

1. Falls und so lange die Bahn im Eigenthum und Betriebe der Königlich Preussischen Regierung sich befindet, wird der Betrieb von den betheiligten Hohen Regierungen weder mit einer Gewerbesteuer noch mit einer anderen Staatsabgabe belegt werden; auch soll die Bahn mit allem Zubehör von der Grundsteuer befreit sein.

2. Falls die Herstellung und der Betrieb der Bahn einem Privatunternehmer übertragen wird, soll der Letztere eine jährliche Abgabe entrichten, welche der im Königreich Preussen zufolge der Gesetze vom 30. Mai 1853 und 21. Mai 1859, sowie der dazu noch etwa ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen vom Reinertrage der Privateisenbahnen zu erlegenden Abgabe entspricht. Die Königlich Preussische Regierung wird den Abgabenbetrag für die ganze Bahn berechnen, feststellen und nach Massgabe der Längenausdehnung der in den betreffenden Gebieten belegenen Strecken berechnen, auch den Repartitionsplan den übrigen betheiligten Regierungen mittheilen. Der Unternehmer hat demnächst die bezüglichen Antheile an die betreffenden Einnahmestellen abzuführen.

Einer anderweiten staatlichen Einkommensteuer oder staatlichen Gewerbesteuer soll dagegen auch in diesem Falle die in Rede stehende Eisenbahn in keinem der beiden Staatsgebiete unterworfen, auch eine Concessionssteuer von dem Unternehmen nicht erhoben werden.

Artikel XI. Ein Recht auf den Erwerb der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken wollen die betheiligten drei Staatsregierungen, falls und so lange die Bahn im Eigenthum oder Betriebe des Preussischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch nehmen. Erfolgt dagegen der Bau und Betrieb durch einen Privatunternehmer, so bleibt den contrahirenden Staatsregierungen, einer Jeden für Sich, das Recht vorbehalten, die in ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken nach Massgabe des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen. Durch eine etwaige derartige Erwerbung des Eigenthums einzelner Bahnstrecken seitens der betreffenden Territorial-Regierungen soll indess die Einheitlichkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt werden. Die Herzoglich-Sachsen-Meiningensche, die Herzoglich Sachsen - Coburg - Gothaische und die Fürstlich Schwarzburg - Sondershausensche Regierung verpflichten Sich demgemäss, auch in diesem Falle den Betrieb und die Verwaltung der auf Ihren Gebieten belegenen Theile der Bahn demjenigen Betriebsunternehmer zu übertragen bezw. zu belassen, welcher den Betrieb und die Verwaltung der auf Preussischem Gebiete belegenen Strecke der Bahn führen wird.

Artikel XII. Sollte die Ausführung der ganzen Bahn von Erfurt nach Grimmenthal und Ritschenhausen auf Schwierigkeiten stossen, so soll es der Königlich Preussischen Regierung freistehen, zunächst nur das Stück von Grimmenthal nach Suhl, sei es für eigene Rechnung, sei es durch einen geeigneten Privat-Unternehmer, zur Ausführung bringen zu lassen. Die Ausrüstung und der Betrieb dieser Theilstrecke, welcher auch einer der angrenzenden Bahnverwaltungen übertragen werden kann, soll alsdann bis zur demnächstigen Fertigstellung der ganzen Bahn nach Massgabe der für Bahnen untergeordneter Bedeutung vom Bundesrathe festgestellten Normen erfolgen dürfen; es wird indess auch in diesem Falle bezüglich der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse die Tracirung der Theilstrecke von vornherein derart erfolgen, dass dieselbe demnächst nach Ergänzung der erforderlichen Erd- und Brückenarbeiten, Verstärkung des Oberbaues, Ergänzung der Bahnhofsgeleise und Bahnhofshochbauten in die Durchgangslinie Grimmenthal bezw. Ritschenhausen-Erfurt ohne Schwierigkeiten aufgenommen werden kann.

Artikel XIII. Für den Fall der Abtretung des Preussischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preussischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIV. Gegenwärtiger Vertrag soll allerseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden und die Auswechselung der Ratifications-Urkunden thunlichst bald erfolgen.

Dessen zu Urkund ist gegenwärtiger Vertrag vierfach ausgefertigt, von den Bevollmächtigten unterschrieben und mit deren Insiegel versehen worden.

So geschehen und vollzogen Berlin, den 8. Februar 1879.

(L. S.) **Ernst Grütteflen.** (L. S.) **Ludwig Sipman.**
(L. S.) **Dr. Friedrich Heim.** (L. S.) **Leopold Braun.**
(L. S.) **Rudolf von Wolffersdorff.**

Vorstehender Vertrag ist ratificirt worden und die Auswechselung der Ratifications-Urkunden hat stattgefunden.

(Fortsetzung folgt.)

Schluss der offiziellen Anzeigen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung der nachbezeichneten, für das Jahr 1880 erforderlichen Werkstätten-Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

Droguerie- und Farbwaaren, Dochtband, Glasscheiben, Laternenscheiben aus Presshartglas, Glaspapier, Gummi-, Leder-, Seiler-, Bürsten-, Polster- und Posamentirwaaren, Holzkohlen, Kohlenkörbe, Leinöl, Terpentinöl, Plüsche, Wagentuch etc.

Die Lieferungsbedingungen mit der Bedarfsnachweisung liegen auf den Werkstättenbureaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen, Crefeld, Arnsberg und Witten zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten von 1 *M.* von vorgenannten Dienststellen, sowie von dem Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und **nicht mit den einzusendenden Proben zusammen verpackt, frankirt** mit der Aufschrift: **„Offerte auf Lieferung diverser Werkstätten-Materialien pro 1880“ bis zum 14. November cr. an die Central-Werkstätten-Magazin-Verwaltung zu Witten** einzureichen, woselbst deren Eröffnung am 15. November cr., Vormittags 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 29. October 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1387)

Niederländisch - Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt. Die Ausführung der nachfolgenden Arbeiten soll den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 40.
Erdarbeiten, Brückenbauten und Gleis - Verlegungsarbeiten incl. Kies-(Ballast) Lieferung für die 10,4 km lange Preussische Strecke der Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt.

Bedingnissheft No. 41.
Wärterhäuser und Wärterwohnung für den Preussischen Theil der Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt.

und ist hierzu Termin auf:
Donnerstag, den 27. November cr., Nachmittags 2 Uhr
im Rathhause zu Winterswyk anberaumt.

Die Offerten sind vor dem Termin portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Bureau des Director-Ober-Ingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 12. November cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von
5 Mark für das Bedingnissheft No. 40
3 „ „ „ „ „ 41
daselbst bezogen werden.

Bemerkung. In der ersten Bekanntmachung wurde der Submissionstermin irrthümlich auf Freitag, den 28. November angekündigt.

Winterswyk, den 31. October 1879. Die Direction. (1383 J)

Privat-Anzeigen.

Naundorfer Baumschulen
bei Prettin (Kr. Torgau)
von **B. Boettcher & Bergfeld**
empfehlen ihre grossen Vorräthe 1-, 2-, 3- u. 4jährige **Ziergehölze, Forst- u. Schutzheckenpflanzen**, sowie **Obst- u. Alleebäume, Rosen u. Coniferen** zu äusserst billigen Preisen. Preis-Courant steht auf gefälliges Verlangen gratis und franco zu Diensten.

Schriften über Bahn-Betrieb.

Wir machen weitere Fachkreise mit folgenden bei uns erschienenen Publicationen über Bahnbetrieb aufmerksam:

Schweizerische Eisenbahn-Statistik.
I. Band: Betriebsjahr 1868 mit 1 Karte. 4⁰. geb. Preis 6 Mark.
II. „ Haupt - Betriebsresultate von 1868—1873. Folio, geb. Preis 3½ Mk.
III. Band: 1. Lieferung: Betriebsjahr 1873. Folio, broch. Preis 6 Mark.
IV. „ Betriebsjahre 1874—1876. Folio, geh. Preis 6 Mark.

Transport-Reglement der Schweizer. Eisenbahnen. Genehmigt vom hohen Bundesrath durch Beschluss vom 9. Juni 1876. Gültig vom 1. Juli 1876 an. Mit ausführlichem Inhalts - Verzeichniss, Sachregister und einem Verzeichniss der Waaren und Gegenstände, welche zur Beförderung nur bedingungsweise mit besondern Vorschriften od. gar nicht zugelassen werden. Nebst einem Anhange: Das Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen, vom 20. März 1875. gr. 8⁰. broch. Preis 1,20 Mark.

Signal-Ordnung für Schweizer. Eisenbahnen. Nebst **graphischer Darstellung aller Signale,** 39 Blatt in feinem Farbendruck. kl. 8⁰. geh. Preis 4 Mark.

Verlag von ***ORELL FÜSSLI & Co.,*** Technische Buchhandlung in **Zürich.**

Dampfkrahnen bewährter Construction, sofort lieferbar; **Dampfbagger** in allen Grössen erbauen als Specialität
Gebrüder Schultz, Mainz.

Billetschränke
einfache rechteckige und drehbare Doppelschränke, sowie **runde drehbare** mit Fächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von
Eh. C. Hartmann, Elberfeld.
Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld, Strassburg, Münster, Christiania u. a.

Büreau für Patentangelegenheiten
gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT. Civil-Ingenieur
W. Berlin. Königgrätzerstr. 131
Maschinen-Comissions-Geschäft.
Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und unverstocklich, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten - Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

23 neue Normalradsätze mit Gussstahl-Achsen und Gussstahl-Bandagen, hat billig abzugeben
J. Goldmann, Berlin O., Alexanderstr. 28.

Fabrik von Asbest-Dichtungs-Material

Asbest-Platte in allen Stärken, reinste, biegsame und nicht leicht brüchige Qualität. **Asbest-Ringe** in jeder Form. **Asbest-Seile** von langfaserigem Asbest. **Asbest-Stopfbüchsen-Schnur,** rund, oval und viereckig. **Asbest-Fäden. Asbest-Kitt. Asbest,** roben, langfaserig und pulverisirt. **Seifenstein-Packung** englischen u. amerikanischen Systems. **Hanf- und Baumwoll-Packung** mit und ohne Gummikern, **Talcum ven.** 2c.

☛ Bei meinen **Asbest-Fabrikaten** garantire ich den geehrten Abnehmern für alle Eventualitäten betreffs **Reichs-Patent-Schutzes.**

Louis Wertheim, Frankfurt am Main — Bornheim.

G. Brinkmann & Co., Witten an der Ruhr.
Dampfhämmer,

gangbarste Grössen vorräthig,
Hämmer mit Selbststeuerung für alle in Eisenbahn-Werkstätten vorkommenden Schmiedearbeiten: Reckhämmer, Hämmer für Façon- und Bufferschmiederei, Dampfstanzen für Gesenkschmiederei, grössere Hämmer mit Hand-, Ventil- oder Kolbensteuerung.
Prospecte und Atteste gratis.

Neue Friedrichstr. 37. BERLIN C. Neue Friedrichstr. 37.
Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.
Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.
Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzugen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 89. 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 17. November 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro October 1879“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 21 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die dreitägige Debatte über die Eisenbahn-Verstaatlichungsfrage.

Die Berathung der Eisenbahnvorlage im Abgeordnetenhause am Dienstag, der man in allen Kreisen mit Spannung entgegensah, stand in der äusseren Physiognomie des Hauses nicht auf der Höhe der Erwartungen. Von den Tribünen war nur die für die Journalisten reservirte gut besetzt. Auch der Saal war anfänglich ziemlich leer und erst als von dem Präsidenten die Abgeordneten aufgefordert wurden, sich zum Wort zu melden, konnte man aus der grossen Anzahl der aus der Urne hervorgehenden Zettel erkennen, dass ein besonderes Interesse sich an die Sitzung knüpfe.

Der erste Redner gegen die Vorlage in der schon in der letzten Wochenschau kurz skizzirten Dienstags-Debatte war der Abgeordnete Virchow. Die Motive, welche dem Gesetzentwurf beigefügt worden, bezeichnete er als eine Parteischrift, die Objectivität vermissen lasse. Selbst der Anhänger des Staatsbahnsystems müsse anerkennen, dass die Staatsbahnen von jeher ausserordentlich viel von den Privatbahnen gelernt haben, während die Motive die letzteren als eine gemeinschädliche Einrichtung behandeln, die man nicht schnell genug beseitigen könne.

Die wirkliche Lage der Eisenbahnfrage hat Herr Virchow, wenn man von den kritischen Ausführungen absieht, treffend characterisirt, indem er sagte, die Majorität scheint zur Annahme entschlossen und die Minorität sucht ja schon nach Garantien, um zur Majorität überzugehen. Dass die Fortschrittspartei an diesem Suchen nach Garantien keinen Theil nimmt, entspricht ihrer gewohnten Taktik, indessen hat man bereits die Frage aufgeworfen, ob es besser wäre, auf solche Operationen von Anfang an zu verzichten und so dazu beizutragen, das Staatsbahnsystem ohne alle Cautelen zur Durchführung zu bringen.

Dass die Regierung bezüglich der Garantien zu Zugeständnissen bereit ist, hat Herr Maybach klar angedeutet. Derselbe hielt folgende Rede:

„Meine Herren! Ich möchte mich zunächst gegen einzelne Bemerkungen des Abg. Virchow wenden, welche zum Theil, wie ich glaube, auf einer missverständlichen Auffassung der Motive des vorliegenden Gesetzentwurfs beruhen. Er hat zunächst den Passus auf Seite 37, in welchem es heisst:

> Die Missstände, welche der Privatbetrieb der Eisenbahnen durch eine grosse Anzahl verschiedener Unternehmungen von zweifelhafter Solidität und beschränkter Leistungsfähigkeit hervorgerufen hat u. s. w.

aufgefasst als einen Vorwurf, der gegen die gesammten Privatbahnen gerichtet werden soll. Bei aufmerksamer Lectüre werden Sie Sich, wie ich glaube, überzeugen, dass so der Passus nicht zu verstehen ist. Er bezieht sich auf diejenigen zweifelhaften und unfruchtbaren, auf — ich möchte sagen — illegale Weise zu Stande gekommenen Unternehmungen, die für das Land zum Theil ein Unglück gewesen sind, und die den Staat genöthigt haben, mit grossen Kosten weiteres Unheil abzuwenden. Der Vorwurf, der dort gemacht ist, richtet sich also nur gegen diese Bahnen. — Ebenso ist aus der Begründung des Gesetzes nicht ein allgemeiner Vorwurf gegen die Privatbahnen herauszulesen. Vielmehr kann dieser Vorwurf nur als ein objectiver aufgefasst werden, nicht als subjectiver. Ich erkenne an, dass die Privatbahnen Gutes geleistet, wie auch manchen Schaden angerichtet haben, denn man muss von ihnen nicht mehr verlangen, als sie leisten können secundum naturam sui generis.

Es ist dann von dem Herrn Abgeordneten hingewiesen worden auf die Entwickelung des Eisenbahnwesens in England und Frankreich, auf die grossen Systeme, auf die mächtigen Gesellschaften, die dort den Verkehr leiten. Ich glaube, diese Berufung war keine glückliche. Was England angeht, meine Herren, da bitte ich, Sich zu informiren aus dem Ihnen vielleicht bekannten geistvollen Werk des Professors Cohn, der an Ort und Stelle die Zustände genau studirt hat und welcher aus den besten Quellen sein Urtheil begründet hat. Ich glaube, dass das Bild, welches er uns entwirft, wahrlich nicht verlockend für ein Land wie Preussen ist. Es beweist uns, dass dort die öffentliche Meinung, der Verkehr in vielen Beziehungen unter die Herrschaft von omnipotenten Gesellschaften gerathen ist, und dass man dort zu dem Satz gelangt ist, die Eisenbahnen werden noch das Land regieren, und nicht mehr das Land die Eisenbahnen. Und nun in Frankreich, ist Ihnen die neueste Wendung der dortigen Eisenbahnpolitik entgangen? Ist Ihnen entgangen, wie man auch dort die Herrschaft der sechs grossen Gesellschaften als eine drückende Last empfindet, wie man dazu übergeht, diese Herrschaft zu brechen? Wie in der Französischen Regierung, in der Französischen Volksvertretung eine lebhafte Strömung für die Einführung des Staatseisenbahnsystems vorhanden ist; wie in der Commission, die niedergesetzt worden ist und aus 30 Mitgliedern besteht, um über die Frage des Ankaufs und Betriebes der Bahnen durch den Staat sich auszusprechen, auch kaum eine Stimme gegen den Ankauf der Bahnen für den Staat sich erhoben hat? Diese Erfahrungen sollten für uns warnend sein! Es ist dann weiter bemerkt worden, dass die Privatbahnen in militärischer Beziehung allen Anforderungen genügen. Es ist neulich auch vom Abg. Richter erwähnt worden, dass die Reichsverfassung der Militärverwaltung die nöthige Handhabe für ihre Zwecke gäbe. Das ist richtig. Die Reichsverfassung bestimmt allerdings in Artikel 47, dass alle Eisenbahnen den Anforderungen der Militärbehörden in Beziehung auf die Benutzung der Eisenbahnen für Militärzwecke Folge zu geben haben. Ich erkenne auch an und dankbar an, dass, wie die Staatsbahnen, so auch die Privatbahnen im Jahre 1866 und 1870/71 ihre volle Schuldigkeit gethan haben. Allein das wird doch Niemand leugnen wollen, dass, wären die Bahnen damals in Einer Hand gewesen, sie hätten mehr leisten können und diese Mehrleistung würde doch wohl nothwendig sein für die Zukunft. Eine Maschine, so complicirter Art, wie das Eisenbahnwesen, wird doch, wenn man schon im Frieden einrichten kann auf die militärischen Bedürfnisse, sich anders gebrauchen, leichter behandeln lassen im Ernstfalle, als wenn sie in diesem Falle erst dann zusammengesetzt werden muss.

Es ist im Reichstage von autoritativer Seite gesagt worden: Deutschland ist geachtet und gefürchtet, es ist beneidet aber nicht geliebt, und wir werden uns 50 Jahre hindurch bereit halten müssen, das zu vertheidigen, was wir durch das Glück der Waffen errungen haben. Sorgen wir auch in Beziehung auf das Eisenbahnwesen für Einrichtungen, welche dem entsprechen!

Ein Punkt aber ist bei der Frage nicht berührt, meine Herren; er ist auch in den Motiven nicht erwähnt worden, und ich glaube, er ist sehr wichtig. Ich erinnere Sie an den Verlauf der Truppenbewegungen von 1870—1871, an die plötzliche Störung des Verkehrs. Ich erinnere mich, ich stand damals selbst in der Praxis, welche Nothschreie laut wurden, dass man den Anforderungen des Verkehrs trotz der Sperrung einzelner Strecken doch in etwas gerecht werden möge; ich habe damals gefunden, dass die Zersplitterung der Bahnen in verschiedenen Händen ein Hinderniss bildete, um dem Verkehr wenigstens in geringem Masse gerecht werden zu können. Eine gewisse Hülfe ist aber möglich. Es werden nämlich für militärische Zwecke bestimmte Routen stark oder minder stark in Anspruch genommen, manche Routen dagegen sind fast gar nicht besetzt. Nun handelt es sich in solchen Zeiten darum, den Verkehr, nach Suspension der Lieferfristen, die ja nicht aufrecht zu erhalten sind, über Hülfsrouten, auf Umwegen, zu dirigiren, die ja nach dem militärischen Bedürfniss wechseln. Für diese Hülfsrouten jedesmal Tarife zu machen, Vereinbarungen zu treffen über die Benutzung der Betriebsmittel etc., ist eine Unmöglichkeit, denn die Routen wechseln fast jeden Tag.

Sollten wir wieder in die unglückliche Lage kommen, einen Krieg führen zu müssen, dann ist gerade von einer Zusammenfassung des Eisenbahnwesens in einer Hand zu hoffen, dass wir eher in der Lage sein werden, dem Verkehr wenigstens nothdürftig zu Hülfe zu kommen, und das ist in einer Zeit, wo es darauf ankommt, auch die Erwerbsthätigkeit des Volkes aufrecht zu erhalten, von grosser Wichtigkeit.

Meine Herren, der Hr. Abg. Virchow hat dann von der in den Motiven erwähnten Parität der Tarife gesprochen. Ich glaube, er hat das missverstanden. Es ist dabei nicht gedacht an gleiche Tarife, sondern an eine gleichmässige Anwendung der Tarife, d. h. also an diejenige Anwendung, die § 26 des Eisenbahngesetzes von 1838 vorschreibt, eine Anwendung ohne Unterschied der Interessenten, und das ist ein Punkt, den ich sehr ernst betonen muss. Es giebt Mittel und Wege, die publicirten Tarife zu umgehen, ohne dass das grosse Publikum etwas davon erfährt. In einem Nachbarstaate ist das in einem ausserordentlichen Masse betrieben; es liegt eine Nachricht vor, dass auf einer Bahn dort 90 pCt. des gesammten Verkehrs gegen Refactien transportirt werden.

Es ist dann weiter gesagt, die Differentialtarife für Holz sind beseitigt worden; hat das aber genutzt für den Aufschwung unserer Forstverwaltung? Nein, wir haben eine Mindereinnahme noch ausserdem zu verzeichnen. Ja, meine Herren, die Tarife für Holz sind gleichgestellt für ausländisches und inländisches Holz; früher waren sie für ausländisches Holz billiger als für inländisches. Ich glaube, wir würden bei der Forstverwaltung einen noch grösseren Ausfall haben, wenn wir auch jetzt noch das ausländische Holz billiger fahren wollten, als das inländische.

Meine Herren! Es ist dann von dem Verhältniss der Eisenbahnpolitik zur Zollpolitik gesprochen worden. Nun kann und darf es doch — Herr v. Wedell hat das schon berührt — nicht zulässig sein, dass unsere Eisenbahnpolitik die durch Gesetz festgestellte Zollpolitik des Reichs durchkreuzt und dass dies die Tendenz, welche durch die Differentialtarife vielfach verfolgt wird, das ist eine bekannte Thatsache. Ich erinnere daran, dass im Jahre 1873 eine sehr ausführliche Enquete über die Differentialtarife und die Mittel gegen ihren Missbrauch beim Reiche stattgefunden hat. Die Enquete ist wie so manche andere resultatlos verlaufen; interessant ist mir aber gewesen, dass ein beredtes Mitglied der Enquete, das heute auch Mitglied dieses hohen Hauses ist, damals ausdrücklich den Ausspruch gethan hat: es sei ein Glück, dass man durch die Eisenbahntarife die Zolltarife neutralisiren könne.

Endlich ist noch von dem Herrn Abg. Virchow die Frage wegen der Ermässigung der Tarife für Oberschlesische Kohlen nach dem Osten berührt worden. Ich gestehe, ich hätte nicht erwartet, dass im gegenwärtigen Augenblicke, wo so ausserordentliche Klagen uns zu Ohren kommen aus Oberschlesien über einen Nothstand, der in Folge der schlechten Ernte und der gedrückten Geschäftslage in vielen Kreisen grosse Bedrängniss hervorgerufen hat, dass der Herr Abgeordnete da eine Massregel, die lediglich dazu bestimmt war, um der Oberschlesischen Kohlenindustrie, die nach Russland und nach Oesterreich keinen freien Eingang findet, im Interesse der zahlreichen Arbeiter ein neues Absatzgebiet zu erschliessen, dass er da diese Klagen ausstösst. Es ist das in der That ein Nothstandstarif im engeren Sinn, und wenn man uns sagt, er bringt ja nicht einmal die Transportkosten, dann erwidere ich: es kommt eben darauf an, wie man die Transportkosten berechnet. Ich gebe in der That auf die Berechnung der Selbstkosten des Transportes ausserordentlich wenig, sie beruhen mehr oder minder auf schwankender und willkürlicher Grundlage. Es kommt in diesem Falle, wo es sich darum handelt, nicht etwa den Handel zu schädigen, sondern ein neues Absatzgebiet aufzusuchen für die bedrängte Oberschlesische Industrie, nur darauf an, dass man sich die Mehrkosten bezahlen lasse, die der Transport verursacht. Glauben Sie, dass die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, in deren Tarife der Minister unter ein gewisses Mass vertragsmässig nicht eingreifen kann, sich hätte bereit finden lassen, die Tarife in dieser Weise zu ermässigen, wenn sie nicht gefunden hätte, dass sie doch dabei ihre Rechnung machte? Nun ist gesagt, wir schädigten den Handel von Königsberg und von Danzig, indem wir die Seerückfrachten vertheuerten. Ja, was ist denn daran wahr? Es liegen mir die ausführlichsten Berichte vor, wonach die Seeausfrachten — man nennt sie ja so — dort herunter-, nicht heraufgegangen sind. Es ist also eine Besorgniss für den Export Ost- und Westpreussens in dieser Beziehung nicht begründet.

Dann, meine Herren, glaube ich, dass Herr v. Wedell vollkommen Recht hat, wenn er sagte, die Frage, ob wir zum Staatsbahnsystem in dem Sinne, dass die Hauptlinien davon ergriffen werden, übergehen wollen oder nicht, ist eine bereits entschiedene. Die Frage ist häufig ventilirt worden, sie ist schon im Jahre 1873 bei Gelegenheit der 120 Millionenanleihe hier erörtert worden und damals schon, und zwar gerade von gegnerischer Seite, ist es accentuirt worden, dass man mit der Anlage der Bahn von Berlin nach Wetzlar übergehe zum Staatsbahnsytem. Es war das richtig. Ich möchte noch weiter gehen. Schon mit der Erweiterung Preussens durch Einverleibung der neuen Provinzen, mit der Acquisition grosser Staatsbahnnetze im Westen vollzog sich der Uebergang zum Staatsbahnsystem, während bis dahin nur das gemischte System bestand. Es war die Nothwendigkeit gegeben, die Staatsbahncomplexe im Osten und Westen mit einander zu verbinden; man hat den Versuch gemacht, mit der Linie Berlin-Wetzlar dem Bedürfniss zu genügen. Schon im Frühjahr habe ich ausgesprochen, dass dieser Schritt nicht vollständig ausreicht, dass man weiter gehen muss im Interesse der alten Staatsbahnen. Es ist eine eigenthümliche aber doch natürliche Erscheinung, dass die Consequenz, welche zum Staatsbahnsystem führt, Hand in Hand geht mit der Entwickelung des Preussischen Staates, seiner Macht- und Gebietserweiterung.

Wir haben gesehen, dass das gemischte System, welches in einer sehr geistvollen Schrift des Dr. Sax, eines Mannes aus der Praxis, jetzt Professor in Wien, wenn ich nicht irre, als eine ganz absonderliche Theorie bezeichnet wird, als etwas in sich Widerspruchsvolles, Unhaltbares, ein System, welches nach allen Seiten in verkehrte Bahnen treibt. Mit Recht! denn es nöthigt zu einer unwirthschaftlichen Concurrenz, zu einer Verschwendung im Bau und Betrieb, zu einer Verschwendung in Verwaltung und Materialbeschaffung, zu einer Verschwendung in der Bewegung des Verkehrs selbst, welche sich auf ganz colossale Summen beziffert. Diese Verschwendung, meine Herren, deren Wirkungen unsern Verkehr belasten, können wir nicht länger tragen, und dieser Verschwendung zur rechten Zeit, d. h. sobald wie möglich und sobald der Staatscredit es erlaubt, ein Ende zu machen, halte ich für eine ernste Pflicht der Regierung.

Für das Staatsbahnsystem könnte ich Ihnen Autoritäten ersten Ranges anführen. Wollen Sie Sich erinnern, dass ein Mann, wie Hansemann, schon im Jahre 1837 gesagt hat: Das Staatsbahnsystem ist das allein richtige, — dass der Handelsminister Milde und mit ihm der Finanzminister Hansemann dieselbe Auffassung in einer Denkschrift niedergelegt hat, die dazu bestimmt war, Seine Majestät den König zu bewegen, Sich für den Ankauf sämmtlicher Privatbahnen durch den Staat zu entscheiden, — darf ich Sie erinnern an das, wie auch in der Begründung des hier vorliegenden Gesetzes angeführt ist, was die Untersuchungscommission, die im Jahre 1873 eingesetzt wurde, gesagt hat. Diese Commission, deren Mitglieder beiden Häusern des Landtages angehörten und welche Gelegenheit hatten, auf das Tiefste in die Verhältnisse des Privatbahnbetriebes und des Eisenbahngründungswesens einzudringen, — diese Commission that den Ausspruch, es bleibe nichts übrig, als schliesslich zum Staatsbahnsystem zu gelangen. Meine Herren, ich will von liberalen Blättern absehen, von der „Nationalzeitung", von der „Kölnischen Zeitung", die sich in gleichem Sinne ausgesprochen haben, aber selbst die Privatbahnen erkennen an, dass der gegenwärtige Zustand nicht haltbar ist. Deshalb kommt von ihnen der Vorschlag und der Wunsch, dass man ihnen gestatten möge, wichtige Strecken der Staatsbahnen an sich zu nehmen und sich zu fusioniren zu mächtigen Gesellschaften, — also, wie der Abgeordnete Berger im Jahre 1873 sagte, nur die Herrschaft der Plutokratie zu constituiren. Ich spreche damit nicht einen Vorwurf gegen die leitenden Personen bei den Privatbahnen aus, der Vorwurf trifft das System, welches es mit sich bringt, dass man zu diesen verwickelten Tarifverhältnissen, zu diesen auf schwankender Grundlage beruhenden Verbandstarifen gelangt, dass man Differentialtarife bekommt, die für das eine Gebiet, für einen Verkehr gut sein mögen, aber wie ich schon neulich anzuführen die Ehre hatte, den viel wichtigeren Verkehr in anderen Gebieten

schädigt. Es ist das, wie gesagt, eben eine Folge des Systems, die mit hingenommen werden muss. Es bleibt also nichts übrig, als dieses System in dem Umfange, als es für das Staatsinteresse nothwendig ist, zu beseitigen. — Welche Summen ausgegeben werden für die Verwaltung, für den Betrieb, unnütz, dass ersehen Sie aus der Aufstellung, welche die Motive enthalten für die vom Staate zu erwerbenden Bahnen. Die Ersparnisse, die sich erzielen lassen bei dem Personal, bei den Bauten und Anschaffungen, beziffern sich auf ganz erhebliche Summen. Ich erwähne, dass wir an den Bauten, die wir sparen können, an den Anschaffungen, die wir unterlassen können, durch den Ankauf dieser 4 Bahnen, zwischen 7 bis 8 Millionen Mark ersparen. Ich könnte Ihnen weiter vorrechnen, dass wir nach meiner Schätzung auf die Dauer zu einer Ersparniss gelangen würden bei der Verwaltung, die sich vielleicht jährlich ebenso hoch beziffern würde, und dass diese Ersparnisse wachsen, je mehr wir grosse Netze den vorhandenen anschliessen durch den Ankauf. Erwägt man alles das, und ich glaube, nach alledem, was Sie aus dem Lande hören, nach den vielen Bemerkungen, die mir von den verschiedensten Seiten zugehen, annehmen zu dürfen, dass diese Wahrheiten, welche ich jetzt und im Frühjahr ausgesprochen habe, im Lande durchdringen, so meine ich, dass das Land sich überzeugt, es kann nur durch den Uebergang, ich will lieber sagen, durch die Durchführung des Staatsbahnsystems der jetzigen Calamität in unserm Eisenbahnwesen abgeholfen werden.

Erwägt man nun, dass jeder Tag Verzögerung als Verschwendung zu betrachten ist, dass wir mit dieser Verschwendung die gewerbliche Thätigkeit, die Production des Landes schädigen, doppelt in heutiger Zeit, dass jedes Eingreifen der Regierung in die Thätigkeit der Privatbahnen, welches geeignet ist, zu Einbussen zu führen, oder welches ihrer persönlichen Auffassung widerspricht, Missstimmung trägt in weite Kreise, dass wir auch die Ziele, welche die Reichsverfassung im Auge hat, nicht erreichen können, wenn wir nicht mit den ausserordentlich zahlreichen Privatbahnen aufräumen, dann meine ich auch, dass jetzt, wo wir billig kaufen können, wie auch Herr von Wedell schon erwähnte, wo der Staatscredit es gestattet, wo wir uns ausrechnen können, dass wir finanziell kein schlechtes Geschäft dabei machen, es an der Zeit ist, endlich mit einem ernsten Schritt vorzugehen. Darin stimme ich auch dem Herrn Abg. Virchow — nicht dem von heute, sondern dem von 1877 — bei, dass, wenn man dazu übergehen will, Eisenbahnen für den Staat anzukaufen, man nicht einzeln, sondern mit einem grossen System vorgehen solle. Der Herr Abg. Virchow sagte damals ausdrücklich, er würde mit sich handeln lassen, wenn es sich um eine grosse Operation handelte; beim Ankauf einer einzelnen Bahn mache man eine neue nothleidende Bahn, die dem Staate in die Hände fallen müsse.

Es sind ja nun Bedenken verschiedener Art vorgebracht worden gegen die Durchführung des Staatsbahnsystems. Einige dieser Bedenken sind nur scheinbare. Es wird zunächst behauptet, die Macht der Regierung werde zu gross, sie bekomme zu viel Beamte, die von ihr abhängig seien und man habe keine genügende Controle, kein genügendes Gegengewicht. Diese Bedenken sind nicht begründet. Jetzt ist der Privateisenbahnbeamte abhängig von seinem Director, lediglich durch das Vertragsverhältniss gebunden und losgelöst von demselben, sobald es unter der vertragsmässigen Voraussetzung dem Director angemessen erscheint. Bei der Staatsbahn steht der Beamte unter dem Gesetz. In der That haben Sie eine Controle, haben Sie ein Gegengewicht gegen die Verwaltung der Privatbahnen, hat die Landesvertretung einen Einfluss auf die Verwaltungen der Privatbahnen, sowie der Regierung gegenüber? Nein! Jene Verwaltungen sind in der That — die Aufsicht der Regierung reicht nicht aus — ich möchte sagen zumeist quasi souverän.

Dann ist weiter behauptet worden: wenn die Privatbahnen wegfallen, dann fällt auch die Anregung zum Fortschritt fort, es wird Marasmus einreissen. Allein, meine Herren, die Anregung, die Initiative, der Inventionstrieb beruht nicht so sehr in der Verwaltung, als in den Personen, wie dies auch in den Motiven des Gesetzes gesagt ist. Und dann, meine Herren, ist Preussen etwa eine Insel oder liegt es gar auf einem Planeten für sich? Wird uns nicht überall Anregung genug von aussen, vom Publicum gegeben? Haben wir nicht auch Staaten um uns herum, die uns Anlass geben zu Fortschritten? Seien Sie also in dieser Beziehung ganz unbesorgt, ich glaube nicht, dass wir einen Stillstand in der Fortbildung des Eisenbahnwesens haben werden, sei es in technischer, sei es in administrativer Hinsicht. Das ist richtig, dass durch den Uebergang von Privatbahnen auf den Staat manche persönlichen Interessen geschädigt werden. Ich will nicht anführen, wie sehr die Interessen vieler Directoren verletzt werden und ihrer grossen Klientel, dies sind aber nicht die Interessen der Actionäre. Ich will hier nicht auf Details eingehen, ich könnte sonst interessante Data mittheilen. Auch die Interessen der Börse werden ja benachtheiligt. Die Börse hat ein gewisses Interesse an dem Fortbestehen der Privatbahnen, es giebt etwas zu verdienen, mag nun der Erneuerungsfonds verkleinert oder vergrössert werden, mögen neue Actien ausgegeben werden, mag die Dividende so oder so ausfallen u. s. w.; die Börse hat natürlich ein Interesse daran, eine Menge Papiere zu haben, an denen sie verdient. Meine Herren! Ich rechne es mir gerade als Verdienst an, in dieser Beziehung die Thätigkeit der Börse zu beschränken. Ich glaube, dass die Börse hier als ein Giftbaum wirkt, der auf das Leben der Nation seinen verderblichen Schatten wirft, und dem die Wurzeln zu beschneiden und seine Aeste zu nehmen, halte ich für ein Verdienst der Regierung.

Dann ist ein Bedenken geäussert wegen der Vermehrung der Staatsschuld. Ja, meine Herren, seit dem Jahre 1867, wenn ich nicht irre, haben wir 900 Millionen Schulden für Staatseisenbahnen gemacht. Wenn wir jetzt auf Bahnen, deren Umfang, deren Bedeutung wir genau abschätzen können, eine grosse Summe verwenden, dann wird man uns nicht der Leichtfertigkeit zeihen können gegenüber jener Verwendungen auf Unternehmungen, deren Rentabilität man noch nicht übersah, ja bei denen man mitunter die Rentabilität als eine im hohen Grade zweifelhafte bezeichnen musste.

Einige andere Bedenken sind ernsterer Natur, und auf diese möchte ich mit einem Worte eingehen.

Es ist die Frage aufgeworfen worden, auch in öffentlichen Blättern, wird die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung eine solche sein, dass wir davor gesichert sind, es werde nicht von Berlin aus centralistisch der Verkehr regulirt? Wird man nicht bureaukratisch in die Verkehrsverhältnisse eingreifen? ist dagegen uns eine Garantie in den künftigen Behörden gegeben? — Ich habe schon früher in diesem Hause ausgesprochen, dass eine Centralisation in dieser Beziehung der Staatsregierung durchaus antipathisch ist, dass sie den Wunsch hegt, die Eisenbahnverwaltung in der Weise zu organisiren, dass Provinzialbehörden eingesetzt werden, die ein angemessenes Gebiet zu verwalten bekommen und die mit angemessener Selbstständigkeit ausgerüstet werden. Es ist durchaus nicht unsere Meinung, über das hinaus, was absolut centralistisch behandelt werden muss — ich will also sagen, Fahrpläne für internationalen Verkehr, gewisse Normen für die Verwaltung, Angelegenheiten bezüglich der Ausführung des Etats u. dergl. — über diesen Rahmen hinaus die Provinzialbehörden zu beschränken. Ich habe den lebhaften Wunsch, das Gefühl der Verantwortlichkeit in den Provinzialbehörden zu stärken, indem ich ihnen eine grössere Selbstständigkeit gewähre, und auf diese Weise ihre Thätigkeit für das Land fruchtbarer zu machen.

Die Frage, ob es im Wunsche der Regierung liege, die wirthschaftliche Seite der Eisenbahnen allein zu beherrschen und von ihrem Belieben abhängig zu machen, verneine ich. Es wird vielleicht bekannt sein, und es wurde schon vorhin vom Herrn Vorredner erwähnt, dass aus eigener Initiative der Regierung schon Verkehrsausschüsse eingesetzt sind, in welchen Vertreter von Handel, Industrie und Landwirthschaft ihren Platz gefunden haben, die regelmässig mit den Directionen der Staatsbahnen in Conferenzen zusammentreten, die zum Theil aus sich heraus wieder engere Ausschüsse gewählt haben, um für eilige Sachen ihr Gutachten und ihre Meinung abzugeben. Dadurch wird erreicht, dass die Staatseisenbahnverwaltung aus der Isolirung, in die sehr leicht eine Eisenbahnverwaltung kommen kann, herausgerissen wird, dass sie lebendige Fühlung behält mit den Interessen des Verkehrs, dass sie ihre Anschauungen berichtigt an den practischen Anschauungen, die von berufener Seite ihr entgegengetragen werden, und dass wiederum auf der anderen Seite das Verständniss für das erweckt wird, was von der Verwaltung wirklich geleistet werden kann. Ich habe von allen Seiten volle Anerkennung über diese Einrichtung zu hören bekommen, und ich kann sagen, sie hat bis jetzt auch nur segensreiche Früchte getragen.

Es ist nun mein Wunsch, meine Herren, diese Einrichtung in weiterem Masse mit weiteren Competenzen auch an der Centralstelle ins Leben zu rufen. Dem Geschäftsberichte über die Ergebnisse der Eisenbahnverwaltung pro 1878/79 ist das Regulativ für einen Landeseisenbahnrath beigegeben. Dieser Landeseisenbahnrath, der aus Vertretern der Landwirthschaft, der Industrie, des Handels und der Eisenbahnen besteht, dem zugesellt werden Commissarien der verschiedenen Ressorts, — der Landwirthschaft, des Krieges, der Finanzen, — ist berufen, der Centralstelle in allen wichtigen Fragen, die den Verkehr betreffen, die gewisse Einrichtungen des Betriebes angehen, zur Seite zu stehen, ähnlich wie das Landesöconomiecollegium dem landwirthschaftlichen Ministerium zur Seite steht. Ich habe diesen Eisenbahnrath noch nicht zusammenberufen können, weil in der landwirthschaftlichen Partie noch eine Lücke auszufüllen ist. Auch hatte ich den Wunsch, mich zu vergewissern, wie man innerhalb der Landesvertretung über die Einrichtung selbst denkt, indem ich mir vorstelle, dass der Wunsch hier entstehen möchte, diese Einrichtung auf die Dauer auf gesetzliche Basis zu stellen, was der Regierung conveniren könnte. Wir haben einen Reichseisenbahnrath für das Reich in Aussicht genommen bei Ausführung des Reichseisenbahngesetzes, einen Reichseisenbahnrath neben einem Gerichtshof, die beide in denjenigen Fällen, welche das Gesetz genau präcisirt, mit derjenigen Wirkung, welche ebenfalls das Gesetz bestimmt, fungiren sollen. Sollte beim Reich diese Ein-

richtung noch nicht so bald zu Stande kommen, so werden wir für Preussen, wie ich hoffe, ja auch durch Gesetz den Eisenbahnrath fester organisiren können.

Was dann die Schwankungen des Budgets angeht, welche durch die Betriebsverwaltungen des Staates verursacht würden, so habe ich mir schon neulich auszuführen erlaubt, und der Herr Vorredner hat darauf Bezug genommen, dass die grössten Schwankungen sich vollziehen bei der Bergwerksverwaltung, geringere bei der Eisenbahnverwaltung. Die Frage, wie wir den Nachtheilen, die dadurch dem Staatshaushalt entstehen können, zweckmässig entgegentreten, wie wir die vermeiden, lässt sich discutiren. Wir werden ja über diese Frage uns noch näher aussprechen, vielleicht in der Commission, und habe ich die Hoffnung, dass wir uns darüber verständigen werden, wenn wir ins Auge fassen, dass zur Zeit, wo wir noch in einem Deficit uns befinden, diese Frage fürerst nur eine theoretische Bedeutung hat.

Die Verträge, die wir Ihnen vorgelegt haben, auf deren Inhalt ich nicht näher eingehen will, haben wir abgeschlossen nach langen, peinlichen Verhandlungen in dem Bewusstsein, billig gewesen zu sein nach der einen Seite, wie auf der andern Seite das Staatsinteresse gewahrt zu haben. Wenn Sie Schönheitsfehler, die Ihnen vielleicht aufstossen, übersehen wollen, so werden Sie mit dem Resultat im Grossen und Ganzen zufrieden sein.

Ich habe dann noch einen Punkt zu erwähnen. Es ist in der Presse und auch anderswo verschiedentlich die Besorgniss hervorgetreten, dass die Staatsregierung bei Uebernahme der Bahnen, deren Kauf sie ins Auge gefasst hat, die localen Interessen einzelner Orte, welche durch die Nothwendigkeit von Ersparnissen geschädigt werden könnten, nicht schonend behandeln, sondern dass sie mit rauher Hand eingreifen würde. — Ich gebe gern die Versicherung, dass die Staatsregierung es sich angelegen sein lassen wird, soweit es mit den Zwecken der Sache vereinbar, auch die localen Interessen rücksichtsvoll zu beachten. Die Regierung, meine Herren, steht fest auf dem Standpunkt, den Sie in der Thronrede des vorigen Jahres und in der Thronrede dieses Jahres wie in den Ausführungen, die ich im Februar dieses Jahres in diesem Hause zu machen die Ehre hatte, ausgedrückt finden; sie sieht in dem gegenwärtig betretenen Wege die einzige Möglichkeit, unser Eisenbahnwesen wirksam dem öffentlichen Interesse gemäss zu ordnen, d. h. dem Interesse, welches sich knüpft an ein gutes, billiges, wohleingerichtetes Transportwesen auf den Eisenbahnen als öffentlicher Strasse und an eine loyale und coulante Behandlung des Publikums, wie an eine solche Einrichtung der Eisenbahnen, dass sie in Bezug auf die Vertheidigungsfähigkeit des Landes nichts zu wünschen übrig lassen.

Wir haben vor Kurzem das 50jährige Jubiläum der ersten Locomotive gefeiert, die im Jahre 1829 in England in Betrieb gesetzt wurde. Möchte das Jahr 1879, und ich hoffe es, für Preussen ein Wendepunkt, ein Gedenktag sein für eine segensreiche durchgreifende Gestaltung und Entwickelung des Eisenbahnwesens, auf dass dasselbe ein kräftiger Hebel sei für die Interessen des Landes und für die Interessen der Deutschen Nation; denn, meine Herren, es ist und bleibt wahr, was wir in dieser Beziehung für Preussen gewinnen, gewinnen wir für Deutschland.“

Bemerkenswerth ist die Entschiedenheit, mit der sich ein Rheinisches Mitglied des Centrums, Herr P. Reichensperger, gegen den Ankauf der Privatbahnen erklärte; das Argument, dass durch den Ankauf der Privatbahnen seitens des Staates den Communen erhebliche Einnahmen entzogen würden, weil der Staat keine Communalsteuer bezahle, wurde seitens des Regierungscommissarius sofort zurückgewiesen, als auf irrthümlicher Auffassung beruhend.

Die Mittwochsitzung eröffnete als Dolmetscher der Ansichten desjenigen Theils der Nationalliberalen, welche den Vorlagen principiell widerstreben, der Abgeordnete Kieschke. Bemerkenswerth war seine Erklärung, dass er sich auch von den Garantien, mögen es nun sogenannte constitutionelle oder mittelst Resolution festgestellte sein, ein wirksames Gegengewicht gegen die übermächtige Stellung des Ministers nicht versprechen könne.

Unter dem lebhaften Beifall der Conservativen trat der Abgeordnete v. Rauchhaupt für die Entwürfe ein. Indem er an die Tags zuvor gemachten Ausführungen des Abgeordneten Virchow anknüpfte, wies er darauf hin, dass der Fortschrittspartei bereits das Verständniss für das, was öffentliches Interesse sei, verloren gegangen sei. Zum Glück habe das Volk das noch zu rechter Zeit eingesehen, und die radicale Partei sei in einem weiteren Schmelzungsprocess begriffen. Die Durchführung des ausschliesslichen Staatsbahnsystems sei eine Nothwendigkeit, von der die grosse Mehrheit des Volkes durchdrungen ist. Dass der Staatscredit durch die Uebernahme der Privatbahnen leiden könne, sei unerweislich. Der Staatscredit sei bedingt durch die Macht des Staates. Die Bahnen, die gekauft werden sollen, seien soliden Charakters, dieselben würden sich im Besitz des Staates später alle gut verzinsen, aus den schwankenden Coursen lasse sich gar kein Schluss ziehen auf den Werth irgend welcher Bahnanlage. In Bezug auf die Regelung des Tarifwesens seien allerdings Garantien erforderlich, vielleicht durch Mitwirkung des Landtages. Jedenfalls würden sich die Garantien unschwer finden lassen. Dass die Privatbahnen im Französischen Kriege ihre Pflicht durchaus erfüllt haben, gab der Redner zu, indess sei dennoch die Verstaatlichung der Bahnen aus strategischen und volkswirthschaftlichen Gründen unabweisbar, u. A. auch zum Schutz und zur Durchführung der neuen Deutschen Zollpolitik.

Der Abg. Richter nahm darauf das Wort und bekämpfte die Eisenbahnvorlage der Regierung in fast zweistündiger Rede. Zunächst wandte er sich gegen die Redner aus der conservativen und ultramontanen Partei, denen er die ärgsten Widersprüche gegen ihre früheren Aeusserungen vorwarf; namentlich citirte er Aeusserungen von Schorlemer, Windthorst und von Heeremann in früheren Sessionen. Gegen die in den Motiven enthaltenen Anklagen gegen die Privatbahnen nahm er letztere in Schutz und suchte vielmehr den Nachweis zu führen, dass gerade die Staatsbahnverwaltung es sei, welche eine geringere Berücksichtigung für die Interessen des Publikums bekunde und überdies eine kostspieligere Verwaltung führe, als die Privatbahnen. Die grossen Verdienste des bisherigen Systems um die Entwickelung unserer Verkehrsverhältnisse würden gegenwärtig, wo man glaube die Leistungen der Privatbahnen herabsetzen zu müssen, ganz übersehen. Die Aeusserungen der Motive über die Herrschaft der Plutokratie, über die Ausbeutung des Privatcapitals, über Capitalvergeudung durch die Privatindustrie seien dieselben, welche in jeder socialistischen Broschüre enthalten seien. Dem Landeseisenbahnrath, von dessen Einsetzung so mancher Vortheil erwartet wird, wurde vom Redner derselbe Werth beigemessen, den das Landesöconomiecollegium besitzt. Die Gutachten und Aeusserungen desselben würden zwar entgegengenommen werden, aber häufig nur als schätzbares Material dienen, nach welchem sich der Minister nicht zu richten brauche. Im Weiteren wandte sich der Redner den einzelnen zum Ankauf empfohlenen Bahnstrecken zu, machte auf die Schädigung der verschiedenen Interessen, die aus der neuen Tarifpolitik drohe, aufmerksam und besprach schliesslich die Gefahren, welche durch die gewaltige Vermehrung des Beamtenheeres drohen.

Nach Richter ergriff noch unter grosser Unaufmerksamkeit des Hauses der freiconservative Abg. Leuschner das Wort, um nach seinen im practischen Leben — Redner ist Generaldirector der Mansfelder Gewerkschaft — gesammelten Erfahrungen die Annahme der Regierungsvorlage zu empfehlen.

Auch Herr Maybach nahm noch Anlass, in einer kurzen Bemerkung seine Aeusserung über die Börse zu erläutern; er wies nach, missverstanden zu sein, da er nicht beabsichtigt habe, die Börse an sich als einen Giftbaum zu bezeichnen; dieselbe entfalte nur dann eine verderbenbringende Thätigkeit, wenn sie die öffentlichen Transportanstalten, die monopolistisch gearteten Hauptverkehrsadern, in den Kreis ihrer Speculation ziehe.

Am dritten Berathungstage, in der Donnerstagssitzung, gelang es, die Debatte zu Ende zu führen. Zu dem Gesetzentwurf ergriff von Seiten der Gegner des Staatsbahnsystems noch der Abg. Berger, der keiner Partei angehört und wesentlich im Interesse seiner Rheinisch-Westfälischen Heimath plaidirte, das Wort, während als Freund des eisenbahnpolitischen Standpunktes der Regierung der nationalliberale Hannoversche Abg. Herr Miquel eine Rede hielt, die wir in ausführlicherem Auszuge wiedergeben, weil sie hinterher gewissermassen die Gegenzeichnung des Herrn Minister Maybach erhielt und auch den Standpunkt darlegt, welchen die Majorität der Nationalliberalen vertritt und welcher auch im Grossen und Ganzen von den conservativen Parteien eingenommen wird.

Der Abg. Berger eröffnete die Debatte mit einem Rückblick auf den bisherigen Gang der Discussion und erklärte, dass er der beabsichtigten grossen Ausdehnung des Staatseisenbahnwesens nicht zustimmen könne; wir könnten einen so übermächtigen Staatsbetrieb schon aus dem Grunde nicht zulassen, weil es bei uns an einer parlamentarischen Regierung durchaus fehle. Dass mit der Annahme der Linie Berlin-Wetzlar 1873 über das Princip des Staatsbahnsystems keineswegs entschieden sei, dafür dürfe er sich auf das classische Zeugniss des früheren Handelsministers Dr. Achenbach berufen. Die Klagen über die colossale Verschwendung an Nationalvermögen durch die wilde Concurrenz der Privatbahnen bezeichnete der Redner als eine blosse Phrase, ebenso das Versprechen beträchtlicher Ersparnisse durch die einheitliche Staatsverwaltung. In Bezug auf gute und billige Verwaltung könnte der Staat von den Privatbahnen noch gar Manches lernen. Die Hoffnung endlich auf Ermässigung der Tarife könne nur als eine trügerische sich erweisen, wie der Minister indirect selbst zugebe, indem er den herabgesetzten Tarif für die Oberschlesischen Kohlen ausdrücklich als einen Nothstandstarif bezeichne. Zahlen die Bahnen gar die Communalsteuer ruhig fort, so wird sogar eine Erhöhung über kurz oder lang unausbleiblich sein; dann aber dürften auch die letzten Sympathien, wenigstens der Rheinischen Bevölkerung, für Staatsbahnen erlöschen. Besonderes Gewicht legt der Redner dann noch auf die eventuelle Omnipotenz des Staates, die Machtstellung des Ministers. Sehr befremden müsse aber, wenn das

Centrum, das seit Jahren gegen die Omnipotenz des Staates gekämpft, für diese Motive stimmen wollte. Nach einem Excurse auf die s. Z. im früheren Königreiche Hannover bestandenen Garantien giebt Redner schliesslich der Majorität den Rath, bei dem Suchen nach den Garantien nicht zu ängstlich gegenüber der Execution zu sein.

Abg. Dr. Miquel constatirt, dass er mit dem grössten Theil seiner politischen Freunde dem Plane der Regierung zustimme, dass sie sich aber in jedem Stadium der jetzt eben erst beginnenden Verstaatlichung die freie Entschliessung vorbehalten. Dabei wünsche er keineswegs eine Ueberstürzung in der Durchführung der Idee. Namentlich wünsche er, dass die Verträge mit den noch in Aussicht genommenen Bahnen zur Zeit nicht zu Stande kommen, sondern eine gewisse Ruhe eintrete. Gern anerkenne er eine grosse Reihe von Vorzügen der Privatbahnen, das dürfe aber nicht bestimmend sein, sonst gebotene Massregeln nicht auszuführen. Im Gegensatz zum Vorredner führt er ferner aus, dass von jeher die Absicht bestanden habe, zur gelegenen Zeit die Hand des Staates auf das ganze Eisenbahnwesen zu legen. Der Gang der Entwickelung der Eisenbahnen in Preussen habe seine bestimmte Richtung nach dem Staatsbahnsystem genommen. Das Monopolistische der Bahnen, die Rücksicht auf das öffentliche Interesse, dem sie dienen, mache es zur Nothwendigkeit, die Bahnen in die Hände des Staates zu legen. Die Staatsaufsicht erfülle notorisch den Zweck nicht, und wenn sie wirklich ausreichend wäre, müsste sie nothwendig dem Privatcapital an sich ungerechtfertigte Hemmnisse auflegen. Inzwischen sei der Staat selbst Concurrent und damit der Zustand noch unhaltbarer. Der Einwand, dass hier socialdemokratische Theorien verwirklicht würden, sei hinfällig. Zollpolitik und Eisenbahnpolitik fielen nicht zusammen. Auch aus finanziellen Rücksichten wäre der Staat genöthigt, sein Bahnnetz zu vervollständigen. Die Einzelheiten der Vorlage lasse er dahingestellt, aber der Grundzug entspreche eben einer historisch-wirthschaftlichen Nothwendigkeit. Bezüglich der geltend gemachten Befürchtungen gäbe er zu bedenken, dass rücksichtlich der Gewalt des Ministers die Dinge durch den Mehrerwerb dieser Bahnen nicht in pejus geändert werden, und ferner, dass ein grosses Staatseisenbahnnetz sich der Zollpolitik unbedingt anschliessen müsste. Die politischen Gefahren hält Redner nicht für besonders erheblich; jedenfalls sei es in dieser Beziehung angezeigt, nach Garantien zu suchen, um nicht in die Lage zu kommen, innerlich nothwendigen Massnahmen selbst ohne Garantien zustimmen zu müssen. Allerdings trete ein Zuwachs der Staatsgewalt ein, aber man möge auch nicht vergessen, dass der Staat in neuester Zeit von seinen Rechten an die Provinzen etc. abgegeben habe. Was aber durchaus unerlässlich sei, wäre die vollständige Umgestaltung der Verwaltung der Staatsbahnen. Eine Decentralisation müsse unbedingt angestrebt werden, während allerdings dem gegenwärtigen traurigen Zustande des Tarifwesens nur durch den centralen Einfluss abgeholfen werden könne. Der Nutzen und das Gedeihen der verschiedenen Landestheile des Staates aus den durch den Staatssäckel erhaltenen Staatsbahnen müsse, so lange wir das gemischte System hätten, — wie der Redner des Näheren ausführt — nothwendig ganz verschieden sein. Ein erhebliches Bedenken bilde allerdings der Einfluss auf das Budget. Hier sei indess eine Uebertragung von Betriebsergebnissen guter Jahre auf schlechte absolut nothwendig und der Modus dafür gesetzlich zu regeln. Zur Feststellung der Tarife wäre eine Mitwirkung der Landesvertretung erforderlich, aber noch mehr als auf die gesetzlichen Tarifnormen käme es auf den Gang des Verfahrens an, nach welchem die Tarife regulirt würden. Die Communalsteuern, welche die betreffenden Eisenbahnen gegenwärtig zahlen, müssten billiger Weise in gleicher Weise bis zur Schaffung des neuen Communal-Steuergesetzes fortgezahlt werden. Die schliessliche Entscheidung des grössten Theiles seiner politischen Freunde werde von dem Resultate der Commissionsprüfung und von den festzustellenden Garantien abhängig sein. Zu der Kündigung der grossen Masse der qu. Prioritätsobligationen müsse der Minister gehalten sein, die Zustimmung der Landesvertretung einzuholen.

Herr Minister Maybach verzichtete darauf für sich und Namens des Herrn Finanzministers für jetzt darauf, die Ausführungen der Gegner der Vorlage zu widerlegen, um nicht die lichtvolle Darlegung des Vorredners abzuschwächen.

Demnächst wurde der Schluss der Debatte angenommen und der Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat, einer Commission von 21 Mitgliedern überwiesen.

Zieht man das Facit der Debatten, so lässt sich dasselbe in der Eingangs citirten fortschrittlichen Meinungsäusserung resumiren, dass die schon vorhandene Majorität für die Vorlage noch diejenigen Splitter der Minoritätspartei sich während der Commissionsberathungen ankrystallisiren wird, welche durch das Suchen nach Garantien bereits die Hand zur Verständigung ausstrecken. Immerhin wird die Feststellung der Garantien schwerlich ohne erhebliche Meinungskämpfe abgehen und ist auch anzunehmen, dass, wenn nicht die Ankaufsverträge bis zum 1. Januar nächsten Jahres ratificirt sein müssten, die parlamentarische Erledigung der Verstaatlichungsvorlage kaum bis zu den Weihnachtsferien zu ermöglichen wäre. So aber wird die Commission und das Plenum gemäss den geschäftsordnungsmässigen Befugnissen der regierungsfreundlichen Majorität es einzurichten wissen, dass eine prompte Behandlungsweise Platz greift, welche den principiellen Schritt zum Uebergang zum Staatsbahnsystem im Sinne der Vorlage noch vor dem Weihnachtsfest sichert.

Zur Verstaatlichungsfrage.

Man hat in letzter Zeit als Autorität für die Verstaatlichung der Privateisenbahnen den Bericht der im Jahre 1873 eingesetzten Specialcommission zur Untersuchung des Eisenbahnconcessionswesens angezogen. Dies ist indessen ein Irrthum, wie sich aus dem nachfolgenden Abdruck des ganzen Passus des Berichtes ergiebt:

„Zum Gegenstande einer, wenn auch nur allgemeinen Discussion ist die Vorfrage gemacht,

ob der Eisenbahnbau lediglich dem Staate vorzubehalten und die Privatunternehmung principiell ausgeschlossen sei.

Die Commission ist nicht zweifelhaft gewesen, diese Frage in Uebereinstimmung mit dem Gutachten aller Sachverständigen dahin zu beantworten, dass der ausschliessliche Staatseisenbahnbau für die Gegenwart unausführbar erscheint. Die Commission hat sich jedoch andererseits der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass bei der Ausdehnung und Ausbildung des Eisenbahnwesens, wie sie in neuerer Zeit schon eingetreten ist und sich von der Zukunft immer mehr erwarten lässt, volkswirthschaftliche Rücksichten und Gründe auf die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staates als letztes Ziel hinführen.

Die Eisenbahnen sind öffentliche Transportanstalten und stehen ihrem Wesen und Zwecke nach den Landstrassen gleich. Nur zwingende finanzielle Gründe sind es gewesen, welche diesen Standpunkt verrückt und den Bau wie die Erhaltung der Eisenbahnen aus der Hand des Staates genommen und der Speculation und der Industrie übergeben haben.

So erfolgreich dies auch in mannigfacher Beziehung für den Eisenbahnbau gewirkt hat, so dürfte es sich doch als eine volkswirthschaftliche Anforderung an die Zukunft bezeichnen lassen, dass sie das dem Wesen und Zwecke der Eisenbahnen allein entsprechende Verhältniss verwirklicht, das Verhältniss nämlich, nach welchem ebenso, wie dies bereits bei den Chausseen der Fall ist, nicht mehr die Frage zinsgewinnbringender Rentabilität, sondern unabhängig davon das Bedürfniss des öffentlichen Verkehres in den Vordergrund tritt und nur insoweit, als nach Genügung und ohne Gefährdung desselben die Speculation zugelassen werden kann, dieselbe ihren Antheil an dem Unternehmen behält und überkömmt, wie dies bezüglich des Transport- und Befrachtungswesens nicht bedenklich sein, vielmehr principiell nothwendig werden dürfte.

Gerade die Ueberlassung des Transport- und Befrachtungswesens an die Privatunternehmung ist es, welche einerseits die Vereinigung der Eisenbahnen in der Hand des Staates durchführbar machen, und andererseits ebenso die Solidität in der Ausführung und Erhaltung desselben, wie die möglichst freie Bewegung im Verkehr sichern wird.“

Es ergiebt sich hieraus, dass im geraden Gegensatze zu der jetzt beabsichtigten Verstaatlichung, welche zum wesentlichen Zwecke die Uebertragung des Transport- und Befrachtungswesens auf den Eisenbahnen an den Staat hat, die Commission principiell für nothwendig hielt, gerade diesen Theil des Eisenbahnwesens der Privatunternehmung zu überlassen, um eine möglichst freie Bewegung im Verkehre zu sichern.

Zur Concurrenz zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat als Anlage des Etats der Bauverwaltung dem Hause der Abgeordneten eine Denkschrift **(Die Ruhr, deren Schifffahrtsverhältnisse und Regulirung)** zugehen lassen, aus welcher hervorgeht, dass die Schifffahrt auf der Ruhr von Jahr zu Jahr immer mehr zurückgegangen ist, obgleich die Verwaltung unablässig darauf bedacht war, dieselbe durch Regulirungen des Fahrwassers und sonstige Anlagen zu fördern, und dass 1855 bis 1864, als die Bahnen durch Ermässigung ihrer Frachtsätze die Transporte auf der Ruhr überflügelten, nicht nur eine Ermässigung der Ruhrgefälle und deren gänzliche Aufhebung stattgefunden hat, sondern auch die ausgedehnteste Regulirung des Fahrwassers vollendet worden und dass überhaupt bei dem Eintritt der Concurrenz Alles aufgeboten worden ist, was verlangt werden konnte. Trotzdem hat die Kohlenschifffahrt auf der Ruhr in ausserordentlicher Weise abgenommen.

Wie gewaltig der Absatz an Kohle auf der Bahn zu- und die Verfrachtung per Ruhr abgenommen hat, ferner wie gering die Bedeutung der Ruhrschifffahrt für den gesammten Kohlendebit ist, ergiebt sich aus folgenden Thatsachen: Das Resultat der Debitsverhältnisse der an der Ruhr gelegenen Bergreviere in 1878 ergiebt 936 095 Centner Kohlen zur Ruhrschifffahrt, wovon jedoch

nur 836 636 Ctr. in die Rheinhäfen gelangten, während auf der Bahn angefahren wurden: nach Ruhrort 29 467 158 Ctr., nach Duisburg 7 514 200 Ctr., zusammen 36 981 358 Ctr., und nach dem Hafen Hochfeld der Rheinischen Bahn 8 653 200 Ctr., im Ganzen nach den Rheinhäfen 45 624 558 Ctr. Von dem Gesammtdebit fanden Abfuhr nach Procenten:

	auf der Ruhr	auf den Eisenbahnen
1851	29,06	24,09
1861	14,07	59,05
1871	2,97	80,07
1878	0,26	86,85

Die Ursachen des Verfalls der Ruhrschifffahrt liegen also nicht in der Beschaffenheit des Fahrwassers der Ruhr. Immerhin erscheint es auffallend, dass auf der Ruhr der Absatz so ausserordentlich abgenommen hat. Hierauf hat zunächst die Umladung in den Kohlenhäfen und das ganze Kohlengeschäft Einfluss. Nur ein Theil der Ruhrkohlen eignet sich zum directen Absatz. Es findet in den Kohlenhäfen eine Vermischung statt, die sich von Schiff zu Schiff schwer bewirken lässt. Während nun die mit der Bahn angefahrenen Kohlen ohne besondere Kosten direct in die Magazine abgestürzt und von hier aus nach den Mischungsverhältnissen auf geneigten Bahnen in die Schiffe transportirt werden, müssen die Kohlen aus den Schiffen zunächst mittelst Karren bergan in die Magazine ausgefahren werden, worauf erst jene Manipulation vorgenommen werden kann. In vielen Fällen geschieht die Mischung und der Absturz der Kohlen in die Schiffe direct von den Waggons aus. Die Kosten des Ausladens aus den Schiffen in die Magazine betragen pro 100 Ctr. zwischen 2,5 und 3 M., das macht für ein 3 200 Ctr. tragendes Schiff 80 bis 96 M. Alsdann treten zur Schiffsfracht noch die Versicherungsgebühren mit 18 M. und noch mehrere kleinere Ausgaben hinzu, so dass eine Belastung für den Wassertransport pro Schiff von 110 bis 115 M. entsteht, welche fast alle Vortheile der billigeren Fracht aufhebt. Für diejenigen Kohlen, welche ungemischt in den Handel kommen, sind die Ueberladevorrichtungen vom Waggon ins Rheinschiff aber so bequem und zeitersparend gegenüber einem Ueberladen von Schiff zu Schiff, auch bedingt letzteres ein drittmaliges Umladen der Kohlen, die hierdurch eine wesentliche Verschlechterung erleiden, so dass sowohl die Grubenbesitzer als auch die Kohlenhändler den Bahndebit unbedingt vorziehen. Von gewichtigem Einfluss ist auch die Regelmässigkeit der Abfuhr von den Zechen und des Bezuges der Kohlen in den Häfen. Welchen Einfluss die Vervollkommnung der Ueberladevorrichtungen vom Waggon ins Schiff etc. im Ruhrorter Hafen auf den Minderbezug der Steinkohlen auf der Ruhr ausgeübt hat, zeigt die enorme Abnahme der Schiffe, welche von der Ruhr aus in den Hafen eingefahren sind. Es betrug die Zahl der Schiffe: 1863: 3 880, 1864: 3 447, 1865: 2 348, 1867: 2 112, 1870: 1 677, 1873: 1 669, 1874: 350, 1875: 385, 1876: 123, 1877: 85, 1878: 61 und in der ersten Hälfte dieses Jahres nur noch 5, wovon nur eins mit Kohlen, die anderen mit Steinen beladen waren. Ueberhaupt befahren zur Zeit nur 30 Schiffe die Ruhr und der betreffende Schiffsbau hat ganz aufgehört. Die besonderen Verhältnisse des Kohlenverkehrs im Rheinisch-Westfälischen Kohlengebiet und die ungeheuere Zunahme des Absatzes auf den Eisenbahnen, andererseits die Unsicherheit des Wasserweges auf einem Gebirgsflusse wie die Ruhr, haben diese ausserordentliche Abnahme der Schiffahrt auf derselben und damit die colossale Verrückung der früheren Verhältnisse herbeigeführt.

Die Reise der Skandinavischen Gäste zur diesjährigen Salzburger Generalversammlung.

(Schluss aus No. 88.)

Das Programm für Donnerstag, den 31. Juli, enthielt eine Eisenbahnfahrt von ungefähr 12 Stunden. Nach dem erfrischenden Gewitter des vorhergehenden Abends und einigen Regenschauern des Nachts strahlte der Sommerhimmel doppelt klar und die Luft war so durchsichtig, wie man sie sonst nur an günstigen Nachmittagen zu finden pflegt. Die sehr Eifrigen begannen schon um 6 Uhr Morgens die Anstrengungen des Tages, indem sie bis zur Station Taxenbach vorausfuhren und von hier die von der „Rauriser Ache“ durchströmte sogenannte „Kitzloch-Klamm“ besuchten, eine Kluft, die sich freilich, was Wildheit und Ausdehnung anbetrifft, nicht mit der am Tage vorher besuchten Lichtenstein-Klamm messen kann, aber doch als ausserordentlich ansprechend geschildert wird; dieselbe hat den wesentlichen Vorzug, der Station weit näher zu liegen. Die Mehrzahl der Gesellschaft verliess erst um 7½ Uhr das schöne Zell am See, das in der frischen Morgenbeleuchtung noch viel einladender war als am vorhergehenden Tage; der erste Theil des Weges bis Bischofshofen war eine Rückfahrt auf der am vorigen Tag zurückgelegten Strecke; hier ging der Zug auf die gegen Osten nach Steyermark führende Bahnlinie über, welche sehr stark, häufig sogar mit 1—40, steigt und Höhen von mehr als 2 500 Fuss über dem Meere erreicht. Wir passirten hier den in den Steyerischen Volksliedern besungenen Dachstein, dessen weisse Zinnen nahezu 9 000 Fuss hoch sind, und den wilden Grimming, dessen Lawinen tiefe Furchen in die Bergabhänge gescheuert haben. In dessen Schatten liegt Steinach-Irdning, ein Knotenpunkt, von welchem die Kronprinz Rudolfbahn gegen Westen und Norden führt, dem Laufe der Traun folgend, welche durch die Bergmassen des Salzkammerguts hindurch nach der Donau strömt. Nach einer vierstündigen Fahrt war hier in Steinach-Irdning eine halbe Stunde Rast, um das Frühstück, das bei Ankunft des Festzuges auf dem Perron gedeckt stand, einzunehmen. Während man an den langen Tischen, so gut wie möglich unter weissen Sonnenschirmen gegen die glühende Mittagssonne geschützt, sass, wurden von kleinen Kindern Bouquets von dem rauhen Edelweiss und von schönen Alpenrosen, eine Gabe der Bergflora, an die Fremden vertheilt. Dieser Gruss in Blumen hat sich auf der ganzen Reise überhaupt häufig wiederholt; in den grossen Städten wurden den Skandinavischen Damen prachtvolle Bouquets, die Erzeugnisse der modernen Gärtnerkunst, überreicht, und zwischen den Bergen wurden dieselben mit den einfachen aber edlen Alpenblumen begrüsst.

Die Gegend, welche die Kronprinz Rudolfbahn auf ihrer südlichen Strecke durchläuft, ist der bekannteste und an Naturschönheiten reichste Theil des Salzkammergutes, nämlich das vom Traunfluss durchströmte Thal vom Hallstädter See bis zum Traunsee, dicht an dem berühmten Schafberg vorbei, diesem Rigi der Oesterreichischen Alpen, von wo man über die drei schönen Seen, den Wolfgangsee, Mondsee und Attersee, hinübersieht und im Ganzen 13 Seen zählt. Die Klippen erheben sich hier in steilen und kräftigen Formationen, aus den wilden und engen Klüften springen und brausen die kleinen Gebirgsbäche hervor, die Sonne scheint in kräftigem Farbenspiel auf die Spitzen und Abhänge der Felsen, während tiefhängende Wolken über dem Thalwege schweben. Zuweilen öffnet sich der schmale Pass, die Klippen weichen zurück und an Stelle des Flusses sieht man einen langgestreckten See mit seiner eigenthümlichen blaugrünen Farbe, den Kranz der Berge mit dem blauen Himmel und den treibenden Wolken in seinem tiefen Wasser abspiegelnd. Bei Obertraun liegt ein solcher träumender Gebirgssee, der seinen Namen von dem Städtchen Hallstadt hat, welches nur aus einer Reihe Häuser nebst Kirche besteht und kaum Platz zwischen den Salzbergen und dem Wasser findet, — ein herrlicher Sommer-Aufenthaltsort mit einem Salzbad, in einer an romantischen Wasserfällen und fruchtbaren Thalstrichen reichen Gegend, von wo aus interessante Bergwanderungen unternommen werden können. Die Hauptstadt in diesem Schönheitsreich ist Ischl, das Lieblingsbad des Hofes und des Oesterreichischen Adels, ein Sommeraufenthalt, der in Allem, auch was Kostspieligkeit anbetrifft, sich mit Baden-Baden oder Wiesbaden messen kann. Das Ziel der schnellen Fahrt, wobei man von Ischl in der Vorbeifahrt nur einen flüchtigen Eindruck erhielt, war Ebensee, am südlichen Ende des Traunsees belegen. Hier warteten zwei recht ansehnliche Dampfschiffe, um die Gesellschaft in einer kleinen Stunde über den See nach Gmunden — einem zweiten Juwel des Salzkammerguts — zu führen. Von der Dampfschiffsbrücke in Gmunden, welche um 5 Uhr erreicht wurde, ging oder fuhr die ganze Gesellschaft hinauf nach einer Restauration, deren von Lindenbäumen beschattete Terrassen eine freie Aussicht über den See und auf die denselben umgebenden Berge, den Grünberg, Traunstein, Sonnstein etc. gewährten, die in scharfen Contouren sich gegen den klaren Himmel abzeichneten und bei einigermassen gutem Willen für menschliche Profile gehalten werden konnten. Hier im Freien und in dieser bezaubernden Umgebung war ein Mittagsmahl angerichtet, bei welchem die Aufwartung von jungen Mädchen aus Gmunden, welche in die anmuthige Nationaltracht gekleidet und alle hübsch, einige geradezu Schönheiten waren, besorgt wurde. Es war hart genug, diesen lieblichen Ort nach einem Aufenthalt von nur 2 Stunden und ohne Gelegenheit zu einem Ausflug in die herrliche Umgegend gehabt zu haben, zu verlassen; aber es blieb noch ein langer Weg bis Linz zurückzulegen. Um 7 Uhr erfolgte die Abfahrt auf der alten schmalspurigen Eisenbahn, einer der ältesten in Oesterreich, nach Lambach und von hier auf der Kaiserin Elisabethbahn nach Linz, der schönen Donaustadt, wo für die Skandinavier im Hôtel Erzherzog Karl Quartier bestellt war.

Gleichwie in Dänemark nicht allein die Seeländische Eisenbahngesellschaft, sondern auch die vereinigte Dampfschiffsgesellschaft an dem Empfang der Deutschen Gäste Theil genommen hatte, so hatte auch in Oesterreich die grosse Donau-Dampfschiffsgesellschaft, deren Flotte von mehr als 200 Schiffen sowohl die Flüsse, wie auch das Schwarze Meer bis nach Odessa und Constantinopel befährt, den Wunsch geäussert, sich mit den Eisenbahnen zu vereinigen, um den Skandinavischen Gästen des Eisenbahnvereins Gastfreundschaft zu erweisen. Der grosse und prächtig eingerichtete Dampfer „Marie Valerie“ lag am Freitag Morgen, den 1. August, an der Donaubrücke in Linz, mit Flaggen festlich geschmückt, bereit, und um 8 Uhr begann die Fahrt flussabwärts. Diese Wasserfahrt bietet manche schöne Punkte dar: Mauthhausen, Grein, Melk, Dürrenstein (wo Richard Löwenherz gefangen sass), Greifenstein und in der Nähe von Wien die zwei Neuburgs und Nussdorf. Auf dem ganzen Wege waren festliche Vorbereitungen getroffen, die Schiffe der Dampfschiffsgesell-

schaft und die Stationen waren beflaggt, Ehrenpforten, auch mit Skandinavischen Farben — waren errichtet und überall wurden Salute abgegeben. Aber im Ganzen ist eine solche Flussfahrt doch monoton und nach der Schönheitsfülle, welche sie in den letzten Tagen genossen hatten, waren die Reisenden abgemattet. Die Dampfschiffsgesellschaft war als Wirth durch ihren Generaldirector, H. v. Kassian, und ein Mitglied des Verwaltungsraths, Baron v. Burg, repräsentirt, Letzterer ein Greis von über siebenzig Jahren mit einer wunderbaren Geistesfrische und körperlichen Rüstigkeit, welcher mit seiner Gattin an der Zusammenkunft und dem ganzen Ausflug Theil genommen hatte und nun beim Frühstück am Lande in seiner Erwiederung auf den für die Gesellschaft ausgebrachten Toast mit grosser Beredsamkeit die civilisatorische Mission der Verkehrsmittel schilderte. Der Gesangverein hatte sich hier wieder angeschlossen und trug wesentlich dazu bei, die Zeit zu verkürzen; im Vordersteven war es munter, Tyrolerjodler wechselten mit Klapphornsolos, Taschenspielerkünste mit akrobatischen Uebungen ab. — Die Gesellschaft war somit in der besten Stimmung, als der Dampfer sich um 3 Uhr der mit Laub und Flaggen geschmückten Landungsbrücke bei Nussdorf näherte, wohin Hofrath v. Claudy per Eisenbahn vorausgereist war, um das Festdiner, welches den Schluss des Ausfluges bilden sollte, zu arrangiren. Ueber Nussdorf, eine halbe Meile vor Wien, erheben sich die beiden waldbedeckten Höhen Leopoldsberg und Kahlenberg, mit üppigen Weinbergen am Fusse und nordischen Buchenwäldern auf der Spitze. Von diesen Bergen aus, die ein Lieblingsziel der Excursionen der Wiener sind, hat man gegen Süden eine prachtvolle Aussicht über die Kaiserstadt und die grosse Ebene, während man gegen Westen die Höhen des Wiener Waldes vor sich sieht und fern am Horizont schimmern die blauen Felslinien der Alpen; man übersieht von hier bei klarem Wetter ein Areal von ungefähr 30 Quadratmeilen. Von dem Ufer des Flusses bis zur Spitze des Leopoldsberges wurde vor einigen Jahren eine Eisenbahn von eigener Construction, eine sogenannte Drahtseilbahn, angelegt, bei der die Wagen von einer feststehenden Dampfmaschine mittelst eines Eisendrahtseils in die Höhe gezogen wurden. Dieselbe wurde im Frühjahr 1873 eröffnet, also unmittelbar vor der Weltausstellung und dem mit derselben zusammenfallenden grossen „Krach", der in einem Nu so viele imaginaire Anlagen vernichtete. Unter der eingetretenen Reaction in allen Verhältnissen konnte die Bahn nicht bestehen, die Einnahmen deckten nicht einmal die Betriebskosten und hierzu kam noch das Unglück, dass das Seil zerriss und ein Theil des Bahnkörpers herunterstürzte; die kostspielige Anlage liegt jetzt nicht nur unbenutzt, sondern theils als Ruine da. Kurz darauf wurde eine Bahn nach einem anderen System von Nussdorf hinauf auf den Kahlenberg eröffnet; diese ist eine „Zahnradbahn" von derselben Construction wie die Bahn auf dem Schweizerischen Rigi, wo die Locomotive, die hinten am Zuge angebracht ist, mittelst eines Rades, welches in eine zwischen den Fahrschienen angebrachte Zahnreihe greift, sich aufwärts arbeitet. Obgleich diese Bahn mit Unterbilanz arbeitet, wird sie doch noch bis auf den heutigen Tag betrieben. Die Steigungen gehen hier zuweilen bis zu 1 auf 20 und die Fahrt ist eine ganz eigenthümliche, jedenfalls aber da, wo keine gähnenden Abgründe und jähen Abhänge passirt werden, ohne jede Beängstigung; nur war es die Meinung der Sachkundigen, dass die Schwierigkeiten in einer zweckmässigeren und billigeren Weise hätten überwunden werden können. Auf der Spitze des Kahlenberges — an der Seite einer grossartigen Villa, auf welche ein Wiener Maler in der guten Zeit mehrere hunderttausend Gulden verwendet hatte und die er zu einem wirklichen Spottpreis verkaufen musste — hat die Eisenbahngesellschaft ein grosses Restaurationsgebäude errichtet und draussen auf der Terrasse, wo der Festzug vom Orchester mit „An der schönen blauen Donau" empfangen wurde, war unter freiem Himmel eine grosse Tafel gedeckt, bei der man zur Veränderung nach dem „ländlichen Mahl" des vergangenen Tages eine Probe davon bekam, was die Wiener Küche zu prästiren vermag. Das Diner dauerte mehrere Stunden, einen Augenblick allerdings durch einen kleinen Regenschauer unterbrochen, und es wurden unendlich viele Reden gehalten, in welchen das gute und herzliche Verhältniss, welches sich zwischen den Wirthen und Gästen entwickelt hatte, erneuerten Ausdruck fand. Von Seiten der Skandinavier brachte Generaldirector Troilius, welcher persönlich der am meisten Gefeierte war, dem Deutschen Eisenbahnverein und speciell den Oesterreichischen Eisenbahndirectionen den Dank dar. Hieran schloss sich noch später ein wohlverdienter Dank an die vielen Hunderte und Tausende von Functionären im Dienste der Eisenbahnen und Dampfschiffsgesellschaft, welche in den verflossenen Tagen neben ihrer sonstigen Arbeit ihren Beitrag dazu geleistet hatten, dass die Reise für alle Theilnehmer so bequem und genussreich ausgefallen war. Bei Einbruch der Dämmerung wanderte der Zug mit der Musik an der Spitze zurück nach der Station und als er in geschwinder Fahrt die Bahn hinunterfuhr, wurde von der Spitze des Kahlenberges ein letzter Abschiedsgruss durch ein strahlendes Feuerwerk nachgesandt. In Nussdorf war Marie Valerie durch einen kleineren Flussdampfer abgelöst, da die grossen Schiffe einen zu grossen Tiefgang haben, um den Donaucanal passiren zu können, und nach einer kurzen Fahrt an dem stillen und milden Abend wurde der Franz-Josefs Quai mit dem prächtigen Hotel „Metropole" erreicht, wo für alle fremden Gäste Quartier bestellt war.

Offiziell war die Reise hiermit zu Ende, und von nun an hatte Jedermann seine Freiheit. Inzwischen aber war die Aufmerksamkeit der Gastgeber noch nicht erschöpft, dieselbe hielt vielmehr unverändert bis zum letzten Augenblick an. Um die Semmeringbahn zu zeigen, waren in den gewöhnlichen Expresszug, der Sonntag Morgens 7 Uhr von Wien nach Triest abging, zwei Salonwagen zur Disposition der Skandinavier eingestellt. Dieselben benutzten diesen Zug bis zur Station Semmering und hatten somit die beste Gelegenheit, ebensowohl die grossartige Bahnanlage wie die prachtvolle Bergnatur zu bewundern, durch welche in gewagten Biegungen imponirende Viaducte und mächtige Tunnels geführt sind. Auf der Semmeringhöhe, wo die frische Bergluft nach der drückenden Wärme in Wien äusserst wohlthuend wirkte, verweilten sie eine Stunde, bis sie der Zug vom Süden nach Payerbach, der Station, wo die eigentliche Semmeringbahn beginnt, zurückbrachte. Die Wärme hier unten war wieder erdrückend und die Tour nach Reichenau, einem Landaufenthaltsort der Wiener, nach Kaiserbrunn, von wo Wien durch eine 8 Meilen lange Leitung sein Trinkwasser bekommt, und nach dem zwischen hohen Klippen eingeschlossenen Höllenthal, war deshalb kein ungetrübter Genuss. Glücklicherweise wurde es auf der Rückfahrt über Payerbach nach Wien Abends etwas kühler.

Auch für die Bequemlichkeit auf der Heimreise wurde von den liebenswürdigen Oesterreichischen Gastgebern in der besten Weise gesorgt. Die Theilnehmer an der Tour zerstreuten sich nach verschiedenen Seiten und auf vielen Bahnlinien; aber die Directionen derselben bemühten sich angestrengt, ihnen dadurch die Reise zu erleichtern, dass sie besondere Coupées oder Salonwagen zu ihrer Verfügung stellten und ihre Beamten angewiesen hatten, ihnen in jeder Beziehung dienlich zu sein. Ohne die Ungenirtheit und den Comfort, welche die Salonwagen bieten, wäre es bei dieser Jahreszeit beinahe unmöglich gewesen, die ganze Reise von Wien nach Hamburg in wenig über 24 Stunden zurückzulegen. Dort war von dem fürchterlichen Gewitter, welches am Montag, den 4. August, über die Jütische Halbinsel und die Dänischen Inseln zog, nichts zu spüren; der Himmel war klar, die Hitze stark und die Luft drückend schwül.

Die Skandinavischen Theilnehmer an der Salzburger Conferenz sind mit einer reichen Ausbeute von ihrer Reise und erfüllt von der Erkenntlichkeit für das Wohlwollen und die Gastfreundschaft, welche ihnen überall entgegengebracht wurde, zurückgekehrt. Sie sind ihren Deutschen Gastgebern, nicht allein den Oesterreichern, sondern auch denjenigen Bahnverwaltungen, welche sie vor dem Congress empfingen, warmen Dank und grosse Anerkennung schuldig. Es ist eine Selbstfolge, dass die politischen Divergenzen, welche zwischen den Dänen und dem neuen Deutschen Reiche bestehen, bei dieser Gelegenheit nicht berührt wurden. Die Deutschen, mit denen sie zusammentrafen, repräsentirten nur eine bestimmte Geschäftsbranche. Es waren Eisenbahnvertreter und im Interesse der Eisenbahnen vereinigte man sich, also auf einem Gebiete, wo die grösstmöglichste Harmonie und ein Zusammengehen sämmtlicher Nationen erwünscht ist.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, im November 1879. (Bahnpolitik und Rückblick. Betriebsreglementsänderung. Wächterfrauen. Pontebbabahn-Tarif. Militärische Bahnbenutzung. Bahnstatistik. Staatsbahnnetz-Project. Mährisch-Böhmisch-Bayerische Verbindung. Dalmatiner Staatsbahn. Hundebeförderung. Arlbergvortrag. Börsenstimmung.)

Die Ungarischen Finanz- und Communicationsminister haben sich über die zu befolgende Eisenbahnpolitik der Legislative gegenüber dahin erklärt, dass vor Allem die unmittelbare und möglichst kürzeste Verbindung mit dem Oriente und zwar durch die Budapest-Semliner Bahn, dann die unmittelbare Verbindung unseres Bahnnetzes mit der Donau, sowie die Gruppirung der Eisenbahnen in der Art anzustreben sei, dass der Verkehr einer Gegend auch nur in Einer Hand concentrirt werde, worüber die Vorlagen dem Reichstage bald zukommen sollen. Im Rückblick über die Bahnresultate der letzten Zeit stellt der Communicationsminister dar, wie die Einführung jährlicher Ausgabepräliminarien auf die Verminderung der Kosten und die Erzielung grösserer Ersparnisse von Einfluss war; zu letzteren werden auch in Folge des zu Neujahr ins Leben tretenden Versicherungsverbandes der Eisenbahnen die Ueberschüsse der entfallenden Assecurranzprämien pro 80 000 — 100 000 fl. jährlich insofern gehören, als diese Summe den durchschnittlichen Jahresgewinn der Versicherungsanstalten repräsentirt; weiters hat die Abwickelung des Investitionsanlehens stattgefunden, welches gegenüber dem mit 700 000 fl. präliminirten Zinsenerforderniss nur ein solches von 613 042 fl. 30 kr. in Gold beziffert; durch

dieses Anlehen wird die Erhöhung des Anlagecapitals oder der Zinsengarantie der Bahnen für immer ausgeschlossen; durch die Vereinigung der Eperies-Tarnower mit der Kaschau-Oderberger Bahn und durch den aussergerichtlichen Ausgleich des Processes der Siebenbürger Bahn mit ihrer Bauunternehmung sind die zwei letzten pendenten Streitfragen geordnet worden; durch die Erwerbung der Waagthalbahn ist das Staatsbahnnetz um 141 km grösser geworden; die Tarifconvention mit Rumänien anlässlich der Eröffnung des Anschlusses mit der Predealbahn sichert die Lebensfähigkeit der Budapest-Kronstadter Linie; endlich wird die Eröffnung der internationalen Bahnen Kronstadt-Tömös-Landesgrenze und Orsova-Vercierova sowie der Bahnbauten in Bosnien und im Grenzgebiete mit der Aussicht auf das Zustandekommen der Budapest-Semliner und Ofen-Raaber Bahn mit der Schlussbemerkung erwähnt, dass rücksichtlich der Realisirung von Secundärbahnen sich eine lebhafte Agitation im ganzen Lande kund giebt. Das Budget des Communicationsministeriums pro 1880 nähert sich immer mehr dem Normalstand und weist zwar Mehrausgaben von rund 346 000 fl., aber auch Ersparnisse von rund 519 000 fl. gegen das laufende Jahr aus.

Von den Ressortministerien beider Reichshälften wurden einige Bestimmungen des Betriebsreglements und zwar zum § 44 betreffend die Maximal-Entschädigungssätze beim Thiertransport und zum § 48 durch Einschaltung resp. Substituirung mehrerer feuergefährlicher Gegenstände abgeändert.*)

Das K. K. Handelsministerium hat den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt, dass Frauen von Bahnwächtern blos zur Bedienung der Schranken und zwar bis zu einer Entfernung von höchstens 200 m vom Wächterhause, ferner des Nachts nur auf minder frequentirten Strecken verwendet werden dürfen.

Zur Tariffrage auf der Pontebbabahn bringt das „Centralbl. für Eisenb.“ folgende Mittheilung: „Die in mehreren Journalen enthaltenen Beschwerden der Handels- und Industriekreise Kärntens über die mit der Eröffnung der Staatsbahnlinie eingeführten Localtarife der Strecke Tarvis-Pontafel dürften zumeist darauf zurückzuführen sein, dass wegen Mangels bestehender directer Tarife mit Italien via Pontafel die Kärntnerischen Erzeugnisse auf die Abfertigung von Bahn zu Bahn angewiesen sind und demnach den Sätzen der Localtarife der einzelnen hierbei in Betracht kommenden Strecken unterliegen, wodurch sich die Frachtsätze höher beziffern als allseitig vorausgesetzt und erwartet wurde. Es ist anzunehmen, dass der grösste Theil dieser Beschwerden sofort behoben sein wird, wenn die directen Tarife, welche bereits in Ausarbeitung sich befinden und nur aus inneren Gründen der Italienischen Bahnen nicht gleichzeitig mit der Eröffnung der Tarvis-Pontafeler Strecke in Wirksamkeit gesetzt werden konnten, ins Leben treten werden. Um den Wünschen der betreffenden Handelskreise nachzukommen, werden vorerst die wichtigsten Tarife und zwar für Holz und alle Arten Eisen aufgestellt, und ist die Einführung dieser mit Anfang nächsten Monates in Aussicht genommen.

Der Oberst und Brigadecommandant Hilleprand, ehemals Chef des Eisenbahnbureau im Kriegsministerium, ist von einer sechswöchentlichen Bereisung der wichtigsten Eisenbahnstrecken Deutschlands, Frankreichs und Italiens zurückgekehrt, die er in Begleitung eines Oberbeamten der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen unternommen hatte. Zweck dieser Reise war: alle für die militärische Benutzung der Eisenbahnen zur Kriegszeit in diesen Ländern schon während des Friedens bestehenden Einrichtungen aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Es werden schon in nächster Zeit mehrere einschlägige Massnahmen und Einrichtungen bei allen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen durchgeführt werden.

Zu den Aufgaben des statistischen Departements im Handelsministerium, schreibt die ministerielle „Presse“, zählt auch die Verfassung und Zusammenstellung einer erschöpfenden Eisenbahnstatistik. Wie es in der Natur der Sache liegt, genügt eine ganz kurz gefasste Eisenbahnstatistik den volkswirthschaftlichen Anforderungen nicht; andererseits soll jedoch die Veröffentlichung derselben den Zeitverhältnissen nicht allzuweit zurückstehen. Es wurde deshalb die Methode gewählt, dass die Publicirung der Eisenbahnstatistik in einer zweifachen Form erfolgt. Es werden nämlich die Hauptresultate, wie Umfang des Verkehrs, Einnahmen und Ausgaben, in mehr summarischer Weise in einer Octavausgabe publicirt, in welcher die Ergebnisse des Jahres 1877 vorliegen und jene für 1878 bis Mitte November d. J. erscheinen werden. Diese kurzgefasste Statistik reicht wohl für administrative Zwecke aus, genügt aber nicht dem Techniker und Eisenbahnfachmann. Um allen Anforderungen der Wissenschaft nachzukommen, muss auch ein Detailwerk geschaffen werden, wie ein solches für das Jahr 1876 von dem statistischen Departement des Handelsministeriums soeben herausgegeben wurde. In diesem 480 Seiten umfassenden Werke sind manche Partien der Eisenbahnstatistik zum erstenmale behandelt und veröffentlicht, wie beispielsweise die Eisenbahnen für Privatzwecke (Industriebahnen); andere hinwieder finden darin eine ganz ausserordentliche Erweitung. So sind im Jahre 1876 593 Privatbahnen für Industriezwecke vorhanden gewesen (512 in Oesterreich, 81 in Ungarn); die ersteren hatten eine Länge von 489, die letzteren eine solche von 157 Kilometern. Ein sehr wichtiges Capitel der vorliegenden Statistik umfasst der Abschnitt über den Bestand und die Verwaltung der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nebst einer erschöpfenden Darstellung über die Eisenbahnanschlüsse zum Auslande und der hierauf bezüglichen Staatsverträge. In dieser Rubrik findet sich eine tabellarische Zusammenstellung über das Datum der Oesterreichischen und Ungarischen Gesetze und Concessionsurkunden, beziehungsweise Gesetzartikel, eine Rubrik über die Dauer der Concession jeder einzelnen Bahn. So läuft die Dauer der Concession der Staatseisenbahn meist am 31. December 1965 ab, jene der Südbahn mit 31. December 1968, jene der Kaiser Ferdinands Nordbahn mit 1886 (für einige Strecken wohl später), jene der Kaiserin Elisabethb. mit 19. December 1958 u. s. w. In einem Capitel wurde das Garantiewesen besprochen; das garantirte Brutto- und Nettoerträgniss, die wirklich in Anspruch genommenen Vorschüsse werden gleichfalls aufgeführt.

*) Wir werden den Wortlaut dieser Verordnung nachtragen. Die Redaction.

Man plant nach der „Wiener Börse“ nichts weniger und nichts mehr als die Schaffung eines umfassenden Staatsbahnnetzes. Den Weg zur Erreichung dieses Zieles soll das Verstaatlichungsgesetz vom 14. December 1877 ebnen, die Mittel sollen durch bei den nicht zu verstaatlichenden Bahnen durchgeführten Ersparnisse beschafft werden. Das Staatsbahnnetz „in spe“ soll nach zwei Richtungen sich erstrecken, von Ost nach West, von Nord nach Süd; Wien ist bestimmt, den Ausgangspunkt, die Operationsbasis zu bilden. Das geplante Staatseisenbahnnetz würde umfassen: 1. die Franz-Josefbahn, welche von Wien ausgehend die Verbindung einerseits mit Prag, andererseits mit den Deutschen Bahnen über Eger herstellt; 2. die sich an die Franz-Josefbahn in Budweis anschliessende Linz-Budweiser Bahn, an welche sich 3. die nach Süden weiterführende Rudolfbahn und 4. die Pontebbabahn, eventuell sogar 5. die die Verbindung mit den Istrianer Staatsbahnen vermittelnde Predilbahn anreihen würde. Hiermit wäre von Wien ausgehend eine ununterbrochene Kette von Staatsbahnen vom äussersten Norden bis zum extremsten Süden des Reiches hergestellt. In Selzthal hätte sich nun an die Rudolfbahn die Giselabahn anzuschliessen, welche in der Arl- und Vorarlbergbahn ihre Fortsetzung bis an die Reichsgrenze nach der Schweiz zu fände. Hier befindet sich zwischen Wörgl, der Endstation der Giselabahn, und Innsbruck, der Anfangsstation der Arlbergbahn, eine Lücke; dieselbe auszufüllen ist wohl einer der sehnlichsten Wünsche der Regierung. Die Erfüllung dieses Wunsches dürfte indessen manche Schwierigkeiten bereiten, da niemand anders als die Südbahn sich im Besitze der Strecke Wörgl-Innsbruck befindet, eine Gesellschaft somit, auf deren Linien das Verstaatlichungsgesetz keine Anwendung findet. Es ist wenig Aussicht vorhanden, dass die Südbahngesellschaft freiwillig auf den Besitz einer Strecke verzichtet, welche, wie diese, ihr ein Frachtmonopol für den Deutsch-Italienischen Verkehr sichert.

Die Handels- und Gewerbekammer zu Budweis hat sich mit dem Projecte einer Mährisch-Böhmisch-Bayerischen Verbindungsbahn beschäftigt und gegenüber den zwei Alternativtracen entschieden Stellung genommen, während sich genannte Corporation früher darauf beschränkte, die Herstellung einer solchen Verbindungslinie überhaupt zu befürworten. Diese frühere unparteiische Haltung aber findet darin ihre Erklärung, dass hinsichtlich des erwähnten Projectes unter den Interessenten im Kammerbezirke selbst zwei einander bekämpfende Strömungen zu Tage traten. Verfochten nämlich Gemeinden, Industrielle und Grossgrundbesitzer aus dem Taborer Kreise — auf Interessententagen und in Petitionen die Trace Sillein-Furth, so traten dafür die Interessenten im Budweis-Krumauer Bezirke nicht minder lebhaft für die Linie Iglan-Neuhaus-Wittingau-Budweis-Krumau bis zum Anschlusse an die Bayerischen Bahnen ein. Nun hat aber inzwischen Fürst Schwarzenberg die Concession zu Vorarbeiten für die Theilstrecke Budweis-Krumau-Passau erhalten, und so kam es, dass die erwähnte Handelskammer, über ein Ansuchen der Krumauer Bezirksvertretung, beschloss, bei der Regierung und den beiden Häusern des Reichsrathes um Ausführung der letzteren Trace zu petitioniren.

Die Betriebsdirection der Dalmatiner Staatsbahnen publicirt den Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss für das Jahr 1878. Der Bericht — überhaupt der erste, welcher über diese Bahn besteht — bespricht eingehend die Bauverhältnisse der Bahn, giebt einen Ueberblick über die Organisation des Betriebes, erörtert die Personalverhältnisse und stellt sodann ausführlich die Ergebnisse des Betriebes dar. Im Ganzen wurden 86 104 fl. eingenommen;

hiervon entfallen auf den Personenverkehr 30 803 fl., auf den Frachtenverkehr 47 968 fl. Die Ausgaben betrugen 157 597 fl.; es ergiebt sich daher ein Betriebsausfall von 71 493 fl., d. i. von 680 fl. per Kilometer. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 105 Kilometer. Im Jahre 1878 wurden 53 942 Personen und 31 546 Tonnen Güter befördert. Den wichtigsten Gegenstand der Verfrachtung bildet die mineralische Kohle, welche ein Quantum von 19 368 Tonnen oder 61,39 pCt. der gesammten Transportmenge lieferte. Sodann folgen Feld- und Gartenerzeugnisse mit 1 599 Tonnen oder 5,1 pCt. und Militärgüter mit 886 Tonnen oder 2,8 pCt. Die Regiegüter betrugen 7 283 Tonnen.

Von Seite der Bahnverwaltungen wurde neuerlich auf den Passus des Betriebsreglements hingewiesen, nach welchem Hunde in den Personenwagen nicht mitgeführt werden dürfen. Ausgenommen hiervon sind jedoch kleine Hunde, welche auf dem Schosse getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden desselben Coupés Einsprache nicht erhoben wird. Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Hunde, welche in besonderen Behältnissen befördert werden, mit einem Maulkorbe und einer Anbindschnur versehen sein müssen.

Im Eisenbahnclub hielt Ingenieur Büchelen einen Vortrag über oder eigentlich gegen die Arlbergbahn. Die von ihm gestellten Fragen: ob durch diese Bahn 1. Ländergebiete unserem Seehafen Triest oder überhaupt dem Meere nähergerückt, 2. die von Oesterreich-Ungarn nach Westeuropa führenden Routen und in welchem Masse gekürzt werden, 3. ob die Arlbergbahn eine politische und militärische Bedeutung habe, 4. ob diese Bahn als Theil einer Welthandelslinie zu betrachten ist, 5. welches die handelspolitische und volkswirthschaftliche Bedeutung der Arlbergbahn ist, 6. ob für oder gegen diese Bahn Gründe sprechen, 7. ob endlich für den Bau der Arlbergbahn Compensationen von Ungarn zu fordern wären — wurden vom Vortragenden bis auf die Frage 3 sämmtlich verneinend beantwortet, um mit beredten Argumenten die Nothwendigkeit der Arlbergbahn nur aus politischen und militärischen Gründen zuzulassen, dafür aber den Ausbau unserer Bahnen im Süden und Südosten gegen das Meer und den Orient, endlich den Bau der Local- und Vicinalbahnen zu verlangen. Der Vortragende brachte auch zur Frage 2 ein Tableau über die Vergleichung mit den durch die Arlbergbahn neu zu schaffenden Routen zur Vertheilung, aus welchem sich nur geringfügige Kürzungen gegenüber bedeutenden Mehrlängen ergeben.

Der in der letzten Correspondenz vorausgesagte Umschwung in der Börsenstimmung hat angehalten. Die den Bahneffecten zugewendete Gunst würde sich noch stärker manifestirt haben, wenn die Steuervorlagen in beiden Parlamenten und eine in Ungarn geplante Hinausschiebung der Amortisation von zwei Sorten Staatsobligationen nicht deprimirt hätten. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2280,—	2278,—	Nordbahn . . .	106,—	106,75
Franz-Josefbahn .	150,50	151,75	Franz-Josefbahn .	94,50	95,30
Karl-Ludwigbahn	239,50	240,25	Rudolfbahn . . .	87,10	88,—
Oest. Nordwestb. .	139,50	139,50	Kaschau-Oderb. B.	81,50	81,40
Staatsbahn . . .	261,25	267,50	Salzkammergutb. .	100,50	100,50
Südbahn	80,25	80,75	3 pCt. Südbahn .	117,25	116,75
Theissbahn . . .	203,—	205,—	Theissbahn . . .	96,—	95,—

Vicinalbahn Mezötúr-Szarvas.

Die Concession für diese Secundärbahn wurde von der Theisseisenbahngesellschaft erworben und ist die Concessionirung am 6. Apr. 1879 erfolgt. Diese Bahn ästet von der Theissbahn-Station Mezötúr ab, hat eine Baulänge von 20,4 km und beträgt das veranschlagte Baucapital im Ganzen 500 000 fl., somit pro Kilom. ca. 25 000 fl. Oe. W. — Der eigentliche Bau wurde am 1. Juni 1879 in Angriff genommen und wird voraussichtlich Ende November l. J. beendet sein. — Der Unterbau wird eingeleisig ausgeführt und auch das Terrain ist nur für ein Geleise erworben worden. — Die Grundeinlösung ist nahezu beendet und wurde auf gütlichem Wege durchgeführt. — Die Bahn hat nur für den Localverkehr Bedeutung, indem sie das an Bodenproducten, insbesondere getreidereiche Gebiet der Stadt Szarvas und Umgebung, welches bis jetzt nur ungenügende Communicationsmittel hatte, mit den Hauptverkehrslinien verbindet. Diese Linie hat ausser der Ausästungsstation Mezötúr nur noch eine Station und zwar in Szarvas. — Besondere technische Schwierigkeiten sind beim Baue wohl nicht zu bewältigen, doch muss bemerkt werden, dass bei Beginn des Baues 6 bis 7 km der Traçe von dem aus der Inundation des Körös- und Berettyo-Flusses zurückgebliebenen Wasser bedeckt waren, welches erst nach und nach bis in den September hinein sich verlor, und ausserdem ist die Uebersetzung des schiffbaren Körösflusses mit einer 208 m langen Holzbrücke hervorzuheben. — Der Bau wird von der Bauabtheilung der Theissbahn geleitet; die Bauunternehmer sind die Herren Reisinger & Klein.

⊙ **Aus Bayern.** München, den 9. November. Die Bahnlinie Redwitz-Schirnding, 14 095 km lang, wird am 15. d. M dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Strecke bildet die nordöstliche Abzweigung der Fichtelgebirgsbahn. Die am 6. d. M. seitens einer aus den Directoren von Röckl und von Badhauser und ca. 12 Directionsmitgliedern bestehenden Commission ausgeführte Probefahrt hat ein sehr befriedigendes Resultat geliefert. An der neuen Strecke befinden sich ab Redwitz folgende Stationen: Seussen 6,965 km, Arzberg 3,680 km und Schirnding 3,450 km. Die Reststrecke Schirnding-Eger wird mit kommendem Frühjahr in Bauangriff genommen. Die zu eröffnende Linie zweigt in nordöstlicher Richtung von der Station Redwitz ab, zieht sich nördlich von Haag und Brand gegen die Röslau und überschreitet dieselbe vor Seussen in einer Höhe von 23 m. Von da ab bleibt die Bahn am linksseitigen Gehänge der Röslau bis Elisenfels, kreuzt daselbst diesen Fluss nochmals in einer Höhe von 23 m und gelangt hierdurch an das rechtsseitige Röslaugehänge, an welchem sie sich nunmehr ununterbrochen östlich von Arzberg, Forellenmühle nach Schirnding hinzieht und von da seinerzeit bis an die Landesgrenze bei Rathsam bewegen wird. Von dort zieht sich die Trace auf Oesterreichischem Gebiete bis Eger. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 150, der Minimalradius 600 m und ist die Strecke nach den Erfordernissen einer Hauptbahn gebaut. Die Erdarbeiten waren sehr umfangreich und wechseln Dämme und Einschnitte bis zu 20 m Höhe in unmittelbarer Aufeinanderfolge. Von Kunstbauten sind ausser der Bahnbrücke über die Röslau bei Seussen mit zwei Oeffnungen von je 40 m Weite, steinernem Unterbau, eiserner, mittelst Fachwerksträgern construirter Fahrbahn über 22,5 m Höhe, bemerkenswerth der parabolisch gewölbte Durchlass für den Heimatenbach nächst Seussen, welcher bei 4,5 m lichter Weite und 3,4 m lichter Höhe eine Länge von 70,4 m besitzt und eine Dammüberfüllung von 21,8 m zu tragen hat, ferner die Bahnbrücke über die Röslau bei Elisenfels mit zwei Oeffnungen von 40 m und 36 m Lichtweite, welche bei einer Höhe von 24 m ebenfalls wie jene bei Seussen mit steinernem Unterbau und eisernen Fachwerksträgern construirt ist.

Die Pferde-Eisenbahn von Tornesch nach Uetersen in Holstein.*)

Im Frühjahr 1869 bildete sich in der kleinen, von 3 000 rührigen und meistentheils wohlhabenden Einwohnern bevölkerten Stadt Uetersen in Holstein ein Comitée zu dem Zweck, um Vorarbeiten für eine von dort nach Tornesch, der nächsten Station der Altona-Kieler Bahn, führenden Zweigbahn von 3 km Länge anfertigen zu lassen. Die erforderlichen Vorarbeiten wurden unter Leitung des Herrn H. Tellkampf, Director der Altona-Kieler Eisenbahn, ausgeführt, unter der Voraussetzung, dass die Bahn, da dieselbe auf etwa 2 km Länge in der ziemlich schmalen Hauptstrasse der Stadt entlang zu führen war, mit Pferden betrieben werden sollte. Der Oberbau der Zweigbahn sollte so stark gemacht werden, dass die Güterwagen von der Hauptbahn auf die Zweigbahn übergehen können. Für den Personenverkehr der Zweigbahn sollten eigene Personenwagen angeschafft werden, von ähnlicher Art, wie solche auf den Pferde-Eisenbahnen in grossen Städten gebräuchlich sind.

Da auf keinen grossen Verkehr zu rechnen war (der durchgehende Personen- und Güterverkehr mit Hamburg ist nicht unbedeutend, der Localverkehr dagegen sehr gering, Stückgüter aller Art, Steinkohlen, Bauholz, Backsteine, Cement, Mehl und Getreide), so musste die Bahn möglichst billig angelegt werden. Es wurde demnach bei Ausarbeitung des Projectes darauf gerechnet, dass zu den Schienen, Laschen und Laschenschrauben altes Material von der Altona-Kieler Bahn benutzt und zwar zu einem billigen Miethpreis, welcher etwa 5 pCt. von dem Werth dieses Materials beträgt, gemiethet werden sollte. Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hatte sich zur Förderung des Unternehmens bereit erklärt, die bezeichneten alten Materialien unter den genannten günstigen Bedingungen herzuleihen; auch hatte sie die unentgeltliche Mitbenutzung des Bahnhofs Tornesch gestattet.

Die Anschaffung der eichenen Bahnschwellen, der Schienennägel und der eichenen Klötze, welche 2 km in den gepflasterten Strassen zwischen die Schienen und Schwellen gelegt wurden (die einzige technisch-schwierige Strecke auf der ganzen Bahn), sowie der erforderlichen Pflastersteine zum Anschluss an die Schienen, soweit die Bahn in öffentlichen Strassen liegt, musste auf Kosten der Uetersener Eisenbahngesellschaft geschehen. Eine Einfriedigung der Bahn wurde nicht für nöthig befunden, mit Ausnahme einer Strecke, wo die Bahn dicht neben der Chaussee herführt.

Auf der 3 km langen Bahnstrecke zwischen Tornesch und dem Anfang der Stadt Uetersen ist das Terrain überall sehr günstig. Die Bahn durchschneidet theils mageres Ackerland, theils Haideland, so dass sowohl die Erdarbeiten wie die Expropriation sehr billig waren. Dabei war es möglich, auf dieser

*) Nach Mittheilungen der Direction der Altona-Kieler Eisenbahn.

Bahnstrecke keine stärkere Steigungen als 1 : 200 und, mit Ausnahme der Einmündungscurve von 180 m Radius auf Bahnhof Tornesch, keine schärferen Curven als solche von 230 m Radius anzuwenden, was namentlich mit Rücksicht auf den Pferdebetrieb der Bahn sehr erwünscht war. Das Bahnplanum hat auf dieser Bahnstrecke eine Breite von 4 m, die Achse des Bahngeleises liegt aber nicht auf der Mitte, sondern um 0,35 m auf einer Seite, damit auf der anderen Seite mehr Raum für die Pferde zum Gehen verbleibt. Dieser Pfad für die Pferde ist mit Kies und Schlacken aus einer grossen Cementfabrik in Uetersen abgedeckt. Die Pferde gehen also auf der ausserhalb der Stadt liegenden Bahnstrecke seitwärts neben dem Geleis, in der Stadt aber vor den Wagen im Geleis, weil die geringe Breite der Strassenfahrbahn, welche an vielen Punkten kaum 6 m beträgt, ein Gehen der Pferde neben dem Bahngeleis daselbst nicht gestattet.

In der Stadt Uetersen waren einzelne stärkere Curven bis zu 100 m Radius und Steigungen bis 1 : 100 nicht zu vermeiden, aber dieselben sind überall nur kurz. Das Stationsgebäude in Uetersen, eine eingeleisige bedeckte Halle von 23,5 m Länge, mit 1,8 m breitem Perron und kleinen Wartezimmern und Expeditionsräumen, ist von einem dortigen Gastwirth, im Anschluss an sein Gasthaus, auf eigene Kosten erbaut und an die Eisenbahngesellschaft für 360 *M.* jährlich vermiethet. Auch einige Güterräume sind in der Stadt Uetersen gemiethet in der Nähe der Plätze, wo Weichen mit kurzen Nebengeleisen angelegt werden konnten. Ausserhalb der Stadt sind überdies noch 2 Ausweichen mit Nebengeleisen hergestellt, um ein Begegnen der Züge an verschiedenen Punkten der Bahn zu gestatten. Auf Bahnhof Tornesch ist ein einfacher Pferdestall und ein kleiner, an beiden Enden offener Wagenschuppen erbaut, wo in der Regel ein Reserve-Personenwagen stationirt ist.

Für den Personenverkehr der Bahn sind 2 kleinere und ein grösserer Personenwagen angeschafft, welche omnibusartig eingerichtet und mit einem Perron an jedem Ende versehen sind. Der grösste Wagen enthält 20 Sitzplätze im Innern, und zwar ein Coupée II. Classe von 8 Plätzen und ein Coupée III. Cl. von 12 Plätzen, ausserdem oben auf dem Verdeck, unter einem leichten Schutzdach, noch 20 Sitzplätze für Passagiere III. Cl. Die beiden kleineren Wagen, ohne obere Etage, enthalten im Innern 4 Plätze II. Cl. und 12 Plätze III. Cl. Sämmtliche Wagen sind an den Enden von beiden Seiten her zugänglich. Die Perrons an den Enden der Wagen enthalten noch für je 5 Personen Platz zum Stehen. Der grosse Wagen ist an jedem Ende mit einer leichten Wendeltreppe versehen, welche vom Perron auf das Verdeck hinaufführt.

Jeder Wagen ist mit einer Bremse versehen, welche von den Perrons an beiden Enden des Wagens aus zu regieren ist. Die Wagenfenster sind an der inneren Seite mit Jalousieläden versehen, welche herabgelassen werden können. Ueber den Fenstern sind grosse Ventilatoren angebracht.

Der Fussboden der Wagen ist, zur Erzielung eines guten Kreuzverbandes, aus doppelten, kreuzweis über einander liegenden Bohlen hergestellt. Unter dem Fussboden sind verschliessbare Behälter für Gepäck- und Postpackete angebracht.

Die Wagen sind in üblicher Weise lackirt und mit Laternen versehen, ausserdem ist an jedem Ende der Wagen eine Glocke angebracht, womit der Zugführer läutet, wenn er irgend Jemand warnen will, namentlich auf den Strassen und Wegübergängen. Jeder Wagen wird nur mit einem Pferd gefahren. Die drei Personenwagen kosteten zusammen 13 500 *M.*; sie wurden in der Wagenfabrik des Englischen Ingenieurs Rowan zu Randers in Jütland gebaut, da diese Fabrik, welche bereits eine Menge von Pferde-Eisenbahnwagen nach England geliefert hatte, bedeutend billigere Preise gestellt hatte als die zur Concurrenz aufgeforderten Deutschen Fabriken.

Ausser den 3 Personenwagen sind 2 einfache Güterwagen angeschafft.

Die gesammten Anlagekosten der Bahn, einschliesslich der genannten 3 Personenwagen, waren zu 120 000 *M.* veranschlagt, pro Kilometer 40 000 *M.* Der Werth des von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft hergeliehenen Materials an Schienen, Laschen, Laschenschrauben, alten Weichen und Herzstücken betrug etwa 36 000 *M.* In Folge dessen waren nur 84 000 *M.* durch Stammactien aufzubringen. Bei der Ausführung ist indessen der Kostenanschlag um fast 15 000 *M.* überschritten, theils in Folge der in jenen Jahren stattgehabten enormen Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne, theils deshalb, weil eine sehr kostspielige Umpflasterung und Neupflasterung der städtischen Strassen, worauf im Kostenanschlag nicht gerechnet war, der Eisenbahngesellschaft mit auferlegt wurde. Die fehlenden 15 000 *M.* wurden durch eine Anleihe aufgebracht. Die Bauausführung der Bahn wurde von dem beim Betrieb der Altona-Kieler Bahn angestellten Bahningenieur May neben seinen Dienstgeschäften, mit Hülfe eines erfahrenen Bauaufsehers, besorgt. Als Bauunternehmer fungirte der Bauunternehmer Ehlers.

Die am 14. März 1871 der Uetersener Eisenbahngesellschaft ertheilte Concession lautet folgendermassen:

„Nachdem von dem Comité, welches sich zur Gründung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Uetersener Eisenbahngesellschaft“ gebildet hat, darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Concession zum Bau und Betrieb seiner Pferdeeisenbahn von Uetersen nach Tornesch zu ertheilen, wollen Wir diese Concession unter nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen:

1. Die Feststellung der Bahnlinie, die Genehmigung der Construction des Oberbaues, sowie die Einrichtung der Bahnhöfe und des Fahrbetriebs bleibt Unserem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vorbehalten.

2. Die Eisenbahn ist in ihrer ganzen Länge innerhalb Jahresfrist, vom Datum der gegenwärtigen Urkunde ab gerechnet, zu vollenden.

3. Die Legung der Schienen auf der Strasse in Uetersen hat solchergestalt zu erfolgen, dass die Bewegung des Strassenverkehrs durch dieselbe in keiner Weise beeinträchtigt wird.

4. Der Raum zwischen den Schienen und auf eine Breite von $2^1/_2$ Fuss zu jeder Seite der Schienenstränge, im Ganzen also auf eine Breite von 10 Fuss, auf der Strasse in Uetersen ist von der Gesellschaft zu unterhalten.

5. Die Ausführung der Eisenbahnanlage erfolgt planmässig unter der Aufsicht des Eisenbahncommissariats, dessen Anweisungen unweigerlich zu beachten sind. Hinsichtlich des Baues und der Unterhaltung der Bahn, sowie der Herstellung der Wegübergänge auf der Strasse in Uetersen ist auch den Anforderungen der Wegebehörde nachzukommen.

6. Sollte die Gesellschaft bezüglich der Unterhaltung der Eisenbahn sich einer Säumniss schuldig machen, so ist das Eisenbahncommissariat, resp. die Wegebehörde befugt, die nöthigen Unterhaltungsarbeiten für Rechnung der Gesellschaft in Ausführung bringen zu lassen.

7. Werden in Folge von Aenderungen der Strasse in Uetersen im Niveau, in der Breite etc., Veränderungen der Eisenbahn nothwendig, so steht solcherhalb der Gesellschaft kein Anspruch auf Entschädigung zu, ebensowenig wenn in Folge der Unterhaltung der Strasse eine Sistirung des Betriebes der Eisenbahn oder eine zeitweilige Verlegung erforderlich werden sollte.

8. Beim Eingehen der Eisenbahn ist unter Wegnahme der Schienen der frühere Zustand dsr Strasse vollständig wieder herzustellen. Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haftet die Gesellschaft zunächst mit dem Material der Bahn.

9. Der Gesellschaft steht gegen den Anschluss von Zweigbahnen ein Widerspruchsrecht nicht zu; auch ist dieselbe verpflichtet, die Mitbenutzung ihrer Bahn Andern gegen Entrichtung einer in Ermangelung gütlicher Einigung von Unserem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzustellenden Vergütung zu gestatten, sowie den Transport fremder Güter auf Grund von demselben zu genehmigender, resp. festzusetzender, Tarife zu übernehmen.

10. Zur Sicherung des Betriebes hat sich die Gesellschaft den deshalb von dem Königlichen Eisenbahncommissariat zu treffenden Anordnungen zu unterwerfen und zur Handhabung der Aufsicht einen nach dem Ermessen des Commissariats qualificirten Beamten zu bestellen.

Zugleich wurde dem Eisenbahnunternehmer das Recht zur Expropriation und zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach Massgabe der in den betreffenden Landestheilen geltenden Vorschriften ertheilt. Der grösste Theil des Terrains ist jedoch freihändig erworben, ein kleiner Theil durch Expropriation.

Das Statut der Uetersener Eisenbahngesellschaft enthält, ausser den vorstehenden Concessionsbedingungen, im Wesentlichen folgende Bestimmungen:

§ 3. Die Gesellschaft ist befugt, den Betrieb ihrer Bahn einer andern anschliessenden Gesellschaft zu überlassen.

§ 9. Das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist in Uetersen.

§ 10. Das zum Bau der Bahn nach den vorläufigen Anschlägen erforderliche Capital von 28 000 Thlr. wird aufgebracht durch 280 Actien zu je 100 Thlr.

(Das wirklich verwendete Baucapital beträgt jetzt 120 000 *M.* und pro Kilometer 40 000 *M.*, das Actiencapital beträgt jetzt 168 000 *M.*, der Reservefonds 3 000 *M.*, der Erneuerungsfonds 2 000 *M.*)

In § 11 ist bestimmt, dass zur Deckung unvorhergesehener Ausgaben für Neubauten etc. ein Reservefonds gebildet werden soll, dem verschiedene Nebeneinnahmen und ein Zuschuss von höchstens 100 Thlr. aus dem jährlichen Betriebsüberschuss überwiesen werden sollen und dessen Höhe niemals 2 000 Thlr. zu übersteigen braucht.

In § 12 ist ferner bestimmt, dass ein Erneuerungsfonds gebildet werden soll, welchen die Einnahmen aus dem Verkauf alter Oberbaumaterialien und Betriebsmittel und ausserdem ein jährlicher Zuschuss von höchstens 100 Thlr. aus der Reineinnahme zu überweisen sind.

In § 17 ist bestimmt, dass Abänderungen des Statuts sowie der Verkauf der Bahn, die Auflösung der Gesellschaft und die Fusion mit einem andern Unternehmen nur von der Generalversammlung beschlossen werden können.

§ 32. In der Generalversammlung gewährt jede vorgezeigte Actie eine Stimme.

§ 36 bestimmt, dass der Vorstand der Gesellschaft aus 5 Mitgliedern besteht, welche Actionäre sein müssen, auf 5 Jahr

gewählt werden, so dass jedes Jahr ein Vorstandsmitglied ausscheidet. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens 3 Mitglieder, einschliesslich des Vorsitzenden oder eines Stellvertreters, anwesend sind.

In § 44 ist bestimmt, dass der Aufsichtsrath aus 3 Mitgliedern bestehen soll, welche aus den Actionären auf 3 Jahr gewählt werden, so dass jedes Jahr ein Mitglied ausscheidet und an dessen Stelle ein neues gewählt wird. Die ausgetretenen Mitglieder sind sowohl im Vorstand wie im Aufsichtsrath sofort wieder wählbar.

Nach § 47 hat der Vorstand den Betrieb den bestehenden allgemeinen und besondern Verordnungen gemäss zu organisiren und sämmtliche dazu erforderliche Beamte anzustellen, die Contracte mit ihnen abzuschliessen, die ihnen zu ertheilenden Befugnisse festzusetzen und die ihnen zu gebenden Instructionen zu erlassen. Insofern den Cassenbeamten und andern sonstigen Beamten contractsmässig eine Cautionsstellung auferlegt werden soll, muss dieselbe in Stammactien der Gesellschaft geleistet werden.

Der Bau der Bahn wurde vom Frühjahr bis Herbst 1873 ausgeführt.

Was den Bahnbetrieb anlangt, so ist zu bemerken, dass für die Beförderung von 7 regelmässigen täglichen Personenzügen und 2 Güterzügen in jeder Richtung dem Fuhrunternehmer, welcher Pferde und Kutscher zu stellen hat, eine jährliche Vergütung von 7 200 M, ausserden für jeden Extrazug hin und her eine Zulage von 2,25 M gezahlt wird. In Thätigkeit sind 3 Kutscher und 5 Pferde regelmässig, wovon 2 Kutscher und 3 Pferde den Personenverkehr, 1 Kutscher und 2 Pferde den Güterverkehr besorgen. Ausserdem begleiten 2 von der Gesellschaft angestellte Conducteurs die Personenzüge. Das übrige, fest angestellte, Bahnpersonal besteht aus einem Bahnhofsverwalter in Uetersen, einem Bahnmeister und 2 Bahnarbeitern.

Die Personenzüge halten unterwegs überall an, um Personen aufzunehmen oder abzusetzen.

Die Tarife sind folgende:

A. Im Personenverkehr. 1 Fahrt innerhalb der Stadt Uetersen, 2. Platz 10 ₰. Von Uetersen nach Tornesch oder vice versa, 2. Platz 25 ₰ 1. Platz 40 ₰. Kinder von 2 bis 12 Jahren zahlen die Hälfte. Retourbillets werden nicht ausgegeben. Im directen Verkehr mit der Altona-Kieler Bahn werden auch Billets von Uetersen nach Altona und Hamburg und v. v. verkauft.

B. Im Güterverkehr. Der Transport von Stückgütern bis 10 Ctr. kostet pro Ctr. 10 ₰, für jeden folgenden Ctr. 5 ₰, von Wagenladungen bis 120 Ctr. pro Ladung 3 M 60 ₰, für jede folgenden 10 Ctr. in demselben Wagen 30 ₰.

Für den Stückgutverkehr ist aber bereits ein etwas höherer Tarif in Aussicht genommen, weil die Güter gleichzeitig abgerollt werden mittelst derselben Pferde und Personen.

Für die Postbeförderung zahlt die Postverwaltung eine jährliche Vergütung von 900 M.

Vergleichende Uebersicht des Verkehrs und des Ueberschusses.

	Personen	Stückgut Ctr.	Wagenladung Ctr.	Einnahme M	Ueberschuss M	Dividende pCt.
1874	44 509	31 064	142 199	19 452,—	1 184	2
1875	51 376	35 280	117 719	21 230,90	3 488	2½
1876	60 573	35 958	135 078	24 642,26	8 980	3⅓
2877	59 603	34 142	127 566	23 927,40	8 756	3⅓
1878	56 463	30 326	98 213	21 651,12	7 212	3⅓

— st. — **Die Pressler-Thomas'sche Schienenbiegebank.** Die Verwendung von Stahlschienen auf den Hauptbahnen und die Schwierigkeit, bei Biegung dieser Schienen für Curven die elastische Durchbiegung zu überwinden, haben den K. Sächsischen Directionsingenieur Pressler veranlasst in Verbindung mit dem Fabrikanten Thomas eine zweckentsprechende Schienenbiegebank zu construiren, welche seit Jahresfrist patentirt und an den K. Sächsischen Staatseisenbahnen mit Erfolg eingeführt worden ist.

Diese Biegebank besteht aus einem I Burchbachträger, welcher auf gusseisernen Füssen ruht. Auf dem oberen Flansche desselben befinden sich mit Schrauben festzustellende Auflagerrollen, deren Mantelfläche dem Schienprofile angepasst ist. An dem unteren Flansche werden die Halter für die Schrauben befestigt, mit welchen die Uebertragung der äusseren Kraft auf die zu biegende Schiene geschieht. Die elastische und bleibende Durchbiegung wird an einem in der Mitte der Biegebank befestigten Massstab abgelesen, wobei das Verhältniss dieser Durchbiegungen durch Probebiegung einer Schiene der betreffenden Lieferung zu ermitteln ist. Durch die leichte, beliebige Verstellbarkeit der Schienenauflager und Hebelstützpunkte wird es möglich, jede beliebige Länge der gangbaren Schienensorten entsprechend zu bringen.

Diese Schienenbiegebank wurde beim Oberbaulegen auf der St. Egidien-Stollberger Staatseisenbahn verwendet und sind damit, laut amtlichen Zeugniss, sehr befriedigende Leistungen erzielt worden. Es wurden pro Stunde von 4 Mann 22 Stück 6 m lange Eisenschienen oder 10 Stück 7,5 m lange Stahlschienen gebogen.

Die Kosten einer completen Schienenbiegebank von 6 bis 7,5 m Länge betragen bei den jetzigen Eisenpreisen und Arbeitslöhnen 375 M. franco Lowry, ab Fabrik Dresden-Altstadt.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen im September 1879.

Bezeichnung der Bahnen	Länge in Km.	Personen-Verkehr in pCt.	Güter-Verkehr in pCt.	Im Ganzen Fr.	Pro Km. Fr.
Nordostbahn Stammnetz	408	51	49	1 061 000	2 600
gegen 1878	+ 16	+ 4	—	—112535	— 394
Zürich-Zug-Luzern	64	71	29	150 500	2 352
gegen 1878	—	+ 3	—	+ 1 677	+ 27
Bötzbergbahn	57	40	60	163 800	2 874
gegen 1878	—	+ 3	—	— 33 040	— 579
Effretikon-Hinweil	23	61	39	10 700	465
gegen 1878	—	+ 2	—	— 1 438	— 63
Centralbahn	299	50	50	889 400	2 975
gegen 1878	—	—	—	+ 530	+ 2
Baseler Verbind.-Bahn	5	22	78	24 500	4 900
gegen 1878	—	— 2	—	+ 2 717	+ 543
Aargauische Südbahn	29	62	38	13 300	459
gegen 1878	—	—	—	+ 217	— 7
Wohlen-Bremgarten	8	64	31	1 310	164
gegen 1878	—	— 3	—	— 205	— 25
Suisse-Occidentale	487	54	46	1 207 000	2 478
gegen 1878	—	— 3	—	+ 6 980	+ 14
Ligne du Simplon	117	82	18	94 980	812
gegen 1878	—	+ 1	—	+ 13 159	+ 113
Bulle Romont	19	37	63	16 900	989
gegen 1878	—	— 2	—	+ 100	+ 5
Lausanne-Echallens	15	83	17	13 136	871
gegen 1878	—	—	—	+ 5 888	+ 393
Vereinigte Schweizerbahnen	283	60	40	568 200	2 044
gegen 1878	—	+ 1	—	— 28 158	— 101
Toggenburgerbahn	26	67	33	24 300	972
gegen 1878	—	+ 1	—	+ 867	+ 35
Wald-Rüti	7	60	40	5 150	736
gegen 1878	—	— 4	—	— 466	— 66
Rapperswyl-Pfäffikon	5	80	20	2 750	550
gegen 1878	—	— 8	—	— 1 352	— 270
Jura-Bernbahn	256	48	52	507 000	1 980
gegen 1878	—	— 5	—	+ 6 543	+ 25
Bern-Luzern	95	68	32	127 500	1 342
gegen 1878	—	— 3	—	+ 7 984	+ 84
Gotthardbahn Biasca-Bellinzona-Locarno	41	61	39	43 300	1 056
gegen 1878	—	— 12	—	+ 11 655	+ 284
Lugano-Chiasso	26	84	16	23 500	904
gegen 1878	—	+ 3	—	— 1 124	— 43
Appenzeller Bahn	15	69	31	16 695	1 113
gegen 1878	—	+ 4	—	+ 1 495	+ 100
Tössthalbahn	40	55	45	25 789	645
gegen 1878	—	— 11	—	+ 1 564	+ 39
Uetlibergbahn	9	94	6	11 706	1 286
gegen 1878	—	— 2	—	— 2 107	— 232
Rigibahnen	7	94	6	57 384	8 082
gegen 1878	—	— 2	—	— 2 652	— 374
Arth-Rigibahn	12	92	8	21 999	1 833
gegen 1878	—	—	—	— 155	— 13
Emmenthalbahn	24	53	47	15 800	658
gegen 1878	—	+ 4	—	— 795	— 33
Schweizer. Nationalbahn	164	46	54	84 801	517
gegen 1878	—	— 7	—	— 15 064	— 92
Bödelibahn	9	73	25	27 500	3 055
gegen 1878	—	— 1	—	+ 3 094	+ 343
Wädensweil-Einsiedeln	17	87	13	39 000	2 294
gegen 1878	—	+ 1	—	+ 8416	+ 497

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Raab-Oedenburg Ebenfurter Eisenbahn zufolge ist die 30,2 km lange Theilstrecke Oedenburg-Neufeld (Anschluss an die von der Südbahn betriebene Wien-Pottendorfer Bahn) mit den Stationen: Vulka-Prodersdorf, Eisenstadt-Mühlendorf und Neufeld am 28. October c. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

An diese Strecke schliessen ferner an die Flügelbahnen von Vulka-Prodersdorf nach Siegendorf und Hirm (2,2 resp. 3,3 km lang), welche indessen nur dem Frachtverkehre der dort belegenen Fabriken dienen.

Zu der in No. 87 dieser Zeitung (Seite 1174) publicirten Bekanntmachung in Betreff der am 15. d. Mts. bevorstehenden Betriebseröffnung der Strecke Laskowitz-Graudenz wird nachträglich und ergänzend bemerkt, dass diese Strecke eine Länge von 21,59 km hat und nach der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden wird.

Einer Mittheilung der Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft zufolge ist die von derselben erbaute Secundärbahn Malchin-Waren (27,65 km lang) mit den Stationen: Malchin und Waren und den Haltestellen: Gielow, Basedow, Schwinkendorf, Levenstorf, Schönau-Falkenhagen am 9. d. Mts. für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden.

Eine Ausnahme hiervon macht nur die Haltestelle Levenstorf, welche lediglich dem Personen- und Gepäckverkehr dient.

Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sind am 10. d. Mts. die auf der Bahn-Strecke Metz-Novéant zwischen den Stationen Ars a. d. Mosel und Novéant belegene, von ersterer Station 3 km, von letzterer 4 km entfernte Haltestelle Ancen und auf der Bahnstrecke Metz-Diedenhofen die zwischen den Stationen Hagendingen und Meckingen belegene, von ersterer Station 3 km, von letzterer 2,7 km entfernte Haltestelle Reichersberg für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 11. November 1879.
Die geschäftsführende Direction.
Fournier.

2. Tarifwesen.

Mit ultimo December d. Js. tritt im Ostdeutsch-Rheinischen Eisenbahn-Verbande der Ausnahmetarif F. für Brückentheile, eiserne, von Dortmund, Station der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Westfälischen Eisenbahn und Dorstfeld der Rheinischen Eisenbahn nach Graudenz, Schulitz und Warlubien, Stationen der Königlichen Ostbahn, ausser Kraft. Bromberg, den 12. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1421 J.)

Mit ultimo December d. J. tritt der **Marienburg-Warschauer Artikel-Verbandtarif** vom 26. September 1877 nebst sämmtlichen dazu herausgegebenen Nachträgen ausser Kraft. Danzig, den 12. November 1879. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn: Namens der Verbandverwaltungen. (1424 J.)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 20. d. M. tritt zu unserem Local-Güter-Tarif vom 1. Juli 1877 ein Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen resp. Berichtigungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güter-Classification, der Special-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement, der speciellen Tarifvorschriften, der Tarife für die Nebengebühren, sowie für die Güterbeförderung nach und von Haltestellen, Aufhebung von Frachtsätzen und Druckfehler-Berichtigungen. Druckexemplare sind vom genannten Tage ab von unserem Formular-Magazin zum Preise von 0,20 M. zu beziehen, und giebt bis dahin unser Tarif-Bureau Auskunft. Breslau, 13. November 1879. Directorium. (1427)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 20. d. M. ab tritt Nachtrag XXI zum Verbands-Gütertarifheft Nr. 24/29 in Kraft, welcher neben Berichtigungen zu Nachtrag XVIII und XIX neue bezw. abgeänderte Frachtsätze zwischen Stationen der Saarbrücker sowie Lothringisch-Luxemburgischen Bahnen einer- und den Stationen verschiedener östlicher bezw. nördlicher Verbandsbahnen andererseits enthält. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren. Erfurt, 9. Nov. 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1426)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 1. December d. J. ab treten Nachträge zu den Verbands-Gütertarifheften Nr. 3, 11, 12, 14, 19, 20, 21, 22, 23 und 26 in Kraft, welche neue resp. abgeänderte Frachtsätze für die Stationen der Berliner Ringbahn, sowie für die Berliner Staatsbahnhöfe, ferner für Berlin B. A., B. P. M. und M. H. B., Charlottenburg M. H. B., Potsdam und Brandenburg enthalten.

Näheres ist in den Verbands-Güter-Expeditionen zu erfahren. Erfurt, 9. November 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1425)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1880 neuen Styls werden sämmtliche Tarife des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes mit Ausnahme des Anhangs zum Tarifheft VI aufgehoben.

Ob und wenn neue Tarifsätze zur Einführung gelangen, steht zur Zeit noch nicht fest und wird von uns später bekannt gemacht werden.

Zur Vermeidung von Missverständnissen bemerken wir, dass die nachstehend angeführten ausserhalb des Rahmens des Deutsch-Russischen Verbandes erstellten Tarife auch nach dem 1. Januar 1880 fortbestehen:

a) der Tarif mit der 1. Gruppe Russischer Eisenbahnen, giltig vom 15./27. September 1879,
b) der Tarif mit Stationen der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, gültig vom 3./15. October 1879 und
c) der Tarif mit Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn südlich von Minsk, gültig vom 15./27. November 1879.

Bromberg, den 8. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1422 J)

Mit dem 31. December d. J. treten, soweit diesseitige Stationen oder Beförderungsstrecken betheiligt sind, folgende Tarife ausser Kraft:

1. der Ostdeutsch-Rheinische Verbandtarif vom 1. August 1874, soweit es sich um den Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn handelt,
2. der Danzig-Krakauer Verbandtarif vom 1. November 1864,
3. der Preussisch-Galizisch-Rumänische Verbandtarif vom 15. December 1875,
4. der Tarif für Beförderung von Eisenbahnwagen von Prag nach Orel vom 10. September 1874,
5. der Tarif für Beförderung von Eisenbahnwagen von Prag nach Brest-Litewsk vom 15. Juni 1876,
6. der Tarif für Beförderung von Eisenbahnwagen von Prag nach Bialystok vom 15. September 1876,
7. der Tarif für Beförderung von Eisenbahnwagen von Prag nach Wirballen vom 30. April 1876,
8. der Tarif für die Beförderung retournirender Achsen von Prostken nach Prag vom 1. August 1876,
9. der Tarif für die Beförderung von Locomotiven von Berlin nach Wileika vom 15. Januar 1878,
10. der Stückgütertarif ab Köln (Rheingasse) bezüglich des Verkehrs mit den Russischen Stationen vom 1. Mai 1877,
11. der Deutsch-Belgische resp. Deutsch-Belgisch-Französische Verbandtarif vom 1. September 1873,
12. der Belgisch-Deutsch-Russische Tarif vom 1. Januar resp. 1. März 1877,
13. der Französisch-Deutsch-Russische Tarif vom 1. Januar 1877,
14. der Preussisch-Oesterreichische Tarif vom 1. Februar 1875,
15. der Preussisch-Ungarische Tarif via Rutteck vom 1. Februar 1875,
16. der Preussisch-Ungarische Tarif via Marchegg vom 1. Februar 1875,
17. der Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarische Tarif vom 1. Juli resp. 1. December 1876,
18. der Tarif für die Beförderung von Eisenbahnwagen von Prag nach Warschau vom 1. Mai 1878,
19. der Rumänisch-Galizisch-Deutsche Getreidetarif vom 1. October 1877.

Für welche dieser Tarife neue zur Einführung gelangen, wird besonders bekannt gemacht werden. Bromberg, den 11. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (1423 J.)

Vom 15. November cr. treten für die Station Graudenz der Königlichen Ostbahn im Ostdeutsch-Rheinischen Verbande ermässigte Schnittfrachtsätze in Kraft.

Mit dem gleichen Tage wird die Station Friedeberg der Königlichen Ostbahn für den Special-Tarif III im Verkehr mit Rheinisch-Westfälischen Stationen in den erwähnten Verband einbezogen.

Die Sätze sind bei sämmtlichen westlich Berlin gelegenen Verbandsstationen, sowie bei den Stationen Graudenz und Friedeberg zu erfahren. Bromberg, den 11. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1420 J)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-verband. Mit Wirkung vom 15. d. M. ab ist zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Juni cr. der 5. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält anderweite Frachtsätze für den Artikel rohe Baumwolle und kann von den Verbandsgüterexpeditionen bezogen werden. Cassel, am 10. November 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen Königliche Direction der Main-Weserbahn. (1419)

(Fortsetzung der offiz. Anz. Seite 1233.)

Fortsetzung zu No. 21 des Güter-Anzeigers.

Laufende Nr.	Der Colli — Signatur — Marke.	Signatur — Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort — Station.	Lagerort — Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
7	J H	6133	1	Fass	Spiritus —	119	7	Mürzzuschlag	Südbahn	
8	K J	109	1	Ballen	Löschpapier —	10	8	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
9	L	1	1	Verschlag	Blechwaare —	15	9	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
10	MK	127	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	21	10	Komacvaros	Südbahn	
11	R	905	1	Fass	Syrup —	160	11	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
12	R E	1699	1	Fass	Inhalt unbekannt —	173	12	Triest	Südbahn	
13	Z	$^1/_2$	2	{ Koffer Kiste }	Inhalt unbekannt —	{ 67 95 }	13	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
14	{ B. St. Graz 1877 }	—	1	Stück	Russ. Stahlschienen —	213	14	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
15	{ R }	3283	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	96	15	Laibach	Südbahn	
16	—	27	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	48	16	Graz	Südbahn	
17	—	—	1	Brod	Zucker —	8	17	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
18	—	—	1	Bund	Schrauben —	5	18	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
19	—	—	1	Collo	Gartensessel —	3	19	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
20	—	—	1	Pack	Effekten —	27	20	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
21	—	—	1	Pack	alte Säcke —	1	21	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
22	—	—	1	Sack	alte Kleider —	19	22	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
23	—	—	1	Stück	Ofenthür —	0,5	23	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
24	—	—	1	Stück	Steinkrug —	7	24	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	F W B	5748/51	3	Kisten	Cigarrenkistenbretter	319	1	Neulussheim	Badische	seit 28. October
2	S M	2176	1	Kiste	Kurzwaaren —	21	2	Donaueschingen	Badische	seit 28. October
3	{ S R G und K }	198	1	Kiste	leer —	26	3	Eisenach	Werrabahn	seit 21. Juli
4	{ W B G und H }	{ 2520 698 }	1	Fass	Petroleum —	181	4	Salzungen	Werrabahn	
5	{ [illegible] }	{ 121 122 125 }	3	Kisten	Würfelzucker —	75	5	Würzburg	Badische	seit 30. August
6	—	—	1	Kiste	leer —	35	6	Freiburg	Badische	seit 31. October

Fortsetzung d. offiziellen Anzeigen.

Tarifwesen (Forts.).

Mährisch - Schlesische Centralbahn. Zu dem vom 1. August 1879 ab giltigen Specialtarif für den Transport von Getreide und Holz zwischen den diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer und Station Cassel der Hannoverschen Staats- und Bergisch-Märkischen Bahn andererseits, tritt mit Wirkung vom 15. November 1879 Nachtrag I, enthaltend: Aenderungen der Bestimmung über Berechnung der Schutzwagengebühr, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Betriebs-Direction in Wien, I. Hegelgasse 7, und den Stationen bezogen werden. Wien, am 1. November 1879. Die Betriebs-Direction. (1418)

Deutsch-Oesterreich-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Mit dem 31. December d. J. tritt der Tarif für den directen Güter-Verkehr im Deutsch - Oesterreich - Ungarischen Verbande vom 1. Juli 1875 nebst Nachträgen ausser Kraft.

Ob und inwieweit ein neuer und beziehentlich erhöhter Tarif an Stelle des vorstehend verzeichneten directen Tarifs tritt, wird event. später bekannt gemacht werden. Berlin, den 13. November 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (1417)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für den Verkehr zwischen Berlin (Anhaltischer Bahnhof) einerseits und den Stationen Blankenburg und Langenstein der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn kommen fortan dieselben Frachten zur Erhebung, welche im directen Verkehr von Berlin (Lehrter Bahnhof) zur Berechnung gelangen. Berlin, den 10. November 1879. Die Direction. (1416)

Vom 27. November 1879 neuen Styls tritt zwischen den südlich ab Minsk gelegenen Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn einerseits und den Stationen Berlin, Frankfurt a/O., Bromberg, Thorn, Neufahrwasser, Danzig, Elbing, Braunsberg, Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr. Kaibahnhof, Insterburg, Gumbinnen u. Memel der Königl. Ostbahn, sowie Station Pillau der Ostpreuss. Südbahn andererseits via Wirballen ein directer Tarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsamen je in Quantitäten von 10 000 kg. (610 Pud) und darüber bei Bezahlung von mindestens 10 000 kg. (610 Pud) für einen jeden auf der Aufgabestation zum Transport gestellten Wagen in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs sind von den Stationskassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 8. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn. (1413 J)

3. Submissionen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Im Material-Depôt Komotau erliegen circa 13 500 kg gebrauchte gezogene messingene Feuerrohre von 52 mm äusserem Durchmesser, $2^1/_2$ mm Blechstärke, und circa 4 m Länge, zum Verkaufe. Anbote hierauf sind bis letzten November l. J. bei der unterzeichneten General-Direction einzubringen. Prag, den 5. November 1879. Die General-Direction. (1415)

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Wir beabsichtigen, unsern Bedarf an 1. Brennmaterialien (exclusive Steinkohlen), 2. Metall-, 3. Holz- und 4. Fettwaaren, 5. Uniformgegenständen, 6. Schreibmaterialien, 7. Drucksachen und 8. sonstigen diversen Materialien pro 1880 im Submissionswege zu vergeben.

Verzeichniss mit Lieferungsbedingungen kann bei unserer Ober-Material-Inspection hier eingesehen und auf portofreies Verlangen hin von derselben auch unentgeltlich bezogen werden.

Zum Vorzeigen der Muster sind die betreffenden Verwalter hier angewiesen.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission zur Materiallieferung pro 1880 betreffend Rubrik: . . . .“ (für jede obiger 8 Rubriken muss besonders offerirt werden) bis spätestens den 27. Novbr. 1879, Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei an unsere Ober-Material-Inspection hier einzusenden und bleiben die Offeranten bis zum 31. Decbr. d. J. an ihre Forderungen gebunden. Mainz, den 12. November 1879 In Vollmacht des Verwaltungsrathes. Die Specialdirection. (1414)

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von:

5 800 St. Stahl-Laschen
12 000 „ Schraubbolzen und
4 600 „ Schienennägel

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen im Bureau unseres Betriebs-Inspectors aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 0,50 Mark pro Exemplar bezogen werden.

Offerten auf die ganzen ausgeschriebenen Quantitäten oder auf einzelne Theile derselben, mit der entsprechenden äusseren Aufschrift, sind bis zum 22. November cr. versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Die Auswahl der Offerenten, welche bis zum 27. November cr. an ihre Gebote sich zu binden haben, bleibt vorbehalten. Später eingehende, oder nicht bedingungsmässige Offerten bleiben unberücksichtigt. Glückstadt, 7. Nov. 1879. Die Direction. (1401)

Lieferung von Telegraphenstangen. Die Lieferung von 2 788 Stück kiefernen Telegraphenstangen soll verdungen werden.
Angebotsformulare mit Lieferungsbedingungen werden im Hauptbureau der Königlichen Generaldirection ausgegeben. Die Angebote, an welche die Anbieter bis zum 15. December d. J. gebunden bleiben, sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift: „Stangenlieferungs-Angebot" versehen, bis zum 29. November d. Js., Vormittags 10 Uhr anher einzusenden. Unberücksichtigte Angebote bleiben unbeantwortet. Die Auswahl unter den Anbietern wird vorbehalten. Dresden, am 24. October 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1368)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Wir beabsichtigen, die Lieferung unseres Bedarfs an Petroleum (excl. Fastagen), Brennöl, rohem Rüböl, Schmieröl und weissleinenen Putzlappen für das Jahr 1880 in Submission zu vergeben.
Gefällige Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung der Erleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterialien für die Berlin-Stettiner Eisenbahn und deren Zweigbahnen" bis zum 20. November c. an uns einzureichen.
Die Bedingungen sind in der Magazin-Verwaltung unseres Centralbureaus auf dem hiesigen Personenbahnhofe und in dem Bureau des Betriebsinspectors Busse in Berlin, Stettiner Bahnhof, auf portofreie Anträge zu haben. Stettin, den 28. October 1879. Directorium. (1391)

Privat-Anzeigen.

Beilage zu No. 89. **Berlin**, am 17. November 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro October 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.
1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.
2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.
3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Böhmische Westbahn. | Erzherzog Albrechtbahn. | Kaschau-Oderberger Bahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten **|** (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Badische Staatsbahn. XIII. Nachtrag zum Tarif v. 1|2. 78. Enthaltend die von der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen v. 10|7. 79 beschlossenen Ergänzungen und Aenderungen der Tarifvorschriften und der Güterclassification. Giltig v. 1|10. bezw. 1|12. 79. (Gratis.)

XIV. Nachtrag zu demselben Tarif. Enthaltend: Ausführungsvorschriften zu § 50 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und ausserdem Entfernungen und Tarifsätze für die zum Güterverkehr neu eingerichtete Station Buggingen, ferner für die Stationen der mit dem 15|10. in den Besitz der Badischen Bahn übergegangenen, bisher Württembergischen Bahnstrecke Bruchsal-Bretten und endlich für die Stationen der neu eröffneten Bahnstrecke Grötzingen - Eppingen. Giltig v. 15|10. 79.

Berlin-Anhalt. Nachtrag I v. 1|10. 79 zum Tarif der Oberlausitzer Bahu für die Beförderung von Leichen, Equipagen etc. sowie lebenden Thieren v. 1|1. 78. Enthaltend: Abänderungen des Betriebsreglements.

Berlin-Görlitz. Nachtrag VII v. 1|10. 79 zum Tarif v. 1|7. 77 Aenderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements, der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, neue Tariftabellen für die Ausnahmetarife sowie Tarifsätze für den Verkehr mit der Berliner Ringbahn und den Berliner Bahnhöfen enthaltend. (Preis 0,40 *M.*)

Nachtrag II v. 1|10. 79 zum Tarif v. 1|9. 77 für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen sowie von lebenden Thieren (excl. Hunden).

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Nachtrag 5 v. 1|10. 79 zum Gütertarif v. 15|1. 78 enthält: 1. Aenderungen zu Abschnitt I. A. (Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands), 2. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt), 3. Aenderungen und Ergänzungen zum Abschnitt II b (Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr), 4. Aenderungen und Ergänzungen zum Abschnitt II D (Tarif für die Güterbeförderung auf den Verbindungsbahnen etc.)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
a) Nachtrag VII v. 1|10. 79 zum Tarif v. 1|11. 77, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen zum Betriebsreglement, Aufhebung des Ausnahmetarifs für frisches Gemüse und Obst, Bestimmung über die Frachtberechnung für Langholztransporte, anderweite Festsetzung der Krahngebühren, Gebühren für die Ausfertigung von Zollpapieren, Aenderung zu den Tariftabellen, Frachtsätze für die für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete Station Prödel und Berichtigungen.

b) Nachtrag VIII v. 1|10. 79 zum Tarif v. 1|11, 77, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt I Allgemeine Bestimmungen, anderweite Bezeichnung der Ausnahmetarife und Berichtigungen zum Tarifnachtrag VII.

c) Nachtrag III v. 1|10. 79 zum Transittarif v. 1|3. 79 für den directen Güterverkehr zwischen Berlin B. P. M. E. einerseits nnd südlich und nördlich von Magdeburg gelegenen Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits, enthaltend Aufhebung des Aufnahmetarifs für frisches Gemüse und Obst und Aenderung von Tarifsätzen.

d) Nachtrag III v. 1|10. 79 zum Tarif v. 1|11. 77 für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren, enthaltend Ergänzung bezw. Aenderung zum Betriebsreglement und Bestimmung über die Frachtberechnung für Vollblutfohlen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif v. 1|7. 77.
1. Am 1|10. cr. ist der Nachtrag in Kraft getreten, welcher Ergänzungen und Abänderungen des Betriebsreglements, der Specialbestimmungen hierzu, der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterclassification und des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, sowie diverse Tarifermässigungen enthält.
2. Tarif v. 15|8. 77.
Am 1|10. cr. ist der Nachtrag II in Kraft getreten, welcher Abänderungen des § 44 des Betriebsreglements enthält.

Köln-Mindener Eisenbahn einschliesslich der Köln-Giessener und Venlo-Hamburger Linien. Nachtrag IV v. 1|10. 79 zum Tarif v. 1|1. 78, enthaltend: 1. Anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs H. 2. Aufnahme einzelner aussereuropäischen Holzsorten, sowie des Artikels „eiserne Eisenbahnschwellen" in

den Ausnahmetarif J. 3. Aufhebung der Seetransit-Tarifsätze für Roheisen und Rohstahleisen bezüglich des Verkehrs von Bremen, Hamburg und Harburg. 4. Anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs J. 5. Frachtsätze für Eisen und Stahl im Seetransitverkehr mit Bremen, Hamburg und Harburg. (*M.* 0,05.)

Nachtrag I v. 1|10. 79 zu demselben Tarife, enthaltend Aenderungen der §§ 48 und 50 des Betriebsreglements, Berichtigung der im Nachtrage II enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 48 des Betriebsreglements und allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification (neu redigirt). (*M.* 0,10.)

Hannoversche Staatsbahn. Nachtrag 19 v. 1|10. 79 zum Gütertarif v. 1|7. 77. Aenderungen zum Betriebsreglement und zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Mit 1. October l. J. gelangen neue allgemeine Tarife unter gleichzeitiger Aufhebung der v. 1|5. 72 giltigen Tarife dieser Bahn zur Einführung. (40 kr.)

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Nachtrag 11 v. 1|10. 79 zum Tarif v. 1|11. 77, enthaltend allgemeine Tarivorschriften nebst Güterclassification.

Main-Weserbahn. Tarif v. 1|7. 77. (Auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen.)

Nachtrag IX zum Heft II, giltig v. 1|10. 79 ab, enthält: Aenderungen und Ergänzungen zum Abschnitt I B. (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.)

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn. Nachtrag 6 v. 1/10 79 enthält Ausführungsvorschriften zur Betriebsreglement-abänderung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification und specielle Tarifvorschriften. Preis 0,10 M.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Nachtrag XIII zum Tarif für die Beförderung von Gütern v. 1/7. 77, gültig v. 1/10. 79, enthaltend: Aenderungen zum Betriebsreglement, Zusatzbestimmung zu § 50 des Betriebsreglements, Ergänzung der besonderen Bestimmungen für den Güterverkehr auf der Berlin-Dresdener Bahn, Abänderungen resp. Ergänzungen des Tarifs für die Nebengebühren im Güterverkehr sowie für die Güterbeförderung auf der Verbindungsbahn, neue Tarifsätze und Ausnahmesätze für verschiedene Verkehrsrelationen bezw. für Steine, ermässigte Tarifsätze, ermässigte bezw. neue Ausnahmesätze für Steinkohlen etc.

Nachtrag XIV, gültig v. 1/10. 79, enthaltend: Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und anderweite Güterclassificationen, Ergänzung und Aenderung der speciellen Tarifvorschriften, neue Ausnahmesätze für verschiedene Artikel, Ermässigung von Frachtsätzen etc.

Nordhausen-Erfurt. Nachtrag VI zum Tarife v. 1|9. 77, gültig v. 1|10. 79, enthält Aenderungen des Betriebsreglements der Güterclassification und der Nebengebühren.

Oberschlesische Eisenbahn. Nachtrag VII v. 1/10. 79, soweit nicht ein späterer Termin angegeben ist, zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 15/8. 77, enthaltend:

1. Zusatzbestimmung zu § 40 des Betriebsreglements,
2. Aenderung des § 44 des Betriebsreglements,
3. Bezeichnung der für den Verkehr mit lebenden Thieren eröffneten und der für diesen Verkehr neu hinzutretenden Haltestellen.
4. Abänderung der Bestimmung bezüglich der Berechnung der Transportpreise im Verkehr mit Haltestellen,
5. Ergänzung der Bestimmung betreffend die Frachtermässigung für Vollblut-Mutterpferde.
6. Zusatz zu der Vorschrift, die Erhebung der Desinfectionsgebühr betreffend.
7. Kilometerzeiger für Haltestellen.
8. Berichtigung. Preis 0,10 M.

Nachtrag II v. 1/10. 79 soweit nicht anderweite Termine angegeben sind, zum Tarif v. 1/7. 77 enthaltend:

I. Abänderungen des Betriebsreglements.
II. Abänderungen und Nachträge zu den Allgemeinen Tarifvorschriften.
III. Classification der Güter der Specialtarife.
IV. Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.
V. Ergänzungen und Berichtigungen.
VI. Druckfehlerberichtigung. Preis 0,20 M.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Nachtrag IV v. 1/10. 79 zum Tarif v. 1/4. 77, enth.: Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifbestimmungen nebst Güterclassification etc.

Oesterreichische Südbahn. Mit 4. October l. J. gelangt der allgemeine Tarif der Staatsbahn Unter-Drauburg-Wolfsberg zur Einführung. (50 kr.)

Pfälzische Bahnen. Kilometerzeiger v. October 1877, Nachtrag III v. 15/10. 1879, Tarif v. 1/10. 77, Nachtrag II v. 1/10. 79, Nachtrag III v. 15/10. 79.

Ausnahmetarif 2 für den Transport von Torferde v. 1/10. 77, Nachtrag III v. 15/10. 79.

Tarif für den Transport von Pflastersteinen und Strassendeckmaterial ab Rammelsbach und Albersweiler v. 1|10. 77, Nachtrag II v. 15|10. 79.

II.

Austro-Ostindischer Güterverkehr. Mit 15. October l. J. tritt ein neuer Tarif in Wirksamkeit, wodurch jener v. 1/7. 76 ausser Kraft gesetzt wird. Der neue Tarif enthält Einbeziehung neuer Stationen, Abänderung von früheren Frachtsätzen und Tarifberichtigungen. (Oest. Südb.)

Bayer.-Oesterr.-Ungarischer Güterverkehr. Theil I. Allgemeine Bestimmungen (Betriebsreglement sammt Zusatzbestimmungen, allgemeine Tarifvorschriften und Güter-Classification) für den Güterverkehr. Giltig ab 1|11. 79. Preis pro Exemplar 70 Pf.

Theil II. Tarifheft 1. Tarifsätze und besondere Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen und der Vorarlberger Bahn einerseits und Stationen der Kaiserin Elisabeth Bahn, der Niederösterreichischen Staatsbahnen, der Kronprinz Rudolfbahn und der Südbahngesellschaft andererseits. Gültig v. 1|11. 79.

Hiernach werden aufgehoben:

1. das ab 1|12. 78 giltige Tarifheft 1 (Theil II) (frühere Benennung Tarifheft II) des Bayerisch- und Vorarlberg-Oesterr.-Ungarischen Güterverkehrs.
2. der ab 15/5. 73 giltige Tarif für den Tirol-Vorarlberger Güterverkehr.
3. Der Bayerisch-Tiroler Gütertarif v. 1/11. 71 mit sämmtlichen Nachträgen.
4. Der ab 1|7. 76 gültige Specialtarif für Roheisen etc. von Villach, Klagenfurt und Prevali nach Amberg, Augsburg, München, Nürnberg und Lindau transit.
5. Der ab 15/2. 79 giltige Specialtarif für den Transport von Wein in Fässern ab Stationen der Südbahngesellschaft etc. etc. nach Lindau via Villach, Franzensfeste und Kufstein. Preis pro Exemplar 1,70 M.

Theil II. Tarifheft 2. Tarifsätze und besondere Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen und der Vorarlberger Bahn. Giltig v. 1|11. 79.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Bayer.-Vorarlberger Gütertarif v. 15|10. 72 mit sämmtlichen Nachträgen.

b) der Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif v. 15|3. 73 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I, II u. III für den Verkehr mit den vormaligen Ostbahnstationen. (Preis pro Exempl. 30 Pf.) (Bayer. Staatsb.)

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. Nachtrag VI zu den Specialbestimmungen und zum Tarife für den directen Verkehr von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen zwischen Bayerischen und Sächsischen Stationen v. 10|8. 77.

Enthaltend: 1. Neue bezw. abgeänderte Schnittpunktsätze für Sächsische und Bayerische Stationen.

2. Neue bezw. abgeänderte Stationstarife.

3. Ausnahmetarif für Jutegarn und Jutegewebe von Meissen. Giltig ab 1|10. 79. Preis pro Exempl 40 Pf. (Bayer. Staatsb.)

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Tarif v. 1/3. 79. Heft VIIb. 1. Abtheilung, am 1/9. 79 — 1 M. — und Nachtrag I zum Heft IVb — 0,70 M. — am 15|9. 79 eingeführt. (Els.-Lothr.)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Tarif v. 1|8. 77. Nachtrag IX zu Heft I—IV v. 1/10. 79. Enthaltend: Aufhebung verschiedener Ausnahme- und Abänderungen diverser anderer Tarifsätze. (Berlin-Anhalt).

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Nachtrag 8 v. 15|10. 79 zum Tarif v. 1/3. 78, enthaltend:

I. Berichtigungen.

II. Bestimmung wegen Aufhebung von Tarifsätzen.

III. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Station Altenbeken (H. A.) einerseits und den Stationen Berlin und Charlottenburg der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn andererseits.

IV. Tarifsätze für den Verkehr zwischen einzelnen Magdeburg-Halberstädter Stationen (nördliche und südliche Linie) unter sich, sowie für den Verkehr zwischen Hildesheim (H. A.) einerseits und den Stationen Berlin, Charlottenburg, Demker und Spandau der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn andererseits.

V. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hildesheim (Hr. St.) einerseits und den Stationen Berlin, Charlottenburg, Demker und Spandau der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, sowie Berlin und Potsdam der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn andererseits. (Magdeb.-Halberst.)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband. Provisorischer Nachtrag zum Tarifheft 1 v. 1|10. 79, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr zwischen Artern und Oberröblingen a. d. Helme einerseits und Stationen der Halle-Casseler und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn andererseits. (Magdeb.-Halberst.)

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Nachtr. XXV v. 10/10. 79 zum Tarif v. 1|7. 75, enthält: 1. Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Weintrauben und frischem Obst als Eilgut in jeder Quantität, 2. Anderweite Ausnahme-Frachtsätze für Roheisentransporte im Verkehre zwischen Hamburg etc. und Stettin einerseits und Wien etc. andererseits, 3. Ergänzungen. (Berlin-Hamburger E.)

Deutsch-Polnischer Eisenbahnverband. 1 Nachtrag 1 zu Heft 2 v. 1|10. 79 enthaltend:

a) Aufnahme der Station Ruda Guzowska, b) Ausnahmesätze der Stationen Skierniewice, Lowiz, Kutno, Ostrowy und Wloclawek der Warschau-Wien-Bromberger Bahn für Melasse, c) Anderweite Schnittsätze für die Deutschen Strecken, d) Berichtigungen. (Ostbahn 0,05 *M*.)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Nachtrag XI zu den reglementarischen Bestimmungen und der Classification für directe Gütersendungen zwischen Stationen der Eisenbahnen des Deutschen Reiches und Stationen der Russischen Eisenbahnen v. 1|10. 79, enthaltend:

a) Abänderung der Einführungsbestimmungen,

b) Abänderungen zu den reglementarischen Leistungen,

c) Abänderungen und zusätzliche Bestimmungen hinsichtlich der Transportpreise,

d) Abänderungen der Waarenclassification,

e) Abänderungen der Uebersicht der zur Erhebung kommenden Zollabfertigungs- und Declarationsgebühren. (Ostbahn.)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr v. 1|2. 79. Nachtrag I v. 15|10. 79 zu den reglementarischen und Tarifbestimmungen und Nachtrag III zu Tarifheft II enthaltend.

a) Ausscheidung des Artikels „Brennholz" aus der Nomenclatur der Classification.

b) Zusatz zu den besonderen Tarifbestimmungen. Preis 0,03 *M*.

Nachtrag II v. 15|10. 79 zu Tarifheft I, enthaltend:

1. Anderweite Bezeichnung und Frachtsätze für Greiz (oberer Bahnhof).

2. Neue Frachtsätze zwischen Dzieditz und Bielitz K. F. N. B. einerseits und Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Anhalter Stationen andererseits. Preis 0,03 *M*.

Nachtrag II v. 15|10. 79 zu Tarifheft III, enthaltend:

1. Ergänzungen und Berichtigungen.

2. Aufnahme neuer Frachtsätze für Dalheim, Dalheim Landesgrenze und Rheindahlen.

3. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Dzieditz und Bielitz-Biala K. F. N. B. Preis 0,15 *M*. (Oberschl. E.)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Eisenbahnverband. Nachtrag 8 v. 1|10. 79 zum Gütertarif v. 1|10. 78 enthält Ausnahmefrachtsätze für Petroleum im Verkehr mit Freising. (Gratis.) Nachtrag 9 v. 1|10. 79 enthält: I. Aenderungen der Tarifvorschriften für den Transport von Gütern, II. Classification der Güter der Specialtarife, III. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen. Preis 0,20 *M*. (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahnverband.

1. Nach der Bekanntmachung v. 12|9. cr. treten im Hanseatisch-Preussischen Verbande v. 1|10. 79 ab für den Verkehr zwischen den Ostbahnstationen Schönlanke, Schneidemühl, Friedheim, Netzthal einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits directe Frachtsätze des Specialtarifs A 2 und III in Kraft.

2. Nach der Bekanntmachung v. 22|9. cr. treten v. 15|10. 79 ab im Hanseatisch-Preussischen Verbande für den Verkehr zwischen der Station Cüstrin der Königlichen Ostbahn einerseits und den Stationen Seegefeld, Paulinenaue, Friesack, Neustadt a. D., Zernitz, Gloewen und Wilsnack der Berlin-Hamburger Bahn andererseits directe Frachtsätze des Specialtarifs A2 und III in Kraft.

3. Nach der Bekanntmachung v. 7|10. cr. treten v. 15|10. 79 ab für den Verkehr zwischen der Station Schönsee der Königlichen Ostbahn einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits directe Frachtsätze des Specialtarifs A 2 und III in Kraft. (Ostbahn.)

Hanseatisch - Rheinisch - Westdeutscher Verbands-Gütertarif v. 1|3. 78. Nachträge No. 2 zum Tarifheft 36, No. 3 zu den Tarifheften 19 und 29, No. 4 zum Tarifheft 35, No. 5 zu den Tarifheften 17, 18 und 28, No. 6 zu den Tarifheften 16 und 21 und No. 7 zum Tarifheft 20, ferner Nachtrag No. V zu dem vom 15|2. 79 ab gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Europäischem Holz etc, in dem genannten Verbande, sämmtlich gültig v. 15|10. 79, enthaltend Aufhebung der Frachtsätze für die Württembergische Station Bruchsal trans. und Aufnahme der Badischen Station Bretten, sowie der Württembergischen Station Bretten trans. in den Verband. (Zusammen 0,55 *M*.) (Köln-Minden.)

Harz-Nordsee-Verband. Nachtrag 10 v. 1|10. 79 zum Tarif v. 1|1. 78 enthält: Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, Hannover-Altenbekener, Braunschweigischen, Oldenburgischen, Westfälischen und Köln-Mindener Eisenbahn andererseits.

Nachtrag 11 v. 20|10. 79 enthält:

1. Berichtigungen.

2. Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Artern und Oberröblingen a. d. Helme der Magdeburg-Halberstädter Bahn.

3. Tarifsätze für die Station Einbeck Br. B. im Verkehre mit Köln-Mindener Stationen.

4. Ausnahmetarifsätze für Steinkohlen etc. von Barsinghausen nach Zerbst und Dessau. (Magdeb.-Halberst.)

Italienisch-Deutscher Verkehr. VII. Nachtrag zu den reglementarischen Bestimmungen und Tarifen für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Oberitalienischen Bahnen der Italienischen Südbahnen, sowie der Römischen Bahnen einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, der Böhmischen Westbahn, der Sächsischen Staatsbahnen etc. etc. andererseits via Brenner-Kufstein v. 10|4. 76. Giltig ab 10|11. 79.

Enthaltend:

1. Ergänzung der reglementarischen Bestimmungen.

2. Ergänzung der Waarenclassification.

3. Berichtigungen.

4. Bestimmungen wegen Aufnahme der Stationen Neustadt-Magdeburg und Sudenburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn und wegen Uebergangs der Station Bruchsal an die Badische Bahn.

5. Neue Frachtsätze für die Station Reichenhall der Bayerischen Staatsbahn, sowie für eine Anzahl Stationen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

6. Ergänzung des Ausnahmetarifs No. 4 (für Schwefel).

7. Ausnahmetarif No. 11 für Rohtabak ab Gemünden und Mannheim. Preis pro Exempl. 20 ₰. (B. St. B.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischer Verkehr. Nachtrag VII v. 15|10. 79 zum Verbands-Gütertarif v. 15|10. 78, enthaltend: 1. Specielle Tarifvorschriften. 2. Aufnahme der Stationen Bretten, Eppingen, Jöhlingen und Wössingen der Badischen Bahn in den Verbandsverkehr. 3. Ermässigte Frachtsätze für die Köln-Mindener Station Dorsten. 4. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10. (*M*. 0,10). (Köln-Minden.)

Köln-Minden-Luxemburgisch-Lothringischer Verkehr. Die in dem Tarife v. 1/8. 79 über die Route Herbesthal-Ulflingen vorgesehenen Frachtsätze sind am 10/9. 79 in Kraft getreten.

Im Anschluss an diesen Tarif sind directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Köln-Mindener Stationen und Stationen Steinfort der Prinz Heinrichbahn am 12/9. 79 zur Einführung gekommen. (Elsass-Lothr.)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag 4 v. 1/10. 79 zum Gütertarif v. 1|5. 78, enthält: I. Druckfehlerberichtigungen, II. Ergänzung des Vorwortes, III. Ergänzung des Abschnitts II. (besondere Bestimmungen), IV. Abänderungen und Ergänzungen der Tariftabellen. Preis 0,10 M. (Berlin-Hamb. E.)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag VIII zu Heft No. 1 v. 1|11. 77, XII zu No. 2 v. 1|11. 77, XII zu No. 3 v. 1/11. 77, IX zu No. 4 v. 1/11. 77, VIII zu No. 5 v. 1|12. 77, VIII zu No 6 v. 1/11. 77, IX zu No. 7 v. 1|11. 77, X zu No. 8 v. 1|11. 77, XII zu No. 9 v. 1/12. 77, VII zu No. 10 v. 1|12. 77, XI zu No. 11 v. 1/11. 77, XII zu No. 12 v. 1|12. 77, IX zu No. 13 v. 1/11. 77, XIII zu No. 14 v. 1/12. 77, XII zu No. 15 v. 1|11. 77, X zu No. 16. v. 1/11. 77, VII zu No. 17. v. 1/12. 77, III zu No. 31 v. 1/6. 78 enthaltend, mit Giltigkeit v. 1|10. cr. ab, Frachtsätze im Verkehr mit Lampertheim H. L. B. bezw. Berichtigungen. Die Nachträge XII zu Heft No. 2 und VIII zu Heft No. 5 enthalten ausserdem die Aufhebung von Ausnahmetarifen im Verkehr mit Bebra Fr. B. B., gültig v. 1/11 c. ab, Nachtrag IX zu Heft 13 Frachtsätze für Station Einbeck, Braunschw. Bahn und Nachtrag XII zu Heft No. 15, abgeänderte Frachtsätze für Station Arnstadt, gültig v. 1|11. c. ab und neue Frachtsätze für die Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue.

Nachtrag VIII zu Heft No. 19 v. 1|11. 77, enthaltend, mit Giltigkeit v. 1|11. c. ab, abgeänderte Frachtsätze für Arnstadt Thüringische Bahn und mit Gültigkeit v. 1|10. c. ab, neue Frachtsätze für die Stationen der Thüringischen Bahn Elgersburg, Ilmenau und Plaue.

Nachtrag IX zu Heft No. 20 v. 1|11. 77, gültig v. 1|10. bezw. 1|11. c. ab, enthaltend Aufhebung von Frachtsätzen zwischen Allendorf und verschiedenen Main-Weserstationen, abgeänderte Tarifsätze für Arnstadt Thüringische Bahn und neue Sätze für Einbeck Braunschweigische Bahn, Elgersburg, Ilmenau und Plaue Thüringische Bahn.

Nachtrag XIV zu Heft No. 21 v. 1|11. 77, giltig v. 1|10. bezw. 1|11. c. ab, enthaltend, ausser einigen Berichtigungen, die Aufhebung von Frachtsätzen für Bebra und Allendorf, Aenderung der Frachtsätze für Arnstadt und neue Sätze für Schlettau, Lampertheim, Einbeck, Elgersburg, Ilmenau und Plaue.

Nachtrag XIII zu No. 22 v. 1|11. 77, VIII zu No. 23 v. 1/11. 77, IX zu No. 26 v. 1|11. 77, gültig v. 1|10. bezw. 1|11. c. ab, enthaltend, ausser einigen Berichtigungen, abgeänderte Tarifsätze für Arnstadt und neue Sätze für Einbeck, Elgersburg, Ilmenau und Plaue bezw. Lampertheim bezw. Schlettau.

Nachtrag XVII zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29 v. 1|3. 78, gültig v. 1/10. cr. ab, enthaltend Berichtigungen zu den Tarifnachträgen XV und XVI, Uebertragung der bezüglichen Mitteldeutschen Sätze auf die Stationen der Berlin-Blankenheimer Bahn, Einführung neuer Frachtsätze für die Stationen Schlettau, Hungen, Einbeck, Arnstadt, Elgersburg, Ilmenau, Plaue, Eberbach, Hirschhorn, Mauer und Orschweier.

Nachtrag XVIII zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29, gültig v. 15|10. cr. ab, enthaltend neue bezw. abgeänderte Tarifsätze zwischen Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie Berlin B. A. B.; Oschersleben und Vienenburg Braunschw. Bahn einer- und Stationen der Königlichen Saarbrücker Bahnen andererseits via Coblenz.

Nachtrag XIX zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29, gültig v. 20|10. c. ab, enthaltend abgeänderte Tarifsätze zwischen Lothringisch-Luxemburgischen Stationen einer- und Stationen der Thüringischen Bahn, sowie Gera W. G. B. und Leipzig M. H. B. und Leipzig M. H. B. andererseits via Coblenz.

Nachtrag III zu Heft No. 32 v. 1|12. 78, gültig v. 15|10. c. ab, enthaltend neue bezw. abgeänderte Tarifsätze zwischen Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, sowie Halle und Leipzig Thüringische B., Berlin B. A. B., Berlin, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg B. P. M. E., Spandau B. H., Oschersleben und Vienenburg Braunschw. B. einer- und Stationen der Saarbrücker Bahn andererseits via Coblenz.

Nachtrag III zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen v. 1|6. 78, gültig v. 1|10. c. ab, enthaltend Aenderung des Betriebsreglements (zu § 48) und Einführung directer Viehabfertigung von Stationen der Oberschlesischen, Niederschlesischen und Märkisch-Posener E. (Thür.)

Niederdeutscher Verband. Nachtrag 5 v. 1|10. 79 zum Tarif v. 1/4. 78. Bestimmung für Bienentransporte. Aufhebung von Ausnahmetarifsätzen. Anderweite Bezeichnung der Station Salzderhelden-Einbeck. Aufnahme neuer Stationen in den Verband. (Hannov.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband. 1. Nach der Bekanntmachung v. 29|9. 79 treten v. 15|10. 79 ab für den Verkehr zwischen Station Cüstrin K. O. einerseits und den Stationen der Beförderungsstrecken Steglitz-Magdeburg-Sudenburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger, Spandau-Stendal und den Stationen Wittenberg, Magdeburg, Buckau der Magdeburg-Halberstädter und Spandau und Wittenberge der Berlin-Hamburger Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze des Specialtarifs A 2 und III in Kraft. Ferner wird vom genannten Tage ab die Station Schönlanken der Ostbahn als Verbandsstation für den generellen Verkehr aufgenommen.

2. Nach der Bekanntmachung v. 20|10 cr. treten im Verkehr zwischen den Stationen Demmin, Gransee, Neu Brandenburg, Neu Strelitz, Oranienburg und Stralsund der Berliner Nordbahn, Stralsund der Berlin-Stettiner, Braunsberg, Bromberg, Danzig l. Th., Elbing, Eydtkuhnen, Insterburg, Königsberg der Königl. Ostbahn und Danzig Olivaer Thor der Hinterpommerschen Bahn einerseits und der Station Altenbeken der Hannover-Altenbekener Eisenbahn andererseits im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande anderweite, theils höhere theils niedrigere Sätze in Kraft und zwar die höheren am 1|12. 79 und die niedrigeren sofort. (Ostb.)

Norddeutscher Verband. Nachtrag 7 v. 1|10. 79. zum Tarif v. 1|1. 78.

Einbeziehung der Rheinischen Stationen Barmen (Mittel-, Ober-, Unter-Barmen) Bottrop, Dornap, Dorsten, Elberfeld (Mirke, Ottenbruch), Gerresheim, Gevelsberg, Haspe, Neanderthal, Oberhausen, Osterfeld, Schwelm und Sonnborn in den Verband. Aufnahme der Rheinischen Stationen Burgsteinfurt und Coesfeld in den Verband und Einführung anderweiter Tarifsätze für die gleichnamige Münster-Enscheder bezw. Dortmund-Gronau-Enscheder Station. Tarifsätze für die Rheinische Station Mettmann. Einbeziehung der Westfälischen Stationen Bismarck in W., Bottrop, Castrop-Pöppinghausen, Herne, Horst, Osterfeld und Sterkrade in den Verband. Aufnahme der Stationen Huckarde und Hugo der Westfälischen Bahn in den Verband. Einbeziehung der Berlin-Anhaltischen Stationen Delitzsch, Falkenberg, Landsberg und Weiche Wolffen in den Verband. Einbeziehung der Köln-Mindener Station Beckum-Stadt in den Verband. Anderweite theilweise ermässigte Tarifsätze für die Stationen Dorsten, Dülmen, Haltern und Münster. Anderweite Tarifkilometer für den Verkehr zwischen Potsdam etc. einerseits und Carlshafen etc. andererseits. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Berlin und Spandau. Stations-Tariftabellen für Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Buckau und Sudenburg. Tarifsätze für die in den Verband einbezogene Station Einbeck der Braunschweigischen Bahn. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Hassbergen und Lengerich. Ermässigte Tarifsätze für verschiedene Verkehrsstrecken. Bezeichnung verschiedener Ausnahmetarife. Ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife E, G und H, Ausdehnung des Ausnahmetarifs G für rohe Steine auf verschiedene Steinsorten. Einbeziehung der Station Bendorf der Rheinischen Bahn in den Ausnahmetarif G für rohe Steine. Ausnahmetarif für die Beförderung von Hochofenschlacken und Schlackensand. Ausnahmetarif für Pflastersteintransporte von Niedermendig nach Berlin. Berichtigungen.

Nachtrag 1 v. 20|9. 79 zum Koblentarif v. 1|8. 79. Frachtsätze für die Station Einbeck der Braunschweigischen Bahn. (Hannover.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Nachtrag VI zu Heft No. 3 v. 1|12. 77, enthaltend, mit Gültigkeit v. 1|10 cr. ab, neue Frachtsätze für die Station Einbeck der Braunschweigischen Bahn, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für den Transport von Schwerspath, verpackt in Fässern und Säcken, Druckfehlerberichtigungen und mit Giltigkeit v. 1|11 cr. ab, Aufhebung der directen Frachtsätze zwischen Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg einerseits und Dachrieden, Mühlhausen, Silberhausen - Dingelstedt sowie Greussen, Hohenebra, Ringleben-Gebesee, Sondershausen, Straussfurt andererseits.

Nachtrag VIII zu Heft No. 5 v. 15|2. 78, giltig v. 1|10 cr. ab, enthaltend Tarifsätze für die Stationen Minden und Porta der Köln-Mindener Bahn, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag VI zu Heft No. 6 v. 1|12. 77, giltig v. 1|10. 79, enthaltend Frachtsätze für die Station Calbe (Stadt) der Königlich-Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim, sowie für den Verkehr zwischen Halle, Station der Thüringischen Bahn einerseits und Mansfeld, Station der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim andererseits, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 und Druckfehlerberichtigungen.

Nacktrag X zu Heft No. 7 v. 1|12. 77, enthaltend, mit Gültigkeit v. 1|10. cr. ab, directe Frachrsätze für die Station Einbeck der Braunschweigischen Bahn, die Stationen Minden und Porta der Köln-Mindener Bahn, die Station Calbe Stadt der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim, sowie für den Verkehr zwischen der Station Halle der Thüringischen Bahn und Mansfeld, Station der Staatsbahnstreckn Berlin-Blankenheim, regulirte Frachtsätze, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für den Transport von Schwerspath, verpackt in Säcken und Fässern, Druckfehlerberichtigungen, mit Giltigkeit v. 1|11. cr. ab, Aufhebung der directen Expedition zwischen den Stationen Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg einerseits und einigen Stationen der Thüringischen Bahn andererseits.

Nachtrag VIII zu Heft No. 8, Nachtrag VI zu Heft No. 9, Nachtrag VIII zu Heft No. 10, v. 1|12. 77, giltig a. 1|10. cr. ab, enthaltend directe Frachtsätze für den Verkehr mit Einbeck, Station der Braunschweigischen Bahn, Minden und Porta, Stationen der Cöln-Mindener Bahn, Calbe Stadt, Station der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für den Transport von Schwerspath, verpackt in Fässern und Säcken, und Druckfehlerberichtigungen. (Thüring.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband.

1. Nachtrag II v. 1/10. 79 enthaltend:

a) Ergänzungen zu den speciellen Tarifvorschriften.
b) Abänderungen resp. Ergänzungen zu den Tariftabellen.
c) Druckfehlerberichtigungen des Nachtrags I. (0,10 *M.*)

2. Nach der Verfügung v. 14|10. c. treten vom genannten Tage ab im Ostdeutsch-Rheinischen Verbande für den Verkehr zwischen den Stationen Golzow, Husow, Nakel, Walden der Königlichen Ostbahn, Gr.-Boschpol, Kielau, Langfuhr, Neustadt, Oliva, Rheda, Zoppot der Hinterpommerschen Bahn einerseits und einigen Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener, Rheinischen und Westfälischen Bahn andererseits billigere Sätze in Kraft.

3. Nach der Bekanntmachung v. 20|10. c. werden die für die Station Bromberg der Königl. Ostbahn im Ostdeutsch-Rheinischen Verbande bestehenden Schnittsätze für die Ausnahmetarife B (Eisen des Specialtarifs I) und C (Eisen des Specialtarifs II) auf die Station Schneidemühl übertragen.

4. Nach der Bekanntmachung v. 9|10. treten im Verkehr zwischen Stationen der Berliner Nordbahn, Berlin-Stettiner, Oberschlesischen, Hinterpommerschen und Ostbahn einerseits und Stationen der Westfälischen, Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Bahn andererseits im Ostdeutsch-Rheinischen Verbande anderweite, theils höhere, theils niedrigere Sätze in Kraft und zwar die höheren am 1/12. 79 und die niedrigeren sofort.

Gleichzeitig tritt für den Verkehr mit der Station Jastrow der Königl. Ostbahn einerseits und den westlich gelegenen Verbandstationen andererseits ein Satz für Specialtarif III in Kraft. (Ostbahn.)

Posen-Schlesisch-Märkischer Eisenbahnverband v. 1|6. 79.

Nachtrag I v. 15/10. 79 zu Theil II enthaltend:

1. Ergänzungen des Titelblatts zu Theil II. Besondere Bestimmungen.
2. Ergänzungen bezw. Aenderungen der besonderen Bestimmungen Theil II. (0,10 *M.*)

Nachtrag II v. 15/10. 79 zu Tarifheft 1 enthaltend:

I. Druckfehlerberichtigungen zum Haupttarif I.
II. Frachtsätze für Mittelsteine, Möhlten und Neurode.
III. Anderweite Frachtsätze zwischen Berliner Nordbahn und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Stationen.
IV. Ermässigte Ausnahmesätze für Eisen des Specialtarif II von Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Stationen nach Berlin, Cöpenik, Erkner, Fürstenwalde und Briesen.
V. Ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs I an Stelle der betreffenden Sätze des Haupttarifs.
VI. Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen von Beuthen O|S., Oels und Namslau.
VII. Aufhebung einzelner Frachtsätze. (0,50 *M.*)

Nachtrag I v. 15|10. 79 zu Heft 2 enthaltend:
I. Druckfehlerberichtigungen zum Haupttarif.
II. Ermässigte Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarif II von Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Eisenbahnstationen nach Berlin B. G.
III. Ausnahmetarif für Koakstransporte von Breslau B. F. E. nach Berlin B. G.
IV. Ergänzungen des Haupttarifs.
V. Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen zwischen Glogau O/S., Beuthen O/S., Oels und Namslau einerseits und Berlin B. G. andererseits. (0,10 *M.*)
Nachtrag I v. 15|10. 79 zu Heft 4 enthaltend:
I. Druckfehlerberichtigungen zum Haupttarif.
II. Frachtsätze für die Stationen Mittelsteine, Möhlten und Neurode.
III. Anderweite Frachtsätze des Specialtarif I an Stelle der betreffenden Sätze des Haupttarifs.
IV. Ausnahmetarif für Salz zwischen Inowrazlaw und Frankfurt a|O.
V. Ausnahmetarif für Gyps zwischen Inowrazlaw und Frankfurt a|O.
VI. Ermässigte Ausnahmesätze für Eisen des Specialtarif II von Oberschl. Stationen nach Berlin N. M. und B. G. Cöpenik, Erkner, Fürstenwalde und Briesen.
VII. Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen von Glogau, Beuthen o|S., Hansdorf und Sorau.
VIII. Aufhebung einzelner Frachtsätze. Preis 0,50 M.
Nachtrag I. v. 15|10. 79 zu Heft 5.
I. Druckfehlerberichtigungen zum Haupttarif.
II. Ausnahmesätze für Faconeisen nach Berlin, Cöpenik etc.
III. Ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs I an Stelle der betreffenden Sätze des Haupttarifs.
IV. Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen von Oels und Namslau. Preis 0,20 M.
Nachtrag II v. 15|10. 79 zu Heft 6.
I. Druckfehlerberichtigungen zum Haupttarif.
II. Frachtsätze für die Stationen Mittelsteine, Möhlten, Neurode.
III. Anderweite Frachtsätze an Stelle der betreffenden Sätze des Haupttarifs. Preis 0,20 M. (Oberschles. E.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahn-Verband.
1. Nachtrag VIII v. 1|10. 79 enthaltend:
a) Aufnahme der Station Fredersdorf der Ostbahn als Verbandstation in den Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen.
b) Ermässigung directer Sätze zwischen Landsberg, Station der Ostbahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen Bahn andererseits.
c) Uebertragung der Ausnahmefrachtsätze für Salz und Gyps von Inowrazlaw nach Berlin KO auf den Verkehr von Inowrazlaw nach Berlin N. M. E.
d) Ergänzung zu B Specielle Tarifvorschriften.
e) Aufnahme neuer Stationen der Ostbahn-Strecke Posen-Schneidemühl-Neustettin-Colberg resp. Rügenwalde bezw. Stolpmünde als Verbandstationen.
f) Anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen mehreren bisherigen Verbandstationen.
g) Neue Frachtsätze der Ausnahmetarife für grobe Eisenwaare und Eisen und Stahl des Specialtarifs II.
h) Neue Frachtsätze der Ausnahmetarife für gebrannten Kalk und für Oberschlesische Steinkohlen (0,50 M.)
2) Nach der Bekanntmachung v. 8|10. cr. treten v. 15|10. 79 ab im Preussisch Oberschlesischen Verbande für den Verkehr zwischen Station Cüstrin KO. einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze des Specialtarifs III in Kraft. (Ostbahn.)

Preussisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Nachtrag 1 zu Heft I v. 15|10. 79, enthaltend: Aufnahme neuer Stationen und Einführung neuer Frachtsätze. (Ostb. 0,05 M.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband. 1. Nach der Bekanntmachung v. 23/9. treten v. 1|10. cr. ab innerhalb des Preussisch-Sächsischen Eisenbahnverbandes für den Verkehr zwischen Cüstrin, Driesen, Düringshof, Friedeberg, Golzow, Gusow, Landsberg, Lebus, Podelzig, Trebnitz und Vietz, Stationen der Königlichen Ostbahn einerseits und der Station Bitterfeld und Weiche Wolffen der Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits directe Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen und Braunkohlenbriquets in Kraft.

2. Nach der Bekanntmachung v. 3|10. c. treten v. 10|10. 79 für den Verkehr zwischen Königsberg i|N. der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und Halle Station der Berlin-Anhaltischen, Halle-Sorau-Gubener und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn andererseits directe Frachtsätze für die regulären Classen innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes in Kraft. (Ostbahn).

Preussisch-Schlesisch-Oesterreich-Ungarischer Verband v. 20|9. 77. Vom 7|10. 79 bis ult. December d. J. gelangen für frisches Obst, excl. Südfrüchte und Weintrauben von Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn nach Breslau ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung.
Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die Güterexpeditionen Breslau, Mittelwalde und Odenburg Auskunft. (Oberschl. E.)

Preussisch-Thüringischer Verband. Nachtrag III zum Tarif v. 1/8. 78 gültig v. 1/10. cr. ab, enthaltend ermässigte Tarifsätze für Station Arnstadt und Frachtsätze für die Stationen Plaue, Elgersburg und Ilmenau der Thüringischen Eisenbahn. (Thür.)

Rheinisch-Luxemburg-Lothringischer Verkehr. Die in dem Tarife v. 1|8. 79 über die Route Herbesthal-Ulflingen vorgesehenen Frachtsätze sind am 10|9. 79 in Kraft getreten.
Im Anschluss an diesen Tarif sind directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Rheinischen Stationen und Station Steinfort der Prinz Heinrich Bahn am 12|9. 79 zur Einführung gekommen. (Els.-Lothr.)

Russisch-Schweizerisch-Französischer Güterverkehr. Reglement und Tarife giltig v. 1|9. 79, unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs v. 1|1. 76. (Gal. Karl-Ludwigb.)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Nachtrag VIII aum Tarife v. 1/10. 77, enthaltend, mit Gültigkeit v. 1|10. bezw. 1|12. c. ab, Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 des Betriebsreglements, Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, mit Giltigkeit v. 20|10. c., anderweite Frachtsätze für Plagwitz-Lindenau, mit Giltigkeit v. 1/11. c. ab, Aufhebung verschiedener directer Frachtsätze im Verkehr mit Plagwitz-Lindenau und mit Giltigkeit v. 15|11. c. ab, Aufhebung des directen Verkehrs mit Auerbach oberer Bahnhof. (Thür. E.)

Schlesisch-Polnischer Verbandverkehr v. 15|7. 79, Nachtrag I v. 20|10. 79, enthaltend:
I. Tariftabellen für die Station Ruda-Guzowska der Warschau-Wiener Eisenbahn.
II. Berichtigungen des Haupttarifs. Preis 0,10 M. (Oberschl.)

Schlesisch-Sächsischer Verbandgütertarif v. 1|2. 78, Nachtr. VII v. 15|10. 79, enthaltend Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 des Betriebsreglements, Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification, Tariftabellen für Station Greiz der Sächsischen Staatsbahn etc. (Niederschl.-Märk. E.)

Süd-Nordösterreichischer Eisenbahnverband. Mit 15|10. cr. tritt ein Nachtrag I zu dem v. 15|5. c. giltigen Tarif in Kraft. Derselbe enthält Einbeziehung neuer Stationen, Ergänzung der Waarenclassification und Berichtigungen des Tarifes. (Oest. Südb.)

Südwestdeutscher Tarif v. 1|3. 78, V. Nachtrag zu den Entfernungstabellen des 1. Heftes, II. Nachtrag zu den Instradirungsvorschriften des 1. Heftes, beide giltig v. 23|10. 79. (Pfälz.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Tarif v. 1|3. 78.
IV. Nachtrag zum 1. Heft der Entfernungstabellen
VI. „ „ 2 „ „ „
V. „ „ 3 „ „ „
VII. „ „ 4 „ „ „
IV. „ „ 5 „ „ „
IX. „ „ 6 „ „ „
am 15|9. 79 in Kraft getreten. Gratis. (Els.-Lothr.)

Südwestdeutscher Verbandsgütertarif v. 1|3. 78. VII. Nachtrag zu Heft 7. Badisch-Saarbrücker Verkehr. Enthaltend: theilweise veränderte Entfernungen für Stationen der Saarbrücker Bahn und Entfernungen bezw. Frachtsätze für neueröffnete Stationen der Badischen und Saarbrücker Bahn. Giltig v. 25|10. 79. Preis 0,25 M.
VI. Nachtrag zum Heft 8. Badisch-Pfälzischer Verkehr. Enthaltend: theilweise geänderte Frachtsätze für einige Badische Stationen und Entfernungen und Frachtsätze für neueröffnete Badische Stationen sowie eine Ergänzung der Ausnahmetarife. Giltig v. 15|10. 79. Gratis.
IV. Nachtrag zum Heft 9. Verkehr Badische Bahn — Hessische Ludwigsbahn. Enthaltend: Entfernungen für neueröffnete Badische Stationen. Giltig v. 25|10. 79. Gratis.
VI. Nachtrag zum Heft 10. Verkehr Badische Bahn — Main-Neckarbahn. Enthaltend: theilweise geänderte Frachtsätze für einige Badische Stationen und Frachtsätze für neueröffnete Badische Stationen. Giltig v. 1. bezw. 15|10. 79. Gratis.
I. Nachtrag zum Heft 11. Nassau-Badischer Verkehr. Enthaltend: Entfernungen bezw. Frachtsätze für neueröffnete Badische Stationen. Giltig v. 25|10. 79. Gratis. (Bad.)

Südwestrussisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Artikeltarif für den Verkehr mit der Fastower Bahn. Giltig v. 13|9. 79. (Gal. Carl-Ludwigb.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Nachtrag VIII zu Heft No. 1 v. 1|11. 77 und Nachtrag VII zu Heft No. 2 v. 1|7. 78, giltig v. 1|10. c. ab, enthaltend Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 des Betriebsreglements und Aenderung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Thür.)

Transittarif für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen und von da nach bestimmten Badischen Stationen transportirt werden. Enthaltend: Getreidefrachten für die Stationen Denglingen, Gropingen und Riegel. Nachtrag III. Giltig v. 1/10. 79. Gratis. (Bad. B.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Tarif v. 1|7. 77 (auf Grundlage des neuen Tarifsystems der Deutschen Eisenbahnen).

Ergänzungsblätter, giltig v. 10|10. d. J. ab, und zwar: No. 9 zum 1. Hefte, No. 9 zum 3. Hefte, enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Nörten der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und den Stationen Friedland und Eschwege der Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits.

Ergänzungsblätter, giltig v. 15|10, d. J. ab und zwar:

No. 4	zum	45. Hefte,	No. 5	zum	63. Hefte,	No. 6	zum	129. Hefte
„ 12	„	46. „	„ 4	„	64. „	„ 4	„	130. „
„ 8	„	47. „	„ 5	„	73. „	„ 6	„	131. „
„ 12	„	48. „	„ 4	„	74. „	„ 4	„	132. „
„ 8	„	49. „	„ 6	„	83. „	„ 7	„	133. „
„ 4	„	50. „	„ 5	„	84. „	„ 4	„	134. „
„ 9	„	51. „	„ 6	„	93. „	„ 5	„	155. „
„ 5	„	52. „	„ 5	„	94. „	„ 3	„	156, „
„ 9	„	53. „	„ 6	„	127. „	„ 5	„	164, „
„ 5	„	54. „	„ 4	„	128. „	„ 3	„	165. „

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr mit der Badischen bezw. Württembergischen Station Bretten loco und transito einerseits und Stationen der Oldenburgischen Eisenbahn, der Hannoverschen Staatsbahn, der Main-Weserbahn, der Mecklenburgischen Friedrich-Franzeisenbahn, der Lübeck-Büchener Bahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Eisenbahn, der Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg, Station der Cöln-Mindener Bahn, der Altona-Kieler Bahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits.

Ergänzungsblätter, giltig v. 20|11. d. J. ab, und zwar:

No. 1	zum	149. Hefte.	No. 1	zum	158. Hefte.
„ 1	„	150. „	„ 1	„	159. „
„ 4	„	151. „	„ 4	„	160. „
„ 2	„	152. „	„ 2	„	161. „
„ 3	„	153. „	„ 3	„	162. „
„ 4	„	155. „	„ 4	„	164. „
„ 2	„	156. „	„ 2	„	165. „

enthaltend: Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit Arnsberg und den östlich hiervon gelegenen Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Nassauischen Staatsbahn, der Main-Neckarbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Badischen Staatseisenbahnen und der Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits, sowie die Aufhebung der Frachtsätze im Verkehre der Saarbrücker Station Trier rechte Mosel mit Bergisch-Märkischen Stationen,

Tariftabellen, giltig v. 1|11. 79 ab, und zwar:

No. 183 bis 206 enthaltend:

Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Hannover der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn, der Main-Weserbahn, der Nassauischen Staatsbahn, der Main-Neckar Bahn, der Rhein-Nahe und Saarbrücker Bahn, der Hessischen Ludwigseisenbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, der Badischen Staatseisenbahnen, der Württembergischen Staatseisenbahnen und der Bodensee-Uferplätze andererseits. (Main-Weserb.)

III. A. 1.

Berlin-Anhaltische mit Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Altona-Kieler Eisenbahn via Berlin. Nachtrag 2 v. 1|10. 79 zum Verbandsgütertarif vom 25|5. 78 enthält I. Druckfehlerberichtigungen, II. Ergänzung und Aenderung des Vorwortes, III. Aenderungen und Ergänzungen des Abschnitts II, B. (Specielle Tarifvorschriften), IV. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen. Preis 0,10 M. (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

Berlin-Görlitz, Halle-Sorau-Guben und Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Nachtrag IV v. 10|10. 79 zum Tarif v. 10|9 77. Neue und geänderte Frachtsätze enthaltend. (Berlin-Görlitz.)

Köln-Mindener und Berlin-Hamburger Eisenbahn. Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen Friesack, Glöwen, Nauen, Neustadt a. D., Paulinenaue, Wilsnack und Zernitz der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Köln-Mindener Eisenbahn andererseits via Buchholz, gültig v. 15|10 79. (M. 0,15.) (Köln-Minden.)

Spandau B.H.B. einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen, der Rheinischen, der Aachener Industrie und der Westfälischen Eisenbahn andererseits, sowie zwischen Berlin B. H. B. einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen und Aachener Industriebahn andererseits via Berlin Potsdam Schöningen Holzminden.

Mit dem 20|10. 79 ist unter Aufhebung des bisherigen Tarifs v. 15|1. 78 nebst dazu gehörigen Nachträgen ein anderweiter directer Tarif zur Einführung gekommen. (Berlin-Potsd.-Magdeb.)

III. A. 3.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr v. 1./10. 78. I. Nachtrag. Enthaltend: eine Neuaufstellung der Tarifvorschriften und Güterclassification. Giltig v. 1./10. bezw. 1./12. 79. (Preis 0,25 M.) (Bad. B.)

Badisch-Württembergischer Güterverkehr v. 1./9. 79. I. Nachtrag. Enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen der Reglements- und Tarifvorschriften und der Güterclassification sowie Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Badischen und Württembergischen Staatsbahn. Giltig v. 5./10. 79. (Preis 0,30 M.) (Bad. B.)

Bayerische Bahnen — Elsass-Lothringen und Luxemburg. Tarif vom 1./2. 78 für Holzdraht von Eissnstein nach Amanweiler Grenze ist ein directer Frachtsatz von 2,39 M. pro 100 kg bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen zur Einführung gebracht. 6./9. 79. (Els.-Lothr.)

Hessisch-Pfälzischer Tarif v. 15/10. 77. VI Nachtrag v. 1/11. 79 Preis 10 Pfg. (Pfalz.)

Main-Neckarbahn-Pfälzischer Tarif via Mannheim v. 15/10. 77. VII Nachtrag v. 15/10. 79. Preis 5 Pfg. (Pfalz.)

Saarbrücker, Rhein-Nahebahn, Hessisch-Pfälzischer Tarif v. 1/10. 77. XII Nachtrag v. 15|10, 79. Preis 1,10 Mk. Berichtigungen hierzu v. 15|10. 79. (Pfalz.)

Saarbrücker und Rhein-Nahebahn, Nassauische Bahnen, Hessische Ludwigsbahn, Bayer. Pfälzische Bahnen und Main-Neckarbahn einerseits und die Bodenseeuferstationen Romanshorn, Rorschach, Bregenz und Lindau andererseits. Tarif giltig v. 1|10. 79 Preis 0,25 Mk. (Bad. Bahn)

IV.

Braunkohle. Specialtarif für die Beförderung von Braunkohlen, Steinkohlen und Coaks in ganzen Wagenladungen von Mannheim, Heidelberg, Suhl und Maxau nach Stationen der Königl. Württembergischen Staats-Eisenbahnen. Giltig v. 15|10. 79 ab. (Hebt den Specialtarif v. 1|9. 79 auf). Preis 0,70 Mark. (Bad. Bahn.)

Cichorienwurzeln. Belgische Stationen Heilbronn und Ludwigsburg über Bettingen. Tarif v. 15|7. 79 am 1|9. 79 aufgehoben. Ersetzt durch gleich hohe im Heft VIIb zum Belgisch-Südwestdeutschen Tarife enthaltene Taxen. (Elsass-Lothringen.)

Eisen und Eisenwaaren. Mit 20. October l. J. gelangt ein Nachtrag I zu dem ab 15. Juni l. J. giltigen Specialtarif für die Beförderung von Eisen und Eisenwaaren aus Steiermark nach Böhmen, zur Einführung. Derselbe enthält Giltigkeits-Erklärung der Frachtsätze des Haupttarifes auch in umgekehrter Richtung, Abänderung von Frachtsätzen und Einbeziehung neuer Stationen. (Oester. Südbahn.)

Getreide. Mit Giltigkeit vom 15. October l. J. tritt ein neuer Specialtarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc. im directen Verkehre von Stationen der Südbahn nach Stationen der österreichischen Staatsbahn, Nordwestbahn, böhmische Nordbahn etc. in Wirksamkeit. Durch denselben wird der gleiche Tarif v. 20|12. 76 aufgehoben. (Oester. Südbahn.)

Getreide. III Nachtrag zum Transittarif für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und von da nach bestimmten andern Badischen Stationen transportirt werden. Enthaltend Getreidefrachten für Denzlingen, Krozingen und Riegel. Giltig v. 1|10. 79. Gratis. (Bad. Bahn.)

Getreide. Reexpeditionstarif ab Mannheim für besonders benannte Güter, welche zu den Seehafen-Ausnahme-Tarifen des West- und Nordwestdeutschen bezw. des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbandes nach Mannheim bezogen und von da nach bestimmten andern Badischen Stationen weiterbefördert werden. Giltig v. 10|10. 79. Gratis. (Bad. Bahn.)

Getreide. 1. Tarif für directe Sendungen zwischen Stationen der 1 Gruppe Russischer Eisenbahnen und Stationen der Königlichen Ostbahn, sowie Station Tilsit der Tilsit Insterburger Eisenbahn und Pillau der Ostpreussischen Südbahn.

Nachtrag I vom 3.|15. October 1879 enthalten: Aufnahme der Station Gräsi der Gräsi-Zarizyner Eisenbahn.

2. Tarif für directe Sendungen zwischen einzelnen Stationen der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn und Stationen der Königlichen Ostbahn, sowie Station Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn und Pillau der Ostpreussischen Südbahn via Wirballen für Getreide etc.

3. Mit dem 3.|15. October 1879 tritt ein Tarif für directe Sendungen zwischen einzelnen Stationen der St. Petersburgs-Warschauer Eisenbahn und Stationen der Königlichen Ostbahn, sowie Station Tilsit der Tilsit-Insterburger Bahn und Pillau der Ostpreussischen Südbahn via Wirballen für die Artikel: Roggen; Hafer, Weizen, Hirse, Buchweizen, Mais, Gerste, Erbsen, Bohnen, Linsen, Lupinen, Wicken, Grütze aller Art, Mehl aller Art, Lein-, Mohn-, Rüb-, Senf-, Samenblumen-, Raps-, Dotter- und Hanfsaamen in Kraft. (Ostbahn.)

Kalk. Beförderung und Tarifirung von unverpacktem Kalk in Einzelsendungen. Auf den gesellschaftlichen Linien wird unverpackter Kalk in Einzelsendungen nur dann zum Transporte aufgenommen, wenn für die Gebühren der Serie XII ohne Agio für mindestens 10000 kg pr. verwendeten vierrädrigen Wagen bezahlt werden und die Aufgeber sich mit dieser Berechnungsweise durch eigenhändig am Frachtbriefe anzusetzende und zu fertigende Erklärung einverstanden erklären. (Oesterr. Südbahn.)

Kohlen. Nachtrag VI v. 1.|10. 79 zum Tarif für Oberschlesische Kohlentransporte der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1.|6. 1877 Enthaltend: Neue Frachtsätze für Stationen der Hannoverschen Bahn sowie abgeänderte Sätze mit Stationen anderer Bahnen.

Nachtrag VI v. 1|10. 79 zum Transport für Oberschlesische Kohlentransporte der Rechte-Oder-Ufer-Bahn v. 1.|6. 77. Enthaltend: Aufnahme von Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, sowie abgeänderte Sätze mit Stationen anderer Bahnen. (Berlin-Anhalt.)

Kohlen. Tarif No. 1 (innere Pfälzische Stationen) v. 1.|4. 78, III Nachtrag v. 15.|10. 79,

Tarif No. 2 (Pfälzische Rheinstationen) v. 1.|9. 77, I Nachtrag v. 15.|10. 79,

Tarif No. 4 (Saarbr. und Hess. Ludwigsbahn) v. 1.|3. 78, I. Nachtrag v. 15.|10. 79,

Tarif No 5 (nach Baden) v. 1.|2. 78, IX. Nachtrag v. 15 |10. 79,

Tarif No. 9a (nach Elsass-Lothringen) v. 1.|11. 79,

Tarif No. 11 (nach Südbayern) v. 1.|5. 78, II. Nachtrag v. 15.|10. 79,

Tarif No. 15 (nach der Oesterr. Südbahn, Tyroler Linie) v. 15.|10. 79. — (Pfalz.)

Roheisen. Specialtarif für den Transport von Roheisen bei Aufgabe von je 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dies Gewicht von Unterwellenborn, Station der Thüringischen Bahn nach Teplitz-Waldthor, Station der Dux-Bodenbacher Bahn, gültig v. 15.|10. 79 unter Aufhebung des Tarifs v. 15.|1. 76. (Thür.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes von den Stationen Neurode, Mittelstein und Möhlten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nach Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen und einen Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Quantum v. 15/10. 79.

Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes von den Stationen Neurode, Mittelsteine und Möhlten der Niederschl.-Märk. Eisenb. nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn via Ziegenhals v. 15|10. 79.

Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes von den Stationen Neurode, Mittelstein und Möhlten der Niederschles.-Märk. Eisenbahn nach Stationen der Oestr. Nordwestbahn via Mittelwalde v. 15|10. 79.

Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes von den Stationen Neurode, Mittelstein und Möhlten der Niederschles.-Märk. Eisenbahn nach Stationen der Oesterr. Staatsbahn via Mittelwalde v. 15|10. 79. (Niederschl.-Märk. E.)

Steinkohlen. Die im Ausnahmetarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Rechte-Oderufer, Oels-Gnesener, Breslau-Warschauer, Posen-Creuzburger, Märkisch-Posener, Königl. Ostbahn, Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen vom 15. September 1878 für Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn enthaltenen Frachtsätze sind am 20|10. cr. ausser Kraft getreten. (Breslau-Breiburg.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Königl. Ostbahn giltig v. 15|3. 79 bis incl. 14|3. 1880.

Erweiterungen und Ermässigungen des Tarifs. (Oberschl. E.)

Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerze. Bergisch-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischer Verkehr. Die in dem Tarife vom 1|8. 79 über die Routen Ulflingen-Herbesthal und Ulflingen-Bleylerg vorgesehenen Frachtsätze am 10|9. 79 in Kraft getreten.

Im Anschluss an diesen Tarif sind directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Bergisch-Märkischen Stationen und Station Steinfort der Prinz Heinrich Bahn am 12|9. 79 zur Einführung gekommen. (Els.-Lothr.)

Zucker. Mit 15. October l. J. tritt ein Nachtrag I zu dem ab 15. Mai l. J. giltigen Tarif für den Transport von Zucker von Stationen der Kais. Ferdinands Nordbahn, Oesterr. Staatsbahn, Nordwestbahn, Südbahn und von Brüx nach der Levante, in Kraft. (Oesterr. Südbahn.)

Anhang.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Sächsische Staatseisenbahnen.

Nachtrag IX, v. 1./10. 79 zum Tarife v. 1./4. 77, enthält Aenderungen der Tarifvorschriften;

Nachtrag X v. 15./10. 79 zu demselben Tarife, enthaltend: 1. Neuer Kilometerzeiger für die Stationen Berga, Elsterberg, Greiz, Plauen i./V. (u. Bhf.) und Wolfsgefärth. 2. Anderweiter Kilometerzeiger für den Verkehr zwischen den westlich von Dresden gelegenen Stationen einerseits und mehreren östlich von Dresden gelegenen Stationen andererseits. 3. Anderweiter Kilometerzeiger für die östlich von Dresden gelegenen Stationen einschliesslich Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt. 4. Aufnahme der Haltestelle Niederneukirch in den allgemeinen Kilometerzeiger. 5. Aufnahme der Haltestelle Lottengrün. 6. Aufhebung der Frachtsätze für die Station Auerbach (ob. Bhf.).

Berlin-Anhalt-Sächsischer Verband.

Nachtrag V v. 1./10. 79 zum Tarife v. 1./10. 77, enthält: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Sächs. Staatsb.)

Berlin-Dresden-Sächsischer Verband.

Nachtrag IV. v. 1./10. 79 zum Tarife v. 1./11. 77, enthält: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Sächs. Staatsb.)

Magdeburg-Sächsischer Verband.

Tarif v. 1./10 79 zwischen Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Halberstadt-Blankenburger und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn einerseits und Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits, unter Aufhebung des Tarifs v. 1./10. 77 sammt Nachträgen, excl. des Verkehrs mit Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg), sowie mit Stationen der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Ebenso bleiben die Vorschriften über die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen und lebenden Thieren bis auf Weiteres in Gültigkeit. (Sächs. Staatsb.)

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Nachtrag VI v. 1./10. 79 zum Tarife v. 15./3. 78, enthält: Aufnahme der Strecke Berlin-Blankenheim und Einbeck der Braunschweigischen Eisenbahn. (Sächs. Staatsb.)

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verkehr.

Nachtrag IV. v. 1./10. 79 zum Tarife v. 1./11. 78, enthaltend: 1. Abgeänderte Frachtsätze und Entfernungen. 2. Bestimmung wegen der Frachtsätze für Greiz (ob. Bhf.), Plauen i./V. (ob. Bhf.) und Nerchau. 3. Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag V v. 1./10. 79 zu vorgenanntem Tarife enthält: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification. (Sächs. Staatsb.)

Saarbrücken-Sächsischer Güterverkehr via Hof.

Nachtrag VI v. 1./10. 79 zum Tarife v. 1./3. 78, enthaltend: Allgemeine Tarifvorschriften und Güter-Classification. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau-Romanshorn. Nachtrag IV v(1./10. 79 zum Tarife v, 1./6. 78, enthaltend: 1. Frachtsätze für die Station Plagwitz der Sächsischen Staatsbahnen. 2. Aufhebung der Frachtsätze für Station Greiz (ob. Bhf.) der Sächsischen Staatsbahn und neue Bezeichnung der Station Greiz (unt. Bhf.).

Nachtrag V v. 1./10. 79 zu vorgenanntem Tarife, enthaltend: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güter-Classification. (Sächs. Staatsb.)

Hof-Meininger-Eisenbahn-Verband. Nachtrag II v. 1./10 79 zu den allgemeinen Bestimmungen (Theil II) v. 1./3 78, enthaltend: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Nachtrag V v. 1./10. 79 zum Tarifheft I v. 1./3. 79, enthaltend: 1, Abgeänderte Frachtsätze für Frankfurt a./O. 2. Anderweite resp. neue Frachtsätze für die Stationen Arnstadt, Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Eisenbahn. 3. Frachtsätze für Station Plagwitz der Sächsischen Staatsbahn. 4. Aufhebung der Frachtsätze für Greiz (ob. Bhf.) und neue Bezeichnung der Station Greiz (u. Bhf.) der Sächsischen Staatsbahn und Nerchau der Muldenthalbahn. 5. Berichtigung.

Nachtrag v. 15./10. 79 zu dem vorgenannten Tarifheft enthält: 1. Frachtsätze für Station Lampertheim der Hessischen Ludwigsbahn. 2. Neue Frachtsätze für die Stationen Bodenbach und Tetschen der Sächsischen Staatsbahn. 3. Aufhebung der Fracht sätze für Wurzen (Muldenthalbahn);

Nachtrag VI v. 1./10. zum Tarifheft II v. 1./3. 78, enthaltend: 1. Abgeänderte bez. neue Frachtsätze für die Stationen Arnstadt, Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn. 2. Frachtsätze für Station Plagwitz der Sächsischen Staatsbahn. 3. Aufhebung der Frachtsätze für Greiz (ob. Bhf.) der Sächsischen Staatsbahn und neue Bezeichnung der Station Greiz (u. Bhf.) 4. Ausnahmetarifsätze für Rohzucker.

Nachtrag VIII v. 1./10. 79 zum Tarifheft III v. 1./3. 78, enthaltend: 1. Frachtsätze für Station Plagwitz der Sächsichen Staatsbahn. 2. Frachtsätze für Station Bretten der Badischen Staatsbahn. 3. Aufhebung der Frachtsätze für Greiz (ob. Bhf.) der Sächsischen Staatsbahn, sowie der Frachtsätze zwischen Schopfheim und Auerbach (ob. Bhf.) und neue Bezeichnung der Station Greiz (u. Bhf.) und der Station Nerchau. 4. Ausnahmetarifsätze für Rohzucker.

Nachtrag V v. 1./10. 79 zum Tarifheft IV v. 1./3. 78, enthält: 1. Frachtsätze für Plagwitz (Sächsische Staatsbahn). 2. Aufhebung der Frachtsätze für Greiz (ob. Bhf.) der Sächsischen Staatsbahn und neue Bezeichnung der Station Greiz (u. Bhf.). (Sächs. Staatsb.)

Magdeburg-Bayerischer Verband.

Nachtrag VIII v. 1./10. 79 zum Tarife v. 1./5, 78 enthält: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Sächs. Staatsb.)

Stettin-Berlin-Bayerischer Verband.

Nachtrag IX v. 1./10. 79 zum Tarife v. 1./1. 78, enthaltend: Tarifsätze für Station Grossbeeren der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

Nachtrag X v. 1./10. 79 zu diesem Tarife, enthaltend: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Sächs. Staatsb.)

Stettin-Berlin-Würtembergischer Verband via Hof.

Nachtrag IV v. 1.|10. 79 zum Tarife v. 1./9. 78, enthält: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband.

Nachtrag VI v. 1.|10. 79 zu Theil II des Tarifs v, 1.|1. 78, enthaltend: 1. Frachtsätze für die neuaufgenommene Station Plagwitz der Sächsischen Staatsbahn. 2. Abgeänderte Frachtsätze für Station Protivin der Kaiser Franz-Josef-Bahn. 3. Neue Frachtsätze für die Stationen Sternberg der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und Mährischen Grenzbahn. 4. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Getreide etc.). 5. Desgleichen des Ausnahmetarifs 2 (Holz, europ.). 6. Abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (Wolle). 7. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Kalk). 8. Desgleichen des Ausnahmetarifs 7 (Schwefelsäure.) 9. Ausnahmetarif 12 (Eisenröthe etc.) und 13 (Jutegarn und Jutegewebe). 10. Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs. 11. Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Nachtrag VII v. 20.|10. 79 zu demselben Tariftheile, enthaltend: 1. Neue Frachtsätze für die Stationen Greiz, Berga und Elsterberg der Sächsischen Staatsbahn. 2. Abgeänderte Frachtsätze zwischen Plagwitz und Kanitz-Eibenschitz. 3. Berichtigung von Druckfehlern. 4, Abänderung des Kilometerzeigers.

Nachtrag IV v. 1.|10. 79 zu Theil III des vorgenannten Tarifs, enthält: 1. Aufnahme der Stationen Plagwitz und Pockau-Lengefeld der Sächsischen Staatsbahn und Station Preschen der Aussig-Teplitzer Bahn, sowie Abänderung der Frachtsätze für Marienberg der Sächsischen Staatsbahn und Pisek der Rakonitz-Protiviner Stsatsbahn. 2. Neue bez. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Getreide etc.). 3. Neue, bez. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2a (Holz, europ.). 4. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2b (Brennholz). 5. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Kalk). 6. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 (Caolin). 7. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 (Eisenröthe). 8. Desgleichen des Ausnahmetarifs 13 (Jutegarn und Jutegewebe). 9, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 14 (Glaubersalz). 10. Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 1 und 2. 11. Ergänzungen und Berichtigungen, 12. Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Nachtrag V v. 20./10. 79 zu Theil III vorgenannten Tarifs, enthaltend: 1. Neue Frachtsätze für die Station Greiz der Sächsischen Staatsbahn und 2. Abänderung des Kilometerzeigers. (Sächs. Staatsb.)

Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Bahn mit Bayerischer Staatseisenbahn. Nachtrag IV v. 1./10. 79 zum Tarife v. 10.|8. 77, enthält: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Sächs. Staatsb.)

Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Bahn mit Württembergischer Staatseisenbahn via Hof.

Nachtrag III v. 1.|10. 79 zum Tarife v. 1.|9. 78, enthaltend: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Hamburg (K. M. B. und B. H. B.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde mit Kaiser Franz-Josefbahn und Böhmischen Westbahn via Eger-Leipzig etc.

Nachtrag XX v. 15.|10. 79 zum Tarife v. 1.|10. 74, enthält: Frachtsätze für Petroleum und Roheisentransporte. (Sächs. Staatsb.)

Braunkohlen. Böhmischer Braunkohlenverkehr von Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Oesterreichischer Staatsbahn, Oesterreichischer Nordwestbahn und Pilsen-Priesener Bahn nach Deutschland via Bodenbach bez. via Mittelgrund.

Nachtrag VIII v. 20.|10. 79 zum Tarife v. 1.|9. 77, enthaltend: Neue bez. abgeänderte Frachtsätze, sowie Aenderungen resp. Ergänzungen der Eisenbahnfrachten. (Sächs. Staatsb.)

Weintrauben-etc. Transporte zwischen Oesterreichischen und Ungarischen Stationen einerseits und Sächsischen Stationen andererseits. (Sächsisch-Oesterreich-Ungarischer Verband).

Nachtrag I v. 1.|10. 79 zum Tarife v. 1.|8. 78, enthält Frachtsätze für Dresden- Alt- und Neustadt. (Sächs. Staatsb.)

Baumrinden-Transporte zwischen Kaschau-Oderberger Bahn, Ungarischer Staatsbahn und Theissbahn einer- und Sächsischer Staatsbahn, Halle - Sorau - Gubener und Thüringischer Bahn andererseits.

Nachtrag I v. 1.|10. bez. 1.|11. 79 zum Tarife v. 1.|8. 78, enthaltend: 1. Aufhebung der Frachtsätze für Miskolcz trs. und Szolnok (Ungarische Staatsbahn) trs. 2. Abgeänderte Frachtsätze. (Sächs. Staatsb.)

Rohzuckerverkehr zwischen Berlin - Anhaltischer, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und Sächsischer Staatseisenbahn einer- und Mannheim, Waghäusel (Badische Staatsbahn), Frankenthal und Mutterstadt (Pfälzische Bahn), Altshausen, Heilbronn, Schafhausen bez. Calw und Stuttgart der Württembergischen Staatsbahn andererseits via Hof.

Nachtrag III v. 1./10. 79 zum Tarife v. 1.|7. 78, enthaltend: 1. Aufhebung von Frachtsätzen. 2. Berichtigungen. (Sächs.Staatsb.)

Württembergische-Eisenbahn.

X. Nachtrag zum Kilometerzeiger vom Juni 1874. Enthaltend:

Nene Entfernungsangaben für die Station Bretten der Hauptbahn, sowie die neu eröffnete Haltestelle Kniseringen der Hohenzollern-Bahn.

Veröffentlicht im October 1879.

I. Nachtrag zu dem ab 1./1. 78. giltigen Tarif für den Güterverkehr der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen, sowie für den directen Güterverkehr mit Stationen der Kirchheimer- und Ermsthal-Bahn; giltig vom 1./10. 79. Enthaltend:

1. Tarifvorschriften für den Transport von Gütern.
2. Classification der Güter der Specialtarife (nach den beschlossenen Abänderungen neu redigirt).
3. Ausnahmetarif für Steinkohlen, giltig v. 15./10. 79. an.
4. Anderweitige Regulirung des Tarifs mit den Bodenseeuferorten.
5. Nachtrag zu dem Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr.

Steinkohlen. Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coacs zwischen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen einer- und Saarbrücker-, Bayrisch - Pfälzische-Eisenbahnen, und Badische Staatseisenbahnen andererseits. Giltig r. 15./10. 79. (Württemberg)

Sächsische und Württembergische Stationen.

II. Nachtrag znm Tarif für den directen Verkehr von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen v. 1./7. 78. Giltig vom 1./11. 79. Enthaltend:

1. Aenderung der Tarifvorschriften und Waarenclassification. (Die mit einem Stern versehenen Bestimmungen treten erst am 1./12. 79. in Kraft.)
2. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Gratzsch, Lichtenstein - Callenberg, Oelsnitz bei Lichtenstein, Plagwitz - Lindenau, Reichenbach Siegmar, Stollberg, Wilkeu, Wilzschhaus und Wüstenbrand der Sächsischen Staatseisenbahnen.
   sowie Löblingen, Ebingen, Freudenstadt, Herrenberg und Waldenburg der Württembergischen Staatsbahn.
3. Frachtsätze für die Bodenseestationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach sowie veränderte Frachtsätze für die Württembergischen Stationen Friedrichshafen und Neuenburg, sowie für die Sächsische Station Burgau.
4. Oeue Frachtsätze für Steinkohlen und Coacs ab Burgau, Oelsnitz bei Lichtenstein und Zwickau.
5. Aufhebung der Frachtsätze für Auerbach (oberer Bahnhof) und Greiz (oberer Bahnhof) und Wurzen, Station der Muldenthalbahn (Württemberg)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nachtrag II zum Tarife für den directen Eil- und Frachtgutverkehr zwischen hierseitigen und Stationen der Mährischen Grenzbahn vom 1./4. 77.

Enthaltend: Ausnahmetarife für die Artikel: Kalk, Theer, Brennholz, Holzkohlen, und Borke, Zuckerrüben, und Zuckerrübenabfälle, Erze rohe, Steine, Ziegel, Thon und Eis, ferner Cementtransporte im Verkehre ab Wien, bei Aufgabe von mindestens 1 000 kg pr Frachtbrief und Wagen resp. Zahlung der Fracht für mindestens 1000 kg pr. Wagen, dunn für Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend (Locomotiven, Tender, Personen- und Güterwagen) bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht.

Mit dem bezüglichen Nachtrage wird der bisherige Ausnahmetarif I für Brennholz auf Seite 28 des Haupttarifes aufgehoben.

Getreide. Specialtarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlproducte zum Galizisch - Oesterreichisch-Böhmischen Gemeinschaftsverkehre v. 15./3. 78. für die innenangegebenen Relationen entlhalten Frachtsätze des Specialtarifes I. (Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

Eisen etc. Nachtrag I zum Specialtarife vom 15./3. 77. für den Transport von Eisen und Stahlwaaren, auch Eisengusswaren aller Art, dann Eisen und Stahl faconirt etc., ferner Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungs-Gegenstände für den Verkehr von Oesterreichen Stationen nach Suczawa transito für (Rumänien). enthaltend Aufnahme der Station Olmütz. (Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Galizisch Wiener - Gemeinschafts - Verkehr. Nachtrag III, enthaltend:

1. Ermässigte Frachtsätze des Specialtarifes I a für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlproducte.
2. Tarifbestimmungen für Hornviehtransporte nach Wien (St. Marx).
3. Ausnahmetarif VI. für Borstenvieh in Wagenladungen nach Wien (St. Marx).
4. Ausnahmetarife für die Artikel Kalk, Theer, Brennholz, Holzkohlen und Borke, Zuckerrüben und Zuckerrübenabfälle, Erze rohe, Steine, Ziegel, Thon, Eis. ferner Cementtransporte im Verkehre ab Wien, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, dann für Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend (Locomotiven, Tender, Personen- und Güterwagen bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht.
5. Berichtigung der Waaren - Classification.

Mit Einführung dieses Nachtrages werden die für den Transport der innengenannten Artikel für die innengenannten Relationen bisher bestandenen Frachtsätze des Haupttarifes v. 10./2. 77. sowie der hierzu erschienenen Nachträge ausser Wirksamkeit gesetzt. (Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 90. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 21. November 1879.

Zur gefälligen Beachtung!

Bis zu Ende des laufenden Jahres sollen die noch vorräthigen älteren Jahrgänge dieser Zeitung (incl. Jahrgang 1878) zu dem Preise von Mark 1,50 pro Jahrgang verkauft werden. Bestellungen werden, soweit der Vorrath reicht, sofort zur Ausführung gebracht und ist der Betrag unter Hinzurechnung der Frankaturgebühr (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebiets 50 Pfennig pro Jahrgang) dem Bestellschreiben beizufügen, eventuell wird solcher per Nachnahme erhoben.

Berlin, im November 1879. **Die Redaction.**

Welche rechtliche Stellung haben die Inhaber der neuen, nicht voll eingezahlten Actien der Rheinischen Eisenbahngesellschaft?

Eine Vorfrage bei der Verstaatlichung dieses Unternehmens!

Nachdem auf Grund der erforderlichen Ermächtigungen die Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft beschlossen hatte, für Neubauzwecke einen weiteren Betrag von 43 500 000 M. durch Ausgabe von 58 000 Stück neuer Stammactien aufzubringen und diese Actien vorzugsweise den Inhabern der im Umlauf befindlichen 60 500 000 Thlr. oder 181 500 000 M. Actien, Stammactien, Prioritätsstammactien und Bonn-Kölner Actien (unter Ausschluss der lediglich für die Kall-Trierer Eisenbahn creirten Actien Lit. B) nach Massgabe ihres Besitzes zur Verfügung zu stellen, hat sie durch öffentliche Bekanntmachungen vom 15. Mai 1879 zur Abnahme dieser Actien unter folgenden Bedingungen (unter anderen) eingeladen:

1. Die Actien werden zum Nennwerthe ausgegeben.
2. Der Besitz von vier alten Actien giebt Anrecht auf eine neue Actie.
3. Die Zahlung auf die neuen Actien hat in vier Raten bis 1. Juli 1882 zu erfolgen.
4. Die neuen Actien nehmen für das mit dem 1. Januar 1883 beginnende Betriebsjahr und folgende an der Dividende Theil; bis dahin, also bis 31. December 1882, beziehen dieselben von den Ratenzahlungen 5 pCt. Zinsen, welche an der Schlusszahlung per 1. Juli 1882 gekürzt werden.

Die neuen Actien berechtigen zur Theilnahme an den Generalversammlungen erst nach erfolgter Vollzahlung.

5. Nach erfolgter Einzahlung von 40 pCt. (1. Juli 1880) werden Seitens der Direction gegen Rücklieferung der Anmeldebogen Interimsquittungen, auf welchen die späteren Ratenzahlungen ebenfalls quittirt werden, ausgereicht. Bei der Schlusszahlung per 1. Juli 1882 werden die Interimsquittungen gegen die Actiendocumente ausgetauscht, ohne dass die Direction sich zu einer Prüfung der Legitimation des Präsentanten der Interimsquittung verpflichtet.

Auf Grund dieser Bedingungen ist das Bezugsrecht für nahezu alle 58 000 Stück geltend gemacht worden. Die gleichzeitig nothwendigen Zahlungen von 20 pCt. des Nominalwerthes der neuen Actien sind erfolgt, und es befinden sich hierüber Anerkenntnisse der Direction in den Händen des Publikums. In welchem Rechtsverhältnisse stehen nunmehr die Inhaber dieser Anerkenntnisse zur Eisenbahngesellschaft? Sie haben Geld gezahlt nicht in der Absicht, dasselbe in gleicher Quantität und Qualität zurückzuerhalten, sondern sie haben es zur Vermehrung des Vermögens einer bestehenden Handelsgesellschaft hingegeben, um selbst Mitglieder dieser Gesellschaft zu werden. Haben dieselben nun schon heute thatsächlich den Charakter dieser Mitgliedschaft, sind sie heute schon Actionäre, socii nati, oder haben sie nur die Aussicht, demnächst Actionäre zu werden, socii concepti? Offenbar sind sie Ersteres; sie sind Actionäre unter bestimmten Beschränkungen, gleichsam Minderjährige, welche zur Volljährigkeit erst durch die Vollzahlung der Actien, also nach dem 1. Juli 1882, und damit zu den Rechten des Dividendenbezuges und der Theilnahme an den Generalversammlungen gelangen. Diese rechtliche Stellung fällt bei dem in Aussicht genommenen Verstaatlichungsgeschäfte sehr ins Gewicht, was übrigens nicht minder der Fall sein würde, wenn es sich nur um socii concepti handelte. In jedem Falle hat die Rheinische Eisenbahngesellschaft durch die Einladung zum Beitritt neuer Gesellschafter und durch Annahme von Beitrittserklärungen sich des Rechtes begeben, über die Köpfe dieser neuen Gesellschafter hinweg über das Vermögen der Gesellschaft in **essentieller Weise** zu verfügen, oder gar das Gesellschaftsunternehmen zu liquidiren. Sie kann daher einen Vertrag, betreffend den Uebergang des Rheinischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat, nach Massgabe des vom Handelsministerium vorgelegten Entwurfes nur abschliessen, wenn sie zur Beschlussfassung hierüber den Inhabern der neuen Actienberechtigungen gleiche Stimme wie den Vollactionären giebt, oder wenn sie zur Berechnung der nach Massgabe der Gesellschaftsstatuten im einzelnen Falle Ausschlag gebenden Majorität die Zahl der neuen Actien zu derjenigen der alten Actien zuzählt, oder indem sie den Vertrag zunächst nur provisorisch unter der Bedingung abschliesst, dass derselbe erst durch Zustimmung einer nach dem 1. Juli 1882 zu berufenden Generalversammlung der Actionäre definitiv perfect werden soll. Findet eine Berücksichtigung der Existenz der neuen Actionäre in der einen oder anderen Weise nicht statt, so werden dieselben auf Grund der ihnen offerirten Bedingungen, unter welchen sie in die Gesellschaft eingetreten sind, nach Volleinzahlung der neuen Actien mit Eintritt des 1. Januar 1883 einen Rechtsanspruch auf Bezug der wirklichen, aus der finanziellen Lage des Unternehmens zu berechnenden Dividende haben und mit einer ohne ihr Zuthun stipulirten festen Staatsrente, wie zu ihren Gunsten in § 5 des Vertragsentwurfes vorgesehen, nicht abgefunden werden können. Um Befriedigung dieses Rechtsanspruches zu erlangen, würden sie mit Erfolg auf Auflösung des voreilig mit

dem Staate geschlossenen Vertrages klagen und gegen die Mitglieder der Direction, welche diesen Vertrag abgeschlossen haben, persönlichen Regress nehmen können.

Dieser Auffassung wird vielleicht entgegengehalten werden, dass bei dem Umstande, dass die neuen Actien nicht öffentlich oder unter der Hand an das Publikum begeben, sondern nur den Besitzern der alten Actien zugetheilt worden seien, die neuen Actien von den alten abhängen und daher durch die von den Besitzern jener gefassten Beschlüsse mitverpflichtet werden. Solche Deduction dürfte aber nicht allein ohne juristische Grundlage sein, da den alten Actionären weder nach Gesetz noch nach den mit den Abnehmern der neuen Actien vereinbarten Bedingungen ein Recht der Vertretung der letzteren in unbeschränkter Weise zusteht, sondern auch den factischen Verhältnissen deshalb nicht mehr entsprechen, weil durch die erfolgte Notirung an der Börse die neuen Actien zum grössten Theile ihre ersten Besitzer gewechselt haben und vielfach in Händen sich befinden, welche keine alten Actien besitzen. Des Weiteren wird vielleicht entgegnet, dass ein demnächstiges Anfechten des abgeschlossenen Vertrages durch die neuen Actionäre deswegen nicht zu befürchten sei, weil die genügende Zahl nicht zusammen kommen werde, um die über den Vertrag gefassten Majoritätsbeschlüsse der Generalversammlungen der alten Actionäre umzustossen. Mag solche Voraussetzung sich vielleicht erfüllen, so ist sie doch eine so unsichere, dass daraufhin ein so wichtiger Vertrag nicht abgeschlossen werden kann, und sie ist insofern absolut verwerflich, als deren Ziel doch nur eine Vergewaltigung des voraussichtlich schwächeren Theiles ist, wozu der Staat schon in seiner Eigenschaft als Aufsichtsbehörde die Hand nicht bieten darf.

Hiernach wird die Rheinische Eisenbahngesellschaft eine Rücksichtnahme auf die Existenz der neuen Actien nicht ausser Acht lassen dürfen und können. Von den oben angedeuteten Möglichkeiten solcher Rücksichtsnahme muss die zuletzt bezeichnete des bedingten Vertragsabschlusses als unanwendbar erscheinen. Auch die zuerst erwähnte erscheint zur Zeit ausgeschlossen, weil die Direction die Bedingungen, unter welchen die neuen Actien begeben worden sind, also auch die die Ausübung des Stimmrechts betreffenden, nicht ohne Weiteres einseitig ändern kann. Eine solche Aenderung könnte nur mit der am 1. Juli 1880 fälligen zweiten Ratenzahlung und der gleichzeitigen Ausgabe der Interimsquittungen verbunden werden, indem alsdann den Inhabern der Interimsquittungen das Recht der Theilnahme an der Generalversammlung, wenn auch nur beschränkt für die Verstaatlichungsfrage, ertheilt würde. Will man aber die Lösung dieser Frage nicht so lange hinausschieben, so bleibt nur der einzige Ausweg, dass bei allen zu fassenden Beschlüssen die Zahl der Stimmen der neuen Actien in die Wagschaale gegen jede essentielle Aenderung des heutigen Unternehmens, also gegen die Verstaatlichung, gelegt wird.

§ 11 des vom Handelsministerium veröffentlichten Vertragsentwurfes lautet:

„Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatut anzusehen ist".

Hiernach soll es sich also zur Zeit nicht um die Auflösung der Gesellschaft handeln und wird somit § 28 der Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zur Anwendung kommen, welcher lautet:

„Beschlüsse, durch welche eine Abänderung der Statuten bewirkt wird, sind nur dann gültig, wenn sie durch die Generalversammlung mit einer Majorität von wenigstens drei Viertel der Stimmen der gegenwärtigen oder vertretenen Actionäre gefasst werden, und bedürfen vor ihrer Ausführung der landesherrlichen Bestätigung".

Nach § 36 der Statuten geben je 4 Actien eine Stimme, insofern nicht die Stimmenzahl durch den Umstand reducirt wird, dass Jemand mehr als 40, beziehungsweise mehr als 400 Actien besitzt, ein Umstand, welcher bei vorliegender Frage nicht zu berücksichtigen ist, da der Nachweis des Besitzes der noch nicht stimmberechtigten neuen Actien überhaupt nicht gefordert werden kann.

Es repräsentiren also die 58 000 Stück neuen Actien für eine Generalversammlung gemäss § 28 der Statuten 14 500 Stimmen. Bei der Abstimmung über Annahme des vom Ministerium proponirten Vertrages, betreffend den Uebergang des Rheinischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat, müssen diese Stimmen als verneinende betrachtet werden. Wenn daher auch Niemand von den alten Actionären dem Vertrage widersprechen sollte, so würde derselbe erst dann als angenommen betrachtet werden können, wenn mindestens 43 500 Stimmen, d. h. im günstigsten Falle die Inhaber von 174 000 Stück alten Actien sich für Annahme des Vertrages erklärt haben.

Dasselbe Zahlenverhältniss ergiebt sich, wenn es für nöthig erachtet wird, über Annahme des Vertrages in einer gemäss § 29 der Statuten berufenen Generalversammlung zu beschliessen, in welcher alsdann jede Actie Eine Stimme hat.

Es sind aber überhaupt vorhanden 242 000 Stück alter Stamm- resp. Prioritäts-Stamm- und ehemalige Bonn-Kölner Actien, sowie 50 000 Stück Actien Lit. B., für welche letztere bezüglich des Stimmrechts in den Generalversammlungen gemäss § 4 des Nachtrags der Statuten vom 18. März 1867 die Bestimmung gilt, dass 5 Actien Litt. B. einer Stammactie der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gleich gerechnet werden. Y.

Einführung einer Normalzeitbestimmung.

Welches grosse Interesse die bereits in verschiedenen Zeitschriften angeregte Frage: ob es sich empfiehlt eine einheitliche Zeit für das gesammte Deutsche Reich einzuführen? — in den weitesten Kreisen der Bevölkerung gefunden hat, dürfte daraus zu ersehen sein, dass sich auch die Handelskammern eingehend mit derselben beschäftigen. Einen sehr beachtenswerthen Artikel in dieser Angelegenheit enthält der letzte Jahresbericht der Handelskammer in Bochum in dem Theile über Gutachten, Ansichten und Wünsche unter der obigen Unterschrift. Da auch diese Zeitung sich mit vorerwähnter Frage in gleichem Sinne beschäftigt hat, so dürfte es deren Lesern gewiss von grossem Interesse sein, auch die Ansichten aus dem Kreise des handeltreibenden Publikums kennen zu lernen. Der Artikel lautet:

„Es bedarf keines eingehenderen Nachweises, dass die innerhalb des Deutschen Reiches bestehenden Verschiedenheiten der Zeitbestimmung mit mannigfachen Unzuträglichkeiten verknüpft sind. Besonders im Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverkehr treten dieselben störend hervor. Mehrere Staaten, darunter Bayern, Württemberg und Baden, haben diesem Uebelstande durch Einführung einer Normalzeitbestimmung bereits abgeholfen. Auch Frankreich, sowie das Europäische Russland trotz seiner gewaltigen Ausdehnung von Osten nach Westen, haben diesem Beispiel Nachfolge geleistet, ohne dass die Neuerung dort erhebliche Inconvenienzen nach sich gezogen hätte. Wählt man im Deutschen Reich die astronomische Zeit von Berlin zur Normalzeit, so beträgt die Abweichung derselben bis zu den Grenzen im Osten und Westen nur eine halbe Stunde. Dieser Unterschied ist so unbedeutend, dass sich die Verrichtungen des bürgerlichen Lebens ohne grosse Schwierigkeiten nach der Normalzeit regeln lassen, namentlich wenn man erwägt, dass für die Hälfte des Reichsgebiets nach Osten und Westen hin die Differenz auf eine Viertelstunde und weniger herabsinkt.

Es kann nicht unsere Aufgabe sein, zu begründen, wie vielfach die Feststellung einer Normalzeit für wissenschaftliche Ermittelungen aller Art und ferner auch für das Gebiet der Rechtspflege von Bedeutung sind, wir befürworten die in Rede stehende Reform hauptsächlich im Interesse des geschäftlichen Verkehrs. Mancher Schaden, den der Einzelne gegenwärtig erleidet, wenn er die Verschiedenheit der Zeitbestimmungen nicht beachtet, würde so vermieden werden. Auch ist der Gewinn an Zeit, der Vielen dadurch erwüchse, dass sie die Zeit nicht umzurechnen hätten, gewiss nicht gering anzuschlagen, da für den arbeitenden Menschen Zeit Geld ist.

Wir empfehlen daher die Einführung der Berliner Zeit als Normalzeit für den ganzen Umfang des politisch, social und geschäftlich innig verbundenen Deutschen Reichsgebietes.

Wirft man uns ein, dass durch diese Neuerung die geschäftliche Eintheilung des Tages, namentlich der Schulunterricht, im Westen des Reiches geschädigt würde, letzterer speciell während mehrerer Monate in der Dunkelheit beginnen müsste, so sehen wir eine solche Nothwendigkeit durchaus nicht ein. Warum sollen die Geschäftsbureaus und die Schulen ihre Thätigkeit nicht um 8¼ oder 8½, statt wie jetzt um 8 Uhr Morgens beginnen können?

Dass eine Zeiteintheilung, die nicht auf der Rechnung nach ganzen Stunden beruht, bedenklich sei, können wir ebensowenig zugeben. Die Gewöhnung an die neue Zeiteintheilung würde sich gewiss sehr bald einbürgern.

Berücksichtigenswerther erscheint der Einwurf, dass für die Bewohner der Ost- und Westgrenzen des Deutschen Reichs im Verkehr mit der Bevölkerung der Nachbarländer sich Unbequemlichkeiten mancher Art durch die neue Zeiteintheilung ergeben würden. Diese Unannehmlichkeit ist allerdings nicht in Abrede zu stellen; erwägt man aber, einen wie schwachen Bruchtheil der Gesammtseelenzahl des Deutschen Reiches die Grenzbewohner bilden, so ist es wohl kein unbilliges Verlangen, deren Interesse hinter das der sehr überwiegenden Zahl der Bewohner des Binnenlandes zurückzustellen, die gegenwärtig dieselben Inconvenienzen durch die Verschiedenheiten der Zeitbestimmung erleiden".

Hierzu sei ergänzend bemerkt, dass ausser den im Anfang genannten Staaten seit längerer Zeit auch in Grossbritannien — in England und Schottland die Greenwich's Mittelzeit als gemeinsame bürgerliche Zeit und nach Abzug von 25 Minuten auch für Irland —, in Dänemark und seit dem 1. Januar d. J. auch in Schweden eine Normalzeit eingeführt worden ist. In letz-

terem Lande ist die Einführung einer einheitlichen Zeit aus allen Kreisen der Bevölkerung befürwortet und überall mit Genugthuung aufgenommen worden. Die Bewohner der am östlichsten gelegenen Orte Schwedens hatten sich, obgleich die Abweichung von der astronomischen Zeit sich auf 37 Minuten beläuft, besonders warm für Annahme einer gleichmässigen Zeit für das ganze Land ausgesprochen. Die Erfahrungen in anderen Ländern sprechen nicht dagegen, dass die Abweichungen von der astronomischen Zeit der Annahme einer Normalzeit für Deutschland hinderlich sind. Für den Eisenbahndienst und Eisenbahnverkehr in Deutschland würde eine Normalzeit von ganz besonderem Werth sein, was besonders zu erörtern hier überflüssig sein dürfte.

—k—

Chargenballast bei den Eisenbahnen.

(Zur socialen Eisenbahnfrage.)

Der in No. 84 dieser Zeitung durch Herrn Betriebssecretär Grewers unternommene Versuch, das Chargenwesen bei den Eisenbahnen zu kennzeichnen und einen Vorschlag zur Reform der jetzigen Verhältnisse enthaltend, hat von Herrn Regierungs-Baumeister Köhne in No. 86 eine arge Zurechtweisung erfahren, ohne dass jedoch die Aufstellungen des Herrn Grewers in ihrem Grunde erschüttert wären und ohne dass Herr Köhne durch seine Erwiederungen dieser socialen Frage sehr nützte.

Dass Manches im Eisenbahn-Beamtenthum verbesserungsfähig sei, erkennt Herr Köhne an; auch findet er es „selbstverständlich bedauerenswürdig, dass die oberen Administrativbeamten der Eisenbahnen lediglich in Folge des Assessortitels die geborenen Directionsmitglieder sind und wenn nicht an aller Logik Schiffbruch gelitten werden soll, so müsse dieser Zustand zweifellos beseitigt werden“.

Das von Herrn Grewers einzelnen befähigten Subalternbeamten zugesprochene Recht in die höheren Stellungen einrücken zu können, bekämpft Herr Köhne energisch. „Sie seien schon zur Hälfte abgewirthschaftet, es fehle ihnen die geistige und körperliche Frische, reges Verständniss für die volks- und staatswirthschaftlichen Zeitfragen und überhaupt an einem hohen Grad allgemeiner Bildung“.

Herr Köhne möchte also Juristen und Subalternen von der Zulassung zu höheren Eisenbahn-Beamtenstellen ausschliessen. Es würden demnach nur die Techniker übrig bleiben, um in Eisenbahnfragen die „Directive“ geben zu können.

Nach unserer Auffassung hat Herr Grewers nicht im Auge gehabt, den Subalternen im Allgemeinen das Vorrücken in die höchsten Beamtenstellen in Aussicht zu stellen, sondern lediglich denjenigen, welche die nöthige Bildung und Erfahrung im Eisenbahndienst besitzen. Die körperlich und geistig nicht mehr frischen und die ungebildeten möchten ohne Rücksichtnahme von fernerer Beförderung auszuschliessen sein; es werden sich hier, wie in jeder Verwaltung, sogenannte scharfe Majorsecken bilden.

Eine allgemeine Bildung ist unbedingt nöthig und wir neigen, entgegen der jetzigen Zeitströmung, dahin, sowohl von Technikern überhaupt, als auch von den höheren Verwaltungsbeamten der Eisenbahnen insbesondere, den höchsten Grad allgemeiner Bildung zu verlangen. Einzusehen ist jedoch nicht, warum die Subalternbeamten nicht auch diesen hohen Grad der Bildung sich aneignen bezw. mitbringen können, um dem Techniker und dem Assessor eine wirksame Concurrenz entgegenzusetzen.

Preussen ist das Land der starren Rangunterschiede. Vom Militär hat sich auf das Beamtenthum eine so unbedingte Subordination übertragen, welche nicht allein sich auf das dienstliche, sondern sogar auf ganz private Verhältnisse erstreckt. Schon der Gedanke, dass ein bisheriger Subalternbeamter der Vorgesetzte eines Baumeisters sein könnte, oder dass der Baumeister unter den Subalternen rangiren könnte, erzeugt einen horror.

Es mag etwas für sich haben, wenn der strenge Rangunterschied beim Militär durch unübersteigliche Schranken aufrecht erhalten wird. Der Offizier muss in seiner Stellung, sowohl dienstlich als privatim, über dem Untergebenen stehen, um in jedem Augenblick das höchste Mass von Subordination fordern zu können. Es ist aber nicht nöthig, dass im Beamtenthum eine Offizierclasse sich herausbildet, welche ihre Uebermacht lediglich dazu anwendet, ihrer eigenen Stellung Ehre und Ansehen zu geben, während sie der subordinirten Classe in ihrem Fortkommen hinderlich ist und dadurch der Allgemeinheit schadet.

Vom praktischen Standpunkt betrachtet möchte es entschieden richtig sein, sämmtlichen Beamten freie Concurrenz zu lassen. Man hat es ja in der Hand die Nachweise zur Befähigung zu fordern. Der Trieb, das Höchste leisten und erreichen zu können, wird manches sonst im Verborgenen verkümmernde Talent an das Licht bringen.

Die Leitung und den Betrieb einer Eisenbahn lediglich in die Hände der Techniker zu geben erscheint sehr gewagt, denn die Eisenbahnen sind commerzielle Institute und müssen von durchaus handelspolitischem Standpunkte aus dirigirt werden. Ob hierzu der Techniker der geeignete Mann ist, möchte doch sehr zweifelhaft sein. Dem Assessor diese Fähigkeit von vornherein zuzusprechen, lehnen wir ab, aber dass derselbe nach den erforderlichen Erfahrungen und nach gründlicher Kenntnissnahme der sämmtlichen Dienstzweige und insbesondere derjenigen, welche speciell in das commerzielle Gebiet einschlagen, welche allerdings nicht am Directionstisch zu erlangen sind, ein besserer Leiter einer Eisenbahn sein wird, als ein Baumeister mit gründlicher technischer Bildung, dem aber juristische und kaufmännische Routine fehlt, möchte zweifellos sein. Ausnahmen sind vorhanden, diese bilden aber nicht die Regel, und untersucht man diese Fälle näher, so wird man immer finden, dass langjährige Erfahrung und genaue Kenntniss der einzelnen Dienstzweige, meist erworben in der persönlichen Ausübung des betreffenden Dienstes, die Schule bildete, in welcher die Fähigkeit zur tüchtigen Leitung eines Eisenbahn-Unternehmens erlangt wurde.

Herr Köhne nennt es eine wunderliche Consequenz, zu der die von Herrn Grewers aufgestellte Scala führe, wenn die bautechnischen Beamten sich vom Bahnwärter zum Rottenführer, Weichensteller, Bahnmeister, Baumeister und schliesslich zum Inspector durcharbeiten sollen. Er hält dies für überflüssig, ohne zu bedenken, dass gerade dieses Princip dasjenige ist, welches die beste Garantie gewährt, dass tüchtige und einsichtsvolle Beamte ausgebildet werden. Es ist dieses Princip z. B. beim Militär in hohem Masse ausgebildet und giebt diesem die ausserordentliche Tüchtigkeit. Trotz der strengen Trennung der beiden Klassen „Offiziere und Nichtoffiziere“ ist es unmöglich, dass Jemand Offizier werden kann, ohne vom Gemeinen an sämmtliche Chargen durchgemacht zu haben. Der commandirende General, der Stratege erhält seine Befähigung, grossen Truppenmassen die „Directive“ zu geben, zum grossen Theil dadurch, dass er genaue Kenntniss von jedem Dienstzweige durch persönliche Ausübung desselben erlangt hat. Der höheren allgemeineren Bildung und dem besseren Einsehen entsprechend, werden bei der Erlernung des betreffenden Dienstes Rücksichten genommen, die sonst ausgeschlossen sind. Ein Gleiches kann beim Eisenbahnwesen stattfinden. Es wird einem künftigen Eisenbahn-Betriebsinspector jedenfalls von grossem Nutzen sein, wenn er den niederen Dienst aus eigener Erfahrung kennt. Er wird in seiner eminent verantwortlichen Stellung eine grosse Sicherheit erlangen und nicht, wie es heut zu Tage häufig vorkommt, diese Verantwortlichkeit von sich weisen. Hiermit ist nicht gesagt, dass der niedere Dienst während ausgedehnter Zeiträume ausgeübt werde und dass er sich durch diesen wie der niedere Beamte „durcharbeiten“ müsse. Der Vortheil der höheren Bildung und Einsicht wird auch hier ähnliche Rücksichten wie beim Militär möglich machen. Die Eisenbahn-Bautechniker möchten sich selbst im Lichte stehen, wenn sie es nicht als nöthig erachten sollten, den niederen Eisenbahndienst selbst zu executiren. Denn bei der jetzt allgemein eingeführten Gleichstellung der höheren Techniker möchte es leicht dahin kommen, dass man den Technikern, welche den unteren Eisenbahndienst praktisch durchmachten, lieber die Betriebs-Inspectorstellen geben wird, als denen, welche mit dem Betriebe nur hinter dem grünen Tische zu thun hatten. Diese Erfahrung ist bereits gemacht worden. Im Preussischen Staate traten die Maschineningenieure ganz ohne Rang und Titel, ohne jede Berechtigung und Bevorzugung in den Eisenbahndienst, sie übten unter sich ganz freie Concurrenz. In ihrer Ausbildung galt keine Regel und man suchte sie dort zu halten, wo sie gerade brauchbar waren. Waren sie tüchtige Zeichner, blieben sie Jahre lang am Zeichnentisch; kamen sie in die Werkstatt, so hielt man sie, wenn sie tüchtige Praktiker waren, dort fest. Es hatte für diese Techniker oft die grösste Schwierigkeit, in angemessenen Zeiträumen diejenigen Stellen zu erlangen, welche zu ihrer allgemeinen Ausbildung erforderlich waren. Hierdurch geschah es oft, dass ein sonst tüchtiger und brauchbarer Techniker in untergeordneten Stellen verkümmerte. Im besten Falle musste ein solcher Techniker in vorgerückten Jahren die Lücken ausfüllen und es war keine Seltenheit, wenn ein alt gewordener Constructeur noch Locomotiv-Fahrdienst erlernen musste. Ebenso wie man es für nöthig hält, dass ein Eisenbahn-Maschinentechniker sich praktisch ausbildet, wird es auch erforderlich sein, dass es der Eisenbahn-Bautechniker thut. Beide Techniker stehen jetzt auf gleicher Rangstufe und werden gleiche Anwartschaft auf die höheren Stellen haben. Die Concurrenz zwischen ihnen wird die Bautechniker zwingen, die gleichen praktischen Erfahrungen zu suchen, wie es der Maschinentechniker für sich für selbstverständlich findet.

Es mag zugegeben werden, dass die von Herrn Grewers aufgestellte Scala an manchen Mängeln leidet und dass vielleicht nach anderen besseren Principien verfahren werden kann; jedoch ist eine tiefgreifende Reform entschieden am Platze und sollte man einen Versuch hierzu nicht kurzer Hand abweisen. Die missliche Lage des Eisenbahnwesens ist nicht zum kleinsten Theile dem bureaukratischen Geiste des Eisenbahn-Beamtenthums zuzuschreiben und in Verbindung mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen möchte das von Herrn Köhne vertretene System sicher

zu dem Ziele führen, welches von dem frei und selbstständig Denkenden als das am wenigsten zuträgliche für Staat und Gesellschaft gehalten wird. Der conservative Hauch geht aber auch durch die Eisenbahnpolitik und es ist heut zu Tage nicht mehr wunderbar, wenn man Bildung und Intelligenz für die Subalternbeamten als nicht wünschenswerth oder gar überflüssig hält. Man hat lieber ein gut gedrilltes Unteroffiziercorps, welches nicht allein dienstlich, sondern auch privatim Ordre parirt, keine Ansprüche macht und vor allen Dingen nichts von der „Directive" versteht.

Berlin, den 9. November 1879. P.

Ergebnisse des Dampfwagenbetriebes auf der Berliner Ringbahn.

Vergleichung der Betriebskosten des Dampfwagenbetriebs auf der Berliner Ringbahn mit den Betriebskosten des Bahnomnibusbetriebs zwischen Berlin und Grünau.*)

A. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. (Berliner Ringbahn.)

Dampfwagenbetrieb zwischen dem Ostbahnhofe, dem Dresdener und Lehrter Bahnhofe und Charlottenburg.

Im Juli und August an den Wochentagen 5 Züge in jeder Richtung mit zusammen 190,3 km Fahrtlänge, seit 1. September täglich 220,7 km.

Zugstärke: 1 Dampfwagen mit 4 Achsen.

Da die Fälle, in denen der Dampfwagen wegen grösseren Andranges von Passagieren noch andere Personenwagen befördert hat, an den Wochentagen bisher nur ausnahmsweise vorgekommen sind.

B. Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Bahnomnibusbetrieb zwischen Berlin und Grünau im Winter täglich 6 Züge in jeder Richtung, im Sommer Wochentags 12 Züge, Sonntags 6 Züge in jeder Richtung.

Fahrtlänge 13,72 km.

Zugstärke: Tenderlocomotive . . . . . 2 Achsen
1—2 oder 3 zweiachsige Personenwagen III. Classe . 2—6 „
zusammen 4—8 Achsen.

A.

Fahrgeschwindigkeit 30 km pro Stunde	Tägliche Betriebskosten M.
2 Dampfwagen, jeder mit einem Locomotivführer und Heizer. An den Sonntagen werden des grösseren Verkehrs wegen gewöhnliche Betriebsmittel verwendet.	
1. Gehalt: 2 examinirte Heizer, welche als Locomotivführer fungiren à 3,33 M., und 2 Heizer, welche gleichzeitig den Schaffnerdienst mit versehen, à 3,23 M.	13,12
2. Uebernachtungsgelder	2,50
3. Fahrgelder	3,42
4. Prämien: Da über die Höhe der für den Dampfwagenbetrieb zu gewährenden Cokes- und Oelprämien noch keine Erfahrungen vorliegen, so ist die Hälfte des auf den Staatseisenbahnen zulässigen Maximalsatzes von 540 M. für ein Locomotivpersonal angenommen worden	1,50
5. Heiz-, Schmier- und Putzmaterial für die Maschinen a) Cokes: Anheizen . . 25,00 kg Brennmaterial während der Fahrt 220,7 km à 1,8 kg . . . . . 397,26 „ 422,26 kg à 2 ₰ = 8,45 M. b) Holz zum Anheizen 0,03 cbm à 6 M. . . . 0,18 „ c) Wasser 220,7 km à 0,016 cbm = 3,53 cbm à 10 ₰. 0,35 „ d) Schmieröl 220,7 km à 0,02 kg = 4,41 kg à 61 ₰ . . 2,69 „ e) Putzmaterial . . . 1,00 „	12,67
6. Reparatur des Dampfwagens einschliesslich Maschine und Kessel, wegen ungenügender Erfahrung geschätzt auf 2,5 ₰ pro km, 220,7 km à 2,5 ₰	5,52
7. Putzen des Wagens, Reinigen und Anfeuern des Kessels	2,40
8. Beleuchtung während der Dunkelheit	0,72
9. Drehen des Wagens: 12 mal Drehen à 40 ₰	4,80
Im Ganzen	46,65
mithin pro Zugkilometer	0,211
Unter Anrechnung von 5 pCt. Verzinsung und 3 pCt. Amortisation der Anschaffungskosten von 2 Dampfwagen (die jetzt allerdings 27 000 M. gekostet haben, für die Folge wohl billiger herzustellen sein werden) stellen sich die Gesammtkosten pro Zugkilometer auf rund	0,054
mithin Gesammtkosten pro Zugkilometer	0,265

B.

Fahrgeschwindigkeit 30 km pro Stunde	Tägliche Betriebskosten während des Sommer-Fahrplans M.	Tägliche Betriebskosten während des Winter-Fahrplans M.	Einheitssätze nach Reder
1. Gehalt, Servis und Uniformkosten des Locomotiv- und Wagenpersonals	22,20	13,55	13,12
2. Uebernachtungsgelder	4,00	4,00	2,50
3. Fahrgelder	3,74	2,00	3,42
4. Ersatz für entzogene Kohlen- und Oelprämien an das Locomotivpersonal	5,00	3,13	1,50
5. Heiz-, Schmier- u. Putzmaterial (Cokesheizung) a) Coks: Anheizen = 22 kg + 220,7 Zugkilom. à 2,5 kg = 551,8 kg + 7 Reservestunden à 3,5 kg = 24,5 kg, zusammen 598,3 kg à 2 ₰ . . . 11,97 M. b) Holz zum Anheizen 0,1 cbm = 7,3 cbm. à 10 ₰ . . . 0,60 „ c) Wasser: 220,7 Zugkilom. à 0,033 cbm = 7,3 cbm à 10 ₰ . . . 0,73 „ d) Schmieröl: 220,7 Zugkilom. à 0,018 kg = 4,0 kg + 7 Reservestunden à 0,025 kg = 0,18 kg; zus. = rot. 4,2 kg à 61 ₰ 2,56 „ e) Putzmaterial . . . 1,00 „	15,24	9,36	16,86
6. Reparatur der Locomotive, geschätzt auf 3 ₰ pro Zugkilometer	4,59	2,46	5,52
7. Reparatur, Reinigen und Schmieren der zweistöckigen Personenwagen nach dem Satz für gewöhnliche Personenwagen der Berlin-Görl. E. 0,485 ₰ pro Achskilometer [also 2 × 220,7 Zugkilom. = 441,4 Achskilometer]	1,48	0,80	2,14
8. Beleuchtung der Züge während der Dunkelheit	0,88	1,10	0,88
9. Drehen der Maschine nicht erforderlich	—	—	—
Im Ganzen	57,13	36,40	45,94
mithin pro Zugkilometer	0,373	0,444	0,208
Unter Anrechnung von 5 pCt. Verzinsung und 3 pCt. Amortisation der Anschaffungskosten von 2 Krauss'schen Locomotiven à 14 000 [12 000] M. und 2 Wagen à 6 000 [9 000] M. stellen sich die Gesammtkosten pro Zugkilometer auf rund	0,43	0,55	0,24

*) Um die nachstehende Tabelle nicht brechen zu müssen, ist dieselbe vor den zu derselben gehörigen Aufsatz (welcher zu unserm Bedauern erst verspätet zum Abdruck kommt) gestellt worden. Wir machen noch darauf aufmerksam, dass diese Tabelle zugleich die in No. 88 S. 1204 Anmerk. angekündigte Tabelle mit enthält. Die Redaction.

Im Anschluss an die von Herrn Regierungs- und Baurath Schwabe im Verein für Eisenbahnkunde gemachten Angaben geben wir nachstehende speciellere Mittheilungen über diesen Dampfwagenbetrieb.

Nachdem seit dem 1. Juli d. J. mit dem Weissenborn-schen Dampfwagen ein regelmässiger Betrieb auf der Berliner Ringbahn zwischen dem Dresdener und Lehrter Bahnhofe mit 5 Fahrten in jeder Richtung eröffnet und seit dem 1. September mit einer Fahrt in jeder Richtung noch auf die Strecke vom Dresdener Bahnhof nach dem Ostbahnhofe ausgedehnt worden ist, dürften die während dieser Zeit gewonnenen Erfahrungen genügenden Anhalt bieten, um den Dampfwagenbetrieb zu beurtheilen.

Ungeachtet der wenig günstigen Curvenverhältnisse — der kleinste Radius beträgt 250 m — und der sehr wechselnden und ungünstigen Steigungsverhältnisse — die stärkste Neigung beträgt 1 : 67 — ungeachtet der nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten, welche darin liegen, dass von der 34,23 km langen Strecke 11,1 km auf die Bahnhöfe Ostbahnhof, Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof, Stralau, Treptow, Rixdorf, Tempelhof, Dresdener Bahnhof, Wilmersdorf, Grunewald, Charlottenburg, Moabit und Lehrter Bahnhof fallen, dass die Strecke vier verschiedenen Verwaltungen resp. Commissionsbezirken: der Ostbahn, Niederschlesisch-Märkischen, Berlin-Dresdener und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn angehört, ungeachtet ferner der Dampfwagen täglich mit Ausnahme der Sonntage in den ersten 2 Monaten 190,3 km, seit 1. September täglich 220,7 km zurückgelegt und täglich auf dem Lehrter Bahnhofe 5 mal, auf dem Dresdener Bahnhofe 6 mal gedreht werden muss, endlich auch das Personal sich erst mit der Bedienung des Dampfwagens bekannt machen musste, und somit Alles sich vereinigte, um den Betrieb in jeder Beziehung zu erschweren, hat der Dampfwagenbetrieb diesen hochgespannten Anforderungen in jeder Beziehung entsprochen und die Beförderung des Dampfwagens, allerdings bei einer Fahrgeschwindigkeit von nur 30 km pro Stunde und grösstentheils ohne angehängten Wagen, mit derselben Regelmässigkeit wie unter Benutzung der gewöhnlichen Betriebsmittel stattgefunden.

Die vorgekommenen Reparaturen sind meist auf die Neuheit der Construction, sowie auch darauf zurückzuführen, dass sich die Gruson'sche Maschinenbauanstalt bisher noch nicht mit dem Bau von Locomotiven beschäftigt hat. Die Reparaturen bestanden in dem Verbiegen resp. Zerbrechen verschiedener Maschinentheile, welche, wie auch die Bolzen und Zapfen, zu schwach construirt waren, ausserdem musste noch der Deckel des Regulatorgehäuses sicherer befestigt, grössere Oeffnungen in den Böden der Aschkasten angebracht und neue Klappen angefertigt werden, um dem Rost eine grössere Luftmenge zuzuführen.

Im Uebrigen hat der Dampfwagenbetrieb, wie auch aus der für einen so kleinen Motor unter so ungünstigen Betriebsverhältnissen ausserordentlich grossen Leistung von 220,7 km pro Tag hervorgeht, in keiner Weise zu Schwierigkeiten Veranlassung gegeben. Ebenso hat bisher die Anwendung des stehenden Kessels keine Nachtheile gezeigt, im Gegentheil wird von dem Personal die leichte Dampfproduction gerühmt. Wie man auch über die Anwendung der stehenden Kessel für den vorliegenden Zweck denken mag, den Vortheil gewähren sie jedenfalls, dass sie einen ausserordentlich geringen Raum einnehmen, dass sich in Folge dessen das Personal in dem Maschinenraum rings um den Kessel frei bewegen kann und der Aufenthalt in dem Maschinenraum, selbst im heissen Sommer, für das Personal angenehm ist.

Da der Wasserbehälter so gross ist, dass erst nach Zurücklegung von 38 km, der Entfernung vom Dresdener Bahnhofe nach dem Lehrter Bahnhofe und zurück, Wasser genommen zu werden braucht, der Cokesverbrauch durchschnittlich nur 1,8 kg pro Kilometer beträgt, daher die Versorgung des Kessels mit Cokes und Wasser nur wenig Mühe macht, so wird der Heizer nur sehr wenig in Anspruch genommen; derselbe hat daher, trotzdem von dem Dampfwagen während der täglichen Leistung von 220,7 km 40 Bahnhöfe passirt werden, ohne die geringste Beeinträchtigung der Sicherheit des Betriebes und ohne Nachtheil für den Locomotivführer, den Schaffnerdienst resp. die Billetrevision mit versehen können.

Es würden sich hiernach die ökonomischen Ergebnisse des Dampfwagenbetriebs auf der Berliner Ringbahn im Vergleich zu dem Bahnomnibusbetrieb auf der Berlin-Görlitzer Eisenbahn ganz ausserordentlich günstig stellen, wie die ersten Rubriken der vorstehenden Tabelle zeigen. — Herr Reder hat dagegen in seinem in No. 88 S. 1204 mitgetheilten Vortrag geltend gemacht, dass zur Vergleichung der Betriebskosten der fraglichen Localverkehre nicht die wirklich erwachsenen Betriebsausgaben, sondern die Einheitssätze des Dampfwagenbetriebs „unter Zugrundelegung einer Leistung von täglich 220,7 Zugkilometer für beide Betriebe und der Zugbedienungs-Mannschaft, ihrer Gehaltssätze, sowie der Preise für Arbeitslöhne und Materialien etc., welche für den Dampfwagenbetrieb angesetzt sind, in der Berechnung für den Bahnomnibusbetrieb" einzustellen seien und kommt dann zu dem Schlussergebniss: die Kosten des Bahnomnibusbetriebes Berlin-Grünau sind nicht allein nicht höher, sondern im Gegentheil noch etwas geringer, wie die des Dampfwagenbetriebes auf der Berliner Ringbahn.

In der vorstehenden vergleichenden Zusammenstellung sind den Schwabe'schen Zahlen zu B 5 und 7 in Klammern [ ] die Reder'schen Specialberechnungen sowie (in letzter Rubrik) die Reder'schen Einheitssätze beigefügt worden.*)

Niederländische Correspondenz.

(Niederländisch Indien. Niederländische Südostbahn. Secundärbahn von Haarlem nach Zandvoort. Inbetriebsetzung des zweiten Hauptgeleises auf der Staats-Eisenbahnlinie Boxtel-Eindhoven.)

Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft der Eisenbahnen von Niederländisch-Indien für das Betriebsjahr 1878 war der Zustand der Gesellschaft wiederum günstiger als im vorigen Jahre.

Der Reservefonds von Samarang-Vorstenlanden erreichte den Maximalbetrag von 500 000 fl. und die aus dem Reinertrag zu diesem Fonds zu leistenden Beiträge konnten deshalb in Gemässheit der Concessionsbedingungen zur Amortisation der Anleihen verwendet werden. Im Ganzen wurde eine Summe von 221 000 fl. zu diesem Zwecke verwendet.

Obwohl sich die Bruttoeinnahmen der Eisenbahn Samarang-Vorstenlanden um 31 335 fl. minderten, war der Reinertrag höher als in 1877, da die Betriebskosten 61 562 fl. weniger betrugen, so dass nach Abzug der von dem Staat gewährten Vorschüsse à 765 000 fl. und einer Dividende von 5 pCt. für die Actionäre, ungefähr 5 000 fl. übrig blieb zur Auszahlung an den Staat.

Die Betriebskosten für diese Linie betrugen 44,6 pCt. gegen 46,5 pCt. in 1877.

Auf der Linie Batavia-Buitenzorg wurden 32 709 fl. mehr vereinnahmt als in 1877. Die Ausgaben verminderten sich auf 38 pCt.

Die Linie Samarang-Vorstenlanden hat eine Ausdehnung von 203 km. Die Einnahmen dieser Linie betrugen: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 531 396 fl.; aus dem Güter- und Viehverkehr 1 754 008 fl.; an Extraordinarien 85 104 fl.; im Ganzen 2 370 509 fl. = 11 677 fl. pro Kilometer Bahnlänge, 31,99 fl. pro Tag und Kilometer und 6,62 fl. pro Zugkilometer.

Die Ausgaben betrugen im Ganzen 1 054 911 fl. = 5 196,60 fl. pro Kilometer Bahnlänge, 14,24 fl. pro Tag und Kilometer und 2,95 fl. pro Zugkilometer.

Der Nettoertrag stellt sich sohin auf 1 315 598 fl. Von dieser Summe wurden bestimmt 654 992 fl. für Zinsen und Amortisirung von Obligationsanleihen; 94 820 fl. für den Erneuerungsfonds für das Fahrmaterial; 94 820 fl. für den Reservefonds; 94 820 fl. für den Erneuerungsfonds für den Oberbau; 85 000 fl. für den Amortisationsfonds; 14 229 fl. für Ausdehnung von Stationseinrichtungen; 765 000 fl. wurden an den Staat überwiesen und 301 100 fl. auf das Gewinn- und Verlustconto gssetzt.

Auf der Linie Batavia-Buitenzorg, deren Länge 58 km beträgt, wurden im Ganzen 626 049 fl. vereinnahmt = 10 793,96 fl. pro Kilometer Bahnlänge, 29,57 fl. pro Tag und Kilometer und 3,77 fl. pro Zugkilometer.

Es wurden verausgabt: im Ganzen 237 291 fl. = 4 091,23 fl. pro Kilometer Bahnlänge, 11,20 fl. pro Tag und Kilometer und 1,43 fl. pro Zugkilometer.

Der Reinertrag betrug sohin 388 757 fl. Von dieser Summe wurden 62 604 fl. auf den Reservefonds und 336 491 fl. auf das Gewinn- und Verlustconto überwiesen.

Die Verwaltung beantragte die Summe von 626 375 fl. oder 6,25 pCt. des Capitals an die Actionäre zu vertheilen.

Die Einnahmen während der 4 ersten Monate des Jahres 1879 betrugen: auf der Linie Samarang-Vorstenlanden 554 326 fl. oder 94 076 fl. mehr als in 1878, und auf der Linie Batavia-Buitenzorg 192 157 fl. oder 10 446 fl. weniger als in 1878.

Die Regierung hat der Zweiten Kammer der Generalstaaten einen Gesetzentwurf vorgelegt zur Bestätigung einer Uebereinkunft mit der Niederländischen Süd-Ostbahngesellschaft, wobei der Staat von der Betriebseröffnung an die Verzinsung und Amortisation der Obligationen einer von der Gesellschaft aufzunehmenden, mit 4 pCt. verzinslichen Anleihe in der Höhe von 3 Millionen Gulden Nominal garantirt. Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Bau der Eisenbahn von Tilburg nach Nymegen, in Gemässheit der Bedingungen der im Jahre 1871 dem Herrn Alexander Brogden ertheilten Concession, zur Genehmigung des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe zu vollenden und die Bahn innerhalb vierundzwangig Monaten nach Bekanntmachung des Gesetzes zur Bestätigung dieser Uebereinkunft dem Betriebe zu übergeben.

Die Gesellschaft hat sich jetzt zur Ausführung der Concession ohne Staatshülfe ausser Stande erklärt und hat die Re-

---

*) In der jüngsten Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde (am 11. d. M.) sind über diesen Betrieb weitere interessante Mittheilungen gegeben worden, welche wir erst später bringen können. Die Red.

gierung aus dem Umstande, dass mit dem Bau bereits zu weit fortgeschritten war, um die Vollendung der Bahn zu unterlassen (der Bau hat bereits eine Summe von etwa 3 000 000 fl. in Anspruch genommen, während für die Vollendung der Bahn noch eine Summe von etwa 2 000 000 fl. gefordert werden sollte), zur Abschliessung des obenerwähnten Vertrags Veranlassung genommen.

Den Herren E. J. J. Kuinders in Amsterdam, C. Smit in Zandvoort und Vermeer & Co. in Amsterdam ist durch den Minister für Wasserbau, Handel und Gewerbe Concession ertheilt für die Anlegung und den Betrieb einer Secundärbahn von Haarlem nach Zandvoort. Nach den Concessionsbedingungen muss die Bahn in Haarlem sich an die bestehenden und später anzulegenden Eisenbahnen anschliessen und mit denselben in directer Schienenverbindung stehen für den Personen- und Güterverkehr. Die Bahn muss 1. November 1880 vollendet und dem Betriebe übergeben sein.

Das zweite Hauptgeleise auf der Staats - Eisenbahnlinie Boxtel-Eindhoven ist vollendet und am 1. November für den Verkehr eröffnet.

Als Probe ist dieses zweite Geleise nach dem dreitheiligen Langschwellen-System de Serres & Battig angelegt worden. Eine gleiche Probe wurde auf der Lüttich-Limburger Eisenbahn auf eine Länge von 1 km gemacht zwischen Liers und Glons, auf einer Strecke, wo die Bahn längs zwei auf einander folgenden Curven von 500 m Radius in einer Neigung liegt von 0,012 m pro Meter.

Die Britischen Staatstelegraphen.

Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bemerkt in der Nummer vom 3. November, dass sich in England eine weit verbreitete Bewegung gegen den Staats-Telegraphenbetrieb geltend mache. Die folgenden Thatsachen dürften den Beweis liefern, dass diese Bewegung ihre guten Gründe hat.

Was zunächst das Verkaufsgeschäft der Privat-Telegraphenleitungen an den Staat betrifft, so wurde schon zur Zeit desselben im Jahre 1869 in der Englischen Presse darauf aufmerksam gemacht, dass durch das mit den Telegraphen- und Eisenbahngesellschaften getroffene Uebereinkommen das Publikum in der extravagantesten Weise übervortheilt worden sei, indem jenen Gesellschaften bei weitem zu hohe Zahlungen geleistet worden wären, Zahlungen, welche die Kosten der Neuherstellung der angekauften Linien um das Vielfache überschritten. In der That bildete die Basis des ganzen Geschäftes unbekannte Reinerträge, nämlich diejenigen, welche in dem zur Zeit der Unterhandlungen laufenden Jahre erwartet wurden. Diese Erwartungen möglichst hoch zu schrauben, dazu bedurfte es von Seiten der Telegraphengesellschaften keiner allzu schwierigen Kniffe. Auch sind in mehreren Fällen dieselben Telegraphendrähte zweimal von der Regierung angekauft worden, nämlich erstens von den Telegraphengesellschaften und zweitens von den Eisenbahngesellschaften, in deren Besitz gewisse Leitungen, manchmal schon nach Ablauf von sechs Jahren, übergeben sollten. Die Britische Postverwaltung hat sich nach dem Abschluss des gedachten Kaufvertrages vom Parlament ein Monopol für die Beförderung telegraphischer Depeschen gewähren lassen. Hätte sie das nicht gethan, so wären wahrscheinlich sofort neue Leitungen hergestellt worden, welche den Telegraphendienst billiger und besser besorgt und das von der Regierung so theuer erworbene Eigenthum vollständig werthlos gemacht hätten. Denn eine Telegraphenleitung ist verhältnissmässig billig hergestellt. Die Kosten einer solchen beliefen sich zur Zeit des Geschäftsabschlusses nach einer vor einem parlamentarischen Comité gemachten Zeugenaussage auf nicht mehr als 27—30 £ pro Englische Meile.

Welch' brillantes Geschäft die Telegraphengesellschaften machten, geht aus den folgenden Thatsachen hervor.

Blicken wir auf das Coursblatt der vergangenen Jahre, so sehen wir, dass die auf 100 £ lautenden Actien der Electric and International Telegraph Company im Januar 1867 auf 132 standen. Im October desselben Jahres verlautete die Absicht der Regierung, die Telegraphen anzukaufen. Folge hiervon war, dass schon im nächsten Januar der Preis der Actien auf 153 gestiegen war, während sie im Februar 1870, kurz vor Beendigung des Geschäftes, 267, oder auf das Doppelte des Courses des Jahres 1867 quotirt wurden. In derselben Periode stiegen die Actien der British and Irish Telegraph Company von 90 auf 190 (!), diejenigen der London and Provincial Telegraph Company von 1½ bis 3½ (!!), diejenigen von Reuter's Company von 17 auf 90 (!!!), diejenigen der United Kingdom Company von 1½ auf 7½ (!!!!). Und dies geschah in einer Zeit, wo die Course aller anderen Actienunternehmungen eher im Fallen als im Steigen begriffen waren. Der grössere Theil der Hausse fand innerhalb der drei Wochen statt, während welcher sich der mit der Angelegenheit betraute Ausschuss des Hauses der Gemeinen vertagte, um der Postverwaltung Zeit zu den Verkaufsunterhandlungen mit den Telegraphengesellschaften zu gewähren.

Der Geschäftsbericht von Reuter's Company, welcher am 25. Januar 1870 veröffentlicht und später von den Actionären angenommen wurde, ist ein gar merkwürdiges Document. Aus demselben geht hervor, dass die Gesellschaft ihr Geschäft für 726 000 £ an die Regierung verkaufte, während der Marktpreis des Geschäftes vor dem Bekanntwerden des Planes der Regierung — nach den Coursen der Actien berechnet — nur 70 000 £ betrug. Diesen Ueberschuss empfahl der Geschäftsbericht so zu vertheilen, dass dem Inhaber jeder Actie im Nominalbetrage von 25 £ in klingender Münze 77 £ ausgezahlt und ausserdem eine voll eingezahlte Actie von 8 £ an der weiter fortbestehenden Gesellschaft eingehändigt wurde. Ausserdem wurde dem Senior Counsel eine Bonification von 1 000 £, dem Solicitor eine solche von 2 000 £, dem Secretär eine solche von 750 £, Herrn Reuter eine solche von 5 000 £, den Directoren eine solche von 4 000 £ zugesichert. „Und es wird ferner empfohlen" — heisst es in dem Document — „dass 2 000 £ zur Disposition der Directoren gestellt werden, damit diese Summe unter gewisse andere Personen vertheilt werde, deren Dienste der Gesellschaft mit Hinsicht auf ihre Concessionsertheilung und ihre Interessen von Werth waren".

Andererseits lieferte ein Process ein schlagendes Beispiel von den Vortheilen, welche einer kleinen Telegraphengesellschaft aus dem Geschäfte mit der Regierung erwachsen waren. Aus diesem Process stellte sich heraus, dass sich der Director eine Commissionsgebühr von der Gesellschaft ausgemacht hatte, welche je nach der Höhe stieg, auf welche er die Verkaufssumme heraufzuschrauben vermochte. Der Minimalpreis, zu welchem er zum Verkaufe des Geschäftes ermächtigt war, betrug 5 000 £, während es seinem Geschick gelang 25 000 £ herauszuschlagen. Und die Commission, welche er beanspruchte und welche ihm der Gerichtshof zuerkannte, betrug mehr als den Minimalpreis, zu welchem ihm der Verkauf des Geschäftes seiner Auftraggeber gestattet war.

Auch stellte sich nach Abschluss des Verkaufsgeschäftes heraus, dass die Postverwaltung bei Uebernahme des angekauften Eigenthums ihre Interessen in ungemein lässiger Weise wahrnahm. Die vagen Ausdrücke des Kaufvertrages boten hierzu nur zu leichten Anlass. Die Telegraphengesellschaften erhoben noch in den letzten Augenblicken der Abwickelung des Geschäftes übertriebene Ansprüche und die Postverwaltung gab fast stets nach!

Obgleich der frühere zweite Secretär der Postverwaltung einem parlamentarischen Ausschusse vom Jahre 1868 berichtete, dass die Telegraphengesellschaften die durch den Uebergang des Eigenthums der Gesellschaften an den Staat beeinträchtigten Beamten zu entschädigen haben würden, so stellte es sich doch heraus, dass das Land auch diese Last zu tragen hatte, und dass die Bedingungen, unter denen der Ankauf des Telegrapheneigenthums vor sich ging, um so drückender wurden. Andererseits erhielten viele Personen nicht nur sehr anständige Entschädigungen für den Verlust ihrer Stellungen, sondern wurden unter dem neuen Regime zu viel höheren Gehältern wieder angestellt, als sie jemals genossen hatten. Da aber Verschwendung und Geiz in der Regel Hand in Hand zu gehen pflegen, so wurde gegen manche Beamten wahrhaft grausame Knauserei geübt.

Das ganze Geschäft lässt sich dahin zusammenfassen, dass der Ankauf und die Erweiterung der Britischen Telegraphenleitungen dem Lande fast 10 000 000 £ kosteten, während die betreffenden Summen ursprünglich auf 2 500 000 £ abgeschätzt wurden und die angekauften Telegraphenleitungen, wären sie neu errichtet worden, nicht eine Million Pfund Sterl. verschlungen haben würden.

Durch sehr geschickte Verwaltung hätten die beim Ankauf begangenen Sünden vielleicht wieder gut gemacht werden können; indessen erwies sich auch diese Hoffnung als Illusion. Hatten die Privat-Telegraphengesellschaften ihren Actionären sehr reichliche Dividenden geliefert, so dass die Telegraphen eine der besten Capitalanlagen in England bildeten, so gelang es der Staats-Telegraphenverwaltung nicht nur nicht die Summen aufzubringen, welche die Zinsen der auf den Ankauf der Telegraphen verwandten Kaufsumme gedeckt hätten, sondern die geringen Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben nahmen sogar beständig und in fast erschreckender Progression ab.

Es betrugen die

im Jahre	Einnahmen £	Ausgaben £	Nettoeinnahmen £
1870—71	697 934	394 477	303 457
1871—72	751 611	591 776	159 835
1872—73	978 066	874 946	103 120
1873—74	1 057 824	967 790	90 033
1874—75	1 120 000	1 083 275	36 725

Die mitgetheilten Zahlen erscheinen aber um so greller, wenn man bedenkt, dass sich die Zahl der Depeschen verdoppelt hat, seitdem sich die Telegraphenverwaltung in den Händen des Staates befindet. Unter normalen Verhältnissen würde sich daher auch das Nettoeinkommen bedeutend vermehrt haben.

Es betrug nämlich die Zahl der Depeschen in dem am 31. März eines jeden Jahres endenden Finanzjahre in 1871: 9 850 177, 1872: 12 473 796, 1873: 15 535 780, 1874: 17 821 530, 1875: 19 253 120.

Die bedauerlichen Resultate, welche das Englische Staats-Telegraphenwesen geliefert hat, gaben die Veranlassung zur Niedersetzung eines Comités, welches die Ursachen der erhöhten Kosten des Telegraphendienstes seit der Erwerbung der Telegraphen durch den Staat zu erforschen hatte. Der Bericht dieses Comités berührt die Ursachen der in Rede stehenden Misserfolge sicher nur an der Oberfläche, nichtsdestoweniger wirft er interessante Streiflichter auf die Art und Weise, wie man eine goldene Eier legende Henne abgeschlachtet hat.

Eine der vornehmsten Ursachen der mangelhaften Erfolge des Englischen Staats-Telegraphensystems besteht in der Vermehrung des Aufwandes für Beamtenkräfte im Vergleich mit der früheren Privat-Telegraphenverwaltung. Dieser vermehrte Aufwand entspringt: 1. aus der Vermehrung der Beamtenkräfte; 2. aus der Erhöhung der Gehälter. Im Jahre 1869 wurde die Zahl der vom Staate neu anzustellenden Beamten auf 1 528 Clerks und 1 283 Boten abgeschätzt. Schon im Jahre 1870 waren 4 913 Clerks und 3 116 Boten mehr angestellt.

Das Untersuchungscomité empfahl die Veringerung der Beamtenkräfte, fügt aber beschwichtigend hinzu: „nur wenn Vacanzen eintreten". Hier enthüllt sich uns eine Quelle grösseren Aufwandes der Staatsverwaltung im Vergleich zu der Privatverwaltung. Eine Gesellschaft lässt ihre Beamten, sobald sie deren nicht mehr bedarf, gehen, auch wenn dieselben vorher noch so gute Dienste geleistet haben. Der Staat ist grossmüthiger, er spielt gern den grand seigneur und überlässt lieber dem Sensenmann, was eigentlich seine Aufgabe war.

Dass die Gehälter der Telegraphenbeamten seit dem Uebergange der Telegraphen in die Hände des Staates erhöht werden mussten, giebt zu keinem Vorwurfe gegen den Staat Anlass. Eine Englische Commission hat nachgewiesen, dass in allen Regierungsbureaus, deren Geschäfte mit denjenigen grosser Eisenbahngesellschaften, Versicherungsanstalten, Banken, von Anwälten u. s. w. verglichen werden können, die Arbeitszeit eine bei weitem geringere, der Gehalt ein bei weitem höherer ist. Ausserdem gewährt der Staat Pensionen, während von gleichen Bestrebungen von Seiten der Privatgesellschaften in England nur die ersten Anfänge bemerkbar sind.

Eine fernere Quelle vermehrter Ausgaben sprudelte aus dem Umstande, dass seit dem Augenblicke der Uebernahme der Telegraphen durch den Staat das Verhältniss der Telegraphenverwaltung zu den Eisenbahnen ein radikal anderes wurde. Früher waren in Grossbritannien die Eisenbahnen mit dem Telegraphen eng verschwistert, beide liesteten sich vielfache Liebesdienste. Jetzt ist davon nicht nur nicht die Rede, sondern die Eisenbahnen scheinen die Telegraphenverwaltung vollständig in ihren Händen zu haben.

Als Entschuldigung der Telegraphenverwaltung bringt man in Anrechnung, dass dieselbe eine sehr grosse Zahl von Telegraphenbureaus angelegt hat, deren Einnahmen die Ausgaben nicht decken. Indessen ist hiermit sicher nicht Material zur Entschuldigung, sondern vielmehr zu neuen Anklagen gegeben. Es mag oft im Staatsinteresse liegen, Telegraphenbureaus anzulegen, wenn auch geschäftliche Ueberlegung diese Anlage nicht rechtfertigt. Politische und militärische Rücksichten, auch das Interesse der Schiffahrt — so ist z. B. die Anlage von Telegraphenbureaus an spärlich oder nicht bewohnten, aber gefährlichen Küsten ein dringendes Bedürfniss — liefern hierzu Beispiele. Ist aber (wie dies noch im Jahre 1875 der Fall war und jetzt nicht viel besser sein wird) mehr als der siebente Theil aller Telegraphenbureaus unrentabel, so ist dies das Resultat eines erstaunenswerthen Mangels an Fähigkeit geschäftliche Wahrscheinlichkeitsrechnungen aufzustellen. Dieser Mangel ist um so unentschuldbarer, als doch die Englische Telegraphenverwaltung über eine gewaltige Masse von Erfahrungen verfügen muss, und als daher die Elemente vorhanden sind, um ein ziemlich genaues Resultat bei Vorausberechnung der wahrscheinlichen Frequenz eines Telegraphenbureaus zu liefern. Verschmäht man derartige Ueberlegungen, dann gewährt man den Umwohnern des je siebenten Telegraphenbureaus Vortheile, welche von der Gesammtmasse der Steuerzahler getragen werden müssen. Da aber die verschiedenen Gesellschaftsklassen über das ganze Land hin zerstreut sind, da sich also Klasseninteressen in den Ansprüchen des Publikums an die Telegraphenverwaltung nur verhältnissmässig wenig geltend machen können, so sollte man doch hier wenigstens auf die Aufrechterhaltung des Grundsatzes hoffen dürfen: Leistung nur gegen Gegenleistung.

Dem Uneingeweihten erscheint es räthselhaft, dass die Englische Tagespresse, von der wiederholt stolz gerühmt wurde, dass sie sich bestrebe die Staatsgewalt zu controliren, nicht lauter die Lärmtrommel gerührt hat, um auf die faulen Balken im Gebäude des Englischen Telegraphenwesens aufmerksam zu machen. Dies Räthsel enthüllt sich indessen bald, wenn man bedenkt, dass die jetzige Telegraphenverwaltung der Tagespresse ungemein grosse Vortheile gewährt. Londoner Correspondenten pflegen an ihre Zeitungen zu schreiben, dass die „Times" oder ein anderes Blatt über dieses oder jenes Ereigniss eine Depesche von so und so vielen Spalten gebracht hat. Der Eindruck, welchen diese Mittheilung auf die Deutschen Leser und vielleicht namentlich auf die Deutschen Zeitungsbesitzer zu machen pflegt, würde sich indessen vermuthlich sehr verringern, wenn man gleich hinzufügte, dass eine Nachtdepesche von hundert Worten an die Englischen Zeitungen — und die grössten derselben erhalten des Nachts die Mehrzahl der Depeschen — nur 1 *M.* kostet; derselbe Preis ist für eine Pressdepesche von 75 Worten während des Tages zu zahlen. Soll dieselbe Depesche an verschiedene Zeitungen am selben Orte gesandt werden, so sind für die Copie nur 2 d. (20 ₰) zu entrichten. Es liegt auf der Hand, dass diese Vergünstigung den Grundsatz „Leistung gegen Gegenleistung" ungemein verletzt; es ist auch wiederholt darüber geklagt worden, dass die grosse Arbeitslast, welche aus der Beförderung der Zeitungsdepeschen entstand, den Privatverkehr auf sehr empfindliche Weise gehindert habe. Nicht weniger klar ist aber auch, dass es die grossen Zeitungen am allerwenigsten für ihren Beruf erachtet haben, an dem augenblicklich beliebten System zu rütteln und das caveant consules auszurufen. Indessen waren die Londoner Zeitungen doch hierbei kurzsichtig, denn erst der billige Tarifsatz für Pressdepeschen hat in Grossbritannien eine einflussreiche provinzielle Presse geschaffen. Erst durch die fabelhafte Billigkeit, mit welcher dieselbe in den Stand gesetzt wurde, sich die Parlamentsverhandlungen und die übrigen wichtigen Nachrichten aus der Metropole telegraphiren zu lassen, ist sie in den Stand gesetzt worden, der hauptstädtischen Presse eine entscheidende Concurrenz zu bereiten. Hätte dies die Presse der Metropole vorausgeahnt, so hätte sie dem Telegraphengeschäft wahrscheinlich keinen so grossen Beifall entgegen gebracht, wie sie es in Wirklichkeit that. Aber egoistische Handlungsweise rächte sich auch hier!

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 17. November. (Die Eisenbahnverstaatlichungsvorlage in der Commission. Berathung der Vorlage betr. Erweiterung des Staatsbahnnetzes. Staatsbahnbetrieb 1878/79. Gesetzentwürfe betr. Homburger Eisenbahn, Anlage eines zweiten Geleises auf der Mosel- und Saarbahn, Nordbrabantisch-Deutsche Eisenbahn und Centralbahnhof in Frankfurt a. M. Ostbahn. Berlin-Potsdam-Magdeburg. Deutsch-Oesterreichische Verkehrsbeziehungen. Secundärbahn Stralsund-Sassnitz. Correction der Stromläufe.)

Die Debatte über die Regierungsvorlage, betreffend den Ankauf verschiedener Privatbahnen ist durch Ueberweisung dieser Vorlage an einen Specialausschuss vorläufig beendet worden, nachdem sie drei Tage hindurch das Abgeordnetenhaus in Anspruch genommen hatte. Ihrem äusseren Umfange nach war diese Debatte also unzweifelhaft als eine grosse zu bezeichnen, in jeder anderen Beziehung hat sie auf diese Qualification keinen Anspruch. Es fehlte ihr eben die Hauptsache, die einer solchen öffentlichen Discussion Werth verleihen kann, die Realität. Das Ganze war ein Scheingefecht, in welchem zwar einige Redner ihrer Individualität gemäss ihren Standpunkt mit mehr oder weniger Geschick und Leidenschaft vertraten, das aber eben, weil es nur zum Schein geführt wurde, keinerlei Einfluss auf den Ausgang hatte und deshalb auch keinerlei Spannung auf die Art des Ausganges aufkommen liess. Man kann mit vollem Fug und Recht sagen, dass jedes Mitglied des Hauses mit seinem Votum über die Sache selbst, nämlich darüber, ob die Privatbahnen im Preussischen Staate nach und nach in den Besitz des Staates übergeführt werden sollen, bereits schlüssig war, ehe die Debatte begann, und die einzige Frage ist nur noch die, ob die Verstaatlichung der Privatbahnen vom Preussischen Abgeordnetenhause durch das Zusammengehen der Conservativen und des grössten Theiles der Nationalliberalen mit mässiger Majorität beschlossen werden wird, oder ob das Centrum durch ausserhalb der Sache liegende Motive sich beeinflussen lässt, dieser Majorität hinzuzutreten und sie dadurch zu einer überwältigend grossen zu machen. Dass die Vorlage aber überhaupt eine Majorität erhalten wird, ist in jedem Falle sicher und aus den jetzt zu fassenden Beschlüssen wird das Weitere ebenso unzweifelhaft sich von selbst ergeben, wie die jetzige Vorlage von dem Herrn Minister und den Freunden der Verstaatlichungspolitik nur als eine logische Consequenz des im Jahre 1873 gefassten Beschlusses über die Erbauung der Bahn Berlin-Wetzlar dargestellt wird. Vor der Hand knüpft sich das Interesse wesentlich an die Thätigkeit der Commission, welcher die Verstaatlichungsvorlage überwiesen worden ist. Die Commission setzt sich folgendermassen zusammen: von Rauchhaupt, Dr. Grimm, Freiherr von Minnigerode, Freiherr von Hammerstein, von Wedell-Malchow, Dr. Weiss, Freiherr von Zedlitz (Mühlhausen), Leuschner, Dr. Wehr, Dr. Miquel, von Eynern, Dr. Hammacher, Dr. Köhler (Göttingen), Kalle, Dr. Röckerath, Dr. Reichensperger (Olpe), Cremer, Evers, Freiherr von Huene, Klotz, Quadt. Zum Vorsitzenden hat die Commission den Abg.

von Rauchhaupt, zu dessen Stellvertreter den Abg. Miquel gewählt; Letzterer wird auch als Generalreferent fungiren. Die Commission wird heute ihre Thätigkeit beginnen. Man glaubt, dass sie einiger Wochen angestrengter Thätigkeit bedürfen werde, um ihre Aufgabe zu lösen. In den Berathungen der Commission wird die Garantiefrage den Angelpunkt bilden. In parlamentarischen Kreisen wird es als characteristisch bezeichnet, dass die Conservativen, welche bisher in jeder parlamentarischen Machterweiterung eine Beschränkung der Prärogative der Krone erblicken, jetzt angeblich mit einem Male bei der Eisenbahnvorlage die Einsetzung einer mit allen Rechten ausgestatteten Controlcommission beantragen. Nach dem Vorschlage der Conservativen soll nämlich dieser Commission eine beschliessende Stimme eingeräumt werden, während die Freiconservativen der Controlinstanz nur eine berathende Stimme zugestehen wollen. Wichtig ist, dass sowohl die conservativen wie die nationalliberalen Anhänger der Regierungsvorlage sich angeblich vorgenommen haben, in der Commission den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu einer bestimmten Erklärung darüber aufzufordern, wie weit derselbe mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen zu gehen gedenke und welchen Plan er dafür entworfen habe. Zeitungsnachrichten zu Folge will man dem Minister durch eine Resolution die Meinung der Mehrheit dahin nahe legen, dass es bei dem Ankauf der vier betreffenden Bahnen sein Bewenden behalten und von dem Ankauf weiterer Bahnen bis auf Weiteres Abstand genommen werden möge.

Zu dem Gesetzentwurf betreffend die Erweiterung der Staatseisenbahnen und die Betheiligung an mehreren Privateisenbahn-Unternehmungen, welcher am Donnerstag nach Erledigung der Verstaatlichungsvorlage zur Berathung kam, nahm der Abg. Löwe das Wort, um an die Regierung die Aufforderung zu stellen, baldmöglichst allgemeine gesetzliche Normativbestimmungen über den Bau von Secundärbahnen dem Hause vorzulegen. Abg. Rickert theilte diesen Wunsch, hielt aber die bisher gemachten Erfahrungen noch für zu gering, um aus denselben schon jetzt allgemeine Regeln zu abstrahiren. Dagegen bat er den Minister, den Bau billiger schmalspuriger Secundärbahnen mehr als bisher zu unterstützen. Abg. Kalle glaubt nach seinen Erfahrungen die schmalspurigen Bahnen wegen der Kosten der Umladung nicht empfehlen zu dürfen. Der Herr Minister Maybach sagte die thunlichste Berücksichtigung der ausgesprochenen Wünsche zu, bestätigte zugleich aber die Unmöglichkeit, schon jetzt Normativbestimmungen über den Bau von Secundärbahnen zu erlassen, in folgender aus dem „Staatsanzeiger" entnommenen Rede:

„Meine Herren! Ich möchte, wie ich im vorigen Winter davon abgerathen habe, so auch jetzt davon abrathen, die Frage zu erörtern, wie das Secundärbahnwesen zu regeln ist, durch Gesetz zu verlängern. Zur Zeit ist die Angelegenheit — und darin wird mir der Herr Abg. Rickert beistimmen — zu einer gesetzlichen Regelung noch nicht reif; wir müssen noch über die Art, wie wir das Secundärbahnwesen fördern wollen, welche Anforderungen wir nach verschiedenen Richtungen hin an solche Unternehmungen zu stellen haben, mehr Erfahrungen sammeln, als bisher geschehen ist. Der allgemeine Ausdruck „Secundärbahnen" begreift ja eigentlich dasjenige, worum es sich handelt, nicht, wir werden, wie ich glaube, noch Bahnen anderer Gattung, als solche, die man bisher als Secundärbahnen bezeichnete, erhalten. Ich meine deshalb, dass wir für die ersten Jahre noch warten müssen, wie die Angelegenheit sich gestaltet, ihr aber gegenüber eine sehr wohlwollende Haltung einnehmen und die Sammlung von Erfahrungen fördern. Wenn der Herr Abg. Rickert bei mir eine gewisse Abneigung gegen schmalspurige Bahnen wahrnehmen zu müssen geglaubt hat, so kann ich ihn darüber beruhigen, ich habe keine Abneigung dagegen, nur das habe ich bisher nicht zusagen können und nicht zusagen wollen, dass wir schon zu einer finanziellen Unterstützung dieser Unternehmungen übergehen könnten, so lange wir noch wichtigere Unternehmungen zu fördern haben, für die die Finanzmittel nicht ausreichen. Sind wir erst wieder in der glücklichen Lage, für wichtige Unternehmungen auf diesem Gebiete mit vollen Mitteln eintreten zu können, so würde es mir Freude machen, wenn wir dann auch etwas für die schmalspurigen Bahnen thun können. Dass sie einen geringeren Werth haben für den Verkehr wie die normalspurigen, das liegt auf der Hand, und deshalb glaube ich, nicht verantworten zu können, dass sie gegen die wichtigeren normalspurigen bevorzugt werden. Die Bahn in Thüringen und deren Leistungen sind mir bekannt, ich habe durch einen Commissar die Bahn untersuchen lassen, und ich muss bekennen, dass die Resultate im Grossen und Ganzen sehr günstig sind. Die von vornherein mit einer gewissen Abneigung aufgenommene Bahn hat sich bei der Bevölkerung sehr rasch beliebt gemacht. Die Schwierigkeiten, die in den Orten zu überwinden waren, sind überwunden und die Bahn entfaltet eine recht nützliche Thätigkeit. Ich glaube, dass auch bei uns derartige Bahnen werden eingeführt werden können. — Die Anforderungen, die in technischer und polizeilicher Beziehung zu stellen sind, regeln sich ja bisher nach den Bestimmungen, die das Reich erlässt und es wird meine Aufgabe sein, bei den Reichsgewalten dahin zu wirken, dass diejenigen Erleichterungen eintreten, welche zur Förderung dieser ganzen Unternehmungen beitragen können. Wenn aber insbesondere aus den Bestimmungen über die Tarife Bedenken gefolgert werden über die Entwicklungsfähigkeit solcher Unternehmungen, wenn gemeint wird, dass man eine grössere Latitüde in der Tariffassung gewähren sollte, so möchte ich darauf aufmerksam machen, dass nach der auf S. 57 des Gesetzes angegebenen Concessionsbedingung ausdrücklich gesagt worden ist, dass für den Zeitraum der ersten 8 Jahre für den Gütertarif Maximalsätze festgesellt werden, innerhalb deren sich die Bahn bewegen kann, natürlich unter Beachtung der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, dass die Tarifsätze publicirt und gleichmässig angemeldet werden müssen. Sollte es sich im Laufe der weiteren Verhandlung als wünschenswerth erweisen, und ich will das nicht in Abrede stellen, statt dieser Maximalsätze Normalsätze festzustellen und eine gewisse Abweichung nach Oben und Unten zu gestatten — eine Form, in der überhaupt nur die Einführung von Tarifsätzen durch Gesetz denkbar wäre — so würde es gut sein, wenn man bei diesen Bahnen Erfahrungen darüber machte. Ich kann nur wiederholen, dass ich jede Anregung aus dem hohen Hause, die dazu beiträgt, Material zu gewähren, Gesichtspunkte zu geben, für eine weitere Förderung dankbar annehmen, und derselben, so weit es möglich ist, Folge geben werde".

Hierauf beschloss das Haus, die Vorlage derselben Commission zu überweisen, welche für die Berathung der anderen Eisenbahnvorlage niedergesetzt werden soll,

Dem Abgeordnetenhause ist, wie schon anlässlich einer kritischen Besprechung hervorgehoben wurde, der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Staatseisenbahnen im Etatsjahr 1878/79 zugegangen. Wir entnehmen diesem Bericht das Folgende: Der schon seit Jahren auf den industriellen und wirthschaftlichen Verhältnissen lastende Druck hat sich im verflossenen Betriebsjahre nicht gemindert und eine regere Entwickelung des Verkehrs im Allgemeinen nicht aufkommen lassen. Der hierdurch herbeigeführte Rückgang in den Erträgnissen musste um so erheblicher sein, als auch bei einzelnen Bahnen die Concurrenz der in der letzten Zeit eröffneten Privatbahnlinien immer fühlbarer wurde. Durch diese Verhältnisse sind die Einnahmen der Staatsbahnen derartig ungünstig beeinflusst, dass dieselben, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge des Jahres 1878/79 die des vergangenen Jahres um ca. 473 km, also um fast 10 pCt. übersteigt, doch gegen das Vorjahr von 159 090 025 M. auf 155 881 124 M., also um 3 208 901 M. (2,0 pCt.) d. i. von 33 160 M. pro km auf 29 582 M. pro km = 10,8 pCt. zurückgegangen sind. Musste hierdurch ein weiterer Rückgang in der Rentabilität der Staatsbahnen herbeigeführt werden, so ist es doch dem energischen Bestreben, die laufenden Betriebsausgaben, soweit es mit den Rücksichten auf die Sicherheit des Betriebes vereinbar, auf das Aeusserste zu beschränken, gelungen, diesen erheblich zu vermindern. Trotz der erwähnten Vergrösserung des Bahngebiets sind nämlich die laufenden Ausgaben von 98 944 612 M. auf 97 890 569 M., also um 1 054 043 M. 1,1 pCt.) d. i. von 20 628 M. pro km auf 18 577 M. pro km = 9,9 pCt. zurückgegangen. Hiernach beträgt der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben 57 990 555 M. = 11 005 M. pro km gegen 60 145 413 M. = 12 540 M. pro km im Jahre 1877/78, mithin 4,52 pCt. des Anlagecapitals gegen 5,01 pCt. im Jahre 1877/78. Am ungünstigsten haben sich die Verkehrsverhältnisse bei der Niederschlesisch-Märkischen und der Saarbrücker Bahn gestaltet. Die durch die Betriebseröffnung der Nordbahn bewirkte Steigerung der Einnahmen hat bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn nicht ausgereicht, um die bei der alten Strecke entstandenen Ausfälle zu decken. Trotzdem die durchschnittliche Betriebslänge sich um ca. 111 km gegenüber 1877/78 erhöht hat, sind die Einnahmen doch um 685 881 M. zurückgegangen, welcher Rückgang nur zum geringsten Theil durch die gleichzeitige Verminderung der Ausgaben hat ausgeglichen werden können. In Folge der pro 1878/79 eingetretenen Erhöhung des Anlagecapitals ist der Ueberschuss demgemäss von 7,43 pCt. auf 6,49 pCt. desselben zurückgegangen. Bei der Saarbrücker Bahn dagegen ist der beträchtliche Rückgang des Ueberschusses von 5,37 pCt. des Anlagecapitals im Jahre 1877/78 auf 4,09 pCt. im laufenden Jahre nur zum geringsten Theil auf den Ausfall bei den alten Strecken, dagegen vornehmlich auf die ungünstigen Betriebsergebnisse der neu eröffneten Strecke Ehrang-Perl zurückzuführen, deren Einnahmen kaum zur Deckung der Betriebsausgaben hingereicht haben. Einen ungünstigen Einfluss auf die Betriebsergebnisse der Ostbahn hat einerseits die beträchtliche Erhöhung der Russischen Zölle, andererseits das in Folge der in Russland ausgebrochenen Pest von der Reichsregierung erlassene Einfuhrverbot wichtiger Importartikel ausgeübt. Trotzdem die durchschnittliche Betriebslänge derselben sich gegen 1877/78 um ca. 180 km erhöht, sind die Einnahmen gegen das letzte Jahr um 1 731 337 M. zurückgegangen. Ist es allerdings trotz dieser erheblichen Ausdehnung des Bahngebiets gelungen, auch die Ausgaben um 1 092 039 M. zu vermindern, so konnte doch hierdurch, da das Anlagecapital sich ebenfalls um 18 801 156 M. erhöht hat, ein Rückgang in dem procentualen Ueberschuss (von

4,93 pCt. auf 4,49 pCt.) nicht verhindert werden. Der bei der Hannoverschen und der Frankfurt-Bebraer Bahn eingetretene Rückgang des Ueberschusses von 5,58 pCt. auf 5,27 pCt. bezw. von 3,82 pCt. auf 3,72 pCt. des Anlagecapitals hat allein in den ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnissen seinen Grund, während die Nassauische Bahn und die Main-Weser Bahn auch ferner noch durch inzwischen eröffnete Concurrenzbahnen (es kommt hier vorzugsweise die Bahn Höchst-Eschhofen der Hessischen Ludwigsbahn in Betracht) bezw. weitere Verkehrsablenkungen in ihren Betriebsergebnissen beeinträchtigt worden sind, so dass sich der Ueberschuss derselben von 2,64 pCt. auf 1,98 pCt. bezw. 4,51 pCt. auf 3,69 pCt. des Anlagecapitals verringert hat. Allein die Westfälische Bahn weist eine Steigerung des Betriebsüberschusses nicht nur an sich, sondern auch im Vergleich zu dem erhöhten Anlagecapital (von 2,26 pCt. auf 3,57 pCt.) auf, was vorzugsweise auf die Eröffnung der Ottbergen-Northeimer Strecke zurückzuführen ist.

Dem Abgeordnetenhause ist ein Gesetzentwurf, betreffend den Ankauf der Homburger Eisenbahn, zugegangen. Derselbe verlangt für die Staatsregierung die Ermächtigung, für Rechnung des Staates die Homburger Eisenbahn mit dem gesammten Betriebsmaterial und allem sonstigen Zubehör zum Preise von 1 800 000 M. nach Massgabe des mit der betreffenden Actiengesellschaft abgeschlossenen Vertrages vom 22. August 1870 käuflich zu erwerben. (§ 1.) Der zum Kaufe der Eisenbahn, insbesondere zur Bezahlung des Kaufpreises und zur Einlösung der Prioritätsobligationen erforderliche Geldbetrag ist durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufzubringen. Das Nähere darüber bestimmt der Finanzminister. (§ 2.) Jede Verfügung über die gedachte Eisenbahn durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. (§ 3.) Der Kaufvertrag vom 22. August d. J. bestimmt, dass das Kaufobject am 1. Januar 1880, bezw. wenn bis dahin der Vertrag noch nicht perfect geworden, 14 Tage nach Inkrafttreten des ihn genehmigenden Gesetzes an den Preussischen Staat zu übergeben ist. In allen wichtigeren Verwaltungs- und Betriebsfragen, insbesondere in Fragen von finanzieller Bedeutung, haben die Gesellschaftsorgane bereits vom Tage des Vertragsschlusses ab die Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten einzuholen. Der Staat hat den Kaufpreis binnen vier Wochen nach Uebergabe der Bahn nebst $4\frac{1}{2}$ pCt. Zinsen vom 1. Januar 1880 ab an das Bankhaus von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. für Rechnung der Homburger Eisenbahngesellschaft zu zahlen. Die Intraden der Bahn fallen vom 1. Januar 1880 ab dem Staate zu, welcher den Reinertrag für 1879, insoweit er sich als Intrade der bisherigen Actionäre darstellt, festsetzt und an das gedachte Bankhaus abführt. Die Gesellschaft hat auf Verlangen des Staates die Prioritätsobligationen zu kündigen, deren Einlösung auf Gefahr und Kosten des Staates erfolgt. Die übrigen Bestimmungen erscheinen ohne allgemeineres Interesse.*) — Die Motive berühren kurz die Vorgeschichte des Ankaufs der Bahn, über den am 14./16. October ein Vertrag abgeschlossen und im November 1878 in einem Gesetzentwurf dem Abgeordnetenhause zur Genehmigung empfohlen wurde, welcher letztere aber von der Budgetcommission am 28. Januar 1879 mit 10 gegen 3 Stimmen abgelehnt, im Plenum nicht weiter zur Berathung kam. Die Budgetcommission hatte damals rechtliche Bedenken und finanzielle Erwägungen gegen das Kaufgeschäft erhoben. In letzterer Beziehung legte die Regierung dem Abgeordnetenhause am 25. Februar d. J. eine Denkschrift vor, die als Anlage zum Gesetzentwurf wiederum abgedruckt ist. Zur Wiederlegung der Rechtsbedenken gegen den von der Bahngesellschaft erhobenen Entschädigungsanspruch für die aus dem Umbau des Frankfurter Westbahnhofes und aus der Verlegung der Bahnlinien ihr erwachsenen Nachtheile, hat die Regierung damals bereits das Gutachten eines namhaften Juristen eingeholt, und da dasselbe von der Budgetcommission bemängelt wurde, inzwischen ein Nachtragsgutachten erfordert, welches den Anspruch der Homburger Bahngesellschaft indessen wiederholt für begründet erklärt. Der neue Vertrag schliesst sich dem früheren bis auf die anderweite Befristung der Termine vollständig an. Die Einnahmen der Bahn im Jahre 1878 betrugen 543 769 M., die Ausgaben (einschliesslich der für die Prioritätsschuld) 446 032 M., das Reinerträgniss 97 610 M.; davon wurde der Reservefonds statutenmässig dotirt, eine Tantième von 4 880 M. an die Mitglieder des Verwaltungsraths gezahlt und eine Dividende von $5\frac{1}{2}$ pCt. an die Actionäre vertheilt. Es würde das eine Verzinsung der von der Regierung angebotenen Kaufsumme mit 4,46 pCt. ergeben. Der bauliche Zustand der Bahn hat sich bei einer genauen Untersuchung durch das Königliche Eisenbahncommissariat in Coblenz als ein günstiger ergeben. Die Einführung der Bahn in den neuen Frankfurter Bahnhof lässt sich, sobald dieselbe Staatsbahnlinie wird, verhältnissmässig leicht bewerkstelligen, wobei sich eine Differenz zu Gunsten der letzteren Art der Einführung von 400 000 bis 550 000 M. ergiebt, wie in einer besonderen Denkschrift des Näheren erläutert wird.

*) Wir theilen den Vertrag später vollständig mit. Die Red.

Dem Abgeordnetenhause ist ferner ein Gesetzentwurf zugegangen, der die Staatsregierung ermächtigt, das zweite Geleise auf der Moselbahn von Coblenz über Trier bis Karthaus bei Conz und auf der Saarbahn von Karthaus bis Dillingen zur Ausführung zu bringen. Der Geldbedarf von 6 150 000 M. ist durch Veräusserung von Schuldverschreibungen aufzubringen. — Aus den Motiven ist Folgendes hervorzuheben: Durch ältere Gesetze sind der Regierung die Mittel für den Bau von der Reichsgrenze bei Sierk über Trier nach Coblenz unter fester Ueberbrückung des Rheins nach Oberlahnstein zur Verfügung gestellt worden. In den Motiven eines dieser Gesetze ist ausgeführt, dass es Absicht sei, den Unterbau zweigeleisig, den Oberbau vorerst eingeleisig auszuführen. Für die zweigeleisige Herstellung des Unterbaues war der Gedanke bestimmend, dass in nicht ferner Zeit sich auch die Ausführung des Oberbaues als nothwendig ergeben werde. Nach Ansicht der Regierung ist dieser Zeitpunkt für den Theil der Bahn von Coblenz über Trier bis zum Abzweigungspunkte der Saarbahn bei Karthaus jetzt gekommen. Die Moselbahn hat wesentlich auch eine militärische Bedeutung. Soll sie aber dieser entsprechen, so ist die Ausführung des zweiten Geleises wenigstens auf dem vorbezeichneten Theile derselben um so dringender geboten, als die Leistungsfähigkeit der Bahnen am linken Rheinufer mit denen rechts des Rheins nicht im richtigen Verhältniss steht. Um dieses Verhältniss zu verbessern, ist ferner auch die Legung des zweiten Geleises auf der Saarbahn von Karthaus bis Dillingen — die Strecke Dillingen-Saarbrücken ist bereits zweigeleisig — für ein dringendes Bedürfniss zu erachten. Die Länge der Strecken, auf welchen hiernach die Legung des zweiten Geleises zu bewerkstelligen, beträgt im Ganzen rund 173 km, wovon auf die Moselbahn 118,66 km, auf die Saarbahn 54,37 km entfallen. Ein längeres Hinausschieben der Ausführung der Anlage empfiehlt sich, wie nicht unbemerkt bleiben soll, auch aus dem Grunde nicht, weil gegenwärtig sowohl die Arbeitslöhne, als insbesondere die Preise der Schienen und Schwellen einen niedrigen Stand erreicht haben.

Ferner hat der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Abgeordnetenhaus einen Gesetzentwurf vorgelegt, der ihn ermächtigen soll, die verfallene Caution der Nordbrabantisch-Deutschen Bahn in Höhe von 225 500 M. $4\frac{1}{2}$ procentiger Consols zurückzugeben mit der Modification, dass 90 000 M. auch ferner für die Ausführung gewisser Arbeiten verhaftet bleiben. Die Gesellschaft war (wie die Motive des Gesetzentwurfs hervorheben) verpflichtet, Gennep-Goch bis zum 1. September 1872 und Goch-Wesel gleichzeitig mit der Strecke Venlo-Wesel der Köln-Mindener Eisenbahn in Betrieb zu setzen. Gennep-Goch ist jedoch erst am 15. Juli 1873, Goch-Wesel (6 Monate verspätet) erst am 1. Juli 1878 in Betrieb genommen worden. Durch Verfügung des Handelsministers vom 18. October 1872 ist deshalb die von der Gesellschaft hinterlegte Caution für verfallen erklärt, gleichzeitig jedoch in Aussicht gestellt worden, dass die Verwendung im Interesse des Unternehmens in Erwägung gezogen werden solle, falls die Fertigstellung mit Energie betrieben werden würde. Die Umstände, unter welchen die Herstellung der Bahn bewirkt worden, lassen es billig erscheinen, der Bitte der Gesellschaft um Rückgabe der Caution stattzugeben. Nur bezüglich der Station Gest bedarf es der Zurückhaltung eines Theils der Caution. Mit Rücksicht auf den mit Köln-Minden über die Mitbenutzung der Strecke Gest-Wesel geschlossenen Vertrag ist zwar die vorläufige Einführung der Bahn in die Venlo-Weseler Bahn bei Gest genehmigt und von der Forderung der Herstellung einer selbstständigen Anschlussstation daselbst zur Zeit Abstand genommen worden. Sollte jedoch in der Folge wider Erwarten die Genehmigung dieses Anschlusses etwa wegen Kündigung des mit Köln-Minden abgeschlossenen Vertrages widerrufen werden müssen, so würde der Gesellschaft die Herstellung einer selbstständigen Anschlussstation, deren Kosten auf 90 000 M. veranschlagt sind, obliegen. Um für diesen Fall die erforderlichen Baumittel sicher zu stellen, empfiehlt es sich, jenen Betrag einstweilen als Caution zurückzubehalten. Nach definitiver Regelung des Anschlusses in Gest wird selbstverständlich auch dieser Theil der Gesellschaft ohne Weiteres zurückzugeben sein.

Dem Haushaltsetat pro 1880/81 ist auch eine Denkschrift beigefügt, betreffend die Anlage eines Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. Es heisst in derselben etwa wie folgt: Die Abgeordneten haben die Königliche Staatsregierung aufgefordert, den Plan des Centralbahnhofes erneuter Prüfung zu unterziehen und dabei auf die grösste Sparsamkeit Rücksicht zu nehmen, auch dem Landtage in nächster Session den definitiven Plan vorzulegen und zugleich mitzutheilen, in welchen Perioden sie die Vollendung der Anlagen beabsichtigt. Dieser Resolution entsprechend, haben neue Verhandlungen stattgefunden, um zu prüfen, ob der Umbau der Westbahnhöfe zu Frankfurt a. M. einfacher und zweckmässiger zu gestalten und andererseits eine theilweise Einschränkung der veranschlagten Baukosten, welche zu 28 500 000 M. in den Ausgaben und zu 19 500 000 M. in den Rückeinnahmen ermittelt waren, zu erzielen sein möchte. Aus

diesen Verhandlungen ging hervor, dass das alte Project in seinen allgemeinen Umrissen festgehalten werden müsse. Nach demselben soll für den auf der Westseite der Stadt zu vermittelnden Personenverkehr ein gemeinschaftlicher Personenbahnhof hergestellt werden, welcher seine Lage westlich der Main-Weser-, Taunus- und Main-Neckar-Bahnhöfe erhalten und soweit von letzteren entfernt angelegt werden soll, dass der Neubau ohne kostspielige Provisorien und ohne Störung der an und für sich schwierigen Betriebsverhältnisse durchgeführt werden kann. Die neuen Güterbahnhöfe sollen ihren Platz nördlich vom Personenbahnhofe und zwar der der Staatsbahnen nördlich, der der Hessischen Ludwigsbahn südlich von der Mainzer Landstrasse erhalten. Dieses Project gewährt eine einfache und gefahrlose Ausführung und stellt, indem das Terrain der jetzigen Bahnhöfe disponibel wird, Rückeinnahmen in Aussicht, die einen erheblichen Theil der Baukosten decken. Ausserdem entspricht es den Wünschen der Stadt Frankfurt a. M., die sich bereit erklärte, die Ausführung durch Abtretung städtischen Terrains für die Hälfte des Taxpreises zu unterstützen. Ein Wiederaufgeben des Projectes macht die mit der Stadt erzielten Abmachungen hinfällig, drängt die Gestaltung des Gesammtprojectes in unbestimmte Bahnen und lässt vollzogene Terrainerwerbungen werthlos werden. Auch konnte von keiner Seite eine zweckmässigere und billigere Lösung der Aufgabe in Vorschlag gebracht werden. In zweiter Reihe war zu prüfen, welche Einschränkungen das Project zulassen möchte. Ein Vergleich ergiebt, dass die Personenfrequenz auf den drei Bahnhöfen rot. 55 pCt. des Verkehrs sämmtlicher Berliner Endbahnhöfe beträgt. Während in Berlin 9 grosse Bahnhöfe zur Verfügung stehen, soll der Frankfurter Verkehr in einem Bahnhofe vereinigt werden, der auch den künftig durch Frankfurt-Höchst und Frankfurt-Mannheim hinzukommenden Verkehr aufzunehmen hat. Bei solchen Anforderungen erschien es unthunlich, eine Einschränkung der angenommenen 6 Geleisgruppen im neuen Personenbahnhofe, von denen 4 auf Kosten der Staatsbahnen und 2 auf Kosten der Hessischen Ludwigsbahn hergestellt werden sollen, eintreten zu lassen. Als nicht ausgeschlossen wurde dagegen eine Einschränkung der für die Reservegeleise und die Hochbauten des Personenbahnhofes veranschlagten Beträge erachtet. Auch ist in Aussicht genommen, das neue Empfangsgebäude im Massivbau, jedoch unter thunlichster räumlicher Einschränkung und Vereinfachung der Architectur in Ausführung zu bringen. Die gesammten, gegenüber dem alten Anschlag für den neuen Personenbahnhof von 10 000 000 M. zu erzielenden Ersparnisse betragen 1 030 000 M. Bezüglich des Güterbahnhofes hat sich eine Kosteneinschränkung ebenfalls herbeiführen lassen, namentlich, da der in Aussicht genommene*) Erwerb des Hessischen Theiles der Main-Weser Bahn eine mehr centrale Verwaltung der in Frankfurt a. M. mündenden Staatsbahnlinien gestattet. Die für die Main-Weser, sowie für die Nassauische Staatsbahn vorgesehenen Anlagen konnten combinirt, die Rangirgeleise erheblich eingeschränkt und hierdurch die auf 9 440 000 M. veranschlagten Kosten um 2 620 000 M. ermässigt werden. Sollte der Ankauf nicht perfect werden, so können die Ersparnisse im vollen Umfange nur eintreten, wenn Hessen zu der Betriebsgemeinschaft auf dem Güterbahnhofe seine Zustimmung ertheilt. Was schliesslich die Verbindung der Bahnhofstheile untereinander, sowie die Anschlusslinien, Bahnverlegungen und Brückenbauten betrifft, so konnte eine Einschränkung um so weniger stattfinden, als bei der landespolizeilichen Prüfung die Ausführung noch einiger Anlagen angeordnet worden ist. Hiernach beziffern sich die Ersparnisse zusammen auf 3 650 000 M. und die Totalkosten werden von 28 500 000 M. auf 24 850 000 M. reducirt. Eine Aenderung des Betrages von 19 500 000 M., welcher als Werth des durch den Umbau disponibel werdenden Terrains aufgeführt ist, tritt nicht ein. — Nach dem Dispositionsplane soll nunmehr der Bau insoweit beschleunigt werden, dass für die unhaltbaren Betriebszustände eine baldige Abhülfe geschaffen, andererseits jedoch unnöthige Vertheuerung durch übermässige Heranziehung von Arbeitskräften oder Stellung zu kurzer Termine für die Materiallieferungen vermieden wird. Hiernach ist eine Bauzeit von fünf Jahren in Aussicht genommen. Im Speciellen sollen die Erdarbeiten, die mindestens 3 Jahre erfordern, begonnen werden, sobald der Fortgang des Grunderwerbsgeschäftes es gestattet. Mit den Erdarbeiten müssen entsprechend die Brückenbauten fortschreiten, während die Hochbauten erst 1882 zu beginnen und innerhalb eines dreijährigen Termins zu beenden sind. Die Herstellung des Oberbaues, sowie die Pflasterung der Lagerplätze und Anfahrten fällt dagegen lediglich in die beiden letzten Baujahre. Für die Main-Neckarbahn betragen nunmehr die antheiligen Baukosten 8 900 000 M., die antheiligen Rückeinnahmen dagegen 8 400 000 M., so dass die Rückeinnahmen die Baukosten um rot. 1 000 000 M. übersteigen. Für den Antheil der Main-Weserbahn wird sich nunmehr ein Ueberschuss von etwa 1 200 000 M. ergeben. — Es hatten früher die Badische und die Hessische Regierung gegen das Project Bedenken erhoben. Bei den weiteren Verhandlungen sind diese Bedenken fallen gelassen, jedoch unter der Voraussetzung, dass Preussen die Kosten des neuen Bahnhofes, welche ratirlich auf die Main-Neckarbahn entfallen, seinem Antheile am Anlagecapitale dieser Bahn nicht zusetzt. Dagegen soll Preussen aber auch nicht verpflichtet sein, sofern der Verkauf des Terrains einen Ueberschuss ergeben sollte, diesen von seinem Antheile am Anlagecapital abzusetzen. Mit diesen Bedingungen, welche motivirt werden, dass der Main-Neckarbahnhof den zu stellenden Anforderungen insbesondere dann genüge, wenn die ihn mitbenutzenden Hessische Ludwigs- und Frankfurt-Bebraer Bahnen aus demselben entfernt würden, glaubte sich die diesseitige Regierung um so eher einverstanden erklären zu können, als in der That der Main-Neckarbahnhof verhältnissmässig zu den wenigsten Klagen Veranlassung gegeben hat, andererseits die Einnahmen muthmasslich die Baukosten übersteigen werden. Eine Verständigung, ob die auf die Main-Weserbahn entfallenden Kosten dem Anlagecapitalsantheile Preussens an dieser Bahn zuzusetzen seien, hat noch nicht stattgefunden, indem man davon ausging, dass es zweckmässig sei, die Verhandlungen hierüber bis dahin auszusetzen, dass über den zwischen der Hessischen und der Preussischen Regierung wegen Abtretung des im Hessischen Gebiete belegenen Theiles der Main-Weserbahn an Preussen abgeschlossenen Vertrag Entscheidung getroffen sein werde. Wird dieser Vertrag perfect und damit Preussen alleiniger Eigenthümer der Bahn, so erledigt sich die Frage von selbst. Im Uebrigen hat die Hessische Regierung anerkannt, dass der Bahnhof der Main-Weserbahn dem Verkehrsbedürfniss nicht genügt, auch sich mit dem Projecte des Umbaues einverstanden erklärt.

*) Ist inzwischen von der Hessischen zweiten Kammer abgelehnt.

Schon seit mehreren Wochen ging zuerst durch die Ost- und Westpreussischen, dann auch durch viele andere Deutsche Blätter eine auf genaue Ziffern gestützte Berechnung, wonach sich der Wagenverkehr auf einzelnen Stationen der **Ostbahn**, insbesondere in Eydtkuhnen, Königsberg und Berlin, um das Drei- bis Siebenfache sich vermindert habe. Der Berechnung wurde von zuständiger Seite nicht widersprochen, und so kam es, dass sie der Abgeordnete Richter in seiner Etatsrede in den Kreis seiner Betrachtungen zog. Nun bringt die „Nordd. Allgem. Ztg." die Berichtigung, dass die angegebenen Ziffern auf einen Artikel des für den inneren Dienst der Ostbahn bestimmten „Amtsblatts" über den täglichen Wagenverkehr im Monat September d. J. im Vergleich zu demselben Monat des Vorjahrs zurückzuführen sind, dass aber in diesem Artikel „durch ein bedauerliches Versehen der Redaction" für September 1878 nicht die täglichen Durchschnittsziffern, sondern die Ziffern einer Woche den Tagesziffern des laufenden Jahres gegenübergestellt sind. In Wirklichkeit hat sich der Verkehr an beladenen Wagenachsen im täglichen Durchschnitt im September 1878 gestellt: in Eydtkuhnen — Versand nach Osten auf 89 (nicht 381), Versand nach Westen auf 155 (nicht 662); in Königsberg Empfang von Osten auf 187 (nicht 801), Versand nach Westen auf 45 (nicht 194); in Otlotschin, Versand nach Osten auf 99 (nicht 425), Versand nach Westen auf 49 (nicht 216); in Berlin, Empfang von Osten auf 338 (nicht 986), Versand nach Osten auf 255 (nicht 745) Achsen. Die Frequenz des Monats September 1879 belief sich dem gegenüber: bei Eydtkuhnen auf 51 bezw. 99 Achsen, bei Königsberg auf 113 bezw. 40 Achsen, bei Otlotschin auf 101 bezw. 32 Achsen und bei Berlin auf 343 bezw. 238 Achsen.

In der heutigen ausserordentlichen Generalversammlung der **Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn** stand auf der Tagesordnung der Antrag, dahin lautend:

„Die Generalversammlung genehmigt den mit der Königlichen Staatsregierung vereinbarten Betriebs- und Ueberlassungsvertrag, wie solcher der letzten Generalversammlung vom 14. October cr. vorgelegt worden, mit der alleinigen Abänderung: dass in §. 7 des Vertragsentwurfs an Stelle „am 1. Januar 1883" ein früherer Termin, an welchem der Staat zum Umtausch der Actien gegen Consols sich verpflichtet, gesetzt werde, und ermächtigt und beauftragt die Gesellschaftsvorstände, diesen Vertrag mit der vorhergehenden Abänderung in allen Theilen zu vollziehen".

Angemeldet waren nur 13 846 800 M., mithin nicht zwei Drittel der ausgegebenen 60 000 000 M., so dass die Versammlung nicht beschlussfähig war.

Der Vertreter der Staatsregierung, Geheimer Regierungsrath Bensen, eröffnete der Generalversammlung: er sei seitens der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen zu der Erklärung ermächtigt, dass auf eine Verlängerung des Termins für den Umtausch der Actien gegen Consols vom 1. Januar 1883 auf den 2. Januar 1881 würde eingegangen werden können, nicht aber auf die Verlängerung des Termins auf ein früheres Datum. Der Herr Staatscommissarius wies darauf hin, dass von den im §. 9 des Vertragsentwurfs vorgesehenen Terminen, der eine bereits abgelaufen sei und der andere nach Lage der Verhältnisse nicht mehr eingehalten werden könne, eventuell werde es hiernach auch einer Aenderung dieses Paragraphen bedürfen und, während von der Fixirung eines Termins für die Zustimmung der Generalversammlung ganz werde abgesehen werden können, die Verlegung des Termins für die verfassungsmässige Zustimmung

(des Landtags) zu dem Abkommen auf den 1. Juli 1880 nothwendig sei, so dass § 9 al. 2 folgende Fassung erhalten müsse:

„Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die verfassungsmässige Genehmigung nicht bis zum 1. Juli 1880 erlangt worden ist."

Herr Geh. Regierungsrath Dülberg als Vorsitzender erklärt, dass die Majorität des Ausschusses beschlossen habe, den Actionären die Annahme des Vertrages mit der von der Staatsregierung zugestandenen Modification zu empfehlen.

Die neue Generalversammlung wird auf den 11. December d. J., Vormittags 11 Uhr, nach dem Englischen Hause in Berlin berufen werden.

Bezüglich der in dieser Woche in Berlin stattfindenden Zoll- und handelspolitischen Verhandlungen zwischen den Deutschen und den Delegirten Oesterreich-Ungarns wird berichtet, dass die Initiative zur sechsmonatlichen Verlängerung des jetzigen Provisoriums von Seiten Deutschlands ergriffen wird. Man führt diesen Beschluss auf eine bereits in Wien zwischen dem Fürsten Bismarck und dem Freiherrn von Haymerle getroffene Verabredung zurück. Inzwischen ist die in voriger Nummer S. 1233 abgedruckte Bekanntmachung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft vom 13. d. Mts. erschienen, wonach mit dem 31. December d. J. der Tarif für den directen Güterverkehr im Deutsch-Oesterreich-Ungarischen Verbande vom 1. Juli 1875 nebst Nachträgen ausser Kraft tritt. Ob und inwieweit ein neuer und beziehentlich erhöhter Tarif an Stelle des vorstehend verzeichneten directen Tarifs tritt, wird eventl. später bekannt gemacht werden.

Andererseits macht die Direction der Oberschlesischen Eisenbahn bekannt (s. heutige Nummer S. 1261), dass am 31. December 33 directe Tarife mit dem Auslande (Oesterreich-Ungarn, Warschau und Rumänien) ausser Kraft treten. In Geltung verbleiben die bestehenden Ausnahmetarife für Steinkohlen, Braunkohlen und Kokes mit dem Auslande, sowie diejenigen für Holz aus Galizien und Ungarn. Am Schlusse der Bekanntmachung heisst es ebenfalls: „Ob und wann an Stelle der aufgehobenen neue Tarife in Kraft treten werden, darüber wird besondere Publication erlassen werden".

Gleichzeitig verlautet über die in den letzten Tagen in Prag abgehaltenen Conferenzen, dass zunächst eine Verständigung über den Verkehr zwischen Oesterreich und den Deutschen, Holländischen und Belgischen Seehäfen bezüglich der Höhe der Frachtsätze, beziehungsweise der Differenzen der einzelnen Seehäfen erzielt wurde. Die Angabe von Specialien behalten wir uns bis zum Eingang des Conferenzprotocolls vor. Die Einführung von Specialtarifen soll stets zu Neujahr stattfinden. Die regulären allgemeinen Tarife werden anschliessend an die Localtarife gebildet und die Tarifbestimmungen bei allen Verbandsbahnen gleich sein. Zur Berathung der Bestimmungen findet der Zusammentritt einer Specialcommission in Wien am 22. d. M. statt, deren Entwurf am 24. d. M. durch eine gleichfalls in Wien stattfindende Beamtenconferenz überprüft wird, damit die Bestimmungen zu Neujahr in Kraft treten können. Eine Tarifermässigung für Getreide und Hülsenfrüchte zum Transport nach Deutschland ist von den Deutschen Aufsichtsbehörden entschieden abgelehnt. Für die beschlossenen Ausnahmetarife die Genehmigung der Deutschen Behörden zu erwirken, übernahmen die Rheinische und die Berlin-Hamburger Bahn.

Die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Stralsund über Bergen nach Crampass-Sassnitz nebst Zweigbahnen von Bergen nach Wittower Fähre und von Bergen nach Putbus-Lauterbach ist einem Comité zu Händen des Freiherrn von Reiswitz in Bergen auf Rügen ertheilt worden.

Von den 5 833 000 M., die der Finanzminister für die Correction der grossen Stromläufe im diesjährigen Budget beantragt, entfallen auf die Weichsel 600 000 M., welche Summe die jährliche Quote einer im Gesammtkostenbetrage auf 8 500 000 Mark und auf eine Gesammtbauzeit von 14 Jahren veranschlagten Correction bildet. Die Gesammtkosten der Oderregulirung sind auf 6 315 371 M. berechnet, welche sich auf 6 Jahre vertheilen soll. Für den vorliegenden Staatshaushalt sind 1 130 000 M. in Anschlag gebracht. Der Gesammtbetrag der Kosten der Elbecorrection ist auf 8 600 000 M. veranschlagt, von denen 2 003 000 M. im Etatsjahre 1880/81 zur Ausgabe kommen sollen; weitere 1 848 000 M. sind für 1881/82, 1 387 000 M. für 1882/83 ausgesetzt, von da an nehmen die Beträge stark ab. Für die Weser sind insgesammt 1 800 000 M. verlangt, für die nächsten Jahre jährlich 400 000 M., d. h. weniger als in den Jahren 1876, 77/78 und 78/79. Den Löwenantheil an den geforderten Mitteln nimmt die Rheincorrection in Anspruch. Abgesehen von einer jährlichen Ausgabe von 95 000 M. für die Strecke Bieberich-Bingen liegt ein grosses Correctionsproject für die Strecke von Bingen bis zur Niederländischen Grenze vor. Dasselbe verlangt zu seiner Durchführung insgesammt 22 000 000 M., nämlich 1 800 000 M. für Felsensprengungen, 14 970 000 M. für Stromregulirungen, 4 400 000 M. für Ufer- und Leinpfadbauten und 830 000 M. für unvorhergesehene Fälle. Die Gesammtbauzeit wird sich auf 18 Jahre erstrecken, für die nächsten Jahre werden jedoch Summen von 1 300 000 bis 1 400 000 M. erforderlich sein. Die geringsten Tiefen des Rheinfahrwassers sollen dabei auf 2 Meter von Bingen bis St. Goar, 2,5 Meter von St. Goar bis Köln, und 3 Meter von Köln bis zur Grenze gebracht werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 14. November 1879.

Einer Mittheilung der Königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn zufolge ist am 12. d. Mts. die 9,84 km lange Neubaustrecke Horst-Osterfeld mit der Station Osterfeld für den Wagenladungs- und Stückgutverkehr sowie für den Privat-Depeschenverkehr eröffnet worden. Der Betrieb erfolgt bis auf Weiteres nach Massgabe der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung. Mit dem Tage der Eröffnung sind die Bestimmungen des Local-Gütertarifs der Westfälischen und Münster-Enscheder Eisenbahn für die gedachte Strecke in Kraft getreten. Die Frachtsätze für die benannte Station sind im 6. Nachtrag zu demselben enthalten.

Die geschäftsführende Direction.

2. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Ungarische Nordostbahn. Die zwischen den diesseitigen Stationen Nagy Szöllös und Királyháza bestandene Verkehrsstörung ist vom 9. d. Mts. ab gänzlich behoben und von diesem Tage an auch der gesammte Frachtenverkehr von Neuem ungehindert aufgenommen worden.

3. Tarifwesen.

Mit dem 10. December d. Js. resp. mit dem 1. Januar 1880 tritt zu den im Schlesisch-Ober-Ungarischen, Stettin-Ungarischen, Norddeutsch-Ungarischen bezw. Nordost-Ungarischen, Ungarischen bezw. Nordost-Ungarisch-Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen, Nordwestdeutsch-Ungarischen bezw. Nordost-Ungarischen und Ungarisch-Rheinischen bezw. Westostdeutsch-Ungarischen Verbande seit 1. Januar d. Js. eingeführten Holztarifen ein Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen, sowie Ermässigungen und Erhöhungen bestehender Frachtsätze und ist bei den Verbandstationen für 0,10 *M.* zu haben. Breslau, den 15. November 1879. Im Auftrage der Verbandsverwaltungen: Die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1441)

Berlin-Dresdener Eisenbahn. Im Berlin-Dresden-Sächsischen Verbande treten zum Tarif für den directen Güterverkehr für Steinkohlentransporte von den Stationen Zwickau, Lugau und Oelsnitz b. L. der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen nach Berlin (Berlin-Dresdener Bahnhof) via Elsterwerda-Zossen vom 15. dieses Monats ab ermässigte Frachtsätze in Kraft. Das Nähere ist bei unserer Güterexpedition Berlin auf dem Dresdener Bahnhofe zu erfahren. Berlin, den 15. November 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. (1440)

Für Petroleum-Transporte in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen gelten für die Zeit vom 20. November bis mit 31. December 1879 im Verkehre nach Wien, Floridsdorf, Stadlau, Jedlesee, Korneuburg, Stockerau, Nussdorf und Klosterneuburg, ermässigte Frachtsätze, nämlich: von Hamburg, Harburg und Bremen 4,04 *M.*, von Bremerhafen und Geestemünde 4,28 *M.*, von Amsterdam und Rotterdam 4,40 *M.* pro 100 kg. Dresden, am 17. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1442)

Mit dem 31. December 1879 scheidet die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn aus dem Preussisch-Sächsischen Eisenbahnverbande aus.

Es treten daher von dem genannten Tage ab die directen Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der genannten Verwaltung einerseits und den Stationen der Ostbahn, Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn andererseits ausser Kraft. Bromberg, den 13. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (1437 J)

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Zu Folge Anweisung der Staats-Aufsichtsbehörde treten mit dem 31. December c. sämmtliche directen Gütertarife der unter unserer Verwaltung stehenden Eisenbahnen mit dem Auslande unter Ausschluss derjenigen für Steinkohlen, Braunkohlen und Coaks sowie der neuerdings umgearbeiteten Tarife für Holz, Getreide, Schwefelkies, Kalk und Glassand und des Artikeltarifs mit der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, ausser Kraft. Berlin, den 17. November 1879. Königl. Direction. (1439)

Thüringische Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit tritt zum Heft 2 des Thürin-

gisch-Bayerisch-Württembergischen Verbands-Gütertarifs Nachtrag VIII in Kraft, eine Berichtigung der im Nachtrag VII enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 70 No. 7 des Betriebsreglements enthaltend.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,05 *M.* pro Stück in den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 13. November 1879. Die Direction. (1433)

Schlesisch-Sächsischer und Hanseatisch-Schlesischer Verband. Die in den rubricirten Verbänden für den Verkehr mit den Stationen Einsiedl, Friedland, Raspenau-Liebwerda, Weigsdorf und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehenden directen Frachtsätze treten Ende dieses Jahres ausser Kraft. Berlin, den 14. November 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1430)

Harz-Nordsee Verband. Am 1. Januar 1880 treten die Tarifsätze

a) für den Verkehr zwischen den Köln-Mindener Stationen Harburg und Bremen einerseits und der Hannover-Altenbekener Station Oldendorf andererseits;

b) für den Verkehr zwischen der Köln-Mindener Station Minden einerseits und den Magdeburg-Halberstädter Stationen Cöthen, Gr. Weissand, Niemberg, Stumsdorf, Förderstedt andererseits;

c) für den Verkehr zwischen den Köln-Mindener Stationen Minden und Porta einerseits und den Magdeburg-Halberstädter Stationen Eickendorf, Eggersdorf, Westerhüsen, Schönebeck, Gnadau, Calbe a. S. und Wulfen andererseits

ausser Kraft. Magdeburg, den 14. November 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1435)

Tarifwesen (Forts. S. 1261).

4. Submissionen.

Werra-Eisenbahn. Die Lieferung von 12 000*) Stück eichenen Bahnschwellen soll im Submissionswege vergeben werden und sind Offerten hierauf, denen die unterschriftlich anerkannten Lieferungsbedingungen beigegeben und welche mit der Bezeichnung: „Offerte auf Schwellenlieferung" versehen sein müssen, bis zu dem auf

Sonnabend, den 13. December d. J.,
Nachmittags 3 Uhr

angesetzten Submissionstermin bei unterzeichneter Direction einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Secretariate zu beziehen. Meiningen, den 6. November 1879. Die Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft. (1402)

Rheinische Eisenbahn. Wir beabsichtigen, sechs Stück für unseren Betrieb nicht mehr verwendbare ungekuppelte Personenzug-Locomotiven mit besonderen Tendern zu verkaufen. Dieselben haben theilweise 381 und 356 mm Cylinder-Durchmesser, 508 mm Kolbenhub, $6^2/_3$ Atmosphären höchstem Dampfdruck und 1 Triebachse. Nähere Auskunft ertheilt unser Ober-Maschinenmeister Nohl zu Nippes C. W. bei Cöln und können die Locomotiven daselbst besichtigt werden.

*) In No. 88 irrthümlich 1 200 Stück gesetzt.

Franco-Offerten beliebe man bis zum 25. November cr. an uns einzureichen. Köln, den 15. November 1879. Die Direction. (1432)

Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft. Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt. Die Ausführung der nachfolgenden Arbeiten soll den nachbezeichneten Bedingnissheften gemäss im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden:

Bedingnissheft No. 40.

Erdarbeiten, Brückenbauten und Gleis-Verlegungsarbeiten incl. Kies-(Ballast) Lieferung für die 10,4 km lange Preussische Strecke der Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt.

Bedingnissheft No. 41.

Wärterhäuser und Wärterwohnung für den Preussischen Theil der Zweigbahn von Winterswyk nach Bocholt.

und ist hierzu Termin auf:

Donnerstag, den 27. November cr.,
Nachmittags 2 Uhr

im Rathhause zu Winterswyk anberaumt.

Die Offerten sind vor dem Termin portofrei einzusenden oder einzureichen im Rathhause zu Winterswyk.

Die Submissionsbedingungen liegen auf dem Bureau des Director-Ober-Ingenieurs zu Winterswyk zur Einsicht offen, können aber auch vom 12. November cr. ab auf portofreie Anfrage gegen Erstattung von

5 Mark für das Bedingnissheft No. 40
3 „ „ „ „ „ 41

daselbst bezogen werden.

Bemerkung. In der ersten Bekanntmachung wurde der Submissionstermin irrthümlich auf Freitag, den 28. November angekündigt.

Winterswyk, den 31. October 1879. Die Direction. (1383 J)

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von:

5 800 St. Stahl-Laschen
12 000 „ Schraubbolzen und
4 600 „ Schienennägel

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen liegen im Bureau unseres Betriebs-Inspectors aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 0,50 Mark pro Exemplar bezogen werden.

Offerten auf die ganzen ausgeschriebenen Quantitäten oder auf einzelne Theile derselben, mit der entsprechenden äusseren Aufschrift, sind bis zum 22. November cr. versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Die Auswahl der Offerenten, welche bis zum 27. November cr. an ihre Gebote sich zu binden haben, bleibt vorbehalten.

Später eingehende, oder nicht bedingungsmässige Offerten bleiben unberücksichtigt. Glückstadt, 7. Nov. 1879. Die Direction. (1401)

5. Submissions-Resultate.

Sächsische Staatsbahnen. Submissionsresultate auf Lieferung kieferner Querschwellen pro 1880.

Lfde. No.	Namen und Domicil der Offerenten	Quantum	Preis pro Stück		Anlieferungsort
		Stück	*M.*	*Pf.*	
1	Johann Kupka in Babitz bei Nendza	10 000	2	—	Görlitz
		10 000	3	55	„ [1])
2	D. Schlesinger & Sohn in Gleiwitz	20 000	2	13	Löbau
3	J. G. Hering in Königstein	20 000	2	25	Dresden
			2	30	Niederau
4	Alwil Wenzel in Falkenstein	25 000	2	38	Falkenstein [4])
5	Gräflich Castell'sche Sägmühlenverwaltung in Schurbach	5 000	2	38	Hof
		5 000	2	48	„
		5 000	2	60	„
		10 000	2	79	„
		25 000	3	—	„
		5 000	3	98	„ [5])
6	Vincenz Bubenicek in Prag	30 000	2	39	Dresden-A.
7	C. T. Gretschel in Dresden	5 000	2	40	Dresden
		5 000	1	95	Löbau
8	M. Silbermann in Dresden	6 000	2	40	Dresden
9	F. A. Schneider in Guben	1 000	2	40	Grossenhain
10	Carl Tischler in Dresden	10 000	2	45	Niederau
11	Ernst Grumbt in Dresden-N.	5 000	2	50	Dresden-N.
12	Günther & Grimm in Zwickau	15 000	2	50	Falkenstein
13	J. Rütgers in Dresden	30 000	2	50	„ a)
		40 000	2	10	Niederau b)
		30 000	2	50	„
14	Joh. Künzel in Selb	20 000	2	60	Hof Franzensbad
15	Theodor Gutmann, Domaine Schönlind bei Falkenau	4 000	2	70	Franzensbad
16	Silbermann & Co. in Görlitz	15 000	2	75	Görlitz
17	Edmund Hoffmann in Glauchau	130000	2	84	Falkenstein
		30 000	2	89	„
18	F. Moritz Müller in Leipzig	20 000	3	—	Eger
19	Fritz Treuer in Pottomgow	30 000	5	10	Niederau

Bemerkungen: Zu [1]) eichene. Zu [4]) mindestens 20 000 Stück. Zu [5]) mit Kupfervitriol imprägnirt. Zu 13 a) $^1/_3$ bis ult. Juni, $^1/_3$ bis ult. Juli und $^1/_3$ bis ult. August 1880. Zu 13 b) nur 2,30 m lang.

(Fortsetzung der offiz. Anz. Seite 1261.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kl[illegible]nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8

Beilage zu No. 90. **Berlin,** den 21. November 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Denkschrift, betreffend die staatsseitige Förderung des Localbahnbaues

durch Gewährung von Erleichterungen in den sonst bei Eisenbahnunternehmungen üblichen Anforderungen. Anlage 3 zum Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung der Staatseisenbahnen.

Die Gewährung von Erleichterungen bei der Zulassung von Localeisenbahnen und bei den hinsichtlich des Baues und Betriebes derselben zu stellenden Anforderungen steht im Zusammenhange mit der einfacheren Natur des Betriebes dieser Bahnen und ihrer geringeren Bedeutung für den Verkehr.

Im vollsten Masse treten diese Voraussetzungen hervor bei den schmalspurigen Localbahnen. Ausgeschlossen von dem directen Uebergangsverkehr mit dem nach normaler Spurweite gebauten Eisenbahnnetze sind dieselben in der That wirthschaftlich und technisch isolirte Unternehmungen. Nur da, wo besondere Terrainschwierigkeiten der Anwendung der Normalspur entgegenstehen, oder die geringe Bedeutung des zu vermittelnden Verkehrs die äusserste Reduction des Kostenaufwandes erfordert, wird die schmalspurige Construction ausnahmsweise zweckmässig erscheinen. Es wird der Zukunft vorbehalten bleiben, eine besondere Regelung der Verhältnisse solcher Unternehmungen vorzusehen, sobald das Bedürfniss hierfür praktisch hervortreten sollte. Dagegen werden sie für die Bemessung der Erleichterungen, welche für Localbahnen im Allgemeinen zugelassen werden können, ausser Betracht zu lassen sein.

Wesentlich anders gestalten sich die Verhältnisse der mit normaler Spur gebauten und für den Uebergangsverkehr mit den anschliessenden Hauptbahnen eingerichteten Localbahnen. Diese bilden einen Theil des gesammten inländischen Eisenbahnetzes, dienen zugleich dem allgemeinen Verkehr und können daher nur soweit, als es die einfachere Betriebsweise und die geringere Verkehrsaufgabe derselben gestattet, von den für die inländischen Eisenbahnen geltenden Vorschriften entbunden werden. Insoweit würden Erleichterungen für die Localbahnen hinsichtlich

der Zulassung solcher Unternehmungen,
der Bauausführung,
der Betriebsweise und
der besonderen Verpflichtungen, welche den Eisenbahnen gegenüber dem Reiche und dem Staate auferlegt sind,

in Frage kommen können.

1. Die Frage, ob die Prüfung der Concessionsgesuche betreffs der Bahnen untergeordneter Bedeutung und die Entscheidung über dieselben, welche bis jetzt dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorbehalten sind, auf die Provinzialbehörden zu übertragen sein möchten, wird schon um deswillen zu verneinen sein, weil die Mitwirkung der Centralstelle doch nur in äusserst seltenen Fällen wird entbehrt werden können. Diese Mitwirkung ist in den meisten Fällen nicht allein mit Rücksicht auf die Gewährung einer Staatssubvention und die Verleihung der Enteignungsbefugniss, sondern auch deshalb erforderlich, weil die an die Hauptbahnen anschliessenden secundären Zweigbahnen doch stets einen Theil des Gesammtnetzes der inländischen Eisenbahnen bilden, dessen wirthschaftlich correcte Entwickelung der Regelung durch die Centralstelle nicht wohl entbehren kann. Manche dieser Secundärbahnen sind nicht blos Zweigbahnen, sondern auch Abkürzungen, — manche durchschneiden die Bezirke verschiedener Provinzialbehörden, — die meisten derselben haben nicht allein localen, sondern auch directen Verkehr — bei allen ist die Anschlussfrage, welche nach dem generellen, der Concessionirung zum Grunde zu legenden Project zu beurtheilen ist, schon deshalb der Cognition der Centralstelle vorzubehalten, weil die Entscheidung derselben von den Betriebsverhältnissen der Hauptbahn abhängt und zugleich auf die Gestaltung des Betriebes der Hauptbahn zurückwirken muss.

Auch in Betreff der Voraussetzungen der Concessionirung dürfte sich nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen ein Bedürfniss zur Gewährung besonderer Erleichterungen für Secundärbahnen nicht fühlbar gemacht haben. In Bezug auf den künftigen Träger der Concession sieht zwar das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 nur den Fall vor, dass eine Eisenbahn durch eine Actiengesellschaft ins Leben gerufen werden soll. Die Staatsregierung ist indess von jeher von der Ansicht ausgegangen, dass sie wohl berechtigt sei, auch andere als Actiengesellschaften zu concessioniren, und es bedarf keiner weiteren gesetzlichen Bestimmung oder sonstigen Anordnung, um die Möglichkeit zu gewähren, jeder sonst hierzu geeigneten Person, Körperschaft oder Gesellschaft eine Eisenbahnconcession zu verleihen. Was aber den Nachweis der Mittel anlangt, welche erforderlich sind, um das geplante Bahnunternehmen zur Ausführung zu bringen, so wird auch bei den Bahnen untergeordneter Bedeutung daran festzuhalten sein, dass ihre Vollendung durch die Mittel des Concessionars sicher gestellt sein muss, bevor die Concession ertheilt, bezw. die Inangriffnahme des Baues gestattet wird.

2. Die nächste und wesentlichste Vorbedingung für eine gedeihliche Entwickelung des Localbahnwesens bildet die Möglichkeit einer sparsamen, dem jeweiligen Verkehrsbedürfnisse angepassten äusseren Gestaltung des Unternehmens.

Die finanziellen Aufwendungen, welche bei den für die Vermittelung des grossen Verkehres bestimmten Eisenbahnen die Beförderung schwerer und schnell fahrender Züge an Einrichtungen des Baues und des Betriebes nothwendig macht, um nicht der Geschwindigkeit der Beförderung die Sicherheit der Züge und des ausserhalb der Bahn sich bewegenden Verkehrs zum Opfer zu bringen, sind von ausserordentlichem Umfange. Indem starke Steigungen und Krümmungen vermieden werden müssen, erhöhen sich die Anlagekosten erheblich im Vergleiche zu solchen Tracen, deren schärfere Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sowohl ein leichteres Anschmiegen an die jeweilige Terrainformation und damit die Vermeidung kostspieliger Auf- und Abträge, als auch eine geringere Längenentwickelung gestatten. Die durch die Geschwindigkeit der Züge und die Schwere gewaltiger Maschinen erzeugte Wirkung bedingt die Anwendung entsprechend widerstandsfähiger Schienen, Weichen und Eisenconstructionen an Brücken, Viaducten etc., deren Kosten ihrem Gewichte proportional steigen, und welche zum grossen Theil dieser Wirkung entsprechend abgenutzt werden. Ferner bedarf es beim Vollbahnbetriebe mit Rücksicht auf die grosse Geschwindigkeit der Züge einer sehr sorgsamen Bewachung sowohl der Bahn selbst, als auch der Wegeübergänge, somit der Bestellung eines zahlreichen Wärterpersonals, der Herstellung von Wärterhäusern, kostspieliger Einfriedigungen und Absperrvorrichtungen, nicht minder eines ausgedehnten Signalsystems, der Verwendung von Läutewerken und verschiedener anderer Einrichtungen, welche auf die Höhe der Kosten der Anlage und des Betriebes von dem grössten Einflusse sind.

Alle diese Sicherheitsmassregeln lassen sich mit Verminderung der Fahrgeschwindigkeit theils ganz entbehren, theils wenigstens auf ein beträchtlich geringeres Mass reduciren und zwar annähernd in dem Verhältnisse, in welchem auf die Geschwindigkeit Verzicht geleistet wird. Je mehr die letztere abnimmt, um so leichter werden Ober- und Unterbau wie Betriebsmittel sein dürfen, um so mehr wird auch der Führer der Maschine im Stande sein, die dem Zuge drohenden Gefahren rechtzeitig wahrzunehmen und zu vermeiden, und desto weniger wird es daher besonderer Massregeln zum Abschluss der Bahn gegen benachbarte Wege und Grundstücke bedürfen. Wird gar die Schnelligkeit bis auf die Geschwindigkeit des gewöhnlichen Wagenverkehrs ermässigt, so kann auch in den Anforderungen in Betreff der Sicherheitseinrichtungen sowohl für die Anlage wie für den Betrieb nahezu auf dasjenige Mass herabgegangen werden, welches für die Anlage von Strassen und für den Verkehr der auf denselben sich bewegenden Wagen und Pferdebahnen für ausreichend erachtet wird, wie denn auch unter dieser Voraussetzung die gleichzeitige Benutzung von Chausseen und Wegen für Bahnbetrieb und Wagenverkehr sehr wohl angängig erscheint.

In der Verminderung der Fahrgeschwindigkeit ist hiernach eins der wesentlichsten Mittel gegeben, die Kosten der Anlage und des Betriebes dem Grade der Verringerung entsprechend dergestalt zu reduciren, dass auch ein verhältnissmässig geringer Verkehr noch eine genügende Verzinsung des Anlagecapitals ermöglicht. Von dem Umfange des zu erwartenden Verkehrs wird es abhängen, wie weit in der Anforderung an schnelle Beförderung und folgeweise in der Vereinfachung der Einrichtungen und Ermässigung der Kosten herabzugehen ist.

Um eine Entwickelung des Localbahnwesens in dieser Richtung anzubahnen, war es geboten, die auf Normalbahnen mit schnellfahrenden und schweren Zügen berechneten Anforderungen des Bahnpolizeireglements in Betreff der Anlage und des Betriebes für eine auf langsamere Beförderung und kleineren Verkehr basirte Betriebsweise zu mildern.

Nachdem Preussischerseits auf Grund des § 74 der Bahnpolizeiordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, welcher den Landesbehörden die Befugniss einräumt, mit Zustimmung des

Reichseisenbahnamts, für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung Abweichungen von den allgemeinen Vorschriften für zulässig zu erklären, bereits unter dem 10. Mai 1877 eine besondere „Sicherheitsordnung für normalspurige Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ ergangen war, ist inzwischen reichsseitig die bau- und betriebstechnische Seite des Secundärbahnwesens einer generellen Regelung unterzogen worden. Durch die vom Bundesrathe beschlossene Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (publicirt im Centralblatt für das Deutsche Reich, No. 24 vom 14. Juni 1878) sind allgemeine Bestimmungen getroffen, welche für normal- und schmalspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung bei Innehaltung einer Fahrgeschwindigkeit von höchstens 30 km pro Stunde, bezüglich des Baues der Bahn, der Einrichtung der Betriebsmittel, der Handhabung des Betriebes und der Einrichtung des Signalwesens wesentliche Erleichterungen zulassen und ausserdem noch weitere Erleichterungen für den Fall gewähren, wenn die Maximalfahrgeschwindigkeit auf 15 km pro Stunde ermässigt wird. Für besondere Fälle ist ausserdem die Gestattung weiterer Abweichungen dem gemeinsamen Ermessen der Landesaufsichtsbehörde und des Reichseisenbahnamts vorbehalten.

An der Hand dieser Bestimmungen, welche für eine sachgemässe Berücksichtigung der jeweiligen besonderen Verhältnisse volle Freiheit gewähren, wird in jedem gegebenen Falle die äussere Gestaltung der Localbahnen zu regeln sein. Nach dem Eisenbahngesetze vom 3. November 1838 steht die Festsetzung der Trace und der Projecte für die Bauten und Betriebsmittel der Centralinstanz zu. Eine Delegirung dieser Befugniss auf die Provinzialbehörden, wie sie hin und wieder für Localbahnen in Anregung gebracht worden, erscheint nicht zweckmässig, zumal der bei Weitem überwiegende Theil derselben mit angrenzenden Hauptbahnen in unmittelbaren Schienenanschluss und Wagenaustausch zu treten haben wird. Einmal hängt schon die Entscheidung der Anschlussfrage wesentlich von den Bau- und Betriebsverhältnissen der Hauptbahn ab, zum Andern wird auch die ganze bauliche Construction der Localbahn wesentlich durch den Uebergang der Hauptbahnwagen bestimmt, während anderseits die Construction der Betriebsmittel der Localbahn durch den Umstand beeinflusst wird, dass sie zum Uebergange auf die Hauptbahn bestimmt sind. Dieser enge Zusammenhang der gegenseitigen Betriebsverhältnisse erheischt deshalb — auch für die Feststellung der Projecte der Haupt- und Localbahnen — eine gemeinsame entscheidende Instanz. Uebrigens unterliegen diese Projecte ja auch vor ihrer Feststellung der örtlichen Prüfung der Landespolizeibehörde.

Ob und inwieweit hierbei der Bau von Localbahnen durch die Gestattung der Mitbenutzung bereits vorhandener öffentlicher Strassen und Wege zu fördern ist, wird in jedem einzelnen Falle nach Massgabe der Verkehrsverhältnisse der mit zu benutzenden Strasse, wie nach dem voraussichtlichen Verkehrsumfange und den Betriebseinrichtungen der Bahn von der zuständigen Landespolizeibehörde zu prüfen und festzustellen sein. Zu einer gesetzlichen Regelung dieser Frage hat sich bisher ein zwingendes Bedürfniss nicht gezeigt. Von derselben wird deshalb vorläufig umsomehr abgesehen werden können, als es bei dem verhältnissmässig geringen Umfange, in welchem bisher öffentliche Wege zur Anlage von Locomotivbahnen Verwendung gefunden haben, an genügenden Erfahrungen in dieser Richtung noch gebricht.*) Im Allgemeinen wird vom Standpunkte der Wegepolizei bei der Entscheidung des einzelnen Falles daran festzuhalten sein:

dass neben der für die Bahn erforderlichen Fläche noch eine ausreichende Breite für den Wagenverkehr frei bleibt, ausserdem Lagerplätze für die Wegebaumaterialien vorhanden sind und der Betrieb unter Beobachtung der nothwendigen Vorsichtsmassregeln stattfindet. Zu diesem würde namentlich eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km auf die Stunde, die Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit bis auf 12 km auf stark befahrenen Strecken oder in Zeiten besonders starken Verkehrs, der Ausschluss der Dampfpfeifensignale, die Anordnung, dass langsam gefahren werden muss, wenn Pferde scheuen oder sonstige Vorkommnisse solches bedingen, gehören.

3. Die für die Einrichtung und Handhabung des Betriebes der Secundärbahnen durch die Bahnordnung vom 12. Juni v. J. zugelassenen Erleichterungen sind im Allgemeinen bereits oben zu 2 mit aufgeführt. Zu erwähnen bleibt noch, dass auch von den Bestimmungen des Betriebsreglements für die Deutschen Eisenbahnen vom 1. Juli 1874 in Rücksicht auf besondere Verhältnisse eines Bahnunternehmens von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts Abweichungen zugelassen werden können (§ 55 der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878).

Was sodann insbesondere die Regelung des Tarif- und Fahrplanwesens der Localeisenbahnen anlangt, so unterliegt dieselbe einer staatlichen Einwirkung zur Zeit überhaupt nur insoweit, als zur Feststellung und Abänderung der Tarife sowohl wie auch der Fahrpläne es der Genehmigung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bedarf. Ein gesetzliches Hinderniss, für die Localbahnen einfachere oder höhere Tarifsätze als die für Hauptbahnen üblichen Normaltarife festzustellen, besteht nicht. Ebenso wenig ist bezüglich der Fahrpläne die Centralstelle gehindert, den Localbahnen jede nach Lage der besonderen Verhältnisse des Falles thunliche Erleichterung durch Zulassung gemischter Züge, Beschränkung der Zahl der täglich zu fahrenden Züge oder der in denselben zu führenden Wagenclassen und dergleichen zu gewähren. Damit dürfte dem Bedürfnisse genügt und es auch fernerhin der Erwägung der jeweiligen besonderen Verhältnisse zu überlassen sein, ob und in welchen Richtungen im Fahrplan- und Tarifwesen der Localbahnen Vergünstigungen zu gewähren sind. Eine gänzliche Freigebung der Tarifstellung und Fahrordnung, wie sie gelegentlich früherer Erörterungen der Angelegenheit im Landtage von der einen oder anderen Seite wohl in Anregung gebracht worden ist, erscheint bei Secundärbahnen noch weniger empfehlenswerth als bei Hauptbahnen, da bei letzteren in vielen Fällen die Concurrenz regulirend wirkt, während eine solche bei Secundärbahnen der Regel nach nicht vorhanden sein wird. Gerade hier würde die Gefahr eines schädlichen Verkehrsmonopols besonders hervortreten und ausserdem für die Ausgleichung widerstreitender Localinteressen bei der Regelung der Fahrordnung und des Tarifs die geeignete Instanz fehlen.

Es kommt hinzu, dass zur Zeit reichsseitig die gesetzliche Regelung des gesammten Gütertarifwesens angestrebt wird, so dass für eine landesgesetzliche Regelung des Tarifwesens der Localbahnen der gegenwärtige Zeitpunkt am wenigsten geeignet sein dürfte.

4. Weitere Vergünstigungen für Localbahnen mussten in Frage kommen bezüglich derjenigen Leistungen, zu welchen die Deutschen Eisenbahnen nach den bestehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen den verschiedenen Reichsressorts, insbesondere der Reichspost- und Reichstelegraphen- und der Reichsmilitärverwaltung gegenüber verpflichtet sind.

Die Staatsregierung hat es sich angelegen sein lassen, auf die Gewährung besonderer Erleichterungen für die Localbahnen in allen drei Richtungen ihrerseits hinzuwirken.

a) Was zunächst das Verhältniss der Localbahnen zur Reichspostverwaltung betrifft, so ist bereits durch die Bestimmung des Artikels 9 des Reichsgesetzes vom 20. December 1875, betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. October 1871 (R.-G.-Bl. v. 1875 S. 318) dem Reichskanzler die Ermächtigung ertheilt, für Eisenbahnen von schmalerer als der normalen Spur und für Eisenbahnen, bei welchen wegen ihrer untergeordneten Bedeutung für den allgemeinen Verkehr das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands für nicht anwendbar erachtet ist, Ermässigungen oder gänzlichen Erlass der Verpflichtungen für Zwecke des Postdienstes eintreten zu lassen. Nachdem die auf Preussischen Antrag unter den betheiligten Reichs- und Staatsressorts eingeleiteten Verhandlungen zu einer Verständigung geführt, sind im Anschlusse hieran auf Grund jener Ermächtigung von dem Reichskanzler unter dem 28. Mai d. J. besondere Bestimmungen, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für Zwecke des Postdienstes, erlassen und bekannt gemacht worden (No. 23 des Centralblattes für das Deutsche Reich de 1879), durch welche den Bahnen letzterer Art eine Ausnahmestellung insofern eingeräumt wird, als die Unentgeltlichkeit der Leistung nur bezüglich der Beförderung der Briefbeutel, Brief- und Zeitungspackete beansprucht, für alle sonstigen Leistungen zu postalischen Zwecken dagegen die Gewährung von Geldvergütungen vorgesehen ist. Diese Bestimmungen (mitgetheilt unter No. I b der Anlage A) finden Anwendung auf alle — sei es für Kosten des Reichs oder eines Bundesstaates, sei es im Wege der Privatunternehmung zur Anlage kommenden — Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Der Beschränkung der gewährten Erleichterungen auf die ersten acht Jahre des Betriebes (vom Beginne des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres an gerechnet) liegt die Annahme zum Grunde, dass dieser Zeitraum der Regel nach genügen werde, um die Verkehrsverhältnisse der Localbahnen soweit zu entwickeln, dass die Gewährung besonderer Vergünstigungen nicht weiter erforderlich erscheint. Event. würde auf Grund der oben mitgetheilten Bestimmung des Art. 9 des Gesetzes vom 20. December 1875 die fernere Gewährung von Erleichterungen durch den Reichskanzler nicht ausgeschlossen sein. Die festgestellten Vergütungssätze werden im Allgemeinen genügen, die

---

*) Eine gesetzliche Regelung der Mitbenutzung öffentlicher Strassen für Eisenbahnzwecke ist bisher nur in Frankreich versucht worden. Der betreffende Gesetzentwurf vom 17. März 1875, der übrigens bisher die Zustimmung der gesetzgebenden Factoren nicht gefunden hat, beschränkt sich darauf, im Allgemeinen die Anlegung von Localeisenbahnen auf den Staatsstrassen und — mit Zustimmung der Departements und Gemeinden — auch auf Provinzial- und Gemeindewegen für zulässig zu erklären. Die Feststellung der Bedingungen, welchen die betreffenden Bahnen bezüglich des Baues und Betriebes entsprechen müssen, ist einer besonderen Staatsverordnung vorbehalten.

den Bahnen durch die betreffenden Leistungen erwachsenden Selbstkosten zu decken.

b) Für die den Eisenbahnen im Interesse der Reichstelegraphenverwaltung aufzuerlegenden Verpflichtungen sind zur Zeit noch die durch den Bundesrathsbeschluss vom 21. December 1868 (No. II der Anlage A) festgestellten Bedingungen massgebend. Besondere Erleichterungen für die Localbahnen sind bisher reichsseitig nicht bewilligt worden. Nach vorläufigen Verhandlungen mit den betreffenden Reichsressorts steht indess zu erwarten, dass im Anschlusse an die zur Zeit in Vorbereitung befindliche allgemeine Regelung des Verhältnisses der Deutschen Eisenbahnen zu der Reichstelegraphenverwaltung auch nach dieser Richtung gewisse Erleichterungen für die Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung werden zugestanden werden.

Was endlich

c) das Verhältniss der Localbahnen zur Reichsmilitärverwaltung anlangt, für welches zur Zeit noch die allgemeinen Bestimmungen der Reichsgesetze vom 13. Juni 1873 über die Kriegsleistungen und vom 13. Februar 1875 über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden (cf. No. III. der Anlage A) massgebend sind, so wird auch hier die Frage der den Eisenbahnen minderer Ordnung etwa zu gewährenden Erleichterungen erst bei der in der Vorbereitung begriffenen generellen Regelung der desfallsigen Verpflichtungen der Deutschen Eisenbahnen ihre Lösung finden. Es wird dabei namentlich in Frage kommen, inwieweit bei Festsetzung des Tarifs für die militärischen Transporte den Secundärbahnen durch Gewährung höherer Sätze Erleichterungen zu Theil werden können.

Als eine fernere Massnahme zur Förderung des Localbahnbaues ist noch die Befreiung derselben von der durch die Gesetze vom 30. Mai 1853 (Ges.-S. S. 449), 21. Mai 1859 (Ges.-S. S. 259) und 16. März 1867 (Ges.-S. S. 465) den Eisenbahnunternehmungen aufgelegte Eisenbahnabgabe in Anregung gebracht worden. Der Gewährung einer solchen Erleichterung, welche im Wege der Gesetzgebung zu erfolgen hätte, würden zwar insofern wesentliche Bedenken nicht entgegenstehen, als bei der meist geringen Rentabilität der Localbahnen erhebliche Ausfälle für die Staatskasse aus jener Massregel kaum zu gewärtigen sein werden. Ob es indess rationell sein würde, eine sich nach dem Ertrage richtende Steuer von den einen entsprechenden Ertrag aufbringenden Unternehmungen nur deshalb nicht zu erheben, weil sie den Charakter von Localbahnen haben, kann mindestens zweifelhaft erscheinen. Jedenfalls wird es sich empfehlen, vor Aenderung der bestehenden Bestimmungen, welche bisher zu Klagen keinen Anlass gegeben haben, zunächst weitere Erfahrungen über die Einwirkung der Abgabebestimmungen auf die Entwickelung der Localbahnunternehmungen abzuwarten.

Die Erleichterungen, welche hiernach hinsichtlich des Baues und Betriebes, wie der besonderen Verpflichtungen gegenüber dem Reiche für die Localeisenbahnen zugelassen werden können, sind in jedem einzelnen Falle durch die Concessionsurkunde zu regeln. Unter Festhaltung der vorerörterten allgemeinen Gesichtspunkte sind neuerdings vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten im Einverständniss mit dem Reichseisenbahnamt für diejenigen, für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten Eisenbahnen, auf welche die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts für anwendbar erklärt werden, die in der Anlage B mitgetheilten Normal-Concessionsbedingungen aufgestellt worden.

Die Artikel I bis VI incl. und XIX dieser Bedingungen beziehen sich nur auf den Fall, dass das betreffende Secundärbahnunternehmen an eine Actiengesellschaft concessionirt wird. Für den Fall der Concessionsertheilung an sonstige Unternehmer (Privatpersonen, Gemeinden, Kreise oder anderweitige Verbände) müssen an die Stelle jener Artikel andere Bestimmungen treten, welche sich jedoch je nach den massgebenden concreten Verhältnissen so verschieden gestalten können, dass es nicht thunlich erscheint, für solche Fälle im Voraus allgemein gültige Normen aufzustellen.

Zu den einzelnen Artikeln wird das Folgende bemerkt:

Art. I. Durch das letzte Alinea dieses Artikels wird zum Ausdruck gebracht, dass durch die in den Normalbedingungen enthaltenen Bestimmungen über die Befugnisse der staatlichen Aufsichtsbehörden den verfassungsmässigen und gesetzlichen Aufsichtsrechten des Reichs über die Eisenbahnen nicht vorgegriffen werden soll.

Art. II. Die Bestimmungen über die Beschaffung des erforderlichen Anlagecapitals durch Ausgabe von Actien stehen im Einklange mit den bestehenden gesetzlichen Vorschriften.

Art. III. Die für Hauptbahnen übliche Bestimmung, dass in den Vorstand — falls der Minister nicht eine Ausnahme bewilligt — nur solche Personen gewählt werden können, welche die Befähigung für den Preussischen höheren Verwaltungs- oder Justizdienst, oder für die Stelle eines Preussischen Baumeisters oder Maschinenmeisters besitzen, ist hierher nicht übernommen, weil bei Secundärbahnen, Behufs Förderung ihres Baues, jene Qualification nicht als Regel hinzustellen sein dürfte. Die wesentlich einfacheren Betriebs- und Verwaltungsverhältnisse der Localbahnen werden der Regel nach auch für die leitende Stelle eine solche Qualification nicht erheischen; auch würde die Gewinnung entsprechender Persönlichkeiten vielfach pecuniäre Aufwendungen nöthig machen, welche zu der Leistungsfähigkeit und Bedeutung des Unternehmens ausser Verhältniss stehen. In Fällen, in denen trotzdem nach den concreten Verhältnissen des Unternehmens jene Qualification sich empfehlen würde, giebt die dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehaltene Bestätigung der Wahl des Vorstandes, resp. falls letzterer aus mehreren Personen bestehen soll, der Wahl des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder, die Möglichkeit, jene Qualification zu fordern.

Noch weiter gehende Erleichterungen oder Abweichungen von den bei den Hauptbahnen bezüglich des Vorstandes bestehenden Normen, dürften ohne Gefährdung der Garantie einer tüchtigen Betriebsleitung nicht angängig erscheinen.

In Art. VII. ist die Spurweite der Bahn offen gelassen worden, damit die Anwendbarkeit dieser Normalconcessionsbedingungen auf schmalspurige Bahnen nicht ausgeschlossen ist.

Art. VIII. betrifft den Bau der Bahn. Die Bestimmungen unter pos. 1 sind aus den Concessionsbedingungen für Hauptbahnen entnommen.

Unter No. 2 fehlt Behufs Förderung des Baues von Secundärbahnen die auf Verlangen des Ministers des Innern seit einigen Jahren den neu concessionirten Vollbahnen auferlegte Bestimmung, dass sie die durch etwaige Anstellung eines besonderen Polizeiaufsichtspersonals entstehenden Kosten zu tragen haben.

Die Verordnung vom 21. December 1846, betreffend die bei dem Bau beschäftigten Handarbeiter, ist hier nicht erwähnt, weil sie auch ohne ausdrückliche desfallsige Bestimmung ex lege Anwendung findet.

Auch die bisher in den Concessionsbedingungen für die Hauptbahnen besonders ausgedrückte, sich von selbst verstehende Befugniss der Regierung, zur speciellen technischen Beaufsichtigung der Bauausführung einen besonderen technischen Commissar zu bestellen, ist als überflüssig nicht aufgenommen, und die weiter übliche Bestimmung, dass dem Staate die durch diese specielle Aufsicht erwachsenden Kosten zu erstatten seien, im Interesse der Secundärbahnen weggelassen.

Die unter No. 4 dem Minister gegebene Befugniss, schon vor völliger Vollendung des Baues etc. nach Massgabe des Fortschritts des Baues und der Ausrüstung der Bahn einen entsprechenden Theil der Caution zurückzugeben, bezweckt eine Erleichterung der Beschaffung des Anlagecapitals.

Art. IX. 1. Mit Rücksicht darauf, dass die für Vollbahnen generell vorgeschriebene Einstellung von drei oder vier Wagenclassen für das reisende Publikum im Allgemeinen nur bei grösseren Reisen und nur in Gegenden mit stark gemischter Bevölkerung als ein Verkehrsbedürfniss zu erachten ist, ist es für zulässig erachtet worden, die dieserhalb an die Bahnen untergeordneter Bedeutung zu stellenden Anforderungen abzumindern und sie von vornherein für alle Zeiten zur Einstellung nur einer geringeren Zahl von Wagenclassen zu verpflichten. Die Zahl der Wagenclassen, zu deren Einrichtung der Concessionar verpflichtet sein soll, wird unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse der betreffenden Gegend, daher für jede Bahn bei deren Concessionirung besonders festzustellen sein.

Anlangend die Zahl der Züge, so musste es mit Rücksicht darauf, dass die hierfür massgebenden Verkehrsverhältnisse sich schon in kurzer Zeit rasch ändern können, dass beispielsweise schon durch die Aenderung des Fahrplans einer Anschlussbahn die Einlegung eines Zuges erforderlich werden kann, der vorher völlig entbehrlich erschien etc., bedenklich erscheinen, das dieserhalb der Aufsichtsbehörde bis jetzt stets unbeschränkt vorbehaltene Recht der Genehmigung und nöthigenfalls der Abänderung der Fahrpläne auf die Dauer einzuschränken. Um indess der Ausführung von Bahnen untergeordneter Bedeutung auch in Gegenden, deren Verkehrsverhältnisse für die erste Zeit eine Rentabilität einer Bahn nicht sicher in Aussicht stellen, nicht abschreckend entgegenzutreten, dürfte versuchsweise für die Bahnen untergeordneter Bedeutung für eine gewisse Zahl von Jahren die Zusicherung zu geben sein, dass sie, falls wirklich ihre Betriebseinnahmen unter einem gewissen Betrage verbleiben und die an der Einstellung weiterer Züge interessirten Communen und Privatpersonen eine entsprechende Beihülfe zu leisten sich weigern sollten, zur Beförderung von Zügen über eine bestimmte Zahl hinaus nicht angehalten werden sollen. Die Festsetzung dieser Zahl wird je nach der grösseren oder geringeren Bedeutung der Bahnen, und die Festsetzung des Betriebseinnahmebetrages, vor dessen Erreichung die Bahnverwaltungen zur Einstellung von Zügen über jene Zahl nicht sollen angehalten werden können, je nach der voraussichtlichen grösseren oder geringeren Höhe der Betriebskosten höher oder niedriger erfolgen und daher der Entscheidung in jedem einzelnen Falle vorbehalten bleiben müssen. In den Normalconcessionsbedingungen ist in Uebereinstimmung mit der Seitens der Reichspostverwaltung für die den Bahnen untergeordneter Bedeutung zu gewährenden Erleichterungen ge-

steckten Frist die fragliche Zusicherung für die ersten acht Jahre vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres ab in Aussicht genommen.

2. Die Bestimmung unter pos. 2 bezüglich des Gütertarifs entspricht der bisher bei Vollbahnen getroffenen, nach welcher der Gütertarif sowie jede Abänderung desselben der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegt.

Auch in dieser Beziehung ist es indess versuchsweise für zulässig erachtet worden, für Bahnen untergeordneter Bedeutung generell eine deren Bau fördernde Erleichterung dahin zu gewähren, dass den Verwaltungen für eine Reihe von Jahren — und zwar auch hier für die ersten 8 Jahre vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres — innerhalb der von der Aufsichtsbehörde festgesetzten Maximalgrenze freie Hand hinsichtlich der Normirung ihrer Tarifsätze gegeben wird. Die Festsetzung der Maximalsätze, bei welcher die Verkehrsverhältnisse der betreffenden Bahn, ihre Anlage- und Betriebskosten, ihre Bedeutung für die Verkehrsentwickelung im Allgemeinen etc. Berücksichtigung finden müssen, muss selbstverständlich der Entscheidung in jedem einzelnen Falle vorbehalten werden.

3. Die Bestimmungen unter No. 3 über die Bildung von Erneuerungs- und Reservefonds bezwecken die Bereitstellung der Mittel für die stete ordnungsmässige Unterhaltung des Oberbaues und der Betriebsmittel, sowie zur Deckung etwaiger durch aussergewöhnliche Elementarereignisse und grössere Unfälle hervorgerufenen Ausgaben und entsprechen den bei den Hauptbahnen durch die Praxis erprobten Vorschriften. Die Gewährung einer besonderen Erleichterung dürfte hier von selbst ausgeschlossen sein.

Art. X. Die hier aus den Concessionsbedingungen für Hauptbahnen aufgenommenen Verpflichtungen bezüglich des Rechnungswesens stützen sich auf die Vorschrift im § 34 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und sind auch bei den Secundärbahnen nothwendig, um die staatliche Controle des Unternehmens, namentlich in Bezug auf die Tarifanwendung und die bestimmungsmässige Dotirung und Verwaltung des Erneuerungs- und Reservefonds, zu ermöglichen.

Art. XI specialisirt die Verpflichtungen des Concessionars bezüglich der finanziell unbedeutenderen und oft unaufschiebbaren Aenderung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen und der Vermehrung der Betriebsmittel einerseits, und der kostspieligeren, für den Concessionar wahrscheinlich oft unerschwinglichen Herstellung des zweiten Geleises und der Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen andererseits. Während in der ersteren Beziehung die für Hauptbahnen geltenden Bestimmungen unbedenklich auch auf Secundärbahnen in Anwendung gebracht werden können, erscheint es angezeigt und billig, den Unternehmern von Secundärbahnen hinsichtlich der kostspieligeren Anlagen, insbesondere des zweiten Geleises, eine Garantie dafür zu gewähren, dass diese Anlagen erst werden gefordert werden, wenn das Unternehmen einen seinen Anlagekosten und den Aufwendungen für die fraglichen Erweiterungsanlagen entsprechenden Ertrag gewährt. Auch wird, wenn der Anlage des zweiten Geleises erhebliche bautechnische Schwierigkeiten entgegenstehen sollten, was in der Regel schon bei Concessionirung der betreffenden Bahn sich vorhersehen lässt, in der Concession von Anwendung der fraglichen Bestimmung des Art. XI ausnahmsweise abgesehen oder sonst den concreten Umständen Rechnung getragen werden können.

Die Anlage neuer Stationen und Haltestellen kann unter Umständen im speciellen Interesse einzelner Gemeinden und Verbände, ja selbst einzelner Privaten liegen, ohne dass aus der Anlage ein zu den Kosten derselben im Verhältniss stehender Einnahmezuwachs für die Eisenbahnen zu erwarten ist. Für diesen Fall ist am Schlusse des Art. XI vorgesehen, dass der Concessionar zu der Anlage angehalten werden kann, wenn die Betheiligten ihr Interesse durch die Leistung eines ausreichenden Zuschusses zu den Bau- und Betriebskosten der Anlage bekunden.

Art. XII. Die Verpflichtung zur Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern ist aus den Concessionsbedingungen für Vollbahnen übernommen. Fortgelassen ist dabei nur die Bestimmung, dass den Militäranwärtern schon während der Ausbildungszeit eine angemessene Remuneration gewährt werden soll, in der Unterstellung, event. auch diese Verpflichtung je nach Beschaffenheit des einzelnen Falles Platz greifen zu lassen.

In der den Vollbahnen auferlegten Verpflichtung zur Einrichtung von Pensions-, Wittwen- und Unterstützungscassen für die Beamten und Arbeiter ist insofern eine Erleichterung zugelassen, als dieselbe nicht für alle Fälle obligatorisch, sondern von dem Verlangen des Ministers abhängig gemacht worden ist.

Art. XIII regelt die Verpflichtungen des Concessionars zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes nach Massgabe der inzwischen zur Einführung gelangten erleichternden Bestimmungen des Reichskanzlers vom 29. Mai d. J. (Centralblatt für das Deutsche Reich de 1879, No. 24 — cfr. II No. 2 der Anlage A—).

Dagegen haben in die Art. XIV und XV Erleichterungen bezüglich der Verpflichtungen des Unternehmers gegen die Reichsmilitär- und die Reichstelegraphenverwaltung vorläufig nicht aufgenommen werden können, da — wie bereits oben erwähnt worden — die desfallsigen Verhandlungen mit den Reichsressorts noch nicht zum Abschlusse gelangt sind.

Art. XVI und XVII. Secundärbahnen, welche sich als rentabel erweisen, werden wahrscheinlich alsbald Forsetzungen, resp. Abzweigungen, sei es durch den Concessionar selbst, sei es durch andere Unternehmer erhalten. Für den letzteren Fall fasst Art. XVI das Bedürfniss der Gestattung des Concurrenzbetriebes und Art. XVII selbst der Verschmelzung des Betriebes mehrerer, verschiedenen Eigenthümern gehörigen Bahnen ins Auge. Die Bestimmungen in diesen Artikeln bezwecken, dieses Bedürfniss auf leichtere Weise, als nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 solches geschehen könnte, zu befriedigen, ohne jedoch die betheiligten finanziellen Interessen des betreffenden Unternehmers zu schädigen.

Art. XVIII sieht den Fall vor, dass die Voraussetzungen wegfallen, unter denen die Concession zum secundären Bau und Betriebe ertheilt ist. Der Bau von Secundärbahnen würde ungemein erschwert werden, wenn in diesem Falle dem Unternehmer die Verpflichtung zur Umgestaltung des Betriebes resp. Baues nach Massgabe der für Vollbahnen bestehenden Bestimmungen selbst dann obliegen sollte, wenn ihm die zu dieser Umgestaltung erforderlichen Geldmittel fehlen.

Die Bestimmung, dass eventuell der Concessionar verpflichtet ist, einem etwaigen anderen Unternehmer entweder das Eigenthum und den Betrieb der Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals oder blos den Betrieb der Bahn gegen Gewährung der am Schlusse des Art. XVII festgesetzten Rente abzutreten, sichert einestheils die Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses und nimmt anderntheils auf die beregten Verhältnisse des Concessionars billige Rücksicht.

Art. XIX. Die hier aufgenommenen Bestimmungen entsprechen der bei Vollbahnen bestehenden Praxis, zu deren Abänderung bei Secundärbahnen kein Grund vorliegt.

Anlage B zu Anlage 3.

Normal-Concessionsbedingungen derjenigen für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen, auf welche die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts für anwendbar erklärt sind.

Concessions-Urkunde,
betreffend
den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von
nach
durch die
Eisenbahngesellschaft.

Wir Wilhelm etc.

Nachdem von dem Comité, welches sich zur Gründung einer Actiengesellschaft unter der Firma:
gebildet hat, darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe einer, für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten, den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unterworfenen Bahn von
nach
zu ertheilen, wollen Wir diese Concession, sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen unter den nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen.

I. Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma:
und nimmt ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in
oder unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an einem andern, an der Bahn gelegenen Orte.

Die Gesellschaft ist den bestehenden, wie den künftig ergehenden Reichs- und Landesgesetzen ohne Weiteres unterworfen.

II. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagecapital wird auf den Betrag von Mark festgesetzt.

Der Nominalbetrag der von der Gesellschaft auszugebenden Actien darf den Betrag des festgesetzten Anlagecapitals nicht übersteigen. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, einen Theil der auszugebenden Actien (Stamm-Prioritätsactien) ein Vorzugsrecht vor den übrigen Actien (Stammactien) hinsichtlich der Vertheilung des jährlichen Reinertrages des Unternehmens bis zum Belaufe von 5 pCt. des Nominalbetrages dieser bevorzugten Actien, sowie für den Fall der Liquidation der Gesellschaft hinsichtlich der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens einzuräumen. Im Uebrigen dürfen den Inhabern derselben keine anderen Rechte, als den Inhabern der übrigen Actien eingeräumt werden.

Bis zum Ablaufe desjenigen Kalenderhalbjahres, in welchem die unter VIII No. 3 festgesetzte Baufrist abläuft, kann den Inhabern der Actien bis zum Belaufe von 5 pCt. des Nominalbetrages ihrer Actien die Gewährung von Bauzinsen zugesichert werden.

III. Die gesammte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist einem Vorstande zu übertragen, welcher die Gesellschaft mit

den gesetzlichen Befugnissen und Verpflichtungen des Vorstandes einer Actiengesellschaft vertritt und für die Geschäftsführung, insoweit dieselbe der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist.

Die Wahl des Vorstandes oder, Falls derselbe aus mehreren Personen bestehen soll, die Wahl des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder, bedarf der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Die Geschäftsinstruction für den Vorstand unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Sofern die oberste Betriebsleitung nicht durch den Vorstand selbst erfolgt, finden die vorstehenden Bestimmungen auch auf die Wahl und die Geschäftsinstruction des oder der obersten Betriebsdirigenten Anwendung.

IV. Von den Mitgliedern des Aufsichtsraths müssen wenigstens zwei Drittel ihren Wohnsitz im Deutschen Reichsgebiete haben.

Der Vorsitzende des Aufsichtsraths und dessen Stellvertreter sind stets aus den im Deutschen Reichsgebiete wohnhaften Mitgliedern zu wählen.

V. Die Staatsregierung ist berechtigt, sich in den Fällen, wo sie das staatliche Interesse für betheiligt erachtet, bei den Versammlungen und den Verhandlungen des Aufsichtsraths und der Generalversammlung der Actionäre durch einen Commissar vertreten zu lassen. Um die Ausübung dieses Rechts zu ermöglichen, ist der Regierung von allen diesen Versammlungen und Zusammenkünften rechtzeitig unter Vorlage einer die vollständige Angabe der Berathungsgegenstände enthaltenden Tagesordnung Anzeige zu machen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, in den Fällen, in welchen er es für nöthig erachtet, die Berufung ausserordentlicher Generalversammlungen zu verlangen.

VI. Alle die juristische Persönlichkeit der Eisenbahngesellschaft, welcher die in Rede stehende Concession als ein an ihre Person gebundenes Recht ertheilt ist, abändernden Beschlüsse der Gesellschaft, überhaupt alle Abänderungen ihres Gesellschaftsvertrages, welche nach dem in dieser Hinsicht lediglich und allein entscheidenden Ermessen der Staatsregierung den Voraussetzungen nicht entsprechen, unter denen die Concession ertheilt ist, erlangen nur durch die Genehmigung der Staatsregierung Gültigkeit. Insbesondere bedürfen Beschlüsse der Gesellschaft, welche die Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, die Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an eine andere Gesellschaft, oder die Fusion mit einer anderen Gesellschaft aussprechen, zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Königlichen Staatsregierung.

Diese Bestätigung ist auch zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen überall dann erforderlich, wenn dieselben vom Staate genehmigt waren.

VII. Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (publicirt im Centralblatt für das Deutsche Reich No. 24 vom 14. Juni 1878) und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen (cfr. §. 55 daselbst) massgebend. Die Spurweite der Bahn soll Meter betragen.

VIII. Für den Bau insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. Der Staatsregierung bleibt vorbehalten:

die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte,

die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen und Haltestellen,

die Feststellung der Projecte aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie die Feststellung der Projecte für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl vor und nach Inbetriebnahme der Bahn.

Für alle durch die Ausführung der genehmigten Projecte bedingten Benachtheiligungen des Eigenthums oder sonstiger Rechte des Staats bleibt demselben der Anspruch auf vollständige Entschädigung nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen gegen den Concessionar vorbehalten.

2. Der Concessionar hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen.

3. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss — längstens — innerhalb Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister in Gemässheit des nachstehenden Artikels XIX erfolgen.

Für die Vorlage der speciellen Bauprojecte, sowie für die Inangriffnahme, die Fortführung, die Vollendung und Inbetriebnahme der einzelnen Strecken und Bauwerke der Bahn können vom Minister der öffentlichen Arbeiten besondere Fristen festgesetzt werden.

4. Für den Fall, dass der Concessionar mit der Erfüllung der ihm bezüglich des Bahnbaues obliegenden Verpflichtungen, insbesondere der rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn in Verzug kommen sollte, ist derselbe zur Zahlung einer Conventionalstrafe von 5 pCt. des auf Mark festgesetzten Baucapitals mit der Massgabe verpflichtet, dass die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage die Conventionalstrafe als verfallen anzusehen ist, mit Ausschluss des Rechtsweges, dem Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

Zur Sicherstellung dieser Verpflichtungen hat der Concessionar bei der Generalstaatscasse den Betrag von Mark in Worten
Mark in baar oder in Preussischen Staats- oder vom Staate garantirten Papieren oder in inländischen Prioritätsobligationen, unter Berechnung aller dieser Effecten nach dem Courswerthe, nebst den noch nicht fälligen Zinscoupons und Talons, zu hinterlegen, und in gerichtlicher oder notarieller Urkunde mit der Massgabe zum Pfande zu bestellen, dass dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Befugniss zusteht, durch Verwendung derselben bezw. durch Veräusserung der verpfändeten Effecten zum jeweiligen Börsencourse die verfallenen Strafbeträge einzuziehen. — Die Rückgabe der zur Caution etwa gehörigen Zinscoupons erfolgt in deren Verfallterminen, kann jedoch von dem bezeichneten Minister inhibirt werden, wenn nach dessen lediglich massgebendem Urtheile der Concessionar den Bau verzögern sollte. Auch ist der bezeichnete Minister ermächtigt, nach Massgabe des Fortschritts des Baues und der Ausrüstung der Bahn einen entsprechenden Theil der Caution schon vor völliger Vollendung des Baues und der Ausrüstung der Bahn zurückgeben zu lassen.

5. Falls die oben festgesetzte allgemeine Baufrist oder eine der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten besonderen Baufristen nicht inne gehalten wird, kann nicht blos die bezeichnete Conventionalstrafe eingezogen, sondern auch die ertheilte Concession durch landesherrlichen Erlass zurückgenommen und die im § 21 des Gesetzes vom 3. November 1838 vorbehaltene Versteigerung der vorhandenen Bahnanlagen eingeleitet werden. Sofern die Regierung von dem Vorbehalte der Versteigerung der Bahnanlagen Gebrauch zu machen beabsichtigt, soll jedoch die Zurücknahme der Concession nicht vor Ablauf der in dem allegirten § 21 festgesetzten Schlussfrist erfolgen.

IX. Für den Betrieb insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. Der Concessionar ist verpflichtet, zur Vermittelung des Personenverkehrs mindestens Wagenclassen einzustellen und dieselben der Bestimmung der staatlichen Aufsichtsbehörde entsprechend einzurichten.

Die Feststellung und Abänderung des Fahrplans erfolgt durch die staatliche Aufsichtsbehörde. Innerhalb der ersten acht Jahre, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahrs soll der Concessionar nur dann angehalten werden können, mehr als der Personenbeförderung dienende Züge in jeder Richtung zu befördern, wenn die Bruttoeinnahme der Bahn im Durchschnitt der drei letzten Jahre mindestens Mark pro Kilometer betragen hat oder wenn dem Unternehmer für die mehr einzustellenden Züge von den Interessenten ein nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausreichender Zuschuss zu den Kosten gewährt wird.

2. Der Tarif für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Abänderung des Tarifs unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

In Betreff des Güterverkehrs werden jedoch für den oben unter No. 1 bezeichneten Zeitraum Maximaltarifsätze für die einzelnen Güterclassen von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt und ist dem Unternehmer (unbeschadet des allgemeinen staatlichen Aufsichtsrechts) überlassen, nach Massgabe der reichs- resp. landesgesetzlichen Vorschriften innerhalb der Grenzen dieser Maximalsätze die Tarife nach eigenem Ermessen festzusetzen bezw. Erhöhungen wie Ermässigungen der Tarifsätze ohne die Zustimmung der Aufsichtsbehörde vorzunehmen.

Auch ist der Concessionar hinsichtlich der Einrichtung directer Tarife, sowie hinsichtlich des anzunehmenden Tarifsystems verpflichtet, die für die Preussischen Staatsbahnen jeweilig bestehenden generellen Grundsätze zu befolgen, insoweit solches vom Minister der öffentlichen Arbeiten für erforderlich erachtet wird.

3. Der Concessionar hat mit der Eröffnung des Betriebes der ganzen Bahn einen Erneuerungsfonds und einen Reservefonds nach den bestehenden Normativbestimmungen und dem zur Ausführung der letzteren unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten aufzustellenden, periodisch zu revidirenden Regulative zu bilden.

Der Erneuerungs- und Reservefonds sind sowohl von einander, als auch von anderen Fonds der Gesellschaft getrennt zu halten.

Der Erneuerungsfonds dient zur Bestreitung der Kosten der regelmässig wiederkehrenden Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel.

In den Erneuerungsfonds fliessen:

a) der Erlös aus den entsprechenden abgängigen Materialien;
b) die Zinsen dieses Fonds;
c) eine den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmende Rücklage.

Die öhe dieser Rücklage wird durch das Regulativ festgesetzt.

Der Reservefonds dient zur Bestreitung von solchen durch aussergewöhnliche Elementarereignisse und grössere Unfälle hervorgerufenen Ausgaben, welche erforderlich werden, damit die Beförderung mit Sicherheit und in der, der Bestimmung des Unternehmens entsprechenden Weise erfolgen kann.

In den Reservefonds fliessen:

a) etwaige Ersparnisse an dem Baucapitale, insoweit solches von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für erforderlich erachtet werden sollte;
b) der Betrag der statutenmässig verfallenen, nicht abgehobenen Dividenden und Zinsen;
c) die Zinsen des Reservefonds;
d) eine im Regulative festzusetzende, alljährlich den Betriebseinnahmen zu entnehmende Rücklage.

Erreicht der Reservefonds die Summe von ,so können mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Rücklagen so lange cessiren, als der Fonds nicht um eine volle Jahresrücklage wieder vermindert ist. Die Werthpapiere, welche zur zinstragenden Anlage der vereinnahmten und nicht sofort zu verwendenden Summen zu beschaffen sind, werden durch das Regulativ bestimmt.

Lässt der Ueberschuss eines Jahres die Deckung der Rücklagen zum Erneuerungs- oder Reservefonds nicht oder nicht vollständig zu, so ist das Fehlende aus den Ueberschüssen des bezw. der folgenden Betriebsjahre zu entnehmen. Abweichungen hiervon sind mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zulässig. Für die Rücklagen geht der Erneuerungsfonds dem Reservefonds vor.

X. Der Concessionar ist verpflichtet:

a) seine Betriebsrechnung nach den vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu erlassenden Vorschriften einzurichten, der Regierung zu der von letzterer zu bestimmenden Zeit den jährlichen Betriebsrechnungsabschluss einzureichen und seine Cassenbücher vorzulegen;
b) der Aufstellung der Rechnung den Zeitraum von Anfang April jeden Jahres bis Ende März des folgenden Kalenderjahres als Rechnungsjahr zum Grunde zu legen;
c) die von den Aufsichtsbehörden zu statistischen Zwecken für nöthig erachteten Nachweisungen, sowie deren Unterlagen auf seine Kosten zu beschaffen und der Aufsichtsbehörde in den von derselben festgesetzten Fristen einzureichen.

XI. Nach Eröffnung des Betriebes ist der Concessionar zur Aenderung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel verpflichtet, sofern und soweit solches der Minister der öffentlichen Arbeiten im Interesse des Eisenbahnverkehrs, insbesondere im Interesse der Sicherheit des Betriebes für erforderlich erachtet.

Zur Herstellung des zweiten Geleises soll der Concessionar erst dann angehalten werden können, wenn die Bruttoeinnahme im Durchschnitt dreier auf einander folgender Jahre mindestens
pro Kilometer beträgt.

Zur Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen soll der Concessionar erst nach Verlauf von acht Jahren, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahrs gerechnet, und auch dann nur verpflichtet sein, wenn die Bruttoeinnahme im Durchschnitte der drei letzten Jahre mindestens Mark pro Kilometer betragen hat, oder wenn dem Concessionar von den Interessenten ein nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausreichender Zuschuss zu den ihm erwachsenden Bau- und Betriebskosten geleistet wird.

XII. Der Concessionar ist verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern, insoweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung — und insbesondere bezüglich der Ermittelung der Militäranwärter — bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

Für seine Beamten hat der Concessionar auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Massgabe der Grundsätze, welche bis zum Erlass des Gesetzes, betreffend die Pensionirung der unmittelbaren Staatsbeamten etc. vom 27. März 1872 für die Staatseisenbahnen bestanden haben, für seine Arbeiter nach Massgabe der jetzt und künftig für die Staatsbahnen bestehenden Grundsätze, Pensions-, Wittwen- und Unterstützungscassen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Zuschüsse zu leisten.

XIII. Die Verpflichtungen des Concessionars zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes regeln sich nach dem Eisenbahnpostgesetze vom 20. December 1875 (Reichsgesetzblatt für 1875 S. 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen, jedoch mit der Erleichterung, dass für die Zeit bis zum Ablauf von acht Jahren vom Beginne des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres an Stelle der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes die im Erlasse des Herrn Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich Seite 380) getroffenen Bestimmungen treten.

Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluss an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung verliert, tritt das Eisenbahnpostgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

XIV. Die Beförderung von Truppen, Militäreffecten oder sonstigen Armeebedürfnissen hat nach denjenigen Normen und Sätzen stattzufinden, welche auf den Staatseisenbahnen im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes jeweilig Gültigkeit haben.

XV. Der Telegraphenverwaltung gegenüber hat der Concessionar diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche für die Eisenbahnen im Gebiete des ehemaligen Norddeutschen Bundes festgestellt sind oder später für dieselben anderweit festgestellt werden mögen.

XVI. Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluss an die Bahn mittelst Zweigbahnen, als die Mitbenutzung der Bahn ganz oder theilweise gegen zu vereinbarende, event. vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

XVII. Der Concessionar ist verpflichtet, den Betrieb seiner Bahn der Verwaltung einer anschliessenden Bahn gegen Gewährung einer jährlichen Rente, welche der im Durchschnitte der letzten (fünf) Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommt und mindestens jährlich $4\frac{1}{2}$ pCt. ihres Anlagecapitals (cfr. II.) beträgt, zu überlassen, falls der Minister der öffentlichen Arbeiten diese Betriebsüberlassung im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet. Als Reineinnahme ist diejenige Summe anzusehen, um welche die Betriebsroheinnahme die in dem betreffenden Rechnungsjahre aufgewendeten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten einschliesslich die vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, jedoch ausschliesslich der aus diesen Fonds zu bestreitenden Ausgaben, übersteigt.

XVIII. Sollten nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten resp. der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Voraussetzungen wegfallen, unter denen auf die Bahn bei ihrer Concessionirung die Anwendung der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für statthaft erklärt ist (cf. Artikel XIII in fine), so muss der Concessionar auf Erfordern des bezeichneten Ministers sich bereit finden lassen, nach seiner Wahl entweder selbst die baulichen Einrichtungen und den Betrieb der Bahn nach Massgabe der für Hauptbahnen bestehenden Bestimmungen umzuändern, falls die finanziellen Verhältnisse des Unternehmers ihm diese Umwandlung nach dem Ermessen des Ministers gestatten, oder zu diesem Zwecke einem etwaigen anderen Unternehmer entweder das Eigenthum und den Betrieb der Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals oder blos den Betrieb der Bahn gegen Gewährung der vorhin am Schlusse des Artikels XVII bezeichneten Rente abzutreten.

XIX. Die Aushändigung einer Ausfertigung dieser Concessionsurkunde an das Eingangs bezeichnete Gründungscomité erfolgt erst, nachdem die Zeichnung des gesammten Actiencapitals durch Vorlegung beglaubigter Zeichenscheine dem Minister der öffentlichen Arbeiten nachgewiesen und zugleich die Creditfähigkeit der Zeichner von demselben als genügend bescheinigt befunden ist, nachdem ferner der Staatsregierung der mit den Concessionsbedingungen in volle Uebereinstimmung zu setzende Gesellschaftsvertrag vorgelegt und diese Uebereinstimmung nachgewiesen ist und nachdem endlich die Hinterlegung der unter VIII. 4. vorgeschriebenen Caution und Verpfändungsurkunde stattgefunden hat.

Binnen einer von heute ab zu berechnenden ( ) monatlichen Präclusivfrist muss die Eintragung jenes von der Staatsregierung als mit der Concession übereinstimmend befundenen Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister bewirkt werden, zu welchem Zwecke dem Handelsgerichte die Ausfertigung der Concessionsurkunde und die Erklärung der Regierung bezüglich jener Uebereinstimmung vom Gründungscomité vorzulegen sind.

Nachdem jene Eintragung rechtzeitig erfolgt und unter Beifügung von Druckexemplaren des Gesellschaftsvertrages nachgewiesen ist, soll die gegenwärtige Urkunde in Gemässheit des Gesetzes vom 10. April 1872 veröffentlicht werden.

Wird dagegen jene Eintragung binnen der vorbezeichneten Frist nicht herbeigeführt, so ist die gegenwärtig ertheilte Concession ohne Weiteres erloschen, in welchem Falle jedoch die hinterlegte Caution zurückgegeben werden soll.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändiger Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Sächsische Staatsbahnen. Submissionsresultate auf Lieferung eichener Weichenschwellen pro 1880.

Lfde. No.	Namen und Domicil der Offerenten	Quantum lfd. Meter	Preis pro lfd. Meter M.	Preis pro lfd. Meter Pf.	Anlieferungsort
1	Carl Tischler in Dresden	5 000	1	90	Löbau
		5 000	1	95	Dresden
2	M. Silbermann in Dresden	6 000	1	95	„
3	C. G. Böhme in Dresden	5 000	1	95	Dresden-A.
4	Druschki & Sohn in Görlitz	680	1	97	Löbau, Dresden, Riesa, Bautzen
		das ganze oder halbe Quantum	2	39	Dresden, Löbau [4]
5	C. F. Gretschel in Dresden	5 000	2	—	Dresden
6	Moritz Kronberger in Hannover	14 213	2	—	Görlitz, Löbau
7	F. Moritz Müller in Leipzig	6 000	2	08	Dresden-A.
			2	05	Leipzig
8	David Marcus Levin in Thorn	11 242,5	2	08	Dresden-A. [8]
9	J. Zech in Eltmann a. M.	1 000	2	08	Hof
		1 000	2	18	„
		1 000	2	28	„
10	F. A. Schneider in Guben	1 732,5	2	10	Leipzig
11	Baiersdorf & Biach in Wien	28 425	2	11	Bodenbach oder ander
12	Friedrich Leibnitz in Liebertwolkwitz	16 000	2	25	Leipzig
13	Albert Kindt in Reudnitz	7 000	2	28	Leipzig II.
14	Johann Kupka in Babitz b. Nendza	10 000	2	29	Görlitz, Löbau, Dresden-A.
		10 000	1	25	Görlitz [14]
15	Loth. Müller in Leipzig	5 000	2	30	Leipzig I und II.
16	Juda Judkiewicz in Krakau	28 425	2	36	Löbau
17	Kronberger & Glück in Budapest	Das halbe Quantum	2	45	Görlitz
18	Josias Eissler & Söhne in Wien	28 425	2	47	Löbau [18]
19	Kaunitzky & Co. in Borna	2 000	2	50	Borna
20	Ferd. Wüstefeld in Hannov. Münden	3 553	2	40	Leipzig I
		3 553	2	50	„
		3 553	2	60	„
		3 554	2	70	„
		14 213	2	55	„
21	Vincenz Bubenicek in Prag	14 000	2	55	Dresden-A.
		14 425	2	65	„
22	Joh. Aug. Rose in Borna	2 000	2	65	Borna, Leipzig I.

Bemerkungen: Zu [4]) bis ult. August 1880. Zu [8]) auch unter 20 cm ob. Deckmass. Zu [14]) kieferne Weichenschwellen. Zu [18]) nicht unter 7 000 m.

Tarifwesen (Forts.).

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 20. d. M. ab tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Salz in Kraft, welcher bei den Verbands-Güterexpeditionen zu haben ist. Cassel, den 11. November 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Main - Weserbahn. (1429)

Mit dem 31. December c. treten die nachbezeichneten directen Tarife für den Güterverkehr ausser Kraft:

1. für den Rheinisch-Thüringischen Verband (Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn) vom 1. Februar 1874;

2. für den Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen Verband vom 1. October 1873;

3. für den Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen Verband (Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn) vom 15. März 1876;

4. für den Deutsch-Belgisch-Französischen Verkehr via Bleyberg oder Herbesthal und via Aachen-Mastricht vom 1. September 1873;

5. für den Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verband vom 15. November 1869;

6. für den Deutsch-Russischen Eisenbahnverband vom 1. Juli 1875;

7. für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreideverkehr vom 1. October 1877;

8. für den Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verband vom 15. Mai 1877;

9. für den Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahnverband, Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staats-Eisenbahnen via Venlo vom 20. Juli 1876;

10. für den Nordfranzösisch-Belgisch-Oesterreich-Ungarischen Verband vom 1. Februar 1878;

11. für den Niederländisch-Oesterreich-Ungarischen Verband vom 15. December 1876 resp. vom 1. Januar 1877;

12. für den Transport von Rundholz von Brakel, Station der Westfälischen Bahn nach Kuilenburg, Station der Niederländischen Staatsbahn via Dortmund-Venlo Rh. vom 30. December 1876;

13. für den Ungarisch-Rheinischen Verband (Verkehr mit den Niederlanden) vom 1. September 1875;

14. für den Rheinisch-Norddeutsch-Galizischen Eisenbahnverband (Verkehr mit den Niederlanden) vom 1. Februar 1875;

15. für den Oesterreichisch-Nord- und Mitteldeutschen Verbandverkehr vom 15. September 1878;

16. für den West-Ostdeutsch-Galizisch-Rumänischen Eisenbahnverband, via Myslowitz resp. Oderberg - Breslau - Görlitz-Eisenach vom 15. April 1876;

17. für den Niederländisch-Norddeutsch-Sächsischen Verband via Oberhausen und via Salzbergen vom 10. August 1878;

18. für den Schlesisch-Rheinischen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1869 resp. vom 1. October 1872.

Münster, den 18. November 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1436 J.)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 31. December d. J. treten die nachstehenden directen Gütertarife mit dem Ausland, nämlich diejenigen für den:

Preussisch - Schlesisch - Oesterreichisch-Ungarischen Verband vom 1. Mai 1872 bezw. 1. Juli 1876 und 20. September 1877.

Schlesisch-Oberungarischen Verband vom 15. Mai 1872.

Preussisch - Ungarischen Verband via Marchegg bezw. via Ruttek vom 1. Februar 1875.

Norddeutsch-Ungarischen Verband vom 1. Mai 1875.

Nordwestdeutsch-Ungarischen bezw. Nordostungarischen Verband vom 1. Mai 1875 bezw. 15. Februar 1877.

Sächsisch - Oesterreichisch - Ungarischen Verband vom 15. Juni 1876.

Ungarisch - Schlesisch - Sächsisch - Thüringischen Verband vom 1. December 1872 bezw. 1. April 1873.

Hannover - Magdeburg - Oesterreichisch-Ungarischen Verband vom 15. October 1876.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Verband vom 1. Juli 1875.

Hamburg- etc. Böhmisch - Mährischen Verband vom 1. October 1874.

Ungarisch - Rheinländisch - Westfälischen Verband vom 15. Mai 1877.

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischen Verband vom 1. Jannar 1877.

Nordfranzösisch-Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verband vom 1. bezw. 15. Februar 1878.

Mitteldeutsch-Ungarischen Verband vom 1. März 1876.

Preussisch - Oesterreichischen Verband vom 1. Februar 1875.

Schlesisch - Böhmischen Verband via Görlitz-Ebersbach-Bakow vom 1. Januar 1875.

Verband-Güterverkehr zwischen Triest und Cormons einerseits und Breslau andererseits vom 15. September 1875.

Stettin-Triester Verband vom 1. August 1869.

Directen Verkehr zwischen Station Frankfurt a/O. der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Station Wien der Kaiser Ferdinands Nordbahn andererseits via Breslau-Oderberg vom 20. August 1875.

Directen Verkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und Stationen der K. K. pr. Oesterreichischen Nordwest-, Süd-Norddeutschen Verbindungs- und Böhmischen Westbahn via Mittelwalde vom 10. Juni 1877.

Transport von Rohtabak bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg von Bremen nach Wien via Northeim-Halle-Sorau-Oderberg vom 1. Februar 1878.

Transport von Eisenbahnwagen von Prag (T. K. P. E.) nach Warschau via Bakow-Hansdorf-Alexandrowo vom 1. Mai 1878.

Transport von Eisenbahnwagen von Prag nach Bialystock vom 15. September 1876.

Transport von Eisenbahnwagen von Prag nach Brest-Litewsk vom 15. Juni 1876.

Transport retournirender Achsen von Prostken nach Prag vom 1. August 1876.
Schlesisch-Galizisch-Rumänischen Verband vom 1. März 1874.
Norddeutsch-Galizisch-Rumänischen Verband vom 1. October 1875.
Bremen- resp. Hamburg-Galizisch-Rumänischen Verband vom 1. October 1875.
Westostdeutsch-Galizisch-Rumänischen Verband vom 15. April 1876.
Rheinisch-Norddeutsch-Galizisch-Rumänischen Verband vom 1. October 1875.
Preussisch-Galizisch-Rumänischen Verband vom 15. December 1875.
Stettin-Galizisch-Rumänischen Verband vom 1. September 1873.
Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreideverkehr vom 1. October bezw. 1. December 1877
ausser Kraft.

In Geltung verbleiben indessen die bestehenden Ausnahmetarife für Steinkohlen, Braunkohlen und Cokes mit dem Auslande, sowie diejenigen für Holz aus Galizien und Ungarn nach Norddeutschland. Ob und wann an Stelle der aufgehobenen, neue Tarife in Kraft treten werden, darüber wird besondere Publication erlassen werden.

Breslau, den 14. November 1879. Königliche Direction. (1428)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 91. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 24. November 1879.

Eiserner Oberbau von de Serres und Battig.

Unter den vielseitigen neueren Bestrebungen zur Verbesserung des eisernen Oberbaues verdient unzweifelhaft die Construction von de Serres und Battig, welche versuchsweise in Oesterreich-Ungarn, Belgien und Frankreich mit ausgezeichnetem Erfolge zur Anwendung gelangt ist, eine ganz besondere Beachtung.

Der eiserne Oberbau, welcher ein vollkommenes dreitheiliges Langschwellensystem bildet, besteht aus einer Fahrschiene in Pilzform, deren ausreichend starker Kopf kräftig unterschnitten, in einen allmälig schwächer werdenden Hals ausläuft. Der Fuss der Schiene wird direct durch zwei Langschwellen gebildet, welche, vom Kieslager schräg aufsteigend, sich gegen den Hals der Schiene legen und den Kopf in seiner ganzen Länge stützen. Die Verbindung der Schiene mit den Langschwellen erfolgt durch klammerartige Stühle, welche, durch beide Langschwellen gesteckt, die Lage der letzteren gegeneinander und gegen die Fahrschiene derartig sichern, dass durch einen Druck auf die Fahrschiene das ganze System sich in seinen Anlageflächen zusammenkeilt und zwar um so mehr, je stärker der Druck wird.

Es erübrigt nur, einzelne der klammerartigen Stühle, welche aus profilirtem Schmiedeeisen hergestellt sind, derartig lang herzustellen, dass sie durch beide Schienenstränge reichen, um die Lage beider Fahrschienen gegeneinander zu sichern und hierdurch ein durchaus festes und solides Schienengeleise herzustellen.

Die Vortheile des vorbezeichneten eisernen Oberbaues bestehen zunächst in dem gänzlichen Wegfall allen Kleineisenzeuges, namentlich aller Schrauben, Keile, Nieten, welche noch bei keinem der bekannten Systeme vermieden werden konnten und doch fortdauernder Beaufsichtigung bedürfen, da nicht selten durch das Lösen von Muttern oder Keilen, das Abspringen von Nieten etc. die Stabilität des ganzen Gestänges an der betreffenden Stelle gefährdet ist; es ist deshalb eine sorgfältige Revision der bisherigen eisernen Oberbaue unerlässlich, dagegen bei dem Oberbau von de Serres und Battig entbehrlich. Die Verbindung der Fahrschienen mit den Langschwellen ist zwar zur grösseren Sicherheit gegen Herausheben der Schiene und Verschiebung in der Längsrichtung durch einfach durchgesteckte starke Splinte hergestellt, jedoch können diese Splinte nicht als sogenanntes Kleineisenzeug angesehen werden, da sie thatsächlich nicht als Bindemittel oder zur Befestigung einzelner Theile dienen und deshalb auch nur lose eingesteckt und umgebogen sind.

Ein weiterer Vortheil des neuen Oberbausystems ist die richtige Vertheilung der Massen und seine leichte Herstellungsweise.

Die Fahrschiene als derjenige Theil, welcher vorzugsweise der Abnutzung unterliegt und somit der Auswechselung bedarf, wiegt pro laufenden Meter in kräftigster Ausführung nur 19,8 kg gegen 25,8 — 35,18 kg bei dem Hilf'schen Langschwellen-Oberbau, während die Schienen der Querschwellen-Oberbaue naturgemäss erheblich schwerer sein müssen. Ungeachtet des geringeren Gewichts versprechen die Schienen des neuen Oberbaues eine längere Dauer, da deren Köpfe der ganzen Länge nach durch die Langschwellen unterstützt sind, sonach ein Niederfahren der Seiten wirksamer verhindert wird. Die Grundfläche des neuen Geleises ist gegenüber den bisherigen Constructionen nicht geringer, es bieten aber die eingeführten klammerartigen Stühle ein kräftiges Schutzmittel gegen das Ausweichen der Langschwellen bei dem Eintreiben der Kiesbettung, wie auch gegen Seitenverschiebung, endlich aber in ganz hervorragender Weise gegen Längsverschiebung des ganzen Geleises, ein sogenanntes Wanken der Schienen ist somit ganz ausgeschlossen.

Die Herstellung der einzelnen Theile des Oberbaues in dem Hüttenwerk ist gegenüber allen übrigen Systemen wesentlich vereinfacht, die leichtere einfacher geformte Fahrschiene erfordert eine leichtere und mehr sichere Walzung und schliesst Fehler, namentlich im Fuss, aus, die Langschwellen bestehen nur aus Flachstäben mit beiderseitig angebogenem Rande, ihre Herstellung bietet somit gar keine Schwierigkeiten, welche bei den vielfachen Profilirungen der übrigen Langschwellen, u. A. der von Hilf, Harmann etc. nicht gering sind und meist nur durch Anwendung besonderer Eisenqualitäten oder Flussstahl vermieden werden können, während die Langschwellen des neuen Systems in leichtester Weise aus alten Schienen gewalzt werden können. Auch die Herstellung der klammerartigen Stühle und der im Profil übereinstimmenden Querverbindungen lassen sich in ihrer einfachen Form leicht herstellen und für ihre Verwendung vorbereiten, ebenso wie auch die Lochung der Langschwellen zur Einbringung der klammerartigen Querverbindungen keine Schwierigkeiten bietet.

Sind nun die vorbezeichneten Theile für den Oberbau fertig gewalzt und gelocht resp. eingeklinkt, so kann der Oberbau sogleich verlegt werden und es werden somit alle Kosten von Montagewerkstätten und die in denselben zu verrichtenden Arbeiten überflüssig, da die einzelnen Theile nur ineinander zu stecken sind, um ein vollständig richtiges und festes Gestänge zu bilden, während bei anderen Constructionen, z. B. denen von Hilf, ein sorgfältiges Vorarbeiten der Theile nach Schablonen und demnächstiges Befestigen der Fahrschienen auf den Langschwellen mit zahlreichen Schrauben erforderlich ist, um alsdann die zusammengestellten Gestänge verlegen zu können. Hierbei erhalten dieselben ein so hohes Gewicht, dass zur Förderung des Verlegens besondere Eisenbahnwagen mit Krahnvorrichtungen erforderlich werden.

In sehr viel einfacherer Weise vollzieht sich das Verlegen des eisernen Oberbaues von de Serres und Battig.

Jedes der einzelnen Theile, die Fahrschiene, die halben Langschwellen, die klammerartigen Stühle und die Querverbindungen, hat nur ein so geringes Gewicht, dass keinerlei Vorrichtungen zum Verlegen auf dem Kiesbette erforderlich sind, eine kleine Arbeitercolonne kann die Langschwellen vorschieben, die Klammern und Querverbindungen einstecken und es erübrigt ein geringes Anheben, um in den zwischen den Langschwellen entstehenden Spalt die Fahrschiene einzulegen und hierdurch den fertigen und tragfähigen Oberbau fertig zu stellen, auf welchem der Wagen mit dem weiter vorzustreckenden Material sogleich

unbedenklich folgen kann, da die horizontalen Flanschen der Langschwellen hierfür schon ausreichendes Auflager bieten.

Der in so einfacher Weise gelegte Oberbau bedarf alsdann nur der Unterstopfung und des Einziehens einiger Splinte durch die Fahrschienen zu seiner Vollendung.

Es ist hieraus ersichtlich, dass das Verlegen dieses Oberbaues sehr hohe Vorzüge hat, sowohl bezüglich der Leichtigkeit seiner Theile und des dadurch erzielten bequemen Transportes nach dem Kiesbette, als auch namentlich durch die Schnelligkeit des Legens und die sofortige Benutzbarkeit des Geleises.

Diese Vortheile sind von hoher Bedeutung, wo es sich um schnelle Herstellung vorübergehend benutzter Geleise handelt, drücken sich aber in allen Fällen durch Kostenersparniss aus.

Während alle bisherigen Systeme an dem Stosse der Langschwellen einer besonderen Unterstützung bedürfen, sei es durch angebrachte Laschen an den Fahrschienen oder Langschwellen, sei es, was nicht zweckmässig zu erachten ist, durch breite Querverbindungen an den Enden, welche gleichzeitig als Laschen dienen, ist hier die Continuität des ganzen Gestänges einfach dadurch gewahrt, dass die Langschwellen jeder Fahrschiene mit versetztem Stoss gelagert sind, es bietet somit stets die eine Langschwelle die Lasche der anderen und hierdurch eine um so sichere Unterstützung der Fahrschiene, da deren Kopf in seiner ganzen Länge direct unterstützt ist.

Zur Herstellung der Curven für kleine Radien ist es nur erforderlich, gleichwie bei allen Systemen, die Längendifferenz des Aussen- und Innenstranges durch einzelne eingelegte anormale Schienenlängen auszugleichen, was gleichmässig auf die Langschwellen auszudehnen ist, man wird somit Curvenschienen und Curvenlangschwellen herzustellen haben, ebenso ist die Spurerweiterung in leichtester Weise dadurch zu erreichen, dass die Querverbindungen in entsprechend grösseren Entfernungen zur Aufnahme der Langschwellen eingeschnitten werden.

Es ist leicht ersichtlich, dass bei Bestellung der Theile zu einem eisernen Oberbau es sofort übersehen werden kann, wie viel von den für Curven und Geleiserweiterungen abweichend erforderlichen Theilen gebraucht werden, dieselben können somit ohne jede Schwierigkeit richtig von der Hütte geliefert werden, es entfallen deshalb auch hier jede Ueberpreise und jede Montirungsarbeiten mit dem Vortheile, dass das Geleise, unter Anwendung der richtigen Theile, sofort in seiner Lage unbedingt richtig liegt, da Stellvorrichtungen überall vermieden sind, das lästige Ausrichten der Geleise ist somit hier ausserordentlich vereinfacht.

Die Herstellungskosten des Geleises sind, wie aus Vorhergehendem leicht einleuchtet, geringer gegenüber den übrigen Systemen von eisernem Oberbau, da das Gewicht pro laufenden Meter geringer ausfällt und die Herstellung eine einfachere ist, aber auch die Unterhaltung stellt sich günstiger durch die erzielte Unveränderlichkeit des Geleises und den Wegfall aller Befestigungstheile, die Widerstandsfähigkeit gegen Seiten- und Längenverschiebung ist aber eine sehr bedeutende und übertrifft auch hierin das Hilf'sche System.

Obwohl die vorstehend angeführten Vorzüge, wie sie in der anzüglichen Abhandlung über „Eiserner Oberbau, dreitheiliges Langschwellensystem von de Serres und Battig" (Wien 1879, erschienen bei Lehmann & Wentzel) in eingehendster Weise, gestützt auf sorgfältige Untersuchungen und Proben, behandelt sind, anerkannt werden müssen, so begegnet man doch häufig Zweifeln, ob sich das System in der Anwendung, bei starker Benutzung auf die Dauer bewähren möchte und ob nicht vielmehr an denjenigen Stellen, an denen die einzelnen Theile des Systems sich ohne Vermittelung von Schrauben etc. nur berühren und bei dem Hinüberfahren von Zügen aneinander gedrückt werden, bald eine derartige Abnutzung entstehen könnte, welche die Genauigkeit und Sicherheit des Oberbaues beeinträchtigen würde.

Wir müssen eingestehen, dass auch wir von diesen Zweifeln nicht frei waren, müssen jedoch ebenso eingestehen, dass wir durch Besichtigung eines ausgeführten und in starker Benutzung befindlichen Geleises diese Zweifel als beseitigt erachten müssen.

Das besichtigte Geleise liegt auf rot. 800 m Länge bei der Station Simmering der K. K. Oesterreichischen Staatsbahngesellschaft unweit Wien, ist Ende 1876 gelegt und ununterbrochen in regelmässigem Verkehr benutzt worden, derartig, dass nachweislich bis 1. Mai 1879 die Strecke über 12 000 Locomotiven mit 8 000 Zügen und 3⅓ Millionen Tonnen passirten.

Bei der speciellen Besichtigung im Sommer d. J. zeigte nun der Oberbau nicht nur tadellose Lage, sondern auch, ausser der naturgemässen entsprechenden und gleichmässigen Abnutzung am Kopfe der Fahrschiene, in den einzelnen Theilen keinerlei Veränderungen.

Es wurden nach einander einzelne Fahrschienen aus ihrer Lage entfernt, was in leichtester Weise durch Entfernung der wenigen losen Splinte und geringes Anheben der Langträger erfolgte, wodurch der Spalt sich vergrösserte und die Schiene ohne jedes Hülfsmittel durch 2 Arbeiter ausgehoben werden konnte und zeigten sich hierbei alle gedrückten Theile sowohl der Langschwellen, als der Querverbindungen und Klammern zwar glatt, aber ohne jede messbaren Abnutzungen.

Bei der Befahrung des eisernen Oberbaues zeigte sich ein durchaus elastischer und absolut ruhiger Gang, welcher wesentlich günstiger als bei den übrigen Systemen war und namentlich auch gegenüber dem Hilf'schen System gelobt werden muss.

Das System von de Serres und Battig ist ebenso für Bahnhöfe zu Weichen, Kreuzungen, Herzstücken anwendbar und im Bahnhofe zu Budapest ausgeführt, woselbst es sich anscheinend ebenso gut bewährt hat.

Ohne hier auf die specielleren technischen Details einzugehen, dürften die vorstehenden Erfahrungsresultate doch von so hoher Wichtigkeit sein, dass wir besonders auf dieselben hindeuten möchten, um diejenigen Zweifel zu beseitigen, welche etwa noch, nach blosser Einsicht von Zeichnungen und Beschreibungen, an der dauernden Bewährung des Systems auftauchen möchten und welche gewiss überall schwinden werden, sobald es durch directe Besichtigung möglich wird, sich von dem Zustand des benutzten Gestänges zu überzeugen, wie denn auch die Prämiirungscommission des Vereins nach eingehender Prüfung dem System von de Serres und Battig den ersten Preis zuerkanut hat. Mögen die vorstehenden Zeilen Veranlassung geben auch in weiteren Kreisen Versuche mit dem System anzustellen, um auf Grund eigener Erfahrungen weitergehende Urtheile heranzubilden resp. die bereits festgestellten Resultate zu bestätigen.

Sonst und Jetzt.

In einer in No. 81 dieser Zeitung enthaltenen Mittheilung „Die öffentliche Meinung und die Eisenbahnen" wird mit Recht darauf hingewiesen, dass es bei der Eröffnung einer Eisenbahn Wenige giebt, die sich darüber freuen, in Zukunft ihre Reisen in viel kürzerer Zeit zurücklegen zu können, und dass der Gutsbesitzer, der in der Lage ist, wenige hundert Schritt von seiner Scheune das Getreide nach der nächsten Marktstadt verladen zu können, sich kaum mehr erinnert, wie hoch sich seine Transportkosten früher stellten, als er den Weg noch mit seinen eigenen Pferden auf schlechten Wegen zurücklegen musste. Und es wird ferner ganz zutreffend bemerkt, dass man, sobald über eine neueröffnete Eisenbahn bei dem Festessen der übliche Toast gesprochen ist, sicher darauf rechnen kann, dass über die Eisenbahn das letzte freundliche und wohlwollende Wort gefallen ist.

Bei dieser gewohnheitsmässigen Unterschätzung der unermesslichen Vortheile, welche die Eisenbahnen in Betreff unserer ganzen materiellen Entwickelung im Gefolge gehabt haben und in zunehmendem Masse ausüben, dürfte es nicht ohne Interesse sein, in Bezug auf die Transportpreise einen Vergleich zwischen sonst und jetzt anzustellen. Wir thun dies um so lieber, als wir dabei Gelegenheit erhalten, einen Namen zu nennen, der mit den ersten Schritten für den Bau von Eisenbahnen in Preussen auf das Engste verknüpft ist, und der für das Eisenbahnwesen in Preussen in technischer Beziehung viel mehr gethan hat, als man im Allgemeinen zuzugestehen geneigt ist. Wir meinen den verstorbenen Geheimen Regierungsrath Henz, und haben dabei eine Schrift im Auge, die von ihm als Königlich Preussischer Wasserbaumeister im Jahre 1836 über die Anlage einer Eisenbahn von Elberfeld über Hagen nach Witten (die spätere Bergisch-Märkische Bahn, von welcher die erste Strecke Elberfeld-Schwelm im October 1847 eröffnet wurde) veröffentlicht worden ist, wahrscheinlich die erste Druckschrift über Preussische Eisenbahnen. Diesem Bericht entnehmen wir nachstehende, in weiteren Kreisen wohl kaum bekannte Angaben über die Transportgebühren in der Zeit vor dem Bau von Eisenbahnen:

Die besten und stückreichsten Kohlen des Hardensteiner Reviers kosten auf der Grube für den Landdebit (im Gegensatz zum Ruhrdebit) 3½ Sgr. und in dem 4 Meilen davon entfernten Elberfeld 10½ Sgr.; es kommen also 7 Sgr. oder das Doppelte des ursprünglichen Werthes auf die Fracht. Wird der Scheffel Steinkohlen im Mittel zu 120 Pfund angenommen, so kostet der Transport pro Centner und Meile 1 Sgr. 7¼ Pf. = 0,16 *M*.*) Der gewöhnliche Frachtsatz zwischen Elberfeld und Düsseldorf beträgt für den Centner, bei einer Entfernung von ebenfalls 4 Meilen, 6 Sgr.; dies giebt für den Centner und Meile 1 Sgr. 6 Pf. = 0,15 *M*.

Der Scheffel Roggen kostete von 1823 bis 1832 in Witten durchschnittlich 1 Thlr. 18 Sgr. 8 Pf., in Elberfeld 1 Thr. 22 Sgr. 8 Pf.; es kommen also auf den Transport 4 Sgr. Der Scheffel Roggen wiegt im Durchschnitt 80 Pfund und bei Annahme einer Entfernung von 4 Meilen betragen die Transportkosten pro Centner und Meile 1 Sgr. 5½ Pf. = 0,15 *M*. Der Centner Reckeisen kostet im

---

*) In Betreff des damaligen Zustandes der Strassen in der dortigen Gegend wird in der erwähnten Quelle bemerkt:

Da einzelne Etablissements im höheren Gebirge so belegen sind, dass nur mit Packpferden von der öffentlichen Strasse zu denselben zu gelangen ist, so wird auch der ganze Transport auf dieselbe Weise bewirkt. So unglaublich es auch scheinen mag, so sieht man doch täglich lange Züge von Pferden, welche auf guten Chausseen 4—5 Meilen weit jedes drei Scheffel Kohlen auf dem Rücken tragen.

Siegenschen 4 Thlr. 5 Sgr., in Remscheid, 12 Meilen davon entfernt, 4 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf.; es kommen also auf den Transport 17½ Sgr. oder pro Centner und Meile 1 Sgr. 5⅓ Pf. = rund 0,15 ℳ.

In der erwähnten Schrift von Henz finden wir ferner folgende Angaben über Frachtsätze in England und Frankreich:

Vor Anlage des Bridgewater Canals betrug die Fracht zwischen Liverpool und Manchester auf eine Länge von 38 Engl. Meilen 40 sh. für eine Tonne Güter. Dies giebt pro Centner und Meile Preuss. . . . . 2 Sgr. 6 Pf. = 0,25 ℳ.

Die gewöhnliche Landfracht betrug in anderen Gegenden Englands vor Erbauung der Canäle im Durchschnitt 9 sh. pro Tonne und 10 Englische Meilen, mithin pro Centner und Meile Preuss. . . . . 2 Sgr. 2 Pf. = 0,216 ℳ.

Auf dem Canal von London nach Birmingham wird pro Tonne und Englische Meile an Fracht bezahlt

für Güter . . . 4 d.
„ Kohlen . . $1^3/_4$ „ } im Mittel $2^7/_8$ d.

dies giebt pro Centner und Meile Preuss. . . . 7 Pf. = 0,058 ℳ.

Auf dem Canal von London nach Bristol desgleichen

für Güter . . . . . . $3^1/_4$ d.
„ Kohlen, Eisen . . . $1^1/_2$ „ } im Mittel $2^3/_8$ d.

oder pro Centner und Meile Preuss. . . . . 5,7 Pf. = 0,048 ℳ.

Auf der 31 Englische Meilen langen Liverpool-Manchester Eisenbahn betrug in der ersten Zeit des Betriebes die ganze Fracht pro Tonne 10 sh., dies giebt pro Centner und Meile Preuss. 8,5 Pf. = 0,071 ℳ.

Auf der Darlingtoner Bahn kostet die Beförderung von einem Centner pro Preussische Meile als Mittelsatz von Kohlen, Kalk, Eisen etc. . . . . 4,7 Pf. = 0,037 ℳ.

Nach dem Cahier des Charges der St. Etienner Eisenbahn vom 27. März 1826 sind die Frachtsätze pro Tonne und Kilometer auf 9,8 Centimes festgesetzt, dies giebt pro Centner und Preussische Meile nur . . . . 3,8 Pf. = 0,031 ℳ.

Gehen wir nunmehr zu den Tarifsätzen über, wie sich dieselben auf den Preussischen Eisenbahnen seit deren Eröffnung bis heute entwickelt haben, so ergiebt sich Folgendes:

Im Jahre 1848 und vorher wurde bei Beförderung in Wagenladungen erhoben pro Centner und Meile . . 5 Pf. = 0,042 ℳ.

Im Jahre 1853 war dieser Satz für verschiedene Artikel: Eisen und Stahlwaaren, Erze etc. schon ermässigt auf 3,75 Pf. = 0,031 ℳ.

Im Jahre 1858 wurde für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes pro Centner und Meile erhoben 2,25 Pf. = 0,0187 ℳ.

Im Jahre 1863 war im Norddeutschen Verbande bereits der Einpfennigtarif zur Einführung gekommen . . . . = 0,0083 ℳ.

Seit dem Jahre 1876 ist dieser Satz für die Beförderung von Steinkohlen aus dem Ruhrkohlenrevier nach den Nord- und Ostseehäfen ermässigt auf 0,0079 ℳ und seit dem Jahre 1878 für den Steinkohlenverkehr von Oberschlesien nach den Ostseehäfen auf 0,0045 ℳ pro Centner und Meile.

Hiernach ergiebt sich für die Beförderung von Steinkohlen pro Centner und Meile folgender Vergleich:

Vor der Eröffnung der Eisenbahnen im Jahre 1836 . .	0,15 ℳ
Nach der Eröffnung der Eisenbahnen bis zum Jahre 1848	0,042 „
Im Jahre 1853	0,031 „
„ „ 1858	0,0187 „
„ „ 1863	0,0083 „
„ „ 1876	0,0079 „
„ „ 1878	0,0045 „

Hiernach verhalten sich also die vorgenannten Tarifsätze vom Jahre 1878, 1863, 1848 und 1836 wie

1 : 1,85 : 9,4 : 33,3

oder mit anderen Worten: der Einpfennigtarif beträgt etwa den achtzehnten Theil und der Nothstandstarif von Oberschlesien nach den Ostseehäfen den dreiunddreissigsten Theil der vor der Eisenbahnzeit auf den Landstrassen üblichen Frachtsätze.

Sollten die Eisenbahnen einst einen Geschichtsschreiber finden, so wird es ihm leicht sein, an der Hand dieser wenigen Zahlen den Nachweis zu führen, in welchem ungeahnten Masse die Eisenbahnen zur Hebung der Volkswohlfahrt und des Nationalvermögens beigetragen haben.

Ueber den unruhigen Gang der Eisenbahnwagen.

Eine kleine Polemik hat sich in Folge des Artikels des Herrn Professor Reuleaux: „Amerikanische Reiseeindrücke" über den oben bezeichneten Gegenstand entwickelt und würde es dem Verfasser dieser Zeilen angenehm sein, wenn er zur weiteren Beleuchtung dieses Gegenstandes etwas beitragen könnte.

Eine längere Praxis im Eisenbahnbetriebe und speciell bei Strecken, die von Express-, Courier- und Schnellzügen mit der höchst zulässigen Geschwindigkeit befahren werden, gaben dem Verfasser vielfache Gelegenheit, über die unliebsame Erscheinung des unruhigen Ganges der Wagen Beobachtungen anzustellen. Die Resultate dieser Beobachtungen mögen in Folgendem zusammengestellt sein:

1. Die zweiachsigen Wagen zeichnen sich mehr durch unruhige Gangart aus, als die dreiachsigen. Der letzte Wagen im Zuge fährt sich am häufigsten schlecht.

2. Das Rütteln beginnt, sobald die Geschwindigkeit sich erheblich steigert. Bei 25 bis 30 km pro Stunde läuft selbst ein schlechter Wagen gewöhnlich noch ruhig. Am stärksten macht sich das Rütteln im Gefälle bemerkbar, weil hier der Zug die grösste Geschwindigkeit annimmt.

3. In Curven fährt ein unruhiger Wagen jedesmal ruhiger, als in der Geraden, oft völlig ruhig.

4. Straff angezogene Kuppelung befördert die ruhige Gangart. Anscheinend übt auch gute Besetzung resp. Belastung des Wagens einen günstigen Einfluss aus.

5. Das Rütteln beschränkt sich nur auf den Wagenkasten. Die Räder zeigen selbst beim heftigsten Rütteln keine sichtbare Abweichung von ihrem gewöhnlichen Laufe.

6. Mit guten Wagen kann man ziemlich schlecht liegende Strecken befahren, ohne belästigt zu werden. Dagegen rüttelt ein unruhig laufender Wagen bei guter Geleislage kaum weniger, als bei schlechter. Curven beeinträchtigen den ruhigen Lauf nicht, es sei denn, dass bei schlechtem Uebergange von der Geraden in die Curve sich ein Stoss bemerkbar macht, der jedoch kaum lästig fallen kann.

Man sieht, diese Erfahrungssätze stimmen völlig überein mit denjenigen des Herrn Verfassers in No. 81 dieser Zeitung. Auch sind die dort ausgesprochenen Ansichten über die Ursachen der unruhigen Gangart jedenfalls zutreffend, nur dürfte noch eins hinzuzufügen sein und dieses betrifft die Befestigung der Zugstangen.

Die Zugstangen greifen in der Mitte des Wagens an, was in mancher Hinsicht sehr zweckmässig ist, jedoch der ruhige Lauf eines Wagens wird hierdurch nicht gefördert. Der Wagenkasten erhält hierdurch in der Mitte gewissermassen einen festen Drehpunkt, um den er pendelnde Bewegungen ausführen kann, sobald Achsbuchsen und Achsgabeln dieses gestatten. Dieser Bewegung wirkt zwar die Steifigkeit der Zugstange entgegen, jedoch letztere ist nicht stark genug und sie besitzt zu viel Spielraum in der Pufferbohle, um die Bewegung zu verhindern. Würden die Zugstangen in den Pufferbohlen ihren Angriffspunkt bekommen, so würde der Wagen während der Fahrt in eine Spannung versetzt, ähnlich dem Gliede einer Kette, welche vorne gezogen und hinten festgehalten wird. Diese Spannung würde wahrscheinlich den Wagen hindern, pendelnde Bewegungen auszuführen, selbst bei ausgelaufenen Achsbuchsen und beweglichen Achsgabeln. Sollten nicht bereits Erfahrungen vorliegen, welche einen Versuch überflüssig erscheinen lassen, so dürfte es sehr wünschenswerth sein, wenn die Herren vom Wagenbau solche Versuche anstellten.

Es unterliegt wohl kaum einem Zweifel, dass bei dieser Construction dem § 30 der „Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands", zweiter Absatz, leicht Genüge geleistet werden kann. G. S.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 19. November 1879. (Erklärungen und Erlasse des Handelsministers. Raab-Oedenburg. Pest-Semlin und Serbische Bahnen. Zugseiten. Zugverspätungen. Gerichtsstand. Transportsteuer. Prager Conferenz. Sectionschef v. Nördling. Telephon Machalski. Börsenstimmung.)

Der Handelsminister hat in der heutigen Sitzung des Oesterreichischen Eisenbahnausschusses eine Reihe höchst interessanter Erklärungen abgegeben. Baron Korb sprach zunächst über die Durchführung des Eisenbahn-Sequestrationsgesetzes vom 4. December 1877 und erklärte: Die Regierung fasse die in diesem Gesetz in Aussicht genommene Sequestration nicht als Selbstzweck auf; das Gesetz biete die Handhabe, in den darin vorgesehenen Fällen von Sequestration Gebrauch zu machen, wenn die Regierung den subventionirten Bahnen gegenüber nicht zu den Resultaten kommen sollte, die für den Staat wünschenswerth seien; er könne übrigens bei Anwendung dieses Gesetzes auf eine einzelne Bahn kaum einen günstigen Erfolg erwarten, wohl aber bei Anwendung auf ganze Gruppen von Bahnen; in einem einzelnen Falle das Gesetz anzuwenden, dafür habe für die Regierung bisher ein Anlass nicht vorgelegen, vielmehr habe die strenge Uebung der staatlichen Controle bisher genügt. Aus dieser Erklärung geht hervor, dass die Regierung nicht beabsichtigt, einzelne Linien, bei welchen die Voraussetzungen des Sequestrationsgesetzes gegeben sind, zu übernehmen, sondern dass sie den Staatsbetrieb erst an einem geeigneten Netze von Linien ins Leben setzen will. Die practische Consequenz dessen wird wohl sein, dass die Verstaatlichung jener Bahnen, welche nach ihrer geschäftlichen Situation unter die Bestimmungen des Sequestrationsgesetzes fallen, zunächst hinausgeschoben erscheint.

Zur Frage der Secundärbahnen gab der Handelsminister die Erklärung ab, dass er in etwa acht Tagen den Entwurf eines Concessionsgesetzes für Secundärbahnen vorlegen werde. In dieser Vorlage werden alle Zugeständnisse und Begünstigungen enthalten sein, welche der Staat bei dem Bau von Secundärbahnen nach der Auffassung der Regierung einzuräumen in der Lage

ist. Eine finanzielle Mitwirkung des Staates ist in dem Gesetze nicht statuirt, vielmehr hat, wie Baron Korb ausführte, wenn von Fall zu Fall die Nothwendigkeit einer Staatsunterstützung sich ergeben sollte, die Specialgesetzgebung einzutreten.

In dem „C.-Bl. f. E. u. D." werden auszugsweise zwei Erlasse des Handelsministeriums vom 9. und 17. October d. J. veröffentlicht, in welchen die grundsätzlichen Anschauungen der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde sowohl rücksichtlich der Differentialtarife als rücksichtlich der Refactien dargelegt erscheinen. Das Ministerium erklärt, auf die Gestaltung der Tarife zur Hintanhaltung allfälliger Benachtheiligungen der den Absatzorten näher gelegenen Productionsgebiete, insoweit dies ohne Beeinträchtigung der concessionsmässigen Rechte der betheiligten Bahnverwaltungen zulässig sei, vorkommenden Falls Einfluss nehmen zu wollen. Es ist jedoch darauf hingewiesen, dass das vorgelegene Productionsgebiet keineswegs die gleichen Einheitssätze beanspruchen dürfe, wie selbe einem von dem Absatzgebiete weiter entfernten Gebiete zugestanden werden, indem die Bahnverwaltungen nicht allein in der Lage seien, für Sendungen, welche längere Strecken ihrer Linien durchlaufen, auch mässigere Einheitssätze zu gewähren, dieselben vielmehr oftmals mit Rücksicht auf Concurrenzrouten oder um dem entfernteren Gebiete den Absatz überhaupt zu ermöglichen, hierzu genöthigt seien. Ausserdem könne es nach den Regeln der Tarifbildung als principiell unzulässig angesehen werden, wenn eine Bahn für das Erzeugniss des entfernten Productionsgebietes als Transitbahn einen billigeren Antheil einhebe, als die Fracht von den an ihrer Linie gelegenen Erzeugungsstätten im Localverkehre betrage, jedoch in der Regel nur unter der Voraussetzung, dass die Gesammtfracht von dem Anfangspunkte des Transportes bis zu dessen Endpunkte sich nicht niedriger stelle, als von irgend einem Punkte innerhalb dieser Strecke bis zu ihrem Endpunkte. Die Concurrenz der Wasserwege oder anderer Verkehrsrouten erfordere jedoch Ausnahmen von diesem Grundsatze, deren Nothwendigkeit selbst in der vorigen Reichsrathssession bei Berathung der Gesetzesvorlage über die Frachtentarife anerkannt worden sei. Was endlich die Refactien anbelange, so seien die Bahnverwaltungen durch ihre Concessionsurkunden zur Ertheilung von Tarifbegünstigungen berechtigt und wurden die hauptsächlich in der Geheimhaltung begründeten Uebelstände dieser Institution seither durch die Verordnung vom 12. März 1879, betreffend die Veröffentlichung von Refactien und sonstigen Begünstigungen im Güterverkehr der Eisenbahnen, behoben.

Im Ungarischen Finanzausschusse wurde der Finanzminister darüber interpellirt, ob ihm bekannt sei, dass die Staatsbahn jüngst Unterhandlungen wegen Ankaufes der Raab-Oedenburger Bahn begonnen habe. Der Finanzminister antwortete, dass die Verhandlungen sich erst im Stadium der Vorbereitung befinden. Wohl sind, bemerkt die „N. F. P.", vor längerer Zeit seitens der Eigenthümer der Raab-Oedenburger Bahn der Staatsbahn Verkaufsofferten unterbreitet, aber jedesmal abgewiesen worden; in letzter Zeit aber ist diese Angelegenheit überhaupt nicht zur Sprache gekommen.

Die Ungarischen Minister haben verschiedenen vom Kalocsaer Erzbischof geführten Deputationen gegenüber in entschiedener und nachdrücklicher Weise die Nothwendigkeit der Pest-Semliner Bahn anerkannt; seitdem es bekannt geworden ist, dass seitens bedeutender Geldkräfte die erforderlichen Mittel der Ungarischen Regierung zur Disposition gestellt wurden, hat die Verwaltung der Staatsbahn auch die Eventualität des Pest-Semliner Bahnbaues in ihre Combinationen einbezogen. Nach den Informationen der „N. Fr. P." beabsichtigt nämlich die Staatsbahn, den Thatsachen Rechnung zu tragen, und wenn die Pest-Semliner Bahn wirklich gebaut werden soll, mit in die Concurrenz zu treten. Die Staatsbahn rechnet nämlich darauf, dass kein Unternehmer in der Lage sein wird, so günstige Bedingungen stellen zu können, da es ihr nicht sowohl um einen Bau- oder Finanzirungsgewinn, als um den Anschluss an die Serbischen Bahnen und um die Festigung ihrer Beziehungen zur Ungarischen Regierung zu thun ist. Wahrlich, die Ungarische Regierung hätte Ursache, stolz auf ihre Politik zu sein, wenn sie auf diese Concurrenz um den Bau einer Bahn hinweist, an deren Rentabilität man allseitig die bescheidensten Erwartungen knüpft und es ist nur schade, dass auch die Linie Pest-Semlin nicht gebaut werden kann, so lange der Anschluss derselben an Serbien nicht gesichert ist. Die Haltung Serbiens lässt aber immer deutlicher erkennen, dass es den Bau seiner Bahnen möglichst lange zu verschleppen trachtet. Die noch immer nicht erfolgte Ratificirung des Wiener Protocolls ist der beste Beweis dafür und die gleichzeitige Unterhandlung mit den verschiedensten Offerenten ebenfalls nur die Folge des Bestrebens nach Verzettelung.

Anlässlich des Falles, dass der Brand eines Wagens deshalb spät bemerkt wurde, weil die Wächter an einer und derselben Seite des Zuges postirt waren, während der Brand auf der anderen Seite ausgebrochen war, wurde von der Königlich Ungarischen Generalinspection angeordnet, dass unter Aufrechterhaltung des Art. 129 der Verkehrsinstruction auf allen zwischen je zwei Stationen gelegenen Strecken die Züge beiderseitig von dem Wächterpersonal beobachtet werden können.

Während des Monats August d. J. verkehrten auf den Oesterreichischen Bahnen 31 783 mit Personenbeförderung verbundene Züge, darunter 1 829 Eilzüge, 14 359 Personenzüge und 15 595 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 99,3 pCt. keine oder nur eine geringe Verspätung, und zwar: 1 473 Eilzüge, 14 268 Personenzüge und 15 542 gemischte Züge. Als geringere Verspätungen sind hier eingerechnet bei Eilzügen jene bis incl. 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis incl. 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis incl. 30 Minuten. Grössere Verspätungen hatten somit 0,7 pCt. der Züge, nämlich 86 Eilzüge, 91 Personenzüge und 53 gemischte Züge.

Mittelst Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 19. Februar 1879 wurde die beim Gerichte der Bestimmungsstation einer beanstandeten Sendung angestrengte Klage, an das Gericht am Sitze der Verwaltung der verklagten Eisenbahn aus dem Grunde gewiesen, weil durch die im Art. 392 Al. 4 des A. D. H.-G. enthaltene Bestimmung, dass der Frachtbrief den Ort der Ablieferung zu enthalten hat, noch nicht vertragsmässig der Ort festgesetzt wird, an welchem von Seite der als Frachtführer eingetretenen Eisenbahn eine Verbindlichkeit erfüllt werden soll. Dies gehe aus dem Art. 402 des H.-G. hervor, indem der Absender der Waare, so lange der Frachtbrief dem in demselben bezeichneten Empfänger nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung noch nicht übergeben wurde, den Frachtführer anweisen kann, dass er das Gut zurückgebe oder an einen anderen Empfänger ausliefere, welcher Weisung der Frachtführer Folge leisten muss. Wäre nun die Aufnahme des Namens des Empfängers und des Ablieferungsortes im Frachtbriefe ein gegenseitig verbindlicher Vertragspunkt, so könne der eine Contrahent nicht einseitig davon abgehen. Durch die Bezeichnung des Abgabeorts im Frachtbriefe sei daselbst der Gerichtsstand des Vertrages daher nicht begründet.

Die von der Regierung eingebrachte Vorlage, betreffend die Einführung einer Personentransportsteuer, bildete, nach einer der „N. Fr. Pr." entnommenen Notiz, in der Conferenz von Eisenbahndirectoren den Gegenstand einer lebhaften Erörterung. Allseitig wurde betont, dass die projectirte Steuer auf den Personenverkehr sehr schädlich einwirken müsste, da doch eben mit Rücksicht auf die ärmlichen Verhältnisse der Bevölkerung und auf den Rückgang der Personenfrequenz zur Hebung der letzteren eine vierte Wagenclasse eingeführt wurde. Auch zeigte es sich, dass das Steigen des Agios keineswegs von einer entsprechenden Steigerung der Einnahmen begleitet war — der beste Beweis dafür, dass bei höheren Preisen der Personenverkehr abnimmt. Es wurde ferner hervorgehoben, der Antheil, den die Einnahmen aus der Personenbeförderung an den Gesammteinnahmen haben, sei so unbedeutend, dass der Personenverkehr eher einer Förderung als einer Erschwerung bedürfe. Endlich wurde im Hinblick darauf, dass sich die Regierung in ihrem Motivenberichte zur Vorlage auf das Beispiel Frankreichs und Italiens beruft, constatirt, dass die Personentarife in Oesterreich schon jetzt höher sind, als in den beiden erwähnten fremden Staaten. Zu einem Beschlusse über die Schritte, die etwa gegen die Vorlage zu unternehmen wären, kam es nicht.

In der Prager internationalen Tarifconferenz waren 65 Theilnehmer anwesend und gegen 40 Oesterreichische, Deutsche, Holländische und Belgische Bahnen, darunter die Sächsische und Bayerische Staatsbahn, die Belgische und Niederländische Staatsbahn, die Berlin-Hamburger und Berlin-Stettiner Bahn, ferner viele Localbahnen, vertreten. Die Versammlung beschränkte sich auf die Festsetzung der Waarenclassification und auf die Namhaftmachung derjenigen Artikel, welchen Begünstigungen einzuräumen wären. Die Oesterreichischen Vertreter waren bestrebt, die bisherigen Begünstigungen in den Tarifsätzen einzelner Import- und Exportartikel gegenüber dem Auslande möglichst aufrecht zu erhalten, namentlich beim Getreide und Zucker. Die Verhandlung betraf die Classificirung jener Artikel, für welche die Preussische Aufsichtsbehörde bereits die Zustimmung zur Aufnahme in die Specialtarifirung gegeben hat. Es sind dies: Caffee, Stuhlrohr, Farbholzextract, Felle, Häute, Gummi- und Guttaperchawaaren, Südfrüchte, Pflaumenmuss, Galläpfel, Knoppern, Gerbestoffe, Petroleum, Tabak, Stein- und Wallnüsse, Reis und Baumwolle. Unter der Beschränkung, dass folgende Artikel nur durch Deutschland transitiren und somit die Deutsche Production hierin im eigenen Lande keinen Schaden leidet, genehmigte die Deutsche Behörde die Specialtarifirung für Wolle, Obst, Schwefelsäure, Eisen, Stahl, Holz, Getreide und Mehl. Aus der Initiative der Eisenbahnen wurden Ermässigungen beantragt für: Catechu, Thran, Oele, Fette, Tvist, Papier, Cement, Erdäpfel, Oelkuchen und Theer, und haben die Rheinische und Hamburger Bahn es übernommen, die Genehmigung der Deutschen Behörde

hierzu erwirken. Für eine Ermässigung der Tarife für Getreide und Hülsenfrüchte zum Transporte nach Deutschland wurde die Bewilligung seitens der Deutschen Behörde entschieden abgelehnt. Eine lebhafte Debatte entspann sich bei dem Titel: „Rohzucker". Dank der Bemühungen der Vertreter der Böhmischen Bahnen wurde nahezu einstimmig beschlossen, die bestehenden Rohzuckertarife bis Ende März 1880 zu verlängern und vom Preussischen Handelsminister die Genehmigung hierfür zu erwirken. Wenn letzteres nicht erreichbar wäre, was kaum zu erwarten ist, sollen die bereits aufgestellten Frachtsätze für Rohzucker vom 1. Januar 1880 an eingeführt werden, welche bis an die Seehafenplätze einer Erhöhung von 26 bis 30 Pfennig pro 100 kg gleichkämen. Allseits wurde die Bereitwilligkeit kundgegeben, Verkehrserleichterungen zu schaffen und stabile Tarife zu bieten. Ueberhaupt ist das Bestreben vorhanden — und dies kaum auch in der Conferenz zum Ausdrucke — wenn nur immer möglich, die neuen Tarife, insbesondere die Ausnahmetarife, vom 1. Januar 1880 ab zur Einführung zu bringen. Unter solchen Umständen wird mit Bestimmtheit gehofft, dass der Preussische Handelsminister den Vorschlägen der Conferenz seine Zustimmung geben werde. Ferner wurde beschlossen, dass die regulären allgemeinen Tarife durch Anschluss an die Localtarife gebildet werden und die Tarifbestimmungen bei allen Verbandsbahnen gleich seien. Zur Berathung der Bestimmungen tritt am 22. d. M. in Wien eine Specialcommission zusammen, deren Entwurf von einer am 27. d. M. dortselbst stattfindenden Beamtenconferenz überprüft werden soll, damit dieselben bereits zu Neujahr in Kraft treten können.

Der Verwaltungsrath der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn hat, der offiziösen „Montagsrevue" zufolge, an den Generaldirector des Oesterreichischen Eisenbahnwesens, Sectionschef v. Nördling, eine Adresse gerichtet, um demselben anlässlich seines Scheidens aus dem Amte für die der Bahnanstalt gewährte Unterstützung den wärmsten Dank auszudrücken. „Ist im Allgemeinen — heisst es am Schlusse — die amtliche Wirksamkeit Euer Hochwohlgeboren als eine Epoche der regsten, zielbewussten Fürsorge zu bezeichnen, so muss dieselbe von der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn insbesondere in steter dankbarer Erinnerung gehalten werden". Dem Vernehmen nach werden noch andere Bahnverwaltungen mit Dankadressen vorsprechen.

Im Oesterreichischen Eisenbahnclub hielt Ingenieur Machalski der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn einen höchst interessanten Vortrag über den von ihm verbesserten Telephon. Abweichend von dessen bisheriger Construction, bedurfte es nicht der Anlehnung des Hörers an den Apparat, sondern die in einem entfernten Zimmer gesprochenen oder gesungenen Worte resp. Töne wurden von allen Anwesenden im anderen Zimmer ziemlich kräftig gehört. Der Vortragende musste mit Rücksicht auf das von ihm in Russland für sein Telephon genommene Privilegium auf die nähere Demonstrirung seiner Erfindung verzichten. Uebrigens ist dieselbe in der No. 45 der von diesem Club herausgegebenen Eisenbahnzeitung vom 9. d. M. vom Central-Inspector Dr. Gintl der genannten Bahn beschrieben. Sehr anregend gestaltete sich die Debatte über die vom Vortragenden behauptete Anwendbarkeit des Telephons für den Betriebsdienst, welche vom Letztgenannten und dem Regierungsrathe Director Pichler warm befürwortet, dagegen vom Vorsitzenden Regierungsrath Director Obermayer und dem Baudirector Bischoff entschieden in Zweifel gezogen wurde.

Die günstige Börsenstimmung hat nicht lange vorgehalten. Die Ungewissheit über die Massnahmen der Regierung äusserte sich in ziemlichen Coursabschlägen, von welchen nur Südbahn in Folge guter Einnahmsausweise verschont war. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2278,—	2275,—	Nordbahn . . .	106,75	106,—
Franz-Josefbahn .	151,75	150,75	Franz-Josefbahn .	95,30	95,25
Karl-Ludwigbahn	240,25	238,50	Rudolfbahn . . .	88,—	88,—
Oest. Nordwestb. .	139,50	136,50	Kaschau-Oderb. B.	81,40	81,15
Staatsbahn . . .	267,50	263,75	Salzkammergutb. .	100,50	100,—
Südbahn	80,75	79,—	3 pCt. Südbahn .	116,75	117,90
Theissbahn . . .	205,—	203,—	Theissbahn . . .	96,—	95,25

Literatur.

—st.— **Das Eisenbahnbauwesen für Bahnmeister und Bauaufseher,** gemeinfasslich dargestellt von A. J. Susemihl, Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Baumeister, z. Z. Vorsteher der Hinterpommerschen Eisenbahnbauinspection zu Stargard. Zweite, völlig umgearbeitete Auflage. Mit Holzschnitten und zehn lith. Tafeln. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1880.

Das von uns auf S. 1115 Jahrg. 1877 besprochene Büchlein ist nach kaum 2 Jahren in zweiter Auflage erschienen. Bei Bearbeitung derselben waren die für Deutschland gesetzlichen „Bestimmungen über Befähigung der Bahnmeister und Hülfsbahnmeister" massgebend gewesen. Dadurch hat das Buch eine wesentliche Umarbeitung erfahren, so dass diese zweite Auflage in stufenweisen Vorangehen alles Material zusammenfasst, was nach obigen Bestimmungen über die Befähigung der Bahnmeister und Hülfsbahnmeister staatlicherseits gefordert wird. Um die Rechnungen allgemein verständlich zu machen, ist von der Anwendung der Logarithmen und der Trigonometrie gänzlich Abstand genommen und sind dafür einfache Rechnungsweisen eingeführt worden, deren Resultate für die Praxis genügende Näherungswerthe ergeben. So kann das Buch in seiner Neubearbeitung ohne irgend höhere Vorkenntnisse mit gewöhnlicher Elementarschulenausbildung vollkommen verstanden werden. Beim practischen Theil haben die Weichen mit gekrümmten Zungen, die Englischen Ausweichen und der eiserne Oberbau eingehende Berücksichtigung gefunden und ist damit unser bezüglicher, bei Besprechung der ersten Auflage geäusserter Wunsch erfüllt worden.

Wir fügen unserer Empfehlung noch bei, dass der äusserst mässige Preis von 3,60 *M.* die weiteste Verbreitung ermöglicht.

—st.— **Die Schule des Locomotivführers.** Handbuch für Eisenbahnbeamte und Studirende technischer Anstalten. Gemeinfasslich bearbeitet von J. Brosius, Kgl. Eisenbahn-Maschinenmeister und R. Koch, Ingenieur in Hannover. Vierte verbesserte und vermehrte Auflage. I. Abtheilung: Der Locomotivkessel und seine Armatur Mit 163 Holzschnitten und 2 lith. Tafeln. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1879.

Die früheren Auflagen dieses Buches haben wir auf S. 819 Jahrg. 1873, S. 428 Jahrg. 1874 und S. 759 Jahrg. 1875 sehr empfehlend besprochen. Nun hat dieses Werk innerhalb 6 Jahren die vierte Auflage erlebt und hierdurch bestätigt, wie vortrefflich es seinem Zwecke entspricht und zugleich welch' ein Bedürfniss es ist. Der Verfasser war bemüht, bei dieser neuen Auflage sein Werk immer mehr zu vervollkommnen und auf der Höhe der Zeit zu halten, indem einerseits Veraltetes wegfiel, andererseits dagegen neue Constructionen Aufnahme fanden, wie denn auch die jüngsten Erscheinungen und bessere Erfahrungen im Eisenbahnwesen nicht unberücksichtigt geblieben sind. Das Vorhergesagte wird als weitere angelegentlichste Empfehlung des Buches genügen.

Kartenwerke.

Karte der Maximal-Ladeprofile. Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat auf Anregung der am 3. Juli d. J. in Trier abgehaltenen Conferenz der Wagen-Regulativcommission eine Eisenbahnkarte herstellen lassen, aus welcher die auf den verschiedenen Strecken zulässigen Maximal-Ladeprofile ersichtlich sind, und für diesen Zweck die in den Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahnkreisen bekannte geradlinig gezeichnete Eisenbahn-Routenkarte von E. Winkler, Transport-Oberinspector der Sächsischen Staatseisenbahnen verwendet.

Es liegt uns nun ein Probeblatt dieser neuen Eisenbahn-Routen- und Profilkarte nebst zugehörigem Verzeichniss vor. Die Karte hat durch vollständige Neuzeichnung an Klarheit und Uebersichtlichkeit gewonnen, die Farben der aufgezeichneten Profile erscheinen deutlich und heben die verschiedenen Abwechselungen drastisch genug hervor. In derselben ist das Profil A gelb, B schwarz, C roth und D blau dargestellt. Daneben sind die Linien derjenigen Bahnen, auf welchen ausnahmsweise bezw. nach vorgängiger Vereinbarung ein grösseres Profil zulässig ist, mit punktirten Linien in der Farbe des betreffenden grösseren Profils versehen worden. So bezeichnen z. B. die in schwarzer Grundfarbe dargestellten, zu beiden Seiten roth punktirten Linien, dass auf den betreffenden Strecken im Allgemeinen das Profil B, auf Grund vorheriger Verständigung aber das Profil C zulässig ist u. s. w. Da, wo auf den Linien einer und derselben Bahn das Profil wechselt, ist der Name der diesen Wechsel markirenden Station (wenn letztere nicht zugleich Knotenpunkt ist) in der Farbe des abweichenden Profils in die Karte eingedruckt, z. B. bei der Strecke Landstuhl-Kusel der Pfälzischen Bahn die die Geltung des Profils D abschliessende Station Altenglan mit der rothen Farbe des Profils C, welches für die Strecke Altenglan-Kusel Geltung hat.

Die Karte lässt ferner ersehen, welches der bestehenden 4 Vereins-Ladeprofile zu Ladungen nach den angrenzenden Nicht-Vereinsbahnen benutzt werden darf, indem auch die Linien der letzteren (mit Ausnahme der Russischen Nicht-Vereinsbahnen) nach denselben Grundsätzen wie die Vereinsbahnen farbig dargestellt worden sind.

Die Karte, welche in Verbindung mit dem zugehörigen Verzeichniss der Bahnverwaltungen (mit Angabe deren Directionssitzen und Adressen, Gesammtlängen der Bahngebiete, Uebergangsstationen, Maximalprofile, Eigenthumsmerkmale der Wagen) ein reiches Material bietet, ist Seitens der Vereinsbahnen nur von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Berlin zu beziehen, von welcher in diesen Tagen jeder zum Verein gehörenden Direction ein Probe-Correcturblatt übersendet worden ist, so dass sich jede einzelne Verwaltung in der Lage befindet, die auf ihre Strecken bezüglichen Notizen selbst zu controliren und richtig zu stellen

eine Vornahme, die sicher ebenso sehr im Interesse der Zuverlässigkeit der Karte als im eigenen Interesse jeder Verwaltung liegt. Die Bestellungen sind gelegentlich der Rücksendung des Correcturexemplares bei der geschäftsführenden Direction des Vereins zu machen.

Den nicht zum Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Bahnen wird die Karte in ähnlicher Weise durch den Herausgeber, Transport-Oberinspector Winkler in Dresden, Böhmischer Bahnhof, zugängig gemacht; auch diese Bahnen erhalten je ein Probeexemplar und sind in gleicher Weise somit in der Lage, die auf ihre Strecken bezüglichen Angaben von Karte und Verzeichniss zu prüfen und richtig zu stellen. Von diesen sind die Bestellungen gleichzeitig mit der Rücksendung des Probe- und Correcturexemplars an den vorgenannten Herausgeber zu machen und steht somit zu erwarten, dass die im Februar erscheinende Neuausgabe ihre Vorgänger durch Richtigkeit und Reichhaltigkeit des Materials wesentlich übertreffen wird.

Durch den Buchhandel ist die bunte Profilkarte, welche lediglich Eisenbahninteressen dient, nicht zu beziehen, und ist die Verlagsbuchhandlung von W. Türk (A. Urban) in Dresden nur in der Lage, Exemplare der schwarzen Auflage zu versenden.

Denkschrift, betreffend den Bau mehrerer Localeisenbahnen secundärer Natur durch den Staat.

(Anlage 4 zum Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung der Staatseisenbahnen.)

Güldenboden-Mohrungen-Allenstein. (§ 1 No. 2 des Gesetzentwurfes.) Mit dieser Linie ist die Anlage einer neuen Querverbindung zwischen den beiden grossen, von Osten bezw. Nordosten nach Westen bezw. Südwesten führenden Parallelbahnen, der Ostbahnlinie Königsberg - Dirschau - Schneidemühl und der Thorn-Insterburger Bahn, bezweckt.

Bereits bei dem Bau der letzteren wurde geltend gemacht, dass die Verkehrsbedürfnisse der von der Bahn berührten Gegenden viel mehr Zweigverbindungen nach den Seeplätzen in der Richtung von Süden nach Norden als dergleichen Parallelbahnen erheischen. Man gelangte jedoch bei aller Würdigung dieses Verlangens und der dafür angeführten Gründe zu der Ueberzeugung, dass der Bau der Thorn-Insterburger Linie, durch welche in Verbindung mit der gleichfalls inzwischen hergestellten Fortsetzung von Thorn nach Posen eine neue, für den internationalen Verkehr und in strategischer Hinsicht wichtige Linie gewonnen wurde, der Anlage von Querbahnen vorangehen müsse. In dem Seitens der Commission des Herrenhauses über den unterm 17. Februar 1868 (G.-S. S. 78) Allerhöchst vollzogenen Gesetzentwurf, die Aufnahme einer Anleihe von 40 Millionen Thalern zur Deckung von Vorschüssen für Eisenbahn-Anlagen etc. betreffend, erstatteten Bericht (Drucksachen 1867/1868, No. 60), wurde der von der Staatsregierung eingenommene und in den Motiven zu dem ebengenannten Gesetzentwurf (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1867/68, No. 84) zum Ausdruck gebrachte Standpunkt noch durch den Hinweis darauf unterstützt, dass die projectirte Thorn-Insterburger Bahn, da sie alle die alten, fast parallel von Süden und Südosten nach Norden und Nordwesten nach den Seestädten gehenden Handelswege und Chausseezüge rechtwinklig schneide, den dortigen Verkehr sammeln und für die demnächstige Anlage von Querverbindungen erst eine geeignete Grundlage schaffen werde. Wenn aus diesen Gründen die vorgeschlagene Linie Billigung und Ausführung fand, so hat die Königliche Staatsregierung auf der andern Seite unausgesetzt den Bau von verticalen Küstenlinien im Auge behalten. Da das Privatcapital nur in beschränktem Umfange zu interessiren war und die dieserhalb angewandten Bemühungen nur in dem Bau der Ostpreussischen Südbahn und Marienburg-Mlawkaer Bahn einen Erfolg aufzuweisen hatten, sind inzwischen zwei derartige wichtige Querverbindungen, Posen-Schneidemühl-Belgard mit Abzweigung über Rummelsburg nach Rügenwalde und Stolpmünde und Jablonowo-Graudenz-Laskowitz, auf Staatskosten unternommen und bis auf den noch im Bau begriffenen, aber der Vollendung nahen Theil Graudenz-Laskowitz hergestellt worden.

Der diesbezügliche, unterm 17. Juni 1874 (G.-S. S. 256) Allerhöchst vollzogene Gesetzentwurf hat der zur Berathung über denselben eingesetzten Commission des Abgeordnetenhauses aufs Neue Gelegenheit gegeben, in dem hierüber an das Plenum erstatteten Berichte vom 9. Mai 1874 (Drucksachen des Abgeordnetenhauses de 1874 No. 376) auf die bereits in den Motiven zu jenem Gesetzentwurf hervorgehobene Wichtigkeit von dergleichen Querverbindungen hinzuweisen.

Mit der hier vorgeschlagenen Linie soll den ausgesprochenen Wünschen Rechnung getragen und das Netz der Querverbindungen erweitert werden.

Dieselbe erschliesst einen fruchtbaren und dicht bevölkerten Landstrich des von der Ostbahn, Thorn-Insterburger-, Ostpreussischen Südbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn eingeschlossenen Theiles der Provinz Ostpreussen. Nach dem aufgestellten Project erfolgt die Abzweigung von der Königsberger Hauptroute bei der zum Kreise Elbing und Regierungsbezirk Danzig gehörenden Station Güldenboden. Nach baldigem Verlassen des Elbinger Kreises tritt die Bahn in den bereits zum Regierungsbezirk Königsberg gehörenden Kreis Pr. Holland, schliesst die Kreisstadt gleichen Namens (mit ungefähr 5 000 Einwohnern) an und geht demnächst östlich von Maldeuten, mit welchem Orte das etwa 3000 Einwohner zählende Städtchen Saalfeld durch eine Chaussee verbunden ist, über Mohrungen, dem 4 000 Einwohner zählenden Hauptorte des gleichnamigen Kreises, nach Allenstein, um hier die Thorn-Insterburger Eisenbahn zu erreichen und so die Verbindung der beiden grossen Verkehrsstrassen herzustellen.

Die Kreise Pr. Holland und Mohrungen mit ungefähr 36 Quadratmeilen Flächeninhalt und 100 000 Einwohnern, deren Verkehrsbedürfnisse nur zum Theil durch die hier in Betracht kommenden Ostbahnstationen Güldenboden, Schlobitten und Mühlhausen Befriedigung finden, werden durch die Bahn in ihren fruchtbarsten und bevölkertsten Theilen dem grösseren Verkehre erschlossen.

Durch die ihren Hauptstädten, nach denen hauptsächlich der Verkehr hinneigt, und dem fruchtbaren Saalfelder Lande gewährte directe Eisenbahnverbindung erfährt das Absatzgebiet ihrer landwirthschaftlichen und forstwirthschaftlichen Erzeugnisse nach den Ostseeplätzen und der Landeshauptstadt eine Erweiterung, welche auch den anschliessenden fiscalischen Bahnen vermehrte Transporte zuführen wird.

Dem Kreise Allenstein mit 56 000 Einwohnern wird durch die neue, zugleich das fruchtbare Thal der Passarge erschliessende Linie eine seiner wirthschaftlichen Entwickelung förderliche directe Verbindung nach Elbing und Danzig geboten, während andererseits der etwa 6 000 Einwohner zählenden Kreisstadt Allenstein, welche zugleich Sitz des Landgerichts ist, für einen grossen Theil der Kreis- und Gerichtseingesessenen erleichterte Zugänglichkeit geschaffen wird.

Angesichts dessen und bei der nicht zu unterschätzenden Bedeutung der Bahn auch für die Landesvertheidigungsinteressen, glaubte die Königliche Staatsregierung Mangels eines geeigneten Privatunternehmers für den Bau auf Staatskosten eintreten, von den betheiligten Gemeinden und Kreisen indess in Anbetracht der durch den Bau der Bahn ihrer gesammten wirthschaftlichen Lage zu Theil werdenden Förderung mindestens die unentgeltliche Beschaffung des gesammten, zur Bahnanlage erforderlichen wenn auch werthvollen Grundes und Bodens fordern zu müssen.

Dieser Bedingung zu entsprechen, sind von den betheiligten Kreisen die Kreise Pr. Holland und Mohrungen bereit. Ausserdem ist für den Fall, dass nur die Strecke Güldenboden-Mohrungen zur Ausführung gelangt, seitens der Stadt Elbing ein Beitrag zu den Baukosten von 45 000 M. und für den Fall, dass die Linie bis Allenstein verlängert wird, eine Erhöhung dieses Beitrages auf 75 000 M., sowie Seitens der Stadt und des Kreises Mohrungen ein Beitrag von rund 48 000 M. angeboten worden. Die Kreise Elbing und Osterode werden von der projectirten Bahn nur an den äussersten Grenzen geschnitten, so dass von dem Verlangen der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens um so mehr Abstand genommen werden konnte, als die offerirten Baarbeträge vollkommen ausreichen, um die in den erwähnten Kreisen erforderlichen Terrainflächen bahnseitig zu erwerben. Die mit dem Kreise Allenstein eingeleiteten Verhandlungen haben zum Abschlusse noch nicht geführt. Sollte hiernach bezüglich der Schlussstrecke Mohrungen - Allenstein die verlangte Betheiligung der Localinteressenten zur Zeit noch nicht zu erreichen sein, so würde vorab nur die Strecke Güldenboden-Mohrungen, als der wichtigere Theil der Linie, zur Ausführung zu bringen sein.

Abzüglich der für den Grunderwerb in den Kreisen Pr. Holland, Mohrungen und Allenstein auf 306 000 beziehungsweise 201 000 M. veranschlagten Kosten wird die Ausführung der Bahn für die Strecke von Güldenboden bis Mohrungen bei einer Länge von 41,8 km 2 775 000 M. (oder rund 66 600 M. pro Kilometer) und von Mohrungen bis Allenstein bei einer Länge von 46,3 km 2 532 000 M. (rund 54 600 M. pro Kilometer) erfordern, so dass nach Abzug der von den Interessenten zu leistenden Baarzuschüsse von 45 000 bezw. 78 000 M. staatsseitig noch 2 730 000 bezw. 2 454 000 M. aufzuwenden bleiben.

Marienburg-Marienwerder-Graudenz-Thorn mit Abzweigung nach Kulm. (§. 1 No. 3 des Gesetzentwurfes.) Der rechts der Weichsel belegene Theil der Provinz Westpreussen hat sowohl bei dem Bau der Ostbahn, als auch bei Anlage der Thorn-Insterburger und Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn bisher nur in geringem Masse berücksichtigt werden können. Waren seiner Zeit für die Tracirung der Ostbahn auf dem linken Weichselufer bis Dirschau wesentlich strategische Rücksichten massgebend und galt es bei dem Bau der Thorn-Insterburger Bahn mit Fortsetzung über Gnesen nach Posen eine neue, für den allgemeinen Verkehr und die Landesvertheidigung wichtige durchgehende zweite Linie von der Ostgrenze des Landes nach dem Westen zu gewinnen, so mussten bei Festlegung der Marienburg - Mlawkaer Bahn die wiederholten Wünsche auf Herstellung einer rechtsseitigen Weichselbahn den Rücksichten auf Gewinnung einer

möglichst directen Verkehrsverbindung zwischen Danzig und dem südwestlichen Russland weichen.

Die langjährigen Bestrebungen der betheiligten Kreise um Herstellung einer sogenannten Weichsel-Städtebahn haben in wiederholten Vorstellungen auch bereits der Landesvertretung Gelegenheit zur Erörterung der Angelegenheit gegeben. (Bericht der Commission des Abgeordnetenhauses vom 9. Mai 1874 über den unterm 17. Juni 1874 — G.-S. S. 256 — Allerhöchst vollzogenen Gesetzentwurf wegen Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 50 600 000 Thalern zur Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes — Drucksachen 1874 No. 376 — und Bericht der Petitions-Commission vom 21. Februar 1877 — Drucksachen 1877 No. 160 —).

Es wurde geltend gemacht, dass die Anlage der Ostbahn auf dem linken Weichselufer für den Kreis und die Stadt Marienwerder einen wirthschaftlichen Nothstand herbeigeführt habe, indem die Bewohner des auf dem linken Weichselufer belegenen Kreistheiles ihre geschäftlichen und gewerblichen Beziehungen mit der auf dem rechten Ufer belegenen Kreisstadt möglichst abgebrochen hätten; dass bei dem Mangel von festen Brücken über die Weichsel und bei den häufigen und langen Unterbrechungen der Trajecte während des Winters der Personen- und Güterverkehr in einer Weise leide, dass nicht nur Stadt und Kreis Marienwerder, sondern der ganze zwischen Thorn und Marienburg belegene fruchtbare Landstrich mit den alten Weichselstädten Kulm, Graudenz, Marienwerder und Stuhm in Folge des Mangels einer Eisenbahnverbindung und des durch die Anlage der Ostbahn veranlassten Verkehrsumschwungs in eine rückgängige Bewegung gerathen sei,

Es wurde ferner darauf hingewiesen, dass Marienwerder der einzige Sitz einer Bezirksregierung sei, welcher noch einer Eisenbahn entbehre, dass in Folge der eben geschilderten Verkehrsstörungen die Parteien und Interessenten zu den Sitzungen des Appellationsgerichts, Verwaltungsgerichts, Schwurgerichts und Kreisgerichts oft nicht erscheinen könnten und hierdurch die Rechts- und Verwaltungspflege so bedeutende Verzögerungen erfahre, dass bei der neuen Justiz- und Verwaltungsreorganisation die Verlegung einzelner Behörden und somit ein weiterer Rückgang der Stadt und des Kreises zu befürchten stehe.

Wenn nun auch in letzterer Beziehung die Befürchtungen zu weit gegangen sind — Marienwerder ist inzwischen zum Sitz eines Oberlandesgerichts bestimmt —, so muss doch anerkannt werden, dass durch die Ostbahn und ihre Fortsetzung über Thorn nach Polen der Verkehr von den rechtsseitigen Weichselstädten abgeleitet und dass durch die Thorn-Insterburger und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn dem zwischenliegenden, etwa 37 km breiten und 120 km langen Landstrich die aus dem Handel und Verkehr mit dem östlichen Hinterlande entspringenden Hülfsquellen zum Theil entzogen worden sind. Auch ist zuzugeben, dass durch die inzwischen für Staatsrechnung zur Ausführung gekommene, ihrer Vollendung nahe Bahn von Jablonowo über Graudenz nach Laskowitz, welche dem Kreise Graudenz die Vortheile einer Schienenverbindung bringt, die angestrebte directe Verbindung zwischen Thorn und Marienburg keineswegs erübrigt wird, zumal Kreis und Stadt Marienwerder Gefahr laufen, durch den Ausbau der Jablonowo-Laskowitzer Linie noch der Beziehungen beraubt zu werden, welche sie bisher noch mit dem südlich belegenen Landstriche der Weichsel unterhalten konnten.

Bei aller Würdigung dieser Verhältnisse glaubte die Königliche Staatsregierung im Einverständniss mit der Landesvertretung den Bau der verlangten Bahn zunächst den betheiligten Kreisen selbst überlassen zu müssen.

Trotz aller Bemühungen und trotz allen, Seitens der Staatsregierung den vorgelegten Projecten zu Theil gewordenen Entgegenkommens ist es bisher nicht gelungen, das Privatcapital für den Bau der Bahn in genügendem Masse flüssig zu machen. Unter diesen Umständen und mit Rücksicht darauf, dass die Linie neben dem Localverkehr auch in etwa dem durchgehenden Verkehre zu Gute kommen und zugleich in hervorragendem Masse den Zwecken der Landesvertheidigung dienen wird, dass auch durch die Erschliessung fruchtbarer und umfangreicher Gebietstheile die Zuführung erheblicher Transporte für die angrenzenden fiscalischen Bahnen und eine Steigerung ihrer Rentabilität erwartet werden kann, hat die Königliche Staatsregierung geglaubt, nunmehr der Ausführung der Anlage auf Staatskosten näher treten zu sollen.

In Durchschneidung des rechtsseitig der Weichsel belegenen Theiles des Regierungsbezirks Marienwerder, welcher nach der Dichtigkeit der Bevölkerung, nach der Güte des Grundes und Bodens, sowie nach dem Stande der wirthschaftlichen Cultur und Production schon jetzt zu den besten Districten der Provinz zählt, geht die Linie zunächst durch die Kreise Stuhm und Marienwerder und erschliesst die, beiden Kreisen angehörende, sogenannte Marienwerdersche Niederung, einen ungefähr 40 km langen und durchschnittlich 6 km breiten, dicht bevölkerten und fruchtbaren Landstrich von etwa 14 000 ha Flächeninhalt, dessen Ackerbau, Viehzucht und Obstcultur schon jetzt von erheblicher Bedeutung ist. Ausser der Kreisstadt Stuhm mit über 2 000 Einwohnern erhält die mit ihren Vorstädten gegen 13 500 Einwohnern zählende, den Sitz des Oberlandesgerichts und anderer Behörden bildende Hauptstadt des Regierungsbezirks Marienwerder die bisher gänzlich entbehrte Schienenverbindung. Den umfangreichen fiscalischen Rehofer Forsten mit einem Flächeninhalt von 5 000 ha werden zugleich neue Verkehrsg ebiete eröffnet.

Es steht zu hoffen, dass hierdurch Handel und Industrie, welche letztere früher in der Stadt Marienwerder, als die daran vorbeiführende Berlin-Königsberger Hauptstrasse noch von Bedeutung war, mehrfache gewerbliche Etablissements, als eine Papiermühle, Oelmühle, einen Eisenhammer, eine Tuchfabrik, zwei Tabaksfabriken und eine Zuckerraffinerie aufzuweisen hatte, auf's Neue wieder aufblühen und dass aus der Möglichkeit, Kohlen, Eisen, Kalk und Düngungsmittel zu billigen Preisen zu beziehen, segensreiche Wirkungen für die landwirthschaftliche Entwickelung der Marienwerderschen Niederung hervorgehen werden.

In weiterer Fortsetzung wird der Kreis Graudenz und die über 15 000 Einwohner zählende, den Sitz des Landgerichts für die Kreise Graudenz und Marienwerder bildende und bereits an der von Jablonowo nach Laskowitz führenden Bahn belegene Kreisstadt gleichen Namens getroffen. Weiter südlich tritt sodann die Linie in das sogenannte Kulmer Land, einen im etwa zweimeiligen Umkreise der Stadt Kulmsee und in den Kreisen Kulm und Thorn belegenen District des Regierungsbezirks Marienwerder, welcher vermöge seiner Cultur und Productionsfähigkeit und seines Weizenbaues anerkannt von hervorragender Bedeutung ist, und dessen Boden vorzugsweise zum Zuckerrübenbau geeignet erscheint. Die unter den bisherigen ungünstigen Communicationsverhältnissen nur wenig ausgebildete Zuckerindustrie wird durch den ihr gebotenen, die billige Heranschaffung der Materialien und vortheilhafte Verwerthung der Producte ermöglichenden Schienenweg in den Stand gesetzt, den in grösserer Ausdehnung vorhandenen vorzüglichen Rübenboden für ihre Zwecke nutzbar zu machen und der Landwirthschaft eine erhöhte Bodenrente zuzuführen. Auch wird einem bedeutenden fiscalischen Forstcomplex, den zur Oberförsterei Jamni gehörenden, 7 000 ha grossen Forsten durch das neue Verkehrsmittel die Erweiterung des Absatzgebietes und die Erhöhung der Rentabilität gesichert.

Der Stadt Kulm selbst mit etwa 9 000 Einwohnern können nach Lage der örtlichen und Verkehrsverhältnisse und bei Berücksichtigung der Landesculturinteressen im Einvernehmen mit den competenten Provinzialbehörden die Vortheile einer Eisenbahnverbindung nur durch die Anlage einer Stichbahn zugewendet werden, deren Abzweigung — vorbehaltlich weiterer örtlicher Prüfung — in der Nähe des nordwestlich von Kulmsee in der Richtung nach Graudenz belegenen Ortes Kruschin in Aussicht genommen ist.

Eine directe Bahn von Graudenz nach Kulm und in weiterer Fortführung nach Thorn würde nicht nur auf bedeutende Terrainschwierigkeiten stossen, sondern auch die fruchtbarste und beste Weizengegend des Kulmer Landes unberührt lassen.

Die an die Localinteressenten bezüglich ihrer Betheiligung an den Anlagekosten zu stellenden Anforderungen werden mit Rücksicht auf die verhältnissmässig hohen Preise des für die Bahnanlage erforderlichen Terrains und die beschränkte Leistungsfähigkeit der betreffenden Communalverbände auf die unentgeltliche Hergabe des gesammten, zur Bahnanlage erforderlichen Grundes und Bodens zu beschränken sein. Nach Abzug der hierfür erwachsenden, auf ca. 1 130 000 M. veranschlagten Kosten wird das staatsseitig für den Bau der im Ganzen 150,3 km langen Bahn aufzuwendende Anlagecapital sich auf 9 250 000 M. belaufen, also für das Kilometer auf rund 61 500 M., für welches eine mässige Verzinsung für sich, auch ohne Rücksicht auf den der Ostbahn daraus erwachsenden Verkehrszuwachs in Aussicht genommen werden kann.

Schneidemühl-Deutsch-Krone. (§ 1 No. 4 des Gesetzentwurfs.) Der im Regierungsbezirk Marienwerder belegene, 5 Stadtgemeinden, 104 Landgemeinden und 60 Gutsbezirke umfassende Kreis Deutsch-Krone mit einer 63 000 übersteigenden Einwohnerzahl, konnte bei dem bisherigen Ausbau des Westpreussischen Eisenbahnnetzes mit den Wohlthaten directer Schienenverbindungen nur in beschränktem Masse bedacht werden.

Die von Kreuz nach Schneidemühl bezw. Danzig führende Linie der Ostbahn berührt nur die südöstliche Spitze, die Pommersche Centralbahn nur die äusserste nordwestliche Grenze des Kreises, und auch die zuletzt gebaute Posen-Belgarder Linie, obwohl den Kreis in seinen östlichen Grenzstrichen durchschneidend und die Stadt Jastrow anschliessend, hat dem Haupttheile des Kreises und insbesondere auch der Kreisstadt Deutsch-Krone selbst, welche mit ihrem Verkehr bis zur nächsten Eisenbahnstation sich auch jetzt noch auf vier Meilen der Chaussee bedienen muss, eine directe Eisenbahnverbindung nicht gebracht.

Zur Gewinnung einer solchen ist die Herstellung einer secundären Zweigbahn Deutsch-Krone-Schneidemühl in Aussicht genommen, deren Anlage nach dem Ergebnisse der angestellten Ermittelungen bei einer Länge der Linie von 24,5 km excl. der Grund-

Erwerbskosten einen Kostenaufwand von 902 000 M., also die verhältnissmässig geringe Summe von 36 800 M. auf das Kilometer, erfordern würde.

Die mit den Interessenten Zwecks Betheiligung an den Kosten durch Vermittelung des Oberpräsidenten der Provinz Westpreussen eingeleiteten Verhandlungen haben für den Seitens der Staatsregierung auf Staatskosten in Aussicht genommenen Bau der Bahn eine brauchbare Grundlage herbeigeführt, indem danach die unentgeltliche, lastenfreie Hergabe des gesammten erforderlichen Grundes und Bodens, sowie die Leistung eines Zuschusses zu den Baukosten in Höhe von 8 000 M. pro Kilometer à fonds perdu gesichert erscheint.

Die obige auf	902 000 M.
veranschlagte Bausumme würde daher staatlicherseits nach Abzug des Betrages von 8 000 M. pro Kilom. bei einer Länge von 24,5 km mit	196 000 „
nur noch in Höhe von	706 000 M.

aufzubringen sein.

Die projectirte Linie durchschneidet einen fruchtbaren und wohlhabenden Theil des Kreises und ist dazu bestimmt, ausser dem Verkehr der über 6 000 Einwohner zählenden Kreisstadt Deutsch-Krone und des gesammten nach der Kreisstadt gravitirenden volkreichen und schon jetzt mit einzelnen industriellen Anlagen ausgestatteten Hinterlandes noch den Verkehr der Orte Gr. - Wittenberg, Schrotz und Rosenfelde nebst Umgegend (mit im Ganzen ungefähr 5 000 Einwohnern) aufzunehmen.

Es steht zu hoffen, dass durch die neue Anlage die Productionsfähigkeit und das Absatzgebiet der durchschnittenen Gegenden erweitert, Wohlstand und Steuerkraft der Bewohner gesteigert und für die aufzuwendenden Kosten in dem Gedeihen und Emporblühen des betreffenden Landestheiles sowohl, wie auch in der gesteigerten Frequenz der anschliessenden Hauptbahn ein ausreichender Ersatz gefunden werden wird.

Unter diesen Umständen glaubt die Staatsregierung unter der Vorraussetzung der obenerwähnten Betheiligung der Interessenten die Ausführung der Linie auf Staatskosten befürworten zu können.

Hirschberg-Schmiedeberg. (§ 1 No. 5 des Gesetzentwurfes.) Die Einbeziehung der durch industrielle und gewerbliche Betriebsamkeit von langer Zeit her ausgezeichneten Stadt Schmiedeberg in das vaterländische Eisenbahnnetz ist bisher nicht zu erreichen gewesen. Die seiner Zeit von der Stadt angestrebte Führung der Schlesischen Gebirgsbahn von Hirschberg über Schmiedeberg nach Landshut musste der sich entgegenstellenden ausserordentlichen Terrainschwierigkeiten halber unterbleiben. Die späteren Bemühungen der Stadt durch Herstellung einer secundären Stichbahn von Schmiedeberg über Erdmannsdorf nach Hirschberg, der nächstgelegenen Station der Gebirgsbahn, den erstrebten Schienenanschluss zu erlangen, scheiterten an der Höhe der ermittelten Anlagekosten. Im Hinblick auf die hervorragende Bedeutung der Bahn für die industriellen und wirthschaftlichen Verhältnisse des betreffenden Landestheiles ist bereits damals die Frage zur Erörterung gelangt, ob nicht bei entsprechender finanzieller Betheiligung der Localinteressenten der Ausbau der Bahn für Staatsrechnung in Aussicht zu nehmen sei. Bei der grösseren Dringlichkeit anderer Staats-Eisenbahnbauten musste hiervon indess abgesehen werden.

Nachdem eine neuerdings staatlicherseits veranlasste nochmalige Vermessung und Veranschlagung der Bahn eine wesentliche Reduction des Anlagecapitals als angängig ergeben hat, auch in den betheiligten Interessentenkreisen eine gesteigerte eigene Opferwilligkeit zu Tage getreten ist, glaubt die Staatsregierung nunmehr den Zeitpunkt gekommen, bei genügender Betheiligung der Gemeinden und Kreise die Ausführung der Bahn für Staatsrechnung in Vorschlag zu bringen.

Zwischen Hirschberg und Schmiedeberg besteht schon jetzt ein lebhafter Personen- und Güterverkehr, welcher durch die Anlage der Bahn voraussichtlich eine weitere Zunahme erfahren wird. Die gegenwärtige Personenfrequenz (etwa 80 Personen pro Tag) und der Umfang der schon jetzt auf der Strasse von Hirschberg nach Schmiedeberg sich bewegenden Gütermengen (mit einem Jahresquantum von ca. 67 Millionen Kilogramm) lassen für die Bahn einen Transportverkehr erwarten, der bei sparsamer Einrichtung des Baues und Betriebes eine mässige Verzinsung des Anlagecapitals möglich machen wird.

Neben der Stadt Schmiedeberg mit einer Bevölkerung von ca. 4 000 Seelen und zahlreichen industriellen und gewerblichen Etablissements kommt als Hauptbahninteressent wesentlich die früher fiscalische, jetzt einer Actiengesellschaft gehörige Erdmannsdorfer Flachsgarn-Maschinenweberei und Spinnerei in Betracht.

Als Mindestmass der finanziellen Betheiligung der Localinteressenten an den Baukosten ist — in Anbetracht der für dieselben aus der Bahnanlage erwachsenden erheblichen Vortheile — neben der unentgeltlichen Gestellung des gesammten zur Bahnanlage erf derlichen Grundes und Bodens (veranschlagt auf ca. 118 000 M.) ein baarer, à fonds perdu zu leistender Zuschuss von 4 000 M. pro Kilometer Bahnlänge in Aussicht genommen. Nach dem Ergebnisse der durch Vermittelung des Oberpräsidenten der Provinz in dieser Richtung bereits stattgehabten Erhebungen darf erwartet werden, dass in dem bezeichneten Umfange die betheiligten Interessentengruppen zu eigenen Opfern bereit und in der Lage sein werden.

Die Kosten der 14,8 km langen Bahn, für welche ausser dem Endbahnhofe noch Haltestellen in der Nähe von Erdmannsdorf und Lomnitz in Aussicht genommen sind, belaufen sich nach den angestellten Ermittelungen ausschliesslich der Kosten für den Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens auf 630 000 M. oder rund 42 460 M. pro Kilometer, so dass nach Abzug des von den Interessenten zu leistenden Baarzuschusses von rund 59 000 M. staatsseitig noch 571 000 M. aufzuwenden bleiben.

(Schluss folgt.)

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht der Eisenbahnen. Zusammenhang des Unfalles mit dem Bahnbetrieb nach dem Reichs-Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. Eigenes Verschulden des Verletzten.** T. St. hatte in seiner Eigenschaft als Oberconducteur der Bayerischen Staatsbahnen am 11. November 1876 den Schnellzug No. 347 von M. nach E. begleitet, nach Ankunft des Zuges in der genannten Endstation und nachdem er bereits, um dem du jour habenden Beamten Rapport zu erstatten, das Dienstcoupé verlassen hatte, sich in dasselbe wieder zurückbegeben und sein Reisegepäck nebst den Dienstpapieren zu sich genommen, fiel aber bei dem zweitmaligen Aussteigen in Folge Ausgleitens vom obersten Trittbrette des Wagens zur Erde hinab und erhielt hierbei heftige Contusionen am Arm und Schulter der rechten Seite mit Zerreissung von Bändern und Sehnen. Nach längerer Krankheit und nach Gebrauch einer Badecur wurde derselbe durch Entschliessung der Königlichen Generaldirection der Verkehrsanstalten vom 13. December 1877 vorerst auf die Dauer eines halben Jahres in den Ruhestand versetzt. — Auf Grund dieser unbestritten gebliebenen Thatsachen trat T. St. gegen den Bayerischen Eisenbahnfiscus mit einer Entschädigungsklage auf, welche jedoch durch Urtheil des Handelsgerichts München I. J. vom 6. Juni 1878 abgewiesen wurde. — Die gegen dieses Urtheil vom Kläger eingelegte Berufung wurde als unbegründet verworfen und kommt in den Entscheidungsgründen des handelsappellationsgerichtlichen Urtheiles Folgendes vor: „Die Verbindlichkeit des Fiscus zum Schadensersatze wurde vom Kläger auch im zweiten Rechtszuge zunächst aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 abgeleitet, indem der eingetretene Unfall mit einer angeblichen Schadhaftigkeit der zum Zwecke der Dampfheizung in den Eisenbahnwaggons angebrachten Röhrenleitung in Beziehung gebracht und behauptet wurde, dass die zur Verbindung der Röhren bestimmten Mutterschrauben (sog. Flanschen) ausgegangen und schlecht gewesen seien und das Ausströmen des Dampfes gestattet haben, wodurch sich bei den damaligen äusseren Temperaturverhältnissen auf dem Trittbrette des Dienstwagens Glatteis gebildet habe. Ist dieses Vorbringen des Klägers richtig, so ist auch die Anwendbarkeit des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gegeben. — Ein Unfall ist nämlich dann als beim Betriebe der Eisenbahn eingetreten anzusehen, wenn er bei der Vorbereitung, der Durchführung oder dem Abschlusse des Bahnbetriebes sich ereignet hat und wenn nach den Umständen wenigstens ein mittelbarer Zusammenhang des Unfalles mit der eigenthümlichen Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes sich als möglich darstellt. — Bei den Bayerischen Staatsbahnen besteht nun die verordnungsmässige Einrichtung, dass zur Winterszeit die Personenwagen und die für das Zugpersonal bestimmten Dienstcoupées durch Dampfheizung mittelst Röhrenleitung erwärmt werden. Diese Einrichtung findet bei dem Bahnbetriebe ihre Verwendung, weshalb auch die mit derselben verbundene besondere Gefahr im Causalzusammenhange mit dem Bahnbetriebe selbst steht. Wenn nun, wie Kläger behauptet, während der Fahrt durch Ausströmen von Dampf aus den Heizungsröhren auf dem Trittbrette des Dienstwagens sich Glatteis gebildet hat, welches ohne solche Einwirkung des Dampfes durch die äussere Temperatur allein nicht hätte entstehen können, so steht die durch Abrutschen auf dem schlüpfrigen Trittbrette bewirkte Körperverletzung des Klägers wenigstens in einem mittelbaren Zusammenhange mit dem Bahnbetriebe selbst. Hieran ändert der Umstand nichts, dass der Bahnzug an der Endstation bereits stillstand und dass Kläger vor dem Unfalle schon zur Rapporterstattung aus dem Dienstcoupée getreten war; denn derselbe kehrte nach geschehenem Rapporte sofort wieder in den Dienstwagen zurück und war bis zu dem Augenblick, in welchem er auch mit seinem Reisegepäck und den Dienstpapieren den Dienstwagen verlassen hatte, bei dem Bahnbetriebe in dienstlicher Eigenschaft thätig. — Gleichwohl konnte auch vom Berufungsgerichte weder auf Grund des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes, noch auch nach allgemeinen civilrechtlichen Grundsätzen über die culpa, eine Entschädigungspflicht des beklagten Fiscus anerkannt werden, weil der eingetretene Unfall auf ein eigenes Verschulden des Verletzten zurückzuführen ist. Kläger,

welcher bei der erstrichterlichen Verhandlung vom 6. Juni 1878 persönlich erschienen war, hat nämlich selbst zugegeben, dass er schon bei dem erstmaligen Aussteigen aus dem Dienstcoupée die grösste Vorsicht gebrauchen musste, um nicht auf dem schlüpfrigen Trittbrette abzurutschen. Da er somit die Gefahr genau kannte und da an der Endstation E. kein Grund mehr für ihn bestand, aus Rücksichten des Dienstes jene Achtsamkeit bei Seite zu lassen, welche vorsichtige Personen im Eisenbahnverkehre überhaupt anzuwenden pflegen, so hat der Kläger den Unfall offenbar selbst verschuldet, indem er, mit Reisesack, Mantel und Dienstpapieren beschwert, aus dem Coupée gestiegen ist. Durch solche Ausrüstung hat sich Kläger selbst ausser Lage gesetzt, sich mit beiden Händen an den eisernen Griffen festzuhalten, welche zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens ausserhalb eines jeden Waggons angebracht sind. Die Vorinstanz hat deshalb mit Recht angenommen, dass Kläger den Unfall leicht hätte abwenden können, wenn er seine Effecten entweder einem untergebenen Eisenbahnbediensteten aus dem Wagen gereicht oder dieselben vor dem Aussteigen auf dem Boden des Coupées so zurechtgelegt hätte, dass er sie nach dem Aussteigen selbst herausnehmen konnte. In der Unterlassung dieser gewöhnlichsten Vorsichtsmassregeln muss, abgesehen von sonstigen zur Abwehrung solchen Unfalls dienenden Vorkehrungen, ein solches Verschulden des Klägers gefunden werden, durch welches der Unfall selbst verursacht worden ist, und zwar selbst in dem Falle, wenn den Organen der Betriebsverwaltung irgend ein Versehen bei Instandhaltung der Heizapparate zur Last gelegt werden könnte, was übrigens der Kläger selbst bei seiner Vernehmung vor dem Königlichen Bahnamte München am 29. November 1876 gar nicht geltend gemacht hat, indem er vielmehr die Erklärung abgab, dass er wegen des Unfalles Niemanden eine Schuld beimessen könne". (Erk. d. Oberst. Gerichtshofes f. Bayern vom 10. Decbr. 1878. Hptv. No. 1240; Samml. d. Entscheid. Bd. III. S. 910 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von Schienenbefestigungsmaterial. Bei diesseitiger Verwaltung soll die Lieferung von
1. 22 000 kg Unterlagsplatten (3 gelochte),
2. 10 000 „ Laschen (gewöhnliche),
3. 105 000 „ Winkellaschen,
4. 20 000 „ Laschenbolzen mit Muttern,

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind im Bureau des Unterzeichneten zur Einsicht ausgelegt und können von dort gegen Erstattung der Copialiengebühren mit 1,50 M. bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum

8. December cr., 12 Uhr Mittags im Bureau des Unterzeichneten — Möckernstrasse No. 26, 2 Tr. — abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 21. November 1879. Der Oberingenieur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. gez. Wiedenfeld, Baurath. (1468)

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung nachstehender Betriebs- und Werkstättematerialien als:

verschiedener Metalle und Metallwaaren, Dielen resp. Bohlen von Kiefern-, Eichen- und Pappelholz, Reiserwellen, Reiserbesen, Oele und Petroleum, Firnisse und Lacke, Fruchtgummi, Mennige, Bleiweiss, Kupfervitriol, blausaurem Kali, Morsestreifen, Lampencylinder und Glasscheiben, Dochtband und Wollendochtgarn, Hanf, Oelsaugpolster, Stopfbüchsenpackung, Putzleinen und Putzbaumwolle, Schmirgelleinen, Pinsel, Plombirkordel, Waschleder und Zündhölzer,

soll für das Jahr 1880 im Wege der Submission vergeben werden. Lieferungsangebote sind spätestens bis zum

8. December d. J., Vorm. 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien"

an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen nebst dem Verzeichniss der Materialien können bei unserer Canzlei und Magazins-Verwaltung dahier, sowie auf der Station Alsfeld eingesehen, auch gegen eine franco einzusendende Gebühr von 50 Pf. durch unsere Canzlei bezogen werden. Giessen, den 20. November 1879. Grossherzogliche Direction. (1469)

---

1. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. d. Mts. ab werden directe Billets II. Classe mit 30 tägiger Gültigkeitsdauer zur Fahrt von Leipzig, sowie von Dresden-Neustadt nach Paris über Zerbst-Magdeburg-Kreiensen-Scherfede-Elberfeld-Aachen und Bleyberg verausgabt.

Die Preise dieser Billets sind bei unserer Billet-Expedition Leipzig resp. der Billet-Expedition der Sächsischen Staatsbahn in Dresden-Neustadt zu erfahren. Berlin, den 11. November 1879. Die Direction. (1451)

---

2. Tarifwesen.

Im **Hanseatisch-Preussischen Eisenbahn-Verbande** treten vom 1. December cr. ab directe Frachtsätze des Specialtarifs A2 und III für den Verkehr zwischen den Ostbahnstationen Obornik, Rogasen, Kolmar i/P., Jastrow und Ratzebuhr einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der qu. Frachtsätze geben die Verbandstationen Auskunft. Bromberg, den 17. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1459)

Westdeutscher und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Die in den Nachtrag 31 zum Personentarif mit Gültigkeit vom 20. November cr. ab aufgenommenen anderweiten Fahrpreise II. und III. Classe für gewöhnliche Personenzüge und Gepäcktaxen zwischen Mainz, H.-L. B. und Mainz, N.-St. B. einerseits und Bremen andererseits, sowie die Retourbillet-Taxen zwischen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen einer- und Hannover und Bremen andererseits bleiben bis auf Weiteres ausser Anwendung. Cassel, am 15. November 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1458)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn - Verband. Mit dem 1. Januar 1880 werden die für den Verkehr mit der Kaiserin-Elisabethbahn bestehenden Gütertarife und zwar:
1. der Tarif No. I vom 1. Novemb. 1872,
2. „ „ „ II „ 15. „ 1869,
3. „ „ „ IV „ 1. „ 1872,
4. „ „ „ V „ 1. Februar 1875,
5. „ „ für die Deutschen Hafenstationen via Leipzig-Eger vom 1. Februar 1875,
6. der Tarif für die Deutschen Binnenstationen via Leipzig-Eger vom 1. Februar 1875

und die zu diesen Tarifen herausgegebenen Nachträge in ihrem vollen Umfange aufgehoben.

An Stelle dieser Tarife tritt mit dem gleichen Zeitpuncte ein neuer Tarif für den Verkehr mit der Kaiserin Elisabethbahn in Kraft, welcher auf einer anderweiten Classification beruht und gegen die bisherigen directen Frachtsätze theils Erhöhungen, theils Ermässigungen enthält.

Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze wird vor Ausgabe des Tarifs die gewünschte Auskunft von unserem Tarifbureau gegeben werden. Frankfurt a/M., den 15. November 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1456)

Mit dem 1. Januar 1880 tritt der Tarif für den directen Güter-Verkehr vom 1. December 1877 zwischen Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen, Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen Stettin und Swinemünde der Berlin-Stettiner Eisenbahn andererseits via Berlin und Frankfurt a/O. nebst den dazu gehörigen Nachträgen ausser Kraft und an dessen Stelle ein neuer **Stettin-Schlesischer Verband-Güter-Tarif** in Geltung. Ueber die Sätze des neuen Verband-Tarifs, welche gegen die bisherigen theils Ermässigungen, theils Erhöhungen enthalten, ertheilt das Tarif-Bureau der unterzeichneten Verwaltung (Leipziger Platz 17, III) Auskunft. Berlin, den 17. November 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1460 J)

Im Verkehre zwischen Hamburg resp. Lübeck und Stettin einerseits und Wien, Jedlesee, Korneuburg, Stockerau, Nussdorf, Klosterneuburg, Floridsdorf und Stadlau andererseits kommen vom 1. December cr. ab für Petroleumtransporte in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende Ausnahmefrachtsätze:

ab Hamburg resp. Lübeck . . 4,04 M.
„ Stettin . . . . 3,24 „

pro 100 kg zur Erhebung.

Berlin, den 20. November 1879. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Oesterreich-Ungarischen Verbandes. (1461)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Am 1. Januar 1880 tritt für den Stettin-Berlin-Thüringischen Verbands-Güterverkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher theils erhöhte, theils ermässigte, sowie neue Frachtsätze für Stationen der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim etc. enthält.

Die abgeänderten bezw. neuen Tarifsätze sind von dem Tarif-Bureau der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zu erfahren. Berlin, den 18. November 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1462)

Am 1. December cr. tritt an Stelle des Tarifs für den directen Güterverkehr zwischen Leipzig, Station der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn einerseits und Kamenz, Görlitz und Zittau, Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn andererseits vom 1.

April 1877 ein neuer Tarif mit theilweise ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Berlin, den 19. November 1879. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 1. Januar 1880 treten die im obenbezeichneten Verbande bestehenden Frachtsätze für den Verkehr zwischen Spandau und Wittenberge der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn einerseits und den Stationen der Halle-Sorau-Gubener Bahn andererseits ausser Kraft. Vom genannten Zeitpunkt findet für diese Relationen, soweit nicht im Hanseatisch-Schlesischen Verbande directe Sätze bestehen, eine directe Abfertigung nicht mehr statt. Berlin, den 15. November 1879. Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn - Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1463)

Im Verkehre zwischen Hamburg B. H. und Lüneburg B. H. einerseits und Hettstedt andererseits kommen fortan ermässigte Frachtsätze zur Anwendung, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind. Berlin und Hamburg, den 15. November 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahn - Gesellschaft. (1445)

Hof-Meininger Eisenbahnverband. Am 20. November cr. tritt der Nachtrag VI zum Tarifheft IV in Kraft. Derselbe enthält abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und verschiedenen Lothringisch-Luxemburgischen Stationen, welche neben bedeutenden Ermässigungen auch geringe Erhöhungen in sich schliessen.

Letztere treten jedoch erst mit 1. Januar 1880 in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,30 ℳ bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erhalten. Dresden, am 17. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1446)

Norddeutsch - Oesterreichischer resp. Hamburg etc.-Böhmisch-Mährischer Eisenbahnverband. Mit dem 31. December d. J. treten der directe Gütertarif für den Norddeutsch - Oesterreichischen Eisenbahnverbend vom 1. October 1874 nebst sämmtlichen Nachträgen, sowie der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg, Lübeck, Swinemünde, Stettin und Berlin einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Prag-Duxer Bahn, Pilsen-Priesener Bahn, Kaiser Ferdinands Nordbahn und Oesterreichischen Staatsbahn andererseits, vom 1. October 1874 nebst sämmtlichen Nachträgen ausser Kraft.

Ob und inwieweit neue und respective erhöhte Tarife an Stelle der vorstehend bezeichneten Tarife treten, wird eventuell später bekannt gemacht werden. Die Verbandverwaltungen. (1449)

Norddeutsch-Oesterreichischer Verband. Mit 1. December 1879 tritt ein Nachtrag XXVII zu dem Tarife vom 1. October 1874, enthaltend neue Frachtsätze für Getreide etc. nach Berlin, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei den betheiligten Stationen zur Einsicht auf. K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (1448)

Am 1. Januar 1880 kommt ein neuer Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr via Lindau zur Einführung, durch welchen der gegenwärtig bestehende Tarif vom 1. November 1866 ersetzt wird. Nur die in letzterem enthaltenen Taxen für Genève trans. und Verrières trans. bleiben über den 1. Januar k. J. hinaus bis auf Weiteres noch in Geltung. Durch den erwähnten neuen Tarif treten vereinzelt Erhöhungen ein, auch wird die bisher angängige directe Expedition für die Station Flüelen der Schweizerischen Nordostbahn und die Stationen Au und Haag der Vereinigten Schweizerbahnen aufgehoben. Die bisherigen Schweizerischen Verbandstationen Frauenfeld, Baden, Brugg, Zug, Olten, Solothurn, Aarburg, Langenthal, Thun, Fribourg, Romont, Vevey, Yverdon, Morges, Altstätten, Flawyl, Gossau, Näfels-Mollis, Netstall, Ragatz, St. Margarethen, Utznach, Utzwyl und Wallenstadt erhalten künftig nur eine beschränktere Verbindung und kommt daher die bisher mögliche directe Kartirung mit den Sächsischen Stationen Altenburg, Annaberg, Gera, Glauchau, Greiz, Meerane, Plauen i. V., Reichenbach i. V., Riesa und Zwickau ebenfalls in Wegfall. Bis zur Ausgabe des neuen Tarifs, welche noch besonders veröffentlicht werden wird, giebt das Verkehrsbureau der Sächsischen Staatseisenbahnen hier auf schriftliche Anfragen über die Höhe der künftigen Frachtsätze Auskunft. Dresden, den 17. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1447)

Niederschlesisch - Märkische Eisenbahn. Am 1. Januar 1880 tritt im Berlin-Dresden-Sächsischen Verbande (Tarif vom 1. November 1877) ein neuer Nachtrag in Kraft, durch welchen theils Erhöhungen, zum Theil aber auch Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze herbeigeführt werden.

Die in dem bezüglichen Nachtrage enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Berlin (Berlin-Dresdener Bahnhof) sind denjenigen für Berlin (Berlin-Anhaltischen) und Berlin (Berlin - Görlitzer Bahnhof) im Berlin - Anhalt - Sächsischen bezw. Märkisch-Sächsischen Verbande bestehenden Frachtsätzen gleichgestellt. Berlin, den 18. November 1879. Königliche Direction. (1453)

Mit dem 1. Januar 1880 wird der Verbandstarif für den **Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Güterverkehr** vom 1. Januar 1877 nebst sämmtlichen hierzu erschienenen Nachträgen ausser Kraft gesetzt.

Derselbe wird bis zum gedachten Zeitpuncte thunlichst durch einen neuen, auf Grund des Deutschen Reformsystems erstellten Tarif ersetzt werden. München, den 17. November 1879. Namens des Niederländisch - Bayerisch - Oesterreichischen Verbandes: Die Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung. (1452)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 1. Januar 1880 kommen im vorgenannten Verbande die Frachtsätze zwischen Halle, Steinthorbahnhof und Centralbahnhof (M. - H. B.) und Gittelde der Braunschweigischen Bahn zur Aufhebung und kommen Sendungen zwischen diesen Stationen fortan nur im Harz-Nordsee Verbande zur Abfertigung.

Hierdurch wird eine Tariferhöhung nur insofern herbeigeführt, als Transporte von Malz, Oelsamen aller Art, Mörtel aller Art, Braunstein, Brennholz etc., Erde gewöhnliche, Gyps, Rüben frische, Schlacken und Sinteln, sowie Steine, bearbeitete, sodann nicht mehr auf Grund von Ausnahmesätzen, sondern zu den Taxen der regulären Tarifclassen abgefertigt werden. Berlin, den 15. November 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung (1450)

Am 1. December a. c. tritt der Nachtrag IX zum Tarife für den **Magdeburg-Bayerischen Verband** in Kraft. Derselbe enthält veränderte Frachtsätze, sowie Berichtigungen und ist von den Verbandsbahnen zum Preise von 0,15 M. zu erlangen. Dresden, am 17. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1454)

Mit dem 31. December d. J. treten die nachverzeichneten Tarife für den directen Güterverkehr ausser Kraft:

1. zwischen Berlin und Stationen der Tyroler Linie vom 15. September 1868;
2. zwischen Stationen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger, der Leipzig-Dresdener Bahn und der Sächsischen Staatsbahn einerseits und solchen der Aussig-Teplitzer Bahn, Oesterreichischen Staatsbahn, Kaiser Ferdinands Nordbahn und der Theissbahn andererseits vom 1. Februar 1872;
3. zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und solchen der Kaiser Franz-Josef Bahn vom 15. April 1872; z. Z. giltig: Nachtrag VI vom 1. Februar 1875 für Plagwitz-Lindenau;
4. zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und solchen der Böhmischen Westbahn vom 10. December 1872; z. Z. giltig: Nachtrag II für Plagwitz-Lindenau vom 1. Februar 1875;
5. zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und solchen der Pilsen-Priesener sowie Böhmischen Westbahn vom 1. Juni 1874; z. Z. giltig: Nachtrag II für Plagwitz-Lindenau vom 1. März 1875;
6. von Ellrich nach Prag und Wien, Specialtarif für Gypstransporte, vom 1. September 1874;
7. zwischen Hamburg (K. M. u. B. H.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits, Stationen der Kaiser Franz-Josef Bahn und Böhmischen Westbahn andererseits vom 1. October 1874;
8. zwischen Stettin und Berlin einerseits, Stationen der Kaiser Franz-Josef Bahn und Böhmischen Westbahn andererseits vom 1. October 1874;
9. zwischen Hamburg (K. M.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits, Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Turnau-Kralup-Prager Bahn und Mährischen Grenzbahn andererseits vom 1. October 1874;
10. zwischen Hamburg (K. M.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits, Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn, Oesterreichischen Staatsbahn und Theissbahn andererseits vom 1. October 1874;
11. zwischen Hamburg (K. M.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits, Böhmischen und Mährischen Stationen andererseits vom 1. October 1874;
12. zwischen Stettin, Berlin, Lübeck, Hamburg (B. H. und K. M.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits, Stationen der Buschtêhrader Bahn andererseits vom 1. October 1874;
13. zwischen Böhmischer Westbahn und Kaiser Franz-Josef Bahn einerseits, Stationen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Bahn andererseits, Specialtarif für Holztransporte vom 1. Februar 1875;
14. des Italienisch - Deutschen Eisenbahnverbandes vom 10. April 1876;

15. zwischen Stationen der Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn und solchen der Böhmischen Nordbahn (Schlesisch-Böhmischer Güterverkehr (Heft II) vom 15. April 1876;

16. des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes, Specialtarif für Getreide etc. vom 15. Juni 1876; desgl. für Weintrauben und frisches Obst vom 1. August 1878, sowie für Baumrinden aller Art vom 1. August 1878;

17. zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen sowie Thüringischen Bahn einerseits und Oesterreichischen Bahnen via Mittelgrund-Tetschen und Reichenberg andererseits vom 1. Juli 1876; z. Z. nur giltig für Plagwitz-Lindenau;

18. zwischen Hamburg, Lüneburg, Lübeck, Bremen, Stettin und Berlin einerseits, Stationen der Böhmischen Nordbahn andererseits via Berlin vom 15. August 1876;

19. zwischen Hamburg, Harburg, Lüneburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits, Stationen der Böhmischen Nordbahn andererseits via Leipzig vom 15. August 1876;

20. des Hannover - Magdeburg-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes, Specialtarife für Getreide etc. vom 15. October 1876, für Weintrauben und frisches Obst vom 15. November 1877;

21. von Stationen der Thüringischen Bahn nach solchen der Buschtěhrader Bahn, Specialtarif für Gyps, Gypssteine, Schwerspath, Cement, Cementsteine und Schiefer vom 1. December 1876;

22. des Niederländisch - Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes, Heft I (Specialtarif für Getreide etc.) vom 15. December 1876 und Heft II vom 1. Januar 1877;

23. von Kladno nach Unterwellenborn, Specialtarif für Roheisen vom 15. August 1877;

24. des Oesterreichisch-Nord- und Mitteldeutschen Verbandes, Specialtarif für Getreide etc. vom 15. September 1878;

25. von Beraun nach Cöthen, Specialtarif für rohe Borke vom 1. November 1875;

26. des Braunschweig-Magdeburg-Oesterreichischen Verbandes vom 1. December 1876.

Ob und inwieweit neue und bezw. erhöhte Tarife an Stelle der vorstehend verzeichneten directen Tarife treten, wird eventuell später bekannt gemacht werden. Dresden, am 17. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1443)

Mit dem 31. December d. J. treten folgende Tarife ausser Kraft:

1. der Ostdeutsch-Rheinische Verbandtarif vom 1. August 1874, soweit es sich um den Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahn handelt,

2. der Danzig - Krakauer Verbandtarif vom 1. November 1864,

3. der Preussisch-Galizisch-Rumänische Verbandtarif vom 15. December 1875,

4. der Tarif für Beförderung von Eisenbahnwagen von Prag nach Orel vom 10. September 1874,

5. der Tarif für Beförderung von Eisenbahnwagen von Prag nach Brest und Litewsk vom 15. Juni 1876,

6. der Tarif für Beförderung von Eisenbahnwagen von Prag nach Bialystok vom 15. September 1876,

7. der Tarif für Beförderung von Eisenbahnwagen von Prag nach Wirballen vom 30. April 1876,

8. der Tarif für die Beförderung retournirender Achsen von Prostken nach Prag vom 1. August 1876,

9. der Tarif für die Beförderung von Locomotiven von Berlin nach Wileika vom 15. Januar 1878.

Bromberg, den 14. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (1438 J)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Die im Schlesisch-Niedersächsischen Verbande für den Verkehr mit den Stationen Friedland, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Frachtsätze treten am 31. December 1879 ausser Kraft. Magdeburg, den 14. November 1879. Namens der Verwaltungen des Schlesisch-Niedersächsischen Verbandes: Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1434)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Am 20. November c. tritt zum Tarif für den rubricirten Verband der 9. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über Aufhebung der Ausnahmetarifsätze für Cement und der Tarifsätze zwischen Osnabrück und mehreren Magdeburg - Halberstädter Stationen; neue Tarifsätze zwischen Stelle und Winsen einerseits und einigen Westfälischen Stationen andererseits; anderweite Tarifsätze zwischen Diepholz und einigen Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen; Bestimmung über Wiedereinführung der früher bestandenen Tarifsätze zwischen den Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg einerseits und der Hannoverschen Stationen der Strecke Uelzen-Harburg und Lüneburg-Hohnstorf, sowie der Köln-Mindener Station Hamburg andererseits.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück bei den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 15. November 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1431)

Berlin-Potsdam-Magdeburg, Magdeburg-Halberstadt. Mit 1. Januar 1880 treten die für den Güter- und Vieh-Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Magdeburg - Halberstädter und der Hannover - Altenbekener Eisenbahn einerseits und Stationen sämmtlicher Oesterreichischer, Ungarischer, Galizischer, Rumänischer, Russischer, Dänischer, Schwedischer, Norwegischer, Belgischer, Französischer und Italienischer Eisenbahnen andererseits gegenwärtig bestehenden Tarife ausser Kraft.

Ausgenommen hiervon sind folgende Tarife:

1. Tarif vom 1. September 1877 nebst Nachträgen für den Transport Böhmischer Braunkohlen von Aussig-Teplitzer etc. Stationen nach Deutschland via Bodenbach bez. via Mittelgrund;
2. Tarif vom 1. September 1878 nebst Nachträgen für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlen - Verkehr via Reitzenhain resp. via Franzensbad;
3. Tarif vom 1. Januar 1879 nebst Nachträgen für den Transport von Roheisen ab Peine, Magdeburg, Schönebeck etc. nach Kladno, Kommotau etc.;
4. Tarif vom 1. Januar 1879 nebst Nachträgen für die Beförderung von Holz zwischen Ungarn und Deutschland via Oderberg;
5. Tarif vom 1. Februar 1879 nebst Nachträgen für die Beförderung von Holz im Galizisch-Deutschen bez. Galizisch-Niederländischen Holz-Verkehr;
6. Tarif vom 1. Mai 1879 für die Beförderung von Holz im Magdeburg-Oesterreich-Ungarischen Holz-Verkehr via Marchegg.

Ob und wann an Stelle der aufgehobenen Tarife neue zur Einführung kommen, wird demnächst bekannt gemacht werden. Berlin und Magdeburg, den 18. November 1879. Die Directorien. (1444)

---

3. Submissionen.

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen Werkstattsmaterialien an:

„Schmiede- und Roheisen, Federstahl, Bleche, Draht, Kupfer, Zinn, Zink, Blei, Antimon, Holz- und Fassniete, Drahtstifte, Gasröhren, Tuch, Plüsch, Thiebet, Leinen, Nessel, Abheftknöpfe, Watte, Naht- und Plattschnuren, Leinölfirniss, Terpentinöl, Chromgrün, Bleiweiss, Mennige, Tafelglas, Rosshaare, Polsterwerg, Oelkissen, Patentpackung, Leder, Gummiringe, Schmirgelleinen, Glanzpappe und Holzkohlen“

soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Werkstattsmaterialien“ bis zum 4. December cr. an die Werkstatts-Magazin-Verwaltung zu Erfurt einzureichen, woselbst deren Eröffnung am 6. December cr., Vormittags 10 Uhr durch den Unterzeichneten in Gegenwart der erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die Lieferungsbedingungen nebst Bedarfs-Nachweisung können bei der Werkstätten - Magazin - Verwaltung hier eingesehen, auch gegen Einsendung von 50 Pfg. von derselben bezogen werden. Erfurt, den 17. Nov. 1879. Der Ober-Maschinenmeister M. Lochner. (1455 H & V)

Rheinische Eisenbahn. Wir beabsichtigen, sechs Stück für unseren Betrieb nicht mehr verwendbare ungekuppelte Personenzug-Locomotiven mit besonderen Tendern zu verkaufen. Dieselben haben theilweise 381 und 356 mm Cylinder-Durchmesser, 508 mm Kolbenhub, $6^2/_3$ Atmosphären höchstem Dampfdruck und 1 Triebachse. Nähere Auskunft ertheilt unser Ober-Maschinenmeister Nohl zu Nippes C. W. bei Cöln und können die Locomotiven daselbst besichtigt werden.

Franco - Offerten beliebe man bis zum 25. November cr. an uns einzureichen. Köln, den 15. November 1879. Die Direction. (1432)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 92. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction,
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8.,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 28. November 1879.

Dieser Nummer liegt No. 22 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur gefälligen Beachtung!

Bis zu Ende des laufenden Jahres sollen die noch vorräthigen älteren Jahrgänge dieser Zeitung (incl. Jahrgang 1878) zu dem Preise von Mark 1,50 pro Jahrgang verkauft werden. Bestellungen werden, soweit der Vorrath reicht, Mitte Decbr. zur Ausführung gebracht und ist der Betrag unter Hinzurechnung der Frankaturgebühr (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebiets 50 Pfennig pro Jahrgang) dem Bestellschreiben beizufügen, eventuell wird solcher per Nachnahme erhoben.

Berlin, im November 1879. **Die Redaction.**

Die Secundärbahn Waren-Malchin.

Die am 9. November d. J. in Betrieb gesetzte normalspurige Secundärbahn Waren-Malchin durchschneidet eine der fruchtbarsten Hügel-Landstriche des Grossherzogthums Mecklenburg. Mit Rücksicht auf den zu erwartenden Güterverkehr in Getreide, Holz etc. und mit Rücksicht auf die Ausnutzung der vorhandenen Betriebsmittel der Hauptbahn ist die Secundärbahn im Unterbau und Oberbau sowohl, als auch in den übrigen Einrichtungen für das Befahren mit den schwersten Locomotiven construirt.

Die Länge der zur Zeit eröffneten Strecke beträgt von Mitte Stationsgebäude in Waren bis Mitte Stationsgebäude Malchin 27,6 km. Im Laufe dieses Jahres wird die vom Bahnhof Waren bis zum Müritzsee projectirte, 1,4 km lange, jedoch nur für den Güterverkehr bestimmte Endstrecke voraussichtlich noch in Betrieb genommen werden können, so dass dann die ganze Länge der Secundärbahn 29 km betragen wird.

Die Stationen und ihre Entfernungen vom Empfangsgebäude Waren sind folgende:

1. Schönau-Falkenhagen	7,17 km	4. Basedow . . .	16,84 km
2. Levenstorf	9,17 „	5. Gielow	21,64 „
3. Schwinkendorf . . .	13,61 „	6. Malchin	27,60 „

Das Planum der Bahn ist 4,3 m breit; die Böschungen sind im Auftrage 1½ füssig, im Abtrage je nach der Bodenbeschaffenheit 1¼ oder 1½ füssig angelegt.

Bei dem starkwelligen Terrain konnten trotz der Maximalsteigung der Bahn von 1 : 60 Aufträge bis zu 9 m und Abträge bis zu 5 m Höhe nicht vermieden werden.

Der kleinste Curvenradius beträgt 210 m. Letzterer ist überdies nur einmal und zwar beim Einlauf in den Bahnhof Malchin der Hauptbahn zur Anwendung gekommen. Auf der freien Strecke beträgt der Minimalradius für Curven 400 m.

Für den Oberbau ist Stuhlbahnsystem mit schwebender, durch eine seitliche und zugleich unterfassende Laschenconstruction hergestellte Stossverbindung zur Ausführung gebracht.

Die Laschen, nach nebenstehender Form gekrümmt, werden vermittelst 6 Schraubenbolzen, wovon 4 durch den Steg der Schienen und 2 unter dem Fuss angeordnet sind, zusammengehalten.

Die Stuhlschienen, 108 mm hoch, sind von der Hauptbahnstrecke Bützow-Rostock, welche in Vignolbahn mit 131 mm hohen Stahlschienen neu umgebaut worden ist, entnommen und für die Verwendung in der Secundärbahn besonders bearbeitet. Da nämlich in Folge der Stossstühle mit Keilbefestigung die Schienenenden fast durchweg auf 50—100 mm Länge um einige Millimeter in der Höhe sich mehr abgefahren hatten, als das zwischenliegende ganze Schienenstück, so wurden die Schienen zur Erreichung eines gleichmässigen Gestänges ausser der Herrichtung für die oben bezeichnete Laschenverbindung noch sämmtlich von der ursprünglichen, 5,65 m betragenden Länge auf 5,45 m Länge gekürzt. Diese Kürzung ist in der eigenen Werkstatt mittelst besonderer neubeschaffter Kaltsägemaschinen bewirkt.

Die Schwellen haben in minimo 2,3 m Länge, 200 mm Breite und 0,157 m Stärke. Auf jede Schienenlänge sind 7 Schwellen in der Weise angeordnet, dass die Entfernung zweier Schwellenmitten 825 mm nicht übersteigt, ein Mass, welches nach den mit den verwendeten, aus bestem Englischen Walzeisen fabricirten Stuhlschienen seit 20 Jahren gemachten Erfahrungen mit vollkommener Sicherheit eine Radbelastung von 7 500 kg zulässt.

Die gusseisernen Stühle sind auf den Schwellen durch Nägel von 22 mm obere Stärke und 180 mm Länge mit unterer Schneide, welche etwa 120 mm Holzstärke fassen, befestigt. Die sichere Lagerung der Schienen in den Stühlen wird durch eichene Keile, welche in der Längsrichtung abwechselnd gegeneinander eingetrieben sind, bewirkt.

Der Maximal-Locomotivbelastung entsprechend sind auch die Brücken-Bauwerke construirt. Die grösste Brücke mit eisernem Ueberbau (Blechträger) über die Peene bei Malchin enthält 10 m Lichtweite. Die Pfeiler derselben sind 5 m unter Terrain auf Brunnen fundirt. Alle übrigen Brücken sind ohne Bedeutung und enthalten nicht über 2 m lichte Oeffnung.

Von den Bahnhöfen ist Waren insofern bemerkenswerth, als die auf demselben getroffenen Einrichtungen den einer Vollbahn fast vollständig gleichkommen. Der Bahnhof Waren enthält ein 415 qm Grundfläche grosses massives Stationsgebäude mit Wohnung für den Stationsvorsteher, einen massiven Locomotivschuppen für einen Stand, eine Wasserstation mit einer durch Heiss-Luftmaschine betriebenen Pumpe, eine 13 m Durchmesser haltende Locomotiv-Drehscheibe, einen Fachwerks-Güterschuppen, ein Wirthschaftsgebäude mit Brunnen, eine Centesimalwage, eine Verladerampe, einen 150 lfd. Meter langen, 13 m breiten Perron, und 925 lfd. Meter Nebengeleise. Die parallel mit dem Hauptgeleise laufenden Nebengeleise sind 4½ m unter sich und von dem Hauptgeleise entfernt.

Die Bahnhofsgeleise enthalten eine ganze, sowie eine halbe Englische und drei gewöhnliche, sämmtlich für 123 mm hohe Vignolschienen construirte Weichen.

Auf den Haltestellen Schönau-Falkenhagen, Levenstorf und Gielow befindet sich ein auf massivem Unterbau in Fachwerk hergestelltes Expeditionslocal mit Warteraum, sowie ein kleines Wirthschaftsgebäude mit Brunnen. Schönau-Falkenhagen und Basedow sind ausserdem mit einem zur Verladerampe führenden Anschlussgeleise versehen. Eine gleiche Anlage enthält auch die Haltestelle Gielow, während Levenstorf zur Zeit noch kein Anschlussgeleise erhalten hat.

In Gielow ist kein besonderes Stationshaus und auch kein Wirthschaftsgebäude mit Aufbewahrung für Güter neu erbaut, vielmehr dienen zu diesen Zwecken zwei vorhandene, beim Grunderwerb käuflich erworbene Fachwerkshäuser.

Die bemerkenswertheste Haltestelle ist Schwinkendorf. Sie liegt nahezu in der Mitte zwischen Waren und Malchin und dürfte wegen seiner Lage in der Nähe von grossen Gütercomplexen nicht unerheblichen Verkehr an sich ziehen. Eine Meile von derselben entfernt ist die bedeutende Zuckerfabrik Dahmen belegen. Es ist Aussicht vorhanden, dass in der Zukunft ein Anschlussgeleise nach diesem Etablissement geführt wird.

Der Bahnhof Schwinkendorf enthält ein Empfangshaus von 230 qm Grundfläche mit Wohnung für den Stationsaufseher, ein Wirthschaftsgebäude mit Brunnen; ferner ein Kreuzungsgeleise und eine Verladerampe.

Die Einführung der Secundärbahn in den Bahnhof Malchin der Hauptbahn wird zur Zeit durch eine Anschlussweiche an das Fahrgeleise der Hauptbahn und eine zweite, nach dem zweiten Strang führende Weichenverbindung bewirkt. Das letztere Geleise ist auf doppelte Zuglänge Behufs Anfahren der Secundärbahnzüge an den Zwischenperron, in 6 m Entfernung von dem Hauptgeleise abgerückt.

Die für den Betriebsdienst erforderliche eine Drahtleitung ist an dem von der Reichstelegraphenverwaltung aufgestellten Gestänge entlang geführt.

Die Signalordnung entspricht bis auf die Läutewerkssignale derjenigen der Hauptbahn.

Jede Haltestelle ist mit einem Morseschreibapparat versehen. Da den Beamten (Bahnwärtern) der Haltestellen Schönau-Falkenhagen, Levenstorf, Basedow und Gielow zugleich die Aufsicht einer angrenzenden Bahnstrecke zugetheilt worden ist, so musste zum Herbeirufen dieser Beamten an dem Telegraphenapparat auf jeder dieser Stationen ein von Malchin aus durch Inductor in Gang gesetztes Läutewerk aufgestellt werden.

An den Chaussee- und Dorfstrassenübergängen sind von Bahnwärtern bediente Barrièren mit Kettenverschluss hergerichtet. Bei allen übrigen Wegeübergängen ist zur Kennzeichnung für die Locomotivbeamten ein Telegraphenmast mit vertical hochstehendem, weissangestrichenen Arm aufgestellt. In der Dunkelheit werden die an den Communicationswegen befindlichen Maste durch Laternen mit weissem Licht beleuchtet. Bei den zu Wirthschaftszwecken dienenden Wegeübergängen konnte von der Beleuchtung abgesehen werden.

Neigungsweiser, aus schmiedeeisernen Stangen (alten Schienen) und gusseisernen Tafeln bestehend, befinden sich bei jedem Gefällwechsel; ferner bei sämmtlichen Wegeübergängen in gleicher Weise construirte Haltetafeln.

Die Concession für den Bau und Betrieb der Secundärbahn Waren-Malchin, welche einen integrirenden Theil des gesammten Unternehmens der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft bildet, ist seitens des Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Staatsministeriums am 25. Februar d. J. ertheilt.

Die Bauarbeiten haben am 1. April begonnen.

Am 3. November d. J. hat die landespolizeiliche Abnahme und am 9. November die Betriebseröffnung stattgefunden.

Die entstandenen Baukosten incl. Grunderwerb und Betriebsmittel konnten bisher noch nicht festgestellt werden. Sie dürften jedoch die Summe von 1 200 000 *M*, die Hafenbahn mit einbegriffen, nicht übersteigen.

Die Grossherzoglich Mecklenburgische Regierung zahlt zu den Kosten à fonds perdu 20 000 *M* pro Kilometer, die beiden Städte Waren und Malchin 6 000 *M* pro Kilometer. Ausserdem hat Graf Hahn-Basedow, dessen Begüterungen auf eine Länge von 13 km durchschnitten werden, das zur Bahn und deren Nebenanlage erforderlich gewesene Terrain unentgeltlich überwiesen.

Wenngleich die Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft nach den Concessionsbedingungen nur zur Einrichtung zweier Züge in jeder Richtung auf der Secundärbahn verpflichtet ist, so konnte sie sich doch bei der in Bezug auf Anschlüsse ungünstigen Lage des Fahrplans der Hauptbahn in Malchin der versuchsweisen Einführung von drei Zügen nach jeder Richtung nicht entziehen. Die drei Züge werden jedoch nur durch ein Personal bedient. Die Maximalgeschwindigkeit der Züge ist auf 30 km pro Stunde festgesetzt.

Denkschrift, betreffend den Bau mehrerer Localeisenbahnen secundärer Natur durch den Staat.

(Anlage 4 [Schluss aus No. 91] zum Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung der Staatseisenbahnen.)

Walburg-Grossalmerode. (§ 1 No. 6 des Gesetzentwurfs.) Die im vormals Kurhessischen Gebiete belegene Stadt Grossalmerode ist der Mittelpunkt eines in seiner Art bedeutenden Industriebezirks, welcher durch seine vorzüglichen Thone und feuerfesten Fabrikate (Chamottesteine etc.) seit langen Jahren wohlverdienten Ruhm geniesst. Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung für Grossalmerode hat bereits zu wiederholten Malen im Landtage den Gegenstand der Erörterung gebildet; die Bemühungen der Stadt um Gewinnung der für die Erhaltung ihrer Industrie unentbehrlichen Schienenstrasse sind schon sehr alte.

In den Motiven zu dem Entwurfe des unter dem 17. Juni 1874 Allerhöchst vollzogenen Gesetzes, betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 50 600 000 Thalern zur Erweiterung des Staats-Eisenbahnnetzes, ist bei Erläuterung des Cassel-Helsa-Waldkappeler Projects bereits hervorgehoben, dass es die bestimmte, auch äusserlich bereits verlautbarte, Absicht der vormals Kurfürstlich Hessischen Regierung gewesen, die Halle-Casseler Bahn von dem Grenz-Uebergangspunkte bei Eichenberg aus über Grossalmerode direct nach Cassel führen zu lassen, und dass die Ausführung dieser Absicht lediglich in Folge der politischen Ereignisse des Jahres 1866 unterblieben ist. Auch die diesseitige Regierung erachtete sich im Hinblick auf die desfallsigen, dem Abschlusse sehr nahen Verhandlungen an die Linie über Grossalmerode im Wesentlichen gebunden und gab dem späterhin von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft gestellten Antrage, die Bahn, statt direct über Grossalmerode, im Werrathal nach Hannoversch-Münden und von da nach Cassel führen zu dürfen, erst nach, nachdem die Landesvertretung sich entschieden zu Gunsten der letzteren Linie ausgesprochen und die Gewährung der Mittel für die Vollendung der Bahn von Göttingen nach Arenshausen (cfr. das Gesetz vom 17. Februar 1868, betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 40 Millionen Thalern für Eisenbahnzwecke) an die Bedingung geknüpft hatte, dass die Halle-Casseler Bahn über Münden geführt werde.

In die späterhin durch das Gesetz vom 17. Juni 1874 (Ges.-S. S. 256), betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 50 600 000 Thalern zur Erweiterung des Staats-Eisenbahnnetzes, genehmigte Cassel-Helsa-Waldkappeler Eisenbahn hat die Stadt Grossalmerode leider nicht einbezogen werden können. Die sehr erheblichen Nachtheile, mit welchen für die Gestaltung der Längen- und Steigungsverhältnisse dieser Bahn die unmittelbare Berührung der Stadt Grossalmerode verknüpft gewesen sein würde, gestatteten es nicht, dem damaligen, auch dem Landtage in besonderer Petition zu erkennen gegebenen Wunsche der Stadt, dass die Bahn, statt über Lichtenau, über Grossalmerode tracirt werden möge, zu entsprechen.

Die Staatsregierung gab bereits damals ihrem Bedauern hierüber in den Motiven des Gesetzentwurfs besonderen Ausdruck.

Bei der Berathung der Angelegenheit in der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses wurde zugleich von den Regierungscommissarien erläuternd bemerkt, dass den Bedürfnissen des engeren Almeröder Bezirks demnächst durch Anlegung einer Stichbahn von Walburg aus nach Grossalmerode werde genügt werden können.

Zur Ausführung dieser Stichbahn, um welche inzwischen seitens der Stadt unter wärmster Befürwortung seitens der Regierung und des Oberpräsidenten zu Cassel, wiederholt petitionirt worden ist, glaubt die Königliche Staatsregierung nunmehr den Zeitpunkt gekommen.

Dass nach den oben mitgetheilten Vorgängen, wenn auch nicht eine rechtliche, so doch eine indirecte moralische Verpflichtung des Preussischen Staates besteht, der Stadt Grossalmerode und mit ihr dem engeren Almeröder Industriebezirke einen directen Schienenanschluss an das allgemeine Bahnnetz zu schaffen, dürfte nicht zu bezweifeln sein. Dazu kommt, dass auch für die Befruchtung der ihrer Fertigstellung entgegenschreitenden Cassel-Waldkappeler Strecke, welche, nachdem inzwischen durch den Erwerb der Halle-Casseler Bahn für den Durchgangsverkehr nach Cassel eine directere Staatsbahnlinie gewonnen ist, im Wesentlichen auf die Pflege des Localverkehrs angewiesen sein wird, die unmittelbare Anschliessung des Almeröder Industriebezirks von entschiedenem Werthe sein würde. Die im Jahre 1878 aus der Almeröder Gegend über Witzenhausen zum Versand gelangten rohen Thone und Thonwaaren (Chamottesteine, Röhren, Töpferwaaren) repräsentiren nach den angestellten Erhebungen ein Gesammt-Transportquantum von ca. 11 Millionen Kilogramm. Eine beträchtliche Steigerung des Exports wird, nachdem an die Stelle des aussergewöhnlich theuren Landtransports nach Witzenhausen eine directe billige Bahnbeförderung getreten sein wird, nicht ausbleiben können. Daneben stehen nicht unbeträchtliche Transporte an land- und forstwirthschaftlichen Producten, Basalt und Sandsteinen und insbesondere an Braunkohlen aus den am Hirschberge und dem Meissner liegenden Braunkohlengruben zu erwarten.

Die Ausführung der Bahn auf Staatskosten dürfte hiernach gerechtfertigt erscheinen, zumal bei der Ausführung der Cassel-Waldkappeler Bahn an dem dafür zur Disposition stehenden Anlagecapitale sich Ersparnisse haben erzielen lassen, welche die Kosten der Stichbahn Walburg-Grossalmerode nicht unbeträchtlich übersteigen.

Was die Betheiligung der Localinteressenten an den Anlagekosten anlangt, so haben die obenerwähnten besonderen Verhältnisse des Falles im Vereine mit der beschränkten Leistungsfähigkeit der betreffenden Gemeinden es nöthig erscheinen lassen, von der sonst grundsätzlich festgehaltenen Forderung der unentgeltlichen Hergabe des gesammten, zur Bahnanlage erforderlichen Grundes und Bodens im vorliegenden Falle abzuweichen, zumal die Kosten des Grunderwerbs hier aussergewöhnlich hohe sind. Nach Lage des Falles wird es als eine angemessene Betheiligung der Localinteressenten gelten können, wenn Seitens der an der Bahnlage zumeist interessirten Stadt Grossalmerode das gesammte, innerhalb der städtischen Feldmark zur Bahnanlage erforderliche Terrain, Seitens der übrigen betheiligten Gemeinden aber zum Mindesten das für die Herstellung der betreffenden Haltestellen erforderliche Areal unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird.

Bezüglich des Projects selbst ist Folgendes zu bemerken:

Die Bahn zweigt auf dem Bahnhof Walburg von der Cassel-Waldkapeller Bahn ab, steigt die Bergabhänge verfolgend an den Dörfern Velmeden und Rommerode vorbei zu der Wasserscheide bei Epterode hinauf und läuft dann mit einem Gefälle von 1 : 40 in den bei Grossalmerode projectirten Endbahnhof ein. Ausser diesem Endbahnhofe sind noch Anhaltepunkte — zunächst jedoch nur für den Personenverkehr — in Aussicht genommen bei Velmeden und Epterode.

Der Bau und Betrieb der Bahn soll in sparsamster Weise eingerichtet werden. Wenn trotzdem die Kosten der Bahn abzüglich der Kosten des von den betheiligten Gemeinden unentgeltlich zu gewährenden Bauterrains sich nach dem aufgestellten Kostenanschlage auf den nicht unerheblichen Betrag von 673 000 M. oder, da die Länge der Bahn 8 km beträgt, von 84 125 M. pro Kilometer belaufen, so ist solches hauptsächlich der für einen Bahnbau ungünstigen Beschaffenheit des von der Bahn durchschnittenen Terrains zuzuschreiben, welche für Erdarbeiten und Brückenbauten einen erheblichen Kostenaufwand nothwendig macht, obwohl bei der Tracirung der Bahn die stärksten Steigungen und engsten Krümmungen zur Anwendung gebracht sind, welche ohne Gefährdung des Zweckes derselben noch zulässig erscheinen

Emden-Norden-Oldenburgische Landesgrenze in der Richtung auf Jever nebst Abzweigung von Georgsheil nach Aurich. (§ 1 No. 7 des Gesetzentwurfs.) Die fruchtbaren Marschen Ostfrieslands und die Hauptstadt dieser Landschaft, Aurich, entbehren noch immer der Wohlthaten einer Schienenverbindung mit dem vaterländischen Eisenbahnnetz. Seit länger als zwei Decennien sind die Bemühungen der Bewohner dieser Landestheile darauf gerichtet gewesen, der noch fehlenden Schienenverbindung theilhaftig zu werden. Mehrere Eisenbahncomités haben sich nacheinander gebildet, Vorarbeiten für verschiedene Linien anfertigen lassen und versucht, die erforderlichen Baumittel zu beschaffen. Aber diese Bestrebungen haben, obgleich ihnen die wohlwollende Förderung, sowohl der vormaligen Hannoverschen als auch der jetzigen Preussischen Regierung jederzeit zu Theil geworden, zu dem gewünschten Ziele nicht geführt. Man kann sich daher der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass die in Rede stehende Lücke des Eisenbahnnetzes nur für Rechnung des Staates ausgefüllt werden kann.

Die langjährigen Erörterungen der verschiedenen Projecte haben je länger je mehr schliesslich zu der allseitigen Erkenntniss geführt, dass eine Bahn von Emden über Georgsheil, Norden, Esens und Wittmund zur Landesgrenze und weiter bis Jever zum Anschluss an das Oldenburgische Bahnnetz mit einer Abzweigung von Georgsheil nach Aurich am Besten geeignet ist, die Bedürfnisse Ostfrieslands zu befriedigen.

Die Herstellung dieser Eisenbahn ist von den Provinzialbehörden auf das Wärmste befürwortet worden; der provinzialständische Verwaltungsausschuss hat die unentgeltliche Mitbenutzung der Provinzialchausseen in Aussicht gestellt; die Landeseinwohner haben ihr grosses Interesse an der Bahnanlage durch Beschlüsse dargethan, Inhalts welcher

die Ostfriesische Landschaft	M. 200 000
„ Stadt Norden	„ 150 000
„ „ Emden	„ 100 000
„ „ Aurich	„ 50 000
und die Stadt Esens	„ 15 000

zu den Kosten à fonds perdu beizutragen sich bereit erklärt haben und die Grossherzoglich Oldenburgische Regierung hat in einem zwischen Preussen und Oldenburg vereinbarten Staatsvertrag sich für den Fall, dass Preussischerseits die Eisenbahn von Emden über Norden und Wittmund bis zur Landesgrenze zur Ausführung gebracht wird, bereit erklärt, ihrerseits auf Oldenburgischem Gebiete die Bahnstrecke von der Landesgrenze bis nach Jever gleichzeitig herzustellen. Auch Seitens der Militärverwaltung ist die Bahn als eine im Interesse der Landes- und insbesondere der Küstenvertheidigung im höchsten Grade nützliche und wünschenswerthe Anlage bezeichnet worden. Nach den staatlicherseits angefertigten generellen Vorarbeiten ist die Herstellung der Eisenbahn als eine normalspurige Bahn von untergeordneter Bedeutung in Aussicht genommen worden. Die Bahn soll, nachdem sie den Bahnhof Emden verlassen und die Hafeneinfahrt überschritten hat, über Georgsheil nach Norden zum grössten Theile auf dem Planum der Chaussee geführt und von da, die fruchtbarsten und bevölkertsten Theile des Landes durchschneidend, die hier in rascher Folge sich aneinander reihenden Städte und grösseren Ortschaften möglichst nahe berührend und das Planum der Chaussee resp. der chaussirten Landstrasse auf weite Strecken als Bahnkörper benutzend, über Hage, Dorauen, Falkau, Esens und Wittmund bis zur Landesgrenze fortgesetzt werden.

Die Zweigbahn von Georgsheil nach Aurich soll fast durchweg auf das Planum der Chaussee gelegt werden.

Die Kosten des Baues der 87 km langen Bahn sind auf 4 661 000 M. oder rund 53 500 M. pro Kilometer veranschlagt worden.

Die Bahn ist vorzugsweise bestimmt, der Befriedigung der localen Bedürfnisse des Landes zu dienen. Aus dem Verkehre der Stadt Aurich, in welcher fast alle Behörden Ostfrieslands ihren Sitz haben und zahlreiche und nicht unbedeutende Märkte abgehalten werden, aus dem Verkehre der betriebsamen und einen lebhaften Handel treibenden Städte Emden und Norden mit einander und mit ihrem Vor- und Hinterlande, und aus dem Verkehre der zahlreichen und wohlhabenden Bevölkerung des fruchtbaren und in höchster Cultur stehenden Küstenstriches werden der Bahn beträchtliche Einnahmen zufliessen. Rechnet man hierzu die Intraden aus dem durchgehenden Verkehre zwischen Nordholland und dem nördlichen Oldenburg und den Verkehr von und nach dem Seebade Norderney, so lässt sich erwarten, dass das Anlagecapital eine mässige Verzinsung finden wird. Jedenfalls wird die Bahn wesentlich dazu beitragen, die Einnahmen der Staatsbahnstrecke Münster-Rheine-Emden zu erhöhen und den Wohlstand und die Steuerkraft des Landes zu heben.

Von den Bewohnern des Landes sind bis jetzt, wie oben erwähnt, Beiträge zu den Kosten im Gesammtbetrage von 515 000 Mark angeboten worden. Weitere Beiträge stehen noch in Aussicht. Es scheint den Verhältnissen durchaus entsprechend, von den Anwohnern der Bahn die Uebernahme der auf rund 400 000 M. veranschlagten Grunderwerbskosten und die Zahlung eines weiteren Kostenbeitrages von 3 000 M. pro Kilometer zu fordern.

Unter Berücksichtigung dieser Leistungen ist als staatsseitig aufzuwendendes Anlagecapital der Betrag von 4 000 000 M. in den Gesetzentwurf eingestellt worden.

Reil-Traben und Wengerohr-Bernkastel. (§ 1 No. 8 und 9 des Gesetzentwurfs.) Die vorgeschlagenen Bahnanlagen haben den Zweck, denjenigen Theil der Mittelmosel, dessen directe Berührung durch die inzwischen eröffnete Eisenbahn von Sierk nach Oberlahnstein seiner Zeit zur Vermeidung erheblicher Umwege und beträchtlicher Mehrkosten unterbleiben musste, nunmehr durch Stichbahnen minderer Ordnung mit der Hauptbahn in directe Schienenverbindung zu bringen. Die Ausführung dieser Stichbahnen hat bereits den Gegenstand der Erörterung in der Landesvertretung gebildet. In Anlass der desfallsigen Petitionen der Städte Trarbach, Bernkastel und Wittlich hat das Haus der Abgeordneten bei Berathung des Gesetzentwurfs über die Aufnahme einer Anleihe von 120 Millionen Thalern zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, zu § 1b desselben, die Ausführung einer Eisenbahn von der Reichsgrenze bei Sierk über Trier und Coblenz etc. betreffend, in der Sitzung vom 16. Mai 1875 den Beschluss gefasst, die Petitionen der Staatsregierung zur Berücksichtigung in dem Sinne zu überweisen, dass die Orte Trarbach und Bernkastel durch Zweigbahnen anzuschliessen seien.

Den auf diese Resolution gegründeten Antrag der beiden genannten Städte, diese Anschlussbahnen nunmehr lediglich für Rechnung des Staates zur Ausführung zu bringen, hat die Staatsregierung nicht für berechtigt erachten können, da es sich um Bahnen von überwiegend localem Interesse handelt, für deren Zustandekommen deshalb zunächst die betheiligten Interessentengruppen selbst Opfer zu bringen haben werden. Andererseits ist nicht zu verkennen, dass durch die Aufschliessung des in Rede stehenden verkehrsreichsten Theiles des mittleren Moselthales und des hinterliegenden Hunsrücks auch den allgemeinen Landesinteressen sowohl, wie dem finanziellen Interesse der anschliessenden Staatsbahn nicht unwesentlich gedient wird. Bernkastel, Trarbach, und Traben sind Hauptsitze des Weinhandels der Mosel, deren beträchtlicher, zur Zeit auf dem Wasserwege vermittelter Versand nach Herstellung der Stichbahnen im Wesentlichen künftig der Moselbahn zufallen wird. Auch werden durch die beiden Seitenbahnen für den südlich belegenen Hunsrück und dessen Producte in dem Verkehre nach Coblenz sowohl wie Mosel aufwärts neue Bahnanschlüsse gewonnen, welche dem Verkehre der Moselbahn zu Gute kommen werden.

Die Ausführung der Bahnen für Staatsrechnung unter entsprechender Betheiligung der Localinteressenten erscheint unter diesen Umständen gerechtfertigt. Als Betheiligung der Interessenten war zwar auch hier grundsätzlich die Hergabe des gesammten, zur Bahnanlage erforderlichen Grundes und Bodens in Anspruch genommen worden. Die aussergewöhnliche Höhe der Grunderwerbskosten (bei der 14,85 km langen Bahn von Wengerohr nach Bernkastel auf ca. 355 000 M. und bei der 10,6 km langen Reil-Trabener Strecke auf ca. 226 000 M. veranschlagt) und die beschränkte Leistungsfähigkeit der betheiligten communalen Verbände hat es indess nöthig erscheinen lassen, die Gewährung eines staatlichen Zuschusses zu jenen Kosten in Aussicht zu nehmen. Derselbe ist für beide Bahnen gleichheitlich auf den Betrag von 5 000 M. pro Kilometer der Bahnlänge bemessen.

Beide Bahnen sind in einfachster Ausführung projectirt. Die trotzdem bedeutende Höhe der Anlagekosten, welche — abzüglich des nach Obigem auf die Localinteressenten entfallenden Antheiles — bei Wengerohr-Bernkastel auf 906 000 M. oder rot. 61 000 M. pro Kilometer, bei Reil-Traben auf 790 000 M. oder rot. 74 500 M. pro Kilometer sich belaufen, erklärt sich aus der Schwierigkeit des Terrains und den hohen Bodenpreisen.

Die Bernkasteler Anschlussbahn zweigt bei der Station Wengerohr der Moselbahn ab. Ausser dem Endbahnhofe bei Cues (gegenüber von Bernkastel) sind noch Zwischenstationen bei Platten, Siebenborn und Lieser in Aussicht genommen.

Die Trabener Linie, für deren Abzweigung bei Reil durch Einlegung einer entsprechenden Horizontalstrecke in die Moselbahn die Möglichkeit bereits vorgesehen ist, mit den Haltestellen Reil, Burg und Enkirch, endet in dem Bahnhofe Traben auf dem linken Moselufer, da die Weiterführung der Bahn über die Mosel nach Trarbach mit Kosten verknüpft sein würde, welche zu dem Nutzen derselben nicht im Verhältnisse stehen. Auch der Antrag der Stadt Trarbach, im Zusammenhange mit der Reil-Trabener Bahn eine für den Landverkehr bestimmte feste Moselbrücke zwischen Traben und Trarbach für Staatsrechnung zur Ausführung zu bringen, erschien zur Berücksichtigung nicht geeignet. Ob demnächst aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrsinteresses den Bestrebungen der Stadt Trarbach nach Herstellung einer Brücke durch Uebernahme eines Theiles der Ausführungskosten staatsseitig wird Vorschub geleistet werden können, unterliegt der weiteren Erwägung und wird wesentlich von der Stellung abhängen, welche die bei der Brückenanlage wesentlich mitinteressirte Provinzialverwaltung zu der Angelegenheit einnehmen wird.

Grundzüge für die Gewährung staatlicher Beihülfen zu dem Bau von Localeisenbahnen.

(Anlage 5 zum Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung der Staatsbahnen.)

§ 1. Die für den Betrieb mittelst Dampfkraft und die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen, auf welche die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung von der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichseisenbahnamtes für anwendbar erklärt werden, sind als Localeisenbahnen im Sinne dieser Bestimmungen anzusehen, sofern sie nach ihren Verkehrs- und Betriebsverhältnissen vorzugsweise für die Vermittelung des Localverkehrs bestimmt, für die Vermittelung des allgemeinen Verkehrs dagegen von untergeordneter Bedeutung sind.

§ 2. Die Gewährung einer staatlichen Beihülfe zu dem Bau derartiger Localeisenbahnen kann nur erfolgen, wenn:

a) der gesammte, zur Ausführung des Bahnunternehmens nach Massgabe der von der zuständigen Landesbehörde festgestellten Projecte erforderliche Grund und Boden (§ 23 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874) von den Interessenten der Bahn beschafft und dem Unternehmer der letzteren unentgeltlich oder gegen eine mässige, vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzende, Gesammtvergütung lastenfrei zur Verfügung gestellt wird;

b) die Provinzial-, Kreis- oder Communalverbände, deren Bezirke von der zu subventionirenden Bahn durchschnitten werden, an dem Anlagecapitale, in welches die Grunderwerbskosten bei unentgeltlicher Gestellung des Grundes und Bodens seitens der Bahninteressenten überhaupt nicht, andernfalls aber nur mit dem vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten (cfr. Bestimmung zu a) Gesammtvergütungssatze einzurechnen sind, nach Massgabe der unten folgenden Bestimmungen sich betheiligen.

§ 3. Die Gewährung der staatlichen Beihülfe kann erfolgen:

a) durch Betheiligung am Actiencapitale, Falls es sich um ein Actienunternehmen handelt;

b) durch pachtweise Uebernahme des Betriebes der Bahn.

§ 4. Eine Betheiligung des Staates an Actiengesellschaften, von welchen die Ausführung von Localeisenbahnen unternommen wird (§ 3 a), kann nur unter der Voraussetzung erfolgen:

1. dass das gesammte Actiencapital auf Grund eines von dem Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Statutentwurfs gezeichnet und der Nachweis der Zeichnungen von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde geprüft und für die Aufbringung des Baucapitals als in allen Beziehungen genügend anerkannt wird;
2. dass dem Staate, auf Grund seiner Betheiligung an dem Unternehmen, durch das Gesellschaftsstatut die Befugniss beigelegt wird, die Einzahlung auf die Actien, insoweit dieselbe von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde zur Fortführung und rechtzeitigen Vollendung des Baues für nothwendig erklärt, gleichwohl aber von der Gesellschaftsvertretung innerhalb der von der genannten Behörde bestimmten Frist nicht herbeigeführt wird, an Stelle der Gesellschaftsvertretung mit gleicher Wirkung einzufordern und beizutreiben, sowie über die Verwendung der eingezahlten Beträge zu bestimmen;
3. dass endlich auch dem Minister der öffentlichen Arbeiten das Recht vorbehalten wird, Falls Solches ihm zur Sicherung des Zustandekommens des Unternehmens erforderlich erscheint, zu bestimmen, dass die Einzahlung der gezeichneten Actienbeträge nicht an den Gesellschaftsvorstand, sondern an eine von ihm zu bezeichnende öffentliche Casse, — Behufs Bewirkung der erforderlichen Bauzahlungen, — zu erfolgen hat.

§ 5. Die Betheiligung des Staates an dem Actiencapitale einer Localeisenbahn darf den vierten Theil dieses Capitals und die Summe von 15 000 M. pro Kilometer der Bahnlänge nicht übersteigen und kann innerhalb dieser Grenzen nur bis zum Belaufe des Gesammtbetrages derjenigen Actien erfolgen, welche von den betreffenden Provinzial-, Kreis- oder Communalverbänden (§ 2 b) gezeichnet worden sind.

Sofern von den Verbänden Actien gezeichnet sind, welche bei der Vertheilung des jährlichen Reinertrages oder bei der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens im Falle der Liquidation den übrigen Actien (Stamm-Prioritätsactien) nachstehen, können auch vom Staate ebensolche minderwerthige Actien (Stammactien) übernommen werden.

§ 6. Die staatliche Subventionirung einer Localeisenbahn durch pachtweise Uebernahme des Betriebes (3 b) derselben kann nur erfolgen, wenn:

a) die anzulegende Localeisenbahn an eine Staatsbahn unmittelbar anschliesst,

b) die Localbahn unter Controle des Staates erbaut und so eingerichtet wird, dass wenigstens die Wagen der Hauptbahn auf dieselbe übergehen können;

c) die Provinzial-, Kreis- oder Gemeindeverbände (§ 2 b) an dem Anlagecapitale des Unternehmens sich mit mindestens einem Sechstheile betheiligen und auf die Verzinsung dieses Antheils aus dem Pachtzinse über den Betrag von 2 pCt. ihres Antheils hinaus so lange verzichten, als nicht den übrigen Betheiligten eine vierprocentige Verzinsung ihrer Antheile aus dem Pachtzinse zu Theil geworden ist.

Denkschrift, betr. die Betheiligung des Staates bei dem Bau mehrerer Localeisenbahnen secundärer Natur.

(Anlage 6 zum Gesetzentwurf, betr. die Erweiterung der Staatsbahnen.)

Altdamm-Colberg. (§ 2 No. 1 des Gesetzentwurfs.) Die wohlhabenden, starken Kornbau und Viehzucht betreibenden Kreise Naugard und Greifenberg sammt dem nördlichen Theile des Regenwalder Kreises liegen jetzt so weit von der Eisenbahn entfernt, dass sie dieselbe nur selten benutzen können. Darunter leiden sie empfindlich, namentlich die kleinen Städte Gollnow, Naugard, Plathe, Greifenberg und Treptow a. R., bei denen ein allmäliger, aber constanter Rückgang nicht zu verkennen ist. Der ganze Landstrich ist mit seiner reichen Production auf den Absatz in entferntere Gegenden angewiesen, kann denselben aber nicht gut bewerkstelligen, weil in Folge des langsameren und theueren Transports die Producte vertheuert werden und gegenüber den Erzeugnissen anderer, günstiger situirten Gegenden nicht mehr concurrenzfähig sind.

Von den verschiedenen Eisenbahnprojecten, welche den besseren Aufschluss der in Rede stehenden Gegend bezweckten, verdient der Plan einer Eisenbahn von Altdamm über Gollnow, Naugard, Greifenberg und Treptow nach Colberg den Vorzug, weil diese Linie die betreffenden Kreise in der grössten Längenausdehnung durchschneidet und mitten durch die fruchtbarsten Districte führt, auch die grösste Zahl der vorhandenen Städte berührt, insbesondere aber, weil sie durch den Anschluss an die Bahnstrecke Stettin-Stargard die kürzeste Verbindung mit Stettin, wohin der Verkehr des gesammten zu erschliessenden Gebietes gravitirt, zu Stande bringt.

Nachdem dieses Bahnproject bereits im Jahre 1864 durch den damaligen Provinziallandtag von Pommern erörtert und seitens der Provinzialbehörden mit Eifer verfolgt und später mehrfach wieder aufgenommen worden, ist jetzt die Aussicht näher gerückt, dass es endlich gelingen werde, dasselbe zu verwirklichen.

Vertreter der betheiligten Kreise und Städte sind zu einem Comitée zusammengetreten, welches sich die Herstellung der in Rede stehenden Bahnverbindung zur Aufgabe gemacht hat. Nach den durch einen Privatunternehmer angefertigten und von den betreffenden Behörden im Allgemeinen als zutreffend anerkannten generellen Vorarbeiten werden sich die Anlagekosten der etwa 121 km langen Bahnstrecke von Altdamm nach Colberg auf rund 6 600 000 M. belaufen. Bei einer entsprechenden Betheiligung des Staates und der Provinz ist anzunehmen, dass es dem Comitée gelingen werde, das Anlagecapital in dem durch diese Betheiligung nicht gedeckten Betrage durch Actienzeichnung seitens der Kreise und Communen und der Adjacenten aufzubringen.

Der Provinziallandtag von Pommern hat bereits den Beschluss gefasst, das Unternehmen durch die Uebernahme von 50 000 M. — zur Hälfte in Stammprioritäts-, zur anderen Hälfte in Stammactien — für je 7,5 km (1 Meile) Bahnlänge zu unterstützen, unter der Bedingung, dass auch der Staat mindestens in gleicher Höhe sich an dem Unternehmen betheiligt. Diese Unterstützung aus Provinzialfonds wird sich in runder Summe auf 800 000 M. belaufen.

Bei dem grossen Interesse, welches für den Staat darin liegt, dass durch den besseren Aufschluss der an Producten reichen und einer Steigerung ihres Ertrages fähigen Gegend zwischen Altdamm und Colberg die Steuerkraft gehoben wird, erscheint es motivirt, das Zustandekommen der projectirten Bahn untergeordneter Bedeutung von Altdamm über Gollnow, Naugard, Greifenberg und Treptow nach Colberg in der bei Unternehmungen ähnlicher Art als zweckmässig erkannten Weise auch staatlicherseits durch die Uebernahme des sechsten Theils des Anlagecapitals mit rund 1 100 000 M. in Actien zu unterstützen.

Das Verhältniss der zu übernehmenden Stamm- und Stamm-Prioritätsactien zu einander dürfte zweckmässig von dem Verhältniss abhängig zu machen sein, in welchem beide Actienarten überhaupt zur Ausgabe gelangen. Es erscheint nicht angezeigt, hierüber in dem vorliegenden Gesetze zum Voraus eine Bestimmung zu treffen.

Die projectirte Bahn soll als eine Eisenbahn von untergeordneter Bedeutung gebaut, ausgerüstet und betrieben werden. Die Spurweite soll die normale sein, und ist durchweg nur auf eingeleisige Ausführung der Bahn gerechnet worden. Bei Herstellung derselben, insbesondere der Bahnhöfe, sowie bei den zu beschaffenden Betriebsmitteln soll, dem Charakter des Unternehmens als Secundärbahn entsprechend, über das Nothwendigste nicht hinausgegangen werden. In den Endpunkten der Bahn, in Altdamm und in Colberg, ist die Mitbenutzung der bestehenden Bahnhöfe in Aussicht genommen.

Die Bahn soll von Altdamm bis Gollnow neben der Chaussee auf dem ziemlich breiten Schutzstreifen derselben geführt werden, südlich von Gollnow die Ihna überschreiten, dann in ziemlich gerader Richtung über Marschdorf, Schönhagen und Wismar vorbei nach Naugard, und zwar südlich von dieser Stadt, geführt werden, woselbst auch der Bahnhof für dieselbe angelegt werden soll. Von Naugard bis Gross-Satow soll die Bahn möglichst neben der Chaussee von Naugard nach Plathe geführt werden, dieselbe hinter Gross-Satow überschreiten und nördlich von Plathe, woselbst auch der dortige Bahnhof angelegt werden soll, vorübergeführt werden. Von Plathe aus soll die Trace in fast gerader Richtung nach Batzwitz und Greifenberg unter theilweiser Benutzung der alten Stettin-Colberger Strasse führen. Der Bahnhof bei letzterem Orte wird auf der Nordseite desselben anzulegen sein. Von Greifenberg bis 1 Meile vor Colberg wird die Bahn ein sehr coupirtes Terrain mit bedeutenden Torfmooren zu durchschneiden haben, und die Richtung über Neklatz, Zicker, Görke mit dem Regaübergange oberhalb Wefelow und über Gummin nach Treptow mit Bahnhof in der Colberger Vorstadt, verfolgen. Hinter Treptow ist das Seebruch an dessen schmalster Stelle bei Hagenow zu übersetzen, sodann nochmals ein bedeutendes Torfmoor unmittelbar hinter Papenhagen, worauf die Bahn nördlich von der Gradirstrasse vor Colberg anlangen und demnächst nach Ueberschreitung der Persante und der ehemaligen Saline zwischen Colberg und Colbergermünde hindurch in den Hinterpommerschen Bahnhof daselbst einmünden soll.

Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahn werden sich im Allgemeinen günstig gestalten. Als Maximum der ersteren ist das Verhältniss von 1 : 120, als kleinster Krümmungshalbmesser das Mass von 300 m in Aussicht genommen.

Der Grunderwerb wird zum grössten Theil von den betreffenden Kreisen geleistet. Die Erdarbeiten werden auf den mehrfach zu durchschneidenden Torfmooren grösseren Umfang annehmen. Kleinere Brücken sollen massiv aus Steinen, grössere mit eisernem Ueberbau hergestellt werden. Für den Bahnoberbau sind Stahlschienen in Aussicht genommen.

Stargard - Cüstrin. (§ 2 No. des Gesetzentwurfs.) Für die Kreise Soldin und Pyritz hat sich das Bedürfniss einer Schienenverbindung mit den an ihren Grenzen sich hinziehenden Eisenbahnen immer fühlbarer herausgestellt. Unter den gegenwärtigen Communicationsverhältnissen kann die dortige Production nicht zu derjenigen Entwickelung gelangen, zu welcher die beiden Kreise vermöge der Fruchtbarkeit des Bodens und der Betriebskraft ihrer Eingesessenen befähigt sind. Der Kreis Soldin zeichnet sich schon jetzt vor den meisten anderen Kreisen der Monarchie durch die Zahl der vorhandenen Brennereien aus und in dem sehr fruchtbaren Kreise Pyritz ist eine nicht unbedeutende Zuckerfabrik vorhanden. Auch Tuchfabrikation wird daselbst lebhaft betrieben. Die Producte der Landwirthschaft und Industrie finden indessen nur ungenügenden Absatz und müssen wegen der ungünstigen Abfuhr billiger als in anderen durch Eisenbahnen erschlossenen Gegenden verkauft werden. Schon lange sind daher die Bestrebungen der Kreiseingesessenen auf die Herstellung einer beide Kreise durchziehenden Eisenbahn gerichtet gewesen.

Der Kreis und die Stadt Soldin konnten sich schon früher der bestimmten Hoffnung hingeben, durch die Breslau-Stettiner Bahnlinie in den allgemeinen Eisenbahnverkehr hineingezogen zu werden, indem — wenn die für jene Bahnlinie ursprünglich in Aussicht genommene Führung über Zielenzig und Vietz nach Stettin zur Ausführung gekommen wäre — Soldin durch eine kurze Zweigbahn leicht hätte angeschlossen werden können. Die Hoffnung wurde indessen durch die im militärischen Interesse als nothwendig erachtete Führung der Breslau-Stettiner Bahn über Cüstrin vereitelt.

Den Bestrebungen der Kreiseingesessenen ist es jetzt gelungen, das Project einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Stargard i. P. über Pyritz und Soldin nach Cüstrin soweit zu fördern, dass bei angemessener Unterstützung durch die betheiligten Provinzen Pommern und Brandenburg und durch den Staat begründete Hoffnung vorhanden ist, dasselbe zu verwirklichen.

Seitens eines aus angesehenen Männern der beiden Kreise gebildeten Comités sind für diese Eisenbahn die erforderlichen generellen Vorarbeiten angefertigt. Nach dem Ergebniss derselben beträgt die Länge der Bahn 95,8 km und das Anlagecapital derselben 6 030 000 M., wovon rund 1 900 000 M. für 30,2 km auf die Provinz Pommern und 4 130 000 M. für 65,6 km auf die Provinz Brandenburg entfallen. Das Capital soll in Stamm- und Stamm-Prioritätsactien beschafft werden.

Von den Provinziallandtagen beider Provinzen ist bereits übereinstimmend beschlossen, die in Rede stehende Eisenbahnanlage durch die Uebernahme von 50 000 M. — zur Hälfte in Stamm-Prioritäts-, zur andern Hälfte in Stammactien — für je 7,5 km (1 Meile) Bahnlänge innerhalb der betreffenden Provinz zu unterstützen, unter der Bedingung, dass auch der Staat mindestens in gleicher Höhe sich an dem Unternehmen betheiligt.

Die Unterstützung aus Provinzialfonds wird sich hiernach auf den Gesammtbetrag von 639 000 M. belaufen.

Die Staatsregierung erachtet es den Verhältnissen entsprechend, dass der Staat das Unternehmen durch die Uebernahme von $^1/_6$ des Anlagecapitals fördert. Nach dem durch die Vorarbeiten ermittelten Gesammtkostenbedarf würde dieses Sechstel rund 1 000 000 M. betragen. Diese Unterstützung des Staats ist nothwendig, um das Unternehmen, für welches der übrige Geldbedarf in den Kreisen der Interessenten aufgebracht werden soll, zu ermöglichen.

Es empfiehlt sich, das Verhältniss der vom Staate zu übernehmenden Stamm- und Stamm-Prioritätsactien zu einander dem Verhältniss anzupassen, in welchem beide Arten von Actien überhaupt zur Ausgabe gelangen. Eine diesbezügliche Bestimmung dürfte zweckmässig in das Gesetz nicht aufzunehmen sein.

Obwohl die projectirte Bahn als normalspurige Eisenbahn von untergeordneter Bedeutung gebaut, ausgerüstet und betrieben werden soll, so sind doch für den Oberbau und für die Betriebsmittel Constructionen in Aussicht genommen, welche eine bei dem zu erwartenden Verkehr vielleicht in nicht zu ferner Zeit nöthige Umwandlung in eine Vollbahn ohne grosse Schwierigkeiten und Kosten gestatten.

Zwischen den beiden Endpunkten Stargard und Cüstrin, bei denen zwar auf Mitbenutzung der vorhandenen Bahnhöfe für den Personenverkehr, jedoch auf Anlage selbstständiger Güterbahnhöfe gerechnet ist, soll die Bahn folgendermassen tracirt werden:

Nach dem Ausgange aus den Geleisen der Stargard-Posener Eisenbahn bei Stargard wird die Richtung derselben bis Pyritz durch das Plönebruch, welches an der schmalsten Stelle überschritten werden soll, bedingt, wobei jedoch auf möglichste Annäherung an die Orte Klützow, Warnitz und Gross-Schönfeld, sowie an die Pyritzer Zuckerfabrik Bedacht genommen ist. Die Stadt Pyritz soll an der Nordwestseite, wegen der dort vortheilhaftesten Bahnhofslage, berührt werden. Zwischen Pyritz und Soldin soll die Bahn der Stadt Lippehne und der zwischen beiden Orten vorhandenen Chaussee möglichst nahe geführt werden. Die directere Linie über Dergow würde nur auf geringen Verkehr zu rechnen haben, weil die westlich davon belegenen Ortschaften schon der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn näher liegen, den östlich sich befindenden Ortschaften aber der Zugang zur Bahn durch die vorhandenen Seen sehr erschwert werden würde. Das in dieser Gegend ziemlich coupirte und von bedeutenden Torfmooren durchsetzte Terrain war besonders auf der folgenden Strecke Lippehne-Soldin für die Wahl der Trace bestimmend, ebenso bei letzterem Orte selbst, wo eine Führung der Linie auf der Ostseite durch einen dort befindlichen Höhenzug, auf der Westseite durch den Soldiner See ausgeschlossen wurde. Zwischen Soldin und Neudamm gaben gleichfalls Terrainverhältnisse bei der Wahl der Linie den Ausschlag; der Bahnhof bei letzterem Orte soll östlich von demselben angelegt werden. Nach Ueberschreitung der Mietzel soll die Bahn sodann bei Ziecher und Zorndorf vorbei nach dem Bahnhofe Cüstrin — Vorstadt bei Gernheim (Buschschäferei) — geführt werden, nachdem sie das Hochufer der Oder verlassen und Behufs Abstieg in das Oderthal zur nöthigen Längenentwickelung mehrfach die directe Linie verlassen hat.

Als Maximum der Steigungsverhältnisse ist 1 : 100 jedoch nur auf kürzeren Strecken angewendet. Der kleinste Curvenhalbmesser ist 400 m; im Uebrigen sind die Krümmungsverhältnisse günstig.

Der Grunderwerb wie die Erdarbeiten — letztere streckenweise wegen der zu überschreitenden Torfmoore nicht unerheb-

lich — sollen nur für die eingeleisige Bahn bewirkt werden; beim Oberbau sollen Stahlschienen Verwendung finden.

Personen- und Güterbahnhöfe sind in Aussicht genommen bei Warnitz, Gross-Schönfeld, Pyritz, Naulin, Mellenthin, Lippehne, Soldin, Wusterwitz und Neudamm, Güterbahnhöfe bei Stargard, Klützow, Zuckerfabrik Glasow, Rostin, Zicker und Cüstrin. Eine kleinere Reparaturwerkstatt soll in Pyritz angelegt werden.

Neustadt-Oldenburg. (§ 2 No. 3 des Gesetzentwurfs.) Die Bestrebungen, den Kreis Oldenburg, welcher bei einem Flächengehalt von 14—15 Quadratmeilen über 46 000 Einwohner zählt und vermöge seiner durchweg günstigen Bodenbeschaffenheit zu dem wohlhabenderen Theile der Provinz Schleswig-Holstein gehört, gleichwohl aber bis jetzt nur in seiner südlichen Ecke in einer Länge von etwa ¾ Meilen von einer Eisenbahn, nämlich der eine Zweigbahn der Altona-Kieler Bahn bildenden Ostholsteinischen Eisenbahn berührt wird, durch eine den Kreis durchziehende Eisenbahn mit dem sich anschliessenden Bahnnetze in angemessene Verbindung zu bringen, sind nicht neu. Schon im Jahre 1866, unmittelbar nach der Betriebseröffnung der Ostholsteinischen Eisenbahn, trat ein Comitée zusammen, um die Weiterführung dieser Bahn von Neustadt über Oldenburg und Heiligenhafen nach Fehmarsund in die Wege zu leiten. Die Absicht der Ausführung musste aber aufgegeben oder doch auf bessere Zeiten verschoben werden, nachdem man nach Ausführung der generellen Vorarbeiten und Aufstellung eines Kostenanschlages die Ueberzeugung gewonnen hatte, dass das darnach erforderliche, für eine Vollbahn berechnete Baucapital sich nicht aufbringen lasse.

Jetzt, nachdem es in verschiedenen Theilen der Provinz Schleswig-Holstein, welche sich in ähnlichen Verhältnissen befinden wie der Kreis Oldenburg, gelungen ist, unter Beihülfe des Staates das für eine Bahn untergeordneter Bedeutung erforderliche Capital aufzubringen, ist das Project einer den Kreis Oldenburg durchziehenden, zunächst auf die Strecke Neustadt-Oldenburg beschränkten Eisenbahn in der Absicht wieder aufgenommen worden, die Bahn in der gleichen Weise zur Ausführung zu bringen.

Nach dem vorgelegten, bei der technischen Revision als ausreichend befundenen Projecte soll die Bahn als Bahn untergeordneter Bedeutung mit normaler Spurweite gebaut und betrieben werden. Die Bahn soll in einer Länge von 21½ km vom Bahnhof Neustadt der Ostholsteinischen Bahn ausgehend, hart an dem Dorfe Lohgeberg vorbei über Gross-Schlamin, woselbst eine Haltestelle für die benachbarten Ortschaften angelegt wird, nach Lensahn, dem Mittelpunkt der Grossherzoglich Oldenburgischen Fideicommissgüter, und von da bis dicht an die Stadt Oldenburg heran der Art geführt werden, dass einer späteren Verlängerung nach Heiligenhafen etc. Nichts im Wege steht. In Lensahn wird eine Station errichtet mit einem grösseren Empfangsgebäude und einem Güterschuppen, in Oldenburg eine Station mit den gleichen Gebäulichkeiten und einem Locomotivschuppen mit 1 Stand, Wasserstation, kleiner Schmiede und Stand für zwei Personenwagen. Für Neustadt ist in der Annahme, dass die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft ihre Empfangsgebäude, Güterschuppen und Wasserstation etc. zum Mitgebrauch einräumt, nur ein Locomotivschuppen für 2 Stände und ein Wagenschuppen vorgesehen. Sämmtliche Gebäude werden in Fachwerk ausgeführt.

Die Steigungs- und Curvenverhältnisse sind günstig. Für den Betrieb sind vorläufig nur zwei gemischte Züge täglich in jeder Richtung in Aussicht genommen und demgemäss ist in dem Kostenanschlag die Beschaffung von 3 Tendermaschinen und einer Anzahl Gepäck-, Personen- und Güterwagen mit einem Gesammtkostenaufwand von 118 000 M. vorgesehen.

Von dem auf 1 200 000 M. festgesetzten Actiencapitale sind 400 000 M. von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, 600 000 M. von dem Kreisverband des Kreises Oldenburg und 12 000 M. von einzelnen Privatinteressenten in Stammactien gezeichnet; der Rest von 188 000 M., ebenfalls in Stammactien, soll vom Staate übernommen werden.

Nach den Ausführungen des Comités für den Bau der hier fraglichen Bahn ist es der besonderen im Kreise Oldenburg obwaltenden Verhältnisse wegen nicht möglich gewesen, eine stärkere directe Betheiligung der hauptsächlich interessirten Ortsgemeinden und Privatpersonen herbeizuführen. Für die Städte Neustadt und Oldenburg, welche hier vorzugsweise hätten in Betracht kommen müssen, würde bei dem Mangel eines erheblichen Kämmereivermögens und da diese Städte ohnehin schon mit einer beträchtlichen Schuld belastet sind, die Contrahirung grösserer Anlehen, wie sie für eine entsprechende Actienübernahme erforderlich gewesen wäre, schwierig und nicht unbedenklich gewesen sein, und von den interessirten Privatpersonen, als welche hauptsächlich die Grossgrundbesitzer in Frage stehen, sind die Fideicommissbesitzer zur Uebernahme von Actien überhaupt nicht sehr geneigt. Ist aber in solcher Weise ein Theil der interessirten Gemeinden und Gutsbezirke nicht in der Lage, sich in angemessener Weise an der Actienübernahme zu betheiligen, dann lehnt auch der andere Theil die Betheiligung ab. Bei dieser Sachlage war die Realisirung des Unternehmens nur in der Weise zu ermöglichen, dass der Kreisverband des Kreises Oldenburg, als die Gesammtheit der Gemeinden und Gutsbezirke des Kreises, denjenigen Actienbetrag ganz übernahm, welcher unter anderen Verhältnissen von den einzelnen Gemeinden und Gutsbesitzern nach Massgabe ihres Interesses hätte gezeichnet werden können.

Die Verschiedenheit des Interesses ist in der Weise berücksichtigt, dass nach einem Beschlusse des Kreistages die von dem Kreisverband aufzunehmende Anleihe im Betrage von 600 000 M. mit mindestens jährlich 3 000 M. und ausserdem mit den durch die fortschreitende Tilgung erspart werdenden Zinsen zu amortisiren, die feste jährliche Tilgungssumme von 3 000 M. alljährlich als Kreisabgabe zur Hälfte nach Verhältniss der Einwohnerzahl und zur anderen Hälfte nach Verhältniss des Grundsteuer- und Gebäudesteuerbetrages von allen Theilen des Kreises gleichmässig aufzubringen und bis zur Tilgung der Kreisanleihe derjenige Betrag, welcher nach vorheriger Verwendung der eventuellen Dividende der übernommenen Eisenbahnactien jährlich zur Verzinsung des ganzen ursprünglichen Anleihebetrages erforderlich sein wird, als Kreisabgabe zur Hälfte nach Verhältniss der Einwohnerzahl und zur anderen Hälfte nach Verhältniss des Grundsteuer- und Gebäudesteuerbetrages in der Weise aufzubringen ist, dass der Kreis in Uebereinstimmung mit einem desfalls eingeholten Commissionsgutachten in vier Zonen getheilt wird, und von diesen die erste Zone nach Verhältniss des einfachen Betrages, die zweite Zone nach Verhältniss des doppelten Betrages, die dritte Zone nach Verhältniss des dreifachen Betrages und die vierte Zone nach Verhältniss des vierfachen Betrages der Einwohnerzahl bezw. der Grundsteuer- und Gebäudesteuersumme herangezogen wird. Thatsächlich sind es also die einzelnen Communen und die einzelnen Besitzer der Gutsbezirke selbst, welche — wenn auch auf einem Umwege — die betreffenden 600 000 M. aufzubringen und für deren Verzinsung nach Massgabe ihres grösseren oder geringeren Interesses aufzukommen haben.

Die Bahn ist für die wirthschaftliche Entwickelung des Kreises Oldenburg von unzweifelhafter Bedeutung. Sie durchschneidet den Kreis in einer Weise, dass alle Theile des letzteren in nicht zu grosser Entfernung eine Bahnstation und damit eine kurze und sichere Verbindung nicht nur untereinander und mit der Kreisstadt Oldenburg, sondern auch durch Vermittelung der in Neustadt sich anschliessenden Holsteinischen etc. Bahnen mit dem für den Kreis Oldenburg in Bezug auf den Absatz der Bodenproducte wie auf den Bezug der einzutauschenden Waaren und Consumtibilien wichtigen Handelsplatz Hamburg erlangen. Bei einer Verlängerung der Bahn nach Heiligenhafen und Fehmarsund würde sie auch für den internationalen Verkehr nicht ohne Bedeutung sein.

Mit Rücksicht hierauf und auf das Interesse, welches die Localinteressenten durch ihre Betheiligung an dem Actiencapitale für das Zustandekommen der Bahn an den Tag gelegt haben, dürfte die nachgesuchte, im Gesetzentwurf vorgeschlagene Betheiligung des Staates um so mehr gerechtfertigt sein, als nach den bei den übrigen Holsteinischen Secundäreisenbahnen gemachten Erfahrungen eine gewisse Rentabilität der hier fraglichen Bahn in Aussicht genommen werden kann.

Dampfstrassenbahn Eisenberg-Crossen.

Die vor Kurzem auch in Preussen concessionirte normalspurige Eisenbahn von Eisenberg nach Crossen hat eine Länge von nahezu 9 km, wurde in ihrem Altenburger Antheil (welcher $^{19}/_{20}$ der Länge umfasst) bereits vor ca. 5 Monaten concessionirt und wird in 6 Wochen betriebsfähig vollendet sein.

Der Bau ist in Generalentreprise dem Baurath Plessner in Gotha übertragen, welcher auch auf 12 Jahre den Betrieb derselben gepachtet hat.

Diese Bahn ist insofern ein Novum auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, als der grössere Theil derselben — 5 000 m — auf eisernen Langschwellen im Strassenkörper der äusserst lebhaft befahrenen Staatschaussee eingebettet ist und mit Vignolschienen von Stahl ausgebaut wurde.

An allzuschmalen Stellen der Strasse sind Steinbankets in die Grabenränder versenkt und das Geleise auf diesen verlegt, so dass der Graben also in der Mitte des Geleises liegt.

Die Bahn führt in dieser Weise mit Maximalsteigungen von 1 : 40 und Minimalradien von 150 m unter anderen durch 3 grosse Dörfer von je 500 m Länge in vielen Windungen hindurch, ersteigt 102 m und schwenkt hinter dem letzten derselben, weil die Staatsstrasse von da ab allzusteil wird, in ein kleines, 3 m langes Seitenthal des Berglandes ein, an dessen Ende nach Bewältigung nicht ganz unerheblicher Erd- und einiger Felsarbeiten in dichter Nähe der Stadt der Endbahnhof etablirt wird, welcher, da die Bahn einen muthmasslichen Jahresverkehr von 50—60 000 Personen und 500000—600000 Ctr. Gütern erhalten wird, mit allen Gebäuden und Requisiten ausgestattet wurde, welche zur Bewältigung eines solchen Verkehrs und unter Berücksichtigung späterer Steigerung desselben erforderlich schienen.

Am anderen Endpunkt, in Crossen an der Thüringischen Eisenbahn, waren keine neuen Gebäude erforderlich und macht

sich nur die Anlage einiger Ausweiche- und Rangirgeleise mit 6 Weichen nöthig.

Die Betriebsmittel sind, was die Maschinen und Personenwagen betrifft, durchaus neu und eigenartig, wogegen offene und gedeckte Güterwagen den Preussischen Normalien entsprechen.

Die ganze Bahn kostet incl. Betriebsmittel und Grunderwerb von 5—6 ha treffliches Land nur 464 000 M., von denen jedoch 20 000 M. als Reservefonds in der Casse des Vorstandes verbleiben; sonach werden nur 444 000 M. baar oder bei 8,70 km Länge nur rot. 51 000 M. pro Kilometer ausgegeben, bei welchem Preise dem Generalunternehmer noch ein mässiger, seinem Risico entsprechender Verdienst bleibt.

Der rasche Bau ist insbesondere dem grossen Entgegenkommen der Königlich Preussischen und Herzoglich Altenburgischen Regierung zu verdanken, welche letztere sich mit der Hälfte der Bausumme am Actiencapital betheiligte und in Gemeinschaft mit der Direction der Thüringischen Eisenbahn dem Bahnvorstand und seinem Controlingenieur rechtzeitig und überall entgegenkommend, alles nur irgend Zulässige that, um das Werk zu fördern.

Der Betrieb wird ein secundärer, ohne Bahnbewachung, und die Personenzüge werden mit 18, die Güterzüge mit 12—14 km Geschwindigkeit fahren. Umladen ist nicht erforderlich, da die Betriebsmittel aller anderen Bahnen übergehen können und der Oberbau stark genug ist, um auch die leichteren Maschinen der Nachbarbahn — falls es einmal nöthig wird — aufnehmen zu können.

Wir behalten uns vor, nach Vollendung des Baues eingehender über diese neue Type der Localbahn und ihre Betriebsformen, Tarife etc. zu berichten und wünschen ihr recht baldige Nachfolge in anderen Gegenden. L.

Concessionsurkunde,

betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Eisenberg nach Crossen durch die Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc.

Nachdem zwischen Unserer und der Regierung Sr. Hoheit des Herzogs von Sachsen-Altenburg wegen Anlage einer Eisenbahn von Eisenberg nach Crossen am 28. Juli 1879 ein Staatsvertrag vereinbart und von Uns genehmigt worden ist, wollen Wir der in Eisenberg domicilirenden Eisenberg-Crossener Eisenbahngesellschaft, welche darauf angetragen hat, ihr für das Preussische Staatsgebiet die Concession zum Bau und Betrieb dieser Bahn zu gewähren, diese Concession, sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen unter nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen.

I. Die Eisenbahngesellschaft ist bezüglich des Baues und Betriebes der Bahn allen Bestimmungen des obengenannten zwischen Preussen und Altenburg abgeschlossenen Staatsvertrages, sowie allen für die Eisenbahnen im Deutschen Reiche bestehenden oder ergehenden Gesetzen und Verordnungen, bezüglich der im Preussischen Staatsgebiete belegenen Strecke auch allen für die Preussischen Eisenbahnen bestehenden oder ergehenden Gesetzen und Verordnungen, insbesondere dem Preussischen Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und dem Gesetze vom 16. März 1867 über die Besteuerung von Eisenbahnen unterworfen.

II. Für den Bau innerhalb des Preussischen Staatsgebiets gelten insbesondere folgende Bestimmungen:

1. der Staatsregierung bleibt vorbehalten:

die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte,

die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen und Haltestellen,

die Feststellung der Projecte aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen.

Für alle durch die Ausführung der genehmigten Projecte etwa bedingten Benachtheiligungen des Eigenthums oder sonstiger Rechte des Staats bleibt demselben der Anspruch auf vollständige Entschädigung nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen gegen die Eisenbahngesellschaft vorbehalten.

2. Die Eisenbahngesellschaft hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen.

3. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss — längstens — innerhalb Jahresfrist nach Eintrag der Gesellschaft in das Handelsregister in Gemässheit des letzten Artikels erfolgen. Für die Vorlage der speciellen Bauprojecte, sowie für die Inangriffnahme, die Fortführung, die Vollendung und Inbetriebnahme der einzelnen Strecken und Bauwerke der Bahn können vom Minister der öffentlichen Arbeiten besondere Fristen festgesetzt werden.

4. Für den Fall, dass die Eisenbahngesellschaft mit der Erfüllung der ihr bezüglich des Bahnbaues obliegenden Verpflichtungen, insbesondere der rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn in Verzug kommen sollte, ist dieselbe zur Zahlung einer Conventionalstrafe von 1 000 *M.* mit der Massgabe verpflichtet, dass die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage die Conventionalstrafe als verfallen anzusehen ist, mit Ausschluss des Rechtsweges, dem Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht. Zur Sicherstellung dieser Verpflichtungen hat die Eisenbahngesellschaft bei der General-Staatscasse zwei unkündbare Pfandbriefe der Deutschen Grundcreditbank in Gotha im Gesammt-Nominalwerthe von 1 200 *M.* nebst den noch nicht fälligen Zinscoupons und Talons hinterlegt und in notariell anerkannter Urkunde mit der Massgabe zum Pfande bestellt, dass dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Befugniss zusteht, durch Verwendung derselben bezw. durch Veräusserung der verpfändeten Effecten zum jeweiligen Börsencourse die verfallenen Strafbeträge einzuziehen. — Die Rückgabe der zur Caution etwa gehörigen Zinscoupons erfolgt an deren Verfallterminen, kann jedoch von dem bezeichneten Minister inhibirt werden, wenn nach dessen lediglich massgebendem Urtheile die Eisenbahngesellschaft den Bau verzögern sollte. Auch ist der bezeichnete Minister ermächtigt, nach Massgabe des Fortschritts des Baues und der Ausrüstung der Bahn einen entsprechenden Theil der Caution schon vor völliger Vollendung des Baues und der Ausrüstung der Bahn zurückgeben zu lassen.

Sollten die zum Pfande bestellten Pfandbriefe im Course unter den Werth von 1 000 *M.* sinken, so ist die Gesellschaft verpflichtet, das Pfand auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten entsprechend zu verstärken.

5. Falls die oben festgesetzte allgemeine Baufrist oder eine der vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten besonderen Baufristen nicht innegehalten wird, kann nicht blos die bezeichnete Conventionalstrafe eingezogen, sondern auch die ertheilte Concession durch landesherrlichen Erlass zurückgenommen und die im § 21 des Gesetzes vom 3. November 1838 vorbehaltene Versteigerung der vorhandenen Bahnanlagen eingeleitet werden. Sofern die Regierung von dem Vorbehalte der Versteigerung der Bahnanlagen Gebrauch zu machen beabsichtigt, soll jedoch die Zurücknahme der Concession nicht vor Ablauf der in dem allegirten § 21 festgesetzten Schlussfrist erfolgen.

III. Nach Eröffnung des Betriebes ist die Eisenbahngesellschaft zur Aenderung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen verpflichtet, sofern und soweit solches der Minister der öffentlichen Arbeiten im Interesse des Eisenbahnverkehrs, insbesondere im Interesse der Sicherheit des Betriebes für erforderlich erachtet.

IV. Sollte die Eisenbahngesellschaft die in Preussen belegene Bahnstrecke ganz oder theilweise anderweit veräussern wollen, so ist hierzu die Bestimmung der Regierung nothwendig.

V. Diese Concession tritt mit Aushändigung einer Ausfertigung derselben an die Eisenbahngesellschaft in Kraft. Die Aushändigung erfolgt erst nach Eintragung der Eisenbahngesellschaft in das Handelsregister. Urkundlich etc. Gegeben Berlin, den 5. November 1879.

(L. S.) Wilhelm.

Graf zu Stolberg. von Kameke. Hofmann. Graf zu Eulenburg. Maybach. Bitter. von Puttkamer. Lucius. Friedberg.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 24. November. (Die bisherige Commissionsberathung der Verstaatlichungsvorlage. Nationalliberaler Wunsch nach einer Ruhepause in den Verstaatlichungen. Ostpreussische Südbahn-Prioritäten. Verbandtarife. Tödtungen und Verletzungen auf Deutschen und Englischen Bahnen. Beschwerden. Sitzung des Handelstags-Ausschusses.)

Auf dem Gebiete der innern Politik war das öffentliche Interesse in voriger Woche vorzugsweise auf die parlamentarischen Vorgänge gerichtet. Der Schwerpunkt der Berathungen liegt jetzt freilich nicht im Plenum, sondern in den Commissionen, und ist es namentlich die Eisenbahncommission, deren Verhandlungen man mit Spannung verfolgt; dieselbe arbeitet mit Anspannung aller Kräfte. Bei dem raschen Gang der Arbeiten, den wir weiter unten skizziren, lässt sich erwarten, dass in den letzten Tagen der laufenden Woche die ganze Vorlage einschliesslich der Garantien in der Commission zu Ende kommen werde. Man nimmt an, dass die Minister der Finanzen und öffentlichen Arbeiten am Dienstag in der Lage sein werden, der Eisenbahncommission die Entschliessungen der Staatsregierung über die Garantieforderungen zu eröffnen. Man hört, dass sowohl die von den conservativen als nationalliberalen Mitgliedern der Commission formulirten Garantieforderungen das Hauptgewicht auf den Landes-Eisenbahnrath und dessen Zusammensetzung legen. Es ist der Vorschlag gemacht worden, diesen Landes-Eisenbahnrath zusammenzusetzen: aus den Kreisen der Landwirthschaft, der Industrie, des Handels und Gewerbes und Mitgliedern beider Häuser des Landtages. Um zugleich das Interesse der einzelnen Provinzen an den Eisenbahnangelegenheiten ihrer Heimath zu befriedigen, ist weiter von conservativer Seite beantragt worden, in den Landes-Eisenbahnrath je ein Mitglied aus den betreffenden Pro-

vinziallandtagen hinein zu wählen. Es bestehen Meinungsverschiedenheiten darüber, ob dieser Landes-Eisenbahnrath eine berathende oder beschliessende Stimme erhalten soll. Es hat dies deshalb seine besondere Wichtigkeit, weil derselbe sich auch mit den Tarifvorschriften zu beschäftigen haben wird. Nationalliberale und Freiconservative möchten diesem Eisenbahnrathe nur eine berathende Stimme einräumen, während die Conservativen vornehmlich wegen Feststellung der Tarife im landwirthschaftlichen Interesse diesem ein beschliessendes Votum beilegen wollen. Es handelt sich hier vorläufig nur um Wünsche, deren Erledigung sich noch nicht einmal in der Commissionsberathung, geschweige denn in der schliesslichen Berücksichtigung durch das Plenum übersehen lässt. In Zusammenhang mit der Thätigkeit der Eisenbahncommission hat übrigens in voriger Woche an der Börse und auch in der politischen Presse eine kleine Schrift einiges Aufsehen gemacht.

„Individualrecht oder Verstaatlichung" ist der Titel dieser im Verlage von Franz Vahlen hier erschienenen Broschüre, die in weiten Kreisen Beachtung findet. Der Verfasser entwickelt seine Bedenken gegen die absolute Rechtsgültigkeit der Verstaatlichungsverträge in der Form einer Klage, welche er den Besitzer einer Magdeburg-Halberstädter B.-Actie anstellen lässt, der dem Vertrage in der Generalversammlung nicht zugestimmt hat und behauptet, dass der dem Actionär zugesicherte Antheil am Gewinn ein Sonderrecht des Actionärs sei, welches durch eine Generalversammlung nicht alterirt werden könne; er sei also nicht an den gefassten Mehrheitsbeschluss gebunden. Das wird dann in der Klageschrift folgendermassen weiter ausgeführt:

„Die Dividende repräsentirt einen verhältnissmässigen Antheil am Reingewinn, welcher erzielt wird durch Benutzung der Eisenbahn zum Transport von Personen, Waaren und anderen Gegenständen „für gemeinschaftliche Rechnung". Durch den Erwerb von Actien erhält der Actionär den unverkümmerlichen Anspruch auf den gerade durch Benutzung auf gemeinschaftliche Rechnung erzielten Gewinn. Das Recht auf Partizipirung am Gesellschaftsgewinne nach Massgabe des Gesellschaftsvertrages ist unzweifelhaft ein Sonderrecht der Gesellschaftsmitglieder, welches durch Mehrheitsbeschlüsse der Gesellschaft nicht alterirt werden kann und über welches der Generalversammlung eine Dispositionsbefugniss überhaupt nicht zusteht".

Kläger, welcher sich für seine Rechtsansicht dabei auf die Rechtsprechung des Reichs-Oberhandelsgerichts und zahlreiche Autoren bezieht, fordert die Beibehaltung von Einrichtungen, welche dem Actionär die Berechnung seines Gewinnantheils bei bestehender Gesellschaft unter der Staatsverwaltung sichern. Aber auch der weitere Inhalt des Vertrages wird angefochten.

Der Uebergang des Eigenthums der Magdeburg-Halberstädter Bahn in die Hände des Staates ist der freien Entschliessung des Staates überlassen; damit, folgert die Klage, sei der Abschluss des Kaufvertrages, wenn dieses Wort auch vorsichtig umgangen sei, auf ewige Zeiten in die freie Willkür des Staates gestellt. Eine solche Abmachung habe aber nicht die bindende Kraft eines Vertrages. Ein Kaufvertrag selbst liege nicht vor; die lediglich einseitige Bindung nur eines Contrahenten widerspreche dem Wesen der gegenseitig verpflichtenden. Die Kernstelle, welche gegen die Giltigkeit des Vertrages angeführt wird, ist in der Regel des § 108 A. L.-R. I. 4 gefunden: „Ist die aufschiebende Bedingung so beschaffen, dass sie von einer ganz unbestimmten Willkür des Erklärenden, oder dessen, der durch die Erklärung verpflichtet werden soll, abhängt, so hat die Erklärung selbst gar keine rechtliche Wirkung". Auch von einem präparatorischen Vertrag, einem pactum de contrahendo könne nicht die Rede sein, da nach der Rechtsprechung des Obertribunals solche bei Consensualverträgen nicht anerkannt werden. Denn entweder sind die Contrahenten über alle wesentlichen Punkte des abzuschliessenden Vertrages bereits einig — und dann ist der Hauptvertrag selbst geschlossen; oder sie sind noch nicht einig, — und dann ist noch nichts geschehen, keiner der Contrahenten ist gebunden. Der Verfasser behauptet, „dass der Vertrag nicht blos dem Kläger gegenüber, sondern sogar zwischen den Contrahenten selbst unverbindlich sei"*).

Dem Vernehmen nach haben diese Ausführungen auch in der Eisenbahncommission theilweise Beachtung gefunden, so dass dieselben bei der Plenarberathung zur Sprache kommen möchten. Aus diesem Grunde glaubten wir auch die Darlegungen der Schrift „Individualrecht und Verstaatlichung" eingehender berücksichtigen zu sollen.

*) Der „Actionär" weist gegenüber diesen Deductionen darauf hin, dass in der seiner Zeit mitgetheilten Denkschrift der Berlin-Potsdam-Magdeb. Eisenbahngesellschaft die Ansicht ausgesprochen sei, dass auf diese Bedenken gegen die juristische Technik des Vertrages kein entscheidendes Gewicht zu legen, „da der sachliche Inhalt der Abrede nirgend zweifelhaft ist und der Vertrag als Bestandtheil eines demnächst eventuell zu erlassenden Gesetzes selbst die Qualität eines solchen, mithin volle Rechtsbeständigkeit auch da erlangen würde, wo er formal nicht ganz auf dem Boden der allgemeinen Gesetzgebung steht". Die Redaction.

Kläger macht von der Bestimmung des § 231 der Civilprozessordnung Gebrauch und beantragt schon jetzt „festzustellen und den beklagten Vorstand der Magd.-Halberst. Eisenbahngesellschaft zu verurtheilen, anzuerkennen, dass das zwischen der genannten Gesellschaft und der Königl. Preuss. Staatsregierung abgeschlossene Abkommen vom 5. Juni 1879, genehmigt von der Generalversammlung der verklagten Gesellchaft am 2. Juli 1879, dem Kläger als Eigenthümer der Eingangs bezeichneten Prioritäts-Stammactien Littr. B. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber selbst dann für rechtsungültig zu erachten, wenn zu diesem Vertrage die verfassungsmässige Genehmigung bis zum 1. Januar 1880 erlangt werden sollte, der Verklagten endlich auch die Kosten des Verfahrens aufzulegen".

Die beabsichtigte Verstaatlichung der Privatbahnen dürfe sich demnach nur unter dem Schutze wohlerworbener Individualrechte und unter Respectirung der positiven Grenzen des Civilrechts vollziehen.

Ueber die Sitzungen der Eisenbahncommission anlässlich der Specialdebatte — die Generaldebatte war ohne Interesse — reihen wir hier die folgenden Referate politischer Blätter an:

Sitzung vom 19. November. Die Staatsregierung war vertreten u. A. durch den Herrn Ministerialdirector Schneider und die Geh. Oberregierungsräthe Brefeld, Rapmund und Fröhlich. Der Referent für das Berlin-Stettiner Eisenbahnunternehmen, Abg. v. Zedlitz, begann seinen Vortrag mit einer Beschreibung des betreffenden Bahncomplexes und der Darlegung seiner wirthschaftlichen Bedeutung, besprach sodann die finanziellen Unterlagen des Projects und ging hierauf zu einer kritischen Beleuchtung des betreffenden Vertrags über. Die Frage, ob die Berlin-Stettiner Bahn eine solche sei, welche sich zur Verstaatlichung eigene, beantwortete Herr v. Zedlitz bejahend, wobei er sich wesentlich stützte auf den Umstand, dass der Staat für einen Theil der fraglichen Bahnen Zinsgarantien übernommen habe und das Ineinandergreifen der garantirten und nicht garantirten Strecken ein derartiges sei, dass eine einheitliche Verwaltung geboten erscheine. Den Kaufpreis hält Referent zwar für einen hohen, er glaubt nicht, dass der Staat ein glänzendes Geschäft mit der Berlin-Stettiner Bahn machen werde, immerhin sei aber die in Aussicht stehende Rente derart, dass aus ihrer zu geringen Höhe kein Bedenken gegen den Ankauf hergeleitet werden dürfe. Den in dem Vertrage eingeschlagenen Weg der Uebertragung des Eigenthums (Ankauf der Actien durch den Staat etc.) hält Referent für durchaus zweckmässig. Aus der hierauf folgenden sehr eingehenden Generaldiscussion heben wir folgende Punkte hervor. Auf die Anfrage, ob der Zustand der Bahnen ein durchaus guter und grössere ausserordentliche Ausgaben nicht in Aussicht ständen, antwortete der Vertreter der Staatsregierung, dass durch die regelmässigen jährlichen Revisionen festgestellt sei, dass der Bau und das Material in ganz normalen Verhältnissen sich befänden. Die Gefahr, dass man im Hinblick auf den Verkauf gespart habe, liege nicht vor, da die Erneuerungen, um die es sich doch hier in erster Linie handle, nicht aus den Betriebseinnahmen gedeckt würden, sondern aus dem hiervon ziemlich unabhängigen Erneuerungsfonds. Grössere Ausgaben für Bahnhofsbauten und dergleichen ständen nicht in Aussicht. Weniger bestimmt lautete und konnte lauten die Antwort auf die Frage, wie die Tarifreform auf die Einnahmen der Bahnen wirke. Der Effect dieser Massregel war nach den Erklärungen der Regierungsvertreter auf den verschiedenen Preussischen Bahnen ein sehr verschiedener, je nach der Natur des Verkehrs der Strecken, je nachdem der Massentransport die Hauptrolle spielt oder nicht. Ein Mitglied der Commission constatirte indessen im späteren Laufe der Discussion, dass trotz der zwischen 1874 und 1875 eingetretenen Tariferhöhung die Tarifreform den Erfolg gehabt habe, dass die Einnahme pro Tonnenkilometer jetzt niedriger sei als vor 1874. Bezüglich der Preisbestimmung wurde von den Regierungscommissaren erwähnt, dass man der Berlin-Stettiner Gesellschaft staatlicherseits früher 5 pCt. geboten habe, dass man dann auf die Gegenforderung von 6 pCt. sich entschlossen habe, ein Eventualgebot von 5⅓ pCt. zu machen, dies aber zurückgezogen und den jetzigen Verzinsungssatz (4¾ pCt.) proponirt habe, nachdem die Bahngesellschaft im Jahre 1878 die Sistirung der Zahlung des Januarcoupons anzuordnen sich gezwungen gesehen hätte. Dem von einem Commissionsmitgliede geäusserten Bedenken, es möchten bei der Berlin-Stettiner Gesellschaft noch Bauconcessionen laufen, die in den Vorlagen nicht aufgeführt seien, gegenüber, wurde regierungsseitig versichert, dies sei nicht der Fall. Der Staat übernehme also keine weiteren Verpflichtungen (auch nicht moralischer Natur gegen einzelne Landestheile) als allgemein bekannt. Bezüglich der Entschädigung der Directionsmitglieder wurde darauf hingewiesen, dass die betreffenden 908 000 M. dem Reservefonds entnommen seien, welcher allerdings bei der Berlin-Stettiner Gesellschaft zum Theil als Dividendenreserve figurire und insoweit kaum vom Staate hätte in Anspruch genommen werden können. Von den in der Commission hervorgetretenen juristischen Bedenken führen wir nur folgende an. 1. Steht nicht dem einzelnen Actionär ein Individualrecht zu auf die sich aus dem Betriebe ergebende Rente, ein Recht, welches ihm nicht durch einen

Generalversammlungsbeschluss verkümmert werden kann? 2. Können die Prioritätenbesitzer nicht verlangen, dass ihre Schuldforderung alsbald gedeckt werde, wenn die Eisenbahn den Eigenthümer wechselt? 3. Konnte die Generalversammlung ein Recht, wie dasjenige der Herbeiführung der Auflösung der Gesellschaft, welches sie selbst auszuüben hat, auf den Staat delegiren? Regierungsseitig wurde ausgeführt ad 2, dass Rechtsentscheidungen, insbesondere ein Beschluss des Reichsoberhandelsgerichts vorlägen, wonach in Fällen wie der vorliegende kein Kündigungsrecht zustehe. Ad 3, dass die Generalversammlung nach dem Handelsgesetzbuch allerdings berechtigt war, einen derartigen Beschluss mit Protestativbedingungen zu fassen. Auch aus der Commission fanden diese Auffassungen Unterstützung und es dürfte wohl auf die juristischen Bedenken überhaupt ferner kein allzu grosses Gewicht gelegt werden, da die Fassung der Verträge derart ist, dass sie grosse practische Wichtigkeit nicht haben. Würde z. B. die Frage 2 durch Richterspruch zu Gunsten der Prioritätenbesitzer bejaht, so würde darum noch immer für den Staatscredit keine Gefahr infolge eines plötzlichen „run" entstehen, da der Staat es ganz in der Hand hat, den Zeitpunkt für die Liquidation zu bestimmen. Nach fünfstündiger Sitzung wurde die Generaldebatte geschlossen und die specielle Discussion der einzelnen Paragraphen des Vertrags auf Donnerstag verschoben. Die späteren Generaldebatten über die einzelnen Bahnunternehmungen werden naturgemäss kürzer sein, da viele der das erste Mal geäusserten Bedenken, weil erledigt, nicht mehr wiederkehren. Die Stimmung für die Vorlage war im Allgemeinen eine günstige zu nennen. Der Abg. Reichensperger-Olpe meinte nicht nur, das Berlin-Stettiner Unternehmen sei eins derjenigen, gegen die er am wenigsten principielle Bedenken hege, sondern fand dasselbe sogar finanziell relativ günstig. Letzteres war mehr, wie selbst entschiedene Freunde der Vorlage zuzugeben geneigt sind.

Sitzung vom 20. November. Es wurde zur Specialdebatte über den Vertrag mit der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft geschritten. § 1. Der Referent wendet sich gegen das in der Generaldebatte von einer Seite erhobene Bedenken, ob das in Rede stehende Eisenbahnunternehmen sich zur Verstaatlichung eigene. Das Mitglied, welches dies Bedenken ausgesprochen, hält dasselbe jedoch aufrecht. Der Paragraph wird mit 16 Stimmen von 19 angenommen. (Alle Abstimmungen sind natürlich nur eventuelle und abhängig von der späteren Abstimmung über die Garantiefragen.) § 2. Die Discussion über den letzten Absatz wird ausgesetzt, um mit § 8 (von den Beamten der Gesellschaft) besprochen zu werden. Ein Mitglied der Commission constatirt, dass der Staat, so lange er Pächter des Unternehmens ist, also das Eigenthum nicht angetreten habe, das Deficit decken müsse, wenn der Betrieb keine 4¾ pCt. für die Actionäre aufbringt. Der Paragraph wird mit 16 gegen 3 Stimmen angenommen. Ebenso § 3. Zu § 4, der die Rente der Actionäre auf 4¾ pCt. festsetzt, spricht sich der Referent dahin aus, dass der Betriebs-Ueberlassungsvertrag als ein Pachtvertrag aufzufassen sei. Der Paragraph wurde mit 14 Stimmen gegen 6 (des Centrums und Fortschritts) angenommen. § 5. Der Referent erörtert nochmals die Rechtsfrage, ob den Prioritätsgläubigern für den Fall des Uebergangs des Eigenthums das Recht der Kündigung zustehe, meint aber, die Entscheidung dieser Frage sei um deshalb nicht relevant, weil der Staat es in der Hand habe, die Liquidation zu einem ihm in seinem finanziellen Interesse wünschenswerthen Zeitpunkt eintreten zu lassen. Die §§ 5, 6 und 7 werden mit 16 gegen 4 Stimmen angenommen. § 8. Ueber die Beamten der Gesellschaft wird in Verbindung mit § 2 letzter Absatz, der von der Abfindung der Directoren handelt, gemeinschaftlich discutirt. Die Höhe der für Abfindung der Directoren der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Summe von 908 000 ℳ wird von einer Seite bemängelt, dagegen wird von dem Referenten unter Mittheilung der einzelnen Positionen gezeigt, dass die Höhe der Summe in einem wohl zu rechtfertigenden Verhältniss zu den Gehältern stehe. In Bezug auf die nicht zum Directorium gehörenden Beamten wird von Seiten der Regierungscommissarien festgestellt, dass sie bei Uebernahme des Betriebes durch den Staat nicht ohne Weiteres Staatsbeamte werden, doch sei jedenfalls die spätere Anstellung bei der grossen Mehrzahl zu gewärtigen. §§ 8 und 9 werden mit 14 gegen 4 Stimmen angenommen. § 10 bestimmt, dass der Staat die ihm aus dem Vertrage zustehenden Rechte auf das Reich übertragen kann. Er findet lebhaften principiellen Widerspruch von einer Seite, es wird aber dagegen behauptet, dass auch derjenige für den Paragraph stimmen könne, der ein principieller Gegner der Uebertragung der Preussischen Staatsbahnen auf das Reich sei. Es solle das Verhältniss blos für die Zeit festgestellt werden, während welcher der Staat nur Pächter sei, sei er einmal Eigenthümer, so könne der Preussische Staat thun, was ihm beliebe. Uebrigens könne keine Uebertragung ohne Zustimmung des Landtages erfolgen. Der Paragraph wird mit 10 gegen 6 Stimmen angenommen. Nicht uninteressant ist es, dass ein conservatives Mitglied sich als entschiedener Gegner der Reichseisenbahnidee bezeichnete. Die Abstimmung über den ganzen Vertrag (eventuell) ergab 10 Stimmen für, 6 gegen.

Sitzung vom 21. November. Es referirte zunächst der Abg. Dr. Grimm über den Vertrag wegen des Verkaufs der Köln-Mindener Eisenbahn.

Der Referent unterwirft die Regierungsvorlage einer Prüfung und giebt eine specielle Uebersicht über die Bahnlinie und die daraus resultirende wirthschaftliche Bedeutung des Unternehmens. Daran reiht sich die Darstellung der finanziellen Lage der Gesellschaft. Als Hauptfrage behandelte Referent die Werthschätzung des Kaufobjectes gegenüber dem Kaufpreise, und zwar bei der Unmöglichkeit directer Schätzung nach drei indirecten Momenten: 1. dem Erwerbspreise (Anlagecapital), 2. der Rentabilität der Vergangenheit und Zukunft, und 3. den mit den Actionären gepflogenen Verhandlungen. Referent kommt zu dem Resultate, dass sich kein Moment ergebe, um die Opportunität des Abschlusses des Vertrages und die Wahrung der Interessen des Staates zu bezweifeln. Von einem Commissionsmitgliede wird ausgeführt, dass eine Rente von 5 pCt. für die Actionäre dem Werthe des Objects entsprechen würde. Dasselbe Mitglied bemängelt auch den Betrieb, insbesondere auch den Personenverkehr auf der Köln-Mindener Bahn, findet aber hierbei lebhaften Widerspruch aus der Commission. Es wird unter Bezugnahme auf die Zunahme des Verkehrs der Westfälischen Bahnen in den letzten Decennien die Entwickelungsfähigkeit der Köln-Mindener Bahn als eine sehr bedeutende bezeichnet, besonders wenn die Staatsregierung als Besitzerin der Bahn die Tarifverhältnisse gemäss den Anforderungen der Production und Consumtion gestalte. Dem von einer Seite hervorgetretenen Verlangen, dass der Staat blos die Linie Deutz-Giessen übernehme, wurde von verschiedenen Mitgliedern und den Vertretern der Staatsregierung in jeder Richtung entgegengetreten. Die Sicherheit, dass das Köln-Mindener Unternehmen in den nächsten Jahren 6 pCt. abwerfen würde, habe man nicht, es sei aber sehr wahrscheinlich. Auf eine Aeusserung hin, dass die Staatsregierung einen Druck auf die Köln-Mindener Gesellschaft geübt habe, um sie zum Verkauf zu veranlassen, erwiedert der Vertreter der Staatsregierung, dass dies nicht der Fall gewesen sei, dass der Druck in den natürlichen Verhältnissen gelegen habe. Die Behauptung, dass der Erneuerungsfonds bei der Köln-Mindener Bahn in den letzten Jahren Behufs Aufbesserung der Dividenden nicht genügend dotirt worden sei, wird von Seiten der Staatsregierung unter Mittheilung von Zahlen bestritten. Wenn in den letzten Jahren weniger für Erneuerungen ausgegeben sei, sei doch auch in Erwägung zu ziehen, dass die Materialien viel billiger geworden seien als früher. In der Specialdiscussion wurde u. A. bei § 7 bezüglich des Prämienanlehens von 60 Millionen Mark festgestellt, dass der Staat hier nicht das Recht der beliebigen Kündigung habe, dass er vielmehr hier wie die Gesellschaft verfahren müsse. Die Prämien brauche der Staat jedoch nicht zu zahlen. Die Schlussabstimmung ergab 13 Stimmen für, 7 gegen.

Sitzung vom 22. November. Auf der Tagesordnung stand die Vorlage betr. den Ankauf der Magdeburg-Halberstädter Bahn. Der Referent, Dr. Hammacher, beginnt mit einer historischen Darlegung der Entwickelung des nunmehr 1 300 km umfassenden Unternehmens und bespricht dabei insbesondere auch das Verhältniss zu der Hannover-Altenbekener Bahn. Indem Referent auf die zeitige finanzielle Lage der Magdeburg-Halberstädter Bahn eingeht, hebt er hervor, dass der Ueberschuss, den der Staat als Besitzer des Unternehmens gemacht haben würde, den von der Gesellschaft im Jahre 1878 erzielten um 1 864 000 M. überstiegen haben würde. Den von der Staatsregierung pro 1879 in Aussicht genommenen Reingewinn von rund 900 000 M. betrachtet Referent als durchaus nicht zu hoch veranschlagt; seien auch höhere Amortisationsbeträge als veranschlagt einzustellen, so werde sich andererseits eine noch höhere Summe ersparen lassen durch billigeren Betrieb und durch niedrigere Zinsen nach Convertirung der Prioritäten. Der Ankauf sei also vom finanziellen Gesichtspunkte aus zu empfehlen. Ebenso führten die allgemeinen wirthschaftlichen Erwägungen zu einem günstigen Resultate, u. A. wird hervorgehoben die Wichtigkeit von Magdeburg-Halberstadt für den Verkehr Mitteldeutschlands mit den Nordseehäfen. Die Verpflichtungen, welche der Staat übernimmt, bestehen zunächst im Bau der Linie Magdeburg-Erfurt, die übrigen Strecken sind nicht von Bedeutung; die Bahn nach Braunschweig braucht nicht vom Staate gebaut zu werden. In der Generaldiscussion wünscht ein Commissionsmitglied Aufklärung darüber, warum das Verhältniss des Baarzahlungs- zum Convertirungspreis der Actien bei Magdeburg-Halberstadt anders sei als bei Köln-Minden, ebenso wird die Frage der Convertirung der Prioritäten mit niedrigem Zinsfuss berührt, die den Actionären Lit. A. in Aussicht gestellte Rente sei zu hoch. Der Regierungscommissar erwidert hierauf, dass die allerdings nicht zu leugnende Differenz dadurch entstanden sei, dass man sich nach Bekanntwerden des Betriebsergebnisses pro 1878 während der Verhandlungen von staatlicher Seite gezwungen gesehen habe, der Forderung der Actionäre Lit. B soweit nachzugeben, dass man denselben einen gewissen Vortheil

bei der Liquidation in Aussicht stellte. Dadurch könnte allerdings, wenn die betreffenden Actionäre die Actien bis zur Liquidation in der Hand hielten (was aber nicht wahrscheinlich sei) ein Verlust von 1—2 Millionen für die Staatscasse entstehen. Ein Kündigungsrecht der niedrig procentigen Prioritäten stehe den Inhabern nicht zu, hier speciell nicht, da es sich eigentlich um Actien handele. Die Rente für die Actionäre sei sehr mässig bemessen. Ein fortschrittliches Mitglied verliest einen Protest eines Scrutators der Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft, welche die Ueberlassung an den Staat beschloss. Der Protest behauptet, dass Unregelmässigkeiten vorgekommen seien, welche es fraglich erscheinen lassen, ob wirklich die erforderliche Zweidrittelmajorität für den Verkauf vorhanden war. Bei ca. 19 000 Abstimmenden betrug die absolute Majorität nur 86 Stimmen. Der Vertreter der Staatsregierung bemerkt, dass nach dem in den Händen der Regierung befindlichen Material die Einwendungen des Protestes zum Theil wenigstens nicht als gerechtfertigt erscheinen, übrigens liege es nicht in der Competenz der Staatsregierung, hier Remedur eintreten zu lassen. Das Mitglied, welches den Protest vorgelegt, behauptet, der Minister hätte einschreiten müssen, findet aber lebhaften Widerspruch nicht nur von Seiten der Regierungscommissare, sondern auch von Mitgliedern der Commission. Der Vertrag sei formell ganz richtig zu Stande gekommen, der Minister habe gar keine Handhabe zum Vorgehen gehabt, die Einwendungen des Protestirenden stützten sich dazu lediglich auf Vermuthungen, kein Richter würde den Protest als gültig anerkannt haben; endlich würde es sich, selbst wenn die Sache erwiesen wäre, höchstens um 60 Stimmen handeln. In der Specialdebatte wurde bei § 9 auf Anfrage bemerkt, dass noch darüber verhandelt wird, wie sich die Entschädigungen auf die verschiedenen Directionsmitglieder vertheilen sollten. Die Gehälter der Directionsmitglieder bezifferten sich auf 162 000 M. Die Mehrzahl der Mitglieder würde übrigens voraussichtlich in den Staatsdienst treten. Die Schlussabstimmung ergab 11 Stimmen für, 8 gegen.

In der Sitzung der Eisenbahncommission vom 24. cr. gab bei der Vorlage, betreffend den Ankauf der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, deren Ablehnung der Referent, Abg. von Huene empfohlen hatte, der Regierungscommissar eine ausführliche Darlegung der Verhältnisse jener Bahn.

Er nahm den baulichen Zustand der Bahn gegen die dagegen erhobenen Vorwürfe in Schutz. Gegenüber der schwebenden Schuld von 1 700 000 M. ständen noch über 4 000 000 M. unbegebene Prioritäten; die disponiblen Grundstücke der Hannover-Altenbekener Bahn in Hannover seien zum Theil recht werthvoll. Die Strousberg'schen Forderungen seien ganz ungenügend substantiirt, so dass sie irgend welche Aussicht auf Anerkennung kaum hätten. 300 000 M. ständen immerhin noch als Compensationsobject dem Staat zur Verfügung, wenn es zu einem Conflict mit Dr. Strousberg komme. Die Staatsregierung sei ursprünglich der Hoffnung gewesen, sie könne den Ankauf von Hannover-Altenbeken vermeiden. Die Hannover-Altenbekener Bahn habe aber von ihrem Rechte aus dem Vertrage mit der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft Gebrauch machend, so unerschwingliche Ansprüche erhoben, dass man den Ankauf zu einigermassen billigen Bedingungen als die relativ günstigste Alternative wählen musste. Die jetzigen Preise seien die für den Staat günstigsten gewesen, die sich nach langen Verhandlungen mit der Hannover-Altenbekener Gesellschaft hätten erreichen lassen. Einen Nutzungswerth habe das Unternehmen z. Z. allerdings noch nicht, derselbe könne aber später recht wohl eintreten, jedenfalls aber rechtfertige sich die Zahlung eines höheren Preises als der sich aus der zeitigen Rente berechnende, weil der Staat durch den Ankauf das Dispositionsrecht über die Bahn gewinne. Wenn die Hannover-Altenbekener Gesellschaft den Betrieb wieder selbst in die Hand nehme, so würde sich die Sache, ganz abgesehen von der Gefahr durch Rechtsspruch zur Zahlung einer Entschädigung an die Hannover-Altenbekener Gesellschaft gezwungen zu werden, für den Staat höchst bedenklich gestalten und zwar auch finanziell. Fast allseitig war man in der Commission der Ansicht, dass man den Ankauf der Hannover-Altenbekener Bahn nicht genehmigen würde, wenn man freie Hand hätte, wenn man nicht durch die zwischen Magdeburg-Halberstadt und Hannover-Altenbeken bestehenden Beziehungen und durch die staatlichen Zinsgarantien in eine Zwangslage gebracht sei; wenn man auch zustimme, so geschehe dies nicht leichten Herzens.

Die Schlussabstimmung ergab 13 Stimmen für, 8 gegen den Ankauf. Der Referent von Huene verzichtet, da er in der Minorität geblieben, auf das Referat im Plenum, an seine Stelle tritt der Abg. von Eynern.

Die „Nationalliberale Correspondenz“ schreibt über den Wunsch nach einer Ruhepause in der Eisenbahnverstaatlichung: „Bekanntlich ist mit den dem Abgeordnetenhause vorliegenden vier Eisenbahnankaufsprojecten der Kreis derjenigen Bahnen, über deren Verstaatlichung die Regierung mit den betreffenden Gesellschaften in Verhandlung steht, noch nicht abgeschlossen. Es kommen namentlich noch die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Anhaltische und die Rheinische Eisenbahn hinzu. Die entscheidende Generalversammlung des erstgenannten Unternehmens war auf gestern angesetzt; sie war jedoch nicht beschlussfähig und ist nun auf den 11. December einberufen worden. Ebenso schliesst der Stand der Verhandlungen mit den beiden anderen genannten Gesellschaften die Möglichkeit keineswegs aus, dass noch in dieser Session der Landtag mit einer zweiten Serie von Eisenbahnprojecten befasst wird, die der vorliegenden ersten Serie an Bedeutung durchaus nicht nachsteht. Die Freunde der Verstaatlichung haben darüber keinen Zweifel gelassen, dass sie mit den vorliegenden Verträgen die Sache vorläufig abgeschlossen zu sehen wünschen. So sagte der Abg. Miquel in seiner neulichen Rede: „Ich bin mit einer Ueberstürzung der Durchführung dieser Idee durchaus nicht einverstanden, ich würde beispielsweise durchaus nicht beklagen, wenn die Verhandlungen, die noch mit anderen Bahnen schweben, nicht zu Stande kämen, mir wäre dies lieb, namentlich mit Rücksicht auf unsere Staatsfinanzen, um wieder einmal einen Ruhepunkt zu haben, Erfahrung abzuwarten und um nachher, wenn die üblen Folgen, die jetzt prophezeit werden, nicht eingetreten sein sollten, einen Schritt weiter zu thun. Wenn wir das Ziel billigen, wenn wir uns auch entschliessen, die jetzt vorliegenden Anträge der Königlichen Staatsregierung bei dem Vorhandensein der erforderlichen Garantien anzunehmen, so darf daraus die Staatsregierung ihrerseits nicht herleiten, dass nun die Anhänger des Staatseisenbahnsystems ein überstürztes Vordringen auf diesem Gebiete verlangten, dass sie je eher je lieber zum Ziele kommen wollen — das wäre ein grosser Irrthum. Ich bin ganz zufrieden, wenn wir erst wieder einmal Erfahrungen sammeln, namentlich in Beziehung auf die Einwirkung auf unseren Staatscredit“. Die Freunde der Verstaatlichung werden sich nicht dem Gedanken hingeben, als ob mit der Bewilligung des vorliegenden Antrages der eingeleitete Entwickelungsprocess definitiv abgeschlossen wäre; aber es ist durchaus nicht gleichgültig, in welchem Tempo die gewaltige Operation durchgeführt wird; die Gefahr, dass die von den Gegnern vorausgesagten schädlichen Folgen, namentlich die nachtheiligen Wirkungen auf den Staatscredit, in der That eintreten, wird offenbar durch Ueberstürzung erhöht, durch allmäliges, schrittweises, die practischen Erfahrungen benutzendes Vorgehen vermindert, und darum wird man wohl hoffen dürfen, dass die Regierung den ziemlich allgemein getheilten Wunsch einer Ruhepause berücksichtigen und sich mit dem Verstaatlichungsproject in dem Umfang, wie es jetzt vorliegt, bis auf Weiteres begnügen wird“.

Der „D. R.-Anz.“ bringt nachstehenden Allerhöchsten Erlass: Auf Ihren Bericht vom 31. October d. J. will Ich hierdurch genehmigen, dass die von der Ostpreussischen Südbahngesellschaft auf Grund des Privilegiums vom 3. März 1877 zum Betrage von 3 000 000 *M.* (IV. Emission) emittirten, mit 5 pCt. verzinslichen Prioritätsobligationen, soweit dieselben noch nicht amortisirt sind, behufs Herabsetzung des Zinsfusses auf 4½ pCt. unter Beachtung der in dem Privilegium vorgeschriebenen Förmlichkeiten gekündigt werden. Die vorgedachte Ermässigung des Zinsfusses ist auf den Obligationen zu vermerken. Berlin, den 10. November 1879. Wilhelm. Maybach. Bitter. An den Minister der öffentlichen Arbeiten und den Finanzminister.

Die Königliche Direction der Ostbahn hat der hiesigen Kaufmannscorporation Mittheilung über den Stand der Verhandlungen, betreffend die Umarbeitung des Deutsch-Russischen Verbandes gemacht; die Bildung der Tarifsätze seitens der Russischen Bahnen steht noch aus und es ist zur Zeit noch nicht sicher, ob der neue Verbandtarif zum 1. Januar wird zur Einführung gelangen können. Zur Vermeidung etwaiger Zweifel bemerkt die Mittheilung, dass die neuerdings zur Einführung gelangten Tarife vom 15./27. September c. und 3./15. October c., betreffend den Getreideverkehr zwischen Stationen der ersten Gruppe Russischer Eisenbahnen resp. Stationen der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn einerseits und Ostbahnstationen sowie Pillau und Tilsit andererseits, demnächst in den neuen Deutsch-Russischen Verbandtarif aufgenommen worden und daher die Sätze derselben auch nach dem 1. Januar 1880 bestehen bleiben werden.

In Sachen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverkehrs kann nach der „N. Fr. Pr.“ es heute „als ausgemacht betrachtet werden“, dass die neuen Tarife vom 1. Januar 1880 in Wirksamkeit treten werden. Die Preussische Regierung hat in Ansehung der Massenartikel nachgegeben und für die wichtigsten derselben den Fortbestand der bisherigen Tarifsätze als Ausnahmstarife gestattet; für alle übrigen Güter aber werden die neuen directen Tarife in der Weise gebildet, dass die aus der Addition der im Localverkehre der betreffenden Oesterreichischen und Deutschen Bahnen sich ergebenden Frachtsätze eingehoben werden. Es liegt auf der Hand — meint das Wiener Blatt — dass hierdurch eine namhafte Vertheuerung des Transportes für alle nicht in die Ausnahmetarife einbezogenen

Frachten resultirt, deren Folgen für den internationalen Handel nur zu bald an den Tag treten werden.

Eine im Reichseisenbahnamt angestellte Vergleichung der von demselben veröffentlichten Nachweisung über die Tödtungen und Verletzungen auf den Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1878 mit der durch das Board of trade dem Englischen Parlament vorgelegten Uebersicht über die Unglücksfälle auf den Englischen Bahnen in demselben Jahre ergiebt, dass in Deutschland bei einer Betriebslänge von 26 868 km 1 641 Personen verunglückten (400 todt, 1 241 verletzt), in England bei einer Betriebslänge von 27 931 km 5 000 Personen (933 todt, 4 007 verletzt). Darunter befanden sich in Deutschland 88 Passagiere, 1 274 Bahnbeamte und 279 fremde Personen, in England 1 877 Passagiere, 2 547 Bahnbeamte und 576 andere Personen. Durchschnittlich verunglückten in Deutschland je 1 Passagier von 2 058 988, in England je 1 Passagier von 301 025. Bei Beurtheilung der für die Englischen Bahnen ungünstigen Verhältnisse ist zu berücksichtigen, dass dort ein viel stärkerer Verkehr ist und dass in England bei geringer Mehrlänge der Bahnen im Jahre 1878 565 024 455 Passagiere und 206 735 566 t Güter befördert wurden, in Deutschland nur 181 190 918 Passagiere und 125 361 468 t Güter. Dessenungeachtet ergiebt die Vergleichung, dass der Eisenbahnbetrieb im Jahre 1878 in Deutschland mindestens ebenso sicher gewesen ist, wie in England. Die im Ganzen geringe Zahl der schweren Unfälle wird als ein günstiges Zeugniss für die Betriebsführung auf den Deutschen Eisenbahnen bezeichnet werden können.

Wider Deutsche (nicht Bayerische) Eisenbahnen sind beim Reichseisenbahnamt in der Zeit vom 1. Juli bis ultimo September d. J. im Ganzen 96 Beschwerden aus dem Publikum eingelaufen. Von ihnen beziehen sich 29 auf den Personenverkehr, 54 auf den Güterverkehr und 13 auf andere Gegenstände. Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden als begründet erachtet 10, als unbegründet zurückgewiesen 11, wegen mangelnder Zuständigkeit der Reichsgewalt nicht zur Cognition gezogen 15, auf den Rechtsweg verwiesen 19. Die übrigen 41 Beschwerden wurden in den meisten Fällen mit Rücksicht auf den darin behandelten Gegenstand sofort an die zuständigen Eisenbahnverwaltungen abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 27 Bahnverwaltungen. Unter diesen sind 10 mit je einer Beschwerde betheiligt, während die Zahl der auf jede der übrigen Bahnen fallenden Beschwerden sich zwischen 2 und 9 bewegt.

Der bleibende Ausschuss des Deutschen Handelstages hielt Ende der Woche hier seine Sitzung. Erster Punkt der Tagesordnung war die in Aussicht genommene Weltausstellung in Berlin. Obgleich inzwischen bekannt geworden war, dass die Reichsregierung die Zeit einer Weltausstellung nicht für gekommen erachtet und sich mehr für eine Deutsch-Oesterreichische Kunst-Gewerbeausstellung interessirt, so war doch der Ausschuss einstimmig der Ansicht, dass der angeregte Gedanke schon deshalb nicht ohne Weiteres abgelehnt werden könne, damit die Angelegenheit nicht durch Vernachlässigung der berechtigten Interessen in unberufene Hände gerathe. Jedenfalls wurde die Anschauung energisch vertreten, dass, wenn überhaupt eine Weltausstellung wieder veranstaltet werden sollte, dieselbe in Berlin stattfinden müsse. Diesem Gedanken entsprechend wurde das Präsidium unter dankbarer Anerkennung der von ihm gegebenen Anregung ersucht, durch weitere Verhandlungen mit den sämmtlichen Deutschen Handelskammern sowie mit der Reichsregierung die Angelegenheit weiter zu fördern und dem Ausschuss in seiner nächsten Sitzung über den Erfolg der Verhandlungen Bericht zu erstatten. Im weiteren Verlaufe seiner Sitzung beschäftigte sich der Ausschuss mit der Frage der Organisation der Handelskammern und beschloss, den von der Commission ausgearbeiteten Entwurf einer Organisation der Handelskammern den Handelskammern selbst zur Begutachtung mitzutheilen und über die eingehenden Gutachten in der nächsten Ausschusssitzung Bericht entgegenzunehmen. Den letzten Punkt der Tagesordnung der ersten Sitzung bildete der Antrag Braunschweig über das Checkwesen. Der Ausschuss erklärte, dass die Ausbreitung des Checkwesens für Handel und Industrie sehr wünschenswerth sei, dass aber die Regelung desselben auf dem Wege der Gesetzgebung, wie der Antrag Braunschweig verlangt, zur Zeit inopportun und unmöglich sei, da man erst ein ausgebreiteteres Checkwesen in Deutschland haben müsse, ehe man an eine gesetzliche Regelung desselben gehen könne.

Zeitungsredactionen auf Eisenbahnzügen. Auf der Pacificbahn erscheint täglich eine Zeitung, deren Redaction und Druckerei in zwei, nach Art unserer Postambulanzen ausgestatteten Räumen untergebracht ist. Diese „Eisenbahnzeitung" erhält die wichtigsten politischen Nachrichten, die Congressverhandlungen, die Börsencourse, Waarennotirungen etc. telegraphisch nachgesendet; das Material wird auf bestimmten Hauptstationen in Empfang genommen, sodann während der Weiterfahrt schleunigst gesetzt und gedruckt. Der Reisende bleibt also auch während der 6—7tägigen Reise in zum Theil noch ganz uncultivirten Gegenden dennoch mit Politik, Handel und Verkehr au fait. Das Abonnement ist für eine Serie von sieben Nummern berechnet, deren letzte, in der Fahrtrichtung gegen San Francisco, am Gipfel der Sierra Nevada erscheint. Das intensive Amerikanische Geschäftsleben kann in der That nicht leicht besser illustrirt werden, als durch die erwähnte Eisenbahnzeitung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 20. November 1879.

Mit dem heutigen Tage ist, einer Mittheilung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten zufolge, die 14,095 km lange Bahnstrecke von Markt-Redwitz (Station der Linie Kirchenlaibach-Hof) nach Schirnding mit den für vollständigen Abfertigungsdienst eingerichteten Stationen: Seussen, Arzberg und Schirnding dem Verkehre übergeben worden.

Die geschäftsführende Direction.

HessischeLudwigs-Eisenbahngesellschaft. Nach Mittheilung der Specialdirection vom 21. d. M. werden am 24. d. M. die Theilstrecken Goldstein-Goddelau-Erfelden und Biblis-Lampertheim, sowie die Verbindungsbahn Dornberg-Gross-Gerau—Gross-Gerau der Frankfurt-Mannheimer Linie dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Da nunmehr die Linie Frankfurt-Mannheim von Sachsenhausen bis Mannheim-Neckarvorstadt fertig gestellt ist, so wird von genanntem Zeitpunkte ab zugleich der Betrieb zwischen Sachsenhausen und Mannheim-Neckarvorstadt eröffnet werden. Die Theilstrecke Goldstein-Goddelau-Erfelden hat eine Länge von 29,04 Kilom. An derselben liegen die Stationen-resp. Personen-Haltestellen Goldstein, Walldorf, die Stationen Mörfelden, Dornberg-Gross-Gerau, Dornheim, Leeheim-Wolfskehlen und Goddelau-Erfelden (Station der Bahn von Darmstadt nach Rosengarten-Worms). Die Verbindungsbahn Dornberg-Gross-Gerau—Gross-Gerau hat eine Länge von 1,85 km, die Theilstrecke Biblis-Lampertheim von 10,55 km. An der letzteren liegt nur die Personen-Haltestelle Bürstadt; Biblis ist zugleich Station der Bahn von Darmstadt nach Rosengarten, Lampertheim derjenigen von Worms resp. Rosengarten nach Mannheim. Die Stationen Mörfelden, Dornberg-Gross-Gerau, Dornheim, Leeheim-Wolfskehlen und Goddelau-Erfelden haben Personen- und Güterverkehr, Goldstein, Walldorf und Bürstadt, dagegen nur Personenverkehr.

2. Verkehrsstörungen.

Frankfurt-Bebraer Eisenbahn. In Folge einer Dammrutschung zwischen Elm und Flieden ist der Güterverkehr über diese Strecke gesperrt.

Die Verkehrsstörung wird voraussichtlich nur einige Tage dauern.

Frankfurt a|M., 22. November 1879.

Badische Staatseisenbahnen. Der Betrieb zwischen Bretten und Bauerbach musste nach Mittheilung der Generaldirection vom 23. d. M. in Folge einer Dammrutschung auf unbestimmte Zeit, vielleicht 8 Tage, eingestellt werden. Güter nach den Stationen Bauerbach, Flehingen, Zaisenhausen, Sulzfeld und Eppingen können daher nicht angenommen und befördert werden.

3. Stations-Benennungen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Nach Mittheilung der Königlichen Generaldirection vom 18. d. M. ist der zwischen den Stationen Treuen und Falkenstein gelegenen Haltestelle Lengenfeld die Bezeichnung „Eich" gegeben worden.

4. Tarifwesen.

Harz-Nordsee-Verband. Am 1. December cr. tritt zum Gütertarif für vorbezeichneten Verband der 12. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. A. Bestimmungen über Aufhebung von Tarifsätzen; über die Gültigkeit der Tarifsätze für die Stationen Ihrhove und Halle; neue resp. anderweite Tarifsätze für verschiedene Verkehrsrelationen, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,20 M. pro Stück bei den Verbands-Güterexpeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 22. November 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (1484)

Preussisch-Thüringischer Güter-Verkehr. Am 1. December cr. bezw. 15. Januar 1880 tritt zum Preussisch-Thüringischen Verbands-Gütertarif Nachtrag IV. in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen des textuellen Theils, Tarifsätze für Holz nach Halle (Th. B.), für alle Güter von und nach Luckenau, für Wagenladungen zwischen Reussen und Merseburg, neue resp. anderweite Sätze für Plagwitz-Lindenau der Sächsischen Staatsbahn, für Delitzsch, für Zeitz und Gera mit diversen Stationen der Cottbus-Grossenhainer etc. Bahn, für Alexandrowo loco und transito, Ausnahmesätze für Salz etc. nach Sosnowice, für Frankfurt a/O. und Tarifberichtigungen.

Durch die zuletzt aufgeführten Tarifsätze und durch diejenigen für Zeitz und Gera werden theilweise Erhöhungen herbeigeführt; letztere treten erst mit dem 15. Januar 1880 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,15 M. pro Stück zu haben sind. Erfurt, den 19. November 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1483)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. December cr. ab sind zu den Heften 1, 3, 29|34, 60, 70, 80, 90, 95|110, 127|130, 140, 147, 152, 161, 172, 180, 188 und 200 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 20. November 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weserbahn. (1480

Aufhebung des Tarifs für den Italienisch-Deutschen Güterverkehr. Der vom 10. April 1876 ab gültige Tarif für den Italienisch-Deutschen Güterverkehr via Kufstein, sowie die dazu erschienenen Nachträge gelangen vom 1. Januar 1880 ab zur Aufhebung.

Ueber die Einführung eines neuen Tarifs bleibt weitere Mittheilung vorbehalten. Berlin, den 19. November 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1479)

Im **Schlesisch-Rheinischen** Verbande wird die reglementsmässige Lieferfrist für Frachtgüter zwischen der Station Breslau der Niederschlesisch-Märkischen und der Station Dortmund der Westfälischen Bahn auf der Route via Halle-Nordhausen-Northeim-Ottbergen von 10 auf 6 Tage hiermit herabgesetzt. Münster, den 20. November 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1482 J)

Oesterreichisch - Galizisch - Rumänischer Verbandgüterverkehr. Einführung eines directen Tarifes für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren. Mit 10. December 1879 tritt ein directer ermässigter Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren zwischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumänische Linien) einerseits und Stationen der a. pr. Kaiser Ferd. Nordbahn und der Mähr.-Schles. Nordbahn, sowie Krakau transito (rücksichtlich des Verkehres mit Deutschland) andererseits via Suczawa-Lemberg-Krakau in Wirksamkeit.

In Folge Einführung dieses Tarifes werden ausser Kraft gesetzt: 1. Der Specialtarif für den Transport von Eisen und Stahl u. dgl. Waaren von Stationen der Kaiser Ferd. Nordbahn etc. nach Suczawa transito vom 15. März 1877 sammt Nachtrag I vom 15. Octbr. 1879 u. z. rücksichtlich der Relationen ab Wien und Olmütz. 2. Der Uebernahmetarif für den Transport von Steinkohle und Coacs von Stationen der Kaiser Ferd. Nordbahn nach Rumänien vom 15. November 1878 u. z. rücksichtlich der Relationen nach Botosani, Pascani, Roman und Jassy. 3. Der Specialtarif für den Transport von Zucker von Stationen der K. Ferdinand und Mähr.-Schl. Nordbahn etc. nach Suczawa transito vom 20. Octbr. 1876 u. z. rücksichtlich der Stationen der K. F. und der Mähr.-Schl. Nordbahn, ferner der Uebernahmetarif für diesen Artikel nach Rumänien von gleichem Datum u. zwar rücksichtlich der Stationen der K. Ferd. und Mähr.-Schles. Nordbahn nach Botosani, Jassy und Roman.

Exemplare des neuen Verbandtarifes können bei den Centralstellen der Kais. Ferd. Nordbahn, der Galiz. Carl-Ludwigbahn und der Lemberg-Czern.-Jassy Eisenbahn in Wien, sowie bei den Betriebsleitungen der letztgenannten Eisenbahn in Jassy und Lemberg um den Preis von 50 Kreuzer resp. 1 Franc pro Exemplar bezogen werden. Wien, 20. November 1879. Die Verbandverwaltungen. (1476)

Harz-Nordsee Verband. Vom 1. December c. ab findet im Verkehre von den Oldenburgischen Stationen Berne und Kleinensiel nach Leipzig (M. H.) eine directe Expedition von Vieh in Wagenladungen statt.

Näheres ist bei den Expeditionen in Berne, Kleinensiel und Leipzig (M. H.) zu erfahren. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1475)

Hanseatisch-Pommerscher Verband. Zum Tarif vom 1. Juli pr. ist der vom 1. huj. ab giltige Nachtrag 3 erschienen, welcher zum Preise von 0,05 *M.* pro Exemplar von den Verbandstationen abgegeben wird. Berlin und Hamburg, den 21. November 1879. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1474)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1880 tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Localverkehre der Berlin-Hamburger Eisenbahn ein neuer, in den Transportpreisen zum Theil geringe Erhöhungen, zum Theil Ermässigungen enthaltender Tarif in Kraft, welcher seiner Zeit bei den Güter- und Gepäckexpeditionen eingesehen, auch durch dieselben käuflich bezogen werden kann. Berlin, den 18. November 1879. Die Direction. (1466)

Die für den Verkehr zwischen der Hannoverschen Station Rheine einerseits und den Oldenburgischen Stationen der Strecke Quakenbrück - Oldenburg, der Station Zwischenahn und den nördlich und östlich von Oldenburg belegenen Oldenburgischen Stationen andererseits bestehenden Tarifsätze treten vom 15. Januar 1880 ausser Kraft. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1467)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Der directe Güterverkehr zwischen Stationen der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Bahn einerseits und Stationen der Main-Weser-, der Hannoverschen Staats- und der Bergisch-Märkischen Bahn andererseits scheidet vom 1. Januar 1880 ab aus dem Nordwestdeutschen Verbande aus und treten demzufolge die in den Heften 23, 24, 25, 26, 151 und 160 des Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 bezw. den Ergänzungsblättern dazu enthaltenen directen Frachtsätze von dem genannten Zeitpunkte an ausser Kraft.

Wegen Einführung neuer Tarife an deren Stelle wird Seitens der betheiligten Verwaltungen weitere Bekanntmachung erlassen werden. Cassel, den 18. November 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1470)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit der Gültigkeit vom 20. November bis 31. December 1879 wurde der XIX. Nachtrag zum Gütertarif No. V vom 1. Februar 1875 herausgegeben.

Derselbe enthält Ausnahme-Frachtsätze für Petroleum und Naphtha bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen zwischen den Seehafenstationen Hamburg (K. M.), Harburg, Lüneburg, Geestemünde, Bremerhafen, Bremen, Sebaldsbrück, Emden, Leer und Papenburg einer- und Station Wien der Kaiserin Elisabethbahn andererseits.

Exemplare des Nachtrages können bei den Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a|M., den 20. November 1879. Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen: Königl. Eisenbahndirection. (1471)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Verband. Vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs wird am 1. December 1879 der XXIII. Nachtrag zu dem Verbands-Gütertarif vom 1. November 1877, enthaltend: Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr zwischen den Seehafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg und Hamburg (K. M.) einer- und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahn sowie Station Lichtenfels der Werrabahn andererseits eingeführt.

Derselbe kann bei den betr. Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a/M., den 17. November 1879. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbandsverwaltungen. (1472)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Der XXIV. Nachtrag zu dem Verbands-Gütertarif vom 1. November 1877 sowie der II. Nachtrag zu dem Ausnahmetarif für Holztransporte vom 15. November 1878 gelangen am 1. December c. zur Ausgabe.

Dieselben enthalten neben Frachtermässigungen im Verkehr mit einer Anzahl Bayerischer Stationen directe Frachtsätze zwischen neu einbezogenen Stationen und können bei den betr. Verbandsexpeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a|M., den 18. November 1879. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbandsverwaltungen. (1473)

Die im **Friesisch-Westfälischen Verbande** für Eisenbahnschienen etc. im Verkehr von Osnabrück, Station der Köln-Mindener Eisenbahn, nach den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Eisenbahn bestehenden Ausnahme-Tarifsätze treten mit dem 31. December d. J. ausser Kraft. Oldenburg, 1879 November 19. Grossherzogliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung des Friesisch-Westfälischen Eisenbahn-Verbandes. Ramsauer. (1457)

Im **Schlesisch - Rheinischen** Verbande sind mit dem heutigen Tage für Sosnowice trans. directe Frachtsätze zur Einführung gelangt.

Dieselben ergeben sich durch Kürzung der in den für Sosnowice loco bestehenden Tarifsätzen enthaltenen halben Expeditions-Gebühren

von 0,20 M. pro 100 kg für Eilgut,
„ 0,10 „ „ 100 „ „ Stückgut und für Güter der Classe A 1,
„ 0,06 „ „ 100 kg für Güter der Classe A 2,

der Special- und Ausnahme-Tarife.

Für Eilgut tritt den so ermittelten Sätzen als Transport-Steuerzuschlag 0,05 M. pro 100 kg hinzu. — Münster, den 19. November 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1464 J)

Hanseatisch - Schlesischer Verband. Die im vorgenannten Verbande bestehenden directen Tarifsätze für den Verkehr mit Sosnowice loco haben fortan unter Kürzung von 0,20 M. für Eilgut, von je 0,10 M. für Stückgut und Classe A 1 und von 0,06 M. für die übrigen Tarifclassen und Ausnahme-Tarife pro 100 kg auch Giltigkeit für den Transitverkehr von und nach Sosnowice. Berlin, den 19. November 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1465 J)

Tarifwesen (Forts. S. 1287).

Fortsetzung zu No. 22 des Güter-Anzeigers.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Nachtrag.										
1	F St.	—	1	Pack	2 leere Körbe	—	11	1	Würzburg	Badische	seit 11. Novbr.
2	J H S	3910	1	Kiste	?	—	56	2	Berlin	Berl.-Anhaltische	
3	L G	48	1	Kiste	Spiegel	—	42	3	Säckingen	Badische	seit 6. Novbr.
4	N S	3695	1	Korb	leere Flaschen	—	25	4	Eisenach	Werrabahn	aus Wag. 226 Saalbahn
5	S B	573	1	Fässchen	unbekannt	—	43	5	Pfullendorf	Badische	seit 15. Novbr.
6	B N B. Kamnitz-Flensburg	—	1	Kiste	?	—	64	6	Stettin	Berlin-Stettiner	
7	Julius Guter in Rummelsburg i/Pom.	—	1	Pack	leere Säcke	—	33	7	Berlin	Berlin-Stettiner	
8	Thieme & Neiss Hamburg	—	1	Kiste	?	—	13	8	Berlin	Berl.-Anhaltische	
9	—	—	1	Stab	Eisen	—	5	9	Durlach	Badische	seit 12. Novbr.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Tarifwesen (Fortsetzung).

Hof-Meininger Eisenbahnverband. Am 1. December cr. tritt der Nachtrag IX zum Tarifhefte III in Kraft, welcher Frachtsätze für die Station Eppingen der Badischen Staatsbahn enthält. Exemplare desselben sind für 0,03 M. bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 19. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1481)

5. Submissionen.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung der für die Werkstätten zu Breslau, Posen und Ratibor auf das Jahr 1880 erforderlichen Eisengusswaaren soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Eisengusswaaren pro 1880“
versehen, bis zum Submissionstermine am:
Freitag, den 12. December c.,
Vormittags 11 Uhr
versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen sind in dem vorbezeichneten Bureau, sowie bei der Werkstatts-Maschinenmeisterei zu Posen und bei der Betriebs-Maschinenmeisterei zu Ratibor einzusehen, auch werden von diesen Dienststellen Exemplare derselben auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien von 75 ₰ mitgetheilt. Breslau, den 21. November 1879. Königliche Direction. (1485 J.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von Schienenbefestigungsmaterial. Bei diesseitiger Verwaltung soll die Lieferung von
1. 22 000 kg Unterlagsplatten (3 gelochte),
2. 10 000 „ Laschen (gewöhnliche),
3. 105 000 „ Winkellaschen,
4. 20 000 „ Laschenbolzen mit Muttern,
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind im Bureau des Unterzeichneten zur Einsicht ausgelegt und können von dort gegen Erstattung der Copialiengebühren mit 1,50 M. bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum
8. December cr., 12 Uhr Mittags
im Bureau des Unterzeichneten — Möckernstrasse No. 26, 2 Tr. — abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 21. November 1879. Der Oberingenieur der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. gez. Wiedenfeld, Baurath. (1468)

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung nachstehender Betriebs- und Werkstättematerialien als:
verschiedener Metalle und Metallwaaren, Dielen resp. Bohlen von Kiefern-, Eichen- und Pappelholz, Reiserwellen, Reiserbesen, Oele und Petroleum, Firnisse und Lacke, Fruchtgummi, Mennige, Bleiweiss, Kupfervitriol, blausaurem Kali, Morsestreifen, Lampencylinder und Glasscheiben, Dochtband und Wollendochtgarn, Hanf, Oelsaugpolster, Stopfbüchsenpackung, Putzleinen und Putzbaumwolle, Schmirgelleinen, Pinsel, Plombirkordel, Waschleder und Zündhölzer,
soll für das Jahr 1880 im Wege der Submission vergeben werden. Lieferungsangebote sind spätestens bis zum
8. December d. J., Vorm. 10 Uhr,
portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Offerte zur Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien“
an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen nebst dem Verzeichniss der Materialien können bei unserer Canzlei und Magazins-Verwaltung dahier, sowie auf der Station Alsfeld eingesehen, auch gegen eine franco einzusendende Gebühr von 50 Pf. durch unsere Canzlei bezogen werden. Giessen, den 20. November 1879. Grossherzogliche Direction. (1469)

Privat-Anzeigen.

Im Verlage von **R. Schultz & Co.** in **Strassburg i/E.** ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:
Die gegenwärtige Lage der Eisenbahnfrage in Deutschland, Frankreich und der Schweiz
und die **Eisenbahn-Tarif-Reformpläne** des **deutschen Reichskanzlers**
von einem Fachmann
in deutscher und französischer Sprache.
Preis 1 Mark 60 Pfg.

Dampfkrahnen bewährter Construction, sofort lieferbar; **Dampfbagger** in allen Grössen erbauen als Specialität
Gebrüder Schultz, Mainz.

H. Gruson
Buckau-Magdeburg

übernahm die Alleinfabrication der **Selbstthätigen hydraulischen Kippvorrichtung** zum Entladen von Eisenbahnwagen Patent Rohde-Schmitz,
des Hartguss-Plan-Roststabes Patent R. Ludwig. Medaille Waldenburg 1878
und empfiehlt ferner
Krahne, feststehende, fahrbare und transportable, für Hand- und Dampfbetrieb, hydraulische Hebezeuge und ganze hydraulische Krahnanlagen,
Bedarfsartikel für Eisenbahnen, Secundärbahnen etc. etc.: Räder, Herz- und Kreuzungsstücke, Zwangsschienen, Gleitbacken, Kolbenkörper, Bremsklötze, Signalglocken (sämmtlich von Hartguss), Weichen, Drehscheiben etc. etc.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Büreau für Patentangelegenheiten
gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT. Civil-Ingenieur
W. Berlin. Königgrätzerstr. 131
Maschinen-Comissions-Geschäft
Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

In unterzeichnetem Verlage ist soeben erschienen:
Schweizerische
Eisenbahn-Statistik
für das Jahr 1877
(V. Band)
Folio geheftet. Preis 6 Mark.

Auch dieser Band enthält eine Fülle von interessanten Daten über Anlage, Verwaltung und Betrieb der schweizerischen Bahnen, Beamten- und Arbeiter-Etat, Pensions- und Hülfskassen u. s. w. Die früher erschienenen 4 Bände (Betriebsjahre 1868 bis 1876) können, so lange der kleine Vorrath reicht, zum ermässigten Gesammtpreise von 16 Mark — statt 22½ Mark — bezogen werden, wenn die Bestellung *direct an uns* gerichtet wird. (OF. VCh.)
Die Verlagshandlung
Orell Füssli & Co. in Zürich.

Eine Christbescheerung.

Nachstehende vorzüglichste Auswahl schöner und solider Spielsachen werden für den äusserst billigen Preis von zusammen nur 10 Mark gut in Kiste verpackt geliefert:
Ein Zeotrop genannt Lebensrad. Höchst interessantes optisches Spiel mit 12 dazugehörigen bunten Bildern. — Ein Brilliantoscop: Ganz neues effectvolles Spiel, mittelst welches durch Spiegelflächen zauberhafte Bewegungsbilder hervorgebracht werden. Patentirt. — Eine Armbrust nebst bunter Scheibe mit Treff-Effecten. Für Zimmer u. im Freien. — Ein Kinderwäschtrockenapparat 55 Centimeter hoch zum Zusammenlegen in nettester, sauberster u. origineller Ausführung. — Ein Zeichnen- u. Malekasten m. 33 Farben u. allem Zubehör. — Ein grosser schöner Baukasten. — Ein Spiel genannt Bilderrebus, mittelst welcher man 4696 versch. Bilder zusammensetzen kann. Sehr unterhaltend. — Einen Kasten (nicht Schachtel) mit Puppenmöbel, einen Salon vorstellend. Ganz originell und kein Jahrmarktskram. — Eine Heuschrecke in natürl. Grösse mit Mechanik zum springen. Neu u. patentirt. — Eine Pfeilschleuder mit Pfeil. Neues von allen Knaben hoch geschätztes Spiel für das Freie. Patentirt. — Ein Mikroscop mit Object, vergrössert 50 Mal linear, also jede Fläche 2500 Mal, genügt zu Trichinenfund. — Ein Jou-Jou. Originelles sehr unterhaltendes auf Drehwirkung beruhendes Spiel. — Ein Seilläufer, welcher auf gespannten Faden läuft. Patentirt. — Ein Kasten Emaillesoldaten von Eisen. Patentirt. — Ein japanes. Kraker. Ein altes wieder neu entdecktes Spielzeug von nie ausbleibendem Effect.

Alle diese 15 hier aufgeführten Spielsachen liefere ich gut u. sorgfältig in Kiste verpackt
für nur 10 Mark.

Meine erweiterten directen Verbindungen an den Fabrikationsplätzen ermöglichen mir, dem verehrten Publikum in dieser streng soliden Offerte eine höchst gelungene Zusammenstellung der interessantesten Spielsachen preiswerth zu bieten. Alle, welche meine Collection erhalten, werden mit derselben zufrieden sein, und bin ich davon so überzeugt, dass ich mich erbiete
jede meiner Sendungen Spielsachen, welche nicht gefällt, zurückzunehmen.
Gleichzeitig offerire ich folgende höchst empfehlenswerthe Zusammenstellungen:

Eine Kiste, enthaltend feinen Nürnberger Lebkuchen in 7 verschiedenen Sorten, theils in Schachteln, theils in Paqueten u. Originalverpackung f. 5 Mark incl. guter Kistenverpackung.

Durch vortheilhafte und grosse Abschlüsse mit Nürnberger Lebkuchen-Fabriken ist es mir möglich, diese preiswerthe Offerte zu stellen.

Eine Kiste, enthaltend feinstes Christbaum-Confect. Ueber 100 Stück der feinsten Sachen, theils gefüllt für 5 Mark incl. guter und sorgfältiger Kistenverpackung.
Eine der ältesten und renommirtesten Fabriken übergab mir diese gelungene Zusammenstellung des feinsten Christbaum-Confectes. Fast jedes Stück ist ein kleines Kunstwerk und jeder Empfänger wird diese Collection mit Recht empfehlen können.

Eine Kiste, enthaltend brillanteste Christbaum-Verzierungen.
Ueber 60 verschiedene Stücke, die lichteffectvollsten Verzierungen in Glas u. Zinn, nebst 25 Nuss- u. Confecthalter für **3 Mk.** incl. guter u. sorgfältiger Kistenverpackung.
Ich versende nur gegen Nachnahme oder Einsendung der Beträge. — Letzteres ist der Billigkeit halber vorzuziehen. Es wird möglichst stets umgehend expedirt. —
Gustav Brandt, Spielwaaren-Manufactur in **Nürnberg** und **Leipzig.**
Es wird von Nürnberg und Leipzig expedirt je nach Lage des Bestellorts. Ich bitte alle Bestellungen nach Leipzig zu richten.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.
Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen
hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

G. Brinkmann & Co., Witten an der Ruhr.
Dampfhämmer,
gangbarste Grössen vorräthig,
Hämmer mit Selbststeuerung für alle in Eisenbahn-Werkstätten vorkommenden Schmiedearbeiten: Reckhämmer, Hämmer für Façon- und Bufferschmiederei, Dampfstanzen für Gesenkschmiederei, grössere Hämmer mit Hand-, Ventil- oder Kolbensteuerung.
Prospecte und Atteste gratis.

No. 93. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 1. December 1879.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Vereinskartenreglement.

Redigirt nach den Beschlüssen der ausserordentlichen Generalversammlung zu Dresden am 10. October 1879.*)

Die Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen haben, um die Berathung und Verständigung über ihre Angelegenheiten den hierzu Berufenen durch persönlichen Verkehr und eigene Anschauung zu erleichtern, über die Ausfertigung und Vertheilung von Karten, welche zur Fahrt auf allen ihren Bahnstrecken, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen generell legitimiren (Vereinskarten), die nachstehende Vereinbarung getroffen:

§ 1. Theilnahme. 1. Zur Theilnahme an diesem Abkommen sind sämmtliche in den Verein aufgenommene Verwaltungen derjenigen Bahnen berechtigt, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet. Verwaltungen, welche den Betrieb ihrer Bahn nicht selbst leiten, sind ausgeschlossen.

2. Vereinskarten dürfen nur überwiesen werden an Personen

a) deren fachmännische Berufsthätigkeit ausschliesslich dem Eisenbahndienst gewidmet ist, oder

b) welche an der Leitung des Betriebes einer Bahn persönlich betheiligt sind, diese Thätigkeit am Sitze der Verwaltung regelmässig ausüben und in dem Staatsverbande (Deutschland, Oesterreich-Ungarn etc.) dauernd wohnen, in dem die betreffende Bahn liegt.

Unter dieser Voraussetzung können Vereinskarten erhalten, Mitglieder der Centralverwaltungsstelle und Oberbeamte. Als Centralverwaltungsstelle im Sinne dieser Bestimmung ist bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen die nach Massgabe der staatlichen Organisation für die obere Leitung eingesetzte Behörde, bei den Privatbahnverwaltungen die nach Massgabe der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und des Gesellschaftsstatuts zur Geschäftsführung berufene Behörde der Gesellschaft (Vorstand) anzusehen.

3. Bei sequestrirten Bahnen tritt an Stelle des seitherigen betriebsleitenden Centralorgans der Verwaltung die im Wege der Sequestration eingesetzte Verwaltungsstelle.

4. Ob und welchen Beamten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Vereinskarten ertheilt werden dürfen, bestimmt die Generalversammlung dieses Vereins durch Majoritätsbeschluss.

§ 2. Zahl der zu ertheilenden Vereinskarten. 1. Die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten wird bemessen nach der Länge derjenigen dem Vereine angehörigen Bahnen oder Bahnstrecken, auf denen ein regelmässiger Personenverkehr stattfindet und zwar dergestalt, dass sowohl für Mitglieder wie für Oberbeamte jeder Verwaltung

bei einer Bahnlänge bis zu 50 km je 1 Karte,
" " " über 50—100 " " 2 Karten,
" " " " 100—200 " " 3 "

und für je weitere, wenn auch nur angefangene 100 km je 1 Karte mehr gewährt werden.

*) Diese Beschlüsse sind am 15. November cr. perfect geworden. Die Redaction.

Von den für Oberbeamte zu beanspruchenden Karten soll bei denjenigen Verwaltungen, welche mehr als 10 Oberbeamtenkarten erhalten, von der 10 übersteigenden Anzahl der Karten die Hälfte auf II. Wagenclasse lautend, ausgefertigt werden.

Wenn bei einer Staatsbahn oder unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahn einzelne mit der Centralleitung des Betriebes befasste Mitglieder Mitgliedskarten nicht erhalten können, so dürfen an diese Mitglieder Oberbeamtenkarten überwiesen werden.

Ebenso dürfen unter gleicher Voraussetzung denjenigen Oberbeamten der Privatbahnen, welche nach der speciellen Organisation der Gesellschaft an den Geschäften der Centralleitung Theil nehmen, ohne Vorstandsmitglieder im Sinne des Handelsgesetzes oder der Statuten zu sein, Mitgliedskarten überwiesen werden.

Hinsichtlich der Mitgliedskarten wird der Bestand des letzten December 1879 in der Weise bis zum Ende des Jahres 1881 aufrecht erhalten, dass die Mitglieder, welche sich im Besitze von Vereinskarten befinden, bis dahin in deren Besitze bleiben, sofern ihre Verwaltung noch bei dem Vereinskartenreglement betheiligt ist und sie selbst der Centralverwaltungsstelle angehören.

2. Bei Bahnen, welche erst theilweise im Betriebe sind, wird die Anzahl der zu ertheilenden Vereinskarten nach der Länge der eröffneten Strecken bemessen.

§ 3. Anträge der Verwaltungen. Jede Verwaltung, welche die Ertheilung einer Vereinskarte auf Grund dieses Reglements für ein Mitglied oder einen Oberbeamten in Anspruch nehmen will, lässt ihren Antrag an die geschäftsführende Direction gelangen.

Würden die Angaben des Antrages, welche die nach Inhalt dieses Reglements nothwendigen Voraussetzungen zur Theilnahme an demselben darstellen sollen, nicht in derjenigen Notorietät beruhen, dass ohne Weiteres eine dem Reglement entsprechende Entscheidung ertheilt werden kann, so sind von der antragstellenden Verwaltung die Angaben durch genaue eigene Erklärungen und Erläuterungen, erforderlichen Falls durch Bezeugungen der betreffenden vorgesetzten Regierungsstelle resp. Regierungsaufsichtsbehörde klar zu legen. Die geschäftsführende Direction kann die Vervollständigung und weitere Erläuterung dieser Angaben, Erklärungen und Nachweise zur Vorbereitung der Entscheidung begehren.

§ 4. Ausfertigung der Vereinskarten. Die Vereinskarten werden von der geschäftsführenden Direction für diejenigen Mitglieder der oberen Verwaltungsstelle und diejenigen Oberbeamten ausgestellt, welche die antragstellende Verwaltung zu diesem Zwecke namhaft macht.

Die unter Stempel und Unterschrift der geschäftsführenden Direction auszufertigenden Vereinskarten enthalten:

a) eine laufende Nummer,

b) den Namen des Mitgliedes oder Oberbeamten derjenigen Verwaltung, welcher der Vereinskarteninhaber angehört,

c) die Bezeichnung der Wagenclasse.

Die Karten für beliebige Wagenclasse sollen sich von denjenigen der II. Wagenclasse in der Farbe unterscheiden.

Den Vereinskarten wird ein Verzeichniss der Eisenbahnen beigefügt, auf welchen die Karten Gültigkeit haben.

Die geschäftsführende Direction wird von der Ertheilung der Vereinskarten monatlich sämmtlichen Vereinsverwaltungen Mittheilung machen.

§ 5. Recht der Vereinskarteninhaber. Die Karten legitimiren Diejenigen, auf deren Namen sie ausgestellt sind, zur Fahrt auf allen Vereinsbahnen mit den für Personenbeförderung bestimmten Zügen in derjenigen Wagenclasse, auf welche sie lauten.

Der Inhaber einer Vereinskarte ist ferner, und zwar unter den in den Betriebsreglements der betreffenden Verwaltungen geltenden Expeditions- und den daraus hervorgehenden Garantiebestimmungen, zur gebührenfreien Mitnahme von 25 kg Reisegepäck, sowie zur Besichtigung der Bahnanlagen berechtigt.

§ 6. Gültigkeit und Controle der Vereinskarten. Der Besitzer der Vereinskarte ist auf seinen Reisen zur Vorzeigung der Karte behufs Notirung der Nummer derselben an die mit der Billetcontrole beauftragten Beamten verpflichtet, welche von jeder Verwaltung dazu angewiesen werden. Die Abgabe der Karte darf nicht verlangt werden.

§ 7. Rückgabe ungültig gewordener Vereinskarten. Sobald die Voraussetzungen, auf Grund deren die Ertheilung einer Vereinskarte an ein Mitglied oder einen Oberbeamten einer Vereinsverwaltung zulässig war, hinweggefallen, ist die betreffende Karte an die geschäftsführende Direction zur Kassirung zurückzugeben.

Die geschäftsführende Direction wird die Rückgabe von Vereinskarten durch die monatlichen Veränderungsnachweisungen zur Kenntniss der Vereinsmitglieder bringen.

§ 8. Verfahren wegen verlorener Vereinskarten. Der Verlust einer Karte ist der geschäftsführenden Direction anzuzeigen.

Dieselbe wird die Vereinsverwaltungen hiervon benachrichtigen, die verlorene Karte für ungültig erklären und an Stelle derselben eine andere Karte unter neuer Nummer ausfertigen.

§ 9. Erlöschen der Theilnahme. Mit dem Ausscheiden einer Verwaltung aus dem Vereine hört die Gültigkeit der ihr überwiesenen Karten auf.

Andererseits ist sie für diesen Fall von der übernommenen Gegenseitigkeit ihrer Bahnen befreit.

Jede Vereinsverwaltung kann diese Vereinbarung kündigen, ohne dass dadurch ihre Theilnahme am Vereine erlischt.

Die Kündigung kann indess nur zum 1. Januar und muss mit wenigstens 6monatlicher Frist geschehen.

§ 10. Vereinskartencommission. Beschwerden über die Anwendung und Auslegung dieses Reglements, über Einziehung und reglementswidrige Benutzung von Vereinskarten, sowie über sonstige, die Vereinskarten berührende Angelegenheiten entscheidet und behandelt eine aus 7 Mitgliedern bestehende Commission, welche von der Generalversammlung gewählt wird.

Die Entscheidungen dieser Commission sind endgültig, ohne dass dagegen eine Berufung an die Generalversammlung stattfindet.

Alle Beschwerden werden bei der geschäftsführenden Direction angebracht, von welcher auch sämmtliche Entscheidungen den beschwerdeführenden Verwaltungen mitgetheilt werden.

§ 11. Temporär gültige Vereinskarten. Ausser den nach den Bestimmungen dieses Reglements auszustellenden Vereinskarten ist die geschäftsführende Direction ermächtigt, den Abgeordneten der zu den Generalversammlungen eingeladenen, nicht zum Vereine gehörigen Verwaltungen Vereinskarten mit einer Gültigkeitsdauer von 8 Tagen vor und von 14 Tagen nach der Generalversammlung zu ertheilen.

Form und Ausstattung dieser Karten, welche von den permanenten Vereinskarten äusserlich sich unterscheiden müssen, bleibt der geschäftsführenden Direction überlassen.

§ 12. Einführungstermin. Dieses Abkommen tritt mit dem 1. Januar 1880 in Wirksamkeit.

Die Anträge betreffend die Garantiefrage.

Die Subcommission der Eisenbahncommission des Preussischen Abgeordnetenhauses hat der letzteren in Betreff der Garantiefrage folgende beiden Anträge unterbreitet:

I. Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen, die Staatsregierung aufzufordern, dem Landtage noch in dieser Session einen Gesetzentwurf auf folgender Grundlage vorzulegen:

1. Aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung, nach Abzug aller Betriebs- und Verwaltungsausgaben, sowie derjenigen Beträge, welche zur Verzinsung und Amortisation der auf den zu erwerbenden Privatbahnen lastenden Prioritätsanleihen erforderlich sind, und endlich der vermöge seiner Betheiligung bei Privatbahnen dem Staate zur Last fallenden Zuschüsse, werden berichtigt:

a) die Renten, welche vertragsmässig auf die Stammactien der in den Besitz des Staates übergehenden Privatbahnen zu zahlen sind; ferner

b) die Zinsen eines hiermit als gegenwärtiges Anlagecapital der Staatseisenbahnen angenommenen ungetilgten Schuldcapitals von 1 396 000 000 M. mit der gegenwärtig erforderlichen Verzinsung von 59 800 000 M.

So lange die Einnahmen des Staats behufs Deckung der Ausgaben im Ordinario, sowie der ausserordentlichen Ausgaben bis zum Betrage von 25 Millionen durch Anleihen ergänzt werden müssen, soll an Stelle der sub b) gedachten Zinsen die feste Summe von 62 000 000 M. bei der allgemeinen Finanzverwaltung in Einnahme gestellt werden.

2. Der etwaige Mehrbetrag der Eisenbahnverwaltung über die vorstehend sub 1 benannten Bedürfnisse ist zu einem besonders zu verwaltenden Fonds (Reservefonds) abzuführen und zinsbar zu belegen. Aus den Beständen dieses Fonds werden diejenigen Beträge gedeckt, um welche der Betriebsüberschuss in einem oder dem anderen Jahre zur Bestreitung der nach No. 1 a und b aufzubringenden Renten und Zinsen nicht ausreichen möchte.

Erreicht dieser Fonds unter Hinzurechnung der aus ihm aufkommenden Zinsen 1 pCt. des sub 1 bezeichneten Capitals, so ist dieser Ueberschuss bis zur Höhe von $1/2$ pCt. jährlich zur Amortisation eben desselben Capitals zu verwenden. Ueber den dann noch verbleibenden Ueberschuss soll mit Zustimmung der Landesvertretung etatsmässige Bestimmung getroffen werden. Soweit dies nicht geschieht, wird derselbe gleichfalls zur Tilgung der ad 1 aufgeführten Anleihen verwendet. Der Fonds steht unter der Hauptverwaltung der Staatsschulden und unter der Controle der Staatsschuldencommission.

Der zweite Antrag lautet:

II. Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen, die Staatsregierung aufzufordern:

1. in Zukunft dem Entwurfe des Staatshaushaltsetats eine Uebersicht der auf den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen zur Erhebung zu bringenden Normaltransportgebühren für die Beförderung von Personen und Gütern beizufügen;

2. dem Landtage bei Beginn der nächsten Session einen Gesetzentwurf vorzulegen über die Einsetzung

a) von Eisenbahnbezirksräthen, welche den Staatseisenbahndirectionen

und

b) eines Landeseisenbahnraths, welcher der Centralverwaltung der Staatseisenbahnen

zu beiräthlicher Mitwirkung auf folgender Grundlage beigegeben werden.

1. Die Eisenbahnbezirksräthe werden zusammengesetzt aus einer entsprechenden Anzahl von Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft.

Dieselben werden von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, welcher auch den Vorsitzenden bestimmt, auf Vorschlag des Provinzialausschusses auf die Dauer von 3 Jahren ernannt.

In den Provinzen, in welchen die Provinzialordnung noch nicht eingeführt ist, erfolgt inzwischen der Vorschlag durch den Oberpräsidenten der Provinz, nach Anhörung der Handelskammern, der industriellen und landwirthschaftlichen Vereine.

2. Der Landeseisenbahnrath besteht:

a) aus einem Vorsitzenden resp. dessen Stellvertreter, welche vom Könige ernannt werden,

b) je einem Commissarius des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Ministers für Handel und Gewerbe, des Finanzministers, des Ministers für Landwirthschaft, Domainen und Forsten,

c) aus je 3 Mitgliedern beider Häuser des Landtags, welche für die Dauer der Legislaturperiode gewählt werden und bis zur Neuwahl bei Beginn der neuen Legislaturperiode fungiren,

d) aus je 2 Mitgliedern der Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Pommern, Posen, Schleswig-Holstein, Sachsen, Hannover, Westfalen, Hessen-Nassau,
je 3 Mitgliedern der Provinzen Brandenburg, Schlesien und der Rheinprovinz,

und ebenso vielen Stellvertretern, welche von den Eisenbahnbezirksräthen aus den Kreisen der Landwirthschaft, der Industrie, des Handelsstandes innerhalb der Provinz auf die Dauer von 3 Jahren gewählt werden.

Dem Minister der öffentlichen Arbeiten bleibt vorbehalten, in geeigneten Fällen Specialsachverständige bei den Berathungen zur Auskunftsertheilung zuzuziehen.

3. Aus seiner Mitte bestellt der Landeseisenbahnrath einen ständigen Ausschuss zur Vorbereitung seiner Berathungen und Abgabe von Gutachten an den Minister der öffentlichen Arbeiten in geeigneten eiligeren Fällen.

Dieser Ausschuss besteht ausser dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnraths resp. dessen Stellvertreter und den vier Ministerialcommissarien, aus je einem der sub 2 c gedachten Mitglieder der Häuser des Landtages und aus 4 von den sub 2 d erwähnten, seitens der Eisenbahnbezirksräthe bezeichneten Mitgliedern resp. Stellvertretern.

4. A. Die Eisenbahnbezirksräthe sind — bis zu anderweiter Anordnung — wie seither zu hören, in allen die Verkehrsinteressen

des Bezirks oder einzelnen Districte desselben berührenden wichtigen Fragen.

B. Dem Landeseisenbahnrath sind vor der Einführung, beziehungsweise vor der Vorlage an den Landtag (cfr. No. II oben) zur Aeusserung vorzulegen:

a) die in Aussicht zu nehmenden Normalsätze für die Beförderung von Personen und Gütern und die allgemeinen Bestimmungen über deren Anwendung (Tarifvorschriften).

b) Anordnungen betreffs Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen (unregelmässig gebildeten Tarifen).

c) Anträge auf allgemeine Aenderungen von nicht technischen Bestimmungen der Betriebs- und Bahnpolizeireglements.

Die Tagesordnungen für die Sitzungen des Landeseisenbahnraths ist mindestens 14 Tage vorher von dem Vorsitzenden zur öffentlichen Kenntniss zu bringen. Bei Gefahr im Verzuge sind die von der Staatsregierung getroffenen Anordnungen dem Landeseisenbahnrath bezw. dem Ausschuss bei seinem nächsten Zusammentritt mitzutheilen.

5. Der Landeseisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorstehend sub 4 B erwähnten Art auch selbstständig Anträge an die Staatsregierung richten und von dieser Auskunft geben.

6. Die Eisenbahnbezirksräthe wie der Landeseisenbahnrath treten wenigstens vierteljährlich zusammen. Der Geschäftsgang wird bei den ersteren durch ein von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, bei dem letzteren durch ein vom Staatsministerium zu genehmigendes Regulativ geordnet.

7. Erachtet der Landeseisenbahnrath bei seiner Beschlussfassung Vorerhebungen für erforderlich, so erfolgen dieselben durch Vermittelung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

8. In geeigneten dringenden Fällen kann die Aeusserung des Ausschusses (cfr. No. 3) von dem Minister der öffentlichen Arbeiten im Wege schriftlicher Umfrage eingeholt werden.

9. Die Verhandlungen des Landeseisenbahnraths werden von dem Vorsitzenden nach der Sitzung dem Minister der öffentlichen Arbeiten eingereicht und von diesem unter Beifügung einer übersichtlichen Darstellung des Ergebnisses derselben und der darauf getroffenen Entscheidungen alljährig dem Landtage mitgetheilt.

v. Rauchhaupt. v. Wedell-Malchow.
Dr. Hammacher. Dr. Miquel. Frhr. v. Zedlitz und Neukirch (Berlin).

Die „Nat.-Ztg." bemerkt zu diesen Resolutionen:

Die erste betrifft die finanzielle Gebahrung, die in Zukunft in Betreff der Einkunft aus den Eisenbahnen statthaben soll; die zweite betrifft die Tarife und die Eisenbahnräthe.

Es ist zunächst eine Summe ermittelt, welche gewissermassen als das Minimum anzusehen ist, wenn das Staatseisenbahnwesen die Zinsen des Anlagecapitals decken soll. Zu diesem Behuf hat man zunächst ausgerechnet, wie gross augenblicklich die noch ungetilgte Staatseisenbahnschuld ist. Diese Rechnung ist eine schwierige und ihr Resultat ein zweifelhaftes; die Commission ist auf die Summe von 1 396 Millionen Mark gekommen. Von anderer Seite wird angenommen, dass dieselbe 1 600 Millionen Mark betrage. Jene 1 396 Millionen Mark sind zu verschiedenen Zinsfussen aufgenommen und kosten dem Staate jährlich 59 800 000 M. Zinsen. So hoch müssen sich also die Einnahmen aus dem jetzt in Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnnetz belaufen, wenn dasselbe die Zinsen des Anlagecapitals decken soll.

Dazu treten die Renten, die als Ankaufspreis für die jetzt zu erwerbenden Bahnen zu leisten sind.

Jene Zinsen und diese Renten sind in Zukunft aus den Erträgnissen des Staatseisenbahnwesens vorab zu berichtigen und fliessen in das Ordinarium des Budgets.

Für die nächsten Jahre, bis das jetzt schwebende Deficit völlig gedeckt sein wird, wird diese Summe noch um 2 200 000 M. erhöht.

Wird die Summe nicht aufgebracht, welche zur Deckung jener Zinsen und Renten erforderlich ist, so befindet sich das Staatseisenbahnwesen augenscheinlich in einem nothleidenden Zustande, der voraussichtlich Veranlassung werden wird, auf Vermehrung der Einnahmen durch Erhöhung der Tarife zu sinnen.

Wird dagegen jene Summe nicht allein aufgebracht, sondern überschritten, so unterliegt der Ueberschuss einer abweichenden Behandlung. Er fliesst nicht in das Ordinarium des Budgets, sondern unterliegt einer besonderen Verwaltung.

Zunächst wird ein „Reservefonds", — wir würden lieber sagen, „Ausgleichungsfonds" — geschaffen, der in solchen Jahren angegriffen werden soll, wo die Eisenbahneinnahmen hinter ihrer normalen Höhe zurückbleiben, um sie auf diese normale Höhe zu bringen. Dieser Ausgleichungsfonds würde als gefüllt zu betrachten sein, sobald er die Summe von 13 960 000 M. erreicht hat.

Demnächst findet eine ausserordentliche Schuldamortisation auf Höhe von ½ pCt. des Schuldcapitals statt.

Was dann noch übrig bleiben sollte, steht zur Verfügung für die etatsmässige Behandlung. Es kann mit Zustimmung des Abgeordnetenhauses in den Etat als Einnahme eingestellt werden. In Ermangelung dieser Zustimmung wird es zur Schuldentilgung verwendet.

Alle diese Bestimmungen sind für den Fall vorgesehen, dass in Zukunft das Eisenbahnwesen Ueberschüsse über diejenigen Summen abwerfen sollte, die man als nothwendig betrachtet, um die Zinsen zu decken. Wenn diese Ueberschüsse ausbleiben sollten, wenn sich an Stelle dessen zeigen sollte, dass nicht einmal die Summe aufzubringen ist, die man jetzt als die normale betrachtet, so werden jene wohl erdachten Bestimmungen niemals practisch werden, aber allerdings auch keinen Schaden stiften. Gegen die Gefahr, dass der Staat mit dem jetzigen Erwerbe finanziell ein schlechtes Geschäft macht, ist eben eine Garantie nicht zu finden. Die jetzt vorgeschlagene Eisenbahncasse unterscheidet sich von einer früheren ähnlichen Einrichtung wesentlich dadurch, dass die Fonds unter Controle der Staatsschuldentilgungscommission, also unter der der Häuser des Landtages steht.

Was die Beschlüsse der Eisenbahnräthe anbetrifft, so giebt die „Nat.-Ztg." ihrer Genugthuung Ausdruck, dass man diesen neu zu schaffenden Institutionen nur eine berathende Stimme beigelegt hat. Ein ursprünglich gehegter Plan, sie zu einer Art Afterparlament zu machen, indem man gewisse Massregeln an ihre Zustimmung band, sei glücklicher Weise aufgegeben.

Die Verantwortlichkeit des Ministers und die Controle der parlamentarischen Körperschaften müsse die Grundlagen des ganzen Verhältnisses sein und bleiben. Von einem Tarifgesetz sei nicht die Rede, da die Ordnung des Tarifwesens dem Reiche (§ 43 der Reichsverfassung) vorbehalten ist.

Dagegen äussern sich die „Vossische Zeitung" und die „Germania" beide sehr ungünstig über die Garantien in der Eisenbahnfrage, bezüglich deren die Nationalliberalen, die Freiconservativen und die Conservativen mit dem Minister Maybach sich geeinigt haben. Die „Vossische Zeitung" schreibt im Anschluss an den von ihr mitgetheilten Wortlaut der beiden Anträge: „Die Garantien, wie sie der erste Antrag (in Bezug auf die Tarife) formulirt, bilden für die jeweiligen Minister der öffentlichen Arbeiten lediglich eine sehr bequeme Handhabe, die Verantwortlichkeit für jene Massregeln auf den Landeseisenbahnrath abzuwälzen. Eine Garantie dafür, dass die Eisenbahnen wirthschaftlich richtig verwaltet werden, dass nicht Handel und Industrie durch verkehrte Tarifmassregeln schwer geschädigt werden, bildet der Antrag nicht. — Der zweite Antrag, welcher die finanziellen Garantien betrifft, basirt vollständig auf den ehemaligen Hannoverschen Einrichtungen. Seit der Annexion von Hannover sind manche Einrichtungen, die sich dort bewährt haben sollen und sich auch bewährt haben können, ohne dass sie deshalb für die Verhältnisse des Preussischen Staates passen, auf letzteren übertragen worden. Wir befürchten, dass auch diese Einrichtung als eine solche von zweifelhaftem Werthe sich erweisen wird. Dass die Einkünfte der Eisenbahn in erster Linie zur Zahlung der auf ihnen lastenden Renten und zur Verzinsung und Tilgung einer dem Anlagecapital der Staatsbahnen entsprechenden Summe der öffentlichen Schuld dienen sollen, ist ganz richtig. Sehr anfechtbar aber ist indess die Gründung eines Reservefonds. Man will durch denselben die etwa eintretenden Schwankungen im Staatshaushaltsetat vermindern, vermehrt dadurch aber wieder die Zahl der Fonds, welche wir besitzen, deren Vorhandensein aber weder im constitutionellen noch im wirthschaftlichen Interesse liegt".

Aehnlich schreibt die „Germania": „Was den Eisenbahnrath anlangt, so wird schwerlich Jemand ernstlich der Ansicht sein, dass bei der Competenz, die ihm zugemessen ist, die wirksamen Garantien mit dieser Institution gegeben sind, welche man vom politischen und wirthschaftlichen Gesichtspunkte aus fordern muss. Der Eisenbahnrath ist wesentlich ein begutachtendes Collegium, dass nach seiner Zusammensetzung einen schwerfälligen Apparat repräsentirt, welcher der Regierung kaum unbequem sein, dem Lande aber schwerlich erhebliche Dienste leisten wird. Die Befugnisse des Landtages in Betreff der Tarife sind auf ein so geringes Mass herabgedrückt, dass die Controle zur blossen Kenntnissnahme zusammenschrumpft. Von einer Fixirung der Tarife durch das Gesetz ist gänzlich abgesehen, und zwar, wie wir hören, auf besonderes Andrängen des Reichskanzlers, der angeblich einer grossen Beweglichkeit im Tarifwesen bedürfe, um Oesterreich auf diesem Gebiete Vortheile zu gewähren, da in Folge des noch bestehenden Meistbegünstigungsvertrages mit Frankreich die von Deutschland an Oesterreich zu machenden zollpolitischen Concessionen sich auf ein sehr geringes Mass beschränken müssten".

Preussisch-Oesterreichische und Britische Eisenbahnstatistik.

Ein Vergleich.

Bekanntlich ist im Preussischen Handelsministerium eine vergleichende Zusammenstellung der Eisenbahnstatistik Preussens und Grossbritanniens für das Jahr 1877 ausgearbeitet worden. Das in Wien erscheinende „Centralblatt für Eisenbahn und Dampf-

schifffahrt“ hat diesem Vergleiche einen solchen mit der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik hinzugefügt. Es sei gestattet, wenigstens die Quintessenz dieses Vergleiches wiederzugeben.

Von der Gesammtlänge der Eisenbahnen waren in Grossbritannien mehr als die Hälfte, nämlich 54,07 pCt., in Preussen mehr als ein Drittel, nämlich 37,15 pCt., und in Oesterreich-Ungarn nahezu ein Zehntel, nämlich 9,4 pCt. doppelgeleisig.

In Bezug auf die Grösse und Einwohnerzahl der Länder vertheilt sich die Eisenbahnlänge folgendermassen: Es entfallen auf eine Quadratmeile in Grossbritannien 4,81 km, in Preussen 2,78 km, in Oesterreich-Ungarn 1,59 km und auf je 10 000 Einwohner in Grossbritannien 8,56 km, in Preussen 6,81 km und in Oesterreich-Ungarn 5,60 km Eisenbahnen.

Das gesammte auf die Eisenbahnen verwendete Anlagecapital betrug mit Ende 1877:

in Grossbritannien . . .	13 481 Mill. Mark	(2,40 pCt.)	mehr als im Vorjahre
„ Preussen (für 17 707 km)	4 709 „ „	(2,25 „)	
„ Oesterreich-Ungarn . .	4 864 „ „	(3,28 „)	

Der Fahrpark der in Vergleich gezogenen Eisenbahnnetze umfasste zu Ende 1877:

	Grossbritannien	Preussen	Oesterreich-Ungarn
Locomotiven im Ganzen . . .	12 767	6 818	3 374
pro Kilom. Bahn	0,47	0,38	0,19
Personenwagen im Ganzen . .	27 729	10 249	0,19
pro Kilom. Bahn	1,01	0,58	0,40
Güterwagen im Ganzen . . .	385 660	143 060	77 144
pro Kilom. Bahn	13,23	7,56	4,41
Zusammen Waggons	413 389	153 309	85 550
pro Kilom. Bahn	15,04	8,50	4,82

Von den Locomotiven sind im Jahre 1877 in Grossbritannien pro Kilom. Bahn 12 712 Zugkilometer, in Preussen 6 359 Zugkilometer und in Oesterreich-Ungarn 3 722 Zugkilometer durchlaufen worden. Hiernach ist jedes Kilom. Bahn im Durchschnitte in England 35 mal, in Preussen 17 mal und in Oesterreich-Ungarn 10 mal von Zügen befahren. Die durchschnittliche Stärke sämmtlicher Züge in Preussen war gleich 46, in Oesterreich-Ungarn gleich 48 Achsen.

Der Verkehr auf den Eisenbahnen der drei Länder gestaltete sich im Jahre 1877 folgendermassen. Es kamen zur Beförderung:

	Personen	Güter (t)
Grossbritannien	551 593 654	215 372 183
Preussen	114 804 613	89 529 401
Oesterreich-Ungarn	37 649 221	41 926 921

Von der Zahl der beförderten Tonnengüter entfallen durchschnittlich pro Bahnkilometer in England 7 833, in Preussen 5 462 und in Oesterreich-Ungarn 2 795 t. Jeder Reisende hat in Preussen im Durchschnitte 32,4 km, in Oesterreich 47,2 km und jede Tonne Gut in Preussen 87,1 km, in Oesterreich 106,9 km durchfahren.

Auf die finanziellen Erfolge übergehend, seien vor Allem die Verkehrseinnahmen berücksichtigt; dieselben betrugen in:

	Grossbritannien ℳ	Preussen ℳ	Oesterreich-Ungarn ℳ
aus dem Personenverkehr:			
im Ganzen	530 682 200	142 224 521	88 619 260
pro Kilom. Bahn . . .	19 316	8 163	5 068
„ Personenwagen . .	13 798	10 948	9 933
„ Person	0,98	1,24	2,36
aus dem Güterverkehr:			
im Ganzen	682 198 940	371 166 406	328 358 395
pro Kilom. Bahn . . .	24 823	20 927	18 779
„ Güterwagen . . .	1 876	2 715	4 382
„ Tonne Gut	3,17	3,83	7,83

Vom Personenverkehr und den daraus erzielten Einnahmen kommen in Procenten auf die einzelnen Wagenclassen:

		I.	II. Classe	III.	IV.
in Grossbritannien .	Zahl der Reisen	7,9	12,1	80,0	—
	Einnahmen . .	20,1	16,5	63,4	—
in Preussen	Zahl der Reisen	1,3	13,7	50,7	34,3
	Einnahmen . .	6,3	30,8	41,9	21,0
in Oesterreich-Ungarn	Zahl der Reisen	1,2	12,6	66,0	20,2
	Einnahmen . .	6,9	30,3	51,6	11,2

Das Verhältniss der Einnahmen aus den Personen- und Güterzügen betrug in Procenten:

Grossbritannien	44	56
Preussen	28	72
Oesterreich-Ungarn	22	78

Die gesammten Einnahmen excl. der Einnahmen aus Dampfschiffen haben betragen:

	Grossbritannien ℳ	Preussen ℳ	Oesterreich-Ungarn ℳ
im Ganzen	1 212 881 140	551 286 011	425 457 994
pro Kilom. Bahn	44 139	31 052	24 332
„ Locomotive	95 001	80 857	126 097
„ Zugkilom.	3,43	4,96	6,57

Die gesammten Betriebsausgaben haben Ende 1877 betragen:

	Grossbritannien ℳ	Preussen ℳ	Oesterreich-Ungarn ℳ
im Ganzen	656 401 900	340 951 141	204 542 765
pro Kilom. Bahn	23 890	18 205	11 698
„ Locomotive	51 414	50 008	60 693
„ Zugkilom.	18,6	3,07	3,14
in Procent der Einnahmen	54	62	48

Der Einnahmeüberschuss berechnet sich für das Betriebsjahr 1877 wie folgt:

	Grossbritannien ℳ	Preussen ℳ	Oesterreich-Ungarn ℳ
im Ganzen	556 479 140	210 334 870	222 246 781
pro Kilom. Bahn	20 249	11 847	12 710
„ Locomotive	43 587	30 849	65 870
„ Zugkilom.	1,57	1,89	3,41

Die Reineinnahme pro Zugkilometer war in Preussen um 20 pCt., in Oesterreich um 117 pCt. grösser als in England. Der Einnahmeüberschuss pro Bahnkilometer dagegen war in Preussen um 42 pCt. und in Oesterreich um 37 pCt. kleiner als in England.

Die Reineinnahme ermöglichte eine Durchschnittsdividende für das Stammactiencapital in Grossbritannien mit 4,51 pCt., in Oesterreich mit 3,28 pCt., in Preussen mit 4,4 pCt. ohne und mit 4,62 pCt. mit Garantiezuschuss. Im Vergleiche zum Jahre 1858 stieg die Bruttoeinnahme in Grossbritannien um 733 Mill. Mark oder 153 pCt., während die gesammte Bahnlänge um 79 pCt. zunahm. In Preussen erhöhte sich in diesem Zeitraum die Bruttoeinnahme um 446 Mill. Mark oder 426 pCt., in Oesterreich-Ungarn um 333 Mill. Mark oder 360 pCt., während die Bahnlänge in Preussen um 272 pCt., in Oesterreich-Ungarn um 390 pCt. gewachsen ist.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 24. November 1879. (Strassengesetz. Statistische Formulare. Triest und Fiume. Handelsministerielle Geschäftsthätigkeit. Approvisionirung. Directe Tarife mit Deutschland. Couponsprocesse. Courant's Weichen. Buschman's Zusammenstellungen. Börsennotiz.)

Der im Ungarischen Abgeordnetenhause zur Berathung vorliegende Gesetzentwurf über die öffentlichen Strassen der Comitate hat auch für die Eisenbahnen eine hohe Wichtigkeit. Zunächst deshalb, weil die Jurisdictionen zur Verwendung der öffentlichen Arbeiten für Localbahnen ermächtigt werden; damit sind letztere in den meisten Comitaten deshalb beauftragt, weil bei der Bodenbeschaffenheit Ungarns gebaute Strassen und deren Erhaltung meist höher zu stehen kommen. Es wären nur noch alle Begünstigungen gesetzlich zu präcisiren, welche den Secundärbahnen zu Theil werden sollen, worunter die Steuerbefreiung nicht für eine im Voraus bestimmte Zeit, sondern bis dahin zu ertheilen wäre, bis das Unternehmen einen wirklichen Gewinn abwirft. Die im Entwurfe ausgesprochene Belastung der Bahnbediensteten mit der Arbeitsleistung für die öffentlichen Strassen oder die Geldablösung hierfür ist deshalb ungerecht, weil sich diese Berufsgenossen ja doch ausschliesslich mit der Förderung des Communicationswesens befassen. Bei der längeren oder kürzeren Steuerfreiheit, welche den Bahnen concessionsmässig zusteht, hat die denselben dem Entwurfe zufolge aufzulegende Strassensteuer keine Bedeutung. Den anderweitigen darin aufgenommenen Verpflichtungen, wie die Beitragsleistung zu den Zufahrtstrassen und die Ermässigung der Fracht für Steintransporte zum Strassenbau, kommen die Bahnverwaltungen ohnehin bereitwillig nach, so dass es dazu keiner gesetzlichen Bestimmung bedarf.

Seit der von den Ressortministerien der beiden Reichshälften genehmigten Einführung der durch die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen ausgearbeiteten statistischen Formularien sind nun fast 4 Jahre verstrichen. Die Oesterreichische Eisenbahnstatistik hat auf das Zustandekommen und die Abfassung der internationalen Eisenbahnstatistik erheblichen Einfluss genommen. Die Aehnlichkeit in den meisten, ja in den wesentlichsten Punkten, die Gleichförmigkeit dieser drei Formularien lässt die Beseitigung ihrer kleinen Divergenzen wünschenswerth erscheinen, während andererseits die Beschaffung des statistischen Materials eine ausser allem Verhältniss zu dessen Nutzen stehende Arbeit verursacht. Das ganze Werk würde in jeder Richtung gewinnen, wenn aus demselben manches erschwe-

rende Detail entfernt und in gewissen Punkten Reductionen vorgenommen würden. Die Bahnverwaltungen müssten daher das lebhafte Verlangen äussern, dass die statistischen Formularien einer Revision unterzogen werden, dem die Regierung wohl bereitwillig entsprechen würde.

Im Oesterreichischen Reichsrathe hat der Handelsminister die Interpellation wegen der Beeinträchtigung des Triester Handels dahin beantwortet, dass wohl ein beträchtlicher Theil der früher auf dem Seewege fast ausschliesslich über Triest erfolgten Mehl- und Cerealienausfuhr den Weg über Fiume einzuschlagen beginne, und zwar nicht allein wegen der geringeren Seefracht ab Fiume, sondern auch und vorwiegend wegen der von der Ungarischen Regierung zur Verminderung der Fiumaner Platzspesen getroffenen Vorkehrungen, welche eine äusserst billige Lagerung und Verladung vom Waggon zum Schiff ermöglichen. Die Oesterreichische Regierung hat aber, um den Triester Handelsstand in eine ähnliche günstige Lage zu versetzen, der dortigen Handelskammer im Vernehmen mit der Südbahngesellschaft auf der neuen Hafenanlage einen Platz zur Ueberlassung an Handelsfirmen behufs zinsfreier Lagerung von Cerealiensendungen eingeräumt und es wurden bei der mit der Gemeinde und Handelskammer in Triest erfolgten Vereinbarung über den Bau und Betrieb der dortigen, nach ihrer Vollendung fast 21 000 qm fassenden Lagerhäuser die entsprechenden Vereinbarungen getroffen, um der Concurrenz von Fiume kräftig zu begegnen, welcher Hafen gegenwärtig nur über ein Magazin von etwa 4 200 qm Gesammtfläche verfügt.

Wahrscheinlich durch die Ministerkrise verspätet, ist jetzt der amtliche Bericht über die Geschäftsthätigkeit des Oesterreichischen Handelsministeriums im Jahre 1878 erschienen. An Veränderungen im Eisenbahnwesen wird hervorgehoben, dass im Ganzen sieben Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten und drei Fristverlängerungen für bereits früher ertheilte Bewilligungen gewährt wurden. Im Jahre 1878 wurde keine einzige definitive Eisenbahnconcession ertheilt. Von Interesse für die gemeinsamen Bahnen ist folgende Bemerkung des Berichtes: „Die von der Königlich Ungarischen Regierung ergriffene Initiative Behufs Errichtung von Betriebsdirectionen der gemeinsamen Verkehrsanstalten, insbesondere der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und der Südbahngesellschaft in Pest, sowie die Ungarischerseits ins Auge gefasste Feststellung des Wirkungskreises dieser Verwaltungsorgane gaben Veranlassung, diesen Gegenstand im Hinblicke auf die Bestimmungen des Zoll- und Handelsbündnisses und der zur Durchführung desselben getroffenen Vereinbarungen einer eingehenden Erwägung zu unterziehen. Hiernach wurden jene Bestimmungen formulirt, welche sich für den fraglichen Wirkungskreis mit Rücksicht auf die unbedingt erforderliche Einheitlichkeit und Oeconomie der Administration zu ergeben schienen".

Bei der in Budapest abgehaltenen Enquête wegen besserer Approvisionirung der Stadt wurde folgendes Verlangen gestellt: Von Seite der Eisenbahnverwaltungen wären nachstehende Zugeständnisse zu erwirken: Jedem Eisenbahnzuge seien zumindest zwei, eigens für den Lebensmitteltransport eingerichtete, gut ventilirbare Waggons anzuhängen; für die Verfrachtung frischen Fleisches seien Refrigerationswagen einzuführen; alle als Eilgut aufgegebenen Lebensmittel seien nach der Hauptstadt ohne Verzug mittelst Courierzügen, die als gemeine Fracht aufgegebenen Lebensmittel hingegen um einen auf die Hälfte ermässigten Preis zu befördern; die Verzögerung der Lebensmittelsendungen auf den Anschlussstationen sei zu verhindern; die Avisirung der als Eilgut declarirten Lebensmittelsendungen hätte binnen 2 Stunden nach Einlangen des Zuges zu erfolgen.

Der „N. Fr. Pr." zufolge haben die Bemühungen der Oesterreichisch-Ungarischen und Deutschen Bahnen für die neuen directen Tarife endlich reussirt. (Siehe die vorige Nummer S. 1284. Die Redaction.)

Die in neuester Zeit sich manifestirende Strenge und Härte der Urtheile Deutscher Gerichte in den leidigen Couponsprocessen und der mit Ende dieses Jahres (nebst dem Deutschen Handelsvertrage) ausser Wirksamkeit tretende Schutz der Fahrbetriebsmittel gegen Beschlagnahmen wird die Bahnverwaltungen zu ernsten Massregeln bestimmen, um diesen Calamitäten zu begegnen. So hat das Frankfurter Stadtgericht die betreffende Bahn sogar verurtheilt, die Coupons der eingeklagten Obligationen an deren jeweiligen künftigen Verfalltagen mit je 10 Mark Deutscher Reichswährung einzulösen.

Im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten hat am 18. d. M. Herr Inspector B. Curant von der Kaiserin Elisabethbahn eine bei dieser Bahn seit 11 Monaten im Gebrauche gestandene Selbstrückstellweiche in Bild und Modellen vorgeführt.

Diese Sicherheitsweiche hat die charakteristischen Vorzüge, dass Züge, welche in dem — ohnehin für die Communication stets freigehaltenen — Hauptgeleise selbst gegen die Weichenspitze verkehren, den Weichenwächter überhaupt nicht bedürfen, indem ein Gewicht am Stellhebel des Ausrückständers die richtige Einstellung der Weiche in die Hauptverkehrsrichtung einleitet und dass ferner die eigene Last der über eine Druckschiene vor der Weichenspitze rollenden Fahrzeuge den vollkommenen Anschluss der Weichenzunge mittelst Winkelhebel derart sichert, dass zwischen Spitz- und Stockschiene zwischengerathende Steine, Eis- oder Schneemassen zerdrückt werden.

Züge aber, welche in das Nebengeleise abgelenkt werden sollen, bedürfen der Thätigkeit des Wächters nur so lange, bis das erste Räderpaar des gegen die Spitze verkehrenden Zuges in den Bereich der vorliegenden Druckschiene (Sicherheitslamelle seitlich an der Geleisschiene) kommt, worauf dann weder dem Weichenwächter noch dem selbstthätigen Rückstellapparate eine Aenderung in der Weichenstellung möglich ist, bis nicht das letzte Räderpaar des Zuges durch die Weiche abrollt.

Damit ist die Gefahr gänzlich ausgeschlossen, dass ein Zug oder Zugtheil über die Wechselzunge in zweierlei Geleise geräth und verunglückt; sowie auch dem oft so verhängnissvollen Vergessen der Rückumstellung der Weiche auf das Hauptgeleise vorgebeugt ist.

Es wurde daher von dem Vorsitzenden der Versammlung, Herrn Regierungsrath Obermayer, der Wunsch ausgesprochen, dass angesichts der steigenden Haftpflicht der Eisenbahnen bei Unglücksfällen und der überaus kostspieligen Anlagen für Centralweichenstellung oder wenigstens Blokirung der unvermeidbar spitzzubefahrenden Weichen die billige Curant'sche Sicherheitsweiche noch mehrfach beitragen möge, den Procentsatz der Unglücksmöglichkeiten beim Einfahren in die Stationen auf ein Minimum herabzudrücken und dass an ihr zu diesem Zwecke die vorhandene 6,9 m lange Sicherheitslamelle noch weiter verlängert werde, damit auch Züge mit abnormen, grösseren Achsenabständen als 8,3 m, welche letzteren jetzt zwischen je zwei langgekuppelten Langholzwagen anstandslos vorkommen, ebenfalls ohne besondere Instruction für den Weichenwächter passiren können.

Vom Hofsecretair Freiherrn Dr. v. Buschman im K. K. Handelsministerium sind in einer sehr zweckmässigen und übersichtlichen Zusammenstellung „Die Vorschriften der Staatsverwaltung, betreffend das Eisenbahnpersonal" erschienen. Systematisch geordnet werden diese Vorschriften mit wenigen aber zutreffenden und ganz genügenden Worten präcisirt, indem die bezüglichen Gesetze und Verordnungen bei jeder einzelnen Norm citirt erscheinen. Der Verfasser hat schon früher eine „Zusammenstellung der Vorschriften zur Hintanhaltung von Bahnunfällen und über das Verhalten bei denselben" in gleich conciser Form herausgegeben. Er wäre überaus wünschenswerth, dass auch alle übrigen Zweige des Bahndienstes eine solche u. z. periodisch zu ergänzende Zusammenfassung erfahren, wodurch die so ausgezeichnete Gesetzsammlung der K. K. Sectionsräthe im Handelsministerium von Pollanetz und Wittek, welche bei ihrer Vollständigkeit und Ausführlichkeit schon mehrere Bände füllt und immer stärker anwächst, noch eine anderweitige handliche Registrirung erhielte, da sich in derselben alle diese Gesetzesnormen textuel verzeichnet finden.

Ungeachtet der missfälligen Auslegung der in No. 91 S. 1265 mitgetheilten Erklärungen des Handelsministers seitens der unabhängigen Presse, wurden dieselben doch von der Börse günstig aufgefasst. Es notiren nämlich zu Ende der beiden letzten Wochen:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2275,—	2285,—	Nordbahn . . .	106,—	106,25
Franz-Josefbahn .	150,75	151,50	Franz-Josefbahn .	95,25	95,20
Karl-Ludwigbahn	238,50	239,75	Rudolfbahn . . .	88,—	87,75
Oest. Nordwestb. .	136,50	139,—	Kaschau-Oderb. B.	81,15	81,—
Staatsbahn . . .	263,75	263,—	Salzkammergutb. .	100,—	100,—
Südbahn	79,—	81,50	3 pCt. Südbahn .	117,90	117,50
Theissbahn . . .	203,—	206,50	Theissbahn . . .	95,25	95,—

Niederländische Correspondenz.

Staatsbahnen unter Privatverwaltung.

In der in der Beilage zu No. 87 dieser Zeitung abgedruckten Begründung des Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat, werden unter obigem Titel die Nachtheile auseinandergesetzt, welche das System der Verpachtung der Staatseisenbahnen an Privatunternehmer mit sich bringen sollen und werden dabei die Niederländischen Staatseisenbahnen als warnendes Beispiel angeführt.

Wenn man zur Verurtheilung des Systems der Verpachtung der Staatsbahnen auf die Wirkung desselben im Auslande hinweisen wollte, konnte man wohl verlangen, dass richtige Angaben diesem Urtheil zu Grunde gelegt und die eigenthümlichen Verhältnisse der betreffenden Bahnen gehörig berücksichtigt würden.

Dass dieses nicht der Fall ist und dass die Begründung in Betreff der Niederländischen Staatseisenbahnen Ungenauigkeiten enthält, glauben wir, damit nicht irrthümliche Ansichten über die Niederländische Staatsbahnverwaltung entstehen, durch die nachfolgende kurze Darlegung nachweisen zu sollen.*)

Laut der Begründung hat „die Verpachtung der Holländischen Staatsbahnen bis jetzt eine völlig ungenügende Verzinsung des Anlagecapitals ergeben, gleichwohl aber für die im Pachtbesitz befindliche Betriebsgesellschaft sich so wenig günstig erwiesen, dass noch vor wenigen Jahren eine Aenderung der Pachtbedingungen im Interesse der Pächterin Seitens der Regierung zugelassen werden musste“.

Was die ungenügende Verzinsung des Anlagecapitals anbelangt, so durfte hierbei das ungünstige Verhältniss der Staatsbahnen den Niederländischen Privatbahnen gegenüber nicht ausser Betracht bleiben.

Die Hauptbahnen, welche die grössten und bedeutendsten Handelsstädte, als Amsterdam, Rotterdam, Arnheim, mit einander verbinden und deshalb den bedeutendsten Verkehr haben, sind Eigenthum von Privatgesellschaften. — Von den Staatsbahnen dagegen kann nur ein sehr geringer Theil mit Rücksicht auf die Frequenz mit diesen Privatbahnen in Vergleich kommen, was aus der nachfolgenden Uebersicht der Einnahmen pro Kilometer im Jahre 1878 deutlich hervorgeht.

Privatbahnen	Amsterdam-Rotterdam	53 803 M.
	Niederl. Rheinbahn	48 334 „
Staatsbahnen		14 023 „

Während also die Betriebsresultate der Staatsbahnen weit hinter den Einnahmen der Privatbahnen bleiben, wurde für den Bau der Staatsbahnen mit ihren vielen und kostspieligen Kunstbauten ein viel grösseres Capital verwendet als für die Anlage der Privatbahnen. Die 38 km lange Strecke Zwaluwe-Rotterdam kostet mehr als 3 000 000 M. pro Kilometer; am Ende 1878 betrug das ganze Anlagecapital durchschnittlich 258 103 M. pro Kilometer.

Dass weiter die wenig günstigen Resultate für die Pächterin eine Aenderung der Pachtbedingungen erforderlich machten, darf unseres Erachtens nicht als ein Beweis für die Nothwendigkeit einer Verurtheilung des Verpachtungssystems selbst angeführt werden. Es lag der Hauptfehler in den finanziellen Bedingungen der ehemaligen Concession. Durch die neue Regulirung des Staatseisenbahnbetriebes sind jedoch viele der den vorherigen Concessionsbedingungen anklebenden Fehler in Wegfall gekommen, und die neue Regulirung, obwohl noch nicht vollkommen, hat sich bis jetzt als genügend erwiesen. Jedenfalls ist noch der Beweis zu liefern, dass der Staatsbetrieb zu günstigeren Resultaten für den Staat führen sollte.

Wenn es weiter in der Begründung heisst, „dass bei der Verpachtung von Eisenbahnen die Beschaffung des gesammten Betriebsinventars regelmässig dem Verpächter obliegt, da der Pächter nach Beendigung der Pacht für das von ihm beschaffte Material eine Verwendung nicht haben würde“, können gerade die Niederländischen Staatseisenbahnen als Beispiel für das Gegentheil dienen. Die Gesellschaft beschafft das Fahr- und sonstige Betriebsmaterial in seinem ganzen Umfange. Bei Endigung der Concession geht das gesammte Betriebsinventar gegen eine im Pachtvertrage bestimmte Vergütung in den Besitz des Staats über.

In Bezug auf die vermeintliche Gefahr, dass die Unterhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel vernachlässigt würden, ist zu bemerken, dass die Erneuerungskosten aus speciellen Fonds bestritten werden, welche durch Absonderung einer bei dem Pachtvertrage festgesetzten Summe pro Kilometer Bahnlänge gebildet sind, so dass von einer Vernachlässigung in der Unterhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel zur Erreichung höherer Betriebserträgnisse niemals die Rede sein kann.

Ebenso kann die Behauptung, „dass in Holland der Staat bei der Verpachtung neuer Strecken zunächst von dem guten Willen seiner bisherigen Pächter abhängig sei und sich die Bereitwilligkeit derselben durch das Angebot solcher Pachtbedingungen sichern müsse, welche für den Staat ebenso nachtheilig wie vortheilhaft für den Pächter sind“, nur der Unbekanntschaft mit den in Holland bestehenden Pachtbedingungen zugeschrieben werden.

In dem Pachtvertrage von 1876 hat die Betriebsgesellschaft ausser den Staatsbahnen, mit deren Betrieb sie beauftragt wurde, bei der Concession von 1863 (welche Concession jetzt nur noch für die an die Holländische Eisenbahngesellschaft verpachtete 71 km lange Linie von Helder nach Zaandam Anwendung findet und deshalb hier nicht in Betracht kommen kann) sich verpflichtet: zur Uebernahme des Betriebes aller an die von ihr betriebenen Bahnen sich anschliessenden Linien, welche durch den Staat übernommen oder angelegt werden sollten.

Hierzu ist noch zu bemerken, dass das von der Gesellschaft gepachtete, 809 km lange Staatseisenbahnnetz sich über das ganze Land erstreckt und alle bestehenden Privatbahnen, über welche später der Staat die Verfügung bekommen kann, sowie alle im Bau befindlichen Staatsbahnen, sich an das Staatseisenbahnnetz anschliessen, und deshalb der Staat bei der Verpachtung neuer Strecken keinesweges von dem guten Willen des Pächters abhängig sein kann, da die Pachtbedingungen für diese Linien schon jetzt festgestellt sind.

Es geht aus dem oben Erwähnten hervor, dass die in der Begründung für das Verpachtungssystem angeführten Nachtheile für die Niederländischen Staatsbahnen nicht bestehen. Im Gegentheil, man könnte mit Bezug auf diese Bahnen nur unterschreiben, was in der Begründung selbst als ein wirthschaftlicher Vortheil der Verpachtung bezeichnet wird, nämlich „dass sie das Mittel ist, einen fachmännischen Betrieb durch einen leistungsfähigen Unternehmer und hierdurch eine gemeinnützigere, intensivere, ergiebigere Bewirthschaftung zu ermöglichen“.

Utrecht, den 23. November 1879. Werning-Cöster.

*) Man vergleiche den in No. 101 des Jahrgangs 1876 dieser Zeitung zum Abdruck gelangten Aufsatz, die Niederländischen Staatseisenbahnen betreffend.

Amerikanische Correspondenz.

Gesetzgebung in Georgia. Viel besprochen wird jetzt das neue Eisenbahngesetz für Georgia wegen der ausgedehnten Befugnisse, welche es den Staatscommissarien verleiht. Diese werden vom Gouverneur ernannt; einer davon muss ein Eisenbahn-Fachmann, der andere ein Jurist sein. Sie haben die grosse und gefährliche Befugniss resp. Verpflichtung der Herstellung — nicht blos der Genehmigung — der Tarife für Personen- und Güterverkehr auf allen Bahnen in Georgia. Wahrscheinlich wird man freilich das Gesetz dahin auslegen, dass die Commissarien nur Maximaltarife festzusetzen und zu publiciren haben, welche den Bahngesellschaften gestatten, geringere Beträge zu erheben.

Eine fernere wichtige Eigenthümlichkeit jener Gesetze ist die, dass alle Verträge und Abkommen der Eisenbahnen unter einander den Commissarien zur Kenntnissnahme event. Abänderung vorgelegt werden müssen.

New-Yorker Stadteisenbahn. Der durchschnittliche tägliche Personenverkehr auf den „elevated railroads“ in New-York in dem III. Quartal cr. belief sich dahin:

	Juli	August	September	Summa	
3. Avenue	71 704	71 698	83 048	75 401	Personen
9. „	10 269	9 376	9 725	9 995	„
6. „	42 467	40 751	54 079	45 180	„
zusammen	124 440	121 926	146 852	130 576	Personen

Die täglichen Durchschnitts-Einnahmen betrugen: 3. Avenue (8½ Miles) 6 129 D., 9. Avenue (5 Miles) 715 D., 6. Avenue (6 Miles) 3 559 D.; die monatliche Durchschnitts-Einnahme war daher 67 512, 13 160 und 54 551 D. oder für die Gesammtbahn 46 500 D. (= ca. 5 960 M. pro Kilometer).

Viehbeförderung. Eine im October cr. abgehaltene Versammlung der Amerikanischen philantropischen Gesellschaft hat nach Anhörung verschiedener Berichte eines von ihr ausgesandt gewesenen Commissars über die vielfach wahrhaft empörende Behandlung des Viehes beim Transport auf den langen Eisenbahnstrecken beschlossen, einen Preis von 5 000 D. auszusetzen für Erfindung eines Viehwaggons, in welchem Vieh gefüttert und getränkt werden kann. Es soll darauf kein Patent genommen werden, damit dessen Einführung auf allen Bahnen kein Hinderniss entgegensteht. Ferner ist empfohlen, die Fracht nach dem Gewicht, statt nach Ladungen zu berechnen.

Miscellen.

Submissionsresultate. Vor Kurzem hat die Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen ein bedeutendes Quantum von Schienenbefestigungsmitteln zur Lieferung öffentlich ausgeschrieben. Der Submissionstermin am 15. d. M. hat dabei ergeben, dass gegen die vorjährigen Preise nur die Unterlagsplatten um ca. 5 pCt. theurer geworden sind, während alle anderen Gegenstände Preisrückgänge trotz des Steigens der Eisenpreise aufweisen. Für die Unterlagsplatten hat ein Sächsisches Werk, die Marienhütte bei Zwickau, den niedrigsten Preis gestellt (M. 13,90). Dagegen sind z. B. Hakennägel von Elsässischen und Westfälischen Werken um 6 pCt. (M. 18,48 gegen 20,25), Laschenschrauben sogar um 15 pCt. (M. 19,20 bezw. 23,50 gegen 22,00 bezw. 30,00) billiger angeboten worden, als von Sächsischen Werken.

Die in den Chemnitzer Eisenbahnwerkstätten neuerbauten 3 Personenwagen für die Secundärbahnstrecke Pirna-Berggiesshübel haben ein äusserst gefälliges Aeussere. Sie sind bedeutend länger als die auf den Sächsischen Strecken zumeist gebräuchlichen Personenwagen und sämmtlich mit Intercommunication und an den Stirnseiten angebrachten kleinen Plattformen versehen, sodass das bedienende Zugpersonal während der Fahrt ungehindert aus einem Wagen in den anderen gehen kann. Die Farbe der Wagen ist das bei den Wagen

3. Classe gebräuchliche Braun. Die Fenster sind grösser, als die jetzt üblichen Thürscheiben, die Räder kleiner als die gewöhnlichen (wodurch der Wagen niedriger), dagegen breiter als die auf den normalen Strecken befindlichen Personenwagen, weil in Folge der Intercommunication die äusseren Trittbretter wegfallen konnten und der dadurch gewonnene Raum dem Innern zu Gute gekommen ist. Zwei der Wagen sind 2achsig und haben einen Radstand von 4,7 m, der dritte, ein sogenannter Amerikanischer Wagen, ist 4achsig; die Achsen der beiden erstbezeichneten Wagen sind, um auf kleinsten Curven laufen zu können, wie solche die Tracen der Secundärbahnstrecken mit sich bringen, in besonderer Weise beweglich gemacht. Der eine Wagen ist nur für 3. Classe bestimmt, hat zwei an den Langseiten liegende und eine doppelseitig mitten durchgehende Sitzreihe und bietet Platz für 60 Personen, der zweite Wagen hat eine ähnlich eingerichtete 3. Classenabtheilung für 46 Personen und hieran anschliessend einen Raum für 2. Classe zu 10 Personen. Der dritte Wagen endlich hat einen Raum 3. Classe für 42 Personen, daran anschliessend einen Raum für das Gepäck und nach diesem noch einen 2. Classenraum für 10 Personen. Auf jeder Plattform sind ausserdem noch 5 Stehplätze. Die in der 3. Classe stehenden langen Holzbänke gewähren in Folge ihrer eigenthümlichen Construction äusserst bequeme Sitzplätze, in den Coupées 2. Classe ist einfache Kissenpolsterung für die Sitze, für die Rücklehnen Korbgeflecht verwendet. Die Fenster der Wagen haben leichte Gitter, damit die Reisenden nicht die Köpfe heraustecken und dadurch zu irgend welchen Schaden kommen können; denn da die Wagen, wie oben bemerkt, im Innern bedeutend breiter sind, als die jetzt gebräuchlichen Coupéewagen, würde es leicht möglich sein, wenn man den Kopf zum Fenster heraussteckt, an ein dem Geleise nahestehendes Object anzustossen. Ausser den in jedem Wagen sich befindenden grossen Fenstern haben dieselben noch einen die Gesammtlänge durchziehenden Aufsatz, welcher Oberlicht bietet und der, da er einzelne drehbare Scheiben besitzt, auch zur Ventilation verwendet werden kann. Die Gesammtlänge der Wagen ist bei zwei 10,5 m, bei dem dritten 12,1 m. Die Breite beträgt 3,2 m, die Höhe 3,3 m. Die Beleuchtung der Wagen erfolgt durch in die Stirnseiten eingeführte Lampen. Der Gang der Wagen ist ein äusserst ruhiger; Bremsvorrichtung ist an jedem der drei Wagen vorhanden, Reserveketten führen die Wagen nicht, wohl aber sind bei vollständiger Kuppelung zwei leicht gearbeitete Patentketten untereinander eingehangen. Man hat nach allen Richtungen hin gesucht, die Wagen von möglichst leichtem Gewicht herzustellen. So ist z. B. zur Bodenfläche das leichteste Pappelholz verwendet, die zu Barrièren dienenden Eisenstangen sind hohl, die Kettenvorrichtungen möglichst vereinfacht u. a. m., so dass das Gewicht des Wagens 3. Classe nur 5 093 kg, das Gewicht des mit Raum 2. Classe versehenen Wagens 5 200 kg und des mit Packraum verbundenen Wagens 7 300 kg beträgt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Berlin, den 25. November 1879.

Einer Mittheilung der Königlich Württembergischen Eisenbahndirection zufolge wird am 1. December cr. die in der Station Hessenthal von der Linie Crailsheim-Heilbronn abzweigende, eingeleisig ausgeführte Theilstrecke Hessenthal-Gaildorf der Murrthalbahn mit der Station Hessenthal, Wilhelmsglück (4,03 km), Oedendorf (Haltestelle 7,96 km) und Gaildorf (11,60 km) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Haltestelle Oedendorf ist nur für Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet worden, die Stationen Wilhelmsglück und Gaildorf dienen dem Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Vieh- und Güterverkehre.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.

2. Verkehrsstörungen.

Böhmische Nordbahn. Seit dem 16. November l. J. ist in Folge Schneeverwehungen der Verkehr der Züge auf unseren sämmtlichen Linien behindert.

Die Wiedereröffnung wird s. Z. an dieser Stelle bekannt gemacht.

Frankfurt-Bebraer Eisenbahn. Die in Folge der Dammrutschung zwischen Elm und Flieden nothwendig gewordene Sistirung des Güterverkehrs ist heute wieder aufgehoben worden, wovon wir die geehrten Vereinsverwaltungen in Kenntniss zu setzen uns beehren. Frankfurt a/M., den 27. November 1879. Königliche Eisenbahndirection.

3. Tarifwesen.

Leipzig - Magdeburg - Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. December d. J. kommt der Nachtrag 5 zum Tarif vom 1. Mai 1878 zur Einführung. Derselbe enthält ausser einigen Ergänzungen und Berichtigungen ermässigte Tarifsätze für Nauen und Friesack, ferner Frachtsätze für Waren sowie für mehrere Stationen der Holsteinischen Marschbahn und die Westholsteinische Station Heide.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben. Berlin, den 25. November 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahn - Gesellschaft. (1490)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Unter Bezugnahme auf unser Inserat am 29. September cr. machen wir hierdurch bekannt, dass die im Nachtrag IX zum Tarif für obenbezeichneten Verband sub pos. 5 enthaltenen Braunkohlen Ausnahmefrachtsätze für Grube „Prinz Wilhelm“ im Verkehr mit Magdeburg-Halberstädter Stationen nunmehr in Anwendung gebracht werden. Berlin, den 24. November 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1496)

Hannover - Rheinischer Verband. Zum Gütertarif vom 1. Juni 1878 ist der mit dem 10. December cr. in Kraft tretende Nachtrag 3 herausgegeben, welcher die Einbeziehung neuer Verkehrsstrecken, Ausnahmefrachtsätze für Eisen des Specialtarifs III im Verkehr mit Lüneburg und mit Ermässigungen verbundene Aenderungen der Tarifsätze für Coblenz etc. enthält. Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 22. November 1879. Königl. Eisenbahndirection. (1495)

Mit dem 1. December tritt zu dem **Hanseatisch-Schlesischen Verbands-Gütertarife** vom 1. September 1878 ein Nachtrag II in Kraft, welcher Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, insbesondere eine specielle Tarifvorschrift über die Beförderung und Tarifirung der Artikel Milch, Bier, Brod, frisches Obst etc., sowie verschiedene Berichtigungen und Ergänzungen der Tariftabellen des Haupttarifs und Nachtrags I enthält. Als solche werden namentlich hervorgehoben:

a) anderweite resp. neue Tarifsätze für den Verkehr mit Bojanowo, Fraustadt, Poln. Lissa, Rawitzsch und Trachenberg bezw. Glogau,
b) anderweite Tarifsätze für Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn, sowie Kempen und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn im Verkehre mit den westlichen Verbandstationen,
c) anderweite Ausnahmetarifsätze für den Transport von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren nach Burg-Lesum und Vegesack,
d) directe Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Lieberose, Klein-Bresa, Benau, Gollmitz, Lichtenau und Nicolausdorf,
e) Ausnahmetarif für gebrannten Kalk von Erkner, Finkenheerd und Fürstenwalde nach Stationen der westlichen Verbandsbahnen,
f) Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt, ferner Uebertragung der Glogauer Sätze auf Waltersdorf.

Ausserdem enthält der Nachtrag eine anderweite Bezeichnung des Ausnahmetarifs für grobe Eisenwaaren und Bestimmungen über die Aufhebung des Ausnahmetarifs für Stein- etc. Transporte von Görlitz nach Hamburg etc.; das Ausscheiden der Südnorddeutschen Verbindungsbahn aus dem Verbande und über den Ausschluss von Routenvorschriften, sowie endlich Druckfehlerberichtigungen. Exemplare dieses Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen für den Preis von 0,50 ℳ pro Stück käuflich zu haben. Berlin, den 25. November 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Niederschles.-Märk. Eisenbahn. (1497 J.)

Am 1. December tritt der Nachtrag III zum **Ostdeutsch - Rheinischen Verbands-Gütertarif** vom 1. Mai 1878 in Kraft. Derselbe enthält:

a) eine Ergänzung zu den Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.
b) Ergänzungen zu den speciellen Tarifvorschriften.
c) Abänderungen resp. Ergänzungen zu den Tariftabellen (Einführung theils höherer, theils niedrigerer Sätze, welche bereits am 9. October cr. publicirt sind, und Aufnahme neuer Stationen).
d) Berichtigungen zu dem Nachtrage II.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den Verbandsstationen käuflich im Preise von 0,40 ℳ zu beziehen.

Gleichzeitig finden die im Nachtrage für den Verkehr zwischen Thorn (K. O.) und Altenbeken der Westfälischen Bahn enthaltenen Sätze auch im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande in der Relation Thorn (K. O.)- Altenbeken der Hannover-Altenbekener Bahn Anwendung. Bromberg, den 22. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1498 J)

4. Submissionen.

Berlin - Hamburger Eisenbahn. Die Lieferung von 110 000 Stück gewöhnlicher kieferner Bahnschwellen und 4 140 Stück kieferner Weichen-resp. Herzstückschwellen soll im Wege der Submission im Ganzen oder getheilt vergeben werden.

Die Offerten sind bis zum 7. k. Mts. frankirt an uns einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen und Submissions-Formulare können von unserem technischen Bureau hierselbst kostenfrei bezogen werden. Berlin, den 21. November 1879. Die Direction. (1489)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Die Lieferung der für das Jahr 1880 erforderlichen Drucksorten soll vergeben werden.

Anbote sind bis 15. December d. J., Mittags an die Betriebs-Direction Wien, I. Hegelgasse 7 einzusenden, woselbst die Lieferungsbedingnisse zur Einsicht aufliegen. Der Verwaltungsrath. (1492)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Die Lieferung der nachbenannten, für das Jahr 1880 erforderlichen Materialien soll vergeben werden:

1. Holzmaterialien		
Eichenschwellen	12 000	Stck.
Kieferschwellen	12 000	„
Weichenschwellen von Eichenholz	100	cbm
Weichenschwellen von Kieferholz	6,4	„
Brückenhölzer von Tannen- oder Fichtenholz	110	„
Brückenhölzer von Kieferholz	212	„
„ „ Eichenholz	52	„
Kieferpfosten	34	„
2. Eisenmaterialien		
Locomotivtyres von Raffinirstahl 36 Stück mit . . .	111	Mtr.-Ztr.
Tender- und Wagentyres von Bessemerstahl 20 Stck. mit	45	„
Siederohre für Locomotiven von Bessemerstahl	150	kg
Dünnblech 0,8 mm für Wagendächer	1 500	„
Oberbau - Materialien von Schmiedeeisen u. zw.:		
1 200 Winkellaschen . . ca.	100	Mtr.-Ztr.
20 000 Hackennägel . . „	64	„
3 000 Unterlagsplatten . „	76	„
3. Diverse Metalle		
Blockzinn	1 200	kg
Kupferstutzen	800	„

Anbote auf die ganzen oder Theilquantitäten sind bis 15. December d. J., Mittags an die Betriebs-Direction Wien, I. Hegelgasse 7, einzusenden, woselbst die näheren Angaben und Lieferungsbedingnisse zur Einsicht aufliegen. Der Verwaltungsrath. (1491)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für die im nächsten Jahre auf unserem hiesigen Bahnhofe auszuführenden Umpflasterungen sind 5 000 qm rechteckig bearbeitete Pflastersteine aus Basalt, Granit, Porphyr, Grünstein oder der härtesten Plötzkyer Steinsorte erforderlich. Die Lieferung derselben soll im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten sind bis zum 6. kft. Mts. an unser technisches Bureau auf dem Hamburger Bahnhofe hierselbst, von welchem auch die Offertenformulare und Lieferungsbedingungen kostenfrei bezogen werden können, einzureichen. Berlin, den 20. November 1879. Die Direction. (1493)

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung der für unsere Bahnstrecken pro 1880 erforderlichen nachstehend aufgeführten Werkstattsmaterialien als: „Gussstahlspiralfedern, Schmelztiegel, Kohlenschaufeln, Locomotivwinden, Hammerstiele, Eichen-, Rüstern-, Kiefern-, Eschen-, Rothbuchen-, Ellern- und Pappelnholz, Bremsklötze aus Pappelnholz, kieferne Holzkohlen, Antimon, Blockblei, Walzblei, Kupferblech, Stangenkupfer, Engl. Zinn in Blöcken, Eisenblech, Stabeisen, Flusseisen, Bandeisen, Façon- und Winkeleisen, Roststabeisen, Flussstahl zu Federn, Tiegelflussstahl zu Werkzeugen, Eisenguss feiner und gewöhnlicher, sowie gusseiserne Roststäbe, Bremsklötze von Stahlguss, Zink in Blöcken, eiserne Drahtstifte, eiserne Holzschrauben, Splinte, Schraubenmuttern, Blechniete Sächsische, Pferdehaare, rother und grauer Plüsch, graues Wagentuch, Fussteppich (Plüsch), grauer Wollstoff zu Gardinen, einfaches und doppeltes Wachstuch, Segeltuch-Verdeckleinen, Ital. Hanf, Flachsliederung, Seifensteinpackung, Blattgold, Terpentinöl, Oelgrün, Galmeiweiss, Bleimennige, Firniss, Leinöl, Kienöl, Bleiweiss, einfaches und Doppelglas“, soll im Wege der Submission vergeben werden. Reflectanten werden ersucht, ihre Offerten unter Beifügung von Proben und den anerkannten Lieferungsbedingungen versiegelt und frankirt spätestens bis zum 4. December cr., Vormittags 10 Uhr bei uns einzureichen.

Die Offerten müssen die Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Werkstattsmaterialien“

tragen. Offerten, welche diese Aufschrift nicht tragen, werden nicht berücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen, aus denen die Quantitäten der zu liefernden Materialien ersichtlich sind, liegen zur Einsicht in unserer hiesigen Registratur (Fürstenstrasse 1—10) aus, können auch von derselben auf portofreie Anfragen kostenfrei bezogen werden.

Proben können bei den Ober-Maschinenmeistereien A, B und C in Buckau, Stendal und Halberstadt besichtigt werden. Directorium. (1486)

Oberschlesische Eisenbahn. Es soll die Lieferung von 2 010 Stück Flussstahl-Radreifen und zwar:

300 Stück Locomotiv-Treibradreifen,
80 „ Locomotiv-Laufradreifen,
280 „ Tender-Radreifen und
1 350 „ Wagen-Radreifen

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Rad-Bandagen“

bis zum Submissionstermine am

Mittwoch, den 17. December d. J., Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Bureau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch können daselbst Exemplare derselben auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien mit 1 Mark pro Exemplar entnommen werden. Breslau, den 11. November 1879. Königliche Direction. (1487)

Privat-Anzeigen.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse [cut off]

2. Bezeichnung der Eisenbahnen.	3. ult. Monat October	4. Betriebslänge ultimo October	5. Be[…] Personen im Ganzen	6. pr[…] Kl[…]
		Kilomet.	Anzahl.	An[…]
I. Staatsbahnen.				
[...]ankfurt-Bebraer Eisenbahn . .	1879	581,62	388 129	6
gegen	1878	+ 79,62	+ 7 903	—
[...]annoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	475 940	5
gegen	1878	—	— 18 323	—
[...]ain-Weser-Eisenbahn . . .	1879	198,79	127 531	6
gegen	1878	—	— 5 284	—
[...]assauische Eisenbahn	1879	286,13	348 769	1 2
gegen	1878	+ 10,37	+ 4 908	—
[...]ederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	1 122,84	582 929	5
gegen	1878	+ 197,23	+ 24 693	—
[...]tbahn	1879	2 200,02	520 729	2
gegen	1878	+ 397,23	+ 29 497	—
[...]arbrücker Eisenbahn	1879	379,60	252 450	7
gegen	1878	+ 141,68	+ 33 989	— 2
[...]estfälische Eisenbahn	1879	529,29	168 600	3
gegen	1878	+ 26,60	+ 11 195	+
[...]lhelmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	36 955	7
gegen	1878	—	— 3 902	—
[...]chs. Staats - Eisenbahnen .	1879	1 924,02	1 601 236	8
gegen	1878	+ 44,84	— 84 427	—
[...]irttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 450,26	990 218	6
gegen	1878	+ 72,51	— 40 756	—
[...]dische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 313,00	677 206	5
gegen	1878	+ 118,33	— 11 888	—
[...]in-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	201 650	2 3
gegen	1878	—	— 1 623	—
[...]lenburgische Eisenbahn . . .	1879	290,25	137 745	4
gegen	1878	—	— 5 080	—
[...]ass-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	792 000	7
gegen	1878	—	— 45 339	—
[...]erhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	41 382	2
gegen	1878	—	— 6 596	—
[...]zen-Langwedeler Eisenbahn	1879	97,83	14 458	1
gegen	1878	—	+ 2 783	—
Summa	1879	12 686,13	—	—
gegen	1878	+1 088,41	—	—
II. Privatbahnen.				
[...]Unt. Staatsverwaltung stehende.				
[...]rlin-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,17	48 375	2
gegen	1878	—	— 2 187	—
[...]Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,93	1 163 809	1 (
gegen	1878	+ 20,54	— 44 106	—
[...]Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1879	133,94	61 132	4
gegen	1878	—	— 327	—
[...]lle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	93 555	3
gegen	1878	—	— 162	—
Hinterpommersche Eisenbahn a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	52 440	3
gegen	1878	—	— 470	—
Hinterpommersche Eisenbahn b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	71 126	3
gegen	1878	—	— 3 636	—
[...]nster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	19 267	3
gegen	1878	—	+ 190	+
[...]Oberschlesische Eisenbahn . .	1879	744,79	330 234	4
gegen	1878	+ 5,05	— 1 450	—
[...]Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—
gegen	1878	—	—	—
[...]Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	72 002	3
gegen	1878	—	+ 1 254	+
[...]Breslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	377,17	156 700	4
[...]. Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	+ 1 048	+
[...]Oppeln - Gr.-Strehlitz - Morgen-[...]other Eisenbahn	1879	59,23	6 563	1
gegen	1878	+ 26,80	+ 3 912	+
[...]Stargardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	38 400	2
gegen	1878	—	— 2 614	—
[...]ein-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	101 260	8
gegen	1878	—	— 11 886	—
[...]enburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	12 894	5
gegen	1878	—	— 2 806	— 1

1.	2.	3.	Be[…] läng[…]
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb. .	1879	
	gegen	1878	
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn .	1879	
	gegen	1878	
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	
	gegen	1878	
	Summa	1879	4
	gegen	1878	+
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.		
1	Aachener Industrie-Eisenbahn .	1879	
	gegen	1878	
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	
	gegen	1878	
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn .	1879	
	gegen	1878	
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn . . .	1879	
	gegen	1878	
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn . .	1879	
	gegen	1878	
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn .	1879	
	gegen	1878	
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	
	gegen	1878	
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	
	gegen	1878	
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E	1879	
	gegen	1878	
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	
	gegen	1878	
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	
	gegen	1878	
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	
	gegen	1878	
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	
	gegen	1878	
14	Hannover-Altenbekener Eisenb. .	1879	
	gegen	1878	
15	Holsteinische Marschbahn . .	1879	
	gegen	1878	+
16	Homburger Eisenbahn	1879	
	gegen	1878	
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn . .	1879	
	gegen	1878	+
	b. Köln-Giessener Eisenbahn .	1879	
	gegen	1878	
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn .	1879	
	gegen	1878	
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	
	gegen	1878	
19	Märkisch-Posener Eisenbahn . .	1879	
	gegen	1878	
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	1
	gegen	1878	+
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	
	gegen	1878	
	c. Sangerhausen-Artern	1879	
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn .	1879	
	gegen	1878	
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb. . .	1879	
	gegen	1878	
23	Oberlausitzer Eisenbahn a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	
	gegen	1878	
	Oberlausitzer Eisenbahn b. Ruhland-Lauchh.	1879	
	gegen	1878	
24	Oels-Gnesener Eisenbahn . . .	1879	
	gegen	1878	
25	Ostpreussische Südbahn	1879	
	gegen	1878	
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn .	1879	
	gegen	1878	
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn . .	1879	
	gegen	1878	
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1
	gegen	1878	+
	b. Call-Trierer Eisenbahn . . .	1879	
	gegen	1878	
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	
	gegen	1878	

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Die Lieferung der für das Jahr 1880 erforderlichen Drucksorten soll vergeben werden.
Anbote sind bis 15. December d. J., Mittags an die Betriebs-Direction Wien, I. Hegelgasse 7 einzusenden, woselbst die Lieferungsbedingnisse zur Einsicht aufliegen. Der Verwaltungsrath. (1492)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Die Lieferung der nachbenannten, für das Jahr 1880 erforderlichen Materialien soll vergeben werden:

1. Holzmaterialien		
Eichenschwellen	12 000	Stck.
Kieferschwellen	12 000	„
Weichenschwellen von Eichenholz	100	cbm
Weichenschwellen von Kieferholz	6,4	„
Brückenhölzer von Tannen- oder Fichtenholz	110	„
Brückenhölzer von Kieferholz	212	„
„ „ Eichenholz	52	„
Kieferpfosten	34	„
2. Eisenmaterialien		
Locomotivtyres von Raffinirstahl 36 Stück mit	111	Mtr.-Ztr.
Tender- und Wagentyres von Bessemerstahl 20 Stck. mit	45	„
Siederohre für Locomotiven von Bessemerstahl	150	kg
Dünnblech 0,8 mm für Wagendächer	1 500	„
Oberbau - Materialien von Schmiedeeisen u. zw.:		
1 200 Winkellaschen	ca. 100	Mtr.-Ztr.
20 000 Hackennägel	„ 64	„
3 000 Unterlagsplatten	„ 76	„
3. Diverse Metalle		
Blockzinn	1 200	kg
Kupferstutzen	800	„

Anbote auf die ganzen oder Theilquantitäten sind bis 15. December d. J., Mittags an die Betriebs-Direction Wien, I. Hegelgasse 7, einzusenden, woselbst die näheren Angaben und Lieferungsbedingnisse zur Einsicht aufliegen. Der Verwaltungsrath. (1491)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für die im nächsten Jahre auf unserem hiesigen Bahnhofe auszuführenden Umpflasterungen sind 5 000 qm rechteckig bearbeitete Pflastersteine aus Basalt, Granit, Porphyr, Grünstein oder der härtesten Plötzkyer Steinsorte erforderlich. Die Lieferung derselben soll im Wege der Submission verdungen werden.
Offerten sind bis zum 6. kft. Mts. an unser technisches Bureau auf dem Hamburger Bahnhofe hierselbst, von welchem auch die Offertenformulare und Lieferungsbedingungen kostenfrei bezogen werden können, einzureichen. Berlin, den 20. November 1879. Die Direction. (1493)

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung der für unsere Bahnstrecken pro 1880 erforderlichen nachstehend aufgeführten Werkstattsmaterialien als: „Gussstahlspiralfedern, Schmelztiegel, Kohlenschaufeln, Locomotivwinden, Hammerstiele, Eichen-, Rüstern-, Kiefern-, Eschen-, Rothbuchen-, Ellern- und Pappelnholz, Bremsklötze aus Pappelnholz, kieferne Holzkohlen, Antimon, Blockblei, Walzblei, Kupferblech, Stangenkupfer, Engl. Zinn in Blöcken, Eisenblech, Stabeisen, Flusseisen, Bandeisen, Façon- und Winkeleisen, Roststabeisen, Flussstahl zu Federn, Tiegelflussstahl zu Werkzeugen, Eisenguss feiner und gewöhnlicher, sowie gusseiserne Roststäbe, Bremsklötze von Stahlguss, Zink in Blöcken, eiserne Drahtstifte, eiserne Holzschrauben, Splinte, Schraubenmuttern, Blechniete Sächsische, Pferdehaare, rother und grauer Plüsch, graues Wagentuch, Fussteppich (Plüsch), grauer Wollstoff zu Gardinen, einfaches und doppeltes Wachstuch, Segeltuch-Verdeckleinen, Ital. Hanf, Flachsliederung, Seifensteinpackung, Blattgold, Terpentinöl, Oelgrün, Galmeiweiss, Bleimennige, Firniss, Leinöl, Kienöl, Bleiweiss, einfaches und Doppelglas“, soll im Wege der Submission vergeben werden. Reflectanten werden ersucht, ihre Offerten unter Beifügung von Proben und den anerkannten Lieferungsbedingungen versiegelt und frankirt spätestens bis zum 4. December cr., Vormittags 10 Uhr bei uns einzureichen.
Die Offerten müssen die Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Werkstattsmaterialien“
tragen. Offerten, welche diese Aufschrift nicht tragen, werden nicht berücksichtigt.
Die Lieferungsbedingungen, aus denen die Quantitäten der zu liefernden Materialien ersichtlich sind, liegen zur Einsicht in unserer hiesigen Registratur (Fürstenstrasse 1—10) aus, können auch von derselben auf portofreie Anfragen kostenfrei bezogen werden.
Proben können bei den Ober-Maschinenmeistereien A, B und C in Buckau, Stendal und Halberstadt besichtigt werden.
Directorium. (1486)

Oberschlesische Eisenbahn. Es soll die Lieferung von 2 010 Stück Flussstahl-Radreifen und zwar:
300 Stück Locomotiv-Treibradreifen,
80 „ Locomotiv-Laufradreifen,
280 „ Tender-Radreifen und
1 350 „ Wagen-Radreifen
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Die Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Rad-Bandagen“
bis zum Submissionstermine am
Mittwoch, den 17. December d. J., Vormittags 11 Uhr
versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Bureau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.
Die Lieferungsbedingungen liegen im vorbezeichneten Bureau zur Einsicht aus, auch können daselbst Exemplare derselben auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien mit 1 Mark pro Exemplar entnommen werden. Breslau, den 11. November 1879. Königliche Direction. (1487)

Privat-Anzeigen.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen (excl. Bayerns) im Monat October 1879.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	ult. Monat October	Betriebslänge ultimo October	Befördert wurden: Personen		Güter		Die Einnahme betrug: pro Monat October: i. Pers.-Verkehr		im Güterverk.		in Summa incl. Extraordinarien		bis ult. October: in Summa	
		Kilomet.	im Ganzen Anzahl.	pro Klm. Anz.	im Ganzen Tonnen.	pro Kilom. Tonnen.	im Ganzen M.	pro Klm. M.	im Ganzen M.	pro Klm. M.	im Ganzen M.	pro Klm. M.	im Ganzen M.	pro Klm. M.
I. Staatsbahnen.														
ankfurt-Bebraer Eisenbahn . .	1879	581,62	388 129	675	196 595	341	386 610	673	961 240	1 666	1 410 660	2 425	11 946 900	22 268
gegen	1878	+ 79,62	+ 7 903	— 93	— 13 247	— 81	+ 8 341	— 91	— 79 584	— 427	— 69 007	— 523	— 457 947	— 2443
nnoversche Eisenbahn . . .	1879	873,43	475 940	548	539 962	618	840 000	968	2 036 000	2 331	3 027 756	3 466	26 813 323	30 698
gegen	1878	—	— 18 323	— 22	— 78 620	— 90	— 32 344	— 38	— 296 455	— 339	— 28[illegible] 705	— 325	— 495 511	— 568
in-Weser-Eisenbahn . . .	1879	198,79	127 531	642	124 567	627	208 698	1 050	504 795	2 539	721 901	3 631	6 048 076	30 424
gegen	1878	—	— 5 284	— 26	+ 6 198	+ 32	— 8 648	— 43	+ 25 136	+ 126	— 10 291	— 52	— 236 120	— 1188
ssauische Eisenbahn	1879	286,13	348 769	1 225	114 601	401	238 300	837	273 380	955	547 180	1 969	5 337 177	18 926
gegen	1878	+ 10,37	+ 4 908	— 60	— 13 377	— 77	+ 16 161	+ 7	— 16 265	— 127	+ 1 866	— 126	+ 29 229	— 1563
ederschlesisch-Märk. Eisenbahn	1879	1 122,84	582 929	521	436 843	392	764 655	686	2 613 214	2 347	3 626 045	3 229	32 022 197	30 363
gegen	1878	+ 197,23	+ 24 693	— 82	+ 24 613	— 58	+ 35 836	— 101	+ 94 307	— 400	+ 67 324	— 616	+ 342 488	— 3863
tbahn	1879	2 200,02	520 729	238	235 956	107	1 220 757	557	1 850 110	841	3 324 870	1 511	30 928 530	14 914
gegen	1878	+ 397,23	+ 29 497	— 35	— 1 020	— 24	— 89 677	— 172	— 82 052	— 231	— 75 864	— 375	— 3024024	— 5817
arbrücker Eisenbahn	1879	379,60	252 450	765	527 699	1 453	209 940	637	692 774	1 908	998 379	2 749	8 213 289	27 485
gegen	1878	+ 141,68	+ 33 989	— 255	+ 38 195	— 604	+ 73 038	— 2	+ 80 343	— 666	+ 128 255	— 908	+ 333 093	— 9489
estfälische Eisenbahn	1879	529,29	168 600	343	289 000	546	194 250	396	835 500	1 579	1 101 538	2 072	9 306 154	18 183
gegen	1878	+ 26,60	+ 11 195	+ 22	+ 20 273	+ 11	+ 16 930	+ 35	+ 61 232	+ 39	+ 86 455	+ 63	+ 782 012	+ 904
lhelmshaven-Oldenburger Eisb.	1879	52,37	36 955	706	20 439	390	34 969	668	28 121	537	63 090	1 205	516 258	9 858
gegen	1878	—	— 3 902	— 74	+ 184	+ 3	— 3 015	— 57	— 1 175	— 22	— 4 190	— 79	— 53 542	— 1022
chs. Staats - Eisenbahnen .	1879	1 924,02	1 601 236	846	765 910	399	1 632 896	862	3 192 386	1 661	4 889 910	2 545	46 548 603	24 556
gegen	1878	+ 44,84	— 84 427	— 63	+ 38 522	+ 12	— 46 124	— 43	+ 8 333	— 33	34 226	— 75	— 580 515	554
rttembergische Staats-Eisenb.	1879	1 450,26	990 218	679	308 257	211	933 678	641	2 069 178	1 420	3 184 042	9 185	26 004 809	18 649
gegen	1878	+ 72,51	— 40 756	— 71	— 5 961	— 17	— 53 777	— 77	— 169 970	— 209	— 148 537	— 239	+ 61 316	— 796
dische Staats-Eisenbahnen . .	1879	1 313,00	677 206	531	417 432	324	981 661	770	1 477 913	1 148	2 688 555	2 088	23 895 653	19 410
gegen	1878	+ 118,33	— 11 888	— 51	+ 38 303	+ 7	— 50 480	— 101	— 25 964	— 110	— 18 022	— 178	+ 646 733	— 111
in-Neckar-Eisenbahn	1879	87,50	201 650	2 305	67 345	770	193 530	2 212	229 735	2 626	424 757	4 85[illegible]	3 704 707	42 340
gegen	1878	—	— 1 623	— 18	— 1 454	— 16	— 1 127	— 13	— 3 660	— 41	— 5 197	— 59	— 23 174	— 264
denburgische Eisenbahn . . .	1879	290,25	137 745	475	58 944	203	152 546	526	163 370	563	315 916	1 088	2 488 628	8 574
gegen	1878	—	— 5 080	— 17	+ 3 296	+ 11	— 6 089	— 21	+ 22 846	+ 79	+ 16 757	+ 58	— 23 563	— 81
ass-Lothringische Eisenbahn .	1879	1 123,18	792 000	705	454 000	404	790 300	704	1 962 700	1 747	2 898 800	2 581	26 511 300	23 608
gegen	1878	—	— 45 339	— 41	— 12 472	— 11	— 95 479	— 85	— 68 651	— 62	— 164 224	— 147	— 187 987	— 467
erhessische Eisenbahn . . .	1879	176,00	41 382	235	18 692	106	38 194	217	47 604	270	86 555	491	766 820	4 357
gegen	1878	—	— 6 596	— 38	+ 1 909	+ 11	— 5 723	— 33	+ 4 695	+ 26	— 1 234	— 8	— 15 393	— 87
zen-Langwedeler Eisenbahn	1879	97,83	14 458	148	14 771	151	24 561	251	67 633	691	92 770	948	840 592	8 592
gegen	1878	—	+ 2 783	— 29	— 4 029	— 41	+ 3 284	+ 33	— 13 803	— 14[illegible]	— 10 551	— 108	+ 29 653	+ 303
Summa	1879	12 686,13	—	—	—	—	—	—	—	—	29 402 73[illegible]	2 324	261893016	21 511
gegen	1878	+ 1 088,41	—	—	—	—	—	—	—		— 523 391	— 259	— 2873252	— 1888
II. Privatbahnen.														
Unt. Staatsverwaltung stehende.														
lin-Dresdener Eisenbahn . .	1879	174,17	48 375	278	36 643	210	67 833	390	151 427	869	234 257	1 345	2 192 436	12 588
gegen	1878	—	— 2 187	— 12	+ 9 571	+ 55	— 7 635	— 43	+ 12 944	+ 74	+ 7 868	+ 45	+ 100 713	+ 578
Berg.-Märk. u. Hess. Nordbahn	1879	1 183,93	1 163 809	1 028	1 415 000	1 195	966 856	854	3 827 363	3 233	5 116 019	4 321	45 370 016	38 420
gegen	1878	+ 20,54	— 44 106	— 59	— 10 985	— 31	— 75 856	— 85	— 20 594	— 75	— 96 450	— 159	— 241 749	— 786
Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1879	133,94	61 132	456	218 600	1 632	49 164	367	456 726	3 410	531 490	3 968	5 087 051	37 980
gegen	1878	—	— 327	— 3	— 4 180	— 31	— 96	— 1	— 39 792	— 297	— 39 888	— 298	— 47 326	— 353
lle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1879	294,60	93 555	317	81 640	277	103 435	351	464 428	1 576	583 366	1 980	4 906 911	16 656
gegen	1878	—	— 162	— 1	+ 10 270	+ 35	+ 5 617	+ 19	+ 30 027	+ 101	+ 27 452	+ 93	+ 145 195	+ 493
Hinterpommersche Eisenbahn: a. Stargard-Cöslin-Colberger	1879	172,49	52 440	306	27 315	158	81 426	476	11 620	674	270 619	1 569	2 038 247	11 817
gegen	1878	—	— 470	— 3	+ 7 297	+ 42	— 8 232	— 48	+ 8 089	+ 47	+ 60 719	+ 352	— 134 700	— 781
b. Cöslin-Danziger	1879	198,30	71 126	359	11 331	57	66 249	334	52 168	265	13[illegible] 065	671	1 336 501	6 740
gegen	1878	—	— 3 636	— 18	— 2 335	— 12	— 4 194	— 21	— 11 584	— 58	— 17 014	— 86	— 215 810	— 1088
nster-Enscheder Bahn . . .	1879	56,46	19 267	341	7 010	124	12 950	229	15 000	266	31 560	555	265 672	4 666
gegen	1878	—	+ 190	+ 3	+ 44	+ 4	— 165	— 3	+ 1 785	+ 32	+ 1 224	+ 22	+ 15 127	+ 268
Oberschlesische Eisenbahn . .	1879	744,79	330 234	486	798 369	1 072	362 612	534	2 548 047	3 421	3 202 404	4 300	27 736 584	37 294
gegen	1878	+ 5,05	— 1 450	— 3	+ 114 379	+ 147	— 1 559	— 3	+ 32 642	+ 21	+ 20 280	— 2	+ 374 482	+ 305
Zweigb. i. Bergw. u. Hüttenr.	1879	102,13	—	—	156 680	1 534	—	—	54 797	537	55 469	544	520 683	5 098
gegen	1878	—	—	—	+ 10 185	+ 103	—	—	+ 703	+ 9	+ 660	+ 9	+ 29 775	+ 303
Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1879	211,19	72 002	344	148 849	705	117 195	560	439 153	2 079	603 706	2 859	5 435 698	25 738
gegen	1878	—	+ 1 254	+ 6	+ 38 867	+ 184	+ 4 886	+ 23	— 69 050	— 327	— 64 696	— 306	+ 135 865	+ 556
Breslau-Mittelwalder Eisenb. .	1879	377,17	156 700	415	161 414	428	143 294	380	413 510	1 096	624 068	1 654	5 450 410	14 451
. Niederschl. Zweigb. gegen	1878	—	+ 1 048	+ 2	— 2 208	— 6	— 2 288	— 6	— 30 393	— 81	— 33 829	— 90	+ 332 828	+ 883
Oppeln - Gr.-Strehlitz - Morgenother Eisenbahn	1879	59,23	6 563	111	3 446	58	4 150	70	6 332	107	11 682	197	95 308	2 144
gegen	1878	+ 26,80	+ 3 912	+ 29	+ 2 278	+ 22	+ 1 894	—	+ 3 684	+ 25	+ 5 540	+ 8	+ 89 166	+ 288
Stargardt-Posener Eisenbahn .	1879	172,24	38 400	223	58 629	340	58 447	339	204 679	1 188	314 546	1 826	2 711 517	15 743
gegen	1878	—	— 2 614	— 15	+ 8 507	+ 49	— 4 731	— 28	— 18 565	— 108	— 24 592	— 143	— 240 927	— 1398
ein-Nahe-Eisenbahn	1879	120,60	101 260	840	64 905	538	95 320	790	191 768	1 590	306 981	2 545	2 719 395	22 549
gegen	1878	—	— 11 886	— 98	— 8 510	— 71	— 4 355	— 36	— 25 000	— 207	— 29 256	— 242	— 233 217	— 1934
enburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1879	25,58	12 894	504	45 885	1 794	5 255	205	46 869	1 832	52 272	2 043	492 011	19 234
gegen	1878	—	— 2 806	— 110	+ 209	+ 8	— 1 149	— 45	— 247	— 10	— 1 387	— 55	+ 1 127	+ 44

4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12	13	14.	15.	16.
triebs- e in km	Personen	pro km	Güter	pro km	Einnahmen Personen	pro km	Güter	pro km	in Summa incl. Extraord.	pro km	bis ult. October 1879 im Ganzen	pro km
27,76	15 286	551	17 387	626	6 684	241	21 961	791	28 710	1 034	257 346	9 270
—	+ 19	+ 1	+ 474	+ 17	— 14	—	+ 343	+ 12	+ 322	+ 11	+ 17 675	+ 636
26,73	21 299	797	14 372	538	12 652	473	26 475	991	39 453	1 476	399 087	14 930
—	— 2 720	— 102	+ 630	+ 24	— 1 184	— 45	+ 945	+ 36	— 62	— 2	+ 3 198	+ 119
12,23	5 765	471	37 418	3 060	1 787	146	23 158	1 894	25 011	2 045	217 886	17 816
—	+ 236	+ 19	+ 6 381	+ 522	+ 64	+ 5	— 6 891	— 563	— 6 793	— 555	— 106 313	—8693
093,54	—	—	—	—	—	—	—	—	12 164 678	2 972	107232759	26 317
52,39	—	—	—	—	—	—	—	—	— 189 902	— 85	+ 25 109	— 405
31,98	15 900	669	52 286	1 635	4 064	171	37 762	1 181	45 720	1 429	429 391	13 427
—	— 648	— 27	+ 6 505	+ 203	— 289	— 12	+ 254	+ 8	+ 3 203	+ 100	+ 21 830	+ 204
288,01	175 965	611	82 166	286	206 171	716	393 323	1 366	608 059	2 111	5 238 389	18 188
—	— 9 939	— 34	+ 8 076	+ 29	— 12 618	— 44	+ 40 060	+ 139	+ 27 484	+ 95	— 4 827	— 17
23,11	9 390	406	2 167	94	5 435	235	4 407	191	10 027	434	84 825	3 670
—	+ 238	+ 10	+ 80	+ 4	— 115	— 5	— 544	— 23	— 651	— 28	— 2 761	— 120
431,27	226 461	525	227 400	527	425 400	986	895 340	2 076	1 370 740	3 178	11 702 865	27 136
—	— 8 635	— 20	+ 8 108	+ 19	— 25 516	— 59	+ 2 246	+ 5	— 23 270	— 54	— 314 448	— 729
327,35	111 553	341	111 303	340	120 752	369	414 571	1 266	566 671	1 731	4 786 389	14 622
—	— 25 025	— 76	+ 11 251	+ 34	— 4 675	— 14	+ 19 817	+ 60	+ 18 167	+ 55	— 30 462	— 93
440,63	162 142	368	110 802	251	308 897	701	1 151 811	2 614	1 542 126	3 500	12 727 355	28 884
—	— 17 504	— 40	+ 6 529	+ 14	— 16 157	— 37	+ 78 937	+ 179	+ 61 935	+ 140	—1097389	— 2491
259,56	308 086	1 187	188 015	724	372 004	1 433	695 218	2 678	1 067 222	4 111	9 304 277	35 845
—	— 31 566	— 122	+ 40 225	+ 155	— 45 692	— 176	+ 63 277	+ 243	+ 17 585	+ 67	— 356 901	— 1375
347,78	189 450	547	156 442	450	286 382	827	676 271	1 945	1 014 181	2 916	8 205 818	23 595
—	— 7 887	— 23	+ 54 591	+ 155	— 17 933	— 52	+ 123 110	+ 345	+ 147 712	+ 410	— 145 112	+ 284
236,97	79 746	347	30 984	131	109 067	475	124 547	526	241 776	1 020	2 196 484	9 269
—	— 1 919	— 9	+ 6 171	+ 26	— 5 281	— 23	+ 11 835	+ 50	+ 11 620	+ 49	— 88 698	— 374
602,69	199 665	335	264 923	439	248 644	419	955 477	1 585	1 250 701	2 075	9 639 098	15 993
—	— 1 173	— 2	+ 41 092	+ 68	— 1 329	— 2	+ 89 807	+ 149	+ 64 255	+ 106	+ 386 277	+ 626
55,50	15 214	274	5 981	108	11 584	209	16 753	302	31 117	561	321 357	5 790
—	— 3 802	— 69	— 1 442	— 26	— 1 323	— 24	— 2 995	— 54	— 4 080	— 74	— 17 733	— 320
152,00	33 127	218	46 295	305	28 190	185	148 350	976	185 502	1 220	1 531 052	10 073
—	— 143	— 1	+ 6 349	+ 42	— 3 473	— 23	+ 16 841	+ 111	+ 15 677	+ 103	+ 88 975	+ 586
41,69	40 592	974	5 629	135	11 070	266	5 643	135	18 120	435	166 411	3 992
—	— 1 147	— 27	— 268	— 6	+ 109	+ 3	— 88	— 2	+ 84	+ 3	+ 2 027	+ 49
96,08	31 997	333	33 398	347	17 742	185	42 200	439	68 693	715	627 974	6 536
—	— 2 666	— 28	+ 2 317	+ 24	— 1 586	— 16	— 1 665	— 18	— 928	— 10	+ 40 472	+ 421
289,27	102 134	353	169 334	585	81 679	282	506 185	1 750	595 982	2 060	4 489 173	15 519
—	— 3 411	— 12	— 17 868	— 62	— 5 768	— 20	— 23 423	— 81	— 29 437	— 102	— 318 216	—1100
88,10	37 566	426	12 151	138	32 080	364	33 735	383	66 420	754	524 682	5 956
54,70	+ 15 575	— 232	+ 5 002	— 76	+ 17 153	— 83	+ 18 173	— 83	+ 34 892	— 19	+ 258 765	—200
18,06	77 008	4 278	5 396	300	29 791	1 655	10 036	578	44 327	2 483	445 848	24 76
—	— 5 298	— 294	+ 269	+ 15	— 995	— 55	+ 820	+ 66	+ 1 325	+ 94	— 26 727	—148
447,32	308 931	742	759 268	1 697	509 228	1 223	1 689 126	3 776	2 396 538	5 357	21 234 194	48 03
12,31	— 8 574	— 20	+ 12 072	— 21	— 30 609	— 74	— 18 165	— 149	— 74 601	— 324	+ 303 298	+ 9
184,16	108 927	591	221 837	1 205	93 543	508	538 044	2 922	695 299	3 776	6 611 796	35 90
—	— 8 735	— 48	— 33 563	— 182	— 3 734	— 20	— 73 146	— 397	— 81 661	— 443	— 420 960	— 228
466,76	175 747	378	255 156	547	322 223	694	1 193 351	2 557	1 586 135	3 398	13 720 767	29 39
—	— 13 745	— 30	+ 13 255	+ 28	— 19 055	— 41	+ 62 296	+ 134	+ 30 748	+ 66	+ 207 182	+ 44
111,40	61 386	553	70 057	631	79 079	712	245 949	2 216	356 028	3 207	3 017 106	27 18
—	— 4 077	— 37	+ 15 150	+ 136	— 6 434	— 58	+ 32 348	+ 292	+ 28 496	+ 257	+ 145 032	+130
271,90	58 673	216	63 047	232	115 437	424	206 854	761	334 870	1 231	2 792 226	10 26
—	— 763	— 2	+ 6 787	+ 25	+ 899	+ 3	+ 23 428	+ 87	+ 27 093	+ 10	+ 24 804	+ 9
000,89	559 322	559	472 945	473	899 372	898	2 305 883	2 304	3 334 146	3 331	27 170 738	27 16
1,44	— 4 338	— 5	+ 62 013	+ 62	— 9 658	— 12	+ 151 553	+ 149	— 112 081	+ 107	— 593 305	— 6
11,28	5 873	521	45 383	4 023	2 931	259	19 363	1 717	22 450	1 990	185 742	16 46
—	— 746	— 66	— 5 938	— 527	— 335	— 30	— 6 850	— 607	— 7 205	— 639	— 21 245	— 188
13,93	—	—	10 917	784	—	—	14 621	1 050	14 621	1 050	14 621	10 29
143,03	19 165	134	22 431	157	26 395	185	95 645	669	125 346	877	1 209 314	8 45
—	+ 1 547	+ 11	— 3 201	— 22	— 6 248	— 43	— 26 482	— 185	— 32 615	— 227	— 140 728	— 9
78,28	25 063	320	29 280	385	29 240	374	72 126	947	108 066	1 381	802 510	10 25
—	— 746	— 10	+ 1 649	+ 22	— 387	— 4	+ 4 906	+ 64	+ 5 471	+ 70	+ 58 698	+ 7
148,00	19 846	134	15 910	108	17 710	119	38 750	262	56 460	381	597 743	4 0
—	— 1 628	— 11	— 1 031	— 6	— 1 144	— 8	— 8 642	— 58	— 9 786	— 66	+ 14 623	+
7,50	1 982	264	1 890	252	362	48	1 695	226	2 057	274	17 763	2 36
—	— 303	— 41	— 71	— 9	— 59	— 8	— 68	— 9	— 127	— 17	— 995	— 1
159,71	25 086	157	15 188	95	29 288	183	52 364	328	93 374	585	836 068	5 2
—	— 2 300	— 14	+ 3 654	+ 23	+ 22	—	+ 9 398	+ 59	+ 7 061	+ 45	+ 29 504	+ 1
243,17	54 042	222	50 896	209	87 733	361	258 790	1 065	366 523	1 508	3 790 843	15 6
—	— 8 587	— 36	— 14 070	— 58	— 4 781	— 20	— 163 120	— 671	— 176 959	— 728	—1585756	—65
202,10	26 152	129	24 520	121	36 888	183	100 425	497	146 573	725	1 366 578	6 7
—	— 1 064	— 6	— 6 330	— 32	— 254	— 1	— 6 168	— 30	— 8 955	— 43	+ 28 235	+ 1
318,01	83 259	283	176 444	555	112 400	382	736 190	2 315	918 590	2 889	7 715 074	24 2
—	— 1 821	— 6	+ 5 047	+ 15	+ 121	—	+ 17 437	+ 55	+ 17 558	+ 55	+ 235 108	+ 7
280,78	928 900	794	869 000	678	998 000	853	2 882 000	2 250	4 071 750	3 179	33 971 610	30 4
269,23	— 5 615	— 249	+ 17 315	— 164	— 37 306	— 297	+ 222 643	— 379	+ 222 273	— 627	+ 601 290	—29
118,16	26 200	230	33 750	286	36 000	305	133 000	1 126	172 300	1 459	1 363 275	11 5
—	— 2 490	— 13	+ 1 611	+ 14	— 11 225	— 95	+ 10 292	+ 88	— 917	— 7	— 81 536	—15
52,77	23 713	449	16 294	309	17 475	331	27 605	523	48 380	917	320 565	6 0
—	+ 468	+ 9	+ 3 493	+ 66	+ 1 070	+ 20	+ 4 867	+ 92	+ 6 811	+ 129	+ 38 882	+ 7

1.	2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. pro km	7. Güter	8. pro km	9. Einnahmen Personen	10. pro km	11. Güter	12 pro km	13 In Summa incl. Extraord.	14. pro km	15. bis ult. October 1879 im Ganzen	16. pro km
9	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1879	27,76	15 286	551	17 387	626	6 684	241	21 961	791	28 710	1 034	257 346	9 270
	gegen	1878	—	+ 19	+ 1	+ 474	+ 17	− 14	—	+ 343	+ 12	+ 322	+ 11	+ 17 675	+ 636
10	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1879	26,73	21 299	797	14 372	538	12 652	473	26 475	991	39 453	1 476	399 087	14 930
	gegen	1878	—	− 2 720	− 102	+ 630	+ 24	− 1 184	− 45	+ 945	+ 36	− 62	− 2	+ 3 198	+ 119
11	Chemn.-Würschnitzer E.	1879	12,23	5 765	471	37 418	3 060	1 787	146	23 158	1 894	25 011	2 045	217 886	17 816
	gegen	1878	—	+ 236	+ 19	+ 6 381	+ 522	+ 64	+ 5	− 6 891	− 563	− 6 793	− 555	− 106 313	−8693
	Summa	1879	4 093,54	—	—	—	—	—	—	—	—	12 164 678	2 972	107232759	26 317
	gegen	1878	+ 52,39	—	—	—	—	—	—	—	—	− 189 902	− 85	+ 25 109	− 405
	B. Von Privat-Directionen verwaltet.														
1	Aachener Industrie-Eisenbahn	1879	31,98	15 900	669	52 286	1 635	4 064	171	37 762	1 181	45 720	1 429	429 391	13 427
	gegen	1878	—	− 648	− 27	+ 6 505	+ 203	− 289	− 12	+ 254	+ 8	+ 3 203	+ 100	+ 21 830	+ 204
2	Altona-Kieler Eisenbahn	1879	288,01	175 965	611	82 166	286	206 171	716	393 323	1 366	608 059	2 111	5 238 389	18 188
	gegen	1878	—	− 9 939	− 34	+ 8 076	+ 29	− 12 618	− 44	+ 40 060	+ 139	+ 27 484	+ 95	− 4 827	− 17
3	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1879	23,11	9 390	406	2 167	94	5 435	235	4 407	191	10 027	434	84 825	3 670
	gegen	1878	—	+ 238	+ 10	+ 80	+ 4	− 115	− 5	− 544	− 23	− 651	− 28	− 2 761	− 120
4	Berlin-Anhalter Eisenbahn	1879	431,27	226 461	525	227 400	527	425 400	986	895 340	2 076	1 370 740	3 178	11 702 865	27 136
	gegen	1878	—	− 8 635	− 20	+ 8 108	+ 19	− 25 516	− 59	+ 2 246	+ 5	− 23 270	− 54	− 314 448	− 729
5	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1879	327,35	111 553	341	111 303	340	120 752	369	414 571	1 266	566 671	1 731	4 786 389	14 622
	gegen	1878	—	− 25 025	− 76	+ 11 251	+ 34	− 4 675	− 14	+ 19 817	+ 60	+ 18 167	+ 55	− 30 462	− 93
6	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1879	440,63	162 142	368	110 802	251	308 897	701	1 151 811	2 614	1 542 126	3 500	12 727 355	28 884
	gegen	1878	—	− 17 504	− 40	+ 6 529	+ 14	− 16 157	− 37	+ 78 937	+ 179	+ 61 935	+ 140	−1097389	− 2491
7	Berlin-Potsdam-Magdeburger Esb.	1879	259,56	308 086	1 187	188 015	724	372 004	1 433	695 218	2 678	1 067 222	4 111	9 304 277	35 84[illegible]
	gegen	1878	—	− 31 566	− 122	+ 40 225	+ 155	− 45 692	− 176	+ 63 277	+ 243	+ 17 585	+ 67	− 356 901	− 1375
8	a. Berlin-Stettin-Stargardter Esb.	1879	347,78	189 450	547	156 442	450	286 382	827	676 271	1 945	1 014 181	2 916	8 205 818	23 595
	nebst Zweigbahnen gegen	1878	—	− 7 887	− 23	+ 54 591	+ 155	− 17 933	− 52	+ 123 110	+ 345	+ 147 712	+ 410	− 145 112	+ 284
	b. Vorpommersche Zweigbahn	1879	236,97	79 746	347	30 984	131	109 067	475	124 547	526	241 776	1 020	2 196 484	9 269
	gegen	1878	—	− 1 919	− 9	+ 6 171	+ 26	− 5 281	− 23	+ 11 835	+ 50	+ 11 620	+ 49	− 88 698	− 374
9	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E	1879	602,69	199 665	335	264 923	439	248 644	419	955 477	1 585	1 250 701	2 075	9 639 098	15 993
	gegen	1878	—	− 1 173	− 2	+ 41 092	+ 68	− 1 329	− 2	+ 89 807	+ 149	+ 64 255	+ 106	+ 386 277	+ 626
10	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1879	55,50	15 214	274	5 981	108	11 584	209	16 753	302	31 117	561	321 357	5 790
	gegen	1878	—	− 3 802	− 69	− 1 442	− 26	− 1 323	− 24	− 2 995	− 54	− 4 080	− 74	− 17 733	− 320
11	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1879	152,00	33 127	218	46 295	305	28 190	185	148 350	976	185 502	1 220	1 531 052	10 073
	gegen	1878	—	− 143	− 1	+ 6 349	+ 42	− 3 473	− 23	+ 16 841	+ 111	+ 15 677	+ 103	+ 88 975	+ 586
12	Crefeld-Kr.-Kempener Industrie-E.	1879	41,69	40 592	974	5 629	135	11 070	266	5 643	135	18 120	435	166 411	3 992
	gegen	1878	—	− 1 147	− 27	− 268	− 6	+ 109	+ 3	− 88	− 2	+ 84	+ 3	+ 2 027	+ 49
13	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1879	96,08	31 997	333	33 398	347	17 742	185	42 200	439	68 693	715	627 974	6 536
	gegen	1878	—	− 2 666	− 28	+ 2 317	+ 24	− 1 586	− 16	− 1 665	− 18	− 928	− 10	+ 40 472	+ 421
14	Hannover-Altenbekener Eisenb.	1879	289,27	102 134	353	169 334	585	81 679	282	506 185	1 750	595 982	2 060	4 489 173	15 519
	gegen	1878	—	− 3 411	− 12	− 17 868	− 62	− 5 768	− 20	− 23 423	− 81	− 29 437	− 102	− 318 216	−1100
15	Holsteinische Marschbahn	1879	88,10	37 566	426	12 151	138	32 080	364	33 735	383	66 420	754	524 682	5 956
	gegen	1878	+ 54,70	+ 15 575	− 232	+ 5 002	− 76	+ 17 153	− 83	+ 18 173	− 83	+ 34 892	− 19	+ 258 765	−20[illegible]
16	Homburger Eisenbahn	1879	18,06	77 008	4 278	5 396	300	29 791	1 655	10 036	578	44 327	2 483	445 848	24 769
	gegen	1878	—	− 5 298	− 294	+ 269	+ 15	− 995	− 55	+ 820	+ 66	+ 1 325	+ 94	− 26 727	−1485
17	a. Köln-Mindener-Eisenbahn	1879	447,32	308 931	742	759 268	1 697	509 228	1 223	1 689 126	3 776	2 396 538	5 357	21 234 194	48 031
	gegen	1878	+ 12,31	− 8 574	− 20	+ 12 072	− 21	− 30 609	− 74	− 18 165	− 149	− 74 601	− 324	+ 303 298	+ 96
	b. Köln-Giessener Eisenbahn	1879	184,16	108 927	591	221 837	1 205	93 543	508	538 044	2 922	695 299	3 776	6 611 796	35 902
	gegen	1878	—	− 8 735	− 48	− 33 563	− 182	− 3 734	− 20	− 73 146	− 397	− 81 661	− 443	− 420 960	− 2286
	c. Venlo-Hamburger Eisenbahn	1879	466,76	175 747	378	255 156	547	322 223	694	1 193 351	2 557	1 586 135	3 398	13 720 767	29 396
	gegen	1878	—	− 13 745	− 30	+ 13 255	+ 28	− 19 055	− 41	+ 62 296	+ 134	+ 30 748	+ 66	+ 207 182	+ 444
18	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1879	111,40	61 386	553	70 057	631	79 079	712	245 949	2 216	356 028	3 207	3 017 106	27 181
	gegen	1878	—	− 4 077	− 37	+ 15 150	+ 136	− 6 434	− 58	+ 32 348	+ 292	+ 28 496	+ 257	+ 145 032	+1306
19	Märkisch-Posener Eisenbahn	1879	271,90	58 673	216	63 047	232	115 437	424	206 854	761	334 870	1 231	2 792 226	10 265
	gegen	1878	—	− 763	− 2	+ 6 787	+ 25	+ 899	+ 3	+ 23 428	+ 87	+ 27 093	+ 10[illegible]	+ 24 804	+ 91
20	a. Magdeburg-Halberstädter Esb.	1879	1 000,89	559 322	559	472 945	473	899 372	898	2 305 883	2 304	3 334 146	3 331	27 170 738	27 162
	gegen	1878	+ 1,44	− 4 338	− 5	+ 62 013	+ 62	− 9 658	− 12	+ 151 553	+ 149	− 112 081	+ 107	− 593 305	− 617
	b. Vienenburg-Grauhof	1879	11,28	5 873	521	45 383	4 023	2 931	259	19 363	1 717	22 450	1 990	185 742	16 466
	gegen	1878	—	− 746	− 66	− 5 938	− 527	− 335	− 30	− 6 850	− 607	− 7 205	− 639	− 21 245	− 1883
	c. Sangerhausen-Artern	1879	13,93	—	—	10 917	784	—	—	14 621	1 050	14 621	1 050	14 621	10 296
21	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1879	143,03	19 165	134	22 431	157	26 395	185	95 645	669	125 346	877	1 209 314	8 455
	gegen	1878	—	+ 1 547	+ 11	− 3 201	− 22	− 6 248	− 43	− 26 482	− 185	− 32 615	− 227	− 140 728	− 9[illegible]
22	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1879	78,28	25 063	320	29 280	385	29 240	374	72 126	947	108 066	1 381	802 510	10 252
	gegen	1878	—	− 746	− 10	+ 1 649	+ 22	− 387	− 4	+ 4 906	+ 64	+ 5 471	+ 70	+ 58 698	+ 750
23	Ober-lausitzer Eisenbahn a. Kohlfurt-Falkenberg	1879	148,00	19 846	134	15 910	108	17 710	119	38 750	262	56 460	381	597 743	4 039
	gegen	1878	—	− 1 628	− 11	− 1 031	− 6	− 1 144	− 8	− 8 642	− 58	− 9 786	− 66	+ 14 623	+ 99
	b. Ruhland-Lauchh.	1879	7,50	1 982	264	1 890	252	362	48	1 695	226	2 057	274	17 763	2 369
	gegen	1878	—	− 303	− 41	− 71	− 9	− 59	− 8	− 68	− 9	− 127	− 17	− 995	− 132
24	Oels-Gnesener Eisenbahn	1879	159,71	25 086	157	15 188	95	29 288	183	52 364	328	93 374	585	836 068	5 235
	gegen	1878	—	− 2 300	− 14	+ 3 654	+ 23	+ 22	—	+ 9 398	+ 59	+ 7 061	+ 45	+ 29 504	+ 185
25	Ostpreussische Südbahn	1879	243,17	54 042	222	50 896	209	87 733	361	258 790	1 065	366 523	1 508	3 790 843	15 600
	gegen	1878	—	− 8 587	− 36	− 14 070	− 58	− 4 781	− 20	− 163 120	− 671	− 176 959	− 728	−1585756	−6526
26	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1879	202,10	26 152	129	24 520	121	36 888	183	100 425	497	146 573	725	1 366 578	6 762
	gegen	1878	—	− 1 064	− 6	− 6 330	− 32	− 254	− 1	− 6 168	− 30	− 8 955	− 43	+ 28 235	+ 140
27	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1879	318,01	83 259	283	176 444	555	112 400	382	736 190	2 315	918 590	2 889	7 715 074	24 261
	gegen	1878	—	− 1 821	− 6	+ 5 047	+ 15	+ 121	—	+ 17 437	+ 55	+ 17 558	+ 55	+ 235 108	+ 719
28	a. Rheinische Eisenbahn	1879	1 280,78	928 900	794	869 000	678	998 000	853	2 882 000	2 250	4 071 750	3 179	33 971 610	30 432
	gegen	1878	+ 269,23	− 5 615	− 249	+ 17 315	− 164	− 37 306	− 297	+ 222 643	− 379	+ 222 273	− 627	+ 601 290	−2919
	b. Call-Trierer Eisenbahn	1879	118,16	26 200	230	33 750	286	36 000	305	183 000	1 126	172 300	1 459	1 363 275	11 538
	gegen	1878	—	− 2 490	− 13	+ 1 611	+ 14	− 11 225	− 95	+ 10 292	+ 88	− 917	− 7	− 81 536	−153[illegible]
29	Saal-Unstrut-Eisenbahn	1879	52,77	23 713	449	16 294	309	17 475	331	27 605	523	48 380	917	320 565	6 075
	gegen	1878	—	+ 468	+ 9	+ 3 493	+ 66	+ 1 070	+ 20	+ 4 867	+ 92	+ 6 811	+ 129	+ 38 882	+ 737

1.	2.	3.	4.	6.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
			Betriebslänge in km	Personen	pro km	Güter	pro km	Einnahmen Personen	pro km	Güter	pro km	in Sum. incl. Extraord.	pro km	bis ult. October 1879 im Ganzen	pro km
30	Schleswigsche Eisenbahn	1879	229,80	58 116	253	26 331	115	84 890	369	171 631	747	261 232	1 137	2 250 516	9 793
	gegen	1878	—	— 820	— 3	+ 3 663	+ 16	— 2 218	— 10	+ 16 306	+ 71	+ 14 192	+ 62	+ 16 441	+ 71
31	Thüringische Eisenbahn a. Stammbahn	1879	359,08	334 602	932	194 013	540	416 613	1 160	848 384	2 363	1 278 587	3 561	11 597 973	33 600
	gegen	1878	+ 27,27	— 39 451	— 195	— 5 379	— 61	— 33 439	— 197	+ 16 247	— 145	— 22 250	— 360	— 139 536	—1774
	b. Gotha-Leinefelde	1879	67,13	38 241	570	19 782	295	25 992	387	51 899	773	78 787	1 173	667 792	9 948
	gegen	1878	—	— 663	— 10	— 2 006	— 30	+ 162	+ 2	— 3 604	— 69	— 4 842	— 73	— 2 164	— 32
	c. Gera-Eichicht	1879	77,00	32 846	427	27 025	351	22 771	296	50 228	652	74 358	966	765 217	9 938
	gegen	1878	—	— 2 946	— 38	+ 3 830	+ 50	— 1 792	— 23	— 1 920	+ 25	— 164	— 1	— 927	— 12
32	Tilsit-Insterburger Eisenbahn	1879	53,93	12 839	238	7 315	136	22 876	424	19 688	365	52 011	964	419 095	7 771
	gegen	1878	—	— 812	— 15	+ 535	+ 10	— 820	— 15	+ 272	+ 5	+ 4 690	+ 87	— 39 070	— 725
33	Westholsteinische Eisenbahn	1879	78,50	12 834	163	6 775	86	10 828	138	17 488	223	29 063	371	237 122	3 021
	gegen	1878	—	— 436	— 6	+ 155	+ 2	— 3 008	— 51	— 107	— 1	— 2 451	— 43	— 34 695	— 442
34	Wesselburen-Heider Eisenbahn	1879	14,50	5 182	357	3 716	256	2 302	159	3 714	256	6 039	416	43 917	3 029
	Hessische Ludwigsbahn a. nicht garant. Linien	1879	407,00	377 153	939	234 591	584	368 259	917	703 978	1 753	1 088 392	2 710	9 351 618	24 368
	gegen	1878	+ 32,00	+ 5 870	— 51	+ 27 191	+ 31	— 4 314	— 77	+ 46 302	— 1	+ 38 946	— 89	— 75 403	— 771
	b. garantirte Linien	1879	180,00	107 876	599	90 685	504	57 383	319	110 874	616	174 299	969	1 223 392	6 797
	gegen	1878	—	— 6 759	— 38	+ 17 915	+ 100	— 1 690	— 9	+ 25 548	+ 142	+ 22 425	+ 125	— 35 293	— 196
	Mecklenburgische Eisenbahn	1879	321,57	94 197	293	39 074	122	167 329	520	239 495	745	423 258	1 316	3 629 275	11 286
	gegen	1878	—	— 3 623	— 11	+ 10 464	+ 33	— 8 386	— 26	+ 46 821	+ 146	+ 29 698	+ 93	— 158 052	— 492
	Saal-Eisenbahn	1879	74,80	35 793	478	12 906	173	24 638	329	34 513	461	59 671	797	576 353	7 705
	gegen	1878	—	— 7 136	— 96	+ 866	+ 12	— 1 494	— 20	+ 1 641	+ 22	+ 154	+ 2	— 11 453	— 167
	Weimar Geraer Eisenbahn	1879	68,11	24 826	364	10 036	162	25 700	377	24 963	367	50 943	748	463 708	6 808
	gegen	1878	—	— 2 692	— 40	+ 1 623	+ 38	— 1 343	— 21	+ 1 845	+ 28	+ 396	+ 6	+ 1 949	+ 29
	Sächs.-Thüringische Ost-Westb.	1879	33,80	7 497	222	12 503	370	3 433	102	14 543	430	19 435	575	168 921	4 998
	gegen	1878	—	— 906	— 27	+ 2 243	+ 66	— 348	— 10	+ 2 156	+ 64	+ 3 042	+ 90	+ 17 368	+ 514
	Eutin-Lübecker Eisenbahn	1879	33,00	17 206	521	3 261	99	13 703	415	8 933	271	24 272	736	231 674	7 020
	gegen	1878	—	+ 224	+ 6	+ 687	+ 21	— 713	— 22	+ 149	+ 5	— 37	— 1	— 628	— 19
	Braunschweigische Eisenbahn	1879	345,00	—	—	—	—	229 337	664	853 453	2 474	1 107 531	3 210	8 460 464	24 774
	gegen	1878	4,22	—	—	—	—	+ 793	— 7	+ 128 331	+ 346	+ 136 935	+ 362	— 14 660	— 96
	Halberstadt-Blankenburger E.	1879	18,80	6 800	362	13 111	697	4 070	216	15 563	828	21 283	1 132	122 558	6 519
	gegen	1878	—	— 101	— 5	+ 6 156	+ 327	— 118	— 7	+ 6 596	+ 351	+ 6 907	+ 367	— 16 964	— 902
	a. Werra-Eisenbahn	1879	172,00	47 142	274	35 885	209	65 787	382	171 534	997	240 532	1 398	2 181 262	12 682
	gegen	1878	—	— 244	— 1	— 1 075	— 6	+ 2 207	+ 12	+ 199	+ 1	+ 2 726	+ 15	+ 1 414	+ 8
	b. Wernshausen-Schmalkald. E.	1879	7,00	2 647	378	2 698	385	926	132	2 998	428	4 004	571	34 337	4 905
	gegen	1878	—	— 196	— 28	+ 13	+ 1	— 60	— 9	+ 1	—	— 54	— 9	— 861	— 123
	Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn	1879	17,30	9 579	554	1 247	72	5 251	304	3 086	178	8 521	493	92 992	5 375
	gegen	1878	—	— 446	— 25	— 77	— 5	— 399	— 23	+ 75	+ 4	— 340	— 20	— 10 910	— 631
	Summa	1879	11 547,52	—	—	—	—	—	—	—	—	28 579 108	2 476	24167 8107	21 335
	gegen	1878	+ 425,38	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 660 972	— 34	—2917486	— 662
	Im Ganzen	1879	28 327,19	—	—	—	—	—	—	—	—	70 146 518	2 480	6108 3882	2 2149
	gegen	1878	+1 566,18	—	—	—	—	—	—	—	—	— 52 321	— 144	—5765629	—1165

Fortsetzung der Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Klinbeerenstrasse 31). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

4. …triebs- …e in km		5. Persone…
27,76		15 2
—	+	
26,73		21 2
—	—	2 7
12,23		5 7
—	+	2
093,54	—	
52,39	—	
31,98		15
—	—	
288,01		175
—	—	9
23,11		9
—	+	
431,27		226
—	—	8
327,35		111
—	—	25
440,63		162
—	—	17
259,56		308
—	—	31
347,78		189
—	—	7
236,97		79
—	—	1
602,69		199
—	—	1
55,50		15
—	—	3
152,00		33
—	—	
41,69		40
—	—	1
96,08		31
—	—	2
289,27		102
—	—	3
88,10		37
54,70	+	15
18,06		77
—	—	[illegible]
447,32		308
12,31	—	[illegible]
184,16		108
—	—	[illegible]
466,76		17
—	—	1
111,40		6
—	—	
271,90		5
—	—	
000,89		55
1,44	—	
11,28		
—	—	
13,93		
143,03		1
—	+	
78,28		2
—	—	
148,00		1
—	—	
7,50		
—	—	
159,71		2
—	—	
243,17		5
—	—	
202,10		2
—	—	
318,01		8
—	—	
280,78		92
269,23	—	
118,16		
—	—	
52,77		2
—	+	

…d herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
…zu Berlin (Redactionsbureau: Kl…nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 94. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 5. December 1879.

Zur gefälligen Beachtung!

Bis zu Ende des laufenden Jahres sollen die noch vorräthigen älteren Jahrgänge dieser Zeitung (incl. Jahrgang 1878) zu dem Preise von Mark 1,50 pro Jahrgang verkauft werden. Bestellungen werden, soweit der Vorrath reicht, Mitte Decbr. zur Ausführung gebracht und ist der Betrag unter Hinzurechnung der Frankaturgebühr (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebiets 50 Pfennig pro Jahrgang) dem Bestellschreiben beizufügen, eventuell wird solcher per Nachnahme erhoben.

Berlin, im November 1879. **Die Redaction.**

Die Decentralisation in der Eisenbahnverwaltung.

Schäffle weist nach, dass die Oeconomik in der Eisenbahnverwaltung die Tendenz zur Centralisation verrathe, ja sie sogar bedinge. Und in der That, sehen wir auf die durch Zusammenlegungen einer ganzen Reihe kleinerer Bahnen in England und in Frankreich gewonnene Umgestaltung des Eisenbahnwesens, so scheint dieser Satz eine Bestätigung zu finden. Wir nehmen denselben Zug zur Zusammenfassung vereinzelter Eisenbahnnetze eines und desselben Verkehrsgebietes seit einigen Jahren auch in Oesterreich-Ungarn und in Italien wahr. Ebenso macht er sich seit längerer Zeit in Deuschland geltend. Sehen wir hierbei auch von den Verstaatlichungsvorgängen der letztvergangenen drei Jahre in Bayern, Sachsen und Hessen ab und bringen dieselben auf Rechnung des seit gleich langer Zeit in die Discussion gebrachten Gedankens des Ueberganges aller Deutschen Eisenbahnen an das Reich, was wenigstens bezüglich der beiden ersteren Staaten zutreffen dürfte, so fehlt es nicht an Fusionsbestrebungen, und vorzugsweise die Abneigung und Gegnerschaft der Preussischen Regierung hat deren Verwirklichung in grösserem Massstabe bei den Privatbahnen verhindert. Ist diese störende Haltung auch unfraglich zum guten Theil den eigenen Verstaatlichungsplänen der Regierung zuzuschreiben, so ist es doch ebenfalls wieder derselbe Zug nach Centralisirung des Eisenbahnwesens, welcher auch diesen Plänen zum Grunde liegt, und die Regierung hat dies auch unumwunden ausgesprochen.

Dem gegenüber fordert die staatsmännisch bedeutende Miquel'sche Rede in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. d. Mts. unter den übrigen von ihm für nöthig erachteten Garantien Behufs Genehmigung der Verstaatlichungspläne eine vollständige Umformung der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung im Sinne der Decentralisation. Es ist sofort klar, dass diese Forderung sich nicht gegensätzlich zu jener Centralisationstendenz verhält; denn während letztere auf Sammlung und Abrundung des Verwaltungs*gebietes* abzielt, hat die Decentralisation der Verwaltungs*thätigkeit* die Vertheilung der Verwaltungs*befugnisse* auf die Verwaltungs*organe* nach dem Principe der Entlastung der Central- und Oberverwaltungsstellen zum Gegenstande.

Sind nun diese Verwaltungsorgane bei den Preussischen Staatsbahnen bereits vorhanden? Diese Frage muss verneint werden; denn, obwohl die Zahl der Vorgesetzten eine verhältnissmässig grosse ist, so fehlt doch zwischen den Directionen und Commissionen einerseits und den Localstellen der Stationsvorstände und Expeditionen andererseits so gut wie jeglicher Instanzenaufbau. Die Befugnisse und Stellungen der Betriebs- und Güterinspectionen sind derartig unentwickelt, dass sie als Decentralisationsorgane ebensowenig in Betracht kommen können, wie die ganz befugnisslosen, selbstthätiger Verantwortlichkeit fremden und zu sehr in den örtlichen Dienstverrichtungen decentralisirten Localstellen. Das Bild, welches sich gegenwärtig bietet, zeigt uns die Directionen und Commissionen in coordinirter Stellung, häufig genug auf einem und demselben Gebiete, nebeneinander decretirend, die Betriebs- und Güterinspectoren mehr in der Stellung von Hülfsarbeitern als selbstständig in fest begrenzten Functionen amtirend, und die Localstellen oft auf einer einzigen Station in einer Vielheit von selbstständigen Dienststellen nebeneinander hergehend, die nicht so sehr selten zu einem Arbeiten *gegen* einander verführt.

Die Zerlegung der grösseren Eisenbahndirectionsgebiete in Bezirke, denen nach dem Vorbilde der früheren Gerichtsverfassung in den alten Provinzen den Directionen *nebengeordnete* Commissionen vorgesetzt wurden, sollte auch bereits zu einer Decentralisation führen. Das wirkliche Ergebniss war das directe Gegentheil und machte sich, von einzelnen Entlastungen der Directionen abgesehen, vorzugsweise in einer hierzu in gar keinem Verhältnisse stehenden Vermehrung des Schreibwesens und Bureaupersonals bemerklich. Ueberrascht hat dies in Eisenbahnfachkreisen nicht, da man hier der Einrichtung von Commissionen von vornherein sehr misstrauisch gegenübergestanden hat. Die grossen Privatbahndirectionen ahmten deshalb diese Organisation auch nicht nach, sondern hielten an den früheren, den Eisenbahnbesitzverhältnissen, wie sie bisher bestanden, am meisten entsprechenden, wenn auch verbesserungswürdigen Einrichtungen fest. Der Fehler lag zum Theil darin, dass die Commissionen den Directionen, wie bereits erwähnt, *nebengeordnet*, nicht *untergeordnet* waren.

Von den Maybach'schen Reorganisationsplänen verlautet bis jetzt nur das Eine mit Bestimmtheit, dass in diesem Punkte Wandel geschafft werden soll, sowie dass dem entsprechend auch die Befugniss der an die Stelle der Commissionen unter dem Namen von Eisenbahnbetriebsämtern tretenden Behörden enger begrenzt werden wird. Wesentlich für den Erfolg dieser Neuerung ist aber die Frage danach: Wer soll Vorsteher eines solchen Betriebsamts sein, wie gross ist der Bezirk gedacht und welche Competenz soll den Aemtern eingeräumt werden? Bezüglich der ersten Frage verlautet, dass die Aemter von Betriebsinspectoren geleitet werden, — bezüglich der zweiten, dass im Ganzen die jetzigen Commissionsbezirke mit den künftigen Amtsbezirken identisch sein sollen. Die dritte Frage entzieht sich zur Zeit noch der Beantwortung.

Für die Einrichtung von Betriebsämtern sind schon in der Organisation der Süddeutschen Staatsbahnen (Bayern, Württemberg und Baden) Beispiele vorhanden, weshalb es nützlich sein dürfte, dieselbe einer Betrachtung zu unterziehen. Baden hatte nach dem Französischen Kriege seine frühere Aemterorganisation aufgegeben und die Preussische Staatsbahnorganisation angenom-

men. Die bezügliche Verordnung datirt vom 5. Juni 1872, aber schon am 18. April 1874 erschien eine neue landesherrliche Verordnung, welche die frühere Organisation wieder herstellte. Dieser Fall ist gewiss lehrreich. Sehen wir uns diese wieder hergestellte Organisation näher an.

Die Organisationsverordnung bestimmt in den Hauptzügen Folgendes:

„Der äussere Dienst des Eisenbahnbetriebes wird durch Bezirks- und Localstellen geführt“.

„Der Bezirksdienst zerfällt in drei Dienstzweige:

1. den eigentlichen Betriebsdienst (Expeditions- und Fahrdienst), nebst dem äusseren Stationsdienst, Telegraphendienst und Bahnpolizei;
2. den bautechnischen Dienst (Unterhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Bahn, Bahnhöfe und Gebäude, Telegraphenleitung, Wahrung des Bahneigenthums und Bahnbewachung);
3. den maschinentechnischen Dienst (Werkstättendienst, Verwendung und Instandhaltung des Transportmaterials).

Den eigentlichen Betriebsdienst besorgen die Bahnämter unter Mitwirkung von Localstellen, den bautechnischen Dienst die Bezirksbahningenieure, den maschinentechnischen Dienst die Bezirksmaschineningenieure“.

„Die Bahnämter haben innerhalb ihres Bezirks die allgemeinen Betriebsdienstvorschriften ausführen zu lassen und den Vollzug durch persönliche Einwirkung und stete Ueberwachung zu sichern. Auf den Stationen, an welchen die Bahnämter ihren Sitz haben, besorgen sie auch den Localbetriebsdienst. Der Bezirksbahningenieur leitet und vollzieht im Umfange des ihm zugewiesenen Bezirks den bautechnischen Dienst. Dem Bezirksmaschineningenieur ist die Obsorge für den guten Zustand und die rechtzeitige Bereitstellung des Fahrmaterials, sowie die Beaufsichtigung des technischen Theils des Fahrdienstes und des Bezirkswerkstättendienstes innerhalb seines Bezirks übertragen“.

Aus diesen Bestimmungen leuchten zwei grundsätzliche Unterschiede gegen die Preussische Organisation hervor, nämlich die Einbeziehung auch des Expeditionsdienstes in den Begriff des Betriebsdienstes und die gänzliche Trennung der Betriebsdienstverwaltung von der Bau- und Maschinentechnik. Der Preussische Betriebsbegriff umfasst nur den äusseren Stations- und den Fahrdienst, unterscheidet demgemäss Betrieb und Expedition, Betriebs- und Expeditionsbeamte, soweit es sich um den eigentlichen Rahmen der Geschäftseintheilung handelt. Diese Scheidung ist durchweg festgehalten und gipfelt bei den Directionen in den nebeneinander bestehenden betriebstechnischen und Verkehrsbureaus. Die Betriebsleitung und Aufsicht ist wiederum mit der Technik verbunden. Diese Abgrenzungen und Verbindungen erweisen sich aber je länger desto mehr der Natur des Eisenbahndienstes zuwider. Der Betriebsdienst ist ohne den Expeditionsdienst überhaupt nicht denkbar und umfasst letzteren als eine seiner in Fahr-, Stations- und Expeditionsdienst zerfallenden Abtheilungen, deren Trennung in Ressorts sich schon deshalb verbietet, weil sie gar nicht im Stande sind, unabhängig von einander zu functioniren. In einer stets das Ganze im Auge haltenden Weise, so dass eine Thätigkeit stets auch die andere deckt, ist die Verwaltung nur in der Vereinigung dieser Thätigkeitsgruppen ausführbar. Höchstens könnte hiervon der Fahrdienst ausgenommen werden, während der ganze Stationsdienst, zu welchem doch auch der Expeditionsdienst, weil stationär, zählen muss, eine Einheit bildet, deren Auseinanderreissung immer eine Gewaltmassregel ist, die sich durch Unwirthschaftlichkeit und Schwerfälligkeit rächt. Diese Einheit zersplittert sich auf den bedeutenderen Preussischen Staatsbahnstationen vollends in eine Vielheit, wie sie grösser nicht gedacht werden kann: da ist neben dem selbstständigen Stationsvorstande eine selbstständige Billetexpedition, eine selbstständige Gepäckexpedition, eine selbstständige Güterexpedition, eine selbstständige Stationscasse. Unwillkürlich fragt man nach dem Vorbilde für diese Einrichtung, und dann ist kaum eine andere Antwort denkbar, als dass der Staat sich bei dieser Einrichtung in einer Zwangslage befunden habe, begründet durch den Umstand, dass er mit seinem Beamtenbedürfniss allzulange ausschliesslich auf den 12jährigen Unteroffizierstand angewiesen war, dessen Durchschnittsintelligenz den erhöhten Anforderungen, welche sich für den Vorsteher einer alle Dienstzweige in sich vereinigenden Stationsbehörde ergeben, nicht genügen kann. Nachdem aber seit länger als 11 Jahren die Preussischen Staatsbahnen die Institution der Posteleven unter dem Namen von Civilsupernumeraren nachgebildet haben, dürfte inzwischen ein für die höheren Subalternstellen besonders befähigtes Beamtenelement in genügender Zahl angesammelt sein, so dass die Personalfrage der Reform des Localdienstes kaum noch im Wege stehen dürfte. Der Localdienst in Baden ist nach folgender Vorschrift organisirt:

„Der Localbetriebsdienst umfasst den Expeditions- und Fahrdienst, den äusseren Stationsdienst, den Localcassen- und Telegraphendienst, sowie die Handhabung der Bahnpolizei und der Ordnung auf dem Bahnhofsgebiete. Derselbe wird, soweit ihn nicht die Bahnämter selbst zu besorgen haben, von Localstellen geführt, welche je nach dem Umfange des Dienstes die Bezeichnung: Bahnverwaltung, Bahnexpedition oder Billetausgabestelle tragen. Je nach dem Bedürfniss bestehen auf einzelnen Stationen Güterexpeditionen als Abtheilung des Expeditionsdienstes der Localstelle . . . .“

Entsprechend der Ausscheidung des Betriebsdienstes als rein administrativer Natur aus der Technik wird der Zuständigkeit

a) der Bahnämter „das im Bezirke angestellte und verwendete Personal des eigentlichen Betriebsdienstes“,
b) der Bezirksbahningenieure, „das im bautechnischen Dienste angestellte und verwendete Personal“,
c) der Bezirksmaschineningenieure „das im maschinentechnischen Dienste angestellte und verwendete Personal“

unterstellt.

Was dann die Zuständigkeit im Einzelnen betrifft, so sind

1. die Bahnamtsvorsteher (welche den Titel: „Bahninspector“ führen) competent: in Personalsachen zur Annahme und Entlassung der ständigen und Hülfsarbeiter des Bahnhofs- und Güterdienstes, zur Versetzung der Weichensteller und Abcommandirung der nicht mit Staatsdienereigenschaft Angestellten, zur Genehmigung der Annahme von Gehülfen, Urlaubsertheilung bis zu 8 Tagen, Verhängung von Ordnungsstrafen und Schadenersatzleistungen bis zu je 10 *M.* gegen die nicht mit Staatsdienereigenschaft Angestellten, vorläufige Dienstenthebung und Vornahme von Disciplinaruntersuchungen; ferner zur Entscheidung über Bahnpolizeivergehen, Revision der Geschäftsführung der Localdienststellen, Revision der Züge, Ertheilung von Freifahrtscheinen und zur Erledigung von Reclamationen bei Entschädigungen bis zu 30 *M.* unter gleichzeitiger sofortiger Zahlungsveranlassung.

Die Competenz:

2. der Bezirksbahningenieure ist in Personalangelegenheiten der der Bahnamtsvorstände bezüglich des bautechnischen Personals (einschliesslich der Bahnwärter und Ablöser) gleich und erstreckt sich in sachlicher Hinsicht auf die selbstständige Vergebung „genehmigter Herstellungen auf dem Wege öffentlicher Concurrenz bis zu der Summe von 2 000 fl. und auf anderem Wege bis zu dem Betrage von 1 000 fl.“;
3. der Bezirksmaschineningenieure ist abzüglich des ihnen vorenthaltenen Rechtes zur Versetzung von Beamten in Personalsachen wie zu 1 und 2 und bezüglich der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen wie zu 2 geordnet.

In der That liegt in dieser Ordnung der Zuständigkeiten eine ganz erhebliche Entlastung der Direction, ohne bei den Bezirksdienststellen einen grossen Verwaltungsapparat nöthig zu machen. Kein Preussischer Betriebs- oder Güterinspector hat eine ähnliche Selbstständigkeit.

Zur Wahrnehmung des so eingetheilten Bezirksdienstes sind

a) für den Betriebsdienst 15 Bahnämter,
b) „ „ bautechnischen Dienst 8 Bahningenieurbezirke,
c) „ „ maschinentechnischen Dienst 4 Maschineningenieurbezirke

gebildet. Vergleichen wir hiergegen die Zahl der demnächstigen Preussischen Betriebsämter (von den technischen Dienstzweigen kann hierbei abgesehen werden, da sie für die Decentralisation weniger in Betracht kommen und auch in der Behandlung geringere Schwierigkeiten bieten), so erhalten wir nach der Deutschen Eisenbahnstatistik von 1877, wonach bei der Ostbahn die Hinterpommerschen Linien von Berlin-Stettin und bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn Berlin-Blankenheim der Berlin-Metzer Bahn ausser Betracht bleiben, folgende Gegenüberstellung:

	Streckenlänge	Zahl der Aemter
a) Preussische Ostbahn	1 588 km	6
b) Oberschlesische Eisenbahn . .	1 506 „	6
c) Niederschlesisch-Märkische E.	1 413 „	6
d) Bergisch-Märkische Eisenbahn	1 290 „	6
e) Hannoversche Staatsbahn . .	850 „	4
f) Badische Staatsbahnen . . .	1 155 „	4

also in Preussen auf je 237 km und in Baden auf je 77 km 1 Bezirksamt.

Wie schon weiter oben bemerkt wurde, ist die Umfänglichkeit der zu errichtenden Bezirksbehörden (Betriebsämter) von erheblichem Einflusse auf die Art des Erfolges, und in dieser Beziehung scheinen die projectirten Aemter viel zu gross angelegt. Denkt man sich ihre Zuständigkeit der der Badischen Bahnämter entsprechend, so häuft sich das Detail zu sehr, es drängt zu grossen Büreaueinrichtungen und Hand in Hand damit zur Fortsetzung des alten bureaukratisch schleppenden und umständlichen Geschäftsganges. Der Vorstand muss einen so grossen Theil seiner Kraft an das Bureau ablassen, dass sein persönliches Erscheinen im Bezirke, selbst wenn er häufig sichtbar bleibt, weil er niemals Zeit haben wird, nur ungenügend empfunden werden wird: ohne dass er ausbleibt, wird er hinter den schriftlichen Verhandlungen, mehr und mehr unsichtbar werden, — und das alte Klagelied beginnt von Neuem. Sollte aber die Competenz eine grössere als in Baden sein, dann würden sich solche Uebelstände erst recht

geltend machen, und — kleiner gedacht, gewährte sie der Direction zu wenig Entlastung, wäre sie keine Decentralisation mehr. Die richtige Grösse haben die Badischen Bahnämter, und grösser als 80 bis höchstens 100 km sollten die Preussischen Amtsbezirke auch nicht abgegrenzt werden. Dann könnte sich der Vorstand täglich mit Nutzen „draussen" zeigen, er würde Zeit finden, die Stationen gründlich kennen und beurtheilen zu lernen, namentlich auch im Punkte des Verkehrspublikums und seiner Interessen, er würde in das Detail der Geschäftsführung seiner Dienststellen im Wege gelegentlicher Revisionen eindringen und auch die Casseuverwaltung persönlich überwachen können. Sollte dann die Erfahrung im Laufe der Zeit eine noch weiter gehende Entlastung der Directionen wünschenswerth machen, so würde sich, etwa unter dem Namen von Oberämtern, mit Leichtigkeit eine weitere Instanz einschieben lassen. In Baden ist eine solche in der Institution von 2 Oberbetriebsinspectionen (in Mannheim und in Basel), vorhanden. Ein Bedürfniss hierzu wird aber kaum zu erwarten sein und verlautet, dass letztere Stellen auch in Baden auf dem Aussterbeetat stehen. Höhere Cassen- und Betriebsinspectionsbeamte der Direction für den ganzen Verwaltungsbezirk würden dagegen wohl nicht entbehrlich sein und bestehen auch in Baden als Cassen- bezw. Transportinspectoren.

Hinsichtlich der Personalfrage zum Schluss nur noch eine kurze Bemerkung:

Der Baumeister kann unmöglich auch fernerhin der geborene Betriebsinspector sein. Die technischen Wissenschaften sind so bedeutend und nehmen den ganzen Mann in solchem Masse in Anspruch, dass es eine Kraftüberspannung ist, daneben den nicht weniger den ganzen Mann erfordernden Betriebsdienst zu treiben, ohne jemals in demselben thätig gewesen zu sein. Theilung der Arbeit muss auch hier die Losung sein. Der Betriebsdienst ist ausschliesslich administrativer Natur und wird, wie die Erfahrung in Bayern, Württemberg und Baden seit langer Zeit zeigt, nicht zum Schaden des Ganzen von der Technik selbstständig gehalten. Klare und bestimmte Abgrenzung der Thätigkeits- und Berufsgebiete ist jedenfalls eine Hauptbedingung für die in Aussicht stehende Neuorganisation. Wr.

Die Fahrpreisermässigungen für Kinder.

Die Fahrpreisermässigungen, welche von den Eisenbahnverwaltungen für die Beförderung von Kindern unter 10 Jahren nach § 10 Abs. 4 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands zu gewähren sind, werden von den Deutschen Eisenbahnen im Local- sowohl als in den Verbandsverkehren verschieden bemessen. Diese Verschiedenheit hat, wie aus mehrfachen, dem Reichseisenbahnamte zugegangenen Beschwerden hervorgeht, für das reisende Publikum Unzuträglichkeiten zur Folge gehabt, da im Localverkehr derjenigen Bahn, bei welcher das Billet gelöst wird, häufig andere Bestimmungen gelten, als im Verbandsverkehr mit den anschliessenden Bahnen, und beim Uebergang von einer Eisenbahn auf die andere die Reisenden zu Nachzahlungen gezwungen werden, wodurch wiederum Differenzen mit dem Zugbegleitpersonal entstehen.

Das Reichseisenbahnamt hat infolge dessen Veranlassung genommen, durch Rundfragen bei sämmtlichen Deutschen (ausschliesslich der Bayerischen) Eisenbahnen festzustellen, welche Bestimmungen in Ausführung des § 10 Abs. 4 des Betriebsreglements getroffen sind und hat das Ergebniss dieser Rundfrage zusammenstellen lassen.

Dieser Zusammenstellung ist zu entnehmen, dass:

I. Zwei Kinder unter zehn Jahren bei fast sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen auf Ein Billet der betreffenden Wagenclasse befördert werden; hiervon abweichende Bestimmungen gelten nur bei der Fröttstedt-Friedrichrodaer Eisenbahn, bei welcher für je zwei Kinder ein Billet der nächsthöheren Classe zu lösen ist, und bei der Oberhessischen Eisenbahn, bei welcher bei Retourbillets zwei Kinder ein einfaches Billet der nächsthöheren Classe lösen müssen.

II. Ein Erwachsener mit einem Kinde hat für die einfache Fahrt in II., III. und IV. Classe bei der grossen Mehrzahl der Bahnen ein Billet der nächsthöheren Classe zu lösen.

Ausnahmen von dieser Regel gelten bei der Fröttstedt-Friedrichrodaer und Georgs-Marien-Bergwerksbahn, welche gar keine Ermässigungen gewähren, bei den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, bei welchen in II. Classe ein ganzes und ein halbes Billet II., in III. Classe ein ganzes und ein halbes Billet III. Classe zu lösen sind, bei der Homburgischen und Oldenburgischen Eisenbahn, bei welchen für die Beförderung in II. Classe ein Billet II. Classe und ein Billet III. Classe zu lösen ist, und bei der Militärbahn, bei welcher ein Billet II. Classe und ein Militärbillet gelöst werden muss.

Bei der Fahrt in I. Classe ist bei der grossen Mehrzahl der Eisenbahnen ein Billet I. Classe und ein Billet II. Classe zu lösen.

Gar keine Ermässigungen werden in I. Classe gewährt von der Fröttstedt-Friedrichrodaer und der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn; bei den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen ist ein ganzes und ein halbes Billet I. Classe, bei der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn ein Billet I. und ein Billet III. Classe, bei der Marienburg-Mlawkaer, der Königlichen Ostbahn und der Ostpreussischen Südbahn ist ein Billet I. und ein Billet IV. Classe, bei der Ostbahn in Courierzügen ein Billet I. und ein Billet III. Classe zu lösen.

Sehr viel grösser ist die Verschiedenheit der Ermässigungen bei Retourbillets, bei welchen die Schwierigkeit hinzukommt, dass für die I. und IV. Wagenclasse mehrfach Retourbillets überhaupt nicht ausgegeben werden.

Mit dieser Einschränkung ist für Hin- und Rückfahrt eines Erwachsenen mit einem Kinde in I. Classe in der Regel ein Retourbillet I. und ein solches II. Classe zu lösen. Die Badische Staatsbahn und die Braunschweigische Eisenbahn verlangen die Lösung von zwei einfachen Billets I. Classe und eines Billets III. Classe, bei den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen ist ein ganzes und ein halbes Retourbillet I. Classe zu lösen.

In II. Classe erfolgt die Hin- und Rückfahrt bei der Mehrzahl der Bahnen auf ein Retourbillet I. Classe. Dagegen sind bei der Altona-Kieler, der Königlich Sächsischen Staatsbahn und der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn 2 Retourbillets III. Classe, bei der Badischen und Württembergischen Staatsbahn ein einfaches Billet I. Classe und III. Classe (mit Retourstempel), bei der Braunschweigischen Eisenbahn 2 Billets II. Classe, bei den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen ein ganzes und ein halbes Retourbillet II. Classe, bei der Holsteinischen Marschbahn, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, der Oberschlesischen, der Grossherzoglich Oldenburgischen, der Königlichen Ostbahn, der Ostpreussischen Südbahn und der Thüringischen Eisenbahn ein Retourbillet II. Classe und ein Retourbillet III. Classe, bei der Oberhessischen Eisenbahn ein einfaches Billet I. und II. Classe zu lösen.

Die Hin- und Rückfahrt eines Erwachsenen mit einem Kinde in III. Classe erfolgt bei der Mehrzahl der Eisenbahnen auf ein Retourbillet II. Classe, bei der Grossherzoglich Badischen und Königlich Württembergischen Staatsbahn dagegen auf 1 Billet I. Classe mit Retourstempel, bei der Braunschweigischen Eisenbahn auf 2 einfache Billets III. Classe, bei den Reichsbahnen auf ein ganzes und ein halbes Retourbillet III. Classe, bei der Oberhessischen Bahn auf ein einfaches Billet II. und III. Classe.

Retourbillets IV. Classe werden, soviel ersichtlich, nur ausgegeben von der Nassauischen Staatsbahn, welche einen Erwachsenen mit einem Kinde auf ein Retourbillet III. Classe befördert.

III. Bei den Fahrpreisermässigungen für ein einzelnes Kind ist wiederum zu unterscheiden die einfache Fahrt von der Hin- und Rückfahrt. Ausserdem treten vielfach besondere Ermässigungen ein bei der Fahrt in Schnell- und Courierzügen.

Für die einfache Fahrt in Personenzügen gilt als Regel, dass das Kind auf ein Billet der nächstniedrigeren Wagenclasse befördert wird. Für Beförderung eines einzelnen Kindes in der IV. Classe bestehen bei keiner Eisenbahn Ermässigungen. Von Ausnahmen sind zu erwähnen die Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, welche ein einzelnes Kind auf ½ Billet I., II. oder III. Classe berördern, für die II. Classe gilt dieselbe Bestimmung bei der Georg-Marien-Bergwerksbahn, für die III. Classe ausser bei dieser noch bei der Badischen Staatsbahn, der Ermsthalbahn, der Kirchheimer, der Main-Neckar- und der Königlich Württembergischen Staatsbahn. Die Königlich Sächsischen Staatsbahnen gewähren in II. und III. Classe, die Hessische Ludwigsbahn und die Oldenburgische Staatsbahn in III. Classe keine Fahrpreisermässigungen, wenn nicht in dem für die Fahrt benutzten Zuge ein Wagen der niedrigeren (III. oder IV. Classe) geführt wird. Bei der Militärbahn ist für ein einzelnes Kind in III. Classe ein Militärbillet, bei der Weimar-Geraer Eisenbahn ein Kinderbillet zu lösen.

Bei Retourbillets gilt dieselbe Regel wie bei einfachen Billets. Auch hier bestehen bei der Fahrt in IV. Classe keinerlei und, wenn die III. Classe die niedrigste Wagenclasse ist, nur ausnahmsweise Ermässigungen. Die Reichsbahnen befördern wiederum ein einzelnes Kind in allen Wagenclassen, die Main-Neckarbahn in III. Classe gegen Lösung eines halben Retourbillets der betreffenden Classe. Die Grossherzoglich Badische Staatsbahn und die Braunschweigische Eisenbahn verlangen in allen Classen, die Oberhessische Eisenbahn dasselbe in II. und III. Classe, die Ermsthalbahn, Kirchheimer Bahn und Königlich Württembergische Staatsbahn nur in III. Classe ein einfaches Billet mit Retourstempel.

Für die Fahrpreisermässigungen bei Schnell- und Courierzügen findet sich eine grundsätzliche Behandlung nur bei den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, bei welchen für ein Kind halbe Billets der betreffenden Wagenclassen ausgegeben werden.

Im Uebrigen wird, wie die Zusammenstellung des Näheren ergiebt, von einem einzelnen Kinde entweder die Lösung eines Schnell- oder Courierzugbillets der nächstniedrigen, oder ein einfaches Personenzugbillet derselben Classe verlangt.

Diese Fahrpreisermässigungen gestalten sich fernerhin mit Rücksicht auf die bei den verschiedenen Deutschen Eisenbahnen nicht durchweg gleichen Einheitssätze für die Beförderung der

Personen, im einzelnen Falle ganz verschieden, so dass sie sowohl absolut als auch relativ, d. h. im Verhältniss zu den Fahrpreisen der Erwachsenen in den einzelnen Classen und den einzelnen Fahrten verschieden sind.

Beispielsweise zahlt bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ein Kind in Begleitung eines Erwachsenen für die einfache Fahrt in Personenzügen in I. Classe drei Viertel, in zweiter Classe ein Drittel, in III. Classe die Hälfte des normalen Fahrpreises, während in IV. Classe thatsächlich gar keine Ermässigung besteht (2 Billets IV. Classe = 1 Billet III. Classe). Ein einzelnes Kind zahlt in I. Classe drei Viertel, in II. Classe zwei Drittel, in III. Classe die Hälfte des Fahrpreises der Erwachsenen; zwei Kinder zahlen stets die Hälfte dieses Fahrpreises.

Soweit überhaupt Ermässigungen gewährt werden, steht diese Verschiedenheit nicht in Widerspruch mit dem Betriebsreglement, welches nur verlangt, dass Kinder unter zehn Jahren zu ermässigtem Fahrpreise befördert werden, ohne über die Höhe der Ermässigung etwas festzusetzen. Soweit dagegen gar keine Ermässigungen gewährt werden — und das ist bei der grossen Mehrzahl der Eisenbahnen bei der Beförderung in der niedrigsten Wagenclasse der Fall — liegt nach Ansicht des Reichseisenbahnamts ein Widerspruch mit der vorerwähnten Bestimmung vor und erscheint demselben die Beseitigung dieser Verschiedenheiten dringend erwünscht, welche aus dem Bestreben entstanden ist, eine Vermehrung der Billets zu vermeiden, indem man die eingeführten Billetsorten auch bei der Beförderung der Kinder thunlichst mitbenutzte.

Nur bei Einer Eisenbahn, den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, findet sich, wie das Reichseisenbahnamt hervorhebt, ein bestimmter Gedanke folgerichtig ausgeführt. Die Kinder unter 10 Jahren zahlen dort die Hälfte des Fahrpreises der Erwachsenen in allen Classen und bei allen Fahrten, gleichviel, ob sie allein oder in Begleitung Erwachsener reisen. Dabei ist ebenfalls die Vermehrung der Billetsorten vermieden. Als halbe Billets kommen die in der Diagonale durchschnittenen ganzen Billets zur Verwendung, indem derjenige Theil, auf welchem der Fahrpreis gedruckt ist, als Kinderbillet zur Hälfte des aufgedruckten Preises ausgegeben, der andere Theil zur Controle zurückbehalten wird.

Die Uebertragung dieser ausser bei den Reichsbahnen auch in einzelnen Beziehungen bei der Königlich Württembergischen, den Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen und bei der Main-Neckarbahn bestehenden Einrichtung auf die sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen hält das Reichseisenbahnamt für erwünscht und glaubt, dass Bedenken finanzieller Natur nicht vorhanden seien, da bei vielen Bahnen schon jetzt die Hälfte des Fahrpreises, wenigstens bei einzelnen Classen, erhoben wird, im Uebrigen aber etwaigen Ermässigungen auf der einen Seite, Erhöhungen auf der anderen Seite gegenüberstehen, im Allgemeinen auch grosse Einnahmen aus der Beförderung der Kinder nicht gezogen werden.

Das Reichseisenbahnamt hat nun an das Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten das Ersuchen gerichtet, die vorstehend erörterte Frage in Erwägung zu ziehen, nachdem dasselbe durch Ministerialerlass vom 6. Mai d. J. eine übereinstimmende Anwendung des letzten Absatzes des § 10 des Betriebsreglements, betreffend die Beförderung von Kindern, die noch getragen werden müssen, bereits angebahnt hat.

Damit diese Angelegenheit gleichmässig bei sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen erledigt wird, empfiehlt es, eine der Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltungen zu beauftragen, die Regelung derselben im Schosse des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen anzuregen.

In Folge dessen ist die Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn von dem Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass vom 16. October beauftragt worden, die einheitliche Regelung der vorliegenden Angelegenheit im Schosse des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in Anregung zu bringen.

In vorläufiger Erledigung dieses Antrags hat die geschäftsführende Direction des Vereins den Gegenstand der Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der nächsten ordentlichen Generalversammlung überwiesen.

Noch ein Wort zum Chargenballast bei den Eisenbahnen.

Durch die von Herrn P. in No. 90 d. Bl. veröffentlichte Entgegnung auf den von mir verfassten, in No. 86 d. Bl. unter dem obigen Titel abgedruckten Artikel bin ich wider meinen Wunsch noch einmal gezwungen, zu dieser Frage das Wort zu ergreifen, da die mir gegenüber versuchten Einwendungen sich von vornherein auf einer falschen Schlussfolgerung aufbauen, deren Nachweisung wohl als das zweifellose Recht des Angegriffenen gestattet sein mag.

Herr P. deducirt, dass ich „Juristen und Subalterne von der Zulassung zu höheren Eisenbahnbeamtenstellen ausschliessen wolle; es würden demnach nur die Techniker übrig bleiben, um in Eisenbahnfragen die Directiven geben zu können". Dieser Schluss liegt allerdings verführerisch nahe, ist aber dennoch falsch, da Herr P. übersehen hat, dass es ausser der Wahl zwischen Juristen und Subalternen auf der einen, Technikern auf der anderen Seite eine dritte Eventualität gab, nämlich weder die einen noch die anderen, sondern die Schaffung eines eigens zu diesem Zwecke herangebildeten Standes der höheren Eisenbahnbetriebsbeamten, und gerade auf diese Möglichkeit, welche in neuerer Zeit bereits vielfache Vertreter gefunden hat, hatte ich meine Gedanken gerichtet. Ich gebe zu, dass ich der irrthümlichen Auffassung, welcher Herr P. und vielleicht noch mancher andere Leser d. Bl. verfallen ist, durch eine Hindeutung auf meine persönliche Ansicht, welche ich an anderer Stelle zu entwickeln Gelegenheit fand, hätte vorbeugen können, und dass es nicht geschehen, war möglicherweise ein Fehler. Allein mir lag damals gar nicht daran, meinerseits ein neues Programm aufzustellen, sondern nur zu betonen, was ich nicht wollte — nämlich ein System Grewers; es war dies meines Erachtens ein durchaus erlaubtes Recht des Kritikers, von dem man nicht stets verlangt, dass er das von ihm angezweifelte Werk selbst besser mache.

In wie weit Herr P. berechtigt war, aus meinen Worten zu folgern, dass ich, wie er dieselben aufgefasst zu haben scheint, den Beruf gefühlt habe, für den „Baumeister" eine Lanze zu brechen, überlasse ich getrost dem Urtheile der Leser. Die von ihm in dieser Beziehung versuchten Ausfälle gegen den „Baumeister" sind jedenfalls ein Schlag ins Wasser gewesen, die wesentlich nur durch die Unterzeichnung jenes Artikels nicht allein mit meinem Namen, sondern auch mit meinem Amtscharacter beeinflusst gewesen sein können, da ich es allerdings für meine Pflicht hielt, Herrn Grewers, der offen und ehrlich seine Ansicht proclamirt hatte, ebenfalls mit offenem Visir gegenüberzutreten, anstatt mich mit dem billigen Mantel der Anonymität zu decken.

Ich wäre nach dieser Erklärung eigentlich mit Herrn P. fertig, da fast Alles, was er gegen mich vorzubringen versucht hat, mit der falschen Prämisse zusammenfällt. Nur auf einen Punkt gestatte ich mir noch hinzuweisen.

Herr P. hält mir in seiner Erklärung mit Vorliebe des Analogon der militärischen Institutionen vor, ohne anscheinend geahnt zu haben, wie lebhaft er die von mir ausgesprochenen Ansichten unterstützt. Bekanntlich sind die Offiziersaspiranten — Ausnahmen können selbstverständlich nicht in Betracht kommen — von vornherein für ihre demnächstige Stellung prädestinirt, und ein Gleiches habe ich für die oberen Eisenbahnbeamtenstellen in Anspruch genommen. Im Uebrigen bin ich mit keiner Silbe dagegen aufgetreten, dass die oberen Eisenbahnbeamten den praktischen Subalterndienst nicht aus persönlicher Anschauung kennen lernen sollen, sondern nur beispielshalber hatte ich eine von Herr Grewers aufgestellte Scala, welche mir in der angegebenen Form allerdings wenig zweckmässig erscheint, aufgeführt.

Dass an und für sich die praktische Ausübung aller mit dem Berufe irgendwie zusammenhängenden Thätigkeiten manche Vortheile bietet, wird Niemand bestreiten; es frägt sich nur, ob die Nothwendigkeit einer solchen Forderung vorliegt, da der heutige Standpunkt der Wissenschaft ohnehin enorme Ansprüche an den Einzelnen stellt. Jedenfalls ist es möglich, in dieser Beziehung zu bestimmten Gesichtspunkten zu gelangen, von deren Erörterung, als zu weit gehend, hier wohl abgesehen werden darf.

Es lohnt nicht der Mühe, auf die von Herrn P. erhobenen Einwände einzeln einzugehen, da sie Wort für Wort leicht zu widerlegen sind. Ich gestatte mir statt dessen, da mir die wirklich gedeihliche Lösung der vorliegenden, zweifellos brennenden Frage zu ernst ist, mit kurzen Zügen den Gedankengang zu skizziren, welcher meines Erachtens discussionsfähig und zu einer gesunden Lösung zu führen geeignet ist: Beseitigung der Juristen und Techniker aus den oberen Eisenbahnbetriebsbeamtenstellen (administrative und technische hierunter gemeinsam verstanden) und Heranbildung eines neuen, jene ersetzenden Beamtenstandes, dessen specieller Beruf der Eisenbahnbetrieb ist, und dessen Qualification durch einen theoretischen und praktischen, in den einzelnen Dienstzweigen selbst erworbenen Ausbildungsgang nachzuweisen ist.

Innerhalb dieses Rahmens, welcher wohl schwerlich das mir von Herrn P. aufoctroyrte System umschliesst, „welches von dem frei und selbstständig Denkenden als das am wenigsten zuträgliche für Staat und Gesellschaft gehalten werde", lassen sich zweifellos die Formen finden, welche, auf natürlicher und entwickelungsfähiger Grundlage erwachsen, grössere Elasticität in den vom Schematismus erdrückten Apparat der Eisenbahnverwaltung bringen werden.

Es ist hier nicht der Ort, detaillirte Erwägungen über die Art und Weise, in welcher die angedeuteten Formen im Einzelnen zum Ausdruck zu bringen sind, anzustellen, da es sich zunächst nur darum handeln kann ein Prinzip zu finden, und man bei dem Entwurfe eines Hauses bekanntlich nicht mit den Ornamenten der Innendecoration zu beginnen pflegt. Nur darauf möchte ich,

um abermaligen Missverständnissen vorzubeugen, bestimmt hinweisen, dass für die oberen Eisenbahnstellen unter allen Umständen die Absolvirung höherer Schulen, welche die Berechtigung zum akademischen Studium ertheilen, obligatorisch sein sollte. In welcher Form demnächst die theoretische Ausbildung mit der praktischen in einen normalen Zusammenhang zu bringen sei, dürfte sich durch specielle Erörterung an der Hand der bereits vorhandenen Erfahrungen und im Vergleiche mit dem Entwickelungsgange anderer Berufsklassen wohl feststellen lassen, falls man überhaupt geneigt ist, eine Lösung der Frage in dieser Richtung anzustreben.

Ich hoffe hiernach, dass es mir gelungen sein wird, auch Herrn P. zu überzeugen, wie wenig erforderlich es war, mir gegenüber in der von ihm beliebten Weise die Rettung der Grewerschen Vorschläge zu versuchen, von denen er zum Schlusse selbst zugiebt, „dass dieselben an manchen Mängeln leiden und dass vielleicht nach anderen, besseren Prinzipien verfahren werden könne". Und wenn er mir im Anfange seines Aufsatzes vorwirft, dass ich durch meine Kritik „dieser socialen Frage sehr wenig genützt habe", dann darf es wohl gestattet sein zu fragen: Was hat nun eigentlich Herr P. dieser socialen Frage durch seine Erwiederung genützt?*)

Es liegt mir selbstverständlich fern, mich in eine weitere, schliesslich beliebig in die Länge zu ziehende Polemik solcher Art einzulassen, die der Wichtigkeit der Sache schwerlich entsprechen dürfte.

Berlin, den 30. November 1879.

Köhne, Regierungsbaumeister.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 1. December. (Abbruch der Deutsch-Oesterreichischen handelspolitischen Verhandlungen. Die Frage der Eisenbahngarantien. Eisenbahnfahrpläne nach der mittleren Zeit. Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands pro October.)

Das wichtigste wirthschaftspolitische Ereigniss der vorigen Woche war die unverrichteter Sache erfolgte Rückreise der Oesterreichischen Delegirten nach Wien. Es bedeutet dies den vorläufigen Abbruch der Deutsch-Oesterreichischen handelspolitischen Verhandlungen. Man tröstet sich damit, dass die Prolongation des Meistbegünstigungsvertrages zwar gescheitert, dagegen begründete Aussicht vorhanden sei, es werde der Abschluss des Tarifvertrages gelingen; eine solche Meinung wird indess gewiss nur wenig Gläubige finden, weil Jedermann einsehen wird, dass, wenn das Wenige nicht gelungen, das Mehr noch grössere Schwierigkeiten bieten muss, und der Tarifvertrag ist doch gewiss mehr als die Verlängerung des gegenwärtigen Zustandes. Die Schutzzöllner in den beiden Ländern werden nun natürlich triumphiren und es an Bemühungen nicht fehlen lassen, um eine günstigere Wendung der Dinge hintanzuhalten. So ist denn, wie wenig Grund man auch hatte, dies in der letzten Zeit zu befürchten, die Wahrscheinlichkeit nahe gerückt, dass vom nächsten Januar an zwischen beiden Reichen ein vertragsloser Zustand eintreten wird. Es braucht nicht näher erörtert zu werden, welche ernsten Folgen dies für die öconomischen Verhältnisse sowohl hüben als drüben mit sich bringen dürfte; aber auf den einen Umstand muss denn doch hingewiesen werden, dass der vertragslose Zustand naturgemäss die Gefahr eines handelspolitischen Kampfes näher rückt und damit gerade das Gegentheil dessen einträte, was als das Ziel der Berathungen zwischen Bismarck und Andrassy bezeichnet wird. Ob eine solche Eventualität nicht schliesslich auch ihre politischen Rückwirkungen ausüben müsste, mag unerörtert bleiben, verdient aber gewiss bei der Beurtheilung der Angelegenheit in's Auge gefasst zu werden. Die neueste handelspolitische Wendung ist unter allen Umständen geeignet, schwere Besorgnisse hervorzurufen**). Ueber die Angelegenheit gehen der „Nat.-Ztg." u. A. folgende Mittheilungen zu, die das Blatt ohne Bürgschaft für die Richtigkeit veröffentlicht: „Nach den Abmachungen, welche im Monat September zu Wien zwischen den leitenden Staatsmännern Deutschlands und Oesterreichs in Bezug auf handelspolitische Fragen getroffen wurden, hatte sich in beiden Staaten die Ueberzeugung gebildet, dass eine Vereinigung auf dem Handelsgebiete ohne jede Schwierigkeit herzustellen sein würde. Mit um so grösserem Erstaunen ist daher die Nachricht aufgenommen worden, dass die eingeleiteten Besprechungen über Verlängerung des vorjährigen Meistbegünstigungsvertrages nicht zu einem Einverständniss geführt haben. Dieses negative Resultat findet seine einfache Erklärung aber dann, wenn man die grundlegenden Verhältnisse näher betrachtet. Offenbar sind beide Regierungen bei den letzten Verhandlungen von verschiedenen Voraussetzungen ausgegangen. Oesterreichischerseits hob man diejenigen Punkte hervor, welche bei den vorjährigen Verhandlungen am meisten Schwierigkeiten machten, nämlich den Rohleinenverkehr und die Beschlagnahme Oesterreichischer Eisenbahnwaggons. Deutscherseits dagegen hatte man bei den gegebenen Versprechungen viel weiter gehende Gesichtspunkte im Auge. Abgesehen von dem Wunsche nach dem Abschlusse eines allgemeinen Handelsvertrages mit vereinbarten Zollsätzen, legt man in Berlin den Hauptwerth auf die ebenfalls verabredete Vereinigung in Bezug auf Eisenbahngütertarife. Die Oesterreichischen Staatsbahnen, der grösste gegenwärtig in dieser Art existirende Complex, und das geschlossene Netz, welches die Preussischen Staatsbahnen nach dem vollzogenen Ankaufe der Privatbahnen bilden werden, sollen künftighin als ein gemeinsames System in Verbindung gebracht werden. Bei diesem verschiedenartigen Standpunkte ist es nicht zu verwundern, dass die Delegirten der beiden Regierungen, die nach ganz verschiedenen Richtungen hin instruirt waren, nicht zu einem Abschlusse gelangen konnten. Was die Forderungen der Oesterreichischen Delegirten anlangt, so waren von Deutscher Seite schon früher verschiedene Versuche gemacht worden, den Wünschen Oesterreichs entgegen zu kommen. Schon der vorjährige Vertrag enthielt eine Klausel zu Gunsten des Oesterreichischen Bahnmaterials, die Praxis Deutscher Gerichte machte jedoch diese Klausel sofort illusorisch. Sodann wurde in dem Gesetzentwurfe, betreffend das Pfandrecht an Eisenbahnen, bestimmt, dass fremdes Bahnmaterial nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschlagnahmt werden dürfe. Der Entwurf kam jedoch im Reichstage nicht zur Erledigung, und der Reichsregierung sind daher nach dieser Seite hin die Hände zunächst gebunden. Auch hinsichtlich der Rohleinenfrage stand ein Beschluss des Reichstages einem Einvernehmen hinderlich im Wege. Alle diese Hindernisse werden sich bei dem herrschenden guten Willen ohne besondere Schwierigkeiten in der nächsten Reichstagssession beheben lassen, gegenwärtig waren sie unübersteiglich".

So berichtet die „Neue Freie Presse", gestützt auf Informationen, für deren Vortrefflichkeit sie sich verbürgt.

Ist diese Nachricht begründet, wie man Grund hat anzunehmen, so ist mit der Abreise der Oesterreichischen Unterhändler von hier einstweilen noch nichts entschieden. Es erhellt dies auch aus den Verhandlungen, die am Sonnabend im Abgeordnetenhause zu Pest stattgefunden haben, bei welchen Ministerpräsident Tisza, in Betreff der handelspolitischen Unterhandlungen mit Deutschland interpellirt, folgende Antwort ertheilte: „Nachdem die Verhandlungen sich erst im Anfangsstadium befinden, kann ich darüber detaillirte Aufklärungen nicht geben. So viel constatire ich mit voller Bereitwilligkeit, dass die Absicht mit der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie in ein bleibendes Handels- und wirthschaftliches Verhältniss zu treten, auf Seite des Deutschen Reiches entschieden vorhanden ist. Unter welchen Bedingungen diese vorhandene Absicht zur Geltung kommen wird, das hängt von dem Verlaufe der Verhandlung ab. Unleugbar ist es, dass Angesichts der im Deutschen Reiche gerade in neuerer Zeit arrangirten wirthschaftlichen Politik sehr viele Hindernisse der Aussicht entgegentreten, dass ein unseren Interessen in jeder Hinsicht entsprechender Vertrag zu Stande kommen werde".

Die „National-Zeitung" sagt wohl mit Recht, dass nicht anzunehmen sei, Fürst Bismarck werde einen Gedanken, den er in Wien mit so grossem Eifer ergriffen, leichthin fallen lassen, und scheint die Notiz sehr beachtenswerth, dass die Verhandlungen demnächst auf diplomatischem Wege weiter geführt werden sollen. Nach der letzten Nummer der „N. Fr. Pr." erwartet man, dass die Verhandlungen im Januar wieder aufgenommen werden, womit allerdings die Absicht, das Provisorium zu verlängern, aufgegeben scheint. Die Redaction.

---

*) Uns scheint doch die Erwiederung des Herrn P. schon deshalb nicht ohne Nutzen zu sein, da dieselben den Herrn K. veranlasst haben, seine Ideen über die Ausbildung der obern Eisenbahnbeamten klarer und bestimmter darzulegen. Eine eingehendere Darlegung dieser Vorschläge findet man in No. 95 der Deutschen Bauzeitung abgedruckt. Die Redaction.

**) Auf die Frage, woran die Verhandlungen über das am 1. Januar ablaufende Provisorium (nur um die Verlängerung dieses Provisoriums hat es sich bei den jüngsten Verhandlungen zunächst gehandelt) gescheitert seien, giebt die „Neue Freie Presse" folgende Antwort: „Man sei über alle anderen Punkte einig geworden, nur über zwei nicht. Deutschland habe weder die Befreiung der Eisenbahnwaggons von der Beschlagnahme, noch die Verlängerung des zollfreien Grenzverkehrs in Rohleinen zugestehen wollen. Und zwar habe es nicht etwa in diesen Punkten prinzipiellen Wiederstand entgegengesetzt, sondern es habe sich nur darauf berufen, dass es diese Punkte ohne Zustimmung des Reichstages nicht wirksam zugestehen könne. Zu Anfang dieses Jahres sei die Arrestfreiheit der Eisenbahnwaggons von den Deutschen Gerichtshöfen nicht eher anerkannt worden, als bis der Reichstag dem Vertrage seine nachträgliche Zustimmung ertheilt. Fürst Bismarck wolle seine auswärtigen Verträge nicht abermals einer Missachtung durch Deutsche Gerichte aussetzen und verweigere darum, einen Vertrag zu verabreden, für welchen die Zustimmung des Reichtages nicht vor dem Datum zu beschaffen sei, an welchem der Vertrag in Kraft treten solle. Die Oesterreichischen Unterhändler hätten indessen keine Instruction gehabt, auf eine Verabredung über ein Provisorium sich einzulassen, welches diese beiden Punkte nicht regele".

Die für den Augenblick eingetretene Unsicherheit ruft in der Oesterreichischen Presse eine unbeschreibliche Sensation hervor So sagt die „Neue Freie Presse“:

„Eine der schönsten Hoffnungen, welche der Besuch des Fürsten Bismarck in Wien erweckt hatte, ist bisher nicht in Erfüllung gegangen. Zum vierten Male sind unsere Unterhändler mit jenen der Deutschen Regierung zusammengetreten, um den wirthschaftlichen Frieden zwischen den beiden Reichen herzustellen, und zum vierten Male kommen sie mit leeren Händen zurück, ohne die Aussicht auf eine Verständigung, ja ohne auch nur den Weg gefunden zu haben, welcher zu einer Vereinbarung führt. Wer auch immer diese Wendung verschuldet haben mag, er trägt die Bürde einer überaus schweren Verantwortung, denn er hat Möglichkeiten geschaffen und Gefahren geweckt, welche verhängnissvoll werden können für das öconomische Leben Deutschlands und Oesterreichs“.

Der „Pester Lloyd“ sagt:

„Wir haben wenig Hoffnungsfreudigkeit an den Tag gelegt, als an den Wiener Aufenthalt des Deutschen Kanzlers der Glaube an das Zustandekommen eines weitreichenden Tarifvertrages oder gar an die Herstellung einer Zollunion geknüpft wurde, denn wir gingen von der Anschauung aus, dass es selbst dem eisernen Lenker der Deutschen Politik nicht gelingen könnte, die Verhältnisse, die er nun einmal geändert hat, rasch wieder auf den Kopf zu stellen“.

Die regierungsfreundliche „Presse“ bemerkt:

„Wieder eine Enttäuschung! Die grossen Hoffnungen, welche man besonders von freihändlerischer Seite an die wirthschaftlichen Consequenzen der Oesterreichisch-Deutschen Entente geknüpft hatte, gehen bereits in die Brüche. Zwar sollen die jetzigen Verhandlungen nur zur gegenseitigen Information über Inhalt und Umfang der abzuschliessenden Verträge gedient haben. Aber schon diese Information genügte, um unseren Delegirten die Ueberzeugung beizubringen, dass man in Berlin durchaus auf jenem Standpunkte verharre, den man dort im vergangenen Jahre bei den vergeblichen Verhandlungen über Erneuerung des bisherigen Zoll- und Handelsvertrages eingenommen hatte“.

Dass die Verhandlungen, wenn sie in Fluss kommen, jedenfalls die Tendenz haben werden, einen bedeutenden Umfang anzunehmen, geht aus folgender Mittheilung hervor, die der „Presse“ zugeht:

„Einen wichtigen Gegenstand der Erörterung bei den Oesterreichisch-Ungarischen Verhandlungen bildete die Frage der Verbandseisenbahntarife. Eine provisorische Verlängerung der bestehenden Verbandstarife war nicht erreichbar, die Verbandstarife werden daher mit Neujahr 1880 ausser Kraft treten. Mit Bezug auf die spätere definitive Gestaltung der Eisenbahntarife überreichte der Vertreter der Ungarischen Regierung ein Memorandum, in welchem eine Anzahl von Forderungen oder Vorschlägen formulirt erscheint. Auch von Deutscher Seite ist man nicht abgeneigt, nach dieser Richtung Zugeständnisse zu machen, ja Fürst Bismarck scheint gerade dieses Gebiet ausersehen zu haben, um die wirthschaftliche Entente mit Oesterreich-Ungarn zum praktischen Ausdruck zu bringen. Massgebend ist hierbei, wie es heisst, die Rücksicht, dass die Zugeständnisse, welche Oesterreich-Ungarn auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens gemacht wurden, nicht auch den westlichen Staaten zu Gute kommen“.

Die Frage der Eisenbahngarantien kann bereits als im befriedigenden Sinne erledigt gelten. Sowohl der Minister der öffentlichen Arbeiten als der der Finanzen haben ihre Zustimmung zu den in dem nationalliberal-conservativen Compromissantrag geschaffenen Grundlagen erklärt und wenn auch nur für ihre Person, so doch gewiss nicht ohne die Sicherheit, dass der Reichskanzler und das Staatsministerium mit den Garantien einverstanden sind. Was diejenigen Garantieverhandlungen betrifft, welche durch Bildung eines Landeseisenbahnraths geschaffen werden sollen, so wurde beschlossen, dass dieser Landeseisenbahnrath zu bestehen habe aus a) einem Vorsitzenden resp. dessen Stellvertreter, welche vom Könige ernannt werden, b) je einem Commissarius des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Ministers für Handel und Gewerbe, des Finanzministers, des Ministers für Landwirthschaft, Domainen und Forsten, c) je 3 Mitgliedern beider Häuser des Landtages, welche für die Dauer der Legislaturperiode gewählt werden und bis zur Neuwahl bei Beginn der neuen Legislaturperiode fungiren, d) je 2 Mitgliedern der Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Pommern, Posen, Schleswig-Holstein, Sachsen, Hannover, Hessen-Nassau, e) je 3 Mitgliedern der Provinzen Westfalen, Brandenburg, Schlesien und der Rheinprovinz, f) je 1 Mitglied der Städte Berlin und Frankfurt am Main. — Der Ausschuss des Landeseisenbahnraths wird bestehen aus dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnraths resp. dessen Stellvertreter, 2 Ministerialcommissarien, je 2 von den Delegirten der beiden Häuser des Landtages und 4 aus der Mitte der von den Bezirkseisenbahnräthen gewählten Mitglieder. Bezüglich der Eisenbahnbezirksräthe wurde auf Antrag des Abg. Reichensperger unter Zustimmung des Ministers Maybach beschlossen, dass die Mitglieder nicht auf Vorschlag des Provinzialausschusses vom Minister ernannt, sondern vom Provinzialausschuss direct gewählt werden sollen. — Bezüglich der finanziellen Garantien wurden die Forderungen der Majorität der Commission acceptirt. Dieselben gehen dahin, dass der Eisenbahnetat mit der Verpflichtung ausscheidet, die zur Verzinsung der Staatsschuld (welche zufällig mit dem in den Bahnen angelegten Capital ziemlich übereinstimmt) nöthige Summe von ca. 59 800 000 M., ferner so lange noch ein Deficit im Staatsbudget ist, noch weitere 2 200 000 M., also rund 62 Millionen Mark abzuführen. Der nach Abführung dieses Betrages verbleibende Ueberschuss des Eisenbahnetats soll dazu verwandt werden, zunächst die Zinsen der weiter für Bahnen aufzuwendenden Capitalien zu decken, der hierauf verbleibende Rest dient zur Ansammlung eines Reservefonds bis zu 1 pCt. des jeweiligen Gesammtanlagecapitals der Bahnen; bleibt dann zur Ausgleichung in schlechten Jahren noch etwas übrig, so soll eine Amortisation bis zu ½ pCt. des Anlagecapitals pro anno eintreten, so dass das Capital abgeschrieben wird, wenn die Nachbarstaaten in den kostenlosen Besitz der dortigen Privatbahnen kommen (in ca. 30 bis 80 Jahren). Ueber einen nach Deckung aller dieser Ausgaben schliesslich noch etwa disponibel bleibenden Rest soll unter Zustimmung der Landesvertretung im allgemeinen Etat verfügt werden, eventuell soll er zur ausserordentlichen Schuldentilgung verwandt werden. In diesem Sinne wurden die finanziellen Garantien mit einem Eingangsartikel angenommen, der folgende Fassung hat: „Die Commission wolle beschliessen: ihre Zustimmung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat von der Zusage der Königlichen Staatsregierung abhängig zu machen, dass dieselbe dem Landtage noch in gegenwärtiger Session, jedenfalls bei dessen nächstjährigem Zusammentritt einen Gesetzentwurf vorlegt, der folgende Grundsätze feststellt“. Da die präcisere Formulirung der Beschlüsse, d. h. der Grundsätze, welche in dieser Eingangsbestimmung in Aussicht gestellt werden, vorbehalten bleibt, so versparen wir uns den Wortlaut derselben, bis diese im authentischen Texte vorliegen. Der Gang der Verhandlungen in der Commission war an Zwischenfällen und interessanten Debatten nicht eben arm, es tritt dies jedoch Alles dem eigentlichen Resultat gegenüber in den Hintergrund. Besonderer Aufzeichnung ist jedoch der Umstand werth, dass das Centrum, wenn die Haltung seiner Mitglieder in der Commission und die Aeusserungen der „Germania“ als massgebend betrachtet werden müssen, in der Eisenbahnfrage in die Opposition abgeschwenkt ist. Man liest darüber in der „Germania“ das Folgende:

„Die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen hat in der letzten Woche für uns das prickelnde Interesse verloren, dass sie bei der eigenthümlichen Stellung des Centrums im Anfange erregte. Die „Garantien“ haben — Dank einer Corporation von conservativen und liberalen Compromisslern — concrete Gestalt angenommen und damit ist die Aussicht, dass das Centrum in dieser Angelegenheit mit der Mehrheit gehen könnte, geschwunden. Was die von den Mehrheitsparteien geforderte Selbstständigkeit der Eisenbahncasse betrifft, so ist dagegen hauptsächlich nur das Eine einzuwenden, dass diese finanzielle Ordnung nicht gleichzeitig mit dem Erwerb der Bahnen eingeführt, ja nicht einmal in bindender Weise versprochen wird. Die darauf bezüglichen Anträge des Centrums wurden abgelehnt. Ebenso vergeblich suchte das Centrum dem Landtage einen entscheidenden Einfluss auf die Tarifgestaltung, mindestens ein Veto gegen die Erhöhung zu sichern. Es blieben also nur die Bezirkseisenbahnräthe bei den einzelnen Directionen und der Landeseisenbahnrath neben dem Minister bestehen, die weder in der Art ihrer Zusammensetzung noch in dem Masse ihrer Wirksamkeit eine ernstliche Garantie gegen den Missbrauch der übergrossen Macht des Eisenbahnministers geben können“.

In Betreff der Eisenbahngarantiefrage wird der „Nordd. Allgem. Ztg.“ aus conservativen Kreisen geschrieben: „Die Vereinbarung über die sogenannten Eisenbahngarantien, wie sie in einem formulirten Entwurfe jüngst aus der Commission in die Oeffentlichkeit gelangt ist, bezeichnet im Allgemeinen die Basis der demnächstigen Plenarverhandlungen. Sie wird demgemäss in ihren Grundzügen bestehen bleiben. Aenderungen im Einzelnen sind dagegen selbstverständlich nicht ausgeschlossen und es kann deshalb auch nicht davon die Rede sein, als ob die Königliche Staatsregierung bis in die Einzelnheiten hinein schon jetzt eine sie verpflichtende Zustimmung habe ertheilen können“.

Als Referent im Plenum wird für die Garantien der Abg. Hammacher fungiren.

In voriger Woche hielt die Budgetcommission eine Sitzung ab, in welcher Eisenbahnangelegenheiten zur Verhandlung kamen. Der zur Berathung gestellte Gesetzentwurf betreffend die Anlage eines zweiten Geleises auf der Mosel- und Saarbahn wurde angenommen. Bei § 2 desselben hatte der Abg. Stengel den Antrag gestellt, die Bausumme von 6 150 000 M. auf den nicht zur Verwendung gelangten Credit für eine Eisenbahn Hannover-Harburg anzuweisen, die Majorität war jedoch der Meinung, dass die Frage wegen der nicht zur Verwendung gelangenden Beträge zur Verfügung gestellter Credite generell zu

lösen sei und nahm mit 8 gegen 6 Stimmen folgenden Antrag des Abg. Rickert an: „Die Staatsregierung zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, dass im Wege der Gesetzgebung alljährlich die durch besondere Gesetze für Bauten zur Verfügung gestellten Credite, bis auf Höhe der definitiv gemachten Ersparnisse gelöscht werden." — Alsdann beendigte die Commission die Berathung des Eisenbahnetats im Ordinarium und Extraordinarium bis auf die Position betreffend den Centralbahnhof in Frankfurt a/M. Abgesetzt wurden je 250 000 M. bei dem Rangirbahnhof der Ostbahn in Berlin und bei dem Bahnhof in Hannover mit Rücksicht auf die vorhandenen grösseren Bestände. Ein Antrag, bei dem Dispositionsfond von 900 000 M. 300 000 M. abzusetzen, erhielt nicht die Majorität. Zu erwähnen ist noch die bei der Berathung des Etats gegebene Erklärung der Regierungsvertreter, dass die Eröffnung der Stadtbahn in Berlin im Sommer 1881 beabsichtigt werde. In einer anderen Sitzung sprach sich die Budgetcommission für den Erwerb der Homburger Bahn aus.

Von Cassel aus wird in einer Zeitungscorrespondenz darauf aufmerksam gemacht, dass, während in ganz Europa die Eisenbahnfahrpläne nach der mittleren Zeit eines bestimmten Ortes in dem betreffenden Staate, so in Frankreich nach Pariser Zeit, in der Schweiz nach Genfer Zeit, in Bayern nach Münchener Zeit etc. einheitlich aufgestellt sind, hiervon nur noch Norddeutschland eine Ausnahme macht, indem hier die Ortszeit der betreffenden Station zu Grunde gelegt ist. Es bestehe nun jener Correspondenz zufolge an massgebender Stelle die Absicht, schon in allernächster Zeit alle Fahrpläne für die Nord- und Mitteldeutschen Bahnen nach einer und derselben Zeit aufstellen zu lassen und zwar nicht nach Berliner, sondern nach Leipziger Zeit. Man hofft bei Annahme der Leipziger Zeit um so leichter die Süddeutschen Staaten zum Beitritte zu veranlassen und so eine Normalzeit für das ganze Deutsche Reich einführen zu können. Nach derselben würden die Stationsuhren in ganz Bayern nur um 3 Minuten, in ganz Württemberg nur um 13 Minuten u. s. w. vorzustellen sein. Für einzelne Norddeutsche Städte ist die Differenz allerdings erheblich und beträgt z. B. für Aachen + 25 Minuten, für Königsberg + 32 Minuten. Berlin hat gegen Leipzig noch + 4 Minuten. (Man vergleiche den Aufsatz in No. 90, welcher wohl die Veranlassung zu jener Casseler Correspondenz gegeben hat? Die Red.)

Die im Reichseisenbahnamt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands — ausschliesslich Bayerns — für den Monat October d. J. ergiebt für die 88 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende, theilweise auf provisorischen Ermittelungen beruhende Daten: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im October d. J. bei 45 Bahnen = 51,1 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 43 Bahnen = 48,9 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Monat des Vorjahres, und pro Kilometer bei 38 Bahnen = 43,2 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 50 Bahnen = 56,8 pCt. der Gesammtzahl (darunter 15 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen vom 1. Januar bis 31. October d. J. war bei 40 Bahnen = 45,5 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 48 Bahnen = 54,5 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres, und pro Kilometer bei 33 Bahnen = 37,5 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 55 Bahnen = 62,5 pCt. der Gesammtzahl (darunter 14 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen betrug Ende October d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 250 712 200 M. (408 495 900 Mark Stammactien, 44 595 000 Mark Prioritätsstammactien und 797 621 300 Mark Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 441,46 km, so dass auf je 1 km 281 599 M. entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privateisenbahnen betrug Ende October d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 3 071 059 057 Mark (1 100 055 508 M. Stammactien, 334 833 900 M. Prioritätsstammactien und 1 636 169 649 M. Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 11 978,96 km, so dass auf je 1 km 256 371 M. kommen.

Rheinische Eisenbahn (ausserordentliche Generalversammlung).

Köln, Dienstag, 2. December, Nachmittags. In der heutigen ausserordentlichen Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft waren 183 Actionäre anwesend, welche 8 516 Stimmen mit etwa 46 Millionen Mark Actiencapital vertraten. Herr Geheimrath Bürgers leitete die Versammlung. Der Herr Regierungscommissar Ditmar vertrat die Regierung. Zunächst erhielt das Wort der Präsident, Herr Geheimrath Mevissen. Die Verwaltung habe, so erklärte derselbe, dem veröffentlichten Auszug der Verhandlungen des Administrationsraths Nichts hinzuzufügen. Inzwischen hätten Hamburger Actionäre, welche 23 Millionen Mark vertreten, einen Antrag auf Berufung einer neuen ausserordentlichen Generalversammlung gestellt und beantragt, die Bahn gegen eine Rente von 6½ pCt. abzutreten; die Verwaltung habe für den 18. December eine solche Versammlung einberufen. Dadurch sei aber die Stellung der Verwaltung wesentlich verändert, da nun die Möglichkeit vorliege, dass bereits am 18 cr. ein definitiver Beschluss Betreffs des Ueberganges der Bahn an den Staat gefasst werde, daher habe der Administrationsrath und die Direction den Antrag des Schaaffhausenschen Bankvereins angenommen, der dahin ginge: „die Generalversammlung beauftragt die Direction, sofort mit der Regierung in Verhandlung wegen Uebergang der Rheinischen Eisenbahn an den Staat zu modificirten Bedingungen zu treten, um das Resultat der Verhandlungen möglichst schon der am 18. stattfindenden Generalversammlung vorzulegen". Hierzu hätten Wolfson und Rensdorf aus Hamburg das Amendement eingebracht, hinzuzufügen, „auf Grundlage einer festen Rente von 6½ pCt.". Dem fügt Geheimrath Mevissen hinzu, die Verwaltung halte 7 pCt. für die niedrigste Rente, gegen welche sie die Bahn abzutreten für geeignet halte. Derselbe sagt zu, dass, wenn heute der Auftrag zur Verhandlung mit der Regierung ertheilt würde, er Alles aufbieten werde, um der Generalversammlung vom 18. cr. Günstiges mittheilen zu können. Der Herr Regierungscommissar verlas hierauf einen Erlass des Herrn Arbeitsministers vom 1. December, worin es heisst, dass die Regierung nach Prüfung des Materials, welches die Rheinische Direction gegeben hat und nach Uebereinkommen mit dem Finanzminister bereit ist, auf der Basis von 6½ pCt., aber nicht mehr, zu verhandeln. Der Umtausch der Actien in Consols soll auf den 1. April 1884 im Verhältniss von je acht Actien gleich 9 750 M. erfolgen. Dann sprach Dr. Wolffsohn aus Hamburg in längerer Rede für die Hamburger Actionäre, empfiehlt, den Antrag von 6½ pCt. anzunehmen und motivirt damit den Antrag zum 18. December; er wünscht, dass heute schon der Administrationsrath von der Versammlung beauftragt wird, auf dieser Basis abzuschliessen. Auch der Vertreter des Schaaffhausenschen Bankvereins will, dass der Administrationsrath verhandele, aber nach eigenem Ermessen, ohne gebunden zu sein. Herr Mevissen spricht sich sodann in längerer Rede über die Anschauung der Direction aus. Er weist darauf hin, dass die Rente der Bahn keine schwankende war, sondern durchschnittlich 7¼ pCt. betrug; die Bahn stände selbstständig da, und wenn überhaupt die Verstaatlichung durchdringe, müsse die Regierung unbedingt die Rheinische Bahn kaufen, wie ja auch ersichtlich sei, dass dem Minister viel am Besitz liege, da er schon Concessionen mache. Man solle daher die Direction nicht durch Festsetzungen nach oben beim Verhandeln beschränken, sondern beauftragen auf Grundlage von mindestens 6½ pCt. zu verhandeln. Der Herr Commissar Ditmar befürwortet die Annahme des Amendements der Hamburger Actionäre und erklärt, dass bei 6½ pCt. nicht dieser Werth allein, sondern auch die Consols, die voraussichtlich ein Papier des Weltmarktes werden, zu berücksichtigen sind. Das Amendement des Schaaffhausenschen Bankvereins mit dem Amendement Wolffsohn wird schliesslich mit 5 998 gegen 2 225 Stimmen angenommen. Also soll auf Grundlage einer festen jährlichen Rente von 6½ pCt. für die Actien in Verhandlungen eingetreten werden.

Die Eröffnung der Cassel-Waldkappeler Bahn.

Cassel, 1. December 1879. Am heutigen Tage wurde die Cassel-Waldkappeler Bahn resp. deren Theilstrecke Bettenhausen-Waldkappel dem Verkehr übergeben. Dieselbe ist sowohl für die Stadt und den Kreis Cassel, als für die Kreise Witzenhausen und Eschwege von besonderer Wichtigkeit, indem sie eine bisher vom grossen Verkehre abgeschlossene Gegend in das allgemeine Schienennetz zieht, beträchtliche Massen schätzbarer Rohproducte leichter und besser nutzbar macht und die Bedeutung der Stadt Cassel als Eisenbahncentralpunkt wesentlich erhöht. Der Werth der neuen Verbindung äussert sich nicht allein in ihrer Eigenschaft als organischer Ausläufer der grossen Berlin-Coblenz-Metzer Bahn, sondern namentlich auch als Vermittlerin eines voraussichtlich nicht unerheblichen Localverkehrs, von dem wohl vornehmlich die Rentabilität der ganzen Bahn abhängen dürfte. Von einer offiziellen Eröffnungsfeier hatte man Seitens der betriebsleitenden Verwaltung Abstand genommen.

Der erste fahrplanmässige, in allen Wagenclassen dichtbesetzte Zug, dessen Locomotive und Waggons mit Tannenzweigen geschmückt waren, traf Vormittags 9 Uhr 46 Minuten, nach Casseler Ortszeit berechnet, auf dem Bahnhofe Bettenhausen ein, freudig begrüsst von der auf dem Perron versammelten Menschenmenge. Rasch war die Maschine umgesetzt, zahlreiche Passagiere bestiegen den ersten nach Waldkappel gehenden Zug und fort ging es durch die herrliche Winterlandschaft. Die Fahrt durch die gebirgige Gegend, durch das schöne Lossethal, vorüber am Bilstein und über den Sattel zwischen dem Meissner und dem Eisberg ist in der That eine recht interessante, welcher die prächtigen Waldungen noch einen besonderen Reiz verleihen. Die meisten Empfangsgebäude waren mit Flaggen etc. geschmückt, am Schönsten dasjenige in Walburg, wo man die Feier der Betriebseröffnung auf der projectirten Zweiglinie Walburg-Grossalmerode anticipiren zu wollen schien. Auch auf dem Bahnhofe Waldkappel, der von Lichtenau bei stetem Gefälle rasch erreicht wird, hatte man der Freude über die Betriebseröffnung durch Ausschmückung des nördlichen Perrons mit Fichtenstämmchen

Ausdruck gegeben. Nach $1^1/_2$stündigem Aufenthalte führte uns der Nachmittagszug nach Cassel zurück, welcher, von zwei Locomotiven gezogen, nicht weniger als 20 Achsen Güterwagen beförderte, — ein günstiges Prognostikon für die Verkehrsentwickelung auf dieser neuesten Preussischen Localbahn.

Sämmtliche Verkehrseinrichtungen entsprechen durchaus allen billigen Anforderungen des Publikums und der Betriebsbeamten; die Empfangsgebäude, vornehmlich dasjenige in Bettenhausen, sind äusserst elegant und zweckentsprechend ausgeführt, die Güterräume sind hinreichend geräumig und die disponibel gestellten Betriebsmittel genügend. Dass es zwischen Bettenhausen und Waldkappel an einer dritten Restauration fehlt, vermögen wir nicht als einen Mangel anzuerkennen, da ein „fühlbares Bedürfniss" nicht nachweisbar ist und überdies die Absicht besteht, den Restaurationsbetrieb auf kleineren Zwischenstationen möglichst einzuschränken.

Wenn auch die heute eröffnete Bahnlinie nur eine solche niederer Ordnung darstellt und vorerst einen beschränkten Betrieb hat, so ist ihre Bedeutung doch keineswegs zu verkennen, und zwar mit besonderer Rücksicht auf ihre Anschlüsse und ihre ganze Traçe.

Aachener Industriebahn. Die Ergebnisse des Betriebes im Jahre 1878 waren recht günstige. Die kleine Mindereinnahme im Personenverkehr (5 262 M.) ist gegenüber den Mehreinnahmen aus anderen Quellen nicht von Bedeutung. Befördert wurden 231 962 Personen für 48 799 M. An Gütern wurden befördert 1877: 397 264 t, 1878: 498 734 t, mit einer Einnahme für 1877 von 394 024 M. und pro 1878 von 416 103 M. In ähnlicher Weise haben sich auch die Nebeneinnahmen gesteigert. Die Gesammteinnahmen haben betragen: 1877 473 911 M., 1878 532 881 M., die Betriebs- und Verwaltungskosten abzüglich der Tantième für den Aufsichtsrath (4 500 M.) 229 744 M. Wiewohl die Kosten ungefähr 8 500 M. mehr als im Vorjahre betragen haben, so ist dennoch auch dies Resultat günstig, indem dieselbe durch die höhere Einnahmen bringenden grösseren Leistungen nur veranlasst sind. Die Betriebs- und Verwaltungskosten ergeben 1878 nur 44 pCt. der Betriebseinnahme, während dieselben im Vorjahre 47 pCt. betrugen. Von der Betriebseinnahme ad 532 881 M. bleibt nach Abzug der Verwaltungs- und Betriebskosten (229 744 M.) und der Tantièmen des Aufsichtsraths (4 500 M.) ein Bruttoüberschuss von 298 636 M. Hiervon sind ferner ausgegeben an den Erneuerungsfonds 11 634 M., Rücklage in den Erneuerungsfonds 54 790 M., Rücklage in den Reservefonds 5 500 M., zur Verzinsung der Anleihen 102 394 M., im Ganzen 174 318 M., bleibt somit Nettoüberschuss 124 318 M. Dieser ist wie folgt verwendet: zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 2 307 M.; zur Zahlung von 5 pCt. Dividende an die privilegirten Actien 90 000 M.; zur Abschreibung auf Provisions-, Cours-, Gewinn- und Verlustconto 31 210 M. etc., zusammen 32 010 M. Die schwebenden Schulden sind 1878 um mehr als 100 000 M. ermässigt worden. An Prioritätsobligationen sind 74 500 M. begeben worden, so dass am Jahresschluss im Ganzen 214 500 M. begeben waren und noch 985 500 M. unverkauft blieben. — In 1879 ist die finanzielle Lage insofern consolidirt worden, als ein festes resp. auf 10 Jahre seitens des Darleihers unkündbares Darlehen von 950 000 M. gegen 5 pCt. Zinsen erlangt worden ist, so dass gegen die Vorjahre eine bedeutende Zinsenersparniss gesichert ist und eine günstige Zeit für den Verkauf der noch im Eigenthum der Gesellschaft befindlichen 985 500 M. Obligationen mit Ruhe abgewartet werden kann.

Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft. In der diesjährigen zu Schwedt stattgehabten Generalversammlung wurde die Dividende der Stammprioritäten pro 1878 auf $1^9/_{10}$ pCt. festgesetzt, Decharge ertheilt und Herr Abel von der Firma Schlutow und Co. aus Stettin neu in den Verwaltungsrath gewählt. — Der Geschäftsbericht constatirte, dass die Bruttoeinnahme pro 1878: 107 793 M. betrug; die Pauschalsumme von 36 000 M., welche die Gesellschaft von Berlin-Stettin erhielt, deckt fast genau das Dritttheil der Einnahmen, wie die Gesellschaft es früher erhielt. Obgleich nun die Einnahme pro 1878 um 7 061 M. geringer gewesen ist, als 1877, so ist doch nach dem Bericht der Berlin-Stettiner Gesellschaft das Resultat für dieselbe ein bei weitem günstigeres. Denn während sie 1877 zu den Betriebskosten noch 36 661 M. aus Mitteln der Stammbahn hat decken müssen, betrug das Deficit 1878 nur 23 107 M. Dies günstige Resultat ist hauptsächlich durch Ersparnisse erzielt worden. Unter Berechnung der übrigen Einnahmen und Ausgaben beläuft sich der Gewinn der Gesellschaft einschliesslich des Ueberschusses pro 1878 auf 16 828 M., nachdem in Abzug gekommen: für den Erneuerungsfonds 12 000 M., für den Reservefonds 1 710 M.

Italienische Correspondenz.

Attentate gegen die Betriebssicherheit. Nach einer zuverlässigen Mittheilung belaufen sich die gegen die Sicherheit des Betriebes der Oberitalienischen Eisenbahn verübten Attentate während des 3. Quartals c. auf die bedeutende Anzahl von 35 Fällen; davon 10 im Juli, 16 im August, 9 im September.

Grösstentheils waren schwere Steine oder andere Hindernisse auf das Geleis gelegt, oder Steinwürfe gegen die Züge gerichtet; es wurde aber auch, glücklicherweise vergeblich, ein Pistolenschuss gegen einen zum Abräumen des Geleises herbeigelaufenen Wächter abgefeuert. Durch Steinwürfe erhielten einige Maschinisten, Feuerleute und Wärter leichte Verletzungen, dagegen erlitten 2 Passagiere erhebliche Verletzungen durch Geleiszerstörungen, welche die schlimmsten Folgen hätten haben können.

Wann werden wir, ruft der „Monitore delle Strade f." aus, aufhören können mit dem widerwärtigen Geschäft, dem Lande ähnliche Acte des Vandalismus mitzutheilen.

Neue Umwallungsbahn in Rom. Zwischen den Vertretern der Regierung und der Stadt Rom haben Besprechungen stattgefunden wegen einer herzustellenden neuen Umwallungsbahn um Rom, ähnlich der in Paris. Dieselbe würde ungefähr 10 km lang werden und an Stelle der jetzt vorhandenen, demnächst aufzugebenden Strecke von 8 km treten. Vorläufig sind die Verhandlungen resultatlos geblieben.

(H. S.) **England.** Zur Bremsfrage. Nach dem Fachblatt: „The inventors record" hat die Midland Railway, welche die umfassendsten Versuche mit der Westinghouse-Bremse angestellt hatte, dieselbe definitiv verworfen u. ihre sämmtlichen Züge mit Vacuumbremsen versehen. Auch die London Great Western hat bereits 70 Locomotiven mit der Sanderschen Bremse ausgerüstet.

Dem Bericht des Generalpostmeisters von England über das letzte Jahr entnehmen wir folgende Facta: Die Zahl der Briefe hatte sich um nahezu 40 Millionen oder 3,7 pCt. gegen das Vorjahr vermehrt; die Zahl der Postkarten um über 9 Millionen oder 9 pCt.; die Zahl der Kreuzbandsendungen um beinahe 8 Millionen oder 4,1 pCt.; die Zahl der Zeitungen um $2^1/_3$ Millionen oder 1,8 pCt., pro Kopf der Bevölkerung 45 Stück. — Interessant ist auch die Thatsache, dass in London eine Firma existirt, welche täglich bis zu 3 000 Briefe erhält.

Aus dem Profit, den die städtische Manchester Gasanstalt macht, wurde in den letzten Jahren jährlich ca. 1 Million Reichsmark auf Verschönerung der Stadt verwandt.

Miscellen.

A. v. St. **Concurrenz zwischen Eisenbahnen und Canälen in den Vereinigten Staaten.** Während der letzten Wochen beschäftigte sich in New-York ein parlamentarisches Comitée mit dem Betriebe der im Staate New-York gelegenen Eisenbahnen. Aus der grossen Zahl lehrreicher Thatsachen, welche dem Comitée unterbreitet wurden, heben wir die folgende Statistik hervor, welche über die Getreidequantitäten Auskunft giebt, die in den letzten sieben Jahren auf Wasser und Schienen vom Innern der Vereinigten Staaten nach New-York transportirt wurden.

Aus dieser Statistik ergiebt sich, dass sich im Durchschnitt der letzten Jahre die Canal- und Eisenbahnfrachten für Getreide nach New-York ziemlich das Gleichgewicht hielten:

Jahr	Auf Canälen Bushels	Auf Eisenbahnen Bushels	Insgesammt Bushels	Auf die Canäle kommen Procente der Gesammtfracht
1872	52 135 946	21 889 969	75 025 915	70,8
1873	48 560 045	25 172 129	73 332 174	65.8
1874	50 575 509	35 745 754	86 321 263	58,6
1875	39 017 174	34 325 142	73 342 316	53,2
1876	31 580 900	43 424 875	75 005 755	42,1
1877	47 935 500	35 872 918	82 808 418	57,2
1878	64 753 285	63 860 486	126 613 771	50,4

A. v. St. Eine der grossartigsten öffentlichen Bauten der Vereinigten Staaten in der Gegenwart ist der noch im Bau befindliche **grosse Eisenbahntunnel zwischen der Stadt New-York und der gegenüber liegenden New-Jersey City.** Der Tunnel wird eine Gesammtlänge von ca. 12 000 Fuss haben, wovon nicht ganz die Hälfte unter dem Hudsonfluss liegen wird. Die Tunnelmauern werden aus Cement und harten Ziegeln bester Qualität bestehen; die Breite des Tunnels wird 26 Fuss, die Höhe 24 Fuss betragen. Der Tunnel wird inwendig weiss gemalt, mit Gas erleuchtet und mit 2 Geleisen versehen. Mehr als 400 Züge werden den Tunnel täglich passiren können, die Güterzüge bei Nacht. Der Bau wurde bereits im Jahre 1874 begonnen, aber in Folge legislatorischer Schwierigkeiten mehrfach unterbrochen; er wird erst in drei Jahren zu Ende geführt sein.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 1. December 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. gelangen mit dem heutigen Tage folgende der genannten Behörde unterstellte Bahnstrecken zur Eröffnung:

1. Die 16,77 km lange Theilstrecke der Bahnlinie Hanau - Friedberg von Hanau (Ostbahnhof) bis Heldenbergen-Windecken mit den Stationen Bruchkubel und Heldenbergen - Windecken für den Güter- und Personenverkehr und der Haltestelle Hanau (Nord) für den Personen-Verkehr.

2. Die 42,95 km lange Theilstrecke der Bahnlinie Waldkappel - Cassel von Waldkappel bis Bettenhausen mit den Stationen Hasselbach, Walburg, Lichtenau, Fürstenhagen, Helsa, Oberkaufungen und Bettenhausen für den Personen- und Güter-Verkehr, und den Haltestellen Harmuthsachsen, Eschenstruth und Niederkaufungen für den Personen-Verkehr.

Auf den Betrieb dieser Strecken findet die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung Anwendung.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat October 1879.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Octbr. 1879	Im Monat Octbr. 1879 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat October 1879: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1878: im Ganzen	pro Kilom	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. Octbr. 1879: im Ganzen	pro Kilom.	1878: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
insame Oesterreichisch-garische Eisenbahnen.															
Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	17 488	12 416	17 494	44 763	62 257	233	52 115	195	+ 19·5	559 992	2 097	553 309	2 072	+ 1·2
au-Oderberger Eisenb. .	367	47 963	86 837	45 724	233 592	279 316	761	324 429	884	— 13·9	2 880 657	7 849	2 914 655	7 942	— 1·2
r. Staatsbahn-Gesellsch.	2 011	357 457	569 522	711 232	2 457 344	3 168 576	1 576	3 420 950	1 705	— 7·6	27 208 680	13 543	26 675 118	14 121	— 4·1
hn-Gesellschaft	2 240	473 302	407 160	882 822	2 689 533	3 572 355	1 595	3 902 915	1 744	— 8·5	30 190 466	13 479	29 919 509	13 367	+ 0·8
ische Westbahn . . .	373	56 157	33 888	40 021	88 559	128 580	345	156 804	420	— 17·9	1 251 052	3 354	1 139 479	3 055	+ 9·8
Summa . .	5 258	952 367	1 109 823	1 697 293	5 513 791	7 211 084	1 371	7 857 213	1 496	— 8·4	62 090 847	11 813	61 202 070	11 921	— 0·9
reichische Eisenbahnen.															
-Teplitzer Eisenbahn .	94	65 975	363 393	31 998	279 337	311 335	3 312	291 249	3 098	+ 6·9	2 371 973	25 234	2 133 495	22 696	+ 11·2
ische Nordbahn	180	55 858	66 449	28 709	124 767	153 476	853	154 280	857	— 0·5	1 276 251	7 090	1 271 947	7 066	+ 0·3
ische Westbahn	201	38 201	117 576	44 586	248 460	293 046	1 458	287 691	1 431	+ 18·9	2 560 412	12 738	2 609 358	12 981	— 1·9
tiehrader Eisenbahn . .	397	53 866	254 211	78 717	397 176	475 893	1 199	459 382	1 157	+ 3·6	3 717 272	9 363	3 531 204	8 895	+ 5·3
odenbacher Eisenbahn .	89	30 045	106 372	9 160	143 650	152 810	1 717	183 966	2 139	— 19·7	1 269 494	14 592	1 419 824	16 510	— 11·6
en. Localbahn-Gesellsch.	5	1 316	4 365	426	1 779	2 205	441	1 946	389	+ 13·4	23 611	4 722	15 749	3 150	+ 49·9
rzog Albrecht-Bahn . .	181	10 969	8 358	11 294	35 594	46 888	259	49 118	271	— 4·4	433 922	2 452	463 726	2 562	— 4·3
sche Carl Ludwig-Bahn:															
s Netz	352	82 673	92 932	134 710	663 326	798 036	2 267	887 563	2 521	— 10·1	6 561 131	18 640	7 808 976	22 185	— 16·0
es Netz	241			38 639	119 726	158 365	657	193 844	804	— 18·3	1 376 106	5 710	2 111 454	8 761	— 34·8
Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	20 588	51 929	10 421	87 702	98 123	1 078	106 041	1 165	— 7·5	1 036 164	11 346	929 025	10 209	+ 11·5
Franz Josef-Bahn . .	712	140 327	110 359	217 987	457 825	675 812	949	697 787	980	— 3·2	6 368 679	8 945	6 187 948	8 691	+ 2·9
in Elisabeth-Bahn:															
ptbahn	400	191 308	121 333	253 276	565 604	818 880	2 047	1 162 152	2 905	— 29·5	8 466 771	21 167	8 935 682	22 339	— 5·2
nbach-Gmunden . . .	27	3 920	3 647	2 154	3 602	5 756	213	7 243	268	— 20·5	66 768	2 473	77 288	2 863	— 13·6
z-Budweis	144	12 866	16 146	14 837	49 394	64 231	446	71 360	496	— 10·1	636 559	4 421	709 420	4 927	— 10·3
umarkt-Braunau . . .	58	12 667	40 978	17 167	71 526	88 693	1 529	198 936	3 430	— 55·4	1 166 016	20 104	1 257 948	21 689	— 7·3
zendorf-K.-Ebersdorf .	20	. .	25 823	. .	14 966	14 966	748	38 824	1 941	— 61·5	186 809	9 340	184 044	9 202	+ 1·5
zburg-Tiroler Bahn . .	290	37 954	19 728	29 641	50 343	79 984	276	89 293	308	— 10·4	804 856	2 775	845 269	2 915	— 4·8
rinz Rudolf-Bahn incl. el-Hüttenbahn und Zelt-Fohnsdorf	812	99 075	106 618	96 107	251 685	347 792	428	362 416	446	— 4·0	3 383 674	4 167	3 515 010	4 329	— 3·7
Ferdinands-Nordbahn	697	198 334	497 780	359 556	1 934 960	2 294 516	3 292	2 229 292	3 198	+ 2·9	20 497 476	29 420	20 002 486	29 372	+ 0·2
arisch-Schles. Nordbahn	141	34 779	40 422	34 344	73 720	108 064	766	107 861	765	+ 0·1	1 004 634	7 125	942 939	6 688	+ 6·5
-Czern.- { Lemb.-Czern. .	267	29 306	36 088	49 830	229 719	279 549	1 047	232 390	870	+ 20·3	2 116 875	7 928	2 490 602	9 328	— 15·0
3.(Oe L.) { Czern.-Sucz. .	90	8 518	17 054	13 424	46 175	59 599	662	45 617	507	+ 30·6	501 849	5 576	615 391	6 838	— 18·5
a-Vordernberger Bahn .	15	5 309	13 117	1 677	17 966	19 643	1 310	14 529	969	+ 35·2	156 560	10 437	126 703	8 447	+ 23·6
sche Grenzbahn	109	13 208	15 328	6 683	25 711	32 394	297	27 953	256	+ 16·0	247 880	2 274	254 096	2 331	— 2·4
ch-Schlesische Centralb.	152	16 127	30 057	13 385	56 164	69 549	458	72 323	476	— 3·8	632 636	4 162	580 580	3 820	+ 9·0
reich. { Garant. Strecke .	623	136 217	160 353	173 587	491 169	664 756	1 067	642 360	1 031	+ 3·5	5 549 876	8 908	5 671 619	9 104	— 2·2
vestb { Ergänzungsnetz .	305	59 733	178 189	57 889	326 460	384 349	1 260	372 115	1 220	+ 3·3	2 875 977	9 429	2 783 145	9 125	+ 3·3
-Friedlander Eisenbahn	33	6 359	9 314	2 835	18 490	21 325	646	21 904	664	— 2·7	223 165	6 763	203 275	6 160	+ 9·8
Priesen (Komotau) E.:															
e Linien	155	15 810	54 560	14 244	96 943	111 187	717	108 128	655	+ 9·5	737 969	4 584	685 019	4 152	+ 10·4
sen-Klattau-Eisenstein .	97	9 653	22 303	7 107	40 038	47 145	486	45 153	466	+ 4·3	360 035	3 712	282 624	2 914	+ 27·4
Duxer Eisenbahn . . .	155	15 804	75 586	12 332	109 789	122 121	788	110 094	710	+ 11·0	803 979	5 187	696 446	4 493	+ 15·4
Staatsbahnen:															
unau-Strasswalchener B.	37	5 106	2 253	2 500	3 347	5 847	158	5 931	160	— 1·3	59 553	1 610	52 423	1 417	+ 13·6
matiner Bahn	105	3 010	1 360	2 239	6 095	8 334	79	11 642	111	— 28·8	65 425	623	71 021	676	— 7·8
ester Bahn	112	35 913	6 672	11 106	19 603	30 709	274	27 111	242	+ 13·2	281 867	2 517	271 350	2 423	+ 3·9
au-Ufer Bahn	8	. .	13 380	. .	3 639	3 639	455	3 525	441	+ 3·2	36 471	4 549	10 378	1 730	† 163·5
ianer Bahn	143	4 828	2 746	5 666	7 381	13 047	91	14 075	98	— 7·1	117 091	819	95 812	670	+ 22·2
egsdorf-Römerstadt . .	14	1 250	2 714	327	1 666	1 993	142	701	88	+ 61·4	21 059	1 504	701	701	† 114·6
derösterr. Staatsbahnen	154	20 904	18 558	10 766	27 040	37 806	245	33 806	220	+ 11·4	363 506	2 360	285 738	1 905	+ 23·9
conitz-Protiviner Bahn .	144	11 945	24 624	9 143	36 786	45 929	319	47 044	327	— 2·4	291 957	2 027	277 640	1 928	+ 5·1
now-Leluchow (Orló)	151	7 447	3 657	8 408	13 894	22 302	148	19 784	131	+ 13·0	247 819	1 641	233 315	1 545	+ 6·2
vis-Pontafel (Ponteba-B.)	17	4 095	1 244	2 961	3 195	6 156	362	.	. .	. .	6 156	3 078	. .	. .	. .
erdrauburg-Wolfsberg .	34	4 355	1 526	3 216	3 602	6 818	201	. .	. .	. .	6 818	2 273	. .	. .	. .
rdd. Verbindungsbahn .	283	62 908	99 121	38 608	188 043	226 651	801	232 258	821	— 2·4	1 989 598	7 030	2 024 311	7 153	— 1·7
-Kralup-Prager Eisenb.	120	37 547	79 406	28 378	108 127	136 505	1 138	139 143	1 160	— 1·9	1 079 653	8 997	1 097 903	9 149	— 1·7
berger Bahn	96	37 432	18 633	14 790	21 482	36 272	378	39 235	409	— 7·6	342 794	3 571	365 054	3 803	— 6·1
Pottendorf-Wiener-Neu-lter Bahn	67	12 212	38 123	8 254	61 538	69 792	1 042	46 873	700	+ 48·9	528 059	7 881	443 335	6 617	+ 19·1
Summa . .	8 618	1 654 997	2 974 385	1 913 084	7 539 204	9 452 288	1 097	9 893 938	1 155	— 5·0	82 853 205	9 661	84 571 273	9 904	— 2·5
arische Eisenbahnen.															
Fiumaner Bahn . . .	392	99 499	39 323	70 932	124 125	195 057	498	206 147	526	— 5·3	1 497 524	3 897	1 702 922	4 344	— 10·3
Körösthaler Bahn . . .	62	10 312	8 998	6 777	16 971	23 748	383	19 037	307	+ 24·8	175 103	2 824	164 190	2 648	+ 6·6
Temesvarer Eisenbahn .	57	8 600	4 500	9 200	11 800	21 000	368	21 860	384	— 4·2	312 548	5 483	232 876	4 086	+ 34·2
zek-Dombovár-Zakany u-Drau Bahn	166	9 010	9 201	7 163	25 853	33 016	199	37 375	225	— 11·6	326 804	1 969	304 634	1 835	+ 7·3
s-Tarnower Eisenbahn r. Strecke Eperies-Orló	59	1 639	5 186	1 057	6 448	7 505	127	6 460	109	— 16·5	74 292	1 259	54 322	921	+ 36·7
iebenbürger Eisenbahn	290	23 796	23 025	26 301	102 367	128 668	444	106 950	369	+ 20·3	1 051 720	3 627	1 026 495	3 540	+ 2·5
rchen-Barcser Bahn . .	68	21 051	20 137	11 421	44 071	55 492	816	60 940	896	+ 8·9	555 398	8 168	523 754	7 702	+ 6·1
-Fünfkirchner Bahn .	68	16 034	51 072	12 407	105 680	118 087	1 737	102 465	1 507	+ 15·3	932 417	13 712	1 019 066	14 986	— 8·5
Oedenburg-Ebenfurter B.	92	14 011	15 308	8 619	27 011	35 630	387	38 631	439	— 11·8	312 632	3 553	273 031	3 103	+ 14·6

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Octbr. 1879	Im Monat Octbr. 1879 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat October							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31.			
				1879				1878		Differz. pro Kilom. in Procent	1879		1878	
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden	
Theiss Eisenbahn	585	102 000	71 000	158 000	339 000	497 000	850	526 067	899	— 5·5	5 077 224	8 679	4 744 700	8 111
Ungarische Nordostbahn	580	65 325	25 116	56 635	163 147	192 782	332	221 163	381	— 12·9	2 049 947	3 534	2 039 822	3 517
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen:														
Nördliche Linien	607	49 502	110 618	80 753	497 498	578 251	953	594 170	979	— 2·7	5 268 132	8 679	5 041 075	8 305
Oestliche Linien	635	26 816	28 970	59 873	141 092	200 965	316	225 628	373	— 15·3	1 967 741	3 179	2 176 801	3 598
Südliche Linien	278	18 532	26 253	62 489	65 834	128 323	462	113 811	409	+ 13·0	824 326	2 965	754 491	2 714
Gran-Bresnitz-Schemnitz	23	597	1 539	717	2 230	2 947	128	3 847	167	— 23·4	40 295	1 752	42 336	1 841
Gömörer Industriebahnen	168	6 048	9 982	4 964	28 919	33 883	202	34 419	205	— 1·5	318 161	1 894	320 253	1 906
Dalya-Vinkovci-Brod	104	9 856	12 808	11 222	19 641	30 863	297	. .	. .	. .	237 043	2 370	. .	. .
Waagthalbahn	140	25 956	21 263	21 942	39 296	61 238	437	69 266	495	— 11·7	540 646	3 861	475 046	3 626
Summa	4 374	508 584	478 299	610 472	1 733 983	2 344 455	536	2 388 236	564	— 5·0	21 561 944	4 957	20 895 814	4 943
Recapitulation.														
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 258	952 367	1 109 823	1 697 293	5 513 791	7 211 084	1 371	7 857 213	1 496	— 8·4	62 090 847	11 813	61 202 070	11 921
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 618	1 654 997	2 974 385	1 913 084	7 539 204	9 452 288	1 077	9 893 938	1 155	— 5·0	82 853 205	9 661	84 571 273	9 904
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 374	508 584	478 299	610 472	1 733 983	2 344 455	536	2 388 236	564	— 5·0	21 561 944	4 957	20 895 814	4 943
Hauptsumme	18 250	3 115 948	4 562 507	4 220 849	14 786 978	19 007 827	1 042	20 139 387	1 115	— 6·5	166505996	9 158	166669157	9 311

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Berlin, den 26. November 1879.

In Folge Neuvermessung ergiebt sich für die am 9. d. Mts. eröffnete Secundärbahn Malchin-Waren statt der in unserer Bekanntmachung vom 11. d. Mts. in No. 89 dieser Zeitung (S. 1232) angegebenen Länge von 27,65 km eine solche von 27,60 km.

Berlin, den 1. December 1879.

Einer Mittheilung der Königlichen Direction der Ostbahn zufolge, ist am heutigen Tage die zwischen Heiligenbeil und Wolitnik belegene, seit dem 1. Juli d. J. provisorisch für den Personenverkehr eröffnete Haltestelle Hoppenbruch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die Entfernung Heiligenbeil-Hoppenbruch beträgt 7,53 km, Hoppenbruch-Wolitnik 4,73 km.

Die geschäftsführende Direction.

Nassauische Eisenbahn. Am 15. November d. J. wurde die zwischen Fürfurt und Weilburg gelegene, bisher nur für den Wagenladungsverkehr eröffnete Haltestelle Guntersau auch für den gesammten Stückgutverkehr eröffnet.

---

2. Ausloosungen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Am 27. December d. J., Vormittags 9 Uhr wird die Verloosung der für das Jahr 1880 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft:

a) der in Gemässheit des Privilegiums vom 17. August 1845 ausgegebenen Obligationen Ltt. A u. B,

b) der in Gemässheit des Privilegiums vom 25. August 1862 ausgegebenen Obligationen Ltt. C neue Emission,

c) der in Gemässheit des Privilegiums vom 27. März 1872 ausgegebenen Obligationen Ltt. D neue Emission,

d) der in Gemässheit des Privilegiums vom 13. October 1873 ausgegebenen Obligationen Ltt. E,

sowie die Verbrennung der bis dahin zur Amortisation eingelösten Prioritäts-Obligationen in unserem hiesigen Geschäftslocale auf dem Potsdamer Bahnhofe stattfinden. Berlin, den 26. November 1879. Das Directorium. (1499)

3. Auszahlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Nicht erhobene Dividenden- und Zinscoupons. Von nachstehenden Actien der Pfälzischen Ludwigs-, Maximilians- und Nordbahnen sind die Dividenden, resp. Zinsen noch nicht erhoben worden.

I. Pfälzische Ludwigsbahn.

a) Dividendencoupons.

Vom Jahre 1874. No. 2601 2976 3687 5538 9896 13726 17119 17129 17350 17777 17894 17895 18376 19780 20290 20414 21555 22487 22524.

Vom Jahre 1875. No. 2601 2976 3999 4461 5538 9896 13726 17777 21549 22467 22468 22469.

Vom Jahre 1876. No. 66 67 561 1378 1473 1938 2601 2976 3026 3996 4149 5538 9494 9896 10080 12414 12415 12416 12417 12418 13726 17777 18299 18300 18326 18529 18651 18731 19419 21549 22148 22149 22328 22467 22468 22469 23057 23058.

b) Actien-Zinscoupons.

1. Juli 1874. No. 7358 9896 13726 18376 19780 20414 21555 22487 22524 23222.

1. Januar 1875. No. 472 9896 13726 18376 19780 20414 21258 21555 22487 22524.

1. Juli 1875. No. 5130 6866 9896 13385 13726.

1. Januar 1876. No. 7625 9877 9896 10715 13726 14266.

1. Juli 1876. No. 3795 9896 10166 13726.

1. Januar 1877. No. 2315 2657 4976 7431 7433 7917 9896 9928 10777 12425 12723 13349 13726 19310 20717.

1. Juli 1877. No. 2315 5189 7439 9896 13726.

II. Pfälzische Maximiliansbahn.

a) Dividendencoupons.

Vom Jahre 1874. No. 83 84 159 446 880 899 1540 1541 1542 1543 2349 2461 2512 3978 4211 4289 4290 5552 6253 7082 10605 12032 12033 12285 12343 12678 12815 12816 13181 13182 13268.

Vom Jahre 1875. No. 83 84 159 325 326 446 880 899 1448 1540 1541 1542 1543 2349 2461 3253 3978 4211 5335 5552 6253 7082 7193 7208 7209 7210 7211 7212 7213 7214 7215 7216 7217 7218 7219 7220 7221 7222 7223 7224 7225 7226 7227 7228 7229 7230 7231 7232 7233 7234 7235 10605 12032 12033 12285 12343 12678 12815 12816 13181 13182 13268.

Vom Jahre 1876. No. 83 84 278 325 326 374 437 446 880 899 935 1428 1448 1540 1541 1542 1543 2132 2461 2628 3253 3551 3552 3553 3554 3555 3766 3767 3978 4211 4289 4290 4671 4672 4783 5107 5210 5552 5946 6253 6325 6326 6345 6840 7082 7190 7191 7192 7193 7208 7209 7210 7211 7212 7213 7214 7215 7216 7217 7218 7219 7220 7221 7222 7223 7224 7225 7226 7227 7228 7229 7230 7231 7232 7233 7234 7235 9035 9664 9665 10605 11179 11236 11390 11463 11594 11699 11928 12278 12283 12284 12285 12343 12432 12433 12630 12678 12714 12715 12716 12722 12723 12724 13181 13182 13245 13268.

b) Actien-Zinscoupons.

1. Januar 1875. No. 8672.

1. Juli 1875. No. 4281 7082.

1. Januar 1876. No. 5010 7082.

1. Juli 1876. No. 981 6083 6084 7082 12921 12922.

1. Januar 1877. No. 4671 4672 7082 9035 11390 12577.

1. Juli 1877. No. 4671 4672 7082 9035 11390.

III. Pfälzische Nordbahnen.

Actien-Zinscoupons.

1. Juli 1874. No. 4795 4796 4797 20127.

1. Januar 1875. No. 4795 4796 4797.

1. Juli 1875. No. 4795 4796 4797 20762.

1. Januar 1876. No. 4795 4796 4797 8041 10527 10528 11659 17275 17276 17312 17756 20359 21353.

1. Juli 1876. No. 4795 4796 4797 7210 7211 7212 9799 9800 9801 9802 9806.

1. Januar 1877. No. 4273 4274 4795 4796 4797 7210 7211 7212 7906 9799 9800 9801 9802 9806 13734 13820 15530 20761.

1. Juli 1877. No. 4533 4795 4796 4797 6172 6651 7210 7211 7212 9504 9799 9800 9801 9802 9806 11700 13021 13734 13820 15530.

Die Eigenthümer vorgenannter Actien werden andurch aufgefordert, sich zur Einlösung der betreffenden Coupons zu melden.

Für den Fall, dass die Einlösung dieser Coupons in der durch § 78 der Satzungen vorgeschriebenen Frist nicht bewerkstelligt werden sollte, sind dieselben in Gemässheit des erwähnten § der Satzungen als ungiltig und kraftlos zu betrachten und fallen die bezüglichen Zinsenbeträge der Gesellschaftscasse anheim. Ludwigshafen, 1. December 1879. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (1505)

4. Entbehrliche Wagen.

Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn. Zwickau-Weida.
40 Stück mittelbordige offene Güterwagen
10 „ hochbordige offene „ und
8 „ zu Langholztransporten eingerichtete Wagen,
sämmtlich von je 10 000 kg Tragfähigkeit.
Weida, am 26. November 1879.

5. Tarifwesen.

Die in den Deutschen Eisenbahnverbänden vom 1. October d. J. ab eingetretene Versetzung des Artikels Cement aus Specialtarif II in Specialtarif III findet für den Deutsch-Polnischen Verband keine Anwendung. Bromberg, den 27. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn Namens der am Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen. (1515J)

Hof-Meininger Eisenbahnverband. Mit dem 1. December a. c. treten die Nachträge VII zum Tarifheft II, X zum Tarifheft III und VII zum Tarifheft IV in Kraft, welche anderweite ermässigte Frachtsätze für Bodenbach und Tetschen enthalten. Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 29. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1511)

Zum Gütertarif vom 15. October 1878 für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen Verkehr** tritt am 1. December cr. der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend: Tarifvorschriften, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Dortmund, Dortmund-Union und Hoerde der Köln-Mindener resp. Bergisch-Märkischen Bahn, sowie neue Frachtsätze für die Bergisch-Märkische Station Deutz und Berichtigungen. Verkaufspreis 10 Pf. Köln, 29. November 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (1510)

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 17. ds. Mts. veröffentlichen wir, dass der directe **Gütertarif für den Italienisch-Deutschen Verkehr,** soweit er Frachtsätze mit diesseitigen Stationen enthält, bis Ende März 1880 bestehen bleibt. Dresden, den 29. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1512)

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Durch den mit dem 1. December a. cr. in Kraft tretenden Nachtrag XV zum diesseitigen Local-Güter-Tarif vom 1. Juli 1877 gelangen anderweite, theilweis ermässigte Tarifsätze für die Güterbeförderung auf der Berliner Ringbahn zur Einführung.

Exemplare des Nachtrages sind bei unseren Güter-Expeditionen zum Preise von 0,25 M. pro Stück käuflich zu haben. Berlin, den 29. November 1879. Königliche Direction zugleich Namens der Verwaltungen der übrigen in Berlin mündenden Eisenbahnen. (1514)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahn-Verbande treten am 1. December d. J. die Nachträge No. 5 zum Tarifheft 3 und No. VI zu dem vom 15. Februar d. J. ab gültigen Holzausnahmetarif in Kraft, enthaltend Tarifsätze für den Güter-Verkehr zwischen der Hessischen Ludwigsbahn-Station Mannheim-Neckarvorstadt und diesseitigen Stationen. — Verkaufspreis je 5 Pf. — Köln, 29. November 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (1509)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 8. November d. J. betreffend die Aufhebung der bestehenden Tarife des rubricirten Verbandes am 1. Januar 1880 neuen Styls bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass von genanntem Tage ab ein neuer Deutsch-Russischer Gütertarif mit theilweise ermässigten, theilweise erhöhten Frachtsätzen in Kraft tritt.

In den neuen Gütertarif werden aufgenommen und hören auf als selbstständige Tarife zu existiren:

a) der Tarif mit Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen, giltig vom 15./27. September 1879,
b) der Tarif mit Stationen der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, giltig vom 3./15. October 1879.

Der Tarif mit den Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn südlich ab Minsk bleibt auch nach dem 1. Januar 1880 als selbstständiger Tarif bestehen.

Der Tarif ist vom 20. December d. J. ab von den Stationscassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Inzwischen wird auf eventuelle Anfragen in Betreff der Beschaffenheit des Tarifs und der Höhe der Frachtsätze die unterzeichnete Direction Auskunft ertheilen. Bromberg, den 28. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1516 J.)

Zum Gütertarif vom 1. Januar cr. für den **Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischen** Verkehr tritt am 1. December cr. der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend Tarifvorschriften, neue Frachtsätze für die Württembergischen Stationen Böblingen, Freudenstadt, Giengen an der Brenz und Herrenberg, sowie für Station Deutz der Bergisch-Märkischen und Castrop (Stadt) der Köln-Mindener Bahn, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Dorsten, Dortmund, Dortmund-Union und Hoerde der Köln-Mindener resp. Bergisch-Märkischen Bahn und für Station Friedrichshafen der Württembergischen Bahn. Verkaufspreis 10 ₰. Köln, 28. November 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1506)

Zum **Bayerisch-Sächsischen Tarife** vom 10. August 1877 ist der VII. Nachtrag, gültig vom 1. December 1879 ab, erschienen. Derselbe ist bei unseren betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,05 ℳ zu erlangen. Dresden, am 29. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenb. v. Tschirschky. (1500)

Am 1. December cr. gelangt Nachtrag VII zum Tarifheft I des **Hof-Meininger Eisenbahnverbandes** zur Ausgabe. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 28. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1501)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 10. December d. J. ab werden Nachträge zu den Verbands-Gütertarifheften No. 5, 6, 7, 9—18 und 23 eingeführt welche directe Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Coblenz und Niederlahnstein der Nassauischen Bahn enthalten. Näheres ist in den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. Erfurt, den 24. November 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1503)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit tritt Nachtrag XXII zu Heft No. 24/29 des Verbands-Gütertarifs in Kraft. Derselbe enthält abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, der Berlin-Görlitzer Bahn, sowie Dresden-Friedrichstadt einer- und verschiedenen Lothringisch-Luxemburgischen Stationen andererseits, ferner einige Berichtigungen zu den durch Nachtrag XXI eingeführten Sätzen für Elsterwerda und Werdau. Hierdurch werden neben Ermässigungen auch geringe Erhöhungen der seitherigen Taxen herbeigeführt. Die Erhöhungen treten jedoch erst vom 1. Januar 1880 in Kraft. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,25 ℳ bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erhalten. Erfurt, den 24. November 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1504)

Nordostsee-Hannover-Thüringischer Verbandsverkehr. Zum Verbandsgütertarife treten am 1. December c. in Kraft:
Nachtrag VIII zum Heft 2,
„ VII „ „ 3,
„ X „ „ 8,
theilweis ermässigte Frachtsätze im Verkehr mit den Stationen Coburg und Lichtenfels der Werrabahn, sowie Druckfehlerberichtigungen enthaltend.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch Exemplare der Nachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 27. November 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1502)

Am 1. December d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife für den **Magdeburg-Sächsischen** Verbandsgüterverkehr in Kraft. Exemplare desselben sind von den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück zu erlangen. Dresden, am 25. November 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (1494)

6. Submissionen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Anfertigung und Lieferung von 2 670 Tonnen Eisenbahn-Schienen 0,130 m hohen Profils aus Bessemerstahl soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die der Vergebung zu Grunde liegenden Bedingnisshefte sind nebst der betreffenden Zeichnung auf unserem technischen Centralbureau dahier zur Einsicht der Submittenten aufgelegt. Es können diese Ausarbeitungen auch auf Ersuchen gegen Erstattung der Selbstkosten von hier zugesendet werden.

Die Submissionen sind längstens bis zum 11. December l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Stahlschienen". Mainz, den 25. November 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (1507)

Die Lieferung der diesseits für das Jahr 1880 erforderlichen **Telegraphen-Apparate** und **Materialien** soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Bedarfs-Nachweisung liegen im Secretariat der Bureau-Abtheilung II zur Einsicht offen und können Druckexemplare gegen Erstattung der Kosten von 75 Pfg. pro Stück von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Telegraphen-Apparaten und Materialien"
bis zum **20. December d. J., Vormittags 10 Uhr,** um welche Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in unserm Centralbureau hierselbst stattfinden wird, an uns einzureichen. Elberfeld, den 25. November 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1508)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung der für die Werkstätten der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau, Posen und Ratibor im Jahre 1880 erforderlichen circa 2000 cbm kiefernen Bretter und Bohlen sollen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Kieferhölzern"
bis zum Submissionstermine am
Freitag, den 19. December d. J.,
Vormittag 11 Uhr
versiegelt und portofrei an unser maschinentechnisches Bureau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Sämmtliche Kieferbretter und Bohlen, welche in frisch geschnittenem Zustande geliefert werden können, müssen in der Zeit vom 1. März bis ultimo Mai k. J. in monatlich gleichen Raten geliefert werden.

Im Uebrigen liegen die Lieferungsbedingungen in unserem maschinentechnischen Bureau zur Einsicht aus, auch können von dieser Dienststelle Exemplare derselben auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Copialien mit 1 Mark pro Exemplar entnommen werden. Breslau, 27. November 1879. Königl. Direction. (1513)

Privat-Anzeigen.

Schriften über Bahn-Betrieb.

Wir machen weitere Fachkreise mit folgenden bei uns erschienenen Publicationen über Bahnbetrieb aufmerksam:

Schweizerische Eisenbahn-Statistik.
I. Band: Betriebsjahr 1868 mit 1 Karte. 4°. geb. Preis 6 Mark.
II. „ Haupt-Betriebsresultate von 1868—1873. Folio, geb. Preis 3½ Mk.
III. Band: 1. Lieferung: Betriebsjahr 1873. Folio, broch. Preis 6 Mark.
IV. „ Betriebsjahre 1874—1876. Folio, geh. Preis 6 Mark.
V. „ Betriebsj. 1877. Folio, broch. 6 M.

Transport-Reglement der Schweizer. Eisenbahnen. Genehmigt vom hohen Bundesrath durch Beschluss vom 9. Juni 1876. Gültig vom 1. Juli 1876 an. Mit ausführlichem Inhalts-Verzeichniss, Sachregister und einem Verzeichniss der Waaren und Gegenstände, welche zur Beförderung nur bedingungsweise mit besondern Vorschriften od. gar nicht zugelassen werden. Nebst einem Anhange: Das Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen, vom 20. März 1875. gr. 8°. broch. Preis 1,20 Mark.

Signal-Ordnung für Schweizer. Eisenbahnen. Nebst **graphischer Darstellung aller Signale,** 39 Blatt in feinem Farbendruck. kl. 8°. geh. Preis 4 Mark.

Verlag von ***ORELL FÜSSLI & Co.,*** Technische Buchhandlung in **Zürich.**

Bureau für Patentangelegenheiten
gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT. Civil-Ingenieur
W. Berlin. Königgrätzerstr. 131
Maschinen-Comissions-Geschäft
Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

J. P. Piedboeuf & Co.
in Düsseldorf-Oberbilk

Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren
für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen,
event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,
alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.
Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig
Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

Neue Friedrichstr. 37. BERLIN C. Neue Friedrichstr. 37.
Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.
Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

Fabrik- Marke.
Portland-Cement
empfiehlt unter Garantie **unbedingter** Volumbeständigkeit und **hoher** Erhärtungsfähigkeit
BONNER BERGWERKS- UND HÜTTENVEREIN
Cementfabrik bei Obercassel bei Bonn.

Verlag von **Friedrich Vieweg und Sohn** in **Braunschweig.**
(Zu beziehen durch jede Buchhandlung.)
Die Mechanik der Zwischen- und Arbeitsmaschinen.
Dritter Theil von Dr. Julius Weisbach's Ingenieur- und Maschinen-Mechanik. Bearbeitet von **Gustav Herrmann,** Prof. an der Königl. polyt. Schule zu Aachen.
Zweite verbesserte und vervollständigte Auflage. Mit zahlreichen in den Text eingedruckten Holzstichen. gr. 8. geb. Erste Abtheilung. Complet in 11 Lieferungen. Preis zus. 23 Mark.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken
chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Alle Correspondenzen für beide Etablissements werden nach Leipzig erbeten.

J. Landauer,
Fabrikation
wasserdichter Leinen-Stoffe,
Wagen- & Waggon-Decken
(Planen oder Persennige)
in Chemischer, Cautchouk- und Theer-Präparation.
Marquisen; Garten-, Manöver-, Lazareth- und Verbinde-Zelte.
Wasserdichte Anzüge für Schiffer, Bergleute und Arbeiter.
Feuereimer, wasserdichte Pferde-Decken mit und ohne Futter.

L. Peters & Co.,
Mechanische Segeltuch- und Leinen-Weberei.
Fabriken in Zörbig (Prov. Sachsen)
Comptoir in Leipzig.

Dampfkrahnen bewährter Construction, sofort lieferbar; **Dampfbagger** in allen Grössen erbauen als Specialität
Gebrüder Schultz, Mainz.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Klosterstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 95. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 8. December 1879.

Betrachtungen über die bei Verstaatlichung der Preussischen Privateisenbahnen zu gewährenden Garantien.

Die Garantien in der Form, in welcher sie von dem Plenum der Eisenbahncommission beschlossen sind, berühren nur zwei Seiten der Eisenbahnverwaltung, nämlich:

1. die Verwendung der Ueberschüsse und
2. die Mitwirkung von Bezirks- und Landeseisenbahnräthen bei den Tarifen, Betriebs- und Bahnpolizeireglements.

Die in der Resolution erwähnte Mittheilung der Normalsätze der Tarife an die Landesvertretung giebt dieser kein neues Recht, da ihr immer als eine selbstverständliche Befugniss zustand, Auskunft über alle Verwaltungshandlungen der Regierung, also auch Mittheilung der Grundsätze der Tarifbildung zu fordern.

I.

Hinsichtlich der Verwendung der Ueberschüsse, d. h. derjenigen Beträge, welche nach Deckung der Betriebskosten und aller Verpflichtungen, namentlich derjenigen, welche sich aus den Ankaufsverträgen mit den Privatbahnen ergeben, ist bestimmt, dass an erster Stelle ein bestimmter Betrag, nämlich zunächst für ein Capital von 1 396 000 M. der Betrag von 59 800 000 M., im Falle späterer Erhöhung der Eisenbahnschuld noch 4 pCt. von dem erhöheten Betrage zur Verzinsung der Staatseisenbahnschuld, an zweiter Stelle im Falle eines Deficits im Staatshaushalte zur Deckung desselben bis in maximo 2 200 000 M. an die Staatscasse abzuliefern sind, und die darüber hinaus sich noch ergebenden Ueberschüsse bis zu 1 pCt. der jeweiligen Staatseisenbahncapitalschuld zu einem Reservefonds hinterlegt werden, welcher ausschliesslich zur eventuellen Ergänzung der für die Verzinsung der Staatseisenbahncapitalschuld erforderlichen, über den Normalbetrag des Reservefonds sich ergebenden Jahresüberschüsse dienen soll. Ob und in welchem Betrage künftig Verwendungen aus Staatsmitteln (mögen sie durch Credit oder auf andere Weise disponibel gestellt sein) der Eisenbahnschuld zugerechnet werden sollen, ist der Bestimmung in jedem einzelnen Falle vorbehalten. Aus den Verhandlungen der Commission ergiebt sich, dass man daran gedacht hat, für solche Bahnen, welche keine oder keine volle Rente zu liefern versprechen, das Anlagecapital ganz oder theilweise der Staatseisenbahnschuld nicht zuzurechnen, die Eisenbahnverwaltung also überhaupt nicht oder nur zu einem geringeren Theile mit der Verzinsung des für diese Bahnen verwendeten Capitals zu belasten.

Die finanziellen Garantien führen also zu einer Trennung des Eisenbahnhaushalts von dem übrigen Staatshaushalt. Ob der Finanzminister künftig überhaupt in die Verwaltung der Eisenbahnen noch hinein zu reden berechtigt ist, so lange die Verzinsung der Schuld geleistet wird, ist nicht ausgesprochen; sollte er aber auch dieses Recht formell behalten, so wird es doch mit wenig Nachdruck geübt werden. Der Eisenbahnminister wird den Finanzminister — wenn nicht ganz besondere Verhältnisse obwalten — immer darauf verweisen, dass der Staatshaushalt ja zufrieden sein könne, wenn der Eisenbahnhaushalt seinen Verpflichtungen gerecht werde und dass der Staatshaushalt kein Interesse an höheren Erträgnissen der Eisenbahnen habe, da diese ihm doch erst dann zu Gute kommen können, wenn der Reservefonds gefüllt und darüber hinaus noch $^1/_2$ pCt. der gesammten Staatseisenbahnschuld zur Amortisation derselben verwendet sei, und auch in diesem Falle erst Kraft eines besonderen Gesetzes.

Die Bestimmung, dass die Eisenbahncasse nicht voll mit der Verzinsung aller Eisenbahnverwendungen belastet werden soll, ist nicht unbedenklich. Denn die Entscheidung darüber, welche Rente eine zu bauende Bahnlinie verspricht, ist sehr schwer, und namentlich dann, wenn es sich darum handelt, diese Entscheidung nicht für eine kurze Zeit, sondern für immer zu treffen; es wird also sehr leicht vorkommen, dass man im Laufe der Zeit rentabel werdende Bahnen für unrentabel angesehen hat und umgekehrt; die wirthschaftliche Verwaltung einer Bahn wird auch dadurch nicht gefördert, dass bei ihr auf Rente nicht gesehen zu werden braucht und endlich kann es sich doch gar nicht um den Bau so ausgedehnter unrentabler Bahnen handeln, dass durch die für diese zu übernehmenden Zinsen die Eisenbahncasse über die Gebühr belastet werden könnte.

Glaubt man aber etwa an dem Princip festhalten zu müssen, dass die Eisenbahncasse Zinsen nur insoweit übernehmen solle, als sie voraussichtlich aus der Rente gedeckt werden können, so empfiehlt sich mindestens, die Amortisation der nicht dem Eisenbahncapital zugeschlagenen Capitale in der Weise der Eisenbahnverwaltung aufzulegen, dass der Amortisationsfonds an **erster** Stelle zur Tilgung solcher Anleihen dient.

Die Rechte der Landesvertretung bezüglich der Controle des Eisenbahnhaushaltes sollen natürlich durch die finanziellen Garantien nicht alterirt werden; ist ihr aber schon jetzt die Ausübung ihrer Befugnisse schwer gewesen, so wird sie künftig noch schwerer, ja es mag bezweifelt werden, ob sie überhaupt noch

mit einiger Aussicht auf Erfolg geübt werden können. Eine sich nicht blos auf Aeusserlichkeiten richtende Prüfung der Positionen von Etats und Rechnungen ist nur dann möglich, wenn man die Entstehung der Zahlen, die Umstände, welche zur Bildung des Einnahmepostens, zur Entstehung der Ausgaben gewirkt haben, kennt.

Nun ist es selbst für ein Directionsmitglied einer grösseren Eisenbahnverwaltung, welches speciell die Etatsangelegenheiten bearbeitet und mit den Verhältnissen seiner Bahn genau bekannt ist, eine keineswegs leichte Sache, die Einnahme- und Ausgabeziffern des Etats festzustellen und die Ausgaben sachgemäss zu controliren; denn die Zahlen, welche im Etat und in der Jahresrechnung erscheinen, sind das Product so vieler Einzelzahlen und beruhen auf so vielen verschiedenartigen und wechselnden Umständen, dass es des eingänglichsten Studiums bedarf, um eine vollständige Kritik ausüben zu können.

Diese in dem räumlichen Umfange der Eisenbahnen und in der Vereinigung mehrerer in sich sehr complicirter und einander gegenseitig beeinflussender geschäftlicher Thätigkeiten (Bauten, Zugförderung, Bahnunterhaltung, Werkstätten etc.) liegenden besonderen Schwierigkeiten steigen mit der Ausdehnung des Netzes; sie werden bei einem Netze, welches ganz Preussen umfasst, selbst der Centralverwaltung ihre Aufgabe sehr erschweren, für einen ausser der Verwaltung Stehenden ist jedes Eindringen fast unmöglich, denn ihm fehlt dazu nicht blos die Kenntniss des Eisenbahnwesens, sondern er kann doch nur ein beschränktes Material benutzen und ist mit jeder Auskunft auf die zu controlirende Eisenbahnverwaltung angewiesen. Die Prüfung des Eisenbahnetats wird für jeden Abgeordneten eine sehr undankbare Aufgabe sein, zumal die Bestimmungen über die Verwendung des Ueberschusses das Interesse an dem Erfolge der Prüfung sehr vermindern. Denn so lange als einerseits die Zahlung der Zinsen an die Staatscasse nicht berührt wird und so lange als andererseits nicht die Amortisationsquote von $1/2$ pCt. überschritten ist, kann nur eine Verschiebung zwischen den drei Verwendungen des Ueberschusses: Zinszahlung, Reservefonds und Amortisation, der Erfolg der Prüfung sein, auf den Staatshaushalt bleibt sie ohne Einfluss.

Diese Sachlage fordert wohl kaum zu einer gründlichen Prüfung des Eisenbahnhaushaltes auf; die Controle wird es in gewöhnlichen Zeiten, d. h. so lange nicht zu befürchten ist, dass die Eisenbahncasse ihren Verpflichtungen gegen die Staatscasse nicht nachkommen könnte, sich nicht schwer machen.

Natürlich ist es nicht dieses Resultat, welches man durch die Garantie erreichen will, man hat vielmehr wohl beabsichtigt, die Eisenbahnverwaltung, durch den Zwang mindestens einen gewissen Betrag heraus zu wirthschaften, zu sparsamem Betriebe zu veranlassen und sie gegen die Anforderung übermässiger Herabsetzung der Tarife schützen wollen. Als eine Folge hiervon erwartet man wohl eine gewisse Stetigkeit des Ertrages der Eisenbahnen; die unvermeidlichen Schwankungen desselben sollen durch den Reservefonds und die Amortisation mehr ausgeglichen, jedenfalls aber von dem übrigen Staatshaushalte fern gehalten und namentlich soll vermieden werden, dass zeitweilige grosse Eisenbahnüberschüsse zu einer grossen Vermehrung der laufenden allgemeinen Ausgaben führen, deren Einschränkung beim Eintritt schlechterer Zeiten sehr schwer ist.

Diese Zwecke werden aber nur in einem gewissen Masse erreicht.

Die Eisenbahnverwaltung wird sich sicherlich mit allen Kräften bemühen, die Schuldzinsen, event. den Zuschuss zu denselben bis zu 2 200 000 M., aufzubringen, sie hat auch noch Interesse daran, Reservefonds anzusammeln; die Amortisation kann ihr ziemlich gleichgültig sein, da derselbe Betrag bis zur gänzichen Schuldtilgung — ein wohl nie eintretender Fall — an die Staatscasse abgeführt werden muss.

Der Ertrag der Eisenbahnen wird aber von so vielen Umständen beeinflusst, welche die Verwaltung nicht beseitigen kann, dass durch die beabsichtigten Einrichtungen die daraus hervorgehenden Schwankungen nur zum geringeren Theile beseitigt werden. Es ist z. B. sehr wohl möglich, dass schon in den nächsten Jahren die Betriebskosten der Eisenbahnen in Folge der Erhöhung der Lebensmittel-, Kohlen- und Eisenpreise erheblich und stärker steigen, als die Einnahmen.

Die Preussischen Staatseisenbahnen werden durch solche Preiserhöhungen besonders stark betroffen, weil sie nicht mit Erneuerungsfonds arbeiten, sondern die erforderlichen Erneuerungen, namentlich Beschaffung von Schienen, Schwellen und Betriebsmitteln aus laufenden Betriebseinnahmen bestreiten. Es ist dabei zu beachten, dass in den letzten Jahren die Staatseisenbahnen sich in einer Periode befunden haben, welche geringere Erneuerungen, als die durchschnittliche Abnutzung betrug, erforderte; für die Etatsperiode 1880/81 ist nach dem dem Abgeordnetenhause vorliegenden Etat die Abnutzung um 3 527 000 M. grösser, als die beabsichtigte Erneuerung. Es wird also vielleicht bald eine stärkere Erneuerung als die durchschnittliche Abnutzung nöthig sein und wenn diese Periode mit einer namhaften Erhöhung der Preise zusammenfällt, so werden dadurch die Ausgaben sehr erheblich wachsen und, wenn nicht zufällig eine entsprechende Erhöhung der Einnahmen stattfindet, werden die Reinerträge sehr stark zurückgehen.

Zur Erläuterung dessen möge die nachfolgende (S. 1315) aus der Preussischen Eisenbahnstatistik zusammengestellte Tabelle der Einnahmen und Ausgaben der Preussischen Eisenbahnen von 1868—1877 dienen.

Es ergiebt sich daraus z. B. für die Preussischen Staatsbahnen bei einer Erweiterung von etwa 90 km in der Brutto-Einnahme von 1873 auf 1874 eine Steigerung von rund 7 200 000 Mark, in den Ausgaben von 17 000 000 M., in den Reineinnahmen eine Verminderung von 8 500 000 M. Das Jahr 1875 bringt gegen 1874 bei einer Erweiterung von 120 km nur eine Mehreinnahme von 400 000 M., dagegen eine Minderausgabe von 15 500 000 M. (so dass die Ausgabe von 1873 nur noch um 1 500 000 M. überschritten wird) und einen Mehrertrag von 16 000 000 M., um 6 500 000 M. mehr als 1873. In den Jahren 1876 und 1877 sind die Einnahmen, obwohl in diesen zwei Jahren die Länge der Staatsbahnen um 570 km gewachsen ist, stationär geblieben, die Ausgaben aber ferner um 10 000 000 M. zurückgegangen; der Reinertrag von 1877 übersteigt den von 1875 um nahezu 10 000 000 M. In dem Reinertrage pro Kilometer findet sich die in dieser Periode bedeutende Differenz zwischen maximum (1876 = 13 025) und minimum (1874 = 8 547) von 4 478.

Weit geringere Schwankungen zeigen sich in den Ausgaben und Reinerträgen bei den Privateisenbahnen zum grossen Theile deshalb, weil dieselben (sowohl die unter Staatsverwaltung stehenden, als die selbstständigen) die Erneuerungen aus Fonds bestreiten und dass deshalb unter den Ausgaben bei ihnen nicht die wirklichen Erneuerungsausgaben, sondern die Rücklagen zu den Fonds erscheinen. Eine wie grosse Rolle diese Fonds spielen, ergiebt sich daraus, dass der Ueberschuss derselben über die Ausgaben 1868—1877 betragen hat bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen 35 386 251 M., bei den selbstständigen Privatbahnen 44 108 608 M., der Bestand ult. 1877 46 757 968 M. resp. 76 968 476 M., zusammen 123 726 444 M.

Wenn nach dem sich bei den sämmtlichen Privatbahnen ergebenden Durchschnitte von 9 549 M. pro Kilometer für das Jahr 1877 der Fonds der Preussischen Staatsbahnen normirt würde, so müsste er über 45 000 000 M. betragen.

Ein wirklich wirksames Mittel zur Herbeiführung einer möglichst grossen Stabilität der Reinerträge der Staatseisenbahnen scheint uns nur in der Einführung des Privatbahnprincips: der Erneuerung aus Erneuerungsfonds zu liegen; einen solchen Fonds zu schaffen böte sich auch die beste Gelegenheit, indem man zu ihrer ersten Dotirung die Fonds der zu erwerbenden Privatbahnen verwenden könnte. Allerdings würden dann auch regelmässige Rücklagen, der Abnutzung entsprechend, gemacht werden müssen.

Liegt hiernach bei dem jetzigen Verwaltungssystem die Möglichkeit grosser Ausgabeschwankungen weit näher, als man bei Abfassung der finanziellen Garantien angenommen zu haben scheint, so ist nun noch zu berücksichtigen, dass zwei Ursachen

bei einem ausschliesslichen Staatsbahnsystem darauf hinwirken, die Erträge zu vermindern.

Die erste ist ein zu schneller und die Rentabilität zu wenig berücksichtigender Fortschritt in der Vermehrung der Bahnen.

Die Eisenbahnverwaltung selbst hat einen sehr wirksamen Antrieb, fortwährend mit Neubauten vorzugehen, da sie das grosse zu solchem Zwecke einmal vorhandene Personal und Material nicht unbeschäftigt lassen mag; noch mehr werden aber in dieser Richtung andere Interessen wirken. Hat der Staat durch die ausschliessliche Uebernahme des Eisenbahnwesens einmal die Verpflichtung anerkannt, auch für den Eisenbahn bau mit seinen Mitteln einzutreten, so ist es ganz natürlich, dass kein Landestheil hinter dem andern zurückstehen will, dass ein Abgeordneter sich bemüht den Bau derjenigen Bahnen durchzusetzen, welche im Interesse seiner Heimath oder seines Wahlkreises liegen, und dass seine Zustimmung zu anderen Bahnbauten in einer gewissen Beziehung dazu stehen wird, dass auch den von ihm vertretenen Interessen ihr Recht wird. Besonders lehrreich ist in dieser Beziehung das Beispiel, welches wir augenblicklich in Bayern sehen. Bayern hat ein grosses Eisenbahndeficit; von 38 000 000 M. Zinsen, welche die Eisenbahnschuld erfordern, decken die Eisenbahneinnahmen nur 32 000 000 M. Trotzdem besteht das Abgeordnetenhaus auf dem Bau einer grossen Anzahl von Bahnen, welche anerkanntermassen das Deficit noch vergrössern werden, weil alle Landestheile einigermassen gleichmässig mit neuen Bahnbauten berücksichtigt werden wollen; die erste Kammer und die Regierung wollen allerdings wenige Linien gebaut haben, um aber mit dem Abgeordnetenhause eine Einigung zu erreichen, wird man sich doch entschliessen weit mehr Bahnen zu bauen, als zur Zeit zweckmässig ist, und das Deficit wird eine weitere Steigerung erfahren. Es ist kein Grund vorhanden anzunehmen, dass nicht gleiche Ansprüche in Preussen gemacht werden. Die Widerstandskraft gegen dieselben wird aber durch die Trennung des Eisenbahnhaushaltes noch verringert; wenn zur Zeit der Beschlussfassung über neue Bahnen die Eisenbahncasse noch Ueberschüsse über die Abgaben zur Schuldenverzinsung hat, wird man ihr unbedenklich neue Lasten auflegen.

Aehnlich wird es mit den Tarifen gehen. Bald genug wird man aus der Erklärung der Staatsregierung, dass bei der Staatseisenbahnverwaltung die Förderung des allgemeinen Besten an erster Stelle stehen müsse, die Rente erst in zweiter Linie komme, die Forderung ableiten, dass die Reineinnahmen der Eisenbahnen die an den Staatshaushalt zu leistenden Abgaben in der Regel nicht erheblich übersteigen dürfen, und dass, sobald dies der Fall sei, die Tarife ermässigt werden müssen. Für normale Zeiten mag das noch angehen, kommen aber schlechte Zeiten, in welchen der Verkehr sich vermindert, so ist eine Erhöhung besonders schwer, weil die Industrie gerade in solchen Zeiten eine Tariferhöhung schwer ertragen kann und Alles aufbieten wird, eine solche hintan zu halten; man braucht nur daran zu denken, welche Missstimmung die Tariferhöhung des Jahres 1874 hervorgerufen hat und wie schnell sie wieder beseitigt ist, obwohl dadurch nicht allein die Privateisenbahnen, sondern auch die Staatseisenbahnen namhaften Ausfall an ihren Einnahmen erlitten.

Ob es der Eisenbahnverwaltung und der Landesvertretung möglich sein wird, diesen auf fortwährende Verminderung des Ertrages hinwirkenden Bestrebungen genügenden Widerstand zu leisten, möchte nicht zweifellos sein, da ausserordentlich wichtige und verbreitete Interessen dieselben vertreten werden.

1.	2.	3.	4.	5.	6.			7.	8.
					a.	b.	c.		
Jahr	Länge der Bahnen	Die **Gesammt-Ist-Einnahme** (incl. der Reste aus den Vorjahren) betrug	**Ausgaben** 1. für den Betrieb, 2. zur Melioration u. Erweiterung, 3. zur Erneuerung resp. als Beitrag für den Reserve- u. Erneuerungsfonds, 4. sonstige Ausgaben	Es bleiben mithin als **Reinertrag** resp. zur Verzinsung des Anlagecapitals, zur Dividende, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer	In den Ausgaben sind enthalten zur Erneuerung resp. als Beitrag für den Reserve- und Erneuerungsfonds	Davon sind verausgabt	Es gehen also dem Reinertrage noch zu	So dass mithin der Reinertrag **factisch** beträgt	Es entfallen demnach auf einen Kilometer
	km	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
				I. Staats-Bahnen.					
1868	3 272,62	91 597 803	54 927 870	36 669 933	8 326 767	8 326 767	—	36 669 933	11 205
1869	3 374,64	97 421 481	55 181 202	42 240 279	6 927 519	6 927 519	—	42 240 279	12 517
1870	3 427,65	105 914 001	58 801 395	47 112 606	8 604 384	8 604 384	—	47 112 606	13 745
1871	3 577,20	122 851 485	71 379 657	51 471 827	10 607 772	10 607 772	—	51 471 828	14 388
1872	3 851,03	138 795 912	87 603 279	51 192 633	14 478 747	14 478 747	—	51 192 633	13 293
1873	4 011,91	151 485 144	106 846 347	44 638 797	15 128 526	15 128 526	—	44 638 797	11 127
1874	4 100,41	158 707 200	123 661 758	35 045 442	18 335 253	18 335 253	—	35 045 442	8 547
1875	4 221,40	159 129 518	108 039 420	51 090 098	13 444 032	13 444 032	—	51 090 098	12 103
1876	4 487,27	157 786 754	99 340 891	58 445 863	11 610 597	11 610 597	—	58 445 865	13 025
1877	4 796,53	159 090 025	98 944 612	60 145 413	12 391 709	12 391 709	—	60 145 413	12 539
				II. Privat-Bahnen. A. Unter Staats-Verwaltung stehend.					
1868	1 683,15	64 646 220	35 842 233	28 803 987	11 260 943	9 459 252	1 801 691	30 605 678	18 184
1869	1 707,60	67 407 027	37 731 042	29 675 985	10 845 930	8 385 171	2 460 759	32 136 744	18 819
1870	1 813,65	71 011 566	41 892 684	29 118 882	11 406 285	7 966 107	3 440 178	32 559 060	17 952
1871	1 855,95	79 866 675	47 752 914	32 113 761	12 287 757	9 232 596	3 055 161	35 168 922	18 949
1872	1 932,15	85 785 459	54 808 782	30 976 677	13 643 664	12 635 328	1 008 336	31 985 013	16 554
1873	2 314,83	99 643 767	69 497 391	30 146 376	17 203 026	16 187 229	1 015 797	31 162 173	13 462
1874	2 428,10	112 195 683	76 186 905	36 008 778	14 420 358	15 372 834	mithin minus 952 476	35 056 302	14 438
1875	2 642,54	119 882 742	76 958 446	42 924 296	16 610 316	8 944 129	7 666 187	50 590 483	19 145
1876	2 834,51	120 904 713	75 679 066	45 225 647	15 152 026	7 631 196	7 520 830	52 746 477	18 609
1877	3 438,21	128 694 276	80 113 459	48 580 817	16 488 261	8 118 473	8 369 788	56 950 605	16 564
				III. Privat-Bahnen. B. Von Privat-Directionen verwaltet.					
1868	4 933,43	135 700 128	73 521 384	62 178 744	17 263 108	14 522 484	2 740 624	64 919 368	13 165
1869	5 169,45	147 350 406	77 731 530	69 618 876	19 491 333	14 703 942	4 787 391	74 406 267	14 413
1870	5 536,95	163 713 516	88 066 128	75 647 388	20 952 450	15 627 816	5 324 634	80 972 022	14 624
1871	6 346,73	194 858 679	109 806 438	85 052 241	22 877 958	21 060 663	1 817 295	86 869 536	13 687
1872	6 851,35	212 131 593	127 161 834	84 969 759	26 934 819	24 262 884	2 671 935	87 641 694	12 792
1873	7 431,45	239 048 400	157 440 273	81 608 127	35 036 652	32 833 524	2 203 128	83 811 255	11 278
1874	7 694,08	248 798 307	167 509 773	81 288 534	35 627 376	36 469 362	mithin minus 841 986	80 446 548	10 456
1875	8 941,43	281 544 479	178 787 975	102 756 504	33 056 807	29 827 221	3 229 586	105 986 090	11 853
1876	9 665,13	285 579 491	180 489 931	105 089 560	35 712 482	25 624 367	10 088 115	115 177 675	11 917
1877	9 518,87	274 447 114	168 833 011	105 614 103	33 772 097	21 684 211	12 087 886	117 701 989	12 365

Alles zusammengenommen, ist es wahrscheinlich, dass die Garantien eher schädlich als nützlich wirken. Für die Stabilität der Erträge können sie nicht viel leisten, der Fonds ist nicht so ausreichend bemessen — und kann auch wohl nicht so bemessen werden, wenn man nicht andere Vortheile aufgeben will —, dass dessen Höhe eine ausreichende Garantie gewährte. Sie vermindern aber die finanzielle Controle dadurch, dass sie den Anschein erwecken, als ob der Eisenbahnhaushalt wirklich so geordnet sei, dass er in sich stabil sei und dem Staatshaushalt keine Störung verursachen könne. (Schluss folgt.)

Die Deutsch-Oesterreichische Tariffrage

ist in ein neues Stadium getreten.

Der Herr Minister Maybach hat unterm 27. November folgenden Erlass an das Königliche Eisenbahncommissariat in Berlin gerichtet, welches, an die in Prag vom Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverband gefassten Beschlüsse anknüpfend, wichtige Concessionen enthält.

Der fragliche Erlass lautet:

„Berlin, den 27. November 1879.

Auf den Bericht vom 23. d. Mts. 10933 III/I findet sich im Nord- und Ostseehäfenverkehr des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes und in den concurrirenden Seehafenverkehren gegen die Einführung von Ausnahmetarifen zu ermässigten Sätzen für Farbehölzer und Catechu, sowie von Ausnahmetarifen zu den Umkartirungssätzen für Schafwolle, Eisen und Stahl, Cement, Stein- und Braunkohlentheer, ordinäre Glaswaaren und Kartoffeln widerruflich, überall bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, nichts zu erinnern.

Was den Artikel Getreide anlangt, so war durch den Erlass vom 3. d. Mts. II/IV T. 6624 nicht die Beibehaltung der bisherigen Tarife, sondern die von den Verbandsverwaltungen beschlossene und beantragte Herstellung eines neuen Getreideausnahmetarifs auf Grund der sich auf den einzelnen Routen ergebenden niedrigsten Umkartirungssätze genehmigt. Ich will indessen vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs die einstweilige Fortdauer der etwa niedrigeren jetzigen Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, sowie für Mehl und Mühlenfabrikate im Verkehr zwischen Ungarn, sowie Wien, Floridsdorf und Marchegg einerseits und den Nord- und Ostseehäfen andererseits unter der Bedingung genehmigen, dass die Ausfuhr über See in der im Rumänisch-Deutschen Seeexportverkehr bisher in Geltung gewesenen Weise sichergestellt und die ermässigten Tarife nur auf die hiernach nachweislich zur überseeischen Ausfuhr gelangten Transporte angewendet werden. Eine Ermässigung der bestehenden Sätze muss wiederholt abgelehnt werden.

Dagegen will ich gegen die Beibehaltung der jetzigen Rohzuckertarife im Verkehr mit den Nord- und Ostseehäfen bis Ende März 1880 nichts erinnern.

Was die Anträge auf Bewilligung von Ausnahmetarifen für Thran, Fette, Oele, Druckpapier, Garne und Twiste, sowie für Fette aller Art anlangt, so muss zunächst die Vorlage einer Frequenznachweisung und einer Uebersicht der nach den neuen Tarifen in Aussicht stehenden Tarifänderungen in den wichtigeren Relationen, sowie die Begründung der Nothwendigkeit und Zulässigkeit ermässigter Ausnahmetarife nach Massgabe der allgemeinen Erlasse vom 21. Februar und 23. April 1878 erwartet werden. Zur Zeit sind die betreffenden Anträge nicht genügend substantiirt und daher zur Genehmigung nicht geeignet.

Bezüglich der von der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft in ihrem Bericht vom 17. November d. J. mitgetheilten Vereinbarungen der an dem Seehafenverkehr betheiligten Verwaltungen ist ausdrücklich zu bemerken, dass dieselben die Befugnisse der Aufsichtsbehörden nicht berühren und für die Entschliessungen der letzteren einflusslos sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
gez. Maybach.

An das Königliche Eisenbahncommissariat hier.
IV/II T. 7232. Sofort!"

Anschliessen wollen wir noch, dass eine Bekanntmachung der Königlichen Direction der Ostbahn*) mittheilt, dass an Stelle der am 1. Januar ausser Kraft tretenden Deutsch-Russischen Verbandstarife vom gleichen Zeitpunkt ab ein neuer Deutsch-Russischer Gütertarif mit theilweise ermässigten, theilweise erhöhten Frachtsätzen in Kraft tritt. Die Tarife der ersten Gruppe Russischer Eisenbahnen vom 15/27. September und der Petersburg-Warschauer Eisenbahn vom 3/15. October 1879 gehen in diesen Tarif über und hören somit auf, selbstständige Tarife zu sein.

*) Siehe Seite 1325.

Tarif-Conferenz.

Die am 27. und 28. v. Mts. abgehaltene gemeinschaftliche Conferenz der ständigen Tarifcommission und des Verkehrsausschusses hatte als hauptsächlichsten Berathungsgegenstand die Einführung einer II. Stückgutclasse und die Abänderung der Bestimmungen über die allgemeinen Wagenladungsclassen.

Die Berathungen waren durch eine eigene Subcommission vorbereitet, welche ein sehr umfassendes Material gesammelt und einen ausführlichen Bericht vorgelegt hatte. Ihre Anträge, welche darauf abzielten,

eine zweite ermässigte Stückgutclasse für alle Güter der Wagenladungsclassen einzuführen,

die allgemeinen Wagenladungsclassen zu beseitigen und statt bisher 3 (Specialtarif I—III) künftig 4 Wagenladungsclassen für bestimmte Artikel zu machen, von welchen die erste die allgemeinen Wagenladungsclassen ersetzen sollen und von welchen künftig die beiden obersten für mindestens 5 000, die beiden andern für mindestens 10 000 kg angewendet werden sollen und welche eine vollständige Umänderung des jetzigen Tarifsystems herbeiführen würden

wurde im Wesentlichen angenommen. Allerdings war eine lebhafte Opposition gegen dieselben theils Seitens derjenigen, welche das jetzige Tarifsystem dem vorgeschlagenen neuen vorzogen, theils Seitens derer, welche trotzdem, dass sie das letztere an und für sich für besser hielten, doch glaubten der gegenwärtige Zeitpunkt der Ungewissheit im Eisenbahnwesen sei einer neuen grossen Aenderung der Tarife nicht günstig, weil ihr vielleicht durch Erlass des Deutschen Tarifgesetzes in kurzer Zeit wieder eine folgen könne; aber die Majorität entschied sich doch für die Commissionsvorschläge, auf Grund welcher nur noch specielle Ausarbeitungen zu machen sind.

Nähere Mittheilungen über die Vorschläge hoffen wir bald bringen zu können.

Concessionsurkunde,

betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Paulinenaue nach Neu-Ruppin, durch die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft.

Nachdem von dem Aufsichtsrathe der unter der Firma: Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft zu bildenden Actiengesellschaft darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten, den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unterworfenen Bahn von Paulinenaue nach Neu-Ruppin zu ertheilen, ist demselben nachstehende Allerhöchste Concession, sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen unter den nachstehenden Bedingungen ertheilt worden:

I. Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma: Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft und nimmt ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in Neu-Ruppin oder unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an einem anderen, an der Bahn gelegenen Orte.

Die Gesellschaft ist den bestehenden, wie den künftig ergehenden Reichs- und Landesgesetzen ohne Weiteres unterworfen.

II. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagecapital wird auf den Betrag von 1 700 000 M. festgesetzt.

Der Nominalbetrag der von der Gesellschaft auszugebenden Actien darf den Betrag des festgesetzten Anlagecapitals nicht übersteigen.

III. Die gesammte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist einem Vorstande zu übertragen, welcher die Gesellschaft mit den gesetzlichen Befugnissen und Verpflichtungen des Vorstandes einer Actiengesellschaft vertritt und für die Geschäftsführung, insoweit dieselbe der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist.

Die Wahl des Vorstandes oder, falls derselbe aus mehreren Personen bestehen soll, die Wahl des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder bedarf der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Die Geschäftsinstruction für den Vorstand unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Sofern die oberste Betriebsleitung nicht durch den Vorstand selbst erfolgt, finden die vorstehenden Bestimmungen auch auf die Wahl und die Geschäftsinstruction des oder der obersten Betriebsdirigenten Anwendung.

IV. Von den Mitgliedern des Aufsichtsrathes müssen wenigstens zwei Drittel ihren Wohnsitz im Deutschen Reichsgebiete haben.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrathes und dessen Stellvertreter sind stets aus den im Deutschen Reichsgebiete wohnhaften Mitgliedern zu wählen.

V. Die Staatsregierung ist berechtigt, sich in den Fällen, wo sie das staatliche Interesse für betheiligt erachtet, bei den Versammlungen und den Verhandlungen des Aufsichtsraths und der Generalversammlung der Actionäre durch einen Commissar

vertreten zu lassen. Um die Ausübung dieses Rechts zu ermöglichen, ist der Regierung von allen diesen Versammlungen und Zusammenkünften rechtzeitig unter Vorlage einer, die vollständige Angabe der Berathungsgegenstände enthaltenden Tagesordnung Anzeige zu machen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, in den Fällen, in welchen er es für nöthig erachtet, die Berufung ausserordentlicher Generalversammlungen zu verlangen.

VI. Alle die juristische Persönlichkeit der Eisenbahngesellschaft, welcher die in Rede stehende Concession als ein an ihre Person gebundenes Recht ertheilt ist, abändernden Beschlüsse der Gesellschaft, überhaupt alle Abänderungen ihres Gesellschaftsvertrages, welche nach dem in dieser Hinsicht lediglich und allein entscheidenden Ermessen der Staatsregierung den Voraussetzungen nicht entsprechen, unter denen die Concession ertheilt ist, erlangen nur durch die Genehmigung der Staatsregierung Gültigkeit. Insbesondere bedürfen Beschlüsse der Gesellschaft, welche die Uebernahme des Betriebs auf anderen Eisenbahnen, die Uebertragung des Betriebs der eigenen Bahn an eine andere Gesellschaft oder die Fusion mit einer anderen Gesellschaft aussprechen, zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Königlichen Staatsregierung.

Diese Bestätigung ist auch zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen überall dann erforderlich, wenn dieselben vom Staate genehmigt wären.

VII. Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (publicirt im Centralblatt für das Deutsche Reich No. 24 vom 14. Juni 1878) und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen (cfr. § 55 daselbst) massgebend. Die Spurweite der Bahn soll 1,435 m betragen.

VIII. Für den Bau insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. der Staatsregierung bleibt vorbehalten:

die Feststellung der Bahnlinien in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen und Haltestellen,

die Feststellung der Projecte aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie die Feststellung der Projecte für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl, vor und nach Inbetriebnahme der Bahn.

Für alle durch die Ausführung der genehmigten Projecte bedingten Benachtheiligungen des Eigenthums oder sonstiger Rechte des Staats bleibt demselben der Anspruch auf vollständige Entschädigung nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen gegen die Gesellschaft vorbehalten.

2. Die Gesellschaft hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen.

3. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss — längstens — innerhalb 2 Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister in Gemässheit des nachstehenden Artikels XIX erfolgen.

Für die Vorlage der speciellen Bauprojecte, sowie für die Inangriffnahme, die Fortführung, die Vollendung und Inbetriebnahme der einzelnen Strecken und Bauwerke der Bahn können vom Minister der öffentlichen Arbeiten besondere Fristen festgesetzt werden.

4. Für den Fall, dass die Gesellschaft mit der Erfüllung der ihr bezüglich des Bahnbaues obliegenden Verpflichtungen, insbesondere der rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn in Verzug kommen sollte, ist dieselbe zur Zahlung einer Conventionalstrafe von 5 pCt. des auf 1 700 000 Mark festgesetzten Baucapitals mit der Massgabe verpflichtet, dass die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage die Conventionalstrafe als verfallen anzusehen ist, mit Ausschluss des Rechtsweges, dem Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

Zur Sicherstellung dieser Verpflichtungen hat die Gesellschaft bei der Generalstaatscasse den Betrag von 50 000 Mark, in Worten: Fünfzigtausend Mark, in Baar oder in Preussischen Staats- oder vom Staate garantirten Papieren oder in inländischen Prioritätsobligationen, unter Berechnung aller dieser Effecten nach dem Courswerthe, nebst den noch nicht fälligen Zinscoupons und Talons zu hinterlegen und in gerichtlicher oder notarieller Urkunde mit der Massgabe zum Pfande zu bestellen, dass dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Befugniss zusteht, durch Verwendung derselben bezw. durch Veräusserung der verpfändeten Effecten zum jeweiligen Börsencourse die verfallenen Strafbeträge einzuziehen. Die Rückgabe der zur Caution etwa gehörigen Zinscoupons erfolgt in deren Verfallterminen, kann jedoch von dem bezeichneten Minister inhibirt werden, wenn nach dessen lediglich massgebendem Urtheile die Gesellschaft den Bau verzögern sollte. Auch ist der bezeichnete Minister ermächtigt, nach Massgabe des Fortschritts des Baues und der Ausrüstung der Bahn einen entsprechenden Theil der Caution schon vor völliger Vollendung des Baues und der Ausrüstung der Bahn zurückgeben zu lassen.

5. Falls die oben festgesetzte allgemeine Baufrist oder eine der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten besonderen Baufristen nicht innegehalten wird, kann nicht blos die bezeichnete Conventionalstrafe eingezogen, sondern auch die ertheilte Concession durch landesherrlichen Erlass zurückgenommen und die im § 21 des Gesetzes vom 3. November 1838 vorbehaltene Versteigerung der vorhandenen Bahnanlagen eingeleitet werden. Sofern die Regierung von dem Vorbehalte der Versteigerung der Bahnanlagen Gebrauch zu machen beabsichtigt, soll jedoch die Zurücknahme der Concession nicht vor Ablauf der in dem allegirten § 21 festgesetzten Schlussfrist erfolgen.

IX. Für den Betrieb insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Gesellschaft ist verpflichtet, zur Vermittelung des Personenverkehrs mindestens zwei Wagenclassen einzustellen und dieselben der Bestimmung der staatlichen Aufsichtsbehörde entsprechend einzurichten.

Die Feststellung und Abänderung des Fahrplans erfolgt durch die staatliche Aufsichtsbehörde. Innerhalb der ersten acht Jahre vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahrs soll die Gesellschaft nur dann angehalten werden können, mehr als zwei der Personenbeförderung dienende Züge in jeder Richtung zu befördern, wenn die Bruttoeinnahme der Bahn im Durchschnitt der drei letzten Jahre mindestens 8 000 M. pro Kilometer betragen hat oder wenn der Gesellschaft für die mehr einzustellenden Züge von den Interessenten ein nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausreichender Zuschuss zu den Kosten gewährt wird.

2. Der Tarif für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Abänderung des Tarifs unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

In Betreff des Güterverkehrs werden jedoch für den oben unter No. 1 bezeichneten Zeitraum Maximaltarifsätze für die einzelnen Güterclassen von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt und ist der Gesellschaft (unbeschadet des allgemeinen staatlichen Aufsichtsrechts) überlassen, nach Massgabe der reichs- resp. landesgesetzlichen Vorschriften innerhalb der Grenzen dieser Maximalsätze ihre Tarife nach eigenem Ermessen festzusetzen bezw. Erhöhungen wie Ermässigungen der Tarifsätze ohne die Zustimmung der Aufsichtsbehörde vorzunehmen.

Auch ist die Gesellschaft hinsichtlich der Einrichtung directer Tarife, sowie hinsichtlich des anzunehmenden Tarifsystems verpflichtet, die für die Preussischen Staatsbahnen jeweilig bestehenden generellen Grundsätze zu befolgen, insoweit solches vom Minister der öffentlichen Arbeiten für erforderlich erachtet wird.

3. Die Gesellschaft hat mit der Eröffnung des Betriebes der ganzen Bahn einen Erneuerungsfonds und einen Reservefonds nach den bestehenden Normativbestimmungen und dem zur Ausführung der letzteren unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten aufzustellenden, periodisch zu revidirenden Regulative zu bilden.

Der Erneuerungs- und Reservefonds sind sowohl von einander, als auch von anderen Fonds der Gesellschaft getrennt zu halten.

Der Erneuerungsfonds dient zur Bestreitung der Kosten der regelmässig wiederkehrenden Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel.

In den Erneuerungsfonds fliessen:

a) der Erlös aus den entsprechenden abgängigen Materialien,

b) die Zinsen dieses Fonds,

c) eine den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmende Rücklage.

Die Höhe dieser Rücklage wird durch das Regulativ festgesetzt.

Der Reservefonds dient zur Bestreitung von solchen durch aussergewöhnliche Elementarereignisse und grössere Unfälle hervorgerufenen Ausgaben, welche erforderlich werden, damit die Beförderung mit Sicherheit und in der, der Bestimmung des Unternehmens entsprechenden Weise erfolgen kann.

In den Reservefonds fliessen:

a) etwaige Ersparnisse an dem Baucapitale, insoweit solches von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für erforderlich erachtet werden sollte;

b) der Betrag der statutenmässig verfallenen, nicht abgehobenen Dividenden und Zinsen;

c) die Zinsen der Reservefonds;

d) eine im Regulativ festzusetzende, alljährlich den Betriebseinnahmen zu entnehmende Rücklage.

Erreicht der Reservefonds die Summe von 30 000 M., so können mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Rücklagen so lange cessiren, als der Fonds nicht um eine volle Jahresrücklage wieder vermindert ist. Die Werthpapiere, welche zur zinstragenden Anlage der vereinnahmten und nicht sofort zu verwendenden Summen zu beschaffen sind, werden durch das Regulativ bestimmt.

Lässt der Ueberschuss eines Jahres die Deckung der Rücklagen zum Erneuerungs- oder Reservefonds nicht oder nicht voll-

ständig zu, so ist das Fehlende aus den Ueberschüssen des bezw. der folgenden Betriebsjahre zu entnehmen. Abweichungen hiervon sind mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zulässig. Für die Rücklagen geht der Erneuerungsfonds dem Reservefonds vor.

X. Die Gesellschaft ist verpflichtet:

a) ihre Betriebsrechnung nach den vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu erlassenden Vorschriften einzurichten, der Regierung zu der von letzterer zu bestimmenden Zeit den jährlichen Betriebsrechnungsabschluss einzureichen und ihre Cassenbücher vorzulegen;

b) der Aufstellung der Rechnung den Zeitraum von Anfang April jeden Jahres bis Ende März des folgenden Kalenderjahres als Rechnungsjahr zum Grunde zu legen;

c) die von den Aufsichtsbehörden zu statistischen Zwecken für nöthig erachteten Nachweisungen, sowie deren Unterlagen auf ihre Kosten zu beschaffen und der Aufsichtsbehörde in den von derselben festgesetzten Fristen einzureichen.

XI. Nach Eröffnung des Betriebes ist die Gesellschaft zur Aenderung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel verpflichtet, sofern und soweit solches der Minister der öffentlichen Arbeiten im Interesse des Eisenbahnverkehrs, insbesondere im Interesse der Sicherheit des Betriebes für erforderlich erachtet.

Zur Herstellung des zweiten Geleises soll die Gesellschaft erst dann angehalten werden können, wenn die Bruttoeinnahme im Durchschnitt dreier auf einander folgender Jahre mindestens 16 000 M. pro Kilometer beträgt.

Zur Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen soll die Gesellschaft nach Verlauf von acht Jahren, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres an gerechnet, und auch dann nur verpflichtet sein, wenn die Bruttoeinnahme im Durchschnitte der drei letzten Jahre mindestens 12 000 M. pro Kilometer betragen hat, oder wenn der Gesellschaft von den Interessenten ein nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausreichender Zuschuss zu den ihr erwachsenden Bau- und Betriebskosten geleistet wird.

XII. Die Gesellschaft ist verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern, insoweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung — und insbesondere bezüglich der Ermittelung der Militäranwärter — bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen, auch den Militäranwärtern schon während der Ausbildungszeit eine angemessene, erforderlichenfalls von der Staatsregierung festzusetzende Remuneration zu gewähren.

Für ihre Beamten hat die Gesellschaft auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Massgabe der Grundsätze, welche bis zum Erlass des Gesetzes, betreffend die Pensionirung der unmittelbaren Staatsbeamten etc. vom 27. März 1872 für die Staatseisenbahnen bestanden haben, für ihre **Arbeiter** nach Massgabe der jetzt und künftig für die Staatsbahnen bestehenden Grundsätze Pensions-, Wittwen- und Unterstützungscassen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Zuschüsse zu leisten.

XIII. Die Verpflichtungen der Gesellschaft zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes regeln sich nach dem Eisenbahnpostgesetze vom 20. December 1875 (Reichsgesetzblatt für 1875 S. 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen, jedoch mit der Erleichterung, dass für die Zeit bis zum Ablauf von acht Jahren vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres an Stelle der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes die im Erlass des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 380) getroffenen Bestimmungen treten.

Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluss an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung verliert, tritt das Eisenbahnpostgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

XIV. Die Beförderung von Truppen, Militäreffecten und sonstigen Armeebedürfnissen hat nach denjenigen Normen und Sätzen stattzufinden, welche auf den Staatseisenbahnen und im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes jeweilig Giltigkeit haben.

XV. Der Telegraphenverwaltung gegenüber hat die Gesellschaft diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche für die Eisenbahnen im Gebiete des ehemaligen Norddeutschen Bundes festgestellt sind oder später für dieselben anderweit festgestellt werden mögen.

XVI. Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluss an die Bahn mittelst Zweigbahnen, als die Mitbenutzung der Bahn ganz oder theilweise gegen zu vereinbarende, event. vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

XVII. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Betrieb ihrer Bahn der Verwaltung einer anschliessenden Bahn gegen Gewährung einer jährlichen Rente, welche der im Durchschnitte der letzten fünf Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommt und mindestens jährlich 4½ pCt. ihres Anlagecapitals (cfr. II) beträgt, zu überlassen, falls der Minister der öffentlichen Arbeiten diese Betriebsüberlassung im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet.

Als Reineinnahme ist diejenige Summe anzusehen, um welche die Betriebsroheinnahme die in dem betreffenden Rechnungsjahre aufgewendeten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, einschliesslich der vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, jedoch ausschliesslich der aus diesen Fonds zu bestreitenden Ausgaben übersteigt.

XVIII. Sollten nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten resp. der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Voraussetzungen wegfallen, unter denen auf die Bahn bei ihrer Concessionirung die Anwendung der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für statthaft erklärt ist (cfr. Artikel XIII. in fine), so muss die Gesellschaft auf Erfordern des bezeichneten Ministers sich bereit finden lassen, nach ihrer Wahl entweder selbst die baulichen Einrichtungen und den Betrieb der Bahn nach Massgabe der für Hauptbahnen bestehenden Bestimmungen umzuändern, falls die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft ihr diese Umwandlung nach dem Ermessen des Ministers gestatten, oder zu diesem Zwecke einem etwaigen anderen Unternehmer entweder das Eigenthum und den Betrieb der Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals oder blos den Betrieb der Bahn gegen Gewährung der vorhin am Schlusse des Artikels XVII. bezeichneten Rente abzutreten.

XIX. Die Aushändigung einer Ausfertigung dieser Concessionsurkunde an das Eingangs bezeichnete Gründungscomité erfolgt erst, nachdem die Zeichnung des gesammten Actiencapitals durch Vorlegung beglaubigter Zeichenscheine dem Minister der öffentlichen Arbeiten nachgewiesen und zugleich die Creditfähigkeit der Zeichner von demselben als genügend bescheinigt angesehen wird, nachdem ferner der Staatsregierung der mit den Concessionsbedingungen in volle Uebereinstimmung zu setzende Gesellschaftsvertrag vorgelegt und diese Uebereinstimmung nachgewiesen ist, und nachdem endlich die Hinterlegung der unter VIII. 4 vorgeschriebenen Caution und Verpfändungsurkunde stattgefunden hat.

Binnen einer von heute ab zu berechnenden dreimonatigen Präclusivfrist muss die Eintragung jenes von der Staatsregierung als mit der Concession übereinstimmend befundenen Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister bewirkt werden, zu welchem Zwecke dem Handelsgerichte die Ausfertigung der Concessionsurkunde und die Erklärung der Regierung bezüglich jener Uebereinstimmung vom Gründungscomité vorzulegen sind.

Nachdem jene Eintragung rechtzeitig erfolgt und unter Beifügung von Druckexemplaren des Gesellschaftsvertrages nachgewiesen ist, soll die gegenwärtige Urkunde in Gemässheit des Gesetzes vom 10. April 1872 veröffentlicht werden.

Wird dagegen jene Eintragung binnen der vorbezeichneten Frist nicht herbeigeführt, so ist die gegenwärtig ertheilte Concession ohne Weiteres erloschen, in welchem Falle jedoch die hinterlegte Caution zurückgegeben werden soll.

Gegeben Baden-Baden, den 8. October 1879.

(L. S.) Wilhelm.

von Kameke. von Bülow. Leonhardt. Hofmann.
Graf zu Eulenburg. Maybach. Bitter. von Puttkamer. Lucius.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 1. December 1879. (Localbahngesetz. Rinderpest. Schienencartell. Arlbergbahn. Fahrbetriebsmittel. October-Eröffnungen und Einnahmen. Staatsbahnergebnisse. Petroleumverkehr. Tarvis-Ponteba. Mürzzuschlag-Neuberg. Preussische Verstaatlichung. Börsennotiz.)

Während die Blätter noch über die Dunkelheit und Verfänglichkeit der Erklärungen des Oesterreichischen Handelsministers im Parlamente, betreffend die Anwendung des Verstaatlichungsgesetzes, Betrachtungen anstellen, hat derselbe bereits den zugesagten **Gesetzentwurf**, betreffend die **Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen**, jedoch ohne Motive, eingebracht. Dieser Gesetzentwurf lautet:

Artikel 1. Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen etc.) nicht nur in Bezug auf den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Artikel 2. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von der im § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung, beziehungsweise im § 10 Litt. f) des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854 ausgesprochenen Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Post, sowie von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Artikel 3. Gleichartige Erleichterungen (Artikel 1 und 2) in Bezug auf den Bau und Betrieb können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für schon bestehende Eisenbahnen zugestanden werden, wenn auf denselben oder einzelnen Zweig- oder Verbindungslinien derselben der Localbahnbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Artikel 4. Die bei dem Betriebe der Localbahnen nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit ist nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festzusetzen. Alle gesetzlichen Bestimmungen, welche in Bezug auf einzelne Localbahnen eine ziffermässige Beschränkung der einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit enthalten, treten ausser Kraft.

Artikel 5. Die Benutzung von Reichsstrassen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet erscheint. Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenutzung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden festzustellen. Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Strassenbenutzung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten. Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benutzten Strassentheiles, sowie etwaige durch die fragliche Benutzung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung. Andere öffentliche Strassen können mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

Artikel 6. Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche bedingungsweise für den Fall des Zustandekommens einer projectirten Localbahn zu Gunsten derselben die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benutzung öffentlicher Strassen festgestellt oder Garantieverpflichtungen übernommen werden, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel 7. Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen können seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden: a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capitalsverzinsung sowie des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung; b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritätsobligationen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr; c) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von höchstens 30 Jahren vom Tage der Concessionsertheilung. Inwiefern für einzelne Localbahnen etwa weitergehende finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise zugestanden werden, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Artikel 8. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit 31. December 1882.

Artikel 9. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden der Handelsminister, der Minister des Innern und der Finanzminister betraut.

Bei der Debattirung des Gesetzes, betreffend die Abwehr der Rinderpest, im Oesterreichischen Abgeordnetenhause, wurde die beantragte Resolution, die Transportanstalten zu verpflichten, die zum Transporte lebenden Viehes und frischen Fleisches nöthigen Einrichtungen in ausreichendem Masse zu treffen, sowie der Zusatz abgelehnt, mit allen gesetzlich zulässigen Mitteln dahin zu wirken, damit eine eventuell eintretende Fleischtheuerung durch geeignete Massregeln, wie entsprechende Ermässigung der Frachttarife für Schlachtvieh- und Fleischtransport und, wenn möglich, durch Einführung directer Züge behoben werde.

Eine Deputation des Vereins der Montan- und Eisenindustriellen hatte, nach Mittheilung der „N. Fr. Pr.“, eine Audienz beim Oesterreichischen Handelsminister, um dessen Intervention in der Richtung zu erbitten, dass die Interessen der Schienenproducenten mit jenen der Schienenconsumenten besser in Einklang gebracht werden. Obwohl sich die Bittsteller ausdrücklich dagegen verwahren, dass dieses Anrufen der staatlichen Autorität ein gegen die Selbstständigkeit oder den Vortheil der Bahnverwaltungen gerichteter Schritt sei, so ist doch schwer abzusehen, was denn die Schienenindustriellen von der Regierung anders verlangen können, als eine Beeinflussung der Bahnen, sei es in Bezug auf den Preis, sei es in Bezug auf die Quantität der zur Vergebung gelangenden Schienen. Die Ursachen dieses Schrittes der Schienenindustriellen liegen offenbar in den Massregeln, durch die sich die Bahnverwaltungen gegen das Schienencartell zu schützen suchen. Die Bahnverwaltungen beobachten nämlich die Taktik, dass sie viel geringere Schienenquantitäten zur Ausschreibung bringen, als das Cartell präliminirt hat, weil sie gegen die Preiserhöhung sich nicht zu schützen vermögen.

„Ellenör“ enthält eine offiziöse Darstellung, betreffend die Nachricht der „Neuen Freien Presse“, Minister Pechy habe erklärt, Ungarn sei bereit, die Donauregulirungsarbeiten bei dem Eisernen Thor und Gönyö als Compensation für die Arlbergbahn auf eigene Kosten herzustellen. Die Frage sei zwischen den Ministern Pechy und Baron Korb-Weidenheim wirklich aufgetaucht; die Oesterreichische Regierung urgirt schon lange, die Ungarische Regierung möge an den Lasten für den Bau der Arlbergbahn theilnehmen; die Ungarische Regierung aber, obgleich sie die Wichtigkeit der Linie anerkennt, welche für Ungarn die Schweizer Plätze erschliesst, ging von der Auffassung aus, dass sie zu den Kosten einer ausschliesslich Oesterreichischen Linie nichts beitragen könne und dass sie nur dann Lasten übernehmen könnte, wenn die Eisenbahn durch eine internationale Gesellschaft gebaut würde.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel auf den normalspurigen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder belief sich mit Ende Juni 1879 auf 2 347 Locomotiven, darunter 692 Stück für Eil-, Personen- und gemischte Züge, dann 1 655 Stück für den Lastzugsdienst, 2 138 Tender, 271 Schneepflüge, 5 111 Personen- und 55 714 Lastwagen. Hierbei sind die Fahrbetriebsmittel der Südbahngesellschaft und der Kaschau-Oderberger Bahn nur pro rata der in der diesseitigen Reichshälfte gelegenen Kilometerlänge, und bei der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft jene der nördlichen Linie, der Brünn-Rossitzer Bahn mehr dem vierten Theile der auf die Wien-Neu Szönyer Linie entfallenden Fahrbetriebsmittel eingerechnet. Der Gesammtfahrpark der genannten, sowie der beiden übrigen gemeinsamen Bahnen, nämlich der Ersten Ungarisch-Galizischen und der Ungarischen Westbahn, dann der diesseitigen Bahnen beläuft sich im Totale auf 2 888 Locomotiven, 2 577 Tender, 333 Schneepflüge, 6 104 Personen- und 67 641 Lastwagen, im Ganzen somit auf 73 745 Personen- und Lastwagen. Der Fahrbetriebsmittelstand mit Ende Juni 1879 zeigt im Vergleiche mit jenem am Schlusse des Jahres 1878 für die diesseitigen Linien einen Ausfall von 1 Locomotive (Ausfall von 5 Personenzuglocomotiven gegen einen Zuwachs von 4 Lastzuglocomotiven), einen gleichen Stand bezüglich der Anzahl der Tender und einen Ausfall von 7 Personenwagen und 16 Lastwagen.

Im Monate October d. J. wurden folgende Eisenbahnstrecken eröffnet: Am 4. die K. K. Staatsbahn Unter-Drauburg-Wolfsberg, 38 km lang; am 11. die K. K. Staatsbahn Tarvis-Pontafel (Pontebabahn), 25 km lang; am 28. die Theilstrecke von Oedenburg bis Neufeld der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn, 31 km lang; zusammen 94 km. Im October d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 115 948 Personen und 4 562 507 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 007 827 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 1 042 fl. Im gleichen Monate 1878 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 3 254 204 Personen und 4 661 938 t Frachten — 20 139 387 fl. oder pro Kilometer 1 115 fl., daher resultirt für den Monat October d. J. eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 6,5 pCt. Die Gesammteinnahmen in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. October d. J. beziffern sich auf 166 505 996 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 166 669 157 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen für die ersten zehn Monate dieses Jahres 18 182 km, für denselben Zeitraum 1878 dagegen 17 900 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für diese Periode 1879 auf 9 158 fl., gegen 9 311 fl. im Vorjahre, d. i. um 153 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1879 auf 10 990 fl. gegen 11 173 fl. pro 1878, d. i. um 183 fl. oder in beiden Fällen um 1,6 pCt. ungünstiger.

Das „Centralblatt für Eisenbahnen" enthält einen offiziellen Bericht über die finanziellen Ergebnisse der Oesterreichischen Staatsbahnen bis Ende 1877, sowie über deren sonstigen Verhältnisse mit Ende 1878. Die Publication giebt ein gedrängtes Bild über die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen in den Jahren 1876 und 1877, in welchen Jahren bekanntlich wieder nach längerer Zeit eine grössere Anzahl von Staatsbahnen dem Betriebe übergeben und letzterer zum Theile von der Staatsverwaltung in eigene Regie übernommen worden ist, sowie über die Entwickelung dieser Bahnen bis Ende 1878. Was die Entwickelung der Staatsbahnen im abgelaufenen Jahre betrifft, so ist zu erwähnen, dass in diesem Jahre die Staatsbahnstrecken: Fortsetzung der Donauuferbahn zum Anschlusse an die Station Nussdorf (4,064 km), Kriegsdorf-Römerstadt (13,761 km) eröffnet und die Niederösterreichischen Südwestbahnen (154,179 km) vom Staate angekauft wurden. Am Schlusse des Jahres 1878 standen somit im Ganzen 876,246 km Staatsbahnen im Betriebe. Hiervon entfallen auf die Linie: Kufstein-Bayerische Grenze 2,149 km, Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze 11,005 km, Braunau-Strasswalchen 37,414 km, Dalmatiner Staatsbahn 104,865 km, Dniesterbahn 111,781 km, Istrianer Bahn 143,421 km, Kriegsdorf-Römerstadt 13,761 km, Niederösterreichische Staatsbahnen 162,502 km, Rakonitz-Protivin 143,626 km, Tarnow-Leluchow 145,722 km. Von diesen Staatsbahnlinien wurden in eigener Regie des Staates die Dalmatiner Bahn und die südwestlichen Linien der Niederösterreichischen Staatsbahnen betrieben; am 1. Jänner 1879 wurde auch die Donauuferbahn in die eigene Regie des Staates übernommen, so dass dermalen 267,367 km vom Staate in eigener Regie verwaltet werden. Der Abschluss der Betriebsrechnungen erfolgte im Jahre 1878 rücksichtlich des Jahres 1877 und theilweise auch noch rücksichtlich des Jahres 1876. Die finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen anlangend, ist dem Berichte Folgendes zu entnehmen: Bezüglich der Staatsbahn Bodenbach-Niedergrund-Reichsgrenze wurde vom Handelsministerium für die Jahre 1876 und 1877 noch keine Rechnung aufgestellt, da dieselbe während dieser Zeit noch beim Etat des Finanzministeriums durchgeführt wurde. Die Einnahmen dieser Linie ergeben sich aus der von der Sächsischen Regierung zu entrichtenden 4½ procentigen Verzinsung des Anlagecapitals, welches pro 1878 2 067 463 fl. betrug. Für die Staatsbahn Kufstein-Bayerische Grenze sind keinerlei Betriebsergebnisse zu verzeichnen, da laut Uebereinkommen vom 20. November 1861 der Südbahn für die Concessionsdauer der Bezug jenes Zinses eingeräumt wurde, welchen die Bayerische Regierung für die Mitbenutzung des Bahnhofes von Kufstein, beziehungsweise für die Betriebsbenutzung der Strecke Kufstein-Landesgrenze zu leisten hat. Die Staatsbahn Braunau-Strasswalchen, deren Betrieb vom 1. Juni 1877 für Rechnung des Staates geführt wird, hat im Jahre 1877 eine Einnahme von 46 330 fl. und eine Ausgabe von 51 664 fl., somit ein Betriebsdeficit von 5 333 fl. ergeben, was einem Betriebscoëfficienten von 111 pCt. gleichkommt. Bei der Dalmatiner Staatsbahn, welche am 4. October 1877 eröffnet wurde, ergaben sich im Eröffnungsjahre die Einnahmen mit 13 132 fl., die Ausgaben mit 44 601 fl., somit ein Betriebskostenabgang pro 31 469 fl.; der Betriebscoëfficient berechnet sich mit 340 pCt. Der Betrieb der Dniesterbahn wird seit 1. Mai 1876 durch die Ungarisch-Galizische Eisenbahn geführt. Die Rechnung für das Jahr 1876 weist eine Einnahme von 220 620 fl., eine Ausgabe von 243 759 fl., daher einen Betriebskostenabgang von 23 138 fl. aus. Im Jahre 1877 betrugen die Einnahmen 349 318 fl., die Ausgaben 312 343 fl., was einen Betriebsüberschuss von 36 975 fl. ergiebt. Der Betriebscoëfficient stellt sich im Jahre 1876 auf 110 pCt, im Jahre 1877 auf 89 pCt. Die Betriebsergebnisse der Istrianer Staatsbahn (eröffnet 20. September 1876) sind folgende: 1876: Einnahmen 36 542 fl., Ausgaben 99 812 fl., Betriebsdeficit 63 270 fl., Betriebscoëfficient 273 pCt.; 1877: Einnahmen 111 409 fl., Ausgaben 397 164 fl., Deficit 285 754 fl., Betriebscoëfficient 356 pCt. Was die Niederösterreichischen Staatsbahnen anlangt, so betragen bei den südwestlichen Linien, welche wohl im Jahre 1877 noch nicht in Staatsregie standen, welche jedoch in Bezug auf die Betriebsergebnisse vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung angefangen, als Staatsbahnen behandelt wurden, die Einnahmen des Jahres 1877 76 233 fl., die Ausgaben 77 593 fl., es ergiebt sich somit ein Betriebskostenabgang von 1 360 fl. respective ein Betriebscoëfficient von 102 pCt. Bei der Donau-Uferbahn betrugen im Jahre 1876 die Einnahmen 4 389 fl., die Ausgaben 2 374 fl., es ergiebt sich somit ein Betriebsüberschuss von 2 014 fl. Im Jahre 1877 betrugen die Einnahmen 9 860 fl., die Ausgaben 10 471 fl., es ergiebt sich somit ein Betriebskostenabgang pro 611 fl. Bei der Staatsbahn Rakonitz-Protivin betrugen im Jahre 1876 die Einnahmen 303 838 fl., die Ausgaben 316 514 fl., der Betriebskostenabgang somit 12 676 fl. Im Jahre 1877 betrugen die Einnahmen 378 029 fl., die Ausgaben 304 756 fl., es ergiebt sich somit ein Betriebsüberschuss pro 73 273 fl. Der Betriebscoëfficient für das Jahr 1876 stellt sich auf 104 pCt., jener des Jahres 1877 auf 81 pCt. Bei der Staatsbahn Tarnow-Leluchow endlich betrugen im Jahre 1876 die Einnahmen 104 431 fl., die Ausgaben 109 148 fl., das Deficit somit 4 716 fl.; im Jahre 1877 die Einnahmen 286 637 fl., die Ausgaben 274 821 fl., der Betriebsüberschuss 11 816 fl. Das Gesammtergebniss des Staatsbahnbetriebes gestaltet sich folgendermassen: Im Jahre 1876 betrugen die Gesammteinnahmen 669 821 fl., die Gesammtausgaben 771 009 fl., so dass ein Gesammtbetriebskostenabgang von 101 787 fl. erwachsen ist. Im Jahre 1877 betrugen die Gesammteinnahmen 1 270 951 fl., die Gesammtausgaben 1 473 415 fl., der gesammte Betriebskostenabgang somit 202 463 fl. Der gesammte Staatszuschuss für den Staatsbahnbetrieb beträgt im Jahre 1876 113 667 fl., im Jahre 1877 272 740 fl.

In Folge der seit dem 1. August d. J. eingetretenen namhaften Ermässigung des Tarifes für den Galizisch-Ungarischen Petroleumverkehr ist eine stätige Zunahme des Verkehres in diesem Artikel zu verzeichnen. Es wurden nämlich im Monate August 100 000, im September 202 000 und im October 233 000 kg Petroleum via Orlo und Lupkow nach Ungarn importirt. Die projectirte Erhöhung des Einfuhrzolles auf Petroleum wird diese Industrie und den Verkehr hierin immens heben.

Der Verkehr der Linie Tarvis-Ponteba hält sich vorderhand noch in ziemlich bescheidenen Grenzen. Die Ursache hiervon ist theils in den hohen Tarifen und dem bisherigen Mangel von Verbandtarifen mit Italien, theils in der Concurrenz zu suchen, welche der Achs- dem Bahnbetriebe macht. Der erstere Uebelstand dürfte sehr bald behoben sein. Schon sind die Verhandlungen mit den Vertretern der Alta Italia so weit gediehen, dass man an die Ausarbeitung der Tarife schreiten konnte, über die Principienfragen ist eine vollständige Einigung erzielt worden. Die allerdings ziemlich hohen Localtarife der Staatsbahnlinien werden namhaft ermässigt werden, und sind diesbezüglich mit der Regierung schon Verhandlungen angeknüpft worden. Um den Kohlenexport von Steiermark nach Italien zu fördern (derselbe verspricht sehr umfangreich zu werden und ist schon jetzt nicht ganz unbeträchtlich), wird auch die Rudolfbahn eine Ermässigung ihrer Tarife eintreten lassen, eventuell auch mit den betreffenden Werken Cartelle schliessen. Was den den Localverkehr empfindlich beeinträchtigenden Achsverkehr betrifft, so ist mit der Zeit auch diesbezüglich eine Aenderung zu erwarten. Man muss eben nur den Ablauf der mit den Fuhrleuten bestehenden Contracte abwarten.

Die am 30. November eröffnete Bahn von Mürzzuschlag nach Neuberg ist ungefähr 13 km lang, normalspurig, aber als Secundärbahn gebaut; sie zieht sich grösstentheils knapp am rechten Ufer der Mürz entlang und bietet namentlich an den Stationsplätzen Kapellen und Neuberg entzückende Aussicht auf die umliegenden Berge. Die Baukosten betragen ca. 500 000 fl. und stellen sich daher auf nicht ganz 40 000 fl. pro Kilometer.

Dr. Angelo von Kuh, Centraldirector der Böhmischen Westbahn, hielt im Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten einen sehr interessanten Vortrag über die Verstaatlichung der Preussischen Eisenbahnen und die Rückwirkung dieser Massregel auf Oesterreich. Das zahlreiche Publikum, welches zum grössten Theile aus Fachleuten bestand, folgte dem Vortrage mit Aufmerksamkeit und zeichnete den Redner durch lauten Beifall aus. Dr. Kuh setzte die tarifpolitischen Consequenzen der Verstaatlichung auseinander. Nach einer scharfen Kritik der Verkehrs- und Tarifpolitik Preussens, bezw. des Reichskanzlers, sagte der Redner: Die unmittelbare Folge der Preussischen Eisenbahnmassnahmen wird die Hemmung des Exportes der Oesterreichischen Erzeugnisse und der Wegfall des Transitverkehrs sein. Preussen wird dieselben Nachtheile erleiden, und blos Amerika und Russland werden aus dem Tarifstreite zwischen Preussen und Oesterreich Vortheil ziehen. Allerdings wird sich die von Preussen geplante Verkehrung der volkswirthschaftlichen Gesetze auf die Länge der Zeit nicht behaupten. Fragt man sich jedoch, welche Waffen die Oesterreichischen Eisenbahnen in dem bevorstehenden Kampfe gebrauchen sollen, so antwortet der Redner: Die entgegengesetzten. Sie müssen der Stabilität der Tarife die grösste Beweglichkeit, der Tarifschablone die freie und entwickelungsfähige Bewegung entgegenstellen. Man nehme sich England zum Muster, welches den Schwerpunkt der Tarifpolitik in die Particulartarifirung verlegt; dort werden über alle Transporte von grösserem Umfange zwischen der Eisenbahn und den Versendern Specialverträge geschlossen, und die Differentialtarife finden eine ausgedehnte Anwendung. Die Preussische Tarifpolitik beschreitet den entgegengesetzten Weg; der gesunden Englischen Praxis steht in Deutschland eine krankhafte Theorie gegenüber, welche den Keim des Todes in sich trägt, die freilich für Oesterreich nicht ohne Nachtheile sein wird. „Der endliche Sieg" schliesst Dr. Kuh, „wird jedoch auf Seite der freiheitlichen Entwickelung des Verkehrs sein, welche kein noch so autokratisches System zu bannen im Stande ist".

Die freundliche Börsenstimmung hält trotz der schon von mehreren Bahnen gemeldeten Schneeverwehungen an. Die Course der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2285,—	2295,—	Nordbahn . . .	106,25	106,25
Franz-Josefbahn .	151,50	152,—	Franz-Josefbahn .	95,20	95,20
Karl-Ludwigbahn	239,75	240,50	Rudolfbahn . . .	87,75	87,50
Oest. Nordwestb. .	139,—	144,—	Kaschau-Oderb. B.	81,—	81,30
Staatsbahn . . .	263,—	262,—	Salzkammergutb. .	100,—	100,75
Südbahn	81,50	82,50	3 pCt. Südbahn .	117,10	119,50
Theissbahn . . .	206,50	208,—	Theissbahn . . .	95,—	94,50

Altona-Kieler Eisenbahn und Schleswigsche Bahnen. (Geschäftsbericht.) Die Betriebseinnahmen des Jahres 1878 sind gegen das Vorjahr erheblich zurückgeblieben, da der Verkehr fast allgemein, namentlich aber mit den Nordischen Ländern abgenommen hat. Die Betriebsausgaben haben mit den Einnahmen nicht gleichen Schritt gehalten, sondern sind im Gegentheil gegen das Vorjahr noch um ein Geringes gestiegen. Der Betriebsüberschuss ist demnach auf 3 799 787 M. oder um 548 645 M. gegen das Vorjahr gesunken. Die sonstigen, im Allgemeinen recht günstigen Verhältnisse der Altona-Kieler Bahn haben es verstattet, dass trotz des geringeren Ueberschusses eine Dividende von $6^2/_3$ pCt. ertheilt und der Pensions- etc. Casse 12 000 M. sowie dem Reservefonds 190 470 M. zugewendet werden konnten. — Die Gesammteinnahme der Holsteinischen und Schleswigschen Bahnen belief sich im Jahr 1878 auf 8 865 898 M. und die Ausgabe auf 5 066 110 M. Von dem Betriebsüberschuss wurden für Amortisation und Zinsen 2 367 316 M. und der Rest mit 1 432 471 M. als Dividende etc., wie oben erwähnt, zur Vertheilung gebracht.

Die Betriebsergebnisse der einzelnen Linien stellen sich wie folgt:

Ostholsteinische Bahn: Einnahme 531 598 M., Ausgabe 899 243 M., Unterbilanz 367 645 M. gegen 1877 343 812 M., Blankeneser Bahn: Einnahme 155 322 M., Ausgabe 186 094 M., Unterbilanz 30 772 M. gegen 1877 22 021 M., Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn: Einnahme 228 975 M., Ausgabe 216 107 M., Ueberschuss 12 868 M. gegen 1877 50 486 M., Neumünster-Oldersloer Bahn: Einnahme 243 042 M., Ausgabe 466 475 M., Unterbilanz 223 433 M. gegen 1877 217 307 M., Altonaer Hafenbahn: Einnahme 18 042 M., Ausgabe 36 306 M., Unterbilanz 18 264 M.

Schleswigsche Bahnen: Einnahme 2 630 666 M., Ausgabe 3 044 307 M., Unterbilanz 413 641 M. gegen 1877 329 655 M.

Im Jahre 1878 wurden im Ganzen 2 293 588 Personen, 5 846 t Reisegepäck, 5 237 t Eil- und 633 052 t sonstige Güter befördert in 2 191 Courier- und Schnellzügen, 6 081 Personenzügen, 33 993 Güter- und gemischten Zügen und 2 152 Material- und Arbeitszügen mit im Durchschnitt bezw. 17,5 — 24,1 — 59,1 — 18,7 und 38,5 Achsen.

Die Transportmittel bestanden am Ende des Jahres 1878 aus: 56 Locomotiven, 136 Personenwagen, 20 Gepäckwagen und 752 Güterwagen.

Glückstadt-Elmshorner Eisenbahngesellschaft. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1878). Die Bahn von Itzehoe nach Heide ist im Jahre 1878 fertig gestellt worden, so dass diese Strecke, nachdem am 14. October 1878 die Abnahme der Bahn durch die Landespolizeibehörde erfolgt war, am 1. November 1878 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte. Ueber den Betrieb auf der 33,4 km langen Strecke von Elmshorn nach Itzehoe ist Folgendes zu bemerken: Der Personenverkehr hat gegen das Vorjahr abgenommen. Die Einnahme aus dem Personenverkehr fiel von 166 762 M. im Jahre 1877 auf 161 946 M. im Jahre 1878. Ebenfalls ist der Güterverkehr in 1878 gegen das Vorjahr zurückgegangen. Es wurden im Jahre 1877 befördert 77 687 t gegen 71 332 t im Jahre 1878. Die Nettofrachteinnahme betrug im Jahre 1878 149 764 M. gegen 159 900 M. im Jahre 1877. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 330 521 M. gegen 354 995 M. im Jahre 1877, die Ausgaben betrugen 57,76 pCt. der Einnahmen, nämlich 190 919 M. gegen 209 091 M. im Vorjahr, also weniger 18 170 M. Ueberschuss 139 601 M. gegen 145 904 M. in 1877. Dividende der Stammactien 1878: $2^2/_3$ pCt. gegen $2^1/_2$ pCt. in 1877. Die Prioritätsactien erhielten gleichmässig $4^1/_2$ pCt. Dividende. Die Ausgaben aus dem Reservefonds haben 36 799 M., die Einnahmen an Zinsen u. s. w. und durch Ueberweisung aus dem Betriebsüberschuss 22 325 M. betragen, so dass ult. 1878 ein Bestand von 61 960 M. vorhanden war.

Cuxhavener Eisenbahn-, Dampfschiff- und Hafenactiengesellschaft. In der Generalversammlung trug der Vorsitzende den Geschäftsbericht vor, nach welchem die Wiederaufnahme der Hafenbauarbeiten binnen Kurzem erfolgen wird. Demnächst ertheilte die Generalversammlung Decharge für den vorjährigen Abschluss und wählte zwei durchs Loos scheidende Mitglieder des Aufsichtsrathes einstimmig wieder.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn. Der Bericht der Direction sagt über die Ergebnisse des Betriebes in 1878: Die Personenbeförderung betrug 1 038 409 Personen mit einer Einnahme von 1 861 483 M. gegen 1 036 482 Personen und 1 892 314 M. im Vorjahr. Der Güterverkehr umfasste 367 917 t mit einer Einnahme von 2 062 892 M., gegen 1877 mehr 11 821 t und 2 792 M. An Vieh wurden 181 075 Stück befördert und dafür 220 561 M. eingenommen. Die Gesammt-Einnahmen betrugen 4 541 730 M. gegen 4 454 726 M. im Vorjahr. Die Betriebs-Ausgaben beziffern sich auf 2 132 559 M. gegen 2 114 048 M. im Vorjahr; die Betriebskosten erforderten von der Gesammt-Einnahme 46,96 pCt. gegen 47,46 pCt. im Vorjahr. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beziffert sich auf 2 409 170 M. Hierzu tritt der aus 1877 übernommene Gewinnvortrag mit 212 139 M. Von diesem Gesammt-Ueberschuss ist gezahlt: 1. die vertragsmässig an die Schwerinsche Regierung zu zahlende Annuität mit 960 000 M.; 2. der an den Erneuerungsfonds zu leistende Zuschuss von 370 000 M.; 3. die beschlussmässig pro 1878 in den Reservefonds abzuführende Quote von 25 000 M.; 4. an Tantième 19 766 M.; 5. als Dividende zu 7 pCt. 945 000 M. Der Rest ist auf 1879 vorgetragen mit 301 543 M. Das Anlage-Capital setzt sich aus dem Actien-Capital von 13 500 000 Mark und dem Capitalwerthe der noch auf 58 Jahre an die Regierung abzuführenden Annuität von 19 200 000 M. zusammen. Diese Summe hat sich durch die in sechs Jahren stattgehabte Amortisation auf 18 871 232 M. reducirt. Die Annuität von 960 000 M. betrug in 1878 5,07 pCt. des Ende 1877 bestandenen Capitalwerthes derselben. Der Vortheil der Zahlung des Kaufgeldes in dieser Form wird durch diese Zahlen genügend nachgewiesen. Das gesammte Kaufgeld betrug excl. dieser Annuität 13 500 000 M., von demselben wurden 3 Mill. Mark sofort an den Reserve- und Erneuerungsfonds abgegeben; der eigentliche Kaufpreis reducirt sich deshalb auf 10 500 000 M. und 19 200 000 M. in Annuitäten. Der Reserve- und Erneuerungsfonds hatten Ende 1878 einen Bestand von 2 525 641 M.; dagegen waren bis dahin 1 093 970 Mark für Erweiterungsbauten und Ergänzung der Betriebsmittel aus den Betriebs-Einnahmen ausgegeben worden. Die Lage ist hiernach sehr günstig.

Münster-Enschede. Diese vom Staat verwaltete Bahn hat ihren Abschluss pro 1878/79 veröffentlicht. Danach betrugen:

	1878/79	1877/78
	Mark	
Einnahmen:		
Personenverkehr	126 773	124 722
Güterverkehr	127 790	118 814
Diverse	48 077	33 111
Summa	302 640	276 647
Ausgaben:		
für Erneuerungsfonds	—	—
„ Reservefonds	—	—
des Betriebes	426 291	374 023
für die Zinsen der Obligationen u. s. w. . . .	94 368	95 517
	520 659	469 540
Deficit:		
auf Grund der Garantie vom Staat gedeckt .	218 018	192 892
Gesammtdeficit:		
am Jahresschluss	624 204	370 959

Dortmund-Gronau-Enschede. (Finanzielle Ergebnisse nach dem Geschäftsbericht pro 1878.) Nach der Betriebsrechnung betrugen bei einer Betriebslänge von 96,72 km die Einnahmen der Bahn 747 946,09 M., die Ausgaben 441 255,67 M., es verbleibt somit ein Ueberschuss von 306 690,42 M. Davon fliessen: a) in den Reservefonds 18 000 M., b) in den Erneuerungsfond 119 883,31 M. = 137 883,31 M. Mithin reiner Ueberschuss 168 807,11 M. Hiervon wurden 120 000 M. zur Verzinsung der Prioritätsstammactien verwendet, welche hiernach eine Dividende von $1^1/_3$ pCt. erhielten. (Die Prioritätsactien = 9 Mill. Mark, Stammactien ebenfalls = 9 Mill. Mark.) Von den Betriebsausgaben kommen auf jeden Nutzkilometer 1,79 M.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Während für das Jahr 1877 bei einem Ueberschuss von 51 453 M. eine Dividende nicht vertheilt wurde, erhalten, wie schon gemeldet, die Besitzer der Stammprioritäten aus dem Gewinn des letztverflossenen Jahres, welcher sich nur auf 31 113 M. beziffert, eine Dividende von $1^1/_2$ pCt. Es ist dies dadurch ermöglicht worden, dass dem Reservefonds 12 480 M. weniger als 1877 überwiesen worden sind und ein Beitrag zum Erneuerungsfonds (Erweiterungsfonds), für welchen im Vorjahre 24 000 M. verwandt wurden, im Jahre 1878 nicht geleistet worden ist. Der Erneuerungsfonds sollte ursprünglich auf Verlangen der Braunschweigischen Regierung auf den Maximalbetrag von 30 000 M. gebracht werden. Als dann aber im Jahre 1877 der Aufsichtsrath dem Reservefonds 20 000 M. und dem Erneuerungsfonds 24 000 M. aus dem Ueberschusse zuschrieb, stellte der Braunschweigische Regierungscommissar in Aussicht, dass die Regierung sich mit einem Höchstbetrage des Erneuerungsfonds von 24 000 M. begnügen dürfte. Laut offizieller Bekanntmachung kommt die aus dem Abschlusse pro 1878 resul-

tirende Dividende von 1½ pCt. auf die Stammprioritäten vom 16. d. M. ab zur Auszahlung; die entfallenden 9 M. werden jedoch nicht auf den laufenden Coupon, sondern auf die rückständigen Dividendenscheine pro 1873, auf welche seiner Zeit bereits 15 M. geleistet sind, ausgezahlt.

Leipzig - Gaschwitz - Meuselwitzer Eisenbahn - Gesellschaft. Dem Geschäftsbericht zufolge weisen die Betriebseinnahmen pro 1878 11 613 M. Minus gegen 1877 auf, während die Betriebsausgaben sich um 45 570 M. vermindert haben. In Folge einfacherer Verwaltung sind die Betriebsausgaben seit dem ersten Betriebsjahre um 68 171 M. zurückgegangen. Allerdings haben sich seitdem auch die Einnahmen um 43 368 vermindert. Seit 15. October ist der sekundäre Betrieb eingerichtet und ist die Ersparniss auf ca. 8 000 M. pro Meile und Jahr geschätzt, was bei der Bahn cr. 30 000 M. betragen dürfte. Von der vom Staate zu erbauenden Gaschwitz-Plagwitzer Bahn, deren Betriebseröffnung im Laufe dieses Jahres bevorsteht, ist ein nicht unbeträchtlicher Verkehrszuwachs zu erwarten. Die Betriebseinnahmen bei der Staatsbahnverwaltung betrugen 331 810 M. (343 423 M. im vorigen Jahre.) Der Personenverkehr brachte für 97 692 Personen (105 373) 67 007 M. (70 785). Von den verausgabten Billets fallen 36 328 Stück auf den Localverkehr, 61 364 auf den vereinigten Verkehr. Der Gütertransport betrug 172 312 285 kg (179 198 025) für 217 961 M. (229 143). Es entfallen 43 783 210 kg auf den Localverkehr, 108 607 425 kg auf den Uebergangsverkehr, 19 921 650 kg auf den direkten Verkehr. Ausser den Betriebseinnahmen bei der Staatsbahnverwaltung wurden 10 840 M. bei der eigenen Verwaltung vereinnahmt, so dass die Gesammteinnahme 342 651 M. (353 469) betrug. Die Betriebsausgaben bei der Königl. Betriebsverwaltung betrugen 174 690 M., diejenigen der eigenen Verwaltung 108 235 M., zusammen also 282 925 M. (334 028). Die jährliche Rücklage für den Erneuerungsfonds ist auf 8 pCt. der Bruttoeinnahme festgesetzt (bei den Sächsischen Staatsbahnen beträgt sie nur 6 pCt. Der Ueberschuss betrug incl. Uebertrag von 1 002 M. aus vorigem Jahre 58 509 M., wovon 2½ pCt. Dividende an die Prioritäts-Stammactien gelangen und 9 M. auf 1879 übertragen worden.

Bokwaer Eisenbahn. (Geschäftsbericht.) Für das Jahr 1878 ist ebenfalls ein Rückgang der Frequenz zu verzeichnen, welcher zum Theil in Beschränkung der Kohlenförderung wegen den, in Folge fortgesetzter Lähmung von Handel und Industrie, gedrückten Kohlenpreisen begründet ist, zum Theil aber auch durch die zurückgegangene Förderkraft der im Bahnbereiche bestehenden Kohlenwerke herbeigeführt wurde.

Es sind im Jahre 1878 46 661 Wagenladungen Steinkohlen à 5 000 kg der Königlichen Staatseisenbahn zum Weiterversandt übergeben, 282 Wagenladungen Steinkohlen innerhalb der Bahn befördert, während 1 405 Wagenladungen Grubenbedürfnisse und Bauholz eingingen. Im Jahre 1878 wurden überhaupt 48 348 Wagenladungen — gegen 1877: 54 788 — daher 6 440 Wagenladungen = 11,75 pCt. weniger befördert als im Jahre 1877.

Die Betriebseinnahmen betragen an Fracht 166 299 M. im Ganzen 169 740,68 M. und zwar 22 315,65 M. = 11,62 pCt. weniger als im Jahre 1877.

Die Einnahmen sind um 11,62 pCt. gesunken, die Ausgaben aber haben sich um 19,63 pCt. niedrigerer gestellt.

Die Gesammtrechnung stellte sich wie folgt: auf 2 620 M. Vortrag vom Jahre 1877. Die Einnahmen des Jahres 1878 für Frachten und Diverse betragen 172 361 M.

Hiervon ab: die Betriebskosten und div. Unkosten 82 614 M., bleiben 89 746 M. Hierzu vereinnahmte Zinsen und 177 M. Coursgewinn von Effecten 14 552 waren in Summa zur Verfügung 104 398 M.

Es konnten daher — trotzdem die Frequenz gegen das Jahr 1873 53 pCt. zurückgegangen ist 90 000 M. als Dividende an die Actionäre vertheilt werden, während 14 250 M. Frachtrückvergütung den betreffenden Werken als Absender gewährt worden sind und 14 398,82 M. Cassenbestand zum Vortrag auf das Jahr 1879 verbleiben.

Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. Das Geschäftsjahr 1878 war für die Gesellschaft ein ereignissvolles, infolge des vom Landtage abgelehnten staatlichen Ankaufs der Bahn. Der dadurch nothwendig gewordene neue Betriebsvertrag mit der Staatsregierung trat vom 15. October 1878 ab in Wirksamkeit. Der Kohlentransport zeigt eine weitere günstige Entwickelung und ist die Kohlenverfrachtung von 55 194 Wagenladungen à 5 000 kg in 1877 auf 57 428 Wagenladungen à 5 000 kg in 1878, also um 2 234 oder 4 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen. Die stattgehabte Transportsteigerung ist in der Hauptsache dem vermehrten Zufluss aus dem neuen Oelsnitz-Gersdorfer Kohlenreviere zu verdanken. Die Betriebsverhältnisse gaben keinen Anlass zu Klagen. Mit dem am 15. Mai 1879 eingeführten Secundärbetrieb erhofft man eine nicht unbeträchtliche Ausgabenherabminderung zu erzielen. Der Personenverkehr hielt sich in bescheidenen Grenzen. Die Einnahmen betrugen 261 503 M., die Ausgaben 88 536 M. Es ergiebt sich somit ein Nettogewinn von 172 967 M. über welchen die Verwaltung folgendermassen disponirt hat: 80 000 M. = 6⅔ pCt. Dividende pro erstes Halbjahr 1878 vertheilt, 84 000 M. = 7 pCt. zu vertheilende Dividende pro zweites Halbjahr 1878, 8 967 M. Gewinnvortrag auf neue Rechnung. Die Gesammtdividende pro 1878 beträgt sonach 13⅔ pCt. gegen 16⅓ pCt. in 1877. Die Generalversammlung sprach die Justification der Rechnung aus und ertheilte Decharge. Eine Debatte fand nicht statt; die scheidenden Mitglieder des Ausschusses wurden wieder gewählt.

Russische Correspondenz.

Aus den Jahresberichten pro 1878.

Warschau-Wiener Eisenbahn. In 1878 betrugen die Einnahmen 6 396 089 Rubel, gegen 5 334 212 R. im Jahre 1877. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 2 970 711 R., gegen 2 569 561 R. im Jahre 1877, der Ueberschuss auf 3 425 368 R. Von diesem Ueberschuss, abzüglich der Pachtquote an die Regierung, der Zinsen und Amortisation der Obligationen der Gesellschaft und anderer diverser Ausgaben, wurde der Betrag von 1 438 775 R. den Actionären zur Disposition überwiesen. Die am 27. c. stattgehabte Generalversammlung beschloss, von diesem Betrage eine Dividende von 5½ R. pro Actie oder 9⅙ pCt. zur Vertheilung zu bringen und den Ueberschuss mit rund 750 000 R. dem Erneuerungsfonds zu überweisen.

Warschau-Bromberger Eisenbahn. Die Bruttoeinnahmen betrugen nach dem Verwaltungsbericht im Jahre 1878 aus dem Personenverkehr 351 196 R., aus dem Güterverkehr 679 820 R., aus sonstigen Einnahmeposten 318 686 R., zusammen 1 349 703 R. Die Ausgaben 1 029 775 R., und zwar für die Centralverwaltung 52 921 R., für die Bahnverwaltung 97 140 R., für die Erhaltung des Bahnweges und der Bauten 305 765 R., für den Betrieb 119 318 R. und für die Zugkraft 454 269 R. Im Vergleich mit 1878 sind die Einnahmen um 163 606 R. und die Ausgaben um 144 079 R. gestiegen. Die Reineinnahme von 319 927 R. gestattete, die Verzinsung und Amortisation der Actien mit 279 045 R. vorzunehmen, ohne erst, wie es sonst der Fall war, die Hülfe der Staatsgarantie in Anspruch nehmen zu müssen. Der Ueberschuss von 40 882 R. wurde dem Reservecapital einverleibt. Die Gesellschaft beförderte im Jahre 1878 439 298 Passagiere, 153 734 Pud Bagage, 187 Equipagen, 81 463 Stück Rindvieh und 25 428 789 Pud Güter, darunter 6 350 988 Pud Steinkohle. An der Bahn verkehrten täglich 10 Züge. Der Fahrpark bestand aus 33 Locomotiven und 640 Waggons. Die Länge der Bahn beträgt 137 Werst. Das Capital der Gesellschaft besteht aus 15 190 Actien zu 100 R. und 9 977 Actien zu 500 R.; davon waren Ende 1878 949 Stück zu 100 R. und 657 Stück zu 500 R. amortisirt.

Warschau-Terespol. Das Jahr 1878 stellt sich für die Bahn ungünstig. Obgleich die 2 496 719 R. betragende Bruttoeinnahme eine Steigerung um 20 000 R. gegen 1877 repräsentirt, war der erzielte Ueberschuss bedeutend geringer als 1877, da die Betriebsausgaben, welche schon 1877 1 401 671 R. betrugen, um eine halbe Million gestiegen sind, so dass der Procentsatz der Ausgaben zu den Einnahmen von 56 pCt. des Jahres 1877 auf 79 pCt. herangewachsen ist. Diese Mehrausgaben wurden hauptsächlich veranlasst: 1. durch eine 121 692 R. betragende rückständige Waggonschuld, welche abzutragen war, 2. durch Vermehrung des Fahrparks um 6 Locomotiven mit Reserven und 26 Waggons für 174 888 R. Die Vermehrung des Fahrparkes ist durch die Vermehrung der Militärzüge und die deshalb nothwendig gewordenen strategischen Ergänzungsmassregeln hervorgerufen worden. Die auf Anordnung der Regierung und auf Beschluss der Generalversammlung vom 16. (28.) November 1877 in Angriff genommenen Ergänzungsarbeiten nähern sich ihrem Ende; dieselben beanspruchten bisher 633 100 R. Metall und 998 000 R. Papier; ausserdem mussten von der Regierung Locomotiven und Waggons für 1 387 010 R. Pap. oder 898 782 R. Met. übernommen werden; alle diese Ausgaben sollen durch Ausgabe von Obligationen für 1 531 800 R. gedeckt werden. Die Obligationen werden von der Regierung übernommen; dieselben werden mit als Basis der erwarteten Emission der 6. Serie staatlicher consolidirter Eisenbahnobligationen dienen.

Grosse Russische Bahn. In der am 15. (27.) Mai stattgehabten Generalversammlung wurde beschlossen, aus dem Reingewinn der Petersburg-Warschauer und der Moskau-Nishnij-Nowgorod Bahn 45 883 R. für das Reservecapital abzuscheiden und den Rest mit 1 R. 30,7 Kop. pro Actie zu Gunsten der Actionäre zu verwenden, ferner aus dem Reingewinn der Nicolaibahn 2 R. 48,6 Kop. pro Actie den Actionären zuzuweisen und somit am 1. Juli an die Actionäre als Superdividende pro 1878 (unter Verwendung des Vortrages von 1877) 3 R. 80 Kop. pro Actie zu vertheilen. — Aus dem Bericht pro 1878 sind wir heute in der Lage,

die nachstehenden Daten mitzutheilen: Die Bruttoeinnahmen der Petersburg-Warschauer Linie (incl. der Warschauer Pferdebahn) betrugen 13 680 973 R., der Moskau-Nishnij-Nowgoroder Linie (incl. der Nishnij-Nowgoroder Pferdebahn) 8 635 844 R., zusammen 22 316 818 R.; die Ausgaben umfassen bei Petersburg-Warschau 8 437 894 R., bei Moskau-Nishnij-Nowgorod 3 508 590 R., zusammen 11 946 845 R. $27^3/_4$ Kop. Die Reineinnahme betrug zusammen 10 370 333 R. Die Couponzinsen und die Amortisationsquote der Actien und Obligationen absorbirten 8 534 989 R.; zu Gunsten der Actiendividende blieb demnach ein Ueberschuss von 1 835 343 R. $99^1/_2$ Kop. — Die von der Gesellschaft betriebene St. Petersburg-Moskauer-Nicolaibahn ergab eine Bruttoeinnahme von 26 381 043 R.; die Ausgaben betrugen 14 310 387 R., die Reineinnahme 12 070 656 R.; von derselben wurden in erster Linie abgezogen $1^1/_2$ pCt. für das Reservecapital. Behufs Umwandlung der früheren hölzernen Brücken in eiserne, d. i. 395 715 R. 64 Kop. und 7 200 000 R. als Zahlung an die Regierung zur Einlösung der Zinscoupons der Nicolaibahnobligationen. Bei dem 4 474 939 R. betragenden Ueberschuss wurden, laut mit der Regierung bei Uebergabe der Nicolaibahn abgeschlossenem Vertrag, der Regierung 2 983 293 R. überwiesen und 1 491 646 R. zur Verfügung der Actionäre gestellt.

Grjasi-Zarizyn Eisenbahn. In 1878 betrug die Einnahme 4 030 859 R., Ausgabe 3 047 187 R., der Ueberschuss 983 671 R. Der Ertrag der 1. Theilstrecke wird zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen verwendet. Die 2. Theilstrecke brachte einen Ueberschuss von 377 508 R., der Ueberschuss der 1. Theilstrecke betrug 606 163 R. Das Zinsenerforderniss umfasst 336 000 R., in Papier 558 294 R. Der Reingewinn beträgt daher 47 869 R. Die Verwaltung beantragt, den Zinsen- und Dividendencoupon am 1. Juli mit 3 R. 30 Kop. pro Actie einzulösen.

Rybinsk-Bologoje Eisenbahngesellschaft. Nach dem der Generalversammlung der Actionäre vorgelegten Jahresbericht betrug die Bruttoeinnahme der Bahn im Jahre 1878 3 239 217,87 R., die Ausgaben 1 765 200,01 R., der Ueberschuss stellte sich auf 1 465 018,86 R. Die Ausgaben absorbirten im Jahre 1878 54,65 pCt. der Bruttoeinnahmen. Im Jahre 1878 wurden 1 500 Passagierzüge, 7 055 Güterzüge und 4 568 Dienstzüge abgelassen, zusammen 9 123 Züge gegen 10 473 im Jahre 1877. Die Bruttoeinnahme des Jahres 1878 resultirte aus: 598 265,96 R. für abgelassene Passagierzüge, 1 941 677,15 R. für Güterzüge, 303 130,16 R. für diverse Betriebseinnahmen und 387 145,60 R. für sonstige, vom Betrieb nicht abhängige Einnahmen. Der Passagierverkehr ergab überhaupt 18,52 pCt. der Einnahmen, der Güterverkehr 60,11 pCt., die sonstigen Einnahmen 21,37 pCt. Im Güterverkehr wurden 1878 31 482 447 Pud gegen 48 199 591 Pud im Jahre 1877 befördert. Das Vermiethen des überflüssigen Fahrparkes brachte im Jahre 1878 368 456 R. ein. Der Ueberschuss von 1 465 018,86 R. (5 232,21 R. pro Werst Bahnweges und 0 98,87 R. pro Werst Waggondurchlaufes) gelangte in nachstehender Weise zur Verwendung: 5 pCt. desselben = 73 250,94 R. wurden dem Reservecapital einverleibt; 873 936 R. absorbirten die 5 pCt. Zinsen und $^1/_{10}$ pCt. Amortisation der 34 272 000 M. Obligationen mit 1 747 872 M. zu 200; für 22 395,80 R. wurden Actien getilgt; 71 633,45 R. gingen zur Tilgung des zur Anschaffung von 17 achträdrigen Locomotiven und 300 Güterwaggons gedient habenden Capitals von 300 000 R.; 8 833,85 R. wurden zur Vergrösserung des Inventars verwendet; 8 500 R. betrug die Spende für das „Rothe Kreuz"; den Actionären wurden 406 469 R. zur Verfügung gestellt. — Von ursprünglich emittirten 125 000 Actien sind gegenwärtig noch 123 771 Actien für 12 377 100 R. im Umlauf.

—st.— **Gotthardbahn.** (82. Monatsbericht.) I. Grosser Tunnel. An demselben waren Ende September 1879 hergestellt (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 336,0), Erweiterung der Calotte (6 504,3), Sohlenschlitz (5 198,7), Strosse (4 458,3), Vollausbruch (3 810,0), Gewölbmauerwerk (5 327,0), westliches Widerlager (3 793,0), östliches Widerlager (4 708,0), Wasserabzugscanal (3 687,0), vollständiger Tunnel (3 687,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (6 679,2), Erweiterung der Calotte (5 784,2), Sohlenschlitz (5 063,8), Strosse (4 516,5), Vollausbruch (4 223,0), Gewölbmauerwerk (5 006,6), westliches Widerlager (4 594,3), östliches Widerlager (4 306,0), Wasserabzugscanal (4 285,0), vollständiger Tunnel (4 134,0).

Durchschnittlich waren auf beiden Seiten zusammen 2 783 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Der Richtstollen traf auf leicht zu fördernden Glimmergneiss und kamen nur unbedeutende Durchsickerungen vor. Zwischen den Profilen 7 303,8 und 7 309,1 jedoch war der Gneiss ganz zersetzt und bildete eine trockene und zerreibliche Masse, eingeschlossen von zwei schlüpfrigen Schichten eines graphitähnlichen schwärzlichen Gesteins. An dieser Stelle fand ein Einbruch statt, wodurch die Bohrarbeit 9 Tage ausgesetzt und eine Auszimmerung angebracht werden musste. Der Fortschritt am Richtstollen betrug im Berichtsmonat 85 m, die Calotte ist um 142,6 m vorgerückt, der Sohlenschlitz um 94,4 m und die Strosse um 107,7 m.

Werkplatz Airolo. Das vom Richtstollen aufgefahrene Gestein bestand aus Glimmergneiss, meist von grossem Glimmergehalt, dessen Structur sich der Arbeit günstig erwies. An einigen Stellen zeigte sich Tropf und waren mitunter, der sich loslösenden Trümmer wegen, Auszimmerungen erforderlich. Der Richtstollen kam um 93,3 m voran, die Calotte um 119,3 m, der Sohlenschlitz um 119,4 und die Calotte um 50,9 m.

II. Zufahrtslinien. Im September sind an den beiderseitigen Zufahrtslinien 295 340 cbm Erdarbeiten, 18 520 cbm Mauerwerk und 1 160 l. m Richtstollen bei den verschiedenen Tunnels hergestellt worden und waren am Schlusse des genannten Monats ausgeführt von den Erdarbeiten 710 780 cbm oder 15 pCt., von den Kunstbauten 37 920 cbm oder 13 pCt., bei sämmtlichen Tunnels zusammen von den Richtstollen 5 999 m oder 25 pCt., von den Calotten 3 478 m oder 15 pCt., von den Strossen 1 328 m oder 6 pCt

Nachdem mit dem letzten September das 7. Baujahr für den grossen Tunnel beendigt ist, so geben wir nachstehend in einigen Ziffern die wichtigsten Daten für die in den einzelnen 7 Baujahren erzielten Fortschritte (in Metern):

Baujahr	I	II	III	IV	V	VI	VII
Fortschritt des Richtstollens auf beiden Seiten zusammen . .	791,9	1661,1	2426,4	1998,6	2349,6	2233,8	2553,3
Täglicher Fortschritt der Maschinenbohrung:							
im Durchschnitt: auf beiden Seiten zusammen.	3,72	4,55	6,64	5,92	6,44	6,12	7,00
im Maximum:							
Nordseite.	4,75	6,00	6,50	7,00	5,80	6,20	7,30
Südseite	5,90	4,50	6,60	6,40	5,62	7,00	6,43
Fortschritte:							
der Calotte	411,3	718,2	915,1	2459,5	2959,1	2737,1	2118,2
am Sohlenschlitz .	211,2	360,1	1327,1	1483,0	2011,4	2688,3	2181,4
am Vollausbruch .	145,0	179,5	517,0	1591,4	1810,2	2454,3	2277,4
am Gewölbmauerwerk.	145,0	162,6	1142,4	1061,0	2624,7	3709,6	1588,3
am östl. Widerlager	101,9	90,0	228,0	1431,9	1815,9	2395,9	2323,8
am westl. Widerlager	141,6	82,0	574,1	1161,2	2027,1	2301,5	2726,5
am vollständigen Tunnel	145,0	—	—	—	2931,9	1957,1	2787,0

Von den geologischen Tabellen und Durchschnitten ist die 6. Lieferung erschienen, enthaltend:

A. Nordseite, 3 Tabellen No. 14 bis 16, mit den Aufzeichnungen betreffend die Handstücke No. 41 bis 58 und die Tafel XI mit den geologischen Durchschnitten von Kil. 40,941 bis Kil. 41,197. B. Südseite, 5 Tabellen No. 19 bis 23, mit den Aufzeichnungen betreffend die Handstücke No. 110 bis 124 und die Tafel XII mit den geologischen Durchschnitten von Kil. 50,550 bis 50,224.

H. S. **England.** Die Englischen Zollbehörden haben ihren Bericht für das Jahr 1878 veröffentlicht. Export und Import waren zusammen um $7^7/_{10}$ pCt. geringer gegen das Vorjahr. Der Import im Jahre 1878 war bedeutend geringer als im Vorjahre; eine ähnliche Abnahme hat seit 1858 nicht stattgefunden, hauptsächlich im Werth, während die Quantität weniger abgenommen. Der Werth der importirten Baumwolle war um 17 Mill. Pfd. Sterling, der des importirten Zuckers um 6 Mill. Pfd. Sterling geringer, 9 pCt. in der Quantität und 23 pCt. im Werthe. Von Frankreich wurden weniger Wein, Seide, Zucker und Mehl eingeführt; von Spanien weniger Wein, Getreide und Pyrite; von Russland weniger Weizen, Flachs und Leinsaat; von Schweden weniger Holz und von Deutschland weniger in ziemlich allen Import-Artikeln dieses Landes. — Der Verkehr mit den Vereinigten Staaten dagegen hat sich ausserordentlich gehoben, gegen 1877 um $11^1/_4$ Mill. Pfd. Sterling, d. h. auf über 89 Mill. Pfd. Sterling — mehr als das Doppelte von vor 10 Jahren. Von diesen 89 Mill. waren nur 4 Mill. fabricirte Gegenstände, 30 Mill. Roh-Producte und 52 Mill. Lebensmittel. Die Importe der Englischen Colonien sind von $71^1/_3$ Mill. Pfd. Sterling im Vorjahre auf $62^2/_3$ Mill. im Jahre 1878 gefallen; besonders importirte Indien weniger Weizen, Caffee, Reis und Leinsaat. — Der Export hat sich im vorigen Jahre weniger als der Import vermindert. Das Total betrug 193 Mill. Pfd. Sterling gegen 199 Mill. im Jahre 1877. Von der Verminderung fielen nur etwa $1^9/_{10}$ pCt. auf den Export nach fremden Ländern während der Export nach den Englischen Colonien um $5^3/_{10}$ pCt., d. h. um $3^2/_3$ Mill. Pfd. Sterling abgenommen hat. — Abgenommen haben der Export von Bier nach Indien und Australien, von Baumwollen-Geweben nach Canada, Indien und Gibraltar; von Eisen, Zucker, wollenen Tüchern nach Britisch Nord Amerika.

Der Export nach Russland hat zugenommen, ebenso wie der nach der Türkei und Rumänien; der nach den Vereinigten Staaten aber hat abgenommen. In vielen Fällen ist es übrigens wiederum eine Verminderung des Werthes mehr als der exportirten Quantitäten Kohlen z. B., obgleich 75 000 Tons mehr exportirt wurden, haben im Werthe um über $^1/_2$ Mill. Pfd. Sterling abge-

nommen; Baumwollenwaaren nahmen um nahezu 5 pCt im Werthe ab, welcher 66 Mill. betrug. Der Quantität nach wurden Garne mehr exportirt, während Gewebe weniger, hauptsächlich nach Indien. In Steingut und Porzellan vermehrt sich der Export jährlich; derselbe beträgt jetzt beinahe 2 Mill. Pfd. Sterling. In Maschinen wurde mehr exportirt.

Amerikanische Correspondenz.

Eisenbahncarrière. Von der in dieser Zeitung schon früher erwähnten Enquêtecommission des Staates New-York, welche mit ausserordentlicher Gründlichkeit ihre Untersuchungen, betreffend die Klagen über das dortige Eisenbahnwesen fortsetzt, wurde neuerlich auch Mr. G. R. Blanchard, zweiter Vicepräsident der New-York, Lake Erie und Western Eisenbahn über die Praxis der Eisenbahngesellschaften in Bezug auf die Frachtfestsetzung etc. einem längeren Verhör unterworfen. Dabei gab er auf Befragen auch über seine Erfahrung im Eisenbahnwesen Auskunft.

Nach derselben ist er im Alter von 17 Jahren 1858 als Commis bei der Centralverwaltung der Cincinnati und Chicago Eisenbahn, bei welcher sein Vater damals als Generalinspector (Generalsuperintendent) fungirte, eingetreten, hat dort ein Jahr lang die Rechnungen der Personen- und Güterstationsbeamten unter sich gehabt und wurde dann als Gesellschaftsagent nach Richmond versetzt. In dieser Stellung verblieb er ungefähr 1 Jahr lang, und fungirte darauf als Gehülfe in dem Güterbureau der Ohio und Mississippi Bahn in Cincinnati, wo er mit den Durchgangsfrachten für die westliche Richtung wiederum 1 Jahr beschäftigt war. Dann wurde er Cassirer in Cincinnati, nicht lange nachher aber in St. Louis Hauptcommis im Generalfrachtbureau und innerhalb Jahresfrist nach Antritt dieser Beschäftigung Generalfrachtagent. Während 6 — 8 Monaten war er zugleich Generalpersonenagent. Ungefähr 1862 als Generalfrachtagent der Central Ohio Bahn eingetreten, übernahm er, als diese später in die Baltimore und Ohio Bahn aufgegangen, bei letzterer Bahn die Sorge für das Frachtgeschäft und fungirte 6 Jahre lang als Dirigent des Güterverkehrs dieser Bahn und ihrer verschiedenen Zweiglinien in Maryland, Pennsylvanien und Ohio. Dann trat er 1872 als Generalfrachtagent in den Dienst der Erie Bahn, wurde im nächsten Jahre zum zweiten Vicepräsident als Leiter des Verkehrs dieser Gesellschaft ernannt und hat diese Stellung noch jetzt bei der zur New-York, Lake Erie und Western gewordenen Bahn inne.

Die verschiedenen Beschäftigungen dieses Mannes hatten ihn natürlich in nahe Beziehungen zu den grossen Durchgangsbahnen und mit deren Verhältnissen durchaus vertraut gemacht und es ist daher erklärlich, dass die von ihm der Enquêtecommission gegebene umfangreiche Auskunft, wie die „Railrod Gazette“ mittheilt, als eine besonders werthvolle angesehen wird.

Die vorstehenden Details haben wir als ein uns gerade vorkommendes Beispiel angeführt, in welcher durchaus praktischen Weise die geschäftlichen Leiter der Amerikanischen Bahnen ihre Ausbildung erlangen, und als Beweis, dass man dort, wo doch die Verwaltung in Folge der viel schärferen Concurrenzverhältnisse etc. eine viel schwierigere ist als hier zu Lande, selbst dann Präsident einer der grössten Bahnen werden kann, wenn man nicht das Baumeister- oder Assessorexamen bestanden hat.

In Deutschland, oder speciell in Preussen, dürfte ein derartiger Mann über den Eisenbahnsecretär oder Controleur wohl nicht hinauskommen!

Petroleumtransport. Der Eisenbahntransport an rohem Oel nach den Raffinirungscentren in Cleveland und Pittsburgh, sowie nach den exportirenden Seehäfen scheint bald völlig ein Ende nehmen und beinahe ausschliesslich den Röhrenlinien zufallen zu sollen, trotz mancher Frachtconcessionen, welche die Bahnen zur möglichst langen Erhaltung dieses bedeutenden Verkehrs bereits gemacht haben.

Die vor einigen Monaten erfolgte Vollendung der Tidewater Röhrenlinie war der erste praktische Schritt, welcher jenen Verkehr von den Bahnen abwandte. Letztere ermässigten in Folge dessen ihre Frachten zu den Seehäfen auf unvortheilhaft niedrige Sätze, offenbar in der Annahme, die Röhrengesellschaften würden hierdurch genöthigt werden, in eine gemeinsame Erhöhung der Frachten zu willigen. Aber die Anziehungskraft hat zu Gunsten der Röhrenlinien gewirkt; ihre Betriebsausgaben sind ohnehin unbedeutend und werden immer noch gedeckt, wogegen die ungewöhnlich niedrigen Frachten einen Nutzen für das Bahncapital nicht mehr übrig lassen. Nun ist ausserdem vor einigen Tagen angezeigt, dass die Standardölgesellschaft selbst eine Röhrenlinie zwischen ihren Raffinerien in Cleveland und den Oelregionen legen und dadurch den enormen Verkehr, welchen bis jetzt 2—3 Bahnen besorgten, abschneiden würde. In Folge dessen wollen nun schon von jetzt ab diese Bahnen nicht mehr zu den in Concurrenz gegen die Tidewater Linie so sehr ermässigten Frachten die Transporte für die Standard Compagnie ausführen, vermuthlich, weil sie den Streit als für sie hoffnungslos erkennen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Am 15. d. M. wird die an unserer Neubaustrecke Stassfurt-Blumenberg, 5 km von Stassfurt gelegene Station Hecklingen für den Güterverkehr eröffnet. Derselbe bleibt jedoch vorläufig auf Sendungen in Wagenladungen beschränkt. Magdeburg, den 2. December 1879.

Am 1. December c. werden folgende unserer Verwaltung unterstellten neuen Bahnstrecken dem Betriebe übergeben:

I. die Theilstrecke der Bahnlinie Hanau-Friedberg von Hanau Ostbahnhof bis Heldenbergen-Windecken mit den Stationen Bruchköbel*) und Heldenbergen-Windecken für den Güter- und Personenverkehr und der Haltestelle Hanau (Nord) für den Personenverkehr und

II. die Theilstrecke der Bahnlinie Waldkappel-Cassel von Waldkappel bis Bettenhausen mit den Stationen Hasselbach, Walburg, Lichtenau, Füstenhagen, Helsa, Oberkaufungen und Bettenhausen für den Personen- und Güterverkehr und den Haltestellen Harmuthsachsen, Eschenstruth und Niederkaufungen für den Personenverkehr. Auf den Betrieb dieser Strecken findet die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung Anwendung.

Die Züge coursiren nach Massgabe des veröffentlichten Fahrplans. Frankfurt a. M., 26. November 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1521)

*) Wir berichtigen hierbei einen Druckfehler: in der offiziellen Anzeige der vorigen Nummer S. 1308 ist Bruchköbel statt Bruchkubel zu lesen.

Rheinische Eisenbahn. Die Anschlussbahn von dem Rheinischen Bahnhofe Düsseldorf nach dem Terrain der im nächsten Jahre daselbst stattfindenden Kunst- und Gewerbe-Ausstellung ist am 28. August d. J. in Betrieb genommen worden.

2. Lieferfrist-Verminderung.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 20. v. Mts. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass im **Schlesisch-Rheinischen** Verbande die Lieferfrist für Frachtgüter zwischen der Station Breslau der Niederschlesisch-Märkischen Bahn einerseits und der Station Dortmund der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn andererseits, sowie der Station Breslau der Breslau-Freiburger Bahn einerseits und der Station Dortmund der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Westfälischen Bahn andererseits ebenfalls von 10 auf 6 Tage herabgesetzt ist. Münster, den 3. December 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1523)

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der am 1. Jänner 1880 fällige Coupon der Actien wird:
in Budapest bei der gesellschaftlichen Hauptcassa,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank
mit **fl. 4** Oesterr. Währung in Silber eingelöst.

Der am 1. Jänner 1880 fällige Zinsen-Coupon der Silber-Prioritäts-Obligationen wird an denselben Zahlstellen mit **fl. 5.** Oesterr. Währung in Silber ausgezahlt.

Ebendaselbst wird auch der am 1. Jänner 1880 fällige Actien-Coupon der ehemaligen Eperies-Tarnower Eisenbahn (Ungarischer Theil) mit **fl. 4. 50 kr.** Oesterr. Währung in Silber eingelöst.

Die Rückzahlung der am 1. Juli 1879 verloosten Prioritäts-Partial-Obligationen à 200 fl. Oe. W. Silber der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn erfolgt vom 1. Jänner 1880 ab bei den für die Einlösung der Coupons oben angegebenen Zahlstellen.

Vom 1. Jänner 1880 ab hört jede weitere Verzinsung der am 1. Juli 1879 ausgeloosten Prioritäts-Partial-Obligationen à 200 fl. Oe. W. Silber auf, und es sind demnach bei ihrer Eincassirung ausser dem Originale der Prioritäts-Partial-Obligation auch alle zugehörigen bis zum 1. Jänner 1880 nicht verfallenen Coupons und Talons mit zurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capitale in Abzug gebracht wird.

Der am 1. Jänner 1880 fällige Zinsen-Coupon der Gold-Prioritäten-Anleihe wird:
mit fl. 5 Oesterr. Währung in Gold
in Budapest bei der gesellschaftlichen Hauptcassa,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank,
mit 10,125 *M.* Deutscher Reichswährung
in Berlin bei den Herren Richter & Comp.,

in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Effecten- und Wechsel-Bank,
in Hamburg bei den Herren M. M. Warburg & Comp.
eingelöst. Budapest, im December 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1522)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. December cr. ab und während des ganzen Monats Januar 1880 werden in unserer Hauptcasse — am Ascanischen Platz No. 5 hierselbst — in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 jeden Wochentages eingelöst werden:

1. Die zum 2. Januar 1880 fällig werdenden Zins-Coupons unserer Gesellschaft, und zwar:
   a) No. 6 der 4 procentigen Prioritäts-Actien,
   b) No. 8 der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission,
   c) No. 8 der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen Litt. B.,
   d) No. 8 der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen Litt. C.
2. Die Zins-Coupons No. 9 der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
3. Die an früheren Fälligkeits-Terminen nicht eingelösten Coupons und Dividendenscheine, soweit dieselben nicht etwa verjährt sind.
4. Die rückständigen verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen diesseitiger Gesellschaft, cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 10. März cr.

Es wird ersucht, getrennte Nachweisungen einzureichen:
1. über Coupons zu Berlin-Anhaltischen Prioritäts-Actien und Obligationen,
2. über Coupons zu Oberlausitzer Prioritäts-Obligationen und
3. über rückständige Dividendenscheine zu Berlin-Anhaltischen Stamm-Actien,

welche je die Stückzahl und den Werth, nach ihren verschiedenen Kategorien geordnet, nachweisen.

Die verloosten Prioritäten sind mit Nummer-Verzeichnissen einzureichen.

In Leipzig erfolgt die Einlösung jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine, in den Tagen vom 2. bis 15. Januar 1880, Vormittags von 9 bis 12 Uhr, jeden Wochentages bei unserer Gütercasse auf dem dortigen Bahnhofe.

Ausserdem erfolgt die Einlösung der Coupons zu den 4½procentigen Prioritäts-Obligationen Litt. C vom 2. bis 15. Januar 1880 in Frankfurt a/M.
   a) bei Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
   b) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie.

Berlin, den 27. November 1879. Die Direction. (1517)

4. Tarifwesen.

Vom 15. December 1879 ab tritt der 8. Nachtrag zum Hanseatisch-Preussischen Verbandtarif vom 1. Mai 1878 enthaltend:
a) ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ostbahnstationen, Oberschlesischen und Marienburg-Mlawkaer Stationen einerseits und den westlichen Verbandstationen andererseits,
b) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Posen-Creuzburger Stationen und den Ostbahnstationen Landsberg und Filehne einerseits und den Stationen Bergedorf, Büchen und Hagenow andererseits,
c) directe Frachtsätze für den Transitverkehr mit Illowo und Mlawa,
d) Ergänzungen zu den Specialbestimmungen zu dem Betriebsreglement,
e) früher bereits publicirte Tarifveränderungen,
f) Berichtigungen

in Kraft.

Exemplare des qu. Nachtrags sind zum Preise von 0,20 ℳ bei sämmtlichen Verbandstationen zu beziehen. Bromberg, den 22. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1525 J.)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 8. November d. J. betreffend die Aufhebung der bestehenden Tarife des rubricirten Verbandes am 1. Januar 1880 neuen Styls bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass von genanntem Tage ab ein neuer Deutsch-Russischer Gütertarif mit theilweise ermässigten, theilweise erhöhten Frachtsätzen in Kraft tritt.

In den neuen Gütertarif werden aufgenommen und hören auf als selbstständige Tarife zu existiren:
a) der Tarif mit Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen, giltig vom 15./27. September 1879,
b) der Tarif mit Stationen der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, giltig vom 3./15. October 1879.

Der Tarif mit den Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn südlich ab Minsk bleibt auch nach dem 1. Januar 1880 als selbstständiger Tarif bestehen.

Der Tarif ist vom 20. December d. J. ab von den Stationscassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Inzwischen wird auf eventuelle Anfragen in Betreff der Beschaffenheit des Tarifs und der Höhe der Frachtsätze die unterzeichnete Direction Auskunft ertheilen. Bromberg, den 28. November 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1516 J.)

Mit dem 15. Januar f. treten die in den Tarifen für den Ungarisch-Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verband-Verkehr resp. in derenNachträgen noch bestehenden, nach dem Deutschen Reformsystem noch nicht umgerechneten Frachtsätze zwischen Deutschen Stationen ausser Kraft.

Die in dem Tarife für den Ungarisch-Deutschen Holz-Verkehr vom 1. Januar cr. enthaltenen Frachtsätze des Ungarisch-Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verbandes werden hierdurch nicht berührt. Berlin, den 3. December 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Namens der Verbands-Verwaltungen. (1519)

5. Submissionen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Anfertigung und Lieferung von 2 670 Tonnen Eisenbahn-Schienen 0,130 m hohen Profils aus Bessemerstahl soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die der Vergebung zu Grunde liegenden Bedingnisshefte sind nebst der betreffenden Zeichnung auf unserem technischen Centralbureau dahier zur Einsicht der Submittenten aufgelegt. Es können diese Ausarbeitungen auch auf Ersuchen gegen Erstattung der Selbstkosten von hier zugesendet werden.

Die Submissionen sind längstens bis zum 11. December l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Stahlschienen“. Mainz, den 25. November 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (1507)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 20 000 Stück eisernen Querschwellen im Gewicht von ca. 1 000 000 kg soll im Wege der Submission verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen sind durch unser Central-Büreau zu beziehen. Offerten bis 19. December cr., Vormittag 11 Uhr erbeten. Direction. (1518

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen Betriebsgeräthe und Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und wird hierzu Termin auf

Mittwoch, den 17. d. M., Vormittags 11 Uhr

im Bureau der unterzeichneten Ober-Betriebsinspection, Bahnhofsstrasse, im Postgebäude hierselbst, anberaumt.

Offerten sind portofrei unter Beigabe der anerkannten Lieferungsbedingungen, welche nebst Bedarfsnachweisung in dem genannten Bureau zur Ansicht ausliegen, dortselbst auch gegen Erstattung von 50 ₰ Copialien käuflich sind, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebsgeräthen und Materialien“

versehen, an die Unterzeichnete einzureichen.

Oeffnung der Offerten wird in dem anberaumten Termine in Gegenwart der etwa erscheinenden Offerenten erfolgen.

Mit den einzureichenden Proben zusammen verpackte Offerten können nicht berücksichtigt werden. Berlin, den 3. December 1879. Die Ober-Betriebsinspection. (1526)

Privat-Anzeigen.

Soeben erschien **2. Aufl.**
Illustr. Deutsch. Eisenbahn-Kalender,
Preis 50 ₰., und
Eisenbahn-Portemonnaie-Kalender,
Preis 10 ₰.
Wiederverkäufer, Bahnbeamte und Colp. erhalten **hohen Rabatt.**
Für 60 ₰ bez. 10 ₰ in Briefmarken erfolgt Francozusendung per Post.
Zu beziehen durch
die **Kalender-Expedition,**
Dresden, Werderstrasse 19 I.

Wasserstandsgläser
in abgepassten Längen, mit verschmolzenen Rändern, besonders präparirt und mit Schutzmarke versehen, von vielen Bahnen des In- und Auslandes als vorzüglich haltbar anerkannt, empfiehlt als Specialität billigst **F. Rockstroh, Bunzlau** i. Schles.

Fränzel's Schieberstellapparat für Locomotiven (Selig's Reichspatent).
Dieser Apparat ermöglicht die subtilste Stellung der Schieber bequem durch einen Mann, ohne dass die Locomotive von ihrem Platz bewegt wird. Bei 14 Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen eingeführt sowie bei mehreren Privat-Locomotivwerkstätten, neuerdings bei:
Königl. Ostbahn in Königsberg,
Grossherzogl. Bad. Eisenbahn in Karlsruhe,
Reichs - Eisenbahn in Strassburg i/E. (4 Apparate),
Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover (3 Apparate),
Direction der Dux-Bodenbacher Eisenbahn in Teplitz,
Minsk-Romnyer Bahn (10 Apparate),
Englischen Bahnen (15 Apparate).
Näheres bei den alleinigen Fabrikanten
M. Selig junior & Co.,
Karl-Strasse 20, Berlin NW.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Root's
nichtexplodirende
Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in Kalk a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.
Kohlen-Ersparniss.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Naphta-Oel

Reines Mineral-Oel, attestirt von den beeidigten Handels-Chemikern Herren **Dres. Ulex und Gilbert, Hamburg, zum Schmieren von**

Maschinen, Waggonachsen etc.,

aus der Fabrik der
Gesellschaft zur Ausnutzung der Naphta-Rückstände
M. A. Pastuchoff & A. L. Froloff, St. Petersburg.
Proben und nähere Auskunft ertheilt

L. A. Dencker, Hamburg, 17 gr. Bäckerstrasse.

Alleinige General-Agentur für das Deutsche Reich.

Neue Friedrichstr. 37. BERLIN C. Neue Friedrichstr. 37.
Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.
Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations - Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.
„Germania“
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Gebr. Körting, Hannover,

Cellerstrasse Nr. 62
empfehlen ihre in allen Staaten patentirten

Universal-Injectoren und Vorwärmer für Locomotiven,

durch deren Combination (welche ebenfalls patentirt ist)
ca. 8—9 % Brennmaterialersparniss
nachweislich erzielt werden.
Prospecte und Auskunft auf gefl. Anfragen gratis.

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen versehen,** sowie
gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.
liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.
Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

Otto Kötter, Barmen

empfiehlt
seine, in eigener Fabrik mit Dampfbetrieb hergestellten, feuer- und diebessicheren
Patent-Panzer-Geldschränke
mit besten Sicherheitsvorrichtungen in eleganter Ausführung und jeder Grösse, unter Garantie für solideste Arbeit,
Cassetten, Sicherheitsschlösser etc.
zu billigen Preisen.
Grosse Auswahl auf Lager.
Illustrirte Preislisten auf Anfrage.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.
Hartguss - Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 29. November 1879.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	$4\frac{1}{2}$	B.	98,50	%
do. II. Emiss.	5	B.	101	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	101	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	84	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	$4\frac{1}{2}$	L.	101,40	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	$4\frac{1}{2}$	L.	100,50	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz	5 i. S.	L.	102,50	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i. S.	L.	101,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1868	5 i. S.	L.	101	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	101	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	100,60	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5 i. G.	L.	102,90	% à do. = do.
Bergisch-Märkische	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	%
do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. III. Serie * $3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{2}$	B.	88,40	%
do. III. Serie B. * $3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. III. Serie C.	$3\frac{1}{2}$	B.	84	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. V. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	101,25	%
do. VI. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	102,40	%
do. VII. Serie conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,30	%
do. VIII. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	101,30	%
do. IX. Serie	5	B.	104,90	% à 3000, 1000 u. 500 ℳ
do. Nordbahn	5	B.	101,75	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	95,75	%
do. do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	95,75	%
do. do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	100,75	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	95,50	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	95,50	%
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,75	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	$4\frac{1}{2}$	B.	100,50	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,50	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	%
do. Lit. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,40	% à do. = do.
do. (Oberlausitzer)	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	%
Berlin-Dresdener*	$4\frac{1}{2}$	B.	102,90	%
Berlin-Görlitz	5	B.	101,25	% à 100 Thlr.
do.	$4\frac{1}{2}$	B.	98	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	$4\frac{1}{2}$	B.	97,10	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	98	%
do. II. Emiss.	4	B.	98	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	102,20	%
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	%
do. C.	4	B.	97,50	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. D.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,40	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,20	% à 200 Thlr.
do. F.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,40	% à 300—3000 ℳ
Berlin-Stettin	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	97	%
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	97	% a 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. *	$4\frac{1}{2}$	B.	102,80	%
do. V. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. VI. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	97	% à do.
do. VII. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,25	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	77	% à 200 Th.=300 fl. ö. W. i. S
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	75,50	% à do. = do.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	96,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	96,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	$4\frac{1}{2}$	B.	100,25	% à 100—1000 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,80	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,20	% à do. do.
do. Lit. J.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,20	% à do. do.
do. Lit. K.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,20	% à do. do.
do. von 1876	5	B.	103,70	% à 300—1000 ℳ
Breslau-Warschauer	5	B.	99,75	%
Brünn-Rossitz Oesterr. Franz-Staatsb.	5 i. S.	L.	100,75	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do. do. von 1872	5 i. S.	L.	100,75	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestbahn)	5 i. S.	L.	78	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	76,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	75,25	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	97	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	102	%
do. do.	4	B.	—	%
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	96,50	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit B * $3\frac{1}{2}$ u. Ba.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,90	%
do. IV. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	96,60	%
do. V. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	—	%
do. VI. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,90	% à do.
do. VII. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,90	%
Cottbus-Grossenhain	5	L.	103,50	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cottbus-Grossenhain Lit. B.	5	L.	103	%
Donau-Drau *	5 i.S.	W.	73,60	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	o. Z.	L.	78	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	o. Z.	L.	73,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	o. Z.	L.	83,50	% à do. = do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5 i.S.	W.	81,10	% à 100 fl. ö.W.
do.	5 i G.	W.	94	% à 500 fl.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i.S.	W.	91,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i.S.	L.	88,75	% à 200 Th.=300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	87,60	% à do. = do.
do. III. Emiss. *	5 i.S.	L.	87	% à do. = do.
do. IV. Emiss. *	5 i.S.	B.	86,90	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	93	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i.S.	L.	88	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	87	% à 1000 Fs. 300 Fs.=80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	86,90	% à do. = do.
do. IV. Ser.	5	B.	86,20	% à do. = do.
Graz-Köflach	$4\frac{1}{2}$	L.	63	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	69,50	% à do. = do.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	68,25	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	103,25	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	$4\frac{1}{2}$	B.	103,50	% à do.
Hannover-Altenbeken I. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	100,20	% à do.
do. II. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	100	% à do.
do. III. Em. (gar. v. Magdeb.-Halb.)	$4\frac{1}{2}$	B.	100,50	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	$4\frac{1}{2}$	F.	$101\frac{1}{4}$	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	94	% in Th. à 105 kr. }
do. do.	5	F.	$104\frac{1}{2}$	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger *	$4\frac{1}{2}$	F.	$101\frac{1}{4}$	% à
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	104	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W.	101,50	% 100 fl öW }
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i.S.	W.	106,25	do. per do.
do. Anl. $14_{,4}$ Mill. 1872.	5 i.S.	W.	106,25	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i.S.	W.	103,75	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn * Em. 1867	5 i.S.	W.	95,60	% 100 fl. ö. W. i. S.
do.* 1873	5 i.S.	W.	93,75	
do.* 1879	5 i.S.	W.	94	
Kaiserin Elisabethbahn	5 i.S.	W.	96,35	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1862	5 i.S.	W.	95	fl. öW pr 100 fl i. S } à 200 u. 300 fl i. S.
do. Linz-Budweis	5 i.S.	W.	96	do. pr 100 fl i. S }
do. Emiss. 1870	5 i.S.	W.	92,75	do. pr 100 fl i. S }
do. Emiss. 1872	5 i.S.	W.	96	do. per do.
do. Salzburg-Tyrol	5 i.S.	W.	94,30	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i.S.	B.	69,90	% do. a do.
do.* Gold-Prior.	5	B.	86,40	
Kronprinz-Rudolfsbahn *	5 i.S.	B.	75,80	% à 200 fl. ö. W.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	B.	74,90	% à 300 fl. ö. W. i. S
do. Emiss. 1872 *	5 i.S.	B.	74,40	% à do.
do. (Salzkammergut) *	5 M.	W.	100,75	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	$3\frac{1}{2}$	L.	120	% à do.
do. von 1854	4	L.	100	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	99,75	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	$1\frac{1}{4}$	1	1	1	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	4	B.	20,80	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	4	5	5	5	$5\frac{4}{15}$	5	W.	137,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	—	$8\frac{1}{6}$	$6\frac{1}{4}$	6	$4\frac{19}{30}$	$5\frac{4}{15}$	4	L.	99,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	$6\frac{4}{5}$	$5\frac{2}{3}$	$5\frac{5}{12}$	5	5	5	L.	103	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	5	6	$7\frac{2}{3}$	8	8	$6\frac{2}{3}$	4	B.	132	% à 100 Spec.=150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	$6\frac{9}{10}$	6,59	5,95	$5\frac{4}{5}$	$5\frac{4}{5}$	$6\frac{7}{40}$	4	B.	121,25	% à 250 fl. holl.=145 Thlr.
Aussig-Teplitz	11	9	$8\frac{1}{2}$	10	11	11	5	L.	174,50	Th. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl. Cl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	—	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	3	3	4	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{8}$	4	4	B.	90,75	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	16	$8\frac{1}{2}$	8	6	$5\frac{3}{4}$	5	4	B.	97,90	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	5	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	4	B.	11,40	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	5	B.	20	—
Berlin-Görlitz	3	0	0	0	0	0	4	B.	15,60	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	4	5	0	0	1	5	B.	59	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	$12\frac{1}{2}$	10	11	$11\frac{1}{2}$	$10\frac{1}{2}$	4	B.	181	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	4	$1\frac{1}{3}$	3	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	4	B.	93,50	% à 100 „
Berlin-Stettin	$10\frac{3}{4}$	$9\frac{11}{1}$	9	$8\frac{9}{10}$	$7\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{5}$	4	B.	109,25	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{3}$	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	5	W.	81	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	194,50	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	8	$7\frac{1}{2}$	$5\frac{2}{3}$	5	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{4}$	4	B.	89,40	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	0	5	B.	33	% à 200 „
Brest-Grajewo	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	—	—	4	B.	47,50	% à 100 R. P.
Brest-Kiew	5	—	—	0	$1\frac{1}{8}$	—	4	B.	69,75	% à 125 RS. = 136 Thlr.
Buschtêhrader Lit. A.	5	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	0	2,86	5	W.	443	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	—	5	W.	65	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	10	$10\frac{1}{2}$	$11\frac{3}{4}$	$16\frac{1}{5}$	$16\frac{1}{3}$	$13\frac{2}{3}$	4	L.	141,50	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	$8\frac{1}{1}$	$6\frac{9}{0}$	$4\frac{6}{10}$	$5\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{20}$	6,3	4	B.	143,50	% a 200 „
Cottbus-Grossenhain	$7\frac{1}{2}$	7	7	5	0	$\frac{1}{3}$	4	L.	54,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	$6\frac{1}{4}$	6	6	5	5	5	5	L.	96,45	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	125,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	5	0	0	0	0	0	o. Z.	B.	40,25	% pr. do.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5	5	1	0	0	0	o. Z.	W.	50,25	do. pr. do.
Fünfkirchen-Barcser *	5	5	5	0	0	5	5	W.	174,50	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5\frac{2}{10}$	$\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	6	7	9,28	$8_{,214}$	5	W.	240	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	1	1	1	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{2}{3}$	4	H.	—	% à 150 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	H.	—	do. pr. do.
Gotthardbahn 80% Einz.	6	6	6	6	6	6	o. Z.	B.	46,50	% à 500 Fs. 300=80 Thlr.
Graz-Köflach	$7\frac{1}{2}$	3	$1\frac{1}{2}$	0	0	0	o. Z.	W.	28,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	62,50	% à 200 „
Hannover-Altenbeken	0	0	0	0	0	0	5	B.	12,60	% à 100 „
do. Stamm Prior.	0	0	0	0	0	0	5	B.	29,40	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	9	6	6	5	5	4	4	F.	$83\frac{3}{4}$	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$13\frac{1}{3}$	$12\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{4}$	$12\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	5	W.	2296	fl. ö. W. pr. 100 fl. C M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	5	5	5	5	5	5	5	W.	151,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5	5	5	5	W.	179	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Leipzig-Dresden von 1866	4	L.	98,75	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4½	L.	102,75	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	97,75	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz*	5i.S.	B.	72,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5i.S.	B.	75,80	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Emiss.	5i.S.	B.	70	% à do. = do.
do. do.* IV. Emiss.	5i.S.	B.	67,25	% à do. = do.
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	101,30	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	97	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	4½	B.	101,50	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	101	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	83,50	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	—	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	102,70	% à 300—1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	95,70	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	65,80	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	29,50	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	4½	B.	101	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à 500 M.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	98,10	%
do. II. Ser.	4	B.	96,75	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	97,80	%
do. III. Ser.	4	B.	97,75	%
Nordhausen-Erfurt I. Emiss.	5	B.	—	% à do
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3½	B.	—	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	3½	B.	89,25	%
do. F.* 3½	4½	B.	102,50	%
do. G.	4½	B.	102,25	%
do. H.*	4½	B.	102,75	%
do. von 1869	4½	B.	102,40	%
do. von 1873	4	B.	96,25	%
do. von 1874	4½	B.	—	% } à 100—1000 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4½	B.	—	%
do. Cosel-Oderberg	5	B.	101,75	%
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	—	% } à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	95,80	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	91,30	% à do
do. Em. 1874	5 M.	W.	110,25	% à 600 M.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	168	fl. ö W. pr. 500 frcs. à 500 frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	163	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	160,75	fl. ö. W. pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	118,75	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	101,60	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn conv.	4½	B.	100,50	% à 500 und 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	66,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	91	% à fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M.
do.*	5i.S.	W.	91	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. III. Emiss.	5i.S.	W.	85,75	% à do.
do. Emiss. 1875	5 M.	W.	101,80	% à 400 M.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	101⅛	% à
Pfälzische Nordbahn	4½	F	101⅛	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	42,60	% 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	42,60	% 100 Th. = 150 fl. ö. W i. S.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	42,90	% 100 Th. = do.
Rechte Oderufer	4½	B.	101,90	% à 500 und 100 Thlr.
Rheinische	4	B.	—	%
do.*	3½	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	101,70	%
do. v. 1869, 71 u. 73 conv.	4½	B.	101,75	%
do. von 1874 u. 77	5	B.	102,30	% à do.
do. Cöln-Crefelder	4½	B.	—	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	103	% } à 1000, 500 und
do. II. Emiss.*	4½	B.	103	% 100 Thlr.
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	102	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	98,75	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	94,50	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	88	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	90,50	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	91	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	96,10	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	91	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	84	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest	4½	L.	101	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	74,60	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5i S.	B.	82,50	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	97	%
do. II. Emiss.	4½	B.	101,75	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	B.	96,75	%
do. IV. Emiss.	4½	B.	101,60	%
do. V. Emiss.	4½	B.	101,60	% à 300—3000 M.
do. VI. Emiss.	4½	B.	101,60	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S.	L.	76,50	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	74	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	73	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5i-S	L.	92	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	67,50	% à 300 fl. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	66,60	% à 400 M.
do.	5 M.	W.	90	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	81	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	79	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	85,78	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Th.
Warschau-Terespol*	5	B.	94	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	100,80	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	99	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	96	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Werrabahn	4½	L.	95,50	% à 500 und 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1873	1874	1875	1876	1877	1878	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisabethbahn* Linz-Budweis	5	5	5	5	5	0	5	W.	160,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1872	5	5	5	5	5	0	5	W.	148	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	1½	4	4	4	5	W.	114,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5²/₁₀	5	5	5	5	5	5	5	W.	142,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	5	3¾	2	1⅓	⅗	2½	5	L.	81	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	146	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i.
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	—	o. Z	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	193	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	5½	5	5	5	5⅓	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	15	% à 500 Fs. 300 = 80 Thl
Magdeburg-Halberstadt	6	3	6	8	8	9½	4	B.	142,40	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	3½	3½	B.	86,25	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	116	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	10	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z	W.	23	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	22	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	0	3½	3¾	4½	5	5	B.	97,40	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	—	6½	7	7	7	7	4	B.	125,50	% à 500 M.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	98	% à 100 Thlr.
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	4½	5½	5½	5½	5½	4½	F.	123	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B.	97,80	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	22,40	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	0	1½	2²/₁₅	3⅕	5	B.	85	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	5	2½	0	0	0	0	5	L.	23	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	13⅔	12	10½	9⅔	8½	8½	3½	B.	166,25	% à 100 „
do. Litt. B.	13⅔	12	10½	9⅔	8½	8½	3½	B.	142	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	5	4¾	4	5	W.	141,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i.
do. Litt. B.	5	5	0	0	0	0	5	W.	84,75	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* 5²/₁₀ (Oest. Franz.)	10	8	6½	5⅖	6	6	5	W.	261,75	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 5…
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	1½	0	0	0	0	5	W.	83,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. Ei…
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	51	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	3½	5	5	5	5	5	B.	94,60	% à 200 „
Ostrau-Friedland	—	¾	0	0	5	0	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4½	4	4	4½	W.	107,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	92¾	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	23,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i
Rechte Oderufer	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	7	5	B.	131,90	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	7	5	B.	131,50	% à 200 „
Rheinische	9	8	8	7½	7	7	4	B.	147,30	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	95,25	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	10,40	% à 200 „
Rumänische	5	0	2½	1	2	2	5	B.	43,80	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	102	% à 150 „
Russische Bahnen*	5,53	5⅘	5,92	6,28	6,56	7,025	5	B.	134,30	% à 125 Rb. = 134 T…
Saal-Bahn Stamm-Prior.	5	2⅔	1½	0	0	0	5	B.	34	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	110	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,10	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	129,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i
Thüringische	7¼	7½	8½	9¼	7½	8	4	B.	140,40	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	95,60	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	104	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	20,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	2	2⅗	3	4	3,9	4	5	B.	83,25	% à 100 „
Theissbahn* 5²/₁₀	8½	5	3	—	—	5	5	W.	209	fl. ö. W. pr. 200 fl. E…
Turnau-Kralup-Prag	4	3	3	3	3	0	5	W.	26	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	—	—	—	5	W.	129,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	—	—	—	5	W.	111,50	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	147	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	—	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 T…
Warschau-Wien	11	10	7½	6⅔	5	9,165	5	B.	249,50	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera*	—	4½	4½	2¼	4½	4½	4½	L.	46	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	2½	0	0	0	5	L.	19	% à 200 „
Werrabahn	1	0	1	⅔	1⅓	1⅔	4	B.	30,75	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	9	8	5	4½	—	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Ein…
do. Nordostbahn	8	8	8	3	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	1⅗	0	0	⅗	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	11⅕	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	16¾	12	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6⅗	6⅗	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	—	8	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	11	11	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Bromberg-Rogasen. Einem aus den Kreisen Wongrowitz, Schubin und Bromberg behufs Herstellung einer Eisenbahn von Bromberg über Schubin-$\frac{\text{Exin}}{\text{Wapno}}$-Wongrowitz nach Rogasen gewählten Comité ist zu Händen seines Vorsitzenden, des Rittergutsbesitzers und Landrathsamts-Verwesers von Unruh zu Wongrowitz die Genehmigung zur Anfertigung der bezüglichen generellen Vorarbeiten ertheilt worden.

Literatur.

Kursbuch der Deutschen Reichs-Post-Verwaltung. — December — mit Eisenbahn-Uebersichtskarte in Schwarz- und Blaudruck, ist soeben in R. v. Decker's Commissionsverlag, Marquardt & Schenck in Berlin C., Niederwallstrasse 22, (Preis 2 M.) erschienen. Dasselbe enthält in 5 nach den Landestheilen geordneten und durch verschiedenfarbiges Papier kenntlich gemachten Abtheilungen die diesjährigen Winter-Fahrpläne der Deutschen und ausländischen Eisenbahnen, die Reiseverbindungen der grösseren Städte, den Gebührentarif für Telegramme, Briefportotarif u. s. w. und unter No. 604 auch eine Uebersicht der Briefpostverbindungen zwischen Berlin und den bedeutendsten Orten Europa's. Die nächste Ausgabe erscheint am 1. Februar 1880.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 95. **Berlin,** den 8. December 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Generalbericht

der XII. Commission des Preussischen Abgeordnetenhauses über den Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat.

Die durch den Beschluss des Hauses der Abgeordneten vom 13. November cr. angeordnete Vorberathung des von der Königlichen Staatsregierung der Landesvertretung zur verfassungsmässigen Beschlussnahme vorgelegten „Gesetzentwurfes, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat", ist seitens der unterzeichneten Commission in 10 Sitzungen vorgenommen worden.

An derselben betheiligten sich als Commissarien der Königlichen Staatsregierung seitens des Finanzministeriums der Herr Geheime Oberfinanzrath Rötger, seitens des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten etc. die Herren Oberbau- und Ministerialdirector Schneider, Geheime Oberregierungsräthe Brefeld, Rapmund und Dr. Fröhlich, sowie die Herren Regierungsassessoren Weyde und Hoppenstedt. Bei der Berathung über die in der Commission gestellten Anträge auf Erlass weiterer, mit dem Staatseisenbahnwesen zusammenhängender Gesetze waren auch der Herr Finanzminister Bitter und der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maybach zugegen.

Vor der Berichterstattung über die Commissionsthätigkeit und deren Ergebnisse möge die Bemerkung Platz finden, dass die Commission in Hinblick auf die Nothwendigkeit, das Gesetz, wenn es die Genehmigung des Landtages findet, vor dem 1. Januar k. J. verkündigungsfähig zu machen, sich bemüht hat, den Kreis der mit dem vorliegenden Gesetze zusammenhängenden Fragen nach Möglichkeit einzuengen. Namentlich hat sie es sich versagt, in eine grundsätzliche Erörterung des Streites über den Nutzen und die Angemessenheit eines bestimmten Eisenbahnsystems für unseren Staat einzutreten. Wenn sie auch bei der Entscheidung über einzelne Fragen durch die grundlegenden Anschauungen ihrer Mitglieder über die geeignetste Entwickelung unseres Eisenbahnwesens zweifellos beeinflusst war, und hiernach festgestellt werden kann, dass die Majorität sich mit den von der Staatsregierung dem Gesetzentwurfe beigefügten Motiven im Wesentlichen im Einklange befindet, so hätte doch eine Erstreckung der Verhandlungen auf das weitschichtige Gebiet der allgemeinen Eisenbahnpolitik den Abschluss der Arbeiten bedeutend verzögern müssen. Der gegenwärtige Bericht vermeidet deshalb ebenfalls Eisenbahnfragen von prinzipieller Natur zu berühren, und dürfte hierbei um so mehr auf die Zustimmung des Abgeordnetenhauses rechnen können, weil es in dessen Geschäftsgewohnheiten liegt, Grundsätze der Politik und der Volkswirthschaft der Regel nach und ohne commissarische Vorberathung im Plenum zu behandeln.

Was den Gang der Verhandlungen in der Commission betrifft, so wurden zunächst die dem Gesetze beigefügten, mit mehreren Privateisenbahngesellschaften abgeschlossenen Verträge auf den Vortrag von Specialreferenten durchberathen, und über dieselben im Einzelnen und Ganzen abgestimmt. Die Abstimmungen hatten nur einen Eventualcharakter. Man war einig darüber, dass der definitiven Entschliessung die Beschlussfassung sowohl über gewisse Garantieforderungen im Interesse der Staatsfinanzen und der wirthschaftlichen Bedürfnisse des Landes, als auch über das Gesetz selbst voraufgehen solle. Demgemäss ist verfahren worden. Nach erfolgter Berathung der Verträge ging die Commission zur Feststellung der Garantien und schliesslich zur Berathuug des Gesetzentwurfs über.

Der Zweck des Gesetzentwurfs ist die Uebernahme des Betriebes und die eventuelle Erwerbung des Eigenthums der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gehörigen Eisenbahnen nebst Pertinenzien durch resp. für den Staat nach Massgabe der unter dem 13. Juni, 5. Juni, 8. Juli und 27. August/10. October 1879 geschlossenen Verträge, und die Bewilligung der zur Ausführung der letzteren nöthigen Credite und Vollmachten für die Staatsregierung.

Die betreffenden Privatgesellschaften haben den Verträgen bereits die Genehmigung unter Beachtung der statutarisch vorgeschriebenen Formen ertheilt, und sind an die Verträge gebunden, wenn die verfassungsmässige Genehmigung des Staates bis zum 1. Januar 1880 herbeigeführt wird.

Was

I. die Verträge

betrifft, so ist darüber durch die anliegenden Einzelberichte referirt, soweit finanzielle oder sonstige Specialfragen dabei in Betracht kommen. Hier soll zunächst das System dargelegt werden, nach welchem die Verträge bezüglich der Pflichten des Staates construirt sind.

System der Verträge. Nächst der Bemessung der Höhe der Rente und des Preises wird das Interesse des Staates durch die Rücksicht afficirt, dass auf diesen keine Verpflichtungen übernommen werden, deren Erfüllung in ungewöhnlichem Umfange die Beschaffung von Baarmitteln zu einer Zeit verlangt, die der Staat nicht selbst bestimmen und deren Verhältnisse er daher nicht berücksichtigen kann. Dieser wesentlichen Rücksicht ist durch das System der Verträge genügend Rechnung getragen. Nur mit Bezug auf die den Köln-Mindener Actionären zu gewährende einmalige Prämie ad 6 M. pro Actie und den den Actionären der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft zu bietenden Kaufpreis ad 300 resp. 600 M. für jede Stamm- resp. Prioritätsstammactie, überkommt auf den Staat eine bedingungslose Verpflichtung zur Zahlung bestimmter Geldsummen in maximirter und im Verhältniss zum Staatscredit gefahrloser Höhe. Ausserdem kann aus der Verpflichtung des Staates zu dem Ausbau neuer Linien in einer Länge von 161,91 km, welche einen Kostenaufwand von etwa 55 Millionen Mark erfordern, wenn der Staat von dem Rechte der Ausgabe der hierfür bestimmten Prioritätsobligationen der Eisenbahnen keinen Gebrauch machen will, die Nothwendigkeit folgen, Staatsschuldverschreibungen zu verkaufen oder sonstige Staatsmittel in Anspruch zu nehmen.

Im Uebrigen tritt der Staat zunächst lediglich in die Stellung eines Betriebsübernehmers für eigene Rechnung (ausgenommen bei Hannover-Altenbeken, deren Actien voraussichtlich vollständig in den Besitz des Staates übergehen werden) und für ewige Zeiten.

Als Betriebsübernehmer hat er die auf den einzelnen Unternehmungen ruhenden laufenden Verpflichtungen zu erfüllen, und ausserdem den Actionären — einerlei auf wie hoch sich die unter seiner Verwaltung erzielten Betriebsüberschüsse belaufen — eine feste Rente zu zahlen.

Den Köln-Mindener und Magdeburg-Halberstädter Actionären gegenüber hat der Staat sich verpflichtet, bis zu einer bestimmten Frist eine Convertirung der Actien gegen Staatsschuldverschreibung zu einem der Höhe der Rente entsprechenden Betrage vorzunehmen. Er hat zu dem Ende den Actionären die Convertirung anzubieten.

Zur Herbeiführung der Liquidation bei allen Gesellschaften ist der Staat indessen, nachdem er die Convertirung der Actien in Staatsschuldverschreibungen angeboten hat, nur berechtigt — nicht verpflichtet.

Wenn er die Liquidation herbeiführt, hat er das Recht, das Eigenthum der Bahnen mit Activen und Passiven zu übernehmen gegen eine bestimmte Liquidationssumme, welche — mit Ausnahme der für die Actionäre Lit. B. der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft in Ansatz gebrachten — unter Zugrundelegung des jetzigen Courses geringer ist, als der jetzige Werth der Staatsschuldverschreibungen, die im Falle der Convertirung den Actionären zu geben sind.

Es leuchtet ein und es ist die Ueberzeugung der Commission, dass dieses allgemeine System, nach welchem die Verpflichtungen des Staates geordnet sind, von grosser Ueberlegung und Vorsicht auf Seiten der vertragschliessenden Organe der Staatsverwaltung zeugt und dass dadurch bei gleichmässiger Sorgfalt in der Ausführung und dem weiteren Vorgehen auf der Grundlage der Verträge eine unerwartete Benachtheiligung der Staatsfinanzinteressen wohl vermieden werden kann.

Rechtliche Bedenken. Bei der Prüfung der juristischen Seite der Verträge wurden dagegen einige allgemeine, die Rechtsgültigkeit derselben betreffende Fragen angeregt. Sowohl zwei bei dem Abgeordnetenhause eingegangene Petitionen — des Herrn v. Weitzel zu Schwammelwitz, II. 186, und des Herrn Joseph Stieb zu Cassel II. 147 —, als auch verschiedene Organe der Tagespresse vertreten die Ansicht, dass die von der Staatsregierung abgeschlossenen Verträge rechtsungültig seien, weil durch den Inhalt derselben die Individualrechte der Actionäre verletzt werden, und dem Staate für ewige Zeiten das ausschliessliche Recht eingeräumt, es also in dessen willkürliches Ermessen gestellt sei, über die Liquidation der Gesellschaften zu entscheiden und das Eigenthum der Eisenbahnen zu erwerben. Ein Commissionsmitglied führte aus, dass dem Actionär nach dem Handelsgesetzbuche, wie Wissenschaft und practische Rechtsprechung anerkennen, das Recht auf Theilnahme am Gesellschaftsgewinne nach Massgabe des Gesellschaftsvertrages als ein „Sonderrecht" zustehe, welches durch einen Majoritätsbe-

schluss nicht aufgehoben oder eingeschränkt werden könne. Indem die Verträge aber den Actionären an Stelle des für gemeinschaftliche Rechnung zu ermittelnden und zu vertheilenden Reingewinnes aus dem Betriebe und der Verwaltung für die Dauer des Bestehens der Gesellschaft eine feste Rente zuweise, werde dieses Individualrecht gesetzwidrig verletzt. Ebensowenig sei es mit dem bestehenden Rechte verträglich, dass dem Staate das Recht eingeräumt werde, durch freies Belieben jederzeit die Liquidation der Gesellschaft und die Erwerbung des Eigenthums derselben für sich herbeizuführen. Sowohl nach gemeinem und Französischen, wie nach dem Preussischen Landrechte habe eine aufschiebende Bedingung, die von der unbestimmten Willkür des Erklärenden abhänge, gar keine rechtliche Wirkung (§ 108 Allgemeines Landrecht, I. 4. Code civil Art. 1. 174).

Die überwiegende Majorität konnte diese rechtlichen Bedenken aber nicht theilen; sie nimmt vielmehr in voller Uebereinstimmung mit den von der Königlichen Staatsregierung dargelegten Rechtsanschauungen an, dass die Verträge, wenn sie die Zustimmung der Gesetzgebungsfactoren des Staates finden, auf rechtlich unanfechtbaren Grundlagen beruhen. Sie geht dabei von folgenden Ansichten aus:

Während nach dem Inhalt der Verträge bei der Hannover-Altenbekener Eisenbahn die Verwaltung zunächst für Rechnung der Gesellschaft geführt wird, soll dieselbe bei den übrigen Bahnen für Rechnung des Staates gegen Gewährung einer festen Rente an die Actionäre erfolgen. Für die Gesellschaft hat ein solcher Vertrag die Bedeutung eines der Pacht ähnlichen Vertrages, bei welchem die Gesammtsumme der Renten die Pachtsumme bildet. Letztere tritt künftig an die Stelle des Reinertrages, so dass die jedem Actionär nach Verhältniss seines Actienbesitzes zu zahlenden Rentenbeträge dessen statutenmässigen Antheil am Reinertrage bilden. Die Rentenbeträge, welche den verschiedenwerthigen Actien der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft (A, B und C) vertragsmässig gewährt werden, entsprechen daher auch genau der statutenmässigen Vertheilung des Reinertrages. Eine Beeinträchtigung des dem Actionär nach Artikel 216 des H.-G.-B. zustehenden Individualrechts findet daher durchaus nicht statt. Die Verpachtung des ganzen Unternehmens ist an und für sich ebenso zulässig, wie die eines Theiles, — die Verpachtung gegen eine feste Rente ebenso, wie die Verpachtung gegen eine variable Rente. Die constante Höhe des Pachtvertrages hat nur die natürliche Folge, dass auch der Antheil jedes Actionärs an dem Ertrage ein constanter ist. Uebrigens muss auch, so lange die Gesellschaft besteht, die Bilanz in jedem Jahre aufgemacht, und bezw. getrennte Rechnung für das Unternehmen geführt werden. Die Bilanz muss jährlich dem Verwaltungsrathe und der Generalversammlung vorgelegt werden, um für die Actionäre sowohl wie für die Gläubiger in gesetz- und statutenmässig vorgeschriebener Weise evident zu machen, dass das Gesellschaftsvermögen — die Gesammtheit der Einlagen — intact erhalten wird. Der bilanzsmässige Reingewinn für die Actionäre kann aber in nichts anderem als in dem Pachtertrage bestehen, weil nach dem Vertrage alle Einnahmen und Ausgaben, und in Folge hiervon die Ueberschüsse nach Zahlung der Rente dem Staate zufallen, ebenso wie dieser den zur Zahlung der Rente fehlenden Ertrag zuzuschiessen hat. Die Annahme, dass durch die vorliegenden Verträge der Anspruch des Actionärs auf statutenmässige Vertheilung des Reingewinnes verletzt wird, beruht daher lediglich auf einer Verwechselung des Pächters mit der Gesellschaft, des dem Ersteren aus dem Pachtbetriebe der Bahn etwa zufallenden Reingewinnes mit dem künftig für die Letztere sich ergebenden reinen Gewinn, welcher in nichts anderem, als in dem Pachtertrage besteht.

Durch die weiteren Bestimmungen der vorliegenden Verträge wird zugleich beiden Contrahenten die Möglichkeit gegeben, das Pachtvertragsverhältniss zur Auflösung zu bringen. Für die Gesellschaft liegt diese Möglichkeit in dem, dem Actionär eingeräumten Rechte, unter gewissen Voraussetzungen und Bedingungen seinen Actienbesitz an den Staat abzutreten. Für den Staat liegt dieselbe in dem dauernden Rechte, das Eigenthum der Bahn unter bestimmten Bedingungen an sich zu bringen. Auch aus diesen Bestimmungen kann ein Bedenken gegen die Gültigkeit der Verträge nicht hergeleitet werden. Dieselben sind von den Generalversammlungen der Gesellschaften unter Beachtung der statutmässigen Vorschriften in formell gültiger Weise genehmigt worden, und ist dadurch zugleich die Auflösung der Gesellschaft für den in dem Vertrage vorgesehenen Fall, und unter den daselbst festgestellten Modalitäten der Liquidation beschlossen. Dass es zulässig ist, die Auflösung einer Gesellschaft auch unter Bestimmung einer Frist oder einer Bedingung zu beschliessen, ist aber nach dem Handelsgesetzbuch (Art. 242) nicht zweifelhaft. In Wirklichkeit haben die vorliegenden Verträge nur den Zeitpunkt der Auflösung dem Belieben des Staates überlassen, damit Letzterer dieselbe nach seiner Convenienz eventuell bis zum Ablaufe der Amortisationsperiode der Gesellschaftsanleihen hinausschieben kann.

Will man aber in dem dem Staate eingeräumten Rechte, „zu jeder Zeit" das Eigenthum der Bahn zu erwerben und die Auflösung der Gesellschaft herbeizuführen, nicht lediglich einen dies incertus quando, sondern eine eigentliche Bedingung erkennen, so ist eine solche Stipulation ebenfalls durchaus zulässig. Betrachtet man als das dem Staate eingeräumte Recht den Erwerb des Eigenthums der Bahn, so ist derselbe nicht von der freien Willkür, sondern von einer Gegenleistung, einer positiven Handlung des Staates, — der Zahlung des Liquidationserlöses unter Uebernahme der Schulden der Gesellschaft als Selbstschuldner — abhängig. Betrachtet man dagegen als das dem Staate eingeräumte Recht den Ankauf der Bahn, so ist derselbe von dem freien Willen des Berechtigten abhängig gemacht, was nach den gesetzlichen Bestimmungen (§ 108 A. L. R. I, 4 — Art. 1174 Code civ.) unbedenklich erscheint. Von einer Anfechtung der Verträge Seitens einzelner Actionäre aus dem Gesichtspunkte, dass hier eine bindende Vereinbarung der beiden Theile nicht vorliege, kann daher nicht die Rede sein. Ein solches Anfechtungsrecht würde auch keinesfalls dem einzelnen Actionär, sondern nur der Gesellschaft selbst zustehen, weil es sich hierbei um die Verletzung eines sogenannten Individualrechts nicht handelt.

Seitens der Herren Regierungscommissarien wurde überdies darauf hingewiesen, dass die vorliegenden Verträge, weil sie zu dem Zwecke, das inländische Eisenbahnwesen im öffentlichen Interesse zu ordnen, und das dem Staate gesetzlich vorbehaltene Ankaufsrecht geltend zu machen, abgeschlossen seien, im Hinblick auf § 42 des Gesetzes über Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, nicht lediglich einen privatrechtlichen Charakter haben. Es könne schon aus diesem Grunde dem Umstande, dass von der einen oder anderen Seite übernommene Verpflichtungen auf unbestimmte Zeit die Grundlage der Vereinbarung bilden, ein Bedenken gegen die Rechtsverbindlichkeit derselben nicht entnommen werden.

Kündigungsrecht der Prioritätsobligationeninhaber. Eine weitere rechtliche Erörterung von offenbar weittragender Bedeutung knüpfte sich an die Frage, ob den Anleihegläubigern der Gesellschaften ein Kündigungsrecht zustehe, sobald die Auflösung der Gesellschaft erfolge. Allseitig war man der Meinung, dass die Entscheidung vorwiegend von der Auslegung der Bestimmungen im Art. 202, Abs. 3 und 245, Abs. 3 des Handelsgesetzbuches abhängig sei. Hiernach ist für „schwebende Verbindlichkeiten" aufgelöster Actiengesellschaften bestimmt, dass die Theilung der Vermögensmasse nicht eher erfolgen soll, als die Zahlung oder Deposition des Schuldbetrages, oder die „Bestellung einer angemessenen Sicherheit" stattgefunden hat. Nach einer Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts vom 19. November 1878 (Band 24, S. 243 ff.) fallen die noch nicht ausgeloosten Obligationen einer nach einem bestimmten Amortisationsplane von Jahr zu Jahr zu tilgenden Anleihe in die Kategorie der „schwebenden Verbindlichkeiten", so dass auch die Inhaber solcher Obligationen der Vertheilung der Vermögensmasse einer aufgelösten Actiengesellschaft nicht widersprechen, beziehungsweise die sofortige Rückzahlung nicht verlangen können, sofern die Bestellung einer angemessenen Sicherheit erfolgt. Da nun der Staat für den Fall der Auflösung der Gesellschaften nach Massgabe der Verträge die sämmtlichen Schulden der Gesellschaft als Selbstschuldner übernimmt, so stellt sich die Frage so, ob in dieser Uebernahme, also darin, dass der Staat Schuldner wird, nach richterlichem Ermessen eine angemessene Sicherheitsbestellung zu finden ist.

Einige Mitglieder der Commission, die bei der principiellen Prüfung des Gegenstandes sich der Ansicht zuneigten, dass mit der Liquidation der Eisenbahngesellschaften auch die dieselben belastenden Prioritätsobligationen fällig würden, fanden in dem durch die erwähnte Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts festgestellten Rechtsgrundsatze eine wesentliche Beruhigung, während von anderen Mitgliedern die Ansicht festgehalten wurde, dass bei der eigenthümlichen Natur des Eisenbahnbetriebes die Prioritätsgläubiger sich den Wechsel des Eigenthums nicht brauchten gefallen zu lassen, und nicht gezwungen werden könnten, einen anderen Schuldner anzunehmen, und während endlich auch die Auffassung vertreten wurde, dass in der Uebernahme der Schuld durch den Staat keineswegs eine Sicherstellung der Gläubiger im Sinne des Gesetzes gefunden werden könne.

Wer, so wurde ausgeführt, einer Privateisenbahngesellschaft Geld leihe, dessen Verzinsung und Rückzahlung ihm nach einem bestimmten Plane zugesagt werde, thue dies auch in dem Vertrauen auf die Tüchtigkeit und das natürliche Bestreben der Verwaltung, unter guter Ausnutzung der natürlichen Verkehrsverhältnisse einen die Rechte der Gläubiger sichernden Ertrag des Unternehmens herbeizuführen.

Gehe aber die Verwaltung auf einen anderen Eisenbahnunternehmer über, so trete eine Aenderung in dem Sicherheitszustande selbst ein.

Der neue Unternehmer könne den Schwerpunkt seiner Interessen in der Bevorzugung des Verkehre auf anderen Linie

und der Ablenkung desselben auf diese finden. Es sei denkbar, dass er aus volkswirthschaftlichen oder sonstigen Gesichtspunkten die Erzielung von Betriebsüberschüssen in den Hintergrund treten lasse. So könne das Interesse der Inhaber der Eisenbahnprioritätsobligationen allerdings durch den Uebergang des Betriebes auf den Staat — vollends in dem durch die vorliegenden Verträge festgesetzten Umfange — gefährdet werden. Trete aber der Staat als Eigenthümer ein, so erhöhen sich diese Gefahren. Der Staat beabsichtige nach der Erwerbung der Privatbahnen diese so zu betreiben, wie es vom Standpunkt des Gesammtwohles aus einem Theile des Ganzen entspreche; er wolle keineswegs dauernd über die Erträgnisse der Einzelunternehmungen, deren Vermögen jetzt für die Obligationen hafte, besondere Rechnung führen. Die Obligationeninhaber seien daher auf die allgemeine Zahlungsfähigkeit des Staats hingewiesen, und, wenn dieser auch zur Zeit mit Recht für den besten Schuldner gelte, wenn sogar der Begriff der pupillarischen Sicherheit sich rechtlich mit den Schuldforderungen an den Staat verbinde, so sei es doch keineswegs ausgeschlossen, dass vor der Tilgung der Prioritätsobligationen andere Zustände und Anschauungen Platz griffen, unter deren Herrschaft die Prioritätsobligationen guter Privateisenbahngesellschaften für eine gesicherte Capitalanlage gelten müssten, als Forderungen an den Staat. Ein Blick auf die Course gewisser Oesterreichischer und Russischer Staats- und Eisenbahnpapiere zeige das bereits heute. Es müsse deshalb als höchst zweifelhaft gelten, wie die Gerichtshöfe über die Frage der Fälligkeit und Sicherstellung der Prioritätsobligationen der vom Staate zu übernehmenden Privatbahnen entscheiden würden.

Ein Mitglied lenkte noch die specielle Aufmerksamkeit darauf, dass nach den Privilegien vom 18. August 1856, 6. September 1858, 21. Juni 1861, 24. April 1867 die für den Bau und Betrieb der vom Staate garantirten Vor- und Hinterpommerschen Zweigbahnen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen der Amortisation nach Massgabe des eventuellen Reingewinnes aus dem Betriebe dieser Linien unterlägen, und dass deshalb in nothwendiger Consequenz des Fortbestandes der Obligationenschuld die Staatsregierung fortdauernd verpflichtet sei, über den Betrieb auf jenen Linien eine getrennte Rechnung zu führen.

Seitens der Herren Regierungscommissarien wurde zur Kennzeichnung des von der Staatsregierung eingenommenen Standpunktes auf die Darlegungen Seite 83 und 84 der Motive zu dem vorliegenden Gesetze mit der ausdrücklichen Hinzufügung hingewiesen, dass die Staatsregierung bei ihrem Vorgehen des Erwerbes von Privatbahnen zum Zwecke der Durchführung des Staatseisenbahnsystems auf den Wortlaut und Zweck des § 42 des Gesetzes über Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 grossen Werth lege, und auch aus dieser Rücksicht die Gefahr, dass die Gerichte mit dem Uebergange des Eigenthums der Privatbahnen auf den Staat die Prioritätsobligationen für rückzahlbar erklären möchten, für ausgeschlossen halte. Nach dem angezogenen Paragraphen habe der Staat sich vorbehalten, das Eigenthum der Privatbahnen gegen vollständige Entschädigung anzukaufen, und sei unter No. 4 b die Entschädigungspflicht in den Worten ausgesprochen:

„Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise wie dieses der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatscasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Activforderungen auf die Staatscasse übergehen“.

Die jetzt abgeschlossenen Verträge seien zwar nicht in allen Theilen nach den Grundsätzen zu Stande gekommen, welche der § 42 aufstelle.

Bezüglich der rechtlichen Stellung der Obligationeninhaber treffen aber die vertragsmässigen Verabredungen mit den gesetzlichen Bestimmungen der zwangsweisen Uebernahme der Privatbahnen durch den Staat zusammen. Im Falle der Eigenthumserwerbung solle in der Stellung der Inhaber von Prioritätsobligationen keine Aenderung eintreten, diese vielmehr sich damit begnügen müssen, dass an Stelle der Privatgesellschaften der Staat als Schuldner trete, und die Verpflichtungen der Privatgesellschaften in derselben Weise erfülle, wie es diese bei ihrer Fortexistenz hätten thun müssen. Aus dieser gesetzlichen Anordnung müsse gefolgert werden, dass auch in dem gegenwärtig vorliegenden Falle die Inhaber der Prioritätsobligationen einen Widerspruch gegen die Auflösung der Gesellschaft ohne gleichzeitige Rückzahlung der ganzen Obligationenforderung nicht erheben, und keine Rechtsverletzung darin erkennen können, wenn ohne weitere Sicherstellung der Staat die Verpflichtungen der Privatgesellschaften auf sich nehme.

Ausser diesen principiellen Rechtsfragen, deren Entscheidung bei der gesammten Beurtheilung der abgeschlossenen Verträge von hohem Werthe ist, erörterte die Commission folgende bei allen Verträgen gleichmässig aufstossende Momente.

a) Statutänderungen der Gesellschaften. Die Verträge haben nach ihrem ausdrücklichen Wortlaute, sowie nach den Protokollen über die Generalversammlungen, in welchen deren Genehmigung erfolgte, die Bedeutung von Statutänderungen, und sind unter Beachtung der Formen, welche für Statutänderungen bestehen, genehmigt worden. Es entfallen damit alle Bedenken bezüglich der Aenderung des Domicils und der anderweitigen Organisation der Gesellschaft, welche bei der Berathung in der Commission angeregt wurden.

b) Der Betrieb während des laufenden Kalenderjahres. Der Betrieb bei sämmtlichen Bahnen — mit Ausschluss von Hannover-Altenbeken — soll bereits vom 1. Januar 1879 ab als für Rechnung des Staates erfolgt gelten. Man hat dies stipulirt, um bei der Feststellung des vertheilungsfähigen Reingewinnes pro 1879 die Staatsregierung nicht in eine schiefe Stellung zu bringen. Auf die Frage, ob und wie sich der Staat gegen Missbräuche der Verwaltung während des laufenden Jahres geschützt habe, gaben die Regierungscommissarien die Erklärung, dass sich die Garantien des Staates wesentlich auf das berechtigte Vertrauen zu den zur Zeit fungirenden Gesellschaftsorganen stützen.

Im §. 2 des Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter und Köln-Mindener Vertrages haben sich diese Gesellschaften verpflichtet, die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihre Directionen führen zu lassen, und in allen wichtigen Angelegenheiten sich der Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu versichern. Das Letztere sei geschehen. Was man unter „wichtigen Angelegenheiten“ verstehe, könne nicht erschöpfend definirt werden. Es sei aber eine Meinungsverschiedenheit darüber nicht vorhanden, zumal auch hier das Vertrauen und das Verständniss unter Fachleuten jeden Zweifel ausschlössen.

Auf ausdrückliche Anfrage bemerkten die Regierungscommissarien, dass die Staatsregierung die Anstellung neuer Beamten und die Bewilligung erhöhter Gehälter ausserhalb des Rahmens des Etats allerdings als eine wichtige Angelegenheit betrachte, zu deren Erledigung es der Zustimmung des Ministers bedürfe.

c) Regulirung der Verhältnisse der Beamten und Arbeiter. Was die vertragsmässige Stellung der Beamten betrifft, so hat die Regierung es bei den Verhandlungen über die Verträge für der Gerechtigkeit entsprechend und nützlich gehalten, mit den Mitgliedern und Hülfsarbeitern der Directionen, welche sich in einer festen Stellung befinden, besondere Abkommen bezüglich der Höhe der diesen Beamten zu gewährenden Entschädigungen zu treffen. Das Nähere darüber ist in den Specialberichten erörtert.

Insgesammt handelt es sich um 35 Gesellschaftsbeamte dieser Kategorie; bei der Berlin-Stettiner um 11, bei der Magdeburg-Halberstädter um 14, bei der Köln-Mindener um 10 Personen. Dieselben sollen mit einer Gesammtsumme von 3 908 000 M. — cfr. pag. 81 A zu No. 5 der Drucksachen — abgefunden werden, so dass im Durchschnitt auf jeden Director etwas mehr als 111 000 M. entfallen. Diese Abfindungssumme ermässigt sich voraussichtlich dadurch, dass diejenigen Directoren der Magdeburg-Halberstädter und Köln-Mindener Verwaltung, welche in den Staatsdienst übertreten wollen, auf einen entsprechenden Theil ihrer Abfindungssumme Verzicht zu leisten haben. Welcher Betrag hiernach dem Unternehmen resp. der Staatscasse verbleibt, konnten die Regierungscommissarien zur Zeit nicht angeben, da die desfallsigen Verhandlungen mit den einzelnen Directoren noch nicht zum Abschluss gebracht sind. Die Regierung erklärt aber, daran festhalten zu wollen, dass die Directoren vor der Aushändigung der Abfindungssumme, auf sämmtliche Ansprüche, welche ihnen zur Zeit nach den abgeschlossenen Verträgen resp. den statutarischen Bestimmungen der Gesellschaft zustehen, Verzicht leisten.

Mit Bezug auf die übrigen Beamten sagten die Herren Regierungscommissarien zu, dass deren Verhältnisse mit thunlichster Schonung der berechtigten Interessen derselben geregelt werden sollen. So lange die Gesellschaft als solche nicht aufgelöst werde, bleiben dieselben natürlich Beamte der betreffenden Gesellschaft, so dass eine Aenderung in ihren Rechtsverhältnissen zunächst und ohne Weiteres nicht eintrete. Die Regierung halte sich also für verpflichtet, die abgeschlossenen Verträge einzuhalten, eine Versetzung über den Bereich der Verwaltung hinaus ohne den Willen der Beamten im Allgemeinen nicht vorzunehmen. Ein Aufrücken im Diensteinkommen müsse innerhalb der bei der betreffenden Verwaltung zur Zeit bestehenden Scala und nach den bisherigen Grundsätzen erfolgen.

Weiter erklärte die Königliche Staatsregierung, dass lediglich aus dem Uebergange der Verwaltung auf den Staat ein Grund zur Kündigung der kündbar angestellten Beamten nicht hergenommen werden solle. Zur Annahme eines Gesellschaftsbeamten als Staatsdiener bedürfe es eines besonderen Actes der Staatsregierung in jedem einzelnen Falle auf Grund der vorzunehmenden Prüfung der persönlichen Verhältnisse und der Qualification des Beamten.

Die Uebernahme derjenigen Beamten, welche zur Zeit ein die Sätze der gleichstehenden Staatsbeamten übersteigendes Einkommen beziehen, in den Staatsdienst werde, sofern dieselbe von dem betreffenden Beamten gewünscht sei, und sofern nicht etwa Gründe vorliegen, welche auch abgesehen von der

staatsseitigen Uebernahme der Verwaltung, die Lösung des Dienstverhältnisses herbeigeführt haben würden, mit der Massgabe erfolgen, dass für die Regelung der dienstlichen Stellung und der Einkommenverhältnisse während des laufenden Engagements lediglich die vertragsmässige Vereinbarung massgebend sei, mit Ablauf der gegenwärtigen Dienstzeit aber eine anderweitige Regelung derselben nach Massgabe der Dienstverhältnisse der gleichstehenden Beamten der Staatseisenbahnverwaltungen stattzufinden habe, wobei eine Versetzung in eine andere Staatsverwaltung selbstredend vorbehalten bleibe.

Die Festsetzung der Anciennetät sowie des Diensteinkommens werde sich danach bestimmen, wann nach den bestehenden Anstellungsverhältnissen die Betreffenden voraussichtlich in der Staatseisenbahnverwaltung zur Anstellung gelangt sein würden, falls sie sich anstatt im Dienst der Gesellschaft im Staatsdienst befunden hätten. Für die Baubeamten werde dies im Wesentlichen von dem Zeitpunkte der Ablegung der Baumeisterprüfung abhängen, während für die übrigen Beamten die gesammten persönlichen Verhältnisse in Betracht zu ziehen seien.

Die Pensionsverhältnisse der Gesellschaftsbeamten anlangend, so bleiben denselben ihre etwaigen Vertragsansprüche gegen die Gesellschaft, welche für den Fall der Liquidation der Letzteren auf den Staat übergehen, gewahrt. Gleichzeitig bleiben die zur Zeit vorhandenen Pensions-, Wittwen-, Kranken- und Unterstützungscassen bis auf Weiteres in ihrer bisherigen Verfassung bestehen. Etwaige statutenmässige Beiträge der Gesellschaft zu den Kassen werden auch nach Auflösung derselben fortgesetzt werden. Eine etwa nöthige Abänderung der Statuten trete nur auf dem in Letzteren selbst vorgesehenen Wege und unter Zuziehung der betreffenden Curatorien ein. Selbstverständlich werde auch hier auf die wohlerworbenen Rechte der Mitglieder stets gebührende Rücksicht genommen werden. Dasselbe werde der Fall sein bei der eventl. Uebernahme von Gesellschaftsbeamten in den Staatsdienst, durch welchen sie, ohne eine Pensionsberechtigung gegen den Staat zu erlangen, ihrer Ansprüche an die Pensionscasse etwa verlustig gehen; nöthigenfalls seien jedesmal specielle Vereinbarungen mit den betreffenden Beamten zu treffen.

Durch die anderweitige Eintheilung der Directionsbezirke würden die zur Zeit bestehenden Kassenbezirke nicht zugleich ohne Weiteres mit verändert, so dass also die auf den abgezweigten Stationen beschäftigten Beamten Mitglieder der Kasse verbleiben. Eine etwa zweckmässig erscheinende Trennung resp. Auflösung der Letzteren habe auf dem statutarisch vorgeschriebenen Wege und unter Wahrung bereits erworbener Rechte zu erfolgen. —

Nach eingehender Berathung, bei der die aus den Kreisen der Privateisenbahnbeamten zur Kenntniss der Mitglieder des Landtages gebrachten Besorgnisse zur Sprache kamen, glaubte die Commission, dass die von der Königlichen Staatsregierung abgegebenen Erklärungen den Rücksichten der Gerechtigkeit und Billigkeit im Wesentlichen entsprächen und sehr zur Beruhigung der betreffenden Kreise beitragen würden. Welche Bedeutung übrigens die Frage nach der zukünftigen Stellung der bei den anzukaufenden Bahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter hat, geht daraus hervor, dass zur Zeit bei den Berlin-Stettiner Bahnen 4 683 Beamte und Hülfsarbeiter, sowie 3 424 Arbeiter, bei der Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Eisenbahn 6 021 Beamte und Hülfsarbeiter, sowie 7 754 Arbeiter, bei der Köln-Mindener Eisenbahn 8 039 Beamte und Hülfsarbeiter und 6 885 Arbeiter, zusammen also bei sämmtlichen in Rede stehenden Privatbahnen 17 743 Beamte und Hülfsarbeiter, sowie 18 063 Arbeiter angestellt, beziehungsweise beschäftigt sind.

Da zur Zeit bei den Staatsbahnen nach dem Berichte über die Betriebsergebnisse der Staatseisenbahnen pro 1878/79 (No. 29 der Drucksachen) 21 412 Beamte und 14 900 Arbeiter beschäftigt werden, so erhellt daraus, dass durch den Hinzutritt der nach den vorliegenden Verträgen zu erwerbenden Bahnen die Zahl der Beamten und Arbeiter im Staatseisenbahnverwaltungsdienste zusammengenommen sich ungefähr verdoppeln wird.

d) Uebertragung an das Reich. Die in allen Verträgen gleichmässig wiederkehrende Klausel, dass der Staat berechtigt ist, alle für ihn aus den Verträgen hervorgehenden Rechte und Pflichten auf das Reich zu übertragen, wurde von einem Mitgliede der Commission beanstandet, weil dadurch der Plan der Staatsregierung, die Preussischen Staatsbahnen an des Reich abzutreten, eine Approbation erhalte. Die Majorität der Commission nahm daran jedoch keinen Anstoss, zumal eine solche Abtretung nur auf Grund eines speciellen Gesetzes erfolgen kann. Materiell ist übrigens diese Bestimmung nicht bedeutungslos, weil ohne deren Aufnahme die Befugniss des Staates, den Uebergang des Betriebes auf das Reich vor durchgeführtem Eigenthumserwerbe zweifelhaft wäre. —

Finanzielle Beurtheilung der Verträge. Wie aus den in der Anlage beigefügten Specialberichten hervorgeht, hat die Commission in ihrer Majorität die Ueberzeugung gewonnen, dass die Genehmigung sämmtlicher Verträge vom Standpunkte der voraussichtlichen Finanzerträgnisse zu empfehlen ist.

Nur mit Bezug auf die Angemessenheit der zu Gunsten der Actionäre der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft festgesetzten Abfindung herrschte lebhafter Meinungsstreit.

Es ist im Specialbericht nachgewiesen, dass durch die jetzigen Betriebserträgnisse der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft der vertragsmässig sich ergebende Kaufpreis nicht gerechtfertigt werden kann. Die Betriebsüberschüsse reichen zur Zeit nicht einmal aus, sämmtliche Zinsen und die Amortisation der von der Gesellschaft ausgegebenen Prioritätsobligationen zu decken. Weiter kann nach Lage der Verkehrsbedingungen dieses Unternehmens nicht mit Sicherheit eine Aufbesserung in Aussicht genommen werden, die es ermöglicht, den Actionären in absehbarer Zeit Dividenden zu gewähren. Ausschlaggebend für den Beschluss der Commission, den Vertrag trotzdem zu genehmigen, war die Erwägung, dass es im eminenten Staatseisenbahninteresse liege, die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu erwerben, und dass dieser Erwerb auf die grössten Bedenken stossen müsse, wenn und so lange die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft widerspreche. Es stützt sich dieser Einwurf auf die Thatsache, dass durch den Allerhöchst bestätigten Vertrag vom 3. Mai 1874 — abgedruckt S. 85 der Anlage B zu No. 5 der Drucksachen — die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft die gesammte Verwaltung einschliesslich des Betriebes ihrer gesammten Eisenbahnen an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft übertragen hat und dass dieses zweiseitige Rechtsverhältniss von keinem der beiden Contrahenten einseitig gekündigt werden kann. Hiernach wäre es nach der Ansicht der Majorität der Commission unmöglich, mit der Liquidation der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vorzugehen, diese müsste bestehen bleiben, um den Betriebsvertrag zu erfüllen, wenn und so lange nicht der Widerspruch der Hannover-Altenbekener Gesellschaft beseitigt würde. Die eventuellen Schadenersatzansprüche führten zweifellos eine Menge von Verwickelungen herbei, zu deren Vermeidung das in dem Abfindungspreise für die Hannover-Altenbekener Actionäre liegende Opfer zu bringen um so mehr gerechtfertigt ist, weil dem Verkehre auf den Magdeburg-Halberstädter Linien durch die innige Verbindung mit der Hannover-Altenbekener Eisenbahn erhebliche Vortheile zugeführt werden und weil der voraussichtliche Betriebsgewinn aus der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn voraussichtlich ausreichen wird, um auch die für die Actionäre von Hannover-Altenbeken zu zahlende Geldsumme zu verzinsen.

Die Commission zog weiter in Betracht, dass die Staatsregierung in Ausübung des Aufsichtsrechts über die Privateisenbahnen seither stets an dem Grundsatze festgehalten habe, wonach die Uebernahme des Betriebes einer Eisenbahn gerade sowie die Anlage einer solchen von der Genehmigung der Staatsregierung abhängig ist, und dass es sich in keinem Falle für den Staat schicken würde, im Staatseisenbahninteresse einen Bruch bestehender Vertragsverhältnisse herbeizuführen, dem er, wenn er von einer Privatgesellschaft vorgenommen würde, kraft seines Aufsichtsrechtes auf das Entschiedenste entgegenzutreten hätte.

Die bei den übrigen Eisenbahnverträgen von einem Mitgliede der Commission geübte Kritik der Höhe der den Actionären zu gewährenden Rente stützte sich auf die Annahme, dass überhaupt kein Steigen der Betriebsüberschüsse der Preussischen Eisenbahnen in Zukunft zu gewärtigen sei, dass man vielmehr eher eine Herabminderung in Aussicht nehmen müsse, und speciell darauf, dass, wenn der Staat die ihm durch seinen dermaligen Eisenbahnbesitz in die Hand gegebene Machtstellung, in einer den Staatsfinanzinteressen entsprechenden Weise ausnutze, die Actionäre ihre Forderungen für die Betriebsüberlassung und die Abtretung des Eigenthums an den Staat wesentlich herabstimmen würden. Bei der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft habe überdies der Staat das Recht, die dieser Gesellschaft gehörigen Linien von Deutz nach Giessen und von Oberhausen nach Arnheim zu den Herstellungspreisen zu übernehmen, und wenn der Staat von diesem Rechte Gebrauch mache, so werde dadurch die Dividende der Köln-Mindener Actionäre so beeinträchtigt werden, dass der Staat die Actien billiger bekommen könne.

Allen den Wirkungen einer Pression des Staates entnommenen Momenten konnte jedoch die Commission eine Berücksichtigung bei Beurtheilung der Verträge nicht einräumen. Es wurde geltend gemacht, dass der Staat, wenn er mit seinem Staatseisenbahnbetriebe eine Politik absichtlicher Beeinträchtigung und Vergewaltigung der Privatbahnen verfolge, nicht blos harte finanzielle, sondern auch tiefe moralische Schäden anrichte. In der Vergangenheit seien bereits aus solchen Erwägungen hervorgegangene Vorwürfe der mannigfachsten Art gegen die Staatseisenbahnverwaltung erhoben worden, und die Landesvertretung habe sich mit Recht zum Beschützer der aus der empfohlenen Vergewaltigungspolitik drohenden Schäden von Privatinteressen aufgeworfen. Collisionen zwischen den Staatsfinanz- und den Privateisenbahninteressen seien bei der Fortdauer des gemischten Systems schon bei der jetzigen Configuration des Preussischen Staatseisenbahnnetzes

nicht zu vermeiden. Gerade die Beobachtung habe aber frühere Freunde des gemischten Systems jetzt zu entschiedenen Anhängern des Staatsbahnsystems gemacht, dass es auch ohne eine rücksichtslose Leitung des Staatsbahnbetriebes nicht zu vermeiden sei, das in den Privatbahnen angelegte Capital zu schädigen, und dass unter der Vorstellung, diese in der Natur der Dinge liegenden Schädigungen seien das Ergebniss eines willkürlichen oder gar böswilligen Vorgehens, das Ansehen der Staatsregierung bereits gelitten habe. Es entspräche der hohen Stellung des Staats als Eisenbahnunternehmer nicht, am allerwenigsten bei der Verfolgung seines auf die Verstaatlichung der Privatbahnen gerichteten Strebens, die letzteren durch Geltendmachung seiner Uebermacht mürbe zu machen.

Was speciell die Köln-Mindener Eisenbahn betrifft, so erkennt die Commission zwar an, dass es objectiv im Interesse der Staatsfinanzen liegt, die Deutz-Giessener und Oberhausen-Arnheimer Linien zu den Selbstkosten zu erwerben, und von seinem desfallsigen Rechte Gebrauch zu machen, weil die Betriebsüberschüsse beider Linien höher sind und voraussichtlich bleiben werden, als die Zinsen des zu dem Bau derselben verwendeten Capitals. Die Abschneidung dieser beiden sich in Köln und Oberhausen an die Köln-Mindener Stammbahn anlehnenden Zweigbahnen bietet indess an den Uebergangspunkten grosse thatsächliche Schwierigkeiten. Der Staat wird beispielsweise in Oberhausen einen neuen Bahnhof anlegen müssen. Ueberdies wird es die Landesvertretung wie die Regierung jedenfalls angemessener und befriedigender finden, dass die staatsseitige Uebernahme der Deutz-Giessener und Oberhausen-Arnheimer Strecken gleichzeitig mit der der übrigen Linien der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erfolgt, sofern dabei das Finanzinteresse des Staates nicht verletzt wird, weil auf diesem Wege die unliebsamen harten Consequenzen der ausschliesslichen Uebernahme jener Zweigbahnen für die Actienbesitzer vermieden werden.

Auch die ausgedrückten allgemeinen Bedenken in Betreff der zukünftigen Rentabiltät der Preussischen Eisenbahnen konnte die Commission nicht theilen, wenigstens daraus keinen Grund entnehmen, dem Abgeordnetenhause die Annahme der Verträge nicht zu empfehlen.

Für die Beurtheilung der Frage, wie die Verhältnisse sämmtlicher Preussischer Eisenbahnen — Staats- und Privateisenbahnen — sich seit dem Jahre 1844 gestaltet haben, über die Entwickelung des Verkehrs, der Einnahmen und Ausgaben, sowie der Ueberschüsse aus denselben giebt die anliegende der Commission von dem Referenten vorgelegte Uebersicht, welche den im technischen Eisenbahnbureau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zusammengestellten statistischen Nachrichten bis Schluss des Jahres 1877 entnommen ist, werthvolle Anhaltspunkte. Es geht daraus hervor, dass namentlich die kilometrischen Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben, sowie die Renten des gesammten in den Preussischen Eisenbahnen veranlagten Capitals erheblichen Schwankungen unterlagen und dass namentlich im Laufe der letzten Jahre allerdings die Rente des Eisenbahncapitals herabsank.

Es würde zuweit führen, in Einzelnen die Gründe darzulegen, welche diese Resultate hervorgebracht haben. Aehnliche Erscheinungen finden sich naturgemäss auch in der Eisenbahnstatistik anderer Länder. Was insbesondere die procentualen Rentenüberschüsse betrifft, so haben dieselben beispielsweise in England zeitweilig einen Rückgang auf ein noch tieferes Niveau erfahren als bei uns. Die Englische Eisenbahncapitalrente hatte ihren höchsten Stand im Jahre 1845 mit 5,48 pCt. Im Jahre 1850 betrug sie nur 3,33 pCt., und erst mit dem Jahre 1870 beginnend, stieg sie ziemlich constant von 4,19 auf durchschnittlich 4,50 pCt.

Es ist unbestreitbar, dass der Niedergang der Capitalrente der Preussischen Eisenbahnen im Laufe der letzten Jahre zumeist beeinflusst wurde durch die Erhöhung der kilometrischen Bahnanlagekosten, die nach der anliegenden Tabelle von 220 287 M. im Jahre 1870 auf 265 964 M. im Jahre 1877 stiegen und in der Periode von 1873—1876 geradezu sprungweise Erhöhungen erfuhren. So sehr hierbei Mangel an Oekonomie, die Steigerung der Preise von Baumaterialien und der Löhne mitgewirkt haben mögen, so lässt sich doch nicht verkennen, dass den grössten Einfluss hierauf das Vorgehen einzelner Verwaltungen gehabt hat, durch den Umbau und die Erweiterung von Bahnhöfen etc., sowie durch die Vermehrung der Betriebsmaterialien, den berechtigten und unberechtigten Wünschen des Publikums entgegen zu kommen. In Perioden ruhiger Entwickelung lässt sich erwarten, dass die Eisenbahnverwaltungen, die in der Vergangenheit zum Vorschein getretenen Fehler vermeiden, und, wenn dies geschieht, so erscheint die Rentabilität des Preussischen Eisenbahncapitals in einem günstigeren Lichte, als man nach den Erfahrungen der letzten Jahre annehmen möchte. Mit Sicherheit kann jedenfalls in Aussicht genommen werden, dass die Wiederbelebung der Geschäfte, die Kräftigung des Wohlstandes und die Zunahme der Bevölkerung eine allmälige und fortdauernde Verbesserung der Eisenbahneinnahmen herbeiführen. Man darf sich freilich nicht darüber täuschen, dass gleichzeitig auch die Betriebsausgaben steigen werden. Die Höhe der Arbeitslöhne und die Preise der für die Eisenbahnen wichtigsten und deren Haushalt in erster Linie beeinflussenden Materialien (Steinkohlen, Eisen etc.) hatten seit 3—4 Jahren und haben zur Zeit noch einen ungewöhnlich niedrigen Stand. Ob die Steigerung derselben und in welchem Umfange dieselbe die von der Vermehrung der Einnahmen erwartete Aufbesserung der Eisenbahnüberschüsse paralysiren wird, lässt sich nicht voraussehen. Es ist aber nicht zu besorgen, dass die gesammten Betriebsausgaben wieder auf die Höhe der Jahre 1873 und 1874 heraufsteigen. Namentlich von der Anwendung neuer technischer Constructionen lässt sich schon jetzt eine günstige Beeinflussung der Oekonomie der Eisenbahnen mit Sicherheit erwarten. Die bereits begonnene Auswechselung der eisernen durch Stahlschienen, die Einführung des eisernen Oberbaues an Stelle der Holzschwellen, die Anlage mechanischer Centralweichenapparate, die Benutzung der neueren Erfindungen auf dem Gebiete der Bremseinrichtungen bei den Zügen etc., gestatten es in sichere Aussicht zu nehmen, dass der Eisenbahnbetrieb der Zukunft durch Ersparung von Erneuerungsmaterialien und von Beamten und Arbeitskräften wesentlich billiger geführt werden kann als es heute der Fall ist und in der Vergangenheit der Fall war. Die Commission nimmt daher an, dass die Aussichten der Preussischen Bahnen auf eine dauernde angemessene Rente keineswegs ungünstig sind, vorausgesetzt, dass es gelingt, bei der Feststellung der Transportgebühren eine glückliche Ausgleichung zwischen den Wünschen der Eisenbahnfinanzverwaltung und den volkswirthschaftlichen Interessen des Landes herbeizuführen.

Die Motive zu der Regierungsvorlage entwickeln auf Seite 77 bis 80 ein klares Gesammtbild von der Bedeutung der anzukaufenden Bahnen für die wirthschaftlichen, socialen und politischen Verhältnisse des Landes, insbesondere für den Charakter des Einflusses, den die Hinzufügung der zu erwerbenden Eisenbahnen auf das gesammte Staatseisenbahnsystem Preussens üben muss. Nach Erwerb dieser Bahnen beherrschen die Preussischen Staatsbahnen den Verkehr von und nach sämmtlichen Handelsplätzen der Preussischen Ostsee fast vollständig. Sie gewinnen auch an der Nordsee einen neuen und nicht hoch genug zu veranschlagenden Stützpunkt durch die Erwerbung des Bahnhofes in Hamburg und der Harburger Elbbrücke. Unter Benutzung der natürlichen Configuration, welche sich durch die Ausführung der Verträge bildet, werden daher in Zukunft die Staatsbahnen den gesammten Transportverkehr des Binnenlandes mit den Deutschen Seehäfen in entscheidender Weise beeinflussen, ja grösstentheils beherrschen. Ueberdies bringen die anzukaufenden Linien die Staatsbahnen in der Rheinebene mit dem Königreich der Niederlande in Verbindung. Der Verkehr der bedeutenden und wichtigen Handelsplätze Köln, Magdeburg und Leipzig wird den Staatsbahnen unmittelbar erschlossen.

Der Erwerb der Berlin-Lehrter und Minden-Kölner Linien gestaltet auf der von jedem Standpunkte aus bedeutsamen Route zwischen dem Westen und Osten der Monarchie eine neue einheitliche Staatsbahnlinie. Endlich dringen die Staatsbahnen, wenn die Verträge perfect werden, in die an landwirthschaftlichen Produkten und an Salz überaus reiche Provinz Sachsen mit einem der bestangelegten und ausgestatteten Eisenbahnsysteme ein, und nehmen sie an den Verkehr des westlichen Theils der Provinz Westphalen und des Niederrheins unmittelbaren Theil, wo Industrien der mannigfältigsten Art, insbesondere aber die an keiner Stelle des Continents übertroffenen Montanschätze eine geradezu unbegrenzte Entfaltung des Eisenbahnverkehrs ermöglichen.

Nach der Meinung der Commission, ist es daher gerechtfertigt zu erwarten, dass die anzukaufenden Bahnen einen steigenden Verkehr haben und in ihrer Gesammtheit ein günstiges finanzielles Resultat ergeben werden, welches nicht allein die Staatsfinanzverwaltung für die auf Grund der geschlossenen Verträge übernommenen Verpflichtungen schadlos hält, sondern auch dazu beiträgt, die finanziellen Ergebnisse der gesammten Preussischen Staatsbahnen günstiger zu gestalten, als sie in den letzten Jahren waren.

II. Finanzielle und wirthschaftliche Garantien.

Die Vermehrung des Staatseisenbahnbesitzes und der Staatsschuld, welche sich in Folge der abgeschlossenen Verträge im Ganzen vollziehen wird, bildet die erheblichste Umänderung des Staatseigenthums und der Staatsschuld, welche sich je auf einmal in unserem Staate vollzogen hat.

Die Längen der zu erwerbenden Privateisenbahnlinien betragen in Kilometer:

	Eigenthums-länge	Betriebs-länge
1. bei der Berlin-Stettiner Eisenbahn . .	955,59	611,03
2. „ „ Magdeburg-Halberstädter Eisenb.	1 026,10	1 118,29
3. „ „ Hannover-Altenbekener Eisenb. .	270,41	296,54
4. „ „ Köln-Mindener Eisenbahn . . .	1 113,49	1 098,28
zusammen	3 365,59	1 124,14
Zählt man hierzu die Länge der Preussischen Staatseisenbahnen am 1. December d. J. mit	6 077,92	6 209,48
so ergiebt sich nach Perfection der Verträge eine Gesammtlänge der Staatseisenbahnen von	9 443,51	9 333,62

Rechnet man zu diesen, alsdann vom Staate zu betreibenden 9 333,62 km Bahnlänge die bereits jetzt im Betriebe und in der Verwaltung des Staates befindlichen Privatbahnen in der thatsächlichen Betriebslänge von 4 001,24 km, so resultirt eine Gesammtlänge der von dem Staate zu betreibenden Bahnen ad 13 334,86 km. Der Staat würde demnach durch seinen Betrieb und seine Verwaltung von sämmtlichen in Preussen für den öffentlichen Verkehr vorhandenen Eisenbahnen in einer Gesammtlänge ad 19 301,83 km mehr als zwei Drittel unmittelbar beherrschen.

An Betriebsmaterial wachsen durch den Ankauf der Vertragsbahnen zusammen 1 369 Lokomotiven, 1 616 Personenwagen und 30 872 Gepäck- und Güterwagen dem vorhandenen Material zu, so dass das gesammte Betriebsmaterial der Staatseisenbahnen auf 3 683 Lokomotiven, 5 452 Personenwagen und 72 870 Gepäck- und Güterwagen gesteigert wird.

Die Beschaffungskosten der Lokomotiven und Wagen der Vertragsgesellschaften belaufen sich auf 177 176 758 M. Zuzüglich derselben werden demnach die sämmtlichen Staatseisenbahnbetriebsmaterialien einen Beschaffungswerth von 455 460 100 M. repräsentiren, dessen Erhaltung von dem Betriebe aufzubringen ist.

Ueber die Höhe der auf den Staat durch den Erwerb der Bahnen überkommenden Capital- und Zinsenlast giebt folgende Zusammenstellung*) Auskunft.

Es erhellt daraus, dass es sich bei dem Beschlusse über die Verträge eventuell um eine Vermehrung der gesammten für den 31. März 1880 auf 1 395 389 000 M. etatsmässig berechneten öffentlichen Schuld und der jährlich aufzubringenden Zinsen von 59 798 384 M. um fast das Doppelte handelt.

Die grossen und schwierigen Aufgaben, welche hieraus für den Staat und dessen Verwaltung erwachsen, verlangen zu ihrer Lösung die höchste Umsicht wie die umfassendsten Anstrengungen der dabei thätigen Kräfte, sowie vom Standpunkte formeller und materieller Ordnung eine feste, Erfahrungen zu ihrer Verbesserung benutzende Verwaltungsorganisation bei den Staatseisenbahnen. Letztere wird zweifellos die Staatsregierung wie die Landesvertretung in Zukunft eingehend beschäftigen. Es erscheint aber schon jetzt, wie die Commission meint, die Pflicht des Abgeordnetenhauses, zur möglichsten Sicherstellung der finanziellen und wirthschaftlichen Interessen des Staates, gewisse Grundsätze aufzustellen, deren gesetzliche Gültigkeit eine glückliche Lösung der Eisenbahnpolitik des Staates zu fördern und das Mass der daraus drohenden Gefahren abzuschwächen geeignet ist.

In erster Linie wird es Jeder als Bedürfniss erkennen, den Staatshaushaltsetat in zweckentsprechender Weise gegen die störenden Wirkungen wechselnder Ueberschüsse der Staatseisenbahnen zu schützen.

Dass bereits bei dem seitherigen Umfange des Staatsbahnbetriebes der Rückgang der Ueberschüsse desselben, bezw. die in ungünstigen Perioden nicht gleichmässig mit der Vermehrung der staatlichen Verzinsungspflicht für die Eisenbahnschulden steigende Vermehrung der Ueberschüsse die Lage des Staatshaushalts nachtheilig beeinflusst, hat das Haus der Abgeordneten bei Berathung des Generalberichts der Budgetcommission im vorigen Jahre unumwunden anerkennen müssen. Die Abwendung oder Milderung solcher Gefahren ist aber deshalb um so mehr geboten, weil ausserdem der Etat der Forsten und der Berg- und Hüttenverwaltung massgebende Theile unseres Staatshaushalts bilden, und deren Erträgnisse nach den Erfahrungen der letzten Jahre in hohem Masse schwankend sind. Die Ueberschüsse des Etats der Berg- und Hüttenverwaltung fielen von ca. 57 000 000 M. im Jahre 1873 auf fast 8 000 000 M. nach der Veranschlagung für das Etatsjahr 1880/81, und werden bei der Natur des Montanbetriebes dauernd sehr variiren. Die Commission war darin einig, dass es sich deshalb als eine Nothwendigkeit herausstellte, aus den Ueberschüssen der Staatseisenbahnverwaltung einen „Reservefonds“ anzusammeln, der die Uebertragung des Effects günstiger Jahre auf ungünstige gestatte.

Nicht minder wichtig schien es ihr, zu erwägen, ob nicht die Grundsätze einer soliden Finanzwirthschaft dahin führen müssen, auf die Tilgung des in den Eisenbahnen des Staates veranlagten Capitals Bedacht zu nehmen. Die Commission bejahte auch diese Frage. Ebenso wie der Privatunternehmer muss auch der Staat, wenn er industrielle Geschäfte treibt, das auf seine industriellen Werke verwendete Capital allmälig amortisiren. Die Lebenden zehren sonst das Capital der Nachkommen auf.

Hierzu treten mehrfache Gründe allgemeiner Art. Erkennt man in den Staatseisenbahnen Verkehrsanstalten, die vorwiegend dem öffentlichen Interesse zu dienen haben, so muss bei der Leitung derselben das Bestreben massgebend sein, das Mass der Leistungen derselben fortwährend zu erhöhen und dem Lande für den Transportpreis möglichst viel zu bieten, d. h. die Tarife herabzusetzen. Findet dieser Grundsatz auch seine Beschränkung — bei den Privatbahnen in dem Capitalinteresse der Actionäre, bei den Staatsbahnen in der Rücksicht auf die Staatsfinanzen und die Steuerzahler —, so hiesse es doch den Plan der Verstaatlichung der Eisenbahnen und die hierbei leitenden Anschauungen verkümmern, wenn man nicht die Erreichung des Zieles möglichst hoher Leistungen durch die Grundlagen der Staatseisenbahnpolitik die Wege erleichtern wollte. An und für sich hat der Aufwand, den der Staat für die Entwickelung seiner öffentlichen Verkehrswege macht, mit den Grundsätzen des Betriebes und der Feststellung der für die Betriebsleistungen festzusetzenden Zahlung nichts zu schaffen. Der Staat kann ganz unabhängig von der Höhe seines aufgewendeten Capitals die Tarife bestimmen; immerhin wird aber die Staatsvertretung wie die Landesvertretung durch den Hinblick auf die Höhe der für die Herstellung der Verkehrswege verwendeten und noch nicht wieder in die Staatscasse zurückgeflossenen Beträge bei der Bemessung der Tarifsätze beeinflusst werden.

Hierzu kommt, dass, wie aus Anlage A. S. 37 u. ff. zu dem Gesetzentwurf hervorgeht, die wichtigsten continentalen Länder Europa's sämmtlich für den unentgeltlichen Heimfall der Privatbahnen — ohne das Betriebsmaterial — an den Staat nach einer mehr oder weniger langen Reihe von Jahren Sorge getragen haben. Der Eventualität, dass dieser Zeitpunkt im Auslande eingetreten ist, und dass unsere Industrie und unser Handel alsdann mit dem Auslande zu concurriren haben, muss die Gesetzgebung und die Verwaltung unseres Landes schon jetzt mit klaren Augen entgegensehen. Dieselbe fordert gebieterisch, dass auch wir zeitig daran denken, die in unsern Eisenbahnen veranlagten Capitalien zu tilgen. Unsere wirthschaftliche Zukunft würde kompromittirt, wenn Frankreichs, Oesterreichs und Russlands Eisenbahnen in der Lage wären, ihre Eisenbahn-Leistungen und Tarife nach den für die Betriebskosten und die Unterhaltung der Bahnen, sowie die Verzinsung und Tilgung des Betriebsmaterialcapitals aufzuwendenden Ausgaben zu bemessen, während bei uns die Rücksichten auf Verzinsung und Amortisation der Baukosten als ein, die Vertheurung des Transportpreises beeinflussendes Element fortbeständen.

Der Gedanke der Nothwendigkeit, die Eisenbahncapitalien zu tilgen, entspricht übrigens auch durchaus dem Geiste der älteren Preussischen Eisenbahngesetzgebung.

Durch §§ 38 und 39 des Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen wurde die „Erhebung einer Eisenbahnabgabe“ vorgesehen, deren Erträgnisse — neben der Entschädigung der Staatscasse für die durch die Eisenbahnen ihr entzogenen Einnahmen (Postverwaltung) — lediglich zur Amortisation des in den Eisenbahnen angelegten Capitals verwendet werden sollten. Das Ausführungsgesetz vom 30. Mai 1853 hielt diesen Grundsatz fest, und es wurden in den folgenden Jahren erhebliche Summen zum Ankaufe von Actien der Privatbahnen verwendet.

Bereits durch das Gesetz vom 21. Mai 1859 ist diese weise Massregel jedoch aufgehoben.

Die Eisenbahnabgaben dienen seitdem wieder zur Bestreitung der allgemeinen Staatsbedürfnisse. Es ist nach der Ansicht der Commission hohe Zeit, dass wir zu dem gesetzgeberischen Gedanken des Jahres 1838 zurückkehren, indem wir das Princip der Tilgung der Staatseisenbahncapitalschuld zu einem wesentlichen Bestandtheile unserer zukünftigen Eisenbahnpolitik machen. Wie wenig bis jetzt auch Seitens der Preussischen Privatbahnen zur Tilgung der verwendeten Capitalien geschehen ist, ergiebt sich daraus, dass Ende 1877 die gesammte Prioritätsobligationenschuld der Preussischen Privatbahnen 2 151 176 742 M. betrug, und dass bis dahin nur 85 501 640 M. amortisirt waren. Dasselbe ungenügende Verhältniss der Amortisation zeigt sich bei denjenigen Privatgesellschaften, deren Linien nach dem gegenwärtigen Gesetze gekauft werden sollen. Das gesammte Prioritätencapital derselben belief sich Ende 1878 auf 712 833 900 M. und es waren bis dahin erst 24 730 800 M., also nur 3,47 pCt. amortisirt. Hieraus geht hervor, dass bei sämmtlichen Preussischen Bahnen Ende 1877 noch nicht 4 pCt. sämmtlicher Obligationen und wenn man das gesammte Anlagecapital ad 4 709 384 716 M. zu Grunde legt, nur ca. 1,82 pCt. getilgt waren.

Die Reserve- und Erneuerungsfonds, welche Ende 1877 bei sämmtlichen Preussischen Bahnen 15 005 475, beziehungsweise 108 720 969 Mark betrugen, dienen bekanntlich anderen Zwecken als denen der Amortisation, und kommen deshalb nicht in Betracht.

Einen beachtenswerthen Vorgang nach der Richtung der Amortisation der Eisenbahnschuld bietet das vormalige Königreich Hannover, dessen Gesetz vom 4. Mai 1843 so weit ging, eine vollständige Lostrennung der Eisenbahnschuld und der Erträge der Eisenbahnverwaltung von dem sonstigen Staatsvermögen vorzunehmen. Dies hatte den Erfolg, dass bei der Einverleibung des Staates in die Monarchie von der Eisenbahnschuld bereits über 60 000 000 M. zurückgezahlt waren. Auch in dem Grossherzogthum Baden hat die Staatseisenbahnverwaltung noch jetzt verwaltungsmässig die Aufgabe, die für die Staatseisenbahnschuld zu zahlenden Zinsen und Amortisationen aufzubringen.

---

*) Wir bringen diese Zusammenstellung am Schluss dieses Generalberichts. Die Redaction.

Gesetz über die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse. Aus den dargelegten allgemeinen Gesichtspunkten gingen mehrere Anträge hervor, welche eine „gesetzliche Feststellung der Verwendung der Ueberschüsse der Staatseisenbahnen beziehungsweise der Verwaltung des gesammten Eisenbahnwesens“ forderten. Nachdem dieselben durchberathen waren, fasste die Commission folgenden Beschluss:

„Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen, seine Zustimmung zu dem Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat, von der Zusage der Königlichen Staatsregierung abhängig zu machen, dass dieselbe dem Landtage noch in gegenwärtiger Session, jedenfalls bei dessen nächstjährigem Zusammentritt, einen Gesetzentwurf vorlegt, der folgende Grundsätze feststellt:

I. Die Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung nach Massgabe des Etats im Ordinarium werden für folgende Zwecke in der nachstehend angegebenen Reihenfolge veranschlagt und verrechnet.

1. Zur Deckung der Renten-, Zins- und Amortisationsverpflichtungen aus den mit Privatgesellschaften geschlossenen, dem Landtage jetzt vorliegenden, sowie aus solchen in Zukunft zu schliessenden Verträgen;

2. zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahncapitalschuld (II);

3. so oft und so weit nach der Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben eines Rechnungsjahres oder bei dem Voranschlage im Staatshaushaltsetat sich ein Deficit herausstellt, zu dessen Deckung andernfalls Anleihen aufgenommen werden müssten, bis zur Höhe von 2 200 000 M. zur Ausgleichung dieses Deficits;

4. zur Bildung eines Eisenbahnreservefonds, dessen Bestände in Schuldverschreibungen des Staates oder des Reiches anzulegen sind. Derselbe dient ausschliesslich zur eventuellen Ergänzung der für die Verzinsung der Staatseisenbahncapitalschuld erforderlichen Jahresüberschüsse. Der 1 pCt. der jeweiligen Staatseisenbahncapitalschuld übersteigende Betrag des Reservefonds ist alljährlich bis zur Höhe von $^1/_2$ pCt. der jetzt festgesetzten Staatseisenbahncapitalschuld einschliesslich der nach II., III. hinzutretenden Beträge derselben zur Amortisation zu verwenden.

Der alsdann noch verbleibende Betrag wird zur Amortisation der Staatseisenbahncapitalschuld verwendet, wenn und insoweit nicht durch das Staatshaushaltsgesetz eine anderweitige Verwendung festgestellt ist.

II. Die Staatseisenbahncapitalschuld wird zu dem Zwecke der Verrechnung und Verwendung der Eisenbahnverwaltungsüberschüsse auf den nach dem Etat pro 1880/81 sich am 1. April 1880 ergebenden Betrag der gesammten Staatsschuld von 1 396 000 000 M. festgestellt und demgemäss die Summe der aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung zu verwendenden Zinsen auf 59 800 000 M. bestimmt.

Jede Vermehrung der Staatsschuld nach dem 1. April 1880 bis zum Erlasse des im Eingang erwähnten Gesetzes in Folge bereits für Eisenbahnzwecke erlassener oder noch zu erlassender Creditgesetze wächst der Eisenbahncapitalschuld hinzu.

Dasselbe gilt, wenn in Folge des Ankaufs von Privatbahnen eine Vermehrung der Staatsschuld vor dem 1. April 1880 stattfindet.

III. Nach Erlass des Eingangs erwähnten Gesetzes soll bei Bewilligung von Crediten für Eisenbahnzwecke sowie bei ausserordentlicher Bewilligung von Staatsmitteln für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen in jedem einzelnen Falle bestimmt werden, ob und in welcher Höhe die bewilligten Summen der Staatseisenbahncapitalschuld zuwachsen. Fehlt eine solche Bestimmung, so wird angenommen, dass der Zuwachs in Höhe der ganzen bewilligten Summe erfolgen und die Verzinsung mit 4 pCt. geschehen soll.

Jede in Gemässheit des zu erlassenden Gesetzes stattgefundene Amortisation der Staatseisenbahncapitalschuld wird von der letzteren abgesetzt und demgemäss der abzuführende Zinsbetrag vermindert.

IV. Die Verwaltung des Reservefonds wird der Hauptverwaltung der Staatsschulden unter Controle der Staatsschuldencommission übertragen. Ueber die Verwendung und Herausgabe darf nur durch den Etat oder ein besonderes Gesetz verfügt werden.

Bei der Berathung und Beschlussfassung war es in erster Linie nothwendig, den Begriff und die Höhe der „Staatseisenbahncapitalschuld“ festzustellen, da ohne eine solche feste Summe für die Verrechnung der Ueberschüsse der Anhalt fehlte. Bekanntlich ist es bis jetzt trotz der darüber im vorigen Jahre gepflogenen und aus dem Generalbericht der Budgetcommission ersichtlichen Verhandlungen nicht gelungen, die Frage unter allseitigem Einverständniss zu beantworten, auf wie hoch sich das zur Zeit noch in den Preussischen Staatsbahnen steckende Staatscapital beläuft. Wenn man, wie die Regierung es seither in den Erläuterungen zu dem Etat der Eisenbahnverwaltung thut, die Summen zusammenrechnet, welche auf die Herstellung sämmtlicher Staatsbahnen incl. Betriebsmaterial überhaupt verwendet sind, einerlei, ob die Gelder durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen oder aus andern Mitteln beschafft wurden, so beziffert sich die Staatseisenbahncapitalschuld für die im Betriebe und im Bau befindlichen Staatseisenbahnen, welche der Etatsveranschlagung für 1880/81 zu Grunde gelegt sind, am 1. April 1880 voraussichtlich auf 1 533 362 636 M., während derjenige Theil der öffentlichen Schuld, welcher zur Zeit noch aus Anleihen für Eisenbahnbauten herrührt, sich auf 761 578 528 M. beläuft. Bei der im Etat berechneten Eisenbahnschuld sind auch sämmtliche Ausgaben eingerechnet worden, die im Extraordinarium des Etats bewilligt wurden. Nicht abgerechnet sind dabei die aus den Ueberschüssen der Staatseisenbahnverwaltung im Laufe der Jahre zur Verwendung für allgemeine Verwaltungszwecke abgelieferten Beträge von über 200 000 000 M., sowie die aus den Ueberschüssen der Staatseisenbahnen erfolgte Amortisation in den 1866 der Monarchie einverleibten Landestheilen.

Auf der anderen Seite stecken in der in den Anlagen zum Eisenbahnetat angegebenen Summe keine Bauzinsen.

Wiederholte Versuche, das wirkliche Staatseisenbahncapital zu ermitteln, haben selbstverständlich zu den abweichendsten Resultaten geführt. Je nachdem man hierbei die getilgte Eisenbahnschuld, die für allgemeine Verwaltungszwecke verwendeten Ueberschüsse abzog, Bauzinsen berechnete oder nicht, den Zinsfuss für die auf den Bau der Eisenbahnen verausgabten Staatsmittel so oder so zum Grunde legte, stellten sich die verschiedensten Summen heraus, die bei den Berechnungsversuchen in der Budgetcommission der letzten Session zwischen 1 200 000 000 M. und 1 600 000 000 M. schwankten.

Die Commission glaubt nun, dass es für den Zweck des jetzt zu fordernden Gesetzes, also lediglich für den Zweck, eine Grundlage bei der Verrechnung der Eisenbahnüberschüsse zu gewinnen, nicht wesentlich ist, eine haarscharf, nach bestimmten Rechnungsmethoden gefundene Summe zu ermitteln, dass es vielmehr darauf ankommt, dieselbe ungefähr zutreffend zu fixiren. Wenn nun nach dem dem Landtage jetzt vorgelegten Staatshaushaltetat die gesammte öffentliche Schuld, wie sich solche am 1. April 1880 voraussichtlich stellt, auf 1 395 389 153 M. präliminirt wurde, so lag es nahe, in etwa gleicher Höhe die Staatseisenbahncapitalschuld zu bemessen, zumal der wirkliche Betrag derselben wahrscheinlich nicht weit davon liegt, und dadurch der Gedanke, dass Preussens Staatsschuld durch den Staatseisenbahnbesitz gedeckt ist, zum Ausdruck gelangt.

In der Summe von rund 1 396 000 000 M. sind bereits alle Ausgaben für bereits in Bau genommene Eisenbahnen bis zum 1. April 1880 einbegriffen. Diese waren daher nicht zuzurechnen, ebensowenig wie die Staatsanleihen für andere als Eisenbahnzwecke, soweit sie nicht bei der Berechnung der öffentlichen Schuld nach dem Etat in Ansatz gebracht sind, hinzugerechnet werden können.

Selbstverständlich muss aber die Staatseisenbahncapitalschuld im Sinne des Gesetzes um die Vermehrung der öffentlichen Schuld steigen, welche die Folge der Genehmigung der jetzt dem Landtage vorgelegten Verträge mit den Privatbahngesellschaften ist, auch dann, wenn die Vermehrung der Staatsschuld vor dem 1. April 1880 eintritt.

In diesem Sinne sind die Bestimmungen sub II des Antrages über die Höhe der Staatseisenbahncapitalschuld zu verstehen.

Die Vorschriften über den zukünftigen Zuwachs derselben bedürfen nur der Erläuterung, dass es der Commission zweckmässig erschien, der Landesvertretung nach Erlass des geforderten Gesetzes einen massgebenden Einfluss auf das Heranwachsen der Schuld insofern einzuräumen, als dieselbe bei der Feststellung eines jeden Gesetzes und jeder Ausgabenbewilligung für Eisenbahnzwecke darüber Verfügung zu treffen hat, ob und in welcher Höhe dadurch eine wirkliche Erhöhung der Schuld im Sinne und Geiste des Gesetzes herbeigeführt werden soll (Art. III.). Namentlich der Hinblick darauf, dass in Zukunft mannigfache Verausgabungen für Eisenbahnbedürfnisse vorkommen könnten, die lediglich den Charakter von Hülfsleistungen und Meliorationen einzelner Landestheile haben, giebt dieser Bestimmung erhöhten Werth.

Ohne Bedenken dürfte die Vorschrift sein, dass jede in Gemässheit des zu erlassenden Gesetzes stattgefundene Amortisation von der Staatseisenbahncapitalschuld abzusetzen ist (Art. III. al. 2.). Mehrere Mitglieder der Commission waren der Ansicht, dass diese Absetzung sich auch auf solche Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung zu erstrecken habe, welche in Gemässheit des Art. I c. zu anderen Staatsbedürfnissen verwendet werden. Dem widersprach jedoch die Majorität der Commission unter lebhafter Zustimmung des Commissarius des Finanzministers.

Was die Verzinsung betrifft, so ist es der Klarheit wegen und zur Vermeidung complicirter Rechnungsmethoden angezeigt, festzusetzen, dass die Verzinsung der Staatseisenbahncapitalschuld, wie sie sich am ersten April künftigen Jahres stellt, nach Massgabe der vom Staate für die öffentliche Schuld factisch zu zahlenden Zinsen zu bestimmen ist, während, so weit es sich um eine zukünftige Vermehrung durch die Ausgabe

von Schuldverschreibungen handelt, selbstverständlich wiederum der thatsächliche Zinsfuss eintritt, und bei Verwendungen aus anderweitigen Staatsmitteln ein Zinsfuss von 4 pCt. angemessen erscheint.

Im Uebrigen erörterte die Commission noch folgende Fragen:

1. Sollen die Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltungen überhaupt, oder die der für Rechnung des Staats betriebenen Eisenbahnen den Gegenstand des Gesetzes bilden, welches über die Ueberschüsse bestimmt? Correct wäre es, — das wurde allseitig anerkannt — von der letzteren Auffassung auszugehen, da die Kosten der allgemeinen Eisenbahnverwaltung, welche in dem Etat mit einer Jahresausgabe von mehr als 1 Million Mark auftreten, sowie ferner die Belastung der Eisenbahnverwaltung mit den Zuschüssen für übernommene Zinsgarantien des Staates etc. aus Gründen entstammen, die mit der geschäftlichen und finanziellen Entwickelung der Staatseisenbahnen an und für sich nichts zu schaffen haben, daher ausschliesslich zu Lasten der allgemeinen Staatsverwaltung bleiben sollte. Die Regierungscommissarien hielten es jedoch mit der Majorität der Commission für zweckmässig, dass man die Ueberschüsse der gesammten Eisenbahnverwaltung, und zwar selbstverständlich in der Einschränkung auf die Ergebnisse des Etats im Ordinarium als Grundlage für die Berechnung der Ueberschüsse nehme, über deren Verwendung durch das verlangte Gesetz zu disponiren ist

2. Reservefonds. Wie hoch ist der Reservefonds zu bemessen, und soll er vor der Verwendung der Ueberschüsse zur Tilgung gebildet werden? Mehrere Mitglieder der Commission sprachen sich dahin aus, dass man die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung vor der Ansammlung eines Reservefonds zur Amortisation der Staatseisenbahncapitalschuld verwenden müsse. Einige gingen soweit, die obligatorische Amortisation zu empfehlen. Es komme darauf an, die Tilgung der Eisenbahnschuld des Staates unbedingt zu sichern; je mehr man diese Pflicht in den Vordergrund stelle, eine um so stärkere Schutzwehr habe man sowohl gegen den Neubau unrentabler Bahnen und überflüssiger Ausgaben, als auch gegen den unverständigen Ansturm des Publikums auf Herabminderung der Tarife und kostspielige Einrichtungen. Beide Forderungen erklärte aber der bei der Berathung anwesende Finanzminister für unannehmbar.

Wenn die Finanzverwaltung sich auch im Interesse einer guten Eisenbahnpolitik die Einschränkung gefallen lassen wolle, dass ein gewisser Betrag der Ueberschüsse nach stattgehabter Berechnung für die Zinsen des Capitals nicht den Zwecken der allgemeinen Staatsverwaltung anheimfalle, sondern zur Tilgung der Eisenbahnschuld verwendet werde, so lasse sich dieses doch nur dann rechtfertigen, wenn der Staatshaushalt vorab Schwankungen aus der Verschiedenheit der Eisenbahnerträgnisse entzogen, also ein „Reservefonds" gebildet werde.

Einen Reservefonds bis zu 1 pCt. erklärte der Minister der öffentlichen Arbeiten für ausreichend. Erfahrungsmässig können die Eisenbahnüberschüsse bei dem jetzigen Umfange der Staatsbahnen im Maximum bis zu 5—6 Mill. Mark pro Jahr differiren, werde das Staatseisenbahncapital um 1 100 000 000 M. erhöht, so müsse der Sicherheitscoëfficient bis zu etwa 10 — 11 Mill. Mark pro Jahr verstärkt werden. Es reiche deshalb ein Reservefonds von etwa 24 Mill. Mark, wie er sich bei der Annahme eines Procentsatzes von 1 pCt., und nach dem jetzt zur Verhandlung stehenden Ankaufe von Privatbahnen gestalte, zur Uebertragung zweier schlechter Jahre aus.

3. Amortisation des Reservefonds. Wie hoch soll die normale Amortisationsquote bemessen werden?

Bei der Bemessung der nach stattgehabter Ansammlung zu normirenden regelmässigen Tilgungsquote vergegenwärtigte sich die Commission, dass bereits jetzt der Staatshaushalt jährlich eine Summe von über 12 Millionen Mark für die Tilgung der öffentlichen Schuld aufzuwenden hat, dass also an anderer Stelle sich eine thatsächliche Amortisation der Staatseisenbahnschuld vollzieht. Sie erachtet demgemäss die Tilgung bis zu ½ pCt. der jeweiligen Staatseisenbahncapitalschuld für ausreichend.

Ein Mitglied der Commission sprach sich dahin aus, dass selbstverständlich der getilgte Theil der Schuld bei der Berechnung der Amortisationssumme in Betracht zu ziehen und demgemäss das verlangte Gesetz einzurichten sei.

4. Soll die Staatsverwaltung über die weiteren Ueberschüsse zu allgemeinen Verwaltungszwecken verfügen können?

In dieser Richtung verlangt die Commission durch ihren Antrag, dass die weiteren Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung nach Anfüllung des Reservefonds und stattgehabter Amortisation von ½ pCt. ebenfalls zur Amortisation der Staatsbahncapitalschuld verwendet werden sollen, soweit nicht durch das Staatshaushaltsgesetz etwas anderes festgestellt ist.

Hierdurch gelangt der Gedanke zum Ausdruck, dass die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung, nachdem sie innerhalb der normalen Grenzen im Interesse des Gleichgewichts des Haushaltsetats und einer guten Wirthschaftspolitik verrechnet und verwendet sind, unter den nach der Meinung der Staatsregierung und des Landtages geeigneten Verhältnissen den allgemeinen Staatszwecken nicht entzogen werden dürfen.

5. Welchen Einfluss muss es auf die Verrechnung und Verwendung der Eisenbahnverwaltungsüberschüsse üben, wenn die Veranschlagung oder die Rechnungen des Staatshaushaltsetats ein Deficit ergeben, zu dessen Deckung Anleihen aufgenommen werden müssten, falls die Ueberschüsse der Eisenbahnen nicht dazu verwendet werden könnten?

Die Bedeutung dieser Frage geht bereits aus der jetzigen Lage unserer Rechnungen und des Staatshaushalts hervor, und es erscheint der Commission um so nothwendiger, mit Rücksicht auf solche Fälle Einschränkungen in der Disposition über die Eisenbahnverwaltungsüberschüsse eintreten zu lassen, als letztere nach dem Etatsentwurfe pro 1880/81 auf rund 62 000 000 M. veranschlagt sind, während die nach den Vorschlägen der Commission zu verrechnende Zinsensumme der Staatseisenbahncapitalschuld nur 59 800 000 M. beträgt, mithin, wenn die Eisenbahnverwaltung wirklich den präliminirten Ueberschuss bringt, eine Summe von circa 2 200 000 M. aus den Mitteln der allgemeinen Finanzverwaltung für die Reserveansammlung etc. bei der Staatseisenbahncapitalschuld zur Verrechnung käme. Einer solchen Consequenz widersprach auch der Finanzminister, der aber auf der anderen Seite kein Bedenken trug, sich damit einverstanden zu erklären, dass für zukünftige Fälle der Nothwendigkeit, die Bedeckung des Staatshaushaltsdeficits vermittelst Anleihen vorzunehmen, die Heranziehung der Eisenbahnverwaltungsüberschüsse vor deren Verwendung zur Bildung des Eisenbahnreservefonds auf 2 200 000 M. maximirt werde.

Hiernach gestaltete sich die Fassung des Antrages sub I. 3.

6. Ob ausser den, dem Landtage jetzt vorliegenden noch andere mit Privatgesellschaften geschlossene Verträge existiren, aus denen dem Staate Renten-, Zins- oder Amortisationverpflichtungen erwachsen? Diese Frage bejahten die Regierungscommissarien dahin, dass ausweislich des Gesetzes, betr. die Erwerbung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 31. März 1852 (Gesetzsamml. S. 89), vom 30. April 1855 (Gesetzsamml. S. 251), betr. die Erwerbung der Münster-Hannover Eisenbahn, und vom 3. Mai 1872 (Gesetzsamml. S. 420), betr. den Ankauf der Taunusbahn, der Staat Privateisenbahnen gegen bestimmte Zins- und Amortisationsverpflichtungen übernommen habe, dass die hieraus resultirenden Ausgaben aber im Etat der Staatsschuldenverwaltung verrechnet werden. Andere Verträge aus früherer Zeit liegen nicht vor.

Die Commission war der Ansicht, dass bei dieser Sachlage der Antrag sub I 1 der Sachlage entspricht.

7. Stellung der Staatsregierung zu den Anträgen. Es ist bereits mitgetheilt, dass bei der Berathung des Antrages, eine Gesetzesvorlage auf der festzustellenden Grundlage von der Königlichen Staatsregierung zu erfordern, die Herren Minister der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten zugegen waren. Beide erklärten wiederholt, dass sie mit den gemachten Vorschlägen und gefassten Beschlüssen der Commission einverstanden und bereit seien, einen Beschluss des Staatsministeriums darüber so zeitig herbeizuführen, dass dieses bei der zweiten Berathung des Gesetzentwurfes im Abgeordnetenhause eine bindende Erklärung abgeben könne.

Während die Majorität es deshalb um so angemessener fand, dass das Abgeordnetenhaus die Zusage des Königlichen Staatsministeriums, dem Langtage spätestens bei dessen nächstjährigem Zusammentritt einen Gesetzentwurf auf den von der Commission beschlossenen Grundlagen vorzulegen, abwarte, und von der Ertheilung derselben ihre Zustimmung zu dem Gesetze abhängig mache, vertrat die Minorität den Standpunkt, dass das Gesetz überhaupt nicht genehmigt werden könne, bevor nicht das erforderte Garantiegesetz in Kraft getreten sei.

Ein Mitglied stellte daher den Antrag, die Eingangsworte, wie folgt, zu fassen:

Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen: seine Zustimmung zu dem Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat von dem vorherigen Erlass eines Gesetzes abhängig zu machen, welches folgende Grundsätze feststellt.

Der Antragsteller verwahrte sich dagegen, dass er der von den Ministern abgegebenen und eventl. vom Staatsministerium abzugebenden Erklärung, das verlangte Gesetz dem Landtage vorlegen zu wollen, Misstrauen entgegenbrächte. Bei der Sachlage handle es sich nicht um Vertrauen oder Misstrauen, sondern um die Frage, ob die Volksvertretung es zugeben könne, dass der Natur der Sache nach unzertrennliche Materien auseinander gerissen würden. Ohne die verlangten Garantien sei es eben unmöglich, der Erweiterung des Staatsbahnsystems, welche die Regierung vorschlage, zuzustimmen. Das hätte sich die Staatsregierung selbst sagen, und deshalb zeitig ein Garantiegesetz vorlegen sollen. Auch bei dem besten Willen der Regierung sei nicht sicher, dass das Herrenhaus dem Gesetze seine Zustimmung demnächst geben werde.

(Fortsetzung folgt.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

Zweite Beilage zu No. 95. **Berlin,** den 8. December 1879.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Generalbericht

der XII. Commission des Preussischen Abgeordnetenhauses über den Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat.

(Schluss.)

Die Majorität stimmte den Vertretern der Staatsregierung darin bei, dass es das Gesetz verwerfen heisse, wenn man den vorherigen Erlass eines Garantiegesetzes fordere. Sie hatte auch ihrerseits nicht den geringsten Zweifel, dass jede Regierung das Zustandekommen eines auf den beschlossenen Grundlagen beruhenden Gesetzes dringend wünschen müsse, sowie dass das fragliche Gesetz so bald als möglich zu Stande kommen werde, da die Vertreter aller politischen Richtungen innerhalb der Commission sich nicht nur mit dem Prinzipe, sondern auch mit den einzelnen von der Commission gefassten Beschlüssen im Wesentlichen einverstanden erklärt hätten. Ein Mitglied bemerkte, dass es seinerseits auch ohne die Zusage der Königlichen Staatsregierung dem Eisenbahngesetze zustimmen könne, da nach seiner Meinung der verlangte Gesetzentwurf wegen der weiteren Eisenbahnerwerbungspläne der Regierung eine Nothwendigkeit sei.

Bei der Schlussabstimmung über den ganzen Antrag wurde derselbe mit allen gegen 7 Stimmen angenommen. —

Die Commissionsberathungen wandten sich sodann zu der Erörterung weiterer Gesichtspunkte, wie insbesondere den Gefahren entgegengetreten werden könne, die aus einer falschen und den Verkehrsbedürfnissen widerstreitenden Lösung der wirthschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen hervorgehen. Man hatte dabei hauptsächlich die Aufstellung von „Normen für die Bildung und Abänderung der Tarife“, sowie „die Organisation von Beiräthen für die Eisenbahnverwaltung“ im Auge. Das Ergebniss der desfallsigen Berathung war die Annahme des folgenden Antrages:

„Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen, seine Zustimmung zu dem Gesetzentwurfe, „betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat“ von der Zusage der Königlichen Staatsregierung abhängig zu machen, dass dieselbe dem Landtage noch in gegenwärtiger Session, jedenfalls bei dessen nächstjährigem Zusammentritt, einen Gesetzentwurf vorlegt, welcher folgende Grundsätze feststellt:

I. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird in Zukunft dem Entwurfe des Staatshaushaltsetats eine Uebersicht der auf den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen zur Erhebung zu bringenden Normaltransportgebühren für die Beförderung von Personen und Gütern beifügen.

II. Es sind einzusetzen:

a) Bezirkseisenbahnräthe, welche den Staatseisenbahndirectionen und

b) ein Landeseisenbahnrath, welcher der Centralverwaltung der Staatseisenbahnen zu beiräthlicher Mitwirkung auf folgender Grundlage beigegeben werden:

1. Die Bezirkseisenbahnräthe werden zusammengesetzt aus einer entsprechenden Anzahl von Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft.

Dieselben werden von den Provinzialausschüssen, bezw. den Verwaltungsausschüssen der Provinziallandtage (Communallandtage u. s. w.) nach Anhörung der Handelskammern und der landwirthschaftlichen Centralvereine auf die Dauer von drei Jahren gewählt. Für die Städte Berlin und Frankfurt a./M. steht das Wahlrecht der städtischen Vertretung zu. Der Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt den Vorsitzenden.

2. Der Landeseisenbahnrath besteht:

a) aus einem Vorsitzenden respective dessen Stellvertreter, welche vom Könige ernannt werden;

b) je einem Commissarius des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Ministers für Handel und Gewerbe, des Finanzministers, des Ministers für Landwirthschaft, Domänen und Forsten;

c) aus je drei Mitgliedern beider Häuser des Landtages nebst je drei Stellvertretern, welche für die Dauer der Legislaturperiode gewählt werden und bis zur Neuwahl beim Beginn der folgenden Legislaturperiode fungiren;

d) aus je einem Mitgliede für den Regierungsbezirk Cassel, den Regierungsbezirk Wiesbaden, die Stadt Berlin und die Stadt Frankfurt a./M.,

aus je zwei Mitgliedern für die Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Pommern, Brandenburg, Posen, Schleswig-Holstein, Sachsen, Hannover,

aus je drei Mitgliedern für die Provinzen Schlesien, Westfalen und die Rheinprovinz,

welche nebst einer gleichen Anzahl von Stellvertretern durch die Bezirkseisenbahnräthe aus den Kreisen der Landwirthschaft, der Industrie, des Handelsstandes innerhalb der Provinz, bezw. des Regierungsbezirks oder der Stadt, auf die Dauer von drei Jahren gewählt werden.

Dem Minister der öffentlichen Arbeiten bleibt es vorbehalten, in geeigneten Fällen Specialsachverständige bei den Berathungen Behufs Auskunftsertheilung zuzuziehen.

3. Aus seiner Mitte bestellt der Landeseisenbahnrath einen ständigen Ausschuss zur Vorbereitung seiner Berathungen. Er kann auch in eiligen Fällen zur Abgabe von Gutachten Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten aufgefordert werden, soweit der Gegenstand des Gutachtens nicht unter 5a fällt.

Der Ausschuss besteht ausser dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnrathes, resp. dessen Stellvertreter, aus zwei Ministerialcommissarien (2 b), aus je zwei Mitgliedern der Häuser des Landtages (2c) und aus vier seitens der Bezirkseisenbahnräthe in den Landeseisenbahnrath gewählten Mitgliedern (2d). Für die vorbezeichneten Mitglieder des Ausschusses (2c – 2d) sind Stellvertreter zu bestellen.

4. Die Bezirkseisenbahnräthe sind wie seither in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks oder einzelner Districte desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören.

5. Dem Landeseisenbahnrath sind vor der Einführung, beziehungsweise vor der Vorlage an den Landtag zur Aeusserung vorzulegen:

a) die in Aussicht zu nehmenden Normalsätze für die Beförderung von Personen und Gütern und die allgemeinen Bestimmungen über deren Anwendung (Tarifvorschriften);

b) Anordnungen betreffs Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen (unregelmässig gebildeten Tarifen);

c) Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizeireglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen.

Die Tagesordnung für die Sitzungen des Landeseisenbahnraths ist mindestens acht Tage vorher von dem Vorsitzenden zur öffentlichen Kenntniss zu bringen. Die von der Staatsregierung bei Gefahr im Verzuge getroffenen Anordnungen sind dem Landeseisenbahnrath bezw. dem Ausschuss bei seinem nächsten Zusammentritt mitzutheilen.

6. Der Landeseisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorstehend sub 5 erwähnten Art auch selbstständig Anträge an die Staatsregierung richten und von dieser Auskunft verlangen.

7. Die Bezirkseisenbahnräthe wie der Landeseisenbahnrath treten wenigstens vierteljährlich zusammen. Der Geschäftsgang wird bei den ersteren durch ein von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, bei dem letzteren durch ein vom Staatsministerium zu genehmigendes Regulativ geordnet.

8. Erachtet der Bezirkseisenbahnrath beziehentlich der Landeseisenbahnrath bei seiner Beschlussfassung Vorerhebungen für erforderlich, so erfolgen dieselben durch die betreffenden Directionen beziehentlich durch den Minister der öffentlichen Arbeiten.

9. In dringenden Fällen kann die Aeusserung des Ausschusses (cfr. No. 3) von dem Minister der öffentlichen Arbeiten auch im Wege schriftlicher Umfrage eingeholt werden.

10. Die Verhandlungen des Landeseisenbahnraths werden von dem Vorsitzenden an den Minister der öffentlichen Arbeiten eingereicht und von diesem unter Beifügung einer übersichtlichen Darstellung des Ergebnisses derselben und der darauf getroffenen Entscheidungen alljährlich dem Landtage mitgetheilt“.

Tariffrage. Was den Antrag sub I betrifft, so gingen die Ansichten der Commissionsmitglieder weit auseinander.

Von einer Seite wurde das Verlangen gestellt, dass Eisenbahntarife ebenso wie die Postgebühren nur auf Grund eines Gesetzes festgestellt und geändert werden könnten.

Die Höhe der Transportgebühren beeinflusse die Staatseinnahmen und die wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes mehr als irgend eine andere finanzielle Massregel. Jedenfalls sei es im Interesse des Verkehrs geboten, die Erhöhung der Tarife von der Genehmigung des Landtages abhängig zu machen. Man müsse fürchten, dass die Staatsregierung mit der fortschreitenden Erweiterung des Staatseisenbahnbesitzes bei der Normirung der Transportgebühren von fiscalischen Gesichtspunkten geleitet werde. Der 20procentige Gütertarifzuschlag des Jahres 1874 verdanke seine Anregung und Durchführung namentlich der Preussischen Staatsregierung. Gegen die Wiederholung solcher Massregeln müsse

das Land geschützt werden, und das könne nur geschehen, wenn man die Zulässigkeit der Erhöhungen von der Zustimmung der Landesvertretung abhängig mache. Aehnlich sei der Rechtszustand zur Zeit in Bayern geregelt. Auch in dem früheren Königreich Hannover habe die Ständekammer über die Tarife vollständig zu entscheiden gehabt, ohne dass dadurch Unzuträglichkeiten entstanden seien.

Demgemäss beantragte ein Mitglied:

„zu beschliessen, dass in dem verlangten Gesetze „Aenderungen des Normaltarifs von der Zustimmung des Landtages abhängig erklärt werden“, eventuell
„dass das Gesetz zu Erhöhungen des Normaltarifs die Zustimmung des Landtages für erforderlich erkläre“.

Beiden Anträgen trat die Majorität der Commission mit folgenden Gründen entgegen:

Es habe etwas sehr Sympathisches, die entscheidende Mitwirkung des Landtages bei allen erheblichen, das Land belastenden Massregeln der Staatsregierung, namentlich auch bei der Festsetzung und Aenderung der Tarife auf den Staatseisenbahnen zu fordern. In der Durchführung stosse man aber auf die grössten Schwierigkeiten. Das Urtheil über die Eisenbahntarife habe eine genaue Einzelkenntniss aller in Betracht kommenden Verhältnisse, sowie grosse Erfahrungen in dem Eisenbahnverkehrswesen zur Voraussetzung, die den Mitgliedern der Landesvertretung fehlen. Verlange man aber von der Letzteren, dass sie über Tarife entscheide, so rufe man bei den Wahlen Interessenleidenschaften wach, und trage in die Landesvertretung einen Interessenkampf hinein, der die Lösung wichtigerer politischer Fragen beeinträchtige.

In kleineren Staaten möge die gesetzliche Regulirung der Eisenbahntarife durchführbar gewesen sein, namentlich in einer Periode, in der die durch den Eisenbahnverkehr zu befriedigenden Bedürfnisse noch einfacher waren als jetzt. Es lasse sich aber beispielsweise aus der Geschichte der Entwickelung des Rohproductentarifs im Norddeutschen Eisenbahnverbande nachweisen, dass die ständische Mitwirkung bei der Aenderung von Tarifen höchst unbequem und schädlich sei. Von den Verwaltungen des Norddeutschen Eisenbahnverbandes sei auf den Wunsch der Westfälischen Kohlenproduzenten die Einführung des sogenannten Einpfennigtarifs im Anfange der 1860er Jahre beschlossen worden. Nur die Direction der Hannoverschen Staatseisenbahn habe nicht zustimmen können, weil der von den Ständen festgesetzte Tarif höher war. In Folge hiervon habe man zu dem Auskunftsmittel greifen müssen, dass einige der betheiligten Privatverwaltungen der Hannoverschen Eisenbahnkasse den Ersatz des Ausfalls zusagten, wenn die Stände nicht nachträglich den Einpfennigtarif guthiessen. Ohne diese Intervention der Privatbahnen hätten die Kohlenversendungen nach Braunschweig, Magdeburg, Hamburg und Bremen, welche nur auf der Grundlage des Einpfennigtarifs ermöglicht wurden, und sich alsbald als für die Eisenbahnen höchst vortheilhaft erwiesen, noch längere Zeit ausgesetzt bleiben müssen.

In steigender Progression erzeuge die Entwickelung des Handels und der Gewerbe so zu sagen von Tag zu Tag neue Bedürfnisse, deren Befriedigung im Interesse des Landes zu den nothwendigsten Aufgaben der Eisenbahnen gehöre.

Diesen Bedürfnissen zu folgen werde aber geradezu unmöglich gemacht, wenn man die Zustimmung der Landesvertretung für alle Tarife vorschreibe.

Wenn nun auch viele Gründe dafür sprechen, den Eisenbahntarifen eine gewisse Stetigkeit zu geben, und aus diesem Grunde — wie einige Mitglieder äusserten — einer gesetzlichen Regulirung derselben, wenigstens in den Grundzügen, prinzipieller Widerstand nicht entgegengestellt werden dürfe, so machen doch die für die Ordnung des Tarifwesens der Deutschen Eisenbahnen zur Zeit bestehenden Einrichtungen eine Beschränkung der Tarifstellung auf den Staatseisenbahnen im Sinne der gestellten Anträge geradezu unthunlich. Unter diesem Gesichtspunkte widersprachen insbesondere die Regierungscommissarien der Annahme der Anträge.

Der seit einigen Jahren auf allen Deutschen Eisenbahnen zur Durchführung gelangte sogenannte Reformtarif beruht bekanntlich auf einer Vereinbarung sämmtlicher Deutscher Staats- und Privateisenbahnen. Durch denselben ist eine übereinstimmende Classification nebst gleichmässigen Tarifvorschriften auf allen Bahnen herbeigeführt, um willkürliche Verschiedenheiten in der Tarifbildung zu beseitigen. Der so vereinbarte Tarif ist jedoch von vorn herein als ein Versuch mit ungewissem Erfolge sowohl für die Interessen der Eisenbahnen, wie für die betheiligten Verkehrsinteressen angesehen worden. Man hat daher gleichzeitig für eine dem Bedürfniss entsprechende Fortbildung des gemeinsamen Tarifs die erforderlichen Einrichtungen getroffen. Alle Anträge auf Aenderung der Classification, der Tarifvorschriften, auf Declassification einzelner Artikel gelangen übereinkunftsgemäss zunächst in der ständigen Tarifcommission zur Vorberathung, und demnächst auf Grund des Berichts dieser Commission zur Entscheidung in den periodischen, von allen betheiligten Verwaltungen zu beschickenden Generalconferenzen.

Diese, die weitere Fortbildung des Tarifsystems bezweckende Organisation würde vollständig unterbunden werden, wenn die Beschlüsse derselben in ihrer Geltung für die Preussischen Staatsbahnen von der Zustimmung der Landesvertretung abhängig gemacht würden. Es ist dies um so zweifelloser, wenn etwa nach einem solchen Vorgange in Preussen, auch in den übrigen Deutschen Staaten, welche Staatsbahnen besitzen (z. B. Sachsen) eine gleiche Befugniss von den Landesvertretungen in Anspruch genommen würde.

Dieselbe Wirkung tritt aber auch dann ein, wenn man nicht jede Aenderung des Normaltarifs, sondern nur die Erhöhung der Sätze desselben von der Zustimmung der Landesvertretung abhängig macht.

Denn die Aenderungen des Tarifschemas haben naturgemäss vielfach auch Verschiebungen der Tarifsätze für die in die einzelnen Classen entfallenden Artikel zur Folge, und zwar Verschiebungen sowohl nach oben, wie nach unten. Die Einführung einer neuen Stückgutclasse, einer neuen Wagenladungsclasse, oder eines neuen Specialtarifs schafft nicht blos neue Sätze für die in die neue Classe entfallenden Artikel, sondern hat zugleich in vielen Fällen eine entsprechende Erhöhung der Sätze für die bisher mit diesen Artikeln gleich behandelten Güter zur Voraussetzung, weil anderenfalls das finanzielle Ergebniss solcher Tarifänderungen für die Interessen mancher Eisenbahnen im hohen Grade bedenklich sein würde. Die Zulassung von Erhöhungen der Normaltarife darf daher ebensowenig, wie die Zulassung von Aenderungen derselben in der beantragten Weise beschränkt werden. Völlig unzulässig aber erscheint eine solche Beschränkung bei Erhöhungen, welche durch Aenderungen der Ausnahmetarife herbeigeführt werden, weil die Beseitigung überflüssiger oder schädlicher Ausnahmetarife, sowohl im Interesse der Erhaltung des Systems, wie zum Schutz der wirthschaftlichen Interessen des Landes nicht unnöthiger Weise erschwert werden darf. Aenderungen dieser Art vollziehen sich fortgesetzt und gehen ebensowohl aus der freien Entschliessung der Eisenbahnen, wie aus den Anträgen der Transportinteressenten oder den Anordnungen der Aufsichtsbehörden hervor.

Es kommt hinzu, dass für die Beschränkung der Tarifstellung auf den Staatsbahnen die gesetzliche Gewalt der Aufsichtsbehörden ein weiteres Hinderniss bietet. Nach der Reichsverfassung hat das Reich auf die Herabsetzung und die Gleichmässigkeit der Tarife hinzuwirken. In dem gleichen Sinne muss die Landesaufsichtsbehörde die Tarifstellung beeinflussen. Nicht immer sind die aus diesem Gesichtspunkte hervorgehenden Anordnungen ohne Erhöhungen der Tarifsätze für einzelne Artikel und Relationen angänglich. Gegenüber der reichsverfassungsmässig begründeten Befugniss der Aufsichtsgewalt kann die Landesvertretung nicht wohl die Befugniss in Anspruch nehmen wollen, auf den, ebenso wie die Privatbahnen, der Aufsichtsgewalt untergeordneten Staatsbahnen Tarifänderungen oder Erhöhungen von ihrer Entschliessung abhängig zu machen.

Die Preussische Gesetzgebung darf sich — das ist die Ansicht der Majorität der Commission — in der Feststellung der Normen für die Eisenbahntarife nicht mit der Reichsgesetzgebung, die bekanntlich neuerdings auf diesem Gebiete in Fluss gesetzt ist, in Widerstreit setzen.

Was die in Bayern bestehende Einrichtung betrifft, so hat dieselbe die Aenderung der Tarife des Personenverkehrs an das Votum der Landesvertretung gebunden, für die Gütertarife dagegen der Regierung innerhalb weit bemessener Maximalsätze die Freiheit der Bewegung gelassen. Allerdings steht aber Bayern nach seinem verfassungsmässigen Reservatrechte bezüglich der Tarifstellung ausserhalb des Reiches.

Seitens der Herren Regierungscommissarien wurde noch darauf hingewiesen, dass die bestehenden Tarifsätze die Grundlage der Etatsvoranschläge sowohl hinsichtlich der Ausgaben, wie der Einnahmen bilden. Die Einwirkung von Aenderungen dieser Tarifsätze auf die Frequenz, auf die Gesammteinnahme der sämmtlichen Staatsbahnen sei schwer, nur durch sorgfältige und zeitraubende Berechnung in einigermassen zuverlässiger Weise zu veranschlagen. Der Voranschlag der Einnahmen wirke aber für die meisten Etatspositionen auch auf die Bemessung des Ausgabenbedürfnisses mit Nothwendigkeit zurück. Mit einem Eingriff der Landesvertretung in die für die Staatsbahnen bestehenden Tarifsätze werde daher die Zuverlässigkeit des gesammten Etatsvoranschlages in Frage gestellt.

Im Laufe der Debatte machten diejenigen Commissionsmitglieder, welche eine bestimmende Mitwirkung des Landtages bei den Eisenbahntarifen für unerlässlich hielten, wiederholt geltend, dass der Ausschluss dieser Mitwirkung thatsächlich eine wesentliche Verkümmerung der Rechte der Volksvertretung sei, und dass die Verwaltung der Staatsbahnen sich selbstverständlich allen Beschränkungen unterwerfen müsse, die das constitutionelle Staatsrecht und die Wahrung der Landesinteressen ergebe. Der Erlass des Reichsgesetzes über die Tarife müsse erst abgewartet

werden, bevor man entscheiden könne, ob die für die Preussische Landesvertretung geforderten Rechte der Mitwirkung bei den Eisenbahntarifen damit in Widerspruch stehen. Zur Zeit existire das Reichsgesetz noch nicht. Das blosse Verlangen, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Landtage eine Uebersicht der zur Erhebung zu bringenden Normaltransportgebühren für die Beförderung von Personen und Gütern gebe, habe lediglich den Werth einer Information des Landtages, welche dieser auch ohne Gesetz bekommen könne, da seither niemals ein Minister auf Verlangen ähnliche Auskünfte verweigert habe.

Dem entgegen wurde die Bedeutung des Verlangens der Vorlegung der Normalgebührensätze dahin klar gestellt, dass die Häuser des Landtages auf Grund des Gesetzes das Recht auf diese Mittheilungen erlangen, und dadurch in den Stand gesetzt werden sollten, eine Kritik der Tarifmassregeln der Eisenbahnverwaltung bei der Berathung über den Etat zu üben, und im Anschlusse daran Anträge zu stellen. Nicht weiter gehen beispielsweise auch die Befugnisse der Belgischen Kammern in Tarifangelegenheiten. Diese Controlmassregel sei im Zusammenhange mit den weiteren Vorschlägen über die Einrichtung und die Thätigkeit der Eisenbahnräthe zu würdigen, und wenn man das thue, so werde man sie nicht bedeutungslos finden können. Es bleibe der Zukunft vorbehalten, weitere Erfahrungen über diese Frage an die Hand zu geben. Unter allen Umständen werde eine gewissenhafte Regierung, wenn es sich um tief einschneidende Aenderungen in den Eisenbahntarifen, z. B. um die Annahme und Einführung eines neuen Systems handele, in Erwägung ziehen, ob sie einen solchen Schritt ohne Genehmigung des Landtages unternehmen wolle, da sie damit eine ungeheure Verantwortlichkeit auf sich lade. Eine allgemeine Erhöhung der Normaltarife liege übrigens zweifellos gänzlich ausserhalb der Absichten der Königlichen Staatsregierung, wie sie das auf S. 77 der Motive ausdrücklich ausgesprochen habe, und widerspreche durchaus dem Grundgedanken, aus dem der Plan der Verstaatlichung der Bahnen hervorgegangen sei, und der diesem den Beifall der Bevölkerung verschafft habe. Führe die Zusammenlegung der Bahnen, wie dies überzeugend nachgewiesen sei, zu grossen Ersparnissen bei den Ausgaben der Verwaltung und im Betriebe, so werde die Staatseisenbahnverwaltung selbst bei herabgesetzten Tarifen um so mehr gute Geschäfte machen können, als es nur relativ wahr sei, dass Tarifreductionen die Rente des Eisenbahncapitals schädigen.

Auch der Eventualantrag, vorsorglich Erhöhungen der Normaltarife von der Zustimmung des Landtages abhängig zu machen, beruhe deshalb nicht auf wirklichem Bedürfnisse.

Der erste Antrag wurde von dem Antragsteller im Laufe der Debatte zurückgezogen, der zweite bei der Abstimmung gegen 7 Stimmen abgelehnt.

Eisenbahnbeiräthe. Die Anträge ad II. sind aus der Erkenntniss der Nothwendigkeit hervorgegangen, einmal der Staatseisenbahnverwaltung bei der Lösung ihrer wirthschaftlichen Aufgaben Staatsangehörige zur Seite zu stellen, welche durch ihre praktischen Erfahrungen das Verkehrsleben und dessen Bedürfnisse kennen, sodann für die Besprechung der die Eisenbahnverwaltung betreffenden Wünsche und Beschwerden des Publikums einen fruchtbringenden Boden herzustellen, und endlich eine Garantie gegen verfehlte Tarifmassregeln der Verwaltung zu schaffen.

Alle Eisenbahndirectionen — sowohl die der Staats- als auch die der Privatbahnen — bedürfen der belebenden und informirenden Anregung seitens des Publikums, und müssen immer mehr daran gewöhnt werden, mit den Transportinteressenten in lebendiger Fühlung zu stehen. Dieses Gegengewicht gegen die Gefahr des büreaukratischen Schematismus und der blos formalen Behandlung der Eisenbahnverwaltungsgeschäfte ist namentlich bei den Staatsbahnverwaltungen geradezu unentbehrlich. Auf Anordnung des gegenwärtigen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten sind bereits seit einiger Zeit Beiräthe für die Staatsbahnen eingerichtet und mehrere Privatbahnen dem Beispiele bereitwillig gefolgt.

Wie einige Mitglieder der Commission aus den westlichen Provinzen mittheilten, hat diese Einrichtung, so mangelhaft sie auch zur Zeit ist, weil es an festen Grundlagen für die Zusammensetzung, die Organisation und die Competenzen derselben fehlt, bereits jetzt sich als sehr nützlich gezeigt. Die in den Versammlungen der Eisenbahnräthe gepflogenen Discussionen führen erfahrungsmässig zur Abhülfe begründeter Beschwerden, und nicht selten rascher zur Befriedigung der von den Transportinteressenten kundgegebenen Wünsche, als es ohne die gemeinsame Berathung der Fall gewesen wäre. Auf der anderen Seite tragen die Conferenzen der Eisenbahnräthe mit den Directoren aber auch viel dazu bei, unberechtigte Forderungen des Publikums zu zerstören und Missverständnisse zu zerstreuen. Genug, es hat sich gezeigt, dass bereits die jetzige, lediglich auf Verwaltungsbelieben beruhende Einrichtung den Keim einer für die Behandlung und Entwickelung der Eisenbahntransportfragen höchst nützlichen Zukunft in sich trägt.

Die Commission ist deshalb der Ansicht, dass ein zweckmässig zusammengesetzter Beirath für jeden Staatseisenbahndirectionsbezirk gesetzlich eingerichtet werden muss. Gleichzeitig hält sie es für unerlässlich, für die Gesammtheit der Preussischen Staatsbahnen einen Centralrath einzusetzen, dessen beirathende Mitwirkung bei allen wichtigen, die Tarife und die Betriebsreglements betreffenden Fragen der Minister der öffentlichen Arbeiten eintreten zu lassen gesetzlich verpflichtet wird.

Von einer Seite wurde zwar die ganze in Rede stehende Einrichtung für bedenklich, eventuell für bedeutungslos erklärt. Dem Minister werde es selbstredend nur erwünscht sein, wenn man ihm in den vorgeschlagenen Organen die Schutzwehr bereite, durch die er seine Verantwortlichkeit für getroffene Massregeln decken könne. Sowohl die Mitglieder des Centralraths als die der localen Eisenbahnräthe seien in Tarif- und specifischen Eisenbahnfragen der Regel nach dem Minister und den Staatseisenbahndirectoren gegenüber in der Lage Schwächerer. Ueberdies: wenn sie den von der Verwaltung beabsichtigten Massregeln widersprächen, so könne dadurch die Verwaltung auf richtigem Wege gehemmt, — wenn sie zustimmten, die Massregel von der Landesvertretung nicht mehr der Verwaltung zum Vorwurf gemacht werden.

Diese Auffassung wurde von der Majorität der Commission nicht getheilt. Es sei ganz selbstverständlich — so erwiderte man — dass die Verantwortlichkeit für alle Schritte der Staatseisenbahnverwaltung bei der Regierung verbleibe, und die Besorgniss, dass ein gewissenloser oder schwacher Minister gegen bessere Ueberzeugung dem Votum von Männern folge, die ihm zum blossen Beirath beigegeben seien, dürfe nicht davon abhalten, auf die zweifellos nützliche Thätigkeit und Mitwirkung der Beiräthe zu verzichten.

Im Einzelnen waren für die von der Commission gefassten Beschlüsse folgende Erwägungen massgebend:

1. Was die Bezeichnung der einzurichtenden Organe betrifft, so nennt der Antrag die localen Beiräthe: „Bezirkseisenbahnräthe“ und den Centralrath „Landeseisenbahnrath“, um die Stellung beider Organe deutlich zu charakterisiren.

2. Bezirkseisenbahnräthe. Es lag nahe, die Zahl der Mitglieder der „Bezirkseisenbahnräthe“ in dem Antrage zu bestimmen. Die Commission sah jedoch hiervon ab, weil sie glaubt, dass hierüber bei Berathung der zu erwartenden Gesetzesvorlage zweckentsprechender zu befinden ist als jetzt, wo die Grundlagen der Entscheidung im Einzelnen fehlen.

Dahingegen wurde Werth darauf gelegt, festzusetzen, dass, wenn auch dem Minister der öffentlichen Arbeiten das Recht der Bestimmung des Vorsitzenden vorbehalten bleiben könne, die Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe doch von einem Organe, das von dem Minister unabhängig sei, gewählt würden. Das Wahlrecht ist nach dem Antrage den „Provinzialausschüssen“, beziehungsweise den „Verwaltungsausschüssen der Provinziallandtage“ mit der Massgabe übertragen, dass dieselben vorher die Handelskammern und landwirthschaftlichen Vereine darüber zu hören haben.

Nach der Ansicht der Commission liegt kein Grund vor, das Wahlrecht auf eine breitere Grundlage zu stellen, und dasselbe etwa dem Provinziallandtage oder den Corporationen der Interessenten zu geben. Letzteres müsste zur Zeit schon an dem Mangel einer gleichmässigen Organisation der Wahlkörper und der Bestimmungen über das relative Wahlrecht der einzelnen Handelskammern etc. scheitern.

Die Wahl durch den Provinziallandtag wäre, abgesehen von inneren Zweckmässigkeitsgründen, nicht ausführbar, da die Sitzungen der Provinziallandtage nicht überall alljährlich stattfinden.

Dahingegen bildet der Provinzialausschuss eine für den Zweck wohl geeignete Behörde, die jederzeit in Function ist. Seitens eines Mitgliedes wurde diese Auffassung bestritten. Dasselbe wies darauf hin, dass in Rheinland-Westfalen — wenigstens zur Zeit — eine Provinzialverfassung fehle, die für eine den allgemeinen Interessen der Provinzen entsprechende Vertretung sorge. Deshalb werde die Ernennung der Landeseisenbahnräthe durch die Provinzialausschüsse in diesen Provinzen nicht befriedigen.

Wenn nach dem Antrage „Handelskammern“ und die „landwirthschaftlichen Centralvereine vor der Wahl gehört werden sollen, so ist dadurch nicht ausgeschlossen, dass der Provinzialausschuss auch „Vereine“, welche wirthschaftliche Interessenfragen erörtern, und beispielsweise in den westlichen Provinzen sich in anerkennenswerther Weise mit dem Eisenbahnwesen beschäftigen, hören könne.

Die Commission erachtet es für gerecht, dass den Städten Berlin und Frankfurt a. M. wegen ihrer communalen Stellung und hervorragenden wirthschaftlichen Bedeutung das Recht der Ernennung von Mitgliedern zum Bezirkseisenbahnrathe eingeräumt werde, und beschloss im Zusammenhange hiermit, dass die Wahlen für diese Städte durch deren Vertretung zu erfolgen habe.

Welche Zahl von Mitgliedern für jede Provinz, beziehungsweise die Städte Berlin und Frankfurt a. M. zu wählen sind, bleibt der Bestimmung durch das zukünftige Gesetz vorbehalten.

3. Landeseisenbahnrath. Die Bedeutung des Landeseisenbahnraths verlangt eine Zusammensetzung desselben aus verschiedenartigen Elementen. Da sein Beirath sich auf höchst wichtige Fragen von weittragender Bedeutung für die gesammten finanziellen und wirthschaftlichen Interessen erstreckt, so muss bei seiner Organisation mit besonderer Sorgfalt verfahren werden.

Die Commission beantragt zunächst, dass der Vorsitzende und dessen Stellvertreter vom Könige ernannt werden, und geht von der selbstverständlichen Voraussetzung aus, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten nicht der Vorsitzende sein kann.

Sie hält es für erforderlich, dass, und zwar in der im Antrage angegebenen Zahl, die bei dem Eisenbahnverkehrswesen unmittelbar interessirten Ressortminister, sowie die Häuser des Landtages in dem Landeseisenbahnrath vertreten sind.

Während die Vertretung einzelner Ressortminister von keiner Seite beanstandet wurde, erhob sich gegen die Wahl von Mitgliedern der Häuser des Landtages um deswillen Widerspruch, weil der Landtag verfassungsmässig mit der Executive nicht befasst werden dürfe, und die Landtagsmitglieder innerhalb des Landeseisenbahnrathes mit dem unberechtigten und bedenklichen Ansehen von Delegirten des Willens des Landtages thätig sein würden.

In überwiegender Majorität liess die Commission diese Bedenken nicht gelten, indem sie vielmehr annahm, dass ein Missverständniss über die Bedeutung der von den Landtagsmitgliedern innerhalb des Landeseisenbahnraths abgegebenen Voten im Sinne des Ausdrucks des Landtagswillens nicht zu besorgen sei, dass es aber auch auf der anderen Seite für geradezu unerlässlich erachtet werden müsse, in den Landeseisenbahnrath Mitglieder des Landtages zu wählen, weil diese aus dem Bewusstsein heraus, die Interessen des ganzen Landes zu vertreten, einen objectiven Standpunkt einnehmen, und locale Interessen und Vorurtheile zurückdrängen würden. Es erscheine auch als ein wesentlicher Vortheil, dass bei etwaiger Berathung über Beschlüsse des Landeseisenbahnraths in den Landtagsverhandlungen seitens der in den Landeseisenbahnrath gewählten Mitglieder genau Auskunft gegeben werden könne.

Die Bestimmungen des Antrages über die Zahl der aus den einzelnen Provinzen und Bezirken sowie den Städten Berlin und Frankfurt a. M. zu wählenden Mitglieder sind aus der ungefähren Abwägung der provinziellen Verkehrsbedeutung für die Eisenbahnen hervorgegangen. Man hielt es für zweckmässig, dass diejenigen Mitglieder des Landeseisenbahnrathes, welche recht eigentlich als Vertreter der Interessen von Handel, Industrie und Landwirthschaft darin Platz finden sollen, von den Bezirkseisenbahnräthen gewählt und dass für dieselben auch Stellvertreter ernannt werden. Da die Eisenbahndirectionsbezirke nicht mit provinziellen Grenzen zusammenfallen, so wird der geforderte Gesetzentwurf noch Einzelbestimmungen über die Wahlen für den Landeseisenbahnrath durch die Bezirkseisenbahnräthe zu treffen haben.

4. Ausschuss des Landeseisenbahnrathes. Im Interesse einer besseren Vorberathung der Verhandlungen im Landeseisenbahnrath ist die Ernennung eines „ständigen Ausschusses“ aus den Mitgliedern desselben eine zweifellos zweckmässige Anordnung. Es dürfte auch keinen Widerstand finden, wenn beantragt ist, dass dieser Ausschusss in eiligen Fällen — ausgenommen, wenn es sich um die Normaltarifsätze und Tarifvorschriften handelt — dem Minister der öffentlichen Arbeiten auf Erfordern gutachtlichen Bericht erstatten kann.

Bezüglich der Zusammensetzung des Ausschusses legte man in der Commission besonderen Werth darauf, dass in demselben je 2 Mitglieder der Häuser des Landtages Platz hätten.

5. Competenz der Bezirkseisenbahnräthe. Was die Competenzen der Bezirkseisenbahnräthe betrifft, so sollen dieselben wie seither in allen, die Verkehrsinteressen des Bezirkes oder einzelner Districte desselben berührenden, wichtigen Fragen gehört werden.

Ein Commissionsmitglied erklärte es für Bedürfniss, den Bezirkseisenbahnräthen benachbarter Directionsbezirke auch die gemeinschaftlichen Berathungen durch das Gesetz zu ermöglichen, und ebenso dafür gesetzliche Fürsorge zu treffen, dass jeder Bezirkseisenbahnrath zur Vorbereitung seiner Berathungen einen Ausschuss ernennen könne.

Ueber beide Fragen soll jedoch durch den gegenwärtigen Antrag, der lediglich Grundlagen des zukünftigen Gesetzes aufzustellen sich vorgesetzt hat, und deshalb keineswegs auf die Vollständigkeit eines Gesetzentwurfes Anspruch macht, nicht entschieden werden. Die Commission war mit den Regierungscommissarien der Ansicht, dass es im Sinne des gestellten Antrages bis zum Erlasse des Gesetzes bei den jetzigen Einrichtungen und Gebräuchen der bestehenden Eisenbahnräthe bewenden möge.

6. Competenz des Landeseisenbahnrathes. Die Competenzen des Landeseisenbahnrathes, wie sie der Antrag vorschlägt, entsprechen nach der Meinung der Majorität der Commission einer richtigen Abwägung des Bedürfnisses. Ein Mitglied kam auf die bei der Berathung des die Tarifnormirung betreffenden Antrages geäusserte Ansicht zurück, dass die Normirung, wenigstens die Erhöhung der Tarife nicht in das blosse Ermessen der Staatsregierung gestellt werden dürfte, und erklärte es von seinem Standpunkte aus für nothwendig, zu bestimmen, dass wenigstens die Zustimmung des Landeseisenbahnrathes zu allen Tarifnormirungen erforderlich sei. Die Majorität beharrte jedoch dabei, dass der Landeseisenbahnrath nicht aus seiner beirathlichen Stellung herausgehoben werden dürfte, da sonst die Verantwortlichkeit der Staatsregierung aufhöre.

Dahingegen legte die Commission Werth darauf, dass der Landeseisenbahnrath innerhalb der Grenzen seiner Begutachtungscompetenz auch selbstständige Anträge an die Staatsregierung richten, und von dieser Auskunft verlangen könne; sowie, dass auf sein Erfordern die Verwaltung Vorerhebungen zur Vorbereitung seiner Beschlussfassungen veranstalten muss.

7. Geschäftsordnung. Die Geschäftsordnungsbestimmungen der vorgelegten Anträge wurden von der Commission einstimmig beschlossen. Wenn danach die Tagesordnung für die Sitzungen des Landeseisenbahnraths mindestens 8 Tage vorher von dem Vorsitzenden zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden soll, so hat dies den einleuchtenden Zweck, die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Berathungsgegenstände zu lenken, und Aeusserungen aus den von den Anträgen berührten Interessenkreisen hervorzurufen, welche für die Entschliessungen des Landeseisenbahnrathes von Werth sein können.

8. Amtliche Benutzung der Beschlüsse des Landeseisenbahnrathes. Der Antrag sub 10, zu beschliessen, dass die Verhandlungen des Landeseisenbahnrathes dem Minister der öffentlichen Arbeiten eingereicht und von diesem unter Beifügung einer übersichtlichen Darstellung des Ergebnisses derselben und der darauf getroffenen Entscheidungen alljährlich dem Landtage mitgetheilt werden sollen, entspricht der grossen Bedeutung, welche die Thätigkeit des Landeseisenbahnrathes für die Interessen des Staates und insbesondere für das Staatseisenbahnwesen haben soll.

Es wäre vermessen, zu behaupten, dass durch die gesetzliche Einführung der Eisenbahnräthe, durch die gesetzliche Verpflichtung der Staatsregierung, dem Landtage alljährlich über die zu erhebenden Eisenbahntarife genaue Kenntniss zu geben, und durch das Gesetz über die Verwendung der Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung, alle Gefahren, welche in der Entwickelung des Staatsbahnwesens liegen, beseitigt würden. Die jetzt von der Commission als unerlässliche Voraussetzung des Erwerbes der Privatbahnen hingestellten Garantieforderungen werden aber jedenfalls dazu beitragen, das Mass der Gefahren herabzumindern und es bleibt zukünftigen gesetzgeberischen Erwägungen vorbehalten, wie auf diesen und ähnlichen Wegen weiter vorgegangen werden muss. Seitens der Herren Minister der Finanzen und öffentlichen Arbeiten ist hierbei die bereitwillige Mitwirkung der Staatsregierung in Aussicht gestellt, und, was die zuletzt begründeten Anträge betrifft, dieselbe Erklärung abgegeben worden, wie bezüglich des Antrages auf Erlass des Gesetzes wegen Verwendung der Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung.

III. Der Gesetzentwurf.

Die Commission trat endlich in die Berathung des Gesetzentwurfes selbst ein.

§ 1 wurde mit 9 gegen 7 Stimmen angenommen.

In der Minorität gelangte sowohl der Widerspruch gegen die Verträge überhaupt, als auch die Ansicht zum Ausdruck, dass die Verträge so lange als die Garantiegesetze nicht erlassen seien, nicht genehmigt werden können.

§ 2 fand ebenfalls die Zustimmung der Majorität. Die nach diesem Paragraphen der Staatsregierung zu ertheilende Ermächtigung ist nothwendig, um dieselbe in den Stand zu setzen, die den Actionären der Hannover-Altenbekener Bahn anzubietenden und die an die Köln-Mindener Actionäre bei der Abstempelung der Actien zu entrichtenden Summen zu zahlen, und die eventuell für die Convertirung der Actien erforderlichen Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Ob die Convertirung der Berlin-Stettiner Actien stattfindet, ist vertragsmässig in das Belieben der Staatsregierung gestellt. Dahingegen hat letztere nach den Verträgen vom 5. Juni und 27. August/10. October cr. die Pflicht, den Actionären der Magdeburg-Halberstädter und Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft den Umtausch ihrer Actien gegen Staatsschuldscheine bis zu einer bestimmten Frist, deren entfernteste — bei den Magdeburg-Halberstädter Actien Litt. C. — auf den 1. April 1882 festgesetzt ist, anzubieten. In welchem Umfange die Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen stattfinden muss, hängt natürlich von dem Willen der Actionäre ab, in deren Ermessen es steht, das Convertirungsanerbieten anzunehmen oder nicht. Die Gesammtsumme ist aber hier auf Grundlage der Annahme bemessen, dass sämmt-

liche Actionäre auf das Anerbieten eingehen, und musste in dieser Höhe bemessen werden, um die Finanzverwaltung zur Erfüllung der vollen Verbindlichkeiten gegen die Actioäre in den Stand zu setzen.

Es ist aber selbstverständlich, dass die Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen nur in dem Umfange erfolgen darf, als es der Umtausch erfordert.

Die Commission empfiehlt in ihrer Majorität den Paragraphen, wie er im Gesetzentwurfe vorgeschlagen ist, zur Annahme. Mit Rücksicht auf die darin liegende Ermächtigung der Staatsregierung, ohne weitere Zustimmung des Landtages die Convertirung der Berlin-Stettiner Actien in Staatsschuldverschreibungen vorzunehmen, wurden allerdings Bedenken erhoben, zumal die Vermehrung der Staatsschuldverschreibungen ohne vertragsmässige Pflicht die sorgfältigste vorherige Erwägung verlange. Die Commission glaubte jedoch mit Rücksicht auf die bei der Begründung ihres Beschlusses zu § 4 hervorgehobenen Gesichtspunkte von einer Einschränkung der Ermächtigung absehen zu können.

§ 3 wurde genehmigt, nachdem aus den Motiven, sowie durch die Erklärungen der Regierungscommissarien festgesetzt war, dass die Schlussworte: „Sofern sich die weitere Begebung der Letzteren nach dem Ermessen des Finanzministers als nachtheilig erweisen sollte" den Sinn haben, dass die Finanzverwaltung, wenn sie es für finanziell vortheilhafter halte, mit der Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen anstatt der Prioritätsanleihen vorgehen werde.

§ 4 disponirt eine doppelte Ermächtigung.

a) Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister erhalten die Befugniss, demnächst die Auflösung der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Massgabe der geschlossenen Verträge herbeizuführen;

b) Der Finanzminister soll ermächtigt sein, die bisher begebenen Anleihen dieser Gesellschaften zum Betrage von 737 114 700 M., soweit dieselben inzwischen nicht getilgt sind, zur Rückzahlung, beziehungsweise zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Theils von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

Die erstere Vollmacht wurde unter Zustimmung der Regierungscommissarien für nicht ausreichend erachtet, um die im Falle der Auflösung der Eisenbahngesellschaften auf den Staat überkommenen Pflichten zu erfüllen. Diese bestehen nach Massgabe der Verträge auch in der Zahlung einer vertragsmässig festgestellten Liquidationssumme, die durch die Ermächtigung im § 2 und für die daselbst vorgesehenen Zwecke nicht ins Auge gefasst ist. Es bedarf daher des Zusatzes hinter „herbeizuführen": „und bei der Auflösung innerhalb der im § 2 bezeichneten Summen den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen". Diese Aenderung wird daher von der Commission beantragt.

In der Hauptsache stiess es jedoch auf lebhaften Widerspruch, die nach dem vorliegenden Paragraphen verlangten Ermächtigungen zu ertheilen.

Ein Mitglied der Commission erklärte es für unvereinbarlich mit den Grundsätzen unseres constitutionellen Finanz- und Budgetrechts, eine solche Ermächtigung in einem Specialgesetze zu geben. Damit die Staatsregierung oder ein einzelner Minister Staatsschuldverschreibungen veräussern und Zahlungen leisten könne, bedürfe es der Bewilligung hierzu im Etat.

Jedenfalls sei es ungeheuerlich und in der Praxis constitutioneller Staaten unerhört, dass man ohne Vorbehalt einzelnen Ministern in dem hier vorgeschlagenen Umfange Ermächtigungen ertheile, die nicht auf einer gesetzlichen oder verfassungsmässigen Pflicht beruhen.

Dem ersten Grunde wurde aus dem Schosse der Commission entgegengetreten. Es fehle in unserer finanziellen Gesetzgebung durchaus nicht an Vorgängen, bei denen das Recht der Regierung oder eines einzelnen Ministers zur Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen oder von Staatsgeldern auf Specialgesetze gestützt sei. Wohl habe man in einzelnen Fällen früherer Jahre durch das betreffende Gesetz gleichzeitig bestimmt, welche Beträge von Staatsschuldverschreibungen oder Staatsgeldern in jedem einzelnen Jahre auszugeben seien. Auch verstehe es sich von selbst, dass die Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen in dem Etat der Staatsschuldenverwaltung, sowie alle Ausgaben in den Staatshaushaltungsrechnungen zur Erscheinung kommen müssten.

Dahingegen theilten mehrere Mitglieder das Bedenken, welches gegen die Ertheilung einer so bedeutsamen Vollmacht an den Minister ohne Vorbehalt besonderer, etwa von Jahr zu Jahr zu fassender Beschlüsse des Landtages gerichtet ist.

Die Liquidation der anzukaufenden Bahnen habe für den Staat eine verdoppelt ernste Seite, wenn man erwäge, dass nach der vielfach vertretenen, und auch in der Commission geäusserten Rechtsansicht mit der Liquidation die von den Privateisenbahnen ausgegebenen Prioritätsobligationen fällig werden. Noch niemals habe die Preussische Finanzverwaltung vor einer auch nur annäherungsweise so tief greifenden finanziellen Aufgabe gestanden, als in dem gegenwärtigen Falle. Es würde deshalb unverantwortlich sein, die Mitwirkung des Landtages dabei auszuschliessen.

Andere Mitglieder der Commission erklärten sich mit der ersten den Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen bedingungslos zu gebenden Ermächtigung, die Liquidation der Gesellschaften herbeizuführen, einverstanden, widersprachen jedoch der Ertheilung der zweiten Vollmacht, zumal die Kündigung der Prioritätsobligationen, namentlich der $4^1/_2$ procentigen, bei der der Nutzen für die Staatsfinanzverwaltung am klarsten hervortrete, verhängnissvolle Folgen für die gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes haben könne. Die Erfahrung, welche man in den Jahren 1871 bis 1874 gemacht habe, zeige, dass der Rückfluss fest angelegter Capitalien in Perioden wirthschaftlichen Aufschwunges zu einer Deplacirung des Capitals der bedenklichsten Art verleite, und die unüberlegte und wilde Speculation fördere. Die Wiederkehr dieser Erscheinung und die Vermeidung jener Ursache seien ein für die Gesetzgebung beachtenswerther Gegenstand und es empfehle sich aus diesem Grunde, von der Vollmacht für den Finanzminister, die Prioritätsobligationen zu kündigen, im gegenwärtigen Gesetze gänzlich abzusehen, es vielmehr der zukünftigen Regierung vorzubehalten, ob, wann und in welchem Umfange die Kündigung vorgenommen werden solle.

Die Majorität der Commission konnte jedoch diesen Standpunkt nicht theilen. Sie ging zunächst davon aus, dass es sehr misslich sei, die Mitwirkung der Landesvertretung bei den einzelnen Schritten zur Durchführung der mit den Privateisenbahnen abgeschlossenen Verträge in Anspruch zu nehmen. Die colossale Finanzoperation, vor der jetzt unser Staat stehe, habe, um glücklich durchgeführt zu werden, zu ihrer unerlässlichen Voraussetzung, dass sie mit umsichtiger und starker Hand einheitlich geleitet werde. Habe man das nöthige Vertrauen nicht, dass der Staatsverwaltung diese Eigenschaften zur Seite stehen, so würde man überhaupt wohl thun, auf die Verstaatlichung der Privatbahnen zur Zeit zu verzichten. Die Landesvertretung könne unmöglich die günstigen oder ungünstigen Momente, die während ihres Nichtzusammenseins eintreten, und für das Vorgehen auf Grund der Verträge im Staatsinteresse entscheidend sein müssen, voraussehen. Wenn sie fördernd oder hemmend die massgebenden Schritte zu bestimmen habe, so könne die glückliche Erreichung des Zieles compromittirt werden. Man dürfe die Verantwortlichkeit des Finanzministers nicht abschwächen, indem man ihn darauf hinweise, nach den zeitweiligen Entschliessungen des Landtages seine Massnahmen zu treffen.

In der That liege das grösste Bedenken der ganzen Operation in der Eventualität, dass durch eine ungeschickte, den Verhältnissen sich nicht anpassende Ausgabe von massenhaften Staatsschuldverschreibungen die Verkaufsfähigkeit der letzteren und deren Cours erheblich herabgedrückt werde und dass darunter der Credit des Staates leide. Das wäre aber gerade zu befürchten, wenn die Staatsverwaltung die Prioritätsobligationen intact lassen müsste. Führe man die Liquidation der Gesellschaften auf die Gefahr hin herbei, dass der Staat den Nominalbetrag derselben in der Gesammthöhe von 737 114 700 M. nach dem Fortgange der Liquidationen auszuzahlen hätte, so wäre allerdings eine tiefe Beunruhigung der Besitzer von Staatsschuldverschreibungen zu besorgen. Vorausgesetzt, dass man nicht vorher durch richterliche Entscheidung jeden Zweifel darüber beseitigt habe, dass mit der Liquidation die Prioritätsobligationen nicht fällig werden, dürfe daher die Staatsregierung die Liquidation keiner Gesellschaft freiwillig herbeiführen, es sei denn, dass sie vorher den erfolgreichen Versuch gemacht hätte, die Prioritätsobligationen durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen in ausreichender Weise aus der Welt zu schaffen. Wahrscheinlich empfehle sich dieser Schritt als der erste, der zweckmässig gethan werde, um das bei dem Abschlusse der Verträge massgebend gewesene Ziel der Erwerbung des Eigenthums der Privatbahnen zu erreichen.

Die jetzigen Besitzer von Actien der zu kaufenden Bahnen bestehen notorisch zum grossen Theil aus Finanzleuten des In- und Auslandes, welche die Actien aufgekauft haben, um durch die Steigerung des Courses in Folge der vorliegenden Verträge Gewinn zu machen.

Es sei vorauszusetzen, dass solche Personen nicht die Absicht hätten, die Staatsschuldverschreibungen, welche sie für ihre Actien bekämen, zu behalten, vielmehr werde man wohl nicht fehl gehen, wenn man annehme, dass dieselben ihre Staatsschuldverschreibungen grösstentheils demnächst auf den Markt würfen. Dass Angesichts dieser Eventualität der Rückgang des Coursstandes der Staatsschuldverschreibungen wahrscheinlich sei, bedürfe wohl keiner näheren Ausführung. Um so nachtheiliger sei dann aber die Lage der Staatsfinanzverwaltung, wenn sie Behufs Befriedigung der Inhaber der Prioritätsobligationen Staatsschuldverschreibungen zum Umtausch anbieten, oder den Erlös verkaufter Staatsschuld-

verschreibungen zur Befriedigung der Inhaber der Prioritätsobligationen verwenden müsse.

Letztere setzen sich im Ganzen aus solchen Personen zusammen, denen es um eine feste gesicherte Rente zu thun sei. Man könne deshalb von der Voraussetzung ausgehen, dass dieselben, wenn der Staat ihnen, so lange die Staatsschuldverschreibungen einen guten Coursstand haben, diese unter angemessener Berücksichtigung des jetzigen Verkaufswerthes zum Umtausch anbiete, gern darauf eingehen, und die Staatsschuldverschreibungen ebenso wie früher die Eisenbahnprioritätsobligationen behalten würden.

Seitens der Herren Regierungscommissarien wurde die Erklärung abgegeben, dass man auf die Ertheilung der Ermächtigung zur Herbeiführung der Liquidation der Eisenbahngesellschaften, und zur Kündigung der von den Eisenbahnen begebenen Anleihen behufs deren Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen oder Rückzahlung gleichmässigen Werth lege. Wenn die erstere auch vorwiegend von dem Minister der öffentlichen Arbeiten gewünscht werde, da derselbe erst nachdem das Eigenthum der Bahnen auf den Staat übergegangen sei, sich in der Lage befinde, die für die Zusammenlegung und Verwaltung der Staatseisenbahnen geeigneten Anordnungen in vollem Umfange durchzuführen, so werde doch auch die Finanzverwaltung durch die finanziellen Wirkungen der Liquidationen unmittelbar berührt. Im Uebrigen müsse der Königlichen Staatsregierung überlassen bleiben, wie sie von dem Rechte des Umtausches, beziehungsweise der Kündigung der Prioritätsobligationen, unter freier Würdigung der in der Commission geäusserten Auffassung, in voller Wahrung der finanziellen Interessen des Staates demnächst glaube Gebrauch machen zu sollen. Man dürfe vertrauen, dass die Minister im vollen Bewusstsein der Verantwortlichkeit und mit sorgsamer Ueberlegung ihre Schritte thun werden.

Der § 4 wurde bei der Abstimmung mit dem oben erwähnten Zusatze mit 9 gegen 8 Stimmen angenommen.

Ebenso nahm die Commission die §§ 5 und 6 einstimmig an.

Zu § 7 wurde die Meinung geäussert, dass jede Verfügung der Staatsregierung über die durch die geschlossenen Verträge erworbenen Eisenbahnen oder Theile derselben vermittelst Verpachtung oder Betriebsüberlassung ebenso sehr zu ihrer Rechtsgültigkeit an die Zustimmung beider Häuser des Landtages zu binden sei, wie die Veräusserungsverfügung. Insbesondere stellte ein Mitglied den Antrag, im Gesetze auszudrücken, dass die Uebertragung des Betriebes der Bahnen an das Reich zu ihrer Rechtsgültigkeit von der Zustimmung der Häuser des Landtages abhängig gemacht werde. Die Commission theilte jedoch die Bedenken, worauf sich jene Aeusserungen und dieser Antrag stützen, nicht. In Uebereinstimmung mit den Regierungscommissarien hielt man es für selbstverständlich, dass, wenn der Betrieb von Staatsbahnen an das Reich übertragen werden solle, hierzu die Zustimmung der Häuser des Landtages rechtlich nicht entbehrt werden könne. Bei früheren Verhandlungen hat die Staatsregierung sich übrigens zu wiederholten Malen in der unzweideutigsten Weise dahin ausgesprochen, dass, wenn es sich um die Verpachtung oder Betriebsübertragung von Staatsbahnen an Dritte handele, der gegebene Fall zu prüfen ist, um zu entscheiden, ob die Rechtsgültigkeit eines darauf bezüglichen Vertrages von der Zustimmung der Häuser des Landtages bedingt ist. Die Ueberlassung des Betriebes oder die Verpachtung einzelner kleiner Bahnstücke an andere Betriebsunternehmer, wie sie bei der Staatseisenbahnverwaltung sehr häufig vorgekommen ist und in Zukunft vorkommen kann, wird von der Staatsregierung als ein Verwaltungsact behandelt, der zur Kenntniss des Landtages gelangt, aber nicht der Zustimmung desselben bedarf. Liegt der Fall aber so, dass eine Verpachtung oder Betriebsübertragung von grosser finanzieller Bedeutung in Frage steht, so ist es ebenso selbstverständlich, dass derselbe rechtlich genau so behandelt werden muss, wie die Veräusserung von Bahnen oder Bahntheilen.

Demgemäss wurde auch § 7 in der von der Regierung vorgeschlagenen Fassung angenommen.

Hinter § 7 wurde durch einstimmigen Beschluss folgender Paragraph eingeschaltet:

§ 7a. „Bis zu einer anderweitigen gesetzlichen Regulirung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung an Communalsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise wie bis vor diesem Zeitpunkte Anwendung".

Der Commission schien die Einfügung dieses Paragraphen zunächst einem in der Provinz Hannover bestehenden Bedürfniss zu entsprechen. Nach den Communalsteuergesetzen dieser Provinz würde die Heranziehung der Staatsbahnen zur Communalsteuer nicht zulässig sein, mithin durch den Uebergang der Köln-Mindener, Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Linien in das Eigenthum des Staates das Interesse derjenigen Communen geschädigt werden, welche, so lange diese Bahnen im Besitze von Actiengesellschaften sind, von denselben Communalsteuern erheben.

Dem zukünftigen Gemeindeabgabengesetz soll übrigens durch diese Bestimmung in keiner Weise präjudicirt werden.

§ 8 wurde angenommen und sodann als neuen

§ 8a in folgender Fassung hinzuzufügen beschlossen:

„Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft."

Der Grund für diesen Beschluss liegt in der Wahrscheinlichkeit, dass bei der Geschäftslage der Häuser des Landtages das Gesetz voraussichtlich nicht so zeitig publicirt werden kann, dass es vor dem 1. Januar k. J. nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über den Eintritt der Rechtskraft verkündigter Gesetze in Kraft treten würde. Da aber die Verträge vor dem 1. Januar k. J., um perfect zu werden, Gesetzeskraft erlangen müssen, so ist die Annahme obiger Bestimmung geboten.

Gegen die Fassung und den Inhalt der Ueberschrift des Gesetzes hatte die Commission keine Bedenken.

Bei der Abstimmung über das ganze Gesetz ergab sich dessen Annahme mit 9 gegen 5 Stimmen.

Die Commission beantragt demnach:

das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen:

1) dem Gesetzentwurfe, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat, in der anliegenden Fassung die Zustimmung zu ertheilen,

2) diese Zustimmung jedoch von der Zusage der Königlichen Staatsregierung abhängig zu machen, dass dieselbe dem Landtage noch in gegenwärtiger Session, jedenfalls bei dessen nächstjährigem Zusammentritt, Gesetzentwürfe vorlegt, welche folgende Grundsätze feststellen:

A.

I. Die Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung nach Massgabe des Etats im Ordinarium werden für folgende Zwecke in der nachstehend angegebenen Reihenfolge veranschlagt und verrechnet:

1. Zur Deckung der Renten-, Zins- und Amortisationsverpflichtungen aus den mit Privatbahngesellschaften geschlossenen, dem Landtage jetzt vorliegenden, sowie aus solchen in Zukunft zu schliessenden Verträgen;

2. zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahncapitalschuld (II);

3. so oft und soweit nach der Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben eines Rechnungsjahres oder bei dem Voranschlage im Staatshaushaltsetat sich ein Defizit herausstellt, zu dessen Deckung andernfalls Anleihen aufgenommen werden müssten, bis zur Höhe von 2 200 000 Mark zur Ausgleichung dieses Defizits;

4. zur Bildung eines Eisenbahnreservefonds, dessen Bestände in Schuldverschreibungen des Staates oder des Reichs anzulegen sind. Derselbe dient ausschliesslich zur eventuellen Ergänzung der für die Verzinsung der Staatseisenbahncapitalschuld erforderlichen Jahresüberschüsse. Der 1 pCt. der jeweiligen Staatseisenbahncapitalschuld übersteigende Betrag des Reservefonds ist alljährlich bis zur Höhe von ½ pCt. der jetzt festgesetzten Staatseisenbahncapitalschuld einschliesslich der nach II., III. hinzutretenden Beträge derselben zur Amortisation zu verwenden.

Der alsdann noch verbleibende Betrag wird zur Amortisation der Staatseisenbahncapitalschuld verwendet, wenn und in soweit nicht durch das Staatshaushaltsgesetz eine anderweitige Verwendung festgestellt ist.

II. Die Staatseisenbahncapitalschuld wird zu dem Zwecke der Verrechnung und Verwendung der Eisenbahnverwaltungsüberschüsse auf den nach dem Etat pro 1880/81 sich am 1. April 1880 ergebenden Betrag der gesammten Staatsschuld von 1 396 000 000 M. festgestellt und demgemäss die Summe der aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung zu verwendenden Zinsen auf 59 800 000 M. bestimmt.

Jede Vermehrung der Staatsschuld nach dem 1. April 1880 bis zum Erlasse des im Eingang erwähnten Gesetzes in Folge bereits für Eisenbahnzwecke erlassener oder noch zu erlassender Creditgesetze wächst der Eisenbahncapitalschuld hinzu.

Dasselbe gilt, wenn in Folge des Ankaufs von Privatbahnen eine Vermehrung der Staatsschuld vor dem 1. April 1880 stattfindet.

III. Nach Erlass des Eingangs erwähnten Gesetzes soll bei Bewilligung von Crediten für Eisenbahnzwecke sowie bei ausserordentlicher Bewilligung von Staatsmitteln für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen in jedem einzelnen Falle bestimmt werden, ob und in welcher Höhe die bewilligten Summen der Staatseisenbahncapitalschuld zuwachsen. Fehlt eine solche Bestimmung, so wird angenommen, dass der Zuwachs in Höhe der

ganzen bewilligten Summe erfolgen und die Verzinsung mit 4 pCt. geschehen soll.

Jede in Gemässheit des zu erlassenden Gesetzes stattgefundene Amortisation der Staatseisenbahncapitalschuld wird von der letzteren abgesetzt und demgemäss der abzuführende Zinsbetrag vermindert.

IV. Die Verwaltung des Reservefonds wird der Hauptverwaltung der Staatsschulden unter Controle der Staatsschuldencommission übertragen. Ueber die Verwendung und Herausgabe darf nur durch den Etat oder ein besonderes Gesetz verfügt werden.

B.

I. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird in Zukunft dem Entwurfe des Staatshaushaltsetats eine Uebersicht der auf den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen zur Erhebung zu bringenden Normaltransportgebühren für die Beförderung von Personen und Gütern beifügen.

II. Es sind einzusetzen:

a) Bezirkseisenbahnräthe, welche den Staatseisenbahndirectionen und

b) ein Landeseisenbahnrath, welcher der Centralverwaltung der Staatseisenbahnen zu beiräthlicher Mitwirkung auf folgender Grundlage beigegeben werden:

1. Die Bezirkseisenbahnräthe werden zusammengesetzt aus einer entsprechenden Anzahl von Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft.

Dieselben werden von den Provinzialausschüssen, bezw. den Verwaltungsausschüssen der Provinziallandtage (Communallandtage u. s. w. nach Anhörung der Handelskammern und der landwirthschaftlichen Centralvereine auf die Dauer von drei Jahren gewählt. Für die Städte Berlin und Frankfurt a./M. steht das Wahlrecht der städtischen Vertretung zu. Der Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt den Vorsitzenden.

2. Der Landeseisenbahnrath besteht:

a) aus einem Vorsitzenden respective dessen Stellvertreter, welche vom Könige ernannt werden;

b) je einem Commissarius des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Ministers für Handel und Gewerbe, des Finanzministers, des Ministers für Landwirthschaft, Domänen und Forsten;

c) aus je drei Mitgliedern beider Häuser des Landtags nebst je drei Stellvertretern, welche für die Dauer der Legislaturperiode gewählt werden und bis zur Neuwahl beim Beginn der folgenden Legislaturperiode fungiren;

d) aus je einem Mitgliede für den Regierungsbezirk Cassel, den Regierungsbezirk Wiesbaden, die Stadt Berlin und die Stadt Frankfurt a./M.;

aus je zwei Mitgliedern für die Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Pommern, Brandenburg, Posen, Schleswig-Holstein, Sachsen, Hannover,

aus je drei Mitgliedern für die Provinzen Schlesien, Westfalen und die Rheinprovinz,

welche nebst einer gleichen Anzahl von Stellvertretern durch die Bezirkseisenbahnräthe aus den Kreisen der Landwirthschaft, der Industrie, des Handelsstandes innerhalb der Provinz, bezw. des Regierungsbezirks oder der Stadt, auf die Dauer von drei Jahren gewählt werden.

Dem Minister der öffentlichen Arbeiten bleibt es vorbehalten, in geeigneten Fällen Specialsachverständige bei den Berathungen Behufs Auskunftsertheilung zuzuziehen.

3. Aus seiner Mitte bestellt der Landeseisenbahnrath einen ständigen Ausschuss zur Vorbereitung seiner Berathungen. Er kann auch in eiligen Fällen zur Abgabe von Gutachten seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten aufgefordert werden, soweit der Gegenstand des Gutachtens nicht unter 5a fällt.

Der Ausschuss besteht ausser dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnraths, resp. dessen Stellvertreter, aus zwei Ministerialcommissarien (2b), aus je zwei Mitgliedern der Häuser des Landtages (2c) und aus vier seitens der Bezirkseisenbahnräthe in den Landeseisenbahnrath gewählten Mitgliedern (2d). Für die vorbezeichneten Mitglieder des Ausschusses (2c — 2d) sind Stellvertreter zu bestellen.

4. Die Bezirkseisenbahnräthe sind wie seither in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks oder einzelner Districte desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören.

5. Dem Landeseisenbahnrath sind vor der Einführung, beziehungsweise vor der Vorlage an den Landtag zur Aeusserung vorzulegen:

a) die in Aussicht zu nehmenden Normalsätze für die Beförderung von Personen und Gütern und die allgemeinen Bestimmungen über deren Anwendung (Tarifvorschriften);

b) Anordnungen betreffs Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen (unregelmässig gebildeten Tarifen);

c) Anträge auf allgemeine Aenderungen der Betriebs- und Bahnpolizeireglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen.

Die Tagesordnung für die Sitzungen des Landeseisenbahnraths ist mindestens acht Tage vorher von dem Vorsitzenden zur öffentlichen Kenntniss zu bringen. Die von der Staatsregierung bei Gefahr im Verzuge getroffenen Anordnungen sind dem Landeseisenbahnrath beziehungsweise dem Ausschuss bei seinem nächsten Zusammentritt mitzutheilen.

6. Der Landeseisenbahnrath kann in Angelegenheiten der vorstehend sub 5 erwähnten Art auch selbstständig Anträge an die Staatsregierung richten und von dieser Auskunft verlangen.

7. Die Bezirkseisenbahnräthe wie der Landeseisenbahnrath treten wenigstens vierteljährlich zusammen. Der Geschäftsgang wird bei den ersteren durch ein von dem Minister der öffentlichen Arbeiten, bei dem letzteren durch ein vom Staatsministerium zu genehmigendes Regulativ geordnet.

8. Erachtet der Bezirkseisenbahnrath beziehentlich der Landeseisenbahnrath bei seiner Beschlussfassung Vorerhebungen für erforderlich, so erfolgen dieselben durch die betreffenden Directionen beziehentlich durch den Minister der öffentlichen Arbeiten.

9. In dringenden Fällen kann die Aeusserung des Ausschusses (cfr. No. 3) von dem Minister der öffentlichen Arbeiten auch im Wege schriftlicher Umfrage eingeholt werden.

10. Die Verhandlungen des Landeseisenbahnraths werden von dem Vorsitzenden an den Minister der öffentlichen Arbeiten eingereicht und von diesem unter Beifügung einer übersichtlichen Darstellung des Ergebnisses derselben und der darauf getroffenen Entscheidungen alljährlich dem Landtage mitgetheilt.

3) die Petitionen II. 186 und II. 147 durch den Beschluss über den Gesetzentwurf für erledigt zu erklären.

Berlin, den 4. December 1879.

Die XII. Commission.

v. Rauchhaupt, Vorsitzender. Dr. Hammacher (Essen), Berichterstatter. Cremer (Köln). Evers. v. Eynern. Dr. Grimm. Freiherr v. Hammerstein. Freiherr v. Huene. Kalle. Klotz. Dr. Köhler. Leuschner. Dr. Miquél. Quadt. Dr. Reichensperger (Olpe). Dr. Roeckerath. v. Rybinski. v. Wedell-Malchow. Dr. Wehr. Dr. Weiss. Freiherr v. Zedlitz und Neukirch (Berlin).

Beschlüsse der Commission, betreffend den Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc., verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§ 1—3 incl. Unverändert.

§ 4. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahngesellschaften nach Massgabe der im § 1 bezeichneten Verträge herbeizuführen **und bei der Auflösung innerhalb der im § 2 bezeichneten Summen den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen.** Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen Anleihen dieser Gesellschaften zum Betrage von 737 114 700 M., soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung beziehungsweise zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 5—7 incl. Unverändert.

§ 7 a) Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Communalsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise wie bis zu diesem Zeitpunkte Anwendung.

§ 8. Unverändert.

§ 8 a) Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich etc.

Zusammenstellung der vom Staate beim Ankauf der bezeichneten Privateisenbahnen an Stelle der jetzigen Actien auszugebenden Staatsschuldverschreibungen und mit zu übernehmenden Prioritätsobligationen, sowie der dafür zu zahlenden jährlichen Zinsen.

No.	Bezeichnung	Es sind an Staatsschuldverschreibungen auszugeben resp. an Prioritätsobligationen zu übernehmen und dafür an jährlichen Zinsen zu zahlen zu											
		5 pCt.		4½ pCt.		4 pCt.		3 pCt.		2½ pCt.		im Ganzen	
		Nominalbetrag M.	Zinsen M.	Nominalbetrag M.	Zinsen M.	Nominalbetrag M.	Zinsen M.	Nominalbetrag M.	Zinsen M.	Nominalbetrag M.	Zinsen M.	Nominalbetrag M.	Zinsen M.
1.	**Berlin-Stettin**												
	für die Actien sind auszugeben	—	—	10357500	466087,5	62145000	2485800	—	—	—	—	72502500	2951887,5
	an Obligationen sind zu übernehmen	—	—	58621500	2637967,5	62095500	2483820	—	—	—	—	120717000	5121787,5
	Summa	—	—	68979000	3104055	124240500	4969620	—	—	—	—	193219500	8073675
2.	**Magdeburg-Halberstadt**												
	für die Actien sind auszugeben	—	—	—	—	121725000	4869000	—	—	—	—	121725000	4869000
	an Obligationen sind zu übernehmen	—	—	159532200	7178949	49362900	1974516	12487200	374616	1065000	26625	222447300	9554706
	Summa	—	—	159532200	7178949	171087900	6843516	12487200	374616	1065000	26625	344172300	14423706
3.	**Hannover-Altenbeken**												
	für die Actien sind auszugeben	—	—	—	—	9000000	360000	—	—	—	—	9000000	360000
	an Obligationen sind zu übernehmen	—	—	40013100	1800589,5	—	—	—	—	—	—	40013100	1800589,5
	Summa	—	—	40013100	1800589,5	9000000	360000	—	—	—	—	49013100	2160589,5
4.	**Köln-Minden**												
	für die Actien sind auszugeben	—	—	—	—	176720000	7068800	—	—	—	—	176720000	7068800
	an Obligationen sind zu übernehmen	8268300	413415	200613000	9027585	120775200	4831008	—	—	—	—	329656500	14272008
	Summa	8268300	413415	200613000	9027585	297495200	11899808	—	—	—	—	506376500	21340808
	Im Ganzen sind												
	für die Actien auszugeben	—	—	10357500	466087,5	369590000	14783600	—	—	—	—	379947500	15249687,5
	an Obligationen zu übernehmen	8268300	413415	458779800	20645091,0	232233600	9289344	12487200	374616	1065000	26625	712833900	30749091
	Summa Summarum	8268300	414415	469137300	21111178,5	601823600	24072944	12487200	374616	1065000	26625	1092781400	45998778,5

Specialberichte

der XII. Commission über den Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat.

A. Berlin-Stettiner Eisenbahn.*)

Dass die Berlin-Stettiner Bahn zu denjenigen Bahnen gehört, deren Erwerbung bei planmässiger Erweiterung des Staatsbahnsystems in erster Linie in Betracht kommt, wurde von der überwiegenden Mehrheit anerkannt.

Der Seehafen Stettin, welcher den Mittelpunkt des Unternehmens bildet, überragt vermöge seiner günstigen Lage, welche ihm den Vortheil kürzerer Landverbindung nicht nur für das directe Hinterland, sondern auch für die benachbarten Landestheile, namentlich Berlin und dessen Umgebung, gewährt, an Bedeutung die übrigen Ostseehäfen weitaus und concurrenzirt mit Erfolg die östlichen Nordseehäfen. Die Tarife von und nach Stettin sind daher bestimmend für die Tarifirung des Seeverkehrs in einem grossen Theil des östlichen und mittleren Deutschlands und die Beherrschung der Berlin-Stettiner Bahn bildet ein wesentliches Moment für die Regelung des Tarifwesens durch den Staat.

Von einer Seite wurde zwar behauptet, die Erwerbung der fraglichen Bahn erübrige sich aus dem Grunde, weil der Staat das Unternehmen durch die auf beiden Seiten dasselbe flankirenden Staatsbahnlinien ohnedies beherrsche. Namentlich wirksam sei nach Ausweis der Betriebsergebnisse der Vorpommerschen Bahnen die Nordbahn. Allein diese Auffassung vermochte nicht sich Geltung zu verschaffen. Man erwog vielmehr, dass die Nordbahn sowohl wie die Hinterpommerschen Staatsbahnen, unter diesen namentlich die Bahn Wangerin-Konitz, nur die vom Staat garantirten, lediglich dem Verkehr der Provinz Pommern dienenden Nebenlinien concurrenziren, auf die Stammbahn mit ihren nicht garantirten Nebenstrecken, welche den Verkehr des Seehafens Stettin mit seinem Hinterland in der Hauptsache vermittelt, aber ohne Einfluss seien.

Neben diesen der allgemeinen Verkehrspolitik entlehnten Gesichtspunkten, so urtheilte man weiter, sprechen aber auch nicht minder die besonderen Verhältnisse des Unternehmens für die Erwerbung desselben durch den Staat. Die Verbindung der garantirten Linien Stargard-Köslin-Danzig und Stettin-Stralsund-Pasewalk-Angermünde nebst den zugehörigen Abzweigungen nach Colberg und Wolgast von zusammen 608,32 km Länge mit den nicht garantirten Linien Stettin-Berlin, Stettin-Stargard, Angermünde-Frankfurt, Eberswalde-Wriezen, Ducherow-Swinemünde, Pasewalk-Mecklenburgische Landesgrenze mit zusammen 347,36 km Länge widerspricht, wie bei den Verhandlungen bei Uebernahme der Hinterpommerschen Bahnen in Staatsverwaltung allseitig anerkannt ist, den finanziellen Interessen des Staats in hohem Grade. In wie erheblichem Masse diese letzteren bei jener Bahn betheiligt sind, erhellt daraus, dass für die Hinterpommerschen Bahnen zusammen nicht weniger als 21 040 825,92 M., für die Vorpommerschen 14 666 568,95 M. Staatszuschüsse geleistet sind. Der Uebernahme der Vorpommerschen Bahnen in Staatsbetrieb stehen nach dem Ergebniss der dieserhalb in der letzten Session gepflogenen Verhandlungen entscheidende Bedenken entgegen. Im Uebrigen bilden, abgesehen von der Eventualität des Rückfalls an die Stammbahn und den Unzuträglichkeiten, welche aus der Concurrenz von Staatsbahnlinien für die Verwaltung der garantirten Strecken durch den Staat für Rechnung der Gesellschaft erwachsen, sämmtliche Linien der Berlin-Stettiner Gesellschaft ein wirthschaftlich so zusammenhängendes Ganze, dass die getrennte Verwaltung der garantirten Strecken sowohl für diese, als für den nicht garantirten Rest, mit erheblichen Nachtheilen verknüpft ist. Staats- wie volkswirthschaftliche Gründe gewichtigster Art sprechen daher für die Erwerbung der Stettiner Bahn durch den Staat.

Darüber, dass für die Beurtheilung der finanziellen Bedeutung der gedachten Massnahmen lediglich die Stammbahnen mit ihren nicht garantirten Nebenlinien, die garantirten Strecken aber nur insoweit in Betracht kommen, als sie die Rentabilität jener beeinflussen, herrschte Einverständniss. Denn das Anlagecapital der garantirten Linien besteht lediglich in Prioritäten, die Einnahmen übersteigen zwar erheblich die Kosten des Betriebes, reichen aber nicht zu, die Zinsen der Prioritäten zu decken, und werden auch in absehbarer Zeit hierzu nicht ausreichen. Dabei wird die Rentabilität des Gesammtunternehmens durch die Vor-

*) Berichterstatter: Abgeordneter Freiherr v. Zedlitz und Neukirch (Berlin).

pommerschen Bahnen überhaupt nicht, durch die Hinterpommerschen Bahnen aber nur insofern beeinflusst, als zur Verzinsung des in demselben investirten Capitals, 62 095 500 M. 4 pCt. Obligationen, ½ pCt. aus den Betriebsüberschüssen der nicht garantirten Bahnstrecken beizutragen ist, bevor die Staatsgarantie in Wirkung tritt.

Nicht minder bestand Uebereinstimmung darüber, dass für die Beurtheilung der gegenwärtigen finanziellen Lage der Berlin-Stettiner Bahn auf die Ergebnisse der früheren Jahre nicht zurückzugehen, vielmehr lediglich das Ergebniss des Jahres 1878 in Betracht zu ziehen ist. Denn mit diesem Jahre traten gleichzeitig eine Reihe von Umständen ein, welche die Grundlage des Unternehmens so wesentlich veränderten, dass eine Vergleichung mit der Vergangenheit ausgeschlossen erscheint.

Die Hinterpommerschen Bahnen sind vom 1. Januar 1878 ab in Staatsverwaltung übergegangen und damit die günstigen Rückwirkungen auf die Rentabilität des Stammunternehmens beseitigt, welche aus der vertragsmässigen Berechnung der General- und Transportkosten bis dahin erwuchsen. Andererseits sind die nicht garantirten Strecken durch die Eröffnung der Linien Angermünde-Freienwalde, Wriezen-Frankfurt und Ducherow-Swinemünde von 224,28 km auf 347,36 km gestiegen, wogegen das Anlagecapital von 48 000 000 M. auf 86 746 000 M., also auf den Kilometer von 214 018 auf 249 727 M. sich erhöht hat.

Gleichzeitig traten die wichtigen Concurrenzen, die Nordbahn und die Strecke Stettin-Reppen der Breslau-Freiburger Bahn, in volle Wirksamkeit. Die Bedeutung der ersteren erhellt aus dem Umstande, dass im Jahr 1878 gegen das Vorjahr die Einnahmen der Station Stralsund im Personenverkehr um 3 pCt., im Güterverkehr um 19 pCt., die Gesammteinnahmen der Vorpommerschen Bahnen um 348 525 M. gesunken sind, während zur Beurtheilung der Concurrenz der Breslau-Freiburger Bahn die Thatsache von Bedeutung ist, dass ausweislich des Jahresberichts der gedachten Gesellschaft die Linie Reppen-Stettin 1878 eine Einnahme von 1 067 000 M. aufzuweisen hatte.

Endlich griff im Jahre 1878 zuerst das veränderte Regulativ über den Erneuerungsfonds Platz, nachdem letzterer lediglich zur Erneuerung des abgängig gewordenen rollenden Materials, Kleineisenzeugs, der Schienen, Schwellen u. s. w. dienen soll, wogegen die Unterhaltung aus den Betriebseinnahmen zu bestreiten ist. Die Wirkung der Massnahme ist einerseits eine nicht unerhebliche Steigerung der Betriebsausgaben, indem ein beträchtlicher Theil des Mehraufwandes für Unterhaltung und Ergänzung der Bahnanlagen und Betriebsmittel von zusammen 594 463 M. davon herrührt, andererseits eine Vermehrung des Bestandes des Erneuerungsfonds der Stammbahnen von 1 687 818 M. auf 2 602 477 M. Solchen wesentlichen Veränderungen der Grundlagen des Unternehmens gegenüber trat die Wirkung des mit 1878 in Kraft getretenen Reformtarifs so weit zurück, dass in dem Jahresbericht des Directoriums und des Verwaltungsraths derselben näher nicht gedacht wird.

Bevor nunmehr zur Betrachtung der finanziellen Tragweite des Vertrages übergegangen wird, sind zweckmässig die Ergebnisse einiger Erörterungen über den Zustand der Bahn vorauszuschicken.

Zunächst wurde constatirt, dass, abgesehen von einigen Ergänzungen der bestehenden Linien, deren Kosten den Bestand des Baufonds um etwa $1^1/_2$ Millionen Mark übersteigt, und dem 1881 ablaufenden Vertrage über den Betrieb der Angermünde-Schwedter Bahn, welche 1878 einen Zuschuss von 23 000 M. erfordert hat, irgend welche Bau- oder sonstige Verpflichtungen nicht bestehen. Die Bahnanlagen genügen auch einem erweiterten Verkehr; so wird beispielsweise der Berliner Bahnhof, in welchen jetzt bereits die Personenzüge der Nordbahn eingeführt werden, voraussichtlich auch für den Güterverkehr der letzteren ausreichen. Die Bahnanlagen, deren Zustand regelmässiger Prüfung durch die Aufsichtsbehörde unterliegt, befinden sich in gutem Zustande, so dass also ausser im Falle einer sehr erheblichen Steigerung des Verkehrs ausserordentliche Bauaufwendungen nicht zu erwarten sind.

Das gleiche gilt von den Betriebsmitteln. Den Ausführungen eines Mitgliedes, welches die Zulänglichkeit derselben aus dem Grunde anzweifelte, weil die Zahl der Locomotiven und der Güterwagen pro Kilometer hinter dem Durchschnitt der gleichen Betriebsmittel auf den Staatsbahnen zurückbleibe, wurde regierungsseitig durch den Hinweis darauf begegnet, dass der Bedarf an Betriebsmitteln nicht nach der Bahnlänge, sondern nach Umfang und Art des Verkehrs sich richte; dass in dieser Hinsicht die Ausrüstung der Stettiner Bahn den Vergleich mit derjenigen der Staatsbahnen wohl aushalte, ergebe sich aus dem Umstande, dass Locomotiven und Güterwagen der ersteren erheblich weniger Kilometer gelaufen seien, als durchschnittlich die gleichen Betriebsmittel der Staatsbahnen. Auch seien Klagen über Unzulänglichkeit der Betriebsmittel von dem an dem Verkehr betheiligten Publikum nicht erhoben worden.

Schliesslich wurde von der Regierung auf Befragen angegeben, dass die in den Vorlagen aufgeführten Zahlen, soweit sie nicht ausdrücklich als auf Schätzung beruhend bezeichnet seien, auf den von der Aufsichtsbehörde auf ihre Richtigkeit geprüften amtlichen Angaben der Gesellschaftsorgane beruhen.

Das Kaufobject umfasst ausser den Bahnanlagen an zum Bahnbetrieb nicht erforderlichen Grundstücken 161,89 ha nutzbare Ländereien und Gebäude mit einem jährlichen Miethsertrage von zusammen 23 279 M., sowie die verfügbaren Bestände des Bau-, Reserve- und Erneuerungsfonds.

An letzteren sind vorhanden:

a) bei den Baufonds in dem zur Bestreitung der Kosten der verzeichneten Ergänzungsbauten voraussichtlich nicht erforderlichen Betrag von . . . . 1 444 425 M.

b) bei dem Reservefonds in dem nach Abzug der Abfindung der Directoren verbleibenden Bestand von . . . . 473 974 „

c) in den Beständen des Erneuerungsfonds mit 6 682 505 „

8 600 904 M.

Der Kaufpreis besteht neben der selbstschuldnerischen Uebernahme der Prioritäten in der Rente von $4^1/_2$ für die Stammactien, bezw., da bei der Unvortheilhaftigkeit des baaren Liquidationspreises voraussichtlich nur vereinzelte Actien nicht gegen Consols umgetauscht werden dürften, in dem für die Abtretung der Stammactien bestimmten Betrage von 62 145 000 M. 4 pCt. und 10 367 500 M. $4^1/_2$ pCt. tragender Staatsschuldverschreibungen.

Der Nominalbetrag der Abfindung übersteigt sonach denjenigen der Stammactien um 10 367 500 M.; an Rente, bezw. zur Verzinsung der Consols sind jährlich erforderlich 2 951 887,50 M.

Von einer Seite wurde der Kaufpreis als zu hoch bezeichnet. Die Rente bezw. die derselben entsprechende Abfindung übersteige weitaus dasjenige, was die Stammactionäre mit Recht beanspruchen könnten. Hinter dem Erforderniss für die Rente bleibe der Reinüberschuss des Jahres 1878 mit 2 187 308 um nicht weniger als 825 540,50 M. zurück. Das Deficit vergrössere sich um den Betrag von 360 326 M., welcher 1878 an ausserordentlichen Einnahmen aus Coursgewinn und aus Grundstücksverkäufen erwachsen sei, sowie um die Zinsen des Coursverlustes, welcher entstehen würde, wenn die 4 pCt. Prioritäten pari eingelöst werden müssten. Dieser Coursverlust sei auf etwa 3 Millionen Mark, die Verzinsung auf 130 000 M. zu veranschlagen, so dass event. die Verpflichtungen den Ertrag um über 1 300 000 M. überstiegen.

Regierungsseitig werde allerdings für 1879 eine Verminderung der Differenz durch Steigerung der Einnahmen, Einschränkung des Betriebes und Verminderung des Beamtenpersonals in Aussicht gestellt, diese Momente entzögen sich indessen einer sicheren Beurtheilung und seien daher mit grosser Vorsicht in Rechnung zu stellen. Was dagegen die etwaige Besserung der Bilanz durch die Vereinigung der Bahn mit dem System der Staatsbahnen und durch Zinsenersparnis in Folge Convertirung der $4^1/_2$ pCt. Prioritäten anlange, so seien dies Vortheile, auf deren Anrechnung die Stammactionäre keinenfalls Anspruch hätten.

Hiernach sei die Rente mit $4^3/_4$ pCt. jedenfalls zu hoch gegriffen, vielmehr erscheine eine der Dividende für 1878 etwa entsprechende Rente von $3^2/_3$ pCt. angemessen und empfehle es sich daher, mit dem Ankauf dieser Bahn noch zu warten, weil alsdann die Actionäre sich sicher zu billigeren Preisen verstehen würden.

Von den Regierungscommissaren wurde anerkannt, dass es allerdings an sich schwer sei, die künftige Entwickelung eines Eisenbahnunternehmens genau vorauszubestimmen; es sei bei Berlin-Stettin um so misslicher, weil man nur auf die Betriebsergebnisse eines Jahres zurückgehen könne. Ein Beweis für diese Schwierigkeiten biete der historische Verlauf der Verhandlungen. Nach Ablehnung einer höheren Offerte habe die Staatsregierung sich bereit erklärt, über ein Anerbieten, nach welchem $5^1/_3$ pCt. Rente gewährt werden sollte, in Verhandlung zu treten, ohne natürlich diesen Anspruch selbst schon zu concediren. Während der Verhandlung sei die Sistirung der Januarcoupons erfolgt, worauf dann auch die Forderung der Gesellschaft sich erheblich ermässigt habe und auf Grundlage einer Rente von $4^3/_4$ pCt. die Vereinbarung zu Stande gekommen sei.

Im Uebrigen sei bei Beurtheilung der Frage, ob der Kaufpreis angemessen, nicht einseitig in Betracht zu ziehen, welcher Preis demjenigen Werth entspricht, den das Unternehmen für die Actionäre zur Zeit hat; dieser Werth bilde schon aus dem Grunde lediglich die Minimalgrenze für die Preisbemessung, weil den Actionären regelmässig werde mehr geboten werden müssen, um sie zur Abtretung der Bahn zu bewegen. Es sei vielmehr zugleich und zwar in noch höherem Masse entscheidend, wieviel die Bahn dem Staate werth sei; wie jener die Minimal-, so bilde dieser Werth die Maximalgrenze für den finanziell angemessenen Kaufpreis.

Wenn nun auch bei Beurtheilung der künftigen Entwickelung der Berlin-Stettiner Bahn nur die Betriebsergebnisse des Jahres 1878 zum Anhalt dienen können, so sei es doch völlig unrichtig, anzunehmen, das Unternehmen werde dauernd so wenig günstige Ergebnisse liefern, wie in diesem Jahre. Denn letzteres sei ein ausnahmsweise ungünstiges gewesen.

Abgesehen von der allgemeinen wirthschaftlichen Calamität komme in Betracht, dass der Verkehr der neuen, mehr als ein Drittel der Gesammtlänge umfassenden Linien noch weitaus nicht zur normalen Entwickelung gelangt und dass andererseits es Mangels an Erfahrungen nicht möglich gewesen sei, den Betrieb dem unerwartet geringen Verkehre anzupassen. Nach beiden Richtungen sei schon für 1879 eine entschiedene Besserung zu erwarten. Nachdem nunmehr auch die Betriebsergebnisse des Octobers vorlägen, nach welchen die provisorische Einnahme der ersten 10 Monate die definitive Einnahme der 10 ersten Monate des Vorjahrs um über 145 112 M. übersteige, sei mit Rücksicht darauf, dass die definitive Einnahme regelmässig um 2 pCt. höher sei als die provisorische, mit Sicherheit zu erwarten, dass die Betriebseinnahme des laufenden Jahres diejenige des Jahres 1878 um mehr als den in den Vorlagen ausgeworfenen Betrag von rund 310 000 M. übersteigen werde.

Der Ansatz für die Minderausgaben in Folge der Vereinfachung des Personenverkehrs auf den Hauptlinien und der Einrichtung von Secundärbetrieb auf den Bahnen Ducherow-Swinemünde, Angermünde-Schwedt und Angermünde-Frankfurt mit zusammen 288 300 M. beruhe allerdings nur auf Schätzung der Direction, die Prüfung derselben habe aber ergeben, dass namentlich in Vergleich mit den auf den Hinterpommerschen Bahnen wirklich erzielten Ergebnissen bei der Schätzung ungemein vorsichtig zu Werke gegangen und demzufolge an dem wirklichen Eintritt der angenommenen Ersparniss nicht zu zweifeln sei.

Der als Ersparniss in Folge von Verminderung des Beamtenpersonals eingestellte Betrag von 216 000 M. endlich stelle die in Folge der bereits stattgefundenen Entlassungen wirklich eingetretene Ermässigung des Personalaufwandes dar. Hiernach dürfe als sicher angenommen werden, dass die in den Vorlagen auf 310 000 M. angenommene Unterbilanz für 1879 hinter diesem Betrage zurückbleiben und mit dem Uebergang auf den Staat durch Verminderung der Kosten der Centralverwaltung um etwa 200 000 M., durch Minderausgaben an den Uebergangsstellen etc. und bessere Ausnutzung der Betriebsmittel eine solche gänzlich verschwinden werde.

Diesen Ausführungen wurde aus der Mitte der Commission von mehreren Seiten, sowohl betreffs der allgemeinen Grundlagen für die Beurtheilung des Kaufpreises, als der besonderen Ausführung beigetreten. Es wurde dabei darauf hingewiesen, dass, abgesehen von denjenigen Bemerkungen, welche in dem allgemeinen Theil über die rechtliche und practische Seite der Frage, ob die Prioritätenbesitzer bei dem Eigenthumsübergang der Bahn die Rückzahlung des Nominalbetrages zu verlangen berechtigt seien, gemacht sind, der etwaige Ausfall bei der Kündigung der 4 pCt. tragenden Papiere weit überwogen werde durch den Zinsgewinn bei Convertirung der $4^1/_2$procentigen Prioritäten im Betrage von 58 621 500 M. in Consols und dass der Staat, wenn die Betriebsergebnisse zur Verzinsung der Abfindung der Actionäre ausreichen, ohne jede Gegenlast die Capitalsvermehrung, welche in der privilegienmässigen Amortisation liegt, die verfügbaren Fonds von 8,6 Millionen Mark und den nicht zu Bahnzwecken erforderlichen Grundbesitz erlange. Von anderer Seite wurde auf die Bemerkung, dass der Ueberschuss der Bahn von etwa 15 000 M. auf das Kilometer im Jahre 1877 auf etwas mehr als 6 000 pro Kilometer im Jahre 1878 gesunken sei, bei einem wiederholten solchen Sinken der Ergebnisse mithin ganz in Frage gestellt werde, durch den Hinweis darauf entgegnet, dass jenes Sinken im Wesentlichen in der Steigerung des Anlagecapitals von 48 auf 86 Millionen Mark und der Vermehrung der Bahnlänge von 224 auf 347 km ohne entsprechende Mehreinnahme seinen Grund habe, mithin eine Wiederholung des Vorganges nicht zu befürchten sei. Dagegen sei aber eine wesentliche Steigung der Einnahme und zwar auch ohne unzulässige Concurrenz mit der Breslau-Freiburger Bahn mit dem Augenblick, wo durch den Uebergang der Stettiner Bahn an den Staat dem letzteren gleichfalls eine zusammenhängende Linie von Stettin nach Schlesien bis zur Landesgrenze zur Verfügung stehe, und von dem Erwerb der Berlin-Stettiner Bahn nicht minder eine wesentliche Besserung der Erträge der Berlin-Dresdener Bahn zu erwarten. Hiernach erscheine der Schluss gerechtfertigt, dass, wenn der Ankauf der Berlin-Stettiner Bahn auch minder günstig sei, als die Geschäfte mit Köln-Minden und Magdeburg-Halberstadt, doch nicht eine dauernde Belastung der Staatscasse, vielmehr noch ein Ueberschuss zu gewärtigen sei und dass demnach aus der finanziellen Seite des Vertrages wesentlich Bedenken gegen demselben nicht herzuleiten seien.

Was nun den Vertrag im Einzelnen angeht, so wurde anerkannt, dass, wenngleich derselbe abweichend von den übrigen Verträgen, sich nicht selbst als Statutänderung bezeichnet, hierin ein Bedenken gegen die Rechtsgültigkeit nicht zu erkennen sei, weil die Beschlussfassung unter den für Statutänderungen vorgeschriebenen Formen erfolgt, der Vertrag in der Einladung und dem Protocoll auch ausdrücklich als solche aufgeführt ist.

Abgesehen von den im allgemeinen Theil behandelten Rechtsfragen gab der Vertrag im Uebrigen nur bezüglich der Abfindung der Directoren und der Stellung der Beamten zu Erörterungen Anlass.

Das Directorium der Gesellschaft besteht zur Zeit aus 11 Personen, 3 Directoren, 4 kaufmännischen Mitgliedern, 4 Hilfsarbeitern; die ersteren 3 beziehen 15 000, 13 800, 13 500 M. jährliches Gehalt, sind bis Ende 1885 bezw. 1886 und 1886 angestellt und nach den in der Städteordnung gegebenen Normen, mindestens also mit dem halben Gehalt, pensionsberechtigt. Die auf 4 Jahre gewählten kaufmännischen Mitglieder beziehen je 3 000, die Hilfsarbeiter 9 600, 9 900, 6 600 und 6 600 M. im Jahr; die letzteren sind bis Ende 1889, 1888, 28. Februar 1882 und 31. März 1881 angestellt.

In den Staatsdienst treten ein Director bei einem bisherigen Gehalte von 13500 M. und die ad 1, 3 und 4 aufgeführten Hilfsarbeiter unter Ermässigung der Competenzen auf 6 060, 5 460, 3 000 und 3 600 M. über.

Die Mitglieder und Hilfsarbeiter haben mit der Gesammtabfindung von 908 000 M. sich als völlig abgefunden erklärt.

Die Abfindung soll aus dem Reservefonds aus dem Grunde entnommen werden, weil letzterer nach den Statuten, nach welchen seine Bestände auch zur Deckung von Mindereinnahmen bestimmt sind, nicht in seinem ganzen Betrage als Reservefonds im engeren Sinne, sondern zum Theil als zurückgelegte Dividende, auf welche mithin die Actionäre Anspruch gehabt hätten, anzusehen ist. Würde der Antheil, welcher nach der Vereinbarung zwischen Staat und Gesellschaft als Dividende anzusehen ist, nicht zur Abfindung der Directoren, sondern zur Vertheilung verwendet, so würde auf die Stammactie etwa 9 M. oder etwa $1^1/_2$ pCt. entfallen.

Von einer Seite wurde bestritten, dass die Stellung der Directoren eine abweichende Behandlung namentlich im Vergleich zu den gleichfalls auf längere Zeit angestellten Beamten bedinge. Sie seien durch den Umstand, dass sie gewählt werden, sicher nicht besser gestellt als die übrigen, deren Anstellung durch das Directorium erfolge. Andere Mitglieder hielten die Abfindung für zu hoch; wenn man erwäge, dass nur für die Differenz zwischen dem gegenwärtigen Einkommen und dem Gehalt bei event. Uebertritt in den Staatsdienst zu entschädigen sei, so genügten 150 000 M. im Ganzen.

Von mehreren Seiten wurde dieser Auffassung entschieden widersprochen. Die Directoren als selbstständige Leiter des gesammten Unternehmens erlitten durch den Uebergang desselben an den Staat allerdings eine so vollständige Umwälzung ihrer Gesammtstellung, dass man ihnen weder ohne Weiteres den Uebertritt in den Staatsdienst zumuthen, noch ihnen eine angemessene Entschädigung für die verlorenen Vortheile versagen könne. Bei Bemessung der Entschädigung dürfe ferner nicht die Zeit des gegenwärtigen Engagements zu Grunde gelegt werden; denn nach den bisherigen Erfahrungen bei allen Privatbahnen sei, ausser im Fall der Invalidität, die Wiederwahl der Directoren stets erfolgt, sodass die Stellung thatsächlich als eine lebenslängliche gelten dürfe. Auch sei nicht ausser Acht zu lassen, dass die minder besoldeten Mitglieder gleichzeitig für die Aussicht zu entschädigen seien, in die besser dotirten Stellen des Directoriums aufzurücken. Von solchen Erwägungen ausgehend, komme man zu dem Schluss, dass die für das Directorium ausgeworfene Entschädigung zwar reichlich, aber nicht übertrieben hoch bemessen und dass demnach aus der hierüber getroffenen Vereinbarung ein Bedenken gegen die Genehmigung des Vertrages um so weniger herzuleiten sei, als die Abfindung aus andernfalls den Actionären zur freien Verfügung zufallenden Mitteln, in Wirklichkeit also auf Kosten der Gesellschaft, erfolge.

Was die übrigen Beamten anlangt, so ist die Mehrzahl derselben auf Kündigung von 4 Wochen bis 6 Monat, eine geringe Zahl von höheren Beamten auf Zeit, höchstens auf 10 Jahre, angestellt. Bezüglich dieser Beamten wiederholten die Vertreter der Staatsregierung die bereits oben gedachte Erklärung, dass aus dem Uebergang der Bahn an den Staat ein Anlass zur Kündigung nicht genommen werden und dass den auf Zeit angestellten Beamten nach Ablauf des Dienstvertrages der Uebertritt in den Staatsdienst mit derjenigen Anciennetät freistehen solle, welche sie haben würden, wenn sie die im Dienst der Gesellschaft verbrachte Zeit im Staatsdienst gestanden hätten.

Von der Commission wurde anerkannt, dass das beabsichtigte Verfahren auch den letztgedachten Beamten gegenüber, deren Dienstverhältnisse selbst durch den Uebergang an den Staat eine wesentliche Aenderung nicht erleiden, den Anforderungen der Billigkeit entspreche. Schliesslich wurden die ersten 3 Paragraphen des Vertrages gegen 3, die übrigen und der Vertrag selbst gegen 6 Stimmen angenommen.

B. Köln-Mindener Eisenbahn.*)

Bei der Berathung des für den Ankauf des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens vorbereiteten Vertrages ging die Commission wesentlich von folgenden thatsächlichen Grundlagen aus.

Die Köln-Mindener Eisenbahn, bekanntlich ein altes seit 1847 im Betriebe befindliches Unternehmen, gegründet mit

*) Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Grimm.

kaufmännischer Umsicht und Solidität, geleitet mit technischem und finanziellem Geschicke, repräsentirt heute einen Complex von Bahnlinien, dessen wirthschaftliche Bedeutung ihm eine der ersten Stellen unter den Deutschen Privatbahnen anweist.

Die alte Hauptlinie der Bahn, welche von Köln, dem commerciell wichtigen Centralpunkte, durch die reichen Kohlengebiete der Ruhr über Hamm, Bielefeld nach Minden führt, wo die Hannöverische Staatsbahn die Verbindung nach dem Osten weiter vermittelt, ist ein Glied der Kette von Bahnen, welche den Hauptverkehrsweg von Osten nach Westen, von Köln nach Berlin, den internationalen Verkehr der Routen von London und Paris nach Berlin und Petersburg beherrscht.

Zahlreiche Zweigbahnen vermitteln überall den Anschluss der Hauptindustrie- und Verkehrsplätze des Niederrheins und Westfalens mit der Hauptlinie, insbesondere aber sind die wichtigsten Gruben des Ruhrer Kohlengebietes in längeren und kürzeren Eisensträngen der Hauptbahn in der Zahl von 189 Anschlussbahnen, welche theils der Gesellschaft, theils Privaten gehören, attachirt und geben den Linien eine hervorragende commercielle und wirthschaftliche Wichtigkeit.

Das Streben der alten Hauptlinie, das Gebiet ihres Verkehres nach verschiedenen Richtungen hin zu erweitern, hat zunächst zum Ausbau der Bahn geführt, welche von Oberhausen nach der Holländischen Landesgrenze in der Richtung auf Arnheim führt und welche das nothwendige Mittelglied der Verbindung der Hauptbahn sowohl nach Köln als nach Berlin hin mit den Niederländischen Handelsemporien Rotterdam und Amsterdam bildet und die Bedeutung der Bahn für den internationalen Verkehr wie für die Deutsche Aus- und Einfuhr wesentlich steigert.

In nicht minder bedeutungsvoller Weise hat das Köln-Mindener Unternehmen seinen Arm nach dem Südwesten ausgestreckt und die Linie Deutz-Giessen hergestellt mit einer Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen und einer dem Güterverkehr dienenden Verbindung von Dillenburg ab nach den bedeutendsten Eisengruben der Lahn. Hierdurch ist die directe Verbindung des Ruhrer Kohlenreviers mit den reichsten Eisenerzlagern Deutschlands an der Lahn ins Leben gerufen. Die Massentransporte in Kohlen und Eisen, welche solchergestalt der Bahn zugeführt werden, sind von der höchsten Bedeutung.

Das jüngste und umfangreichste Unternehmen, welches als dritter Haupttheil der ursprünglichen Anlage beigefügt ist, bildet die Linie Venlo-Hamburg. Ueber Wesel, Münster, Osnabrück führt diese Eisenbahn nach Bremen und von da nach Harburg und Hamburg. Wie dieselbe auf der einen Seite den Verkehr dieser wichtigen Deutschen Seestädte mit dem Centralpunkte Köln hauptsächlich vermittelt, welcher von hier aus in zahlreiche Adern sich verzweigt, so gewinnt sie eine wesentliche Bedeutung durch die Aufschliessung eines neuen Absatzgebietes für die Kohlenbergwerke der Ruhr. Solchergestalt stellt das Gesammtnetz der Köln-Mindener Eisenbahn ein Verkehrsgebiet dar, welches dem durchgehenden Personenverkehr Berlin-Köln-Paris, Hamburg-Köln und Amsterdam-Deutz-Frankfurt a./M. dient, und in seinem Güterverkehre, dem Schwerpunkte des gesammten Transportes, vorzugsweise die gewaltigen Massen an Kohlen und Coacs bewegt, welche allein über ein Drittheil der Gesammteinnahme der Bahn mit über 16 Mill. Mark liefern.

Die finanzielle Unterlage des Unternehmens hat den Vorzug, dass sie frei von verwickelten Beziehungen und Verpflichtungen der Gesellschaft ist. Es verdient hervorgehoben zu werden, dass die beiden Bahnlinien, für welche eine Bauverpflichtung übernommen, von Bahnhof Botrop und die von Herford nach Detmold bereits in Ausführung begriffen und eine zur Deckung der Kosten genehmigte Prioritätsanleihe noch nicht emittirt ist.

Das Actiencapital hat 1865 seine ursprüngliche Höhe von 39 Millionen auf den dreifachen Betrag von 117 Mill. Mark erhoben und zwar sind im Betrage des einen Drittheils diejenigen Rechte des Staates durch Zahlung von 39 Mill. Mark. abgefunden, welche derselbe durch seine ursprüngliche Betheiligung an dem Unternehmen und auf Erwerb desselben mittelst Amortisation der Bahn hatte. Die Anlagefonds im Uebrigen hat die Gesellschaft durch Ausgabe einer Reihe von Prioritätsanleihen beschafft und zwar in einer Höhe von:

129 000 000 M. zu 4 pCt. verzinslich,
280 273 500 „ „ $4^1/_2$ „ „
10 500 000 „ „ 5 „ „

Von diesen Beträgen sind 22 491 700 noch nicht begeben und 17 625 300 bereits amortisirt, so dass sich 329 656 500 M. der Köln-Mindener Eisenbahnprioritäten noch im Umlaufe befinden.

In Bezug auf diese Prioritäten liegt der Gesellschaft nach den Allerhöchsten Privilegien die Pflicht der Amortisation zu $^1/_2$ pCt. des Anlehenbetrages nebst des auf die amortisirten Obligationen entfallenden Zinsbetrages ob und steht derselben das Recht zu, den Amortisationsfonds zu verstärken und die Anlehen mit sechsmonatlicher Frist zu kündigen.

Auf dieses Recht hat die Gesellschaft in Betreff der Summe von 60 Millionen der VI. Emission der Prioritäten dadurch verzichtet, dass sie in einem mit der Discontogesellschaft in Berlin abgeschlossenen Begebungsvertrage und nachdem diese ihre Rechte auf die Norddeutsche Bank in Hamburg übertragen, mit den letzteren abgeschlossenen Vertrage sich zu einer Tilgung des Anlehens in 57 Annuitäten verpflichtet hat. Es wurde Seitens des Vertreters der Staatsregierung die Rechtsverbindlichkeit dieses Verzichtens der Gesellschaft auf frühere Amortisation nicht bezweifelt.

Die Verpflichtung der Gesellschaft zur Amortisation ist bei den Prioritäten der III. Emission A und B auf die Betriebsüberschüsse der aus dem Erlöse dieses Anlehens erbauten Strecke Oberhausen-Arnheim beschränkt und dieselbe Beschränkung tritt ein für die Anlehen der IV. Emission, aus welcher die Linie Deutz-Giessen erbaut ist, mit der Massgabe, dass die Amortisation aus dem Reinertrage nach Verzinsung des Anlagecapitals zu 4 pCt. mit $^1/_2$ pCt. zu erfolgen hat.

Für die feste Rheinbrücke amortisirt der Staat mit einer festen Zahlung von 115 545 M. und erwirbt nach Amortisation des entsprechenden Theiles des Anlehens IV. Emission, welches sich nach den Erklärungen des Regierungscommissars auf circa 10 Millionen Mark — die Verhandlungen über Feststellung dieses Vertrages seien noch nicht abgeschlossen — beziffere, das Eigenthum an derselben.

Die finanziellen Beziehungen des Staates zu dem Unternehmen waren seit der Begründung desselben vielfach und intime.

Es ist bereits hervorgehoben, dass dem Staate, welcher $^1/_7$ der ursprünglichen Actien (39 000 000 Mark) übernommen, das Recht des Erwerbes mittelst Amortisation eingeräumt war und er gegen eine Entschädigung von 39 Millionen Mark, welche ihm baar bezahlt wurden, auf dieses Recht verzichtet hat. Es wurden bei dieser Gelegenheit dem Staate für die ursprünglich übernommenen Actien im Betrage von 5 580 000 M. und die kraft des Amortisationsrechtes dazu erworbenen im Betrage von 2 007 000 M. 7 587 000 neue Actien zugetheilt, welche bis auf den Betrag von 1 746 600 M. inzwischen veräussert sind. Daneben war dem Staate ein Anspruch auf $^1/_3$ des gesammten Reingewinnes über 5 pCt. des Actiencapitals eingeräumt und dieses Recht, welches dem Staate bis zum Jahre 1878 im Ganzen eine Intrade von 37 309 059 M., im Jahre 1878 988 131 M. gewährt hat, besteht noch jetzt fort. Dagegen hatte der Staat seinerseits verschiedene Zinsgarantien übernommen, von denen nur die für die IV. Emission der Linie Deutz-Giessen noch in Wirksamkeit ist. Diese Garantie, der Summe nach beschränkt, bezieht sich auf die Verzinsung bis zu 3½ pCt. Der Staat hat in Folge dessen Zuschüsse von nahezu 8 Millionen geleistet und die Voraussetzung des Erlöschens der Zinsgarantie — Ablauf einer 10jährigen Frist, während welcher Zuschüsse nicht geleistet werden — ist noch nicht eingetreten, weil 1873 und 1874 noch Zuschüsse geleistet sind

Dem Staate stehen schliesslich noch die Ankaufsrechte in Betreff der Bahnlinien von Oberhausen nach der Holländischen Landesgrenze und der von Deutz nach Giessen zu, gegen Zahlung des sich auf circa 116½ Millionen beziffernden Anlagecapitals, sowie weiter in Betreff der festen Rheinbrücke bei Köln nach Zahlung des Anlagecapitals, welches nach Obigem noch nicht vollständig berechnet ist, abzüglich der bereits geleisteten Amortisation, die bis Ende 1878 3 956 700 M. betragen hat.

Indem die Commission unter Zugrundelegung der vorstehend geschilderten Verhältnisse zur Prüfung der Frage schritt,

in welchem Verhältnisse der an die Gesellschaft zu zahlende Kaufpreis zu dem Kaufobjecte stehe,

so wurden zunächst folgende Thatsachen näher erörtert:

1. Der Kaufpreis setzt sich folgendergestalt zusammen aus:

a) der Summe, welche für das Actiencapital von 117 Millionen mit dem Aufschlage von 50 pCt. in Preussischen Consols und der baaren Zuzahlung von 1 pCt. besteht und sich einschliesslich des Courverlustes der Consols für die Baarzahlung auf 176 720 000 M. in 4 pCt. Consols beziffert. Es wurde hierbei bemerkt, dass der für den Fall der Liquidation vertragsmässig vom Staate zu zahlende Preis auf nur 136 500 000 M. vereinbart sei, diese Summe jedoch keine reale Bedeutung habe, weil die weitaus überwiegende Mehrzahl der Actionäre selbstverständlich von der staatsseitig zu machenden Offerte von 150 pCt. bis zur Liquidation bereits Gebrauch gemacht haben und der letztere Kaufpreis daher wesentlich die Bedeutung eines ziffermässigen Ausgleichs mit den wenigen zurückgebliebenen Actien gewinnen würde;

b) dazu trete die Uebernahme der nach obigen Darlegungen im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen von 329 656 500 M. mit Uebernahme aller Verpflichtungen, welche der Gesellschaft obliegen und welche, wie oben dargelegt, in der Verbindlichkeit zur Amortisation von ½ pCt. und dem Rechte der beliebigen Erhöhung der Amortisation, sowie der Kündigung der Anlehen bestehen mit der Modification bei den Anlehen der VI. Emission, welche oben dargelegt ist;

c) endlich müsse eine schwebende Schuld von 9 962 733 M., welche für bauliche Zwecke aufgewendet ist, übernommen werden. Hiernach betrage der Kaufpreis 516 339 233 M. Es wurde schliesslich darauf hingewiesen, dass die vom Staate seither bezogene

Superdividende, welche oben erwähnt, künftig in Wegfall kommen werde.

2. Die eingehende Prüfung des diesem Kaufpreise gegenübertretenden Kaufobjectes führte zunächst zu der Frage, wie die Bahnanlagen in baulicher Beziehung beschaffen, ob dieselben im betriebsfähigen Zustande und ausserordentlicher, für das finanzielle Resultat der folgenden Jahre in's Gewicht fallenden Ausgaben nicht bedürftig seien.

Seitens des Vertreters der Staatsregierung wurde hervorgehoben, dass der bauliche Zustand des Bahnplanums, des Oberbaues und der Hochbauten ein in jeder Richtung zufriedenstellender sei, besondere und ausserordentliche Ausgaben nicht bevorständen. Namentlich wurde das angeregte Bedenken, ob die Anlage eines zweiten Geleises in erheblicher Ausdehnung als nothwendig bevorstehe, dahin von dem Regierungscommissarius beseitigt, dass den dermaligen Betriebsverhältnissen die vorhandenen Geleisanlagen vollständig genügten und wenn gesteigerter Verkehr die Anlage weiterer Doppelgeleise erfordere, in solchem selbst die Compensation der dafür zu machenden Ausgaben liegen würde.

Das Betriebsmaterial, namentlich das rollende Material an Locomotiven und Wagen, wurde als im besten Zustande befindlich, den Verkehrsverhältnissen vollauf entsprechend bezeichnet und insbesondere darauf hingewiesen, dass der Ende 1878 auf 13 228 587 M. angewachsene Erneuerungsfonds die genügende Garantie und ausreichende Mittel für die Instandhaltung des Betriebsmaterials gewährt habe.

Es wurde in Folge eines geäusserten Bedenkens seitens des Vertreters der Staatsregierung namentlich hervorgehoben, dass das Betriebsmaterial für den Personenverkehr im Verhältnisse zu dem der Staatsbahnen eine geringere Tranportaufgabe gehabt und demnach als vollständig ausreichend anzuerkennen sei.

Der Ersatz des Materials erfolge aus dem Erneuerungsfonds, welcher gemäss der Regulativbestimmungen nach Massgabe des Verschleisses des Materials in wechselnder Höhe zurückgelegt werde und bis 1878 eine Summe erreicht habe, welche die Reservirung genügender Mittel für die Instandhaltung des Materials nachweise.

Das Kaufobject, welches die gesammten Bahnanlagen mit allem Zubehör, das rollende Material und sämmtliche Fonds der Gesellschaft umfasse, könne, wie allgemein anerkannt wurde, einer directen Schätzung weder in seinen einzelnen Bestandtheilen, noch in seiner Gesammtheit als Eisenbahnunternehmen unterworfen werden; es seien mithin diejenigen indirecten Werthermittelungen allein heranzuziehen, welche in Folgendem dargestellt sind.

A. Nach dem Massstabe des Werthes, welchen die Gesellschaft selbst auf das gesammte Unternehmen verwendet, erscheine der Kaufpreis den Aufwendungen gleichstehend, welche die Gesellschaft selbst gemacht, wobei hervorzuheben, dass in diesen Aufwendungen die dem Staate 1865 gezahlten 39 Millionen enthalten, und die den Actionären über den Paripreis der Actien gewährte Vergütung von 59 720 000 M. hinzugerechnet sei, abzüglich jedoch der amortisirten Prioritäten von 17 Millionen Mark. Diesen Summen, um welche die eigenen Aufwendungen der Gesellschaft durch den Kaufpreis überstiegen würden, ständen gegenüber die Werthsteigerungen, welche das Grundeigenthum seit der Anlage der Bahn in erheblichem Grade erfahren habe, sowie die Aufwendungen aus den Betriebsüberschüssen.

Man war darüber einverstanden, dass dieses Werthermittelungsmoment auf Grund der Kosten der Bahnanlagen für sich allein keine entscheidende Bedeutung habe und nur in Verbindung mit dem

B. zweiten Massstabe des Werthes, dem Rentenertrage des Unternehmens, eine relative Bedeutung erhalte. Diesem zweiten Momente sei daher die volle Aufmerksamkeit zuzuwenden. Wenn in dieser Beziehung die früheren Jahre einen ungemein hohen Ertrag abgeworfen und der als Reingewinn — Dividende — vertheilte Ueberschuss noch im Jahre 1865 den Betrag von $17^2/_3$ pCt. erreicht habe, so sei zu beachten, dass von diesem Jahre an das Stammactiencapital auf den dreifachen Betrag erhöht, dann aber seit dem Jahre 1875 die neueste und ausgedehnteste Bahnanlage Venlo-Hamburg dem Betriebe übergeben worden, und damit die Reineinnahme der Bahn erheblich herabgedrückt worden. Während bis 1874 die Dividende eine wechselnde gewesen, habe dieselbe seitdem eine sinkende Tendenz gehabt, welche jedoch 1878 zu einer nicht unerheblichen Steigerung des Reinertrages und der Dividende übergegangen sei. Werde die Einnahme von 1878 einer Rentabilitätsberechnung zu Grunde gelegt, so ergeben sich folgende ziffermässige Thatsachen:

Die Betriebseinnahmen betrugen 1878 .	50 608 952 M.
dazu die Reserve aus dem Betriebsüberschusse des Jahres 1876	364 624 „
vom Staate zu zahlender Betrag für die Amortisation des Anlagecapitals der festen Rheinbrücke .	115 356 „
Uebertrag	51 088 932 M.

Uebertrag		51 088 932 M.
Die Betriebsausgaben einschliesslich der Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds betragen		24 645 612 „
der Betriebsüberschuss beläuft sich auf . . .		26 443 320 M.
Davon gehen ab zur Verzinsung		
a) der Prioritätsobligationen . . .	14 288 215 M.	
b) der schwebenden Schuld der Baufonds	376 709 „	
	14 664 924 M.	
zur Amortisation	2 127 168 „	
insgesammt		16 792 092 „
bleibt Reingewinn		9 651 228 M.
Derselbe ist verwendet, wie folgt:		
1. Reserve zur Amortisation des Anlagecapitals von Oberhausen-Arnheim		82 328 „
von Deutz-Giessen		414 457 „
		496 785 M.
2. Tantième:		
a) an die Direction		250 000 „
b) an den Administrationsrath		91 560 „
3. Superdividende des Staates		988 131 „
4. Eisenbahnsteuer		453 752 „
5. 6,3 pCt. Dividende an die Actionäre		7 371 000 „
Summe wie oben		9 651 228 M.

Nach diesem Abschlusse übersteige die den Actionären gezahlte Dividende die Verzinsung der denselben zu gewährenden Abfindung zum Betrage von 7 068 800 M. um 302 200 M. Daneben würde nach dem Uebergang der Eisenbahn auf den Staat sich die dem Administrationsrath gewährte Tantième von 91 560 M. auf 30 000 M., also um 61 560 M. ermässigen; auch die den Directoren zugeflossene Tantième von 250 000 M. würde sich auf die den Mitgliedern einer Staatsbahndirection zu gewährenden Competenzen von rot. 55 000 M., also um 195 000 M. reduciren.

Auf Grundlage der Betriebsergebnisse von 1878 würde nach dem Ankauf der Bahn durch den Staat sich ein Betrag von jährlich 558 760 M. ergeben, um welchen die Einnahmen die Ausgaben überstiegen und in welcher Summe der Vortheil ausgedrückt sei, den der Staat bei einem Ankauf der Bahn machen würde.

Inwiefern nun die Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1878, welche in den vorläufigen Abschlüssen von 1879 ihre Bestätigung fänden, in der That dergestalt als normale und bleibende bezeichnet werden können, um sie der Schätzung der Rentabilität der Bahn überhaupt zu Grunde zu legen, lasse sich selbstverständlich mit Bestimmtheit nicht feststellen, allein es seien die dafür geltend gemachten Gründe beachtenswerth und haben in keiner Weise Widerlegung gefunden.

Es wurde in dieser Richtung hervorgehoben:

1. dass der Zustand der Bahnanlagen ein dergestalt geordneter und den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechender sei, dass ausserordentliche Ausgaben, welche den Reinertrag wesentlich herabdrückten, nicht zu erwarten ständen, wie dies oben im Näheren bereits dargelegt worden;

2. die allgemeinen oben angeführten Verhältnisse des Unternehmens in seiner wirthschaftlichen Bedeutung sicherten demselben nicht allein einen steigenden Verkehr und eine dadurch erhöhte Einnahme, sondern es liesse sich für die Zukunft insbesondere mit grösster Wahrscheinlichkeit eine immer steigende Bewegung der bedeutenden Massen, welche die Montanindustrie den Bahnen zuführe, prognosticiren, wobei von einer Seite hervorgehoben wurde, dass eine richtige, billige Tarifirung zur Steigerung der Einnahmen aus dem Verkehre wesentlich beitragen würde;

3. speciell komme für die finanziell getrennt berechnete Linie Deutz-Giessen in Betracht, dass dieselbe seit 1874 Zinsen und Amortisationsbeträge aus ihren Betriebsüberschüssen gedeckt habe und die in 1878 gegenüber von 1874 auf 1 324 000 M. ermässigten Ausgaben den Normalstand der letzteren bezeichneten, irgend ein Grund zum Herabsinken der Einnahmen unter die der letzten drei Jahre nicht vorauszusehen sei;

4. die Einnahmen der Venlo-Hamburger Bahn befänden sich seit der Eröffnung in einer steten Steigerung und seien von 12 097 067 M. des ersten Betriebsjahres 1875 auf 16 494 198 M. in 1878 in die Höhe gegangen, eine Verkehrsentwickelung, welche auch für 1879 angenommen werden könne. Wenn auch inmittelst die in diesem Jahre eröffnete Concurrenzbahn der Rheinischen Bahn von Duisburg nach Quakenbrück der Venlo-Hamburger Bahn einen Theil ihres Verkehres entziehe, so sei mit Rücksicht darauf, dass der Verkehr der Nordseehäfen Hamburg und Bremen mit dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen- und Industriegebiete erst 1875 durch die Linie Venlo-Hamburg ins Leben gerufen worden, anzunehmen, dass dieser Verkehr eine so erhebliche Entwickelung nehmen werde, dass eine theilweise Concurrenz, welche ohnehin wesentlich nur nach den Linien der Rheinischen Bahn hin stattfände, der Steigerung der Einnahmen keinen Abbruch thun werde. Es wurde hierbei von einer Seite noch

darauf besonders hingewiesen, dass die Concurrenz der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahn um so weniger zu fürchten sei, als diese selbst sich in kurzer Zeit dem Staate zum Kaufe anbieten würden;

5. die Köln-Mindener Stammbahn habe zwar ein allmäliges Sinken der Einnahmen erkennen lassen, die aber 1878 einem erheblichen Aufschwunge Platz gemacht; insbesondere sei die Gestaltung des Verhältnisses der Ausgaben ein sehr günstiges und zugleich, wie von dem Regierungscommissar anerkannt wurde, ein den normalen Zuständen durchaus entsprechendes;

6. insbesondere aber müsse, um die künftige Rentabilität des Unternehmens, wenn es erst für den Staat erworben worden, richtig zu beurtheilen, darauf hingewiesen werden, dass der Geschäftsverkehr mit den Staatsbahnen sich vereinfache und damit eine erhebliche Ersparniss der Ausgaben eintrete und dass nicht blos in der höheren Leitung eine Vereinfachung und Kostenersparniss, sondern namentlich eine solche auf den jetzt bestehenden Uebergangsstationen mit der Staatsbahn eintreten werde.

Die Frage über den Umfang der mit den Directoren der Köln-Mindener Gesellschaft zu vereinbarenden Entschädigung und das geäusserte Bedenken, ob diese Summe nicht zu hoch beziffert sei, gab dem Vertreter der Staatsregierung Veranlassung zu der Erklärung, dass bei der Direction 7 Mitglieder vorhanden, von welchen eines vom Staate angestellt werde. Diese Directoren bezögen eine Tantième, die im Jahre 1878 250 000 M. betrug. Der auf das staatsseitig angestellte Mitglied entfallende Antheil werde nach Abzug des Staatsdienstgehaltes des Beamten zu Wegebauten im Interesse und Bezirke des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens verwendet.

Es wurde weiter ausgeführt, dass das Recht der Directoren, welche zwar nur auf Zeit gewählt, aber doch regelmässig wiedergewählt würden, auf den Bezug der Tantième ein wohlbegründetes Privatrecht, die Entschädigungspflicht der Gesellschaft ausser Zweifel stehe und das Mass derselben mit 1 500 000 M. gegenüber der jährlichen Dividende nicht als ein zu hoch gegriffenes angesehen werden könne.

Die Uebernahme bezw. Ernennung von 4 Directionsmitgliedern und 4 Hülfsarbeitern in den Staatsdienst unter Boobachtung ihrer seitherigen Aciennetätsverhältnisse vermindere den Umfang der Entschädigungssumme.

Von dem Vertreter der Staatsregierung wurde, einem geäusserten Bedenken gegenüber, hierbei die Erklärung abgegeben, dass die Staatsregierung die Absicht habe, den Sitz der Direction in Köln zu belassen, vorbehaltlich der Befugniss, einzelne Zweige des Unternehmens von der Direction abzuzweigen und eventuell Zweige anderer Unternehmungen dieser Direction zuzulegen. Die Verhältnisse wiesen darauf hin, Köln zum Sitze einer grossen Staatseisenbahndirection zu machen.

C. Als ein drittes, wenngleich untergeordnetes indirectes Schätzungsmoment wurde in der Commission der Werth erwähnt, welchen die Eigenthümer der zu veräussernden Bahn selbst diesem Unternehmen beilegen und welcher in den Verhandlungen mit denselben dahin ihren Ausdruck gefunden, dass dieselben von weitergehenden Forderungen einer baaren Zuzahlung von 5 pCt. pro Actie nur nach langem Widerstreben Abstand genommen, diese Zuzahlung auf das staatsseitig gemachte Gebot von 1 pCt. beschränkt, die in 4proc. Consols auszuzahlende 6proc. Rente aber als die letzte Grenze ihres Zugeständnisses bezeichnet haben.

Es wurde auch der Umstand einer Erörterung unterzogen, dass der Börsencours der Stammactien im April dieses Jahres beim Beginn der Unterhandlungen des Staates mit der Gesellschaft ca. 110 pCt. betragen und seit den Verhandlungen die Höhe von 140 pCt. und darüber erreicht hätte. Es wurde darauf hingewiesen, dass der Börsencours an sich wohl anzeige, um welchen Preis ein Anzahl von Actien an der Börse käuflich, aber nirgends dafür einen Anhalt gebe, zu welchem Betrage der Gesammtbetrag aller Actien käuflich zu erwerben sei, da naturgemäss die Nachfrage im Preise eine rapide Steigerung des Courses zur Folge haben müsse. Jeder Gedanke an einen Erwerb der Actien durch Ankauf auf der Börse sei demgemäss an sich schon ausgeschlossen.

Endlich wurde auch dem Gedanken Erörterung zu Theil, ob nicht der Staat zu einem günstigeren Abschlusse des Vertrages habe gelangen können, wenn er von seinem Ankaufsrechte in Betreff der Linie Deutz-Giessen und Oberhausen-Arnheim Gebrauch gemacht und dann den Rest des hierdurch geschädigten Unternemens zu billigerem Preise an sich gebracht hätte.

Hierbei wurde von Vertretern der Staatsregierung darauf hingewiesen, dass der Erwerb der beiden bezeichneten Linien doch auch einen Kostenaufwand von 116½ Millionen verursache und demgegenüber der jetzt vorliegende Erwerb des ganzen Unternehmens sich in jeder Richtung als vortheilhafter darstelle. Von anderer Seite wurde betont, dass eine Abtrennung der Glieder von dem Körper des Unternehmens nicht ohne weitere erhebliche Aufwendungen für Bahnhofneuanlagen in Deutz und Oberhausen — werde erfolgen können, demgemäss der Erwerb des ganzen Unternehmens vorzuziehen sei, und endlich geltend gemacht, dass die Schädigung, welche der Rest der Eisenbahn werde erleiden müssen, wenn die genannten Bahnen allein erworben und davon abgetrennt, bei einer demnächstigen Erwerbung des ersteren durch den Staat, auf letzteren zurückfallen werde, der etwaige geringere Kaufpreis daher durch eine Werthverminderung des Objectes paralisirt werden müsse. Gegenüber dem von einer Seite erhobenen Bedenken, dass die Abfindung der Actionäre mit 6 pCt. Rente eine zu hohe und eine 5proc. Rente vollkommen genügt habe, trat die Commission dem Votum des Referenten bei,

> dass aus der Prüfung des Sachverhalts kein Grund zu entnehmen sei, welcher die Opportunität des Erwerbs des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens Seitens des Staates, und die Wahrung der staatsseitigen Interessen in dem mit der Gesellschaft vorbereiteten Vertrage in Zweifel zu ziehen berechtige.

Es wurde hiernach mit 13 gegen 7 Stimmen dem vorerwähnten Vertrage die Genehmigung ertheilt.

C. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.*)

1. Das Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmen, welches sich aus kleinen Anfängen im Laufe der Jahre zu einer äusserst mächtigen Ausdehnung emporgeschwungen hat, gehört zu den solidesten und bestfundirtesten im Deutschen Reiche. Es beherrscht mit seinen Linien die Verbindung zwischen dem Osten und Westen, sowie auch im Besonderen den sehr bedeutenden Verkehr in der gewerbreichen Provinz Sachsen und den angrenzenden Landstrichen.

Es war in der Commission Uebereinstimmung darüber, dass wenn überhaupt eine Verstaatlichung von Privateisenbahnen für zweckmässig zu halten sei, gerade dieses Unternehmen wohl primo loco zu erwerben sei. Auch wurde von der Majorität der Commission anerkannt, dass der Staat von den vorgelegten 4 Bahnankäufen mit den Magdeburg-Halberstädter Linien offenbar den besten finanziellen Erfolg erzielen würde.

Die der Gesellschaft eigenthümlich gehörigen Linien sind

Magdeburg-Halberstadt-Thale	mit	88,65	km
Magdeburg-Wittenberge	„	109,33	„
Cöthen-Halle-Aschersleben-Vienenburg mit Zweigbahnen	„	202,27	„
Berlin-Lehrte	„	243,54	„
Stendal-Uelzen	„	107,52	„
Magdeburg-Oebisfelde	„	55,08	„
Vienenburg-Grauhof	„	11,28	„
Grauhof-Clausthal	„	31,73	„
Magdedurg-Leipzig	„	121,78	„
Schönebeck-Stassfurt mit Abzweigungen	„	33,16	„
Verbindungsbahn Magdeburg	„	6,39	„
	Summa	1 010,73	km
	worunter sich	517,23	„

Doppelgeleise befinden.

Ausserdem betreibt die Gesellschaft auf Grund besonderer Verträge noch die Hannover-Altenbekener Eisenbahn (270,41 km) und die der Stadt Bremen gehörige Linie Uelzen-Langwedel (97,83km) mit zusammen 368,24 km Länge, in Summa also 1 378,97 km.

Die Betriebsübernahme von Uelzen-Langwedel beruht auf einem Vertrage vom 20. Mai 1870, wonach Bremen als Eigenthümer ⅓, Magdeburg-Halberstadt ⅔ der aufkommenden Bruttoeinnahme als Aequivalent für die gesammten Betriebskosten (einschliesslich der Ausgaben für den Erneuerungsfonds) erhält. Der bezügliche Vertrag, ursprünglich für 10 Jahre abgeschlossen, gilt pro futuro als stillschweigend immer auf 2 Jahre verlängert, wenn von keiner Seite Kündigung erfolgt.

Die Hannover-Altenbekener Linien sind von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft durch Verträge aus den Jahren 1872 und 1874 übernommen worden, wonach die Betriebsausgaben theils im Verhältniss zu den Bahnlängen (allgemeine Verwaltung), theils nach Massgabe der wirklichen Ausgabe (Bahnverwaltung) und rücksichtlich der Transportverwaltung im Verhältniss der durchlaufenen Locomotiv- und Wagenachsmeilen berechnet werden, während die Erneuerungs- und Reservefonds für beide Bahngesellschaften getrennt bleiben. Zugleich hat Magdeburg-Halberstadt die Verpflichtung einer Zinsgarantie für die von Hannover-Altenbeken emittirten Prioritätsobligationen III (27 750 000 M.) übernommen.

Rücksichtlich der Dauer des Vertrages mit Hannover-Altenbeken besteht die Bestimmung, dass dieselbe nur allein unter gegenseitiger Verständigung der Contrahenten wieder aufzuheben ist, oder mit anderen Worten, dass er Mangels dieser Einigkeit für ewige Zeiten gilt, ein Umstand, der beiläufig bemerkt für die Beurtheilung des Ankaufs der Hannover-Altenbekener Linien von hervorragender Bedeutung scheint.

Auch muss hier noch erwähnt werden, dass für die von Magdeburg-Halberstadt ausgebaute Linie Vienenburg-Grauhof ein Gemeinschaftsverhältniss mit Hannover-Altenbeken insofern besteht, als Einnahmen und Ausgaben jeder der beiden Gesellschaften zur Hälfte zufallen. Hannover-Altenbeken muss aber

*) Berichterstatter: Abgeordneter Leuschner.

ausserdem das auf die fragliche Strecke verwendete Anlagecapital (ult. 1878 3 662 295 M.) mit verzinsen, nämlich zu 2½ pCt. des Capitals für Herstellung der Strecke, zu 3 pCt. des Capitals für den Bau der Bahnhöfe Vienenburg und Grauhof.

Nach den zuverlässigsten Informationen ist der Zustand dieser Bahnlinien im Allgemeinen als ein vollständig befriedigender zu bezeichnen. Die Bauten sind von vornherein solide und dauerhaft hergestellt worden.

Die Bahnhöfe sind fast durchweg mit neuen Gebäuden versehen, theils in kostbarer Weise ausgeführt, wie in Magdeburg, die Einrichtungen auf den Hauptstationen (Berlin, Stendal, Magdeburg, Halberstadt etc.) so geräumig und solide angelegt, dass sie auch gesteigerten Ansprüchen vollkommen genügen können.

Neben der älteren Werkstatt in Buckau bestehen noch 2 neu angelegte grosse Anlagen zu Halberstadt und Stendal mit Filiale in Berlin, um den Fuhrpark — Maschinen und Wagen —, der an sich dem Verkehrsumfange mehr als vollständig entspricht, stets durchaus betriebsfähig zu erhalten.

2. Die Magdeburg-Halberstädter Bahngesellschaft ist verpflichtet, noch folgende neue Linien zu bauen resp. fertig zu stellen:

a) Sangerhausen-Erfurt u. Stassfurt-Blumberg, zusammen	98,8 km
b) Berlin-Charlottenburg	2,3 „
c) Magdeburg-Neustadt-Meitzendorf	9,0 „
d) Hafenbahn-Buckau	1,6 „
Summa	111,7 km.

Ausserdem stehen noch antheilige Kosten für Umbau der Bahnhöfe Halle und Leipzig in Aussicht.

Bis ult. 1878 wurden für die erwähnten Ausführungen 13 728 087 M. verausgabt und 22 679 941 M. werden zur Fertigstellung noch erforderlich sein.

Einschliesslich einer noch gebuchten Restausgabe von 2 157 399 M. (ult. 1878) für die Bauten der alten bereits in Betrieb befindlichen Linien wird für diese gesammten Baurestausgabebeträge noch ein Geldaufwand von 24 837 340 M. berechnet, welche in den vorhandenen Fonds vollkommen Deckung finden.

3. Das Actiencapital der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft beziffert sich auf einen Nominalbetrag von 104 400 000 M., wovon

30 600 000	Stammactien	Litt. A,
43 800 000	Stammprioritäten	„ B,
30 000 000	„	„ C.

Nach den statutarischen Bestimmungen erhalten von den jährlich aufkommenden Ueberschüssen die Actien C vorweg 5 pCt., dann die Actien B 3½ pCt. und zuletzt die Actien A 8½ pCt. Sind noch mehr Ueberschüsse vorhanden, so werden dieselben zu ½ auf die Actien A, zu ½ auf die Actien B so lange vertheilt, bis die letzteren 5 pCt. voll erhalten haben. In etwaige fernere Ueberschüsse theilen sich sämmtliche 3 Actienkategorien zu gleichen Theilen.

Ausser diesen Stamm- und Stammprioritätsactien ist das Magdeburg-Halberstädter Unternehmen noch mit 222 447 300 M. wirklichen Prioritätsobligationen und Schulden belastet, nämlich

163 500 000 M.	zu 4½ pCt.,
49 800 000 „	zu 4 pCt. (mit 450 000 M. Anhaltisches Darleben),
13 500 000 „	zu 3 pCt. (frühere Magdeburg-Wittenberger Actien),
1 500 000 „	zu 2½ pCt. (frühere Cöthen-Bernburger Actien),
Summa 228 300 000 M.	
hiervon ab 5 852 700 „	bereits amortisirte Beträge
bleiben 222 447 300 M.	als ult. 1878 im Umlauf gewesene Obligationen resp. Schuldscheine.

Zu dieser Geldsumme treten noch zu bis jetzt nicht begebene Obligationen:

20 000 000 M.	(4½ pCt.)
3 750 000 „	(4 „)
900 000 „	(3 „)
Summa 24 650 000 M.,	

welche in den Effectenbeständen der Gesellschaft nachgewiesen werden.

Zur Verzinsung der im Umlauf befindlichen Prioritätsobligationen und Schulden waren in 1878 erforderlich	9 537 141,75 M.
die Amortisationsquote hat in demselben Jahre betragen	627 232,00 „
und wird zunehmen:	
von 1881 ab in Folge der Magdeburg-Halberstädter Prioritätenanleihe 1875 mit ½ pCt. von 20 Millionen — zur Zeit noch nicht begeben	100 000,00 „
von 1882 ab durch Erhöhung der Amortisationsquote der Magdeburg-Halberstädter Prioritätsanleihe von 90 Millionen um	247 500,00 „
von 1885 ab durch Beginn der Amortisation der Magdeburg-Leipziger Prioritätenanleihe Litt. B. mit ½ pCt. des Nominalbetrages von 51 Millionen mit	255 000,00 „
endlich von 1902 ab durch Beginn der Amortisation der Anleihe Litt. A. von 42 Millionen mit ½ pCt.	210 000,00 „
Summa Zunahme	812 500,00 M.

4. Abgesehen von dem immobilen Eigenthum der ad 1 angegebenen Bahnlinien, der zugehörigen Bahnhofsanlagen und des sonstigen Zubehörs, sowie von 1 970 Ar disponiblen Grund und Bodens im Stadtbezirk Berlin, besitzt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft noch an mobilem Vermögen:

Baufonds ult. 1878 baar	3 743 271 M.
unbegebene Obligationen der 4½ proc. Prioritätenanleihe vom 26. Juli 1875	20 000 000 „
unbegebene Magdeburg-Leipziger Prioritäts-Obligationen (4 pCt. Litt. B.)	3 750 000 „
Summa	27 493 271 M.
wovon (s. o. 2)	24 837 340 „
für noch auszuführende Bauten und Meliorationen zu verwenden sind, so dass	2 655 931 „

zur Deckung für unvorhergesehene Fälle zur Disposition bleiben.

Weiter besitzt die Gesellschaft:

den Magdeburg-Halberstädter Reservefonds zur Sicherstellung für ausserordentliche Ausgaben, vorzugsweise gebildet durch Rücklagen aus den Betriebseinnahmen, ult. 1878 gebucht mit		2 274 000 M.
zu diesem Fonds gehören noch nicht begebene 3proc. Magdeburg-Wittenberger Actien		900 000 „
ferner den Magdeburg-Halberstädter Extrareservefonds, entstanden durch Ueberweisung extraordinärer Beträge aus den Betriebseinnahmen früherer Jahre, namentlich 1866/71 in Höhe von ursprünglich 2 573 489 M., ult. 1878 nach Deckung des Betriebsdefizits bei Uelzen-Langwedel pro 1873 und nach Verwendung für Betriebsmittel reducirt auf		1 759 224 „
den Reservebaufonds für Ausführung von Ergänzungsbauten ult. 1878		1 899 640 „
den Garantiefonds für Zuschüsse zur Verzinsung der Hannover-Altenbekener Prioritätsobligationen III, gebildet aus einem Gewinn bei der Baubetheiligung und von Zinsen mit	914 986 M.	
ferner durch Dotirung aus Betriebsüberschüssen mit	1 600 000 „	
Summa	2 514 986 M.,	
wovon nach Zahlung von 1 637 240 M. Zinsen-Zuschüssen ult. 1878 noch ein Bestand vorhanden gewesen ist von		877 746 „
den Magdeburg-Halberstädter Erneuerungsfonds für den Oberbau und die Betriebsmittel ult. 1878		5 268 130 „

Zusammen enthalten alle diese Fonds:

baar	12 063 350 M.
in Effecten	25 592 000 „
in Materialienwerthen	2 816 661 „
Summa	40 472 011 M.

Beiläufig mag hier auch erwähnt werden, dass noch drei andere Fonds der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft vorhanden sind, nämlich:

ein Erneuerungsfonds für den Oberbau der Strecke Uelzen-Langwedel mit	320 177 M.
die Pensionskasse mit	1 529 856 „
die Begräbnisskasse der Gesellschaftsbeamten mit	147 747 „

über welche der Staat indessen auch nach Erwerbung des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens nicht freie Disposition erhält.

Dagegen sind noch anzuführen 33 453 Stammactien der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft à 300 M. mit einem Nominalbetrage von 10 035 900 M., sowie 19 453 Stammprioritätsactien à 600 M. von derselben Gesellschaft mit 11 671 800 M. Nominalwerth, welche nach statutarischen Bestimmungen mit dem Erwerbspreise von 17 946 642 M. in der Bilanz der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft als Antheil an dem Hannover-Altenbekener Unternehmen figuriren.

Endlich ist hervorzuheben, dass ausweislich des letzten Jahresberichtes der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft ult. 1878 im Bestande geführt wurden:

384 Locomotiven,	140 Gepäckwagen,
560 Personenwagen,	8 774 Güterwagen

(incl. 503 für Vieh- und Pferdetransport und ca. 100 Arbeitswagen), sowie dass Magdeburg-Halberstadt bei dem gemeinschaftlichen Eigenthum der Berlin-Kölner Verbandswagen (62 Personen- und 12 Gepäckwagen) betheiligt ist.

5. Nach dem zur Genehmigung des Landtages vorgelegten Contracte vom 5. Juni 1879 geht zunächst der Eisenbahnbetrieb der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft und zwar schon vom 1. Januar cr. für ewige Zeiten an den Staat über, welcher dafür gehalten ist, nicht blos alle Verpflichtungen der Gesellschaft, besonders auch rücksichtlich der Zinsenbezahlung für die Obligationen und Schulden, für dieselbe zu erfüllen, sondern auch den Actionären feste unveränderliche Renten zu gewähren,

nämlich den Inhabern der Actien A . . . . 6 pCt.,
„ „ „ „ B . . . . 3½ „
„ „ „ „ C . . . . 5 „

Ferner hat der Staat spätestens am 1. October 1880 den Inhabern der Actien B für je 8 Actien 7 Preussische 4 pCt. Consols, spätestens am 1. Juli 1881 den Inhabern der Actien A für je 2 Actien 3 solcher Consols und spätestens am 1. April 1882 den

Inhabern der Actien C für je 4 Actien 5 dergl. 4 pCt. Preussische Consols à 300 M. zum Umtausch anzubieten. Für den Fall der Annahme dieser nach den garantirten Renten berechneten Offerten würden auszuzahlen sein:

für 102 000 Actien A à 300 M. zusammen 45 900 000 M.
„ 146 000 „ B „ 300 „ „ 38 325 000 „
„ 100 000 „ C „ 300 „ „ 37 500 000 „
Summa 121 725 000 M.

Dagegen ist als baarer Kaufpreis bei der von der Bestimmung des Staats allein abhängigen Liquidation ein Geldbetrag von nur 106 650 000 M. zur statutenmässigen Vertheilung an die Actionäre stipulirt worden, nach einem Werthansatz von à 400 M. für die Actie A, von à 225 M. für die Actie B, und von je 330 M. für die Actie C.

Wenn der Staat seiner Zeit das volle Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft übernimmt, so tritt er auch als Selbstschuldner für die Gläubiger derselben ein, also für eine Schuldenmasse, welche (oben sub 3) mit 222 447 300 M. ult. 1878 angegeben worden ist.

Da man nun annehmen darf, dass die Actieninhaber von den vorhin erwähnten Offerten Gebrauch machen werden, welche wenigstens für die Actien A und C ganz unzweifelhaft vortheilhafter erscheinen als der Betrag der Liquidationsmasse, und dass somit der Staat schon vor der endlichen Auflösung der Gesellschaft im Wesentlichen selbst ganz und gar oder grösstentheils selbst der Actionär sein wird, so beziffert sich das gesammte Erwerbscapital zu

121 725 000 M. für die Stamm- und Stammprioritätsactien
\+ 222 447 300 „ für die Prioritätsobligationsschuld,
Summa 344 172 300 M.

Dieses Capital würde zur Verzinsung erfordern:

159 532 209 M.	Prioritäten $4^1/_2$ pCt.	7 178 949 M.
48 912 000 „	„ 4 pCt.	1 956 516 „
121 725 000 „	Preussische Consols 4 pCt.	4 869 000 „
450 000 „	Anhaltisches Darlehn (4 pCt.)	18 000 „
12 487 200 „	Berlin-Magdeburg-Wittenberg 3 pCt.	374 616 „
1 065 000 „	Cöthen-Bernburg-Berlin $2^1/_2$ pCt.	26 625 „
	Summa	14 423 706 M.

6. Zur Beurtheilung über die künftigen Betriebsergebnisse des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens kommt es vorzugsweise darauf an, sich klar zu machen, ob wesentliche Aenderungen in den derzeitigen Einnahmen und Ausgaben zu erwarten sind.

Rücksichtlich der Einnahmen darf man sich der Erwartung wohl ganz unbedenklich hingeben, dass dieselben steigen werden, wenn es gelingt Handel, Industrie und Landwirthschaft, welche in den letzten Jahren wenig erfreuliche Erfolge aufweisen konnten, wieder zu neuer Blüthe zu bringen.

Die Einnahmen werden sich aber umsomehr steigern, als die Magdeburg-Halberstädter Bahnlinien durch fruchtbare und mit vielfachen unterirdischen Schätzen gesegnete Gegenden laufen, welche für eine gedeihliche Fortentwickelung der Landwirthschaft und Industrie eine sichere Gewähr geben, während sie andererseits durch die Verbindung mit hervorragenden Handelsstädten als Berlin, Magdeburg, Leipzig, Bremen etc., sowie durch ihre günstige Lage schon an sich besonders geeignet scheinen, auch einen grossartigen Durchgangsverkehr zu behalten und zu vermehren.

Die Ausgaben werden verhältnissmässig abnehmen, weil der Staat als grosser Besitzer weit sich durch das ganze Land erstreckender Linien sowohl bei den Generalkosten als auch bei den Specialkosten, insbesondere durch bessere Ausnutzung der Locomotiven und Transportfahrzeuge, durch Vermeidung oder doch Verminderung der vielen leer zurückgehenden Wagen offenbar erheblich billiger wirthschaften kann und muss, wie eine Reihe verschiedener sich mehr oder weniger gegenseitig befehdender einzelner von einander unabhängiger Eisenbahnverwaltungen.

Diese berechtigten Hoffnungen werden auch durch die Ergebnisse des Jahres 1878, in welchem Handel, Industrie und Landwirthschaft mehr oder weniger schwer darnieder gelegen haben, hinreichend unterstützt. Denn trotz der allgemeinen Geschäftsstockung, und obschon auf verschiedenen Strecken der Magdeburg-Halberstädter Linien sich erst allmälig noch ein angemessener Verkehr entwickeln kann, ist eine rechnungsmässige Einnahme erzielt worden von . . . 33 834 049 M.

während die Ausgaben waren für Betrieb	13 340 079 M.	
Rücklagen und Erneuerungsfonds	2 793 386 „	
Zinsen	9 413 747 „	
Amortisation	627 232 „	
Sa.		26 174 444 „
so dass sich ein Ueberschuss ergiebt von		7 659 605 M.
oder einschliesslich des antheiligen Ueberschusses der Strecke Vienenburg-Grauhof von		7 680 257 „

Von diesem Ueberschuss sind verwendet worden

zur Deckung des Deficits von der Strecke Uelzen-Langwedel	178 137 M.
zur Dotirung des Hannover-Altenbekener Garantiefonds	400 000 M.
desgl. des Reservebaufonds	550 000 „
Zum Vortrag auf neue Rechnung	687 085 „
Eisenbahnsteuer	221 103 „
zur Dividendenzahlung	5 643 932 „

während die Verzinsung von 121 725 000 4 pCt. Consols nur 4 869 000 erfordert haben würde.

Nach diesen Thatsachen und in Erwägung der geschilderten Verhältnisse ist die Majorität der Commission der Auffassung beigetreten, dass das Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmen mit Recht die denkbar günstigsten Chancen für die Zukunft in Aussicht stelle, sowie dass auch der Staat bei der Erwerbung desselben noch belangreiche Ueberschüsse erzielen wird.

7. Bei der speciellen Discussion über die einzelnen Theile des Vertrages und der von der Staatsregierung vorgelegten Motive wurde von einem Mitgliede der Commission hervorgehoben, dass der zu Grunde gelegte Werth der bezügl. Bahnen zu hoch bemessen scheine. Die den Inhabern der Actien A zugesagte 6 pCt. Rente müsse auf 5 pCt. ermässigt werden. Die in 1878 für die Actien A zur Vertheilung gekommene Rente von $9^1/_2$ pCt., sowie die $4^1/_5$ pCt. für die Actien B fänden ihre Erläuterung lediglich in dem Umstande, dass geringere Einlagen in den Extrareservefonds gemacht worden seien. Derselbe hätte sich nämlich thatsächlich von 1 200 000 M. in 1877 auf 500 000 M. in 1878 ermässigt. Da aber schon 306 000 M. ausreichten, um die Dividende der Actien A um 1 pCt. zu erhöhen, so sei die verminderte Rücklage genügend, um die erhebliche Dividende des Vorjahres zu erklären.

Gegen diese thatsächlichen Angaben waren keine Einwendungen zu machen. Der Herr Regierungscommissar hob nur hervor, dass statutarische Bestimmungen über die Höhe der Rücklage zu dem Extrareservefonds fehlen, dass derselbe wesentlich aus den Betriebsüberschüssen früherer Jahre gebildet worden sei, um eine gewisse Gleichmässigkeit im Procentsatze der alljährlichen Dividenden herbeizuführen, und dass es der Gesellschaft unbenommen bleiben müsse, wenn sie die verdienten Betriebsüberschüsse als Dividende an die Actionäre vertheile.

Dagegen war die Majorität der Commission der Ansicht, dass eine Herabsetzung der dem Vertrage zu Grunde gelegten Rentenhöhe für die Actien A nicht ausführbar sei, wenn man nicht den ganzen Vertrag aufgeben wolle; letzteres scheine aber nicht zweckmässig, weil voraussichtlich in einer späteren Zeitperiode, wenn erst die Geschäftsstockung abgenommen haben würde, die Actionäre nicht weniger, sondern mehr fordern dürften, als ihnen jetzt gewährt werden solle.

Ferner wurde hervorgehoben, warum bei Magdeburg-Halberstadt nicht blos ein anderer Modus zur Abfindung der Actionäre, wie bei Köln-Minden, sondern auch eine Verschiedenheit in der Behandlung der einzelnen Actienkategorien zur Anwendung gekommen sei.

Diese Verschiedenheit wird durch die Aufklärungen erläutert, welche in den Motiven zur Vorlage Drucksache No. 5 auf Seite 85 und 87 enthalten sind.

Nach dem VII. Statutnachtrage § 8 und dem XII. Statutnachtrage § 5 der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft sind die Actien B und C gegenüber den Actien A an dem Gesellschaftsvermögen wie 3 zu 2 berechtigt. Hiernach ergiebt sich allerdings für die B-Actien ein Antheil an dem im § 8 des Vertrages festgesetzten Liquidationserlöse, welcher den Werth der Umtauschtitel ($3^1/_2$ pCt. in Consols) nach dem derzeitigen Course der Consols um ein Geringes übersteigt. Aus diesem Grunde erscheint die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass ein Theil der Inhaber der Actien B vielleicht vorzieht, die künftige Liquidation abzuwarten. Indessen dürfte hierbei wesentlich die Erwägung Platz greifen, wie der Cours der Consols sich halten wird, und ob die Staatsregierung in naher oder ferner Zeit von ihrem Recht, das Eigenthum des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens zu erwerben, Gebrauch machen wird. Insbesondere bleibt zu beachten, dass bis zur Amortisation der ganzen Anleiheschuld der Gesellschaft dieser Eigenthumsübergang verschoben werden kann, und dass in Folge dessen die Inhaber der Actien B wahrscheinlich doch von dem Angebot des Umtausches Gebrauch machen dürften.

Bezüglich des § 2 des Vertrages wurde von einem Mitgliede der Commission die Frage gestellt, was man unter den daselbst (2. alin.) erwähnten *wichtigen Angelegenheiten* zu verstehen habe.

Seitens der Königlichen Staatsregierung wurde hiergegen bemerkt, dass eine erschöpfende Aufzählung der unter diese Bezeichnung fallenden Angelegenheiten nicht wohl thunlich sei, insoweit daher auch diese Vertragsbestimmung auf der Voraussetzung gegenseitigen Vertrauens beruhe.

Beispielsweise wurde hervorgehoben, dass die Anstellung von Beamten sowie Gehaltserhöhungen innerhalb der etatsmässigen Begrenzung, und soweit sich dieselbe aus der Nothwendigkeit des Betriebes ergebe, einer vorherigen Vereinbarung mit der Regierung nicht bedürfe, dass aber ausserordentliche An-

stellungen und aussergewöhnliche Gehaltsnormirungen zu den „wichtigen Angelegenheiten" gerechnet werden müssen.

8. Bezüglich des § 3 des Vertrages wurde zur Sprache gebracht, weshalb die Zahl der Ausschussmitglieder bei der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft nur bis auf 15 reducirt worden sei, während bei dem Berlin-Stettiner Unternehmen diese Ziffer bis auf 5 ermässigt werde. Der Herr Regierungscommissarius erläuterte diese Differenz aus der erheblich grösseren Zahl der Ausschussmitglieder bei der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft.

Die Bemerkung, dass übrigens die Zahl der qu. Mitglieder ziemlich gleichgültig erscheine, konnte nicht als vollkommen zutreffend angesehen werden, weil die Ausschussmitglieder das Recht der freien Fahrt auf den Linien der Gesellschaft geniessen.

Bezüglich des § 9 des Vertrages wurde um Auskunft darüber gebeten, ob die zur Abfindung der Directionsmitglieder ausgeworfene Summe von anderthalb Millionen Mark wohl im Interesse des Staates nicht noch eine Reduction gestatte.

Der Herr Regierungscommissarius erklärte, dass eine Reduction dieser Summe voraussichtlich dadurch eintreten werde, dass die Mehrzahl der jetzigen Mitglieder und Hülfsarbeiter des Directoriums sich bereit erklärt habe, gegen Verzicht auf eine bestimmte Quote ihrer Abfindungssumme in den Staatsdienst überzutreten. Die Höhe des hierdurch zu ersparenden Betrages könne noch nicht angegeben werden, weil die desfallsigen Verhandlungen noch nicht hätten zum Abschluss gebracht werden können.

9. Endlich wurde noch auf Veranlassung eines Commissionsmitgliedes über einen Protest verhandelt, welcher gleich nach der am 2. Juli cr. stattgehabten Generalversammlung der Actionäre der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft gegen die Gültigkeit des Beschlusses derselben bei den Gesellschaftsvorständen eingebracht und seiner Zeit dem Minister der öffentlichen Arbeiten von dem betreffenden Handelsrichter abschriftlich mitgetheilt ist. Der Protest geht von einem Scrutator der Generalversammlung, Moritz Bleyberg zu Berlin, aus und stützt sich darauf:

„1. dass beim Einsammeln der Stimmen ein Herr, wie der Protesterhebende eidlich erhärten könne, mehrere Zettel beschrieben, von denen schon der erste von ihm beschriebene die vollen 100 Stimmen enthalten habe. Man müsse daher annehmen, dass der Herr mehr Stimmen abgegeben habe, als ihm statutenmässig zustanden;

2. dass, während der grösste Theil der abgegebenen Stimmzettel die Stimmenzahl in mit Dinte geschriebenen Worten enthalten, bei dem Zählen der Stimmen mehrere vorgekommen seien, welche die Stimmenzahl nur in Zahlen und zwar mit blauem Stift geschrieben, enthalten haben, bei welch letzteren durch die Möglichkeit der Hinzufügung anderer Zahlen jede Zuverlässigkeit ausgeschlossen sei;

3. dass gar nicht zu ermitteln gewesen, ob nicht Zettel abgegeben worden seien, welche die Gesellschaftsvorstände nicht ausgestellt haben, weil die Zettel kein einziges Merkmal enthalten, welches deren offizielle Abstammung documentirt hätte, da dieselben nicht einmal einen Stempel der Gesellschaft aufgewiesen."

Auf Grund dieser Behauptungen wird in dem Protest die Rechtsgültigkeit des Beschlusses bestritten und beantragt, nochmals eine Abstimmung in einer neu einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung mit derselben Tagesordnung vornehmen zu wollen.

Diesem Proteste ist von dem Vorsitzenden des Ausschusses der Gesellschaft aus dem Grunde keine weitere Folge gegeben, weil es, wie dem Antragsteller eröffnet, die Pflicht desselben als Scrutator gewesen sei, seinen Protest innerhalb des Collegiums der Scrutatoren, event. vor der Generalversammlung selbst zur Sprache zu bringen. Da dieses nicht geschehen, so müsse es bei dem öffentlich und notariell constatirten Ergebniss der Abstimmung sein Bewenden behalten.

Seitens der Regierungscommissarien wurde die Erklärung abgegeben, dass dem Proteste irgend welches Gewicht nicht beigelegt werden könne, vielmehr liege nach dem über die Verhandlungen in der Generalversammlung aufgenommenen notariellen Protokoll, nach dem Berichte des Eisenbahncommissariats, dessen Vertreter den Verhandlungen beigewohnt hätten, und nach den Aeusserungen des Ausschussvorsitzenden, sowie des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft kein Grund vor, die Legalität des Beschlusses der Generalversammlung in Zweifel zu ziehen. Die einzelnen Momente, welche der Petent zur Begründung seines Antrages auf Einberufung einer nochmaligen Generalversammlung geltend gemacht habe, seien sämmtlich rechtlich irrelevant. Aus der Thatsache allein, dass ein Actionär **mehrere** Stimmzettel beschrieben habe, könne noch nicht gefolgert werden, dass derselbe über das zulässige Maximum von Stimmen hinaus an der Abstimmung theilgenommen habe, vielmehr müsse Mangels jeder weiteren Angabe angenommen werden, dass derselbe betreffende Actionär die Stimmzettel anderer Actionäre im Auftrage oder im Einverständnisse mit denselben ausgefüllt habe.

Rücksichtlich des zweiten vorgebrachten Moments sei nach den amtlichen Mittheilungen des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu constatiren, dass im Ganzen nur 27 Stimmzettel und zwar

24 Stimmzettel	à	1 Stimme
1 „	à	6 Stimmen
1 „	à	10 „
1 „	à	20 „

abgegeben wurden, auf welchen die Anzahl der Stimmen nicht durch Buchstaben sondern durch Ziffern ausgedrückt worden ist. Selbst wenn man diese 60 Stimmen, von denen 19 gegen und 41 für den Vertrag gestimmt hätten, als ungültig resp. als solche gegen den Vertrag ansehen müsste, so würde das auf Genehmigung des Vertrages lautende Resultat nicht alterirt werden, weil von den abgegebenen 19 581 Stimmen im Ganzen 13 140, also 86 über die erforderliche $^2/_3$ Majorität für den Vertrag gelautet haben. Abgesehen hiervon sei weder eine gesetzliche noch eine statutarische Vorschrift vorhanden, nach welcher die Anzahl der Stimmen mit Buchstaben auf den Stimmzetteln angegeben werden müssten. Ebensowenig — und das betreffe die dritte von dem Beschwerdeführer vorgebrachte Einwendung — seien derartige Vorschriften über die Abstempelung der Stimmzettel mit dem Siegel der Gesellschaft gegeben, vielmehr sei es nach § 32 der Gesellschaftsstatuten lediglich dem Vorsitzenden der Generalversammlung überlassen, das bei Abstimmungen zu beobachtende Verfahren festzusetzen. Wenn schon darnach die Nichtabstempelung der Stimmzettel rechtlich bedeutungslos erscheine, so könne ein Missbrauch mit den Stimmzetteln schon aus dem Grunde nicht angenommen werden, weil ein vorgedrucktes Formular, auf welchem die Stimmenzahl auf schraffirtem Grunde angegeben sei, Verwendung gefunden habe, auch bei keinem der abgegebenen Stimmzettel, welche noch jetzt asservirt würden, irgend welche Unregelmässigkeiten wahrgenommen worden wären. Letztere seien um so weniger zu vermuthen, als von den zur Generalversammlung durch Vorlage von Actien in rechtsgültiger Weise angemeldeten 21 008 Stimmen nur 19 581 an der Abstimmung theilgenommen hätten.

Unter diesen Umständen könne die Königliche Staatsregierung keinen Zweifel darüber hegen, dass der Beschluss der Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom 2. Juli dieses Jahres, welcher dem Vertrage vom 5. Juni ej. a., betreffend den Uebergang des genannten Eisenbahnunternehmens auf den Staat seine Zustimmung ertheile, in rechtsgültiger und rechtsverbindlicher Weise zu Stande gekommen sei.

Nach ausführlichen Erörterungen war die Majorität der Commission der Ansicht, dass der Protest des Herrn Bleyberg für völlig unbegründet zu halten sei.

10. Da auch im Uebrigen gegen die einzelnen Bestimmungen des Vertrages von der Commission Einwendungen nicht erhoben worden, so wurde mit 12 gegen 8 Stimmen dem vorerwähnten Vertrage die Genehmigung ertheilt.

D. Hannover-Altenbekener Eisenbahn.*)

Das Project des Uebergangs des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens auf den Staat ist in den Motiven des Gesetzentwurfs ausführlich erläutert.

Eine kurze Darstellung der vorliegenden Verhältnisse dürfte indessen geboten sein.

Das Eisenbahnunternehmen umfasst folgende im Betriebe befindliche Bahnstrecken:

Strecke	Länge
Hannover-Altenbeken	107,47 km
Weetzen-Haste	25,38 „
Linden-Küchengarten	3,76 „
Hannover Rangirbahnhof und Hannover Localbahn	2,74 „
Löhne-Hameln-Grauhof	131,06 „
Gesammtlänge	270,41 km

Der Grunderwerb ist, abgesehen von der kleinen Strecke Weetzen-Haste, für die Anlage von 2 Geleisen ausgeführt, jedoch zunächst nur ein Geleise ausgebaut. Terrains, von der Gesellschaft auf 1 220 000 M. taxirt, grösstentheils in Hannover gelegen, gehören der Bahn.

Die Bahnen bilden einerseits mit der Linie Vienenburg-Löhne die natürliche Fortsetzung der sowohl für den Local-, wie für den Durchgangsverkehr von Leipzig über Halle am Nordrand des Harzes entlang nach Vienenburg führenden Linie und erschliessen andererseits durch die Strecke Hannover-Altenbeken mit der Zweigbahn am Nordrande des Deisters, ein in wirthschaftlicher Beziehung nicht unwichtiges Gebiet. Die Strecke über Hildesheim und Hameln, das Weserthal abwärts nach Löhne, erschliesst eine mit reichen Hülfsquellen der Landwirthschaft und der Industrie gesegnete Gegend.

---

*) Berichterstatter: Abgeordneter von Eynern.

Die Bahn hat im Ganzen 45 Bahnhöfe mit 40 eigenen Stationsgebäuden. Von bedeutenden Städten berührt sie Hannover, Hameln (10 000 Einwohner), Vlotho, Rinteln, Hildesheim etc. Sie ist ausserdem mit 35 industriellen etc. Etablissements durch normalspurige Anschlussgeleise verbunden.

Die Hannover-Altenbekener Bahn steht an sieben Stellen mit den Staatsbahnen in Verbindung, nämlich auf den Bahnhöfen Hildesheim, Nordstemmen, Elze, Hannover, Haste, Löhne und Altenbeken. Ferner steht sie mit den zur Verstaatlichung ins Auge gefassten Köln-Mindener und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmungen in Verbindung an den Stationen Löhne und Vienenburg-Grauhof.

Nach den Motiven sind die Bahnstrecken im Bahnkörper und in den Bauwerken desselben mit hinreichender Solidität erbaut. Mit der Auswechselung der Eisenschienen in Stahlschienen ist schon in erheblichem Masse vorgegangen. Gutes Bettungsmaterial befindet sich in den der Bahn gehörigen Kiesgruben. Die Hochbauten der Bahn sind grösstentheils Fachwerkbauten.

An Betriebsmaterial sind vorhanden:

60 Locomotiven,
138 Personenwagen,
1 279 Güterwagen.

Die Bahnen beförderten in 1878:

an Personen	1 332 895,
an Gütern	1 654 178 Tons,
an Vieh	157 770 Stück.

Die Einnahmen betrugen aus dem

Personenverkehr	1 107 230,85 M.
aus dem Güterverkehr	4 635 049,16 „
an sonstigen Einnahmen (Miethe etc.)	101 425,17 „
in Summa	5 843 705,18 M.

Die Betriebsausgaben betrugen:

einschliesslich der Rücklagen	4 341 372 — M.
so dass sich ein Betriebsüberschuss ergiebt von	1 502 333 — M.

Dem gegenüber sind erforderlich zur Verzinsung der Prioritätsanleihen, einer schwebenden Schuld und zur Amortisation 1 877 841 M., so dass ein Defizit bleibt von 375 508 M., welches durch Zuschüsse von Magdeburg-Halberstadt gedeckt worden ist.

Das verwendete Anlagecapital hat sich überhaupt verzinst mit 1,38 pCt.

Der Bestand des Erneuerungsfonds war:

Ende 1877 601 112,93 M.
„ 1878 831 348,71 „

Der für das Unternehmen seitens des Staats gebotene Kaufpreis beträgt in Summa:

50 783 410 M.

welcher zerfällt in:

9 000 000 M. —	4 pCt. Staatsschuldverschreibung, auszugeben zur Aufbringung von 8 621 370 M. baar zum Ankauf der Stammactien und Stammprioritätsactien,
40 013 000 „	an Prioritätsobligationen,
1 770 310 „	für Uebernahme der schwebenden Schuld.

Das ursprüngliche Actiencapital der Gesellschaft besteht aus:

92 500 Stammactien à 300 M. I. und II. Emission	27 750 000 M.
46 250 Stammprioritätsactien, à 600 M. I. und II. Emission	27 750 000 „
	55 500 000 M.

Davon befinden sich im Besitz der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	21 707 700 M.	
der Hannover-Altenbekener Eisenbahn	987 000 „	
zusammen		22 694 700 „
Demgemäss befinden sich im freien Verkehr. Es sind:		32 805 300 M.
59 047 Stammactien		17 714 100 „
25 152 Stammprioritätsactien		15 091 200 „

für diese soll im Wege des Ankaufs der einzelnen Actien gewährt werden:

für die Stammactie 18 pCt. oder 54 M. pro Actie	3 188 538 M.
für die Stammprioritätsactie 36 pCt. oder 216 M. pro Actie	5 432 832 „
Zusammen obige Summe	8 621 370 M.

An 4½ pCt. Prioritätsobligationen sind genehmigt:

I. 6 750 000
II. 10 500 000
III. 27 750 000
M. 45 000 000, ursprünglicher Betrag. Davon sind noch

nicht begeben III. Serie	4 830 900 M.
amortisirt aus I. und II. Serie	156 000 „
zusammen	4 986 900 M.
so dass ult. 1878 in Umlauf blieben obige	40 013 100 „

Die schwebende Schuld ist Bauschuld und contrahirt mit 1 770 310 M. bei Magdeburg-Halberstadt.

Eine fernere schwebende Schuld, in Höhe von 1 637 240 M., herrührend aus den in 1876/78 gemachten Zuschüssen der Magdeburg-Halberstädter Bahn ist nicht mit in Rechnung gezogen, weil dieselbe lediglich aus eventuellen Betriebsüberschüssen künftiger Jahre zurückgezahlt zu werden braucht.

Die Magdeburg-Halberstädter Bahn ist mit der Hannover-Altenbekener Bahn fast vollständig verbunden. Durch Vertrag vom 3 Mai 1874, genehmigt durch Allerhöchsten Erlass vom 17. Juni 1874, hat die Hannover-Altenbekener Bahngesellschaft den Betrieb aller ihrer Eisenbahnen, sowie die Ausführung aller Neubauten (§. 5) ohne irgend welche Beschränkung und ohne sich ein Kündigungsrecht dieserhalb vorzubehalten, an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft übertragen. Das Directorium von Magdeburg-Halberstadt fungirt von genanntem Tage ab auch als Vorstand der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft. Die Finanz- und Baucommission, sowie die Betriebsdirection der letzeren wurden aufgelöst. Getrennte Verwaltungsräthe blieben indessen bestehen. Die Magdeburg-Halberstädter Bahn garantirte die Zinsen der erwähnten 27 750 000 Mark (III. Serie) aus dem Reinertrag ihres Unternehmens. Für den Besitz von jeder Million Thaler Stammactien bezw. Stammprioritätsactien jeder Emission, jedoch nicht über $^1/_3$ der gesammten vertretenen Stimmen, erhielt die Magdeburg-Halberstädter Bahn ein Stimmrecht $= ^1/_{24}$ in den Generalversammlungen.

Der Vertrag kann nur unter gegenseitiger Verständigung der Contrahenten abgeändert oder aufgehoben werden. Für den Fall, dass der Staat das Eigenthum von Hannover-Altenbeken erwerbe, hat die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft im Voraus ihre Zustimmung zu den dieserhalb zu treffenden Verhältnissen gegeben.

An noch unerledigten Concessionen sind vorhanden:

a) Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hildesheim in der Richtung nach Braunschweig (Landesgrenze).

Die Ausführung dieser Concession ist davon abhängig, dass die Braunschweiger Eisenbahngesellschaft, welche die Concession für die Braunschweigischen Landestheile besitzt, gleichzeitig diese Anschlussstrecke zur Ausführung bringt.

b) Eisenbahn von Grauhof nach Goslar

Der Bau dieser Strecke wird voraussichtlich von der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft übernommen werden.

Die Commission hat die Vorlage der Regierung in ihrer Sitzung vom 24. November 1879 einer eingehenden Prüfung unterworfen.

Als Commissarien der Regierung waren zugegen die Herren Ministerialdirector Schneider, Geheime Oberregierungsräthe Brefeld und Rapmund und Regierungsassessor Hoppenstedt.

In der Generaldiscussion unterlagen die Regierungsvorlagen einer abweichenden Beurtheilung. Die Mehrzahl der Commissionsmitglieder aber sprach sich zu Gunsten derselben aus. Die Gruppe der Minorität vertrat das zum Referenten für die Commissionsverhandlung ernannte Mitglied. Dasselbe führt unter Hinweis auf die Denkschrift der Königlichen Staatsregierung und die Geschäftsberichte der Gesellschaft Nachstehendes aus.

Das Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmen hat für die Entwickelung des Staatseisenbahnsystems an und für sich keine selbstständige Bedeutung; man würde an einen Ankauf der Bahn in diesem Augenblicke nicht denken, wenn nicht die Verquickung mit dem Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmen vorläge.

Hannover-Altenbeken habe als Vollbahnsystem keine selbstständige Lebensfähigkeit. Für Personen finde kein Durchgangsverkehr statt; für Güter hauptsächlich nur in Folge der Gemeinsamkeit der Interessen mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn, welche dabei einen nicht gesunden Concurrenzkampf führe. Der Geschäftsbericht der Hannover-Altenbekener Bahn von 1873 hebe ausdrücklich die schwierige Lage des Unternehmens der Concurrenz anderer Bahnen gegenüber hervor. Bei der Hannover-Altenbekener Bahn liege eine Rentabilität nicht vor, zur Beurtheilung der materiellen Grundlage des Vertrages ist also die Prüfung des Kaufobjectes im Verhältniss zu dem Kaufpreis nöthig.

Als Kaufobject sind angewiesen:

1. Die Bahnstrecken nebst unbeweglichem Zubehör. Es sei darauf hinzuweisen, dass die Hochbauten meistens Fachwerkbauten seien, also grössere Baukosten vorzeitig eintreten werden, dass grössere Reparaturwerkstätten nicht vorhanden seien, deren Herstellung gleichfalls erhebliche Kosten voraussetzen würde.

Die Bahn sei eingeleisig, das Terrain für das zweite Geleise für 25,38 km noch nicht, für die übrigen 245,03 km aber bereits angekauft. Inwieweit die Bauten zur Legung eines zweiten Geleises vorbereitet seien, sei im Einzelnen nicht nachgewiesen. Die Solidität des Baues werde nur als „hinreichend“ bezeichnet.

Unter den Immobilien würden ferner eine Anzahl Grundstücke erwähnt, deren Werth durch die Gesellschaft auf 1 200 000 Mark taxirt sei. Es sei nicht ersichtlich, ob die Regierung diese Taxe speciell controllirt habe, auch nicht ob die Grundstücke bei einer weiteren Entwickelung der Bahn nicht doch noch Ver-

wendung finden müssten, also nicht disponibel seien zur anderweitigen Verwerthung.

2. An Mobilien werde das Betriebsmaterial angeführt, welches dem geringen Betriebe wohl genügen werde.

3. Als Kaufobject würden ferner die Concessionen für den Bau der Linie Hildesheim in der Richtung Braunschweig bis zur Landesgrenze (21 km) und Grauhof-Goslar hingestellt. Es erscheine aber fraglich, ob diese Concession nicht sowohl einen Werth, als eine Last repräsentire. Die Regierung selbst scheine letzterer Ansicht zu sein, da sie hervorhebe, dass die letzterwähnte Linie voraussichtlich durch die Braunschweigische Bahn werde ausgebaut werden. Einer Erläuterung bedürfe die Verwendung von 1 894 698 M. für die Linie Hildesheim-Landesgrenze, da von Inangriffnahme derselben aus den Geschäftsberichten nichts hervorgehe. Die anschlagsmässigen Kosten für den Bau seien sehr niedrig auf 3 280 000 M. angegeben, also im Durchschnitt 156 000 M. pro Kilometer.

4. Der Erneuerungfonds betrüge in Summa 831 348 M., darunter in Materialien (neue und alte Schienen etc.) 240 389,65 M.; an Effecten (ohne nähere Erläuterung) 188 000 M.; Cassenbestand 402 559 M.

5. Der Reservefonds betrüge 32 137,50 M.

6. Caution für den Ausbau der Linie Löhne-Vienenburg, welche im Betrage von 300 000 M. bei der Generalstaatscasse ruhen.

Diesen aufgeführten Activen stehe nun der Kaufpreis gegenüber.

Die begebenen Prioritäten, im Ganzen 40 013 000 M. aus 3 Emissionen. Für die Prioritäten der 3. Emission habe Magdeburg-Halberstadt die Garantie übernommen. In Folge dieser Verpflichtung habe die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft in den Jahren 1876/77/78 im Ganzen 1 804 639,50 M. gezahlt, während das Deficit 1876 noch 902 685 M. betrug, waren 1878 nur 375 508 M. erforderlich. Dieses erkläre sich hauptsächlich aus dem Umstande, dass Magdeburg-Halberstadt, wie schon erwähnt, den Güterverkehr über die Hannover-Altenbekener Bahn leite. Ob Magdeburg-Halberstadt directe Einnahmen habe, oder durch vermindertes Zuschussbedürfniss für die Hannover-Altenbekener Bahn Ausgaben für garantirte Zinsen erspare, habe denselben Effect.

Jedenfalls sei zu constatiren, dass die Hannover-Altenbekener Bahn bisher noch nicht in der Lage gewesen sei, die Prioritätsanleihen zu verzinsen, also bei einem Kaufpreis von nur 40 000 000 M. noch keine Rente ergeben habe. Für das Jahr 1879 sei nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft ein Rückgang der Einnahmen vorhanden.

Die Zinszuschüsse der letzten Jahre hätten indessen nicht ausgereicht, das Unternehmen über Wasser zu halten. Magdeburg-Halberstadt habe noch ein weiteres Guthaben von 1 770 310 M. bei Hannover-Altenbeken, im Ganzen incl. der nicht gezahlten Zinsen für die gekauften Actien also 4 059 726 M. für das letztere Unternehmen aufgewandt.

Zu erläutern durch die Regierung bleibe noch das Verhältniss der noch nicht begebenen Prioritäten als Sicherheit für die Schuld von 1 770 310 M. der Magdeburg-Halberstädter unbegebenen Prioritäten III. Serie, deren Zinsenbetrag für beide Bahnen entsprechend gebucht werde.

Wie komme man nun dazu, über den Betrag der jedenfalls zu übernehmenden 40 Millionen hinaus, n o c h ca. 9 Millionen Mark für Hannover-Altenbeken zu zahlen?

Die Denkschrift gebe nun folgende Anhaltspunkte:

1. werde mitgetheilt, dass dem zu zahlenden Preis von 50 783 410 M. das definitiv für die Bahn verwendete Anlagecapital von 97 439 410 M. gegenüberstehe. Wollte man die letzte Zahl ihrem wirklichen Werth nach beurtheilen, so würde nöthig sein, auf die Baugeschichte der Bahn einzugehen, wozu im Uebrigen keine Veranlassung vorliege.

2. Die Anlagekosten der Bahn betrügen im Durchschnitt 336 346 M. pro km. Durch den verlangten Kaufpreis komme auf den Kilometer 186 437 M., wogegen der Durchschnittspreis der Staatsbahnen sich auf 265 964 M. stelle. Zur Beurtheilung dieser günstigen Verhältnisse müsse man den Zustand der Bahn (Hochbauten, eingeleisig etc.) in Vergleich mit normalen Bahnen in Anrechnung bringen. Eine zuverlässige Grundlage für den Werth der Bahn sei daraus nicht zu entnehmen.

3. Die eigentliche Berechnung der 8 621 370 M. beruhe auf dem durchschnittlichen Börsencours der letzten 3 Jahre, welcher sich bei den Stammprioritätsactien auf 28,28 pCt., bei den Stammactien auf 12,22 pCt. stelle. Dazu treten dann börsenmässige Zinsen und ein Ueberschuss von ca. 1½ Million, welche den Vortheil des Actionärs bildeten, damit er sich „zur Veräusserung seiner Rechte an den Staat entschliesse“.

Diese Grundlage könne als eine berechtigte nicht anerkannt werden; der notirte Börsencours repräsentire keineswegs den reellen Werth der Actien, sondern sei von ganz anderen Momenten abhängig.

Es müssen zur Beurtheilung der Ansprüche der Actionäre die Aussichten derselben auf eine Rente geprüft werden. Wenn einmal die Bahn in der Lage sein werde, die ausgegebenen Prioritäten aus eigenen Einnahmen zu verzinsen, so müssten diese zunächst dazu verwendet werden, der Magdeburg-Halberstädter Bahn resp. dem Staate als deren Rechtsnachfolger alle die Aufwendungen zurückzuerstatten, welche dieselben bis zu jener Zeit für das Hannover-Altenbekener Unternehmen gemacht haben werden. Seien diese Ansprüche befriedigt, so erhielten die Actionäre der Stammprioritäten Dividenden bis zu 5 pCt. und ausserdem Nachzahlung der bis dahin noch nicht gezahlten jährlichen Dividenden von 5 pCt.; erst nachdem nun diese Ansprüche vollständig befriedigt sein würden, könne eine Zahlung von Dividenden für die Stammactien eintreten. Es sei schwierig, gegenüber diesem Verhältniss, den Actien, namentlich den Stammactien, einen bestimmten Werth zuzusprechen.

Unklar stehe das Verhältniss der Hannover-Altenbekener Bahn zu Dr. Strousberg. Den Ansprüchen der Ersteren von 10 316 286 M. stehen Forderungen des Letzteren von 5 759 205 M. gegenüber. Wenn die Ansprüche gegenseitig nicht gerichtlich geltend gemacht seien, so erkläre sich das daraus, dass von keiner der beiden Parteien etwas zu erreichen gewesen wäre. Dies Verhältniss ändere sich, wenn der Staat Besitzer der Bahn würde. Die Vertreter der Regierung würden um eine nähere Aufklärung zu ersuchen sein, wie dieselben das Rechtsverhältniss ansähen.

Die Denkschrift lege nun weiter zu Gunsten des Ankaufs die Vortheile in die Wagschale, welche für die Regierung aus dem Besitz der Bahn entstehen:

1. Der Staat habe selbst den Bau der Bahn in Aussicht genommen und hätte dieselbe wohl nicht so billig herstellen können, als der Kaufpreis betrage. Dabei sei fraglich, ob der Staat das ganze Bahnnetz würde gebaut haben oder nur einzelne Linien: die Kosten würden dann sich wesentlich anders gestellt haben.

2. Bei dem Kaufpreis für Magdeburg-Halberstadt sei der Zinsenausfall der Prioritäten bereits in Anrechnung gebracht. Diese Frage sei an dieser Stelle nicht zu erledigen.

3. Als Aequivalent für die 9 Millionen werden in Anrechnung gebracht:

Die Zinsenersparnisse, welche aus einer Convertirung der Prioritätsactien erreicht werden würden mit 200 000 M.; Ersparnisse der Verwaltung durch Zusammenlegung des Betriebes mit anderen Bahnen, geschätzt auf 130 000 M.; hauptsächlich endlich Ersparniss durch den Wegfall des bisherigen, durch Umwegstransporte geführten Concurrenzkampfes.

In letzterer Hinsicht sei bereits darauf hingewiesen, dass sich die besseren Einnahmen der Bahn wesentlich auf dieses Verhältniss zurückführen liessen und dass diese zurückgehen würden, wenn das Interesse der Zuführung der Gütertransporte aufhöre.

Referent kommt zu dem Schlusse, dass der Preis sich nicht begründen, sondern nur so erklären lasse, dass man das Geschäft von Seiten des Staats zu machen wünsche, aber nur dann machen könnte, wenn die Actionäre zustimmten — um dieses zu erreichen, habe man ihnen den Preis bewilligt. Dieser Preis stehe indessen in einem solchen Missverhältniss zu der Rentabilität, dass man nur dann kaufen solle, wenn man aus andern Gründen kaufen müsse. Selbst wenn man sich nun auf den Standpunkt stelle, dass der Ankauf der Magdeburg-Halberstädter Linien stattgefunden, dürfe man daran festhalten, dass der Staat lediglich als Rechtsnachfolger dieser Gesellschaft in die Pflichten und Rechte derselben gegenüber dem Hannover-Altenbekener Unternehmen eintreten könne. Die Rechtsfrage darüber bedürfe einer näheren Erörterung. Die Staatsregierung selbst glaubte ursprünglich ein Widerspruchsrecht der Gesellschaft nicht anerkennen zu können (Denkschrift S. 75). Die Erwägungen, welche die Staatsregierung in der Denkschrift zu Gunsten des Geschäfts darlege, könnten ein so grosses Opfer nicht rechtfertigen. Der Staat müsse der Hannover-Altenbekener Gesellschaft gegenüber dasselbe Vertrauen für seine Verwaltung beanspruchen, wie die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft. Es ständen also nun andrerseits keine Billigkeitsgründe zur Seite, da in ihrem Verhältniss durch den Wechsel zwischen Staat und Magdeburg-Halberstadt eine Aenderung nicht stattfinde.

Da die finanziellen Interessen des Staates durch den Vertrag benachtheiligt erscheinen, „berechtigte Interessen“ der Actionäre einen solchen Kauf nicht motivirten, so stelle Referent der Antrag:

„dem Vertrag, betreffend den Uebergang des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens auf den Staat vom 8. Juni 1879, die verfassungsmässige Genehmigung zu versagen“.

Auf diese Ausführungen des Herrn Referenten wurde Seitens des Vertreters der Königlichen Staatsregierung zunächst in Beziehung der Bemängelungen des Z u s t a n d e s der B a h n erwidert, dass ein besonderer von der Regierung beauftragter Commissarius die Bahn untersucht und constatirt habe, dass dieselbe vollständig betriebsfähig sei. Erneuerungen seien allerdings an verschiedenen Stellen nothwendig. So seien vielfach noch schlechte S c h i e n e n gegen gute umzuwechseln, doch sei dieser

Wechsel schon in erheblichem Masse in Angriff genommen. Der Erneuerungsfonds wachse von Jahr zu Jahr. Die Befürchtung, dass in nächster Zukunft durch Anlage zweiter Geleise erhebliche Mehrausgaben erwachsen könnten, träfe nach keiner Seite hin zu, indem für den augenblicklichen Verkehr und auch wohl noch für den der Folgezeit ein Geleise vollkommen ausreiche. Sollte aber ein zweites Geleise erforderlich werden, so würde dies einen bedeutend gehobenen Verkehr zur Voraussetzung haben und die Anlagekosten würden sich dann auch entsprechend rentiren. Die zur Bahn gehörigen Hochbauten seien freilich keine Prachtbauten, aber sie würden noch für lange Zeit ausreichen und an verschiedenen Stellen habe man massive Hochbauten ausgeführt. Bei der Taxation der erwähnten Grundstücke im Werthe von 1 220 000 M. habe sich die Regierung nur auf die Schätzung der Gesellschaft bezogen, doch seien der Regierung die betreffenden Grundstücke sämmtlich genau bekannt. Die Lage derselben passe theils sehr gut zu anderweitigen Plänen der Regierung, theils ermögliche dieselbe eine vortheilhafte Veräusserung, wovon sich die Commissionsmitglieder an dem vorliegenden Situationsplan überzeugen könnten.

In Beziehung auf das Verhältniss der Hannover-Altenbekener Bahn zu Dr. Strousberg wurde von den Vertretern der Königlichen Staatsregierung folgende Erklärung abgegeben:

Die Königliche Staatsregierung habe es sich angelegen sein lassen, wie sub pag. 73 der Denkschrift über den Erwerb der Hannover-Altenbekener Bahn bereits hervorgehoben, sich über die Lage des Verhältnisses des Dr. Strousberg zu der genannten Eisenbahngesellschaft des Näheren zu informiren. Dasselbe liege nach den der Königlichen Staatsregierung vorgelegten Gesellschaftsacten, sowie nach dem Berichte des Königlichen Eisenbahncommissariats, welches mit den desfallsigen Ermittelungen beauftragt gewesen, in den hauptsächlichsten Punkten folgendermassen:

Durch die im Wesentlichen gleichlautenden Verträge vom 29. August 1868 und 17. October 1871 sei dem Dr. Strousberg der Bau der Bahnen von Hannover nach Altenbeken nebst Deisterzweigbahn resp. der Löhne-Vienenburger Bahn übertragen worden. Strousberg habe die Bahnen in völlig betriebsfähigem Zustande herstellen und ausrüsten müssen, wogegen ihm die Gesellschaft nicht etwa Pauschalsummen gewährt, sondern die geleisteten Arbeiten nach der beschafften Quantität und Qualität resp. nach speciell vereinbarten Einheitssätzen habe bezahlen müssen und zwar grösstentheils in eignen Actien der Gesellschaft. Strousberg habe die im Jahre 1872 eröffnete Strecke von Hannover nach Altenbeken im Wesentlichen fertig gestellt, während rücksichtlich der Löhne-Vienenburger Bahn nach einer fast zweijährigen Bauzeit zwischen den Contrahenten unter dem 10. September 1873 ein weiterer Vertrag abgeschlossen sei, nach welchem der frühere Bauvertrag aufgehoben und die bisher geleisteten Arbeiten in vertraglicher Weise abgerechnet werden sollten. Ueber die Abrechnung der Bauverträge sei eine Einigung der beiden Contrahenten nicht zu erzielen gewesen.

Nach dem den Bauverträgen beigegebenen Regulative über die Abnahme der Bauten und Zahlungsanweisungen habe der Unternehmer in der Regel in monatlichen Terminen die geleisteten Arbeiten summarisch liquidirt und nach ebenso summarischer Revision des Gesellschaftstechnikers vorschussweise bezahlt erhalten, zuletzt am 23. September 1873. Dabei sei der Unternehmer verpflichtet gewesen, die Schlussrechnungen nebst den etwa erforderlichen Revisionszeichnungen spätestens 6 Monate nach Fertigstellung des betreffenden Bauobjectes einzureichen. Dieser Verpflichtung sei der Unternehmer nicht nachgekommen. Allerdings habe die Discontogesellschaft, welcher die Strousberg'schen Forderungen gegen die Gesellschaft cedirt sei, im Januar 1874 in einer von letzterem gefertigten Zusammenstellung ein Schlussguthaben in Höhe von 5 759 205 M. liquidirt, dabei jedoch die Prüfung dieser von ihr selbst als exorbitant bezeichneten Forderung und Formulirung der etwaigen Gegenforderungen anheimgestellt. Da diese Liquidation sich lediglich auf eine Bezugnahme der höchst summarisch aufgestellten früheren Monatsnachweisungen beschränkt und auch die neu geltend gemachten Ansprüche eine ebenso summarische Begründung erfahren haben, so dass also die vorgelegten Abrechnungen durchaus ungenügend gewesen, um auf dieselben eine den vertraglichen Bestimmungen entsprechende Schlussabrechnung zu basiren, sei der Gesellschaft nichts anderes übrig geblieben, als ihrerseits, soweit dies möglich, eine selbstständige Revisionsrechnung aufzustellen. Nachdem mit dieser ihr umfangreichen Arbeit das Jahr 1874 vergangen, sei im März 1875 der Discontogesellschaft als der Cessionarin des Strousberg eröffnet, dass Letzterer nicht nur keine Forderungen an die Gesellschaft habe, sondern vielmehr diese gegen den Dr. Strousberg an zu viel empfangenen Vorschusszahlungen 7 863 667 M. und an Entschädigungen für nicht ordnungsmässige Bauausführung, resp. wegen Lieferung von den contractlichen Verpflichtungen nicht entsprechenden Materialien 2 452 617 M., im Ganzen also 10 316 284 M. zu fordern habe (cfr. pag. 73 der Denkschrift).

Inzwischen sei der Dr. Strousberg immer mehr in Vermögensverfall gerathen und im November 1875 der Concurs über das Vermögen desselben erklärt. In letzterem habe die Gesellschaft ihre Forderung rechtzeitig angemeldet, dieselbe sei jedoch vom Massenverwalter bestritten. Wegen der notorisch ungünstigen Lage der Strousberg'schen Activmasse (es seien in dem inzwischen abgeschlossenen Accorde nur 3 pCt. zur Auszahlung gekommen und auch diese nur in Terminen bis zum Jahre 1883) habe der Verwaltungsrath der Gesellschaft den Beschluss gefasst, eine Liquidationsklage nicht anzustrengen, vielmehr die Ansprüche der Gesellschaft gegen den Dr. Strousberg erst dann gerichtlich geltend zu machen, wenn Letzterer klagend vorgehe.

Auch der Strousberg'sche Massenverwalter habe von gerichtlichen Schritten Abstand genommen; derselbe habe sich der Discontogesellschaft gegenüber vielmehr dahin geäussert, dass bei dem ausserordentlich umfangreichen Actenmateriale die Formulirung einer Klage Monate in Anspruch nehmen würde und sich schon bei einer oberflächlichen Prüfung übersehen lasse, dass es nicht unmöglich sei, dass nur die abcedirten Beträge, und vielleicht diese noch nicht einmal, würden zu erlangen sein.

Auch die Discontogesellschaft habe in dem Strousberg'schen Concurse ihre Forderung von 799 353 M., zu deren Deckung ihr die angeblichen Ansprüche gegen die Hannover-Altenbekener Gesellschaft cedirt seien, geltend gemacht; dieselbe sei vom Concurscurator anerkannt und im Concursverfahren nach gerichtlicher Entscheidung dahin locirt, dass die Accordrate nicht eher in Anspruch genommen werden könne, bis die zur Sicherheit derselben verpfändete Forderung gegen die Hannover-Altenbekener Gesellschaft ausgeklagt sei. Nachdem inzwischen im Anfange d. J. der Strousberg'sche Concurs durch den bereits erwähnten Accord beendet, habe die Discontogesellschaft der Bahnverwaltung gegenüber sich dahin geäussert, dass bei dieser Sachlage nichts anderes übrig bleibe, als die ganze Angelegenheit vorläufig auf sich beruhen zu lassen. Letzteres sei ausweislich der Acten Seitens aller Parteien geschehen.

Was nun die specielle Substantiirung der gegenseitigen Forderungen anbetreffe, so lasse sich mit wenigen Worten ein klares Bild über dieselben nicht geben. Es handele sich um eine Punktensache von mehr als 106 einzelnen Ansprüchen und Gegenansprüchen. Die Hannover-Altenbekener Gesellschaft habe Veranlassung genommen, ihren Syndicus mit einer desfallsigen Prüfung zu betrauen, doch auch dieser sei nach mehr als jahrelangem Studium zu der Ueberzeuguug gekommen, dass sich auf die ihm vorgelegte Frage,

ob und welche Ansprüche Seitens der Gesellschaft mit Erfolg gegen den Dr. Strousberg geltend zu machen seien,

eine einfache und bestimmte Antwort nicht ertheilen lasse, da die Ansprüche der Gesellschaft höchst verschiedenartige und mannigfaltige seien, ein grosser Theil der Ansprüche von der Entscheidung technischer Vorfragen abhänge, da endlich die thatsächlichen Voraussetzungen in vielfacher Beziehung bestritten und unklar seien, dieselben vielmehr erst durch ein gerichtliches Verfahren ermittelt werden könnten.

Diesen Ausführungen des Syndicus der Gesellschaft müsse beigetreten werden, und solle daher nur beispielsweise angeführt werden, dass die grösste Differenz (rot. 630 000 Thlr. oder 1 890 000 M.) in dem für die Erdarbeiten zu zahlenden Preise beruhen, für dessen Berechnung nicht nur die Masse des geförderten Bodens, sondern auch dessen Art und Beschaffenheit (nach Felsen, Kies, Sand etc.), namentlich aber streitig sei, ob doppelt bewegter Boden beim Abtrage und Auftrage auch doppelt vergütet werden müsse.

Schliesslich dürfe nicht unerwähnt bleiben, dass zur Zeit bei der Generalstaatscasse als Caution für die Fertigstellung der Strecke von Löhne nach Vienenburg noch 300 000 M. der Hannover-Altenbekener Gesellschaft gehörige Staatsschuldverschreibungen der vierprocentigen unkündbaren Anleihe ruhen, welche in der Denkschrift über den Erwerb der Bahn nicht mit unter den Activis der Gesellschaft aufgeführt, mithin disponibel seien. Es lasse sich jedoch noch nicht übersehen, ob und inwieweit etwa von dem Dr. Strousburg auf diese Caution Ansprüche erhoben werden könnten.

Im Uebrigen habe die Königliche Staatsregierung, wenngleich sich ein abschliessendes und sicheres Urtheil zur Zeit nicht abgeben lasse, aus dem vorliegenden, sehr umfangreichen Actenmateriale die Ansicht gewonnen, dass, wenn auch nur ein Theil der Behauptungen der Gesellschaft als zutreffend erachtet werden könne, dem Dr. Strousberg resp. dessen Cessionarin weitere Rechtsansprüche gegen die Gesellschaft **nicht** zuständen.

Die Herren Regierungscommissarien wiesen demnächst, hinsichtlich der thatsächlichen Ausführungen des Herrn Referenten, darauf hin, dass dessen sämmtliche Angaben der von der Regierung dem Abgeordnetenhaus vorgelegten Denkschrift entnommen seien, ein Umstand, der mit Sicherheit darauf schliessen lasse, dass die Regierung sowohl nicht verschweige, was zur Aufklärung des vorhandenen Sachverhältnisses habe dienen können, wie auch, dass sie ihrerseits Alles gethan habe, um die vorhandenen Schwierigkeiten in möglichst vortheilhafter Weise zu lösen.

Demnächst gaben die Herren Regierungscommissarien folgende Erklärung ab:

Als man zuerst in die Verhandlungen über die Abtretung des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens an den Staat ein-

getreten, sei von den Vertretern der Gesellschaft zunächst die Erklärung abgegeben, dass ein Widerspruch seitens der Hannover-Altenbekener Gesellschaft nicht zu befürchten sei, sofern die Interessen derselben durch die in § 11 des Vertrages für den Fall der Auflösung von Magdeburg-Halberstadt vorgesehenen Bestimmungen sicher gestellt würden. Ueberdies habe man beiderseits angenommen, dass bis zur Auflösung von Magdeburg-Halberstadt ein Widerspruch seitens Hannover-Altenbeken jedenfalls nicht erhoben werden könne. Da das Directorium von Magdeburg-Halberstadt zugleich der Vorstand von Hannover-Altenbeken sei, so habe man sich regierungsseitig bei dieser Erklärung beruhigt. Der Verwaltungsrath von Hannover-Altenbeken habe jedoch, wie sich demnächst erwiesen habe, die Auffassung des Vorstandes der Gesellschaft nicht getheilt, vielmehr die Forderung erhoben, dass nicht allein für den Fall der Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft, sondern auch bei der Betriebsüberlassung dieses Unternehmens an den Staat die Zustimmung von Hannover-Altenbeken einzuholen sei. Bei den demnächst unter Zuziehung eines Commissars des Hannover-Altenbekener Verwaltungsrathes wieder aufgenommenen Verhandlungen sei seitens des letzteren die Uebernahme des Betriebes von Hannover-Altenbeken durch den Staat von der Bedingung abhängig gemacht worden, dass ein Drittheil der Gesammtbruttoeinnahme an Hannover-Altenbeken überlassen und überdies die Höhe der jährlichen Bruttoeinnahme für das Jahr 1880 in dem Betrage der Bruttoeinnahme des Jahres 1878 + 6 pCt., für das Jahr 1881 in demselben Betrage + 13 pCt. und für das Jahr 1882 und die folgenden Jahre in demselben Betrage + 21 pCt. staatsseitig garantirt werde. Gleichzeitig sei jedoch die Abtretung des Eigenthums von Hannover-Altenbeken an den Staat gegen Gewährung einer Rente in Consols von 2 pCt. für die Stammprioritätsactien, von 1 pCt. für die Stammactien angeboten worden. Eine Betriebsüberlassung auf Grund des bezeichneten Angebots habe die Regierung als unannehmbar angesehen, während sie auf den Erwerb des Eigenthums von Hannover-Altenbeken allerdings habe Werth legen müssen, um in der Disposition über die vereinigten Hannover-Altenbekener und Magdeburg-Halberstädter Linien nicht weiter beschränkt zu sein. Mit Rücksicht auf den zweifelhaften und geringen Nutzungswerth des Hannover-Altenbekener Unternehmens habe sie jedoch die geforderte Gegenleistung für die Abtretung des Eigenthums für übermässig erachtet und statt derselben nach dem Durchschnittscourse der Actien während der letzten 3 Jahre eine Baarzahlung von 15 pro 100 M. Nominal der Actien und 30 pro 100 M. Nominal der Prioritätsactien angeboten. Nach längerer Verhandlung habe die Gesellschaft ihre Forderung auf 18 bezw. 36 ermässigt, auf welcher Grundlage nunmehr die Regierung den Vertrag abgeschlossen habe, weil sie keine Aussicht gehabt habe, unter günstigeren Bedingungen zu einer Verständigung zu gelangen.

In der That habe die Regierung, wenn sie an dem Erwerbe von Magdeburg-Halberstadt, welchen sie als unerlässlich und nach den Vertragsbedingungen als vortheilhaft für den Staat habe betrachten müssen, festhalten wollte, sich der Hannover-Altenbekener Gesellschaft gegenüber in einer Zwangslage befunden. Nach dem zwischen Hannover-Altenbeken und Magdeburg-Halberstadt bestehenden Vertrage vom 3. Mai 1874 habe zwar die Regierung die Auffassung vertreten, dass sie, so lange die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft bestehen bleibe, auch den Betrieb von Hannover-Altenbeken zu übernehmen berechtigt sei, weil thatsächlich die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft nach wie vor den Betrieb führe und nur das Organ sich ändere, wenn eine Königliche Behörde künftig an die Stelle des Directoriums als Vorstand der Gesellschaft trete.

Diese Auffassung sei aber von dem Vertreter der Hannover-Altenbekener Gesellschaft aus folgenden Gründen bestritten worden.

Die Rechte der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft aus dem Vertrage vom 3. Mai 1874 könnten als übertragbar nicht angesehen werden, weil die Uebereinstimmung der Interessen des Hannover-Altenbekener und des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens für den Beschluss desselben wesentlich mitbestimmend gewesen sei, wie solches in dem ersten unter dem 16./17. Juni vereinbarten Vertrage, an dessen Stelle demnächst der jetzt bestehende getreten sei, ausdrücklich ausgesprochen sei. Diese Uebereinstimmung werde durch die geographische Lage der Linien beider Unternehmungen bedingt, da eine Concurrenz zwischen denselben nicht bestehe, die Linien der einen Gesellschaft sogar zum Theil die Fortsetzung der andern Gesellschaft bilden. Völlig anders gestalte sich dagegen das Verhältniss, wenn statt Magdeburg-Halberstadt der Staat eintrete, dessen Linien südlich und nördlich die Concurrenzrouten der Hannover-Altenbekener Linien bildeten. Die persönliche Seite des Vertrages sei daher in die Augen fallend und um so weniger zu bezweifeln, als der bestehende Vertrag zugleich wesentlich den Charakter eines Societätsvertrages habe. Durch den zwischen Magdeburg-Halberstadt und Hannover-Altenbeken vereinbarten Vertrag trete aber nicht allein ein Wechsel des betriebsleitenden Organes, sondern zugleich der Betriebsleitung selbst ein. Denn nicht für Rechnung von Magdeburg-Halberstadt, sondern für eigene Rechnung solle künftig der Betrieb des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens vom Staate geführt werden. Hierdurch werde eine vollständige und vertragswidrige Verschiebung der Interessen in der Betriebsleitung der vereinigten Unternehmungen herbeigeführt.

Dieser Auffassung der Hannover-Altenbekener Gesellschaft gegenüber habe man zunächst regierungsseitig mit Sicherheit erwarten können, dass von Jahr zu Jahr seitens der Gesellschaft eine Schadenersatzklage, deren Object in der Differenz des Betriebsresultates des Staatsbetriebes gegenüber dem voraussichtlichen Betriebsresultate des Gesellschaftsbetriebes bestanden haben würde, erhoben werde. Noch schwieriger und ungünstiger würden sich aber die Verhältnisse für den Staat gestalten, sobald derselbe zum Erwerbe des Eigenthums der Magdeburg-Halberstädter Bahn unter Auflösung der Gesellschaft übergehen würde. Mit der Auflösung der Gesellschaft falle der ursprüngliche Contrahent hinweg, — und zwar aus eigener freier Entschliessung. Es sei daher zu erwarten, dass in diesem Falle die Hannover-Altenbekener Gesellschaft einerseits den Vertrag als aufgelöst betrachten und ihre Linien selbst in Betrieb nehmen, andererseits aber gegenüber der Liquidation der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft den Anspruch auf Entschädigung für den Wegfall der Garantie der III. Serie erheben würde. Damit würde aber der Staat aus der Liquidation wiederum die Garantielast für die III. Serie überkommen und sonach in die höchst ungünstige Lage gerathen, dass der Betrieb der Bahn von der Gesellschaft geführt werde, ihm selbst aber eine schwere Zinsenlast obliege. Nach den trüben Erfahrungen, welche der Staat in ähnlichen Fällen bei den zinsgarantirten Bahnen gemacht habe, müsse die Regierung dem Eintritt eines solchen Zustandes unbedingt vorzubeugen suchen.

Abgesehen von diesen aus dem zwischen beiden Gesellschaften bestehenden Vertragsverhältnisse hergeleiteten Erwägungen habe aber auch der Staat an dem Erwerbe des Hannover-Altenbeker Unternehmens als Besitzer der anschliessenden Staatsbahnlinien ein dringendes Interesse. Die Lage der Hannover-Altenbekener Linien als der Zwischenglieder zwischen der Westfälischen, Hannoverschen, Magdeburg-Halberstädter und Köln-Mindener Bahn lasse die Einverleibung der ersteren als eine unerlässliche Consequenz der übrigen Erwerbungen erscheinen. Rings eingeschlossen von fiskalischen Concurrenzlinien werde Hannover-Altenbeken auf die Betriebsleitung des Staates stets ein argwöhnisches Auge richten und in jeder Verwaltungsmassregel die Gefahr der Schädigung eigener Interessen erkennen. Die einheitliche Ordnung des Verwaltungsgebietes, in dessen Mitte ein selbstständiges Zwischenglied intact zu erhalten sei, werde unterbunden, und dadurch der finanzielle Effekt der Verwaltung, wie das Interesse des Verkehrs gleicherweise geschädigt. Auch habe die Ordnung der Bahnhofsverhältnisse in Hildesheim und Hannover es dringend erwünscht erscheinen lassen, dem Staate die Disposition über das Hannover-Altenbekener Unternehmen unbeschränkt und so bald wie möglich zu übertragen.

Wenn sonach der Erwerb des Eigenthums von Hannover-Altenbeken als eine Consequenz des mit Magdeburg-Halberstadt vereinbarten Vertrages und eine nothwendige Ergänzung des dem Staate unterstehenden Verwaltungsgebietes anzusehen sei, so habe sich der Staat allerdings in einer Zwangslage befunden, wenn er für die Abtretung einen dem gegenwärtigen Nutzungswerth nicht entsprechenden Preis gewähre. An sich sei dies ebenso correct, als wenn der Staat für die übrigen Bahnen einen Preis gewähre, welcher den für die Gesellschaften vorhandenen Nutzungswerth übersteige. Es könne sich daher nur fragen, ob die aus dem Ankauf für den Staat erwachsenden Vortheile den an die Actionäre zu zahlenden Preis aufwiegen. Das sei in der Begründung des Gesetzentwurfs nachgewiesen und könne um so weniger bezweifelt werden, wenn man zugleich die Vortheile des Erwerbes von Magdeburg-Halberstadt in Betracht ziehe.

In Beziehung auf die vom Referenten ausgesprochene Anschauung über die Bauconcessionen bemerkte einer der Herren Regierungscommissarien zu Protocoll, „für Grauhof-Goslar sei die Concession inzwischen Seitens der Braunschweigischen Gesellschaft nachgesucht worden. Die Ertheilung der Concession sei nur noch von dem förmlichen Abschluss des Staatsvertrages mit Braunschweig abhängig. Für Hildesheim-Braunschweig seien die Baumittel in dem unbegebenen Theil der III. Serie disponibel, für welche die Garantie von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft geleistet sei. Eine Belastung des Hannover-Altenbekener Unternehmens erwachse daher aus dieser Concession nicht“.

Das Resultat der nach diesen Erklärungen der Regierungscommissarien eröffneten Generaldiscussion lässt sich dahin feststellen, dass die Commissionsmitglieder sich mit ihren Ansichten in zwei Gruppen eintheilten.

Die erste Gruppe, von ihren principiellen Bedenken gegen das Staatsbahnsystem überhaupt ganz absehend, wollte

den Vertrag verwerfen, weil derselbe ein für die Staatsfinanzen schlechtes Geschäft zum Abschluss bringen heisse und weil das Staatsbahnsystem durchgeführt werden könne auch ohne diesen Erwerb.

Die zweite Gruppe wollte den Vertrag acceptiren, weil der Erwerb der Bahn zur Durchführung des Staatsbahnsystems und nach dem Erwerb von Magdeburg-Halberstadt eine solche Nothwendigkeit sei, dass der Gesichtspunkt des unmittelbaren finanziellen Vortheils allein nicht massgebend sein könne.

Die erste Gruppe führte aus: Man habe es mit einer Capitalanlage zu thun, welche bis in die fernste Zeit keine Erträgnisse liefern werde.

Bei den bisher vorgeschlagenen Verträgen sei die Rentabilität der zu erwerbenden Bahnen als Massstab für den Kaufpreis angenommen worden. Hier liege ein Vertrag zum Ankauf einer Bahn vor, die nichts einbringe. Um einen Werth für die Actien derselben herauszurechnen, habe man den Börsencours zu Grunde gelegt. Diesen könne man nicht in Betracht ziehen, man wisse, wie sich derselbe durch Ankauf und Verkauf zwischen interessirten Kreisen mache. Derselbe beweise gar nichts, da auch die angenommenen Course der 3 Jahre schon durch die Verstaatlichungsgerüchte betrieben worden und den inneren Werth des Objects bei Weitem überschritten hätten. Er sei durch Börsenmanöver fixirt worden und die Landesvertretung habe nicht die mindeste Veranlassung, nachträglich den Erfolg derartiger Manöver zu sanctioniren. Sei es auch anzuerkennen, dass die Staatsregierung den anfänglich gestellten exorbitanten Forderungen nicht beigetreten sei, so müsse man verlangen, dass auch die jetzt bewilligten Ansprüche noch erheblich herabgemindert würden. Der Staat könne keine Geschenke von Millionen machen. Eine Zwangslage sei nicht, entgegen der Ansicht des Herrn Regierungscommissarius, für den Staat, wohl aber für die Actionäre da. Man solle beispielsweise die Gesellschaft nur anhalten, den Bau der ihr concessionirten Strecke von Hildesheim auf Braunschweig auszuführen. Dazu sei sie unfähig und müsse zur Liquidation übergehen, bei welcher dann der Staat es in der Hand habe, den Preis für die Bahnen entsprechender zu bestimmen. Solche Vorschläge könnten unbillig erscheinen, aber das Actiencapital befinde sich, wie man annehmen könne, in Händen blosser Börsenspeculanten und wenn auch noch ein Theil in Händen wirklicher Actionäre verblieben, so brauche man diesen keine andere Behandlung angedeihen zu lassen, als sie nach ihren ursprünglichen unmässigen Forderungen dem Staate selber hätten angedeihen lassen wollen. — Und nun wolle man zudem noch eine als Unicum dastehende Concession machen, solchen Speculanten den Betrag sofort baar auszuzahlen und man bezahle ihnen noch ausser den dem berechneten Course entsprechenden Betrag (7 164 016 M.) ein Aufgeld von 1 457 354 M., wie man sage, um einen Vortheil zu bieten, damit sie sich zur Veräusserung ihrer Rechte an den Staat entschlössen.

Auf den ersten Theil dieser Ausführungen wurde aus den Kreisen der zweiten Gruppe geantwortet. Es sei doch schwer nachweisbar, dass der Börsencours der in Rede stehenden Actien durch die Idee der Verstaatlichung so wesentlich gehoben worden sei. An der Börse würden Jahr aus Jahr ein Papiere gehandelt, die niemals oder nur in vereinzelten günstigsten Fällen eine Dividende abgeworfen. Durch fingirten Ankauf und Verkauf erhielten sich solche Papiere doch nicht dauernd auf einen Werth, immer seien die stets aufs Neue auftauchenden Hoffnungen auf eine wenn auch in noch so ferne Zukunft stehende Rentabilität der Werthmesser, ob man denselben nun anerkenne oder nicht. Thatsächlich könne man solche Papiere stets an der Börse verkaufen, also auch die Hannover-Altenbekener Papiere wären zu diesem Börsencours, der für die letzten 3 Jahre durchschnittlich

12,22 pCt. für die Stammactien
28,28 pCt. für die Prioritätsobligationen

betragen, für deren Besitzer verkäuflich gewesen. Die Regierung habe dazu die Hälfte der börsenmässigen Zinsen, welche beim Ankauf an der Börse trotz der notorischen Ertraglosigkeit zu vergüten seien, zugerechnet und dabei einen Cours von 14,22 pCt. resp. 30,78 pCt. herausrechnen müssen. Die Frage könne wohl aufgeworfen werden, ob der Staat nicht bei weitem besser gefahren sein würde, wenn er die Verhandlungen mit Hannover-Altenbeken nicht allein, sondern a tempo mit beiden Gesellschaften geführt haben würde. Aber unter den schwierigen Verhältnissen könne man darüber bestrittener Meinung sein. Sei nun gegenwärtig auch der Nutzungswerth der Bahn nicht hoch in Anschlag zu bringen, so werde sich in Zukunft der Ertrag sicherlich ganz anders stellen. Denn die Bahn durchstreiche reiche Gegenden und bilde eine wichtige Verbindung zwischen dem Westen und dem Osten. Es sei daher nicht gerechtfertigt zu behaupten, die Stammactien und Stammprioritäten würden sich nach dem dafür jetzt bezahlten Preis niemals verzinsen. In dieser Beziehung müsse doch darauf hingewiesen werden, dass sich der von der Magdeburg-Halberstädter Bahn zu leistende Betriebszuschuss in den letzten 3 Jahren um 50 pCt. vermindert habe. Derselbe habe betragen

1876 770 509 M.
1877 491 223 „
1878 375 508 „ und wenn der Herr Referent hervorgehoben, derselbe sei aus der Verbindung mit Magdeburg-Halberstadt so weit verringert worden, so liege darin ja eine erneuerte Aufforderung, diese Verbindung aufrecht zu erhalten.

Von einer Seite wurde bemerkt, die Werthberechnung der Bahn sei nicht allein nach dem Börsencours, sondern auch nach dem Betriebsergebniss der Hannover-Altenbekener Bahn aufgestellt. Bei dem Ankaufswerth von 50 783 410 M. und bei dem sich pro 1878 ergebenden Ueberschuss von 1 502 233 M. ergebe sich eine Verzinsung des staatsseitig aufzuwendenden Anlagecapitals von 2,98 pCt. — Man könne eine Berechnung zur anderweitigen Rechtfertigung des Kaufpreises auch dahingehend machen, dass man sage, der Kaufpreis der Bahn betrage 186 437 M. pro Kilometer, mache also eine Verzinsung à 4,3 pCt. von rund 8 000 M. erforderlich. Dagegen hätten in 1878 die Bruttoeinnahmen pro Kilometer betragen rund 20 000 M. (genau 19 706 M.) pro Kilometer. Wenn die Staatsverwaltung es möglich machen würde, wie es nach dem Vorgange auf ihren anderen Bahnstrecken unzweifelhaft geschehen könne, die Betriebskosten im Verhältniss der Bruttoeinnahme auf 60 pCt. zu bringen (dieselben haben nach 1877 77 pCt., 1878 74 pCt. bei Hannover-Altenbeken betragen), so würde sich die Verzinsung zu 4,3 pCt. des Staatscapitals sofort ergeben.

Man kaufe jedenfalls die Bahn weit unter den Herstellungskosten. Die voraussichtlichen Ersparnisse des zukünftigen Betriebes gegen den jetzigen liessen sich nicht im Einzelnen berechnen. Aber schon 200 000 M. pro Jahr könnten erspart werden durch Convertirung der $4^1/_2$ procentigen Prioritätsobligationen (40 013 000 M.) in 4 procentige. 130 000 M. Ersparnisse gebe die Regierung auf Grund einer vorsichtigen technischen Schätzung an, wenn der Betrieb der in Rede stehenden Bahn mit den Staatsbahnen vereinigt werde, woraufhin ihr Zusammenhang an sieben Bahnhöfen mit den Staatsbahnen hinweise. Ob die Bestimmungen des Betriebsüberlassungsvertrages der Hannover-Altenbekener Bahn mit Magdeburg-Halberstadt vom 3. Mai 1874 in Beziehung auf die beiderseitige Participirung an den Betriebsausgaben für die kleinere Bahn besondere Vortheile geboten, dürfe billig bezweifelt werden; sie habe sich der grösseren Bahn bei Abschluss des Vertrages in die Arme werfen müssen, um überhaupt noch ein Dasein zu fristen. — Die Benutzung der Staatsreparaturwerkstätten in Hannover und die Einstellung der durch den jetzigen Concurrenzbetrieb gepflegten Umgangstransporte und Betriebseinrichtungen müssten nothwendiger Weise die Rente günstig beeinflussen.

Als unbedingt schlecht sei das Geschäft also auch finanziell von vornherein nicht zu bezeichnen. — Was die angeführte gute Behandlung der Actionäre betreffe, so müsse doch bemerkt werden, dass dieselben als Eigenthümer des Unternehmens unbedingt das Recht hätten, bei Veräusserung desselben Bedingungen zu stellen. Als eine solche Bedingung könne man aber die Entschädigung der Actionäre in baar nicht ansehen. Nach der Abfindungssumme für jede Actie würde man nur kleine Appoints von Obligationen ausgeben können, von 54 M. resp. 216 M. für die Actien, welche in das Preussische Staatsschuldensystem nicht hineinpassen würden. Der vorgeschlagene Weg, den benöthigten Betrag durch Staatsschuldverschreibungen aufzubringen, sei demnach der praktische. Da jede Preussische Obligation sofort zum vollen Werth begeben werden könne, so führe thatsächlich der eine Weg zum gleichen Ziele wie der andere.

In vorliegendem Falle seien die Chancen der Actionäre gar nicht als ungünstig zu bezeichnen, denn erstens hätten sie die gesicherte Aussicht, bei der Liquidation der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft nach den eigenen Ausführungen des Herrn Regierungscommissars Schadloshaltung zu erstreiten und zweitens könnten sie alsdann den Betrieb ihrer Strecken selbst übernehmen, um unter der Zinsgarantie des Staates gegen die Bahnen des Staates zu concurriren. Das würde zu den grössten Unzuträglichkeiten führen, wie dieses insbesondere sich bei dem Betriebe der Hinterpommerschen Bahnen herausgestellt habe, und bevor man den Staat diesem aussetze, kaufe man den Actionären lieber ihre Chancen ab. Die dafür ausgesetzte Summe erscheine, wie schon aus den vorhergehenden Berechnungen hervorgehe, nicht zu hoch, angesichts dieser Verhältnisse vermindere sie sich aber wiederum um ein bedeutendes.

Dass es so leichter Hand möglich sei, die Actionäre durch Zwangsmittel nachgiebiger zu machen, sei demnach noch zu beweisen. Ein solches Mittel sei wenig loyal auch unter den vorliegenden Verhältnissen, jedenfalls müsse dasselbe dann gleichmässig auf alle Eisenbahngesellschaften angewandt werden. Damit würden die meisten in grosse Ungelegenheit versetzt werden. Hier fehle es ausserdem aber an der Möglichkeit, den Zwang irgendwie wirksam zu erstrecken. Alles erwogen könne man vorhersagen, dass, wenn der vorliegende Vertrag noch einmal abzuschliessen sei, derselbe, von seiner finanziellen Seite betrachtet, schwerlich ein anderes Gesicht erhalten würde.

Von Seiten der Vertreter der ersten Gruppe wurde das zwischen Magdeburg-Halberstadt und Hannover-Altenbeken bestehende Rechtsverhältniss erläutert. Es wurde ausgeführt, dass, wenn man sich den Betrieb der Hannover-Altenbekener Bahn dauernd sichern wolle, dazu die Uebernahme von Magdeburg-Halberstadt allein genüge. Durch Uebernahme der Magdeburg-Halber-

städter Bahn in Staatsbesitz werde an dem durch Vertrag vom 3. Mai 1874 stipulirten Rechtsverhältniss mit Hannover-Altenbeken nichts geändert, wenigstens nicht so lange der Staat nur den Betrieb der ersteren habe. Sollte das aber angenommen werden, so könne der Staat ja mit dem Antritt des Eigenthums der Magdeburg-Halberstädter Bahn beliebig warten, und könne es, sobald er Eigenthümer werden wolle und Hannover-Altenbeken sich dagegen auflehne, ruhig auf einen Process ankommen lassen. Verliere er den Process, so sei auch dadurch nichts verloren. Er könne höchstens verurtheilt werden auf den Betrieb von Hannover-Altenbeken Verzicht zu leisten und daran sei nichts gelegen. Das Staatsbahnsystem sei, wie schon hervorgehoben, ohne Hannover-Altenbeken durchzuführen. Habe erst der Richter durch seinen Spruch den Staat zur vollen Schadloshaltung von Hannover-Altenbeken verurtheilt, dann sei es immer noch Zeit, über den Ankauf zu beschliessen. Billigkeitsgründe aus jenem Betriebsüberlassungsvertrag herzuleiten, erscheine unzulässig, da derselbe nicht in loyaler Weise zu Stande gekommen. Er sei mit Rücksicht auf die in der Luft gelegen habende Verstaatlichung der Magdeburger-Halberstädter Linien abgeschlossen worden. Die etwa anzurufende richterliche Entscheidung werde auch diese und ähnliche Momente berücksichtigen und deshalb werde der Schadenersatz nicht zu hoch ausfallen. Der Beschluss der Commission in Bezug auf Magdeburg-Halberstadt werde in keiner Weise gefährdet, wenn dieser Vertrag mit Hannover-Altenbeken abgelehnt werde. Wolle man das Verhältniss der beiden Bahnen wirthschaftlich beurtheilen, so sei die Betriebsübernahme von Hannover-Altenbeken für die Magdeburg-Halberstädter Bahn, die damit sich die Verkehrsleitung auf ihren Linien von Westfalen aus gesichert habe, von Wichtigkeit gewesen, die Staatsbahnen besässen aber schon ausreichende Verbindungen mit den betreffenden Landestheilen und könnten die Bahn deshalb wohl entbehren.

Diesen Ausführungen wurde von Seiten der Mitglieder der 2. Gruppe Folgendes entgegengehalten.

Nach den bestehenden Rechtsverhältnissen sei der Staat, sobald er zu Liquidation der Magdeburg-Halberstädter Bahn schreite, zur vollen Schadloshaltung an Hannover-Altenbeken für die alsdann von selbst eintretende Auflösung des Vertrages vom 3. Mai 1874 verpflichtet. Es ergebe sich aber nicht von selbst, wie ja aus der Stellung des Vorstandes der Hannover-Altenbekener Bahn zu dieser Frage hervorgehe, dass die Uebertragung des Betriebes der Hannover-Altenbekener Bahnen an den Staat durch die blosse Betriebsübernahme der Magdeburg-Halberstädter Linien erfolgen müsse. Es handle sich bei den beiden Gesellschaften um einen zweiseitigen Vertrag, bei dem eine Uebertragung von Rechten an einen Dritten ohne Zustimmung beider Contrahenten absolut unzulässig sei. Aber nicht nur, wie der Herr Regierungscommissar ausgeführt, das Organ, — neben der rechtlichen ändere sich auch die materielle Seite der Frage, wenn der Staat in die Rechte der Magdeburg-Halberstädter Bahn eintrete. Letztere habe zu Hannover-Altenbeken in einem durchaus natürlichen und vortheilhaften Verhältniss gestanden, wohingegen der Staat bereits im Besitz von Eisenbahnen sei, die für den grossen Verkehr auf seinem gesammten Schienennetze das Zwischenglied Hannover-Altenbeken entbehrlich machen, wie ja auch die andere Seite schon hervorgehoben habe. Der Staat habe mithin als Betriebsverwalter von Magdeburg-Halberstadt ein bedeutend geringeres Interesse daran, die Rentabilität von Hannover-Altenbeken durch Ueberleitung des Verkehrs zu fördern. Jedes Gericht werde diesen veränderten Verhältnissen Rechnung tragen und auf Schadloshaltung für Hannover-Altenbeken erkennen.

Die Vertreter des Ankaufs der Bahn führten demnach des Weiteren in Beziehung auf die materielle Seite der Frage aus:

Wolle man sich nun auch auf den Standpunkt stellen, der Staat mache an der Erfüllung des Vertrages ein wenig gutes Geschäft und die Gefahr, durch richterliches Urtheil zur Schadloshaltung bei Nichtübernahme des Betriebes von Hannover-Altenbeken genöthigt zu werden, sei nicht vorhanden, so empfehle sich dennoch der Ankauf der Hannover-Altenbekener Bahn auf Grund des vorliegenden Vertrages.

Wenn man die Lage der Bahn an der Karte ansehe, wie sie polypenartig zwischen der Westfälischen und Hannoverschen Staatsbahn und zwischen den zur Verstaatlichung bestimmten Linien der Magdeburg-Halberstädter und Köln-Mindener Unternehmungen liege, so sei es unmöglich, ohne das Eigenthum der Bahn zu erwerben, die alten und die voraussichtlich neuen Bahnen richtig auszunutzen, wie der Herr Regierungscommissar des Weiteren richtig ausgeführt habe. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, könne man sogar den Erwerb, wenn er auch gar keine Rente bringe, betrachten wie den Erwerb theurer Terrains durch städtische Behörden, zur Erweiterung von Strassen und Plätzen, die auch keinen unmittelbaren Ertrag ergäben, wohl aber den Verkehr in der richtigen Weise zu leiten allein ermöglichten. Und selbst wenn man nun annehme, man sei vollauf im Recht, und könne dieses Recht ohne jeden Widerspruch ausüben und Hannover-Altenbeken seinem eigenen Schicksal, das ist, der eigenen selbstständigen Betriebsleitung überlassen, so müsse nochmals hervorgehoben werden, dass der Staat als voraussichtlicher Besitzer des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens die Zinsen der 27 750 000 M. mit $4\frac{1}{2}$ pCt. garantirt habe. Wirthschafte die selbstständige Bahnverwaltung schlecht, so wirthschafte sie aus der Tasche des Staats heraus; benutze die Regierung ihre concurrirenden Linien, um den Vortheil des Staats gegen Hannover-Altenbeken auszunutzen, so wirthschafte er wiederum aus der eigenen Tasche, denn jede Mindereinnahme der Bahn erhöhe seinen Zuschuss. Die beiden Unternehmungen Magdeburg-Halberstadt und Hannover-Altenbeken seien eben so innig mit einander verbunden, dass sie nicht zu trennen seien. Wer nun Hannover-Altenbeken für ein schlechtes Geschäft halte, der möge sich damit trösten, dass das gute Geschäft, welches der Staat anerkannter Massen mit Magdeburg-Halberstadt mache, den Verlust bei weitem überwiege. Man möge deshalb auch nicht versuchen, durch Abwarten mehr zu gewinnen, denn man riskire dabei, dass der Vertrag mit Magdeburg-Halberstadt auf diese Weise aufgehoben werde.

Diese letztere Aeusserung veranlasste den Herrn Regierungscommissarius die von einem früheren Redner schon gestellte Anfrage: „Wem es zuzuschreiben sei, dass die Frist, binnen welcher der Vertrag perfect werden müsse oder hinfällig werde, so kurz bemessen sei“,

dahin zu beantworten:

die Vertreter der Magdeburg-Halberstädter Bahn hätten ausdrücklich auf diesen kurzen Termin zum Perfectwerden des Vertrags gedrungen und man habe für Hannover-Altenbeken die gleiche Frist als selbstverständlich angenommen.

Zum Schluss wird noch über eine Petition eines Inhabers von Stammprioritäten referirt, welche die statutarischen Rechte dieser gegenüber den Stammactien durch den Vertrag verletzt glaubt. Da der Vertrag ausdrücklich als Nachtrag zum Statut, also als Abänderung desselben bezeichnet ist (§ 10), so musste die Petition durch Annahme des Vertrages als erledigt angesehen werden.

In der Specialdiscussion werden sämmtliche Paragraphen ohne Discussion, nur mit einer kurzen Bemerkung eines Commissionsmitgliedes bei § 7 angenommen.

Die Schlussabstimmung über den ganzen Vertrag ergab 13 Stimmen für, 8 Stimmen gegen denselben.

Berlin, den 4. December 1879.

Die XII. Commission.

v. Rauchhaupt, Vorsitzender. Cremer (Köln). Evers. v. Eynern. Dr. Grimm. Dr. Hammacher (Essen). Freiherr v. Hammerstein. Freiherr v. Huene. Kalle. Klotz. Dr. Köhler. Leuschner. Dr. Miquel. Quadt. Dr. Reichensperger (Olpe). Dr. Roeckerath. v. Rybinski. v. Wedell-Malchow. Dr. Wehr. Dr. Weiss. Freiherr v. Zedlitz und Neukirch (Berlin).

Fortsetzung d. offiziellen Anzeigen.
(Zu No. 96.)

3. Actien-Umtausch.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Bezüglich des Umtausches der jetzigen Actien der „K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft“ sowie auch der Actien und Prioritäten des „Ungar. Theiles der Eperies-Tarnower Bahn“, gegen neue Actien resp. Prioritäten der „K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn“ auf Grund und in Gemässheit des Vertrages vom 8. April 1876 über die Vereinigung des Ungarischen Theiles der Eperies-Tarnower Bahn mit der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, — der genehmigenden Beschlüsse der beiderseitigen Generalversammlungen vom 19. April und 1. Juni 1876, — des Gesetzartikels XXXVIII vom Jahre 1879, — und der durch die vereinte Generalversammlung am 22. Juli 1879 festgestellten, mittelst Bescheides des Königlich Ungarischen Handels- und Wechselgerichtes vom 28. Juli 1879 Zl. 57295 bestätigten Gesellschaftsstatuten, sind die jetzigen Actien der „K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft“ sowie auch die Actien und Prioritäten der „Eperies-Tarnower Bahn Ungarischen Theiles“ sammt allen zugehörigen nicht verfallenen Coupons und Talon, gegen neue, innerhalb der Grenzen des für beide Bahnen garantirten Reineinkommens eine jährliche 4 %tige Dividende in Aussicht stellende Actien, resp. 5 %tige Prioritätsobligationen der „K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn“ derart umzutauschen dass:

a) für je 1 Stück Actie à fl. 200 Silber des Ungarischen Theiles der Eperies-Tarnower Bahn sammt zugehörigen je einzeln mit 4 fl. 50 kr. Silber einzulösenden Coupons und Talon 1 und $\frac{1}{8}$ Stück neue Actie der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn sammt zugehörigen 4 %tigen Coupons und Talon;

b) für je 1 Stück der jetzigen Actien à fl. 200 Silber der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft sammt zugehörigen ursprünglich 5 % tigen, gegenwärtig auf 4 % reducirten Coupons und Talon, 1 Stück neue Actie der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn sammt zugehörigen 4 %tigen Coupons und Talon, — und

c) für je 1 Stück Prioritätsobligation à fl. 300 Silber des Ungar. Theiles der Eperies-Tarnower Bahn sammt zugehörigen 5 %tigen Coupons und Talon, ein mit der gleichen Nummer versehenes, und in allen wesentlichen Bestimmungen gleichlautendes Stück Prioritätsobligation der K. K. priv.Kaschau-Oderberger Eisenbahn sammt zugehörigen 5 %tigen Coupons und Talon verabfolgt werden wird.

Dieser Umtausch findet kostenfrei an der Hauptcasse der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest und bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien während der Amtsstunden von 9 bis 2 Uhr an Werktagen vom 2. Januar 1880 angefangen bis incl. 1. Juli 1880 statt.

Demgemäss werden die Besitzer umzutauschender alter Actien der K. K. priv. Kaschau-OderbergerEisenbahngesellschaft, sowie auch der Actien und Prioritäten der Eperies-Tarnower Bahn Ungar. Theiles hiermit aufgefordert: diese Werthpapiere innerhalb des obigen Zeitraumes vom 2. Januar 1880 bis 1. Juli 1880 bei den obbezeichnetenUmtauschstellen nebst einer genauen, für jede Kategorie dieser Titres abgesondert in arithmetischer Ordnung ausgefertigten und von ihnen unterschriebenen Consignation, — deren Blanquettes ebendort unentgeltlich übernommen werden können — einzureichen, und den Umtausch derselben gegen neue Actien resp. Prioritätsobligationen der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu bewerkstelligen, auch wird den Besitzern umzutauschender Actien insbesondere bedeutet, dass mit dem Ablauf obiger Präclusivfrist (1. Juli 1880) die gesellschaftliche Direction statutarisch berechtigt ist, die weitere Theilnahme säumiger Actionäre an den statutenmässigen Rechten als erloschen zu erklären, die Nummern der wegen verabsäumten Umtausches ungiltig gewordenen Actien, Coupons und Talons zu veröffentlichen und die betreffende Dividende aus dem Reinerträgniss dem gesellschaftlichen Reservefonds zuzuwenden.

Ueber die umtauschweise zu verabfolgenden 1/8-Actien werden Actien-Interimsscheine mit je 3 Stück vom 1. Juli 1880 bis 1. Juli 1881 laufenden Coupons versehen behändigt werden, und es sind je 8 Stück dieser Interimsscheine bis 1. Juli 1881 gegen 1 Stück Actie der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn an der Hauptcassa derselben in Budapest um so gewisser auszutauschen, als widrigenfalles mit dem Ablauf dieser Präclusivfrist der gesellschaftlichen Direction statutarisch das Recht zusteht, die nicht ausgetauschten Interimsscheine als ungiltig zu erklären. Budapest im December 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1537)

4. Auszahlungen.

Die Einlösung der am 2. Januar k. J. fälligen Zinscoupons der 4½proc. Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft erfolgt von dem bezeichneten Tage an

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und bei der Berliner Handelsgesellschaft.

Die Coupons müssen mit einem von dem Empfänger unterschriebenen Verzeichnisse eingeliefert werden, in welchem der Reihenfolge nach die Nummern der Coupons und deren Geldwerthe angegeben sind. Braunschweig, den 2. December 1879. Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (1539)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich hiermit zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Jänner 1880 fällige Coupon der gesellschaftlichen Actien vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der Hauptcassa der Gesellschaft I Kantgasse No. 3 mit

Fünf Gulden Oesterr. Währg. in Silber und die am gleichen Tage fälligen verloosten Actien ebendort mit

Zweihundert Gulden Oesterr. Währg. in Silber

eingelöst werden.

Die zur arithmetischen Aufzeichnung der einzulösenden Coupons und Actien erforderlichen Consignationen werden bei der Liquidatur der Gesellschaft ausgefolgt. Wien, am 6. December 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1543)

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 31. d. Mts. fälligen Zinscoupons unserer 4½ pCt. Prioritätsanleihe erfolgt vom genannten Tage ab hier bei unserer Hauptcasse, bei den Billet-Expeditionen der Werrabahn, bei der Mitteldeutschen Creditbank hier, bei deren Filialen in Frankfurt a./M. und Berlin, bei der Filiale Berlin der Thüringischen Bank in Berlin in liquid., bei Herren Becker & Comp. und H. C. Plaut in Leipzig, bei der Coburg-Gothaischen Credit-Gesellschaft in Coburg, der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig; Herren Platho und Wolff in Berlin, Herren Gross und Oberländer in Frankfurt a./M., Herren Rüderer & Comp. in München, bei Herren Alfred Seeligmann & Comp. in Karlsruhe, bei der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart und bei Herren Bloch & Comp. in Nürnberg. Meiningen, den 2. December 1879. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (1532)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. December cr. ab und während des ganzen Monats Januar 1880 werden in unserer Hauptcasse — am Ascanischen Platz No. 5 hierselbst — in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 jeden Wochentages eingelöst werden:

1. Die zum 2. Januar 1880 fällig werdenden Zins-Coupons unserer Gesellschaft, und zwar:
   a) No. 6 der 4 procentigen Prioritäts-Actien,
   b) No. 8 der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission,
   c) No. 8 der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen Litt. B.,
   d) No. 8 der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen Litt. C.
2. Die Zins-Coupons No. 9 der 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
3. Die an früheren Fälligkeits-Terminen nicht eingelösten Coupons und Dividendenscheine, soweit dieselben nicht etwa verjährt sind.
4. Die rückständigen verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen diesseitiger Gesellschaft, cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 10. März cr.

Es wird ersucht, getrennte Nachweisungen einzureichen:

1. über Coupons zu Berlin-Anhaltischen Prioritäts-Actien und Obligationen,
2. über Coupons zu Oberlausitzer Prioritäts-Obligationen und
3. über rückständige Dividendenscheine zu Berlin-Anhaltischen Stamm-Actien, welche je die Stückzahl und den Werth, nach ihren verschiedenen Kategorien geordnet, nachweisen.

Die verloosten Prioritäten sind mit Nummer-Verzeichnissen einzureichen.

In Leipzig erfolgt die Einlösung jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine, in den Tagen vom 2. bis 15. Januar 1880, Vormittags von 9 bis 12 Uhr, jeden Wochentages bei unserer Gütercasse auf dem dortigen Bahnhofe.

Ausserdem erfolgt die Einlösung der Coupons zu den 4½procentigen Prioritäts-Obligationen Litt. C vom 2. bis 15. Januar 1880 in Frankfurt a/M.

a) bei Herren M. A. von Rothschild & Söhne,

b) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie.

Berlin, den 27. November 1879. Die Direction. (1517)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der am 1. Jänner 1880 fällige Coupon der Actien wird:

in Budapest bei der gesellschaftlichen Hauptcassa,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank

mit 4 **fl.** Oesterr. Währung in Silber eingelöst.

Der am 1. Jänner 1880 fällige Zinsen-Coupon der Silber-Prioritäts-Obligationen wird an denselben Zahlstellen mit **fl. 5.** Oesterr. Währung in Silber ausgezahlt.

Ebendaselbst wird auch der am 1. Jänner 1880 fällige Actien-Coupon der ehemaligen Eperies-Tarnower Eisenbahn (Ungarischer Theil) mit **fl. 4. 50 kr.** Oesterr. Währung in Silber eingelöst.

Die Rückzahlung der am 1. Juli 1879 verloosten Prioritäts-Partial-Obligationen à 200 fl. Oe. W. Silber der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn erfolgt vom 1. Jänner 1880 ab bei den für die Einlösung der Coupons oben angegebenen Zahlstellen.

Vom 1. Jänner 1880 ab hört jede weitere Verzinsung der am 1. Juli 1879 ausgeloosten Prioritäts-Partial-Obligationen à 200 fl. Oe. W. Silber auf, und es sind demnach bei ihrer Eincassirung ausser dem Originale der Prioritäts-Partial-Obligation auch alle zugehörigen bis zum 1. Jänner 1880 nicht verfallenen Coupons und Talons mit zurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capitale in Abzug gebracht wird.

Der am 1. Jänner 1880 fällige Zinsen-Coupon der Gold-Prioritäten-Anleihe wird:

mit fl. 5 Oesterr. Währung in Gold
in Budapest bei der gesellschaftlichen Hauptcassa,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank,

mit 10,125 ℳ Deutscher Reichswährung
in Berlin bei den Herren Richter & Comp.,
in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Effecten- und Wechsel-Bank,
in Hamburg bei den Herren M. M. Warburg & Comp.

eingelöst. Budapest, im December 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1522)

5. Tarifwesen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Für Sendungen zwischen Swinemünde einerseits und Berlin bezw. Stettin andererseits, welche laut Vermerkes im Frachtbriefe über Swinemünde seewärts ein- oder ausgehen, werden für die Zeit vom 1. December 1879 bis 31. März 1880 die Frachtsätze auf folgende Beträge ermässigt:

von und nach	Berlin	Stettin
Eilgut	3,54	2,00
Stückgut	1,77	1,00
Classe A[1]	1,16	0,69
„ B	0,98	0,56
Specialtarif A[2]	0,89	0,51
„ I	0,76	0,45
„ II	0,62	0,38
„ III	0,51	0,32
Ausnahmetarif 1	0,70	0,40
„ 2	0,44	0,30

(pro 100 kg in Mark).

Für die in Achsfracht zu befördernden Güter wird die Fracht unter Zugrundelegung der Entfernungen Swinemünde-Berlin 143, Swinemünde-Stettin 73 km berechnet.

Während der angegebenen Zeit wird ausserdem für Blei- und Zinktransporte, welche mit der Bahn in Swinemünde eingehen, ein dreimonatliches freies Lager auf unserem dortigen Bahnhofe unter Garantie nach Massgabe der Bestimmungen des Betriebsreglements, jedoch ausschliesslich der Garantie gegen Feuersgefahr, sowie Stundung der überwiesenen Fracht bis zur Abnahme des Zinks, jedoch längstens für den Zeitraum von 3 Monaten bewilligt. Stettin, den 5. December 1879. Directorium. (1533)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Güter-Verkehr. Mit dem 1. Januar 1880 tritt für den Verkehr zwischen Rumänien und Galizien einerseits und Deutschland andererseits ein neuer Tarif, bestehend aus

Theil I (Allgemeine Bestimmungen für den Güter-Verkehr nebst Güter-Classification) und

Theil II (Besondere Bestimmungen und Tarif-Tabellen),

in Kraft.

Von Theil II, welcher in vier, nach den einzelnen Verkehrsgebieten getrennte Hefte zerfällt, gelangt zunächst Heft 1, umfassend den Verkehr mit den Stationen der Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen, Berlin-Anhalter, Magdeburg-Halberstädter, Cottbus-Grossenhainer, Sächsischen Staats-, Berlin-Görlitzer und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, zur Herausgabe, während das Erscheinen der übrigen drei Hefte besonders bekannt gemacht werden wird.

Druckexemplare des Theiles I, sowie des Theiles II, Heft 1, sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 29. November 1879. Im Auftrage der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1530)

Zum Verbandsgütertarif vom 1. April 1878 für den Verkehr zwischen Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener Stationen ist der vom 1. December cr. ab giltige Nachtrag II erschienen, welcher Tarifbestimmungen, sowie neue, zum Theil ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Europäisches Holz enthält und bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben ist. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (1531)

Die im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahnverbande bestehenden Tarifsätze für den GüterVerkehr mit den Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf und Sigmaringen der Badischen sowie mit den Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf und Villingen der Württembergischen Bahnen treten am 1. Februar 1880 ausser Kraft. Die Tarifsätze für die Badische Station Villingen sowie für die Württembergische Station Sigmaringen bleiben nach wie vor in Geltung. — Köln, den 6. December 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn Gesellschaft. (1544)

Am 5. d. M. ist zum Gütertarife vom 1. September 1878 für den **Köln-Minden-Bergisch-Merkisch-Main-Neckarbahn** Verkehr ein Nachtrag (V) erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze für die Stationen Dorsten, Dortmund und Hörde und neue Frachtsätze für die in dem Verkehr einbezogene Köln-Mindener Station Osterfeld, sowie Berichtigungen enthält. Verkaufspreis 10 ₰. Köln, den 5. December 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1538)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum Deutsch-Skandinavischen Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1877 ist am 1. d. M. der Nachtrag VI. in Kraft getreten, welcher von unserer Güterexpedition hierselbst bezogen werden kann. Berlin, den 3. December 1879. Die Direction. (1599)

Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Zu dem Gütertarif No. V vom 1. Februar 1875 wird der XX. Nachtrag mit der Gültigkeit vom 1. bis 31. December 1879 herausgegeben.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für Roheisen bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen zwischen den Hafenstationen Hamburg (K. M.), Harburg, Lüneburg, Geestemünde, Bremerhafen, Bremen, Sebaldsbrück, Emden, Leer und Papenburg einer- und Station Wien der Kaiserin-Elisabethbahn andererseits.

Exemplare des Nachtrages können bei den Verbandsexpeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a. M., den 3. December 1879. Namens der betheiligten Verbandverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1536)

Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband. In Folge der bereits generell publicirten Erhöhung der Leipziger Ueberfuhrgebühren treten mit dem 1. Januar k. Js. im vorbezeichneten Verband für den Verkehr mit Gera, Plauen (oberer Bahnhof) und Zeitz anderweite höhere Tarifsätze in Kraft.

Dieselben sind im unserem Tarifbureau zu erfragen. Berlin, 28. November 1879. Namens der geschäftsführenden Verwaltung: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1542)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Verband-Verkehr. Am 15. December cr. treten directe Frachtsätze für Salztransporte in dem Ausnahmetarif F. vorbezeichneten Verbandes, von den Stationen Magdeburg B. P. M. und M. H. E., Schöningen B. P. M., Hadmersleben, Hannover, Linden, Fischerh. und Kücheng., Oeynhausen, Schoenebeck, Stassfurt der Magdeburg-Halberstädter resp. Hannover-Altenbekener, Göttingen, Hannover-Hainholz, Oeynhausen, Salzderhelden-Einbeck der Hannoverschen Staatsbahn nach den Ostbahnstationen der Beförderungsstrecken Obornik-Schneidemühl-Neustettin-Stolpmünde, Zollbrück-Rügenwalde, Neustettin-Wangerin Stadt und Gramenz und Gr. Tychow, sowie für Hammerstein und Schlochau ermässigte Sätze in Kraft.

Die zur Erhebung kommenden Frachtsätze sind auf den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, 29. November 1879. Königl. Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1524 J.)

Zu dem Tarif für den Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbar-Verkehr via Berlin tritt mit dem 10. December cr. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen zu den speciellen Tarif-Vorschriften,

II. anderweite und neue Tarifsätze.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Verwaltungen bezw. von deren Güter-Expeditionen bezogen werden. Berlin, den 28. November 1879. Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (1520)

6. Submissionen.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Lieferung der im Jahre 1880 erforderlichen Beleuchtungs- und Schmiermaterialien soll im Wege der Submission vergeben werden. Wir haben hierzu einen Termin auf Dienstag, den 16. December d. J. Vormittags 9 Uhr im Büreau unserer Central-Materialienverwaltung zu Oels anberaumt, zu welchem wir Lieferungslustige mit dem Bemerken einladen, dass die gedruckten Lieferungsbedingungen und das Verzeichniss der zu liefernden Materialien gegen Franco-Einsendung von 50 Pf. von unserem Centralbüreau hier Museumsstrasse No. 7 unfrancirt zu beziehen sind. Breslau, den 3. December 1879. Die Direction.

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung von

30 000 Stück eichenen Bahnschwellen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können bei unserer Central-Materialiencontrole eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von 50 Pf. Copialiengebühren bezogen werden.

Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf den

29. d. Mts. Vormittags 11½ Uhr

anberaumten Submissionstermine an uns einzureichen. Erfurt, d. 3. December 1879. Die Direction. (1535)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 20 000 Stück eisernen Querschwellen im Gewicht von ca. 1 000 000 kg soll im Wege der Submission verdungen werden. Zeichnungen und Bedingungen sind durch unser Central-Büreau zu beziehen. Offerten bis 19. December cr., Vormittag 11 Uhr erbeten. Direction. (1518

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen Betriebsgeräthe und Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und wird hierzu Termin auf

Mittwoch, den 17. d. M., Vormittags 11 Uhr

im Bureau der unterzeichneten Ober-Betriebsinspection, Bahnhofsstrasse, im Postgebäude hierselbst, anberaumt.

Offerten sind portofrei unter Beigabe der anerkannten Lieferungsbedingungen, welche nebst Bedarfsnachweisung in dem genannten Bureau zur Ansicht ausliegen, dortselbst auch gegen Erstattung von 50 ₰ Copialien käuflich sind, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebsgeräthen und Materialien"

versehen, an die Unterzeichnete einzureichen.

Oeffnung der Offerten wird in dem anberaumten Termine in Gegenwart der etwa erscheinenden Offerenten erfolgen.

Mit den einzureichenden Proben zusammen verpackte Offerten können nicht berücksichtigt werden. Berlin, den 3. December 1879. Die Ober-Betriebsinspection. (1526)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 96. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 12. December 1879.

☞ Damit die Leser den General- und Specialbericht der Commission des Abgeordnetenhauses, welcher in voriger Nummer nur theilweise zum Abdruck kommen konnte und daher mit heutiger Nummer erst vollständig ausgegeben wird, doch in räumlichem Zusammenhang erhalten, bringen wir die den Schluss jener Berichte enthaltende Beilage als zu voriger Nummer gehörig bezeichnet und paginirt. Die Redaction.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. „Die Telegraphen-Technik der Praxis", Verlag von Carl Meyer in Hannover, bei.

Betrachtungen über die bei Verstaatlichung der Preussischen Privateisenbahnen zu gewährenden Garantien.

II.

Die Garantien für die Verkehrsverwaltung bestehen in der Zuziehung von gutachtlich zu hörenden Beiräthen der Bezirks- und der Centraleisenbahnverwaltung und, wenn man das auch als eine „Garantie" betrachten will, darin, dass durch Mittheilung der Normaltransportgebühren und der Verhandlungen des Landeseisenbahnrathes der Landesvertretung erleichtert wird, über das Eisenbahnwesen zu reden; ein Recht, darüber Beschlüsse zu fassen, ist derselben nicht eingeräumt.

Drei Fragen sind bezüglich dieser Garantien aufzuwerfen.

1. Wie passen sie zu den gegenwärtigen Zuständen des Eisenbahnwesens in Deutschland?
2. Werden sie nützlich wirken?
3. Sind die in Aussicht genommenen Organisationen zweckmässig zusammengesetzt?

Was den ersten Punkt betrifft, so muss zunächst auffallen, dass man von der Voraussetzung ausgegangen zu sein scheint, dass Privatbahnen in Preussen nicht mehr bestehen würden; ihrer ist wenigstens gar nicht gedacht, es ist nicht davon die Rede, welche Stellung die Eisenbahnbeiräthe bezüglich der Verhältnisse der Privatbahnen haben sollen, während doch, so lange diese noch eine grössere Bedeutung besitzen, ihre Haltung von grossem Einflusse sein kann; sie könnten z. B. wenn sie billigere als die von der Regierung auf Gutachten des Landeseisenbahnrathes beschlossenen Normalsätze berechneten, die Aufrechterhaltung der höheren Sätze den Staatseisenbahnen sehr schwer machen. Man könnte aus dieser Nichtberücksichtigung der Privatbahnen den Schluss ziehen, dass man hofft bis zum Erlass des Gesetzes mit der Verstaatlichung wenigstens der grösseren Privatbahnen fertig zu werden, womit sich freilich die von hervorragenden Vertretern der Verstaatlichung gewünschte Verlangsamung des Tempo's bei dem Ankaufe nicht recht reimen will. Zweckmässig ist übrigens gewiss, dass, wenn man einmal das ausschliessliche Staatsbahnsystem will, die Ausführung thunlichst beschleunigt wird, weil die Organisation der Behörden von der Vollendung abhängt.

Die Mittheilung der bestehenden Normaltransportgebühren an die Landesvertretung und die Mitwirkung des Landeseisenbahnrathes bei deren Festsetzung setzt eine Aenderung des jetzigen Eisenbahntarifwesens voraus, weil heute Normalsätze in dem vorausgesetzten Sinne nicht bestehen. Nach dem gegenwärtigen Sprachgebrauche ist unter Normalsatz — im Gegensatz zu Maximalsatz — der Einheitssatz zu verstehen, welcher — abgesehen von besonderen, generell festgestellten Ausnahmen — den Tarifsätzen zu Grunde gelegt werden muss. Solche Normalsätze bestehen zur Zeit auch für die Preussischen Staatsbahnen nicht, ihre Einführung ist einer der Hauptzwecke des noch in der Vorbereitung begriffenen Reichstarifgesetzes. Die Kenntniss der jetzt für die Preussischen Staatsbahnen bestehenden Einheitssätze hat für die Landesvertretung kein sonderliches Interesse, weil von ihnen sehr viel und ohne festes Princip abgewichen wird.

Es scheint, als ob die Eisenbahncommission schon das Tarifsystem des Eisenbahntarifgesetzes im Sinne gehabt und sich in dieser zwar beiläufigen, aber doch wohl nicht ganz eine künftige Berufung ausschliessenden Weise für dasselbe und damit für eine der radicalsten und für Industrie und Verkehr einflussreichsten Aenderungen unserer Verkehrspolitik erklärt hätte, nämlich für ein ausschliesslich auf der Entfernung — der wirklichen oder einer sogenannten virtuellen — beruhendes Tarifsystem mit unveränderlichen Sätzen. Für unsere Annahme spricht auch noch, dass vor Bewilligung von Ausnahmetarifen und Differentialtarifen (unregelmässig gebildeten Tarifen) der Landeseisenbahnrath gehört werden soll, was voraussetzt, dass für die Bildung der allgemeinen Tarife eine feste Norm besteht; ja die Erläuterung von Differentialtarifen als „unregelmässig gebildete Tarife" weist ganz bestimmt darauf hin, dass die allgemeinen Tarife nach einer festen allgemeinen Norm — aus Einheitssatz und Entfernung — gebildet werden sollen. Unter Ausnahmetarifen würden sonach wohl solche zu verstehen sein, bei welchen eine Abweichung von der allgemeinen Classification vorkommt; unter Differentialtarifen solche, welchen eine von der allgemein angenommenen abweichende Entfernung oder ein abweichender Einheitssatz zu Grunde gelegt ist.

Uebrigens ist wohl das Wort „Normaltransportgebühren" so zu verstehen, dass darunter auch die Classification fällt.

Es ist zuzugeben, dass wenn man die in den Garantien in Aussicht genommene Art der Mitwirkung des Landeseisenbahnrathes bei Festsetzung der Tarifsätze will, die gegenwärtige nicht auf starren Normen beruhende, sondern die Verkehrsverhältnisse mit berücksichtigende, darum aber viele Abweichungen aufweisende Tarifbildung unmöglich beibehalten werden kann. Noch nicht einmal die leitende Centralstelle vermag für ein so

grosses Gebiet wie Preussen alle in Betracht zu ziehenden Einzelverhältnisse genügend zu kennen und zu würdigen, noch weniger eine nur begutachtende Stelle, welche, wenn ihr eine so umfassende Thätigkeit zugemuthet würde, nicht periodisch zusammentreten, sondern permanent versammelt bleiben müsste, weil der Arbeitsumfang zu gross sein würde.

Mit der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens in Preussen hängt, wie die Garantievorschläge wieder klar machen, fast nothwendig die Einführung eines allgemeinen, mit nur seltenen Ausnahmen ohne Berücksichtigung der besonderen Anforderungen der Industrie und des Verkehrs anzuwendenden Tarifsystems zusammen.

Ob das zweckmässig, ist hier nicht zu erörtern; es kann nur auf den Zusammenhang hingewiesen werden.

Zu überlegen wäre vielleicht, ob nicht für die in Rede stehenden Bestimmungen eine weniger präjudicirliche Fassung gewählt werden könnte.

An Organisationen, welche eine Betheiligung von Interessenten an der Eisenbahnverwaltung bezwecken, oder richtiger gesagt Organisationsanfängen, fehlt es uns im Deutschen Eisenbahnwesen nicht.

Erstens werden schon seit mehreren Jahren von den Staatseisenbahnen und auch von einigen Privateisenbahnen regelmässige Conferenzen mit Vertretern der in ihren Bezirken befindlichen Handelskammern, landwirthschaftlichen und gewerblichen Vereinen abgehalten, in welchen diese über Verkehrsangelegenheiten des Bezirkes, indessen ohne dass ihnen gewisse Angelegenheiten vorgelegt werden müssten, gehört werden. Zweitens besteht schon ein Landeseisenbahnrath für Preussen, eingesetzt durch eine ministerielle Anordnung vom Ende vorigen Jahres, um auf Verlangen des Ministers in wichtigeren, das Eisenbahnwesen betreffenden Angelegenheiten, namentlich über Gesetzentwürfe, das Eisenbahnwesen betreffend, Vorschläge — nicht technische —, Aenderungen des Bahnpolizei- oder Betriebsreglements, Zulassung von Ausnahme- oder Differentialtarifen und — in gewissen Fällen — bezüglich Fusions- und Mitbenutzungsverträgen Gutachten abzugeben. Dieser Eisenbahnrath soll 16 Mitglieder, je 4 vom Handel, von der Industrie, von der Land- und Forstwirthschaft und von den Privatbahnen haben und vom Minister ernannt werden. Die Ernennungen sind seit längerer Zeit erfolgt, der Landeseisenbahnrath harrt aber noch seiner Berufung.

Die Bezirkseisenbahnräthe haben ungefähr die nämliche Aufgabe wie die Conferenzen der Directionen mit den Handelskammern und Vereinen, die Aufgaben des neuen und des schon bestehenden Landeseisenbahnrathes decken sich auch ziemlich; hier wird also das Alte wohl dem Neuen ohne Weiteres weichen. Fraglich ist nur, ob denn nicht, falls beim Erlasse des Gesetzes über die Garantien noch Privateisenbahnen bestehen, diese eine Vertretung im Landeseisenbahnrath haben müssen oder ob dessen Competenz auf die Staatsbahnen beschränkt werden soll.

Anders steht es aber mit der Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen und der sogenannten Tarifcommission, welchen die Fortbildung des einheitlichen Deutschen Gütertarifschemas und der dazu gehörigen Tarifvorschriften und zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement obliegt, der ersteren als beschlussfassender, der zweiten als vorbereitender Stelle.

Die Commission besteht aus 3 Preussischen Staatseisenbahnverwaltungen, allen ausserpreussischen Staatseisenbahnverwaltungen und 6 von den Privateisenbahnen zu ihrer Vertretung gewählten Verwaltungen; ihr ist ein sogenannter Verkehrsausschuss beigeordnet, bestehend aus je 3 Vertretern der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels, welche auf Vorschlag des Deutschen Landwirthschaftsrathes resp. des Deutschen Handelstages berufen sind und einem von der Bayerischen Regierung bezeichneten Mitgliede. Dieser Ausschuss hält besondere und mit der Tarifcommission gemeinschaftliche Sitzungen ab; an den Generalconferenzen nimmt er nicht Theil. Diese Organisation ist seit Anfang vorigen Jahres in voller und höchst erspriesslicher Thätigkeit, es sind schon 8 Sitzungen, darunter 5 gemeinschaftliche, abgehalten. Viele wichtige Aenderungen und Verbesserungen des Tarifschemas sowie ein neuer Tarif für Vieh und Fahrzeuge sind beschlossen, welche in zwei in dieser Zeit abgehaltenen Generalconferenzen grösstentheils angenommen sind. Zur Zeit sind umfassende Reformen des Gütertarifschemas, namentlich die Einführung einer II. Stückgutclasse und einschneidende Aenderungen der Bestimmungen über die Wagenladungsclassen im Gange; eine aus Deputirten des Verkehrsausschusses und der Eisenbahnmitglieder zusammengesetzte Subcommission hat zur Vorbereitung der Beschlussfassung eine umfassende Enquête veranstaltet, kurz diese Einrichtung leistet wirklich ernste und gute Arbeit. Die gemeinschaftlichen Berathungen der Tarifcommission und des Verkehrsausschusses haben den Eisenbahnen wie den Verkehrsinteressenten zur Förderung gereicht: man hat auf beiden Seiten gelernt, den Interessen der Anderen gebührende Rechnung zu tragen.

Die Aufgaben, welche dem neuen Landeseisenbahnrath gestellt werden sollen, hat zum Theil bereits der Verkehrsausschuss, nämlich die Vorberathung der Gütertarifvorschriften und der auf den Güterverkehr bezüglichen Bestimmungen des Betriebsreglements. Den Verkehrsausschuss und die Tarifcommission kann man aber nicht beseitigen, weil ihre Wirksamkeit nicht auf Preussen beschränkt, sondern auf das ganze Reich ausgedehnt ist und weil die Institution auf einer Vereinbarung der Deutschen Regierungen beruht und, so lange nicht eine reichsgesetzliche Regelung des Gütertarifwesens eintritt, auch nicht entbehrt werden kann. Soll nun eine doppelte Berathung derselben Gegenstände stattfinden? Soll etwa erst der Landeseisenbahnrath beschliessen, dann Verkehrsausschuss und Tarifcommission? Der Bedeutung, die man dem ersteren beilegen will, würde nicht entsprechen, ihn gewissermassen zu einer untern Instanz zu machen. Oder soll umgekehrt der Landeseisenbahnrath zuletzt kommen? Dann würde Preussen sich vom Reiche absondern. Man wird daher wohl die der Tarifcommission und dem Verkehrsausschuss zugewiesenen Dinge von der Competenz des Landeseisenbahnrathes auszunehmen haben; freilich nimmt man ihm damit einen sehr wichtigen Theil der zugedachten Befugnisse und lässt, indem man ihm die Tarifsätze allein zu erörtern giebt, die jetzt schon als höchst unzuträglich erkannte Trennung der Festsetzung der Classification von der Normirung der Sätze bestehen, aber es wird doch nichts Anderes übrig bleiben, wenn man nicht auf die Erhaltung und einheitliche Weiterbildung der mühsam gewonnenen und von allen Seiten als eine grosse Errungenschaft begrüssten Einheit des Deutschen Gütertarifschemas verzichten will.

Wahrscheinlich wird aber der neue Landeseisenbahnrath gar nicht in's Leben treten; Verkehrsausschuss, Tarifcommission und Landeseisenbahnrath werden alle drei neuen Reichsinstitutionen Platz machen. Bekanntlich sind Reichsgesetze über das ganze Eisenbahnwesen, über das Tarifwesen, besonders über die Einsetzung eines Reichseisenbahnrathes und eines Reichsgerichtshofes für das Eisenbahnwesen ausgearbeitet, theils im Preussischen Ministerium, theils von einer Commission des Bundesrathes. Wird die Preussische Regierung nun diese von ihr mit grossem Eifer betriebenen Gesetze aufgeben und sich auf die Regelung des Preussischen Eisenbahnwesens beschränken?

Für die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist ein einzelner Staat gar nicht competent, sondern nur das Reich. Preussen kann darum schwerlich seine Vorschläge zurückziehen und würde sich, wenn solche etwa von anderer Seite aufgenommen würden, deren Berathung nicht entziehen. Werden aber die beabsichtigten Gesetze im Deutschen Reich gemacht, kommt speciell das Tarifgesetz nach den bis jetzt vorliegenden Vorschlägen zu Stande, so hat Preussen über die Tarifsätze und über die Bewilligung von Ausnahmetarifen überhaupt nichts mehr zu sagen.

Ein Landeseisenbahnrath könnte nur zur Information der Preussischen Regierung für ihre an den Bundesrath zu richtenden Anträge dienen, aber selbst wenn ein Reichseisenbahnrath mit gleichen Befugnissen nicht eingesetzt werden sollte, wäre doch ein Landeseisenbahnrath nicht von solcher Bedeutung, dass man denselben als eine wichtige Garantie betrachten könnte.

Die Preussische Landesvertretung verliert natürlich im Falle der reichsgesetzlichen Regelung des Tarifwesens die Möglichkeit, auf dasselbe Einfluss zu üben, ebenfalls.

Die Ungewissheit über die nächste Entwickelung wird es auch wohl sein, welche die Preussische Regierung dazu bestimmt, eine Gesetzesvorlage zur Ausführung der verheissenen Garantien erst für die nächste Session des Abgeordnetenhauses bestimmt zuzusagen; inzwischen wird die Sitzung des Reichstages stattgefunden haben, in welcher die Frage der reichsgesetzlichen Regelung des Eisenbahnwesens zum Austrage gebracht werden kann. Freilich wird die Preussische Regierung, wenn sie der Preussischen Landesvertretung die Vorlage von Gesetzen zusagt, die bis zur Vorlage durch eine inzwischen eingetretene Reichsgesetzgebung überflüssig und unmöglich geworden sind, in eine eigenthümliche Lage kommen.

Wahrscheinlich ist übrigens die Preussische Regierung in der Lage, über ihre Absichten und Aussichten bezüglich einer reichsgesetzlichen Regelung des Eisenbahnwesens dem Abgeordnetenhause Auskunft zu geben, und vielleicht wird dieses mit Rücksicht hierauf auf den Landeseisenbahnrath verzichten.

Eine grössere Bedeutung als der beabsichtigte Preussische Landeseisenbahnrath wird ein Reichseisenbahnrath gewiss haben, wenn man ihn, wie wohl als sicher anzunehmen, mit einer Eisenbahnfachcommission in ähnlicher Weise wie jetzt Tarifcommission und Verkehrsausschuss verbindet; denn, um auf den zweiten Punkt, die Wirksamkeit der beabsichtigten Landesinstitutionen, zu kommen, weder Landeseisenbahnrath noch Bezirkseisenbahnräthe sind darauf angelegt, eine erhebliche Autorität zu gewinnen.

Man hat davon abgesehen diesen Körperschaften eine beschliessende Befugniss zu geben, wie man auch dem Abgeordnetenhause keine Mitwirkung bei der Festsetzung der Tarifvorschriften, der Reglements etc. gewährt hat. Bezirks- und Landeseisenbahnrath haben eben nur zu rathen; ihr Einfluss wird also ganz von dem Werthe ihres Rathes abhängen. Nun ist wohl zuzugeben, dass in vielen Fällen begutachtende oder vorberathende Fachmännercommissionen, z. B. in Angelegenheiten der Gesetzgebung, ein sehr bedeutendes, ja entscheidendes Gewicht gehabt haben, wenn sie in sich ein tieferes oder umfassenderes Wissen vereinigten, als diejenigen, welchen sie rathen sollten. Aber Bezirks- und Landeseisenbahnrath sind eher alles andere als Commissionen von Fachmännern; die einzigen Fachmänner in ihnen sind die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen, also die, auf welche Einfluss geübt werden soll; die Beiräthe sind in der That nur Körperschaften, welche die aus Interessentenkreisen an das Eisenbahnwesen zu richtenden Wünsche zum Ausdruck bringen; ein irgendwie massgebendes Urtheil darüber, ob diese Wünsche durchgeführt werden können, ob sie nicht viel wichtigeren Interessen des Eisenbahnwesens widersprechen, haben sie nicht; es giebt überhaupt, wenn einmal die Preussischen Privateisenbahnen in den Staatsbesitz übergegangen sind, gar keine Personen mehr, welche das Eisenbahnwesen praktisch kennen, ausserhalb des Kreises der Staatseisenbahnbeamten, ebenso wie heute über das Postwesen nur die Reichspostbeamten Auskunft geben können. In noch viel höherem Masse wie dieses wird das viel grossartigere und complicirtere Eisenbahnwesen künftig dem Verständniss weiterer Kreise unzugänglich sein.

Allein die Eisenbahnverwaltung kann den Beiräthen diejenigen die Eisenbahnverhältnisse betreffenden Daten geben, welche zur Beurtheilung von Anträgen der Beiräthe von Wichtigkeit sind. Die Regierung hat in dem Landeseisenbahnrathe eine so mächtige Position, dass sie schwerlich je in einer wichtigen Sache dessen Majorität gegen sich haben wird; er wird nur dazu dienen, den von der Regierung gefassten Beschlüssen eine Stütze zu bieten. Nur dann wird der Landeseisenbahnrath einmal einen grösseren Einfluss haben, wenn mächtige Interessentengruppen in ihm das überwiegende Gewicht erlangen, dann kann er für diese ein willkommenes Mittel bieten, ihre Ansichten zum Ausdruck und zur Geltung zu bringen, wenn die Regierung denselben geneigt ist, oder keinen rechtzeitigen Widerstand entgegensetzt.

Selbst als Informationsstellen sind die Beiräthe deshalb von zweifelhaftem Werthe, weil in vielen Fällen die in ihnen sitzenden Vertreter nicht selbst die Kenntniss der einschlägigen Thatsachen besitzen, oft aber nur Einer diese Kenntniss und die Fähigkeit sie zu benutzen hat, dessen vielleicht nicht richtige Ansicht als die allein sachgemäss vertretene ein überwiegendes Gewicht haben würde. Dies muss dazu führen, dass die Eisenbahnverwaltung sich anderweit und viel gründlicher informirt, so dass sie auch in Kenntniss der Thatsachen dem Landeseisenbahnrathe überlegen sein wird.

Die Ergebnisse der schon jetzt stattfindenden Conferenzen der Interessenten mit den Eisenbahndirectionen sind denn auch bislang dürftig gewesen; die Bezirkseisenbahnräthe werden künftig nicht viel mehr leisten, zumal wenn die Eisenbahntarife, der praktisch wichtigste Theil ihrer Beschäftigung, nach allgemeinen Normen, die locale Ausnahmen nicht oder doch nur in ganz besonders wichtigen, von der Centralstelle und dem Landeseisenbahnrathe zu beurtheilenden Fällen, zulassen, geregelt sind.

Zur Beschleunigung des Geschäftsganges werden die Beiräthe gewiss nicht beitragen; in wichtigeren Fällen wird der Landeseisenbahnrath nicht einmal auf seine eigene Information hin sich aussprechen mögen, sondern erst Berichte aller oder der besonders interessirten Bezirkseisenbahnräthe einholen. In dem Bewusstsein des schleppenden Geschäftsganges ist denn der Ausschuss des Landeseisenbahnrathes befugt worden, in allen eiligen Fällen — mit Ausnahme der allgemeine Tarifangelegenheiten betreffenden — an dessen Stelle Gutachten abzugeben, Anträge auf Zulassung von Ausnahme- und Differentialtarifen werden daher in der Regel vom Ausschusse erledigt werden. Da dieser zugleich die Vorbereitung der Verhandlungen des Landeseisenbahnraths hat, so wird er praktisch wohl wichtiger sein als letzterer selbst.

Vielleicht wird man den geringen Erwartungen, welche vorstehend in die Leistungen der Beiräthe und speciell des Landeseisenbahnrathes gesetzt sind, das früher ausgesprochene günstigere Urtheil über Tarifcommission und Verkehrsausschuss entgegenhalten. Es ist aber ein wesentlicher Unterschied zwischen diesen Organisationen, der in der Zusammensetzung der Tarifcommission liegt. Diese vereinigt eine grössere Anzahl Eisenbahnvertreter mit ganz verschiedenen Interessen und Ansichten, welche in den gemeinschaftlich mit dem Verkehrsausschuss abgehaltenen Sitzungen ganz offen sich aussprechen, so dass bei einer wichtigen Frage jede eisenbahnliche Seite der Sache ausführlich von Sachverständigen erörtert wird. Der Verkehrsausschuss erhält also seinerseits volle Information und in der Regel finden seine Anträge mindestens bei einem Theile der Eisenbahnverwaltungen Förderung. In dem Landeseisenbahnrathe aber ist nur eine Eisenbahnverwaltung, welche, da sie allein die Eisenbahninteressen vertritt, sich in einer natürlichen und, wie oben ausgeführt, überlegenen Opposition gegenüber den gewählten Vertretern befindet. An die Eisenbahnverwaltung können nur Fragen gerichtet werden, die sie beantwortet; eine Erörterung der Antwort vom Eisenbahnstandpunkte aus ist ausgeschlossen.

Ein Reichseisenbahnrath wird schon deshalb eine grössere Bedeutung als der Landeseisenbahnrath erlangen, weil in ihm vermuthlich alle Deutschen Staatseisenbahnverwaltungen vertreten sein werden und in Folge davon eine sachgemässe Discussion auch der eisenbahntechnischen Fragen zu erwarten ist.

Was nun schliesslich die Zusammensetzung und Organisation der Beiräthe betrifft, so kann es zur Zeit nur auf die Grundidee ankommen, das Detail ist wohl nur der Vollständigkeit halber aufgenommen und ist dem demnächst zu erwartenden Gesetze zu überlassen.

Eine wichtige Besonderheit ist, dass Mitglieder der Landesvertretung als solche in dem Landeseisenbahnrathe sitzen sollen. Darin liegt die Gefahr, dass politische Rücksichten in eine Kör-

perschaft hineingetragen werden, welche von ganz anderen Motiven geleitet sein sollte und für die Landesvertretung ist dadurch, dass einige ihrer Mitglieder die Verhandlungen des Landeseisenbahnrathes aus eigener Theilnahme kennen, nicht viel gewonnen; ein Veto gegen gewisse Beschlüsse haben sie nicht, es ist ihnen auch nicht die Vertretung besonderer Interessen übertragen; ihre Zustimmung oder Ablehnung kann an sich nicht einmal zu dem Schlusse berechtigen, dass die Landesvertretung eine gleiche Stellung einnehmen werde. Aber ihre Theilnahme erweckt doch den Schein, als ob der Landeseisenbahnrath gewissermassen eine parlamentarische Behörde sei, bestimmt, die Landesvertretung zu ersetzen.

Ein zweites Bedenken ist gegen die Wahl der übrigen Vertreter zu erheben. Nach dem Wortlaute der betreffenden Bestimmungen braucht der Provinzialausschuss nicht den Vorschlägen der Handelskammern und landwirthschaftlichen Vereine zu entsprechen, sondern hat dieselben nur anzuhören, kann aber auch andere, als die Vorgeschlagenen wählen. Bei diesem Verfahren ist nicht ausgeschlossen, dass der Provinzialausschuss bei der Wahl der Mitglieder mehr auf deren Uebereinstimmung mit seinen eigenen Ansichten als darauf sieht, dass alle wichtigen wirthschaftlichen Interessen der Provinz durch ihre berufensten Vertreter im Bezirkseisenbahnrathe repräsentirt sind.

Die Mehrzahl der Abgeordneten zum Landeseisenbahnrathe geht aus Wahlen der Bezirksräthe hervor, welche in der Regel Mitglieder wählen werden; vielleicht wäre es rathsam, der Regierung das Recht zu geben, noch einige Mitglieder ausser den Commissarien der Ministerien zu ernennen, damit bei den Wahlen der Bezirksräthe etwa unberücksichtigt gebliebene wichtige Interessentenkreise noch Vertretung finden können.

Ob man aber die Zusammensetzung der Beiräthe so oder so ändert, sie können nicht viel mehr sein als Versammlungen von Interessenten, welche der Eisenbahnverwaltung ihre Wünsche vortragen, da ihnen Eisenbahnfachkenntniss nicht beiwohnt. Sie scheinen viel zu sein, sind aber wenig, sie werden selbst nicht viel Verantwortung für ihre Beschlüsse fühlen, die Eisenbahnverwaltung kann aber ein gutes Theil ihrer Verantwortung auf sie abwälzen. Auch dieser Theil der Garantien nützt wenig und schadet weit mehr, weil der falsche Schein einer wirksamen Controle und einer einflussreichen Mitwirkung der Selbstverwaltung bei dem Eisenbahnwesen erweckt wird.

Hält man die gegenwärtigen Zustände des Eisenbahnwesens für derartig, dass nur durch ein ausschliessliches Staatsbahnsystem geholfen werden kann, dann ist es consequent, den Schritt zu thun und möglichst schnell und vollständig zu thun, aber man sei sich dabei klar, dass man der Regierung damit uneingeschränkte Gewalt über das Eisenbahnwesen giebt, und dass alle Versuche einer einschränkenden Controle nicht viel über den Schein hinauskommen. Man finde sich in den Gedanken, dass darin ein unter Umständen grosses Risico für die Finanzen des Landes liegt, halte dasselbe sich aber auch dadurch stets gegenwärtig, dass man Eisenbahnhaushalt und Staatshaushalt auch nicht dem Scheine nach trennt; man schenke der Regierung das volle Vertrauen, dass sie die Staatseisenbahnen dem allgemeinen Besten entsprechend verwalten werde, aber man lasse auch die volle Verantwortung ihr und der zur Controle der Regierung berufenen Landesvertretung. Diese allein kann, wenn die Eisenbahnverwaltung nicht den erwarteten Erfolg haben sollte, die zwei Mittel anwenden, welche noch wirksam sind, nämlich, wenn der Misserfolg in der Person des Leiters liegen sollte, diesem das Vertrauen versagen und dadurch eine Aenderung in der Leitung bewirken, oder, wenn das System selbst sich nicht bewährt, dasselbe durch ein anderes ersetzen.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 8. December. (Eisenbahnverstaatlichungsvorlage. Eisenbahntarifgesetzentwurf. Eisenbahnunfälle. Kündigungen von Obligationen der zu verstaatlichenden Bahnen. Schlesische Bahnbauten. Entphosphorung des Eisens. Nachschrift der Redaction.)

Die Commissionsarbeiten in Sachen der Eisenbahnverstaatlichungsvorlage sind in voriger Woche beendigt worden und haben ihren Abschluss in dem an anderer Stelle publizirten Generalbericht gefunden. Am Dienstag wird nun das Abgeordnetenhaus in die Discussion über den „Gesetzentwurf, betreffend die Erwerbung mehrerer Privateisenbahnen" treten. Eine Ungewissheit über den Ausgang der bevorstehenden Verhandlungen hierüber ist wohl in keiner Weise vorhanden; man weiss bereits jetzt ganz genau und in eingeweihten Kreisen hat man es wohl schon längst gewusst, wie die Beschlüsse im Abgeordnetenhause und im Herrenhause ausfallen werden. Die Verträge, das Gesetz und die sich an dasselbe knüpfenden Beschlüsse der Commission werden angenommen werden. Für diese Zugeständnisse wird die Regierung in möglichst bindender Weise als Gegenleistung erklären, dass sie den Anforderungen des Hauses prompt nachkommen werde und wird möglicherweise schon die soeben begonnene Woche den Rahmen für die Erledigung der letzten Stadien der Verstaatlichungsvorlage abgeben. Die „Nat.-Zeit." widmet den kommenden Dingen in ihrer Sonntagsnummer einen Leitartikel, in welchem sie einem berechtigten Wunsche Ausdruck giebt. Sie sagt dort: „Wir sehen die Sache jetzt als entschieden an und haben nur noch den Wunsch, dass die Discussion in recht offener und würdiger Weise klar stelle, wie schwerwiegend die Beschlüsse sind, die demnächst fallen sollen und für deren Vorbereitung ein so unverhältnissmässig kleiner Zeitraum geblieben ist. . . . . Was gegenüber den allseitig fest genommenen Stellungen die Discussion und die Presse thun kann, ist so objectiv und erschöpfend als möglich festzustellen, was eigentlich geschieht. Die Klarheit, die man darüber schafft, welche Consequenzen sich an ein so grosses Unternehmen knüpfen müssen, wird die unentbehrliche Grundlage für die Massregeln abgeben, welche diese Consequenzen zum Guten lenken sollen".

Inzwischen taucht bereits eine zweite Verstaatlichungsvorlage auf, welche, wie man annimmt, den Landtag im Januar beschäftigen soll. Nach dieser Richtung hin darf eine besondere Bedeutung unter den Ereignissen der vorigen Woche die in Köln abgehaltene Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahn beanspruchen. Man nimmt an, dass nach dem ministeriellen Rescript, welches das Angebot der Regierung spontan auf 6½ pCt. erhöht, die Zustimmung der demnächst (am 18. d.) abzuhaltenden Generalversammlung sicherer sei, als der Präsident des Directoriums, Geheimrath Mevissen, dies in der Actionärversammlung gelten lassen wollte. Aus den Aeusserungen der eisenbahnpolitischen Wortführer im Abgeordnetenhause ist andererseits zu entnehmen, dass man für den Fall einer zweiten Verstaatlichungsvorlage mehrfach nicht gewillt ist, an der ursprünglichen Absicht festzuhalten, welche dahin ging, dass es für die erste Verstaatlichungscampagne bei denjenigen vier Bahnen sein Bewenden haben müsse, welche die jetzt in Berathung befindliche Vorlage enthält. Obwohl anfänglich sogar eine Resolution in diesem Sinne in Aussicht genommen war, so scheint man sich jetzt damit begnügen zu wollen, nur diejenigen Bahnen von der demnächstigen Verstaatlichung auszuschliessen, mit welchen Verhandlungen regierungsseitig noch gar nicht angefangen worden sind. Uebrigens ist davon Act zu nehmen, dass im Abgeordnetenhause wesentlich die Freunde der Opportunität des Staatsbahnsystems die Verlangsamung des Tempos der Verstaatlichung befürworten, während die Gegner der Vorlage, welche als principieller Schritt zum Uebergang zum Staatsbahnsystem aufgefasst wird, den Absterbungsprozess des Privatbahnwesens im Interesse des Privatcapitals nicht über Gebühr verlängert sehen wollen. Im Grossen und Ganzen steht auch die Regierung auf dem Standpunkt, ihre volle Energie auch noch an die Durchbringung derjenigen Eisenbahnankäufe zu setzen, deren Abschluss mit den ausserparlamentarischen Factoren noch in dieser Session gelingt. Einen Beweis für den Wunsch der Regierung, dem Landtage alsbald noch einen zweiten Eisenbahnverstaatlichungsentwurf vorzulegen, bietet eben die im Gegensatze zu früheren Absichten erfolgte Erhöhung des Kaufpreises der Rheinischen Eisenbahn. Im Uebrigen scheint man sich, wie aus einer Auslassung des Regierungscommissars in der letzten Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahn hervorzugehen scheint, auch bereits auf den Standpunkt zu stellen, dass diejenigen Grenzen fortzuräumen seien, welche die Rücksicht auf den heimischen Anlagemarkt der Eisenbahnverstaatlichungen setzt. Der Commissar erwähnte bekanntlich die Vortheile des Umtausches von Eisenbahnactien in Consols, welche sich dem Weltmarkt erschliessen würden. Es deutet diese Auslassung offenbar darauf hin, dass in Rücksicht auf weitere umfangreiche Verstaatlichungen der Vorschlag, die Preussischen Consols zu einem internationalen Börsenpapier zu machen, in massgebenden Regierungskreisen ernsthaft ventilirt wird. Dass in dieser Beziehung der Uebergang der Rheinischen Bahn an den Staat ausschlaggebend sein wird, ist bei der Grösse des Anlagecapitals dieser Bahn plausibel.

Es sind jetzt gerade zwei Monate her, dass in der Presse die Nachricht erschien, der Eisenbahntarifgesetzentwurf sei neuerdings zurückgelegt worden, da Fürst Bismarck an der Beschleunigung desselben vorläufig kein weiteres Interesse zu haben erklärte. Die Nachricht wurde damals mit dem Hinzufügen de-

mentirt, dass die Angelegenheit schon im Laufe des Octobers den Bundesrath wieder beschäftigen solle. Dies ist nicht geschehen und gewinnt es nachgerade den Anschein, als ob jener Entwurf, dessen Dringlichkeit zuerst als so gross bezeichnet wurde, dass eine Regelung des Tarifwesens bis zur Herstellung eines allgemeinen Reichseisenbahngesetzes nicht hinausgeschoben werden könne, doch in Bezug auf die Nothwendigkeit einer raschen Erledigung überschätzt worden ist. Das Stadium der Angelegenheit ist, welche neuerdings Zeitungsberichten zufolge wieder in Fluss gekommen, ist Folgendes: Auf den Antrag der Regierungen von Sachsen, Württemberg und Baden hatte der Bundesrath beschlossen, die Berathung der §§ 2 und 4 des Gütertarifgesetzentwurfes wieder aufzunehmen und unter vorläufiger Entbindung des Verfassungsausschusses von dem demselben ertheilten bezüglichen Auftrage, den Gegenstand behufs Detailberathung über ein einheitliches Tarifsystem mit den dazu gehörigen Normaleinheitssätzen, an einen ausserordentlichen Ausschuss zurückzuverweisen. Diesem Bundesrathsausschuss, der nächstens zusammentreten soll, werden angeblich inzwischen eingegangene Materialien, betreffend die von den betheiligten Regierungen für angemessen erachtete Gliederung des Tarifs, die Normaleinheitssätze und die für nothwendig und zulässig zu erachtenden Abweichungen von denselben vorgelegt werden. Auch wird Zeitungsberichten zufolge dem Ausschuss die im Reichseisenbahnamte aufgestellte dritte Uebersicht über den Umfang, in welchem das aus den Berathungen der Deutschen Staats- und Privatbahnen hervorgegangene einheitliche Tarifsystem gegenwärtig zur Einführung gekommen, zugehen. — Wie anderweitigen Besprechungen, welche sich in den Blättern finden, zu entnehmen ist, hat angeblich ein doppeltes directes Interesse darin bestanden, das Tempo der Erledigung des Tarifgesetzentwurfes zu verlangsamen. Das eine Interesse hängt mit den Deutsch-Oesterreichischen handelspolitischen Verhandlungen zusammen, bezüglich welcher man auf dem Gebiete der Tarifverbandverkehre möglichst freien Spielraum haben wollte; das andere Interesse gipfelt darin, etwa vom Preussischen Landtage beschlossene lästige Tarifgarantien später durch das Tarifgesetz von Reichswegen durchkreuzen zu können. Ausser dem Interesse an einer Verlangsamung der Tarifreform hat aber auch das Reformwerk selbst wohl zu neuen Erwägungen Veranlassung gegeben, welche man bei dem Wiederzusammentritt des Specialbundesrathsausschusses kennen lernen wird.

Aus Veranlassung der häufigeren Eisenbahnunfälle in letzterer Zeit hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 26. v. Mts. einen Erlass an die Königlichen Eisenbahndirectionen gerichtet, in welchem gesagt ist:

Durch die Untersuchung der Eisenbahnunfälle, deren Zahl sich in der letzten Zeit bedauerlich gesteigert hat, ist nachgewiesen, dass ein grosser Theil derselben durch die Nachlässigkeit einzelner Beamten verschuldet worden ist oder wenigstens bei strengerer Handhabung der Dienstvorschriften hätte vermieden werden können. Die Königliche Direction wird deshalb veranlasst, bezüglich der Befolgung derjenigen Instructionen, durch derer ungenügende Beachtung die Sicherheit des Betriebes vorzugsweise beeinträchtigt werden kann, eine nachdrücklichst verschärfte Controle eintreten zu lassen, dabei sorgfältig zu prüfen, ob die Zuverlässigkeit und Umsicht der im äusseren Dienst beschäftigten Beamten der Wichtigkeit der ihnen anvertrauten Functionen entspricht, und bei Dienstvernachlässigungen, auch wenn dieselben keinen Unfall zur Folge gehabt haben, mit vollster Strenge einzuschreiten. Da anscheinend in einzelnen Fällen Uebertretungen gewisser Betriebsvorschriften gewohnheitsmässig vor den Augen der zur Controle berufenen Beamten stattgefunden haben, ohne gerügt worden zu sein, so erscheint es nöthig, darauf hinzuweisen, dass sich hierdurch die Aufsichtsbeamten selbst strafbar machen und vorkommenden Falles persönlich mit zur Verantwortung gezogen werden müssen.

Sollten die Instructionen Bestimmungen enthalten, welche sich in der Praxis für gewisse Fälle als unzweckmässig oder als ohne Beeinträchtigung der Regelmässigkeit des Betriebes nicht wohl ausführbar herausgestellt haben, so ist deren Beseitigung oder Abänderung herbeizuführen, da die Möglichkeit, den bestehenden Bestimmungen nachzukommen, unter allen Umständen gewahrt bleiben muss.

Der weiteren Einführung von Apparaten, welche die Sicherung richtiger Weichen- und Signalstellung bezwecken, ist eine besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Dabei erscheint es aber dringend erforderlich, dass fortwährend in der sorgfältigsten Weise geprüft wird, ob die betreffenden Vorrichtungen richtig und leicht functioniren, und ob der damit beabsichtigte Zweck auch wirklich vollständig erfüllt wird. Zu diesem Behufe ist den Eisenbahnbauinspectoren, beziehungsweise den mit der Bahnunterhaltung betrauten höheren Beamten zur Pflicht zu machen, sowohl selbst die Zweckmässigkeit und Zuverlässigkeit der bezüglichen Einrichtungen, eventuell unter Zuziehung von Telegraphenbeamten, zu prüfen, als auch die Bahnmeister ihres Inspectionsbezirks über die wesentlichen Constructionsdetails zu informiren und sich persönlich zu überzeugen, ob dieselben die ihnen obliegenden Revisionen mit der nöthigen Einsicht und Gewissenhaftigkeit vornehmen. Es verdient in dieser Beziehung hervorgehoben zu werden, dass selbst an den gewöhnlichen optischen Telegraphen in einigen Fällen Mängel beobachtet worden sind, welche die genaue Darstellung der vorgeschriebenen Signale beeinträchtigt haben; es ist daher die äusserste Sorgfalt bei der Controle und event. Regulirung der Signalvorrichtungen geboten. Ebenso wie unrichtiges Functioniren der letzteren kann der Umstand zu Unfällen Veranlassung geben, dass die gegebenen Signale wegen Nebel nicht weit genug erkennbar sind. Wenn in dieser Hinsicht einerseits den Locomotivführern auf das Strengste einzuschärfen ist, dass sie in solchem Falle die Fahrgeschwindigkeit bei der Annäherung an einen Bahnhofsabschlusstelegraphen mehr als sonst zu ermässigen haben, um event. bei gegebenem Haltesignal den Zug rechtzeitig zum Stehen bringen zu können, so ist anderseits das Stations- und Bahnbewachungspersonal dahin zu instruiren, dass es ein gegebenes Haltesignal bei starkem Nebel nicht als ein ausreichendes Mittel zum rechzeitigen Aufhalten eines Zuges betrachten darf, vielmehr durch Anwendung von Knallsignalen oder durch sonstige geeignete Massregeln den Locomotivführer zum Anhalten veranlassen muss.

Der Minister spricht am Schlusse die Erwartung aus, dass die Königlichen Directionen mit der nachdrücklichsten Energie die strenge Befolgung derartiger Anordnungen und Instructionen und die unnachsichtliche Bestrafung von Dienstversäumnissen, welche die Betriebssicherheit zu gefährden geeignet sind, herbeiführen werden.

In mehreren Zeitungen liest man in Sachen der Kündigungen von Obligationen der zu verstaatlichenden Bahnen Folgendes: „Im § 4 des dem Landtage vorliegenden Gesetzentwurfs, betr. den Erwerb mehrerer Eisenbahnen für den Staat, soll bekanntlich der Finanzminister ermächtigt werden, die bisher begebenen Anleihen der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zum Betrage von 737 114 700 M., soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung bezw. zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen. Es wird uns als wahrscheinlich bezeichnet, dass die Staatsregierung, einer Anregung der Eisenbahncommission des Abgeordnetenhauses folgend, schon alsbald nach Publication des Gesetzes von dieser Ermächtigung successive Gebrauch machen wird, um damit alle Inconvenienzen abzuschneiden, welche aus abweichenden Rechtsanschauungen über die Stellung der Gläubiger sich möglicher Weise ergeben könnten".

Der Nothstand in Oberschlesien dürfte Schlesischen Bahnbauten zu Gute kommen. Der Schlesische Provinziallandtag hat beschlossen: an die Königliche Staatsregierung die Bitte zu richten, „1. behufs dauernder Beseitigung wohlbegründeter Nothstandsbefürchtungen in den von der Linie berührten Kreisen den alsbaldigen Ausbau einer Secundärbahn von Gleiwitz über Rybnik und Loslau nach Annaberg (Oderberg) auf Staatskosten in Aussicht zu nehmen". — 2. „Zur Abwehr des Nothstandes in den Kreisen Pless und Rybnik den Bau der Secundärbahn von Antonienhütte-Orzesche-Sorau-Jastrzemb im Anschluss an die Ferdinands Nordbahn bei Petrowitz schleunigst in Angriff nehmen zu wollen". — 3. Die Linien: Bahnhof Rengersdorf-Bielethal bis Bad Landeck aus Staatsmitteln als Secundärbahn möglichst bald auszubauen". — Auch ist noch beschlossen worden, bei der Regierung den Bau einer Eisenbahn (erster oder zweiter Ordnung) von Kreutzburg über Rosenberg und Lublinitz nach Beuthen zu beantragen.

Ueber die Patentirung des neuen Verfahrens der Entphosphorung des Eisens beim Bessemerprocesse entnehmen wir dem amtlichen „Patentblatt" folgenden Bericht: „Am 21. November d. J. fand eine Sitzung der V. Abtheilung des Königlichen Patentamts unter dem Vorsitze des Geheimen Oberregierungsraths Dr. Meyer statt, in welcher unter Zuziehung der Betheiligten mündlich über die unterm 9. April d. J. erfolgte Patentanmeldung des Sidney Gilchrist Thomas auf ein „Verfahren zur Entphosphorung des Eisens beim Bessemerprocesse" verhandelt wurde. Das Patentrecht war von dem Erfinder auf den Hörder Bergwerks- und Hüttenverein zu Hörde und die Rheinischen Stahlwerke zu Ruhrort übertragen worden. Gegen die Patentanmeldung waren neun Einsprüche erhoben. In dem Termine waren 24 Vertreter der Patentsucher und der Einsprechenden erschienen. Nach Verlesung des Referats über die bisherigen schriftlichen Erklärungen fand auf Grund der in dem Referate angenommenen Ordnung der bei Beurtheilung der erhobenen Einsprüche festzuhaltenden Hauptgesichtspunkte eine eingehende mündliche Verhandlung statt. Die Abtheilung beschloss, das beantragte Patent in einer beschränkten Form zu ertheilen. Der Beschluss wurde unter kurzer Mittheilung der Gründe verkündet. Am 22. November folgte unter Vorsitz des Unterstaatssecretärs Dr. Jacobi die Verhandlung über die Nichtigkeitsanträge, welche

von der Union, Actiengesellschaft für Bergbau-, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund, der Gutehoffnungshütte, Actienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb zu Oberhausen, der Firma Friedrich Krupp, Gussstahlfabrik Essen, dem Phönix, Actiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb zu Laar bei Ruhrort und der Actiengesellschaft für Eisen- und Stahlwerk zu Osnabrück, gegenüber dem Hörder Bergwerks- und Hüttenverein zu Hörde und den Rheinischen Stahlwerken zu Ruhrort bezüglich des auf diese übergegangenen Sidney Gilchrist Thomas'schen Patents No. 5869: Verfahren zur Herstellung von feuerfesten basischen Ziegeln durch Mischen von magnesiahaltigem Kalkstein mit geringen Mengen von Kieselerde, Thonerde und Eisenoxyd, Formen der Masse zu Ziegeln und Brennen derselben bei Weissglühhitze, gestellt waren. Die Neuheit des Patents war auf Grund zahlreicher Vorgänge in der Literatur und in der Praxis angefochten. Das Erkenntniss des Patentamts lautete auf Zurückweisung der Nichtigkeitsanträge, indem angenommen wurde, dass die sämmtlichen von den Klägern angeführten Vorgänge mit dem Inhalte des angefochtenen Patents nicht in der Weise übereinstimmen, um die Neuheit der Thomas'schen Erfindung in Frage zu stellen. Dabei wurde jedoch hervorgehoben, dass der Inhalt des Patents nur in einer bestimmten näher präcisirten Weise zu verstehen sei. Die genauere Mittheilung der ergangenen Entscheidungen kann seiner Zeit erwartet werden".

Nachschrift. Berlin, den 9. December 1879. In der heutigen Sitzung des Abgeordnetenhauses, in welcher das Haus in die zweite Berathung des Gesetzentwurfes betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat eintrat, gab vorab der Staatsminister Maybach im Auftrage des Staatsministeriums die Erklärung ab, dass das Letztere den Bedingungen, von welchen die Commission ihren Antrag auf Genehmigung der Vorlage abhängig mache, zustimme, falls das Haus den Commissionsantrag annehme, welchen wir in der Anlage S. 1342/43 unter A u. B wörtlich mitgetheilt haben. Indem wir uns ausführliche Mittheilungen über die Discussion vorbehalten, bemerken wir für heute, dass das Abgeordnetenhaus bereits heute mit 226 gegen 155 Stimmen den entscheidenden ersten Paragraphen des Gesetzentwurfs angenommen und damit den Erwerb der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Bahn seitens des Staates gutgeheissen hat. Damit ist in der Hauptsache zu Gunsten des absoluten Staatsbahnsystems entschieden und der Uebergang aller noch unabhängigen Bahnen an den Staat kann nunmehr nur noch als eine Frage der Zeit erscheinen.

Literatur.

Resa till Jernvägsmötet i Salzburg under Sommaren 1879 af K. U. S. Stockholm.

In diesen Tagen wurde uns eine vom Verkehrs-Director der Schwedischen Staatsbahnen, Herrn Baron Sparre, in Schwedischer Sprache verfasste 20 Seiten lange Broschüre übermittelt, welche eine Beschreibung der Reise zur Salzburger General-Versammlung im Sommer d. J. enthält. Nach der ausführlichen, in der Vereinszeitung bereits erschienenen Beschreibung dieser Reise bietet die Broschüre zwar nichts Neues, doch giebt dieselbe den Gefühlen der Dankbarkeit der Skandinavischen Gäste für die ihnen in Deutschland und Oesterreich gewordene Aufnahme einen so warmen Ausdruck, dass die Aufnahme besonders des Schlusssatzes in die Vereinszeitung gewiss von Interesse ist. Derselbe lautet:

„Nach dreiwöchentlicher Abwesenheit und einer mehr als 3120 km langen Eisenbahnreise sahen wir das Vaterland und unsere theuern Angehörigen zwar mit Freuden wieder, aber noch ganz erfüllt von den Gefühlen der wärmsten Dankbarkeit gegen unsere Norddeutschen, Sächsischen, Bayerischen u. Oesterreichischen Collegen für die ausserordentliche Gastfreiheit und Liebenswürdigkeit, mit der sie uns — als Repräsentanten des Nordens — während der wahrhaft fürstlichen Fahrt durch ihre Länder aufgenommen haben. In glänzender Weise haben sie die Gastfreiheit wiedervergolten, welche die Skandinavier ihnen im vorigen Jahre erweisen konnten, und immer werden wir zu unsern theuersten Erinnerungen die an unsere Reise zur Salzburger Eisenbahn-Versammlung im Sommer 1879 zählen".

Auch der Ueberreichung des Ehrengeschenks an den General-Director Troilius bei der Salzburger Versammlung wird in ausführlicher Weise gedacht, das Geschenk selbst weitläufig beschrieben und die Thatsache selbst als „eine für die Schweden in hohem Grade erfreuliche" bezeichnet.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. VI. Nachtrag zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Juni 1876. Sofort gültig.

(Herausgegeben am 2. December 1879.)

Die durch den am 9. August c. ausgegebenen V. Nachtrag zum Vereins-Betriebs-Reglement mit beschränkter Geltung für den die Deutschen Vereinsbahnen berührenden Verkehr eingeführten Aenderungen und Zusätze zu § 48 des genannten Reglements sind fortan im gesammten Vereinsverkehre zu beobachten und werden hiermit in das Vereins-Betriebs-Reglement selbst aufgenommen.

Demgemäss ist der § 48 des Betriebs-Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (cf. Seite 7, 9 und 12 des Nachtrags I. vom 1. December 1877) wie folgt zu berichtigen bezw. zu ergänzen.

In der Zusatzbestimmung unter II. A. zu No. 7 ist an Stelle der Worte:

„dürfen nicht mehr als 75 kg wiegen"

zu setzen:

„dürfen nicht mehr als 90 kg wiegen".

Hinter II. A. 20 ist einzuschalten:

„21. Schwefelnatrium in rohem, uncrystallisirtem und in raffinirtem, crystallisirtem Zustande". *

„22. Die unter der Bezeichnung „Pasta" in den Handel kommenden Feueranzünder".

In dem darauf folgenden Absatz ist statt:

„Alle unter 1 bis 20 genannten Gegenstände"

zu setzen:

„Alle unter 1 bis 22 genannten Gegenstände".

Am Schluss der Abtheilung II. A. hinter „Zu No. 20" ist einzuschalten:

„Zu No. 21. Rohes, uncrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, crystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichten Fässern oder anderen wasserdichten Behältern verpackt zur Beförderung übernommen".

„Zu No. 22. Die unter der Bezeichnung „Pasta" in den Handel kommenden Feueranzünder werden nur in Behältern von Blech oder in dichten Holzgefässen verpackt zur Beförderung übernommen".

Der Nachtrag V. wird hierdurch aufgehoben.

Berlin, den 2. December 1879.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Fournier.

1. Verkehrsstörungen.

Rheinische Eisenbahn. Unsere Trajectanstalten zu Griethausen und Bonn haben in Folge starken Eisgangs seit gestern Morgen den 4. December cr. den Betrieb einstellen müssen.

Die Wiederaufnahme des Trajectbetriebes wird seiner Zeit bekannt gegeben werden.

Cöln, den 5. December 1879. Die Direction. (1540)

Grosswardein - Essegger - Strecke der Alföld - Fiumaner Eisenbahn. In Folge starken Eisganges wurde der Trajectverkehr über die Donau zwischen Gombos und Erdöd am 1. December 1879 gänzlich eingestellt.

Die muthmassliche Dauer dieser Verkehrsstörung kann nicht angegeben werden. Budapest, den 4. November 1879.

Ungarische Staatsbahnen. In Folge durch Hochwasser am 6. December verursachte Brückenbeschädigungen auf unserer östlichen Linie, zwischen den Stationen Apahida und Gyéres ist der Güterverkehr auf 10 Tage, auf unserer Strecke Kocsárd-Maros Vásárhely aber der Gesammtverkehr eingestellt worden. Die Dauer der Verkehrsstörung auf letzterer Strecke kann derzeit nicht bekannt gegeben werden.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. In Folge von Schneeverwehungen seit dem 5. December cr. ist der regelmässige Betrieb auf unseren Linien voraussichtlich auf eine Dauer von 4 Tagen behindert.

2. Ausloosungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Bei der am 2. December 1879 stattgehabten 20. öffentlichen Ziehung von 12858 3 pCt. Obligationen sind nachstehende Nummern gezogen worden:

Serie A.

No.			
No.	10401	à 10500	100
„	41181	„ 41198	18
„	42201	„ 42300	100
„	58601	„ 58700	100
„	63301	„ 63400	100
„	112801	„ 112900	100
„	127701	„ 127800	100
			618

Serie C.

No.			
No.	29301	„ 29400	100
„	41928	„ 42000	73
			173

Serie D.

No.			
No.	723601	à 723700	100
„	733401	„ 733500	100
„	767601	„ 767700	100
„	819001	„ 819100	100
„	839301	„ 839400	65
„	846936	„ 847000	100
„	853501	„ 853600	100
„	886801	„ 886900	100
„	905001	„ 905100	100
„	967801	„ 967900	100
„	972901	„ 973000	100
„	1028601	„ 1028700	100
„	1054401	„ 1054500	100
„	1086101	„ 1086200	100
			1365

Serie F.

No.			
No.	2964701	à 2964800	100
„	2977901	„ 2978000	100
„	3058701	„ 3058800	100
„	3117001	„ 3117100	100
„	3123101	„ 3123147	47
			447

Serie H.

No.				
No.	10601	à	10700	100
„	15501	„	15600	100
„	26601	„	26700	100
„	35501	„	35600	100
„	57801	„	57900	100
„	79001	„	79100	100
„	129551	„	129574	24
„	134001	„	134100	100
„	154801	„	154900	100
„	203501	„	203600	100
„	238101	„	238200	100
				1024

Serie J.

No.				
No.	329101	à	329200	100
„	335101	„	335200	100
„	382101	„	382200	100
„	390701	„	390800	100
„	413201	„	413300	100
„	424301	„	424400	100
„	443601	„	443700	100
„	487001	„	487100	100
„	517601	„	517700	100
„	571001	„	571100	100
„	579901	„	580000	100
„	598201	„	598300	100
„	637001	„	637100	100
„	643511	„	643575	65
				1365

Serie K.

No.				
No.	2701	à	2800	100
„	9201	„	9300	100
„	17301	„	17400	100
„	21401	„	21500	100
„	30901	„	31000	100
„	34601	„	34700	100
„	72101	„	72200	100
„	104301	„	104400	100
„	139501	„	139600	100
„	182301	„	182400	100
„	261571	„	261594	24
				1024

Serie M.

No.				
No.	3175101	à	3175200	100
„	3186801	„	3186900	100
„	3226831	„	3226853	23
				223

Serie O.

No.				
No.	37001	à	37100	100
„	50401	„	50500	100
„	78201	„	78300	100
„	107401	„	107500	100
„	135601	„	135700	100
„	156501	„	156600	100
„	157646	„	157700	55
				655

Serie P.

No.				
No.	54001	à	54100	100
„	63701	„	63800	100
„	84213	„	84300	88
„	101601	„	101700	100
„	146901	„	147000	100
„	181501	„	181600	100
„	188601	„	188700	100
				688

Serie S.

No.				
No.	1131801	à	1131900	100
„	1144101	„	1144200	100
„	1170201	„	1170300	100
„	1243601	„	1243700	100
„	1249001	„	1249100	100
„	1256636	„	1256700	65
„	1309201	„	1309300	100
„	1393501	„	1393600	100
„	1410401	„	1410500	100
„	1423201	„	1423300	100
„	1448901	„	1449000	100
„	1463501	„	1463600	100
„	1464101	„	1464200	100
„	1472101	„	1472200	100
				1365

Serie T.

No.				
No.	1504101	à	1504200	100
„	1509101	„	1509200	100
„	1564001	„	1564100	100
„	1589501	„	1589600	100
„	1596601	„	1596700	100
„	1627314	„	1627400	87
„	1661601	„	1661700	100
				687

Serie U.

No.				
No.	3311753	à	3311800	48
„	3336801	„	3336900	100
„	3395801	„	3395900	100
„	3399701	„	3399800	100
„	3438701	„	3438800	100
				448

Serie V.

No.				
No.	2767101	à	2767200	100
„	2791701	„	2791800	100
„	2853501	„	2853600	100
„	2893401	„	2893500	100
„	2915601	„	2915645	45
				445

Serie X.

No.				
No.	2075501	à	2075600	100
„	2156301	„	2156400	100
„	2160901	„	2161000	100
„	2183701	„	2183800	100
„	2204301	„	2204400	100
„	2215701	„	2215800	100
„	2216501	„	2216600	100
„	2249135	„	2249200	66
„	2305101	„	2305200	100
„	2323701	„	2323800	100
„	2331601	„	2331700	100
„	2408201	„	2408300	100
„	2437601	„	2437700	100
„	2563701	„	2563800	100
„	2605201	„	2605300	100
„	2650101	„	2650200	100
„	2696001	„	2696100	100
				1666

Serie Z.

No.				
No.	1731801	à	1731900	100
„	1733901	„	1734000	100
„	1740736	„	1740800	65
„	1841901	„	1842000	100
„	1873801	„	1873900	100
„	1902301	„	1902400	100
„	1959801	„	1959900	100
				665
			Totale	12858

Die Rückzahlung der gezogenen 3 pCt. Obligationen mit je 500 Francs findet (mit Ausschluss der Obligationen der Serie X) vom 2. Jänner 1880 ab, die der Obligationen Serie X vom 1. April 1880 ab, statt, von welchem Tage an die Verzinsung der gezogenen Obligationen aufhört.

Die auf 7½ Francs lautenden Coupons der 3 pCt. Obligationen werden nach Abzug der für diese Obligationen zu entrichtenden Steuern und Gebühren im Belaufe von 50 Centimes mit 7 Francs eingelöst, und zwar mit Ausschluss der Obligations-Coupons Serie X, welche am 1. April fällig sind, ebenfalls vom 2. Jänner ab.

Die Zahlung geschieht bei nachfolgenden Cassen:

in Wien bei der K. K. priv. Oesterreichischen Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe;
„ Triest bei den Herren Morpurgo und Parente;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild und Söhne;
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder;
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt;
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt;
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank;
„ „ „ den Herren L. Behrens und Söhne.

Ferner werden vom 2. Jänner an die Coupons der 5 pCt. Obligationen mit 12½ Francs, sowie die am 1. Juli 1879 verloosten 312 Stück dieser 5 pCt. Obligationen bei den obgenannten Cassen und ausserdem in Wien

bei Herren S. M. v. Rothschild und
„ der K. K. priv. Oesterreichischen Boden-Credit-Anstalt

eingelöst. Wien, am 2. December 1879.
Der Verwaltungsrath. (1528)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Am 2. December 1879 hat die 7. statutenmässige Verloosung der Actien der Gesellschaft öffentlich stattgefunden; es wurden hierbei nachstehende 469 Actien gezogen:

No.					
No.	74901	bis	75000	100	Stücke
„	419201	„	419300	100	„
„	453231	„	453299	69	„
„	549501	„	549600	100	„
„	556401	„	556500	100	„
				469	Stücke.

Die Rückzahlung dieser Actien mit je 500 Francs, sowie die Ausfolgung der Genussactien (Art. 49 der Statuten) geschieht vom 1. Mai 1880 ab bei folgenden Cassen:

in Wien bei der K. K. pr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a./M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei dem Herrn S. Bleichröder,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank,
„ „ „ den Herren L. Behrens & Söhne.

Wien, am 2. December 1879. Der Verwaltungsrath. (1527)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf S. 1358.)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 97. 1879.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 15. December 1879.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro November 1879“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 23 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen im Etatsjahr 1878|79.

Aus dem im gegenwärtigen Augenblick ganz besonderes Interesse bietenden Berichte des Ministers der öffentlichen Arbeiten über die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnen, welcher dem Hause der Abgeordneten am 10. v. M. vorgelegt wurde, theilen wir Folgendes mit:

Umfang des Bahngebietes. Am Schlusse des Etatsjahres 1877/78 betrug die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen, dem Preussischen Staate eigenthümlich angehörigen Eisenbahnen — einschliesslich derjenigen Strecken der Hannoverschen Staatseisenbahn, an welchen dem Staate Bremen das Miteigenthum zusteht, 4 951,94 km.

Im Laufe des Jahres 1878/79 sind, einschliesslich der Strecke Sandersleben-Hettstädt, welche inzwischen aus der Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn übernommen worden ist, neu hinzugetreten 451,56 km, so dass sich die Gesammtlänge der Preussischen Staatsbahnen am Schlusse des Etatsjahres 1878/79 auf 5 403,50 km stellt.

Diese Strecken vertheilen sich auf die einzelnen Verwaltungsbezirke wie folgt: es sind unterstellt

1. Der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin 945,33 km, wovon 559,25 km zweigeleisig.

2. Der Direction der Ostbahn zu Bromberg 1 588,48 km. Im Laufe des Jahres 1878/79 sind eröffnet 356,12 km, so dass sich die Gesammtlänge am Schlusse des Jahres 1878/79 auf 1 944,60 km stellt. Hiervon waren zweigeleisig 751,45 km.

3. Der Direction der Westfälischen Eisenbahn zu Münster 494,14 km, wozu im Laufe des Jahres 1878/79 11,61 km kamen, so dass sich die Gesammtlänge am Schlusse des Jahres 1878/79 stellt auf 505,75 km. Zweigeleisig sind 120,52 km.

4. Der Eisenbahndirection zu Saarbrücken 180,77 km. Im Laufe des Jahres 1878/79 sind eröffnet 56,23 km, so dass sich die Gesammtlänge am Schlusse des Jahres 1878/79 auf 237 km stellt. Zweigeleisig waren 59,37 km.

5. Der Eisenbahndirection zu Hannover 824,25 km. Von dieser Gesammtlänge waren zweigeleisig 641,36 km.

6. Der Eisenbahndirection zu Frankfurt a./M. 478,35 km, von denen 314,83 km doppelgeleisig waren.

7. Der Eisenbahndirection zu Wiesbaden 257,68 km. Neu eröffnet wurden 18,03 km, so dass am Schlusse des Jahres 1878/79 die Gesammtlänge beträgt 275,71 km. Hiervon waren doppelgeleisig 149,77 km.

8. Der Direction der Main-Weser Bahn zu Cassel. Die Bahn von Cassel über Giessen nach Frankfurt a./M. in einer Gesammtlänge von 198,79 km, davon entfallen jedoch auf Preussisches Gebiet nur 133,84 km, während dem Grossherzogthum Hessen eigenthümlich 64,95 km gehören. Die Bahn ist in ihrer ganzen Länge zweigeleisig.

Ausser diesen, Preussischen Eisenbahndirectionen unterstellten Bahnen sind noch im Eigenthum des Staates der von der Direction der Main-Neckar Bahn in Darmstadt verwaltete, auf Preussischem Gebiete belegene Theil dieser Bahn (6,30 km) und die von der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirection verwaltete Eisenbahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg mit einer Länge von 52,37 km.

Von den vorgenannten Bahnen fallen auf die Provinzen

Ostpreussen	594,36 km	Sachsen	196,62 km
Westpreussen	593,36 „	Westfalen	372,37 „
Pommern	398,19 „	Hessen-Nassau	658,16 „
Brandenburg	541,62 „	Rheinprovinz	267,05 „
Posen	222,29 „	u. a. d. Jadegebiet	0,15 „
Schlesien	460,59 „	zusammen	5 214,62 km
Hannover	909,86 „		

während von den übrigen Strecken

in Oldenburg	52,22 km	in Braunschweig	20,81 km
„ Bremen	17,06 „	„ Hessen	25,87 „
„ Mecklenb.-Strelitz	72,92 „	zusammen	188,88 km

belegen sind.

Eine Erweiterung des Bahngebiets tritt demnächst ein:

1. im Bereiche der Niederschlesisch-Märkischen Bahn durch den Bau der Bahn von Dittersbach nach Glatz, von welcher die Theilstrecke Glatz-Neurode (22,60 km) inzwischen dem Betriebe übergeben ist und die Theilstrecke Neurode-Dittersbach (28,40 km) am 1. October 1880 eröffnet werden wird, sowie durch den Hinzutritt der im April beziehungsweise Mai 1879 eröffneten Strecke Berlin-Blankenheim (184,90 km);

2. der Ostbahn durch die Fertigstellung der Theilstrecken Posen-Neustettin (166,26 km) (Betriebseröffnung am 15. Mai 1879), Goldap-Lyck-Prostken (87 km) (Betriebseröffnung am 1. Juli, bezw. 15. August 1879) und Graudenz-Laskowitz (21,50 km) (voraussichtliche Betriebseröffnung 15. November 1879);

3. der Westfälischen Eisenbahn durch die inzwischen erfolgte Fertigstellung der Strecke Bodelschwingh-Osterfeld (36,44 Kilometer) und demnächstige Verlängerung bis Sterkrade (4,47 km).

4. der Saarbrücker Eisenbahn durch die am 15. Mai 1879 erfolgte Eröffnung der Strecke Ehrang-Coblenz (105,30 km) und durch die in der zweiten Hälfte des Jahres in Aussicht genommene Eröffnung der Fischbachthalbahn nebst der Abzweigungslinie nach dem Trenkelbachthal (32,57 km), sowie ferner durch die Fertigstellung der Strecke Saarbrücken-Scheidt (7,31 km), deren Betriebseröffnung auf den 1. April 1880 in Aussicht genommen ist;

5. der Frankfurt-Bebraer Bahn durch die am 15. Mai cr. bezw. 1. August cr. stattgefundene Eröffnung der Strecken Eschwege-Malsfeld und Malsfeld-Treysa (79,62 km), sowie durch die Fertigstellung:

a) der Theilstrecke der Friedberg-Hanauer Bahn, Hanau-Hessische Landesgrenze (16,60 km),
b) der Strecke Cassel-Waldkappel (46,25 km),
c) der Strecke Leinefelde-Eschwege (45,97 km),

deren Betriebseröffnung in der zweiten Hälfte des Jahres 1879 und beziehungsweise in der ersten Hälfte des Jahres 1880 in Aussicht steht;

6. der Nassauischen Eisenbahn durch die am 15. Mai cr. erfolgte Eröffnung der Strecke Oberlahnstein-Coblenz (10,37 km).

Anlagecapital. Das bis zum Schlusse des Etatsjahres 1878/79 auf die im Betriebe befindlichen Bahnstrecken verwendete Anlagecapital betrug, abzüglich des von dem Staate Bremen für die Anlage der im gemeinschaftlichen Eigenthum befindlichen Hannoverschen Bahnstrecken aufgewendeten Capitals, einschliesslich des auf die Bahnstrecke Sandersleben-Hettstädt entfallenden Theils im Ganzen . . . . 1 297 799 977 M.
das ist pro Kilometer Bahnlänge — die gemeinschaftliche Strecke zur Hälfte gerechnet — . . 244 032 „

In Rücksicht auf die im Laufe des Jahres erst hinzugetretenen Strecken kommen jedoch für die Ertragsberechnung nach Verhältniss der Betriebszeit nur . . . . 1 279 481 938 „
bezw. für die im Preussischen Staatsbetriebe befindlichen Strecken nur . . . . 1 266 955 179 „
in Anrechnung.

Betrieb. 1. Betriebslänge. Die Gesammtlänge der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen — mit Ausschluss der in Staatsverwaltung übergegangenen ganzen Bahncomplexe der Bergisch-Märkischen, Oberschlesischen, Rhein-Nahe, Münster-Enscheder, Halle-Sorau-Gubener, Berlin-Dresdener und Hinterpommerschen Bahnen — betrug am Schlusse des Jahres 1878/79 . . . . 5 469,79 km
indem einerseits von den im staatlichen Eigenthum befindlichen Bahnstrecken der Antheil des Staates an der Main-Neckarbahn (6,3 km) einer mit Baden und Hessen gemeinschaftlichen Direction unterstellt und mit ihren Ergebnissen besonders behandelt wird, ferner die Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn (52,37 Kilom.) von der Direction der Oldenburgischen Staatsbahn verwaltet wird und der Betrieb auf einzelnen anderen Strecken in einer Gesammtlänge von 34,41 km an andere Verwaltungen übertragen ist, andererseits fremde Bahnstrecken in einer Länge von . . . . 159,37 „
in diesseitige Staatsverwaltung übernommen sind.

Mit Rücksicht jedoch auf die erst im Laufe des Verwaltungsjahres neu eröffneten Bahnstrecken bestimmt sich die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt auf 5 269,47 km.

2. Organisation der Betriebsverwaltung. Die Verwaltung und der Betrieb der genannten Bahnstrecken wird durch die erwähnten Eisenbahndirectionen geleitet, welche vom Minister der öffentlichen Arbeiten unmittelbar ressortiren.

Unter einem Theil der Directionen fungiren zur Erledigung der Geschäfte der laufenden Betriebsverwaltung grösserer Bahnabtheilungen Eisenbahncommissionen.

Solche Eisenbahncommissionen bestehen:

1. Bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn.

1. In Berlin: für die Strecke Berlin-Sommerfeld (excl. Bahnhof) und die Berliner Ringbahn,

2. in Breslau für die Strecke Sommerfeld-Sagan-Breslau und Gassen-Kohlfurt incl. Bahnhof Arnsdorf,

3. in Görlitz für die Strecke Kohlfurt (excl. Bahnhof)- Lauban-Ruhbank-Altwasser, Kohlfurt-Görlitz, Görlitz-Lauban und Ruhbank-Liebau,

4. in Berlin für die Strecke Berlin - Stralsund (Berliner Nordbahn).

Ausserdem ist für die Strecke Berlin - Blankenheim eine weitere Commission mit dem Sitze in Berlin mit dem 1. April 1879 eingesetzt worden.

2. Bei der Ostbahn.

1. In Berlin für die Strecken Berlin - Cüstrin - Schneidemühl (excl. Bahnhof) und Cüstrin-Frankfurt a./O.,

2. in Schneidemühl für die Strecken Schneidemühl (incl. Bahnhof) -Konitz-Dirschau (excl. Bahnhof,) Wangerin (excl. Bahnhof) -Neustettin-Konitz, Neustettin-Belgard (excl. Bahnhof), Neustettin-Zollbrück-Stolpmünde (excl. Bahnhof Stolp) und Zollbrück-Rügenwalde (excl. Bahnhof Schlawe),

3. in Danzig für die Strecken Dirschau (incl. Bahnhof), bis Seepothen (incl. Bahnhof) und Dirschau-Danzig-Neufahrwasser,

4. in Königsberg für die Strecken Seepothen (excl. Bahnhof) -Insterburg (incl. Bahnhof) -Eydtkuhnen (Landesgrenze), Insterburg-Goldap und Tilsit-Memel,

5. in Bromberg für die Strecken Schneidemühl (excl. Bahnhof) -Bromberg-Dirschau (excl. Bahnhof), Bromberg-Thorn (excl. Bahnhof) und Graudenz - Jablonowo (excl. Bahnhof), sowie endlich:

6. in Thorn für die Strecken Thorn (incl. Bahnhof) -Jablonowo-Insterburg (excl. Bahnhof) und Thorn-Otlotschin (Landesgrenze).

Die eingetretene Erweiterung des Bahngebiets hat die Errichtung einer ferneren Eisenbahncommission nothwendig gemacht, welche am 1. April cr. mit dem Sitz in Stolp eingesetzt ist.

In Folge dessen sind von diesem Zeitpunkt ab die bisher der Eisenbahncommission Schneidemühl unterstellten Strecken
Wangerin-Neustettin-Konitz, Neustettin-Belgard, | Neustettin-Stolpmünde und Zollbrück-Rügenwalde
der Eisenbahncommission Stolp überwiesen, wogegen der Verwaltungsbezirk der Eisenbahncommission Schneidemühl durch die inzwischen erfolgte Betriebseröffnung der Strecke Posen-Neustettin erweitert worden ist.

3. Bei der Hannoverschen Bahn.

1. In Hannover für die Strecken von Rheine über Löhne, Minden und Hannover bis zur Braunschweigischen Grenze bei Station Peine und von Hannover über Nordstemmen bis Elze bezw. über Nordstemmen und Hildesheim bis Lehrte,

2. in Bremen für die Strecke von Wunstorf über Bremen nach Bremerhafen und von Burg-Lesum nach Grohn-Vegesack,

3. in Harburg für die Strecke von Lehrte bis Harburg mit der Abzweigung von Lüneburg über Echem nach Lauenburg und resp. von Echem nach Hohnstorf,

4. in Cassel für die Bahnstrecken von Elze über Göttingen nach Cassel, von Northeim über Herzberg nach Nordhausen und von Herzberg über Osterode bis zur Landesgrenze bei Badenhausen.

Als Beirath der Directionen in wichtigen gemeinsamen Verkehrsfragen und zur Erhaltung und Förderung einer lebendigen Verbindung zwischen den Eisenbahnen und dem verkehrtreibenden Publikum fungirt ein Ausschuss, gebildet aus Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft, welcher die betreffenden Angelegenheiten in gemeinsamen periodischen und ausserordentlichen Conferenzen mit dem Königlichen Eisenbahndirectorium verhandelt.

Ausserdem sind nach Bedürfniss noch engere Ausschüsse von Delegirten der sämmtlichen, einem bestimmten Bahngebiet angehörigen Körperschaften bestellt, welche, in eiligeren Fällen rasch zusammenberufen, unter Umständen sogar im Wege schriftlicher Rundfrage gehört werden können.

Diese Einrichtung ist von den wirthschaftlichen Kreisen des Landes mit Befriedigung begrüsst worden.

Im Anschluss hieran ist es für zweckmässig erachtet worden, auch bei der Centralverwaltung des Eisenbahnwesens einen regelmässigen Beirath aus den Kreisen der Verkehrsinteressenten zu errichten, welcher in wichtigeren, das Eisenbahnwesen betreffenden Angelegenheiten, unter Anderen über Gesetzentwürfe, betreffend das Eisenbahnwesen, Vorschläge — nicht technische —, Aenderungen des Bahnpolizei- oder Betriebsreglements, die Zulassung von Ausnahme- oder Differentialtarifen, Fusions- und Mitbenutzungsverträge u. s. w. unter Theilnahme von Commissarien auch des Kriegsministerii, des Finanzministerii, des Ministerii für Landwirthschaft, Domainen und Forsten, mit seinem Gutachten gehört werden soll.

Die Geschäftsordnung dieses Beiraths, welchem die Bezeichnung „Landeseisenbahnrath“ beigelegt worden ist, seine Zuständigkeit und Zusammensetzung sind durch ein Regulativ geregelt, welches wir in No. 3 S. 34 abgedruckt haben.

Zur Fortbildung des von den Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1877 vereinbarten einheitlichen Gütertarifschemas ist aus einer Anzahl Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine ständige Tarifcommission zusammengesetzt, welcher zur Unterstützung in wichtigen Fragen ein Ausschuss von Verkehrsinteressenten beigegeben ist.

Die Aufgabe der ständigen Tarifcommission ist es, die auf das Gütertarifschema bezüglichen Abänderungsanträge vorzuberathen und der Generalconferenz sämmtlicher Deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die Geschäftsordnungen der ständigen Tarifcommission, des Ausschusses der Verkehrsinteressenten und der in Tarifangelegenheiten abzuhaltenden Generalconferenzen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen haben wir s. Z. mitgetheilt. (Forts. folgt).

Uebersicht des Güterverkehrs

auf den Preussischen Eisenbahnen im Monat October d. J. verglichen mit den beiden Vorjahren.

Es wurden befördert:

Eisenbahn	1879 t	1878 t	1877 t
Berlin-Dresdener	36 643	27 072	30 481
Bergisch-Märkische	1 415 000	1 425 985	1 364 019
Halle-Sorau-Gubener	81 640	71 370	82 495
Oberschlesische	798 369	683 990	786 606
Breslau-Posen-Glogauer	148 849	109 982	121 983
Stargard-Posener	58 629	50 122	60 174
Breslau-Mittelwalder	161 414	163 622	93 110
Berlin-Anhalter	227 400	219 292	216 091
Berlin-Görlitzer	111 303	100 052	111 353
Berlin-Hamburger	110 802	104 273	139 533
Berlin-Potsdam-Magdeburger	188 015	147 790	145 263
Berlin-Stettiner	156 442	101 851	136 972
Breslau-Schweidn.-Freiburger	264 923	223 831	204 210
Köln-Mindener	759 268	747 196	712 145
Venlo-Hamburger	255 156	241 901	253 380
Magdeburg-Halberstädter	472 945	410 932	426 238

Ostpreussische Südbahn	50 896	64 966	86 522
Rechte-Oder-Ufer	176 444	171 397	169 452
Rheinische	869 000	852 685	778 333
Thüringische	194 013	199 392	173 921
Hessische Ludwigsbahn	234 591	207 400	188 654
Mecklenburgische	39 074	28 610	32 296
Zusammen	6 810 816	6 373 711	6 313 231

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen:

Eisenbahn	1879 M.	1878 M.	1877 M.
Berlin-Dresdener	151 427	138 483	164 198
Bergisch-Märkische	3 827 363	3 847 957	4 057 234
Halle-Sorau-Gubener	464 428	434 401	472 767
Oberschlesische	2 548 047	2 515 405	2 883 516
Breslau-Posen-Glogauer	439 153	499 203	501 513
Breslau-Mittelwalder	413 510	443 703	263 258
Stargard-Posener	204 679	223 244	264 019
Berlin-Anhalter	895 340	893 094	919 405
Berlin-Görlitzer	414 571	394 752	495 642
Berlin-Hamburger	1 151 811	1 072 874	1 365 895
Berlin-Potsdam-Magdeburger	695 218	631 941	728 974
Berlin-Stettiner	676 271	553 161	740 583
Breslau-Schweidn.-Freiburger	955 477	855 670	822 286
Köln-Mindener	1 689 126	1 707 391	1 623 440
Venlo-Hamburger	1 193 351	1 131 055	1 168 967
Magdeburg-Halberstädter	2 305 883	2 154 330	2 258 594
Ostpreussische Südbahn	258 790	421 910	625 183
Rechte-Oder-Ufer	736 190	718 753	746 308
Rheinische	2 882 000	2 659 357	2 746 410
Thüringische	848 384	832 137	939 997
Hessische Ludwigsbahn	703 978	657 676	699 387
Mecklenburgische	239 495	192 674	216 243
Zusammen	23 694 492	22 979 071	24 503 819
pro Kilometer	2,275	2,286	2,486

Die Einnahme pro Tonne betrug auf folgenden Bahnen:

		1879	1878
Bergisch-Märkische	M.	2,70	2,70
Halle-Sorau-Gubener	„	5,69	6,09
Oberschlesische	„	3,19	3,68
Breslau-Posen-Glogauer	„	2,95	4,62
Stargard-Posener	„	3,49	4,45
Berlin-Anhalter	„	3,94	4,08
Berlin-Görlitzer	„	3,72	3,94
Berlin-Potsdam-Magdeburger	„	3,70	4,28
Berlin-Stettiner	„	4,32	5,53
Breslau-Schweidn.-Freiburger	„	3,61	3,87
Köln-Mindener	„	2,22	2,29
Venlo-Hamburger	„	4,68	4,67
Magdeburg-Halberstädter	„	4,88	5,24
Ostpreussische Südbahn	„	5,08	6,50
Rechte-Oder-Ufer	„	4,17	4,19

Aus vorstehender Zusammenstellung ergiebt sich die wenig erfreuliche Thatsache, dass, mit Ausnahme der Venlo-Hamburger Eisenbahn, bei welcher die Einnahme pro Tonne 4,68 M. gegen 4,67 M. im Vorjahre beträgt, also um 0,01 M. gestiegen ist, bei allen übrigen Eisenbahnen die Einnahme pro Tonne zurückgegangen ist, und zwar bei einzelnen Bahnen sehr erheblich. Es dürfte darin wohl ein Fingerzeig liegen, dass die Tarife sich bereits einer Grenze nähern, bei deren Ueberschreitung es schwer wenn nicht unmöglich werden wird, Mindereinnahmen durch Minderausgaben auszugleichen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Versammlung am 11. November 1879.

Vorsitzender Herr Streckert, Schriftführer Herr G. Meyer.

Nach Verlesung des Protocolls der letzten Sitzung bemerkt zu demselben Herr Schwabe, dass der von ihm mitgetheilte Satz von 56 ₰ pro Zugkilometer sich auf die Kosten der Zugkraft eines Personenzuges der Berlin-Dresdener Eisenbahn beziehe, während die gesammten Kosten der Zugförderung 65,5 ₰ betragen. Ferner bemerkt derselbe in Betreff der von Herrn Reder aufgestellten Berechnung, nach welcher der Bahnomnibusbetrieb bei derselben Leistung und denselben Einheitssätzen wie auf der Berliner Ringbahn ebenso billig wie der Dampfwagenbetrieb pro Zugkilometer sei, dass diese Annahme insofern nicht ganz zutreffe, als zur Zeit bei getrennter Maschine mehr Personal als bei dem Dampfwagenbetriebe verwendet werde. Herr Schwabe macht ferner darauf aufmerksam, dass die von Herrn Reder gemachte Angabe: beim Bahnomnibusbetriebe würde gegenüber dem Dampfwagenbetriebe in allen Fällen die $1\frac{1}{2}$ fache, im Sommer aber die 3 fache Zugkraft gefordert, den Umstand ausser Acht lasse, dass die Strecke Berlin-Grünau ausser einer ca. 2 m hohen Steigung von 1 : 150 fast horizontal sei, während auf dem von dem Dampfwagen befahrenen Theil der Ringbahn ausser Steigungen 1 : 150, solche von 1 : 100, 1 : 95, 1 : 67 bei Anwendung von Curven bis zu 250 m Radius vorkämen.

Der als Gast anwesende Ingenieur Herr Büssing aus Braunschweig erläutert sodann eine neue patentirte „Compensation für Weichengestänge". Um die Längendifferenzen, welche durch Temperaturveränderungen in den Stangenleitungen bei der centralen Weichenstellung hervorgerufen werden, auszugleichen, ist es bisher Bedingung gewesen, die betreffenden Vorrichtungen stets in der Mitte des zu regulirenden Gestängestückes anzubringen. Bei der neuen Compensationsvorrichtung ist dieses Prinzip verlassen. Sie wird am Ende der Leitung befestigt und hat hier der Forderung zu genügen, dass sie eine Bewegung des Gestänges gestattet, welche der grössten Aenderung durch Temperatur, plus dem für das Umstellen der Weiche erforderlichen Wege entspricht.

Die bisherigen Compensationen bestehen meist aus einem geraden doppelarmigen Hebel oder aus einer Verbindung von mehreren Hebeln und wirken derart, dass eine Verlängerung oder Verkürzung des Gestänges durch Temparaturwechsel den symmetrischen Ausschlag der Hebel ändert, ohne die gegenseitige Lage der Endpunkte des Gestänges zu beeinflussen. Solche Vorrichtungen erschweren die Beweglichkeit des Gestänges und vermehren die Gesammtkosten der Anlage um etwa 15 pCt.; bei der neuen Einrichtung beträgt diese Vermehrung der Kosten kaum 5 pCt. und wird durch dieselbe die Beweglichkeit des Gestänges nicht vermindert.

Die Vorrichtung ist unmittelbar mit dem Angriffshebel an der Weiche in Verbindung und wird auf einem Quader montirt. Sie besteht aus zwei um verticale feste Zapfen drehbare Hebel. Der eine derselben ist ein Winkelhebel, dessen einer Arm mit dem nach dem Weichenbock führenden Gestänge in Verbindung steht, während der andere Arm eine kleine Rolle trägt. Der zweite Hebel ist 3 armig. Der eine durch eine Schraube der Länge nach regulirbare Arm desselben ist mit der Weichenstange verbunden, die beiden anderen Arme fassen die vorerwähnte Rolle des ersten Hebels zwischen sich und können durch diese nach der einen oder andern Richtung bewegt werden. Ihre inneren Flächen sind nach einem Kreisbogen abgerundet, so dass jene Rolle den Flächen entlang gleiten kann, ohne eine Drehung des Hebels zu bewirken. Erst wenn die Rolle gegen den zweiten Arm des Hebels stösst, bewegt sie diesen um das für die Weichenstellung erforderliche Mass und wenn der Hebel in die neue Weichenstellung gebracht ist, kann die Rolle ihre Bewegung längs der Kreisbogenfläche des Schenkels fortsetzen, ohne den Hebel zu drehen. Da die Abrundung der inneren Schenkelfläche dem Kreisbogen entspricht, welchen die Rolle beschreibt, so ist die Stellung des Hebelarmes, welcher sie trägt, stets radial und die Rolle hält, obwohl sie sich bei Temperaturänderungen längs der Schenkelflächen bewegt, stets die Zungen der Weichen in der beabsichtigten Stellung fest.

Auf dem Stettiner Bahnhofe zu Berlin ist die beschriebene Vorrichtung an 32 Weichen ausgeführt und hat sich, wie der in der Versammlung anwesende Betriebsinspector Busse bestätigt, gut bewährt. Ein Auffahren gestatten die mit diesen Compensationen verbundenen Weichen nicht.

Herr Quassowski lenkt die Aufmerksamkeit der Versammlung auf eine neue, von den Fabrikanten Töpfer & Schädel angegebene Methode der Communication zwischen den Passagieren und dem Fahrpersonal der Personenzüge. Die Mängel der gewöhnlichen nach der Dampfpfeife der Locomotive führenden Zugleine, ferner der im Packwagen aufgestellten und durch besondere electrische oder pneumatische Leitungen von den Personenwagen aus in Bewegung zu setzenden Läutewerke, seien hinlänglich bekannt. Die Herren Töpfer & Schädel hätten nun die pneumatische Leitung in die Zugleine gelegt, indem sie letztere aus einer hohlen Gummischnur herstellten und diese mit einer Hülle von Leinwand umgäben. Die Leine werde über Scheeren gezogen, welche mittelst in die Coupés reichender Riemen bewegt werden können. Geschähe letzteres, so würde die Zugleine durchschnitten und durch das Entweichen der comprimirten Luft aus der Leitung sinke ein im Packwagen aufgestellter sackartiger, mit comprimirter Luft gefüllter Behälter, dessen Bewegung ein Läutewerk in Gang setze.

Eine zweite Construction bestehe in einem ebenfalls mit comprimirter Luft gefüllten Cylinder, in dem ein Kolben sich befinde. Sobald in Folge Durchschneidens der Zugleine die comprimirte Luft entweiche, sinke der Kolben und seine Bewegung bewirke ein Ertönen der Dampfpfeife. Zur provisorischen Verbindung einer während der Fahrt durchschnittenen Leine werden kleine Verbindungsstücke in jedem Zuge mitgeführt. Nach Angaben des Herrn Schädel betragen die Kosten der Zugleine 1,30 bis 1,40 ℳ pro Meter, diejenigen einer Scheere mit Riemenverbindung 3,50 bis 4 ℳ.

Herr Gust macht einige Mittheilungen über den Rowan'schen bezw. Weissenborn'schen Dampfomnibus und entwickelt vom Standpunkt des Maschinentechnikers seine Ansicht über den Werth desselben.

Die Dampfwagen, wie sie auf der Berliner Ringbahn jetzt laufen, seien, wie sich dies bei der Benutzung allmälig herausgestellt habe, manuell und materiell nicht gut gebaut. Vielfach

sei schmiedbarer Eisenguss verwendet, der zum nicht geringen Theile die in letzter Zeit vorkommenden häufigen Reparaturen mit veranlasse. Gegen den stehenden Kessel habe er schon früher seine Bedenken geäussert. Ein Auseinandernehmen desselben sei schwierig, zur Reinigung der Röhren aber erforderlich; es sei vorgekommen, dass die Röhren sich voll Kesselstein gesetzt hätten und durchgebrannt wären. Die bei gewöhnlichen Locomotiven in ähnlichen Fällen benutzte Aushülfe, einen Pfropfen vorzuschlagen, fehle hier.

Auch das System des Wagens hält Redner für verbesserungsfähig. Wenn man gleich hinter dem Maschinenraum eine Trennung des Wagens vornehme und den hinteren Theil mit passend geformten Rahmstücken auf das vordere Achsenpaar lagere, ausserdem in der Nähe der Trennungsstelle eine Achse anordne, deren Räder gewöhnlich oberhalb der Schienen sich befänden und nur dann auf die Schienen sich setzten, wenn der hintere Theil des Wagens, um gedreht zu werden, abgehängt würde, so erhalte man einen leichter zu hantirenden Wagen. Diese Construction werde gegenwärtig an 2 Wagen versuchsweise ausgeführt. Gehe man noch einen Schritt weiter und ersetze die erwähnte mittlere Achse mit kleinen Rädern durch eine gewöhnliche Achse und führe eine vollständige Trennung des vorderen Theils mit dem Maschinenraum von dem übrigen Theile des Wagens ein, so komme man auf das System der kleinen getrennten Locomotiven, wie es auf der Strecke Berlin-Grünau in Anwendung sei. Für diese empfehle sich aber eine für das Zugpersonal zugängliche Verbindung zwischen Locomotive und Personenwagen, die bis jetzt noch fehle.

Herr Schwabe sieht in dem stehenden Dampfkessel keine Eigenthümlichkeit des Rowan'schen Wagens. Man könne ihn, wie dies auch bei den beiden in der Ausführung begriffenen Dampfwagen geschehe, durch einen liegenden ersetzen. Ein besonderer Vortheil sei es, dass der Rowan'sche Dampfwagen auf nur 4 Achsen Locomotive, Packraum resp. Schutzkörper und Personenwagen vereinige, wozu bisher 6 Achsen gebraucht würden. Im Uebrigen bemerkt Herr Schwabe in Betreff der von ihm seiner Zeit mitgetheilten Ergebnisse des Dampfwagenbetriebes, dass dieselben auf den amtlichen Mittheilungen der Königlichen Eisenbahncommission Berlin beruhen, in deren Bezirk der Dampfwagen verkehrt.

Herr Golz führt an, dass der Rowan'sche Wagen ursprünglich für Strassenbahnen bestimmt gewesen, hier aber zunächst auf unüberwindliche Hindernisse gestossen sei. Der stehende Kessel sei gewählt, weil man den Wagen auch auf sehr starken Steigungen benutzen wollte. Seiner Ansicht nach würden beide Systeme sich halten, das Rowan'sche bei kleineren und mehr städtischen, das der getrennten Wagen bei etwas stärkeren, sich mehr dem wirklichen Eisenbahntransport nähernden Verkehr.

Herr Kinel ist der Meinung, dass der Werth beider Systeme wesentlich von der Entscheidung der Frage abhänge, ob man getrennte Wagen mit derselben Mannschaft bedienen könne, wie einen zusammenhängenden. Der Heizer würde schwerlich zu sparen sein, eher der Schaffner, namentlich wenn man die Perrons der Bahnhöfe für Nichtreisende schlösse. Getrennte Wagen seien besser zu construiren als verbundene und für die Passagiere angenehmer.

Herr Gust erklärt, dass es für die Bedienung gleichgültig sei, ob die Maschine fest mit dem Personenwagen verbunden sei oder durch Kuppelung. In beiden Fällen würden 2 Zugbeamte, Locomotivführer und Heizer, von denen der letztere auch die Billetrevision zu besorgen habe, ausreichen.

Auf die von den Herren Dircksen und Löffer gestellten Fragen erwidert Herr Gust zunächst hinsichtlich der Ausnutzung der Belastung des Weissenborn'schen Wagens zur Vermehrung der Adhäsion, dass man die Locomotiven gar nicht leicht genug construiren könne, um nicht doch noch immer einen Ueberschuss an Adhäsionsgewicht zu haben, ferner hinsichtlich des stehenden Kessels, dass derselbe seiner Ansicht nach keine Zukunft habe, weil der Schwerpunkt bei ihm zu hoch liege und weil die Anordnung der Wasserröhren deren Reinigung und Reparatur sehr erschwere.

Durch übliche Abstimmung wird Herr Professor A. Göring als einheimisches ordentliches Mitglied aufgenommen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn.

Ausserordentliche Generalversammlung.

Die Zahl der in den Besitz des Staates übergegangenen Privatbahnen hat sich um eine vermehrt. Seit heute Vormittag 12½ Uhr kann sich der Preussische Staat — vorbehaltlich der selbstverständlichen Zustimmung des Landtages — als Besitzer der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn betrachten. Die heute Vormittag abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der genannten Eisenbahn hat nämlich die Angelegenheit der Verstaatlichung der Bahn definitiv erledigt, indem der Uebergang der Bahn an den Staat auf der Basis einer Rente von 4 pCt., Zuzahlung von 3 M. pro Actie und Umtausch der Actien in Consols, spätestens am 2. Januar 1881 mit mehr als Drei-Viertelmajorität beschlossen wurde. Die Zahl der vertretenen Actien war eine ungleich höhere als bei den früheren Generalversammlungen, erreichte aber dennoch nicht die Hälfte des gesammten Actiencapitals. Es waren 8 328 Actien angemeldet; erschienen waren 294 Actionäre, welche 7 895 Stimmen repräsentirten. Die Debatten leitete der Vorsitzende des Ausschusses, Herr Geh. Reg.-Rath Dülberg, ein, die Regierung wurde wieder durch Herrn Geh. Regierungsrath Bensen als Staatscommissar vertreten. Der Herr Vorsitzende theilte vor Eröffnung der Discussion mit, dass die Gesellschaftsvorstände den von der letzten Generalversammlung gefassten Beschluss, die Regierung aufzufordern, die in dem bekannten Vertragsentwurf festgesetzte Convertirungsprämie auf 10 M. pro Actie zu erhöhen, der Königlichen Staatsregierung mitgetheilt haben, von dieser aber abschläglich beschieden worden seien. Demnächst verlas derselbe ein Amendement, welches zu der heutigen Tagesordnung eingegangen ist und welches folgenden Wortlaut hat:

Generalversammlung wolle beschliessen:

I. Den von der Königl. Staatsregierung der Gesellschaft angebotenen Betriebs- und Ueberlassungsvertrag, wie er der Generalversammlung vom 14. October 1879 mit dem Berichte des Ausschusses und des Directoriums vom 20. August d. J. vorgelegt worden ist, mit folgenden Massgaben zu genehmigen:

1. Im Eingange des Vertrags ist an Stelle der Worte „sowie der Zustimmung" zu setzen:
„und auf Grund des zustimmenden Beschlusses".
2. Im § 7, Absatz 1, und im § 7, Absatz 3 des Vertrages ist statt „1. Januar 1883" zu setzen:
„2. Januar 1881".
3. Der § 9 des Vertrages ist dahin zu fassen:
„Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die verfassungsmässige Genehmigung nicht bis zum 1. Mai 1880 erlangt worden ist."

II. Das Directorium der Gesellschaft zu ermächtigen und zu beauftragen, den oben bezeichneten Vertrag mit den zu I. 1—3 vermerkten Massgaben zu vollziehen.

Kraft besonderer Ermächtigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 2. d. M. erklärte der Staatscommissar, Herr Geheimer Regierungsrath Bensen, dass in Modification seiner in der Generalversammlung vom 17. v. Mts. abgegebenen Erklärung die Königl. Staatsregierung sich mit der Verlegung des Termins, bis zu welchem die landesherrliche Genehmigung zu dem Vertrage, betreffend den Uebergang des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens auf den Staat, ertheilt sein müsste, auf den 1. Mai 1880 würde einverstanden erklären können.

Im Anschlusse hieran erklärt der Vorsitzende dann, dass der Ausschuss der Gesellschaft mit knapper Majorität beschlossen habe, den Actionären der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn die Annahme des Vertrages mit dem eben verlesenen Amendement zu empfehlen. Der Ausschuss — so bemerkt der Herr Vorsitzende weiter — sei zu der Ueberzeugung gekommen, dass in Anbetracht der ganzen Lage der Dinge die Uebergabe der Bahn an den Staat sich nicht umgehen lasse, weil Factoren sich geltend machen, die nicht aus der Welt zu schaffen seien: auf der einen Seite die Concurrenz der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Wetzlarer Bahn, auf der anderen Seite das Anwachsen des Grundcapitals der Gesellschaft. Die Bahnen, welche von Osten her nach Berlin führen, seien fast alle im Besitz der Regierung, jetzt gehen die Magdeburg-Halberstädter und die Köln-Mindener Eisenbahn in Staatsbetrieb über, und es sei sehr wahrscheinlich, dass auch die Rheinische Eisenbahn bald Staatsbahn sein werde; dadurch sei aber bereits jetzt die ganze Configuration des Staatsbahnnetzes so verändert, das Staatsbahnnetz selbst sei so erweitert und an Macht so gewachsen, dass eine einzelne Privatbahn den Concurrenzkampf nicht mehr mit Aussicht auf Erfolg führen könne. Selbst die Bergisch-Märkische Bahn, mit der die Potsdamer so eng verbunden, werde über kurz oder lang Staatsbahn werden. Auch der Umstand, dass in der Folge das ganze Tarifwesen durch die Reichsgesetzgebung werde geregelt werden, untergrabe die Selbstständigkeit der Privatbahnen und mache ihnen die freie Existenz unmöglich. Alle diese Umstände seien innerhalb des Ausschusses genau erörtert, gewissenhaft geprüft worden und haben eben bei der Majorität die Ueberzeugung gereift, dass es opportun sei, die Bahn dem Staat zu übergeben. Zum Beginn der Discussion, die nunmehr eröffnet wurde, ergriff der Regierungscommissar, Herr Geh. Regierungsrath Bensen, das Wort, um zu erklären, dass Seitens des Ministeriums der Termin des 1. Mai 1880 für Erlangung der Genehmigung des Landtags zu dem Vertrag acceptirt werde. Actionär Borchardt theilte darauf mit, dass im Ausschuss 9 Stimmen für und 9 Stimmen gegen den Verkauf der Bahn gewesen seien und dass nur die Stimme des Vorsitzenden die Majorität für den Verkauf zu Stande gebracht habe. Herr Borchardt, der in den früheren Generalversammlungen der Gesellschaft bereits lebhaft gegen den Uebergang der Bahn an den Staat gesprochen hat, trat auch heute mit viel Wärme und Geschick gegen Annahme der vorliegenden Anträge auf, indem er die Interessen des kleinen Capitals und des kleinen Actionärs im Gegensatz zu dem Grosscapital und zur

Speculation gegen den Verkauf aufrief. Ihm entgegnete Herr Oberbürgermeister Weber, der vor jeder Gefühlspolitik warnte und hervorhob, dass auch das Grosscapital nicht das Geld wegwerfen wolle, dass die grossen Häuser, bei denen sich ein starker Actienbesitz concentrire, die ganzen Verhältnisse mit besonderer Sorgfalt geprüft hätten, und dass der kleine Actionär im Gegensatz hierzu eigentlich fast nie in die Verhältnisse tiefer eindringe. Hier sei nur die Frage, ob man eine 4procentige Rente als ein angemessenes Gebot für die Bahn erachten dürfe, und diese Frage sei nach seiner innersten Ueberzeugung unbedingt zu bejahen. Es sei durchaus keine Sicherheit vorhanden, dass aus dem Verkehr der Bahn den Actionären in den nächsten Jahren 4 pCt. gegeben werden können, nicht einmal sei der Localverkehr für die Potsdamer Bahn vollständig gesichert, und selbst in Potsdam und in Magdeburg begegne sie der Concurrenz des Staates. Im Uebrigen möchten auch gerade die kleineren Actionäre bedenken, dass man den heutigen hohen Cours nur mit Rücksicht auf die 4pctige Staatsrente bezahle und dass dieser Cours sofort stark zurückgehen würde, wenn der Verkauf der Bahn an den Staat nicht zu Stande kommen sollte. Es replicirte nochmals Herr Borchardt, welcher in einer kurzen ziffermässigen Darstellung constatirte, dass die Gesellschaft schon für das Jahr 1879 aus ihrem Betrieb eine Dividende von 4 pCt. würde geben können, und dass durch die Verringerung der Dotirung des Reservefonds des Weiteren den Actionären ½ pCt. würde zugewendet werden können. Von den übrigen Reden heben wir noch die des Vorsitzenden des Directorii Herrn Geh. Rath Krönig hervor, welcher erklärte, dass die Direction auch jetzt noch an der Ansicht festhalte, dass der Werth des Unternehmens höher sei, als die Schätzung, welche die Regierung ihm zu Theil werden lasse. Die Bahn habe zuletzt 3½ pCt. getragen, ein Procent werde auf die Amortisation der Prioritätsobligationen verwendet, ein halb Procent könnte durch Verringerung der Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds gewonnen werden; dem gegenüber erscheine ihm eine Forderung von 4½ pCt. Rente keineswegs zu hoch. Redner sprach von den guten Hoffnungen, welche die Actionäre hegen dürften, betonte aber auch andererseits, dass Zusicherungen über die Höhe der künftigen Dividenden nicht gegeben werden dürften und dass die günstigen Ansichten des Directorii über die fernere Rentabilität der Bahn dadurch, dass inzwischen andere Nachbarbahnen, insbesondere Magdeburg-Halberstadt, in den Besitz des Staates übergegangen seien, eine Modification erfahren können. Nachdem noch mehrere Redner theils für, theils gegen die Verstaatlichung gesprochen hatten, gelangte man zur Abstimmung. Es wurden von den 294 erschienenen Actionären 7 884 Stimmen abgegeben, wovon 6 749 Stimmen für den gedachten Antrag, 1 135 Stimmen gegen denselben sich erklärten, so dass der Antrag mit mehr als der 5 913 Stimmen betragenden Drei-Viertelmajorität angenommen worden ist.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 8. December 1879. (Minister-Trinkspruch. Localbahn-Motive. Bilanz-Verlautbarung. Kronstadt-Predeal. Refactie-Veröffentlichung. Triest und Dalmatien. Agiozuschlag. Bahnen-Gruppirung. Deutsche Verbandstarife. Raab-Ofen. Korbweide und Hausindustrie. Pest-Semlin. Börsen-Notiz.)

Zum Bericht über die Eröffnung der Bahn Mürzzuschlag-Neuberg tragen wir noch den für die Zukunft der Localbahnen bedeutungsvollen Trinkspruch des Handelsministers nach: Es ist gewiss, dass die Bahn, die heute eröffnet wurde, nur ein kleiner Theil ist in dem grossen Netze, in der grossen Verkehrsader unserer Monarchie. Aber ich habe die Ueberzeugung gewonnen, dass eben dieser neuen Bahn auch die Aufgabe zufällt, die Hoffnungen zu erfüllen, die man an sie gestellt hat. Wenn es uns gelingen sollte, diese Bahn zu einer ihrer Capitalsanlage entsprechenden rentablen zu machen, dann ist die Bedeutung der heutigen Bahneröffnung eine wesentliche und für die Zukunft entscheidende, bedeutungsvoll darum, weil uns an derselben ein nachahmungswürdiges Beispiel in einer Zeit gegeben wird, in der man die Befruchtung der localen Arbeit als Aufgabe erkannt hat, nicht nur in Oesterreich, sondern in ganz Europa. Ich bin überzeugt, dass die heute eröffnete Linie ein nachahmungswürdiges Beispiel sein wird zu einer Reihe von wichtigen Localbahnen.

Nunmehr liegt auch der Motivenbericht der Regierung zu dem von uns bereits mitgetheilten Gesetzentwurfe über die Localbahnen vor. Dieser Bericht lautet: „Nachdem das Oesterreichische Eisenbahnnetz bis auf wenige zur Ergänzung erforderliche Hauptlinien, welche voraussichtlich vom Staate mit bedeutendem Kostenaufwande herzustellen sein werden, nahezu als vollendet anzusehen ist, hat sich, wie in anderen Ländern, auch in Oesterreich die Aufmerksamkeit der berufenen Factoren wie der betheiligten Interessentenkreise in erhöhtem Masse der Vervollständigung des Netzes der Hauptbahnen durch die Herstellung von an die letzteren anschliessenden Localbahnen zugewendet“. Im weiteren Verlaufe der Begründung wird die Wichtigkeit der Localbahnen für die localen Verkehrs-Interessen, für die anschliessenden Hauptbahnen und für die Eisenbahn-Bauthätigkeit dargethan und daraus der Schluss gezogen, dass der Staat berufen sei, das Zustandekommen von Localbahnen vor Allem durch allgemeine administrative Massnahmen, und so weit diese nicht ausreichen, auch durch legislative Vorkehrungen zu fördern. In Frankreich, Bayern, Italien, Schweden und neuestens auch in Preussen wird den Localbahnen vom Staate auch eine finanzielle Unterstützung gewährt. In Oesterreich wurde bisher einzelnen Unternehmungen von Fall zu Fall finanzielle Hülfe geleistet, so den Niederösterreichischen Südwestbahnen, ferner den Linien Falkenau - Graslitz und Brüx-Klostergrab, welche bis zur Herstellung des Anschlusses an das Sächsische Eisenbahnnetz als Localbahnen anzusehen sind, endlich der Eisenbahn Bozen-Meran. Ausserdem wurde der Bau mehrerer Localbahnen, nämlich Erbersdorf - Würbenthal, Mürzzuschlag-Neuberg, Unter-Drauburg-Wolfsberg und Kriegsdorf-Römerstadt, fast zur Gänze auf Staatskosten in Angriff genommen. Eine allgemeine Normirung gewisser Voraussetzungen für die finanzielle Betheiligung der Staatsverwaltung an Localbahnen wurde bisher nicht als zweckmässig erachtet. Die Regierung will aber auch für die Zukunft keine allgemeine Verbindlichkeit zur finanziellen Unterstützung übernehmen, schon mit Rücksicht auf die vorhandene Belastung des Staatsschatzes durch die im Betriebe befindlichen Hauptbahnen, sowie in Anbetracht der dermaligen Finanzlage. Die Regierung verlangt blos die allgemeine Ermächtigung zur Gewährung der bisher für Localbahnen von Fall zu Fall zugestandenen Begünstigungen, welche sich theils auf Erleichterungen beim Baue und Betriebe, theils auf die üblichen Steuerbefreiungen beziehen. Die finanzielle Unterstützung seitens des Staates ist keineswegs absolut ausgeschlossen; sie kann von Fall zu Fall zugestanden werden. Der Gesetzentwurf stellt sich als eine Ergänzung und Modification der für Hauptbahnen geltenden gesetzlichen Normen in ihrer Anwendung auf Localbahnen dar und soll dem Wunsche nach Erlassung eines besonderen Concessions-Gesetzes für Localbahnen Rechnung tragen.

Der Ungarische Communicationsminister hat unterm 9. November 1879 bezüglich der Verlautbarung der Eisenbahnbilanzen nachstehenden Erlass an alle Eisenbahnunternehmungen gerichtet: „Als Ergebniss der mit dem Herrn Finanzminister geführten Verhandlungen theile ich mit, dass die Verlautbarung der Jahresbilanz und des Berichtes des Revisionsausschusses in öffentlichen Blättern in dem Falle unterlassen werden kann, wenn die gesellschaftlichen Statuten bezüglich der Art der Verlautbarung eine andere ausdrückliche Bestimmung enthalten, z. B. dass „die Direction verpflichtet ist, die vom Revisionsausschusse geprüfte Jahresbilanz, den der Generalversammlung vorzulegenden Bericht etc. 8 Tage vor der Generalversammlung am Sitze der Gesellschaft in deren Betriebslocalitäten niederzulegen und jedem Actionär, welcher sein Stimmrecht bereits nachgewiesen hat, in je Einem Exemplar auszufolgen“. In einem solchen Falle ist es jedoch auch erforderlich, dass in der die Generalversammlung einberufenden Kundmachung die Actionäre auf jene Art der Verlautbarung der Bilanz und des Berichtes des Revisionsausschusses unter Berufung auf die Statuten aufmerksam gemacht werden und dass ferner in der bei Ueberreichung der Bilanz und des Berichtes des Revisionsausschusses an das Handelsgericht zu richtenden Eingabe einerseits auf die bezügliche Bestimmung der Statuten Berufung geschehe, andererseits aber auch die in der Generalversammlungskundmachung enthaltene Erinnerung ausgewiesen werde“.

Durch die am 1. d. M. erfolgte Eröffnung der Linie Kronstadt-Predeal, deren Baukostenrechnung jetzt bei der Regierung abgeschlossen wird, ist nunmehr auch der dritte Eisenbahnanschluss gegen Rumänien hergestellt. Wenn auch die Route um vieles kürzer ist, als jene über Orsova mit der Oesterreichischen Staatsbahn, so ist die Fahrdauer auf dieser letzteren Linie bis Bukarest doch kürzer, als über Kronstadt. Von Pest aus wird Bukarest nämlich über Grosswardein, Kronstadt, Predeal in 50 Stunden, über Temesvar-Orsova hingegen schon in 23 Stunden erreicht.

Das Oesterreichische Handelsministerium hatte die Eisenbahnverwaltungen beauftragt, die über den 1. Jänner 1880 in Wirksamkeit bleibenden Refactien und Begünstigungen zu veröffentlichen. Gegen die Durchführung dieses Auftrages haben sich die Bahnverwaltungen bisher gesträubt, die Generalinspection hat daher nachstehenden Erlass an sämmtliche Oesterreichische Eisenbahnverwaltungen gerichtet: „Unter Bezugnahme auf den hohen Handelsministerialerlass vom 22. September d. J., betreffend die Veröffentlichung der aus der Zeit vor dem 1. April 1879 stammenden, über den 1. Jänner 1880 in Wirksamkeit bleibenden, bisher noch nicht publicirten Refactien und sonstigen Begünstigungen, werden die geehrten Verwaltungen eingeladen, die entsprechenden Zusammenstellungen an das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ mit thunlichster Beschleunigung, womöglich längstens bis 15. December 1879, gelangen zu lassen, damit die Publicationen im Sinne des bezogenen Handelsmi-

nisterialerlasses rechtzeitig, das ist vor Jahresschluss, vollständig durchgeführt sein können".

Der volkswirthschaftliche Ausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses hat folgende Resolution beantragt: „a) Die Regierung wird aufgefordert, einen Gesetzentwurf, betreffend die Aufhebung des Freihafens von Triest, mit thunlichster Beschleunigung, und zwar längstens bis Ende des Jahres 1881 in Vorlage zu bringen. b) Die Regierung wird aufgefordert, unter gleichzeitiger Anwendung des ihr gesetzlich gewährten Einflusses auf die provisorische Verwaltung Bosniens und der Herzegowina die Communicationen zwischen Dalmatien und den genannten Ländern zu vervollständigen und zu verbessern".

In Folge des vom 1. d. M. an ganz correct auf Grund der diesfalls gültigen Bestimmungen nach einer etwa 10 monatlichen Pause mit Genehmigung der Generalinspection wieder eingeführten Tarifagiozuschlages von 1 pCt. wurde vom Oesterreichischen Handelsminister eine Conferenz einberufen. Derselben wurde eröffnet, es seien dem Handelsministerium von Seiten des Publikums vielfache Klagen darüber zugekommen, dass ein Agiozuschlag zur Einhebung gelange, obwohl im November nur vereinzelte, nicht einmal ein halbes Procent erreichende Notirungen zu verzeichnen waren und heute der Silbercours sogar unter den Paristand gesunken sei. Dies sei eine Anomalie, welche sich nicht wiederholen sollte. Das Handelsministerium mache daher den Bahnen den Vorschlag, in Hinkunft, wenn der durchschnittliche Monatscours des Silbers sich auf weniger als 1 pCt. stellt, von der Einhebung eines Agiozuschlages überhaupt abzusehen. Sämmtliche Vertreter der Eisenbahnen gaben ihre Zustimmung zu diesem Vorschlage. Derselbe wird schon für den laufenden Monat zur Durchführung kommen. Man hofft, dass bis zum 10. d. M. sowohl die Zustimmung sämmtlicher Oesterreichischer Eisenbahnen, als jene der Ungarischen Regierung im Handelsministerium eingelaufen sein wird, so dass von diesem Tage die Einhebung eines Agiozuschlages wieder entfallen würde.

Die Gruppirung der Ungarischen Eisenbahnen bildet seit Jahren Gegenstand der öffentlichen Discussion, ohne dass bis zur Stunde irgend etwas Verlässliches über die Ansichten und Absichten des Ministeriums bekannt geworden wäre. Periodisch kehrt wohl die Meldung wieder, dass die Unterbreitung der auf die Gruppirung bezüglichen Vorlagen bevorstehe, allein bis zur Stunde hat sich keine dieser Meldungen bewahrheitet. Was die Gruppirung selbst betrifft, scheinen in massgebenden Kreisen die Meinungen über den Umfang der Action auseinanderzulaufen. Uebereinstimmend wird zwar der bestehende Stock der Staatsbahnen als Basis der Gruppirung angenommen, aber während von der einen Seite eine durchgreifende Verstaatlichung des bestehenden Eisenbahnnetzes vorgeschlagen wird, propagirt man auf der anderen Seite nur die Verstaatlichung einiger Linien, durch welche die Situation der Staatsbahnen gebessert und dem Staate eine weitgehende Ingerenz auf die gesammte Tarifpolitik der Privatbahnen gesichert würde. Der „P. Ll." meint, dass die letzte Methode der Lösung, wenn die Gruppirung selbst auf vernünftigen Grundlagen beruht, den Vorzug vor der ersterwähnten verdienen würde. Wolle man die Gruppirung durchführen, so könne dies nur in der Weise mit Aussicht auf Erfolg geschehen, wenn man dem Staatsbahnnetz nur solche Linien anfügt, die zur Completirung und vollen Exploitirung derselben unbedingt nothwendig erscheinen und andererseits auch keine Hindernisse in den Weg legt, dass sich zu einander passende Privatbahnen zu einem Netze vereinigen. Was die Anfügung von Privatbahnen an die Staatsbahnen betrifft, so dürfte man wohl von dem Ankaufe der Privatbahnen absehen; es würde auf Grund der Concessionsurkunden von dem Rechte Gebrauch zu machen sein, diese Bahnen in staatlichen Betrieb zu nehmen, wobei jenen Gesellschaften, welche heute bereits auf eigenen Füssen stehen können, das Recht gewahrt bleiben wird, in allen vermögensrechtlichen Fragen eine Ingerenz auf die Verwaltung insolange zu üben, bis der Staat von der concessionsmässigen Rückkaufsclausel Gebrauch machen kann. Auf jeden Fall empfiehlt sich bei der Durchführung der Gruppirung die scrupulöseste Rücksichtnahme auf die Interessen und garantirten Rechte der Actionäre, denn der geringste Fehler oder die geringste Ausserachtlassung in dieser Beziehung würde einen Sturm seitens der Interessenten und eine Erschütterung des Staatscredits zur Folge haben, welche möglichst vermieden werden müssen. Jedenfalls ist es nöthig, dass vor Inangriffnahme solcher einschneidenden Massregeln nicht nur die Stimme sachverständiger Eisenbahnräthe, sondern auch der Rath gewiegter Finanziers gehört werde, welche sich über die eventuelle Wirkung der Massnahmen auf den Geldmarkt zu äussern hätten.

Der offiziösen „Presse" wird aus Berlin geschrieben: „Einen wichtigen Gegenstand der Erörterungen bildete die Frage der Oesterreichischen Verbandeisenbahntarife. Eine provisorische Verlängerung der bestehenden Verbandtarife war nicht erreichbar und die Verbandtarife werden daher mit Neujahr 1880 ausser Kraft treten. Mit Bezug auf die spätere definitive Gestaltung der Eisenbahntarife überreichte der Vertreter der Ungarischen Regierung ein Memorandum, in welchem eine Anzahl von Forderungen oder Vorschlägen formulirt erscheint. Auf Deutscher Seite ist man nicht abgeneigt nach dieser Richtung Zugeständnisse zu machen, ja Fürst Bismarck scheint gerade dieses Gebiet ausersehen zu haben, um die wirthschaftliche Entente mit Oesterreich zum praktischen Ausdrucke zu bringen. Massgebend ist hierbei, wie es heisst, die Rücksicht, dass Zugeständnisse, welche Oesterreich-Ungarn auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens gemacht würden, nicht auch den westlichen Staaten zugute kommen. Fürst Bismarck soll, gelegentlich der Frage der Garantien beim Ankaufe der Privatbahnen, vertraulich gegenüber Mitgliedern des Landtags auf die hier berührte Unterscheidung hingewiesen und erklärt haben, die Regierung könne sich auf eine gesetzliche Feststellung der Tarife auf den Staatsbahnen nicht einlassen, weil sie rücksichtlich dieser Tarife Zugeständnisse an Oesterreich-Ungarn zu machen beabsichtige. Als man indess in der Conferenz der Oesterreichischen und Deutschen Delegirten diesen Gegenstand erörterte, ergab sich bald die grosse Schwierigkeit, wie derartige Zugeständnisse vertragsmässig zu formuliren wären". — In der That dürfte es sehr wesentliche Schwierigkeiten haben, dass Deutschland seine Eisenbahntarife uns gegenüber vertragsmässig bindet; ohne Sicherung für die Dauer aber wären irgend welche Zugeständnisse von geringem Werthe. Immerhin könnten wir solche Concessionen entgegennehmen und dieselben auf gleichem Gebiete vergelten, eine Vermengung der Zollpolitik mit der Eisenbahntarifpolitik aber wäre höchst gefährlich. Deutschland scheint von unserer Seite Zugeständnisse rücksichtlich des Zolltarifs, beziehungsweise des Appreturverkehrs, zu verlangen und dafür eine gewisse Nachgiebigkeit in seinen Eisenbahntarifen eintreten lassen zu wollen; wir glauben, dass der Handel für uns ein sehr verfehlter wäre.

Die Verwaltung der Ungarischen Westbahn ist nahe daran, den alten Plan, eine Fortsetzung ihrer Linien von Raab nach Ofen zu erhalten, der Verwirklichung entgegenzuführen. Sie hat die Linie Ofen-Raab bereits traçiren lassen und auch die Finanzirung bildete schon den Gegenstand eingehender Berathungen innerhalb der Verwaltung. Die Realisirung dieses Projectes ist schon um ein Bedeutendes nahe gerückt. Einerseits will nunmehr bereits die Ungarische Regierung über die Linie Ofen-Raab früher eine Verfügung treffen, bevor die bisher aus unbekannten Gründen damit sachwidrig in Zusammenhang gebrachte Entscheidung über die Pest-Semliner Bahn erfolgt ist, andererseits findet aber die Erweiterung der Ungarischen Westbahn auch bei den massgebenden Actionären schon eine freundlichere Aufnahme, da es sich nun herausstellt, dass im Falle einer Vergrösserung des gesellschaftlichen Bahnnetzes die Actionäre ein Obligo auf sich nehmen würden, welches unter Umständen das garantirte Reinerträgniss alteriren könnte.

Der bekannte Generalinspectionserlass, mit welchem den Bahnen die Anpflanzung von Korbweiden empfohlen wurde, veranlasste die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn solche Anpflanzungen, sowohl längs der eigenen Linien, als auch an den von ihr betriebenen beiden Staatsbahnen (zusammen 531 km), in ziemlich umfassender Weise zu besorgen und deren weitere Ausdehnung in Aussicht zu nehmen. In der Absicht auf Verwerthung der Anpflanzungen, unter gleichzeitiger Verbesserung der materiellen Lage der Bahnwächter, soll nun demnächst den Weibern und Kindern der Bahnwächter Gelegenheit gegeben werden, die Korbflechterei zu erlernen und als Hausindustrie zu betreiben. Zu diesem Zwecke erhalten gegenwärtig zwei Bahnaufseher Unterricht im Flechten und über Weidencultur, und zwar einer am technologischen Gewerbemuseum in Wien, der andere an der Korbflechtschule in Jaroslau und wird ein solcher Unterricht auch für die Ungarische Linie in Aussicht genommen. Schon im nächsten Frühjahre werden diese Bahnaufseher, als Wanderlehrer fungirend, die Wächterfamilien unterrichten.

Der „N. Fr. Pr." wird aus Budapest telegraphirt: In Angelegenheit der Pest-Semliner Bahn empfing der Ministerpräsident im Beisein des Handels- und Communicationsministers eine aus mehr als 500 Mitgliedern bestehende Deputation der an dem Ausbaue der Linie Pest-Uj Körös-Halas-Theresiopel interessirten Städte und Gemeinden, welche sowie mehrere Grossgrundbesitzer in einer ausführlichen Repräsentation nahmhafte Beiträge zumeist an Naturalien, Grund- und Arbeitsleistung zusicherten. Der Führer der Deputation, Abgeordneter Emerich Ivanka (Generaldirector der Nordostbahn) richtete an die Minister eine Ansprache, auf welche der Ministerpräsident Folgendes erwiderte: „Indem ich Ihre Repräsentation entgegennehme, gebe ich Ihnen die Versicherung, dass die Regierung die von Ihnen angeführten Daten studiren und gewissenhaft prüfen wird. Die Regierung hat in ihrem Streben nach Herstellung der Pest-Semliner Bahn ihr Augenmerk auch auf die von Ihnen vertretene Linie

gerichtet und prüft, ob die Interessen der Gegend mit den Interessen des Landes identisch sind. Ich wiederhole, Sie können beruhigt sein; werden die Interessen des Landes übereinstimmen mit den Interessen der Gegend, werden sich die von Ihrem Sprecher angeführten Argumente als richtig erweisen, dann werden auch Ihre Wünsche befriedigt werden".

Viele Momente trugen dazu bei, eine angenehme Stimmung für Oesterreichische Bahneffecten herbeizuführen: die Capitalsanlagen suchenden Novembercouponseingänge, Verstaatlichungsgerüchte, zugleich mit der colportirten Erklärung seitens eines Mitgliedes der Regierung, dass „die erworbenen Rechte der Actionäre um keines Haares Breite verkürzt werden dürfen", die Aussicht auf grosse Kohlenverfrachtungen bei der Karl-Ludwigbahn etc. Dagegen waren Ungarische Bahnen in Folge der Befürchtung, dass die Einkommensteuer für die Prioritäten von den Actionären getragen werde, von welcher Forderung der Finanzbehörden gegenüber einigen früher concessionirten Bahnen die Regierung wohl im eigenen Creditinteresse abgehen wird, entschieden matter. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn	2295,—	2295,—	Nordbahn	106,25	106,50
Franz-Josefbahn	152,—	154,75	Franz-Josefbahn	95,20	95,50
Karl-Ludwigbahn	240,50	243,—	Rudolfbahn	87,50	88,25
Oest. Nordwestb.	144,—	145,—	Kaschau-Oderb. B.	81,30	81,—
Staatsbahn	262,—	266,25	Salzkammergutb.	100,75	100,60
Südbahn	82,50	82,50	3 pCt. Südbahn	119,50	119,40
Theissbahn	208,—	210,75	Theissbahn	91,50	92,50

Oberschlesische Eisenbahn. Die Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau ist mit Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine Bahn untergeordneter Bedeutung zwischen den Bahnstrecken Gleiwitz-Guidogrube-Morgenroth und Kattowitz-Nendza, etwa zwischen Bradegrube und Orzesche ausgehend, für Rechnung des Oberschlesischen berg- und hüttenmännischen Vereins zu Königshütte betraut worden.

Köln-Mindener Eisenbahn. (Aus dem Bericht pro 1878).

		1878	1877
Bahnlänge Kilom.		1 139,67	1 092,22
Beförderte Personen		6 615 922	6 873 834
Durchschnittl. durchfahrene Kilometerstrecke		35,14	33,98
Beförderte Gütertonnen		11 180 487	10 342 233
Durchschnittsstrecke Kilom.		84,72	81,72
Einnahme im Personenverkehr	M.	9 798 286	9 742 156
Pro Personenkilom.	Pf.	4,38	4,17
Einnahme im Güterverkehre	M.	35 990 475	33 495 374
Pro Tonnenkilom.	Pf.	3,79	3,96
Gesammteinnahme	M.	51 088 932	48 524 491
Ausgabe	„	21 976 575	22 781 450
In Procent der Einnahme		43,42	47,45
Von der Ausgabe kommen auf:			
Bahnverwaltung	M.	6 473 297	6 781 865
Transportverwaltung	„	14 410 631	14 903 387
Unterhaltung der Bahnanlagen	„	1 603 719	1 969 454
Ueberschuss	„	28 632 378	25 229 666
Zur Tilgung der Obligationen	„	2 127 168	1 865 095
Zur Verzinsung der Obligationen	„	14 288 215	14 376 039
Dividende	„	7 371 000	5 908 500
In Procenten	„	6,3	5,005
Zum Reserve- und Erneuerungsfonds	„	3 608 826	3 551 666
Steuer	„	453 752	201 951
Extradividende an den Staat	„	988 131	132 254
Für Venlo-Hamburg Verzinsung der Prioritäten und 5 pCt. für B.-Actien	„	3 132 000	2 276 732
Venlo-Hamburg.			
Einnahme	M.	16 494 198	15 341 127
Ausgabe (incl. Reservefond)	„	7 486 479	8 815 319
Ueberschuss	„	8 007 719	6 652 807
Verzinsung	„	6 466 248	6 383 030
Köln-Giessener Bahn.			
Einnahme	M.	8 506 674	8 324 161
Ausgabe	„	3 616 406	3 770 870
Ueberschuss	„	4 890 268	456 291
Zinsen	„	3 961 468	3 964 546
Daher Ueberschuss	„	928 800	86 356

Die Venlo-Hamburger Linie dotirte den Erneuerungsfonds mit 1 303 696 M., den Reservefonds mit 78 810 M. Der reine Ueberschuss beträgt daher 1 158 962 M. Als Dividende wurden $6^3/_{10}$ pCt. auf die früheren Actien Lit. B. bezahlt mit 2 457 000 M. Ferner wurden verwendet zur Amortisation der Obligationen VI 675 000 M. Es verbleibt also ein Ausfall von 1 973 037 M., welchen die Hauptbahn gedeckt hat.

Die Köln-Giessener Bahn dotirte den Erneuerungsfonds mit 483 723 M., den Reservefonds mit 30 619 M.; es blieb sonach ein reiner Ueberschuss von 414 450 M., welcher zur Amortisation des Anlagecapitals der Köln-Giessener Bahn verwendet wird. Weder der Staat noch die Hauptbahn hatten einen Zuschuss zu leisten.

Die Kohlentransporte ergaben 1878 5 925 906 beförderte Tonnen, Einnahme 15 368 079 M., 1877 5 238 091 beförderte Tonnen, Einnahme 13 963 743 M., Kohlentransporteinnahme 1878 8 419 513 M., 1877 7 794 427 M.

Die Strecke von Castrop Stadt nach Dortmund der Emscherthalbahn ist am 1. Januar 1878 dem Güterverkehre und die ganze Strecke von Herne über Castrop Stadt nach Dortmund am 1. April 1878 dem Personenverkehre eröffnet worden. Die 19,65 km lange Bahn von Wesel nach Bocholt wurde am 1. Juli 1878 dem Personen- und Güterverkehr übergeben. Die Arbeiten der Zweigbahn vom Bahnhofe Beckum nach der Stadt Beckum haben am 17. April wieder begonnen.

Der Bau der 19,65 km langen Bahn von Wesel nach Bocholt wurde in der ersten Hälfte des Jahres so weit gefördert, dass dieselbe am 1. Juli 1878 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Posen-Creuzburger Eisenbahn. (Aus dem Bericht der Direction für das Jahr 1878.) Von speciellem Interesse für die Posen-Creuzburger Bahn war die Eröffnung der Neubaustrecken der Königlichen Ostbahn Wangerin-Konitz, Neustettin-Belgard-Rügenwalde und Stolpmünde, indem hierdurch neue Stationen für den Transitverkehr von Producten der Oberschlesischen Montan-Industrie gewonnen wurden. Der Grenzverkehr war, wie im Jahre 1877, durch den noch immer ungünstigen Stand der Russischen Valuta beeinträchtigt und durch Sperrmassregeln gegen Einschleppung der Rinder- und Orientalischen Pest nicht unwesentlich erschwert und beschränkt. Dennoch hat sich der Bezug und Verbrauch von Steinkohlen und Kalk gegen das Vorjahr in erfreulicher Weise gesteigert, der von Holz dagegen nachgelassen, während der Getreideverkehr, begünstigt durch eine gute Ernte sowohl in der Provinz, als auch in den benachbarten Theilen Russlands einen bedeutenden Aufschwung genommen und so zu der im Vergleich zu den ersten Jahren des Betriebes recht günstigen Gesammt-Einnahme wesentlich beigetragen hat. Es ist damit zugleich der Beweis erbracht, dass die Bahn sich einer gesunden Basis für ihre weitere Entwickelungsfähigkeit erfreut und zu der Hoffnung berechtigt, dass in besseren Zeiten wenigstens dem grösseren Theil des Anlage-Capitals eine angemessene Rente erwachsen werde. — Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug im Jahre 1877 380 931 M., 1878 385 963 M., also 1878 mehr 5 032 M. An Gepäck wurden für 942 t, und an Ueberfracht für 289 t 8 918 M. eingenommen. Die Einnahme für die gesammten Nebenerträge des Personenverkehrs betrug: 1877 9 259 M., 1878 9 831 M., so dass sich die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr belief 1877 auf 390 191 M., 1878 auf 395 795 M. Im Güterverkehr wurden befördert: 1878 335 903 t, 1877 190 653 t, also pro 1878 145 250 t mehr. Die Einnahme betrug excl. Nebenerträge 1877 764 454 M.; 1878 1 063 978 M., mithin pro 1878 299 524 M. mehr. Die Gesammteinnahme betrug 1 639 072 M., gegen 1877 1 282 715 M., mithin pro 1878 mehr 356 357 M. Die Gesammtausgabe excl. der Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds betragen 827 187 M. gegen 827 749 M. in 1877, in Procenten der Einnahme 50,47 pCt. gegen 64,53 pCt. in 1877. Der buchmässige Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe beträgt 811 884 M. gegen 454 965 M. in 1877. Regulativmässige Rücklagen haben erhalten: der Reservefonds 36 000 M. wie im Vorjahre, der Erneuerungsfonds 153 975 M. gegen 147 662 M. in 1877 Als Reinertrag verbleiben 621 909 M. gegen 271 302 M. im Vorjahre. Derselbe soll Verwendung finden wie folgt: Eisenbahn-Steuer 14 904 M., 2,75 pCt. Dividende auf die St.-Prioritäten (21 600 000 M.) 594 000 M., Vortrag auf 1879 13 004 M. Aus dem Vortrage sollen als Restausgaben pro 1878 verbucht werden: Tantième des Aufsichtsraths und Communal-Einkommensteuer pro 1878. Der aus 1877 verbliebene Reinertrag von 271 302 M., welcher nach dem Beschlusse der Generalversammlung vom 29. Juni 1878 vorläufig in Reserve gehalten war, ist zufolge Beschlusses der Generalversammlung vom 21. December 1878 wie folgt zur Verwendung gekommen: Rückständige Zinsen an den Erneuerungsfonds 15 615 M., Tantième an den Aufsichtsrath 5 000 M., an Communal-Einkommensteuern 2 778 M., Staats-Eisenbahnsteuer 6 197 M., zur Zahlung von 1 pCt. Dividende auf die Prioritäts-Actien pro 1877 216 000 M., Uebertrag auf 1878 25 710 M. Der Baufonds schliesst mit einem Bestande von 1 395 000 M. und zwar 195 000 M. Stammactien und 1 200 000 M. Prioritätsobligationen.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1878.) Das Jahr 1878 hat insofern eine Besserung der Verhältnisse gebracht, als bei dem für die Bahn hauptsächlich in Betracht kommenden Güterverkehre zum ersten Male seit dem Jahre 1875 keine Abnahme der beförderten Gütermengen stattgefunden hat, vielmehr gegen das Vorjahr eine, wenn auch geringe, Steigerung dieser Güter um 920 125 kg zu verzeichnen ist. Freilich ist damit eine gleichmässige Erhöhung der Bruttoeinnahmen nicht verbunden gewesen, da theils der Personenverkehr auch im Jahre 1878 wiederum gesunken ist, theils die seit dem 1. April 1877 eingetretenen Tarifherabsetzungen sich im Jahre 1878 zum ersten Male für das ganze Betriebsjahr fühlbar machten. Wenn gleichwohl der unter die Actionäre zur Vertheilung gebrachte Reingewinn denjenigen des Vorjahres übersteigt, so liegt dies darin, dass die den Betrieb leitende Königlich Sächsische Staatsbahnver-

waltung auch im letzten Jahre neue wesentliche Ersparnisse bei den laufenden Ausgaben erzielt hat, sowie in dem besonders günstigen Stand des Erneuerungsfonds. Befördert wurden im Jahre 1878 186 152 Personen gegen 190 437 im Jahre 1877, mithin 1878 weniger 4 285 Personen = 2,25 pCt. Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr betrug 77 804,14 M. (1877: 79 045,50 M.). Die Menge der im Jahre 1878 beförderten Güter betrug 491 327 450 kg. Verglichen mit dem Jahre 1877, wo die beförderte Gütermenge 490 407 325 kg betrug, ergiebt sich daher eine Steigerung von 920 125 kg = 0,19 pCt. Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehre des Jahres 1878 betrug 517 262,15 M. (1877: 528 691,73 M.). Der Kohlenversandt aus dem Rositzer Revier, der durch die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn allein erfolgt, betrug im Jahre 1878 5 471 Wagenladungen à 5 000 kg = 27 855 000 kg gegen 4 795 Wagenladungen = 23 955 000 kg im Jahre 1877, mithin 680 Wagenladungen = 3 400 000 kg oder 14,29 pCt. mehr. Der Gesammtversandt der Station Meuselwitz mit 75 034 Wagenladungen = 375 170 000 kg bleibt gegen 1877 mit 75 357 Wagenladungen = 376 785 000 kg um 523 Wagenladungen = 1 675 000 kg = 0,43 pCt. zurück. Während aber die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn 46 121 Wagenladungen = 230 605 000 kg gegen 45 008 Wagenladungen = 225 040 000 kg im Jahre 1877, mit 1 113 Wagenladungen = 5 565 000 kg oder 2,41 pCt. mehr als im Vorjahre beförderte, sank auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn, die 28 913 Wagenladungen = 144 566 000 kg gegen 30 349 Wagenladungen = 151 745 000 kg im Jahre 1877, mithin 1 436 Wagenladungen = 7 180 000 kg weniger beförderte, der Kohlenverkehr gegen das Vorjahr um 4,78 pCt. An dem Gesammtversandt aus dem Meuselwitzer Reviere participirten im Jahre 1878 die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn mit 61,45 pCt. (1875: 62,69 pCt., 1876: 59,93 pCt., 1877: 59,73 pCt.), die Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn mit 38,55 pCt. (1875: 37,10 pCt., 1876: 40,07 pCt., 1877: 40,27 pCt.). Im Uebrigen hat sich auch im Jahre 1878 das Absatzgebiet der Kohlen aus dem Rositz-Meuselwitzer Revier wieder erweitert, indem zu den bisherigen Stationen, an welche diese Kohlen versendet wurden, neue hinzutraten.

Der Reservefonds hat eine Höhe von 87 791,49 M. erreicht, und es ist daher, um die statutenmässige Höhe desselben von 90 000 M. zu erreichen, aus dem Reingewinn des Jahres 1878 nur noch eine Summe von 2 208,51 M. an denselben überzuzahlen gewesen.

Auf Grund § 21 der Statuten wurden nunmehr folgende von den Revisoren gebilligte Vorschläge über Vertheilung des Reingewinns gemacht: Von der Betriebseinnahme an 662 367 M. kommen 388 936 M. Betriebsausgaben in Abzug, so dass 273 430 M. Reineinnahme verbleiben. Von dieser sind: 2 208 M. dem Reservefonds, 52 859 M. dem Erneuerungsfonds, also 55 068 M. zu überweisen. Von den hiernach verbleibenden 218 362 M. sind 6 550,50 M. 3 pCt. Tantième des Vorstandes, 1 091,81 3 pCt. Tantième der Revisoren, in Summa 7 642,67 M. zu berechnen, so dass 210 719,56 M. zur Vertheilung unter die Actionäre bleiben. Hiervon waren zunächst 110 250 M. 5 pCt. Zinsen für 7 350 Prioritätsstammactien zu kürzen. Zu dem verbleibenden Reste von 100 469,56 M. treten 39,55 M. Vortrag à Conto der Stammactien aus dem Jahre 1877 hinzu, zusammen 100 509,11 M. Von diesem Betrage wurden 100 330 M. verwendet, um eine Dividende von $5^4/_{16}$ pCt. an 6 350 Stammactien zu gewähren und blieben 179,11 M. als Vortrag der Stammactien für nächstes Jahr. Der aus der Gewinnvertheilung des Jahres 1876 für die Prioritätsstammactien verbliebene Rest von 308,30 M. kommt ungekürzt wiederum für das Jahr 1879 zum Vortrag.

Altenburg-Zeitz. Ueber die mit dem 15. Mai 1879 erfolgte Einführung des Secundärbetriebes auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn entnehmen wir dem Geschäftsbericht pro 1878 Folgendes. Die unter die Actionäre zur Vertheilung zu bringende Reineinnahme ist in den Jahren 1874 bis 1877 in beständiger Abnahme gewesen. Dieselbe betrug 1874 293 736,92 M., 1875 243 347,76 M., 1876 233 951,37 M., 1877 198 487,38 M. Umgekehrt wachsen fortwährend die Ansprüche, die von Reichs- und Staatswegen in Bezug auf die Sicherheit und Bequemlichkeit des gewöhnlichen Betriebes an die Eisenbahnverwaltungen gestellt werden, Ansprüche, denen nur mit erhöhten Kostenaufwänden genügt werden kann, während sich die Tendenz, die Tarifsätze thunlichst herabzusetzen, mehr und mehr fühlbar macht. Dazu treten nun für die Bahn die Mehrausgaben hinzu, die in Folge des kostspieligen Umbaues des Bahnhofes Altenburg vom Jahre 1879 ab erwachsen. Aehnliche Verhältnisse haben sich bei vielen kleinen Deutschen Eisenbahnen herausgestellt und es ist dies für den Reichskanzler bekanntlich bereits unterm 12. Juni 1878 bestimmend gewesen, eine Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu erlassen, durch welche es diesen Bahnen möglich gemacht wird, unter Beachtung der dort gestellten Bedingungen mittelst des sog. Secundärbetriebes die laufenden Betriebsausgaben auf ein erheblich geringeres Mass zurückzuführen. Da nun die unter fast ganz gleichen Verhältnissen bestehende Nachbarbahn Gaschwitz-Meuselwitz die Einführung des Secundärbetriebes in's Auge gefasst hatte, so wendete sich die Direction an die Königliche Generaldirection zu Dresden mit der Bitte, ihr Aufstellungen darüber zugehen zu lassen, welche Ersparnisse mit der Einführung des Secundärbetriebes verbunden sein würden, und zur Beurtheilung darüber ob im Interesse des Personenverkehrs die nöthigen Anschlüsse an die Thüringer, die Gaschwitz-Meuselwitzer und die Königlich Sächsische Staatsbahn bei einem solchen Betriebe gesichert werden könnten, einen fingirten Fahrplan ausarbeiten zu lassen. Was die zu erwartenden Ersparnisse anlangt, so waren dieselben für die Bahnbewachung und Bahnunterhaltung einschliesslich der Kosten der Geleisunterhaltung und Erneuerung des Oberbaumaterials, da es auch bei Zulassung einer Fahrgeschwindigkeit von 20 km pro Stunde insbesondere möglich erschien, die Zahl der vorhandenen Bahnmeister und Bahnwärter wesentlich zu reduciren, ausschliesslich des aus der Vermiethung der vacant werdenden Bahnwärterhäuser zu erwartenden Zinses, auf die verhältnissmässig bedeutende Summe von 27 400 M. veranschlagt worden. Dazu würden voraussichtlich noch einige Ersparnisse bei der Transportverwaltung hinzutreten, wie es denn auch gerechtfertigt sein wird, die dermaligen Ueberzahlungen an den Erneuerungsfonds weiterhin zu ermässigen, da durch den Secundärbetrieb die Betriebsmittel weniger abgenutzt werden, als beim Hauptbahnbetrieb. Minder günstig stellten sich dagegen die Resultate der Erörterungen für die Interessen des Personenverkehrs heraus. Darauf, dass die Fahrzeit beim Secundärbetrieb etwas länger werde als bisher, ungefähr gleich lang wie bei den bisherigen, auch für den Personenverkehr gern benutzten Güterzügen legte man kein besonderes Gewicht. Die Hauptschwierigkeit lag darin, einen Fahrplan aufzustellen, der zunächst den Ansprüchen des $^9/_{10}$ des gesammten Personenverkehrs umfassenden Localverkehrs gerecht würde, daneben aber auch den Anschlussverkehr mit den Nachbarbahnen thunlichst sicherte; eine Aufgabe, die gleichzeitig nur schwer zu lösen war. Da der wesentliche Charakter der Bahn der einer Kohlenbahn ist und der Personenverkehr auf derselben durchschnittlich nur etwa 13 pCt. der Bruttoeinnahme (die Nettoeinnahme ergiebt einen noch viel niedrigeren Procentsatz) beträgt, während der Personenverkehr auf derselben (er betrug 1875: 198 936, 1876: 198 828, 1877: 190 437, 1878: 186 152 Personen) beständig gesunken, so konnte der Umstand allein, dass es nicht möglich sein werde, allen in Bezug auf den Personenverkehr auftauchenden Wünschen vollständig gerecht zu werden, nicht abhalten, eine Betriebsart zu wählen, die im Uebrigen durch die wesentlichsten Interessen des Bahnunternehmens gefordert werde und die mit ähnlichen Wirkungen bei einer grossen Zahl Deutscher Eisenbahnen bereits eingeführt ist oder demnächst angenommen werden wird. Der in Folge dessen für den mit dem 15. Mai cr. eingeführten Secundärbetrieb aufgestellte Fahrplan ist das Resultat wiederholter Verhandlungen und Erwägungen der mit dieser schwierigen Arbeit durch langjährige Uebung vertrauten Königlich Sächsischen oberen Betriebsbeamten.

Halle-Sorau-Guben. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1878.) Die Betriebsresultate des Jahres 1878 waren wesentlich besser als die des Vorjahres, welches noch ein Deficit von 63 430 M. ergab und ist zu erwarten, dass bei dem Abschluss pro 1879 ein namhafter Reinertrag für die 20 250 000 M. Stammprioritäten verfügbar bleibt. Die Gesammteinnahme aus dem Personen-, Gepäck- etc. Verkehr betrug 1 184 431 M. gegen 1877 weniger 12 768 M. = 1,07 pCt. Der gesammte Güterverkehr, einschliesslich des Viehtransportes, hat folgende Ergebnisse geliefert: Bei der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr pro 1878 stellt sich eine Vermehrung gegen 1877 von 21,2 pCt. und gegen 1876 von 63,9 pCt. Diese Mehreinnahmen resultiren lediglich aus dem directen und Durchgangs- (Verbands-) Verkehr. Es betrugen die Einnahmen aus dem Localverkehr 1878 513 367 M., 1877 825 425 M., 1876 681 601 M., aus dem directen und Durchgangsverkehr 1878 3 748 529 M., 1877 2 707 016 M., 1876 1 929 884 M., und waren die Einnahmen aus dem Localverkehr gegen 1877 um 35,6 pCt., gegen 1876 um 22,1 pCt. geringer, dagegen aus dem directen und Durchgangsverkehr gegen 1877 um 38,5 pCt., gegen 1876 um 94,2 pCt. höher. Die Gesammteinnahmen betrugen 5 674 569 M., hierzu Uebertrag zu Restausgaben aus dem Vorjahre 439 380 M., in Summa 6 113 949 M.; die Gesammtausgabe incl. der zu reservirenden Restausgaben 3 793 313 M.; verbleibt Ueberschuss 2 320 636 M. (1877 1 780 330 M.). Aus dem Ueberschusse waren zu berichtigen Zinsen der Anleihen 1 199 858 M., Zinsen des Staatszuschusses 28 340 M., Amortisation der Anleihen 157 800 M., Rücklagen in den Reservefonds 65 424 M., in den Erneuerungsfonds 545 460 M., Summa 1 996 883 M. Es schloss somit das Betriebsjahr (das zweite in Staatsverwaltung) mit einem Ueberschuss von 323 752 M. ab, welcher auf das Betriebsdeficit aus den Jahren 1876 und 1877 Verrechnung findet, so dass pro ultimo 1878 nur noch eine Unterbilanz von 363 132 M. vorhanden ist, nachdem die Unterbilanz des Jahres 1875 et retro in Höhe von 2 391 866 M. den Bestimmungen des Betriebsüberlassungsvertrages vom 7. Juli 1875 gemäss durch die Emission von 9 Millionen Prioritätsobligationen Litt. C vom 26. Juni 1876 getilgt ist. — An verfügbaren

Mitteln sind von der Prioritätsanleihe Litt. C 2 541 000 M. vorhanden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Der Personenverkehr ergiebt im Jahre 1878 191 366 Personen gegen 177 754 Personen in 1877 mit einer Einnahme von 140 100 M. gegen 138 137 M. im Vorjahre; Güter wurden 86 340 t gegen 77 591 t im Vorjahre befördert und dafür 234 739 M. gegen 206 640 M. in 1877 eingenommen. Die Gesammteinnahme pro 1878 beziffert sich auf 405 794 M., die Betriebsausgabe auf 294 464 M., also Ueberschuss 111 330 M., von welchem 5 000 M. dem Reservefonds, 42 095 M. dem Erneuerungsfonds überwiesen, 17 800 M. zur Verzinsung von Darlehen, 12 945 M. zur Verzinsung begebener Prioritäten, 4 125 M. zur Amortisation verwendet und 29 364 M. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Einnahmen haben pro Kilometer Bahnlänge 7 311 M. gegen 6 778 M. im Vorjahre betragen, die Ausgaben für den Betrieb in Procenten der Einnahme 72,5 pCt. gegen 80,7 pCt. im Jahre 1877. Die Concession zum Weiterbau der Bahn von Wilhelmsbrück bis Lodz ist nicht erfolgt. Am 1. Januar 1879 ist der secundäre Betrieb eingeführt. Zur Vertheilung des Ueberschusses als Dividende auf die Stammprioritätsactien hat die Königliche Aufsichtsbehörde ihre Zustimmung nicht ertheilt, indem sie annimmt, dass die Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds für die Jahre 1873 bis 1876 nicht vollständig aus eigenen Betriebsüberschüssen gedeckt sind — was indessen nicht zutrifft — und auch ein Bedenken darin findet, eine Dividendenzahlung zu befürworten, in so lange ein grösserer Theil der Rücklagen in eigenen Obligationen und nicht anderen jederzeit realisirbaren Effecten bestehen.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Dem 1878er Verwaltungsberichte entnehmen wir Folgendes:

		1878	1877
Personenverkehr:			
Beförderte Personen		313 250	333 178
Davon im Binnenverkehr		242 920	265 037
Specifische Frequenz, Personenkilom.		62 456	63 341
Einnahme	M.	316 702	309 266
Davon im Binnenverkehr	„	190 329	189 916
Güterverkehr:			
transportirt	t	481 106,1	451 293,8
im Binnenverkehr	„	140 224,1	161 656,6
im directen und Transitverkehr	„	340 882,0	289 637,0
Specifische Frequenz	tkm	61 685	57 335
Einnahme	M.	481 106	451 294
pro Tonne	„	3,70	3,79
Gesammteinnahmen	„	973 476	889 707
pro Nutzkilometer	„	2,74	2,49
Betriebsausgabe	„	634 160	698 041
Proc. der Einnahmen		65,14	78,45
pro Nutzkilometer	M.	1,78	1,96
Ueberschuss	„	339 317	191 692

Zum Reservefonds wurden 23 250 M., zum Erneuerungsfonds rückständig 38 808 M. und regulativmässig 146 506 M. abgesetzt, weitere 111 774 M. kamen als Verzinsung der schwebenden Schuld zur Verwendung, die bleibenden 18 978 M. wurden für Restausgabe und auf Anordnung des Herrn Ministers davon 6 377 M. für Verzinsung der dem Erneuerungsfonds leihweise entnommenen Beträge verwendet.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Der Geschäftsbericht pro 1878 constatirt, dass, obgleich die Verhältnisse des Oesterreichischen Handels und Fabrikation noch unter den schweren Folgen der 1873er Krisis litten, man doch mit einiger Befriedigung auf die Resultate des Jahres 1878 blicken kann, da es im Laufe desselben gelang, die finanzielle Lage der Gesellschaft zu consolidiren. Ende 1877 waren noch 21 000 Stück Obligationen der Emission von 1874 (nom. 6 300 000 fl.) im Portefeuille und das Trattenconto betrug 5 405 958 fl. Im Laufe des Jahres 1878 sind sämmtliche Obligationen jener Anleihe begeben, hierdurch die schwebende Schuld fast ganz getilgt. Zur Regelung der Garantieverhältnisse mit der Staatsverwaltung wurde am 4. Februar 1878 ein Uebereinkommen geschlossen, wodurch zugleich die Verkehrsrelationen sowohl für beide Netze der Nordwestbahn als zwischen diesen und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn normirt wurden. Durch dieses Uebereinkommen wurde die Maximalziffer des garantirten Anlagecapitals mit 81 368 170 fl. festgestellt. Bezüglich des Verhältnisses zur Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn wurde festgesetzt, dass die Kosten der gemeinsamen Centralverwaltung vom 1. Januar 1878 ab nach den Bruttoeinnahmen zu repartiren sind und dass der Güterverkehr zwischen den Linien der Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nach der kürzesten Route zu instradiren ist. Mit der Vollendung der Emission oben genannter Anleihe lässt sich das Capital in seinen Titres vollkommen theilen. Es hat daher eine genaue Verrechnung der beiderseitigen Capitalserfordernisse und der aufgelaufenen Zinsen vorgenommen werden können, so dass die in der 1878er Bilanz ausgewiesenen Ziffern die Capitals- und Zinsenverrechnung zwischen beiden Netzen als definitiv geordnet erscheinen lassen.

Die hauptsächlichsten Betriebsergebnisse der garantirten Linien und (+) des Ergänzungsnetzes in den letzten 2 Jahren waren folgende: Betriebslänge im Jahresdurchschnitte 626,71 km + 305,55 km. An Transportmitteln waren vorhanden: Locomotiven 93 + 55 Stück, Personenwagen 183 + 126 Stück, Lastwagen 2 046 + 695 Stück. Die Locomotiven haben auf der Bahn Nutzkilometer durchlaufen 1878: 2 535 305 (1877: 2 593 202) + 1 295 373 (1 303 712). Es haben auf eigener und fremder Bahn Achskilometer durchlaufen: die Personenwagen durchschnittlich pro Achse 46 501 (1877: 49 281) + 34 075 (33 010), die Lastwagen durchschnittlich pro Achse 17 926 (17 572) + 19 706 (21 073). Die eigenen und fremden Wagen haben auf der Bahn Achskilometer zurückgelegt: pro Bahnkilometer 149 461 (154 232) + 174 865 (175 764). Es wurden transportirt im Ganzen: Personen 1 743 056 (1 872 891) + 723 926 (732 382), Güter (incl. Fahrzeuge und Thiere) Tonnen 1 591 516 (1 526 326) + 1 611 561 (1 529 586). Hierbei haben durchschnittlich durchfahren: jede Person 47,06 (43,82) + 34,12 (34,15) km, jede Tonne Gut 81,32 (87,31) + 60,77 (60,23) km. Es ist eingenommen worden: für die Person pro Kilometer 2,31 (2,26) + 2,35 (2,58) kr., für jede Tonne Gut pro Kilometer 3,74 (3,85) + 2,81 (3,30) kr. Es sind gefördert durchschnittlich pro Bahnkilometer: Personenkilometer 130 875 (130 964) + 80 829 (81 865), Tonnenkilometer der Güter 206 508 (212 639) + 320 529 (301 534). Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehr: im Ganzen 1 956 168 (1 924 431) + 600 404 (667 696) fl., pro Bahnkilometer 3 121 (3 073) + 1 965 (2 185) fl.; aus dem Güterverkehr: im Ganzen 4 843 128 (5 133 889) + 2 857 608 (3 039 084) fl., pro Bahnkilometer 7 727 (8 191) + 9 352 (9 946) fl.; aus sonstigen Quellen: 36 803 (37 704) + 35 336 (23 857) fl.; im Ganzen: 6 836 101 (7 096 025) + 3 493 349 (3 730 639) fl.; pro Bahnkilometer: 10 907,9 (11 322,6) + 11 432 (12 209) fl.

	Garantirte Linien 1878	Garantirte Linien 1877	Ergänzungsnetz 1878	Ergänzungsnetz 1877
Von den Gesammteinnahmen entfallen auf:				
d. Personenverkehr pCt.	28,60	27,12	17,19	17,99
den Güterverkehr . „	70,86	72,35	81,80	81,46
die sonstigen Einnahmen . . . . „	0,54	0,53	1,01	0,64
Von denBetriebsauslagen entfalllen auf:				
Tit. A. Allgemeine Verwaltung . . . . . pCt.	4,59	4,04	4,73	4,44
Tit. B. Bahnaufsicht undBahnerhaltung „	35,52	36,75	34,14	32,50
Tit. C. Verkehrs- und commerz. Dienst . „	37,83	36,31	38,05	38,74
Tit. D. Werkstätten- u. Zugförderungsdienst . . . . „	22,06	22,90	23,08	24,32
Die Betriebsauslagen betragen für:				
Tit. A. } pro Kilom. fl.	237,08	225,95	244,27	233,52
„ B. } Betriebslänge „	1833,93	2052,84	1762,24	1710,26
„ C. } pro Nutzkilo- kr.	48,29	49,02	46,32	47,78
„ D. } meter „	28,16	30,91	28,10	30,00
Von der Einnahme werden absorbirt:				
durch die Betriebsauslagen . . . . . . pCt.	47,34	49,34	45,15	43,10
durch die Gesammtausgaben . . . . . . „	48,19	50,37	48,54	46,36
Das Reinerträgniss beträgt:				
im Ganzen . . fl. (Noten)	3541488	3521737	1797529	2001157
pro Kilom. Betriebslänge . „ „	5650	5619	5882	6549

Der Reinertrag des garantirten Netzes beziffert sich zum Jahresdurchschnittscourse von 102,67 umgerechnet, in Silber von 3 449 389 fl. Da das Zinsenerforderniss incl. Tilgung für die Obligationen und die schwebende Schuld dieses Netzes sich auf 2 632 713 fl. stellt, so ergäbe sich ohne Garantiezuschuss der Staatsverwaltung aus den eigenen Einnahmen der garantirten Linien zur Verzinsung des Actiencapitals ein Betrag von 816 676 fl., d. h. 2,268 pCt. aus dem Betriebsertrage. Der Garantiezuschuss beträgt 663 156 fl. in Silber, gegen 896 496 fl. pro 1877. Die Lit. A-Actionäre haben für das nach durchgeführter Capitalstrennung der beiden Netze unbedeckt gebliebene Zinsenerforderniss in der Höhe von 321 728 fl. aufzukommen, wovon ein Guthaben von 1 561 fl. in Abzug zu kommen hat. Der Restbetrag, auf 180 000 Actien vertheilt, ergiebt die Nothwendigkeit einer Couponskürzung von 1 fl. 78 kr. Es wäre danach die Möglichkeit vorhanden gewesen, den Julicoupon mit 3 fl. 22 kr. pro Actie einzulösen, allein der Verwaltungsrath beantragte, blos 3 Gulden in Silber zu vertheilen und den Restbetrag von 39 833 fl. dem Re-

serveconto des garantirten Netzes gutzubringen. Der Nettoertrag des Ergänzungsnetzes beträgt 1 797 529 fl. excl. Gutschrift aus 1877. Die Erfordernisse für Verzinsung und Tilgung der Titres, sowie die Zinsen der schwebenden Schuld betragen 1 751 126 fl., so dass ein Ueberschuss von 53 064 fl. verbleibt. Da dieser Betrag, auf 115 000 Stück Actien Lit. B. vertheilt, eine zu geringe Dividende ergäben hätte, schlug der Verwaltungsrath vor, denselben auf neue Rechnung vorzutragen. Die erwähnten Anträge wurden von der Generalversammlung genehmigt. Die Gesellschaft hatte Ende 1878 eine Buchschuld von 753 097 fl. und ein Bruttoconto von 83 805 fl.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Betriebsergebnisse in den Jahren 1878 und 1877 nach dem Geschäftsbericht pro 1878.)

	1878	1877
Betriebslänge im Jahresdurchschnitte . . . . km	285,07	285,07
An Transportmittel waren vorhanden		
Locomotiven	50	50
Personenwagen	101	101
Lastwagen	987	987
Die Locomotiven haben auf der Bahn Nutzkilometer durchlaufen	1 038 919	1 035 905
Die eigenen und fremden Wagen haben auf der Bahn Achskilometer zurückgelegt:		
im Ganzen	33 279 045	33 352 043
pro Bahnkilometer	116 740	116 996
Es wurden transportirt im Ganzen:		
Personen	755 776	753 673
Güter (incl. Fahrzeuge und Thiere) . t	1 017 462	929 038
Hierbei haben durchschnittlich durchfahren:		
jede Person . . . . km	26,47	26,19
jede Tonne Gut . . . . „	46,76	50,67
Es ist eingenommen worden für die:		
Person pro Kilometer . . . . . . kr.	2,12	2,36
Tonne Gut pro Kilometer . . . „	4,04	4,37
Es sind gefördert durchschnittlich pro Bahnkilometer:		
Personenkilometer	70 177	69 239
Tonnenkilometer der Güter	166 900	165 146
Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr		
im Ganzen . . . . fl.	437 219,34	482 050,69
pro Bahnkilometer . . . . „	1 533,73	1 690,99
aus dem Güterverkehr		
im Ganzen . . . . „	1 907 478,64	2 056 366,56
pro Bahnkilometer . . . . „	6 691,26	7 213,55
aus sonstigen Quellen . . . . . . „	53 758,33	91 965,05
im Ganzen . . . . „	2 398 456,31	2 630 382,30
pro Bahnkilometer . . . . „	8 413,57	9 227,15
Von den Gesammteinnahmen entfallen auf:		
den Personenverkehr . . . . pCt	18,23	18,33
den Güterverkehr . . . . „	79,53	78,18
die sonstigen Einnahmen . . . . . „	2,24	3,49
Summe der Ausgaben . . . . fl.	1 682 726,29	2 029 118,67
Von den Betriebsauslagen entfallen auf:		
A. Allgemeine Verwaltung . . . pCt.	4,11	4,02
B. Bahnaufsicht u. Bahnerhaltung „	34,72	37,56
C. Verkehrs- und commerciellen Dienst . . . . „	36,74	34,62
D. Werkstätten- und Zugförderungsdienst . . . . „	24,43	23,80
Die Betriebsauslagen betragen für:		
Tit. A. pro Kilom. Betriebslänge fl.	212,15	252,26
„ B. pro Kilom. Betriebslänge „	1 791,38	2 356.74
„ C. pro Nutzkilometer kr.	52,01	59,78
„ D. pro Nutzkilometer „	34,58	41,11
Von der Einnahme werden absorbirt:		
durch die Betriebsauslagen . . . pCt.	61,32	68.01
durch die Gesammtausgaben . . „	70,16	77,14
Das Reinerträgniss beträgt:		
im Ganzen . . . . fl.	715 730,02	601 263,63
pro Kilometer Betriebslänge . . „	2 510,72	2 119,18

Das garantirte Reinerträgniss pro 1878 beträgt: a) für die Linie Pardubitz - Reichenberg sammt Flügelbahn Josefstadt-Landesgrenze 252 000 fl. Silber und 982 000 fl. Noten; b) für die Linien Reichenberg - Landesgrenze und Eisenbrod - Tannwald 457 608 fl. Silber. Zusammen 709 608 fl. Silber = 982 800 fl. Noten. Im Entgegenhalte zum obigen Betriebsnettoertrage ergiebt sich für das Jahr 1878 ein Gesammtabgang von 991 517,71 fl. und zwar 151 790 fl. Silber und 839 781 fl. Noten, welcher in Gemässheit der Concessionsurkunden vorschussweise von der K. K. Staatsverwaltung zu bedecken war.

Kronprinz Rudolfbahn. Der Geschäftsbericht pro 1878 bietet ein besonderes Interesse dadurch, dass auf Grund der Erledigung der Garantierechnungen die finanziellen Verhältnisse vollständig klargestellt werden und die Höhe der schwebenden Schuld genau präzisirt wird. Der Bericht erwähnt Eingangs, dass seit der am 23. October 1877 erfolgten Betriebseröffnung der Salzkammergut-Bahn sich sämmtliche concessionirte Linien im Betriebe befinden, an welche sich die Staatsbahnlinie Tarvis-Pontafel, deren Betrieb der Rudolfbahn übergeben wurde, anschliesst. Was die Betriebsergebnisse anbelangt, so beziffern sich die Einnahmen sämmtlicher Linien auf 3 978 958 fl. gegen 4 160 996 fl. im Jahre 1877, und sind somit um 182 038 fl. oder um 915 fl. pro Kilometer zurückgegangen, während die Ausgaben sich von 2 776 670 fl. im Jahre 1877 auf 3 357 214 fl. erhöht haben. Das Reinerträgniss stellt sich somit in Silber auf 782 878 fl. oder um 302 338 fl. ungünstiger als im Jahre 1877, wo dasselbe 1 085 216 fl. betragen hatte. Der erforderliche Garantiezuschuss stellt sich in Folge dieses ungünstigeren Betriebsergebnisses und der Einbeziehung der Salzkammergut Bahn auf 6 408 001 fl. gegen 4 967 443 fl., d. i. um 1 440 558 fl. höher. Seit dem Bestande der Bahn beträgt die Gesammtsumme der Garantiezuschüsse 42 423 980 fl. Ueber die Details des Betriebes wird mitgetheilt, dass bei einer Betriebslänge von 835 km (gegen 674 km im Durchschnitte des Jahres 1877) die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre bei einer Beförderung von 1 152 440 Personen und 5 207 t Gepäck 1 112 129 fl. betragen hatte. Die Anzahl der Reisenden hat um 120 108 oder 9,44 pCt. gegen das Vorjahr abgenommen; trotzdem ist die Einnahme um 91 556 fl. in Folge der neuen Personentarife und der Aufhebung der vierten Wagenclasse gestiegen. Der Güterverkehr hat um 21 302 Tonnen und die Einnahmen um 161 543 fl. gegen 1877 zugenommen. Von den Betriebsausgaben per 3 357 214 fl. entfallen auf allgemeine Verwaltung 271 064 fl. oder 8,07 pCt., Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 1 036 845 fl. oder 30,89 pCt., Verkehrs- und commerziellen Dienst 934 893 fl. oder 27,85 pCt., Zugförderungs- und Werkstättendienst 957,554 fl. oder 28,52 pCt. und besondere Ausgaben 156 856 fl. oder 4,67 pCt. Der Betriebscoffizient stellt sich auf 80,68 pCt. gegen 69,78 pCt. im Jahre 1877 und gegen 81,77 pCt. im Jahre 1876. Ueber die finanziellen Verhältnisse theilt der Bericht mit, dass die Regierung die sämmtlichen Garantierechnungen bis Ende 1876 einer Revision unterzogen hat. Es sind diesbezüglich Vereinbarungen getroffen worden, deren wichtigste Resultate die folgenden sind: die Baurechnung des alten Netzes wurde belastet durch den vereinbarten Betrag von 500 593 fl. behufs Verstärkung des Material-Beschaffungsfonds, sowie durch die Kosten von Ergänzungsbauten, andererseits aber entlastet durch Uebertragung von 296 717 fl. auf die Baurechnungen anderer Linien. Hierdurch ist das in emittirten Actien-Prioritäten des alten Netzes fundirte Anlage-Capital nicht blos vollständig erschöpft, sondern es ergiebt sich darüber hinaus noch ein unbedeckter Betrag von 887 021 fl. Aber auch dieser noch nicht fundirte Betrag geniesst die Staatsgarantie. Durch die in den Jahren 1877 und 1878 mit Genehmigung der Staatsverwaltung zu Lasten des alten Netzes gemachten Auslagen ist das nicht fundirte Capital mit Ende 1878 auf 1 330 288 fl. gestiegen. Für diese Posten leistet die Staatsverwaltung eine Garantie in Höhe von 1,3 pCt. über dem jeweiligen Bankzinsfusse von den nachgewiesenen Auslagen. Der Verwaltungsrath wird demnächst diese Auslagen durch Emission von Titres fundiren. Bei den Linien Villach-Laibach und Hieflau-Eisenerz ergiebt die Abrechnung eine Ueberschreitung des Capitals um 592 000 fl. Zur Verzinsung und Amortisation dieses Betrages, sowie einiger anderer Posten beabsichtigt der Verwaltungsrath die frei verfügbaren Einnahmen aus dem Ertrage der Bahn Zeltweg-Fohnsdorf und des gemeinschaftlich mit der Elisabethbahn betriebenen Salzgeschäftes zu verwenden. Bei den Linien St. Michael-Leoben und der Salzkammergut Bahn finden sämmtliche Ausgaben ihre vollständige Deckung bei dem garantirten Baucapital; bei der Salzkammergut Bahn ergiebt sich sogar ein Bau-Reservefonds von 138 000 fl., abgesehen von der Reserve zur Deckung der Coursdifferenz zwischen Silber und Gold.

Prag-Duxer Eisenbahn. Der Rechenschaftsbericht für 1878 äussert sich zur Frage des Ausbaues der Anschlussstrecke Klostergrab-Mulde, dass eine Verkürzung der bisher projectirten Trace möglich ist. Mit Bedauern wird constatirt, dass zur Ausführung des Projectes das nöthige Capital nicht aufgebracht werden konnte. Die Betriebsrechnung weist für 1878 eine Bruttoeinnahme aus: für Personen 132 865 fl., Eil- und Frachtgüter 746 704 fl., eine Totaleinnahme von 901 742 fl. gegen 807 025 fl. im Vorjahre. Die Betriebsspesen stellen sich auf 657 246 fl., so dass ein Ueberschuss von 244 496 fl. resultirt gegen 85 983 fl. in 1877. Werden von dem erwähnten Betriebsüberschuss die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben im Betrage von 95 190 fl. in Abzug gebracht, so ergiebt sich für 1878 ein reiner Betriebsertrag von 149 306 fl. gegen 19 270 fl. in 1877. Es mussten 100 Stück Kohlenwagen und 50 Stück gedeckte Güterwagen an-

geschafft werden. Im Sinne des Beschlusses der Prioritätenversammlung vom 10. Mai wird aus dem Reinerträgnisse pro 149 306 fl. die Summe von 30 000 fl., die erste Rate auf den Kaufpreis der in Bestellung gebrachten 150 Wagen reservirt. Der Ueberrest pro 119 306 fl. wird am 1. Juli d. J. dem Curator, Herrn Dr. Lederer, als Abschlagszahlung auf die Prioritäten-Zinsenschuld flüssig gemacht. Hierdurch ist derselbe in die Lage versetzt, den Obligationen auf den rückständigen Coupon vom 1. Juli 1874 eine à Conto-Zahlung zu leisten, welche mit Rücksichtnahme auf den vorerwähnten Abfuhrsbetrag von 119 306 fl. und die ihm seiner Zeit ausgezahlten Betriebsüberschüsse der Jahre 1876 und 1877 pro 32 395 fl. auf 1,50 fl. pro Coupon festgesetzt wurde. Dieser Betrag gelangt zur Zahlung gegen die Einziehung des alten und Ausfolgung eines auf den Ueberrest pro 2,25 fl. lautenden neuen Coupons. In dem Braunkohlenwerk „Magdalenen- und Victorzeche" bei Brüx erreichte das Förderquantum die Höhe von 457 524 Mctr. gegenüber 471 084 Mctr. des Jahres 1877.

Böhmische Nordbahn. (Aus dem Rechenschaftsbericht pro 1878.) Das bis Ende des Jahres 1877 verwendete Anlagecapital betrug 18 129 290 fl. Die Einnahmen aus dem Personen- und Sachenverkehr betrugen 1878 1 616 406 fl., die verschiedenen Einnahmen 34 425 fl., sohin die Gesammteinnahmen 1 650 831 fl.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Sachenverkehre des Jahres 1878 bei 181,02 km Bahnlänge betragen daher pro Kilom. 9 119 fl. gegen 9 418 fl. des Jahres 1877 bei gleicher Bahnlänge, sind also um 298 fl. pro Kilom. oder um 3,17 pCt. niedriger als im Vorjahre.

Um 1 708 Personen, d. i. um 0,25 pCt. wurden in 1878 weniger befördert als im Jahre 1877 und hat die Zahl der Reisenden in den ersten 3 Wagenclassen ab, dagegen jene in der IV. um 11 812 Personen zugenommen, woraus folgt, dass bei den ohnehin aufs äusserste eingeschränkten Reisen des Publikums auch noch die billigste Fahrgelegenheit gewählt wird. Der Einnahmeausfall im Personenverkehr beträgt 20 964 fl. oder 5,95 pCt.; (jeder Reisende hat im Durchschnitte einen um 0,31 km kürzeren Weg zurückgelegt).

An Gütern wurden im Jahre 1878 im Ganzen 601 740 t, gegen 1877 um 30 341 t, d. i. um 5,3 pCt. mehr befördert; gleichwohl betragen die Einnahmen hierfür um 46 172 fl. oder um 3,47 pCt. weniger als im Vorjahre. An diversen Frachtgütern excl. Kohle insbesondere wurden um 14 553 t weniger befördert und 45 555 fl. weniger eingenommen, was in der fortdauernden Geschäftsstockung und dem noch immer anhaltenden Darniederliegen der Industrie und des Handels seinen Grund hat.

An Kohle wurden 1878 um 44 983 t mehr befördert als 1877, doch wurde daraus nur eine Mehreinnahme von 3 459 fl. erzielt, weil im Jahre 1878 die Rückwirkung der Betriebseröffnung der Sächsischen Staatsbahnlinie Schandau-Sebnitz-Sohland zum Ausdrucke kam resp. um den Transitverkehr zu erhalten, nicht unerhebliche Tarifherabsetzungen vorgenommen werden mussten.

Wenn auch jede Tonne im Durchschnitte einen um 3,19 km längeren Weg zurückgelegt hat, nahm daher die Durchschnittseinnahme für jede Tonne gleichwohl um 0,20 fl. ab.

Die verschiedenen Einnahmen des Jahres 1878 sind gegen 1877 um 13 093 fl. günstiger.

Die Betriebsausgaben beziffern sich mit 720 542 fl. und sind im Entgegenhalte zu denen des Jahres 1877 pr. um 58 610 fl. niedriger.

Im Verhältnisse zur erzielten Bruttoeinnahme sind sie um 18 fl. 65 kr. pro Kilom. oder um 0,47 pCt. geringer und betragen 43,88 pCt. gegen 45,70 pCt. des Vorjahres, sind also um 1,82 pCt. kleiner.

Durch strengste Sparsamkeit in allen Zweigen des Dienstes einerseits, dann in Folge der niedrigen Preise einiger Verbrauchsmaterialien gelang es, diesen, mit Rücksicht auf die schwierigen Betriebsverhältnisse der Böhmischen Nordbahn um so gewichtiger in die Wagschale fallenden, niedrigen Coëfficienten zu erzielen.

Die besonderen Auslagen, die sich 1878 mit 551 566 fl. beziffern, sind um 76 190 fl. niedriger und zwar insbesondere wegen des niedrigen Standes des Silberagios, in Folge dessen für die Couponeinlösung weniger Auslagen bei Beschaffung der effectiven Valuta erwuchsen. Auch wurden in Folge geleisteter Theilabzahlungen auf die schwebende Schuld Zinsen- und Provisionsersparnisse erzielt.

Das Reinerträgniss des Jahres 1878 stellt sich, bei Dotirung des Erneuerungsfonds mit dem Betrage pro 70 000 fl. auf 308 722 fl., so dass nach Berücksichtigung der planmässigen Amortisationsquoten der beiden Anleihen pr. 85 500 fl., der Reservefond mit 5 pCt. von 223 222 fl., daher mit 11 161 fl. zu dotiren ist und hiernach der im Sinne der Beschlüsse der ausserordentlichen Generalversammlung vom 17. September 1877 der Verwendung zuzuführende Betrag sich auf 297 561 fl. beziffert.

Was die „schwebende Schuld" anlangt, welche der ausserordentlichen Generalversammlung vom 17. September 1877 im Betrage von 1 024 810 fl. nachgewiesen war, so wurde darauf in 1877 74 257 fl. incl. Agio abbezahlt, so dass diese am 1. Januar 1878 noch 950 553 fl. betrug. Im Laufe des Jahres 1878 sind incl. Agio 233 504 fl. hiervon abgestossen, so dass die schwebende Schuld Ende 1878 nur mehr 717 049 fl. betrug, daher am 31. December 1878 bereits um 307 760 fl. herabgemindert war. Mit Ende 1878 verblieben 214 785 fl. an Cassabaarschaft zur weiteren Verwendung; im laufenden Jahre wurden bereits wieder Abschlagszahlungen auf die schwebende Schuld in der Höhe von 153 217 fl. (incl. Agio) geleistet, so dass diese zu Ende April 1879 nur noch 563 832 fl. beträgt. Das Sanirungswerk schreitet sohin rüstig und sogar besser als präliminirt vorwärts.

Ungarische Staatsbahnen. Die gesammten Betriebseinnahmen dieser Bahnen, incl. der ehemaligen Ungarischen Ostbahn, der sogenannten Gömörer Industriebahn und der Schemnitzer Montanbahn, betrugen laut der dem Verwaltungsrath unterbreiteten Nachweise im verflossenen Jahre 10 110 576 fl. gegen 10 071 237 fl. im Vorjahre also um 39 338 fl. mehr: die Gesammtausgaben hingegen 7 185 185 fl. gegen 7 484 540 fl. im Jahre 1877, somit um 299 355 fl. weniger. Demnach zeigt sich eine Besserung der Gesammtbilanz, beziehungsweise des Reinertrages um 338 693 fl. oder, wenn man das in obigen Zahlen enthaltene Deficit per 16 295 fl. der im November 1878 eröffneten Dalya-Brooder Linie berücksichtigt, um 354 989 fl. Von der ausgewiesenen Gesammteinnahme entfallen auf den Personenverkehr nur 1 953 919 fl., also nicht einmal 20 pCt., und auf Militärtransporte 375 048 fl. Das Gesammt-Reinerträgniss betrug 2 925 390 fl. gegen 2 586 697 fl. im Vorjahre Was das Erträgniss der einzelnen Linien anbelangt, so entfielen allein auf die 798 km langen nördlichen Linien, incl. der Gömörer Industriebahnen, rund 2 800 000 fl. gegen 2 640 000 fl. im Jahre 1878, während die 604 km lange östliche Linie, welche im Jahre 1877 bei damals noch getrennter Administration einen Reinertrag von 97 480 fl. hatte, diesmal um ca. 170 000 fl. mehr aufweist als im Vorjahre. Die Zunahme der Einnahmen dieses Theiles des Netzes ist jedoch, da die Bruttoeinnahmen desselben um ca. 130 000 fl. niedriger waren als im Vorjahre, lediglich der Verminderung der Ausgaben zuzuschreiben, deren Ursache sowohl in der Ersparniss an der Centralleitung, als auch in der geringere Auslagen erheischenden Consolidirung des Bahnkörpers zu suchen sein dürfte. Die zusammen 278 km langen südlichen Linien hatten endlich auch im Jahre 1878 einen Betriebsausfall von etwa 120 000 fl., das ist fast ebenso viel wie im Jahre 1877. Das nödliche Netz allein bringt daher eine ca. 4procentige Verzinsung des in dasselbe investirten Capitals und zeigt eine progressive Entwickelung, resp. Steigerung des Verkehrs, während die östlichen und südlichen Linien bei ihren enormen Anlagekosten gar nicht rentiren. Bekanntlich sucht die Ungarische Regierung durch Arrondirung und Herstellung der fehlenden Anschlüsse die Rentabilität dieser Linien zu heben und verspricht sich von der Realisirung ihrer diesbezüglichen Pläne einen bedeutenden Erfolg.

Schweizerische Westbahn. In 1878 betrugen die Einnahmen 11 331 092 Frcs., die Betriebsausgaben 5 658 283 Frcs. Für Verzinsung und Amortisationen der Obligationen wurden 5 234 197 Frcs. verausgabt und als reiner Ueberschuss verbleiben 438 611 Frcs. Dazu kommen der Vortrag aus 1877 und andere Eingänge mit zusammen 810 842 Frcs., so dass sich ein Reingewinn von 1 249 453 Frcs. ergiebt. Davon gehen ab 5 pCt. auf die privilegirten Actien mit 700 000 Frcs., auf Erneuerungen 369 084 Frcs. und 180 368 Frcs, werden auf 1879 übertragen. Im Personenverkehr fand eine Abnahme von 315 610 Frcs., im Güterverkehr eine solche von 450 095 Frcs. statt, die Ausgaben haben sich um 181 764 Frcs. reducirt. An der Simplonbahn ist die Bahn mit 1 848 750 Frcs. betheiligt. Die Summe der Anleihen beträgt 101 881 800 Frcs.

Rumänische Eisenbahnen - Actien - Gesellschaft. Nach dem Jahresbericht des Vorstands hat der Betrieb durch die ausserordentliche Einnahme aus Militärtransporten der Rumänischen Eisenbahnen in dem Jahre 1878 ein günstiges Resultat geliefert, obschon dasselbe gegen das Betriebsergebniss von 1877 zurückgeblieben ist. Es belief sich der Bruttoertrag auf 28 272 271 Frcs. gegen 36 693 609 Frcs. im Jahre 1877, und der Nettoertrag vor den Abschreibungen auf 11 174 497 Frcs. gegen 22 781 262 Frcs. im Jahre 1877, demnach die Betriebsausgabe im Verhältniss zur Einnahme auf 60,48 pCt. gegen 37,91 pCt. im Jahre 1877. Im Mai d. J. ist endlich der Anschluss der Rumänischen Bahnen an das Netz der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft erfolgt. Die Bruttoeinnahmen von 1878 belaufen sich auf 28 272 721 Frcs., die Ausgaben mit Inbegriff derjenigen für die Staatscontrole auf 17 098 224 Frcs. Es ergiebt sich hieraus ein Ueberschuss der Einnahmen von 11 174 497 Frcs. In Gemässheit des Statuts sind von diesem Ueberschusse abzuziehen: 1. für den Reserve- und Erneuerungsfonds 248 130 Frcs., 2. für den Amortisationsfonds 248 130 Frcs., somit verbleiben 10 678 237 Frcs. Von dieser Summe sind laut § 17 No. 4 der Convention 3 pCt. abzuziehen 320 347 Frcs., es verbleibt hiernach eine Nettoeinnahme von 10 358 890 Frcs. Da sich die durch die Rumänische Regierung garantirte Totalsumme auf 18 609 750 Frcs. beläuft, so ergiebt sich zu deren Lasten ein Garantietheil von 8 251 859 Frcs. Das Ziel, nach welchem die Verwaltung so lange gestrebt hat, die finanzielle Consolidirung der Gesellschaft, ist im vorigen Jahre durch Tilgung des ausstehenden Restes der temporären Anleihe im Betrage von 16 200 000 M. erreicht worden. Um diese Aufgabe nach dem früher angestellten Programm im Jahre 1878 vollständig durchführen zu können, musste aus der Betriebs- und Garantieeinnahme dieses Jahres noch ein Betrag von ca. 4 500 000 M. zur Tilgung entnommen werden, während der weitere Bedarf durch Verkauf von 6 proc. Schuldverschreibungen gedeckt wurde. Im

Einklang mit diesen Dispositionen konnte die Dividende der Stammactien für das Jahr 1878 nur auf 2 pCt. festgesetzt werden.

Riga-Dünaburger Eisenbahn. (Geschäftsbericht für das Jahr 1878.) Der Betrieb war im Jahre 1878 nicht minder lebhaft als im Vorjahre. Die transportirten Gütermassen erreichten auf der Hauptlinie incl. Mühlgraben-Zweigbahn die Höhe von 58 000 000 Pud und mit Einschluss der Bolderaa-Zweigbahn 62 000 000 Pud. Die Gesammteinnahme beläuft sich auf über 3 000 000 Rubel. Es wurden im Ganzen befördert 1 489 992 Personen und 62 512 377 Pud und insgesammt eingenommen 3 266 768 Rubel. Die Ausgaben, wovon 2 027 851 Rubel reine Betriebsausgaben sind, betragen 2 855 035 Rubel und es ergiebt sich sonach ein Reingewinn von 411 733 Rubel. Zur Deckung der Actien-Zinsen sind deshalb noch aus der Garantie der Staatsregierung 47 267 Rubel in Anspruch zu nehmen. In Folge der so ungünstigen Valutaverhältnisse und Wechselcourse während des Jahres 1878 haben sich die Ausgaben der Riga-Dünaburger Bahn ausserordentlich steigern müssen, sodass, während unter normalen Verhältnissen sich ein nicht unerheblicher Reingewinn hätte ergeben müssen, gegenwärtig die Garantie der Staatsregierung, wenn auch nur mit einer geringfügigen Summe, in Anspruch genommen werden musste. Der Geschäftsbericht führt zur Erläuterung dieser Verhältnisse an, dass die durch die Coursverhältnisse und den Goldzoll bewirkte Vertheuerung der nothwendigen Bezüge aus dem Auslande und der durch den Cours erhöhte Rentenbetrag auf Actien und Obligationen die Summe von mindestens 500 000 Rubel absorbirt hat, wovon an Coursverlust allein auf Actien- und Obligationen-Zinsen 380 000 Rubel entfallen. In dem Budget waren für diesen Posten 200 000 Rubel veranschlagt gewesen. Im Vergleich der letzten drei Jahresresultate ergiebt sich die Einnahme pro 1878 wie oben mit 3 266 768 R., 1877 mit 3 232 832 R. und 1876 mit 2 045 980 R., die Ausgaben mit: in 1878 2 855 035 Rubel, in 1877 2 474 698 Rubel und 1876 1 870 012 Rubel, die Reinerträge berechnen sich auf 411 733 Rubel, 758 134 Rubel und 175 968 Rubel.

Hangö - Bahn. Die Obligationen dieser Bahn, welche bekanntlich in den Besitz der Finnländischen Regierung übergegangen ist, werden bis zum Schlusse des Jahres von dem St. Petersburger Comptoir der Finnischen Bank mit 50 pCt. des Nominalwerthes eingelöst. Der Kaufpreis versteht sich incl. sämmtlicher vom 1. Halbjahr 1874 ab laufender Coupons; für etwa fehlende Coupons wird bei der Einlösung der Obligationen der Nominalwerth der Coupons abgezogen.

Probefahrten mit einem Rowan'schen Dampfwagen auf der Altona-Kieler Bahn.

In den Tagen vom 21. bis 28. November d. J. wurden auf der Altona-Kieler Bahn verschiedene Probefahrten mit einem Rowan'schen Dampfwagen ausgeführt, welcher für eine neue Dänische Secundärbahn, die Zweigbahn Hilleröd-Gripskov der Seeländischen Bahn, gebaut ist. Dieser Wagen, auf welchem im Sommer mit Leichtigkeit Decksitze angebracht werden können, so dass damit im Winter 40 Passagiere nebst 60 Ctr. Gütern und Gepäck, im Sommer, bei Mitbenutzung der Decksitze und des Güterraumes, 90 Passagiere mit Gepäck, Postbeuteln und einigen Stückgütern befördert werden können, — hat 11,45 m Kastenlänge, 3,04 m Breite in den Tritten, 2,865 m obere, 2,715 m untere Kastenbreite, in leerem Zustand 16 400 kg Gewicht. Er ruht auf 8 Rädern von 30 Zoll Engl. Durchmesser, die je vier zu einem drehbaren Radgestell verbunden sind. Der Dampfwagen ist für den Betrieb leichter Secundärbahnen mit Steigungen bis 1 : 20 und Curven bis zu 33 m Radius construirt.

Das vordere Radgestell, welches die Maschine mit aufrecht stehendem Kessel trägt, kann vom Wagen getrennt und zwar im Laufe von 5 Minuten aus- oder eingeschoben werden. Der eigentliche Wagen stützt sich mittelst kleiner Laufrollen, welche auf gekrümmten Laufschienen laufen, auf das vordere Radgestell. Die Drehachse dieses Radgestells fällt mit der Mittellinie des Dampfkessels zusammen. Der letztere enthält horizontal liegende innere Siederöhren und ist zur Cokes-Heizung eingerichtet. Der Wagen soll im Winter mit Dampf von der Maschine erwärmt werden.

Das Gewicht der Maschine ist 6 500 kg, der Cylinder-Durchmesser 0,2 m, der Kolbenhub 0,33 m, die Maximal-Dampfspannung $13^1/_3$ Atm., das Adhäsionsgewicht der Triebräder bei halbbeladenem Wagen 12 000 kg, d. h. 3 000 kg pro Rad. Die Maximal-Geschwindigkeit beträgt 45 km (6 Meilen) pro Stunde, der Feuerungs-Verbrauch ist angeblich ca. 1,5 kg Cokes pro Kilom. bei langsamer Fahrt auf ebener Bahn, bei schneller Fahrt aber erheblich grösser, der Wasserraum ist genügend für etwa 1 Stunde Fahrt. Die Maschine hat angeblich 40 Pferdekraft. Bei 3 m Kolbengeschwindigkeit beträgt die Fahrgeschwindigkeit 39 km, bei 2,3 m Kolbengeschwindigkeit pro Secunde ist die Fahrgeschwindigkeit 30 km pro Stunde.

Der Wagen ist für innere Intercommunication eingerichtet; er enthält ausser einem Perron am hinteren Ende einen Raum mit 32 Sitzen (2 Klappsitze im Durchgang) für Passagiere III. Cl., ein Coupee mit 8 Sitzen II. Cl., einen Güterraum von 2,2 m Länge und den Maschinenraum, sowie unter der Mitte des Wagenkastens einen niedrigen kastenartigen Raum von 4,4 m Länge, 0,62 m Höhe, 2,49 m Breite, zur Aufnahme von Gepäck, Stückgütern etc. Der Preis eines solchen Wagens, in Jütland geliefert, beträgt zur Zeit 21 000 Dänische Kronen oder 23 625 M.

Am 21. November legte der Dampfwagen die 246 km lange Bahnstrecke von Wamdrup bis Altona in ca. 12 Stunden zurück, mit Einrechnung der durch Wassernehmen und Abwarten von Zugkreuzungen verursachten Aufenthalte von im Ganzen etwa 3 Stunden.

Am 23., 24. und 26. November wurden Probefahrten auf der Blankeneser Zweigbahn, der Altonaer Hafenbahn und der Bahnstrecke Ottensen-Pinneberg gemacht. Der Dampfwagen zog auf der 14 km langen zuletztgenannten Bahnstrecke 2 mit Kohlen beladene Güterwagen von je 320 Ctr. Brutto-Gewicht und überwand bei der Ausfahrt aus der Güterstation Ottensen mit Leichtigkeit eine Steigung 1 : 200. Auf der starken Steigung 1 : 36 der Hafenbahn schob der Dampfwagen mit 9 km Fahrgeschwindigkeit pro Stunde einen beladenen Güterwagen von ca. 350 Ctr. Brutto-Last aufwärts, wobei an einzelnen Stellen der Bahn, wo die Schienen sehr feucht waren, die Triebräder des Dampfwagens schleuderten, innerhalb des Tunnels aber, wo die Schienen trocken waren, die Fahrt sehr leicht von Statten ging und die Dampfspannung sogar während dieser Fahrt von 10 auf $13^1/_3$ Atm. stieg.

Auf horizontaler Bahn und bei einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 40 km pro Stunde wurde der Dampfwagen bei plötzlichem Bremsen auf 80 m Länge innerhalb 15 Secunden zum Halten gebracht.

Die Resultate der angestellten Probefahrten konnten im Allgemeinen als recht befriedigend bezeichnet werden. Die Construction dieses neuen Dampfwagens zeigte erhebliche Fortschritte im Vergleich zu demjenigen Rowan'schen Dampfwagen, welcher vor einigen Jahren auf der Militärbahn bei Berlin längere Zeit probirt wurde.

H. T.

Schmalspurbahn zwischen Villiers-le-Bel und Station Gonesse.

Ueber diese bereits am 1. April 1878 von der Gesellschaft für Strasseneisenbahnen in Paris in Betrieb gesetzte Schmalspurbahn, welche die Station Villiers-le-Bel (im Departement der Seine und Oise mit 2 000 Einwohnern) und die Station Gonesse (an der Nordeisenbahn, Strecke Paris-Creil via Chantilly), verbindet, entnehmen „Glaser's Annalen“ dem Hefte VII, Juli 1879 der „Revue générale des chemins de fer“ folgende Angaben:

Bahnanlage. Das Geleise liegt bei einer Gesammtlänge von 3,2 km fast durchweg auf dem Sommerwege einer Hauptchaussee, während es auf etwa 1 km auf der 7,5 m breiten Hauptstrasse des Dorfes Villiers-le-Bel in dieses hineingeführt ist.

Das Längenprofil zeigt starke Gefälle, das Alignement Curven von kleinem Halbmesser. Beim Eintritt in Villiers-le-Bel beträgt ersteres auf eine Länge von 300 m 33 mm, an einer anderen Stelle auf eine Länge von 75 m sogar 53 mm, während der Halbmesser der Curven in der Dorfstrasse bis auf 25 m herabgeht.

Die eisernen Vignoleschienen wiegen nur 16 kg p. l. m., welches Gewicht etwas zu niedrig erscheint. Sie ruhen auf hölzernen Querschwellen von 1,80 m Länge, 0,18 m Breite und 0,12 m Stärke bei einer Schwellenentfernung von durchschnittlich 0,90 m. Die Schienen sind mit Nägeln auf den Schwellen befestigt.

Die Spurweite beträgt 1,06 m; die untere Breite der Bettung 2,10 m.

Bei einer Breite des Sommerweges von 3 m ist zwischen der Schiene und der Steinbahn der Chaussee ein 1 m breiter Streifen durch Erhöhung um 0,25 m zu einem Trottoir ausgebildet. An den Wegekreuzungen und im Innern des Dorfes ist das Geleise auf 2,50 m Breite gepflastert und mit Schutzschienen versehen, in der Nähe der Tangenpunkte der mit kleinem Halbmesser angelegten Bögen sind Tafeln mit der Bezeichnung „Langsam fahren“ aufgestellt.

Die Endstationen enthalten folgende Anlagen: einen Personenperron, einen Schuppen für vier Wagen, eine Drehscheibe für Maschinen und ein Nebengeleise.

In Villiers-le-Bel liegt am Ende des Personenperrons ein kleines Bahnhofsgebäude, welches im Erdgeschoss ausser dem Wartesaal ein Bureau und im ersten Stock die Wohnung des Bahnhofsvorstehers enthält, während in Gonesse das Geleise in den dortigen Güterbahnhof zum Umladen hineingeführt ist.

Zwischen diesen Endstationen sind noch zwei Haltepunkte, der eine am Eingange des Dorfes, der andere in der Nähe der Kirche angeordnet, von denen bei ersterem eine jedoch nur selten vorkommende Kreuzung der Züge möglich ist.

Das rollende Material besteht aus 3 Tenderlocomotiven, 4 Personen- und 2 Güterwagen. Zwei der Locomotiven wiegen im Dienst 10 Tons, die dritte 12 Tons; sie haben 2 gekuppelte Achsen, bedeckten Führerstand und sind mit besonderen, Rauch und Dampf verzehrenden Vorrichtungen versehen.

Die Wagen enthalten Platz für 32 Personen und zwar eine Abtheilung mit 12 gepolsterten Sitzen, welche durch beiderseitige Schiebethüren mit 2 für 20 Personen ausreichenden Plattformen in Verbindung steht. Die Wagen wiegen 3 500 kg bei einer Länge von 6 m, einer Breite von 1,70 m und einer inneren Höhe von 1,80 m.

Die Güterwagen sind 5,50 m lang und zur Hälfte bedeckte, zur Hälfte offene.

Die Anlagekosten betragen im Ganzen 240 000 frcs., einschliesslich der Kosten des Grunderwerbs für die beiden Endstationen und des rollenden Materials, welches 100 000 frcs. beanspruchte, und pro Kilometer 76 000 frcs., von denen 40 000 frcs. auf das Geleise und die sonstigen Anlagen entfallen. Dabei ist zu bemerken, dass die Gesellschaft die benutzte Dorfstrasse auf 3 000 qm Fläche hat umpflastern müssen.

Betrieb. In Anschluss an diejenigen der Nordbahn verkehren täglich in jeder Richtung 9 Züge. Das Zugpersonal besteht aus einem Führer, einem Heizer und einem Schaffner, welcher die Wagenbremsen zu bedienen und die Billets auszugeben hat. Die Fahrzeit von 14 Minuten für die ganze Strecke entspricht, mit Berücksichtigung des Aufwandes für Ab- und Anfahrt und der stellenweisen Ermässigung, einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde.

Das Betriebspersonal besteht im Ganzen aus einem Bahnhofsvorsteher, einem Bahnhofsarbeiter, zwei Führern (von denen einer als Materialverwalter fungirt), zwei Heizern (einer als Arbeiter für das Materialdepôt beschäftigt) und zwei Weichenstellern.

Nach der für die Periode vom 1. April 1878 bis 31. December 1879 aufgestellten Rechnung können die jährlichen Betriebsausgaben wie folgt angenommen werden:

Allgemeine Betriebsverwaltung			5 645 frcs.
Zugförderung	Personal	6 440 frcs.	11 800 „
	Heizung, Schmieren etc.	4 827 „	
	Wasser	533 „	
Weichen und Geleise	Personal	2 600 „	5 840 „
	Unterhaltung des Geleises	3 240 „	
Verschiedenes	Versicherungen		2 715 „
	Abgaben		
Jährliche Ausgabe	im Ganzen		26 000 frcs.
	pro Kilom.		8 125 „

Bei jährlich durchlaufenen 14 016 Zugkilometern stellt sich die Ausgabe pro Zugkilometer auf 1,823 frcs. und zwar:

Allgemeine Betriebsverwaltung	0,402 frcs.
Zugförderungskosten	0,841 „
Weichen und Geleise	0,416 „
Verschiedene Ausgaben	0,164 „
zusammen pro Kilometer	1,823 frcs.

Die Tarife sind: für die Personen 0,30 frcs. die einfache Fahrt; für Gepäck und Packete: von 3 kg bis 40 kg um 0,05 frcs. wachsender Tarif von 0,30 bis 0,50 frcs.; von 40 bis 100 kg 1 frcs. für die ganze Strecke; für Güter: 5 frcs. pro ton mit einem geringsten Satze von 0,60 frcs. für die ganze Strecke.

Um diese Unternehmung zu unterstützen, durch welche der Nordbahngesellschaft Verkehr zugeführt wird, hat dieselbe eine Vergütigung von 0,10 frcs. für jedes bei der Station Gonesse gelöste oder abgegebene Billet bewilligt, jedoch darf diese Vergütigung den Betrag von 5 000 frcs. jährlich nicht überschreiten, was ungefähr dem sechsten Theil der jährlichen Gesammteinnahme entspricht.

Trotzdem, wie erwähnt, diese Bahn erst kurze Zeit in Betrieb ist, lässt sich doch schon der Einfluss schätzen, den dieselbe auf die Verkehrsentwickelung ausgeübt hat.

Während der Periode vom 1. April bis 1. December 1878 hat sich die Zahl der täglich beförderten Personen auf durchschnittlich 230 gehoben, während dieselbe bei der früheren Beförderung durch Stellwagen nur 115 betrug. Bei einer täglichen Einnahme von durchschnittlich 85 frcs., also etwa 30 000 frcs. jährlich, stellt sich der Zugkilometer auf 2,16 frcs. gegen 1,82 frcs. Ausgabe.

Die bisherigen Erfahrungen haben ergeben, dass für weitere Ausführungen dieser Art einige Aenderungen der Anlage nützlich sein würden, nämlich: Beschränkung der Spurweite auf 1 m, Erhöhung des Gewichtes der eisernen Schienen auf 20 kg, geringe Verringerung der Schwellentheilung, Vergrösserung des Leergewichtes der Locomotiven auf 15 bis 18 tons und Vermeidung der Curven von so kleinem Halbmesser.

Jedenfalls ist die hier gemachte Erfahrung von Interesse, da sie zeigt, was sich unter so ungünstigen Umständen, wie der geringen Länge, starker Gefälle und kleiner Halbmesser mit einer Schmalspurbahn erreichen lässt, zumal wenn sie durch die anstossende Hauptbahn, der sie Verkehr zuführt, unterstützt wird.

Hamburgs Handel und Schifffahrt im Jahre 1878.

Die vom handelsstatistischen Bureau zusammengestellten tabellarischen Uebersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1878 enthalten:

1. Den Seeschifffahrtsverkehr (angekommene und abgegangene Schiffe);
2. Flussschifffahrtsverkehr mit der Oberelbe (angekommene Fahrzeuge und Flösse, abgegangene Fahrzeuge);
3. Waarenverkehr, Gewicht und Werth der Ein- und Ausfuhr.

Ferner die Seeversicherungen, Betriebsresultate der in Hamburg mündenden Eisenbahnen, die Auswandererbeförderung über Hamburg, Banken, Wechsel- und Geldverkehr.

Diesem reichen, in Tabellen übersichtlich geordneten Material können wir, des beschränkten Raumes wegen, nur folgende Notizen entnehmen:

Die Anzahl der im Jahre 1878 angekommenen Seeschiffe betrug 5 308 gegen 5 473 in 1877, die der abgegangenen 5 316 gegen 5 489 in 1877. Der Flussschiffahrtsverkehr der Oberelbe beziffert sich auf 7 503 in 1878 gegen 7 025 in 1877 angekommene und auf 7 587 in 1878 gegen 6 784 in 1877 abgegangene Fahrzeuge.

Im Waarenverkehr betrug das Gewicht der Einfuhr in 1878 92 737 624 Netto-Ctr. im Werthe von 1 711 271 120 ℳ gegen 91 247 686 Netto-Ctr. im Werthe von 1 777 052 790 ℳ im Vorjahre.

Von den einzelnen Artikeln der Ein- und Ausfuhr führen wir für jetzt nur folgende an, deren Zahlen vielleicht für spätere Auszüge aus dieser Statistik interessant sein dürften, da man aus denselben den Einfluss der neuen Zölle auf den Waarenverkehr ersehen wird.

Es betrug:

Artikel		die Einfuhr in 1878	die Ausfuhr in 1878
Baumwolle und Baumwollenabfall	Ctr.	422 988	440 591
Bier, Meth und Malzextract	hl	259 556	380 134
Bohnen	Ctr.	89 108	61 162
Borke und Lohe	„	55 349	—
Branntwein und andere Spirituosen	hl	97 156	1 216 531
Caffee	Ctr.	1 760 765	1 525 630
Fleisch, frisches	„	62 409	17 758
„ gesalzenes u. geräuchertes	„	184 375	427 344
Getreide	„	5 378 277	3 354 308
Kartoffeln	„	4 467 873	3 870 476
Kartoffelmehl und Stärke	„	457 972	434 705
Leder und Felle	„	846 519	680 061
Mehl	„	1 072 360	1 088 816
Reis	„	862 153	607 567
Sämereien	„	461 127	505 301
Seide	„	1 522	1 551
Steinkohlen	Dopp.-hl	7 115 465	3 785 032
Tabak, fabricirter	Ctr.	5 266	31 111
„ roher	„	539 308	487 246
Tabaksstengel und -Abfall	„	49 555	31 501
Thee	„	39 992	39 879
Traubenzucker	„	268 227	305 585
Wein	hl	196 848	385 149
Roh- und Schmelzeisen	Ctr.	2 267 636	2 087 864
Stangen- und Schmiedeeisen	„	628 630	348 526
Stahl	„	89 387	99 072

Die Betriebsresultate der in Hamburg mündenden Eisenbahnen sind den betreffenden Geschäftsberichten entnommen.

Die Auswanderung über Hamburg ist gegen das Vorjahr gestiegen, denn es wurden 1878 in 563 Schiffen 24 803 Passagiere, dagegen 1877 in 482 Schiffen 22 570 Passagiere befördert.

Literatur.

— st. — **Die Eisenbahn-Telegraphie.** Leichtfassliches Lehrbuch zum Selbststudium für Eisenbahnbedienstete, Aspiranten etc. von Joseph Glassner, Verkehrsingenieur der K. K. priv. Südbahngesellschaft. Zweite vermehrte und verbesserte Auflage mit 160 Holzschnitten. Wien 1880. Im Selbstverlage des Verfassers.

Von diesem Lehrbuche, dessen erste Auflage wir auf Seite 706 v. Jahrg. sehr anerkennend besprochen haben, ist nach kaum $1\frac{1}{2}$ Jahren eine neue Auflage nöthig geworden. Wir ersehen mit grosser Genugthuung, dass bei dieser zweiten, vermehrten und verbesserten Auflage der Verfasser den in unserer Besprechung ertheilten Rathschlägen nachgekommen ist, indem er das Wichtigste aus der Combinationslehre und den Telegraphenstörungen bei Anwendung des Schaltungssystems mit Arbeitsstrom, ferner eine kurze Geschichte über die Entwickelung der Telegraphie aufgenommen hat. Einem anderseitig geäusserten Wunsche entsprechend wurde auch auf den chemischen Theil näher eingegangen, das electrische Distanzsignal ausführlicher erklärt und illustrirt und sind ausserdem noch viele andere Erweiterungen und Verbesserungen hinzugekommen. Die Behandlung der Apparate wurde in die Apparatlehre einbezogen und ist ein neues, für den angehenden Telegraphisten sehr wichtiges Capitel über die Ausführung des Telegraphendienstes (Dienstcorrespondenz) eingefügt werden. Die im X. Capitel behandelte Privatcorrespondenz musste sich auf den internen Verkehr und den mit Deutschland am 1. April 1879 vereinbarten Worttarif beschränken, weil der internationale Worttarif erst am 1. April 1880 seinen Abschluss findet. Der Verfasser behält sich jedoch einen bezüglichen Nachtrag vor.

Nach dem Gesagten stehen wir nicht an zu erklären, dass das jetzige Buch allen Anforderungen entspricht, welche man an ein Lehrbuch zum Selbstunterricht zu stellen berechtigt ist und empfehlen es auf's Angelegentlichste. Schliesslich fügen wir noch bei, dass trotz der bedeutenden Vermehrung des Inhaltes (um drei Druckbogen) und der Illustrationen der bisherige Preis (2 fl. = 4 M.) nicht erhöht wurde, was zu der weitesten Verbreitung gewiss beitragen dürfte.

Die electrische Beleuchtung von Alex Bernstein, Civil-Ingenieur. Verlag von Julius Springer. Berlin, 1880. In dem ersten Abschnitte dieser soeben erschienenen Broschüre wird eine allgemein verständliche Darstellung der Entstehung des electrischen Lichtes gegeben, deren Kenntniss nothwendig ist, um die Eigenthümlichkeiten der Anwendung des electrischen Lichtes, mit denen sich der zweite Abschnitt beschäftigt, zu verstehen. Der schwierige theoretische Theil ist mit Geschick derartig populär behandelt, dass man auch ohne spezielle physikalische Kenntnisse sich eine klare Anschauung über die hier zum Vorschein kommenden Erscheinungen bilden kann. Im zweiten Theil wird durch Aufführung von Beispielen die besondere Bedeutung des electrischen Lichtes klar gelegt und seine Eigenthümlichkeiten mit denen des Gaslichts verglichen. Hieran schliesst sich eine kurze Besprechung der neueren Bestrebungen in der Erzeugung des electrischen Lichtes. 16 gute, in den Text gedruckte Holzschnitte erleichtern das Verständniss. Der Preis des sauber ausgestatteten Buchs beträgt 2 M.

Miscellen.

Fairbairn-Denkmal. Dem berühmten Englischen Ingenieur Sir Fairbairn, einem Zeitgenossen der beiden Stephenson und Gehilfen beim Bau der Britanniabrücke, der vor fünf Jahren in Manchester gestorben ist, wurde in dem dortigen Stadthause eine Statue errichtet. Dieselbe ist von Marmor und zeigt den Verewigten mit seinen charakteristischen Zügen voll Ernst und tiefen Nachdenkens. Fairbairn, 1789 in Kelso geboren, einer der ersten Techniker seiner Zeit, hat bekanntlich die Kenntniss der Festigkeit der Materialien, vorzugsweise des Eisens, durch scharfsinnige Untersuchungen wesentlich bereichert und war einer der Gründer der so gedeihlich wirkenden British Association for the advancement of science. — Wann werden wir berichten können, dass einem Deutschen Ingenieur ein derartiges Denkmal errichtet worden oder sein Name über den engen Kreis seiner Berufsgenossen hinaus allgemeine Anerkennung gefunden hat?

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 7. December 1879.

Einer Mittheilung der Generaldirection der I. Siebenbürger Eisenbahn zufolge ist die 7 km von Arad und 15 km von Gyorok entfernte Station Glogovátz am 1. December d. Js. für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr eröffnet worden.

Nach einer Mittheilung der Königlich Württembergischen Eisenbahndirection wird die in Backnang von der Linie Waiblingen-Murrhardt abzweigende, in Bietigheim in die Linie Stuttgart-Bretten einmündende 25,66 km lange Theilstrecke von Backnang nach Bietigheim der Murrbahn mit den Stationen Burgstall, Kirchberg an der Murr, Marbach am Neckar und Beihingen am Neckar am 8. December d. Js. für den Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet werden. Die in den Winterfahrplan der Württembergischen Staatseisenbahnen vom 15. October d. Js. bereits aufgenommenen Züge kommen vom Tage der Betriebseröffnung ab zur Ausführung.

Berlin, den 8. December 1879.

Nach einer Mittheilung der General-Direction der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft hat dieselbe den Betrieb der am 1. December d. J. eröffneten K. K. Staatsbahnlinie von Mürzzuschlag nach Neuberg übernommen, es ist deshalb die den Betrieb dieser Bahn betreffende Correspondenz an die Südbahn-Direction in Wien zu adressiren. An der 12,45 km langen Bahn sind die Stationen Mürzzuschlag, Kapellen und Neuberg belegen, welche sowohl für den Personen-, als für den Frachten-Verkehr eröffnet sind.

Die geschäftsführende Direction.
Fournier.

2. Verkehrsstörungen.

Oesterreichische Südbahn-Gesellschaft. Die Strecke Podgorje-Rakitovic der Istrianer Staatbahn war wegen Schneeverwehung vom 1. bis 4. December l. J. unfahrbar.

Nassauische Eisenbahn. Der Gütertraject zwischen Rüdesheim-Bingerbrück ist seit dem 7. d. Mts. wegen Eisgang bis auf Weiteres eingestellt. Wiesbaden, den 9. December 1879.

Pfälzische Eisenbahnen. In Folge Eisgangs musste am 8. December cr. der Verkehr über die beiden Eisenbahnschiffbrücken Speyer-Altlussheim und Maximiliansau-Maxau eingestellt werden.

Arad-Temesvarer Bahn. In Folge Beschädigung der zwischen Arad und Neu-Arad befindlichen Brücke über den Marosfluss durch Hochwasser und Eisgang ist der Frachtenverkehr zwischen den genannten Stationen vom 9. December l. J. an eingestellt und dürfte die Störung circa 8 Tage andauern.

3. Lieferfrist-Verlängerung.

Holländische Eisenbahngesellschaft. In Folge Ueberhäufung mit Gütern, wird, unter Vorbehalt der Genehmigung seitens der Königlich Niederländischen Regierung, die Lieferfrist für Eil- und Frachtgüter, welche unsere Bahnstrecken ganz oder theilweise passiren, von heute ab bis auf Näheres um zwei Tage verlängert. Amsterdam, 10. December 1879. Die Betriebsdirection. (1554)

4. Auszahlungen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Zahlung der am 2. Januar 1880 fälligen Zinsen für die Bergisch-Märkischen, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer, Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher und Bergisch-Märkischen Nordbahn Prioritätsobligationen wird vom 2. Januar 1880 ab gegen Einlieferung der Zinscoupons erfolgen:

in Berlin durch die Direction der Discontogesellschaft, die Berliner Handelsgesellschaft, den Herrn S. Bleichröder, die Bank für Handel und Industrie und die Deutsche Bank, in Cöln durch den A. Schaaffhausen'schen Bankverein, die Herren Deichmann & Cie. und die Herren Sal. Oppenheim jun. & Cie., in Bonn durch die Herren Jonas Cahn, in Aachen durch die Aachener Discontogesellschaft, in Crefeld durch die Herren von Beckerath-Heilmann, in Elberfeld durch die Herren von der Heydt-Kersten & Söhne und die Bergisch-Märkische Bank, in Düsseldorf durch die Bergisch-Märkische Bank, in Frankfurt a. M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne und die Filiale der Bank für Handel und Industrie, in Leipzig durch den Herrn H. C. Plaut, in Breslau durch den Schlesischen Bankverein, in Hamburg durch die Herren Haller, Söhle & Cie., in Magdeburg durch den Herrn F. A. Neubauer, ferner durch die Königlichen Eisenbahncommissionscassen zu Aachen, Düsseldorf, Essen, Hagen, Cassel und Altena und endlich durch unsere Hauptcasse hier.

Die Einlösung der Zinscoupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritätsobligationen VII. Serie erfolgt jedoch in Berlin ausschliesslich durch die Direction der Discontogesellschaft und in Frankfurt a. M. ausschliesslich durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne, und die Einlösung der Zinscoupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritätsobligationen VIII. Serie ausschliesslich durch unsere Hauptcasse, unsere Commissionscassen und die Direction der Discontogesellschaft zu Berlin.

Werden mehrere Zinscoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem Verzeichnisse einzureichen. Elberfeld, den 6. December 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1545)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der am 1. Jänner 1880 fällige Coupon der Actien wird:

in Budapest bei der gesellschaftlichen Hauptcassa,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank
mit **4 fl.** Oesterr. Währung in Silber eingelöst.

Der am 1. Jänner 1880 fällige Zinsen-Coupon der Silber-Prioritäts-Obligationen wird an denselben Zahlstellen mit **fl. 5.** Oesterr. Währung in Silber ausgezahlt.

Ebendaselbst wird auch der am 1. Jänner 1880 fällige Actien-Coupon der ehemaligen Eperies-Tarnower Eisenbahn (Ungarischer Theil) mit **fl. 4. 50 kr.** Oesterr. Währung in Silber eingelöst.

Die Rückzahlung der am 1. Juli 1879 verloosten Prioritäts-Partial-Obligationen à 200 fl. Oe. W. Silber der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn erfolgt vom 1. Jänner 1880 ab bei den für die Einlösung der Coupons oben angegebenen Zahlstellen.

Vom 1. Jänner 1880 ab hört jede weitere Verzinsung der am 1. Juli 1879 ausgeloosten Prioritäts-Partial-Obligationen à 200 fl. Oe. W. Silber auf, und es sind demnach bei ihrer Eincassirung ausser dem Originale der Prioritäts-Partial-Obligation auch alle zugehörigen bis zum 1. Jänner 1880 nicht verfallenen Coupons und Talons mit zurückzustellen, widrigens der Betrag der fehlenden Coupons von dem Capitale in Abzug gebracht wird.

Der am 1. Jänner 1880 fällige Zinsen-Coupon der Gold-Prioritäten-Anleihe wird:
mit fl. 5 Oesterr. Währung in Gold
in Budapest bei der gesellschaftlichen Hauptcassa,
in Wien bei der Anglo-Oesterreichischen Bank,
mit 10,125 ℳ Deutscher Reichswährung
in Berlin bei den Herren Richter & Comp.,
in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Effecten- und Wechsel-Bank,
in Hamburg bei den Herren M. M. Warburg & Comp.
eingelöst. Budapest, im December 1879. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1522)

5. Tarifwesen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. December c. ist Nachtrag VII zum diesseitigen Local-Gütertarif in Kraft getreten. Derselbe enthält anderweite Taxen für den Güterverkehr auf der Berliner Ringbahn.

Exemplare desselben verabfolgen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen unentgeltlich. Berlin, den 6. December 1879. Die Direction. (1551)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. Februar 1880 erhöhen sich im Deutsch-Italienischen Personenverkehr die Preise der Billets von Berlin nach Brindisi und Neapel via Foggia um 10 resp. 5 ₰. Berlin, den 5. December 1879. Die Direction. (1552)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Verbandsgüterverkehr treten am 15. d. Mts. die Nachträge No. 1 zum Tarifheft 8, No. 3 zu den Tarifheften 6 und 37, No. 4 zu den Tarifheften 7, 9 und 19, No. 5 zum Tarifheft 10, No. 6 zum Tarifheft 18 und No. IV zu dem vom 1. Juni d. Js. ab gültigen Seehafenausnahmetarif in Kraft, enthaltend Tarifsätze für Station Dömitz der Berlin-Hamburger Bahn, anderweite, theilweise ermässigte Seehafenausnahmetarifsätze für den Verkehr mit Ulm, sowie Berichtigungen. Verkaufspreis je 5 ₰. Köln, 7. December 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1546)

Rumänisch - Galizisch - Deutscher Verbandsgüterverkehr. Theil II, Heft 2 für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen Verbandsgüterverkehr, umfassend den Verkehr mit Stettin, Swinemünde, Hamburg, Harburg, Lüneburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde gelangt mit Giltigkeit vom 1. Januar 1880 ab zur Herausgabe.

Druckexemplare desselben sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 5. December 1879. Im Auftrage der Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1550)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zu dem Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. Juli cr. zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ist Nachtrag 1 erschienen. Derselbe enthält neue bezw. veränderte Fahrpreise und Gepäcktaxen. Berlin, den 3. December 1879. Die Direction. (1553)

Berlin - Magdeburg - Halle - Casseler Verband. Am 15. December cr. tritt
zum Tarifheft I der 2. Nachtrag und
„ „ II „ 6. „
in Kraft, enthaltend Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Nedlitz und Wiesenburg der Staatsbahnstrecke Berlin-Blankenheim, Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Braunkohlen etc., Abänderung bestehender Tarifsätze und Druckfehlerberichtigungen. Exemplare der Nachträge sind bei den Verbandsgüterexpeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 8. December 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1555)

Zum **Bayerisch-Sächsischen** Tarife vom 10. August 1877 ist der VIII. Nachtrag, giltig vom 10. December d. J. ab, erschienen. Derselbe ist bei unseren betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,05 M. zu erlangen. Dresden, am 9. December 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1557)

Vom 1. Januar 1880 ab treten für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn nördlich von Cüstrin einerseits und Stationen der Berlin-Anhaltischen, Halle-Sorau-Gubener, Magdeburg-Halberstädter, Frankfurt-Bebraer und Hannoverschen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes in Kraft.

Das dieserhalb herausgegebene Tarifheft No. 5 ist von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 4. December 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (1556 J)

6. Submissionen.

Main - Neckar Eisenbahn. Vergebung von Betriebsmaterialien. Der Bedarf der für das Jahr 1880 erforderlich werdenden Brennmaterialien, Metallwaaren, Holzwaaren, Fettwaaren, Utensilien, Billetcartons, Schreibmaterialien etc. soll durch Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen und das Verzeichniss der Materialien können bei dem Hauptmagazins-Verwalter eingesehen und auch auf frankirtes Verlangen gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Bei den Material-Verwaltungen zu Frankfurt und Heidelberg liegen die Bedingungen und das Verzeichniss gleichfalls zur Einsicht bereit.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission für Materiallieferung pro 1880" bis längstens Montag, den 22. December 1879, Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazins-Verwalter dahier einzusenden.

Die Submittenten bleiben bis zum 5. Januar 1880 an ihre Offerten gebunden. Darmstadt, den 8. December 1879. Der Betriebs-Inspector. Gessner. (1548)

7. Submissions-Resultate.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Berlin, den 8. December 1879. Submissionsresultate auf Kleineisenzeug und zwar: A. 22 000 kg gelochte Unterlagsplatten à 2,175 kg pro Stück (Schweisseisen); B. 10 000 kg gewöhnliche und 105 000 kg Winkellaschen à 5,69 bezw. 8,77 kg pro Stück (Flussstahl); C. 20 000 kg Laschenbolzen mit Muttern à 0,85 kg pro Stück (das beste, zäheste Nieteisen). Lieferzeit 12 Wochen nach Zuschlag.

Offerte à 1 000 kg ℳ	Submittent, Name und Domicil	Lieferort und Lieferzeit.	Bemerkung
	A.		
145,00	Englerth & Cünzer in Eschweiler-Pümpchen	fr. Waggon Station Eschweiler	
170,00		fr. Waggon Berlin	
165,00	Union in Dortmund	fr. Waggon Anh. Bhf. Berlin	
149,80	Königin Marienhütte in Cainsdorf	fr. Waggon Anh. Bhf. Leipzig	
169,00	Hörder Bergwerks- u. Hüttenverein	fr. Anhalter Bhf. Berlin	
	B.		
174,00 (gestossene Löcher)	Union in Dortmund	fr. Waggon Anh. Bhf. Berlin	für beide Sorten
166,00 (gestanzte Löcher)	Königin Marienhütte in Cainsdorf	fr. Anh. Bhf. Leipzig	nur Winkellaschen
167,40 (gebohrte Löcher)	Rheinische Stahlwerke in Ruhrort	fr. Waggon Station Zerbst	nur Winkellaschen
170,00 (gebohrte Löcher)	Hörder Bergwerks- u. Hüttenverein	fr. Anh. Bhf. Berlin	für beide Sorten
192,20 (gestossene Löcher) 212,20 (gebohrte Löcher)	Eisen- und Stahlwerk zu Osnabrück	fr. Bhf. Halle	für beide Sorten
	C.		
237,00	Otto Asbeck in Hagen	fr. Berlin	
228,00	Funcke & Hueck in Hagen	fr. Halle	
214,00	Schönawa in Ratiborhammer	fr. Waggon Anh. Bhf. Berlin	
185,00	J. Nöther & Co. in Mannheim offeriren für:	fr. Waggon Diedenhofen	
210,00	Les Petits Fils de François de Wendel & Co. in Hayange	fr. Waggon Bitterfeld	
208,00	R. Fitzner in Laurahütte	fr. Berlin	
214,00	Erbacher Fabrik	fr. Waggon Halle	Offerte ist durch Depesche widerrufen.
231,30	Hagen-Grünthaler Eisenwerke	fr. Berlin	
220,00	Hasenclever Söhne in Düsseldorf	fr. Waggon Zerbst	
234,00	Fr. Beyersmann in Hagen	fr. Station Halle	
239,00		fr. „ Berlin	
225,00	Seissenschmidt in Plettenberg	fr. Halle	
192,00	Roth & Schüler in St. Johann	fr. Bahnh. Bitterfeld	

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung von 830 Radbandagen und 100 Achswellen aus Flussstahl für Eisenbahnwagen soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind gegen Entrichtung von 50 Pfennigen vom Unterzeichneten zu beziehen. Auch sind an denselben die Offerten bis zum 19. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und portofrei sowie mit der äusseren Bezeichnung:

„Offerte auf Bandagen und Achswellen“ einzusenden. Erfurt, 6. December 1879. Der Ober-Maschinenmeister. M. Lochner.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Lieferung der pro 1880 erforderlichen Betriebsgeräthe und Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und wird hierzu Termin auf

Mittwoch, den 17. d. M., Vormittags 11 Uhr

im Bureau der unterzeichneten Ober-Betriebsinspection, Bahnhofsstrasse, im Postgebäude hierselbst, anberaumt.

Offerten sind portofrei unter Beigabe der anerkannten Lieferungsbedingungen, welche nebst Bedarfsnachweisung in dem genannten Bureau zur Ansicht ausliegen, dortselbst auch gegen Erstattung von 50 ₰ Copialien käuflich sind, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebsgeräthen und Materialien“

versehen, an die Unterzeichnete einzureichen.

Oeffnung der Offerten wird in dem anberaumten Termine in Gegenwart der etwa erscheinenden Offerenten erfolgen.

Mit den einzureichenden Proben zusammen verpackte Offerten können nicht berücksichtigt werden. Berlin, den 3. December 1879. Die Ober-Betriebsinspection. (1526)

Die Lieferung der diesseits für das Jahr 1880 erforderlichen **Telegraphen-Apparate** und **Materialien** soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Bedarfs-Nachweisung liegen im Secretariat der Bureau-Abtheilung II zur Einsicht offen und können Druckexemplare gegen Erstattung der Kosten von 75 Pfg. pro Stück von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Telegraphen-Apparaten und Materialien“

bis zum **20. December d. J., Vormittags 10 Uhr,** um welche Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in unserm Centralbureau hierselbst stattfinden wird, an uns einzureichen. Elberfeld, den 25. November 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1508)

Privat-Anzeigen.

Root's **nichtexplodirende** Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität **Walther & Co.** in Kalk a. Rhein.

Keine Explosions-Gefahr.

Kohlen-Ersparniss.

Allen Bahnbeamten

werden hiermit angelegentlichst empfohlen die im Verlage von *Orell Füssli & Co.* in *Zürich* erschienenen

Hülfs-Tabellen
für
Multiplikation und Division
bei den
Rechnungen des Verkehrslebens,
nebst Anwendungs-Erläuterung
von
C. Bronner,
Tarifbeamter der Schweiz. Centralbahn.
gr 8⁰. cartonnirt. Preis 1 ℳ.

Bei directem Bezuge von mindestens 50 Expl. wird der Preis auf 80 ₰ per Expl. reduzirt.

Die vorstehenden Tabellen sind von mehreren competenten Mathematikern geprüft und als **ausserordentlich praktisch** und **überall anwendbar** empfohlen worden; sie bieten im Rechnungswesen viele Erleichterung und damit Zeitersparniss.

Büreau für Patentangelegenheiten
gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT. Civil-Ingenieur
W. Berlin. Königgrätzerstr. 131.
Maschinen-Comissions-Geschaft.

Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Billetschränke

einfache rechteckige und drehbare Doppelschränke, sowie **runde drehbare** mit Fächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von

Eh. C. Hartmann, Elberfeld.

Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld, Strassburg, Münster, Christiania u. a.

„Schlesische Presse“

grosse politische und Handels-Zeitung täglich 3 Ausgaben.

Mit dem 1. Januar 1880 beginnt die „Schlesische Presse“ ihren **achten** Jahrgang.

Der Abonnementspreis für die „Schlesische Presse“ (täglich 3 Ausgaben) mit der Gratis-Sonntags-Beilage „Deutsche Familien-Blätter“ beträgt pro I. Quartal 1880: **M. 6,25** für Auswärts bei allen Postämtern in Deutschland und in Oesterreich-Ungarn.

Nach wie vor werden Redaction und Verlag bemüht bleiben, die „Schlesische Presse“ durch sorgfältige Redaction und Beiträge anerkannter Publicisten auf der eingenommenen Rangstufe zu erhalten und immer mehr zu vervollkommnen. — Der von allen Seiten mit so vielem Beifall aufgenommene Briefkasten der Redaction, welcher bereitwilligst über alle an diesen gestellte Fragen möglichst rasch und eingehend Auskunft ertheilt, hat die Beantwortung der juristischen Fragen einem hervorragenden Anwalt vertraut.

Das Feuilleton der „Schlesischen Presse“ welches Beiträge und Essays der beliebtesten Autoren Deutschlands zur Veröffentlichung bringt, wird ausser denselben nur Novellen hervorragender Autoren zum ersten Abdruck gelangen lassen. Die grösseren Romane sollen von jetzt ab in der **Sonntags-Gratis-Beilage** der „Schlesischen Presse“

„Deutsche Familien-Blätter“

erscheinen; den Anfang macht in diesem Quartal der mit grosser Spannung erwartete neue Roman **„Das Familienideal“** von **Elise Polko,** welcher von der gefeierten Schriftstellerin eigens für unser Blatt geschrieben wurde. Die „Deutschen Familien-Blätter“ werden nunmehr noch Berichte über die Mode und andere feuilletonistische Beiträge abwechselnd veröffentlichen.

Anfang Januar 1880 erhalten sämmtliche Abonnenten der „Schlesischen Presse“ einen

Familien-Kalender,

welchem gleichzeitig ein übersichtlicher Fahrplan der schlesischen Eisenbahnen, Hausmittel und andere gemeinnützliche Mittheilungen beigedruckt sind, gratis übersandt.

Neu zum 1. Januar hinzutretende Abonnenten erhalten das anerkannt praktisch und allgemein verständlich verfasste Buch: **„Die neue deutsche Rechtspflege“** und die noch in diesem Monat erscheinenden ersten vier Nummern des neuen Jahrganges der „Deutschen Familien-Blätter“ **gratis** gegen Einsendung der Postquittung. Probe-Nummern auf Wunsch gratis und franco.

Breslau, im December 1879.
Expedition der „Schlesischen Presse“.

Gebr. Körting, Hannover,
Cellerstrasse Nr. 62

empfehlen ihre in allen Staaten patentirten

Universal-Injectoren und Vorwärmer für Locomotiven,

durch deren Combination (welche ebenfalls patentirt ist) ca. 8—9 % **Brennmaterialersparniss** nachweislich erzielt werden.

Prospecte und Auskunft auf gefl. Anfragen gratis.

Neue Friedrichstr. 37. **BERLIN C.** **Neue Friedrichstr. 37.**

Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.

Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau Kl nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 97. **Berlin,** am 15. December 1879

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro November 1879.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.

1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.

2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.

3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns

1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.
**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.
†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.
††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer, Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen" theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Görlitzer Eisenb. | Nordhausen-Erfurter Eisenb. | Böhmische Westb. | Erzherzog Albrechtb. | Kaschau-Oderberger Bahn

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Bayerische Staatsbahnen. Generalkilometerzeiger, XIII. Nachtrag hierzu; für die Bayerischen Staatseisenbahnen vom Jahre 1876. Enthaltend: Kilometerzeiger für die am 20/11. 79 zur Eröffnung gelangenden Stationen Arzberg-Schirnding und Seussen der Strecke Markt-Redwitz-Schirnding. (15 Pf.)

Tarif v. 1|7. 77: hier VI. Nachtrag hierzu. Gültig v. 1|12. 79. Enthaltend: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif v. 1/7. 77. Am 20|11. c. ist Nachtrag VII in Kraft getreten, welcher Ergänzungen und Berichtigungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification, sowie der Specialbestimmungen und speciellen Tarifvorschriften, der Tarife für Nebengebühren und für Güterbeförderung nach Haltestellen, ferner auch Aufhebung von Frachtsätzen und Druckfehlerberichtigungen enthält.

| **Elsass-Lothringische Eisenbahn und Wilhelm-Luxemburg Bahn.** Nachtrag IV. zum Heft I des Tarifs ist v. 1/10. c. ab erschienen. Derselbe enthält Aenderungen des Betriebsreglements, der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification. Pr. 10 Pf

Hannoversche Staatsbahn. Nachtrag 20 v. 1|11. 79 zum Tarif v. 1|7. 77. Ergänzung zu den speciellen Tarifvorschrifen, Aenderung im Tarif für Nebengebühren, Ausnahmetarif für Seeschlick, Aufhebung von Tarifsätzen und Ausnahmefrachtsätzen.

Nachtrag 21, herausgegeben im November 79, zum Tarif v. 1/7. 77.

Berichtigungen zum Nachtrag 19. Frachtbegünstigung für lebende Fische und für Fischbrut.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Bahn. Nachtrag 7 zum Local-Gütertarif, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Bahnstrecke Malchin-Waren (9/11.), enthält Tarifsätze für die Stationen und Haltestellen dieser Strecke. Preis 0,10 M.

Saal-Eisenbahn. Nachtrag V giltig v. 1|10. resp. 1|12. c., zum Tarife v. 1|11. 77. Enthaltend: I. Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. II. Aenderungen des Tarifs für Nebengebühren.

Wiener Verbindungsbahn. Tarif giltig v. 1|11. 79. Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes tritt der bisher bestandene Tarif v. 1|10. 77 ausser Wirksamkeit.

II.

Austro-Ostindischer Verkehr. Tarif v. 15/10. 79 unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes v. 1/7. 76. (Gal. Carl-Ludwb.)

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. VII. Nachtrag zu den Specialbestimmungen und zum Tarife für den directen Verkehr von Gütern, aussergewöhnlichen Gegenständen und Leichen zwischen Bayerischen und Sächsischen Stationen v. 10. 8. 77. Enthaltend:

1. Aenderungen der Tarifvorschriften und der Waarenclassification.
2. Aufhebung von Frachtsätzen,
3. Aenderungen von Stationsnamen,
4. Ermässigung von Frachtsätzen,
5. Berichtigungen.

Giltig v. 1/12. 79. (0,05 M.) (B. Staatsb.)

Bayerisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. XVII. Nachtrag zum Reglement und zu den Tarifen v. 1/2. 73. Ausnahmetarif für den Transport in gewöhnlicher Fracht von Baumwolle rohe in Ballen gepresst. Giltig ab 1/11. 79. (10 Pf.) (B.Stsb.)

| **Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.** Nachtrag III zum Heft IIIa., enthaltend: Ausnahmefrachtsätze für Getreide von den Belgischen Seehäfen nach Elsass-Lothringischen Stationen v. 1/10. 79. Gratis.

| Nachträge II zum Heft Va, I zum Heft VIa, enthaltend: Ausnahmesätze für rohe Baumwolle, ferner Ergänzungen und Berichtigungen. 20/10. 79. Gratis. (Els.-Lothr.)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Nachtrag No. 9 v. 20/11. 79 zum Tarif v. 1/3. 78, enthaltend:

I. Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen,

II. Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Stelle und Winsen der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und den Stationen Emsdetten, Greven, Mesum und Salzbergen der Westfälischen Bahn andererseits.

III. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Köln-Mindener Station Diepholz und einigen Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen.

IV. Wiedereinführung aufgehobener Tarifsätze.
V. Berichtigung. (Magdeb.-Halberst.)

Deutsch-Polnischer Eisenbahnverband. Mit dem 1|11. d. J. treten:

a. der erste Nachtrag zu Theil II, besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Getreideverkehr des Deutsch-Polnischen Verbandtarifs, welcher Ergänzungen sowie Berichtigungen enthält.

b. der dritte Nachtrag zu Heft 1, welcher Frachtsätze nach und von der Station Ruda Guzowska der Warschau-Wien-Bromberger Bahn, sowie Berichtigungen enthält.

c. der erste Nachtrag zu Heft 3, welcher Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Ruda-Guzowska der Warschau-Wien-Bromberger Bahn einerseits und sämmtlichen Deutschen Verbandstationen andererseits sowie Berichtigungen enthält, in Kraft. Ostbahnnachtrag 1 zum Verbandgüterfarif Theil II 0,05 M., Nachtrag III zu Heft I 0,05 M., Nachtrag 1 zu Heft III 0,05 M.

2. Nach der Bekanntmachung v. 27|11. c. findet die in den Deutschen Eisenbahnverbänden v. 1/10. c. ab eingetretenen Versetzung des Artikels Cement aus Specialtarif III für den Deutsch-Polnischen Verband keine Anwendung. (Ostbahn).

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Nach der Bekanntmachung v. 12|9. cr. wird v. 1|11. n. St. ab der directe Güterverkehr von und nach den Stationen Tula, Kaluga, Riaschk, Jeletz, Efremoff, Protopopowo, Bogoroditzk, Klekotki und Skopin der Riaschk-Wjasma Bahn, Tarifheft 1 bis incl. VI, aufgehoben. (Ostb.)

Galizisch-Deutscher, bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr.

Nachtrag I. zu den reglementarischen Bestimmungen v. 1|2. 79, enthaltend Classif.-Aenderungen.

Nachtrag II. zum Tarifheft I. v. 1|2. 79, enthaltend Zusatzbestimmungen und Aenderungen von Frachtsätzen.

Nachtrag II. zum Tarifheft II. v. 1|2. 79, enthaltend Zusatzbestimmungen.

Nachtrag II. zum Tarifheft III. v. 1|2. 79, enthaltend Frachtsatzänderungen.

Sämmtliche Nachträge giltig vom 15|10. 79. (Galz. Carl Ludw.E.)

Galizisch-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr. *Special-Tarif für Getreide etc., giltig v. 10|10. 79, unter Aufhebung des Tarifes v. 1|8. 77. (Gal. Carl Ludw. E.)

Galizisch-Wiener Gemeinschafts-Verkehr. Nachtrag III. zum Tarife v. 10|2. 77, enthaltend Frachtsatzänderungen, giltig v. 10|10. 79. (Gal. C. L. E.)

Galizisch-Wiener Gemeinschafts-Verkehr. Nachtrag IV. zum Tarife v. 10|2. 77, giltig v. 1|11. 79, enthält Einführung der Reexpedition für Getreide und Berichtigungen. (Gal. C. L. E.)

Hamburg-Pommerscher Verband via Lübeck bezw. via Hagenow-Güstrow. Nachtrag 4 v. 1|11. 79 enthält Ergänzung der Ausnahmetarife, Frachtsätze der Specialtarife A² und III. für die Stationen Gramenz, Gr. Tychow und Neustettin der Königlichen Ostbahn und Frachtsatz des Ausnahmetarifs 2 zwischen Hamburg-L.-B. und Frankfurt a.|O. B.-St. Preis 0,10 M. (M. F. F.)

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahn-Verband via Wittenberge-Berlin resp. via Stendal-Berlin. Nachtrag 3 v. 1|11. 79 zum Verbands-Gütertarif v. 1|7. 78, enthält: 1. Ergänzung des Abschnitts II. B. h. des Tarifs, 2. Frachtsätze der Specialtarife A² und III. für die in den Verbandsverkehr aufgenommenen Stationen Gramenz, Gross-Tychow und Neustettin der Königlichen Ostbahn. Preis 0,05 M. (Berlin-Hamburger Bahn.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahn-Verband.

1. Nach der Bekanntmachung v. 22|10. cr. treten im Hanseatisch-Preussischen Verbande v. 1|11. cr. ab directe Frachtsätze des Specialtarifs A² und III. für den Verkehr zwischen der Station Müncheberg der Königlichen Ostbahn einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits in Kraft.

2. Nachtrag 7 v. 15|11. cr., enthaltend:

a) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bergedorf, Büchen und Hagenow der Berlin-Hamburger Bahn einerseits, und Stationen der Ostbahn, Marienburg-Mlawkaer Bahn, Oberschlesischen Bahn und Märkisch-Posener Bahn anderseits. Die letzteren treten unter Aufhebung der im Hamburg-Schlesischen Tarife v. 20|9. 74 enthaltenen directen Frachtsätze erst v. 1|1. 80 ab in Kraft.

b) directe Frachtsätze für die Station Filehne der Königlichen Ostbahn,

c) Abänderungen von Tarifbestimmungen,

d) Früher bereits publicirte Tarifveränderungen,

e) Druckfehler-Berichtigungen in Kraft. (Ostbahn-Nachtrag 7. 0,10 M.)

Holländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Nachtrag I. zum Heft II., giltig v. 20|10. 79, gratis. Ausnahmesätze für rohe Baumwolle im Verkehr mit Basel, sowie Ergänzungen enthaltend. (E.-L.)

Holländisch-Südwestdeutscher Tarif v. 1|3. 79.

Nachtrag I zu Heft VIa (Verkehr mit Baden), enthaltend: Ermässigte Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle, giltig v. 10|11. 79. Gratis. (Bad. B.)

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr.

Nachtrag XIII zu Heft No. 15 v. 1|11. 77, giltig v. 10|11. cr. ab, Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Homberg, Frielendorf und Ziegenhain Fr. B. B. enthaltend.

Nachtrag XI zu Heft No. 16 v. 1|11. 77, giltig v. 10/11. cr. ab, Tarifsätze für Straussfurt-Homberg Fr. B. B. enthaltend.

Nachtrag VIII zu Heft No. 17 v. 1|12. 67, giltig v. 10/11. cr. ab, enthaltend Tarifsätze für den Verkehr zwischen Gera und Homberg, Frielendorf sowie Ziegenhain. F. B. B.

Nachtrag XV zu Heft No. 21 v. 1/11. 77, giltig v. 10/11. cr. ab, Tarifsätze für die Stationen Homberg, Frielendorf und Ziegenhain enthaltend.

Nachtrag XX zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29 v. 1|3. 78, giltig v. 10|11. cr. ab, enthaltend Berichtigung bezw. Aenderung verschiedener Tarifsätze, Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus Breslau-Constanz, Aufhebung der Sätze für Bruchsal transito, neue Sätze für Bretten loco und transito, Eppingen Bad. B., Charlottenburg M. H. B und Stationen der Berliner Ringbahn.

Nachtrag XXI zu Heft No. 24, 25, 27, 28 und 29, giltig v. 20|11. cr. ab, enthaltend Berichtigungen zu den Nachträgen XVIII und XIX, neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für Stationen der Königlichen Saarbrücker und der Lothringisch-Luxemburgischen Bahnen im Verkehr mit den Stationen verschiedener östlicher bezw. nördlicher Verbandsbahnen via Coblenz.

Heft No. 33, giltig v. 1/11. cr. ab, enthaltend neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn (Linie Deutz-Giessen) und Stationen der übrigen Mitteldeutschen Verbandsbahnen.

Aufgehoben werden hierdurch die Tarife:

a) für den Rheinisch-Mitteldeutschen Verbands-Güterverkehr v. 1/8. 72,

b) für den Sächsisch-Rheinischen Verbands-Güterverkehr v 1|10. 72,

c) für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Main-Weser, Köln-Mindener und Nassauischen Eisenbahn einerseits und den Stationen Görlitz und Zittau der Berlin-Görlitzer, sowie Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits v. 1|4. 77,

nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, soweit dieselben Bestimmungen für den Güterverkehr enthalten und zwar in dem Umfange bezw. für die Relationen, für welche in dem vorbenannten Tarifhefte anderweite directe Frachtsätze enthalten sind. Die Vorschriften bezw. Frachtsätze dieser Tarife über die Beförderung von Leichen, Equipagen und sonstigen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren bleiben hierneben bis auf Weiteres in Geltung. Hierzu wurden die Dienst-Anweisungen No. 84—86 hinausgegeben. (Thür. E.)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verband. Tarif v. 15|10. 78. Am 1|11. cr, sind die zwischen den nördlich Cüstrin gelegenen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestehenden Frachtsätze zur Aufhebung gelangt. (Br. Fr.)

Niederdeutscher Verband.

Nachtrag 6 v. 1|11. 79 zum Tarif v. 1|4. 78.

Aufhebung von Tarifsätzen, anderweite Tarifsätze, Berichtigungen. (Hannoversche B.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband.

Nach der Bekanntmachung v. 1|11. cr. treten v. 15. ejusd.

a) im Ausnahmetarif für Steine zwischen den Stationen Holzminden und Stadtoldendorf der Braunschweigischen Bahn einerseits und der Ostbahnstation Cüstrin andererseits,

b) in den Ausnahmetarifen für Holz. Europäisches des Special-Tarifs II und Brennholz, Grubenholz und Eisenbahnschwellen zwischen Blankenburg und Langenstein, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn einerseits und den nördlich und östlich ab Berlin gelegenen Verbandstationen des Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbandes andererseits directe Frachtsätze in Kraft. (Ostbahn.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Nachtrag IX zu Heft 1 v. 1/12. 77, giltig v. 1/11. cr. ab, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 im Verkehr von den Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für den Transport von Schwerspath, verpackt in Säcken und Fässern, und Aenderungen von Stationsnamen.

Nachtrag VII zu Heft No. 2 v. 1/12. 77, giltig v. 1/11. 79 ab, enthaltend Tarifsätze für die Stationen Artern und Oberröblingen an der Helme der Magdeburg-Halberstädter Bahn, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Erfurt, Station der Nordhausen-Erfurter Bahn und den Stationen Hadmersleben und Oschersleben der Magdeburg-Halberstädter Bahn, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag IX zu Heft No. 4 v. 15/2. 78, giltig v. 1/11. 79, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 im Verkehr der Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für den Transport von Schwerspath, verpackt in Säcken und Fässern, Frachtsätze für den Verkehr der Schleswig-Holsteinischen Bahnen mit der Station Werdau der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag IX zu Heft No. 5 v. 15/2. 78, giltig v. 1/11. cr. ab, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 im Verkehr der Stationen Elgersburg, Ilmenau und Plaue der Thüringischen Bahn.

Die Nachträge XI zu Heft No. 7, IX zu Heft No. 8, VII zu Heft No. 9 und IX zu Heft No. 10 bilden die Contretour zu den vorerwähnten Nachträgen zu Heft No. 14. (Thür. E.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband.

Nach der Bekanntmachung v. 11/11. cr. treten v. 15. ejusd. ab für die Station Graudenz der Königlichen Ostbahn im Ostdeutsch-Rheinischen Verbande ermässigte Schnittfrachtsätze in Kraft.

Mit dem gleichen Tage wird die Station Friedeberg der Königlichen Ostbahn für den Specialtarif III im Verkehr mit Rheinisch-Westfälischen Stationen in den erwähnten Verband einbezogen. (Ostb.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.

Nach der Bekanntmachung v. 28/10. cr. finden die im Nachtrag VIII zum Preussisch-Oberschlesischen Verbandgütertarif angegebenen Frachtsätze für den genannten Verkehr, ausgenommen diejenigen für Eil- und Stückgut, sowie die Seite 46, 48, 50 aufgeführten Sätze des Ausnahmetarifs für Holz, Europäisches etc. zwischen Breslau, Station der Oberschlesischen Eisenbahn und Ostbahnstationen auch für die Stationen Breslau Oderthorbahnhof, Stadtbahnhof und Mochbern der Rechte Oderufer Eisenbahn Anwendung, für die beiden letzteren jedoch unter Hinzurechnung einer Ueberführungsgebühr von 0,07 *M.* pro 100 kg.

Ferner finden die in den Ausnahmetarifen für grobe Eisenwaaren und Eisen und Stahl des Specialtarifs II Seite 37 und 38 des Nachtrags VIII publicirten und die nach den Kilometertabellen zu berechnenden Frachtsätze des Specialtarifs A II für Rudzinicz, Station der Oberschlesischen Eisenbahn, auch für die Stationen Vossowska, Zawadzki und Sandowitz der Rechte Oderufer Eisenbahn, diejenigen für Königshütte, Station der Oberschlesischen Eisenbahn, auch für Chorzow, Station der Rechte Oderufer Eisenbahn, und diejenigen für Kattowitz, Station der Oberschlesischen Eisenbahn, für Laurahütte, Station der Rechte Oderufer Eisenbahn, im Verkehre mit Ostbahnstationen Anwendung. (Ostb.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

1. Nach der Bekanntmachung v. 26/9. cr. treten an Stelle der im Tarife für den directen Transport von Braunkohlen und Briquets ab Senftenberg v. 1/4. 77 für den Verkehr zwischen Station Gr. Raeschen der Berlin-Görlitzer Bahn und den Ostbahnstationen Neuenhagen, Fredersdorf, Straussberg, Rüdersdorf und Müncheberg enthaltenen Frachtsätze für Braunkohlen und Briquets v. 15/11. cr. ab anderweite Taxen innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes in Kraft.

2. Nach der Bekanntmachung v. 23/10. treten innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes directe Frachtsätze für die Artikel der Specialtarife A ² und III für den Verkehr zwischen Cüstrin, Station der Königlichen Ostbahn, einerseits und Stationen der Berlin-Görlitzer, Berlin-Dresdener und der Berliner Nordbahn, sowie Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim andererseits v. 15/11. cr. ab in Kraft. (Ostb.)

Preussisch-Schlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband v. 1/5. 72. Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr zwischen Station Breslau der O.-S. E. und der B.-F. E. einerseits und Station Olmütz der K. F. N.-B. und der Oesterr. Staatsbahn andererseits, welche beim Vorhandensein entsprechender Bahnhofsvorschrift resp. der Routenvorschriften via Oderberg bezw. via Mittelwalde-Wildenschwerdt und via Halbstadt auf den zugehörigen Frachtbriefen zur Anwendung gelangen.

Gleichzeitig gelangt im Verkehr Breslau-Olmütz für Cement sowie Steine, Platten, Fliessen von Cement v. 15/11. 79 ein ermässigter Frachtsatz von 1,06 *M.* pro 100 kg bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen mit einem Frachtbrief zur Einführung. (Oberschles. E.)

Rechtsrheinisch-Bayerischer Verkehr. Nachtrag II v. 20/11. 79 zum Tarife v. 1/2. 79, enthaltend: 1. Ergänzungen resp. Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement und der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. 2. Ergänzung der Anmerkung bezüglich des Verkehrs mit den Bayerischen Vizinalbahnstationen. 3. Theilweise veränderte Frachtsätze für die Bayerischen Stationen der Strecke Meiningen-Oberndorf-Schweinfurt-Hof, Oberkotzau-Eger, Hochstadt-Stockheim, Oberkotzau-Kirchenlaibach, Neuenmarkt-Schnabelweid, Bamberg-Erlangen, Gundelfingen-Ulm-Kempten und Günzach-Lindau sowie für die Köln-Mindener Stationen Berge-Borbeck, Dorsten, Dülmen, Haltern, Oberhausen und Oberhausen-Gutehoffnungshütte; ferner Frachtsätze für die neu aufgenommenen Bayerischen Stationen Altdorf, Gauting und Murnau, sowie für die Köln-Mindener Stationen Bottrop und Osterfeld. 4. Frachtsätze für die neuaufgenommenen Bergisch-Märkischen Stationen der Strecken Werdohl-Siegen, Finnentrop-Olpe und Leichlingen-Deutz-Bensberg und für die Bayerischen Stationen Gemünden, Laufach, Lohr, Klingenberg, Miltenberg, Partenstein und Sulzach a. M. im Verkehr mit Rechtsrheinischen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn. 5. Ausnahmefrachtsätze für Roheisen von Stationen der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Bayerischen Staatsbahn. 6. Ausnahmefrachtsatz für Eisenerz von Staffelstein nach Lollar. 7. Druckfehlerberichtigungen. (Köln-Minden.)

Schlesisch-Niedersächsischer Verband.

Nachträge No. 2 zu den Tarifheften No. 7 u. 9,
„ „ 3 „ „ „ „ 1—6, 8, 10 u. 12,
„ „ 4 „ „ „ „ 11 u. 13
v. 1/11. cr. zum Tarif v. 1/8. 78, enthaltend:
Druckfehlerberichtigungen, Bestimmungen über Aufhebung von Tarifsätzen, neue Tarifsätze für die Stationen Hannover (H. A.), Einbeck, Artern, Oberröblingen a. d. Helme, Hettstedt und Mansfeld, veränderte Tarifsätze für verschiedene Verkehrs-Relationen, sowie Holzfrachtsätze für den Verkehr mit Märkisch-Posener und Berlin-Görlitzer Stationen. (Magdeb.-Halberst.)

Schlesisch-Polnischer Verband v. 15/7. 79. Nachtrag II v. 1/11. 79 zu Theil II, enthaltend: Ausnahmetarife für den Transport von Flachs, Hanf, Heede, Werg und Wolle in Quantitäten von mindestens 5 000 kg, sowie für Hanf und Wolle in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. bei Zahlung der Fracht für diese Quantitäten. Preis 0,05 M. (Oberschl. E.)

Seehafen-Ausnahme-Tarif v. 1/6. 79 für verschiedene Export- bezw. Import-Artikel im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbande. Nachtrag III v. 15/11. 79, enthaltend anderweite ermässigte Frachtsätze für rohe Baumwolle. (Köln-Mind.)

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Der V. Nachtrag zu den Entfernungstabellen des 1. Heftes in Folge Eröffnung der Strecke Saarbrücken-St. Ingbert mit 23|10. eingeführt. Gratis. (E.-L.)

Südwestdeutscher Verbands-Tarif v. 1/3. 78. X. Nachtrag zum Heft 6 (Badisch-Elsässischer Verkehr, enthaltend Entfernungen bezw. Frachtsätze für die für den Güterverkehr neueröffneten Badischen Stationen Binau und Buggingen, für die Stationen der in Besitz der Badischen Bahn übergegangenen Strecke Bruchsal-Bretten: Heidelsheim, Gondelsheim und Bretten und für die neueröffneten Badischen Stationen Bauerbach, Eppingen, Flehingen, Sellingen, Sulzfeld, Wössingen und Zaisenhausen. Giltig v. 1|11. 79. (Bad. B.)

Südwestrussische Verbände.

Nachtrag I zu den reglement. etc. Bestimmungen v. 6/4. 79.

Nachtrag I zum Tarifheft für den Südwestrussisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband v. 6|4. 79.

Beide Nachträge giltig v. 1|10. 79. Der erstere Nachtrag enthält Classifications-Aenderungen, der letztere die Aufnahme der Station Myslowitz. (Galiz. Carl Ludw. E.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband.

Nachtrag IX zu Heft No. 1 v. 1|11. 77, giltig v. 1|11. cr. ab, enthaltend theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Aschaffenburg, Gemünden, Heigenbrücken, Karlstadt, Laufach, Lohr, Miltenberg und Partenstein der Bayerischen Staatsbahnen und Plagwitz-Lindenau der Thüringischen Bahn, und Berichtigungen.

Nachtrag VIII zu Heft No. 2 v. 1/7. 78, giltig v. 1|11. cr. ab, enthaltend eine Berichtigung der im Nachtrag VII enthaltenen Zusatzbestimmung zu § 50 No. 7 des Betriebs-Reglements. (Th. E.)

Transittarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Belgischen Seehäfen und Ulm transit. Neuausgabe v. 20|10. 79. Gratis.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Belgischen Stationen und Stationen der Prinz Heinrich-Bahn, am 1|10. eingeführt. Preis 32 Pf. (Elsass-Lothr.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Tarif v. 1|7. 77.

5. Nachtrag zu dem v. 1/6. 79 ab in Kraft getretenen Seehafen-Ausnahme-Tarif, giltig v. 15|11. 79 ab, enthaltend: anderweite Ausnahme-Tarifsätze für Baumwolle, rohe, an Stelle der seitherigen.

Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Salz etc., giltig v. 20/11. 79 ab, für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Weser Bahn, der Pfälzischen Station Ludwigshafen, Stationen der Badischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Hannoverschen Staatsbahn Göttingen, Hannover, Lehrte, Lüneburg, Nienburg, Salzderhelden, sowie zwischen Stationen der Main-Weser-Bahn einerseits und den Stationen Ludwigshafen, Jagstfeld, Mannheim, Offenau, Rappenau (Saline), Rheinau und Wimpfen andererseits.

Ergänzungsblätter, giltig v. 1|12. 79 ab, No. 10 zum 1. Hefte, No. 10 zum 3. Hefte, enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr der Hannoverschen Staatsbahnstation Nörten einerseits und den Stationen Eichenberg und Niederhone der Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits.

Ergänzungsblätter, giltig v. 1/12. 79 ab,

No.		zum		Hefte	No.		zum		Hefte
No.	13	zum	30.	Hefte	No.	1	zum	188.	Hefte
„	3	„	29.	„	„	12	„	32.	„
„	4	„	70.	„	„	4	„	60.	„
„	8	„	31.	„	„	3	„	34.	„
„	4	„	90.	„	„	4	„	80.	„
„	8	„	108.	„	„	8	„	33.	„
„	8	„	100.	„	„	3	„	152.	„
„	1	„	200.	„	„	3	„	161.	„

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr der Hessischen Ludwigsbahnstation Wiesbaden einerseits und Stationen der Hannoverschen Stsatsbahn, Oldenburgischen, Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, Lübeck-Büchener Bahn, sowie Eutin, Station der Eutin-Lübecker Bahn, Berlin-Hamburger Bahn, sowie Hamburg, Station der Köln-Mindener Bahn, Main-Weser Bahn, der Magdeburg-Halberstädter Bahn und Bergisch-Märkischen Bahn andererseits.

Ergänzungsblätter, giltig v. 1/12. 79 ab.

No.		Hefte	No.		Hefte
No. 5	zum	95. Hefte	No. 5	zum	103. Hefte
„ 6	„	96. „	„ 6	„	104. „
„ 4	„	97. „	„ 4	„	105. „
„ 5	„	98. „	„ 5	„	106. „
„ 7	„	99. „	„ 7	„	107. „
„ 7	„	100. „	„ 7	„	108. „
„ 5	„	101. „	„ 5	„	109. „
„ 5	„	102. „	„ 5	„	110. „
„ 5	„	128. „	„ 5	„	130. „
„ 7	„	127. „	„ 7	„	129. „
„ 4	„	147. „	„ 4	„	140. „
„ 2	„	180. „	„ 2	„	172. „

enthaltend: Frachtsätze für den Verkehr der Berlin-Hamburger Station Dömnitz, via Lüneburg, einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn, Main-Weser Bahn, Nassauischen Staatsbahn, via Frankfurt a./M., Main-Neckar Bahn, Rhein-Nahe und Saarbrücker Bahn, Hessischen Ludwigsbahn, Pfälzischen Bahn, Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, Württembergischen Bahnen, Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, Nassauischen Bahn via Lollar, und den Bodensee-Uferplätzen andererseits. (Main-W. B.)

III. A. 1.

Berlin-Hamburg mit Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn. Nachtrag VII. gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Bahnstrecke Malchin-Waren, 9|11., enthält Berichtigung bezw. Aufhebung von Ausnahmetarifen und Tarifsätze der Station Waren der M. F. P. Bahn. (M. F. Fb.)

Berlin-Stettin mit Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn. Nachtrag IV, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Bahnstrecke Malchin-Waren, 9|10., enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen Tarifsätze für Station Waren der M. F. F. Bahn. (M. F. F.)

Berlin-Stettiner und Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn einerseits und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn — Berliner Nordbahnlinie — andererseits v. 20|2. 78. Nachtrag III gültig v. 1|11. 79, enthaltend Ergänzungen des Vorwortes zum Haupttarif, Aufnahme der Station Hamburg B. H. B., Einführung neuer Tarif- und ermässigter Ausnahmesätze.

Nachtrag IV, giltig v. 9|11. 79, enthaltend Tarifsätze für die Station Waren der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn und Tarifsätze zwischen Station Rackow — Berliner Nordb. — und Hamburg — L. B. und B. H. B.

Lübeck-Büchen mit Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn. Nachtrag II, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Bahnstrecke Malchin-Waren, 9|11., enthält Berichtigungen zum Ausnahmetarif III und Tarifsätze für Station Waren der M. F. Fb. (M. F. Fb.)

III. A. 2.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Linie Falkenberg-Kohlfurt u. Stationen der Cottbus-Grossenhainer und Sächsischen Staatsbahn. Tarif v. 1|7. 77. Nachtrag VI v. 1|11. 79., enthaltend:

a. neue bezw. abgeänderte Frachtsätze,

b. Ausnahmetarife für Hölzer im Verkehr der Linie Falkenberg-Kohlfurt mit Leipzig und Falkenberg-Kohlfurt mit Cottbus-Grossenhain,

c. Ausnahmetarif für Braunkohlen von Senftenberg. (B. A.)

Köln-Mindener Eisenbahn einschliesslich der Köln-Giessener und Venlo-Hamburger Linien im Verkehr mit der Broelthaler Eisenbahn. Tarif für die Beförderung von Gütern im Verkehr zwischen den Stationen Au, Betzdorf, Kirchen, Neunkirchen, Niederschelden, Siegen und Wissen der Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und der Station Waldbröl der Brölthaler Eisenbahn andererseits, gültig v. 1|11. 79. (Köln-Minden.)

III. A. 3.

Main-Neckarbahn und Badische Staatsbahn einerseits und Stationen des Bodensees (excl. Romanshorn, Rorschach und Friedrichshafen) andererseits. Tarif giltig v. 1|11. 79. 0,50 M. (Bad B.)

Saarbrücker Bahn einerseits und Stationen der Badischen Staatsbahnen andererseits. Nachtrag zum Tarif v. 1/6. 79, enthaltend Berichtigungen, Ergänzungen und Aenderungen in Folge eingetretener Routenabkürzungen und Neuaufnahme von Stationen der Badischen Staatsbahn. Giltig v. 1/11. 78. Gratis. Bad. B.

III. B. 1.

Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesische Nordbahn einerseits und Mährisch-Schlesische Centralbahn andererseits, giltig v. 15|11. 79, enthaltend: Ausnahmetarife für die Artikel Kalk, Theer, Brennholz, Holzkohlen und Borke, Zuckerrüben und Zuckerrübenabfälle, Erze, rohe Steine, Ziegel, Thon und Eis, ferner Cementtransporte im Verkehr ab Wien bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, dann für Eisenbahnfahrzeuge und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen, dann für Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern laufend, Locomotive, Tender, Personen- und Güterwagen bei Zahlung der Fracht für das Effectivgewicht. Kaiser Ferd. Nordb.

Wien, (Nord- und Staatsbahnhof) einerseits und Galizische Stationen andererseits. Nachtrag IV zum Tarif v. 10|2. 77 für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie lebenden Thieren, giltig v. 1/11. 79.

Enthaltend: I. Einführung der Reexpedition für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten etc.

II. Druckfehlerberichtigungen zum Nachtrag III. K. F. N.

IV.

Eisen. Spec.-Tarif für den Verkehr von Oesterreich nach Suchawa trs. vom 15/11. 77. Nachtrag I vom 15/10. 79 — enthaltend die Aufnahme von Olmütz. (Galiz. C.-L.-E.)

Eisenstein etc. Ausnahme-Tarif für Eisenstein und Braunstein von der Lemb.-Czern. Jassy-Eisenbahn nach der Carl-Ludwig- und Kais. Ferd.-Nordbahn giltig vom 1. Novbr. 79. (Galiz. C.-L.-E.)

Eisenbahn-Schienen etc. Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Schienen und Brückenbestandtheilen für den Bau der Gotthardbahn, giltig bei Frachtzahlung nach der Wagentragkraft, jedoch von mindestens 10000 kg. von Stationen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Peri transit (Ala.) via Bingen-Aschaffenburg-Kufstein.

Giltig ab 1/12. 1879.

Bei Verwendung von Wagen mit 15 Tonnen Tragkraft erfolgt Frachtberechnung für volle 15000 kg (Bay. Stsb.)

Eisen, Stahl. Ausnahme-Tarif für den Transport von Eisen und Stahl, façonirt etc. giltig bei Frachtzahlung nach der Wagentragkraft (bei Verwendung von Plattformwagen mit 15 Tonnen Tragkraft erfolgt gleichfalls Frachtberechnung für volle 15000 kg), jedoch von mindestens 10000 kg pro Wagen von Stationen der Cöln-Minder Bahn nach Triest und Fiume via Giessen-Frankfurt-Aschaffenburg-Kufstein-Pusterthal und via Giessen-Gelnhausen-Gemünden-Kufstein-Pusterthal. Giltig ab 1/12. 79. (Bay. Stsb.)

Getreide- und Hülsenfrüchte. Mit dem 1/10. ist ein neuer Tarif für den Verkehr zwischen verschiedenen Oesterreichischen Bahnen und der Französischen Ostbahn eingeführt. (Els.-Lothr.)

Getreide. Oesterr.-Galiz.-Rumänischer Verb.-Güt.-Verk. Special-Tarif für Getreide etc. zwischen den Rumän. Stationen der Lemb.-Czern.-Jassy-Bahn und der Kais. Ferd.-Nordbahn giltig vom 1/11. 79. (Galiz. C.-L.-E.)

Getreide etc. Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Mehl Hülsenfrüchten und Sämereien im directen Verkehr der Station Basel (Bad. Bahn) mit den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen. Giltig vom 1/11. 79. (Gratis.) (Bad. B.)

Getreide. Nachtrag I zum Specialtarif für den Transport von Getreide aller Art, Hülsenfrüchten, Oelsaamen aller Art, Mühlenfabrikaten, Malz in Sendungen von mindestens 5000 bezws. 10000 kg pro Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum, sowie von Holz, Europäisches, Eisenbahnschwellen und Grubenholz bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen bezws. bei Frachtzahlung für dieses Quantum zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer und Station Cassel der Hannoverschen Staatsbahn und Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits v. 1/8. 79 gültig v. 15/9. 79 enthaltend Aenderung der Bestimmungen über die Berechnung der Schutzwagen-Gebühr. (Niederschl.-M.)

Getreide. Tarif für directe Sendungen zwischen einzelnen Stationen der Libau-Romny'er Eisenbahn und Stationen der Königlichen Ostbahn, sowie Station Pillau, der Ostpreussischen Südbahn via Wirballen für Getreide pp.

Mit dem 15/27. November 79 tritt ein Tarif für directe Sendungen zwischen einzelnen Stationen der Libau-Romny'er Eisenbahn und Stationen der Königlichen Ostbahn, sowie Station Pillau der Ostpreussischen Südbahn via Wirballen für die Artikel: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais, Hirse, Buchweizen, Erbsen, Bohnen, Linsen, Lupinen, Wicken, Grütze aller Art, Mehl aller Art, Baumwollensamen, Hanfsamen, Leinsamen, Mohnsamen. Rübsamen, Raps, Dotter, Seesamsaat in Quantitäten von 10000 kg und darüber, sowie für leere gebrauchte Säcke in jeder Quantität, in Kraft. (Ostbahn.)

Holz. Ausnahme-Tarif v. 1/11. 79 für die Beförderung von Holz, roh oder roh bearbeitet, sowie Eisenbahnschwellen, Brenn- und Grubenholz bei Aufgabe in Qnantitäten von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Zahlung der Fsacht für dieses Quantum pro Wagen von Stationen der Kaiserin Elisabethbahn nach Stationen der Cöln-Mindener und Main-Weser-Bahn im Rechtsrheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Güter-Verkehre. (Cöln-Minden.)

(Schluss siehe auf S. 1389 hinter dem Anzeiger überzähliger Güter.)

Fortsetzung zu No. 23 des Güter-Anzeigers.

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
90	—	—	1 / 6	Paar / Stück linke	Holzschuhe —	4	90	Barmen	Bergisch-Märk.	
91	—	—	3	Pack	Draht —	51	91	Kupferdreh	Bergisch-Märk.	
92	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	5	92	B.-Rittershausen	Bergisch-Märk.	
93	—	—	1	Pack	Eisenwinkel —	13	93	Göttingen	Hannoversche Stb.	
94	—	—	1	Pack	Medizinflaschen —	6	94	Schwelm	Bergisch-Märk.	
95	—	—	1	Pack	Säcke —	8	95	Lüneburg	Hannoversche Stb.	
96	—	—	1	Pack	Säcke —	15	96	Winsen	Hannoversche Stb.	Schuppenrevision
97	—	—	1	Partie	Stämme —	1106	97	Breslau	Oberschlesische	
98	—	—	1	Platte	Eisenblech —	17,5	98	Burg	Berl.-Potsd.-Magd.	auf der Strecke gefunden
99	—	—	1	Platte	Eisenblech —	16	99	Wildpark	Berl.-Potsd.-Magd.	
100	—	—	1	—	Privatdecke —	—	100	Vohwinkel	Bergisch-Märk.	
101	—	—	1	Ring	verzinnter Eisendraht	57,5	101	Dortmund	Bergisch-Märk.	
102	—	—	2	Rollen	Draht —	36	102	Steele, Kupferdreh	Bergisch-Märk.	
103	—	—	1	Sack	Gerste —	81	103	Breslau	Oberschlesische	von Trachenberg
104	—	—	6	Sack	Lumpen —	?	104	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
105	—	—	1	Sack	Nüsse —	18	105	Breslau	Oberschlesische	von Wien
106	—	—	1	Sack	Nüsse —	mit Mindergewicht	106	Breslau	Oberschlesische	von Wien
107	—	—	1	Sack	Pflaumen —	—	107	Breslau	Oberschlesische	von Oderberg
108	—	—	1	Sack	Roggen —	80	108	Essen	Bergisch-Märk.	
109	—	—	3	Sack	Roggen —	170	109	Breslau	Oberschlesische	von Brody
110	—	—	1	Sack	Schinken —	50	110	Steele	Bergisch-Märk.	
111	—	—	1	Sack	1 Kiste Winterbirnen	22,5	111	Hildesheim	Hannoversche Stb.	
112	—	—	1	—	eiserne Schaufel —	1	112	Deutz	Bergisch-Märk.	
113	—	—	3	Stäbe	Reifeisen —	35,5	113	Neukirchen	Frankfurt-Bebraer	
114	—	—	12	Stäbe	Vierkanteisen —	99	114	Wetter	Bergisch-Märk.	
115	—	—	1	Stück	□ Eisen —	38	115	Dortmund	Bergisch-Märk.	
116	—	—	3	Stück	Granitstufen —	420	116	Kattowitz	Oberschlesische	
117	—	—	3	Stück	Holzschuhe —	1	117	Brügge	Bergisch-Märk.	
118	—	—	8	Stück	Militärkochgeschirr-Einsätze	—	118	Bebra	Frankfurt-Bebraer	aus Wagen 1163 K. E. D.
119	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	5	119	Wipperfürth	Bergisch-Märk.	
120	—	—	10	—	tannene Bretter —	38	120	Bettemburg	Elsass-Lothring.	
121	—	—	1	—	Tau, 30 m lang —	8,5	121	Göttingen	Frankfurt-Bebraer	
122	—	—	1	—	leeres Waschfass —	18	122	Bochum	Bergisch-Märk.	
123	—	—	1	—	blechernes Wasserschäffel	10	123	Kelheim	Bayerische Stsb.	länglich, mit Deckel

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

LaufendeNr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	B D Z	233	1	Stück	Kette —	—	1	Agram	Südbahn	
2	E	585	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	52	2	Triest		
3	C N	93	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	73	3	Laibach		
4	F A	376	1	Fass	Messing —	109	4	Innsbruck		
5	F A	732	1	Steige	leer —	27	5	Kufstein		
6	F E	702	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	102,5	6	Triest		
7	G B	153	1	Fass	Blutegel —	90	7	Trento		
8	FR	2361	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	68	8	Görz		
9	J D	26	1	Pack	Barchent —	16,5	9	St. Jvan		
10	K	61	1	Ballen	Leder —	23	10	Barcs		
11	L M	—	10	Fässer	leer —	300	11	Martonvasar		
12	N R	—	1	Korb	Farbwaare —	13	12	Rakek		
13	P	4	1	Kiste	Bücher —	118	13	Brixen		
14	R A	1012	1	Kiste	Geräthe —	32	14	Cilli		
15	S P	985/6	2	Kisten	Nägel —	13 / 38,5	15	Kufstein		
16	T V V	1871	1	Stück	Brustbaum —	—	16	Barcs		
17	—	93	1	Kiste	Schusterwerkzeug —	28	17	Sissek		
18	—	353	1	Kiste	Glas —	431	18	Steinbrück		
19	—	—	1	Ballen	Kohlensäcke —	46	19	Kufstein		
20	—	—	1	Sack	Kochsalz —	75	20	Matzleinsdorf		

Fortsetzung der Tarifnotizen von Seite 1388.

Kalk etc. Gemeinschaftlicher Tarif für gebrannten Kalk, Cement und Kalkasche im Verkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der Oestr. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt andererseits via Jägerndorf v. 15/7. 77.

Nachtrag II v. 1/11. 79 enthaltend: Ermässigte Frachtsätze für Cement an Stelle der bezüglichen Frachtsätze des Tarifs und Nachtrags I. sowie Einbeziehung der Station Tarnowitz O.-S.-E. mit directen Frachtsätzen für Cement gratis. (Oberschles. E.)

Kohlen. V. Nachtrag zum Saarkohlentarif No. 6 (Verkehr mit Baden via Saargemünd) v. 10/10. 77. Enthaltend: Entfernungen für die neu eröffnete Station Camphausen der Saarbrücker Bahn und für Station Buggingen der Bad. Staatsbahn. Giltig v. 1/11. 79. (Gratis.) (Bad.)

Kohlen. Nachtrag I giltig v. 1|11, 79 zum Ausnahmetarif für den Böhmisch-Bayerichen Kohlenverkehr v. 15|1. 79. Derselbe enthält geänderte Frachtsätze und Zechenbahnfrachten. (Buschtêhrader E.)

Kohlen. Nachtrag III giltig ab 15|11. 79, zum Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr v. 20|5. 77. Derselbe enthält neue bezw. geänderte Frachtsätze und Zechenbahnfrachten (Buschtêhrader E.)

Kokes, Roheisen und Eisenerze im Bergisch-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr via Bleyberg-Ulflingen. Ausnahmetarif v. 1|3. 77 mit dem 1|10. vollständig ausser Gültigkeit getreten. (Els.-Lothr.)

Kokes, Roheisen und Eisenerze im Rheinisch-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr via Herbesthal-Ulflingen und Trier-Wasserbillig. Ausnahmetarif v. 1|3. 77 mit dem 1|10. vollständig ausser Giltigkeit getreten. (Els.-Lothr.)

Kokes, Roheisen und Eisenerze im Köln-Minden-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr via Köln-Herbesthal-Ulflingen und Köln-Trier-Wasserbillig. Ausnahmetarif v. 1|3. 77 mit dem 1|10. vollständig ausser Giltigkeit getreten. (Els.-Lothr.)

Frisches Obst zwischen Stationen der Saarbrücker und der Nassauischen Bahn einer- und Antwerpen, Gent, Ostende, Harwich und London andererseits. Specialtarif mit 5|9. zur Einführung gelangt. Gratis. (Els, Lothr.)

Schiefer. Ausnahmetarif für den Transport von Schiefer bei Aufgabe von je 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum von Station Eichicht der Thüringischen Eisenbahn nach Stationen der Kaiser Franz-Josef Bahn, giltig v. 15|11. cr. ab unter Aufhebung des Tarifs v. 1|5. 76. (Thüring. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Cokessendungen im Verkehr von der Oberschlesischen Eisenbahn über die Kaiser Ferdinands Nordbahn nach Stutionen der Oesterreichischen Staatsbahn (südöstliche und Neu-Szönyer Linie) und der Ungarischen Staatsbahn (Waagthallinie) v. 1|7. 79.

Nachtrag I v. 15|11. 79 enthaltend directe Tarifsätze nach den Stationen Szent György (St. Georgen) Bziffer, Locz-Bresztovány, Kosztolány und Brunócz der Königlich Ungarischen Staatsbahn. (Oberschl.)

Steinkohlen und Kokes zwischen Belgischen und Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen. Der 4. Nachtrag enthaltend ermässigte Sätze für verschiedene Lothringische und Luxemburgische Stationen, ist v. 1|10. ab erschienen. Gratis. (Els. Lothr.)

Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerze im Köln-Minden, Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr. Nachtrag I zum Ausnahmetarif v. 1|8. 79, mit dem 1|10. eingeführt. Enthaltend u. A. auch directe Sätze mit der Prinz Heinrichbahn, Preis 12 Pf. (Els.-Lothr.)

Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerze im Rheinisch-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr.

Nachtrag I zum Ausnahmetarif v. 1|8. 79 mit dem 1|10. eingeführt. Enthaltend u. A. auch directe Sätze mit der Prinz-Heinrichbahn. Preis 10 Pf. (Els.-Lothr.)

Steinkohlen. Nachtrag I v. 15|11. 79 zum Ausnahmetarife v. 10|8. 79 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Sendungen von mindestens 50 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von den an die Köln-Mindener und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach Stationen der Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Eutin-Lübecker etc. Bahnen im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande, enthaltend anderweite ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der Altona-Kieler, Holsteinischen Marsch- und der Westholsteinischen Bahn. (Köln-Minden.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte im Verkehre von Stationen der Rechte-Oderuferbahn über die Kaiser-Ferdinands Nordbahn nach Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, giltig v. 1|11. 79. (K. F. N.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlentransporte im Verkehr von der Oberschlesischen Eisenbahn über die Kaiser Ferdinands Nordbahn nach Stationen der Kaiserin Elisabethbahn. Giltig v. 1|11. 79. (K. F. N.)

Steinkohlen. Gemeinschaftstarif für den Verkehr von Steinkohlen zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der Kaiserin Elisabethbahn anderseits. Giltig v. 1|11. 79. (K. F. N.)

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 98. 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 19. December 1879.

Zur gefälligen Beachtung!

Bis zu Ende des laufenden Jahres sollen die noch vorräthigen älteren Jahrgänge dieser Ztg. (Jahrg. 1868, 70, 72, 74, 76, 77 u. 78) zu dem Preise von Mark 1,50 pro Jahrgang verkauft werden. Bestellungen werden, soweit der Vorrath reicht, **im Laufe Januar** zur Ausführung gebracht und ist der Betrag unter Hinzurechnung der Frankaturgebühr (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebiets 50 Pfennig pro Jahrgang) dem Bestellschreiben beizufügen, eventuell wird solcher per Nachnahme erhoben.

NB. Zu dem so ermässigten Preise kann nur direct durch die Redaction (nicht durch den Buchhandel) **bezogen werden.**

Berlin, im December 1879. **Die Redaction.**

Die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen im Etatsjahr 1878|79.

(Fortsetzung.)

4. Ergebnisse des Betriebes. Der schon seit Jahren auf den industriellen und wirthschaftlichen Verhältnissen lastende Druck hat sich im verflossenen Betriebsjahre nicht gemindert und eine regere Entwickelung des Verkehrs im Allgemeinen nicht aufkommen lassen. Der hierdurch herbeigeführte Rückgang in den Erträgnissen musste um so erheblicher sein, als auch bei einzelnen Bahnen die Concurrenz der in der letzten Zeit eröffneten Privatbahnlinien immer fühlbarer wurde. Durch diese Verhältnisse sind die Einnahmen der Staatsbahnen derartig ungünstig beeinflusst, dass dieselben, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge des Jahres 1878/79 die des vergangenen Jahres um ca. 473 km, also um fast 10 pCt. übersteigt, doch gegen das Vorjahr von 159 090 025 M. auf 155 881 124 M., also um 3 208 901 M. (2 pCt.) d. i. von 33 168 M. pro Kilometer auf 29 582 M. pro Kilometer = 10,8 pCt. zurückgegangen sind.

Musste hierdurch ein weiterer Rückgang in der Rentabilität der Staatsbahnen herbeigeführt werden, so ist es doch dem energischen Bestreben, die laufenden Betriebsausgaben, soweit es mit den Rücksichten auf die Sicherheit des Betriebes vereinbar, auf das Aeusserste zu beschränken, gelungen, diesen erheblich zu vermindern. Trotz der erwähnten Vergrösserung des Bahngebiets sind nämlich die laufenden Ausgaben von 98 944 612 M. auf 97 890 569 M., also um 1 054 043 M. (1,1 pCt.) d. i. von 20 628 M. pro Kilometer auf 18 577 M. pro Kilometer = 9,9 pCt. zurückgegangen.

Hiernach beträgt der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben 57 990 555 M. = 11 005 M. pro Kilometer
gegen 60 145 413 „ = 12 540 „ „ „
im Jahre 1877/78, mithin 4,52 pCt. des Anlagecapitals gegen 5,01 pCt. im Jahre 1877/78.

Am ungünstigsten haben sich die Verkehrsverhältnisse bei der Niederschlesisch-Märkischen und der Saarbrücker Bahn gestaltet. Die durch die Betriebseröffnung der Nordbahn bewirkte Steigerung der Einnahmen hat bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn nicht ausgereicht, um die bei der alten Strecke entstandenen Ausfälle zu decken. Trotzdem die durchschnittliche Betriebslänge sich um ca. 111 km gegenüber 1877/78 erhöht hat, sind die Einnahmen doch um 685 881 M. zurückgegangen, welcher Rückgang nur zum geringsten Theil durch die gleichzeitige Verminderung der Ausgaben hat ausgeglichen werden können. In Folge der pro 1878|79 eingetretenen Erhöhung des Anlagecapitals ist der Ueberschuss demgemäss von 7,43 pCt. auf 6,49 pCt. desselben zurückgegangen. Bei der Saarbrücker Bahn dagegen ist der beträchtliche Rückgang des Ueberschusses von 5,37 pCt. des Anlagecapitals im Jahre 1877/78 auf 4,09 pCt. im laufenden Jahre nur zum geringsten Theil auf den Ausfall bei den alten Strecken, dagegen vornehmlich auf die ungünstigen Betriebsergebnisse der neu eröffneten Strecke Ehrang-Perl zurückzuführen, deren Einnahmen kaum zur Deckung der Betriebsausgaben hingereicht haben. Einen ungünstigen Einfluss auf die Betriebsergebnisse der Ostbahn hat einerseits die beträchtliche Erhöhung der Russischen Zölle, andererseits das in Folge der in Russland ausgebrochenen Pest von der Reichsregierung erlassene Einfuhrverbot wichtiger Importartikel ausgeübt. Trotzdem die durchschnittliche Betriebslänge derselben sich gegen 1877|78 um ca. 180 km erhöht, sind die Einnahmen gegen das letzte Jahr um 1 731 337 M. zurückgegangen. Ist es allerdings trotz dieser erheblichen Ausdehnung des Bahngebietes gelungen, auch die Ausgaben um 1 092 039 M. zu vermindern, so konnte doch hierdurch, da das Anlagecapital sich ebenfalls um 18 801 156 M. erhöht hat, ein Rückgang in dem procentualen Ueberschuss (von 4,93 pCt. auf 4,49 pCt.) nicht verhindert werden.

Der bei der Hannoverschen und der Frankfurt-Bebraer Bahn eingetretene Rückgang des Ueberschusses von 5,58 pCt. auf 5,27 pCt. bezw. von 3,82 pCt. auf 3,72 pCt. des Anlagecapitals hat allein in den ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnissen seinen Grund, während die Nassauische Bahn und die Main-Weser Bahn auch ferner noch durch inzwischen eröffnete Concurrenzbahnen (es kommt hier vorzugsweise die Bahn Höchst-Eschhofen der Hessischen Ludwigsbahn in Betracht) bezw. weitere Verkehrsablenkungen in ihren Betriebsergebnissen beeinträchtigt worden sind, so dass sich der Ueberschuss derselben von 2,64 pCt. auf 1,98 pCt. bezw. 4,51 pCt. auf 3,69 pCt. des Anlagecapitals verringert hat.

Allein die Westfälische Bahn weist eine Steigerung des Betriebsüberschusses nicht nur an sich, sondern auch im Vergleich zu dem erhöhten Anlagecapital (von 2,26 pCt. auf 2,57 pCt.) auf, was vorzugsweise auf die Eröffnung der Ottbergen-Northeimer Strecke zurückzuführen ist.

Aus der Nachweisung ergiebt sich, dass die Einnahmen vom Jahre 1874 bis zum Jahre 1878|79 von 158 078 256 M., d. i. 38 553 M. pro Kilometer auf 155 881 124 M., d. i. 29 582 M. pro Kilometer, die Ausgaben dagegen sogar von 122 426 346 M., d. i. 29 856 M. pro Kilometer auf 97 890 569 M., d. i. 18 577 M. pro Kilometer zurückgegangen, der Ueberschuss mithin von 35 651 910 M. auf 57 990 555 M. und pro Kilometer von 8 697 M. auf 11 005 M., d. i. in Procenten des Anlagecapitals von 3,65 pCt. auf 4,52 pCt. gestiegen ist. Die Ausdehnung der im Betriebe befindlichen Strecken hat sich in dieser Zeit von 4 100,41 km auf 5 469,79 km, also um 33,4 pCt., das Anlagecapital derselben von 964 766 304 M. auf 1 285 273 218 M., also um 33,2 pCt. erhöht.

Was die einzelnen Bahnen anlangt, so ist die Verkehrsentwickelung auf der Berliner Nordbahn nicht unbefriedigend. Trotzdem der letzte Theil derselben erst den 1. Januar 1878 dem Betriebe übergeben worden ist, so erreichen die Einnahmen doch bereits 7 400 M. pro Kilometer —, im Ganzen 1 684 679 M. — wogegen die Ausgaben 1 268 665 M., d. i. 5 640 M. pro Kilometer betragen, so dass sich ein Ueberschuss von 1,98 pCt. des Anlagecapitals ergiebt. Hierbei muss bemerkt werden, dass in Folge der schlechten Qualität der Seitens der früheren Gesellschaftsverwaltung zur Verwendung gebrachter Schienen und Schwellen bereits eine umfangreiche und über den normalen Verschleiss erheblich hinausgehende Erneuerung — es sind zu derselben 52 759 Stück Schwellen im Werthe von 289 619 M. und 222 330 kg Schienen im Werthe von 35 204 M. verwandt worden — hat eintreten müssen, die den Reinertrag des Jahres nicht unwesentlich beeinträchtigt hat. Die Einnahmen der Strecke Wangerin-Konitz betragen im Ganzen 469 761 M., d. i. 3 292 M. pro Kilometer Bahnlänge, welchen die Ausgaben mit im Ganzen 362 627 M., d. i. 2 541 M. pro Kilometer gegenüberstehen, sodass sich ein Ueberschuss von 0,8 pCt. des Anlagecapitals ergiebt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass während eines Theiles der Jahre 1878/79 die Bahn sich noch nicht in ihrem ganzen Umfange im Betriebe befunden hat, und dass erfahrungsgemäss der Verkehr auf Bahnstrecken, die vorzugsweise auf die Landwirthschaft angewiesene Gegenden aufschliessen, sich nur langsam entwickelt. Wenn trotz der geringen Einnahmen ein Ueberschuss erzielt worden ist, so hat dies wesentlich darin seinen Grund, dass die Ausgaben in Folge des secundären Betriebes auf das zulässig geringste Mass haben beschränkt werden können.

Die Resultate der Tilsit-Memeler und der Thorn-Insterburger Bahn sind zum Theil erheblich gegen die der Wangerin-Konitzer Bahn zurückgeblieben, vorzugsweise deshalb, weil auf beiden Bahnen Vollbetrieb und auf der Thorn-Insterburger Bahn fast auf der ganzen Strecke Nachtdienst stattfindet. Ausserdem kommt hinzu, dass das Anlagecapital der Tilsit-Memeler Bahn mit Rücksicht auf die grossen Brücken über den Memelfluss ein verhältnissmässig hohes ist (19 570 434 M., d. i. 211 985 M. pro Kilometer). Die Einnahmen der Tilsit-Memeler Bahn betragen im Ganzen 519 216 M., d. i. 5 624 M. pro Kilometer, während die Ausgaben sich auf 346 864 M., d. i. 3 757 M. pro Kilometer belaufen, so dass sich ein Ueberschuss von 0,88 pCt. des Anlagecapitals ergiebt.

Das ungünstigste Resultat weist die Thorn-Insterburger Bahn auf, trotzdem die Einnahmen im Ganzen 2 596 810 M., d. i. 8 625 M. pro Kilometer betragen, weil die Ausgaben derselben in Folge der angegebenen Verhältnisse besonders hoch sind — im Ganzen 2 547 603 M., d. i. 8 462 M. pro Kilometer —. Hiernach ergiebt sich für diese Bahn, deren Anlagecapital sich auf 45 970 189 M., d. i. 152 689 M. pro Kilometer stellt, nur ein Ueberschuss von 0,11 pCt. Wesentlich günstiger würden die Betriebsergebnisse dieser Bahnen sich dann gestalten, wenn auf der Tilsit-Memeler Bahn der Secundärbetrieb eingeführt, und auf der Thorn-Insterburger Bahn der Nachtdienst aufgehoben werden könnte.

Die ungünstigen Betriebsresultate der Strecke Ehrang-Perl erklären sich daraus, dass diese Strecke, so lange die Fortsetzung nach Coblenz nicht eröffnet wird, nur einem beschränkten Localverkehr dient, welcher bei dem Mangel von industriellen Unternehmungen an dieser Linie naturgemäss sich nur sehr langsam entwickeln und vergrössern kann. Erst nach Eröffnung der ganzen Strecke Coblenz-Sierk wird sich die wirthschaftliche Bedeutung der Bahn ermessen lassen, da erst dann eine Entwickelung des directen und des Transitverkehrs angängig ist.

Die Bahnstrecke von Halle nach Nordhausen hat gleich wie in früheren Jahren auch pro 1878/79 einen ansehnlichen Personen- und erheblichen Güterverkehr aufzuweisen, welcher durch die Betriebseröffnung der Bahn von Ottbergen nach Northeim, welche die Entfernung zwischen Dortmund und Halle, bezw. Rheinland und Westfalen einerseits und Sachsen andererseits erheblich abgekürzt hat, noch gesteigert ist. Mit Rücksicht hierauf haben die Einnahmen im Ganzen 4 200 720 M., d. i. 43 262 M. pro Kilometer betragen, denen die Ausgaben mit im Ganzen 2 418 234 M., d. i. 24 905 M. pro Kilometer gegenüberstehen, sodass sich ein Ueberschuss von 7,55 pCt. des Anlagecapitals (23 620 000 M., d. i. 243 254 M. pro Kilometer) ergiebt.

Dagegen sind die Betriebsergebnisse der Bahn Elm-Gemünden ungünstige. Die Einnahmen von 408 595 M., d. i. 8 844 M. pro Kilometer haben nicht einmal zur Deckung der Betriebsausgaben mit im Ganzen 411 068 M., d. i. 8 898 M. pro Kilometer ausgereicht. Es ergiebt diese Bahn sonach nicht nur keine Verzinsung des auf den Preussischen Theil derselben verwendeten Anlagecapitals von 10 065 881 M., d. i. 414 404 M. pro Kilometer, sondern es muss sogar der an Bayern auf Grund des zwischen dem ehemaligen Kurfürstenthum Hessen und Bayern abgeschlossenen Vertrages vom 14. December 1865 zu zahlende Pachtzins von 4½ pCt. des Anlagecapitals — mit 395 687 M. — aus dem Betriebsfonds der Frankfurt-Bebraer Bahn gezahlt werden.

Die Einnahmen haben betragen:

im Jahre 1876	158 159 247 M.,	pro Kilometer	35 246 M.
„ „ 1877/78	159 090 025 „	„ „	33 168 „
„ „ 1878/79	155 881 124 „	„ „	29 582 „

sind mithin im Jahre 1878/79 um
3 208 901 M. = 2,0 pCt. gegen 1877/78 und
2 278 123 „ = 1,4 „ „ 1876, bezw. pro Kilometer
um 10,8 „ „ 1877/78 und
„ 16,1 „ „ 1876 zurückgegangen.

An der Verminderung der Einnahmen gegen das Jahr 1877/78 sind sämmtliche Bahnen, mit Ausnahme der Westfälischen, deren Einnahmen um 1 143 438 M. (12,3 pCt.) gegen das Vorjahr gestiegen sind, betheiligt. Diese Vermehrung der Einnahmen bei der Westfälischen Eisenbahn hat hauptsächlich ihren Grund in dem durch die Bahn von Ottbergen nach Northeim gesteigerten Transitverkehr, sowie in dem Verkehrszuwachs, welcher den alten Strecken durch die Vermittelung der gedachten neuen Linie zugeführt worden ist. Die grösste Verminderung der Einnahmen gegen das Vorjahr hat die Main-Weserbahn (um 5,2 pCt.) erlitten, deren Verkehr ausser durch die allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse noch durch Concurrenzbahnen bezw. weitere Ablenkungen beeinträchtigt wurde. Der Rückgang der Einnahmen der Nassauischen Bahn (um 4 pCt.) findet in den gleichen Ursachen seine Erklärung, während die Verminderung in den Einnahmen der Ostbahn (um 4,4 pCt.) vorzugsweise in den oben angegebenen Umständen ihren Grund hat. Lediglich der Ungunst der allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse ist es zuzuschreiben, dass sich die Einnahmen bei der Hannoverschen Bahn um 3,1 pCt., der Niederschlesisch-Märkischen um 1,8 pCt., der Frankfurt-Bebraer um 1,0 pCt. und der Saarbrücker Eisenbahn um 0,9 pCt. verringert haben.

Werden die Einnahmen im Jahre 1874 mit denen des Jahres 1878|79 verglichen, so ergiebt sich ein Rückgang derselben von 158 078 256 M. auf 155 881 124 M., also um 2 197 132 M. (1,4 pCt.) und pro Kilometer Bahnlänge von 38 553 M. auf 29 582 M., also um 8 971 M. (23,3 pCt.).

Der erheblichste Rückgang in den Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge ist in dem angegebenen Zeitraum bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn eingetreten, deren Einnahmen von 68 741 M. bis auf 40 365 M., also um 41,3 pCt. pro Kilometer, im Ganzen von 41 329 533 M. auf 37 874 167 M. — um 8,4 pCt. — zurückgegangen sind. Bei der Ostbahn betragen die Einnahmen im Jahre 1874 29 265 M., im Jahre 1878|79 dagegen nur 21 500 M. pro Kilometer, so dass sich eine Verminderung um 26,5 pCt. ergiebt, während die Gesammteinnahmen nur einen Rückgang von 40 929 369 M. auf 38 127 468 M., also um 6,8 pCt. erfahren haben. Die Saarbrücker Eisenbahn hat eine Verminderung der Einnahmen von 52 770 M. auf 40 464 M. pro Kilometer, also um 23,3 pCt., während die Gesammteinnahmen von 9 126 786 M. auf 9 352 900 M., also um 2,5 pCt. gestiegen sind. Fast den gleichen Rückgang pro Kilometer Bahnlänge weisen die Westfälische und die Main-Weser Bahn auf. Bei der erstern sind die Einnahmen pro Kilometer von 27 063 M. auf 20 865 M., also um 22,9 pCt., die Gesammteinnahmen von 10 831 383 M. auf 10 424 203 M. (3,8 pCt.), bei der letztern von 45 691 auf 36 576 M., also um 20 pCt., die Gesammteinnahmen von 9 082 896 M. auf 7 271 032 M. (20 pCt.) zurückgegangen. Am geringsten ist die Einnahmeverminderung bei der Nassauischen und der Hannoverschen Bahn; bei der ersteren haben sich die Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge von 24 858 M. auf 23 037 M., also um 7,3 pCt, die Gesammteinnahmen sogar nur von 6 406 740 M. auf 6 127 467 M. (4,4 pCt.), bei der letztern von 41 052 M. auf 36 816 M., also um 10,3 pCt., die Gesammteinnahmen von 35 298 792 M. auf 32 216 965 M. (8,8 pCt.) verringert.

Allein die Frankfurt-Bebraer Bahn hat in Folge des Hinzutritts der Halle-Casseler Bahn im Jahre 1876 eine Steigerung sowohl der Gesammteinnahmen als der Einnahmen pro Kilometer Bahnlänge aufzuweisen, indem die Einnahme im Jahre 1874 23 499 M., im Jahre 1878|79 dagegen 28 858 M. pro Kilometer, also 22,8 pCt. mehr betrug, während die Gesammteinnahmen von 5 072 757 M. auf 14 486 922 M., also um 185,7 pCt. gestiegen sind.

Was die einzelnen Einnahmequellen anbelangt, so weisen der Personenverkehr und die sonstigen Einnahmen gegen die beiden Vorjahre Mehrerträge auf und zwar

	gegen 1876	gegen 1877|78
beim Personenverkehr .	355 649 M. (0,8 pCt.)	1 761 593 M. (4,2 pCt.)
bei den sonstigen Einnahmen	1 287 120 „ (13,1 „)	335 211 „ (3,1 „)

während die Einnahmen aus dem Güterverkehr gegen die der beiden Vorjahre zurückgeblieben sind, nämlich um 3 920 892 M. (3,7 pCt.) gegen 1876 und 5 305 705 M. (5 pCt.) gegen 1877|78.

Von den Gesammteinnahmen entfallen im Jahre

	1876	1877|78	1878|79
auf den Personenverkehr	27,5 pCt.	26,4 pCt.	28,1 pCt.
„ „ Güterverkehr	66,3 „	66,8 „	64,8 „
„ die sonstigen Einnahmen . .	6,2 „	6,8 „	7,1 „

a) Aus dem Personenverkehr. Veränderungen in den Grundtaxen der Personentarife sind im Laufe des Jahres 1878|79 nicht eingetreten. Die Personentarife sind bei sämmtlichen

Bahnen für 4 Wagenclassen gebildet und beruhen auf den Grundtaxen pro Person und Kilometer von

0,08 M. für die I. Wagenclasse	0,04 M. für die III. Wagenclasse
0,06 „ „ „ II. „	0,02 „ „ „ IV. „

Für Schnell- und Courierzüge erhöhen sich die vorstehenden Sätze auf 0,09 M. für die I., 0,0667 M. für die II. und 0,0467 M. für die III. Wagenclasse.

Ermässigungen der gewöhnlichen Fahrpreise sind eingeführt:

a) für Retourbillets, mit meistens 2tägiger Gültigkeit bis 33⅓ pCt.;

b) für Abonnementsbillets von 40 pCt. bis 70 pCt., je nach der Dauer des Abonnements;

c) für Rundreisebillets im directen Verkehr mit anderen Bahnen, soweit ein Bedürfniss vorhanden gewesen, in der Regel mit 25 pCt.

Auf den meisten Bahnen wird bei der Beförderung in den 3 ersten Wagenclassen für Gepäck bis zu 25 kg keine Gebühr erhoben; für das Mehrgewicht kommt meistens der Satz von 2 Pf. für je angefangene 5 kg und 7,5 km in Anrechnung.

Um die unzureichende Benutzung der I. Wagenclasse zu heben, sind Retourbillets allgemein, soweit ein Bedürfniss vorhanden, auch auf die I. Classe ausgedehnt worden.

Ausserdem ist inzwischen bei sämmtlichen Staats- und staatlich verwalteten Privatbahnen eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillets dahin eingetreten, dass die vor einem Sonntage oder einem Festtage — Neujahrstag, Charfreitag, Ostermontag, Buss- und Bettag, Himmelfahrtstag, Pfingstmontag, Frohnleichnamstag, Allerheiligentag und die beiden Weihnachtstage — gelösten Billets noch am dritten Tage — den Tag der Lösung eingeschlossen — zur Rückfahrt berechtigen sollen.

Im Interesse einer übereinstimmenden Handhabung der Vorschrift im § 10 des Betriebsreglements, wonach für Kinder, die noch getragen werden und ihre Stelle auf den Plätzen ihrer Angehörigen mitfinden, keine Zahlung zu erfolgen hat, ist für die Staats- und die staatlich verwalteten Privatbahnen allgemein angeordnet worden, dass Kinder unter vier Jahren frei zu befördern sind, wenn ein besonderer Platz für dieselben nicht in Anspruch genommen wird.

Frequenz und Einnahmen. Der im Betriebsjahr 1877|78 eingetretene Rückgang in den Einnahmen aus dem Personenverkehr ist nur ein vorübergehender gewesen; dieselben haben sich im laufenden Jahre wiederum um 1 761 593 M. (4,2 pCt.) erhöht und übersteigen somit auch die des Jahres 1876 noch um 355 649 M. (0,8 pCt.).

Kann auch im Allgemeinen die Entwickelung des Personenverkehrs als eine zufriedenstellende nicht angesehen werden, da die ungünstige Geschäftslage der Industrie und des Handels fortgesetzt nicht nur den Bade- und Vergnügungsverkehr, sondern auch die Geschäftsreisen in nachtheiliger Weise beeinflusst, so sind wenigstens diejenigen Ausfälle, welche im vergangenen Jahr der Verkehr der Ostbahn durch den Russisch-Türkischen Krieg und den ungünstigen Stand der Russischen Valuta zu erleiden gehabt, zum grössten Theil durch die Zunahme des Verkehrs aus Russland ausgeglichen.

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr beträgt bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn

gegen 1876 398 242 M. (5,2 pCt.)
„ 1877/78 418 457 „ (5,5 „)

Dieselbe hat vorzugsweise ihren Grund in dem wesentlich erhöhten Fremdenzufluss nach Berlin.

Bei der Ostbahn ist die Einnahme aus dem Personenverkehr gegen 1876 um 93 504 M. (0,7 pCt.) zurückgeblieben, während gegen 1877/78 und zwar in Folge des gesteigerten Fremdenverkehrs aus Russland, sowie der Erweiterung des Bahngebiets eine Vermehrung derselben um 1 024 792 M. (8,3 pCt.) stattgefunden hat.

Bei der Westfälischen, Saarbrücker und Frankfurt-Bebraer Bahn haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr den beiden Vorjahren gegenüber wesentliche Aenderungen nicht erfahren; die zum Theil unerheblichen Mehrerträge, die das Jahr 1878/79 aufweist, haben vorzugsweise in der veränderten Buchung der Einnahmen für den Transport der Koppelpferde, welche in den Vorjahren beim Güterverkehr verrechnet worden sind, ihren Grund.

Bei der Hannoverschen Staatsbahn haben sich die Einnahmen im Personenverkehr gegenüber dem Jahre 1877|78 in Folge der im Sommer 1878 in Hannover stattgehabten Provinzial-gewerbeausstellung etwas gehoben, bleiben jedoch trotzdessen hinter denen des Jahres 1876 nicht unerheblich zurück.

Die Einnahmesteigerung bei der Frankfurt-Bebraer Bahn gegenüber dem Jahre 1876 um 650 430 M. (18,6 pCt.) hat darin ihren Grund, dass im Jahre 1876 die Resultate aus dem Betrieb der Halle-Casseler Bahn nur für das letzte Halbjahr zur Vereinnahmung bei der Frankfurt-Bebraer Bahn gelangt sind.

Bei der Nassauischen Bahn hat der Personenverkehr seit dem Jahre 1875 in Folge der Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse die früheren Ergebnisse nicht mehr erreicht; im letzten Jahre ist derselbe ausserdem durch die Betriebseröffnung der Bahn Höchst-Eschhofen, durch welche zwischen den mittleren und oberen Bahnstationen und den Taunusbahnstationen eine erheblich kürzere Verbindung geschaffen ist, in nachtheiliger Weise beeinflusst. Es hat deshalb auch eine Abnahme der Einnahmen aus dem Personenverkehr gegen 1876 um 166 650 M (5,8 pCt.), gegen 1877|78 um 102 439 M. (3,6 pCt.) stattgefunden.

Bei der Main-Weserbahn fand ebenfalls ein Rückgang in den Einnahmen aus dem Personenverkehr gegen beide Vorjahre statt und zwar

gegen 1876 um 212 185 M. (7,4 pCt.)
„ 1877|78 „ 58 127 „ (2,2 „)

Diese Verminderung wurde vorzugsweise durch eine Verschiebung aus der zweiten und dritten in die vierte Wagenclasse, sowie durch weitere Verkehrsablenkungen herbeigeführt.

Die gesammten Einnahmen im Personenverkehre belaufen sich im Jahre 1876 auf 43 456 951 M., d. i. 27,5 pCt. der Gesammteinnahmen und 9 761 M. pro Kilom. Betriebslänge;

1877|78 auf 42 051 007 M., d. i. 26,4 pCt. der Gesammteinnahmen und 8 844 M. pro Kilom. Betriebslänge;

1878|79 auf 43 812 600 M., d. i. 28,1 pCt. der Gesammteinnahmen und 8 397 M. pro Kilom. Betriebslänge.

Im Durchschnitt sind pro Kilom. Bahnlänge Personenkilometer zurückgelegt worden:

262 371 in 1876, gegen 243 281 in 1877|78, gegen 227 109 in 1878|79.

Ueber diesen Durchschnitt erhoben sich im Jahre 1878|79 hauptsächlich die Main-Weserbahn mit 359 810 Personenkilometer, demnächst die Hannoversche mit 278 386 Personenkilometer und die Nassauische Eisenbahn mit 276 502 Personenkilometer, während am weitesten hinter demselben die Westfälische Bahn mit 114 712 Personenkilometer, demnächst die Saarbrücker mit 190 840 Personenkilometer und die Ostbahn mit 195 606 Personenkilometer zurückblieben.

Jeder Reisende hat durchschnittlich 37,7 km in 1876, 37,0 km in 1877|78, 37,2 km in 1878|79 durchfahren.

Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenverkehr betrug:

	1876	1877|78	1878|79
pro Kilom. Bahnlänge . .	9 761,00 M.	8 844,00 M.	8 397,00 M.
für jede beförderte Person	1,31 „	1,27 „	1,27 „
pro Person und Kilom. . .	3,47 Pf.	3,42 Pf.	3,42 Pf.
pro Achskilom. der Personenwagen	15,8 „	15,8 „	15,2 „

Am höchsten stellt sich 1878|79 die Einnahme pro Kilom. bei der Main-Weserbahn mit 13 291 M., sodann bei der Hannoverschen mit 11 059 M. und Nassauischen Bahn mit 10 224 M. Während die Niederschlesisch-Märkische und Frankfurt-Bebraer Bahn sich vom Durchschnitt wenig entfernen, bleiben die Ostbahn mit 7 544 M., die Saarbrücker mit 7 110 M. und vor Allem die Westfälische Eisenbahn mit 3 793 M. erheblich hinter demselben zurück.

Die Einnahmen pro Person und Kilom. und pro Achskilometer weisen bei den einzelnen Bahnen erhebliche Verschiedenheiten nicht auf.

3. Frequenz und Einnahmen im Güterverkehr. Das auch im laufenden Jahr noch andauernde Darniederliegen des Handels, sowie wichtiger Industriezweige, namentlich der Berg- und Hüttenindustrie, konnte auch auf den Eisenbahnverkehr nicht ohne Einfluss bleiben. Zwar betrug das beförderte Gesammtquantum an Eil- und Frachtgut (mit Ausschluss des Dienst- und Bauguts etc.):

21 506 797 t im Jahre 1876,
22 348 775 „ „ „ 1877|78,
23 006 219 „ „ „ 1878|79,
mithin gegen 1877|78 657 444 t (2,9 pCt.)
„ „ 1876 1 499 422 t (6,9 „)

mehr, jedoch erhöhten sich die Einnahmen keineswegs in gleichem Verhältniss.

An dieser Verkehrssteigerung sind alle Bahnen mit Ausnahme der Ostbahn, deren Transportquantum sich von 2 404 834 t im Jahre 1877|78 auf 2 352 667 t im laufenden Jahre vermindert hat, betheiligt und zwar vorzugsweise die Westfälische Bahn, deren Transportquantum von 1 986 948 t im Jahre 1877|78 auf 2 374 644 t im Jahre 1878|79 gestiegen ist.

In den einzelnen Güterclassen wurden befördert:

Güterclassen	1876		1877|78		1878|79	
	t	pCt.	t	pCt.	t	pCt.
Eilgut.	119 550	0,5	110 921	0,5	114 451	0,5
Stückgut.	1 992 676	9,3	1 809 131	8,1	1 594 812	6,9
Frachtgut in Wagenladungen zu 5 t u. darüber	6 447 021	30,0	4 515 640	20,2	2 362 208	10,3
Desgl. in Wagenladungen zu 10 t	12 947 550	60,2	15 913 083	71,2	18 934 748	82,3

Nicht in demselben Masse, wie die Transportmasse, hat sich die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer gegen die Vorjahre vermehrt.

Es betrug:	1876	1877/78	1878/79
Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilom. .	2 056 486 149	2 069 384 995	2 116 486 427
Die Zahl der pro Kilom. zurückgel. Tonnenkil.	459 474	432 520	402 731
Die Zahl der von jeder T. durchgefahren. Kilom.	95,6	92,6	92,0

Die Anzahl der im laufenden Jahre zurückgelegten Tonnenkilometer übersteigt somit die des Jahres 1877/78 um 47 101 432 (2,3 pCt.), die des Jahres 1876 um 60 000 278 (2,9 pCt.).

Auf die einzelnen Güterclassen entfallen Tonnenkilometer:

Güterclassen	1876 tkm	1876 pCt.	1877/78 tkm	1877/78 pCt.	1878/79 tkm	1878/79 pCt.
auf Eilgut	13563735	0,6	11995810	0,6	12580833	0,5
„ Stückgut	217618636	10,6	187324996	9,0	160373735	7,6
„ Frachtg. in Wagenlad. zu 5 t u. darüber	778647332	37,9	531852470	25,7	286076055	13,5
bei Frachtg. in Wagenladungen zu 10 t . . .	1046656446	50,9	1338211719	64,7	1657455804	78,4

Eine wesentliche Verminderung der Transportmenge trat bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ein, bei welcher die zurückgelegten Tonnenkilometer

von 710 649 124 im Jahre 1876
und von 681 396 200 „ „ 1877/78
bis auf 629 597 325 im laufenden Jahre

sich verminderten; ebenso haben sich bei der Ostbahn trotz der vergrösserten Betriebslänge die Tonnenkilometer von 396 042 608 im Jahre 1877/78 auf 383 084 893 im laufenden Jahre vermindert.

Wenn gleichwohl diesen Ausfällen gegenüber die Transportmenge sämmtlicher Bahnen noch eine Steigerung erfahren hat, so liegt der Grund in den Mehrtransporten, welche vorzugsweise die Westfälische und die Frankfurt-Bebraer Bahn aufzuweisen haben.

Bei ersterer erhöhte sich die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer im laufenden Jahre von 169 794 677 im Jahre 1876 und 146 899 591 im Jahre 1877/78 auf 210 420 251, bei letzterer von 105 693 726 im Jahre 1876 und 159 803 511 im Jahre 1877/78 auf 189 744 247.

Die Verminderung der in den obigen Zusammenstellungen in der Rubrik „Stückgut" aufgeführten Transportmenge ist grossentheils auf die Ausdehnung der neuen Wagenladungsclassen, auf das bisherige Normalgut und die besonders hervortretende Vermehrung der in der Rubrik „Frachtgut in Wagenladungen à 10 Tonnen" verzeichneten Quantitäten auf die Ausdehnung der besonderen Tarifclassen für volle geschlossene Wagenladungen (von mindestens 10 t) auf alle Transportartikel zurückzuführen.

Es kommt diese Verschiebung der Transportmassen im Jahre 1878/79 mehr noch als im Jahre 1877/78 zum Ausdruck, weil die Localtarife der Staatsbahnen erst am 11. Juli 1877, die Verbandstarife dagegen erst später nach und nach zur Einführung gelangten. Da übrigens die einzelnen Güterclassen ihrem Inhalt nach sich in den zur Vergleichung gestellten Jahrgängen nicht vollständig decken, so kann die Vergleichung der in den einzelnen Classen beförderten Transportmengen ein zuverlässiges Bild der eingetretenen Veränderungen nicht geben.

Ebenso wie die Zahl der pro Kilometer Bahnlänge zurückgelegten Tonnenkilometer hat sich auch die Zahl der von jeder Tonne durchfahrenen Kilometer den beiden Vorjahren gegenüber zum Theil recht erheblich vermindert. Die grösste Anzahl Tonnenkilometer sind pro Kilometer Bahnlänge bei der Niederschlesisch-Märkischen und bei der Saarbrücker Bahn — 686 696 bezw. 595 025 — befördert, obwohl gerade bei diesen beiden Bahnen gegenüber den Vorjahren ein beträchtlicher Rückgang eingetreten ist. Wesentlich hinter dem Durchschnitt des letzten Jahres — 402 731 Tonnenkilometer bleiben nur die Nassauische und die Ostbahn mit 267 996 bezw. 216 016 tkm zurück, während die andern Bahnen sich nicht erheblich von demselben entfernen.

Die Anzahl der von jeder Tonne durchfahrenen Kilometer wird wesentlich durch den Umfang des Verwaltungsbezirks beeinflusst, ist mithin zum Vergleich zwischen den einzelnen Bahnen nicht geeignet.

Was den Viehverkehr anbelangt, so ist im Jahre 1878/79 sowohl die Transportmasse als auch die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Es betrug:

	1876	1877/78	1878/78
die transportirte Tonnenzahl . .	294 652	335 355	329 675
„ Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer	46 785 531	54 413 238	48 431 408

Es fand mithin in der Transportmenge eine Vermehrung gegen 1876 um 13,2 pCt., gegen 1877/78 eine Verminderung um 1,7 pCt. statt, während die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer sich gegen 1876 um 3,5 pCt. erhöhte, gegen 1877/78 um 11,0 pCt. verminderte.

Eine erheblichere Steigerung des Transportquantums ist nur bei der Niederschlesisch-Märkischen und der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn und zwar bei ersterer vorzugsweise in Folge der nach Einführung des Vollbetriebes auf der Nordbahn eingetretenen Entwickelung des Viehverkehrs auf derselben, eingetreten. Bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn sind im Jahre 1878/79 53 704 t gegenüber 44 125 im Jahre 1877/78 und 36 866 im Jahre 1876 befördert und 6 968 621 tkm gegenüber 6 343 328 und 5 680 792 in den Vorjahren zurückgelegt worden, so dass mithin die Transportmengen eine Vermehrung um 21,7 pCt. gegen 1877/78 und um 45,7 pCt. gegen 1876, die im Viehtransport zurückgelegten Tonnenkilometer eine solche um 9,9 pCt. gegen 1877/78 und um 22,8 pCt. gegen 1876 erfahren haben.

Bei der Frankfurt-Bebraer Bahn haben sich die beförderten Tonnen von 36 497 im Jahre 1877/78 auf 39 060 im Jahre 1878/79, also um 7 pCt. und die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer in demselben Zeitraum von 3 369 835 auf 4 148 123, also um 23,1 pCt. erhöht. Bei allen übrigen Bahnen mit Ausnahme der Nassauischen, welche eine geringe Steigerung in der Anzahl der beförderten Tonnenkilometer aufweist, sind die Viehtransporte zum Theil wesentlich zurückgegangen. Am erheblichsten ist dieses bei der Ostbahn und der Main-Weserbahn der Fall; bei ersterer haben sich im laufenden Jahre gegenüber dem Vorjahre die Anzahl der beförderten Tonnen von 120 650 auf 112 277, also um 6,9 pCt., und die Anzahl der beförderten Tonnenkilometer von 32 977 832 auf 27 317 007, also um 17,2 pCt., bei letzterer von 12 033 auf 9 139, also um 24,1 pCt., bezw. von 1 317 633 auf 794 829, also um 39,7 pCt. ermässigt.

Verhältnissmässig am erheblichsten ist der Viehverkehr auf der Ostbahn; bei derselben betrug im Jahre 1878/79 die Anzahl der beförderten Tonnen 4,6 pCt. und die Anzahl der beförderten Tonnenkilometer sogar 6,6 pCt. der im gesammten Güterverkehr beförderten Tonnen, bezw. Tonnenkilometer, während alle übrigen Bahnen hinter dem Durchschnitt, der 1,4 pCt. bezw. 2,2 pCt. beträgt, abgesehen von der Hannoverschen Bahn, deren beförderte Tonnenzahl den Durchschnitt erreicht, zum Theil ganz beträchtlich zurückbleiben.

Am erheblichsten ist dieses bei der Nassauischen Bahn und der Saarbrücker Bahn der Fall, deren Viehtransporte nur 0,4 pCt., bezw. 0,5 pCt. der im Ganzen beförderten Tonnen und Tonnenkilometer ausmachen.

Der Viehverkehr der Ostbahn betrug bei Zugrundelegung der beförderten Tonnen im Jahre 1876 36,1 pCt., im Jahre 1877/78 36,0 pCt. und im Jahre 1878/9 34,1 pCt., bei Zugrundelegung der beförderten Tonnenkilometer dagegen 1876 = 63,3 pCt., 1877/78 = 60,6 pCt. und 1878/79 = 56,4 pCt. der auf sämmtlichen Staatsbahnstrecken beförderten Tonnen, bezw. Tonnenkilometer.

Die Ursache des verminderten Viehverkehrs liegt, abgesehen von der zeitweiligen Grenzsperre aus Anlass der Viehseuche, vorzugsweise in der in den Provinzen Brandenburg und Ostpreussen zeitweise aufgetretenen Rinderpest.

Was die Einnahmen aus dem Gesammtgüterverkehr anbelangt, so haben sich dieselben im Allgemeinen, trotz der Steigerung der Transportmasse niedriger gestaltet, als in den Vorjahren. Es betrug:

im Jahre	Die Einnahme aus dem Güterverkehr							
	im Localverkehr M.	pro Ctr.	im Durchgangsverkehr M.	pro Ctr.	in Summa M.	in Procent der Einnahme	pro Achskilometer der Güterwagen Pf.	pro Kilometer der Bahnlänge M.
1876	32 099 682	30,6	72 791 967	69,4	104 891 649	66,3	9,0	23 436
1877/78	32 275 079	30,4	74 001 383	69,6	106 276 462	66,8	8,7	22 212
1878/79	28 687 616	28,4	72 293 141	71,6	100 970 757	64,8	8,6	19 213

Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr hat sich mithin im Jahre 1878/79

um 5 305 705 M. (5,0 pCt.) gegen 1877/78
„ 3 920 892 „ (3,7 „) „ 1876

vermindert.

Der Localverkehr ist:

um 3 587 463 M. (11,1 pCt.) gegen 1877/78
und „ 3 412 066 „ (10,6 „) „ 1876

zurückgeblieben, während der directe und Durchgangsverkehr einen Rückgang

gegen 1877/78 um 1 718 232 M. (2,3 pCt.)
„ 1876 „ 508 826 „ (0,7 „)

aufweist.

Mindereinnahmen im Localverkehr sind gegen 1877/78 bei sämmtlichen Bahnen, mit Ausnahme der Saarbrücker Bahn, welche eine Mehreinnahme von 54 132 M. (3,5 pCt.) erzielte, eingetreten. Den bedeutendsten procentualen Rückgang hatte die Frankfurt-Bebraer Bahn, nämlich um 433 744 M. (25,6 pCt.), demnächst die Hannoversche um 979 229 M. (17,4 pCt.), die Nassauische um 158 116 M. (15,9 pCt.), die Main-Weserbahn um 113 776 M. (14,5 pCt.), die Niederschlesisch-Märkische um 693 328 M. (9,7 pCt.),

die Ostbahn um 1 242 013 M. (9,2 pCt.) und die Westfälische Bahn um 21 389 M. (2,1 pCt.).

Im directen und Durchgangsverkehr hat gegen 1877/78 die Westfälische Bahn eine beträchtliche Zunahme und zwar um 1 016 458 M. (17,6 pCt.) erfahren, desgleichen in geringem Masse die Frankfurt-Bebraer Bahn um 340 622 M. (4,2 pCt.) und die Nassauische Bahn, während bei den übrigen Bahnen Mindererträge stattfanden, welche bei

der Ostbahn	1 359 200 M.	(11,8 pCt.)
„ Niederschlesisch-Märkischen	999 555 „	(4,8 „)
„ Hannoverschen	543 787 „	(3,3 „)
„ Saarbrücker	143 645 „	(2,8 „)
„ Main-Weserbahn	45 203 „	(1,39 „)

erreichten.

An der Verminderung der Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr gegen 1877/78 sind sämmtliche Bahnen betheiligt, mit Ausnahme der Westfälischen, bei welcher sich in Folge der bereits oben erwähnten bedeutenden Entwickelung des Transitverkehrs über die neu eröffneten Strecken die Einnahmen um 994 979 M. (14,6 pCt.) erhöhten.

Die Mindereinnahmen betrugen:

bei der Ostbahn	2 601 213 M.	(10,4 pCt.)
„ „ Hannoverschen	1 522 416 „	(6,8 „)
„ „ Niederschles.-Märkischen	1 692 883 „	(6,0 „)
„ „ Nassauischen	142 558 „	(4,5 „)
„ „ Main-Weserbahn	158 979 „	(3,6 „)
„ „ Saarbrücker	89 513 „	(1,3 „)
„ „ Frankfurt-Bebraer	93 122 „	(0,9 „)

Es kommt in diesen Ziffern — abgesehen von der ungünstigen allgemeinen Geschäftslage — die bei Durchführung der Tarifreform ins Auge gefasste thunlichste Beseitigung des 20procentigen Tarifzuschlags vom Jahre 1874 zum Ausdruck.

Gegen 1876 hat nur die Frankfurt-Bebraer Bahn in Folge des Hinzutritts der Halle-Casseler Bahn eine Mehreinnahme von 3 655 449 M. (59,8 pCt.) aufzuweisen, während sämmtliche übrigen Bahnen in ihrer Einnahme aus dem Güterverkehr zurückgeblieben sind und zwar:

die Main-Weser Bahn um	975 372 M.	(18,8 pCt.)
„ Hannoversche „ „	1 980 768 „	(8,7 „)
„ Niederschlesisch-Märkische „ „	2 242 275 „	(7,8 „)
„ Nassauische „ „	241 565 „	(7,4 „)
„ Ost- „ „	1 660 358 „	(6,9 „)
„ Saarbrücker „ „	377 183 „	(5,4 „)
„ Westfälische „ „	98 820 „	(1,3 „)

Was die Einnahme aus dem Güterverkehr pro Kilometer Bahnlänge anbelangt, so ist dieselbe im laufenden Jahre bei der Niederschlesisch-Märkischen und der Saarbrücker Bahn mit 28 846 M. bezw. 28 331 M. am erheblichsten. Ueber dem Durchschnitt — 19 213 M. — bleiben ferner noch die Hannoversche Bahn mit 23 760 M., die Main-Weserbahn mit 21 153 M. und die Frankfurt-Bebraer Bahn mit 19 635 M., während die Westfälische Bahn mit 15 710 M., die Ostbahn mit 12 626 M. und vor Allem die Nassauische Bahn mit 11 349 M. hinter demselben zurückbleiben. Die Einnahmen aus dem Viehverkehr sind den Transportmassen entsprechend, gegen 1877/78 um 214 440 M. = 4,1 pCt. zurückgegangen — von 5 226 639 M. auf 5 012 199 M. — während gegen die Einnahmen des Jahres 1876 — von 4 381 113 M. — eine Erhöhung derselben um 631 086 M. = 14,4 pCt. — eingetreten ist.

Während Mehrerträge gegen 1877/78 nur bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn — 97 568 M. = 16,0 pCt. —, bei der Frankfurt-Bebraer Bahn — 65 129 M. = 13,2 pCt. — und bei der Nassauischen Bahn zu verzeichnen waren, sind die Einnahmen der Saarbrücker Bahn von 80 090 M. auf 63 095 M. — um 21,2 pCt. —, der Main-Weserbahn von 165 777 M. auf 136 998 M. — um 17,4 pCt., der Ostbahn von 2 443 552 M. auf 2 187 819 M. — um 10,5 pCt., der Westfälischen von 253 315 M. auf 235 231 M. — um 7,1 pCt. — und der Hannoverschen Bahn von 1 133 735 M. auf 1 074 082 M. — um 5,2 pCt. zurückgegangen.

Günstiger stellt sich das Ergebniss von 1878/79 beim Vergleich mit 1876, indem sich alsdann nur bei der Westfälischen, der Saarbrücker und der Main-Weserbahn Mindererträge von 146 941 M. = 38,4 pCt, 28 353 M. = 31,0 pCt. bezw. 7 287 M. = 5,1 pCt. ergeben, während eine Steigerung der Einnahmen bei der Frankfurt-Bebraer Bahn um 406 836 M. = 265,1 pCt., bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn um 198 154 M. = 39,0 pCt., bei der Hannoverschen Bahn um 155 226 M. = 17,0 pCt. und in geringerem Umfange auch bei der Ostbahn und der Nassauischen Bahn stattfand. (Fortsetzung folgt.)

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 15. December. (Die Parlamentswoche. Verlängerung der Etatsperioden. Ministerielle Erlasse. Rheinische Eisenbahn. Berlin-Görlitz. Nordhausen-Erfurt. Rhein-Nahebahn. Metz-Rastatt. Main-Weser Bahn. Emden-Jever. Freren-Landesgrenze. Ausnahmetarife für Oberschlesische Steinkohlen. Verspätungen im October.)

Die vorige Parlamentswoche gehörte dem Eisenbahnwesen. Das Preussische Abgeordnetenhaus hat die Verstaatlichungsvorlage im Sinne der Regierung erledigt und das Herrenhaus wird dieses Votum, wenn diese Zeilen der Oeffentlichkeit übergeben werden, mit wenigen dissentirenden Stimmen ratificirt haben. Als besonders charakteristisch ist bei der parlamentarischen Erledigung der Verstaatlichungsvorlage hervorzuheben, dass die dritte Lesung des Regierungsantrages betreffend den Ankauf verschiedener Privatbahnen durch den Staat zuerst erfolgt ist und erst nach Schluss derselben die weitere Discussion über die von der Eisenbahncommission des Hauses beantragten sogenannten Garantieresolutionen stattfand. Diese Reihenfolge ist bezeichnend für den Geist, in welchem die Sache im Landtage aufgefasst worden ist. Die Mehrzahl des Abgeordnetenhauses war entschlossen, unter allen Umständen dem beantragten Ankaufe der Bahnen zuzustimmen und betrachtete die Garantieclauseln als eine äusserliche Zuthat, deren eventueller Fortfall die Sache selbst nicht tangiren würde. Es ist somit ein gültiger Beschluss über die Regierungsvorlage herbeigeführt, bevor auch nur die Discussion über die von der Commission vorgeschlagenen Garantien zu Ende gebracht worden und die Entscheidung über diese Garantien ist damit für das Gesetz selbst bedeutungslos geworden. Wenn das Abgeordnetenhaus einem solchen Arrangement seiner Arbeiten sich zustimmig erklären konnte, so liegt darin das stillschweigende Zugeständniss, dass in der That auf diese Garantien recht wenig ankommt, dass ihre Einführung nichts nützt und ihr Fortfall nichts schadet. Was die sogenannten finanziellen Garantien anbetrifft, so reduciren sich dieselben bekanntlich auf die Schaffung eines Reservefonds, der im Maximum die Summe von etwa 13 Millionen Mark erreichen kann und auf eine Bestimmung, derzufolge ein nach Füllung dieses Reservefonds und nach Verzinsung der in den Eisenbahnen angelegten Capitalien etwa noch verbleibender reiner Ueberschuss zur Hälfte zu Amortisationszwecken verwendet werden soll, während die andere Hälfte zur Deckung anderweitiger Bedürfnisse des Staates verfügbar bliebe. Der Reservefonds soll zum Ausgleich grösserer Schwankungen zwischen den Erträgnissen günstiger und ungünstiger Jahre dienen, etwa wie gewisse Banken sich Specialreservefonds angelegt haben, um auch in schlechten Zeiten das Sinken ihrer Dividende unter einen gewissen Punkt verhindern zu können. Der hier vorgeschlagene Staatseisenbahnreservefonds ist aber gänzlich ausser Stande, eine solche Function zu erfüllen; einmal wegen seiner ungenügenden Höhe von nur 1 pCt. des in den Eisenbahnen investirten Capitals, was auf die vier jetzt anzukaufenden Bahnen angewendet, die obige Summe von etwa 13 Millionen Mark ausmachen würde. Mit 1 pCt. des Capitals könnte man vielleicht für ein einziges Jahr die Einwirkung ungünstiger Verhältnisse, Verkehrsstockung, Steigerung der Materialpreise und Löhne u. s. w. pariren, das wäre aber auch Alles. Mit den finanziellen Garantien ist es also nichts. Aber auch mit den sogenannten volkswirthschaftlichen Garantien sieht es nicht besser aus. Da die Eisenbahnräthe nur in der Lage sein werden, unmassgebliche Meinungen auszusprechen und unverbindliche Vorschläge zu machen, während die Entscheidung aller dieser Fragen bei dem Eisenbahnministerium verbleibt, so dass eine Aenderung des bestehenden Zustandes kaum stattfindet. Und zwar wird dies umsoweniger der Fall sein, als voraussichtlich die Interessen innerhalb dieser Körperschaft sehr häufig mit einander in Collision gerathen, der Handel z. B. ganz andere Ideen über Differentialtarife und Ausnahmetarife haben wird, als die Industrie und die Landwirthschaft, und diese Interessenwidersprüche ganz von selbst dahin führen müssen, dass die Ausschlag gebende Entscheidung den Vertretern der Regierung verbleibt. Doch diese Fragen sind an anderer Stelle dieses Blattes schon eingehend abgehandelt worden. (Eine chronologische Darlegung der letzten Parlamentswoche und ihrer viertägigen Eisenbahndebatte bringen wir an anderer Stelle. Die Red.)

Dem Bundesrathe liegt jetzt der Antrag der Ausschüsse für Verfassung und Rechnungswesen über die Ausdehnung der Etatsperioden auf zwei Jahre und der Legislaturperioden auf vier Jahre vor. Die Berufung des Bundesraths und des Reichstags soll nach dem Entwurf mindestens alle zwei Jahre, die des ersteren kann, wie dies bisher der Fall ist, ohne jene des letzteren erfolgen. Beigegebene eingehende Motive betonen namentlich den Missstand des Zusammenarbeitens der Landtage mit dem Reichstag und die Benachtheiligungen, welche aus der Inanspruchnahme solcher Abgeordneten entstehen, welche beiden Körperschaften angehören, während auch die Geschäfte der Regierungen darunter

litten. Die Reichsregierung glaubt durch die Vorlage allen diesen Missständen abhelfen zu können, zumal es den Einzelstaaten, welche jetzt schon längere als einjährige Etatsperioden haben, leicht werden müsste, eine Uebereinstimmung mit dem nunmehr im Reiche zu schaffenden Zustande herzustellen. — Wenn übrigens — was nicht unwahrscheinlich ist — das Centrum, die Fortschrittspartei, die Socialdemokraten etc. etc. gegen die Vorlage stimmen, so ist die Annahme derselben im Reichstage mindestens sehr zweifelhaft.

Nachdem durch frühere handelsministerielle Erlasse die Anordnung ergangen war, dass die Werkstätten und Anlagen der Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen nicht der gewerbepolizeilichen Controle unterstehen und auch von einer förmlichen Revision durch die Fabrikeninspectoren befreit sein sollen, hat der Herr Arbeitsminister in einem kürzlich an die Königlichen Eisenbahndirectionen gerichteten Rescript den Vorständen solcher Werkstätten die Verpflichtung auferlegt, unter Beachtung aller sonstigen Bestimmungen der Gewerbeordnung (namentlich auch der bezüglich der Arbeitsbücher und Arbeitskarten) alljährlich im Laufe des Monats December eine dem gewerbepolizeilichen Formulare entsprechende Nachweisung aufzustellen und solche dem zuständigen Fabrikeninspector — jetzt Gewerberath genannt — einzureichen.

Ein Erlass des Herrn Arbeitsministers vom 28. v. M. macht es den Königlichen Eisenbahndirectionen zur Pflicht, bei Erwerbung ländlicher Grundstücke mittelst Expropriation wegen der Ablösung der Rentenpflicht derselben der betreffenden Rentenbank und der Königlichen Regierung Anzeige zu machen unter gleichzeitiger Benachrichtigung davon, ob Zahlung oder Hinterlegung der Entschädigungsgelder stattfinden wird. Der Erlass bezweckt den Nachtheilen vorzubeugen, welche für die Staatscasse daraus entstehen können, dass die Rentenpflichtigkeit der Grundstücke nicht immer im Grundbuche vermerkt ist und deshalb bei der Auszahlung der Entschädigungsgelder häufig übersehen wird.

Die „N. A. Ztg." enthält den Vertragsentwurf wegen Erwerbs der Rheinischen Eisenbahn durch den Staat. Derselbe enthält einige Aenderungen des früheren Entwurfs. Die den Actionären zu zahlende Rente wird auf 6½ pCt. erhöht. Es erhalten bei dem „spätestens zum 1. April 1884" erfolgenden Umtausche der Actien in 4proc. Consols acht Actien (6 000 M.) Staatsschuldverschreibungen im Nennwerthe von 9 750 M., also eine der erhöhten Rente entsprechende Summe und wie im ersten Vertrage eine Prämie von 30 M. (½ pCt.). Im Fall der Liquidation wird an die Liquidatoren ein Kaufpreis von 30 Mill. Mark (statt bisher 25 Mill.) für Call-Trier und 250 Mill. (im letzten Entwurfe 225 Mill.) für sämmtliche übrige Strecken bezahlt. Das Actien-Kapital B. beträgt 37½ Mill. Mark. Die „N. A. Ztg." bemerkt zu dem Vertrags-Entwurf: „Der Entwurf enthält, wie wir nach unseren Informationen mit Bestimmtheit mittheilen können, das äusserste Mass der staatsseitigen Zugeständnisse und es wird die Staatsregierung jedes erschwerende Amendement als Ablehnung betrachten".

Für die Stammactien Lit. B. bleiben die bisherigen Zahlungstermine bestehen, falls der Umtausch derselben nicht erfolgt. Der durch Beschluss der Generalversammlung vom 17. Juni cr. begründete Fonds Wilhelm- und Augusta-Stiftung von 100 000 M. soll dem Zwecke entsprechend dauernd erhalten werden. Ferner wird bestimmt, dass die zeitigen Mitglieder der Direction gegen Aufgabe ihrer statutmässigen Rechte und Competenzen für 1880 bis 1885 einschliesslich ⅙ pCt. pro Jahr und Person der auf die vollgezahlten Actien zur Vertheilung gelangenden Rente von 6½ pCt. erhalten. Eine Neuwahl von Mitgliedern der Direction und deren Stellvertretern findet nicht mehr statt.

Nach den Schätzungen unterrichteter Persönlichkeiten wird die Vertretung der Actionäre, welche in Hamburg organisirt ist, in der Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahn die erforderliche Majorität haben und etwa ⅞ aller Stimmen repräsentiren.

Der „St.-A." veröffentlicht die vom 3. d. M. datirende Kaiserl. Ermächtigung, dass spätestens bis zum 15. December d. J. die von der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft nach Privilegium von 1868 emittirten Prioritätsobligationen im Betrage von 3 750 000 M., soweit dieselben noch nicht amortisirt sind, zum Zweck der Herabsetzung des Zinsfusses auf 4½ pCt. gekündigt werden. Die Ermässigung des Zinsfusses ist auf den Obligationen zu vermerken.

Der „St.-A." enthält ein vom 12. v. Mts. datirtes Privileg für die Nordhausen-Erfurter Bahn zur Ausgabe von 2 000 000 M. 4½ pCt. Obligationen zur Einlösung der 5 pCt. Anleihe von 1871 in ursprünglicher Höhe von 1 200 000 M., zum Ersatz der unbegebenen 5 pCt. Anleihe von 1877 in Höhe von 600 000 M., und zur Vervollständigung der Bahnanlagen.

Man liest in der Frankfurter „Börsen- und Handelszeitung", deren Redacteur dem Gesellschaftsausschuss der Rhein-Nahebahn angehört, was folgt: „Die in den letzten Tagen an unserer Börse eingetretene starke Steigerung dieser Actien ist rein speculativer Natur. Man kauft dieselben in der Annahme, dass auch hier in der Kürze die Verstaatlichung erfolgt. Wie wir aus authentischer Quelle mittheilen können, dürfte zwar der Ankauf dieser in militärischer Beziehung äusserst wichtigen Bahn in der Intention der Regierung liegen, bis jetzt haben aber noch keine dahin abzielenden Verhandlungen stattgefunden, und kann vielleicht noch das nächste Jahr darüber hingehen, bevor dieselben in Fluss kommen. Es scheint uns daher sehr verfrüht, die Möglichkeit der Verstaatlichung schon jetzt zum Ausgangspunkte einer steigenden Bewegung machen zu wollen. Wie wir weiter mittheilen können, erfordert nach dem Etat die Bilanz der Rhein-Nahebahn, selbst wenn circa weitere 80 000 M. Mindereinnahmen unterstellt werden, nur den vorjährigen Staatszuschuss, wozu noch 90 000 M. für die jetzt stattgefundene Prioritätenamortisation kommen würden."

Von der für Elsass-Lothringen aufzunehmenden 4½ proc. Anleihe, welche als Gesetzentwurf dem Bundesrath bereits vorgelegt ist, wird eine Summe von 10 Millionen Mark für Eisenbahnzwecke verwandt werden. Es soll eine neue Verbindung von Metz nach dem Rhein ausgeführt werden; dies würde die Linie Metz-Rastatt sein. Die Strecke von Mörchingen (Morhange) bis Saaralben ist schon im Bau begriffen; sie schliesst sich an die Linie Metz-Remilly-Mörchingen an. Von Saaralben erfolgt die Weiterführung durch das Eichel- und Moderthal über Ingweiler nach Hagenau. Für die schon in Angriff genommene Strecke von Buchsweiler nach Hagenau ist vom Landesausschuss eine erste Rate von 250 000 M. bewilligt; auch ist vom letzten Landesausschuss die Weiterführung der Linie Buchsweiler-Hagenau nach Röschwoog bereits erörtert worden; dieselbe würde an die grosse directe Route Strassburg-Lauterburg-Mainz anschliessen. Bei Beinheim, oberhalb Selz, würde alsdann die Linie nach Rastatt abzweigen im Anschluss an eine von Badischer Seite bis an den Rhein zu führende Bahn. Der Rhein würde auf einer festen Brücke zu überschreiten sein.

Die erste Hessische Kammer hat den Verkauf des Hessischen Antheils an der Main-Weserbahn an die Preussische Regierung mit 20 gegen 4 Stimmen genehmigt. (Der Ausschuss der zweiten Kammer hatte den Verkauf widerrathen, die zweite Kammer selbst tritt erst im Januar zusammen.)

Im neuesten „Oldenb. Gesetzbl." und im „R.-Anz." erschien der zwischen Oldenburg und Preussen abgeschlossene Staatsvertrag wegen Anlage einer Bahn von Emden über Norden und Wittmund nach Jever. Nach demselben baut Oldenburg in der Zeit, in welcher Preussen mit der Ausführung der Anlage auf seinem Gebiete vorgeht, die Bahnstrecke von der Landesgrenze bis Jever zum Anschluss an die Bahn Jever-Sande. Massgebend sind auf der Route die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen. Die Spurweite soll mit der der Nachbarbahnen übereinstimmen, auch der Bau und das Betriebsmaterial so eingerichtet werden, dass die Transportmittel ungehindert nach allen Seiten übergehen können. Die Bahnstrecke von Jever nach Wittmund wird entweder Preussen oder Oldenburg zum Betrieb und zur Verwaltung überlassen werden, damit man auf der Landesgrenze keinen Bahnhof anzulegen braucht. Beginnt die Preussische Regierung mit der Ausführung des Baues auf ihrem Gebiete nicht innerhalb 4 Jahren, so ist der Vertrag als erloschen zu betrachten.

Den Magistraten zu Lingen, Nordhorn und Freren ist die Genehmigung zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Freren über Lingen und Nordhorn bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Almelo ertheilt worden.

Die Gültigkeit der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen von den Oberschlesischen Kohlenstationen Königshütte, Morgenroth u. s. w. nach den Stationen Danzig, Königsberg, Memel etc., welche zunächst bis zum Frühjahr 1880 in Aussicht genommen war, ist bis zum Frühjahr 1881 ausgedehnt worden. Die Ausnahmetarife treten bei gleichzeitiger Beförderung von 60 000 kg oder 6 Wagenladungen à 200 Ctr. Steinkohlen ein.

Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat October d. J. beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 58 grösseren Eisenbahnen Deutschlands (excl. Bayerns), mit einer Gesammtlänge von 28 200,72 km, an fahrplanmässigen Zügen befördert: 11 803 Courier- und Schnellzüge, 77 412 Personenzüge, 45 389 gemischte und 73 879 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 574 Courier-, Personen- und gemischte, und 38 562 Güter-, Materialien-

und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 660 758 500 Achskm bewegt, von denen 191 594 922 Achskm auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 134 604 fahrplanmässigen Courier-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 777 oder 1,32 pCt., (gegen 0,95 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 1,35 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 876 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, sodass aus im eigenen Betriebe der betreffenden Bahnen liegenden Ursachen 901 Verspätungen oder 0,67 pCt. (gegen 0,61 pCt. im Vormonat) der beförderten Züge entstanden. In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf 57 Bahnen durch im eigenen Betriebe liegende Ursachen 646 Züge, oder 0,50 pCt., mithin 0,17 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 237 Anschlüsse versäumt (gegen 170 in demselben Monat des Vorjahres und 200 im Vormonat).

Die zweite und dritte Lesung des Preussischen Gesetzentwurfs betr. die Eisenbahnverstaatlichungsfrage.

Die Berathung der Eisenbahnvorlage in der Dienstagssitzung des Abgeordnetenhauses, dem ersten Verhandlungstage, kam über den § 1 nicht hinaus, obwohl sich eine materielle Debatte im weiteren Verlauf der Verhandlungen nur noch an den Vertrag wegen des Ankaufes der Linie Hannover-Altenbeken knüpfte. Abgesehen von den principiellen Bedenken gegen das Staatsbahnsystem überhaupt, sprachen gegen dieses Unternehmen insbesondere noch sehr schwerwiegende finanzielle Gründe, die von dem clericalen Abgeordneten Cremer mit grosser Entschiedenheit geltend gemacht wurden. Er wies nach, dass die in Rede stehende Bahn thatsächlich nichts einbringe und dass nur der von der Börse künstlich getriebene Cours der Actien dem Unternehmen einen scheinbaren Werth verleihe. Die Landesvertretung habe umsoweniger Grund, den Erfolg derartiger Manöver zu sanctioniren und 8½ Millionen zu verschenken, als die finanzielle Lage gerade jetzt, wo man aus Sparsamkeit den Beamten jede nicht absolut nothwendige Gehaltserhöhung verweigern müsse, doppelt zur Vorsicht mahne. Der Abgeordnete von Eynern konnte die ungünstige Rentabilität der Bahn nicht bestreiten, versuchte aber durch den Nachweis, dass der geforderte Preis wenigstens weit hinter den rechnungsmässigen Herstellungskosten zurückbleibe, die Annahme des Vertrages zu rechtfertigen, während der Regierungscommissar Geh. Rath Brefeld sich auf die Erklärung beschränkte, der Erwerb der Linie Hannover-Altenbeken sei eine Consequenz des mit der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft vereinbarten Vertrages und eine nothwendige Ergänzung des staatlichen Verwaltungsgebietes, der Staat befinde sich also in einer Zwangslage. Die Regierung glaube hauptsächlich deshalb diese Bahn erwerben zu müssen, weil sie die gesammten umliegenden Bahnen, die Magdeburg-Halberstädter, die Köln-Mindener, die Hannoversche und die Westfälische Bahn in ihrem Besitz vereinige. Die Zwangslage der Regierung in diesem Punkte werde verstärkt durch das Vertragsverhältniss zwischen Magdeburg-Halberstadt und Hannover-Altenbeken. Die Regierung glaube nicht, dass sie rechtlich in der Lage sein würde, den Betrieb der letzteren Bahn zu behalten, sobald sie die erstere eigenthümlich erworben haben würde. Mit der Ablehnung des Erwerbes von Hannover-Altenbeken lade das Haus eine ebenso grosse Verantwortlichkeit auf sich wie mit der Bewilligung. Im ersteren Falle zerstöre man den Plan der Regierung, durch Vereinigung der Bahnen eine rationellere Verwaltung und damit einen grösseren wirthschaftlichen Effect zu erzielen. Erwerbe der Staat Magdeburg-Halberstadt und nicht auch zugleich Hannover-Altenbeken, so trete der Fall ein, dass Hannover-Altenbeken seinen Betrieb allein übernehme und auf dem Wege der Klage den Staat zum Schadenersatz für die von der Magdeburg-Halberstädter Bahn zu leistende Garantie zwingen könne. In diesem Falle könnte es kommen, dass bei eigenem Betrieb der Gesellschaft der Zuschuss, welcher jetzt nur 365 000 M. betrage, vom Staate für die gesammte dritte Serie im Betrage von 1 200 000 M. geleistet werden müsste. Lehne das Haus jetzt die Vorlage ab, dann werde die Regierung später vielleicht diese Vorlage wiederholen müssen und es könne kommen, dass man dann wie jener Römische König für die Sybillinischen Bücher viel mehr als jetzt bezahlen müsse. Die Regierung bemesse den Preis nicht nach der Rentabilität allein, sondern sie bezahle denselben wie eine Commune ein Haus bezahle, welche das Alignement der Strasse störe.

Es wurde denn auch der vorliegende Vertrag, ebenso wie die übrigen mit erheblicher Majorität genehmigt und schliesslich der § 1 im Ganzen mit 226 gegen 155 Stimmen angenommen. Geschlossen stimmten dafür die Conservativen und Freiconservativen, von den Nationalliberalen stimmten 21 dagegen, nämlich die Abgg. Bom, Franke, Gärtner, Gringmuth, Graf Hacke, Hammacher (Lennep), v. Helldorf, v. Hönika, Hollesen, Jacobi, Kieschke, Maage, Dr. Meyer (Breslau), Oncken, Platen, Rickert, Sello, Struve, Dr. Thilenius, Vollerthun, Weissermel. Dafür stimmten noch von den keiner Fraction angehörigen Abgeordneten die Herren: von Bockum-Dolffs, Falk, die drei Minister Bitter, v. Kameke, v. Puttkamer. Gegen die Vorlage stimmten das gesammte Centrum bis auf die beiden Abgeordneten Graf v. Schmissing-Kerssenbrock (Beckum) und Freiherr v. Wenge-Wulffen, sowie der Welfische Hospitant v. Meltzing, ferner geschlossen die Fortschrittspartei und die Polen, sowie von den „Wilden" die Abgeordneten Berger, Petri, Schmidt (Stettin). Die Abgeordneten Hobrecht (der frühere Finanzminister) und v. Bennigsen nahmen an der Abstimmung nicht Theil.

Aus den Verhandlungen des ersten Berathungstages ist noch hervorzuheben, dass das Reichseisenbahnproject dadurch berührt wurde, dass der Abg. Cremer die Reichseisenbahnclausel in den Verträgen kritisirte und die Conservativen vor einem Schritte warnte, welcher die Existenz der Einzelstaaten gefährden und zur Republik führen könne. Herr von Rauchhaupt verbat sich die Belehrungen über Conservatismus sehr entschieden; minder klar und entschieden äusserte sich derselbe über das Reichseisenbahnproject. Dagegen lag in der bündigen Erklärung des Abg. von Minnigerode die Abweisung des Projectes zu Gunsten der Sicherung der einzelnen Bundesstaaten. Aus der interessanten Discussion, an der sich auch der Abg. Windthorst betheiligte, resultirte, dass die Clausel, betreffend den Verkauf der Bahnen an das Reich, eine actuelle Bedeutung nicht habe und eventuell die Zustimmung des Landtages zum Verkauf erforderlich sei.

Das Interesse der am zweiten Berathungstage fortgesetzten Debatte über das Eisenbahnankaufsgesetz concentrirte sich auf den § 4 des Entwurfs, durch welchen der Finanzminister ermächtigt wird, die bisher begebenen Anleihen der vier Gesellschaften, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung, bezw. zum Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufzubringen. Diese Bestimmung, welche dem Herrn Minister allerdings eine sehr weitgehende Vollmacht verleiht und deshalb Bedenken erregte, wurde von den Abgg. Richter, Reichensperger (Olpe), Röckerath und Windthorst unter Hinweis auf die Beeinträchtigung des verfassungsmässigen Geldbewilligungsrechtes der Volksvertretung, auf die zu besorgende Schädigung der Prioritätenbesitzer, auf die Gefährdung des Hypothekarcredits u. s. w., lebhaft bekämpft, während die conservativen Abgg. von Wedell-Malchow und von Rauchhaupt die Ungefährlichkeit der verlangten Vollmacht darzulegen suchten. Der Finanzminister Bitter erklärte, dass es sich im vorliegenden Falle um die Ertheilung eines Vertrauensvotums für ihn handle. Die Frage der Verantwortlichkeit für die grosse Convertirungsoperation habe einer ernsten und sorgfältigen Erwägung unterlegen und ihm persönlich wäre es sehr erwünscht, wenn er bei der Durchführung der Operation in der Zustimmung des Hauses eine Deckung fände, aber das Interesse des Landes erheische es unbedingt, dass die Staatsregierung bei ihren Massnahmen an die Zustimmung des Hauses nicht gebunden sei. Die streitige Bestimmung wurde im Namensaufruf mit 227 gegen 167 Stimmen angenommen. Im Uebrigen führte die zweite Lesung nur zu unerheblichen Debatten. Bemerkenswerth war die Erklärung des Abg. v. Wedell-Malchow, dass die Zurückweisung des Reichseisenbahnprojectes durch seine Parteigenossen von Rauchhaupt und von Minnigerode nicht im Namen der Gesammtheit der conservativen Partei geschehen sei, sowie das Zugeständniss des Herrn Arbeitsministers, dass die Reichseisenbahnidee bei den ausserpreussischen Regierungen bisher noch keinen Anklang gefunden habe.

Die Garantievorschläge zu dem Gesetzentwurfe, betreffend den Erwerb der Privatbahnen, wurden am dritten Berathungstage bis zu demjenigen Theil, welcher die Bestimmungen über die „Eisenbahnräthe" enthält, erledigt. In der Generaldiscussion, welche sich an Lit. a. der Commissionsanträge knüpfte, bekämpfte zunächst der Abg. Reichensperger (Olpe) die Vorlage mit grosser Entschiedenheit. Der ultramontane Redner führte aus, dass die Garantien theils nur Selbstverständliches, theils Unerhebliches enthielten und die Bezeichnung von „Garantien" somit nicht verdienten, dass der Erweiterung der Machtbefugnisse der Regierung eine Stärkung der Rechte der Volksvertretung nicht gegenüberstehe u. s. w. Ihm antwortete der freiconservative Abg. von Zedlitz, welcher es als ein glückliches Omen bezeichnete, dass sich diejenigen Parteien, die das Socialistengesetz zu Stande gebracht, wiederum zur Majorität zusammengefunden hätten, — eine Betrachtung, welche in hohem Grade den Unwillen des Centrums erregte und später eine sehr pikirte Replik des Abg. Windthorst hervorrief. Der Abg. Richter erblickt in den Resolutionen nicht nur keine Verbesserung, sondern geradezu eine Verschlechterung des status quo. Seine Angriffe richteten sich vornehmlich gegen den projectirten Reservefonds. Nicht mit Unrecht konnte der Abg. Miquel entgegenhalten, er habe in den Ausführungen Richter's die positiven Gegenvorschläge vermisst. Andererseits seien die Vorschläge der Commission ausserordentlich vorsichtig gefasst und böten jedenfalls die Grundlage für eine solide Verwaltung der Staatsbahnen, sowie ein Correctiv für die Gefahren, welche aus der Vergrösserung des Staatsbahn-

besitzes erwachsen könnten. Der Abg. Röckerath beurtheilte die Anträge etwas günstiger, als sein Fractionsgenosse Reichensperger. Die Mitwirkung des Landtages bei der Festsetzung der Tarife sei dasjenige Moment, auf das er das Hauptgewicht lege. Der Herr Arbeitsminister bemerkte dem gegenüber, dass die Zuziehung des Landtages bei der Regelung der Tarife einen Eingriff in die Functionen des Reiches involviren würde und versicherte, dass eine generelle Erhöhung der Tarife nicht zu besorgen sei. Er bat, den Vorschlägen der Commission im Interesse der Entwickelung des Eisenbahnwesens, im Interesse des Staatshaushaltsetats und des Landes überall zuzustimmen. Lit. A. (die sogenannten finanziellen Garantien enthaltend) wurden darauf mit der von den vorhergegangenen Abstimmungen bekannten Majorität angenommen und desgleichen Lit. B I (die Vorlegung der Uebersichten über die Normaltransportgebühren betreffend) unter Ablehnung des Antrages Röckerath (Zustimmung des Landtages zu procentualen Tariferhöhungen) unverändert genehmigt.

Auf die Tagesordnung der folgenden Sitzung wurde darauf die Erledigung der dritten Lesung der Verstaatlichungsvorlage selbst gesetzt, um erst hinterher die Garantien weiter zu berathen. Es war dies an dem Tage, an welchem die Generalversammlung der Potsdamer Bahn den Uebergang in die Hände des Staates genehmigt hatte.

Bei Gelegenheit dieser dritten Berathung der Eisenbahnvorlage sprach Abg. Schmidt (Stettin) seine Verwunderung darüber aus, dass bisher gar keine Mittheilung darüber gemacht worden sei, wie die neuen Verwaltungsbehörden nach Uebergang der Privatbahnen an den Staat organisirt werden sollen. Der Herr Minister habe zwar erklärt, er wolle selbstständige Provinzialeisenbahnbehörden einrichten, man wisse aber nicht, wo dies geschehen solle und mit welchen Competenzen. In der Commission sei nur eine Stadt genannt worden, in welcher eine solche Eisenbahnprovinzialbehörde errichtet werden soll. Für diejenigen Städte, welche ihre Direction verlieren sollen, sei es nicht gleichgültig, wo die neuen Provinzialbehörden hinkommen, er stelle daher die Frage, wo und mit welchen Competenzen die neuen Provinzialbehörden organisirt werden sollen.

Der Herr Minister erwiderte: „Schon in der vorjährigen Session habe ich die Ueberzeugung kund gegeben, dass für eine leistungsfähigere und eine öconomischere Eisenbahnverwaltung es Bedürfniss sei, die Bezirke der einzelnen Directionsbehörden entsprechend zu vergrössern, um mich des damaligen Ausdrucks auch jetzt zu bedienen, den Luxus zu vieler Directionen für die Zukunft zu ersparen. Die Erörterungen darüber, an welchen Punkten in Zukunft die Sitze der einzelnen Directionen zu etabliren sein möchten, sind noch nicht vollständig abgeschlossen; sie sind zum Theil abhängig von der Annahme des gegenwärtig vorliegenden Gesetzes. Sollte in beiden Häusern des Landtages die Gesetzesvorlage zur Annahme gelangen und die Allerhöchste Sanction finden, so wird es nothwendig werden, dem Hause noch einen Nachtragsetat vorzulegen, welcher auf die neuerworbenen Unternehmungen Bezug hat. Bei dieser Gelegenheit wird eine volle Auskunft darüber gegeben werden können, wie die Regierung sich die Organisation in Zukunft denkt und wohin sie die Sitze der betreffenden Behörden und in welcher Weise sie sie zu verlegen für zweckmässig erachtet. Ich glaube, dass es vorzeitig wäre, wenn ich mich jetzt darüber aussprechen wollte, welche Competenzen den einzelnen Directivbehörden beigelegt werden sollen. Nach meiner Auffassung und nach der Auffassung der Königlichen Staatsregierung ist absolut erforderlich, die Provinzialbehörden mit erheblich grösseren Competenzen auszustatten, als dies bisher der Fall gewesen ist, und dass wir nothwendig, um nicht von der Menge der Details erdrückt zu werden, darauf ausgehen müssen, eine grosse Zahl von Dingen, die bisher von der Centralverwaltung bearbeitet worden sind und in den Provinzialbehörden eben so gut oder noch besser erledigt werden können, auf diese zu übertragen. Auf diese Punkte werden wir bei der Vorlage des Nachtragsetats volle Auskunft ertheilen können."

Auf eine Anfrage des Abg. Rickert fügte der Herr Minister noch hinzu: „Der Nachtragsetat wird sich zunächst auf die Verwaltung der neuen Bahnen beziehen; soweit aber die Organisation der bestehenden Staatsbahnen berührt wird, wird der vorzulegende Nachtragsetat natürlich auch auf die alten Bahnen nothwendig sich erstrecken." Demgemäss machte der Herr Minister den Vorschlag, die Plenarberathungen des Etats der Eisenbahnverwaltung bis nach den Festen zu verschieben, damit das Haus in der Lage sei, übersehen zu können, in welchem Verhältniss der Hauptetat zum Nachtragsetat steht, welchen Vorschlag der Präsident des Hauses annahm.

An diesem vierten und letzten Berathungstag führten die Verhandlungen noch zu weiteren interessanten und zum Theil erregten Erörterungen. Die Uebernahme der vier zum Ankauf vorgeschlagenen Privatbahnen ist Thatsache, wie aber verhält es sich mit der weiteren Ausführung der noch schwebenden Verstaatlichungsprojecte, was ist an den darauf bezüglichen Gerüchten wahr, was Vermuthung, und in welchem Tempo gedenkt die Staatsregierung bei der Realisirung ihrer Pläne vorzugehen? Das sind Fragen, die den Geldmarkt und die unmittelbaren Interessentenkreise in Unruhe erhalten und der Speculation ein weites Feld für zweifelhafte Transactionen bieten. Mit vollem Rechte also warfen die Abgeordneten Windthorst und Richter diese Frage auf und dafür, dass der Herr Arbeitsminister die bündigste Auskunft ertheilte, wird man ihm dankbar sein.

Der Herr Minister erwiderte auf die Aeusserung des Abgeordneten Windthorst; nach den beredten Worten des Abg. Miquel hätte er allerdings, wenn auch nicht einen Stillstand, doch ein langsameres Tempo in den Ankaufsverhandlungen erwartet, die für den Geldmarkt eine ausserordentlich wichtige Frage seien: „Ich gestatte mir, hinzuweisen auf die Regierungsvorlage, wo ausdrücklich gesagt ist:

„„Mit der Erwerbung dieser vier Unternehmungen kann jedoch die nächste Aufgabe des Staates für den Zweck der Durchführung des Staatseisenbahnsystems noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden. Um dieselbe zu einem vorläufigen Abschluss zu bringen, empfiehlt es sich, zugleich der Erwerbung des Berlin-Anhalter und des Rheinischen Eisenbahnunternehmens näher zu treten, und den Erwerb des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens zu geeigneter Zeit, sobald sich eine richtigere Werthschätzung desselben bei den Actionären Bahn gebrochen haben wird, im Auge zu behalten.""

„Die Staatsregierung hat also aus ihren Anschauungen kein Hehl gemacht. Bezüglich des Standes der Verhandlungen mit der Anhalter Eisenbahn glaube ich, Ihnen sagen zu können, dass das hohe Haus in dieser Session nicht mehr mit einer Vorlage über deren Erwerbung befasst werden wird. Nach den statutarischen Bestimmungen dieser Bahn ist ein so langer Zeitraum zwischen den einzelnen Generalversammlungen erforderlich, dass selbst, wenn wir über die Bedingungen des Ankaufs einig wären, was noch nicht der Fall ist, beinahe der Spätsommer herankommen müsste, ehe die Angelegenheit Ihrer Beschlussfassung unterbreitet werden könnte.

„Bezüglich des Potsdamer Eisenbahnunternehmens werden wir, wie ich hoffe, die Ehre haben, bald nach Ihrem Wiederzusammentritt nach Neujahr Ihnen eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.

„Was das Rheinische Eisenbahnunternehmen angeht, dessen hier auch gedacht ist in den Motiven, so steht es noch sehr dahin, ob wir Ihnen eine Vorlage werden machen können, weil über die Bedingungen der Ueberlassung, welche wir nur dann als angemessen betrachten können, wenn sie das Staatsinteresse nach allen Rücksichten wahren, eine Einigung noch nicht erzielt ist. Sollten wir mit diesen 3 Unternehmungen in dieser oder der demnächstigen Session Sie befassen, so hält die Staatsregierung vorläufig in der Hauptsache die Durchführung des Staatseisenbahnsystems für gesichert. Die Gerüchte, welche die Speculation geschäftig ausstreut über die Absicht der Regierung, bald dieses, bald jenes Eisenbahnunternehmen erwerben zu wollen, bitte ich eben zu betrachten als Gerüchte, welche nur speculativen Zwecken dienen. Ich kann Ihnen die Versicherung geben, dass es der Staatsregierung bisher fern gelegen hat, sich in Verhandlungen über derartige Erwerbungen einzulassen".

Der Abg. Dr. Miquel bemerkt, er habe nicht im Namen seiner Partei, sondern nur in seinem eigenen den Wunsch geäussert, dass man vorläufig mit den Ankäufen von Bahnen nicht weiter vorgehe, und wünsche auch heute noch, dass man abwarte, wie sich die finanziellen Resultate der erworbenen Bahnen stellten,

Der Staatsminister Maybach entgegnete, die Regierung habe dem Hause mit aller Offenheit gesagt, dass sie in weiteren Unterhandlungen stehe; einen Vorwurf könne man der Regierung deswegen nicht machen. In den Worten des Abg. Miquel bei der ersten Lesung habe er kein absolutes Veto gegen ein weiteres Fortschreiten erblicken können. Wolle man einmal ein System inauguriren, dann müsse es wirksam geschehen; denn wirthschaftliche und finanzielle Vortheile wüchsen mit der Arrondirung. Nur durch einen bestimmten Abschluss könne der Geldmarkt beruhigt werden und dieser Abschluss könne erst in der Erwerbung der drei Bahnen gefunden werden, über welche jetzt noch verhandelt werde.

Der Abg. Richter erklärte, er sei überzeugt, dass wenn der Abg. Miquel auf seinem Standpunkt, den derselbe in der ersten Generaldiscussion vertreten habe, stehen bleibe, sein Einfluss im Hause genügen werde, um weitere Ankäufe zur Ablehnung zu bringen. Was das vom Minister befürwortete Arrondirungssystem anlange, so kaufe man 18 000 000 Braunschweiger Actien mit der Berlin-Potsdamer Bahn, dann habe man den grössten Theil der Braunschweiger Actien; der Rest befinde sich im Besitz der Bergisch-Märkischen Bahn, und wenn man diesen Rest erwerbe, dann sage man, nun schliesse sich die Bergisch-Märkische Bahn naturgemäss an, und diese Bahn speculire schon ganz gehörig darauf. Es sei ja auch der Giftbaum (die Börse) über die Bestrebungen des Ministers sehr erfreut, und die grossen Finanzmächte würden die Verstaatlichung der Bahnen gewiss fleissig befürworten und fördern. Ihm sei glaubwürdig mitge-

theilt, der Erfolg der Verhandlungen mit der Rheinischen Bahn hinge davon ab, dass die Regierung die Dortmund-Enscheder Bahn mitkaufe. Die Discontogesellschaft solle die meisten oder alle Actien derselben besitzen, sie sei wiederum in der Lage durch die in ihrem Besitz befindlichen Rheinischen Actien über den Ankauf dieser Bahnen zu entscheiden und möchte bei der Gelegenheit die alten Ladenhüter Dortmund-Enschede an den Mann bringen. Er spreche dies heute aus, weil er nicht wünsche, dass eine ähnliche Verquickung wie zwischen Magdeburg-Halberstadt und Hannover-Altenbeken sich hier wiederhole.

Der Staatsminister Maybach erwiderte, er wolle auf die persönlichen Angriffe des Vorredners nicht eingehen. Er wolle nur erklären, dass die Absicht, durch den Ankauf der Potsdamer Bahn und der in ihrem Besitz befindlichen 18 000 000 Braunschweiger Actien den Erwerb der Bergisch-Märkischen Bahn vorzubereiten, nicht vorliege; auch der Erwerb der Dortmund-Enscheder Bahn sei nicht beabsichtigt.

Der Abg. Dr. Windthorst bemerkte, die Regierung bleibe bei ihrer Ansicht, auch noch weitere Bahnen zu erwerben, stehen, während der Abg. Miquel dies nicht wünschte. Es wäre aber zu wünschen, dass der Minister eine Definition von „System“ und „Arrondiren“ gäbe. Der Abg. von Wedell glaube erst im Reichseisenbahnsystem alle Vortheile zu erblicken, und er möchte sagen, dass das System erst vollendet sei, wenn alle Europäischen Bahnen in einer Hand vereinigt seien. Der Appetit sei beim Essen gekommen, und man werde nicht eher aufhören, als bis man alle Eisenbahnen im Preussischen Staatsgebiet angekauft habe, er möchte nur wünschen, dass man dies nicht in einem Tempo thue, das alle Geldverhältnisse des Landes auf den Kopf stelle.

Der Abg. Baare führte aus, dass die Industriellen, die Hauptbefrachter der Bahnen, sich im Allgemeinen gegen die Staatsbahnen erklärt hätten, weil diese die Concurrenz beseitigten; auch er habe dagegen opponirt, aber schliesslich sei man zu der Ueberzeugung gekommen, dass eine Besserung im Tarifwesen nur bei Durchführung des Staatsbahnsystems zu erreichen sei. Wenn dieses System aber durchgeführt werden solle, dann sei die Verstaatlichung der Berlin-Potsdamer und Rheinischen Eisenbahn sehr erwünscht, da der Ankauf dieser Bahnen dem Staate keine Gefahr, sondern nur grossen Nutzen bringen würde. Die finanziellen Bedenken seien nicht erheblich, denn die Consols würden kaum auf den Markt kommen und mit den Prioritäten werde die Regierung langsam und vorsichtig operiren. Die allerdings colossale Vermehrung der Staatsschuld habe keine Gefahr, da dieselbe auf rentablen Unternehmungen basire. Ein Englischer Bankier habe ihm gesagt, die Preussischen Consols würden einen Weltmarkt haben, wenn sie nicht in so geringem Betrage vorhanden wären. Es müssten Zinszahlstellen in London und Amsterdam errichtet werden, um die Anlage ausländischer Capitalien in Consols zu ermöglichen. Er müsse den Versuch der Abgg. Richter und Windthorst zurückweisen, durch die Aeusserung des Abg. Miquel die ganze Fraction als gebunden zu erachten; darin täuschten sie sich entschieden.

Der Finanzminister Bitter entgegnete, er sei dem Vorredner dankbar für seine Bemerkungen, aber er denke nicht daran, den ausländischen Markt in England und Holland für die Preussischen Consols aufzusuchen, um dort einen grösseren Markt zu finden. Preussen brauche denselben Gott sei Dank! nicht. Sollte Preussen in diese Lage gedrängt werden, dann würde es in die Reihe derjenigen Staaten zurücktreten, die in ihrem eigenen Lande nicht Kraft genug fänden, ihren Credit aufrecht zu erhalten; er erinnere z. B. an die Türkei. Ausserdem würde der Preussische Staat dann den Schaden bei der Einlösung der Coupons zu tragen haben, da wahrscheinlich hierbei nur die Agenten profitiren würden.

Damit war die dritte Lesung der Verstaatlichungsvorlage beendigt und dieselbe im Sinne der Regierung definitiv angenommen. Darauf erst schritt das Haus zur Berathung des die Eisenbahnräthe betreffenden Theiles der Garantievorschläge. Die Discussion hierüber fiel gegen die voraufgegangenen Verhandlungen merklich ab.

Der Referent Abg. Dr. Hammacher berichtete über Petitionen, die theils den Eisenbahnräthen ein beschliessendes Votum, theils wie die Petition des Aeltesten-Collegiums der Berliner Kaufmannschaft, eine Vertretung der Eisenbahnräthe in den Provinzial-Directionen resp. der Central-Direction und Wahl der Eisenbahnräthe durch die Handelskammern und landwirthschaftlichen Vereine wünschten.

Der Abg. Frhr. von Minnigerode sprach sich dagegen aus, dass der Landtag in dem Landeseisenbahnrath vertreten sein solle, weil dadurch ein politisches Element in diesen Sachverständigenrath komme, und die betreffenden Mitglieder das Haus für die von ihnen einmal eingenommene Stellung gewissermassen engagiren würden. Dieser Eisenbahnrath komme ihm vor wie eine stehende Enquêtecommission, und ihm scheine, dass das Haus gar kein Interesse daran habe, in dieser Commission vertreten zu sein. Zudem scheine ihm die Stellung dieser Commission zum Eisenbahnminister nicht ganz klar und der Landtag müsse sich innerhalb seiner Grenzen und Competenzen halten, niemals dürfe derselbe aber in die Executive eingreifen. Kurz, ihm würde die Zusammensetzung des Eisenbahnraths ohne Mitglieder des Landtages viel besser erscheinen.

Der Abg. Lauenstein vertheidigte einen von ihm gestellten Antrag, wonach die zu Mitgliedern der Bezirkseisenbahnräthe heranzuziehenden Vertreter des Handelsstandes, der Industrie und der Land- und Forstwirthschaft durch Wahl der betreffenden Interessenkreise bestimmt werden sollten. Das sei nöthig, um die Geschäftskreise vor schädlicher bureaukratischer Bevormundung zu schützen. Eine nähere Berührung und ein Aussprechen von Mund zu Mund wirke mehr als vieles rescribiren. Er glaube, entgegen den Aeusserungen des Vorredners, dass durch die Betheiligung des Parlamentes der Landes-Eisenbahnrath in seiner Autorität gestärkt werde, und wünsche nur, dass man in Bezug auf die Wahl der Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe heute keinen präjudiziellen Beschluss fasse. Die Provinzialausschüsse seien jedenfalls wegen ihrer politischen Bedeutung und des Ueberwiegens des ländlichen Elements nicht zur Vornahme der Wahl geeignet, doch die Wahl durch die landwirthschaftlichen Vereine und Handelskammern möglich.

Der Abg. Dr. Löwe (Bochum) bemerkte, der Eisenbahnrath müsse frei von jeder politischen Tendenz sein, und rein sachliche Gesichtspunkte seien nothwendig und müssten massgebend sein bei der Auswahl der Mitglieder des Eisenbahnraths. Dieselben sollten eben nur Sachverständige sein und nichts weiter. Nur durch die Eisenbahnräthe werde die Decentralisation der Verwaltung ermöglicht, und den Provinzialbehörden auch dem Minister gegenüber ein gewisser Halt gegeben. Die Betheiligung des Parlaments am Landeseisenbahnrath halte er nicht für rathsam, weil man dadurch dem Minister einen Theil seiner Verantwortlichkeit nehme. Der Minister müsste das kaufmännische Element unter den Beamten, das die Privatbahnen vor den Staatsbahnen voraus hätten, wie bei der Post sich dadurch verschaffen, dass derselbe Beamten Gelegenheit gebe, von unten auf bis in die höchsten Stellen aufzurücken. Er schlage deshalb dem Hause vor, dem Antrage Lauenstein zuzustimmen, und in zweiter Linie, es sich wohl zu überlegen, ob man Mitglieder des Landtags in den Eisenbahnrath hineinbringen wolle.

Der Abg. von Wedell-Malchow konstatirte, dass die Institution der Bezirksräthe und des Landeisenbahnraths selbst im Hause nicht angefochten worden sei. Er wolle deshalb nur kurz anführen, dass für ihn der Hauptgrund für die Einrichtung solcher Institute der sei, dass er sich der Befürchtung allerdings nicht entschlagen könne, dass nach Durchführung des Staatseisenbahnprinzips in die dann sonst allein noch bestehende Staatseisenbahnverwaltung ein gewisser schematisch-bureaukratischer Zug leicht hineinkommen könnte. Wenn er nun auch zum gegenwärtigen Minister das volle Vertrauen habe, dass derselbe alles thun werde, was an seinem Theil liege, um dies zu verhindern, so reiche seine Macht doch seines Erachtens nicht immer aus, in den unteren Instanzen seine Absichten durchzuführen und ferner seien die Menschen vergänglich und die Institutionen blieben. Er meine also, dass man etwas Gutes und Richtiges thue, wenn man derartige Institute jetzt schon errichte. Nun frage es sich, und darum scheine sich die Meinungsverschiedenheit im Hause nur noch zu drehen, wie seien diese Institutionen am besten und richtigsten zu schaffen? und da bemerke er nun von vornherein, dass er mit seinem Freunde von Minnigerode der Ansicht sei, dass durch die jetzt zu fassende Resolution das Haus sich in keiner Weise für seine Beschlussfassung bei der nächsten Gesetzesvorlage binde. Er fasse die Resolutionen nur so auf, dass sie das Minimum seien, was die Königliche Staatsregierung dem Hause im Gesetze vorzulegen hätte. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, glaube er, dass man leichter über die bestehenden Divergenzpunkte fortkommen könne. Da aber die Discussion einmal angeregt sei, namentlich in Betreff der Zusammensetzung der Bezirksräthe und auch des Landeseisenbahnraths, so wolle er sich doch erlauben, dem Hause noch kurz hierüber seine Ansicht auszusprechen. Man könnte die Bezirkseisenbahnräthe ganz so einrichten, wie sie bisher gewesen seien, aus Vertretern der wirthschaftlichen Vereine und der Handelskammern; unter wirthschaftlichen Vereinen verstehe er sowohl die landwirthschaftlichen, wie die Vereine industrieller Natur, wenn nicht nach der vorgeschlagenen Resolution der Landeseisenbahnrath aus diesen Körperschaften durch Wahl hervorginge. Er fürchte nun, dass, wenn man diesen Vereinen die Wahl in den Landeseisenbahnrath überlasse, gewisse grosse Interessengruppen allein ihre Vertreter hinschicken und die Interessen des kleinen Verkehrs, der weniger Bemittelten, aber doch auch gewerbetreibenden Personen, die die Eisenbahnen gleichfalls benutzen müssten, nicht die gehörige Berücksichtigung finden würden. Das Parlament müsse daher im Landeseisenbahnrath vertreten sein, um in dem Interessenkampfe, der sich dort entwickeln könnte, das Interesse der Gesammtheit wahrzunehmen. Er halte den Lauenstein'schen Antrag für gefährlich, auch schon deshalb, weil derselbe bei der Unbestimmtheit seines Ausdruckes jeder Unterlage entbehre und die Regie-

rung wirklich in grosser Verlegenheit wäre, was dieselbe dem Hause auf Grund eines so unsicheren und nichts Positives enthaltenden Antrages vorlegen solle. Er bitte das Haus daher, es bei den Anträgen der Commission zu belassen.

Der Abg. Rickert erklärte, bisher hätten zwar alle Redner für die Vorlage gesprochen, man dürfe jedoch nicht daraus schliessen, dass im ganzen Hause eine allgemeine einheitliche Ansicht darüber herrsche. Was werde geschehen, wenn die Prüfung der Regierung ergebe, dass die Vorschläge der Commission nicht durchzuführen seien? Man könne die Regierung dann doch nicht zwingen, Vorschläge, die sie nicht billigen könne, dem Hause vorzulegen. Man hätte nur die Grundsätze angeben und sich auf die finanziellen Garantien beschränken sollen. Es liege in den Vorschlägen der Gedanke ausgedrückt, man wolle aller Gefahr auf wirthschaftlichem Gebiete vorbeugen. Man möchte jetzt schon eine Garantie dafür haben, dass die Hoffnung, die im Volke verbreitet sei, nämlich auf das Billigfahren, sich verwirkliche. Nach den Erklärungen des Abg. von Rauchhaupt sollten diese Garantien ein Mittel sein gegen die Begehrlichkeit des Finanzministers. Er denke über den Finanzminister besser. Leider sei der Finanzminister heute nicht mehr so mächtig, wie nach den Instructionen vom Jahre 1824 und wie derselbe es sein müsste. Er möchte den Minister fast bitten, seine angenommene Begehrlichkeit in Zukunft noch zu vergrössern. Ihn wundere es, dass der Finanzminister diese Resolutionen so ruhig annehme, da die Eisenbahnräthe weiter nichts sein würden, als Tarifermässigungsräthe. Für diese wähle man aber nicht die richtigen Elemente. Der Abg. von Wedell-Malchow habe das Haus vor der Gefahr der Interessenvertretung und vor den landwirthschaftlichen Vereinen gewarnt. Mit Ausnahme von elf Vertretern des Landtages und der Minister sei aber das ganze 40 Köpfe zählende Eisenbahnparlament aus solchen Interessenvertretern zusammengesetzt; diese hätten also in allen Fragen die Majorität. Weshalb solle das Haus heute schon über specielle Paragraphen abstimmen? Durch den Landeseisenbahnrath und den Bezirkseisenbahnrath werde man höchstens Institutionen schaffen, durch die der Eisenbahnminister seine Verantwortung decke, und die Behörden und Instanzen, über deren Zunahme ewig geklagt werde, noch vermehren. Auch sei eine Confusion in den Behörden, eine Verwickelung mit dem in Aussicht genommenen Reichseisenbahnrath und Gerichtshof für Eisenbahnwesen sehr wahrscheinlich. Auch den Punkt, wer die Kosten zahle, habe die Commission nicht klar gelegt. Hoffentlich würden dieselben dem Eisenbahnminister aufs Conto gestellt. Er bitte das Haus, die ganze Resolution zu verwerfen, denn sie gebe nach keiner Richtung hin Garantie, sondern schaffe nur complicirte Organe und mache Kosten. Der Minister werde es im eigenen Interesse für richtig halten, dieselbe Instanz in einer beweglicheren und dem augenblicklichen Bedürfniss entsprechenderen Form ins Leben zu rufen, als dieser ganze gesetzliche Apparat es ermögliche.

Der Referent Abg. Dr. Hammacher trat nach Schluss der Debatte für die Commissionsvorschläge ein; wenn man die Eisenbahnräthe einmal wolle, dann müsse man sie auch gesetzlich fixiren. Nicht blos Tarifherabsetzungen sollten dieselben herbeiführen, sondern sie sollten die Beiräthe der Eisenbahnverwaltungen in allen Angelegenheiten sein und würden vorzugsweise dazu beitragen, die einseitigen Anschauungen der Transportinteressenten aus der Welt zu schaffen. Wenn man, wie der Abg. Rickert, die Eisenbahnen zuerst als Finanzquellen betrachte und erst in zweiter Linie als wirthschaftliche Factoren, so sei es begreiflich, wenn man es nicht verstehe, dass die Eisenbahnräthe gegen die Begehrlichkeit des Finanzministers ankämpfen sollten; man müsse eben die wirthschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen in den Vordergrund stellen.

Persönlich bemerkte der Abg. Rickert, dass es ihm nicht einfalle, die Bahnen vorzugsweise als Finanzquellen zu betrachten; das sei ein Irrthum des Referenten.

Darauf wurde zunächst der Antrag Lauenstein abgelehnt. Die No. 3 der Litt. B. II. (betreffend die Hauptfrage: Deputirung von Landtagsmitgliedern zum Landeseisenbahnrath, über welche Frage selbst in der Majorität des Hauses eine tiefgreifende Meinungsverschiedenheit herrschte) wurde durch Auszählung mit 185 gegen 183 Stimmen angenommen und demnächst die ganze Litt. B. Die Anträge der Commission blieben im Uebrigen unverändert.

⊙ **Württemberg.** Bietigheim-Backnang-Murrhardt-Gaildorf-Hessenthal. Die Reichsregierung legte aus militärischen Rücksichten grossen Werth auf eine Einmündung der Murrthalbahn in den Bahnhof Bietigheim mit durchlaufendem Geleise nach Mühlacker. Württemberg ging auf diese Wünsche der Reichsregierung ein. Gegenüber einer gegen Grossingersheim ausbiegenden Linie, bei welcher Bietigheim Kopfstation geworden wäre, wurde daher der Linie über den Gestütshof der Vorzug gegeben. Die nächste Folge dieses Beschlusses war eine Erweiterung des Bietigheimer Bahnhofes, wie sie mit Ausnahme des Stuttgarter Centralbahnhofes kein anderer Bahnhof des Landes erfahren hat. Mit Unterführung der Bietigheim-Asperger Hauptlinie wendet sich daher alsbald die neue Linie nach Osten, um in einer Steigung von 1:100 an den Fuss des Gestütshofes zu gelangen. Nach einem nahezu 4 km langen Einschnitt, dessen Material zur Anlage des Militärbahnhofes von Ludwigsburg Verwendung fand, gelangt man 6,28 km vom Ausgangspunkte entfernt zur ersten Station Beihingen, 250 m über dem Meeresspiegel. Die gleichen Geschiebe, welche die Linie von Bietigheim ab durchschnitten hat, werden auch beim Verlassen des Beihinger Bahnhofes durchfahren. Dann durch fruchtbaren Lehm und verwitterten Muschelkalk hinab zum ersten Kunstbau der Linie, der Neckarbrücke. Die 6 Pfeiler sind, was Vorsetzquader und Deckquader betrifft, aus Buntsandsteinquadern von Welsberg bei Calw aufgeführt, während die Kernquadern und das Gemäuer der Ortspfeiler aus den Keuperbrüchen von Oberstenfeld bezogen wurden. Die 5 Oeffnungen haben je 68 m Weite, wonach die Gesammtlänge der Brücke 340 m beträgt. Die Eisenconstruction ist von Gebrüder Benkieser in Pforzheim. Die Aufstellung der Brücke wurde vom November 1877 bis Juli 1878 vollzogen. Für den Bahnhof Marbach (723 m über dem Meeresspiegel), 4,66 km von Beihingen entfernt, wurde der Platz im Norden der Stadt gewählt mit einem Blick über die alte Schwabenstadt. Zum Unterschied von der Badischen Grenzstation Marbach an der Schwarzwaldbahn muss dies Marbach jetzt Marbach am Neckar bezeichnet werden. Beides sind Grenzorte. Auf dem Thurme der neuen Station ertönt seit Schiller's hundertjährigem Geburtstag je am 11. November eine Stunde lang die von einem Deutschen Patrioten (H. Achenbach) in Moskau gestiftete Glocke Concordia. Das Ziel der Fremden ist begreiflich das heimliche Schillerhaus mit seinen Buzenscheiben, aus welchem Deutschlands grösster Genius hervorging. — Vom Bahnhof weg folgt wieder ein Einschnitt von 2 km Länge, welcher die wasserreiche Wasserscheide zwischen Neckar und Murr durchschneidet. Die Höhe besteht lediglich nur aus Gebirgsschutt und Verwitterungslehm und verweist abermals auf die alte Zeit der Mammuth- und nordischen Thiere hin, deren Reste hier ausgegraben werden. 5,19 km von Marbach entfernt ist die Station Kirchberg a./M. (216,5 m über dem Meeresspiegel) und 3,79 m von letzterer die Station Burgstall (244 m über dem Meeresspiegel), welche in einer Steigung von 1:160 bis zum Uebergang über den Buchenbach und von 1:111 bis zur Station erreicht wird. Der Name des Ortes, die Reste aus alter Zeit, die bis in die Zeit der Römischen Besitzung zurückgreifen, erinnern auch hier wieder an die längst vergangenen Tage, wo Römische Civilisation erstmals den Deutschen Urwald lichtete und die 8. Legion den Grenzwall gegen Rhätien zog. Von Burgstall führt die Linie in der gleichen Steigung von 1:111 mit Ueberbrückung des Söllbachs, Maubachs und der Münsterklinge nach 4,73 km hinan zum Bahnhof Backnang (278 m über dem Meeresspiegel) und nach Murrhardt (289 m über dem Meeresspiegel). Bis zur Parzelle Hausen fährt man auf der rechten Seite des Murrthals hin und biegt dann ins Fornsbachthal ab. Nirgends schneidet die Bahn bis auf den alten Gebirgskern des unteren Keupers ein, sie bewegt sich vielmehr lediglich nur in dem angelehnten, über das Berggehänge hingeschobenen Keuperschutt. Hier half kein Entwässern und keine Stützmauern; der Kraft, mit welcher ein ganzer Berg nach dem Thale drückt, lässt sich keine andere Kraft entgegenstellen; bald erkannte man die Fruchtlosigkeit dieser Anstrengungen und zog vor, unter Correction der Murr eine Strecke weit die Bahn in die Thalsohle zu verlegen. Besonders grausig anzusehen waren stets die Rutschen zwischen Hausen und Fornsbach, wo vor der Station noch ein tiefer Sumpf zu entfernen war. Die Station Fornsbach, 4,71 km von Murrhardt, liegt bereits 319,5 m über dem Meeresspiegel. Die Fundamente der Lohbachdohle sowohl, als der Fornsbachbrücke sind noch in die Lettenkohle eingelassen. Darüber beginnt der untere Keuper, der bis zum Kocherviaduct auf der Grossaltdorfer Markung anhält. Mit 8 pCt. Steigung führt die Bahn über den Plapphof und Rapphof zur Schanze hinan, über welche seither der Postweg geführt hat und welche jetzt in 860 m langem Tunnel durchstochen ist. Mit 351,5 m ist am östlichen Ende des Tunnels die höchste Haltung der Bahn erreicht. Sie fällt wieder etwas bis zur Station Fichtenberg (Vichberg), 348 m über dem Meeresspiegel. Die Entfernung von Fornsbach beträgt 4,71 km. Von hier an steigt wieder die Bahn in 5 und später in 6 pCt. bis zu dem kleinen Durchstich von Mittelroth, von wo aus es in 8 pCt. Gefäll abwärts geht über einen nicht unbeträchtlichen Damm, der mit dem Tunnelgestein erstellt ist, um dann den Kappelesberg in einem 415 m langen Tunnel zu durchfahren und sofort in einer Entfernung von 4,99 km von Fichtenberg auf dem Bahnhof Gaildorf (347 m über dem Meeresspiegel) Halt zu machen. Eigenthümliches Verhängniss der Württembergischen Tunnels! Die beiden soeben durchfahrenen Tunnels durch die Schanze und den Kappelesberg sind nunmehr der 7. und 8. Tunnel (die 6 anderen sind die Tunnels von Feuerbach, Maulbronn, Weinsberg, Bretzingen, Schwaikheim, Kriegsberg), die an die Formation der unsichern, sich blähenden und bewegenden Gypsregion des unteren Keupers wie durch ein unvermeidliches Schicksal gefesselt erscheinen. Auch dieses Paar Tunnel konnte seinem Schicksal nicht entgehen, denn man traf, wie einst beim Weinsberger Tunnel, auf Gypsmergel, welche beim Anhauen fest und compact erscheinen,

sobald sie aber mit der Feuchtigkeit der Luft und abzuleitenden Quellen in Berührung kommen, anfangen knisternd zu zerspringen und nach allen Richtungen sich zu blähen. Dies auch der Grund, dass zur Zeit die Eröffnung der Fahrt auf der Strecke Murrhardt-Gaildorf noch nicht möglich ist. Indess ist man über der Wasserscheide im Kochergebiet angelangt und schaut von der Station Gaildorf hinab auf die reizend am Kocher gelegene Oberamtsstadt. Die nächste 3,64 km entfernte Haltestelle bildet Oedendorf (322 m über dem Meeresspiegel). Der Kocher ist hier bereits in tiefen Steilwänden in den Muschelkalk eingeengt und wird mittelst eines 57 m breiten Viaductes überschritten. Noch vor Inangriffnahme des Baues zeigten sich an der Berghalde, über welche die Bahn projectirt war, so gefährliche Rutschungen, dass eine Bahnverlegung in der Thalsohle mit einer Correction des Kochers vorgezogen wurde. Nach 3,93 km hat die Bahn in einer Steigung von 10 pCt. die Station Wilhelmsglück (374 m über dem Meeresspiegel) erreicht. Hier wird das Steinsalz aus dem hart unter der Station im Kocher gelegenen Salzwerk mittelst einer projectirten Drahtseilbahn zum Versandt gebracht. Eine kurze Strecke nur geht es von Wilhelmsglück aus in einer Steigung von 10 pCt. hinan, um nach 4,03 km mit $1^1/_2$ pCt. die Lettenkohlestation Hessenthal (371,2 m über dem Meeresspiegel) und mit ihr die Hall-Crailsheimer Linie zu erreichen. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 67,85 km, der Voranschlag des Bauaufwandes war 28 700 000 M., der revidirte Anschlag 25 Millionen Mark. Die Leitung des ganzen Baues hatte Oberbaurath v. Abel. Der Bahnbau wurde ausgeführt von den Bauinspectoren Bock in Ludwigsburg, Krauss in Marbach, Möll in Backnang, Schmoller in Murrhardt, Herrmann in Gaildorf, während den Hochbau die Inspectoren Krauss in Marbach, Naschold in Sulzbach und Sectionsingenieur von Alberti in Gaildorf ausführten. Den Brückenbau leitete der Vorstand des technischen Bureaus in Stuttgart, Inspector Wagner.

Königliche Militär-Eisenbahn.

(Betriebsergebnisse im Jahre 1878.)

Eine Vergleichung der Ergebnisse des Jahres 1878 mit denen des Vorjahres ergiebt folgendes Resultat.

Die Differenzen betrugen:

Personen Anzahl	Tarif und Militärgut t	Einnahmen ℳ	Ausgaben ℳ	Ueberschuss ℳ
— 3 716	— 5 686	— 21 879	— 24 168	+ 4 815
— in pCt. 6,21	— in pCt. 27	— in pCt. 25	— in pCt. 27	+ in pCt. 100

Die Verkehrsresultate des Jahres 1878 waren folgende:

Es wurden befördert: 56 086 Personen (incl. 39 621 Militärpersonen unentgeltlich); 10,68 t Reisegepäck, 8,28 t Eilgüter, 15 368 t (incl. 2 197 t Militärgut frachtfrei) Frachtgüter.

Es hat ferner betragen:

Der absolute Personen- und Güterverkehr: 1 940 862 Personenkilometer, 183 180 Tonnenkm.

Der specifische Personen- und Güterverkehr: 42 656 Personenkilometer nach der ganzen Länge von 45,5 km berechnet; Fracht- und Eilgut 4 025 Tonnenkm (incl. Militärgut 1 215 Tonnenkilometer).

Vereinnahmt sind aus dem Personenverkehr: 6 239 M.; aus dem Güterverkehr 14 269 M.; aus sonstigen Quellen 42 102 M.; zusammen 62 612 M.; pro Kilometer Bahnlänge 1 376 M.

Dagegen sind ausgegeben für die Bahnverwaltung 12 867 M.; Transportverwaltung 29 063 M.; Allgemeine Verwaltung 4 915 M.; zusammen 46 846 M.; pro Kilometer Bahnlänge 1 029 M.

Hiernach haben die Ausgaben in Procenten der Einnahmen betragen 47,82 pCt. Reserve- und Erneuerungsfonds: Bestand ultimo 1878 13 668 M.

Cottbus - Grossenhainer Eisenbahn. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1878.) Das Anlagecapital in Actien beträgt für die 152 km lange Gesammtstrecke Frankfurt a. O.-Cottbus-Grossenhain

in Stammactien	2 000 000 Thlr.	=	6 000 000 ℳ
„ Prioritätsstammactien	3 000 000 „	=	9 000 000 „
			15 000 000 ℳ

Ausserdem ist die Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft zur Aufnahme folgender Prioritätsanleihen ermächtigt:

a) laut Allerhöchsten Privilegiums vom 10. Januar 1871 zur Aufnahme einer 5 pCt. Anleihe Litt. A in Höhe von 225 000 Thlr. = 675 000 ℳ Dieselbe wird vom Jahre 1877 ab mit ½ pCt. = 3 375 ℳ zuzüglich der ersparten Zinsen amortisirt. Von derselben waren bis ult. 1878 emittirt 450 000 ℳ, noch unbegeben blieben 225 000 ℳ

b) laut Allerhöchsten Privilegiums vom 24. December 1876 zur Aufnahme einer zweiten ebenfalls 5 pCt. Anleihe Litt. B. in Höhe von 3 000 000 ℳ, welche vom Jahre 1883 ab mit ½ pCt. zu amortisiren ist. Von dieser Anleihe sind im Jahre 1877 emittirt 1 500 000 ℳ, noch unbegeben befinden sich im Besitz der Gesellschaft 1 500 000 ℳ

Das gesammte der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft concessionirte Anlagecapital beträgt demnach

in Stammactien	6 000 000 ℳ
„ Prioritätsstammactien	9 000 000 „
Summa	15 000 000 ℳ
hierzu die Anleihe Litt. A. . . .	675 000 „
„ „ „ „ B. . . .	3 000 000 „
Summa	18 675 000 ℳ

hiervon sind noch unbegeben:

von der Anleihe Litt. A. 225 000 ℳ, „ „ „ „ B. 1 500 000 „ =	1 725 000 „
so dass bis jetzt auf den Bau der Bahn verwendet worden sind	16 950 000 ℳ

Ergebnisse des Betriebes. Die Betriebseinnahme des Jahres 1878 betrug in Summa 1 832 767 ℳ

Eine Zusammenstellung der Betriebseinnahmen etc. der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn aus den Jahren 1871 bis 1878 ergiebt folgendes Resultat:

Jahr	Betriebslänge	Im Ganzen wurden befördert	Gewicht der transportirten Güter*)	Erträgniss: aus dem Personen- etc. Verkehr	aus dem Güter- etc. Verkehr	aus sonstigen Einnahmen	in Summa
	km	Personen	Tonnen à 1000kg	Mark			
1878	152 Bis ult. Juni**)	444 593	421 549	386 627	1 304 662	141 477	1 832 767
1877	152	446 875	417 559	348 140	1 130 818	110 672	1 589 631
1876	80	279 122	289 137	202 021	647 646	31 132	880 801
1875	80	281 325	308 647	214 951	769 044	17 906	1 001 901
1874	80	287 396	285 243	245 493	704 273	29 065	978 832
1873	80	251 884	274 182	222 689	681 578	34 148	938 415
1872	80	214 736	216 892	195 154	585 046	38 488	818 649
1871	80	152 330	111 107	134 878	352 640	24 345	511 864

Finanzielle Ergebnisse. Nach dem Abschlusse des Rechnungsjahres 1878 beträgt

die Gesammteinnahme	1 845 137 ℳ
die Gesammtausgabe	1 243 681 „
mithin der Ueberschuss	601 456 ℳ

welcher wie folgt verwendet wurde:

zur Verzinsung der Prioritätsobligationen . . .	97 500 ℳ
zur Amortisation der Anleihe Litt. A.	3 375 „
5 pCt. Dividende auf 9 000 000 ℳ Stammprioritätsactien	450 000 „
⅓ pCt. Dividende auf 6 000 000 ℳ Stammactien	20 000 „
2 pCt. Tantième an den Aufsichtsrath von 470 000 ℳ Dividende	9 400 „
⅔ pCt. Tantième an die Direction	3 133 „
Staatseisenbahnsteuer	12 051 „
Vortrag in 1879	5 996 ℳ

Das Gesammtcapital hat sich hiernach durchschnittlich mit 3,13 pCt. verzinst. Die reinen Betriebsausgaben betragen 55,69 pCt., die Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds 11,71 pCt. der Gesammteinnahme.

Der Reservefonds schliesst mit einem Bestande von 61 771 ℳ, der Erneuerungsfonds mit einem solchen von 245 523 ℳ Die den beiden Fonds aus den Betriebseinnahmen des Jahres 1878 zugeführte Dotirung beträgt zusammen 216 412 ℳ

Cottbus-Schwielochsee Eisenbahn. Die noch im Umlauf befindlichen $4^1/_2$ procent. Prioritäts - Obligationen werden seitens der Liquidatoren zum 31. December l. J. gekündigt; die Einlösung erfolgt unter Zahlung des Nominalbetrages vom 2. Januar n. J. ab in Berlin bei Gebrüder Meyer.

Ostpreussische Südbahn in 1878. Der internationale Güterverkehr hat sich auch noch während der ersten Hälfte des Jahres 1878 unter den Wirkungen des Orientalischen Krieges auf derselben erfreulichen Höhe gehalten, wie 1877; dagegen ist für die zweite Hälfte eine nicht unbeträchtliche Abnahme der Russischen Transporte zu constatiren. Nichtsdestoweniger hat dieser Verkehr den hauptsächlichsten Antheil an dem günstigen Jahresabschluss. Der

*) Incl. des Gewichtes des beförderten Gepäcks, Viehes und der Fahrzeuge.

**) Vom 1. Juli 159,5. Erläuternd ist zu bemerken, dass am 31. Dec. 1876 die Strecke Cottbus-Frankfurt a. O. eröffnet wurde und dass der Betrieb der in den Bahnhof Ruhland mündenden, von der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft erbauten secundären Locomotivbahn nach Lauchhammer am 1. Juli 1878 von der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft übernommen wurde.

Lokalverkehr ist im Ganzen constant geblieben. Es wurden befördert 787 336 Personen incl. Militär, 7 910,54 Tonnen Frachtgüter, 12 872 Tonnen Vieh, gegen 754 830 Personen, 1 862 138 Tonnen Frachtgüter und 14 332 Tonnen Vieh im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen belaufen sich auf 6 276 628 M. gegen 6 720 979 M. im Vorjahre, was ein Minus von 444 351 M. ergiebt. Von der Gesammteinnahme entfallen auf den Personenverkehr incl. Nebenerträge 1 003 374 M., auf den Güterverkehr incl. Vieh 5 129 755 M., auf verschiedene Einnahmen 143 398 M. Im Personenverkehr brachte die erste Classe 13 365 M. (+ 1 597) die dritte Classe 438 925 M. (+ 15 094), die vierte Classe 289 444 M. (+ 30 308). Die zweite Classe brachte nur 194 706 M. (+ 1 784). Es erhellt daraus, welchen gar nicht unbedeutenden Factor die niedrigste Personenclasse bildet. Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt 38,7 km. gegen 37,6 im Vorjahre. Die specifische Personenfrequenz, d. h. die Anzahl der auf jeden Kilometer Bahnlänge kommenden Personen-Kilometer beläuft sich auf 125 295 gegen 116 707 im Vorjahre. Jede beförderte Person hat durchschnittlich eingebracht 1 M. 20,5 Pf. gegen 1 M. 19,1 Pf. im Vorjahre. Die Militärtransporte brachten 16 079 M. (+ 2 017). Im Güterverkehr betrug die Mindereinnahme 468 306 M. Jede Tonne des tarifirten Gutes gewährte im Gesammtdurchschnitt eine Frachteinnahme von 6 M. 55,32 Pf. gegen 6 M. 51,90 Pf. pro 1877 und pro Tonne und Kilometer 5,23 Pf. gegen 4,08 Pf. pro 1877. Hauptsächlichste Gegenstände der Beförderung waren Getreide 439 147 Tonnen (— 23 076), Eisen, Stahl und betreffende Waaren 64 919 Tonnen (— 13 502), Steinkohlen 49 441 Tonnen (+ 7 120), Bau- und Nutzhölzer 24 288 Tonnen (— 5 598), Steine, Erden, Cement, Kalk etc. 22 484 Tonnen (— 4 938). Die stärksten Einnahmen im Güterverkehr erzielten: Königsberg 3 542 139 M., Pillau 426 963 M., Prostken 384 603 M. Im Güterverkehr brachte der Binnenverkehr incl. Vieh und Nebenerträge 2 109 558 M. (bei einer Gesammteinnahme von 5 129 855 M.). Die Ausgaben umfassen: Besoldungen 588 469 M., andere persönliche Ausgaben 533 150 M., sachliche Verwaltungskosten 99 413 M., Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen 313 005 M., Kosten des Bahntransportes 596 248 M., sonstige Ausgaben 423 125 M., zusammen Ausgaben 2 553 413 M. Die Einnahmen betragen (inclusive Uebertrag aus 1877 von 65 375 M.) 6 342 003 M. Bleibt Ueberschuss 3 788 589 M. Die Betriebskosten betrugen 40,26 pCt. der Bruttoeinnahme = 2,77 M. pro Nutz-Kilometer. Die Ausgaben vertheilen sich auf allgemeine Verwaltung 369 131 M., Bahnverwaltung 719 420 M., Transportverwaltung 1 464 862 M. Die Einnahmen betrugen pro Kilometer Bahnlänge 26 008,78 M., pro Nutz-Kilometer 6,89 M., die Ausgaben dagegen pro Kilometer Bahnlänge 10 507,88 M., pro Nutz-Kilometer 2,77 M. und fallen von den Betriebsausgaben für den Nutz-Kilometer: auf die allgemeine Verwaltung 40 Pf., auf die Bahnverwaltung 78 Pf., auf die Transportverwaltung 1,59 M. Werden zu den Betriebsausgaben noch die aus dem Erneuerungsfonds mit 425 758 M. geleisteten Ausgaben hinzugerechnet, so ergiebt sich die Gesammtausgabe auf 2 979 152 M., also pro Kilometer Bahnlänge 12 259,89 M., pro Nutz-Kilometer 3,29 M., in Procenten der Bruttoeinnahme 46,97 pCt. Die Vertheilung des Ueberschusses geschah folgendermassen: Zum Reservefonds 49 200 M., zum Erneuerungsfonds 507 239 M., Obligationszinsen 927 387 M., Amortisation derselben 132 600 M., 5 proc. Dividende an die Stammprioritäten 675 000 M., ferner wurden nachbezahlt: Dividendenscheine I. Serie No. 5 pro 1871 restliche 3½ pCt. 450 000 M., Dividendenscheine II. Serie No. 1 pro 1872: 5 pCt. 675 000 M., Dividendenschein II. Serie No. 2 pro 1873: 1 pCt. 237 162 M., für Remuneration und Eisenbahnabgabe Vortrag pro 1879: 237 162 M. Der Reservefonds schloss mit 97 496 M., der Erneuerungsfonds mit 2 340 128 M. ab.

Märkisch-Posener Eisenbahn. Dem Jahresberichte pro 1878 entnehmen wir Folgendes:

1. Personenverkehr in 1878 im Vergleich zu dem in () angegebenen Verkehr von 1877: Befördert wurden 651 220 (676 928) Personen, pro Kilometer (specifische Frequenz) 112 803 (116 042) Personenkilom., Binnenverkehr 531 883 (553 829) Personen, directer Verkehr 104 502 (110 010) Personen, Einnahme 1 002 663 (1 026 381) Mark, davon im Binnenverkehr 649 835 (675 664) M. und im directen Verkehr 318 680 (326 853) M., pro Person 1,53 (1,51) M., pro Person und Kilometer 3,25 (3,24) Pf., Nebenerträge 70 003 (52 536) M.

2. Güterverkehr: Transport excl. Vieh 7 584 957 (506 851) t, davon im Binnenverkehr 100 865 (109 991) t, im directen Verkehr 259 815 (210 349) t und im Durchgangsverkehr 224 276 (186 240) t, Vieh 917 663 (736 647) Stück, insgesammt 37 653 920 (33 395 671) Tonnenkilometer, pro Kilometer 138 484 (122 823) tkm, Stückgut 43 244 (52 153) t, Wagenladungen von mindestens 5 t 44 438 (127 930) t, von 10 t 466 984 (299 192) t.

Einnahmen: 1 884 213 (1 824 084) M., im Binnenverkehr 351 185 (452 555) M., im directen Verkehr 1 181 888 (1 030 494) M., im Durchgangsverkehr 351 139 (341 035) M., Stückgut 370 145 (467 577) M., Wagenladungen von mindestens 5 t 201 178 (624 737) M., von 10 t 1 247 564 (654 797) M., pro Tonne 3,46 (3,75) M., pro Tonne und Kilometer 5,61 (5,92) Pf.

Es waren an den Einnahmen im Güterverkehr besonders folgende Stationen betheiligt: Posen 568 750 (593 483) M., Frankfurt a. O. 357 885 (285 002) M., Guben 122 933 (194 017) M. Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr 2 140 291 (2 022 314) M., Gesammteinnahmen überhaupt 3 400 021 (3 265 232) M.

Betriebsausgaben: Allgemeine Verwaltung 243 459 (182 926) Mark, Bahnverwaltung 436 245 (621 180) M., Transportverwaltung 1 145 578 (932 804) M., insgesammt nach Abzug durchlaufender Posten 1 711 316 (1 676 896) M., in Procenten der Einnahme 50,3 (51,4).

Ueberschuss: 1 679 398 (1 536 006) M. Verwendung: Zinsen und Amortisation 165 000 (165 000) M., zum Reservefonds 46 500 (46 500) M., zum Erneuerungsfonds 297 795 (299 704) M., Tantièmen 14 837 (9 787) M., Reinertrag 1 155 266 (1 015 514) M., Dividende 1 087 500 (978 750) M., Steuer 28 599 (24 959) M., Vortrag auf das folgende Jahr 11 167 (11 306) M., Bestand des Reservefonds am Jahresschlusse 98 664 (121 316) M. und des Erneuerungsfonds 1 075 407 (1 150 523) M.

Der Verkehr der Märkisch-Posener Eisenbahn entwickelt sich langsam, aber stetig.

Tilsit-Insterburg. Nach Ausweis des Jahresberichts betrugen 1878 die Einnahmen 543 145 M., die Ausgaben 341 160 M., der Ueberschuss 201 985 M. Von den Einnahmen kommen A. auf den Personenverkehr 194 903 M. (gegen 193 593 M. in 1877), B. auf den Güterverkehr 271 963 M. (gegen 266 746 M.), C. auf Privatdepeschen 594 M. (gegen 711 M.), D. aus verschiedenen Einnahmen 75 684 M. (81 465 M.). Die Ausgaben betrugen in Procenten der Bruttoeinnahme 1878: 62,81 pCt., 1877: 65,89 pCt. Auch 1878 war die Verwaltung bemüht, mit Sparsamkeit zu wirthschaften, wodurch es gelungen ist, von den im Verhältniss geringfügigen Einnahmen einen Ueberschuss von rot. 201 985 M. zu gewinnen, welcher nicht allein die Vertheilung von 4 pCt. an die St.-Pr.-Actien gestattet, sondern auch nach Abzug rückständiger Ausgaben einen Uebertrag von rot. 14 800 M. auf 1879 ermöglicht. — Die Verkehrsverhältnisse haben 1878 eine weitere Entwickelung nicht gezeigt. Der Transitverkehr blieb hinter den Erwartungen zurück, weil es in Memel noch immer nicht gelungen ist, den überseeischen Verkehr zu beleben. Die Verwaltung hofft jedoch, dass die zur Vollendung kommende Eisenbahn Insterburg-Russische Grenze bei Prostken auch Veranlassung geben wird, dass Memel für den überseeischen Verkehr Russischer Rohproducte mit Pillau in Concurrenz tritt und ausserdem für Russland im Importverkehr überseeische Producte einführt. In den Verhältnissen des Binnenverkehrs, sowie des Verbandverkehrs mit andern Bahnverwaltungen sind bemerkenswerthe Aenderungen nicht zu verzeichnen. Eine erhebliche Steigerung dieser Verkehre ist bei dem geringen Verkehrsgebiete der Bahn und den localen Verhältnissen der Provinz wohl niemals zu erwarten, falls nicht eine Verbindung der Bahn mit Russland und namentlich eine solche via Tauroggen zur Ausführung gebracht wird.

Oberhohnsdorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1878.) Die Betriebsergebnisse des vergangenen Jahres sind als befriedigende zu bezeichnen. Der Verkehr der Oberhohnsdorf-Reinsdorfer Bahn hat 32,732 pCt. des Gesammtverkehrs des Zwickauer Kohlenreviers erreicht, demnach nahezu den dritten Theil hierzu geliefert. Im Vergleich mit den Betriebsresultaten des Jahres 1877, welche 111 422,9 beförderte Wagenladungen und einen Frachtertrag von 431 288 M. 35 Pf. auswiesen, stellt sich für das Jahr 1878 eine Mehrbeförderung von 4 525,5 Wagenladungen (im Ganzen 115 948 Wagenladungen) und eine Mehreinnahme an Fracht von 18 177 M., mithin 4,062 pCt. Vermehrung der Transporte und 4,214 pCt. der Frachteinnahme heraus. Die Durchschnittsfracht pro Wagenladung im Jahre 1878 beläuft sich auf 3 M. 87,642 Pf., sie ist gegen die des Jahres 1877 um 0,569 Pf. gestiegen. Die Gesammteinnahmen betrugen 464 633 M., die Gesammtausgaben 196 832 M., so dass als Reingewinn 267 801 M. verblieben, von welchem 267 300 M. als Dividende (auf jede Actie 150 M.) gewährt wurden.

Sachsen. Secundärbahnen. Dem Landtage ist ein Decret über die Erbauung mehrerer Secundärbahnen zugegangen. Die Regierung ist der Ansicht, dass das gegenwärtig vorhandene Eisenbahnnetz noch nicht als definitiv abgeschlossen anzusehen ist. Selbstverständlich könne es sich nicht mehr um Herstellung von Hauptverkehrslinien handeln, sondern um den Bau und Betrieb möglichst billiger, in der Regel schmalspuriger Secundärbahnen. Man müsse darauf sehen, dass die Betriebskosten gedeckt und das Anlagecapital verzinst werde. Je mehr es gelinge, die Wünsche in Bezug auf Anlage und Betrieb auf das Mass des Nothwendigen zu beschränken, um so eher werde die Füglichkeit gegeben sein, die Wohlthaten der ersehnten Verkehrserleichterungen einer grösseren Anzahl von Gegenden zukommen zu lassen. Die Regierung hat nach wie vor Bedenken gegen Aufstellung eines einheitlichen Plans aller wünschenswerthen Eisenbahnverbindungen. Sie hat nächst dem schon vom 1874er Landtage genehmigten Bau der Linie Schwarzenberg-Johann-Georgenstadt die Herstellung folgender Linien zunächst in Aussicht genommen: Von Wilkau nach Kirchberg und Saupersdorf, von Hainsberg nach Dippoldiswalde und Schmiedeberg, von Döbeln über Mügeln nach Oschatz mit

Flügelbahn Mügeln-Wermsdorf und endlich von Geithain nach Leipzig. Schwarzenberg-Johann-Georgenstadt sollte ursprünglich als Hauptbahn zum Anschluss an die von der Pilsen-Priesener Privatbahn projectirte Linie Carlsbad-Sächsische Landesgrenze ausgeführt werden und waren dafür 7 500 000 ℳ. zur Verfügung gestellt worden. Da bezüglich der Anschlussbahn Oesterreichischerseits nichts geschieht, will die Regierung diese Linie secundär, aber mit normaler Spur ausbauen. Dadurch wird es möglich, nicht nur diese, sondern auch die vier anderen oben aufgezählten Linien für die bereits bewilligten 7 500 000 ℳ. unter Gewährung des Zuschusses von wenig über ein Sechstheil dieser Summen durchzuführen. Die letzteren vier Linien sollen schmalspurig gebaut werden und zwar mit Rücksicht auf Bau- und Betriebskostenersparniss. Die Schwierigkeiten der Güterumladung beim Uebergange der Güter von der normalen auf die schmalspurige Bahn seien nicht so bedeutende und kostspielige als behauptet werde. Die Kosten stellen sich: für Schwarzenberg-Johann-Georgenstadt auf 1 700 000 ℳ., Wilkau-Kirchberg 705 000 ℳ., Hainsberg-Dippoldiswalde-Schmiedeberg 1 525 000 ℳ., Döbeln-Mügeln-Oschatz 2 540 000 ℳ. und Geithain-Lausigk-Leipzig 2 380 000 ℳ. Die Gesammtlänge dieser Bahnen beträgt 140,64 km.

Rn. **Die Dänische Staats- und Silkeborg-Herning Privatbahn.** Dem Geschäftsberichte über das Rechnungsjahr 1878/9 entnehmen wir folgende Angaben:

1. Staatsbahn.

Das 107,7 Meilen grosse Bahnnetz wurde durch die am 7. Januar 1879 zwischen Aalborg und Nörre-Sundby eröffnete 0,3 Meilen lange Brücke auf 108 Meilen gebracht.

Die Verkehrsergebnisse sind infolge der anhaltend ungünstigen Geschäftslage selbst hinter denen des Jahres 1874/5 zurückgeblieben. Befördert wurden:

12 629	Personen in I. Cl.,	die	132 681	Meilen zurücklegten,
268 265	„ „ II. „	„	1 929 336	„ „
2 240 108	„ „ III. „	„	8 295 158	„ „

oder 4,11 Meilen jede Person.

Die Einnahmen stellten sich auf:

67 009	Kronen	25 Oere	für die I. Classe,
645 306	„	52 „	„ „ II. „ und
1 626 321	„	51 „	„ „ III. „
Total 2 338 637	Kronen	28 Oere.	

oder pro Bahnmeile 21 714 Kr. und pro Meile und Person 22,58 Oere.

Für 13 630 Ctr. Reisegepäckübergewicht wurden 34 591 Kr. 14 Oere vereinnahmt. An Eil- und Frachtgut wurden 7 344 363 Ctr. transportirt, welche ein Erträgniss von 2 000 569 Kr. 05 Oere gaben. Die Viehbeförderung, 314 626 Stück oder 948 879 Ctr., brachte 500 163 Kr. 77 Oere zur Casse, die unter den vorgenannten Gütereinnahmen mitenthalten sind. Auf jede Bahnmeile kommen 77 189 Ctr., welche 86 944 058 Centnermeilen ausmachen; jeder Centner ist durchschnittlich 10,46 Meilen befördert worden und hat 24,10 Oere aufgebracht.

Für Beförderung der Brief- und Packetpost gingen ein 187 871 Kr. und aus verkauften Güterfreimarken wurden 28 336 Kr. gelöst.

An ausserordentlichen Einnahmen, Wagenmiethe, Depeschen etc. sind noch 169 859 Kr. 21 Oere und 49 005 Kr. Betriebskostenerstattung für die Bahn Silkeborg-Herning in Rechnung gestellt.

Die Gesammteinnahme beläuft sich somit auf 4 831 612 Kr. 24 Oere, d. i. 43 931 Kr. pro Meile.

Die Betriebsausgaben vertheilen sich folgendermassen:

Hauptverwaltung und allgemeine Kosten .	219 009	Kr.	08	Oere
Betriebsdienst	1 087 523	„	90	„
Bahndienst	1 297 811	„	55	„
Maschinendienst	1 142 300	„	74	„
Fahranstalten über den kleinen Belt und den Lympfjord	134 256	„	47	„
Dampfschifffahrt zwischen Frederikshafen und Gothenburg	100 550	„	80	„
Total	3 999 861	Kr.	28	Oere

d. i. 35 334 Kr. pro Meile.

Die Nettoeinnahme pro Meile stellt sich auf 7 723 Kr., während 1877/8 11 378 Kr., 1876/7 14 402 Kr., 1875/6 13 518 Kr. und 1874/5 sogar 16 101 Kr. erzielt worden sind.

Das rollende Material bestand aus 110 Locomotiven, 4 Salonwagen, 238 Personenwagen mit 9 476 Plätzen, 69 Post- und Gepäckwagen, 1 466 verschiedenen Güterwagen und 26 Schneepflügen.

Die Personenwagen haben 1 034 952 Meilen, die Postwagen 168 817 Meilen und die Güterwagen 1 985 575 Meilen durchlaufen.

Erwähnenswerth ist noch, dass nach Herstellung eines directen Kohlentarifs zwischen Zechen Westfalens und Stationen der Dänischen Staatsbahn die Deutsche Kohle, wenn auch vorerst in geringem Umfange, 122 Doppelwaggon, Eingang gefunden hat, was um so beachtenswerther ist, als damals in England gedrückte Preise herrschten, die noch von niedrigen Schiffsfrachten unterstützt wurden.

Schneeverwehungen sind während des Winters so häufig vorgekommen, dass sowohl die Regelmässigkeit der Züge vielfach darunter zu leiden hatte, wie auch gänzliche, selbst wochenlange Betriebsstörungen auf den nördlichen Linien öfters vorkamen.

2. Silkeborg-Herning Eisenbahngesellschaft (im Betriebe der Dänischen Staatsbahn).

Die Bahnlänge beträgt 5,5 Meilen.

Der Personenverkehr bezifferte sich auf 82 Personen I. Classe, 2 746 in II. Classe und 36 797 in III. Classe, welche 117 791 Meilen zurücklegten, d. i. jede Person 2,97 Meilen. Die Einnahmen hierfür betrugen 128 Kr. 75 Oere I. Classe, 3 638 Kr. 10 Oere II. Classe und 21 516 Kr. 94 Oere III. Classe. Auf die Personenmeile kommen 21,46 Oere, auf jeden Reisenden in I. Classe 1 Kr. 57 Oere, in II. Classe 1,32 Kr. und in III. Classe 0,58 Kr.

Für 98 Ctr. Gepäckübergewicht wurden 118 Kr. 68 Oere verrechnet. An Eil- und Frachtgut wurden 243 618 Ctr. befördert und dafür 24 148 Kr. 95 Oere gehoben. Der Viehverkehr umfasste 3 041 Stück mit 3 305 Kr. 22 Oere Ertrag. Es sind 959 856 Centnermeilen zurückgelegt, so dass auf jeden Centner 3,76 Meilen entfallen.

Die Personenwagen durchliefen 17 957 Meilen und die Güterwagen 18 650 Meilen. Es sind vorhanden 3 Locomotiven, 5 Personen-, 30 Güterwagen und 2 Schneepflüge.

Die Ausgaben belaufen sich auf 76 258 Kr., mithin war ein Zuschuss erforderlich von 27 253 Kr.

Die Vereinigten Schweizerbahnen (Union Suisse) hatten im vergangenen Jahre eine Gesammteinnahme von Frcs. 6 210 050. Hiervon entfielen auf den Personenverkehr Frcs. 3 274 899, auf den Güterverkehr Frcs. 2 784 731, auf Postgelder Frcs. 15 419 und endlich auf indirecte Einnahmen Frcs. 135 002. Die Betriebsausgaben bezifferten sich dagegen auf Frcs. 3 677 926, so dass ein Betriebsüberschuss von Frcs. 2 532 124 verbleibt. Der gesammte Reinertrag stellt sich auf Frcs. 3 036 791. Hiervon fallen auf die Verzinsung des Obligationencapitals, auf Zinsen für temporäre Geldaufnahmen, auf die Rückzahlung von Obligationen älterer Anleihen, sowie auf die Antheile der Bahn an der Verzinsung des Anlagecapitals der von ihr mitbenutzten Bahnhöfe, Stationen und Bahnstrecken der Nordostbahngesellschaft Frcs. 1 908 529, auf Zinsen und Einlagen in den Oberbaufonds Frcs. 375 335, auf Zinsen und Einlagen in den Reservefonds Frcs. 51 528, auf die gewöhnlichen Beiträge an die Kosten der Rhein-, Seez- und Linthcorrection und auf Gebühren für Eintragungen ins Eidgenössische Pfandbuch Frcs. 3 002, auf die Einlösung der 4 pCt. Obligationen erster und zweiter Hypothek Frcs. 200 000, auf Abschreibung von der Betheiligung bei der Wald Rütibahn Frcs. 1 119, auf den Hochwasserschaden im Jahre 1878 Frcs. 45 567 und auf Coursverluste aus verkauften Obligationen Frcs. 80 000, zusammen Frcs. 2 665 080. Es verbleibt somit ein disponibler Ueberschuss von Frcs. 371 711. Hiervon werden Frcs. 10 für die Bezahlung einer Jahresdividende pro 1878 auf jede der sich in Circulation befindenden 34 398 $^{2}/_{5}$ Prioritätsactien oder im Ganzen Frcs. 343 984 verwendet und der verbleibende Rest von Frcs. 27 727 auf neue Rechnung vorgetragen.

Wegepolizeiliches.

Bei dem Bau der Lehrter Eisenbahn ist die im Sp. Gemeindebezirk belegene Stakener Strasse theilweis für den Bahnkörper eingezogen und dafür eine neue Wegestrecke angelegt worden, welche nur 2 Ruthen breit ist, während die frühere Strasse, ein öffentlicher Communicationsweg, eine Breite von 3 Ruthen hatte.

Seitens der Polizeiverwaltung Sp. ist der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft aufgegeben worden, die fragliche Wegestrecke in ihrer ursprünglichen Breite von 3 Ruthen = 11,50 m wieder herzustellen.

Die Polizeiverwaltung begründete die Nothwendigkeit der Anordnung durch die Lage des Weges hart am Schienengeleise der Bahn und die damit für Fuhrwerke verbundene Gefahr. — Bezüglich der Verpflichtung der Eisenbahngesellschaft bezog die Polizeiverwaltung sich auf den Umstand, dass die Verschmälerung des Weges s. Z. ohne Zustimmung, ja ohne Zuziehung der Stadtgemeinde Sp. erfolgt sei.

Die Eisenbahngesellschaft bestritt in formeller Beziehung die Zulässigkeit der Instruction des Streitfalles im Sinne des § 61 der Kreisordnung und in sachlicher Beziehung sowohl das Bedürfniss als die Verpflichtung zur Verbreiterung des Weges. Sollte die Verbreiterung dennoch für nothwendig erachtet werden, so sei dazu nicht die Eisenbahngesellschaft, sondern die Stadtgemeinde Sp. nach § 14 alin. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 verpflichtet.

Nach dem Ergebnisse der vom Kreisausschuss beschlossenen Beweisaufnahme an Ort und Stelle erachtete der Kreisausschuss dessen Zuständigkeit zur Entscheidung des Streits nach den §§ 61 und 135 II der Kreisordnung zweifellos sei, die Verbreiterung des Weges auf 3 Ruthen für nothwendig. Die Verpflichtung zur Ausführung der Verbreiterung legte er aber nicht der Eisenbahngesellschaft, sondern der Stadtgemeinde Sp. auf, indem er ausführte:

Wenn auch die Eisenbahn anerkenne, dass der Weg früher 3 Ruthen breit war, event. sogar ihre Verpflichtung nicht bestreite, die Stadt für die jetzt fehlende dritte Ruthe zu entschädigen, so könne doch das hieran sich etwa knüpfende Rechts-

verhältniss nicht in Betracht kommen bei der Frage, wer der Polizeibehörde gegenüber zu dem im öffentlichen Interesse nothwendig erachteten Wegebau verpflichtet erscheine. Die Polizeibehörde habe principaliter immer die Communaleinheit als solche für die Instandhaltung der innerhalb ihrer Grenzen belegenen öffentlichen Wege verantwortlich zu machen. Wie diese Last innerhalb der Commune zu leisten, sei ein Internum der letzteren, resp. eine Processfrage.

Der qu. Weg gehöre unbestritten zum Gemeindebezirk der Stadt Sp. Nur letztere hätte also von der Polizeiverwaltung in Anspruch genommen werden können und hätte derselben überlassen werden müssen, ob und wie sie die Bahngesellschaft erstattungspflichtig machen wolle.

Personal-Nachrichten.

Oesterreich-Ungarn. Der Verwaltungsrath der Kronprinz Rudolfbahn hat das zwischen ihm und dem bisherigen Generaldirector Regierungsrath Moritz Morawitz bestandene Dienstverhältniss gelöst und die Führung der Geschäfte der Generaldirection dem seitherigen Generaldirectorstellvertreter Ludwig Ritter Nunnenmacher von Röllfeld übertragen.

Miscellen.

Sicherheit des Eisenbahnreisens. Ein Französischer Statistiker hat eine Unfallstatistik von allen Eisenbahnen der Welt aufgestellt, und beweist auf Grund der Ergebnisse dieser Statistik, dass Jemand, welcher sein ganzes Leben ohne Unterbrechung auf der Eisenbahn reisen würde, erst in einem Alter von 960 Jahren seinen Tod durch einen Unfall zu erwarten hätte.

Das Project einer unterirdischen Verbindung zwischen Liverpool und Birkenhead scheint der Verwirklichung entgegen zu gehen. Das Mersey Dock and Harbour Board, welches die Garantie für ein Viertel der auf 10 Millionen Mark veranschlagten Baukosten übernehmen soll, beschäftigte sich in seiner letzten Sitzung mit dieser Angelegenheit.

Erweiterung der London, Chatham and Dover Railway. Nach dem „Builder“ hat diese Eisenbahn am Medway bei Rochester ausgedehnte Ländereien zur Anlage von Docks und Schiffswerften, sowie zur Errichtung von Lagerhäusern angekauft und beabsichtigt, diese Anlagen in directe Verbindung mit ihrer Hauptlinie zu bringen.

Verlängerung der Metropolitan Railway in London. Die St. John's Wood Linie — ein Zweig der Metropolitan — ist nunmehr bis Willesden verlängert und auf dieser Strecke Ende November d. J. dem Betriebe übergeben worden. Die weitere Verlängerung von Willesden bis Harrow ist ebenfalls in der Ausführung begriffen und soll in einigen Monaten eröffnet werden.

Schiffsverkehr der Welt. Das „Repertoire general“ des Bureau Veritas für 1878 — 1880 enthält einige interessante Notizen über den Schiffsverkehr der Welt. Der Tonnengehalt aller Segelschiffe der civilisirten Welt hat von 14218072 auf 14103605 Tonnen abgenommen, und zeigt somit von Neuem die steigende Zunahme der Dampfschiffe gegenüber den Segelschiffen. Der gesammte Tonnengehalt der Segelschiffe Gross-Britanniens beträgt 5584128 Tonnen und somit mehr als ein Drittel aller Segelschiffe der Welt; der gesammte Tonnengehalt aller Dampfschiffe Gross-Britanniens 2555575 Tonnen und somit ungefähr $^3/_5$ von dem 4021869 betragenden Tonnengehalt aller Dampfschiffe der Welt, während die Zahl aller Dampfschiffe 5897 beträgt, von welcher 3542 der Britischen Flagge angehören.

Rechnet man Segel- und Dampfschiffe zusammen, so beträgt der gesammte Tonnengehalt aller Schiffe der civilisirten Welt 18125474 Tonnen, wovon 8139706 oder nicht viel weniger als die Hälfte auf Gross-Britannien kommen.

Deutsche Stahlschienen für Englische Eisenbahnen. Dem Vernehmen nach haben die Unternehmer der Swindon and Marlborough Railway, Watson & Smith, mit der Firma Krupp in Essen einen Vertrag über Lieferung von Stahlschienen für die genannte Eisenbahn zu einem Preise frei Bord in Bristol abgeschlossen, der 15 M. pro Tonne billiger als die Offerten Englischer Werke ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 11. December 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn wird die an der Berliner Nordbahn und zwar 9 km von Oranienburg und 9 km von Hermsdorf entfernt gelegene Haltestelle „Birkenwerder“ am 15. December d. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen im Verkehre mit sämmtlichen Stationen der Berliner Nordbahn eröffnet werden. Bis auf Weiteres werden jedoch Sendungen nach Birkenwerder nur frankirt, von dort nur mit Frachtüberweisung angenommen.

Die geschäftsführende Direction.

2. Verkehrsstörungen.

Nassauische Eisenbahn. Der Gütertraject zwichen Castel-Mainz ist seit dem 11. d. M. bis auf Weiteres unterbrochen. Wiesbaden, den 13. December 1879.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Der seit dem 5. d. M. wiederholt stattgehabte starke Schneefall veranlasste auf diesseitigen Bahnstrecken mehrfache Verzögerungen in der Wagenbeförderung.

3. Auszahlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Der am 31. December 1879 beziehungsweise am 1. Jänner 1880 fällige Zinsen-Coupon unserer sämmtlichen Prioritätsanleihen wird mit **Mark 7,50** eingelöst

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdener Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei dem Herrn S. Bleichröder,
in Frankfurt am Main bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft.

Teplitz, am 16. December 1879. Der Verwaltungsrath. (1576)

4. Tarifwesen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Aufhebung directer Tarife für den Güterverkehr mit dem Deutschen Reiche. Mit 31. December 1879 treten die nachfolgend bezeichneten directen Tarife für den Güterverkehr mit dem Deutschen Reiche ausser Kraft, und zwar:

1. Stettin-Galizisch-Rumänischer Verbandtarif vom 1. September 1873;
2. Schlesisch-Galizisch-Rumänischer Verbandtarif vom 1. März 1874;
3. Norddeutsch-Galizisch-Rumänischer Verbandtarif vom 1. October 1875;
4. Bremen- resp. Hamburg-Galizisch-Rumänischer Verbandtarif vom 1. October 1875;
5. Rheinisch-Norddeutsch-Galizisch-Rumänischer Verbandtarif vom 1. October 1875;
6. Preussisch-Galizisch-Rumänischer Verbandtarif vom 1. December 1875;
7. Westostdeutsch-Galizisch-Rumänischer Verbandtarif vom 1. April 1876;
8. Specialtarif für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen (auch Niederländischen) Getreideverkehr, Tarifheft I bis IV vom 1. October, Tarifheft V vom 1. December 1877;
9. Specialtarif für den Getreideverkehr zwischen Galizien und Rumänien einerseits und Württemberg, Baden, Hessen, der Pfalz und Elsass-Lothringen andererseits vom 1. December 1877;
10. Specialtarif für den Rumänisch-Galizisch-Elsass-Lothringischen Getreideverkehr via Wien-Lindau, Basel resp. Hüningen vom 1. December 1877,

nebst allen dazu gehörigen Ergänzungen und Nachträgen.

In Geltung verbleiben die bestehenden Ausnahmetarife für Steinkohlen- und Coaks-Sendungen von Oberschlesischen Grubenstationen nach Galizien und der Bukowina vom 1. März 1878, jene für Holz aus Galizien und der Bukowina nach Norddeutschland vom 1. Februar resp. 1. August 1879 und der Specialtarif für den Rumänisch-Galizisch-Bayerischen Getreideverkehr vom 15. Juni 1878.

Ob und wann an Stelle der aufgehobenen Tarife neue Tarife in Kraft treten werden, darüber wird seinerzeit besondere Publication erlassen werden. Wien, den 10. December 1879. Der Verwaltungsrath. (1564)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 22. November cr. bringen wir hiermit zur allgemeinen Kenntniss, dass die in dem Nachtrage III zum Ostdeutsch-Rheinischen Verband-Tarife enthaltenen Sätze für den Verkehr mit den Stationen Bottrop, Castrop-Pöppinghausen und Sterkrade der Westfälischen Bahn erst mit einem noch bekannt zu gebenden Termine in Kraft treten. Bromberg, den 10. December 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1569 J)

Norddeutsch-Oesterreichischer und Hamburg-Böhmisch-Mährischer Eisenbahn-Verband. Der Specialtarif für Rohzucker in den für den 31. December cr. gekündigten, resp. zur Aufhebung gelangenden Verbandtarifen vom 1. October 1874 bleibt bis 31. März 1880 in Kraft. Die Verbandverwaltungen. (1568)

Die zur Zeit gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Rohzucker aus Oesterreich nach den Elb-, Weser- und Niederländischen Hafenstationen, bleiben über den 31. December d. J. hinaus bis mit 31. März 1880 in Kraft. Am 1. April 1880 gelangen dagegen neue, zum Theil erhöhte Frachtsätze für Rohzuckertransporte zur Wirksamkeit. Dresden, am 13. December 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen: Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen. (1573)

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 17. Novbr. c. wird veröffentlicht, dass vom 1. Januar 1880 ab für den Güterverkehr zwischen Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Middelburg, Vlissingen und Harlingen einerseits und Oesterreichisch-Ungarischen Stationen andererseits, unter Bezeichnung: „Niederländisch - Oesterreichisch-Ungarischer Verband" neue zum Theil erhöhte Tarife in Kraft treten, welche durch die Verbandsverwaltungen käuflich zu beziehen sind. Dresden, am 12. December 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1572)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. Februar 1880 treten die im obengenannten Verbande bestehenden Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Niederschlesisch-Märkischen Stationen Cöpenick, Briesen, Erkner, Fürstenwalde und Frankfurt a. O. einerseits und den Hannoverschen Stationen Bovenden, Cassel, Ellrich, Herzberg, Niedersachswerfen-Ilfeld, Nörten, Northeim, Osterode, Salzderhelden und Scharzfeld-Lauterberg andererseits ausser Kraft. Namens der Verbandsverwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (1570

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Vom 20. d. M. ab tritt Nachtrag IV. zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen in Kraft, durch welchen directe Frachtsätze für Berlin-Dresdener Bahnhof eingeführt werden. Der Tarifnachtrag ist von den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 M. zu beziehen. Erfurt, den 9. December 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1565)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 15. d. M. ab ist der 6. Nachtrag zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Juni cr., sowie der 1. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Salz etc. vom 20. November cr. erschienen, und können diese Nachträge von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden. Cassel, den 10. December 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1566)

Am 15. December ds. Js. tritt für Getreidesendungen in Ladungen von je 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Berlin (Berlin - Anhaltischer, Berlin - Dresdener und Berlin - Görlitzer Bahnhof) einerseits und den Stationen Bodenbach resp. Tetschen der Sächsischen Staatsbahn andererseits, ein Ausnahmefrachtsatz von 1,13 M. pro 100 kg in Kraft. Dresden, den 11. December 1879. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1558)

Mit dem 1. Februar 1880 werden die im Norddeutschen Kohlentarife vom 1. August 1879 enthaltenen Frachtsätze für Steinkohlensendungen etc. von den an die Köln-Mindener Stationen Herne bezw. Wanne angeschlossenen Zechen Friedrich der Grosse, Mont Cenis, Providence, Hannover II und Pluto II. nach

Braunschweig von 79,00 auf 81,00 M.
Königslutter „ 84,00 „ 86,00 „
Wierthe „ 79,00 „ 81,00 „

und von den Zechen Friedrich der Grosse, Mont Cenis, Providence und Pluto II nach

Helmstedt von 87,00 auf 88,00 M.

erhöht. Braunschweig, den 11. December 1879. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1563)

In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 19. d. M. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die für Sosnowice trans. im **Schlesisch - Rheinischen** Verbande zur Einführung gelangten directen Frachtsätze sich durch Kürzung der für Sosnowice loco pro 100 kg bestehenden Tarifsätze um

0,20 M. für Eilgut,
0,10 „ „ Stückgut u. Güter der Classe A1,
0,06 „ „ Güter der Classe B. u. A2, sowie der Special- und Ausnahme-Tarife ergeben.

Den so ermittelten Sätzen tritt bei Aufgabe als Eilgut die Russische Transportsteuer von 0,01 M. für Stückgut und Classe A1, und von 0,005 M. für Classe B. pro 100 kg hinzu. Münster, den 11. December 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1562)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Am 1. December d. J. tritt der Nachtrag IX zum Tarif für unseren Local-Güterverkehr in Kraft. Derselbe enthält einige Ergänzungen zu den speciellen Tarifvorschriften, sowie anderweite Tarifsätze für den Verkehr auf der Berliner Ringbahn zwischen unserem Berliner Bahnhof einerseits und Stationen der Berliner Ringbahn, sowie den Bahnhöfen der anderen in Berlin mündenden Bahnen andererseits.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei unseren Güter - Expeditionen und bei unserem Tarif - Bureau hier zu haben. Berlin, den 1. December 1879. Das Directorium. (1561)

Zum Tarife vom 1. September 1877 für den Transport Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund ist der IX. Nachtrag, giltig vom 1. Januar k. J. ab, erschienen. Derselbe ist bei unseren betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,05 *M.* zu erlangen. Dresden, am 11. December 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1559)

Am 1. Januar 1880 tritt unter der Bezeichnung **„Hannover-Magdeburg-Oesterreichischer Verbandsverkehr"** ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, roh und roh bearbeitet, im Verkehre zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn, Ferdinands Nordbahn, Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Franz-Josefbahn, Buschtêhrader Bahn, Böhmischen Westbahn, Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn und Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Thüringischen, Berlin-Anhaltischen, Berlin - Potsdam - Magdeburger, Braunschweigischen, Hannoverschen Staats-, Frankfurt-Bebraer und Niederschlesisch-Märkischen Bahn (Linie Berlin-Blankenheim) andererseits in Kraft, welcher bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 1,30 *M.* zu erlangen ist. Dresden, am 9. December 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1560)

5. Submissionen.

Oldenburgische Staatsbahn. Die in halbmonatlichen bezw. monatlichen Raten zu beschaffende Lieferung des im Laufe der Monate Januar bis Juni 1880 incl. erforderlich werdenden Beleuchtungs- und Schmier-Materials, nämlich:

17 200 kg Petroleum,
4 800 „ Rüböl, raff.,
7 600 „ „ roh,

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen werden auf Anforderung mitgetheilt.

Lieferungserbietungen sind bis zum 23. December an die Eisenbahn-Material-Verwaltung einzusenden. Oldenburg, 1879 Decbr. 15. Material-Verwaltung. Wolff. (1575

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von 680 Stück Radreifen aus Flussstahl soll in Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserm Centralbureau Breslau, Berlinerstrasse 76 zu beziehen und Offerten bis zum öffentlichen Submissionstermine Dienstag, den 30. December, ebendaselbst an uns einzureichen. Breslau, December 1879. Direction. (1571)

Berlin - Anhaltische und Oberlausitzer Eisenbahn, Maschinen- und Wagen - Verwaltung, Central - Bureau: SW., Tempelhofer Ufer 27 I. Die im Laufe des Jahres 1880 im Werkstättenbetriebe der Berlin-Anhaltischen und Oberlausitzer Eisenbahn aufkommenden Altmaterialien etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden. Angebote auf Ankauf derselben mit der Aufschrift:

„Offerte auf Abnahme alter Materialien" werden im obengenannten Bureau bis 31. December d. J. entgegengenommen, woselbst auch die Verkaufsbedingungen eingesehen, bezw. gegen Erlag von 50 Pf. in Empfang genommen werden können. Berlin, den 12. December 1879. Der Ober-Maschinen-Meister. (gez.) W. Hennig. (1574)

Privat-Anzeigen.

Alle Correspondenzen für beide Etablissements werden nach Leipzig erbeten.

J. Landauer,

Fabrikation wasserdichter Leinen-Stoffe,

Wagen- & Waggon-Decken

(Planen oder Persennige) in Chemischer, Cautchouk- und Theer-Präparation.

Marquisen; Garten-, Manöver-, Lazareth- und Verbinde-Zelte.

Wasserdichte Anzüge für Schiffer, Bergleute und Arbeiter.

Feuereimer, wasserdichte Pferde-Decken mit und ohne Futter.

L. Peters & Co.,

Mechanische Segeltuch- und Leinen-Weberei.

Fabriken in Zörbig (Prov. Sachsen)

Comptoir in Leipzig.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und unverstocklich, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,

Neue Jacobstrasse 5.

Büreau für Patentangelegenheiten

gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.

J. BRANDT. Civil-Ingenieur

W. Berlin. Königgrätzerstr. 131.

Maschinen-Comissions-Geschäft.

Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

Dampfkrahnen bewährter Construction, sofort lieferbar; **Dampfbagger** in allen Grössen erbauen als Specialität

Gebrüder Schultz, Mainz.

Patent - Billetschränke

für

Edmonson'sche Billets.

(Reichspatent vom 27. 3. 79. Mohr)

Diese Schränke verhindern das Verkaufen ausser der Reihe, zeigen den Bestand der im Schrank befindlichen Billets an, lassen die richtige Nummerfolge erkennen und bieten den Vortheil, dass eine Revision resp. Uebergabe sofort erledigt werden kann.

Die Anfertigung dieser Schränke und den Allein - Verkauf derselben hat die Lampen- und Metallwaaren-Fabrik von

J. Friedrich in Breslau,

Schweidnitzerstr. 37,

übernommen und offerirt Probe - Exemplare von Billets-Haltern zum Preise von 4 M. pro Stück.

Ein Techniker,

im Eisenbahn - Waggon - Bau erfahren, sucht Stelle. Offerten sub **R. # 555** an die Annonc. - Expedit. **Th. Dietrich & Co.** in **Mainz** erbeten.

M. W. Berger,

optisches Institut, **Berlin NO.,** offerirt: Thermometer jeder Art, Barometer, Fernrohre, Feldstecher, achromatische Doppel - Perspective Ia. Qu. von 20 Mark an, Mikroskope, Stereoskope, Brillen, Pince-nez etc. zu **billigsten** Preisen. Ausführliche Preis - Courante gratis und franco.

Hamburgische Börsen-Halle,

Abendzeitung für Handel, Schifffahrt und Politik.

75. Jahrgang.

Erscheint täglich 2mal. — Abonnements - Preis pro Quartal M. 12. —

Leitartikel und Berichte über die Vorfälle auf finanziellem, mercantilem, nautischem und politischem Gebiete. — Umfangreiches Depeschen-Material. — Ausführlicher Fondstheil. Industrielle und gewerbliche Revue. Ziehungslisten. Schiffahrtsberichte: Liste des Schiffahrts - Verkehrs aller continentalen und überseeischen Häfen. Chronik über alle Vorfälle auf See. Wind- und Wetterberichte mit täglichen Karten. Berichte der deutschen Seewarte. Schiffsfrachtberichte. Täglicher Waaren-Preis-Courant.

Inserate (pro Petitzeile 40 ₰) erhalten in commerziellen und Schiffahrts - Kreisen ausgezeichnete Publicität. Wegen der grossen überseeischen Verbreitung der Börsen-Halle auch besonders geeignet zu amtlichen Edictal-Citationen, Todes-Erklärungen und Aufrufen an Verschollene, wozu das Blatt seit Jahren von vielen deutschen Behörden benutzt wird.

PREIS-MEDAILLEN: BERLIN, PARIS, GENUA TEPLITZ ETC.

HÖCHSTE LEISTUNG GARANTIRT.

BILLIGSTE ANLAGE.

KOSTEN-ANSCHLÄGE *GRATIS.*

PULSOMETER

NEUESTE VERBESSERUNGEN

DEUTSCHES REICHS-PATENT.

C. HENRY HALL,

BERLIN C., NEUE SCHÖNHAUSER STRASSE No. 16.

Als vorzügliche technische Zeitschrift

darf die im Verlage von **Orell Füssli & Co.** in **Zürich** erscheinende Wochenschrift

Die Eisenbahn.

Schweizerische Zeitschrift für Bau- und Verkehrswesen.

(Preis pro Semester oder Band 10 Mark)

allen **Ingenieuren** und **Bahntechnikern** bestens empfohlen werden. Als Organ des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und des Vereins ehemaliger Studirender am eidgenössischen Polytechnikum vertritt dieselbe alle Zweige auf dem grossen Gebiete der Technik durch die bewährtesten Mitarbeiter. Die zahlreichen, sorgfältig ausgeführten Illustrationen und Beilagen erhöhen den Werth der „Eisenbahn", welche allen grösseren technischen Journalen ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann.

Abonnements auf den mit Neujahr 1880 beginnenden XII. Semester-Band nehmen alle Buchhandlungen und Postanstalten entgegen. (O 235 V.)

Wien, Maria-Theresienstr. 11.

Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

ppa. Oscar Schmidt.

Fabrik- Marke.

Portland-Cement

empfiehlt unter Garantie **unbedingter** Volumbeständigkeit und **hoher** Erhärtungsfähigkeit

BONNER BERGWERKS- UND HÜTTENVEREIN

Cementfabrik bei Obercassel bei Bonn.

Bahnwärterhäuschen u. Weichenstellerbuden, im Aeussern aus Wellblech, im Innern Holzverschalung

(Patent Wilhelm Tillmanns, Remscheid).

Dieselben sind sehr dauerhaft, bieten gegen Feuer und Diebe grosse Sicherheit und sind zerlegbar, daher an anderen Orten leicht wieder aufzustellen, wozu es keiner Fundamente bedarf, vielmehr als Unterlager etwa vier flache Steine oder ein Paar Eisenbahnschwellen genügen.

Vermöge der ausgezeichneten Ventilations-Einrichtung wird das Innere stets in wohnlicher Temperatur erhalten.

Die Buden haben ein hübsches elegantes Aeussere und finden bei den billig gestellten Preisen allgemeinen Beifall.

Zeichnungen, Preise und Zeugnisse stehen zu Diensten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 99. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 22. December 1879.

Der Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat im Herrenhaus.

I. Der Commissionsbericht.

Der Commissionsbericht des Herrenhauses, welcher der am 17. d. Mts. stattgehabten Discussion zu Grunde lag, stellt lediglich den Gang und den Inhalt der Verhandlungen in der Commission dar und setzt das Material als aus den Vorlagen der Königlichen Staatsregierung und den Verhandlungen des Abgeordnetenhauses ausreichend bekannt voraus. Wir entnehmen demselben Folgendes:

Eine umfassende Generaldiscussion über die Vorlagen wurde nicht beliebt, jedoch vorab in eine allgemeine Erörterung der Frage eingetreten, ob es überhaupt, eventuell ob es im gegenwärtigen Augenblicke opportun sei, durch den Erwerb sehr umfangreicher Privateisenbahnen für den Preussischen Staat das Staatseisenbahnnetz zu vermehren und damit in der Hauptsache als Ziel der Staatseisenbahnpolitik die Erweiterung des Staatsbahnsystems hinzustellen.

Von denjenigen Mitgliedern der Commission, welche den Absichten der Staatsregierung in dieser Beziehung zustimmen, wurde insbesondere theils selbstständig, theils in Entgegnung auf Erklärungen der Gegner der Vorlage ausgeführt: Die Motive zu dem Gesetzentwurfe seien so ausführlich und nach allen Beziehungen so abgeschlossen, dass es schwer sei, für den Grundgedanken — Ueberführung der Mehrzahl der Privateisenbahnen in den Besitz des Staates — weitere Beweise zu liefern. So schwere allgemein politische, wie finanzpolitische und wirthschaftliche Bedenken vorliegen möchten, der Beweis, dass das Staatsbahnsystem am besten den Interessen des ganzen Staates entspreche, könne als erbracht angesehen werden. In überzeugendster Weise sei nachgewiesen, welche Vortheile eine einheitliche, nur das Wohl des ganzen Staates ins Auge fassende Eisenbahnverwaltung vor einer Verwaltung theils durch den Staat, theils durch Privatgesellschaften habe, da für diese stets in erheblichstem Umfange das einseitige Interesse der Actionäre vorab entscheidend sein müsse; es sei klar gestellt, dass in dem Concurrenzkampfe zwischen den Privatbahnen unter einander und mit den Staatsbahnen eine unnöthige Mehraufwendung von Mitteln im Bau, wie im Betriebe eintreten müsse, dass dadurch die Gesammtrente des Eisenbahnnetzes in erheblicher Weise geschmälert werde, während bei einheitlicher Verwaltung der Grundsatz herrschen könne, dass für keine Route mehr Eisenbahnen gebaut würden, als das Interesse des Landes und des allgemeinen Verkehrs wirklich erfordere, wodurch dann aber voraussichtlich in Folge der Erzielung einer grösseren Rente aus dem Gesammtbetriebe die Mittel gewonnen würden, um auch die weniger verkehrsreichen Landestheile durch Eisenbahnverbindung aufzuschliessen und in ihrer Entwickelung zu heben. Ein reines Privatbahnsystem könne diesen Erfolg nicht haben, ein gemischtes System nicht ausreichen, weil bei diesem der Staat selber ebenfalls in nicht geringem Grade gezwungen sei, im Bau wie im Betriebe der Staatsbahnen der Concurrenz wegen mehr Mittel aufzuwenden, als bei einem der Hauptsache nach durchgeführten Staatsbahnsystem nöthig sein würde. Sei es auch nicht zulässig, nach den Erfahrungen in einem kleineren Staate die Bedürfnisse eines grösseren Staates zu bemessen, so liege doch für Preussen klar vor, dass dessen Eisenbahnpolitik mit dem Erwerbe der neuen Provinzen durch den Hinzutritt deren umfangreichen Staatsbahnnetzes von selber eine andere geworden sei; für diejenige neue Provinz aber, Hannover, in welcher bis zur Einverleibung das volle Staatsbahnsystem geherrscht habe, könne geradezu behauptet werden, dass das gemischte System ihr zwar viele neue Privateisenbahnen, wahrscheinlich aber nicht mehr, als auch der Staat nach und nach gebaut haben würde, aber mit jenen auch erheblichen Schaden gebracht habe, in welcher Beziehung nur an die mit der Gründung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn zusammenhängenden Verhältnisse und an die Leidensgeschichte der Harburg-Stade-Cuxhafener Eisenbahn erinnert sein solle.

Am frühesten seien wohl die Gewerbtreibenden auf die Schäden des gemischten Systems aufmerksam geworden, namentlich in denjenigen grösseren Städten, in welchen Privatbahnen unter einander oder mit Staatsbahnen zusammenstossen; jene urtheilen direct aus der gesammelten Erfahrung heraus und sei durch viele Handelskammern seit langer Zeit, namentlich im Anschluss an die Tariffragen, kein Hehl daraus gemacht, dass allen aus dem gemischten System sich ergebenden Mängeln nur der Uebergang zum Staatsbahnsystem abhelfen könne. Uebrigens sei durch die gesetzgeberischen Massnahmen der letzten Jahre, namentlich durch Genehmigung der Staatseisenbahn Berlin-Wetzlar, ein Ueberwiegen der Staatseisenbahnen nach weitgehenden Beziehungen bereits angebahnt; es sei unerlässlich, auf diesem Wege zu beharren, um vollends den als richtig bereits anerkannten Gedanken zur Ausführung zu bringen, es sei deshalb nur zu bedauern, dass in diesem Augenblicke nicht schon die Verträge über den Erwerb weiterer Privateisenbahnen zur Vorlage haben gebracht werden können. Nach Beobachtungen in anderen Staaten und nach der Erfahrung, die in Preussen und Deutschland mit der Post- und Telegraphenverwaltung gemacht, sei es unbestreitbar, dass eine centralisirte Verwaltung der Verkehrsmittel eines Staates mehr zu leisten im Stande sein werde, als eine Vielheit selbstständiger, mehr oder weniger unabhängig und einseitige Interessen voranstellender Verwaltungen; es komme hinzu, dass die Privatgesellschaften ohne genügende Controle verwalten, dass sie autokratisch dem Publicum wie ihren Beamten gegenüaer dastehen. Nicht der Staat reisse ein Monopol an sich, er breche in Wahrheit das bestehende Monopol der Privatbahnen; dem Staatsbetriebe gegenüber bestehe eine viel weiter reichende Controle durch die Oberrechnungskammer, durch den Landtag und durch die öffentliche Meinung; diese insbesondere habe Staatseinrichtungen gegenüber eine viel grössere Empfindlichkeit und verfolge ihre Anliegen und Beschwerden hier in erschöpfendster Weise, während sie den Privatbahnen gegenüber niemals zu ihrem Rechte gekommen sei, da diese sich gewöhnt hätten, auf die öffentliche Meinung nur soweit Rücksicht zu nehmen, als es mit ihren einseitigen Interessen leicht vereinbar gewesen, folgedessen der Kampf gegen die Ungebühr mancher Privatbahnen in weiten Kreisen als aussichtslos aufgegeben und gerade hierdurch

die Anhängerschaft des Staatsbahnsystems vermehrt worden sei. Irgend Zweifel, dass der Staat nicht gut verwalten werde, könnten nicht bestehen; umgekehrt sei die Gefahr, dass ein Nepotismus bei der Verwaltung der Eisenbahnen einreisse, bei den Privatbahnen nicht zu läugnen, möge auch anzuerkennen sein, dass solche Gefahr bis dahin nicht in scharfer Weise zum Ausdruck gelangte. Wenn behauptet werde, nur durch das Bestehen des gemischten Systems sei das vorhandene umfangreiche Eisenbahnnetz zu Stande gekommen, so sei solche Behauptung nur einseitig richtig; Bahnen in verkehrsreichen Landestheilen mit der Aussicht auf gute Rente zu bauen, sei kein grosses Verdienst um das allgemeine Landeswohl; das grössere Verdienst sei gewesen, die minder verkehrsreichen Landestheile durch Eisenbahnverbindung aufzuschliessen; wenn der Preussische Staat nicht rechtzeitig — zunächst durch den Bau der Ostbahn — sich seiner Pflichten nach dieser Rücksicht bewusst geworden, es würde voraussichtlich das Preussische Eisenbahnnetz entfernt nicht so dicht sein, wie es jetzt, Dank dem rechtzeitigen Eingreifen des Staats, dastehe.

Die Befürchtungen, der Preussische Staatscredit könne durch die bevorstehenden Finanzoperationen leiden, seien nicht als begründet anzuerkennen; bei Anwendung der erforderlichen Vorsicht in der Ausführung der Erwerbsverträge würde erst allmälig die Umwandlung der Eisenbahnpapiere in Staatspapiere vor sich gehen; auch die Gefahr, durch die Einziehung der Actien würden deren bisherige Inhaber getrieben werden, das seither in Actien angelegte Geld in wenig erwünschten anderen Speculationen anzulegen, sei übertrieben dargestellt; die Erfahrungen aus den letzten Jahren hätten weite Kreise von der Speculationssucht geheilt und gerade den Preussischen Staatspapieren ein weites Gebiet der Abnahme geöffnet.

Schliesslich wurde zu der Frage, ob der gegenwärtige Zeitpunkt als besonders geeignet für den Erwerb mehrerer Privatbahnen zu erachten sei, von einer Seite bemerkt: Die Motive der Königlichen Staatsregierung höben in dieser Beziehung nur die finanzielle Seite hervor, nämlich dahin, dass schwerlich eine Zeit kommen werde, in welcher gleich billig der Erwerb dieser Eisenbahnen für den Staat zu verwirklichen sein würde. Es sei jedoch diese Annahme, wenn man ihr auch ohne Weiteres zustimmen wolle, nicht allein entscheidend; es setze recht eigentlich die Ausführung des vorliegenden Gesetzes eine Zeit vollkommenen Friedens voraus, man könne aber in dieser Beziehung eine volle Sicherheit niemals haben, sehe deshalb von besonderer Erörterung etwaiger Bedenken ab.

Diejenigen Mitglieder der Commission sodann, welche sich als Gegner der Vermehrung der Staatseisenbahnen durch die allmälige Erwerbung aller oder der meisten Privateisenbahnen für den Staat — unbeschadet der Zustimmung zum Ankaufe einer einzelnen Privatbahn aus besonderen Gründen — bekannten, erklärten vorab, dass sie nicht gewillt seien, in eine erschöpfende Darlegung ihres entgegengesetzten Standpunktes einzutreten, sondern sich darauf beschränken würden, die insbesondere dem vorliegenden Gesetzentwurfe gegenüber bestehenden Bedenken hervorzuheben. Sie führten aus: Historisch habe sich in Preussen der Bau von Eisenbahnen so entwickelt, dass zunächst Privatgesellschaften, dann erst der Staat an deren Bau herangetreten sei; der Preussische Staat habe anfangs auch aus dem Grunde nicht zum Bau von Eisenbahnen schreiten können, weil er nicht die Befugniss gehabt habe, den Staatscredit für die Aufnahme von Eisenbahnanleihen in Anspruch zu nehmen; erst nach Erlass vom Jahre 1849 ab habe der Preussische Staat die Möglichkeit gehabt, für den Bau von Staatseisenbahnen den Staatscredit anzuspannen: seitdem erst erschienen Staatseisenbahnen neben den anfänglich in Preussen allein vorhandenen Privatbahnen. Wesentlich sei das Verhältniss der Staatsbahnen zu den Privatbahnen erst durch die Einverleibung der neuen Provinzen mit ihrem umfassenden Staatsbahnnetz geändert; hierdurch sei aber ebenso wenig, wie durch den späteren Bau weiterer Staatsbahnen in allen Provinzen, auch nicht durch die Genehmigung der Staatsbahn Berlin-Wetzlar der Uebergang zum Staatsbahnsystem eingeleitet, wie denn auch die jetzige Vorlage für dieses noch keineswegs abschliessend sein würde. Wenn besonders für den Uebergang zum Staatsbahnsystem die durch die übermässige Concurrenz der Privatbahnen unter sich und zu den Staatsbahnen entstandenen Schäden betont werden, so sei doch daran zu erinnern, dass dies nicht Folge der Preussischen Gesetzgebung oder der von der Staatsregierung früher befolgten Eisenbahnpolitik gewesen sei, sondern Consequenz der Bestimmungen der Norddeutschen, jetzt Deutschen Verfassung; es sei, wenn anders die Mittel für den Bau einer Privatbahn als vorhanden nachgewiesen wären, die Begründung von Eisenbahnactiengesellschaften nicht zu hindern gewesen, und so sei auch der Entschluss des Staates, Berlin-Wetzlar als Staatsbahn zu bauen, wesentlich durch den Umstand beeinflusst, dass der Staat besondere Gründe, auch im Landesvertheidigungsinteresse gehabt habe, diese Linie nicht in Privatbesitz kommen zu lassen. Wenn durch das bisherige System Schäden entstanden seien, so berechtige der Umstand allein nicht, umgekehrt ein einseitiges Monopol für den Staat mit einer rein bureaukratischen Verwaltung zuzulassen, ganz abgesehen davon, dass andererseits die Privatbahnen jenen Schäden gegenüber weittragenden Nutzen gestiftet und in vielen Beziehungen bahnbrechend dem Eisenbahnwesen überhaupt Verbesserungen zugeführt haben. Bei der für die Vermehrung der Staatseisenbahnen und für Anbahnung eines neuen Staatsbahnsystems allerdings herrschenden Strömung werde zu wenig bedacht, dass auch bei dem Staatsbahnsystem Schäden sich zeigen würden; wann diese in scharfe Erscheinung treten, möge jetzt nicht bestimmt werden können; sie lägen aber in dem System an sich; namentlich müsse bezweifelt werden, ob der Staat als solcher im Stande sein werde, so gut und mit solchem Erfolge zu verwalten, wie es anerkannter Massen die Privatbahnen gethan hätten; die Uebernahme der tüchtigsten Kräfte aus den Verwaltungen der Privatbahnen werde den Zeitpunkt, in dem die Schäden sich zeigen, verschieben, nicht aber deren Eintritt dauernd hindern.

Die Bedenken, in eine Vermehrung der Staatsbahnen durch Ankauf von Privatbahnen zu willigen, würden vielleicht geringer sein, wenn nicht immer noch die Absicht bestehe, demnächst alle Preussischen Eisenbahnen in den Besitz des Deutschen Reiches zu bringen; es liege kein ausreichender Grund vor, bei dieser Sachlage für Preussen fortdauernd Privatbahnen zu erwerben; wenn die Reichseisenbahnidee nach wie vor verfolgt werde, solle man auch dem Reiche den Ankauf der Privatbahnen überlassen und nicht ohne die zwingendsten Gründe den Preussischen Staat so schwer belasten, wie es hier geschehen. Uebrigens blieben noch viele Privatbahnen bestehen und zwar durch die Ausdehnung des Staatsbahnnetzes in einer solchen Situation, dass der Staat es künftig in der Hand habe, sie in ihrem Betriebe und den Erträgnissen desselben so zu schmälern, dass sie kaum noch eine Rente abwerfen könnten; dadurch werde das Volksvermögen in einer nicht zu verantwortenden Weise geschädigt werden, und zwar mehr, als dass die für einen einheitlicheren Betrieb des künftigen Staatsbahnnetzes herausgerechneten Vortheile im Stande sein würden, solchen Schaden zu ersetzen. Zudem seien die Geldmittel in Privatbahnpapieren in dem guten Glauben angelegt, dass die Verhältnisse nicht erheblich alterirt werden; ein grosser Theil des Publikums sei mit der Verzinsung, wie sie der Ankauf von Consols ergebe, nicht zufrieden, wolle in irgend einer Weise höheren Zinsertrag erlangen; nehme man die Eisenbahnactien aus dem Geldverkehr heraus, mache die immerhin doch solidere Speculation in Eisenbahnactien unmöglich, so würden Zustände unsolider Speculation eintreten, wie sie in den Jahren 1871|73 stattgehabt hätten und noch kaum überwunden seien. Sehr fraglich bleibe es auch, ob die soliden Ersparnisse des Volkes gross genug seien, um die für den Erwerb dieser Bahnen auszugebenden Consols aufzunehmen; sei das nicht der Fall und entzöge sich das bisher in Eisenbahnactien angelegte Capital der Uebernahme der Consols, so sei eine Krise für den Staatscredit unausbleiblich.

Wenn behauptet werde, die Privatbahnen seien zu autokratisch verwaltet, haben zu wenig die Gemeininteressen beachtet, wen treffe hierfür die Schuld? doch nur den Staat, dahin, dass er das ihm zustehende Aufsichtsrecht ungenügend ausgeübt habe. Wenn man in weiten Kreisen von dem Staatsbahnsystem billigere Tarife erwarte, dergestalt, dass auf eine ausreichende Verzinsung des Anlagecapitals keine Rücksicht mehr genommen werden solle, oder doch nicht vorwiegend, so werde solches Vorgehen in einem Umfange die Steuerkraft des Landes in Mitleidenschaft ziehen, wie es nicht erträglich wäre. Uebrigens hänge die Tariffrage gar nicht von dem Privat- oder Staatseisenbahnsystem ab; das Reich habe darüber entscheidend zu befinden; ausserdem habe der Eisenbahnverkehr einen derartig internationalen Charakter angenommen, dass die Folge voraussichtlich ebenso wie bei der Post- und Telegraphenverwaltung der Abschluss von internationalen Tarifverträgen sein würde. Man stehe also im Allgemeinen der Vermehrung der Preussischen Staatseisenbahnen durch Erwerbung weiterer Privateisenbahnen ablehnend gegenüber, vorbehaltlich der Prüfung, ob für die Erwerbung einer einzelnen Privatbahn besondere Gründe sprechen. (Es wird zu der Wiedergabe der Erörterungen für und wider ausdrücklich bemerkt, dass nicht allen Erwägungen der einzelnen Mitglieder alle übrigen Mitglieder der Mehrheit, bzw. Minderheit beigetreten sind.)

Von Seiten des Herrn Geh. Oberregierungsrath Brefeld wurde auf Befragen die Erklärung abgegeben, dass die Staatsregierung die Absicht habe, nach und nach alle eigentlichen Haupteisenbahnlinien, welche sich im Privatbesitz befinden, für den Staat in ähnlicher Weise zu erwerben, wie es mit den fraglichen vier Eisenbahnen hier geschehe; dass es zur Zeit nicht die Absicht sei, auch die Nebenlinien unbedingt in den Besitz des Staats zu überführen; dass aber die Entscheidung, was Hauptlinie und was Nebenlinie sei, vom einzelnen Falle abhänge, unter Umständen auch für eine bestimmte Linie durch Aenderung in den Verkehrsverhältnissen solche Unterscheidung im Laufe der Zeit sich verschieben könne; dass überhaupt in sorgsamer Beschränkung und Vorsicht vorgegangen werden solle, deshalb zunächst nur solche Privateisenbahnen in Betracht kommen, deren Erwerbung wegen ihres unmittelbaren Zusammenhangs mit dem Staatsbahnnetz rathsam sei. Derselbe bestritt, dass die wesentlich kaufmännisch

geführte Verwaltung der Privateisenbahnen der staatlichen Verwaltung der Eisenbahnen in ihren Erfolgen überlegen sei; insbesondere wies derselbe darauf hin, dass die grosse Mehrzahl der höheren Eisenbahnbeamten die Schule in der Staatseisenbahnverwaltung durchgemacht habe, erst aus dieser in die Privatverwaltung übergetreten sei, welche Thatsache klar darthue, dass die Beamten der Privatbahnen den Beamten der Staatsbahnen in keiner Weise überlegen sein könnten. Weiter bemerkte derselbe, die Frage, ob der Staatsbetrieb theurer oder billiger sei, wie der Privatbetrieb, sei schwer zu entscheiden. Die Staatsregierung habe aber aus besonderen Erfahrungen, nämlich aus dem Ergebnisse der staatsseitig übernommenen Verwaltung der Hinterpommerschen Eisenbahnen im Verhältnisse zu dem Ergebnisse der von der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft weiter geführten Verwaltung der Vorpommerschen Eisenbahnen ihrerseits die Ueberzeugung gewonnen, dass unter sonst gleichen Verhältnissen und Voraussetzungen der Staatsbetrieb einer Eisenbahn sich billiger stelle, möge auch die Differenz eine erhebliche nicht sein.

Nach Schluss dieser Generaldiscussion trat die Commission sofort in die Berathung der mit den Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen Verträge ein. Da sich eine Reihe von Erörterungen über die Verträge nicht auf die einzelne Eisenbahn bezogen, sondern mehr oder weniger auch die anderen zu erwerbenden Eisenbahnen betrafen, ist es für zweckmässig gehalten, dieselben vor den Specialberichten über die Verträge mit den einzelnen Eisenbahnen hier anzuführen.

Berechnung der Rentabilität. Es wurde bemerkt, dass die Berechnung der für die Actien zu gewährenden Renten nicht nach einem Durchschnitte der gezahlten Dividende, wie sie eventuell bei der Zwangserwerbung das Gesetz vom 3. November 1838 nach einem fünfjährigen Zeitraume vorsehe, erfolgt sei, sondern in der Hauptsache im Anhalte an ein bestimmtes Betriebsjahr, das Jahr 1878; solche Berechnung könne im Allgemeinen nur zutreffend sein, wenn angenommen werden dürfe, dass dieses Betriebsjahr zu den ungünstigeren gehört habe; nach Lage der allgemeinen Erwerbs- und Verkehrsverhältnisse, die kaum ein Heruntergehen unter den Stand im Jahre 1878 annehmen lassen, solle zugegeben werden, dass, soweit in solcher Frage überhaupt eine Schätzung möglich sei, für die Berechnung der Rente einer Eisenbahn das Jahr 1878 immerhin als ein die Renteberechnung nicht übermässig günstig beeinflussendes Betriebsjahr anerkannt werden könne. Es bleibe nur fraglich, ob alle Factoren, die für eine solche Berechnung von Einfluss seien, in ausreichendem Umfange zum Ansatze gelangt seien; dies sei nach einigen Beziehungen wohl nicht der Fall. Es sei nicht zu verkennen, dass das erst im Jahre 1871 erlassene Haftpflichtgesetz bezüglich der fortlaufenden Leistungen den Eisenbahnen noch auf eine Reihe von Jahren hinaus eine Erhöhung, vielleicht eine erhebliche, dieser Ausgabe bringen, dadurch den Reinertrag schmälern werde. Ferner seien anerkanntermassen die Besoldungen der unteren Eisenbahnbeamten der Privatbahnen weit geringer, wie für die gleichen Dienststellen der Staatsbahnen, mindestens um den den betr. Staatsbeamten gewährten Wohnungsgeldzuschuss; dieser betrage beispielsweise bei der Hannoverschen Staatsbahn und der Frankfurt-Bebraer Staatsbahn rund 950 000 M.; die Köln-Mindener Eisenbahn habe nach Kilometern einen gleichen Betriebsumfang, wie jene Bahnen; es stehe also für den Augenblick, in dem die Köln-Mindener Eisenbahn Eigenthum des Staates werde, damit deren Beamte Staatsbeamte werden, eine Mehrausgabe von rund 900 000 M. für die Beamtenbesoldungen bevor; ebenso verhalte es sich bei den anderen zu erwerbenden Privateisenbahnen. Weiter sei das Pensionswesen für die Beamten der Privatbahnen ganz anders geordnet, wie für die Staatsbeamten; es sei dort wesentlich auf die Beiträge der Beamten begründet; so betrage der jährliche Beitrag der Beamten der Köln-Mindener Eisenbahn zur Pensionskasse rund 180 000 M.; bei dem Uebergange der Privatbahnen in das Eigenthum des Staats falle jeden Falles die Pflicht der Beamten zur Zahlung dieser Pensionsbeiträge, da sie dann Staatsbeamte seien und das Pensionsgesetz vom 27. März 1872 Pensionsbeiträge nicht kenne, bei allen zu erwerbenden Privatbahnen fort; wie bei dem Erwerbe der Eisenbahn Halle-Cassel werde der Staat die Auflösung der Pensionskassen herbeiführen, deren bereits fällige und die weiter entstehenden Pensionsverpflichtungen auf Staatsfonds übernehmen müssen; es werde augenscheinlich sich hieraus eine nicht unerhebliche Mehrbelastung des Staates ergeben. Uebrigens solle diesen ausser Rechnung gelassenen Verhältnissen nicht ein solches Gewicht beigelegt werden, um die abgeschlossenen Verträge zu verwerfen; es werde vielmehr anerkannt, dass für den Staat bei diesem Geschäfte, so erwünscht über die entstehenden Verpflichtungen hinaus eine Mehreinnahme aus den zu erwerbenden Eisenbahnen sei, doch nicht solche Mehreinnahme und die aus Ersparnissen bei den vorhandenen Staatsbahnen etwa zu erzielende Mehreinnahme die Hauptsache sei, dass in höherem Grade die Förderung des Gemeinwohls, welche in nachhaltigerer Weise, wie bisher, möglich würde, ausschlaggebend sein müsse.

Aus der Mitte der Commission wie der Herren Regierungscommissarien wurde anerkannt, dass die fraglichen Verhältnisse den Reinertrag der zu erwerbenden Privatbahnen in gewissem Umfange schmälern könnten und würden. Während bezüglich des Haftpflichtgesetzes bemerkt wurde, dass unter Benutzung reicher Erfahrungen immer mehr Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe eingeführt und dadurch die Haftpflichtfälle eingeschränkt würden, wurde anerkannt, dass bezüglich der Besoldungs- und Pensionsverhältnisse der Beamten in dem Zeitpunkte der Uebernahme des Eigenthums dieser Eisenbahnen, früher aber nicht, den Staat stärker belastende Ausgaben eintreten müssten, da es insbesondere richtig sei, dass die unteren Beamten der Privateisenbahnen durchgängig schlechter besoldet seien, wie die gleichen Beamten der Staatsbahnverwaltung. Uebrigens werde es ein Segen sein, wenn auch bei diesen Eisenbahnen die unteren Eisenbahnbeamten besser besoldet würden, weil die unmittelbare Folge eine bessere, zuverlässigere Versehung des Dienstes sein müsste. Insbesondere wurde von dem Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Brefeld hervorgehoben, dass die eventuell aus den angedeuteten Umständen sich ergebenden Mehrausgaben durch die überall eintretenden belangreichen Ersparnisse im gesammten Staatsbahnbetriebe nach Ueberzeugung der Staatsregierung, die auf eingehende Ueberschläge gegründet sei, mehr als ausgeglichen werden würden.

Abfindung der Directoren. Es wurde bemerkt, dass im höchsten Grade unangenehm die hohe Abfindung der Directoren berühre. Herr Geheimer Oberregierungsrath Dr. Frölich erklärt hierzu: es müsse an erster Stelle berücksichtigt werden, dass der Staatsregierung freie Hand gefehlt habe, dass es sich um den Abschluss von Verträgen handelte; bei dieser Frage habe die Staatsregierung einen entscheidenden Einfluss nicht üben können, diese Angelegenheit mehr als ein Internum der Eisenbahngesellschaften behandeln müssen; sie habe nur darauf halten können und gehalten, dass die Abfindungen in einem richtigen Verhältnisse zu der bisher durch die Directoren bezogenen Einnahme stehen, und müsse glauben, dass dieses Ziel bei jeder Eisenbahn erreicht sei.

Umtausch der Actien gegen Consols. Es wurde ausgeführt, dass es fehlerhaft gewesen sei, bei dem Abschlusse der sämmtlichen Verträge die Zusicherung zu ertheilen, sofort oder doch nach kurzen Fristen für die auf Rente abgestempelten Actien 4procentige Staatsobligationen zu geben; diese Zusicherung sei nicht nothwendig gewesen.

Herr Geheimer Oberfinanzrath Rötger entgegnete, die Folgen der gedachten Zusicherung seien nicht zu läugnen und im Interesse des Staates sehr zu bedauern; die Staatsregierung habe aber die Zustimmung der Eisenbahngesellschaften zum Abschlusse der Erwerbsverträge nicht anders erlangen können, als auf der Grundlage der Zusicherung des Umtausches der Actien gegen Consols; die Staatsregierung habe dies Anfangs nicht beabsichtigt, sondern der Tilgung durch Ausloosung unterworfene Staatsschuldverschreibungen geben wollen; es sei auch mit der Berlin-Stettiner Gesellschaft anfänglich auf dieser Grundlage ein Einverständniss erzielt, später aber im weiteren Stadium der Verhandlungen von ihr widerrufen. Die Staatsregierung habe sich demnach in einer Zwangslage befunden und gerne oder ungerne das Zugeständniss, die Actien gegen Consols umtauschen zu wollen, machen müssen.

Finanzielle und wirthschaftliche Garantien. Es wurde angeregt, über diejenigen Vereinbarungen, welche zwischen der Staatsregierung und dem Hause der Abgeordneten, um in finanzieller und wirthschaftlicher Beziehung gewisse Garantien bezüglich der Verwaltung der Staatsbahnen zu sichern, getroffen sind und welche demnächst in Gesetzentwürfen niedergelegt werden sollen, auch in dieser Commission, eventuell im Plenum zu berathen und zu beschliessen.

Mit überwiegender Mehrheit lehnte es die Commission ab, auf solche Berathung einzugehen. Es wurde dabei ausgesprochen, dass es auch zweckmässiger sei, sich vollständig freie Hand zu wahren, bis demnächst die bezeichneten Gesetzentwürfe vorliegen würden.

Die Commission nahm die Uebernahme der Berlin-Stettiner Bahn durch den Staat nach dem Vertrage vom 13. Juni 1879 mit 11 gegen 2 Stimmen an.

Die Verträge, betr. den Erwerb der Magdeburg-Halberstädter und der Hannover-Altenbekener Eisenbahn wurden wegen des Verhältnisses dieser Eisenbahngesellschaften zu einander der gleichzeitigen Berathung unterzogen.

Der mit der Stadt Bremen wegen der Eisenbahn Uelzen-Langwedel bestehende Betriebsüberlassungsvertrag ist kein günstiger, hat Jahr für Jahr Zuschüsse aus dem Reinertrage der Magdeburg-Halberstädter E. erforderlich gemacht; er ist aber mit der Zeit kündbar; der Staat kann sich demnächst durch Kündigung des Vertrages dieser Zuschüsse entledigen. Dagegen besteht mit der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft ein die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft schwer belastender Betriebsüberlassungsvertrag auf ewige Zeit, welcher zwar in seinen rechtlichen Consequenzen für den Fall, dass auch der mit dieser Eisenbahngesellschaft abgeschlossene Erwerbsvertrag die Genehmigung des Landtages erhält, seine Bedeutung verliert, materiell aber, so lange die Hannover-Altenbekener Eisenbahn zur Verzinsung aller Prioritätsobligationen keine genügenden

Einnahmen gewährt, stets die Rente aus der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn schmälern wird. Die Bedeutung des gedachten Betriebsüberlassungsvertrages wurde in eingehender Weise bei der Verhandlung über den Vertrag mit der Hannover-Altenbekener Eisenbahn erörtert, da sein Bestehen recht eigentlich dahin getrieben hat, gleichzeitig auch diese Eisenbahn zu erwerben. Für die Hannover-Altenbekener Eisenbahn wurde zunächst ohne Widerspruch anerkannt, dass sie wahrscheinlich in Jahr und Tag nicht, vielleicht niemals im Stande sein werde, den Actionären eine Dividende zu zahlen. Es wurde von einzelnen Seiten sogar dafür gehalten, dass sich dauernd die Unmöglichkeit ergeben werde, aus eigenen Einnahmen die von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft garantirte III. Serie 4½ procentiger Prioritätsobligationen zu verzinsen, weil nämlich die allmälige Verringerung des desfallsigen Zuschusses der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft wesentlich nur daher rühre, dass der Hannover-Altenbekener Eisenbahn in künstlicher Weise Verkehr zugeführt worden sei, der aufhöre, sobald die Bahn an den Staat übergehe. Die ungünstige Lage des Unternehmens wurde ohne Widerspruch von irgend einer Seite auf die Gründungs- und Baugeschichte desselben zurückgeführt.

Wenn man die Vorgeschichte kenne, dürfe die Angelegenheit auch dahin aufgefasst werden: der Preussische Staat habe durch Nichtausführung der von der Hannoverschen Regierung und Ständeversammlung den betreffenden Bezirken bestimmt gemachten Aussichten indirect den Anlass zu dieser Eisenbahngründung gegeben; durch den Erwerb der Hannover-Altenbekener Eisenbahn würden nunmehr in erwünschter Weise die hieraus entstandenen schädlichen Folgen definitiv beseitigt; es sei daher gerechtfertigt, ohne alles Vorurtheil an die Prüfung des Vertrages mit der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft heranzutreten und lediglich die sachlichen Gründe entscheiden zu lassen.

Von einem Mitgliede der Commission, welches bereit war, die Zwangslage der Staatsregierung anzuerkennen, aber die Entschädigung der Hannover-Altenbekener Actionäre für höher erklärte, als solcher Zwangslage entspreche, wurde die bestimmte Frage gestellt, ob alle Momente, welche zu dem ungünstigen Abschluss geführt hätten, in den Vorlagen der Staatsregierung mitgetheilt seien. Die Herren Regierungscommissarien bestätigen solches und betonen ausdrücklich, wie die Staatsregierung es sich zur besonderen Pflicht gemacht habe, bezüglich dieses Vertrages nichts zu verschweigen, deshalb auch in schärfster Weise die ungünstige Lage der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft als richtig anerkannt habe. Weiter führten dieselben aus: Eine Besserung der finanziellen Lage dieser Eisenbahn sei übrigens doch eingetreten; die Annahme, der von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu leistende Zuschuss habe sich nur in Folge künstlicher Erhöhung des Verkehrs allmälig verringert, sei nicht mehr zutreffend; seit Eröffnung der Eisenbahn Ottbergen-Northeim wirke dieser Umstand nicht mehr ein und habe für das Jahr 1878 keinen Einfluss mehr gehabt.

Der Kern der ganzen jetzigen Gesetzesvorlage sei der Erwerb der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn; der aus diesem Erwerbe zu erwartende Erfolg für das Gesammtstaatsbahnnetz wäre aber von vornherein beeinträchtigt gewesen, wenn die Hannover-Altenbekener Eisenbahn in selbstständiger Verwaltung mitten zwischen den alten und neuen Staatsbahnen fortbestanden hätte. Es komme hinzu, dass, nachdem bereits der Abschluss mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn gesichert gewesen, sich deren Finanzlage weit günstiger gezeigt habe, als früher angenommen worden sei; der Verkauf der Eisenbahn Halle-Cassel an den Staat und die dann erfolgte Fusion der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft haben letztere finanziell in nicht erwartetem Umfange gekräftigt; hieraus erkläre sich die Höhe der Dividende der Stammactien der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn im Jahre 1878. Ausserdem befinden sich in erheblichem Umfange Actien beider Eisenbahnen in denselben Händen. Wenn nicht gleichzeitig die Hannover-Altenbekener Eisenbahn erworben würde, so hätte auch der Vertrag mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in Frage gestellt werden können; der Erfolg wäre alsdann gewesen, dass eventuell, wenn der Staat nach seinen Interessen auf dem Erwerbe dieser Eisenbahn hätte bestehen müssen, wahrscheinlich den Actionären derselben eine grössere Rente hätte zugestanden werden müssen, als jetzt geschehen.

Bei der alsdann erfolgenden Abstimmung über diese Erwerbsverträge ist zunächst der Vertrag über den Erwerb der Hannover-Altenbekener Eisenbahn mit 9 gegen 4 Stimmen, der Vertrag über den Erwerb der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn mit 10 gegen 3 Stimmen eventuell genehmigt.

Den Vertrag wegen der Köln-Mindener Eisenbahn genehmigte die Commission mit allen gegen 3 Stimmen.

Die Commission wandte sich nunmehr zur Berathung des vorliegenden Gesetzentwurfes.

§ 1 wurde im Ganzen mit 8 gegen 3 Stimmen angenommen.

Zu § 1 wurde hervorgehoben, dass die theils sofort, theils nach Fristen eintretende Vermehrung der Staatsschulden nicht für sich allein erwogen werden könne, dass vielmehr von wesentlicher Bedeutung sei, zu welchem Betrage zur Zeit noch für andere Eisenbahnbauten und für Staatsbauten und Staatsbedürfnisse überhaupt die Mittel durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen zu beschaffen wären. Der Herr Geheime Ober-Finanzrath Roetger gab die geforderte Auskunft durch Ueberreichung einer Uebersicht über die noch zu realisirenden Preussischen Staatsanleihen. Danach waren am 10. December 1879 noch zu beschaffen 174 276 680 M. Darauf werden in diesen Tagen auf Grund des § 96 der Hinterlegungsordnung aus flüssig gemachten Beständen des Hinterlegungsfonds entnommen 16 000 000 M. Von den verbleibenden 158 276 680 M. werden voraussichtlich nicht gebraucht 70 501 100 M. und auf den Rest von 87 775 580 M. werden voraussichtlich aus den zur Zeit mit dem genauen Betrage noch nicht feststehenden Restbeständen des Hinterlegungsfonds entnommen resp. flüssig gemacht werden können 14 000 000 M. Demnach bleiben 73 775 580 M. Darauf und auf die Summen der Anleihen, zu deren Aufnahme die Staatsregierung noch ermächtigt werden wird, sind ferner nach dem letzten Absatze des § 2 des Gesetzes vom 26. Juni 1878 die seiner Zeit auf 8 000 000 M. veranschlagten Erlöse für die beim Bau der Berliner Stadtbahn über den Bedarf angekauften beziehungsweise anzukaufenden und später zu veräussernden Grundstücke in Anrechnung zu bringen. Nach dem dem Landtage in seiner gegenwärtigen Session gemachten Vorlagen liegt es in der Absicht, im Wege der Anleihe weiter zu beschaffen: 1. zur Deckung des rechnungsmässigen Deficits von 1878—1879 7 235 794 M., 2. zur Begleichung des Staatshaushaltsetats pro 1. April 1880/81 47 250 000 M., 3. für die Erweiterung der Staatseisenbahnen und zur Betheiligung des Staats bei mehreren Privat-Eisenbahnunternehmungen 20 090 736 M., zusammen 74 576 530 M. — Die Genehmigung des § 2 erfolgte mit 10 gegen 3 Stimmen.

Zu § 3 wurde von Seiten der Herren Regierungscommissarien anerkannt, dass von der Vollmacht, Prioritätsobligationen weiter auszugeben, nur aus zwingenden Gründen werde Gebrauch gemacht werden; dass die Regel sein werde, die erforderlichen Mittel durch Ausgabe von Consols zu beschaffen. Es wurde weiter von denselben anerkannt, dass, so lange der Staat nur den Betrieb dieser Eisenbahnen habe, die betr. Eisenbahngesellschaft zu dem Staate in ein Schuldverhältniss auf Höhe der für ihre Bauten gemachten Staatsanleihen trete.

§ 4. Die Vollmacht für die Staatsregierung nach dem ersten Satze dieses Paragraphen, demnächst die Auflösung der betr. vier Eisenbahngesellschaften herbeizuführen und die in den Verträgen eventuell stipulirten Kaufgelder für den Erwerb dieser Privatbahnen zu zahlen, wurde nicht beanstandet; der erste Satz des § 4 ist mit 11 gegen 3 Stimmen genehmigt.

Dagegen erregte die nach dem zweiten Satze des § 4 dem Finanzminister zu ertheilende Vollmacht, die Gesammtheit der Prioritätsobligationen der erworbenen Eisenbahnen zum Betrage von 737 114 700 M. zur Rückzahlung, beziehungsweise zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, beziehungsweise die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen, viele Bedenken. Im Verlaufe der Discussion wurde, wie hier vorab bemerkt wird, von Seiten der Herren Regierungscommissarien auf Anfragen mitgetheilt, dass die Summe der Prioritätsobligationen nach Abzug der bereits getilgten die Summe von 712 000 000 M. betrage, dass von solcher Summe 120 000 000 M. mit Frist von drei Monaten, die übrigen Obligationen mit Frist von sechs Monaten gekündigt werden könnten; dass bei einzelnen jüngeren Serien von Prioritätsobligationen die sofortige Kündigung ausgeschlossen sei, erst nach Verlauf bestimmter Jahre vorgenommen werden dürfe. Ferner wurde von dem Herrn Ministerialdirector Schneider ausdrücklich betont, dass es im dringenden Interesse der Gesammtverwaltung der Staatsbahnen liege, baldmöglichst in das volle Eigenthum der betr. vier Privatbahnen zu gelangen, dass deshalb für die Staatsregierung die weitgehendste Vollmacht erforderlich sei, um alle hierfür, namentlich für die Beseitigung auch der Prioritätsobligationen geeigneten Mittel rechtzeitig benutzen zu können. Den Zeitpunkt im Voraus zu bestimmen, in welchem mit den einzelnen Operationen zu beginnen sei, erklärte derselbe auf Anfrage nicht für möglich. Es wurde nun gegen diese weitgehende Vollmacht wegen der Kündigung der Gesammtheit der Prioritätsobligationen, beziehungsweise wegen deren Umtausches gegen Consols ausgeführt: Es werde eine Vollmacht begehrt, welche zu ertheilen an sich schwerlich dem Landtage zustehe. Sei dies aber der Fall, so schliesse sie eine Tragweite in sich, welche bei allem Vertrauen zu der Staatsregierung weit erheblicher sei, als vielleicht angenommen werde. Durch die Vollmacht nach § 2 des Gesetzentwurfs werde bereits eine so grosse Summe von Staatsschuldverschreibungen auf den Markt gebracht, dass mit Recht zu verlangen sei, abzuwarten, ob sie ohne Beeinträchtigung des Werthstandes der Staatsschuldverschreibungen untergebracht werden könnten; es sei zu hoffen, dass es möglich sein werde, diese neuen Staatsschuldverschreibungen im Inlande unterzubringen; gewiss sei das keineswegs; der Versuch, einen Theil der Staatspapiere im Auslande zu begeben, sei von vornherein auszuschliessen; man stimme

in dieser Beziehung der im Abgeordnetenhause abgegebenen ablehnenden Erklärung des Herrn Finanzministers bei.

Uebrigens habe es absolut mit der Beseitigung der Prioritätsobligationen keine Eile; durch die Uebernahme des Betriebes dieser Privatbahnen erlange der Staat nahezu sofort alle Vortheile, welche aus der Vermehrung der Staatseisenbahnen und aus dem einheitlichen Betriebe erwartet würden; damit könne und solle man sich zunächst begnügen; höchstens könne man zugeben, dass für die Erzielung grösseren Ertrages dieser Privatbahnen die möglichst baldige Beseitigung der über 4 pCt. verzinslichen Prioritäten erwünscht sei; wolle das die Staatsregierung, so beschränke sie hierauf die begehrte Vollmacht und sei man nicht abgeneigt, in diesem Umfange sie zu ertheilen, sei es heute, sei es mittelst besonderen Gesetzes. Es sei die Fristbestimmung für die Kündigung der Prioritäten ausserdem von besonders gefährlicher Bedeutung; wie die Situation und der Geldmarkt nach sechs Monaten sein würde, lasse sich gar nicht, schon bei drei Monaten nur schwer schätzen; es liege auch ein bestimmter Fall in der Preussischen Finanzverwaltung aus dem Jahre 1862 vor, in welchem die sechsmonatliche Kündigungsfrist für den Erfolg der Convertirung von Staatsschuldverschreibungen von übelstem Einflusse gewesen.

Von anderer Seite wurde ausgeführt, durch den Umtausch der Prioritäten gegen Consols trete keine neue Verpflichtung des Staates ein. Der Staat sei auch zu der Zeit, wo er nur den Betrieb der fraglichen Bahnen habe, für den Zinsenbetrag der Prioritäten verhaftet; gebe er für sie Consols aus, so werde an sich die Gesammtsumme der verzinslichen Staatsverpflichtungen nicht erhöht, abgesehen, wie auf erhobene Einwendung zugegeben wurde, von dem Werthsunterschiede zwischen Prioritätsobligationen und Consols, in welcher Beziehung aber auch eine Prioritätsobligation, für deren Verzinsung und eventuelle Tilgung der Staat Verbindlichkeit übernommen hat, anders, d. h. höher geschätzt werden wird, als eine Prioritätsobligation, für welche solche Verbindlichkeit fehlt.

Der Herr Geheime Oberfinanzrath Rötger erklärte, dass die Staatsregierung diese Vollmacht begehre, namentlich um im günstigen Momente die höherverzinslichen $4^1/_2$- und 5 procentigen Anleihen, deren Betrag sich auf rund 467 000 000 M. belaufe, kündigen zu können. Die Ertheilung einer generellen Vollmacht sei im wohlverstandenen Interesse des Staates nothwendig, damit der richtige Zeitpunkt nicht versäumt werde. Es müsse Namens der Staatsregierung die dringende Bitte ausgesprochen werden, die geforderte Ermächtigung nicht zu verweigern. Die Streichung des zweiten Satzes im § 4 würde eine nochmalige Berathung der Vorlage im anderen Hause erforderlich machen und damit das rechtzeitige Zustandekommen des Gesetzes gefährden.

Die Abstimmung über den zweiten Satz des § 4 ergab 7 Stimmen für, 7 Stimmen gegen denselben. Die Commission hat danach denselben verworfen.

Zu den § 5 bis incl. 10 wurden wesentliche Erinnerungen nicht laut.

Die hierauf über das Gesetz, wie es sich im Ganzen nach den Berathungen der Commission gestaltet hat, erfolgte Abstimmung ergab 11 Stimmen für und 3 Stimmen gegen die Annahme des Gesetzes.

Die Commission bestand aus den Herren Camphausen (Vorsitzender), Brüning (Berichterstatter), Graf von Moltke, von Bethmann-Hollweg, Dr. Graf von Rittberg, Graf zur Lippe, Frhr. Senfft von Pilsach, Fürst von Hatzfeldt-Trachenberg, Hache, von Simpson-Georgenburg, Dietze, Bredt, Dr. Stephan, Fürst von Lichnowsky und Lindemann.

II. Die Verhandlungen.

In der am 17. d. M. abgehaltenen Sitzung des Herrenhauses, welche der Präsident, Herzog von Ratibor, um 11½ Uhr eröffnete und welcher der Vicepräsident des Staatsministeriums, Graf zu Stolberg, die Staatsminister Maybach, Bitter und Dr. Friedberg, sowie mehrere Regierungscommissarien beiwohnten, trat das Haus sofort in die Tagesordnung, deren einzigen Gegenstand der Bericht der Eisenbahncommission über den Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat bildete. Die Commission beantragte:

Das Herrenhaus wolle beschliessen:

„dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat, in der Fassung nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses unter Streichung des zweiten Satzes im § 4: „Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen Anleihen dieser Gesellschaften zum Betrage von 737 114 700 M., soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung, beziehungsweise zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen“,

die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

Hierzu lag folgender Abänderungsantrag des Herrn von Simpson-Georgenburg vor:

Das Herrenhaus wolle beschliessen:

§ 4 des Gesetzentwurfs in der Fassung des Abgeordnetenhauses wie folgt anzunehmen:

„§ 4. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahngesellschaften nach Massgabe der im § 1 bezeichneten Verträge herbeizuführen und bei der Auflösung innerhalb der im § 2 bezeichneten Summen den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen. Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen Anleihen dieser Gesellschaften zum Betrage von 737 114 700 M., soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung beziehungsweise zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen“.

Der Berichterstatter Herr Brüning leitete die Debatte ein, indem er in kurzen Worten die Annahme des Commissionsantrages empfahl.

Graf Udo zu Stolberg-Wernigerode richtete an den Staatsminister Maybach unter Anerkennung der Vortheile des Staatsbahnsystems die Bitte, dass eine zu weit gehende Centralisation des Eisenbahnwesens vermieden werden möchte; denn schliesslich würden gar keine Privatbahnen mehr existiren. Wenn er auch die Erwerbung von Privatbahnen für den Staat für einen Fortschritt der Kultur halte, so dürfe man dies System doch nicht zu weit ausdehnen.

Der Staatsminister Maybach hob die Nachtheile hervor, welche in wirthschaftlicher Beziehung aus dem bisher bestehenden gemischten System entstanden seien. Wenn man schon längst zum Staatsbahnsystem übergegangen wäre, hätte man ein grosses Capital ersparen können. Jetzt aber sei es Zeit, den Manipulationen der Börse ein Ende zu machen. Nur durch Zusammenfassen aller Bahnen in der Hand des Staates entwickele sich ein Vortheil für das ganze Land. Der Minister bat sodann, den Antrag der Commission bezüglich des § 4 abzulehnen und, so weittragend auch die Ermächtigung des Abgeordnetenhauses zu sein schiene, dennoch dieses Vertrauen der Staatsregierung zu beweisen. Die Staatsbahnen hätten die Aufgabe, die wirthschaftliche Entwickelung des Landes zu heben. Er hege die feste Ueberzeugung, dass das Staatsbahnprincip das einzig Richtige sei, und dass es endlich Zeit sei, den wirren Verhältnissen der letzten Jahre ein Ende zu machen. Es sei bereits Seitens der Staatsregierung eine Organisation geschaffen, welche auch dem Gedanken der Decentralisation entspreche. Schliesslich empfahl der Minister noch das Staatsbahnsystem vom strategischen Standpunkte aus.

Herr Theune erklärte sich nicht nur gegen die Anträge der Commission, sondern gegen das ganze Gesetz. Nach der Erklärung des Ministers scheine es, als ob der Staat die Absicht habe, alle Bahnen zu erwerben; gegen eine Centralisation müsse er ganz entschieden aus staatlichen und wirthschaftlichen Gründen Widerspruch erheben. Wenn der Staat erst in dem Besitz aller Hauptbahnen sei, sei zu erwarten, dass durch Umgestaltung des Tarifwesens die neu inaugurirte Zollpolitik unterstützt werden solle. Namentlich wirthschaftliche Bedenken seien es, welche er gegen die Verstaatlichung hege, und er habe namentlich die alte Preussische Finanzpolitik im Auge, wenn er bitte, die Vorlage abzulehnen.

Graf Rittberg sprach sich für die Vorlage. Wenn der Vorredner sich aus wirthschaftlichen Motiven gegen dieselbe erklärt habe, so hätte dies in seinem bekannten freihändlerischen Standpunkt seinen Grund und sei deshalb gar nicht zu verwundern. So schwarz wie der Vorredner sehe er nicht, glaube vielmehr, dass die Einnahmen dieser Bahnen die Ausgaben, welche das Gesetz jetzt erfordere, wohl verzinsen würden.

Graf zur Lippe sprach gegen das Gesetz. Das vorliegende Geschäft sei ein gewagtes. Die Doctrinäre täuschten sich über die Garantien, durch Aufhebung der besten Privatbahngesellschaften zerstöre man den guten historischen Entwickelungsgang des Preussischen Eisenbahnwesens.

Generalpostmeister Stephan bekennt sich als entschiedenen Anhänger des Staatsbahnsystems. Derselbe hätte eine noch umfassendere Vorlage gewünscht und wäre demselben eine andere Operationsbasis in südwestlicher Richtung über Thüringen nach Frankfurt a. M. lieber gewesen, als die westliche, die ohnehin unmittelbar in der Machtsphäre des Preussischen Staates liege und über kurz oder lang doch verstaatlicht worden wäre.

Herr v. Senfft-Pilsach bekämpfte die Vorlage vom finanzpolitischen Gesichtspunkte aus. — Graf v. Moltke erklärte die Verstaatlichung der wichtigsten Eisenbahnen in militärischem Interesse für durchaus wünschenswerth, obwohl er die Leistungen der Privatbahnen in den bisherigen Kriegen nicht verkenne. Mit dem Austausch von Eisenbahnactien gegen Staatspapiere werde ein grosser Theil des Publikums wohl zufrieden sein; die Vollmachten im zweiten Satz des § 4 werde die Regierung sicher nur im Interesse der Staatsfinanzen anwenden. — Herr Hassel-

bach (Magdeburg) nahm die Privatbahnen in Schutz, bedauerte die von der Regierung inaugurirte Verstaatlichungspolitik im Interesse des Landes, erklärt aber die Verantwortlichkeit der Regierung überlassen zu müssen und für das Gesetz zu stimmen. — Minister Maybach trat für die Regierungsvorlage und für die im Abgeordnetenhause vereinbarten „Garantien" ein, die eine grosse Beruhigung für den Staatscredit darböten und Finanzminister Bitter versicherte, der Staatscredit Preussens werde in Folge der Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht leiden; die Consols würden ihren guten Cours behalten. — Nachdem Hausmann (Brandenburg) erklärt hatte, gegen die Vorlage zu stimmen, sprach Herr v. Dechend für die Aufrechterhaltung des von der Commission (mit Stimmengleichheit) verworfenen zweiten Satzes des § 4; es handelte sich bei den Prioritäten nicht um die Begebung neuer Anleihen, sondern nur um die Convertirung bereits solid angelegter Capitalien. — Camphausen (der frühere Finanzminister) erklärte nur für den Erwerb von Berlin-Stettin stimmen zu können; er sei von Haus aus Anhänger der Privatbahnen und sehe in einer Ausdehnung der Omnipotenz des Staates, wie sie dieses Gesetz mit sich führe, einen Rückschritt in der wirthschaftlichen und freiheitlichen Entwickelung des Landes. Redner will die Vortheile des Staatsbahnsystems nicht verkennen; die Rente der erworbenen Bahnen werde nicht blos die Verzinsung decken, sondern Ueberschüsse ergeben. Für ihn handele es sich wesentlich um den zweiten Theil des § 4; eine so weit gehende Vollmacht, um die Prioritäten einzulösen, sei heute noch nicht nöthig; die Regierung könne nicht für die 739 Millionen 4prozentiger Prioritäten plötzlich Consols an den Markt bringen, ohne Gefahr zu laufen, deren Cours herabzudrücken. Redner schloss, dass er nichts lebhafter wünsche, als dass die Vorlage, gegen die er sich theilweise erklären müsse, in ihrer Ausdehnung zum Segen und Wohle des Vaterlandes gereiche. — Graf Brühl erklärt sich für Staatsbahnen und hofft auf eine Ablehnung der Garantievorlagen, sobald sie an den Landtag kommen.

Nachdem die Generaldiscussion geschlossen, sprachen in der Specialdiscussion zu § 4 noch v. Simpson-Georgenburg für, v. Bethmann-Hollweg gegen den Absatz 2, während der Finanzminister erklärte, dass mit der Streichung dieses Absatzes das Zustandekommen des ganzen Gesetzes stark gefährdet sein würde. § 4 Absatz 2 wurde darauf mit 90 gegen 16 Stimmen angenommen; mit Nein stimmten u. A. Baumstarck, Beseler, Camphausen, v. Forckenbeck, v. Gruner, Fürst Hatzfeldt, Hausmann, Graf Lippe, v. Senfft-Pilsach. Schliesslich wurde das ganze Gesetz mit dem nämlichen Stimmenverhältniss im Ganzen angenommen. — Wir behalten uns vor, einige der Reden demnächst nach dem stenographischen Protocoll mitzutheilen.

Decentralisation in der Eisenbahnverwaltung und Ausbildung der höheren Eisenbahnbetriebsbeamten.

Durch die von der Preussischen Regierung mit aller Macht betriebene Verstaatlichung der bedeutendsten Privateisenbahnen sind die in der Ueberschrift genannten Fragen um so mehr in den Vordergrund getreten, als sowohl die Anhänger wie die Gegner der Regierung deren befriedigende Lösung gebieterisch fordern. Wenn trotzdem gerade diese Fragen unter den von der Eisenbahncommission des Abgeordnetenhauses aufgestellten „Garantien" nicht berührt sind, so mag das wohl darin seinen Grund haben, dass sie zu sehr eisenbahntechnischer Natur sind und sich daher nur schwer in der Form von Resolutionen der gesetzgebenden Körperschaften erledigen lassen. Dass aber die genannten Fragen die Volksvertreter auf das Lebhafteste beschäftigen, dafür geben die bei Gelegenheit der Generaldebatte der Eisenbahnvorlagen im Abgeordnetenhause von den verschiedensten Parteimännern gethanen Aeusserungen beredtes Zeugniss. Und nicht minder eifrig wird in der Tagespresse und in den eigentlichen Fachblättern darüber verhandelt. Besonders auch die in diesen Blättern unter den verschiedensten Ueberschriften erschienenen Aufsätze, wie: „Chargenballast bei den Eisenbahnen" in 4 Nummern; ferner: „Die Decentralisation in der Eisenbahnverwaltung" sowie auch eine in der „Deutschen Bauzeitung" in No. 95 erschienene Arbeit: „Zur Ausbildung der höheren Eisenbahnbetriebsbeamten", welche Aufsätze alle die betreffenden Fragen mehr oder weniger gründlich und umfassend behandeln, verdienen schon um deswillen Beachtung, weil trotz des anscheinend grundsätzlich verschiedenen Standpunktes der verschiedenen Verfasser doch alle hinsichtlich der Ausbildung der höheren Betriebsbeamten nicht allein zu demselben negativen Resultate kommen, dass der jetzige Ausbildungsgang dieser Beamten durchaus ungenügend sei, sondern auch in demselben positiven Vorschlage übereinstimmen, dass eine Besserung des jetzigen Zustandes in erster Linie in einer speciellen Vorbildung der genannten Beamten für ihren Beruf und insbesondere aber in einer möglichst weitgehenden praktischen Heranbildung in allen verschiedenen Dienstzweigen und zwar nicht nur durch eigene Anschauung, sondern vielmehr durch eigene Uebung zu suchen sei. Mit andern Worten also: dass es durchaus nothwendig sei, die höheren Betriebsbeamten mit entsprechender Vorbildung auszurüsten und dieselben von der Picke auf dienen zu lassen. Diese Frage der Ausbildung der betreffenden Beamtenkategorie hängt aber aufs Innigste mit der Frage der Decentralisation der Eisenbahnverwaltung zusammen. Die Lösung der einen dieser Fragen ist ohne die Lösung der anderen, wenn nicht undenkbar, so doch mindestens bedeutend erschwert, denn ohne das nöthige Personal ist die Decentralisation nur schwer durchführbar und ebenso wird die so sehr wünschenswerthe, möglichst alle Betriebszweige umfassende Ausbildung der höheren Betriebsbeamten kaum möglich, wenn ihnen nicht vermöge der Verwaltungseintheilung Gelegenheit gegeben werden kann, in noch leidlich jungen Jahren in allen Sätteln gerecht zu werden, also auch sich in allen Sätteln zu bewegen.

Bei allen Neuerungen und Veränderungen der bestehenden Organisation dürfte aber doch wohl vor allen Dingen die Frage aufzuwerfen sein, ob es nicht möglich ist, an diese selbst anzuschliessen und erst, wenn sich herausstellen sollte dass dies ohne Schaden für das zu erreichende Ziel absolut unthunlich, wenn es sich ergäbe, dass die bisherigen Einrichtungen nur faule Früchte gezeitigt haben, müsste mit dem Vorhandenen radical gebrochen und an dessen Stelle etwas ganz Neues gesetzt werden. Nun wird aber wohl durchaus nicht behauptet werden können, dass die Organisation der Preussischen Staatseisenbahnen absolut unbrauchbar sei; sie mag in mancher Beziehung sehr der Verbesserung bedürftig sein, sie ist aber wohl ebenso unzweifelhaft der Verbesserung, der organischen Weiterbildung fähig. Insbesondere dürfte der Beweis noch zu liefern sein, dass die Preussische Staatseisenbahnverwaltung weniger Tüchtiges geleistet hat als diejenige der Süddeutschen Staaten, und, so richtig und dankenswerth es ohne alle Frage ist, durch Hinweise auf diese Süddeutschen Verwaltungseinrichtungen zum Studium, zu Vergleichen und dadurch zum Erfassen des möglichst Besten anzuregen und einzuwirken, so fehlerhaft wäre es andererseits, Einrichtungen, welche sich auf anderem Boden unter anderen Verhältnissen entwickelt haben, ohne Weiteres zur Nachahmung und Einführung in Preussen zu empfehlen. Wenn z. B. wirklich Baden mit der dort 1872 eingeführten Preussischen Organisation schlechte Erfahrungen gemacht hat, so mag dies mit seinen Grund in dem Umstande haben, dass diese Einrichtung zu unvermittelt an Stelle des Bestehenden gesetzt wurde. Eine gewisse historische Entwickelung ist doch sicherlich auch im Eisenbahnwesen und dessen Verwaltung in jedem Verkehrsgebiete zu beobachten, trotz der verschiedensten sich oft diametral gegenüberstehenden Versuche und diese historische Entwickelung muss beachtet und berücksichtigt werden.

Bei der anzustrebenden Decentralisation in der Eisenbahnverwaltung kommt es vor allen Dingen darauf an, im Interesse der Oeconomie und nicht minder im Interesse des Publicums die Mittelinstanzen, mögen diese nun Bahnämter, Betriebsinspectionen oder sonst wie heissen, mit grösserer Machtbefugniss auszustatten; denselben einen erweiterten Wirkungskreis zu geben, welcher nicht in allen Detailfragen durch Verfügungen von Oben herab beeinflusst und dadurch zu einem unleidlichen, an selbstständig schaffender Arbeit geflissentlich armen gemacht wird. Daneben müssen die betreffenden Gebiete den localen und Verkehrsbedürfnissen entsprechend abgerundet werden. In Hinsicht der grösseren Selbstständigkeit der Mittelinstanzen können wir in Preussen von Baden allerdings recht Erhebliches lernen, aber die daselbst durchgeführte Trennung von Bahnamt, Bezirksbahningenieur und Bezirksmaschineningenieur erscheint kaum nachahmenswerth. Es würde dadurch an Stelle der jetzigen Viertheilung einfach die Dreitheilung gesetzt und dadurch gleichzeitig die ganze Bahnunterhaltung sowie die Erneuerung und Erweiterung der Bahnanlagen in einer Weise vom Betriebe losgelöst werden, wie es sicherlich weder für diesen noch für jene, wünschenswerth sein kann. Allerdings ist es unzweifelhaft anzustreben, dass der ganze innere und äussere Dienst auf den Stationen in einer Hand vereinigt ist, aber ebenso wünschenswerth ist die Vereinigung des Fahr-, Verkehrs- und Expeditionsdienstes mit dem Bahnunterhaltungs- und Stationsdienst in den Mittelinstanzen in der Person eines einzigen verantwortlichen Mannes und höchstens der maschinentechnische Theil des Eisenbahndienstes dürfte auch hier nach wie vor für sich getrennt zu behandeln und zu belassen sein. Es könnte gegen diesen Vorschlag allerdings eingewendet werden, dass es ganz unmöglich ist, einem einzelnen Manne eine derartige Arbeitslast aufzubürden, wenn die Verwaltungsbezirke in der sonst wünschenswerthen Grösse belassen werden; dagegen ist aber zunächst zu erwidern, dass gerade durch eine derartige Vereinigung von Dienstzweigen im Zusammenhange mit der grösseren Selbstständigkeit des Betreffenden nach Oben hin so bedeutend an Arbeit gespart werden kann und wird, dass sich recht wohl Männer genug finden werden, welche diese anscheinend grössere Arbeitslast und Verantwortung um so lieber auf sich nehmen, als ihnen dadurch die jetzigen ewigen Nörgeleien mit den coordinirten und ein sehr erheblicher Theil der leidigen Correspondenzen mit den sub- und supperordinirten Dienststellen erspart werden wird. Ausserdem

aber ist es wohl keine Frage, dass ein gebildeter Mensch bei freudiger, selbstständiger Arbeit unendlich viel mehr zu leisten im Stande ist, als bei einer Berufsthätigkeit, die vor lauter Bevormundung und Competenzbedenken überhaupt keine Befriedigung mehr gewähren kann. Zudem kommt aber noch, dass diesen Betriebsinspectoren, unbeschadet der Vermeidung der bisherigen Vielschreiberei, recht wohl eine genügende Zahl von Assistenten beigegeben werden kann, welche unter Umständen die einzelnen Dienstzweige getrennt bearbeiten können.

Bei einer derartigen Zusammenfassung der Geschäfte in einer Hand wird es wohl möglich sein, die Grösse der betreffenden Bezirke denen der jetzt vorhandenen Betriebsinspectionen, Baukreise etc. anzupassen, d. h. also im Allgemeinen zwischen 100 und 200 km variiren zu lassen. Es ist hierbei ausdrücklich zu constatiren, dass selbstverständlich die Bezirke bei eingeleisigen Strecken mit wenig Verkehr erheblich viel grösser ausfallen können und müssen als bei zwei- und mehrgeleisigen Bahnen mit der 10- bis 20fachen Zugzahl und vielen Anschlüssen an industrielle und gewerbliche Anlagen. Denn die räumliche Ausdehnung des Bezirks kommt bei der den Beamten ja stets zur Verfügung stehenden raschen Fahrgelegenheit weit weniger in Betracht, als die Ausdehnung des Verkehrs und der dadurch bedingten baulichen Anlagen. Ob und inwieweit zwischen diese Betriebsinspectionen und die grossen Centraldirectionen noch weitere Behörden, etwa an Stelle der jetzt vorhandenen Commissionen und kleinen Directionen, einzuschieben sind, mag hier um so eher unerörtert bleiben, als überhaupt nicht ein Plan zur Reorganisation der gesammten Eisenbahnverwaltung gegeben werden soll — denn das ist berufeneren Federn zu überlassen — sondern nur die Frage zu untersuchen ist, inwiefern bei einer etwa einzuführenden Decentralisation, also einer vermehrten Competenz der Mittelinstanzen diese in Hinsicht ihres Wirkungskreises beschaffen sein müssen und welche Anforderungen demgemäss an die Ausbildung der höheren Betriebsbeamten zu stellen sind. Nur eine kurze Bemerkung über die oben berührte Frage sei gestattet. Wenn überhaupt zwischen Betriebsinspection und Centraldirection Behörden eingeschoben werden sollen, so dürften auch diese derartig zu bilden sein, dass ein verantwortlicher Beamter sämmtliche Dienstzweige ohne collegialische Verfassung leitet und dass gleichzeitig dieser Betriebsdirector — wie wir ihn nennen wollen — Mitglied der betreffenden Centraldirection ist, etwa in ähnlicher Weise, wie die Bergwerksdirectoren des Saarkohlengebietes mit sehr grosser Competenz in ihrem Verwaltungsgebiet ausgerüstet und gleichzeitig Mitglieder der Bergwerksdirection in Saarbrücken sind.

Wenn also, wie in Vorstehendem geschehen, gefordert wird, dass der Betriebsinspector alle Dienstzweige mit alleiniger Ausnahme der maschinentechnischen leitet, so muss auch das betreffende Beamtenpersonal entsprechend vielseitig ausgebildet werden. Und wenn wir zunächst Umschau halten in dem jetzt in die höhere Eisenbahncarrière eintretenden verschiedenen Beamtenpersonal, so werden wir doch beinahe einzig und allein den Bautechniker für qualificirt erklären können einst ein derartiger Betriebsinspector, wie er wünschenswerth ist, zu werden. Es soll damit durchaus nicht gesagt sein, dass gerade nur der Baumeister, wie er jetzt ist, hierzu befähigt oder gar etwa besonders geeignet sei, keineswegs, aber unter den jetzt überhaupt zur Verfügung stehenden Beamten — und nur mit diesen kann jetzt gerechnet werden, denn ein Wechsel auf die Zukunft kann augenblicklich gar nichts helfen — ist er zur Ausfüllung der betreffenden Stellen allerdings der geeignetste, wenn nicht sogar der einzig geeignete. Denn es ist ganz undenkbar, dass der den Bahnbetrieb leitende Beamte, welcher unausgesetzt darüber zu wachen hat, in wiefern die vorhandenen baulichen Anlagen leistungsfähiger gemacht werden können — der darüber urtheilen muss, in wiefern mangelhafte oder gar fehlerhafte Anlagen zu verbessern sind; der genau wissen muss, was er den vorhandenen baulichen Anlagen und der ganzen Bahnanlage zur Erreichung einer grösstmöglichen Betriebsleistung zumuthen darf; der ohne genaue Kenntniss der Geleis- und Weichenconstructionen, des Signalwesens, der Telegraphie häufig genug in seiner Selbstständigkeit auf's Empfindlichste bedroht wäre — ohne bautechnische Kenntnisse auszukommen vermöchte, selbst wenn er mit der Bahnunterhaltung und Bahnerneuerung gar nichts zu thun hätte. Eine Trennung von Bahnbetrieb, Bahnunterhaltung und Bahnerneuerung ist aber in den höchsten Instanzen überhaupt nicht möglich und daher auch in den mittleren, die doch eine Schule für die höheren sein sollen und müssen, weder wünschenswerth noch nützlich.

Es ist allerdings etwas anderes eine Eisenbahn zu bauen und eine solche zu betreiben, aber doch hängen Bahnbau und Bahnbetrieb so innig zusammen, sind so vielfältig auf einander angewiesen, dass ohne Schaden für das Ganze auch die Bahnbauenden keinen wesentlich anderen Bildungsgang durchmachen dürfen, wie die Bahnbetreibenden und umgekehrt. Wenn also irgend welche Kenntnisse in erster Linie für die Mehrzahl der höheren Betriebsbeamten gefordert werden müssen, so sind es gerade solche bautechnischer Natur.

Allerdings ist der jetzige wissenschaftliche und vor allen Dingen der praktische Ausbildungsgang der zukünftigen Betriebsinspectoren ein ungenügender und es ist dringend zu wünschen, dass er gründlich geändert werde. Die Früchte einer derartigen Aenderung können aber erst allmälig heranreifen und so lange dies noch nicht geschehen, wird wohl oder übel der Baumeister wie er jetzt ist als Betriebsinspectorcandidat beibehalten werden müssen.

Es ist recht wohl denkbar, dass, wie bereits eine Trennung der Preussischen Bautechniker in Architecten und Ingenieure durchgeführt wurde, letztere wieder in Eisenbahn- und andere Ingenieure getheilt werden und dass den Eisenbahningenieuren bei entsprechender Entlastung von specifischen Wasserbauwissenschaften desto umfangreichere Kenntnisse vom Eisenbahnbau und -Betriebe beigebracht werden. Wenn dann derartig vorgebildete junge Leute schon nach dem ersten Examen in den Eisenbahnbetriebsdienst treten und hier in entsprechend langer Ausbildungszeit nicht allein in den verschiedenen Dienstzweigen des eigentlichen Betriebes praktisch ausgebildet, sondern auch mit Bahnunterhaltungsarbeiten und Erweiterungsbauten beschäftigt werden, an denen es ja nie fehlt, so dürften sie nach vollbrachter Ausbildungszeit und abgelegtem zweiten Examen wohl alle Garantien bieten, dereinst nach weiterer praktischer Thätigkeit recht brauchbare höhere Betriebsbeamte zu werden, welche in allen Zweigen des Eisenbahndienstes wissenschaftlich und praktisch ausreichend vorgebildet und erfahren sind. Dass dabei vorausgesetzt ist, dass die betreffenden Beamten das höchste Maas allgemeiner Schulbildung erreicht haben, ist selbstverständlich und ebenso, dass trotzdem gerade so gut wie beim Postfach, beim Bergfach und — last not least — beim Heere, auch bei der Eisenbahn von den zukünftigen leitenden Persönlichkeiten die Selbstausübung des Dienstes von unten an verlangt wird. Es wird hierdurch auch der grosse Vortheil erreicht werden, dass den niederen Regionen mehr Intelligenz zugeführt wird, welche sich ja nach allen Richtungen hin auf ihre Umgebung befruchtend erweisen muss. Dem Einwande gegenüber, dass derartig vorgebildete Eisenbahntechniker zum eigentlichen Bahnbau nur in ungenügender Weise befähigt wären, ist anzuführen, dass die Hauptthätigkeit der zukünftigen Eisenbahn**bau**beamten, im Gegensatz zu den **Betriebs**beamten, nicht in Neubauten, sondern in Ergänzungs- und Erweiterungsbauten vorhandener Anlagen bestehen wird und wenn schon beim Neubau eine genaue Kenntniss des Eisenbahnbetriebes schwer zu entbehren ist, so ist sie bei derartigen Meliorationsanlagen unumgänglich nothwendig.

Es dürfte also ohne allzu tiefgreifende Aenderung der jetzige Ausbildungsgang in den erwünschten überzuführen sein und zwar könnte schon mit den vorhandenen jungen Bautechnikern nach und nach der Anfang gemacht werden.

Und nun noch einige Worte über die bis jetzt geflissentlich nicht erwähnten administrativen — juristisch vorgebildeten — höheren Betriebsbeamten, welche jetzt noch in den höheren Stellen gegenüber den technischen vorwiegen. Auch diese lassen sich in der Eisenbahnverwaltung ebenso wenig entbehren, wie die technisch Vorgebildeten und nur bei einer entsprechenden Mischung der juristischen, bau- und betriebstechnischen und der maschinentechnischen Elemente wird die höhere Eisenbahnverwaltung eine segensreiche und sachgemässe sein können; Rechtskunde, Nationalöconomie, Betriebs-, Bau- und Maschinentechnik kann selbst in dem tüchtigsten Menschen nicht vereinigt werden und da alle diese Wissenschaften im Eisenbahnbetriebe und in der Eisenbahnverwaltung tagtäglich vorkommen, so müssen eben auch die Beamten der Eisenbahnverwaltung verschiedenen Ausbildungsgang durchmachen. Hier eine neue besondere Gattung von Eisenbahnbetriebsbeamten schaffen zu wollen, welche weiter nichts kennen und verstehen als den Betrieb, wäre eher ein Rückschritt als ein Fortschritt, denn derartige Leute wären alle Augenblicke in ihren Handlungen auf Andere angewiesen und daher unselbstständig in ihrer vermeintlichen Selbstständigkeit. Das ganze Eisenbahngebiet ist zu umfassend für **eine** Kraft, eine Arbeitstheilung ist daher unbedingt nothwendig, aber doch darf diese Arbeitstheilung nicht zu einer Zersplitterung führen. Daher Vereinigung der Betriebs- und Unterhaltungsbauleitung in **einer** Hand und daneben juristisch gebildete Verwaltungsbeamte und Maschinentechniker, aber alle mit demselben Masse der Gerechtigkeit und Menschenwürde gemessen.

Dass auch für den Juristen eine gründliche praktische Thätigkeit im Eisenbahnbetriebe, besonders im Verkehrs- und Expeditionsdienst nothwendig ist, ist selbstredend, da dessen jetzige praktische Ausbildung, soweit von einer solchen überhaupt die Rede sein kann, noch bedeutend ungenügender ist, als die der Baubeamten. Auch könnte der ganze Eisenbahndienst nur gewinnen, wenn die jungen administrativen Betriebsbeamten — welche sich ebenso wie die technischen von Haus aus für die Eisenbahncarrière entscheiden müssten und nicht erst später nach beliebig langer anderweiter Beschäftigung zum Eisenbahndienst übertreten dürften — ihre Kenntnisse und Intelligenz in den Bureaus, in welchen sie von unten aufsteigend zu arbeiten verpflichtet wären, verwerthen würden.

B—m.

Die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen im Etatsjahr 1878|79.

(Fortsetzung.)

Von wesentlicher Bedeutung für einzelne Staatsbahnen ist der Kohlenverkehr. Es wurden befördert auf der

Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn 1. an Oberschlesischen Steinkohlen 1 232 461 t im Jahre 1876, 986 189 t in 1877/78, 1 061 011 t in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 gegen 1877/78 = 7,6 pCt. mehr und gegen 1876 = 5,8 pCt. weniger.

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug 326 882 533 im Jahre 1876 gegen 246 941 647 in 1877/78 gegen 244 328 493 in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 gegen die Vorjahre 1,1 pCt. bezw. 25,5 pCt. weniger.

2. An Niederschlesischen Steinkohlen 832 806 t im Jahre 1876, 476 845 t in 1877/78 und 860 808 t in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 gegen die Vorjahre 80,5 pCt. resp. 3,4 pCt. mehr.

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug 79 678 529 im Jahre 1876 gegen 58 831 197 in 1877/78 gegen 83 546 993 in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 gegen die Vorjahre 42,1 pCt. bezw. 4,8 pCt. mehr.

Die Einnahmen haben aus dem Kohlenverkehr mit Ober- und Niederschlesischen Gruben im Jahre 1876 10 313 662 M., 1877/78 7 670 026 M., 1878/79 8 566 772 M. betragen, haben sich mithin im Jahre 1878/79 gegenüber 1877/78 um 896 746 M. = 11,7 pCt. erhöht und gegen 1876 um 1 746 890 M. = 16,9 pCt. verringert.

Der Rückgang des Verkehrs gegen 1876 ist, abgesehen von der Einschränkung der industriellen Production vornämlich darauf zurückzuführen, dass nach Vollendung der Strecke Frankfurt-Wriezen und Reppen - Cüstrin - Stettin der Breslau - Schweidnitz-Freiburger Bahn ein grosser Theil der nach der Ostbahn und der Stettiner Bahn bestimmten Kohlen diese Concurrenzbahn transitirt, auch der Absatz Oberschlesischer Kohlen nach Berlin via Niederschlesisch-Märkische Bahn sich verringert hat.

Die Steigerung der Einnahmen und der Transporte im Jahre 1878/79 ist zum grossen Theil durch die in Folge der Eröffnung der Nordbahn eingetretene Erweiterung des Absatzgebiets Schlesischer Kohlen bewirkt worden.

Ausserdem sind noch Westfälische und Englische Kohlen im Localverkehr in geringen Quantitäten transportirt, und ist dafür eine Einnahme von im Ganzen 26 327 M. erzielt worden.

Von dem Gesammtgüterverkehr entfielen demnach auf den Kohlenverkehr pCt.

	1876	1877/78	1878/79
nach Tonnen	49,3	35,8	47,3
„ Tonnenkilometern .	57,2	44,9	52,3
„ Frachteinnahmen .	35,9	27,3	32,5

Günstiger gestaltete sich der Steinkohlenverkehr bei der

Westfälischen Bahn. Es sind befördert worden an Kohlen und Coaks im Jahre 1877/78 666 510 t, in 1878/79 1 139 038 t, mithin im laufenden Jahre 41,5 pCt. mehr.

Die Einnahme betrug 1 528 406 M. im Jahre 1877/78 und 2 258 319 M. in 1878/79, hat sich mithin um 32,3 pCt. vermehrt. Dieser Zuwachs entfällt zum grössten Theil auf den durch die Welwer-Dortmunder und Ottbergen-Northeimer Linien wieder gewonnenen Transitverkehr.

Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr entfielen auf den Kohlentransport im Jahre 1877/78 22,4 pCt., in 1878/79 28,9 pCt.

Bei der

Saarbrücker Eisenbahn wurden befördert:

a) an Saarkohlen und Coaks 3 609 234 t im Jahre 1876 gegen 3 493 257 t in 1877/78 gegen 3 511 082 t in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 gegen 1877/78 0,5 pCt. mehr, gegen 1877 2,7 pCt. weniger.

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug 88 343 672 im Jahre 1876 gegen 84 147 101 in 1877/78 gegen 84 707 974 in 1878/79, sonach im Jahre 1878/79 gegen 1877/78 0,7 pCt. mehr, gegen 1876 4,1 pCt. weniger.

b) an Ruhrkohlen und Coaks wurden befördert 68 210 t im Jahre 1876, 63 650 t in 1877/78, 54 420 t in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 gegen 1877/78 14,5 pCt. und gegen 1876 20,2 pCt. weniger.

Die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug 1 199 570 im Jahre 1876 gegen 1 116 577 in 1877/78 gegen 954 660 in 1878/79, sonach im Jahre 1878/79 gegen 1877/78 14,5 pCt. und gegen 1876 20,4 pCt. weniger.

Die Einnahmen haben betragen:

a) für Saarkohlen: 4 168 235 M. im Jahre 1876 gegen 3 955 230 M. in 1877/78 gegen 3 936 873 M. in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 0,5 pCt. bezw. 5,6 pCt. weniger, als in den Vorjahren;

b) für Ruhrkohlen: 34 038 M. im Jahre 1876 gegen 32 018 M. in 1877/78 gegen 27 033 M. in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 15,6 pCt. bezw. 20,7 pCt. weniger, als in den Vorjahren.

Von dem Gesammtgüterverkehr entfielen demnach auf den Kohlenverkehr:

Kohlenverkehr	Saarkohlen in			Ruhrkohlen in		
	1876 pCt.	1877/78 pCt.	1878/79 pCt.	1876 pCt.	1877/78 pCt.	1878/79 pCt.
nach						
Tonnen	73,3	72,3	72,1	1,4	1,3	1,1
Tonnenkilometern	62,2	61,3	61,6	0,8	0,8	0,7
Frachteinnahme .	61,9	61,4	61,9	0,5	0,5	0,4

Eine Steigerung der Saarkohlen und Coakstransporte gegen 1877/78 hatte vorzugsweise der Localverkehr aufzuweisen, während in den directen Verkehren theils eine Steigerung, wie im Verkehr mit Hessen-Nassau, der Schweiz, dem mittleren Frankreich, theils eine Verminderung der Transporte, wie im Verkehr mit Baden, Württemberg, der Pfalz, der Rheinischen Bahn, den Elsass-Lothringer Bahnen und dem südöstlichen Frankreich sich ergeben hat.

Die Höhe der Transportmasse des Jahres 1876 ist jedoch weder von dem Local- noch dem directen Verkehr erreicht worden.

Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr sämmtlicher Bahnen kommen:

Güterclassen	in 1876		in 1877/78		in 1878/79	
	M.	pCt.	M.	pCt.	M.	pCt.
auf						
Postgut	840 323	0,8	953 718	0,9	362 348	0,4
Eilgut	3 328 605	3,2	2 920 370	2,7	2 781 930	2,7
Stückgut	23 467 678	22,4	20 643 030	19,4	17 673 062	17,5
Frachtgut, Wgl. à 5 t	36 692 979	35,0	27 907 652	26,3	15 659 116	15,5
Frachtgut, Wgl. à 10 t	32 141 948	30,6	44 099 293	41,5	55 711 210	55,2
Vieh	4 381 113	4,2	5 226 639	4,9	5 012 199	5,0
Eisenbahnfahrzeuge etc. . .	4 039 003	3,8	4 525 760	4,3	3 770 892	3,7

Bei den einzelnen Güterclassen ergiebt die durchschnittliche Einnahme:

Güterclassen	in 1876		in 1877/78		in 1878|79	
	pro Tonne M.	pro Kilometer M.	pro Tonne M.	pro Kilometer M.	pro Tonne M.	pro Kilometer M.
für						
Eilgut	27,84	24,54	26,33	24,34	24,31	22,11
Stückgut	11,78	10,78	11,41	11,02	11,08	11,02
Frachtgut, Wgl. zu 5 t .	5,69	4,71	6,18	5,25	6,63	5,47
Frachtgut, Wgl. zu 10 t	2,48	3,07	2,77	3,30	2,94	3,36
Durchschnittl. f. alle Cl.	4,45	4,65	4,28	4,62	3,99	4,34

Es muss indessen auch hier hervorgehoben werden, dass sich die einzelnen Güterclassen in der vorstehenden statistischen Zusammenstellung ihrem Inhalt nach in den zur Vergleichung gestellten Jahrgängen nicht vollständig decken, da früher vielfach in der Rubrik „Stückgut“ auch das in Wagenladungen aufgegebene Normalgut und in der Rubrik der „Wagenladungen zu 5 t und darüber“ alle Transporte derjenigen Tarifclassen rapportirt wurden, für welche die Wagenladungsermässigung lediglich an die Aufgabe von mindestens 5 t geknüpft war, ohne eine weitere Ermässigung bei vollen Wagenladungen zu 10 t zu erhalten. Die obigen Vergleichungen mit den Vorjahren geben daher ein zuverlässiges Bild der Veränderung in den Einnahmeeinheiten für die einzelnen Güterclassen nicht. Gleichwohl darf angenommen werden, dass die Verminderung der Gesammteinnahmen für Stückgut und Wagenladungen zu 5 t und die Vermehrung der Einnahmen für volle Wagenladungen zum Theil auf der stärkeren Benutzung der Wagenladungsclassen des neuen Tarifsystems beruht.

Im allgemeinen Verkehrsinteresse sind für einige der wichtigeren Verkehrsbeziehungen, da die zur Abfertigung und Beförderung bei dem gegenwärtigen Verkehrsumfang und bei ungestörtem Betriebe erfahrungsmässig erforderliche Zeit die reglementsmässig zulässige Lieferfrist nicht erreicht, versuchsweise die nachstehend aufgeführten unter Berücksichtigung der wirklichen Beförderungszeit bemessenen Lieferfristen für Frachtgüter angeordnet worden für

Breslau-Stargard . . .	5 Tage	Berlin-Breslau N.|M. .	4 Tage
Breslau-Bromberg . .	4 „	Berlin-Leipzig	3 „
Breslau-Thorn	4 „	Breslau-Leipzig . . .	4 „
Frankfurt a. M.-Hannover	4 „	Frankfurt a. O.-Leipzig	4 „
		Breslau-Halle	4 „
Frankfurt a. M.-Harburg	5 „	Königsberg i. Pr.-Berlin	5 „
Frankfurt a. M.-Bremen	5 „	Danzig-Berlin	4 „
Berlin - Dresden Friedrichstadt	3 „	Bromberg-Berlin . . .	4 „
		Thorn-Berlin	4 „

Zur Erleichterung des Verkehrs und in dem Bestreben, die ausser den Frachtkosten zu erhebenden Nebengebühren ihrer Natur und Bestimmung gemäss möglichst auf den Durchschnittsbetrag der Selbstkosten zu beschränken, sind die Krahngebühren der Regel nach auf 3 Pf. pro 100 kg herabgesetzt.

Weitere Ermässigungen von Nebengebühren im Eisenbahngüterverkehr sind dadurch herbeigeführt, dass, zunächst versuchsweise, von der im vierten Absatz des § 52 des Betriebsreglements nachgelassenen Erhebung eines Wägegeldes, wenn ausnahmweise der Versender das Gewicht des Frachtstückgutes im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen hat, abgesehen und die Zählgebühr für die Feststellung der Stückzahl bei Wagenladungsgütern auf höchstens 3 M. pro Wagen normirt werden soll. In Fällen der Umladung bei Weiterexpedition bezw. bei Neuaufgabe einer Sendung über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus, ist bestimmt worden, dass die bisher vielfach übliche cumulative Berechnung der Ab- und der Aufladegebühren nur dann einzutreten hat, wenn nach den Umständen des einzelnen Falles das Entladen und Wiederverladen nothwendiger Weise zwei gesonderte Geschäfte bildeten.

Die sonstigen Einnahmen haben gegen das Jahr 1877/78 um 335 221 M. (3,0 pCt.) und gegen das Jahr 1876 um 1 287 120 M. (13,1 pCt.) zugenommen.

An der Vermehrung sind im Vergleich zu den beiden Vorjahren die Niederschlesisch-Märkische und die Westfälische Eisenbahn betheiligt, deren Einnahmebeträge sich gegen 1877/78 um 588 545 M. (21,1 pCt.) bezw. um 103 090 M. (15,7 pCt.) gegen 1876 um 985 849 M. (41,3 pCt.) bezw. um 69 505 M. (10,0 pCt.) vermehrt haben; im Vergleich zum Jahre 1877/78 ausserdem noch die Hannoversche Bahn, welche 83 900 M. (4,8 pCt.) mehr eingenommen hat. Dagegen weisen alle übrigen Bahnen Mindererträge auf, welche bei der

Main-Weserbahn	185 409 M.	(30,4 pCt.)
Frankfurt-Bebraer Bahn .	61 529 „	(9,6 „)
Ostbahn	154 916 „	(6,0 „)

erreichen.

Einen erheblichen Rückgang weisen dabei die Telegraphengebühren auf; der Grund hierfür liegt in den mit Einführung des neuen Reglements vom 7. März 1876 über die Benutzung der innerhalb des Deutschen Reichstelegraphengebiets gelegenen Eisenbahntelegraphen in Kraft getretenen beschränkenden Bestimmungen über die Annahme von Privatdepeschen auf den mit Reichstelegraphenbüreaus versehenen Stationsorten, sowie in der Herabsetzung der Antheile an den Gebühren aus dem gemeinschaftlichen Verkehr mit dem Reichstelegraphen.

Die Einnahmen für die Benutzung von Locomotiven und Wagen durch andere Bahnverwaltungen haben 5 628 172 M. im Jahre 1876, 5 920 028 M. in 1877/78 und 5 421 357 M. in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 498 671 M. (8,4 pCt.) gegen 1877/78 um 206 815 M. (3,7 pCt.) gegen 1876 weniger betragen.

Ein Mehrertrag gegenüber 1877/78 ist nur bei der Westfälischen Eisenbahn um 39 689 M. (19,9 pCt.) eingetreten, während gegen 1876 vorzugsweise die Ostbahn eine Mehreinnahme von 380 613 M. (30,6 pCt.) erzielt hat.

In Folge der erheblichen Beschaffung von Betriebsmitteln, welche fast sämmtliche Bahnen in den letzten Jahren haben eintreten lassen, in Verbindung mit dem Rückgang des Verkehrs, herrschte ein allgemeiner Wagenüberfluss, der die Verwaltungen veranlasste, mehr als sonst auf eine Ausnützung der eigenen Wagen Bedacht zu nehmen. Es trifft deshalb der Rückgang der Einnahmen für die Benutzung von Betriebsmitteln durch andere Bahnverwaltungen hauptsächlich die regulativmässige Wagenmiethe.

Dieselbe betrug 5 139 211 M. im Jahre 1876, 5 284 357 M. in 1877/78, 4 927 587 M. in 1878/79, mithin im Jahre 1878/79 gegen 1877/78 356 770 M. (6,8 pCt.), gegen 1876 211 624 M. (4,1 pCt.) weniger und sind daran sämmtliche Bahnen betheiligt, hauptsächlich die Transitbahnen, wie die Westfälische, bei welcher die Wagenmiethe von 269 387 M. im Jahre 1876, bezw. 192 704 M. in 1877/78 auf 111 517 M. in 1878/79 herabgegangen ist, sich mithin um 58,6 pCt., bezw. um 42,1 pCt. vermindert hat.

Wird hiermit die Ausgabe für Wagenmiethe, welche 1876 4 781 547 M., 1877/78 5 022 135 M., 1878/79 5 015 250 M. betragen hat, verglichen, so ergiebt sich für das Jahr 1878/79 eine Mehrausgabe von 87 663 M.. dagegen eine Mehreinnahme von 262 222 M. im Jahre 1877/78, von 357 664 M. in 1876.

Wenn in früheren Jahren, als es den Bahnen kaum möglich war, mit den vorhandenen Transportmitteln den Verkehr zu bewältigen, ein Bedürfniss vorlag, durch besondere Bestimmungen, insbesondere Abkürzung der miethsfreien Entladefrist, auf die beschleunigte Entladung der Wagen hinzuwirken, so konnte die Staatseisenbahnverwaltung bei dem zur Zeit bestehenden Wagenüberfluss ein solches Bedürfniss nicht mehr anerkennen. Im Interesse der Industrie und Landwirthschaft ist deshalb bis auf Weiteres die miethsfreie Entladefrist von 6 Stunden auf 12 Stunden und in besonderen Ausnahmefällen auf 24 Stunden erhöht worden. Dem Vorgehen der Staats- und staatlich verwalteten Privatbahnen haben sich fast alle Privatbahnen angeschlossen.

Aus öconomischen Nutzungen von fiscalischen Grundstücken sind im Jahre 1878/79 721 793 M., gegen 638 884 M. im Jahre 1877/78 bezw. 555 822 M. im Jahre 1876, mithin im Jahre 1878/79 13,0 pCt. bezw. 29,9 pCt. mehr eingenommen worden und ist diese Zunahme bei sämmtlichen Bahnen eine ziemlich gleichmässige.

Die Einnahmen für die Benutzung von Bahnstrecken und Betriebsanstalten durch fremde Verwaltungen haben gegen die letzten Jahre im Jahre 1878/79 erheblich zugenommen und zwar gegen: 1877/78 um 562 492 M. 26,0 pCt., 1876 um 1 097 305 M. 67,4 pCt.

Diese Steigerung ist vorzugsweise durch die Uebernahme der Halle-Sorau-Gubener, Berlin-Dresdener und Hinterpommerschen Bahn in Staatsverwaltung herbeigeführt.

Die Einnahmen aus dem Verkauf alter Materialien haben 1 802 820 M. im Jahre 1876, 1 887 606 M. in 1877/78, 2 100 366 M. in 1878/79 betragen, mithin im Jahre 1878/79 11,3 pCt. bezw. 16,5 pCt. mehr als in den Vorjahren. (Fortsetzung folgt.)

Der Viehverkehr auf den Preussischen Staatsbahnen in 1878/79. Am erheblichsten war die procentuale Einnahme aus dem Viehverkehr bei der Ostbahn. Dieselbe betrug 1878/79 9,8 pCt. der Einnahmen aus der gesammten Güterbeförderung, während sich über den Durchschnitt, welcher 5,0 pCt. beträgt, nur noch die Frankfurt-Bebraer Bahn mit 5,7 pCt. und die Hannoversche Bahn mit 5,2 pCt. erheben. Dagegen bleiben die anderen Bahnen erheblich hinter demselben zurück, am meisten die Saarbrücker Bahn mit 1,0 pCt. und die Nassauische mit 1,6 pCt., während sich bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn die procentuale Einnahme auf 2,7 pCt., bei der Westfälischen Bahn auf 3 pCt. und bei der Main-Weserbahn auf 3,3 pCt. stellt.

Die Einnahmen aus dem Viehverkehr der Ostbahn betrugen im Jahre 1878/79 = 43,6 pCt., im Jahre 1877/78 = 46,8 pCt. und im Jahre 1876 = 48,8 pCt. der gesammten Einnahme aus dem Viehverkehr bei den Staatsbahnen.

Ueber den unruhigen Gang der Eisenbahnwagen.

Bei der Wichtigkeit dieses Gegenstandes für die Sicherheit und die gute Ausnutzung der Zugkraft in schnellfahrenden Zügen, erlaubt sich Verfasser dieser Zeilen dem Aufsatze des Herrn G. S. in No. 91 dieser Zeitung Einiges aus seinen eigenen Beobachtungen über das Schlingern der Wagen hinzuzufügen.

Während die Richtigkeit der unter No. 1—4 aufgeführten Beobachtungsresultate des Herrn G. S. wohl von Jedem bestätigt werden wird, welcher mit der Erscheinung des Schlingerns näher vertraut ist, dürfte Punkt 5 doch meistens nur bezüglich der jeweiligen Hinterachse des Wagens zutreffen. Durch ein, im Fussboden an möglichst günstig gelegener Stelle entstandenes Astloch wurde dem Verfasser einmal zufällig Gelegenheit geboten, den Lauf der Vorderachse eines zweiachsigen Wagens in einem Schnellzuge stundenlang zu beobachten. Der Wagen begann in graden Strecken schon bei ca. 50 km pro Stunde zu schlingern und machte bei der vollen Geschwindigkeit von ca. 70 km so heftige Schwingungen, dass die Sicherheit ernstlich gefährdet erschien; die vom Verfasser auf diese Weise beobachtete Vorderachse lief dabei abwechselnd heftig gegen beide Schienen an.

Auch im Berlin-Kölner Expresszuge beobachtete Verfasser im letzten Wagen so heftiges Schlingern, dass die Achsen so grossen lebendigen Kräften gegenüber unmöglich geradeaus laufen konnten. Ueberhaupt scheint die Fortsetzung der schlingernden Bewegung, welche stets durch einen zufälligen Stoss beginnt, dadurch bewirkt zu werden, dass die Laufrichtung des Wagens durch den Stoss der einen Schiene gegen die Vorderachse stets nach der anderen Schiene hin abgelenkt wird; so lange diese Stosswirkungen nicht stark genug sind, um diese Veränderungen der Laufrichtung hervorzubringen, kann kein Schlingern eintreten. Da die Stärke der Stosswirkung mit der Fahrgeschwindigkeit und der Grösse der möglichen Winkelstellung des Wagens zunimmt, letztere aber um so erheblicher werden kann, je grösser die Spielräume und je elastischer die Achshalter sind, so ergiebt sich direct aus dem Besprochenen, dass das Schlingern um so eher und heftiger eintritt, je mehr diese Umstände zutreffen, wie dies ja auch die Erfahrung bestätigt.

Der letzte der genannten Umstände, die seitliche Elasticität der Achshalter, ist bislang wohl noch nicht mit dem Schlingern in directen Zusammenhang gebracht worden, scheint aber in dieser Beziehung ganz besondere Beachtung zu verdienen, wie

aus näherer Betrachtung der erwähnten Stosswirkung erhellt Sobald der Spurkranz eines Rades gegen eine Schiene trifft, wird die seitliche Bewegung der Achse plötzlich gehemmt, während das Gestell mit dem Oberkasten dieselbe unter Durchbiegung der Achshalter und der damit zusammenhängenden Gestelltheile zunächst fortsetzt. Durch die elastische Kraft dieser Theile schwingt sodann die Masse des Wagens wieder zurück und verschiebt, vermöge der bei letzterem Vorgang gewonnenen lebendigen Kraft, die Vorderachse nach der anderen Schiene hin. Diese lebendige Kraft, mit welcher das zur Fortsetzung des Schlingerns erforderliche Verschieben der Achse erfolgt, wird um so grösser sein, je vollkommener elastisch die Achshalter etc. sind; könnte man diese Theile vollkommen unelastisch construiren, so würden dieselben keine lebendige Kraft wieder abgeben können, also jedes Schlingern unmöglich machen.

Es ergiebt sich hiernach als wesentliches Mittel zur Verhinderung des Schlingerns eine möglichst steife Construction der Achshalter und solide Befestigung derselben an einem solide verstrebten Gestell. Wie gut dies Mittel wirkt, ersieht man daraus, dass die steifer gebauten Locomotiven trotz ihres weit geringeren Radstandes nur sehr selten schlingern.

Man wird hiernach in der Construction der Achshalter etc. in vielen Fällen die Ursache des Schlingerns von Wagen entdecken, denen man diese üble Eigenschaft, ihren sonstigen Constructionsverhältnissen nach, kaum zutrauen sollte.

Die von Herrn G. S. am oben bezeichneten Orte vorgeschlagene Anwendung eines Zugapparates hinter jeder Bufferbohle dürfte wohl die gewünschte Wirkung kaum haben, da es nur darauf ankommt, die Zugstange in den Kopfstücken gut zu führen, im Uebrigen aber, da jede Kraft in ihrer Richtung nach Belieben verlegt werden kann, die Lage des Zugapparates gleichgültig ist. Auch dürfte die in Bezug auf das Schlingern günstige Wirkung der straffen Kuppelung vorzugsweise in der dadurch hervorgerufenen gegenseitigen Reibung der Buffer zu suchen sein, so dass es wesentlich erscheint, die Bufferstange recht sorgfältig zu führen.

Das beste Mittel zur Erzielung eines ruhigen Ganges der Wagen wird immer in einem möglichst langen Radstand bestehen und würde es in dieser Beziehung sehr interessant sein, Näheres über den Gang der für die Preussische Ostbahn erbauten Wagen mit radial verstellbaren Achsen zu erfahren. v. B.

Drei Monographien über Eisenbahnfrachtrecht.

1. **Das Deutsche Frachtrecht** mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. Ein Commentar zu Titel 5 Buch 4 des Deutschen Handelsgesetzbuchs und zu dem Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen und Vereins-Eisenbahnbetriebsreglement. Bearbeitet mit Benutzung der Acten des Königlich Preussischen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, der Protocolle des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsassessor und Hülfsarbeiter im Königlich Preussischen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten. Erster Band. Preis: 8 M. Berlin, C. Heymann's Verlag.

2. **Commentar zum Betriebsreglement** für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns. Bestimmungen für den Güterverkehr. Abschnitt I, III, IV unter eingehender Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts und anderer Deutscher Gerichte. Herausgegeben von C. Ruckdeschel, Official im Fiscalat der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. Weiden, Verlag von Gustav Taubald.

3. **Das Eisenbahnfrachtgeschäft.** Ein Handbuch für Juristen, Eisenbahnbeamte, Kaufleute, Spediteure, Industrielle etc. von Dr. jur. Oscar Wehrmann, Official bei der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. Stuttgart, Verlag von Ferdinand Enke. Ladenpreis 4,80 M.

Wenn auch die Grundlagen des Deutschen Eisenbahntransportrechts, welche in Tit. 5 des IV. Buchs des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs und in den an dasselbe sich anschliessenden Eisenbahnbetriebsreglements von 1856—1870 vorliegen, bereits eingehend von der juristischen Fachpresse in Monographien, Commentaren, Zeitschriften und kleinen Abhandlungen besprochen worden waren, so fehlte es doch bis zum laufenden Jahre an einem neueren Handbuch, welches auf der Basis der seit der Gründung des Deutschen Reichs eingetretenen vielfachen (wenn auch juristisch nicht sehr erheblichen) Aenderungen in den Betriebsreglements Deutschlands (und Oesterreich-Ungarns) vom 1. Juli 1874 und namentlich mit Berücksichtigung der seit 1872 besonders reichlich fliessenden Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts und der übrigen Deutschen Gerichtshöfe diese wichtige Rechtsmaterie für den praktischen Gebrauch eingehend bearbeitet hätte. Die vielfach in Aussicht genommenen Modificationen des Deutschen Handelsgesetzbuchs und die fortwährenden Aenderungen in den Reglements liessen eine derartige Arbeit lange Zeit nicht opportun erscheinen; erst neuerdings gewinnt es den Anschein, als ob baldige Neuerungen auf diesem Gebiet nicht in Aussicht ständen.

Sehr erfreulich ist es, dass diese Pause in der Gesetzgebung zu den vorstehend erwähnten drei umfangreichen Arbeiten benutzt worden ist, welche sich — wie das Vorwort zum Eger'schen Commentar sagt — die Aufgabe gestellt haben, „allen Transportinteressenten, den Frachtführern und Spediteuren, den Eisenbahn-, Post- und anderen Administrativbehörden, den Gerichten und den Anwalten für den praktischen Gebrauch in Frachtrechtssachen eine möglichst erschöpfende und zugleich übersichtliche Zusammenstellung des ganzen vorhandenen Materials in juristisch erläuternder Form zu gewähren".

Eine eingehende Kritik dieser umfangreichen Commentare müssen wir den juristischen Zeitschriften überlassen — wir können an dieser Stelle nur die charakteristische Art der Bearbeitung derselben hervorheben, während wir uns vorbehalten, auf Specialien bei geeigneter Gelegenheit zurückzukommen.

Als erstes der drei Werke ist der erste Band des Eger'schen Werkes erschienen, welcher auf 392 Seiten einen Commentar zu den Art. 390—400 des Deutschen Handelsgesetzbuchs liefert. Da der Ausgang für alle Gesetze und Reglements auf dem Gebiete des Deutschen Frachtrechts der Abschnitt (Titel) des Deutschen Handelsgesetzbuchs vom Frachtgeschäft bildet, so hat der Verfasser denselben seinem Commentar zu Grunde gelegt. Den einzelnen Artikeln desselben, als den leitenden Grundsätzen, sind die bezüglichen Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsreglements derartig angeschlossen, dass bei jedem Artikel des Handelsgesetzbuchs auch die zugehörigen Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsreglements sich übersichtlich vereinigt finden.

Die Motive zu den Gesetz- und Reglementsentwürfen, die Protocolle des Handelsgesetzbuchs, die Conferenzprotocolle und Commissionsberichte des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und des Tarifverbandes, die Eisenbahn- und Postgesetzgebung und insbesondere auch die gesammte, bisher publicirte Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts, sowie zahlreiche Entscheidungen anderer Gerichtshöfe sind zur Erläuterung der gesetzlichen und Reglementsbestimmungen sorgfältigst benutzt, und verspricht das Eger'sche Werk die umfassendste neuere literarische Leistung auf dem Gebiet des Deutschen Frachtrechts zu werden. Ob aber auch ein Nichtjurist sich in den sehr umfangreichen Commentar, welcher die wichtigen, bei Auslegung der Gesetze und Reglements vielfach hervorgetretenen juristischen Streitfragen unter Hinweis auf die darüber vorhandene Literatur und Rechtsprechung ausführlich erörtert, hineinlesen wird — erscheint uns, aufrichtig gesagt, sehr zweifelhaft.

Zum praktischen Gebrauch für den Eisenbahnbeamten erscheint uns der Commentar von Ruckdeschel geeigneter zu sein, schon wegen der von demselben gewählten Form. Derselbe schliesst sich statt an den Text und an die Reihenfolge der Artikel des Handelsgesetzbuchs an die dem Praktiker geläufigere Textirung des Eisenbahn betriebsreglements an, aus dem zu billigendem Grunde, dass das Betriebsreglement den bei weitem grössten Theil des neuen Eisenbahntransportrechts erst geschaffen hat, so dass jede Commentirung des Tit. 5 Buch IV des Handelsgesetzbuchs ohne gleichzeitige eingehende Berücksichtigung des Betriebsreglements und dessen Zusatzbestimmungen dem Praktiker weniger dienlich ist „indem sie ihn häufig wieder vor die Lösung der Frage stellt' ob das für den Frachtfuhrmann etc. geltende Frachtrecht durch das Eisenbahnbetriebsreglement für den Eisenbahnverkehr nicht abweichend geregelt ist und wie das gewöhnliche Frachtrecht vom Eisenbahnfrachtrecht richtig unterschieden werden muss". Die Bearbeitung eines erschöpfenden Commentars des Betriebsreglements wurde daher auch dem Wunsche der Vereinsprüfungscommission entsprechend von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in einem Ausschreiben vom 13. April 1877 als vorzugsweise erwünscht bezeichnet. Der Verfasser hat demgemäss nur das für den Eisenbahngüterverkehr geltende Recht — nicht das Frachtrecht überhaupt reproducirt und erläutert, wobei berücksichtigt, sind die Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts und der übrigen Deutschen Gerichtshöfe, sowie Entscheidungen Oesterreichischer Gerichte, Schiedssprüche, die ältere und neuere Literatur über das Eisenbahnfrachtrecht, die Motive des Reichseisenbahnamts zum Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes zum Betriebsreglement vom 1. Juli 1874, der Berner Entwurf eines internationalen Frachtrechtes, sowie die Commissionsberichte, das Uebereinkommen und die Protocolle der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bei den Berathungen des früheren und des jetzigen Reglements etc.

Andererseits hat der Verfasser sich nicht auf die rechtliche Commentirung beschränkt, sondern hat auch mit dem einschlägigen administrativen Theil des Eisenbahntransportwesens sich befasst, indem er das Uebereinkommen zum Süddeutschen Verbande, das Uebereinkommen, betreffend die Erledigung von Frachtreclamationen, das Verschleppungsübereinkommen mitgetheilt und commentirt, auch Frachtbrief-, Revers- und Anerkennungsformulare beifügt.

Der Umfang der ganzen Arbeit erreicht noch nicht die des ersten Theils des Eger'schen Commentars (272 S.) und ist daher auch der Preis desselben billiger gestellt (5 M. und bei Bestellung von 25 Exemplaren für Eisenbahnbeamte à 4 M.).

Wehrmann's Handbuch endlich empfiehlt sich als eine übersichtliche, dabei kurzgefasste und doch möglichst erschöpfende, fliessend und klar geschriebene Abhandlung über die besprochene Materie und wird namentlich Nichtjuristen, welchen die weniger gefällige Form des Commentars nicht behagt, und solchen, die sich einen raschen Ueberblick über das fragliche Rechtsgebiet verschaffen wollen, besonders willkommen sein.

Der Herr Verfasser hat übrigens wie seine beiden Concurrenten die gesammte neuere Rechtsprechung, insbesondere die Entscheidungen des Deutschen Reichsoberhandelsgerichts und des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes sowie die einschlagende Literatur gehörig berücksichtigt und wie jene auch auf alle in jüngster Zeit auf dem fraglichen Gebiete hervorgetretenen gesetzgeberischen Acte inner- und ausserhalb Deutschlands, so insbesondere das Schweizer. Bundesgesetz vom 21. März 1875, betreffend den Transport auf Eisenbahnen, den Entwurf eines Deutschen Reichseisenbahngesetzes von 1874 und den Berner Entwurf eines allgemeinen internationalen Transportrechts von 1878 Bezug genommen. Zwei Anlagen am Schluss des Werks (S 226—233) beschäftigen sich mit den Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen (Gesetz vom 25. Februar 1876) und der Abänderung des § 44 des Betriebsreglements, betreffend Erhöhung der Entschädigung bei den genannten Transporten.

Wir empfehlen demgemäss die erwähnten drei Schriften sowohl den Eisenbahnbeamten als den Juristen und Industriellen.

Ueber die Statistik der Eisenbahnhochbauten.

Seitens der Architecten, denen man im Allgemeinen keine besondere Vorliebe für Statistik nachrühmen kann, ist dessenungeachtet das Bedürfniss empfunden worden, zur leichteren Ermittelung der Baukosten für die am meisten vorkommenden Hochbauten und zur Verminderung der überaus zeitraubenden Veranschlagungsarbeiten, das Material für eine bautechnische Statistik zu sammeln. Es würde zu weit führen und auch für die Leser dieser Zeitung kein genügendes Interesse haben, wenn wir alle die Schritte anführen wollten, die in dieser Beziehung seitens der Architectenvereine, sowie einzelner Architecten geschehen sind. Genug, dass diese Schritte Erfolg gehabt haben und nunmehr ihren weiteren Weg nehmen werden. Einige in der „Wochenschrift für Architecten und Ingenieure“ von dem Stadtbaurath Blankenstein in Berlin veröffentlichten Mittheilungen über bautechnische Statistik, in welchen die wichtigsten statistischen Angaben über verschiedene Arten öffentlicher Gebäude, Rathhäuser, Kirchen, Krankenhäuser etc. nach folgenden Colonnen zusammengestellt sind:

1. Bezeichnung des Baues.
2. Zeit der Ausführung.
3. Baukosten in Mark.
4. Bebaute Grundfläche in Quadratmeter.
5. Kosten pro Quadratmeter Grundfläche.
6. Cubischer Inhalt des Gebäudes.
7. Kosten pro Cubikmeter Gebäude.
8. Anzahl und Bezeichnung der Nutzeinheiten.
9. Preis pro Nutzeinheit.
10. Bauart.
11. Bemerkungen über die Kosten einzelner Bautheile.

geben uns daher eine willkommene Veranlassung, die Aufstellung einer ähnlichen Statistik für Eisenbahnhochbauten anzuregen.

Ueber den Nutzen einer derartigen Statistik für das Eisenbahnwesen glauben wir uns nicht weiter aussprechen zu dürfen, weil dieser Nutzen offen zu Tage liegt, von verschiedenen Seiten bereits ausgesprochen ist und auch mehrfache Anfänge dieser Statistik bereits vorliegen. Der Aufstellung derselben würden ebensowenig besondere Schwierigkeiten entgegenstehen, einerseits, weil von verschiedenen Seiten bereits statistisches Material gesammelt und theilweise veröffentlicht worden ist, andererseits, weil eine Statistik über die in den letzten 10 Jahren ausgeführten Eisenbahnhochbauten bei der aussergewöhnlichen Bauthätigkeit dieser Periode eine Fülle von Material darbieten, und von den Eisenbahnverwaltungen gewiss mit Bereitwilligkeit zusammengetragen werden würde. Es könnte in Frage kommen, ob es sich nicht empfiehlt, diese Statistik der Eisenbahnhochbauten auf alle Vereinsverwaltungen auszudehnen; wir glauben jedoch, dass bei der grossen Ausdehnung des Vereinsgebietes die Verschiedenheiten in Betreff der Anlage und Ausführung, sowie in Bezug auf die Baumaterialien und Arbeitslöhne zu gross sind, um die in den verschiedenen Ländern ausgeführten Eisenbahnhochbauten mit wirklichem Nutzen vergleichen zu können. Es wird sich vielmehr empfehlen, diese Statistik auf die einzelnen Länder, z. B. auf die Preussischen Eisenbahnen, zu beschränken, weil dann die Möglichkeit vorliegt, noch mehr ins Spezielle zu gehen und dieser Statistik dadurch einen erhöhten praktischen Nutzen zu gewähren. Wir denken uns wenigstens, dass eine derartige Statistik, auf Empfangsgebäude, Locomotiv-, Güter-, Wagenschuppen, Wasserstationen, Werkstätten, Beamten - Wohngebäude etc. ausgedehnt, bei der Reichhaltigkeit des statistischen Materials so zuverlässige, in so bestimmten Grenzen eingeschlossene Einheitssätze liefern muss, dass dieselben für alle vorläufigen Kostenermittelungen benutzt werden können, und eine specielle Veranschlagung erst nach endgültiger Feststellung des Projectes erforderlich wird. Dass damit eine ausserordentliche Ersparniss an Zeit und Arbeitskraft und in Folge dessen auch eine erhebliche Kostenersparniss an Gehältern, Diäten etc. verbunden ist, dass ferner in Folge der Verminderung der Veranschlagungsarbeiten und des Schreibwesens eine Beschleunigung des Geschäftsganges, besonders in Bezug auf die Bauausführungen eintreten wird, dürfte wohl von keiner Seite bezweifelt werden, und wir hoffen deshalb, dass in einer Zeit, in der man bemüht ist, in jeder Beziehung Ersparnisse zu machen und den büreaukratischen Zopf abzuschneiden, unser Vorschlag günstige Aufnahme finden wird.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Versammlung am 2. December 1879.

Vorsitzender Herr Streckert. Schriftführer Herr G. Meyer.

Der Vorsitzende giebt eine Uebersicht über die Thätigkeit des Vereins in dem ablaufenden Geschäftsjahre. Darnach sind 9 regelmässige Sitzungen und eine Festversammlung abgehalten worden, in ersteren wurden 18 theils grössere, theils kleinere Vorträge gehalten. Die Commission für Veröffentlichung der „Mittheilungen aus der Tagesliteratur des Eisenbahnwesens“ ist 20mal, diejenige für die Ermittelung der Selbstkosten im Personen- und Güterverkehr 3mal zusammengetreten. Vier Hefte der genannten „Mittheilungen“ sind von der betreffenden Commission bearbeitet und den Vereinsmitgliedern zugestellt, das Schlussheft wird in wenigen Wochen zur Vertheilung kommen.

Den Personalbestand betreffend, hat der Verein 12 Mitglieder durch Tod verloren, freiwillig ausgeschieden sind 4, neu zugetreten 12. Am Schlusse des Jahres zählt der Verein 376 Mitglieder und zwar: 237 einheimische, 116 auswärtige ordentliche Mitglieder, 20 correspondirende und 3 Ehrenmitglieder.

Bei der nach § 17 des Statuts erfolgenden Neuwahl des Vorstandes wurden gewählt: als Vorsitzender Herr Geheimer Oberregierungsrath Streckert, als Stellvertreter desselben Herr Geheimer Regierungsrath Quassowski, als Schriftführer Herr Eisenbahnbauinspector Gustav Meyer, als Stellvertreter desselben Herr Eisenbahnbauinspector Jungnickel, als Kassenführer Herr Verlagsbuchhändler W. Ernst, als Stellvertreter desselben Herr Regierungs- und Baurath Mellin.

Herr Buchholtz*) spricht sodann über die Betheiligung des Eisenbahnregiments an Bauten und Arbeiten der vaterländischen Bahnen im Frieden und führt zunächst aus, dass, nachdem die Erfahrungen des letzten Krieges auf die Bildung einer Eisenbahntruppe hingewiesen und der erste Stamm in dem Eisenbahnbataillon geschaffen worden, sehr bald das Bedürfniss nach feldmässigen Uebungen für die auf dem Uebungsplatze nur elementar geschulten Offiziere und Mannschaften hervorgetreten sei. Eine Betheiligung der Eisenbahnbaucompagnien bei den alljährlich stattfindenden Herbstmanövern werde aber durch die Natur der ihnen obliegenden Aufgaben ausgeschlossen und deshalb eine möglichst vielseitige Betheiligung bei grösseren Friedensbahnbauten ins Auge gefasst. — Durch das Entgegenkommen der Bahnverwaltungen sei der Armee ein grosser Dienst geleistet, indem der Erfolg den gehegten Erwartungen durchaus entsprochen habe. Redner führt sodann einzelne Arbeiten auf, die seit dem Jahre 1872 übernommen sind. Die erste grössere war die Verlegung von 15 600 m Oberbau, 7 Bahnhofsnebengeleisen, 13 Weichen und 5 km Telegraphenleitung auf der Strecke Stargard-Konitz der Königlichen Ostbahn, durch 91 Mann in 5 525 Tagewerken während der Monate Juni bis August 1872; die letzte die Herstellung des 28 km langen Oberbaues der Bahn von Arnstadt nach Ilmenau in den Jahren 1878|79. — Im Ganzen seien einschliesslich der Militärbahn etwa 200 km Oberbau mit 100 Weichen verlegt und 8 Holzbrücken erbaut worden. Das Regiment habe sich ausserdem, um die Offiziere und Mannschaften möglichst vielseitig auszubilden, bei den verschiedensten anderen Arbeiten betheiligt, u. A. bei Sprengungen, bei Beseitigung von Betriebsstörungen, Wiederherstellung von fortgerissenen Dämmen und Brücken.

Die bei den Oberbauarbeiten eingeführte Organisation wird vom Vortragenden eingehend beschrieben und dabei auf den Vortheil einer möglichst frühzeitigen, wenn auch nur provisorischen telegraphischen Verbindung zwischen der Arbeitsstelle und den Baubureaus hingewiesen.

Redner glaubt, dass bei allen Arbeiten der bezeichneten Art, welche disciplinirte Leute und eine schnelle Ausführung verlangen, die Mitwirkung des Eisenbahnregiments auch im finanziellen Interesse der Bahnverwaltungen liege, dass durch eine solche Thätigkeit der Mannschaften ein Material an Bahnarbeitern herangebildet werde, welches nach beendeter Dienstzeit für die vaterländischen Bahnen gut zu verwerthen sei und schliesst, indem er den Bahnverwaltungen für die den Feldeisenbahntruppen

*) Den Vortrag des Herrn Buchholtz werden wir demnächst in ausführlicher Fassung mittheilen. Die Redaction.

gebotene Gelegenheit zur practischen Uebung den ihnen gebührenden Dank ausspricht.

Herr Stock referirt über das bereits in Fachschriften und in einer dem Verein zugegangenen Broschüre besprochene Oberbausystem von E. Müller (Stützensystem). Dasselbe sei bei der Magdeburger Strasseneisenbahn angewandt und solle sich dort bewährt haben. Für Locomotivbahnen hält Referent es wenig geeignet, weil bei ihm die Erhaltung des Oberbaues in richtiger Lage schwer zu erreichen, weil ferner das Unterstopfen der Stützen wegen der tiefen Lage und der ebenen Unterfläche des Fusses sehr umständlich sei und hiernach die Unterhaltungskosten voraussichtlich sehr hoch werden würden. — Der Müller'sche Oberbau wird im nächsten Frühjahr auf einem Theile der Militärbahn versuchsweise verlegt werden und stellt Herr Golz spätere Mittheilungen über die Ergebnisse des Versuchs in Aussicht.

Herr Lentz aus Düsseldorf spricht über eine neu construirte Tenderlocomotive für Localpersonenverkehr auf Voll- und Secundärbahnen. (System Hohenzollern). Um einen Eisenbahnomnibusbetrieb möglichst öconomisch zu machen, sei es nothwendig, das Zugpersonal auf ein Minimum zu beschränken, — den Kohlen- und Schmiermaterialverbrauch und den Reparaturstand der Fahrzeuge niedrig zu halten, — auf niedrige Anschaffungskosten der Betriebsmittel bezw. möglichste Verwendung der vorhandenen Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen, endlich Extraausgaben für Vergrösserung der Reparaturschuppen und Anlage von grossen Drehscheiben zu vermeiden. Diesen Erfordernissen werde am besten mit getrennten Locomotiven geeigneter Construction und mit Durchgangswagen, welche auch einen Zugang von der Locomotive aus gestatten, genügt.

Ein Nachtheil der bisherigen Maschinen sei deren geringer Radstand und die dadurch herbeigeführte unruhige Bewegung, welche eine Beschränkung auf geringe Fahrgeschwindigkeiten zur Folge habe. Bei der neuen Construction seien, um die überhängenden Massen zu vermeiden, die Achsen an die Enden der Maschine gelegt und zwar soweit von einander, dass die Cylinder bequem Platz finden, dass der vordere Cylinderdeckel und der Kolbendeckel sich leicht entfernen lassen und die Länge der Pleuelstange mindestens dem dreifachen Kolbenhube gleich werde. Man erhalte dadurch Maschinen bei 7 t Gewicht mit 2,5 m, bei 10 t Gewicht mit 2,7 m Radstand, also 1 m mehr als bei den älteren Constructionen. Die Achsen würden gekuppelt. Solche Maschinen würden noch bei 60 bis 80 km Geschwindigkeit pro Stunde vollständig ruhig und durch Curven bis 180 m Radius mit Leichtigkeit fahren. Sie würden die Einrichtung von Localverkehrsschnellzügen ermöglichen, wie sie auf der Metropolitan Railway in London seit 18 Jahren kursiren. Wünschenswerth sei aber die Beseitigung der beengenden Vorschrift über die Minimalgrösse der Raddurchmesser, die bei Maschinen für grosse Geschwindigkeit auf kaum zu erfüllende und durch Sicherheitsrücksichten nicht berechtigte Forderungen führen.

Herr Kaselowsky bestreitet unter Hinweis auf vielfache ältere Locomotivconstructionen die Neuheit des beschriebenen Systems hinsichtlich der Massenvertheilung und Cylinderanordnung. Der grosse Radstand habe Nachtheile im Gefolge, welche sich beim Durchfahren von Curven bald geltend machen würden. Zweckmässiger erscheinen ihm von manchen neueren Constructionen u. A. die Anordnung hochliegender Cylinder und verticaler Balanciers zur Uebertragung der Kolbenbewegung auf die Räder.

Nach kurzer Erwiderung des Herrn Lentz legt derselbe der Versammlung die Pläne des Ausstellungsgebäudes für die im nächsten Jahre in Düsseldorf stattfindende Gewerbe- und Kunstausstellung vor, von deren näherer Besprechung indessen wegen vorgerückter Zeit Abstand genommen werden muss.

Die Eisenbahnpersonentarife Europas.

Bei der gegenwärtigen äusserst lebhaften Erörterung über die Gütertarife der Eisenbahnen erscheint es wohl nicht unangemessen, einmal einen Blick auch auf die verschiedenartigen Taxen zu werfen, welche auf den Europäischen Bahnen für die Personenbeförderung erhoben werden. Wenn man zu diesem Zwecke die den Tarifen zu Grunde gelegten Längenmasse (Dänische Meile, Englische Meile, Schwedische Meile, Norwegische Meile, Oesterreichische Meile und Werst) der einzelnen Länder auf Kilometer, die Geldsorten (Francs, Centimes, Realen, Reïs, Oesterreichische Kreuzer, Holländische Cents, Schillinge, Pences, Kopeken, Piaster, Paras, Drachmen und Leptas) aber auf Pfennige Deutscher Reichswährung reducirt, so erhält man nach unserer Berechnung, von jeweiligem Agiozuschlage, Stempelbetrage etc. abgesehen, die nachfolgende Tabelle, welche für die drei ersten Wagenclassen der gewöhnlichen Züge die Durchschnittskilometergrundtaxen in Pfennigen angiebt.

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
1. Portugal	$8\frac{1}{2}$	$6\frac{2}{3}$	$4\frac{2}{3}$
2. Spanien	$10\frac{1}{2}$	8	5
3. Frankreich	10	$7\frac{1}{2}$	$5\frac{2}{5}$
4. Grossbritanien	$11\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{3}$	5
5. Niederlande	$8\frac{1}{2}$	$6\frac{4}{5}$	$4\frac{1}{4}$
6. Belgien	6	$4\frac{1}{2}$	3
7. Schweiz	$8\frac{1}{2}$	6	$4\frac{1}{3}$
8. Deutschland Nord- . .	8	6	4
8. Deutschland Süd- . .	8	$5\frac{1}{3}$	$3\frac{2}{5}$
9. Oesterreich-Ungarn . .	$9\frac{1}{2}$	7	$4\frac{3}{4}$
10. Italien	9	$6\frac{2}{5}$	$4\frac{1}{2}$
11. Dänemark	$7\frac{4}{5}$	$5\frac{3}{5}$	$3\frac{2}{5}$
12. Schweden	8	$5\frac{2}{3}$	$3\frac{3}{5}$
13. Norwegen	$5\frac{2}{3}$	$3\frac{2}{5}$	$2\frac{1}{2}$
14. Russland	$9\frac{1}{2}$	7	4
15. Rumänien	9	7	$4\frac{1}{2}$
16. Türkei	$15\frac{1}{2}$	$11\frac{2}{5}$	$7\frac{1}{2}$
17. Griechenland	8	$4\frac{4}{5}$	$3\frac{3}{5}$

Der Zuschlag für Express-, Courier- und Schnellzüge differirt zwischen 10 und 30 pCt. der vorstehenden Einheitssätze. — Nach dieser Tabelle fährt man relativ am Theuersten in der Türkei, am Billigsten aber in Norwegen. Norddeutschland würde unter den Ländern mit billigeren Fahrpreisen, von dem nur wenige Kilometer Schienenweg zählenden Staate Griechenland abgesehen, erst die sechste Stelle einnehmen; indessen sind bei den Norddeutschen Bahnen folgende Momente zu berücksichtigen: 1. Die Einstellung der nur 2 ₰ pro Kilometer kostenden vierten Wagenclasse in die meisten Personenzüge. 2. Die Mitführung auch der dritten Classe in vielen Tages- und Nachtschnellzügen. 3. Die Gewährung von 25 kg Freigepäck. 4. Die Ausgabe von Retourbillets zu sehr ermässigten Preisen und deren Gültigkeit für die meisten Schnellzüge. 5. Die wohl in wenigen Ländern gleich bequeme und elegante Ausstattung der Personenwagen. Wenn man diese Factoren richtig würdigt, so ergiebt sich das Resultat, dass in ganz Europa die Norddeutschen Bahnen das reisende Publicum verhältnissmässig am Billigsten befördern.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 15. December 1879. (Ministerielle Fachkunde. Deutscher Vertrag. Refactienveröffentlichung. Couponstreit. Agrartagresolutionen. Garantievorschüsse. Orientalische Bahnen. Directe Tarife und Publicationsfrist. Engelhard's Clubvortrag. Börsenwoche.)

Das vom Landtagsabgeordneten und Nationalöconomen György vorzüglich redigirte Ungarische Fachblatt bespricht die oft gehörte Forderung, dass der Communicationsminister ein Fachmann sei. Darunter verstehe man gewöhnlich einen Ingenieur; doch welchen Faches? Soll er ein Bau-, Brücken-, Wasserwerks- oder Maschineningenieur sein? Er kann doch nicht alle diese Fächer kennen! Von weitaus grösserer Wichtigkeit sind aber die Kenntnisse der Administration, des kaufmännischen Verkehrs und der Buchhaltung, sogar der Jurisprudenz und Volkswirthschaft, welche allgemeine Kenntnisse man doch von dem staatlichen Leiter des Bahnwesens fordern muss. Eine hervorragende Begabung für die Verkehrs- und Administrationspolitik der Eisenbahnen des betreffenden Staates müsse den mit deren Leitung betrauten Minister vor Allem auszeichnen; er hat nicht zu bauen oder den Betrieb zu führen; er braucht daher kein Ingenieur oder Betriebsmann zu sein; dafür werden tüchtige Studien und Erfahrungen in der Politik, Administration und Nationalöconomie beim Eisenbahnminister vorausgesetzt; für die eigentlichen Bahnkenntnisse werde er sich schon mit den geeignetsten Kräften zu umgeben und bei controversen Fragen oder einander entgegenstehenden Gutachten die richtige Entscheidung zu treffen wissen.

In der Sitzung des volkswirthschaftlichen Ausschusses des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses, welcher die handelspolitischen Vorlagen in Berathung zog, gab der Handelsminister Baron Korb die Erklärung ab, dass die Regierung den Abschluss eines Vertrages mit Deutschland und auch die Anbahnung eines vertragsmässigen Provisoriums anstrebe. In der Waggonfrage wolle sie den status quo aufrechterhalten, dagegen in der Frage der Refactien den Standpunkt der Deutschen Regierung acceptiren. Sowie das Oesterreichische und Ungarische Parlament die Vorlage der Regierung, welche zu den Verhandlungen mit Deutschland die nöthige Vollmacht und zwar auf die Dauer eines halben Jahres ertheilt, angenommen haben wird, sollen dieselben im diplomatischen Wege sofort beginnen.

Ueber die Veröffentlichung der Refactien ergeht sich die „Presse" in folgenden beachtenswerthen Betrachtungen: „Der augenblickliche Stand unserer wirthschaftlichen Beziehungen zu Deutschland lässt es sehr fraglich erscheinen, ob selbst in dem Falle, wenn ein provisorischer Meistbegünstigungsvertrag zu Stande kommt, der bekannte Artikel 15 des ablaufenden Vertrags, betreffend das Verbot geheimer Refactien, erneuert wird. Die den Eisenbahnverkehr betreffenden Bestimmungen des vor einem Jahre abgeschlossenen Oesterreichisch-Deutschen Handelsvertrags bilden ein organisches Ganzes, und da der Artikel 17 über die Sicherung der Fahrbetriebsmittel gegen Beschlagnahme nun einmal fallen soll, so ist für die Aufrechthaltung des Artikels 15 kein plausibler Grund vorhanden. Indess glauben wir, dass die Oester-

reichische Regierung auch ohne Vertragszwang auf der Publication der Refactien beharren sollte, da diese Concession an Deutschland in Wirklichkeit eine für die Interessen unseres Verkehrs nothwendige Massregel war. In gewisser Beziehung wird aber die Regierung doch freiere Hand haben, um gerade im Interesse des Verkehrs im einzelnen Falle die starre Regel dem praktischen Bedürfnisse unterzuordnen. Der wirthschaftliche Verkehr erträgt eben nicht eine Reglementirung, wie sie leider in Deutschland zum eigenen Schaden des Landes in Scene gesetzt wird. Das Geschäft will individualisirt sein. So sind auch Fälle denkbar, in welchen es geradezu geboten erscheint, von der sonst höchst zweckmässigen Refactienpublication abzusehen. Wir erinnern uns zweier Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit. Die Fälle waren einander ziemlich gleich, der eine in Böhmen, der andere in einem Alpenlande. Es handelte sich um einen Bahnbau. Die Ueberlassung einer bereits vorhandenen Montanbahn seitens einer Gewerkschaft war geeignet, den Bau namhaft zu verbilligen, ja sie war vielleicht nothwendige Voraussetzung des Baues. Die Gewerkschaft erklärte sich zur Ueberlassung der Montanbahn bereit, jedoch unter der Bedingung, dass sie gewisse Tarifbegünstigungen für ihre Producte nach gewissen Relationen erhält, und zwar für die ganze Dauer der Eisenbahnconcession; die Gewerkschaft besteht aber selbstverständlich darauf, dass dieser Vertrag nicht urbi et orbi verkündigt werde. Hier ist der Widerspruch zwischen der wirthschaftlichen Zweckmässigkeit und dem Buchstaben des Gesetzes eclatant; es soll übrigens im Wege kunstvoller Interpretation gelungen sein, herauszubringen, dass hier eigentlich keine Refactie vorliege, und die Publication unterblieb. Und nun kommen erst die Rücksichten auf die Concurrenz des Auslandes. Es existiren beispielsweise sehr weitgehende Begünstigungen für den Export Ungarischen Getreides nach der Schweiz, und nur durch diese Begünstigungen wird es ermöglicht, der Concurrenz des via Marseille kommenden Russischen, sowie des Amerikanischen Getreides die Spitze zu bieten. Es fragt sich nun, ob es zweckmässig sei, den Inhalt dieser Tarifbegünstigungen in die Oeffentlichkeit zu bringen. Gerade das Beispiel des Schweizer Verkehrs erinnert daran, dass es mit dem Verbote persönlicher Refactien in anderen Staaten durchaus nicht so strenge gehalten wird, als man die Welt glauben machen will. So existirt in Genf eine grosse Firma, welche von einer Französischen Bahn für jeden über eine bestimmte Route gehenden Transport eine Provision erhält; die Provision ist aber so bedeutend, dass die Firma einen Theil derselben an ihre verfrachtenden Committenten abgeben kann; das nennt man aber beileibe nicht eine Refactie. Wir möchten also unsere Ansicht dahin abgeben, dass, im Falle die vertragsmässige Verbindlichkeit gegenüber Deutschland betreffs der Publication der Tarifbegünstigungen aufhört, unser Eisenbahnamt die Verpflichtung zur Publication als Regel aufrecht halten, die Zulassung von Ausnahmen aber seinem fachmännischen Ermessen im einzelnen Falle vorbehalten solle".

Ueber den leidigen Couponstreit berichtet die „N. Fr. Pr.": „Bis zum Zustandekommen eines neuen Vertrages mit Deutschland müssen sich unsere Bahnen rüsten, den Wagenbeschlagnahmen vorzubeugen. Einzelne Gesellschaften sind entschlossen, an der Grenze die Umladung der Waggons vornehmen zu lassen und auf die directe Beförderung der Waaren zu verzichten. Die Elisabeth Westbahn wird keinen Waggon nach Deutschland übertreten lassen und die Verrechnung ihrer Guthaben ausschliesslich auf Oesterreichischem Boden vornehmen, so dass ihr im Auslande kein Guthaben erwachsen kann. Die Cession der Guthabungen mancher Bahnverwaltungen an befreundete Bankinstitute geschah nicht immer mit Erfolg, denn manche der Preussischen Bahnen weigerten sich, von der ihnen notificirten Cession der Guthabungen Kenntniss zu nehmen, und lieferten dieselben den Gerichten aus, wie dies beispielsweise erst vor Kurzem erfolgt ist. Immerhin war durch die erfolgte Cession der Guthabungen die Execution sehr schwierig. Die Deutsche Regierung würde sehr gerne die Nichtbeschlagfähigkeit der Oesterreichischen Waggons auch in Zukunft gestatten, aber nur gegen dem, dass der Rechtshilfevertrag ratificirt wird. Dadurch würde sich aber die Situation der Bahnen noch ungünstiger gestalten, denn in diesem Falle wären eben alle Urtheile der Deutschen Gerichte, somit auch die in Couponsprocessen erflossenen, in Oesterreich exequirbar. Jedenfalls wird die blosse Passivität, welche bisher in der Couponfrage beobachtet wurde und sich auf die nackte Abwehr beschränkte, aufgegeben werden müssen. Der Versuch einer positiven Lösung ist geradezu eine Nothwendigkeit geworden. Wir ziehen eine friedliche Auseinandersetzung mit den Deutschen Prioritätenbesitzern sogar jeder „Concession" der Deutschen Regierung vor".

Der gegenwärtig hier tagende Oesterreichische Agrartag hat bezüglich des Bahnwesens folgende zwei Resolutionen gefasst: „Der Agrartag erwartet von der Regierung, dass dieselbe der Förderung des Communicationswesens, insbesondere jener Verbindungen, welche uns von der Deutschen Zoll- und Eisenbahnpolitik unabhängig machen, die grösste Aufmerksamkeit zuwenden und sich hierbei die thunlichste Mitwirkung Ungarns sichern werde".

„Der Agrartag spricht seine Ueberzeugung dahin aus, dass im Interesse einer gedeihlichen Volkswirthschaft und im Interesse der Staatsfinanzen die Verstaatlichung der Eisenbahnen mit aller Entschiedenheit anzustreben sei; vorläufig empfehle es sich jedoch, im legislativen und administrativen Wege dahin zu wirken, dass in das Tarifwesen der Bahnen durch Einführung eines Einheitstarifes, unter Beseitigung von Differentialtarifen, Vereinfachung und Stätigkeit gelange".

Der Bericht der Ungarischen Schlussrechnungscommission über die zehnjährige Periode 1868—1877 enthält einen instructiven Ausweis über die auf Garantievorschüsse verrechneten Beträge und die auf dieselben geleisteten Rückzahlungen. In der Periode 1870—1877 (in den Jahren 1868 und 1869 wurden solche Vorschüsse nicht erfolgt) haben die Garantie in Anspruch genommen: Die Fünfkirchen-Barcser Bahn 2 046 108 fl., Erste Siebenbürger 12 477 442 fl., Alföld-Fiumaner 10 764 583 fl., Kaschau-Oderberger 11 568 851 fl., Ungarische Nordost- 11 971 350 fl., Arad-Temesvarer 1 656 409 fl., Ungarische West- 7 417 247 fl., Ungarisch-Galizische 3 457 576 fl., Bataszec-Dombovarer 2 650 385 fl., Eperies-Tarnower 1 751 881 fl., Ungarische Ostbahn 11 155 596 fl., zusammen 76 917 428 fl. Hiervon wurden 22 Millionen in den Jahren 1876 und 1877 verausgabt, während sich die übrigen 54,1 Millionen auf die Jahre 1870 bis incl. 1875 vertheilen. Auf diese Vorschüsse wurde in den Jahren 1870—1875 keine Rückzahlung geleistet. Im Jahre 1876 flossen in die Staatscassen im Ganzen zurück 1,46 Millionen und 1877 nur 0,234 Millionen, so dass Alles in Allem 1,7 Millionen refundirt erscheinen. Was die Staatseisenbahnen betrifft, so wurden in den Jahren 1868—1879 auf dieselben sammt Maschinenfabrik und Reparaturwerkstätte 106,6 Millionen investirt. Die Einnahmen aus diesem Titel sind äusserst variabel und ergiebt sich als zehnjährige Summe der Betrag von 11,4 Millionen; es entfallen somit durchschnittlich pro Jahr 1,1 Millionen, was von dem gesammten investirten Capitale etwas über ein Procent ausmacht. Hierzu kommt noch, dass von den investirten 106,6 Millionen 100 Millionen bereits in den ersten sieben Jahren festgelegt waren, während von den 11,4 Millionen Erträgnissen 6,2 erst in den letzten drei Jahren in die Staatscassen einflossen, so dass in der ersten Periode aus den investirten 100 Millionen während sieben Jahren nur 5,2 Millionen Erträgniss resultirte. Es war somit das Durchschnittserträgniss der Privatbahnen im Grossen und Ganzen noch immer, trotz vieler Unzukömmlichkeiten beim Baue und bei der Geldbeschaffung, ein viel günstigeres, als jenes der Staatsbahnen, wobei noch die wohlfeile Erwerbung eines Theiles der Ungarischen Staatsbahnen (Losonczer Bahn und Ostbahn) besonders ins Gewicht fällt.

Die von der „N. Fr. Pr." gemeldete Uebersiedlung der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen nach Wien und deren Transformirung in eine Oesterreichische Unternehmung dürfte nach verschiedener Richtung hin wichtige Consequenzen haben. Zunächst steht zu erwarten, dass die Oesterreichische Regierung ihren Einfluss aufbieten wird, um die Differenzen zur Austragung zu bringen, die seit Jahren zwischen der Betriebsgesellschaft und der Türkischen Regierung unerledigt schweben. Diese Differenzen beziehen sich zum Theil auf den Ersatz von Bauherstellungen, die Seitens der Betriebsgesellschaft für Rechnung der Regierung vorgenommen wurden, theils auf den Ersatz der Kosten für die vor, während und nach dem Russisch-Türkischen Kriege stattgehabten Transporte von Militär und Flüchtlingen. Auch auf die ungleich wichtigere Frage der Herstellung der Eisenbahnverbindung Oesterreich-Ungarns mit der Türkei dürfte die Uebersiedlung der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen einen fördernden Einfluss üben. Es beabsichtigt das Ministerium des Auswärtigen, schon in der nächsten Zeit die im Berliner Vertrage vorhergesehene Conferenz der an dieser Eisenbahnverbindung betheiligten Staaten nach Wien einzuberufen und von derselben die Massregeln zur Sicherstellung der südlichen Anschlüsse des projectirten Serbischen Bahnnetzes beschliessen zu lassen. Ist dies erfolgt, dann entfällt für die Serbische Regierung ein Haupteinwand für ihre zögernde Haltung, und man wird in Belgrad endlich zur That übergehen und den Bau der Serbischen Bahnen in Angriff nehmen müssen.

In den Bureaus unserer Eisenbahnen herrscht, nach einer der „Presse" entnommenen Notiz, eine fieberhafte Thätigkeit, um die neuen directen Tarife für den Verkehr mit Deutschland, welche am 1. Januar 1880 ins Leben treten sollen, rechtzeitig herzustellen. Die erste diesbezügliche Publication liegt uns heute vor. Es ist ein umfangreicher Band, welcher die Gütertarife des Oesterreichisch-Deutsch-Niederländischen Verkehrs umfasst; dem Verbande gehören 12 Deutsche und 14 Oesterreichische Bahnen an. Die Normaltarife sind einfach in der Weise gebildet, dass die beiderseitigen Localtarife aneinander geschoben werden, nur ist mit Rücksicht auf die entfallende Umladung die Manipu-

lationsgebühr auf den halben Betrag reducirt. Vierzehn Ausnahmetarife halten für eine Reihe wichtiger Artikel, wie Borke, Eisen, Getreide, Glaswaaren, Holz, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Malz, Mühlenfabrikate, Oelsamen, Wolle, Zucker u. s. w., im Wesentlichen die jetzt geltenden Begünstigungen aufrecht. Die Publication der neuen Tarife muss gesetzmässig bis längstens 15. December erfolgen, um zu Neujahr in Kraft treten zu können. Da es wahrscheinlich ist, dass manche Tarife bis zu diesem Termin nicht fertig sein werden, so dürfte, wenn nicht irgend ein Auskunftsmittel gefunden wird, für kurze Zeit eine Unterbrechung des directen Verkehrs nach Deutschland unvermeidlich sein. In Deutschland ist, nebenbei bemerkt, die gleiche Schwierigkeit nicht vorhanden. Dort muss zwar die Publication schon sechs Monate vor dem Inslebentreten der Tarife erfolgen, allein es wird der Publicationspflicht damit genügt, dass das Amtsblatt die Mittheilung enthält, in dem bestimmten Zeitpunkte werde für einen gewissen Verkehr ein neuer Tarif mit höheren Sätzen ins Leben treten, und diese Anzeige ist auch seitens der Deutschen Bahnen rechtzeitig erfolgt; in Oesterreich wird die Publicationspflicht bekanntlich in der strengeren Weise aufgefasst, dass die Tarife durch vierzehn Tage wirklich zur Einsicht des Publicums aufliegen müssen.

Im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten werden unter steter Bevorzugung der eigentlichen Fachvorträge ab und zu auch Vorträge von allgemeinem wissenschaftlichen Interesse gehalten, die den Mitgliedern eine angenehme Abwechslung, eine geistige Anregung bieten sollen. Einen derartigen Vortrag hielt am 2. d. M. Herr Karl Engelhard (Professor der Wiener Handelsakademie und Redacteur der Oesterreichischen Eisenbahnzeitung, einer der beliebtesten Redner des Clubs) unter dem Titel: Die natürliche Heizung Europas. In wissenschaftlich gehaltener und doch allgemein verständlicher Sprache entwickelte der Redner die Ursachen, warum die Länder Europas in Bezug auf Besiedelung und Wärmeversorgung jenen der anderen Welttheile gegenüber so ausserordentlich bevorzugt seien, wobei hinsichtlich des letzteren Umstandes der obere Passat, die Wüste Sahara, insbesondere aber der längs der westlichen und nordwestlichen Küsten Europas fliessende Golfstrom die Hauptrolle spielen. Als an Stelle der heutigen Wüste Sahara, die nichts anderes als ein trocken gelegter Meeresboden ist, noch Meer war, hatte das südliche Europa ein kühleres Klima und sollte sie wieder bewässert werden, so ginge uns das von dort bezogene Wärmequantum verloren. — Der Golfstrom floss in der Vorzeit zwischen Nord- und Südamerika durch, weil damals die Landenge von Panama noch nicht über den Meeresspiegel gehoben war. Damals hatte Europa seine „Eiszeit“; Skandinavien, Schottland und Finnland waren ein Europäisches „Spitzbergen“. Die Vogesen, der Schwarzwald etc. waren vergletschert; das Elennund Rennthier lebten in Mittel- und Südeuropa, welches von einem dürftig ausgestatteten, kümmerlich lebenden, den jetzigen Lappländern gleichenden Menschenstamme bewohnt war. Durch die Hebung der Landenge von Panama wurde der Golfstrom auf Europa zurückgelenkt und dieses von seiner Eiszeit befreit. Wie das Klima eines Landes binnen wenigen Jahrhunderten sich verändern könne, zeige das im Jahre 982 entdeckte Grönland (d. h. Grünland), welches diesen Namen wegen seiner grünen Thäler und üppigen Wiesenfluren erhalten habe. Noch 420 Jahre nach Beginn der Colonisation hatte Grönland einen Bischofssitz und gegen 200 Dörfer. Von der Südspitze Grönland's an findet man längs der Westküste bis nach Uppernavik (72° 50′ n. Br.) Gebäudetrümmer der früheren Colonisten. Für die dermaligen Europäischen Culturzustände ist die jetzige Richtung des Golfstroms unentbehrlich, denn nur durch ihn wird die Gesammtwirkung aller Heizquellen so gesteigert, dass in den mit Canada, Labrador und Grönland in gleicher Breite liegenden Ländern Europas: Frankreich, Grossbritannien und Skandinavien, noch Ackerbau getrieben werden kann, dass überhaupt das mittlere und südliche Europa das Culturcentrum der Erde geworden ist. Leider wird der Golfstrom für das nordwestliche Europa nach und nach verloren gehen, weil in Folge der rastlos arbeitenden Korallen die Halbinsel Florida stetig nach Süden sich verlängert und im Laufe der Zeit mit den berüchtigten Floridabänken, sowie mit den gegenüberliegenden Bahama- und Tortugasinseln zu einem festen Damme sich verbinden wird, der den Golfstrom unter einem anderen Winkel als jetzt zurückleiten wird. Als weitere Folge hiervon stehen für Europa Zunahme der Eismassen im Norden, allgemeine Verschlechterung des Klimas, Verringerung des jetzigen Gebietes der Nährpflanzen, also ein allgemeiner Rückgang der Europäischen Cultur in Aussicht; doch werden die jetzigen Zustände — die freilich durch Militarismus und Steuerschraube etwas unbehaglich werden und manchmal das Leben der Südseeinsulaner beneidenswerth erscheinen lassen — noch „ein Paar tausend Jährchen“ dauern. Die Versammlung folgte dem interessanten Vortrage mit gespannter Aufmerksamkeit und lohnte den Redner durch lebhaften, wiederholten Beifall.

In der verflossenen Börsenwoche musste die Speculation auf die jungen Bahnen, welche für kurze Zeit in den Hintergrund gedrängt worden waren, zurückgreifen und fand hier immer noch das günstigste und sicherste Operationsfeld. Wenn die Course dieser Effecten auch vielfach schon den Culminationspunkt erreicht haben und einer ferneren Steigerung kaum mehr fähig scheinen, so erübrigen doch noch zahlreiche Sorten, welche stark in der Coursentwickelung zurückgeblieben sind und ist es unbestreitbar dieser Theil des Courszettels, welcher die zahlreichsten Anomalien aufweist. Namentlich die garantirten Ungarischen Bahnen notiren unverhältnissmässig niedrig. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren:

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2295,—	2300,—	Nordbahn . . .	106,50	106,—
Franz-Josefbahn .	154,75	157,25	Franz-Josefbahn .	95,50	95,90
Karl-Ludwigbahn	243,—	241,50	Rudolfbahn . . .	88,25	88,50
Oest. Nordwestb. .	145,—	145,50	Kaschau-Oderb. B.	81,—	81,—
Staatsbahn . . .	266,25	267,50	Salzkammergutb. .	100,60	101,—
Südbahn	82,50	80,—	3 pCt. Südbahn .	119,40	118,75
Theissbahn . . .	210,75	211,75	Theissbahn . . .	92,50	92,25

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Geschäftsbericht für das Jahr 1878). Die Anzahl der im Jahre 1878 beförderten Personen hat gegen das Vorjahr eine Steigerung erfahren, nämlich von 352 993 auf 362 393. Dagegen sind die Einnahmen aus diesem Verkehr von 109 684 fl. auf 106 475 fl. herabgegangen. Die Erklärung für diese Mindereinnahme liegt in der grösseren Frequenz der IV. Wagenclasse und dem im Jahre 1878 durchschnittlich niedrigen Agiozuschlag. An Gütern wurden verfrachtet und zwar: Reisegepäck 392 t gegen 371 t im Vorjahr, Eilgüter 455 t gegen 487 t und Frachtgüter 1 130 338 t gegen 1 043 494 t. Die beförderten Regiegüter beziffern sich auf 42 531 t gegen 41 152 t. Den höheren Verfrachtungsquantitäten entspricht auch die Einnahme, indem aus dem Reisegepäck eine Einnahme von 1 904 fl., dem Eilgut 3 592 fl. und dem Frachtgut 1 627 919 fl., demnach im Ganzen 1 633 415 fl. gegen 1 939 bezw. 3 718 bezw. 1 513 467 bezw. 1 519 124 fl. des Vorjahres erzielt wurde. Die Mehreinnahme aus dem Frachtenverkehr in 1878 beträgt somit 114 291 fl. — Von dem gesammten Verfrachtungsquantum des Jahres 1878 entfallen allein auf Braunkohlen 1 102 558 t oder 94 153 t mehr als im Jahre 1877. Die Gesammteinnahme aus dem Transportbetrieb beläuft sich nach vorstehenden Zahlen auf 1 739 890 fl., ferner wurden eingenommen aus anderen Betriebsquellen 221 903 fl. und berechnet sich sonach die Summe der Einnahmen der Dux-Bodenbacher Bahn nach Hinzurechnung des Betriebsertrages der Kohlenwerke mit 44 163 fl. auf 2 005 956 fl. Die Ausgaben für Allgemeine Verwaltung 65 524 fl., Bahnerhaltung 306 936 fl., Verkehrsdienst 263 063 fl., Zugförderungsdienst 309 808 fl. und besondere Ausgaben 62 005 fl. betragen 1 007 336 fl. und somit der Betriebsüberschuss pro 1878 998 620 fl. Derselbe findet Verwendung mit Zahlung von 195 854 fl. für Zinsen an die Société Belge für Grundeinlösung und an diverse Bahnen, 15 247 fl. für Sanirungsanlagen und 3 013 fl. für Gewinn- und Verlustconto (Abschreibung). Betriebsnettoertrag 784 506 fl. — Der Stand der Fahrbetriebsmittel am Ende des Jahres 1878 war folgender: 31 Locomotiven mit Tender, 34 Personen-, 7 Gepäck-, 4 Post-, 41 gedeckte und 1 588 offene Güterwagen; ferner 6 Lowrys, 12 Kalk-, 4 Langholz- und 10 Schienenwagen.

Ungarische Nordostbahn-Gesellschaft. (Betriebs-Resultate in 1878.) Anlagecapital zu Ende 1878 119 101 458 M. Das zu verzinsende Capital besteht aus 55 089 600 M. im Umlauf befindlicher 5procentiger Goldobligationen. Personen-Anzahl 710 326, Reisegepäck 883 t, Eilgut 1 178 t, Frachtgüter 330 425 t, Thiere 13 760 Stück. Vereinnahmt sind aus dem Personenverkehr 1 296 850 M., aus dem Güterverkehr 3 411 068 M., aus sonstigen Quellen 298 564 M., zusammen 5 006 482 M., pro Kilometer Bahnlänge 8 525 M. Dagegen sind ausgegeben für die Bahnverwaltung 1 606 056 M., Transportverwaltung 390 198 M., zusammen 3 852 290 M., pro Kilometer 6 637 M. Hiernach haben die Ausgaben in Procenten der Einnahme betragen: 77,87 pCt. Der Betriebsüberschuss betrug überhaupt: 1 154 193 M. pro Kilometer 1 989, in pCt. des Anlagecapitals 0,97, der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beträgt 773 206 M., wozu 5 055 074 M. Subventionen etc. hinzutritt. Die Verwendung des Ueberschusses war folgende: Verzinsung und Amortisation der Prioritäten 3 881 819 M., Zinsen und Dividende 1 946 461 M.

In der Generalversammlung wurde mitgetheilt, dass die für Meliorationen genehmigte Anleihe mit der Unionbank in Wien, welche die ausgegebenen Schuldtitel um 93½ pCt. übernahm, abgeschlossen wurde. Von der Anlehenssumme befinden sich 40 000 fl. bis zum eintretenden Bedarf in der Casse, während mit den emittirten 1 565 000 fl. im Sinne des erwähnten Beschlusses verfahren, beziehentlich die betreffende schwebende Schuld getilgt wurde. Die in der Bilanz früher erschienene Thaleranleihe hört damit auf, das eingeräumte Recht, dass gegen Einziehung von Actien und Prioritäten Goldobligationen ausgegeben werden können, wurde bisher bis zum Betrage von 5½ Millionen Gulden ausgeübt und verbleibt der Unionbank daher mit **1. Januar 1879 noch das Umtauschrecht für 2 Millionen Gulden.**

Westholsteinische Eisenbahn. (Aus dem Geschäftsbericht für die Zeit vom 1. October 1877 bis ult. März 1879.) Die Gesammteinnahme in den 18 Monaten betrug 465 461 ℳ 45 ₰, rot.: 26 000 ℳ pro Monat oder 30 000 ℳ pro Jahr und Meile; letztere sollte sich nach der Rentabilitätsberechnung des Comités bei normal entwickeltem Verkehr auf 36 000 ℳ belaufen — freilich haben hierbei die ungünstigen Umstände eingewirkt, dass die jetzige Betriebsperiode 2 Winter (von denen einer ausnahmsweise schwer) und nur 1 Sommer umfasst und die Eröffnung der Marschbahn (Glückstadt-Heide) sowohl durch Entziehung eines Theils des Personenverkehrs, als auch durch Gleichstellung der Tariflängen schädigend eingewirkt hat.

Die Betriebskosten betrugen 311 023 ℳ, pro Jahr 207 300 ℳ, d. i. pro Kilometer und Jahr nur 2 630 ℳ, während nach den statistischen Nachrichten pro 1877 die Betriebskosten der übrigen Holsteinischen Eisenbahnen im Durchschnitt 10 747 M. betrugen und die am billigsten betriebene Bahn (Posen-Creuzburg) 4 115 ℳ gekostet hat.

Ueberschuss 154 437 ℳ, wovon nach Dotirung des Reservefonds mit 41 544 ℳ und Zahlung von 2 750 ℳ Staatseisenbahnsteuer 107 262 ℳ übrigbleiben, von welchen den Besitzern der 5 959 Stück Prioritätsstammactien eine 4 pCt. Dividende pro anno gezahlt wurde. Nur durch den Secundärbetrieb der Bahn war es möglich, eine, wenn auch nur mässige, doch in Betracht der Zeitverhältnisse nicht ungünstige, erste Dividende zu erzielen.

Totalgewicht des beförderten Guts incl. Dienstgut, Fahrzeuge, Vieh betrug 75 029,3 t, wovon auf den Localverkehr 38 060,9 t, auf den Verbandsverkehr 36 968,4 t entfallen.

Die Einnahme hierfür belief sich auf 213 700 ℳ, wovon auf den Localverkehr 90 400 ℳ und auf den Verbandsverkehr 123 300 ℳ entfallen.

Die ganze Einnahme aus dem Güterverkehr incl. Nebeneinnahmen betrug 217 138 ℳ

Der Verkehr in Quantitäten von 10 t absorbirt über ⅔ des Gesammtgewichts; hieraus geht die Bedeutung des Localverkehrs für die Bahn hervor, da er hinsichtlich des Gewichts den Verbandverkehr überwiegt und hinsichtlich der Einnahme wie 3 zu 4 zu ihm steht.

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 226 079, die Einnahme aus dem Personenverkehr 225 618 ℳ und zwar: 154 900 ℳ im Localverkehr, 70 700 ℳ im Verbandverkehr.

Auch hierbei zeigt sich die Bedeutung des Localverkehrs: während er in der Zahl der beförderten Personen den Verbandverkehr um das Sechsfache übertrifft, hat er über das Doppelte eingebracht.

An Betriebsmitteln besitzt die Bahn: 5 Locomotiven (6rädrige Tendermaschinen, Raddruck 92—95 Ctr.), 8 Personenwagen, nach Amerikanischem Intercommunicationssystem mit Durchgang in der Mitte, enthaltend je 8 Plätze II. Classe, 32 Plätze III. Classe, 2 Gepäckwagen, 10 bedeckte und 30 offene Güterwagen mit 7 500 kg Tragfähigkeit; bei Neubeschaffungen wird darauf Bedacht genommen werden, Wagen von 10 000 kg Tragfähigkeit, wie dies auch für die Wesselburen-Heider Bahn geschehen ist, anzuschaffen, indem, wie vorhin angegeben, der Frachtverkehr in solchen Wagenladungen alle andern Verkehre überwiegt.

Es wurden beim Beginne des Betriebes zwei Züge hin und zurück eingerichtet, wie in der Concessionsurkunde als Minimum vorgeschrieben; jedoch stellte sich in den ersten Monaten das Bedürfniss heraus, regelmässige Extrazüge einzulegen, die aber beim Eintritt der schlechten Verkehrszeit wieder eingestellt werden mussten.

Dem neuen einheitlichen Tarifsystem hat sich die Bahn angeschlossen und ist mit den angrenzenden Bahnen für alle Verkehrszweige in Verband getreten.

Am 1. November v. J. wurde die von der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft in Betrieb übernommene Wesselburen-Heider Bahn nach einer Bauzeit von 2½ Monaten, sowie die Marschbahn Itzehoe-Heide dem Betriebe übergeben. Die Erstere bringt uns jetzt schon directen Nutzen; betreffs der Marschbahn überwiegt dagegen bis jetzt noch der Verlust.

Am Schlusse des Rechnungsjahres (1. April) waren vom Baucapital verausgabt 3 642 156 ℳ und zwar für die Bahn 3 426 653 ℳ Nach den noch rückständigen Zahlungen für Grunderwerb wird die Bahn rund 3 500 000 ℳ oder 44 600 ℳ pro Kilometer kosten.

Die Bahn ist also auf das Billigste hergestellt und wird gewiss dazu beitragen, zu ähnlichen Unternehmungen anzuspornen.

Die Generalvers. nahm folgende Anträge an: 1. Die Generalvers. acceptirt das Anerbieten der Holsteinischen Marschbahn, den Bau der Strecke Heide-Husum in die Hand zu nehmen, erklärt, dass dies im Interesse des ganzen Projects liege, und beschliesst, dass die betheiligten Communen zu den Kosten der von der Marschbahngesellschaft auszuführenden Vorarbeiten für die Linie Husum-Ripen die Hälfte beizutragen haben. 2. Die Marschbahngesellschaft ist zu ersuchen, den Generalversammlungen und dem leitenden Ausschusse für das Project Heide-Ripen durch ein Mitglied ihrer Direction beizutreten. 3. Die Kosten der Vorarbeiten (800—1 000 M. pro Meile) sind zur Hälfte von den vereinigten Communen aufzubringen. Die Stadt Husum ist dem Projecte auch beigetreten; ihr Bürgermeister ist in den leitenden Ausschuss gewählt worden.

Oldenburgische Eisenbahn. (Betriebsergebnisse aus dem Jahre 1878.) Die Länge der Bahn betrug am Ende des Jahres 1878 346 km, das Anlagecapital 40 515 835 M. oder 121 359 M. pro Kilom. Bahnlänge. Das vom Oldenburgischen Staate verwendete Baucapital betrug 30 915 370 M. An Betriebsmitteln waren vorhanden 62 Locomotiven, 32 Tender, 147 Personenwagen, 23 Gepäck-, 763 Güter- und 150 Erdtransportwagen. Die Anschaffungskosten hierfür betrugen insgesammt 4 953 299 M. Die Züge haben durchfahren im Ganzen 1 209 415 Zugkilom. oder durchschnittlich täglich 3 314 Zugkilom. Befördert wurden: Personen 3 359 I., 260 753 II., 1 359 261 III. und 6 366 IV. Classe, ferner 68 688 Militärs und 1 056 Personen als Viehbegleiter, im Ganzen 1 699 483 Personen, dieselben haben 49 796 081 km durchfahren. Eingenommen wurden im Ganzen für Personenbeförderung 1 515 713 M. oder pro Kilom. 4 381 M. gegen 1 539 817 M. bezw. 4 450 M. im Vorjahre. Für beförderte 4 040 t Passagiergepäck wurden 70 503 M. oder pro Kilom. 204 M. eingenommen gegen 72 461 M. bezw. 209 M. im Vorjahre. Die Viehbeförderung hat sich gegen das Vorjahr um 15 089 Stück auf 128 534 Stück und die Einnahme daraus um 18 753 M. auf 201 078 M. erhöht. Güter aller Art wurden 579 373 t oder 49 778 t weniger als im Vorjahr befördert, die Einnahmen daraus beziffern sich auf 1 730 194 M. und bleiben gegen das Vorjahr um 136 837 M. zurück. Die Einnahme pro Kilom. aus dem Güterverkehr betrug im Jahre 1878 5 001 M. und 1877 5 396 M. Die Einnahmen, nämlich für Posttransporte, Materialtransporte und sonstige Einnahmen betrugen in den Jahren 1878 bezw. 1877 8 766 M. bezw. 13 437 M., 20 510 M. bezw. 61 142 M. und 102 628 M. bezw. 95 618 M. Die Gesammteinnahme betrug 3 652 835 M. und pro Kilom. 10 542 M. gegen das Vorjahr 197 279 M. bezw. 569 M. weniger. Den einzelnen Strecken nach berechnen sich die Einnahmen in den Jahren 1878 und 1877 pro Kilom.: Oldenburg-Bremen 21 415 M. — 23 507 M., Oldenburg-Leer 10 536 M. — 10 894 M., Oldenburg-Wilhelmshafen 13 354 M. — 14 989 M., Sande-Jever 9 325 M. — 11 308 M., Hude-Brake 11 194 M. — 10 673 M., Brake-Nordenhamm 5 137 M. — 5 393 M., Oldenburg-Osnabrück 7 238 M. — 6 974 M. und Leer-Neuschanz 4 363 M. — 5 460 M. Die Betriebskosten betrugen: für Allgemeine Verwaltung 175 521 M., pro Kilom. 507 M., Bahnverwaltung 608 189 M., pro Kilom. 1 755 M., Transportverwaltung 1 150 686 M., pro Kilom. 3 821 M. und Insgesammt 1 934 396 M.. pro Kilom. 5 583 M. gegen 2 083 421 M. oder 6 013 M. im Vorjahre. Im Verhältniss zur Einnahme betrugen die Betriebskosten 53 pCt. gegen 54,1 pCt. im Vorjahr. Der Betriebsüberschuss mit 1 718 439 M. oder pro Kilom. mit 4 959 M. bleibt gegen das Vorjahr um 48 255 M. bezw. 139 M. zurück. Der an die Oldenburgische Landescasse abgelieferte Ueberschuss beträgt 1 013 382 M. und in Procenten des rein Oldenburgischen Anlagecapitals 3,94 gegen 1 113 915 M. bezw. 4,71 in 1877.

Ermsthalbahn. (Finanzielle Ergebnisse des Betriebes im Jahre 1878.) Einnahmen: a) aus dem Personentransport 37 617 M., wovon 16 839 M. auf den directen und 20 777 M. auf den Localverkehr fallen, b) aus dem Gütertransport 82 853 M.

Für fremde Bahnen sind an Frachten eingenommen und an die betreffenden Verwaltungen abgeliefert worden 125 007 M.

Ergebnisse früherer Jahre: 1874 45 382 M., 1875 49 914 M., 1876 48 214 M., 1877 44 447 M. incl. der ausserordentlichen Einnahmen 4 458 M., zusammen Bruttoeinnahme 91 499 M.

Ausgaben: I. Allgemeine Verwaltung 4 246 M., II. Bahnverwaltung 9 133 M., III. Transportverwaltung: a) Fahrdienst 12 130 M., zusammen Betriebsaufwand 36 022 M.

Es betrugen nach vorstehender Zusammenstellung: die Bruttoeinnahmen 91 499 M., die Betriebsausgaben 36 022 M., der Ueberschuss 55 477 M. = 3,64 pCt. des restlichen Anlagecapitals von 1 524 600 M. Der Betriebsaufwand stellt sich hiernach auf 39 pCt. der Roheinnahme.

Von obiger Mehreinnahme ist zunächst abzuziehen: Amortisation und Verzinsung der Prioritätsanleihe, und zwar: Amortisationsquote pro 1878 planmässig 5 100 M., Zins aus 749 700 M. à 4½ pCt. 33 736 M., zusammen 38 836 M., verbleibt Nettoeinnahme 16 640 M.

Nach Antrag des Aufsichtsraths wurde die Dividende auf 12 M. pro Actie festgesetzt (auf 1 300 Stück Actien 15 600 M.), Ueberschuss 1 040 M.

Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn. (Finanzielle Ergebnisse nach dem Geschäftsbericht pro 1878.) Die Einnahmen betrugen 204 501 ℳ (9 551 ℳ weniger als 1877), die Ausgaben 194 375 ℳ (4 643 ℳ weniger als 1877), daher 10 125 ℳ Ueberschuss zu Gunsten der Fallitmasse.

Der Ausfall in den Einnahmen vertheilt sich auf 2 476 ℳ aus dem Personenverkehr, 4 455 ℳ aus dem Güterverkehr und 2 620 ℳ aus sonstigen Quellen.

Die Ausgaben betragen in Procenten der Bruttoeinnahme 95,0 pCt.

Von den reinen Betriebsausgaben kommen auf jedes Nutzkilometer 1 *M.* 20 *ₔ* und nach den einzelnen Verwaltungen getrennt, kommen auf: die Allgemeine Verwaltung 15,9 pCt., die Bahnverwaltung 43,7 pCt., die Transportverwaltung 40,4 pCt.

Zur Verstaatlichung der Rheinischen Eisenbahn.

Zu der am 17. d. M. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung, welche über den Verkauf der Bahn an den Staat endgültigen Beschluss zu fassen hatte, waren 123 565 Actien Lit. A. und 9 026 Actien Lit. B. angemeldet; den Vorsitz führte der Geheime Justizrath a. D. Bürgers. Die Discussion begann mit einer Erörterung des Stimmrechts der Actien Lit. B. Der Vorsitzende vertrat die Ansicht, dass fünf Actien Lit. B. gleich einer Actie Lit. A., während der Geheime Justizrath Kücken das Stimmrecht beider Actien für gleich erachtete. Die Versammlung stimmte schliesslich dem Vorschlage des Präsidenten bei, die Frage auf sich beruhen zu lassen und abzuwarten, ob die Abstimmung nicht etwa so ausfalle, dass sich der Streit der Ansichten als müssig erweise. Hierauf sprach der Geheime Commerzienrath Mevissen über den Gang der Verhandlungen mit der Regierung, indem er alle dabei zur Sprache gekommenen Gesichtspunkte in einem sehr langen Vortrage darlegte. Er schloss damit, dass die Direction eine Annahme des von der Regierung vorgelegten Vertrages vom 18. October auch nach dessen Abänderung durch Gewährung von 6½ pCt. Rente und ½ pCt. Convertirungsprämie nicht zu empfehlen vermöge. Er verlas sodann eine ihm vom Ministerium zugegangene Erklärung, wonach jede Amendirung, welche eine über die Stipulation des Vertrages hinausgehende Mehrleistung einschliesse, einer vollständigen Ablehnung des Vertrages gleich zu erachten sei. Der in der Versammlung anwesende Regierungscommissarius bestätigte, dass diese Auffassung von der Regierung auch jetzt noch festgehalten werde, und dass namentlich nicht in eine Aenderung der Convertirungsprämie von ½ pCt. oder der für 1879 auf 7 pCt. festgestellten Dividende gewilligt werden könne. Hierauf wurde von Seiten eines Vertreters des Schaaffhausen'schen Bankvereins ein Antrag eingebracht, wonach die Direction ermächtigt werden soll, mit der Regierung abzuschliessen, wenn eine Rente von 7 pCt., freie Verfügung über den 4 Millionen Mark enthaltenden Dividendenergänzungsfonds, eine Convertirungsprämie von 1 pCt. etc. von der Regierung bewilligt würden. Der Rechtsanwalt Wolffson aus Hamburg beantragte dagegen Namens der Hamburger Actionäre, den von der Regierung vorgelegten Vertrag mit dem Hamburger Amendement einfach anzunehmen. Die eingehende Motivirung dieses Antrags rief Widerspruch in der Versammlung hervor. Der Vertreter des Schaaffhausen'schen Bankvereins erklärte sich event. auch mit der Rente von 6½ pCt. zufrieden, wollte dann aber andere noch günstigere Nebenbedingungen in den Vertrag aufgenommen wissen. Geheimrath Mevissen erwiderte auf die Darlegungen des Rechtsanwalts Wolffson. Drei Redner sprachen überhaupt gegen den Verkauf der Bahn. Hierauf ward die sachliche Discussion geschlossen. Bei der Abstimmung wurde der Regierungsvertrag mit 102 088 Actien Lit. A. gegen 27 356 Stimmen, also mit überwältigender Mehrheit, angenommen. Speciellere Mittheilung behalten wir uns nach Eingang des Protocolls vor.

Italienische Correspondenz.

(Bahnbau im Jahre 1880. Seehafenstation in Genua. Neubauten der Südbahn.)

Der Bau der in Italien noch erforderlichen Eisenbahnen ist durch das in unserer No. 78 d. J. mitgetheilte Gesetz vom 29. Juli c. systematisch dahin geregelt, dass die auszuführenden Strecken in 4 Kategorien getheilt sind. Während der Staat die Kosten der Bahnen der 1. Kategorie fast gänzlich zu tragen hat, sind zu den der 2., 3. und 4. Kategorie die im Gesetz normirten Beiträge der betheiligten Provinzen und Gemeinden zu leisten. Die Ausführung des Gesammtnetzes ist auf 21 Jahre berechnet und durch den jährlich zwischen Regierung und Kammern zu vereinbarenden Ausführungsplan sind die in dem betreffenden Rechnungsjahr zu erbauenden Linien festzustellen.

Diesen Bestimmungen gemäss hat nun das Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Kammer den Antrag über die im Rechnungsjahr 1880 für Bahnbauten zu verwendenden Summen vorgelegt. Danach sollen erforderlich sein für Bahnen der 1. Kategorie 19 600 000 L. (davon 19 340 567 L. vom Staat und 259 433 L. von Provinzen zu tragen), welche sich vertheilen auf folgende Linien:

Novara-Pino	5 000 000 L.	Faenza-Pottassicse	1 500 000 L.
Rom-Sulmona	5 000 000 „	Codola-Nocera	600 000 „
Parma-Spezia	3 500 000 „	Eboli-Reggio	3 500 000 „

Zur Disposition des Ministeriums Behufs Vertheilung auf mehrere Strecken bleiben 500 000 L.

Für 9 Linien der 2. Kategorie werden gefordert 6 355 867 L. (davon 5 720 200 L. vom Staat und 635 667 L. von Provinzen aufzubringen). Hiervon kommen auf die eine Linie Ivrea-Acosta 2 222 200 L., der übrige Betrag vertheilt sich auf die Strecken: Sondrio-Colico-Chiavenna, Belluno-Feltre-Treviso, Macerata-Albacina, Ascoli-San Benedetto, Terame-Giulianovo, Avezzano-Roccasecca, Taranto-Brindisi und Siracusa-Liccata; 333 300 L. bleiben bei dieser Kategorie zur Disposition des Ministeriums.

Die 5 Linien der 3. Kategorie (Novara-Varallo, Carmagnola-Bra, Cuneo-Mondovi, Ferrara-Ravenna-Rimini und Zollino-Gallipoli) erfordern, einschliesslich eines Dispositionsfonds von 1 400 000 L., im Ganzen 3 945 172 L., zu denen der Staat 3 156 092 L. und Provinzen 789 080 L. beizutragen haben.

Zu den für die 4. Kategorie erforderlichen 2 021 341 L. sind vom Staat zu zahlen 1 283 141 L., von Provinzen 738 200 L. Hierbei wird nur die eine Linie Lecco-Colico mit 160 000 L. bestimmt bezeichnet, der übrige Betrag bleibt zur Disposition des Ministeriums bis zur definitiven Entschliessung der betheiligten Gemeinden etc.

Ausserdem sollen, sofern die interessirten Gemeinden sich verpflichten, nicht blos ihren gesetzlichen Antheil aufzubringen, sondern auch den des Staats vorzuschiessen, noch fernere 9 000 000 L., und zwar 3 100 000 L. für 2 Linien der 2. Kategorie, 2 500 000 L. für 3 Linien der 3. Kategorie und 3 400 000 L. der 4. Kategorie verwendet werden.

Hiernach würden im Jahre 1880 für Eisenbahnbauten die bedeutende Summe von 40 922 380 L. zu verausgaben sein, nämlich

vom Staat	29 500 000 L.
gesetzliche Quote der Provinzen etc.	2 422 380 „
von den Provinzen vorzuschiessende	9 000 000 „
ergiebt	40 922 380 L.

Wie natürlich, herrscht bei den verschiedenen Provinzen und Communen unter diesen Umständen die lebhafteste Bewegung zur Herbeischaffung der erforderlichen Beiträge resp. zur Erlangung der Bauconcessionen. Für eine ansehnliche Anzahl Strecken der 2., 3. und 4. Kategorie sind die Vorarbeiten in Angriff genommen oder beschlossen etc. und es ist bei dieser Thätigkeit zu erwarten, dass schon in wenigen Jahren ein umfangreiches Netz von Nebenbahnen zur Ergänzung der Hauptbahnen ausgeführt sein wird.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat den Kammern den definitiven Plan für die Seehafenstation in Genua und für die Ausführung der in dem Vertrage mit dem Herzog von Galliera bezeichneten Arbeiten vorgelegt.

Seitens der Direction der Südbahn ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein Vertragsentwurf überreicht, Inhalts dessen sie zur Ausführung des Baues der Bahnen Terni-Rieti-Aquila und Termoli-Campobasso-Benevento — Theile der bereits 1865 concessionirten Linien — bereit sein würde.

—st.— **Schweizerische Centralbahn.** (Geschäftsbericht pro 1878.) I. Bahnbau. Im Berichtsjahre beschränkte sich die Bauthätigkeit auf Herstellung einiger rückständigen Arbeiten. Im Rechtsstreite gegen das intercantonale Vorbereitungscomité der Gäubahn, betreffend die Ausführung der Wasserfallenbahn und der Linie Solothurn-Schönbühl fand am 13. Mai 1879 ein Vergleich statt, durch welchen die Centralbahn, gegen entsprechende andere Leistungen, von dem Bau obiger Bahnen definitiv befreit wurde.

II. Betrieb. Der seit 3 Jahren constatirte Rückgang in den Transporteinnahmen hat im Berichtsjahre weitere Fortschritte gemacht und beträgt der Ausfall 11¼ pCt. der Einnahmen des Vorjahres, wovon ungefähr ein Drittel auf den Personen- und zwei Drittel auf den Güterverkehr treffen. Da fast alle Schweizerischen Eisenbahnen im Berichtsjahre mehr oder weniger bedeutende Mindereinnahmen aufweisen, so kann auch ein grosser Theil des auf der Centralbahn eingetretenen Ausfalls auf den notorisch immer noch ungünstigen Gang von Handel und Verkehr zurückgeführt werden, während allerdings ein nicht viel kleinerer Antheil daran der Concurrenz der Jurabahnen zuzuschreiben ist, welche sich im Berichtsjahre zum ersten Male während voller 12 Monate geltend gemacht hat.

Im Personenverkehr hat die Gesammteinnahme um ca. 10 pCt., die Gesammtzahl der beförderten Personen um ca. 7 pCt., die durchschnittlich von jedem Reisenden zurückgelegte Distanz um ca. 2 pCt. und die Einnahme pro Personenkilometer um 1 pCt. abgenommen.

Beim Güterverkehr hat die Einnahme um 12½ pCt., das beförderte Quantum um 10 pCt. und die durchschnittliche Transportdistanz um 3 pCt. abgenommen. Mit Ausnahme der Lebensmittel und der Brennmaterialien sind sämmtliche Waarengattungen an dem Ausfalle betheiligt, am stärksten die Baumaterialien, von denen fast 25 pCt. des vorjährigen Quantums

weniger befördert wurden. Eine erhebliche Vermehrung des transportirten Quantums (15 pCt.) weist nur das Getreide auf.

Die Locomotiven sind um 4 Stück vermehrt worden, der Wagenpark ist fast ganz unverändert geblieben. Die Locomotiven haben 1 513 014 Zugkm zurückgelegt, gegen 1 801 600 im Vorjahre.

Befördert wurden 3 076 353 Personen, 14 073 t Gepäck, 134 089 Thiere, 736 473 t Güter, um 227 653 Personen, 364 t Gepäck, 42 214 Thiere und 86 294 t Güter weniger als im Vorjahre.

Die Einnahmen betrugen 11 117 270 Fr., pro Kilometer 37 181 Fr., um 1 056 659 bezw. 3 533 Fr. weniger als in 1877.

Die Betriebsausgaben betrugen 4 608 306 Fr., pro Bahnkilometer 15 412 Fr., pro Zugkilometer 3,04 Fr. Gegen das Vorjahr haben sich diese Ausgaben gemindert im Ganzen um 593 942 Fr., pro Bahnkilometer um 1 986 Fr., pro Zugkilometer um 0,01 Fr.; sie haben 52,71 pCt. der Einnahme absorbirt, gegen 52,82 pCt. im Vorjahre.

Die Abgleichung der Einnahmen und Ausgaben entziffert einen Ueberschuss von 4 134 375 Fr., pro Bahnkilometer 13 827 Fr., pro Zugkilometer 2,73 Fr., in Procenten der Einnahme 47,29. Die entsprechenden Ziffern des Vorjahres sind 4 647 610, 15 543, 272 und 47,18 pCt.

Auf der Verbindungsbahn in Basel wurden für den Transport von 53 078 Personen, 954 t Gepäck, 8 146 Thieren und 129 195 t Güter 221 934 Fr.; pro Kilometer 44 387 Fr. eingenommen, um 46 384 bezw. 9 277 Fr. weniger als in 1877. Nach Abzug der Ausgaben verblieb ein Reinertrag von 95 853 Fr., wovon ⅓ an die Grossherzoglich Badische Staatseisenbahn und ⅔ an die Schweizerische Centralbahn kommen.

Die Hauptwerkstätte in Olten hat, bei einer Einnahme von 1 461 600 Fr. und einer Ausgabe von 1 455 170 Fr., einen Reinertrag von 6 430 Fr. geliefert.

Bei der Gasanstalt in Olten sind die Einnahmen und Ausgaben gleich gross gewesen.

Das Finanzergebniss des Betriebsjahres 1878 entziffert einen Ueberschuss von 2 177 367 Fr., welcher wie folgt verwendet wird: Abschreibung von Baukosten der Section Langenthal-Wauwyl 1 055 002 Fr., Abschreibung auf dem Oberbaumaterial 159 109 Fr., Abschreibung des Restes der Emissionskosten vom Gemeinschaftanlehen 734 711 Fr., Vortrag auf neue Betriebsrechnung 228 544 Fr. Eine Dividende an die Actionäre kam somit nicht zur Vertheilung.

Der Reservefonds ist unverändert 4 000 000 Fr. geblieben, der Erneuerungsfonds hat einen Stand von 2 283 747 Fr., die Hilfscasse der Angestellten von 940 651 Fr., die Krankencasse der ständigen Arbeiter von 33 042 Fr.

Hausse in Britischen und Nordamerikanischen Eisenbahnactien.

Das wiedererwachende Geschäft hat den Britischen und Amerikanischen Eisenbahnen nicht unbedeutende grössere Transportmengen zugewandt, noch vielmehr aber scheint man von der Zukunft zu erwarten, denn sonst könnte sich unmöglich eine so grosse Hausse in Eisenbahnactien wie in der jüngsten Vergangenheit geltend gemacht haben.

In den letzten beiden Monaten betrugen die Course der folgenden Eisenbahnen:

	1. October	29. November	
Caledonian	94½	105½	+ 11
Great Eastern	55¼	60⅝	+ 5⅜
Great Northern „A"	112	119½	+ 7½
Great Western	98	113	+ 15
Lancashire and Yorkshire	118	129	+ 11
Brighton „A"	115	133½	+ 18½
North Western	138	148	+ 10
Sheffield	76½	82½	+ 6
Metropolitan	117½	123	+ 5½
Metropolitan District	74	82½	+ 8½
Midland	125	135	+ 10
North Eastern	136½	149	+ 12½
North British	66½	83½	+ 17
South Eastern „A"	109½	120½	+ 11
Grand Tounk, 1. Priorität	51	69	+ 18
„ „ 2. „	30	52	+ 22
„ „ 3. „	14	28	+ 14
„ „ Gewöhnl. Actien	7½	16	+ 8½
Great Western of Canada Shares	8	12	+ 4
Erie Shares (in Dollars)	33½	47	+ 13½

Zu dieser ansehnlichen Courssteigerung ist zu bemerken, dass sich die Course der Eisenbahnactien bereits am 1. October auf einer beträchtlichen Höhe befanden und dass die Hausse noch mehr in die Augen fallen würde, wenn der 1. September und der 25. November als Endpunkte der Coursbewegung angenommen worden wären.

Miscellen.

Unfallsentschädigung. In welcher Weise die Eisenbahnen vom Publikum bei Entschädigungen für Unfälle ausgebeutet werden, davon giebt ein neuerdings in England vorgekommener Fall wieder einen sprechenden Beweis. Die London und South Western Railway wurde nämlich vor Kurzem von den Gerichten verurtheilt, einem Londoner Arzt, Philipps, für eine bei einem Eisenbahnunfall hervorgerufene Verletzung die ungeheuere Entschädigung von 16 000 £ Sterling oder 320 000 M. zu zahlen. Es dürfte dies wohl der höchste Betrag sein, der bisher in solchem Falle gezahlt worden ist.

West Hartlepool Docks. Die Erweiterung der West Hartlepool Docks, welche von der Nordostbahn unter dem Oberingenieur desselben, Mr. T. E. Harrison, mit einem Kostenaufwande von ca. 8 Millionen Mark aufgeführt wird, geht nunmehr ihrer Vollendung entgegen. Diese neuen Tiefwasser-Docks haben eine Oberfläche von 8 Acres und eine Wassertiefe von 31 Fuss Engl.

Kohlenverkehr in London. Nach den Angaben von Mr. R. Scott, dem Controlbeamten des Londoner Kohlenmarktes, betrug im Monat October d. J. die gesammte Kohleneinfuhr in London mittelst der Eisenbahnen und Canäle 609 047 Tonnen, und zwar

auf der North Western	127 725	Tonnen
„ „ Great Northern	115 881	„
„ „ Great Western	110 150	„
„ „ Midland	193 479	„
„ „ Great Eastern	58 815	„
„ „ South Western	1 354	„
„ „ South Eastern	1 379	„
„ dem Grand Junction Canal	235	„

Gegen den Monat October 1878, in welchem die Kohleneinfuhr nur 507 391 Tonnen betrug, zeigt sich somit in diesem Jahre eine Zunahme von 101 656 Tonnen.

Die gesammte Kohleneinfuhr in London in den ersten 10 Monaten dieses Jahres betrug 5 352 404 Tonnen und zeigte in diesem Jahre eine Zunahme von 838 431 Tonnen.

Von besonderem Interesse ist übrigens die Thatsache, dass die Zufuhr von Kohlen auf den Canälen fast verschwindend ist.

Institution of Civil Engineers in London. Nach einer Mittheilung des Secretärs den Institution of Civil Engineers hat dasselbe folgende Preisaufgaben ausgeschrieben:

Ueber die bestehenden Systeme der Stahlfabrikation für Eisenbahnzwecke; über das beste System für den Betrieb der Vorort-Personenzüge auf Eisenbahnen; eine Beschreibung der verschiedenen Arten von Locomotiven ohne eigene Heizvorrichtung zum Gebrauch für Strassenbahnen, und die Kosten des Betriebes im Vergleich zu Pferdebetrieb; über die Zunahme des Widerstandes in den Curven der Eisenbahnen; über die Benutzung der comprimirten Luft, als bewegende Kraft, insbesondere zur Anwendung in Bergwerken, bei dem Bau von Tunnels und auf Strassenbahnen; über die Vortheile der Benutzung von Dampf, heisser Luft, Gas, Wasser und Electricität als bewegende Kraft für kleine Maschinen; über die spezielle Construction von Schiffen zur Aufnahme von Eisenbahnzügen auf dem Deck.

Da dies alles Fragen sind, die auch für die Deutschen Bahnen grosses Interesse haben, so dürfen wir der Lösung dieser Fragen und der Veröffentlichung der Preisschriften mit Spannung entgegensehen. Dass übrigens derartige Preisfragen von der Institution of Civil Engineers gestellt werden, ist nicht nur ein Beweis von der regen wissenschaftlichen Thätigkeit dieses Vereins, sondern zeigt auch, dass man in England den Fortschritten im Eisenbahnwesen und in der Industrie fortdauernd ein viel regeres Interesse widmet, als dies in Deutschland der Fall ist, wo es nur mit Mühe gelingt, das Interesse für die Fortschritte des Eisenbahnwesens wach zu erhalten.

Hochbahnen in New-York. Der Erfolg der Hochbahnen (elevated railroads) in New-York scheint ungeachtet der grossen Nachtheile, welche der Betrieb derselben für die Bewohner der angrenzenden Häuser hat, zu ähnlichen Eisenbahnen in anderen grossen Städten Nord-Amerikas zu ermuthigen.

So wird aus Boston berichtet, dass die Legislatur die Concession zur Anlage einer Hochbahn für die Verbindung des Centrums der Stadt mit South Boston, dem Highland District, Cambridge, Charleston, Somerville, Chelsea, Malden und Medford ertheilt hat, ebenso wie auch in Philadelphia und Pittsburgh die Anlage von derartigen Hochbahnen projectirt wird.

Farbenblindheit. Die Untersuchung der Eisenbahnbeamten in Bezug auf Farbenblindheit scheint jetzt die Reise um die Welt zu machen; wenigstens lesen wir, dass in den Vereinigten Staaten bei einzelnen Eisenbahnen die Zugbeamten in Bezug auf Farbenblindheit untersucht werden.

Erweiterung des Französischen Eisenbahnnetzes. Nach dem Projecte des Französischen Arbeitsministers Mr. de Freycinet erstreckt sich die Betheiligung des Staates an der Erweiterung des Französischen Eisenbahnnetzes auf 16 564 km mit einem Baucapital von 4 140 Millionen Francs, die Betheiligung der Eisenbahngesellschaften auf 3 331 km mit einem Capital von 830 Millionen Francs, die der Gesellschaften der Localbahnen auf 2 453 km mit 370 Millionen Francs, im Ganzen also 5 340 Millionen Francs, oder bei einer Ausführungszeit von 10 Jahren 534 Millionen Francs jährlich.

Pennsylvanya Eisenbahn. Der Güterverkehr auf dieser Bahn ist so gestiegen, dass gegenwärtig ungefähr 100 Güterzüge täglich auf der Bahn verkehren und jede nur irgendwie dienstfähige Locomotive zur Güterbeförderung benutzt werden muss.

Getreideverkehr in Chicago. Die Menge des in Chicago während des Monats October angekommenen Getreides war auf der Eisenbahn 33 405 Wagen, auf dem See und den Canälen 1 030 750 Bushels, und betrug erheblich mehr als in demselben Monat eines Vorjahres.

Versäumen von Eisenbahnzügen. Englischen Zeitungen zufolge hat ein enthusiastischer Verehrer der Statistik die Zahl derjenigen Reisenden ermittelt, welche auf den Bahnhöfen in Wien den Zug versäumen. Zunächst mit einem Bahnhofe beginnend, ermittelte dieser enragirte Statistiker, dass von den 5 400—5 800 täglich abreisenden Personen durchschnittlich 1 Mann und 3 Frauen zu spät kamen und den Zug versäumten; dann zu allen Bahnhöfen übergehend, fand derselbe, dass durchschnittlich 10 Personen zu spät kamen und dass von 100 zu spät gekommenen Personen 29 Männer und 71 Frauen waren.

Wir theilen dies der Curiosität wegen mit, obgleich wir kaum glauben, dass diese Statistik für irgend Jemand von Nutzen sein wird.

Verstaatlichung der Englischen Eisenbahnen. Unter dem Titel „Our Railways: Should they be Private or National Property?“ ist eine Broschüre bei Stanford in London erschienen, in welcher sich der Verfasser E. J. Watherston für den Erwerb der Englischen Bahnen durch die Regierung ausspricht.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 17. December 1879.

Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen General - Direction der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen ist am 6. d. Mts. eine Correction der Bahnstrecken zwischen Dorlisheim und Bischofsheim in Betrieb genommen worden, durch welche die Entfernung zwischen den genannten beiden Stationen (bisher 5,5 km) auf 4,248 km und (in Verbindung mit weiteren kleinen Correctionen) die Länge der Linie Zabern-Schlettstadt (bisher 66,601 km) auf 65,349 km abgekürzt worden ist.

Die geschäftsführende Direction.

Ungarische Staats - Eisenbahnen. Die Verbindungsbahn Brod - Busud ist am 17. December 1879 für den Civil-Eil- und Frachtgüter-Verkehr, jedoch mit Ausschluss lebender Thiere und thierischer Rohproducte, eröffnet worden.

2. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 16. December 1879.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Saarbrücken zufolge ist der Rheintraject zwischen Bingerbrück und Rüdesheim seit dem 5. d. M. wegen Eisganges für den Güterverkehr eingestellt worden. Ferner ist seit demselben Tage der regelmässige Verkehr auf den Linien der Saarbrücker und Rhein - Nahe Eisenbahn wegen starken Schneefalls und Schneeverwehungen theilweise gestört und ausserdem können die nach der Elsass-Lothringer Bahn via Saargemünd bestimmten Wagen wegen Schneeverwehungen auf den Linien Saargemünd-Hagenau resp. Saarburg auf die genannte Bahn nicht übergehen und müssen auf der Saaarbrücker etc. Bahn zurückgehalten werden.

Die geschäftsführende Direction.

Eisenbahnen in Elsass - Lothringen. In Folge bedeutenden Schneefalles ist der Güter - Verkehr auf den Linien der Französischen Ostbahn und deren Hinterbahnen vom 4. d. Mts. ab unterbrochen.

Theiss-Eisenbahn. Der gesammte Verkehr auf der Arad-Temesvarer Bahn ist in Folge Behebung der Verkehrsstörung am 18. d. M. wieder aufgenommen worden.

3. Auszahlungen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Die Zahlung der am 2. Januar k. J. fälligen Zinsen aller unserer Prioritäts-Obligationen findet vom 2. Januar k. J. ab bei unserer Hauptcasse hierselbst im Stationsgebäude des Bahnhofes und in Potsdam bei unserer Billetcasse täglich, mit Ausschluss der Sonn- und Feiertage, während der Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr statt.

Die Zinscoupons aller unserer Prioritäts-Obligationen werden ausserdem
in Berlin bei Herrn Meyer Cohn,
„ Darmstadt bei der Casse der Bank für Handel und Industrie,
in Frankfurt a/M. bei der Filiale der Darmstädter Bank für Handel und Industrie,
„ Dresden bei der Dresdener Bank
und die Zinscoupons unserer 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen Lit. D. neue Emission sowie unserer 4½ procentigen Prioritäts - Obligationen Lit. F. ausserdem auch
in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne
eingelöst.

Es wird gebeten, den zu präsentirenden Coupons ein Verzeichniss über die Stückzahl und den Werth derselben, nach den verschiedenen Kategorien geordnet beizufügen.

Briefliche Einsendungen wolle man an unsere Hauptcasse hierselbst richten. Berlin, den 13. December 1879. Das Directorium. (1585)

4. Tarifwesen.

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verbands - Verkehr. Am 1. Februar 1880 treten die bestehenden directen Güterfrachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Dreileben-Drakenstedt, Niederndodeleben und Ochtmersleben der Berlin-Potsdam - Magdeburger Bahn einerseits und Dachrieden, Mühlhausen und Silberhausen - Dingelstedt der Thüringischen Bahn, sowie Greussen, Hohenebra und Sondershausen der Nordhausen - Erfurter Bahn andererseits ausser Kraft, ohne durch neue directe Taxen ersetzt zu werden. Erfurt, den 15. December 1879. Namens der Verbands - Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn - Gesellschaft. (1587)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Eisenbahn - Verband. Am 5. d. Mts. trat für den Transport von Bruch- und Pflastersteinen in Ladungen von je 10 000 kg von Wildemann nach Corbetha, Merseburg und Weissenfels ein jederzeit widerruflicher Ausnahmefrachtsatz von 0,554 M. pro 100 kg in Kraft. Erfurt, den 15. December 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (1586)

Mit dem 1. Jänner 1880 treten folgende Tarife für den directen Güterverkehr in Kraft:

1. Theil I für die Niederländisch-respective Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn - Verbände, enthaltend allgemeine Bestimmungen und Waaren-Classification;

2. Theil II für den Deutsch - Oesterreichischen Eisenbahn - Verband, enthaltend Tariftabellen und specielle Bestimmungen für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg, Lübeck, Stettin, Swinemünde und Berlin einerseits und Oesterreichischen Stationen andererseits;

3. Theil II für den Deutsch - Ungarischen Eisenbahn - Verband, enthaltend Tariftabellen und specielle Bestimmungen für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg, Lübeck, Lüneburg, Wittenberge, Spandau, Stettin, Swinemünde und Berlin einerseits und Ungarischen Stationen andererseits;

4. Theil II für den Nordwest-deutsch - Oesterreichischen Eisenbahn-Verband, enthaltend Tariftabellen und specielle Bestimmungen für den directen Güterverkehr zwischen Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits und Oesterreichischen Stationen andererseits.

5. Theil II für den Nordwest-deutsch - Ungarischen Eisenbahn-Verband, enthaltend Tariftabellen und specielle Bestimmungen für den directen Güterverkehr zwischen Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits und Ungarischen Stationen andererseits.

Die bezüglichen Tarife liegen bei den in denselben einbezogenen Stationen zur Einsicht auf, respective können von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden. Die Verbands-Verwaltungen. (1580)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Im Localgüterverkehr der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie in sämmtlichen nach dem Deutschen Reformsystem bestehenden Nachbar- und Verbandverkehren, an denen die diesseitige Bahn betheiligt ist, treten am 1. Januar 1880 Aenderungen resp. Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification in Kraft, worüber das Nähere bei unseren Güterexpeditionen zu erfahren ist. Berlin und Hamburg, 10. December 1879. Die Direction. (1581)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 24. v. M. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass zur Wahrung der gesetzlichen Publicationsfrist von 6 Wochen die durch Nachtrag XXII zu Heft No. 24/29 des Verbands-Gütertarifs zur Einführung kommenden Frachtsätze, soweit hierdurch Erhöhungen gegen die seitherigen Taxen herbeigeführt werden, erst mit dem 15. Januar k. J. in Kraft treten. Erfurt, den 15. December 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn - Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1582)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1880 tritt zum Verbands-Gütertarif für die Deutschen Eisenbahn - Verbände der Nachtrag IV in Kraft, dessen Inhalt:

> „Zusatzbestimmungen zu § 47 und § 53 des Betriebsreglements, sowie Aenderungen bezw. Berichtigungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güter - Classification“

vom genannten Tage ab, sowohl für unseren Local-Verkehr, wie auch für alle directen und Verbands - Verkehre der diesseitigen Bahn zur Geltung kommt.

Von diesem Nachtrag sind Exemplare durch unsere Güter - Verwaltungen bezw. Expeditionen zu beziehen. Berlin, den 15. December 1879. Die Direction. (1583)

Am 1. Januar 1880 tritt an Stelle des Preussisch - Schlesisch - Oesterreich - Ungarischen, desSchlesisch-Ober-Ungarischen, des Preussisch-Oesterreichischen undPreussisch-Ungarischen-Verband-Tarifs der Ostdeutsch-Oesterreichische und Ostdeutsch-Ungarische Verband-Tarif in Kraft.

Letzterer besteht aus 4 Heften:

a. Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen und Güter-Classification,
b. Tarifheft für den Ostdeutsch - Oesterreichischen Verkehr,
c. Classentarif } für den Ostdeutsch-
d. Getreidetarif } Ungarischen Verkehr

und enthält directe Tarifsätze zwischen Oesterreich - Ungarischen Stationen einer- und Stationen der Oberschlesischen, Königlich Preussischen Ostbahn, Niederschlesisch - Märkischen, Breslau - Schweidnitz-Freiburger, Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer Bahn und Görlitz S. St. B. andererseits.

Druckexemplare desselben sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 9. December 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der übrigen Verbands-Verwaltungen. (1579)

Zum Niederländisch-Norddeutschen Gütertarife vom 1. October 1879 ist der Nachtrag 1 erschienen, welcher Frachtsätze für die Stationen Crottorf, Nienhagen und Wegeleben der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahn enthält.

Derselbe kann von allen Verbandsstationen zum Preise von 10 ₰ pro Stück bezogen werden. Braunschweig, den 13. December 1879. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn - Gesellschaft: Namens der Verbands-Verwaltungen. (1578)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Vom 15. December cr. ab findet im Verkehre zwischen der Station Paulinenaue einerseits und den Hannoverschen Stationen Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Ibbenbüren, Kreiensen, Löhne, Rheine, Vegesack - Grohn, der Hannover - Altenbekener Station Altenbeken, der Köln-Mindener Station Bremen und der Oldenburgischen Stationen Brake, Elsfleth, Leer, Sande und Wilhelmshafen andererseits eine directe Expedition von Gütern der Specialtarife A ² und III statt.

Näheres ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Magdeburg, den 12. December 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (1577)

5. Submissionen.

Die Lieferung verschiedener im Laufe des Jahres 1880 für die **Sächsischen Staatseisenbahnen** erforderlichen Materialien und Ersatzstücke, als:

1. Weiss- und Zinkblech, Draht, Drahtgewebe, Plomben, Schrauben, Nägel und Stifte;
2. Werkzeuge und verschiedene Ersatzstücke;
3. Docht, Oelkissen, Schmirgelpapier, Filz und Pappe;
4. Bremspfähle, hölzerne Rechen, Hammer- und Hackenstiele, Putzwolle;
5. Droguen und Chemicalien;
6. Lederwaaren;
7. Bürstenbinderwaaren;
8. Webwaaren;
9. Seilerwaaren;
10. Glaswaaren und
11. Gummiwaaren

ist zu vergeben und gelangt hiermit zur öffentlichen Ausschreibung. Lieferungsanerbieten sind unter Beigabe der anerkannten Lieferungsbedingungen bis zum 29. December d. J. an die unterzeichnete Verwaltungsstelle portofrei abzugeben, bei welcher die Bedingungen und Bedarfsnachweise einzusehen sind oder auch bei genauer Angabe derjenigen Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweisung gewünscht wird, gegen Entrichtung von je 20 ₰ für jede einzelne Nummer der oben angeführten Abtheilungen bezogen werden können. Chemnitz, am 16. December 1879. Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. (1584 J.)

Oldenburgische Staatsbahn. Die in halbmonatlichen bezw. monatlichen Raten zu beschaffende Lieferung des im Laufe der Monate Januar bis Juni 1880 incl. erforderlich werdenden Beleuchtungs- und Schmier-Materials, nämlich:

17 200 kg Petroleum,
4 800 „ Rüböl, raff.,
7 600 „ „ roh,

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen werden auf Anforderung mitgetheilt.

Lieferungserbietungen sind bis zum 23. December an die Eisenbahn - Material-Verwaltung einzusenden. Oldenburg, 1879 Decbr. 15. Material-Verwaltung. Wolff. (1575

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

No. 100. Zeitung des Vereins 1879.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 26. December 1879.

Wegen der Feiertage erscheint die nächste Nummer erst am 31. December. Die Redaction.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt.

Ueber die Ursachen der Radreifenbrüche.

Die vielen Eisenbahnunglücksfälle, welche in der letzten Zeit in Folge von Radreifenbrüchen vorgekommen sind, haben in den betheiligten Kreisen nochmals dahin geführt, ernstlich darüber nachzudenken, in welcher Weise derartige Brüche vermieden werden können.

Die „Kölner Zeitung" schreibt über diese Angelegenheit in No. 353 vom Sonntag, den 21. December 1879:

„Die Mehrzahl der in den letzten Jahren, auch in diesem Winter, bei starkem Frost vorgekommenen Eisenbahnunglücksfälle ist auf das Springen der Bandagen zurückzuführen gewesen. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird in Folge dessen, wie die „Nordd. Allg. Ztg." hört, in den nächsten Tagen einen Preis von 10 000 M. auf das beste Verfahren, Bandagen so zu befestigen, dass ein Springen derselben absolut verhindert wird, ausschreiben.*) Möchte im Interesse der Sicherheit unseres Eisenbahnverkehrs die Lösung dieser Frage möglichst bald gelingen".

Wir wollen gern einräumen, dass durch eine rationelle Befestigung der Radreifen die Haltbarkeit derselben gegen Zerspringen wesentlich erhöht wird. In der wirksamsten Weise geschieht dies jedoch, wenn ausserdem die Bestimmungen über die Materialbeschaffenheit, über die Fabrikation und über das Aufziehen richtig getroffen und ausgeführt werden.

Was zuvörderst die Bestimmung über die Beschaffenheit des Materials anbelangt, so schreiben einzelne Eisenbahnverwaltungen eine Garantie vor in der Weise, dass die Bandagen 60 000 km durchlaufen müssen, bevor das erste Abdrehen nothwendig wird. Diese Bestimmung führt naturgemäss dahin, dass der Fabrikant ein möglichst hartes Material zu erzielen sucht.

In Bezug auf die Fabrikation sind namentlich in der ersten Zeit der Stahlbereitung insofern Fehler begangen worden, als man die Natur des homogenen Materials nicht genügend erkannt und demgemäss nicht beachtet hat. Es ist beispielsweise schädlich, die für Bandagen bestimmten Blöcke nach dem Gusse rasch und vollständig erkalten zu lassen oder umgekehrt, erkaltete Blöcke rasch zu erhitzen. Sehr wichtig ist es, dass die Bandagen nach der Walzung ausgeglüht und langsam abgekühlt werden, damit die durch Walzung in die Bandagen gebrachte Spannung aufgehoben wird.

Wie in der Fabrikation Fehler vorkommen, so findet auch das Aufziehen der Reifen nicht immer mit der nöthigen Vorsicht statt. Es ist Thatsache, dass Reifen aufgezogen werden, ohne dass die Durchmesser von Reifen und Radsterne einander entsprechen. Gerade beim Aufziehen kommen Missgriffe um so häufiger vor, als hierbei ein genaues Messen, welches sich auf Bruchtheile von Millimeter erstreckt, in Frage kommt. Da hierzu mehr wie gewöhnliche Fertigkeit gehört, so sollte jede Bandage vor dem Aufziehen durch mehrere geschickte und zuverlässige Personen nachgemessen werden. Bei einer uns bekannten Bahn, wo dies geschieht, sind seit 10 Jahren keine Radreifenbrüche vorgekommen. — Andere Irrthümer bestehen darin, dass das Schrumpfmass nicht immer dem Stahlmaterial entsprechend gewählt wird. Während die eine Bahnverwaltung die Bandagen mit einem Schrumpfmass von 1 : 1 200 aufziehen lässt, glaubt die andere in Reminiscenz der alten geschweissten Bandagen ein Schrumpfmass von 1 : 500 anwenden zu dürfen. Die Thatsache, dass die Verwendung des vorzüglichsten Materials zu Radreifen nicht vor Bruch sichert, beweist, dass es im Wesentlichen auf eine rationelle Behandlung derselben ankommt.

Im Uebrigen erscheint es zweckmässig, wenn bei Feststellung von Vorschriften, welche die Qualität, die Fabrikation und die Inanspruchnahme von Eisenbahnmaterial berühren, die Eisenbahntechniker mit den Hüttentechnikern Hand in Hand arbeiten. Die Oeconomie des Eisenbahnbaues, sowie die Sicherheit des Betriebes würde dabei erheblich gewinnen. —n.

*) Diese Angabe ist nicht ganz richtig. Die Prämiirungscommission hat unter den Aufgaben, deren Bearbeitung für die nächsten Jahre als wünschenswerth erscheint, allerdings an erster Stelle u. A. aufgestellt:

„Erfindung eines Locomotiv- resp. Tender- oder Wagenrades von möglichst einfacher, aber in jedem Falle sicherer Construction, durch welche das Abspringen der Bandagen wirksam verhindert wird".

Als erster Preis für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln wird wie immer eine erste Prämie von 7 500 M. ausgeschrieben; dieser Preis kann also möglicherweise für die Lösung der fraglichen Aufgabe erlangt werden.

Das Preisausschreiben wird im Monat Januar k. J. von uns publicirt werden. Die Redaction.

Die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen im Etatsjahr 1878|79.

(Fortsetzung und Schluss.)

Was die Ausgaben anbelangt, so hat die Staatseisenbahnverwaltung auch im Jahre 1878|79 es als ihre besondere Aufgabe erachtet, auf eine möglichste Minderung derselben hinzuwirken. Hierdurch ist es möglich geworden, dass trotz der Erweiterung des Bahngebietes um ca. 473 km im Jahre 1878|79 sich die Ausgaben gegen das Jahr 1877|78 von 98 944 612 M. auf 97 890 569 M., also um 1 054 043 M. (1,1 pCt.), d. i. von 20 628 M. pro Kilometer auf 18 577 M. (9,9 pCt.) vermindert haben, während gegen 1876 eine Verminderung um 1 531 827 M. (1,6 pCt.), d. i. pro Kilometer um 3 579 M. (16,2 pCt.) eingetreten ist.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass, während in früheren Jahren bei der Mehrzahl der Staatsbahnverwaltungen diejenigen Ausgaben, welche von anderen Verwaltungen oder Besitzern von Anschlussgeleisen für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie für die Besorgung von Verwaltungs- oder Betriebsgeschäften, oder aus Baufonds zu erstatten waren, zum grossen Theil unmittelbar von der Ausgabe abgesetzt worden sind, fast ausnahmslos die Bruttoverrechnung zur Einführung gelangt ist, derzufolge diese Beträge sowohl in Ausgabe wie in Einnahme erscheinen.

Am erheblichsten sind die Ausgaben bei der Ostbahn zurückgegangen, indem sich dieselben trotz der Erweiterung des Bahngebiets um 356,12 km gegen das Vorjahr um 1 092 039 M. (4,7 pCt.) vermindert haben. Bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ist gegen 1877|78 ein Rückgang von 49 554 M. (0,2 pCt.) eingetreten, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge um ca. 110 km zugenommen hat. Ebenso haben sich die Ausgaben bei der Hannoverschen und der Frankfurt-Bebraer Bahn um 650 663 M., d. i. 2,9 pCt. bezw. 172 226 M., d. i. 1,8 pCt. vermindert. Die Erhöhung der Ausgaben bei der Westfälischen und der Saarbrücker Bahn um 409 524 M. (5,8 pCt.) bezw. 286 946 M. (5,2 pCt.) erklärt sich durch die Erweiterung des Bahngebietes, während dieselbe bei der Nassauischen und Main-Weserbahn hauptsächlich durch die Aufwendung erheblicherer Mittel für die Erneuerung des Locomotiv- und Wagenparks herbeigeführt worden ist.

Werden die gesammten Ausgaben der Staatsbahnen in den letzten fünf Jahren verglichen, so ergiebt sich, dass trotz der Erweiterung des Bahngebiets von 4 095,64 km im Jahre 1874 auf 5 269,47 km, also um 28,7 pCt. im Jahre 1878|79 sich die Ausgaben in demselben Zeitraum von 122 426 346 M. auf 97 890 569 M., also um 24 535 777 M., d. i. um 20 pCt. und pro Kilometer Bahnlänge von 29 856 M. auf 18 577 M., also um 37,8 pCt. ermässigt haben. Bei Weitem am erheblichsten sind die Ausgaben bei der Niederschlesisch-Märkischen und der Ostbahn zurückgegangen. Bei der ersteren betrugen dieselben: 28 171 629 M. im Jahre 1874, gegen 21 963 686 M. in 1878|79, so dass sich also eine Verminderung um 22,0 pCt., d. i. pro Kilometer von 47 451 M. auf 23 711 M., also um 50,0 pCt. ergiebt.

Bei der Ostbahn ist ein Rückgang von 30 587 385 M. im Jahre 1874 auf 22 093 790 M. in 1878|79, also um 27,8 pCt., d. i. pro Kilometer von 21 870 M. auf 12 458 M., also um 43,0 pCt. eingetreten.

Bei der Westfälischen Bahn haben sich die Ausgaben von 9 594 621 M. im Jahre 1874 auf 7 429 991 M. in 1878|79, also um 26,6 pCt., d. i. pro Kilometer von 24 519 M. auf 14 958 M., also um 39,0 pCt. vermindert,

bei der Saarbrücker Bahn von 7 116 234 M., d. i. pro Kilometer 41 145 M. im Jahre 1874 auf 5 805 086 M., d. i. 25 115 M. pro Kilometer im Jahre 1878|79, also um 18,4 pCt. bezw. 38,9 pCt.

Bei der Hannoverschen Bahn sind die Ausgaben von 27 915 924 M. im Jahre 1874 auf 21 482 512 M. in 1878|79, pro Kilometer von 29 249 M. auf 22 164 M., d. i. um 23,1 pCt. bezw. 24,2 pCt.,

bei der Nassauischen Bahn von 6 268 665 M. im Jahre 1874 auf 4 536 482 M. in 1878|79 und pro Kilometer von 24 323 M. auf 17 056 M., d. i. um 27,6 pCt. bezw. 29,9 pCt.,

bei der Main-Weser Bahn von 7 959 231 M. im Jahre 1874 auf 5 320 082 M. in 1878|79, pro Kilometer von 40 038 M. auf 26 762 M., d. i. um 33,2 pCt. bezw. 33,2 pCt. zurückgegangen.

Nur bei der Frankfurt-Bebraer Bahn hat in Folge des Hinzutritts von Halle-Cassel eine Vermehrung der Ausgaben im Ganzen von 4 812 657 M. im Jahre 1874 auf 9 258 940 M. in 1878/79, also um 92,4 pCt. stattgefunden, während pro Kilometer auch bei dieser Bahn eine Verminderung von 20 348 M. auf 17 656 M., also um 13,2 pCt. eingetreten ist.

In Procenten der Einnahmen betrugen die Ausgaben im Durchschnitt bei allen Bahnen 77,4 pCt. im Jahre 1874, gegen 62,8 pCt. im Jahre 1878/79, während von den einzelnen Bahnen die Niederschlesisch-Märkische Bahn 68,2 pCt. im Jahre 1874, 58 pCt. im Jahre 1878|79, die Ostbahn 74,7 pCt. bezw. 58 pCt., die Westfälische Bahn 88,6 pCt. bezw. 71,3 pCt., die Saarbrücker Bahn 78 pCt. bezw. 62,1 pCt., die Hannoversche Bahn 79,1 pCt. bezw. 66,7 pCt., die Frankfurt-Bebraer Bahn 94,9 pCt. bezw. 63,9 pCt., die Nassauische Bahn 97,8 pCt. bezw. 74 pCt., die Main-Weserbahn 87,6 pCt. bezw. 73,2 pCt. in Anspruch nahmen.

Von den Ausgaben entfallen im Jahre 1878/79 auf Kosten der allgemeinen Verwaltung 7 792 504 M., d. i. pro Kilometer 1 479 M., der Bahnverwaltung 33 747 243 M., d. i. pro Kilometer 6 404 M., der Transportverwaltung 52 780 921 M., d. i. pro Kilometer 10 016 M., gegen 7 542 105 M., pro Kilometer 1 572 M. Kosten für allgemeine Verwaltung, gegen 34 678 132 M., pro Kilometer 7 230 M. Kosten der Bahnverwaltung, gegen 53 347 575 M., pro Kilometer 11 122 M. Kosten der Transportverwaltung im Jahre 1877/78, bezw. 7 201 880 M., pro Kilometer 1 605 M. Kosten für allgemeine Verwaltung, bezw. 35 198 335 M., pro Kilometer 7 844 M. Kosten der Bahnverwaltung, bezw. 54 084 505 M., pro Kilometer 12 053 M. Kosten der Transportverwaltung im Jahre 1876.

Im Vergleich zum Vorjahre ergiebt sich für die allgemeine Verwaltung zwar eine Vermehrung der Ausgaben von 7 542 105 M. im Jahre 1877|78 auf 7 792 504 M. im Jahre 1878/79, d. i. um 250 399 M. = 3,3 pCt., dagegen pro Kilometer eine Verminderung derselben von 1 572 M. auf 1 479 M., also um 5,9 pCt.

Bei der Bahnverwaltung sind die Ausgaben von 34 678 132 M. im Jahre 1877|78 auf 33 747 243 M., im Jahre 1878|79 also um 2,7 pCt., pro Kilometer von 7 230 M. auf 6 404 M., also um 11,4 pCt., bei der Transportverwaltung von 53 347 575 M. im Jahre 1877|78 auf 52 780 921 M. im Jahre 1878|79, d. i. um 1,1 pCt. pro Kilometer, von 11 122 M. auf 10 016 M., d. i. um 9,9 pCt. zurückgegangen.

Wenn die letzten fünf Jahre in Betracht gezogen werden, so ergiebt sich gegen das Jahr 1874 für sämmtliche Bahnen ein Rückgang bei den Ausgaben der allgemeinen Verwaltung von 7 930 031 M. auf 7 792 504 M., d. i. um 1,7 pCt., pro Kilometer von 1 934 M. auf 1 479 M., d. i. um 23,5 pCt., bei den Ausgaben der Bahnverwaltung von 40 722 850 M. auf 33 747 243 M., d. i. um 17,1 pCt., pro Kilometer von 9 931 M. auf 6 404 M., d. i. um 35,5 pCt., bei den Ausgaben der Transportverwaltung endlich ein solcher von 70 258 821 M. auf 52 780 921 M., d. i. um 24,9 pCt., pro Kilometer von 17 134 M. auf 10 016 M., d. i. um 41,5 pCt.

Die einzelnen Bahnen anlangend, haben sich die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung vermindert: bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn von 1 693 994 M. auf 1 369 018 M., d. i. um 19,2 pCt., pro Kilometer von 2 852 M. auf 1 479 M., d. i. um 48,2 pCt., bei der Hannoverschen Bahn von 2 016 756 M. auf 1 496 510 M., d. i. um 26 pCt., pro Kilometer von 2 345 M. auf 1 710 M., d. i. um 27,1 pCt., bei der Nassauischen Bahn von 381 346 M. auf 375 860 M., d. i. um 1,7 pCt., pro Kilometer von 1 480 M. auf 1 413 M., d. i. um 4,5 pCt., während bei der Ostbahn und der Westfälischen Bahn zwar eine Vermehrung der Ausgaben an sich von 2 224 722 M. auf 2 245 668 M. bezw. 434 010 M. auf 495 024 M., d. i. um 0,9 pCt. bezw. 14,1 pCt., dagegen pro Kilometer eine Verminderung von 1 590 M. auf 1 266 M. bezw. von 1 109 M. auf 997 M., d. i. um 20,4 pCt. bezw. 10,1 pCt. eingetreten ist.

Bei den übrigen Bahnen haben sich die Kosten der allgemeinen Verwaltung dagegen erhöht und zwar bei der Saarbrücker Bahn von 324 027 M. auf 457 038 M., d. i. um 41,1 pCt., pro Kilometer von 1 874 M. auf 1 977 M., d. i. um 5,5 pCt., bei der Frankfurt-Bebraer Bahn von 332 421 M. auf 824 385 M., d. i. um 148 pCt., pro Kilometer von 1 540 M. auf 1 642 M., d. i. um 6,6 pCt., bei der Main-Weserbahn von 522 755 M. auf 529 001 M., d. i. um 1,2 pCt., pro Kilometer von 2 630 M. auf 2 661 M., d. i. um 1,2 pCt.

Für die Ausgaben der Bahnverwaltung ergiebt sich ein Rückgang: bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn von 10 183 553 M. auf 8 201 018 M., d. i. um 19,5 pCt., pro Kilometer von 17 153 M. auf 8 860 M., d. i. um 48,3 pCt., bei der Ostbahn von 9 156 975 M. auf 7 352 359 M., d. i. um 19,7 pCt., pro Kilometer von 6 547 M. auf 4 146 M., d. i. um 36,7 pCt., bei der Westfälischen Bahn von 4 001 715 M. auf 2 985 493 M., d. i. um 25,3 pCt., pro Kilometer von 10 226 M. auf 6 010 M., d. i. um 41,2 pCt., bei der Saarbrücker Bahn von 2 291 228 M. auf 1 952 473 M., d. i. um 14,8 pCt., pro Kilometer von 13 247 M. auf 8 447 M., d. i. um 36,2 pCt., bei der Hannoverschen Bahn von 7 745 163 M. auf 6 149 083 M., d. i. um 20,6 pCt., pro Kilometer von 9 008 M. auf 7 027 M., d. i. um 22 pCt., bei der Nassauischen Bahn von 2 442 892 M. auf 1 700 519 M., d. i. um 30,4 pCt., pro Kilometer von 9 479 M. auf 6 394 M., d. i. um 32,5 pCt., und bei der Main-Weserbahn 3 084 331 M. auf 2 075 525 M., d. i. um 32,7 pCt., pro Kilometer von 15 515 M. auf 10 441 M., d. i. um 32,7 pCt.

Nur bei der Frankfurt-Bebraer Bahn haben sich die betreffenden Kosten in Folge des Hinzutritts der Halle-Casseler Bahn von 1 816 993 M. auf 3 330 773 M., d. i. um 83,3 pCt. erhöht, wogegen pro Kilometer eine Verminderung derselben von 8 418 M. auf 6 635 M., d. i. um 21,2 pCt. eingetreten ist.

Für die Ausgaben der Transportverwaltung endlich ergiebt sich ebenfalls ein erheblicher Rückgang bei allen Bahnen mit Ausnahme der Frankfurt-Bebraer, und zwar bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn von 16 294 082 M. auf 11 856 414 M., d. i. um 27,2 pCt., pro Kilometer von 27 446 M. auf 12 809 M., d. i. um 53,3 pCt., bei der Ostbahn von 19 205 688 M. auf 12 464 809 M., d. i. um 35,1 pCt., pro Kilometer von 13 733 M. auf 7 028 M., d. i. um 48,8 pCt., bei der Westfälischen Bahn von 5 158 896 M. auf 3 923 474 M., d. i. um 23,9 pCt., pro Kilometer von 13 184 M. auf 7 899 M., d. i. um 40,1 pCt., bei der Saarbrücker Bahn von 4 500 979 M. auf 3 395 575 M., d. i. um 24,6 pCt., pro Kilometer von 26 024 M. auf 14 691 M., d. i. um 43,6 pCt., bei der Hannoverschen Bahn von 15 059 514 M. auf 11 256 895 M., d. i. um 25,3 pCt., pro Kilometer von 17 514 M. auf 12 864 M., d. i. um 26,5 pCt., bei der Nassauischen Bahn von 3 444 427 M. auf 2 460 103 M., d. i. um 28,6 pCt., pro Kilometer von 13 364 M. auf 9 249 M., d. i. um 30,8 pCt., bei der Main-Weserbahn von 4 352 145 M. auf 2 715 556 M., d. i. um 37,6 pCt., pro Kilometer von 21 893 M. auf 13 660 M., d. i. um 37,6 pCt., während bei der Frankfurt-Bebraer Bahn eine Steigerung von 2 243 090 M. auf 4 708 095 M., d. i. um 109,9 pCt., pro Kilometer dagegen eine Verminderung von 10 390 M. auf 9 379 M., d. i. um 9,7 pCt. stattgefunden hat.

Die Ausgaben vertheilen sich auf die persönlichen Ausgaben 40 581 029 M. = 41,5 pCt. gegen 39 891 237 M. = 40,4 pCt. im Jahre 1877/78 und 39 075 812 M. = 39,3 pCt. im Jahre 1876; auf die sächlichen Verwaltungskosten 7 726 821 M. = 7,9 pCt. gegen 7 842 686 M. = 7,9 pCt. im Jahre 1877/78 und 8 009 564 M = 8,0 pCt. im Jahre 1876; auf die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen 17 817 609 M. = 18,2 pCt. gegen 18 728 005 M. = 18,9 pCt. im Jahre 1877/78 und 19 700 790 M. = 19,8 pCt. im Jahre 1876; auf die Kosten des Bahntransports 20 225 815 M. = 20,6 pCt. gegen 21 172 437 M. = 21,4 pCt. im Jahre 1877/78 und 21 943 747 M. = 22,1 pCt. im Jahre 1876; auf die sonstigen vermischten Ausgaben 11 539 295 M. = 11,8 pCt. gegen 11 310 247 M. = 11,4 pCt. im Jahre 1877/78 und 10 692 483 M. = 10,8 pCt. im Jahre 1876.

Wir geben zum Schluss in abgerundeten Zahlen folgende Zusammenstellung der Betriebsergebnisse:

Bahn	Jahr	Länge km	Mittlere Betriebslänge km	Anlagecapital 1000 M.	pro Kilometer M.	Einnahme: Personenverkehr 1 000 M.	pCt.	Güterverkehr 1 000 M.	pCt.	Sonstige Einnahmen 1 000 M.	pCt.	In Summa 1 000 M.	pro Kilom. 1000 M.	Ausgabe: Besoldung der Beamten 1 000 M.	pCt.	Andere persönliche Ausgaben 1 000 M.	pCt.	Sächliche Verwaltungskosten 1 000 M.	pCt.	Unterhaltung und Erneuerung 1 000 M.	pCt.	für Bahntransport 1 000 M.	pCt.	Sonstige Ausgaben 1 000 M.	pCt.	In Summa 1 000 M.	pro Kilom. 1000 M.	Ueberschuss 1 000 M.	Ausgabe v. d. Einnahme pCt.	Ueberschuss v. Anlagecap. pCt.
Nieder-schles.-M.	1877/8	938,7	—	—	—	7631	19,8	28140	73,0	2789	7,2	38560	46,8	5635	25,6	3489	15,8	2071	9,4	4270	19,4	4176	19,0	2373	10,8	22013	27,0	16547	57,1	7,43
	1878/9	945,3	926,3	245334	259522	8050	21,3	26447	69,8	3377	8,9	37874	40,4	5796	26,4	3642	16,6	1932	8,8	4278	19,5	4104	18,7	2212	10,0	21964	23,7	15910	58,0	6,49
Ostbahn	1877/8	1588,5	—	—	—	12309	30,9	24992	62,7	2558	6,4	39859	26,1	6325	27,3	3280	14,1	1937	8,4	4657	20,1	5669	24,4	1318	5,7	23186	15,2	16673	58,2	4,93
	1878/9	1944,6	1773,4	369876	190207	13334	35,0	22391	58,7	2403	6,3	38127	21,5	6275	28,4	3467	15,7	1977	9,0	3876	17,5	4843	21,9	1657	7,5	22094	12,5	16034	58,0	4,49
Westfäl.	1877/8	494,1	—	—	—	1813	19,5	6809	73,4	659	7,1	9281	20,9	1887	26,9	1000	14,2	501	7,1	1551	22,1	1411	20,1	670	9,6	7020	15,9	2260	75,6	2,26
	1878/9	505,8	496,7	117803	232928	1858	17,8	7804	74,9	762	7,3	10424	20,9	2040	27,4	1036	14,0	514	6,9	1661	22,3	1293	17,4	887	12,0	7430	15,0	2994	71,3	2,57
Saar-brücker	1877/8	180,8	—	—	—	1442	15,3	6638	70,4	1355	14,3	9435	51,9	1451	26,3	541	9,8	316	5,7	1015	18,4	1556	28,2	639	11,6	5518	30,4	3917	58,5	5,37
	1878/9	237,0	231,1	88452	373216	1475	15,8	6549	70,0	1329	14,2	9353	40,5	1520	26,2	588	10,1	343	5,9	1100	18,9	1572	27,1	683	11,8	5805	25,1	3548	62,1	4,09
Hannov.	1877/8	821,3	—	—	—	9193	27,8	22314	67,0	1751	5,2	33259	38,1	5201	23,5	3567	16,1	1458	6,6	3257	14,7	4678	21,1	3972	18,0	22133	22,7	11125	66,5	5,58
	1878/9	824,3	875,1	203702	275682	9590	29,7	20792	64,6	1835	5,7	32217	36,8	5256	24,5	3408	15,9	1411	6,6	2910	13,5	4682	21,8	3816	17,7	21483	22,2	10734	66,7	5,27
Frankf.-Bebraer	1877/8	478,4	—	—	—	4141	28,3	9858	67,3	640	4,4	14638	29,2	1960	20,8	1402	14,8	735	7,8	1862	19,8	1907	20,2	1565	16,6	9431	18,0	5207	64,4	3,82
	1878/9	478,4	502,0	140533	293787	4144	28,6	9765	67,4	578	4,0	14487	28,9	2049	22,1	1407	15,2	720	7,8	1845	19,9	1786	19,3	1453	15,7	9259	17,7	5228	63,9	3,72
Nassauische	1877/8	257,7	—	—	—	2822	44,2	3161	49,5	402	6,3	6385	24,8	1536	35,4	575	13,2	400	9,2	772	17,8	803	18,5	256	5,9	4343	16,9	2042	68,0	2,64
	1878/9	275,7	265,98	83128	301505	2719	44,4	3019	49,3	390	6,3	6127	23,0	1533	33,8	580	12,8	401	8,8	810	17,9	910	20,0	303	6,7	4536	17,1	1591	74,0	1,98
Main-Weser	1877/8	133,8	—	—	—	2700	35,2	4364	56,9	609	7,9	7674	38,6	1197	22,6	845	16,0	425	8,0	1343	25,4	973	18,4	517	9,6	5300	26,7	2374	69,1	4,51
	1878/9	133,8	198,8	36445	272306	2642	36,3	4205	57,8	424	5,9	7271	36,6	1173	22,0	812	15,3	430	8,1	1338	25,1	1037	19,5	530	10,0	5320	26,8	1951	73,2	3,69
Summa*	1877/8	4951,94	—	—	—	42051	26,4	106276	66,8	10763	6,8	159090	33,2	25193	25,5	14698	14,9	7843	7,9	18728	18,9	21172	21,4	11310	11,4	98945	20,6	60145	62,2	5,01
	1878/9	5403,50	5269,5	1285273	244373	43813	28,1	100971	64,8	11098	7,1	155881	29,6	25641	26,2	14940	15,3	7727	7,9	17818	18,2	20226	20,6	11539	11,8	97891	18,6	57991	62,8	4,52
Hierzu kommen noch die Betriebsergebnisse folgender wirthschaftlich selbstständiger Strecken:																														
Berl. Nordb.	1878/9	222,32	224,93	20973	94339	959	—	599	—	127	—	1685	7,5	218	—	136	—	73	—	523	—	236	—	83	—	1269	5,6	416	75,3	1,98
Wangrin-K.	1878/9	149,07	142,71	10260	68826	191	—	238	—	40	—	470	3,2	99	—	48	—	29	—	65	—	90	—	30	—	363	2,5	107	77,2	1,08
Tils.-Memel	1873/9	92,32	92,32	19570	211985	222	—	263	—	34	—	519	5,6	78	—	43	—	25	—	108	—	69	—	25	—	347	3,8	172	66,8	0,88
Thorn-Inst.	1878/9	301,07	301,07	45970	152689	1014	—	1283	—	300	—	2597	8,6	733	—	365	—	207	—	463	—	593	—	187	—	2548	8,5	49	98,1	0,11
Ehrang-Perl	1878/9	54,08	47,56	—	—	106	—	95	—	36	—	237	5,0	100	—	24	—	30	—	70	—	42	—	25	—	290	6,0	—	122,5	—
Halle Nordh.	1878/9	97,10	97,10	23620	243254	1070	—	3000	—	131	—	4201	43,3	90	—	356	—	229	—	453	—	725	—	165	—	2418	24,9	1782	57,6	7,55
Elm-Gemdn	1878/9	46,20	46,20	18859	408202	103	—	287	—	19	—	409	8,8	122	—	42	—	26	—	79	—	137	—	4	—	411	8,9	—	100,6	—

* Inclusive Wilhelmshaven-Oldenburg u. Preuss. Theil der Main-Neckar-E.

Rheinische Eisenbahn (zweite ausserordentliche Generalversammlung).

I. Verhandlungen und Beschlussfassung.

Von der Direction war unterm 12. v. Mts., auf Grund des § 29 des Statuts, wonach bei einer zur Beschlussfassung über die Auflösung der Gesellschaft berufenen Generalversammlung jede Actie eine Stimme hat, diese Versammlung berufen worden, um über die Verstaatlichung des Unternehmens zu beschliessen, resp. über folgenden Antrag der Hamburger Bankhäuser L. Behrens u. Söhne, Otto Friesland und Genossen:

„Die Generalversammlung genehmigt den von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten mit Rescript vom 18. October cr. der Direction übersendeten Entwurf eines Vertrages betreffend den Uebergang des Rheinischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat, mit folgenden Aenderungen:

im § 5 anstatt „eine feste jährliche Rente von sechs Procent des Nominalbetrages“ zu setzen: „eine feste jährliche Rente von sechs und einem halben Procent des Nominalbetrages“ und anstatt „vom 1. Januar 1883 jedoch 6 pCt. des Nominalbetrages“ zu setzen: „vom 1. Januar 1883 jedoch 6½ pCt. des Nominalbetrages“.

Ferner im § 8 anstatt „Staatsschuldverschreibungen der 4procentigen consolidirten Anleihe, und zwar für je vier Actien Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerthe von 4 500 M.“ zu setzen: „Staatsschuldverschreibungen der 4procentigen consolidirten Anleihe, und zwar für je acht Actien Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerthe von 9 750 M.“, und endlich in demselben Paragraphen unter 2 anstatt „und von 225 000 000 M. für sämmtliche übrigen Strecken“ zu setzen: „und von 250 000 000 M. für sämmtliche übrigen Strecken“.

Die Generalversammlung ermächtigt und beauftragt die Direction, demgemäss den Vertrag mit der Königlichen Staatsregierung zu vollziehen“.

Der Präsident des Administrationsrathes, Herr Geh. Justizrath Bürgers, führte den Vorsitz, die Staatsregierung wurde vertreten durch Herrn Geh. Regierungsrath Dittmer; Protocollführer war Herr Notar Bessenich.

Der Vorsitzende berichtet, dass 175 Prioritätsactien, 1 670 Bonn-Kölner Actien und 121 920 Stammactien Litt. A, zusammen 123 765 Stück, und 9 206 Actien Litt. B zur Versammlung angemeldet und 456 Stimmzettel ausgegeben seien. Ueber die Frage, ob heute die Actien Litt. B jede eine Stimme wie die übrigen oder nur je fünf Actien eine Stimme haben sollten, entspann sich eine kurze Discussion zwischen dem Vorsitzenden und dem Directionsmitgliede Geh. Justizrath Küchen aus Aachen; die Entscheidung dieser Frage wurde aber auf Antrag des Herrn Director Movius zurückgestellt bis dahin, dass später das Resultat der Abstimmung diesen Unterschied erheblich erscheinen liesse.

Der Präsident der Direction der Rheinischen Bahn, Herr Geh. Commercienrath Mevissen, referirt über die in Folge des Beschlusses der Generalversammlung vom 2. December zwischen den Delegirten der Verwaltung der Rheinischen Bahn und der Staatsregierung gepflogenen Verhandlungen. Das Resultat dieser Verhandlungen gipfelt in der Abänderung einiger Paragraphen des früheren Vertragsentwurfes. Diese abgeänderten Stellen sind in dem der Versammlung zur Beschlussfassung vorliegenden, gedruckt vertheilten (nachstehend unter II abgedruckten) Vertragsentwurfe gesperrt gedruckt. Die Delegirten hatten sich bemüht, bei dem Uebergang der Bahn an den Staat für die Actionäre eine Rente von sieben Procent zu erzielen, leider aber erfolglos, indem die Regierungscommissare stricte erklärten, über 6½ pCt. nicht hinauszugehen.

Die Delegirten haben sich ferner bemüht, eine Aenderung des § 4 (welcher bestimmt, dass der Ueberschuss am Reingewinn pro 1879, nach Gewährung einer Dividende von 7 pCt. für die Stammactionäre, dem Reservefonds zuzuführen sei), herbeizuführen. Dieser Ueberschuss gehöre doch unbedingt den Actionären, und die Direction müsse sich das Recht wahren, die Früchte des Betriebes, den Reingewinn, den Actionären unverkürzt zuzuweisen, nicht aber dem Staate, welcher erst später eventuell in die Rechte der Actionäre eintrete. Die Direction hat ferner aufs schärfste betont, dass die Extrareserve, der sogenannte Dividendenergänzungsfonds, unbedingt zur Ausschüttung an die Actionäre gelangen müsse. Dieser Fonds sei aus den Ueberschüssen der letzten paar Jahre gebildet worden, um die Dividende möglichst auf der Höhe von 7 pCt. stabil zu erhalten. Diese Ueberschüsse hätten die Actionäre sich gleichsam vom Munde abgespart, um eine Aushülfe zu haben, falls die Betriebsergebnisse vorübergehend etwa ungünstiger sich gestalten würden. Diese Ueberschüsse könnten unter keinen Umständen zu dem Kaufobject des Unternehmens gerechnet werden. Eine Zurückweisung dieser der Billigkeit entsprechenden Wünsche könne unmöglich in der Intention der Regierung liegen, und wenn auch alle Schritte der Delegirten in dieser Hinsicht auf hartnäckigen Widerstand der Regierungscommissare gestossen seien, so hoffe er (Redner) doch noch, dass die Staatsregierung den Beschlüssen der Generalversammlung gegen-

über heute ein grösseres Entgegenkommen zeigen werde. Redner verbreitet sich nun über die erzielte Modification des § 9 und giebt Details über die in Berlin gepflogenen Besprechungen.

Die Erwiderung des Ministeriums lautet dahin, die Staatsregierung weigere sich, die Dividende pro 1879 7 pCt. überschreiten zu lassen; sie habe sich zu einer Rente von 6½ pCt., nur entschliessen können mit Rücksicht auf die Reserven, welche demnach intact bleiben müssten. Redner giebt nun der Versammlung Kenntniss von dem Inhalt des Exposé's, welches die Direction der Regierung unterbreitet hatte. Aus diesem Exposé ergibt sich, dass die Forderung einer Rente von 7 pCt. seitens der Direction eine gerechtfertigte war. Einestheils hat der Dividendenergänzungsfonds, welcher 1876 gebildet wurde, bis 1878 bereits die Höhe von 3 223 309 M. erreicht, wodurch es ermöglicht wird, in etwa ungünstigen Jahren die Dividende auf 7 pCt. zu erhalten; anderenfalls aber lässt sich in Anbetracht der enormen Reserven, welche (incl. des amortisirten Betrages der Anleihen) auf ca. 72 Millionen Mark sich belaufen, sowie auf Grund der günstigen Aussichten auf die künftigen Betriebsergebnisse, ungeachtet der neuerbauten Linien, die einstweilen noch einen geringen Ertrag haben, nach einigen Jahren eine stabile Dividende von 9 pCt. mit grosser Wahrscheinlichkeit erwarten. Selbst pro 1879 würde die Dividende ca. 9 pCt. erreichen, wenn die Verfügung über den Dividendenergänzungsfonds freigestellt bliebe. Bis jetzt sind 11 Millionen Mark Obligationen amortisirt; dieselben figuriren aber noch immer in der Bilanz. Die Sache ist also die, dass das Activum dasselbe geblieben ist, die Schulden aber abgenommen haben. Redner giebt eingehende Daten über die brillanten Verhältnisse des Unternehmens, die eine Dividende von 9 pCt. für die nächsten Jahre ganz plausibel erscheinen lassen.

Redner bedauert, dass der Direction der Rheinischen Bahn durch die Generalversammlung vom 2. d. M. die Hände gebunden worden seien; letztere habe ihr gleichsam eine gebundene Marschroute vorgeschrieben durch den Beschluss, auf der Grundlage von 6½ pCt. mit der Regierung zu verhandeln. Auch die Staatsregierung befinde sich in Folge jenes Beschlusses in einer delicaten Lage. Der Minister habe erklärt, er könne doch nicht mehr bieten als 6½ pCt., wenn die Majorität der Actionäre in der Generalversammlung vom 2. d. M. beschlossen habe, sich mit 6½ pCt. zu begnügen. Eine höhere Rente könne er aus diesem Grunde ja auch vor der Landesvertretung nicht rechtfertigen. Die Majorität vom 2. December trage also die Schuld daran, dass die Delegirten günstigere Resultate nicht zu erzielen vermochten. Die Ablehnung der Abänderung des § 4 von Seiten der Regierung, schliesst Redner, veranlasse die Direction, der Generalversammlung die Annahme des Vertrages nicht zu empfehlen.

Herr Specialdirector Geh. Regierungsrath Rennen verliest alsdann ein Schreiben des Ministeriums, wonach man in § 8, wo es heisst, „...... sowie eine baare Zuzahlung von 30 M. anzubieten ......“ das Wort „zusammen“ dreissig Mark eingeschaltet zu sehen wünscht. Darauf hin sei sofort unter'm 13. d. ein Schreiben der Direction nach Berlin abgegangen, worin gesagt war, dass es hinsichtlich der Convertirungs-Prämie wohl unzweifelhaft sei, dass dieselbe in der Höhe von 30 M. für je vier Actien wie in dem ersten Vertragsentwurfe vom 18. October bestimmt worden, zu zahlen sein würde. Die Commissare der Regierung, mit denen in Berlin verhandelt worden, hätten jedoch geantwortet, dass sie eine solche Auslegung der Stelle nicht zugeben dürften.

Herr Geh. Regierungsrath G. Dittmer vom Eisenbahncommissariat zu Coblenz ist beauftragt, zu erklären, dass der Entwurf, wie er vorliege, das äusserste Mass der Zugeständnisse enthalte; darüber hinausgehende Forderungen müsse die Regierung ablehnen.

Der Vorsitzende constatirte demgemäss, dass der Direction eine Einigung mit der Staatsregierung über die §§ 4, 5 und 8 des Vertragsentwurfes nicht gelungen sei.

Der Wortlaut dieser Paragraphen ist aus dem nachstehend unter II abgedruckten Vertragsentwurf zu ersehen.

Der im Namen des A. Schaaffhausen'schen Bankvereins von Herrn Director Movius eingereichte Antrag geht principaliter dahin, den Vertragsentwurf unter den von der Direction der Rheinischen Eisenbahn gewünschten Aenderungen der §§ 4, 5, 8 zu genehmigen, und subsidiarisch: den Vertrag im Uebrigen anzunehmen und nur auf der Aenderung des § 4 zu bestehen, so dass die Vertheilung einer höheren Dividende wie 7 pCt. für 1879 unbenommen bleibe.

Der Vertreter der Hamburger Bankhäuser, Herr Dr. A. Wolfsohn, richtet darauf an den Regierungscommissar die Frage, ob die Regierung die in § 8 durch den neuen Wortlaut eingeführte materielle Aenderung festhalte, wodurch die Prämie von 1 auf ½ pCt. herabgedrückt werde.

Herr Geheimer Regierungsrath Dittmer erklärt, er sei vom Minister beauftragt, der Versammlung in Betreff der Auslegung des § 8 mitzutheilen, dass die Regierung die Zuzahlung von 30 M. nur auf 8 Actien, nicht auf 4 gewähre, also allerdings an ½ pCt. festhalte.

Director Movius führt dann, nachdem er zunächst der Direction für ihre Bemühungen die Anerkennung der Actionäre ausgesprochen hat, die Gründe für seinen Antrag aus. Besonders spricht er gegen den Uebergang des Reservefonds ohne Entschädigung, da derselbe nur eine an den Dividenden früherer Jahre zur Ergänzung derselben in schlechten Jahren gemachte Ersparniss sei, also ein Depôt, das man nicht ohne Weiteres nehmen könne, da es zum Bestande des Unternehmens gar nicht gehöre. Das sei klar wie die Sonne und lasse sich nicht verdrehen. Es sei billig, dass die Actionäre 7 pCt. und den Dividendenergänzungsfonds erhielten. Dieser letztere, der 3 323 000 M. enthalte, nebst den aus Coursgewinnen u. dergl. angesammelten Fonds von 1 048 000 M. müssten zusammen mit 4 271 000 M. als Superdividende vertheilt werden. Endlich müsse die Zuzahlung von 30 M., wovon § 8 spreche, auf je 4 Actien geleistet werden. Bekanntlich wollten manche Actionäre gar keine Verstaatlichung, andere wünschten sie nur gegen bessere Bedingungen. Um möglichst die Ansichten zu einigen, schlage er subsidiarisch vor, den Vertrag blos unter Modification des § 4 anzunehmen.

Dr. Wolfsohn aus Hamburg zieht den von den Hamburger Bankhäusern gestellten Antrag, auf Grund dessen die Versammlung berufen worden, im Namen derselben zurück und stellt dagegen den Antrag, den Vertragsentwurf, wie er gedruckt vorliegt, also mit den von der Regierung zugestandenen Aenderungen, anzunehmen. Verschiedentlich durch Widerspruch unterbrochen, dem gegenüber sich von mehreren Seiten auch Beifall geltend macht, sucht er in längerem Vortrage zu beweisen, wie es nöthig sei, dem Entwurfe zuzustimmen, damit die Verstaatlichung in diesem Jahre noch zu Stande komme. Die Actionäre sollten, meint er, eine Verzögerung nicht riskiren. Die Rente sei gegenüber den doch immer schwankenden Dividenden hoch genug bemessen, und komme der Vertrag nicht zu Stande, so werde die Rentabilität der Bahn in den nächsten Jahren durch die Concurrenz der Staatsbahnen empfindlich berührt werden. Wenn er auch zugeben müsse, dass die Ansicht der Direction in Bezug auf § 4 und den Sinn des fraglichen Satzes in § 9 richtig sei, habe die Regierung den entgegengesetzten Standpunkt doch ein Mal eingenommen, und so sei es besser, dass man den Entwurf, wenn man ihn auch innerlich missbillige, doch acceptire. Er suchte schliesslich zu beweisen, dass, wenn die Verstaatlichung um ein Jahr verschoben werde, die Chancen für die Actionäre sich sehr verschlechtern würden, was von einigen Seiten mit Gelächter beantwortet wurde.

Geh. Rath Mevissen vertheidigt die Direction gegen den ihr vom Vorredner gemachten Vorwurf, sie habe ihren Standpunkt vom 2. December verlassen, und begründet seinen eigenen Ausdruck, die Direction habe durch den Beschluss jener Generalversammlung bezüglich der Höhe der Rente von 6½ pCt. eine gebundene Marschroute gehabt.

Der Redacteur des „Berliner Börsen-Courier“, Herr Dr. Davidsohn, spricht gegen die Verstaatlichung. Er weist auf den grossen Aufschwung hin, den Handel und Industrie in diesem Augenblicke wieder zu nehmen beginnen, und hält die Annahme der Direction, dass in einigen Jahren ein Erträgniss von 9 pCt. zu erwarten sei, für ganz zutreffend. Den Reservefonds ohne Weiteres an sich zu nehmen, bezeichnet er als unter der Würde des Staates. Die Rheinische Bahn, meint er, habe nicht nöthig, um Verstaatlichung zu betteln; eher habe der Staat sie nöthig. Der Credit der Rheinischen Bahn habe sich mehrfach als mindestens so gut wie der des Staates selbst erwiesen. Im gegenwärtigen Augenblicke habe man am wenigsten Grund, sich verstaatlichen zu lassen. Man könne die Sache bei einer Dividende von 8 pCt., die man erhalten werde, noch ein Jahr ruhig ansehen.

Herr Ferrenholz aus Wesselingen wendet sich gegen die Ausführungen des Herrn Wolfsohn. Es sei zu beklagen, wenn die Regierung in dem heutigen Kampfe durch ihre Allianz mit dem Börsencapital siegen würde. Es liege das nicht in dem Interesse der alten Actionäre, der stabilen Elemente, welche Jahrzehnte hindurch unentwegt die Direction unterstützt hätten. Diese Actionäre hätten der Direction geholfen, die guten, rentabeln Linien zu bauen, und sie nicht im Stiche gelassen, als sie auf das Machtgebot der Regierung hin die schlechten Linien dazu habe bauen müssen. Der Staat möge sich nicht um die Eintagsfliegen unter den Actionären kümmern; den stabilen Actionären gegenüber aber habe er das Recht und die Pflicht, in seinen Zugeständnissen so weit als möglich zu gehen. Die Verhältnisse lägen hier anders als bei der Mindener Bahn. Die Regierung möge ihre starke Position nicht benutzen, die Sparpfennige der Actionäre, welche diese in weiser Selbstbeschränkung für schlechte Zeiten zurückgelegt, an sich zu ziehen. Auch der Landtag werde gewiss nicht die Hand dazu bieten, Privatinteressen zu Gunsten des Staates zu schädigen. Die Regierung habe die Wichtigkeit der Bahn für den Kriegsfall noch kürzlich durch den Mund des Herrn Ministers Bitter hervorgehoben; sie müsse dieselbe haben. Sie habe den Weg von 6 zu 6½ pCt. gefunden, sie werde auch zu 7 pCt. kommen. Die Chancen lägen heute bedeutend günstiger als am 2. December. Man solle der Direction ein Vertrauensvotum geben, indem man sich ihren Intentionen anschliesse.

Noch erhob sich ein Redner aus Bonn zu Gunsten der Rheinprovinz und ein anderer von der rechten Rheinseite im Interesse der Rheinisch-Westfälischen Industrie gegen die Verstaatlichung, und dann sprach Herr Director Movius ein Schlusswort über die Fassung seines Antrages.

Der Vorsitzende setzte nun auseinander, aus welchen Gründen es sich empfehle, den Antrag Wolfsohn vor dem Antrag Movius zur Abstimmung zu bringen, und die Versammlung stimmte ihm zu.

Gegen ein Uhr, nach dreistündiger Debatte, begann die Abstimmung, deren Resultat eine Stunde später verkündigt wurde. Für den Wolfsohn'schen Antrag hatten sich auf 105 Zetteln 101 027 Actien Lit. A und auf 13 Zetteln 1 061 Actien Lit. B, also zusammen 118 Anwesende mit 102 088 Stimmen erklärt; dagegen: 307 Lit. A mit 19 913 und 14 Lit. B mit 7 453, also 321 Anwesende mit 27 366 Stimmen.

Unter 129 454 Stimmen war also die Dreiviertelmajorität von 97 089 wesentlich überschritten, auch bei Zulassung der Actien Lit. B zu je einer Stimme. Die Verstaatlichung ist somit beschlossen — eigenthümlicher Weise von etwas mehr als einem Drittel der Actionäre, welche aber fast vier Fünftel der Actien in Händen hatten. Mit anderen Worten: das Börsencapital hat die Rheinische Eisenbahngesellschaft verstaatlicht. Wie grossartig das Börsencapital vertreten war, zeigt der Umstand, dass vier Zettel nicht weniger als resp. 11 767, 15 394, 8 756 und 8 488 Stimmen repräsentirten, diese vier Matadore allein also mit zusammen 54 405 Stimmen mehr als die Hälfte der Majorität bildeten.

Herr Justizrath Rechtsanwalt Steinberger gab den Gefühlen der Mehrzahl der „alten" Actionäre einen warmen Ausdruck, indem er darauf hinwies, wie das Unternehmen vor jetzt 40 Jahren concipirt worden, als noch die allgemeine Meinung, auch in den leitenden Kreisen des Staates, ihm entgegengestanden, und wie es, Dank der trefflichen Führung der seitdem sich folgenden Directionen, von deren ersten Mitgliedern nur noch wenige am Leben, gross und blühend geworden. Er brachte zum Schlusse der Direction den wohlverdienten Dank dar, in welchen die Versammlung mit kräftigem Hoch einstimmte.

II. Vertrag, betreffend den Uebergang des Rheinischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat, vom 13/17. December 1879*).

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Oberregierungsrath Dr. Fröhlich und den Geheimen Regierungsrath Fleck als Commissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Oberfinanzrath Rötger als Commissar des Finanzministers, einerseits und der Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft andererseits ist, unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft, folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat. Zu diesem Zwecke übergiebt die Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direction der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bessimmten Fonds, an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§ 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1880 ab die Verwaltung und der Betrieb der Rheinischen Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihre Direction führen lässt, wird sich folgeweise in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Vom 1. Januar 1880 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Rheinischen Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge verbleibende Reinertrag dem Staate ausschliesslich zu. Zu den Anleihen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft sind auch zu rechnen die von ihr selbstschuldnerisch übernommenen Prioritätsobligationen der ehemaligen Bonn-Kölner und Köln-Crefelder Eisenbahngesellschaften.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen Fonds, namentlich des Reservefonds und des Erneuerungsfonds, zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung und Verwaltung bezüglichen statutarischen Bestimmungen ausser Anwendung treten.

§ 3. Auf die zu errichtende Königliche Behörde (§ 1) gehen alle in den durch Allerhöchste Ordre vom 21. August 1837 bestätigten Gesellschaftsstatuten und deren Nachträgen den Generalversammlungen, dem Administrationsrathe, der Direction und dem Specialdirector beigelegten Befugnisse, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, über.

Es verbleibt indess in Bezug auf die Verwaltung bis zum Zeitpunkte des Uebergangs derselben auf die Königliche Behörde bei der Bestimmung des § 54, Alinea 4, der Gesellschaftsstatuten, wonach die von der Direction über die Verwaltung bis zu diesem Zeitpunkte gelegten oder zu legenden Rechnungen vom Administrationsrath der Gesellschaft zu prüfen und zu dechargiren sind.

Ingleichen vertritt sie die Rheinische Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Rheinische Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicile der gedachten Königlichen Behörde.

Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Rheinischen Eisenbahngesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in Köln und soll in dieser Beziehung die erwähnte Kgl. Behörde der Gerichtsbarkeit in Köln unterworfen sein.

Der Administrationsrath der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Demselben treten die jetzigen stellvertretenden Mitglieder als wirkliche Mitglieder bei. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmälig auf sechs reducirt, dass in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt. Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder des Administrationsraths nach Massgabe der Gesellschaftsstatuten, jedoch ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnortes der zu wählenden Mitglieder, statt. Zur Gültigkeit der Beschlüsse ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

Der Administrationsrath hat zugleich das Interesse der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten.

Die Tantième, welche auf Beschluss der Generalversammlung unter die Mitglieder des Administrationsrathes nach § 56 der Gesellschaftsstatuten vertheilt werden kann, wird für das Betriebsjahr 1879, wie seither, auf 1 pCt. der unter die Actionäre zur Vertheilung zu bringenden Dividende und vom Jahre 1880 ab bis zur Auflösung der Gesellschaft (§ 8) auf den Betrag von jährlich 3 000 M. für den Präsidenten, auf den gleichen Betrag für den Vicepräsidenten, und auf 1 500 M. für jedes Mitglied des Administrationsrathes festgesetzt. Die beiden Mitglieder des Administrationsrathes, welche mit der Abnahme der Rechnungen pro 1880 nach dem bisherigen Verfahren betraut werden, erhalten für das Jahr 1880 jedoch 3 000 M. Die Zahlung der Tantième erfolgt am ersten des auf den Schluss des Rechnungsjahres folgenden dritten Monats.

Die ordentliche jährliche Generalversammlung der Actionäre der Rheinischen Eisenbahngesellschaft findet in der Regel im zweiten Quartale des Rechnungsjahres statt.

§ 4. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, den Ueberschuss am Reingewinne des Jahres 1879, welcher sich etwa nach Gewährung einer Dividende von 7 pCt. an die Inhaber der Stammactien ergeben sollte, dem Reservefonds zuzuführen.

§ 5. Der Staat gewährt den Inhabern der volleingezahlten Stammactien der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, einschliesslich der Bonn-Kölner Actien und der Prioritätsstammactien, eine feste jährliche Rente von sechs und einem halben Procent des Nominalbetrages, den Inhabern der für die noch nicht volleingezahlten Stammactien ausgestellten Interimsscheine die von der Gesellschaft zugesagten Zinsen, vom 1. Januar 1883 jedoch sechs und ein halb Procent des Nominalbetrages und den Inhabern der Stammactien Lit. B der Rheinischen Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von vier Procent des Nominalbetrages. Der Betrag der festen Rente wird mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Für Interimsscheine werden nach deren Volleinzahlung auf Verlangen abgestempelte Actien ausgereicht. Gleichzeitig werden die Abschlagsdividendenscheine, die Dividendenscheine und Superdividendenscheine nebst Anweisungen gegen Zinscoupons und Talons nach den beigefügten Formularen umgetauscht. Die Zahlung der Rente erfolgt in

*) Die Abänderungen gegen den ursprünglichen Vertragsentwurf sind mit gesperrter Schrift gedruckt.

halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Köln, Aachen, Frankfurt a. M. und Berlin. Falls der Umtausch der ausgegebenen Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente nur am 2. Januar gegen Rückgabe der bisherigen Dividendenscheine bezahlt. Für die Stammactien Lit. B bleiben die bisherigen Zahlungstermine bestehen. Dividendenscheine und Zinscoupons, welche nicht innerhalb vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der Pensionscasse der Rheinischen Eisenbahnbeamten, jedoch mit der Massgabe, dass die der Casse zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§ 6. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Rheinischen Eisenbahngesellschaft — mit Einschluss der im § 2 erwähnten Bonn-Kölner und Köln-Crefelder Prioritätsgläubiger, — bleiben ihre Rechte bezüglich des Rheinischen Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Rheinische Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenscomplex verwalten.

Der Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Rheinische Eisenbahnunternehmen oder einzelne Theile desselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen.

In diesem Falle gelten für die Vertheilung der gesammten Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen diejenigen Bestimmungen, welche im § 13 des Statutnachtrags der Köln - Mindener Eisenbahngesellschaft vom 20. Juni 1868 für die Betheiligung der Venlo-Hamburger Bahn an den Betriebsausgaben des Gesammtunternehmens vereinbart sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Rheinische Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt, als den Anfang des Kalenderjahres, zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginne des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 7. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritätsobligationen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil der Prioritätsobligationen für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§ 8. Der Staat ist verpflichtet, spätestens zum 1. April 1884 den Inhabern von Stammactien der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, den Inhabern der alten Bonn-Kölner Actien, sowie den Inhabern der Prioritätsstammactien gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Abschlagsdividenden- und Dividendenscheinen bezw. Zinscoupons und Talons, Staatsschuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe, und zwar für je acht Actien Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerthe von neuntausendsiebenhundertundfünfzig Mark, sowie eine baare Zuzahlung von dreissig Mark, anzubieten. Den Inhabern der Rheinischen Stammactien Lit. B ist zu gleicher Zeit der Umtausch ihrer Actien in vierprocentige Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage der Actien anzubieten.

Sofern bei dem Umtausche die mit einzuliefernden Dividendenscheine bezw. Zinscoupons fehlen sollten, werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht aus. Die Stimmberechtigung der Actionäre regelt sich alsdann in der Weise, dass jede Actie Eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften im § 36 des Gesellschaftsstatuts, sowie im § 4 des unter dem 18. März 1867 Allerhöchst bestätigten Statutnachtrags, ausser Kraft treten.

Es soll der Staatsregierung freistehen, den Zeitpunkt, an welchem mit dem Umtausch begonnen werden soll, schon vor dem 1. April 1884 eintreten zu lassen.

Die Bekanntmachung des Angebotes erfolgt spätestens vier Wochen vor dem Beginne des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal, in Zwischenräumen von einem Monate, zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Administrationsrathes bleibt der Umtausch der von ihnen gemäss § 46 der Gesellschaftsstatuten deponirten Actien bis zur Beendigung der unten vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, nach Ablauf der für den Umtausch der Actien gegebenen einjährigen Frist zu jeder Zeit das Eigenthum der Rheinischen Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen, zu erwerben und die Auflösung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er:

1. die sämmtlichen Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, als Selbstschuldner zu übernehmen;
2. an die Liquidatoren einen Kaufpreis von 30 000 000 M. für die Strecke von Call nach Trier behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Actien Lit. B und von 250 000 000 M. für sämmtliche übrigen Strecken behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Rheinischen Stammactien, der Stammprioritätsactien und der Bonn-Kölner Actien, zu überweisen.

Die Actionäre sind demnächst durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Empfangnahme ihres Antheiles an den Liquidationserlösen abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Dividendenscheine sowie Zinscoupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Actien entfallenden Betrage in Abzug gebracht wird. Dieser Abzug gelangt erst nach Ablauf der Verjährungsfrist zur Auszahlung, wenn innerhalb derselben von anderer Seite ein Anspruch auf Auszahlung nicht erhoben sein sollte.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates bewirkt.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbs seitens des Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Rheinischen Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahncommissariat zu Coblenz event. die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden.

§ 9. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Rheinischen Eisenbahngesellschaft tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit des Uebergangs bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die Pensionscasse der Rheinischen Eisenbahnbeamten, die Pensionscasse für einige definitiv Angestellte der früheren Köln-Crefelder Eisenbahngesellschaft, die allgemeinen Krankencassen für die Beamten, Diätarien und Arbeiter, bleiben nach den betreffenden Reglements bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Cassen mit den entsprechenden Cassen der mit der Rheinischen zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Rheinischen Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmässigen Rechte der Gesellschaft und der Direction werden künftig durch die zur Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Der durch Beschluss der Generalversammlung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft vom 17. Juni 1879 begründete Fonds „Wilhelm- und Augustastiftung" von 100 000 Mark, dessen Zinsen zur Unterstützung hülfsbedürftiger Beamten und Arbeiter bezw. deren Hinterbliebenen zu verwenden sind, soll diesem Zwecke dauernd erhalten bleiben.

Die zeitigen Mitglieder der Direction und deren Stellvertreter erhalten für ihre Thätigkeit im Jahre 1879 eine Tantième in gleicher Höhe, wie ihnen solche für das Betriebsjahr 1878 gewährt worden ist.

Gegen Aufgabe ihrer statutmässigen Rechte und Competenzen erhalten dieselben für die Jahre 1880 bis 1885 einschliesslich dem bisherigen Verfahren entsprechend $^1/_6$ pCt. pro Jahr und Person der auf die volleingezahlten Actien zur Vertheilung gelangenden Rente von $6^1/_2$ pCt. Bei Todesfällen wird die Jahresrate in dem auf das Todesjahr folgenden Januar zum letzten Male gezahlt. Die Zahlung erfolgt postnumerando, zum letzten Male am 2. Januar 1886. Eine Neuwahl von Mitgliedern der Direction bezw. deren Stellvertretern findet nicht mehr statt. Dem Specialdirector und dessen Stellvertretern bleiben ihre vertragsmässigen Ansprüche vermögensrechtlicher Natur gewahrt. Sofern mit diesen Personen

wegen Aufgabe dieser Rechte oder wegen Uebernahme derselben in den Staatsdienst ein Abkommen geschlossen werden sollte, werden die diesen Beamten eventuell zu gewährenden Abfindungen auf die Fonds der Gesellschaft verrechnet.

§ 10. Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juli 1880 erlangt worden ist.

§ 11. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 12. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

Berlin, den 13. December 1879.

Rötger. Dr. Frölich. Fleck.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

Die Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1878.

Der „statistische Bericht über den Betrieb der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen mit Nachrichten über Eisenbahnneubau im Jahre 1878" ist mit graphischen Darstellungen der Lastenbewegung in Buntdruck reich ausgestattet, welche das in tabellarischer Form gegebene Material dem Auge in farbiger Zeichnung noch besonders deutlich vorführen. Wir entnehmen dem ersten Abschnitt dieser trefflichen Statistik, welcher über den Verkehr und seine Ansprüche an die Transportmittel handelt, nachstehende interessanten Mittheilungen:

„Die Ausdehnung der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Landestheile von sehr verschiedener gewerblicher und industrieller Entwickelung, die nicht selten wechselnde Dichtigkeit der Bevölkerung und die Leistungen einiger Linien im Durchgangsverkehre bringen es mit sich, dass die einzelnen Theile des Sächsischen Bahnnetzes eine grosse Verschiedenheit der Frequenz aufweisen.

1. Es ist, um die Entwickelung des Verkehrs klar zu stellen, wichtig, in gewissen Zeiträumen die verschiedenen Frequenzwerthe der einzelnen Bahntheile zu ermitteln, und durch specielle Darstellung des thatsächlichen Zustandes das Gesammtresultat und den vielumfassenden Durchschnitt zu erläutern. Die ersten derartigen Ermittelungen wurden im Jahre 1873 vorgenommen.

Denkt man sich jede zwischen zwei Verkehrsstellen liegende Bahnstrecken als besonderen Theil, so zählte das gesammte Sächsische Staatsbahnnetz, einschliesslich der mitverwalteten Privatbahnen im Jahre 1877 335 solcher Theile, gegen 195 im Jahre 1873. Die durchschnittliche Länge eines jeden solchen Bahnabschnittes betrug im Jahre 1873 5,73 km, im Jahre 1877 5,24 km; die Verkehrsstellen haben darnach an Dichtigkeit zugenommen.

Die höchste Personenfrequenz hatten die in der Nähe der Städte Dresden, Leipzig und Chemnitz gelegenen Bahnabschnitte aufzuweisen. Es wurden nämlich im Jahre 1877 Personen befördert, u. zw. auf den Strecken:

Radebeul-Dresden (Neustadt)	1 735 888
Weintraube-Radebeul	1 590 944
Kötzschenbroda-Weintraube	1 449 074
Coswig-Kötzschenbroda	1 205 262
Plauen (bei Dresden)-Potschappel	1 138 831
Dresden (Altstadt)-Plauen (bei Dresden)	1 127 617
Dresden (Altstadt)-Niedersedlitz	960 909
Leipzig-Sommerfeld	942 973
Sommerfeld-Borsdorf	942 427
Chemnitz-Niederwiesa	898 642
Leipzig-Gaschwitz	896 507

Die stärkste Frequenz im Güterverkehr fiel auf die Strecke Pirna und Bodenbach-Tetschen der Sächsisch-Böhmischen Linie mit mehr als zwei Millionen Tonnen Gütern (hauptsächlich Böhmische Braunkohlen). Ein grosser Theil derselben, u. zw. circa 0,4 Millionen Tonnen ward in Pirna auf die Pirna-Arnsdorfer Linie abgelenkt, so dass der übrige Theil der genannten Linie, Pirna-Dresden, noch mit circa 1,6 Millionen Tonnen frequent blieb. Diese Frequenz setzte sich in ähnlicher Weise auf den Strecken Dresden-Coswig und Zwickau-Cainsdorf zusammen.

Auf jedem Bahntheile wurden im Jahre 1877 durchschnittlich 269 011 Personen, gegen 308 588 im Jahre 1873 befördert; die Güterlast betrug im Jahre 1877 durchschnittlich 396 700 t, im Jahre 1873 498 126 t. Die Abminderung der Durchschnittssummen hat ihren Grund in der allgemeinen Abnahme des Verkehrs und in der grossen Anzahl der seit dem Jahre 1873 zum Sächsischen Staatsbahnnetze hinzugetretenen minder frequenten Theile.

Die Verschiedenheit der Frequenz ist auch die natürliche Ursache zur Verschiedenheit der über die einzelnen Bahntheile geführten Lasten. Die über jeden Punkt bewegte Taralast betrug im Gesammtdurchschnitte 1 427 073 t, die Nutzlast 420 287 t. Das Maximum der Taralast kam auf die Strecke von Zwickau zur Curve gegen Neumarkt mit 4 793 739 t, das Minimum auf die Strecke Pockau-Lengefeld-Olbernhau mit 223 839 t. Das Maximum der Nutzlast traf auf die Strecke Pirna-Schandau mit 2 048 073 t, das Minimum auf Falkenstein-Oelsnitz mit 21 440 t. Im Mittel kam auf jeden Reisenden im Jahre 1877 vom Gewichte der bewegten Personenwagen das 14,3 fache des Durchschnittsgewichtes einer Person, im Jahre 1873 das 13,3fache. Auf jede Tonne der beförderten Güter berechnete sich für das Jahr 1877 das 1,7fache, im Jahre 1373 das 1,8 fache des Gewichtes der bewegten Güterwagen.

Von der Gesammtheit aller Lasten kamen im Jahre 1877 (gegen 1873) durchschnittlich 16,76 pCt. (gegen 14,04 pCt.) auf Locomotiven, 8,48 (gegen 8,06) pCt. auf Tender, 15,44 (gegen 13,14) pCt. auf Personenwagen, 21,46 (gegen 24,15) pCt. auf bedeckte Güterwagen, 15,11 (gegen 16,97) pCt. auf offene Güterwagen, 1,08 (gegen 0,99) pCt. auf das Gewicht der beförderten Personen und 21,67 (gegen 22,65) pCt. auf die Güterlast, sonach 77,25 (gegen 76,36) pCt. Taralast und 22,75 (gegen 23,64) pCt. Nutzlast. Mit Ausschluss des Gewichtes der Locomotiven und Tender betrug die durchschnittliche Nutzlast im Jahre 1877 30,43 pCt., im Jahre 1873 30,34 pCt. der Bruttolast. Im Verhältniss zur Gesammtlast der betreffenden Strecke entfiel die höchste Taralast mit 94,72 pCt. auf die Strecke Falkenstein-Oelsnitz, die geringste Taralast mit 60,25 pCt. auf die Strecke Zwickau-Cainsdorf; die höchste Nutzlast mit 47,95 pCt. auf die Strecke Zwickau-Cainsdorf, die geringste Nutzlast mit 9,64 pCt. auf die Strecke Warnsdorf-Ebersbach.

Betriebs- und Tariflängen der einzelnen Strecken. Gegenüber einer Baulänge von 1 993,119 km, welche das von der Königlich Sächsischen Staatsverwaltung betriebene Bahnnetz Ende 1878 repräsentirte, betrug die Betriebslänge desselben (incl. der Oberhohndorf-Reinsdorfer und Brückenbergschacht-Kohlenbahnen an 21,63 km, sowie der Kohlenbahnen bei Meuselwitz und Rositz an 13,47 km) 2 165,08 km. (NB. Theile ein und derselben Linie dienen mehreren Betriebsstrecken, welche durch die selbstständigen Planfahrten verschiedener Richtung begrenzt werden.)

Davon kamen	im mittleren Jahresdurchschnitte km	überhaupt km
auf die Staatsbahnen	1 999,75	2 039,66
„ „ Altenburg - Zeitzer Bahn (einschliesslich 13,47 km der Privatkohlenbahnen bei Meuselwitz und Rositz)	39,07	39,07
„ „ Gachwitz-Meuselwitzer Bahn	27,83	27,83
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	26,61	26,61
„ „ Chemnitz - Würschnitzer Bahn (Wüstenbrand-Lugau)	2,20	10,28
„ „ Privatkohlenbahnen (Oberhohndorf-Reinsdorf und Brückenbergschacht)	21,63	21,63
zusammen	2 117,09	2 165,08

In den Tarifen sind die Bahnlängen als Tariflängen bei den Staatseisenbahnen zu 1 942 km für den Güterverkehr und zu 1 890 km für den Personenverkehr angenommen, im mittleren Jahresdurchschnitte aber zu 1 901,86 km für den Güterverkehr und zu 1 850,44 km für den Personenverkehr.

2. Anlagecapital. Zur Herstellung der im Eigenthume des Königlich Sächsischen Staatsfiscus befindlichen Bahnen sind 565 071 630,49 M. (= 319 483 M. pro Kilometer), mit den im Laufe der Zeit aufgewendeten Summen für Vervollständigung der Bahnanlagen und zur Verstärkung des Transportmittelparkes verwendet worden. Die Königlich Sächsische Staatsregierung hat aber die von ihr angekauften Privatbahnen theils über theils unter dem Herstellungsaufwande von Privatgesellschaften käuflich erworben und es verändert sich in Folge dessen die obige Summe unter dem Einflusse der Mehr- und Minderbeträge in das vom Königlich Sächsischen Staatsfiscus aufgewendete volle Anlagecapital von 539 278 240,54 M., das ist pro Kilometer eigenthümliche Baulänge 304 900,74 M. Das mittlere Anlagecapital aber, welches durch den Betriebsüberschuss des Jahres 1878 zu verzinsen ist, beträgt nach Reduction der Kauf- bezw. Bausummen der im Laufe des Jahres 1878 angekauften Annaberg-Weiperter Linie und neu eröffneten Leipziger Verbindungsbahn auf die Eigenthums- resp. Betriebszeit während des Jahres 1878 536 391 293,22 M., d. i. pro Kilometer eigenthümliche Bahnbaulänge im mittleren Jahresdurchschnitt von 1 757,771 km 305 154,25 M. gegen 306 944,50 M. im Vorjahre.

3. Frequenz u. Einnahmen. Die auf den Staatsbahnen im Jahre 1878 beförderten 18 607 193 Reisenden legten zusammen 472 955 272 km zurück, die eine Hälfte der letztgenannten Summe ward von 14 496 301 Personen oder mit 77,91 pCt. (gegen 83,65 pCt. im Vorjahre) der gesammten Personenfrequenz auf den Entfernungen von 1 bis 40 km, die andere Hälfte dagegen von nur 4 110 892 Personen oder mit 22,09 pCt. (gegen 16,35 pCt. im Vorjahre) der gesammten Personenfrequenz auf den Entfernungen von 41 bis 475 km erreicht. Die geringe Zunahme der Personen-

frequenz fand in diesem Jahre vorzugsweise auf den längeren Strecken statt. Unter den verschiedenen Entfernungen im Verkehre aller Stationen untereinander ist die von unter bis mit 10 km am frequentesten gewesen, auf ihr allein kamen von sämmtlichen Reisenden 6 283 872 oder 33,77 pCt. zur Beförderung. Die frequenteste Verkehrsverbindung bestand, wie schon mehrere Jahre hintereinander, zwischen Dresden-Altstadt und Potschappel auf die Entfernung von 7 km mit einem wechselseitigen Verkehre von 361 959 Personen (gegen 377 252 im Vorjahre).

4. Ein günstigeres Verhältniss, als beim Personenverkehre, besteht hinsichtlich der Länge der Transporte zur Gesammtlänge beim Güterverkehre. Hierzu trugen namentlich bei die Durchgangsverkehre über längere Strecken, wie Bodenbach-Leipzig, Bodenbach-Röderau, Bodenbach-Kamenz, Bodenbach-Grossenhain, Bodenbach-Görlitz, Eger-Leipzig, Görlitz-Leipzig, Hof-Leipzig und der bedeutende Sächsische Steinkohlenverkehr auf grössere Entfernungen.

Auf der Gesammtlänge der Staatsbahnen an 1 942 km hat jedes beförderte Kilogramm Gut im Jahre 1878 durchschnittlich 82,35 km oder 4,24 pCt. der vorgenannten Bahnlänge durchfahren.

Die auf den Staatsbahnen im Jahre 1878 beförderten 8 772 653 072 kg Güter (ausschliesslich der Vieh- und Baumaterialientransporte) haben zusammen 722 454 175 807 km zurückgelegt; die eine Hälfte der letztgenannten Summe ward mit 6 643 846 833 kg oder mit 75,73 pCt. aller beförderten Güter auf den Entfernungen von 1 bis mit 111 km, die andere Hälfte dagegen mit 2 128 806 239 kg oder mit 24,27 pCt. auf den Entfernungen von 112 bis mit 372 km erreicht.

Unter den verschiedenen Entfernungen im Verkehre aller Stationen unter einander sind auf die Entfernung von über 90 bis mit 100 km die meisten Güter transportirt worden. Auf diese allein kommen 757 657 505 kg oder 8,64 pCt. der ganzen Güterlast. Der dominirende Einfluss, welcher die vorgenannte Entfernung zur frequentesten erhob, war dem bedeutenden Binnen- und directen Verkehr der Station Zwickau nach Leipzig und Hof, sowie dem Durchgangsverkehr zwischen Bodenbach und Kamenz zuzuschreiben.

Von der im Binnenverkehre beförderten Gütermasse kamen als frequenteste Verkehrsverbindung auf den wechselseitigen Verkehr zwischen Zwickau und dessen nächster Umgebung incl. Cainsdorf 223 514 150 kg.

Die zahlreichsten Verkehrsverbindungen im Personenverkehre hatte Chemnitz (206 gegen 198 im Vorjahre); im Güterverkehre aber Dresden-Altstadt (302 gegen 285 im Vorjahre).

Die stärkste Personenfrequenz fiel mit 1 986 699 Personen und 1 878 676,44 M. Einnahme auf den Monat Juni, die niedrigste auf den Monat Februar mit 1 119 368 Personen und 846 752,03 M. Einnahme. Nach der Tagesfrequenz war hinsichtlich der Personenzahl der Januar, hinsichtlich der Einnahme der Februar der schwächste Monat.

Im Güterverkehre kam die grösste Last auf den Monat October mit 868 043 910 kg, die niedrigste auf den Monat Juni mit 628 379 476 kg. Nach der Tagesfrequenz war gleichfalls der Juni der schwächste Monat.

Die durchschnittliche Tagesleistung der Königlich Sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1878 war 50 979 Personen und 24 034 666 kg Güter bei einer durchschnittlich täglichen Einnahme von 44 461,10 M. im Personen- und 103 480,71 M. im Güterverkehre.

Die durchschnittlich tägliche Einnahme für alle Transporte zusammen genommen betrug 152 305,52 M.

Die durchschnittliche Billetgeldeinnahme pro Person war am höchsten im Monat August 1,00 M., am niedrigsten im Monat Februar 0,76 M. Im Monat December trug jedes Kilogramm Gut durchschnittlich 0,449 Pf. als höchste und im Monat Juli 0,414 Pf. als niedrigste Frachteinnahme.

Ueber die durchschnittliche Monatsfrequenz im Personenverkehre erhob sich die Junifrequenz um 28,12 pCt. und unter dieselbe sank die Februarfrequenz um 27,81 pCt., so dass die Frequenzschwankung um den Monatsdurchschnitt 55,93 pCt. betrug. Ueber die durchschnittliche Monatsfrequenz im Güterverkehre stieg die Octoberfrequenz um 18,74 pCt. und unter den Monatsdurchschnitt sank die Junifrequenz um 14,04 pCt. Die Güterfrequenz schwankte daher nur um 32,78 pCt. um ihren Monatsdurchschnitt.

Die Totalsumme der auf den Sächsischen Staatsbahnen, ausschliesslich der mitverwalteten Privatbahnen, im Jahre 1878 beförderten Stein- und Braunkohlen betrug 4 359 459 900 kg und die von denselben zurückgelegten Kilogramm-Kilometer 32 484 039 000.

Das Gewicht der auf die Sächsischen Staatsbahnen gebrachten Kohlen hat daher um 90 422 300 kg = 2,12 pCt. zugenommen, dagegen ist der Kohlenverkehr unter Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernungen um 0,75 pCt. zurückgegangen.

Die Bedeutung des Kohlenverkehres im Güterverkehre war folgende:

und zwar:	nach dem absoluten Gewichte pCt.	nach Gewicht und Transportlänge pCt.
Sächsische Steinkohlen	26,36	19,71
Schlesische Steinkohlen	1,40	1,09
Meuselwitzer Braunkohlen . . .	2,65	0,90
Böhmische Braunkohlen	19,28	23,26
Kohlen überhaupt	49,69	44,96

Jedes Kilogramm Kohle hatte im Jahre 1878 auf den Sächsischen Staatsbahnen durchschnittlich durchlaufen und zwar:

von den Steinkohlen aus dem Zwickauer Bezirke . .	68,12 km,
„ „ „ „ „ Lugauer „ . . .	48,03 „
„ „ „ „ „ Dresdener „ . . .	36,55 „
„ „ Sächsischen Steinkohlen überhaupt . . .	61,57 „
„ „ Steinkohlen aus Schlesien	64,24 „
„ „ Braunkohlen aus dem Meuselwitzer Bezirke .	28,15 „
„ „ „ aus Böhmen	99,33 „
„ „ Kohlen überhaupt	74,51 „

Die durchschnittliche Länge der Transporte auf den Staatsbahnen betrug:

bei den Gütern überhaupt . .	82,35 km
„ „ Kohlen allein	74,51 „

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen- und Gepäckverkehre 16 758 581,14 M., durchschnittlich pro Kilom. 9 237,56 M., aus dem Fahrzeugs- und Thierverkehre 775 293,69 M., durchschnittlich pro Kilometer 421,86 M., aus dem Güterverkehre 38 057 640,05 M. Davon kommen auf den Binnenverkehr 14 317 352,08 M., auf den directen und Durchgangsverkehr 23 739 840,53 M., auf aussergewöhnliche Militärtransporte 447,44 M.

Die Nebeneinkünfte aus dem Reisegepäck- und Güterverkehre beliefen sich auf 1 026 345,84 M., sodass sich die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr auf 39 083 985,89 M. oder pro Kilometer 21 266,85 M. beziffert. Aus sonstigen Quellen flossen hierzu noch 720 075,20 M. Die Gesammteinnahme in 1878 belief sich auf 57 337 935,92 M., d. i. durchschnittlich pro Kilometer Baulänge 31 199,41 M., pro Nutzkilometer 3,77 M. und pro Wagenachskilometer 0,10 M. Von der Gesammteinnahme kamen

auf den Personen- und Gepäckverkehr.	29,23 pCt.
„ „ Fahrzeugs- und Thierverkehr.	1,35 „
„ „ Güterverkehr	68,16 „
„ die Einnahmen aus sonstigen Quellen	1,26 „

4. Die Ausgaben beliefen sich für die Bahnverwaltung auf 6 460 372,23 M., die Transportverwaltung 24 395 442,85 M., die allgemeine Verwaltung 1 432 226,75 M., Bahnzins 698 020,60 M., Einlage in den Erneuerungsfonds 3 592 994,12 M. Die Gesammtausgabe betrug demnach 36 579 056,55 M., d. i. durchschnittlich pro Kilometer Baulänge 19 903,84 M., pro Nutzkilometer 2,40 und pro Wagenachskilometer 0,06 M. Sämmtliche Ausgaben betrugen 63,80 pCt. der Bruttoeinnahme.

Von den Ausgaben kamen nach Procenten:

	den Bahnzins und die Einlage in den Erneuerungsfonds nicht einbegriffen	einbegriffen
auf die Bahnverwaltung	20,01	22,94
„ „ Transportverwaltung . .	75,56	72,85
„ „ allgemeine Verwaltung . .	4,43	4,21

Der Ueberschuss betrug 20 758 879,37 M. oder durchschnittlich pro Kilometer Baulänge 11 295,57 M., pro Nutzkilometer 1,36 M. und pro Wagenachskilometer 0,0356 M. Vom Jahre 1856 an berechnet sich die Rentabilität der Staatsbahnen wie folgt:

	bei einem mittleren Anlagecapital v. Mark	
im Jahre 1856 . . .	99 410 163	mit 5,54 pCt.
„ „ 1857 . . .	102 322 568	„ 5,80 „
„ „ 1858 . . .	107 961 873	„ 4,37 „
„ „ 1859 . . .	124 566 777	„ 4,41 „
„ „ 1860 . . .	126 315 951	„ 5,25 „
„ „ 1861 . . .	130 533 567	„ 5,59 „
„ „ 1862 . . .	137 927 274	„ 5,83 „
„ „ 1863 . . .	145 692 123	„ 6,08 „
„ „ 1864 . . .	147 231 729	„ 6,99 „
„ „ 1865 . . .	152 274 231	„ 7,23 „
„ „ 1866 . . .	178 953 987	„ 4,59 „
„ „ 1867 . . .	182 604 771	„ 6,34 „
„ „ 1868 . . .	185 659 821	„ 6,91 „
„ „ 1869 . . .	208 842 007	„ 6,65 „
„ „ 1870 . . .	216 283 226	„ 5,64 „
„ „ 1871 . . .	226 960 667	„ 7,07 „
„ „ 1872 . . .	263 591 590	„ 5,75 „
„ „ 1873 . . .	280 658 865	„ 5,54 „
„ „ 1874 . . .	293 882 330	„ 5,88 „
„ „ 1875 . . .	316 889 234	„ 6,02 „
„ „ 1876 . . .	456 707 402	„ 4,72 „
„ „ 1877 . . .	510 704 079	„ 4,13 „
„ „ 1878 . . .	536 391 293	„ 3,87 „

Am Schlusse des Jahres 1878 betrug der Bestand des Erneuerungsfonds 7 109 229 M.

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahngesellschaft.

(Bericht über das Betriebsjahr 1878.)

Gesellschaftscapital. Altes Netz. Am 31. December 1878 stellte sich das Gesellschaftscapital für das alte Netz gleich dem Vorjahre wie folgt: 539 000 Actien 1. und 2. Emission, deren Erlös in Gulden Oe. W. betrug 123 827 295 fl., 950 486 Obligationen à 3 pCt. der 9 ersten Emissionen 118 599 026 fl., 155 000 Obligationen à 5 pCt. 1. und 2. Emission 31 513 786 fl., zusammen 273 940 107 fl.

Von diesem Capital wurden bis Ende 1878 verausgabt für die Eisenbahnen 237 143 529 fl., für die Domänen 29 945 103 fl., Gesammtsumme 267 088 633 fl., dazu disponibler Saldo 6 851 474 fl.

Ergänzungsnetz. Das durch die Emission von 425 000 3 procentigen Obligationen, Serie A, realisirte Capital ist während des Jahres 1878 unverändert geblieben 52 333 013 fl. Summe des bis 31. December 1878 verwendeten Capitals 50 132 772 fl., verfügbarer Saldo 2 200 240 fl.

Betriebseinnahmen. Altes Netz. Die Einnahmen des Betriebsjahres 1878 belaufen sich auf 28 529 502 fl. und stellen sich um 1 837 521 fl. niedriger, als diejenigen des Jahres 1877.

In dieser Summe ist die durch den partiellen Betrieb der Temesvár - Orsovaer Linie erzielte Einnahme nicht inbegriffen, welche sich mit 355 773 fl. beziffert.

Die Betriebslänge des alten Netzes wurde zu Ende 1878 mit 1 583 km berechnet. Die Einnahme pro Kilometer stellt sich im Jahre 1878 bei der oberwähnten unverändert gebliebenen Länge auf 18 024 fl.

Eine vergleichende Zusammenstellung der Einnahmen der Jahre 1878 und 1877 ergiebt folgende Resultate für:

	Personen etc. u. Eilgut	Frachten	Verschiedenes	in Summa
1878	6 660 434	21 560 778	308 290	28 529 502 fl.
1877	6 432 513	23 694 284	240 226	30 367 023 „
	+ 227 921	— 2 133 506	+ 68 064	— 1 837 521 fl.
	d. i. 3,54 pCt.	9 pCt.	28,33 pCt.	6,05 pCt.

Die bei den Personen-, Gepäck- und Eilguttransporten erzielte Mehreinnahme von 3,54 pCt. ist zum grossen Theile den Militärtransporten zu verdanken, wogegen die bei den Frachtentransporten sich ergebende Mindereinnahme von 9 pCt. den in Oesterreich-Ungarn seit dem Jahre 1873 stets ungünstigen Geschäftsverhältnissen zugeschrieben werden muss.

Befördert wurden im Jahre 1878 1 051 739 t landwirthschaftlicher Producte gegen 1 131 111 t des Jahres 1877, und zwar:

88 060 t Korn	71 014 t Hafer
514 967 „ Weizen	75 550 „ Mais
239 677 „ Gerste	62 471 „ Reps.

Die Weizentransporte haben sich vermehrt, dagegen haben die Transporte der übrigen landwirthschaftlichen Producte abgenommen.

Die Brennmaterialtransporte weisen eine Vermehrung aus; die Menge der im Jahre 1878 beförderten Steinkohlen, Braunkohlen und Cokes beträgt nämlich 1 586 115 t, d. i. um 88 939 t mehr als im Jahre 1877.

Die Gesammtmenge der beförderten Frachten betrug im Jahre 1878 4 985 664 t, d. i. um 63 841 t oder 1,26 pCt. weniger als im Jahre 1877.

Die Länge des Ergänzungsnetzes (Linie Wien-Stadlau-Strelitz bei Brünn mit Zweigbahn nach Marchegg, Znaim etc.) betrug mit Ende 1878 209 km; bei dieser Länge, welche im Laufe des Jahres gleich geblieben ist, stellt sich die Einnahme pro Kilometer auf 19 465 fl.

Eine Vergleichung der Einnahmen des Ergänzungsnetzes in den beiden Jahren 1878 und 1877 ergiebt folgende Resultate für:

	Personen etc. u. Eilgut	Frachten	Verschiedenes	in Summa
1878	889 888	3 119 425	55 963	4 065 277 fl.
1877	883 679	3 503 341	51 644	4 438 664 „
	+ 6 208	— 383 916	+ 4 319	— 373 387 fl.
	d. i. 0,70 pCt.	10,96 pCt.	8,36 pCt.	8,41 pCt.

Die Verminderung in den Einnahmen ist den gleichen Ursachen zuzuschreiben, wie wir sie bezüglich des alten Netzes angedeutet haben. Die Gesammtmenge der beförderten Frachten belief sich auf 838 860 t und stellt sich um 19,80 pCt. niedriger als im Vorjahre.

Gesammtes Eisenbahnnetz. Die Einnahmen des Betriebsjahres 1878 belaufen sich für das gesammte Eisenbahnnetz auf 32 594 779 fl. und sind um 2 210 909 fl. niedriger als diejenigen des Jahres 1877.

Die Gesammtlänge der mit Ende December 1878 im Betriebe befindlichen gesellschaftlichen Linien beläuft sich auf 1 792 km, und es stellt sich die Einnahme bei dieser Länge, welche während des Jahres unverändert geblieben ist, auf 18 192 fl. pro Kilometer.

Die Zahl der beförderten Civil- und Militärpersonen auf Einen Kilometer reducirt, beträgt 249 972 638, was gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung um 3,73 pCt. ergiebt.

Die Tonnenmenge der beförderten Frachten, auf Einen Kilometer reducirt, ergiebt hingegen 767 326 590, d. i. um 6,60 pCt. weniger als im Jahre 1877.

Die durchschnittliche Transportstrecke für je einen Reisenden betrug im Jahre 1878 61,03 km, und für je eine Tonne Fracht 126,42 km.

Im Jahre 1877 stellten sich die diesfälligen Ziffern auf 58,89 km für je einen Reisenden, bezw. auf 134 km für je eine Tonne Fracht.

Die durchschnittliche Transportstrecke der Frachten hat daher um 5,67 pCt. abgenommen, was dem verminderten internationalen Verkehre mit Norddeutschland zuzuschreiben ist.

Der im Jahre 1878 auf dem Gesammtnetze eingehobene durchschnittliche Frachtsatz pro Tonne und Kilometer beträgt 3,650 kr gegen 3,667 kr. des Vorjahres.

Nimmt man bei Berechnung des durchschnittlichen Frachtsatzes auch auf die Regietransporte Rücksicht, so reducirt sich die Ziffer desselben auf 3,216 kr. pro Tonne und Kilometer.

Die Betriebsausgaben des gesammten Eisenbahnnetzes der Gesellschaft belaufen sich im Jahre 1878 auf 13 139 675 fl. Im Jahre 1877 betrugen dieselben 13 453 594 fl., wonach sich für das Jahr 1878 eine Verminderung der Ausgaben um 313 920 fl., d. i. um 2,33 pCt. ergiebt.

Auf die verschiedenen Dienstzweige vertheilen sich diese Ausgaben wie folgt:

Bezeichnung der Dienstzweige	in 1878 fl.	in 1877 fl.	Differenz gegen 1877 pCt.
Allgemeine Verwaltung.	646 708	613 191	+ 5,47
Verkehrs- und Betriebsdienst. . .	4 596 126	4 684 964	— 1,90
Zugförderung und Werkstätten .	3 777 722	3 960 070	— 4,60
Bahnerhaltung und Bahnaufsicht	4 119 118	4 195 369	— 1,82
Zusammen	13 139 674	13 453 594	— 2,33

Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen beträgt für das gesammte Eisenbahnnetz 40,31 pCt. gegen 38,65 pCt. des Vorjahres.

Vergleicht man die Ausgaben und die Einnahmen aus dem Güter- und Personentransporte der beiden Jahre 1878 und 1877 pro 100 Bruttotkm und pro Zugkilometer, so ergiebt sich für beide Netze das Resultat, dass im Jahre 1878 die Ausgabe pro 100 Bruttot und Kilom. um 0,015 fl., d. i. um 2,78 pCt. höher, dagegen die Ausgabe pro Zugkilometer um 0,0229 fl., d. i. um 1,43 pCt. geringer war und die Nettoeinnahme pro Zugkilometer sich um 8,05 pCt. niedriger stellte als im Jahre 1877.

Die Bilanz des Erneuerungsfondsconto für Oberbau und Fahrbetriebsmittel weist mit Schluss des Jahres 1878 ein Debet von 4 702 708 fl. und ein Guthaben von 3 922 800 fl., demnach einen Passivsaldo von 779 908 fl. aus.

Der Schifffahrtsdienst hat im Jahre 1878 einen Reinertrag von 81 323 fl. ergeben, welcher in der Einnahme des alten Netzes inbegriffen ist.

Die Wiener Verbindungsbahn hat dem Consortium einen Reinertrag von 313 904 fl., d. i. um 75 710 fl. mehr als im Jahre 1877 ergeben.

Der Antheil der Staatseisenbahngesellschaft an dem Reinertrage beläuft sich auf 52 317 fl., welche Summe um 12 618 fl. höher ist als jene des Jahres 1877.

Der Betrieb der Brünn-Rossitzer Bahn wurde im Jahre 1878 von der Gesellschaft unter den gleichen Bedingungen wie im Vorjahre fortgeführt.

Zu der Beamtenpensionscasse des alten Netzes leistete die Gesellschaft 1878 60 671 fl. gegen 1877 59 727 fl.; zu der Arbeiterunterstützungscasse des alten Netzes 1878 84 193 fl. gegen 1877 83 905 fl.; zusammen 144 854 fl. resp. 143 632 fl.

Ueberdies leistet das Ergänzungsnetz zu den beiden Cassen einen Beitrag von 13 576 fl.

Die auf das Jahr 1878 für das alte Netz und die Domänen entfallenden Abgaben stellen sich wie folgt: Einkommen- und Erwerbsteuer: Eisenbahnen 2 321 429 fl., Berg- und Hüttenwerke und Domänen 118 098 fl., zusammen 2 439 527 fl.; Gebäude- und Grundsteuer: Eisenbahnen 127 390 fl., Berg- und Hüttenwerke und Domänen 73 539 fl., zusammen 200 929 fl.; Stempel und andere Abgaben: 315 844 fl.; im Ganzen 2 956 300 fl.

Die dem Vorjahre gegenüber sich ergebende Verminderung von 123 800 fl. rührt ausschliesslich von dem als Basis der Steuerbemessung dienenden geringeren Einkommen der Gesellschaft her.

Die Einnahmen des Ergänzungsnetzes belaufen sich wie angegeben auf 4 065 277 fl. Dagegen betragen die Betriebsausgaben mit Inbegriff der auf dieses Netz entfallenden Kosten für Erneuerung des Oberbaues und der Fahrbetriebsmittel 1 797 976 fl. Demnach beziffert sich der Reinertrag auf 2 267 300 fl. und zuzüglich des Saldo des Gewinn- und Verlustconto von 708 fl. auf 2 268 008 fl. Hiervon kommen in Abzug: Grundsteuer, Stempel und sonstige Gebühren 123 187 fl., Beiträge zu der Pensions-, Provisions- und Unterstützungscasse 13 576 fl., Saldo des Zinsen- und Amortisationsconto 3 058 841 fl., zusammen 3 195 603 fl. Es stellt sich daher ein Deficit von 927 595 fl. heraus, welches im Sinne des § 17 der Concessionsurkunde durch die Staatsgarantie gedeckt wird.

Berg- und Hüttenwerke und Domänen. Trotz eines weiteren Rückganges der Preise hat der Reingewinn der Berg- und Hüttenwerke und Domänen im Jahre 1878 jenen des Jahres 1877 überschritten. Man verdankt dieses Ergebniss den Kohlenverkäufen an der unteren Donau zur Zeit, als dieser Strom für die Zufuhr überseeischer Erzeugnisse noch gesperrt war, ferner den Lieferungen der Werke an Eisenbahnmaterial für den Bau der Linien Plojesti-Predeal in Rumänien, Dalya-Brod in Slavonien und der Bosnischen

Militärbahnen, endlich der Verminderung der Erzeugungs- und Regiekosten in den Werken.

Im Ganzen beläuft sich der Reinertrag der Berg- und Hüttenwerke und Domänen im Jahre 1878 auf 782 261 fl.

Dividendenconto. Nach den bereits oben mitgetheilten Resultaten stellt sich die allgemeine Betriebsrechnung des Jahres 1878 wie folgt: Verfügbarer Rest des Reinertrages vom Jahre 1877 631 335 fl., Reingewinn der Eisenbahnen 17 225 578 fl., Reingewinn der Berg- und Hüttenwerke und Domänen 782 261 fl., zusammen 18 639 174 fl. Hiervon kommen in Abzug: die öffentlichen Lasten 2 956 300 fl., die Beiträge der Gesellschaft zum Pensions- und zum Provisionsfonds 179 855 fl., der Saldo des Zinsen- und Amortisationsconto 13 755 297 fl., Saldo des Gewinn- und Verlustconto 163 953 fl., Dotation des Erneuerungsfondsconto für Oberbau und Fahrbetriebsmittel 234 419 fl.; Gesammtsumme der Abzüge 17 289 824 fl. Der Ueberschuss des Reinerträgnisses beträgt daher 1 349 350 fl.

Dieser Ueberschuss gestattete nach Abzug der statutenmässigen Tantièmen die Vertheilung einer Dividende von 2 750 000 Frcs., d. i. von 5 Frcs. pro Actie, wonach zu dem Course von 46,65 pCt. ein verfügbarer Rest von 29 990 fl. übrig bleibt, welcher als erster Einnahmsposten auf das Betriebsjahr 1879 übertragen war.

Der Gesammtertrag des Jahres 1878 wurde auf 30 Frcs. pro Actie festgestellt.

K. K. priv. Südbahngesellschaft.

(Aus dem Geschäftsbericht pro 1878.)

Einnahmen. Die Bruttoeinnahmen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes betrugen im Jahre 1878 36 407 857 fl. und haben daher im Vergleiche zu den Einnahmen des Vorjahres mit 36 365 397 fl. eine kleine Zunahme von 42 460 fl. erfahren. Gegenüber dem Jahre 1877 sind die Einnahmen im Personenverkehr um 313 264 fl., im Gepäckverkehr um 17 598 fl., im Eilgut- und Frachtenverkehr um 899 386 fl., zusammen um 1 230 248 fl. zurückgegangen. Die verschiedenen Einnahmen sind geringer geworden um 60 387 fl., daher die Gesammtverminderung 1 290 635 fl. beträgt. Dagegen weisen die Militärtransporte eine Mehreinnahme von 1 333 095 fl. aus, sodass schliesslich sich eine Zunahme gegenüber dem Vorjahre von 42 460 fl. ergiebt.

Die Abnahme im Personen- und Gepäckverkehr ist theilweise auf die allgemeine Weltausstellung in Paris, welche gerade in den Sommer- und Herbstmonaten viele Touristen aus Oesterreich und Süddeutschland entführte, und theilweise auf das Ausbleiben Italienischer Arbeiter zurückzuführen, welche in früheren Jahren durch die vielen öffentlichen Bauten in Oesterreich-Ungarn angelockt, die Südbahnlinien berührten, im vergangenen Jahre aber keine Arbeit fanden.

Die Mindereinnahme im Eilgut- und Frachtenverkehre erklärt sich einerseits aus dem geringen Export von Getreide, der im Vorjahre in Folge der Sperrung des Schwarzen Meeres über Triest eine ausnahmsweise und vorübergehende Bedeutung erlangt hatte, andererseits aus der Abnahme im Transporte von Brennstoffen, in Folge eines sehr milden Winters, und der Einstellung des Kohlenbezuges für die Italienischen Bahnen.

Die Mindereinnahme aus diesen verschiedenen Verkehrsrubriken entsprechen beiläufig der Mehreinnahme, welche im Jahre 1877 vorübergehenden Verhältnissen zu verdanken war. Im Vergleiche mit dem Jahre 1876 zeigt sich daher nicht nur keine Mindernahme, sondern vielmehr ein bemerkenswerther Fortschritt, der beiläufig 1 500 000 fl. beträgt.

Die Mindereinnahmen im Jahre 1878 wurden aber, wie vorher angegeben, durch die Ereignisse in Bosnien und die dadurch hervorgerufenen Militärtransporte mehr als ausgeglichen.

Die Besetzung Bosniens und der Herzegowina wird auch in der Folge den Verkehr wesentlich beeinflussen, da nicht allein ein grosser Theil der Militärtransporte die Südbahnlinien passiren wird, sondern auch ein grösserer Import und Export an Lebensmitteln und Producten aller Art zu erwarten ist.

Im grossen Ganzen gewinnt die Güterbewegung auf den Südbahnlinien nicht allein eine grössere Stätigkeit, sondern auch eine merkliche Steigerung, die hauptsächlich der Entwickelung des Seehafenverkehrs und der höheren Productivität der jüngeren Linien zu verdanken ist.

Der Personenverkehr, welcher allenthalben in Oesterreich-Ungarn zurückgegangen ist, hat sich auf der Südbahn im Jahre 1878 nur um 3½ pCt. vermindert, während der Rückgang auf den anderen Oesterreichischen Linien im Durchschnitte das Doppelte betrug.

Die diversen Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahre um 60 387 fl. zurückgegangen, was seine Begründung darin findet, dass die Einnahmen aus dem Titel „Wagenmiethe" allein 59 829 fl. weniger betragen haben. Der Wagenpark wurde in grossem Masse durch die Militärtransporte in Anspruch genommen und die Nothwendigkeit der Kriegsbereitschaft gestattete nicht in gleichem Verhältnisse wie im Vorjahre, welches übrigens ein Exportjahr war und deshalb den Wagendurchlauf auf weite fremde Strecken zur Folge hatte, die Betriebsmittel fremden Linien zur Benutzung zu überlassen.

Die Bruttoeinnahmen haben 16 256,91 fl. pro Bahnkilometer und 3,10 fl. pro Nutzkilometer gegen 16 256,32 fl. pro Bahnkilometer und 3,13 fl. pro Nutzkilometer im Jahre 1877 betragen.

Ausgaben. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 14 413 956 fl. und zeigen im Vergleich zur Ziffer des Vorjahres mit 14 228 011 fl. eine Zunahme von 185 945 fl. Es haben sich also die Bruttoeinnahmen um 42 460 fl. und die Ausgaben um 185 945 fl. vermehrt, und es hat sich demnach das Nettoerträgniss um 143 485 fl. vermindert. Das Verhältniss zwischen den Betriebsauslagen und den Bruttoeinnahmen, welches sich im Jahre 1877 auf 39,1 pCt. gestellt hatte, hat sich um 0,5 pCt., daher auf 39,6 pCt. erhöht. An Mehrauslagen ergaben sich: bei der allgemeinen Verwaltung 79 332 fl., bei dem Verkehrs- und commerziellen Dienst 93 470 fl., bei der Zugförderung und den Werkstätten 27 102 fl., zusammen 199 904 fl. Dagegen wurden bei dem Dienste der Bahnerhaltung 13 959 fl. erspart, so dass sich die Betriebsausgaben um die oben ausgewiesene Summe von 185 945 fl. vermehrt haben.

Die Vermehrung der Kosten der allgemeinen Verwaltung rührt einerseits von Vergütungen und Abfertigungen her, welche der theilweise Wechsel in den leitenden Personen der Gesellschaft zur Folge hatte und andererseits von einigen Aenderungen in der Contirung. Erstere Auslagen sind übrigens temporärer Natur.

Die Mehrausgaben des Verkehrs finden ihre natürliche Rechtfertigung in den grösseren Leistungen des Stations- und Fahrpersonals. Das Erstere hatte um 24 465 Expeditionen mehr zu bewältigen als im Vorjahre und das Letztere weist eine Mehrleistung von 6 489 954 Achskm aus.

Die Ausgaben des Bahnerhaltungsdienstes, welche im Jahre 1877 4 035 301 fl. betrugen, beliefen sich im Jahre 1878 auf 4 021 342 fl. und ergeben sonach eine Ersparniss von 13 959 fl., obgleich die Schneeverwehungen einen Mehraufwand von rund 100 000 fl. gegenüber dem Vorjahre verursacht haben; es ist daher ein erfreulicher Fortschritt in der Oeconomie dieses Dienstzweiges nicht zu verkennen.

Die nachfolgende Zusammenstellung zeigt die Betriebsausgaben für das Jahr 1878 pro Bahn- und Nutzkilometer im Vergleiche mit jenen des Vorjahres.

	pro Bahnkilom.		pro Nutzkilom.	
	1877	1878	1877	1878
	fl.	fl.	fl.	fl.
Allgemeine Verwaltung . . .	232,68	267,84	0,04	0,05
Bahnaufsicht und Erhaltung .	1 803,89	1 795,62	0,35	0,34
Verkehrs- u. commerz. Dienst	2 311,65	2 350,78	0,44	0,45
Zugförderung und Werkstätten	2 012,09	2 021,91	0,39	0,39
	6 360,31	6 436,15	1,22	1,23

Das Steigen der Ausgaben gegenüber dem Vorjahre findet eine fernere wesentliche Begründung in dem Umstande, dass bei den grossen Militärtransporten des vergangenen Jahres eine verhältnissmässig grosse Anzahl von Fuhrwerken aller Art befördert werden mussten, welche bei ihrem im Verhältniss zu den Beförderungskosten sehr ungünstigen Tarife einen wesentlichen Einfluss auf das Erträgniss des Jahres 1878 ausübten.

Abwickelung des Verkaufes des Italienischen Netzes. Ueber das definitive Resultat der Abrechnung des Verkaufes des Italienischen Netzes können noch keine Mittheilungen gemacht werden, da die drei mit den Abwickelungen betrauten Commissionen erst im vergangenen Herbst an diese Arbeit gehen konnten, indem die Gesellschaft sich vorher über gewisse Principienfragen zu einigen hatte.

Im Laufe des Monats October v. J. hat die Gesellschaft von der Italienischen Regierung eine neue Abschlagszahlung von 12 640 000 Frscs. erhalten, welche den bisherigen Abschlagszahlungen von 153 360 009 Frcs. neben der jährlichen Annuität hinzutreten.

Rechnungsabschluss. Die Bruttoeinnahmen der eigenen Linien betrugen 36 407 857 fl., hiervon ab die Betriebsausgaben mit 14 413 956 fl., dann der den Betrieb treffende Antheil an den allgemeinen Kosten (auf Bauconto entfallen 113 834 fl.) 970 299 fl. = 15 384 255 fl., sonach beträgt das Nettoerträgniss 21 023 602 fl.

Hierzu kommen aus den Betriebsführungen für Rechnung fremder Bahnen: a) der Antheil am Reingewinne der Wiener Verbindungsbahn 52 317 fl., b) das Erträgniss der Wien-Pottendorf Wiener Neustädter Bahn (Bruttoeinnahme 599 794 fl., Ausgaben 297 228 fl.) 302 566 fl., c) der Betriebsüberschuss der Istrianer Staatsbahn 11 710 fl., d) der Betriebsüberschuss der Leoben-Vordernberger Bahn (Betriebsvertrag von 1872 auf 10 Jahre) 429 fl., e) der Betriebsüberschuss der Graz-Köflacher Bahn (seit 1. September 1878 im Betrieb der Südbahn) 9 493 fl., zusammen 376 516 fl.

Die Gesammtsumme des Reinerträgnisses des Oesterreichisch-Ungarischen Netzes beziffert sich daher auf 21 400 118 fl.; hierzu die von der Italienischen Regierung Kraft Art. 3 der Basler Convention bezahlte Annuität von 13 264 084 fl. nach Abzug der Einkommensteuer von 1 436 130 fl. im Restbetrage von 11 827 955 fl., ergiebt als Gesammterträgniss die Summe von 33 228 073 fl.

Dagegen betragen die Lasten der Gesellschaft: 1. für die Verzinsung und Amortisirung der Anlehen 28 780 024 fl. (Diese Summe beziffert sich wie folgt: Verzinsung der 3 pCt. Obligationen

24 233 451 fl., Verzinsung der Bons 360 000 fl., Tilgung der 3 pCt. Obligationen 2 408 600 fl., Verzinsung und Tilgung der 5 pCt. Obligationen abzüglich des auf die K. K. Staatsverwaltung entfallenden Antheils 1 777 973 fl. = Summa 28 780 024 fl.) Hiervon ab der zur Einbringung der für die Obligationen bezahlten Steuern und Abgaben von den Obligationencoupons gemachte Abzug von 1 Fr. pro Obligation, zusammen 1 615 563 fl., bleibt 27 164 460 fl., hierzu für die Tilgung der Actien 89 200 fl., dann an Cotirungs- und Stempelgebühren für die Obligationen 521 615 fl., daher Summa 27 765 275 fl.; 2. der Saldo der Zinsenabrechnungen, Abschreibungen etc. 1 488 488 fl.; der Pachtschilling für die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn 550 000 fl.; 4. der Wechselcoursverlust 2 569 817 fl. Zusammen betragen diese Lasten der Gesellschaft 32 373 580 fl.

Es verbleibt somit als Ueberschuss des Jahres 1878 der Betrag von 854 493 fl., welcher auf Antrag des Verwaltungsraths nach dem Beschluss der Generalversammlung gleichwie im vergangenen Jahre zur Verstärkung der statutenmässigen Reserve verwendet wurde. Nach Genehmigung dieses Antrages beträgt der Reservefonds 1 567 033 fl.

Deutsche Wochenschau.

Berlin, 21. Dec. (Parlamentswoche. Börse. Deutsch-Oesterreichischer Handelsvertrag. Budgetcommission, Stand der Eisenbahnbauten. Mosel- und Saarbahn. Gennep-Goch-Weseler Eisenbahnunternehmen. Dortmund-Enschede. Veröffentlichung von Tariferhöhungen. Deutsch-Oesterreichischer Verbandsverkehr. Seetransittarif der Emshafenstationen. Oberschlesische Kohlentarife nach der Ostsee. Verein für Localbahnen. Schätzung von Eisenbahndividenden. Berliner Nordbahn. Conferenz Rheinisch-Westfälischer Bahnen und Handelskammern.)

Die erste Hälfte der wichtigsten Session, welche der Preussische Landtag vom Standpunkte der Eisenbahninteressen jemals aufzuweisen gehabt hat, ist durch die gestrige Abgeordnetensitzung beendigt worden, nachdem das Herrenhaus bereits am vorigen Mittwoch seinen Weihnachtsrecess angetreten hat. Das Abgeordnetenhaus wird erst nach 3 Wochen (am 8. Januar n. J.) wieder zusammentreten. Das Interesse der letzten Parlamentswoche concentrirt sich auf die schon cursorisch mitgetheilte Berathung der Eisenbahnvorlage in der ersten Kammer, bei welcher Gelegenheit eine Anzahl bedeutsamer Reden gehalten wurden, die einen über das Interesse des Tages hinausgehenden Werth beanspruchen dürfen. Da die Debatten mit der Annahme der Vorlage endeten, so bedarf es nur noch der Vollziehung durch den König und der Veröffentlichung durch die Gesetzsammlung, um den ersten principiellen Schritt zum Uebergang in das reine Staatseisenbahnsystem in Preussen rechtskräftig zu machen. (Das Gesetz mit den Verträgen ist inzwischen am 22. u. 23. d. M. publicirt worden. D. R.) Am Bemerkenswerthesten aus den Berathungen, welche unsere Pairs der Eisenbahnvorlage widmeten, war die Opposition Camphausen's gegen die ausserordentliche Finanzvollmacht, welche das Abgeordnetenhaus dem Finanzminister in Betreff der Kündigung der 700 Millionen Mark Prioritäten bewilligt hatte. Er drang mit seiner Mahnung zur Vorsicht zwar nicht durch, aber es ist ein bedeutsames Zeichen, dass selbst in dem sonst wenig kritischen Herrenhause sich Bedenken gegen die Vertrauensseligkeit der Eisenbahnmehrheit des Abgeordnetenhauses erhoben haben. Der Ankauf der vier Bahnen ist jetzt von beiden Häusern sanctionirt, wenigstens zwei grössere Bahnen werden in der nächsten Zeit nachfolgen. Wir wünschen mit Herrn Camphausen, dass dieses gewaltige Experiment ohne finanzielle und politische Gefahren und Schäden zum Guten ausschlage.

Die Börse hat sich, während die Verstaatlichung der Preussischen Privatbahnen das Gebiet des Eisenbahnactienmarktes immer mehr einzuengen droht, die Montanindustrie zu besonderer Bevorzugung auserwählt, wobei die Speculation vielfach die Bewerthung der Montanactien über ihre Rentabilität sich zu Schulden kommen lässt. Es ist überhaupt nicht uninteressant zu beobachten, wie unermüdlich die Börsen Deutschlands die neue Zoll- und Eisenbahnpolitik mit ihren Umwälzungen in Handel und Industrie als Basis einer allgemeinen Besserung des Geld- und Effectenmarktes aufzufassen sich bemühen. Jede Mittheilung von Anblasen eines neuen Hochofens, jede neue Bestellung wurde in diesem Sinne an allen Börsen als eine weitgehende Anregung angesehen. Dass die Phantasie sich dabei einiger Excesse schuldig gemacht hat, wird von allen kundigen Beurtheilern angenommen, dabei ist aber für die allgemeine Gesundheit des Wirthschaftskörpers besonders bedenklich, dass in derselben Weise, wie der Optimismus der Börsen sich auf dem Gebiete der Bergwerkspapiere, besonders der Eisenhüttenactien tummelt, auch die Montanindustrie für sich selbst übermässige Hoffnungen schöpft.

In Angelegenheiten des Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages beziehungsweise einer Anbahnung dazu, ist es in der letzten Woche ziemlich still geworden, dagegen hat man einige Hoffnungen aus der Thatsache geschöpft, dass auf Ansuchen der Oesterreichischen Regierung Deutsche Vertreter im Auslande um Wahrnehmung Oesterreichischer Interessen ersucht worden sind.*) Bekanntlich enthielt der frühere Deutsch-Oesterreichische Handelsvertrag die Bestimmung, dass den diplomatischen Vertretern im Auslande erforderlichenfalls die gemeinsame Wahrnehmung der Interessen beider Nationen obliegt.

Die Budgetcommission des Abgeordnetenhauses beschäftigte sich in ihrer vorgestrigen Abendsitzung mit der Uebersicht über den Stand der Eisenbahnbauten. Es wurde darauf verwiesen, dass Offerten von Englischen Werken auf Lieferung von Schienen bei Submissionen nicht berücksichtigt worden. Von den Regierungscommissarien wurde bemerkt, dass dies nur geschehen, weil die Offerten nicht mit vollständiger Annahme der gestellten Bedingungen verbunden waren, insbesondere verlangt war, dass ein etwaiger Eingangszoll, der damals in seinem Betrage noch nicht feststand — der Eisenbahnverwaltung zur Last fallen solle. — Ferner wurde behauptet, dass die Frachttarife für Oberschlesische Kohlen nach Danzig in einer Weise regulirt seien, dass man in Danzig und dessen nächster Umgebung die Oberschlesischen Kohlen leichter benutzen könne, als in den entfernter gelegenen Orten. Die Regierungscommissarien erwiderten darauf, dass die niedrigen Frachtsätze für Transporte nach Danzig an ungünstigere Bedingungen geknüpft seien, namentlich an den Bezug von mindestens sechs Wagenladungen.

In der zweiten und dritten Berathung des Gesetzentwurfs betreffend die Anlage der zweiten Geleise auf der Mosel- und Saarbahn wurde derselbe in voriger Woche genehmigt. Die dazu von der Commission beantragte Resolution: „Die Staatsregierung zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, dass im Wege der Gesetzgebung alljährlich die durch besondere Gesetze für Bauten zur Verfügung gestellten Credite bis auf die Höhe der definitiv gemachten Ersparnisse gelöscht werden“ — erläuterte der Abgeordnete Rickert kurz dahin, dass die Löschung nicht immer durch besonderes Gesetz erfolgen müsse, sondern auch im Tetzt des Etats oder des Etatsgesetzes vorgenommen werden könne, so dass in der Resolution durchaus kein Misstrauensvotum liege. Im Sinne dieser Erklärung acceptirte der Finanzminister die Resolution, worauf sie angenommen wurde.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Verwendung der verfallenen Caution für das Gennep-Goch-Weseler Eisenbahnunternehmen stand ebenfalls in voriger Woche im Abgeordnetenhause zur Berathung. Die Budgetcommission empfahl dessen Annahme, der Abg. Frhr. von Huene beantragte dagegen als § 2 hinzuzufügen: „Dieses Gesetz tritt mit dem 1. April 1880 in Kraft“. Frhr. von Huene begründete seinen Antrag damit, dass er den expropriirten Grundbesitzern durch Hinausschiebung des Termins der Rückgabe der Caution die Möglichkeit gewähren wolle, zur Erlangung der rechtskräftig festzustellenden Entschädigungsgelder eventuell Beschlag auf die Caution zu legen. Der Regierungscommissar erklärte sich gegen den Antrag. Die Caution der Gesellschaft sei verfallen, es seien aber erhebliche Entschuldigungsgründe vorhanden und die Freigabe der Caution beschlossen. Die beantragte Innebehaltung der Caution zur Sicherheit privater Ansprüche an dieselbe würde eine unberechtigte Einmischung der Regierung in Privatstreitigkeiten involviren. Es stehe überdies den Privatinteressenten frei, ihre Ansprüche beim Gericht geltend zu machen und im Momente der Freigabe der Caution seitens des Staates gerichtlichen Beschlag darauf legen zu lassen. Abg. von Benda erklärte, die Budgetcommission habe sich bei ihrem Antrage lediglich von der Erwägung leiten lassen, dass es bedenklich sei auf dem Wege der Gesetzgebung auf die Entscheidungen der Gerichte einzuwirken. Hierauf wurde das Gesetz mit dem Antrag Huene angenommen.

Nachdem die Rheinische und die Dortmund-Enscheder Bahngesellschaft dahin übereingekommen sind, dass die Verbindungsbahn zwischen den beiderseitigen Bahnhöfen zu Dortmund, zu welcher die Rheinische Bahn unterm 5. Februar d. J. concessionirt worden ist, von der Dortmund-Enscheder Bahn betrieben worden soll, ist zu dieser Ueberlassung resp. Uebernahme des Betriebes der gedachten Verbindungsbahn die nachgesuchte landesherrliche Genehmigung ertheilt worden.

Nach einer Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten hat die Bestimmung im § 26 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen, nach welcher Tariferhöhungen nicht vor Ablauf von sechs Wochen nach erfolgter Veröffentlichung in Vollzug gesetzt werden dürfen, auch dann Anwendung zu finden, wenn eine sich nur als Berichtigung einführende Aenderung publicirter Tarifsätze eine Erhöhung derselben einschliesst. Demgemäss ist für die Folge auch bei Berichtigung von Tarifen, sofern es

*) Der „Nat.-Z.“ vom 22. d. M. wird aus Wien berichtet, dass die Verhandlungen über den Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrag in den letzten Tagen einen glücklichen Verlauf genommen hätten. Man erwarte, dass in den nächsten Tagen ein Abkommen geschlossen werde, welches den Meistbegünstigungsvertrag (mit Ausschluss des Rohleinenverkehrs und des Appreturverfahrens) auf 6 Wochen verlängere. D. Red.

sich nicht lediglich um augenfällige, auch dem Laien bemerkbare Irrthümer, wie z. B. das Auslassen oder die Verschiebung eines Komma bei Tarifsätzen in Decimalbruchform etc. handelt, die sechswöchentliche Veröffentlichungsfrist zu wahren.

Mit dem 1. Januar 1880 werden folgende neue Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreichischen Stationen einerseits und Norddeutschen Stationen andererseits, ferner zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Norddeutschen Stationen andererseits in Wirksamkeit treten, und zwar: 1. ein Tarif für den Deutsch-Oesterreichischen Verband, enthaltend directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Oesterreichischen Stationen einerseits und Hamburg, Stettin, Berlin, Lüneburg, Wittenberge, Spandau und Swinemünde andererseits; 2. ein Tarif für den Deutsch-Ungarischen Verband, enthaltend directe Frachtsätze zwischen Ungarischen Stationen einerseits und den ad 1 genannten Stationen andererseits; 3. ein Tarif für den Nordwestdeutsch-Oesterreichischen Verband, enthaltend directe Frachtsätze zwischen Oesterreichischen Stationen einerseits und Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde andererseits; endlich 4. ein Tarif für den Nordwestdeutsch-Ungarischen Verband, enthaltend directe Frachtsätze zwischen Ungarischen Stationen einerseits und den ad 3 genannten Stationen andererseits. Die allgemeinen Bestimmungen, Tarifvorschriften nebst Waarenclassification für die vorstehend bezeichneten Tarife sind in einem für diese Verkehre gemeinschaftlichen, unter der Bezeichnung: „Niederländisch, resp. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverbände“ erschienenen Hefte enthalten.

Offiziös wird dem „Berl. Actionär“ geschrieben: „Die Gegner der Begünstigung ausländischer Producte durch Differentialtarife auf Deutschen Bahnen haben neuerdings in der „Freih.-Correspondenz“ eine unerwartete Verstärkung erhalten. Eine auch in andere freihändlerische Blätter übernommene Correspondenz beklagt sich über den sogenannten Seetransittarif der Emshafenstationen, nach welchem u. A. seewärts importirtes Getreide billiger nach Westfalen befördert wird, als Ostfriesisches Getreide oder dortiges Mahlproduct. Der Tarif ist vor mehr als zehn Jahren wesentlich zu dem Zweck eingeführt, um den Emshäfen die Concurrenz gegen ihre mächtigen Nachbarn an der Weser und Maas im Verkehr mit dem Rheinisch-Westfälischen Hinterland zu erleichtern. Man sollte meinen, dass dieser Tarif den wiederholt kundgegebenen Anschauungen der freihändlerischen Presse nur entsprechen musste. Wir constatiren gern das Gegentheil. Wenn aber, wie es scheint, die Beschwerde nur zu einem Angriff gegen das Staatsbahnsystem (die zu den Emshäfen führende Bahn ist eine Staatsbahn) dienen sollte, so ist der letztere völlig verfehlt. Denn gerade die Zersplitterung des Bahneigenthums und die Rücksicht auf concurrirende, der Staatsverwaltung bisher nicht unterstellt gewesene Linien haben zur Verzögerung der seit Jahr und Tag angestrebten Reform jener Transittarife wesentlich beigetragen. Die Staatsbahnverwaltung hat es sich ihrerseits angelegen sein lassen, durch eingehende Anhörung der vorzugsweise betheiligten wirthschaftlichen Körperschaften in Hannover und Westfalen (es steht nicht blos das Interesse der Dampfmühle zu Leer in Frage) und der obersten Verwaltungsbehörden beider Provinzen die widerstreitenden Interessen nach Möglichkeit klar zu stellen und eine die Interessen der inländischen Production thunlichst berücksichtigende Reform des angefochtenen Tarifs vorzubereiten. Die Durchführung der diesfalls auf Grund der eingeholten Aeusserungen schon vor Monaten getroffenen Anordnungen steht nunmehr binnen Kurzem bevor.

Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt: Der Kohlenausnahmetarif von Oberschlesischen Stationen nach der Ostbahn und darüber hinaus vom 15. März d. J. hat nach den Berichten der betreffenden Eisenbahnverwaltungs- und Provinzialbehörden binnen verhältnissmässig kurzer Zeit zu einer nicht unbeträchtlichen Erweiterung des Absatzgebietes der Oberschlesischen Kohle in Ost- und Westpreussen beigetragen. Die Englische Kohle, welche vorher nicht nur den Markt an den Seeplätzen vollständig behauptete, sondern auch noch weit landeinwärts vorgedrungen war, ist jetzt mehr auf das engere Küstengebiet beschränkt geblieben und hat die Versorgung der Binnenplätze im Wesentlichen der Oberschlesischen Kohle überlassen müssen. Angesichts dieser Erfolge sind daher, gutem Vernehmen nach, sowohl die betreffenden Provinzialbehörden, als auch die Mehrzahl der kaufmännischen Corporationen der grösseren Städte Ost- und Westpreussens bis auf die Vorsteherämter der Kaufmannschaften zu Danzig, Königsberg und Memel für den Tarif und dessen Verlängerung eingetreten. Ein solcher Wunsch gewinnt gerade jetzt umsomehr an Berechtigung und Bedeutung, als dadurch zugleich einem grossen Theile Oberschlesiens erhöhte Gelegenheit zur Arbeit und zum Verdienst gegeben wird. Diesen Vortheilen sucht man zwar wiederholt die nachtheiligen Wirkungen gegenüber zu stellen, welche die Tarifmassregel angeblich auf den Handel der Preussischen Seeplätze üben und welche sich bald in einer Herabdrückung, bald in einer Steigerung der Schiffsfrachten äussern sollen. Bisher haben diese Befürchtungen indess keine Bestätigung erfahren; der Stand der Schiffsfrachten ist im Allgemeinen im laufenden Jahre derselbe geblieben wie im Vorjahre. Ein etwa beobachteter Rückgang ist nur unerheblich gewesen und kommt dem theilweise auch durch ausländische Rheder bedienten inländischen Handel mit zu Gute.

Der Verein für Localbahnen hielt am 17. d. M. unter Vorsitz der Abgg. Rickert und von Levetzow seine Jahresversammlung ab. Nach einem Bericht über die Thätigkeit des Vereins, welcher auch im vergangenen Jahre seinen Mitgliedern das Material über die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete des Localbahnwesens zugänglich gemacht hat und nach Abstattung und Dechargirung der Rechnung, hielt der Director der Oldenburgischen Staatsbahnen, Geh. Oberbaurath Buresch, einen interessanten Vortrag über die Bedeutung der schmalspurigen Bahnen. Er wies eingehend und an der Hand der seit längerer Zeit in Norwegen, Schweden etc. und neuerdings auch in Deutschland gemachten Erfahrungen nach, dass die bisher gegen die Schmalspur erhobenen Bedenken unbegründet seien und dass die Anwendung der schmalen Spur schon aus finanziellen Gründen in vielen Fällen geboten sei, wenn man nicht überhaupt auf eine Eisenbahn verzichten wolle. (Wir hoffen diesen Vortrag demnächst ausführlich mittheilen zu können. Die Red.). An den Vortrag knüpfte sich eine Discussion über die im Preussischen Landtage eingebrachte Vorlage. Es wurden nach verschiedenen Richtungen hin Ergänzungen und Aenderungen in der erwähnten Vorlage gewünscht. — In den Vorstand wurden ausser den bisherigen Mitgliedern an Stelle des verstorbenen Geh. Rath Hartwich und des ausgeschiedenen Herrn Regierungsbaurath Schwabe die Herren G. Meyer, Reder und Dr. Burg gewählt. Mehrere neue Mitglieder erklärten ihren Beitritt. Der Vorstand wird in Zukunft etwa vierteljährlich den Mitgliedern Mittheilungen über die neuesten Vorgänge auf dem Gebiet des Localbahnwesens zugehen lassen.

Die „Nat.-Ztg.“ bringt folgende Schätzung von Eisenbahndividenden: Für Berlin-Potsdam-Magdeburg glauben wir die Dividende mit 4 pCt. veranschlagen zu dürfen, weil wir voraussetzen, dass die Ersparnisse an Betriebsausgaben mit einer geringeren Dotirung des Erneuerungsfonds die 300 000 M. decken werden. Die Dividende der Berlin-Hamburger Eisenbahn lässt sich aus bekannten Gründen so gut wie gar nicht schätzen, die bis Ende November resultirende Mindereinnahme von rund 900 000 M. wird sich voraussichtlich noch reduciren, begründet aber eine um 0,50 pCt. niedrigere Dividendenschätzung, als im Vorjahre, sie würde dann 10 pCt. betragen. Die Thüringische Eisenbahn hat, wenn wir für Verzinsung und Amortisation der Prioritäten die Angaben des „Reichsanzeigers“ als massgebend betrachten, 123 000 M. mehr aufzubringen. Diese und die Mindereinnahme würden die Voraussetzung einer kleineren Dividende begründen, wenn nicht in 1878 214 301 M. „für Erweiterungsbauten etc.“, davon circa 45 000 M. „zur eventuellen Deckung eines noch nicht sicheren Einnahmepostens“ abgesetzt worden wären. Man wird, weil Ersparnisse erwartet werden dürfen, den 1878er Satz (8 pCt.) annehmen dürfen. Altona-Kiel kann mit 6²/₃ pCt., dem 1878er Satze geschätzt werden, weil der sich nach dem „Reichsanzeiger“ berechnenden Mehrbelastung an Zinsen mit 60 000 M. für die ersten 11 Monate ein Plus der Holsteinischen Bahnen von 27 391 M. und der Schleswigschen von 39 963 M. gegenübersteht. Amsterdam-Rotterdam schätzen wir mit 6¹/₂ und nach früheren Berechnungen Anhalt mit 5, Bergisch-Märkische mit 4, die Oberschlesische mit 9, Rechte-Oder-Ufer (Stamm- und Prioritätsstammactien) mit 7¹/₄ und Breslau-Schweidnitz-Freiburg mit 4 pCt. Warschau-Wien darf, ungeachtet der Mehrbelastung an Zinsen gegenüber einer bis Ende November betragenden Mehreinnahme von rund 554 000 Rubel mit 5 Rubel pro Actie geschätzt werden. Aachen-Mastricht ist mit ³/₄ pCt. zu schätzen. Für die Prioritätsstammactien der Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Bahn sind 2¹/₂, der Posen-Kreuzburger 3, Werrabahn 2, der Breslau-Warschauer 1, Tilsit-Insterburger 3 und der Angermünde-Schwedter Bahn 1³/₄ pCt. in Rechnung zu stellen.

Die Liquidation der Berliner Nordbahn-Gesellschaft hat gegenwärtig ihren endlichen Abschluss gefunden, indem nach erfolgter Befriedigung der kleinen Gläubiger für ihre Forderungen die vier Hauptgläubiger auf einen Theil ihrer Zinsforderungen verzichtet und darein gewilligt haben, dass die geringen noch vorhandenen Restraten an die kleinen Gläubiger für ihre Zinsansprüche vertheilt werden. Demzufolge wird nunmehr in Kurzem die Löschung der Firma erfolgen. Die Actionäre gehen, wie seit langer Zeit bekannt, bei der Liquidation vollständig leer aus.

Die dritte Conferenz zwischen den Directionen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen und den Handelskammern und sonstigen wirthschaftlichen Körperschaften fand dieser Tage unter dem Vorsitz des Herrn Geheimen Regierungsraths Jonas im Verwaltungsgebäude der Bergisch-Märkischen Bahn statt. Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildete der Bericht eines Ausschusses über den Antrag: „Wolle soll als gepresst behandelt werden, auch wenn sie in cylindrischen Ballen

verladen wird". Der Ausschuss hat nach stattgehabter Berathung den Antrag gestellt: „Wolle in würfelförmigen Ballen, deren Langseite 2 m und eine Breitseite 0,80 m nicht übersteigen, wird, falls der Ballen ein Gewicht von mindestens 110 kg hat, als Normalstückgut versendet". Nach einigen Erläuterungen und nachdem Herr Geheimer Regierungsrath Jonas zugesagt hatte, den Antrag seitens der Bergisch-Märkischen Bahn bei der Tarifcommission einzubringen, beschloss die Versammlung einstimmig, eine Erklärung im Sinne des Ausschusses abzugeben. — Die Königliche Direction zu Elberfeld hatte schon für die Aprilconferenz den Antrag gestellt: „Conferenz wolle erklären, es sei anzuerkennen, dass die obligatorische Bestätterei an geeigneten Orten im Allgemeinen Vorzüge darbietet, und beschliessen, einen Ausschuss ad hoc einzusetzen zur näheren Prüfung dieser Angelegenheit, zur Abwägung der Vorzüge gegen etwaige Nachtheile und zur Begutachtung darüber, welche Orte im Bereiche der an der Conferenz betheiligten Bahnverwaltungen als geeignet für diese Einrichtung zu erachten seien". Die Königliche Direction verzichtete indess auf die Beschlussfassung. Sie habe den Gegenstand nur annähernd zur Sprache bringen wollen; sie sei nach wie vor von der Nützlichkeit der obligatorischen Bestätterei durchdrungen, aber dieselbe lasse sich nicht nach einem Schema regeln. Sie werde deshalb mit den Corporationen in den verschiedenen Städten einzeln verhandeln. Der Gegenstand wurde damit für erledigt erklärt. Dann rief u. A. ein Antrag der Handelskammer zu Münster: „Die Vorschrift, dass keinerlei Avis in den Eisenbahnfrachtbriefen vermerkt werden darf" — aufzuheben, eine längere Debatte hervor, welche durch die Annahme der nachstehenden von Herrn Dr. Natorp vorgeschlagenen motivirten Tagesordnung: „Versammlung geht, indem sie sich durch die Erklärungen der Eisenbahndirectionen befriedigt erklärt, über den Antrag zur Tagesordnung über" — beendigt wurde. — Nach Beantwortung einer Interpellation der Handelskammer zu Bremen, betreffend den Stand der Verhandlungen über die zweite Stückgutclasse und die Bedingung der Aufgabe von 200 Ctr. auf einen Wagen, wurde zur gemeinsamen Berathung der verschiedenen zur Tariffrage vorliegenden Anträge übergegangen. Die Anträge waren bereits für die Aprilconferenz gestellt, ehe die Eisenbahntarifcommission die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse beschlossen hatte. Da inzwischen durch diesen Beschluss gewissermassen eine vollständige Thatsache geschaffen worden und derselbe als äusserste, nur mit kleiner Majorität erreichte Concession zu betrachten ist, so brach sich die Ueberzeugung Bahn, dass man sich hiermit begnügen müsse. Es wurde deshalb schliesslich, nachdem noch Herr Regierungsrath Krahn seitens der Bergisch-Märkischen Bahn die thunlichste Berücksichtigung der Metallindustrie zugesichert hatte, die nachstehende motivirte Tagesordnung genehmigt: „Conferenz geht mit Rücksicht auf die seitens der Tarifcommission bereits gefassten Beschlüsse über die Anträge ad 9, 10 und 11 zur Tagesordnung über". Unter Nr. 15 der Tagesordnung hatte die Handelskammer zu Dortmund beantragt: „Conferenz befürwortet die Einführung von Gruppentarifen, wie sie im Kohlenrevier für den Verkehr nach Norden und Ostbahn bereits bestehen, im Interesse eines gerechten Ausgleiches auch für den Verkehr der betreffenden Stationen nach Süden und Westen. — Motive: „Die Fracht von Barop und Marten nach Novéant beträgt 103 M., von Langendreer und Marten nach Novéant beträgt sie 101 M., von Essen nach Novéant beträgt sie 99 M., während die genannten Stationen nach Berlin alle gleich auf 113 M. tarifirt sind. Die Stationen Barop und Marten sind dadurch bis zu 4 M. im Verkehr nach beiden Seiten benachtheiligt". Die Versammlung genehmigte nach längerer Discussion den folgenden Antrag des Herrn Generalsecretär Bueck: „Conferenz erklärt die Frage der Bildung von Gruppentarifen nach den verschiedenen Richtungen bezüglich des Rheinisch-Westfälischen Industriebezirks für bedeutungsvoll, verzichtet aber im Hinblick auf den voraussichtlichen Uebergang der Köln-Mindener und Rheinischen Eisenbahn an den Staat gegenwärtig auf eine nähere Behandlung dieser Frage, indem sie sich vorbehält, zur geeigneten Zeit auf dieselbe zurückzukommen". Zu den übrigen Nummern der Tagesordnung, deren im Ganzen von 33 angemeldeten 29 zur Erledigung gelangten, wurden Beschlüsse von der Versammlung nicht gefasst, dieselben vielmehr, nach geschehener Beantwortung der gestellten Interpellationen etc. durch die Vertreter der Bahnen, zum Theil ohne jede weitere Debatte, für erledigt erklärt.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1878.) Die Verwaltung hat in der Zeit, in welcher die Einnahmen besonders reichlich waren, den Zustand der Bahnanlagen soviel als möglich vervollkommnet und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens in solchem Masse erhöht, dass die Befriedigung aussergewöhnlicher Bedürfnisse durch neue Anleihen keine Nothwendigkeit war und sein wird; das giebt die Gewähr für eine verhältnissmässig gute Zukunft des Unternehmens, wenn auch das auf den Bahnen Deutschlands eingeführte neue Tarifsystem ungünstig auf deren Verkehr eingewirkt hat und die in der Ausführung begriffene Reichssteuerreform und die damit verbundene Aufhebung directer Verkehre, welche durch Gewährung billiger Tarife den grossen Transitverkehr über Hamburg der Bahn sicherten, weitere Nachtheile für den Handel Hamburgs und für die Einnahmen der Bahn in Aussicht stellt, welchen die Direction durch Einschränkung der Ausgaben begegnen will.

Der mit grosser Ausführlichkeit über die einschlägigen Verhältnisse sich aussprechende Jahresbericht constatirt, dass nahezu die Hälfte der gesammten Mindereinnahmen, welche das Jahr 1878 aufweist, nämlich ein Einnahmeausfall im Betrage von rund 431 000 *M.*, auf den durch die Deutsche staatliche Wirthschaftspolitik geschädigten Güterverkehr von Oesterreich-Ungarn nach Hamburg fällt und dass der Oesterreichisch-Ungarische Verkehr mit England der Route über Berlin-Hamburg nur „durch eine fortwährende und aufmerksame Beobachtung der einschlägigen Verhältnisse und durch rechtzeitige Anpassung der Tarife an die jeweiligen Verkehrsbedürfnisse" erhalten werden konnte. In den ersten fünf Monaten wurden unter der Herrschaft eines ermässigten Ausnahmetarifs aus Ungarn via Berlin-Hamburg 8 063 200 kg, durchschnittlich monatlich 1 612 640 kg, in den folgenden sieben Monaten, nachdem der Prolongation des Ausnahmetarifs die Genehmigung der Preussischen Aufsichtsbehörde versagt worden war, 3 996 400 kg, durchschnittlich monatlich 570 914 kg Mehl transportirt. Der Einfluss der diesseitigen Tarifpolitik ist klar. Der Ungarische Mehlexport hat sich andere Wege aufgesucht und ging hauptsächlich über Fiume und die diesseitigen Eisenbahnen wurden nicht durch die Vortheile des Concurrenzweges, sondern dadurch benachtheiligt, dass sie das ihnen eigene natürliche Uebergewicht nicht geltend machen konnten. Aehnliche Verhältnisse liegen mit den Holztransporten vor, welche jetzt auf der Donau, dem Donau-Main-Canal und weiter auf dem Rhein nach den Niederrheinischen Absatzgebieten und über Triest und Fiume nach Nordfrankreich, Belgien und Holland verladen werden.

Personenverkehr in 1878 im Vergleich zu dem in () angegebenen Verkehr von 1877: Befördert Personen 2 071 235 (2 147 186), jede Person fuhr durchschnittlich 45,88 (47,14) km, auf die ganze Bahnlänge kommen durchschnittlich Personen 215 010 (229 039), Einnahme incl. Extraordinaria 3 634 160 (3 817 503) *M.*, im eigenen Verkehr 2 964 895 (3 103 426) *M.*, Antheile aus dem Verkehr mit anderen Bahnen 669 265 (714 077) *M.*

Güterverkehr: Befördert 1 206 086 (1 244 894) t, Tonnenkilometer 196 366 398 (208 018 035), auf die ganze Länge der Bahn durchschnittlich 444 268 (470 629) t, jede Tonne durchlief 162,81 (167,10) km, Einnahme 11 604 803 (12 056 993) *M.*, pro Tonne und Kilometer 5,51 (5,75) *ℌ*, aus dem Frachtguttransport 10 910 356 (11 709 698) *M.*, hiervon im eigenen Verkehr 3 402 801 (3 343 421) *M.*, Antheile am Verkehr anderer Bahnen 7 507 575 (8 366 277) *M.*

Der Transport betrug u. A. von und nach folgenden Hauptstationen (es erscheint also jede Tonne doppelt): Berlin 153 847 599 (163 010 480) tkm, Wittenberge 25 366 364 (30 172 861) tkm, Hamburg 157 948 740 (169 573 747) tkm, Einnahme für Vieh 583 003 (552 855) *M.*, Transporteinnahme 15 942 104 (16 908 640) *M.*, Gesammteinnahme 16 586 184 (17 554 123) *M.*

Betriebsausgaben: Allgemeine Verwaltung 700 379 (749 305) *M.*, Bahnverwaltung 2 684 645 (2 982 330) *M.*, Transportverwaltung 6 304 348 (6 671 104) *M.*, Insgesammt 9 689 372 (10 402 738) *M.*, Procent der Einnahmen 57,21 (59,26), pro Locomotivkilomer 2,61 (2,90) *M.*

Es nahmen von den Betriebsausgaben in Anspruch u. A.: Ober- und Unterbau 1 520 796 (1 815 220) *M.*, Instandhaltung und Erneuerung der Transportmittel 1 751 536 (1 997 545) *M.*, zusammen 3 272 332 (3 812 765) *M.*, Procent der Einnahmen 19,74 (21,72), Feuerung der Locomotiven 888 707 (931 664) *M.*, Procent der Einnahmen 5,36 (5,32), zum Reservefonds 1 592 557 (1 620 894) *M.*, Ueberschuss 4 471 425 (4 662 525) *M.*, Verzinsung und Amortisation 2 680 000 (2 684 400) *M.*, Steuern 215 625 (253 125) *M.*, Dividende 1 575 000 (1 725 000) *M.*, Dividende 10,50 (11,50) pCt.

Thüringische Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1878.) In Folge des noch immer andauernden Stillstandes aller Geschäfte und dadurch bedingter Verminderung des Güterverkehrs konnten 2 Güterzüge auf der Strecke Leipzig-Weissenfels vom 19. Januar bis 23. April und vom 16. bis 30. August, ferner 2 Güterzüge zwischen Halle und Gerstungen vom 25. Januar bis 13. September ganz eingestellt werden; zwei weitere Güterzüge zwischen Leipzig und Gerstungen sind vom 21. Februar ab auf die Strecke Leipzig-Eisenach beschränkt worden. — Die Einnahmeresultate auf den einzelnen Bahnstrecken haben sich in folgender Weise gestaltet. Einnahmeausfälle sind eingetreten: bei der Stammbahn um 4,8 pCt., der Gotha-Leinefelder Bahn um 2,6 pCt., der Gera-Eichichter Bahn um 3,8 pCt. und der Leipzig-Zeitzer Bahn um 8,8 pCt., dagegen wurde allein auf der Dietendorf-Arnstädter Bahn ein Plus von 24,9 pCt. erzielt. Während die Ausfälle fast allein dem Rückgang der Erträge aus dem Frachtgüterverkehr zuzuschreiben sind, sind die hohen Erträge der letztgenannten Zweigbahn vorzugsweise durch den Neubau der Strecke Arnstadt-Ilmenau, durch welche der Bahn umfangreiche Gütertransporte zugeführt wurden, hervorgerufen. Die Personenfrequenz und die im Personenverkehr erzielten Einnahmen haben im Vergleich

mit dem Vorjahre betragen: Es wurden in 1878 befördert 4 697 527 Personen oder 145 046 045 Personenkilometer und durchschnittlich pro Person 30,9 km gegen 1877 — 4 820 487 Personen oder 146 941 209 Personenkilometer und durchschnittlich pro Person 30,5 km, demnach in 1878 weniger 122 960 Personen und 1 895 164 Personenkilometer. Eingenommen wurden 5 493 794 M. bezw. 5 543 704 M., demnach in 1878 weniger 49 920 M. Die Frequenz der einzelnen Linien der Thüringischen Bahn ist folgende:

	1878		1877	
	Personen	M.	Personen	M.
Stammbahn	3 705 136	4 624 727	3 728 123	4 633 734
Dietendorf-Arnstadt	136 708	65 916	133 834	64 299
Gotha-Leinefelde	423 799	272 216	449 988	289 082
Gera-Eichicht	426 835	287 338	504 469	306 434
Leipzig-Zeitz	374 579	243 587	381 445	250 155

An Gepäck-, Equipagen, Pferden und Hunden sind 13 688 t bezw. 969 719 Tonnenkilometer befördert und hierfür 189 803 M. eingenommen.

Der Güterverkehr hat sich in seinen Gesammtquantitäten gehoben, indem incl. der frachtfreien Güter 2 185 340 t bezw. 172 213 835 Tonnenkilometer gegen 2 119 575 bezw. 169 187 011 Tonnenkilometer des Vorjahres, also 65 753 t oder 3 026 820 Tonnenkilometer mehr befördert wurden. Die Mehrverfrachtung betrifft allerdings die billigeren Wagenladungsclassen, wogegen die Eilgüter mit 887 t oder 31 105 Tonnenkilometer und die Stückgüter in ermässigter Fracht mit 145 939 t oder 4 412 024 Tonnenkilometer gegen das Vorjahr in Rückstand blieben. Der Einnahmeausfall im Güterverkehr beträgt 629 937 M., nämlich die Einnahme in 1878 9 350 268 M. und in 1877 9 980 204 M. Befördert bezw. eingenommen wurden:

	1878		1877	
	Tonnenkilometer	M.	Tonnenkilometer	M.
Postgüter	191 989	33 420	152 312	26 137
Eilgüter	1 677 360	416 545	1 708 464	463 300
Stückgüter	22 623 087	2 761 903	27 035 111	3 216 405
Wagenladungsgüter	142 669 926	5 941 415	137 194 453	6 094 400
Frachtpflichtige Dienstgüter	505 687	19 127	422 689	12 002
Frachtfreie Dienstgüter	4 545 786	—	2 673 985	—
Aus sonstigen Nebenerträgen	—	177 858	—	167 960
Summa	172 213 835	9 350 268	169 187 015	9 980 204

Auf die einzelnen Bahnen vertheilt, gestaltete sich der Güterverkehr und die daraus erzielten Einnahmen wie folgt:

	1878		1877	
	Tonnenkilometer	M.	Tonnenkilometer	M.
Stammbahn	147 494 647	7 921 259	146 519 412	8 548 142
Dietendorf-Arnstadt	651 265	126 964	617 834	86 987
Gotha-Leinefelde	6 617 687	488 729	6 575 731	496 720
Gera-Eichicht	10 024 278	591 397	9 769 191	613 185
Leipzig-Zeitz	2 182 496	169 372	2 455 861	197 030
Summa	166 970 373	9 297 721	165 938 029	9 942 065

(NB. In den letzteren Einnahmebeträgen sind diejenigen für Post- und Dienstgüter nicht enthalten.)

Der Verkehr ist, wie die vorstehenden Zahlen ergeben, nur auf der Dietendorf-Arnstädter Bahn gestiegen, und zwar bei den Transportlängen um 5,4 pCt. und bei den Einnahmen um 46 pCt.

Die Betriebseinnahmen haben im Jahre 1878 betragen 16 933 199 M., dieselben berechnen sich pro Kilometer Bahnlänge im Vergleich mit dem Vorjahr wie folgt:

	1878	1877
aus dem Personenverkehr	11 634,2	11 743,4
„ „ Gepäcktransport	379,9	380,0
„ „ Equipagentransport	7,8	11,8
„ „ Transport von Luxuspferden	1,6	1,4
„ „ „ „ Hunden	12,7	13,7
„ „ Frachtgüterverkehr	19 747,5	21 141,3
„ „ Transport von Eisenbahnfahrzeugen	11,1	9,2
„ „ „ „ sonstigen Fahrzeugen	30,1	36,2
„ „ Viehtransport	1 013,3	836,4
aus diversen Einnahmen	2 956,8	3 382,4
	35 795,0	37 555,9

Die Mindereinnahme gegen das Vorjahr stellt sich daher pro Kilometer Bahnlänge auf 1 760,8 M. oder 4,7 pCt.

Die Betriebsausgaben haben sich gegen das Vorjahr um 1 110 994 M. oder 12,19 pCt., nämlich von 9 111 722 M. auf 8 000 728 M. vermindert; dieselben betragen pro Kilometer Bahnlänge 25 062,6 M. oder, gegen 28 670,3 M. im Vorjahr, 3 607,7 M. im Jahre 1878 weniger. Die Betriebskosten erforderten von den Gesammteinnahmen in Procenten:

	1878	1877
bei der Allgemeinen Verwaltung	3,49	3,20
„ „ Bahnverwaltung	21,90	23,98
„ „ Transportverwaltung	31,38	39,63
in Summa	56,77	61,90

mithin 5,13 pCt. weniger als im Vorjahre.

Als Dividende auf die Stammactien Littr. A sind 8 pCt., auf diejenigen Littr. B Serie A 4 pCt. und auf Littr. C $4^1/_2$ pCt. vertheilt. — An Betriebsmitteln waren Ende des Jahres 1878 vorhanden: 171 Locomotiven, 347 Personen-, 88 Gepäck- und 3 015 Güterwagen.

Braunschweigische Eisenbahnen. (Betriebsresultate in 1878.) Die Länge der Braunschweigischen Linien beträgt 359,37 km, für welche ein Anlagecapital von 70 128 530 *M.* oder pro Kilometer 195 143 *M.* verwendet wurde. (Hierbei sind die Längen und Anlagecapitalien der Salzderhelden-Einbecker und Braunschweig-Hildesheimer Linien mit einbegriffen.)

Befördert wurden: 2 245 534 Personen, 9 395 t Gepäck, an Gütern im Versand 331 334 t, im Empfang 645 523 t, im Durchgangsverkehr 874 090 t, ausserdem 4 623 Pferde, 31 699 Stück Rindvieh, 18 565 Stück Kälber und Schafe, 48 846 Stück Schweine, 3 674 Hunde, 4 855 Stück verschiedenes Kleinvieh und 73 Leichen.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 374 722 *M.*, Gepäckverkehr 75 717 *M.*, Eilgutverkehr für Beförderung der Post, Militäreffecten, Vieh etc. 528 270 *M.*, Frachtgutverkehr incl. Nebeneinnahmen 6 975 803 *M.*, Depeschenverkehr 12 340 *M.*, verschiedenen Einnahmen 90 420 *M.*, für die Betriebsführung der Vienenburg-Goslarschen Bahn 90 949 *M.* Gesammteinnahme 10 148 224 *M.*

Die Ausgaben beliefen sich für die Centralverwaltung auf 413 497 *M.*, Verwaltungsausgaben 192 674 *M.*, Transportverwaltung 2 800 561 *M.*, Bahnhofsverwaltung 991 202 *M.*, Bahnverwaltung 741 495 *M.*, Telegraphenverwaltung 37 923 *M.*, verschiedene Ausgaben 178 673 *M.*, Gesammtausgabe 5 356 028 *M.*

Demnach beziffert sich der Reinertrag auf 4 792 195 *M.*, hierzu kommen noch Zinsen von belegten Capitalien 44 095 *M.* und der Uebertrag aus 1877 mit 25 *M.*, Summa 4 836 317 *M.*

Dieser Betrag wurde verwendet wie folgt: Zuschuss zum Erneuerungsfonds 960 000 *M.*, zum Reservefonds 136 800 *M.*, Annuitäten und Renten 2 634 900 *M.*, Zinsen für angeliehene Capitalien 477 000 *M.*, zur Vertheilung unter die Actionäre als Dividende 612 000 *M.*, Uebertrag in die Rechnung pro 1879 15 617 *M.*

Der Bestand des Erneuerungsfonds belief sich Ende 1878 auf 2 901 578 *M.*, der des Reservefonds auf 246 203 *M.*, der des Baufonds auf 705 360 *M.*

Main-Neckarbahn. (Betriebsresultate in den Jahren 1877 und 1878.) Während das Jahr 1876 der Main-Neckarbahn die höchste Transporteinnahme seit deren Bestehen gebracht hatte (abgesehen von dem Jahre 1871 mit seinen ausserordentlichen Kriegstransporten), ist im Jahre 1877, in welchem die Bahn am 1. August ihr 31. Betriebsjahr vollendete, in Folge der allgemeinen Geschäftsstille ein Rückgang eingetreten. Im Personenverkehr rührt derselbe davon her, dass (während der Localverkehr, namentlich der der kurzen Strecken sich vermehrte) der grosse Reiseverkehr abgenommen hat. Im Güterverkehre hat der Kohlentransport zwar zugenommen, indem die Ruhrkohle in Folge des Sinkens ihrer Preise ihr Absatzgebiet nach Süden erheblich erweitert hat. Bei den niedrigen Kohlentransittaxen stellte sich aber eine Verminderung der Einnahmen im Ganzen heraus. Auch im Jahre 1878 hat sich der Personenverkehr und dessen Erträgniss merkbar vermindert. Nicht nur ist die Zahl der transportirten Personen an sich gesunken, sondern die Benutzung der beiden ersten Wagenclassen hat sich auch zu Gunsten der dritten namhaft verringert. Der Güterverkehr weist zwar im Ganzen — abgesehen von dem Stückgutverkehr — ein grösseres Transportquantum auf, als im Jahre 1877, jedoch ist die Einnahme aus demselben dessenungeachtet gegen das Vorjahr gefallen, weil die kilometrischen Taxen in Folge der Einführung des Reformsystems sich verringert haben. Den Mindereinnahmen steht aber eine weit grössere Ersparniss an Ausgaben in Folge des Rückganges der Materialpreise und der verminderten Beschaffung von Betriebsmitteln gegenüber, so dass der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben im Betrage von 1 803 858 M. den des Jahres 1877 um 12,7 pCt. übersteigt und 8,29 pCt. des Anlagecapitals gegen 7,43 pCt. im Jahre 1877 darstellt.

Die nachstehende Uebersicht zeigt die Betriebsergebnisse in den letzten beiden Jahren:

Im Jahre	Einnahmen					Ausgaben	
	Personenverkehr M.	Güterverkehr M.	Sonstige Einnahmen M.	in Summa M.	pro Kilometer Bahnlänge M.	pro Kilometer Bahnlänge M.	pCt. der Einnahmen
1877	2 496 449	2 004 169	415 054	4 915 672	56 179	37 886	67,44
1878	2 373 247	1 988 961	454 113	4 816 324	55 044	34 428	62,55

Von den Ausgaben entfallen auf:

Im Jahre	Beamten-Besoldung M.	Andere persönl. Ausgaben M.	Sachliche Verwaltung M.	Bahnunterhaltung und Erneuerung M.	Bahntransport M.	Sonstige Ausgaben M.	In Summa M.
1877	611 637	621 857	300 598	606 042	993 756	181 119	3 315 009
1878	639 735	645 044	294 725	584 047	681 066	167 846	3 012 463

Im Jahre	a) Allgemeine Verwaltung		b) Bahnverwaltung		c) Transportverwaltung	
	Betrag M.	pro Kilom. M.	Betrag M.	pro Kilom. M.	Betrag M.	pro Kilom. M.
1877	173 681	1 985	891 400	10 187	2 249 928	25 713
1878	163 400	1 867	872 888	9 976	1 976 174	22 585

Saalbahn. Nach dem Bericht pro 1878 sind wesentliche Reductionen und Vereinfachungen im Beamten- und Arbeiterpersonale eingetreten. Nach der Begebung der $4^1/_2$ pCt. mit Garantie versehenen Obligationen im Betrage von 3 200 000 M. zu $98^1/_2$ pCt. wurden die 5 pCt. Schuldverschreibungen, von welchen am 1. Januar 1878 nur für 362 000 M. im Verkehre waren, am 1. April v. J. gekündigt und im Laufe des Jahres bis auf 1 500 M. eingelöst. Insgesammt beträgt die bis 31. December 1878 verausgabte Bausumme 16 508 319 M. Die Betriebseinnahmen in 1878 betrugen 760 757 M. (1877 815 528 M.) und die Ausgaben 656 783 M. (744 262 M.); Reinertrag 103 974 M. oder 32 707 M. mehr als im Vorjahre. Der Betriebsüberschuss ist wie folgt zu vertheilen: zum Reservefonds 5 000 M. (Bestand: 12 583 M.), zum Erneuerungsfond 25 000 M. (Bestand: 138 041 M.), zum Garantiefonds 73 974 M. (Bestand: 115 240 M.). Der für die Rentabilität der Bahn wichtige Güterverkehr hat befriedigende Resultate ergeben, indem 11 120 t Güter mehr befördert worden sind als 1877. Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr im Jahre 1878 hat sich gegen das Vorjahr um 14 358 M. gemindert.

Marienburg-Mlawka. (Geschäftsbericht und Generalversammlung.) Nach dem Bericht pro 1878, dem ersten den die Gesellschaft veröffentlicht, betrugen die Betriebseinnahmen 1 780 291 M., wovon auf den Personenverkehr 282 135 M., den Güterverkehr 1 317 249 M., verschiedene Einnahmen 180 906 M. entfallen. Es wurden befördert: Personen incl. Militärs 230 825 Personen; Passagiergepäck 615,8 t; 8 Equipagen; 600 Pferde; 700 Hunde; sonstiges Vieh incl. Geflügel 4 871 t; Frachtgut (excl. frachtfreies Gut) 257 602 t. Es betragen die Betriebsausgaben 834 945 M., also der Ueberschuss 945 345 M. Hiervon sind gezahlt: 1. Rücklagen für den Erneuerungsfonds 185 925 M.; also reiner Ueberschuss 759 420 M.; wovon 5 pCt. Dividende für die Stammprioritätsactien und $^1/_2$ pCt. Dividende auf die Stammactien gezahlt werden. Von den Einnahmen wurden in Anspruch genommen: durch die Betriebsausgaben 46,89 pCt., durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds 10,44 pCt., Betriebsüberschuss 42,67 pCt.

In der Generalversammlung wurde dieser Bericht der Direction über das erste Betriebsjahr mit Befriedigung aufgenommen. Sämmtliche Punkte der Tagesordnung, sowie die Wiederwahl der scheidenden Verwaltungsräthe wurden einstimmig genehmigt.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1878.) Die Gesammtlänge der Bahn beträgt 33 km, das Gesammtanlagecapital 5 400 000 M. Die Betriebsresultate in 1878 stellen sich wie folgt: Es wurden befördert 199 334 Personen, wovon 145 623 auf den Binnenverkehr fallen, Güter 25 705 t. Vereinnahmt wurden aus der Personenbeförderung 160 576 M., aus dem Güterverkehr 104 082 M., aus sonstigen Quellen 15 056 M., Total 283 188 M., pro Kilometer 8 581 M. — Verausgabt wurden für die allgemeine Verwaltung 73 811 M., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 41 899 M., für Verkehrsdienst 33 218 M., Zugförderungsdienst 57 902 M., in Summa 206 830 M. oder pro Kilometer 6 267 M. Betriebsüberschuss 76 350 M., pro Kilometer 2 314 M. resp. in Procenten des verwendeten Anlagecapitals 1,42 pCt. Dem Ueberschuss treten an Subventionen hinzu 97 923 M., so dass 174 281 M. zu verwenden waren. — Das aus dem Betriebsfonds zu verzinsende Capital beträgt 2 926 350 M., der Betrag der gezahlten Zinsen 146 318 M. Der Reservefonds bestand aus 31 425 M.

Münster-Enscheder Eisenbahn. Die diesjährige Generalversammlung ertheilte der Verwaltung Decharge und wählte in deren Aufsichtsrath den Fürst v. Bentheim und Herrn Blumenfeld wieder, ferner neu die Herren Bankier Born und Arthur Bernhard aus Berlin. Ein Mitglied der Königlichen Direction erklärte auf die Anfrage eines Actionärs, dass ihm nichts davon bekannt sei, dass die Staatsregierung in der letzten Zeit den Ankauf abgelehnt habe. Hierauf gelangte mit 6 247 Stimmen gegen 74 folgender Antrag zur Annahme: Der Aufsichtsrath und die Direction werden ersucht, mit der Staatsregierung wegen Ueberlassung der Bahn auf der Basis von 1 pCt. Rente für die Stammprioritäten und $^1/_2$ pCt. Rente für die Stammactien in Verhandlung zu treten und einer bis Ende März zu berufenden Generalversammlung das Resultat der Verhandlung vorzulegen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1878.) Die Betriebsergebnisse des vorigen Jahres können nicht als günstige bezeichnet werden. Obwohl im Güterverkehr der Quantität nach gegen das Vorjahr eine Zunahme zu constatiren war, kann das Gleiche nicht von den Einnahmen gesagt werden, weil einerseits die Verkehrsbewegung nur auf kürzeren Strecken sich abwickelte, andererseits die niedrig tarifirten Güter eine Zunahme, höher tarifirte aber eine Abnahme erfahren haben. So sind bei allen Getreidegattungen, deren Absatzgebiet sich auch im abgelaufenen Jahre zumeist nur auf Süddeutschland und die Schweiz erstreckte, durchwegs Ausfälle, bei den zu den billigsten Tarifen beförderten Artikeln Kohle, Holz und Lohe eine Zunahme zu verzeichnen. Auch der Civilpersonentransport hat einen Ausfall von 2 019 Personen (536 086 gegen 548 105 in 1877) erlitten, wogegen der Militärpersonentransport, zufolge der Mobilisirung, eine Zunahme von 3 316 Personen erfahren hat. Jede Civilperson legte durchschnittlich 39 km, jede Militärperson 60,5 km zurück. An Reisegepäck wurden 2 048 t, im Eilgutverkehr 1 292 t, als Frachtgut 960 507 t befördert. Von jeder Tonne Gut wurden durchschnittlich 114,75 km (gegen 120,62 km in 1877) zurückgelegt. Ferner wurden 678 Stück Pferde (gegen 459 in 1877), 8 782 Stück Hornvieh (gegen 8 891), 40 795 Stück Borstenvieh (gegen 41 849) etc. befördert. Die von einer Tonne Fracht durchschnittlich erzielte Einnahme betrug pro 1877 2,52 kr. gegen den Durchschnittssatz von 2,62 kr. pro 1877, was einer Abnahme von 0,10 kr. pro Tonne und Kilometer entspricht.

	in 178 auf	in 1877 auf
Es beliefen sich die Gesammteinnahmen	3 285 756 fl.	3 622 132 fl.
Gesammtausgaben	2 100 004 „	2 253 188 „
der Ueberschuss	1 185 751 „	1 368 944 „

Demnach zeigt sich für das abgelaufene Jahr eine Verminderung der Einnahmen um 336 376 fl. = 9,28 pCt., der Ausgaben um 153 183 fl. = 6,80 pCt. und eine Verminderung des Ueberschusses um 183 193 fl. = 13,38 pCt. Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen war 63,9 pCt. gegen 62,7 pCt. im Vorjahre. Dies ungünstige Verhältniss ist durch die grösseren Auslagen für Oberbauauswechselung (es sind 69,9 km mit stählernem Oberbau versehen worden) und für die Wiederherstellung des durch Hochwasser beschädigten Bahnkörpers hervorgerufen. Der Ueberschuss von 1 185 751 fl. entspricht 40,21 pCt. der gesammten garantirten Zinsensumme, also einer Verzinsung von 2,03 pCt. des ganzen Anlagecapitals und einer solchen von 3,05 pCt. der Prioritätenschuld.

Zur Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals musste nach Abschlag der Betriebsüberschüsse die Staatssubvention für die Ungarische Strecke pro 1878 mit 1 748 480 fl. in Silber gegenüber den im Jahre 1877 beanspruchten 1 674 040 fl. in Anspruch genommen werden, es ergiebt dies eine Mehrbelastung von 74 400 fl. für den Staat; für die Oesterreichische Strecke war eine Subvention von 14 158 fl. erforderlich.

Der Pensionsfonds schloss Ende December 1878 mit einem Bestande von 283 419 fl., der Krankenfonds mit 58 284 fl. ab.

Die Betriebsergebnisse des laufenden Jahres (1879), so sagt der Geschäftsbericht wörtlich, stehen jenen der gleichen Periode des Vorjahres bisher in Nichts nach, wir fürchten aber, dass die Tarifpolitik unseres Nachbarstaates nicht ohne schädlichen Einfluss auf unseren Verkehr bleiben wird.

Arad-Körösvölgyer Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1878.) Die Linie Arad-Borosjenö stand während des Jahres 1878 in ihrer ganzen Länge im Verkehr, nur in Folge Hochwassers wurde der Frachtenverkehr während 44 Stunden sistirt. Es verkehrte fahrplanmässig täglich in jeder Richtung ein regelmässiger Zug; für das zu den Arader Wochenmärkten reisende Publikum wurde ausserdem wöchentlich in jeder Richtung ein Separatzug abgefertigt. Bei aussergewöhnlichen Gelegenheiten wurden Separatzüge je nach Bedarf expedirt. Die Einnahmen betrugen zusammen 188 134 fl., dieselben beliefen sich im Einzelnen beim: Personentransport auf 47 020 fl., Militärtransport auf 2 043 fl., Gepäcktransport auf 920 fl., Eilgütertransport auf 830 fl., Frachtgut-, Vieh-, etc. Transport auf 130 574 fl., aus verschiedenen Einnahmen 6 743 fl., in Summa auf 181 390 fl. Dieser Betriebseinnahme steht eine Betriebsausgabe von 90 777 fl. gegenüber und zwar setzt diese sich zusammen aus den Auslagen für: Allgemeine und Administrationsauslagen 14 002 fl., Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 13 145 fl., Verkehrs- und commerciellen Dienst 37 099 fl., Zugförderungs- und Fahrbetriebsmittelerhaltungsdienst 25 214 fl., Materialverwaltung 1 314 fl., in Suma 90 777 fl. = 48 pCt. der Einnahmen, so dass sich

ein Betriebsüberschuss von 97 356 fl. ergiebt, welcher einer 9 pCt. Verzinsung des gesammten Bau- und Inventirungscapitals entspricht.

Arad-Körösvölgyer Bahn. In der Organisation des Betriebes ist mit 1. November d. J. folgende Aenderung ins Leben getreten: Es wurde eine Abtheilung für eigentlichen Betrieb aufgestellt, welche die Leitung des Verkehrs- und commerciellen Dienstes inclusive der Betriebseinnahmen- und Ausgabencontrole, des Reclamationswesens, Statistik besorgt, und deren Vorstand der Verkehrschef Julius Wagner ist; die Bahn hat somit ausser dem leitenden Director Benjamin Boros folgende drei Oberbeamte: Oberingenieur Ladislaus Hegedüs für die technische Abtheilung, Secretär Alexander Palfy für das Secretariat und Rechtsangelegenheiten, Verkehrschef Julius Wagner für den eigentlichen Betrieb.

Erste Siebenbürger Eisenbahn. (Betriebsresultate im Jahre 1878.) Es wurden auf der 290 km langen Bahn Arad-Karlsburg mit Zweigbahn von Piski nach Petroceny im Jahre 1878 befördert 222 348 Personen (+ 15 695 gegen 1877) sowie 652 t Gepäck, 331 t Eilgut und 213 404 t Frachten (— 54 917 t), wovon 99 132 t mineralische Kohle und Coacs. Die Einnahmen betrugen um fl. 282 267 weniger, die Betriebsausgaben um fl. 34 672 mehr als im Jahre 1877. Die Einnahme pro Kilometer betrug fl. 4 448 gegen fl. 5 432, die Ausgaben pro Kilometer fl. 4 402 gegen fl. 4 294 im Jahre 1877. — Einnahmen im Jahre 1878: Aus dem Personentransport fl. 238 044, aus Gepäck- und Eilguttransport fl. 10 018, aus Waarentransport fl. 978 111, verschiedene Einnahmen fl. 68 320, zusammen fl. 1 294 493. Ausgaben: Allgemeine Betriebsauslagen fl. 1 092 874, Steuern und Gebühren fl. 7 533, Einlösungsspesen der Prioritätsobligationencoupons etc. fl. 8 860, Beitrag zum Pensions- und Krankenfonds fl. 6 362, sonstige Auslagen fl. 159 687, zusammen fl. 1 281 262. Betriebsüberschuss fl. 13 230 gleich fl. 12 732 Silber. Da die Verzinsung der Actien fl. 700 000, die Verzinsung der Prioritäten fl. 1 040 205, die Amortisation fl. 30 000 und die Amortisationsreserve fl. 795, zusammen fl. 1 771 000 erforderte, musste die Staatsgarantie mit fl. 1 758 267,99 Silber in Anspruch genommen werden.

Ungarische Westbahn. (Betriebsresultate in 1878.) Es wurden befördert 560 399 Personen für 963 713 M. und 289 029 t Gut für 1 916 211 M. Die Totaleinnahme aus allen Quellen betrug 2 977 162 M., pro Kilometer Betriebslänge 7 926 M. — Die Ausgaben der allgemeinen Verwaltung betrugen 396 000 M., der Bahnerhaltung 937 892 M., commercieller Dienst 654 743 M., Zugförderung 567 483 M. Summe aller Ausgaben 2 556 118 M. oder pro Kilometer Betriebslänge 6 798 M. Betriebsüberschuss 421 044 M., pro Kilometer 1 120 M., in Procenten des verwendeten Anlagecapitals 0,56 pCt. Dazu treten 4 259 107 M. Subvention, so dass die zu verwendende Summe 4 680 151 M. beträgt. Der Gesammtbetrag der aus dem Betriebsfonds zu verzinsenden Prioritätsobligationen beträgt 3 991 523 M. An Zinsen und Dividende wurden 5 pCt. gezahlt.

K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft (nach dem Geschäftsbericht pro 1878). Nach dem in der Generalversammlung am 13. Mai 1879 erstatteten Berichte wurden im Jahre 1878 befördert 399 820 Personen (+ 6 904 Personen gegen 1877), 1 349,86 t Gepäck, 3 199,76 t Eilgut, 360 880,16 t Kohle und Coacs (+ 34 289,46 t) und 317 233,76 t Frachten (+ 19 793,05 t). — Einnahmen im Jahre 1878: Aus dem Pessonentransport fl. 309 201, aus Gepäck- und Eilguttransport fl. 35 336, aus Gütertransport fl. 1 081 532, verschiedene Einnahmen fl. 13 504, zusammen fl. 1 439 573. Ausgaben: allgemeine Betriebsausgaben fl. 474 695, Steuern und Gebühren fl. 80 087, sonstige Auslagen fl. 14 205, Zinsen und Provisionen für die schwebende Schuld fl. 107 659, Prioritäteneinlösung (I. Emission fl. 27 000, II. Emission fl. 13 350, III. Emission fl. 8 250, IV. Emission fl. 7 500) fl. 56 100; Prioritätenzinsen fl. 307 792,50, zusammen fl. 1 040 340. Ueberschuss: fl. 399 233, wovon fl. 16 004 für den Reservefonds, fl. 4 138 für den Pensionsfonds und fl. 75 000 für den Erneuerungsfonds verwendet wurden; von dem Reste pro fl. 304 090 wird ein Betrag von fl. 304 000 für die Schuldentilgung verwendet und fl. 90 auf neue Rechnung vorgetragen. Ueber die Sanirung der Unternehmung siehe Generalversammlungsbeschlüsse S. 556 d. Ztg.

—st.— **Schweizerische Nordostbahn** (Geschäftsbericht pro 1878). I. Bahnbau. Die Bauthätigkeit blieb im Berichtsjahre auf die Fortführung der Arbeiten an der Linie Glarus-Linthal beschränkt, welche am 1. Juni 1879 in Betrieb gesetzt werden konnte. Für den Bau wurden ausgegeben 2 760 002 Fr., an Betheiligungen bei andern Bahnunternehmungen 85 000 Fr., an Gotthardsubvention 558 932 Fr. Im Ganzen betragen die bis Ende 1878 auf den Bau verwendeten Capitalien 141 303 316 Fr., die Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen 27 921 980 Fr., die Gotthardsubvention 2 197 024 Fr. und schliesst die Bilanz mit 176 236 246 Fr. Dem gegenüber stehen das Actiencapital mit 50 000 000 Fr., die Obligationen mit 79 100 000 Fr., die Subventionsdarleihen mit 14 086 240 Fr., Vorschüsse des Comptoir d'Escompte de Paris 20 000 000 Fr., Consortium für käufliche Uebernahme von Nordostbahnobligationen 12 990 000 Fr., Anleihen auf kürzere Dauer 60 000 Fr.

II. Betrieb. Durch den pachtweisen Betrieb der Linie Sulgen-Gossau hat sich die im Jahresdurchschnitt betriebene Länge der eigenen Linien auf 392 km (von 378 des Vorjahres) erhöht. Trotzdem lieferten, in Folge des geringeren Verkehrs, die unmittelbaren Betriebseinnahmen um 277 689 Fr. weniger und trifft von diesem Ausfall mehr als die Hälfte auf den Personenverkehr.

Die Transportmittel bestanden am Ende des Jahres aus 143 Locomotiven, 488 Personenwagen mit 19 773 Plätzen und 2 414 Gepäck- und Güterwagen mit 26 156 t Tragkraft. Die Locomotiven haben 2 873 579 Zugkilometer zurückgelegt.

Befördert wurden 5 390 470 Personen, 13 023 t Gepäck, 136 767 Thiere, 1 186 136 t Güter.

Gegen das Vorjahr weniger 87 676 Personen, 65 939 Thiere, 60 851 t Güter, mehr 499 t Gepäck.

Hierfür wurde eingenommen 11 909 028 Fr., pro Bahnkilom. 30 380 Fr., gegen 12 186 718 bezw. 32 239 Fr. im Vorjahre. Zu den obigen Einnahmen kommen noch die mittelbaren und die aus andern Unternehmungen, wodurch sich die Gesammteinnahme mit 13 245 278 Fr. beziffert.

Die Ausgaben betrugen 7 526 854 Fr., pro Bahnkilometer 14 042 Fr., pro Nutzkilometer 2,57 Fr. und haben sich gegen das Vorjahr gemindert im Ganzen um rot. 705 000 Fr., pro Bahnkilometer um 2 619 Fr., pro Nutzkilometer um 0,30 Fr.

Die Abgleichung der Gesammteinnahmen und Ausgaben ergiebt einen Passivsaldo von 16 107 Fr., welcher auf die Rechnung von 1879 zu übertragen ist.

Der Dampfbotbetrieb auf dem Bodensee zeigt eine Mindereinnahme beim Personen- und Gepäckverkehr, dagegen eine Mehreinnahme beim Vieh- und Güterverkehr. Es wurden befördert 79 895 Personen, 513 t Gepäck, 5 115 Thiere und 175 865 t Güter. Gegen das Vorjahr minderte sich die Frequenz um 24 885 Personen und 47 t Gepäck, stieg aber um 1 158 Thiere und 20 773 t Güter. Die Einnahmen betrugen 549 363 Fr. (33 446 mehr als in 1877), die Ausgaben 392 443 Fr., so dass ein Ueberschuss von 156 920 (116 620) resultirte.

Der Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee ergab sehr günstige Resultate, da ungeachtet der geringeren Verkehrseinnahmen durch eine zweckmässige Reduction der Ausgaben ein erheblicher Ueberschuss erzielt werden konnte.

Befördert wurden 846 539 Personen, 727 t Gepäck, 3 753 Thiere und 26 837 t Güter. Gegen das Vorjahr weniger 146 277 Personen, 142 t Gepäck, 1 437 Thiere und 10 003 t Güter. Eingenommen wurden 529 332 Fr., um 102 848 weniger als im Vorjahre, wogegen die Ausgaben mit 490 058 Fr. sich gegen 1877 um 153 461 Fr. verringert haben, so dass sich ein Einnahmeüberschuss von 39 274 Fr. ergab, gegen einen Ausfall von 11 339 des Vorjahrs.

Zürich-Zug-Luzern. Die Betriebsergebnisse dürfen als günstig angesehen werden und weichen von denen des Vorjahres wenig ab.

Befördert wurden 625 593 Personen, 2 058 t Gepäck, 9 535 Thiere, 116 084 t Güter. Gegen das Vorjahr weniger 1 126 Personen, 13 t Gepäck, 4 400 Thiere, mehr 3 052 t Güter. Eingenommen wurden 1 419 058 Fr., pro Bahnkilometer 22 185 Fr., um 9 194 bezw. 143 Fr. weniger als im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen 700 567 (708 235) Fr. Nach Dotirung des Reservefonds mit 48 000 Fr. stellt sich der Reinertrag auf 763 613 Fr. oder 53,78 pCt. (53,55 pCt.) der Bruttoeinnahme, woraus an die Obligationeninhaber eine Zinsdividende von $5^1/_2$ pCt. ausbezahlt werden konnte. Im Vorjahre betrug die Dividende $5^4/_5$ pCt.

Bötzbergbahn. Obgleich der Verkehr gegen das Vorjahr sich noch weiter reducirte, so hat durch möglichste Oeconomie das finanzielle Resultat sich doch ein wenig gebessert.

Befördert wurden 328 807 Personen, 1 644 t Gepäck, 17 607 Thiere, 301 637 t Güter, um 21 489 Personen, 3 709 Thiere und 28 797 t Güter weniger als im Vorjahre. Eingenommen wurden 1 895 583 Fr., pro Bahnkilom. 33 255 Fr., um 75 468, bezw. 1 324 Fr. weniger als im Vorjahre. Die Ausgaben betrugen 989 682 Fr. und ergab sich ein Reinertrag von 47,79 pCt. der Bruttoeinnahme, gegen 44,30 pCt. des Vorjahres. Von diesem Reinertrag gehen noch verschiedene Miethzinse weg und entziffert sich dann ein Ueberschuss von 762 930 Fr., gleich einem Jahreszinse von 3,12 pCt. (3 pCt.) des Baucapitals.

Effretikon-Wetzikon-Hinweil. Das Ergebniss ist wieder ein höchst unbefriedigendes, indem die Einnahmen nicht einmal zur Deckung der Betriebsausgaben reichten.

Befördert wurden 171 626 Personen, 340 t Gepäck, 5 900 Thiere, 25 609 t Güter. Gegen das Vorjahr weniger 19 863 Personen, mehr 41 t Gepäck, 908 Thiere und 2 333 t Güter. Eingenommen wurden 137 805 Fr., pro Kilometer 5 991 Fr., um 6 129, bezw. 266 Fr. mehr als im Vorjahre. Ausgegeben wurden 141 449 Fr., so dass ein Ausfall von 3 644 Fr. entstand. Hierzu kommen noch die Einlage in den Reservefonds, die Verzinsung der Obligationen und der Passivsaldo des Vorjahres, so dass damit ein Totaldeficit von 75 145 (84 418) Fr. sich ergiebt.

Aargauische Südbahn. Die unmittelbaren Betriebseinnahmen sind um 5 pCt. hinter den Resultaten des Vorjahres zurückgeblieben, wogegen aber die Erhöhung der mittelbaren Einnahmen obigen Ausfall fast deckte. Befördert wurden 163 991 Personen, 468 t Gepäck, 2 962 Thiere, 22 759 t Güter, um 10 346 Personen, 36 t Gepäck, 111 Thiere und 2 300 t Güter weniger als im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen 173 016 Fr., pro km 5 966 Fr., um 1 023 bezw. 35 Fr. weniger als in 1877. Die Ausgaben waren 226 214 Fr., somit resultirt ein Betriebsausfall von 53 197 Fr., welcher je zur Hälfte der Betriebsrechnung der Schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn zu belasten ist.

Wohlen-Bremgarten. Die Verhandlungen zwischen den Gesellschaften der Schweizerischen Central- und Nordostbahn einerseits und der Einwohnergemeinde Bremgarten andererseits über die Deckung der Verluste aus dem Betrieb haben auch im Berichtsjahre noch nicht zu einem Resultate geführt.

Befördert wurden 29 729 Personen, 81 t Gepäck, 567 Thiere, 3 268 t Güter, um 1 679 Personen weniger und um 128 t Güter mehr als im Vorjahre. Bei einer Einnahme von 18 595 Fr. und einer Ausgabe von 43 362 Fr. stellt sich der Betriebsausfall auf 24 767 (24 200) Fr.

—st.— **Jura - Bernbahn.** (Geschäftsbericht pro 1878.) Zur Verbindung mit der Linie Besançon-Morteau soll noch die $2^1/_2$ km lange Strecke Locle—Col-des-Roches gebaut werden; die bezüglichen Projecte haben aber bis jetzt die Genehmigung der Schweizerischen Militärbehörden nicht finden können.

Der Verkehr und die Einnahmen haben sich gegen das Vorjahr bedeutend gehoben, was um so beachtenswerther erscheint, als gleichzeitig auf den anderen Schweizer Bahnen ein empfindlicher Rückschlag stattfand

Die Fahrbetriebsmittel bestanden am Jahresschlusse aus aus 59 Locomotiven, 175 Personenwagen mit 8 897 Plätzen und 678 Gepäck- und Güterwagen mit 6 654 t Tragkraft. Befördert wurden 2 140 712 Personen, 9 329 t Gepäck, 72 624 Thiere und 641 118 t Güter.

Die Einnahmen waren 5 434 189 Fr., pro km 21 227 Fr. Die Ausgaben 3 365 353 Fr., pro Bahnkilometer 13 145 Fr., pro Zugkilometer 3,03 Fr., und ergab sich ein Ueberschuss von 2 068 835 Fr. Nach Abgleichung der Einnahmen und Ausgaben, welche nicht eigentlich aus dem Betrieb entstehen, ergiebt sich ein Reinertrag von 1 933 527 Fr. Hiervon sind zur Verzinsung der Anleihen erforderlich 1 550 095 Fr., in den Reservefond gelangten 122 000 Fr., und verblieben demnach 261 434 Fr. zur Verfügung.

Dünaburg-Witebsker Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1878.) Diese 244 Werst lange Bahn stand am Schlusse des Jahres 1878 in ihrer ganzen Ausdehnung volle 12 Jahre im Betriebe. Derselbe ergab folgende Resultate:

Befördert wurden 372 382 Passagiere (gegen 342 062 in 1877) und 47 072 812 Pud Güter (gegen 53 060 700 Pud Güter in 1877) und betrug die Gesammteinnahme 3 364 458 Rubel 54 Kop. (gegen 3 725 636 R. in 1877) oder pro Werst Bahnlänge 13 784 R. 67 K. (gegen 15 269 R. in 1877). Die Gesammtausgaben erforderten 1 940 583 R. 99 K. (gegen 1 930 079 R. 95 K. in 1877) oder pro Werst Bahnlänge 7 953 R. 21 K. (gegen 7 910 R. 16 K. in 1877). Die Ausgaben somit 57,7 pCt. der Einnahmen in Anspruch genommen. Der Ueberschuss beträgt 1 422 874 R. 55 K.

Literatur.

—st.— **Theorie und Berechnung der Bogenfachwerkträger ohne Scheitelgelenk.** Mit verschiedenen der Praxis entnommenen Zahlenbeispielen. Von Fr. Engesser, Ingenieur. Mit 2 lith. Tafeln. Berlin. Verlag von J. Springer. 1880.

Von allen eisernen Brückenconstructionen wirkt die Bogenbrücke unstreitig am schönsten, ist aber leider noch nicht sehr häufig angewendet; wir erachten daher die Aufstellung von möglichst einfachen und bequemen Formeln für solche Brücken als ein verdienstvolles Unternehmen.

In vorliegendem Büchlein werden, nach kurzer Discussion der allgemeinen Verhältnisse, die besonderen, den Specialfall eines Bogenträgers mit versteiften Zwickeln betreffenden Formeln zur Ermittlung der äusseren Kräfte abgeleitet und deren Anwendung an einem Zahlenbeispiel erläutert. Hieran schliessen sich kurz die entsprechenden Formeln für die übrigen in Praxi vorkommenden Constructionsarten von Bogenträgern. Ein weiterer Abschnitt behandelt die Bestimmungen der in den einzelnen Fachwerkstäben wirkenden inneren Kräfte, die Ermittlung der ungünstigsten Belastungsfälle und die Bestimmung der Querschnittsgrössen mit Rücksicht auf die Dimensionirungsmethoden. Da die Abhandlung hauptsächlich die Bedürfnisse des Practikers berücksichtigen soll, so ist der Nachdruck auf detaillirte und eingehende Erörterung der Specialfälle gelegt und wurden die Formeln für den practischen Gebrauch möglichst vereinfacht.

Wir schliessen uns dem Wunsche des Verfassers an, dass seine Veröffentlichung die häufigere Anwendung der Bogenconstructionen fördern möge.

Norwegische Eisenbahnen. (Aus den Geschäftsberichten der Kongsvinger- und Norsk-Hovedeisenbahn pro 1877 und erstes Semester 1878). Den Geschäftsberichten der genannten Norwegischen Eisenbahnen entnehmen wir folgende Angaben:

	Kongsvinger Bahn		Norsk-Hovedbahn	
	1878 I. Sem.	1877	1878 I. Sem.	1877
Totallänge . . . . km	122,0	122,0	6,0	6,0
Verwendetes Anlagecapital pro km . fr.	101351	101879	175382	174421
Die Locomotiv. haben durchlaufen . . . km	175671	400814	175242	408913
Dieselben haben zur Heizung verbraucht pro km . . . . . . kg	9,00	8,82	12,66	13,45
Anzahl der beförderten Person.	—	—	—	—
Anzahl der beförderten Güter kg	86974288	209302047	162261136	405883864
Totalsumme der von d. Passagieren durchfahrenen Strecke km	2363716	5828062	3729970	8629888
Totalsumme der von d. Gütern durchfahrenen Strecke kg × km	7183641270	18284182146	4999667440	12364157097
Durchsch.-Summe berechnet auf die ganze Länge d. B. Reisend.	19377	47776	55039	127341
Durchsch.-Summe berechnet auf die ganze Länge d. B. Güter kg	58889044	149887543	73774076	182442909
Finanzielle Betriebsresultate.				
Einnahmen:				
aus dem Personentransport . . . . fr.	131925	320907	187524	443136
aus dem Gepäcktransport . . . . fr.	1996	4967	7693	14996
von der Post, Equipagenpferde etc. fr.	16590	41142	12719	26731
a. d. Güterverkehr „	392577	961004	573889	1417872
aus den übrigen Einkünften . . . . . fr.	8297	19532	55382	117028
Total fr.	551385	1347552	837207	2019763
Ausgaben:				
A. für Bahnerhaltung u. Bahnaufsicht fr.	133364	301432	123404	245313
B. Betriebsdienst:				
a) Bewegung und Unterhaltung der Locomotiven . fr.	84123	191565	144179	292788
b) Unterhaltung des Wagenparks . fr.	44761	121686	37323	97904
c) Unterhaltung der Stationen u. Telegraphen . . . fr.	33110	71419	24282	111583
d) Beamten - Gehälter . . . . fr.	80717	164820	130539	263204
C. Allgem. Kosten „	52647	119524	31261	66847
Total fr.	428722	970446	490988	1077639
Ueberschuss . . . . „	122663	377106	346219	942124

Das Betriebsmaterial der Kongsvinger Bahn bestand am 1. Juli 1878 in 9 Locomotiven, 25 Personen- und 11 Postwagen, 372 Güterwagen mit einer Totaltragfähigkeit von 2 661 969 kg d. i. pro Kilometer 21 819 kg.

Das Betriebsmaterial der Norsk-Hovedbahn bestand in 16 Locomotiven, 38 Personen- und 6 Postwagen, 437 Güterwagen mit einer Totaltragfähigkeit von 3 169 846 kg d. i. pro Kilometer 46 753 kg.

Die Zukunft der Pacificbahnen.

Nach einem Congressbeschlusse sollen die „Central Pacific“ und „Union Pacific“ Bahnen verpflichtet werden, einen bestimmten Tilgungsplan in Betreff der Forderungen des Staats an dieselben aufzustellen, wogegen sich indessen die Vertreter der Bahnen auflehnen, indem sie diese Massregel als ungerecht und unbillig bezeichnen.

Diese gegen Ende dieses Jahrhunderts fälligen Forderungen des Staats betragen, zur Zeit der Fälligkeit, bei jeder der beiden Bahnen ungefähr 45 000 000 Dollar; vor dieser Summe haben aber noch Prioritätsobligationen im Betrage von ca. 25 000 000 D. den Vorrang.

Bei Erörterung dieses Verhältnisses bespricht die „Railroad Gazette“ auch die Frage über den zukünftigen Werth der „Pacificbahnen“. Es ist keinesweges sicher, führt dieselbe an, dass jede dieser Bahnen nach 20 Jahren noch 70 000 000 D. werth sein wird; es würde vielmehr gar nicht unmöglich sein, dass dieselben zu jener Zeit für 30 000 D. pro Mile verkäuflich wären. Jedenfalls

werden sie lange vorher aufgehört haben, den Pacificverkehr zu beherrschen. Es werden dann mindestens noch zwei, vielleicht aber sogar ein halbes Dutzend gleichartige Linien hinzugekommen sein. Sehr wahrscheinlich, man könnte sagen, beinahe gewiss, wird der Localverkehr so anwachsen, dass die Pacificbahnen dann einen grösseren Verkehr haben als jetzt; aber das Beunruhigende ist, dass demnächst diese Bahnen mit einander in gleicher Weise, wie jetzt die mehr östlich gelegenen Linien, zu concurriren haben und froh sein werden, anstatt einer Durchschnittsfracht von 3 Cents pro ton und mile, die Hälfte davon zu bekommen. Dies würde freilich immer noch das Doppelte dessen sein, was manche östliche Bahnen in den letzten Jahren erhielten. Anstatt dann also 7 pCt. auf 100 000 D. pro Mile, wie sie jetzt zuweilen gehabt haben, werden sie nicht im Stande sein, jenen Zinssatz auf mehr als 30 000 D. pro Mile zu gewinnen, damit aber immerhin noch eben so gut stehen, als eine grosse Anzahl anderer Amerikanischer Bahnen, welche noch für leidlich gut gehalten werden. Wir wollen damit nicht sagen, dass eine so weitgehende Reduction der Nettoerträge wahrscheinlich ist; aber sie ist möglich, und wenn sie stattfindet, können die Bahnen immer noch ihre ersten Obligationengläubiger zufriedenstellen.

Natürlich dürfen wir erwarten, dass die gegenwärtig den Continent durchziehenden Linien beständig die Hauptbahnen (tonec-lincs) eines grossen Districts auf jeder ihrer Seiten bleiben werden, hauptsächlich auch wegen des unproductiven Characters eines grossen Theiles jener Gegenden. Wenn diese überall so fruchtbar wären, wie Jowa, so würden wohl bis zum Schluss dieses Jahrhunderts Parallellinien auf jeder Seite innerhalb 30 Miles entstanden sein und eine dieser oder anderer Parallelbahnen könnte einen grossen Theil des Durchgangsverkehrs und mehr Verzweigungen haben, als die Union Pacific- und die Central Pacificbahn. Aber die, Bevölkerung anziehenden Terrains sind isolirt und können Verbindungen mit der übrigen Welt viel leichter bekommen durch einen Zweig der bestehenden Bahnen, als mittelst Durchführung eines solchen bis zum Missouri im Osten oder dem Pacific in Westen.

So befinden sich bereits zwei südlich von der Union-Pacific nach Colorado und einer nördlich nach Montana laufenden Linien und ein kleines System nach dem Süden in Utah, neben mehreren kurzen Aesten weiter östlich; während verschiedene Zweige der Central-Pacific schon bestehen in Nevada, abgesehen von dem grossen System der Zuführungslinien (feeders) in Californien.

Alles dies macht es unwahrscheinlich, dass jene beiden grossen Durchgangsbahnen jemals werden durch Parallelbahnen in einer solchen Weise behelligt werden, dass ihr gewöhnlicher Localverkehr darunter sehr leiden könnte. Aber eine selbst 200 Miles davon ab liegende Linie wird erfolgreich concurriren können für den wichtigsten Massenartikel der durchzogenen Landstriche: Vieh, und der Durchgangsverkehr sowie das Geschäft solcher wichtigen Gegenden, wie die um Denoer, werden voraussichtlich unter mehrere Bahnen getheilt und dann weniger ertragsfähig werden, als jetzt, selbst bei mehrfacher Verstärkung.

Hartglasschwellen.

Bekanntlich hat Friedrich Siemens, der Besitzer der Dresdener Glasfabrik, Schwellen für Tramways von gehärtetem Glas hergestellt. Dieselben wurden in Dresden gefertigt und im August dieses Jahres in London auf einem Stück der North Metropolitan Tramway Line in High-Street der Benutzung übergeben. Da diese Schwellen nicht unmöglicherweise in Zukunft eine Rolle spielen könnten, so sei hier wiedergegeben, was Herr Siemens selbst über die Glasschwellen veröffentlicht: „Der Pferdebahnverkehr in obiger Strasse ist sehr lebhaft, ausserdem haben beinahe täglich Strassenlocomotiven, mit mehreren Lastwagen bis zu 300 Ctr. Ladung das mit Glasschwellen gelegte Geleis rechtwinkelig überfahren, ohne dass den Schwellen irgend ein Schaden zugefügt worden wäre, das mit Glasschwellen gelegte Geleis hat bis heute in jeder Beziehung, namentlich rücksichtlich seiner Festigkeit und Elasticität den zu stellenden Anforderungen entsprochen und die gehegten Erwartungen vollkommen erfüllt. Die Hartglasschwellen sind Langschwellen (Long-Sleepers), auf denen die eigentliche Eisenresp. Stahlschiene reitet, indem sie den Kopf der Schwelle umspannt. Die Glasschwellen sind 925 mm lang, 150 mm hoch und 90 mm breit. Der Stoss der Schwellen ist wiederum auf Hartglasplatten gelagert, von 30 mm Dicke, 270 mm Länge und 125 mm Breite (die Befestigung der Schienen auf den Glasschwellen erfolgt durch die Schwelle umspannende Schraubzwingen). Die zunächst mit nach meinem neuen Verfahren hergestellten Glasplatten vorgenommenen Festigkeitsversuche ergaben derart günstige Resultate, dass dieselben zur Herstellung der Pferdebahnschwellen ermuthigten. Die Versuche wurden von den Herren Kircaldy und Henderson in London ausgeführt und zwar mit quadratischen Hartglasplatten von 240 mm Seitenlänge und 30 mm Dicke, aus Glas, wie ich dasselbe zur Herstellung von Flaschen benutze. Die Platten wurden auf eine 250 mm hohe Kiesunterlage gebracht, ein Stück Eisenbahnschiene darüber gelegt und zwischen Kies und Glas eine 3 mm dicke Holzschicht eingeschalten. Auf den Kopf der Schiene liess man ein Gewicht von 450 kg (9 Centner) frei fallen und zwar von 1 m angefangen, von halbem zu halbem Meter. Die Hartglasplatte hielt den freien Fall des Gewichtes von 6 m Höhe aus, ohne zu zerbrechen, während bei letzterer Fallhöhe die aufgelegte Schiene aus Eisen zersprang. Eine quadratische Gusseisenplatte von 240 mm Seitenlänge, zerbrach unter gleichen Verhältnissen schon bei einer Fallhöhe von nur 3 m, bei einer Dicke von 13 mm Mittheilungen über die Methode der Herstellung derartiger Glaskörper zu geben, ist mir vor der Hand noch nicht möglich, der ausländischen Patente wegen. Ich bemerke nur, dass der Herstellungsprozess dieser Hartglasgegenstände auf vollkommen anderen Prinzipien beruht, als mein Presshartverfahren und als der de la Bastie'sche Härtungsprocess, der mit so schweren und irregulär geformten Glaskörpern gar nicht ausgeführt werden kann. Was den praktischen Werth der Verwendung von Hartglas für obige oder ähnliche Zwecke anlangt, so erscheint dieselbe für den Augenblick kühn, allein die Resultate, die mit den bis jetzt immerhin noch unvollkommenen Hülfsmitteln erzielt wurden, berechtigen zu den besten Hoffnungen. Vor dem Royal Iron und Steel Institute sprach in der diesjährigen Septembersitzung in Liverpool der für Eisenbahnunterbau dort sehr geschätzte Ingenieur Mr. C. Wood aus Middlesborough über die Verwendung von Hartglas zu obigen und ähnlichen Zwecken, gestützt auf die angestellten theoretischen und praktischen Beobachtungen. Sein Urtheil lautete sehr günstig. Die Eisen- und Stahlfabrikanten sind jedenfalls sehr interessirt für ein neues Material, welches vermöge seiner Eigenschaften dem erst neuerdings für den Eisenbahnunterbau als Ersatz für Holz adoptirten Eisen mit Erfolg Concurrenz machen könnte. Mr. Wood, der selbst ein eigenes System für eisernen Unterbau (Schmiedeeisen) sich für England patentiren liess, schloss seinen Vortrag mit den Worten: „Wir müssen uns daran gewöhnen, alle neuen Erscheinungen mit vorurtheilsfreiem Auge anzusehen, da wir wissen, dass die Bemühungen eines Einzelnen, eine gute Sache zu verurtheilen, gewöhnlich auf sein eigenes Haupt zurückfallen. Die Welt hat Raum genug für uns Alle. Beziehentlich des Preises derartiger Hartglasartikel steht es ausser Zweifel, dass derselbe mit dem des Eisens resp. Holzes bei fabrikmässig eingerichtetem Betriebe, unter Verwendung meiner continuirlichen Glasschmelzewannen, wird Schritt halten können".

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 19. December 1879.

Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Main-Weser-Bahn wird am 20. d. Mts. zwischen den Stationen Guntershausen und Gensungen die Haltestelle Grifte und die Haltestelle Niederweimar zwischen den Stationen Marburg und Frohnhausen für Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Ueber die daselbst anhaltenden Züge und über die Fahrpreise ergeben das Nähere die ausgegebenen Fahrpläne und Tarife.

Die geschäftsführende Direction.

2. Verkehrsstörungen.

Grand Central Belge. Wir erhielten unterm 21. d. M. folgende, theilweise verstümmelte telegraphische Meldung.

Par suit encombrement Quais à Anvers cette Station ne peut plus recevoir depuis le 16. courant Transports en Destinations d'Anvers Bassin et destines a l'expedition toute fois des Houilles et Briquettes nous aviserons aussitot que Transporte (ports) pourront entre repris.

Direction Génerale Grand Central Belge.

Ungarische Staats - Eisenbahnen. Die Verkehrstörung zwischen den Stationen Gyéres und Apahida ist am 12., zwischen Kocsárd und M. Ludas am 20. d. Mts. behoben worden.

3. Ausloosungen.

Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft.

3. Bekanntmachung. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritätsobligationen I., II., III. und IV. Emission I. Theil der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft haben am 2. Juli d. J. stattgefunden und sind in denselben folgende Nummern gezogen worden.

I. 4 proc. Prioritäts-Obligationen. I. Emission. (XIII. Ausloosung.)

50 Stück à 150 Thaler, jetzt 450 ℳ.

No. 80 116 156 221 306 386 561 614 724 740 744 776 777 802 1134 1165 1166 1224 1277 1311 1323 1377 1930 2017 2088 2119 2126 2127 2204 2234 2399 2507 2713 2727 2814 2937 2959 2969 3225 3281 3413 3417 3828 4136 4158 4286 4307 4516 4596 4905.

25 Stück à 300 Thaler, jetzt 900 ℳ.

No. 5021 5250 5342 5412 5596 5741 5797 5916 6001 6079 6385 6467 6497 6566 6699 6810 6942 6947 7032 7037 7038 7089 7176 7236 7296.

10 Stück à 750 Thaler, jetzt 2250 ℳ.

No. 7614 7683 7714 7908 7981 8043 8139 8192 8310 8336.

5 Stück à 1500 Thaler, jetzt 4500 ℳ.

No. 8579 8613 8823 8899 8976.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 574 707 811 867 1118 1121 1437 2090 2949 3464 3821 3966 4751 4934 5546 5612 5883 6113 6167 6228 6389 7852.

II. Auf 4½ proc. convertirte, früher 5proc. Prioritäts-Obligationen II. Emission. (IX. Ausloosung.)

I. Theil.

100 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ.

No. 32 218 273 659 732 876 897 911 1229 1269 1593 2069 2122 2258 2298 2311 2422 2540 2841 3535 3555 3729 4005 4177 4744 5097 5138 5195 5337 5584 5596 5643 5671 5706 5813 5886 5897 6110 6499 6540 6752 6826 6847 6947 6966 7146 7218 7279 7374 7477 7538 7656 7838 7868 7895 7953 8036 8055 8356 8413 8422 8430 8628 8648 8719 9002 9029 9139 9214 9243 9255 9256 9392 9398 9403 9452 9810 9811 9837 9844 9983 9987 10194 10304 10469 10957 11173 11175 11191 11417 11584 11617 11705 11767 11934 12040 12124 12173 12265 12369.

20 Stück à 500 Thaler, jetzt 1500 ℳ.

No. 12505 12591 12693 12710 13309 13390 13393 13436 13438 13591 13696 13822 14149 14239 14242 14286 14362 14557 14748 14769.

II. Theil.

40 Stück à 100 Thaler, jetzt 300 ℳ.

No. 16458 16492 16501 16846 17032 17093 17118 17324 17359 17413 17439 17475 17569 17650 17683 17776 17922 17969 17984 17985 18450 18458 18575 18826 18870 18920 18971 18988 19004 19030 19209 19211 19215 19378 19455 19571 19700 19861 19951 19963.

8 Stück à 500 Thaler, jetzt 1500 ℳ.

No. 20089 20354 20552 20553 20593 20616 20755 20880.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 166 220 1176 13319 3514 3610 5235 5336 5417 5662 6327 7251 7513 7611 7742 8727 9993 11002 11344 11382 11613 12161 12874 14590 17211 17796 17814 18364 18633 18649 18702 18896 18925 19445 19939 20804.

III. 4½ proc. Prioritäts-Obligationen III. Emission. (III. Ausloosung.)

37 Stück à 300 ℳ.

No. 248 377 387 400 2258 2309 2372 2412 2424 2486 2911 3044 3067 3802 3818 3875 3877 4156 4199 4222 4263 4300 4580 4588 4589 4610 4612 4627 4680 5367 5438 5478 5584 5593 6318 6922 7382.

9 Stück à 1500 ℳ.

No. 7609 7654 8003 8066 8122 8446 8638 8679 8978.

Restanten aus früheren Ausloosungen.

No. 1209 2984 3016 5011 5993 7367.

IV. 4½ proc. Prioritäts-Obligationen IV. Emission. (I. Ausloosung.)

I. Theil.

18 Stück à 500 ℳ.

No. 1309 1438 1440 1576 1584 1724 1738 1968 2107 2168 2188 2338 2388 2545 2833 2862 2881 2952.

3 Stück à 2000 ℳ.

No. 3017 3069 3689.

Die Zahlung der Capitalbeträge der am 2. Juli d. J. gezogenen Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J. erfolgt gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörenden Zinscoupons und Talons vom 2. Januar k. J. an bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, woselbst auch die von früheren Ausloosungen restirenden Obligationen an jedem Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag von 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachm. schon jetzt zur Einlösung präsentirt werden können.

Die ausgeloosten Prioritäts-Obligationen II. Emission werden auch bei der Norddeutschen Bank in Hamburg eingelöst. Altona, den 20. December 1879. Die Direction. (1595)

4. Auszahlungen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Von den laut unserer Bekanntmachung vom 28. December 1876 zum 1. Juli 1877 gekündigten Altona-Kieler Prioritäts-Obligation II. Emission sind die nachstehenden Nummern bisher noch nicht zur Einlösung präsentirt worden:

Obligationen à 100 Thlr. jetzt 300 M.

No. 3009. 9254. 11360. 12109. 12133. 16005.

Die Inhaber dieser Prioritäts-Obligationen werden wiederholt aufgefordert, dieselben bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude Montags, Dienstags, Donnerstags oder Freitags von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 1 Uhr einzureichen, wobei ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht wird, dass die Verzinsung dieser Obligationen bereits mit dem 1. Juli 1877 aufgehört hat. Altona, den 18. December 1879. Die Direction. (1588)

Braunschweigische Eisenbahn. In Gemässheit der Bestimmung des § 4 der Bekanntmachung Herzoglichen Staatsministeriums vom 16. Juli 1874, die Emission von 9600000 M. Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft betreffend, wird die Ausloosung der Obligationen, welche behufs Tilgung der Prioritäts-Anleihe jährlich mit 1 pCt. derselben und den durch die eingelösten Obligationen ersparten Zinsen zur Rückzahlung kommen, zum ersten Male am 2. Januar 1880 und sodann am 2. Januar jeden Jahres Morgens 11 Uhr im Directionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe Statt finden.

Den Obligations-Inhabern ist gestattet, dem Ausloosungsgeschäfte beizuwohnen. Braunschweig, den 17. December 1879. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1591)

5. Tarifwesen.

Im **Ostdeutsch - Rheinischen Verbande** treten mit dem heutigen Tage theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Coblenz, Ehrang und Trier, Stationen der Rheinischen Bahn, einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner und Hinterpommerschen Bahn andererseits in Kraft.

Ferner wird die Station Beckum (Stadt) der Köln-Mindener Eisenbahn in den Ausnahmetarif G. (Kalk, gebrannter) für den Verkehr nach Alexandrowo trans., Station der Königlichen Ostbahn und in den Stettiner Seetransitausnahmetarif K. des oben bezeichneten Verbandes einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Verbands-Verwaltungen, sowie die Unterzeichnete. Bromberg, den 16. December 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1601 J)

Weichsel - Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1880 werden die im Weichsel-Eisenbahnverband-Gütertarif vom 25. März/6. April 1879 und dessen Nachträgen enthaltenen directen Frachtsätze zwischen den diesseitigen Stationen Marienburg und Dt.-Eylau einerseits und den Stationen der Südwestlichen Eisenbahnen, der Warschau-Terespoler-, Weichsel-, Kursk-Kiewer- und Fastow-Eisenbahn andererseits, aufgehoben. Danzig, den 20. December 1879. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (als geschäftsführende Verbandsverwaltung). (1602 J.)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. k. M. ab ist zum Verbands-Gütertarif Theil II der 7. Nachtrag, anderweite Berechnung der Lieferungszeiten für Frachtgüter im Verkehr zwischen Stationen der Preussischen Staatsbahnen betreffend, erschienen, welcher von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden kann. Cassel, den 18. December 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1599)

Marienburg-Mlawka. Mit dem 1. Januar 1880 tritt ein Nachtrag zu dem Tarif über die Beförderung von Extrazügen, von Salon-, Kranken- und besonderen Gepäckwagen vom 1. Januar 1878 in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Berichtigungen des genannten Tarifs und des demselben beigegebenen Anhangs und kann auf unseren Stationen eingesehen auch gekauft werden. Danzig, den 19. December 1879. Die Direction. v. Winter. (1603 J)

Am 1. Januar 1880 gelangt der Nachtrag X zum Tarife für den **Magdeburg-Bayerischen Verband** zur Einführung, welcher Ergänzungen der „Zusätzlichen Bestimmungen" zum Betriebsreglement, Aenderungen bezw. Berichtigungen der „Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification", sowie neue Frachtsätze und endlich eine Bestimmung über Abfertigung der Güter für Bregenz, Romanshorn, Rorschach und Friedrichshafen, unter Fortbestand der bisherigen Frachtsätze enthält.

Der qu. Nachtrag ist bei den Expeditionen der Verbandsbahnen käuflich zu erlangen. Dresden, am 19. December 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1598)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zum Nachtrag VII für den diesseitigen Local-Gütertarif ist eine Druckfehler-Berichtigung erschienen. Dieselbe ist bei unseren Güterexpeditionen unentgeltlich zu haben. Berlin, den 13. Decbr. 1879. Die Direction. (1597)

Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Italienisch-Deutschen Gütertarifs.

Der Tarif für den Italienisch-Deutschen Güterverkehr vom 10. April 1876 bleibt in Folge höherer Genehmigung bis Ende März 1880 in Kraft. Berlin, den 16. Decbr. 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1596)

Der seit dem 15. Februar d. J. gültige Holz-Ausnahmetarif für den **Hanseatisch-Rheinisch - Westdeutschen** Eisenbahn-Verband findet, ausschliesslich des Verkehrs mit Badischen Stationen, vom 1. Januar 1880 ab auch auf die Artikel „Schuhpflöcke, feuchte Holzzeugmasse, Sägemehl und Sägespähne" Anwendung. Der betreffende Nachtrag (VI) ist bei den Verbands-Güter-Expeditionen unentgeltlich zu haben. Köln, den 18. December 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (1600)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Zu den Heften No. 2, 5, 46/49, 51/54, 63, 64, 73, 74, 83, 84, 93, 94, 100, 108, 116, 124, 127/134, 155, 156, 164, 165, 191, 192, 203 und 204 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 sind Ergänzungsblätter erschienen, welche vom 1. k. M. ab gültige Frachtsätze nach und von verschiedenenen Stationen der Württembergischen und Main-Weser-Bahn, sowie die Bestimmung enthalten, dass vom 1. Februar 1880 ab die directen Frachtsätze nach und von Immendingen B. B. und W. B., Mengen B. B. und W. B., Pfullendorf B. B. und W. B., Sigmaringen B. B. und Villingen W. B., sowie zwischen Oberbrechen einer- und Hamburg K. M. B. und den Stationen der Altona-Kieler Bahn andererseits aufgehoben werden, und dass für die Anwendung der Frachtsätze nach und von Sigmaringen W. B. die Route via Bretten ausscheidet und an deren Stelle die Route via Pforzheim tritt. Cassel, den 15. December 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser-Bahn. (1590)

Berlin - Magdeburg - Halle - Casseler Verband. Am 1. Januar 1880 tritt zum Tarifheft No. 1 der 3. Nachtrag und zum Tarifheft No. 2 der 7. Nachtrag in Kraft. Dieselben enthalten neue Tarifsätze für die Stationen Artern und Oberröblingen a. d. Helme, sowie für den Verkehr zwischen Güterglück und Bernburg. Die Nachträge sind bei den Verbands-Güter-Expeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 18. December 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (1589)

Privat-Anzeigen.

Schriften über Bahn-Betrieb.

Wir machen weitere Fachkreise mit folgenden bei uns erschienenen Publicationen über Bahnbetrieb aufmerksam:

Ueber eine akademische Vorbildung zum höheren Eisenbahn-Verwaltungsdienste. Von **Dr. Gust. Cohn,** Professor in Zürich. 8⁰. geh. Preis 80 Pf.

Strassenbahnen. **Einiges über die Concession und Gesetzgebung.** Von **H. Stüssi,** Staatsschreiber. 8⁰. geh. Preis 3 Mark.

Betrieb der Schweizerischen Eisenbahnen **unter Leitung des Bundes.** Von **Olivier Zschokke.** Mit 14 statistischen Tabellen. 8⁰. geh. Preis 2 Mark.

Elektrische Signalscheiben für Eisenbahnen. **Beschreibung nebst Instruction für Aufstellung und Behandlung derselben** von **Dr. M. Hipp.** Mit 37 Abbild. im Texte u. 1 lithogr. Tafel. 8⁰. broch. Pr. 1½ Mk.

Die elektrischen Uhren. **Mit besonderer Rücksicht auf die von Hipp construirten Regulatoren und Zeigerwerke.** Von **Dr. H. Schneebeli,** Professor an der Akademie Neuchâtel. Mit 25 Figuren im Text und 2 lithogr. Tafeln. gr. 8⁰. broch. Preis 3 Mk.

Hülfstabellen für Multiplication und Division **bei den Rechnungen des Verkehrslebens, nebst Anwendungs-Erläuterung.** Von **C. Bronner,** Tarifbeamter der Schweizer. Centralbahn. 8⁰. Carton. Preis 1 Mk.

Verlag von ***ORELL FÜSSLI & Co.,*** Technische Buchhandlung in **Zürich.**

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Büreau für Patentangelegenheiten
gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT. Civil-Ingenieur
W. Berlin. Königgratzerstr. 131
Maschinen-Comissions-Geschäft.
Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

M. W. Berger,
optisches Institut, **Berlin NO.,**
offerirt: Thermometer jeder Art, Barometer, Fernrohre, Feldstecher, achromatische Doppel-Perspective Ia. Qu. von 20 Mark an, Mikroskope, Stereoskope, Brillen, Pince-nez etc. zu **billigsten** Preisen. Ausführliche Preis-Courante gratis und franco.

Als vorzügliche technische Zeitschrift

darf die im Verlage von **Orell Füssli & Co.** in **Zürich** erscheinende Wochenschrift

Die Eisenbahn.

Schweizerische Zeitschrift für Bau- und Verkehrswesen.
(Preis pro Semester oder Band 10 Mark)

allen **Ingenieuren** und **Bahntechnikern** bestens empfohlen werden. Als Organ des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und des Vereins ehemaliger Studirender am eidgenössischen Polytechnikum vertritt dieselbe alle Zweige auf dem grossen Gebiete der Technik durch die bewährtesten Mitarbeiter. Die zahlreichen, sorgfältig ausgeführten Illustrationen und Beilagen erhöhen den Werth der „Eisenbahn“, welche allen grösseren technischen Journalen ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann.

Abonnements auf den mit Neujahr 1880 beginnenden XII. Semester-Band nehmen alle Buchhandlungen und Postanstalten entgegen. (O 235 V.)

Neue Friedrichstr. 37. BERLIN C. Neue Friedrichstr. 37.

Wasserdichte leinene Plane empfiehlt A. Baswitz.

Die von mir zuerst eingeführten Waggondecken und Decktücher haben den Vorzug, dass sie sehr dauerhaft sind, nicht brechen und nicht kleben und leicht zu repariren sind. — Als bestes Deckmaterial anerkannt, sind sie auf vielen Bahnen eingeführt.

G. Brinkmann & Co., Witten an der Ruhr.

Dampfhämmer,

gangbarste Grössen vorräthig,

Hämmer mit Selbststeuerung für alle in Eisenbahn-Werkstätten vorkommenden Schmiedearbeiten: Reckhämmer, Hämmer für Façon- und Bufferschmiederei, Dampfstanzen für Gesenkschmiederei, grössere Hämmer bis zu 200 Ctr. Fallgewicht mit Hand-, Ventil- oder Kolbensteuerung.

Wien, Maria-Theresienstr. 11.

Bedeckte und offene Güter- sowie zweiachsige Kühlwagen neuster Einrichtung zum Transport von Fleisch, Fischen, Obst, Gemüse, Bier, Milch etc. in Personenzügen hält zur Vermiethung unter billigen Ansprüchen stets vorräthig

Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
ppa. Oscar Schmidt.

Abonnements-Einladung zum

„Frankfurter Journal“.

Der Leserkreis des „Frankfurter Journals“ hat im Laufe der letzten Monate abermals eine bedeutende Erweiterung erfahren, so dass wir die Vergrösserung des Blattes, die wir zu Anfang dieses Jahres in's Werk setzten, mit dem erfreulichsten Erfolge belohnt sehen.

Wir werden auf's Energischste bestrebt sein, dieses Vertrauen auch ferner zu verdienen und das Blatt andauernd zu vervollkommnen. Die objective und einem von allen Parteiprogrammen unabhängigen Liberalismus zugewandte Haltung des politischen Theils hat uns in dem gegenwärtigen Augenblicke, wo eine Sammlung aller liberalen Elemente noththut und die gegenseitige Befeindung derselben nur nachtheilig wirken kann, viele Freunde gewonnen. Wir werden jede vernünftigerweise zulässige liberale Coalition auch ferner unterstützen und in dem Kampfe gegen die rückschreitende Bewegung in unserem Staatsleben nicht ermüden.

Für ausführliche Berichterstattungen und ausgedehnte Mittheilung wichtiger Nachrichten ist Sorge getragen. Unsere telegraphischen Specialberichte aus den Hauptstädten Europas bieten die Gewähr, dass nichts Bedeutendes dem Interesse des Lesers vorenthalten wird.

Den Handels-Interessen widmen wir eine ganz besondere Berücksichtigung: die Frankfurter Börse und ihre Bewegungen werden auf Grund der besten Quellen in Original-Berichten und mit völlig unabhängiger Kritik besprochen. Von der Berliner Börse erhalten wir täglich umfangreiche telegraphische Coursberichte. Sämmtliche Europäische Börsenplätze finden die ihnen gebührende Beachtung. Der Waarenhandel, besonders Colonialwaaren, Getreide- und Landesproducten-branche, Montan- und Textil-Industrie haben stehende Referate.

Eine umfassende Verloosungs-Beilage wird wöchentlich und zu Beginn jedes Jahres ein Verloosungs-Kalender mit Serien-Verzeichniss beigegeben. Auf letzteren machen wir noch ganz besonders aufmerksam. Derselbe bildet in seiner handlichen und übersichtlichen Form ein werthvolles Sammelwerk, und dürfte kaum in Geschäfts- wie in Privatkreisen entbehrlich sein.

Der Preis des vierteljährlichen Abonnements beträgt wie seither 6 Mark in Frankfurt (ohne Trägerlohn), 6 Mark 25 Pfg. auswärts ohne Bestellgebühr.

Anzeigen finden bekanntermassen die weiteste Verbreitung. Der Insertionspreis beträgt für die sechsspaltige Petitzeile oder deren Raum 25 Pfg. An hervorragender Stelle (unter dem politischen Theil) die Petitzeile 60 Pfg.

Neu eintretende Abonnenten erhalten das Blatt vom Tage der Bestellung an gegen Einsendung des Postbestellzettels bis zum 31. December unentgeltlich. Bestellungen auf das mit dem 1. Januar beginnende erste Quartal 1880 wolle man rechtzeitig bei dem betr. Postamte aufgeben.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 101. 1879.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction, Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8., einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3100 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Neunzehnter Jahrgang.

Berlin, den 31. December 1879.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt. Die erste Nummer des Jahrgangs 1880 erscheint am 5. Januar.

Dieser Nummer liegt das „Inhaltsverzeichniss des Jahrgangs 1879" und No. 24 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Am Schluss des Jahres 1879.

Dasselbe Jahr, in welchem die gebildete Welt in Gemeinschaft mit England das fünfzigjährige Jubiläum der Locomotive gefeiert hat, ist für das Deutsche Eisenbahnwesen ein Markstein zwischen zwei Gestaltungsperioden geworden. Nachdem vier Decennien hindurch die Privatindustrie als der vorzugsweise berechtigte Factor in der Eisenbahnentwickelung des leitenden Staates in Deutschland anerkannt worden ist, hat das Jahr 1879 eine neue Aera eingeleitet, in welcher der Initiative des Staates die Gesammtheit der Verkehrsinteressen des Landes überantwortet werden soll.

Blicken wir auf die Entwickelung des Preussischen Eisenbahnwesens zurück, so zeigt dasselbe bisher zwei Gestaltungsperioden. Die erste Periode, welche ungefähr ein Jahrzehnt dauerte, war die, wo die Staatsgewalt, nachdem das Misstrauen beseitigt war, welches man anfänglich dem neuen Verkehrsmittel entgegenbrachte, dem privaten Unternehmungsgeist in der Verwerthung der Stephenson'schen Erfindung ein weites Feld der Thätigkeit eröffnete. Diese schöpfungsreiche Periode, welche man ungefähr vom Erlass des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 datiren kann, hielt bis dahin an, wo die private Initiative nach dem Osten unseres Vaterlandes hin den Dienst versagte. Die Thatsache, dass der private Unternehmungsgeist nicht ausreichte, die Verbindung der Hauptstadt des Staates mit der Provinz Ostpreussen in Aussicht zu nehmen, führte im Jahre 1849 zu dem Uebergang in das gemischte System durch Erlass des Gesetzes, welches den Bau der Ostbahn anordnete. Hierdurch wurde der Zustand der Dinge begründet, welcher von einer Anzahl Eisenbahnpolitiker von Anfang an als ein Provisorium aufgefasst wurde, welches schliesslich mit dem Uebergang in das absolute Staatsbahnsystem enden musste. Nach drei Jahrzehnten gemischten Eisenbahnsystems zeitigte das Jahr 1879 den principiellen Schritt zu diesem Uebergange.

Aus diesem Grunde darf man dem Jahr 1879, wie wir oben gethan haben, die Bedeutung eines Marksteins in der Entwickelung des Preussischen Eisenbahnwesens wohl beilegen und diesen Zeitabschnitt als eine Periode der Grundlegung auffassen, zu einer Weiterentwickelung von einer Tragweite, die auch den politischen Ausbau des Deutschen Reiches berührt und nach dieser Richtung hin das bewirkt, was unser grösster Staatsmann als ein unveräusserliches „Ideal" bezeichnet hat, die Deutsche Einheit durch Eisenklammern zu befestigen. In diesem Sinne ist der Umschwung der Eisenbahnpolitik, welchen die gesetzgebenden Factoren Preussens im vergangenen Jahre vollzogen haben, besonders mit Berücksichtigung der Folgen zu beurtheilen, welche daraus in politischer und wirthschaftlicher Hinsicht entstehen werden. Nur das mag aus der Vergangenheit kurz recapitulirt sein, dass, wie unter allen Umständen eingeräumt werden muss, die Anfänge des Preussischen Eisenbahnwesens nicht als ein Beweis dafür geltend gemacht werden können, dass die Preussischen Regierungskreise von den Vorzügen des Privatbahnwesens überzeugt gewesen seien. Freilich war der Staat anfänglich weder muthig noch mächtig genug, die Erfindung des grossen Briten selbst zu verwerthen, indem er aber dem Privatcapital den Vorantritt liess, geschah es mit dem Vorbehalt, in späterer Zeit das Versäumte nachzuholen. Theils direct ausgesprochen, theils zwischen den Zeilen zu lesen ist im Preussischen Eisenbahngesetze die Absicht, den modernen Verkehrsfactor nur vorübergehend der privaten Industrie zu überlassen.

Nachdem der die Ostbahn betreffende Gesetzentwurf erlassen, erfolgte die Bildung eines Handelsministeriums, dem das Preussische Eisenbahnwesen unterstellt wurde und damit, sowie durch das thatsächliche Vorgehen des Ministers von der Heydt wurde es ein Thema der Tagesdiscussion, ob das gemischte oder reinstaatliche Eisenbahnsystem den Vorzug verdiene. Wenn man auch nicht zugeben kann, dass der Streit über dieses Discussionsobject inzwischen wirklich nach allen Richtungen hin zum Austrag gebracht worden sei, so ist doch soviel gewiss, dass durch das Verstaatlichungsgesetz, welches der diesjährigen Landtagsthätigkeit in Preussen die Signatur verliehen hat, dasjenige fait accompli geschaffen ist, welches berechtigt, von einer ganz neuen Gestaltungsperiode zu sprechen.

Die vollendete Thatsache, der wir heute gegenüberstehen, verdankt ihre erste Entstehung jenem bekannten Gedankenaustausche, welchen Fürst Bismarck bei parlamentarischen Gästen über die Eisenbahnfrage anregte, eine Anregung, welche man später mit einem kurzen Worte das „Reichseisenbahnproject" bezeichnet hat. Seitdem hat das Reichseisenbahnproject der Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens das Gepräge verliehen. In Preussen kam ein Gesetzentwurf zu Stande, welcher den Uebergang des Preussischen Eisenbahninteresses an das Reich festsetzte und Angesichts dessen die übrigen Staaten Deutschlands zur Concentrirung ihres Eisenbahnbesitzes schritten in der präsumirten Absicht, ihre Widerstandsfähigkeit gegen das Reichseisenbahnproject zu erhöhen; andererseits haben die Preussischen Eisenbahnverstaatlichungen nahezu ausgesprochenermassen den Zweck, ebendiese Widerstandsfähigkeit zu brechen.

Machen wir uns die bisherigen Erfahrungen aus der Politik des Fürsten Bismarck bei der Beurtheilung der Preussischen Eisenbahnpolitik zu Nutze, so werden wir den Irrthum vermeiden, als ob die jetzt geplante Consolidirung des Preussischen Staatsbahnnetzes durch den Ankauf der grossen durchgehenden Bahnen den Abschluss der Eisenbahnpolitik des Herrn Reichskanzlers zu bilden bestimmt sei.

Die Vorlage des Herrn Arbeitsministers war wohl geeignet, eine solche Illusion wachzurufen, indem für dieselbe als entscheidendes Motiv die in den letzten 10 Jahren erfolgte Erweiterung des Staatsbahnnetzes, die Unmöglichkeit eines einheitlichen Betriebes, so lange die besten und rentabelsten und zugleich wichtigsten Linien im Besitz von Privatgesellschaften sind, hingestellt wird. Dass aber diese specifisch Preussische Behandlung der Eisenbahnfrage nicht auf Zufall, sondern auf wohlerwogener Absicht beruht, dafür spricht der Umstand, dass in den Motiven mit keiner Silbe die doch nicht unwichtige Bestimmung der Ankaufverträge erwähnt ist: „Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen". Es ist dies die wohlbekannte

Klausel, welche allen seit dem Jahre 1876 abgeschlossenen Kaufverträgen angehängt ist. In der That könnte die Einfügung derselben als selbstverständlich erscheinen, wenn nicht eben die gegenwärtigen Vorlagen im schroffsten Gegensatz zu jenem Gesetz vom 4. Juni 1876 ständen, durch welches die Preussische Staatsregierung ermächtigt wurde, mit dem Deutschen Reiche Verträge abzuschliessen, durch welche der Staat Preussen seinen gesammten Eisenbahnbesitz und alle seine Rechte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens „gegen angemessene Vergütung" dem Deutschen Reich überträgt.

Ein kurzer Rückblick auf die Motive jenes Gesetzes wird den Gegensatz zwischen 1876 und 1879 deutlich hervortreten lassen. Der Grundgedanke jener Vorlage von 1876 war der, dass Angesichts der vergeblichen Bemühungen, den Erlass eines Reichseisenbahngesetzes zu ermöglichen, welches bei der Errichtung des Reichseisenbahnamtes vorbehalten worden war, ein erträgliches Expediens nur geschaffen werden könne durch eine Massregel, welche das Reich in den Besitz und die Verwaltung eines eigenen Eisenbahnnetzes bringe. „Ohne den Besitz und die Verwaltung eigener Eisenbahnen ist in der That eine wirkungsvolle Ausübung der gesetzlichen Aufsichtsgewalt nicht wohl denkbar". — Durch die Reichsverfassung sei die Aufsicht über das Eisenbahnwesen im weiteren Umfange auf das Reich übertragen worden. Gleichwohl fehlt der Reichsaufsicht diejenige materielle Grundlage, welche sich für den Preussischen Staat als die nothwendige Ergänzung und Voraussetzung der Ausübung des gesetzlichen Aufsichtsrechts erweist . . . Nur durch die freiwillige Uebertragung eines geschlossenen, durch das ganze Gebiet der Eisenbahnen sich erstreckenden Netzes bereits bestehender Linien würde dem Reiche die Möglichkeit gegeben werden können, sich die neben der Ausübung der Reichsaufsicht erforderliche Einwirkung auf den Eisenbahnbetrieb zu verschaffen und die ihm verfassungsmässig obliegende Aufgabe zu erfüllen. Die Uebertragung des gesammten Preussischen Staatseisenbahnbesitzes auf das Reich erscheine deshalb unter den obwaltenden Umständen als der natürlichste Weg zur Lösung der bezeichneten Aufgabe. „Würden", so heisst es endlich, „die vorbezeichneten Bestrebungen der Regierung Preussens auf das Reich an dem Widerspruch massgebender Organe des letzteren scheitern, so könnte es nicht zweifelhaft sein, dass alsdann Preussen selbst an die Lösung der gedachten Aufgaben mit voller Energie heranzutreten und vor Allem die Erweiterung und Consolidation seines eigenen Staatsbahnbesitzes als das nächste Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben würde. Den Rücksichten, welche Preussen seinen Bundesgenossen gegenüber obliegen, wäre Genüge geschehen und nichts würde entgegenstehen, der Zersplitterung des Eisenbahnwesens und dem Ueberwiegen der Privateisenbahnindustrie selbstständig entgegenzuwirken. Dass durch die Erweiterung des Preussischen Staatsbahnbesitzes — durch die volle Entfaltung des in dem Besitze und der Verwaltung desselben liegenden Einflusses das Uebergewicht der mit den Preussischen Bahnen verknüpften Interessen über die Grenzen des Preussischen Staatsgebietes hinaus sich fühlbar machen würde, wäre eine wahrscheinliche Folge der alsdann von der Preussischen Eisenbahnpolitik nothwendig einzuschlagenden Richtung".

Bekanntlich ist die hier erörterte Eventualität, dass die Bestrebungen Preussens an dem Widerspruch massgebender Organe des Reiches scheitern könnten, in der Zwischenzeit Wirklichkeit geworden. Noch ehe ein formeller Antrag Preussens an den Bundesrath gebracht werden konnte, hat die grosse Mehrzahl der Regierungen unzweideutig kundgethan, dass sie nicht gewilit seien, den Preussischen Eisenbahnbesitz auf das Reich zu übernehmen. Man hätte nun erwarten sollen, dass, nachdem das Reich das Anerbieten Preussens abgelehnt hat, die Preussische Regierung das Gesetz vom 4. Juni 1876 als hinfällig geworden betrachten würde. Die in den Verträgen mit den Privatbahnen aufgenommene Klausel, dass der Staat berechtigt sei, alle für ihn aus diesen Verträgen hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen, beweist, dass die Preussische Eisenbahnpolitik, wenn sie auch für's Erste entschlossen ist, selbstständig vorzugehen, die Möglichkeit einer Uebertragung des Staatsbahnbesitzes auf das Reich nicht ausser Acht lässt. In dieser Beziehung ist aus den Ereignissen des Jahres 1879 hervorzuheben, dass die Verwaltung der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, welche nach dem Plane von 1876 mit den auf das Reich übergegangenen Preussischen Bahnen verbunden werden sollten, zunächst thatsächlich in dieselbe Hand gelegt worden ist, in der sich auch die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen befindet, d. h. in die Hand des Herrn Ministers Maybach. Ferner ist zu beachten, dass der Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes, den der Herr Arbeitsminister ausgearbeitet und dem Bundesrath vorgelegt hat, neuestens die theilweise Ausführung des Gesetzes vom 4. Juni 1876 in Vorschlag gebracht hat. Nach § 1 No. 2 dieses Gesetzes ist die Staatsregierung ermächtigt, auch ohne vorgängige Genehmigung der Landesvertretung alle Befugnisse des Staates bezüglich der Verwaltung oder des Betriebes der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen an das Deutsche Reich zu übertragen. Nach dem Gesetzentwurf steht die Aufsicht über das Eisenbahnwesen dem Reiche zu, soweit dieselbe nicht den Landesregierungen nach ausdrücklicher Bestimmung des Gesetzes verbleibt. Alle sonstigen den Landesregierungen nach gesetzlichen, vertragsmässigen, concessionsmässigen oder statutarischen Bestimmungen zustehenden Befugnisse gehen, soweit sie das Gebiet der Reichsaufsicht betreffen, auf das Reich über und werden durch das Reichseisenbahnamt ausgeübt. Der scheinbare Widerspruch zwischen dieser Bestimmung und der Ausführung in den Motiven zu dem Preussischen Gesetz vom 4. Juni 1876, dass eine wirksame Aufsicht nur in Verbindung mit einer eigenen und umfassenden Verwaltung ausgeübt werden könne, wird aufgehoben durch die beantragte Beseitigung der Bestimmung des Gesetzes, betreffend die Einrichtung des Reichseisenbahnamtes, welche Personen, die bei der Verwaltung einer Deutschen Eisenbahn betheiligt sind, jede Thätigkeit im Reichseisenbahnamt oder als Reichseisenbahncommissar untersagt.

Wie ein Blitz im Dunkel erhellt diese eine kleine Bestimmung in deutlichster Weise den Weg, den die Preussische Eisenbahnpolitik einzuschlagen gewillt ist. Wenn die Preussische Vorlage von 1876 der Reichsaufsicht über das Eisenbahnwesen durch Uebertragung des Preussischen Staatsbahnbesitzes und der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen eine praktische Unterlage geben wollte, so soll jetzt die Handhabung der Reichsaufsicht — und zwar unter erheblicher Erweiterung der Competenz auf Grund des Reichseisenbahngesetzes — dem Chef der Preussischen Staatsbahnverwaltung übertragen werden können. Und zudem soll ja im Rahmen des Reichseisenbahngesetzes das Gütertarifwesen und das Personentarifwesen auf sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen einheitlich und zwar vorwiegend im Interesse des Verkehrs, d. h. ohne entscheidende Rücksicht auf die Rentabilität der Bahnen geregelt werden. Es ist schon wiederholt darauf hingewiesen worden, dass einheitliche Tarife nur auf Grund einer Ausgleichung zwischen den niedrigeren Norddeutschen und den höheren Süddeutschen Tarifen, also durch eine Erhöhung der ersteren und eine Herabsetzung der letzteren möglich sind, während schon jetzt die Süddeutschen Staaten unter steigenden Deficits ihrer Staatsbahnverwaltungen leiden. Angesichts dieser legislatorischen Projecte wird Niemand daran zweifeln können, dass der Ankauf der grossen Preussischen Privatbahnen seitens des Staates nur die erste Etappe ist zur Durchführung des seit 1875 aufgetauchten Planes des Fürsten Bismarck, das Reich in den Besitz sämmtlicher grossen Eisenbahnlinien, mögen sie nun Privatgesellschaften oder Bundesstaaten angehören, zu bringen. Die Vorlage im Preussischen Landtage ist nicht der Abschluss der Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, sondern nur der Anfang des Endes.

Wenn das Jahr 1879 in Bezug auf die Eisenbahnfragen welche im Reich ihren Abschluss zu finden haben, zwar eine Fülle von Anregung — Reichseisenbahngesetz, Reichstarifregelung, Reichseisenbahnverwaltungsgerichtshof, Reichseisenbahnrath — gebracht hat, ohne dass die betreffenden Anregungen schon eine concrete Form gefunden haben, so erklärt sich dies sehr einfach durch den Umstand, dass eine so grosse Idee, wie die Eisenbahnverstaatlichungsangelegenheit, welche dem Jahre 1879 den Stempel aufgedrückt hat, mit Naturnothwendigkeit die Entwickelung auf verwandten Gebieten lähmen muss. Wir sehen denn auch, dass die obigen Anregungen nicht einmal die Bundesrathsinstanz im Laufe des Jahres zu passiren vermochten, obwohl dieselben zum Theil mit der Weihnachtsbotschaft des Fürsten Bismarck vom Vorjahre, in welcher derselbe die Grundzüge der Wirthschaftsreform auseinandersetzte, zusammenhingen. Von organisatorischen Aenderungen, welche das Eisenbahnwesen betreffen, ist für das zur Rüste gehende Jahr nur die schon erwähnte Bildung des reichsländischen Eisenbahnamtes unter Herrn Maybach als Chef und die Abzweigung des Preussischen Handels- und Gewerberessorts unter Herstellung eines selbstständigen Arbeitsministeriums, dessen hauptsächlichstes Thätigkeitsfeld das Eisenbahnwesen ist. Die allgemeine Wirthschaftsreform hat selbstverständlich auch eine eingreifende Bedeutung für das Eisenbahnwesen, doch lässt sich nach dieser Richtung hin vorläufig nicht näher darlegen, welche specielle Aenderungen herbeigeführt werden dürften.

Eine nennenswerthe und an Einzelheiten nachweisbare Bedeutung hat die Eisenbahnpolitik des Jahres 1879 für die Börse gehabt. Für die Entwickelung des Courses der Eisenbahnactien während des Jahres 1879 ist mehr als irgend ein anderer Factor die Verstaatlichungsperiode massgebend gewesen und dieser generelle Grund hat auch eine ganz allgemeine, fast ausnahmslose Consequenz gehabt. Seitdem mit dem Erwerb von Privatbahnen für die Vergrösserung des Staatsbahnnetzes Ernst gemacht worden, haben die Betriebsausweise, die Erwägungen über die Rentabilitätschancen, über neue Verbindungen, neu erschlossene Verkehrsgebiete der einzelnen Bahnen eigentlich jede Bedeutung verloren; man taxirt den Werth einer Eisenbahnactie in der That seit Monaten nur danach, wann die Verstaatlichung der betreffenden Bahn in Aussicht steht und welche Rente sich mit einiger Sicherheit erwarten lässt. Diese Rente wird capitalisirt, indem man den Werth 4 procentiger Consols auf 95 oder 96 annimmt, und so der ungefähre Cours gewonnen, der dann nach unten oder oben

schwankt, je nachdem die Verstaatlichung näher oder ferner erscheint und je nachdem die zu erwartende Rente 1/4 pCt. höher oder niedriger calculirt wird. Diese Verschiebung der gewohnten Verhältnisse hat es, wie die „Berliner Börsenzeitung" vor einiger Zeit statistisch nachwies, auch mit sich gebracht, dass die Speculation auf dem Eisenbahnactienmarkt im Laufe des Jahres eine sehr bedeutende Einschränkung erfahren hat. Wenn früher in den meisten Eisenbahnactien ein je nach den Umständen mehr oder minder lebhaftes speculatives Geschäft stattfand, so ist jetzt die Speculation auf einzelne wenige Kategorien beschränkt; sie stürzt sich mit Vehemenz auf ein einzelnes Papier, sobald etwas von Verstaatlichung verlautet; alle anderen Momente aber lässt sie im Grossen und Ganzen unbeachtet. Sie bereitet grosse Bewegungen in schmaler Front vor, hält sich aber sonst zurück, da ihr das Interesse für alle kleineren, speciellen Vorkommnisse mangelt. Andererseits hat auch das Privatpublikum in Bezug auf den Verkehr in Eisenbahnactien seine Gewohnheiten geändert, denn es kauft jetzt vielfach nicht mehr Eisenbahnactien, um an der Entwickelung des ganzen Unternehmens zu participiren, sondern um zu einem verhältnissmässig billigen Cours Consols zu erwerben. Daher kann man wohl auch mit Recht sagen, dass grosse Beträge von Berlin-Stettinern, Magdeburg-Halberstädtern, Köln-Mindenern bereits vollständig aus dem Verkehre verschwunden sind und dass nicht minder grosse Posten von Rheinischen, Potsdamern, Anhaltern bald verschwinden werden. All diese Papiere haben im Laufe des Jahres 1879 bereits Course erreicht, welche der Staatsrente entsprechen, die ihnen bereits gewährt ist oder die ihnen in Aussicht steht; sie kommen nicht mehr zum Verkauf und verlassen im Allgemeinen erst dann wieder das gegenwärtige Domicil, wenn der effective Umtausch gegen Consols erfolgt.

Hat die Eisenbahnverstaatlichungsfrage auf der Börse wenn auch nicht extensiv, so doch intensiv anregend gewirkt, so brachte sie doch, wie in Bezug auf die gesetzgeberische Thätigkeit schon oben dargelegt, auf allen anderen Gebieten einen gewissen lähmenden Einfluss hervor. Dass Angesichts einer organisatorischen Neugestaltung aller Verhältnisse eine nennenswerthe Eisenbahnbauthätigkeit nicht Platz greifen konnte, liegt auf der Hand. Selbstverständlich konnte keine Privatbahnverwaltung von ihren Actionären Mittel zu Neubauten verlangen, seitdem die Concentrirung sämmtlicher Bahnen in den Händen des Staates zu einem wirthschaftspolitischen Axiom erhoben werden sollte. Aus diesem Grunde ist die geringe letztjährige Eisenbahnbauthätigkeit in Preussen auf specielle Ursachen zurückzuführen und darf nicht etwa als Kriterium für die allgemeine Wirthschaftslage aufgefasst werden.

Neben dem Staatsbahnbau zeigt nur der Secundärbahnbau einigermassen erfreuliche Fortschritte.

Wenn auch die grosse Zahl der neuerdings ventilirten neuen Bahnprojecte eine Besserung der wirthschaftlichen Lage erkennen lassen und weitere Hoffnungen rege machen, können wir andererseits nicht umhin hervorzuheben, dass für die Belebung der Industrie bisher nur schwache Symptome hervorgetreten sind. Zur Beurtheilung dessen sind weniger der Verkehr der Börsen und die Statistik des Courszettels, als vielmehr die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen von Belang. Die diesbezüglichen Aufstellungen des Reichseisenbahnamtes liegen gegenwärtig bereits für eilf Monate vor und zeigen ein Resultat, das der zwölfte Monat nicht mehr ändern kann und das bisher noch keinen Aufschwung zu erkennen giebt. Für die Eisenbahnindustrie liegt deshalb vorläufig wohl die Vermuthung nahe, dass die Preise der Eisenbahnmaterialien steigen werden, ohne dass die Bürgschaft gegeben ist, dass in gleichem Masse der Verkehr sich heben wird. Aus dem Umschwunge der Wirthschaftspolitik, welche den Import und den Transit mehr oder minder beeinträchtigen muss, ist eher das Gegentheil zu besorgen. Zwar ist es noch am Schluss des Jahres gelungen, die gekündigten directen Verkehre mit Oesterreich-Ungarn und Russland auf neuer Grundlage wieder herzustellen und scheint auch mit Belgien und Frankreich eine Art Abkommen zur Aufrechterhaltung directer Verkehre zu Stande gekommen zu sein, nichtsdestoweniger handelt es sich dabei zum Theil nur um ein Flickwerk. Auch bezüglich der Regelung der Deutsch-Oesterreichischen handelspolitischen Beziehungen, welche für den Deutschen Eisenbahnverkehr von so grosser Bedeutung sind, ist eine endgültige Vereinbarung im Jahre 1879 nicht erzielt worden.

Das verflossene Jahr stand wesentlich unter den Nachwirkungen der Bismarck'schen grossen Zolltarifreform. Bis jetzt lässt sich aber über den Erfolg der im Jahre 1878 eingeleiteten Zolltarifreform unseres grossen Staatsmannes, welche ganz neue Regeln für die wirthschaftliche Production und den Verbrauch der Güter aufstellte, ein Urtheil noch nicht fällen. Sie hat die Nation in zwei grosse Hälften getheilt — in die Hoffenden und in die Fürchtenden.

Bis jetzt sind weder die Hoffenden ganz befriedigt, noch die Fürchtenden ausser Furcht gesetzt. G.

Gesetz, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc. verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Verwaltung und den Betrieb folgender Eisenbahnunternehmungen, nämlich:

1. der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des beigedruckten Vertrages vom 13. Juni 1879,
2. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des beigedruckten Vertrages vom 5. Juni 1879,
3. der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des beigedruckten Vertrages vom 8. Juli 1879,
4. der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des beigedruckten Vertrages vom 27. August/10. October 1879

zu übernehmen.

§. 2. Die Staatsregierung wird in Gemässheit der im § 1 gedachten Verträge zur Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen in demjenigen Betrage ermächtigt, welcher erforderlich ist, um

1. den Umtausch der

a) 62 145 000 M. Stammactien der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft in vierprocentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . .	62 145 000 M.
und in vier und einhalbprocentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . .	10 357 500 „
b) 30 600 000 M. Stammactien Lit. A der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in vierprocentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	45 900 000 „
c) 43 800 000 M. Prioritätsstammactien (Actien Lit. B) der genannten Gesellschaft in vierprocentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	38 325 000 „
d) 30 000 000 M. Prioritätsstammactien (Actien Lit. C) der genannten Gesellschaft in vierprocentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	37 500 000 „
e) 117 000 000 M. Stammactien der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft in vierprocentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von . . .	175 500 000 „
zusammen in vierprocentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	359 370 000 M.
in vier und einhalbprocentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von	10 357 500 M.

herbeizuführen.

2. Die Mittel zur Deckung

a) des an die Actionäre der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft für die Abtretung ihres Actienbesitzes an den Staat zu zahlenden Kaufpreises von	8 621 370 M.
b) der den Actionären der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bei der Abstempelung ihrer Actien zu gewährenden Zuzahlung von . . .	1 170 000 „
zusammen	9 791 370 M.

aufzubringen.

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der für die Bauausführung derjenigen Bahnstrecken erforderlichen Mittel, für welche den im § 1 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen die Concession zum Bau und Betriebe verliehen ist, an Stelle der den Gesellschaften bereits bewilligten Prioritätsanleihen Staatsschuldverschreibungen bis zu dem sich auf 55 258 800 M. belaufenden Nominalbetrage des noch unbegebenen Theils dieser Anleihen auszugeben, sofern sich die weitere Begebung der letzteren nach dem Ermessen des Finanzministers als nachtheilig erweisen sollte.

§ 4. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung der Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener und Köln-Mindener Eisenbahngesellschaften nach Massgabe der im § 1 bezeichneten Verträge herbeizuführen und bei der Auflösung innerhalb der im § 2 bezeichneten Summen den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen zu zahlen. Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen Anleihen dieser Gesellschaften zum Betrage von 737 114 700 M., soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung beziehungsweise zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 5. Ueber die Ausführung der im § 4 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 6. Wenn, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 3 und 4) bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetzsammlung Seite 1197) zur Anwendung.

§ 7. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen (beziehungsweise Eisenbahntheile) durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 8. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Communalsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte Anwendung.

§ 9. Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit solche nach den Bestimmungen der §§ 2 bis 5 nicht durch den Finanzminister erfolgt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen.

§. 10. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 20. December 1879.

(L. S.) Wilhelm.

Otto Graf zu Stolberg. G. v. Kameke. Hofmann.
Graf zu Eulenburg. Maybach. Bitter. von Puttkamer.
Dr. Lucius. Dr. Friedberg.

Vertrag betreffend den Uebergang des Berlin-Stettiner Eisenbahnunternehmens auf den Staat vom 13. Juni 1879.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch die Geheimen Oberregierungsräthe Brefeld und Rapmund, als Commissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten, und den Geheimen Oberfinanzrath Rötger, als Commissar des Finanzministers, einerseits, und dem Directorium der Berlin - Stettiner Eisenbahngesellschaft andererseits, ist heute unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, resp. auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung der Actionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft vom 29. Mai 1879 folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§ 1. Die Berlin - Stettiner Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens — und zwar sowohl der Stammbahn, wie der sämmtlichen Zweigbahnen, einschliesslich derjenigen, für welche die Zinsgarantie vom Staate übernommen ist — ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat.

Zu diesem Zwecke übergiebt das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von dem Directorium der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 2 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde und erklärt sich zugleich einverstanden, dass die Königliche Eisenbahncommission für die Hinterpommersche Bahn in Stettin die in ihrem Besitze befindlichen Bahnstrecken lediglich für Rechnung des Staates besitzt und verwaltet.

§ 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. Jan. 1879 ab Verwaltung und Betrieb der Berlin - Stettiner Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen. Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihr Directorium führen lässt, verpflichtet sich, in allen wichtigen Angelegenheiten sich der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu versichern.

Vom 1. Januar 1879 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der jetzigen Anleihen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge etwa verbleibende Reinertrag dem Staat ausschliesslich zu.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände der Reservebaufonds und der Reservefonds mit der nachstehenden Beschränkung zur freien Verfügung anheimfallen und die bezüglichen Bestimmungen, insbesondere in den §§ 21 bis 24 des Gesellschaftsstatuts, für die Dauer der staatsseitigen Verwaltung ausser Anwendung treten.

Mit Rücksicht auf den § 24 des Gesellschaftsstatuts wird vereinbart, dass aus dem Reservefonds der Stammbahn der Betrag von 908 000 M. der Gesellschaft zu dem alleinigen Zwecke und mit der Verpflichtung, den Mitgliedern und Hülfsarbeitern des Directoriums die für den Verlust ihrer bisherigen dienstlichen Stellung zu gewährenden Entschädigungen zu zahlen und die Vertretung des Staates gegenüber etwaigen weiteren Ansprüchen der bezeichneten Mitglieder und Beamten zu übernehmen, überlassen werden, der Rest des Reservefonds dagegen dem Staate zur freien Verfügung anheimfallen soll.

§ 3. Auf die zu errichtende Königliche Behörde gehen alle in dem durch Allerhöchste Ordre vom 12. October 1840 bestätigten Gesellschaftsstatute und dessen Nachträgen den Generalversammlungen, dem Verwaltungsrath und dem Directorium beigelegten Befugnisse, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, über.

Ingleichen vertritt sie die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domizile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in Stettin, und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Stettin unterworfen sein.

Der Verwaltungsrath der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmälig auf fünf reducirt, dass in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt.

Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder des Verwaltungsrathes nach Massgabe des Gesellschaftsstatuts, jedoch ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnorts der zu wählenden Mitglieder statt.

Ordentliche Sitzungen des Verwaltungsrathes werden alle sechs Monat abgehalten werden. Zur Gültigkeit der Beschlüsse des Verwaltungsrathes ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich. Der Verwaltungsrath hat zugleich das Interesse der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen. Die nach den Statutennachträgen vom 5. Mai 1862 Artikel 5 und vom 22. April 1873 unter II. 2 dem Verwaltungsrath zustehende Tantième von ¾ pCt. des in Gemässheit des § 21 des Gesellschaftsstatuts sich ergebenden jährlichen Reinertrags wird bis zur Auflösung der Gesellschaft (§ 7) auf den Betrag von jährlich 3 000 M. für den Vorsitzenden, 1 800 M. für den Stellvertreter des Vorsitzenden und 1 400 M. für jedes Mitglied des Verwaltungsraths festgesetzt. Die Zahlung der Tantième erfolgt am ersten des auf den Schluss des Rechnungsjahres folgenden dritten Monats.

Die ordentliche jährliche Generalversammlung der Actionäre der Berlin - Stettiner Eisenbahngesellschaft findet am letzten Donnerstag des auf den Schluss des Rechnungsjahres folgenden fünften Monats statt.

§ 4. Der Staat zahlt den Inhabern der Stammactien der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von 4¾ pCt. des Nominalbetrages der Berlin-Stettiner Stammactien. Zu dem Ende wird der Betrag der festen Rente mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Gleichzeitig werden die Zinsscheine und Zins- und Dividendenscheine nebst Talons gegen Zinscoupons und Talons nach beigefügtem Formular umgetauscht. Die Zahlung der Rente erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Berlin und Stettin.

Falls der Umtausch der ausgegebenen Zinsscheine und Zins- und Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente in halbjährlichen Raten gegen Rückgabe des Zins- und Dividendenscheines am 1. Juli des laufenden und gegen Rückgabe des Zinsscheines am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gezahlt. Zinsscheine, Zins- und Dividendenscheine, sowie Zinscoupons, welche nicht innerhalb vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der vereinigten Pensionscasse für die Beamten der Berlin - Stettiner Eisenbahn und deren Zweigbahnen, jedoch mit der Massgabe, dass die ihr zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§ 5. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft bleiben ihre Rechte bezüglich des Berlin-

Stettiner Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Berlin-Stettiner Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör als einen getrennten Vermögenscomplex verwalten.

Falls Seitens des Staats mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn Staatsbahnen oder unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen zu einer Verwaltung vereinigt werden, soll behufs Vereinfachung der für die Berlin-Stettiner Eisenbahn zu führenden getrennten Rechnung dieselbe an sämmtlichen Betriebsausgaben nach Massgabe derjenigen Bestimmungen Theil nehmen, welche im § 17 des Vertrages über die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von Cöslin nach Danzig vom 21. November 1866 (Ges.-Sammlung pro 1867 S. 463/4) für die Betheiligung der Cöslin-Danziger Zweigbahn an den Betriebsausgaben des Gesammtunternehmens vereinbart sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Berlin-Stettiner Eisenbahnunternehmen auf einen andern Zeitpunkt als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 6. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Theil der Prioritätsobligationen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft zu den in den betreffenden Allerhöchsten Privilegien angegebenen Zwecken nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil derselben für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§ 7. Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, zu jeder Zeit das Eigenthum der Berlin-Stettiner Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Berlin-Stettiner Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben, und die Auflösung der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellchaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Der Staat verpflichtet sich, bevor er von diesem Rechte Gebrauch macht, den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen, beziehungsweise Zinscoupons und Talons, Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe von gleichem Zinsertrage anzubieten. Sofern bei dem Umtausch die miteinzuliefernden Dividendenscheine, beziehungsweise Zinscoupons fehlen sollten, werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seinas Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht, welches hinfort nicht mehr auf eine Maximalstimmenanzahl beschränkt sein soll, aus.

Die Bekanntmachung dieses Angebots erfolgt in den in § 29 des Gesellschaftsstatuts und dem Generalversammlungsbeschluss vom 30. Mai 1861 vorgeschriebenen öffentlichen Blättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Verwaltungsrathes bleibt der Umtausch der von ihnen gemäss § 28 des Gesellschaftsstatuts deponirten Actien gegen Staatsschuldverschreibungen bis vier Wochen nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft vorbehalten.

Dem Staat bleibt das Recht vorbehalten, an Stelle von Staatsschuldverschreibungen mit dem Nominalwerthe der abgestempelten Actien, welche mit $4^3/_4$ pCt. verzinslich sein würden, den Umtausch der Actien in der Weise zu bewirken, dass für je zwei ganze respective vier halbe Actien zwei mit 4 pCt. verzinsliche Staatsschuldverschreibungen zu je 600 M. und eine mit $4^1/_2$ pCt. verzinsliche Staatsschuldverschreibung zu 200 M. gewährt werden.

Nach Ablauf der für den Umtausch der Actien gegebenen einjährigen Frist kann der Staat jederzeit von dem ihm eingeräumten Rechte des Eigenthumserwerbs, beziehungsweise Liquidation der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, Gebrauch machen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er

1. die sämmtlichen Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen;

2. an die Liquidatoren für jede ganze Actie den Betrag von 600 M., für jede halbe Actie den Betrag von 300 M., als Kaufpreis zur statutmässigen Vertheilung zu überweisen.

Die Actionäre sind demnächst durch die im § 29 des Gesellschaftsstatuts und dem Generalversammlungsbeschluss vom 30. Mai 1861 vorgeschriebenen öffentlichen Blätter aufzufordern, binnen einer Frist von 6 Monaten ihre Actien gegen Empfangnahme des bezeichneten Betrages an die Gesellschaftscasse abzuliefern. Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Zinsscheine, Zins- und Dividendenscheine beziehungsweise Zinscoupons mitabzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Actien entfallenden Betrag in Abzug gebracht wird. Die nach Ablauf der angegebenen sechsmonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actie für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates. Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Berlin-Stettiner Eisenbahnverwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahncommissariat zu Berlin, eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden, oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen zu erhöhen.

§ 8. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal mit Ausnahme der Mitglieder und Hülfsarbeiter des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft tritt mit dem Uebergang des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die für die Beamten der Berlin-Stettiner Eisenbahn, einschliesslich der Zweigbahnen, deren Wittwen und Kinder bestehende (vereinigte) Beamtenpensionscasse, die Pensionscasse für die Beamten der Strecke Stettin-Stargard, die Beamtensterbecasse, sowie die verschiedenen Arbeiterkranken- und Sterbecassen bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Cassen mit den entsprechenden Cassen der mit der Berlin-Stettiner zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Berlin-Stettiner Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die statutenmässigen Rechte der Gesellschaft und des Directoriums werden künftig durch die zur Verwaltung der Berlin-Stettiner Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Denjenigen Personen, welchen Seitens der Verwaltung der Berlin-Stettiner Eisenbahn aus Billigkeitsrücksichten fortlaufende jährliche Unterstützungen aus der Gesellschaftscasse bewilligt sind, werden diese Unterstützungen nach Massgabe der Bewilligung auch künftig gezahlt werden.

§ 9. Die Contrahenten sind an dieses Abkommen nicht gebunden, sofern nicht die verfassungsmässige Genehmigung des Abkommens Seitens des Staates bis längstens zum 1. Januar 1880 herbeigeführt ist.

§ 10. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 11. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Berlin, den 13. Juni 1879.

(L. S.) Rötger. Brefeld. Rapmund.

Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.

Oelschlaeger. Foerster. Magunna.

{ . . . M. / . . . M. } Serie I. No. I.

Erster Zinscoupon
für die

{ganze / halbe} Actie der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.

No. . . . .

. . . . M. hat Inhaber dieses Coupons vom . . . . ab aus der . . . . zu Stettin oder der . . . . zu Berlin zu erheben. Dieser Coupon wird ungültig und werthlos, wenn er nicht binnen 4 Jahren nach dem Fälligkeitstermin zur Zahlung präsentirt wird.

. . . . ., den . . ten . . . . 18 . .

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Facsimile.)

Talon
zu der

{ganzen / halben} Actie der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft.

No. . . . . .

Inhaber dieses Talons empfängt gegen dessen Rückgabe vom . . . . ab bei der . . . . zu Stettin oder der . . . . zu Berlin die . . . te Serie der Zinscoupons für die Jahre 18 . . bis . . . . sofern nicht von dem Inhaber der {ganzen / halben} Actie bei der unterzeichneten Behörde rechtzeitig Widerspruch erhoben wird, in wel-

chem Falle die Ausreichung der neuen Coupons an den Inhaber der {ganzen / halben} Actie erfolgt.

. . . ., den . . ten . . . .
(Trockener Stempel.)

(Unterschrift in Facsimile.)

Vertrag, betreffend den Uebergang des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens auf den Staat vom 5. Juni 1879.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch die Geheimen Oberregierungsräthe Brefeld und Rapmund, als Commissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten, und den Geheimen Oberfinanzrath Rötger, als Commissar des Finanzministers, einerseits und dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft andererseits ist heute unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie der Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat.

Zu diesem Zweck übergiebt das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft Verwaltung und Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von dem Directorium der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 9 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§ 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1879 ab Verwaltung und Betrieb der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staats in bisheriger Weise durch ihr Directorium führen lässt, verpflichtet sich, in allen wichtigen Angelegenheiten sich der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu versichern.

Vom 1. Januar 1879 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge und der Zinszuschüsse, welche seitens derselben auf Grund der mittels Vertrag vom 17. Juni 1874 übernommenen Garantie für die Verzinsung der Prioritätsobligationen 3. Emission des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens etwa zu leisten sind, verbleibende Reinertrag dem Staate ausschliesslich zu. Zu den Anleihen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft sind auch zu rechnen die von ihr selbstschuldnerisch übernommenen Prioritätsobligationen der ehemaligen Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahngesellschaft, sowie die Actien dieser und der ehemaligen Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft, welchen die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft beim Erwerb der betreffenden Bahnen eine feste jährliche Rente garantirt hat und endlich auch das von der Herzoglich Anhaltischen Regierung gegebene Darlehen von Vierhundertfünfzigtausend Mark.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände der bisher noch getrennt verwalteten Reservefonds der Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Wittenberger und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, des Erneuerungsfonds, des Extrareservefonds mit der im § 9 vorgesehenen Beschränkung, des Reservebaufonds und des Garantiefonds für Zuschüsse zur Verzinsung der Hannover-Altenbekener $4^1/_2$ pCt. Eisenbahnprioritätsobligationen 3. Emission zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung beziehungsweise Verwaltung bezüglichen statutarischen Bestimmungen ausser Anwendung treten.

§ 3. Auf die zu errichtende Königliche Behörde gehen alle in den durch Allerhöchste Ordre vom 14. Januar 1842 bestätigten Gesellschaftsstatuten und deren Nachträgen, den Generalversammlungen, dem Ausschuss und dem Directorium beigelegten Befugnisse, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, über. Ingleichen vertritt sie die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in Magdeburg und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Magdeburg unterworfen sein.

Der Ausschuss der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Die Zahl der Ausschussmitglieder wird in der Weise allmälig auf 15 reducirt, dass in den Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt. Der Ausschuss hat zugleich das Interesse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten.

§ 4. Die bei dem Uebergange der Verwaltung und des Betriebes des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens auf den Staat dem letzteren zur freien Verfügung anheimfallenden im § 2 näher bezeichneten Fonds müssen bei Festsetzung der Dividende für das Jahr 1878 mindestens in derjenigen Höhe erhalten werden, welche sie mit dem Rechnungsabschlusse des Jahres 1877 erreicht hatten.

§ 5. Der Staat zahlt den Inhabern der Stammactien Litt. A der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von 6 pCt., den Inhabern der Prioritätsstammactien Litt. B eine solche von $3^1/_2$ pCt. und den Inhabern der Prioritätsstammactien Litt. C eine solche von 5 pCt. Zu dem Ende wird der Betrag der festen Rente mittels Abstempelung auf den Actien vermerkt. Gleichzeitig werden die Dividendenscheine nebst Talons gegen Zinscoupons und Talons nach beigefügtem Formular umgetauscht. Die Zahlung der Rente erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Magdeburg und Berlin. Falls der Umtausch der Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente nur in einer Rate am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gezahlt. Dividendenscheine, Zinscoupons, welche nicht vier Jahre nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheil der Pensions- und Unterstützungscasse für die Beamten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, jedoch mit der Massgabe, dass die ihr zugeflossenen Rentenbeträge, soweit nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§ 6. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft — mit Einschluss der oben im § 2 erwähnten Magdeburg-Wittenbergeschen Prioritätsgläubiger und Inhaber von Actien der ehemaligen Magdeburg-Wittenbergeschen und Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft — bleiben ihre Rechte bezüglich des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenscomplex verwalten.

Falls seitens des Staats mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn Staatsbahnen oder unter Staatsverwaltung stehende Privatbahnen zu einer Verwaltung vereinigt werden, soll Behufs Vereinfachung der für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu führenden getrennten Rechnung dieselbe an sämmtlichen Betriebsausgaben nach Massgabe derjenigen Bestimmungen theilnehmen, welche im Artikel IX. No. 2 des unterm 17. Juni 1874 Allerhöchst bestätigten, zwischen der Hannover-Altenbekener und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages — betreffend die Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebes des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und Uebernahme einer Zinsgarantie seitens der letzteren für die im Betrage von 9¼ Millionen Thalern zu Lasten des Hannover-Altenbekener Unternehmens aufzunehmende Prioritätsanleihe — über die Betheiligung beider Bahnen an den gesammten Betriebsausgaben vereinbart sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 7. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Theil der Prioritätsobligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu den in den betreffenden Allerhöchsten Privilegien angegebenen Zwecken nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil derselben für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§ 8. Der Staat ist verpflichtet, in den unten näher bezeichneten Fristen den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte an dem Vermögen der Gesellschaft, d. i. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen, beziehungsweise Zinscoupons und Talons, Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe von gleichem Zinsertrage anzubieten. Sofern bei dem Umtausche die miteinzuliefernden Dividendenscheine, beziehungsweise Zinscoupons fehlen sollten, werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückgehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht, welches hinfort nicht mehr auf eine Maximalstimmenanzahl beschränkt sein soll, aus.

Es sind zum Umtausch anzubieten:

für je zwei Actien Litt. A. drei,
für je acht Actien Litt. B. sieben,
für je vier Actien Litt. C. fünf Staatsschuldverschreibungen der 4 procentigen consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage von je dreihundert Mark, und zwar für die Actien Litt. B. spätestens am 1. October 1880, für die Actien Litt. A. spätestens am 1. Juli 1881 und für die Actien Litt. C. spätestens am 1. April 1882; es soll jedoch der Staatsregierung freistehen, den Zeitpunkt, an welchem mit dem Umtausche begonnen werden soll, schon früher eintreten zu lassen.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 4 Wochen vor dem Beginn des Umtausches in den durch den 15. Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten vorgeschriebenen öffentlichen Blättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Ausschusses bleibt der Umtausch der von ihnen gemäss § 39 des Gesellschaftsstatuts deponirten Actien bis zur Beendigung der unten vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, nach Ablauf der für den Umtausch der Actien publicirten einjährigen Fristen zu jeder Zeit das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er

1. die sämmtlichen Prioritätsanleihen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft — einschliesslich der mehrfach erwähnten Verpflichtung der Gesellschaft bezüglich der Prioritätsobligationen und Stammactien der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahngesellschaft und der Stammactien der Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft — sowie alle sonstigen Schulden der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen;

2. an die Liquidatoren einen Kaufpreis von 106 650 000 M. behufs statutenmässiger Vertheilung an die Actionäre zu überweisen.

Die Actionäre sind demnächst durch die im 15. Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten vorgeschriebenen öffentlichen Blätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Liquidationserlöse abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Dividendenscheine, beziehungsweise Zinscoupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Actien entfallenden Betrag in Abzug gebracht wird. Dieser Abzug gelangt erst nach Ablauf der Verjährungsfrist zur Auszahlung, wenn innerhalb derselben von anderer Seite ein Anspruch auf Auszahlung nicht erhoben sein sollte.

Die nach Verlauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actie für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf. Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes seitens des Staats erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Magdeburg-Halberstädter Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahncommissariat zu Berlin eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandttheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen zu erhöhen.

§ 9. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal, mit Ausnahme der Mitglieder des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personale zur Zeit bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die für die Beamten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, einschliesslich der Hannover-Altenbekener Eisenbahn bestehende Pensions- und Unterstützungscasse, die Beamtenbegräbnisscasse, sowie die verschiedenen Arbeiterkranken- und Sterbecassen bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Magdeburg-Halberstädter Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die statutenmässigen Rechte der Gesellschaft und des Directoriums werden künftig durch die zur Verwaltung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Die Mitglieder des Directoriums erhalten im Falle der Aufgabe der ihnen vertragsmässig zustehenden Competenzen bei dem Uebergange der Verwaltung des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens auf den Staat eine seitens des Ausschusses nach billigem Ermessen zu bestimmende Abfindung. Diese Abfindung soll für sämmtliche Directionsmitglieder den Betrag von Einer Million fünfhundert Tausend Mark nicht übersteigen und aus dem Extrareservefonds entnommen werden. Der vorbezeichnete Betrag ermässigt sich, insofern ein Abkommen wegen des Uebertritts der einzelnen Mitglieder in den Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um die darin zu vereinbarenden Beträge.

§ 10. Seitens der Königlichen Staatsregierung soll die Genehmigung der Landesvertretung, seitens des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Genehmigung der Generalversammlung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn die Zustimmung der Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, sowie die verfassungsmässige Genehmigung zu demselben bis zum 1. Januar 1880 nicht erlangt worden ist.

§ 11. In Gemässheit des unter dem 14. Juni 1873 Allerhöchst bestätigten Vertrages vom 16.|17. Juni 1872, sowie des weiteren Vertrages vom 3. Mai 1874 hat die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft den Betrieb und die Verwaltung des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens übernommen. In diesem Verhältnisse tritt bis auf Weiteres keine Veränderung ein. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hat hiernach durch die nach § 1 zu errichtende Königliche Behörde in Gemässheit des Artikels VI des Betriebsüberlassungsvertrages vom 3. Mai 1874 auch die Verwaltung und den Betrieb des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens nach Massgabe der Bestimmungen des ebenerwähnten Vertrages, sowie der Statuten der genannten Gesellschaft zu führen.

Für den Fall, dass der Staat dazu übergehen sollte (cfr. § 6 dieses Vertrages), in der einheitlichen Verwaltung des vereinigten Bahnnetzes der Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaften durch Abtrennung einzelner Theile des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens oder durch Vereinigung mit der Verwaltung anderer Staats- oder vom Staate verwalteten Privatbahnstrecken eine Aenderung eintreten zu lassen, erklärt sich derselbe schon jetzt bereit, sofern es von der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft verlangt werden sollte, an die Stelle des Artikels IX Absatz 2 des obengedachten Vertrages folgende Bestimmungen treten zu lassen.

Artikel IX. Im Uebrigen werden die Betriebsausgaben auf die vereinigten Bahnen in folgender Weise vertheilt.

a) An den Kosten der allgemeinen Verwaltung participiren die vereinigten Bahnen nach Verhältniss ihrer Länge, jedoch mit der Massgabe, dass der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft von dem Gesammtbetrage dieser Ausgaben, so lange die Bruttoeinnahmen des Unternehmens den Betrag von sieben Millionen Mark nicht übersteigen, ein höherer Betrag als zweihundert vierzig Tausend Mark jährlich nicht in Anrechnung gebracht werden soll, — bei einer Vermehrung der Einnahmen über sieben Millionen Mark indess für jede diesen Betrag übersteigende Million Mark eine Erhöhung dieses Maximalbetrages um vierzig Tausend Mark eintreten soll. Als Kosten der allgemeinen Verwaltung sollen diejenigen Ausgaben angesehen werden, welche in dem Rechnungsabschlusse des Hannover-Altenbekener Unternehmens pro 1877 als solche angesehen sind.

b) An den Kosten der Bahnverwaltung participiren dieselben nach Massgabe der wirklichen Ausgaben.

c) An den Kosten der Transportverwaltung participiren dieselben nach Verhältniss der durchlaufenen Locomotivkilometer und Wagenachskilometer, jedoch mit der Massgabe, dass die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft bezüglich der Gesammtkosten der Transportverwaltung in maximo per Wagenachskilometer die hierfür bei dem Betriebe der sämmtlichen unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen erwach-

senden Durchschnittsausgaben, wie sich solche jeweilig nach den Angaben der zuletzt veröffentlichten Statistik der Preussischen Eisenbahnen berechnen, zu tragen hat.

Die Rückzahlung von Zinszuschüssen, welche seitens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft aus der von ihr in Gemässheit des obengedachten Vertrages übernommenen Garantie der Zinsen der im Betrage von 27 750 000 M. der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft bewilligten Prioritätsanleihe bisher geleistet worden sind, oder noch geleistet werden sollten, soll bis zum Jahre 1884 einschliesslich ausgesetzt bleiben und von da ab in Raten von je Einhunderttausend Mark für das Betriebsjahr aus dem Reingewinn erfolgen.

Die jährliche Rückzahlung soll selbst dann diese Summe nicht übersteigen, wenn in dem einen oder anderen der früheren Jahre nicht der volle Betrag von 100 000 M. hat zurückgezahlt werden können.

Für den Fall, dass der Staat von dem ihm im § 8 vorbehaltenen Rechte, das Eigenthum an der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu erwerben, und die Liquidation der Gesellschaft herbeizuführen, Gebrauch machen will, bleibt die Aufhebung des zur Zeit zwischen der Magdeburg-Halberstädter und der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft bestehenden Rechtsverhältnisses, resp. die Regelung des alsdann zwischen dem Staate und der letztgenannten Eisenbahngesellschaft eintretenden Verhältnisses auf dem im Artikel XVI des Betriebsüberlassungsvertrages vom 3. Mai 1874 vorgesehenen Wege der gegenseitigen Verständigung vorbehalten.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ertheilt, soweit sie von einer etwaigen Regulirung des Rechtsverhältnisses zwischen dem Staate und der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft berührt werden sollte, unter ausdrücklicher Wahrung der ihr in diesem Vertrage eingeräumten Rechte, im Voraus ihre Zustimmung zu den dieserhalb zu treffenden Vereinbarungen. Für den Fall, dass der Staat das Eigenthum des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens erwerben und die Auflösung dieser Gesellschaft herbeiführen sollte, ertheilt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft schon jetzt ihre Zustimmung zu dem dieserhalb abzuschliessenden Vertrage.

Ferner hat die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft durch Vertrag vom 20. Mai 1870 die Verwaltung und den Betrieb der der freien Hansestadt Bremen gehörigen Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel übernommen. Auch an den Bestimmungen dieses Vertrages wird durch vorstehenden Vertrag nichts geändert. Von demselben Zeitpunkte, in welchem die Verwaltung und der Betrieb des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens auf die nach § 1 zu errichtende Königliche Behörde übergeht, überträgt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft derselben Königlichen Behörde auch die nach Massgabe des Vertrages vom 20. Mai 1870 zu führende Verwaltung der Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel. Falls der der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zufliessende Antheil an der Bruttoeinnahme zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten nicht ausreicht, so ist der erforderliche Zuschuss aus dem Reinertrag des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens zu entnehmen. Für den Fall, dass demnächst eine Aenderung in dem zwischen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und der freien Hansestadt Bremen zur Zeit bestehenden Rechtsverhältnisse zwischen der letzteren und dem Staate vereinbart werden sollte, ertheilt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft schon jetzt ihre Zustimmung zu den dieserhalb zu treffenden Vereinbarungen.

§ 12. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als zwanzigster Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 13. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 14. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Berlin, den 5. Juni 1879.

(L. S.) Rötger. Brefeld. Rapmund.

Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.
Lent. Schmidt.

Erster Zinscoupon — Serie I. No. I.
für die
Actie Litt. A der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.
No. . . .

Neun Mark hat Inhaber dieses Coupons vom . . . . . . ab aus der . . . . zu Magdeburg oder der . . . . zu Berlin zu erheben. Dieser Coupon wird ungültig und werthlos, wenn er nicht binnen 4 Jahren nach dem Fälligkeitstermin zur Zahlung präsentirt wird.

. . . . . ., den . . ten . . . . 18 . .

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Facsimile.)

Talon
zu der
Actie Litt. A. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.
No. . . .

Inhaber dieses Talons empfängt gegen dessen Rückgabe vom . . . . ab bei der . . . . zu Magdeburg oder der . . . . zu Berlin die . . . te Serie der Zinscoupons für die Jahre 18 . . bis . . sofern nicht von dem Inhaber der Actie bei der unterzeichneten Behörde rechtzeitig Widerspruch erhoben wird, in welchem Falle die Ausreichung der neuen Coupons an den Inhaber der Actie erfolgt.

. . . ., den . . ten . . . . . .

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Facsimile.)

Serie I. No. I.

Erster Zinscoupon
für die
Actie Litt. B der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.
No. . . .

Fünf Mark fünf und zwanzig Pfennig hat Inhaber dieses Coupons vom . . . . ab aus der . . . . zu Magdeburg oder der . . . . zu Berlin zu erheben. Dieser Coupon wird ungültig und werthlos, wenn er nicht binnen vier Jahren nach dem Fälligkeitstermin zur Zahlung präsentirt wird.

. . . . . ., den . . ten . . . . 18 . .

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Facsimile.)

Talon
zu der
Actie Litt. B der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.
No. . . .

Inhaber dieses Talons empfängt gegen dessen Rückgabe vom . . . . . . ab bei der . . . . zu Magdeburg oder der . . . . zu Berlin die . . te Serie der Zinscoupons für die Jahre 18 . . bis . . . . ., sofern nicht von dem Inhaber der Actie bei der unterzeichneten Behörde rechtzeitig Widerspruch erhoben wird, in welchem Falle die Ausreichung der neuen Coupons an den Inhaber der Actie erfolgt.

. . . . . ., den . . ten . . . .

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Facsimile.)

Serie I. No. I.

Erster Zinscoupon
für die
Actie Litt. C der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.
No. . . .

Sieben Mark fünfzig Pfennige hat Inhaber dieses Coupons vom . . . . ab aus der . . . . zu Magdeburg oder der . . . . zu Berlin zu erheben. Dieser Coupon wird ungültig und werthlos, wenn er nicht binnen vier Jahren nach dem Fälligkeitstermin zur Zahlung präsentirt wird.

. . . ., den . . ten . . . . 18 . .

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Facsimile.)

Talon
zu der
Actie Litt. C der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.
No. . . .

Inhaber dieses Talons empfängt gegen dessen Rückgabe vom . . . . . ab bei der . . . . zu Magdeburg oder der . . . . zu Berlin die . . te Serie der Zinscoupons für die Jahre 18 . . bis . . sofern nicht von dem Inhaber der Actie bei der unterzeichneten Behörde rechtzeitig Widerspruch erhoben wird, in welchem Falle die Ausreichung der neuen Coupons an den Inhaber der Actie erfolgt.

. . . ., den . . ten . . . .

(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Facsimile.)

Vertrag, betreffend den Uebergang des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens auf den Staat, vom 8. Juli 1879.

Zwischen der Königlich Preussischen Staatsregierung, vertreten durch die Geheimen Oberregierungsräthe Brefeld und Rapmund, als Commissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten, und den Geheimen Oberfinanzrath Rötger, als Commissar des Finanzministers, einerseits und dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, als Vorstand der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, andererseits ist heute unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie der Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre der letztgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen:

§ 1. Durch den zwischen der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen, unter dem 17. Juni 1874 Aller-

höchst bestätigten Vertrag vom 3. Mai 1874 hat die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft die gesammte Verwaltung einschliesslich des Betriebes ihrer gesammten Eisenbahnen ohne irgend welche Beschränkung und ohne sich ein Kündigungsrecht dieserhalb vorzubehalten, an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft übertragen.

Nachdem inzwischen vorbehaltlich der landesherrlichen Genehmigung eine Vereinbarung zwischen der Königlichen Staatsregierung und der Gesellschaft dahin zu Stande gekommen ist, dass der Staat nicht nur die Verwaltung und den Betrieb des ganzen Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten übernimmt, sondern auch berechtigt sein soll, das Eigenthum an der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu erwerben, und die Liquidation dieser Gesellschaft herbeizuführen, wird unter der Voraussetzung, dass diese Vereinbarung perfect wird, das Verhältniss des Staates zu der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft in Gemässheit der folgenden Bestimmungen geregelt.

§ 2. Die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft erklärt sich damit einverstanden, dass der Staat in das gesammte Rechtsverhältniss, welches zur Zeit zwischen ihr und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft besteht, unter Ausscheidung der letzteren eintritt. Demgemäss überträgt die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft dem Staate die Verwaltung und den Betrieb ihres gesammten Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung und ohne sich ein Kündigungsrecht dieserhalb vorzubehalten.

Zu diesem Zweck übergiebt die Direction der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft als zeitiger Vorstand der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft Verwaltung und Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller hierzu gehörigen, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds an die vom Staate für die Verwaltung desselben zu bestimmende Königliche Behörde.

§ 3. Die Uebergabe wird zu demselben Zeitpunkte bewirkt, an welchem der Staat die Verwaltung des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens übernimmt.

Das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, welches als zeitiger Vorstand der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft in der Zwischenzeit die Verwaltung in bisheriger Weise führt, verpflichtet sich, in allen wichtigen Angelegenheiten sich der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu versichern.

§ 4. Auf die zu errichtende Königliche Behörde gehen alle in den durch Allerhöchste Ordre vom 25. November 1868 bestätigten Gesellschaftsstatuten und deren Nachträgen den Generalversammlungen, dem Verwaltungsrath und dem Vorstande beigelegten Befugnisse über, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas anderes festgesetzt ist.

Ingleichen vertritt sie die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicile der gedachten Königl. Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft behält es bei einem vor Abschluss dieses Vertrages etwa schon begründeten Gerichtsstande sein Bewenden.

Der Verwaltungsrath der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Die Zahl der Verwaltungsrathsmitglieder wird in der Weise allmälig auf 5 reducirt, dass in den Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt. Der Verwaltungsrath hat zugleich das Interesse der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten.

§ 5. Der Staat wird das Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmen nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst in der bisherigen Weise nach Massgabe der Bestimmungen des Betriebsüberlassungsvertrages vom 3. Mai 1874 resp. des dritten Gesellschaftsstatuts, welche beide, soweit dieser Vertrag nicht etwas anderes festsetzt, in Kraft bleiben, mit dem Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmen zusammen verwalten.

Der Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmen oder einzelne Theile desselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen. In diesem Falle gelten für die Vertheilung der gesammten Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen die Bestimmungen im Artikel IX des oben bezeichneten Vertrages. Sofern mehrere Königliche Behörden mit der Verwaltung der einzelnen Theile des Hannover-Altenbekener Unternehmens betraut werden sollten, wird von dem Minister der öffentlichen Arbeiten eine dieser Behörden bestimmt, welche als Vorstand der Gesellschaft gemäss Artikel 227 des Handelsgesetzbuchs anzusehen ist; Sitz und Gerichtsstand der Gesellschaft bestimmt sich alsdann nach dem Domicil dieser Behörde — vorbehaltlich der Rechte der bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubiger der Gesellschaft.

§ 6. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hat durch den bereits erwähnten Vertrag vom 3. Mai 1874 für die Prioritätsobligationen III. Serie der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft zum Nennwerthe von 9 250 000 Thlr. eine Zinsgarantie aus dem Reinertrage ihres (der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft) Unternehmens und zwar prioritätisch vor der Dividende auf ihr gesammtes Actiencapital gewährt. Der Staat verpflichtet sich nun hiermit, die für das Jahr 1879 und folgende etwa erforderlichen Zinszuschüsse zu der Verzinsung dieser Obligationen an Stelle der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu leisten, wodurch jedoch die etwaigen Rechte jener Obligationen der letztgenannten Gesellschaft gegenüber nicht berührt werden sollen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 7. Der Staat ist verpflichtet, spätestens vier Wochen nach Publication dieses Vertrages in der Gesetzsammlung den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons, einen Kaufpreis von 54 M. für je eine Stammactie à 300 M. und von 216 M. für je eine Stammprioritätsactie à 600 M. anzubieten und sofort nach Aushändigung der Actie zu zahlen. Für jeden fehlenden Dividendenschein einer Stammactie werden 12 M. und einer Stammprioritätsactie 15 M. in Abzug gebracht. Die Auszahlung der zurückbehaltenen Beträge erfolgt jährlich nach Feststellung des Rechnungsabschlusses. Soweit jedoch eine Dividende auf den betreffenden Dividendenschein entfallen ist, wird dieselbe von dem zu erstattenden Betrage in Abzug gebracht und erst dann gezahlt, wenn der betreffende Dividendenschein nicht innerhalb der vierjährigen Verjährungsfrist präsentirt ist.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von einem Monat zu wiederholen. Zu dem Verkaufe wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Verwaltungsrathes bleibt der Verkauf der von ihnen gemäss Art. IV sub B § 3 des dritten Nachtrags zum Gesellschaftsstatute deponirten Actien bis zur Beendigung der unten vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

Der Staat wird in Höhe der angekauften Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das ihm zustehende Stimmrecht aus. Die Stimmberechtigung der Actionäre regelt sich alsdann in der Weise, dass je 300 M. Actiencapital eine Stimme gewähren, wogegen die Vorschriften im § 33 des Gesellschaftsstatuts resp. des Art. IV A § 3 des dritten Nachtrages dazu ausser Kraft treten.

Nach Ablauf der für den Ankauf der Actien gegebenen einjährigen Frist ist der Staat berechtigt, zu jeder Zeit das Eigenthum der Hannover-Altenbekener Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Hannover-Altenbekener Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er:

1. die Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen;
2. an die Liquidatoren einen Kaufpreis von 1 000 000 M. behufs statutmässiger Vertheilung an die Actionäre zu überweisen.

Die Actionäre sind demnächst durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Liquidationserlöse abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die nicht fälligen Dividendenscheine mit einzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbs Seitens des Staats erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Hannover-Altenbekener Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königl. Eisenbahncommissariat zu

Berlin, eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

Die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden, oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen zu erhöhen.

§ 8. Das gesammte zur Zeit auf der Hannover-Altenbekener Bahn beschäftigte Beamten- und Dienstpersonal steht nicht im Dienste der Hannover-Altenbekener, sondern der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und sind daher die dieserhalb erforderlichen Bestimmungen bereits in dem zwischen dem Staate und der letztgenannten Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrage vereinbart. Diese Bestimmungen bleiben auch dann in Geltung, wenn der Betrieb und die Verwaltung, sowie demnächst das Eigenthum der Hannover-Altenbekener Eisenbahn auf den Staat übergehen, oder die Verwaltung derselben einer anderen Behörde, als der für die Verwaltung des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens einzusetzenden, übertragen werden sollte. Insoweit soll daher auch in diesem Falle die Hannover-Altenbekener Eisenbahn noch als ein Theil des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens angesehen werden.

§ 9. Seitens der Königlichen Staatsregierung soll die Genehmigung der Landesvertretung, Seitens des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, als Vorstandes der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, die Genehmigung der Generalversammlung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn die Zustimmung der Generalversammlung der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, sowie die verfassungsmässige Genehmigung zu demselben bis zum 1. Januar 1880 nicht erlangt worden ist.

§ 10. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als siebenter Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 11. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 12. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Berlin, den 8. Juli 1879.

(L. S.) Rötger. Brefeld. Rapmund.

Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, als Vorstand der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft.

Lent.

Vertrag, betreffend den Uebergang des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens auf den Staat, vom 27. August/10. October 1879.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch die Geheimen Oberregierungsräthe Rapmund und Dr. Frölich als Commissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Oberfinanzrath Rötger als Commissar des Finanzministers einerseits und der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft andererseits, ist heute unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung sowie der Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat. Zu diesem Zwecke übergiebt die Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direction der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§ 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1879 ab die Verwaltung und Betrieb der Köln-Mindener Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihre Direction führen lässt, wird sich folgeweise in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Vom 1. Januar 1879 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge verbleibende Reinertrag dem Staate ausschliesslich zu.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände des Reservefonds und des Erneuerungsfonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung und Verwaltung bezüglichen statutarischen Bestimmungen ausser Anwendung treten.

§ 3. Auf die zu errichtende Königliche Behörde (§ 1) gehen alle in den durch Allerhöchste Ordre vom 18. December 1843 bestätigten Gesellschaftsstatuten und deren Nachträgen den Generalversammlungen, dem Administrationsrathe und der Direction beigelegten Befugnisse, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, über.

Ingleichen vertritt sie die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actiengesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in Köln und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Köln unterworfen sein.

Der Administrationsrath der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmälig auf sechs reducirt, dass in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt. Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder des Administrationsraths nach Massgabe der Gesellschaftsstatuten, jedoch ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnortes der zu wählenden Mitglieder, statt. Zur Gültigkeit der Beschlüsse ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

Der Administrationsrath hat zugleich das Interesse der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten. Die Tantième, welche auf Beschluss der Generalversammlung unter die Mitglieder des Administrationsraths nach § 59 der Gesellschaftsstatuten und der in der Generalversammlung vom 30. Juni 1875 beschlossenen Abänderung derselben vertheilt werden kann, wird bis zur Auflösung der Gesellschaft (§ 7) auf den Betrag von jährlich 3 000 M. für den Präsidenten, auf den gleichen Betrag für den Vicepräsidenten und auf 1 500 M. für jedes Mitglied des Administrationsraths festgesetzt. Für das Jahr 1879 wird dieselbe Tantième bezahlt, wie für das Jahr 1878. Die Zahlung der Tantième erfolgt am 1. des auf den Schluss des Rechnungsjahres folgenden dritten Monates.

Die ordentliche jährliche Generalversammlung der Actionäre der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft findet in der Regel im zweiten Quartale des Rechnungsjahres statt.

§ 4. Der Staat gewährt den Inhabern der Stammactien der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft eine feste jährliche Rente von 6 pCt. des Nominalbetrages der Köln-Mindener Stammactien. Zu dem Ende wird der Betrag der festen Rente mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Bei der Abstempelung zahlt der Staat auf jede Actie einen einmaligen Betrag von 6 M. Gleichzeitig werden die Abschlagsdividenden- und Dividendenscheine nebst Anweisungen gegen Zinscoupons und Talons nach beigefügtem Formular umgetauscht. Die Zahlung der Rente erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Köln, Düsseldorf und Berlin. Falls der Umtausch der ausgegebenen Abschlagsdividenden- und Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente nur am 2. Januar gezahlt und zwar mit $2\frac{1}{2}$ pCt oder 15 M. gegen Rückgabe des Abschlagsdividendenscheines und mit $3\frac{1}{2}$ pCt. oder 21 M. gegen Rückgabe des Dividendenscheines. Abschlagsdividenden- und Dividendenscheine, sowie Zinscoupons, welche nicht innerhalb vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der Unterstützungscasse der Angestellten der Köln-Mindener Eisenbahn, jedoch mit der Massgabe, dass die der Casse zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeitsrücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§ 5. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bleiben ihre Rechte bezüglich des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Köln-Mindener Eisenbahn nebst allem Betriebsma-

terial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenscomplex verwalten.

Der Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen, oder einzelne Theile desselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen.

In diesem Falle gelten für die Vertheilung der gesammten Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen diejenigen Bestimmungen, welche im § 13 des Statutnachtrages vom 20. Juni 1868 für die Betheiligung der Venlo-Hamburger Bahn an den Betriebsausgaben des Gesammtunternehmens vereinbart sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt, als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 6. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritätsobligationen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil der Prioritätsobligationen für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§ 7. Der Staat ist verpflichtet spätestens zum 1. October 1881 den Actionären gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Abschlagsdividenden- und Dividendenscheinen, beziehungsweise Zinscoupons und Talons, Staatsschuldverschreibungen der 4procentigen consolidirten Anleihe und zwar für jede Actie 3 Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerthe von je dreihundert Mark anzubieten.

Sofern bei dem Umtausche die miteinzuliefernden Dividendenscheine, bezw. Zinscoupons fehlen sollten, werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht aus. Die Stimmberechtigung der Actionäre regelt sich alsdann in der Weise, dass eine Actie Eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften im § 39 und im Schlusssatze des § 40 des Gesellschaftsstatuts, sowie zu XII der unter dem 13. September 1865 Allerhöchst bestätigten abändernden und zusätzlichen Bestimmungen zu den Gesellschaftsstatuten ausser Kraft treten.

Es soll der Staatsregierung freistehen, den Zeitpunkt, an welchem mit dem Umtausche begonnen werden soll, schon vor dem 1. October 1881 eintreten zu lassen.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens vier Wochen vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Administrationsrathes bleibt der Umtausch der von ihnen gemäss § 49 der Gesellschaftsstatuten deponirten Actien bis zur Beendigung der unten vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, nach Ablauf der für den Umtausch der Actien gegebenen einjährigen Frist zu jeder Zeit das Eigenthum der Köln-Mindener Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er:

1. die sämmtlichen Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, als Selbstschuldner zu übernehmen;
2. an die Liquidatoren einen Kaufpreis von 136 500 000 M. behufs statutenmässiger Vertheilung an die Actionäre zu überweisen.

Die Actionäre sind demnächst durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Emgfangnahme ihres Antheiles an den Liquidationserlösen abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Abschlagsdividenden- und Dividendenscheine sowie Zinscoupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Actien entfallenden Betrage in Abzug gebracht wird. Dieser Abzug gelangt erst nach Ablauf der Verjährungsfrist zur Auszahlung, wenn innerhalb derselben von anderer Seite ein Anspruch auf Auszahlung nicht erhoben werden sollte.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbs seitens des Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Köln-Mindener Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahncommissariat zu Coblenz event. die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden, oder ihr Grundcapital durch Emission von Actien oder Anleihen zu erhöhen.

§ 8. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal, mit Ausnahme der Mitglieder und der Hülfsarbeiter der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die Unterstützungscasse der Angestellten der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, die Krankencassen der Arbeiter in den Maschinen- und Wagenwerkstätten, der Locomotivführer und Heizer, sowie der ständigen Bahn- und Bahnhofsarbeiter, der 10 Betriebsinspectionen bleiben nach den betreffenden Reglements bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Cassen mit den entsprechenden Cassen der mit der Köln-Mindener zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Köln-Mindener Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmässigen Rechte der Gesellschaft und der Direction werden künftig durch die zur Verwaltung der Köln-Mindener Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Die Mitglieder und Hülfsarbeiter der Direction mit Ausschluss des vom Staate ernannten Mitgliedes erhalten im Falle der Aufgabe der ihnen statut- bezw. vertragsmässig zustehenden Rechte und Competenzen bei dem Uebergange der Verwaltung des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens auf den Staat eine dem Erneuerungsfonds der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu entnehmende Abfindung von insgesammt 1 500 000 M. Zwei Mitglieder der Direction leisten hierbei zu Gunsten der übrigen Mitglieder auf jede Abfindung Verzicht. Der vorbezeichnete Betrag ermässigt sich, insofern ein Abkommen wegen des Uebertritts der einzelnen Mitglieder und Hülfsarbeiter in den Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um die darin zu vereinbarenden Beträge. Die Mitglieder der Direction erhalten für ihre Thätigkeit im Jahre 1879 eine Tantième in gleicher Höhe, wie ihnen solche für das Betriebsjahr 1878 gewährt worden ist, und, falls der Uebergang des Unternehmens auf den Staat nicht bereits am 1. Januar 1880 erfolgt, für den betreffenden Theil des Jahres 1880 eine gleich hohe pro rata temporis zu berechnende Tantième.

§ 9. Seitens der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft soll die Genehmigung der Generalversammlung und sodann Seitens der Königlichen Staatsregierung die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die Zustimmung der Generalversammlung der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nicht bis zum 1. November 1879 und demnächst die verfassungsmässige Genehmigung nicht bis zum 1. Januar 1880 erlangt worden ist.

§ 10. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 11. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 12. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Berlin, den 27. August 1879.

(L. S.) Rötger. Rapmund. Dr. Frölich.

Die Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft.

Köln, den 10. October 1879.

D. Oppenheim. Kühlwetter.

. . . M. Serie . . . No. . . .

. . . ter Zinscoupon
für die
Stammactie der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.
No. . . . .

. . . . Mark hat Inhaber dieses Coupons vom . . . . ab aus der . . . . zu Köln oder der . . . . zu Düsseldorf oder der . . . . zu Berlin zu erheben. Dieser Coupon wird ungültig und werthlos, wenn

er nicht binnen 4 Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Zahlung präsentirt wird.

. . . . den . . . . 18 . .
(Trockener Stempel.) ______(Unterschrift in Facsimile.)

Talon
zu der
Stammactie der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft.
No. . . . . .

Inhaber dieses Talons empfängt gegen dessen Rückgabe von . . . . ab bei der . . . . zu Berlin die . . . te Serie der Zinscoupons für die Jahre 18 . . bis . . . ., sofern nicht von dem Inhaber der Actie bei der unterzeichneten Behörde rechtzeitig Widerspruch erhoben wird, in welchem Falle die Ausreichung der neuen Coupons an den Inhaber der Actie erfolgt.

. . . . den . . ten . . . .
(Trockener Stempel.) (Unterschrift in Facsimile.)

Die Folgen von Fahrpreisreductionen.

Von **Moriz Westermayer**, Inspector der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn.*)

Es liegt uns ein interessantes Material vor über die Consequenzen, von welchen die Reduction der Fahrpreise auf mehreren Galizischen Eisenbahnlinien begleitet gewesen ist.

Auf der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, welche bekanntlich auch den Betrieb der dem Staate gehörigen Dniester- und Tarnów-Leluchower Bahn führt, waren bis zum 1. October 1878 folgende pro Person und Kilometer gültige Fahrpreise in Wirksamkeit:

Bahn	Classe I.	Classe II.	Classe III.	Classe IV.	Tour- u. Retourkarten II.	Tour- u. Retourkarten III.
I. Ungarisch-Galizische E.	4,75	3,56	2,37	1,58	—	—
Dniesterbahn	4,75	3,56	2,37	—	2,80	1,58
Tarnów-Leluchower B. .	5,—	3,50	2,50	—	2,80	1,58
Ab 1. Octob. 1878 gelangten zur Einhebung:						
I. Ungarisch-Galizische E. / Dnisterbahn . . . . . / Tarnów-Leluchower B. .	4,80	3,20	1,60	—	—	—

Der Fahrpreis der I. Classe erlitt sonach nur eine unwesentliche Veränderung, während der in der II. Classe eine 10procentige, jener der ausschlaggebenden III. Classe hingegen auf der Tarnów-Leluchower Staatsbahn eine 36 procentige, auf den beiden übrigen Linien eine 33procentige Ermässigung erfuhr. — Gleichzeitig wurde auch die IV. Wagenclasse auf der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn aufgelassen und die Ausgabe von Tour- und Retourkarten auf den beiden Staatsbahnlinien eingestellt.

Die Ergebnisse dieser Fahrpreisreduction liegen uns nun für die Zeitperiode eines Jahres in definitiven Ziffern vor und bringen wir dieselben in ihrer monatweisen Entwickelung durch nachfolgende Tabelle zur Anschauung:

Monat	I. Ungarisch-Galizische E. (Galizische Strecke)				Dniesterbahn (ohne Boryslawer Flügel)				Tarnów-Leluchower Staatsbahn				Zusammen			
	Frequenz 1877/78	Frequenz 1878/79	Einnahme in Gulden 1877/78	Einnahme in Gulden 1878/79	Frequenz 1877/78	Frequenz 1878/79	Einnahme in Gulden 1877/78	Einnahme in Gulden 1878/79	Frequenz 1877/78	Frequenz 1878/79	Einnahme in Gulden 1877/78	Einnahme in Gulden 1878/79	Frequenz 1877/78	Frequenz 1878/79	Einnahme in Gulden 1877/78	Einnahme in Gulden 1878/79
October	6 912	7 123	7 474	6 135	7 404	7 418	5 904	5 396	4 509	4 903	5 254	4 677	18 825	19 444	18 632	16 208
November . . .	5 751	6 884	5 849	5 702	5 522	7 525	4 726	5 108	4 142	5 143	4 509	4 544	15 415	19 552	15 084	15 354
December . . .	5 673	6 863	5 847	5 453	5 733	8 274	4 854	5 653	3 580	5 027	3 897	4 285	14 986	20 164	14 598	15 391
Januar	5 197	6 918	4 678	5 338	5 398	8 548	4 568	5 909	3 250	4 633	3 473	3 926	13 845	20 099	12 719	15 173
Februar	4 794	6 779	4 711	5 359	5 190	8 013	4 298	5 424	3 290	4 321	3 505	3 704	13 274	19 113	12 514	14 487
März	5 913	6 925	5 596	5 423	6 308	8 803	5 098	5 661	3 807	5 057	4 020	4 353	16 028	20 785	14 714	15 437
April	6 585	8 380	6 701	6 542	6 990	10 690	6 049	7 579	5 337	7 055	5 929	6 235	18 912	26 125	18 679	20 356
Mai	6 724	8 007	6 256	6 718	6 781	9 185	5 962	6 186	4 554	6 474	5 293	5 442	18 059	23 666	18 511	18 346
Juni.	6 877	9 391	9 055	8 033	6 833	10 294	6 200	7 295	6 031	8 606	9 057	9 724	19 741	28 291	24 312	25 052
Juli	8 459	10 670	9 702	9 299	7 229	10 789	6 689	7 914	9 376	12 619	16 225	17 593	25 064	34 078	32 616	34 806
August.	10 289	11 663	10 573	10 001	8 070	11 733	7 532	8 925	9 711	13 962	16 473	19 715	28 070	37 358	34 578	38 641
September. . .	8 291	9 869	8 653	8 228	7 278	7 821	6 090	6 602	6 414	8 800	9 244	10 904	21 983	26 490	23 987	25 734
Summa	81 465	99 472	96 095	82 231	78 736	109 093	67 970	77 652	64 001	86 600	86 879	95 102	224 202	295 165	240 974	254 985
Daher +	—	18 007	—	—	—	30 357	—	9 682	—	22 599	—	8 223	—	70 963	—	14 041
Daher —	—	—	—	3 864	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Das Gesammtresultat gipfelt daher in einer Erhöhung der Frequenz um 70 963 Reisende und in einem Einnahmeplus von 14 041 Gulden.

Auf dem Galizischen Theile der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn weist diese Tabelle bei einer Frequenzsteigerung von 18 007 Personen allerdings einen Einnahmeausfall von 3 864 Gulden nach; es ist jedoch hierbei zu berücksichtigen, dass der von dieser Linie durchzogene Landstrich im Vergleiche zu den beiden anderen culturell am niedrigsten steht, weshalb es auf dieser Strecke auch eines längeren Zeitraumes bedürfen wird, um die Frequenz in einem so hohen Masse zu steigern, dass auch die Einnahmen grösser als früher werden.

Immerhin hat aber die Bahnanstalt durch die Fahrpreisreduction, welche sie eintreten liess, 18 007 Personen das Reisen möglich gemacht, welche durch die früher bestandenen höheren Fahrpreise von der Benutzung der Bahn ausgeschlossen gewesen sind und dadurch den Zweck ihres ganzen Bestandes in einem höheren Masse als früher erfüllt. Nachdem es ferner ein unanfechtbar richtiger Grundsatz ist, dass jede Zunahme der Personenfrequenz auch auf die Hebung des Frachtenverkehres von einem günstigen Einflusse ist, so hat die Bahnanstalt die berechtigte Erwartung, wenn auch nicht schon heute, so doch gewiss in der nächsten Zukunft den Ausfall im Personenverkehre von 3 864 Gulden durch höhere Frachteneinnahmen gedeckt zu sehen, wenngleich es nie möglich sein wird, hierfür einen ziffermässigen Nachweis zu erbringen.

Fassen wir die Ergebnisse der beiden Staatsbahnen allein ins Auge, so finden wir ein Plus in der Frequenz von 52 956 Reisenden, mit einer absoluten Mehreinnahme von 17 905 Gulden. Auf einen Tag reducirt ergiebt die erstere Ziffer eine Durchschnittszahl von 145 Reisenden, deren Beförderung auf 2 Linien vertheilt, nicht mehr als je 2 Wagen erfordert, mithin keine belangreiche Erhöhung der Regiekosten bedungen hat, so dass der Betrag von rund 15 000 Gulden unter allen Umständen und ohne die früher erwähnten Vortheile schon als erzielte Mehreinnahme des ersten Versuchsjahres angesehen werden kann.

Wenn wir hiermit den Nachweis der wohlthätigen Folgen billiger Personentarife geführt zu haben glauben, so bietet uns die Geschichte der Fahrpreisbemessung auf dem von Drohobycz nach Boryslaw führenden Flügel der Dniesterbahn einen weiteren sprechenden Beleg für die Richtigkeit der Behauptung, dass die Herabsetzung der Fahrpreise eine sowohl im Interesse der Bahnanstalten als auch des verkehrenden Publikums gelegene Massnahme ist.

Die erwähnte Strecke ist 12 km lang und führt in die Nähe von 2 000 Schächten, aus welchen Petroleum und das in Europa dort einzig vorkommende Erdwachs gewonnen wird.

Es ist begreiflich, dass die so nahe davon gelegene Stadt Drohobycz mit ihren mehr als 20 000 Einwohnern vielfache Wechselbeziehungen mit Boryslaw unterhält und dass ein lebhafter Personenverkehr zwischen beiden Orten stattfindet.

Schon die Bestrebungen der früheren Verwaltung der Dniester-

---

*) Um Missverständnisse zu vermeiden, bemerken wir, dass nachstehender Aufsatz uns unterm 4. d. Mts. zum Abdruck zugestellt und gesetzt wurde. Derselbe ist inzwischen in der „Oesterr. Eisenb.-Zeitung" veröffentlicht worden, welche bemerkt, dass sie (wie wir) wegen Raummangels den beachtenswerthen Aufsatz nicht alsbald habe zum Abdruck bringen können.

Die Redaction.

bahn waren darauf gerichtet, diesen ausschliesslich per Achse vermittelten Verkehr auf ihre Strecke zu ziehen, zu welchem Zwecke dieselbe bei dem zweiten Wächterhause der Flügelbahn, das der Stadt näher als der Drohobyczer Bahnhof gelegen ist, eine Aufnahmestelle errichtete und den Fahrpreis der III. Classe mit nur 20 Kreuzer festsetzte. — In der That erreichte auch durch die so geschaffenen Erleichterungen die Frequenz der Reisenden eine tägliche Durchschnittszahl von 93.

Nachdem der Verkehr eine gewisse Stabilität erreicht hatte, wurde anlässlich der mit 1. September 1876 erfolgten Herausgabe eines neuen allgemeinen Tarifes der Versuch gemacht, den Fahrpreis, der factischen Länge entsprechend, von 20 auf 30 Kreuzer zu erhöhen. — Sofort sank die tägliche Frequenz von 93 Reisenden auf 14 und die Bahnanstalt beeilte sich, den früheren Fahrpreis wieder einzuführen. Nun wurden während einer längeren Zeit vielfache Versuche angestellt, durch Festsetzung einer den Bedürfnissen des Publikums entsprechenden Fahrordnung und theilweise Vermehrung der Züge auf die Hebung der Frequenz günstig einzuwirken. Als aber alle diesbezüglichen Anstrengungen erfolglos blieben, ja die frühere Durchschnittsfrequenz von 93 sogar auf 67 sank, während eine weitaus grössere Anzahl von Personen nach wie vor den Weg mittelst Achse zurücklegte, entschloss sich die Verwaltung endlich, das lange angestrebte Ziel durch eine Herabsetzung des Fahrpreises von 20 auf 10 Kreuzer zu erreichen, welche Massnahme auch in der That mit 1. September 1878 zur Durchführung gelangte.

Der Erfolg war ein überraschender! — Die Frequenz, welche im Monat August nur 1 819 betragen hatte, stieg gleich im September auf 8 283, im October auf 11 912, im November auf 18 564 und erreichte im December 1878 bereits die Zahl von 20 865 Reisenden, während sich der monatliche Durchschnitt des Jahres 1879 (bis Ende November) sogar auf 25 492 beläuft.

Die täglichen Einnahmen, welche nach der Eröffnung der Flügelbahn 19 Gulden betrugen und während der, wie bereits erwähnt, nur kurzen Dauer der Fahrpreiserhöhung auf 4 Gulden sanken, stellten sich nach Wiedereinführung des 20 Kreuzerpreises auf 14 Gulden. Im Jahre 1879 betragen dieselben jedoch in Folge der eingetretenen Fahrpreisreduction 85 Gulden pro Tag.

Während die Gesammteinnahmen der früheren Jahre die Höhe von 5 000 Gulden nur um Weniges überstiegen, wird dieselbe im Jahre 1879 voraussichtlich den Betrag von 31 000 Gulden erreichen und daher mehr als das sechsfache der früheren Jahre bei einer zwölffach gesteigerten Frequenz betragen.

Die Erfolge der eingetretenen Fahrpreisermässigung bestehen daher heute nicht allein in der gänzlichen Beseitigung der jahrelang mit zäher Ausdauer sich erhaltenen Achsconcurrenz, sondern in einem Aufschwunge des ganzen Personenverkehrs zu einer nie geahnten Grösse.

Eine solche Intensität des Verkehrs bedingte selbstverständlich auch eine bedeutende Erhöhung der früheren Regiekosten; dieselbe beträgt nach einer genauen Berechnung in maximo 10 000 Gulden pro anno, weshalb noch immer ein Restbetrag von 21 000 Gulden erübrigt, während der Bruttoertrag früherer Jahre nur 5 000 Gulden, also den vierten Theil jener Ziffer erreichte.

Zum Schlusse lassen wir 2 Tabellen folgen, von welchen eine die Resultate der Verkehrsentwickelung nach Monaten, die andere die der verschiedenen durch eingetretene Fahrpreisveränderungen geschaffenen Zeitperioden erkennen lässt. Von einer Trennung der Reisenden in die II. und III. Classe (I. Classewagen verkehren auf dieser Linie nicht) wurde abgesehen, da nur $1^{7}/_{10}$ pCt. der Reisenden die II. Wagenclasse benutzen, daher die Ergebnisse derselben für unsere Aufstellung ganz irrelevant sind.

I.

Monat	1876				1877			
	Beförderte Personenanzahl	Fahrpreis der III. Classe	Einnahmen in Gulden	Durchschnittl. Personenfrequenz pro Tag	Beförderte Personenanzahl	Fahrpreis der III. Classe	Einnahmen in Gulden	Durchschnittl. Personenfrequenz pro Tag
Januar	1 690		338	55	2 060		429	67
Februar	3 854		771	138	1 782		370	64
März	3 991		798	129	2 808		587	91
April	2 209	20 kr.	442	77	3 462		731	115
Mai	4 753		949	153	4 464		932	144
Juni	3 122		623	104	1 546	20 kr.	337	52
Juli	1 640		327	53	1 665		359	54
August	1 288		257	42	1 489		227	46
September	466		140	16	1 136		251	31
October	368	30 kr.	94	12	1 881		398	61
November	395		118	13	1 335		276	45
December	1 812	20 kr.	376	59	1 333		290	43
Summa	25 588		5 233	70	24 961		5 187	68

Monat	1878				1879			
	Beförderte Personenanzahl	Fahrpreis der III. Classe	Einnahmen in Gulden	Durchschnittl. Personenfrequenz pro Tag	Beförderte Personenanzahl	Fahrpreis der III. Classe	Einnahmen in Gulden	Durchschnittl. Personenfrequenz pro Tag
Januar	1 566		335	51	24 332		2 474	785
Februar	3 172		657	113	23 484		2 388	839
März	2 188		465	71	28 436		2 892	917
April	2 224	20 kr.	485	74	25 732		2 617	857
Mai	2 033		443	66	27 096		2 757	874
Juni	1 413		320	47	26 832		2 729	894
Juli	1 555		347	50	21 473	10 kr.	2 184	693
August	1 819		403	59	25 442		2 587	827
September	8 283		912	276	22 351		2 273	745
October	11 912	10 kr.	1 289	384	25 623		2 606	827
November	18 564		1 937	619	29 607		3 011	987
December	20 865		2 179	673	[1]) 25 000		[1])2 500	807
Summa	75 594		9 769	207	305 408		31 018	837

II.

Zeitperiode		Anzahl der Tage	Fahrpreis der III. Classe	Gesammt-		Durchschn. pro Tag	
Vom	bis incl.			Frequenz (1 000)	Einnahme in Gulden (1 000)	Frequenz	Einnahme in Gulden
1/1. 76	31/8. 76	243	20	22,5	4,5	93	19
1/9. 76	30/11.76	91	30	1,2	0,4	14	4
1/12. 76	31/8. 78	639	20	42,7	9,0	67	14
1/9. 78	30/11.79	426	10	340,0	34,8	789	82

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 25. December 1879. (Bahnen - Nationalisirung. Die Arlbergbahn. Localbahnen. Bosnabahn. Zugverspätungen. Zwei Clubvorträge. Personalien. Börsennotiz. Nachschrift.)

Die Nationalisirung der Oesterreichischen Eisenbahnen durch Einführung der Sprache des bezüglichen Landes in den internen Bahndienst, wird von den chauvinistischen Blättern stark ventilirt. Auch die Regierung sei damit einverstanden, „dass Alles aufgeboten werde, um diesen gerechten Wünschen der Länder nachzukommen". „Den der Landessprache nicht kundigen Beamten soll zu deren Erlernung eine bestimmte Frist gegeben werden". Nun hat jede Oesterreichische Bahnverwaltung auch bisher streng den Grundsatz beobachtet, dass die zum Gebrauche des Publikums dienenden Drucksorten und alle demselben zu ertheilenden Auskünfte in seiner Sprache verfasst sind, sowie auch die Correspondenz mit den Parteien stets in der Sprache erfolgt, deren sich dieselben bedienen. Darüber hinaus kann den nationalen Aspirationen nicht Rechnung getragen werden, soll anders nicht ein wahres Babel in den Verkehr gebracht und dieser selbst dadurch unmöglich gemacht werden. Die Deutsche Sprache ist nun einmal das Medium unseres polyglotten Staates; wäre sie es nicht, so müsste eine andere dafür geschaffen werden. Auch der Deutsche Eisenbahnbeamte wird sich stets bemühen, dem Lande zu dienen, in dem er wirkt; wird er sich auch nicht mehr die Landessprache zur vollen Geläufigkeit aneignen können, so wird dies doch von seiner Familie geschehen, und durch eine solche Gewinnung an Intelligenz wird dem Lande gewiss mehr gedient, als wenn der Bahnverkehr mit den Nachbarländern durch die Herrschaft seiner Sprache in dem unmöglich streng davon zu sondernden sogenannten internen Verkehr vielfältig erschwert wird.

Eine Deputation des Landesausschusses in Vorarlberg überreichte dem Kaiser eine Adresse in Angelegenheit des Baues der Arlbergbahn. In der an den Kaiser gerichteten Ansprache wurde die wichtige strategische Bedeutung der Arlbergbahn für die Machtstellung des Reiches, dann ihre grosse Bedeutung als kürzeste Verkehrslinie für den Welthandel zwischen dem Occidente und dem Oriente und für das Land selbst, sowohl im Interesse weiteren Aufschwunges seiner selbst zur Zeit einer verheerenden wirthschaftlichen Katastrophe aufrechterhaltenen Industrie, als auch insbesondere durch die ersehnte endliche Aufhebung der das Land mit banger Sorge erfüllenden Isolirung im Falle kriegerischer Ereignisse hervorgehoben. Der Kaiser erwiderte, dass die Regierung noch in dieser Session die bezügliche Gesetzvorlage im Reichsrathe einbringen werde, und betonte ferner in ausdrücklich hervorgehobener Uebereinstimmung mit den von der Depu-

[1]) Voraussichtliches Ergebniss.

tation angeführten Gründen, dass die baldige Herstellung der Arlbergbahn ein Anliegen seiner ganz besonderen Fürsorge bilde. Zum Schlusse sprach der Kaiser die Zuversicht aus, das Land Vorarlberg auch in dieser Hinsicht baldigst so innig mit der Monarchie verbunden zu sehen, als es bereits die Herzen des Volkes von Vorarlberg sind. — (Eine vom gewesenen Generaldirector der Oesterreichischen Bahnen, Herrn v. Nördling, über die Arlbergbahn veröffentlichte Broschüre, welche zugleich auch die Rechtfertigung seiner Amtsführung enthält, werden wir demnächst besprechen.)

Ueber die Begünstigungen für Localbahnen in Ungarn ist ein Gesetzentwurf in Vorbereitung, mit dessen Textirung der Abgeordnete Andreas György betraut wurde. Das von diesem redigirte offiziöse Organ des Communicationsministeriums bringt einen Aufsatz, welcher sich mit dieser Frage befasst und für Ungarische Localbahnen, ausser den in Oesterreich beantragten Begünstigungen, noch weitergehende Zugeständnisse für nothwendig erachtet. Es möge die Betheiligung der Aerarial- und Fundationalgüter, die Befreiung von der Transportsteuer, die Abschaffung der Militärtransportzugeständnisse, die Vereinfachung des Expropriationsverfahrens, die eventuelle Ueberlassung von Comitats- und Gemeindearbeitsleistung, die Benutzung von Strassen und Dämmen, die wohlfeilere Verfrachtung der Baumaterialien durch die Hauptbahnen, die unentgeltliche Benutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe, die Zuziehung der Hauptbahnen als Cointeressenten u. dgl. gefordert, respective ins Gesetz aufgenommen werden. Das genannte Blatt theilt mit, dass die diesbezügliche Agitation noch vor der in Oesterreich eingeleiteten begonnen habe und dass die Angelegenheit nicht vernachlässigt worden sei.

Laut Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums ist nunmehr die gesammte Verwaltung und Betriebsführung der K. K. Bosnabahn von der K. und K. Militärverwaltung unmittelbar übernommen und die Bahn hierdurch in allen ihren Theilen eine Staatsanstalt geworden, daher alle Zuschriften und Eingaben, welche die Verwaltung oder den Verkehr dieser Bahn betreffen, an die „Direction der K. K. Bosnabahn“ in Dervent zu richten sind.

Während des Monats September d. J. verkehrten auf den Oesterreichischen Bahnen 30 443 mit Personenbeförderung verbundene Züge, darunter 1 697 Eilzüge, 13 666 Personenzüge und 15 080 gemischte Züge. Von diesen Zügen hatten 98,68 pCt. keine oder nur eine geringe Verspätung, und zwar: 1 618 Eilzüge, 13 455 Personenzüge und 14 965 gemischte Züge. Als geringere Verspätungen sind hier eingerechnet bei Eilzügen jene bis incl. 10 Minuten, bei Personenzügen jene bis incl. 20 Minuten und bei gemischten Zügen jene bis incl. 30 Minuten. Grössere Verspätungen hatten somit 1,32 pCt. der Züge, nämlich 79 Eilzüge, 211 Personenzüge und 115 gemischte Züge.

Im Oesterreichischen Eisenbahnclub hielt der mit dessen Reisestipendium bedacht gewesene Oberoffizial Hulles der Nordbahn über seine Reiseeindrücke aus dem commerziellen Betriebe der Eisenbahnen in Deutschland, Belgien und Frankreich einen Vortrag. Er berührte zunächst die Einrichtungen auf der „Preussischen Militärbahn“ und die Ausführung des Personen- und Sachentransportes auf derselben durch militärische Kräfte. Die Organisation der Verwaltung bei den Deutschen, Belgischen und Französischen Bahnen unterscheide zwischen Verwaltungsbeamten und Beamten des executiven Dienstes. Die zahlreichen gründlichen und systematischen Instructionen über alle Theile des commerziellen Betriebes in Deutschland seien gegenüber dem Mangel an solchen in Belgien und Frankreich bemerkenswerth, wo die Einführung des Aspiranten in den Dienst blos praktisch geschehe. Die überraschende Fürsorge, welche man in Deutschland für die Orientirung und bequeme Unterkunft der Reisenden bei mässigen Preisen wahrnehme, stehe den diesfälligen Mängeln der beiden andern Länder gegenüber. Die Fahrpreise in Frankreich seien theuer und jene in Belgien relativ wohlfeil. Im Sachentransport mache die ausgedehnte Bestätterei der Deutschen Bahnen resp. die Factage, Camionnage und Reexpedition der Belgischen und Französischen Bahnen eine rasche Räumung der Bahnhöfe und Güterböden möglich. Die genauen und detaillirten Verladevorschriften resp. Expeditionsinstruction der Deutschen Bahnen beschleunigen das Abrollen der Transporte und den Lauf derselben unterwegs, ebenso die Trennung der Stückgutexpeditionsstellen von den Expeditionsstellen für Wagenladungsgut. Die Manipulation in Belgien und Frankreich werde durch die Situirung der Magazine und die grosse Anzahl von Drehscheiben erleichtert. Mit der Besprechung des einheitlichen Tarifbuches der Französischen Bahnen und des Rechnungswesens, welches in Belgien und Frankreich einen mehr buchhalterischen Charakter trage, wurde dieser sehr beifällig aufgenommene Vortrag in dem Ausdrucke der Ueberzeugung geschlossen, dass der commerzielle Betrieb der Oesterreichischen resp. Deutschen Bahnen, von Einzelnheiten abgesehen, vollkommen auf der Höhe der Zeit stehe und weder von den Belgischen noch von den Französischen Bahnen übertroffen werde.

In derselben (letzten) Versammlung des Eisenbahnclubs machte auch (nach einer seinem Organe entnommenen Notiz) Baudirector Bischoff der Kaiserin Elisabethbahn einige Bemerkungen über den jüngsten Eisenbahnunfall bei Bischofsheim. Derselbe erläutert durch Pläne und Skizzen die Situation der Unfallsstelle und erklärt, dass bei jenem Theile des Bischofsheimer Bahnhofes, beziehungsweise Einfahrtswechsels, auf welchem der Unfall stattgefunden (Einfahrtswechsel von Mainz), überhaupt kein Blockirapparat vorhanden war, dass vielmehr die in dieser Station befindliche Blockirvorrichtung auf der entgegengesetzten Seite der Station, bei der Einfahrt von Darmstadt (600 m von der Unfallsstelle) angebracht ist. Hieraus geht hervor, dass der Unfall nicht aus Ursache einer mangelhaften Functionirung des Blockirapparates entstanden ist. Der Vortragende fügt hinzu, dass diese Mittheilungen gewiss dazu beitragen werden, irrigen Anschauungen vorzubeugen und entgegenzutreten und fügt bei, dass seine Bemerkungen auf persönlichen Erhebungen beruhen, sowie, dass nach seiner Ueberzeugung der Unfall nicht hätte stattfinden können, wenn an dieser Stelle ein Blockirapparat vorhanden gewesen wäre. Der Vorsitzende, Regierungsrath Director Obermayer, bemerkt, dass die Kaiserin Elisabethbahn seit kurzer Zeit in Wels Blockirvorrichtungen in Thätigkeit habe, und drückt die Hoffnung aus, dass den Clubmitgliedern demnächst Gelegenheit geboten werden dürfte, über die Wirksamkeit derselben Näheres zu hören, indem Baudirector Bischoff oder ein anderer Sachverständiger gewiss die Freundlichkeit haben werde, hierüber im Club zu sprechen

In Folge der ein begreifliches Aufsehen erregenden plötzlichen Enthebung des Generaldirectors Morawitz der Rudolfbahn beschloss der Eisenbahndirectorenclub einstimmig, den Regierungsrath Morawitz zu ersuchen, dem Club auch ferner als Mitglied anzugehören. Zugleich drückte der Club einhellig den Wunsch aus, der Präsident Freiherr v. Eichler wolle Herrn Morawitz versichern, dass seine Collegen ihm als tüchtigem und mit Erfolg wirkendem Fachmanne, sowie als integrem Charakter die lebhaftesten Sympathien bewahre. — Der Generalinspector Hippolyt Wolff wurde zum Subdirector und Adjuncten des Generaldirectors der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft befördert.

Die Börsenstimmung war für Bahneffecten im Ganzen sehr kühl, nur einzelne Sorten wurden sehr favorisirt; vorzüglich Böhmische Westbahn (205), die einen schwunghaften Zuckerexport hat; bedeutender war noch der Aufschwung in Oesterreichischer Staatsbahn, die sich grosser Einnahmen erfreut; die umgetauschte Graz-Köflacher erreichte 26,50 (für 200 fl. Silber). Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren

Actien:			Prioritäten:		
Nordbahn . . .	2300,—	2308,—	Nordbahn . . .	106,—	106,30
Franz-Josefbahn .	157,25	157,75	Franz-Josefbahn .	95,90	95,80
Karl-Ludwigbahn	241,50	244,25	Rudolfbahn . . .	88,50	88,25
Oest. Nordwestb. .	145,50	145,75	Kaschau-Oderb. B.	81,—	81,50
Staatsbahn . . .	267,50	274,—	3 pCt. Südbahn .	118,75	116,—
Südbahn	80,—	79,50	Salzkammergutb. .	101,—	102,—
Theissbahn . . .	211,75	212,—	Theissbahn . . .	92,50	92,75

Nachschrift. Am 24. c. hat der Handelsminister an den Verwaltungsrath der Kronprinz Rudolfbahn ein Rescript gerichtet, in welchem diesem eröffnet wurde, dass der Betrieb des ganzen Netzes vom 1. Januar 1880 in die Hände des Staates überzugehen habe und zwar auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 5. December 1877. Dieser Paragraph berechtigt die Regierung, den Betrieb garantirter Eisenbahnen selbst zu führen, wenn diese die letzten 5 Jahre mehr als die Hälfte des garantirten Reinerträgnisses jährlich in Anspruch genommen haben. Es hat auch bereits eine Conferenz zwischen der Verwaltung der Rudolfbahn und der Regierung stattgehabt. Der Verwaltungsrath erkennt an, dass der Handelsminister die Berechtigung für sich habe. Die Action soll sich vorläufig auf die Rudolfbahn allein beschränken.

Die Saal-Unstrutbahn (Grossheringen-Straussfurt), welche bekanntlich seit längerer Zeit im Concurs befindlich ist, soll nach einem soeben vom zuständigen Handelsgerichte im Einverständniss mit dem Massecurator gefassten Beschlusse demnächst öffentlich versteigert werden. Jeder Bieter hat als Caution 500 000 M. zu hinterlegen. Der Verwaltung der Nordhausen-Erfurter Bahn soll die Betriebsleitung demnächst gekündigt werden. Welchen practischen Zweck diese letztere Massnahme verfolgt, ist nicht recht ersichtlich, da keine andere Verwaltung besser in der Lage ist, den Betrieb zu dirigiren, als die der Nordhausen-Erfurter Bahn.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 26. December 1879. Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Ostbahn wird die zwischen Schneidemühl und Krojanke belegene Haltestelle Schönfeld am 1. Januar 1880 für den Personen-, Wagenladungs- und Stückgut-Verkehr dem Betriebe übergeben werden. Die Entfernung von Schönfeld bis Schneidemühl beträgt 12,24km und von Schönfeld bis Krojanke 11,25 km.
Die geschäftsführende Direction.
Siegert.

2. Verkehrsstörungen.

Mit Bezug auf § 14 B. 2 des Wagenregulativs vom 1. December 1877 bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass in Folge des aussergewöhnlich starken Andranges von Empfangsgütern und der durch die schwierige Abnahme und Weitersendung derselben hervorgerufenen Ueberfüllung unserer Lagerräume, sowie der disponiblen Geleise auf unseren Bahnhöfen und an den Quais in Hamburg der regelmässige Betrieb auf unseren Bahnen für Frachtgüter nach Hamburg seit dem 23. d. Mts. behindert ist. Die Zeitdauer dieser Störung können wir vorläufig noch nicht ermessen. Köln, Berlin und Hamburg, den 23. December 1879. Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

3. Lieferfrist-Verlängerung.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 24. December 1879. Nach einer Mittheilung des Administrationsrathes der Niederländischen Central-Eisenbahn sind die Lieferfristen für deren Bahnbereich in Folge der Unterbrechung der Schifffahrt und des dadurch hervorgerufenen ausserordentlich starken Güterverkehrs unter Vorbehalt der Genehmigung des Herrn Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe vom 21. ds. Mts. ab für Eil-, Fracht- und Bestell-Güter verdoppelt worden.

Berlin, den 25. December 1879. Nach einer Mittheilung der Königlich Württembergischen Eisenbahn-Direction sind mit Genehmigung des Königlichen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrs-Anstalten, vom 19. December d. Js. wegen des Ausfalls mehrerer Güterzüge am 26., 27. und 28. December d. Js. die reglementsmässigen Lieferfristen für die nach Stationen der Strecken Mühlacker-Friedrichshafen und Plochingen-Tübingen bestimmten, bezw. diese Strecken transitirenden Frachtgüter um 3 Tage verlängert worden.
Die geschäftsführende Direction.
Siegert.

4. Stations-Aufhebung.

Bayerische Staatsbahnen. Die Station „Wiesau Holzladestelle" an der Vizinalbahn Wiesau - Tirschenreuth ist mit 31. December cr. aufgehoben.

5. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Mai fut. kommen auf unserer Station Berlin anderweite Rundreise - Billets nach der Schweiz zur Einführung für theilweise veränderte und für ganz neue Touren. Näheres bei unserer hiesigen Billet-Expedition. Berlin, den 20. December 1879. Die Direction. (1618)

6. Auszahlungen.

Berlin - Stettiner Eisenbahn. Nachdem der mit der Königlichen Staats-Regierung abgeschlossene Vertrag vom 13. Juni d. J., betreffend den Uebergang der Berlin-Stettiner Eisenbahn auf den Staat, perfect geworden ist, bringen wir im Auftrage des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten hiermit zur Kenntniss der Actionäre, dass die Zahlung der Staatsrente von 4¾ pCt. für das Jahr 1879 für Rechnung des Staats vom 2. Januar k. J. ab hier bei unserer Hauptcasse und in Berlin bei unserer dortigen Stationscasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden derart erfolgt, dass auf den am 1. Juli cr. fällig gewesenen Zins- und Dividendenschein Serie IV No. 14
für die Vollactie à 600 M. = 14 M. 25 Pf.
„ „ Halbactie „ 300 „ = 7 „ 12 „
und auf den am 2. Januar k. J. fällig werdenden Zins- und Dividendenschein Serie IV No. 15
für die Vollactie à 600 M. = 14 M. 25 Pf.
„ „ Halbactie „ 300 „ = 7 „ 13 „
gezahlt wird. Stettin, den 23. December 1879. Directorium. (1607)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Im Auftrage des Herrn Finanzministers kündigen wir hierdurch auf Grund der Ermächtigung im § 4 des Gesetzes vom 20. d. M., den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen für den Staat betreffend und auf Grund der Vorbehalte in dem § 4 der Allerhöchsten Privilegien vom 18. Juli 1865 und 30. Juni 1873 die von der Berlin - Stettiner Eisenbahn - Gesellschaft auf Grund der oben erwähnten Privilegien ausgegebenen mit 4½ pCt. verzinslichen Prioritäts - Obligationen Vter und VIIter Emission, insoweit dieselben nicht bereits ausgeloost sind, zur baaren Rückzahlung am 1. April 1880.
Die Auszahlung des Nominalbetrages dieser Obligationen erfolgt vom 1. April 1880 ab bei unserer Hauptcasse in Stettin und bei den etwa ausserdem noch zu bezeichnenden Zahlungsstellen gegen Auslieferung der Obligationen selbst und der dazu gehörigen noch nicht fällig gewordenen Zinscoupons. Den Obligationen sind arithmetisch geordnete Verzeichnisse der Nummern derselben, und zwar getrennt für jede der beiden zur Rückzahlung gekündigten Emissionen beizufügen. Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird am Capitalsbetrage der Obligationen gekürzt. Die Verbindlichkeit zur Verzinsung der letzteren erlischt mit dem 31. März 1880. Stettin, den 29. December 1879. Directorium. (1625)

7. Tarifwesen.

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 1. Januar 1880 tritt im vorstehend bezeichneten Verbande Nachtrag X in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen der allgemeinen Bestimmungen für den Güter-Verkehr, Bestimmungen über die Beförderung leicht verderblicher Gegenstände, sowie lebender Fische etc., ferner Einführung, Abänderung und Aufhebung von Tarifsätzen und kann zum Preise von 0,20 M. pro Exemplar von den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden. Berlin, den 22. December 1879. Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahn (als geschäftsführende Verwaltung). (1624)

Am 1. Januar fut. treten für Coakstransporte in Ladungen von mindestens 10 000 kg nach Sosnowiçe trans. dfe nachfolgenden Frachtsätze in Kraft:
ab Gottesberg: Gustav- und Abendröthegrube 0,706, Carl Georg Victorgrube resp. Egmontschacht 0,707, ab Fellhammer 0,094 M. pro 100 kg.
Berlin und Breslau, den 24. December 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Direction der Rechte - Oder - Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Directorium der Breslau-Schweidnitz-FreiburgerEisenbahn-Gesellschaft. (1622)

Am 1. Januar 1880 treten für Transporte von rohen Steinen des Specialtarif III in Ladungen von mindestens 10 000 kg nach Thorn O. S. E. ab Striegau (Ober Streit), Gr. Rosen und Jauer Frachtsätze von resp. 0,76 0,76 und 0,74 M. pro 100 kg in Kraft. Breslau, den 23. December 1879. Königliche Direction der Oberschl. Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (1621)

Am 1. Januar 1880 tritt zum Tarif für den Märkisch-Sächsischen Verbands - Verkehr der V. Nachtrag in Kraft.
Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Betriebs - Reglements, der Tarifvorschriften, Berichtigungen des Nachtrags IV, geänderte und neue Frachtsätze etc. Berlin, den 24. December 1879. Die Direction der Berlin - Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbands-Verwaltungen.

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. bezw. 15. k. M. ab sind zu den Heften 10, 16, 42 und 44 des Verbands - Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter, Ausscheidung verschiedener directer Frachtsätze aus diesem Tarif enthaltend, erschienen, welche von den Verbands - Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 22. December 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (1613)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Am 1. Januar k. J. tritt der Nachtrag X zum Tarif für unsern Local-Güterverkehr in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen zu den Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften etc. und Ausnahmefrachtsätze für Europäisches Holz für den Verkehr zwischen Magdeburg, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg einerseits und unsern übrigen Stationen andererseits. Der Nachtrag ist auf den Stationen zu beziehen. Berlin, den 22. December 1879. Directorium. (1618)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Am 1. Januar 1880 tritt zu unserem Local - Güter - Tarif vom 1. Juli 1877 der Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebs - Reglement, der allgemeinen Tarif-Vorschriften und der Güter - Classification, Aufnahme der Station Frankfurt a/O. M.-P. E. und Tarifsätze für dieselbe, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (rohe Steine) ab Brechelshof, Tarifermässigungen und Druckfehlerberichtigungen.
Druckexemplare sind vom Tage der Einführung durch unser Formular-Magazin zu beziehen. Breslau, den 22. December 1879. Directorium. (1614)

Berlin - Potsdam-Madeburg, Magdeburg-Halberstadt. In Verfolg unserer Bekannt-

machung vom 18. November d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die z. Z. bestehenden directen Tarife für den Verkehr mit Stationen der Italienischen Eisenbahnen noch bis Ende März 1880 Gültigkeit behalten. Die Directorien. (1615)

Am 1. Januar 1880 tritt zum Tarife für den Rohzucker-Verkehr via Hof der Nachtrag IV in Kraft, durch welchen für die Station Böblingen der Württembergischen Staatsbahn neue Frachtsätze zur Einführung gebracht werden und die Aufhebung der Frachtsätze für Schafhausen bei Calw mit 15. Februar 1880 ausgesprochen ist.
Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben. Dresden, am 28. December 1879. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsf. Verwalt. (1617)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 18. November cr. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die zum 1. Januar 1880 in Aussicht genommene Einführung eines neuen Localtarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vorläufig noch nicht Statt findet. Berlin, den 20. December 1879. Die Direction. (1610)

Am 1. Januar 1880 treten nachstehend bezeichnete Nachträge zu Gütertarifen in Kraft, welche Ergänzungen bezw. Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement und der „Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification“ enthalten:
1. Nachtrag IV zum Verbandsgütertarife der Deutschen Eisenbahn - Verbände (Theil I),
2. Nachtrag VII zum Saarbrücken-Sächsischen Verbandstarife vom 1. März 1878,
3. Nachtrag VI zum Sächsisch - Schweizerischen Verbandstarife vom 1. Juni 1878 (Verkehr mit Basel und Schaffhausen),
4. Nachtrag VI zum Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen Verbandstarife vom 1. November 1878,
5. Nachtrag III zum allgemeinen Tarifhefte des Hof - Meininger Verbandsverkehres,
6. Nachtrag XI zum Stettin - Berlin - Bayerischen Verbandstarife vom 1. Januar 1878,
7. Nachtrag V zum Stettin-Berlin-Württembergischen Verbandstarife vom 1. September 1878,
8. Nachtrag IV zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der Cottbus-Grossenhainer etc. Bahn und solchen der Königl. Württembergischen Staatsbahn vom 1. September 1878,
9. Nachtrag V zum Tarife für den Güterverkehr zwischen Stationen der Cottbus-Grossenhainer Bahn etc. und solchen der Königl. Bayerischen Staatsbahnen vom 10. August 1877.
Die Nachträge sind durch die Expeditionen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, am 20. December 1879. Königl. General-Direction der Sächsisch. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1609)

In Folge Kündigung Seitens der Betriebs-Direction der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn scheidet die genannte Verwaltung mit dem 1. Januar k. J. aus dem **Schlesisch-Rheinischen Verbande** aus, es sind daher directe Kartirungen nach und von den Stationen Friedland i/Böhmen, Raspenau-Liebwerda und Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn vom genannten Tage ab nicht mehr zulässig. Münster, den 22. December 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (1608)

Die in dem Nachtrag III zu den im Ungarisch- bezw. Nordostungarisch-Schlesisch - Sächsisch - Thüringischen etc. Verbande vom 1. Januar d. Js. ab gültigen Holztarifen enthaltenen Frachtsätze für Gera und Zeitz, Stationen der Thüringischen Bahn, finden auch Anwendung auf Transporte nach den gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen. Breslau, den 16. December 1879. Im Namen der Verbandsverwaltungen: Die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1606)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Güter - Verkehr. Theil II, Heft 3 für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen Verband-Güter-Verkehr, umfassend den Verkehr mit den Stationen Danzig, Neufahrwasser, Elbing und Königsberg der Königlich Preussischen Ostbahn gelangt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1880 ab zur Herausgabe.
Druckexemplare desselben sind bei den Verband - Stationen käuflich zu haben. Breslau, den 16. December 1879. Im Auftrage der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1605)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Der zum 1. Januar 1880 angekündigte neue Tarif für den Stettin-Berlin-Thüringischen Verbands-Güterverkehr ist erschienen und durch die Güter-Expeditionen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 2,50 M. pro 1 Exemplar zu beziehen. Berlin, den 20. December 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1604)

8. Submissionen.

Die Lieferung des gereinigten Rüböls, des Maschinen- und Wagenschmieröls soll in Submission vergeben werden.
Die Bedingungen können gegen Einzahlung von 0,50 M. von hier bezogen werden.
Offerten mit kennzeichnender Aufschrift sind bis Mittwoch,
den 7. Januar a. f.
Vormittags 11 Uhr,
hierher einzureichen. Saarbrücken, den 19. December 1879. Königl. Eisenbahn-Direction. Betriebstechnisches Büreau. Reuter. (1620 J)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. Lieferung verschiedener Materialien. Die Lieferung von Erd- und Stein-Materialien, Holzwaaren, Coax, Schmiedkohle, Eisen-, Stahl- und Metallwaaren, Webestoffen, Webe-, Wirk- und Seilerwaaren, Borstwaaren, Kautschuk und Leder, Glaswaaren, Fetten, Farbwaaren, Lacken, Firnissen und Chemikalien für das Jahr 1880 wird im Offertwege vergeben.
Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für verschiedene Materialien“ bis 15. Jänner 1880, 11 Uhr Vormittags bei der Centralleitung in Wien (I. Elisabethstrasse 9) dem Comité dirigeant in Bucarest oder den Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy einzubringen und an der Cassa einer dieser Stellen 5 pCt. des Lieferungswerthes als Vadium zu erlegen.
Detail-Verzeichnisse der zu liefernden Materialien nebst den näheren Bestimmungen für die Offertverhandlung, sowie die Lieferungsbedingnisse können bei der Material-Verwaltung in Wien, bei dem Comité dirigeant in Bucarest und bei den Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy eingesehen und behoben oder auf portofreies Verlangen von diesen Stellen bezogen werden. Wien, am 20. December 1879. Der Verwaltungsrath. (1611)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 1. Jahrgang 1879.

— 1 —

Berlin, am 17. Januar 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 10. Januar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A J / J & A	25	1	Kiste	Pflaumen —	24	1	Dülken	Bergisch-Märk.	
2	AM	6204	1	Kiste	? —	34	2	Deutz	Bergisch-Märk.	beschr. Warburg.
3	A S	420	1	Pack	Sensen —	23	3	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
4	B	—	1	—	Kohlenkasten —	4,5	4	Gelsenkirchen	Köln-Minden	
5	B A E	3 / 3 od. 9 / 80 / 83	4	—	Rungen E. D. G. —	—	5	Wittenberg	Berlin-Anhalt.	
6	B A	11	1	—	Gitter E. D. G. —	—	6	Berlin Eilgutexped.	Berlin-Anhalt.	
7	B & S	9	1	Fass	Rüböl —	200	7	Werl	Bergisch-Märk.	
8	B S	76	1	Ballot	? —	32	8	Schaffhausen	Badische	Basel überschrieb.
9	C B	1065	1	Ballen	? —	16	9	Batilly	Elsass-Lothring.	
10	C B	1299	1	Pack	Papier —	8	10	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
11	C R & Co.	4383	1	Kiste	? —	62	11	Breslau	Oberschlesische	
12	D	—	1	—	Ofenrost —	4,5	12	Löbne	Köln-Minden	
13	E	5	1	Kiste	leere Säcke —	9	13	Cassel	Bergisch-Märk.	bekl. Cassel.
14	F A S	5229	1	Kiste	gefüllt —	39	14	Mainz Güterexped.	Hess.-Ludwigbahn	
15	F H B	443	1	Pack	Papier —	14,5	15	Stolp	Königl. Ostbahn	
16	F R	1	1	Kiste	? —	147	16	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
17	F S	1976	1	Fässchen	? —	11,5	17	Heidelberg	Badische	
18	G	—	1	—	Kochheerdplatte —	10	18	Bielefeld	Köln-Minden	
19	G oder C S	1	1	Fass	leer —	12	19	Hanau Güterexp.	Hess.-Ludwigbahn	
20	G N et Co. u. S A	13782	1	Kistchen	Nähmaschinentheile —	11	20	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
21	G S	20135	1	Kiste	? —	—	21	Merzentheim	Württemb. Stsb.	
22	H	1	1	Kistchen	Wäsche —	7,5	22	Mögglingen	Württemb. Stsb.	
23	H	—	1	Kiste	37 Ofenringe —	23	23	Wetzlar	Köln-Minden	
24	H F	3032	1	Fass	leer —	27,5	24	Berlin	Berlin-Anhalt.	
25	J	—	2	Pack	gusseis. Ofenthüren —	8	25	Ruhrort	Bergisch-Märk.	
26	J A P	10707	1	Beutel	? —	12,5	26	Stolp	Königl. Ostbahn	
27	J H W	5	1	Kiste	Bücher —	170	27	Braunschweig	Braunschweig.	beklebt Pelplin-Braunsberg.
28	J H W	6	1	Koffer	Wäsche —		28	do.	do.	do.
29	K	—	1	Rolle	Packleinen —	275	29	B.-Rittershausen	Bergisch-Märk.	
30	K	275	1	Fass	Erdöl —	—	30	Mengen	Württemb. Stsb.	
31	L G	932	48	—	gusseis. Achsen —	640	31	Münster	Köln-Minden	
32	M G	2	1	—	altes Sägeblatt —	1,5	32	Deutzerfeld	Köln-Minden	
33	O	—	1	Colli	Deckel —	2,5	33	Bischofswerder	Königl. Ostbahn	
34	O K	821 / 822	2	Fässer	leer —	19,5 / 5,5	34	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
35	O R	534	1	Ballen	Reis —	104	35	Weipert	Sächs. Staatsb.	aus Wag. 8163 K. S.
36	R B	55	1	Kiste	1 Oellampe —	22,5	36	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	aus Wag. 4938 K. S.
37	S	1820	1	Ballen	Schinken —	32	37	Deutz	Bergisch-Märk.	
38	S A	6846	1	Ballen	? —	194	38	Opladen	Bergisch-Märk.	
39	S	3007	2	Ringe	Bleirohr —	133	39	Rheydt	Rheinische	
40	U K	1 2 2½ 3	1	Pack	Papier —	—	40	Mainz Güterexped.	Hess.-Ludwigbahn	
41	V	—	1	—	Stubenofen —	73	41	Saarburg	Elsass-Lothring.	
42	W R	3737 / 3738	2 / 17	Kisten / Stück	? — / Gaslaternen —	205	42	Stuttgart	Württemb. Stsb.	

B. Colli mit Adressen sig.:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
43	August Pullmann Böhm. Merkersdorf	—	1	Kiste	? —	16	43	Ziegenhals	Oberschlesische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	Bouffin	—	1	Sack	Weizen —	75	44	Devant les ponts	Elsass-Lothring.	
45	C. A. Lauer	—	1	Fass	leer —	5	45	Berlin	Königl. Ostbahn	
46	{ E. Lesse Spandau }	—	1	Fass	leer —	—	46	Neustadt	Magdeb.-Halberst.	
47	Herford	10245	1	Bierfass	leer —	50	47	Osnabrück	Köln-Minden	
48	J. G. Schloss	193	1	Ballen	Hopfen —	89	48	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
49	{ Lampen-Handlg. des Th. Deuteran, Köln }	—	1	Korb	leere Glasflaschen —	16	49	Oberhausen	Köln-Minden	
50	{ LiègeGuillemins C F B }	—	1	—	Leine 19,7 m lang —	—	50	Duisburg	Köln-Minden	
51	LouisAllemann	—	1	Sack	Hafer —	75	51	Herlisheim	Elsass-Lothring.	
52	Mahlenburg	—	2	—	Latirbäume —	—	52	Hagenow	Mecklb. Friedr.-Fr.	
53	{ Müller, Klempner Marienburg M. 10 }	—	1	Koffer	? —	28,5	53	Magdeburg	Magdeb. -Halberst.	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
54	—	408	1	Fass	leer —	5	54	München C.-B.	Bayer. Staatsb.	{ Aufschrift: Mittenwallner.
					D. Colli mit Fig. sign.					
55	{ }	3027	1	Kiste	gestossenes Glas —	32	55	Hamburg	Köln-Minden	
56	{ }	1560	1	Ballen	Baumwolle —	53	56	Herbesthal	Rheinische	
					E. Colli ohne Signatur:					
57	—	—	4	—	offene Brunnentheile	170	57	Plattling	Bayer. Staatsb.	{ Allem Vermuthen nach einer Wagenladung entfallen, weil auf d. Bahn gefunden.
58	—	—	2	Bund	Eisendraht —	—	58	Zuffenhausen	Württ. Staatsb.	
59	—	—	1	Bund	Flachs —	3	59	Glatz	Oberschlesische	
60	—	—	1	Bund	Schilfrohr —	7,5	60	Rottweil	Württ. Staatsb.	
61	—	—	1	Collo	Guss —	26	61	Pforzheim	Badische	
62	—	—	10	Colli	alte Kesseltheile —	168	62	Elberfeld	Bergisch-Märk.	{ Qu. Gegenstände wurden in einem vom Westen in Magdeb. unbeladen eingegangen. Güterw. vorgef. u. sind i. demselben vermuthlich von einem Beamten v. Wagenbegleitpersonal zurückgelassen worden.
63	—	—	1	Colli	gusseiserne Ofenringe	5	63	Amanweiler	Elsass-Lothring.	
64	—	—	1	—	eis. Gasrohr —	22,5	64	Schwerin	Mecklb. Friedr.-Fr.	
65	—	—	1	Kiste	? —	49	65	D.-Avricourt	Elsass-Lothring.	
66	—	—	1	Kiste	l. Krüge —	35	66	Siegen	Bergisch-Märk.	
67	—	—	{ 1 1	— —	alte Oelkanne Haken aus starkem Eisendraht }	—	67	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magd.	
68	—	—	1	Pack	Besen —	24,5	68	Cassel Unterstadt	Hann. Staatsb.	
69	—	—	1	Pack	5 l. Körbe —	15	69	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
70	—	—	20	Pack	leere Säcke —	—	70	Breslau	Oberschlesische	
71	—	—	1	Ring	Draht —	14	71	Osthofen	Hess. Ludwigsb.	
72	—	—	12	—	hölzerne Rungen —	—	72	Rostock	Mecklb. Friedr.-Fr.	
73	—	—	99	Sack	Erbsen —	9900	73	Berlin	Königl. Ostbahn	
74	—	—	1	Sack	Gerste —	72	74	Mannheim	Badische	
75	—	—	1	Sack	Hafer —	76	75	Brumath	Elsass-Lothring.	
76	—	—	1	Sack	Castanien —	15	76	{ Lagerhaus Cöln Rheinstat. }	Rheinische	
77	—	—	1	Sack	Roggen —	75	77	Mülheim a/Ruhr	Bergisch-Märk.	
78	—	—	1	—	Schwungrad —	8	78	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
79	—	—	2	Stangen	Eckeisen —	27,5	79	Stolp	Königl. Ostbahn	
80	—	—	10	Stangen	Eisen —	52,5	80	Wetter	Bergisch-Märk.	
81	—	—	1	Stange	Flacheisen —	8,5	81	Zwönitz	Sächs. Staatsb.	aus Wg. 15030 K.S.
82	—	—	27 { 1 1 5	Stück — — —	gebr. Rosterbalken a. eis. Thürschlageleiste a. Bremsverbindungsst. eis. Rungenhalter }	416	82	Dahlhausen	Bergisch-Märk.	
83	—	—	1	—	runde Tischplatte —	—	83	Danzig	Königl. Ostbahn	
84	—	—	2	—	lose Uhrgewichte —	—	84	Insterburg	Königl. Ostbahn	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	F K	54	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	203	1	Kufstein	Südbahn	
2	F R	9261	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	50	2	Kufstein	Südbahn	
3	J	5804	1	Fass	Wein —	363	3	Barcs	Südbahn	
4	J K	4516	1	Korb	Mineralwasser —	72	4	Roveredo	Südbahn	
5	J O J	5465	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	157,5	5	Triest	Südbahn	
6	L L	18270	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	55	6	Steinamang	Südbahn	
7	S	90	1	Fass	Petroleum —	158	7	Sillian	Südbahn	
8	S J	2977	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	6	8	Alba	Südbahn	
9	—	—	1	Fass	Branntwein —	109	9	Bozen	Südbahn	
10	—	—	1	Pack	Inhalt unbekannt —	19	10	Wien	Südbahn	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können.)
1	A K	947	1	Kiste	Holzwaaren	—	110	1	Soest	Westfälische	
2	B T Dortmund	—	1	Colli in Stroh	Maschinentheile	—	5	2	Dortmund	Westfälische	
3	K	19	1	Colli	Stuhl	—	9	3	Emden	Westfälische	beschr. „Jever".
4	L H	1	1	Ballen	Tuchwaaren	—	24	4	Lingen	Westfälische	
5	S	17232	1	Ballen	Bettfedern	—	16	5	Dortmund	Westfälische	
6	Chr. Schulte Elberfeld	—	1	Fass	leer	—	10	6	Dortmund	Westfälische	
7	HR	2926	1	Kiste	leer	—	22,5	7	Höxter	Westfälische	
8	—	—	1	Stange	Rundeisen	—	9	8	Münster	Westfälische	
9	—	—	1	Stange	Eisen	—	10	9	Münster	Westfälische	
10	—	—	1	Pack	4 eiserne Füsse	—	8	10	Drensteinfurt	Westfälische	
11	—	weiss II	1	Colli	Ofenrohr	—	—	11	Gesecke	Westfälische	
12	A K Osterwald	—	1	Sack	leere Säcke	—	20	12	Bergheim	Hannov.-Altenbek.	
13	—	226	1	Kiste	leer	—	5	13	Wernigerode	Magdeb.-Halberst.	
14	—	312 3	2	Kisten	defect, leer	—	11,5	14	Clausth.-Zellerfeld	Magdeb.-Halberst.	bekl. Ringelheim.
15	—	—	1	Collo	Eisentheil	—	9	15	Ringelheim	Hannov.-Altenbek.	
16	—	—	2	Colli	Eisentheile	—	3	16	Hameln	Hannov.-Altenbek.	
17	—	—	4	Stück	Plättbolzen	—	7	17	Hameln	Hannov.-Altenbek.	

Schluss der offiziellen Anzeigen.

Tarifwesen (Schluss).

Vom 1. Februar 1879 ab tritt der vierte Nachtrag zum **Hanseatisch - Preussischen Verbandtarif** vom 1. Mai 1878 enthaltend:

1. Directe Frachtsätze des Specialtarifs A 2 und III für den Verkehr mit Stationen der Ostbahn und Marienburg-Mlawkaer Bahn.
2. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Oldenburgischen Station Quakenbrück.
3. Berichtigungen.

in Kraft.

Exemplare des qu. Nachtrags sind zum Preise von 0,05 *M.* bei sämmtlichen Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 4. Januar 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltung. (57 J)

Seit dem 1. Januar cr. gelangen im Verkehr zwischen den im Nachtrage I. des Tarifs für den Weichsel-Eisenbahn-Verband angegebenen Stationen der Fastow-Eisenbahn und den Stationen der Königlichen Ostbahn Danzig und Neufahrwasser, sowie den Stationen Marienburg und Dt. Eylau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn die Frachtsätze bis zur Uebergangsstation Fastow in Russischer Währung, ab Fastow bis zur Bestimmungsstation in Deutscher Währung zur Erhebung.

Der Tarif-Nachtrag ist auf den Verbandstationen einzusehen, auch käuflich zu beziehen. Danzig, den 12. Januar 1879. Die Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung des Weichsel-Eisenbahn-Verbandes. (66 J)

Der directe Frachtsatz für Glassandtransporte von diesseitiger Station Hohenbocka nach Trentschin, Station der Waagthalbahn wird hiermit von 2,84 auf 2,71 *M.* pro 100 kg ermässigt. Berlin, den 7. Januar 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (60)

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Zum Tarife vom 1. Juli pr. ist der ab 15. Januar cr. giltige Nachtrag I. erschienen, welcher zum Preise von 0,20 *M.* pro Exemplar durch die Verbandstationen bezogen werden kann. Die in dem qu. Nachtrage enthaltenen erhöhten Ausnahmefrachtsätze für Holz im Verkehre mit den Stationen Brake, Elsfleth und Nordenhamm treten erst am 1. März cr. in Kraft. Berlin und Hamburg, den 10. Januar 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (61)

Am 20. d. Mts. tritt zum Gütertarif vom 1. September 1878 für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Main-Neckarbahn-Verkehr ein Nachtrag I., enthaltend Abänderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften und Berichtigungen des Haupttarifes, sowie Frachtsätze für Station Gevelsberg-Haufe der Bergisch-Märkischen Bahn, in Kraft. Exemplare desselben sind für 10 ₰ bei den Verbands-Güter-Expeditionen zu haben. Köln, 11. Januar 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (62)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Der mit der Direction der Königlich Niederländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft vereinbarte Tarif vom 1. April 1870 für den überseeischen Güterverkehr zwischen Berlin und Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Gent, Brüssel, Dünkirchen, Hâvre und Bordeaux via Stettin tritt mit dem 31. März d. J. ausser Kraft. Stettin, den 6. Januar 1879. Directorium. (67)

5. Submissionen.

Schwellenlieferung pro 1879. Für das Jahr 1879 ist die Lieferung von

13 500 Stück Mittelschwellen von Kiefernholz (pinus silvestris),
11 500 „ Mittelschwellen von Eichenholz,
500 „ Stossschwellen von Eichenholz,
4 000 laufende Meter Langschwellen von Eichenholz

zu vergeben.

Die Lieferungs-Bedingungen werden auf frankirte an unser Secretariat dahier zu richtende Gesuche, welchen der Betrag von 30 ₰ in Briefmarken beizuschliessen ist, verabfolgt.

Angebote für den ganzen Bedarf oder einen Theil desselben sind versiegelt und frankirt mit der Aufschrift:

„Schwellenlieferung pro 1879"

an die Direction der Main-Neckar Bahn zu richten. In denselben muss der Preis bei Mittel- und Stossschwellen per Stück, bei Langschwellen per laufenden Meter, beides franco Darmstadt angegeben sein.

Die Eröffnung der einlaufenden Offerten geschieht mittelst öffentlicher Verhandlung in unserem Sitzungszimmer am 3. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr.

Von den Schwellen soll je ein Viertel des ganzen Bedarfs in den Monaten März, April, Mai und Juni d. J. geliefert werden. Darmstadt, den 10. Januar 1879. Direction der Main-Neckar Bahn. (63)

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Lieferung verschiedener Materialien. Die Lieferung von Erd- und Steinmaterialien, Holzwaaren, Coax, Schmiedekohle, Eisen-, Stahl- und Metallwaaren, Webestoffe, Webe-, Wirk- und Seilerwaaren, Borstwaaren, Kautschuk, Leder, Glaswaaren, Fetten, Farbwaaren und Chemikalien für das Jahr 1879 wird im Offertwege vergeben.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für verschiedene Materialien" bis 29. Jänner 1879, 11 Uhr Vormittags bei dem Einreichungsprotocolle der Centralleitung in Wien (Elisabethstrasse 9), des Comité dirigeant in Bukarest oder einer der Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy einzubringen und an der Casse einer dieser Stellen 5 pCt. des Lieferungswerthes als Vadium zu erlegen.

Detail-Verzeichnisse der zu liefernden Materialien nebst den näheren Bestimmungen für die Offertverhandlung, sowie die Lieferbedingnisse können bei der Materialverwaltung in Wien, bei dem Comité dirigeant in Bukarest und bei den Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy eingesehen

und behoben, oder auf portofreies Verlangen von diesen Stellen bezogen werden. Wien, am 7. Jänner 1879. Der Verwaltungsrath. (58)

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung von ca.

30 400 kg Seitenlaschen aus Stahl,
37 100 „ diverser Schraubenbolzen,
38 500 „ Verbindungsstangen,
30 100 „ Deck- und Winkelbleche, Vorstossplatten, Unterlagsplättchen zu Verbindungsstangen, Unterlagsscheiben

} zu eisernem Oberbau System Hilf.

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen sind von unserer Central-Materialien-Controlle hierselbst zu beziehen und bezügliche Offerten bis zu dem auf den 12. Februar cr., Vormittags 11 Uhr anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen. Erfurt, den 8. Januar 1879. Die Direction. (56)

6. Entbehrliche Wagen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Stettin, den 10. Januar 1879.

1. 20 Paar Langholzwagen mit Drehschemel.
2. 40 Stück Kohlenwagen.
3. 40 Stück bedeckte Güterwagen.

Jeder Wagen hat eine Tragfähigkeit von 10 000 kg.

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 2. Jahrgang 1879. Berlin, am 24. Januar 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 20. Januar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	AH	654	1	—	Schreibsecretär —	93	1	Elberfeld	Berg.-Märkische	beschrieben: Elberfeld
		752	1	—	Kommode —	25				
2	A R	116	1	Sack	Kraut —	58	2	Gogolin	Oberschlesische	
	S F	52	1	Sack	Kartoffeln —	120				
	A	3	1	Sack	Erbsen und Mehl —	38,5				
3	A S	3	1	Fass	gefüllt —	65	3	Warburg	Berg.-Märkische	
4	A W	351	1	Kiste	leer —	5	4	Karlsruhe	Badische	
5	B	—	1	Ballen	— —	22	5	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
6	C	—	1	Colli	eiserne Achse —	6,5	6	D'Avricourt	Elsass-Lothring.	
7	C F B	3302 4086	2	—	Leinen —	—	7	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	
8	D A	1095	1	Kiste	Zündhütchen —	95	8	Utrecht V. G.	Niederländ. Stsb.	
9	D E	731	1	Wagen	Kohlen —	—	9	Almelo	Niederländ. Stsb.	
10	E L	629	1	Pack	— —	—	10	Vlissingen Hafenstation	Niederländ. Stsb.	
11	G	—	1	Tafel	Eisenblech —	9	11	Mainz Güterexp.	Hess.-Ludwigbahn	
12	G J	5630	1	Kiste	Lampentheile —	16	12	Kempten	Bayer. Staatsb.	
13	H	1	1	—	eiserner Ofen —	63	13	Harburg	Köln-Minden	
14	H	—	1	—	Ofentheil —	1,5	14	Betzdorf	Köln-Minden	
15	H W	—	1	—	gusseis. Feuertopf —	10	15	Münster	Köln-Minden	
16	J B	1769	1	Kiste	Nudeln —	15	16	Elberfeld	Berg.-Märkische	
17	L C G	2346	1	Kiste	— —	—	17	Vlissingen Hafenstation	Niederländ. Stsb.	
18	L G	1/3	3	Kisten	Speck —	829¼	18	Deutzerfeld	Köln-Minden	
19	M A V	41	1	Stück	eiserne Stütze —	—	19	Oderberg	Oberschlesische	
20	M F	1	1	Kiste	ordinäre Holzwaaren —	13	20	Bayreuth	Bayer. Staatsb.	
21	M O	3477	1	Kiste	gefüllt —	220	21	Mainz Güterexp.	Hess.-Ludwigbahn	
22	P & C	711	1	Fass	Oel —	170	22	Aschaffenburg	Hess.-Ludwigbahn	
23	P R	67	1	—	Dampfkolben —	120	23	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
24	S	—	1	Kiste	eiserne Nägel —	50	24	Bayreuth	Bayer. Staatsb.	
25	T	101	1	Fass	Pech —	175	25	Osterhofen	Bayer. Staatsb.	
26	T	102	1	Fass	Pech —	172	26	Osterhofen	Bayer. Staatsb.	
27	T	103	1	Kübel	Fett —	27,5	27	Osterhofen	Bayer. Staatsb.	
28	T A P	566	1	Kiste	leer —	18	28	B. O. Zoom	Niederländ. Stsb.	
29	T W	150	1	Kiste	leer —	6	29	Elberfeld	Berg.-Märkische	
30	V B	7185	1	Korb	Bolzen —	102	30	Aachen T	Berg.-Märkische	
31	W L	678	1	Fass	leer —	—	31	Deutz	Berg.-Märkische	beschrieben: Kleinenbroich
32	Z	1238	1	Fass	Braunstein —	316	32	Weiden	Bayer. Staatsb.	
33	Z A	3	1	Kiste	Manufacturwaaren —	55	33	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
					B. Colli mit Adressen sig.:					
34	Adres Groenen	—	1	Packet	— —	2,5	34	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
35	Gor	1059	1	Körbchen	— —	24	35	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
36	Louis Allemann	—	1	Sack	Hafer —	71	36	Colmar	Elsass-Lothring.	
37	R O Vohwinkel	1588	1	Fass	leer —	17,5	37	Vohwinkel	Berg.-Märkische	beklebt: Vohwinkel
38	S H Jena	8066	1	Stück	Stahl —	29	38	Remscheid	Berg.-Märkische	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
39	—	3206	1	Korb	leere Flaschen —	14	39	Weiden	Bayer. Staatsb.	
40	—	4173	1	Fass	leer —	32	40	Holzwickede	Berg.-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Colli mit Fig. sign.					
41	{ [illegible] }	53	1	Ballen	Taback —	76,5	41	Deutz	Köln-Minden	
					E. Colli ohne Signatur:					
42	—	—	1	—	leere Blechbüchse —	0,25	42	Berlin	Niederschl.-Märk.	
43	—	—	1	Bündel	{ Eisenwaaren, zerbrochene Hämmer }	4	43	Mainz Güter-E.	Hess. Ludwigsb.	
44	—	—	1	Bund	Fassreifen —	5	44	Remscheid	Bergisch-Märk.	
45	—	—	1	—	Hebel —	12	45	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	
46	—	—	1	Korb	leer —	4	46	Karlsruhe	Badische	
47	—	—	1	Kübel	Farberde —	149	47	Bayreuth	Bayer. Staatsbahn	
48	—	—	2	—	lange Messketten —	10	48	Uerdingen	Bergisch-Märk.	
49	—	—	1	—	Nähmaschinengestell	23,5	49	Hamburg	Köln-Minden	
50	—	—	1	—	{ Paar eiserne Thürbänder nebst Haspen }	1,5	50	Berlin	Niederschl.-Märk.	
51	—	—	1	Pack	alte Kleider —	14	51	Redwitz	Bayerische Stsb.	{ Adresse: Josef Punzel, Bahnarbeiter in Redwitz.
52	—	—	21	—	Reiserbesen —	18	52	Dortmund	Bergisch-Märk.	
53	—	—	5	Sack	Kleie —	412	53	Breslau	Oberschlesische	
54	—	—	1	Sack	Mais —	70	54	Berlin	Niederschl.-Märk.	{ Beim Bodensturz herrenlos vorgefunden.
55	—	—	1	—	Schliesskorb —	—	55	Minden	Köln-Minden	{ Gepäckschein Bielefeld-Minden 378.
56	—	—	1	Stück	Cedernholz —	17	56	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
57	—	—	1	Stück	gusseis. Kammrad —	34	57	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
58	—	—	9	Stück	Eisengusstheile —	44	58	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
59	—	—	6	—	Tannenbretter —	66	59	Dortmund	Bergisch-Märk.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	AI.S.	2	2	Fass	Gurken —	23	1	Pilsen	K. F.-J. B.	von Znaim.
2	A K	77	1	Kiste	unbekannt —	22,2	2	Krems	K. F.-J. B.	von Klagenfurth.
3	AK	709	1	Ballen	Rosinen —	350	3	Laibach	Südbahn	
4	A R	285	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	22	4	Alba	Südbahn	
5	B	73	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	60	5	Agram	Südbahn	
6	E C	1463	1	Pack	leere Säcke —	5	6	Prag	Oe. N.-W. B.	
7	G G & C	484	1	Fass	Zucker —	410	7	Carlstadt	Südbahn	
8	H S	100	1	Fass	Inhalt unbekannt —	340	8	Cilli	Südbahn	
9	J C H	1516	1	Kiste	leer alt —	6	9	Prag	Oe. N.-W. B.	
10	{ J C S C / H K	25 / 6631	2 / 1 / 1	Körbe	leer —	6	10	Prag	Oe. N.-W. B.	
11	J S	4517	1	Kiste	Porzellanfiguren —	16	11	Prag	Oe. N.-W. B.	
12	L	4	1	Stück	Bettbrettel —	1	12	Wien	K. F.-J. B.	
13	L A	267	1	Kiste	Glaswaaren —	20	13	Ofen	Südbahn	
14	M O	105	1	Fass	Inhalt unbekannt —	40	14	Innsbruck	Südbahn	
15	N R	{ 6195 / 950 }	4	Fass	leer —	7	15	Prag	Oe. N.-W. B.	
16	P F	1061	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	9,5	16	Agram	Südbahn	
17	S L	10675	1	Ballen	Caffee —	77	17	Zakany	Südbahn	
18	S Z	1413	1	Kiste	unbekannt —	39	18	Jedlesee	Oe. N.-W. B.	
19	U B	536	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	85	19	Agram	Südbahn	
20	Z G	—	2	Ballen	Hadern —	70	20	Prag	Oe. N.-W. B.	
21	{ Lindermühle }	—	1	Ballen	Säcke —	14	21	Startsch Trebitsch	Oe. N.-W. B.	
22	Pilsen	231	3	Fass	leer —	46	22	Pilsen	K. F.-J. B.	von Graz.
23	Schatzlar	14	1	Bund	Garn —	14	23	Trautenau	S.-N.-D. V.-B.	
24	Wittingau	—	1	Fass	½ Hectol. leer —	16	24	Pilsen	K. F.-J. B.	Agram.
25	—	4679/80	2	Kisten	Inhalt unbekannt —	117	25	Kanizsa	Südbahn	
26	FR	14211	1	Kiste	Zimmt —	36	26	Triest	Südbahn	
27	—	—	5	Buschen	Dachblech —	141	27	Göpfritz	K. F.-J. B.	von Schrambach.
28	—	—	1	Fass	Wein oder Essig —	134	28	Chrudim	Oe. N.-W. B.	
29	—	—	1	Fass	leer —	9	29	Pilsen	K. F.-J. B.	
30	—	—	1	Sack	Feigen —	123	30	Ala	Südbahn	
31	—	—	1	Sack	Gerste —	65	31	Pilsen	K. F.-J. B.	
32	—	—	1	Sack	Roggen —	65	32	Bozen	Südbahn	
33	—	—	1	Stück	Blechrohr —	15	33	Prag	Oe. N.-W. B.	
34	—	—	1	Stück	Eichenholz —	135	34	Schönwald	Oe. N.-W. B.	
35	—	—	1	Stück	einfache Lagerdecke	2	35	Prag	K. F.-J. B.	
36	—	—	1	Stück	Ofentheil —	1,5	36	Wien	Oe. N.-W. B.	
37	—	—	1	Stück	Ofenthürl —	1,5	37	Horázdovic	K. F.-J. B.	
38	—	—	1	Stück	Reifeisen —	8,5	38	Wien	K. F.-J. B.	
39	—	—	1	Stück	Tragfeder —	52	39	Budweis	K. F.-J. B.	{ K. F.-B. oder B. W.-B.
40	—	—	1	Stück	hölzernes Zifferblatt	0,25	40	Prag	Oe. N.-W. B.	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können.)
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
	Nachtrag.									
1	A S	½	2	Kisten	? —	36,50	1	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
2	C B	40	1	Colli	2 eiserne Eimer —	6	2	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
3	C H N	3	1	Kiste	Anchovis —	10,5	3	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
4	C S M	{ 705 706 }	2	Sack	? —	10	4	Halle	Magdeb.-Halberst.	
5	D S C	15617/22	6	Colli	Nähmaschinentheile—	57,5	5	Halle	Magdeb.-Halberst.	
6	G V	92	1	Colli	leere Körbe —	9	6	Bremen	Hannov. Staatsb.	Bodensturz.
7	W	—	1	{ Sack und 1 eis. Wagen-handgriff }	? —	80	7	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
8	W H	5125	1	Kiste	? —	12	8	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
9	A de M	17	1	Kiste	leer —	6	9	Bremen	Hannov. Staatsb.	Bodensturz.
10	—	187	1	Bierfass	leer —	9,5	10	Bremen	Hannov. Staatsb.	Bodensturz.
11	—	—	4	—	hölzerne Rungen —	—	11	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
12	—	—	2	—	eiserne Stangen —	1	12	Burglesum	Hannov. Staatsb.	Bodensturz.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

2. Verkehrsstörungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 17. Januar 1879. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Saarbrücken ist in Folge Hochwassers der Frachtenverkehr auf dem Rheintraject Bingerbrück-Rüdesheim vom 5. bis 9. Januar d. J. eingestellt gewesen.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Rheinische Eisenbahn. Unsere Traject-Anstalten zu Obercassel bei Bonn und Griethausen sind am 15. resp. 17. d. Mts. wieder eröffnet worden. Cöln, den 18. Januar 1879. Die Direction. (91)

Nassauische Eisenbahn. Der Gütertraject zwischen Rüdesheim und Bingerbrück ist seit gestern dem 16. d. Mts. wieder im Betriebe. Wiesbaden, den 17. Januar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (87)

Elsass-Lothringen. Laut Mittheilung der Betriebsdirection der Französischen Ostbahn vom 14. Januar 1879 No. 62 E. T. war die Wagen-Circulation in Folge grossen Schneefalls auf den Linien:
Reims-Laon und Châlons-Batilly vom 18. bis 19. December 1878,
Chalindrey-Is sur Tille-Dijon,
Chalindrey-Gray-Dijon und
Vesoul-Gray-Dijon vom 8.—12. Januar 1879
unterbrochen.

In Folge starken Schneefalls war der Wagenverkehr auf den Linien der Schweizerischen Centralbahn vom 19. bis 24. und auf dem Netze der Jura-Bern-Luzernbahn, namentlich der Juralinie vom 19. bis 23. December 1878 sehr gehemmt.

Rumänische Eisenbahnen Actien-Gesellsch. In Folge Schneeverwehung ist der gesammte Verkehr auf unseren Linien vom 8. bis incl. 9. Jänner 1879 gestört gewesen.

3. Tarifwesen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft. Im Güterverkehr zwischen unseren Stationen Cöthen und Leipzig kommen fortan die folgenden ermässigten Frachtsätze zur Erhebung:

km	Eilgut	Stückgut	Allgemeine Wagenladungsclassen A1	B.
69	1,92	0,96	0,67	0,56

Special-Tarife A2	I.	II.	III.	Ausnahme-Tarife 1.	2.	3.	4.	5.
0,50	0,43	0,37	0,31	0,40	0,40	0,31	0,27	0,27

Berlin, den 17. Januar 1879. Die Direction. (83)

Köln-Mindener Eisenbahn. Köln-Minden-Hessischer Verkehr: Tarif v. 1|1. 79 für die Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen Köln-Mindener Stationen und Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn via Bingerbrück-Bingen.

Köln-Minden resp. Bergisch-Märkisch-Saarbrücker Verkehr: Verbands-Gütertarif v. 1|1. 79 für den Verkehr zwischen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Saarbrücker Stationen andererseits. Köln, 15. Januar 1879. Die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (84)

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 29. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass die im Seehafen-Ausnahmetarif nebst Nachtrag I für den Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verband vom 1. Januar d. J. aufgeführten Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Altona, Flensburg, Kiel und Ottensen von heute ab in Kraft getreten sind. Die betreffenden Sätze der Ausnahmetarife Id., IIc. und IIIc. (excl. derjenigen für Kiel, Basel, Strassburg, Mainz, Ludwigshafen und Mannheim) erhöhen sich jedoch um je 4 ₰ pro 100 kg. Köln, den 16. Januar 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. (85)

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag II zu dem Tarife für den Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgüterverkehr in Kraft. Exemplare hiervon sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,25 Mk. pro Stück zu erlangen. Dresden, am 13. Januar 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (86)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von
360 000 kg Befestigungsmaterialien für den eisernen Oberbau,
176 000 „ Laschenschraubenbolzen,
57 400 „ Hakennägeln und
932 cbm eichene Weichen- und Kreuzungshölzer
soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem bautechnischen Büreau hier zur Einsicht offen, auch können Abdrücke gegen Erstattung der Kosten von dem Rechnungsrath Elkemann hierselbst bezogen werden.

Lieferungs-Anerbieten sind versiegelt unter der Aufschrift: „Abtheilung VI. Anerbieten auf Lieferung von Befestigungsmaterialien resp. Lieferung von eichenen Weichenschwellen"
bis zu dem auf Freitag, den 31. Januar cr. anberaumten Submissionstermine frankirt uns einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, den 16. Januar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (88)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die in den diesseitigen Werkstätten im Laufe des Jahres 1879 sich ansammelnden Materialien-Abfälle als:
Eisenguss, Schmiedeeisen-, Stahl-, Kupfer- und Messingschrott, alte Bandagen, Abfälle von Leder, Gummi, Wagentuch, Glasscheibenstücke u. a. m. sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf alter Werkstätten-Materialien" versehen, bis zum 3. Februar cr. an das unterzeichnete Büreau einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben am darauffolgenden Tage, Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die bezüglichen Bedingungen nebst dem Verzeichniss der Materialien-Abfälle sind bei dem Kanzlei-Vorsteher Herrn Peltz hierselbst einzusehen, auch können gegen Zahlung von 50 Pfg. von dem Genannten bezogen werden. Elberfeld, den 16. Januar 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. Maschinentechnisches Büreau. (90 J)

Schwellenlieferung pro 1879. Für das Jahr 1879 ist die Lieferung von
13 500 Stück Mittelschwellen von Kiefernholz (pinus silvestris),
11 500 „ Mittelschwellen von Eichenholz,
500 „ Stossschwellen von Eichenholz,
4 000 laufende Meter Langschwellen von Eichenholz
zu vergeben.

Die Lieferungs-Bedingungen werden auf frankirte an unser Secretariat dahier zu richtende Gesuche, welchen der Betrag von 30 ₰ in Briefmarken beizuschliessen ist, verabfolgt.

Angebote für den ganzen Bedarf oder einen Theil desselben sind versiegelt und frankirt mit der Aufschrift:
„Schwellenlieferung pro 1879"
an die Direction der Main-Neckar Bahn zu richten. In denselben muss der Preis bei Mittel- und Stossschwellen per Stück, bei Langschwellen per laufenden Meter, beides franco Darmstadt angegeben sein.
Die Eröffnung der einlaufenden Offerten

geschieht mittelst öffentlicher Verhandlung in unserem Sitzungszimmer am 3. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr.
Von den Schwellen soll je ein Viertel des ganzen Bedarfs in den Monaten März, April, Mai und Juni d. J. geliefert werden.
Darmstadt, den 10. Januar 1879. Direction der Main-Neckar Bahn. (63)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 3. Jahrgang 1879. **Berlin,** am 14. Februar 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 10. Februar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	A	14	1	Stumpen	leere Säcke —	10,5	1	Pasing	Bayer. Staatsb.	
2	A	89I/II.	2	Sack	Säcke —	81	2	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
3	A R	5	1	Ueberfass	leer —	34	3	Opladen	Berg.-Märkische	
4	A V	—	1	Pack	34 Säcke —	27	4	Bremen	Köln-Minden	
5	A Z P	5	1	—	eiserner Roststab —	3,5	5	Halle	Magdeb.-Halberst.	
6	B	816	1	Kiste	— —	—	6	Vlissingen Hafenstation	Niederländ. Stsb.	
7	B A N K A	—	1	Block	Zinn —	32	7	Solingen	Berg.-Märkische	
8	B E	22	1	Bierfässch.	leer, 53 Liter haltend	—	8	Ulm loco	Württ. Staatsb.	
9	B M	743	1	Kiste	— —	163,5	9	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
10	B/S	2	1	Ballen	Wollschnur —	46,5	10	Schönlanke	Königl. Ostbahn	
11	C	3	1	Pack	Absatzeisen —	1,5	11	Aachen T.	Berg.-Märkische	
12	C D R	1428	1	Fass	— —	91	12	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
13	C F Q	14 1079	2	Kisten	leere Flaschen —	40	13	Witten	Berg.-Märkische	
14	C F Q	932	1	Kiste	leer —	8	14	Witten	Berg.-Märkische	
15	D	55	1	—	gusseis. Ofendeckel —	1,5	15	Opladen	Berg.-Märkische	
16	D B	2594/5	2	Kisten	Nudeln —	29	16	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
17	E B	567	1	Kiste	leer —	20,5	17	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
18	E B	4509	1	Beutel	— —	4,5	18	Wangerin	Königl. Ostbahn	
19	F	—	6	Stück	eiserne Riegel —	86	19	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
20	G S C	1638	1	Ballen	Manufacturwaaren —	297	20	Utrecht	Niederländ. Stsb.	
21	H	70	1	Ballen	Kaffee —	51	21	Dedemsvaart	Niederländ. Stsb.	
22	𝔇 B S	3425	1	Kiste	leere Flaschen —	31	22	Schönlanke	Königl. Ostbahn	
23	Hd. R	—	1	Fass	leer —	11	23	Altenburg	Sächs. Staatsb.	„41 L" eingebrannt
24	H P	1257	1	—	Pflugschaar —	4	24	Bebra	Berg.-Märkische	
25	H L	860	1	Kiste	— —	49	25	Stettin	Berlin-Stettin	
26	K	15/16	2	Pack	Stühle —	8	26	Stettin	Berlin-Stettin	
27	K	30	1	Fass	geräuch. Mettwurst —	76	27	Deutz	Köln-Minden	
28	K J	6851	1	Fass	Kreide —	250	28	Dortmund	Rheinische	
29	L R	432	1	Fass	Petroleum —	155	29	Münster	Köln-Minden	
30	M	1	1	Seemannskiste	— —	48,5	30	Stettin	Berlin-Stettin	
31	M	12	1	Sack	baumw. Faden —	17	31	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
32	P G	—	1	Pack	Kohlenlöffel —	21	32	Schwelm	Berg.-Märkische	
33	P H T	—	1	Bund	Körbe —	26	33	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	
34	R	223 226	2	Ballen	Heede —	453	34	Wolfenbüttel	Braunschweig.	
35	R A	2280	1	—	Eisenplatte —	30	35	Wennemen	Berg.-Märkische	
36	S	—	1	Bund	3 Stück Stahlstangen	23	36	Weigolshausen	Bayer. Staatsb.	
37	S R	9	1	Kiste	Eisenw. —	17	37	Opladen	Berg.-Märkische	
38	W	13709	1	Fass	leer —	18	38	Crefeld	Berg.-Märkische	
39	W	5579	1	Bund	Rundstahl —	18,5	39	Waldshut	Badische	
40	W D	153	1	Kiste	— —	63	40	Stargard i/P.	Königl. Ostbahn	
41	W U	567	1 10	Fass —	— Schliesskeile	235	41	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
					B. Colli mit Adressen sig.:					
42	B. Droop	2109	1	Bierfass	leer —	21	42	Dortmund	Berg.-Märkische	
43	D. Claidy	529	1	Fass	leer —	7,5	43	Karlsruhe	Badische	
44	Hennig & Naumann Nippes	230 146 214	1 1 1	Bierfass „ „	leer — „ — „ —	48 50 40	44	Dortmund	Berg.-Märkische	
45	St. Schladern	16	1	Ballen	Lumpen —	75	45	Deutzerfeld	Köln-Minden	
46	W S Düren	1	1	Ballen	Garnende —	15	46	Düren	Berg.-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Colli mit Nr. sign.:					
47	—	VII	22	Pack	Reifen —	109	47	Schwelm	Bergisch-Märk.	
48	—	224	1	Ballen	Papierhülsen —	4	48	Strassburg	Elsass-Lothring.	
49	—	861	1	Fass	leer —	39	49	Karlsruhe	Badische	
50	—	1391	1	Fässchen	Branntwein —	27,5	50	Weilheim	Bayer. Staatsbahn	Zeichen: Bomhardt. 22 Liter.
51	—	2326	1	Fass	leer —	20	51	Wimpfen	Badische	
52	—	3159	1	Collo	8 Paar Holzschuhe —	7	52	Bremen	Köln-Minden	
					D. Colli mit Fig. sign.					
53		26	1	Fass	Rothwein —	257	53	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
54	R 3	6950	1	Ballen	Wurzeln —	50,5	54	Berlin	Magdeb.-Halberst.	am 3/10. 78 auf Empfangsboden vorgefunden.
					E. Colli ohne Signatur:					
55	—	—	1	Ballen	in grau Leinen, anscheinend Manufacturwaaren	14	55	Duisburg	Köln-Minden	Gepäcksch.: Oberh.-Duisburg 203.
56	—	—	1	Ballen	Wolltuch (unverpackt)	12	56	Bruchsal	Württemb. Stsb.	Wurde in dem Württ. Wagen H. 3075 gef. und dort ohne Zweifel von einem Dieb zur gelegentl. Mitnahme niedergelegt.
57	—	—	1	—	Bettrahmen —	4	57	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
58	—	—	1	—	alt. grüner Blecheimer	1	58	Kirchweyhe	Köln-Minden	
59	—	—	1	—	neue Bufferhülse —	29	59	Herdecke	Bergisch-Märk.	
60	—	—	1	Bund	Baumpfähle —	55	60	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
61	—	—	1	—	lederne Decke (anschein. Privatdecke)	—	61	Dortmund	Köln-Minden	
62	—	—	1	—	eiserner Fusstritt —	—	62	Sudenburg	Berl.-Potsd.-Magd.	Qu. Fusstritt w. auf einem mit Kohlen beladen. Wagen vorgef. u. gehört nach der Façon zu schliessen zu einem Köln - Mindener Wagen.
63	—	—	1	—	eiserne Kette —	24	63	Homberg	Bergisch-Märk.	
64	—	—	1	Korb	— —	33	64	Gröningen	Niederländ. Stsb.	
65	—	—	1	Korbflasche	leer —	11	65	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
66	—	—	1	Kübel	Kitt —	154	66	Aachen	Rheinische	
67	—	—	3	Colli	Lagerkasten —	123	67	Aachen T.	Bergisch-Märk.	
68	—	—	1	Pack	3 alte leere Körbe —	12,5	68	Hamm	Bergisch-Märk.	
69	—	—	1	Pack	3 eiserne Ringe —	10	69	M. Gladbach	Berg.-Märk.	
70	—	—	1	Sack	Hafer —	100	70	Basel	Badische	
71	—	—	1	—	leer. Seifenf. ohne Deckel	12	71	M. Gladbach	Bergisch.-Märk.	
72	—	—	1	—	Spiralfeder —	12	72	Siegen	Bergisch-Märk.	
73	—	—	1	Stab	Rundeisen —	38	73	Hörde	Bergisch-Märk.	
74	—	—	4 3	Stück Stück	messingne Thürklinken messingene Plättchen	—	74	Bebra	Frankf.-Bebraer	am 6. Januar aus Wagen 730 K E D entladen.
75	—	—	6	Stück	alte Messer (Hecksel-maschine)	7,5	75	Remscheid	Bergisch-Märk.	
76	—	—	3	—	Tannenbretter —	—	76	Rheydt-Geneiken	Bergisch-Märk.	
77	—	—	1	—	Winkeleisen —	8	77	Haspe	Bergisch-Märk.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	4220	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	123	1	Kufstein	Südbahn	
2	B	1	1	Ballen	leere Säcke. 30 Stück	28	2	Tannwald	S.-Nordd. Verbdb.	
3	E P A B	15848	1	Fass	leer —	22	3	Eger	K. F.-J. B.	Lengenfeld.
4	F	5	1	Ballen	leere Säcke —	24	4	Kolin	Oe. N.-W. B.	
5	H F	1148	1	Fass	leer —	21	5	Wien	K. F.-J. B.	von Nurschan.
6	J	—	2	Ballen	leere Säcke —	24	6	Königgrätz	S.-Nordd. Verbdb.	
7	J N S	98	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	87	7	Kufstein	Südbahn	
8	M E	2346	1	Fass	leer alt —	7	8	Horázdovic	K. F.-J. B.	
9	T	42	1	Ballen	Caffee —	63	9	Obsdorf	K. F.-J. B.	Wien St.-E.-G.
10	V S	2535—2790 3714	3	Fass	leer gebraucht —	100	10	Horázdovic	K. F.-J. B.	
11	Z K	13	1	Sack	Inhalt unbekannt —	54	11	Plan	K. F.-J. B.	Eger.
12	Fabrikshof	—	3	Fass	½ Hect., leer —	65	12	Pilsen	K. F.-J. B.	Szegedin.
13	Wittingau	30	1	Fass	½ Hect., leer —	20	13	Pilsen	K. F.-J. B.	Agram?
14	—	30	1	Fass	Inhalt unbekannt —	66	14	Eger	K. F.-J. B.	Raab.
15	K	153	1	Ballen	Inhalt unbekannt —	12	15	Kufstein	Südbahn	
16	—	—	2	Fass	leer —	12	16	Wien	K. F.-J. B.	
17	—	—	1	Kiste	leer —	22	17	Wien	K. F.-J. B.	
18	—	—	2	Koffer	Inhalt unbekannt —	112	18	Kufstein	Südbahn	
19	—	—	13	Sack	Mehl —	1107	19	Budweis	K. F.-J. B.	Carlsbad ohne Plombe
20	—	—	1	Stück	Falzplatte —	2	20	Eger	K. F.-J B.	Pilsen.
21	—	—	1	Bund	Glas —	5	21	Prag	Oe. N.-W. B.	
22	—	23	1	Korb	Küchengeräthe —	11	22	Tannwald	S.-N.-D. V.-B.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können.)
	Nachtrag.									
1	A K	307	1	Ballen	? —	28	1	Holzminden	Westfälische	
2	A K	947	1	Kiste	Holzwaaren —	110	2	Soest	Westfälische	
3	{ A M / Z }	1	1	Korb	? —	10	3	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
4	B A	—	1	Stab	Eisen —	—	4	Assen	Niederländ. Stsb.	
5	{ F weiss / × roth }	—	1	Colli	Ofenthür im Rahmen	3	5	Moringen	Westfälische	
6	G B	47511	2	—	eiserne Pflugschaaren	5	6	Driburg	Westfälische	
7	J M	1	1	Kiste	? —	26	7	Breda	Niederländ. Stsb.	{ beschrieben: „Jever“
8	K	19	1	Colli	Stuhlrahmen —	9	8	Emden	Westfälische	
9	K R	476	1	Korb	Kupferdraht —	78	9	Zwolle	Niederl. Staatsb.	
10	M	5	1	Bund	Stockfisch —	51	10	Eindhofen	Niederl. Staatsb.	
11	P	—	1	Ballen	Baumwollabfälle —	20	11	Enschede	Niederl. Staatsb.	{ beschrieben: „Brandenburg-Gelsenkirchen“
12	S H	6636	1	Ballen	? —	15	12	Dortmund	Westfälische	
13	U B	520/522	2	Fässer	leer —	64	13	Zwolle	Niederl. Staatsb.	
14	V E	—	1	Sack	Mehl —	52	14	Zwolle	Niederl. Staatsb.	
15	{ Abraham Areen }	—	1	Pack	Säcke —	18	15	Utrecht	Niederl. Staatsb.	
16	{ H. Laa in Listrup Lischede }	—	3	Pack	leere Säcke —	—	16	Lingen	Westfälische	
17	{ HR }	2926	1	Kiste	leer —	22,5	17	Höxter	Westfälische	
18	—	—	1	Stange	Rundeisen —	9	18	Münster	Westfälische	
19	—	—	1	Stange	Eisen (Hufeisen) —	10	19	Münster	Westfälische	

Fortsetzung der Tarifnotizen aus dem Hauptblatt S. 160.

Hamburg (K. M. B.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde mit Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer, Pilsen-Priesener und Oesterreichischer Staatseisenbahn via Bodenbach. Nachtrag XVI v. 15/1. 79 zum Tarife v. 1/1. 74 enthaltend: 1. Umladekosten bei der Zollamtshandlung für Rohzuckerexporte. 2. Ausnahmesätze für Rohzucker und Melasse. 3. Desgl. für Petroleum im Verkehre mit Pilsen. 4. Ermässigte Frachtsätze für Baumwolle und Twiste. 5. Ermässigte Frachtsätze für Getreidetransporte. (Sächs. Staatsb.)

III. C. 2.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oesterreichische Staatsbahn und Buschtêhrader Eisenbahn.

1. Am 1|1. cr. ist für den Transport von Mehl in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen nach Breslau ab Franzensbad resp. Carlsbad und Falkenau a. Eger ein directer Frachtsatz von 2,62 *M.* pro 100 kg eingeführt worden.

2. Für Oel und Talg in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen ist am 10|1. cr. ein directer Satz Glogau-Eger mit 3,10 *M.* und Stettin-Eger mit 3,54 *M.* pro 100 kg zur Einführung gelangt. (Bresl.-Freib.)

Holländische Eisenbahn mit Oestereichischer Staatsbahn, Kaiser Ferdinands Nordbahn, Kaiserin Elisabethbahn, Oesterreichischer Nordwestbahn, Südnorddeutscher Verbindungsbahn, Kaiser Franz-Josefbahn, Böhmischer Westbahn, Buschtehrader Bahn, Ungarischer Staatsbahn, Theissbahn, Alföld-Fiumaner Eisenbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Arad-Temesvarer Bahn, Ungarischer Nordostbahn und Waagthalbahn. Tarif mit Kilometerzeiger für directen Güterverkehr v. 1/1. 79. (Sächs. Staatsb.)

III. D.

Ostindien einerseits und Stationen Oesterreichischer Bahnen andererseits via Suez-Canal und Triest. Nachtrag I gültig v. 1|2. 79 zum Tarife v. 1|7. 76 tritt in Wirksamkeit. Dieser Tarif-Nachtrag enthält Bestimmungen über die Einbeziehung der St. Valentiner Route in den genannten Verkehr. (Oe. Südb.)

IV.

Braunkohlenverkehr, Böhmischer, nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund. Nachtrag VI v. 1/1. 79 zum Tarife v. 1/9. 77 enthaltend: Neue resp. veränderte Frachtsätze sowie Aenderungen bezw. Ergänzungen der Zechenbahnfrachten. (Sächs. Staatsb.)

Getreide. Mit 1/2. 79 tritt ein Specialtarif für Getreide von Triest und Fiume nach Constanz, Lindau transit, Romanshorn und Rorschach via Pusterthal in Wirksamkeit. Durch diesen Specialtarif werden die im Ausnahmetarif für Getreide aller Art v. 1/10. 73 (Italienisch-Deutscher Güterverkehr für den Verkehr von Triest nach Lindau transit, Romanshorn und Rorschach enthaltenen Taxen ausser Kraft gesetzt. (Oe. Südb.)

Kohlen. Nachtrag I (giltig v. 1|1.) zum gemeinschaftlichen Kohlentarife zwischen Stationen der Linien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und solchen der Südbahn, giltig v. 20|8. 78. (Kais. Ferd.-Nordb.)

Kohlen. IV. Nachtrag zum Tarif No. 5 v. 1/2. 78 für den Kohlenverkehr aus den Saargruben und von den Pfälzischen Kohlenstationen nach Stationen der Badischen Staatseisenbahnen. Enthaltend: Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Kirnbach, Ottersweier und Wolfach der Badischen Staatsbahnen. Giltig v. 1/1. 79. [gratis] (Badische Staatsb.)

Kohlen. IV. Nachtrag zum Tarif No. 6 v. 10/10. 77 für den Kohlenverkehr aus den Saargruben und von den Elsässischen Kohlenstationen nach Stationen der Badischen Staatseisenbahnen. Enthaltend: Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Kirnbach und Ottersweier der Badischen Staatsbahnen. Giltig v. 1/1. 79. [gratis] (Badische Staatsb.)

Kohlenverkehr. Ausnahmetarife, giltig v. 15/1. 79 für den Transport mineralischer Kohlen in ganzen Wagenladungen ab Stationen der Buschtêhrader, der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Stationen

a) der Bayerischen Staatseisenbahnen via Franzensbad und via Eger unter Aufhebung des für denselben Verkehr seit 1/1. 77 bestandenen Kohlenspecialtarifes sammt den Nachträgen I—III.
b) der Württembergischen Staatseisenbahnen unter Aufhebung des Tarifs v. 10/6. 78. (Buschtêhrader E.)

Mineralische Kohle. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die directe Beförderung mineralischer Kohlen und Coaks ab Stationen der Böhmischen Westbahn und der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) nach Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen v. 1/11. 78, giltig v. 1/2. 79. Enthaltend:

1. Veränderte Kohlenfrachtsätze für die Bayerischen Staatsbahnstationen Harbatzhofen, Hergatz, Lindau, Oberreitnau, Oberstaufen, Röthenbach bei Lindau und Schlachters.

2. Ermässigte Kohlenfrachtsätze für Rednitz im Verkehre mit einigen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen. Preis 10 ₰. (Bayer. Staatsb.)

Roheisentransporte ab Peine und Osnabrück (Hannoversche Staatsbahn) sowie Hassbergen (K. M. B.) nach den Stationen Kladno und Komotau (Buschtêhrader Bahn), Libsic (Oesterreich. Staatsb.), Pilsen (K. F.-J. B. und Pils.-Pries. B.), Prag (Oesterreich. Staats- und Nordwestb.), Prag (Bubna, Sandthor, Smichow, Buschtêhrader B.), Teplitz (Aussig-Teplitzer B.), Teplitz-Waldthor (Dux-Bodenb. B.), Wien (K. Fr.-J. B., Oesterr. Staatsb., Kaiser Ferdinands Nordb., Oesterr. Nordwestb.) und Zöptau (Mähr. Grenzb.). Tarif v. 1/1. 79 durch welchen der Specialtarif v. 20/3. 76 nebst Nachtrag I ausser Kraft tritt. (Sächs. Staatsb.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif F v. 18/1. 79 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes nach den Rheinhäfen bei Duisburg und Ruhrort im Localverkehre der Köln-Mindener Eisenbahn. (gratis) (Köln-Minden.)

Steinkohlen. Nachtrag IV v. 1|1. 79 zum Ausnahmetarif v. 1|7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Zechen und Kokereien des Ruhrgebiets nach Stationen der Bayerischen Staatsbahn, enthaltend neue resp. anderweite ermässigte Frachtsätze von den Zechen etc. an der Köln-Mindener und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn. (Gr.) (Köln-Minden.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif v. 10|1. 79 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von je 50 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von den an die Stationen der Köln-Mindener Bahn angeschlossenen Zechen etc. nach den Stationen Groningen, Harlingen, Leeuwarden und Zwolle der Niederländischen Staatsbahn. (*M.* 0,10) (Köln-Minden.)

Steinkohlen. 1. Der gemeinschaftliche Tarif der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn für Oberschlesische Steinkohlen in Wagenladungen unter der Bedingung der vollständigen Ausnutzung der Tragfähigkeit oder des Raumes via Posen v. 1|7. 75 ist am 15|1. cr. aufgehoben und durch den gemeinschaftlichen Tarif der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Eisenbahn resp. Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und Märkisch-Posener Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen v. 15|1. cr. ersetzt.

2. Der gemeinschaftliche Tarif der Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und Märkisch-Posener Bahn für Oberschlesische Steinkohlen in Wagenladungen unter der Bedingung der vollständigen Ausnutzung der Tragfähigkeit oder des Raumes der Eisenbahnwagen via Guben und Frankfurt a. O. v. 15|4. 77 ist am 15|1. cr. aufgehoben und durch den an demselben Tage in Kraft getretenen Tarif der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Eisenbahn resp. Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und Märkisch-Posener Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen ersetzt.

3. Am 15|1. cr. ist der gemeinschaftliche Tarif der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Eisenbahn resp. Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und Märkisch-Posener Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen in Wagenladungen unter der Bedingung der vollständigen Ausnutzung der Tragfähigkeit oder des Raumes der Eisenbahnwagen im Verkehr via Posen resp. Guben und Frankfurt a. O. pro 100 kg in Mark in Kraft getreten. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze gegenüber denjenigen in den durch ihn aufgehobenen Tarifen v. 1|7. 75 resp. 15|4. 77. (1 Exemplar 0,10 *M.*) (Märk.-Posen. E.)

Wein. Am 1|1. 79 tritt ein Specialtarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Wein in Fässern bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 5 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, ferner für den Transport von leer retour gehenden gebrauchten Fässern bei Aufgabe in jeder Quantität von Stationen der Oest. Südbahngesellschaft nach Romanshorn via Villach-Franzensfeste-Kufstein in Kraft. (Oe. Sb.)

Privat-Anzeigen (Fortsetzung).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 4. Jahrgang 1879. Berlin, am 28. Februar 1879.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 24. Februar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	A R	2	1	Pack	2 l.Körbe —	8,5	1	Wipperfürth	Berg.-Märkische	
2	B W	552	1	Kiste	? —	39	2	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchener	Beschrieben Wolgast, aus Wagen 151 B. St. am 15/2. entladan.
3	Ch K	3035	1	Pack	Webergeschirr —	54	3	Basel	Badische	
4	C M	1	1	Kiste	Holzmodelle —	93	4	Waldsassen	Bayer. Staatsb.	
5	C W	517	1	Fässl	Wein —	46,5	5	Schwaben	Bayer. Staatsb.	Seit August. München 4—Schwaben bezett.
6	D	25	1	Ballen	gebrauchte Watte —	17	6	Constanz	Badische	
7	D	55	1	—	gusseis. Ofendeckel —	1,5	7	Opladen	Berg.-Märkische	
8	D W C	335	1	Ballen	? —	70,5	8	Bernburg	Magdeb.-Halberst.	
9	E G	2794	3	Ballen	Kämmlinge —	400	9	Wipperfürth	Berg.-Märkische	
10	G B	1	1	Tonne	leer —	16	10	Opladen	Berg.-Märkische	
11	G C	151	1	Korb	Tabak —	33	11	Remscheid	Berg.-Märkische	
12	[illegible]	114	1	Fass	? —	32	12	Schönebeck	Magdeb.-Halberst.	
13	H K	60	2	Fass	? —	64	13	Schlawe	Königl. Ostbahn	
14	H T C	753	1	Kiste	? —	40	14	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
15	K	1	1	Ballen	Felle —	71	15	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
16	K F	11233	1	Kübel	Pech —	121	16	Mindelheim	Bayer. Staatsbahn	
17	L	4690	1	Kiste	unbekannt —	12	17	Stuttgart	Württ. Staatsb.	
18	L E S	1945	1	Sack	Graupen —	25,5	18	Halle	Magdeb.-Halberst.	
19	M H	150	1	Ballen	? —	36	19	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchener	Aus Wagen 735 L. B. am 15/2. entladen.
20	M L	1	1	Kiste	? —	23,5	20	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
21	O S	108	1	—	Vorsatzgitter —	—	21	Kreuz	Königl. Ostbahn	
22	P	110	2	Rollen	Papier —	50	22	Colmar	Elsass-Lothring.	
23	101 R 5 B	—	2	—	blecherne Milchkrüge	2 / 1,5	23	Löbau	Sächs. Staatsb.	15 u. 6 Liter fassend.
24	R L	4	1	Kiste	? —	32	24	Stargard	Königl. Ostbahn	
25	S	—	3	—	Steige in Stroh verpackt —	7	25	Aschaffenburg	Bayer. Staatsb.	
26	S	6	4	Rollen	Schrubsäcke —	35,5	26	Barmen	Berg.-Märkische	
27	V C	2069	1	Fass	? —	202	27	Kaldenkirchen	Berg.-Märkische	beschr. Amsterdam.
28	W	88 A T, 720, 831	3	—	Ketten —	—	28	Dortmund	Köln-Minden	
29	W & B	965	1	Kiste	Zündhölzer und Patronen —	35	29	Mannheim	Badische	
30	W B	8159	1	Fass	? —	50	30	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	Fass ist beklebt: La Chapelle-Aachen und mit zwei Zollbleien Aachen T. versehen.
31	W F H	350	1	Fass	leer —	4	31	Karlsruhe	Badische	
32	W R	30	1	Fass	? —	171	32	Schlawe	Königl. Ostbahn	
					B. Colli mit Adressen sig.:					
33	B. Faller	—	1	Kistchen	Bauhölzer —	10,5	33	Basel	Badische	
34	Georgel Remiremont	—	2	Säcke	Hafer —	150	34	Pagny	Elsass-Lothring.	
35	(Auf Etiquette) Glas-Boden	—	1	—	eiserner Schlüssel —	—	35	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magd.	Schlüssel ist etwa 13 Cm lang, mit Ring und rund. Etiquette versehen; derselbe wurde in einem von Hannover gekommenen, unterwegs mehrfach behandelten Wagen vorgefunden.
36	G. Rapp	297	1	Fass	leer — 60,9 Liter haltend	19	36	Saulgau	Württ. Staatsb.	
37	II Kückelhausen	—	8	—	Bleche —	112	37	Kückelhausen	Berg.-Märkische	
38	L B L. Bernhard Kassel	—	1	Koffer	? —	27	38	Kreiensen	Braunschweig.	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
39	—	6	1	Ballen	Säcke —	260	39	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Colli mit Fig. sign.					
40	C	71	1	Ballen	? —	22	40	Broich	Bergisch-Märk.	
41	H H	5213	1	Fass	leer —	33	41	Stargard	Königl. Ostbahn	
42	JK	9275	1	Fässl	Wein —	45,5	42	Schwaben	Bayer. Staatsbahn	Seit August Kitzingen-Schwaben bez.
					E. Colli ohne Signatur:					
43	—	—	1	Bund	Draht —	18	43	Langendreer	Bergisch-Märk.	
44	—	—	1	Bund	Maschinentheile —	1	44	Rottweil	Württemb. Stsb.	
45	—	—	1	Bund	Rohtaback —	5,5	45	Bromberg	Königl. Ostbahn	
46	—	—	1	Colli	Eisenblech —	4	46	Colmar	Elsass-Lothring.	
47	—	—	1	—	Grubenschiene, 1,78 m lang, 5 cm hoch	—	47	St. Leonhard	Braunschweig.	auf der Strecke gefunden.
48	—	—	4	—	Latirbäume —	20	48	Strassburg	Elsass-Lothring.	
49	—	—	1	—	gelber Lederkoffer —	11	49	Wetzlar	Köln-Minden	Gepäckschein Siegen-Wetzlar 437.
50	—	—	2	—	Kalkdecken (eine alt und zerrissen)	13	50	Herne	Köln-Minden	
51	—	—	1 12	— —	Paar / einzelne Holzschuhe	3	51	Remscheid	Bergisch-Märk.	
52	—	—	1	—	Plombirleine —	—	52	Diepholz	Köln-Minden	
53	—	—	1	—	Privatwagendecke —	—	53	Hof	Bayer. Staatsbahn	
54	—	—	1 1	— —	Roste und — Blechkasten —	3	54	Braunschweig	Braunschweig.	
55	—	—	1	Sack	Guano —	60	55	Ahlen	Köln-Minden	
56	—	—	5	Stäbe	Stahl —	9,5	56	Basel	Badische	
57	—	—	2	Stück	Maschinentheile (Kurbel)	2	57	Crailsheim	Württemb. Stsb.	
58	—	—	2	Tafeln	Blech —	10,5	58	Basel	Badische	
59	—	—	1	—	Zinktafel —	7,5	59	Wipperfürth	Bergisch-Märk.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B A C	91	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	74,5	1	Triest	Südbahn	
2	G L	2360	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	35	2	Kufstein	Südbahn	
3	K L	279	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	85	3	Marburg	Südbahn	
4	L P	6689	1	Fass	leer —	23	4	Kufstein	Südbahn	
5	N	6	1	Kiste	Eisenstange —	35	5	Prag	K. F.-J. B.	
6	M S S	317	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	32	6	Barcs	Südbahn	
7	P	1	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	154	7	Agram	Südbahn	
8	P	36	1	Stück	Gepäck —	—	8	Göpfritz	K. F.-J. B.	
9	R L P	139	1	Fass	Inhalt unbekannt —	67	9	Kufstein	Südbahn	
10	S M	23	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	68	10	Kufstein	Südbahn	
11	S W	403	1	Kiste	Cylindergläser —	16	11	Agram	Südbahn	
12	—	259	1	Brod	Zucker —	9	12	Strakonic	K. F.-J. B.	
13	—	—	1	Fass	leer —	28	13	Kufstein	Südbahn	
14	—	—	1	Kiste	leer —	15	14	Budweis	K. F.-J. B.	
15	—	—	1	Korb	leer —	3	15	Tabor	K. F.-J. B.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C R	2269	1	Kiste	? —	67	1	Vlissingen Hafenstation	Niederländ. Stsb.	
2	D H	131	1	Ballen	? —	82	2	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
3	H H	—	1	Ballen	? —	10	3	Harlingen	Niederländ. Stsb.	
4	S G	—	1	Kiste	? —	106	4	Stettin	Berlin-Stettin	
5	T D B	—	1	Sack	Saamen —	—	5	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
6	—	—	2	Ballen	Baumwollabfälle —	50	6	Enschede	Niederländ. Stsb.	

Literatur.

Der Eisenhochbau der Gegenwart von Dr. Heinzerling, Baurath und Professor in Aachen. Das II. uns vorliegende Heft behandelt die Hochbauten mit eisernen Tonnendächern in 5 Abschnitten in ausführlicher Weise.

Die vorangestellte, kurze Entwickelungsgeschichte der Hochbauten mit eisernen Tonnendächern befördert, indem sie die älteren, verlassenen von den neueren, bis in die Gegenwart angewandten Constructionen trennt, in jedem gegebenen Falle die Wahl eines rationellen, zeitgemässen Systems.

Die statische Berechnung ist auf jene neueren Constructionssysteme beschränkt, unter welchen bei geringeren Pfeilhöhen die festen Tonnendächer mit sichelförmigen Bindern und bei grösseren Pfeilhöhen die beweglichen Tonnendächer mit Kämpfer und Scheitelcharnieren in den Vordergrund treten.

Beide Theorien sind — behufs Ausübung einer statischen Controle — unter Zugrundelegung der reducirten Angriffsmomente analytisch und — unter Zugrundelegung der einfachsten Methoden — graphisch behandelt.

Die behandelte Construction der eisernen Tonnendächer umfasst — ausser den Angaben über die zweckmässigste Anordnung derselben bei hohen und niedrigen Umfassungswänden, bei kleineren und grösseren Spann- und Binderweiten, sowie bei mehr oder minder vollständig zu ventilirenden Innenräumen — die Art und Weise der Eindeckung der gekrümmten Dachflächen mit theils ebenem, theils gekrümmtem Deckmaterial u. s. w. Ferner wird auf die allgemeine und specielle Beschreibung der bedeutendsten ausgeführten Eisenhochbau-Constructionen, sowie auf die approximative, definitive und vergleichende Kostenberechnung aufmerksam gemacht.

Wir können die ausserordentlich werthvolle Arbeit den Fachgenossen um so mehr empfehlen, als die darin aufgenommenen Beispiele der Anwendung der Theorie sich auf ausgeführte hervorragende Bauwerke beziehen.

—st. **Geleisberechnungen** mit Tabellen und aus der Praxis entnommenen zahlreichen Beispielen, bearbeitet von A. J. Susemihl,

Betriebsinspector. Mit 57 Figuren auf 5 lithogr. Tafeln. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1879.

Das vorliegende kleine Handbuch soll dem practischen Gebrauche dienen, weshalb es auch nur solche Geleisberechnungen enthält, die in der Praxis verwerthet werden können. Dabei ist ganz besonders darauf Rücksicht genommen, dass die Entwickelungen auch denen leicht verständlich sind, welche nur geringe mathematische Kenntnisse besitzen oder der mathematischen Wissenschaft während ihrer practischen Thätigkeit entfremdet sind. Aus diesem Grunde wurden den entwickelten Gleichungen stets aus der Praxis entnommene bestimmte Aufgaben beigefügt. Bei Berechnung der Ausweichungen ist davon ausgegangen, deren Längen, den zur Verfügung stehenden Schienenlängen entsprechend, als bekannt anzunehmen und darnach den Radius der Weichencurve zu berechnen, wodurch die Nothwendigkeit von Hauschienen vermieden wird. Endlich ist auch die Berechnung von Contrecurven eingehend behandelt worden. Der Inhalt des Buches zerfällt in 4 Capitel, welche sich mit den Geleiskrümmungen, Ausweichungen, Verbindungsgeleisen der Ausweichungen und Geleisanlagen bei Drehscheiben beschäftigen. Wir glauben, dass das Gesagte hinreichend sein wird, die Anschaffung des Werkchens, dessen Preis nur 3 ℳ beträgt, den einschlägigen Technikern zu empfehlen.

—st. **Ueber den Betrieb minder rentabler Bahnen.** Von W. Tedesco, Oberinspector der Oesterreichischen Nordwestbahn. (Vortrag, gehalten am 7. Jänner 1879 im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.) Wien. L. C. Zamarski. 1879.

Den Inhalt dieses, in Separatabdruck erschienenen Vortrages über Reformen im Personentransport auf minder rentablen Bahnen haben wir bereits auf Seite 56 lfd. Jahrg. wiedergegeben. Wir brauchen uns daher nur hieraufzu beziehen, um die vorliegende Veröffentlichung als einen höchst beachtenswerthen Beitrag zur Lösung der in letzter Zeit brennend gewordenen Frage zu empfehlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Lieferfrist-Herabsetzung.

Märkisch - Sächsischer Verband. Die Maximallieferfristen im Verkehr zwischen Berlin und Dresden via Kamenz werden auf 3 Tage herabgesetzt. Berlin, den 14. Februar 1879. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft, im Namen der betheiligten Bahnverwaltungen. Hartnack. (286 RM)

Vom 25. d. M. ab wird die Lieferfrist im Verkehr zwischen unseren Stationen Berlin und Leipzig für Frachtgüter von 4 auf 2 und für Eilgüter von 2 auf 1 Tag ermässigt. Berlin, den 17. Februar 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (285)

2. Tarifwesen.

Im Stettin-Cüstrin-Posen-Lausitzer Verbande sind mit Giltigkeit vom 1. d. M. ab für Güter des Specialtarifs III im Verkehr zwischen Cüstrin B.-F. E. und Stationen der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn ermässigte bezw. neue Frachtsätze in Kraft getreten. Ueber die Höhe derselben wird von der Güter-Expedition Cüstrin sowie dem Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilt. Breslau, den 18. Februar 1879. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, Namens der Verband-Verwaltungen. (287)

Mit dem 5. März cr. treten im Local-Verkehr unserer Stammbahn, sowie im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen den Stationen derselben und denjenigen der Kohlfurt-Falkenberger Linie bei weiteren Entfernungen wesentlich ermässigte Tarifsätze für die im Ausnahmetarif V des Localtarifs unserer Stammbahn genannten Artikel, also für Braunkohlen und Briquets von Bitterfeld, Weiche Wolffen, Wittenberg, Koswig und Dessau, Steine, als: Back-, Bruch-, Gypsbruch-, Pflaster-, sowie Dach-, Luft-, Mauer- und Thon- oder Ziegelsteine in Kraft.

Ferner werden vom gleichen Tage ab auf unserer Strecke Kohlfurt-Falkenberg (ehemaligen Oberlausitzer Bahn) durchweg ermässigte Tarifsätze für die Artikel Steine, als: Back-, Bruch-, Gypsbruch-, Pflaster-, sowie Dach-, Luft-, Mauer- und Thon- oder Ziegelsteine eingeführt. Die betreffenden Taxen werden demnächst durch besondere Tarif-Nachträge publicirt und können inzwischen bei unserem Tarif-Büreau in Erfahrung gebracht werden. Berlin, den 21. Februar 1879. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (288)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. März 1879 n. St. ab wird die Station Ratibor der Oberschlesischen Eisenbahn für Güter aller Classen und Specialtarife in das Tarifheft VI aufgenommen. Exemplare des dieserhalb herausgegebenen III. Nachtrags zu den Eilgüter- und Güter-Frachttabellen des Tarifhefts VI sind von den Stationscassen der Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 11. Februar 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (280)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Der durch die provisorischen Nachträge resp. provisorischen Nachträge A. zu den Tarifheften II, III, IV und V für die Zeit vom 1. April bis 31. October 1876 zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Eisenbahnschienen tritt für die Zeit vom 1. April bis 31. October 1879 neuen Styls wieder in Kraft. Ausserdem werden für die gleiche Zeitdauer eiserne Träger, Langbalken und Constructionstheile im Verkehr der in den genannten provisorischen Nachträgen aufgeführten Deutschen Stationen einerseits und St. Petersburg andererseits zu denselben Frachtsätzen und unter denselben Bedingungen wie Eisenbahnschienen befördert.

Im Verkehr der in den provisorischen Nachträgen zu den Tarifheften II und V aufgeführten Deutschen Stationen einerseits und Station Minsk andererseits findet — unter Ausschluss der Route Alexandrowo-Warschau — die Beförderung von Eisenbahnschienen stets über Wirballen-Wilna nach Station Minsk der Liebau-Romnyer Eisenbahn statt.

Ferner kommen im Verkehr mit Moskau, Wjasma, Smolensk und Minsk einerseits und den in den provisorischen Nachträgen zu den Tarifheften III und IV aufgeführten Deutschen Stationen andererseits für Eisenbahnschienen die im IV. Nachtrage zu den Eilgüter- und Güter-Fracht-Tabellen zum Tarifheft III resp. im I. Nachtrage zu den Eilgüter- und Güter-Fracht-Tabellen zum Tarifheft IV angegebenen billigern Frachtsätze zur Erhebung.

Auf die Stationen Alt-Münsterol transit, Hagendingen, Bannstein, Reichshofen und Styringen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen findet qu. Ausnahmetarif keine Anwendung. Bromberg, den 11. Februar 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (J281)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Für den Verkehr zwischen Hohnstorf und rechtselbischen Stationen treten vom 1. April cr. ab anderweite, mit Erhöhungen verbundene Tarifsätze in Kraft.

Der bezügliche Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben. Hannover, den 15. Februar 1879. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbandsverwaltungen. (262)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Zum Localtarif für die Beförderung von Leichen etc. tritt mit dem 1. April d. J. Nachtrag III, eine Frachterhöhung enthaltend, in Kraft.

Druckexemplare des Nachtrages werden nach Erscheinen von unseren Güterexpeditionen an Inhaber des Tarifs unentgeltlich auf Verlangen verabfolgt. Stettin, den 13. Februar 1879. Directorium. (265)

3. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Wir beabsichtigen, eine noch neue, für die Wasserstation unseres Bahnhofes Frankfurt a/O. bestimmt gewesene Dampfpumpe, deren Aufstellung wegen Einführung der städtischen Wasserleitung in den genannten Bahnhof unterblieben ist, zu verkaufen. Zeichnung und Beschreibung der Dampfpumpe, welche aus einem stehenden Dampfkessel, einer Dampfmaschine und der Pumpe nebst Gestänge besteht, sind auf portofreie Anfragen in unserer Magazinverwaltung auf dem hiesigen Personenbahnhofe zu haben. Die zum Verkauf gestellten Gegenstände sind in der F. Wöhlert'schen Maschinenbauanstalt (Berlin, Chausseestrasse 36) angefertigt und daselbst zu besichtigen.

Kaufliebhaber ersuchen wir ergebenst, mit uns in Benehmen zu treten resp. uns ein Kaufgebot abzugeben. Stettin, den 5. Februar 1879. Directorium. (240)

Magdeburg-Halberstadt. Submission. Die im Jahre 1872 auf der verlassenen Verbindungsstrecke zwischen dem Localbahnhof der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover und dem Staatsbahnhof daselbst aufgestellten Eisenconstructionen, und zwar:

3 Stück von 36,5 m Stützweite,
1 „ „ 20 „ „
64 „ „ 5 „ „

im Gesammtgewicht von ungefähr 284 000 kg sollen zusammen oder in einzelnen Constructionen im Submissionswege auf Abbruch verkauft werden.

Generelle Zeichnungen der Eisenconstructionen, sowie die Submissionsbedingungen können gegen Gebührenerstattung von 2 ℳ von unserem Hauptbüreau hierselbst bezogen werden. Offerten sind portofrei bis zum 15. März cr., Vormittags 11 Uhr bei uns einzureichen. Magdeburg, 8. Februar 1879. Directorium. (248)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 5. Jahrgang 1879. **Berlin, am 14. März 1879.**

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 12. März incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B G	—	1	Achtel Tonne	Bier —	—	1	Cüstrin	Königl. Ostbahn	
1a	A S	9302/11	10	Kisten	Teigwaaren —	423	1a	Kufstein	Bayer. Staatsb.	
2	B C H	177	1	Kiste	leer —	15	2	Hannover	Hannov. Staatsb.	
3	C W M	308	1	Kübel	Pech —	210	3	Lehrte	Hannov. Staatsb.	
4	D	855	1	Kiste	Federmanometer für Dampfkessel	33	4	Deutz	Köln-Minden	
5	E F	735	1	Korb	Eisenwaare	76	5	Stassfurt	Magdeb.-Halberst.	
6	F C	—	3	Pack	graue Pappe —	75	6	M.-Gladbach	Berg.-Märkische	
7	F G	596	1	Ballen	Taback —	36,5	7	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
8	F S	1389	1	Fass	Wein —	—	8	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
9	G B	1	1	Kiste	leer —	110	9	Hannover	Hannov. Staatsb.	
10	G B	10	1	Pack	Körbe —	9	10	Insterburg	Königl. Ostbahn	
11	G Ss	7132	1	Kiste	? —	88	11	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
12	H	—	2	Colli	Budentheile —	30	12	Hannover	Hannov. Staatsb.	
13	H	1519/22	4	Ballen	Schinken —	140	13	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
14	FH	4008	1	Fass	Farbe —	37,5	14	Hannover	Hannov. Staatsb.	
15	H B	5	1	Lade	? —	20	15	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
16	H D	—	1	Viehgitter	(Nothgitter) —	—	16	Pottangow	Königl. Ostbahn	
17	H F F	2	1	Kiste	? —	35	17	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
18	H N Cönnern	5373	1	Kistchen	kleine Eisentheile —	50	18	Beverungen	Berg.-Märkische	
19	K D	4	1	Kiste	Fische —	59	19	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
20	M	14	1	Stumpen	leerer Säcke —	10,5	20	Pasing	Bayer. Staatsb.	
21	M	1425/1426	2	Colli	Stuhlrohr —	51	21	Hannover	Hannov. Staatsb.	
22	M	9144	1	Kiste	Hohlglas —	90	22	Remscheid	Berg.-Märkische	beklebt Elberfeld
23	MF	4516	1	Fass	gefüllt —	24	23	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
24	S	20	1	Sack	Klee —	101	24	Breslau	Oberschlesische	
25	T	1/11	11	Fässchen	Ochsenmaulsalat —	47	25	AschaffenburgGüterexp	Hess. Ludwigsb.	
26	T	1/11	11	Fässl	Ochsenmaulsalat —	47	26	Aschaffenburg	Bayer. Staatsbahn	
27	T K	4	1	Kiste	? —	7	27	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
28	W	—	1	Bund	Eisen —	40	28	Dillenburg	Köln-Minden	
29	W A L	1	1	Kiste	Speck —	259	29	Rousdorf	Berg.-Märkische	
					B. Colli mit Adressen sig.:					
30	C F 51709 und C Farra	—	1	—	weisser Schliesskorb —	4	30	Elberfeld	Berg.-Märkische	seit dem 16/1. 79.
31	J A L Cöln	720	1	Ballen	Manufacturwaaren —	51	31	Hannover	Hannov. Staatsb.	
32	Wilhelm Krüger Gardelegen	III	1	Kiste	? —	17,5	32	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
33	—	50	1	Pack	Damenstiefelband —	1	33	Hamburg	Köln-Minden	mit Aufschrift: Damenstiefelband
33a	—	2	1	—	Pflugschaare —	2,5	33a	Haspe	Berg.-Märkische	
34	—	90	1	Koffer	hellbraun, leer —	18	34	Landshut	Bayer. Staatsb.	Placat: Steinrain-Landshut
					D. Colli mit Fig. sign.					
35	roth	I	1	Collo	Maschinentheile —	50	35	Dirschau	Königl. Ostbahn	
36	weiss	I	1	Stange	Eisen —	5,5	36	Dt. Eylau	Königl. Ostbahn	
37	J.O.	1	1	Kiste	? —	280	37	Börssum	Braunschweig.	beklebt: Sachsen
38	S	1357	1	Fass	leer —	20	38	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
39	B P 170	200	1	Fass	Kleesalz —	487	39	Braunschweig	Braunschweig.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
40	{HW}	658	1	Ballen	? —	106	40	Berlin	Berlin-Stettiner	
					E. Colli ohne Signatur:					
41	—	—	1	Bändchen	Eisentheile —	0,5	41	Bochum	Bergisch-Märk.	
42	—	—	4	Bund	graue Weiden —	110	42	M.-Gladbach	Bergisch-Märk.	
43	—	—	1	—	blech. Mehlschaufel —	0,5	43	Siegen	Bergisch-Märk.	
44	—	—	18	Colli	Lumpen —	1039	44	Breslau	Oberschlesische	
45	—	—	1	Fass	leer —	—	45	Ohlau	Oberschlesische	
46	—	—	{1 1}	— —	Holzschaufel Reisigbesen mit Stiel	—	46	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magd.	Die qu. Gegenstände sind in einem vom Westen in Magdeburg als leer eingegangenen Wagen vorgefunden worden.
47	—	—	1	Koffer	? —	15	47	Cosel Kandz.	Oberschlesische	
48	—	—	3	Pack	Besen —	28	48	Vohwinkel	Bergisch-Märk.	
49	—	—	1	Pack	Schüppenblätter —	36	49	Uerdingen	Bergisch-Märk.	
50	—	—	11	Sack	Blauholz —	—	50	Jägerndorf	Oberschlesische	
51	—	—	1	Sack	Futtersalz —	50	51	Nörten	Hannov. Staatsb.	am 15/2. aus Wagen 6294 H. Com. Cassel.
52	—	—	1	Sack	Reis —	104	52	Kufstein	Bayer. Staatsbahn	bez.: Casalpusterlengo Cassino, Adresse: Mr. Vendet, directeur de la Papeterie de Mont Larmi etc.
53	—	—	1	Sack	Roggen —	90	53	Limburg	Bergisch-Märk.	
54	—	—	1	Stange	Stahl —	5	54	Oberlahnstein	Nassauische	
55	—	—	7	Stück	{rohe Latten durch 2 Querlatten verbunden}	—	55	Wegersleben	Braunschweig.	statt eines guten Viehgitters eingegangen.
56	—	—	1	—	Tragfeder —	36,5	56	Hagen	Bergisch-Märk.	
57	—	—	3	—	Wagenbüchsen (eis.) —	4	57	Hannover	Hannov. Staatsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A O	236	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	19	1	Barcs	Südbahn	
2	A S F	98334	1	Fass	Inhalt unbekannt —	83	2	Kufstein	Südbahn	
3	F D	248	1	Kiste	Manufacturwaaren —	133	3	Pöltschach	Südbahn	
4	J E S	20	1	Bund	Garn —	14	4	Reichenberg	Südnordd. V.-B.	
5	P S K	2431	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	131	5	Kufstein	Südbahn	
6	{T G V}	493	1	Kiste	Weinbeeren —	30	6	Bozen	Südbahn	
7	{H. Arndt Halle a/S.}	—	1	Ballen	Säcke —	21	7	Wildenschwert	Oest. Nordwestb.	
8	{Oberhohenelber Spinnerei}	{30 40}	2	Bund	Garn —	{10 14}	8	Reichenberg	Südnordd. V.-B.	
9	—	5	1	Ziegel	Salz —	5	9	M. Budwitz	Oest. Nordwestb.	
10	—	20	4	Bund	Musterbleche —	200	10	Nimburg	Oest. Nordwestb.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B R	5893	1	Ballen	Manufacturwaaren —	—	1	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
2	G D	1	1	Kiste	? —	80	2	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
3	R	5	1	Pack	? —	11	3	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
4	V S	10578	1	Ballen	Manufacturwaaren —	—	4	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
5	X L	107	1	Fass	? —	56	5	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
6	{tr G B}	2621	1	Kiste	mit einer leeren Kiste —	17	6	Bühl	Badische	

Russische Correspondenz (Fortsetzung).

Süd-Westbahn. Einer bisher nicht widerrufenen, angeblich authentischen Angabe der „B. W." zufolge beabsichtigt die Süd-Westbahn die grossen Reparaturwerkstätten in Odessa eingehen zu lassen, in Zukunft die Locomotiven in Petersburg und die Waggons im Auslande repariren zu lassen! Die Entlassung der Arbeiter soll bereits begonnen haben.

Militärtransporte auf Russischen Bahnen. In den einzelnen Monaten des Jahres 1878 fanden folgende Truppenbewegungen statt:

	Mann		Mann
Januar	464 564	Juli	237 524
Februar	289 258	August	1 005 090
März	206 026	September	1 187 185
April	466 696	October	1 177 390
Mai	421 331	November	578 146
Juni	492 447	Summa	6 525 657

d. i. 1 864 251 oder 28 pCt. mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Pro December stehen die Daten noch aus.

Liquidation. Zu den vielen von uns aufgeführten Fabriken, welche in Liquidation treten, ist nunmehr auch die Warschauer Actiengesellschaft für Telegraphen- und Eisenbahnbedarf zu zählen, welche in den Besitz des Herrn H. B. Hantke übergehen soll.

Suez-Canal. Der Gesammtverkehr im Suez-Canal hat sich während der letzten drei Jahre wie folgt gestaltet: 1878 1 593 Schiffe mit 3 269 178 t (Einnahme der Suez-Canal-Compagnie 30,99 Millionen Frcs.), 1877 3 418 949 t (Einnahme 32,64 Millionen Frcs.), 1876 3 072 102 t. Die Abnahme von 1878 gegen 1877 betrug also an Tonnengehalt 149 771 t und an Einnahmen 1 651 866 Frcs. Das Uebergewicht Englands tritt immer schärfer hervor. Es waren am Canalverkehr betheiligt:

	England	Andere Staaten	Totale
1878	2 629 855 t	639 323 t	3 269 178 t
1877	2 698 877 „	720 072 „	3 418 949 „
1876	2 343 552 „	928 580 „	3 072 102 „

Wir ersehen aus diesen Daten, dass der Suez-Canal immer mehr den Character einer eminent Englischen Verkehrsstrasse an-

nimmt, während andererseits das Interesse und die Schiffsbewegung aller anderen Staaten im Suez-Canal von Jahr zu Jahr schwächer wird. Noch überzeugender aber als aus den oben angeführten Daten erhellt die Richtigkeit dieser Thatsache aus der nachstehenden statistischen Uebersicht. Seit Eröffnung des Suez-Canals — bis Ende 1878 — haben 10 998 Schiffe mit einem Tonnengehalte von 15 374 051 t den Isthmus passirt und an die Suez-Canal-Compagnie 200,026 Millionen Frcs. an Taxen entrichtet. Nun entfallen hiervon auf England allein nicht weniger als 8 007 Schiffe mit 11 504 367 t und 149,625 Millionen Frcs. Taxen, das ist rund 75 pCt. des Gesammtverkehrs. Die Gesammtzahl der Passagiere betrug in 1877 96 363 Personen; dieselben sind nach Beruf und Nationalität wie folgt zu specificiren: 28 339 Mann Englisches Militär, 24 775 Mann Anglo-Indisches Militär, 7 103 Mann Französisches Militär, 3 544 Mann Holländisches, 2 215 Mann Ottomanisches, 1 710 Mann Spanisches, 587 Mann Portugiesisches und 52 Mann Deutsches Militär; 11 900 muselmanische Pilger und 16 138 Civilpersonen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrsstörungen.

Buschtěhrader Eisenbahn. In Folge Schneeverwehungen war der Verkehr in der Zeit vom 24. Februar bis 5. März l. J. auf sämmtlichen Linien behindert und am 3. März auf der Strecke Krima-Weipert ganz eingestellt.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Durch Ueberfluthung der Theiss fand zwischen den Stationen Szegedin-Algyö-H.-M.-Vásárhely am 7. März l. J. ein Dammbruch statt, in Folge dessen der Verkehr in dieser Strecke gänzlich eingestellt werden musste. Dauer dieser Unterbrechung ist noch nicht abzusehen.

Ungarische Staatsbahnen. Die Verkehrsstörung auf der Hatvan-Szolnoker Linie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ist mit 6. März behoben worden und diesem nach der regelmässige Personen- und Güterverkehr auf genannter Strecke mit diesem Tage wieder aufgenommen.

Böhmische Nordbahn. Die seit 23. v. Mts. bestandenen Verkehrsstörungen durch Schneeverwehungen haben bis inclusive 26. v. Mts. angedauert.

2. Ausloosungen.

K. K. priv. Mährische Grenzbahn. Bei der am 1. März 1879 in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen 5. Verloosung von Prioritäts-Obligationen der Mährischen Grenzbahn wurden nachstehende 61 Nummern gezogen, und zwar:
2702 2913 2989 3024 3270 3541 4832 4940 5381 5471 5685 5693 6510 6723 6891 8785 8984 9029 10467 11400 13578 13983 14169 14399 14420 15618 15748 15837 16721 18209 18822 20905 21232 21578 21635 22029 22304 24155 24944 25521 25695 25978 27743 29027 29207 29320 31085 31199 31384 32510 32539 34360 34706 36253 37525 37685 37725 38180 38567 38725 38814.

Der Nominalbetrag dieser Prioritäts-Obligationen per fl. 200 Oe. W. Silber wird nebst den an demselben haftenden, am 1. September 1879 fälligen Coupons von eben diesem Tage an gegen Einziehung der Original-Obligationen und der noch unverfallenen Coupons bei der K. K. priv. allg. Oesterreichischen Boden-Credit-Anstalt in Wien ausgezahlt.

Mit 1. September 1879 hört die weitere Verzinsung der oben verzeichneten Obligationen auf. Die Centralleitung. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (326)

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Bei der am 1. März 1879 in Gegenwart eines K. K. Notars stattgefundenen siebenten Verloosung der Prioritäts-Obligationen wurden siebenunddreissig Stücke und zwar die Nummern: 42 112 3890 6306 7528 8911 9439 9735 10320 10944 11127 11129 13488 13810 14015 14463 16289 18141 19179 19647 20940 21584 21838 22631 25511 26995 27389 28347 28772 29306 29380 32573 33482 33889 35226 35426 und 35719 gezogen.

Die Einlösung der gezogenen Obligationen wird zugleich mit der Zahlung des am 1. September 1879 fälligen Zinsencoupons derselben von diesem Tage an gegen Erlag der Originalschuldverschreibungen und zwar in Wien bei der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe mit fl. 200 — Oesterr. Währung in effectiver Silbermünze — in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & S[e] und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie, — und in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie mit demjenigen Betrage in Deutscher Reichswährung erfolgen, welcher seinerzeit vor dem Fälligkeitstermine als beiläufig entsprechender Gegenwerth von 200 Oesterreichischen Silbergulden bekannt gegeben werden wird.

Mit dem Rückzahlungstermine der verloosten Schuldverschreibungen hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und sind daher bei deren Einlösung auch sämmtliche bis zu diesem Zeitpunkte noch nicht fällig gewordenen, zu denselben gehörigen Zinsencoupons mit zurückzustellen, widrigens die fehlenden Coupons vom Capitalsbetrage in Abzug gebracht werden.

Die Verloosung der Actien unterbleibt auch im laufenden Jahre auf Grund des Gesetzes vom 28. März 1875 R. G. Bl. No. 58 u. z. noch insolange, als sich ein Betriebsabgang ergiebt.

Von den in früheren Jahren bereits verloosten Titres wurden bisher noch nicht eingelöst folgende Nummern:

Actien: 1706 2728 4725 5078 8625 9022 11178 19951 22306 23311 24022 28337 und 29865.

Prioritäts-Obligationen: 2231 3206 3740 9190 10091 10872 11231 11286 11369 11837 13281 13808 14482 16085 16915 17853 18969 19029 19235 21237 22426 22814 22853 23805 24144 24147 24254 24607 24639 25485 26738 27941 32056 32061 32654 32693 33271 34067 34417 und 34578.

Wien, am 1. März 1879. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (327)

3. Tarifwesen.

Der gemeinschaftliche Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Rechte Oder-Ufer, Oels-Gnesener, Breslau-Warschauer, Posen-Creuzburger, Märkisch-Posener Eisenbahn, Königlichen Ostbahn, Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn für Niederschlesische Steinkohlen vom 15. September 1878 führt fortan die Bezeichnung „Ausnahmetarif". Breslau, den 7. März 1879. Für die Verbandsverwaltungen: Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. (336)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Zu dem Tarif für vorbezeichneten Verbandsgüterverkehr tritt mit dem 5. März c. der Nachtrag VI. in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen und Briquets von Bitterfeld, Weiche Wolffen, Wittenberg, Koswig und Dessau nach Stationen der Linie Kohlfurt-Falkenberg, sowie für Steine, als: Back-, Bruch-, Gypsbruch-, Pflaster- sowie Dach-, Luft-, Mauer-, und Thon- oder Ziegelsteine in Ladungen zu 10 000 kg pro Wagen zwischen Stationen der Berlin-Anhaltischen Stammbahn und der Linie Kohlfurt-Falkenberg enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei unseren betreffenden Expeditionen zum Preise von 10 ₰ käuflich zu haben. Berlin, den 2. März 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (325)

Der im Nachtrag III. vom 1. Octbr. 1878 zu unserem gemeinschaftlichen Tarif vom 1. October 1877 enthaltene Frachtsatz für Schwefelkiesrückstände von Saarau nach Oderberg tr. wird von heut ab auf 0,59 ℳ pro 100 kg ermässigt. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (330)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 5. März c. tritt der Nachtrag III. zum Local-Gütertarif unserer Stammbahn in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs 5 und ist durch unsere Expeditionen zu beziehen. Berlin, den 28. Februar 1879. Die Direction. (331)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Linie Kohlfurt-Falkenberg. Mit dem 5. März c. tritt der Nachtrag IV. zum diesseitigen Local-Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für den Artikel: „Steine, als: Back-, Bruch-, Gypsbruch-, Pflaster- sowie Dach-, Luft-, Mauer-, und Thon- oder Ziegelsteine.

Exemplare dieses Nachtrags sind durch unsere Expeditionen zu beziehen. Berlin, den 28. Februar 1879. Die Direction. (332)

Mit dem 15. April c. treten die im **Ungarisch- resp. Nordostungarisch-Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Holztarife** vom 1. Januar d. J. enthaltenen Tarifsätze von den Stationen der Ungarischen Bahnen nach Zittau als Station der Sächsischen Staatsbahn ausser Kraft und findet von dem genannten Tage directe Abfertigung nur nach Zittau, Station der Berlin-Görlitzer Bahn statt. Berlin, den 4. März 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (334)

Zu dem Tarif für den **Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbar-Güterverkehr** tritt am 1. April d. J. der Nachtrag II. in Kraft. Derselbe enthält:

1. Ausnahmefrachtsätze für Europäisches Holz,
2. Ausnahmefrachtsätze für Salz von Station Schöningen,
3. Berichtigungen.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Verwaltungen bezw. von deren Güter-Expeditionen bezogen werden. Berlin, den 4. März 1879. Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. (335)

4. Submissionen.

Thüringische Eisenbahn. Wir beabsichtigen circa 1 630 000 kg alte Schienen und Schienenenden der bei uns gebräuchlichen verschiedenen Profile im Submissionswege zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeich-

niss der zum Verkauf gestellten Materialien werden von unserer Central-Materialiencontrole hierselbst auf Ansuchen verabfolgt.

Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf den

24. März cr., Vormittags 11½ Uhr, anberaumten Submissionstermine an uns einzureichen. Erfurt, den 5. März 1879. Die Direction. (333)

Königliche Ostbahn. Linie Insterburg-Prostken. Es soll die Lieferung von ca. 1800 St. à 7,5 m langen Bessemer Stahlschienen für den Bahnhof Prostken im Gesammtgewicht von 419850 kg verdungen werden. Submissionstermin am Sonnabend, den 15. März 1879, Morgens 11 Uhr in unserm technischen Büreau, Victoria-Str. No. 4 hierselbst, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift „Offerten auf Schienenlieferung für Insterburg-Prostken" einzureichen sind. Die Bedingungen liegen bei unserem Bureau-Vorsteher, Eisenbahn-Secretär Pasdowsky, Victoria-Str. No. 4 und in dem Bureau des Berliner Baumarktes, Wilhelm-Str. No. 92 in Berlin aus, werden auch von ersterem gegen Franco-Einsendung von 1 ℳ pro Exemplar abgegeben. Bromberg, 1. März 1879. Königl. Direction der Ostbahn, Bau-Abtheilung I. (320 J)

Königl. Württembergische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Anschaffung des Jahresbedarfes an Radreifen von Stahl für Locomotiven und Tender.

Die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariat bezogen werden.

Die Preisofferten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Radreifen" versehen bis spätestens den 21. März d. J., Abends 5 Uhr uns zuzustellen. Stuttgart, den 3. März 1879. Königl. Eisenbahndirection III. v. Wrede. (318)

Für den Transport von Torf- und Erdmassen werden **2 Stück engspurige Locomotiven** von 10 und 20 Pferdekraft und das dazu nöthige **Schienengeleise** in einer Länge von 7 bis 8 km zu kaufen gesucht. Das gesammte Material muss entweder neu oder durchaus gut erhalten sein. Offerten auf Lieferung franco Oldenburg sind bis zum 24. März d. J. an die Grossherzogl. Canalbau-Verwaltung in Oldenburg (Herzogthum) portofrei einzureichen. Oldenburg, 1. März 1879.

Grossherzogl. Canalbau-Verwaltung
Schacht.

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 6. Jahrgang 1879. **Berlin**, am 24. März 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 20. März incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
	A. Colli mit Buchstaben sign.:										
1	AB	8121	1	Fass	leer	—	25	1	Oberlahnstein	Nassauische	bezettelt: Niedermendig-Wetzlar.
2	A K	947	1	Kiste	Holzwaaren	—	110	2	Soest	Westfälische	
3	A S	150	1	Sack	Leinen	—	50	3	Paderborn	Westfälische	beklebt: „Elberfeld-Schwerin“.
4	B	1	1	Pack	Säcke	—	11	4	Saargemünd	Els.-Lothringische	
5	B C	—	3	Stäbe	Stahl	—	79	5	Metz	Els.-Lothringische	
6	C W	2	1	Kiste	?	—	30	6	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
7	C W C	866	1	Kiste	ungebleichter Nessel		49	7	Osnabrück	Köln-Minden	
8	E F	1267	1	Ballot	anscheinend Wachstuch		9	8	Jerxheim	Braunschweig.	beschr.: Neubrandenburg.
9	G B	—	1	Kiste	leere Flaschen	—	60	9	Dortmund	Köln-Minden	
10	G B / E	5464	1	Kiste	?	—	19,5	10	Münster	Westfälische	besshr..: „Münster. beklebt: „Waldshut-Münster“.
11	G M C	444	1	Ballen	?	—	93	11	Salzbergen	Westfälische	beklebt: „Müllfort-Ibbenbüren“
12	H	10	1	Ballen	?	—	6	12	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
13	H L	194	1	Sack	?	—	30	13	Börssum	Braunschweig.	beschrieben: Quedlinburg.
14	J B	3710	1	Fass	Wein	—	65	14	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
	J B	3711	1	Kiste	Wein	—	129,5				
15	J M	464	1	Kiste	?	—	75,5	15	Breslau	Oberschlesische	
16	K	19	1	Colli	Stuhlrahmen	—	9	16	Emden	Westfälische	beschrieben: „Jever“
17	L P	285	1	Ballen	Kaffee	—	90	17	Creussen	Bayer. Staatsb.	
18	M C	6347	1	Kiste	leer	—	46	18	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
19	M H	168	2	—	Standbäume	—	—	19	Cöthen	Magdeb.-Halberst.	
20	MKW	3130	1	Kiste	Farbwaaren	—	15	20	Dortmund	Köln-Minden	
21	O R / F	2073	1	Ballen	?	—	52	21	Münster	Westfälische	beklebt: „Elberfeld-Münster“.
22	P C	$3326^1/_2$	1	Bund	Eisen	—	16	22	Cöln	Rheinische	
23	R	52	1	—	gusseiserne Platte	—	4,5	23	Recklinghausen	Köln-Minden	
24	S	1	1	Pack	in Leinen	—	3	24	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
25	S	45	1	Kiste	leer	—	44	25	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
26	S B	265	1	Packet	?	—	4,5	26	Endorf	Bayer. Staatsb.	in grauem Papier.
27	W F	41	1	Fass	Schmalz	—	187	27	Aachen	Rheinische	
28	W L	985	1	Käsekiste	leer	—	6	28	Schladen	Braunschweig.	
29	W W	1000	1	Pack	leere Säcke	—	17	29	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
					B. Colli mit Nr. sign.:						
30	—	36 / 550	2	—	Ketten	—	—	30	Bingerbrück	Rheinische	
31	—	84	1	Pack	Abfallleder	—	3,75	31	Herford	Köln-Minden	
32	—	509	1	Bierfass	leer	—	20	32	Würzburg	Bayer. Staatsb.	gez. N. Strommel.
					C. Colli mit Fig. sign.						
33	weiss	I	1	—	eiserne Achse	—	18	33	Thale	Magdeb.-Halberst.	
34	0 / F M	2897/98	2	Kisten	Käse	—	29	34	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
35	H	1230	1	Ballen	?	—	21	35	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
36	HR	2926	1	Kiste	leer	—	22,5	36	Höxter	Westfälische	
37	[illegible]	135	1	Kiste	Schachteln mit Puppen		70	37	Deutz	Köln-Minden	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Colli ohne Signatur:					
38	—	—	1	Colli	eiserner Deichselknopf	65	38	Ratibor	Oberschlesische	
39	—	—	1	—	Kette, 2 m lang —	—	39	Braunschweig	Braunschweig.	zu Gepäckschein Düsseldorf-Duisburg 203.
40	—	—	1	Kiste	? —	11	40	Duisburg	Köln-Minden	
41	—	—	1	braune Kiste	alte Frauenkleider etc.	10	41	Mülheim	Köln-Minden	
42	—	—	1	Kiste	leere Flaschen —	38	42	Dortmund	Köln-Minden	
43	—	—	5	Paar	Holzschuhe —	6	43	Dortmund	Köln-Minden	
44	—	—	1	Pack	Bäume —	56	44	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
45	—	—	1	Pack	4 eiserne Füsse —	8	45	Drensteinfurt	Westfälische	
46	—	—	1	Pack	Handbesen —	1	46	Dortmund	Köln-Minden	mit Pappetiquette Schöningen.
47	—	—	1	Pack	Peitschenstöcke —	74	47	Kreiensen	Braunschweig.	
48	—	—	1	—	Plombirleine —	—	48	Hadmersleben	Magdeb.-Halberst.	
49	—	—	1	—	Schüsselbrett —	10	49	Dortmund	Köln-Minden	
50	—	—	1	Stab	Eisen —	50	50	Dortmund	Köln-Minden	
51	—	—	1	Stange	Eisen —	10	51	Münster	Westfälische	
52	—	—	1	Stange	Rundeisen —	9	52	Münster	Westfälische	
53	—	—	1	Stange	Stahl —	3,5	53	Pagny	Elsass-Lothring.	
54	—	—	2	Stränge	Kabeltau —	10	54	Mülheim	Köln-Minden	
55	—	—	1	Tonne	leere Flaschen —	85	55	Dortmund	Köln-Minden	
56	—	—	1	—	Wagenbaum —	5	56	Dortmund	Köln-Minden	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

LaufendeNr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A	4210	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	267	1	Kufstein	Südbahn	
2	{ [illegible] }	4882	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	35,5	2	Köflach	Südbahn	
3	C P	93	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	282	3	Kufstein	Südbahn	
4	C P	94	1	Fass	Inhalt unbekannt —	110	4	Kufstein	Südbahn	
5	F	1542	1	Fass	Inhalt unbekannt —	345	5	Triest	Südbahn	
6	G B F	5|6	2	Fass	Gyps —	233,5	6	Prag	K. F. J. B.	
7	G M S	1535	1	Fass	Inhalt unbekannt —	330,5	7	Triest	Südbahn	
8	M D	116	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	15	8	Bruck a/M.	Südbahn	
9	J. Müller	—	1	Sack	Zwiebel —	60	9	Göpfritz	K. F. J. B.	
10	{ Wetzler & Abeles }	—	1	Sack	Weizen —	46	10	Budweis	K. F. J. B.	
11	—	40	1	Kübel	leer —	14	11	Göpfritz	K. F. J. B.	
12	—	—	3	Colli	Gusseisentheile —	1	12	Eger	K. F. J. B.	
13	—	—	2	Colli	guss. Ringe —	1,5	13	Eger	K. F. J. B.	
14	—	—	7	Kisten	leer gebraucht —	106	14	Wien	K. F. J. B.	
15	—	—	1	Stück	Fassdauben —	6	15	Prag	K. F. J. B.	

Schluss der offiziellen Anzeigen.

Der gemeinschaftliche Tarif der Breslau-Freiburger Eisenbahn, Oberschlesischen Eisenbahn und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für den Transport von Steinen ab Striegau und Oberstreit, Görlitz und Bunzlau nach Stationen der ehemaligen Niederschlesischen Zweigbahn vom 1. April 1865 tritt am 1. Mai c. vollständig ausser Kraft. Breslau, den 17. März 1879. Directorium der Breslau - Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft für die Verbandsverwaltungen. (354)

Die im Nachtrage 35 zum **Schlesisch-Rheinischen** Verbandstarife vom 1. October 1872 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für den Transport von neuen Eisenbahnschienen von den Stationen Dortmund, Bochum und Oberhausen nach der Station Sosnowice trans. treten mit dem 1. Mai d. J. ausser Kraft. Münster, den 18. März 1879. Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn, Namens der Verbands-Verwaltungen. (356 J)

Der auf Seite 849—853 des Gütertarifes für den **Schlesisch-Rheinischen** Eisenbahn-Verband vom 1. August 1878 aufgeführte Ausnahme-Tarif 3 für Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech), Zinkasche, unreines Zinkoxyd und Zinkbrocken tritt mit dem 1. Mai d. J. ausser Kraft. Münster, den 18. März 1879. Namens der Schlesisch-Rheinischen Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn. (357 J)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 15. d. Mts. tritt der Nachtrag V zu unserem Local-Gütertarif der Linie Kohlfurt-Falkenberg in Kraft.

Derselbe enthält Ausnahmetarifsätze für verschiedene Artikel und ist durch unsere Expeditionen zu beziehen. Berlin, den 14. März 1879. Die Direction. (358)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Der Tarif No. VII für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg (K. M.), Harburg, Lüneburg, Geestemünde, Bremerhafen, Bremen, Sebaldsbrück, Emden, Leer und Papenburg einer- und Passau trans. andererseits vom 1. Februar 1875 wird vom 1. Mai 1879 ab in seinem vollen Umfange aufgehoben. Frankfurt a|M., den 14. März 1879. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (355)

3. Submissionen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Es soll die Lieferung von ca. 18 000 t à 1 000 kg gesiebten Kohlen bester Qualität zur Locomotivheizung auf unseren Holsteinischen und Schleswigschen Bahnen für den Zeitraum vom 1. Juli 1879 bis dahin 1880 im Ganzen oder getheilt an verschiedene Lieferanten vergeben werden. Davon sind ca. 3 500 t nach Station Kiel, ca. 7 000 t nach Station Tönning und ca. 7 500 t nach Bahnhof Ottensen oder Altonaer Quai zu liefern. — Die Lieferungsbedingungen sind von unserer Material-Verwaltung gegen Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar zu beziehen. Versiegelte Offerten mit der Aufschrift: „Lieferung von Locomotivkohlen“ sind bis spätestens zum 9. Mai d. J. an die Material-Verwaltung einzureichen. Die Eröffnung der Offerten wird am 10. Mai, Vormittags 11 Uhr, in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten im Bureau der Material-Verwaltung erfolgen. Altona, im März 1879. Die Direction. (351)

Cottbus - Schwielochsee Eisenbahn. Behufs Durchführung der von den Gesellschaftsorganen beschlossenen und staatlicherseits genehmigten Liquidation der Gesellschaft soll zum Verkauf des gesammten Bahncomplexes mit allem Zubehör oder der einzelnen Objecte des Unternehmens nach den aufgestellten Bedingungen, welche gegen Erlegung von 0,50 ℳ in Empfang genommen werden können, geschritten werden. Die Offerten sind bis zum 4. April cr., Abends 6 Uhr, an uns einzureichen. Cottbus, den 10. März 1879. Cottbus-Schwielochsee Eisenbahngesellschaft in Liquidation. Dr. E. Rosenberg. Moritz Ruff. R. Lutze. (340)

Privat-Anzeigen.

Voranzeige.

Unter der Presse befindet sich und erscheint demnächst in dem unterfertigten Verlage:

Sammlung
von
eisenbahnrechtlichen Entscheidungen
der
österreichischen Gerichte.

Bearbeitet von
Dr. Victor Röll,
Concipist im Rechtsbureau der Elisabeth-Bahn, ehem. Professor der Wiener Handelsakademie.

2 Abtheilungen.
Umfang über 50 Bogen 8⁰ Format.
Subscriptions-Preis für das complete Werk nur *M.* 10.

Diese Sammlung umfaßt **die in Oesterreich seit dem Bestehen von Eisenbahnen bis zum Schlusse des Jahres 1878 erflossenen, nach dem heutigen Stande der Gesetzgebung noch praktischen oberst- und ober- sowie verwaltungsgerichtlichen** Judicate über principiell wichtige Fragen des Eisenbahnrechtes. **Die einzelnen in die Sammlung aufgenommenen Rechtsfälle (275 an der Zahl), wovon ein grosser Theil noch nirgends publicirt worden ist, sind ausnahmslos auf Grund der dem Herrn Verfasser Seitens sämmtlicher österr. Eisenbahnverwaltungen zur Verfügung gestellten und beziehungsweise bei den Gerichten** excerpirten Originalacten bearbeitet und behandeln das ganze Gebiet des Eisenbahnrechtes, insbesondere: **Eisenbahnconcessionswesen** (Staatsgarantie, Collision von Eisenbahnconcessionen), **Bau** (Expropriation, Haftung für Schäden in Folge des Bahnbaues, Verhältniß zu den Bauunternehmungen), **Betrieb** (Frachtgeschäft, Personentransport, Haftpflicht für körperliche Verletzung, Sachbeschädigung aus dem Betrieb), **Verhältniß zu dem Personale** (Haftung für dasselbe, Disciplinargewalt, Pensionsfonde 2c. 2c.), Eisenbahnbücher, Eisenbahnprioritäten, Curatel, Couponwährungsprojecte, Competenzconflicte, sowie sonstige Fragen des formellen, materiellen, contentiösen und officiösen civilen und criminellen Eisenbahnrechtes. Auf diese **von einem Fachmanne** seit langer Zeit vorbereitete Sammlung kann jetzt schon in allen Buchhandlungen pränumerirt werden.

Das Manuscript ist vollständig vorhanden, rasches Erscheinen gesichert. Probeseiten, zugleich Satz- und Druckprobe bildend, stehen auf gef. Verlangen gratis und franco zu Diensten.

Um Verwechslungen vorzubeugen, wolle man gef. **Röll's vollständige Sammlung** der eisenbahnrechtlichen Entscheidungen verlangen.

Manz'sche k. k. Hof-Verl.- u. Univ.-Buchhandl. in Wien.

Root's
nichtexplodirende
Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in Kalk a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.
Kohlen-Ersparniss.

Gebrüder Decker & Co. in Cannstatt

Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Eisen- & Metallgiesserei
liefert
Dampfmaschinen jeder Grösse bis 600 Pferdekräfte
mit Ventil- oder Schieber-Präcisions-Steuerung
mit Riemenantrieb, Seilantrieb oder mit
Verzahnten Schwungrädern bis $7^1/_2$ m Durchm. mit gehobelten Zähnen
unter Garantie
von $8^1/_2$ kg Dampfverbrauch oder 0,9 kg Kohlenverbrauch pro indicirte Pferdekraft für grössere Maschinen.

Dampfkessel jeder Construction und Grösse
mit gewöhnlicher Feuerung oder
mit Halbgasfeuerung, d. h. mit Rauchverbrenner System Tenbrink,
letztere unter Garantie für 9 bis 10fache Verdampfung,
d. h. Kohlenersparniss gegenüber anderen Kesseln 20 bis 40 Procent.
Belästigung durch Rauch und Russ fällt ganz weg.
NB. Bestehende Kesselanlagen können leicht nach diesem System abgeändert werden, Kosten hiefür bezahlen sich in 1 bis 2 Jahren.

Unterirdische Wasserhaltungsmaschinen
in jeder Grösse bis zu 300 m Förderhöhe.
Locomobilen. Transmissionen.
Dampfpumpen Patent Decker
nach deutschem Reichspatent No. 926 vom 8. Mai 1878
in verschiedenen Grössen bis 150 cbm Wasserlieferung pro Stunde.
Bis 15. Januar 1879 wurden effectuirt:
902 Stück Dampfmaschinen und Dampfpumpen.
1184 „ Kessel.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania“
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Bei herannahender Saison empfehle ich
Petroleum-Kochapparate
mit festen und abnehmbaren Brennern, sowie dazu gehöriges Geschirr. Bewährte Construction. Hoher Rabatt. Preis-Verzeichnisse gratis und franco.

Julius v. Graba in Meissen,
Lieferant für die Mitglieder der Post-Spar- u. Vorschuss-Vereine.

Papierfabrik Cöslin. Pappenfabrik Varzin.
Bernhard Behrend
Comptoir Cöslin, wohin Briefe z. richten bitte
Specialität: Papierrollen
für Morsetelegraphenapparate.
Canzlei- u. Concept-Papiere
aller Art.

Technicum Mittweida.
(Sachsen.) — Höhere Fachschule für **Maschinen-Ingenieure** und **Werkmeister.** Vorunterricht frei.
Aufnahmen: Mitte April u. October.

Einladung zum Abonnement auf die
Schlesische Presse.
Grosse politische und Handelszeitung, tägl. 3 Ausgaben.
Bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches pro Quartal
nur 5 Mark 75 Pfennig.

☛ Das Feuilleton veröffentlicht die von allen Seiten mit so ausserordentlicher Spannung erwarteten hochsensationellen Memoiren der Frau Helene v. Racowitza, geb. v. Dönniges, „ihre Beziehungen zu Ferdinand Lassalle“.

Gratis und **franco** gegen Einsendung der Postquittung erhalten alle **neu** hinzutretenden Abonnenten auf die „Schlesische Presse“ pro II. Quartal die Memoiren der Frau Helene v. Racowitza, soweit sie bis Ende März im Feuilleton der Zeitung erschienen sind.

Mitarbeiter des Feuilletons: die bedeutendsten Autoren der Gegenwart, wie z. B. Paul Lindau, K. E. Franzos, W. Jensen etc.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.
Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 8). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 7. Jahrgang 1879. Berlin, am 18. April 1879.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 10. April incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	A	5	1	Pack	Säcke	12	1	Insterburg	Königl. Ostbahn	
2	A A	142	1	Oelfass	leer	35	2	Wickrath	Berg.-Märkische	
3	A D	1282	1	Kiste	?	30	3	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
4	A M	—	1	—	Schaare	2	4	Holzwickede	Berg.-Märkische	
5	A S	369	1	Fass	leer	4,5	5	Opladen	Berg.-Märkische	
6	B	1	1	Kiste	?	143	6	Bromberg	Königl. Ostbahn	
7	{199 D}	1	1	Sack	Saamen	54	7	Aachen T	Berg.-Märkische	{bekl. La Chapelle Cologne
8	E R	—	1	Collo	gusseis. Töpfe	17	8	Aachen T	Berg.-Märkische	
9	G	97	1	Stück	Haut	7	9	Cassel	Berg.-Märkische	
10	G	443	1	Ballon	Oel	22,5	10	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
11	G	9281	1	Fass	?	176	11	Berlin	Magdeb.-Halberst.	seit 7. März
12	G B	711	1	Bund	Stahl	70	12	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
13	{G B S}	{567. 565 484. 577 3969}	5	Kisten	leer	140	13	Münster	Köln-Minden	
14	G C B	—	1	Fass	Schmalz	—	14	Crefeld	Berg.-Märkische	
15	G R	{10/13 2. 15}	6	Kisten	leer	50	15	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
16	H	1	1	Korb	leb. Pflanzen	240	16	Bielefeld	Köln-Minden	
17	H C	5566	1	Ballon	?	50	17	{Güterexped. Lübeck}	Lübeck-Büchener	{Am 23./3. aus Wagen 22509 K.M. beschr. Münster
18	H D	1201	1	Kiste	Zucker	30	18	B. Rittershausen	Berg.-Märkische	
19	{H G E}	1/40	1	Kiste	Leder	62,5	19	Aachen T.	Berg.-Märkische	
20	H J	1/2	2	Kisten	Maschinentheile	225	20	Tyenword	Niederl. Staatsb.	
21	H T	{243. 359 460. 541 608.1208}	6	Colli	Kistendeckel	50	21	Deutz	Köln-Minden	
22	H Z	656	1	Ballen	Tuch	190	22	Oesterwyk	Niederl. Staatsb.	
23	J K	10	1	Ballen	Waare	11	23	Kufstein	Bayer. Staatsbahn	{bez. Marburg-Cassel
24	L	—	50	Stück	trockene gesalzene Häute	550	24	Schladen	Braunschweig.	
25	L	4690	1	Kiste	?	12	25	Stuttgart	Württemb.Staatsb.	
26	K	—	1	Packet	?	7	26	Luckenwalde	Berl.-Anhaltische	bez. Wolgast
27	K	—	1	Sack	Leinsamen	30	27	Markelo	Niederl. Staatsb.	
28	K	209	1	Verschlag	Gardinenstangen	80	28	Danzig	Königl. Ostbahn	
29	K K	475	2	Colli	{ein eis. Kuppelgewicht eine eis. Platte}	7,5	29	Giessmannsdorf	Oberschlesische	
30	K S	6490	1	Fass	Wein	192	30	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
31	M B	11	1	Kiste	leer	58	31	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
32	M W	1009	1	Ballot	Baumwollwaaren	20,5	32	Zell	Badische	
33	O	1	1	Sack	Horn	50	33	Aachen T	Berg.-Märkische	
34	O E	40	1	Fass	Schmalz	180	34	Essen	Berg.-Märkische	
35	O M C	7469	1	Fass	Olivenöl	371,5	35	Kufstein	Bayer. Staatsb.	
36	P B	1/3	3	Kisten	Gipsabdrücke	140	36	Eindhoven	Niederl. Staatsb.	
37	P K	—	1	Pack	2 Binsenstühle	8	37	Elberfeld	Berg.-Märkische	
38	R E	134	1	Pack	in Stroh enth.: Sägen	32	38	Ballenstedt	Magdeb.-Halberst.	
39	S L B	3730	1	Sack	Knochenmehl	77	39	Crefeld	Berg.-Märkische	
40	S S	555	1	Korb	altes Kupfer	85	40	Remscheid	Berg.-Märkische	bekl. Remscheid
41	S S	3342	1	Kiste	?	137,5	41	Schwelm	Berg.-Märkische	
42	S S E	13	1	—	Kette 7,4 m lang	—	42	Bremen	Köln-Minden	
43	S W S	4485	1	Kiste	Cigarren	35	43	Berlin	Berl.-Anhaltische	
44	V E	—	1	—	eisernes Rohr	45	44	Leeuwarden	Niederl. Staatsb.	
45	{W A M F 4}	—	1	Bund	Schiefertafeln	10,5	45	Schirgiswalde	Sächs. Staatsb.	beschr. Teplitz
					B. Colli mit Adressen sign.:					
46	{Becker Rüdersdorf}	8	1	Sack	?	48	46	Berlin	Berlin-Stettiner	
47	Bengham	813	1	—	Decke	—	47	Zwolle	Niederl. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
48	G Y Hamburg-Lübeck Lübeck-Güstrow Lübeck-Greifswald	102	1	Kiste	? —	98	48	Stettin	Berlin-Stettin	
49	Halcomb	1057	1	Decke	— —	—	49	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
50	J P Grafenberg	1695	4	Colli	Eisen —	—	50	Grafenberg	Berg.-Märkische	
51	Schmalz-strasse No. 12	40	1	Rolle	Sackleinen —	18	51	Frankfurt a. O.	Niederschl.-Märk.	Bei Revision des Güterbodens vorgefunden.
52	S S Lüttich	—	1	Kiste	? —	50	52	Venlo	Niederl. Stsb.	
53	W Elberfeld	—	1	Kohlen-becken	— —	8	53	Elberfeld	Berg.-Märkische	
					B. Colli mit Nr. sign.:					
54	—	16975 9 : 1 / 17091 9 : 1	2 / 2	—	eiserne Platten —	34,5	54	Duisburg	Berg.-Märkische	
55	—	2200	1	Ballen	Baumwolle —	83	55	Tilburg	Niederl. Staatsb.	
					C. Colli mit Fig. sign.					
56	III weiss	—	1	Stück	Rundeisen —	27	56	Bochum	Berg.-Märkische	
57		1776	1	Fass	Bleiweiss —	272	57	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
58		181	1	Kiste	Cigarren —	63	58	Stassfurt	Magdeb.-Halberst.	
59		—	1	Bund	Gussstahl —	69	59	Mutzig	Elsass-Lothring.	
60		5699	1	Ballen	Nessel —	170	60	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
61		—	1	Sack	Kochsalz —	50	61	Reichenhall	Bayerische Stsb.	
					E. Colli ohne Signatur:					
62	—	—	2	Ballen	leb. Pflanzen —	3,5	62	Wanne	Köln-Minden	
63	—	—	1	—	eiserne Bettstelle —	16	63	Altenburg	Sächs. Staatsb.	
64	—	—	1	Blechkrug	leer —	—	64	Löbau	Sächs. Staatsb.	20 L. haltend.
65	—	—	4	Bund	Gypserrohr —	—	65	Metzingen	Württ. Staatsb.	
66	—	—	8	Colli	Ofentheile —	12	66	Greiz Ob. Bhf.	Sächs. Staatsb.	
67	—	—	1	Colli	Spiegel —	50	67	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
68	—	—	1	—	Eisenblechplatte —	12	68	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
69	—	—	1	—	gusseis. Fensterrahmen	3	69	Opladen	Bergisch-Märk.	
70	—	—	1	—	schwarze Handtasche mit 2 Riemen umschnallt —	7	70	Emmerich	Köln-Minden	zu Gepäckschein Oberh. Emmerich 500.
71	—	—	2	—	Holzmulden —	6	71	Leipzig	Berlin-Anhalt	Wagen M. H. E. 12 425.
72	—	—	1	Kiste	alte eis. Riemenscheibe	121	72	Meuselwitz	Sächs. Staatsb.	
73	—	—	5	Kisten	Wein in Flaschen —	356,5	73	Kufstein	Bayerische Stsb.	Ciriowagen.
74	—	—	1	—	Kugellaterne —	—	74	Lehrte	Magdeb.-Halberst.	
75	—	—	1	Leine	3 m lang —	—	75	Berlin	Königl. Ostbahn	
76	—	—	6	—	Maschinentheile —	80	76	Venlo	Niederländ. Stsb.	
77	—	—	1	Pack	acht kleine Apfelbäume	6,5	77	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
78	—	—	1	Pack	Draht —	20,5	78	Vohwinkel	Berg.-Märkische	
79	—	—	1	Pack	3 Körbe —	10	79	Emmerich	Köln-Minden	
80	—	—	1	—	Pferdedecke —	6	80	Marten	Bergisch-Märk.	
81	—	—	1	Parthie	Lumpen —	—	81	Marsberg	Bergisch-Märk.	
82	—	—	1	Ring	Eisendraht —	15	82	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
83	—	—	1	Sack	leer —	0,25	83	Dortmund	Köln-Minden	
84	—	—	2	Sack	Roggen —	190	84	Wetter	Bergisch-Märk.	
85	—	—	1	—	Schraubstockspindel	7	85	Hagen	Bergisch-Märk.	
86	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	15	86	Remscheid	Bergisch-Märk.	
87	—	—	1	Stange	Eisen —	11	87	Nordhausen	Hann. Staatsb.	aus Wagen 5492 H v. 9/3.
88	—	—	1	Stange	Eisen —	14	88	Gnadau	Magdeb.-Halberst.	
89	—	—	10	Stück	Holzschuhe —	4	89	Hörde	Bergisch-Märk.	
90	—	—	3	Tafeln	Eisenblech —	15	90	Remilly	Elsass-Lothring.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
91	—	—	1	—	gusseis. Verzierung —	0,5	91	Wesel	Köln-Minden	
92	—	—	1	—	Waschapparat —	1	92	Ruhrort a/Rh.	Bergisch-Märk.	
93	—	—	1	—	gusseis. Wasserbehälter zum Kochheerd	10	93	Opladen	Bergisch-Märk.	
	II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.									
1	B L C	6605	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	70	1	Kufstein	Südbahn	
2	C L	9816	1	Fass	Inhalt unbekannt —	119	2	Kufstein	Südbahn	
3	F H	456	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	36	3	Kufstein	Südbahn	
4	F H	458	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	49	4	Kufstein	Südbahn	
5	H	222	1	Kiste	Porzellan —	33	5	Sissek	Südbahn	
6	H S	10	1	Ballen	Beuteltuch —	18	6	Graz	Südbahn	
7	N S	7817	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	30	7	Kufstein	Südbahn	
8	[illegible]	21229	1	Kiste	Limonia —	33,5	8	Marburg	Südbahn	
9	—	1124 / 931	1	Ballen	rohe Baumwolle —	234	9	Triest	Südbahn	
	Nachtrag.									
1	Æ	5240	1	Fass	leer —	20	1	Wysocan	Oe. N.-W.-B.	
2	B	—	1	Bund	Getriebe (13 kleine eiserne Räder) —	8	2	Senftenberg	Oe. N.-W.-B.	
3	C B	218	1	Fass	leer —	7	3	Königgrätz	S.-N.-D. V.-B.	
4	P C H	19	1	Fass	unbekannt —	190	4	Alt-Paka	S.-N.-D. V.-B.	
5	—	972	1	Bund	Bandeisen —	0,5	5	Podiebrad	Oe. N.-W.-B.	
6	—	3	1	Bund	Bettbretter —	5	6	Prag	Oe. N.-W.-B.	
7	—	4	4	Fässer	leer —	63	7	Wien	Oe. N.-W.-B.	
8	—	—	2	Bund	Hufstabeisen —	25	8	Leitmeritz	Oe. N.-W.-B.	
9	—	—	1	Sack	Weizen —	51	9	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	
10	J F	—	1	Kistel	Pfeifen —	8	10	Wien	K. F.-J.-B.	
11	S	—	1	Buschen	Blech —	29	11	Wien	K. F.-J.-B.	
12	Müller Pulkau	—	1	Sack	Zwiebel —	60	12	Göpfritz	K. F.-J.-B. K. F.-J.-B.	
13	Recht Böhmen	2	1	Sack	Mehl —	50	13	Plan-Tachau	K. F.-J.-B. K. F.-J.-B.	
14	Steinfeld Schwechat	55	7	Fass	leer —	198	14	Pilsen	K. F.-J.-B. K. F.-J.-B.	
15	—	21	1	Butte	leer —	6	15	Wien	K. F.-J.-B.	
16	—	40	1	Kübel	leer —	14	16	Göpfritz	K. F.-J.-B.	
17	—	—	2	Bund	Flacheisen —	50	17	Wien	K. F.-J.-B.	
18	—	—	1	Sack	Spodium —	48	18	Prag	K. F.-J.-B.	von Czegled.
19	ohne Zeichen / B. Wiesloch	— / —	2 / 2	Bund / desgl.	4 Bund Nageleisen —	99,5	19	Wildbad	Württ. Staatsbahn	In Wildbad fehlen dagegen 4 Bund schwedisches Nageleisen, Zeichen W., 100 kg schwer.

Schluss der offiziellen Anzeigen.

5. Personal-Nachrichten.

Karl Ritter von Keissler, k. k. Hofrath, General-Director der Kaiserin Eilisabeth-Bahn in Pension, Comthur und Ritter mehrerer hoher Orden, ist Donnerstag, den 3. April 1879 nach längerem schmerzvollen Leiden im 70. Lebensjahre sanft verschieden.

Privat-Anzeigen.

Aufruf.

Für die Feier der goldenen Hochzeit unsers allverehrten Kaiserpaars am 11. Juni d. J. hat Se. Majestät Allerhöchst seinen Willen dahin kund gethan, es sei Sr. Majestät Herzensbedürfniss, dass zum Andenken an jenen Freudentag Stiftungen ins Leben gerufen würden, welche bestimmt sind, Thränen der Noth und des Elends zu mildern. Der **„Deutsche Beamten-Verein"**, welchem Seine Majestät unter dem 15. Januar cr. die Korporationsrechte Allergnädigst verliehen hat, und dessen Aufgabe es ist, dem deutschen Beamtenstande helfend und schützend zur Seite zu stehen, beabsichtigt seinen Dank und Glückwunsch zu dem genannten hohen Feste durch Errichtung einer

„Wilhelm-Stiftung"

darzubringen, welche nach § 1 seines Statuts als eine Einrichtung desselben von einem besonderen Kuratorium verwaltet werden soll.

Neben den Invaliden des Heeres gebührt wohl keiner Gesellschaftsklasse die öffentliche Sympathie in höherem Maasse als dem pflichttreuen, mit seinen Angehörigen in Bedrängniss gerathenen Beamten.

Es dürfte ein in solcher „Wilhelm-Stiftung" seitens des Volks niedergelegter **„Beamtendank"** Seiner Majestät eine ganz besondere Freude bereiten.

Die „Wilhelm-Stiftung" soll dazu bestimmt sein, durch ihre Erträge der Nothlage in entscheidenden Momenten des Familienlebens deutscher Beamten abzuhelfen und durch Unterstützung bei Hochzeiten, Erinnerungstagen, Tröstung von Wittwen und Waisen, Förderung der Erziehungszwecke und dergleichen das Andenken der goldenen Hochzeit des geliebten Kaiserpaares dauernd in Ehren zu halten.

Wir richten daher an alle Volkskreise die dringende Bitte, sich an dieser Festgabe zu betheiligen.

Beiträge, über welche seiner Zeit öffentlich Quittung erfolgen wird, nimmt ausser den verehrlichen Redaktionen öffentlicher Blätter, welche sich dazu bereit erklären, der unterzeichnete Schatzmeister Herr **W. von Krause**, Berlin W., Leipzigerstr. 45, entgegen.

Berlin, den 8. April 1879. Das Comitée für die Wilhelm-Stiftung „Beamtendank". Prof. Dr. Aegidi, Geh. Legationsrath z. D., Mitglied des Hauses der Abgeordneten. F. Dernburg, Chef-Redakteur der National-Zeitung, Mitglied des Reichstags. Dr. von Forckenbeck, Oberbürgermeister von Berlin, Präsident des Reichstags. Dr. von Graevenitz, Ober-Tribunalsrath, Mitglied des Reichstags. von Gossler, Ober-Verwaltungsgerichts-Rath, Mitglied des Reichstags. Robert Gohr, Vorsitzender des Deutschen Beamten-Vereins. Dr. med. Herzfeld, pract. Arzt. Dr. Kayssler, Chef-Redakteur der „Post". W. von Krause, Banquier. von Loebell, im kgl. liter. Büreau des Staatsministeriums. E. F. Pindter, Chef-Redakteur der Nordd. Allgem. Zeitung. Dr. S. Struckmann, Ober-Verwaltungsgerichts-Rath. Dr. Steinrück, Schriftführer des Deutschen Beamten-Vereins. Tiedemann, Geh. Regierungs-Rath. Vorberg, Pfarrer.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 8. Jahrgang 1879. **Berlin**, am 25. April 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. April incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	B H	—	1	—	Sackkarre —	1	1	Dresden N. Lp. Bhf.	Sächs. Staatsb.	
2	E R	25	1	Kiste	Hüte —	19	2	Strassburg	Elsass-Lothring.	
3	G S	9	1	Fass	Wein —	63,5	3	Kufstein	Bayer. Staatsbahn	
4	H/C	940	1	Kiste	Wein —	53	4	Ballenstedt	Magdeb.-Halberst.	
5	H R	1	1	Kiste	leer —	22,5	5	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
6	J G F	1837	1	Kasten	? —	85	6	Stolp	Königl. Ostbahn	
7	J M	794	1	Kiste	? —	107	7	Neisse	Oberschlesische	
8	L K	3589	1	Kiste	? —	85,5	8	Stolp	Königl. Ostbahn	
9	M D	13	1	Ballen	1 blech. Kasten mit 6 gebrauchten Vorhängeschlössern	3	9	Bielefeld	Köln-Minden	
10	T M	520	1	Kiste	? —	17	10	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
11	W	2	1	—	Madratze —	35	11	Osnabrück	Köln-Minden	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
12	Ansow	9720	1	Fass	leer —	10	12	Königshofen	Elsass-Lothring.	
13	Engeland Dortmund	1	1	Pack	2 Rohrstühle —	7	13	Schermbeck	Köln-Minden	
14	H D Helmstedt	4	1	Kiste	leer —	41	14	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
15	H S Zabrze	—	1	Pack	leere Säcke —	18	15	Breslau	Oberschlesische	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
16	—	356 354 320	3	Fässer	leer —	60	16	Würzburg	Bayer. Staatsb.	Signatur: F. Hochsteiner.
					D. Colli mit Fig. sign.					
17	[Figur]	290	1	Fass	leer —	10,5	17	Neumühl	Köln-Minden	
					E. Colli ohne Signatur:					
18	—	—	1	Ballen	baumwollenes Gewebe	17,5	18	Metz	Elsass-Lothring.	
19	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	30	19	Siegburg	Köln-Minden	
20	—	—	2	Ballen	leb. Pflanzen —	20	20	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
21	—	—	2	—	eiserne Gitter —	50	21	Metz	Elsass-Lothring.	
22	—	—	1	—	Kette —	—	22	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magd.	
23	—	—	1	Packet	Nägel —	2	23	Herford	Köln-Minden	
24	—	—	1	—	Pflugschar —	3,5	24	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
25	—	—	1	Platte	Zink —	12	25	Hamburg	Köln-Minden	
26	—	—	1	Stange	Vierkanteisen —	26	26	Königsberg	Königl. Ostbahn	
27	—	—	3	—	Stricke —	—	27	Deutzerfeld	Köln-Minden	
					II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.					
1	F J B	1234	1	Ballen	Inhalt unbekannt —	135	1	Kufstein	Südbahn	
2	J M	615	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	68	2	Leibnitz	Südbahn	
3	O L	2567	1	Kiste	Kurzwaare —	80	3	Kufstein	Südbahn	
4	P	14	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	67	4	Agram	Südbahn	
5	S O	997	1	Fass	Petroleum —	153	5	Agram	Südbahn	
6	W	132	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	24,5	6	Wien	Südbahn	

Präjudizien.

A. **Reichs-Oberhandelsgerichts-Entscheidungen.** In Bezug auf den in der Rechtssprechung des Reichs-Oberhandelsgerichts feststehenden Satz, dass die Bestimmungen des Reichs-Haftpflicht-Gesetzes über den Schadenersatz wegen Unfälle beim Eisenbahnbetriebe, nur dann Anwendung finden, wenn der Unfall eine Folge der dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren sei, hat das Reichs-Oberhandelsgericht I. Senat, in einem Erkenntniss vom 18. März 1879 betont, dass ein Zusammenhang zwischen einem Unfall und den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes auch dann vorliegen kann, wenn eine Bewegung der Wagen auf den Schienen gar nicht stattfindet, sondern die Beschäftigung des Dienstpersonals bei den stillstehenden Wagen in Folge des nahe bevorstehenden Abgangs des Zuges oder aus anderen auf den Eisenbahnbetrieb bezüglichen Gründen sehr beschleunigt werden muss. Andererseits braucht der Unfall mit der besonderen Gefahr des Eisenbahnbetriebes noch in keinem Zusammenhang zu stehen, wenn ein zu entladender stillstehender Wagen durch das bei dem Abladen erforderliche Besteigen in Bewegung geräth und dabei der Unfall eintritt. „Die Möglichkeit, dass ein zu entladender stillstehender und nicht unmittelbar in Betrieb befindlicher Wagen durch das bei dem Abladen erforderliche Besteigen in Bewegung gerathen könne, genüge nicht, um das Abladen als ein Geschäft erscheinen zu lassen, mit welchem besondere, dem Eisenbahnbetriebe eigenthümliche Gefahren verbunden seien. In dem vorliegenden Fall hat der Kläger in keiner Weise angedeutet, dass er sich bei der Arbeit, bei welcher er verunglückt ist, besonders habe beeilen müssen. Er führt an, dass er Kohlen von einem stillstehenden Kohlenwagen abzuladen und auf eine Locomotive zu bewegen hatte. Dagegen hat er nicht erwähnt, dass die Locomotive etwa zu einem zur Abfahrt bereit stehenden Zuge gehört und deshalb schnell habe mit Kohlen versehen werden müssen, oder dass in anderer Weise, z. B. weil die Locomotive oder der Kohlenwagen in einen Zug, dessen Abfahrt nahe bevorstand, habe eingestellt werden sollen, oder weil das Schienengeleise auf dem sich die Locomotive oder der Kohlenwagen befand, hätte freigemacht werden müssen, eine besondere, in andern Verhältnissen nicht nöthige Beschleunigung geboten gewesen wäre. Nach der allgemeinen Regel, wonach der Kläger die zur Begründung seines Anspruchs erforderlichen Thatsachen anzuführen und nachzuweisen hat, wäre es aber Sache des Klägers gewesen, seinen Anspruch in dieser Hinsicht näher zu substantiren."

—st.— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** (Bericht über die Gebahrung der Kranken-Unterstützungscasse pro 1878.) Das Jahr 1878 war in sanitärer Beziehung nicht besonders günstig. Mehrere Sanitäts-Sectionen wurden von einer Blattern-Epidemie heimgesucht, welcher von 100 Erkrankten 2 Männer, 1 Frau und 9 Kinder zum Opfer fielen. Im Uebrigen kamen zumeist solche Krankheitsformen zur Behandlung, welche aus klimatischen Verhältnissen, aus der Beschäftigung oder einer anderen zufälligen Ursache entsprangen.

Vom Jahre 1877 waren verblieben 22 Männer, 3 Frauen und 11 Kinder; neu aufgenommen wurden 1 293 Männer, 632 Frauen und 1 062 Kinder, so dass im Berichtsjahre 3 023 in ärztlicher Behandlung waren. Von den erkrankten Männern gehören 45 dem Maschinenführer-, 80 dem Heizer-, 203 dem Fahr-, 382 dem Strecken-, 336 dem Stations- und 269 dem Werkstättenpersonal an. Von allen Behandelten wurden geheilt 2 823, gebessert 71, transferirt 4, starben 74 und verblieben mit Ende des Jahres noch in Behandlung 51.

Gegen das Vorjahr ergiebt sich ein Mehr der Erkrankungen von 404 und der Todesfälle von 17 Personen. Verlauf und Ausgang der Krankheiten müssen als zufriedenstellend bezeichnet werden, da in Anbetracht der Krankenzahl und der mehrfachen schweren Krankheitsfälle die Sterblichkeit immerhin eine geringe war. Chirurgische, oculistische und geburtshilfliche Operationen wurden 547 vorgenommen und bei den vorgekommenen 5 schweren Verletzungen trat Heilung ein.

Eingenommen wurde: An Beiträgen der Mitglieder 10 577 fl. 84 kr., an Strafgeldern 124 fl. 23 kr., an Zinsen 2 463 fl. 21 kr. Das Saldo vom Vorjahr beträgt 34 138 fl. 51 kr. und die Gesammt-Einnahme 47 303 fl. 79 kr.

Die Ausgaben waren: Für Honorare der Aerzte, Medicamente, Spital- und Beerdigungskosten u. s. w. 10 492 fl. 21 kr., für Abschreibung vom Werth der Effecten 1 515 fl. 24 kr., zusammen 12 007 fl. 45 kr., so dass mit Schluss des Jahres 1878 das Gesammtfondsvermögen 35 296 fl. 34 kr. beträgt.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 19. April 1879.

Nach Mittheilung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist die zwischen den Stationen Calcum und Duisburg (an der Linie Köln-Düsseldorf-Oberhausen u. s. w.) gelegene Haltestelle Grossenbaum am 10. d. M. für den Wagenladungs-Güter-Verkehr eröffnet worden.

Die geschäftsführende Direction d. V.

---

2. Tarifwesen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die Beförderung von Gütern aller Art, sowie von lebenden Thieren etc. im Verkehre zwischen unserer Station **Berlin** (B.-A.) und Stationen der **Frankfurt-Bebraer Eisenbahn, Nassauischen Eisenbahn, Main-Weser Bahn, Hessischen Ludwigsbahn und Hannoverschen Staatsbahn** findet von jetzt ab zu den gleichen Frachtsätzen statt, welche im Verkehre mit **Berlin** (Dresdener Bahnhof) erhoben werden. Berlin, den 18. April 1879. Die Direction. (523)

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. Mit dem 20. April cr. treten die Tarifnachträge No. 1 zu den Transit-Tarifen vom 1. März d. J. für den Verkehr zwischen Berlin, Magdeburg und Neustadt-Magdeburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn einerseits und den südlich und nördlich von Magdeburg gelegenen Stationen, sowie den Stationen Clausthal-Zellerfeld, Lautenthal, Silberhütte und Wildemann der Magdeburg-Halberstädter Bahn und Stationen der Hannover-Altenbekener Bahn anderseits in Kraft. Dieselben enthalten anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit einigen der vorbezeichneten Stationen. Die Nachträge sind bei unseren Expeditionen zu haben. Berlin, den 15. April 1879. Das Directorium. (508)

Die im **Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbande** (Tarif vom 1. Januar 1877) noch bestehenden directen Expeditionen von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach resp. von Stationen der Berlin-Stettiner resp. Hinterpommerschen Bahn werden mit dem 1. Juni d. J. aufgehoben. Braunschweig, den 16. April 1879. Die geschäftsführende Direction des Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbandes. (512)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbands-Gütertarif für den Verkehr mit Bayern vom 1. November 1877 wird die Tariftabelle f. in neuer Auflage am 1. Mai 1879 herausgegeben.

Dieselbe enthält keine Erhöhungen, sondern umfangreiche Ermässigungen gegen die bisherigen Sätze zwischen Westfälischen und Bayerischen Stationen.

Exemplare der qu. Tariftabelle können bei den betr. Verbands-Expeditionen eingesehen bezw. von denselben bezogen werden. Frankfurt a. M., den 12. April 1879. Königliche Eisenbahn - Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (513)

Am 1. Mai a. c. tritt **Nachtrag III zum Sächsisch - Schweizerischen Güterverkehr** via Lindau-Romanshorn vom 1. Juni 1878 in Kraft, welcher neue Frachtsätze für Mügeln und Niedersedlitz, sowie für Schaffhausen enthält. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 17. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (514)

Am 1. Mai cr. tritt der **IV. Nachtrag zum Tarifheft III** für den **Hof-Meininger Verbandsgüterverkehr** in Kraft, welcher ausser neuen Tarifsätzen für die Station Albbrück der Badischen Bahn und die Bodenseeuferstationen Bregenz, Romanshorn und Rorschach, abgeänderte Tarifsätze für die Stationen Brennet, Constanz, Immendingen, Neuhausen, Radolfzell, Säckingen, Schaffhausen, Singen, Thiengen, Villingen und Waldshut enthält. Exemplare desselben sind zum Preise von 1,25 M bei den Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 15. April 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (515)

Köln-Mindener Eisenbahn. Köln-Minden-Niederländischer Güter-Verkehr: Ausnahme-Tarif v. 10/4. 79 für die Beförderung von gebranntem Kalk in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Köln-Mindener Stationen Beckum, Brackwede, Lengerich und Oelde nach Stationen der Niederländischen Rhein - Eisenbahn via Emmerich.

Rechts - Rheinisch - Bayerisch - Oesterreichischer Verkehr: Ausnahme-Tarif v. 1/4. 79 für den Transport von Roheisen etc. von den Köln-Mindener Stationen Wissen, Niederschelden und Siegen nach den Stationen Teplitz Waldthor der Dux-Bodenbacher und Kladno

der Buschtêhrader Eisenbahn via Giessen-Gelnhausen-Gmünden und via Giessen-Frankfurt-Aschaffenburg. Köln, 16. April 1879. Die Direction. (516)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 1. Juli vorigen Jahres eingerichtete directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Hamburg (Klosterthor und Dammthor), Altona, Flensburg und Kiel einerseits und Christiansand in Norwegen via Frederikshavn in Jütland andererseits, sowie die directe Beförderung von Gütern zwischen Altona und Ottensen einerseits und Christiansand andererseits wird in diesem Jahre nicht durch das Dampfschiff „Namsos" sondern durch das der Stavangerschen Dampfschiffs-Gesellschaft gehörige Postdampfschiff „Stavanger", ein grösseres und als vortheilhaft bekanntes Schiff, vermittelt.

Das Dampfschiff hat am 10. April d. J. seine Fahrten begonnen und fährt von da ab jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend Nachmittag nach Ankunft des Schnellzuges von Hamburg von Frederikshavn nach Christiansand, und jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag Abends 9 Uhr von Christiansand nach Frederikshavn.

Ueber die Höhe der Passagepreise resp. Tarifsätze enthalten die vom 1. Juli 1878 ab gültigen Nachträge IV und VIII zu den Tarifen für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Verkehr via Frederikshavn das Nähere und können Exemplare dieser Nachträge bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich abgefordert werden.

Die Touren des Schiffes stehen in directer Verbindung mit den Touren der zwischen Christiansand und Christiania regelmässig coursirenden Dampfschiffe und können Güter nach den Norwegischen Westküstenorten:

Lillesand, Grimstad, Arendal, Boröen, Lyngör, Risör, Kragerö, Langesund, Frederiksvoern, Laurvig, Vallö, Horten, Dröbak, Christiania und Trondhjem,

mit direct lautenden Frachtbriefen zur Beförderung über Christiansand angenommen werden. — Die Umexpedition wird ohne Kostenberechnung daselbst übernommen. Altona, den 18. April 1879. Die Direction. (517)

Hanseatisch-Pommerscher Verband. Im Verkehre zwischen Hamburg einerseits und Bernau, Biesenthal und Chorin andererseits werden Güter des Specialtarifs III. in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen zu dem Frachtsatze von 0,94 Mk. pro 100 kg direct abgefertigt. Berlin und Hamburg, den 10. April 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (518)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Mai 1879 n. St. ab wird die Route Breslau-Sosnowice-Warschau-Bialystok in den Flachs etc. -Verkehr der Deutschen Stationen Liebau, Landeshut, Ruhbank, Hirschberg, Rabishau, Greiffenberg, Görlitz einerseits und der bezüglichen Nordrussischen Stationen andererseits, Tarifgruppe VI, einbezogen. Bromberg, den 10. April 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (520J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Juni cr. neuen Styls ab ist im rubricirten Verbande der directe Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen den Stationen Berlin und Königsberg einerseits und Dorpat, Poniewisch, Radsiwilischki, Wjasma, Smolensk und Minsk andererseits, sowie zwischen Berlin einerseits und Ostrow, Grodno, Wesenberg, Autz und Brest andererseits aufgehoben. Bromberg, den 17. April 1879. Königliche Direction der Ostbahn, als geschäftsführende Verwaltung. (519 J)

Deutsch-Polnischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juni d. J. werden die nachstehend genannten, den Güterverkehr zwischen der Warschau-Wien-Bromberger und der Lodzer Fabrikbahn einerseits und Deutschen Eisenbahnen andrerseits betreffenden Tarife aufgehoben und zwar:

a) der Stettin-Polnische Verbandstarif vom 1. Mai 1871,

b) der Magdeburg-Polnische Verbandstarif vom 15. September 1871,

c) der Preussisch-Polnische Verbandstarif vom 1. Juli 1872,

d) der Sächsisch-Polnische Verbandstarif vom 1. August 1872,

e) der Sächsisch-Russisch-Polnische Verbandstarif vom 1. October 1870,

f) der Specialtarif für den Transport von Salz aller Art im Verkehr zwischen Station Halle der Halle-Sorau-Gubener Bahn einerseits und Station Warschau der Warschau-Wien-Bromberger Bahn andererseits vom 15. September 1876,

g) der Specialtarif für die Beförderung von Getreide von der Station Warschau der Warschau-Wien-Bromberger Bahn nach der Station Dessau der Berlin-Anhaltischen Bahn vom 1. März 1877,

h) der Specialtarif für Salz aller Art ab Inowrazlaw nach Stationen der Warschau-Wien-Bromberger Bahn via Thorn-Alexandrowo vom 15. December 1874,

i) der Hamburg-Lübeck-Polnische Verbandstarif vom 1. März 1875,

k) der Hamburg-Polnische Verbandstarif vom 15. April 1876,

l) die im Ostdeutsch-Rheinischen Tarif vom 1. August 1874 enthaltenen Sätze für den Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener, Rheinischen, Aachener Industrie-, Westfälischen, Hannoverschen und Braunschweigischen Bahn einerseits und den Stationen Warschau und Lodz andererseits,

m) der Tarif für den Versand von Stückgütern ab Annahmestelle Köln, Rheingasse No. 16 und 18 vom 1. Mai 1877 bezüglich des Verkehrs mit Warschau und Lodz.

Mit dem genannten Tage tritt ein neuer, nach dem Reformsystem construirter Tarif unter dem Namen „Deutsch-Polnischer Verbands-Gütertarif" in Kraft, welcher gegen die früheren Sätze theils Erhöhungen, theils Ermässigungen enthält.

Der neue Tarif besteht aus folgenden Theilen:

a) dem Heft Theil II. Besondere Bestimmungen,

b) dem Heft No. 1, welches Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn, Warschau der Weichselbahn und Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und Stationen der Königlichen Ostbahn, Posen und Inowrazlaw, Stationen der Oberschlesischen, sowie Frankfurt a. O., Bentschen und Guben der Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits,

c) dem Heft No. 2, welches Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen der Station Warschau der Warschau-Wien-Bromberger und Weichsel-Eisenbahn und Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich-Franz und Berlin-Stettiner Bahn, sowie den Köln-Mindener Stationen Bremen, Hamburg und den Hannoverschen Staatsbahnstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg und Lüneburg andererseits,

d) dem Heft No. 3, welches Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Warschau der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn, Warschau der Weichselbahn und Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und den Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener Bahn (excl. der Stationen der Strecke Osnabrück-Hamburg), Rheinischen, Aachener Industrie-, Westfälischen, Münster-Enscheder, Magdeburg-Halberstädter, Hannoverschen Staats-, Hannover-Altenbeckener, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Braunschweigischen Eisenbahn andererseits,

e) dem Heft No. 4, welches Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen Warschau der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn, Warschau der Weichselbahn und Lodz der Lodzer Fabrikbahn einerseits und Stationen der Berlin-Anhaltischen, Berlin-Dresdener, Cottbus-Grossenhainer, Frankfurt-Bebraer, Halle-Sorau-Gubener, Hannoverschen Staats-, Märkisch-Posener, Magdeburg-Halberstädter, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen und Sächsischen Staatseisenbahn andererseits, enthält.

Die einzelnen Tarifhefte sind zu den darauf vorgedruckten Preisen vom 20. Mai cr. ab auf den Verbandstationen käuflich zu haben.

Inzwischen wird schon von jetzt ab auf desfallsige Anfragen durch die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung über die Höhe einzelner Tarifsätze etc. jede gewünschte Auskunft gegeben werden. Bromberg, den 15. April 1879. Königliche Direction der Ostbahn Namens der Verwaltungen des Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes. (521 J)

Niedersächsich-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Mai cr. ab tritt ein II. Nachtrag zu dem obengenannten Tarif in Kraft; derselbe enthält:

1. Ergänzung der Tarifvorschriften bezüglich der Beförderung von Milch, Bier, Brod, Obst und lebenden Fischen;
2. den directen Satz für Güter des Specialtarifs III, Cüstrin-Osnabrück;
3. Ermässigte Ausnahme-Tarifsätze für Holz Europäisches des Specialtarifs II;
4. Ermässigte Frachtsätze für sämmtliche Tarifclassen zwischen Posen und Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
5. Aufnahme von Driesen als Verbandstation;
6. Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit Danzig der Hinterpommerschen Bahn;
7. Einbeziehung der Sätze für Salz von Schönebeck und Stassfurt nach Lebus, unter Ausscheidung aus dem Tarif für Salz aller Art vom 1. August 1875;
8. Ausscheidung der Sätze des Ausnahmetarifs F für Salz für den Verkehr mit Kosten und Alt-Boyen O. S. E. und Uebertragung derselben in den Schlesisch-Niedersächsischen Tarif;
9. Aufnahme von Station Grimmen der Berliner Nordbahn für den generellen Verkehr als Verbandstation;
10. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ostbahnstationen und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn sowie zwischen der Ostbahn-Haltestelle Walden und Cöthen der Magdeburg-Halberstädter Bahn;
11. Druckfehlerberichtigungen zum Nachtrag I.

Die sub 2 bis 6 aufgeführten Tarifänderungen sind bereits früher veröffentlicht.

Der Nachtrag ist von den Billet-Cassen der Verbandsstationen zum Preise von 0,10 *M* zu erhalten. Bromberg, den 9. April 1879. Königliche Direction der Ostbahn als geschäftsführende Verwaltg. (506 J)

3. Submissionen.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Herstellung der eisernen Ueberbaue für die Bauwerke der Strecken Peiskretscham-Borsigwerk und Peiskretscham-Laband, veranschlagt auf 24 888 kg Schmiedeeisen
und 1 040 „ Gusseisen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Submissions-Bedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen liegen in unserem Central-Büreau im hiesigen Verwaltungs-Gebäude, Claassenstrasse No. 11, zur Einsicht aus, von wo dieselben auch gegen Erstattung von 3 Mk. bezogen werden können.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Herstellung der eisernen Ueberbaue der Oppeln-Gross-Strehlitz-Morgenrother Eisenbahn"

versehen, bis zum Submissionstermine

Montag, den 12. Mai cr.,
Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in dem oben bezeichneten Büreau an uns einzureichen. Die Eröffnung der Offerten findet im Submissionstermine in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt. Breslau, den 19. April 1879. Königliche Direction. (522)

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstätte-Materialien aus dem Jahre 1878 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen ist, beliebe man bis zum 30. April d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direction einzusenden. Giessen, den 8. April 1879. Grossherzogliche Direction. Mohn. (504)

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Erbauung der Bahn von Frankfurt a. M. nach Mannheim. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten in der Gemarkung Sachsenhausen (Frankfurter Stadtwald) von Stat. 0,0—30,685 der Frankfurt-Mannheimer Bahn und von Stat. 55,0—70,0 der Mainz-Frankfurter Bahn sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planirarbeiten	65 901,48 ℳ
Kunstbauten	35 034,77 „
Herstellung des Unterbaues	13 802,98 „
Chaussirungsarbeiten .	7 863,50 „
zus.	122 602,73 ℳ

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs Rumbler zu Sachsenhausen zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt, und sind die Submissionen längstens bis zum 1. Mai l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten in der Section Frankfurt, Gemarkung Sachsenhausen." Mainz, den 13. April 1879. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (503)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 9. Jahrgang 1879. Berlin, am 12. Mai 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 9. Mai incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
	A. Colli mit Buchstaben sign.:										
1	A	—	1	—	eiserne Achse	—	9	1	Essen	Berg.-Märkische	
2	A H N	3583	1	Kiste	leer	—	27	2	Bremen	Hannov. Staatsb.	
3	A. S. & Co.	9034	1	Fass	Wein	—	93	3	Jüterbog	Berlin-Anhalt.	
4	A W	—	1	Pack	leere Körbe	—	19	4	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
5	A W	3985	1	Fass	?	—	144	5	Prenzlau	Berlin-Stettiner	
6	B	5	1	Stange	Eisen	—	20	6	Ostheim	Elsass-Lothring.	
7	B	105	1	Ballen	Leinen	—	20,5	7	Bremen	Hannov. Staatsb.	
8	B J S	95	1	Sack	leere Säcke	—	20,5	8	Bremen	Hannov. Staatsb.	
9	B P M	284	1	—	Kette 10 m lang	—	25	9	Düsseldorf	Köln-Minden	
10	C C & H	—	2	Platten	Zink	—	20	10	Hamburg	Köln-Minden	
11	C Z 7 Z 7	—	2	Kisten	leere Flaschen	—	21,5	11	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
12	E E	135	1	Bürde	Stahl	—	66	12	Hagen	Berg.-Märkische	
13	E K	4	1	Kiste	?	—	24	13	Stettin	Berlin-Stettiner	
14	F D	4062	1	Kiste	?	—	61	14	Breslau	Oberschlesische	
15	F E G	4223	1	Oelfass	leer	—	38	15	Mannheim	Badische	
16	F M	17	1	Korb	leere Flaschen	—	30	16	Bremen	Hannov. Staatsb.	
17	G B	459	1	Ballen	?	—	100	17	Holzwickede	Berg.-Märkische	
18	G C	526	1	Pack	Rauchtabak	—	27	18	Lüttringhausen	Berg.-Märkische	
19	G J	—	1	Bund	Gasröhren	—	28	19	Murg	Badische	
20	H	—	1	—	Caffebrenner	—	1,5	20	Dessau	Berlin-Anhalt.	
21	K	20	1	Stein	anschein. Untersatz zum Ofen		87	21	Münster	Köln-Minden	
22	L L auch M	14 5800	1	Ballen	Kaffe	—	67,5	22	B.-Rittershausen	Berg.-Märkische	
23	M	2323	1	Pack	Düten	—	14	23	Bremen	Hannov. Staatsb.	
24	M B	10	1	Colli	3 leere Körbe	—	26	24	Bremen	Hannov. Staatsb.	
25	MP		4	Fässer	Wein	—	—	25	Bromberg	Königl. Ostbahn	
26	N N — —	1 1 49,7 39,6	4	Fässer	Theer	—	185	26	Aachen T	Berg.-Märkische	
27	N	29	1	Kiste	?	—	27	27	Stettin	Berlin-Stettiner	
28	O. T. u. Co.	2082	1	Collo	2 Pinsel	—	0,5	28	Ratibor	Oberschlesische	
29	P H	—	1	Stange	Stahl	—	4	29	B.-Rittershausen	Berg.-Märkische	
30	R	594	1	Kiste	?	—	13	30	Burglesum	Hannov. Staatsb,	
31	R R	—	1	Korb	Sämereien	—	24	31	Almelo	Niederländ. Stsb.	
32	R V	2415/2416	2	Kisten	Nudeln	—	29	32	Bremerhafen	Hannov. Staatsb.	
33	S	2	1	Ballen	Lumpen	—	28,5	33	Bremen	Hannov. Staatsb.	
34	S B	—	1	Bierfass	leer	—	17,5	34	Bremen	Hannov. Staatsb.	
35	S M	128	1	Ballot	Teppiche	—	31	35	Burglesum	Hannov. Staatsb.	
36	T	—	1	Sack	Hartbrod	—	100	36	Bremen	Hannov. Staatsb.	
37	T A H	—	2	—	runde Eisenbleche	—	6	37	Essen	Berg.-Märkische	
38	V	—	2	Colli	Ofentheile	—	54	38	Zerbst	Berlin-Anhalt.	
39	V R	43/44	2	Ballen	Wolle	—	298	39	Breda	Niederländ. Stsb.	
40	V S V	—	1	Kiste	mit Packleinwand überzogen		38,5	40	Neuenmarkt	Bayer. Staatsb.	Plombe d. H.-Zollamtes Emmerich
41	W	6 4	2 1	—	Schaufeln	—	4,5	41	Aachen M	Berg.-Märkische	
42	W B	1446	1	Korb	Mineralwasser	—	52	42	Bestwig-N.	Berg.-Märkische	
					B. Colli mit Adressen sign.:						
43	Adresse ?	—	1	Bierfass	leer	—	25,5	43	Bremen	Hannov. Staatsb.	
44	Adresse ?	—	1	Bierfass	leer	—	17,5	44	Bremen	Hannov. Staatsb.	
45	Adresse ?	—	1	Sack	Buchweizengrütze	—	6	45	Bremen	Hannov. Staatsb.	
46	Gebr. Falkener Sangerhausen	—	1	Pack	Säcke	—	20,5	46	Halle	Berlin-Anhalt.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
47	G und Etiquette: Zuckerfabr. Frankenthal	—	1	Brod	Melis —	—	47	Osterburken	Württ. Bahn	
48	Geb. R.	14979 14980	1 1	— Sack	Kinderwagen Buchsen	?	48	Halle	Magdeb.-Halberst.	
49	J. O. Seib	—	1	—	Wagendecke —	—	49	Saarburg	Elsass-Lothring.	
50	O S Rüdersdorf	475	1	Fass	? —	35	50	Berlin	Berlin-Stettin	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
51	—	1/6	6	Kisten	(Verschläge) Marmor	1132	51	Kufstein	Bayerische Stsb.	
52	—	6	1	Fass	leer —	65	52	Altmünsterol	Elsass-Lothring.	
53	—	126	2	Colli	Eisentheile (sogenannte Kluppe)	10	53	Siegen	Berg.-Märkische	
					D. Colli mit Fig. sign.					
54	K.W.	435	1	Fass	leer —	20	54	Berlin	Berlin-Anhalt	
55	L	3580	1	Kiste	Rosinen —	32	55	Bremen	Hann. Staatsb.	
56	S.W.	1286	1	Pack	Düten —	13,5	56	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
57		3139	1	Kiste	? —	194	57	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
58	W V & J	102	1	Buttertonne	leer —	6	58	Bremen	Hann. Staatsb.	
59	W V & J	182	1	Korb	7 leere Säcke —	11,5	59	Bremen	Hann. Staatsb.	
60	M	8818/8819	2	Kisten	leere Flaschen —	30	60	Bremen	Hann. Staatsb.	
61	C A	1939	1	Fass	? —	8	61	Insterburg	Königl. Ostbahn	
62	E B R O	—	1	Bündel	leere Kaffeesäcke —	19	62	Mannheim	Badische	
					E. Colli ohne Signatur:					
63	—	—	2	—	Bohlen von Nussbaumholz	—	63	Vohwinkel	Bergisch-Märk.	
64	—	—	1	—	Buchenbrett (4 m lang)	—	64	Soest	Bergisch-Märk.	
65	—	—	1	Bund	Pappe —	24,5	65	Bremen	Hann. Staatsb.	
66	—	—	1	Bund	6 Stäbe ☐ Eisen —	36	66	Betzdorf	Köln-Minden	
67	—	—	2	Colli	Gussrohr —	25	67	Schlettstadt	Elsass-Lothring.	
68	—	—	1	Korb	2 lebende Ferkel —	20,5	68	Duisburg	Köln-Minden	
69	—	—	1	Korb	frisches Obst —	?	69	München C. B.	Bayerische Stsb.	
70	—	—	1 6	Kübel Ballen	Butter Felle	?	70	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
71	—	—	3	—	Nothketten, besteh. aus je einem Haken, einer dreieckigen und fünf ovalen Schaken	—	71	Burg	Berl.-Potsd.-Magd.	
72	—	—	2	Paar	Holzschuhe —	2	72	Ruhrort Rh.	Köln-Minden	
73	—	—	1	Pack	eiserne Häfen (Tiegel)	15	73	Georgensgmünd	Bayerische Stsb.	
74	—	—	1	Pack	Papier —	11	74	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
75	—	—	3	Packetchen	Anschnürdraht —	3,5	75	Letmathe	Bergisch-Märk.	Auf der Strecke zwischen Biederitz und Königsborn am 18/4. cr. vorgefunden und vermuthlich von einem Güterzuge verloren.
76	—	—	1	Päckchen	Messingknopfschrauben	0,25	76	Berlin	Berlin-Anhalt	
77	—	—	1	Parthie	altes Rapperleinen —	83	77	Bremen	Hann. Stsb.	
78	—	—	1	Ring	Draht —	16,5	78	Königsborn	Berl.-Potsd.-Magd.	
79	—	—	1	Ring	schwarzer Eisendraht	14	79	Milspe	Bergisch-Märk.	
80	—	—	1	Rolle	Kupfer —	15	80	Almelo	Niederländ. Stsb.	
81	—	—	1	Sack	Hafer —	63,5	81	Breslau	Oberschlesische	
82	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	24,5	82	Verden	Hann. Staatsb.	
83	—	—	1	Sack	Lumpen —	27	83	Würzburg	Bayerische Stsb.	
84	—	—	1	Sack	Rohtabakabfall —	28	84	Bremen	Hann. Staatsb.	
85	—	—	1	Sack	alte Wäsche u. Schuhmacherleisten etc.	30	85	Insterburg	Königl. Ostbahn	
86	—	—	1	—	Schiene, 0,875 m lang	33	86	Empel	Köln-Minden	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können.)
87	—	—	1	Stab	Eisen	—	9	87	Maastrich	Niederl. Staatsb.	
88	—	—	2	Stangen	Rundeisen	—	2,5	88	Bremen	Hannov. Stsb.	
89	—	—	2	Stangen	Stahl	—	51	89	Düren	Bergisch-Märk.	
90	—	—	1	Stück	Bauholz	—	—	90	Wickrath	Bergisch-Märk.	
91	—	—	12	Stück	Latten	—	46	91	Bremen	Hannov. Stsb.	
92	—	—	3	Stück	eiserne Ofenroste	—	13	92	Breslau	Oberschlesische	
93	—	—	11	Stück	Ofenringe	—	5	93	Göttingen	Hannov. Stsb.	
94	—	—	1	Stück	Sprossen-Leiter	—	8	94	Gogolin	Oberschlesische	
95	—	—	1	Stück	Wasserkannen-Träger		2	95	Gogolin	Oberschlesische	
II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.											
1	B A	646	1	Kiste	Inhalt unbekannt	—	250	1	Kufstein	Südbahn	
2	F A	194	1	Ballen	Wolle	—	167	2	Wien Mauth	Südbahn	
3	L B	540	1	Ballen	Paprika	—	41	3	Barcs	Südbahn	
4	{ W.B. (im Dreieck) }	1696	1	Kiste	Inhalt unbekannt	—	14,5	4	Kufstein	Südbahn	
5	—	—	1	Stück	Handkoffer	—	4	5	Klagenfurt	Südbahn	

Schluss der offiziellen Anzeigen.

Tarifwesen (Schluss).

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Am 10. Mai c. tritt der 5. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Charlottenburg der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn im Verkehr mit Stationen der Hannoverschen Staatsbahn, der Hannover-Altenbekener, Oldenburgischen und einigen Westfälischen und Köln-Mindener Stationen (incl. Hamburg).

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands-Stationen käuflich zu haben. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (598)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Mit Wirkung vom 15. Mai l. J. tritt für den Transport von Eisen und Stahl, Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaren bei Aufgabe von 5 000 und 10 000 kg ein Ausnahms-Tarif in Kraft.

Exemplare liegen sowohl bei den betheiligten Stationen, als auch bei Gefertigter zur Einsicht bereit. Wien, am 30. April 1879. Die Betriebs-Direction. (597)

Im Verkehre zwischen mehreren Berlin-Hamburger und Berlin-Anhaltischen Stationen (Tarif vom 25. Mai 1878) kommen fortan Ausnahmefrachtsätze für Europäisches Holz des Specialtarifs II zur Berechnung, welche bei den betheiligten Güter-Expeditionen erfragt werden können. Berlin, den 2. Mai 1879. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (600)

Unter Bezugnahme auf die von der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn und von der Königlichen Eisenbahndirection in Hannover bereits erlassenen Bekanntmachungen wird veröffentlicht, dass mit dem 1. Juni ds. Js. ausser Kraft treten:

a) der Specialtarif für die Beförderung von Holz im Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbande via Bodenbach, Tetschen-Mittelgrund und Eger v. 1. April 1876;

b) der Specialtarif für die Beförderung von Holz im Verkehre zwischen den Elb- und Weserhäfenstationen und Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn etc. via Bodenbach, Pos. VIII des Nachtrags XVI zum Tarife vom 1. October 1874;

c) im Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbande die im Tarifheft II vom 1. Januar 1877 für Holz, Europäisches etc. enthaltenen Frachtsätze der Classe A resp. D, jedoch nur für den Verkehr mit den Stationen Budapest, Budapest-Franzstadt, Budapest-Hauptzollamt, Budapest-Kelenföld, Steinbruch, Szolnok der Ungarischen Staatsbahn und Arad, Csaba, Debreczin, Grosswardein und Szolnok der Theissbahn.

Ueber den Zeitpunkt der Einführung anderweiter Taxen wird weitere Bekanntmachung erfolgen. Dresden, am 2. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (593)

8. Submissionen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Submission auf Lieferung von Schienen. Es soll die Lieferung von 50 000 Ctr. Schienen aus Bessemerstahl im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen sind im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht ausgelegt und können von dort gegen Erstattung der Copialien-Gebühren von 1,50 ℳ bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und äusserlich mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum

19. Mai cr., Mittags 12 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten — Möckernstrasse No. 26, II Tr. — abzugeben, woselbst sie in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Berlin, den 2. Mai 1879. Der Ober-Ingenieur. gez. Wiedenfeld, Baurath. (588)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Die Lieferung und Aufstellung einer Centesimalwaage zu 25 000 kg Tragkraft auf Bahnhof Sondershausen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf

Mittwoch, den 21. Mai, Vormittags 11 Uhr

im Bureau unserer Betriebs-Direction anberaumt, von der auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind. Nordhausen, den 2. Mai 1879. Die Direction. (594)

Thüringische Eisenbahn. Die vorhandenen Abfälle an Eisen und anderen Metallen und zwar:

A. in der Werkstatt zu Erfurt:

30 000 kg Schmelzeisen,
30 000 „ alte Bleche und Rohrenden,
20 000 „ Gusseisenbruch,
10 000 „ alte schmiedeeiserne Radböcke mit gusseisernen Naben,
10 000 kg alte eiserne Wagenachswellen,
5 000 „ altes Feuerbuchsenkupfer,
400 „ alte messingene Maschinentheile,
2 000 „ alte rothmetallene Maschinentheile,
2 000 „ in Batzen geschmolzene Rohmetallspähne,

B. in der Werkstatt zu Gotha:

20 000 kg Schmelzeisen,
10 000 „ Drehspähne,
15 000 „ alte schmiedeeiserne Roststäbe,
30 000 „ alte Wagenradbandagen aus Puddel- und Bessemerstahl,
5 000 „ alte Schienenstücke,
5 000 „ alte Weichenzungen

sollen im Submissionswege verkauft werden. Wir haben zu diesem Behufe einen Verkaufstermin auf

den 15. Mai cr., Vormittags 11½ Uhr

angesetzt und ersuchen Kauflustige bis dahin ihre Gebote versiegelt und äusserlich mit der Bezeichnung:

„Offerte auf Werkstatts-Metall-Abfälle“

versehen, portofrei an uns einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Central-Materialien-Controlle hier eingesehen, resp. von derselben gegen Erstattung von 50 ₰ Copialiengebühr bezogen werden. Erfurt, den 1. Mai 1879. Die Direction. (596)

9. Stellen-Vacanzen.

Werkmeister-Stelle.

Bei unserer Verwaltung ist die Stelle eines Werkmeisters in der Sattler-Abtheilung der Wagen-Reparatur-Werkstätte zu besetzen. Die Anstellung erfolgt jedoch erst nach einjähriger diätarischer Beschäftigung in der Stelle, während welcher Zeit Diäten von 120 ℳ monatlich gewährt werden, sowie nach Ablegung der vorgeschriebenen Prüfung. Qualificirte Bewerber, welche das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, wollen sich unter Einreichung des Lebenslaufs und der Atteste baldigst bei uns melden. Breslau, den 3. Mai 1879. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (599)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 10. Jahrgang 1879. **Berlin, am 26. Mai 1879.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. Mai incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	C M	9093	1	Kiste	? —	85	1	Leipzig	Magdeb. Halberst.	
2	C S S	1382	1	Colli	Rolle —	14	2	Königsberg	Königl. Ostbahn	
3	D B	11	1	Fass	leer —	12	3	Diekirch	Elsass-Lothring.	
4	E H	—	1	Fass	leer —	24	4	Diekirch	Elsass-Lothring.	
5	E M und K	49 3	1	Sack	Gummiwaaren —	42	5	Lehrte	Hannov. Staatsb.	
6	F	205	1	Ballen	Wollabfälle —	88	6	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
7	G	—	1	Kiste	? —	$72^1/_2$	7	Stolp	Königl. Ostbahn	
8	G J	—	1	Bund	Gasrohr —	28	8	Murg	Badische	
9	G S	5845/6	2	Kisten	? —	21,5	9	Halberstadt	Magdeb. Halberst.	
10	HB	4	2	Paar	Holzschuhe —	1	10	Gelsenkirchen	Köln-Minden	Beklebt: Emsdetten
11	HHS	1715/16	2	Ballen	? —	70	11	Güterexp. Lübeck	Lüb. Büch. Bahn	W.E. Kirchweyhe 10/5. aus Wagen 1083 K. M.
12	JK	170	1	Ballen	Wolle —	137	12	Aschersleben	Magdeb. Halberst.	am 14/5. entladen.
13	L E B	1540	1	Kiste	? —	118	13	Braunschweig	Braunschwg.	beschr. Striegau
14	M	327	1	Ballen	alte Watte —	17	14	Hannover	Hannov. Staatsb.	
15	O	3642	1	Korb	leere Fastagen —	10	15	Hannover	Hannov. Staatsb.	
16	O W	—	1	Sack	Lumpen —	32	16	Siegburg	Köln-Minden	
17	R / R	1 / 14	1 / 1	eiserne / eiserner	Platte / Rahmen	47	17	Oberhausen	Köln-Minden	
18	R F F	3571/3506	2	Fass	Farbe	50	18	Karlsruhe	Badische	
19	S	—	1	Colli	gusseis. Deckel —	8	19	Trier l. M.	Saarbrücker	
20	T B	669	1	Ballen	ungefärbter Nessel —	120	20	Münster	Köln-Minden	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
21	Errancula	—	1	Kiste	Kaffe —	157	21	Pagny	Elsass-Lothring.	
22	Falken- Krug unleserlich	3218 1369 255	3	Bierfässer	leer —	59	22	Hannover	Hannov. Staatsb.	
23	Isaac Meyer	—	1	Sack	Malzkeime —	36	23	Selz	Elsass-Lothring.	
24	Kunstmühle Wittum	1	1	Sack	Mehl —	50	24	Offenburg	Badische	Villingen und Offenburg sign.
25	Pertsch Culmbacher	958	1	Fass	leer —	20	25	Plauen ob. Pf.	Sächs. Staatsbahn	
26	Trier	1	1	Colli	eis. Gestell mit Holzplatte	7	26	Conz	Saarbrücker	
					C. Colli ohne Signatur:					
27	—	—	1	Ballen	Lumpen —	14,5	27	Osnabrück	Hannov. Staatsb.	
28	—	—	2	—	Bindeketten —	—	28	Ulflingen	Elsass-Lothring.	
29	—	—	1	Bund	(20 St.) Eisenlaschen	14	29	Holzminden	Braunschwg.	
30	—	—	3	Bunde	Eisendraht —	173	30	Fyenvord	Niederländ. Stsb.	
31	—	—	1	Bund	(3 St.) Schlüssel —	—	31	Kreiensen	Braunschwg.	
32	—	—	1	Colli	1 Messingh. u. 1 Messingschr.	1,5	32	Dresden Lp. Bf.	Sächs. Staatsbahn	Am 9/4. von Leipzig eingeg.
33	—	—	1	Collo	Rohr —	2,5	33	Camenz	Oberschlesische	
34	—	—	17	Colli	eiserne Röhre —	281	34	Cosel K.	Oberschlesische	
35	—	—	1	Fass	leer —	20	35	Diekirch	Elsass-Lothring.	
36	—	—	1	—	Handwaschbrett —	2,5	36	Deutzerfeld	Köln-Minden	
37	—	—	1	Kiste	Häcksel —	27	37	Berlin	Königl. Ostbahn	
38	—	—	1	Massstab	250—500 cm —	—	38	Hainholz	Hannov. Staatsb.	
39	—	—	1	Pack	leere alte Körbe —	45	39	Mannheim	Badische	
40	—	—	1	Pack	alte Säcke —	13	40	Berlin	Königl. Ostbahn	
41	—	—	1	Pack	10 St. Unterlegeplatten	—	41	Reden	Saarbrücker	
42	—	—	1	—	Sandsteinpl. 0,45m breit u. lang	21	42	Giessen	Köln-Minden	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
43	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	12,5	43	Brehna	Berlin-Anhalt.	
44	—	—	2 1	— —	hedene Stränge — Kette —	— —	44	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
45	—	—	1	Stück	Kette 5,5 m lang —	10	45	Hamm	Köln-Mindener	
46	—	—	1	—	hölzerner Trog —	164	46	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.										
1	B R	561	1	Colli	Nähmaschinen —	43,5	1	Sissek	Südbahn	
2	F M S	157	1	Kiste	Schuhwaaren —	30	2	Sissek	Südbahn	
3	G L	6386	1	Fass	Cement —	252	3	Gmünd	K. F.-J.-B.	von Salzburg
4	G M	8228	1	Fass	Spiritus —	265,5	4	Laibach	Südbahn	
5	H W	—	5	Ballen	leere Säcke —	111	5	Vsetat	Oe.N.-W. u. S.-N.-V.	
6	M D	1	1	Pack	Schiefertafeln —	6,5	6	Plan-Tachau	K. F.-J.-B.	
7	M P	3	1	Ballen	unbekannt —	116,5	7	Steinbrück	Südbahn	
8	S	—	1	Stück	guss. Ofentheil —	16	8	Horazdovic	K. F.-J.-B.	
9	—	2	1	Sack	Mehl —	85	9	Kirchberg	K. F.-J.-B.	von Wien Reg.
10	—	1229	1	Fass	Terpentinöl —	190	10	Steinbrück	Südbahn	
11	—	—	3	Ballen	Seegras —	46	11	Wien	K. F.-J.-B.	
12	—	—	1	Bund	Gittereisen —	40,5	12	Prag	K. F.-J.-B.	
13	—	—	3	Bund	Flachsgarne —	—	13	Königgrätz	Oe.N.-W.u.S.-N.-V.	
14	—	—	2	Busch	Eisen —	100	14	Innsbruck	Südbahn	
15	—	—	2	Fass	leer ¼ h —	25	15	Pilsen	K. F.-J.-B.	von Steinbruch
16	—	—	1	Koffer	Effecten —	27,5	16	Wien	Südbahn	
17	—	—	1	—	Parthie alte Fassreifen	120	17	Pilsen	K. F.-J.-B.	
18	—	—	1	Sack	Späne —	17,5	18	Wien	K. F.-J.-B.	von Wördern
19	—	—	1	Stück	imprägn. Kieferschwelle	60	19	Hohenbruck	Oe.N.-W. u. S.-N.-V.	

Präjudizien.

In Sachen des N. N. wider die Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft, vertreten durch ihre Direction zu Breslau, Verklagte, jetzt Recurrentin, hat der Civil-Senat des Königlichen Appellations-Gerichts zu Breslau in seiner Sitzung vom 8. April 1879 zum Bescheide ertheilt, „dass, da der Vorderrichter einen Rechtsgrundsatz insofern verletzt, als darin der hier in Frage kommende Zinscoupon:

„12 Thlr. 15 Sgr. Erste Serie 14. Zinscoupon zur fünfprocentigen Prioritäts-Obligation No. 1 419 über 500 Thlr. der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.

12 Thlr. 15 Sgr. hat Inhaber dieses vom 1. Juli 1878 ab bei unserer Gesellschaft zu erheben. Breslau, den 26. September 1871“.

als eine selbstständige abstracte Geldobligation angesehen wird, während nach dem vom Vorderrichter selbst nach Analogie des Art. 303 al 2. H.-G.-B. aufgestellten durchaus richtigen Principe derartige auf den Inhaber lautende Papiere vor Allem nach ihrem Inhalte beurtheilt werden müssen, weil dadurch der Verpflichtungswille des Emittenten erkennbar für jeden präcisirt wird — Unger, Natur der Inhaberpapiere S. 149 ff. —, da qu. Zinscoupon aber in seiner oben wiedergegebenen Fassung durchaus nicht ein Versprechen sine causa enthält, sondern, was für seine von der erstrichterlichen Anschauung verschiedene rechtliche Beurtheilung vollkommen ausreicht, sich unter Angabe der zinstragenden Obligation ausdrücklich Zinscoupon nennt und dem Inhaber für einen bestimmten Termin eine bestimmte Summe zusichert, also nicht angenommen werden kann, dass der Aussteller der in Rede stehenden Zinscoupons Zinsen nicht versprochen habe, mithin, zumal auch im Handelsverkehr die Anschauung, dass durch die Weiterbegebung der Coupons etwas Anderes als die Uebertragung von Zinsenansprüchen vermittelt werde, nicht vorherrscht, die Annahme gerechtfertigt erscheint, dass durch derartige Zinscoupons au porteur in der Natur der Obligation nichts geändert wird (Entsch. des Reichs-Ober-Handels-Gerichts vom 27. Mai 1873, X. S. 213 ff., Renaud, Recht der Actiengesellschaften S. 385, Goldschmidt, Zeitschrift für Handelsrecht I. S. 475, Dernburg, Preussisches Civilrecht II. S. 475);

da dieser Ansicht der § 5 des in Gemässheit der §§ 1, 2 des Gesetzes vom 17. Juni 1833, betreffend die Ausstellung von Papieren, welche eine Zahlungsverpflichtung an jeden Inhaber enthalten, ertheilten Allerhöchsten Privilegiums, welches lautet:

„Die Verzinsung der Obligationen hört an dem Tage auf, an welchem dieselben zur Rückgabe fällig sind. Wird diese in Empfang genommen, so müssen zugleich die ausgereichten Zinscoupons, welche später als an jenem Tage verfallen, mit der fälligen Obligation eingereicht werden. Geschieht dies nicht, so wird der Betrag der fehlenden Zinscoupons von dem Capital gekürzt und zur Einlösung der Coupons verwendet“,

nicht, wie der Vorderrichter meint, entgegensteht, vielmehr der Annahme, es sei der Verpflichtungswille der Verklagten bei der Emission dahin gerichtet gewesen, dass die für eine Reihe von Jahren ausgestellten und ausgegebenen Zinscoupons unbedingt und ohne Rücksicht auf den Bestand der Hauptschuld eingelöst werden sollen, geradezu widerspricht, indem in dem hier vorgesehenen Falle nicht die Verzinsung der Hauptschuld neben Auszahlung derselben, sondern die Kürzung der Hauptschuld um den Betrag der fehlenden Coupons, also thatsächlich nur eine Vertheilung der Capitalsumme zwischen dem Inhaber der Hauptobligation und dem Inhaber der Coupons deshalb vorgeschrieben wird, weil es im Interesse des allgemeinen Verkehrs liegt, dass nicht an sich ungültig gewordene Coupons umlaufen, es sich also nicht um eine Verpflichtung der Verklagten, die Capitalssumme auch nach der Verfallzeit zu verzinsen, sondern um ihr Recht handelt, von dem Inhaber der Hauptobligation die noch nicht verfallenen Coupons ausgehändigt zu verlangen, da diese noch unverfallenen Coupons als integrirende Bestandtheile der Hauptschuld, nämlich als durch ihre Nominalbeträge den Nominalbetrag der Hauptobligation verhältnissmässig bedingend, betrachtet werden;

da hiernach die Beschwerde der Verklagten begründet erscheint (§ 6 des Gesetzes vom 20. März 1854), in der Sache selbst aber von dem Rechtsgrundsatze auszugehen ist, das qu. Zinscoupons nicht als ein abstractes, von jedem materiellen Schuldgrunde unabhängiges Geldversprechen, sondern als Zinsenforderung, also als eine im Verhältniss zur Hauptforderung accessorische Forderung, welche das Schicksal der Hauptforderung theilt, anzusehen ist;

da unstreitig die Hauptforderung, das Darlehen, zum 2. Januar 1878 gekündigt worden, mithin von diesem Tage ab auch dem Kündigungsproclama entsprechend, jede Verzinsung der Prioritäts-Obligation aufhörte, andererseits aber der Anspruch des Klägers unter der von ihm in erster Instanz nicht behaupteten Voraussetzung begründet sein würde, wenn und insoweit die Verklagte sich mit seinem Schaden dadurch bereichert hätte, dass sie dem Präsentanten der Hauptobligation den Betrag des hier in Rede stehenden vom Kläger gegen Entgelt erworbenen Coupons abgezogen hätte (§§ 230, 232, 262, 272, I. 13 A.-L.-R. Förster, a. a. O. II. S. 409);

da in dieser Richtung der Anspruch als Bereicherungsklage resp. auf Grund nützlicher Verwendung nicht begründet worden und die vom Kläger in der Recursinstanz in dieser Beziehung neu aufgestellten Behauptungen, als verspätet, unberücksichtigt bleiben mussten;

hierdurch sich die ergangene Entscheidung rechtfertigt und der Kostenpunkt nach § 11 des Gesetzes vom 20. März 1854 und § 2 I. 23 A.-G.-O. zu bestimmen ist, das Erkenntniss der Commission für Bagatellsachen des Königlichen Stadt-Gerichts zu Breslau vom 30. December 1878 aufzuheben und Kläger mit seiner Klage d. pr. 17. September 1878 zur Zeit resp. angebrachtermassen abzuweisen, die Kosten der ersten Instanz dem Kläger, von den Kosten der Recursinstanz jedem Theile die Hälfte der gerichtlichen aufzulegen, die aussergerichtlichen zu compensiren“.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 19. Mai 1879.

Nach Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn ist die 17,0 km lange Bahnstrecke Gr.-Strehlitz-Tost mit der Haltestelle Blottnitz (zwischen Gr.-Strehlen und Tost) und der Station Tost am 15. Mai d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die geschäftsführende Direction des Vereins. Fournier.

2. Verkehrsstörungen.

Ungarische Staatsbahn. Nachdem die Verkehrsstörung auf unserer Linie Zákány-Agram behoben wurde, ist der Gesammtverkehr auf dieser Strecke am 20. Mai l. J. wieder eröffnet.

3. General-Versammlungen.

Generalversammlung **der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** In Gemässheit der §§ 26—29 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der neunundzwanzigsten regelmässigen

am Montag, den 23. Juni d. J., Nachmittags 3 Uhr

zu Lübeck im Casino - Gebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses

am Montag, den 23. Juni d. J., Mittags von 12 bis 1 Uhr

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1. Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1878,
2. Jahresbericht des Ausschusses. Lübeck, den 21. Mai 1879. Der Ausschuss der Lübeck - Büchener Eisenbahn Gesellschaft. (658)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahngesellschaft findet

am 14. Juni d. J., Nachmittags 2 Uhr zu Schwerin im Geschäftslocale der Eisenbahndirection

statt.

Tagesordnung:

1. Bericht der Direction und des Aufsichtsraths über die Lage des Unternehmens und die Bilanz pro 1878.
2. Genehmigung der Jahresrechnung und Ertheilung der Decharge.
3. Neuwahl für die statutenmässig ausscheidenden Aufsichtsrathsmitglieder.

Die Berechtigung zur Theilnahme an der Generalversammlung ist nach Massgabe des § 26 ff. des Gesellschaftsstatuts nachzuweisen. Berlin, den 20. Mai 1879. Der Aufsichtsrath. Dülberg. (661)

Breslau - Warschauer Eisenbahn - Gesellschaft. Die ordentliche General-Versammlung der Actionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft findet statt

am 26. Juni d. J., Nachmittags 1 Uhr im Hôtel zum weissen Adler zu Poln. Wartenberg,

in welcher gemäss § 29 des Gesellschafts-Statuts zur Verhandlung gezogen werden,

1. der Bericht des Aufsichtsraths über die Lage der Geschäfte und die Bilanz;
2. die Wahl der Mitglieder des Aufsichtsraths auf die Amtsdauer von vier Jahren vom 13. Februar 1880 ab;
3. die Wahl der Revisions-Commission zur Prüfung und Dechargirung der Bilanz pro 1879;
4. Bericht der Revisions - Commission über die Prüfung und Decharge der Bilanz des verflossenen Jahres und Beschlussfassung über gezogene Monita.

Exemplare des Jahres-Berichts werden 8 Tage vor dem Termin vom Büreau und beim Eintritt in den Sitzungssaal ausgegeben werden. Zur Theilnahme an der General-Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Deposition der Actien bei der Gesellschaftshauptkasse hierselbst, welche nach § 34 und Nachtrag I des Statuts spätestens 3 Tage vor dem Termin unter Beifügung eines in 2 Exemplaren unterschriebenen Verzeichnisses der Actien nach Gattung und Nummern zu erfolgen hat.

Formulare zu diesen Anmeldungen werden auf Verlangen vom Büreau ausgegeben werden.

Die Stelle der wirklichen Deposition der Actien bei der Gesellschafts-Hauptkasse vertreten nur amtliche Bescheinigungen von Staats- und Communal - Behörden, sowie Bescheinigungen nachstehender Bankiers und Banken und zwar,

in Breslau:

a) der Breslauer Discontobank Friedenthal & Co. und
b) der Herren Gebrüder Guttentag;

in Berlin:

c) der Herren Gebrüder Guttentag, Französischestrasse No. 1.

über die dort deponirten Actien.

Wegen Vertretung der Actionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen. Die gehörig legalisirte Vollmacht muss spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direction hierselbst eingereicht werden.

Für diejenigen Herren, welche zur General - Versammlung die Eisenbahn von Breslau über Oels benutzen, wird bemerkt, dass ihnen dazu der um 10,20 Vormittags vom Stadtbahnhof Breslau abgehende Personenzug Gelegenheit bietet, nach dessen Ankunft in Oels für weitere Beförderung hierher Sorge getragen werden wird. Poln. Wartenberg, den 16. Mai 1879. Der Aufsichtsrath. (652)

4. Tarifwesen.

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Die für den Verkehr zwischen den Westfälischen Stationen Emden und Papenburg einerseits und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Station Berlin andererseits via Bremen-Helmstedt-Potsdam bestehenden Tarifsätze treten am 3. Juli d. J. ausser Kraft. Magdeburg, den 20. Mai 1879. Namens der Verwaltungen des Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbandes: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft. (651)

Zu Heft IV des **Hof-Meininger Verbands-Gütertarifs** tritt am 1. Juni der 4. Nachtrag in Kraft. Derselbe ist bei den betheiligten Expeditionen zu erlangen. Dresden, am 20. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (653)

Westdeutscher und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. Juli c. ab sind zu den Heften 135/148, 157 und 166 des West- und Nordwestdeutschen Reform-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können.

Diese Ergänzungsblätter enthalten anderweite Frachtsätze nach und von den Stationen der Nassauischen Staatsbahn via Wetzlar-Lollar, und es treten durch diese Sätze gegenüber den seither bestandenen Sätzen in einzelnen Fällen Erhöhungen ein. Cassel, den 16. Mai 1879. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen. Königliche Direction der Main-Weser Bahn. (654)

Preussisch - Thüringischer Verbandsverkehr. Die directen Tarifsätze zwischen Frankfurt a/O. und den Stationen der Thüringischen Bahnen gelten vom heutigen Tage ab nicht mehr auf der Route über Halle-Berlin-Bitterfeld.

Eine Aenderung der Tarifsätze selbst und deren Giltigkeit im Uebrigen tritt hierdurch nicht ein. Erfurt, den 16. Mai 1879. Namens des Verbandes: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (655)

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag IV zu dem Tarife für den Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgüterverkehr vom 15. März 1878 in Kraft. Exemplare hiervon sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 0,60 ℳ pro Stück zu erlangen. Dresden, am 20. Mai 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (656)

5. Submissionen.

Rheinische Eisenbahn. Die Lieferung von 4 Millionen kg Bessemerstahlschienen,
30 000 Stück Seitenlaschen aus Flusseisen,
80 000 „ Laschenschrauben,
392 000 „ Hakenschrauben
soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die bezüglichen Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind von unserem technischen Central-Bureau hier, Trankgasse No. 23, gegen Einsendung von 1 Mark zu beziehen und ersuchen wir, die Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf Oberbau-Materialien“ bis zum 3. Juni c. frankirt an uns einzusenden. Köln, den 20. Mai 1879. Die Direction. (657)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Kohlen-Submission. Die für unsere Bahn pro Juli 1879 bis dahin 1880 erforderlichen
ca. 20 000 000 kg Stückkohlen und
ca. 9 500 000 kg Würfelkohlen
sollen durch Submission beschafft werden.

Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserer Kanzlei, Breslau, Berlinerstrasse 76, zu beziehen. Offerten, auch auf Theillieferungen, sind nach Vorschrift in den Bedingungen und zwar bis

Mittwoch, den 4. Juni cr., Vormittags 11 Uhr,

an uns einzureichen. Direction. (640)

Rheinische Eisenbahn. Die Lieferung eines fahrbaren Dampfhebekrahnens für den Hafen zu Hochfeld ist zu vergeben. Die Bedingungen sind von unserem technischen Büreau, Trankgasse 23, hierselbst zu beziehen und Offerten nebst Zeichnung und Beschreibung bis zum 5. Juni cr. an uns einzureichen. Cöln, den 17. Mai 1879. Die Direction. (649)

Hinterpommersche Eisenbahn. Es sollen 12 Stück ungekuppelte Personenzuglocomotiven, wovon sich 5 Stück auf dem hiesigen Personenbahnhofe der Berlin-Stettiner Eisenbahn und 7 Stück auf Bahnhof Stargard i/Pom. befinden, im Submissionswege verkauft werden. Offerten sind bis

zum 7. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr im Bureau der Unterzeichneten, Kronprinzenstrasse No. 18 hierselbst einzureichen. Die Submissions- und Kaufbedingungen nebst Beschreibung und Zeichnung der zum Verkauf gestellten Locomotiven liegen sowohl hier bei unserem Bureau-Vorsteher Laue als auch im Bureau des Berliner Baumarkts in Berlin, Wilhelmstrasse 92, zur Einsicht aus, werden aber auch auf portofreie Anforderung von unserem Bureau-Vorsteher unfrankirt übersandt werden. Stettin, den 15. Mai 1879.
Königliche Eisenbahn-Commission. (646 J.)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse

No. 11. Jahrgang 1879. Berlin, am 16. Juni 1879.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 10. Juni incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	—	10 48	Stück „	zugericht. Eichenhölzer 2,2 m l., 13 cm br., 6 cm h. zugericht. Eichenhölzer 0,5 m l., 13 cm br., 6 cm h.	—	1	Bebra	Frankfurt-Bebra	aus Wagen No. 2903 K. E. D.
2	A & C	734	1	Ballen	ansch. Baumwollw. —	20	2	Nordstemmen	Hannov.-Altenb.	bekl. Rheydt-Nordstemmen
3	A	851	1	Fass	Seife —	213	3	Soest	Westfälische	
4	B	4	3	Stab	Eisen —	110	4	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
5	B	2003	1	Pack	Papier —	20	5	Paderborn	Westfälische	bez. Westheim-Herford
6	C F B	1155	1	Korb	Eisenwaaren —	43,5	6	Mülheim a./Ruhr	Berg.-Märkische	bekl. Frintrop
7	C M	200	1	Ballen	Leder —	109	7	Hannover	Hannov.-Altenb.	bekl. Neviges-Münster
8	E W	1	1	Stück	leeres Butterkübel —	5	8	Breslau	Oberschlesische	
9	F	129	1	Ballen	Speck —	28	9	Elberfeld	Berg.-Märkische	beschr. Osnabrück-Elberfeld
10	F M	8	1	Korb	leer —	5	10	Warburg	Westfälische	
11	F M	293	1	Kiste	? —	11	11	Cöthen	Magdeb. Halberst.	
12	F M B	12	1	Kiste	? —	132	12	Warburg	Westfälische	
13	F Z	1	1	Pack	getr. Frauenkleider —	18,5	13	Aschaffenburg	Hess. Ludwigsb.	beschr. Aschaffenburg
14	G F S	3	1	Petrol.-Fass	leer —	30	14	Freiburg	Badische	
15	G O	10. 11. 13.	3	Tonnen	leer —	33	15	Münster	Westfälische	
16	G R	5620	1	Kiste	leer —	6	16	Heilbronn	Württemb.Staatsb.	
17	G S	889	1	Pack	Packpapier —	38	17	Treuen	Sächs. Staatsbahn	
18	H	—	2	Pack	12 eis. Schieber —	16	18	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
19	H C	695/7	3	Fass	Petroleum —	550	19	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
20	H M	1345	1	Ballen	Wolle —	129,5	20	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
21	J B C	—	1	Petrol.-Fass	leer —	31	21	Pforzheim	Badische	
22	J C / P	57	1	Kiste	Speck —	252,5	22	Gevelsberg-Haufe	Berg.-Märkische	
23	J M	3503	1	Kistchen	Gewürze —	15	23	Plattling	Bayer. Staatsb.	
24	J R	—	1	Serone	leer —	5	24	B.-Rittershausen	Berg.-Märkische	
25	L	4	1	Sack	Schweinehaare —	5	25	Treuen	Sächs. Staatsbahn	auf der Strecke zwisch. Münden und Springe gef.
26	L H	—	1	—	runde eiserne Roste	2,5	26	Springe	Hannov.-Altenb.	
27	L H	1336	1	Ballen	Hanf —	167	27	Cassel	Berg.-Märkische	
28	M F	218	1	Sack	bw. Abfälle —	60	28	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
29	M R	488/489	2	Ballen	Wollabfälle —	177	29	Breslau	Oberschlesische	
30	N	130	1	—	eisernes Rad —	0,5	30	Danzig	Königl. Ostbahn	
31	S T	6390/7290	2	Ballen	woll. Waare —	59.59	31	Schönebeck	Magdeb.-Halberst.	
32	S T H	10360	1	Kiste	? —	85	32	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
33	T A M	4	1	Pack	Säcke —	—	33	Leer	Westfälische	
34	T S B B / 60	—	1	Fass	leer —	24	34	Zwolle	Niederl. Staatsb.	
35	U C	8	1	Sack	Caffee —	60	35	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
36	U C	7075	1	Fass	? —	29,5	36	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
37	V A J	13	1	Kiste	leer —	17	37	Hengelo	Niederl. Staatsb.	
38	W	—	6	—	Ofendeckel —	14	38	B.-Gladbach	Berg.-Märkische	
39	W	3	1	Sack	Taback —	13	39	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
40	W H C	4374	1	Fass	leer —	24	40	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
41	W R	1188	1	Kiste	? —	34	41	Eberswalde	Berlin-Stettin	
42	Y C	1/100	100	Ballen	Kaffe —	—	42	Dortmund	Bergisch-Märk.	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
43	Bogerthal & Levie, Worms	—	2	Pack	Säcke —	52	43	Roermond	Niederl. Staatsb.	
44	B. Pappenheim	2	1	Ballot	wahrscheinl. Holzw. —	9	44	Pappenheim	Bayer. Staatsb.	
45	Ch. Grosse Schönebeck	—	1	Sack	Erbsen —	25	45	Stassfurt	Magdeb.-Halberst.	
46	D. A. Dietz	I	1	Ballen	Kaffee —	60	46	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
47	Falkenkrug	3495	1	Fass	leer —	16	47	Altenbeken	Hannov.-Altenb.	
48	Herrmann	—	1	Säckchen	Tuchlumpen —	5	48	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	

LaufendeNr.	Der Colli – Signatur – Marke.	Signatur – Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort – Station.	Lagerort – Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	Zuchthaus-verwaltung Bruchsal	—	5	—	alte Strohstühle —	19	49	Karlsruhe	Badische	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
50	—	46	1	—	Wagendecke —	?	50	Karlsruhe	Badische	
51	—	101 106 170	3	Pack	leere Säcke —	46	51	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
52	—	199	1	—	Kette, 12,24 m lang —	16	52	Deutzerfeld	Köln-Minden	
53	—	215/1175	2	Fass	leer —	23	53	Aschaffenburg	Hess. Ludwigsb.	
54	—	3666 775×420 II.	1	—	Eisenplatte —	19,5	54	Börssum	Braunschweig.	im Gleise gefunden.
55	—	5650	1	Stab	Rundeisen —	6	55	Vlissingen, Hafenstation	Niederländ. Stsb.	
					D. Colli mit Fig. sign.					
56	weiss —	—	3	—	Schützenkasten —	22	56	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
57	D	div.	19	Fässer	? —	?	57	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
58	W.	558	1	Ballen	baumw. Waaren —	56	58	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
59	K & H E B F	3206 oder 50	1	Sack	Pfeffer —	53	59	Aschaffenburg	Hess. Ludwigsb.	Hanau-Aschaffenburg bezett.
60		183	1	—	Nähmaschine —	35	60	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
61		5	1	Sack	Roggen —	?	61	Münster	Westfälische	
62	Berlin	1	1	Kiste	? —	78	62	Berlin	Berlin-Stettin	
63		7716	1	Kiste	? —	129	63	Soest	Westfälische	
					E. Colli ohne Signatur:					
64	—	—	1	—	Brunnenbohrer, ca. 1 m lang —	—	64	Mainz Güter-E.	Hess. Ludwigsb.	
65	—	—	2	Bunde	Draht —	85	65	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
66	—	—	1	Bund	Körbe —	4	66	Würzburg	Bayerische Stsb.	
67	—	—	1	Bund	Sprungfedern —	32	67	Osnabrück	Köln-Minden	
68	—	—	1	Colli	3 leere Körbe —	14	68	Höxter	Westfälische	
69	—	—	1	Colli	Maschinentheil —	34	69	Calbe	Magdeb.-Halberst.	
70	—	—	1	Collo	altes Pflugeisen —	1,5	70	Vienenburg	Magdeb.-Halberst.	Am 5/5. cr. in einem vom Westen als leer eingegangenen Güterwagen vorgefunden.
71	—	—	2 1	Colli Colli	werthlose Theile einer zerbrochenen Pufferhülse — kleiner Ring —	12	71	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
72	—	—	2	Colli	Strohpappdeckel —	45	72	Breslau	Oberschlesische	
73	—	—	1	Fass	Wein —	25	73	Elberfeld	Berg.-Märkische	
74	—	—	1	—	Heubaum —	—	74	Mainz Güter-E.	Hess. Ludwigsb.	
75	—	—	2	—	kleine grüngestrichene Holzgitter	—	75	Bergheim	Hannov.-Altenb.	
76	—	—	1	Kistchen	Holzw. —	20	76	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
77	—	—	1	Korb	leere Flaschen —	43	77	Eindhofen	Niederländ. Stsb.	
78	—	—	1	—	Krebskorb —	1	78	Stolp	Königl. Ostbahn	
79	—	—	2	—	Kronen von 2 Kleiderständern —	0,5	79	Stolp	Königl. Ostbahn	
80	—	—	2	—	Messstäbe à 5 m —	—	80	Cöslin	Königl. Ostbahn	Zeichen unleserlich.
81	—	—	1	Oelfass	leer —	18	81	Pforzheim	Badische	
82	—	—	1	Pack	3 grüne Budenlatten —	9	82	Essen	Bergisch-Märk.	
83	—	—	1	Pack	Holzschuhe —	17	83	Lindern	Bergisch-Märk.	
84	—	—	3	Pack	graue Pappe —	37,5	84	Northeim	Hann. Staatsb.	Comm. Cassel.
85	—	—	1	Pack	leere Säcke —	?	85	Leer	Westfälische	
86	—	—	1	Pack	4 Sprungfedern —	6	86	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
87	—	—	1	Pack	8 neue Stränge —	?	87	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
88	—	—	1	—	Rahmschieber —	0,5	88	Stolp	Königl. Ostbahn	
89	—	—	1	Ring	Draht —	10	89	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
90	—	—	2	Ringe	Eisendraht —	27	90	Hagen	Bergisch-Märk.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
91	—	—	10	Rollen	Guttapercha —	5	91	Leeuwarden	Niederl. Staatsb.	
92	—	—	1	Sack	alte Schuhe, Kleider und Leuchter	—	92	Rheine	Westfälische	
93	—	—	1	Sack	Grassaamen —	9	93	Breslau	Oberschlesische	
94	—	—	1	Sack	Papierabfälle —	15	94	Hildesheim	Hannov.-Altenbek.	Auf der Strecke zwischen Hildesheim und Düngen vorgefunden.
95	—	—	1	—	eis. Schraubenschlüssel	1	95	M.-Gladbach	Bergisch-Märk.	
96	—	—	1	Stab	Winkeleisen —	7	96	Giessen	Main-Weser	
97	—	—	1	Stange	Flacheisen —	6,5	97	Holzwickede	Bergisch-Märk.	
98	—	—	3	Stück	Hämmer —	9	98	Holzminden	Bergisch-Märk.	
99	—	—	2	Stück	Holz —	30	99	Schwelm	Bergisch-Märk.	
100	—	—	1	—	Zahnrad —	5	100	Neuss	Bergisch-Märk.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	R	15763	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	30	1	Alba	Südbahn	
2	A S	584	1	Kiste	Effecten —	83	2	Leibnitz	Südbahn	
3	B W	1251	1	Fass	Oel —	116	3	Alba	Südbahn	
4	G P	1	1	Ballen	Papier —	25	4	Triest	Südbahn	
5	Jb	1229	1	Fass	Terpentin —	190	5	Carlstadt	Südbahn	
6	J B S	300	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	119	6	Kufstein	Südbahn	
7	J B S	301	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	106	7	Kufstein	Südbahn	
8	R	67	1	Ballot	Holzspunte —	12,5	8	Trautenau	Oe. N.-W. B.	
9	T	1160	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	66	9	Kufstein	Südbahn	
10	T	1161	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	54	10	Kufstein	Südbahn	
11	T	1162	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	47	11	Kufstein	Südbahn	
12	—	—	1	Ballen	Säcke —	15	12	Kufstein	Südbahn	
13	—	—	3	Bund	Siebränder —	43	13	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	
14	—	—	2	Busch	Stahl —	98	14	Wien	Oe. N.-W. B.	
15	—	—	1	Fass	leer alt —	26	15	Zdiretz	Oe. N.-W. B.	
			1	Sack	Kleie —	40				
			2	Ballen	leer alt —	33				
16	—	—	3	Stück	Langholz —	8	16	Tetscheu	Oe. N.-W. B.	
17	—	—	1	Stück	hölzernes Rad —	4	17	Wörgl	Südbahn	
18	—	—	2	Stück	Schrauben —	5,5	18	Kositz	Oe. N.-W. B.	
19	—	—	1	Stück	Theerbleche —	—	19	Kufstein	Südbahn	

Fortsetzung der Tarifnotizen.

Köln-Minden-Saarbrücker Verkehr via Giessen-Frankfurt a. M. resp. via Wetzlar-Coblenz. Tarif v. 15|5. 79. (ℳ 0,30.) (Köln-Minden.)

III. A. 3.

Badische Bahn und Hessische Ludwigsbahn. III. Nachtrag zu Heft 9. Enthaltend: Entfernungen für die neu eröffneten Stationen der Badischen Staatsbahnen: Eberbach, Gundelsheim, Hirschhorn, Neckargerach, Neckarhausen, Neckarsteinach, Neckarzimmern, Offenau und Zwingenberg i. B. und einen Ausnahmetarif für Holztransporte. Giltig v. 24|5. 79. (Gratis.) (Badische B.)

Badisch-Pfälzischer Verkehr. V. Nachtrag zu Heft 8. Enthaltend: Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen der Badischen Staatsbahnen: Eberbach, Gundelsheim, Hirschhorn, Neckargerach, Neckarhausen, Neckarsteinach, Neckarzimmern, Offenau und Zwingenberg i. B. und einen Ausnahmetarif für Holztransporte. Giltig v. 24|5. 79. (Gratis.) Badische Staatsbahn.)

Badisch-Saarbrücker Verkehr. VI. Nachtrag zum Heft 7. Enthaltend: Entfernungen für die neu eröffneten Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen: Eberbach, Gundelsheim, Hirschhorn, Neckargerach, Neckarhausen, Neckarsteinach, Neckarzimmern und Zwingenberg i. B. und Ausnahmetarife für Salz- und Holztransporte. Giltig v. 24|5. 79. (Gratis.) Badische Staatsbahn.)

Ludwigshafen nach den Bodensee-Uferstationen Friedrichshafen, Romanshorn, Rorschach, Bregenz und Lindau. Tarif, giltig v. 1|5. 79. (Gratis.) (Badische Bahn.)

Main-Neckarbahn-Badischer Verkehr. V. Nachtrag zu Heft 10. Enthaltend: Salzfrachtsätze für Frankfurt und Tarifsätze für die neu eröffneten Stationen der Badischen Staatsbahnen: Eberbach, Gundelsheim, Mirschhorn, Neckargerach, Neckarhausen, Neckarsteinach, Neckarzimmern, Offenau und Zwingenberg i. B. Giltig v. 24|5. 79. (Gratis.) (Badische Staatsbahn.)

Mannheim-Bodensee-Uferstationen Friedrichshafen, Romanshorn, Rorschach, Bregenz und Lindau. Tarif, giltig v. 1|5. 79. (Gratis.) (Badische Bahn.)

Nassau-Main-Neckarbahn. Gütertarif v. 1|11. 77. II. Nachtrag, giltig v. 15|6. 79. Verkaufspreis 0,10 ℳ pro Stück.) (Main-Neckarbahn.)

Saarbrücken-Rhein-Nahebahn-Hessisch-Pfälzischer Verkehr. X. Nachtrag zum Gütertarif v. 1/10. 77, giltig v. 15/5. 79. (Pfälzische Eisenbahnen.)

Württembergische, Grossherzoglich Badische und Pfälzische Bahnen. IV. Nachtrag zum Gütertarife v. 1/7. 76, giltig v. 15/5. 79. (Pfälzische E.)

III. B. 3.

Südbahnstationen Triest, Fiume und Stationen der Istrianer Staatsbahnen Pola und Rovigno einerseits und mehreren Oesterreichischen Bahnen andererseits. Tarif v. 15/5. 79. Durch diesen Tarif wird der v. 1/8. 76 giltige Tarif für den Verkehr mit Oesterreichisch-Ungarischen Seehäfen und des I. Nachtrages hierzu, ferner der Specialtarif für den Transport von getrockneten und sauren Südfrüchten von Triest und Fiume nach Salzburg, giltig v. 15/2. 77 und der vom gleichen Tage an giltige Uebernahmetarif für Baumwolle, Schafwolle und Südfrüchte von Triest nach Stationen der Kaiserin Elisabethbahn aufgehoben. (Oe. Südb.)

Cormons trs., Fiume und Triest einer- und Ungarische Bahnen andererseits. I. Nachtrag v. 20/5. 79 zum Tarif v. 1/11. 78. (Oe. Südbahn.)

III. C. 2.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oesterreichische Staatsbahn und Buschtêhrader Eisenbahn. Vom 1/5. cr. ab ist der Frachtsatz Breslau-Carlsbad via Halbstadt-Bubna für Mehl in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen auf 2,40 ℳ pro 100 kg ermässigt worden. (Breslau-Freiburger E.)

III. D.

Wien und Kaiser Ebersdorf-Paris. Tarif v. 15|3. 73. Von Wien nach Paris werden seit 1|4. 79 rohe Hörner bei Aufgabe von 5 000 kg pro Wagen zum Satze von 110,41 Frcs.,
10 000 „ „ „ „ „ „ 88,30 „
pro Tonne abgefertigt. (Elsass-Lothringen).

IV.

Baumwolle. Reexpeditionstarif für den Transport roher gepresster Baumwolle aus Italien nach Sachsen. Giltig ab 1|6. 79.

Bemerkungen:
1. Die Sendungen müssen von directen Frachtbriefen ab einer Italienischen Station bezw. ab Triest begleitet sein.
2. Die Abfertigung erfolgt auf München Centralbahnhof zu den Sätzen des Deutsch-Italienischen Tarifes, ab da direct auf die aufgeführten Sächsischen Stationen.
3. Für den Transport von den Versandtstationen bis München Centralbahnhof gelten das Reglement und die Transportbestimmungen des Deutsch-Italienischen Tarifes, für den Transport ab München Centralbahnhof bis zur Bestimmungsstation das Reglement und die Specialbestimmungen des Bayerisch-Sächsischen Tarifes. (Bayer. Staatsb.)

Braunkohlen. Mit 15|5. 79 erschien ein Tarif für den directen Transport von Böhmischer Braunkohle in Wagenladungen von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn nach Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn via Aussig-Wien-Matzleinsdorf. (Oesterr. Südb.)

Eisen und Stahl. Ausnahme-Tarif No. 5 für den Transport von Eisen und Stahl, façonirt etc. etc. bei Aufgabe von oder Zahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen von Stationen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft nach Italien.

Giltig ab 20|6. 79. An Stelle der im Tarif v. 10|4. 76 sammt Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 5. Preis 0,10 *M* pro Exempl. (B. St. B.)

Eisen und Stahl. Ausnahme-Tarif No. 1 für den Transport von Eisen und Stahl, façonirt etc. etc. giltig bei Frachtzahlung nach der Wagentragkraft, (bei Verwendung Rhein. Plattformwagen mit 15 Tonnen Tragkraft erfolgt gleichfalls Frachtberechnung für volle 1 500 kg), jedoch von mindestens 10 000 kg pro Wagen von Stationen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft nach Triest und Fiume via Brenner-Kufstein Giltig ab 10|6. 79 unter Aufhebung der im IV. Nachtrag zum Tarif v. 1|11. 71 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 1. Preis pro Exempl. 0,10 *M* (B. St. B.)

Eisen und Stahl. Nachtrag II. v. 15|5. 79 zum Gütertarif v. 1|5. 78 für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband, enthaltend: Ausnahmetarif G für Eisen und Stahl. (*M* 0,05) (Köln-Mind. E.)

Holz. Ausnahmetarif für Holztransporte im Verkehr zwischen Stationen der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn andererseits via Seidenberg-Cottbus v. 1|5. 79. (Berl.-Görl. E.)

Kohlenverkehr von Oberschlesischen Stationen nach Magdeburg-Halberstädter Stationen. Nachtrag No. 2 v. 1|5. 79 zum Tarif v. 1|3. 77, enthaltend: 1. Ermässigte Frachtsätze für die Stationen Wittenberge M.-H. und Seehausen i/A., 2. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Nachtrages No. 1 und 3. Bestimmung betreffend die Anwendung der Tarifsätze des Haupttarifs. (Magdeb.-Halb.)

Lebensmittel. Nachtrag IV zu dem ab 1|11. 77 giltigen Specialtarif für die Beförderung in Eilfracht von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach Deutschland und Böhmen via Brenner-Kufstein. Giltig ab 1|6 79.

Enthaltend: Anderweite Frachtsätze für den Durchlauf vom Schnittpunkte bis zu den Empfangsstationen, unter Aufhebung sämmtlicher im Haupttarife, sowie in den Nachträgen I—III sub Lit. B enthaltenen Taxen. (Preis 0,10 *M* pro Exempl) (B St. B.)

Metallurgische Erzeugnisse. Nachtrag III v. 1|5. 79 zum Ausnahmetarif v. 15|10. 78 für die Beförderung von metallurgischen Erzeugnissen in Wagenladungen zwischen Stationen der Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn einerseits und den Stationen Basel, Constanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut der Badischen Staats-Eisenbahnen andererseits, enthaltend anderweite Frachtsätze für die Station Dortmund-Union. (0,05 *M*). (Köln-Mind. E.)

Metallurgische Erzeugnisse in Wagenladungen zwischen Saarbrücker, Pfälzischen, Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen einer- und Ost-Schweizerischen Stationen andererseits.

Tarif v. 1|5. 77 ist am 31|3. 79 ausser Kraft getreten. (Els.-Lothringen.)

Mineralkohle. Mit 1|6. 79 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Mineralkohle in vollen Wagenladungen von Lepavina in Croatien nach Stationen der Südbahn via Zákány in Kraft. (Oe. Südb.)

Rohzuckerverkehr zwischen Berlin-Anhaltischer, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und Sächsischer Staatsbahn einer- und den Stationen Frankenthal, Ludwigshafen und Mutterstadt der Pfälzischen Bahn sowie Altshausen, Heilbronn, Schafhausen b. Calw und Stuttgart der Württembergischen Staatsbahnen andererseits via Hof.

Nachtrag II v. Mai |1879 zum Tarife v. 1|7. 78, betrifft: Abänderung des Titelblattes vom Haupttarife. (Sächs. Staatsb.)

Steine. Gemeinschaftlicher Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkischen und Niederschlesischen Zweigbahn für den Transport von unbearbeiteten und roh bearbeiteten Steinen (excl. Marmor) v. 1|4. 65.

Der Tarif ist am 1|5. cr. gänzlich aufgehoben. (Bresl.-Freib.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks von Pfälzischen Stationen nach Elsass-Lothringen (Kohlentarif No. 9b) v. 1|5. 79. (Pfälzische E.)

Steinkohlen. Nachtrag I. gültig v. 15|4. 79 zum Ausnahmetarif der Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesischen und Königl. Ostbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Cokes aus dem Waldenburger Grubenrevier v. 1|7. 78, enthaltend: Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Buchwald und Sprottau der Oberschlesischen Eisenbahn sowie Friedland und Halbstadt der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, Aufnahme der Strecke Waldenburg (Gebirgsbahn) Altwasser in den Verkehr von Glückhilf und Friedenshoffnungsgrube mit den Stationen Lissa, Nimkau, Neumarkt, Maltsch, Spittelndorf, Hainau, Kaiserswaldau, Bunzlau und den Stationen der Linie Gassen-Arnsdorf (excl. Gassen), Aufnahme der Strecke Gottesberg-Fellhammer-Salzbrunn-Sorgau in den Verkehr von Gustav- resp. Abendröthegrube, sowie von Georg-Victorgrube resp. dem Egmonschacht mit den via Altwasser instradirenden Stationen. Aufnahme der Station Juliusschacht etc. (Oberschl.)

Steinkohlen. Nachtrag IV v. 20|5. 79 z. Specialtarif v. 25|5. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht im Verkehre zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn einerseits und Stationen der Belgischen Staats-, Nord-Belge-, der Chimay-, der Malines-Terneuzener Bahn, der Bahn von Marbehan nach Virton etc. andererseits, enthaltend:

1. Aenderungen resp. Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue resp. anderweite Frachtsätze im Verkehr mit verschiedenen Stationen. 3. Frachtsätze für die Stationen Anvers (Bassins) transit der Belgischen Staatsbahn und Givet transit der Nord-Belge Bahn bei gleichzeitiger Aufgabe von 50 000 kg von einer Zeche an einen Empfänger. 4. Fortfall der Anmeldegebühr im Verkehr mit der Nord-Belge Bahn. (0,10 *M*) (Köln-Mindener E.)

Steinkohlen. Nachtrag II v. 5|5. 79 zum Ausnahmetarife v. 1|10. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von je 10 000 kg von Anschlusszechen der Köln-Mindener Bahn nach Stationen der nördlichen Linie der Niederländischen Staatsbahn, enthaltend:

Aufnahme neuer Zechen etc. und Berichtigungen. (*M* 0,15) (Köln-Mindener E.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen und Cokes-Transporte zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und solchen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn v. 10|10. 76 (I. Theil) bezw. 1|11. 76 (II. Theil).

Vom 1|5. 79 ab sind im Verkehr nach Brünn für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Frachtsätze von Schwientochlowitz und Beuthen (Karf, Bobrek und Hohenzollerngrube) mit denen für Königshütte soweit diese niedriger sind, gleichgestellt worden.

Ausnahme-Tarif für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Königlichen Ostbahn. Nachtrag I gültig v. 1|5. 79 bis incl 14|3. 80 zum Tarif v. 15|3. 79, enthaltend:

I. Ausnahme-Frachtsätze für den Verkehr mit Station Tilsit.
II. Weiter ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für den Verkehr mit Station Memel. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Nachtrag VI zu dem Ausnahmetarif No. 5 v. 1|2. 78 für den Transport von Steinkohlen und Coaks von Stationen der Saarbrücker und Pfälzischen Bahnen nach Stationen der Badischen Staatsbahn. Enthaltend: Entfernungen für die Badischen Stationen Eberbach, Gundelsheim, Hirschhorn, Neckargerach, Neckarhausen, Neckarsteinach, Neckarzimmern, Offenau und Zwingenberg i. B. und Frachtsätze für die Pfälzische Station Ludwigshafen a/Rh. Gültig v. 24|5. 79. (Gratis). (Badische B.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlen und Cokes v. 1|1. 75. Für Steinkohlen und Cokestransporte von Oberschlesischen Stationen nach der Station Tost und der Haltestelle Blottnitz der neu eröffneten Strecke Gross-Strehlitz-Tost kommen die für Ohlau gültigen Sätze des vorgenannten Tarifs zur Erhebung. (Oberschl. E.)

Zink. Gemeinschaftlicher Tarif für Zinkblech und Rohzink-Transporte von Station Morgenroth nach Paris via Eisenach-Hanau-Frankfurt a/M.-Forbach v. 10|2. 70. Der Tarif ist v. 10|5. 79 ab aufgehoben worden. (Oberschl. E.)

Zucker. Mit 15|5. 79 erschien ein neuer Tarif für den Transport von Zucker (in Fässern, Kisten oder Säcken verpackt) von Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, der Oesterr. Staats-Eisenb.-Gesellschaft, der Oest. Nordwest- und Süd-Nordd. Verbindungsb., der Südb. und Brüx (E. P. P. K.) (A. T. E.) (P. D. B.) nach der Levante via Triest oder Fiume. Durch diesen Tarif wird der gleichnamige Tarif v. 1|7. 76 aufgehoben. (Oe. Sdb.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 12. Jahrgang 1879. Berlin, am 30. Juni 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 26. Juni incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A H	1681	1	Kiste	leer	23	1	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
2	A H L 4	+	1	Pack	Thee	6,5	2	Venlo	Niederländ. Stsb.	
3	B	1850/3 1855	5/2	Seifen-tonnen	leer	57,5	3	Dortmund	Berg.-Märkische	
4	B	5425	1	Korb	?	19	4	Lauenburg	Königl. Ostbahn	
5	B F	4	1	Sack	Säcke	12	5	Münster	Köln-Minden	
6	C S F M	2450	1	Collo	Papier	58	6	Danzig	Königl. Ostbahn	
7	D	2298	1	Korb	?	61	7	Rheydt	Berg.-Märkische	beschr. Rheydt.
8	D & S	0231	1	Kiste	l. Flaschen	47	8	Aachen T.	Berg.-Märkische	
9	F C	470	1	Fass	leer	93,5	9	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
10	F G	21585	1	Kiste	Krystallw.	20	10	Aachen T.	Berg.-Märkische	trägt 1 Plombe „Lüneburger Salz, Königl. Direction.“
11	F W	—	1	Sack	Tischsalz	—	11	Bartenstein	Ostpreuss. Südb.	
12	G G	8445/6	2	Kisten	wollene Zeuge	377	12	Aachen T.	Berg.-Märkische	
13	G R	4600	1	Fass	gefüllt	222	13	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
14	H	499	1	Ballen	Leinen	21	14	Bochum	Bergisch-Märk.	beschr. Bochum.
15	H M	265	1	Butterkübel	leer	4	15	Holzwickede	Bergisch-Märk.	
16	H R	224	1	Kiste	?	34,5	16	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
17	J G	—	3	Körbe	leer	13	17	Neuschans	Niederl. Staatsb.	
18	1 H	7513	1	Fass	Wein	44,5	18	Herdecke	Berg.-Märkische	bekl. Bacharach-Herdecke.
19	J L L C	267	1	Kiste	?	229	19	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
20	L B	295	1	Kiste	?	54	20	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
21	L Ph W & C	8028 7805	2	Kisten	leer	—	21	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
22	M	115	5	Rollen	Packleinen	173	22	M.-Gladbach	Bergisch-Märk.	
23	M G	—	1	Kiste	Uhren	31	23	Rotterdam	Niederl. Staatsb.	
24	N D	565	1	Fass	gefüllt	396	24	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
25	O	5	1	—	gusseis. Ofendeckel	1	25	Osnabrück	Köln-Minden	
26	P C	1399	1	Sack	Kartoffeln	59	26	Jülich	Bergisch-Märk.	
27	S	14392	1	Ballon	Glycerin	72	27	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
28	W B	9708	1	Sack	Graupen	100	28	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
29	W P	—	1	Tonne	Heringssalz	180	29	Stettin	Berlin-Stettin	
30	W R	239	1	Kiste	?	41	30	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
31	W S	5	1	Koffer	?	51	31	Danzig	Königl. Ostbahn	
32	Z	—	1	—	Pflasterstein	20,5	32	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	

B. Colli mit Adressen sign.:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
33	A B B Mark in Hamm	5895	1	Bierfass	leer	35	33	Dortmund	Bergisch-Märk.	
34	E A Magdeburg	10	1	Fass	leer	14	34	Breslau	Oberschlesische	
35	M Laskowitz	—	1	Colli	Filzstücke (1534 Stück Filzhüte)	—	35	Laskowitz	Königl. Ostbahn	
36	Nicolaus Schnell in Arnstadt b. Gotha	—	1	Pack	eis. Maschinentheil	8	36	M.-Gladbach	Bergisch-Märk.	
37	Stinner	—	3	—	Kohlenkörbe	—	37	Bingen Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	

C. Colli mit Nr. sign.:

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
38	—	127	1	Fass	Cichorien	197	38	Beek	Niederl. Staatsb.	
39	—	664	1	—	Wagenbuchse	0,5	39	Danzig	Königl. Ostbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Colli mit Fig. sign.					
40	D&C	2089	1	Fass	Schmieröl	196	40	Lennep	Berg.-Märkische	
					E. Colli ohne Signatur:					
41	—	—	1	Ballen	Wolle	35	41	Breslau	Oberschlesische	
42	—	—	1	Bund	2 Stangen Stahl	35	42	Remscheid	Bergisch-Märk.	
43	—	—	1	Collo	Eisenwaaren	15,5	43	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	
44	—	—	1	Collo	eis. Rostbalken	9	44	Breslau	Oberschlesische	
45	—	—	2	—	Eisenplatten	118,5	45	Bochum	Bergisch-Märk.	
46	—	—	2	Fässer	leer	20	46	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
47	—	—	1	—	Heubaum	—	47	Mainz Güter-E.	Hess. Ludwigsb.	
48	—	—	7	Körbe	leer	8	48	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
49	—	—	1	schwarzer Handkoffer mit messing. Nägeln und messing. Schloss	Wäsche	15,5	49	Frankfurt	Main-Neckar	bezettelt: Halle-Frankfurt No. 90
50	—	—	1	—	eis. Maschinentheil	2	50	Bebra	Bergisch-Märk.	
51	—	—	4	—	Pechringe	0,5	51	Deutzerfeld	Köln-Minden	
52	—	—	1	Sack	Haare	9	52	Jülich	Bergisch-Märk.	
53	—	—	1	Sack	Kartoffeln	65	53	Clerf	Elsass-Lothring.	
54	—	—	2	Sack	Kleie	102	54	Breslau	Oberschlesische	
55	—	—	1	Stange	Eisen	11	55	Hattingen	Bergisch-Märk.	
56	—	—	15	Stangen	Eisen	89	56	Stettin	Berlin-Stettin	
57	—	—	2	Stangen	Stahl	4	57	Remscheid	Bergisch-Märk.	
58	—	—	1	Stück	Roheisen	44,5	58	Dornach	Elsass-Lothring.	
59	—	—	1	Stück	Wagendeckenleine 20 m lang	—	59	Kattowitz	Oberschlesische	
60	—	—	1	—	Verzierung von 1Schrank oderSpiegel	—	60	Vohwinkel	Bergisch-Märk.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B S	3905	1	Kiste	6 Flaschen	15	1	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
2	B B C	4106	1	Kiste	Wein	96	2	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
3	C M	924	1	Kiste	Nägel	42	3	Ofen	Südbahn	
4	D	—	2	Stück	Dachblech	56	4	Stanislau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Dimensionen: 80 cm lang, 6,3" breit in 10 Tafeln
5	D u. M	—	4	Pack	6 Säcke	116	5	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
6	E C H	11263	1	Kiste	Inhalt unbekannt	229	6	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	abWien verwechselt
7	E J E B	11263	1	Pack	Papier	12	7	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
8	H	3238	1	Ballen	l. Säcke	23	8	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
9	J A	3	1	Koffer	Effecten	54	9	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
10	J F R	4986 4987/88	1 2	Kiste Ballen	Papier	53 77	10	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
11	J D	289	1	Fass	Wein	138	11	Bruck	Südbahn	
12	L L	229/230	2	Kisten	Thonwaare	220	12	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
13	L S	1/2	2	Fass	Conserven	176 179	13	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
14	M B C	1219	1	Kiste	Wein	70	14	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
15	M F E	2892	1	Kiste	?	22	15	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
16	R	—	7	Stück	lose Gittereisen	41	16	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
17	R	905	1	Fass	Syrup	160	17	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
18	W	11	1	Pack	ordinäre Bretter	3	18	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
19	W L	598	1	Fass	Wein	124	19	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
20	Z	1	1	Kiste	Liqueure	19	20	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Fraueneffecten u. Nachthemden
21	Z	855	1	Fass	Rum	67	21	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
22	Adresse (?)	—	5	Pack	Säcke	92,5	22	Kufstein	Südbahn	
23	H. Wolf	—	1	Sack	1 Frauenumhängtuch 1 Paar Frauenschuhe 2 Rosen	—	23	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Verchiedene Effecten, Kinderspielzeug, Kleider
24	Lorenz Zangerle	—	1	Pack	Inhalt unbekannt	5,5	24	Kufstein	Südbahn	
25	—	6869	1	Kiste	Gläser	114	25	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
26	—	—	60	Ballen	l. Säcke	1507	26	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
27	—	—	2	Bund	Draht	80	27	Stanislau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
28	—	—	2	Bund	Draht	80	28	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
29	—	—	1	Bund	Peitschenstiele	4	29	Luzau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
30	—	—	1	Fass	leer	16	30	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
31	—	—	1	Flasche	Säure	19	31	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
32	—	—	1	Koffer	Effecten	35	32	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
33	—	—	1	Sack	Effecten	27	33	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
34	—	—	1	Stück	Achsenmutter	0,5	34	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
35	—	—	3	Stück	Tragkörbe	7	35	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
36	—	—	71	Stück	Ofenthüre	94	36	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	angeblich aus Hamburg stammend

No. 13. Jahrgang 1879. Berlin, am 14. Juli 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 9. Juli incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	A E J	7950	1	Kiste	? —	54	1	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	beschr. Eschers-hausen
2	A H	—	2	Kisten	? —	54	2	Vorwohle	Braunschweig.	
3	A H	2546	6	Pack	Stühle —	45	3	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
4	B	I	1	Collo	enth. 3 leere Körbe —	15	4	Güstrow	Meckl. Fr.-Franzb.	
5	C W	23	1	Kiste	? —	14	5	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
6	D & H	—	1	—	Zinktafel —	9	6	Camen	Köln-Minden	
7	F H	184	1	Kiste	Uhren —	11	7	Triberg	Badische	
8	F H o	—	1	Fass	Seife —	52	8	Hannover	Hannov. Stsb.	
9	F M	8	1	Korb	leer —	5	9	Warburg	Westfälische	
10	F S	2549	1	Collo	Oeldruckbilder —	30,5	10	Neisse	Oberschlesische	
11	G J	11, 13, 23	3	Fässer	Harz —	616	11	Minden	Hannov. Stsb.	
12	H S	714	1	Bündel	Putzwolle —	47	12	Frankfurt	Main-Neckarbahn	
13	L	569	1	Korb	leer —	14	13	Wesserling	Elsass-Lothring.	
14	L B	872/873	2	Kisten	Uhren —	28	14	Triberg	Badische	
15	M H E	11	1, 1, 1	—, —, —	Kette, Tau, Strang	—	15	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
16	O H	10	1	Kiste	? —	12	16	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
17	P	159	1	Kiste	? —	178	17	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
18	P S	21209	1	Ballen	Korbwaaren —	25	18	Hannover	Hannov. Stsb.	
19	S & C	278	1	Colli	Sägeblätter —	17,5	19	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
20	S W	675	1	Pack	Schirme —	36	20	Delden	Niederl. Staatsb.	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
21	Ostrau	—	1	Stück	Eisenstütze —	50	21	Oderberg	Oberschlesische	
22	Tuxen Berlin	—	1	—	schwarzer Holzkoffer mit gelben Nägeln	25	22	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
23	—	111	1	—	Wellenblech —	?	23	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
24	—	1807	1	Bund	landwirthsch. Utensilien	20	24	Groningen	Niederl. Staatsb.	
					D. Colli mit Fig. sign.					
25	ES (im Dreieck) B Hamburg-Oertzenhof	3186	1	Kiste	? —	65	25	Stettin	Berlin-Stettin	
26	[illegible]	5	1	Sack	Roggen —	—	26	Münster	Westfälische	Auf der Strecke b. Drewsteinfurt aufgefunden.
27	J K jr.	280	1	Ballen	?	16,5	27	Cosel K.	Oberschlesische	
	MF (im Dreieck)	4850	1	Ballen		26				
					E. Colli ohne Signatur:					
28	—	—	1	—	Brett —	2	28	Metz	Elsass-Lothring.	
29	—	—	2	Bund	☐ Eisen —	55	29	Langenfeld	Köln-Minden	
30	—	—	1	Bund	Strohbesen —	10,5	30	Constanz	Badische	
31	—	—	1	Colli	3 leere Körbe —	14	31	Höxter	Westfälische	
32	—	—	1	Colli	Messlatte —	?	32	Burgsteinfurt	Westfälische	
33	—	—	1	—	Dachrohr —	10	33	Stieringen	Elsass-Lothring.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
34	—	—	1	—	Eisenth. anscheinend z. ein. Garnwinde geh.	2	34	Herford	Köln-Minden	
35	—	—	2	—	eis., runde Scheiben von 33 cm Durchm., mit je 8 Ringen, an denen sich 6 m lange Taue befinden.	—	35	Warburg	Westfälische	Gez. „E. St. 14/15 Verviers“
36	—	—	1	Fass	leer —	7	36	Siegen	Köln-Minden	
37	—	—	1	Fass	leer —	30	37	Breslau	Oberschlesische	
38	—	—	6 8	—	grosse u. kleine Hölzer —	—	38	Schönebeck	Magdeb.-Halberst.	
39	—	—	2	—	hölzerne Balken —	—	39	Lützelburg	Elsass-Lothring.	4,65 resp. 4,50 m lang 7 cm hoch 5 cm breit.
40	—	—	2	Knüppel	—	—	40	Oker	Braunschweig	(an Stelle zweier neuer buchener Freitel eing.)
41	—	—	2	Körbe	leere Senftöpfe —	15	41	Triberg	Badische	
42	—	—	1	Milchkübel	leer —	2	42	Reichenbach i. V.	Sächs. Staatsb.	aus Wag. 4465 K. B.
43	—	—	1	—	eiserne Ofenthür —	0,5	43	Hamburg	Köln-Minden	
44	—	—	1	Pack	4 abgehobelte Brettchen	1	44	Würzburg	Badische	
45	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	$5\frac{1}{2}$	45	Ringelheim	Braunschweig	
46	—	—	28 1	Stück Pack	Felle	19	46	Breslau	Oberschlesische	
47	—	—	1	Sack	Alte Schuhe, Kleider u. Leuchter	—	47	Rheine	Westfälische	
48	—	—	6	Stäbe	Flacheisen —	38	48	Schwarzenberg	Sächs. Staatsb.	à 2,0 m l. 10 cm br. 1 cm stark
49	—	—	1	Stange	Flacheisen (1 m lang)	4,5	49	Lehrte	Hannov. Staatsb.	Comm. Hannover

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A K S	1999	1	Kiste	unbekannt —	35,5	1	Stanislau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
2	A M	347/8	2	Kisten	Feilen —	108/78	2	Kanizsa	Südbahn	
3	A M	349	1	Kiste	Sensen —	38	3	Kanizsa	Südbahn	
4	B B C	4106	1	Kiste	Wein —	96	4	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
5	B F	10585	1	Kiste	Zündhölzer —	$12\frac{1}{2}$	5	Triest	Südbahn	
6	B S	3905	1	Kiste	leere Flaschen —	15	6	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
7	D	—	2	Stück	Dachblech —	56	7	Stanislau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Dimensionen: 80 cm lang, 6,3 cm breit in 10 Tafeln
8	D u. M	—	2	Pack	leere Säcke —	116	8	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
9	E J E B	11263	1	Pack	Papier —	12	9	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
10	H	3238	1	Ballen	leere Säcke —	23	10	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
11	H	5492	1	Fass	Wein —	138	11	Leobersdorf	Südbahn	
12	J F R „	4986 4987/88	2 1	Ballen Kiste	Papier —	53 77	12	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
13	M B C	1219	1	Kiste	Wein —	70	13	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
14	P R	1257	1	Kiste	unbekannt —	32	14	Stanislau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Kisten versehen mit Siegel „Rafall Weizer“
15	R	—	7	Stück	lose Gittereisen —	176 179	15	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
16	R	1	1	Sack	Fenchel —	115	16	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
17	R	905	1	Fass	Syrup —	160	17	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
18	R K	600/603	4	Ballen	Strohpapier —	128	18	Graz	Südbahn	
19	S S N	2045	1	Kiste	Waaren —	83	19	Trento	Südbahn	
20	T A	3	1	Koffer	Effecten —	54	20	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Fraueneffecten u. Nachthemden
21	W	11	1	Pack	ordinäre Bretter —	3	21	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
22	W L	598	1	Fass	Wein —	124	22	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
23	[illegible]	855	1	Fass	Rum —	76	23	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
24	—	6869	1	Kiste	Gläser —	114	24	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
25	J G	1481	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	64	25	Laibach	Südbahn	
26	—	—	60	Ballen	leere Säcke —	1507	26	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
27	—	—	1	Bund	Peitschenstiele —	4	27	Luzan	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
28	—	—	2	Bund	Draht —	80	28	Stanislau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
29	—	—	1	Fass	leer —	16	29	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
30	—	—	1	Flasche	Säure —	19	30	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
31	—	—	1	Koffer	Effecten —	35	31	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Verchiedene Effecten, Kinderspielzeug, Kleider
32	—	—	1	Sack	Effecten —	27	32	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
33	—	—	1	Stück	eiserner Kippstock —	24	33	Stanislau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
34	—	—	71	Stück	Ofenthüre —	94	34	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin	
35	—	—	3	Stück	Tragkörbe —	7	35	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 14. Jahrgang 1879. Berlin, am 28. Juli 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 21. Juli incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	A L	1	1	Korb	? —	46,5	1	Bromberg	Königl. Ostbahn	
2	A S	1516	1	Ballen	Drillich —	89	2	Aachen T.	Berg.-Märkische	
3	D	209	1	Kiste	Messingw. —	84,75	3	Aprath	Berg.-Märkische	
4	D D G	—	5	—	tannene Bretter —	36	4	Drebber	Köln-Minden	
5	L	14	1	Pack	2 Körbe —	2	5	M.-Gladbach	Berg.-Märkische	
6	L H	345	1	Fass	Olivenöl —	142	6	Kufstein	Bayer. Stsb.	
7	L M	6454	1	Fass	Wein —	97,5	7	Bremen	Hannov. Stsb.	Bodensturz.
8	M D H	977	2	Fass	leer —	18,5	8	Osnabrück	Köln-Minden	
9	O	1/7	7	Säcke	leere Säcke —	159,5	9	Bremen	Hannov. Stsb.	Bodensturz.
10	R	5	1	—	Eisengussplatte —	3,5	10	Straelen	Köln-Minden	
11	T	—	1	—	eis. Schwelle —	—	11	Hümme	Berg.-Märkische	
12	{ T P E J	95 —	1 1	Kiste Korb }	leer —	{ 15 3,5 }	12	Breslau	Oberschlesische	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
13	{ A. Bemeter }	1878	1	Fass	leer —	9	13	Pasing	Bayer. Stsb.	
14	{ E. Breslau }	345	1	Collo	Leinewand —	17	14	Breslau	Oberschlesische	
15	Görlitz	—	1	—	Wagenfeder —	7	15	Osnabrück	Köln-Minden	
16	Köching	—	1	Korb	Flaschen —	47,5	16	Dortmund	Köln-Minden	
17	Oker	6	1	—	Kette —	—	17	Schönebeck	Magdeb.-Halberst.	
18	Röderhof	—	1	Fass	leer —	12	18	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
19	{ Speer Dortmund }	2973	2	Bierfass	leer —	27	19	Mühlheim a/Ruhr	Berg.-Märkische	
20	{ W Schalksmühle }	—	2	Bürden	Stahl —	60	20	Hagen	Berg.-Märkische	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
21	—	1	1	Korb	Mineralwasser —	21	21	Erpel	Königl. Ostbahn	
22	—	31	1	Stück	Waagschaale —	12	22	Kufstein	Bayer. Stsb.	
23	—	{ 79 3 2 5 32 }	1	Fass	leer —	18	23	Mühlheim a/Rhein	Berg.-Märkische	
					D. Colli mit Fig. sign.					
24	weiss	II	2	—	2 Deckel, 2 Ringe u. 2 Rollen	195	24	Golzow	Königl. Ostbahn	
25	{ ◇ 239 }	2238	1	Ballen	Möbelzeuge —	54	25	Aachen T.	Berg.-Märkische	
					E. Colli ohne Signatur:					
26	—	—	1	Ballen	Packpapier —	43	26	Elberfeld	Berg.-Märkische	
27	—	—	1	Beutel	Reis —	7	27	Bielefeld	Köln-Minden	
28	—	—	1	Bürde	Stahl —	26	28	Hagen	Berg.-Märkische	
29	—	—	1	—	hölz. Dachgiebelkreuz	10	29	Bamberg	Bayer. Stsb.	
30	—	—	1	Kiste	grober Eisenguss —	138	30	Passau	Bayer. Stsb.	
31	—	—	1	—	{ Kurbel zu einem Schraubengewinde }	5	31	Siegen	Berg.-Märkische	
32	—	—	1	Pack	Bohrer —	1	32	B.-Rittershausen	Berg.-Märkische	
33	—	—	1	Pack	5 alte Körbe —	13,5	33	Opladen	Berg.-Märkische	
34	—	—	1	Pack	5 l. Körbe —	15	34	Altenhunden	Berg.-Märkische	
35	—	—	1	Pack	{ 5 eis. Jalousiestäbe (zusammengebund.) }	3	35	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
36	—	—	1	Pack	{ eiserne Röhrenverbindungsstücke }	6,5	36	Achern	Badische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
37	—	—	1	—	Papierkorb, Handkörbe —	1,5	37	Bamberg	Bayerische Stsb.	
38	—	—	1	Reisetasche von Ledertuch	Ein blauer Düffelrock mit Sammetkragen —	3	38	Gepäckexped. Hamburg	Lübeck-Hamburg.	An der Innenseite am Kragen steht mit gelben Buchstaben der Name: C. Griewisch jr. Malchin.
39	—	—	1	Ring	Eisendraht —	14,5	39	Cabel	Bergisch-Märk.	
40	—	—	1	Rolle	Zinkblech, 2 Tafeln —	13	40	Bamberg	Bayerische Stsb.	
41	—	—	1	Rolle	Walzdraht —	14	41	Haspe	Bergisch-Märk.	
42	—	—	1	—	Roststab —	13	42	M.-Gladbach	Bergisch-Märk.	
43	—	—	1	Sack	Düngesalz —	137	43	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
44	—	—	1	Sack	Roggen —	90	44	Cabel	Bergisch-Märk.	
45	—	—	1	Stange	fac. Eisen —	6	45	Ohlau	Oberschlesische	
46	—	—	1	—	ff. Stein —	1	46	Steele	Bergisch-Märk.	
47	—	—	1	Stück	Eisen —	15	47	Steele	Bergisch-Märk.	
48	—	—	1	Stück	eichenes Kantholz —	113	48	Ohlau	Oberschlesische	
49	—	—	1	Stück	kiefernes Brett —	14	49	Gogolin	Oberschlesische	
50	—	—	1	—	Tau, 12,4 m lang	—	50	Essen	Köln-Minden	
51	—	—	2 2	— —	alte eichene alte tannene } Unterlagehölzer	146	51	Borbeck	Köln-Minden	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	B B C	4106	1	Kiste	Wein —	96	1	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
2	B S	3905	1	Kiste	leere Flaschen —	15	2	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
3	D	—	2	Stück	Dachblech —	56	3	Stanislau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Dimensionen: 80 cm lang, 6,3 cm breit in 10 Tafeln
4	D u. M	—	4	Pack	leere Säcke —	116	4	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
5	E J E B	11263	1	Pack	Papier —	12	5	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
6	F	1	1	Kiste	Kleider —	81	6	Görz	Südbahn	
7	H	3238	1	Ballen	leere Säcke —	23	7	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
8	J M	752 749	1 1	Stück Stück	Nachtkasten — Waschkasten —	51 83	8	Görz	Südbahn	
9	J R	2804	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	223	9	Kufstein	Südbahn	
10	M B C	1219	1	Kiste	Wein —	70	10	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
11	M L	102	1	Kiste	Inhalt nnbekannt —	57,5	11	Csakathurn	Südbahn	
12	M S	152	1	Kiste	Sauerwasser —	61	12	Triest	Südbahn	
13	M W K	4661	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	106	13	Waltersdorf	Südbahn	
14	R	—	7	Stück	lose Gittereisen —	176 179	14	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
15	R	905	1	Fass	Syrup —	160	15	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
16	S	5	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	58,5	16	Ofen	Südbahn	
17	S B	803 806	2	Kisten	Inhalt unbekannt —	25 12,5	17	Mazleinsdorf	Südbahn	
18	T A	3	1	Koffer	Effecten —	54	18	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Fraueneffecten 8 Nachthemden
19	W	11	1	Pack	ordinäre Bretter —	3	19	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
20	W L	598	1	Fass	Wein —	124	20	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
21	[illegible]	855	1	Fass	Rum —	76	21	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
22	Mittenbacher K. K. Seekadett	—	1	Koffer	Inhalt unbekannt —	113	22	Graz	Südbahn	
23	—	147	1	Kiste	Glas —	31	23	Alba	Südbahn	
24	—	6869	1	Kiste	Gläser —	114	24	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
25	—	—	1	Ballen	Säcke —	21	25	Iglau	Oe. N.-W. B.	
26	—	—	60	Ballen	leere Säcke —	1507	26	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin	
27	—	—	1	Bund	Peitschenstiele —	4	27	Luzan	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
28	—	—	1	Bund	Rahmeisen —	12	28	Smidar	Oe. N.-W. B.	
29	—	—	1	Fass	leer —	16	29	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
30	—	—	1	Fass	leer —	29	30	Znaim	Oe. N.-W. B.	
31	—	—	1 1 2	Fass Sack Ballen	leer, alt — Kleie — leer, alt —	26 40 33	31	Zdirec	Oe. N.-W. B.	
32	—	—	1	Flasche	Säure —	19	32	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Verchiedene Effecten, Kinderspielzeug, Kleider
33	—	—	1	Koffer	Effecten —	35	33	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
34	—	—	1	Sack	Effecten —	27	34	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
35	—	—	1	Sack	Mais —	80	35	Prag	Oe. N.-W. B.	
36	—	—	1 2	Stück Säcke	trockene Haut — Feldgyps —	7 98	36	Wien	Oe. N.-W. B.	
37	—	—	1	Stück	eiserner Kippstock —	24	37	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
38	—	—	1	Stück	Kopfpolster —	2,5	38	Wien	Oe. N.-W. B.	
39	—	—	71	Stück	Ofenthüre —	94	39	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
40	—	—	1	Stück	Pfosten —	20	40	Prag	Oe. N.-W. B.	
41	—	—	3	Stück	Tragkörbe —	7	41	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	C D	—	1	Kiste	? —	47	1	Stettin	Berlin-Stettin	
2	S S D B „	143 38 39	3	—	leere Petroleumfässer	90	2	Darmstadt	Main-Neckar	
3	—	—	1	Pack	Säcke —	42	3	Stettin	Berlin-Stettin	

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Durch das gestern nach längerem Leiden erfolgte Hinscheiden des Königlichen Geheimen Regierungsraths Herrn **Wilhelm Plange** sind die unterzeichneten Collegien eines hochgeschätzten Mitarbeiters beraubt worden.

Seit länger als zwei Jahrzehnten der Königlichen Direction als Mitglied angehörig, hat der Entschlafene während dieser langen Zeit ununterbrochen mit seinen reichen Kenntnissen und Erfahrungen an der Förderung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens erfolgreich mitgewirkt. Durch seine unermüdliche Pflichttreue und die Geradheit seines Characters hatte er sich ein Anrecht auf die Hochachtung und das Vertrauen erworben, welche er, das erste und älteste Directionsmitglied, immer bei uns genoss; die Liebenswürdigkeit seines Wesens sicherte ihm die Liebe Aller.

Das Andenken des Verstorbenen, dessen Verlust wir tief betrauern, wird bei uns stets hoch in Ehren gehalten werden.

Elberfeld, den 21. Juli 1879.

Vorsitzende und Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirection und der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

1. Verkehrs-Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin, den 21. Juli 1879.

Einer Mittheilung der Generaldirection der Grossen Belgischen Centralbahn zufolge ist die am 3. v. M. für den Güterverkehr eröffnete Strecke Antwerpen-Ruremonde der Linie Antwerpen-Gladbach (cfr. Bekanntmachung in No. 48 dieser Zeitung S. 646) am 20. d. M. auch für den Personenverkehr eröffnet worden, so dass nunmehr die ganze Linie Antwerpen-Gladbach dem allgemeinen Verkehr übergeben worden ist.

Die geschäftsführende Direction.

Ungarische Staatseisenbahnen. In Ergänzung der Anzeige in No. 42 S. 561 theilt die Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unterm 9. Juli cr. mit, dass die Strecke Kronstadt-Predeal am 10. Juni d. J. eröffnet worden ist.

2. Personenverkehr.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. August cr. kommen directe combinirte Billets II. und III. Wagenclasse zwischen Niesky einerseits und Breslau, Liegnitz, Bunzlau, Sorau, Guben und Frankfurt a. O. andererseits, gültig zu den Expresszügen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Bahn ab resp. bis Kohlfurt zur Einführung. Näheres bei der Billetexpedition Niesky. Berlin, 15. Juli 1879. Die Direction. (933)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. August cr. gelangt zwischen Berlin (B. A.) und Station Adorf der Sächsischen Staatsbahn ein directer Personen- und Gepäckverkehr zur Einführung.

Näheres bei unserer hiesigen Billetexpedition. Berlin, den 20. Juli 1879. Die Direction. (928)

3. Tarifwesen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Im Verkehr zwischen unseren Stationen Magdeburg, Centralbahnhof und Friedrichstadt, Neustadt-Magdeburg und Sudenburg, sowie den östlich und südlich von Magdeburg gelegenen Stationen der diesseitigen und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Hannoverschen Staatsbahn der Strecke Uelzen-Harburg und Lüneburg-Hohnstorf, sowie der Köln-Mindener Station Hamburg andererseits werden über die Route „Helmstedt-Vechelde-Lehrte" auch nach dem 1. September d. J. Güter zu den Frachtsätzen in derselben Höhe, wie solche für den Verkehr mit den Magdeburg-Halberstädter Stationen Magdeburg und Neustadt-Magdeburg bestehen bezw. wie dieselben für den Verkehr mit den übrigen diesseitigen und Berlin-Anhaltischen Stationen zur Zeit im Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbande eingeführt sind, zur Beförderung angenommen. Berlin, den 19. Juli 1879. Das Directorium. (917)

Am 10. August cr. tritt ein Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen und Coaks ab Gottesberg (Gustav- und Abendröthegrube) nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn und der Waagthalbahn via Fellhammer-Halbstadt in Kraft.

Druckexemplare sind vom 1. August ab beim Formularmagazin der mitunterzeichneten Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn zu haben, deren Tarifbureau bis dahin Auskunft ertheilt. Berlin, Breslau, Wien und Pressburg, im Juli 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. Verkehrsdirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft. Direction der Waagthalbahn. (931)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. August cr. ab sind zu den Heften 1, 2, 3, 5, 35/40, 45/50, 61, 63, 71, 73, 81, 83, 91, 93, 101, 109, 117, 125, 127, 129, 131, 133, 153, 155, 162 und 164 des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Cassel, den 20. Juli 1879. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen. Königliche Direction der Main-Weserbahn. (930)

Die für den Transport von Roheisen, Rohstahleisen, Eisenluppen in Masseln (Broden) oder Prismen, Brucheisen (altes Eisen), alte Eisenmunition, alte Eisenbahnschienen, alte Grubenschienen, Eisen- und Stahlabfälle, Stahlbruch und Eisenfeile im **Friesisch-Westfälischen Verbande** bestehenden Ausnahmefrachtsätze kommen für die Richtung von Brake und Nordenhamm der Oldenburgischen Eisenbahn, sowie von Bremerhafen und Geestemünde der Hannoverschen Eisenbahn nach Rheinisch-Westfälischen Stationen mit dem 1. September cr. in Wegfall. Oldenburg, 21. Juli 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirection. Behrens. (932)

Hof-Meininger Eisenbahnverband. Am 1. August a. cr. tritt der VI. Nachtrag zum Tarifheft III in Kraft, welcher Frachtsätze für die Badischen Stationen Eberbach und Hirschhorn enthält. Derselbe ist bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von 0,15 *M.* zu erlangen. Dresden, am 21. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (929)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Die Ausnahme-Tarifsätze für gebrannten Kalk von den Stationen Hannover und Lüneburg treten mit dem 1. September d. J. ausser Kraft dergestalt, dass vom bezeichneten Tage ab für die fraglichen Transporte die ordentlichen Frachtsätze des Specialtarifs II in Anwendung kommen. Hannover, den 18. Juli 1879. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbandsverwaltungen. (924)

Für den Transport roher gepresster Baumwolle aus Italien nach Sächsischen Stationen ist ein Reexpeditionstarif zur Einführung gekommen, nach welchem die directe Abfertigung von Italien nach München Centralbahnhof zu den Sätzen des Deutsch-Italienischen Tarifs und von da nach den in Frage kommenden Sächsischen Stationen zu den Taxen des Reexpeditionstarifes erfolgt. Exemplare dieses Tarifes und des hierzu gehörigen Nachtrags sind bei uns zu erlangen. Dresden, am 20. Juli 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (923)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum 1. August bezw. 1. September cr. gelangen Nachträge zu den Gütertarifheften No. 2, 3, 7, 21, 22, 26, 24/29 und 32 zur Einführung. Dieselben enthalten neue Tarifsätze, Aenderungen und Aufhebungen bestehender Taxen, sowie zeitweise Ermässigung eines Theils der Frachtsätze für Breslau.

Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren. Erfurt, den 14. Juli 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (926)

4. Submissionen.

Königlich Sächsischer Staats-Eisenbahnbau. Die Ausführung sowohl der Erd- und Felsenarbeiten, als auch der Kunstbauten des Looses No. II. innerhalb der Strecke von Stat. No. 80 + 20 bis Stat. No. 111 + 10,5 der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn soll verdungen werden.

Bauunternehmer, welche als bewährt bekannt sind, oder über ihre Mittel und Befähigung Nachweise beizubringen vermögen, wollen sich wegen der näheren Bedingungen, sowie wegen Erlangung von Blankets an das Bau-Sectionsbureau zu Pirna wenden.

Die ausgefüllten Blankets sind längstens bis zum

31. Juli dieses Jahres

bei dem technischen Hauptbureau für Staats-Eisenbahnbau hierselbst, Humboldtstrasse 3, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Erd- und Felsenarbeiten" (bez. Kunstbauten) portofrei wieder einzusenden.

Die Auswahl unter den Bewerbern, welche bis mit dem 12. August dieses Jahres an ihre Gebote gebunden bleiben, wird ausdrücklich vorbehalten.

Wer bis zum 12. August c. eine Antwort nicht erhalten hat, hat seine Offerte als unberücksichtigt anzusehen. Dresden, den 18. Juli 1879. Der Königliche Commissar für den Bau der Pirna-Berggiesshübler Secundär-Eisenbahn. Opelt. (911 J)

Privat-Anzeigen.

Fränzel's Schieberstellapparat für Locomotiven (Selig's Reichspatent).
Dieser Apparat ermöglicht die subtilste Stellung der Schieber bequem durch einen Mann, ohne dass die Locomotive von ihrem Platz bewegt wird. Bei vielen Eisenbahn-Verwaltungen eingeführt, neuerdings bei: Königl. Ostbahn in Königsberg, Grossherzogl. Bad. Eisenbahn in Karlsruhe, Minsk-Romnyer Bahn (10 Apparate), Englischen Bahnen (15 Apparate).
Näheres bei den alleinigen Fabrikanten
M. Selig junior & Co.,
Karl-Strasse 20, Berlin NW.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und **unverstocklich,** die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Agenten

mit *guten* Referenzen können für meine **bekannten** Fabrikate noch in einigen Districten angestellt werden.
Herm. Otto Wendt, Cigarrenfabrikant, **Bremen.**

Kohlen-Ersparniss.

Root's
nichtexplodirende
Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in Kalk a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,
sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu
Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,
auch mit **transparenten Stationsnamen** und anderen Bezeichnungen versehen, sowie
gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.
liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.
Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.
„Germania“
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,

Halle a|S. und Mariaschein in Böhmen.
Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
ihrer Elastizität und Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Beachtenswerth für
Eisenbahn-, Maschinen- und **Häuserbauten, Gasanstalten** und **Zuckerfabriken** etc.
Rometsch & Co.
vorzügliche Platin- (Metall) Anstrich-Farben
als anerkannt derzeit bestes Anstrichmaterial sowohl bezüglich dessen ungewöhnlicher Dauerhaftigkeit und Farbenschönheit als indifferentes Verfallen gegen die grösste Hitze, Säuren und Gasen, sowie gegen jede Art von Witterung. (H. 61467)
Muster, Zeugnisse und Prospecte gratis.
Rometsch & Co. in Kitzingen a/M., Bayern.

Draisinen für Eisenbahnen

mit eisernem Obergestell und eisernen Rädern liefern in bewährter Construction
Hennicke & Goos, Hamburg.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

No. 15. Jahrgang 1879. **Berlin,** am 18. August 1879.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 13. August incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	A L / S	277	1	Ballot	? —	23,5	1	Kreiensen	Braunschweig.	beklebt Aachen-T.-Kreiensen.
2	A R	1	1	Sack	Säcke —	11	2	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
3	B G	438	1	Fass	leer —	17	3	Meschede	Berg.-Märkische	
4	B M D	35	1	Petroleumfass	leer —	29	4	Münster	Köln-Minden	
5	C	—	1	Feuertopf	— —	4	5	Minden	Köln-Minden	
6	C B B / T T N	4465	1	Fass	leer —	18,5	6	Meschede	Berg.-Märkische	
7	C G	2379	1	Kiste	Chemikalien —	12,5	7	Hamburg	Köln-Minden	
8	C & M	1	1	Pack	Säcke —	30	8	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
9	F G	1238	1	Kiste	Kurzwaaren —	200	9	Cöln Gereon	Rheinische	
10	F J	3277 / 32	2	Fässer	Branntwein —	57 / 19	10	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
11	F W	585	1	Kiste	1 Tisch —	98	11	Cöln Gereon	Rheinische	
12	G^{b} F	400	1	Fass	leer —	28	12	Achern	Badische	
13	G R & C	2671/2	2	Kisten	— —	52	13	Stassfurt	Magdeb.-Halberst.	
14	J F E	547	1	Ballen	Wollenwaaren —	35	14	Duisburg	Rheinische	
15	J K	—	1	Tonne	? —	21	15	Stolp	Königl. Ostbahn	
16	K D	2	1	Sack	Emballage —	25	16	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
17	L D	27412/15	5	Fässer	? —	1037	17	Berlin	Berlin-Stettin	
18	L G / G L	7 / 19	1	Ballen	Wolle —	75	18	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
19	L J F	31641	1	Kiste	Farbstoff —	134,5	19	Elberfeld	Berg.-Märkische	
20	M	325	1	Kiste	Käse —	50	20	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
21	M C	5713	1	Kiste	? —	283	21	Insterburg	Königl. Ostbahn	
22	M K	612	1	Ballen	Hopfen —	54,5	22	Cosel Kandrz.	Oberschlesische	
23	MKW	8174	1	Kiste	Farbe —	10,5	23	Stolberg	Rheinische	
24	O & J	193	1	Fass	Petroleum —	173	24	Cöln Gereon	Rheinische	
25	O L C G	16	1	Petroleumfass	leer —	27	25	Münster	Köln-Minden	
26	R H V	162	1	Pack	Schaufeln —	25	26	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
27	S	—	1	Sack	Lumpen —	50	27	Bremen	Hannov. Stsb.	Bodensturz.
28	S	239	1	Zollkiste	? —	18,5	28	Thorn	Königl. Ostbahn	
29	S C	1776	1	Korb	Wein —	65	29	Aschaffenburg	Hess. Ludwigsb.	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
30	Bielefeld	7	1	Ballen	Baumwoll-Abfälle —	49	30	Langenfeld	Köln-Minden	
31	Bremen R.	—	2	Packen	alte leere Körbe —	18,5	31	Bremen	Hannov. Stsb.	Bodensturz.
32	C. Grunenberg Wormditt	—	16	Fässer	leer —	62	32	Bromberg	Königl. Ostbahn	
33	Flouch Frères Bordeaux	—	1	Kiste	Pflaumen —	15	33	Bremen	Hannov. Stsb.	Bodensturz.
34	Fr. Haendel	—	1	—	Viehgitter —	—	34	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
35	M. Brunn	—	1	Fass	leer —	30	35	Diekirch	Elsass-Lothring.	
					C. Colli mit Nr. sign.:					
36	—	4128	1	Fass	Farbstoff —	232	36	Elberfeld	Berg.-Märkische	
					D. Colli ohne Signatur:					
37	—	—	1	Bund	5 Stück tannene Bretter	—	37	Hedwigsburg	Braunschweig.	auf der Strecke gefunden.
38	—	—	12	Colli	Ofentheile —	42	38	Leipzig Byr. Bf.	Sächs. Staatsb.	
39	—	—	1	—	Feldstuhl —	3	39	Plauen Ob. Bf.	Sächs. Staatsb.	
40	—	—	1	—	Gusstheil —	1,25	40	Deutz	Berg.-Märkische	
41	—	—	1	Kistchen	Rosinen —	10	41	Elberfeld	Berg.-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
42	—	—	1	Koffer	mit röthlich brauner Leinewand bekleidet, mit Messing beschlagen und mit 1 led. Handgriff	10	42	Brügge	Bergisch-Märk.	seit 2./8.
43	—	—	1	Korb	1 alte Schachtel und altes Papier	6	43	Hamburg	Köln-Minden	
44	—	—	1	Korb	diverse, anscheinend von einem Bergmann	14	44	Friedrich - Wilhelm-Hütte	Rheinische	
45	—	—	1	—	eiserne Kugel	3	45	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
46	—	—	1	—	Lattirbaum	5	46	Immendingen	Badische Staatsb.	
47	—	—	1	—	brauner Lederkoffer mit Messingschloss und Knöpfen. Beide Riemen versiegelt mit adel. Wappen, welches die Buchstaben A. K. trägt.	—	47	Bebra	Bergisch-Märk.	
48	—	—	1	—	schwarze Ledertasche mit 2 Lederriemen	13	48	Düsseldorf	Köln-Minden	Beklebung: Hannover-Düsseldorf 496
49	—	—	1	Kiste	27 Körbchen	6	49	Hamburg	Köln-Minden	
50	—	—	1	—	Plombirleine	—	50	Vienenburg	Braunschweig.	
51	—	—	1	Pack	Strohpapier	8,5	51	B.-Rittershausen	Bergisch-Märk.	
52	—	—	1	Pack	Tücher von Shirting	4	52	Mülheim a. Rhein	Bergisch-Märk.	
53	—	—	1	Sack	Dachpappennägel	65	53	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
54	—	—	31	Säcke	Hafer	1043	54	Berlin	Königl. Ostbahn	
55	—	—	1	Sack	Säcke	5	55	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
56	—	—	2	Stangen	Eisen	30	56	Maizières	Elsass-Lothring.	
57	—	—	1	Stückfass	leer	53	57	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
58	—	—	1	Stück	Milchkanne von Blech	4,5	58	Kattowitz	Oberschlesische	
59	—	—	9	Stück	eis. Röhren	185	59	Filehne	Königl. Ostbahn	
60	—	—	2	Stück	Thonrohre	40	60	Leipzig Bayer. Bhf.	Sächs. Staatsb.	
61	—	—	1	Stück	Waschtisch mit Blech-Einsatz	26	61	Beuthen	Oberschlesische	
62	—	—	1	—	Viehgitter	—	62	Holzwickede	Bergisch-Märk.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	B B C	4106	1	Kiste	Wein	96	1	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
2	B S	3905	1	Kiste	leere Flaschen	15	2	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Dimensionen: 80 cm lang, 6,3 cm breit in 10 Tafeln
3	D	—	2	Stück	Dachblech	56	3	Stanislau	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
4	D u. M	—	4	Pack	leere Säcke	116	4	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
5	E J E B	11263	1	Pack	Papier	12	5	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
6	H	3238	1	Ballen	leere Säcke	23	6	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
7	H G	1186	1	Kiste	Mineralwasser	35	7	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
8	HK	5022	1	Fass	Inhalt unbekannt	85	8	Görz	Südbahn	
9	K	558	1	Kiste	Inhalt unbekannt	99	9	Ofen	Südbahn	
10	K J	109	1	Ballen	Fliesspapier	10	10	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
11	L S	1/2	2	Fass	Conserven	176 / 179	11	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
12	M B C	1219	1	Kiste	Wein	70	12	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
13	R	—	7	Stück	lose Gittereisen	41	13	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
14	R	905	1	Fass	Syrup	160	14	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
15	S T	13	1	Kiste	Inhalt unbekannt	6,5	15	Ofen	Südbahn	Traueneffecten u. Nachthemden
16	T A	3	1	Koffer	Effecten	54	16	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
17	W	11	1	Pack	ordinäre Bretter	3	17	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
18	W L	598	1	Fass	Wein	124	18	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin	
19	Ƶ	855	1	Fass	Rum	76	19	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
20	Bader Janos	—	1	Kiste	Waaren	52	20	Steinamanger	Südbahn	
21	M. Vasarhely	—	1	Kiste	Waaren	94,5	21	Steinamanger	Südbahn	
22	Pisenberger	—	1	Kisten	Waaren	24	22	Steinamanger	Südbahn	
23	Pxeller Gustav	—	1	Kiste	Waaren	30,5	23	Steinamanger	Südbahn	
24	Sambathely Fögyamasium Ganz Alajas	—	3	Colli	Waaren	307,5	24	Steinamanger	Südbahn	
25	Thot Alajas	—	1	Pack	Waaren	22,5	25	Steinamanger	Südbahn	
26	—	8		Kiste	Spiegel	15	26	Kühnsdorf	Südbahn	
27	—	44 / 53	2	Colli	Gepäck	52 / 38	27	Innsbruck	Südbahn	
28	—	129	1	Ballen	Inhalt unbekannt	18	28	Innsbruck	Südbahn	
29	—	6869	1	Kiste	Gläser	114	29	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
30	—	—	60	Ballen	leere Säcke	1507	30	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
31	—	—	1	Brod	Zucker	8	31	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
32	—	—	1	Bund	Peitschenstöcke	4	32	Luzan	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
33	—	—	1	Bund	Rundeisen	25	33	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
34	—	—	1	Fass	leer	16	34	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
35	—	—	1	Flasche	Säure	19	35	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
36	—	—	1	Kiste	Eisenwaare	20	36	Ofen	Südbahn	
37	—	—	1	Kiste	Inhalt unbekannt	24	37	Ofen	Südbahn	

(Fortsetzung des Anzeigers auf Seite 857 des Hauptblattes.)

No. 16. Jahrgang 1879. **Berlin,** am 29. August 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 25. August incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A R	9018	1	Kiste	Leim —	20,5	1	Eichstädt	Bayer. Staatsb.	
2	A R	—	1	Korb	Heidelbeeren —	14	2	Hamburg	Köln-Minden	
3	B St E	{965, 670, 657, 687}	1	Pack	enth. 4 Leinen —	?	3	Königsberg	Königl. Ostbahn	
4	G	1	1	Stück	Pockholz —	18,5	4	Eberswalde	Berlin-Stettin	
5	G H	{21, 30, 35, 41, 46, 54, 59 u. 63}	8	Kübel	leer —	40	5	Berlin	Königl. Ostbahn	
6	G R	5434	2	Colli	Ofentheile —	14	6	{Frankfurt a. M. Ostbahnhof}	Hess. Ludwigsb.	{„Oberwesel-Darmstadt" bez.
7	H	1	1	Ballen	Flanell —	6,5	7	Eberswalde	Berlin-Stettin	
8	H	59	1	Kiste	leer —	15,0	8	Ulm trans.	Württ. Staatsb.	
9	H T	—	1	—	gusseisern. Ofenrahmen	3	9	Cassel	Main-Weser	
10	J	3	1	Colli	Ofentheil —	10	10	Frankfurt a. M. Ostbf.	Hess. Ludwigsb.	
11	J	{121 oder 126}	1	Fass	? —	205	11	Lüneburg	Hannov. Stsb.	{bei Schuppenrevision gefunden.
12	J F	3333	1	Kiste	Wein —	126	12	Hamburg	Köln-Minden	
13	J F	3334	1	Kiste	Wein —	83	13	Hamburg	Köln-Minden	
14	P B	907	1	Ballen	? —	117,5	14	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
15	P P	108	1	Fass	Oel —	198	15	Lauenburg	Königl. Ostbahn	
16	S C	1776	1	Korb	Wein —	65	16	Aschaffenburg	Bayer. Staatsb.	
17	V T B	7271	1	Bierfass	leer —	36	17	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
18	W H	10	1	Fass	Oel —	199	18	Lauenburg	Königl. Ostbahn	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
19	Carl Schröder	—	1	Korb	leer —	4	19	Braunschweig	Braunschweig.	
20	Härtel, Elbing	—	1	Gebinde	leer —	3,5	20	Marienburg	Königl. Ostbahn	
21	{H Erfurt}	—	1	—	{kleiner Kanonenofen mit Ringen, Platte und Rohr}	?	21	Stassfurt	Magdeb.-Halberst.	
22	{W. Brüning Bremen}	—	1	Sack	Roggen —	51	22	Ottersberg	Köln-Minden	
					B. Colli mit Fig. sign.:					
23	× schwarz	—	1	Collo	Hacken —	1	23	Berlin	Königl. Ostb.	
24	rother Strich	—	1	Stück	Winkeleisen —	7	24	Borna	Sächs. Staatsb.	
25		10	1	Kiste	{11,3 kg Essences de Romarin}	17	25	Straelen	Köln-Minden	
26		{2 u. 16}	1	Fass	leer —	27,5	26	Nagold	Württ. Staatsb.	
					C. Colli ohne Signatur:					
27	—	—	1	—	Armbrust —	1	27	Borna	Sächs. Staatsb.	
28	—	—	1	Beutel	Gries —	7,5	28	Braunschweig	Braunschweig	
29	—	—	1	—	{Blumentisch (Korbgeflecht)}	3	29	Berlin	Berlin-Anhalt	4/8. 79 v. Dresden.
30	—	—	2	—	{tannene Bretter à 2,27 m lang u. 0,29 m breit}	14	30	Peddenberg	Köln-Minden	
31	—	—	2	Bund	Gasröhren —	87	31	Mannheim	Badische	
32	—	—	2	Bund	Schindeln —	3,0	32	Mergentheim	Württ. Staatsb.	
33	—	—	1	Bündel	3 Stück leere Säcke —	10	33	Bingen	Hess. Ludwigsb.	
34	—	—	1	Collo	2 Stück Zinkringe —	3	34	Dresden N. Leipz. Bf.	Sächs. Staatsb.	
35	—	—	1	—	{Eisentheil zu einer Bremsvorrichtung}	6,5	35	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
36	—	—	1	Fass	leer —	28	36	Plauen Ob. Bf.	Sächs. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können.)
37	—	—	1	Gebund	Flacheisen	52	37	Mannheim	Badische Staatsb.	
38	—	—	1	Gepäckstück	(Koffer, braun)	13	38	Kreuz	Königl. Ostbahn	
39	—	—	4	—	Holzrungen (Nothrungen) von je 2,05 m Länge	—	39	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magd.	Die Rungen sind auf dem vom Westen als leer eingegangenen Potsd. Wagen No. 2928 vorgefunden.
40	—	—	1	—	lebender Hund	—	40	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magd.	Der Hund ist am 7. August c. von Oschtmersleben nach Magdeburg expedirt, dort aber nicht abgefordert worden.
41	—	—	2	Pack	Sprungfedern	—	41	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
42	—	—	1	Sack	Gerste	80	42	Breslau	Oberschlesische	
43	—	—	1	—	Wagendecke (von grauer Leinwand)	—	43	Franzensbad	Sächs. Staatsb.	Am 1. August c. auf der Strecke Franzensbad-Eger gefunden.

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	B B C	4106	1	Kiste	Wein	96	1	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
2	D M	—	4	Pack	leere Säcke	116	2	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
3	G A V	4024	1	Kiste	Wasser	58	3	Steinamanger	Südbahn	
4	G E	6008	1	Kiste	Inhalt unbekannt	24	4	Matzleinsdorf	Südbahn	
5	H	3238	1	Ballen	leere Säcke	23	5	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
6	K J	109	1	Ballen	Löschpapier	10	6	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
7	L S	1/2	2	Fass	Conserven	176/179	7	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
8	M B C	1219	1	Kiste	Wein	70	8	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
9	R	905	1	Fass	Syrup	160	9	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
10	R	—	7	Stück	lose Gittereisen	41	10	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
11	R L	289/300	2	Kisten	Inhalt unbekannt	184/7	11	Triest	Südbahn	
12	T A	3	1	Koffer	Effecten	54	12	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Fraueneffecten Nachthemden.
13	W	11	1	Pack	ordinäre Bretter	3	13	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
14	W L	598	1	Fass	Wein	124	14	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
15	Z	855	1	Fass	Rum	76	15	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
16	Gross	27	1	Fass	Theer	158	16	Alba	Südbahn	
17	K	3452	1	Kiste	Inhalt nnbekannt	243	17	Triest	Südbahn	
18	K	3487	1	Kiste	Inhalt unbekannt	8	18	Triest	Südbahn	
19	—	6869	1	Kiste	Gläser	114	19	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
20	—	—	60	Ballen	leere Säcke	1507	20	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
21	—	—	1	Brod	Zucker	8	21	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
22	—	—	1	Bund	Rundeisen	25	22	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
23	—	—	1	Fass	leer	16	23	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
24	—	—	1	Koffer	Effecten	35	24	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	Verchiedene Effecten, Kinderspielzeug, Kleider
25	—	—	1	Packet	Inhalt unbekannt	1	25	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
26	—	—	1	Sack	Effecten	27	26	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
27	—	—	1	Stück	Pferdehaue	17,5	27	Alba	Südbahn	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 17. Jahrgang 1879. **Berlin, am 15.** September 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 10. September incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A A C	1375/1312	2	Fässer	leer —	93	1	Albbruck	Badische	beklebt Iserlohn Aachen 27/10.
2	A H	12	1	—	Drehstuhl —	10	2	M. Gladbach	Berg.-Märkische	
3	B	—	2	Bündel	leere Säcke —	50	3	Mannheim	Badische	
4	B u. C und S	669 1	1	Fass	ansch. Leim —	200	4	Crefeld	Berg.-Märkische	
5	C H	795	1	—	Stuhlgestell —	8,5	5	Buckau	Magdeb.-Halberst.	beklebt Elberfeld Geldern.
6	C R	3/4	2	Körbe	leere Flaschen —	58	6	Elberfeld	Berg.-Märkische	
7	C Z	85	1	Pack	Säcke —	16	7	Hagen	Berg.-Märkische	
8	E K	9571	1	Korb	leer —	7	8	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
9	F	—	1	Kiste	leer —	3	9	Holzwickede	Berg.-Märkische	
10	F L	—	2	Stück	Doppelfedern —	23	10	Mülheim a/Rhein	Berg.-Märkische	
11	G	1/9	14	Stück	leere Körbe —	59	11	D. Wette	Oberschlesische	
12	G V	4551	1	Kiste	leer —	19,5	12	Halle	Magdeb.-Halberst.	
13	H	5	1	Kistchen	unbekannt —	10	13	Bietigheim	Württ. Staatsb.	
14	H V oder J	3 809	1	Säckchen	leer —	1	14	Bietigheim	Württ. Staatsb.	
15	H W	10	1	Korb	leer —	14,5	15	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
16	J J u. C	952	1	Kiste	? —	30,5	16	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
17	K	—	10	Stück	Röste —	54	17	Rottweil	Württ. Staatsb.	beschrieben P. J. Pamvels Anvers.
18	K A	1	1	Ballen	Flocken —	$32^1/_2$	18	Aachen T.	Berg.-Märkische	
19	K M	16	1	Kiste	Pflanzen (Pflanzensammlung)	77	19	Bremen	Hannov. Stsb.	Bodensturz
20	L	1	1	Ballen	leere Säcke —	23	20	N. Lahnstein	Rheinische	
21	L D	—	3	Sack	Bleierz —	74	21	Cöln	Rheinische	
22	M	1	1	Rolle	Papier —	17	22	Heilbronn	Württ. Staatsb.	
23	M B	1991	1	Fässchen	leer —	14	23	Ulm transit	Württ. Staatsb.	
24	M F	—	2	Säcke	? —	37	24	Stettin	Berlin-Stettin	
25	MR	—	1	Fass	leer —	20	25	Albbruck	Badische	
26	P	26	1	Butterkübel	leer —	6	26	Bochum	Berg.-Märkische	
27	S	—	16	Stück	Gusstheile —	78	27	Friedrichshafen	Württ. Staatsb.	
28	S	2	1	—	trockene Rindshaut —	8,5	28	Halle	Magdeb.-Halberst.	
29	T	4	1	Ballen	? —	10	29	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
30	W	—	1	—	Ofenrohr —	$1^1/_2$	30	Düren	Berg.-Märkische	
31	W B	3. 1.	1	Bündel	leere Säcke —	7,5	31	Wilchingen	Badische	
32	W St	309	1	Kiste	Eisenwaaren —	56	32	Cöln	Rheinische	
					B. Colli mit Adressen sign.:					
33	AB Coburg	4952	1	Bierfass	leer —	25	33	Bremen	Hannov. Staatsb.	Bodensturz
34	AB Coburg	2792	1	Bierfass	leer —	23,5	34	Bremen	Hannov. Staatsb.	Bodensturz
35	A. Schmidt	267	1	Fass	leer —	22	35	Albbruck	Badische	
36	H B Bremerhafen Via D'oranges E. J. Reinhard Bordeaux	3	1	Kiste	Rheinwein —	45	36	Bremen	Hannov. Staatsb.	Bodensturz
37	Michael Tellemars	1	1	Sack	Weizen —	100	37	Devant-les-Ponts	Elsass-Lothring.	
38	W G Lübenau-Stettin	II	1	Sack	? —	60	38	Stettin	Berlin-Stettin	
					C. Colli mit Nummern sign.					
39	—	273	1	—	Ofentheil (Zwischensatz) —	2	39	Hannover	Hannov. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können.)
					D. Colli mit Fig. sign.:					
40	weiss I	—	1	Bund	Rundeisen —	25,5	40	Gnadau	Magdeb.-Halberst.	
41	△	4944	1	Fass	Oel —	130	41	Neuss	Rheinische	
42	△ M	—	1	Sack	Bürstenhölzer —	39	42	Basel	Badische	
					E. Colli ohne Signatur:					
43	—	—	2	—	Bettstücke —	8	43	Mannheim	Badische	
44	—	—	1	Block	Rohkupfer —	7,7	44	Bremen	Hannov. Staatsb.	Bodensturz
45	—	—	1	—	Brechstange 89 cm lang	5	45	Twistringen	Köln-Minden	
46	—	—	1	Bündel	10 hölz. Pfähle —	38	46	Aachen T.	Berg.-Märkische	
47	—	—	1	Bund	4 Tischstäbe —	1	47	Strassburg	Elsass-Lothring.	
48	—	—	1	Bund	Rundeisen —	14	48	Neheim-Hüsten	Berg.-Märkische	
49	—	—	1	—	roh geschnittenes hölz. Gestell zu einer Pferdekumpe	2,5	49	Aachen M.	Berg.-Märkische	
50	—	—	4	—	Gitter —	—	50	Hamburg	Köln-Minden	
51	—	—	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	8	51	Münsterberg	Oberschlesische	
52	—	—	1	—	Kohlenlöffel —	1	52	B. Rittershausen	Berg.-Märkische	
53	—	—	1	Korb	1 Hähnchen —	—	53	Diepholz	Köln-Minden	
54	—	—	1	—	Ofenkranz (zusammeges.)	2	54	Rottweil	Württemb. Stsb.	
55	—	—	4	Pack	leere Säcke —	324	55	Breslau	Oberschlesische	
56	—	—	1	Pack	Strohpapier —	—	56	Breslau	Oberschlesische	
57	—	—	1	Parthie	Amerikanische Nüsse	2	57	Wanne	Köln-Minden	
58	—	—	2	—	Pflugschaare —	3,5	58	Wetzlar	Köln-Minden	
59	—	—	2	—	eis. Platten, 229 cm lang und 26 cm breit	88	59	Gross-Kreutz	Berl.-Potsd.-Magd.	Die Platten sind am 18. Aug. c. auf der Strecke b. Gr.-Kreutz gef., dies. sind vermuthlich von einem in östl. Richtung gelauf. Wagen heruntergefallen.
60	—	—	1	—	grosser eis. Rahmen —	75	60	Cannstatt	Württemb. Stsb.	
61	—	—	1	Ring	Draht —	20	61	Beuel	Rheinische	
62	—	—	1	—	Rostbalken —	5	62	Mannheim	Badische	
63	—	—	1	Sack	Bürstenwaaren —	23	63	N.-Lahnstein	Rheinische	
64	—	—	1	Sack	Holzkohlen —	32	64	Elze	Hannov. Staatsb.	
65	—	—	1	Sack	Werg —	25	65	Cannstatt	Württemb. Stsb.	
66	—	—	1	—	Schraubengewinde —	4	66	Nördlingen	Württ./Bayr. Stsb.	
67	—	—	1	—	eis. Schwelle —	—	67	Langschede	Berg.-Märkische	
68	—	—	2	Stangen	Stahl —	15	68	Bruchsal	Württemb. Stsb.	
69	—	—	2 1	— —	gusseiserne } Stübe- " } kohlen	7	69	Minden	Hannov. Staatsb.	
70	—	—	1	Stück	Flintenstahl —	2	70	Siegen	Berg.-Märkische	
71	—	—	11	Stück	Gasröhren —	91	71	Basel	Badische	
72	—	—	4	—	Thürbekleidungsbretter	10	72	Haspe	Berg.-Märkische	
73	—	—	1	—	weisser Waschkorb —	—	73	Bochum	Berg.-Märkische	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	F P	5249	1	Kiste	? —	131	1	Triest	Südbahn	
2	G B F B	1713	1	Kiste	Glaswaare —	175	2	Kufstein	Südbahn	
3	L S	691 751	2	Kübel	Käse —	297 147	3	Kufstein	Südbahn	
4	R M	1951	1	Kiste	Glas —	149	4	Matzleinsdorf	Südbahn	
5	S R	156	1	Ballen	? —	52	5	Kufstein	Südbahn	
6	S R	157	1	Ballen	? —	52	6	Kufstein	Südbahn	
7	—	—	1	Stück	Reitelkette —	16	7	Wien (Südbahnhof)	Südbahn	Länge 9,50 m
8	—	—	1	"	do. —	14	8	do.	Südbahn	" 8 m
9	—	—	1	"	do. —	14	9	do.	Südbahn	" 8 m
10	—	—	1	"	do. —	15	10	do.	Südbahn	" 10,5 m

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 18. Jahrgang 1879. **Berlin**, am 29. September 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 26. September incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A M	8384/86	3	Kisten	? —	—	1	Frankfurt a. M.	Main-Weser	
2	B & C	846/847	2	Ballen	Caffee —	67,5	2	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
3	C	8	2	—	gusseiserne Ofenplatten	23	3	Cassel	Main-Weser	
4	E B	445	1	Fass	leer —	29,5	4	Aachen T.	Berg.-Märkische	
5	G L O	1389	1	Kiste	Maschinentheile —	44,5	5	Darmstadt	Main-Neckar	
6	G M	272	1	Kiste	leer —	9	6	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
7	G P	1243	1	Fässchen	leer —	8	7	Darmstadt	Main-Neckar	
8	G S	1075	1	Kiste	leer —	19	8	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
9	G T	3989	1	Fass	leer —	32	9	B. Rittershausen	Berg.-Märkische	
10	H W	—	1	Butterkübel	leer —	5	10	Cöslin	Königl. Ostbahn	
11	HB	6	1	Bund	13 Paar Holzschuhe —	5	11	Münster	Köln-Minden	
12	J E	101/2	2	Kisten	Gemälde u. Spiegel —	41	12	München	Bayer. Staatsb.	Bestimmungs-station Bruchsal.
13	J O	3175	1	Fassl	Branntwein —	23	13	Pegnitz	Bayer. Staatsb.	
14	K B	—	1	Pack	4 leere Körbe —	9	14	Deutz	Berg.-Märkische	
15	O C	565	1	Fass	? —	185	15	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
16	W	—	2	Sack	Dünger —	282	16	Vietnitz	Br.-Schw.-Freib.	
17	WB	315	1	Kiste	Caffee-Surrogat —	30	17	Oberlahnstein	Nassauische	

B. Colli mit Adressen sign.:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
18	Gross	107	1	Fass	leer —	10	18	Braunschweig	Braunschweig	
19	V F Herrn Anton Schulenkorf, Holtwick, Kreis Coesfeld	10034	1	Ballen	anscheinend Betten und Kleidungsstücke	34	19	Diepholz, Gepäckexped.	Köln-Minden	

C. Colli ohne Signatur:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
20	—	—	1	—	eiserne Brechstange —	10,5	20	Braunschweig	Braunschweig.	
21	—	—	1	—	eiserne Brechstange —	11	21	Lennep	Berg.-Märkische	
22	—	—	1	Bund	hölzerne Reifen —	2	22	Venlo	Köln-Minden	
23	—	—	1	—	Eisenplatte —	30	23	M. Gladbach	Berg.-Märkische	
24	—	—	1	Fass	leer —	22	24	B. Rittershausen	Berg.-Märkische	
25	—	—	1	Kistchen	neu, leer —	5	25	Röslau	Bayerische Stsb.	
26	—	—	1 1	— —	eiserner Knebel — eiserner Schaken —	?	26	Neustadt	Magdeb.-Halberst.	
27	—	—	3	Körbe	leer —	12	27	Friedberg	Main-Weser	
28	—	—	1	Pack	Heugabeln —	10	28	Pegnitz	Bayerische Stsb.	
29	—	—	1	Pack	Schweinehäute —	35	29	Odenkirchen	Berg.-Märkische	
30	—	—	1	Sack	Mais —	105	30	Soest	Berg.-Märkische	
31	—	—	1	Stange	Eisen —	8	31	Hagen	Berg.-Märkische	
32	—	—	1	Stange	Flacheisen —	13,5	32	Ruhrort Rh.	Berg.-Märkische	
33	—	—	2	Stangen	Eisen —	7	33	Danzig	Königl. Ostbahn	
34	—	—	1	—	kleines messingenes Vorhängeschloss —	—	34	Börssum	Braunschweig	Im Berg.-Märk. Vorläufer No. 1353 gefunden.
35	—	—	1	—	eisernes Wasser-(Gas-) Rohr, 38 mm Durchmesser, 2 m lang —	9	35	Breslau	Br.-Schw.-Freib.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B B C	4106	1	Kiste	Wein —	96	1	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
2	B C	1651	1	Korb	Wasser —	14	2	Fiume	Südbahn	
3	B S K F	8918	1	Kiste	unbekannt —	189	3	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
4	H	3238	1	Ballen	leere Säcke —	23	4	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
5	H R	5354	1	Fass	Fette —	185	5	Agram	Südbahn	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können.)
6	J G	—	1	Stück	Cottone	8,5	6	Wostromer	Oe. N. W. B.	
7	K J	109	1	Ballen	Löschpapier	10	7	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
8	M B	5508	1	Kiste	Inhalt unbekannt	42	8	Kufstein	Südbahn	
9	M B C	1219	1	Kiste	Wein	70	9	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
10	N W	5672	1	Kiste	Inhalt unbekannt	98,5	10	Marburg	Südbahn	
11	R	501	1	Koffer	Effecten	50	11	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
12	R	905	1	Fass	Syrup	160	12	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
13	S C	254	1	—	leeres Bierfass	19	13	Wysocan	Oe. N. W. B. Erg.-L.	
14	Aachen	168	1	Stück	Leine	1	14	Tetschen	Oe. N. W. B. Erg.-L.	
15	E L G Mailand	247	1	Ballen	Inhalt unbekannt	29,5	15	Kufstein	Südbahn	
16	—	287	1	Kiste	Inhalt unbekannt	51	16	Littai	Südbahn	
17	—	680	1	Pack	Papier	106	17	Innsbruck	Südbahn	
18	△ R	4209	1	Kiste	Effecten	46	18	Matzleinsdorf	Südbahn	
19	—	—	1	Bund	Zucker	8	19	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
20	—	—	1	Collo	Gartensessel	3	20	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
21	—	—	1	Fass	leer, alt	18	21	Wien	Oe. N. W. B.	
22	—	—	1	Kiste	Flüssigkeit	19	22	Sissek	Südbahn	
23	—	—	1	Stück	Effecten	27	23	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
24	—	—	1	Sack	unbekannt	1	24	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	F B S L	5775	1	Kiste	?	9,5	1	Stettin	Berlin-Stettin	
2	F M	128	1	Bund	Telegraphendraht	50	2	Berlin	Berlin-Stettin	
3	H	4	1	Kiste	Seemannsgut	45	3	Stettin	Berlin-Stettin	
4	A. Thiele	—	3	Pack	leere Säcke	64	4	Stettin	Berlin-Stettin	
5	M Jena	6154	1	Kiste	Cigarren	23,5	5	Berlin	Berlin-Anhalt	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Tarifwesen (Schluss).

Mit dem 1. October c. tritt ein neuer Specialtarif für den directen Transport von gebranntem Kalk in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Anhaltischen, Berlin-Dresdener und Berlin-Görlitzer Eisenbahn via Bodenbach resp. Tetschen in Kraft.

Die bezüglichen Frachttarife können bei den Verbandstationen eingesehen werden. Berlin, den 20. September 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn: Namens der betheiligten Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen. (1171)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen ist Nachtrag III ausgegeben, welcher für dergleichen Transporte directe Frachtsätze für die Stationen Breslau, Liegnitz, Posen, Glogau, Poln. Lissa, Rawitsch, Nicolai, Oderberg, Myslowitz, Neuberun und Oswiecim, sowie eine Aenderung zu § 44 des Betriebs-Reglements enthält.

Näheres ist in den betreffenden Güter-Expeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 18. September 1879. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1157)

Leipzig - Magdeburg - Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. October d. J. kommt der Nachtrag 4 zum Tarif vom 1. Mai 1878 zur Einführung. Derselbe enthält Berichtigungen, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Tariftabellen und ist bei den betheiligten Expeditionen zum Preise von 10 Pfg. pro Stück zu haben. Berlin, den 23. September 1879. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Berl.-Hamburger Eisenb.-Gesellschaft. (1158

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Die Giltigkeitsdauer der im vorgenannten Verbandstarife vom 1. September v. J. bestehenden bis zum 30. d. M. in Kraft befindlichen Ausnahmetarifsätze für den Transport von Traubenzucker, Stärke und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export wird mit Ausnahme derjenigen für Station Waltersdorf der Oberschlesischen Eisenbahn bis auf Weiteres widerruflich verlängert. Berlin, den 23. September 1879. Königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1174 J.)

Zum Tarife vom 1. October 1874 für den directen Güterverkehr zwischen Hamburg (K.-M. B. u. B.-H. B.), Harburg, Bremen, Bremerhafen und Geestemünde einerseits und Stationen der Kaiser Franz-Josefbahn und Böhmischen Westbahn andererseits tritt mit 15. October 1879 der Nachtrag XX in Kraft, welcher bei den Verwaltungen der Endbahnen zu erlangen ist. Dresden, den 22. September 1879. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1160)

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Zollämtliche Güterabfertigung in den Grenzstationen Suczawa und Veresti, sowie theilweise Aenderung der Tarifbestimmungen der Rumänischen Linien der Gesellschaft. Anlässlich der am 13. August 1879 n. St./1. August 1879 a. St. erfolgten provisorischen Verlegung des Fürstlich Rumänischen Zollamtes vom Bahnhofe **Suczawa-Itzkani** nach der Rumänischen Station **Veresti** werden bis auf Weiteres Güter im Verkehre von, beziehungsweise transit Oesterreich nach Rumänien und umgekehrt, Oesterreichischerseits beim K. K. Grenzzollamte in **Suczawa-Itzkani**, Rumänischerseits beim Fürstlich Rumänischen Zollamte in **Veresti** zollämtlich abgefertigt.

Demnach sind auf den betreffenden Frachtbriefen jene Mittelspersonen namhaft zu machen, welche die zollämtliche Abfertigung beim K. K. Oesterr. Grenzzollamte in **Suczawa-Itzkani und** beim Fürstlich Rumänischen Zollamte in **Veresti** zu besorgen haben.

In Ermangelung einer solchen Vorschreibung auf den Frachtbriefen wird die Zollabfertigung bei den genannten beiden Zollämtern dem gesellschaftlichen Bahnspediteur übertragen.

Mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr in der Station **Veresti** in Folge der provisorischen Etablirung des Fürstlich Rumänischen Zollamtes daselbst und der für diesen Verkehr unzureichenden Bahnhofsanlage in **Veresti** treten bis auf Weiteres nachstehende Bestimmungen in Kraft:

a) Die lagerzinsfreie Zeit bei der Abgabe in der Station **Veresti** wird für Eilgüter und für die Güter der Normalclassen auf 24 Stunden, für Güter der ermässigten Classen, der Special- und Ausnahmetarife auf 12 Stunden herabgesetzt. Ebenso wird die dreitägige Lagerzinsfreiheit für Getreidesendungen bei der Aufgabe in **Veresti** sistirt.

b) Die mit Gütern der ermässigten Classen, der Special- und Ausnahmetarife beladen in **Veresti** anlangenden Wagen müssen innerhalb längstens 12 Stunden zollämtlich abgefertigt werden, widrigenfalls die tarifmässige Wagenbenützungsgebühr zur Einhebung gelangt.

c) Für Güter, welche in der Station **Veresti** zur Aufgabe oder Abgabe gelangen, oder diese Station in welcher Richtung immer transitiren, wird, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die normale Lieferfrist u. z.

für **Eilgüter um 24 Stunden** und
für **Frachtgüter um 48 Stunden** verlängert.

d) Sollten im Falle der Ueberfüllung der gedeckten Lagerräume in **Veresti** Güter daselbst im Freien zur Einlagerung gelangen, so übernimmt die Bahnanstalt keine Haftung für den Schaden, welcher aus dieser Einlagerungsart entsteht.

Durch Vorstehendes erleiden die für Eilgüter und Frachtgüter bestehenden reglementären und normalen Tarif bestimmungen eine theilweise Aenderung, deren Widerruf s. Z. kundgemacht werden wird. Wien, im September 1879. Der Verwaltungsrath (1138)

Zum Gütertarif für den **Friesisch-Westfälischen Eisenbahnverband** vom 1. Mai 1878 ist der 3. Nachtrag in Kraft getreten, enthaltend:

I. Vorbemerkung.
II. Anderweite Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Rheinischen Eisenbahn andererseits.
III. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Hannoverschen Eisenbahn einerseits und nördlich von Salzbergen gelegenen Stationen der Westfälischen Eisenbahn andererseits.
IV. Ausnahme-Tarifsätze für den Transport von Cement etc., Holz, roh bearbeitetem, Kalk, gebranntem, Röhren von Thon etc., Steinen, bearbeiteten, im Verkehr mit Brake, Bremen, Delmenhorst, Elsfleth und Nordenhamm.
V. Ausnahme-Tarifsätze für den Transport von Braunkohlen, Brennholz, Drainröhren, Eis, Eisen, Roh- etc., Eisenbahnschwellen, Erde etc., Erzen, rohen etc., Grubenholz, Gyps, Schiefer, Schlacken und Sinteln, Spath, Steinen, gebrannten und rohen, Trass im Verkehr mit Brake, Bremen, Delmenhorst, Elsfleth und Nordenhamm.
VI. Ausnahme-Tarifsätze für gebrannten Kalk.
VII. Ausnahme-Tarif für den Transport von Eisenerz mit den Hannoverschen und Oldenburgischen Hafenstationen.
VIII. Bezeichnung der Station Ihrhove als Oldenburgische Station.
IX. Aufnahme der Station Alfhausen der Oldenburgischen Eisenbahn.
X. Aufnahme der Stationen Ehrang und Osterath der Rheinischen Eisenbahn.
XI. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bacharach und Bingerbrück der Rheinischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Hannoverschen Eisenbahn andererseits.
XII. Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen. Oldenburg, 1879. September 22. Namens der Verbandsverwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirection. Ramsauer. (1167)

Thüringische Eisenbahn. Durch den am 20. October cr. in Kraft tretenden Nachtrag VIII zum Sächsisch-Thüringischen Verbands-Gütertarif gelangen die directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Plagwitz-Lindenau der Thüringischen Bahn und verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen zur Aufhebung.

Auskunft ertheilt bis zum Erscheinen des bezüglichen Nachtrags unser Tarifbureau. Erfurt, den 23. September 1879. Die Direction. (1166)

Harz-Nordsee Verband. Vom 1. October cr. ab werden Steinkohlen in Ladungen von je 10 000 kg

von Barsinghausen nach Zerbst zum Satze von 0,58 *M.* und
von Barsinghausen nach Dessau zum Satze von 0,62 *M.*

direct befördert. Namens der Verwaltungen des Harz-Nordsee Verbandes: Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. (1165)

Im **Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen** Eisenbahnverbande tritt am 1. k. Mts. der Nachtrag 4 zu den „Besonderen Bestimmungen für den Güterverkehr“ in Kraft, enthaltend Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement. Gratis. Köln, den 23. September 1879. Namens der betheiligten Verwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1170)

Am 1. October cr. treten für die Station **Dorsten** der Köln-Mindener Bahn im Verkehre mit **Badischen** und **Württembergischen** Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen. Köln, den 23. September 1879. Namens der Verbandsverwaltungen: Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. (1169)

3. Submissionen.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft. Nutzholzlieferung pro 1880. Die Lieferung unseres nächstjährigen Bedarfs an Nutzhölzern soll im Wege der Submission vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen nebst Bedarfs-Nachweisung können von unserer Magazin-Controle hierselbst oder von unserer Wagen-Verwaltung in Dortmund kostenfrei bezogen werden. Lieferungslustige wollen ihre Offerten auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Nutzhölzern“ versehen, bis zum 15. October cr. in unserem Geschäftslocale hierselbst abgeben. Die Submittenten bleiben bis zum 5. November cr. an ihre Anerbietungen gebunden. Köln, 25. September 1879. Die Direction. (1161)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von

175 000 Stück eichenen Stoss- und Mittelschwellen, sowie
2 540 „ eichenen Weichenschwellen für Breitspurbahnen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Mittwoch, den 22. October cr., Vormittags 10½ Uhr
in unserem Centralbureau im hiesigen Verwaltungs-Gebäude, Claassenstrasse No. 11, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt, mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Bahnschwellen für die Oberschlesische Eisenbahn“

versehen, einzureichen sind.

In dem Submissionstermine werden die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissionsformulare und Bedingungen können im oben bezeichneten Bureau eingesehen, auch gegen Erstattung von 1 Mark daselbst in Empfang genommen werden. Breslau, den 21. September 1879. Königliche Direction. (1168)

4. Stellen-Vacanzen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Bei der diesseitigen Bahn ist die Stelle eines Güter-Expedienten, der einer Güterexpedition selbstständig vorzustehen und Caution zu legen hat, alsbald zu besetzen.

Gesuche sind unter Angabe der Gehaltsansprüche an die unterzeichnete Direction zu richten, woselbst auch auf portofreie Anfrage die weiteren Bedingungen zu erfahren sind. P.-Wartenberg, den 18. September 1879. Direction. (1128)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin. Beuthstrasse 8.

No. 19. Jahrgang 1879. Berlin, am 13. October 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 9. October incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Colli mit Buchstaben sign.:					
1	A K	677	1	Kiste	Manufacturwaaren —	32	1	Burglesum	Hannov. Staatsb.	
2	A K	678	1	Kiste	Manufacturwaaren —	8	2	Burglesum	Hannov. Staatsb.	
3	A S	1698	1	Kiste	Zeichenutensilien —	64	3	Breslau	Oberschlesische	von Station Neisse.
4	B I	—	1	Pack	Säcke —	7	4	Breslau	Oberschlesische	
5	C J L	400/402	3	Ballen	? —	282 / 310 / 284	5	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
6	C T M	6399	1	Fass	leer —	—	6	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
7	C W P	5407	1	Fass	Oel —	86	7	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
8	D	—	1	Kiste	Messgut —	32,5	8	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
		×	7	Colli	Budentheile —	91				
9	E	—	1	—	eiserne Platte —	9	9	Bremen	Hannov. Staatsb.	
10	F B	17	1	Ballen	? —	17	10	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
11	F F Z S	549	1	Ballen	? —	40,5	11	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
12	F L	13	1	Kiste	unbekannt —	26,5	12	Kreiensen	Braunschweig.	beschr. Nordstemmen.
13	G	18	1	Bund	2 Sensenstiele —	2	13	Altmünsterol	Elsass-Lothring.	
14	G	151	1	Sack	Farin —	50	14	Oberlahnstein	Nassauische	
15	G H	111	1	Kiste	leer —	83	15	Gebweiler	Elsass-Lothring.	
16	G K	1066	1	Ballen	gefüllt —	22	16	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
17	G S	552	1	Sack	Holzabfälle —	10	17	Metzingen	Württemb. Stsb.	
18	G T	4458	1	Fass	leer —	56	18	Kufstein	Bayerische Stsb.	
19	H	500	4	Packen	Pappe —	101	19	Burglesum	Hannov. Staatsb.	
20	HB	6670	1	Kiste	gefüllt —	31	20	Oberlahnstein	Nassauische	bez. Diedenhofen.
21	H F	—	1	Colli	3 Granatkörbe —	5,5	21	Bremen	Hannov. Staatsb.	
22	H K	7	1	Sack	Holznägel —	13	22	Cosel-Kandrzin	Oberschlesische	
23	H O C	2946	1	Fass	Oel —	182	23	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
24	J V	4242	1	Kiste	Zündhölzer —	113	24	Cassel	Hannov. Staatsb.	
25	K	1	1	Stab	□ Stahl —	27	25	Salzungen	Werra-E.	
26	K H	3093	1	Kiste	Manufacturwaaren —	37	26	Burglesum	Hannov. Staatsb.	
27	L W C	5769	1	Kiste	Champagner —	38	27	Venlo	Niederl. Staatsb.	
28	M M	—	2	Körbe	Trauben —	12	28	Breslau	Oberschlesische	
29	N H	27	1	Korb	Eisenwaare —	15	29	Münden	Hannov. Staatsb.	beschr. Homburg.
30	P	1859/7	2	Kisten	gefüllt —	62	30	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
31	S	—	1	Kiste	Citronen —	90	31	Venlo	Niederl. Staatsb.	
32	S F	1273	1	Sack	gefüllt —	100	32	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
33	S R G und K	198	1	Kiste	leer —	26	33	Eisenach	Werra-E.	
34	S W	—	3	Pack	Schiefertafeln —	15	34	Cosel Kandrzin	Oberschlesische	
35	S W	38 20/23	4	Kisten	— —	100	35	Cosel Kandrzin	Oberschlesische	
36	W	—	1	Colli	Eisen —	3	36	Nienburg	Hannov. Staatsb.	
37	W G	—	1	Fass	? —	25	37	Halle	Magdeb.-Halberst.	
38	Z	—	2	Bund	35Stck.Eisengussplättch.	34	38	Hechingen	Württemb. Stsb.	
					B. Colli mit Adressen sign.					
39	A. Klitsch	—	1	Collo	5 Körbe —	20	39	Zerbst	Berlin-Anhalt.	
40	Isack & Rosenberg in Köln	—	1	Sack	Hafer —	75	40	Deutz	Köln-Minden	
41	Klosterbrauerei Gebrüder Meininghaus in Dortmund	14328 / 14284	2	Fässer	leer —	53,5	41	Aschaffenburg	Hess. Ludwigsb.	
42	Portland-Cement Heidelberg	—	2	Säcke	Cement —	101	42	Ulm trst.	Württemb. Stsb.	zusammengehörig
	—	—	1	Kübel	Abgelöschter Kalk —	35		Ulm trst.	Württemb. Stsb.	
43	Wesel	—	3	—	Coaksbracken —	30	43	Deutz	Köln-Minden	
					C. Colli mit Nummern sign.					
44	—	3395	1	Fass	leer —	11	44	Mainbernheim	Bayer. Staatsb.	Zeichen: Schletter-Mannheim.

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Colli mit Figuren sign.:					
45	A W	16	1	Kiste	leer —	7,5	45	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
46	MP	92266 92266½	1 1	Fass Kiste	leer —	31	46	Frankfurr a/M. Güterbahnhof	Hess. Ludwigsb.	
47	E.S.	267	1	Pack	Rohtabak —	67,5	47	Bremen	Hann. Staatsb.	
48		4041	1	Korbflasche	gefüllt —	12	48	Mainz Güterexped.	Hess. Ludwigsb.	
49		—	2	Körbe	Trauben —	—	49	Breslau	Oberschlesische	von Gr.-Maros
					E. Colli ohne Signatur:					
50	—	—	1	—	eisern. Brechstange —	2,5	50	Bremen	Hann. Staatsb.	
51	—	—	1	Bund	Bretter —	40	51	Ulm loco	Württemb.Staatsb.	
52	—	—	1	Bund	Heerdringe —	8,5	52	Tübingen	Württemb.Staatsb.	
53	—	—	2	Bund	Laschen —	23	53	Hamburg	Köln-Minden	
54	—	—	4	—	Eisenbahnschienen 1,5 m lang	—	54	Bingen Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
55	—	—	1	Fass	leer —	9	55	Neisse	Oberschlesische	von Gnadenfrei
56	—	—	1	Fass	Oel —	200	56	Würzburg	Bayer. Staatsbahn	
57	—	—	1	—	kleines Ferkel —	—	57	Hemelingen	Köln-Minden	
58	—	—	2	Oelfässer	leer —	25	58	Dedemsvaart	Niederländ. Stsb.	
59	—	—	1	Pack	geschnittenes Holz —	10,5	59	Crailsheim	Bayer. Staatsb.	Mühlacker Plomben
60	—	—	1	Petroleumfass	leer —	30	60	Breslau	Oberschlesische	von Ziegenhals
61	—	—	1	Sack	Cement —	50	61	Gemünden	Bayer. Staatsb.	
62	—	—	1	grauer Sack	Kleidungsstücke und Bettzeug	15	62	Hamburg Gepäckexped.	Köln-Minden	Bezettelung Geestemünde-Hamburg 267
63	—	—	1	Sack	Weizen —	85	63	Breslau	Oberschlesische	von Station Wäldchen
64	—	—	1	—	engl. Schraubenschlüssel	2	64	Colmar	Elsass-Lothring.	auf der Strecke gefunden
65	—	—	1	Stange	Winkeleisen, 1,75 m lang	22,5	65	Ringelheim	Braunschweig.	
66	—	—	2	Stäbe	Eisen, 4,55 u. 3,29 m lang	15,5	66	Osnabrück	Köln-Minden	
67	—	—	4	Stück	Schwellen —	—	67	Breslau	Oberschlesische	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

LaufendeNr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B B C	4106	1	Kiste	Wein —	96	1	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
2	D D V	—	1	Stück	Wagenlaterne —	—	2	Zakany	Südbahn	
3	H	3238	1	Ballen	leere Säcke —	23	3	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
4	J B B	—	50	Bunde	leere Körbe —	688	4	Bozen	Südbahn	
5	K T	109	1	Ballen	Löschpapier —	10	5	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
6	K V C	3. 4. 5. 1. 2. 6. 7.	7	Fässer	Petroleum —	1192	6	Bozen	Südbahn	
7	L	1611	1	Kiste	Zimmt —	35	7	Sissek	Südbahn	
8	M B C	1219	1	Kiste	Wein —	70	8	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
9	M C	2726	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	45	9	Marburg	Südbahn	
10	M S	—	55	Obstfässer	leer —	928	10	Bozen	Südbahn	
11	T B B	—	3	Fässer	Fassdeckel —	67	11	Bozen	Südbahn	
12	R	905	1	Fass	Syrup —	160	12	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
13	—	494	1	Ballen	Papier —	—	13	Triest	Südbahn	
14	—	—	1	Brod	Zucker —	8	14	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
15	—	—	1	Colli	Gartensessel —	3	15	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
16	—	—	1 1	— Koffer	Hutschachtel Effecten	35,5	16	Wien	Südbahn	
17	—	—	1	Sack	alte Sachen —	1	17	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
18	—	—	1	Sack	Effecten —	27	18	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kl[illegible]nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 20. Jahrgang 1879. **Berlin,** am 27. October 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 22. October incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	437½	1	Kiste	? —	54	1	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
2	A M	7	2	—	Sessel —	62	2	Lippstadt	Westfälische	
3	A W	—	5	Säcke	Kartoffeln —	250	3	Hamburg	Köln-Minden	
4	B	635	1	Kiste	— —	63	4	Breslau	Oberschlesische	
5	B & G	14	1	Stück	Schmiedeeisen —	4	5	Wesel	Köln-Minden	
6	B H	6038	1	Fass	gefüllt ? —	42,5	6	Ndr. Sachswerfen	Hannov. Staatsb.	
7	D	—	1	—	eiserner Roststab —	—	7	Paderborn	Westfälische	
8	F	8	1	Pack	Budentuch —	12	8	M. Gladbach	Berg.-Märkische	
9	F P	143	1	Pack	Papier —	70	9	Braunschweig	Braunschweig.	bekl. Düren-Düsseldorf
10	F & S	2/4	3	Fässer	Petroleum —	—	10	Nordhausen	Hannov. Staatsb.	
11	F W S	260	1	Kiste	lebende Pflanzen —	46	11	Mainz Eilgutexp.	Hess. Ludwigsb.	Dittenbach-Cottbus u. Sorau bz.
12	G	37	1	Ballot	Kalbfelle —	24,5	12	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
13	H B	—	1	Collo	Gusswaaren —	4	13	Deutz	Köln-Minden	
14	H G	7708	1	Kiste	? —	63,5	14	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
15	H K	—	1	Kübel	Butter —	39,5	15	Breslau	Oberschlesische	von Gr. Maros.
16	J J G	2463	1	Fass	leer —	27	16	Gera	Sächs. Staatsb.	
17	K G	2005	1	Kiste	feine Thonwaare —	39	17	Göttingen	Hannov. Staatsb.	beschr. Rimbach i. H.
18	L	5, 21 u. 26	1	Sack	Haare und 1 Pack Säcke	14	18	Altenburg	Sächs. Staatsb.	
19	L D	68	1	Fass	leer —	12	19	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
20	L F & Co.	3191	1	Kiste	Streichhölzer —	37	20	Brieg	Oberschlesische	
21	L S	4	1	Fass	leer —	7	21	Zeitz	Sächs. Staatsb.	
22	L W	146/55	10	Pack	Säcke —	144	22	Tangerhütte	Magdeb.-Halberst.	
23	M E	11326	1	Ballen	? —	37	23	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
24	M J E	—	1	Stück	Eisen —	4,5	24	B. Rittershausen	Berg.-Märkische	
25	M L C	2169 2170	2	Kisten	Butter —	58	25	Bochum	Berg.-Märkische	
26	M W	—	1	Steige	leer —	13	26	Frankfurt Ostb.	Hess. Ludwigsb.	
27	N V	15619/20	2	Ballen	Musterwolle —	500	27	Hadmersleben	Magdeb.-Halberst.	
28	O	8	1	—	Plättbrett m. Ueberzug	5	28	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magd.	
29	P	1	1	Stück	Stahl —	1	29	B. Rittershausen	Berg.-Märkische	
30	P	27	1	Ballen	leere Säcke —	55	30	Berlin	Berlin-Stettin	
31	P E	10	1	Sack	Strohstoff —	82	31	Kohlfurt	Oberlausitzer	
32	S	—	1	Stück	eiserner Ofentheil —	4,5	32	Kreiensen	Hannov. Staatsb.	
33	S	—	8	Sack	Papierabfall —	305	33	Düsseldorf	Berg.-Märkisch.	
34	S F	66	1	Stab	Eisen —	23	34	Siegen	Berg.-Märkisch.	
35	W	8-26 u. 34-39	25	Bund	leere Säcke —	490	35	Ingolstadt	Bayer. Staatsb.	
36	W	8051	1	Kiste	? —	24,5	36	Frose	Magdeb.-Halberst.	
37	W B S	1	1	Kette	— —	—	37	Rheine	Westfälische	
38	W N	3	1	Kiste	Eisenwaaren —	93	38	Enschede	Niederl. Staatsb.	
39	W W	1	1	Beutel	Caffee —	13	39	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
					B. Colli mit Adressen sign.					
40	Gebrüder Landauer	—	1	—	Decke —	—	40	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
41	Goldscsmidt Monsheim	—	1	—	Wagendecke —	—	41	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
42	Hartmann Creuz nach	—	1	Fass	leer —	18	42	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
43	J. Titze	—	2	Körbe	Trauben —	—	43	Breslau	Oberschlesische	von Station Gr. Maros.
44	La Chapelle	40	1	—	Tau —	—	44	Paderborn	Westfälische	
45	Ladwig	—	1	Koffer	unbekannt —	96	45	Lübeck	Meckl. Fr.-Franzb.	bekl. Pasewalk.
46	Leopold Bielschowsky Ratibor	—	1	Pack	leere Säcke —	107	46	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
47	Oschersleben	44	1	Pack	leere Säcke —	12,5	47	Holzminden	Berg.-Märkische	
48	R. Bovensiefen	827	1	Bierfass	leer —	12	48	Dortmund	Berg.-Märkische	
49	Wilsten	4	1	Stück	Viehgitter —	—	49	Breslau	Oberschlesische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke.	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Colli mit Nummern sig.:					
50	—	4	2	Körbe	Kleider —	8,5	50	s'Bosch	Niederländ. Stsb.	
					D. Colli mit Figuren sign.:					
51	S H	446	1	Kiste	Phosphor —	77,5	51	Stettin	Berlin-Stettiner	
					E. Colli ohne Signatur:					
52	—	—	1	Beutel	Birnen —	13	52	Kreiensen	Braunschweig	Inhalt bereits verdorben
53	—	—	1	Beutel	Blechmarken —	3,5	53	Holzwickede	Berg.-Märkische	
54	—	—	5	—	Bretter —	?	54	Güsen	Berl.-Potsd.-Magd.	Auf der Strecke bei Güsen gef.
55	—	—	1	—	Brett —	9	55	Werder	Berl.-Potsd.-Magd.	Auf der Strecke bei Werder gef.
56	—	—	2	—	alte Bretter —	17	56	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
57	—	—	1	—	eis. Bolzen mit 2 Fuss langer Kette	—	57	Remscheid	Berg.-Märkische	
58	—	—	1	Bündel	Eisenstangen —	29	58	Elberfeld	Berg.-Märkische	
59	—	—	5	Bund	Säcke —	53	59	Hamburg	Köln-Minden	
60	—	—	2	Colli	Bentheimer Steine —	260	60	Markelo	Niederl. Staatsb.	
61	—	—	3	Colli	Eisenwaaren —	55	61	Arnhem	Niederl. Staatsb.	
62	—	—	1	—	Drahtring enthaltend: 5 eis. Kugeln	8,5	62	Düsseldorf	Berg.-Märkische	
63	—	—	1	—	kleines Ferkel —	—	63	Bremen	Köln-Minden	
64	—	—	1	—	Flaggenstange —	—	64	Monsheim	Hess. Ludwigsb.	
65	—	—	2	—	lose Fourniere —	1,5	65	Wetzlar	Köln-Minden	
66	—	—	6	—	eis. Gussräder —	12	66	Kaldenkirchen	Berg.-Märkische	
67	—	—	1	—	gusseis. Kessel —	38	67	Elberfeld	Berg.-Märkische	
68	—	—	1	Kiste	gefüllt —	39	68	Kaldenkirchen	Berg.-Märkische	
69	—	—	1	Korb	leer —	2	69	Gifhorn	Magdeb.-Halberst.	
70	—	—	1	—	eingenähter Korb —	10	70	M.-Gladbach Gep.	Berg.-Märkische	
71	—	—	1	Pack	Eisenw. —	1	71	B.-Rittershausen	Berg.-Märkische	
72	—	—	1	Pack	Eisenw. ansch. Kunstschlösser mit Inschrift Rosenbergs Patent	2	72	Opladen	Berg.-Märkische	
73	—	—	2	Pack	eis. Schrauben —	4	73	Iserlohn	Berg.-Märkische	
74	—	—	1	Packet in gelbem Papier	1 Dtz. Tischmesser 1 „ Gabeln 1 „ Taschenmesser	3,5	74	Güterexp. Lübeck	Lübeck - Büchener	Am 3. October aus Wag. 6256 H., Zug 304, entladen
75	—	—	3	Pack	Baumwolle —	600	75	Geldermalsen	Niederl. Staatsb.	
76	—	—	1	Sack	1 leeres Fässchen —	6,5	76	Düsseldorf	Berg.-Märkische	
77	—	—	1	Sack	gemahlene Lohe —	40	77	Altena	Berg.-Märkische	
78	—	—	4	Sack	Düngemittel —	—	78	Bergen	Magdeb.-Halberst.	auf der Strecke b. Billerbeck gef.
79	—	—	1	—	eis. Stange 3 m lang	—	79	Münster	Westfälische	
80	—	—	1	—	eiserne Stange 3 m lang, 3 cm stark	430	80	Mesum	Westfälische	
81	—	—	8 1	Stangen Bürde	Eisen —	—	81	Elberfeld	Berg.-Märkische	
82	—	—	2	Stränge	mit 1 eis. Ring —	—	82	Gifhorn	Magdeb.-Halberst.	
83	—	—	1	Stück	eiserne Bratpfanne —	—	83	Göttingen	Hann. Staatsb.	
84	—	—	1	Stück	Maschinentheil —	3	84	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Nach Beendigung der Salzburger Generalversammlung und der angeschlossenen Fahrten wurden in den Wagen der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn als überzählig vorgefunden:

1. ein dunkler **Ueberzieher** inwendig mit der Verkaufsmarke „Georg Medl in Wien“ versehen;
2. ein dunkler schwarz und weiss karrirter **Reiseplaid;**
3. zwei lichte **Schattenspender.**

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn
1	A N	882	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	2,5	1	Triest	Südbahn
2	A T	42	2	Körbe	Inhalt unbekannt —	61	2	Kufstein	Südbahn
3	Ch. F E	1978	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	33	3	Triest	Südbahn
4	D L T	580	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	83	4	Kufstein	Südbahn
5	G G	3489	1	Ballen	Inhalt unbekannt —	77	5	Triest	Südbahn
6	H C	3386	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	217	6	Kufstein	Südbahn
7	H G	680	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	82	7	Triest	Südbahn
8	H K	3	1	Pack	Schiefertafeln —	10	8	Triest	Südbahn
9	J S K	3001	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	332	9	Kufstein	Südbahn
10	S	120	1	Fass	Oel —	394	10	Klagenfurt	Südbahn
11	V II	4327	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	125	11	Kufstein	Südbahn
12	W S	1576	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	139	12	Kufstein	Südbahn
13	B B C	4106	1	Kiste	Wein —	96	13	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.
14	H	3	1	Ballen	leere Säcke —	19	14	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.
15	H	3238	1	Ballen	leere Säcke —	23	15	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
16	H L	518	1	Ballen	?	—	15	16	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
17	K J	109	1	Ballen	Löschpapier	—	10	17	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
18	M B C	1219	1	Kiste	Wein	—	70	18	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
19	R	905	1	Fass	Syrup	—	160	19	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
20	Z	½	2	{ Koffer Kiste }	Inhalt unbekannt	—	{ 67 95 }	20	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
21	{ JZB }	1265	1	Kiste	unbekannt	—	16	21	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
22	—	—	1	Brod	Zucker	—	8	22	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
23	—	—	1	Bund	Schrauben	—	5	23	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
24	—	—	1	Collo	Gartensessel	—	3	24	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
25	—	—	1	Pack	Effekten	—	27	25	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
26	—	—	1	Pack	alte Sachen	—	1	26	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
27	—	—	1	Sack	alte Kleider	—	19	27	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
					Nachtrag.						
1	H D	2	1	Sack	Gemüse	—	80,5	1	Pasewalk	Berlin-Stettin	
2	K	—	33	—	Kupferrohre	—	340	2	Stettin	Berlin-Stettin	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Submissionen (Fortsetzung).

Werra - Eisenbahn. Wir beabsichtigen im Submissionswege circa 1 048 000 kg alte eiserne Schienen und Schienenstücke unter den von unserem Secretariat zu beziehenden Bedingungen zu verkaufen.

Offerten sind bis incl. den 13. November cr. mit der Aufschrift:

„Offerte auf alte Schienen"

franco und versiegelt an uns einzureichen. Meiningen, den 20. October 1879. Die Direction der Werra-Eisenbahngesellschaft. (1340)

Die Lieferung der nachbezeichneten für das Jahr 1880 erforderlichen Betriebsmaterialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

Bittersalz, Cylindergläser, Dochtband, Dochtgarn, Fruchtgummi, Hanf, Kreide in Stücken, Kupfervitriol, Liederung, Maschinenöl, Petroleum, Piassavabesen, Plomben, Putztücher, Putzwolle, Reiserbesen, Roggenmehl, Stangenseife, Oelseife, Soda, Talg und Putzöl.

Die Lieferungsbedingungen mit der Bedarfsnachweisung liegen im Secretariat der Bureauabtheilung II zur Einsicht offen und können Druckexemplare gegen Erstattung der Kosten von 75 Pfg. pro Stück von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hierselbst bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und **nicht mit den einzusendenden Proben zusammen verpackt, frankirt mit der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Betriebsmaterialien pro 1880" bis zum 10. November cr. an die Central-Materialienverwaltung** der unterzeichneten Direction hierselbst einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten wird am 11. November cr. Vormittags 10 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in unserem Centralbureau hierselbst stattfinden. Elberfeld, den 13. October 1879. Königliche Eisenbahndirection. (1316)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung der für das Jahr 1880 erforderlichen Nutzhölzer, Bremsklötze für Wagen und Tender, Hammerstiele, Handhebel oder Bremsknüppel und Weissbuchensplitter,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Bezügliche Offerten sind unterschrieben, versiegelt und frankirt, mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Werkstättenmaterialien (Nutzhölzer) pro 1879"

bis zum 30. d. Mts. an unser maschinentechnisches Bureau hierselbst einzureichen, woselbst deren Eröffnung am folgenden Tage, Vormittags 10 Uhr, in Gegenwart der erscheinenden Submittenten stattfinden wird.

Die Lieferungsbedingungen nebst Massenverzeichniss liegen auf den Werkstättenbureaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen, Crefeld, Arnsberg und Witten zur Einsicht offen, können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 Mark von vorgenannten Dienststellen, sowie von dem Kanzleivorsteher Herrn Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 15. October 1879. Königliche Eisenbahn-Direction. (1331)

5. Submissions-Resultate.

Submissions-Resultate auf 10 Personenwagen I./II. Classe mit Retirade, 5 mit, 5 ohne Bremse, zweiachsig. Maschinentechnisches Büreau der Oberschlesischen Eisenbahn, 15. October 1879.

Offerte pro Wagen ohne Bremse M.	mit Bremse M.	Submittent: Name und Domicil	Lieferort Station	Lieferzeit
13 000	13 650	Thielemann, Eggena & Co. in Kassel	Kassel	8 Monate
12 910	13 625	Gebrüder Gastell in Mainz	Mombach	8½ Monate
12 875	13 490	van der Zypen & Charlier in Deutz	Deutz	9 Monate
12 500	13 300	Actien - Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material in Görlitz	Görlitz	5 Stück 7 Monate 5 „ 8 „
12 670	13 170	Breslauer Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau in Breslau	Breslau	5 St. 30 Wochen 5 „ 34 „
12 780	13 450	Waggon-Fabrik Gebrüder Hofmann & Co. Actien-Gesellschaft in Breslau	Breslau	9 Monate.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen.

Wir beehren uns hiermit zur Kenntniss zu bringen, dass der frühere Agent unserer Gesellschaft in Cöln **J. M. Hagen** am 31. August cr. aus unserem Dienste entlassen ist und die **Agentur zu Cöln** vorläufig unserem (1337 D. & Co.)

Herrn F. W. Thielens

übertragen ist. Das Büreau der Agentur befindet sich in **Cöln Domhof No. 12.**

Utrecht, den 20. October 1879. **Die General-Direction.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kl[illegible]ebeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 21. Jahrgang 1879. **Berlin**, am 17. November 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 12. November incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli							Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.									
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.										
	A. Colli mit Buchstaben sign.:										
1	{ A C E D	7 281 }	1	Kiste	?	—	30	1	Colmar	Elsass-Lothring.	
2	A C K	3947	1	Kiste	unbekannt	—	86	2	Ulm loco	Württemb. Stsb.	
3	A G	2414	1	Kiste	?	—	46	3	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
4	A S	123	1	Ballen	?	—	23	4	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
5	{ B M Z	22 32 }	2	Fässer	Petroleum	—	350	5	Oberlahnstein	Nassauische	
6	C C	22	1	Ballen	lebende Pflanzen	—	170	6	Braunschweig	Braunschweig.	
7	C S	40	1	Kiste	Spielwaaren	—	66	7	Stettin	Berlin-Stettin	
8	D V	482	1	Kiste	unbekannt	—	43	8	Achel	Niederl. Staatsb.	
9	E R	651	1	Kiste	Kandelaber	—	88	9	Danzig	Königl. Ostbahn	
10	F H	38	1	Kiste	?	—	34	10	Danzig	Königl. Ostbahn	
11	G	8	1	Sack	leere Säcke	—	10	11	Nordhausen	Hannov. Staatsb.	
12	G M	1150	1	Collo	4 leere Kübel	—	15,5	12	Dirschau	Königl. Ostbahn	
13	H	1	1	Korb	Kleider	—	79	13	Schlawe	Königl. Ostbahn	
14	H	26	1	Eiertonne	leer	—	9	14	Lemförde	Köln-Minden	
15	H	576	1	Ballen	Taback	—	32,5	15	Venlo	Niederl. Staatsb.	
16	H A	28	1	—	Kette (2,2 m lang)	—	4	16	Dillenburg	Köln-Minden	
17	H B	10	1	Kiste	?	—	111	17	Korschen	Königl. Ostbahn	
18	H D S { (F S 13 am Spund eingerissen) }	1158	1	Fass	leer	—	116	18	Cassel	Main-Weserb.	
19	H K	—	1	Honigtonne	leer	—	21,5	19	Hameln	Hannov.-Altenb.	
20	H S	4416	1	Kiste	Wein	—	27	20	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
21	H W	—	1	—	Haarbesen mit Stiel	—	0,5	21	Emmerich	Köln-Minden	
22	H Z	—	1	Sack	Korn	—	70	22	Oldenzaal	Niederl. Staatsb.	
23	J J	37	1	Ballen	Futterzeuge	—	28	23	Bretten	Württ.-Bad. Stsb.	
24	K	1968	1	Sack	Gries	—	50	24	Braunschweig	Braunschweig.	beschr. Clausthal.
25	K K	3356	1	Kübel	Butter	—	28	25	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
26	L	5	1	—	gusseiserne Platte	—	2,5	26	Deutz	Köln-Minden	
27	L	965	1	Ballen	Rehfelle	—	70	27	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
28	L E	3593	1	Korb	Eisenwaaren	—	50	28	Roermond	Niederl. Staatsb.	
29	L G	1390	1	Kiste	unbekannt	—	84	29	Ulm trant.	Württemb. Stsb.	
30	M D	91429	1	Kiste	unbekannt	—	13	30	Rottweil	Württemb. Stsb.	
31	MI	2	1	—	Kette	—	—	31	Bernburg	Magdeb.-Halberst.	
32	N	{ 5 oder 6 (undeutlich) }	1	Fass	Sardellen	—	5	32	Hameln	Hannov.-Altenb.	
33	N J	1	1	Collo	Leder	—	50,5	33	Berlin	Königl. Ostbahn	
34	P C	3327	1	Kiste	?	—	38	34	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
35	R	—	1	Kiste	Umzugsgut	—	14	35	Bromberg	Königl. Ostbahn	
36	R	41	1	Sack	Papier und Lumpen	—	47	36	Herzberg	Berlin-Anhalt	
37	R D	1040	1	Kiste	?	—	107,5	37	Kreiensen	Braunschweig.	beschr. Eisleben.
38	R G	1598	1	Kiste	?	—	58	38	Kreiensen	Braunschweig.	{ bekl. Biberach-Landsberg.
39	R K	4132	1	Fass	?	—	116,5	39	Halle	Magdeb.-Halberst.	
40	R S	1198	1	Fass	?	—	212	40	Braunschweig	Braunschweig.	
41	R S	1279	1	Kiste	?	—	6	41	Braunschweig	Braunschweig.	{ bekl. Braunschweig-Lüneburg.
42	T D	726	1	Sack	Papier und Lumpen	—	114	42	Herzberg	Berlin-Anhalt	
43	T E	12446	1	Bierfass	leer	—	16	43	Breslau	Oberschlesische	
44	{ [illegible] }	1891	1	Ballen	?	—	17	44	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
45	V E	2	1	Kiste	Käse	—	46	45	Dinkelsbühl	Bayerische Stsb.	
46	{ V R Patent }	—	1	—	Vorhängeschloss	—	—	46	Oberhausen	Köln-Minden	
47	W	2	1	—	Ofentheil	—	20	47	Bassum	Köln-Minden	
48	{ W N [illegible] }	43	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	40	48	Kattowitz	Oberschlesische	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Colli mit Adressen sign.					
49	A H Franz Schmidt	74	1	Sack	Bohnen —	24	49	Wasserleben	Magdeb.-Halberst.	Beklebung: Hettstedt-Wasserleben
50	Bouffon Nancy	—	1	Sack	Weizen —	100	50	Hochfelden	Elsass-Lothring.	
51	Charton Hôtel de la ville Milane, Italie	—	1	Kiste	— —	62,5	51	Strassburg	Elsass-Lothring.	
52	Croischwitzer Brauerei	—	2	Fässer	leer —	54	52	Berlin	Königl. Ostbahn	
53	von Homeier Murchin bei Anclam	—	1	Kiste	— —	35	53	Stettin	Berlin-Stettiner	bezettelt: Flensburg-Anclam
54	K Mainz	1001	1	Kistchen	Lederschmiere —	13	54	Cassel	Main-Weser	
55	Liegnitz	51	1	Stück	eiserne Ofenthüre —	5	55	Neisse	Oberschlesische	von Liegnitz
56	M & Co Magdeburg	1053	1	Kiste	Wein —	13,5	56	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
57	Mr. Chr. Sivertsen Hougsund Eker Norwege	—	1	Koffer	? —	59	57	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
58	S Jantow	3	1	Kübel	leer —	15	58	Wangerin	Königl. Ostbahn	
					C. Colli mit Nummern sig.:					
59	—	15175 103 4915	3	Tonnen	leer —	52	59	Lüneburg	Hann. Staatsb	
					D. Colli mit Figuren sign.:					
60	K	1	1	Sack	Kaffee —	66,5	60	Wernigerode	Magdeb.-Halberst.	
61	C Danzig	19045/47	3	Kisten	? —	235,5	61	Wangerin	Königl. Ostbahn	
62	L. H.	2	1	Ballen	Tabaksblätter —	65	62	Holzminden	Braunschweig.	beschr. Carlshafen
					E. Colli ohne Signatur:					
63	—	—	1	Bund	Leisten —	54	63	Braunschweig	Braunschweig.	
64	—	—	1	Colli	Kupfer —	2	64	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
65	—	—	6	Colli	Ofentheile —	21	65	Diepholz	Köln-Minden	
66	—	—	1	—	Drahtkasten —	—	66	Braunsberg	Königl. Ostbahn	
67	—	—	2	Fässer	leer —	5	67	Wesel	Köln-Minden	
68	—	—	1	Kiste	Käse —	33	68	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
69	—	—	1	—	Maschinentheil —	11,5	69	Crailsheim	Bayer. Staatsb.	bestehend aus Rad und Stange
70	—	—	1	—	eiserne Ofenthüre —	1	70	Falkenberg	Berlin-Anhalt.	
71	—	—	1	—	Paar Holzschuhe —	1	71	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
72	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	58	72	Hildesheim	Hann.-Altenbeken.	Gut lag auf dem mit 10 000 kg losen Kartoffeln beladenen M.-H Wagen 11377.
73	—	-	1	Sack	Kleie —	39	73	Giengen a/Fils	Württemb.Staatsb.	Wurde am 19. October auf Posten 64 der Abtheilg. Giengen gefunden und ist ohne Zweifel einer Wagenladung entfallen.
74		—	2	—	alte beschädigte Stricke, 3 u. 2,5 m lang	—	74	Hamburg	Köln-Minden	
75	—	—	1	Stück	Eisenblech —	—	75	Thorn	Königl. Ostbahn	
76	—	—	1	—	alte Thüre —	?	76	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

LaufendeNr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B B C	4106	1	Kiste	Wein —	96	1	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
2	D F	3283	1	Kiste	Porzellan —	120	2	Bozen	Südbahn	
3	D V	2052	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	59	3	Triest	Südbahn	
4	H	3	1	Ballen	leere Säcke —	19	4	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
5	H	3238	1	Ballen	leere Säcke —	23	5	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
6	H S	1593	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	62	5	Sissek	Südbahn	

(Fortsetzung des Anzeigers auf Seite 1233 des Hauptblattes.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kl[illegible]nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 22. Jahrgang 1879. Berlin, am 28. November 1879.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 21. November incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Colli mit Buchstaben sign.:									
1	A N	—	1	Koffer	? —	73	1	Berlin	Königl. Ostbahn	
2	C	55 4134	1	Kiste	leer —	26	2	Limburg	Nassauische	
3	C ME	187	1	—	Kette —	?	3	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
4	D	1965	1	Kiste	Wein —	47	4	Cottbus	Halle-Sorau-Gub.	
5	D H	9	1	—	eiserner Ofentheil —	17,5	5	Schladen	Braunschweig.	aus Wagen H 4340
6	D S	7469	1	Ballen	gefüllt —	53	6	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
7	F C N	6	1	Fass	gefüllt —	202	7	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
8	F M	104	1	Korb	Pflanzen —	36	8	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
9	G	3	1	—	Ofentheil —	14	9	Limburg	Nassauische	
10	G B	—	2	Fass	leer —	34	10	Oppenheim	Hess. Ludwigsb.	bez. Frankfurt nach . . .
11	G W	3587	1	Korb	Eisenwaaren —	93,5	11	Bremen	Köln-Minden	
12	H	2	1	—	gusseis. Ofentheil —	3,5	12	Osnabrück	Köln-Minden	
13	H	27	1	—	Ofentheil (Kochplatte)	2	13	Bad Nauheim	Main-Weserb.	Form ⊙
14	H	12	1	Koffer	— —	125	14	Cosel K.	Oberschlesische	
15	J B	54	1	Fass	gefüllt —	191	15	Frankfurt Ostbhf.	Hess. Ludwigsb.	Dresden bez.
16	M C	4355	1	Kiste	? —	56,5	16	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
17	M K	10	1	—	Kupferkessel —	5	17	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
18	P	20, 23, 26, 30 u. 35	5	Ballen	Wolle —	402	18	Cüstrin	Königl. Ostbahn	
19	P E P R	3971	1	Kiste	Spuhlen —	140	19	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
20	P S	25494	1	Kiste	leere Spahnkörbe —	60	20	Dresden Neust. Leipz. Bhnh.	Sächs. Staatsb.	mit Halle a. S. beschrieben.
21	W E	26031	1	Kiste	Käse —	40	21	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
22	W R	264	1	Fass	? —	20	22	Lauenburg	Königl. Ostbahn	
23	W T	—	1	Kiste	? —	6	23	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
24	W W	III	1	Sack	Pferdekummet —	17	24	Horb	Württemb. Stsb.	
					B. Colli mit Adressen sign.					
25	(Auf Etiquette) An H. Hollermann jr. in Harburg von H. Thywissen & Co. in Neuss	—	1	Pack	Säcke —	41	25	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
26	Cottbus	—	1	—	eiserne Ofenthür —	2,5	26	Berlin	Königl. Ostbahn	
27	Klosterbrauerei	—	2/4	Tonnen	Bier —	76	27	Bromberg	Königl. Ostbahn	
28	Lehmann Gimbel	—	1	—	Decke —	—	28	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
29	M & R Teterow	1380	1	Ballen	anschein. Wollenwaaren	55	29	Hamburg Gtr.-Exp.	Lübeck-Hamb. B.	Am 15/11. aus Wagen 1282 F.F. entladen.
30	S. Eber	1931	1	Fass	Wein —	54	30	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
					C. Colli mit Figuren sign.:					
31	△ z	20559	1	Kiste	leer —	13	31	Hamburg Gtrexp.	Lübeck-Hamb. B.	Am 15/11. aus Wagen 1654 F.F. entladen.
32	(W)	193	1	Fass	leer —	62	32	Friedrichshafen	Württemb. Stsb.	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Colli mit Nummern sig.:					
32	—	2251	1	Pack	13 Strohmesser —	16	32	Oberhausen	Köln-Minden	
					E. Colli ohne Signatur:					
33	—	—	2	Ballen	wollne Waaren —	86	33	Frankfurt a/O.	Niederschl.-Märk.	Am 24./9. 79 aus Wagen No. 5767 S.St.-E. ohne jegliche Begleitpapiere entladen.
34	—	—	26	Blöcke	Blei —	192	34	Altenessen	Köln-Minden	
35	—	—	1	Bund	Seegras —	25	35	Friedrichshafen	Württemb. Stsb.	
36	—	—	1	Bund	2 Eisenstäbe —	2	36	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
37	—	—	2	—	Eisenstäbe 10 mm dick u. 890 mm lang	—	37	Ummendorf	Württemb. Stsb.	Wahrscheinlich einem Wagen auf der Station Ummendorf entfallen
38	—	—	2	Colli	Sträucher —	14	38	Danzig	Königl. Ostbahn	
39	—	—	1	Parthie	lose Kartoffeln —	73	39	Stadtoedendorf	Braunschweig.	auf d. Strecke im Geleise gefunden
40	—	—	2	Kiepen	leer —	?	40	Danzig	Königl. Ostbahn	
41	—	—	1	—	Ofenaufsatz mit Rost	18	41	Darmstadt	Hess. Ludwigsb.	
42	—	—	1	Colli	Ofentheil (Thürschieber)	?	42	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
43	—	—	13	—	Pappelbohlen von 2 bis 3 m Länge	?	43	Potsdam	Berl.-Potsd.-Magd.	
44	—	—	1 4	— —	Plan — Stränge —	?	44	Magdeburg	Berl.-Potsd.-Magd.	
45	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	45	Hamburg	Köln-Minden	
46	—	—	2	Säcke	Kartoffeln —	300	46	Limburg	Nassauische	
47	—	—	9	Sack	Kartoffeln —	656	47	Friedberg	Main-Weser	
48	—	—	1	Sack	Raps —	152	48	Breslau	Oberschlesische	von Münsterberg
49	—	—	1	Sack	Roggen —	117	49	Breslau	Oberschlesische	von Briesen K. O.
50	—	—	1	—	Sackkarre —	—	50	Borna	Sächs. Staatsb	aus Wagen 9351 K. S. entladen
51	—	—	2	—	gusseis. Scheiben —	41	51	Seesen	Braunschweig.	
52	—	—	1	—	Strang —	—	52	Berlin	Königl. Ostbahn	
53	—	—	6	Stück	alte Bretter —	?	53	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

LaufendeNr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	B B C	4106	1	Kiste	Wein —	96	1	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
2	B H	J	1	Pack	leere Säcke —	25	2	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
3	D B	—	2	Sack	Erdäpfel —	125	3	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
4	H	3238	1	Ballen	leere Säcke —	23	4	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
5	H N	1	1	Sack	Holzabfälle —	22	5	Wien	Oe. N.-W.-B.	
6	J B	178	1	Ballen	Inhalt unbekannt —	14	5	Kolin	Oe. N.-W.-B.	
7	J K J K B H K	1798/90 1801/2 11820	2 2 1	Kisten Kisten Kiste	Garn —	144 187 138	7	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
8	K J	109	1	Ballen	Löschpapier —	10	8	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
9	L	1	1	Verschlag	Blechwaare —	15	9	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
10	P	7. 52 8. 65	1 1	Kiste	Thonwaare Formen —	37 37	10	Kuttenberg	Oe. N.-W.-B.	
11	S K N	4325 11230	2	Kisten	Kurzwaare —	52 57	11	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
12	Z	½	2	Koffer Kiste	Inhalt unbekannt —	67 95	12	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
13	Aachen	168	1	Stück	Leine —	1	13	Tetschen	Oe. N.-W.-B.	
14	B St. Graz 1877	—	1	Stück	Russ. Stahlschiene —	213	14	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
15	—	133	1	Kiste	leer —	44	15	Josefstadt	S.-N.-D. V.-B.	
16	—	1827	1	Brod	Zucker —	10	16	Znaim	Oe. N.-W.-B.	
17	—	3503	1	Fass	leer, alt —	72	17	Kuttenberg	Oe. N.-W.-B.	
18	—	3659	1	Kiste	leer —	44	18	Josefstadt	S.-N.-D. V.-B.	
19	—	—	1	Bund	Flachs —	3	19	Kolin	Oe. N.-W.-B.	
20	—	—	1	Bund	rohes Garn —	14	20	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	
21	—	—	1	Bund	Schrauben —	5	21	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
22	—	—	1	Brod	Zucker —	8	22	Halicz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
23	—	—	1	Collo	Gartensessel —	3	23	Suczawa	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
24	—	—	1	Fass	leer —	30	24	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
25	—	—	1	—	Holzmaschinenbrett —	12	25	Zdirec	Oe. N.-W.-B.	
26	—	—	1	Hut	Zucker —	7	26	Sniatyn	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
27	—	—	2	Kisten	leer ohne Deckel —	16	27	Wien	Oe. N.-W.-B.	
28	—	—	1	Pack	Effekten —	27	28	Lemberg	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
29	—	—	1	Pack	alte Säcke —	1	29	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
30	—	—	1	Sack	alte Kleider —	19	30	Kolomea	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
31	—	—	1	—	Steinkrug —	7	31	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	
32	—	—	2	Stücke	Eisentheile —	2	32	Wien	Oe. N.-W.-B.	
33	—	—	1	Stück	rohe Holztafel —	11	33	Wostromer	Oe. N.-W.-B.	
34	—	—	1	Stück	Ofenthür —	0,5	34	Czernowitz	L.-Cz.-J. E. Oe. Lin.	

(Fortsetzung des Anzeigers auf Seite 1287 des Hauptblattes.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kl[illegible]nbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 23. Jahrgang 1879. Berlin, am 15. December 1879.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 10. December incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	—	Mittelstück eines Säulenofens —	12	1	Emmerich	Köln-Minden	
2	A	194/196	1	Pack	3 Bücher —	1,5	2	Güsten	Magdeb.-Halberst.	
3	A B	283	1	Kiste	unbekannt —	24	3	Bützow	Mecklb. Friedr.-Fr	beschr. Grimme.
4	A K	213	1	Fass	Petroleum —	179	4	Altena	Berg.-Märkische	beschr. Altena.
5	A N	—	1	Kiste	getrocknete Früchte—	73	5	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
6	A O	853	1	Pack	Papier —	58	6	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
7	A T	140	1	Kiste	? —	39	7	Neustadt a. S.	Oberschlesische	von Breslau.
8	B	876	1	Pack	Sichte —	12	8	Deutz	Berg.-Märkische	
9	C F C	5518	1	Kiste	Musikinstrumente —	70	9	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
10	C H	2672	1	Kiste	Glas und Caraffen —	63	10	Hannover	Hannov. Staatsb.	
11	F C	353	1	Kiste	? —	110,5	11	Halle	Magdeb.-Halberst.	
12	F v L	70	1	Ballot	? —	21	12	Burglessum	Hannov. Staatsb.	
13	G	—	1	—	Heerdrahmen —	25	13	Opladen	Berg.-Märkische	
14	G B	12	1	Bund	Ofendeckel —	3	14	KeKlheim	Bayerische Stsb.	Klein, rund, 3 Stück zusammengebund.
15	G B	16, 20, 24	1	Bund	eiserne Ofenringe —	5	15	Kehlheim	Bayerische Stsb.	3 Stück zusammengebunden.
16	G H U	17	1	Collo	Pflugschaare —	4	16	Verden	Hannov. Staatsb.	
17	G O F	6, 44	2	—	Bindeketten —	—	17	Duisburg	Berg.-Märkische	
18	H	6801	1	Fass	leer —	26	18	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
19	H G	—	8	—	Vorsatzbretter —	45	19	Hamm	Köln-Minden	
20	H H	4	1	Kiste	? —	90	20	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
21	H & S	362	1	Kiste	Eisenwaaren —	49	21	Wolfenbüttel	Braunschweig	
22	H W	1	1	Collo	alte Säcke —	5	22	Pasewalk	Berlin-Stettin	
23	J	21	1	Stück	Eisenblech —	13	23	Mülheim a. Ruhr	Berg.-Märkische	
24	J B & A G F	1417, 1413	2	Collo	Pflugschaare —	2, 4,5	24	Verden	Hannov. Staatsb.	
25	J C H	301	1	Rolle	Draht —	35	25	Cassel	Berg.-Märkische	beklebt Fröndenberg.
26	K	1	1	Fass	Badesalz —	63	26	Schkeuditz	Magdeb.-Halberst.	
27	K	—	2	Ballen	leere Säcke —	50	27	Strassburg	Elsass-Lothring.	
28	K	—	6	Colli	Guss (Ofentheil) —	14	28	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
29	L	2	1	Fässchen	Butter —	5	29	Kattowitz	Oberschlesische	
30	L	712	1	Ballen	? —	156	30	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
31	M D	899	1	Ballen	Wolle —	127	31	Aachen M.	Berg.-Märkische	
32	M L	11650	1	Kiste	? —	2,3	32	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
33	M H	747	1	Pack	wollene Decken —	4	33	Utrecht	Niederländ. Stsb.	
34	N T	8100	1	Fass	leer —	21	34	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
35	P F	—	1	Fass	leer —	23	35	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
36	R	—	1	Pack	Papier —	12	36	Osnabrück	Köln-Minden	
37	R B	—	1	Korb	leer —	2	37	Hagen	Berg.-Märkische	
38	R B	1097	1	Kiste	Gemälde —	70	38	München C.-B.	Bayerische Stsb.	
39	R W	2798, 2799	2	Kisten	? —	?	39	Crefeld	Berg.-Märkische	beklebt Borgerhaul Leipzig 14/11 4—8
40	S	—	1	—	Ofendeckel —	2	40	Holzwickede	Berg.-Märkische	
41	S	10	1	Fass	leer —	71	41	Neuss	Berg.-Märkische	
42	S	5289	1	Korb	leer —	3	42	Düsseldorf	Berg.-Märkische	
43	A S W	6, 7387	1	Korb	leer —	5,5	43	Harburg	Köln-Minden	
44	T	6	3	Stück	□förmigeOfentheile —	10,5	44	Wolfenbüttel	Braunschweig.	
45	T	36	1	Fass	Petroleum —	180	45	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
46	V & Z	672	1	Ballen	Manufacturen —	26	46	Beck-Elsloo	Niederländ. Stsb.	
47	W	—	1	Fass	leer —	23	47	Metz	Elsass-Lothring.	
48	W B	522	1	Kiste	Metallpatronen —	50	48	Cassel	Berg.-Märkische	
49	W C	303	1	Kiste	? —	37	49	Düsseldorf	Berg.-Märkische	beklebt M.-Gladbach Düsseldorf.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
					B. Colli mit Adressen sign.					
50	Adr. Hopitel Hannover	—	2	Kisten	? —	88	50	Hannover	Hannov. Staatsb	
51	Becker	147	1	Collo	2 Sessel —	10	51	Deutzerfeld	Köln-Minden	
52	Eber	1393/1587	2	Fässer	leer —	25	52	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
53	F K Kirchheim-Dobrilugk	55518	1	Kiste	? —	24	53	Berlin	Berlin-Stettin	
54	C E Kattowitz	220	1	Kiste	leer —	13	54	Kattowitz	Oberschlesische	
55	L Frankenthal u. Ludwigshafen	—	9	—	eiserne Gasröhren je 5,16 m lang	—	55	Bensheim	Main-Neckar B.	
56	Meyer	—	1	Korb	Früchte —	8	56	Arnhem	Niederl. Staatsb	
57	StettinJanowitz resp. Stettin Breslau bezettelt	—	24 / 2	Fass / Kisten	Bratheringe — / unbekannt —	—	57	Breslau	Oberschlesische	
58	Th. Schuhmann Coblenz Absender: Schumann Wartenburg	—	1	Packet	anscheinend 1 Schirm, 1 Stock	2	58	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	am 26/11. aus Wagen 5163 H. Das Packet trägt Postbeklebezettel: 616 Wartenburg, R. B. Merseburg.
59	Tilburg Aalst-Naahe	—	1	Kiste	leer —	25	59	Tilburg	Niederl. Staatsb.	
60	No. 92 Wilhelmshafen Bremen-Altstadt	—	1	gelber Lederkoffer	1 Marinehose, 1 Paar Stiefel, Strümpfe und Wäsche	7	60	Hamburg Gepäckexped.	Lübeck-Hamburg.	
					C. Colli mit Nummern sig.:					
61	—	16	1	Koffer	? —	25	61	Grottkau	Oberschlesische	von Neisse.
62	—	34/28	1	Stück	Eichenschnittholz —	5	62	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
63	—	41	1	Kiste	Drucksachen —	5	63	Vohwinkel	Bergisch-Märk.	Inhalt: Loose für Kirmissbudenbesitzer.
64	—	1494 7439 492 530	4	Kisten	leer —	—	64	München C.-B.	Bayer. Staatsb.	von Bozen.
					D. Colli mit Figuren sign.:					
65	P	8617	1	Stück	Kiste —	45	65	Breslau	Oberschlesische	
66	J.H. 2026	—	1	Ballen	unbekannt —	17,25	66	Schwerin	Mecklb. Fr.-Fr. B.	mit Zollplomben.
67	M S	796	1	Kiste	Spielwaaren —	109,5	67	Bremen	Hannov. Staatsb.	
68		7884	1	Kiste	? —	68	68	Halle	Magdeb.-Halberst.	
					E. Colli ohne Signatur:					
69	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	8	69	Bochum	Bergisch-Märk.	
70	—	—	1	—	bearbeitetes Bord (Fussbekleidung)	4	70	Unna	Bergisch-Märk.	
71	—	—	1	—	kleines Brecheisen —	1,5	71	Aachen M.	Bergisch-Märk.	
72	—	—	1	Bund	eiserne Ringe mit Schrauben	30	72	Breslau	Oberschlesische	
73	—	—	86	Bund	Lorbeerblätter —	—	73	Kufstein	Bayer. Staatsb.	
74	—	—	1	Collo	Gusseisen —	1	74	Hamm	Bergisch-Märk.	
75	—	—	2	Colli	24 hölzerne Hohlmasse	26	75	Berlin	Berlin-Anhalt.	
76	—	—	3	Colli	10 Stück leere Kübel	23	76	Löhne	Hannov. Staatsb.	
77	—	—	2	Colli	Ofentheile —	6,5	77	Ruhrort Rh.	Bergisch-Märk.	
78	—	—	2	Colli	Ofentheile —	2	78	Metz	Elsass-Lothring.	
79	—	—	1	Fass	leer —	10	79	Königshofen	Elsass-Lothring.	
80	—	—	1	—	Gussstahlgabel —	2	80	Vohburg	Bayer. Staatsb.	
81	—	—	1	—	eis. Hammer —	8	81	M.-Gladbach	Bergisch-Märk.	
82	—	—	1	—	polirter Holzdeckel —	0,711	82	Metz	Elsass-Lothring.	
83	—	—	1	Kiepe	leer —	4	83	Holzwickede	Bergisch-Märk.	
84	—	—	2	—	neue Kinderwagen —	—	84	Aachen M.	Bergisch-Märk.	
85	—	—	1	Kiste	Stärke —	10	85	Ahlen	Köln-Minden	
86	—	—	1	—	Mange —	2	86	Deutz	Bergisch-Märk.	
87	—	—	1	—	gusseis. Maschinenstück	14	87	Iserlohn	Bergisch-Märk.	
88	—	—	1	—	Ofenrohr —	4,5	88	Uelzen	Hannov. Staatsb.	
89	—	—	4	Paar	Holzschuhe —	4	89	Falkenberg	Elsass-Lothring.	

(Fortsetzung des Anzeigers auf Seite 1389 des Hauptblattes.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.

No. 24. Jahrgang 1879. Berlin, am 31. December 1879.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 23. December incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	2514	1	Pack	Papier	—	11,5	1	Eitorf	Köln-Minden	
2	A B	11325	1	Fass	leer	—	29	2	Münster	Westfälische	
3	A H	3	1	Pack	Säcke	—	26	3	Bremen	Köln-Minden	
4	A N	1	1	Koffer	Effecten	—	19	4	Flechtingen	Magdeb.-Halberst.	
5	A S	2818	1	Fässchen	leer	—	13	5	Rastatt	Badische	
6	A W C / AD	1680 / 18	2	—	leere Petroleumfässer		62	6	Darmstadt	Main-Neckarb.	aus Wagen 1351 Th. beschrieben Sangerhausen.
7	B C	2329	1	Ballot	Flanell	—	15	7	Eger	Sächs. Staatsb.	
8	B V E	—	1	Kiste	Farben	—	40	8	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
9	C	1249	1	Kiste	gefüllt	—	5	9	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
10	C D	206	1	Kiste	Harmonikatheile	—	17	10	Straelen	Köln-Minden	
11	C H	—	1	Colli	Maschinentheil	—	20	11	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
12	C T / R	723	1	Fass	leer	—	10	12	Deutzerfeld	Köln-Minden	
13	D S	2291	1	—	eiserne Platte	—	1,5	13	Rostock	Mecklb. Friedr.-Fr	
14	E B	1	1	Kiste	gefüllt	—	30	14	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
15	F K	6541	1	Kiste	gefüllt	—	35	15	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
16	F M	5752/3 / 5254	3	Körbe	leer	—	162	16	Paderborn	Westfälische	
17	G	—	2	—	hölz. Spindverzierungen		0,5	17	Danzig	Kgl. Ostbahn	
18	G D	3306/7	2	Ballen	gefüllt	—	174	18	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
19	G K	—	1	Kiste	Eisen	—	85	19	Venlo	Niederländ. Stsb.	
20	G T	7431	1	Fass	Petroleum	—	178	20	Halle	Magdeb.-Halberst.	
21	H	1	1	—	Kochmaschinendeckel		2	21	Lingen	Westfälische	
22	H	73	1	Fass	Gelbholz	—	259	22	Düsseldorf	Berg.-Märkische	
23	H	1731	1	Ballen	?	—	?	23	Paderborn	Westfälische	
24	H K	5243	1	Kiste	geschn. Holzwaaren	—	41	24	Mainz Eilg.-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
25	H P	40	1	Ballen	Papierabfälle	—	109	25	Ottbergen	Westfälische	
26	H & S	106	1	Ballen	?	—	147	26	Dortmund	Westfälische	
27	H S	599	1	Kiste	?	—	14	27	Barmen	Berg.-Märkische	
28	H S	2406	1	Kiste	?	—	43,5	28	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
29	H T	1880	1	Käsekübel	leer	—	20	29	Elbing	Kgl. Ostbahn	
30	J	82	1	Sack	gefüllt	—	12	30	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
31	J D	13028	1	Fass	Schnupftabak	—	31	31	Breslau	Oberschlesische	
32	J K	—	1	Sack	Säcke	—	5	32	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
33	J K	2212	1	Kiste	unbekannt	—	23	33	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	
34	J N S	2559/60	2	Kisten	gefüllt	—	?	34	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
35	J O	I	1	Packet	Muster ohne Werth	—	0,5	35	Holzminden	Westfälische	
36	L E	1	1	Kiste	ein Spiegel	—	11	36	Münden	Hannov. Staatsb.	
37	L K	3012	1	Kiste	?	—	?	37	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
38	L L	909	1	Stück	Kindertisch	—	7	38	Cosel K.	Oberschlesische	
39	M	1	1	Pack	leere Säcke	—	26	39	Stettin	Berlin-Stettin	
40	M	39/40	2	—	Eisenplatten	—	8	40	Giessen	Main-Weser	
41	M F / H F M	6107 / 6132 / —	2	Pack	24 Piassavabesen	—	18,5	41	Dülmen	Köln-Minden	
42	O B	1865	1	Kiste	unbekannt	—	18	42	Lübeck	Meckl. Fr.-Fr. B.	beschr.: Wangrin.
43	O C	1820	1	Kiste	leer	—	24	43	Altenbeken	Westfälische	
44	P O S	1 / 2	2	—	Ketten	—	—	44	Barmen	Berg.-Märkische	
45	R	—	1	—	Rost	—	11	45	Lingen	Westfälische	
46	R	—	1	—	eiserner Rost	—	2,5	46	Lingen	Westfälische	
47	R N / Kolin	262	1	Kiste	Metallwaaren	—	53,5	47	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
48	S	6/7	2	Colli	Eisentheile	—	6	48	Altenbeken	Westfälische	
49	S C / M	7928	1	Kiste	Papierhülsen	—	26,5	49	Greiz	Sächs. Stsb.	
50	S F	—	3	Pack	leere Säcke	—	87	50	Stettin	Berlin-Stettin	
51	S S	239	1	Ballen	ungefärbtes Wollgarn		569	51	Elberfeld	Berg.-Märkische	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
52	T	1409	1	Ballen	? —	35	52	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
53	T C	70	1	Kiste	? —	31	53	Münster	Westfälische	
54	V	70	5	Butterkübel	leer —	17	54	Gnadenfrei	Bresl.-Schw.-Fr.	
55	VHC	6773	1	Kiste	? —	25,5	55	Mannheim	Badische	sign. Saargemünd
56	W F	1	1	Collo in Leinen	Draht —	25,5	56	Schwerin	Mecklb. Fr.-Fr. B.	bekl. Berlin-Schwerin.
57	W H	10062	1	Kiste	? —	126	57	Magdeburg	Magdeb. Halberst.	
58	W V	4849	1	Kiste	Haushaltungsgegenst.	95	58	Rastatt	Badische	
					B. Colli mit Adressen sign.					
59	Dampfwassermühlen Meyer & Co.	—	1	Sack	Mehl —	50	59	Meppel	Niederländ. Stsb.	
60	F Wiesbadeu	512	1	Sack	Holzwaaren —	29	60	Cassel	Main-Weser	Adr. Aug. Brandt, Louise Brandt u. Martin Zimmermann in Stering Staat Eitnai Weisheitskandna Nordamerika
61	Gepäcksch. Eisenach-Aachen T.	167	1	—	gelber Kleiderkasten	50	61	Aachen T.	Bergisch-Märk.	
62	Hauschild Berlin	718	1	—	Vorhängeschloss mit Schlüssel	—	62	Deutzerfeld	Köln-Minden	
63	Hüttenwerk Niederbronn	7	1	Pack	eiserne Kunsthäfen (5 Stück)	23	63	Bühl	Badische	
64	Lachapelle	40	1	—	Tau —	—	64	Paderborn	Westfälische	
65	M. Lütten Schneidemühl	—	1	Stück	Regendecke —	—	65	Breslau	Oberschlesische	
66	v. P. Glogau	—	1	Kiste	? —	10	66	Breslau	Oberschlesische	
67	Sigm. Mann, Lübeck	—	1	Packet	Säcke —	40	67	Salzkotten	Westfälische	
68	Wedmol L. Derlisen geb. Aleidi Beusing, Gronau	—	1	Ballen	? —	6	68	Münster	Westfälische	
					C. Colli mit Nummern sig.:					
69	—	21	1	—	Decke —	—	69	Salzkotten	Westfälishe	
70	—	59	1	schwarze Kiste	? —	20	70	Venlo	Niederländ. Stsb.	
71	—	80, 81, 87, 96, 99	5	Ballen	Kaffe —	308	71	Aachen M.	Bergisch-Märk.	
72	—	112	1	—	Laternentrage —	—	72	Bergwitz	Berlin-Anhalt.	
73	—	590	1	Kiste	? —	—	73	Graudenz	Königl. Ostbahn	
74	—	5754, 5841	2	—	eiserne Heerde —	133	74	Braunschweig	Braunschweig.	beschr. Höxter
					D. Colli mit Figuren sign.:					
75	roth	III	1	—	eis. Ofentheil —	—	75	Wetzthal	Königl. Ostbahn	
76	weiss	17	1	Stück	Rundeisen —	24	76	Dortmund	Bergisch-Märk.	
77	G H C (Dreieck mit O)	7813, 6503	1, 1	Ballen, Sack	Wollwaare —, Nüsse —	15, 49,5	77	Breslau	Oberschlesische	v. Podwoloczyska
78	(Dreieck mit OB)	227	1	Kiste	Zündhölzer —	16	78	Dresden Neust. Leipz. Bhf.	Sächs. Staatsb.	aus Wagen 8932 K. S.
79	(Zeichen) H B	24	1	Tonne	Häringe —	150	79	Schwerin	Mecklb. Fr.-Fr. B.	
					E. Colli ohne Signatur:					
80	—	—	1	Bund	Bandeisen —	34,5	80	Oberlichtenau	Sächs. Staatsb.	
81	—	—	2	Bund	eiserne Röhren —	60	81	Magdeburg	Berl.-Ptsd.-Magd.	
82	—	—	14	Colli	Ofenthüren —	—	82	Bernburg	Magdeb.-Halberst.	
83	—	—	1, 1	Collo, Fass	Eisen, Oel	55	83	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
84	—	—	1	Korb	leer —	4	84	Sorgau	Breslau-Freiburg	
85	—	—	4	Körbe	leer —	20	85	Pfiffligheim	Hess. Ludwigsb.	
86	—	—	1	—	Ofenthürchen —	—	86	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
87	—	—	1, 1	Packet	eine Blechbüchse mit Gerstencaffee	0,5	87	Zwickau	Sächs. Staatsb.	
88	—	—	1	Pack	Kammsägen —	14	88	Opladen	Bergisch-Märk.	
89	—	—	1	Pack	Säcke —	17,5	89	Braunschweig	Braunschweig.	
90	—	—	1	Pack	2 Schliesskörbe —	15	90	M.-Gladbach	Bergisch-Märk.	
91	—	—	1	Ring	vierkantiger Eisendraht	16	91	Milspe	Bergisch-Märk.	
92	—	—	1	Ring	Messingdraht —	10	92	Deutz	Bergisch-Märk.	
93	—	—	½	Rolle	Draht —	33,5	93	Wickrath	Bergisch-Märk.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
94	—	—	8	Sack	Hanfsamen	724	89	Breslau	Oberschlesische	vonPodwoloczyska.
95	—	—	1	Sack	Raps	76	90	Breslau	Oberschlesische	Ratibor.
96	—	—	4	Sack	Weizenabgang	218	91	Breslau	Oberschlesische	Brenzen ort.
97	—	—	1	—	eis.Schraubenschlüssel	5	92	M.-Gladbach	Bergisch-Märk.	
98	—	—	1	Stab	Rundeisen	5	93	Langendreer	Bergisch-Märk.	
99	—	—	4	Stangen	Eisen	61	94	Stettin	Berlin-Stettin	
100	—	—	1	—	Strick	—	95	Stadtoldendorf	Braunschweig.	mit Etiquette „Kassel“.
101	—	—	6	Tafeln	Zinkblech	27	96	Darmstadt,G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
102	—	—	2	—	eis. Töpfe	1	97	Jablonowo	Königl. Ostbahn	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	½	2	Kisten	Hefe	12	1	Lemberg	L.-Cz.-J. E.	
2	A H	1077	1	Ballen	Haken	3	2	Startsch Trebitsch	Oe. N.-W. B.	
3	AB	6273	1	Ballen	Karobbe	25	3	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
4	A S	1843	1	Kiste	Inhalt unbekannt	39,5	4	Wien Mth.	Südbahn	
5	B B C	4106	1	Kiste	Wein	96	5	Suczawa	L.-Cz.-J. E.	
6	B M B CR NT	23 6 7 8 47 50	1 1 1 1 1 1 1 2	Kisten	unbekannt	12 161,5 36	6	Prag	Oe. N.-W. B.	
7	G A	3564/66	3	Kisten	?	70	7	Tetschen	Oe. N.-W. B.	
8	H	3781	1	Ballen	Wollwaare	286	8	Kufstein	Südbahn	
9	H	3238	1	Ballen	leere Säcke	23	9	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
10	H W	—	1 1 2 2	—	altes Eisen Blech	27 27,5 15	10	Prag	Oe. N.-W. B.	
11	J C S	120	1	Korb	Inhalt unbekannt	33	11	Kufstein	Südbahn	
12	J J	808	1	Kiste	Nähmaschine	13	12	O. Dramburg	Südbahn	
13	J K	109	1	Ballen	Löschpapier	10	13	Halicz	L.-Cz.-J. E.	
14	J M	10690	1	Fass	unbekannt	167	14	Tetschen	Oe. N.-W. B.	
15	L	1	1	Verschlag	Blechwaare	15	15	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
16	MK	20	1	Ballen	Inhalt unbekannt	33,5	16	Oedenburg	Südbahn	
17	M S	2236/2237	2	Kisten	unbekannt	148	17	Suczawa	L.-Cz.-J. E.	
18	N B	1533/1538	6	Fass	?	1050	18	Wysocan	Oe. N.-W. B.	
19	P	3449	1	Kiste	unbekannt	40	19	Deutschbrod	Oe. N.-W. B.	
20	R	1	1	Pack	Werg	23,5	20	Kufstein	Südbahn	
21	R	220	1	Fass	leer	28	21	Kolin	Oe. N.-W. B.	
22	R	310	1	Steige	Glas	228	22	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
23	S	2	1	Ballen	Sohlenleder	42	23	Sniatyn	L.-Cz.-J. E.	
24	T B	173	1	Fass	leer, alt	9	24	Zellerndorf	Oe. N.-W. B.	
25	W J	1	1	Ballen	Inhalt unbekannt	20	25	Kufstein	Südbahn	
26	Z	½	2	Koffer Kiste	unbekannt	67 95	26	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
27	B. St. Graz	—	1	Stück	Russische Stahlschienen	213	27	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
28	Pass	18/10	1	Ballen	leere Säcke	21	28	Znaim	Oe. N.-W. B.	
29	Sedletz	—	1	Bierfass	leer	24	29	Prag	Oe. N.-W. B.	
30	—	2	1	Kiste	unbekannt	26	30	Iglau	Oe. N.-W. B.	
31	—	2	1	Sack	Mehl	75	31	Eisenbrod	S.-N.-D. V.-B.	
32	—	7 12 15 17	 4 4 2	Collo — — Pack	— Ofentheile Ofentheile unbekannt	148 25	32	Znaim	Oe. N.-W. B.	
33	—	10525	1	Fass	Wein	72	33	Bruck a. M.	Südbahn	
34	—	—	1	Brod	Zucker	8	34	Halicz	L.-Cz.-J. E.	
35	—	—	8	Bunde	Holzdraht	240	35	Triest	Südbahn	
36	—	—	1	Bund	Ofeneinsätze	4	36	Zdiretz	Oe. N.-W. B.	
37	—	—	1	Bund	Schrauben	5	37	Suczawa	L.-Cz.-J. E.	
38	—	—	1	Collo	Gartensessel	3	38	Suczawa	L.-Cz.-J. E.	
39	—	—	1	Fass	leer	30	39	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
40	—	—	7	Fass	leer, alt	209	40	Vsetat Privor	Oe. N.-W. B.	
41	—	—	1	Pack	Effecten	27	41	Lemberg	L.-Cz.-J. E.	
42	—	—	1	Stück	altes Eisen	1	42	Kolin	Oe. N.-W. B.	
43	—	—	5	Stück	Hammerstiele	4	43	Deutschbrod	Oe. N.-W. B.	
44	—	—	1	Stück	Haut	6	44	Stanislau	L.-Cz.-J. E.	
45	—	—	2	Stück	Kupferröhren	21,5	45	Prag	Oe. N.-W. B.	
46	—	—	1	Stück	Ofentheil	0,5	46	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
47	—	—	1	Stück	gusseisern.Ofentheil	1,5	47	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	
48	—	—	1	Stück	Steinkrüge	7	48	Czernowitz	L.-Cz.-J. E.	
49	—	—	1 8 1 1 1	— — — — —	gusseis. Zahnbad „ Sparserde „ Pflugblech „ Falzplatte „ Lochplatte	4 5 2,5 2,5 10	49	Iglau	Oe. N.-W. B.	

Büreau für Patentangelegenheiten gegenüber dem Kaiserl. Patentamt.
J. BRANDT, Civil-Ingenieur
W. Berlin, Königgrätzerstr. 131
Maschinen-Comissions-Geschäft.
Berlin W., Königgrätzerstr. No. 131.

Locomotivfabrik Hagans, Erfurt.

Locomotiven für Haupt- u. Secundärbahnen, Bauunternehmungen, Tramway's und Anschlussbahnen industrieller Anlagen.

Dampfkrahnen bewährter Construction, sofort lieferbar; **Dampfbagger** in allen Grössen erbauen als Specialität
Gebrüder Schultz, Mainz.

Abonnements-Einladung
auf das volkswirthschaftliche Wochenblatt

Der Oesterr. Oekonomist,

welches seinen **dreizehnten Jahrgang** und in den besten Kreisen fortwährend an Verbreitung und Beliebtheit zunimmt. Der „Oesterreichische Oekonomist“ widmet seine Aufmerksamkeit allen grossen, allgemeinen wirthschaftlichen Fragen, aber er bespricht doch vorzugsweise die volkswirthschaftlichen Interessen Oesterreich-Ungarns, und zwar in Artikeln von bleibendem Werthe aus der Feder bewährter und anerkannter Fachmänner, deren er eine ansehnliche Zahl zu seinen Mitarbeitern zählt. Diese Wochenschrift ist ein volkswirthschaftliches Fachblatt im wahren Sinne des Wortes und unterscheidet sich durch ihren wissenschaftlichen Standpunkt von denjenigen Wochenblättern, die nur geschäftliche Interessen verfolgen; trotzdem vernachlässigt sie nicht die actuellen Fragen und ist in ihrer Tendenz entschieden liberal und unabhängig. Ausser mehreren Artikeln bringt jede Nummer eine Wochenschau und kleinere Mittheilungen; es werden ferner die neuen literarischen Erscheinungen besprochen und endlich wird den Handels- und Gewerbekammern und dem Sparwesen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Ein am Schlusse des Jahres erscheinender Index dürfte eine willkommene Beigabe sein. Das Blatt empfiehlt sich sonach seines reichen Inhaltes wegen, überdies aber auch wegen seines billigen Preises für alle Diejenigen, welche sich für die wirthschaftlichen Fragen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie interessiren, speciell für Vereine, Lese-Cabinete, Sparcassen, die Mitglieder der Kammern u. A. Inserate werden zu mässigen Preisen aufgenommen, und ist unser Blatt zur Einschaltung von solchen, besonders für die weitesten Kreise des Associationswesens bestens geeignet.

Probenummern werden auf Verlangen gratis und franco zugesendet.

Der „Oesterreichische Oekonomist“, der jeden Sonntag erscheint, kostet mit Postversendung jährlich:

Für Oesterreich-Ungarn . . 6 fl. Oe. W.,
„ das Deutsche Reich . . 14 Mark,
„ England . . . . 16 Shilling,
„ Frankreich u. die Schweiz 20 Francs,

doch werden auch halb- und vierteljährliche Abonnements angenommen.

Bestellungen sind bei dem nächsten Postamt oder mittelst Postanweisung bei der unterzeichneten Administration zu machen.

Die Administration
des „Oesterr. Oekonomist“,
Wien, IV., Favoritenstrasse Nr. 16.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen, sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

Electrisch Licht.

Geschwindigkeitsmesser

(Patent Klose) liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Schmahl'sche Patent-Petroleum-Fackeln.

Güterwagen stehen zu billigen Preisen zum Verkauf oder zum Vermiethen bereit oder können auf Grund unserer Amortisations-Miethsverträge nach Ablauf von 2 Jahren als Eigenthum erworben werden.

„Germania“
Eisenbahnwagen-Leih-Anstalt in Liquidation.

Als vorzügliche technische Zeitschrift

darf die im Verlage von **Orell Füssli & Co.** in **Zürich** erscheinende Wochenschrift

Die Eisenbahn.

Schweizerische Zeitschrift für Bau- und Verkehrswesen.
(Preis pro Semester oder Band 10 Mark)

allen **Ingenieuren** und **Bahntechnikern** bestens empfohlen werden. Als Organ des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und des Vereins ehemaliger Studirender am eidgenössischen Polytechnikum vertritt dieselbe alle Zweige auf dem grossen Gebiete der Technik durch die bewährtesten Mitarbeiter. Die zahlreichen, sorgfältig ausgeführten Illustrationen und Beilagen erhöhen den Werth der „Eisenbahn“, welche allen grösseren technischen Journalen ebenbürtig an die Seite gestellt werden kann.

Abonnements auf den mit Neujahr 1880 beginnenden XII. Semester-Band nehmen alle Buchhandlungen und Postanstalten entgegen. (O 235 V.)

Fabrik-Marke.

Portland-Cement

empfiehlt unter Garantie **unbedingter** Volumbeständigkeit und **hoher** Erhärtungsfähigkeit

BONNER BERGWERKS- UND HÜTTENVEREIN
Cementfabrik bei Obercassel bei Bonn.

Gebr. Körting, Hannover,

Cellerstrasse Nr. 62

empfehlen ihre in allen Staaten patentirten

Universal-Injectoren und Vorwärmer für Locomotiven,

durch deren Combination (welche ebenfalls patentirt ist) ca. 8—9 % **Brennmaterialersparniss** nachweislich erzielt werden.

Prospecte und Auskunft auf gefl. Anfragen gratis.

Root's nichtexplodirende Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in **Kalk a. Rhein.**

Keine Explosions-Gefahr.

Kohlen-Ersparniss.

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch **präparirt** und **unverstocklich**, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. **Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.**

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin, Beuthstrasse 8.